

## 業 務

除非另有指明，否則對我們的吞吐量、泊位數目及倉儲設施及停泊及儲存能力等經營數據或信息的提述包括我們及我們合營企業及聯營公司的經營數據或信息的總和，但並無計及我們持有的相關合營企業及聯營公司的權益比例。

### 概覽

我們是世界最大的綜合性港口之一青島港的主要經營者。青島港佔有東北亞港口圈的中心位置，是西太平洋重要的國際貿易樞紐，截至2013年12月31日，青島港與全世界180多個國家及地區的700多個港口通航。根據德魯里的資料，2012年，青島港總吞吐量排名全球第七、集裝箱吞吐量排名全球第八、金屬礦石吞吐量排名全球第六；2013年，青島港集裝箱吞吐量排名全球第七。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的總吞吐量分別約為346.2百萬噸、359.5百萬噸及365.0百萬噸。2011年、2012年及2013年，我們分別處理青島港總貨物吞吐量約88.1%、83.4%及76.4%。

作為綜合性港口經營者，我們提供全面的港口相關服務，範圍從裝卸及倉儲服務等港口基本服務到物流服務及融資相關服務等配套及延伸服務。我們能處理包括集裝箱、金屬礦石、煤炭、石油、糧食、鋼鐵、汽車及其他液體散貨、乾散貨及一般貨物在內的多種貨物。我們相信我們全面的服務與多元化的貨物類型為我們吸引了層面廣泛的客戶，使我們能夠從多個行業的增長中受益，從而能夠減輕中國經濟各方面的周期波動對我們的影響。

截至2014年3月31日，我們於青島港營運22個碼頭，配備69個泊位，約佔青島港碼頭總數的71.0%及泊位總數的76.7%。我們於青島港經營的泊位包括47個處理單一類型貨物的專用泊位及22個可處理金屬礦石、煤炭及其他一般貨物的通用泊位。憑藉我們處理所有主要貨物類型的天然深水優勢及業內領先的設施及設備，我們能夠停泊部分全球最大的船舶，包括載重達18,000 TEU的集裝箱船、440,000載重噸的油輪及300,000載重噸的乾散貨船。我們的通用泊位令我們可以靈活、及時地對所處理貨物類型的需求變化作出反應。

根據*Journal of Commerce*雜誌發表的《2012年港口生產力》(*Port Productivity 2012*)，我們的拆箱、裝箱效率為2012年全球最高。我們全球領先的營運效率得益於我們先進的設施及設備以及優秀的營運團隊。

## 業 務

我們與由鐵路、公路、水路及管道組成的發達的聯運運輸系統相連。憑藉我們通過港區實現的貨物及信息流通的中心位置，我們致力於增加現代物流服務價值鏈的服務種類，例如公路運輸服務、代理及清關服務與保稅區服務。我們相信我們的戰略位置、交通連接及現代物流服務將有助於降低客戶的物流時間和成本，並提高市場地位。

通過股權投資及其他業務合作，我們已與眾多大客戶(包括世界級船公司、如能源和礦業公司等各大貨主、港口經營者和物流公司)建立長期戰略合作關係。我們將在貨源、港口經營與管理、開發新設施及提供新服務等方面受惠於該等長期合作關係。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的收入分別為人民幣5,078.6百萬元、人民幣5,740.5百萬元及人民幣6,526.3百萬元，本公司的擁有人應佔利潤分別為人民幣1,195.0百萬元、人民幣1,247.3百萬元及人民幣1,500.5百萬元。

### 優勢

我們相信，我們過去的成功歸功於以下競爭優勢。

**我們是世界領先的綜合性港口之一——青島港的主要經營者。**

青島港開埠於1892年，已投入營運120多年。根據德魯里的資料，青島港是世界最大綜合性港口之一。2012年，青島港貨物總吞吐量在全球港口中排名第七、集裝箱吞吐量排名第八、金屬礦石吞吐量排名第六，2013年，青島港的集裝箱吞吐量排名全球第七。

根據德魯里的資料，青島港也在中國國內港口中享有領先地位，2012年，青島港貨物總吞吐量在中國所有港口中排名全國第五、外貿吞吐量排名全國第三。根據德魯里的資料，2012年，青島港集裝箱吞吐量、原油吞吐量及外貿吞吐量在中國北方所有港口中排名第一，分別佔中國所有沿海港口的集裝箱吞吐量、原油吞吐量及外貿吞吐量約9.2%、15.0%及10.3%。此外，根據相同來源的資料，2012年，青島港金屬礦石吞吐量在中國所有沿海港口當中排名第四，佔中國所有沿海港口金屬礦石吞吐量的11.9%。

我們乃青島港的主要經營者，2011年、2012年及2013年我們處理的貨物佔青島港全年貨物總吞吐量的比例分別約為88.1%、83.4%及76.4%。我們相信，憑藉我們在青島港的主導地位，我們將受益於青島港的未來發展。

## 業 務

我們港口服務的綜合性及貨物的多樣性構築了我們多元化的客戶基礎，並使我們可有效應對宏觀經濟及貨物需求的週期變化。

我們處理包括集裝箱、金屬礦石、煤炭、石油、糧食、鋼鐵、汽車及其他液體散貨、乾散貨及一般貨物在內的多種貨物。2013年，我們的集裝箱吞吐量、金屬礦石及煤炭的吞吐量、液體散貨吞吐量及其他一般貨物的吞吐量分別佔我們總吞吐量的約45.4%、30.8%、15.7%和8.1%。貨物的多樣性使我們能根據市場變化調整港口資源配置，以充分利用我們的設施並更好地滿足客戶的需求。我們為客戶提供全面的港口相關服務，從裝卸及倉儲服務等港口基本服務到物流服務及融資相關服務等配套及延伸服務。我們相信，我們的港口綜合服務解決了客戶需要並擴大了我們的客戶基礎。我們相信，我們港口服務的綜合性與貨物的多樣性有助提高客戶的物流效率及提高客戶的滿意度及對我們的忠誠度。

我們多樣化的貨物類型及廣泛的客戶基礎覆蓋了中國經濟的眾多領域。與集中處理單一貨種的港口相比，我們更能受益於中國整體經濟增長的成果。例如，我們的集裝箱吞吐量受益於全球經濟及中國外貿增長，我們的金屬礦石及冶金煤吞吐量受益於中國的鋼鐵消耗的增長，我們液體散貨及動力煤吞吐量受益於中國不斷增長的能源需求，而我們的糧食吞吐量則受益於中國食品結構升級。此外，不同類型的貨物具有不同的經濟及貿易週期。貨物多樣性和多元化客戶基礎使我們能更好地應對不同貨物類型的需求波動，抵禦不同經濟領域的週期變化，有利我們穩健增長。

我們的戰略位置、天然深水優勢及發達的聯運網絡是我們成功的關鍵並將繼續對我們未來增長帶來顯著貢獻。

青島港位於中國環渤海地區港口群及長江三角洲港口群的中心地帶，佔有東北亞港口沿線的中心位置。青島港為西太平洋重要的國際貿易及運輸樞紐，截至2013年12月31日與全世界180多個國家及地區的700多個港口通航。

我們相信，我們的戰略性地理位置為我們的客戶節省運費及時間。與渤海灣沿線的其他大多數港口相比，青島港更接近世界主要航運航線，連接逾百條國際直達航線。根據德魯里的資料，截至2012年12月31日，青島港在每週主要國際航班輪數目上在環渤海港口當中名列第一。

全球航運業正朝著船舶大型化以提升運輸效率的方向發展。青島港為常年不凍不淤的深水良港，能停泊部分目前世界最大的集裝箱船、乾散貨船及油輪，這是我們的重要競爭優勢。

---

## 業 務

---

我們為客戶提供發達的聯運網絡：

- 截至2012年12月31日，山東省二級以上公路的總里程數為約38,000公里，名列中國各省份第一。我們的港口設施通過濟青高速公路、瀋海高速公路及青銀高速公路連接中國全國公路網絡，為我們的客戶提供快速、高效、可靠的公路運輸。
- 我們的港口設施通過膠黃線、膠濟線及膠新線連接中國全國鐵路網絡。我們也連接四個主要的跨境集裝箱運輸鐵路線，分別途經阿拉山口、二連浩特、滿洲里及霍爾果斯，將我們的觸角進一步擴大至中亞及歐洲。
- 憑藉我們的深水泊位及由逾30個港口組成水路運輸網絡的戰略位置，我們一直積極發展來自中國北方、長江沿岸和日韓各港口的集裝箱及其他貨種(如金屬礦石、原油、煤炭及紙漿)的轉運業務。由於海運通常比其他運輸模式的成本低，我們相信擴大轉運服務可進一步降低我們客戶的物流成本及為我們帶來更多處理貨物的業務。
- 我們的設施連接六條石油管道，為位於山東、江蘇和河南省的煉油企業提供安全、便利及具成本效益的石油運輸。

此外，我們已與河南省鄭州等多個重要內陸城市的無水港建立密切業務關係。通過這些無水港，我們可方便客戶清關及降低物流成本，從而提高我們的內陸物流實力和對客戶的整體吸引力。

我們很大程度上受益於強勁的腹地經濟及中國政府的宏觀經濟規劃。

我們的主要腹地包括山東、江蘇、河北、山西及河南，延伸腹地則包括陝西、寧夏、甘肅及新疆。2013年，來自我們主要腹地的吞吐量約佔我們總吞吐量的80.4%。我們也通過水路運輸連接山東省境內的其他沿海地區及其他環渤海地區、長江沿岸地區以及日本與韓國。

我們受益於最近數年我們的腹地省份的強勁經濟表現：2013年，來自山東省的吞吐量佔我們總吞吐量的約60.7%，其GDP在中國所有省份當中名列第三。山東省2013年的實際GDP增長率為9.6%，高於同期全國平均水平。

## 業 務

我們若干腹地省份在多項主要經濟指標中排名前列也反映了我們腹地的高度工業化及對能源需求的不斷增長。例如，根據中國統計局的資料，2012年山東省在汽油及柴油生產方面名列第一、在紙漿及紙張生產方面名列第一並在鋼鐵生產方面名列第三。我們的腹地經濟強勁增長及高度工業化水平一直推動我們的貨物吞吐量增長，自2003年至2013年青島港的總吞吐量複合年增長率為12.3%。我們相信腹地經濟表現將進一步推動我們的貨物吞吐量增長。

我們也受益於中國政府對多個地區的宏觀經濟規劃。例如，中國政府的「西部大開發戰略」進一步拉動了陝西省、甘肅省、寧夏自治區及新疆自治區的經濟增長；中國政府的「中原經濟區」戰略將繼續拉動河南及周邊地區的經濟增長；而國務院2009年批覆的《黃河三角洲高效生態經濟區發展規劃》也將進一步推動我們腹地的經濟增長，從而增加這些地區對港口服務的需求。此外，2011年1月，國務院批覆《山東半島藍色經濟區發展規劃》，確定了青島港為山東半島藍色經濟區龍頭港，並明確了將青島港發展成為現代化的綜合性大港和東北亞國際航運樞紐港的計劃。

我們的發展也受益於中國政府對多個行業的經濟規劃。我們擬通過保税港口區域的經營以及我們的高效營運，大力發展保税物流服務及國際轉運業務，進一步加快我們集裝箱業務的增長。晉中南線及青連線預期為我們提供港口至更多內陸煤礦及鋼鐵廠的高效及具成本效益的物流通道，將進一步帶動港口煤炭及金屬礦石吞吐量的增長。此外，青島港為中國國家戰略石油儲備的儲備基地及山東省唯一的國家戰略石油儲備港口。我們相信此戰略性定位可令我們的原油吞吐量保持穩定。

我們與領先的國際企業的長期合作關係提高了我們獲取貨物來源並維持吞吐量的可持續增長的能力。

我們通過股權投資及其他業務合作與眾多的重要客戶建立了合作關係，對維持並增加我們的吞吐量起到了極大的作用。

自1995年起，我們與馬士基、美國總統輪船公司、中遠集團、長榮海運、香港泛亞(Hong Kong Panasia)及海豐國際等領先的船公司合作，建立了以營運世界級集裝箱碼頭為重點的合營企業。這些合營企業及其他合作項目極大地增加這些船公司在我們港口的吞吐

## 業 務

量。2013年，馬士基的集裝箱吞吐量在我們的客戶中排名第一，長榮海運的集裝箱吞吐量增長在我們的客戶中排名第一，而海豐國際的集裝箱吞吐量在我們的日本航線中排名第一。

我們在黃島油港區與中國主要的原油進口商中石化經營液體散貨碼頭及罐區。我們亦與中石化在董家口港區建設及經營液體散貨碼頭。我們與皇家孚寶(Royal Vopak)設立了合營企業，擬建設及經營董家口港區的液體散貨化學品碼頭及罐區，與摩科瑞(Mercuria)設立了合營企業建設及經營董家口港區的原油碼頭，並和中國化工合作經營管道並提供物流服務，這將繼續推動我們的液體散貨吞吐量增長。

我們將通過合資方式分別與華能等公司經營碼頭；我們也將通過合資方式和招商局集團、新加坡萬邦集團及中遠集團經營礦石碼頭。我們也與萬邦集團合作開發乾散貨物流園區。

此外，我們已通過訂立有關各項業務的長期協議與領先的國際船公司、鋼鐵生產商、煤炭公司及石油公司建立長期關係。比如，我們和包括迪拜環球港務集團、招商局集團及中遠集團在內的領先國際集裝箱碼頭營運商在前灣港區合作經營集裝箱碼頭，使我們能夠與世界級的營運標準接軌和掌握管理專業知識。

我們相信，我們與該等業務夥伴的戰略關係及長期合作為我們提供了多元、穩定且不斷增長的貨物來源，使我們能進一步擴大我們的服務內容及客戶基礎，並提高我們的整體經營管理水平。

我們利用現代化技術及傑出的營運團隊達到業界領先的營運效率。

我們被*Journal of Commerce*雜誌評為2012年「全球集裝箱處理效率領導者」。我們於2014年2月通過合營企業收購的董家口港區其中一個金屬礦石碼頭的裝卸率為每小時9,371噸，居行業前茅。有關我們董家口港區泊位及倉儲設施的更多信息，請參閱「我們的設施－董家口港區」。

我們相信我們採用的現代化技術及設備對我們的營運效率貢獻極大。我們大部分大型貨物處理機械均採購自業內領先供貨商(如上海振華)，同時我們也具有先進港口裝卸設備的研發和製造能力。截至最後實際可行日期，我們操作的橋吊可以滿足全球最大型的集裝箱貨輪的裝卸要求。我們的礦石裝卸設備可以滿足300,000載重噸散貨船的裝卸需求。有關我們的機器與設備的更多信息，請參閱「我們的設備」。

---

## 業 務

---

我們也是中國港口當中採用現代化技術的先鋒。我們通過現代化的信息系統實現了高效率以及專業化的操作流程。我們在前灣港區建設的集裝箱碼頭在效率方面達到世界領先水平。此外，作為我們發展港口相關物流服務戰略一部分，我們亦已於2005年建立港口物流信息中心，使客戶可就船舶及貨物的狀況進行實時追查及查詢。

我們傑出的營運團隊在實現我們營運效率方面起著至關重要的作用。我們的一線營運團隊技術嫻熟，多年來一直在山東省舉辦的行業競賽中名列前茅。我們多名一線營運團隊成員榮獲表彰其突出成就的個人榮譽獎勵。例如，我們的員工許振超被評為全國勞動模範。我們的另一名員工孫波領導的團隊憑借礦石裝卸效率世界領先而在業內創造了「孫波效率」一詞。截至2013年12月31日，持有高級技師或以上職稱的僱員及具備專業資格的僱員約佔僱員總數的45%。我們亦與青島港灣職業技術學院維持長期關係，每年為我們穩定供應技術人才。

我們受益於經驗豐富的管理團隊及在業界的良好聲譽。

我們的高級管理團隊具備平均逾20年的港口營運及管理經驗以及優異的過往業績。我們的董事長及多名高管曾在多個政府機構任職，對行業政策、法規及趨勢有深刻理解。

我們在中國港口行業以營運效率及管理完善見稱。在2013年11月完成我們為籌備上市而進行的重組前，我們的業務由青島港集團經營。青島港集團曾贏得多項殊榮及獎項，包括：

- 2005年，榮獲中國企業管理科學基金會頒發的「袁寶華企業管理金獎」；及
- 2001年，榮獲中國質量協會頒發的「全國質量管理獎」，是五個獲獎企業中唯一一家服務行業企業以及中國首個獲得該榮譽的港口企業。

此外，我們在發展業務的同時在保護環境方面所作的努力也受到廣泛認可。青島港集團於2004年獲得國家環境保護總局頒發的國家環境友好企業獎，於2008年獲得世界環境中心與中國企業聯合會頒發的節能環保最佳企業獎。

---

## 業 務

---

### 戰略

我們擬進一步鞏固並提升我們作為全球領先的綜合性港口經營者的地位。我們也計劃依託自身優勢，戰略性佈局現代物流服務價值鏈，並拓展其他港口相關增值服務，以進一步提高我們的整體盈利能力。

我們計劃擴大並提高我們的貨物處理能力，優化我們的業務資源配置，從而提升我們在世界綜合性港中的領先地位。

我們計劃全面擴大並提高我們的貨物處理能力。為實現這一目標，我們擬重點發展董家口港區並完善我們於前灣港區的集裝箱處理業務。我們也計劃通過改善中央規劃和協調，以期進一步優化業務資源配置和利用。

根據中央及地方政府批覆的相關發展計劃，董家口港區的覆蓋面積為72平方公里，設有112個泊位，預期年吞吐量300百萬噸，以滿足因中國經濟增長而對海外資源及能源不斷增長的需要。政府還計劃將董家口港區開發成為乾散貨運輸樞紐。

為進一步吸引和鞏固貨源，同時控制資本開支，我們計劃通過不同戰略合作形式大力發展董家口港區。我們相信能源與資源貨物貿易量增長將帶動吞吐量增長，並計劃在董家口港區建設金屬礦石、煤炭，液體散貨，糧食、鋼材及其他貨物的裝卸、倉儲及運輸設施，以滿足由此產生的對港口服務的需求。我們在董家口港區的港口設施發展計劃包括：

- 擬通過合資方式建設靠泊能力為450,000載重噸的深水泊位和多個其他不同靠泊能力的油品和液化天然氣產品泊位，以及港區內管道和儲罐；
- 擬通過合營企業建設專門處理糧食的泊位和配套的糧罐；及
- 擬建設一批通用型泊位。

建成後，董家口港區的碼頭預期將能靠泊世界最大的乾散貨船舶和油輪。同時，董家口港區的碼頭在兼顧了不同載重能力船舶的基礎上，也將能提供更加優質的轉運服務。

## 業 務

董家口港區預期將通過青連線連接晉中南；青連線與晉中南線預計將分別於2017年及2014年竣工。我們將根據這些鐵路線的建設進度，同步修建港區內的鐵路，確保內陸客戶在金屬礦石、煤炭、液體散貨和其他貨物通過鐵路進出董家口港區方面獲提供足夠的運輸服務。此外，董家口港區的管道將連接位於附近的中石化管道，以保證原油可以通過管道運輸至江蘇及河南等省的煉化廠。

我們相信，隨著董家口港區建設的不斷向前推進，我們在金屬礦石及煤炭、液體散貨及其他一般貨物方面的處理能力將得到顯著的增強，並將處於更有利的地位充分利用腹地和東北亞的經濟發展機遇。

我們的集裝箱處理業務主要在前灣港區開展。我們認為，隨著中國外貿不斷增長及業內集裝箱化趨勢持續，我們的集裝箱業務未來將繼續穩步增長。

由於規模經濟的驅動，全球航運業顯然正朝着船舶大型化方向發展，港口面對更大靠泊能力及處理效率的需求。因此，我們計劃在前灣港區修建高度自動化的集裝箱碼頭，提高我們現有集裝箱碼頭的自動化水平，並提升我們整體營運效率，以進一步提升我們的集裝箱處理能力。此外，為受惠於我們腹地經濟增長帶來的集裝箱數量的增長，我們擬加強我們與內地無水港的合作及加強與內陸設施的連接。此外，憑藉我們的深水設施、營運效率及與船公司的合作，我們的目標是持續增加我們的航線及班輪班次，提升我們作為區域轉運網絡樞紐的地位並受惠於東北亞集裝箱吞吐量的增長。

我們計劃發展基於港口的多種增值服務，以滿足客戶在港口相關業務活動中的需求，並為我們創造新的收入增長推動力。

我們計劃通過擴大我們的港口相關服務以包括物流、貿易便利化和金融相關服務等來滿足客戶不斷變化的業務需求。我們相信，提供這些延伸和配套服務將有助於增加我們的吞吐量，同時為我們創造新的、低資本開支的增長推動力。

### 物流服務

港口是物流服務鏈中的關鍵節點，商流、物流、資金流、信息流高度集聚。我們目前提供貨代、配貨、清關、無水港服務、運輸等物流服務。我們計劃依託自身的設施及信息資源，在物流價值鏈上進一步拓展我們的服務，以期為客戶提供「門到門」全程物流解決方案，協助客戶提高物流效率，同時提升我們對上下游物流服務的參考及影響力。

---

## 業 務

---

我們計劃通過內陸無水港進一步擴大業務的覆蓋範圍，建設及開發與港口服務聯動的貨源集散地，並提供各種增值業務。此外，還計劃通過進一步擴大水路運輸的支線網絡，提高我們作為轉運樞紐港的地位。我們也計劃通過合營的方式，組建並營運船運公司，向客戶提供綜合國際物流服務。

### **加工服務**

我們相信，我們的很多客戶若能在港口附近進行散裝貨物（如金屬礦石和煤炭）的簡單加工將會節省巨額運輸成本及大量時間。針對這一需求，我們擬拓展港區內的，尤其是保稅區內的簡單加工服務，比如鐵礦石的篩分、配礦服務，煤炭的洗煤、配煤服務，集裝箱的拆拼箱、集裝箱修箱服務、包裝及燃料的配油業務。未來我們也計劃將我們的簡單加工服務拓展至包括其他貨物，以進一步提升我們的收入。

### **貿易促進服務**

我們擬為黃豆、焦煤及鐵礦石等商品提供期貨實物交割服務。我們計劃拓展我們所覆蓋的商品期貨類型，並增加我們的期貨交付量以及有關收入。

依托我們在資源和能源貨品吞吐量貿易活動和客戶集中上的優勢，以及我們在客戶中的公信力，我們擬與青島港集團合作推廣青島港大宗商品交易中心。我們計劃在交易中心加入交投活躍的商品，促進客戶間的貿易，我們相信這將增加我們對各類客戶的吸引力，也能間接增加我們吞吐量及收入。

### **融資相關服務**

我們的許多客戶（如船公司及貨主）在業務活動方面有融資需求。金融機構經常委託我們代為保管和監管貨物（金融機構為客戶提供融資服務（包括以倉單質押和應收賬款作為抵押的貸款）的抵押物）。我們相信，這些融資相關服務有助於我們的客戶盤活資金，提高貨物交易量，從而提高在我們港口的吞吐量。我們通過這些服務自銀行等金融機構獲得收入，且擬與各類金融機構合作，提供更多種類的融資相關服務。我們亦致力於發展自身的保險代理服務及其他金融服務。

### **供應鏈物流管理服務**

我們計劃利用港口經營者特有的信息優勢，搭建現代物流信息系統，讓客戶之間可實現更好的信息共享及更高效的物流資源分配。我們相信，這些服務有助客戶改善採購安排、供應管理及生產與交付計劃，從而提高我們的客戶服務及供應鏈物流的管理能力。

---

## 業 務

---

我們將繼續發掘戰略合資機會及收購機會，並爭取加強與主要客戶及合作夥伴的合作關係。

我們計劃繼續通過合資及長期合作安排的形式，來深化我們與關鍵客戶及業務夥伴的合作，以鞏固我們的客戶關係。

我們將密切關注環渤海地區的港口發展，並通過股權或資產收購補充並增強我們的現有業務並有選擇性地整合環渤海地區的港口資源。我們也計劃尋求中國其他港區及海外合適的收購機會，以期進一步擴大我們的業務範圍及市場。此外，我們計劃在相關行業價值鏈的關鍵環節有選擇性地進行投資，以進一步提供我們在供應鏈物流方面的影響力及確保貨物吞吐量穩定增長。

我們將繼續招納管理人才和改善內部培訓，配合我們的未來發展。

高素質人才是我們取得成功的基礎。我們計劃留聘更多管理、物流、貿易、金融及營銷方面的高素質人才。此外，我們計劃提高我們的研發能力，以進一步提高我們的營運效率。我們也計劃繼續與國內外高等院校、科研機構及港口、海運及物流企業合作，進一步完善我們的人力資源發展，為公司未來發展提供有力的人才保障。

### 關於自由貿易港區的展望

我們計劃提升業務水平，以滿足相關行業的發展需求，並充分把握自由貿易港區發展給港口經營者帶來的發展機遇。

2013年9月，國務院出台《中國(上海)自由貿易試驗區總體方案》(「總體方案」)，標誌中國政府正式開始發展自由貿易區。根據《總體方案》，中國政府希望上海自由貿易試驗區發揮其「試驗田」功能，「經過兩三年的改革實驗」，「形成可複製、可推廣的經驗」。我們認為，這一官方表態意味着自由貿易港區發展是貿易、金融和投資領域的一個重要趨勢，將給港口相關業務帶來新的發展契機。2013年5月，山東省政府已向國務院提交《關於試點建設青島貿易自由港區的請示》，擬以我們的前灣港區及相關區域為基礎，申請建立總體規劃面積26.9平方公里的青島自由貿易港區。

我們相信，自由貿易港區的基本目的是通過加快清關以及賦予更大的投資、金融及外匯自由來促進貿易。自由貿易港區在投資、貿易及金融方面的自由，預期將帶動多個產業在自由貿易港區範圍內的蓬勃發展，我們相信這將為我們的港口業務及其他增值服務帶來巨大的發展機遇。

## 業 務

### 我們的位置、腹地及運輸網絡

#### 位置

我們主要在青島港經營業務。我們也通過與當地夥伴建立合營企業的方式在山東省兩個區域性港口—威海港及日照港經營業務。

#### 青島港

青島港位於山東半島南岸、黃海之濱，處於中國東部沿海的環渤海港口與長江三角洲港口之間。青島港位處東北亞港口圈的中心位置。作為西太平洋海岸重要的國際貿易及運輸樞紐，截至2013年12月31日，青島港與全世界逾180個國家及地區的700多個港口維持貿易關係，每週處理約100艘定期國際航班輪。

以下地圖顯示青島港在東北亞的中心位置：



附註：

(1) 虛線表示連接我們與其他港口的水路航線。

## 業 務

我們在青島港的業務涵蓋四個港區，即大港港區、前灣港區、黃島油港區及董家口港區。以下地圖列示我們在青島港經營的四個港區的位置：



### 其他區域性港口

我們在威海港 (位於山東省東北海岸，青島港以北約220公里) 通過我們的合營企業青威集裝箱經營兩個集裝箱泊位，總設計年吞吐量為400,000 TEU。我們亦在日照港 (位於山東省東南部海岸，青島港以南約200公里) 通過我們的合營企業日青集裝箱經營兩個集裝箱泊位，總設計年吞吐量為400,000 TEU。

### 腹地

我們的腹地橫跨華北、西北及華中，主要包括山東、江蘇、河北、山西及河南省。

---

## 業 務

---

我們的腹地包括部分中國東部沿海經濟發達的省份。2013年，對我們吞吐量貢獻最大的三個省份為山東、江蘇及河北省，根據國家統計局的資料，該等省份於2013年合共佔中國名義GDP總量約25.0%及中國外貿總值約21.0%。我們的腹地亦包括部分中國快速增長的區域，例如，根據國家統計局的資料，陝西省於2012年及2013年的實際GDP增長率分別是12.9%及11.0%，分別高於7.8%及7.7%的同期全國實際GDP增長率。

我們通過區域性水路網絡將我們的業務區域進一步擴展至日本及韓國。有關我們區域水路網絡的更多信息，請參閱「—運輸網絡—水路」。

### 運輸網絡

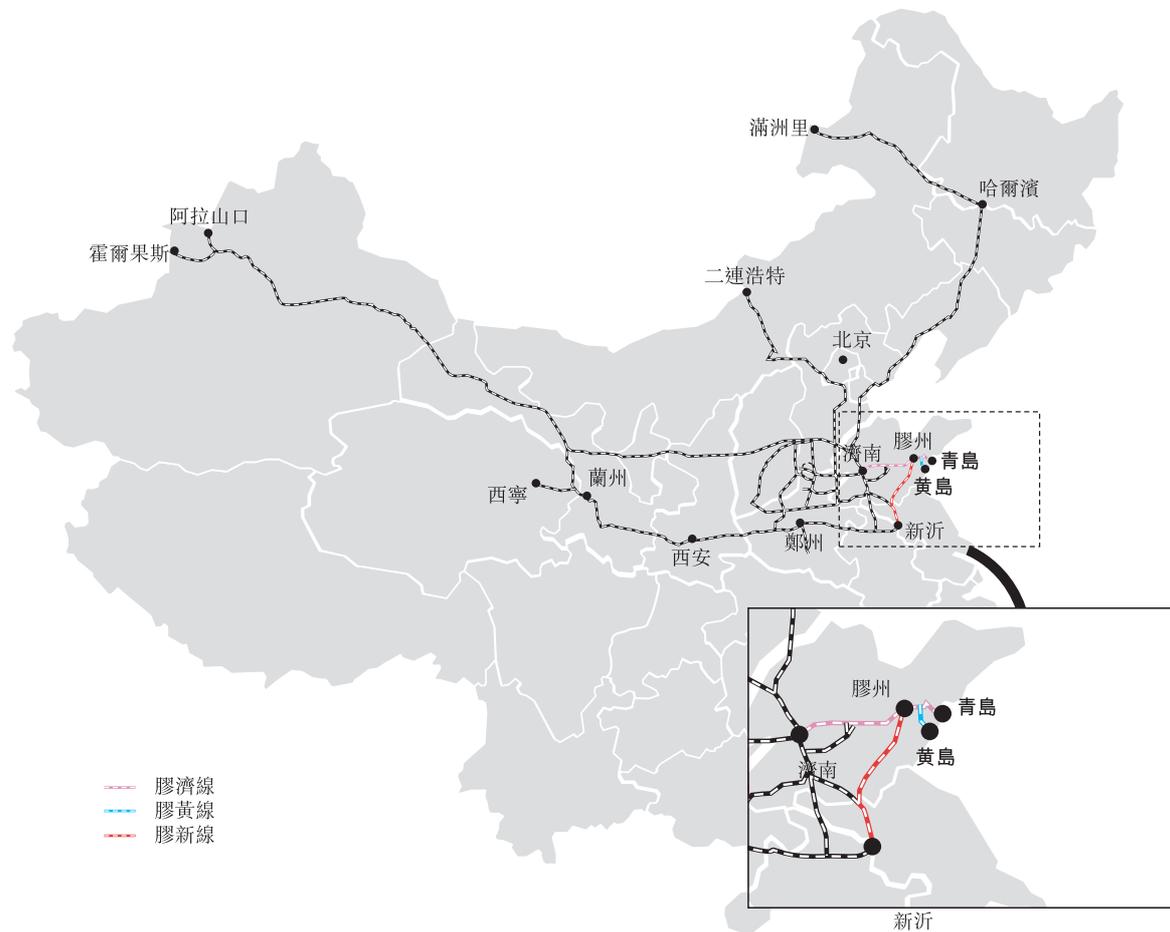
我們與由鐵路、公路、水路及管道組成的完善運輸網絡相連。我們相信，我們的戰略位置、交通連接及多元運輸模式有助降低我們客戶物流時間及成本。

### 鐵路

相比其他陸路運輸方式，鐵路運輸成本更為低廉，其主要用於我們所有主要貨物類型的長途運輸，包括集裝箱、金屬礦石及煤炭、液體散貨及其他一般貨物。我們的鐵路將我們的設施與地方站點相連，而這些站點通過膠黃線、膠濟線及膠新線與全中國鐵路網絡相連。我們也已連接四條分別途經阿拉山口、二連浩特、滿洲里及霍爾果斯的主要跨境鐵路線，進一步將我們的可到達地點擴展至中亞。

## 業 務

以下地圖顯示我們的主要鐵路運輸路線。



根據國家發改委的批覆，青連線預期將於2017年竣工。青連線將把董家口港區與預期將於2014年竣工的晉中南線連接起來。晉中南線及青連線預期將為我們提供港口至內陸煤礦及鋼鐵廠的高效物流通道，將進一步帶動港口煤炭及金屬礦石吞吐量的增長。

### 高速公路

高速公路運輸較鐵路運輸靈活但成本相對較高。公路主要用於運輸我們以山東省為出發地或目的地的所有主要類型貨物。山東省及我們腹地的其他主要省份擁有完善及維護良好的公路系統。我們的設施通過濟青高速公路、瀋海高速公路及青銀高速公路與全國公路網相連，為客戶提供快速、高效、可靠的陸上運輸服務。

---

## 業 務

---

通過公路將貨物運抵或運出我們港口設施的服務通常由第三方公路運輸服務供應商提供。我們一直在研究為客戶提供更優質公路運輸服務的辦法，例如設立我們自身的卡車車隊。有關我們公路運輸服務的更多信息，請參閱「我們的服務－配套及延伸服務－物流服務－公路運輸服務」。

### 水路

我們的水路指連接我們與其他環渤海地區港口、長江沿岸港口及日本與韓國港口的區域性水路航線。在我們由超過100條的國際直達航線組成的完善的國際航運網絡的基礎上，我們已建立一個連接環渤海地區、長江沿岸及日本及韓國逾30個港口的龐大區域性水路網絡。我們通過水路運輸我們所有主要貨物類型，但主要為轉運集裝箱、金屬礦石及煤炭以及原油。有關我們主要水路運輸網絡的指示地圖，請參閱「位置－青島港」。

### 管道

管道主要用於將液體散貨從我們的港口設施運輸至山東、江蘇及河南省的精煉廠或石化工廠。截至2013年12月31日，我們於黃島油港區的液體散貨設施連接六條管線（包括東黃管線、東黃複線、黃青管線、黃島－中石化大煉油管線、黃島－國家儲備庫管線及黃灘管線），管線總長度約760公里，運輸能力約每年68百萬噸。

作為我們開發計劃的一部分，我們預期位於董家口港區的液體散貨處理設施將於2015年連接華東的中石化原油管道網絡，我們相信此舉將會提高我們向長江沿岸的精煉廠及石油化工廠供油的能力。

### 我們的服務

作為綜合港口經營者，我們提供廣泛的港口相關服務，包括裝卸及倉儲服務等基本港口服務以及物流服務及融資相關服務等配套及延伸服務。我們亦從事其他業務活動，主要包括港口設施建設及港口設備製造。

## 業 務

### 我們的港口服務

#### 概覽

我們的綜合港口服務主要包括裝卸、堆存、倉儲、秤重、移動及裝載服務，範圍涵蓋多類貨物，包括集裝箱、金屬礦石、煤炭、石油、糧食、鋼材、汽車及其他液體散貨、乾散貨及一般貨物。

下表載列於所示期間按貨物類型劃分的吞吐量及設施利用率明細：

	截至12月31日止年度								
	2011年			2012年			2013年		
	吞吐量 (百萬噸)	佔總吞吐量 百分比	設施 利用率 <sup>(3)</sup> (%)	吞吐量 (百萬噸)	佔總吞吐量 百分比	設施 利用率 <sup>(3)</sup> (%)	吞吐量 (百萬噸)	佔總吞吐量 百分比	設施 利用率 <sup>(3)</sup> (%)
集裝箱 <sup>(1)</sup> .....	131.4	38.0	136.1	146.7	40.8	151.8	165.6	45.4	162.4
金屬礦石及 煤炭 <sup>(2)</sup> .....	124.2	35.8	254.9	123.2	34.3	252.9	112.4	30.8	217.6
液體散貨 .....	55.8	16.1	103.4	56.4	15.7	104.6	57.4	15.7	106.4
其他一般貨物...	34.8	10.1	346.4	33.2	9.2	330.8	29.6	8.1	295.0
<b>總計 .....</b>	<b>346.2</b>	<b>100.0</b>	<b>—</b>	<b>359.5</b>	<b>100.0</b>	<b>—</b>	<b>365.0</b>	<b>100.0</b>	<b>—</b>

#### 附註：

- (1) 我們的集裝箱吞吐量包括我們分別在日照港及威海港經營的集裝箱碼頭的吞吐量。有關該等集裝箱碼頭的更多信息，請參閱「一位置一其他區域性港口」。若採用「TEU」作為計量單位，截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的集裝箱吞吐量分別為12.9百萬TEU、14.4百萬TEU及15.4百萬TEU。
- (2) 我們的董事認為，金屬礦石、煤炭及其他一般貨物處理及配套服務應作為單一業務分部呈報，因為我們通常使用相同泊位及倉儲設施，並配置相同人力一併處理金屬礦石、煤炭及其他一般貨物。然而，金屬礦石及煤炭的吞吐量資料及其他一般貨物的吞吐量資料於本文件分開呈列。有關此分部的進一步信息，請參閱「財務信息—分部業績」。
- (3) 設施利用率按相關貨物(如適用)的總年度或年化吞吐量除以處理該等貨物的泊位的設計年吞吐量計算。其中集裝箱泊位設施利用率按以TEU計的集裝箱吞吐量計算。根據德魯里的資料，在許多情況下中國碼頭的實際吞吐量遠遠高於設計年吞吐量，致使利用率高於100%。根據德魯里的資料，泊位的「設計年吞吐量」為根據泊位的工程設計假設正常工作時間及標準營運效率，泊位於365個曆日在理論上可處理的工作量，而中國泊位的設計年吞吐量在許多情況下為於港口基礎設施的工程設計期間保守計算得出。

## 業 務

下表載列於所示期間按港區劃分的吞吐量明細：

	截至12月31日止年度					
	2011年		2012年		2013年	
	吞吐量 (百萬噸)	佔總吞吐量 百分比	吞吐量 (百萬噸)	佔總吞吐量 百分比	吞吐量 (百萬噸)	佔總吞吐量 百分比
大港港區 .....	35.2	10.2	36.2	10.1	36.3	10.0
前灣港區 .....	239.3	69.1	248.6	69.1	250.7	68.7
黃島油港區 .....	53.6	15.5	54.6	15.2	55.9	15.3
董家口港區 .....	—	—	—	—	0.8	0.2
在日照港及威海港經營 的集裝箱碼頭 .....	18.1	5.2	20.1	5.6	21.3	5.8
<b>總計 .....</b>	<b>346.2</b>	<b>100.0</b>	<b>359.5</b>	<b>100.0</b>	<b>365.0</b>	<b>100.0</b>

我們主要通過分公司及合營企業開展我們的港口業務，因此我們的吞吐量亦包含合營企業的吞吐量。下表載列我們港口營運的進一步詳情：

貨物類型	港區	經營實體 <sup>(1)</sup>	經營實體性質	所有權百分比
集裝箱 .....	大港港區	大港分公司	分公司	100%
	前灣港區	QQCT	合營企業 <sup>(3)</sup>	31%
	威海港	青威集裝箱	合營企業	49%
	日照港	日青集裝箱	合營企業	50%
金屬礦石、煤炭 及其他一般 貨物 .....	前灣港區	前港分公司	分公司	100%
	大港港區	大港分公司	分公司	100%
	前灣港區	西聯	合營企業	51%
	董家口港區	華能青島	合營企業	49%
		QDOT	合營企業	30%
液體散貨 .....	大港港區	大港分公司	分公司	100%
	黃島油港區	青島實華 <sup>(2)</sup>	合營企業	50%

附註：

- (1) 有關經營實體的進一步信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。
- (2) 我們透過油港分公司在黃島油港區提供液體散貨處理服務。2013年3月31日，我們透過對青島實華進行股權投資及向青島實華出售資產相結合的方式將油港分公司的全部資產出售給青島實華。根據交易協議，油港分公司的收入將在就我們的股權轉讓予青島實華向當地工商局完成登記後轉授予青島實華。相關登記於2013年4月底完成，油港分公司的收入從2013年5月1日起轉授予青島實華（「油港處置」）。
- (3) 「合營企業」包括我們的主要附屬公司及主要合營企業。有關我們主要附屬公司及主要合營企業的更多信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。

## 業 務

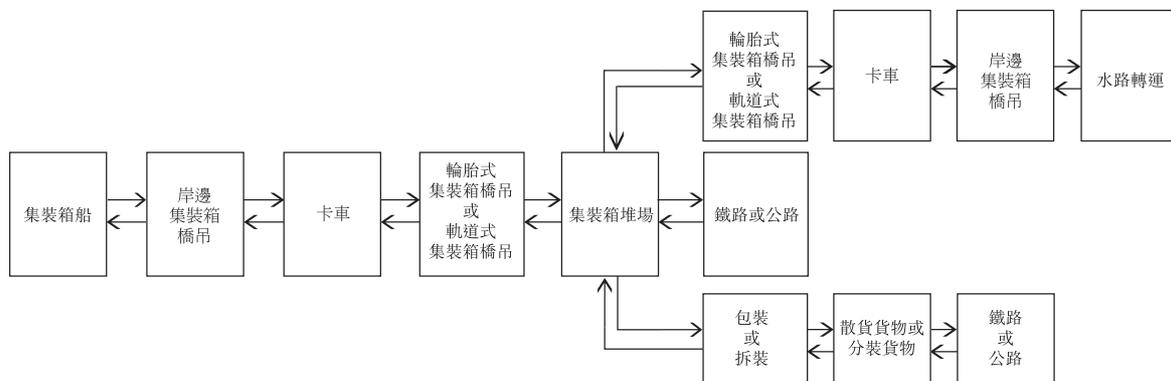
### 集裝箱處理

我們在前灣港區主要通過我們的QQCT及QQCTU提供集裝箱處理服務。我們於該港區經營20個專用集裝箱泊位，可停泊全球最大(載重量18,000 TEU)的集裝箱船。有關QQCT及QQCTU的更多信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。我們也於大港港區及通過威海港及日照港的合營企業提供小規模的集裝箱處理服務。我們的集裝箱處理服務客戶主要為從事外貿及國內貿易的船公司。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的集裝箱總吞吐量分別為12.9百萬TEU、14.4百萬TEU及15.4百萬TEU。同期，我們前灣港區的集裝箱吞吐量持續佔我們集裝箱總吞吐量逾80%。由於我們的集裝箱處理服務業務主要由QQCT承擔，而其收入並不在我們的財務報表綜合入賬，有關業務的經濟利益以應佔QQCT的溢利反映。有關我們集裝箱處理業務的會計政策的更多信息，請參閱「財務信息－營運業績」。

我們於2012年的集裝箱裝卸效率也是全球最高。根據*Journal of Commerce*雜誌發表的《2012年港口生產力》(*Port Productivity 2012*)，就集裝箱裝卸效率而言，2012年我們以每小時移動96次的年平均處理率在所有主要國際港口經營者中排名第一。

下圖概述我們的集裝箱處理服務所涉及的主要步驟。



我們也是環渤海地區、長江沿岸以及日本及韓國港口的集裝箱轉運樞紐。集裝箱轉運是指集裝箱通過我們的設施從一艘船舶上卸載後再裝上另一艘船舶，以運往另一港口。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的集裝箱轉運吞吐量分別為879,000 TEU、1.5百萬TEU及2.0百萬TEU。我們相信，轉運服務有助於增加我們的集裝箱吞吐量及客戶對增值服務的需求，同時擴大我們的腹地及區域港口網絡。我們擬持續通過發展現代物流服務及貿易促進服務等配套及延伸服務發展我們的轉運業務。

---

## 業 務

---

除裝卸服務外，我們也提供集裝箱配套港口服務，包括集裝箱短期儲存、拼箱及拆箱、以及集裝箱維修服務。我們也為裝有非標準貨物如冷凍貨品及危險品的集裝箱提供特設的儲藏服務。

### 金屬礦石及煤炭處理

我們主要通過位於前灣港區的九個專用泊位及通過QDOT位於董家口港區的兩個泊位提供金屬礦石及煤炭處理服務。此外，我們在前灣港區營運六個能處理金屬礦石和煤炭的通用泊位。我們在前灣港區能向200,000載重噸的礦石船提供裝卸服務。我們也利用大港港區的五個通用泊位處理少量金屬礦石及煤炭。金屬礦石及煤炭處理服務的客戶主要為國內外金屬及採礦公司，以及國內發電廠和鋼廠。

我們的金屬礦石及煤炭處理服務包括鐵礦石、銅礦石、鋁礦石、鎳礦石及煤炭。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的金屬礦石及煤炭吞吐量分別約為124.2百萬噸、123.2百萬噸及112.4百萬噸。於往績記錄期內，金屬礦石吞吐量持續佔我們金屬礦石及煤炭吞吐量的85%以上。

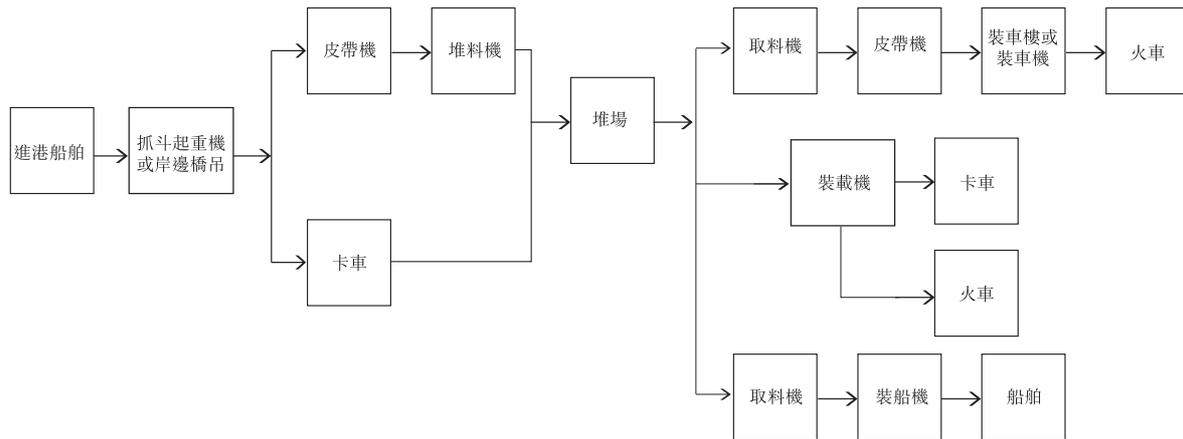
於重組前，我們的港口業務由青島港集團統一管理，而青島港集團指定前港分公司作為其就金屬礦石及煤炭的港口服務面向客戶的分包實體。自2012年1月1日起，根據青島港集團內部管理決策，前港分公司開始將金屬礦石及煤炭的部分吞吐量轉移至青島港集團董家口分公司，青島港集團董家口分公司為董家口收購I項下兩個泊位及董家口收購II項下兩個泊位的經營者。轉移吞吐量乃由於前灣港區的處理能力有限及青島港集團有意為兩個新建成的金屬礦石及煤炭泊位(由青島港集團董家口分公司經營)發展業務。前灣港區於有關吞吐量轉移之後繼續滿負荷經營。青島港集團董家口分公司就其處理服務按噸收取固定費用，惟須遵守青島港集團制定的整體質量控制政策及程序。鑒於前港分公司與青島港集團董家口分公司均為青島港集團的分公司，兩者並無就有關吞吐量轉移訂立正式合約。

於重組完成後，前港分公司成為本公司的一部分，而青島港集團董家口分公司由青島港集團保留，故吞吐量轉移構成分包交易。2014年2月，青島港集團董家口分公司經營的泊位已被我們的合營企業QDOT收購。我們擬於短期內與QDOT就有關董家口業務I的吞吐量轉移安排訂立正式合約。此外，我們於2014年5月收購董家口業務II。有關董家口收購的更多信息，請參閱「業務－我們的設施－董家口港區」。截至2012年及2013年12月31日止年度，該等分包交易的總吞吐量分別為26.4百萬噸及46.0百萬噸，而與該等分包交易有關的總成本則分別為人民幣241.2百萬元及人民幣650.9百萬元。

## 業 務

我們大部分金屬礦石及煤炭吞吐量為進港卸貨，分別約佔截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度金屬礦石及煤炭吞吐量的79.8%、80.9%及85.7%。進港金屬礦石及煤炭通常通過鐵路從我們位於前灣港區的設施運出。位於我們前灣港區設施上的鐵路及相關設備使我們能夠以高效率裝卸金屬礦石及煤炭，從而提升我們的競爭優勢。

下圖概述我們的金屬礦石及煤炭處理服務所涉及的主要步驟。



我們亦提供金屬礦石及煤炭短期儲藏服務。我們通過多種防護措施謹慎處理以確保將儲藏於我們設施的金屬礦石及煤炭在處理過程中的耗損減至最低。

我們致力於就金屬礦石及煤炭處理實施行業最佳慣例，我們尤其專注於將我們營運產生的環境影響降到最低。例如，我們採取多項保護措施，如在處理過程的每個階段頻繁噴水及全面覆蓋，以防止金屬礦石及煤炭洩漏至倉儲區外。

### 液體散貨處理

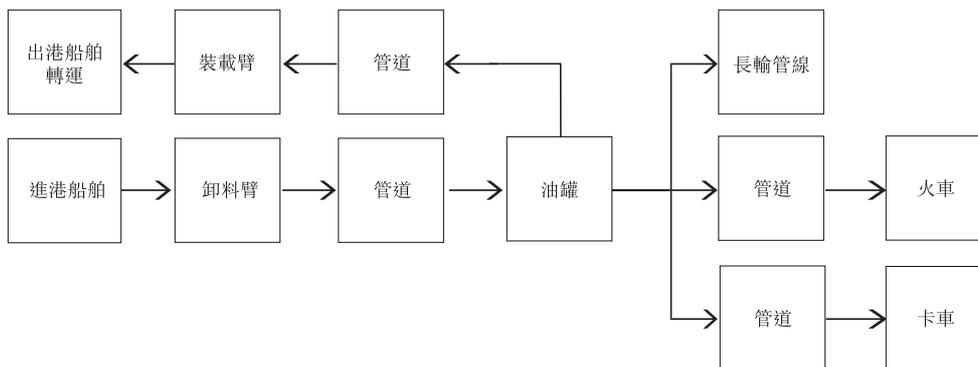
我們主要透過我們的合營企業青島實華在黃島油港區提供液體散貨處理服務。我們在該港區經營11個液體散貨處理專用泊位，能容納載重能力達440,000載重噸的油輪。有關青島實華的更多信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。我們預期董家口港區首批液體散貨處理設施將於2015年前開始營運。液體散貨處理服務的客戶包括大型油氣公司、化學品公司及其他能源公司。

我們的液體散貨處理服務包括在船舶與我們的設施間裝卸原油、燃油、成品油產品、液態化學品及液化天然氣以及該等液體散貨貨物的儲藏及管道運輸服務。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，進口原油分別佔液體散貨吞吐量的約66.4%、65.2%及66.2%。

## 業 務

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的液體散貨吞吐量分別達55.8百萬噸、56.4百萬噸及57.4百萬噸。

下圖概述我們的液體散貨處理服務所涉及的主要步驟。



青島實華向環渤海地區及長江沿岸的港口提供進口原油轉運。我們現有的轉運網絡覆蓋多個港口，包括南京港、連雲港港、日照港、烟台港及天津港。

我們主要在黃島油港區使用自有及租賃油罐提供液體散貨的儲藏服務。截至2013年12月31日，我們的總液體散貨儲藏量為4,150,700立方米，包括1,032,000立方米自有儲藏量及3,118,700立方米可供租賃的儲藏量。我們也提供液體散貨管道運輸服務，以符合成本效益及高效的方式使用我們設施的自有管道將液體散貨輸送至外部管道網絡。

---

## 業 務

---

### 其他一般貨物處理

我們主要在大港港區及通過西聯在前灣港區提供其他一般貨物裝卸服務以及在董家口港區提供少量該等服務。我們營運一個糧食專用泊位、一個冷凍品專用泊位、及15個能夠處理各類其他一般貨物的通用泊位，包括鋼鐵、糧食、汽車、機械及設備、化肥、化學品、木材、紙漿及冷凍品。除裝卸服務外，我們亦提供其他一般貨物的儲藏服務。其他一般貨物處理服務的客戶包括多家國內製造公司。近年來，國際航運業正朝向其他一般貨物集裝箱化的方向發展。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們其他一般貨物的總吞吐量分別約為34.8百萬噸、33.2百萬噸及29.6百萬噸。

### 配套及延伸服務

我們提供配套及延伸服務的種類不斷增加，包括物流服務、貿易促進服務、融資相關服務及其他港口增值服務。我們致力於預先考慮並滿足客戶及與我們或客戶交易的其他方的廣泛需求。我們配套及延伸服務的客戶包括港口服務客戶，例如船公司、貨主、製造商、原材料供應商、航運過程參與方的代理，以及與我們的港口服務客戶交易的其他方。

### 物流服務

憑藉我們的港口設施及信息方面的優勢，除傳統港口相關物流服務外，我們還拓展物流價值鏈並不斷增加提供現代物流服務的種類。

### 公路運輸服務

我們為集裝箱、金屬礦石及煤炭以及其他一般貨物的公路運輸提供公路運輸服務。目前，我們以第三方擁有的卡車提供我們絕大部分的公路運輸服務，其次以我們擁有的卡車提供。我們計劃擴大我們的自有車隊以進一步減低客戶的運輸成本。

### 代理及清關服務

我們提供多種代理及清關服務。我們擔任貨主的貨運代理，代表貨主物色並協商運貨服務。我們亦協助多類客戶準備報關單證及申報。憑藉我們在位置上與港口毗鄰及在業務方面與相關各方的緊密合作關係，我們得以向船務公司、貨運代理商、進出口商提供有效率及有效益的代理服務。

---

## 業 務

---

### 保稅區服務

我們憑藉前灣港區的保稅區優勢提供廣泛的保稅區服務，包括倉儲、加工、轉運及其他物流服務。我們的保稅區使我們的客戶能獲得關稅、增值稅、消費稅或進出口配額的豁免或減額待遇，並提供更便捷的清關程序。此外，我們亦在所有四個港區提供保稅倉儲服務。

### 無水港服務

為進一步滲透我們的腹地及向客戶提供更佳的一站式物流服務，我們與許多無水港合作，在包括河南省鄭州市在內的四個城市提供無水港服務。我們透過無水港提供基本港口相關服務(如清關及單證)及優化物流服務(如雙向貨源採集及地區性貨物集散服務)。無水港集合地區貨源，在我們的港口及無水港之間建立直接及有效的物流管道，為客戶大大改善物流效率。

### 貿易促進服務

憑藉我們在大宗資源與能源貨物吞吐量、我們設施貿易活動與客戶集中方面的優勢以及我們在客戶中的信譽，我們提供包括貿易經紀服務及貿易信息發佈服務在內的貿易促進服務。

### 融資相關服務

我們的許多客戶(如船公司及貨主)在其業務活動中有融資需求。金融機構經常委託我們儲存及監護用作其向我們客戶所提供融資服務(如以倉庫收據抵押的貸款)的抵押品的貨物。我們相信，該等融資相關服務有助於我們客戶盤活資金，提高貨物交易量，從而提高我們的吞吐量。

### 其他港口增值服務

我們在青島港提供廣泛的其他增值服務，包括：

- 理貨、拖輪及駁運等配套服務；
- 裝箱及拆箱等集裝箱相關服務；及
- 金屬礦石及煤炭篩選、洗選及混合以及其他一般貨物分類及重新包裝等簡單加工服務。

---

## 業 務

---

### 我們的其他業務活動

我們也從事港口基礎設施建設、製造及維護港口設備及機器，並為若干關聯方提供船舶修理。我們的港口基礎設施建設業務主要包括在董家口港區及前灣港區建設碼頭、泊位、堆場及倉庫等若干港口基礎設施及設備。我們的製造及維護港口設備及機器業務主要包括製造集裝箱橋吊、堆料機、取料機以及其他港口設備及機器。

### 我們的設施

#### 概覽

我們主要在青島港的四個港區(即大港港區、前灣港區、黃島油港區及董家口港區)經營業務。截至2014年3月31日，我們於青島港營運配備69個泊位的合共22個碼頭，約佔(i)青島港碼頭總數的71.0%及泊位總數的76.7%；及(ii)青島港可供公共使用的碼頭總數的88.0%及泊位總數的84.1%。我們於青島港經營的泊位包括21個集裝箱專用泊位、11個金屬礦石及煤炭專用泊位、13個液體散貨專用泊位、一個糧食專用泊位、一個冷凍品專用泊位及22個通用泊位。截至2013年12月31日，我們所有泊位的總設計年吞吐量約200百萬噸。2011年、2012年及2013年，我們分別處理青島港總貨物吞吐量約88.1%、83.4%及76.4%。

截至2013年12月31日，我們也分別於威海港及日照港通過與當地夥伴成立的合營企業的方式營運兩個泊位(均為集裝箱專用泊位)。

我們的倉儲設施位於港區，包括堆場、倉庫、儲罐、糧罐及集裝箱貨運站。

#### 大港港區

截至2013年12月31日，我們通過大港分公司在大港港區營運配備18個泊位的四個碼頭，主要處理鋼鐵、氧化鋁、鈰土、化肥、金屬礦石、煤炭及其他一般貨物。我們在大港港區自青島港集團租用我們四個碼頭中的其中一個，設有五個泊位，主要用作處理糧食及其他件雜貨。有關我們在大港港區自青島港集團租用設施的詳情，請參閱「關連交易－不獲豁免持續關連交易－1.青島港集團租賃框架協議」。

## 業 務

我們於大港港區的泊位能力包括：

貨物類型	泊位數目	岸線長度	水深	最高泊位能力	總設計年產能
集裝箱 .....	1	234米	10.5米	20,000載重噸	100,000 TEU
金屬礦石及 煤炭 .....	5	1,263米	12米至14.7米	70,000載重噸	3.9百萬噸
液體散貨 .....	2	419米	7.5米至13.5米	10,000載重噸	440,000噸
糧食 .....	1	312米	14米	50,000載重噸	3.5百萬噸
其他一般貨物 .....	9	1,830米	8米至14米	35,000載重噸	3.6百萬噸

我們自青島港集團租賃我們在大港港區的所有堆存及倉儲設施。截至2013年12月31日，我們位於大港港區的倉儲能力包括：

貨物類型	倉儲設施類型	數目	總尺寸	總能力
集裝箱 .....	堆場	—	200,000平方米	18,000 TEU
金屬礦石和煤炭 .....	堆場	—	90,000平方米	430,000噸
其他一般貨物 .....	堆場	—	446,000平方米	600,000噸
其他一般貨物 .....	倉庫	8	55,000平方米	210,000噸
其他一般貨物(糧食) .	糧罐	16	250,000立方米	200,000噸

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們於大港港區的吞吐量如下：

	截至12月31日止年度		
	2011年	2012年	2013年
集裝箱 .....	510,000 TEU	460,000 TEU	440,000 TEU
金屬礦石及煤炭 .....	12.4百萬噸	15.1百萬噸	15.4百萬噸
液體散貨 .....	2.1百萬噸	1.8百萬噸	1.5百萬噸
其他一般貨物 .....	12.3百萬噸	12.0百萬噸	12.3百萬噸

目前，青島市政府擬實施一項城市規劃方案，其中包括將我們在大港港區的港口業務搬遷至董家口港區及前灣港區。然而，截至最後實際可行日期，該方案仍處於初步階段，並無針對我們提供具體的搬遷計劃。我們尚未進行任何搬遷。

## 業 務

我們於大港港區的主要業務由大港分公司、港機分公司和青島港榮承擔，上述公司於往績記錄期內創造了我們於大港港區產生的大部分收入。除了我們於大港港區的主要業務外，大港港區亦有若干其他業務不能從我們過往的會計記錄中獨立分隔及無法個別識別出來。於往績記錄期內，於抵銷集團內公司間交易後，我們於大港港區的主要產業產生的收入分別為人民幣966.3百萬元、人民幣1,079.9百萬元及人民幣1,297.9百萬元，而毛利率則分別為21.9%、20.8%及18.1%。截至2013年12月31日，我們在大港港區經營18個泊位。於往績記錄期內，我們在大港港區的吞吐量分別佔我們總吞吐量的10.2%、10.1%及10.0%。考慮到於往績記錄期內大港港區的吞吐量僅佔我們總吞吐量的一小部分及鑒於我們在董家口港區的計劃開發項目以及大港港區現時面臨的產能限制，我們認為任何搬遷將對我們的長期發展有利，儘管此舉可能對我們的業務有一定的短期不利影響，如干擾我們的營運、搬遷過程中有關業務的收入減少、物流及管理方面的挑戰及與搬遷有關的額外成本。若擬議城市規劃方案得到落實，我們將制訂並實施一項綜合搬遷計劃，以確保順利過渡及盡量減低對本集團業務的影響。根據我們目前對城市規劃方案以及我們對大港港區業務的了解，我們預期該次搬遷(如實施)將不會對我們整體業務造成重大不利影響。有關大港港區搬遷的更多信息，請參閱「風險因素－我們的業務受搬遷計劃所限，而這可能帶來物流及管理方面的挑戰，令我們產生額外費用並可能對我們的業務造成不利影響」。我們將於上市後在我們的中期及年度報告內披露大港港區的搬遷進度。

### 前灣港區

截至2013年12月31日，我們通過前港分公司以及合營企業QQCT及西聯在前灣港區營運配備36個泊位的十個碼頭，主要處理集裝箱、金屬礦石、煤炭、紙漿及其他一般貨物。有關QQCT及西聯的更多信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。

我們於前灣港區的泊位能力包括：

貨物類型	泊位數目	岸線長度	水深	最高泊位能力	總設計年產能
集裝箱 .....	20	6,597米	9.0米至20.0米	200,000載重噸	8.6百萬TEU
金屬礦石和煤炭...	9	2,635米	13.6米至21.0米	200,000載重噸	44.8百萬噸
其他一般貨物 .....	7	1,326米	7.8米至13.5米	30,000載重噸	3.0百萬噸

## 業 務

我們於前灣港區的倉儲能力包括：

貨物類型	倉儲設施類型	數目	總尺寸	總能力
集裝箱 .....	堆場	—	4.1百萬平方米	406,000 TEU
集裝箱 .....	倉庫	9	82,910平方米	200,000噸
集裝箱 .....	集裝箱貨運站	8	432,000平方米	2,000 TEU
金屬礦石和煤炭 .....	堆場	—	1.7百萬平方米	14.0百萬噸
其他一般貨物 .....	堆場	—	248,559平方米	1.1百萬噸
其他一般貨物 .....	倉庫	3	36,134平方米	130,000噸
其他一般貨物 (進口汽車) .....	堆場	—	80,000平方米	3,200輛

前灣港區擁有一個冷藏庫(儲藏面積為35,800平方米及設計儲藏容量為46,800噸)以及一個冷凍集裝箱堆場(儲藏面積為133,000平方米及設計儲藏容量為18,668TEU)。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們於前灣港區的吞吐量如下：

	截至12月31日止年度		
	2011年	2012年	2013年
集裝箱 .....	10.6百萬TEU	12.0百萬TEU	13.1百萬TEU
金屬礦石及煤炭 .....	111.7百萬噸	108.1百萬噸	96.7百萬噸
其他一般貨物 .....	22.5百萬噸	21.2百萬噸	17.0百萬噸

我們近期獲批提供汽車進口港口服務。截至2013年12月31日，我們通過前灣港區的九個泊位，每年可處理100,000輛汽車，其中兩個泊位具有滾裝／滾卸能力。

我們於前灣港區的碼頭以鐵路連接黃島火車站，使我們運輸效率及每日貨物吞吐量得以大幅提高。

### 黃島油港區

截至2013年12月31日，我們通過合營企業青島實華在黃島油港區營運配備11個泊位的五個碼頭，以處理液體散貨。有關青島實華的更多信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。

## 業 務

我們於黃島油港區的泊位能力包括：

貨物類型	泊位數目	岸線長度	水深	最高泊位能力	總設計年產能
液體散貨 .....	11	3,196米	5.5米至24.0米	300,000載重噸	53.5百萬噸

我們於黃島油港區可使用的倉儲能力包括：

貨物類型	倉儲設施類型	數目	總能力
液體散貨 .....	儲罐(自有)	27	1.0百萬立方米
液體散貨 .....	儲罐(可供租用) <sup>(1)</sup>	75	3.1百萬立方米

附註：

- <sup>(1)</sup> 可供租用儲罐指第三方於黃島油港區擁有的油罐，於自有油罐的儲存能力耗盡時可供出租以滿足我們客戶的儲存需求。

截至2013年12月31日，我們的倉儲能力約佔黃島油港區作商業用途最高倉儲能力的72%。

我們於黃島油港區的設施連接六條管線(包括東黃管線、東黃複線、黃青管線、黃島—中石化大煉油管線、黃島—國家儲備庫管線及黃濰管線)，2013年，該等管線的總運輸能力約為每年68.0百萬噸，實際運輸量約為29.0百萬噸。我們在黃島油港區的石油及其他液化貨物鐵路運輸能力約為每年3百萬噸，2013年實際運輸量約為3百萬噸。

我們也持有黃濰管線的營運實體山東濱海弘潤管道物流股份有限公司(或濱海弘潤)的10%股權。黃濰管線將連接山東省的黃島與濰坊，預期於2014年6月前投入營運，總長度為176.0公里，液體散貨設計運輸能力為每年15.0百萬噸。

## 業 務

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們於黃島油港區的吞吐量如下：

	截至12月31日止年度		
	2011年	2012年	2013年
液體散貨 .....	53.6百萬噸	54.6百萬噸	55.9百萬噸

作為2014年公布的一項城市規劃方案的一部分，青島經濟技術開發區政府現正推行新的城市規劃計劃，其中可能包括將我們在黃島油港區的港口業務搬遷至董家口港區以及將我們若干客戶的業務搬離黃島油港區周邊地區。然而，截至最後實際可行日期，該城市規劃仍處於初步階段，故並無針對我們提供具體的搬遷計劃。我們在黃島油港區的業務並未受到潛在搬遷計劃的影響，故截至最後實際可行日期並無產生搬遷成本，而於該城市規劃方案最終確定並實施後，我們方會估計未來搬遷成本或相關財務影響。由於搬遷計劃現處於初步階段，因此我們與有關政府機關並無商討搬遷成本的承擔問題。

我們於黃島油港區的主要業務包括油港分公司業務和青島實華(我們的其中一間合營企業)的業務，於往績記錄期內為我們於黃島油港區產生大部分收入。除了我們於黃島油港區的主要業務外，黃島油港區亦有若干其他業務不能從我們過往的會計記錄中獨立分隔及無法個別識別出來。於2013年3月，我們向青島實華出售油港分公司所有資產，有關進一步詳情，請參閱「財務信息－營運業績－截至2013年12月31日止年度與截至2012年12月31日止年度比較」。於往績記錄期內，於抵銷集團內公司間交易後，我們於黃島油港區的主要業務產生的收入分別為人民幣330.6百萬元、人民幣349.1百萬元及人民幣239.2百萬元，而毛利率則分別為40.6%、35.2%及59.4%。於往績記錄期內，我們分佔青島實華溢利分別為人民幣114.5百萬元、人民幣121.6百萬元及人民幣157.8百萬元。截至2013年12月31日，我們在黃島油港區經營11個泊位。於往績記錄期內，我們在黃島油港區的吞吐量分別佔我們總吞吐量的約15.5%、15.2%及15.3%。若有關城市規劃舉措獲採納，搬遷可能導致我們的業務受到干擾、搬遷過程中有關業務的收入減少、物流及管理方面的挑戰以及與搬遷有關的額外成本。若有關城市規劃舉措得到落實，我們將制訂並實施一項綜合搬遷計劃，以降低搬遷風險，確保順利過渡及盡量減低對本集團業務的影響。根據我們目前對城市規劃方案以及我們對黃島油港區業務的了解，我們預期該次搬遷(如實施)將不會對我們整體業務造成重

## 業 務

大不利影響。有關黃島油港區搬遷的更多信息，請參閱「風險因素－我們的業務受搬遷計劃所限，而這可能帶來物流及管理方面的挑戰，令我們產生額外費用並可能對我們的業務造成不利影響」。我們將於上市後在我們的中期及年度報告內披露黃島油港區的搬遷進展。

### 董家口港區

截至2013年12月31日，我們通過合營企業華能青島在董家口港區營運一個擁有兩個泊位的碼頭，處理金屬礦石、煤炭及其他一般貨物。

截至2013年12月31日，我們於董家口港區的泊位能力包括：

貨物類型	泊位數目	岸線長度	水深	最高泊位能力	總設計年產能
其他一般貨物 .....	2	562米	11.7米至15.0米	50,000載重噸	3.0百萬噸

截至2013年12月31日，我們於董家口港區的倉儲能力包括：

貨物類型	倉儲設施類型	數目	尺寸	總能力
其他一般貨物 .....	堆場	—	275,000平方米	1.8百萬噸

當我們自2013年4月收購華能青島的49%股權時，我們在董家口港區開始產生吞吐量。截至2013年12月31日止年度，董家口港區的吞吐量約為780,000噸。

我們的合營企業QDOT於2014年2月向青島港集團收購位於董家口港區的兩個泊位及相關資產，總對價為人民幣2,989,024,400元，且預期會進行一項補充收購以使若干完成後調整生效（統稱為董家口收購I）。該兩個泊位專門用於處理金屬礦石及煤炭，靠泊能力分別為300,000載重噸及200,000載重噸。QDOT通過其實繳資本及銀行借款為董家口收購I提供資金。截至2012年及2013年12月31日止年度，董家口收購I所涉及的兩個泊位的總吞吐量分別為約26.4百萬噸及46.0百萬噸。

我們亦已於2014年5月向青島港集團直接收購董家口港區的兩個通用泊位及若干其他資產，總對價為人民幣738,717,681元（「董家口收購II」，連同董家口收購I統稱為「董家口收購」）。兩個泊位的靠泊能力均為50,000載重噸，並能夠處理多種其他一般貨物。截至最後

## 業 務

實際可行日期，董家口收購II所涉的泊位仍在試運營中。有關董家口收購II的更多信息，請參閱「財務信息－影響我們營運業績的主要因素－開發董家口港區」及「財務信息－影響可比性的因素－董家口收購」。

截至最後實際可行日期，我們於董家口港區的泊位能力如下：

貨物類型	泊位數目	岸線長度	水深	最高泊位能力	總設計年產能
金屬礦石和煤炭...	2	782米	19.2米至25.0米	300,000載重噸	29.0百萬噸
其他一般貨物 .....	4	1,114米	11.7米至17.2米	50,000載重噸	8.0百萬噸

截至最後實際可行日期，我們於董家口港區的倉儲能力如下：

貨物類型	倉儲設施類型	數目	尺寸	總能力
金屬礦石和煤炭 .....	堆場	—	1,754,000平方米	19百萬噸
其他一般貨物 .....	堆場	—	275,000平方米	1.8百萬噸

發展董家口港區是我們整體戰略規劃的關鍵部分。根據我們的現有規劃，我們將以金屬礦石、煤炭、鈮土等多種件雜貨以及原油與其他液體散貨作為重點在董家口港區建設碼頭。我們計劃直接或通過我們的合營企業建設更多的金屬礦石碼頭及更多的原油碼頭及相關倉儲設施。計劃建設完成後，董家口港區的預期年吞吐量將達到約300百萬噸。有關我們開發董家口港區的更多信息，請參閱「財務信息－影響我們營運業績的主要因素－開發董家口港區」及「財務信息－影響可比性的因素」。也請參閱「風險因素－我們面臨與開發及建設董家口港區有關的若干風險」。

董家口港區計劃將與青連線及晉中南線相連，該等路線預期分別於2017年及2014年開始營運。我們相信，這兩條鐵路線將極大提高董家口港區的運輸能力。此外，我們預期位於董家口港區的液體散貨處理設施將連接華東的中石化原油管道網絡，從而提高我們向長江沿岸的精煉廠及石油化工廠供油的能力。

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節

## 業 務

### 在建工程

截至2014年3月31日，我們及我們的若干合營企業於我們的港區擁有以下主要在建工程項目：

設施位置	擁有權	設施類型	泊位數目	岸線長度	設計靠泊能力／儲存容量	設計甲板面積	估計資本開支 (人民幣百萬元)	預期完成日期 <sup>(6)</sup>
董家口港區 .....	本公司	乾散貨通用泊位	四個	1,043米	100,000載重噸 70,000載重噸 35,000載重噸 (兩個)	不適用	2,300.9 <sup>(5)</sup>	2014年12月
	本公司	液體散貨泊位	四個	980米	30,000載重噸 (兩個) 20,000載重噸 3,000載重噸	不適用	908.7 <sup>(5)</sup>	2015年12月
	青島實華 <sup>(1)</sup>	液體散貨泊位	兩個	752米	300,000載重噸 100,000載重噸	不適用	1,393.0	300,000載重噸— 2014年6月 100,000載重噸— 2015年12月
	孚寶港務 <sup>(2)</sup>	液體散貨泊位	兩個	458米	20,000載重噸 50,000載重噸	不適用	492.7	2015年12月
	海灣液體 化工 <sup>(3)</sup>	液體散貨泊位	兩個	454米	20,000載重噸 30,000載重噸	不適用	330.4	2014年12月
	本公司	堆場	不適用	不適用	不適用	494,250 平方米	459.1 <sup>(5)</sup>	2014年12月
前灣港區 .....	本公司 QQCTN <sup>(4)</sup>	油罐 集裝箱泊位	不適用 四個	不適用 1,320米	400,000立方米 100,000載重噸 (兩個) 30,000載重噸 (兩個)	不適用 —	516.8 <sup>(5)</sup> 4,163.4	2014年5月 2017年12月

#### 附註：

- (1) 我們及經貿冠德各自持有青島實華50%權益。有關經貿冠德的更多信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。
- (2) 我們與Vopak Terminal DJK B.V.各持有孚寶港務的50%。有關孚寶港務的更多信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。
- (3) 我們、青島海灣集團有限公司與青島海晶化工集團有限公司分別持有海灣液體化工的50%、30%與20%股權。
- (4) 我們擁有QQCT 31%股權，而QQCT又擁有QQCTN 80%股權。有關QQCT的更多信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。
- (5) 截至最後實際可行日期，除上述披露項目外本公司也有數個規模較小的建設項目或港口營運配套建設項目。我們預計2014年的建設項目資本開支總額約為人民幣1,848.5百萬元，其中約人民幣830.5百萬元將用於上表所披露本公司的主要在建工程項目。有關2014年估計資本開支的更多信息，請參閱「財務信息—資本承擔及開支」。
- (6) 完成日期乃按我們目前所得的信息而估計。受多種因素(包括我們不能控制的事件)影響該等項目未必可於所估計的期間內完成。

---

## 業 務

---

我們將通過(i)經營活動所得現金；(ii)[編纂]所得款項淨額約[編纂]港元；及(iii)從我們的可用信貸融資額外提取人民幣46.6億元為我們的在建工程項目提供資金。

### 質量控制及認證

我們十分重視服務質量，並不斷努力提高服務質量。我們已在本公司以及附屬公司設立辦事處及專職人員監督質量控制事宜。我們的質量控制人員實行突擊現場檢查、調查及拜訪客戶等多項質量控制措施。我們也擁有多套質量控制政策、規則及衡量標準，以確保我們各方面的服務質量。我們的質量控制政策涵蓋全公司範圍內的經營方針至為我們開展的各類港口業務具體制訂的詳細質量保證標準。例如，我們為集裝箱裝卸業務制訂詳細的效率標準，而我們會根據這些標準審核我們的業務經營團隊的表現。

我們也積極通過定期的客戶調查及親自拜訪取得客戶對我們服務質量的意見。我們在本公司、附屬公司乃至碼頭設有多條客戶熱線，以確保客戶如對我們服務的任何方面不滿可迅速聯絡我們。

我們已實施ISO9000系列質量管理體系。2002年，我們於業內同行中率先建立職業健康安全及質量綜合管理體系，該體系已獲認證並自2002年起每年進行審核。

2001年，我們獲得中國質量協會頒發的首屆「全國質量管理獎」（「全國質量獎」的前身），是五名獲獎企業中唯一一家服務性企業。我們於2006年獲得「全國質量獎」。於2011年，我們獲得中國交通企業管理協會頒發的首屆「全國交通行業質量管理獎」。

### 我們的客戶、銷售及市場推廣

我們提供全方位港口服務，並擁有多元化的客戶基礎。我們的客戶所在行業覆蓋國際海運、貿易、煉油、石油化工、鋼鐵、煤炭及物流等行業。我們的客戶主要位於華北、西北及華中，主要包括山東、江蘇、河北、河南、安徽、陝西及山西省。

我們的集裝箱處理服務客戶主要為國內和國際船公司。我們的金屬礦石和煤炭處理服務客戶主要為國內及國際金屬和礦業公司，以及國內能源公司及金屬製品製造商。我們的

## 業 務

液體散貨處理服務客戶均為大型石油和天然氣公司、化工公司和其他能源公司。我們其他一般貨物處理服務的客戶主要為貨運代理公司。向我們購買機械或接受我們建設服務的客戶主要是我們的關聯方。有關我們與該等客戶之間交易的更多信息，請參閱「關連交易」。

通過股權投資及其他業務合作，我們已與眾多大客戶（包括世界級船公司、港口經營者和物流公司以及各大貨主）建立長期戰略關係。例如，我們已與馬士基、美國總統輪船公司、中遠集團等領先的船公司建立了以營運世界級集裝箱碼頭為重點的合營企業。我們和包括迪拜環球港務集團、招商局集團及中遠集團在內的領先國際集裝箱碼頭營運商展開集裝箱碼頭經營合作。我們也和新加坡萬邦集團合作開發乾散貨物流園。我們相信，該等長期戰略關係為我們提供了多元、穩定且不斷增長的貨物來源，使我們能進一步擴大我們的服務種類及客戶基礎，並提高我們的整體經營管理水平。

主要客戶所在行業低迷或會對我們的業務造成不利影響。例如，於往績記錄期內，我們的金屬礦石吞吐量分別為約108.3百萬噸、107.7百萬噸及97.6百萬噸，分別佔同期我們總吞吐量的31.3%、30.0%及26.7%。因此，鋼鐵行業作為我們金屬礦石業務的主要客戶，對我們而言極為重要。中國鋼鐵行業近期不利的整體市場狀況導致我們部分金屬礦石客戶延遲結賬，進而使我們的貿易應收款項及貿易應收款項周轉天數增加。有關進一步信息，請參閱「財務信息－影響我們營運業績的主要因素」及「財務信息－若干資產負債表項目－貿易及其他應收款項」。

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度各年，來自五大客戶的合共收入不超過我們總收入的30%。我們與我們的主要客戶維持長期關係。截至2013年12月31日，我們與五大客戶維持長達八至15年的業務合作關係。我們相信我們與客戶的穩固關係將有助於我們進一步鞏固我們在我們營運的業務領域內的市場領導地位。除我們的長期業務關係外，我們也與我們部分的主要客戶合作，成立合營企業以進一步拓展我們的港口營運業務。我們一般與主要客戶訂立為期一年的協議。我們一般向主要客戶提供30天至90天不等的信用期。

於往績記錄期內，我們五大客戶按收入劃分可分為兩類：接受我們港口服務的客戶及向我們購買機器或接受建設服務的關聯方。接受我們港口服務的客戶的合約條款通常包括貨物類型、我們提供的服務及付款條款。我們港口服務合約一般為期一年。購買我們機器的客戶的合約條款通常包括機器的規格、保修期及付款條款，而接受我們建設服務的客戶的合約條款通常包括建設項目的概況、目標完成日期及付款條款。我們大部分客戶以銀行承兌票據或通過網上轉賬或電匯方式付款。

---

## 業 務

---

就董事所知，截至最後實際可行日期，董事、彼等各自的聯繫人或持有我們已發行股本5%以上的任何股東均無於任何五大客戶中擁有任何權益，惟青島港集團透過本公司於我們若干合營企業持有權益除外。

我們與位於我們腹地八個省的24個辦事處建立了廣泛的營銷網絡以更好了解市場狀況、維護客戶關係並尋找新的業務機會。我們每年定期進行客戶調查並派遣營銷人員拜訪主要客戶，以評估客戶需求及滿意度。我們計劃在維持現有客戶群及不斷增加其業務量的基礎上開發新客戶。

作為對我們客戶服務的認可，我們獲得多項榮譽，包括於2012年獲得山東省企業信譽評級工作委員會頒發的「AAA」級企業信譽評級，於2010年獲得中國國情調查委員會頒發的「全國質量服務信得過單位」，以及於2009年獲得中國產品質量協會頒發的「AAAA」級國際質量信用評級。

### 我們的費用及收費

我們就港口服務收取的費用包括裝卸及其他處理服務費、堆料及倉儲費、港口安保費以及拖輪及駁船服務費。我們港口服務的費用及收費在過去十年穩步適度增加。

根據適用的法規，我們對非集裝箱貨物的裝卸及其他處理服務(涵蓋貨物處理服務、若干其他港口增值服務及轉運服務)收取一次性的費用。此外，根據中國的適用法規，我們亦代表政府部門收取若干政府費用，如港口建設費。

我們的費用及收費的若干組成部分的定價，如港口管理費、靠泊費、港口保安費、拖輪費、理貨費等須遵守交通部發出的指引。進一步信息請參閱「法規—港口經營方面法律法規」。我們根據市場狀況，並考慮貨物類型、貿易類型、堆存期間及競爭對手的定價等多項因素對其餘費用及收費進行定價。我們一般在服務完成後的30至90天內收取費用。有關規管我們的費用及收費的法律及法規的更多信息，請參閱「法規」。

此外，我們一般就部分港口機械銷售進行競標。

## 業 務

### 我們的設備

#### 概覽

我們的業務需要大量設備，包括裝卸設備、IT系統及其他設備。我們相信我們先進的設備對於我們實現和保持世界領先的裝卸效率以及降低營運成本起著至關重要的作用。於往績記錄期內，我們並無經歷因設備或材料短缺或其價格大幅波動而導致業務嚴重中斷的情況。我們港口業務所使用的主要設備均歸我們所有。

#### 裝卸設備

截至2013年12月31日，我們有超過1,700台／套裝卸設備提供裝卸服務。我們集裝箱處理業務所用的主要設備包括75台岸邊集裝箱橋吊、121台輪胎式集裝箱橋吊和71台軌道式集裝箱橋吊。我們操作的岸邊集裝箱橋吊具有行業領先的80噸起重量及最長70米前伸距，能夠處理載重量為18,000 TEU的集裝箱船。

我們金屬礦石和煤炭處理業務所用的主要設備為翻車機、裝載機、裝車樓、裝車機、皮帶機、橋吊、堆料機、取料機、堆取料機及裝船機。

我們液體散貨處理業務所用的主要設備為就液體散貨專門設計的管道、裝載臂及泵站。

下表載列截至最後實際可行日期我們重要港口碼頭設備及機械(可使用年期一般為五至25年)的平均齡期：

設備／機器	平均齡期(年)
岸邊集裝箱橋吊 .....	8.0
輪胎式集裝箱橋吊 .....	9.5
軌道式集裝箱橋吊 .....	5.0
拖輪 .....	11.0
翻車機 .....	21.0
裝船機 .....	21.0
卸船機 .....	8.0
裝載機 .....	4.5
裝車樓 .....	3.5

---

## 業 務

---

我們設備的保修期視乎設備的類型而不同，可能從數月到一年不等。我們已就設備的維護制定全面的內部指引及方針。我們的安全與技術部門負責維護我們主要貨物處理設備，該部門定期檢查我們的設備，評估其是否處於良好操作狀態，而日常營運職員於日常運作中須負責進行持續檢查並報告任何維護方面的問題。我們也將設備維護及維修服務外包予獨立第三方專家，獨立第三方專家在我們的監督下提供有關服務，並接受我們的質量檢查。

### IT系統

作為確保港口運營的關鍵，專業IT系統大幅提升我們的營運效率並降低我們的成本。我們相信，我們的IT系統並不遜於世界上其他現代海港所使用的系統，部分更處於國際領先地位。

我們利用圖像化系統集中協調我們所有港區的船舶交通，該系統匯集來自海事局、船舶及我們碼頭的數據。我們也採用適合各類別貨物的智能軟件程序提升我們的自動化水平。例如，我們實施業界領先的SPARCS系統用於集裝箱處理業務。此外，我們利用電子數據交換平台與政府機關及客戶交換貨物及船舶數據。我們也與多個港口機關如青島的海關、檢驗檢疫局及海事局設立數據交換系統，更方便客戶進行清關及過關。

截至最後實際可行日期，我們並未遭遇任何重大系統失靈或與我們IT和電腦系統有關或我們不同系統間交互方面的難題。

### 其他設備

截至2013年12月31日，我們擁有逾250台拖車用於在港區內運輸集裝箱及件雜貨。建設服務所用設備通常包括推土機、壓路機、卡車及挖掘機。機械製造業務所用設備主要包括切割機、數控車床、起重機、熔融及成型工具。

### 研發

我們擁有強大的港口機械及設備內部開發實力。截至2013年12月31日，我們擁有一支由38名從事機械開發人員組成的團隊。我們獨立設計及制造部分集裝箱起重機。我們員工利用在日常作業過程中累積的知識不斷改進我們的機械及設備。此外，我們近年也加強了IT研發工作。

---

## 業 務

---

截至2013年12月31日，我們的信息中心約有80名僱員，其中大部分擁有計算機科學學士或以上學位。我們的信息中心通過研發用於我們經營的軟件程序，專職加強我們對信息技術的利用。例如，我們的信息中心獨立開發了我們的中央業務協調系統以及我們用於貨物處理的部分軟件程序。另外，我們的信息中心也開發及運作一個物流信息平台，讓客戶之間可實現物流信息共享。我們也協助部分無水港合作夥伴開發無水港業務信息系統。我們相信，我們的IT研發工作提高了我們營運管理的效率，並改善了我們與客戶之間的信息交換。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們信息中心的總開支分別為人民幣10.4百萬元、人民幣11.0百萬元及人民幣9.1百萬元。

多年來，我們承擔了許多有關港口營運及管理的國家級研究項目。例如，2011年工業和信息化部委託我們對互聯網智能集裝箱運輸系統進行研究，而國家發改委於2012年選擇我們實施散貨電子交易與物流服務的試點項目。

我們獲專業協會與政府機構頒發多個獎項。於往績記錄期內，我們獲得中國港口協會頒發的有關科學技術的一個一等獎、11個二等獎及六個三等獎。於往績記錄期內，我們也獲得中國航海協會頒發的三個科學技術三等獎、山東省政府頒發的兩個科學技術三等獎，以及青島市政府頒發的四個科學技術二等獎及四個科學技術三等獎。

此外，我們與研究機構及行業顧問積極合作，相信此舉讓我們能洞悉行業趨勢及新興技術。

### 我們的供應商

我們裝卸設備的主要供應商包括上海振華重工(集團)股份有限公司、卡特彼勒公司(Caterpillar Inc.)及中國重汽集團濟南專用車有限公司。我們IT系統的主要供應商包括IBM、惠普及思科系統。我們建設及機械製造的主要供應商包括中交一航局第二工程有限公司及南京長江航道工程局。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們五大供應商分別佔採購總額約48.9%、31.9%及34.5%。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們最大單一供應商分別佔採購額約25.4%、12.1%及16.1%。我們的採購合約通常訂明保修及維護服務的期限。我們一般基於經磋商分期付款時間表向供應商作出付款，並通常留下一小部分(介於10%至15%之間)款項不予支付，直至於交付設備後過了一段期間。我們一般以銀行承兌票據或通過網上轉賬或電匯方式付款。

---

## 業 務

---

我們的董事或其各自的聯繫人或據董事所知截至最後實際可行日期擁有我們股本5%以上的任何股東概無於我們上述五大供應商及客戶中擁有任何權益。

### 競爭

中國的港口主要位於環渤海、長江三角洲、珠江三角洲、東南沿海和西南沿海港口地區五個區域。由於各港口之間距離較遠、主要貨物目的地及來源地的地理位置及物流組成方面的差異，不同地區的港口之間競爭並不激烈。

環渤海地區是中國最大的港口區。得益於延伸至環渤海地區、中國東北及西北地區的廣大腹地，環渤海地區港口吞吐量於2012年佔中國沿海港口總吞吐量的約45.2%。有關環渤海地區港口間競爭的更多信息，請參閱「行業概覽－環渤海港口地區競爭態勢」。

我們於中國主要與天津港、日照港、連雲港及上海港競爭，而在東北亞則與韓國的釜山港競爭。

我們認為與主要競爭者相比我們的競爭優勢如下：貨物處理及倉儲能力、運輸網絡、經營效率及服務範圍和質量。

我們相信我們的戰略位置、天然吃水深度、發達的聯運網絡、綜合性港口服務及業界領先的營運效率，令我們較競爭對手具備獨特的競爭優勢。

據我們所得知，截至2014年3月31日，青島港擁有31個碼頭及90個泊位作商業用途，當中我們營運22個碼頭及69個泊位，分別佔青島港碼頭總數約71.0%及商用泊位總數約76.7%。截至同日，青島港內並非由我們經營的九個碼頭及21個泊位中，六個碼頭及八個泊位為商用，並由獨立於我們或青島港集團的貨主或其聯屬人士經營。這些碼頭及泊位用作滿足其自身吞吐量處理需求，不對公眾開放。因此，我們經營的碼頭及泊位數目佔青島港公用碼頭及泊位總數分別約88.0%及84.1%。此外，我們於2011年、2012年及2013年分別處理青島港總貨物吞吐量約88.1%、83.4%及76.4%。因此，我們認為，我們與這些貨主或其聯屬人士並無競爭關係。

---

## 業 務

---

### 風險管理

作為港口經營者，我們在業務經營中所面對的風險主要涉及工作場所健康及安全問題以及環境保護問題。我們已實施多項措施來控制並盡量降低有關風險。

### 工作場所健康與安全

我們將安全列為優先處理的事項之一。我們高度重視安全控制，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。

- 我們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。
- 我們及我們的主要合營企業（如QQCT）已就安全控制流程和標準制定並實施手冊和內部政策。特別是，我們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12月31日，我們及我們的主要合營企業（如QQCT）擁有一支專責團隊，負責不同業務的作業安全控制。我們根據安全管理行政規定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，每名員工必須接受每年超過20小時的安全資格培訓，並通過考試方可任職。

我們亦可使用一系列緊急設備保護青島港，包括配備13輛消防車、兩艘消防船和約200名專職消防員的七支消防隊。此外，我們已實施有關處理危險物品應急計劃及操作程序的詳細內部政策及指引，此舉符合有關於港口管理危險物品的法定規定。有關該等法定規定的更多資料，請參閱「法規－港口經營方面法律法規－港口危險貨物作業業務」。

## 業 務

於往績記錄期內，除下文所披露者外，在我們的業務過程中並無發生重大工傷事故。

事故日期	事故概況及起因	補救及緩解措施	賠償
2013年10月7日 .....	我們於大港分公司的一名僱員在由另一僱員進行裝載操作時造成的事故中因受傷而死亡	我們強化了工作場所安全的內部規定及程序，為機械及設備增添了更多警報裝置，並進行了更多培訓以提高員工的工作場所安全意識	已故僱員的家屬從工傷賠償社會福利基金中獲得一筆保險金
2012年2月18日 .....	我們於大港分公司的一名派遣工人在由糧罐清理中的不當操作造成的事故中死亡	我們加強了工作場所安全管理，排查了潛在安全風險，並對操作程序可改善之處進行了調查	已故僱員的家屬從工傷賠償社會福利基金中獲得一筆保險金
2011年12月13日 .....	西聯的一名派遣工人在由件雜貨裝卸操作中的不當操作造成的事故中死亡	我們對分公司及附屬公司的件雜貨處理程序進行了全面檢討，以排查潛在風險	已故僱員的家屬從工傷賠償社會福利基金中獲得一筆保險金

本公司董事認為我們採取的生產安全措施在維持及提高生產安全水平方面是卓有成效的。根據國務院頒佈的相關條例，生產安全事故根據傷亡及經濟損失程度分為四個等級，即特別重大事故、重大事故、較大事故及一般事故。自青島港集團2003年成立以來，我們僅發生過一般事故。此外，在上述生產安全事故(均為無關聯的個別事故，事故原因並無任何模式或類似之處)發生後，我們立即對事故原因展開調查並實施更加嚴格的措施以進一步提高生產安全水平。

於往績記錄期內，我們每年與青島市政府簽署《安全生產目標責任書》，承諾遵守計量安全生產事故嚴重性的若干標準(如全年事故死亡人數)。於往績記錄期內，我們已貫徹履行有關責任書中的所有承諾。此外，我們已獲得多項證書及獎項，以表彰我們在安全生產方面的表現。例如，我們已取得GB/T9001質量管理體系認證及GB/T28001職業健康與安全體系認證，且我們已獲得「山東省全省安全生產基層基礎工作先進企業」及「山東省職業健康安全先進企業」稱號。

---

## 業 務

---

於往績記錄期內，我們並未接獲任何有關我們嚴重違反相關安全法律法規的通知，亦無任何政府機關或第三方向我們提出索償。

### 環境保護

我們須遵守有關空氣污染、噪音、有害物質、污水排放和其他環境事宜的中國國家和地方環境法律法規。我們十分重視環境保護，致力於營運和新項目開發中的環境保護。我們已取得GB/T24001環境管理體系認證。我們的環境保護措施包括以下各項：

- 對各個規劃的建設項目進行環境影響評估；
- 持續監控各個開發中項目的環境影響；
- 將環境影響標準納入到各個項目的交付規定；
- 在營運中設立和執行環境保護程序；
- 根據當地標準處置我們營運過程中排放的污染物，以減輕污水、大氣、固體廢物及噪音污染，並在可行情況下循環再用廢物；
- 對有害物質的排放實施特別的程序並聘請合資格第三方服務供應商；及
- 選擇符合國家環境保護標準的設備和產品，並鼓勵使用天然和清潔資源。

我們已指派專人及辦事處監督環保事宜。我們已制訂內部程序及政策以監管我們的環保工作。例如，我們已建立環境管理體系及標準，要求我們定期開展環保評估，並委聘合資格第三方專家對我們的港口相關服務及建設項目的環境影響進行測評。此外，我們及我們的合營企業亦已頒佈執行有關內部程序及政策的具體標準及指引。例如，我們的合營企業QQCT已制定《青島前灣集裝箱碼頭有限責任公司企業標準》，以規管我們貨物處理服務的重大方面，如危險品處理及水污染防治。

## 業 務

我們的中國法律顧問表示，我們的業務在所有重大方面均符合適用的國家及地方環境法律法規。於往績記錄期內，我們並未遭受任何有關我們嚴重違反環保法律法規的行政處罰，亦無任何中國政府機關或第三方向我們提出索償。有關適用環保法律及法規的更多信息，請參閱「法規－港口經營方面法律法規。」

截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們的環保費用分別約為人民幣33.1百萬元、人民幣33.1百萬元及人民幣44.3百萬元。為配合我們設施的擴建，我們計劃於未來三年繼續增加我們的環保開支以繼續遵守適用法規。

### 保險

我們為港口作業及設備購買保險，我們相信此舉符合中國的行業慣例。該等保險包括財產險(當中涵蓋因火災、自然災害及事故造成樓宇、辦公室、重要機器及設備或任何其他財產的意外損失)以及涵蓋因機器損壞或故障而導致損失的特定機器損壞險。我們也投保一般汽車保險、船舶保險及公眾責任險。恐怖活動等若干風險，目前在中國無法投保。自開始經營以來，我們從未遭遇任何業務中斷或重大保險索償。我們相信，我們對資產及業務購有足夠保險，而我們的保險符合行業慣例。

### 僱員

截至2013年12月31日，本公司聘用合共8,000名全職僱員。下表列示截至2013年12月31日本公司按職能劃分的僱員明細。

職能	僱員數目
經營管理人員 .....	843
專業技術人員 .....	732
生產作業人員 .....	5,142
生產輔助人員 .....	1,283
總計 .....	<u>8,000</u>

## 業 務

下表呈列截至2013年12月31日按教育水平劃分的本公司僱員明細。

教育水平	僱員數目
碩士學位 .....	113
學士學位 .....	1,035
大專學歷 .....	2,712
其他 .....	4,140
總計 .....	<b>8,000</b>

我們通過我們的附屬公司及主要合營企業開展絕大部分業務。截至2013年12月31日，我們的附屬公司及主要合營企業聘用合共4,430名全職僱員。有關我們的附屬公司及主要合營企業的更多信息，請參閱「歷史、重組及企業架構」。

截至最後實際可行日期，除位於無水港及我們市場推廣辦事處的僱員外，我們全部僱員均留駐於中國青島、日照及威海。

截至2013年12月31日，除聘用的全職僱員外，我們還使用第三方勞務派遣公司派遣的7,357名合同工提供的服務。我們與第三方勞務派遣公司訂立的勞務派遣合同的主要條款包括資格簡要說明、服務期限及勞務派遣公司及我們的權利和義務。我們向勞務派遣公司支付的款項通常包括工人薪酬、為工人繳納的社會福利供款以及向勞務派遣公司支付的管理費。我們正與這些合同工中的一部分人直接訂立勞務合同。

### 僱員關係

我們認為僱員是我們最寶貴的資產之一。我們為員工提供內部培訓，以提高其對我們業務及安全措施的認識，並根據個別員工的具體工作要求為其提供定期培訓。為表揚我們的人力資源實踐，山東省企業聯合會及山東省質量管理協會於2012年向我們聯合頒發「山東省最佳僱主獎」。

於往績記錄期內，我們尚未遭遇任何重大的員工流失或由於勞資糾紛而導致業務營運受到干擾。董事相信，我們與僱員關係良好。

---

## 業 務

---

### 福利

按照中國法規的規定，我們參與政府組織的多項僱員福利計劃，包括養老、醫療及生育、工傷賠償、失業福利計劃、產險及住房公積金。根據中國法律的規定，我們須按僱員薪資、獎金及若干津貼總額的特定比例向僱員福利計劃作出供款，以地方政府不時規定的最高金額為限。截至2011年、2012年及2013年12月31日止年度，我們產生的僱員福利開支總額分別為人民幣1,516.8百萬元、人民幣1,706.6百萬元及人民幣1,891.7百萬元。

### 知識產權

截至2013年12月31日，我們已在中國註冊三項專利、在香港註冊一個商標，並在中國申請註冊三項商標。中國三項商標的申請已獲主管部門受理，預計可於2015年初取得商標註冊證書。截至同日，我們也已取得青島港集團擁有的主要關於機械配件及操作方法的15項專利的非獨家許可。根據我們與青島港集團訂立的許可協議，我們有權在業務經營中免費使用這些許可，直至專利到期或雙方相互同意終止許可為止。

有關我們知識產權組合的進一步詳情，請參閱本文件附錄七所載「知識產權」一節。

### 物業

#### 自有物業

截至2014年4月30日並計及董家口業務II，我們在中國擁有23幅總佔地面積約9.9百萬平方米的土地（各自佔地面積介乎於約2,000平方米至3.5百萬平方米之間），約佔本集團所用土地總佔地面積的90.0%，主要用作泊位、堆場及辦公室。截至同日，我們擁有116幢總建築面積約389,314平方米的房屋（各自的建築面積介於約23平方米至55,070平方米之間），約佔本集團所用房屋總建築面積的81.1%。

根據香港上市規則第5章及公司條例（豁免公司及招股章程遵從條文）公告第6(2)節，本文件部分獲豁免遵守有關公司（清盤及雜項條文）條例第三部第34(2)段的公司（清盤及雜項條文）條例第342(1)節的規定，而其要求就我們於土地或房屋的所有權益編製一份估值報告。有關我們物業（該等物業(i)構成我們物業活動的一部分，惟賬面值低於我們總資產1%的物業

## 業 務

除外；(ii)不構成我們物業活動的一部分，惟物業權益的賬面值為或高於我們總資產的15%；及(iii)對我們的經營十分重要)的更多資料，請參閱本文件附錄三的物業估值報告。

截至2014年4月30日及計及董家口業務II：

- 我們並無就23幅自有土地中其中一幅總面積約為890,064平方米的土地(佔本集團所用土地總地盤面積8.08%)擁有土地使用權證。該幅土地乃由填海而取得，且青島港集團過往擁有相關海域使用權。董家口業務II的相關泊位於完成後有待查驗，待通過有關當局完成泊位查驗後，我們將根據相關中國法律及法規完成土地出讓手續，並申請土地使用權證。
- 我們並無就116幢自有房屋中其中七幢總建築面積約為4,994平方米的房屋(佔本集團所用房屋總建築面積約1.04%)取得房屋所有權證。這七幢房屋中：
  - i. 我們總建築面積約1,144平方米的四幢自有房屋先前用作變電站及其他配套設施，目前並未使用。我們擬拆除該等房屋，作為我們大港港區業務經營建議搬遷的一部分。有關上述搬遷的更多信息，請參閱「我們的設施—大港港區」；及
  - ii. 我們總建築面積約3,850平方米的三幢自有房屋為臨時構築物，包括鋼結構大棚、倉庫及食堂。

我們的中國法律顧問嘉源律師事務所表示，根據適用的法律，對於未取得所需建設規劃許可證而建成的房屋，(i)建設工程將被叫停，在規定時限內作出整改並可能被處以建設成本5%至10%不等的罰款；(ii)無法進行整改的，將被責令拆除；(iii)無法進行拆除的，相關樓宇及非法所得將被沒收並可能被處以建設成本5%至10%不等的罰款。對於未取得建設許可證的建設工程，相關部門將有權叫停建設工程，且可處以人民幣5,000元至人民幣10,000元不等的罰款。此外，我們無權出售或抵押我們並無有關建設許可證的瑕疵自有物業(定義見下文)。

董事相信，我們並無有效業權證書的自有樓宇(「**瑕疵自有物業**」)不會個別或共同對及將會對我們的業務、財務狀況及營運業績產生重大影響，主要原因在於：(i)我們已取得絕大部分自有樓宇的有效業權證書，佔本集團自有房屋總建築面積約98.7%；(ii)倘我們因未領取業權證書而不再能夠使用瑕疵自有物業，我們能輕易拆除包括瑕疵自有物業在內的房

## 業 務

屋或遷至我們擁有有效業權證書的自有物業；(iii)截至最後實際可行日期，政府部門或第三方並無就瑕疵自有物業而對我們提出任何申索或作出任何懲罰；(iv)預期罰款(如有)對我們整體而言不重大；(v)瑕疵自有物業的安全狀況不會因未領取有效業權證書而受到不利影響；(v)與鄰近類似房屋比較，我們認為未領取有效業權證書造成的瑕疵自有物業的建設開支並無顯著差別；及(vi)我們認為倘我們須終止使用瑕疵自有物業：(x)隨時可找到替代瑕疵自有物業的其他物業；(y)搬遷估計所耗時間及成本並不重大；及(z)於該等瑕疵自有物業上開展的業務遷至新址不會對業務造成重大中斷，且鑒於房屋主要用作辦公室、維修及其他配套用途，我們的財務狀況不會受到重大影響。

此外，根據青島港集團於2014年1月10日作出的承諾，青島港集團承諾將盡力在可能的範圍內協助我們為我們的自有房屋申請相關業權證書以及就因有問題業權引致的任何損失、申索、開支及費用向我們提供全額彌償保證。我們的中國法律顧問嘉源律師事務所表示，根據中國法律該承諾屬合法有效，且可予執行。

鑒於上文所述，我們認為毋須採取進一步補救措施。請參閱「風險因素－與我們的業務相關的風險－有關我們所擁有或租賃的若干物業或海域的法律瑕疵可能對我們使用該等物業或海域的能力產生重大不利影響」。

### 租賃物業

截至2014年4月30日，我們租賃20幅總佔地面積約1.1百萬平方米的地塊(佔本集團所用土地總佔地面積約10.0%)及28幢總建築面積約90,744平方米的房屋(佔本集團所用房屋的總建築面積約18.9%)。

截至2014年4月30日：

- 20幅租賃土地中其中三幅(總佔地面積約21,534平方米，佔本集團所用土地的總佔地盤面積約0.20%)，出租人(獨立第三方)已取得相關土地使用權證，但並未完成向我們租賃土地的內部程序。該等土地主要用作倉儲用途；
- 20幅土地中其中一幅(總佔地面積約200,100平方米，佔本集團所用土地的總佔地面積約1.82%)，出租人(獨立第三方)確認其已取得相關土地使用權證，但該土地使用權證已丟失。該土地主要用作倉儲用途；

## 業 務

- 28幢房屋中其中一幢（總建築面積約196平方米，佔本集團所用房屋總建築面積約0.04%），出租人青島港集團並無取得有關房屋所有權證。該房屋位於劃撥土地，用作變電站。根據青島港集團出具一份日期為2014年1月10日的承諾函，青島港集團承諾倘出現有關該房屋的任何業權爭議，其將負責解決有關爭議及承擔所有責任，並就有關爭議產生的所有潛在申索、開支、成本或罰款悉數向我們作出彌償保證。我們的中國法律顧問嘉源律師事務所確認，根據中國法律該承諾合法有效；及
- 我們並未就我們三幢總建築面積約120平方米（佔本集團所用房屋總建築面積約0.02%）的租賃樓宇向相關部門登記，而我們的中國法律顧問向我們表示，這將不會影響租賃協議的有效性。根據適用中國法律法規，租賃協議應當進行有關登記；對並無進行登記的，按每份租賃協議處人民幣1,000元至人民幣10,000元的罰款。

董事認為，上述租賃地塊及房屋（「瑕疵租賃物業」）未領取業權證書將不會對我們的業務、財務狀況及營運業績產生重大不利影響，主要原因在於：(i)絕大部分租賃物業的出租人均已取得有關業權證書，佔我們租賃地塊總佔地面積約80.0%，及佔租賃房屋總建築面積約99.8%；(ii)倘我們不再能夠使用任何瑕疵租賃物業，我們能輕易遷至擁有有效業權證書的其他物業；(iii)截至最後實際可行日期，政府部門或第三方並無就瑕疵租賃物業對我們提出任何申索或作出任何懲罰；(iv)瑕疵租賃物業的安全狀況不會因未領取有效業權證書而受到不利影響；(v)與鄰近類似土地或房屋比較，我們認為相關出租人未領取有效業權證造成的瑕疵租賃物業的租金並無顯著差別；及(vi)我們認為倘我們須終止使用瑕疵租賃物業：(x)隨時可找到替代瑕疵租賃物業的其他物業；(y)搬遷估計所耗時間及成本並不重大；及(z)考慮到其用途，於該等瑕疵租賃物業上開展的業務遷至新址不會對我們的業務經營造成重大中斷，且我們的財務狀況不會受到重大影響。鑒於上文所述，我們認為實際上毋須採取進一步補救措施。請參閱「風險因素－與我們的業務相關的風險－有關我們所擁有或租賃的若干物業或海域的法律瑕疵可能對我們使用該等物業或海域的能力產生重大不利影響」。

## 業 務

### 在建工程

截至2014年4月30日，我們合共擁有11項在建工程項目（包括我們港口服務的六項關鍵基礎設施建設項目以及五項配套設施項目），但我們尚未取得若干必要的項目批文、環境批文或土地使用批文。

根據相關中國法律及法規，倘未能取得有關批文，我們會面臨一系列的潛在處罰及其他責任，包括暫停建設的行政命令、向有關機構提交報告、相關責任人的個人責任以及人民幣50,000元至人民幣200,000元不等的罰款。截至最後實際可行日期，我們並無因未能取得有關批文而受到嚴重行政處罰。青島港集團已向我們承諾將盡其最大努力協助我們取得有關批文，且已同意就因未能取得有關批文引致的任何行政處罰、損失、申索、開支及成本向我們提供全額彌償保證。

### 海域使用權

截至2014年4月30日及計及董家口業務II，我們擁有總面積約247平方公頃的海域的五份海域使用權證書，所有海域均位於中國，幾近佔我們須獲得有關海域使用權證書的全部海域總面積。如下文所披露，我們正為三個泊位申請海域使用權證書。

我們目前並無擁有位於大港港區其中一個碼頭的周邊若干海域的海域使用權。該碼頭包括兩個液體散貨泊位，於往績記錄期內的吞吐量分別為約2.1百萬噸、1.8百萬噸及1.5百萬噸，分別佔我們同期總吞吐量約0.6%、0.5%及0.4%。我們正在申請該等海域使用權，但有關使用權未必會被批准，原因為碼頭毗鄰軍事設施。我們未能取得有關海域使用權可能會導致被處以相等於海洋局釐定的海域使用金的五倍至15倍不等的罰款，責令暫停於相關碼頭的營運及沒收非法所得。根據適用法律及法規，董事估計，我們因未能取得有關海域使用權而可能遭受的最高罰款為每年人民幣300,000元。董事認為，倘我們被徵收該等罰款，鑒於相關碼頭對我們的總吞吐量的貢獻、潛在罰款金額及將我們於大港港區的業務營運搬遷至前灣港區及董家口港區的建議（之後我們不再預期使用該碼頭作港口營運），該等罰款將不會對我們產生任何重大影響。有關上述搬遷的更多信息，請參閱「我們的設施—大港港區」。截至最後實際可行日期，我們並無因在相關碼頭無海域使用權進行營運而受到任何處罰。

根據青島港集團於2014年1月10日出具的承諾書，青島港集團承諾盡其最大努力協助我們取得有關海域使用權以及就任何潛在的費用、稅項、開支、申索及處罰向我們提供彌償保證。我們的中國法律顧問嘉源律師事務所確認，根據中國法律該承諾屬合法有效，且可執行。

## 業 務

此外，我們正就董家口業務II申請一個試營運泊位的海域使用權。相關泊位的海域使用權已獲山東省人民政府原則上批准。我們已支付相關海域出讓金，以待相關機關發出海域使用權證。我們的中國法律顧問嘉源律師事務所贊同本公司的意見，認為我們於取得海域使用權方面並無重大法律障礙。

### 監管合規

青島市交通運輸委員會港航管理局為負責向我們發出港口經營許可證及港口危險貨物作業附證的政府部門，而青島市工商行政管理局為負責向我們發出企業營業執照的政府部門。我們的相關業務已取得上述各項許可證。

我們受山東省環境保護廳及青島市環境保護局的監督及管理，該等部門不時派遣代表對我們的業務進行隨機檢查，確保相關環保法規得到遵守。

我們的中國法律顧問嘉源律師事務所表示，除本文件所披露者外，截至最後實際可行日期，我們已自相關監管部門取得對我們在中國的業務經營至關重要的主要牌照、批文及許可證。

由於重組（據此青島港集團向我們注入組成其核心港口業務的若干資產及附屬公司），我們須重新申領經營所需若干牌照、批文及許可證。截至最後實際可行日期，我們的供電分公司正申請建築業企業資質證書，並將在取得建築業企業資質證書後接著申請安全生產許可證。我們的供電分公司亦正申請承裝（修、試）電力設施許可證。最高處罰為終止相關項目或生產；徵收下列範圍的罰金：(i)項目合約價的2%至4%（按建築業企業資質證書規定）；(ii)人民幣100,000元至人民幣500,000元（按安全生產許可證規定）；及(iii)人民幣10,000元至人民幣500,000元（按承裝（修、試）電力設施許可證規定）；沒收所有非法所得及／或設備；並可能產生刑事責任。

儘管我們仍在重新申領上述牌照、批文及許可證，但董事相信這不會（個別及共同）對我們的業務、財務狀況及營運業績造成任何重大影響，主要由於(i)我們已於重組後取得對我們經營至關重要的所有牌照、批文及許可證；(ii)截至最後實際可行日期，並無政府部門對我們作出任何處罰；(iii)預期罰金（如有）整體上對本集團而言並無重大；(iv)沒有牌照、批文及許可證的相關業務的收入及溢利貢獻整體對本集團並不重大；(v)目前上述資質事宜均按照法律法規規定的正常程序辦理；及(vi)根據日期為2014年3月26日的承諾，青島港集團已承諾就因沒有上述牌照、批文及許可證而引致的任何潛在經濟損失向我們提供彌償保

## 業 務

證。我們的中國法律顧問嘉源律師事務所確認，根據中國法律，有關承諾屬合法、有效及可予執行。如我們未能在2014年12月31日前就若干業務營運取得相關牌照、批文及許可證，我們將暫停經營，直至取得相關牌照、批文及許可證為止。

也請參閱本文件「風險因素－我們業務營運須取得資質或牌照，而該等資質或牌照如被吊銷、註銷或未能重續，可能對我們的業務產生重大不利影響」。

### 牌照及許可證

我們須向多個省市及國家級政府部門取得經營業務所需的多項牌照、批文及許可證。下表載列我們經營所需的主要牌照及批文。有關我們受其規限的監管制度的進一步信息，請參閱「法規」。

許可證／批文	持有實體	頒發部門	授出日期	屆滿日期
港口經營許可證	本公司	青島市交通運輸 委員會港航管理局	2014年 1月14日	2017年 1月13日
港口經營許可證 (港口理貨業務)	青島外理	交通部	2013年 12月31日	2016年 12月31日
港口經營許可證	西聯	青島市交通運輸 委員會港航管理局	2013年 9月30日	2016年 9月29日
港口危險貨物 作業附證	本公司及西聯	青島市交通運輸 委員會港航管理局	不同日期	不同日期

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節

## 業 務

許可證／批文	持有實體	頒發部門	授出日期	屆滿日期
港口設施保安 符合證書	西聯及本公司 的多家分公司	交通部	不同日期	不同日期
國境口岸儲存場地 衛生許可證	本公司	黃島出入境檢 驗檢疫局	2014年 1月10日	2016年 1月9日
海關進出口貨物 收發貨人報關 註冊登記證書	本公司及多家 附屬公司	青島海關	不同日期	不同日期
道路運輸經營許可證	港運分公司	青島市道路 運輸管理局	2014年 1月16日	2018年 1月15日
道路運輸經營許可證	港機分公司	青島市道路 運輸管理局	2014年 4月9日	2017年 4月8日
海關保稅倉庫註冊 登記證書 (公用型保稅倉庫)	本公司及 青島港榮	青島海關	不同日期	不同日期
建築業企業資質證書	多家附屬 公司	建設部、青島市 建設委員會及山東省 建築工程管理局	不同日期	不同日期

本文件為草擬本，其所載資料並不完整及可作更改。閱讀本文件有關資料時，必須一併細閱本文件首頁「警告」一節

## 業 務

許可證／批文	持有實體	頒發部門	授出日期	屆滿日期
特種設備製造許可證	我們的港機分公司	山東省質量技術監督局	不同日期	不同日期
特種設備安裝改造維修許可證	我們的港機分公司	山東省質量技術監督局	2014年 4月24日	2018年 4月23日
成品油零售經營批准證書	我們的多間分公司	青島市經濟和信息化委員會	不同日期	—
危險化學品經營許可證	我們的多間分公司	青島市安全生產監督管理局	2013年 12月12日	不同日期
全國工業產品生產許可證	我們的港機分公司	國家質量監督檢驗檢疫總局	2014年 4月29日	2014年 8月13日
專項計量授權證書	本公司	青島市質量技術監督局	不同日期	不同日期

### 法律程序

我們在日常業務過程中不時涉及若干法律訴訟，包括作為訴訟或仲裁程序的原告、被告或第三方。截至最後實際可行日期，我們並無涉及任何可能對我們產生重大不利影響的訴訟、仲裁或行政程序。據董事所知，截至最後實際可行日期，並無針對我們的未決或面臨的重大訴訟、仲裁或行政程序。我們認為，我們已根據最佳估算，為該等法律程序可能引起的損失計提足額撥備。