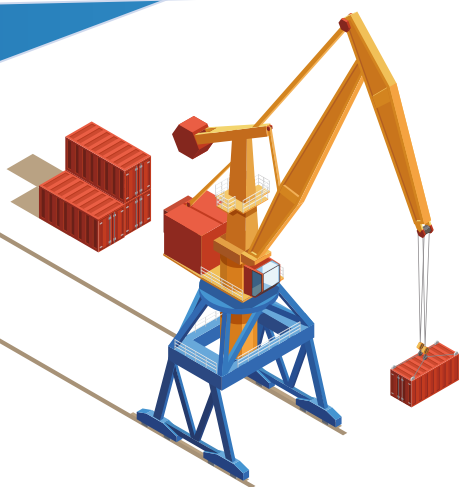


業務回顧



市場回顧

2017年，全球經濟溫和復蘇，投資者信心回升。國際貨幣基金組織(IMF)預測，2017年全球經濟增長約3.7%，增速為自2011年以來最快的一年，帶動全球貿易增長2.2個百分點至4.7%。中國經濟則穩中向好，加上外部市場需求提升，推動外貿進出口增長。據中國海關統計，2017年中國進出口總值同比增長14.2%，其中，出口及進口分別上升10.8%和18.7%。

經濟溫和復蘇，加上國際市場需求上升，帶動全球航運市場回暖，需求增速超過供給，運力過剩得到緩解。根據Drewry Shipping Consultants Limited，預計2017年全球集裝箱航運運輸量增長5.4%，較2016年上升2個百分點。中國港口亦呈增長態勢，全年完成集裝箱總吞吐量236,800,000標準箱，上升8.3%，增速較去年上升4.7個百分點。

2017年，海洋聯盟正式成立，與2M及THE聯盟形成全球集裝箱航運市場三足鼎立的格局。根據Alphaliner於2018年2月13日的統計，這三大聯盟共佔全球集裝箱總運力的79%。本公司母公司中遠海運集裝箱船隊所屬的海洋聯盟在東西幹線及中東紅海線共運營41條航線，共計投入集裝箱船舶約350艘，總運力規模達3,500,000標準箱。自其於2017年4月正式運作後，陸續增加對本集團集裝箱碼頭的靠泊。年

內，海洋聯盟掛靠本集團旗下控股碼頭的集裝箱佔本集團總箱量的44%。相信隨著海洋聯盟的全面投入，將持續為本集團的業務增長提供動力。

整體表現

受惠於上述因素，加上新收購碼頭的箱量貢獻，年內，本集團碼頭業務表現理想，全年總吞吐量為100,202,185標準箱。不計入青島港國際2017年5-12月及青島前灣碼頭2016年吞吐量，完成集裝箱總吞吐量達87,932,185標準箱(2016年：77,572,219標準箱)，上升13.4%。其中，大中華地區上升8.0%至69,091,521標準箱(2016年：63,989,237標準箱)，佔總吞吐量78.6%。中國大陸(不計入香港和台灣)上升6.8%至63,904,439標準箱(2016年：59,827,565標準箱)，佔總吞吐量72.7%。海外碼頭業務表現強勁，吞吐量上升38.7%至18,840,664標準箱(2016年：13,582,982標準箱)，佔總吞吐量21.4%(2016年：17.5%)，主要由於新收購碼頭瓦多冷藏貨碼頭提供的箱量貢獻及NPH集團於年內提供兩個月箱量貢獻，以及於2016年10月開始為本集團提供吞吐量貢獻的Euromax碼頭於2017年錄得吞吐量達2,693,337標準箱。

年內，不計入青島港國際2017年5-12月及青島前灣碼頭2016年吞吐量，本集團集裝箱總權益吞吐量上升11.0%至29,740,584標準箱(2016年：26,798,320標準箱)。碼頭營運效益得到提升，加上青島港國際利潤貢獻，碼頭業務利潤上升23.4%至299,866,000美元(2016年：242,898,000美元)。

中遠海運港口放眼全球，尋找具有潛力的優質碼頭資產，打造均衡、覆蓋率更廣的全球碼頭網絡。年內，本集團繼續推進全球化碼頭佈局。於國內網絡，本集團抓緊「長江經濟帶」建設的機遇，通過控股武漢碼



90 目標散雜貨泊位

總設計年處理能力

273,740,000 噸

頭及南通通海碼頭，並將之分別打造成為長江中、下游地區的中轉樞紐港，以優化長江流域碼頭佈局。而參股青島港國際令本集團鞏固了在大中華地區的領導地位。於海外網絡，本集團透過增持比利時澤布呂赫碼頭及收購西班牙NPH集團，完善了地中海地區和歐洲地區的佈局。目前，在西北歐及地中海市場的碼頭網絡佈局已經逐漸成型，覆蓋範圍包括歐洲主要腹地及重要航綫。而2016年投資的阿布扎比哈里發碼頭二期項目更令本集團的網絡佈局伸延至中東地區。未來，本集團將重點推進東南亞、拉丁美洲以及非洲等新興市場的投資項目，將進一步擴大全球港口網絡。截至2017年12月31日，本集團在全球35個港口運營及管理集裝箱碼頭泊位合共179個，總年處理能力達102,720,000標準箱；營運中的散雜貨碼頭泊位合共86個，總年處理能力達262,670,000噸。碼頭網絡佈點遍及中國沿海五大港口群、東南亞、中東、歐洲及地中海等地區。





199 目標
集裝箱泊位

總設計年處理能力為

116,495,000 標準箱





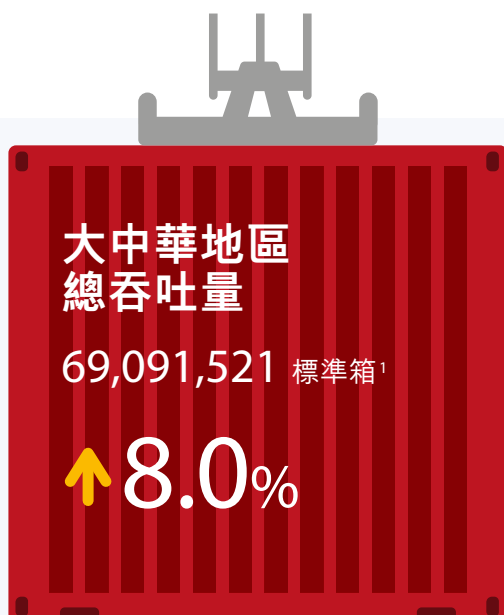
各地區總吞吐量

	吞吐量 (標準箱)	同比變化 (%)	佔總數百分比 (%)
環渤海*	15,974,976	+5.7	18.2
長江三角洲	19,630,693	+6.1	22.3
東南沿海及其他	5,079,660	+12.1	5.8
珠江三角洲	27,049,187	+9.5	30.8
西南沿海	1,357,005	+19.2	1.5
海外	18,840,664	+38.7	21.4
總數*	87,932,185	+13.4	100.0

各地區權益吞吐量

	吞吐量 (標準箱)	同比變化 (%)	佔總數百分比 (%)
環渤海*	5,189,478	+1.1	17.4
長江三角洲	5,586,737	+3.4	18.8
東南沿海及其他	2,927,250	+16.8	9.8
珠江三角洲	8,046,814	+11.6	27.1
西南沿海	542,802	+19.2	1.8
海外	7,447,503	+22.3	25.1
總數*	29,740,584	+11.0	100.0

註：不計入青島港國際2017年5至12月吞吐量及青島前灣碼頭2016年吞吐量



大連集裝箱碼頭 ²	6,758,148	+15.2%
大連大港碼頭	24,582	+16.5%
天津歐亞碼頭	2,469,753	+10.6%
天津五洲碼頭	2,580,943	+0.4%
營口碼頭 ³	3,011,107	-12.9%
錦州新時代碼頭	571,113	+27.2%
秦皇島港新港灣碼頭	559,330	+8.5%
青島港國際 ⁴	12,270,000	不適用



鹽田碼頭	12,703,733	+8.6%
廣州碼頭 ⁵	10,856,559	+2.7%
香港碼頭 ⁶	3,488,895	+43.4%

註：

1. 不計入青島前灣碼頭2016年及青島港國際2017年5至12月的吞吐量。
2. 大連集裝箱碼頭與大連港灣碼頭、大連國際碼頭於2017年10月完成合併。大連集裝箱碼頭2016年的數據包括大連港灣碼頭及大連國際碼頭之吞吐量；而2017年的數據則包括大連港灣碼頭及大連國際碼頭前十個月之吞吐量，以及大連集裝箱碼頭11月及12月之吞吐量。
3. 由於營口集裝箱碼頭及營口新世紀碼頭已於2017年5月開始共同經營。
4. 自2017年5月1日開始計入青島港國際的吞吐量。
5. 廣州南沙港務碼頭及廣州南沙海港碼頭於2017年8月起實行一體化經營，因此，該兩家公司之吞吐量合併在廣州碼頭的吞吐量內。
6. 自2017年1月1日起，中遠一國際碼頭、亞洲貨櫃碼頭和香港國際碼頭開始統籌經營。因此，中遠一國際碼頭及亞洲貨櫃碼頭之吞吐量合併在香港碼頭的吞吐量內。
7. 自2017年11月1日開始計入NPH集團的集裝箱吞吐量。
8. 自2017年4月1日開始計入瓦多冷藏貨碼頭的吞吐量。
9. 自2016年10月1日開始計入Euromax碼頭的吞吐量。
10. 2017年的散貨總吞吐量（不計入青島港國際）為80,810,524噸（2016年：80,821,924噸），與去年相若。大連汽車碼頭有限公司的吞吐量為711,040輛（2016年：569,942輛），上升24.8%。青島港國際2017年5月至12月份的散貨總吞吐量為18,343,000噸。



上海浦東碼頭	2,650,396	+3.7%
上海明東碼頭	6,500,062	+10.2%
寧波遠東碼頭	2,980,839	+17.5%
連雲港新東方碼頭	2,872,563	-7.3%
張家港碼頭	735,918	+9.0%
揚州遠揚碼頭	489,108	+7.7%
南京龍潭碼頭	2,881,008	+3.9%
太倉碼頭	520,799	+1.5%



比雷埃夫斯碼頭	3,691,815	+6.4%
澤布呂赫碼頭	316,448	+14.1%
NPH 集團 ⁷	554,028	不適用
中遠—新港碼頭	2,044,536	+13.0%
瓦多冷藏貨碼頭 ⁸	39,455	不適用
Euromax 碼頭 ⁹	2,693,337	+311.9%
Kumport 碼頭	1,063,335	+59.8%
蘇伊士運河碼頭	2,528,647	-0.7%
安特衛普碼頭	2,166,096	+12.7%
西雅圖碼頭	188,455	+24.4%
釜山碼頭	3,554,512	+70.5%



廈門遠海碼頭	1,501,001	+32.7%
泉州太平洋碼頭	1,384,479	+5.8%
晉江太平洋碼頭	495,993	+36.2%
高明碼頭	1,698,187	-1.8%



欽州國際碼頭	1,357,005	+19.2%
--------	-----------	--------

業務回顧



碼頭組合* (截至2017年12月31日)

碼頭公司	持股比例	目標泊位數目	設計年處理能力 (標準箱)	水深 (米)
		53	23,350,000	
環渤海灣		3	780,000 輛	
		63	236,020,000 噸	
青島港國際	18.41%	23	10,000,000	不適用
		61	207,020,000 噸	不適用
大連集裝箱碼頭	19%	14	6,250,000	17.8
大連大港碼頭	35%	1	100,000	9.1
大連汽車碼頭	24%	3	780,000 輛	11
天津歐亞碼頭	30%	3	1,700,000	16.5
天津五洲碼頭	28%	4	1,500,000	16.5
營口集裝箱碼頭	50%	2	1,000,000	14
營口新世紀碼頭	40%	2	1,400,000	15.5
錦州新時代碼頭	51%	2	600,000	15.4
秦皇島新港灣碼頭	30%	2	800,000	15.8
董家口礦石碼頭	25%	2	29,000,000 噸	19.2-24.5
		39	19,820,000	
長江三角洲		22	28,520,000 噸	
上海浦東碼頭	30%	3	2,300,000	12
上海明東碼頭	20%	7	5,600,000	12.8
寧波遠東碼頭	20%	3	1,800,000	17-22
寧波梅山碼頭	20%	2	1,200,000	17
連雲港新東方碼頭	55%	4	1,200,000	15
張家港碼頭	51%	3	1,000,000	10-11
揚州遠揚碼頭	55.59%	2	700,000	12
		8	10,950,000 噸	8-12
南京龍潭碼頭	16.14%	10	4,000,000	12.5-14.5
太倉碼頭	39.04%	2	550,000	12
		2	4,000,000 噸	12
南通通海碼頭	51%	3	1,470,000	12.5
		1	5,373,000 噸	12.5
武漢碼頭	70%	4	4,200,000 噸	9
江蘇石油化工	30.4%	7	4,000,000 噸	15.4

註：碼頭組合包括經營及非經營碼頭公司，泊位及設計年處理能力。



碼頭組合*(截至2017年12月31日)

碼頭公司	持股比例	目標泊位數目	設計年處理能力 (標準箱)	水深 (米)
東南沿海及其他		13	7,400,000	
		5	9,200,000噸	
廈門遠海碼頭	70%	4	2,600,000	16
		1	4,000,000噸	6.6-13.6
泉州太平洋碼頭	82.35%	3	1,200,000	7.0-15.1
		2	1,000,000噸	5.1-9.6
晉江太平洋碼頭	80%	2	800,000	9.5-15.3
		2	4,200,000噸	7.5-9.5
高明碼頭	20%	4	2,800,000	16.5
珠江三角洲		30	27,025,000	
鹽田碼頭(一、二期)	14.59%	5	4,500,000	14.0-15.5
鹽田碼頭三期	13.36%	11	9,925,000	16.0-16.5
廣州南沙港務碼頭	40%	4	5,000,000	14.5
廣州南沙海港碼頭	39%	6	4,200,000	15.5
中遠-國際碼頭	50%	2	1,800,000	15.5
亞洲貨櫃碼頭	60%	2	1,600,000	15.5
西南沿海		2	1,200,000	
欽州國際碼頭	40%	2	1,200,000	15.1
海外		62	37,700,000	
		2	600,000托盤	
比雷埃夫斯碼頭	100%	8	6,200,000	14.5-18.5
蘇伊士運河碼頭	20%	8	5,100,000	16
Kumport 碼頭	26%	6	3,000,000	15-16.5
澤布呂赫碼頭	100%	3	1,000,000	17.5
安特衛普碼頭	20%	6	3,500,000	14.5-16.5
中遠-新港碼頭	49%	3	3,000,000	18
釜山碼頭	5.50%	8	4,000,000	15-16
西雅圖碼頭	13.33%	2	900,000	15
Euromax 碼頭	35%	5	3,200,000	16.65
阿布扎比碼頭	90%	3	2,400,000	18
瓦多冷藏貨碼頭	40%	1	300,000	14.1
		2	600,000托盤	14.1
華倫西亞碼頭	51%	6	4,100,000	16
畢爾包碼頭	39.78%	3	1,000,000	21
總計		294		
集裝箱碼頭總泊位/ 設計年處理能力		199	116,495,000	
散貨碼頭總泊位/ 設計年處理能力		90	273,740,000噸	
汽車碼頭總泊位/ 設計年處理能力		3	780,000輛	
冷凍泊位/ 設計年處理能力		2	600,000托盤	

業務回顧

年內，本集團致力提升控股碼頭的比例，以加強在碼頭營運上的話語權。在2017年先後收購了西班牙NPH集團51%股權、增持澤布呂赫碼頭餘下76%股權、以及收購南通通海碼頭51%股權和武漢碼頭70%股權，令本集團的控股碼頭數目增加至15個，總設計吞吐能力達28,470,000標準箱。年內，本集團旗下控股碼頭集裝箱總權益吞吐量達11,053,112標準箱（2016年：10,027,597標準箱），同比上升10.2%。

另外，海外碼頭業務的比重不斷增加。截至2017年12月31日，本集團旗下海外碼頭數目增加至13個，總設計吞吐能力達37,700,000標準箱，佔比由2016年的26.5%提升至32.3%，上升5.8個百分點，海外業務比重明顯增加。海外碼頭於2017年共完成集裝箱權益吞吐量7,447,503標準箱，同比上升22.3%，佔比由2016年的22.7%上升2.3個百分點至25.0%。新加坡中遠—新港碼頭於2017年1月置換2個大型泊位，加上2018年1月新增的1個泊位，目前該碼頭在巴西班讓港區經營3個大型集裝箱泊位，岸線總長1,200米，操作能力由2016年的1,000,000標準箱提高至目前的3,000,000標準箱，營運能力大大提升。而本集團持有90%股權的阿布扎比哈里發碼頭二期於2017年11月5日正式動工，該碼頭岸線長1,200米，擁有3個集裝箱泊位，設計年處理能力為2,400,000標準箱，預計於2019年第一季投入運營，屆時將進一步提升本集團海外業務的比重。

各區域表現

環渤海

環渤海地區表現平穩，不計入青島港國際及青島前灣碼頭，年內，集裝箱總吞吐量上升5.7%至15,974,976標準箱（2016年：15,112,768標準箱），佔總吞吐量18.2%（2016年：19.5%）。而青島港國際於2017年5月至12月共完成集裝箱吞吐量12,270,000標準箱。

大連集裝箱碼頭於2017年10月份完成對大連港灣碼頭和大連國際碼頭的吸收合併，11月及12月合共錄得1,324,584標準箱箱量。而大連港灣碼頭及大連國際碼頭於今年首10個月合共完成5,433,564標準箱。受惠於區內內貿箱量的增長，天津歐亞碼頭吞吐量達2,469,753標準箱（2016年：2,232,973標準箱），上升10.6%。受口岸航線調撥影響，營口集裝箱碼頭及營口新世紀碼頭的合共吞吐量下跌12.9%至3,011,107標準箱（2016年：3,456,184標準箱），抵銷了環渤海地區碼頭的部份升幅。



長江三角洲

長江三角洲地區表現良好，年內，集裝箱總吞吐量上升6.1%至19,630,693標準箱（2016年：18,508,168標準箱），佔總吞吐量22.3%（2016年：23.9%）。其中，連雲港新東方碼頭受區內內貿箱量下降及相鄰糧食碼頭的影響，全年吞吐量下跌7.3%至2,872,563標準箱（2016年：3,100,243標準箱）。除此之外，該地區的其他碼頭均錄得不同升幅。受惠於新聯盟航線掛靠及加大現有航線船舶掛靠密度，上海浦東碼頭和上海明東碼頭的吞吐量分別上升3.7%和10.2%，而寧波遠東碼頭吞吐量亦錄得17.5%的升幅至2,980,839標準箱（2016年：2,536,182標準箱）。

東南沿海及其他

東南沿海及其他地區表現理想，2017年集裝箱總吞吐量上升12.1%至5,079,660標準箱（2016年：4,533,026標準箱），佔總吞吐量5.8%（2016年：5.8%）。其中，廈門遠海碼頭表現出色，在海洋聯盟調整航線增加掛靠的支持下，吞吐量大幅上升32.7%至1,501,001標準箱（2016年：1,131,197標準箱）。而受惠於區內貿易量的提升以及一體化聯合營銷，泉州太平洋碼頭和晉江太平洋碼頭吞吐量分別上升5.8%和36.2%，尤其是晉江太平洋碼頭積極引進新客戶，開發新航線而令其箱量大幅增長。



珠江三角洲

珠江三角地區2017年集裝箱總吞吐量上升9.5%達27,049,187標準箱（2016年：24,697,218標準箱），佔總吞吐量30.8%（2016年：31.8%），表現理想。外貿業務回暖，令該區域的碼頭箱量均錄得升幅。其中，受出口歐美的重箱及中轉箱量增長所帶動，鹽田碼頭吞吐量上升8.6%至12,703,733標準箱（2016年：11,696,492標準箱），優於深圳港5.3%的升幅。而受益於海洋聯盟的支持以及一體化經營提升效率，廣州南沙港務碼頭及廣州南沙海港碼頭合共吞吐量上升2.7%至10,856,559標準箱（2016年：10,567,976標準箱）。

環球經濟及貿易好轉，加上部份船公司的航線服務回流香港，帶動香港港口集裝箱總吞吐量上升4.8%至20,755,000標準箱。區內貿易活動增加，加上中遠一國際碼頭、亞洲貨櫃碼頭和香港國際碼頭自2017年實施統籌經營後，效率提升，中遠一國際碼頭和亞洲貨櫃碼頭全年共處理3,488,895標準箱（2016年：2,432,750標準箱），增長43.4%。

業務回顧



西南沿海

西南沿海地區內貿市場回暖，中轉貨增加，帶動欽州國際碼頭箱量增長。西南沿海地區2017年吞吐量上升19.2%至1,357,005標準箱（2016年：1,138,057標準箱），佔總吞吐量1.5%（2016年：1.5%）。

海外

受到全球貿易回暖的提振，海外業務表現出色，2017年集裝箱總吞吐量上升38.7%至18,840,664標準箱。若不計入2017年4月起計入的瓦多冷藏貨碼頭及11月起計入的NPH集團合共箱量593,483標準箱，海外集裝箱吞吐量大幅增長34.3%至18,247,181標準箱。

海外業務除了埃及蘇伊士運河碼頭於2017年5月至7月受航線調整吞吐量下跌影響導致全年吞吐量錄得微跌0.7%以外，其他碼頭箱量均錄得上升。其中，比雷埃夫斯碼頭及Kumport碼頭獲海洋聯盟及THE聯盟增加掛靠，全年集裝箱吞吐量分別增長6.4%和59.8%至3,691,815標準箱（2016年：3,470,981標準箱）及1,063,335標準箱（2016年：665,398標準箱）。比利時安特衛普碼頭今年新增設備投入使用，加上新增航線，集裝箱吞吐量上升12.7%至2,166,096標準箱（2016年：1,922,281標準箱）。鹿特丹Euromax碼頭亦表現出色，全年錄得吞吐量達2,693,337標準箱。

受東南亞新興市場吞吐量增幅帶動影響，中遠—新港碼頭及釜山碼頭均表現突出。中遠—新港碼頭自2017年1月起置換了操作能力較大的新泊位運營，令其

全年完成吞吐量2,044,536標準箱（2016年：1,809,428標準箱），同比上升13.0%，優於新加坡港8.9%的升幅。而釜山碼頭因整合後碼頭效率有所提升，吞吐量大幅上升70.5%至3,554,512標準箱（2016年：2,084,592標準箱）。

公司發展三大戰略

全球航運市場的經營環境不斷變化，隨著航運公司之間組成戰略聯盟形成新格局，航運聯盟的業務規模日趨龐大，碼頭營運商需要一個更全面、覆蓋率更廣的全球性碼頭網絡，以回應大型航運聯盟的業務需求，配合航運聯盟的航線發展，以爭取最大的市場份額。

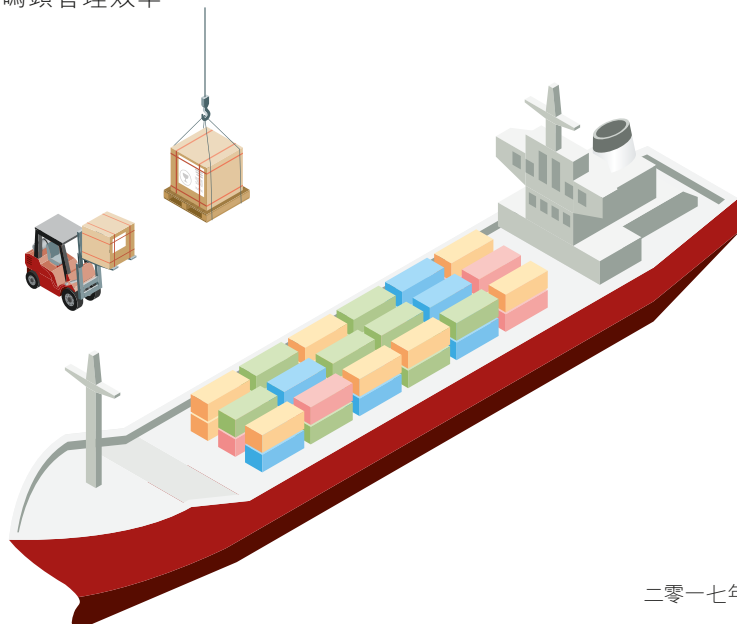
在此背景下，2016年本集團重組之後，訂立了「The Ports For ALL」的發展理念，明確碼頭業務發展的三大戰略方向：即推進全球化碼頭佈局；發揮與母公司中遠海運集裝箱船隊及海洋聯盟的協同效益；以及強化港口及碼頭業務的控制力和管理能力。

2017年，本集團在這三大戰略的引領下，碼頭業務取得重要成效。一方面，充分發揮與中遠海運集裝箱船隊和海洋聯盟協同優勢，完善全球集裝箱樞紐港網絡，強化對航運聯盟的服務能力。另一方面，積極尋求投資海外碼頭和國內港口項目的機會，同時對現有碼頭進行整合及加強控股能力，提升碼頭管理效率，帶動吞吐量及效益上升。

業務發展

年內，本集團共完成四個港口控股項目。2017年6月12日，本集團與TPIH Iberia, S.L.U. 訂立買賣協議，以203,490,000歐元收購NPH集團之51%股權。NPH集團主要經營華倫西亞碼頭和畢爾包碼頭兩家集裝箱碼頭公司，以及Conte鐵路場站和Zaragoza鐵路場站兩家輔助性鐵路場站公司。該兩家集裝箱碼頭公司岸線總長3,465米，擁有9個集裝箱泊位，年處理能力為4,570,000標準箱，未來可提高至5,100,000標準箱。該交易已於2017年10月31日交割。

華倫西亞碼頭地理位置優越，是地中海三大港口之一的華倫西亞港最大的集裝箱碼頭，為地中海西部的中轉樞紐港。畢爾包碼頭是西班牙畢爾包港唯一的集裝箱碼頭，南歐大西洋地區最大和最具現代化的集裝箱碼頭，該交易將進一步完善本集團在地中海西部和歐洲地區的網絡佈局。而且，NPH集團作為本集團控股公司之一，華倫西亞碼頭和畢爾包碼頭兩個集裝箱碼頭將會獲得中遠海運集裝箱船隊和海洋聯盟在業務上的支持，兩個貨物場站也將為本公司同系附屬公司中遠海運集運和客戶提供延伸服務。自2017年4月開始，海洋聯盟已經開始轉移掛靠華倫西亞碼頭，並在畢爾包港啟動支線服務。



業務回顧

2017年9月11日，本集團與APM Terminals B.V. 訂立一份諒解備忘錄，並於11月8日簽署相關的購股協議，以總代價35,000,000歐元（包括現有股東貸款再融資）增持澤布呂赫碼頭約76%的已發行股本，加上本集團原本持有的24%股權，該碼頭成為本集團繼希臘比雷埃夫斯碼頭之後第二個全資控股的海外碼頭。該碼頭岸線總長1,275米，擁有3個集裝箱泊位，設計年處理能力目前為1,000,000標準箱，未來可提高至2,000,000標準箱。該交易已於2017年11月30日交割。

澤布呂赫港是比利時第二大港口，是天然深水良港，能夠掛靠大型船舶，而且地理位置優越，作為通往各個方向的交通樞紐，澤布呂赫港擁有良好的公路及鐵路網絡連接歐洲大陸各個國家，以及西北歐、中歐地區、東歐地區等沿海港口。澤布呂赫碼頭作為本集團在西北歐地區的重要門戶，有助於全球戰略支點的建設。

2017年7月18日，本集團與江蘇長江口開發集團有限公司、南通綜合保稅區發展有限公司簽署股權轉讓協議，以總代價人民幣105,281,000元收購南通通海碼頭51%股權，同時按股比支付註冊資本人民幣297,840,000元。此項目已於2017年9月29日交割。該碼頭擁有3個集裝箱泊位及1個散雜貨泊位，預計於2018年年中投入營運。營運後該碼頭的集裝箱和散雜貨年處理能力預計分別為1,470,000標準箱及5,370,000噸。南通港位於中國長江沿岸，有地理上的優勢，本集團計劃將之打造成為長江下游的中轉樞紐點。

另外，本集團於2017年12月22日以人民幣297,500,000元收購武漢鋼鐵集團物流有限公司（「武漢鋼鐵」）旗下的武漢碼頭70%股權，運營武漢碼頭及鐵水聯運項目。武漢碼頭還將以外部融資或股東貸款等方式獲取資金對碼頭進行技術改造、投資開發物流項目和鐵水聯運項目，項目總投資額約人民幣1,526,000,000元。陽邏港目前有3個作業區（三期碼頭），碼頭處理能力達2,000,000標準箱。2017年，陽邏港三期碼頭完成集裝箱1,260,000標準箱，預計武漢碼頭項目於2019年年底改建完成後，整個陽邏港吞吐能力將達2,800,000標準箱，位居國內內河港口之首。

提升協同價值

中遠海運港口自2016年完成重組後，已制定長遠發展策略，一直專注於從每個區域產生協同價值。協同價值的產生主要來自與現有碼頭營運商及合作夥伴的整合或統籌經營。2017年1月20日，本集團宣佈戰略性參股青島港國際股權，以總代價人民幣



5,798,619,200元收購青島港國際16.82%的已發行股本，並以轉讓青島前灣碼頭20%股權及現金支付之方式結算。該交易已於2017年5月19日交割。目前，本集團共持有青島港國際18.41%股權。

本集團在青島港區的營運模式，在該項目完成後，已從單一碼頭營運拓展至參與整個青島港區的綜合管理，既提高本集團於整個港區的話語權，亦充分享受整個青島港區的發展空間及未來持續的增長。而且，本集團已與青島港國際建立緊密的合作夥伴關係，未來將攜手拓展海外業務。這次戰略性參股港務集團的新模式，是本集團在未來部署國內業務的重要參考指標。

除此之外，本集團通過整合現有碼頭資源，增強競爭力，提升碼頭盈利能力。年內，營口集裝箱碼頭和營口新世紀碼頭於2017年5月起實行一體化操作模式經營；大連集裝箱碼頭、大連港灣碼頭及大連國際碼頭於2017年10月完成合併，並以大連集裝箱碼頭為存

續公司，本集團佔比19%股權；廣州南沙港務碼頭及廣州南沙海港碼頭於2017年8月起實行一體化操作模式經營；以及中遠一國際碼頭、亞洲貨櫃碼頭和香港國際碼頭自2017年1月1日起實施統籌經營。碼頭整合有利於緩解不必要、不理性的區域性競爭，有助行業恢復至健康格局。

拓展碼頭延伸服務

碼頭上下游產業鏈延伸服務是本集團戰略規劃之一。年內，本集團積極推進阿布扎比哈里發港集裝箱場站項目、南通通海、武漢陽邏等物流用地項目，拓展碼頭延伸服務，以提高碼頭的競爭能力。

2017年11月，本集團與阿布扎比港務局簽署了阿布扎比哈里發港集裝箱場站項目的租賃協議，在碼頭範圍外特定的港口區域租賃建設270,000平方米集裝箱場站。本集團可以利用當地先進的交通基礎設施，進一步發揮哈里發港的區位優勢，以阿布扎比哈里發港集裝箱場站項目為基礎，把貨物通過海運、公路、鐵路和航空運輸網絡，配送至超過4,500,000,000消費者和國際市場，將碼頭儘快發展成為當地貨物運輸、中轉和配送的中心。



業務回顧

2017年3月，本集團與南通市政府簽署合作協議，合資經營南通通海碼頭，同時，南通市政府同意向本集團提供5,412畝土地使用權作為集裝箱作業區和物流園區用地。該項目配合同系附屬公司中遠海運集運在長江下游建立一個中轉樞紐點的需求，構建碼頭園區綜合開發運營新模式。而武漢陽邏鐵水聯運項目是本集團和武漢鋼鐵強強合作項目。該項目位於陽邏江北碼頭港區，佔地700多畝，規劃建設成為集碼頭、集裝箱運輸、物流、倉庫、堆場、集裝箱場站、鐵水聯運中心等功能於一體的現代化物流集疏運中心。另外，本集團亦於2017年5月與中國葛洲壩集團國際工程有限公司簽署戰略合作協議，開啓雙方在全球港口投資、建設以及物流領域攜手並進的新篇章。本公司相信，碼頭上下游產業鏈延伸服務可為碼頭業務的發展帶來新的附加值，有助於進一步提升公司碼頭業務在上下游產業鏈的影響力和綜合競爭力。

提升碼頭營運效率

在致力拓闊全球業務版圖和市場份額的同時，本集團亦致力優化碼頭資產及提升碼頭營運效率。年內，本集團與碼頭設備供應商簽訂合同，將最新的碼頭作業系統應用在本集團碼頭，在建的哈里發碼頭二期將率先採用這套系統。此外，本集團亦採用統一的管理及資訊系統，推動各控股碼頭信息化系統的統一，讓公司總部可實時審視各碼頭的營

運狀況，並以統一的績效指標定期量化業務表現，藉以提升各碼頭公司的積極性。同時，本集團亦引進和應用創新信息技術，通過資訊化、電子化手段優化各部門的工作流程和業務運作，在提高安全性和整體營運效率的同時，亦為客戶提供高質素的服務。

本集團還針對閘口管理、堆場作業、碼頭前沿作業等核心流程制定標準化統一操作標準，並透過關鍵績效評價體系，對旗下碼頭公司的作業量及作業能力、操作服務、作業效率和資源使用等四大範疇作出全面有效的管理，同時鼓勵業務團隊採取最佳實踐，提升整體專業水平，確保向客戶提供優質的服務。

建設綠色港口

本集團在推動發展綠色港口方面不遺餘力。年內，本集團持續關注和加強旗下碼頭管理能源消耗、溫室氣體排放、空氣污染、物料使用、污水和廢棄物管理等與生產經營息息相關的環境議題，透過全面管理、先進技術與設備應用，以及持續環保投資，盡可能減少或避免碼頭業務對環境的影響和對自然資源的耗用，提高經營效益，實現經濟和環保「雙效益」。同時，積極履行建設「綠色港口」的承諾，制定了《減排管理規範》，並將相關節能目標下達旗下碼頭公司。

展望

中遠海運港口致力成為全球業界的領先者，促進與航運物流以及產業鏈上下游相關業務的協同發展，締造新機遇。展望未來，2017年出現的經濟增長勢頭將延續至2018年。根據國際貨幣基金組織 (IMF) 預測，2018年全球經濟增長3.9%，略高於2017年3.7%的增長。而2018年世界貿易額預計將增長4.6%，與2017年的增速基本持平。



中遠海運港口的優勢在於擁有全球排名第四的中遠海運集運船隊以及佔全球集裝箱總運力28%的海洋聯盟作為強大的後盾。2018年，本集團將充分發揮與中遠海運和海洋聯盟的協同優勢，緊抓海洋聯盟龐大的市場份額，強化對航運聯盟的服務能力，繼續完善本集團的全球集裝箱樞紐港網絡。同時，本集團將繼續與港務集團、碼頭經營商和國際班輪公司建立緊密的合作夥伴關係，並建立良好關係。本集團於2017年1月與達飛航運集團簽訂合作備忘錄，以加強雙方在全球港口投資和運營領域的緊密合作。本集團將努力為各利益相關方創造最大價值的共贏共享平台，本公司相信，透過合作不僅可提供更多優質服務，亦可捕捉更多的商機。

在碼頭投資方面，本集團在選擇投資和併購項目時，尤其注重對碼頭的控制權、是否有助提升股東回報，以及權衡對整體碼頭網絡佈局帶來的價值影響。為進一步完善全球碼頭網絡佈局，中遠海運港口將發揮自身的競爭優勢，繼續在東南亞、南亞、西亞、非洲、美洲和拉丁美洲等國家和地區港口尋找投資機遇，並適時推進碼頭項目，繼續打造於成本、服務及協同等方面具有聯動效應的全球控股碼頭網絡，為本公司客戶打造提供最大價值的共贏共享平台。同時，也會繼續推進國內港口整合項目，以及尋求與港務集團的合作，多方面做強做大本集團的碼頭業務。

中遠海運港口將遵循五年戰略規劃，把握機遇，繼續積極落實「The Ports For ALL」的理念，努力打造一個能為各方創造最大價值的共贏共用平台，同時，進一步加強集團的品牌建設和影響力，強化執行、優化碼頭資產及營運效率、提升公司整體盈利能力，向著公司的五年願景闊步前行，為股東創造長遠價值。

強化港口 及碼頭業務的 控制力^和 管理能力



強化港口及碼頭業務的控制力和管理能力－因應現有的碼頭資產組合，作出業務整合及深化控股效益，利用參股港務集團模式，擴大在港區話語權，並採用統一的管理及資訊系統，統籌各碼頭績效

