

[業務回顧]

太平洋港口之港口及貨物裝卸業務橫跨華北、華東及華南等地區。華南港口香港和廈門是太平洋港口最活躍的港口。在長江流域上的南京和蘇州內河港口則是太平洋港口在華東沿岸的業務重點。而天津港則為高度工業化之北部腹地提供服務。

14

下文載列太平洋港口各項港口業務的回顧及每個項目於來年的展望。

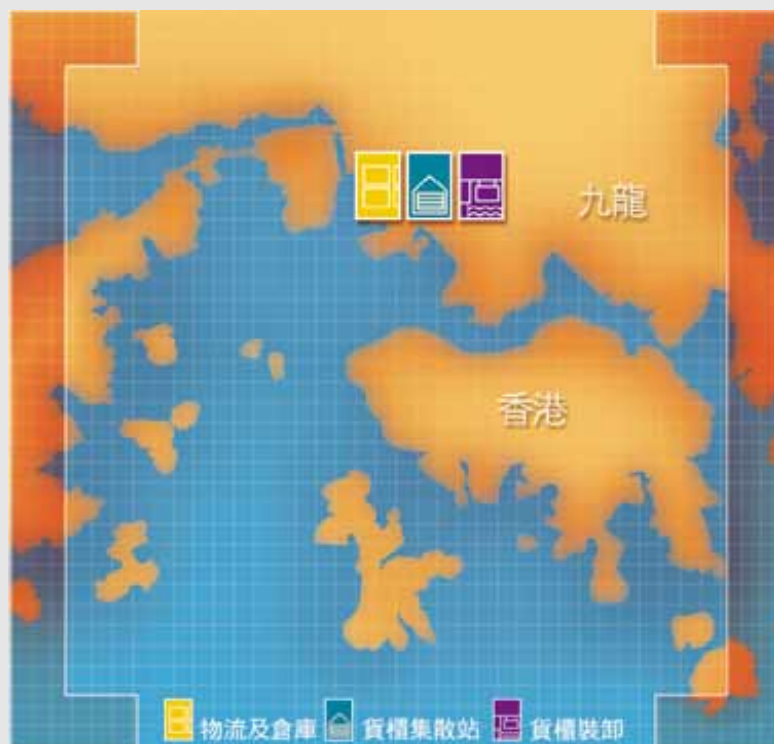


香港項目回顧

香港是世界最繁忙的貨櫃港口，無疑也是大中華地區最重要的港口。在未來幾年裏，基於眾多因素，香港將繼續保持其重要的領導位置以及作為進入中國大陸的門戶。華南經濟的不斷發展（特別是加入世貿之後）、高效率的碼頭運營、自由貿易的環境、國際水準的金融和保險服務以及現代的交通網絡都將巨大的支持著香港的擴展。

太平洋港口與其合作伙伴已作好準備迎接香港的挑戰。在過往的多年裏，環球貨櫃碼頭有限公司（「環球貨櫃」）與太平洋港口的兩大股東新世界基建和亞洲基金已經建立了深厚穩固的業務合作關係。該組合已經在香港發展了其經營碼頭的業務。其中包括在葵涌三號貨櫃碼頭的環球貨櫃碼頭香港有限公司（前稱海陸貨櫃碼頭有限公司）和亞洲貨櫃物流中心香港有限公司（前稱亞洲貨櫃有限公司）。目前這一互惠互利的聯盟使太平洋港口成為世界主要貨櫃碼頭服務供應商，也是香港貨櫃碼頭業務未來增長中的一個主要受益者。

目前，香港在大中華地區的港口優勢地位正受到位於南中國海地區其他貨物處理設施的挑戰。特別是廣東省不斷增長的強大貿易陣地已在深圳地區孕育了眾多的港口設施。為了挑戰香港的港口業務，深圳港口正在加速進行擴展，並改善碼頭運作的設施，從而希望擴大該地區業務的市場份額。然而，在短期而言，內地港口要從香港吸引業務仍需花上一定氣力。



環球貨櫃碼頭香港有限公司

太平洋港口應佔權益：	33.34%
投資形式：	股本
總面積：	16.7公頃 (41.35英畝)
泊位長度：	305米(1,000呎)
堆置能力：	10,872個標準箱
地點：	香港 葵涌三號 貨櫃碼頭
營運日期：	1991年6月
屆滿日期：	2047年
	截至6月30日 止之12個月
	2001年 2000年 1999年
已達致之吞吐量(百萬標準箱)	1.74 1.66 1.70



環球貨櫃碼頭香港有限公司(「環球貨櫃香港」),前稱海陸貨櫃碼頭有限公司

環球貨櫃香港是香港主要的貨櫃碼頭公司之一。於2000年12月13日公司將海陸貨櫃碼頭有限公司之名稱改為環球貨櫃香港。由環球貨櫃香港經營之葵涌三號貨櫃碼頭為多間主要的國際船公司提供服務。目前,環球貨櫃香港所經營的三號貨櫃碼頭在每個泊位的吞吐量和吊重機的平均操作能力上均是現時香港最高效率的貨櫃碼頭。

在2001年的財政年度中,環球貨櫃香港的吞吐量達174萬標準箱,增幅5%。其增長的主要原因是2000年下半年航運產業的業務增長十分強大。因此,2000年財政年度的收入從15.6億港元提高至2001年財政年度的16.1億港元。

展望

鑑於環球貨櫃香港已與主要客戶簽訂長期碼頭服務協議,環球貨櫃香港之業務量在未來數年預期將可繼續保持。加上2001年5

月開始營運的一個新增岸邊吊重機,生產力將進一步改善,從而使三號貨櫃碼頭的處理能力再度提高。作為亞洲貨櫃碼頭(其為九號貨櫃碼頭發展商之一)之財團成員,環球貨櫃香港可望於2003年亞洲貨櫃碼頭之泊位竣工後受惠。憑藉其高效率的碼頭操作以及額外泊位所帶來的協同效應,環球貨櫃香港之業績當可更進一步。

由於華南經濟之急速發展以及中國集裝箱化的速度高於地區港口吞吐能力的增長,香港貨櫃吞吐量在未來數年間將繼續保持增長。而這一趨勢正被香港傑出的營運效率、生產力、科技水平以及更開放的海關條例所支持著。因此,船公司仍傾向選擇香港作為彼等華南地區的主要掛靠港口。除此之外,中國加入世貿將是另一個推進香港增長趨勢的加速劑。

亞洲貨櫃碼頭有限公司

太平洋港口應佔權益：	36.33%
投資形式：	股本
總面積：	28.5公頃
泊位長度：	740米
處理能力：	每年180萬個標準箱
地點：	香港葵涌八號貨櫃碼頭西(「八號貨櫃碼頭西」)
營運日期：	八號貨櫃碼頭西(一號泊位) - 2003年8月 八號貨櫃碼頭西(二號泊位) - 2003年12月
屆滿日期：	2047年

亞洲貨櫃碼頭有限公司(「亞洲貨櫃碼頭」)

亞洲貨櫃碼頭持有兩個九號貨櫃碼頭泊位之權益。當上述兩個泊位在2003年竣工後,彼等將用以交換位於八號貨櫃碼頭西(「八號貨櫃碼頭西」)之兩個泊位。是項互換泊位的安排乃根據一項與現代貨箱碼頭有限公司訂立之協議進行。

亞洲貨櫃碼頭的業務重點為提供貨櫃碼頭業務及其他相關服務。九號貨櫃碼頭的建造工程已於2000年5月展開。預期亞洲貨櫃碼頭在九號貨櫃碼頭之兩個泊位將於2003年竣工。為亞洲貨櫃碼頭建立客戶網的主要市場推廣工作經已展開,而且為2003年啟用營運的準備工作也正在進行。例如碼頭佈局的設計、操作系統的建立以及其他等等。

展望

華南經濟的急速發展、中國集裝箱化的增長及高效率的營運操作,是提高香港貨櫃吞吐量的主要因素。這些動力對現有的碼頭經營商十分有利,同時為新加入者一如亞洲貨櫃碼頭一建立其業務及獲得一個可觀的貨櫃運輸市場佔有率提供了良好的商機。再者,環球貨櫃香港及太平洋港口均佔有亞洲貨櫃碼頭的權益,從而使這兩家公司在未來可能達成的合作關係中獲得增值的協同效應。

亞洲貨櫃物流中心香港有限公司	
太平洋港口應佔權益：	55.67%
投資形式：	股本
地點：	香港 葵涌三號 貨櫃碼頭
可租用面積：	590萬平方呎
營運日期：	第1期－1987年2月 第2期－1988年3月 第3期－1992年2月 第4期－1994年1月 第5期－1994年11月
屆滿日期：	2047年
	截至 6月30日 止之 12個月
全年平均租用率 (%)	2001年 92.7 2000年 94.1 1999年 93.3
貨櫃集散站處理量 (百萬立方米)	1.04 1.30 1.35



亞洲貨櫃物流中心香港有限公司 (「亞洲貨櫃」)，前稱亞洲貨櫃有限公司

亞洲貨櫃於葵涌三號貨櫃碼頭經營貨櫃集散站和貨物分撥中心業務。為反映其重點物流業務，亞洲貨櫃有限公司於2000年12月改名為亞洲貨櫃物流中心香港有限公司。亞洲貨櫃物流中心是全球最大型可容車輛直接駛至各樓層的貨運中心之一，且內設多線坡道，可讓全部貨物處理流程於中心內完成。亞洲貨櫃於1997年就「提供倉庫租賃服務及經營貨櫃集散站及倉儲服務」而獲頒發ISO 9002證書。

為了保持租金費率及鞏固其領先的市場地位，亞洲貨櫃已提供資源以提升其倉庫樓宇設施及改善其營運。一個大型維修工程已於2000年中開始動工，並預計於2003年完成。

平均租金的下調，主要是由於租戶續約時要求調低租金費率所帶來的壓力造成。因此，總收入在2001年財政年度微跌至7.53億港元。在這種市場情況下，亞洲貨櫃仍然能維持較高的租用率。而平均租用率則從2000年財政年度的94.1%微落到2001年財政年度的92.7%。另外，貨櫃集散站的貨物處理量下跌20%至104萬立方米，此乃由於香港貨櫃集散站市場萎縮以及北移華南所致，但每立方米的平均費率仍保持穩定。為對應貨櫃集散站業務北移華南的趨勢，亞洲貨櫃、環球貨櫃及太平洋港口在深圳鹽田成立了一間合營企業，以發展及經營一個由海關批准的出口貨櫃集散站／倉儲設施。

展望

由於同級的倉儲供應量有限，市場要求調低租金的壓力將會減輕及租賃的市場將會穩定。基於已建立的市場地位，亞洲貨櫃將可保持較高的租用率。況且在過去數年其租用率始終維持在90%以上。面對不斷增長的物流業務需求，亞洲貨櫃將努力加強市場推廣，開發先進的設施及開拓新的業務商機，從而吸引更多物流服務供應商。除此之外，大型維修工程的展開將改善亞洲貨櫃的設施和營運，也可維護其優質設施的聲譽。中國加入世貿組織後，物流服務的需求將進一步增加。亞洲貨櫃正處於有利位置，爭取成為國內一間物流服務的供應商。



廈門項目回顧

作為中國第六大貨櫃港以及福建省最繁忙的港口，廈門以其天然的深水港條件吸引大型貨櫃輪靠泊，並為貨櫃碼頭經營者在華南擴展業務提供良好的商機。

2000年廈門的國內生產總值達人民幣501億元，較去年增長9%。工業產值為人民幣776億元，較去年增長11%。此外，於2000年外貿總值增長26%，達101億美元。其中進口貨物達42億美元，較去年增長18%；而出口貨物則達59億美元，較去年增長33%。

廈門乃中國首批經濟特區之一，享有省一級經濟管理權限及地方立法權。當地經濟發達和基礎設施完備，吸引超過五仟多家外資企業在此設立廠辦，每天數以仟計的國際商人來到廈門探索商機。

為適應經濟發展的需要及保持優勢，廈門不斷擴展發展空間。例如，為繼續開發建設面積達100平方公里的海滄投資開發區，於2000年連接海滄及廈門島的海滄大橋竣工使用。另外，隨著廈門港東航道的航道疏浚

工程之實施，將使廈門港能容納更大貨櫃輪，從而進一步提高港口的吞吐量。

廈門象嶼保稅區於1992年建立，其主要功能為國際貿易，包括對台貿易、轉口貿易、保稅倉儲及出口加工等業務。保稅區提供離岸金融、保險、信息服務以及其他貿易服務。象嶼保稅區除備有水電供應、通信網絡及海關基礎設施外，報關行、銀行及進出口代理公司等服務性行業亦均已設立。

三通貿易

廈門利用其毗鄰台灣的優越地理位置，積極地推動海峽兩岸三通政策（通郵、通航和通商）。自1997年，廈門至台灣高雄的直航定期貨櫃輪航線正式開通，2000年該航線貨運量較去年增長18%，佔當年廈門港總吞吐量的29%。此外，於2001年1月廈門和金門首次直接通航，實現小三通。

隨著中國加入世貿組織以及大陸台灣之間三通政策的全面推進，使廈門優勢進一步體現。簡化現有貿易程序有助加快廈門港現代化和國際化，並促進發展其物流業務。配合外國投資日益增長，批准外商投資的審批程序將更簡化，而政府對外資之政策將務必採取更開放態度。

廈門象嶼碼頭有限公司	
太平洋港口應佔權益：	92%
投資形式：	合作合營企業
總面積：	110,000 平方米
泊位長度：	220 米
岸邊吊重機數目：	2
處理能力：	每年 250,000 個標準箱
地點：	中國廈門 湖里工業區
營運日期：	1997 年 4 月
屆滿日期：	2042 年 12 月
	截至 6 月 30 日
	止之 12 個月
	2001 年 2000 年 1999 年
已達致之吞吐量 (標準箱)	210,000 125,000 107,000



廈門象嶼碼頭有限公司 (「象嶼」)

參與中國其中一個最大型的貨櫃港口操作，象嶼今年錄得良好營運表現。歷經亞洲金融風暴後，象嶼之效益及前景更倍受肯定。受惠於預期台灣海峽兩岸的直通航運全面開放以及加入世貿組織所帶來的有利因素，象嶼在成立四年之際已經實踐穩健的業務增長。

象嶼經營廈門港第 12 號泊位，憑藉取得馬士基海陸、美國總統、韓國現代、台灣長榮、日本三井、韓國韓進及德國勝利等大客戶突顯其國際化的形象。象嶼為船運公司提供貨櫃碼頭服務，其服務範圍從貨櫃裝卸到貨櫃集散服務、庫存、倉儲、公路貨運及其他相關服務。此外，兩岸三通政策將使象嶼提高業務增長的機遇。自建業以來，不斷提高的業務

水平和吞吐量的增長，使象嶼成為廈門港之主要組成部分。

在 2001 年財政年度裏，象嶼營業額從 2000 年財政年度的人民幣 5,000 萬元增長至人民幣 7,400 萬元，其增幅達 48%。由於客戶基礎的擴大，象嶼吞吐量從去年的 12.5 萬個標準箱增至 21 萬個標準箱，增長率達 68%。由於收費較低的空箱貨量增幅高於重箱，故吞吐量增幅高於收入之增幅。不斷地努力提高操作能力以及經營效率，使象嶼保持著其競爭優勢，並成為廈門最有效益的碼頭之一。於本年度象嶼維持著高水平的生產力，其貨櫃操作效率平均每小時達 28 次裝卸次數，該卓越之貨櫃處理效率，使象嶼更具競爭優勢，既可保留亦可吸納認同高質作業效率策略的客戶。象嶼的服務質量在 2000 年的第二屆中國貨運業大獎中得到了表彰，並獲得了中國航務週刊「信息管理系統優秀物流倉儲公司」獎項。

展望

良好的積極勢頭支持著象嶼的未來發展。隨著美國和歐洲的國際航線服務的開展，象嶼為廈門港的國際化和繁榮作出巨大的貢獻。未來兩岸三通政策及大陸台灣之間更多航線的開通將加速貨物處理量的增長，象嶼必將把握廈門港未來發展之先機。

鑒於廈門象嶼保稅區惠建碼頭有限公司的第 13 號和第 14 號泊位的投入營運，將提供更大的吞吐能力支持象嶼的增長。這將創造協同效益，使其協調統一操作、提高效率以提升兩間碼頭公司的盈利能力。同時，廈門

港航道疏浚工程竣工後，可使象嶼容納第五代貨櫃輪，擴大其吞吐量，為國際大型的航運公司服務，從而增大其營業額收入。

廈門象嶼保稅區惠建碼頭有限公司

太平洋港口應佔權益：	60%
投資形式：	合作合營企業
總面積：	210,000 平方米
泊位長度：	420 米
岸邊吊重機數目：	2
處理能力：	每年 250,000 個標準箱 (第 13 號泊位) 及 每年 680,000 噸 (第 14 號泊位)
地點：	中國廈門象嶼保稅區
營運日期：	2002 年上半年
屆滿日期：	2045 年 12 月



廈門象嶼保稅區惠建碼頭有限公司
(「惠建」)

為了支援第 12 號泊位與日俱增的業務量，太平洋港口已通過惠建合營企業取得了毗鄰第 13 號和第 14 號泊位的發展權。由於第 13 號和第 14 號泊位仍在興建中，因此本年度並未提供業務收入。當 2002 年上半年第 13 號泊位開始營運時，其毗鄰第 12 號泊位的有利位置，將具備高靈活度，必能與象嶼業務發揮協同效益，從而節省營運成本。

第 14 號泊位之碼頭前沿結構工程已竣工。而貨櫃堆場的工程建設可望在 2002 年竣工。兩台岸邊吊重機和五台輪胎式龍門吊已於 2000 年運抵惠建並已完成最後技術調試工作。

由於所有免稅貨物必須在象嶼保稅區內處理，而位於廈門象嶼保稅區內的第 13 號泊位，其位置優越當能受惠於擴展中的保稅區業務。因此，與同業競爭對手相比，惠建具備其獨特之優勢及能在不久將來獲取回報。

展望

廈門港貨櫃吞吐量增長迅速，對貨櫃裝卸基礎設施的需求殷切，惠建現正積極研究將第 14 號泊位由原多用途的泊位設計改為以貨櫃泊位設計以配合其未來業務發展策略。此外，當廈門港航道疏浚工程竣工後，第 13 號泊位和第 14 號泊位將連同象嶼第 12 號泊位共同具備處理第五代貨櫃輪的裝卸能力。同時，第 13 號泊位在下一個財政年度將投入營運，惠建將夥同象嶼為太平洋港口的來年提供收入貢獻。

廈門新世界象嶼倉儲加工區有限公司

太平洋港口應佔權益：	100%
投資形式：	外商獨資經營
總面積：	89,448 平方米
地點：	中國廈門湖里工業區
營運日期：	1998 年 1 月
屆滿日期：	2045 年 3 月
	截至 6 月 30 日 止之 12 個月
	2001 年 2000 年 1999 年
全年平均租用率	89% 86% 37%

廈門新世界象嶼倉儲加工區有限公司
(「倉儲加工區」)

倉儲加工區是太平洋港口的全資附屬公司，其位於第 12 號泊位後方，提供貨櫃堆場、倉儲、維修工場和物流設施等配套服務。

倉儲加工區 2001 年財政年度的營業收入為人民幣 280 萬元，就與 2000 年財政年度相比下降 1%。然而，平均租用率卻從 2000 年財政年度的 86% 提高到 2001 年財政年度的 89%。營業額的下降主要歸因於出租予收益較高的辦公室及倉儲客戶之比例有所下跌所致。

展望

倉儲加工區的目標是成為廈門港主要地區物流和分撥中心之一。公司管理層現正研究與一些可能合作伙伴商討把倉儲加工區發展成為一所先進的倉庫及物流中心。

廈門新遠貨櫃儲運有限公司	
太平洋港口應佔權益：	70%
投資形式：	合資合營企業
總面積：	38,000 平方米*
地點：	中國廈門湖里工業區
營運日期：	1999 年 1 月
屆滿日期：	2018 年 4 月
	截至 6 月 30 日
	止之 12 個月
已達致之吞吐量（標準箱）	2001 年 2000 年 1999 年
	13,752 8,396 3,270
* 向倉儲加工區租賃之土地	



廈門新遠貨櫃儲運有限公司（「新遠」）

新遠是與廈門中遠國際集裝箱儲運有限公司合資的合營企業。新遠向倉儲加工區租用一塊面積為3.8萬平方米的土地，用於提供貨物拼箱、貨櫃儲存及貨櫃修理和保養的服務。

2001年的財政年度，新遠經歷了充實的一年。收入達人民幣980萬元，較2000年財政年度提高了60%。貨物拼箱吞吐量達13,752個標準箱，比2000年財政年度增長64%。營業額和吞吐量的大幅提高是因為新遠的管理層致力於改善營運服務水平以及引入新客戶而帶來的。

展望

隨著2001年財政年度所取得的滿意成績，新遠正積極策劃通過租用更多的土地和購買更多的營運設備來擴展其現有的業務。新遠正與象嶼和倉儲加工區緊密合作，探索更多的商機並務求與集團其他聯營公司形成協同效應。

天津項目回顧

天津是中國主要工業和交通的樞紐中心。以吞吐量計算是中國第四大貨櫃港。作為華北的重點港口，天津為北京、河北、山西和陝西等經濟樞紐服務。天津海濱新區位於天津市東部渤海灣沿岸。其中包括三個經濟特區：天津經濟技術開發區、天津港保稅區和天津新技術產業園。

由於享有主要沿海港口及華北工業基地之聲譽，天津被選為全國十五個試點城市之一，建立出口貨物加工區。於2000年，天津的國內生產總值達人民幣1,639億元，比1999年增加13%。就對外貿易而言，2000年天津的出口額達83億美元，增幅達31%。進口則達79億美元，增幅為25%。

天津港乃華北貿易的重要通道。它與世界上160個國家和地區超過300個港口有貨運業務往來。除了處理一般的貨物和貨櫃外，天津港擁有專供處理煤炭、燃油、穀物和鹽等貨物的專門裝卸設施。天津港碼頭之總泊位長度超過12公里，設有泊位140多個。其中9個是集裝箱泊位，47個泊位可處理萬噸

或以上的船隻。2000年是天津港吞吐量破紀錄的一年，其貨櫃吞吐量達170萬個標準箱，與1999年相比增長了31%。另外，2000年總貨物吞吐量達9,570萬噸，增幅為31%。

天津港正進行擴展計劃，在今後的數年中，將改善現有的貨櫃處理設施，並將現有的多用途或散貨碼頭改建為集裝箱碼頭。擴展計劃將提高貨櫃處理能力，到2005年吞吐量可望增加至每年400萬個標準箱。通過投資於貨櫃處理設施，天津港可望於2010年提供18個集裝箱泊位為第6代貨櫃輪提供服務。另外，天津港主航道的深度和闊度將於2001年疏浚到分別為負14米和180米。到2002年將增加至負15米和210米。到時天津港將能容納第5代和第6代大型貨櫃輪。

目前，有貨櫃火車專列運輸服務從天津至西安、蘭州和成都。現時天津港約有40%的外貿貨物是源自中西部地區。未來隨著中西部地區的發展和北京舉辦2008年奧運會，天津港的貨櫃吞吐量將有望增加。



天津東方海陸集裝箱碼頭有限公司	
太平洋港口應佔權益：	24.5%
投資形式：	合資合營企業
總面積：	468,664 平方米
泊位長度：	1,136 米
岸邊吊重機數目：	8
處理能力：	每年 120 萬個標準箱
地點：	中國天津新港東突堤南側碼頭
營運日期：	1999 年 1 月
屆滿日期：	2027 年 3 月
	截至 6 月 30 日
	止之 12 個月
	2001 年 2000 年 1999 年
已達致之吞吐量（標準箱）	767,000 628,000 174,000



天津東方海陸集裝箱碼頭有限公司 （「天津海陸」）

天津海陸是中國主要的港口經營商之一。在天津新港東突堤南側碼頭經營四個貨櫃泊位和一個煤泊位。天津海陸的處理能力每年達120萬個標準箱，2000年處理天津港總貨櫃吞吐量約42%。碼頭提供貨櫃裝卸、倉儲、維修和冷凍貨櫃處理服務。

自1999年天津海陸投入營運以來，碼頭的吞吐量和收入均持續增長。在2001年財政年度中，天津海陸的吞吐量為76.7萬個標準箱，並比2000年財政年度增加了22%，收入則為人民幣2.1億元，並比2000年財政年度增加了22%。吞吐量和收入的提高是由於現有客戶業務量增加和引入新客戶所促成的。天津海陸的傑出表現獲得了天津市

外商投資企業協會及天津市外國投資服務中心頒發「2000年度天津市外商投資企業最佳效益獎」。

展望

根據「中國航運周刊」的報導，2001年上半年天津港的貨櫃吞吐量較去年同期提高了14%。天津港的增長有望持續上升，這將提供太平洋港口令人鼓舞的機遇。很多正面因素推動著吞吐量的增長，其中的主要因素是中國內地對貨櫃運輸的需求。另一方面，隨著政府對中國中西部開發計劃落實執行以及2008年奧運會在北京舉辦都將帶動天津港吞吐量的增長。

為了配合吞吐量的增長，天津海陸在2001年上半年已經新增了三台岸邊吊重機以取

代現有的兩台，以及新增了四台輪胎式龍門吊。這些新岸邊吊重機將能處理第6代大型貨櫃船隻。而新增龍門吊將能進一步改善碼頭營運能力和服務質量。



南京項目回顧

南京是江蘇省的省會，位於長江下游，是中國主要的工業中心之一。南京港擔任著長江三角洲經濟區海陸兩地互通的重要角色。作為華東最重要的商業中心之一，南京市充當位於長江上下游各省份（包括浙江、江西、湖北、湖南和四川）之交通中樞。

8.13億美元，比1999年提高了5%。主要工業包括汽車、建築材料、電子和化學產品。

促進內陸地區的增長是政府發展計劃的重要一環。發展計劃的重點之一是改善內陸航運系統，特別是長江沿岸。南京港的有利位置，將使之成為一個繁榮的交通樞紐，而它的發展乃是政府的優先決策。

以貨物吞吐量來計算，南京港排列中國十大內河港口之首。並是對外進行原油、煤和鐵礦貿易的重要通道。南京港共有65個泊位，其中14個能為萬噸級或以上的貨輪提供服務。2000年貨櫃吞吐量達203,000個標準箱，比1999年增加29%。2000年的港口總貨物吞吐量（包括化工產品和石油）達到6,680萬噸，比1999年增加13%。

540萬人口的南京，其2000年的國內生產總值為人民幣1,020億元，比1999年增長12%。2000年已動用的外商直接投資（主要來自香港、台灣、美國和日本）已達到

南京惠寧碼頭有限公司	
太平洋港口應佔權益：	55%
投資形式：	合資合營企業
總面積：	645,000平方米
泊位長度：	1,200米
處理能力：	每年650萬噸
地點：	中國南京市棲霞區
營運日期：	1994年10月
屆滿日期：	2019年6月
	截至6月30日
	止之 12 個月
	2001年 2000年 1999年
已達致之吞吐量（百萬噸）	4.9 4.8 4.7



南京惠寧碼頭有限公司（「惠寧」）

惠寧在南京港經營九個散貨泊位。此合資企業乃長江下游最重要的散貨碼頭。惠寧主要為煤、鐵礦及其他礦物產品提供一個重要的轉運基地。

2001年財政年度中，惠寧共處理了490萬噸散貨，比去年增幅2%。在這期間，惠寧的收入提升了20%，達到人民幣6,340萬元。主要由於處理銅、磷等高費率且高收益的礦物產品。

展望

作為長江沿岸最大的散貨碼頭之一，惠寧的貨運量預期在2001年達到500萬噸。這是一個令人鼓舞的增長數字。為了提高業務流

量，惠寧將制定更靈活的價格和服務範圍，處理更多高利潤貨物以及建立一個新的倉庫，從而容納像磷、鋼等的散貨。

於2001年8月30日，南京港務管理局（「南京港務局」）和惠寧簽署了「承包經營合同書」（「合同書」）。據此，南京港務局同意於截至2019年6月止惠寧之剩餘經營期內承辦惠寧的營運管理及負責惠寧之盈虧，並由惠寧支付太平洋港口人民幣1,800萬元作為代價。此合同書需要中國有關政府部門批准，並會於獲得有關批准後正式生效。



蘇州項目回顧

蘇州為八十年代初獲國務院批准之首批沿海經濟開發地區之一。它親眼目睹了其經濟的快速增長。現時蘇州是一個位於華東的主要工業中心，其2000年的工業產量達人民幣3,601億元，比1999年增長了20%。主要工業產品包括機械、電子、化工產品、藥物、絲綢、紡織和建築材料。蘇州於2000年之國內生產總值達人民幣1,541億元，較1999年上升了13%。

2003年開始營運，而最後一期工程將於2010年竣工。同時，改善長江沿岸和上海港之內河運輸發展計劃已經確立。從改善內河運輸以及發展上海為集裝箱深水港，蘇州將成為受惠最大的長江沿岸內河港口之一。

蘇州位於長江三角洲緊靠上海，於內河運輸上擔當重要角色。蘇州市內有兩個經濟技術區。其中一個是蘇州高新技術產業開發區，亦稱為蘇州新區。另一個是由中國及新加坡合作的蘇州工業園。此兩個工業區旨在把蘇州發展成為一個高科技城市和一個達國際化水準的工業園。

於2001年初，國務院批准了在上海附近的大洋山島和小洋山島上建立中國最大的集裝箱碼頭。碼頭將分四期建造，其工程預計於2001年底開始動工。第一期計劃在

蘇州惠蘇國際集裝箱碼頭有限公司

太平洋港口應佔權益：	55%
投資形式：	合資合營企業
總面積：	46,220 平方米
泊位長度：	293 米
處理能力：	每年 40,000 個標準箱及 每年 600,000 噸
地點：	中國蘇州吳縣新區
營運日期：	1998 年 1 月 (貨櫃拖運經營) 2002 年第 1 季 (碼頭營運)
屆滿日期：	2025 年 12 月

蘇州惠蘇國際集裝箱碼頭有限公司
(「惠蘇」)

惠蘇是位於蘇州之內河港口，鄰接兩個主要工業區。管理層計劃將惠蘇發展成一個多用途設施碼頭，可處理貨櫃和一般貨物。惠蘇當前的主要業務是提供貨櫃拖運服務。經過 2000 年的管理層重組後，惠蘇已取得新客戶，其中包括蘇特恩斯國際、依卡化學及中國外運江蘇集團。

於 2001 年 2 月，太平洋港口已簽署了一項股權轉讓協議以收購中方夥伴所持有惠蘇之 20% 股權。股權轉讓手續正待中國有關政府部門審批。太平洋港口於獲得這 20% 的股權後，可加強對惠蘇的管理監控，並改善其營運效率和市場效力。從而提高惠蘇本身的

盈利以及惠蘇對太平洋港口的長期貢獻。為配合開發內河運輸，惠蘇計劃在 2002 年第一季度改善碼頭設施。

展望

惠蘇正全力在倉儲服務和水路運輸方面探索新的商機。對於蘇州和上海之間的水路運輸開發，惠蘇正評估有關合作計劃。由於工業區內各企業對服務需求的增加及惠蘇的豐富營運經驗，惠蘇可成為蘇州其中一個提供物流服務的主要貨運經營商。