

業務回顧



市場回顧

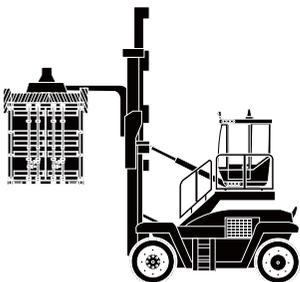
2018年充滿了挑戰及機遇，經濟增長雖然延續了2017年的勢頭，但下半年開始各個國家的經濟增長出現不同程度的放緩。全球貿易和宏觀經濟受中美貿易磨擦、英國即將脫歐、地緣政治不確定因素、保護主義抬頭、美聯儲加息等因素影響而受壓。國際貨幣基金組織(IMF)自2016年7月以來首次下調全球經濟增長預期，並將2018年和2019年全球經濟增長率由此前預期的3.9%下調至3.7%。

但中國卻在2018年錄得強勁增長。據中國海關統計，以美元計價，中國2018年外貿總額超過4.62萬億美元，較2017年上升12.6%。雖然中美兩國貿易磨擦不斷，2018年全年中國對美貿易出口額同比增長11.3%，中國進口和出口同比分別上升15.8%和9.9%。

整體表現

雖然全球貿易充滿諸多不明朗的因素，2018年卻是中遠海運港口收穫甚豐的一年。受惠於海洋聯盟及母公司增加對本集團控股集裝箱碼頭的靠泊，加上新收購碼頭的箱量貢獻，總吞吐量較去年上升17.1%至117,365,360標準箱(2017年：100,202,185標準箱)，增幅超越行業。青島港國際箱量由2017年5月開始計入，因此在可比的基礎上，不計入青島港國際，總吞吐量較去年上升11.5%至98,045,360標準箱。其中，本集團控股碼頭公司的總吞吐量上升29.7%至22,507,686標準箱(2017年：17,353,422標準箱)，佔本集團總吞吐量的19.2%；非控股碼頭公司的總吞吐量上升14.5%至94,857,674標準箱(2017年：82,848,763標準箱)。

2018年，本集團權益吞吐量增長15.8%至37,062,172標準箱(2017年：31,999,491標準箱)。不計入青島港國際，權益吞吐量同比上升12.7%至33,505,360標準箱。其中，控股碼頭公司的權益吞吐量同比增長28.7%至14,230,256標準箱(2017年：11,053,112標準箱)，佔比38.4%；非控股碼頭公司的權益吞吐量上升9.0%至22,831,916標準箱(2017年：20,946,379標準箱)。



業務回顧



90 目標
散雜貨
泊位

總設計年處理能力
273,740,000
噸

控股碼頭箱量持續增長，不計入新收購碼頭，2018年中遠海運港口吞吐量自然增長較2017年增加7.8%至94,158,905標準箱，超過行業平均增幅的4.2%。

2018年全年來自海洋聯盟的箱量佔本集團主要六家控股碼頭總箱量的49.9%，較2017年增加33.7%。

	2018 (標準箱)	2017 (標準箱)	變化 (%)
總吞吐量	117,365,360	100,202,185	17.1
總吞吐量(自然增長*)	94,158,905	87,378,157	7.8
控股碼頭總吞吐量	22,507,686	17,353,422	29.7
非控股碼頭總吞吐量	94,857,674	82,848,763	14.5
權益吞吐量	37,062,172	31,999,491	15.8
權益吞吐量(自然增長**)	31,274,896	29,381,203	6.4
控股碼頭權益吞吐量	14,230,256	11,053,112	28.7
非控股碼頭權益吞吐量	22,831,916	20,946,379	9.0

* 不計入青島港國際、CSP西班牙集團及南通通海碼頭。

** 不計入青島港國際、CSP西班牙集團、澤布呂赫碼頭及南通通海碼頭。

業務回顧



業務回顧

207 目標
集裝箱
泊位

總設計年處理能力

118,820,000
標準箱

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	8,718,334	+17.0	23.5
長江三角洲	5,718,573	+2.4	15.4
東南沿海及其他	3,352,167	+14.5	9.0
珠江三角洲	8,032,453	-0.2	21.7
西南沿海	548,420	+1.0	1.5
海外	10,692,225	+43.6	28.9
總數	37,062,172	+15.8	100.0

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	38,328,815	+35.7	32.6
長江三角洲	19,808,646	+0.9	16.9
東南沿海及其他	5,699,718	+12.2	4.9
珠江三角洲	27,388,896	+1.3	23.3
西南沿海	1,371,051	+1.0	1.2
海外	24,768,234	+31.5	21.1
總數	117,365,360	+17.1	100.0

業務回顧

大中華地區總吞吐量

92,597,126 標準箱¹

▲13.8%

海外碼頭總吞吐量

24,768,234 標準箱

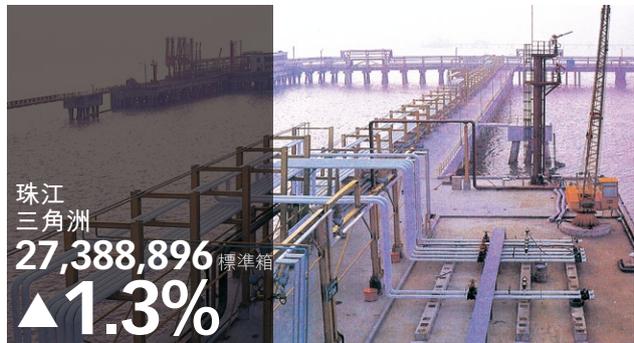
▲31.5%



青島港國際 ¹	19,320,000	+57.5%
大連集裝箱碼頭 ²	9,512,744	+40.8%
大連大港碼頭	22,047	-10.3%
天津歐亞碼頭	2,717,331	+10.0%
天津五洲碼頭	2,708,817	+5.0%
營口碼頭 ³	2,752,429	-8.6%
錦州新時代碼頭	710,746	+24.4%
秦皇島新港灣碼頭	584,701	+4.5%

註：

- 自2017年5月1日開始計入青島港國際的吞吐量。
- 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2017年的數據包括大連港灣碼頭及大連國際碼頭之吞吐量；而2018年的數據為合併後大連集裝箱碼頭之吞吐量。
- 由於營口集裝箱碼頭及營口新世紀碼頭於2017年5月起實行一體化操作模式經營，因此，該兩家公司之吞吐量合併在營口碼頭的吞吐量內。
- 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。
- 自2017年1月1日起，中遠－國際碼頭、亞洲貨櫃碼頭和香港國際貨櫃碼頭開始統籌經營。因此，中遠－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。
- 自2018年8月1日起開始計入南通通海碼頭的吞吐量。
- 自2017年11月1日開始計入CSP西班牙集團的集裝箱吞吐量。
- 自2017年4月1日開始計入Reefer Terminal S.p.A.的吞吐量。



鹽田碼頭	13,159,705	+3.6%
廣州碼頭 ⁴	10,969,992	+1.0%
香港碼頭 ⁵	3,259,199	-6.6%

業務回顧



上海浦東碼頭	2,602,151	-1.8%
上海明東碼頭	6,252,083	-3.8%
寧波遠東碼頭	3,060,010	+2.7%
連雲港新東方碼頭	2,876,355	+0.1%
張家港碼頭	761,849	+3.5%
揚州遠揚碼頭	500,340	+2.3%
南京龍潭碼頭	2,930,391	+1.7%
太倉碼頭	561,212	+7.8%
南通通海碼頭 ⁶	264,255	不適用



比雷埃夫斯碼頭	4,409,205	+19.4%
澤布呂赫碼頭	392,484	+24.0%
CSP西班牙集團 ⁷	3,622,200	+553.8%
中遠—新港碼頭	3,198,874	+56.5%
瓦多冷藏貨碼頭 ⁸	66,565	+68.7%
Euromax碼頭	3,054,115	+13.4%
Kumport碼頭	1,258,294	+18.3%
蘇伊士運河碼頭	2,609,978	+3.2%
安特衛普碼頭	2,230,418	+3.0%
西雅圖碼頭	167,824	-10.9%
釜山碼頭	3,758,277	+5.7%



廈門遠海碼頭	1,968,613	+31.2%
泉州太平洋碼頭	1,559,899	+12.7%
晉江太平洋碼頭	425,533	-14.2%
高明碼頭	1,745,673	+2.8%



欽州國際碼頭	1,371,051	+1.0%
--------	-----------	-------

業務回顧



碼頭組合* (截至2018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)
		57	26,600,000	
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%	18	9,500,000	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	1,200,000	14
營口新世紀碼頭	40%	2	1,200,000	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	20,320,000	
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	4,500,000	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	5,370,000噸	不適用
武漢碼頭	70%	4	4,200,000噸	9
江蘇石油化工	30.4%	7	4,000,000噸	4.5-13
		13	7,400,000	
東南沿海及其他		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

業務回顧

碼頭組合* (截至2018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)
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		34	25,600,000	
鹽田碼頭(一、二期)	14.59%	20	13,000,000	14-17.6
鹽田碼頭三期	13.36%			
廣州南沙港務碼頭	40%	4	5,000,000	14.5-15.5
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	85%	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
瓦倫西亞碼頭	51%	6	4,100,000	16
畢爾巴鄂碼頭	39.78%	3	1,000,000	21
總計		302		
集裝箱碼頭總泊位/設計年處理能力		207	118,820,000	
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	

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。

業務回顧



大中華地區

2018年，大中華地區吞吐量同比上升13.8%至92,597,126標準箱（2017年：81,361,521標準箱），佔本集團總吞吐量78.9%。

環渤海

環渤海地區表現強勁，總吞吐量較去年的28,244,975標準箱同比大幅上升35.7%至38,328,815標準箱，主要因為青島港國際在2018年計入全年的吞吐量，而在2017年只計入8個月的吞吐量。不計入青島港國際，總吞吐量同比上升19.0%至19,008,815標準箱（2017年：15,974,975標準箱），佔本集團總吞吐量19.4%。其中，青島港國際總吞吐量達19,320,000標準箱。在2018年合併後，大連集裝箱碼頭總吞吐量同比上升40.8%至9,512,744標準箱（2017年：6,758,147標準箱）。營口集裝箱碼頭及營口新世紀碼頭的總吞吐量同比下跌8.6%至2,752,429標準箱（2017年：3,011,107標準箱），主要受一內貿客戶倒閉影響。

長江三角洲

年內，長江三角洲總吞吐量佔本集團總吞吐量16.9%，同比上升0.9%至19,808,646標準箱（2017年：19,630,693標準箱）。上海浦東碼頭

和上海明東碼頭受港區航線調整及2018年第三季度持續霧天影響，吞吐量分別下跌1.8%和3.8%。受惠於航線統一調整優化，寧波遠東碼頭吞吐量同比上升2.7%至3,060,010標準箱（2017年：2,980,839標準箱）。

南通通海碼頭於2018年6月30日正式開港，碼頭作業隨即從狼山港區逐步轉移至通海港區，並已於8月底完成新舊碼頭搬遷對接工作。南通通海碼頭擁有三個集裝箱泊位及一個散雜貨泊位，2018年試運行中錄得吞吐量264,255標準箱。

東南沿海

東南沿海地區總吞吐量同比增長12.2%至5,699,718標準箱（2017年：5,079,660標準箱），佔本集團總吞吐量的4.9%。廈門遠海碼頭表現出色，主要受惠於海洋聯盟年內增加掛靠，吞吐量同比大幅上升31.2%至1,968,613標準箱（2017年：1,501,001標準箱）。受惠於運力增加，泉州太平洋碼頭吞吐量同比上升12.7%至1,559,899標準箱（2017年：1,384,479標準箱）。

業務回顧



珠江三角洲

珠江三角地區總吞吐量整體表現疲軟，總吞吐量同比輕微增長1.3%至27,388,896標準箱（2017年：27,049,188標準箱），佔本集團總吞吐量23.3%。鹽田碼頭（一、二期）吞吐量由2017年的12,703,733標準箱上升3.6%至13,159,705標準箱。廣州港南沙港務有限公司（「廣州南沙港務碼頭」）及廣州南沙海港碼頭吞吐量輕微上升1.0%至10,969,992標準箱（2017年：10,856,560標準箱）。香港地區吞吐量則較2017年下跌6.6%，主要是受到周邊地區競爭影響。

西南沿海

西南沿海地區於年內維持較小的運營規模，總吞吐量同比輕微上升1.0%至1,371,051標準箱（2017年：1,357,005標準箱），佔本集團總吞吐量的1.2%。為進一步加強在西南沿海地區的佈局，中遠海運港口於2018年12月認購北部灣港股份有限公司70,943,455股股份，佔該公司發行後總股本約4.34%。北部灣是國際陸海貿易新

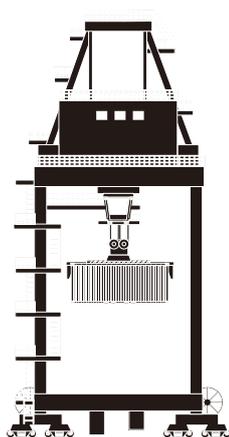
通道的出海口，具重大發展戰略意義。國際陸海貿易新通道向北連接絲綢之路經濟帶，向南經廣西與新加坡等東盟國家通過海運連接21世紀海上絲綢之路，形成「一帶一路」經中國西部地區的完整環線，具有助推「一帶一路」建設、促進中國西部發展、加強中國與東盟合作的多重意義。

海外

海外碼頭業務表現強勁，受惠於新收購碼頭CSP西班牙集團及澤布呂赫碼頭的箱量貢獻及航運聯盟的支持，海外地區吞吐量同比增長31.5%至24,768,234標準箱（2017年：18,840,664標準箱），佔本集團總吞吐量的21.1%。

CSP西班牙集團的吞吐量為3,622,200標準箱，主要是本集團於2017年10月底完成該碼頭的收購後，受惠於母公司及航運聯盟增加掛靠帶動。受惠於海洋聯盟及其他航運聯盟的持續支持，希臘比雷埃夫斯碼頭的吞吐量同比上升19.4%至4,409,205標準箱（2017年：3,691,815標準箱）。

新加坡中遠一新港碼頭受惠於2018年1月起新增一個年處理能力約為100萬標準箱的泊位，吞吐量因而大幅上升56.5%至3,198,874標準箱（2017年：2,044,536標準箱）。考慮東南亞地區對集裝箱碼頭的需求強勁，加上本集團計劃加強在東南亞地區的佈局，年內中遠一新港碼頭宣佈新增兩個泊位，年處理能力合共約為200萬標準箱，並於2019年1月份正式納入運作。新增兩個泊位後，中遠一新港碼頭擁有五個大型貨櫃船泊位，年處理能力由此前三個泊位，合共300萬標準箱提升至約500萬標準箱。新增的泊位有助中遠海運港口加強在新加坡的碼頭網絡佈局，支援母公司大船化及行業聯盟化的需要。



業務回顧

澤布呂赫碼頭吞吐量較2017年的316,448標準箱上升24.0%至392,484標準箱。澤布呂赫碼頭於2017年11月底成為本集團全資控股碼頭，為加強澤布呂赫碼頭的發展，2018年中遠海運港口引入澤布呂赫港務局及達飛海運集團成戰略合作夥伴，澤布呂赫港務局和達飛海運集團先後入股澤布呂赫碼頭，現分別持有澤布呂赫碼頭的5%和10%股權。

雖然當地貨幣大幅波動，土耳其Kumport碼頭2018年吞吐量仍錄得18.3%的升幅至1,258,294標準箱。Euromax碼頭吞吐量則上升13.4%至3,054,115標準箱。

阿布扎比碼頭作為中遠海運港口第一個控股的海外綠地項目，經過約兩年的建設於2018年

12月10日正式開港。碼頭年設計能力達250萬標準箱，年處理能力為150萬標準箱的阿布扎比碼頭將於2019年4月開始試運營，並在試運營中逐步提高箱量，至2019年第三季度正式投入運營。阿布扎比碼頭擁有中東地區最大的集裝箱貨運站，佔地約275,000平方米，本集團計劃打造該碼頭為中東地區重要的集裝箱門戶港和樞紐港。

展望

憑藉母公司及海洋聯盟的支持，加上2019年阿布扎比碼頭投入服務及中遠一新港碼頭增加處理能力，中遠海運港口擁有持續增長的優勢，將繼續超越市場，特別是吞吐量增長。雖然香港財務報告準則第16號的採用(非現金影響)及



業務回顧

新投入服務碼頭的費用會對本集團年內的表現有負面影響，深信本集團旗下控股碼頭將持續增加貢獻，帶動中遠海運港口持續增長，並部份抵消這些負面影響。

2019年宏觀經濟及地緣政治不明朗因素預期將持續帶來影響，並有機會於年內對某些區域造成衝擊；中遠海運港口在繼續致力於打造全球

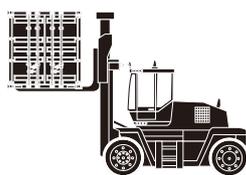
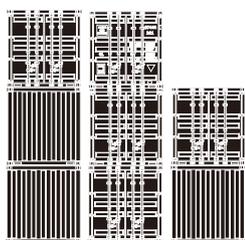
碼頭網絡的同時，會繼續審慎運用財務資源，採取各種措施優化成本結構以獲得最大回報。

作為全球領先碼頭運營商，中遠海運港口持續加強碼頭運營的效率。自2018年年初與碼頭操作系統供應商Navis簽訂協議後，中遠海運港口計劃逐步將Navis N4系統應用於旗下控股碼頭公司。2018年，本集團積極培訓內部員工應用Navis N4操作系統。目前本集團旗下已有三家碼頭公司啟動Navis N4系統的實施，包括澤布呂赫碼頭、CSP西班牙集團旗下的瓦倫西亞碼頭及連雲港新東方碼頭，預計2019年將按計劃推進另外一至兩家控股碼頭公司的系統實施工作，以進一步提高碼頭操作效率。

中遠海運港口將於2019年加快拓展碼頭延伸業務及處置國內不良資產，以進一步提升盈利能力。本集團計劃於珠三角率先發展碼頭延伸業務，有效運用本集團於區內已擁有的資源，同時計劃未來逐步將碼頭延伸業務發展至國內其他區域。

年內，中遠海運港口亦將積極把握戰略機遇參與國內重要港口集團重組，擴大中遠海運港口在國內的規模實力及影響力。

中遠海運港口將持續完善全球碼頭佈局，在東南亞、南美洲以及非洲繼續積極尋找投資機遇；秉持審慎的投資策略，以8%至12%的資本回報作為考慮項目投資時的指引。



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操作系統，統籌各碼頭績效

