

---

## 概 要

---

### 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，為客戶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。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。依託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一條鐵路線。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。2014年蒙冀線建成後，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（包括河北省滄州、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

---

## 概 要

---

區的主要礦石港口。目前正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，預計不遲於2014年竣工，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公司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。

於截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月，本集團業務取得了穩定增長。展望未來，我們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日止年度及截至2013年6月30日止六個月，本集團分別實現收入人民幣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，同期歸屬於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。2013年1月，本集團獲得滄州政府的政府補助人民幣294.84百萬元，作為本集團就滄州渤海向滄州港務集團有限公司(隸屬滄州政府的公司)轉讓黃驊港公共基礎設施所支付營業稅、附加稅及印花稅的補償(有關營業稅、附加稅及印花稅分別於2011年11月和2012年2月產生並確認)，因此令本集團截至2013年6月30日止六個月其他收入及收益以及股東應佔利潤增加。鑑於該補償為非經常性性質，其對本集團截至2013年6月30日止六個月財務業績的正面影響未必可作為本集團未來表現的指標。更多詳情請參閱「財務資料 — 預付款項、按金及其他應收款項」。

## 概 要

### 財務資料摘要

以下截至2010年、2011年及2012年12月31日止年度以及截至2012年及2013年6月30日止六個月的合併綜合收益表概要以及於2010年、2011年及2012年12月31日和2013年6月30日的合併財務狀況表概要均來自於本文件附錄一會計師報告所載合併財務報表。閣下應將下文中的歷史財務資料概要與「附錄一—會計師報告」所載合併財務報表一併閱讀。本公司的合併財務報表乃根據國際財務報告準則編製。

### 合併綜合收益表摘要

下表載列所示期間本集團的合併綜合收益表摘要：

	截至12月31日止年度			截至6月30日止六個月	
	2010年 (人民幣 千元)	2011年 (人民幣 千元)	2012年 (人民幣 千元)	2012年 (人民幣 千元)	2013年 (人民幣 千元)
收入 .....	5,109,548	5,734,310	6,250,162	3,020,374	3,386,526
銷售成本 .....	(3,158,540)	(3,254,410)	(3,536,081)	(1,623,184)	(1,860,196)
<b>毛利 .....</b>	<b>1,951,008</b>	<b>2,479,900</b>	<b>2,714,081</b>	<b>1,397,190</b>	<b>1,526,330</b>
其他收入及收益 .....	19,344	56,354	125,416	120,001	369,477
銷售及分銷成本 .....	(896)	(1,941)	(496)	(24)	(15)
行政開支 .....	(543,843)	(605,462)	(741,148)	(336,201)	(359,700)
其他開支 .....	(18,062)	(400,416)	(168,466)	(154,277)	(25,432)
財務費用 .....	(156,459)	(208,906)	(259,209)	(117,974)	(144,514)
分佔溢利及虧損：					
聯營公司 .....	171,102	168,139	154,622	56,744	63,385
合營公司 .....	494	313	565	320	(46)
<b>稅前利潤 .....</b>	<b>1,422,688</b>	<b>1,487,981</b>	<b>1,825,365</b>	<b>965,779</b>	<b>1,429,485</b>
所得稅費用 .....	(326,088)	(427,332)	(428,069)	(236,310)	(227,273)
<b>年／期內利潤 .....</b>	<b>1,096,600</b>	<b>1,060,649</b>	<b>1,397,296</b>	<b>729,469</b>	<b>1,202,212</b>

## 概 要

### 按貨種分類收入及吞吐量表

下表載列所示期間本集團經營貨種的收入：

	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 <sup>1</sup> .....	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 <sup>3</sup> .....	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 <sup>1</sup> .....	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 <sup>2</sup> .....	4.85	1.56	6.41	1.83	5.56	1.65	3.73	2.04
雜貨及其他貨品 <sup>3</sup> .....	5.81	1.88	4.79	1.37	6.60	1.96	3.76	2.06
總計 <sup>4,5</sup> .....	309.94	100.00	349.56	100.00	336.07	100.00	182.56	100.00

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34.0萬TEUs，43.0萬TEUs，39.4萬TEUs和26.4萬TEUs。

3 雜貨及其他貨品包括穀物、化肥等貨品。

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。

## 概 要

### 按港口劃分的收入、毛利及吞吐量

下表載列所示期間秦皇島港及黃驊港所產生的收入及毛利：

	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		2012年		2013年	
	收入	毛利	收入	毛利	收入	毛利	收入	毛利	收入	毛利
	(人民幣千元)						(未經審計)			
秦皇島港.....	5,109,548	1,951,008	5,731,168	2,477,623	6,059,156	2,655,550	2,964,568	1,363,427	2,980,680	1,337,402
黃驊港.....	—	—	3,142	2,277	191,006	58,531	55,806	33,763	405,846	188,928
總計.....	<u>5,109,548</u>	<u>1,951,008</u>	<u>5,734,310</u>	<u>2,479,900</u>	<u>6,250,162</u>	<u>2,714,081</u>	<u>3,020,374</u>	<u>1,397,190</u>	<u>3,386,526</u>	<u>1,526,330</u>

本集團自2012年10月開始通過滄州渤海從黃驊港獲得收入。2012年10月前，本集團於黃驊港的收入主要來自滄州中理經營的理貨業務。

截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月，本集團在曹妃甸港唯一合併子公司曹妃甸煤炭的所有碼頭均仍在興建中。因此，本集團於截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月並無從曹妃甸港獲得任何營業收入。本集團於截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月從曹妃甸港獲得的收入主要來自曹妃甸實業公司（我們作為最大股東持有35%股權的聯營公司）。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，我們分佔曹妃甸實業公司的利潤分別為人民幣170.12百萬元、人民幣166.47百萬元、人民幣154.27百萬元及人民幣63.31百萬元。

下表載列所示期間在秦皇島港、曹妃甸港及黃驊港各自的吞吐量：

	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	
	吞吐量	佔吞吐量百分比	吞吐量	佔吞吐量百分比	吞吐量	佔吞吐量百分比	吞吐量	佔吞吐量百分比
	(百萬噸)		(百萬噸)		(百萬噸)		(百萬噸)	
秦皇島港 <sup>1</sup> .....	256.19	82.66	279.46	79.95	262.59	78.13	130.20	71.32
曹妃甸港 <sup>2</sup> .....	53.75	17.34	70.10	20.05	66.23	19.71	36.32	19.89
黃驊港 <sup>3</sup> .....	—	—	—	—	7.25	2.16	16.04	8.79
總計.....	<u>309.94</u>	<u>100.00</u>	<u>349.56</u>	<u>100.00</u>	<u>336.07</u>	<u>100.00</u>	<u>182.56</u>	<u>100.00</u>

1. 包括集裝箱吞吐量。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，本集團秦皇島港之集裝箱吞吐量分別為34.0萬TEUs、43.0萬TEUs、34.4萬TEUs和17.3萬TEUs。
2. 指曹妃甸實業公司的吞吐量，該公司為本集團擁有35%權益的聯營公司，本集團是其最大股東。
3. 包括集裝箱吞吐量。以TEU計算，截至2012年12月31日止年度與截至2013年6月30日止六個月，本集團黃驊港之集裝箱吞吐量分別為5.0萬TEUs和9.1萬TEUs。自2012年10月1日起，本集團的吞吐量亦包括本公司子公司滄州渤海的吞吐量。



## 概 要

### 合併財務狀況表摘要

下表載列所示期間本集團的合併財務狀況表摘要：

	截至12月31日止年度			截至6月30日
	2010年	2011年	2012年	止六個月
	(人民幣千元)			
<b>資產</b>				
非流動資產	19,884,362	16,029,725	19,012,115	20,266,099
流動資產	1,570,506	7,740,424	4,191,953	3,186,701
<b>資產總額</b>	<b>21,454,868</b>	<b>23,770,149</b>	<b>23,204,068</b>	<b>23,452,800</b>
<b>權益與負債</b>				
非流動負債	6,723,445	6,749,083	7,580,620	7,866,566
流動負債	6,830,863	7,611,282	5,193,923	5,044,622
權益總額	7,900,560	9,409,784	10,429,525	10,541,612
母公司擁有人應佔權益	7,182,771	8,269,897	9,273,713	9,370,893
非控股權益	717,789	1,139,887	1,155,812	1,170,719
<b>權益及負債總額</b>	<b>21,454,868</b>	<b>23,770,149</b>	<b>23,204,068</b>	<b>23,452,800</b>

### 合併現金流量表摘要

下表載列所示期間本集團的合併現金流量表摘要：

	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	2012年	2013年
	(人民幣千元)			(未經審計)	
經營活動所得現金淨額	2,182,984	2,366,767	2,171,665	939,096	1,402,568
投資活動(所用)／所得現金淨額	(3,393,095)	838,370	(2,470,774)	(1,323,816)	(1,170,696)
融資活動所得／(所用)現金淨額	801,760	1,212,562	(1,870,275)	(1,613,470)	(1,180,949)
現金及現金等價物(減少)／增加淨額	(408,351)	4,417,699	(2,169,384)	(1,998,190)	(949,077)
期／年初現金及現金等價物	1,496,923	1,088,572	5,506,271	5,506,271	3,336,887
期／年末現金及現金等價物	1,088,572	5,506,271	3,336,887	3,508,081	2,387,810

### 淨流動資產、負債及負債比率

2010年、2011年及2012年12月31日與2013年6月30日，本集團錄得流動負債淨額人民幣5,260.36百萬元、流動資產淨額人民幣129.14百萬元、流動負債淨額人民幣1,001.97百萬元及流動負債淨額人民幣1,857.92百萬元。本集團於2010年及2012年12月31日與2013年6月30日的淨流動負債主要是由於黃驊港及曹妃甸港的開發項目導致有關期間現金及現金等價物減少，與該等開發項目有關的銀行借貸及應付款項增加，以及在有關期間宣佈派發現金股息。有關截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月淨流動負債及資產狀況的詳情，亦請參閱「財務資料—流動資產／負債及營運資金」。

## 概 要

截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月我們的債務水平較高，主要是由於黃驊港及曹妃甸港的建設項目。2010年、2011年及2012年12月31日與2013年6月30日，我們的計息借貸總餘額分別為人民幣9,216.50百萬元、人民幣10,716.73百萬元、人民幣9,919.61百萬元及人民幣10,127.30百萬元，而我們的負債比率(按有關期末的總借貸除以總權益計算)分別為116.66%、113.89%、95.11%及96.07%。

下表載列截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月本集團銀行借貸的實際利率範圍：

	截至12月31日止年度			截至2013年
	2010年	2011年	2012年	6月30日止 六個月
實際利率範圍(%)	4.44至5.76	4.13至7.59	4.86至7.59	5.40至7.05

### 重大非經常性項目

#### 黃驊港及曹妃甸港的建設項目

截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月，本集團因黃驊港及曹妃甸港建設項目產生重大資本開支，包括支付作購買物業、廠房、設備和無形資產的現金(經扣除資本化利息)。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，本集團因興建黃驊港若干公共基礎設施、黃驊港散雜貨及多用途碼頭、其他設備及無形資產(全部由滄州渤海投資)而產生資本開支分別人民幣1,974.25百萬元、人民幣1,578.51百萬元、人民幣2,122.87百萬元及人民幣710.22百萬元。本集團自2012年10月開始獲得來自黃驊港碼頭的收入。

我們在曹妃甸港煤炭碼頭有五個在建的泊位(通過曹妃甸煤炭投資)，該等建設預計在2014年竣工。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，本集團因興建曹妃甸港煤炭碼頭、購買相關設備及無形資產而分別產生資本開支人民幣937.28百萬元、人民幣1,011.30百萬元、人民幣861.37百萬元及人民幣125.82百萬元。

本集團計劃開發黃驊港礦石碼頭的兩個礦石泊位(由滄州礦石投資)，預計於2014年竣工。本集團已開始籌備建設黃驊港礦石碼頭，於截至2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月分別產生資本開支人民幣185.51百萬元及人民幣742.45百萬元。

#### 規劃建設及改造項目的估計開支

本集團預計最後可行日期後秦皇島港、黃驊港及曹妃甸港正在施工及目前計劃建設及改造的項目將產生資本開支總額約人民幣63.6億元。

#### 2013年政府補助

2013年1月，本集團自滄州政府獲得政府補助人民幣294.84百萬元，作為補償本集團

---

## 概 要

---

就滄州渤海向滄州港務集團有限公司(隸屬於滄州政府的公司)轉讓黃驊港公共基礎設施所支付的營業稅及附加稅人民幣292.23百萬元及印花稅人民幣2.61百萬元，相關稅項、附加稅及印花稅不包含在滄州港務集團有限公司應付的轉讓款項內。授出補助乃無條件，且本集團並未獲悉可能導致本集團須返還該等補助的任何事件或條件。本集團視該等政府補助為一次性收入，且預計日後不會獲得同類或類似性質的政府補助。有關轉讓黃驊港公共基礎設施詳情，請參閱「財務資料—預付款項、按金及其他應收款項」。

### 轉讓黃驊港公共基礎設施

2011年4月，滄州渤海與滄州港務集團有限公司(隸屬於滄州政府的公司)訂立協議，將滄州渤海所建設資產賬面值人民幣5,218.45百萬元的黃驊港公共基礎設施以人民幣5,218.45百萬元的總代價轉讓予滄州港務集團有限公司。本集團將黃驊港公共基礎設施擁有權轉讓予滄州港務集團有限公司，是按照相關的政府政策，將黃驊港建成地主港，當地港務機關以監管機關和地主身份行事，而港口作業(尤其是貨物裝卸)由本集團經營。上述轉讓於2011年入賬列為出售物業、廠房及設備項目。此外，本集團就轉讓黃驊港公共基礎設施所得款項作出人民幣292.23百萬元的相關營業稅及附加稅的撥備，入賬列為2011年出售物業、廠房及設備項目的損失，原因是從滄州港務集團有限公司收取的轉讓款項不足以抵銷上述稅項及附加稅。上述營業稅與附加稅已於2012年全數支付。

2012年，本集團支付疏浚費人民幣150.00百萬元，亦就轉讓黃驊港公共基礎設施予滄州港務集團有限公司而支付印花稅人民幣2.61百萬元，入賬列為2012年出售物業、廠房及設備項目的損失，原因是滄州港務集團有限公司向我們支付的轉讓款項不足以抵銷上述付款。

2013年1月，本集團自滄州政府獲得政府補助人民幣294.84百萬元，作為補償本集團向滄州港務集團有限公司轉讓黃驊港公共基礎設施所支付的營業稅及附加稅人民幣292.23百萬元及印花稅人民幣2.61百萬元，入賬列為截至2013年6月30日止六個月的其他收入。

滄州港務集團有限公司截至2013年6月30日以現金分期支付所有轉讓相關款項，已於截至2013年6月30日悉數付清。轉讓黃驊港公共基礎設施的詳情請參閱「財務資料—預付款項、按金及其他應收款項」。

### 2013年環境保護計劃

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，本集團的環保開支分別約為人民幣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7.53百萬元。本集團計劃增加2013年環境保護計劃的環保開支至約人民幣158百萬元。本集團預計2013年環境保護計劃的計劃開支(將以經營活動所得現金以及秦皇島市政府提供的環保特別補助作為資金)不會對本集團的營運或財務狀況有重大影響。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



---

## 概 要

---

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秦皇島市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；(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。

### 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。
- 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。
- 本集團擁有優越的港口自然、地理條件和集疏運條件。
- 本集團與主要客戶建立了長期業務合作關係。
- 本集團具備專業化、高效率的業務管理及經營體系。
- 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。

### 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大宗乾散貨公眾碼頭運營商的領先地位。
- 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。
- 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。
- 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。

---

## 概 要

---

- 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。
- 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。
- 繼續打造國際化品牌形象。

### 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。在比較內陸運輸距離接近的港口時，客戶會重點考慮該等港口包括吞吐能力、服務質量與作業效率，以及大型船舶靠泊能力等自然因素。

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。

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決定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將主要與青島港、日照港以及天津港的碼頭運營商競爭。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。

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。

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。

### 股息政策及分派

本公司將來可以現金或本公司認為合適的其他方式宣派及支付股息。派發股息須由本公司的董事會制定計劃，並由其酌情決定及報請股東大會批准。對於截至2010年、2011年及2012年12月31日止三年度，本公司分別宣派股息人民幣601.49百萬元、人民幣405.34百萬

---

## 概 要

---

元及人民幣2,180.26百萬元。對於截至2013年6月30日止六個月，本公司尚未宣派任何股息。本公司預期日後分派年度可供分配純利不少於40%作為股息。然而，本公司無法保證可每年或於任何年度按上述比例分派股息或進行任何股息分派。此外，宣派及／或支付股息可能受法定限制及／或本公司日後可能訂立的融資安排所限。詳情請參閱本文件「財務資料 — 股息政策」章節。

### 控股股東

截至最後可行日期，本公司主要發起人河北港口集團擁有本公司已發行股本約73.94%。

經河北省人民政府於2008年2月28日及河北省國資委於2008年3月26日分別下發的批准，秦港集團作為主要發起人，以其擁有的港口核心業務及資產作為出資，聯合秦皇島工業、河北交投、大秦鐵路、中國海運、國壽投資、首鋼總公司、北京控股、同煤集團及河北省國控等九家發起人共同注資於2008年3月31日成立本公司。本公司成立時總股本為4,275,000,000股(每股面值為人民幣1.00元)，註冊資本為人民幣42.75億元。秦港集團、秦皇島工業、河北交投及河北省國控分別持有本公司約82.75%、5.63%、5.06%及0.56%的股權，而其他六名股東即大秦鐵路、中國海運、國壽投資、首鋼總公司、北京控股及同煤集團各持有本公司1%股權。詳情請參閱本文件「歷史、重組及企業架構 — 現有股東背景資料及變動」章節。

重組完成後，除擁有本集團及除外業務權益(定義見本文件「與控股股東關係 — 除外業務權益」章節)外，控股股東秦港集團保留了對本集團核心業務並無重大影響的所有其他資產。控股股東主要業務詳情，請參閱「與控股股東的關係 — 業務劃分 — 控股股東的主要業務」章節。

由於核心業務與控股股東的業務範疇不同(除董事認為與本集團並無競爭的除外業務權益外)，控股股東並未保留或經營任何其他與本集團核心業務競爭或可能競爭的重大業務。

本集團已與控股股東訂立若干持續關連交易。儘管有繼續進行的關連交易，基於「與控股股東的關係 — 獨立於控股股東」所載理由，我們的運作和業務一直並將繼續獨立於控股股東及／或其子公司。

此外，根據避免同業競爭協議及承諾，控股股東同意不從事任何其他與本集團核心業務直接或間接競爭或可能競爭的新業務，而本集團也自控股股東獲得從事與核心業務相關的新業務機會的優先選擇權、收購新業務機會選擇權及優先購買權。詳情請參閱「控股股東的避免同業競爭協議及承諾」。

---

## 概 要

---

### 風險因素

本集團的業務存在若干風險，而其中部分非本公司所能控制。該等風險可大致分為以下兩類：(i)與本集團業務及行業相關的風險；及(ii)在中國經營業務的風險。有關所涉及風險的詳情，請參閱本文件「風險因素」一節。

### 秦皇島港西港搬遷

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城市規劃，秦皇島市規劃的其中一項結構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。搬遷工程並非一項單獨的工程，而是整個城市規劃與開發的重要一環，因此搬遷工作計劃不遲於2020年完成。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。

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，待新港區竣工之後，西港區的其他泊位才會搬遷。本集團在秦皇島港的業務主要集中於東港區，西港區在2012年的吞吐量為17.73百萬噸，僅佔本集團該年總吞吐量的5.28%。鑑於西港區部分基礎設施陳舊且發展空間有限，本公司認為西港搬遷雖然短期內對本公司業務造成影響，但有利於本公司的長期發展。亦請參閱「業務 — 秦皇島港 — 西港搬遷」章節。

### 貿易應收款項

截至2010年、2011年、2012年12月31日止年度及截至2013年6月30日止六個月後，本集團並無獲悉任何客戶正遭遇財政困境。此外，截至最後可行日期，本集團並無經歷任何貿易應收款項結算普遍拖欠。本集團的貿易應收款項由2013年6月30日的人民幣218.23百萬元減少人民幣15.60百萬元至負債日的人民幣202.63百萬元，是由於欠付貿易應收款項的一名客戶向本公司支付人民幣40百萬元之銀行承兌滙票，導致本集團的應收票據因此增加而貿易應收款項相應減少，惟部分被日常結算過程中新增的貿易應收款項所抵銷。流動資產及流動負債的其他詳情請參閱「財務資料 — 流動資產／負債及營運資金」。

為確保可收回本集團的貿易應收款項，本集團已實施以下措施：

- 對貿易應收款項賬戶進行賬齡分析；
- 定期舉行會議檢討貿易應收款項賬戶；及
- 指派特定賬戶經理跟進各大額貿易應收款項賬戶。

亦請參閱「風險因素 — 本集團如未能收回大部分其他應收款項及應收賬款，則可能對本集團業務營運有不利影響」。

### 近期發展

根據本集團未經審計管理賬目，於2013年9月30日，本集團的流動資產及流動負債總值分別為人民幣3,517.18百萬元及人民幣6,447.65百萬元。本集團的流動負債淨值由2013年6

---

## 概 要

---

月30日的人民幣1,857.92百萬元增至負債日的人民幣2,930.46百萬元，主要是由於其間本集團的短期銀行借貸增加人民幣1,057.20百萬元所致。該等額外短期借貸擬用作營運資金或置換他行貸款。本集團的預付款項、按金及其他應收款項由2013年6月30日的人民幣191.68百萬元減少至負債日的人民幣68.90百萬元，主要是由於本集團收到聯營公司曹妃甸實業公司的股息人民幣133百萬元，應收股息因而減少所致。本集團的貿易應收款項由2013年6月30日的人民幣218.23百萬元減少人民幣15.60百萬元至負債日的人民幣202.63百萬元，是由於欠付貿易應收款項的一名客戶向本集團支付人民幣40百萬元的銀行承兌滙票，本集團的應收票據因此增加而貿易應收款項相應減少所致，惟部分被日常業務結算過程中新增的貿易應收款項所抵銷。流動資產及流動負債的其他詳情請參閱「財務資料 — 流動資產／負債及營運資金」。

截至最後可行日期，本集團於2013年6月30日後的財務或業務狀況、毛利率、收入或吞吐量並無重大不利變動，亦無於2013年6月30日後發生會對附錄一所載會計師報告的資料造成重大不利影響的事件。