

行業概覽

本節所呈列資料來自灼識諮詢報告，乃基於灼識諮詢的數據庫、公開可得的資料來源、行業報告，以及從訪談及其他來源獲取的數據之資料。我們相信該等資料來源屬恰當，並已合理審慎地節取及複製有關資料。我們並無理由認為有關資料有誤或會引起誤導，或有任何事實遺漏而令有關資料有誤或會引起誤導。資料未經我們、保薦人、賬簿管理人、牽頭經辦人、包銷商、彼等各自的任何董事、高級職員、代表、僱員、代理或專業顧問，或任何其他參與[編纂]的人士或相關方(不包括灼識諮詢)獨立核實，及概無就有關資料是否完整、準確或公平發表聲明。因此，有關資料不應被過度倚賴。

資料來源

我們委託獨立市場研究諮詢公司灼識諮詢以對二零一二年至二零二一年期間中國內陸港口業務市場進行詳細分析及就此編製最終報告。我們同意向灼識諮詢支付費用總額人民幣420,000元，而我們認為該款額反映了類似服務的市場收費。灼識諮詢為於中國上海成立的投資諮詢公司。其服務包括行業諮詢、商業盡職審查，及策略諮詢。其專業顧問團隊一直跟進工業、能源、化學品、保健、消費品、運輸、農業、電商，及財務方面的最新市場趨勢，及於上述行業擁有豐富經驗及深刻的市場知識。

灼識諮詢使用多種資源進行一級及二級研究。一級研究涉及訪問中國內陸碼頭業務行業的主要行業專家及領先行業參與者。二級研究涉及分析來自不同的公開可得數據來源的資料，包括中國政府刊物、公司報告、獨立研究報告，及灼識諮詢的內部數據庫。

假設

於編纂及籌備報告時，灼識諮詢採納以下假設：(i)中國經濟及工業發展預期將於未來十年維持平穩增長勢頭；(ii)相關主要行業驅動因素很可能繼續推動中國內陸碼頭業務行業於預測期間增長，而該等驅動因素包括公私兩個界別對水路及港口設施升級及建設方面的投資繼續增加，以及下游行業對於運輸服務的需求不斷增長，此乃由於持續經濟發展及生產基地遷至內陸省份；及(iii)並無極端不可抗力事件或新立行業規則導致市場受到急劇或根本性影響。

灼識諮詢報告主要集中於長江沿岸的碼頭營運市場，尤其是安徽省池州市，其為我們進行業務營運的主要司法權區。董事確認，經採取合理審慎措施後，本文所載市場資料於灼識諮詢報告所載相關數據刊發日期後並無重大不利變動(即可能讓本節所呈列資料有保留意見、與其構成衝突或對其造成影響的變動)。

除非另有指明，本節所載所有數據及預測均取自灼識諮詢報告。「預測期間」指由二零一七年至二零二一年期間。

中國內陸港口業務市場概覽

中國的主要內陸水路

中國水路運輸系統對於整個國家的經濟發展十分重要。四大內陸水路系統包括長江水系、珠江水系、黑龍江水系及京杭大運河水系。當中，長江水系是就水路長度、運輸能力及經濟地位而言最為重要的水系。

中國內陸碼頭營運商釋義

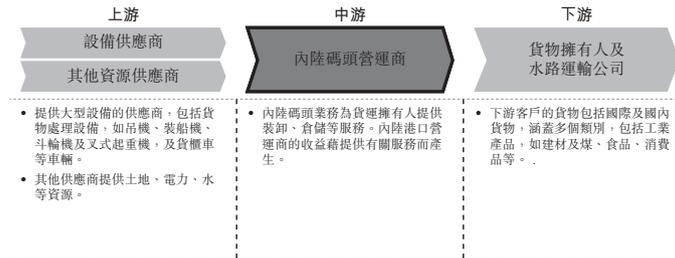
港口是支持持續經濟發展的其中一種最為重要的運輸基建形式。一般而言，中國的港口可分類為沿海港口或內陸港口。

行業概覽

通過建立港口設施及運營專業員工團隊，碼頭營運商為貨運擁有人及運輸公司提供裝卸、倉儲等服務及其他增值服務。內陸碼頭營運商包括於內陸河流、運河及湖泊沿岸經營內陸碼頭的營運商。

中國內陸碼頭業務市場價值鏈

下圖概括中國內陸碼頭業務市場的價值鏈：



資料來源：灼識諮詢報告

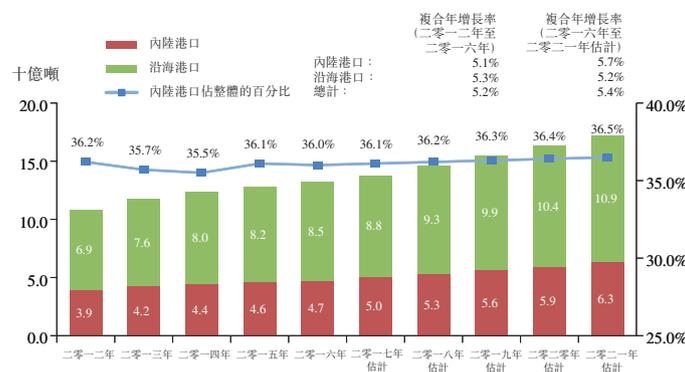
中國內陸碼頭營運商貨物吞吐量

中國港口的貨物總吞吐量由二零一二年的108億噸增加至二零一六年的132億噸，於二零一二年至二零一六年的複合年增長率為5.2%。

於二零一六年，內陸港口佔中國所有港口貨物總吞吐量的36.0%。內陸港口的貨物吞吐量於二零一六年達到47億噸，於二零一二年至二零一六年間按複合年增長率5.1%增長。受到內陸水路系統改善、下遊行業持續發展，及內陸城市進一步經濟發展的推動，內陸港口的貨物吞吐量預期將於二零二一年達到63億噸，於二零一六年至二零二一年間按複合年增長率5.7%增長，其時將進一步佔中國總量的36.5%。

下圖說明按二零一二年至二零一六年各年度的貨物吞吐量計算的中國碼頭營運商市場規模，亦納入預測期間的預測：

按分部劃分的中國碼頭營運商貨物吞吐量，二零一二年至二零二一年估計



資料來源：灼識諮詢報告

長江沿岸碼頭營運商概覽

長江為中國最長的內陸河，提供高價值水路及於河流沿岸城市，具備省份進行內陸水路運輸活動所需要的一切必要沿岸資源。

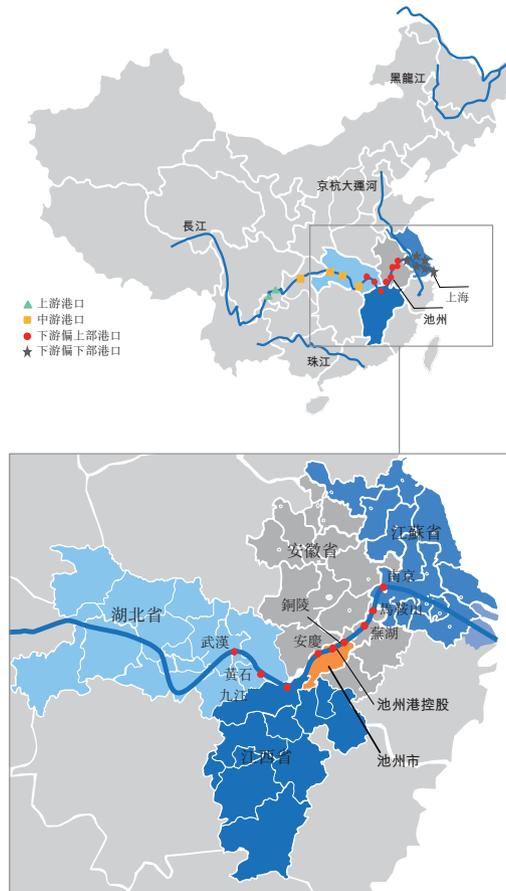
從行政角度而言，長江沿岸有25個主要港口城市，可按個別經濟特色及水路獨有的特點分為四個類別。

行業概覽

長江沿岸主要港口城市分類

類別	上游港口城市	中游港口城市	下游偏上部港口	下游偏下部港口
一般可通航貨船重量	重量不超過1,000噸的單一船舶	重量介乎1,000至5,000噸的單一船舶	重量介乎5,000至30,000噸的單一船舶	重量超過30,000噸的單一船舶
所涵蓋港口城市	四川省： 宜賓 瀘州	重慶： 重慶 湖南省： 城陵磯 (岳陽) 湖北省： 宜昌 荊州 洪湖	湖北省： 武漢 黃石 江西省： 九江 安徽省： 安慶 池州 銅陵 蕪湖 馬鞍山	江蘇省： 南京 鎮江 揚州 泰州 江陰 張家港 南通 常州 常熟 蘇州

下圖簡單呈示上文所列港口城市的地理位置：



長江沿岸下游偏上部港口城市中兩個相鄰港口城市的水路距離

港口城市	武漢 — 黃石	黃石 — 九江	九江 — 安慶	安慶 — 池州	池州 — 銅陵	銅陵 — 蕪湖	蕪湖 — 馬鞍山	馬鞍山 — 南京
距離(公里)	143	126	164	60	36	108	48	48

資料來源：灼識諮詢報告

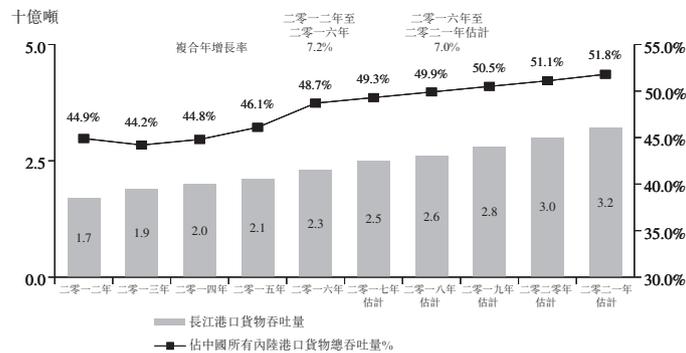
行業概覽

各港口城市均有一定數量的港區，設有碼頭可供船隻停泊。碼頭營運商可包括經營一整片港區、多片港區或僅是不同港區內數個碼頭的公司。小型營運商於提供處理服務時通常僅可經營一個碼頭。

長江為國內最重要的內陸水路，長江沿岸港口合共佔二零一六年中國內陸港口總吞吐量的48.7%。長江沿岸港口的貨物吞吐量由二零一二年約17億噸擴張至二零一六年23億噸，二零一二年至二零一六年期間的複合年增長率為7.2%。該市場的規模預期將於二零二一年達到32億噸，二零一六年至二零二一年期間的複合年增長率為7.0%。長江港口的貨物吞吐量擴張乃主要受到長江沿岸省份及城市經濟發展穩定的驅動，加上城市化所帶來的額外經濟增長，為通過水路從其他地區隨時運輸各類商品及產品的需求增加助力。

下圖呈示二零一二年至二零一六年各年度長江沿岸所有港口的貨物總吞吐量，亦納入預測期間的預測：

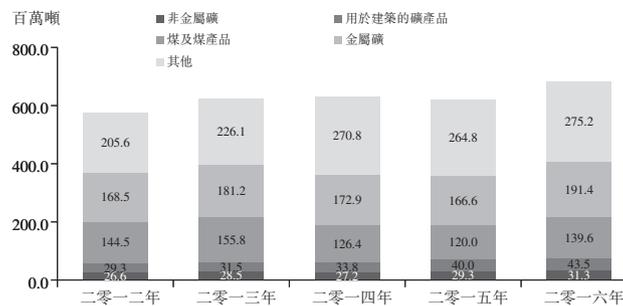
中國長江港口貨物吞吐量，二零一二年至二零二一年估計



資料來源：灼識諮詢報告

下圖呈示二零一二年至二零一六年25名長江沿岸主要碼頭營運商的貨物吞吐量明細：

25名長江沿岸主要碼頭營運商貨物吞吐量明細，二零一二年至二零一六年



附註：其他包括多個貨物類別，例如石化產品、鋼鐵、木材、肥料、水泥等。

資料來源：灼識諮詢報告

該等碼頭營運商於二零一六年的的合併貨物吞吐量約為680.9百萬噸，佔所有長江港口的總吞吐量約29.5%。餘下的總吞吐量則由長江沿岸大量規模較小的港口營運商貢獻。該25名碼頭營運商由長江港口協會(中國一間廣受認可的行業協會)甄選，所選擇的營運商為中國內陸碼頭營運商市場內最具權勢及影響力的業者。

行業概覽

將該25名碼頭營運商視為一個整體，其於二零一六年的貨物主要包括金屬礦、煤及煤產品、用於建築的礦產品、非金屬礦等等。與通過公路遠距離運輸前述該等原料及產品相比，水路運輸成本僅為公路運輸成本連同港口服務成本的25%至50%。就利潤率相對較低的產品而言，水路運輸已成為最實惠及不可取代的運輸方式。

中國安徽省池州市碼頭營運商概覽

池州市是座落於安徽省西南地區的重要港口城市。池州市的碼頭營運商經營公共及專有碼頭，主要支持來自當地企業的水路運輸需求。池州市公共港口營運商所提供的大部分處理服務協助當地公司將其礦業及工業產品運送中國大城市及境外國家。

一方面，倚賴水路運輸的當地企業通常僅能夠負擔這一種低成本的運輸選擇，尤其是大量向外運送產品方面，因為鐵路及公路運輸成本很可能超出其預算及降低其業務盈利能力。下表呈列池州市一般採礦公司的水路運輸和高速公道運輸服務的物流成本比較，說明就池州市採礦公司而言，水路運輸是較低成本的物流選擇：

	石灰石	白雲石	方解石
水路運輸成本(包括港口服務， 每噸人民幣)	50.0至70.0	50.0至70.0	50.0至70.0
高速公道運輸服務(每噸人民幣)	120.0–200.0	120.0–200.0	120.0–200.0
於上海的市價(每噸人民幣)	200.0至300.0	180.0至200.0	500.0至700.0

附註：運輸成本是指將一噸採礦產品從池州市運送至上海的成本，而選擇上海作為目的地的原因只為方便說明，因為長江三角洲是上述池州市採礦產品的重要消費地及交通樞紐

資料來源：灼識諮詢報告

另一方面，位於鄰近城市(如安慶市及銅陵市)的公共碼頭與池州市碼頭的競爭亦有限。安慶市公共碼頭的年總承載能力為約56.0百萬噸，而銅陵市公共碼頭的年承載能力約為62.0百萬噸，兩者均接近池州市的總承載能力58.0百萬噸。然而，考慮到以卡車運輸產品至港口碼頭的成本高昂，在服務費率並無顯著差別的情況下，該等城市的水路運輸客戶往往選擇使用最近地點的碼頭。就池州市大部分採礦及工業公司而言，池州市不同港區的公共碼頭已能夠以合理的成本全面滿足其港口服務需求。故此，本集團的競爭對手主要為與駐扎池州市的採礦及工業公司距離相似的池州市小型港口營運商。

池州市擁有其中一個最充裕的重要非金屬礦物儲備，包括石灰石、白雲石及方解石，其為中國沿海城市甚至乎出口生產水泥、鋼材、玻璃及紙張的重要原材料。充裕的高品位礦石儲備在華東並不常見，憑藉該豐富資源優勢，池州市的非金屬採礦及洗選行業長遠必定能夠穩定發展，下表說明該等池州市礦物儲備及產量：

	石灰石	白雲石	方解石
儲備(二零一六年，百萬噸)	逾800.0	逾400.0	逾270.0
產量(二零一六年，百萬噸)	逾30.0	逾4.3	逾3.6

資料來源：灼識諮詢報告

行業概覽

池州市碼頭營運商的貨物總吞吐量由二零一二年約34.9百萬噸穩定增長至二零一六年43.6百萬噸，複合年增長率為5.8%。非金屬及加工產品是經由水路運輸運出池州市的最重要貨物類別。由於池州市大部分貨物吞吐量產生自運出於池州市生產的工業產品，故池州市碼頭營運商的貨物吞吐量增長率與池州市工業分部有關的增長息息相關。非金屬採礦及洗選分部，以及其他工業製造及生產分部的合併增長一直以來是驅動池州市水路運輸市場需求最重要的決定性因素。

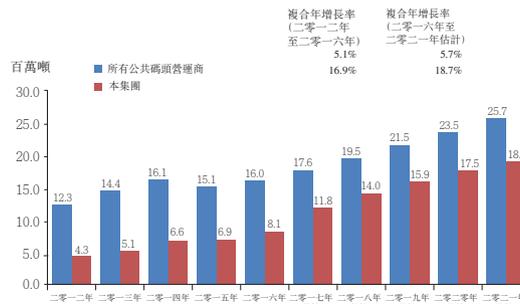
展望未來，就貨物吞吐量而言，池州市碼頭營運商市場規模預期將按複合年增長率7.1%增長，由二零一六年約43.6百萬噸增加至二零二一年61.6百萬噸。這一增長趨勢預計將按與池州市工業各分部相類似的擴張趨勢持續下去，有關分部包括非金屬加工行業、電子製造行業、水泥行業、有色金屬行業等。

公共碼頭營運商服務於所有客戶，而專有碼頭營運商一般僅可滿足其擁有人的需要，通常而言，擁有人包括位於池州市的大型工業及礦業公司，例如安徽海螺水泥股份有限公司及金華電網。專有碼頭擁有人通常非常倚賴低成本水路運輸付運貨量大的原材料及製成品。然而，應注意，隨著政府越來越著力於保護長江沿岸的江岸資源及減少污染，預期池州市專有碼頭的數目將嚴格限於當前水平。

因此，預期由池州市公共碼頭營運商處理的貨物吞吐量份額將於未來按更快速度增長，此乃因為涉及長江沿岸的江岸資源利用的法規縮緊後，企業要擴張及發展其自有(專有)港口設施已越來越難。

下圖呈示二零一二年至二零一六年各年度池州市所有公共碼頭的貨物總吞吐量，亦納入預測期間的預測：

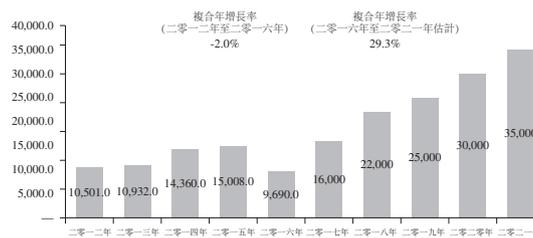
池州市公共碼頭貨物吞吐量，二零一二年至二零二一年估計



資料來源：灼識諮詢報告

下圖呈列二零一二年至二零一六年池州市集裝箱吞吐量，亦納入預測期間的預測：

池州市集裝箱吞吐量，二零一二年至二零二一年估計



資料來源：灼識諮詢報告

行業概覽

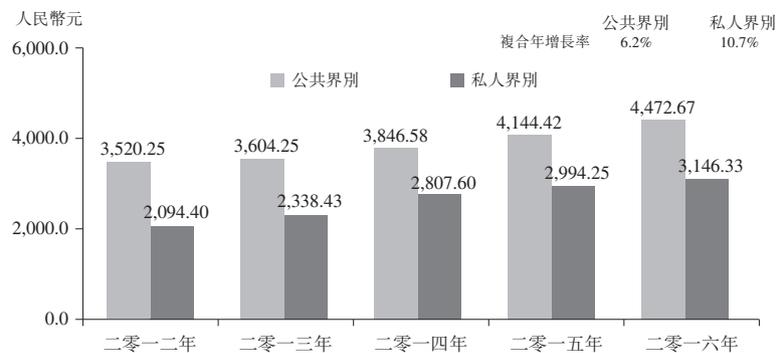
本集團經營池州市唯一一個可進行國際集裝箱貿易的碼頭。池州市集裝箱吞吐量於二零一二年至二零一五年持續增長，由於二零一六年若干下游客戶向海外市場銷售方面經歷短期波動而令吞吐量臨時下滑。集裝箱吞吐量於二零一七年重拾增長勢頭，本集團的集裝箱業務錄得可觀增長，集裝箱吞吐量由二零一六年八個月的6,384個標準箱增加至二零一七年八個月的10,022個標準箱。

預期這一上升趨勢於預測期間將維持，此乃考慮到政府現正出於環保原因而鼓勵於水路運輸更廣泛地使用集裝箱。此外，預計於短期內池州市將生產更多高增值工業產品，而為了更好地管控安全及污染，該等產品需要於水路運輸中增加對集裝箱的使用。

池州市公共碼頭營運商的主要成本分析

池州市公共碼頭營運商的主要經營成本包括勞工成本、能源(電力及石油)成本、城市用水成本等等。於中國，能源成本主要由本地政府控制及保持較為穩定。因此，我們主要提供池州市的平均工資水平趨勢，以呈示勞工成本的變動：

池州市受僱市民平均月工資，二零一二年至二零一六年



資料來源：安徽省統計局、灼識諮詢報告

中國社會進入城鎮化水平較高的階段，農村移民遷入城市人數增長放緩，故池州市受僱市民的平均月工資一直隨著全國趨勢穩定增加。

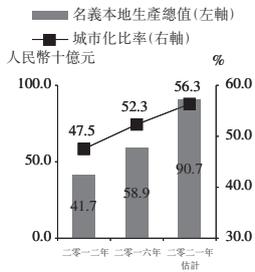
未來增長的主要驅動因素

我們認為下列因素將推動池州市碼頭營運商市場持續增長：

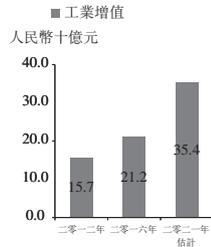
- **池州市的穩定經濟發展。**由於對於由沿海向內陸省份轉移的多項行業的有效投資，加上旅遊業及其他相關分部的當地發展日增，池州市渡過一段平穩的經濟發展期。受益於越來越多工業設施由沿海省份遷移至內陸城市，展望未來，池州市於短期內將享有優勢地位，以從蓬勃的經濟及工業增長中分得一杯羹。
- **池州市工業分部的增長。**池州市的工業分部擴張，包括廢金屬採礦及洗選行業、金屬及有色金屬行業、水泥生產行業、電子製造行業等等，將支持城內經由港口營運商進行水路運輸的需求增長。
- **港口設施的持續升級。**在政府及領先碼頭營運商的支持下，池州市港口設施建設及升級方面的投資急速增加且預期於未來將繼續增加。該等投資乃受到池州市港口城市規劃大綱的驅動，有關大綱的重心為將城市發展為長江沿岸的物流中心樞紐。

行業概覽

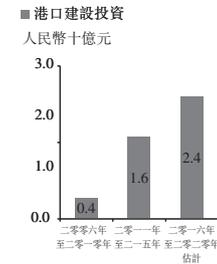
池州市本地生產總值及城市化比率，二零一二年、二零一六年及二零二一年估計



池州市總工業增加值，二零一二年、二零一六年及二零二一年估計



池州市港口建設投資，二零零六年至二零一零年、二零一一年至二零一五年及二零一六年至二零二零年估計



中國內陸碼頭營運商市場的入行門檻

中國內陸碼頭營運商市場的主要入行門檻包括(但不限於)下列各項：

- 基於就內陸河道及其海岸資源的嚴格規例，令建設港口的選址有限。近年，中國水路運輸部門提出幾項新政策，務求更有效地保障及保護內陸河道沿途的海岸線。現時新內陸港口營運商要完全符合必需的規定及標準，然後取得建設新內陸碼頭設施的許可並不容易。
- 大額開業投資。為建設新港口設施(包括船埠、倉庫、泊位等)，新入行者需要作出大額開業投資。內陸碼頭營運商亦需要充足的資金購置貨物處理設備，例如起重機、裝船機、斗輪機及般運車和汽車，包括貨櫃車，以提供基本的裝卸及運輸服務。
- 經驗豐富的專業人員。碼頭營運商必須建立一支專家團隊，以妥善管理日常營運中涉及的充滿挑戰性的任務，包括就裝卸貨物規劃有效率的時間表、在工作過程中協調不同團隊以保持最佳效率及安全、訓練員工有技巧地使用任何新設備等。

競爭格局

本集團主要與位於池州市的公共碼頭營運商競爭，以二零一六年貨物總吞吐量計算，其位列池州市公共碼頭營運商之首。

二零一六年以貨物吞吐量計算的池州市公共碼頭營運商排名

排名	公司名稱	二零一六年貨物吞吐量 (百萬噸)	佔池州市所有港口貨物總吞吐量的百分比	佔池州市公共碼頭貨物總吞吐量的百分比
1	池州港控股	8.1	18.6%	50.7%
2	池州江東港埠有限公司	3.2	7.3%	20.0%
3	池州東至香山港埠有限責任公司	2.5	5.7%	15.6%
4	池州東至速平港口裝卸有限公司	0.5	1.1%	3.0%
5	池州東至東流茅屋街碼頭公司	0.5	1.0%	2.8%
池州市五大公共碼頭營運商合計		14.8	33.8%	92.1%

資料來源：灼識諮詢報告

行業概覽

池州市公共碼頭營運商市場於二零一六年相當集中，五大業者佔取的總市場份額為市內公共碼頭營運商市場總額的92.1%。按二零一六年的貨物總吞吐量計算，池州港控股憑藉我們的競爭優勢取得50.7%的市場份額。The Jiangdong Port Service Co., Ltd. 現正經營距離本集團江口碼頭約10.0公里的碼頭，而其他競爭對手所經營的碼頭則距離我們的碼頭相對較遠。根據灼識諮詢報告，位於我們相關腹地的客戶不大可能選擇其他碼頭，由於港口服務行業的這一性質，池州市公共碼頭營運商之間的競爭並未嚴重威脅本集團的穩定增長前景。

為更好地說明本集團的市場地位及競爭實力，下文列示根據灼識諮詢按二零一六年貨物吞吐量計算的長江沿岸五大港口營運商的排名。

按貨物吞吐量計算的長江沿岸主要碼頭營運商排名，二零一六年

排名	公司名稱	港口城市	二零一六年 貨物吞吐量 (百萬噸)	佔長江沿岸 所有港口貨物 總吞吐量百分比
1	南京港集團有限公司	江蘇南京	100.9	4.4%
2	泰州港務有限公司	江蘇泰州	75.5	3.3%
3	南通港口集團有限公司	江蘇南通	66.5	2.9%
4	張家港港務集團有限公司	江蘇張家港	61.7	2.7%
5	鎮江港務集團有限公司	江蘇鎮江	58.9	2.6%
...			不適用	不適用
18	池州港控股	安徽池州	8.1	0.3%
長江沿岸所有港口總計			2,310.0	100.0%

附註：上海的港口被視為沿海港口，因此並無載入上文概要。

資料來源：長江港口協會、灼識諮詢報告

在位處長江沿岸的全部碼頭營運商當中，本公司於二零一六年以其貨物吞吐量計算排名第18，與池州市的經濟規模對比長江沿岸其他港口城市的情況相符一致。江蘇省碼頭營運商一直帶領中國內陸碼頭營運商市場，原因是有大量工業生產基地位於其河畔城市附近，加上其深水航道，方便大艘海洋船隻航行及在有需要時停泊。

長江下游偏上部的碼頭營運商一般頗為相似，彼等經營的碼頭在地理及經濟條件方面相對具備更多相似之處。下表說明二零一六年按貨物吞吐量計算的長江下游偏上部沿岸碼頭營運商的排名：

按貨物吞吐量計算的長江下游偏上部沿岸主要碼頭營運商排名，二零一六年

排名	公司名稱	港口城市	二零一六年 貨物吞吐量 (百萬噸)	佔長江沿岸 所有港口總貨物 吞吐量百分比
1	武漢港務集團有限公司	湖北省武漢	42.1	1.8%
2	馬鞍山港口集團有限責任公司	安徽省馬鞍山	18.4	0.8%
3	上港集團九江港務有限公司 安徽皖江物流股份有限公司	江西省九江	12.5	0.5%
4	(原蕪湖港儲運股份有限公司)	安徽省蕪湖市	10.6	0.5%
5	池州港控股	安徽省池州	8.1	0.3%

資料來源：長江港口協會、灼識諮詢報告

行業概覽

在位處長江下游偏上部的所有碼頭營運商當中，池州港控股於二零一六年以其貨物總吞吐量計算排名第五。更重要的是，以每名員工(僱員)貨物吞吐量計算，池州港控股是長江下游偏上部沿岸所有主要碼頭營運商中最具效率的碼頭營運商，詳情於下表闡述：

按每名僱員貨物吞吐量計算的長江下游偏上部沿岸主要碼頭營運商排名，
二零一六年

排名	公司名稱	港口城市	二零一六年 每名僱員貨物 吞吐量(千噸)
1	池州港控股	安徽省池州	45.0
2	銅陵港務集團有限責任公司	安徽省銅陵	22.4
3	Huangshi Port Group Co., Ltd.	湖北省黃石市	20.4
4	武漢港務集團有限公司	湖北省武漢	19.5
5	馬鞍山港口集團有限責任公司	安徽省馬鞍山	17.7
長江下游偏上部沿岸碼頭營運商每名 僱員平均吞吐量			15.2

資料來源：長江港口協會、灼識諮詢報告

池州市碼頭營運商市場的主流趨勢

池州市碼頭營運商的主流發展趨勢包括(但不限於)下列各項：

- **市場集中度更高。**政府政策及新發起活動著重保障海岸資源，導致池州市一些不合資格的碼頭營運商被迫關閉其碼頭營運。池州市政府上下一心，努力確保新內陸碼頭的任何建設符合海岸資源的新近市政建設規劃及法規所列明的必要規定。任何擬定於池州市進行的新碼頭建設規劃必須符合更嚴格的規定以及支付更高昂的關聯成本，方才獲准通過於池州市河畔進行建設。因此，大宗商品的運輸將更集中於池州市目前營運的公共碼頭，而企業在一般情況下發展新專營港口將須遵守更嚴格的限制。
- **運輸所用集中箱的用量增加。**池州市碼頭營運商的另一項重要趨勢包括運送各類產品所用的集中箱的用量增加。驅動該趨勢的主要力量是池州港口與上海港口，甚至是位於若干東亞國家(包括韓國及日本)的外國港口以及若干其他重要國際港口的連繫愈來愈緊密。

中國內陸港口營運商的關鍵成功因素

中國內陸碼頭營運商的主流發展趨勢包括(但不限於)下列各項：

- **天然水路條件及周遭的交通網絡。**內陸碼頭的天然水路條件包括河道周遭的主要幹線、河床、水底地形等。該等天然條件對內陸水路運輸的困難程度及效率具有重大影響，亦會影響任何內陸碼頭的未來發展。進行任何水路運輸前，出口貨物必須先由發貨地點運送至位於內陸碼頭的倉庫，而進口貨物在發放後亦須存放在鄰近內陸碼頭的倉庫。內陸碼頭周遭交通條件便利，有助內陸港口營運商在進行水路運輸之前或之後提供更有效的收貨及派貨服務。
- **地方經濟發展及政府支援。**地方經濟發展，特別是工業產品(例如鋼材、金屬或非金屬礦石、煤、建材等)的生產及開發為營運商所供應的內陸港口服務提供基本需求。某些城市的政府機構支持地方經濟發展，方式是吸引外地企業對本地工業作出投資，從而提升及擴闊現有生產地盤，據此長遠而言為港口服務締造愈來愈多的需求。
- **經驗豐富的管理團隊。**經驗豐富而且充滿熱忱的管理團隊是碼頭營運商的核心資產，協助彼等與主要供應商及客戶建立密切關係，與此同時，彼等的深厚行業知識有助營運商時刻了解任何行業發展及市場趨勢。