

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、聯席牽頭經辦人、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二零一三年至二零二二年期間中國內陸碼頭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」指由二零一八年至二零二二年期間。

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。

行業概覽

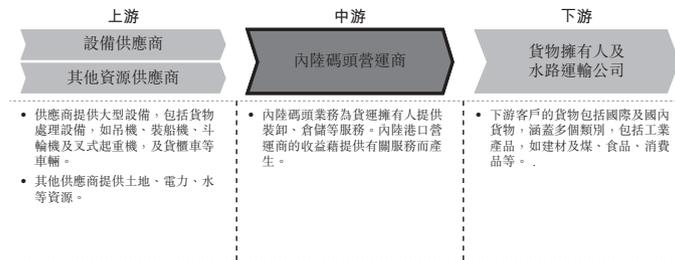
中國內陸碼頭營運商釋義

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。

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

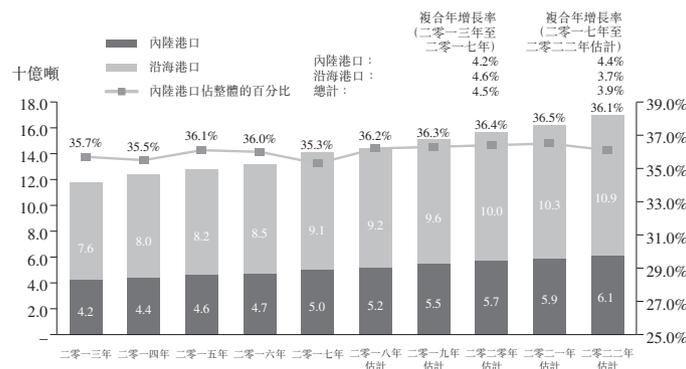
中國內陸碼頭營運商貨物吞吐量

中國港口的貨物總吞吐量由二零一三年的118億噸增加至二零一七年的141億噸，於二零一三年至二零一七年的複合年增長率為4.5%。

於二零一七年，內陸港口佔中國所有港口貨物總吞吐量的35.3%。內陸港口的貨物吞吐量於二零一七年達到50億噸，於二零一三年至二零一七年間按複合年增長率4.2%增長。受到內陸水路系統改善、下游行業持續發展，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二零二二年達到61億噸，於二零一六年至二零二二年間按複合年增長率4.4%增長，其時將進一步佔中國總量的36.1%。

下圖說明按二零一三年至二零一七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，二零一三年至二零二二年估計



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及省份進行內陸水路運輸活動所需要的一切必要沿岸資源。

行業概覽

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。

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：



行業概覽

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

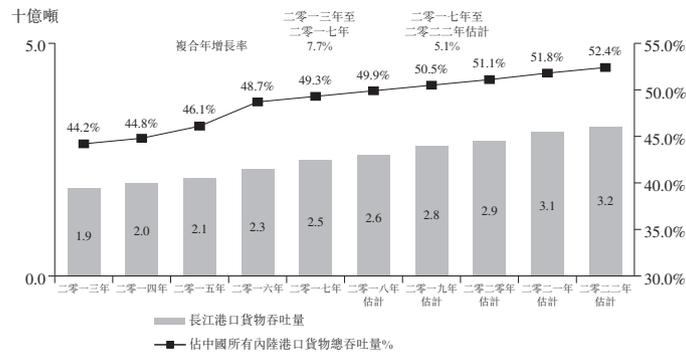
資料來源：灼識諮詢報告

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二零一七年中國內陸港口總吞吐量的49.3%。長江沿岸港口的貨物吞吐量由二零一三年約19億噸擴張至二零一七年25億噸，二零一三年至二零一七年期間的複合年增長率為7.7%。該市場的規模預期將於二零二二年達到32億噸，二零一七年至二零二二年期間的複合年增長率為5.1%。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。

下圖呈示二零一三年至二零一七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：

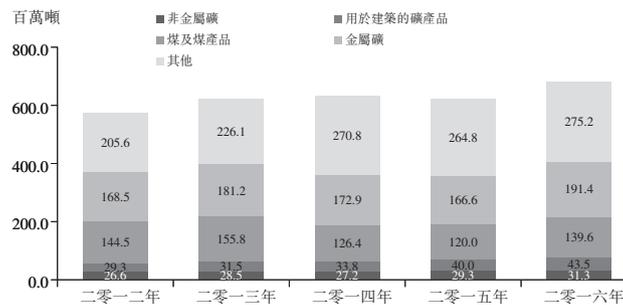
中國長江港口貨物吞吐量，二零一三年至二零二二年估計



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

行業概覽

該等碼頭營運商於二零一六年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。

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。長江位於池州市東至縣、石台縣及青陽縣北方，並由西向東流經池州。池州市的長江沿岸河段長達約162公里，共有十個港區及市鎮，當地設有港口設施或碼頭。根據池州市政府頒佈的《池州港總體規劃》，該等港區按腹地的地理特點及經濟發展狀況發揮不同功能。下圖顯示該十個港區的位置：



於該等港區中，牛頭山、江口、香口及東流港區現時為發展成熟地區，為公營及私營碼頭集中之處，因為該等港區水深理想，且鄰近工業區及產礦場。於二零一七年，上述四個港區的港口碼頭分別產生年度貨物吞吐量約24.7百萬噸、8.2百萬噸、6.8百萬噸及4.1百萬噸。更具體而言，於牛頭山港區(二零一七年的年度吞吐量為5.1百萬噸)，牛頭山碼頭為唯一公營碼頭，其他碼頭均為私營及不會對外開放。該等私營碼頭包括安徽海螺水泥股份有限公司及安徽貴航特鋼有限公司等公司營運的碼頭。同樣地，我們的江口碼頭為江口港區的唯一公營碼頭，而銅陵有色集團營運私營碼頭以運輸其自有原材料及產品。總括而言，我們並無與牛頭山港區及江口港區的其他港口碼頭競爭，因為該兩個港區的其他碼頭均為私營及不會對外開放。其他港區現時仍有待發展，合併年度吞吐量少於3.0百萬噸，因為地理及經濟環境較為遜色。

行業概覽

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促進當地公司將其礦業及工業產品運送至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至200.0	120.0至200.0	120.0至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碼頭營運商。

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

池州市碼頭營運商的貨物總吞吐量由二零一三年約39.1百萬噸穩定增長至二零一七年47.8百萬噸，複合年增長率為5.1%。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。

行業概覽

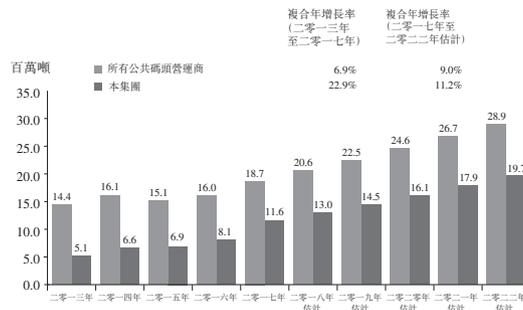
展望未來，就貨物吞吐量而言，池州市碼頭營運商市場規模預期將按複合年增長率6.8%增長，由二零一七年約47.8百萬噸增加至二零二二年66.4百萬噸。這一增長趨勢預計將按與池州市工業各分部相類似的擴張趨勢持續下去，有關分部包括非金屬加工行業、電子製造行業、水泥行業、有色金屬行業等。

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。

下圖呈示二零一三年至二零一七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，二零一三年至二零二二年估計

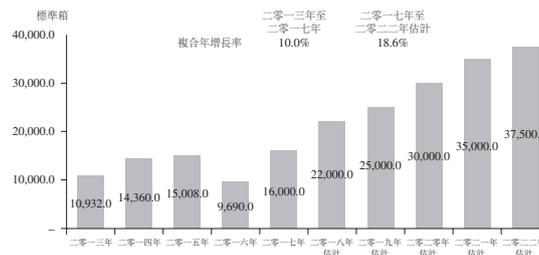


附註：池州市未來貨物吞吐量預測乃根據本集團將把握額外吞吐量及需求的關鍵假設，此乃考慮到當地政府的支持及江口碼頭新期數項目預期落成。

資料來源：灼識諮詢報告

下圖呈列二零一三年至二零一七年池州市集裝箱吞吐量，亦載有預測期間的預測：

池州市集裝箱吞吐量，二零一三年至二零二二年估計



資料來源：灼識諮詢報告

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，惟二零一六年若干下游客戶向海外市場銷售經歷短期波動令吞吐量短暫下滑。集裝箱吞吐量於二零一七年重拾增長勢頭，本集團的

行業概覽

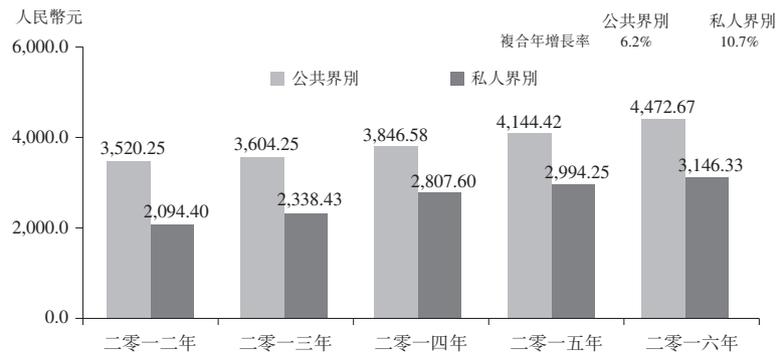
集裝箱業務錄得可觀增長，集裝箱吞吐量由二零一六年財政年度的9,690個標準箱增加至二零一七年財政年度的15,196個標準箱。

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，而為了改善安全及污染管控，該等產品需要於水路運輸中多加使用集裝箱。

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，能源成本及水費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每月工資，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每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

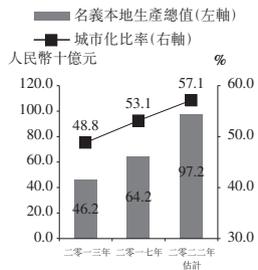
我們認為下列因素將推動池州市碼頭營運商市場持續增長：

- 池州市的穩定經濟發展。由於對於由沿海遷至內陸省份的多個行業的有效投資，加上旅遊業及其他相關分部的當地發展日增，池州市度過一段平穩的經濟發展期。江蘇及浙江等沿海省份的廉價勞動力供應逐漸減少，致使當地大多數製造行業的勞動成本上漲，因此，非金屬礦產品洗選、化學工程電子製造、汽車設備製造及半導體部件製造等工業搬遷至內陸省份更符合經濟效益。此外，隨著池州市實行利好政府政策，池州及其他多個內陸城市的市政府已建立設計完善的現代工業園，促進該等企業搬遷至成本效益更高的新生產基地。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，包括非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。

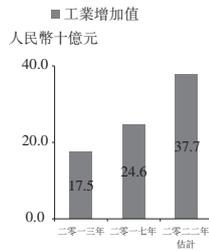
行業概覽

- 港口設施的持續升級。在政府及頂尖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。

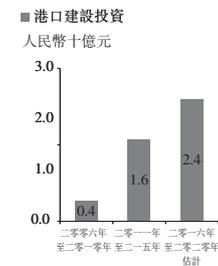
池州市本地生產總值及
城市化比率，二零一三年、
二零一七年及二零二二年估計



池州市總工業增加值，
二零一三年、二零一七年及
二零二二年估計



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：

- 就內陸河道及其沿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岸。現時新內陸碼頭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港口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、斗輪機及搬運車和汽車，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難題，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)	佔池州所有 港口貨物 總吞吐量的		與本集團碼頭的距離	未來五年的發展前景
			總吞吐量的 百分比	佔池州公共 港口貨物 總吞吐量的 百分比		
1	本集團	8.1	18.6%	50.7%	不適用	江口碼頭新期數擴大承載能力
2	池州江東港埠有限公司	3.2	7.3%	20.0%	江口碼頭下游 20公里	並無正式獲批擴張計劃

行業概覽

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	佔池州所有			與本集團碼頭的距離	未來五年的發展前景
		二零一六年 貨物吞吐量 (百萬噸)	港口貨物 總吞吐量的 百分比	佔池州公共 港口貨物 總吞吐量的 百分比		
3	池州東至香山港埠 有限責任公司	2.5	5.7%	15.6%	牛頭山碼頭上游 68公里	並無正式獲批擴張 計劃
4	池州東至速平港口 裝卸有限公司	0.5	1.1%	3.0%	牛頭山碼頭上游 53公里	並無正式獲批擴張 計劃
5	池州東至東流茅屋街 碼頭公司	0.5	1.0%	2.8%	牛頭山碼頭上游 53公里	並無正式獲批擴張 計劃
五大總計		<u>14.8</u>	<u>33.8%</u>	<u>92.1%</u>		

資料來源：灼識諮詢報告

池州市公共碼頭營運商市場格局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20.0公里的碼頭（「江東碼頭」），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。江東碼頭距離江口碼頭約20公里，從江口碼頭客戶營運所在的類似行業吸納多名中小型客戶。下列圖表簡述本集團的江口碼頭及江東碼頭的位置及特點：



行業概覽

		江口碼頭	江東碼頭
港口碼頭 基建	地理特點	水深：12-18米	水深：8-15米
	運輸條件	連接沿江大道、貴銅公路、馬江公路等	連接貴銅公路
	船埠結構	碼頭為高樁碼頭，較浮式碼頭受到的潮汐漲退影響較少。	碼頭為浮式碼頭，隨著河流潮汐而浮動，因此河流水位很容易影響碼頭處理貨物的承載能力，特別是河流低水位季時。
	泊位數目	4	3
	年度承載能力	8百萬噸	3百萬噸
	地盤面積	397,525平方米	約40,000平方米
	客戶群組	池州市的大型工業及非金屬礦業公司	青陽市的中小型工業及非金屬礦業公司
	平均手續服務費	一般礦產品約每噸人民幣9至10元	一般礦產品約每噸人民幣7至9元

相對於江東碼頭，本集團的江口碼頭於以下層面的優勢較大：

- **位置：**本集團的江口碼頭位於長江主流沿岸，江東碼頭則位於分汊河道(即河流沉積物或島嶼造成的主流分支)沿岸，而江口碼頭的航道深度狀況較佳。此外，江口碼頭較接近池州中央地區及連接至較多城市高速公路，讓客戶享有較佳運輸條件。
- **基建及實力：**江口碼頭的船埠較先進及不易受水深變化影響，使較大型船隻可輕易進港，特別是水位較低時。另外，按泊位數目、處理承載能力及地盤面積計算，江口碼頭明顯較江東碼頭大。相比之下，江東碼頭地盤面積細小及並無提供堆場予客戶，江口碼頭則有大型堆場，可作儲存中心及物流樞紐，讓我們的客戶獲得新客戶需求時可更靈活安排船運。換言之，我們的客戶在堆場存放的產品可輕易安排至裝載於船隻，並於實際可行情況下盡快付運至目的地。
- **擴張潛力：**在池州市政府支持下，江口港區是發展現代港口物流服務的主要地區。江口碼頭新期數落成後，江口碼頭的營運承載能力將進一步加強。然而，江東碼頭位於長江生態敏感區沿岸，區內港口碼頭的任何潛在擴張受到嚴格

行業概覽

監管及難以實行，因為環境保護現已是負責發展港口設施的相關政府機構的主要考慮之一。

池州市第三、四及五大公營碼頭營運商營運較小型的港口碼頭，設施及配備較為落後，其港口碼頭距離本集團的碼頭超過50.0公里。根據截至最後可行日期的公開可得資料，該等公營碼頭營運商於未來五年亦無任何正式獲地區政府批准的擴張計劃。總言之，本集團與池州市其他公營碼頭營運商的競爭並無對本集團的增長前景造成重大威脅。池州市城鎮地區的建造界別穩定增長及發展需要使用大量建材，例如沙、鋼材、玻璃等，而該等物料將主要經水路運輸付運至池州市，因為其較其他運輸方式擁有強大成本優勢。擬建設的池州市黃砂集散中心亦可處理池州市城鎮地區所需的建材需求。本集團的江口碼頭將直接受惠於池州市黃砂集散中心發展及上述趨勢，因為江口碼頭的位置最接近建築活動最密集的城鎮中心。

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	江蘇省南京	100.9	4.4%
2	泰州港務有限公司	江蘇省泰州	75.5	3.3%
3	南通港口集團有限公司	江蘇省南通	66.5	2.9%
4	張家港港務集團有限公司	江蘇省張家港	61.7	2.7%
5	鎮江港務集團有限公司	江蘇省鎮江	58.9	2.6%
...			不適用	不適用
18	池州港控股	安徽省池州	8.1	0.3%
長江沿岸所有港口總計			<u>2,310.0</u>	<u>100.0%</u>

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：

行業概覽

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	江西省九江	12.5	0.5%
4	安徽皖江物流股份有限公司 (原蕪湖港儲運股份有限公司)	安徽省蕪湖	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

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	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。該等不合資格的碼頭營運商關閉多數會惠及本集團的碼頭，因為其大多數與我們毗鄰。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。

行業概覽

- 使用集裝箱的運輸用量增加。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裝箱的用量增加。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投資本地工業，從而提升及擴闊現有生產基地，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緊貼任何行業發展及市場趨勢。