

概述

德魯里的數據顯示，按2012年吞吐量計算，本集團是全球最大的大宗乾散貨公眾碼頭運營商；按2012年吞吐量計算，本集團經營的秦皇島港是全球最大的煤炭港，佔2012年中國沿海港口煤炭下水總量約31.9%。本集團同時是中國環渤海地區最重要的礦石碼頭運營商之一。我們相信，本集團將於未來五年內發展成為中國領先的綜合性碼頭運營商。本集團通過加大港口設施及設備投入不斷提高港口吞吐能力，可提供優質高效的綜合港口服務，包括貨物裝卸、堆存、倉儲、運輸及物流等業務，經營貨種包括煤炭、金屬礦石、油品及液體化工、集裝箱及其他雜貨。

本集團運營的秦皇島港及黃驊港碼頭以及通過聯營公司運營的曹妃甸港碼頭，均位於環渤海地區。其中，秦皇島港具有逾百年經營歷史；曹妃甸港及黃驊港正處於快速發展階段，擴大了本集團的腹地覆蓋範圍，有望成為集團未來業務增長的主要動力。本集團及聯營公司現運營共62個泊位，於截至2010年、2011年與2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月，總吞吐量分別達到309.94百萬噸、349.56百萬噸、336.07百萬噸和182.56百萬噸。依托豐富的港口運營經驗以及環渤海地區港口資源的成功整合，我們相信本集團將持續受益於中國經濟，特別是環渤海地區經濟的高速增長。

秦皇島港是中國內貿煤炭運輸大通道的最重要樞紐港，在中國煤炭運輸體系中具有舉足輕重的地位。中國的煤炭資源主要蘊藏於內蒙古、山西及陝西等西部和北部地區，而國內煤炭消費需求主要來自中國東南沿海發達地區。一般來講，西部和北部地區生產的煤炭首先經鐵路「西煤東運」，從產地運至東部沿海港口，然後經海運「北煤南運」，到達南方地區。大秦線是中國「西煤東運」運輸大通道中最重要的鐵路線。秦皇島港位於大秦線東端，鐵路線直達港口，佔據戰略性地理位置，是大秦線運輸煤炭的主要中轉港。此外，秦皇島港的港口自然和地理條件優越，為天然深水良港，不凍不淤，並在陸上與多條國道相連。

曹妃甸港通過遷曹線與大秦線相連，其所在的唐山港(包括京唐港及曹妃甸港)是繼秦皇島港之後大秦線的第二大煤炭中轉港。蒙冀線建成後，可將曹妃甸港與中國北部重要產煤區內蒙古直接相連，有望成為「西煤東運」三大運輸通道之一，進一步鞏固曹妃甸港在中國國內煤炭貿易運輸體系中的戰略地位。此外，根據中國鋼鐵工業協會的統計資料，河北省是中國最大的鋼鐵生產基地，2012年粗鋼產量約佔全國粗鋼產量的24.8%。曹妃甸港腹地是眾多中國領先的鋼鐵生產企業的基地，將持續受益於本地對進口鐵礦石需求的持續增長。

黃驊港靠近河北省中南部與山東省西北部經濟腹地，地理位置優越，是該地區海運貿易的首選中轉港。黃驊港是冀中南最便捷、最經濟的出海口之一，有望建設成為該地區

(包括滄州、邢台和邯鄲等地)大型鋼鐵生產企業進口鐵礦石的主要中轉港以及環渤海地區的主要礦石港口。目前在建的邯黃線將黃驊港與腹地煤炭產地和鋼鐵基地直接相連，將帶來大量煤炭貨源和鐵礦石貨源。另外，滄州還是環渤海地區的重要化工基地，油品貿易需求旺盛。本集團計劃將黃驊港建設成為環渤海地區最大的綜合性港口之一。

本集團為客戶提供一體化的綜合碼頭服務，有效地滿足客戶的各種運輸需求。憑藉豐富的港口運營管理經驗以及全球領先的港口設施與設備，港口運作高效。我們與鐵路、海事、引航等相關部門通過合署辦公的合作模式，提高生產調度指揮效率，保證了水陸轉運的無縫對接。本集團通過提供配煤服務和海運煤炭交易平台等增值服務，進一步提高煤炭運輸的一體化綜合服務能力。秦皇島煤炭市場建立了一個以煤炭交易服務為核心，集煤炭信息服務及物流服務為一體的功能完善的綜合性交易服務平台和煤炭供應鏈管理服務系統。德魯里的統計資料顯示，秦皇島煤炭市場發佈的「環渤海動力煤價格指數」，已經成為國內煤炭重點訂貨和煤炭貿易的定價依據，正在成為國際煤炭貿易的重要參考依據。根據德魯里的資料，秦皇島煤炭市場開發的煤炭現貨交易服務平台是國內沿海港口下水煤炭一個重要的服務平台，為未來實現煤炭現貨交易與中遠期交易及相關衍生品交易的有機整合，實現期現結合的市場模式奠定了堅實基礎。

本集團與主要客戶保持着長期的業務合作關係，其中包括神華集團、中煤集團、同煤集團、伊泰集團、國電集團、浙能富興及大唐集團等。我們與部分主要客戶共同投資開發及經營碼頭業務，進一步鞏固了客戶關係並確保持續穩定的貨源。此外，對於一些主要長期合約客戶，本集團還通過提供專用堆場、泊位和相關港口設施，提升客戶滿意度並提高港口運營效率。本集團現有股東包括部分主要客戶同煤集團和首鋼總公司，以及本集團的主要合作夥伴大秦鐵路和中國海運。本集團認為，主要客戶及合作夥伴投資本集團並與本集團共同投資建設碼頭，是對本集團所取得成就的肯定，同時顯示了對本集團未來業務成長的信心。

於營業紀錄期間，本集團業務取得了高速增長。展望未來，本集團計劃繼續鞏固本集團作為全球最大大宗乾散貨公眾碼頭運營商的地位。截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度與截至2013年6月30日止六個月，本集團分別實現總收入人民幣51.1億元、人民幣57.3億元、人民幣62.5億元及人民幣33.9億元，同期屬於母公司股東的利潤分別為人民幣11.0億元、人民幣10.6億元、人民幣14.0億元及人民幣12.0億元。

競爭優勢

本集團相信過往的成就和未來的發展均得益於以下競爭優勢。

秦皇島港是世界最大煤炭港，是中國最重要的煤炭運輸大通道的主樞紐港，在國民經濟中具有舉足輕重的地位。

德魯里的資料顯示，按2012年吞吐量計算，本集團運營的秦皇島港是世界最大的煤

炭港。截至2012年12月31日止年度，秦皇島港煤炭下水量佔全國沿海港口煤炭下水總量的約31.9%。

秦皇島港是具有逾百年經營歷史的大港，港口運作高效，為本集團提供了穩定的現金流來源。中國的煤炭資源主要蘊藏於內蒙古、山西及陝西等西部和北部地區，而國內煤炭消費需求主要來自中國東南沿海發達地區。一般來講，中國西部和北部地區生產的煤炭首先經鐵路「西煤東運」，從產地運至東部沿海港口，然後經海運「北煤南運」，到達華南和華東地區。大秦線是中國貨物運輸能力最大且最重要的煤炭運輸鐵路線，在中國「西煤東運」煤炭運輸大通道佔據舉足輕重的地位。2012年，大秦線煤炭運輸量佔中國鐵路煤炭運輸總量的15%以上。秦皇島港位於大秦線的東端，是大秦線運輸煤炭的主要中轉港，也是中國「西煤東運」及「北煤南運」煤炭運輸大通道的主樞紐港，是國民經濟的晴雨表，在國民經濟中具有舉足輕重的戰略地位。

本集團成功整合了環渤海地區的港口資源，擴大了腹地範圍、推動了未來業務增長、實現了港口間協同效應及貨物結構多元化。

本集團憑藉秦皇島港的營運經驗和河北省政府的強力支持，已成功將業務擴展至曹妃甸港及黃驊港。依托成功的環渤海地區港口資源整合，本集團能夠：

- 鞏固集團在中國煤炭運輸體系中的重要地位。曹妃甸港通過遷曹線與大秦線相連，其所在的唐山港(包括京唐港及曹妃甸港)是繼秦皇島港之後大秦線的第二大煤炭中轉港。未來蒙冀線建成後，將曹妃甸港與中國北部重要產煤區內蒙古直接相連，並有望成為「西煤東運」三大運輸通道之一，進一步鞏固曹妃甸港在中國國內煤炭貿易運輸體系中的戰略地位。另外，目前在建的邯黃線將黃驊港與腹地煤炭產地直接相連，將帶來大量煤炭貨源；
- 擴大在環渤海地區的市場份額及腹地範圍。曹妃甸港腹地輻射眾多中國領先的鋼鐵生產企業，本地企業對進口鐵礦石的需求旺盛。曹妃甸港是該地區礦石進口的首選中轉港。黃驊港靠近河北省中南部與山東省西北部經濟腹地，是該地區海運貿易的首選中轉港。黃驊港是冀中南最經濟、最便捷的出海口之一，將建設成為該地區大型鋼鐵生產企業進口鐵礦石的主要中轉港。另外，滄州還是環渤海地區的重要化工生產基地，油品貿易需求旺盛。未來，本集團計劃將黃驊港建設成為環渤海地區最大的綜合性港口之一。我們於曹妃甸港及黃驊港的業務將進一步擴大本集團於環渤海地區的市場份額及腹地範圍；
- 擴大港口吞吐能力，推動公司業務增長。曹妃甸港及黃驊港是環渤海地區的新興港口，正處於快速發展階段，將成為集團未來業務增長的主動力。目前，本集團在曹妃甸港有五個煤炭在建泊位，在黃驊港有兩個20萬噸級礦石擬建泊位。上述泊位的建成投產將繼續推動本集團業務增長；
- 實現港口之間的協同效應，進一步提高區域競爭力。通過在環渤海地區跨港經營，本集團可以更高效地管理貨物流向及調度港口裝卸安排，解決集疏運瓶頸

業 務

問題，提升營運效率，為客戶提供更優質的一站式服務，並進而提升本集團在環渤海地區的定價能力；及

- 實現貨源結構多元化。本集團和聯營公司通過在曹妃甸港及黃驊港的鐵礦石碼頭和多用途碼頭，開拓鐵礦石、集裝箱及雜貨業務，實現貨源結構多元化，把握更多增長機遇。

港口建設和服務對本地區經濟和社會發展至關重要。本公司的業務發展得到了河北省政府的大力支持，並在省政府主導下的港口資源整合上發揮了關鍵作用。

本集團相信，本集團將繼續受益於中國經濟及環渤海地區經濟的高速增長。

中國集裝箱港口業務主要由中國經濟的出口市場拉動。與之不同，本集團的煤炭和鐵礦石業務主要由中國內需拉動。因此，本集團的業務增長與中國經濟的發展密切相關。展望未來，本集團將持續受益於中國經濟增長以及環渤海地區經濟的持續高速增長，特別是國內基礎設施建設及城市化進程帶來的機遇。

我國的煤炭資源主要分佈在西部和北部地區，而國內煤炭消費需求主要來自中國東南沿海發達地區。於可見未來煤炭生產和消費格局不會發生重大改變。秦皇島港及曹妃甸港是連接中國內貿煤炭「西煤東運」及「北煤南運」運輸通道的重要樞紐港口。本集團在秦皇島港及曹妃甸港的煤炭業務將使本集團繼續受益於國內煤炭貿易的增長。

環渤海地區是中國經濟發展最快的地區之一。根據德魯里的資料，環渤海地區及其周邊腹地（包括中國東北地區與西北地區）的實際生產總值由2002年的人民幣2.6萬億元增至2012年的人民幣7.2萬億元，複合年增長率達到10.8%，高於全國平均水平10.5%，以及同期長江三角洲地區的9.9%和珠江三角洲地區的9.1%平均增長速度。根據國家「十一五」及「十二五」計劃，環渤海地區將逐步建設成為我國重要的鋼鐵、石化和重工業製造基地及物流中心。環渤海地區及其周邊腹地的經濟發展將繼續推動本集團業務增長。

此外，河北省是中國最大的鋼鐵生產基地。根據德魯里的資料，2012年河北省粗鋼產量約佔全國總產量的24.8%。尤其，唐山、邯鄲和邢台是河北省主要鋼鐵生產基地，分別鄰近本集團運營的曹妃甸港及黃驊港。德魯里的資料顯示，中國的進口鐵礦石需求由2007年的384百萬噸增至2012年的745百萬噸，複合年增長率為14.2%，其中，環渤海地區主要礦石港口的金屬礦石吞吐量從2007年的284百萬噸增長到2012年的598百萬噸，複合年增長率達到16.1%。本集團相信，本集團將繼續受益於河北省當地鋼鐵企業對進口鐵礦石需求的增長。

本集團擁有優越的港口自然、地理條件和集疏運條件。

本集團開展業務的港口擁有優越的自然和地理條件，而且交通便利，可經鐵路及公路直通內陸腹地。

業 務

秦皇島港自然條件優越，是不凍不淤的天然良港，水域開闊且海底平坦，通航水域基本上處於免維護狀態。秦皇島港擁有便利的陸上集疏運條件，與大秦線、多條國道、主要高速公路及運輸管道相連接，已形成鐵路、公路、管道等完善的內陸集疏運網絡，使港口與其腹地及其他服務地區連接。

曹妃甸港同樣為不凍不淤的深水港，是建設30萬噸級深水泊位的理想港址。曹妃甸港與多條鐵路幹線相連，通過遷曹線與大秦線連接。蒙冀線建成後，可將曹妃甸港與中國北部重要產煤區內蒙古直接相連，有望成為「西煤東運」三大運輸通道之一。蒙冀線預計將於2014年竣工。此外，曹妃甸港還與主要公路和高速公路相連，可直通港口腹地。

黃驊港是冀中南最便捷、最經濟的出海口之一。港口陸上集疏運條件便利，目前正在建設的邯黃線預期於2014年竣工並全面營運，屆時將黃驊港與河北省邯鄲、邢台等主要鋼鐵生產基地直接相連，且與其他鐵路主幹道相連。另外，黃驊港臨近國家三縱兩橫的高速公路主幹道網絡並與之相連。

本集團與主要客戶建立了長期業務合作關係。

本集團與主要客戶保持了長期穩定的合作關係。我們的客戶以中國大型煤炭及電力公司為主，包括神華集團、中煤集團、同煤集團、伊泰集團、國電集團、浙能富興及大唐集團等。本集團與多家主要客戶簽訂了長期合同並提供若干優惠條款，並為部分長期客戶提供專用堆場、泊位及相關港口設施，以確保穩定貨源，並為部分客戶提供准班輪運輸服務，提升客戶滿意度及提高港口營運效率。

此外，本集團與部分主要客戶共同開發及經營碼頭，實現公司的港口運營專長與客戶穩定貨源的有效結合。例如，本公司與中國領先的鋼鐵生產企業首鋼總公司通過聯營公司的形式，在曹妃甸港共同投資建設礦石碼頭。按2012年吞吐量計算，該聯營公司是曹妃甸港最大的礦石碼頭運營商。本公司聯合中國領先的煤礦生產企業和能源企業中煤集團、同煤集團、華能集團及伊泰集團，通過合資公司的形式在曹妃甸港共同投資建設煤炭泊位。此外，本公司現有股東包括部分主要客戶，例如同煤集團及首鋼總公司，以及本公司的主要合作夥伴大秦鐵路及中國海運。我們認為，主要客戶及合作夥伴投資本公司或與本公司共同投資建設碼頭，是對本集團歷史上經營業績的肯定，同時顯示了對本集團未來業務成長的信心。

本集團具備專業化、高效率的業務管理及經營體系。

歷經長期經營，本集團已建立了一套專業化、高效率的港口業務管理體系。

本公司與鐵路、海事、引航等部門單位建立了合署辦公模式，實現各種煤炭運輸模式的無縫對接，提升運營效率。本集團同時還與海關、檢驗檢疫和邊防檢查等口岸部門建立了信息溝通機制，有效提高船舶靠泊和通關效率。上述措施亦有效提高了客戶服務效率和質量。

業 務

本集團在與煤炭、鐵路及電力公司的廣泛合作中，建立了一套有效的運輸計劃對接模式，即收集、分析及向相關鐵路部門及時反饋煤炭內需趨勢信息的系統，有效管理煤炭貨物流向，提高客戶服務質量、貨物周轉率及港口設施利用率。

本集團的港口設施及設備先進，港口營運效率一流。本集團的單機最高卸車能力達到7,200噸／小時，最高裝船能力達8,000噸／小時。因為本集團的設備先進且經營效率高，我們在裝卸過程中的貨損率極低。此外，本集團還引入了先進的信息技術系統，全面提高營運效率。

通過一體化經營模式，本集團向客戶提供港口綜合服務及其他增值服務。

本集團為客戶提供全面的綜合港口服務，滿足客戶的各種運輸需求。我們的港口綜合服務包括裝卸、堆存、倉儲、運輸以及其他物流服務。本集團通過提供配煤服務、海運煤炭交易服務等增值服務提高煤炭運輸的一體化綜合服務能力。

本集團提供的配煤服務能夠滿足用煤客戶的不同需求。煤炭發貨商進港的煤炭，如未全部滿足用煤客戶質量要求，可通過港口配煤工藝將不同質量的煤炭配裝成所需品種，既滿足客戶需求，又降低了綜合採購成本。

秦皇島煤炭市場建立了一個以煤炭交易服務為核心，集煤炭信息服務及物流服務為一體的功能完善的綜合性交易服務平台和煤炭物流鏈管理服務系統。德魯里的資料顯示，秦皇島煤炭市場發佈的「環渤海動力煤價格指數」，已經成為國內煤炭重點訂貨和煤炭貿易的定價依據，正在成為國際煤炭貿易的重要參考依據。德魯里的資料顯示，秦皇島煤炭市場開發的煤炭現貨交易服務平台是國內沿海港口下水煤炭最重要的交易服務平台，為未來實現煤炭現貨交易與中遠期交易及相關衍生品交易的有機整合，實現期現結合的市場模式奠定堅實基礎。

本集團有一支經驗豐富且穩定的管理團隊以及訓練有素的員工隊伍。

秦皇島港具有逾百年的經營歷史，在此過程中形成了港口管理及港口運營的特殊專長。本集團迄今已培育了眾多傑出的經營管理人才，開發了業內領先的實踐及業務操作標準。

本集團擁有一支經驗豐富且穩定的高級管理團隊。本集團管理團隊成員平均擁有超過20年的港口管理經驗，在本集團及本公司前身的服務年限也平均超過20年。本集團的管理團隊經驗豐富，管理能力較強，在領導公司業務發展上發揮了關鍵作用。尤其是公司董事長邢錄珍先生及總經理兼執行董事何善琦先生均有超過25年的行業、企業管理及行政管理經驗，具有卓越的領導力及戰略遠見。

本集團非常注重管理團隊的持續培訓，不斷增強管理效率。通過與國內著名高等院校開展長期合作，本集團為管理層提供有關管理及行業知識和技術的持續培訓課程。本集

團對普通員工也有全面的培訓安排，以不斷提高員工的技能、服務水平及生產能力。本集團管理團隊經驗豐富、專注、高效，員工勤奮刻苦，這些都有助於本公司把握業務機遇、迅速應對市場環境的變化、提升整體競爭力並最終實現股東價值最大化。

戰略

本集團致力於成為世界領先的碼頭運營商和綜合物流服務商。為把握未來業務增長機會以及鞏固本集團的領先地位，本集團計劃實施如下戰略。

將本集團逐步發展成為世界領先的綜合碼頭運營商，同時繼續鞏固世界最大的公眾大宗乾散貨碼頭運營商的領先地位。

本集團計劃繼續提升秦皇島港運作效率和拓展綜合服務能力，進一步鞏固其在煤炭服務領域的領導地位；加快黃驊港及曹妃甸碼頭的投資建設進度，擴大腹地經濟輻射範圍；抓住環渤海地區經濟發展的機遇，加大鐵礦石、糧食、油品等其他大宗散貨運營商以及集裝箱和雜貨運輸市場開拓力度，拓寬貨源結構。

秦皇島港是百年煤炭大港，在中國的煤炭運輸體系中佔據舉足輕重的地位，國家已確定秦皇島港為國家首批煤炭應急儲備基地。未來，本集團計劃通過提高港口運輸組織，優化操作流程和裝卸工藝，引進先進的港口設備，加強與政府機關、運輸方及客戶的密切合作，繼續提升港口運營效率。本集團同時計劃加強倉儲服務、貿易服務、融資服務、後方物流園區服務及內陸集疏運能力的建設，提高秦皇島港的綜合物流服務能力，進一步鞏固秦皇島港作為中國能源運輸主樞紐港的地位。

曹妃甸港是環渤海地區的新興港口。本集團及聯營公司在曹妃甸港經營和在建的礦石和煤炭碼頭將成為本集團未來業務發展的主動力之一。目前在建的蒙冀線開通後將中國主要產煤區之一內蒙古和曹妃甸港直接相連，並可望成為中國西煤東運三大主通道之一。目前，本集團在曹妃甸港有五個在建煤炭泊位，新增設計年通過能力50百萬噸，計劃於2014年內基本竣工。未來，本集團將繼續加大在曹妃甸的碼頭投資建設，計劃未來五年，本集團在曹妃甸港的設計年通過能力增加一倍。

本集團是黃驊港最為主要的礦石碼頭運營商，本集團的長遠規劃是將黃驊港打造成環渤海地區最大及中國領先的綜合性港口。政府規劃將推動鋼鐵工業由內陸地區向沿海轉移，滄州渤海新區等沿海地區將成為河北鋼鐵工業發展的佈局重點。利用黃驊港的港口資源優勢，中國中鋼集團公司等中國領先的鋼鐵企業已經落戶滄州渤海新區。黃驊港如期建成投產後，將在繼續為滄州地區鋼鐵企業服務的同時，積極提升為內陸鋼鐵企業的服務能力，有效吸引腹地貨源。而目前在建的邯黃線開通之後，將腹地煤炭產地和鋼鐵基地與黃驊港直接相連，也將為黃驊港帶來大量煤炭和鐵礦石貨源。此外，滄州還是環渤海地區的

業 務

重要化工生產基地，油品貿易需求旺盛。目前，本集團在黃驊港擬建兩個礦石泊位，設計年通過能力30百萬噸，計劃於2014年竣工。未來，在獲得政府批准的前提下，本集團還計劃在黃驊港繼續投資建設礦石和油品專用碼頭，並配合邯黃線通車時間建設建設煤炭碼頭。預計未來五年，本集團在黃驊港擁有的泊位設計年通過能力將超過100百萬噸。

持續提升港口綜合服務能力，並逐步發展成為世界領先的綜合物流服務商。

本集團將充分利用港口資源優勢以及周邊的鐵路和公路集疏運網絡，大力提升綜合物流服務能力，發展成為世界領先的綜合物流服務商。

本集團計劃進一步提升港口物流服務能力，包括提供更為高效的貨物中轉、裝卸、倉儲、貨代、船務、通關、理貨、加工及交易等物流服務。通過加強與鐵路、海事、海關、檢疫檢驗和引航等部門的合作，提高港口物流服務效率。此外，在獲得政府批准的前提下，本集團也計劃適時建立保稅港區，積極發展保稅貿易和保稅物流。

煤炭綜合物流服務是本集團未來物流業務發展的重中之重。我們計劃在現有煤炭運輸、倉儲、加工及其他增值服務的基礎上，充分利用本集團港口資源及國家首批應急煤炭儲備基地的優勢，進一步擴大服務範圍，建立起覆蓋整個煤炭價值鏈各環節的運行模式。例如，我們將通過與相關戰略夥伴合作增加專門的煤炭交割倉庫，減少異地交割的制約。我們將提供高效的金融物流服務，推出現貨質押、委託監管、代購代銷，倉儲、代理、諮詢等服務項目。本集團致力於提供高效的第三方煤炭物流服務，提高從煤炭產地到最終客戶整個過程的物流效率。

此外，本集團將進一步加強營銷網絡和信息系統建設。在腹地範圍內建設更為廣泛的服務網點，通過建立公共信息化平台，實現鐵路、港口、海關、航運以及用戶信息溝通和協調聯動，加快貨運周轉效率，減低運作成本，為客戶提供一體化物流服務。

建設以煤炭和礦石為核心，全國性、綜合性和專業化的大宗商品交易市場平台。

秦皇島煤炭市場自2007年成立以來，經過短短5年時間，已經發展形成集煤炭交易服務、信息交換及物流管理於一體的煤炭物流鏈管理系統，其發佈的「環渤海動力煤價格指數」也已經成為國內煤炭交易定價的權威基準以及全球煤炭行業的重要趨勢指標。未來，本集團將繼續發揮該平台的優勢，積極開拓資本市場交易及其他煤炭相關金融衍生品業務。例如，在做強現貨交易服務的基礎上開展電子交易、中遠期現貨交易，力爭把秦皇島煤炭交易市場建成中國規模最大、功能最全、以物流服務為主的煤炭交易市場。

本集團亦計劃在曹妃甸港建設環渤海煤炭交易中心、在滄州建設礦石交易市場，並通過海運煤炭交易市場，在南方沿海及長江地區建立煤炭交易分市場或交割地。建成之後，本集團有望成為中國最有影響力的大宗商品交易市場運營商。

不斷鞏固擴展與客戶和合作夥伴的關係，外引內聯，實現共同發展。

本集團將致力於通過簽訂長期合約、合資經營碼頭以及組建戰略聯盟等方式，與主要客戶建立穩定的長期合作關係。本集團計劃繼續通過為長期客戶提供專用設施等服務，提高客戶忠誠度和吸引更多貨量。在碼頭投資方面，繼續與主要客戶進行戰略合作，將本集團的碼頭運營專長與客戶的穩定貨源進行有機整合。此外，本集團還計劃繼續與客戶及航運集團合作準班輪運輸服務，以提升客戶滿意度以及鞏固客戶關係。

本集團將積極開拓與新客戶的業務關係。大力拓展與內蒙古煤炭貨物供應商的合作關係，擴大貨源腹地；繼續加強與腹地鋼鐵企業的合作，拓展進口礦石貨源；抓住環渤海地區經濟高速發展的機遇，積極開拓油品、集裝箱和雜貨客戶資源。

本集團將加強與沿海港口和鐵路部門的戰略合作。在集裝箱業務上，將積極與沿海集裝箱樞紐港、幹線港合作，推進內支線建設；與鐵路部門合作開通海鐵聯運班列，實現集裝箱業務的跨越式增長。

繼續加強技術研發以及人才隊伍建設，提升整體運營效率和核心競爭力。

本集團計劃進一步加強技術創新和研發。加強碼頭操作新工藝的研究，優化碼頭裝卸工藝系統、設備配置和作業流程；加強煤炭碼頭環保新技術研究，優化港區環境；建設電子商務及物流信息服務平台，為客戶提供更具效率及更加全面的服務；加強信息系統建設，全面推進系統升級，完善企業資產管理系統，建設電子數據交易中心、電子口岸系統、客戶關係管理系統以及公司人力資源和財務管理系統等，改善內部溝通，提高業務管理水平，提升整體運營效率。

此外，本集團將進一步加強員工隊伍建設，通過完善招聘、培訓、職業發展及激勵機制，吸引及留住高素質人才，為集團長遠發展奠定堅實基礎。本集團將努力培養出一支專業技能強、管理水平高、勤奮刻苦、能夠快速應對市場變化和推動企業發展的高素質員工隊伍。

立足環渤海區域，不斷發掘國內外潛在合適的收購機會，擴大領先優勢。

本集團計劃立足環渤海地區優質的海岸線資源，充分抓住環渤海地區經濟高速增長的機遇，通過在區域內實行兼並收購，投資控股、參股其他碼頭等方式，進一步整合環渤海區域內的港口資源，擴大集團的業務範圍和經濟腹地範圍，獲得持久的增長動力。

同時，本集團也將充分運用豐富的港口運營經驗，在審慎的原則下，考慮和本集團目前業務存在協同效應的國內外潛在收購機會，包括投資建設或收購中國南方地區的乾散貨碼頭和擇機進行海外乾散貨港口的收購，進一步擴大集團在乾散貨港口運營方面的領先優勢。

業 務

繼續打造國際化品牌形象

本集團致力於通過鞏固和提升品牌形象，提高服務效率和質量，創新生產經營模式和管理制度等多種方式，全面豐富本集團的品牌內涵，強化本集團作為世界領先碼頭運營商的國際形象，提升行業的影響力。此外，本集團計劃通過建立綜合物流服務平台以及為客戶提供高質量的服務，不斷提升客戶的滿意度，進而不斷提升企業聲譽和行業地位。

本集團的業務

本集團為客戶提供高度一體化的綜合港口服務，包括裝卸、堆存、倉儲、運輸及物流服務，經營貨種主要包括煤炭、金屬礦石、油品和液體化工、集裝箱以及雜貨。本集團也提供配煤和海運煤炭交易平台等增值服務。

下表載列所示期間本集團經營貨種的收入及吞吐量：

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月	
	2010年		2011年		2012年		2013年	
	收入	佔總收入百分比	收入	佔總收入百分比	收入	佔總收入百分比	收入	佔總收入百分比
	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)	(人民幣千元)	(%)
乾散貨 ¹	4,485,781	87.79	5,111,270	89.13	5,580,911	89.29	3,067,769	90.59
煤炭	4,278,900	83.74	5,003,611	87.25	5,310,414	84.96	2,669,601	78.83
金屬礦石	206,881	4.05	107,659	1.88	270,497	4.33	398,168	11.76
油品及液體化工	119,065	2.33	143,097	2.50	142,822	2.29	59,551	1.76
集裝箱	61,546	1.20	85,720	1.49	77,429	1.24	41,743	1.23
雜貨及其他貨品 ³	165,384	3.24	146,786	2.56	183,080	2.93	91,074	2.69
其他	277,772	5.44	247,437	4.32	265,920	4.25	126,389	3.73
總計	5,109,548	100.00	5,734,310	100.00	6,250,162	100.00	3,386,526	100.00

	截至12月31日止年度						截至6月30日止六個月	
	2010年		2011年		2012年		2013年	
	吞吐量	佔總吞吐量百分比	吞吐量	佔總吞吐量百分比	吞吐量	佔總吞吐量百分比	吞吐量	佔總吞吐量百分比
	(百萬噸)	(%)	(百萬噸)	(%)	(百萬噸)	(%)	(百萬噸)	(%)
乾散貨 ¹	290.80	93.82	329.16	94.17	314.84	93.69	171.09	93.72
煤炭	226.33	73.02	254.65	72.85	239.40	71.24	120.01	65.74
金屬礦石	64.47	20.80	74.51	21.32	75.44	22.45	51.08	27.98
油品和液體化工	8.48	2.74	9.20	2.63	9.07	2.70	3.98	2.18
集裝箱 ²	4.85	1.56	6.41	1.83	5.56	1.65	3.73	2.04
雜貨及其他貨品 ³	5.81	1.88	4.79	1.37	6.60	1.96	3.76	2.06
總計 ^{4,5}	309.94	100	349.56	100	336.07	100.00	182.56	100.00

- 附註：
1. 我們經營的乾散貨主要包括煤炭及金屬礦石。
 2. 以TEU計算，截至2010年、2011年和2012年12月31日止年度與截至2013年6月30日止六個月，本集團之集裝箱吞吐量分別為340,000TEUs、430,000TEUs、394,000TEUs和264,000TEUs。
 3. 雜貨及其他貨品包括穀物、化肥等貨品。

業 務

4. 吞吐量包括曹妃甸實業公司的吞吐量，該公司為非合併報表的聯營公司，本公司擁有其35%權益，是曹妃甸實業公司的最大股東。截至2010年、2011年和2012年12月31日止年度與截至2013年6月30日止六個月，曹妃甸實業公司在曹妃甸港所營運碼頭的總吞吐量分別為53.75百萬噸、70.10百萬噸、66.23百萬噸及36.32百萬噸，其中的煤炭吞吐量分別為2.39百萬噸、1.98百萬噸、2.11百萬噸及1.41百萬噸；金屬礦石的吞吐量分別為51.04百萬噸、67.64百萬噸、63.50百萬噸及34.91百萬噸，雜貨的吞吐量分別為0.32百萬噸、0.48百萬噸、0.62百萬噸及零噸。
5. 自2012年10月1日起本公司子公司滄州渤海的吞吐量計入本集團總吞吐量統計範圍。

煤炭

本集團煤炭業務目前主要在秦皇島港21個煤炭泊位開展。此外，本集團在秦皇島港有兩個改造中煤炭泊位，在曹妃甸港有五個在建煤炭泊位，該七個泊位預計都將於2014年完工。

本集團經營的煤炭基本為下水煤炭。秦皇島港與曹妃甸港位於中國內貿煤炭「西煤東運」運輸大通道的最東端，地理位置具有戰略意義。本集團經營的煤炭絕大部分產自內蒙古、山西及陝西，這些煤炭通過大秦線運輸至港口，裝船後由北向南運往中國東南沿海地區。

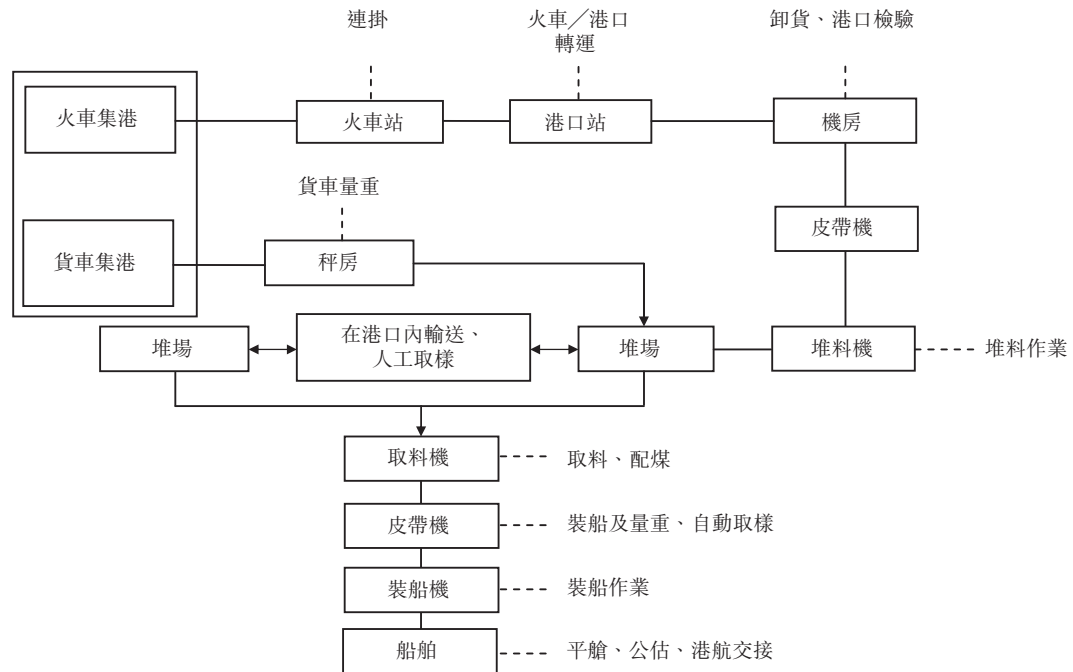
煤炭主要以鐵路運輸的方式運達本公司港口。火車運輸的煤炭卸載後通過皮帶機運往堆場。也有少量煤炭以貨車運送，抵達後首先在秤房量重，然後運送到堆場。運至堆場的煤炭經過堆料機堆到料堆上，等待裝船。待船舶到港後，煤炭從堆場以皮帶機運至泊位，然後裝船。

本集團主要使用以下設施與設備提供煤炭裝卸服務：

- **翻車機系統。**運煤列車經鐵路到港以後，每節車廂所載煤炭會在翻車機房利用旋轉式翻車機整車卸載。翻車機系統的定位車自動將車廂拉至旋轉式翻車機前定位，能同時穩固鉗緊一至三節車廂，再將其翻轉，卸下煤炭。本集團的翻車機房還配有控塵系統，減少卸車過程中的揚塵污染。
- **輸送系統。**專用皮帶機將煤炭運至堆場，由堆料機堆到堆場的料堆上。在裝船前，抽樣送到採樣站進行煤質化驗。
- **堆場。**堆場由呈直線鋪排的煤垛組成，設置標準垛，各排煤垛之間備有輸送帶，可以將煤炭運送至堆場，或者從堆場運出。
- **堆、取料機。**堆料機將經皮帶機運送至堆場的煤炭堆放至指定垛位，取料機將煤炭從垛位取出並經皮帶機送往碼頭裝船。
- **裝船機。**將煤炭從皮帶機裝上船舶的大型作業系統。

業 務

下圖概述本公司的煤炭作業流程：



本集團高度自動化和一體化的操作系統能高效卸車和裝船，提升了本集團的服務質量及裝卸效率，進而提升港口吞吐能力。本集團的煤炭卸車和裝船平均額定速度為6,000噸／小時。德魯里的資料顯示，該卸車和裝船效率屬行業一流水平。本公司與相關鐵路、海事、引航等部門單位緊密合作，有利於本集團提高運營效率，促進信息整合互通，實現無縫對接，有利於卸車組織的順暢開展，有利於船舶走靠合理有序。

憑藉與煤炭、鐵路及電力公司豐富的合作經驗，本集團已成功建立有效的運輸計劃對接模式，收集、分析並向有關鐵路部門提供國內煤炭需求信息，以便有效地結合路港運輸能力等情況，管理煤炭貨流，進而提高本集團的服務質量及貨物周轉率和設施利用率。

金屬礦石

本集團目前在秦皇島港經營17個雜貨泊位，在黃驊港經營6個雜貨泊位，並通過聯營公司曹妃甸實業公司在曹妃甸港經營4個金屬礦石泊位和2個散雜貨泊位。上述多個泊位可用於裝卸金屬礦石(除散糧等專用泊位外)。本集團擬於黃驊港興建兩個20萬噸級金屬礦石泊位，預期於2014年竣工。

進口鐵礦石在港口卸載之後運送至位於腹地的鋼鐵生產企業。進口鐵礦石抵港後，使用抓斗式起重機抓取物料，通過漏斗將物料置於地面的皮帶機系統運至堆場，再由堆料機進行堆垛作業。本集團採用鐵路和汽運兩種方式對堆場的鐵礦石進行疏港作業。鐵路疏港作業的過程為：通過取料機在堆場取料，通過皮帶機系統把鐵礦石運輸至裝車樓，再將鐵礦石裝入火車車皮中。汽運疏港作業的過程為：在堆場直接使用裝載機把鐵礦石裝入貨車中。

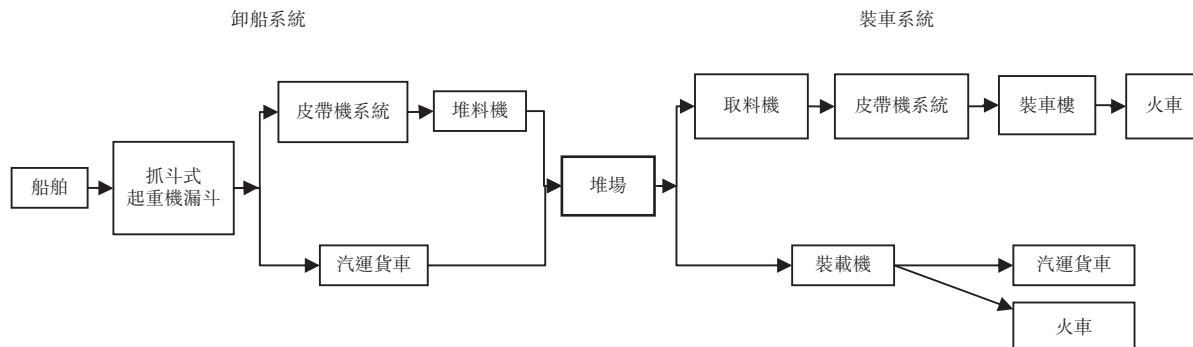
業 務

其他金屬礦石的裝卸流程與鐵礦石類似，但貨物會直接由碼頭前沿，經水平運輸至後沿後，裝入火車或貨車再作內陸運輸，或存於倉庫或堆場以待提貨，而非通過皮帶機移至堆場。

本集團的鐵礦石裝卸服務主要由以下列設施及設備進行：

- **卸船系統**。船舶靠泊後，使用抓斗起重機抓取鐵礦石，通過漏斗置於皮帶機系統中。
- **輸送系統**。在卸船過程中，專門的皮帶機系統將鐵礦石運至堆場，堆料機將其堆積在堆場中成垛。在裝車過程中，皮帶機系統將從堆場取出的鐵礦石送至裝車樓，準備為火車裝車。
- **堆場**。鐵礦石於堆場堆積，等待取料。
- **堆、取料機**。在卸船過程中，鐵礦石由皮帶機送至堆場後，堆料機將鐵礦石堆成垛。在裝車過程中，取料機將鐵礦石從堆場取出，裝入火車或貨車中。
- **裝車系統**。鐵路疏港時，使用取料機從堆場取出鐵礦石，然後經皮帶機系統運輸至裝車樓，由裝車樓進行裝車作業。使用汽運疏港時，在堆場直接使用裝載機把鐵礦石裝入貨車中。

下圖概述本集團的一般鐵礦石作業流程：



油品及液體化工

本集團在秦皇島港經營4個原油泊位、1個成品油泊位和2個液體化工泊位。

本集團裝卸的大部分油品及液體化工均為船舶進出港口裝卸。在卸船時，由船方起泵，本公司使用油品裝卸臂或橡膠管將油品和液體化工卸下，經管道輸送至儲罐，再通過泵房進行汽車或火車作業，運往煉油廠或石化工廠。裝船時，儲罐內的油品或液體化工經泵房通過管線經輸油臂或橡膠管完成裝船。

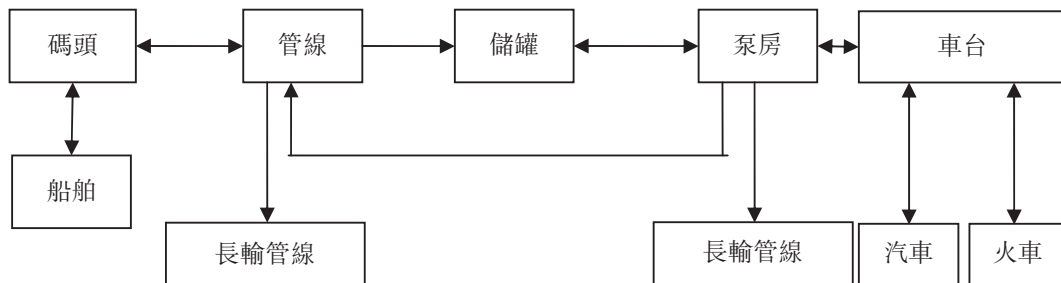
本集團的油品及液體化工裝卸服務主要由下列設施及設備進行：

- **卸船系統**。油船或化學品船靠泊後，使用裝卸臂卸船，並以裝卸臂或輕型複合軟管將船舶與碼頭管線相連接。

業 務

- **管道系統**。本集團利用生產管線與碼頭各泊位、罐區以及火車或汽車車台相連接，並以長輸管線與煉廠或油田相連接。上述管線能夠適應裝卸船、裝卸車以及倒罐等各種作業方式。
- **儲罐**。本集團生產儲罐全部為地上式鋼制儲罐，分為拱頂和外浮頂兩種形式，能夠儲存原油、成品油以及化工品。
- **裝車系統**。本集團利用鐵路裝卸線，油槽車車位，以及重油成品油汽車裝卸車位和重油卸車位以實現油品以及液體化工品的火車、汽車裝卸作業。

下圖概述本集團油品及液體化工的作業流程：



集裝箱

本集團在秦皇島港經營3個集裝箱泊位，另在黃驊港經營4個可用於裝卸集裝箱貨物的多用途泊位。

本集團向從事國內外集裝箱貿易的集裝箱運輸公司提供裝卸和倉儲服務。

下水集裝箱經貨車或火車通過港區專用鐵路線運至本集團港口，利用吊車卸至專門的外運堆場作臨時儲存以待裝船。經確認辦妥必要的清關手續後，本集團再使用貨櫃車將集裝箱從碼頭的堆場運至指定泊位，再以集裝箱裝卸橋將集裝箱裝上泊靠在泊位上的船舶。

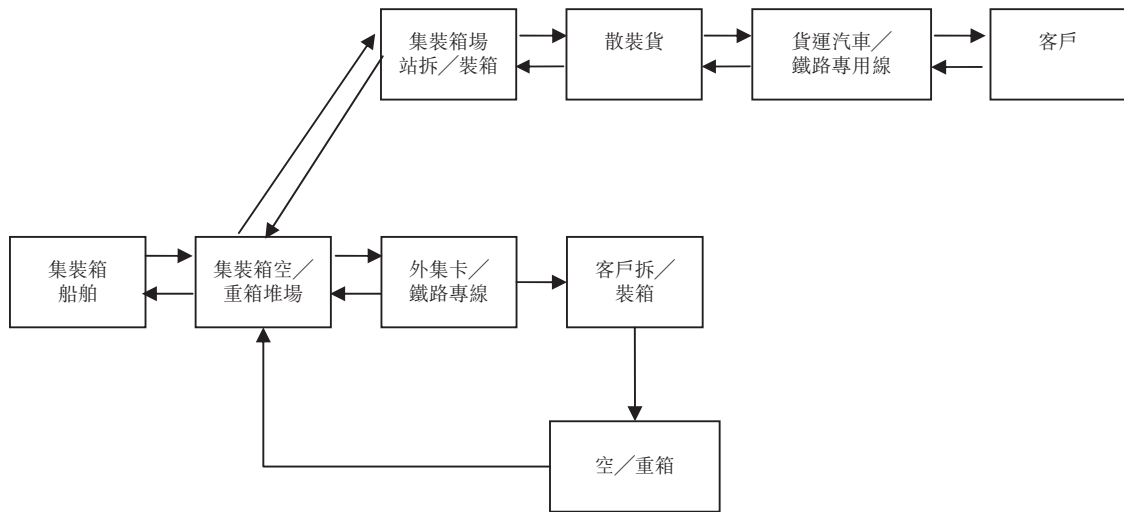
對於上水集裝箱，船舶靠泊後，集裝箱裝卸橋將集裝箱從船上卸下，然後再用吊車將集裝箱運至堆場卸載。應客戶要求，集裝箱可被拆開提貨或進一步儲存在倉庫。提貨時，本集團用吊車或移動門機將貨物裝入客戶提供之貨車或火車，再進行內陸運輸。

本集團主要使用以下設施及設備提供集裝箱服務：

- **集裝箱裝卸橋**。集裝箱裝卸橋是在碼頭的軌道上運行的特種吊車，專門沿軌道運行裝卸集裝箱。
- **移動門機**。移動門機被用來將以不同方式運輸的集裝箱運送至位於集裝箱碼頭的堆場。移動門機和船平行移動，橫跨多條運道，船下桁連接船的貨艙和碼頭。

業 務

下圖概述本公司的集裝箱作業流程：



雜貨

本集團在秦皇島港經營17個雜貨泊位。在黃驊港經營6個雜貨泊位，可用於裝卸雜貨。本集團之聯營公司曹妃甸實業公司在曹妃甸港經營2個散貨泊位。

雜貨裝卸流程因所裝卸貨物的具體類型而各不相同。疏港貨物流程與金屬礦石類似，但不使用皮帶機，而是將貨物從船上卸至碼頭前沿，再通過水平運輸至碼頭堆場，然後裝入貨車或火車進行內陸運輸或儲存到倉庫或堆場以待提貨。集港貨物流程與疏港貨物流程相反。貨物首先通過火車或卡車運抵港口，而後堆存於堆場。船舶抵達港口時，貨物從堆場通過水平運輸至碼頭前沿，然後裝船。裝卸雜貨的另一種方式是直接將卸車的貨物從火車或卡車裝船，不需要堆存步驟。

港口配套服務及增值服務

本集團亦提供各種港口配套服務及增值服務。本集團的港口配套服務包括拖輪、理貨、轉運及船舶代理服務，根據德魯里的資料，這些都是中國碼頭運營商提供的常見港口配套服務。增值服務主要包括配煤，提供煤炭交易服務平台，以及即將在開展的保稅倉庫與出口監管倉庫業務。本集團的各類港口配套服務和增值服務主要由船舶分公司、秦皇島中理、滄州中理、秦雲能源、秦皇島煤炭市場、電力分公司、流動機械分公司、勞務分公司和瑞港技術等提供。截至2010年、2011年、2012年12月31日止各年度和截至2013年6月30日止六個月，本集團由子公司及分公司提供的各類港口配套服務和增值服務的收入分別為人民幣277.77百萬元、人民幣247.44百萬元、人民幣265.92百萬元和人民幣126.39百萬元，分別佔總收入的5.44%、4.32%、4.25%及3.73%。

配煤

本集團提供配煤服務，以滿足用煤客戶的不同需求。因部分客戶無法從煤炭生產商直接購買所需煤炭產品，因此需要配煤服務。配煤在裝船前進行，通過混合兩種或以上不同

種類煤炭以獲得所需特質的煤炭產品。本公司可通過配煤服務滿足用煤客戶的不同需求、降低客戶成本及充分利用本集團的物流能力為客戶提供增值服務，從而提升本集團的整體競爭力。

煤炭交易市場

本集團於2007年與若干合夥人共同成立秦皇島煤炭市場。秦皇島煤炭市場建立了以煤炭交易服務為核心的交易平台，服務功能進一步向煤炭物流鏈上下游延伸。秦皇島煤炭市場建立的交易平台實質上是以煤炭交易服務為核心，集煤炭信息服務及物流服務為一體的功能完善的綜合性交易服務平台和煤炭物流鏈管理服務系統。德魯里的資料顯示，秦皇島煤炭市場發佈的「環渤海動力煤價格指數」已經成為國內煤炭貿易的定價依據，正在成為國際煤炭貿易的重要參考依據。秦皇島煤炭市場運作的煤炭交易平台是秦皇島煤炭市場開發的網上信息服務平台，使本集團的現有及潛在客戶以及政府部門實時便捷地於獲得大量關於中國煤炭生產、運輸及交易的實時信息及過往數據。有關該項服務，秦皇島煤炭市場已獲得相關網絡信息運作所需的互聯網運作許可。發佈環渤海動力煤價格指數時，秦皇島煤炭市場收集100多家煤炭生產商、企業煤炭消費者及煤炭交易公司的動力煤價格數據。所收集數據主要包括自煤炭市場、行業協會及市場參與者獲得的交易數據，該等數據經過複雜計算進一步處理後得出相關指數。市場參與者將該指數用作設定煤炭交易價格的基準，而基金經理及證券交易商也使用來分析市場趨勢。

截至2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月，秦皇島煤炭市場的總收入分別約為人民幣14.11百萬元及人民幣3.70百萬元，主要來自就網上信息平台對部分信息收取的會費、就提供煤炭定價資料向公司客戶收取的費用、就擔保託管(主要包括監控存儲在我們堆場的煤炭抵押品，該抵押品由中小型煤炭供應商就秦皇島煤炭交易市場為煤炭現貨交易促成的銀行借貸而發佈)等中介服務向煤炭供應商收取的佣金以及會展服務收費。

秦皇島煤炭市場提供的抵押品託管服務主要包括監管煤炭供應商為取得銀行借貸而堆存於本集團堆場的抵押品(煤炭)。實際上，根據銀行與煤炭供應商之間的融資安排，煤炭供應商(抵押人)、銀行(承押人)及秦皇島煤炭市場(承押人代理)須簽訂三方抵押品託管協議，作為銀行和煤炭供應商之間的融資協議的一部分，協議通常包括以下與秦皇島煤炭市場有關的主要條款：

- 為確保抵押人與銀行所訂立相關融資協議的有效執行，抵押人同意向銀行抵押貨品；
- 銀行與抵押人均同意由秦皇島煤炭市場作為銀行代理人監管所抵押之貨品，秦皇島煤炭市場同意接受銀行委託，並按照銀行指示與抵押品託管協議條款監管貨品；
- 監管期間，秦皇島煤炭市場須按照銀行書面指示及協議條款為抵押人監管抵押品、安排提貨及／或監管抵押品的變更；
- 抵押品託管服務的一切相關開支概由抵押人承擔；

- 抵押人須購買保險，且保險條款須獲銀行信納；
- 抵押人如未購買保險，而因不可抗力因素或協議其他條款遭違反引致抵押品受損或遺失，須賠償銀行及秦皇島煤炭市場的全部損失；
- 倘秦皇島煤炭市場因除不可抗力因素或抵押人過失以外的原因未能履行託管責任，或抵押品未按協議條款提貨，或協議其他條款遭違反，引致抵押品遺失或受損，則須賠償銀行及抵押人(銀行可優先獲得賠償)的實際損失。

雖然秦皇島煤炭市場或須承擔抵押品損壞之責任，但因投保人疏忽引致的經濟損失根據各抵押人按抵押品託管協議條款購買的資產監管責任保險的保單條款及相關法律賠償。另外，本集團極其重視安全控制，盡量減少與堆場安全堆存等港口服務相關之安全事故的金額及影響。因此，本集團認為，保險安排及對安全的高度重視已有效減少本集團提供抵押品託管服務的有關風險。

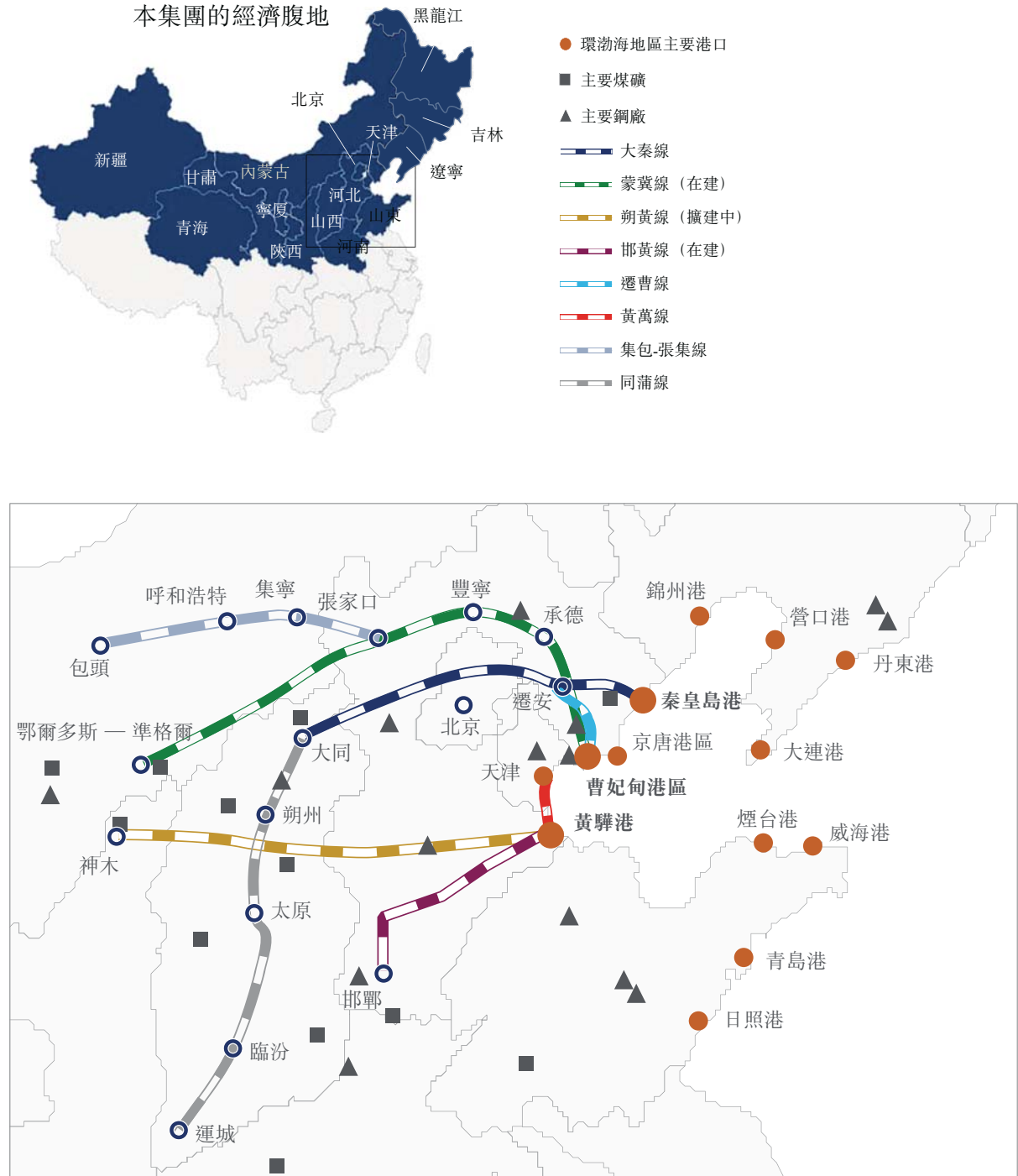
此外，秦皇島煤炭市場為煤炭現貨交易提供信息諮詢、國內廣告、會議及展覽以及抵押品託管服務。德魯里的資料顯示，秦皇島煤炭市場開發的煤炭現貨交易服務平台為沿海港口下水煤炭的重要交易服務平台，為未來實現煤炭現貨交易與中遠期交易及相關衍生品交易的有機整合，實現期現結合的市場模式奠定堅實基礎。秦皇島煤炭市場的成長有助於擴大本公司的港口服務範圍，創造良好的煤炭交易環境，以及進一步鞏固本公司作為下水煤炭運輸主樞紐港的地位。

保稅倉庫與出口監管倉庫業務

秦皇島港保稅倉庫與出口監管倉庫已於2012年底取得設立批文，預期於2013年底建成，並計劃經有關部門驗收後投入使用。本公司董事認為，保稅與出口監管倉庫業務平台的建立，既符合市場競爭的發展需要，也可吸引本地乃至周邊腹地客戶、拉動區域經濟的發展，是擴大港口服務功能、提升港口競爭力及發展新的經濟增長點的重要舉措。而且也為京津冀地區和環渤海經濟帶的加工貿易提供周期長、物流快的貿易交流，為貨主減少分散倉儲、降低倉儲成本，提供雙贏服務。

本集團的設施

下述地圖列示秦皇島港、曹妃甸港及黃驊港的地理位置，並標明了港口腹地覆蓋地區，以及連接港口及腹地的主要鐵路線。



秦皇島港

秦皇島港是本集團經營的主要港口。秦皇島港具有逾百年經營歷史，港口運作高效成熟。德魯里的資料顯示，按2012年吞吐量計算，秦皇島港是世界上最大的煤炭港。

地理位置

秦皇島港位於河北省東北部、渤海北岸，地處連接山西省大同和河北省秦皇島的大秦線的最東端，戰略地位顯著，是連接中國「西煤東運」和「北煤南運」運輸幹線的主樞紐港，在國民經濟中具有舉足輕重的戰略地位。

秦皇島港是中國裝載能力最大且最重要的煤炭運輸鐵路線大秦線的主要中轉港口。2012年，大秦線的煤炭運輸量佔中國鐵路煤炭運輸總量的15%以上。港口後方的主要高速公路包括連接北京和黑龍江省哈爾濱的102國道、連接河北省山海關和廣東省深圳的205國道以及京哈高速公路和秦承高速公路。此外，該港口擁有超過30公里的輸油管線，與中國最大的油田大慶油田輸油管線直接相連。秦皇島港可通過多種運輸方式實現與腹地便利往來。

自然條件

秦皇島港自然條件優越，擁有12.2公里長的碼頭岸線，陸域面積11.3平方公里，水域面積226.9平方公里，分為東、西兩大港區。秦皇島港為天然深水港，不凍不淤，水域開闊且海底平坦。憑着該等有利的自然條件，港口的航道基本上不需要維護。

泊位及倉儲設施

本集團在秦皇島港運營48個泊位，包括42個萬噸級以上泊位（含5個10萬噸級以上泊位）。在該等泊位中，21個為煤炭泊位，7個為油品及液體化工泊位，17個為雜貨泊位以及3個為集裝箱泊位。秦皇島港的設計年通過能力為每年224.45百萬噸及75萬標準箱。

秦皇島港同時為貨物提供倉儲服務。秦皇島港擁有總堆存能力為10.27百萬噸專業化煤炭堆場，總堆存能力為2.19百萬噸的雜貨堆場，15個總倉儲能力為28.6萬立方米的油罐，以及集裝箱堆存能力為2.3萬標準箱的堆場。

業 務

下表列示了秦皇島港泊位及倉儲能力的詳細資料。

泊位類別	運營主體	泊位數量	泊位水深 (米)	泊位長度 (米)	設計年通過 能力 (百萬噸/ 年, 集裝箱 除外)	堆存能力 (百萬噸, 油品及液體 化工和 集裝箱 除外)
煤炭	第二港務分公司	5	14.0	1,396	42	
	第六港務分公司	3	12.5-17.0	840	32	
	第七港務分公司	6	12.5-17.0	1,602	55	10.27
	第九港務分公司	4	14.9-17.0	1,187	50	
	第三港務分公司	3	9.0-10.8	552	13.65	
油品及液體化工	第一港務公司	7	5.0-14.0	1,459	17	286,000 立方米
雜貨	雜貨港務分公司	17	5.6-17.0	3,812	14.8	2.19
集裝箱	新港灣集裝箱公司	3	14.0-15.8	886	750,000 標準箱	23,000 標準箱

秦皇島港的各類型泊位在營業紀錄期間的利用率(以泊位的年度總吞吐量除以設計年通過能力計算)如下表所示。

利用率(%)以泊位類型區分	截至12月31日止各年度			截至 2013年 6月30日 止六個月
	2010年	2011年	2012年	
煤炭	116.24	131.15	122.79	121.04
油品及液體化工	52.02	56.44	55.64	46.82
雜貨	127.84	75.54	80.54	95.00
集裝箱	45.33	57.33	45.87	46.13

根據德魯里的資料，泊位的「設計年通過能力」指設計及施工階段所界定，基於泊位的工程設計且假設採用正常作業時數與標準運營效率計算所得泊位於365日內可處理的理論作業量。德魯里的資料顯示，中國港口基礎設施的工程設計常採用保守方法計算設計年通過能力。實際可達到的年吞吐量與港口運營效率(例如船舶往返時間、裝貨速度、輪班次數與時長及相關人員的經驗)息息相關。德魯里的資料顯示，中國碼頭的實際吞吐量往往大幅高於設計年通過能力。

我們的港口運營效率高，與相關鐵道部門、海事局及海港導航部門合作無間，工人經驗豐富且設備先進，因此有能力實現較高的泊位利用率。雖然營業紀錄期間秦皇島港煤炭泊位的利用率高於其設計年通過能力，但營業紀錄期間我們並無因煤炭泊位的高強度使用而出現重大運營中斷或安全問題事件。我們目前並無計劃提高秦皇島港煤炭泊位的設計通過能力。

業 務

改造中泊位

本公司在秦皇島港有2個改造中泊位，下表列示了秦皇島港改造中泊位的詳細情況：

泊位類別	運營主體	泊位數量	泊位水深 (米)	岸線長度 (米)	設計 年通過能力 (百萬 噸/年)	堆存能力 (百萬噸)	估計 總資本支出 (人民幣 百萬元)	預計竣工 日期
煤炭	第九港務公司	2	16.1-16.5	570	1.9	—	111	2014年

附註：上述泊位改造完成後使用現有堆存場地，因此不涉及獨立的堆存能力。

估計資本開支總額	截至12月31日止年度			截至2013年 6月30日止 六個月	截至最後 可行日期 產生的金額	最後可行 日期至 2013年 12月31日 的估計 資本開支	2014年估計 資本開支	資金來源	資金用途
	2010年	2011年	2012年						
111	—	0.24	52.02	12.71	95	4	12	銀行貸款及本公司 經營活動所得現金	改造秦皇島港煤炭 泊位

(人民幣百萬元)

西港搬遷

根據城市規劃，河北省及秦皇島市政府正在採取措施升級改造秦皇島市的海岸。根據河北省及秦皇島市政府的指引，秦皇島市城市規劃的其中一項結構性改變是搬遷我們在秦皇島港西港區的港口業務，然後在秦皇島港東港區建設新泊位。搬遷工程並不是獨立項目，而是整個城市規劃與開發的重要一環。因此該項工程預計會包括停止西港區煤炭碼頭的運作、將西港區若干設施及鐵路遷移及拆卸，以及興建東港區多個新泊位。我們預期將於2020年完成秦皇島港西港區搬遷工程。

根據搬遷計劃，截至最後可行日期，本公司三個位於西港區的煤炭泊位已停止裝船作業。公司已對截至2013年6月30日止六個月的物業、廠房及設備項目作出減值撥備。請參閱「財務資料—經營業績摘要—其他開支」。然而，除停止三個煤炭泊位的裝船作業外，搬遷計劃其他安排仍在初步籌劃階段。截至最後可行日期，秦皇島港東港區新泊位的建設及發展計劃仍未確定。當建設計劃確定，並獲有關政府部門授權建設秦皇島港東港區新泊位的工程後，相關建設許可證將於動工前申請。除停止煤炭碼頭的營運外，我們未有轉移、拆卸或搬遷在秦皇島港西港區的設施。因此，截至最後可行日期未有任何搬遷開支，並且

直至獲得省及市政府當局進一步指示前，我們對日後的搬遷開支或相關的財務影響並未作出任何估計。由於搬遷工程僅在初步階段，本公司尚未與相關的政府當局洽商有關搬遷開支的責任問題。

西港區目前僅煤炭泊位停產，但雜貨泊位與集裝箱泊位均正常生產。未來，待東港區新泊位竣工之後，西港區的其他泊位才會搬遷。截至最後可行日期，西港區共有22個泊位。然而，西港區所有泊位(不包含集裝箱泊位)的總設計年通過能力僅佔本集團所有泊位總設計年通過能力的7.9%。本集團在秦皇島港的業務集中於東港區，西港區2012年的吞吐量為17.73百萬噸，僅佔該年秦皇島港總吞吐量的5.28%。鑑於西港區部分基礎設施陳舊且發展空間有限，本集團認為西港搬遷雖然短期內對本集團業務造成影響，但有利於本集團的長期發展。

曹妃甸港

憑藉本集團在秦皇島港積累的豐富運營經驗，本集團成功拓展至曹妃甸港。曹妃甸港是唐山港的重要組成部分。按港口發展規劃，曹妃甸港將建設成為主要裝卸散貨及其他雜貨的深水港，服務貨種以礦石及煤炭為主。曹妃甸港近幾年發展迅速。其中，金屬礦石每年吞吐量自2007年的19.9百萬噸增至2012年的97.5百萬噸，複合年增長率為37.4%。

地理位置

曹妃甸港位於河北省東北部唐山市，腹地包括北京、天津、河北省、山西省北部及內蒙古西部地區，為中國重要的鋼鐵、石化及煤炭基地。

陸路運輸方面，曹妃甸港與多條鐵路幹線相連接。曹妃甸港通過遷曹線連接大秦線，是繼秦皇島港後大秦線的重要中轉港。此外，曹妃甸港與數條在建鐵路相連。其中，連接河北省西北部張家口與曹妃甸的張曹線於2010年動工，是最終連接內蒙古西部鄂爾多斯與曹妃甸的蒙冀線的首期工程。蒙冀線於2014年建成後預期將成為「西煤東運」三大鐵路通道之一，進一步強化曹妃甸港在中國國內煤炭貿易中的作用。連接遷安礦區及曹妃甸的水曹線於2012年4月開始前期準備工作。此外，曹妃甸港公路交通便利，與多條主要公路及高速公路連接，為該港口連接腹地貨源提供了便利。

自然條件

曹妃甸港為不凍不淤的深水港，是建設30萬噸以上深水泊位的理想港址。岸前500米內水深即達25米，海槽深達36米，30米水深岸線東西長約6公里。另外，一條寬5公里、水深27米的天然水道由曹妃甸向渤海海峽延伸，直通黃海。

泊位和倉儲設施

本公司擁有35%股權的曹妃甸實業公司目前在曹妃甸港運營6個散雜貨泊位，包括4個25萬噸級礦石泊位及2個5萬噸級散雜貨泊位，設計年通過能力達65.5百萬噸。曹妃甸實業

業 務

公司擁有設計堆存能力共達19.69百萬噸的堆場。2012年，曹妃甸實業公司的港口吞吐量為66.23百萬噸。

下表列示了本公司聯營公司曹妃甸實業公司在曹妃甸港運營的泊位及倉儲設施的詳細資料。

泊位類別	運營主體	泊位數量	泊位水深 (米)	岸線長度 (米)	設計 通過能力 (百萬 噸/年)	設計 堆存能力 (百萬噸)
礦石.....	曹妃甸實業公司	2	25	735	30	8
散貨.....	曹妃甸實業公司	2	15.5	525	3.5	1.4
礦石.....	曹妃甸實業公司	2	25	766.8	32	10.29

在建泊位

本集團在曹妃甸港有5個在建煤炭泊位，由本公司擁有51%股權的子公司曹妃甸煤炭擁有。其中包括2個10萬噸、2個7萬噸與1個5萬噸泊位，詳情載於下表。

下表列示了曹妃甸港在建泊位的詳細資料：

泊位類別	運營/ 投資實體	泊位數量	泊位水深 (米)	碼頭長度 (米)	設計 通過能力 (百萬 噸/年)	設計 堆存能力 (百萬噸)	估計 總資本支出 (人民幣十億元)	預計 竣工日期
煤炭.....	曹妃甸煤炭	5	15.5	1,435	50	3.74	5.16	2014年

估計資本開支總額	截至12月31日止年度			截至2013年 6月30日止 六個月	截至最後 可行日期 產生的金額	最後可行 日期至 2013年 12月31日 的估計 資本開支	2014年 估計資本 開支	2015年 估計資本 開支	資金來源	資金用途
	2010年	2011年	2012年							
5,159.....	937.28	1,011.30	861.37	125.82	3,020	183	1,600	356	銀行貸款及經營活動 所得現金	建設曹妃甸港煤炭泊位、 相關設備及無形資產

(人民幣百萬元)

黃驊港

本集團是目前在黃驊港具備一定規模的少數碼頭運營商之一。本公司擁有95.93%股權的子公司滄州渤海負責投資開發及運營目前黃驊港的碼頭，本集團計劃將其開發成為環渤海地區的最大綜合性港口之一。本集團於2009年開始建設的8個泊位已取得試運行許可證。

業 務

同時，本公司通過另外一家位於黃驊港的子公司滄州礦石擬建2個礦石泊位，本集團已從國家發改委獲得項目投資批文並已進入準備工作階段。預計該泊位可於2014年竣工。

地理位置

黃驊港位於河北省南部與山東省東北的交界處，地處滄州市區以東約90公里的渤海之濱，陸上距黃驊市約45公里，水上北距天津60海里，以河北省中南部、山東省北部及河南省北部為主要腹地，戰略位置優越。根據德魯里的資料，黃驊港是該地區海運貿易中轉港的首選，也是冀中南地區最便捷、最經濟的出海口之一。

黃驊港擁有發達便利的交通網絡，能夠便捷地連通港口腹地。預計2014年建成通車的邯黃線，將黃驊港和河北省邯鄲、邢台等主要鋼鐵生產基地直接相連，亦將與貫穿南北的京廣線（連接北京及廣東省）與橫貫東西的邯濟線（連接邯鄲及山東濟南）相連，預計能給黃驊港帶來鐵礦石和煤炭貨源。此外，中國另一條主要的能源鐵路線朔黃線將黃驊港與山西省和陝西省的煤炭生產基地相連。在公路交通方面，黃驊港所處的渤海新區處於國家「三縱兩橫」高速公路主幹道網絡，該網絡覆蓋該港口的大片腹地及服務區域。

自然條件

根據經審批通過的黃驊港總體規劃，未來落成後的黃驊港將擁有陸域面積141平方公里，碼頭岸線將達37.1公里。

泊位及倉儲設施

本公司擁有95.93%股權的子公司滄州渤海在黃驊港運營8個泊位，包括2個通用散雜貨泊位、2個散貨泊位和4個多用途泊位，設計年通過能力為18百萬噸，碼頭設計堆存能力為0.49百萬噸及2.4萬標準箱。

下表載列本集團在黃驊港運營泊位及倉儲能力的詳細資料。

貨類	運營實體	泊位數量	泊位水深 (米)	岸線長度 (米)	設計 年通過能力 (百萬 噸/年)	堆存能力 (百萬噸， 集裝箱 除外)
散貨	滄州渤海	2	15.3	508.5	5	0.14
通用散雜貨	滄州渤海	2	15.3	508.5	3	0.08
多用途	滄州渤海	4	13.6-15.3	1,057	10	其他雜貨： 0.27； 集裝箱： 2.4萬 標準箱

業 務

擬建泊位

本公司擁有96.76%股權的子公司滄州礦石計劃在黃驊港建設兩個20萬噸級礦石泊位，詳情載於下表。本次募集的部分款項將用於發展該等礦石泊位。亦請參閱「未來計劃及所得款項用途」。

泊位類別	運營/ 投資實體	泊位數量	泊位水深 (米)	碼頭長度 (米)	設計 年通過能力 (百萬 噸/年)	堆存能力 (百萬噸)	估計 總資本支出 (人民幣 十億元)	預計 竣工日期
礦石	滄州礦石	2	20	735.78	30	4.94	5.25	2014年

估計資本開支總額	截至12月31日止年度			截至2013年 6月30日止 六個月	截至最後 可行日期 產生的金額	最後可行 日期至 2013年 12月31日的 估計資本 開支	2014年 估計資本 開支	2015年 估計資本 開支	資金來源	資金用途
	2010年	2011年	2012年							
5,246	—	—	185.51	742.45	1,041	800	3,003	402	全球發售所得款項淨額和 銀行貸款	建設黃驊港礦石泊位、 相關設備及無形資產

(人民幣百萬元)

客戶、銷售及營銷

本集團的客戶

本集團擁有強大的客戶資源，包括與本集團建立長期業務關係的中國大型煤炭、電力及鋼鐵公司。本集團的主要客戶為煤炭和電力企業，例如神華集團、中煤集團、同煤集團、伊泰集團、國電集團、浙能富興及大唐集團等。秦皇島港位於大秦線的東端，通過大秦線與華北及西北煤炭產區相連，是大秦線的主要中轉港，腹地交通便利，享有得天獨厚的地理及自然條件優勢，使本集團能夠吸引並鞏固主要客戶資源。

除充分發揮上述優勢外，本集團亦採取以下措施吸引及鞏固客戶：

- 本集團分別與中國中煤能源股份有限公司、中國神華能源股份有限公司、浙能富興及國電燃料有限公司等主要客戶簽訂有效期為5至9年的長期專用設施港口作業合同，向以上客戶提供專用泊位及堆場，這些客戶也向本集團承諾每年不低於某一特定數額的貨運量。該安排不僅使本集團有效鎖定了來自主要客戶的貨源，而且促進了車船貨的緊密對接，提高了貨物周轉與經營效率。客戶根據相關協議規定的最低貨運量支付港口費用，包括貨物裝卸的作業包乾費，包含裝卸、堆存及倉儲等費用。

業 務

- 本集團高度重視與客戶的有效溝通，並與客戶緊密合作，及時為客戶解決營運中所面臨的任何問題，促進雙方的互惠共贏。
- 本集團充分發揮與太原鐵路局大秦車務段、秦皇島海事局及秦皇島引航站等單位合署辦公模式的作用，加強溝通與信息傳遞，積極管理主要客戶的貨物運輸。促進車船貨有效銜接，並通過科學佈置船舶進港或離港次序，有效提高走靠船效率。本集團同時還與海關、檢驗檢疫和邊防檢查等口岸部門建立了完善的信息溝通機制，有效提高船舶靠泊和通關效率。
- 本集團亦致力於提高服務效率及服務水準，以提升客戶對本集團港口服務的滿意度。

本集團的業務戰略之一為擴展客戶資源及加強與其他合作夥伴的聯盟合作。詳情請參閱「一戰略—不斷鞏固擴展與客戶和合作夥伴的關係，外引內聯，實現共同發展」。

截至2010年、2011年及2012年12月31日止各年度，本集團的前五大客戶為中國中煤能源股份有限公司、中國神華能源股份有限公司、浙能富興、國電燃料有限公司及華能國際電力燃料有限責任公司，該五大客戶於上述期間合計總收入分別佔本集團於上述期間總收入的54.22%、49.99%及47.07%；截至2013年6月30日止六個月，該期間的五大客戶中國神華能源股份有限公司，中國中煤能源股份有限公司，浙能富興、華能國際電力燃料有限責任公司和同煤集團，合計佔本集團總收入的44.47%。於整個營業紀錄期間，本集團與前五大客戶保持長期業務關係。

本集團對與主要客戶訂立的長期合同進行年度審查，於2013年11月18日與華能國際電力燃料有限責任公司（「華能國際」）簽訂協議，終止與華能國際所訂立於2017年12月31日到期的專用設施港口作業合同。取而代之，我們於2013年10月1日分別與中國中煤能源股份有限公司及內蒙古伊泰集團（均為華能國際的上游煤炭供應商）訂立三個月專用設施港口作業合同。截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度各年以及截至2013年6月30日止六個月，本集團來自華能國際的收益分別佔總收益約6.56%、6.38%、6.33%及4.72%。本集團與華能國際簽訂的合同規定2013年最低年度吞吐量為16百萬噸。合同終止時，最低保證吞吐量尚欠約3.9百萬噸，而與中國中煤能源股份有限公司及內蒙古伊泰集團簽訂的合同均於截至2013年12月31日止三個月各提供最低吞吐量1.9百萬噸，該等合同整體以相同條款取代與華能國際已終止的合同所擔保的2013年餘下時間的大部分最低保證吞吐量。於本招股書日期，本集團與華能國際並無未結算款項。本集團有關是否與貨物上游供應商或下游消費者訂立有關合同的決定通常視乎供應量、效率、可靠度、信譽度及業務關係等因素而定。於此情況下，本集團認為，直接與從長遠來看預期將會為我們帶來更豐富穩定貨物供應的上游煤炭供應商訂立合同將會進一步增加吞吐量及提高服務效率。此外，中國中煤能源股份有限公司及內蒙古伊泰集團為本集團現有主要客戶。此外，我們積極與中國中煤能源股份有限公司及內蒙古伊泰集團等客戶溝通訂立其他長期合同，且若干客戶已表示有意訂立該

業 務

等合同。因此，儘管本集團與華能國際已終止合同的剩餘期限有約4年，且與中國中煤能源股份有限公司及內蒙古伊泰集團的上述合同為期三個月，本集團預計上述合同安排變更不會對本集團的經營或財務狀況有任何重大影響，本集團繼續與華能國際維持長期關係。

下表載列截至2012年12月31日止三年度各年五大客戶的部分資料：

營業紀錄期間的

五大客戶	合約條款	屆滿日期
客戶一	對於商定每年向本集團供應指定最低量貨	2016年5月31日
客戶二	物的客戶，本集團向該客戶提供專用堆場。	2015年4月30日
客戶三	倘客戶貨物年供應量超過一定限額，則本	2016年12月31日
客戶四	集團亦會基於特定安排給予該客戶回扣。	2016年12月31日
客戶五	倘客戶的貨量低於每年協定的最低貨量，	2013年9月30日
	則我們仍會按照協定最低量向客戶收費。	

於整個營業紀錄期間，概無董事、監事、彼等各自的聯繫人或任何持有本集團5%以上已發行股本的股東於任何五大客戶中擁有任何權益。

截至2010年12月31日止年度，本集團的單一最大客戶為中國中煤能源股份有限公司，佔本集團本年度總收入的16.78%。截至2011年及2012年12月31日止年度以及截至2013年6月30日止六個月，本集團的單一最大客戶為中國神華能源股份有限公司，佔本集團有關期間總收入分別13.93%、13.35%及14.94%。

營銷

本集團建立了有效的營銷體系，致力於不斷提升服務水平，穩定原有客戶群並發展新客戶關係。

本集團煤炭業務的營銷由總部生產業務部直接管理，並無外包銷售代理或分銷商，有效控制營銷成本並提升營銷效率。此外，本集團在山西太原及內蒙古呼和浩特設立辦事處，以更好地服務腹地客戶，協調貨源調進。本集團的非煤炭業務採取以分(子)公司為主，總部生產業務部宏觀協調管理的營銷模式，通過建立廣泛且穩定的營銷網絡，積極挖掘經濟腹地的業務機會，和客戶建立穩定的、長期的合作關係。

同時，本集團通過舉辦或參加全國範圍行業運輸會議和訂貨會議洽談業務，加強與現有及潛在客戶的關係及業務聯繫。本公司相信積極互動的營銷尤其有效，因此計劃持續應用這些方式來提升對原有及潛在客戶的服務。

費用

本集團港口作業涉及的收費項目包括作業包乾費或裝卸費、堆存費、貨物港務費、港口設施保安費、拖輪費、繫／解纜費以及停泊費。作業包乾費為本集團最重要的收入來源。

業 務

根據中國有關監管部門頒佈的政策、規則及法規，港口收費分為(1)政府定價、(2)政府指導價及(3)市場價三種模式。

對於實行政府定價及政府指導價的收費項目，本集團按照《中華人民共和國交通部港口收費規則(外貿部分)》、《中華人民共和國港口收費規則(內貿部分)》及《國內水路集裝箱港口收費辦法》等規定的標準收取。對於實行市場調節價的收費項目，本集團參考不同貨物種類、貿易性質、作業方式、堆存時間、同行業收費水平等多項因素設定收費標準。就堆存費而言，本集團按照堆存時間採取階梯式定價原則，即堆存期越長，費用單價越高。

本集團對煤炭作業收費有較強的議價能力。因此對於煤炭等貨類，通常會要求客戶預付煤炭裝卸服務費，相關收費記為客戶預付款，於服務完成後確認收入。此外，我們大部分礦石業務也要求客戶預付服務費。預付模式可減少本集團的應收賬款，改善本集團的流動資金及營運現金管理。至於其他貨物，本集團主要採用「先作業、後繳費」模式進行結算，有關收入計入應收賬款並於作業服務完成後確認收入。不同結算方式並不影響本集團收入或成本的確認或計算，故預期不會對本集團利潤有任何重大影響。

設備、物資採購及服務

設備及物資

本集團不同貨物作業採用不同設備，按功能可分為煤炭裝卸設備及其他貨物裝卸設備。本集團業務經營所用的物資及耗材主要包括燃料油、輸送帶及設備配件。

本集團的煤炭裝卸設備主要包括翻車機、皮帶機、堆料機、取料機、堆取料機及裝船機等。本集團煤炭裝卸所用的其他輔助生產設備包括鐵路機車及拖輪等。本集團擁有先進的煤炭裝卸系統，具備全球一流水準的卸貨能力及效率。本集團的主要非煤炭貨物作業設備包括集裝箱起重機、門機、橋式起重機、卸船機及高塔吊等。非煤炭貨物作業的其他輔助生產設備包括叉車、裝載機及吊車。

本集團已制訂一系列設備操作、管理及維護的制度、流程及指引。本集團的設備工程部負責制定和執行年度設備維護計劃，開展月度檢查以評估設備狀況。此外，本集團的日常運營人員負責在日常運營中定期及根據需要進行檢查，並向設備工程部匯報發現的問題。如有需要，設備工程部將安排維修及其他服務。

本集團通常於預計交貨時間前三至十二個月訂購經營業務所需的主要設備，並根據

業 務

項目進度分期付款。通常，本集團供應商承擔延遲交貨引致的所有損失，亦對所供應設備的質量瑕疵負責。此外，本集團的設備採購合同通常約定設備的質保期為12個月。

在營業紀錄期間，本集團並無出現任何因設備或物資緊缺或價格顯著波動而導致的經營中斷。

截至最後可行日期，本集團主要港口機器設備(使用壽命均為20至35年)的平均年齡如下表所示：

設備和機器	平均年齡(年)
門式起重機.....	16
集裝箱起重機.....	6
皮帶機.....	20
拖輪.....	19
取料機.....	16
翻車機.....	9
裝船機.....	17
堆料機.....	16
高塔吊.....	10
堆取料機.....	16
卸船機.....	16
鐵路機車.....	18
叉車.....	11
裝載機.....	10

此外，本公司計劃在2014年採購拖輪及改良卡車卸料機取樣設備，估計總開支約為人民幣68.91百萬元，預期以經營活動所得現金及銀行借貸支付。

服務

本集團通常從主要交通建設公司、工程勘察設計公司及本公司控股股東的子公司秦皇島方圓港灣工程監理公司採購工程建設、勘察設計及監理服務。

根據綜合服務協議，河北港口集團及／或其子公司向本集團提供多種服務，包括(a)社會服務、辦公室及物流服務以及生產相關服務，而本集團將向河北港口集團及其子公司提供一般港口服務、港口電力管理服務、運輸服務、軟件服務、勞務服務、租賃服務、資源供應服務及其他相關或同類服務。詳情請參閱「關連交易」一節。

截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度以及截至2013年6月30日止六個月，本集團就日常運營向五大貨物或服務供應商(即本集團非資本貨物供應商)作出的採購額分別佔本集團總銷售成本11.54%、12.82%、12.59%及11.08%；本集團向最大非資本供應商作出的採購額分別佔本集團總銷售成本6.74%、6.94%、6.38%及6.29%；本集團向五大設備及建設服務供應商(即本集團資本貨物供應商)作出的採購額分別為人民幣3,413,363,455元、人民幣1,376,178,750元、人民幣2,609,083,114元及人民幣980,594,769元；而本集團向最大資本貨物供應商作出的採購額分別為人民幣2,823,375,419元、人民幣514,279,281元、人民幣1,204,836,521元及人民幣570,660,849元。

業 務

於整個營業紀錄期間，概無董事、監事、彼等各自的聯繫人或任何持有我們5%以上已發行股本的股東於任何上述五大資本或非資本貨物供應商中擁有任何權益。

競爭

由於內陸運輸成本佔乾散貨運輸總成本(本集團運營的主要貨物種類)的比重較大，因此客戶對內陸運輸成本較為敏感，通常選擇離內陸貨源或目的地最近的港口進行貨物中轉。因此，本集團主要與環渤海地區的其他碼頭運營商競爭。在比較地理位置相近的港口時，會重點考慮該等港口的吞吐能力、服務質量與作業效率、大型船舶靠泊能力及其他自然因素。

煤炭

環渤海地區的主要煤炭港口均與通往內蒙古、山西省及陝西省煤炭產地的鐵路連接。該地區的主要煤炭港口包括與大秦線直接相連的秦皇島港、與大秦線支線遷曹線及與即將開通的蒙冀線直接相連的唐山港(包括曹妃甸港及京唐港)，與朔黃線相連的黃驊港，以及與朔黃線支線相連的天津港。

德魯里的資料顯示，按2012年吞吐量計算，本集團運營的秦皇島港是全球最大的煤炭港。本集團正在曹妃甸港建設五個煤炭泊位。本集團煤炭業務的主要競爭對手為位於黃驊港、唐山港及天津港的其他煤炭碼頭運營商。我們相信，本集團煤炭業務具有明顯的規模優勢，領先地位不會被輕易動搖。

金屬礦石

本集團經營的金屬礦石主要為鐵礦石。本集團目前通過在秦皇島港的雜貨泊位、在黃驊港的散貨泊位、散雜貨泊位及多用途泊位以及通過聯營公司曹妃甸實業公司在曹妃甸港經營的礦石泊位提供鐵礦石裝卸業務。本集團同時計劃在黃驊港新建兩個20萬噸級礦石專用碼頭。

雖然環渤海地區有眾多礦石碼頭，但是，由於內陸運輸距離和運輸成本是鋼鐵生產企業選擇進口礦石中轉碼頭的關鍵因素，本集團的礦石業務主要與鄰近碼頭競爭。本集團在秦皇島港和曹妃甸港的礦石業務主要與天津港、京唐港以及曹妃甸港的其他碼頭運營商競爭。本集團在黃驊港的礦石業務主要與青島港、日照港和天津港的碼頭運營商競爭。根據德魯里的資料顯示，按2012年吞吐量計算，曹妃甸實業公司為曹妃甸港最大的礦石碼頭運營商。我們相信，隨着本集團在黃驊港的礦石專用泊位建成投產，本集團將進一步吸引在滄州以及河北中南部地區的礦石貨源，取得環渤海地區的礦石業務的領先地位。

油品及液體化工

環渤海地區主要的油品及液體化工港口為大連港、青島港及天津港。我們在秦皇島港經營油品及液體化工碼頭，輸油管道與中國最大油田兼本公司主要客戶大慶油田的管道直接相連。由於油品及液體化工需通過管道輸送，客戶將業務轉移到其他港口的機會成本

較高，一般客源相對穩定。因此，本集團的油品及液體化工客戶長期穩定。本集團計劃建設裝卸油品及液體化工的綜合港口設施，提升液體散貨業務的競爭力。

集裝箱

環渤海地區的集裝箱港口主要包括青島港、天津港、大連港及營口港。儘管集裝箱目前佔本集團業務比重較小，但本集團計劃迅速發展集裝箱業務，致力發展成為環渤海地區的主要集裝箱港口。

關於本集團面對的其他競爭情況，亦請參閱「行業概覽 — 中國港口各貨種吞吐量情況」及「行業概覽 — 行業進入壁壘」。關於本集團面臨的競爭風險，請參閱「風險因素 — 來自周邊港口及其他碼頭營運商的競爭可能對本集團業務及營運有不利影響」。

曹妃甸港

根據德魯里的資料，曹妃甸港的主要港口營運商目前包括我們的聯營公司曹妃甸實業公司、國投曹妃甸港口公司及唐山曹妃甸礦石碼頭有限公司。我們通過聯營公司曹妃甸實業公司經營六個泊位，佔曹妃甸港上述三個主要港口營運商所運營泊位總數的33.3%。我們亦正於曹妃甸港興建五個煤炭泊位。

根據德魯里的資料，我們的聯營公司曹妃甸實業公司為曹妃甸港最大的鐵礦石泊位運營商。憑藉我們的規模優勢以及與本地鐵礦石客戶的長期關係，我們相信本集團於曹妃甸港的鐵礦石業務的地位不會輕易動搖。規劃中的曹妃甸港煤炭泊位將借助我們在秦皇島港的運營經驗和與現有煤炭客戶、鐵路、海事局及引航部門的密切關係，相信可與曹妃甸港的現有及日後煤炭碼頭營運商有效競爭。

大秦線沿線煤炭運輸方面，秦皇島港明顯具備成本優勢，故預計我們於曹妃甸港的營運不會對我們於秦皇島港的營運造成不利影響。此外，我們認為蒙冀線竣工對我們於秦皇島港的業務影響有限，是因為蒙冀線主要服務產自內蒙古的煤炭，而大秦線主要服務產自山西省的煤炭。

黃驊港

根據德魯里的資料，黃驊港的主要港口運營商包括滄州渤海與中國神華能源股份有限公司。我們目前經營黃驊港的八個泊位，佔黃驊港運營泊位總數的40.0%。我們亦計劃於黃驊港開發兩個礦石泊位。

我們為黃驊港的公眾碼頭運營商，主要處理礦石、集裝箱及其他散貨，而中國神華能源股份有限公司為黃驊港主要專注處理煤炭的港口運營商。因此，我們相信不會與中國神華能源股份有限公司直接競爭。

黃驊港腹地包括河北省中南部、山東省北部與河南省北部，不與秦皇島港腹地重疊，

因此預計不會與秦皇島港直接競爭。此外，預計邯黃線竣工後將運輸來自滄州、邯鄲及邢台等城市的礦石、煤炭及其他貨物，亦將不會與秦皇島港直接競爭。

技術和研發

本集團致力於成為行業的實踐先鋒，十分重視先進技術的研發及應用。本集團設有技術中心，推動技術創新，主要負責港口技術、港口服務及管理模式、營運流程及信息技術的研發。此外，本集團技術中心亦負責港口技術有關重點技術項目的預研究、技術評估和後期評價，組織本公司信息化發展規劃，統籌信息化項目的年度審查，開發運營系統軟件，負責本公司信息一體化項目及港口經營管理、供應鏈管理以及客戶關係管理系統的設計開發，並協助生產運營單位實施設備或系統改造，負責專利或軟件著作權證書的申請和管理。

本集團將研發重點放在主營業務方面，加大研發投入，加強與研究機構合作，進一步提升營運及管理能力。具體來說，本集團計劃專注研發港口綜合管理信息平台、煤炭運輸行業標準、煤炭供應鏈管理、煤炭物流商貿一體化信息平台、港口煤塵治理、節能減排、設備在線監測系統及智能堆場管理系統。其中，本公司目前正在開展20多項與港口服務和後勤管理相關的新研發項目。

本集團獲得政府的眾多科研獎項。截至最後可行日期，本集團榮獲中國港口協會科學技術獎二等獎14次和三等獎15次、秦皇島市科學技術進步獎一等獎1次、二等獎8次和三等獎15次以及河北省優秀發明獎1次和科學技術進步獎二等獎1次。

然而，營業紀錄期間我們並無且截至最後可行日期亦無計劃進行任何重大研發項目。德魯里的資料顯示，港口運營商一般不會進行大規模研發項目。過往，我們的研發開支一直用於逐步改善各業務環節，例如加強信息技術系統的應用、優化操作流程及升級設施與設備，進而逐步提高經營效率。我們通過不斷監測及改善日常業務的重要分部而非進行大規模研發項目，提高技術水平。董事認為此舉符合港口行業慣例。

知識產權

本集團通過研發活動及日常運營獲得了多項對本公司業務具有重要價值的知識產權。本集團通過註冊專利、著作權保護公司的知識產權。

專利

截至最後可行日期，本集團在中國擁有24項專利，包括3項發明專利和21項實用新型專利。

商標

本公司與河北港口集團於2008年12月25日簽訂協議，根據該協議，本集團可無償使用註冊號為755062號的商標作為本集團的公司標誌，初步有效期為2008年3月31日起十(10)年，在符合有關法律法規及監管部門要求的前提下，本公司可無限次於協議期滿前一個月書面通知河北港口集團再續期十(10)年。河北港口集團於2013年7月11日出具了香港商標使用許可承諾函，授權本集團無償使用河北港口集團在香港註冊的一個商標，並把這香港註冊的商標納入上述的商標使用許可協議。

著作權

截至最後可行日期，本集團擁有27項計算機軟件著作權。本集團已獲得該等著作權的計算機軟件著作權登記證書。

本集團已經開發多項系統，以提供知識產權管理和保護的詳細指引。此外，本集團擁有信息技術團隊所開發與業務有關知識產權的全部所有權。本集團亦建立安全系統，防止本集團的信息網路遭到未經授權的訪問。本集團一般會對所開發的所有新發明(包括產品革新或技術創新)採取知識產權保護措施，以防止第三方盜用，但無法百分百保證該等保護措施有效。本集團亦可能面臨第三方提出的有關知識產權侵權的索賠。

安全控制

本集團高度重視安全，以盡可能降低港口服務相關安全事件和其他事故(包括機械故障、接觸有毒物質、颱風、海嘯和其他同類事件)導致人員傷亡的次數及影響。

本集團已採用完善的安全控制監督管理系統，結合有效的獎懲措施與安全控制舉報機制，監督及檢查日常營運。

本集團已成立安全生產委員會，全面負責本公司安全監督及管理。我們的安全生產委員會的八名成員包括本公司董事長、執行董事、黨委書記邢錄珍先生，本公司執行董事、總經理、黨委副書記何善琦先生，監事會主席、工會主席、黨委委員葛瑛先生，黨委副書記、紀委書記田雲山先生，執行董事、副總經理、黨委委員王錄彪先生，副總經理、黨委委員何振亞先生，執行董事、副總經理、董事會秘書、黨委委員馬喜平先生及財務總監、黨委委員郭西錕先生。田先生在本集團工作逾三十年，並有逾二十年管理經理。有關各成員的工作經驗及資歷，亦請參閱「董事、監事、高級管理層及僱員」。本集團亦設有安全監

業 務

督部，負責監督、監控及記錄本集團日常運營的安全控制事宜。此外，日常營運過程中，主要生產運營單位通過設立自身的安全生產委員會或安排專職安全監督管理員開展安全控制。

本集團已就安全控制流程和標準制定並實施了超過30份手冊和內部政策。本集團各主要運營子公司及分公司設有安全控制管理體系。特別是，本集團已制訂和實施了處理包含危險或有害物質貨物的安全措施，包括危險或有害物品的分類、處理流程、事故調查流程、防護和補救措施、事故報告流程及處罰和糾正措施。

截至2013年6月30日，本集團有超過200名員工負責不同業務的作業安全控制。本集團定期向全體員工提供職業安全培訓，尤其是為處理危險貨物或特種作業的員工提供強制培訓，每名員工必須通過三級安全教育和日常安全生產再教育方可任職。

營業紀錄期間及截至最後可行日期，我們一共發生10次事故，其中非致命事故8次，導致員工受傷，引致合約勞工致命事故兩起。截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月，我們分別發生兩次、四次、四次及零次事故。引致9名員工受傷的8次非致命事故均在職工工傷保險參保範圍。下表載列上述事故的起因及補救與緩解措施，該等措施乃基於我們對各事故的審查及對可能相關因素的考慮：

事故日期	事故概況及起因	補救／緩解措施
2010年4月13日	低壓櫃電氣故障導致一名僱員眼部受傷。	於2010年6月21日採取措施，加強安全培訓及組織考試，徹底檢修有問題的電氣設備。
2010年10月18日	一名僱員從鐵路車輛滑落。	於2010年11月24日採取措施，加強安全培訓及監控程序。
2011年1月20日	線路短路導致一名僱員臉部燒傷。	於2011年2月14日採取措施，增強安全控制程序及標準，制定其他現場安全檢查制度，加強安全檢查。
2011年1月27日	維修作業中托輓掉落，撞破途經的卡車防風玻璃，傷及卡車司機。	於2011年7月26日採取措施，加強準備工作安全分析與預防措施，嚴格執行設備維護及維修工作安全規定。

業 務

<u>事故日期</u>	<u>事故概況及起因</u>	<u>補救／緩解措施</u>
2011年2月10日	一名僱員駕駛汽車失控，掉入路邊溝渠而受傷。	於2011年3月10日採取措施，加強對司機的駕駛安全教育，嚴格遵守汽車調批制度。
2011年5月31日	一名僱員的手臂被絞入運行中的傳送帶。	於2011年6月20日採取措施，加強安全教育培訓，提升員工的設備維修技能，促進員工協作及管理。
2012年6月13日	兩名僱員維修時因梯子傾倒而跌傷。	於2012年7月24日採取措施，加強安全培訓及組織考試，強化僱員的設備操作許可要求。
2012年8月22日	因我們持有35%股權的聯營公司鴻港服務的一名僱員操作不當導致一人身亡。事故主要原因是鴻港服務僱員未遵守操作程序。	於2012年12月24日採取措施，包括全面監控所有設備及設施、加強維護設施與將責任嚴格部署予相關部門或個人，同時加強承包商之間的協調以及安全控制責任。
2012年9月12日	一名僱員滑落取料機平台。	於2012年11月5日採取措施，完善操作流程，提高安全標準與規範，加強安全監控及檢查。
2012年12月1日	本公司子公司新港灣集裝箱公司的第三方服務供應商的一名僱員在裝卸船作業過程中身亡。新港灣集裝箱公司被判決承擔次要或間接責任。	於2013年1月30日採取措施，包括檢討事故起因，加強安全教育，提升該方面的安全管理以及嚴格部署所有相關部門的責任。

業 務

本公司聯營公司鴻港服務因一名僱員操作不當導致一人死亡，本公司子公司新港灣集裝箱公司的第三方服務供應商的一名僱員在裝卸船作業過程中身亡。截至最後可行日期，該等事故並未造成重大索賠，亦未導致任何重大的經營中斷。同時，該等事故（無論單獨或整體）未對本集團與客戶的業務關係或擴張計劃造成任何影響，對本集團的財務狀況及經營業績亦無重大影響。詳情請參閱「風險因素 — 本集團處理若干類貨物的設施令本集團面臨安全及操作風險，可能對本集團的業務及財務狀況有不利影響」。本集團審慎調查所發生的事故並根據調查結果持續完善安全控制。

為防止類似事故重演，我們定期進行安全檢查，亦認真處理每一起事故及執行安全加強措施。為解決我們在檢討營業紀錄期間的事故時發現的潛在風險及防止將來發生事故，我們於每次事故後為員工安排密集的培訓課程，分析事故起因及討論預防措施，檢查機械有無安全隱患，亦通過強化各級業務監督根據安全手冊承擔的責任及內部政策定期改善各級營運部門的安全控制管理，以密切監督每名現場工作人員及每項任務。每個員工的監督人將分別對未來事故負責。我們亦通過對擁有執照技師的技術及安全檢查，按照安全標準，強化對僱員的設備營業執照要求。

本集團認為，本集團經營業務的安全控制在所有重大方面均符合相關的中國法律、法規和規章。營業紀錄期間及截至最後可行日期，除本招股書所披露者外，本集團並無發生任何有關嚴重違反中國現有安全控制相關法律法規而遭處罰的情況。

質量控制

本集團深信，唯有提供高質量的服務，才能鞏固現有客戶的信任，並吸引更多的潛在客戶。因此，本集團設有相應的質量管理機構，對質量工作逐級管理；採取日常監督、檢查及考核、獎懲等控制措施確保質量工作順利進行。本集團制定了完善的質量規章制度，主要包括：《服務質量十項承諾》、《總裁質量投訴電話管理辦法》、《生產調度規程》、《雜貨業務管理辦法》、《秦皇島港煤炭質量管理規定》等。

得益於本公司嚴格的質量控制機制，本公司一些分公司已取得ISO 9001質量管理體系認證。本集團認為，本集團經營業務的質量管理在所有重大方面均符合相關的中國法律、法規和規章。營業紀錄期間及截至最後可行日期，本集團並無發生任何有關嚴重違反中國現有質量控制相關法律法規而遭處罰的情況。

環境保護

本集團遵守國家和地方有關環境保護、污染防治與監測及事件報告的法律法規。本

業 務

集團認為環境保護是重要的企業責任，因此十分重視日常營運的環境保護措施及制度。本集團設有完善的環境保護、污染防治及事故申報管理系統。

本集團已編製超過8份環境保護作業手冊及內部政策，包括針對日常營運中油品污染、煤塵污染、輻射污染及其他污染的保護、防治及補救措施。

本集團擁有多項用於環境保護的設備，包括日常營運所用的針對煤塵、礦物粉塵及塵粒的防塵、減塵及除塵系統、污水處理系統和保濕系統及儀器。

為此，本集團設立並管理有關污染防治和環保設施建設的專項基金，持續改善工作環境。具體而言，營業紀錄期間，我們已實施若干主要環保措施，包括在煤炭堆場安裝防風網，在礦石及煤炭堆場安裝灑水系統控制煤塵和礦塵。截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度與截至2013年6月30日止六個月，本集團用於環保的總支出分別約為人民幣13.99百萬元、人民幣41.79百萬元、人民幣52.55百萬元及人民幣17.51百萬元。此外，本集團2013年的環保計劃主要涵蓋了在秦皇島港與曹妃甸港安裝防風網以及在黃驊港改造污水循環系統及配備灑水車、排渣車和清洗車。本集團計劃於2013年增加環保相關支出共約人民幣158百萬元，該資金將來自經營活動所得現金及秦皇島市政府提供的環保特別補助。如我們欲向秦皇島市政府申請若干項目的特別補助，則根據相關法規及規定須滿足以下主要條件及完成以下程序：(1)項目屬於環保防塵建設等污染防治項目，且列入本公司的固投計劃；(2)須向秦皇島市環保局提交項目實施計劃，且申請人須獲得專項環保基金的初步審批；(3)建議項目審批所需的各種財務手續、賬目及合同齊全；(4)相關建設項目竣工後須向環保局提交結算報告，其後通過政府部門所指派專業代理進行的評估；及(5)項目進一步通過秦皇島市環保局與財政局聯合進行的審查。對於已按上述條件提交的項目，我們認為已達成或將會達成所有條件，預期在2013年底前收取秦皇島市政府提供的特別補助約人民幣20百萬元，惟須通過政府的最終批准方可實施。

業 務

下表載列2013年環保計劃所包括的項目：

計劃用途	動工及 預計完成 日期 (年)	2013年已經或將產生的開支						預計截至 2014年 12月31日 止年度的 開支 (人民幣 百萬元)
		總開支 (人民幣 百萬元)	2013年 之前的 開支 (人民幣 百萬元)	截至 2013年 6月30日止 六個月的 開支 (人民幣 百萬元)	預計截至 2013年 12月31日 止六個月 的開支 (人民幣 百萬元)	營業紀錄 日期起至 最後可行 日期的 開支 (人民幣 百萬元)	2013年 的開支 (人民幣 百萬元)	
在秦皇島港的 煤炭堆場安裝防風網.....	2007年至 2015年	378	122	0	40	0.2	40	68
改造秦皇島港的 污水處理工程.....	2013年至 2014年	34	不適用	0	1	0	1	25
改進秦皇島港的 污水循環系統.....	2012年至 2014年	32	0.2	0	2	0.01	2	30
改良秦皇島港煤炭堆場 抑制煤塵所用的 灑水系統.....	2012年至 2013年	26	0.003	0.008	21	4	21	5 ¹
改良秦皇島港旋轉式 翻車機的抑塵系統.....	2013年至 2014年	19	不適用	0	4	0	4	16
在秦皇島港配備灑水車、 建設抑塵設施以及改造 加氣設備、環保流動車 和環保監督車.....	2013年	6	不適用	0	6	0.7	6	不適用
秦皇島港小計		495	122	0.008	74	5	74	144
執行黃驊港環境 影響評估項目.....	2012年至 2014年	257	1	0.2	1	0	1	0
黃驊港施工期間的 監督費.....	2013年至 2014年	160	不適用	0	0.8	0	0.8	0.8
在黃驊港配備灑水車、 排渣車和清洗車.....	2010年至 2015年	50	10	6	7	6	13	14
黃驊港的排污費.....	2011年至 2015年	27	5	3	3	0.4	6	8
在黃驊港煤炭堆場 安裝灑水系統.....	2013年至 2014年	25	不適用	0	10	0	10	15
在黃驊港建設環保與 安全設施.....	2013年至 2014年	25	不適用	0	6	0	6	19
就黃驊港的工程應付 農業部黃渤海區 漁政局的賠償.....	2012年至 2015年	11	0	0	3	0	3	3
在黃驊港安裝污水處理 系統、卡車洗車平台、 噴霧機、貨網、防風網及 密目式安全立網.....	2011年至 2013年	9	1.2	0.5	7	3	8	8 ¹
在黃驊港建設污水處理場..	2013年	5	不適用	0	5	5	5	0
黃驊港小計		569	17	10	43	14	53	67.8
在曹妃甸港的煤炭堆場 安裝防風網.....	2012年至 2013年	52	18	8	23	0	31	3
曹妃甸港小計		52	18	8	23	0	31	3
總計		1,116	157	18	140	19	158	214.8

附註：1. 儘管項目預計於2013年完成，但並不會於2014年結清。

業 務

上述估計環保開支或會再有更改。我們對來年環保計劃開支的初步估計是基於相關投資計劃及我們所估計環保項目的進度。然而，當個別年度該等項目的工程一經展開，我們對該年的相關開支估計將會根據多個狀況進行調整，包括根據所訂立與項目有關的合約指定的付款安排、實際項目進度及實際付款時間。當每年十月我們檢討項目進度及當年的付款安排、並設定來年環保開支時，我們會對所有環保項目開支的初步估計進行調整。

此外，為確保煤炭堆場的消防安全，我們於堆場之間保留了消防安全距離，並設立了獨立安全通道，還於煤炭堆場安裝了灑水系統。

預期2013年環保開支較2010年、2011年及2012年各年所支付的環保成本均有所增加，主要是由於我們在曹妃甸港建設閉合式煤炭堆放場，並在秦皇島港及曹妃甸港的煤炭堆放場安裝防風網所致。就環境保護努力上，本集團，包括本集團設立之前由控股股東經營秦皇島港業務時，一貫重視環保事務，得到政府認可，並獲得國家級環保榮譽表彰。

黃驊港散貨港區擬建礦石泊位可能對當地漁業有不利影響。2012年11月14日，本公司建設該泊位的子公司與農業部黃渤海區漁政局訂立協議，約定就碼頭建設工程預計對漁業資源可能會造成的不利影響向該局支付共計人民幣11.44百萬元的漁業資源補償，並在泊位正式開工建設之後分期支付。我們預期將不會就黃驊港的擬建設工程承擔任何額外賠償費，亦預期不會就我們目前已承擔的任何其他建設項目承擔任何賠償費，是由於我們在所有重大方面均根據相關規則、條文及政府許可計劃施工，且以我們所知，並無有關指控我們破壞環境而未了結或可能提出的案件。然而，我們不能保證日後的建設項目不會由於施工引致的同類經濟或環境影響而有其他補償。為確保持續遵守中國適用的環保法律及法規，我們已於營業紀錄期間採取其他措施，其中包括對新建設項目的潛在環境影響進行相關分析並執行相關環保措施。本集團的衛生環保中心主要負責編撰新建設工程的潛在環境影響評估，聯繫從事環境影響分析的外界合格專業代理，並與政府主管官員溝通，按照中國有關環保法規辦理項目審批。該部門中有10名環境保護管理人員，包括4名高級工程師、2名工程師以及2名助理工程師，其中3人持有碩士學位，6人持有本科的學位，其中大部分為環境保護相關專業，具有平均超過10年的環境保護管理經驗。

此外，對於我們未來的建設項目，我們或須基於地方政府對本地漁業資源經濟影響評估，就港口碼頭建設支付漁業資源損失補償。亦請參閱「風險因素 — 為遵守環保法律法規，本集團處理可能導致泄漏及破壞環境的貨物，或會產生額外資本開支」。

業 務

本集團的業務營運在所有重大方面均符合中國相關環境法律法規。截至最後可行日期，本集團並無任何有關嚴重違反現有環境法律法規的重大處罰情況。

保險

本集團針對營運及設備損失風險辦理相關保險。本集團購買的主要財產保險包括財產險、機器故障險、沿海及內河船舶險及汽車險。本集團購買的主要人壽及責任險包括公共責任險、特殊設備第三方責任險、起重機責任險、電力供應責任險及公路危險貨物運輸工具責任險。截至最後可行日期，本集團並無任何未償付的重大保險索賠。本公司董事相信，本集團的投保範圍對營運而言是充分的，符合行業慣例。

員工

截至2013年6月30日，本集團共有13,262名員工。截至2013年6月30日，本集團員工按職能劃分的詳情如下表所示：

人員	員工人數	估員工總數 百分比 (%)
經營管理人員	1,761	13.28
專業技術人員	652	4.92
生產人員	9,571	72.17
服務人員	1,278	9.63
合計	13,262	100.00

截至2013年6月30日，本集團員工按受教育程度劃分的詳情如下表所示：

人員教育程度	員工人數	估員工總數 百分比 (%)
研究生或博士學歷	221	1.67
本科學歷	1,762	13.28
專科學歷	3,293	24.83
其他	7,986	60.22
合計	13,262	100.00

根據中國業務所在地地方政府的有關規定，本集團及其員工參加了中國五大基本社會保險統籌，包括：基本養老保險、基本醫療保險、工傷保險、生育保險、失業保險。除此之外，按照中國有關勞動保險政策，本集團又為員工建立了企業年金、購買補充醫療保險以提高員工總體福利，並為員工定期繳付住房公積金，極大地增強了員工的凝聚力。截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度與截至2013年6月30日止六個月，本集團員工的薪酬福利總開支分別約為人民幣13.8億元、人民幣15.4億元、人民幣18.0億元及人民幣9.2億元。

本集團通過多種渠道向員工提供大型的全方位職位及專業培訓。對於高級管理層，本公司定期組織高級論壇及講座。對於中級管理層，本集團選送員工進修中國著名高等院校的高級研讀課程。對於初級管理層，本集團為員工開設輪流的創新能力培訓。對於技工，本

業 務

集團設立導師帶徒制，其培訓注重通過專業操練及同業競賽提升技術能力。對於新員工，本集團設計專門的新生課程，提供必要的工作培訓。有關安全及質量監控培訓的詳情，請參閱「— 安全控制」部分。

物業

本集團的總部位於中國河北省秦皇島。於最後可行日期，本集團於中國擁有46宗土地的土地使用權，並擁有526座樓宇，該等樓宇均位於中國境內。

土地使用權

中國土地使用權指於土地使用權法定期限內按法定用途佔用、使用、開發、租賃、轉讓及按揭土地的獨家權利。

於最後可行日期，本集團擁有46宗土地的土地使用權，總佔地面積為6,515,224.79平方米，主要位於中國河北省秦皇島及滄州，本集團已獲得該等土地的土地使用權證。本集團擁有的土地通常用於港口業務及辦公大樓。土地使用權詳情請參閱「附錄七 — 法定及一般資料 — 有關本公司業務的進一步資料 — 土地使用權」。

本集團中國法律顧問確認，本集團合法擁有上述土地使用權，有權依法佔有、使用該等土地和轉讓、出租、抵押或以其他方式處置該等土地使用權。

自有樓宇

於最後可行日期，本集團擁有526座樓宇，總建築面積為287,868.32平方米，主要位於中國河北省秦皇島及滄州。

租賃樓宇

於最後可行日期，本集團共租賃樓宇481座，總建築面積291,916.42平方米，主要位於中國河北省秦皇島、滄州、唐山、內蒙古呼和浩特及中國山西省太原，主要用於辦公、生產及倉儲。

於最後可行日期，本集團控股股東作為業主租予本集團的樓宇中有197座尚未取得房屋所有權證，總建築面積為136,413.59平方米，佔本集團租賃樓宇總建築面積約48.3%。該等樓宇主要用於本集團港口運營、倉儲及辦公場所。該租賃樓宇和特定營運設施、設備年租為人民幣1.049億元，按物業、營運設施和設備的合理成本加合理利潤釐定。

本集團認為，由於該等具有產權瑕疵的租賃物業主要座落於秦皇島港西港區，對本集團主營的煤炭裝卸業務的運作沒有重大影響，同時本集團利用該等物業開展的業務，能夠以最低的成本快速搬遷，不會對本集團的業務或財務狀況產生重大影響。因此，本公司

董事認為，該等具有產權瑕疵的物業（無論單獨或整體）對本集團的業務均非至關重要，亦無重大影響。

本公司於2013年8月7日獲得業主控股股東的承諾書，承諾河北港口集團為租賃樓宇的唯一所有人，且該等租賃樓宇的所有權並無任何產權負擔、索償或糾紛。控股股東亦承諾承擔與產權瑕疵有關的全部責任並向本公司賠償任何潛在費用。經本公司的中國法律顧問確認，該承諾合法有效，符合中國法律。

有關本集團物業權益的詳情，請參閱本招股書「附錄三 — 物業估值」所載物業估值報告。

海域使用權

截至最後可行日期，本集團擁有11宗海域使用權，總面積約1,134公頃，均位於中國境內，本集團已獲得該等海域的海域使用權證。海域使用權詳情請參閱「附錄七 — 法定及一般資料 — 有關本公司業務的進一步資料 — 海域使用權」。

本集團中國法律顧問認為，本集團合法擁有上述海域使用權。

監管合規及法律訴訟

本集團在日常業務經營過程中曾作為原告、被告或第三方牽涉法律訴訟。除下述事件外，在整個營業紀錄期間及截至最後可行日期，本集團並未牽涉任何其他尚未了結重大訴訟、仲裁或行政程序。

1986年1月22日，交通部秦皇島港務管理局（本公司控股股東的前身）與山西省計劃委員會（「雙方」）簽訂協議（「投資協議」），山西省投資人民幣70百萬至人民幣80百萬元建設秦皇島港戊己碼頭三個泊位（包括配套工程）。戊己碼頭位於秦皇島港西港區，於營業紀錄期間的吞吐量於本集團總吞吐量佔比甚低，預期會隨西港區搬遷而關閉。請參閱「一本集團的設施 — 秦皇島港 — 西港搬遷」。作為回報，山西省可於投資期間及三個泊位建成後在煤炭或雜貨裝卸服務方面享受優惠條款。另外，山西省可根據投資比例享有上述三個泊位的所有權，且該三個泊位由雙方共同經營。投資協議簽訂後，山西省計劃委員會和經濟委員會成立山西省駐秦皇島建港指揮部（「山西建港指揮部」），負責管理山西省對戊己碼頭的投資。1986年至1988年期間，山西省先後撥付戊己碼頭建設的投資款共計人民幣40百萬元。然而，由於建設工作未能及時開工，雙方同意將投入的人民幣40百萬元轉用於秦皇島港其他碼頭的建設。

因國家政策變化，相關優惠運力一直未被納入國家鐵路和港口運輸計劃，戊己碼頭亦直至1997年8月方獲批興建開工，期間國家對水下基礎設施投資豁免政策發生變化，導致山西省需擔承的投資成本大幅增加。該等政策變化破壞了雙方的合作基礎，山西省不再對

秦皇島港進行投資。雙方多次協商處置山西省前期已投入的人民幣40百萬元，但未達成一致意見。目前，本公司向河北港口集團租賃戊己碼頭並承擔全部管理及維護工作。

2011年4月，山西建港指揮部將控股股東及本公司列為共同被告，向河北省高級人民法院提起民事訴訟（「山西省訴訟」），聲稱投資協定已終止，控股股東和本公司須返還損失共計人民幣144.9百萬元，包括投資款、應計利息及管理費用。截至最後可行日期，本案仍在審理過程中，河北省高級人民法院尚未作出判決。

本公司控股股東在2012年4月16日向本公司承諾，如果本公司因該訴訟承擔責任，會向本公司作出一切彌償。本公司認為公司已根據對山西省訴訟所引起潛在損失的最佳估計作了充分撥備。控股股東為河北省國資委下屬的國有獨資公司。亦請參閱「歷史、重組及企業架構—現有股東背景資料及變動—河北港口集團」。河北港口集團註冊資本和實收資本均為人民幣80億元。根據河北港口集團審計後財務報表，河北港口集團截至2012年12月31日的總資產為人民幣383億元，淨資產為人民幣196.6億元，2012年實現淨利潤約人民幣971百萬元。因此，本集團相信我們的控股股東有能力履行補償本集團損失的承諾。

2012年8月22日，本公司持有35%股權的聯營公司鴻港服務因一名僱員操作不當導致一人身亡。秦皇島市安全生產監督管理局調查本起事故後判定是鴻港服務的肇事僱員在此次事故中負主要責任，鴻港服務和本公司須承擔次要或間接責任，因此須各自繳交罰款人民幣150,000元。截至最後可行日期，有關罰款已經繳清。2012年12月1日，本公司子公司新港灣集裝箱公司的第三方服務供應商的一名僱員在裝卸船作業過程中身亡。新港灣集裝箱公司須承擔次要或間接責任並繳交人民幣150,000元，截至最後可行日期，有關罰款已經繳清。

除上述案件外，就本集團所知，目前並無針對本集團或本集團任何董事而對公司財務狀況或經營業績產生重大不利影響的訴訟、仲裁和行政程序。

本公司的中國法律顧問認為，至最後可行日期的營業紀錄期間，本公司在所有重大方面均遵守相關中國法律法規，已從有關監管部門獲得其國內業務經營所需的所有重要許可及資質。

黃建華案件相關資料

事實

黃建華（「黃氏」）原為河北港口集團董事長、總經理，同時於2008年3月至2009年12月期間擔任本公司董事長。2009年河北港口集團組建後，黃建華不再兼任本公司董事長職務，也不再任本公司董事、監事或高級管理人員職務。

2010年12月4日，河北省國資委宣佈黃建華因涉嫌違法違紀被雙規。經調查，黃氏被發現收受賄賂，為企業及個人承攬工程或其他業務提供便利，及為某企業、個人在港口物流與貨物裝卸等方面提供便利。2011年2月13日，黃建華因涉嫌受賄罪被批准逮捕。2011年11月3日，河北省張家口市中级人民法院審理查明黃氏利用職務便利，為謀取個人利益及為

他人謀取非法利益，收受他人賄賂共計人民幣20.23餘百萬元、美元共計11萬元，認定黃建華犯受賄罪，依法判處其死刑，緩期二年執行，剝奪政治權利終身，並處沒收個人全部財產。目前黃建華已按判決結果接受處罰（「黃氏案件」）。就我們所知，黃氏案件已結案，且政府未再深入調查，亦無任何本公司現有或前任董事、主管或僱員仍須就黃氏案件而接受政府調查的指示。本公司與控股股東（均非該案件當事方）曾要求接觸黃氏案件的終審，但沒有獲得批准。

對本公司無重大影響

我們並未涉入黃氏案件的任何受賄。此外，本公司董事認為黃氏案件對本公司並無重大影響，理由如下：

- 黃氏自2009年12月起，已不再出任本公司董事長，亦不擔任本公司任何董事、監事或高級管理職務。自黃氏案件受審開始，本公司當時及現有董事、監事或高級管理層概無接受任何調查、刑事處罰、行政處罰或任何黨內處分，亦無失去任職資格。此外，本公司所有董事、監事及高級管理層仍照常履行職責；
- 黃氏案件涉及黃氏個人違法。自黃氏案件受審開始，本公司全面協助相關政府機關調查黃氏。本公司並無接獲任何要求本公司參與黃氏案件訴訟程序的通知或法律文件，亦無因黃氏案件遭受處罰；及
- 由於黃氏的違法行為主要發生於2009年之前，故該等違法行為對本公司營業紀錄期間的財務狀況並無重大影響，本公司正常生產經營也未受到負面影響。就我們所知，黃氏的不當行為對我們無重大貨幣或非貨幣影響。我們的合約或項目並無因政府對黃氏案件的調查而撤銷或暫停，且我們與黃氏案件可能有牽連的項目或營運並無出現任何質量問題。

企業管治措施

我們於2010年7月開始實施了一系列內部監控及企業管治措施。黃氏案件之後，為防止董事及管理人員濫用職權受賄，我們進一步落實以下方針，加強對權利行使與諸如優先分配資源及提供商機而可能受賄之建設項目及其他業務的系統性監管，從而強化內部控制制度：

- 明確股東大會、董事會、董事長、總經理等的分級授權，避免決策集權；
- 強化授權、分權及監督制度，確保資金使用安全合理；

業 務

- 通過落實重大投資決策的集體決策程序，強化立項、評估、決策及執行的決策程序，嚴控對外投資風險；
- 內部授權限制本集團聘請非國有企業參與本集團的重大項目或服務，且我們董事及高級管理層不可於本集團外擔任有償職位；及
- 提倡建設項目管理及其他業務營運的透明化，實施「三重一大」政策（「政策」），防止並監控董事與高級管理層人員的欺詐受賄，包括：
 - 建立決策的標準化程序及責任分配制度，提升對建設項目管理。具體而言，本集團會明確所有重大項目、重大人事任免、重大決策事項及大額資金使用的相關執行人員與監督人員的責任。「重大項目」指預期對我們的資本、資本架構、盈利能力、運營設備及技術具有重大影響的項目，主要包括：
 - (一) 單項投資金額人民幣5百萬元以上的資產投資項目，涉及：單項投資金額人民幣5百萬元以上的工程建設、技術改造、技術引進、設備購置、信息化建設、科研等項目，以及實施資產投資項目需開展的與項目相關的單項合同估算價在人民幣20萬元及以上的勘察、設計、監理、科研、信息化、工程造價諮詢等服務的採購項目；以及單項投資金額人民幣50百萬元以上的招標項目的招標代理機構比選；
 - (二) 未超預算的工程建設項目中的工程變更，單項工程變更金額人民幣3百萬元以上或單項合同的工程變更累計金額人民幣5百萬元以上的；
 - (三) 計劃外固定資產投資項目及調整計劃額度超計劃投資；
 - (四) 單項合同金額超過人民幣5百萬元(含人民幣5百萬元)或年計劃採購量累計超過人民幣10百萬元(含人民幣10百萬元)的配件類、原材料等大宗物資採購項目；
 - (五) 達到本公司規定的招標範圍和規模標準，但是因特殊原因不按本公司招標活動管理規定執行的項目；
 - (六) 房地產開發項目，包括房地產項目立項、開發、出租、承包、轉讓、變現；
 - (七) 融資項目，包括根據發展需要，在國家政策法規範圍內進行債券融資、股權融資、期權、期貨等金融衍生業務等；
 - (八) 擔保項目，包括為所屬全資、控股子公司或其他企業借款提供擔保；與外部單位建立互為擔保事項及其他擔保項目；

業 務

- (九)單台賬面價值人民幣5百萬元以上的設備等固定資產處置、開發、出租、承包、轉讓、變現；
- (十)涉外合同、擔保合同和股權投資合同等合同的簽訂，以及標的金額在人民幣5百萬元及以上的資產投資項目等合同的簽訂；
- (十一)國際合作項目；
- (十二)企業資產保險項目；
- (十三)聘請或更換外部審計機構；及
- (十四)其他重大項目。

「大額資金使用」指挪用及動用的資金規模超過了企業主管人員授權批准投資或支付的資金，主要包括：

- (一)對外投資、擔保；
- (二)年度預算內大額資金調動和使用，包括固定資產投資、大宗物資及大宗服務項目採購相關的資金等；
- (三)超預算、預算外的資金調動和使用，包括財務預算中未列出具體項目或不可預見的臨時性特殊支出、大額機動資金等；
- (四)對外捐贈、贊助；
- (五)委託理財；及
- (六)其他大額度資金的調動和使用事項。

我們亦頒佈「權力監督制度」規則，確保恰當詮釋並執行政策，加強監控與提升內部監控制度的問責制。權力監督制度可鞏固權力的監控，同時有助防止濫用權力。該制度要求本集團(i)確認各級部門權力、分析權力濫用的風險及按部門級別及風險等級劃分該風險；(ii)針對風險設定預警措施；及(iii)加強對可能風險的監察及問責。

- 通過完善採購與付款的監督程序，加強集購申請、審批、合同訂立、採購、驗收、付款等環節的管理，填補採購環節的漏洞。根據政策，涉及採購、投資、融資及提供擔保的重大項目須進行可行性分析以及(如必要)風險評估及法律調查。該等項目須經董事會或通過黨政聯席會逐例審覽；
- 加強對籌資規模、結構及渠道的控制，降低資金成本、重大資金使用，確

業 務

保籌措資金的有效使用。根據政策，大量動用資金須進行可行性分析及(如必要)風險評估及法律調查。該等活動須經董事會或通過黨政聯席會逐例審覽；及

- 詳細規定關連交易相關程序，明確獨立董事在關連交易提交董事會表決前的預先審核責任。此外，為防止可能的關連方交易及收受賄賂，董事與高級管理層人員均不可於本集團外擔任有償職位。

自2010年7月初步開始實施內部控制及企業管治措施以來，沒有董事被控收受賄賂或遭類似起訴。因此，我們相信該等措施能有效防止此類董事違法行為。此外，營業紀錄期間至最後可行日期，並無發生同類刑事案件。考慮到公司採取的糾正措施，以及營業紀錄期間並無現有或前任董事遭類似起訴或被控收受賄賂的其他案件，聯席保薦人認為，該等舉措可有效防範董事出現類似違法情況。