

## 行業概覽

本節載有關於中國經濟及我們所經營行業的資料及統計數字。有關資料及數據部分取自並非由我們委託編撰的公開政府及官方資料以及私人刊物以及獨立第三方Ipsos所編製的委託報告Ipsos報告。我們相信有關資料及統計數字的來源為這些資料及統計數字的適當來源，且我們已合理審慎地摘錄及複製有關資料，並無理由相信有關資料屬失實或具誤導成份，或遺漏任何事實可致使有關資料屬失實或具誤導成份。我們、[編纂]、[編纂]、[編纂]、[編纂]或彼等或我們任何董事、聯屬人士、顧問或參與[編纂]的任何其他各方(Ipsos報告所載資料有關的Ipsos除外)並無對有關資料進行獨立核實，亦無對其正確性或準確性發表任何聲明。然而，我們在摘錄及轉載有關資料及統計數字時已合理審慎行事。

### 緒言

我們已委託獨立市場研究公司Ipsos分析及報告中國港口碼頭服務行業於二零一零年至二零二一年期間的行業發展、趨勢及競爭格局，費用是1,366,800港元。

Ipsos為一間獨立市場研究公司，是全球最大的研究公司之一，在全世界88個國家聘有約16,600名員工。Ipsos從事市場狀況、市場規模、市場份額及市場細分分析、分銷及價值分析、競爭對手跟蹤及公司情報等研究。

在編撰Ipsos報告時，Ipsos透過以下方式取得及收集數據和情報：(a)進行案頭研究，涉及政府及監管統計數字、行業報告及分析報告、行業協會、行業期刊及其他來自Ipsos研究數據庫的在線資源及數據；(b)進行客戶諮詢以取得本集團的背景資料；及(c)透過採訪主要利益關係人及行業專家進行主要研究。本節所載資料及統計數字乃摘錄自Ipsos報告。

Ipsos所蒐集的資料及數據乃採用其內部分析模型及技術進行分析、評估及驗證。Ipsos所用方法乃以不同層面搜集的資料為基準，使有關資料可予互相考證核實。

### Ipsos報告所用假設及參數

Ipsos報告所用假設如下：

- 假設港口碼頭服務行業於預測期間所提供的港口碼頭服務的供應及需求仍屬穩定；及
- 假設外部環境並無衝擊，如將於預測期間影響港口碼頭服務行業的需求及供應的金融危機或自然災害。

Ipsos報告中的市場規模及預測模式所用的參數如下：

- 中國、廣西及廣東於二零一零年至二零二一年的GDP及GDP增長率；
- 中國於二零一零年至二零一七年的國際貿易值；

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。

## 行業概覽

- 廣西及廣東於二零一零年至二零一六年的進出口值；及
- 中國沿海港口於二零一零年至二零一七年的吞吐量。

根據以上所述，董事及獨家保薦人信納本節所載的未來預測及行業數據披露並無誤導。

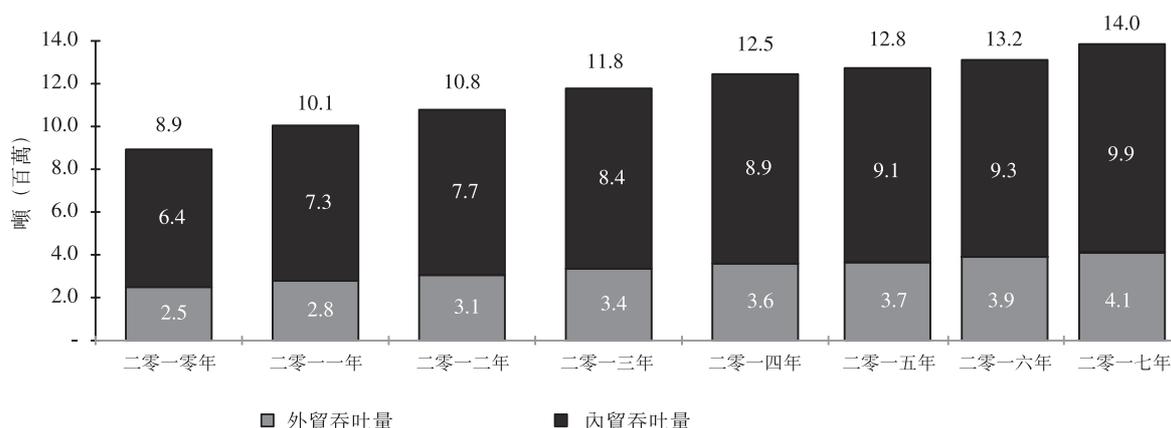
董事確認，於最後實際可行日期，經作出合理查詢後，自Ipsos報告日期以來，市場資料並無不利變動，以致本節資料可能有所保留、矛盾或受到影響。

除另有註明外，本節所載所有數據及預測均來自Ipsos報告。

### 中國、廣東及廣西的港口行業概覽<sup>(附註)</sup>

中國國際貿易值整體呈穩定增長趨勢，由二零一零年的人民幣94,700億元增至二零一七年的人民幣156,624億元，複合年增長率為7.5%。國際貿易值的增加受多種因素驅動。這些因素包括中國加入WTO，導致貿易服務的分組數擴大。此外，中國法律制度改善，可透過監控及反對不公平貿易行為更嚴格執行公平貿易。

下圖載列中國於二零一零年至二零一七年按外貿及內貿劃分的沿海港口吞吐總量：



資料來源：中國海關總署；中國國家統計局

附註：行業概覽的範圍包括中國以及廣東及廣西的行業狀況分析。本集團的業務基地為茂名市。然而，行業分析並不包括本集團於茂名市的市場地位分析，此乃由於按客戶分部、貨物種類及泊船能力計，茂名市並無其他類似於本集團業務的港口碼頭服務供應商。由於本集團為茂名市按貨物吞吐量計的主要市場經營者，Ipsos認為將本集團於茂名市的市場地位分析納入行業概覽並不具代表性。

中國沿海港口吞吐量由二零一零年的89億噸增至二零一七年的140億噸，複合年增長率約為6.7%。沿海港口吞吐量增加是由於國內外貿易吞吐量均顯著增加所致。二零一零年至二零一五年的增長率下降是由於二零零八年全球金融危機後經濟復甦緩慢導致海外市場對中國製造的商品需求疲軟所致，而於二零一六年至二零一七年期間復甦乃因中國國內消費持續上升所致。

經濟增長是影響港口吞吐量的主要驅動因素。中國的GDP值由二零一零年的人民幣410,708億元增至二零一七年的人民幣812,038億元，預計於二零二一年增至人民幣1,136,205億元。中國GDP增長主要是由於大規模資本投資及生產率快速增長。預測二零二一年的GDP增長率會下跌6.0%。近期，廣東及廣西的投資帶動增長仍然強勁。廣東的GDP值由二零一零年的人民幣46,013億元增至二零一七年的人民幣89,879億元，複合年增長率為

## 行業概覽

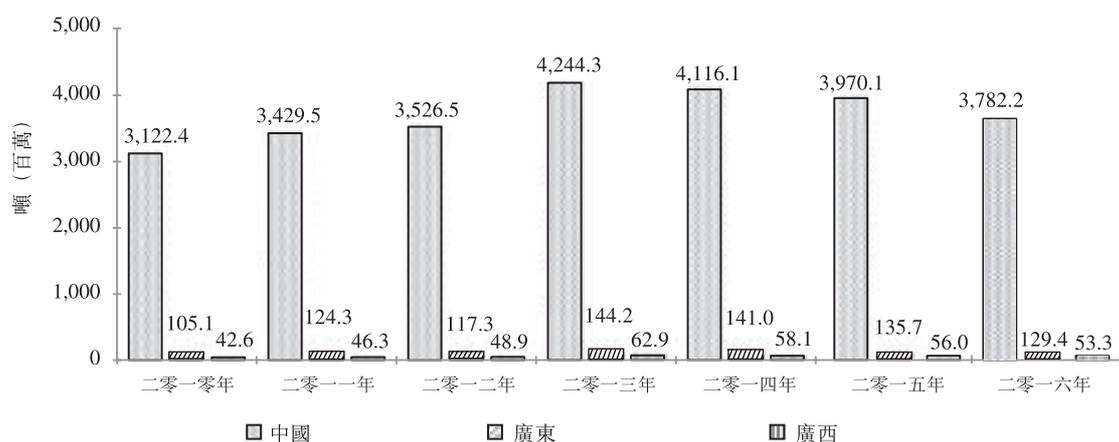
10.0%。特別是，根據廣東省統計局發佈的數據，廣東行業企業超過設計規模（年度收入逾人民幣5百萬元的企業）的增長為率7.2%（高於國家水平0.6%）。同期，固定資產投資亦增長13.5%（高於國家水平6.5%）；物業開發增長17.2%（高於國家水平10.2%）；及消費品的總零售值增長10.0%（低於國家水平0.2%）。因此，廣東於二零一七年的GDP增長並非主要因消費者增長而是仍然因投資增長帶動。廣西的GDP值由二零一零年的人民幣9,570億元增至二零一七年的人民幣20,396億元，複合年增長率為11.4%。特別是，根據廣西省統計局發佈的數據，廣西行業企業超過設計規模（年度收入逾人民幣5百萬元的企業）的增長率為7.1%（高於國家水平0.5%）。同期，固定資產投資亦增長12.8%（高於國家水平5.8%）；物業開發增長11.9%（高於國家水平4.9%）；及消費品的總零售值增長11.2%（高於國家水平1.0%）。因此，廣西於二零一七年的GDP增長並非主要因消費者增長而是仍然因投資增長帶動。由於勞動密集型製造業將其生產遷至勞動成本較低的其他國家，故廣東及廣西先前於二零一三年及二零一四年的GDP增長速度放緩。然而，預期廣東及廣西於二零一七年的強勁投資支出帶動的GDP增長會令總需求（透過購買新機器或建設更大型廠房）增加及經濟增長，並因此繼續帶動煤炭的需求，而煤炭仍然為廣東及廣西能源及發電的主要來源之一。

下表載列廣東及廣西於二零一零年至二零一六年的進口值及出口值：

	二零一零年		二零一一年		二零一二年		二零一三年		二零一四年		二零一五年		二零一六年	
	進口值	出口值	進口值	出口值	進口值	出口值	進口值	出口值	進口值	出口值	進口值	出口值	進口值	出口值
	(十億美元)													
廣東 .....	366.8	467.2	443.6	563.2	479.1	636.2	549.4	731.8	496.7	745.5	443.0	751.4	443.0	741.7
廣西 .....	13.0	6.5	23.7	8.6	31.7	9.2	29.3	9.4	31.9	13.0	46.5	15.2	52.9	13.3
總計 .....	379.8	473.7	467.3	571.8	510.8	645.4	578.7	741.2	528.6	758.5	489.5	766.6	495.9	755.0

資料來源：中國國家統計局

本公司處理的大部分貨物是散貨，包括煤、石油產品（例如：燃油及瀝青）、石英砂及糧食。下圖載列中國、廣東及廣西於二零一零年至二零一六年的煤消耗量：



資料來源：中國國家統計局

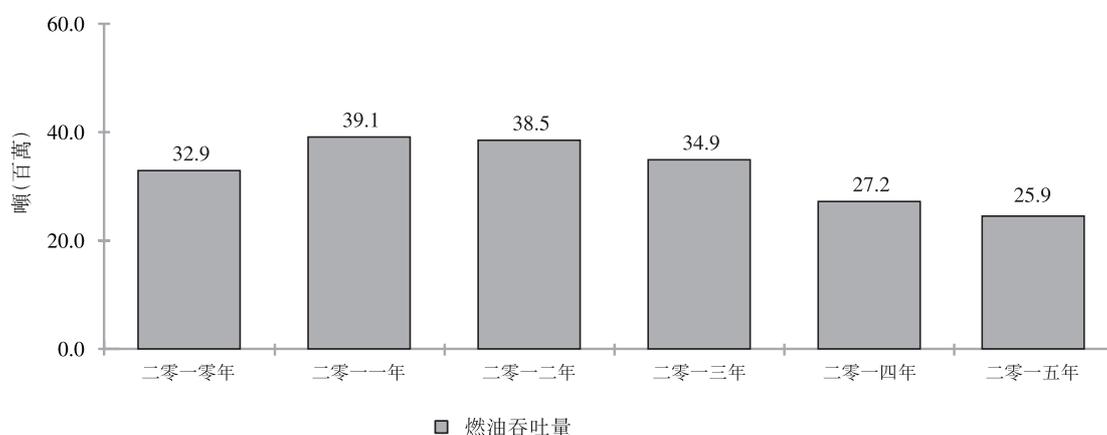
附註：二零一四年及二零一五年的數據經國家統計局修訂。

煤是中國的主要能源資源，佔中國能源消耗約70%。中國煤消耗量由二零一零年的3,122.4百萬噸穩定增長至二零一三年的4,244.3百萬噸。然而，消耗量減至二零一四年的4,116.1百萬噸，並於二零一六年進一步減至3,782.2百萬噸，二零一零年至二零一六年的整

## 行業概覽

體複合年增長率為3.2%。廣東及廣西的整體煤消耗量均於二零一零年至二零一三年有所增加，但於二零一四年至二零一六年有所減少。二零一四年至二零一六年的煤消耗量減少是由於政府政策推動替換物的使用，減少使用污染型的能源資源。

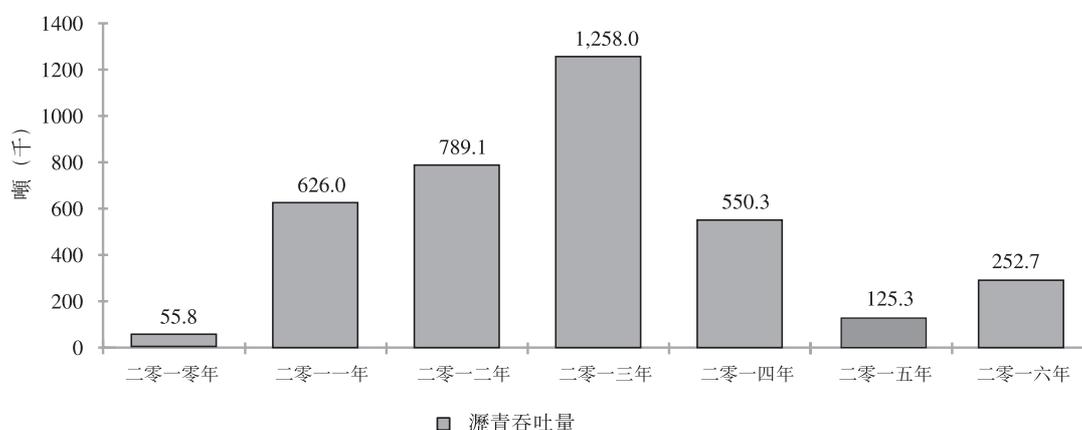
下圖載列中國於二零一零年至二零一五年的燃油吞吐量：



資料來源：中國國家統計局

中國燃油吞吐量於二零一零年的32.9百萬噸至二零一五年的25.9百萬噸之間波動，整體複合年增長率為-4.7%。吞吐量自二零一二年起下跌是因為國家稅務總局印發《關於消費稅有關政策問題的公告》的政策，導致使用燃油的煉油廠生產成本上升。因此，地方煉油廠改用瀝青等其他替代品，從而減少對燃油的需求，令燃油的吞吐量自二零一二年起下跌。

下圖載列中國於二零一零年至二零一六年的瀝青吞吐量：

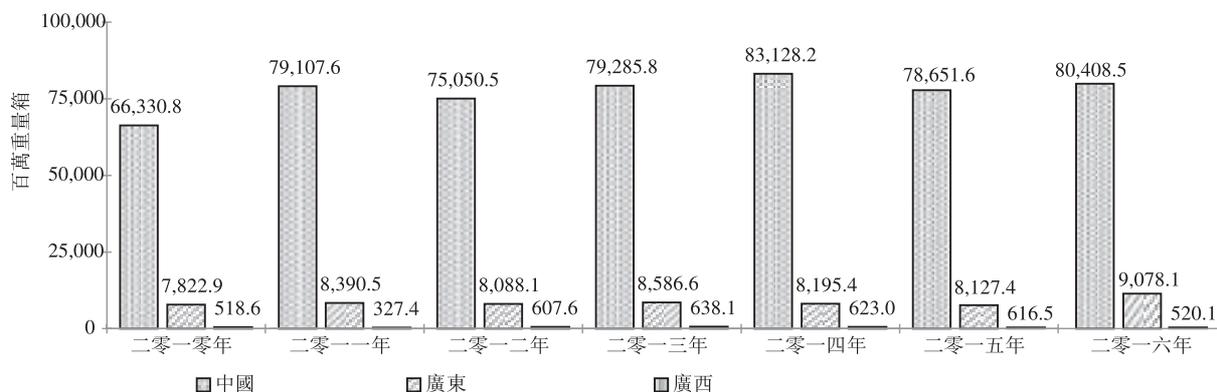


資料來源：聯合國貿易商品統計數據庫(UN Comtrade)；中國國家統計局

中國瀝青吞吐量由二零一零年的55,800噸大幅增加至二零一三年的1,258,000噸，但大幅跌至二零一四年的550,300噸及進一步跌至二零一五年的125,300噸。二零一零年至二零一三年瀝青吞吐量大幅增加的部分原因為地方煉油廠由燃油改用稀釋瀝青，乃由於上述使用燃油的煉油廠成本上升。此外，大量高速公路維護項目自二零一零年起亦刺激對瀝青的需求。至二零一三年底，約4.2百萬公里的國家高速公路完成維護，佔中國國家高速公路總長度97.5%。然而，許多道路維護工程於二零一三年完成，令瀝青的需求下跌，繼而導致瀝青的吞吐量於二零一四年及二零一五年下跌。二零一六年，瀝青吞吐量增至252.7千噸，二零一零年至二零一六年的複合年增長率約為28.6%，主要受來自道路建設工程的需求所推動。

## 行業概覽

下圖載列中國、廣東及廣西於二零一零年至二零一六年的平板玻璃產量：



資料來源：中國國家統計局

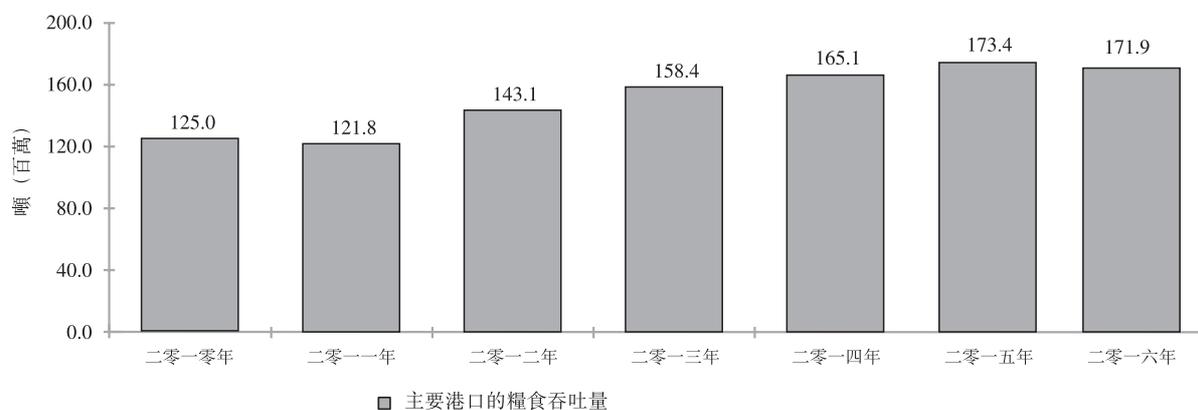
附註：

<sup>1</sup> 平板玻璃產量被視為量度石英砂消耗量的適當代表，因為玻璃生產需要使用石英砂。石英砂（亦稱為硅砂）的品位較高主要用於生產平板玻璃，原因在於其純度、顆粒大小統一及硅水平高。

<sup>2</sup> 二零一五年的數據經中國國家統計局修訂。

中國平板玻璃產量於二零一零年至二零一六年期間有所波動，二零一零年至二零一六年的整體複合年增長率為3.3%。二零一零年至二零一六年，廣東及廣西與中國平板玻璃的總體生產模式類似。於本期間內，增長相對緩慢是由於二千年代中期至後期的迅速增長導致產能過剩，因而對已生產玻璃造成價格下行壓力，中國政府隨後實施各種不同的降溫措施所致。

下圖載列中國主要港口的糧食吞吐量：



資料來源：中國國家統計局

附註：二零一五年數據屬估計，由中國國家統計局公佈；糧食包括小麥、玉米、黃豆、稻、麵粉、大豆、大麥、小米及土豆。

中國主要港口的糧食吞吐量由二零一零年的125.0百萬噸增至二零一六年的171.9百萬噸，複合年增長率為5.5%。糧食吞吐量增加的部分原因是於中國城市化進程中，耕地被改為住宅、工業及商業用途，最終令到國內的糧食產量下跌，導致高度依賴糧食進口。此外，油價自二零一四年起下跌，物流成本降低，從海外進口糧食變得更為便宜及有利，因此導致二零一四年至二零一五年期間的糧食吞吐量上升。

## 行業概覽

### 中國、廣東及廣西港口碼頭服務行業概覽

自二千年代早期，由於多種因素，港口碼頭服務行業增長迅速。首先，中國政府執行改革，以令港口碼頭服務行業更具市場導向性。其次，製造業的產量增加令原材料進口以及成品出口增加。

港口碼頭服務行業的供應鏈主要涉及下列各方：貨主、航線公司、港口碼頭服務供應商及地方物流公司。由於公司通常專注於提供專門服務，故在港口碼頭服務行業中，在同一碼頭可擁有超過一家服務供應商。該等服務包括駕駛及拖輪服務、船舶裝卸及貨物儲存。中國港口碼頭服務供應商的主要客戶為貨主及運輸公司。客戶類型乃根據不同區域的經濟焦點及行業結構釐定。

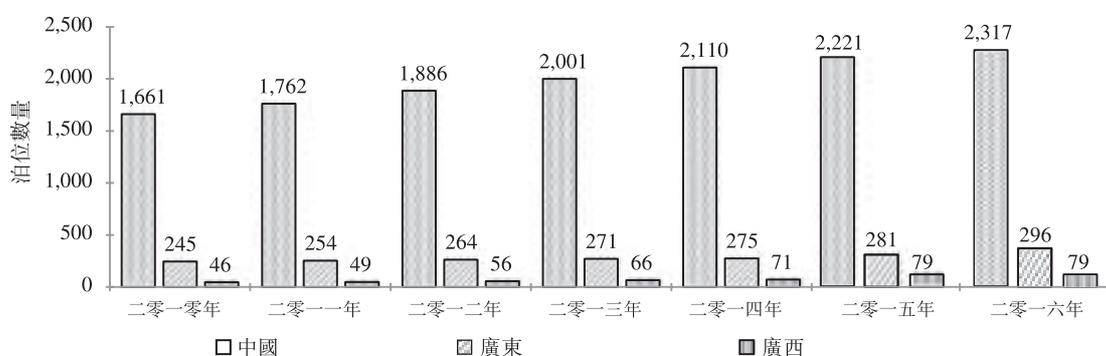
港口碼頭服務行業集中在中國五大港口集群，包括渤海灣、長江三角洲、東南沿海、珠江三角洲及西南沿海。

珠江三角洲主要覆蓋廣東，是中國主要的製造集群。該區域的經濟主要專注於服裝、電子零件、玩具、傢具及鞋類製造。隨著製造業持續繁榮，該區域的港口擁有強大的能力提供大型集裝箱船舶及散雜貨船舶。

西南沿海港口覆蓋廣西及廣東西部。西南沿海的港口碼頭服務行業不斷增長，因為大部分客戶為向東南亞進口／出口貨物的貿易商及製造商。本集團位於該港口集群內。

中國港口貨物吞吐量運輸量由二零一零年的3,789.5百萬噸增至二零一七年的6,657.2百萬噸，複合年增長率為8.4%。廣西的國際運輸量於二零一零年至二零一七年間亦錄得一致增加，而廣東的貨物運輸總量於二零一零年至二零一七年亦錄得增長。中國港口貨物吞吐量運輸量預期由二零一八年的7,337.5百萬噸增至二零二一年的8,613.2百萬噸，複合年增長率為5.5%。

下圖載列中國、廣東及廣西於二零一零年至二零一六年能夠停泊載重達10,000噸位船隻的泊位總數：

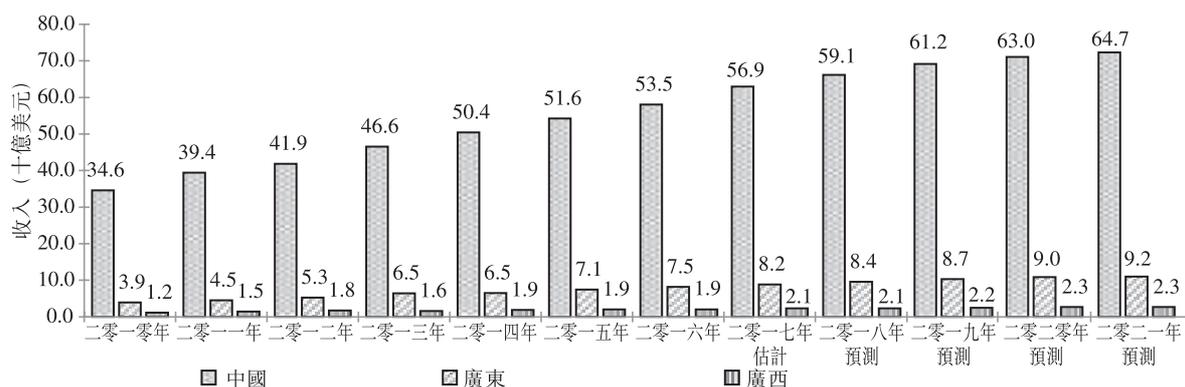


資料來源：中國國家統計局

## 行業概覽

中國能夠停泊載重達10,000噸位船隻的泊位數量由二零一零年的1,661個增至二零一六年的2,317個，複合年增長率為5.7%。廣東能夠停泊載重達10,000噸位船隻的泊位數量由二零一零年的245個增至二零一六年的296個，而廣西的相關泊位數量亦由二零一零年的46個增至二零一六年的79個。

下圖載列中國、廣東及廣西於二零一零年至二零一六年的港口碼頭服務行業總收入及其於二零一七年至二零二一年的預測：



資料來源：Ipsos 報告

中國港口碼頭服務行業的收入由二零一零年的約346億美元增至二零一六年的535億美元，複合年增長率為7.5%。中國港口碼頭服務行業的收入預期將由二零一七年的約569億美元增至二零二一年的647億美元，複合年增長率為3.3%。於二零一零年至二零一六年，廣東港口碼頭服務行業的收入按複合年增長率11.2%增長，高於全國水平。於二零一七年至二零二一年，預測廣東港口碼頭服務行業的收入將按複合年增長率3.0%增長。於二零一零年至二零一六年，廣西港口碼頭服務行業的收入按複合年增長率8.7%增長，而於二零一七年至二零二一年，則預期按複合年增長率3.3%增長。

二零一零年至二零一六年，中國港口碼頭業務錄得可觀增長，預期於二零一七年至二零二一年持續增長。這主要因投資及行業生產持續上升帶動。例如，二零一零年至二零一六年，中國的行業產出的平均年增長率為8.3%。這或會對中國港口碼頭服務行業產生正面影響。

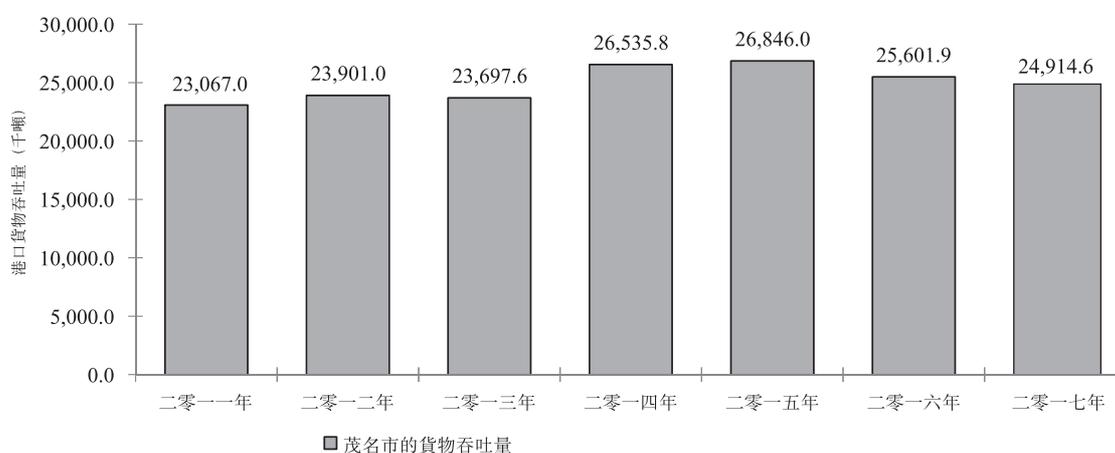
就廣東省的港口碼頭服務行業而言，由於廣東的經濟蓬勃，令該行業於二零一零年至二零一六年出現可觀增長，包括持續增加的固定資產投資、維持增長的製造業及不斷上升的消費。例如，於二零一零年至二零一七年，廣東大型企業的行業產出的平均年增長率約為9.6%。此外，於二零一零年至二零一七年，固定資產投資亦達致年增長率約15.9%，而社會消費值的平均年增長率則約為12.5%。該等不斷蓬勃發展的行業對港口碼頭服務均有所需求，因此於二零一零年至二零一七年為廣東的港口碼頭行業帶來增長勢頭。此外，儘管經濟增長放緩，惟預期該等因素亦於二零一八年至二零二一年增長。大型企業的固定資產投資及行業產出很可能錄得單位數增長，有關增長乃由於下文所述的連串政府政策支持。因此，廣東港口碼頭服務行業很可能受惠於廣東持續增長的經濟。

## 行業概覽

廣西港口碼頭服務行業與廣東相似，由於積極的經濟發展而於二零一零年至二零一七年錄得可觀增長。例如，於二零一零年至二零一七年，大型企業的行業產出及固定資產投資的平均年增長率分別為12.8%及21.4%，而社會消費則每年平均增長13.8%，表示對廣西港口碼頭服務有所需求，因而帶動港口碼頭服務行業。由於上述因素於二零一八年至二零二一年很可能維持增長，故預期該行業將繼續增長。

港口碼頭服務行業的收入亦受以下因素推動。首先，經濟景氣指數上升及經濟復甦前景樂觀令中國出口的全球需求增加。由於中國繼續進行經濟結構調整及轉型為以消費者為導向的經濟，故國內消費將保持顯著增長，而這將會增加進口，並進一步帶動中國港口碼頭服務行業的發展。

其次，國家層面及省級層面的政府支持不斷增加。政府於二零一三年十月提出的「一帶一路倡議」發展戰略通過由南中國海、印度洋、太平洋至歐洲或亞太區國家的海上貿易，專注於中國與歐洲及亞洲國家之間的聯繫及合作。因此，該舉措將強調改善沿海省份(如廣東省)的港口基礎設施以增加國內外的海上貿易、裝卸效率及降低物流成本，而這將對中國港口碼頭服務行業產生積極影響並吸引更多貨主使用廣東省的港口。在省級層面，基於廣東與東南亞國家協會(東協)國家的緊密程度，東協國家經濟快速發展預期將對中國的貨物及天然資源有更高需求。因此，位於廣東省西部並且較接近東協的茂名港與湛江港在出口貨物及自然資源(包括煤炭、糧食及石油產品)至該等國家舉足輕重，亦因此為廣東港口碼頭服務行業提供了增長勢頭並最終令本集團在未來受益。



資料來源：茂名市港航管理局

茂名市貨物吞吐量由二零一一年的23,067.0千噸增加至二零一七年的24,914.6千噸，複合年增長率為1.3%。二零一七年的最新可取得年度數據顯示，茂名市的港口貨物吞吐量總數為24,914.6千噸，較二零一六年減少2.7%。二零一七年吐量下降，主要是由於內貿吞吐量輕微下降。茂名市國內貿易總吞吐量僅較二零一六年下降5.8%，外貿與二零一六年保持接近相同水平。

## 行業概覽

茂名市的過往貨物吞吐量升幅，乃受惠於二零一一年至二零一五年廣東省經濟增長。二零一六年茂名市貨物吞吐量較二零一五年略為下跌，乃受經濟增長放緩及製造業和採礦業產能過剩的影響。天然資源的需求減少及貨物吞吐量相應下跌。雖然如此，茂名的未來前景仍然樂觀。根據全國人民代表大會於二零一六年一月批准的《廣東省國民經濟和社會發展第十三個五年計劃》（「**十三五規劃**」），該計劃其一主要目標是振興廣東省東部及西部的經濟發展。茂名市目標是在二零二零年前發展為廣東省西部的交通樞紐，包括發展鐵路、海港及高速公路。憑藉針對性的發展，該現代化海港城市預期會成為廣東省自然資源的物流及分配中心。茂名市的發展目標有可能成為推動行業發展的力量，鑒於該目標，預計茂名港在十三五規劃期間可能會處理更多的自然資源相關產品，令茂名的港口碼頭服務行業受惠。

十二五規劃旨在促進內河航道建設，擴大港口規模以及完善煤炭、石油、鐵礦石及集裝箱運輸系統。完善內河航道預期會增加中國港口間的貨運量，因而刺激港口碼頭服務行業。

在省級層面，有多項建議戰略整合和改善廣東省主要港口。該等戰略包括《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要（2008-2020年）》及《廣東海洋經濟綜合試驗區發展規劃（2011-2020年）》。通過調整廣東省港口的結構和優化其佈局，政府擬優先升級煤炭、石油、礦物散料、集裝箱及糧食的運輸系統，從而提高進港口前或離港後物流服務中的運輸能力、進一步加強廣東省港口的競爭力。特別是，部分基礎設施項目（如連接茂名市與不同省份城市的三茂鐵路、河茂鐵路、洛湛鐵路及柳湛鐵路以及207國道、325國道及廣湛高速）的吸引力和競爭力將會因為進港前或離港後物流成本較低而有所提升，較具體的是地面運輸成本。因此，該等建議戰略可能會惠及本集團的業務。

此外，於二零一四年底成立新的廣東自由貿易區可能會為境外投資者提供更多機會及使境外投資者進入中國市場更容易。在更多可預見業務及投資在廣東省進行的情況下，預期廣東省的港口碼頭服務行業將會因為進出口貨物的需求可能會增加而見證大量的外貿和內貿。因此，擔當廣東省西部重要港口的茂名港未來可能在出口貨物至廣西或外國方面起關鍵作用並可能會為本集團提供增長機遇。

### 港口服務費

一般而言，港口服務費受交通運輸部監管。港口服務主要有兩類：貨物處理服務及海事服務。

#### 貨物處理費

根據交通運輸部於二零零五年頒佈的《關於調整港口內貿收費規定和標準的通知》，港口碼頭服務供應商獲准按照市況釐定貨物處理費。因此，自二零零五年起，港口碼頭運營商可自由調整內貿貨物處理費。

## 行業概覽

此外，根據交通運輸部於二零一四年頒佈並於二零一五年一月一日生效的《關於放開港口競爭性服務收費有關問題的通知》，外貿貨物處理費可由港口碼頭服務供應商按照市況自由釐定。各港口的該等費用視乎貨物類型及重量而有所不同。

整體而言，於二零一零年至二零一六年間，貨物處理費價格有輕微上升趨勢，部分因勞工成本及燃料成本上漲而帶動。平均貨物處理費按年增長至6%，視乎貨物類型而定。下表概述二零一六年按主要散貨類型劃分的概約貨物處理費範圍：

貨物類型	費率(人民幣元)	單位
糧食、肥料 .....	8.64~23.76	每噸
煤炭、石油焦 .....	10.71~23.56	每噸
甲級危險液體貨物(燃油、柴油、原油) .....	5.04~16.96	每噸

資料來源：廣東省交通運輸廳

### 海事服務費

根據《關於調整港口船舶使費和港口設施保安費有關問題的通知》，自二零一五年九月二十日起，繫泊費(包括繫解纜費)及開／關艙口費已併入泊船費，而國內及國際航線船隻的泊船費上限則分別為每艘船舶每日每噸人民幣0.08元及人民幣0.25元。

### 競爭分析

中國港口碼頭服務行業被認為分散，並無主導參與者持有大部分市場份額。於二零一七年，中國約有870家港口碼頭服務供應商。港口碼頭服務供應商並不直接與經營位於不同城市及地區的其他港口的其他服務供應商競爭。在部分情況下，港口碼頭服務供應商甚至不直接與相同港口的供應商競爭，原因是彼等的業務營運高度專業化，且彼等並不直接相互競爭。在寧波—舟山港及上海港等大型港口，由於在該等港口經營類似業務的港口碼頭服務公司眾多，故競爭程度可能較為激烈；而在二三線城市中的較小型港口，由於營運的港口碼頭服務公司較少，故競爭程度一般較低。港口碼頭服務行業有三大競爭因素。首先，港口的位置及水深為關鍵競爭因素。位置影響所建立的國內外航線數目。更便利的地理位置可受益於更多的航線，因此吞吐量更高。此外，倘港口碼頭服務供應商靠近交通樞紐及客戶，所產生的進港前或離港後物流成本將減少。除港口位置外，水深往往是服務供應商的另一個競爭因素。倘港口碼頭服務供應商擁有的港口水深更深，就能停靠更大型的船隻，因此可提高所處理貨物的數量。其次，港口碼頭服務供應商擁有的設備先進及主要貨物類型生產經營的組織更好，就能有效縮短港口泊船時間，因此減少運輸過程中的貨物

## 行業概覽

折舊。再次，維持良好的客戶關係對港口碼頭服務行業內公司的成功甚為重要。與大型企業建立穩健的策略夥伴關係有助於供應商獲得穩定業務及實現區域性及國際性擴張。憑藉穩定的客戶關係，港口碼頭服務供應商能夠較新入行者更容易擴大業務。

在廣東，並無主導參與者持有相對大部分市場份額。於二零一七年，廣東共有14個港口，分為三大港口集群：珠江三角洲、廣東東部及廣東西部。珠江三角洲港口集群的競爭最為激烈，原因是廣東的大多數大型港口位於該區域，如廣州港、深圳港、珠海港及虎門港。該等港口彼此鄰近，為客戶提供同類港口碼頭服務。在廣東西部及東部，港口碼頭服務公司面臨的競爭程度相對較低，原因是該等地區的港口數目較少及港口碼頭服務供應商所提供的服務一般並不重疊。

本公司所在茂名市的港口碼頭服務行業預計於不久將來會進一步發展，這或會引致不同的競爭格局。如二零一一年的《茂名港總體規劃》及其修訂所訂明，茂名港未來將由三個港區組成（「新港口」），即(i)水東港區（原商業港區），(ii)博賀港區（包括博賀漁港及博賀新港區），及(iii)吉達港區。於最後實際可行日期，水東港區是茂名港唯一運營中的貨運港，而博賀漁港目前僅作為漁港使用。博賀新港區目前正處於建設初期。吉達港區正處於規劃階段。下表列出了有關茂名港的分析，包括各個港區的開發階段、市場定位及地理距離。

港區	港口工程	開發階段	市場定位	地理距離	港區(預計) 設計容量
水東港區	水東港區擴建	如二零一一年的《茂名港總體規劃》及其修訂所訂明，水東港區將進行擴建，另外增加八個泊位，由茂名港集團投資。根據二零一八年一月三十一日與茂名市港航管理局進行的電話會談，兩個泊位建設(由茂名中寰實業有限公司擁有)設計為分別停泊1,000及5,000載重噸油輪，並已竣工。然而，該兩個泊位目前未投入營運。茂名市正源商貿發展有限公司萬噸級綜合碼頭的擴建正在建設中，並預期將於二零一九年前竣工。茂名市長晟油脂工業有限公司萬噸級通用碼頭的擴充目前為不確定。	水東港區的市場定位將與原來保持不變。港口碼頭作公共用途，惟中國石化石化茂名分公司的港口碼頭作專用途。  水東港區主要處理散貨。  水東港區亦定位為茂名周邊地區服務，包括其周邊多個工業園或工業區。根據四航局港灣院，包括廣州白雲江高(電白)產業轉移工業園、茂名產業轉移工業園、茂南產業轉移工業園、信宜產業轉移工業園、高州產業轉移工業園及化州產業轉移工業園，全部均位於水東港區周邊地區。	茂名市中心：30公里  湛江機場(最近距離可用機場)：87公里  茂名西站 <sup>1</sup> ：42公里	10,570,000噸

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。

## 行業概覽

港區	港口工程	開發階段	市場定位	地理距離	港區(預計)設計容量
博賀漁港	博賀漁港擴建	擴建工程於二零一三年動工，但於二零一五年因投資短缺而停工。於二零一六年十二月一日，根據電白縣漁港建設管理中心的資料，建設工程已重啟。	博賀漁港的未來發展規劃是強化其作為漁港的功能，且日後可能擴展至客運服務。根據茂名市港航管理局的資料，博賀漁港未來將定位為輔助港區。根據電白縣漁港建設管理中心的資料，博賀漁港未來仍將作為漁港，並將現有功能擴展至漁業及旅遊業。	茂名市中心：49公里 湛江機場(最近距離可用機場)：142公里 茂名西站 <sup>1</sup> ：59公里	300,000噸
博賀新港區	通用	博賀新港區位於博賀港東南，將成為茂名港新的貨物港區。其水深上限約為-10米(由岸邊計算約為600米)。於二零一六年十月二十八日，根據茂名市港航管理局，東防浪堤及西防浪堤已分別完成84%及57%。於二零一七年二月，防浪堤建設的西面與東面已進行連接，構成防浪堤建設的完整主體。截至二零一八年一月，西防浪堤建設仍在進行中。  於二零一七年二月，茂名市港航管理局就於博賀新港區建設三個泊位(為領航及其他工程船而設)開展公眾諮詢。該等新泊位不會用於裝卸貨物用途。預期該等泊位的建設工程為期十二個月。如《茂名港總體規劃》所訂明，博賀新港區將定位為茂名市的主港區，作為深水港主要裝卸石油、石化產品及散貨，而水東港區由於水深有限將作為輔助港口。根據茂名市港航管理局的資料，博賀新港區將主要由33個萬噸級泊位(超過萬噸泊位)組成，包括三個200,000或以上載重噸泊位、16個100,000或200,000以下載重噸泊位、12個100,000以下載重噸泊位及兩個液化天然氣泊位。根據四航局港灣院，博賀新港區定位為服務數個工業園，包括信宜產業轉移工業園、高州產業轉移工業園及化州產業轉移工業園以及鄰近省份鐵路貨物及非裝箱貨物。截至二零一八年一月，博賀新港區有三個主要的在建港口碼頭建設項目。			二零二零年前整個博賀新港區共計91,700,000噸(預計)
	中國石化碼頭工程	該碼頭處在建設防浪堤階段。此外，碼頭設施工程亦處於取得有關批文階段，例如，根據於二零一六年十二月一日與茂名港集團的電話訪問，石化碼頭的可行性研究已於二零一六年十一月八日獲廣東省交通運輸廳及廣東省海洋與漁業局等政府部門批准。根據二零一八年一月三十一日與茂名市港航管理局進行的電話會談，建設時間表仍為不確定。	中國石化港口碼頭作專用用途。將會處理的主要貨物為石油、油、石化產品。	茂名市中心：70公里 湛江機場(最近距離可用機場)：130公里 茂名西站 <sup>1</sup> ：74公里	

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。

## 行業概覽

港區	港口工程	開發階段	市場定位	地理距離	港區(預計)設計容量
	通用碼頭工程	博賀新港通用碼頭工程(「通用碼頭」)由廣州港集團及茂名港集團共同開發。通用碼頭的地盤預備建設於二零一五年動工。根據二零一八年一月三十一日與茂名市港航管理局進行的電話會談，一個35,000載重噸及一個70,000載重噸泊位正在建設中。如並無進一步延誤，預期將於二零一九年前竣工。兩個100,000載重噸泊位均規劃作二期建設。	通用碼頭作公共用途。 <sup>3</sup> 將會處理的主要貨物主要為集裝箱，部分為散貨。	茂名市中心：70公里 湛江機場(最近距離可用機場)：130公里 茂名西站：74公里	
	粵電煤炭碼頭工程	根據茂名市港航管理局的資料，粵電煤炭碼頭的防浪堤已於二零一六年六月下旬完工。地基建工程於二零一六年十一月二十一日開展。根據二零一八年一月三十一日與茂名市港航管理局進行的電話會談，由於受國家有關能源來源控制政策的影響，故電廠建設暫停。一個100,000載重噸及一個35,000載重噸泊位正在建設中，而進程由於電廠建設暫停而緩慢。	粵電煤炭碼頭作專用用途。 <sup>2</sup> 將會處理的主要貨物為煤炭。	茂名市中心：70公里 湛江機場(最近距離可用機場)：130公里 茂名西站：74公里	
吉達港區	無具體港口工程	於二零一八年一月，吉達港區尚無動工，亦無公司投資於該港口。現時並無有關其水深上限的公開資料。其仍處於規劃階段，並被認為是茂名濱海新區未來城市規劃的一部分。現時計劃將設有47個泊位，分為東區及西區。位於東區的泊位將處理10,000載重噸以下的船舶，而位於西區的泊位將處理20,000載重噸的船舶。根據二零一八年一月三十一日與茂名市港航管理局進行的電話會談，吉達港區發展並無具體執行規劃。並無顯示吉達港區將何時動工的任何可用資料。	根據廣東茂名濱海新區管理委員會的資料，吉達港區預計將為深入開發博賀新港區附近區域的規劃項目，而根據茂名市港航管理局的資料，吉達港區將定位為輔助港區。該港區將設計用來裝卸油、石油及化工產品等貨物。	茂名市中心：80公里 湛江機場(最近距離可用機場)：160公里 茂名西站：83公里	二零二零年前 5,000,000噸 (預計)

### 附註：

- 自二零一六年九月起，茂名站已更名如下：茂名站成為茂名西站，而茂名東站則成為茂名站。
- 私人港口一般指通常由單一企業擁有及營運以支持其擁有的業務及服務需求的港口設施。該等私人港口通常為按詳細規格訂製及建設以滿足企業的特定需要，且不會供其他客戶使用。建設該等港口並非為產生貨物處理費及並不與公眾港口直接存在競爭。
- 公眾港口一般指向有不同貨物及服務需求的多元客戶提供港口設施。該等港口一般會收取貨物處理費及作為一項業務營運。公眾港口亦可能為擁有私人港口(倘該等私人港口達致有關能力或並非位於理想地點作若干裝運)的企業提供服務。

## 行業概覽

下圖載列周邊內相關港區及工業園概約位置。



- |               |           |         |
|---------------|-----------|---------|
| A. 茂名市中心      | B. 水東港區   | C. 博賀港區 |
| D. 博賀新港區      | E. 吉達港區   | F. 化州市  |
| 第1區           |           |         |
| 茂南產業轉移工業園     | 河西工業區     | 北部產業走廊  |
| 茂名石化工業園       | 茂名產業轉移工業園 | 新興產業工業區 |
| 第2區           |           |         |
| 廣州白雲江高（電白）    | 南部環水東灣產業區 |         |
| 產業轉移工業園       |           |         |
| 第3區           |           |         |
| 粵西產業轉移工業園     | 東部博賀新港產業區 | 博賀新港工業區 |
| 第4區 高州產業轉移工業園 |           |         |
| 第5區 化州產業轉移工業園 |           |         |

資料來源：四航局港灣院；Ipsos研究及分析

博賀新港區及吉達港區位於茂名的偏遠地區，距離客戶（主要位於茂名市中心附近）、茂名站及湛江機場較遠，而與該等港口形成對比的是水東港區距離該等地點較近。與該等地點的距離較遠（以地面運輸計）產生額外的進港前或離港物流成本，將是客戶選擇港口的關鍵因素之一。就此而言，水東港區具有地理優勢，可為客戶節省進港或離港後物流成本。然而，由於貨主或航運公司可能選擇使用大型船舶運貨，故大型船舶停泊能力較大的港區（如博賀新港區）在一定程度上有助於降低船運的物流成本。

然而，大型船舶的進港頻率可能低於小型船舶，從而使貨主或航運公司的靈活性降低。沒有一條硬性的標準能得出海港的深度必將為客戶節省進港前或離港後單位物流成本的結論。

## 行業概覽

下表載列散貨船類型及容量：

散貨船類型	容量
小型散貨船	通常於10,000載重噸
靈巧型	通常介乎15,000至35,000載重噸
大靈巧型	通常介乎35,000至50,000載重噸
現代化大靈巧型	52,000至58,000載重噸
巴拿馬型	平均65,000載重噸
超大型油輪	18,000至320,000載重噸
極大型油輪	320,000至500,000載重噸
海峽型	超過150,000載重噸
小油輪	10,000載重噸
中系列1產品油輪	20,000至40,000載重噸
中系列2產品油輪	40,000至55,000載重噸
長系列1產品油輪	55,000至80,000載重噸
長系列2產品油輪	80,000至120,000載重噸

我們主要客戶的營運規模通常需要10,000至30,000載重噸的散貨船。

對於新港口對本集團的影響，鑒於各港口工程尚處於初步建設階段、每個港區的市場定位不同及該等港口與潛在目的地之間的地理距離，我們預計博賀新港區及吉達港區短期內不會對我們帶來重大影響。水東港區是茂名港內運輸網絡及港口相關服務完善的成熟港口。因此，貨主或航運公司（特別是位於茂名市中心附近的公司）短期內很可能選擇水東港口處理貨物，而不受該等新港口的開發影響。如上文載列茂名港發展分析的表格所概述，短期而言，水東港區擴建不會對本集團造成重大不利影響。博賀新港區很可能為其處於鄰近地區（預期將進一步開發）及鄰近省份鐵路貨物的潛在客戶提供服務。

然而，長期而言，本集團可能因水東港、博賀新港區及吉達港區的擴建而受到潛在影響，原因是部分該等新港口計劃處理與本集團類似的貨物，且能夠停泊較大型的船舶，加上該等新港口周邊的相關基礎設施可能在長期內得到相應的開發。是否享有支援基礎設施亦取決於港口地點，而非在於私人或公眾港口。例如，倘私人港口及公眾港口地點相近，則其很可能會使用類似支援基礎設施。然而，由於博賀新港區屬於離開水東港區的不同港區，而兩個港區相距約10海里，該等港口的船舶所需的海上航道將會有所不同。陸路方面，通往水東港區的道路主要經高速公路S280省道，而通往博賀港則主要取道G325高速公路。就現有基礎設施而言，除因二零一五年七月及八月期間就連接我們碼頭的道路進行維修及保養項目導致往返碼頭的交通擠塞，我們並無發現任何有關支援我們碼頭的現有基礎設施（包括連接水東港區的道路及鐵路）的能力問題。儘管現時並無茂名站處理貨物量及其使用率的公開官方數據，我們的客戶並無提及任何有關其透過鐵路運輸貨物的任何問題，亦概無因相關事宜調整任何船運時間表。以下地點列出茂名市、茂名站（包括茂名西站、茂名站及茂名東站）、S280及G325主要高速公路、水東港、博賀港、博賀新港及吉達港的概約位置。

## 行業概覽



- |                   |                     |               |
|-------------------|---------------------|---------------|
| A. 疏港鐵路<br>(規劃建設) | B. 沿海高速鐵路<br>(規劃建設) | C. G15 (濱海高速) |
| D. 三茂鐵路           | E. 洛湛鐵路             | F. 河茂鐵路       |
| G. S280線高水一級公路    | H. G325國道公路         |               |
| 1. 茂名西站           | 2. 茂名火車站            | 3. 茂名東站       |

資料來源：四航局港灣院；Ipsos研究及分析

附註：以上所示地圖僅為草稿地圖，因此可能存在若干繪畫上的差異。

根據《交通基礎設施重大工程建設三年行動計劃》(「行動計劃」)(為十三五規劃的一部分)，於二零一六年至二零一八年期間會將重點置於建設及擴展運輸基礎設施及網絡，其中包括鐵路、道路及機場。就鐵路方面，國家高速鐵路網絡將會加強，特別是中西部鐵路。行動計劃的重要部分是就乘客及貨物建設連接茂名市及深圳市的高速鐵路。此項連接包括兩部分—江門至茂名段及深圳至江門段。預期江門至茂名段將於二零一八年六月前竣工而深圳至江門段仍為不確定。於茂名，該鐵路的終站將為茂名市的茂名站，而水東港區較博賀港區或吉達港區更接近該站。該鐵路交通的建設工程完成及通車將可令交通連接更快捷，並提高貨物處理能力。此外，行動計劃亦包括建設連接廣州及茂名的鐵路，可進一步舒緩貨物量因建設茂名港總體規劃所載新港口及全面的十三五規劃而增加所帶來的任何壓力。我們認為即使茂名港總體規劃約於五年內全面推行，茂名市的經擴展運輸基礎設施將能處理新港口可能造成的交通流量增加。

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。

## 行業概覽

鑒於新港口的潛在影響，長期而言，本集團可能面臨來自該等新港口更大的競爭，亦可能遇到潛在的定價競爭。然而，除了通用碼頭兩個建設中泊位預期將於二零一九年竣工外，該等新港口的建成日期均尚不確定。博賀新港區餘下港口竣工為不確定。因此，鑒於大部分新港口的完工時間表未確定及我們所得資料有限，難以量化評估新港口對我們造成的長期影響。

廣州港的貨物吞吐量<sup>(附註)</sup>在整個廣東屬最大，於二零一七年為590.1百萬噸。茂名港在廣東排名第十，於二零一七年的總貨物吞吐量為24.3百萬噸，相當於廣東前十大港口總貨物吞吐量的1.5%。下表載列廣東於二零一七年及廣西於二零一六年按貨物吞吐量劃分的前十大港口：

排名	廣東(二零一七年)		廣西(二零一六年)	
	港口	貨物吞吐量 (百萬噸)	港口	貨物吞吐量 (百萬噸)
1 .....	廣州港	590.1	防城港港	106.9
2 .....	湛江港	281.5	欽州港	69.5
3 .....	深圳港	241.4	貴港港	57.6
4 .....	虎門港	157.1	梧州港	33.8
5 .....	江門港	82.7	北海港	27.5
6 .....	中山港	80.4	南寧港	13.1
7 .....	惠州港	59.7	來賓港	10.6
8 .....	汕頭港	48.9	柳州港	1.3
9 .....	陽江港	27.0		
10 .....	茂名港	24.3		
總計 .....		<u>1,593.1</u>		<u>320.3</u>

資料來源：中國海關總署；中國國家統計局

附註：

(1) 港口的實際吞吐量可能在很大程度上高於所述港口年設計容量。在許多情況下，中國的泊位年設計容量於碼頭基建的工程設計階段會保守計算。可達致年度吞吐量與碼頭的經營效率密切相關，如船隻往返時間、貨物裝載率、輪班數目及時長及勞工經驗。因此，實際吞吐量可能高於年設計容量。

(2) 二零一七年廣西的貨物吞吐量將於二零一八年底發佈。

於二零一六年，廣東的前十大港口碼頭服務供應商佔廣東總貨物吞吐量的62.9%。本集團佔二零一六年廣東總貨物吞吐量的0.2%。本集團佔二零一六年廣東散貨總吞吐量的0.4%。本集團佔二零一六年廣東港口碼頭服務行業收入的0.1%。

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。

## 行業概覽

下表載列二零一六年廣東及廣西按貨物吞吐量劃分的前五大港口碼頭服務運營商：

排名	港口服務運營商名稱	總部	貨物吞吐量 (百萬噸)	市場份額	所提供的主要服務
1 .....	廣州港集團有限公司	廣東(廣州)	405.0	19.1%	貨物處理、倉儲、物流服務
2 .....	招商局國際有限公司	香港	167.1	7.9%	貨物處理、集裝箱貨物運輸及 物流服務
3 .....	深圳市鹽田港集團有限公司	廣東(深圳)	143.1	6.7%	貨物處理及物流服務
4 .....	北部灣港股份有限公司	廣西(北海)	139.6	6.6%	港口建設、貨物處理、倉儲
5 .....	湛江港(集團)股份有限公司	廣東(湛江)	113.0	5.3%	貨物處理及倉儲
	其他		1,152.4	54.4%	
	總計		2,120.2	100%	

資料來源：Ipsos 報告

本集團被認為擁有以下競爭優勢：

- 茂名的地理優勢：** 茂名港擁有全方位運輸網絡，覆蓋茂名市至其他城市。三茂鐵路、河茂鐵路、洛湛鐵路及柳湛鐵路等鐵路貫穿茂名市。此外，207國道、325國道及廣湛高速貫通茂名港與廣東省其他地區及其他省份。茂名港設有四通八達而發展成熟的運輸系統，其由於物流成本較低，將鼓勵更多公司使用。由於本集團為茂名港其中一家主要港口服務供應商，故持續發展的運輸網絡可使本集團受惠。
- 腹地產業發展：** 該港口有一大片腹地，包括部分廣東、廣西、貴州及雲南。毗鄰港口的腹地擁有重要的石化工業，且該地區為中國西南地區最大的農業生產區之一。該地區亦因其礦產資源(包括油頁岩及高嶺土)而著稱。如茂名市十三五規劃所提及，預期將會加強石化業以擴充茂名市石化業價值鏈。對石化業原材料的需求可能會增加。本集團專門從事散貨處理，與腹地的需求及產業結構相匹配。

## 行業概覽

- **大型貨物處理能力及先進設備：**於茂名港(包括水東、博賀(包括博賀漁港及博賀新港區)及吉達港區)目前有四家主要港口碼頭服務供應商(包括本集團)。這四家主要港口碼頭服務供應商不包括中國石化茂名分公司，原因是其碼頭為私人港口，僅用於自身的貨物裝卸。本集團擁有茂名港內最大的港口區域。本集團更擁有茂名港內吃水最深的泊位，且本集團擁有的泊位為茂名港唯一能夠停泊載重達30,000噸船隻的泊位。其他港口碼頭服務供應商在茂名港的泊位可停泊重量少於10,000噸的船隻。本集團為茂名港最大的散貨(例如煤炭及燃油)處理商。另外兩家港口碼頭服務供應商亦處理散貨，惟貨物數量較本集團為小。一家服務供應商只處理集裝箱貨物。本集團於港口內擁有最大儲存容量，最多可容納21,000立方米油類產品。本公司擁有先進的碼頭起重機，可載重25噸，以便高效率裝卸。
- **穩定的客戶關係：**本集團於二零零六年成立，已與茂名市的煤炭及燃油公司建立長期穩定的客戶關係。

以下因素為可能會阻止新競爭對手進入港口碼頭服務市場的進入門檻：

- 無法獲得具有合適水深及便利交通連接的適當沿海位置。
- 高資本投資需求，尤其是貨物處理設備，如起重機。
- 要求取得牌照及資質，如交通運輸部頒發的《港口經營許可證》。港口發展亦須經多個政府部門批准，如環境保護部、國土資源部及國家安全部。

儘管增長預測，但港口碼頭服務行業仍面臨多項潛在威脅。首先，在處理及運輸油類產品及煤炭等貨物時，港口碼頭服務行業會涉及眾多受污染及環境損害的潛在區域。亦存在車輛運作產生的噪音污染所導致的潛在問題。因此，《中華人民共和國港口法》(「港口法」)對港口運營實行嚴格的環境法規，且公司可能因違反該法而遭處罰。因此，除設備及技術外，該法迫使公司投入資源，以符合環境法規。其次，港口碼頭服務行業對宏觀經濟環境波動高度敏感。倘港口吞吐量因出口及進口(受國內外消費者及製造商的需求推動)下降而減少，港口碼頭服務行業的收入可能會受到不利影響。

## 行業概覽

---

中國的港口碼頭服務行業未來可能出現下列發展：

- **價值鏈整合**：港口碼頭服務公司透過垂直整合港口碼頭服務行業的價值鏈增加其服務種類的趨勢會一直持續。例如，以運輸為主的港口碼頭服務供應商正將其服務延伸到內港及港口物流、拖船、貨物處理及倉儲。
- **組織架構發展**：隨著港口公司發展，其聯屬企業可能包括港口碼頭、航運服務公司以及投資公司。港口公司亦正開始在國內外多個地區經營業務。
- **技術進步**：由於鋼極為耐用，故貨物集裝箱傳統上由鋼製成。為降低成本，先進的輕型複合材料已開始用作集裝箱材料。此外，目前正在開發先進的集裝箱追蹤設備，以便能夠實時追蹤及監控集裝箱。此舉能夠減少人工處理，從而提高運營效率及資源利用率。