

副主席兼董事總經理致函



張為
副主席兼董事總經理



各位股東、業務夥伴和同事：

本人欣然宣佈，中遠海運港口在2018年取得了卓越的成績。公司自兩年前順利完成重組，並成功轉型為港口營運商後，盡心竭力、積極發展，年內錄得優秀的財務業績。2018年總收入大幅上升57.6%至1,000,350,000美元，經調整後純利上升42.9%至324,583,000美元。總吞吐量亦上升17.1%，增幅大幅超越同業水平，總吞吐量自然增長達7.8%。

專注發展 鞏固戰略合作

我們的戰略建基於「The Ports for ALL」的企業願景，積極為航運上下游產業創造共贏共享、相輔相承的平台，接通全球航線，名副其實成為「大家的港口」。公司繼續完善全球碼頭佈局，2018年積極應對地緣政治持續不明朗和貿易關



副主席兼董事總經理致函



係緊張帶來的挑戰，積極籌備阿布扎比碼頭於2018年12月的開港，同時鞏固與戰略合作夥伴和客戶的業務關係，全力推動箱量的增長。

我們深信，在當前航運業迎來多個新趨勢的大環境下，與業務夥伴訂立策略聯盟，當可進一步加強本集團的競爭力，在港口運營中創造最大的價值。澤布呂赫碼頭在2017年11月成為我們的控股碼頭後，為推動該碼頭發展，澤布呂赫港務局及達飛海運集團分別入股澤布呂赫碼頭5%和10%。

我們進一步深化與PSA的合作，在中遠—新港碼頭新增兩個泊位，新增泊位於2019年1月正式投入運營。新增兩個泊位後，中遠—新港碼頭合共擁有5個集裝箱泊位，年處理能力達500萬標準箱，全面配合本集團的發展戰略，既加強了東

南亞地區的碼頭佈局，又能支持母公司配備更多大船及組成行業聯盟的需要。

阿布扎比碼頭為本集團首個控股的海外綠地項目，於2018年12月正式開港。碼頭設計年處理能力為250萬標準箱，同時擁有中東地區最大的集裝箱貨運站，計劃於2019年第三季正式投入運營，初步年處理能力為150萬標準箱。在母公司的支援下，我們將運用本集團獨特的優勢，將阿布扎比碼頭打造成區內樞紐港和具競爭力的航運服務中心。

2019年1月，我們宣佈收購錢凱碼頭60%股權，標誌著本集團的全球碼頭佈局進一步延伸至南美洲。預期2019年第二季度完成交易後，錢凱碼頭將成為本集團第二個控股的海外綠地項目。

儘管我們於2018年的全球化拓展步伐較原訂計劃稍為滯後，但我們仍致力打造健全、均衡的全球碼頭網絡，並秉

副主席兼董事總經理致函



持審慎運用財務資源的原則，繼續在東南亞、非洲和南美洲物色機會。

憑藉獨特優勢 增長領先同業

憑借母公司船隊的支持，本集團具備獨特優勢，令箱量增幅超過行業水平。2018年市場吞吐量平均增幅為4.2%，但我們的總吞吐量上升17.1%，權益吞吐量上升15.8%，總吞吐量自然增長達7.8%。

我們進一步發揮與海洋聯盟的協同效應，來自海洋聯盟的箱量貢獻較2017年上升33.7%，佔六家主要控股碼頭總吞吐量的49.9%。來自中遠海運集運和東方海外的箱量分別較2017年上升33.7%和29.5%。

在均衡穩健的碼頭佈局基礎上，我們不僅進一步發揮與母公司和海洋聯盟的協同效應，同時也受惠於來自其他航運聯盟的助力；來自2M和THE Alliance的箱量大幅上升58.8%，佔六家主要控股碼頭總吞吐量的31.7%。

深化國內投資

在聚焦全球化碼頭佈局的同時，國內的港口整合也為我們提供了進一步加強及拓展國內投資的機遇。我們正積極參

與國內的主要港口整合，藉此繼續擴大本集團在國內的經營規模和影響力；預期將於2019年取得實質進展，為本集團帶來正面的貢獻。

本集團在西南沿海地區的運營規模相對較小，入股北部灣港股份有限公司有助我們鞏固區內的業務佈局。

此外，我們計劃於2019年加快拓展碼頭延伸業務及處置不良資產，以進一步提高盈利能力。我們之前宣佈，計劃於珠三角地區率先發展碼頭延伸業務，有效運用本集團於區內的既有資源，逐步將業務延伸至國內其他區域。

提高效率以創造最大回報

隨著本集團業務迅速壯大，我們深信提升碼頭運營效益有助改善碼頭表現，亦是我們作為全球領先的碼頭運營商的重大舉措之一。2018年，本集團培訓控股碼頭員工應用Navis N4作業系統。2018年，澤布呂赫碼頭、CSP西班牙集團旗下的瓦倫西亞碼頭及連雲港新東方碼頭已成功將Navis N4系統融入其碼頭作業系統，預計2019年Navis N4系統將

副主席兼董事總經理致函

應用至另外一至兩家控股碼頭公司，進一步提高碼頭作業效率。

2019年充滿挑戰但增長勢頭持續

儘管宏觀經濟環境和地緣政治欠明朗，本集團於2019將持續增長，只是今年我們將面臨一些挑戰：採納香港財務報告準則第16號及阿布扎比碼頭投入營運的初始成本預期將對本集團的表現帶來負面影響。

根據香港財務報告準則第16號，確認為租賃形式的特許經營權費用將會以淨現值計算，計入「使用權」資產(類似其他非金融資產)及「租賃負債」(類似其他金融負債)，故將產生折舊和利息費用，但這只是會計處理方法，屬於非現金項目。

至於阿布扎比碼頭的初始成本，我們認為一個綠地項目正式投入營運前會產生費用是難以避免的。為減少初始成本對本集團的整體影響，阿布扎比碼頭將於2019年4月試運營，然後逐步提高箱量，至2019年第三季度才正式投入運營，業務過程產生的收入當可抵銷部分成本。在海洋聯盟的支持下，其鄰近航線已確認將轉至掛靠阿布扎比碼頭，首兩條航線將於2019年4月投入服務。

而於2018年6月開始試運行的南通通海碼頭預計2019年全年箱量將超100萬標準箱，充份發揮了本集團的獨有優勢，並將與阿布扎比碼頭一起創造綠地項目迅速建立規模和盈利能力的範例。

因此，即使面臨這些負面影響，我們仍然充滿信心，業務增長(特別是吞吐量增幅)將繼續優於行業，預期控股碼頭的箱量貢獻將持續增加，抵銷本集團面對的部分不利影響。

隨著本集團善用自身優勢、不斷發展，我們將致力創造可持續價值，繼續審慎運用財務資源，秉持增長戰略，並同時創造價值。我滿懷信心，中遠海運港口已具備條件在未來實現進一步增長，取得成果。

本集團員工的努力、付出和合作是我們取得長遠成功的基石。在此，我要向本集團全球各地的同事致以最真誠的感謝，全賴他們的默默耕耘、專心致志和竭力支持，中遠海運港口才能在2018年取得如此卓越的佳績。

張為

副主席兼董事總經理

2019年3月28日

