

**积极提升运营效率 成本管控成效显著 本公司股东应占溢利32.38亿港元 达至公司目标**

招商局国际有限公司（“本公司”，香港联交所编号：144）2010年3月31日宣布其截止2009年12月31日止之年度业绩，本公司之股东应占溢利约32.38亿港元（港元，下同）下降12.6%；每股基本盈利下降12.9%，至约133.18港仙。

2009年全球市场进一步萎缩，中国的对外贸易呈现前所未有的双位数下降，本集团（“本公司及其附属公司”）港口业务也因之受到较大的冲击。本集团之2009年总收入1 同比下降38.6%，至约172.86亿元；EBITDA 2 达到66.87亿元，同比下降10.9%。其中，港口核心业务之EBITDA为58.57亿元，同比下降7.4%；本集团全年特殊收益6.49亿元。

本集团投资的港口相关业务受到外部环境的不利影响，2009年本集团分占其盈利约2.68亿元；分占其EBITDA约6.30亿元，较去年同期下降17.9%。

为回馈投资者对本公司之一贯支持，董事会建议派发2009年末期以股代息，每股32港仙，股东可以选择收取全部或部份现金作为末期股息。全年派息57港仙，股息率为42.8%。

**全球贸易负增长 公司港口业务下滑难以避免**

2009年是金融危机爆发后的第一年，全球贸易包括中国进出口均现负增长，本集团的港口集装箱吞吐量难以独善其身，首次出现年度下跌。全年本集团港口项目合共实现集装箱吞吐量4,387万TEU，同比下降13.1%。本集团的港口散杂货业务受益于中国对大宗散货的需求支持，全年合共完成吞吐量2.32亿吨，同比增长10.0%。

本集团投资的港口项目中，内地港口项目合共完成集装箱吞吐量约3,810万TEU，同比下降12.6%，深圳西部港区实现吞吐量943万TEU，下降18.6%；上海国际港务（集团）股份有限公司完成吞吐量2,500万TEU，下降10.8%；宁波大榭招商局国际码头有限公司完成吞吐量119万TEU，增长9.3%；天津五洲国际集装箱码头有限公司吞吐量194万TEU，增长0.1%；漳州招商局码头有限公司吞吐量31万TEU，下降13.0%；湛江港(集团)股份有限公司完成21万TEU，下降14.4%。香港地区港口项目共完成集装箱吞吐量577万TEU，下降16.4%。

2009年本集团港口散杂货业务受惠于铁矿、原油、大豆等大宗散货到港量的增长，吞吐量达到2.32亿吨，同比增长10.0%；其中，深圳西部码头吞吐量3,748万吨，增长12.9%；漳州码头吞吐量717万吨，增长23.0%；湛江港吞吐量6,131万吨，增长9.4%。青岛港招商局国际集装箱码头和上海

港分别完成94万吨和1.25亿吨，也有一定增长。

本集团投资的中国国际海运集装箱（集团）股份有限公司（[中集集团]）受航运市场拖累，年内集装箱干货箱业务基本处于停产状态，2009年标准干货箱业务全年销量为6.04万TEU，比上年下跌95.1%；冷藏箱和特种箱销量分别为3.04万台和4.32万台，比上年分别下跌56.0%和66.5%。中集集团的道路专用车业务因欧美市场疲弱，其销量比上年下降7.6%至约9.74万台。

采取多项措施 稳定市场 降低付现成本 稳定公司利润

本公司董事总经理胡建华指出：“为遏制经营效益的下滑，尽最大努力保障本集团投资人的权益，本集团于2009年除必要的发展项目外，针对区域港口市场的情况，放缓了新建项目的投资进度；通过加大资源的整合和深化技术革新应用，严格控制付现成本支出等多项措施，公司稳定了客户和市场，2009年公司各项利润指标达到公司预期的目标。”

深圳西部港区的业务整合是本集团持续推动的一项重点工作，旨在发挥西部港区的整体市场开拓和应对市场风险的能力，不断强化港区的竞争力。2009年本集团集装箱和散杂货业务整合工作有条不紊地推进与实施，商务与操作的协调与合作更加顺畅，从而有效地保障了本集团的深圳集装箱业务市场份额，本集团深圳散杂货吞吐量获得了约13%的增长。在港口环境管理和供应链安全管理建设方面，本公司及深圳西部码头获得国际权威机构的ISO14001和ISO28000认证，为本集团致力于环保和节约型港口建设又迈进了一步。

2009年本集团继续积极推进深圳西部港口综合物流服务业务的发展。本集团深圳西部港区的华南驳船快线网点新增3个城市的14个内河码头。另外深圳西部港区的海铁联运服务继2008年开通长沙线之后，新增了五个城市的集装箱班列，使深圳西部港区辐射内陆地区的业务范围得到进一步扩大。年内青岛前湾保税港区和深圳前海湾保税港区封关运作，本集团深圳西部港区和青岛集装箱码头有望逐步受惠于保税港区的多种功能政策。

2009年底本集团青岛集装箱码头与青岛新前湾集装箱码头达成合资协议，合资公司集装箱及散杂货业务2010年首二月表现出色。本集团相信，与青岛港等有关方面的合作将为本集团于青岛港的港口业务开创全新的局面。

尽管受到全球贸易萎缩的影响，本集团放缓新建港口项目的投资节奏，但是海外项目的投资谈判仍然按照本集团的既定目标在持续推进之中。本集团拟将参与的越南头顿省集装箱码头项目和斯里兰卡科伦坡集装箱码头项目于2009年完成了多项重大谈判，两个项目希望2010年内有所突破。

2010年全球贸易恢复增长 公司港口业务审慎乐观

市场普遍认为，2010年全球经济形势将恢复增长，因增长幅度不确定，而且各国的政府逐步“退市”的时间尚存变数，全球性的经济复苏也可能需要一个较长的过程，本集团相信全球经济波动虽然在所难免，但是正在逐步走出低谷，全球贸易急剧下滑和信心崩溃带来的负面影响将逐步减弱。

中国经济2010年将可能再现高增长，而受惠于全球经济的复苏以及进口消费大国增加库存等因素支

持，尤其中国-东盟自由贸易区于2010年1月1日全面启动，中国外贸有望实现双位数的增长，本集团的港口业务料将因此而受惠。虽然2009年本集团的港口业务遭受前所未有的冲击，本集团近几年除完善沿海港口网络布局外，也一直致力于内部资源整合、成本结构优化以及运营效率的提升，在支持港口基本业务的配套的建立与发展上也取得多项成效，将为本集团港口基本业务的扩大生产提供良好条件，同时本公司也将加快冷链业务的发展，为公司盈利的进一步提升创造了空间。

本公司董事会主席傅育宁博士强调：“作为中国内地最大的公共码头运营商，本集团除拥有港口内、外贸集装箱和散杂货基本业务之外，也在驳运网络、海铁联运及临港物流园区等支援服务体系上有较强优势，有助于巩固和加强港口基本业务的稳步发展。此外，本集团与中国的多个港务集团建立起以股权为纽带的强强紧密合作关系，为促进相互间的战略协调和谋求日后可能的进一步合作奠定了坚实的基础。经受过金融风暴考验的招商局国际，未来会有更加出色的表现。”

注 1：包括本公司及其附属公司之收入，以及应占其联营公司及共同控制实体之收入。

注 2：包括本公司及其附属公司，以及分占联营公司及共同控制实体之利息净额、税项、折旧及摊销前之溢利，但不包括未分配收入减支出及少数股东应占之溢利。





