

業務回顧

全球集裝箱碼頭網絡

中國大陸、香港及台灣

碼頭覆蓋

21個港口

集裝箱泊位

116個

年處理能力

73,795,000標準箱

環渤海



- 佔總年處理能力 24.3%
- 集裝箱泊位 43個
- 年處理能力 23,600,000標準箱

長江三角洲



- 佔總年處理能力 15.3%
- 集裝箱泊位 29個
- 年處理能力 14,870,000標準箱

東南沿海及其他



- 佔總年處理能力 7.3%
- 集裝箱泊位 12個
- 年處理能力 7,100,000標準箱

珠江三角洲



- 佔總年處理能力 27.8%
- 集裝箱泊位 30個
- 年處理能力 27,025,000標準箱

西南沿海



- 佔總年處理能力 1.2%
- 集裝箱泊位 2個
- 年處理能力 1,200,000標準箱

海外

碼頭覆蓋

9個港口

集裝箱泊位

42個

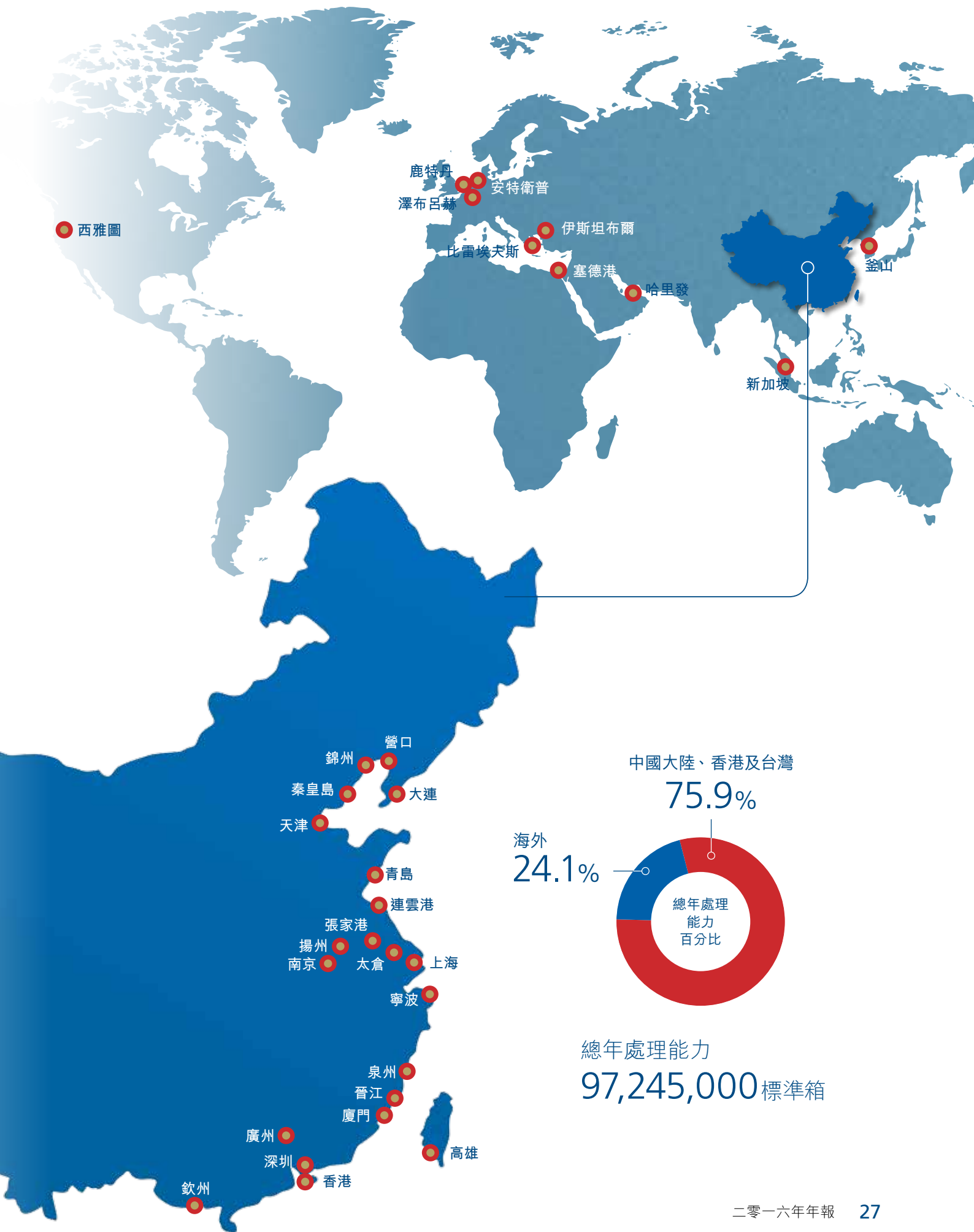
年處理能力

23,450,000標準箱

海外



- 佔總年處理能力 24.1%
- 集裝箱泊位 42個
- 年處理能力 23,450,000標準箱



業務回顧

2016年，環球經濟增長緩慢，對全球航運及港口行業的復甦造成阻礙。根據德魯里於2016年12月的預測，2016年全球集裝箱吞吐量增長為1.3%，與2015年持平，顯示行業的復甦步伐仍然緩慢。

中國方面，國家統計局數據顯示，全年國內生產總值(GDP)同比上升6.7%。雖然中國經濟結構調整持續，但在下半年受惠零售及房地產開發投資等板塊帶動，整體經濟保持穩中向好。其中，中國外貿受制於海外需求增速緩慢和其他出口國的競爭，2016年全國進出口總值同比下跌6.8%至36,849億美元，其中，出口及進口分別下跌7.7%及5.5%。

於2016年12月31日，本集團營運中集裝箱碼頭泊位合共158個，總年處理能力達97,245,000標準箱；營運中散雜貨碼頭泊位合共20個，總年處理能力達49,950,000噸。

期內，本集團集裝箱碼頭之總吞吐量同比上升5.1%至95,071,922標準箱(2015年：90,485,975標準箱)。其中，控股碼頭公司的總吞吐量為15,735,175標準箱(2015年：15,156,669標準箱)，佔比16.6%(2015年：16.8%)；非控股碼頭公司的總吞吐量為

79,336,747標準箱(2015年：75,329,306標準箱)，佔比83.4%(2015年：83.2%)。

本集團集裝箱碼頭之總權益吞吐量則同比上升5.0%至29,473,573標準箱(2015年：28,065,774標準箱)。其中，控股碼頭公司的總權益吞吐量為10,027,597標準箱(2015年：9,521,834標準箱)，佔比34.0%(2015年：33.9%)；非控股碼頭公司的總權益吞吐量為19,445,977標準箱(2015年：18,543,939標準箱)，佔比66.0%(2015年：66.1%)。

期內，土耳其Kumport碼頭、韓國釜山碼頭和鹿特丹Euromax碼頭開始為本集團提供吞吐量貢獻，三家碼頭總吞吐量合共3,403,798標準箱，權益吞吐量合共751,157標準箱。若扣除三個碼頭的新增貢獻，2016年本集團之集裝箱總吞吐量自然增長1.3%，權益吞吐量自然增長2.3%。

各地區經營狀況

大中華地區吞吐量佔本集團總吞吐量85.7%，達到81,488,940標準箱(2015年：80,559,240標準箱)，上升1.2%。中國大陸(不包括香港和台灣)吞吐量佔本集團總吞吐量81.3%，達

到77,327,268標準箱(2015年：76,205,208標準箱)，上升1.5%。

環渤海

環渤海地區佔本集團總吞吐量34.3%(2015年：34.5%)，達到32,612,471標準箱(2015年：31,199,327標準箱)，同比上升4.5%。其中，青島前灣碼頭的增長步伐穩健，吞吐量同比上升3.0%至17,499,703標準箱(2015年：16,995,934標準箱)。

另外，2016年以來，大連港先後開通了「三星班列」和「遼滿歐」商品車過境班列，各項商品可以通過海鐵聯運通道運往歐洲，加上第四季度當地內貿市場活躍，帶動當地碼頭吞吐量錄得可觀增長。大連港灣碼頭、大連國際碼頭和大連大港碼頭三家碼頭的總吞吐量合共為5,887,341標準箱(2015年：5,337,917標準箱)，同比上升10.3%。

長江三角洲

長江三角洲地區佔本集團總吞吐量19.4%(2015年：21.1%)，達到18,508,168標準箱(2015年：19,071,524標準箱)，同比下跌3.0%，主要受到寧波遠東碼頭的同比表現影響。



自2015年7月，寧波遠東碼頭的其中2個泊位因合約期屆滿，導致該碼頭經營泊位減少至3個，2016年吞吐量因而同比下跌16.6%至2,536,182標準箱(2015年：3,040,762標準箱)。但餘下的3個經營泊位表現強勁，若以每個泊位的平均吞吐量計算，2016年寧波遠東碼頭每個泊位的平均吞吐量達到845,394標準箱(2015年：763,186標準箱)，同比上升10.8%。

另一方面，上海明東碼頭及上海浦東碼頭的吞吐量表現穩定增

長。2016年，上海明東碼頭的吞吐量為5,900,056標準箱(2015年：5,668,946標準箱)，同比上升4.1%；而上海浦東碼頭的吞吐量為2,556,220標準箱(2015年：2,508,121標準箱)，同比上升1.9%。

東南沿海及其他

東南沿海及其他地區佔本集團總吞吐量4.8%(2015年：4.5%)，達到4,533,026標準箱(2015年：4,129,030標準箱)，上升9.8%。其中，高明碼頭更新自動化設備，營運效率大幅提升，吞吐量同比

上升13.3%至1,728,922標準箱(2015年：1,525,359標準箱)。

廈門遠海碼頭新增了一條美加航線掛靠，而且美東線貨運增長顯著，帶動該碼頭吞吐量同比上升9.3%至1,131,197標準箱(2015年：1,034,753標準箱)。

珠江三角洲

珠江三角洲地區佔本集團總吞吐量26.0%(2015年：27.9%)，達到24,697,218標準箱(2015年：25,238,622標準箱)，同比下跌2.1%。中國製造業北移，加上海

業務回顧

外國家對中國出口依賴減少，導致珠江三角洲的港口經營面臨壓力，區內競爭激烈。

2016年，中遠－國際碼頭吞吐量同比下跌14.7%至1,343,859標準箱(2015年：1,575,858標準箱)、亞洲貨櫃碼頭吞吐量則同比下跌13.1%至1,088,891標準箱(2015年：1,252,815標準箱)。

年內，鹽田碼頭處理的中轉箱量減少，導致吞吐量亦輕微下跌3.9%至11,696,492標準箱(2015年：12,165,687標準箱)。

西南沿海

期內，西南沿海地區佔本集團總吞吐量1.2%(2015年：1.0%)，達到1,138,057標準箱(2015年：920,737標準箱)，同比上升23.6%，主要由於北部灣港口進行內部業務整合，防城港和北海港原集裝箱航線轉移至欽州港，致箱量同比大幅增長。

海外

2016年，海外地區佔本集團總吞吐量14.3%(2015年：11.0%)，達到13,582,982標準箱(2015年：9,926,735標準箱)，同比上升36.8%。主要是土耳其Kumport碼頭、韓國釜山碼頭和鹿特丹Euromax碼頭在2016年開始為本集團提供吞吐量貢獻，三家碼頭公司為本集團總吞吐量增添合共3,403,798標準箱；若未計入三家新增碼頭的箱量，2016年，

本集團海外吞吐量增長為2.5%至10,179,184標準箱。

期內，比雷埃夫斯碼頭的表現理想，吞吐量同比上升14.4%至3,470,981標準箱(2015年：3,034,428標準箱)。至於蘇伊士運河碼頭吞吐量同比下跌13.8%至2,547,597標準箱(2015年：2,954,080標準箱)，主要是受到航運市場低迷及當地港口政策調整影響。

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	32,612,471	+4.5	34.3
長江三角洲	18,508,168	-3.0	19.4
東南沿海及其他	4,533,026	+9.8	4.8
珠江三角洲	24,697,218	-2.1	26.0
西南沿海	1,138,057	+23.6	1.2
海外	13,582,982	+36.8	14.3
總數	95,071,922	+5.1	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	7,807,075	+5.8	26.5
長江三角洲	5,403,919	-6.5	18.3
東南沿海及其他	2,506,701	+8.4	8.5
珠江三角洲	7,211,156	-2.1	24.5
西南沿海	455,223	+23.6	1.5
海外	6,089,499	+25.4	20.7
總數	29,473,573	+5.0	100.0

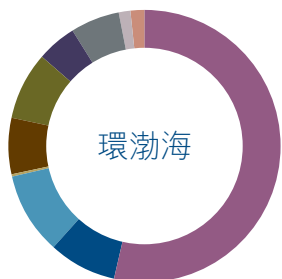
總集裝箱吞吐量

95,071,922 標準箱 ↑ 5.1%

中國碼頭總集裝箱吞吐量

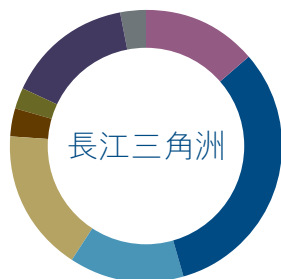
(包括香港及台灣)

81,488,940 標準箱 ↑ 1.2%



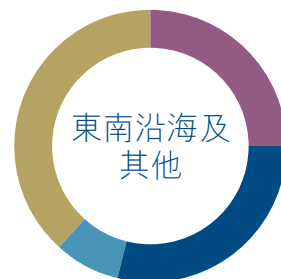
32,612,471 ↑ 4.5%

青島前灣碼頭 ¹	17,499,703	↑ 3.0%
大連港灣碼頭	2,683,879	↑ 7.6%
大連國際碼頭	3,182,368	↑ 12.6%
大連大港碼頭	21,094	↑ 32.1%
天津歐亞碼頭	2,232,973	↑ 9.9%
天津五洲碼頭	2,571,772	↑ 0.1%
營口碼頭	1,586,108	↑ 1.7%
營口新世紀碼頭	1,870,076	↑ 1.1%
錦州新時代碼頭	449,016	↑ 27.6%
秦皇島新港灣碼頭	515,482	↑ 2.9%



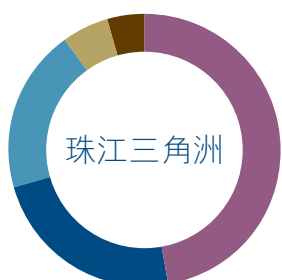
18,508,168 ↓ 3.0%

上海浦東碼頭	2,556,220	↑ 1.9%
上海明東碼頭	5,900,056	↑ 4.1%
寧波遠東碼頭	2,536,182	↓ 16.6%
連雲港新東方碼頭	3,100,243	↓ 12.1%
張家港碼頭	675,062	↑ 0.4%
揚州遠揚碼頭	454,104	↓ 5.8%
南京龍潭碼頭	2,773,005	↑ 5.3%
太倉碼頭	513,296	↓ 4.9%



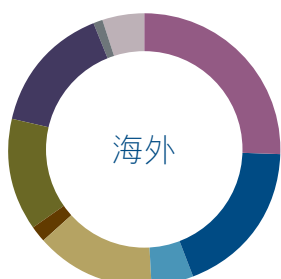
4,533,026 ↑ 9.8%

廈門遠海碼頭	1,131,197	↑ 9.3%
泉州太平洋碼頭	1,308,652	↑ 7.1%
晉江太平洋碼頭	364,255	↑ 4.9%
高明碼頭	1,728,922	↑ 13.3%



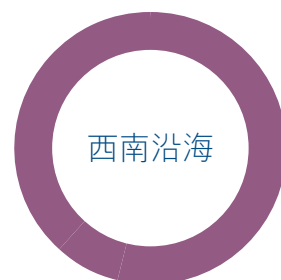
24,697,218 ↓ 2.1%

鹽田碼頭	11,696,492	↓ 3.9%
廣州南沙港務碼頭	5,786,311	↑ 0.5%
廣州南沙海港碼頭	4,781,665	↑ 6.6%
中遠—國際碼頭	1,343,859	↓ 14.7%
亞洲貨櫃碼頭	1,088,891	↓ 13.1%



13,582,982 ↑ 36.8%

比雷埃夫斯碼頭	3,470,981	↑ 14.4%
蘇伊士運河碼頭	2,547,597	↓ 13.8%
Kumport 碼頭 ²	665,398	不適用
安特衛普碼頭	1,922,281	↓ 4.6%
澤布呂赫碼頭	277,363	↑ 3.4%
中遠—新港碼頭	1,809,428	↑ 18.5%
釜山碼頭 ³	2,084,592	不適用
西雅圖碼頭	151,534	↑ 18.1%
Euromax 碼頭 ⁴	653,808	不適用



1,138,057 ↑ 23.6%

欽州國際碼頭	1,138,057	↑ 23.6%
--------	-----------	---------

註：

- 青島前灣碼頭的吞吐量包括青島前灣聯合碼頭及青島前灣新聯合碼頭的吞吐量，該兩家碼頭公司為青島前灣碼頭之合營公司，2016年的吞吐量分別為5,233,708標準箱(2015年：5,123,715標準箱)和1,365,568標準箱(2015年：1,539,128標準箱)。
- 於2016年1月1日開始計入Kumport碼頭的吞吐量。
- 於2016年1月1日開始計入釜山碼頭的吞吐量。釜山碼頭為CJ Korea Express Busan Container Terminal Corp. 與Busan International Terminal Co., Ltd. 於2016年11月合併並成立的新合資公司，本集團持有釜山碼頭5.5%的股權。
- 於2016年10月1日開始計入Euromax碼頭的吞吐量。

加速全球化佈局 實現可持續增長

積極推進全球化碼頭佈局是本集團的重點戰略之一。隨著航運公司間組成戰略聯盟的新格局正式確立，航運聯盟的業務規模非常龐大，碼頭營運商需要一個更全面、覆蓋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。年內，本集團先後公佈了三個海外併購項目、與新加坡PSA Corporation Limited(「PSA」)簽訂大型集裝箱泊位合作協議，另外，就香港葵青貨櫃碼頭之統籌經營與和記港口控股信託簽訂協議。這些戰略性的推進，增強了本集團碼頭組合的競爭能力，為實踐全球化的戰略目標及爭取航運聯盟的長期合作奠定了重要基石。

2016年3月28日，本集團與PSA通過下屬合資公司中遠—新港碼頭簽署有關共同投資新加坡大型集裝箱碼頭的協議，進一步加深本集團與PSA之間的合作。根據協議，中遠—新港碼頭將目前在新加坡巴西班讓(Pasir Panjang)港區經營的2個舊泊位，置換成該港區第3、4期碼頭的3至4個新泊位。首兩個新的泊位已在2017年開始運作。新泊位的岸線長度、設備等方

面，能夠滿足船舶的大型化趨勢，泊位的運營效率將會進一步提高，從而提升服務水準和競爭能力。

2016年5月11日，本集團宣佈以總代價125,430,000歐元收購位於荷蘭鹿特丹的Euromax碼頭之35%股權，該交易已在2016年9月30日完成交割。鹿特丹港是歐洲最大的港口，也是全球主要的樞紐港之一。長期以來，鹿特丹港是本公司母公司中遠海運集裝箱業務在西北歐的基本港之一，未來中遠海運還將繼續在歐洲航線上投入超大型船舶，鹿特丹港將會是區內主要的掛靠樞紐港。

2016年9月28日，本集團與Abu Dhabi Ports Company PJSC簽訂了有關阿布扎比哈里發港二期集裝箱碼頭之特許權協議，本集團將享有哈里發港二期集裝箱碼頭之90%權益。於整個特許權協議年期內的應付總代價(包括將產生的預期資本開支)之現值估計約為738,000,000美元。哈里發港二期集裝箱碼頭是中遠海運港口的第二個海外控股碼頭，本集團將致力打造該碼頭發展成為國際集裝班輪公司在中東上波斯灣地區的樞紐港，推動阿布扎比港口成為通向世界發展最快經濟體的海上貿易門戶。

2016年10月12日，本集團與APM Terminals B.V.訂立股份買賣協議，以總代價約53,000,000歐元購買APM Terminals Vado Holding B.V.(「Vado Holding」)40%已發行股本，該交易已在2017年3月8日完成交割。Vado Holding是經營位於瓦多利古雷港的瓦多冷藏貨碼頭的Reefer Terminal S.p.A的控股公司，該碼頭是地中海地區規模最大的冷藏貨碼頭之一。

此外，預計Vado Holding將於2018年收購已獲授修建、管理及經營瓦多集裝箱碼頭權利的APM Terminals Vado Ligure S.p.A全部已發行股本。瓦多集裝箱碼頭正在興建中，預計於2018年投入營運。在意大利北部港口群中，瓦多集裝箱碼頭是唯一可以處理超大型集裝箱船，並且不受任何物理限制的半自動化集裝箱碼頭。瓦多集裝箱碼頭是薩沃納港務局為拓展及改善意大利北部、瑞士及德國南部市場供應鏈設施計劃的一個重點環節。預期瓦多集裝箱碼頭將受惠於中遠海運集團和A.P. Møller-Maersk兩大集團集裝箱船隊的支持，為貨源提供了穩固基礎。

2016年12月19日，本集團與和記港口控股信託旗下的香港國際貨櫃碼頭有限公司、中遠—國際碼頭及亞洲貨櫃碼頭簽署統籌經營協

議，共同管理及營運香港新界葵青4號、6號、7號、8號及9號碼頭(「碼頭組合」)。根據協議，碼頭組合的日常營運會由一個管理團隊負責，碼頭組合的合作將在設施調度和人力資源配置等方面發揮最大效益。是次合作，加強了三家碼頭公司整體泊位及堆場策劃的靈活性，處理能力得以提升，更能滿足航運聯盟對服務的要求。這項前瞻性的合作亦有助鞏固香港作為區內中轉樞紐港的地位。

2017年，中遠海運港口在整合國內碼頭業務、進一步鞏固本集團在大中華地區的領導優勢方面踏出了重大一步。2017年1月20日，本集團與青島港國際簽訂交易協議與戰略合作協議。本集團將戰略認購青島港國際1,015,520,000股非流通內資股，將佔青島港國際已發行股本(經發行認購股份及有關新H股擴大後)約16.82%，並將在交易完成後持有青島港國際約18.41%的股份。是次交易已在2017年

3月10日的股東特別大會獲得通過，現正處理交割相關事宜。增加對青島港國際的投資，符合本公司加強對碼頭資產控制力的戰略，從投資於單一集裝箱碼頭，拓闊至投資於整個港區，這將使本集團可以充分享受整個青島港口的發展空間、實現可持續增長。而且，本集團在青島港區的影響力得以進一步擴大，並能夠參與整個青島港區的管理。

碼頭地理佈局

營運中的碼頭泊位	泊位數目	年處理能力(標準箱)	佔總數百分比
環渤海			
集裝箱碼頭	43	23,600,000	24.3%
散貨碼頭	2	29,000,000噸	58.1%
汽車碼頭	2	600,000輛	100%
長江三角洲			
集裝箱碼頭	29	14,870,000	15.3%
散貨碼頭	14	14,450,000噸	28.9%
東南沿海及其他			
集裝箱碼頭	12	7,100,000	7.3%
散貨碼頭	4	6,500,000噸	13.0%
珠江三角洲			
集裝箱碼頭	30	27,025,000	27.8%
西南沿海			
集裝箱碼頭	2	1,200,000	1.2%
海外			
集裝箱碼頭	42	23,450,000	24.1%
營運泊位總數	180		
集裝箱碼頭總泊位/年處理能力	158	97,245,000	
散貨碼頭總泊位/年處理能力	20	49,950,000噸	
汽車碼頭總泊位/年處理能力	2	600,000輛	

業務回顧

碼頭組合 ¹ (截至2016年12月31日)				
碼頭公司	持股比例	泊位數目	設計年處理能力(標準箱)	水深(米)
		53	29,750,000	
環渤海		3	780,000 輛	
		2	29,000,000 噸	
青島前灣碼頭	20%	11	6,500,000	17.5
青島新前灣碼頭	16%	4	2,280,000	15.0-20.0
青島前灣聯合碼頭	8%	7	3,950,000	15.0-20.0
青島前灣新聯合碼頭	5.6%	2	1,300,000	15.0-20.0
青島前灣智能碼頭	31.2%	2	1,320,000	15.0-20.0
董家口礦石碼頭	25%	2	29,000,000 噸	19.2-24.5
大連港灣碼頭	20%	6	4,200,000	13.5-17.8
大連國際碼頭	40%	5	3,000,000	16.0
大連大港碼頭	35%	1	100,000	9.1
大連汽車碼頭	24%	3	780,000 輛	11.0
天津歐亞碼頭	30%	3	1,800,000	16.5
天津五洲碼頭	28%	4	1,500,000	16.5
營口碼頭	50%	2	1,000,000	14.0
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
		36	18,350,000	
長江三角洲		17	18,950,000 噸	
上海浦東碼頭	30%	3	2,300,000	12.0
上海明東碼頭	20%	7	5,600,000	12.8
寧波遠東碼頭	20%	3	1,800,000	17.0-22.0
寧波梅山碼頭	20%	2	1,200,000	17.0
江蘇石油化工	30.4%	7	4,000,000 噸	15.4
連雲港新東方碼頭	55%	4	1,200,000	15.0
張家港碼頭	51%	3	1,000,000	10.0-11.0
揚州遠揚碼頭	55.59%	2	700,000	12.0
		8	10,950,000 噸	8.0-12.0
太倉碼頭	39.04%	2	550,000	12.5
		2	4,000,000 噸	12.5
南京龍潭碼頭	16.14%	10	4,000,000	12.5-14.5

碼頭組合¹ (截至2016年12月31日)

碼頭公司	持股比例	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	7,600,000	
		5	9,200,000 噸	
廈門遠海碼頭	70%	4	2,800,000	17.0
廈門通達碼頭	70%	1	4,000,000 噸	16.5
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	9.5-14.8
		2	4,200,000 噸	7.3-9.1
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		51	30,300,000	
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	16.0
Kumport 碼頭	26%	6	3,000,000	15.0-16.5
安特衛普碼頭	20%	6	3,500,000	14.5-16.5
澤布呂赫碼頭	24%	3	1,000,000	16.0
中遠 — 新港碼頭	49%	2	1,000,000	15.0
釜山碼頭	5.5%	8	4,000,000	15.0-16.0
西雅圖碼頭	13.33%	2	900,000	15.0
Euromax 碼頭	35%	5	3,200,000	16.7
哈里發碼頭二期	90%	3	2,400,000	18.0
合共		212		
集裝箱碼頭總泊位/年處理能力		185	114,225,000	
散貨碼頭總泊位/年處理能力		24	57,150,000 噸	
散貨碼頭總泊位/年處理能力		3	780,000 輛	

註：

- 碼頭組合包括營運中和未營運的碼頭公司、碼頭泊位和年處理能力。
- 本集團持有上海碼頭10%的實際權益，該碼頭營運10個泊位，年處理能力為3,700,000標準箱。本集團參股的和記黃埔上海港口投資有限公司(「和黃上海港口投資」)與上海國際港務(集團)股份有限公司(「上海港務集團」)合資經營的上海碼頭。上海碼頭於2011年1月開始策略轉型，停止處理集裝箱，上海碼頭的轉型方案由和黃上海港口投資牽頭，與上海港務集團進行具體協商，仍然在進行中。