

堅 勁

千磨萬擊還堅勁，任爾東西南北風。

清—鄭板橋《竹石》



能夠經歷千錘百煉，才可屹立不倒。

歐元區的主權債務危機影響仍然存在，世界經濟增長放緩，全球航運業經歷諸多挑戰。

中遠太平洋持續發揮穩健經營的業務特點，結合管理團隊的優勢能力，在千磨萬擊的市場，以堅勁柔韌兼而有之的策略，迎難解難、乘風破浪。

業務回顧 碼頭。



儘管2012年世界經濟增長明顯下滑，於回顧期內，中遠太平洋的碼頭業務在2011年高速增長的基礎上取得了進一步增長。

歐元區主權債務危機仍然持續對2012年的全球經濟產生影響，全球經濟仍然疲弱、增長緩慢。影響所及，全球集裝箱港口吞吐量增長有所放緩，根據Drewry Shipping Consultants Limited (「Drewry」)於2012年12月的預測，2012年全球集裝箱港口吞吐量增長放緩至3.9%(2011年：+8.2%)。

與此同時，中國對外貿易增長亦受波及，根據中國商務部的資料所示，2012年中國的進出口貿易同比增長分別放緩至4.3%(2011年：+24.9%)和7.9%(2011年：+20.3%)。

貿易量增長放緩同時反映在中國港口2012年之吞吐量。根據中國交通運輸部的資料顯示，同期中國港口集裝箱吞吐量在2012年同比增幅亦只有約8.0%(2011年：+11.4%)。

中國內地十大集裝箱港口中，環渤海地區以大連港和青島港表現較為突出，位於長江三角洲地區的上海港及位於珠江三角洲地區的深圳港和廣州港，吞吐量只有輕微增長，反映歐美地區經濟持續放緩，消費產品需求較弱，對該等地區影響較大。



全球十大港口集裝箱吞吐量

| 排名 | 港口 | 吞吐量(標準箱) | 同比變化 |
|----|-----|------------|--------|
| 1 | 上海 | 32,529,000 | +2.5% |
| 2 | 新加坡 | 31,649,000 | +5.7% |
| 3 | 香港 | 23,117,000 | -5.2% |
| 4 | 深圳 | 22,941,000 | +1.6% |
| 5 | 釜山 | 17,041,000 | +5.3% |
| 6 | 寧波 | 16,830,000 | +14.3% |
| 7 | 廣州 | 14,744,000 | +3.5% |
| 8 | 青島 | 14,500,000 | +11.4% |
| 9 | 迪拜 | 13,280,000 | +1.9% |
| 10 | 天津 | 12,300,000 | +6.1% |

資料來源：香港港口發展局

中國十大港口集裝箱吞吐量

| 排名 | 港口 | 吞吐量(標準箱) | 同比變化 |
|----|-----|------------|--------|
| 1 | 上海 | 32,529,000 | +2.5% |
| 2 | 深圳 | 22,941,000 | +1.6% |
| 3 | 寧波 | 16,830,000 | +14.3% |
| 4 | 廣州 | 14,744,000 | +3.5% |
| 5 | 青島 | 14,500,000 | +11.4% |
| 6 | 天津 | 12,300,000 | +6.1% |
| 7 | 大連 | 8,064,000 | +25.9% |
| 8 | 廈門 | 7,202,000 | +11.4% |
| 9 | 連雲港 | 5,020,000 | +3.5% |
| 10 | 營口 | 4,851,000 | +20.3% |

資料來源：中國港口集裝箱網頁/香港港口發展局

權益吞吐量增長

13.8%

碼頭業務利潤增長

9.7%

碼頭業務盈利表現穩定

於回顧期內，中遠太平洋的碼頭業務在2011年高速增長的基礎上取得了進一步增長。利潤上升主要由於本集團碼頭業務之權益吞吐量仍然保持穩定增長，但廈門遠海碼頭前期投產的虧損使利潤增長有所抑壓。

未計入於2011年出售青島遠港碼頭溢利12,557,000美元，本集團之碼頭業務利潤同比上升9.7%至188,964,000美元(2011年：172,333,000美元)，略低於本集團2012年13.8%的權益吞吐量增長。

碼頭業務收入增長

24.4%

碼頭業務收入佔
本集團收入比重

54.7%

來自國內碼頭利潤貢獻有所上升，其中，鹽田碼頭利潤貢獻上升5.2%至53,639,000美元(2011年：51,011,000美元)，吞吐量增長3.9%。青島前灣碼頭的吞吐量上升13.0%，帶動利潤貢獻增長6.1%至37,689,000美元(2011年：35,513,000美元)。繼2011年上半年扭虧為盈後，2012年廣州南沙海港碼頭保持全年盈利，利潤貢獻上升102.4%至6,182,000美元(2011年：3,054,000美元)。

位於希臘的比雷埃夫斯碼頭營運效益繼續提升，受惠於吞吐量強勁增長77.4%，以及進出口貨費率於2012年1月向上調整，來自比雷埃夫斯碼頭的利潤貢獻增長205.5%至19,864,000美元(2011年：6,502,000美元)。

至於位於比利時的安特衛普碼頭，雖然2012年吞吐量下跌5.8%，但於10月中增加一家國際班輪公司掛靠，營運表現得以改善，第四季吞吐量錄得13.9%同比增長，2012年全年虧損因而收窄至1,624,000美元(2011年：虧損3,650,000美元)。

比雷埃夫斯碼頭和廣州南沙海港碼頭帶動碼頭業務收入增長

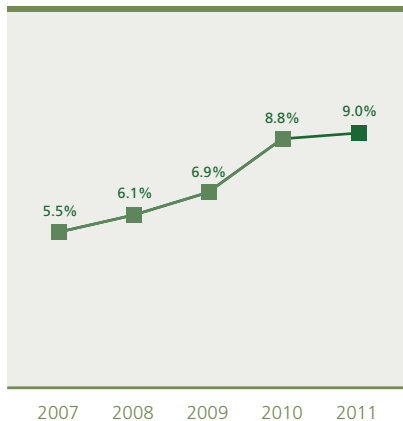
2012年所有碼頭附屬公司均錄得收入增長，誠如本集團於2012年年初預期，比雷埃夫斯碼頭及廣州南沙海港碼頭在2011年新增的航線和客戶帶來強勁的吞吐量增長，繼續帶動本集團碼頭吞吐量和收入上升。其中，比雷埃夫斯碼頭收





總集裝箱吞吐量增長9.8%，符合本集團預期，並接近管理層年初預期上限10%。

全球市場份額繼續上升



入上升32.9%至134,773,000美元(2011年：101,420,000美元)、廣州南沙海港碼頭收入上升25.7%至119,270,000美元(2011年：94,889,000美元)；至於於2012年5月正式投入營運的廈門遠海碼頭，則在年內錄得6,372,000美元收入。

綜觀全年，中遠太平洋碼頭業務收入上升24.4%至402,161,000美元(2011年：323,339,000美元)，碼頭業務收入佔本集團收入比重達54.7%(2011年：54.0%)，繼續成為本集團穩健經營的重要支柱。

總吞吐量增長符合預期，鞏固全球第五大碼頭營運商地位

根據Drewry於2012年8月公佈的全球集裝箱碼頭營運商報告，中遠

太平洋碼頭集裝箱總吞吐量達到佔全球約9.0%市場份額，同比增加0.2個百分點。本集團居於全球第五大集裝箱碼頭營運商之地位更為鞏固。

本集團總集裝箱吞吐量增長9.8%，達至55,685,225標準箱(2011年：50,695,897標準箱)，符合本集團預期，並接近管理層年初預期上限10%。

本集團位於國內(不包括香港)的碼頭公司合共處理46,696,103標準箱(2011年：42,360,271標準箱)，上升10.2%，較全國港口處理量約8.0%增幅為高。

至於本集團權益吞吐量增長則達到13.8%，總量為15,638,070標準箱(2011年：13,744,329標準箱)，較總吞吐量9.8%增長迅速。

權益吞吐量增長較總吞吐量迅速



各地區總吞吐量

| 地區 | 吞吐量 (標準箱) | 同比變化 | 佔總數百分比 |
|-----------------|-------------------|---------------|---------------|
| 環渤海 | 21,747,801 | +14.0% | 39.0% |
| 長江三角洲 | 8,219,406 | +8.2% | 14.8% |
| 珠江三角洲及 東南沿海 | 18,412,644 | +6.4% | 33.1% |
| 中國(包括香港) | 48,379,851 | +10.0% | 86.9% |
| 海外 | 7,305,374 | +8.9% | 13.1% |
| 總數 | 55,685,225 | +9.8% | 100.0% |

各地區權益吞吐量

| 地區 | 吞吐量 (標準箱) | 同比變化 | 佔總數百分比 |
|-----------------|-------------------|---------------|---------------|
| 環渤海 | 4,313,859 | +8.9% | 27.6% |
| 長江三角洲 | 2,382,698 | +6.8% | 15.2% |
| 珠江三角洲及 東南沿海 | 5,436,410 | +10.1% | 34.8% |
| 中國(包括香港) | 12,132,967 | +9.0% | 77.6% |
| 海外 | 3,505,103 | +34.1% | 22.4% |
| 總數 | 15,638,070 | +13.8% | 100.0% |

環渤海地區的吞吐量達 21,747,801 標準箱(2011年：19,080,645 標準箱)，上升 14.0%，佔本集團總吞吐量 39.0%，表現優於長江三角洲地區和珠江三角洲地區，增長主要由青島前灣碼頭和天津歐亞碼頭所帶動。除整體營運效率提升外，青島前灣聯合碼頭及青島前灣新聯合碼頭仍在前期投入階段，因此青島前灣碼頭吞吐量升幅顯著，吞吐量增長 13.0%。天津歐亞碼頭於 2010 年 7 月投產，至今為止吞吐量仍然處於高增長階段，再加上於年中新增靠掛的外貿航線，吞吐量增長達 26.3%。

長江三角洲地區的吞吐量達 8,219,406 標準箱(2011年：7,599,938 標準箱)，上升 8.2%，佔總吞吐量 14.8%。年內，寧波遠東碼頭成功引進更多的國際中轉航線，使吞吐量增長 12.0%。另一方面，上海浦東碼頭因航線調動影響，吞吐量下跌 9.9%。

珠江三角洲地區及東南沿海地區的吞吐量合共達 18,412,644 標準箱(2011年：17,305,507 標準箱)，上升 6.4%，佔總吞吐量 33.1%。其中鹽田碼頭吞吐量上升 3.9%，表現優於深圳港的 0.3% 增長。

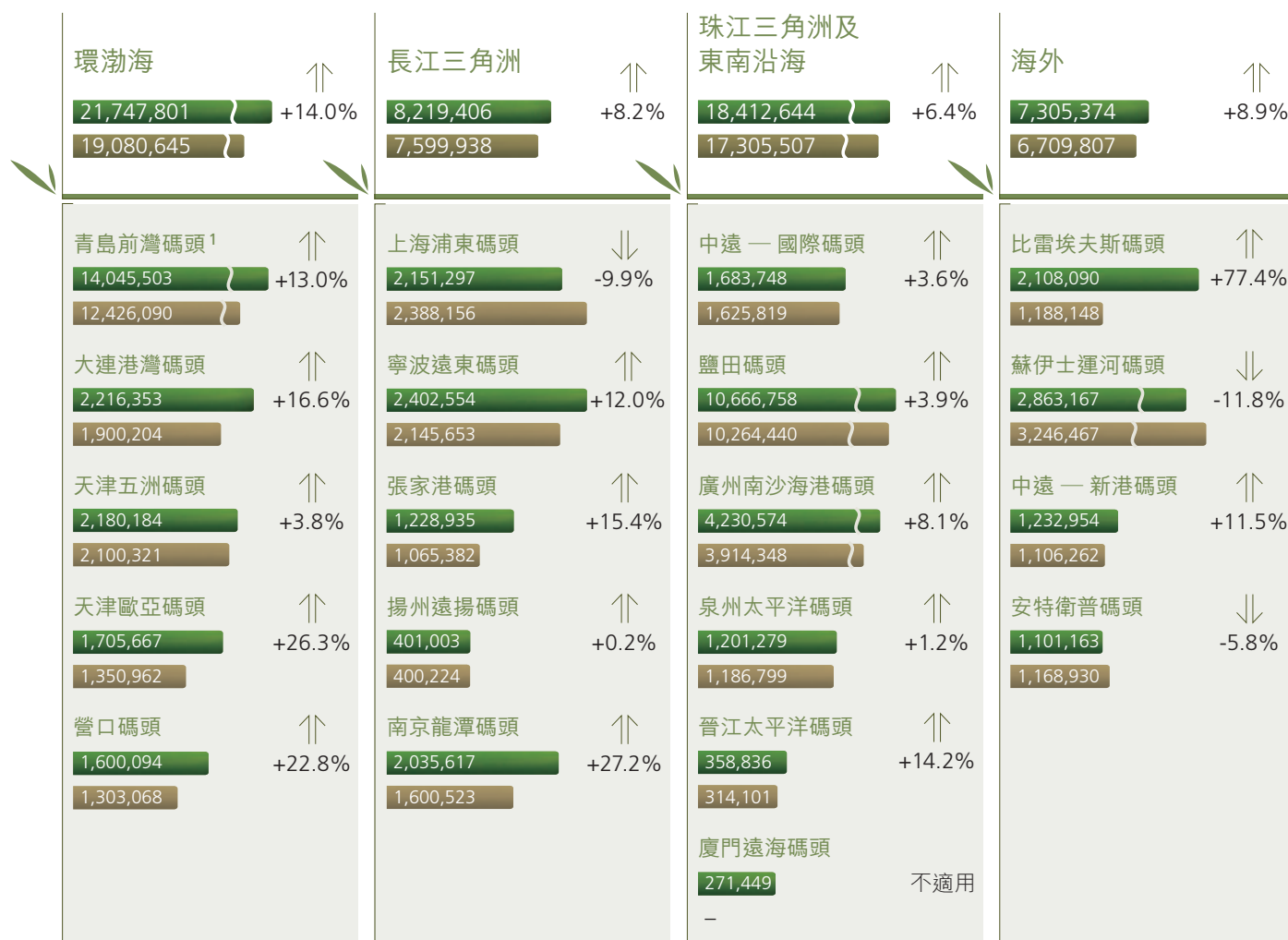
碼頭吞吐量表現

2012(標準箱)
2011(標準箱)

集裝箱總吞吐量



中國碼頭集裝箱總吞吐量 (包括香港)



註：

- 青島前灣碼頭的吞吐量包括了青島前灣聯合碼頭及青島前灣新聯合碼頭的吞吐量，該兩碼頭公司是青島前灣碼頭之共控實體，2012年的吞吐量分別為3,253,010標準箱(2011年：1,748,450標準箱)和1,146,692標準箱(2011年：324,446標準箱)。
- 於2012年，散雜貨總吞吐量達23,690,892噸(2011年：25,285,695噸)，下跌6.3%。大連汽車碼頭有限公司吞吐量達226,563輛(2011年：176,624輛)，上升28.3%。



從2012年4月開始，南沙港區實施內外貿分區作業，廣州南沙海港碼頭主要操作外貿集裝箱，年內該碼頭吞吐量增長達8.1%，同時外貿集裝箱比例上升。廈門遠海碼頭於2012年5月正式投入營運，本集團積極推進該碼頭的營銷工作，年內引進內外貿新航線共8條，全年吞吐量達271,449標準箱。

海外碼頭的吞吐量達7,305,374標準箱(2011年：6,709,807標準箱)，上升8.9%，佔總吞吐量13.1%。比雷埃夫斯碼頭受惠於一主要客戶於2011年5月開始增加掛靠量，以及另一班輪公司於同年10月開始掛靠，使該碼頭中轉貨吞吐量大幅增加，帶動2012年吞吐量上升77.4%至2,108,090標準箱(2011年：1,188,148標準箱)。2012年比雷埃夫斯碼頭繼續加強

營銷工作，年內新增了一些中小型國際班輪公司以及多個支線船公司開始掛靠，有效完善了客戶結構。

至於中遠—新港碼頭於2012年與該碼頭餘下的股東方新加坡港務集團簽訂協議，自2012年7月起，新加坡港務集團租用中遠—新港碼頭共40%年操作能力，協議年期為2年。因此，2012年下半年中遠—新港碼頭吞吐量減少，全年吞吐量仍然上升11.5%至1,232,954標準箱(2011年：1,106,262標準箱)。

位於埃及的蘇伊士運河碼頭除受歐洲經濟不明朗影響外，年內當地政局及治安不穩也影響該碼頭的操作，使吞吐量同比下跌11.8%至2,863,167標準箱(2011年：3,246,467標準箱)。

2012年新增年處理能力

| 碼頭公司 | 泊位數目 | 年處理能力 (標準箱) | 投產時間 |
|-----------|----------|------------------|------|
| 廈門遠海碼頭 | 2 | 1,400,000 | 5月 |
| 比雷埃夫斯碼頭 | — | 1,000,000 | 6月 |
| 大連港灣碼頭 | 1 | 850,000 | 7月 |
| 揚州遠揚碼頭 | 1 | 200,000 | 10月 |
| 高明碼頭 | 2 | 1,400,000 | — |
| 總數 | 6 | 4,850,000 | |

| 碼頭地理佈局 | | | |
|------------------------|------------|--------------------|------------|
| 營運中的碼頭泊位 | 泊位數目 | 年處理能力 (標準箱) | 佔總數 百分比 |
| 環渤海 | | | |
| 集裝箱碼頭 | 34 | 19,400,000 | 32.2% |
| 汽車碼頭 | 2 | 600,000 輛 | 100% |
| 長江三角洲 | | | |
| 集裝箱碼頭 | 16 | 6,800,000 | 11.3% |
| 散雜貨碼頭 | 5 | 6,550,000 噸 | 72.4% |
| 東南沿海及其他 | | | |
| 集裝箱碼頭 | 8 | 4,300,000 | 7.1% |
| 散雜貨碼頭 | 3 | 2,500,000 噸 | 27.6% |
| 珠江三角洲 | | | |
| 集裝箱碼頭 | 23 | 19,500,000 | 32.3% |
| 海外 | | | |
| 集裝箱碼頭 | 18 | 10,300,000 | 17.1% |
| 集裝箱碼頭泊位總數/年處理能力 | 99 | 60,300,000 | |
| 散雜貨碼頭泊位總數/年處理能力 | 8 | 9,050,000 噸 | |
| 汽車碼頭泊位總數/年處理能力 | 2 | 600,000 輛 | |
| 碼頭泊位總數 | 109 | | |

年處理能力上升8.7%至 60,300,000標準箱

於2012年12月31日，本集團營運中集裝箱碼頭泊位合共99個(2011年：93個)，總年處理能力達60,300,000標準箱(2011年：55,450,000標準箱)；營運中散雜貨碼頭泊位合共8個(2011年：8個)，總年處理能力達9,050,000噸(2011年：9,050,000噸)。

中遠太平洋於2012年12月19日宣佈與中海碼頭發展(香港)有限公司和招商局國際有限公司組成合資公司，該合資公司與陽明海運股份有限公司(「陽明海運」)簽署了一份股權轉讓協議，受讓陽明海運下屬控股碼頭公司—高明碼頭的30%股權，轉讓價格為135,000,000美元，合資三方最終各持有高明碼頭10%實際股權。股權轉讓於2012年12月27日完成。

高明碼頭是台灣「高雄港洲際貨櫃中心」第一期碼頭，高明碼頭共建設4個10萬噸級泊位，碼頭總面積748,000平方米，岸線總長1,500米，水深16.5米。高明碼頭分兩期發展，一期960米岸線，兩個泊位已經建成，年總吞吐量為1,400,000標準箱，並於2011年1月投產，並在投產第一年即完成集裝箱吞吐量約1,080,000標準箱。剩餘兩個泊位，即二期工程已

於2012年動工建設，預計將於2014年投產，屆時該碼頭年總吞吐能力將增加至2,800,000標準箱。

在2012年，新增營運年處理能力達4,850,000標準箱。其中，新增泊位6個，合共年處理能力達3,850,000標準箱，包括廈門遠海碼頭2個泊位(1,400,000標準箱)；大連港灣碼頭1個泊位(850,000標準箱)；揚州遠揚碼頭

1個泊位(200,000標準箱)；高明碼頭2個泊位(1,400,000標準箱)。另外，比雷埃夫斯碼頭之2號碼頭改造工程完工，碼頭年處理能力增加1,000,000標準箱。

2013年年處理能力將增加4.6%至63,100,000標準箱

本集團一直透過購入碼頭資產、擴建營運碼頭來增加處理能力，同時，升級碼頭的基礎設施以提高

營運碼頭的效率，從而提高碼頭的競爭力，帶動業務的增長。

於2012年10月27日，中遠太平洋與上海振華重工(集團)股份有限公司簽署全自動化碼頭技術合作框架協議。該項目標誌著由中國自主研發、全球首個第四代全自動化碼頭裝卸系統將落戶廈門遠海碼頭。

2012年8月中遠太平洋完成了對泉州太平洋碼頭單方增資約人民幣360,000,000元(折合約



57,000,000美元)，中遠太平洋在泉州太平洋碼頭的持股比例由71.43%上升至82.35%。

於2013年1月24日，本集團與本公司最終控股股東中遠集團簽訂股權轉讓協議，向中遠集團收購太倉碼頭39.04%股權，交易代價約為人民幣323,109,000元(折合約51,400,000美元)。太倉碼頭位於中國江蘇省蘇州市，擁有2個集裝箱泊位和2個散雜貨泊位，碼頭岸線930米，港口用地寬度1,000米，年處理能力分別達550,000標準箱和4,000,000噸。該收購有利於加大中遠太平洋在長三角地區碼頭市場份額，使中遠太平洋在該地區的碼頭業務更加多元化。預計交易於2013年上半年完成。

於2013年2月25日，廈門遠海碼頭簽訂一份股權轉讓協議，收購廈門海投通達碼頭有限公司(「廈門海投通達碼頭」)100%股權，交易代價為人民幣205,864,000元(折合約32,800,000美元)。廈門海投通達碼頭持有和營運廈門港海滄港區13號散貨泊位，年處理能力4,000,000噸，碼頭岸線298米，目前處於試投產階段。13號散貨

本集團於2013年年初已穩步推進兩個碼頭項目。本集團向中遠集團收購太倉碼頭39.04%股權，進一步突出中遠太平洋作為中遠集團碼頭業務的旗艦地位。此外，本集團成功收購廈門港海滄港區13號散貨泊位，開拓碼頭多元化發展。

預計2013年新增年處理能力

| 碼頭公司 | 泊位數目 | 年處理能力 (標準箱) | 投產時間 |
|-----------|----------|-------------------|------|
| 寧波遠東碼頭 | 2 | 1,200,000 | 第一季 |
| 晉江太平洋碼頭 | 1 | 500,000 | 下半年 |
| 比雷埃夫斯碼頭 | 1 | 550,000 | 下半年 |
| 太倉碼頭 | 2 | 550,000 | - |
| | 2 | 4,000,000噸 | - |
| 廈門遠海碼頭 | 1 | 4,000,000噸 | - |
| 總數 | 6 | 2,800,000 | |
| | 3 | 8,000,000噸 | |

泊位與廈門遠海碼頭14號泊位相鄰，可與廈門遠海碼頭現有泊位在人力資源、場地及設備方面共享形成協同效應。此外，該收購可以使廈門遠海碼頭的業務多元化，提供業務增長點。預計交易於2013年上半年完成。

比雷埃夫斯碼頭之3號碼頭建設工程已於2011年第四季展開，整個建設工程完工後，將為比雷埃夫斯碼頭增加1,100,000標準箱之年處理能力。預計一個泊位(550,000標準箱)將於2013年下半年投產。



吞吐量將保持穩定增長，主要來自自然增長及2012年和2013年的新增處理能力。

寧波遠東碼頭建設和營運的寧波港北侖港區五期集裝箱碼頭10號及11號泊位，年處理能力合共1,200,000標準箱，於2013年第一季投產，該碼頭的總年處理能力和泊位數目分別將增加至3,000,000標準箱和5個。

預計2013年新增營運年處理能力達2,800,000標準箱和8,000,000噸，分別來自寧波遠東碼頭(1,200,000標準箱)、晉江太平洋碼頭(500,000標準箱)、比雷埃夫斯碼頭之3號碼頭(550,000標準箱)、太倉碼頭(550,000標準箱和4,000,000噸)及廈門遠海碼頭(4,000,000噸)。

預計2013年吞吐量仍然保持穩定增長

展望本集團碼頭業務，2013年吞吐量將保持穩定增長，惟估計2013年的增長速度與2012年比較將有所放慢，增長帶動主要來自於碼頭公司的自然增長，同時於2012年和2013年投入營運的新增處理能力，也帶來增長動力。

2013年中國的碼頭費率大致保持穩定，但本集團國內碼頭業務仍然要面對營運成本上升壓力、部份成熟碼頭所得稅支出增加，以及新增碼頭前期投產成本較高的影響。

碼頭組合¹

| 碼頭公司 | 持股比例 | 泊位數目 | 水深(米) | 年處理能力 (標準箱) |
|-----------------------|--------|------------|-------------|-----------------------|
| 環渤海 | | 43 | | 23,850,000 |
| 青島前灣集裝箱碼頭有限責任公司 | 20% | 11 | 17.5 | 6,500,000 |
| 青島新前灣集裝箱碼頭有限責任公司 | 16% | 6 | 15.0 – 20.0 | 3,600,000 |
| 青島前灣聯合集裝箱碼頭有限責任公司 | 8% | 7 | 17.0 – 20.0 | 3,950,000 |
| 青島前灣新聯合集裝箱碼頭有限責任公司 | 5.6% | 2 | 17.0 – 20.0 | 1,300,000 |
| 大連港灣集裝箱碼頭有限公司 | 20% | 6 | 13.5 – 17.0 | 4,200,000 |
| 大連汽車碼頭有限公司 | 30% | 2 | 11.0 | 600,000輛 |
| 天津五洲國際集裝箱碼頭有限公司 | 14% | 4 | 15.7 | 1,500,000 |
| 天津港歐亞國際集裝箱碼頭有限公司 | 30% | 3 | 15.5 | 1,800,000 |
| 營口集裝箱碼頭有限公司 | 50% | 2 | 14.0 | 1,000,000 |
| 長江三角洲 | | 28 | | 9,000,000 |
| 上海浦東國際集裝箱碼頭有限公司 | 30% | 3 | 12.0 | 2,300,000 |
| 寧波遠東碼頭經營有限公司 | 20% | 5 | 15.0 | 3,000,000 |
| 張家港永嘉集裝箱碼頭有限公司 | 51% | 3 | 10.0 | 1,000,000 |
| 揚州遠揚國際碼頭有限公司 | 55.59% | 2 | 12.0 | 700,000 |
| | | 5 | 8.0 – 12.0 | 6,550,000噸散雜貨 |
| 南京港龍潭集裝箱有限公司 | 20% | 10 | 12.0 | 2,000,000 |
| 東南沿海及其他 | | 18 | | 7,600,000 |
| 泉州太平洋集裝箱碼頭有限公司 | 82.35% | 3 | 7.0 – 15.1 | 1,200,000 |
| | | 2 | 5.1 – 9.6 | 1,000,000噸散雜貨 |
| 晉江太平洋港口發展有限公司 | 80% | 2 | 10.2 – 14.0 | 800,000 |
| | | 3 | 7.9 – 9.8 | 4,200,000噸散雜貨 |
| 廈門遠海集裝箱碼頭有限公司 | 70% | 4 | 17.0 | 2,800,000 |
| 高明貨櫃碼頭股份有限公司 | 10% | 4 | 16.5 | 2,800,000 |
| 珠江三角洲 | | 23 | | 19,500,000 |
| 中遠一國際貨櫃碼頭(香港)有限公司 | 50% | 2 | 15.5 | 1,800,000 |
| 鹽田國際集裝箱碼頭有限公司 | 14.59% | 5 | 14.0 – 15.5 | 4,500,000 |
| 鹽田三期國際集裝箱碼頭有限公司 | 13.36% | 10 | 16.0 – 16.5 | 9,000,000 |
| 廣州南沙海港集裝箱碼頭有限公司 | 39% | 6 | 15.5 – 16.0 | 4,200,000 |
| 海外 | | 22 | | 13,300,000 |
| 比雷埃夫斯碼頭 | 100% | 6 | 14.0 – 16.0 | 3,700,000 |
| 蘇伊士運河碼頭 | 20% | 8 | 16.0 | 5,100,000 |
| 中遠一 新港碼頭 | 49% | 2 | 15.0 | 1,000,000 |
| 安特衛普碼頭 | 20% | 6 | 17.0 | 3,500,000 |
| 總碼頭泊位 | | 134 | | |
| 集裝箱碼頭總泊位/年處理能力 | | 122 | | 73,250,000 |
| 散雜貨碼頭總泊位/年處理能力 | | 10 | | 11,750,000噸散雜貨 |
| 汽車碼頭總泊位/年處理能力 | | 2 | | 600,000輛 |

註：

- 碼頭組合包括於2012年12月31日或之前簽署協議的所有碼頭項目。當中包括營運中和未營運的碼頭公司、碼頭泊位和年處理能力。
- 本集團持有上海碼頭10%的實際權益，該碼頭營運10個泊位，年處理能力為3,700,000標準箱。本集團參股的和記黃埔上海港口投資有限公司(「和黃上海港口投資」)與上海國際港務(集團)股份有限公司(「上海港務集團」)合資經營的上海碼頭。上海碼頭於2011年1月開始策略轉型，停止處理集裝箱，上海碼頭的轉型方案由和黃上海港口投資牽頭，與上海港務集團進行具體協商，仍然在進行中。