

業 務

概覽

按2017年的吞吐量計，我們為中國最大的糧食及木片進口港。根據灼識報告，於2017年，我們的大豆及木片進口吞吐量(包括租出泊位的吞吐量)均穩居中國第一，木薯乾進口的吞吐量穩居全國前三。自2011年成立以來，本公司已取得重大發展。我們的總吞吐量從2011年的約10.9百萬噸增至2017年的約24.2百萬噸，年複合增長率為14.2%。根據灼識報告，鑒於中國強勁的經濟發展勢頭、全球貿易持續增長及「一帶一路」倡議帶來的具吸引力的機遇，中國未來對大豆、木片及木薯乾的需求將繼續大幅增長。我們認為，憑藉我們於上述貨物種類奠定的市場地位及經驗，以及有利的行業趨勢，我們將能夠享有持續的業務增長。

我們港區的地理位置優越，位於山東半島南翼黃海之濱，享有優質的自然條件及發達的聯運網絡。我們的港區位於山東半島南翼的日照港石臼港區，日照港為商品貿易具有重要地位的主要沿海港口，按2017年的吞吐量計，其為中國第九大及世界上第14大沿海港口。日照港是天然深水良港，氣候溫和，全年不凍不淤，位於開闊水域，海床平坦。我們的泊位自然水深8.0至15.2米，可停靠當前世界上最大的散糧運輸船。根據灼識報告，我們亦受益於全國兩條超1,000公里的主要鐵路(瓦日線、新菏兗日—隴海線)直通港區的顯著優勢。根據相同資料來源，截至2017年底，山東省的高速公路網絡規模於中國居於第二。我們腹地省份的公路網同樣極其完善，且維護良好。三條高速公路及四條國道將我們的設施與山東省及省外地區的公路網絡相連，為客戶提供快速、便捷且可靠的公路運輸。

我們擁有完備且先進的港口基礎設施及卓越的運營效率，我們認為，這對我們能否實現行業領先的集疏運能力而言至關重要。我們運營四個泊位(包括一個租用泊位)及租出四個泊位，總設計年吞吐能力為18.1百萬噸。我們運營三個多用途泊位及一個散糧接卸泊位。我們的100,000噸級散糧泊位(西5#泊位)為中國沿海最大型散糧泊位之一。我們高度自動化及高效的傳送帶及管道系統、業界領先的糧食倉容及筒倉周轉率以及強大的疏運能力令我們得以高效地向客戶提供全面服務。

憑藉我們有利的地理位置、業界領先的集疏運能力及卓越的聲譽，我們已與多家優質藍籌客戶(包括亞太森博、邦基三維、日照中紡及一家負責國家糧食儲備的中國國有企業)建立了穩固的業務關係。我們的客戶中有六名自2016年起一直是我們的十大客戶，分別貢獻我們截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月收入的53.9%、43.3%及50.4%。我們有多名主要客戶已作出重大投資，於港口周邊建造了加工及倉儲設施，

業 務

這正表明了客戶的忠誠度。戰略性設計的基礎設施通過傳送帶系統網絡將裝卸系統與我們客戶的設施聯繫起來。我們相信，此舉可優化貨物最佳處理時間、提高效率、提高客戶滿意度及忠誠度以及降低成本。

控股股東日照港股份及日照港集團為日照港的主要運營商。主要股東裕廊海港則為新加坡一家國際領先的多用途港口運營商，於港口運營方面擁有豐富經驗。本公司於2011年成立以來，已於高級管理層及控股股東的領導及支持下實現了快速發展。

截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2017年及2018年9月30日止九個月，我們的收入分別為人民幣488.2百萬元、人民幣520.5百萬元、人民幣404.0百萬元及人民幣399.5百萬元，而利潤及全面收益總額則分別為人民幣78.4百萬元、人民幣127.0百萬元、人民幣113.3百萬元及人民幣122.7百萬元。

競爭優勢

我們相信，憑藉如下競爭優勢，我們將繼續鞏固我們的市場地位並確保可持續增長。

我們為中國糧食及木片乾散貨集疏運領域的最大港口，將持續受益於行業的穩健增長。

按2017年的吞吐量計，我們是中國糧食及木片進口的最大港口。根據灼識報告，於2017年，我們的大豆及木片進口吞吐量(包括租出泊位的吞吐量)均穩居中國第一，木薯乾進口的吞吐量穩居全國前三。於2011年本公司組建至今，我們取得了巨大增長。我們的整體吞吐量從2011年的約10.9百萬噸增長至2017年的約24.2百萬噸，年複合增長率達14.2%。得益於我們的經營效率以及專注於外貿貨物的服務(享有費率較內貿貨物高)，相比同行，我們取得相對較高的利潤率。截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2017年及2018年9月30日止九個月，我們的毛利率分別為28.5%、37.4%、42.0%和44.4%。

根據灼識報告，鑒於中國強大的經濟及國際貿易持續增長，以及「一帶一路」帶來的具吸引力的機遇，未來中國對大豆、木片及木薯乾的需求將保持強勁增長勢頭。我們認為，基於我們在上述貨物種類奠定的市場地位和經驗，以及有利的行業趨勢，我們將能夠享有持續的業務增長。

- **大豆貨種。**根據灼識報告，中國是世界上最大的大豆消費國及進口國。中國的大豆消費量由2013年的80.8百萬噸增長至2017年的110.4百萬噸，年複合增長率達8.1%；而同期內的大豆進口量則由63.3百萬噸增長至95.5百萬噸，年複合增長率達10.8%。中國近年來對大豆進口的需求穩定增長的原因是分配予大豆生產的可耕種土地有限及對用於支持畜牧業大規模商業化經營的大豆飼料的需求的增加，以及城市化

業 務

加劇和中產階級不斷壯大導致的需求增加。過去，對大豆進口的旺盛需求已成為我們業務增長的主要驅動因素。根據灼識報告，我們是中國大豆進口的最大港口，2017年的吞吐量為7.8百萬噸，佔中國大豆進口總量的8.2%。根據相同來源，自2017年至2022年中國大豆進口預計將以5.4%的年複合增長率增長，並於2022年達到124.0百萬噸，預計進一步帶動我們的增長。

- **木片貨種。**木片是紙漿和紡織生產的主要原料。根據灼識報告，全國的木片進口量自2013年的28.1百萬噸增至2017年的35.0百萬噸，年複合增長率為5.7%。該增長趨勢的主要原因是中國紙製品消耗量增加及對紡織品需求超過了國內木片供給。根據灼識報告，中國木片的進口量預計將於2017年至2022年以3.6%的年複合增長率增長。於往績記錄期間，按吞吐能力計，我們是中國最大的木片分撥基地。於2017年，我們的木片吞吐量為14.6百萬噸（包括租出泊位的吞吐量），佔據了中國市場41.7%的份額，位列中國第一。我們相信，憑藉我們在木片市場的市場地位，我們將持續受益於有利的市場趨勢。
- **木薯乾貨種。**木薯乾主要作為原料用於生產無水乙醇、作為一種清潔生物燃料及一種可再生能源。木薯乾亦是用於生產工業用途廣泛的乙醚及山梨酸的原料。2013年至2017年記錄期間，全國的木薯乾進口量約為每年7-9百萬噸。2017年，我們的木薯乾吞吐量為1.3百萬噸，佔全國木薯乾進口總量的16.7%，位列中國第三。中國政府支持清潔能源的政策令中國對木薯乾的需求預計將保持強勁。

優越的地理位置和發達的聯運網絡，為我們的業務發展奠定堅實基礎。

我們位於日照港石臼港區，按2017年的吞吐量計，日照港為中國第九大及世界第14大沿海港口。日照港位於沿中國東海岸線的山東半島南翼，濱臨黃海。得益於其優越的自然條件、戰略性地理位置及發達的聯運網絡，日照港成為商品貿易的主要沿海港口。

- **優質的自然條件。**日照港是天然深水良港，氣候溫和，全年不凍不淤，位於開闊水域，海床平坦。我們的泊位自然水深8.0至15.2米，使我們可停靠當前世界上最大的散糧運輸船。
- **無可比擬的鐵路網絡連接。**根據灼識報告，我們受益於全國唯一兩條超1,000公里鐵路（瓦日線、新菏兗日—隴海線）直通港區的顯著優勢。上述鐵路線貫穿中國中

業 務

西部地區(包括山東省、河南省、陝西省、山西省及四川省)，使我們能夠擴大腹地及獲得更多客戶。根據灼識報告，該等鐵路線穿過了中國人口稠密的省份，該等省份對例如糧食等商品有強大需求。根據相同來源，2017年，新菏兗日—隴海線及瓦日線直接囊括了中國約50%的木片加工能力和約20%的糧食加工能力。

- **廣闊的公路網絡覆蓋。**根據灼識報告，截至2017年底，山東省擁有中國第二大公路網絡，其公路的總里程數為40,900公里。我們腹地省份的公路網同樣極其完善，且維護良好。日蘭高速公路、沈海高速公路、濰日高速公路及四條國道將我們的設施與山東省及省外地區的公路網絡相連，為客戶提供快速、高效及可靠的公路運輸。
- **發達的水路網絡。**日照港擁有廣泛的水路網絡而將我們的港口與世界各地100多個國家及地區連接起來。此外，區域性的海上航線使我們與環渤海地區、長江沿岸及東北亞的其他港口通航。

我們相信，上述優越的條件已成為我們過往取得成功的關鍵，且將繼續為我們未來的發展奠定基礎。

先進的港口設施與卓越的運營效率，構築了行業領先的綜合集疏運能力。

我們認為，我們配備完備及先進的港口基礎設施、靠泊能力大、卸船效率高、倉儲能力強以及疏港速度快，使我們得以實現行業領先的集疏運能力：

- **靠泊能力大。**我們經營4個泊位(包括1個租用泊位)及租出4個泊位，泊位總長度2,166米，截至2018年9月30日的設計年吞吐能力為18.1百萬噸，2017年的總吞吐量達到24.2百萬噸。我們經營3個多用途泊位及1個散糧泊位。我們的100,000噸級散糧泊位西5#泊位為中國沿海最大的散糧泊位之一。根據灼識報告，西5#泊位水深15.0米，設計用於處理世界最大的散糧運輸船舶。此外，根據灼識報告，我們擁有國內最大的木片接卸專用泊位，最大靠泊能力為70,000噸級。
- **卸船效率高。**我們建立了高度自動化和高效的傳送帶和管道系統，可以將貨物從我們的泊位卸載並無縫運輸到我們的倉儲設施和我們客戶的鄰近設施。我們的糧

業 務

食雙傳送帶系統的卸船能力高達3,000噸／小時，根據灼識報告，其為中國最快的系統之一。我們港區(包括我們出租的泊位)木片接卸系統可直接與我們主要客戶的生產設施或我們堆場相連，接卸效率達1,400噸／小時，處於業內領先水平，設計年吞吐能力超過1,500萬噸。我們亦建立了國內首個及唯一的木薯乾全封閉式卸船專用系統，使我們能夠以一種環保的方式自動將木薯乾從船舶卸載到汽運發運系統，其接卸能力為200噸／小時。

- **倉儲能力強。**我們擁有業內領先的糧食倉容和倉容周轉效率。截至最後可行日期，我們有80座筒倉，總倉儲能力達467,000噸。根據灼識報告，我們筒倉於2016年及2017年連續兩年為中國擁有最高周轉率的規模以上港口之一。我們亦擁有兩個散糧倉，總面積為18,000平方米。除倉庫設施外，我們的諸多主要客戶擁有及管理臨港倉儲設施，與我們的營運形成協同效應。截至最後可行日期，距離我們港口五公里以內的客戶擁有約為1.2百萬噸的倉儲能力，我們與客戶的可用總倉儲能力達1.7百萬噸。
- **疏港速度快。**依託發達的聯運網絡和領先的疏港技術，我們可通過鐵路、公路將貨物快速運輸到內陸腹地。根據灼識報告，以設計年疏港能力計，我們為擁有最大的火車裝車能力的中國港口之一。我們的兩條火車裝車線均為糧食自動化裝車線，年疏港能力約為3.9百萬噸。根據灼識報告，我們是中國首個將工業機器人使用到火車裝車線的港口。我們獲獎的機器人流程自動化技術使我們能夠實現全天候、全自動火車裝車。通過該技術，我們能夠提高每條火車裝車線的裝車效率，從70噸車皮35分鐘一節縮減至7分鐘一節，縮減至五分之一，並減少我們對人力的需求。截至最後可行日期，我們擁有58條專用汽車裝運線經由3條高速公路及4條國道(為全國公路網絡的部分)。此外，截至最後可行日期，通過將我們內部發達的物流管理系統與RFID、GIS及自動過磅等多種技術進行整合優化公路運輸並提升客戶體驗，我們的最大汽運疏港量可達44,380噸／日。

穩定且優質的核心客戶，持續創新的服務能力，確保了吞吐量的穩定與可持續增長。

於週期性行業(如我們)，我們認為建立穩定的客戶基礎並擁有穩定可持續的業務流對我們的增長至關重要。我們擁有多名長期客戶且與其合作長達四至八年。我們的許多主要客戶均是當屬中國境內各自貨物類型方面的市場佼佼者的優質藍籌公司，包括：(i)中國最

業 務

大的國有農業和食品加工公司的附屬公司日照中紡；(ii)亞洲主要的大豆產品出口商邦基三維；(iii)中國主要的商用木漿生產商之一亞太森博；及(iv)負責國家糧食儲備的一家中國國有企業。我們其中六名客戶自2016年起一直為我們前十大客戶，分別貢獻我們截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月收入的53.9%、43.3%及50.4%。

作為其對我們承諾的證明，多數主要客戶已在我們的港口附近進行重大投資，建設加工和倉儲設施，且我們預計該等客戶在可預見未來將繼續聘請我們提供港口相關服務。具體而言，截至最後可行日期，我們的大豆客戶擁有總容量超過5.0百萬噸的加工設施，一名主要木片客戶擁有總容量超過1.5百萬噸的加工設施。戰略性設計的基礎設施通過傳送帶系統網絡將我們的裝卸系統與客戶設施聯繫起來。我們相信，此舉可優化貨物最佳處理時間、提高效率、提高客戶滿意度及忠誠度以及降低成本。

我們致力於透過提供旨在提高客戶營運及成本效率的服務解決客戶需求。例如，我們已意識到客戶對一站式「全程物流」服務的需求待滿足，這將免除其與若干服務供應商及代理商就各種港口相關服務及物流代理進行溝通的必要。為滿足該等需求，我們於2018年開始提供一站式「全程物流」服務，如於2018年通過代我們的糧食及木片客戶安排鐵路專用班列提供綜合運輸代理服務。對現有及潛在客戶而言，該等擴大附加價值的建議將成為主要賣點，從而使我們能夠增強客戶忠誠度並實現業務增長。

我們擁有經驗豐富的管理團隊和來自於控股股東的鼎力支持。

我們的歷史成功佳績，很大程度上歸功於高級管理團隊的遠見及領導能力，我們認為這對未來的成功仍然持續具有關鍵作用。我們的董事長張保華先生自1994年以來一直就職於日照港，擁有約25年的港口運營和管理經驗；我們的總經理賀照第先生於1991年加入日照港，其在港口運營領域深耕28年中，獲得了「山東省港航系統安全生產工作先進個人」及「全國歸僑僑眷先進個人」稱號。我們的副總經理沈貴傑先生在全球海運港口行業擁有逾25年的經驗，曾在馬士基、APL及裕廊海港等國際領先的航運企業工作。

控股股東日照港股份及日照港集團是日照港的主要經營者。根據灼識報告，日照港是中國第九大沿海港口，於2017年排名世界第14名，吞吐量為360.0百萬噸，為中國糧食、礦石、煤炭及木材的重要樞紐港。岸線資源上，日照港為天然深水良港，海岸線長逾30公里，

業 務

目前僅開發1/3，其豐富的深水岸線資源為我們日後的業務發展提供了巨大潛力。根據控股股東的整體業務戰略，我們把戰略重點放在糧食及木片處理上。此外，我們的控股股東通過向我們租賃泊位及倉儲設施來支持我們的業務，從而提升我們的經營能力與競爭力。

主要股東裕廊海港是一家位於新加坡的國際領先的多用途海港經營者，主要處理散裝貨、件雜貨和集裝箱業務。裕廊海港在國際港口及航運領域屢獲殊榮，曾獲「年度港務運營商」、「新加坡素質評級」、「綠色建築標誌白金獎」及「ABC水域認證」，並連續六年獲得「亞太地區年度多用途港務運營商」稱號。

在高管團隊及控股股東的帶領和支持下，我們自2011年組建以來經歷了快速增長，經營貨種由2011年的大豆、木片、木薯乾3個，增加玉米及小麥等至2018年的20餘個。通過自身努力，按2017年的吞吐量計，我們成為了中國最大的糧食及木片進口港。

我們於往績記錄期內獲得了多個獎項，包括「中國港口科技進步一等獎」、「全國首批進境糧食指定口岸」、「全國交通運輸行業誠信企業」、「全國交通運輸行業質量管理小組活動優秀企業」、「山東省企業設備管理先進單位」、「日照市口岸港航系統安全生產先進單位」等。我們相信，我們所收穫的榮譽，充分反映了我們強勁的經營業績、領先的市場地位和卓越的企業聲譽。

業務戰略

我們的使命是成為世界領先的糧食及木片樞紐。為此，我們擬實施以下業務戰略。

借力「一帶一路」提升我們的業務能力

在中國快速擴大的海洋影響力下，日照港作為國家主要沿海港口及新亞歐大陸橋東端，有望成為「一帶一路」倡議下國際貿易及運輸的重要樞紐。我們是日照港國際化拓展及發展的排頭兵，並力爭把握國家發展的戰略性機遇，進一步鞏固我們在進口糧食、木片等品類中作為最大港口的市場地位，成為世界領先的糧食及木片樞紐。

經過多年的快速發展，於往績記錄期間，我們的泊位通過能力利用率始終很高。為了滿足不斷增長的吞吐量需求，為客戶提供更好的港口服務，我們計劃購買泊位，並提高散糧倉儲能力，具體包括：

- **吞吐能力。**我們計劃向日照港集團及日照港集裝箱收購西6#泊位，這將令我們得以提高吞吐能力。西6#泊位位於我們現有泊位附近，碼頭長422米，水深16.0米。我

業 務

們計劃採購必要設備及機械，以將西6#泊位開發成為散糧專用泊位，可靠泊10萬噸級的散糧船舶，設計年吞吐能力超過6.5百萬噸。詳情請參閱「未來計劃及[編纂]」。

- **倉儲能力。**我們已評估建設額外散糧堆存庫場設施的選項，並計劃根據業務量分階段實施。

除了鞏固已有糧食貨種的行業領導者地位，我們亦將積極實施新貨源開發戰略，以持續多元化我們的業務。我們已經積極開發玉米、小麥等貨種，並著手改建部分目前庫場設施以處理該等貨種。我們腹地各地區，如山東省、河南省和陝西省，是加工玉米的大量工業、化學和農業企業的所在地，每年總需求量在40.0百萬噸左右。根據灼識報告，僅山東省2017年的玉米消耗量便已達30.0百萬噸。中國國產和進口玉米都需要在我們這樣的沿海港口運輸。考慮到對玉米的高需求以及沿海港口在玉米貿易中的重要性，我們將努力成為中國玉米輸送的主要港口。隨著「一帶一路」的不斷開展，我們亦著手拓展新興糧食市場。

提供一站式集成高效的港口服務

我們認為目前港口運營商正在逐步由提供裝卸、堆存服務的傳統港口向集國際物流樞紐、商務金融中心及信息科技中心為一身的現代港口轉型，通過整合範圍全面的增值服務，中國的現代沿海港口有望成為內陸經濟的主要參與者。我們將積極迎合市場趨勢並著力推進該等轉型。

我們計劃向客戶提供整合物流解決方案以滿足其需求。我們已經為木片客戶開通了日照—晏城北鐵路貨運代理服務，並為大豆客戶開通了日照—嘉祥的鐵路線的貨運代理服務。我們認為，該等服務對客戶而言既便捷又節約成本，並收到了客戶的積極反饋。我們開始準備租賃鐵路貨車，以向客戶提供一站式運輸集成服務。此外，我們計劃為現有重大客戶定制「全程物流」服務以增強客戶忠誠度及開發中國中西部腹地新客戶。

基於「全程物流」服務的實踐，我們計劃整合上下游產業，打造整合鐵路、公路及水路貨主企業、貿易公司、銀行及財務公司等金融機構、運輸代理機構及物流提供商的沿海港口供應鏈平台。此外，我們的沿海港口供應鏈平台將為客戶提供海關、檢驗檢疫代理服務，管理海事等口岸關係，我們認為這能使我們提供完全集成和高效的一站式港口服務。

業 務

加強品牌信譽及拓展客戶基礎

誠信為我們的核心價值，是建立卓越管理團隊及培養高素質人才以經營業務的基石。我們認為，圍繞誠信構建企業文化和品牌有助於我們建立良好的聲譽，增強軟實力，創建融洽互信的營商環境，持續拓展優質藍籌客戶基礎。

我們的目標為持續提升作為「誠信港口」的聲譽。為實現這一目標，我們將通過加強服務過程管理，建立貨運質量追責制，提升我們的裝卸、堆存等服務質量。此外，我們計劃通過提供更多僱員培訓、優化管理體系及建立企業文化來提升服務質量和商業聲譽。通過該等措施，我們致力於全面提升客戶的滿意度。

與此同時，我們計劃持續開發新客戶，擴展業務腹地，並與國內優質的糧食、木片加工企業及沿海鐵路營運商建立更加緊密的合作，打造互利互惠的戰略夥伴關係。

打造「智慧型港口」

我們認為隨著大數據、互聯網、雲計算與人工智能等信息技術的不斷發展及廣泛應用，港口行業正在經歷轉型。港口在其運營中逐步邁向信息化及智能化，並將其戰略重心從資源控制轉向定制化資源管理。

為緊跟該等行業趨勢，我們計劃通過以下三個階段成為建設「智慧型港口」的先驅：

- **第一階段 — 關鍵經營環節數字化轉型。**我們計劃全面加強信息技術系統建設，同時加大對安裝無線設備、感知設備、通訊及網絡傳輸設備等科技基礎設施的投入。我們預計該等升級將使我們能夠實現生產經營主要環節的數字化轉型。
- **第二階段 — 數據共享與互聯。**在主要經營環節數字化轉型競爭覆蓋的基礎上，我們計劃通過互聯實現包括客戶管理、設備與物資管理、生產調度、人力資源、財務等經營系統之間數據的共享。我們認為，互聯及統一的數據處理與分析將提供我們對業務運營的更深刻見解，且可提高僱員及業務合作夥伴的效率及可行性。
- **第三階段 — 建設數據平台。**我們計劃就港口服務建設大數據平台，匯聚融合相關法律及監管信息、運載工具信息、商品貨物信息、地理位置信息、資金流轉信息

業 務

和生產經營信息。通過該平台，廣泛連接港航企業、物流企業、金融企業、政府及公眾等港口行業參與者，為其提供智慧調度、智慧物流、智慧管理等多元的增值服務。

截至2018年底，我們初步完成了對現有信息技術系統的升級，陸續開發上線集疏運系統、無線終端生產管理系統、商務系統、勞務系統、庫場管理系統、設備在線監測預警系統、升級改造筒倉放料系統，目標是將我們的港口轉型為「智慧型港口」。

創建可持續發展的綠色港口

我們致力於把港口發展和資源利用、環境保護有機結合起來。堅持走能源消耗少、環境污染小、增長方式優、規模效應強的可持續發展之路建設綠色港口。

近年來，我們不斷完善港口功能佈局，優化貨物處理流程與裝備結構，使清潔可再生能源的應用比例進一步提高，以粉塵為主的大氣污染物排放得到了控制，全員環保意識也在不斷加強。今後，我們將專注於以下方面：

- **水環境**。開展港區水環境專項治理，實行「污水處理、中水回用、雨水利用」的綜合水務處理與資源管理政策。在可預見的未來，我們計劃以更加環保的方式使各類生產污、廢水得到有效處理。
- **空氣環境**。建設防塵抑塵設施，強化對道路、封閉區作業現場的環境管理。針對裝卸粉塵較大的木薯乾貨種，我們計劃在已有的木薯乾全封閉式卸船系統基礎上繼續加大投入，逐步推行木薯乾幹式除塵漏斗等新設備、新工藝的使用，達到既能提高效率又能減少粉塵的效果。
- **廢物處理**。加強廢物的收集、運輸、處置的監管體系。在可預見的未來，我們計劃通過更加環保的方式收集處理全部生活垃圾及固體廢棄物。
- **能源消耗**。積極推廣港口運營的清潔能源利用，大力推進裝卸設備和運輸設備「油改電」、「油改氣」的換代升級。

我們的位置

我們位於日照港，據灼識報告，就2017年吞吐量而言，日照港是中國第九大及世界第

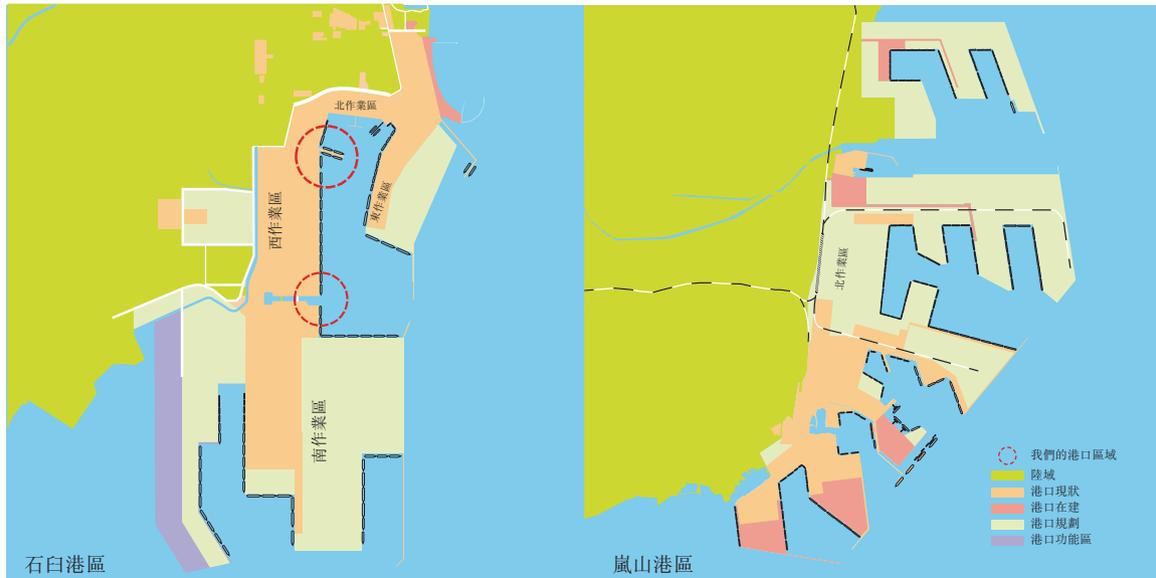
業 務

14大沿海港口，且為中國糧食、礦石、煤炭及木材的重要樞紐港。日照港位於中國海岸線東部，山東半島南翼黃海之濱。下圖所示的是日照港的地理位置。



日照港是一個天然深水港，海岸線長逾30公里，目前僅開發1/3。日照港自然條件得天獨厚，氣候溫和，不凍不淤，灣闊水深。憑藉其自然條件和地理位置，截至2018年9月30日，日照港與全世界100多個國家和地區連接。

日照港通常分為兩大港區，即石臼港區和嵐山港區，截至最後可行日期共有59個泊位。下圖所示日照港石臼港區及嵐山港區，這兩個港區彼此相距約50公里。



我們北與相距約50公里的董家口港相鄰，南與相距約120公里的連雲港港相鄰，兩個港口的腹地均與我們有重疊。與董家口港及連雲港港相比，我們受益於中國唯一兩條超1,000

業 務

公里主要鐵路線(即瓦日線和新菏兗日—隴海線)直通港區的優勢，由於散貨運輸主要靠鐵路，所以這一點十分關鍵。連雲港港受內陸山脈所限，導致可用於港口發展的土地有限，我們則不受這一限制。有關我們運輸網絡的詳情，請參閱「我們的腹地及運輸網絡」。有關競爭格局的詳情，請參閱「行業概覽—中國沿海港口服務業的競爭格局」。

我們的業務

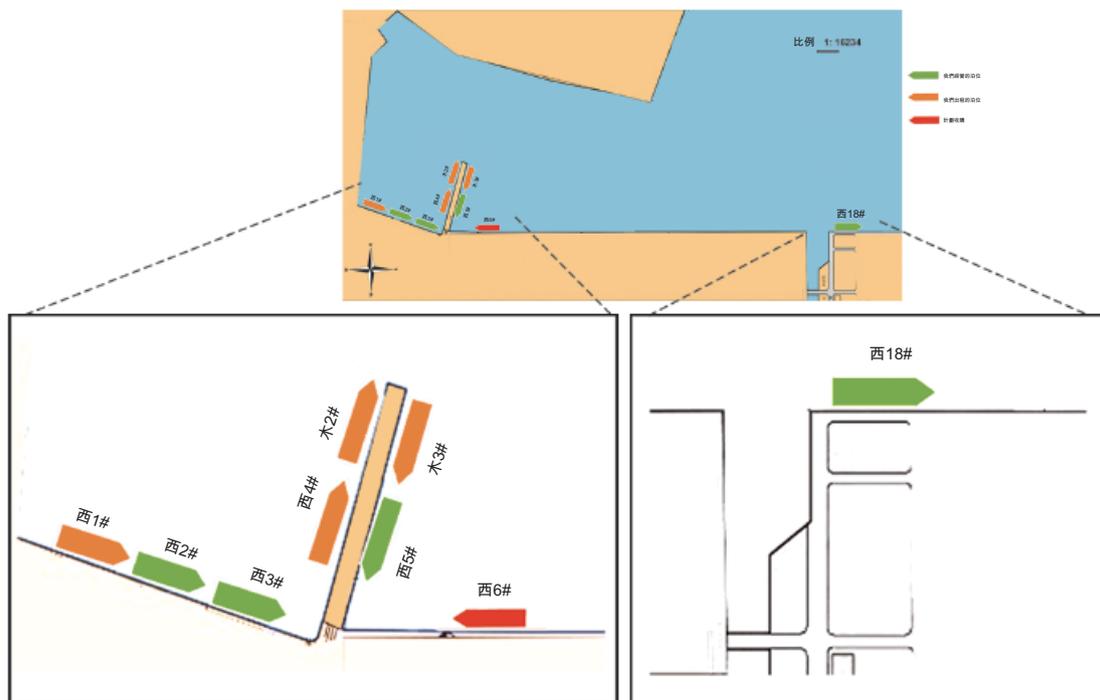
概覽

據灼識報告，就2017年吞吐量而言，我們是中國糧食及木片進口的最大港口。本公司由日照港集團和裕廊海港於2011年成立。日照港集團是一家國有企業，在港口經營業務方面擁有15年以上的經驗，也是日照港的最終所有者和經營者。裕廊海港是一家位於新加坡的國際多用途港口運營商，自1965年起擁有悠久的經營歷史。

我們的泊位

截至最後可行日期，我們經營及出租的泊位共有八個，全部位於石臼港區。該八個泊位中，我們經營四個泊位，並出租四個泊位。請參閱「服務和貨物種類—我們的服務—泊位租賃服務」。

下圖所示該八個泊位及我們計劃收購的西6#泊位的位置。



業 務

下表載列截至2018年9月30日該八個泊位的詳情。

	擁有人	泊位類型	主要用途	碼頭長度	水深	最大靠泊能力	設計年吞吐能力
				(米)		(百萬噸)	
我們經營的泊位							
西2#	本公司	多用途	糧食、木片及 內貿貨物	180	10.2	0.04	0.6
西3#	本公司	多用途	糧食及木片	261	11.6	0.07	0.7
西5#	本公司	散糧	糧食	350	15.0	0.10	5.2
西18#	日照港股份	多用途	糧食及木片	350	15.2	0.10	1.7
小計				1,141			8.2

	承租人	泊位類型	主要用途	碼頭長度	水深	最大靠泊能力	設計年吞吐能力
				(米)		(百萬噸)	
我們出租的泊位							
西4#	亞太森博	木片	木片	399	11.6	0.04	2.5
木2#	亞太森博	木片	木片	215	12.2	0.07	3.5
木3#	亞太森博	木片	木片	255	12.2	0.07	3.5
西1#	日照港集裝箱	多用途	集裝箱及乘客	156	8.0	0.02	0.4
小計				1,025			9.9
合計				2,166			18.1

我們經營的泊位

我們經營的四個泊位具有介乎40,000噸至100,000噸的最大靠泊能力，碼頭總長度1,141米，水深在10.2至15.2米之間，令我們有能力處理世界上最大的100,000噸級散糧船。根據灼識報告，我們的100,000噸級散糧泊位西5#泊位是中國沿海最大的散糧泊位之一。

我們所經營的四個泊位中三個泊位為自有的。這些泊位建於自控股股東租賃的土地上。自2016年起，我們亦向日照港股份租用西18#泊位。我們對西18#泊位的租賃協議初始期限為五年，協議到期後，我們擁有優先續租權。根據租賃協議，我們支付固定年租金並於2018年1月起，我們亦將西18#泊位產生利潤按一定比例支付日照港股份。我們將根據物業租賃（銷售）框架協議修訂本協議的條款，該協議將於[編纂]後生效。

業 務

下表載列我們經營的泊位於所示期間的吞吐量及通過能力利用率。

	截至12月31日止年度				截至9月30日止九個月			
	2016年		2017年		2017年		2018年	
	吞吐量	通過能力 利用率 ⁽¹⁾	吞吐量	通過能力 利用率 ⁽¹⁾	吞吐量	通過能力 利用率 ⁽¹⁾	吞吐量	通過能力 利用率 ⁽¹⁾
	(百萬噸，百分比除外)							
自有								
西2#	0.4	66.7%	0.3	50.0%	0.3	67.6%	0.3	67.6%
西3#	2.5	357.1	3.6	514.3	2.8	540.7	2.5	482.8
西5#	5.0	96.2	5.7	109.6	4.4	114.4	4.4	114.4
租用								
西18#	2.6	152.9	2.9	170.6	2.5	198.8	2.8	222.7
合計	10.5	128.0%	12.5	152.4%	10.0	164.9%	9.9	163.2%

(1) 按泊位的年吞吐量除以其設計年吞吐能力計算。截至2017年及2018年9月30日止九個月的通過能力利用率按年化基準呈列。

於往績記錄期間，我們西2#泊位的通過能力利用率低於我們經營的其他泊位，原因是於往績記錄期間我們主要使用西2#泊位處理內貿貨物，其吞吐量相對較低。

泊位的設計年吞吐能力是根據泊位的工程設計，並假定在正常工作時間和標準運營效率下，泊位在365個曆日內可處理的理論貨物量（按設計和建設階段界定）。一個港口的工程設計階段在很多情況下對泊位的設計年吞吐能力的計算較為保守且即使進行了泊位基礎設施及技術升級以提高效率或擁有更大的容量，設計年吞吐能力可能仍無法更新。實際年吞吐量與港口運營效率（如船舶周轉時間、貨物裝卸率、輪班次數和時間，以及勞動力經驗）密切相關。基於該等原因，於往績記錄期間，西3#、西5#及西18#泊位的通過能力利用率有時已超過100%。根據灼識報告，實際年吞吐量遠高於規定設計年吞吐能力的泊位並不少見。

我們出租的泊位

截至最後可行日期，我們共計出租四個泊位。我們將西4#、木2#和木3#泊位出租給亞太森博（一家木漿製造商及獨立第三方）。我們將西1#泊位出租給日照港集裝箱。由於西1#泊位長度相對較短，西1#泊位的大型船舶需佔用與西1#泊位相鄰的西2#泊位的部分區域進行處理。在此情況下，根據我們的租賃協議，我們就西2#泊位獲日照港集裝箱支付租金。詳情請參閱「服務和貨物種類—我們的服務—泊位租賃服務」。

借入泊位

於早期經營期間，我們曾與主要木片客戶訂立三個泊位的租賃協議。伴隨業務擴展，我們經營的為客戶提供服務的泊位產能不再充足，因此，當我們需要額外的吞吐能力時，

業 務

我們向該木片客戶或向日照港股份少量租入泊位。截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2017年及2018年9月30日止九個月，我們借入泊位的總吞吐量分別為1.1百萬噸、1.2百萬噸、1.3百萬噸及1.0百萬噸。

擴張計劃

為確保我們擁有足夠的吞吐能力以支持未來發展，董事會已批准我們自日照港集團及日照港集裝箱收購西6#泊位，該收購須經股東同意。請參閱「一業務戰略」及「未來計劃及[編纂]」。預計西6#泊位涉及的資本開支總額約為人民幣583.8百萬元。西6#泊位位於我們現有泊位附近，碼頭長422米，水深16.0米。我們計劃將西6#泊位開發成為散糧專用泊位，設計年吞吐能力超過6.5百萬噸，可靠泊100,000噸級的散糧船舶。我們亦就西6#泊位訂立MEC總協議、土建施工協議及改造監理協議。詳情請參閱「關連交易」。

服務和貨物種類

我們的服務

我們提供全面的港口相關服務，包括裝卸、泊位租賃、港務管理、堆存及物流代理服務。下表載列我們於所示期間按服務種類劃分的收入。

	截至12月31日止年度				截至9月30日止九個月			
	2016年		2017年		2017年		2018年	
	(人民幣千元，百分比除外)							
	(未經審核)				(未經審核)			
裝卸.....	393,876	80.7%	412,740	79.3%	324,063	80.2%	318,257	79.7%
泊位租賃.....	70,783	14.5	74,651	14.3	55,576	13.8	57,098	14.3
港務管理.....	12,512	2.5	13,995	2.7	11,048	2.7	10,137	2.5
堆存.....	11,043	2.3	19,128	3.7	13,275	3.3	9,651	2.4
物流代理.....	—	—	—	—	—	—	4,406	1.1
總收入.....	488,214	100.0%	520,514	100.0%	403,962	100.0%	399,549	100.0%

業 務

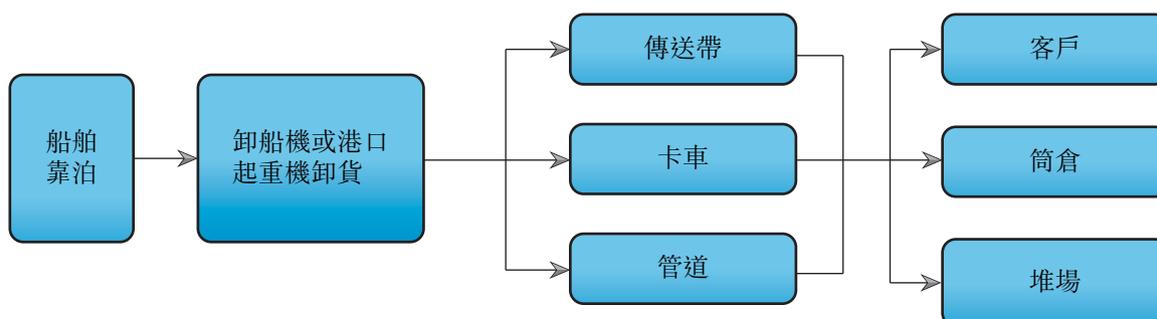
於往績記錄期間，我們的大多數服務乃向外貿貨物提供，而非內貿貨物。依據中國港口經營管理法律法規及行業實踐，國際貨物須繳納的費率通常相對於內貿貨物更高。由於我們絕大部分的吞吐量由國際貨物構成，我們認為內貿貨物的價格競爭對我們業務經營的影響有限。下表載列我們於所示期間按外貿和內貿劃分的吞吐量明細。

	截至12月31日止年度				截至9月30日止九個月			
	2016年		2017年		2017年		2018年	
	(百萬噸，百分比除外)							
外貿貨物.....	22.1	99.1%	23.8	98.3%	19.1	98.1%	20.0	98.5%
內貿貨物.....	0.2	0.9	0.4	1.7	0.4	1.9	0.3	1.5
合計.....	22.3	100.0%	24.2	100.0%	19.5	100.0%	20.3	100.0%

裝卸服務

於往績記錄期間，我們的絕大部分收入都來自裝卸服務。我們的裝卸服務主要涉及散貨的卸載，其中包括糧食和木片。在每個月月底，我們會收集每名客戶的貨運信息，以便為未來一個月創建工作預測和初步靠泊和運營計劃。通常船舶會在靠泊前至少三天向我們報告其即將抵達的信息，包括其裝載量及吃水深度。我們則基於這些信息為船舶安排詳細的靠泊計劃。

下圖概述我們的裝卸服務所涉及的主要步驟。



泊位租賃服務

木片泊位

於我們運營初期，我們簽訂了一項長期租賃協議以將三個木片泊位，即西4#泊位、木2#泊位和木3#泊位出租給從事木漿生產的獨立第三方亞太森博。亞太森博每年向我們支付固定租金，並負責租賃泊位及相關泊位設備的維護。租賃泊位一般用來卸載亞太森博的木片。於往績記錄期間，當我們需要額外的吞吐能力時，我們借入該等泊位。詳情請參閱「我們的業務 — 我們的泊位 — 借入泊位。」

業 務

多用途泊位

於2017年2月，我們與日照港集裝箱訂立租賃協議，以租出我們的多用途泊位西1#泊位，其主要用於處理集裝箱及用於客運。由於西1#泊位長度相對較短，西1#泊位的大型船舶需要佔用與西1#泊位相鄰的西2#泊位的部分區域處理貨物。於該等情況下，根據我們與日照港集裝箱的租賃協議，我們就西2#泊位獲付租賃費。租金每半年支付一次。日照港集裝箱負責維護西1#泊位，並在其使用西1#泊位期間依據相關法律法規提供必要的安全、消防及環保設施。我們目前的租賃協議並無固定期限，且我們將根據物業租賃(銷售)框架協議修訂本協議的條款，該協議將於[編纂]後生效。

港務管理服務

我們的港務管理服務包括各種服務，如停泊服務及港口設施保安服務。通常，我們向停泊在我們泊位的船舶收取政府規定的停泊費及港口設施保安費，用於維護和維修我們泊位的公共設施。

堆存服務

我們提供堆存服務，以滿足客戶在運往下一個目的地之前需要短期存放散貨的需求。我們提供三種類型的堆存，即筒倉堆存、堆場和倉庫堆存。我們筒倉和倉庫通常用於堆存散糧。我們擁有一個多用途堆場可存儲糧食、木片及木薯乾，另一個堆場可存儲木片。有關我們的堆存設施的詳情，請參閱「我們的設施—倉儲設施」。我們的堆存服務客戶主要包括糧食加工公司、工業和化學處理公司及貿易公司。我們為堆存客戶提供有限的免費堆存期。

物流代理服務

我們的泊位通過鐵路和公路網絡與內陸相連，通過水路與多個國際城市相連。詳情請參閱「我們的腹地及運輸網絡—運輸網絡」。我們於2018年開始提供貨運代理服務，以解決我們客戶對一站式「全程物流」服務的需求。作為我們「全程物流」服務的一部分，我們竭力提供從船舶到客戶設施交付貨物所需的所有主要服務，使客戶無需與一系列服務提供商和代理人就港口相關服務及物流代理進行洽談，我們相信這可以減少客戶的時間和產生的成本。我們已開始透過代表散糧及木片客戶安排鐵路貨運來提供一站式集成運輸代理服務。我們開始準備租賃鐵路貨車，並計劃今後繼續開發額外的「全程物流」服務。請參閱「業務戰略—提供一站式集成高效的港口服務」。

貨物種類

截至最後可行日期，我們的泊位共處理了20餘種貨物，主要包括大豆、木片、木薯乾，

業 務

以及包括玉米和小麥在內的較小範圍的其他貨物類型。下表載列我們於所示期間按貨物種類劃分的收入明細。

	截至12月31日止年度				截至9月30日止九個月			
	2016年		2017年		2017年		2018年	
	(人民幣千元，百分比除外)							
					(未經審核)		(未經審核)	
大豆	240,639	49.3%	287,593	55.3%	217,297	53.8%	229,474	57.4%
木片	76,895	15.8	87,006	16.7	74,095	18.3	53,682	13.4
木薯乾	74,887	15.3	57,719	11.1	44,852	11.1	42,055	10.5
其他貨物種類	25,010	5.1	13,545	2.6	12,142	3.0	12,833	3.2
其他 ⁽¹⁾	70,783	14.5	74,651	14.3	55,576	13.8	61,505	14.3
總收入	488,214	100.0%	520,514	100.0%	403,962	100.0%	399,549	100.0%

(1) 指泊位租賃及物流代理服務(該等服務未分配予任何貨物種類)產生的收入。

截至2016年、2017年12月31日止年度以及截至2017年及2018年9月30日止九個月，我們的總吞吐量分別達22.3百萬噸、24.2百萬噸、19.5百萬噸及20.3百萬噸。下表載列我們於所示期間按貨物種類劃分的吞吐量明細。

	截至12月31日止年度				截至9月30日止九個月			
	2016年		2017年		2017年		2018年	
	(百萬噸，百分比除外)							
大豆	6.7	30.0%	7.8	32.2%	6.4	32.8%	6.4	31.5%
木片 ⁽¹⁾	3.0	13.5	4.1	16.9	3.4	17.4	3.0	14.8
木薯乾	1.5	6.6	1.3	5.4	1.0	5.0	1.0	4.9
其他貨物種類	0.4	1.9	0.5	2.1	0.5	2.6	0.5	2.5
泊位租賃 ⁽²⁾	10.7	48.0	10.5	43.4	8.2	42.2	9.4	46.3
合計	22.3	100.0%	24.2	100.0%	19.5	100.0%	20.3	100.0%

(1) 該等吞吐量指按噸計的運載木片貨物船舶貨運總量，這與交通運輸部的行業報告慣例一致。由於木片是輕泡貨物，我們的費用乃按絕乾公噸計的木片貨物卸載量計算。於2016年及2017年以及截至2017年及2018年9月30日止九個月，我們按絕乾公噸計的木片貨物卸載量分別為1.3百萬噸、1.6百萬噸、1.3百萬噸及0.9百萬噸。

(2) 詳情請參閱「財務資料—若干損益及其他全面收益表項目的說明—收入」。

大豆

根據灼識報告，就2017年吞吐量而言，我們是中國最大的大豆進口港。根據灼識報告，截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月，我們的大豆進口吞吐量分別約為6.7百萬噸、7.8百萬噸及6.4百萬噸，分別佔同期中國大豆進口總量的約8.0%、8.2%和9.1%。中國是大豆的主要進口國，佔2017全球大豆交易量的約62.1%。中國對大豆進口的需求相對缺乏彈性，2013年至2017年按10.8%的年複合增長率穩步增長且預計於2017年至2022年按5.4%的年複合增長率增長。根據灼識報告，該趨勢主要是由於城市化和不斷壯大的中產階級而導致需求量增加，以及為支持畜牧業的大規模商業化經營而導致對大豆飼

業 務

料的需求增加。然而，根據灼識報告，根據國家政策，中國的大量耕地被分配用於種植其他作物，留作國內大豆生產的耕地有限。詳情請參閱「行業概覽 — 中國沿海港口服務業 — 糧食分部 — 大豆」。對大豆進口的強勁需求是推動我們業務增長的主要因素。

我們通常處理從巴西和美國進口的大豆。2017年，從巴西和美國進口的大豆分別佔我們大豆吞吐量的58.7%和33.1%。自從中國於2018年4月宣佈對美國進口的大豆徵收25%的關稅，中國從美國進口的大豆已從2017年4月至12月期間的約23.5百萬噸減少至2018年同期的約2.8百萬噸。然而，考慮到我們的絕大部分大豆吞吐量從歷史上看進口自巴西，而且許多企業已尋找到其他進口來源以滿足中國對大豆的剛性需求，我們認為我們的業務不會受到太大影響。例如，來自巴西的大豆進口量已從2017年4月至12月期間的約48.2百萬噸大幅增加至2018年同期的約68.8百萬噸。

我們經營的所有四個泊位均可用來處理散糧，總設計年吞吐能力約為8.2百萬噸。據灼識報告，我們的西5#泊位主要用於大豆，是中國沿海最大的散糧泊位之一，設計用於處理世界上最大的散糧船卸貨。我們將大豆從船舶上卸貨後，可通過傳送帶將大豆直接運輸到客戶的設施或到我們的堆存設施。

我們主要的大豆客戶是藍籌、國有農業及食品加工公司，這些公司對大豆進口需求穩健。我們的許多主要客戶在我們的港口附近建立了生產和倉儲設施，而且我們建造了一個傳送帶系統，將大豆直接運輸到這些設施。我們相信這體現出我們主要客戶對我們的承諾和忠誠度。有關我們客戶的詳情，請參閱「我們的客戶、銷售及營銷 — 我們的客戶」。

對於在我們附近沒有設施的其他大豆客戶，我們認為，我們能夠在我們的港區提供充足的短期倉儲，並在短期內免費提供該服務。截至最後可行日期，我們的港口內有倉儲能力為467,000噸的80個筒倉及總面積18,000平方米的兩個散糧倉庫。如客戶要求，儲存在我們設施中的大豆將通過火車或卡車運輸到下一個目的地。我們有兩條自動化火車裝車線，專門用於裝載糧食（主要是大豆），年發貨能力約為3.9百萬噸。有關我們設施的詳情，請參閱「我們的設施」。

木片

木片是紙漿和紡織品生產的主要原料。近年來，中國對木片的需求增長，主要由於紙製品消耗增加及城市化和消費升級推動的紡織品需求增加。然而，由於國內伐木限額和商業伐木限制，中國在很大程度上依賴木片進口。詳情請參閱「行業概覽 — 中國沿海港口服務業 — 木片分部」。2017年由我們擁有的泊位處理的木片進口總吞吐量（包括出租木片泊位

業 務

所處理的吞吐量) 穩居中國第一。根據灼識報告，我們擁有中國最大的木片處理泊位，最大靠泊能力為70,000噸級。我們的木片處理業務包括在我們的多用途泊位提供裝卸、堆存及物流代理服務。詳情請參閱「我們的服務 — 泊位租賃服務」。

我們的木片客戶主要是紙漿公司。截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月，我們的自營木片吞吐量分別達3.0百萬噸、4.1百萬噸及3.0百萬噸。我們港區(包括我們出租的泊位)的木片接卸系統可直接與附近紙漿加工公司或我們堆場的設施相連，我們認為該設施能夠使我們提高效率及提高客戶滿意度。

木薯乾

木薯乾是一種用於生產無水乙醇的原材料。無水乙醇是一種清潔生物燃料和可再生能源。木薯乾亦可用於生產其他化學品，如山梨酸和乙醚。在中國，所消耗的木薯乾大多都是從東南亞國家(特別是從泰國和越南)進口。就2017年的吞吐量而言，我們是中國第三大木薯乾進口港。根據灼識報告，截至2016年和2017年12月31日止年度及截至2018年9月30日止九個月，我們的木薯乾吞吐量分別約為1.5百萬噸、1.3百萬噸及1.0百萬噸，分別佔同期中國木薯乾進口總吞吐量的約20.3%、16.7%及25.4%。我們的木薯乾客戶主要是工業化學公司。

木薯乾的處理可能會導致粉塵污染並對環境產生不利影響。隨著中國環境法規的日益嚴苛，一些沿海港口已減少了其木薯乾的處理量或停止了木薯乾的處理服務。主要因中國政府對燃料乙醇生產的支持預計會令對木薯乾的需求增加，擁有先進環保設備的沿海港口有機會提高其木薯乾處理業務的市場份額。詳情請參閱「行業概覽 — 中國沿海港口服務業 — 糧食分部 — 木薯乾」。

鑒於該等行業及監管趨勢，我們依據環境法規已建立處理木薯乾的全面系統。我們的西3#泊位配備了全封閉木薯乾卸載系統，據灼識報告，這是中國第一個也是唯一一個全封閉木薯乾卸載系統，使我們能夠自動將木薯乾從船上卸載，並最大限度地減少粉塵污染。因此，我們預期會進一步鞏固我們的領先地位。卸貨後，大部分木薯乾貨物被客戶領取，部分貨物會在我們的堆場進行短期存儲。此外，我們還有兩條自動化封閉式卡車裝載線，配備各種粉塵控制設備(包括一個340米的防塵網)，以便從我們的倉儲設施裝載木薯乾貨物。

業 務

我們建造了傳送帶系統，將散貨直接從我們的泊位卸至我們的倉儲設施和客戶的鄰近設施。我們建立了總計長14,200米的用於傳送糧食的雙傳送帶系統，卸貨率為每小時3,000噸，據灼識報告，是中國最高效的泊位卸貨系統之一。

我們的西3#泊位配備了全封閉的木薯乾卸貨系統，據灼識報告，是中國首個也是唯一一個全封閉木薯乾卸貨系統。全封閉系統使我們能夠以環保方式和以每小時超過200噸的卸貨率自動將木薯乾從船舶卸載到汽運發運系統。我們港區(包括我們出租的泊位)的木片接卸系統可直接與我們主要客戶的生產設施或我們堆場相連，接卸效率達1,400噸／小時，處於業內領先水平，設計年吞吐能力達1,500萬噸。

倉儲設施

我們擁有三類倉儲設施，即筒倉、倉庫及堆場。截至最後可行日期，我們擁有總倉儲能力為467,000噸的80個筒倉，我們通常將其用於儲存糧食。根據灼識報告，我們筒倉於2016年及2017年連續兩年為擁有最高周轉率的全國規模以上港口之一。我們還有總面積18,000平方米的兩個散糧倉庫，及面積10,000平方米的多用途中轉倉庫。此外，我們有兩個堆場。一個是面積182,000平方米的多用途堆場。另一個是面積100,000平方米的木片堆場。

我們的倉儲設施技術先進，以保證貨物新鮮及完整。例如，我們在每個筒倉安裝了集中監控系統和溫度傳感器，這使我們能夠實時遠程監控筒倉的溫度。此外，我們在筒倉內安裝了遙控通風系統。這些系統使我們能夠確保糧食在最佳物理條件下儲存。

除我們的倉儲設施外，我們的一些主要客戶還在我們的港口附近擁有及管理倉儲設施，從而與我們的運營產生協同效應。截至最後可行日期，距離我們的港口五公里以內的客戶擁有約1.2百萬噸的倉儲能力，我們與客戶的可用總倉儲能力達1.7百萬噸。倉儲能力越大，我們客戶能提供的貨量越多，我們業務的吞吐量會越高。此外，通過將散貨直接運輸到彼等的設施，我們可以通過釋放存儲設施來為其他客戶提供服務以提高吞吐量。詳情請參閱「—我們的客戶、銷售及營銷—我們的客戶」。

火車及卡車卸貨系統

我們的港區配備先進的裝載和卸載線，並利用自動化技術提高我們的效率。據灼識報告，就設計年發貨能力而言，我們是火車裝載能力最大的中國港口之一。截至最後可行日期，港區內共有五條火車裝車線供我們使用，其中有兩條是設計年發貨能力約3.9百萬噸的糧食用自動化裝車線。根據灼識報告，我們是中國首個在火車裝車線上使用工業機器人的

業 務

港口。我們的獲獎機器人加工自動化技術使我們能夠實現全天候及全自動火車裝車。自動化火車裝車線能夠自動包裝及密封貨物，並將其運往火車裝車線，此處裝有將袋裝貨物裝載到貨車上的機械臂。使用這種技術後，我們能將每條火車裝車線的裝載生產力提高約五倍，從每輛70噸貨車35分鐘縮短到7分鐘。我們亦能夠削減人力需求，只需一名主管監督包裝及裝載過程（過去需要大量勞動力）。

截至最後可行日期，我們的筒倉擁有58條卡車裝車線，連接3條高速公路和4條國道（為全國公路網絡的一部分）。我們有兩條自動化封閉式卡車裝車線，並配備各種粉塵控制設備，其中包括一個用於木薯乾裝卸的340米長的防污網。藉助我們內部開發的物流管理系統，結合RFID、GIS及自動過磅等多種技術優化公路運輸及提升客戶體驗，截至最後可行日期，我們能夠實現44,380噸的每日最大卡車疏港量。

我們的腹地及運輸網絡

腹地

我們的腹地橫跨中國北部、中部和西部地區，包括山東、河南、山西、陝西和四川等各省及新疆自治區，覆蓋了中國總人口的三分之一以上。我們的腹地包括中國經濟最發達的省份。據中國國家統計局資料，2017年我們的三大吞吐量貢獻省份，即山東、河南和陝西省，佔2017年中國名義GDP總值的約17.1%，及佔2017年中國外貿總值的約9.3%。

根據中國的西部大開發戰略和「一帶一路」倡議，預計中國西部地區未來經濟增長將會加速。我們的腹地包括中國西部含新疆自治區在內一些快速增長地區。根據中國國家統計局的資料，新疆自治區於2016年及2017年分別錄得7.6%的實際GDP增長率，高於同期6.7%及6.8%的全國實際GDP增長率。我們相信，我們腹地強勁且不斷增長的本地經濟將繼續推動我們的業務增長。

運輸網絡

我們與由鐵路、公路和水路組成的發達運輸網絡相連。我們相信，我們的戰略性位置、交通連接及多種運輸模式是關鍵優勢，有助降低我們客戶的物流時間和成本。

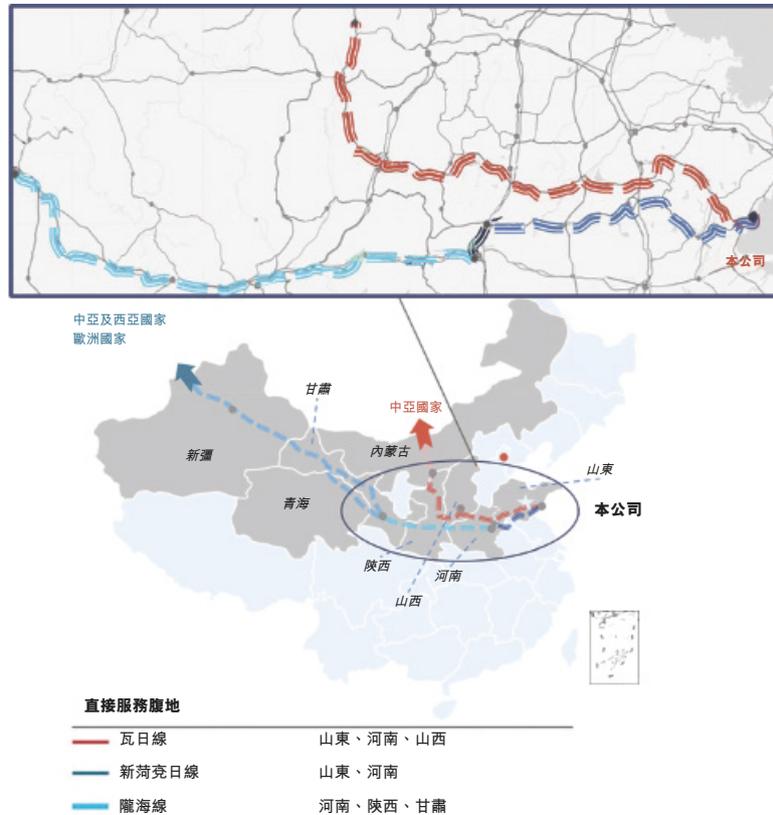
鐵路

鐵路運輸是一種具成本效益的陸路運輸方式，通常是批量運輸客戶的首選運輸方式。它主要用於我們幾乎所有主要貨物種類（包括大豆、木片和木薯乾）的長途運輸。目前我們

業 務

是中國唯一一個直接連接兩條超1,000公里鐵路線（即瓦日線和新菏兗日—隴海線）的港口。根據灼識報告，新菏兗日—隴海線貫穿山東、河南和陝西省，連接主要鐵路線，共同構成從中國沿海地區到中國西部地區最有效益的路線之一。同樣根據灼識報告，瓦日線和新菏兗日—隴海線穿過了到達中國人口稠密的省份，包括山東、河南和山西省，並將我們的腹地擴展到這些地區。根據灼識報告，2017年，瓦日線和新菏兗日—隴海線直接覆蓋了中國約50%的木片加工能力和約20%的糧食加工能力。

下圖顯示我們的主要鐵路運輸路線。



資料來源：灼識報告

公路

公路（特別是高速公路）主要用於運輸我們目的地或起運地在山東省的主要貨物種類。山東省擁有公路總長達40,900公里的中國第二大公路網。我們腹地省份的公路網同樣極其完善，且維護良好。日蘭高速公路、沈海高速公路、濰日高速公路及四條國道為我們的客戶提供快捷、高效及可靠的陸路交通，是連接我們的設施與山東省及省內外公路網的重要紐帶。

業 務

下列地圖顯示我們連接的公路網。



未來，我們將通過建立先進的汽車裝車線和優化卸貨流程，努力為客戶改善公路運輸服務。

水路

水路運輸用於我們的主要貨物種類的國內和國際運輸。我們擁有廣泛的水路網絡，已與世界100多個國家及地區通航。此外，區域航線連接我們和環渤海地區、長江沿岸和東北亞其他港口。

費用和收費

我們就我們的港口服務收取的費用主要包括裝卸服務費、港務管理費、堆存費以及物流代理費。我們的裝卸費包括貨物裝卸服務費及若干其他增值港口服務費。該等費用為我們收入的主要來源。

我們按年為我們的服務設立一個基本費率，該費率適用於我們的大部分客戶。一般情況下，我們基於經營成本、政府政策和競爭格局定每年建議標準費率。我們已成立定價團隊開展市場研究，以確立初步費率提案。隨後初步費率提案經由各部門審查，包括財務部、銷售及營銷部以及運營人員。我們還可按個別情況基於對貨種、操作方法、存儲期、市場費率、與客戶的以往關係等眾多因素的考量為若干客戶設定定制費率或給予折扣。我們對每種貨種收取的費用還可能因所使用設備不同、存儲要求和客戶要求的其他服務而異。就裝卸服務而言，我們已為我們的主要貨種採納分級定價模式（主要基於貨種及吞吐量）。根據分級定價模式，我們為各級吞吐量設定了不同費率。當客戶的吞吐量達至更高級別，我

業 務

們會對達至該較高級別吞吐量的客戶以較低費率進行收費。就堆存服務而言，我們亦已基於貨種及存儲期間時長採納一種分級定價模型。我們一般向我們的裝卸客戶提供有限的免費堆存期。

依據中國有關監管當局頒佈的政策、規則和條例，港務管理及供水等若干港口相關服務的費用和收費須由政府或根據政府指引確立。我們通常遵循交通運輸部和國家發改委頒佈的《港口收費計費辦法》。詳情請參閱「監管概覽—港口經營方面的法律法規」。

下表載列所示期間按貨物類型劃分的平均裝卸服務費。

	截至12月31日止年度		截至9月30日止九個月	
	2016年	2017年	2017年	2018年
大豆 ⁽¹⁾ (人民幣元／噸).....	34.8	34.1	31.8	33.9
木片 ⁽¹⁾ (人民幣元／絕乾公噸).....	48.2	44.6	46.6	48.1
木薯乾 ⁽¹⁾ (人民幣元／噸).....	49.2	40.2	37.7	41.3
其他 ⁽²⁾	不適用	不適用	不適用	不適用

(1) 平均費用按期內各貨種產生的裝卸總收入除以同期該貨種的總吞吐量(倘為木片，採用自營裝卸收入除以自營裝卸發運量，裝卸發運量以絕乾公噸計重)計算。

(2) 計算其他類型貨物平均費用無意義因為其包括各種貨物類型，每個期間的費率和吞吐量皆不同。

詳情請參閱「財務資料—影響我們經營業績的關鍵因素—費用和收費」。

我們的客戶、銷售及營銷

我們的客戶

作為港口經營者，我們經營所在的週期性行業對全球及中國經濟狀況波動較為敏感。因此，我們認為建立穩定的客戶基礎並擁有穩定可持續的業務流對我們的業務增長至關重要。因此，我們的戰略重點是與在需求相對缺乏彈性的行業(如糧食行業)擁有大規模業務的客戶建立長期業務關係。我們擁有多名長期客戶且與其合作長達四至八年。我們的許多主要客戶均是當屬中國境內各自貨種方面的市場佼佼者的優質藍籌公司，包括：(i)中國最大的國有農業和食品加工公司的附屬公司日照中紡；(ii)亞洲主要的大豆產品出口商邦基三維；(iii)中國主要的商用木漿生產商之一亞太森博；及(iv)負責國家糧食儲備的一家中國國有企業。我們其中六名客戶自2016年起一直為我們前十大客戶，分別貢獻我們截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月收入的53.9%、43.3%及50.4%。此外，截至最後可行日期，我們的大豆客戶擁有總加工能力超過5.0百萬噸的加工設施，一名主要客戶擁有總加工能力超過1.5百萬噸的加工設施。我們認為來自該等公司的吞吐量將能夠抵禦市場波動，維持相對穩定。

業 務

我們致力於提供高質量的服務以提高客戶滿意度，我們認為這使我們能夠與主要客戶建立長期戰略關係。為了更好地服務於我們的主要客戶，我們已建立全面的裝卸系統（如傳送帶和管線），以將客戶的貨物直接運輸至其設施。我們相信，此舉可優化貨物最佳處理時間、提高效率、提高客戶滿意度及忠誠度以及降低成本。許多主要客戶在我們的港口附近建立了加工和倉儲設施，年加工能力合共超過5.0百萬噸，及倉儲能力合共約為1.2百萬噸。客戶對該等加工和倉儲設施的大量資本投資反映了彼等對繼續使用我們的服務的承諾和忠誠（考慮到搬遷或使用不同港口的成本）。

我們通常與我們的長期客戶訂立為期一年的框架協議。我們框架協議的主要條款載列如下。

- **服務。**協議將規定我們提供給客戶的具體貨物的處理服務。
- **貨物及靠泊計劃。**客戶須事先向我們提供與貨物有關的資料（如貨物體積及類型）、靠泊計劃及作業要求。
- **定價。**根據所處理的貨種，我們向客戶收取不同的費用。
- **支付條款及信用期限。**客戶需在卸貨前全額支付我們的費用或預付部分費用，並在貨物離港前結算剩餘部分。我們一般給予客戶15至90日的信用期限。
- **彌償保證。**任何一方未履行協議義務，均視為違約。違約方應賠償非違約方因其違約造成的一切損失。

我們亦就停泊於我們泊位的各船隻與若干客戶訂立單獨的服務協議。服務協議一般載有待提供的服務、費率、貨種及貨物體量。

截至2016年及2017年12月31日止年度及截至2018年9月30日止九個月，自我們最大客戶產生的收入分別為人民幣83.0百萬元、人民幣80.6百萬元及人民幣60.0百萬元，分別佔我們同期總收入的17.0%、15.5%及15.0%。同期我們來自五大客戶的收入分別為人民幣241.9百萬元、人民幣223.6百萬元及人民幣188.1百萬元，分別佔我們同期總收入的49.5%、43.0%及47.1%。盡董事所知，於往績記錄期間，董事、其聯繫人或截至最後可行日期持有我們5%以上股本的任何股東均未在我們任何五大客戶中享有任何權益。以往，我們的多名五大客戶同期亦為我們的供應商。請參閱「一重疊客戶及供應商」。

業 務

銷售及營銷

我們的銷售及營銷部門主要負責業務發展、營銷、客戶服務和客戶合同管理活動。截至最後可行日期，我們的銷售及營銷部門有14名成員。我們就我們的每種主要貨物類型指派一或兩名人員。該等人員一般負責管理客戶關係和業務發展，包括開展市場研究並在我們的腹地尋找潛在客戶，維持與現有客戶的穩健關係並發展與該等客戶的新業務機會。我們尋找在我們看來對增長至關重要的客戶，並通過分配更多資源為該等客戶服務，將戰略重點放在與其發展業務關係上。我們為每個主要客戶分配客戶經理。通過這些客戶經理獲得的客戶反饋，使我們可以更好地了解客戶和行業需求，從而改善服務並提高客戶滿意度。例如，我們在2018年開始提供貨運代理服務，以滿足客戶未滿足的一站式「全程物流」服務需求。請參閱「—服務和貨物種類—我們的服務—物流代理服務」。

我們的客戶經理負責每天聯絡客戶，以了解彼等的需求。我們的銷售及營銷團隊每日與運營團隊會面，以制定服務計劃。我們每月亦與高級管理層和部門領導會面，談論我們的業務表現和客戶反饋，並制定業務發展戰略。

採購

設備和機械

我們的經營需要各種設備和機械，我們通常將這些設備和機械分成岸邊機械、流動機械和流程輸送設備。我們的岸邊機械主要包括卸船機及門座式起重機。我們的流動機械主要包括裝載機、叉車、液壓抓斗取料機。我們的流程輸送設備主要包括皮帶機、刮板機、斗提機。我們運營中使用的大型設備和機械大多歸我們所有。我們通常自知名可靠的品牌公司(多數是國際品牌)採購設備。我們或不時向第三方供應商或我們的控股股東租賃卡車及輪胎起重機等設備和機械。

業 務

下表載列截至最後可行日期我們自有重要設備和機械的平均年限，相關使用年限為八至15年：

設備和機械	平均已使用年限 (年)
卸船機.....	12
門座式起重機.....	12
裝載機.....	1
叉車.....	4
液壓抓斗取料機.....	5
皮帶輸送機.....	8
刮板輸送機.....	4
斗式提升機.....	8

我們已為我們設備和機械的經營、管理和維修實施了一系列的政策、程序和指引。我們的技術保障中心負責制定設備和機械定期年度維修計劃並開展相關維修工作。我們每日對我們的設備和機械狀況進行檢查以評估其狀況。維修隊負責制定日常維修計劃。此外，我們的經營職員負責向維修隊報告發現的任何問題，維修隊將令製造商開展修復、更換和維修服務。

我們自2019年1月起獨立採購設備和機器。然而，於往績記錄期間，我們通過由日照港股份招標採購中心管理的集中採購系統採購港口區所使用的主要設備和機器。我們每月通過招標流程選擇供應商。我們的採購員將直接向選定供應商下單。我們根據採購協議載列的支付條款就設備和機器採購作出付款。通常，我們需要在驗收的三個月內結算採購價，但保修費用除外，我們將在保修期結束後支付該費用。

材料和消耗品

我們用於業務經營的材料和消耗品主要包括燃油、潤滑劑和設備部件。我們通過投標流程採購用於我們業務的材料和消耗品。我們通常通過在每次購買時訂立採購協議自國內供應商採購該等材料 and 消耗品。我們的採購協議載列供應產品的詳細資料(包括型號、體積、單價和質量要求)。我們在收到供應產品後於收貨前進行質量檢驗，然後對其進行驗收。我們的供應商通常向我們提供保修期，且我們會扣留一定的保修費用。我們通常每月或每季度結清材料和消耗品款項，部分採購價在保修期末結算。

公用設施

我們主要向關連人士及日照港內唯一的公用設施提供商日照港股份採購水電，請參閱「關連交易」及「財務資料—關聯方交易」。

業 務

供應商

截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月，我們的五大供應商均為我們的控股股東及其附屬公司。該等供應商主要向我們提供物業租賃及服務。物業租賃乃按日照港集團附屬公司(包括本公司)之間業務的一般商業條款進行，且該等安排已實施多年。我們通過公開招標獲得多數服務。我們的關連人士不一定會中標，且於往績記錄期間我們亦通過公開招標從獨立第三方獲取有關服務。因此，董事認為，我們與控股股東之間及／或其各自聯繫人之間的持續關連交易並不能表明我們對控股股東的任何過度依賴，且對我們及控股股東整體上有利。請參閱「與控股股東的關係」。截至2016年及2017年12月31日止年度及截至2018年9月30日止九個月，自我們五大供應商採購的金額分別為人民幣73.5百萬元、人民幣99.1百萬元及人民幣99.3百萬元，分別佔我們同期採購總額的41.6%、61.7%及77.4%。同期自我們最大供應商採購的金額分別為人民幣37.8百萬元、人民幣37.5百萬元及人民幣37.8百萬元，分別佔我們同期採購總額的21.4%、23.4%及29.5%。除以上所述外，盡董事所知，於往績記錄期間，董事、其聯繫人或截至最後可行日期持有我們5%以上股本的任何股東均未在我們任何五大供應商中享有任何權益。於往績記錄期間，我們五大供應商中的若干供應商亦為同期客戶。詳情請參閱「一重疊客戶及供應商」。

於往績記錄期間，我們並未因設備或材料短缺或其價格的任何重大波動而與供應商發生任何重大糾紛、遭遇設備或材料採購的任何困難、經營中斷。

重疊客戶及供應商

於往績記錄期間，我們五大供應商中的若干供應商亦分別為同期客戶：

- *與主要木片客戶的交易*。於往績記錄期間，我們從租賃泊位及向主要木片客戶提供港口服務產生收入。此外，我們亦承擔了當我們需要額外的吞吐能力時從該等客戶借入泊位的費用。該等交易是相互獨立進行的。截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月，我們從租賃泊位及向該等客戶提供港口相關服務產生的收入分別為人民幣83.0百萬元、人民幣80.6百萬元及人民幣60.0百萬元。截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月，我們支付從該等客戶借入的泊位費用分別為人民幣10.9百萬元、人民幣9.7百萬元及人民幣5.8百萬元。
- *與關聯方的交易*。於往績記錄期間，我們與控股股東及其他關連人士進行多項交

業 務

易，詳情載列於下文及「關連交易」，「與控股股東的關係」及「財務資料 — 關聯方交易」。

- **關聯方為客戶。**於往績記錄期間，我們向日照大宗商品交易中心有限公司提供裝卸服務。我們亦向日照港集裝箱租出西1#泊位，並在必要時租出西2#泊位。我們亦將少量泊位借予關聯方。截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月，該等服務產生的收入分別為人民幣17.0百萬元、人民幣30.9百萬元及人民幣8.4百萬元。
- **關聯方為供應商。**於往績記錄期間，我們向多個關聯方採購多項服務，包括但不限於港口相關服務、公用設施服務以及辦公及後勤服務。我們亦從關聯方採購設備及機器備件。此外，我們租用西18#泊位、辦公樓、庫場設施及土地使用權，並從控股股東借入泊位。截至2016年及2017年12月31日止年度以及截至2018年9月30日止九個月，我們自該等交易中計產生分別為人民幣61.0百萬元、人民幣133.4百萬元及人民幣67.0百萬元。

上述交易條款的談判並非相互依賴，且交易亦非相互關聯及相互制約。董事確認，該等交易的條款符合行業標準。

外包

根據行業慣例，於往績記錄期間，我們聘用外包商提供物流、勞務、清潔及船舶牽引等服務。我們亦將若干設備操作及裝卸服務外包予合資格外包商。我們認為該等外包安排能夠使我們提高經營及管理港口區方面的成本效率。截至2016年、2017年12月31日止年度及截至2018年9月30日止九個月，我們的外包成本分別為人民幣60.8百萬元、人民幣62.9百萬元及人民幣51.5百萬元，分別約佔我們銷售成本的17.4%、19.3%及23.2%。

我們根據自身需求制定外包計劃並通過招標流程聘用外包商。我們通常依據外包商處理相關貨物的往績記錄、能力及服務成本選擇外包商。我們密切監控外包商的工作質量確保其按照我們的標準及程序運作。我們定期審核外包商的表現並要求他們遵守中國相關法律法規，包括為員工購買社會保險。

於往績記錄期間，我們的外包商包括獨立第三方及關連人士(包括日照海港裝卸有限公司)，彼等向我們提供港口相關服務及其他勞務服務。詳情請參閱「關連交易」及「財務資料

業 務

— 關聯方交易」。我們一般訂立為期一年的港口相關服務業務外包合同和勞務外包合同。外包合同的主要條款如下。

- **工作範圍**。該合同將指明我們外包商提供的設備及服務類型。
- **質量控制**。我們要求外包商遵循國家規定及有關質量及職業安全的標準及程序。我們亦要求外包商持有提供服務所必需的資格或許可證。特別是，勞務外包商僅可僱用合資格人員為我們提供服務，且設備操作外包商提供的所有設備均完好無損。
- **安全管理**。我們的外包商須實施安全管理，並負責處理提供服務期間所發生的任何安全事故和勞務糾紛。
- **設備提供**。通常，外包商須準備提供服務所需的材料、裝備及設備。我們為勞務及裝卸外包商僱用的人員提供安全裝備。
- **價格與付款**。支付予勞務及裝卸外包商的費用基於實際提供的服務量、外包商產生的成本及所提供的服務質量釐定。支付予設備操作外包商的費用基於所使用設備及實際提供的服務量計算。我們與外包商於次月或35個營業日內結清每月的外包費用。
- **彌償保證**。我們及外包商各自承擔因違約解除外包協議而給對方造成的全部經濟損失。
- **終止及續訂**。在違約或經雙方協商一致的情況下，可解除合同。該等合同可經雙方協商後續訂。若任意一方未告知另一方終止該合同或雙方未簽訂任何新的合同，則與勞務外包商的合同將自動續期三個月。

於往績記錄期間，我們並未與外包商發生任何重大糾紛。請參閱「風險因素 — 與我們的業務和行業有關的風險 — 倘我們的外包商表現欠佳或無法物色到外包商，我們的業務或會受到不利影響」。

研究和開發

由於我們業務的性質，我們的研發相對有限，主要涉及改進我們運營中使用的現有技術。

業 務

知識產權

截至最後可行日期，我們在中國註冊了兩項有關鐵路貨車裝卸的專利。我們的業務也依賴商業秘密及技術知識。

我們將日照港集團擁有的商標「日照港」用於業務經營目的。於2019年1月30日，我們與日照港集團訂立了一份商標許可協議，以免特許權使用費使用「」、「」及「日照港」商標，為期20年，期滿後將自動續期20年，除非日照港集團於屆滿前六個月另行書面通知。有關商標許可協議的詳情，請參閱「關連交易」。有關我們知識產權的詳情，請參閱「附錄七一法定及一般資料」。

於往績記錄期間及截至最後可行日期，我們並未捲入會對我們業務產生重大不利影響的任何待決知識產權糾紛或法律程序或據我們所知威脅對我們提起的法律程序。

競爭

沿海港口主要與那些共享其腹地及處理相同貨物種類的港口直接競爭。我們認為我們主要與環渤海地區及周邊地區的港口（包括但不限於董家口港及連雲港港）競爭。董家口港主要處理礦石及原油，而連雲港港則專注鐵礦石、糧食及煤炭處理。

我們認為，我們主要在靠泊及倉儲能力、處理不同種類貨物的能力、位置、運輸網絡、運營效率、聲譽及服務質量等方面與這些競爭者競爭。請參閱「行業概覽」。

風險管理

我們認為風險管理對我們的成功至關重要。我們設有管理經營相關風險的綜合系統，該等風險主要涉及質量控制、職業健康與安全和環境保護。截至最後可行日期，我們由八名僱員任職的安全環保室監管該等事宜。該部門由一位具備超過20年相關經驗和高級工程師資格的管理人員所領導。

質量控制

我們認為質量卓越性對客戶滿意度至關重要。我們已經研發和實施了一套符合ISO9001標準的質量控制政策、規則和程序，確保我們港口相關服務各方面的高質量。於2012年，我們確立了全面的職業健康與安全和質量管理系統，並每年予以審閱和審核。我們已就每種貨物類型的處理及我們提供的每種服務類型設立質量控制指引。此外，我們已安裝集中溫度及通風系統，密切監控設施內處理及存儲的貨物。

我們還獲政府當局頒發多項有關質量控制方面的獎項，包括山東省設備管理協會於2013

業 務

年、2015年及2016年頒發的山東省企業設備管理先進單位。

職業健康與安全

我們非常重視職業健康與安全控制，並竭力最大程度降低我們場地中出現的安全事故的數量和影響。我們已建立完善的職業健康和安全管理系統，體現在以下幾個方面：

- **委員會監督。**我們設立了一個安全委員會，負責安全事宜的整體監督、審閱和管理。安全委員會按季召開會議討論任何主要安全問題或事件，並審閱和更新我們的安全控制措施。我們的安全委員會由14名成員組成，包括：總經理、副總經理與各部門主管。
- **詳細管理程序及報告系統。**我們已制定並實施了一套有關職業健康和安全的指引、標準及程序。該等指引包括操作手冊、危險材料及重型機械處理程序、應急計劃及報告與事故處理等。鑒於處理不同貨物類型所用的設備及流程不同，我們有具體的操作手冊，載明針對我們處理的每種主要貨物類型的安全程序。
- **專業人員定期檢查。**我們對設施、設備和機器進行日常檢查，以確保其正常運轉及安全操作。該等檢查由負責不同業務運營安全控制的專業團隊開展。
- **培訓及獎勵機制。**我們在全體僱員任期內，將其視作新員工一般定期為其提供職業安全培訓。我們有載明正確操作行為的手冊。我們要求僱員穿戴適當安全裝備並持有操作若干設備的特定資格及許可證。此外，我們已設立獎勵機制，根據僱員的安全往績記錄實施獎懲。
- **外包管理。**根據我們的外包協議條款，我們要求外包商符合我們的安全標準及遵守我們有關工作質量和職業安全的程序。如果外包商未遵守我們的標準及程序，我們通常有權要求外包商替換不合規僱員，或對外包商實施經濟處罰。

2016年12月，在我們的港口區域，外包商的一名僱員被高桿燈盤擊中造成了一起傷亡。我們聘請該外包商維護及升級我們設施內的照明系統，事故發生時該名僱員正在該等照明系統上作業。根據外包協議條款，外包商應承擔其提供服務期間所造成事故的全部成

業 務

本及責任。該事故造成的直接經濟損失約為人民幣1.3百萬元，由外包商承擔。根據日照市安全生產監督管理局於2017年4月作出的行政處罰決定，我們被處以罰款人民幣50,000元，我們已及時支付罰款。我們嚴肅對待該事故，並在我們常規安全措施之外，還實施了強化安全措施，以防止事故再次在我們的經營場址發生，包括：(i)在港口區開展更加頻繁的安全檢查；及(ii)提高僱員及外包商的安全意識並對其進行培訓。

除上文所述者外，於往績記錄期間及截至最後可行日期，我們業務的安全控制在所有重大方面均遵守適用中國法律、法規和規則，及並未因重大違反中國現行安全控制法律或法規的任何行為遭受任何處罰。

環境保護

我們須遵守與環境保護、污染防控和事故報告相關的中國國家和當地法律法規。詳情請參閱「監管概覽—有關環境保護的法律法規」。此外，我們的經營遵守與環境保護相關的ISO14001標準。於往績記錄期間及截至最後可行日期，我們在所有重大方面遵守適用中國環境法律法規，及我們並未因嚴重違反任何環境法律或法規遭受任何重大罰款。

我們將環境保護視為一項重要的企業責任，並致力於在我們的日常業務中實施綜合的環境管理體系。我們的安全與生態環境部門負責開發和實施我們的環境管理體系。我們擁有可降低我們環境足跡的多種設備，其中包括粉塵防控設備、污水處理系統和固態廢物與垃圾處理系統。對於引發特定環境問題的若干貨物類型或服務(如裝卸木薯乾所造成的粉塵污染)，我們已制定並實施了具體措施以最大程度減輕影響。例如，我們的僱員須遵循木薯乾的裝卸的詳盡操作手冊。我們已在我們的西3#泊位建立中國唯一的全封閉木薯乾卸載系統，減少了卸載流程所產生的粉塵量。為了在其他泊位卸載木薯乾，我們在卸載流程中一般會產生粉塵的每一處均安放了一個加濕器。

於2016年、2017年及截至2018年9月30日止九個月，我們與環境保護相關的開支分別為人民幣5.7百萬元、人民幣6.0百萬元及人民幣4.1百萬元。我們預計環境保護成本會隨著我們業務的擴大而增加。

保險

我們根據中國法律法規的規定及對於我們經營需求和業界慣例的評估投保。我們為我們的全職僱員投購社保。我們的外包商負責為向我們提供服務的僱員購買保險。請參閱「—

業 務

外包」。我們還為我們的設備和機器投保財產險。董事認為我們現有保險保障對我們的現有業務而言屬足夠且符合業界慣例。請參閱「風險因素 — 與我們的業務和行業有關的風險 — 我們可能沒有足夠的保險來應對潛在的經營風險。」

物業

自有建築物

截至最後可行日期，我們共有七棟樓宇，總建築面積約為8,536.1平方米。我們的建築物用作變電站、辦公樓和泵房。

有關該等物業，由於我們的自有建築物建於自控股股東租賃的土地上，我們未能獲得該等建築物的業權證明書。根據中國現行法律法規的規定，我們須擁有建造相關建築物所用的土地，方能獲得該等建築物的業權證明書。

儘管據我們的中國法律顧問告知，業權缺陷會令相關物業無法出售或作為抵押品進行抵押，董事認為及中國法律顧問同意，(i)我們將能繼續使用該等物業；(ii)我們因業權缺陷被處以罰款或被要求拆除或遷出自有建築物的可能性較低；及(iii)未就自有建築物取得相關證書不會個別或共同對我們的業務產生重大不利影響。達成該意見的原因如下：

- 我們已就建築物的施工及使用獲得相關主管部門出具的確認函，確認內容包括：
(i)相關主管部門知悉我們自有建築物的狀態；(ii)我們可以且有權繼續使用該等建築物；(iii)我們不會被要求拆除該等建築物；及(iv)我們不會因缺乏相關證書而受到相關主管部門的處罰；
- 於往績記錄期間，我們並未因自有建築物的業權缺陷而受到處罰或罰款，或被主管部門要求拆除或遷出該等建築物；
- 於往績記錄期間，我們並未因缺乏證書而牽涉任何第三方業權索賠，且並未捲入有關該等建築物的任何糾紛；
- 控股股東已就我們所租賃土地取得必要的土地使用證；鑒於建造該等建築物所用的幾幅土地乃由控股股東而非獨立第三方擁有，日後我們牽涉任何第三方業權索賠或被要求拆除或遷出該等建築物的可能性不大；

業 務

- 我們已獲得日照港集團的彌償承諾，以彌償我們因自有物業或租賃物業業權缺陷造成的任何損失及協助我們以自身名義對該等物業進行業權登記；及
- 我們已與日照港集團訂立一份物業租賃(採購)框架協議，其中涵蓋向控股股東租賃的幾幅土地，根據該協議我們擁有使用該等物業的獨家權利及續租的單方面權利；日照港集團不得終止該協議，或未經我們的事先書面同意出售、質押或以其他方式處置任何物業；我們相信該安排使我們能夠確保繼續使用租賃土地及我們建於該土地上的建築物。請參閱「關連交易」。

此外，我們已就自有建築物的質量及安全性完成驗收程序，該等程序由建設企業、監理、施工質量監督機構及我們執行。因此，我們認為自有建築物的安全狀況良好。

本文件附錄三所載獨立物業估值師仲量聯行出具的物業估值報告載列截至2018年11月30日我們擁有及佔用的物業詳情。由於建築物所佔土地的租賃性質，仲量聯行認為該等物業並無商業價值。作為參考，仲量聯行認為，該等物業(不包括地塊)於估值日期的折舊重置成本約為人民幣1,317.3百萬元。物業估值報告的生效日期將於最終文件中更新。

租賃物業

我們的自有物業建於租賃土地上。截至最後可行日期，我們合共向控股股東租賃三幅地塊，總面積約為798,290平方米。

用途	出租人	總佔地面積 (平方米)	屆滿日期
西4A#、4B#、4C#及5#泊位及其下水域 所佔土地及其後所佔土地.....	日照港集團	438,000	2031年3月30日
倉儲及其他港口設施所佔土地.....	日照港集團	80,290	2032年5月31日
西18#泊位所佔土地及其後所佔土地..	日照港股份	280,000	2020年12月31日

截至最後可行日期，我們從日照港集團共租賃了四棟建築，總建築面積約為26,027.6平方米。

用途	總佔地面積 (平方米)	屆滿日期
總部.....	2,309.6	2019年12月31日
三個倉儲設施.....	23,718	2022年12月31日

據中國法律顧問告知，截至最後可行日期，我們的出租人已向我們提供我們所有租賃物業的有效業權證明書。我們並未在相關地方房地產管理局進行租賃協議登記。我們的中國法律顧問認為，未登記租賃協議將不會影響該等租賃協議的有效性，但相關地方房地產管理局可要求我們限期完成登記，且我們可因任何登記逾期而被處以人民幣1,000元至人民

業 務

幣10,000元的罰款。我們的中國法律顧問認為，倘我們未能完成登記，我們的經營亦不會受到重大不利影響，原因是(i)於往績記錄期間，我們未曾因未登記租賃協議而被相關房地產管理局進行行政處罰；及(ii)潛在處罰的金額僅佔我們截至2018年9月30日總淨資產的很小一部分。

僱員

我們認為僱員對我們的成功至關重要。我們的總行政辦公室負責招聘、管理和培訓我們的僱員。截至最後可行日期，我們總計擁有278名全職僱員。所有全職僱員均位於中國。

下表載列截至最後可行日期按職能劃分的僱員人數明細。

職能	僱員人數
貨物處理.....	63
維修.....	57
運營.....	40
堆存管理.....	33
行政.....	24
技術支持.....	16
銷售及營銷.....	14
安全與環境保護.....	11
高級管理.....	6
財務.....	5
其他.....	9
合計.....	278

一般而言，我們通過推薦、社會招聘、校園招聘及特殊人才引進招聘僱員。我們還在新員工開始工作之前對其進行培訓，並根據僱員各自職責定期對其進行培訓。一般而言，我們的培訓側重培養管理人員與技術人員的相關工作技能。

我們與僱員訂立勞動合同，勞動合同包括薪酬和終止僱傭理由等事宜。我們依據學歷、專業資格和工作經驗等因素確定僱員薪酬。於往績記錄期間，我們通過日照港股份的社保及住房公積金賬戶對社保及住房公積金做出全額及時供款。截至最後可行日期，我們開設了我們自己的社會保險及住房公積金賬戶，用以為我們的僱員供款。我們的中國法律顧問告知，根據相關主管部門的書面確認函，(i)我們作出供款的方法與地方社會保險行政政策及

業 務

慣例一致；及(ii)由於該供款，我們概不會受到任何行政處罰。我們的僱員參與中國工會，以保障彼等的權利，幫助我們達成我們的經濟目標及鼓勵彼等參與我們的管理決策。

我們認為，我們通常與僱員擁有良好的關係。董事確認，於往績記錄期間及截至最後可行日期，並無對我們的業務、財務狀況或經營業績有重大不利影響的任何重大勞工糾紛或罷工。

牌照及許可證

我們須從國家、省、市多個各級政府實體獲得經營我們業務所需的多項牌照、批准和許可證。請參閱「監管概覽」，了解關於我們須遵從的主要法律法規的更多資料。下表載列我們經營所需的重要牌照及許可證的詳情：

牌照／批准	簽發機關	批授日期	屆滿日期
港口經營許可證	日照市口岸港航局	2018年12月19日	2019年8月10日
西2#泊位及西3#泊位的港口 危險貨物作業附證	日照市口岸港航局	2018年12月19日	2019年8月10日
港口設施保安符合證書	交通運輸部	2014年3月31日	2019年3月30日
國境口岸衛生許可證	中華人民共和國日照海關	2018年12月26日	2022年12月25日

據我們的中國法律顧問告知，截至最後可行日期，除下述西18#泊位的一份許可證外，我們已向相關政府機構取得所有對我們業務經營屬重要的主要牌照、批准及許可證。我們自2016年1月起向日照港股份租賃使用西18#泊位。雖然我們目前在運營西18#泊位，但截至最後可行日期，西18#泊位的港口設施保安符合證書的持有者仍是日照港股份。截至最後可行日期，我們在準備申請西18#泊位的港口設施保安符合證書。中國法律顧問告知，根據相關中國法律法規，此事件不屬於重大違規行為且不會對我們的經營造成重大不利影響，根據我們自相關主管部門獲得的確認函(確認：(i)其已知悉相關事實；(ii)不會就此事對我們或日照港股份進行處罰；及(iii)此事不屬於重大違反中國相關法律法規的行為)。

我們正為將於2019年3月30日到期的港口設施保安符合證書續期，而據我們所知，該續期並無任何重大困難。

合規及法律程序

由於我們已獲得相關主管部門的確認函，董事認為於往績記錄期間及截至最後可行日期，我們已在所有重大方面遵守有關我們業務經營的中國法律法規。據我們的中國法律顧

業 務

問告知，於往績記錄期間及截至最後可行日期，我們並未牽涉任何對我們業務經營造成重大不利影響的違法不合規事項。

我們可能不時在日常業務過程中牽涉法律程序。截至最後可行日期，我們或董事並無尚未了結或面臨任何可能對我們的業務、財務狀況或經營業績產生重大不利影響的訴訟、仲裁或行政程序。

企業管治與內部控制

為了監督[編纂]後內部控制政策和企業管治措施的持續實施，我們已採納或將持續採納(其中包括)下列措施：

- 建立審計委員會以審核和監督我們的財務報告流程和內部控制體系。我們的審計委員會由三名成員組成，即劉偉良先生、張子學先生和石汝欣先生。有關該等成員資格和經驗的資料，請參閱「董事、監事及高級管理層」；
- 採納各種政策以確保遵守《上市規則》，包括但不限於與風險管理、關連交易和信息披露相關的政策；
- 採納海外資產控制辦公室OFAC、反腐敗及反洗錢內部控制措施並向高級管理層和僱員提供定期合規培訓，以加強彼等對適用法律法規的了解和遵守；及
- 安排董事和高級管理層參加有關《上市規則》規定和作為香港[編纂]公司董事的職責的培訓講座。

我們已委任內部控制顧問，以審閱有關我們主要業務流程的內部控制措施的有效性，識別有待改善的不足之處，對改進措施提供建議及審查該等措施的實施情況。內部控制顧問已於報告中給出若干發現及建議。我們就發現的若干日常內部控制問題正在採納相應內部控制措施以進行改善。截至最後可行日期，我們的內部控制顧問已實施了內部控制系統跟進流程，及並未發現我們內部控制系統的任何重大不足之處。我們無法保證，我們內部控制措施在保護我們於業務過程免遭各種風險方面會發揮作用。請參閱「風險因素 — 與我們的業務和行業有關的風險 — 我們可能無法發現並防止我們的僱員、客戶、關聯方或其他第三方的欺詐、賄賂或其他不當或不合規行為」及「風險因素 — 與我們的業務和行業有關的風險 — 我們的風險管理與內部控制系統可能無法完全保護我們免受業務中固有的各種風險的影響。」