



COSCO SHIPPING Ports Limited
中遠海運港口有限公司

2020年 全年业绩公布

把握战略发展机遇
持续深化精益运营

2021年3月30日



议程



1

盈利复苏及稳定派息

2

财务摘要

3

业务回顾

4

发展战略及展望

5

附录

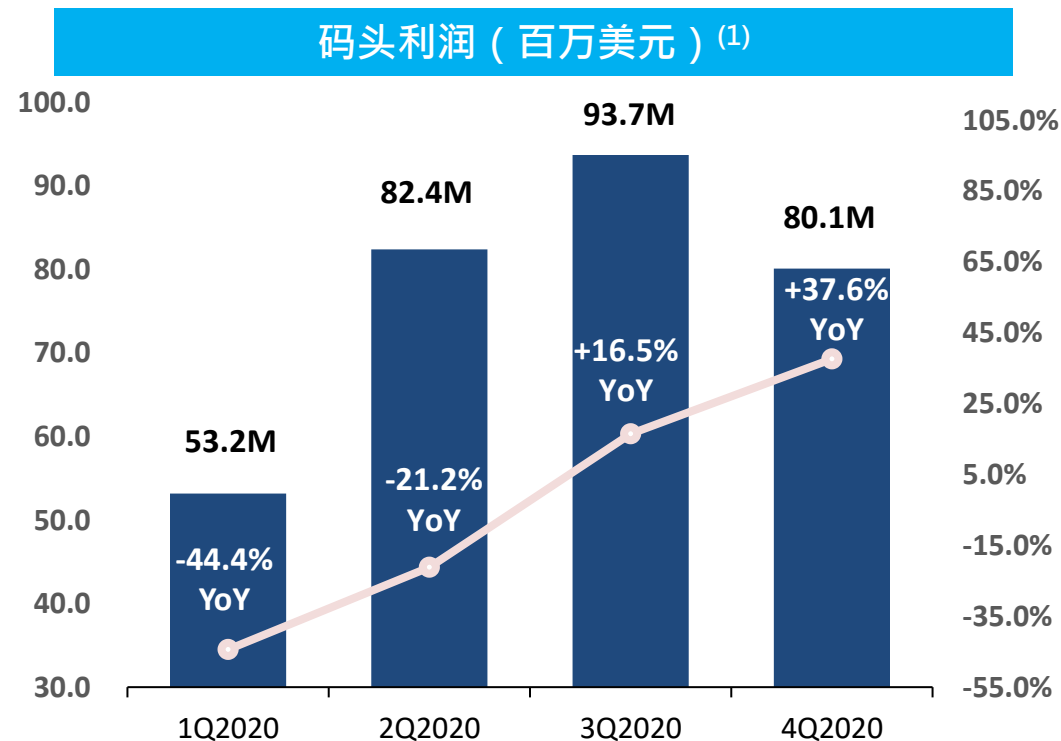
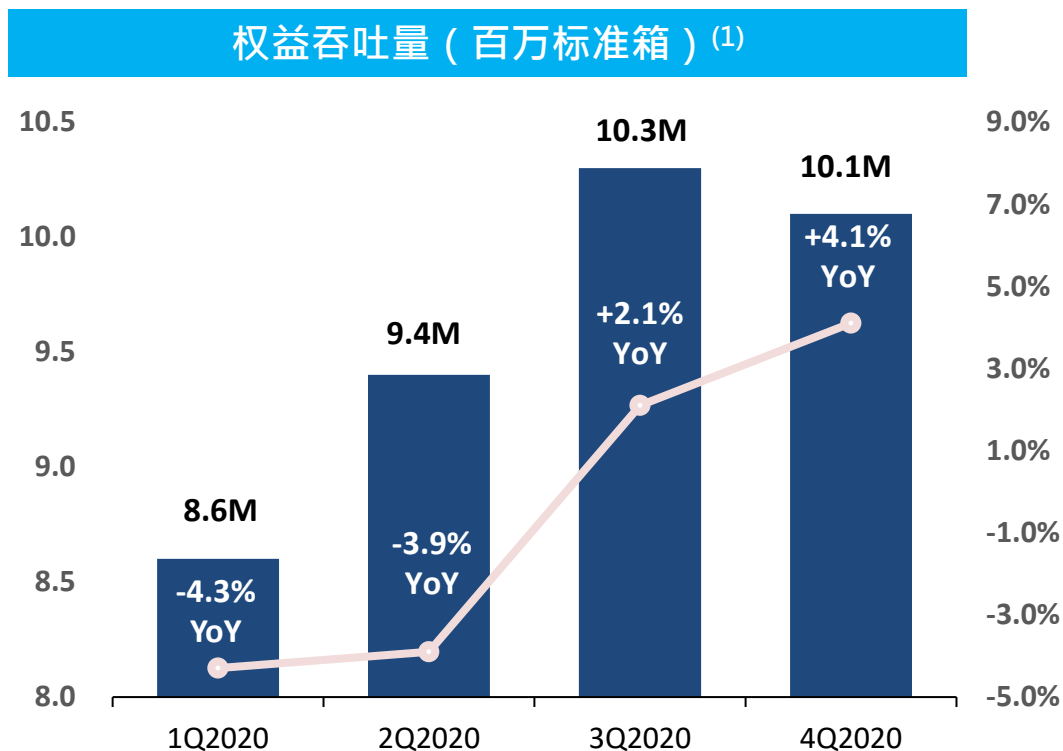
议程



- 1 盈利复苏及稳定派息
- 2 财务摘要
- 3 业务回顾
- 4 发展战略及展望
- 5 附录

第四季度业务表现突出 录得强劲增长

- 第四季度维持复苏动力，整体权益吞吐量同比上升4.1%，至1,010万标准箱。尽管上半年经营环境受累于新冠疫情，公司全年权益吞吐量大致持平于3,840万标准箱
- 第四季度码头利润录得强劲增长，为2020年内增速最快的季度，同比上升37.6%，至8,010万美元



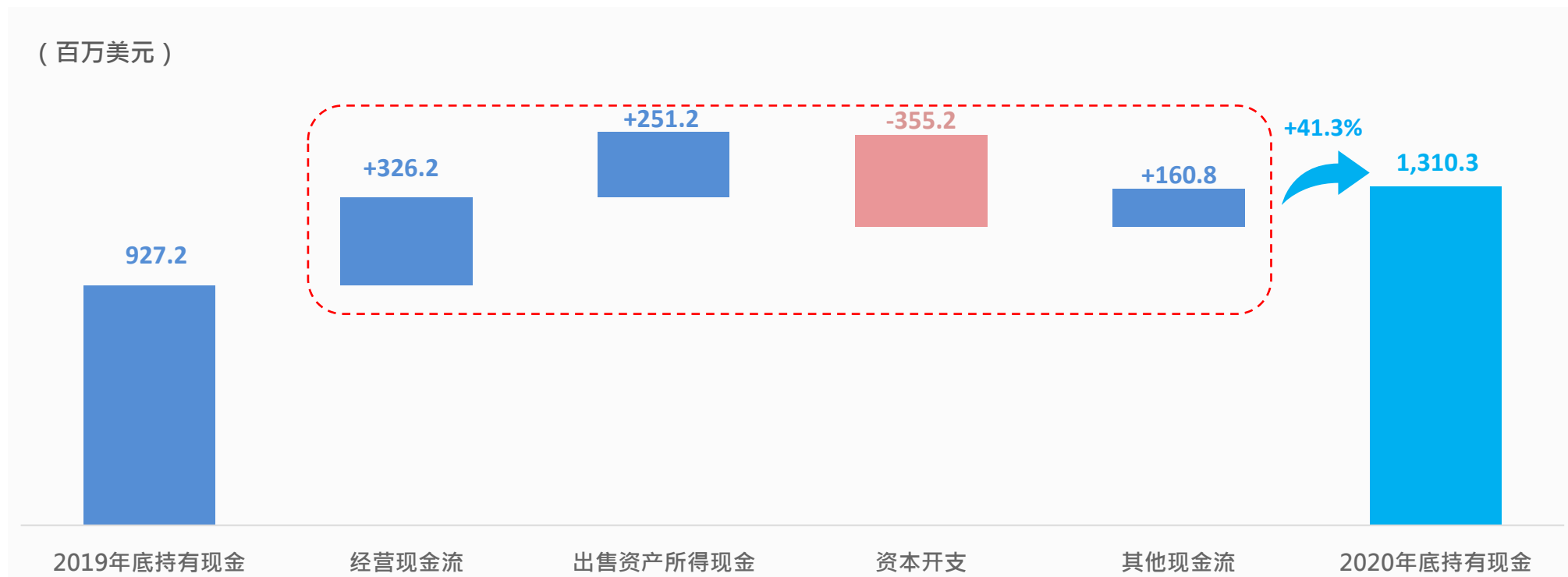
注:

(1) 权益吞吐量及码头利润不计入已出售的扬州、张家港、南京龙潭及江苏石油化工码头。

强劲现金流支持派息政策

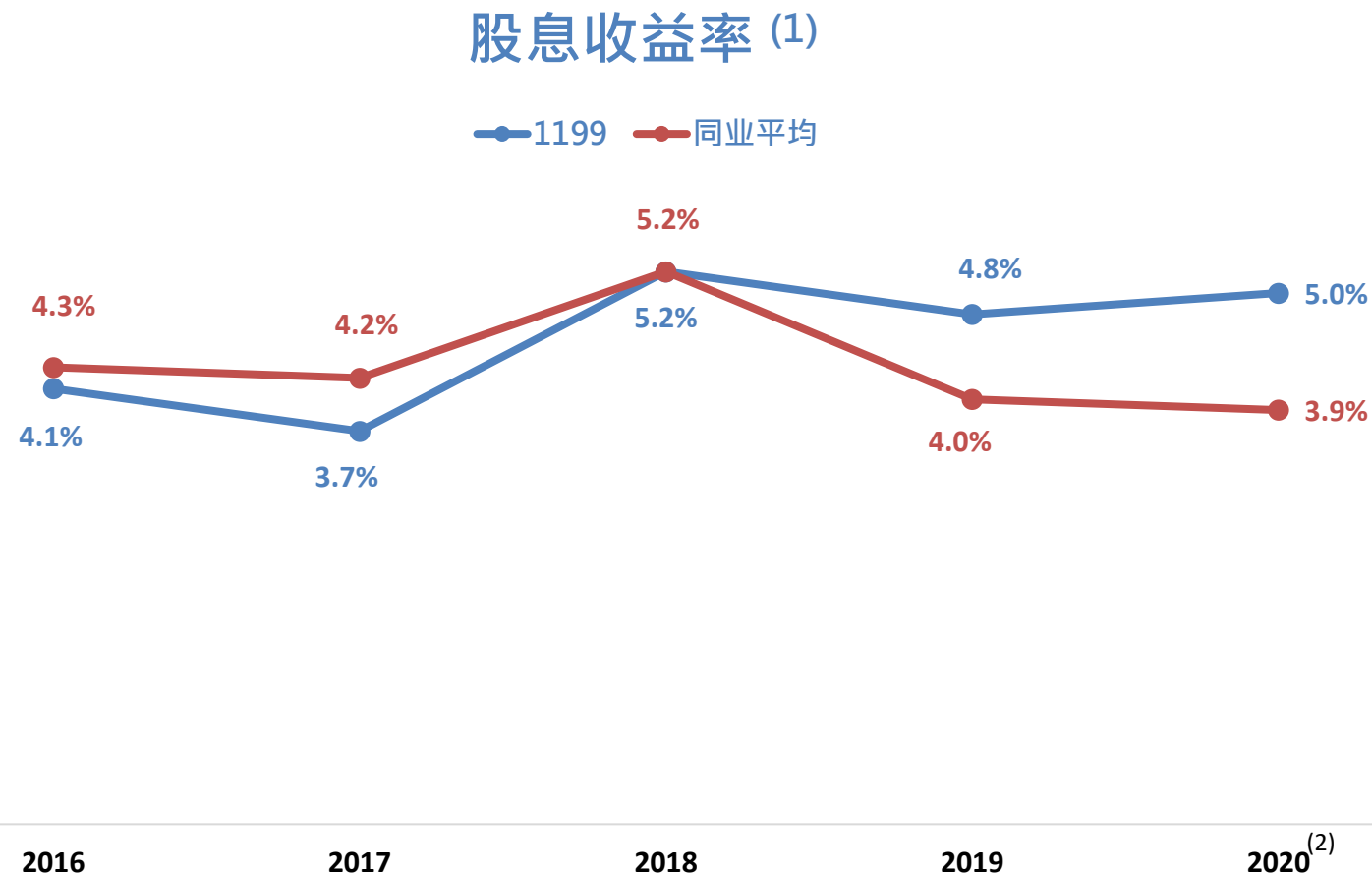
现金流持续增加

- 截至2020年底，公司持有现金及等同现金13.1亿美元，同比增加41.3%，主要来自经营现金流入3.3亿美元，以及出售扬州码头及张家港码头所得现金2.5亿美元
- 强劲的现金流支持公司维持40%的派息比率及具吸引力的股息收益率⁽¹⁾



持续高股息收益率及公司长远的投资价值

- 在目前经济前景不明朗的环境下，部分公司已降低甚至取消股息派发，但公司有信心维持现行的股息政策
- 公司有信心股息收益率优于同业平均



注：

(1) 中远海运港口的股息率是通过过往股息除以其在2021年3月22日的收盘价得出。同业公司（招商港、青岛港、天津港、厦门港和大连港）的平均股息率则是通过每家公司的股息除以其在2021年3月22日的收盘价，再计算五家公司的平均值得出。

(2) 资料来源：中远海运港口的股息为2020年全年股息；同业平均股息为2019年下半年实际股息及2020年上半年实际股息的总和。

议程



1 盈利复苏及稳定派息

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

5 附录

财务摘要 — 2020年第四季度利润增长势头强劲

(百万美元·另有订明除外)	呈报			经调整 ⁽¹⁾		
	4Q2019	4Q2020	同比	4Q2019	4Q2020	同比
收入	255.1	277.9	+9.0%	243.0	277.9	+14.4%
销售成本	202.3	214.9	+6.2%	194.6	214.9	+10.5%
毛利	52.8	63.0	+19.4%	48.4	63.0	+30.1%
应占合营公司及联营公司利润	51.5	64.0	+24.1%	51.1	64.0	+25.2%
公司股权持有人应占利润	88.4	98.2	+11.0%	60.0 ⁽²⁾	98.2	+63.8%

注：

(1) 不计入已出售的南京龙潭、张家港、扬州及江苏石油化工码头。

(2) 不计入出售南京龙潭码头所得的2,741万美元税后利润。

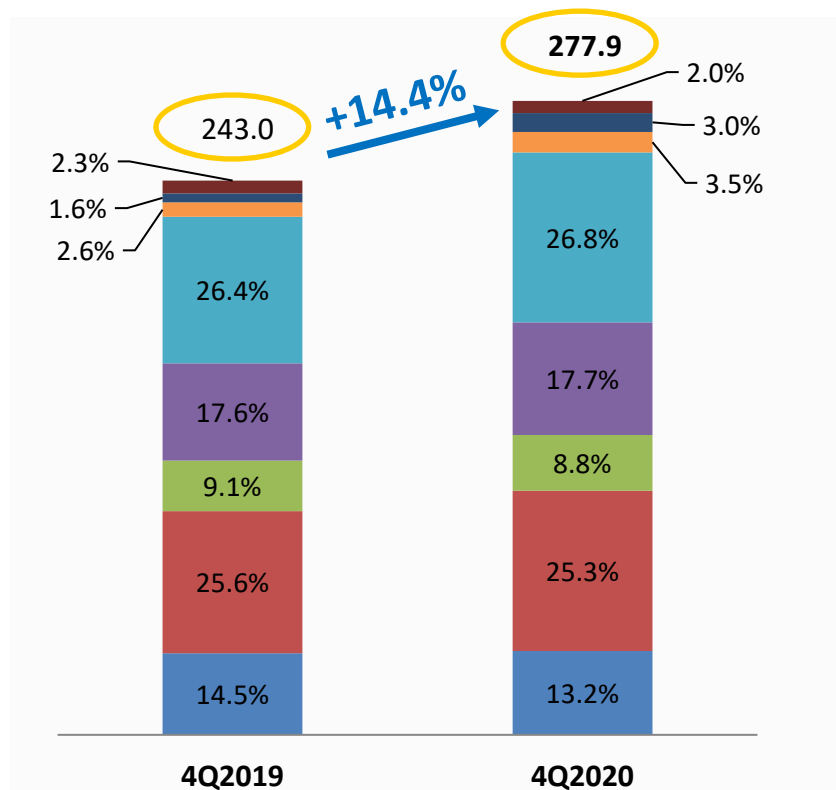
财务摘要 — 尽管2020年上半年挑战重重，仍录得理想的全年业绩

(百万美元，另有订明除外)	呈报			经调整 ⁽¹⁾		
	2019	2020	同比	2019	2020	同比
收入	1,027.7	1,000.6	-2.6%	978.2	1,000.6	+2.3%
销售成本	754.9	768.0	+1.7%	724.2	768.0	+6.0%
毛利	272.7	232.6	-14.7%	254.0	232.6	-8.4%
应占合营公司及联营公司利润	267.5	272.7	+2.0%	265.0	272.7	+2.9%
公司股权持有人应占利润	308.0	347.5	+12.8%	274.9 ⁽²⁾	278.9⁽³⁾	+1.4%
每股盈利 — 基本 (美仙)	9.82	10.81	+10.1%	8.77 ⁽²⁾	8.68⁽³⁾	-1.0%
每股股息 (美仙)	3.928	4.324	+10.1%			
派息比率	40%	40%	-			

- 注：
- (1) 不计入已出售的南京龙潭、张家港、扬州及江苏石油化工码头。
- (2) 不计入出售南京龙潭码头所得的2,741万美元税后利润。
- (3) 不计入出售扬州码头和张家港码头所得的6,147万美元税后利润及出售江苏石油化工码头所得的707万美元税后利润。

收入和成本 (1) – 2020年第四季度大中华地区收入提升 成本控制成效显著

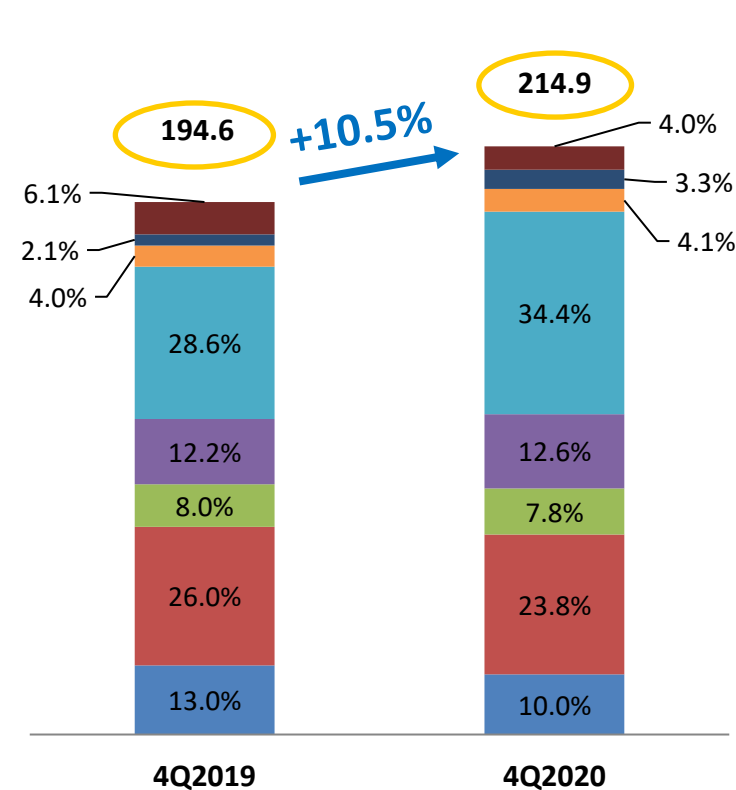
收入 (百万美元)



- CSP 阿布扎比
- 南通
- CSP 泽布吕赫
- CSP 西班牙
- 广州南沙
- 厦门远海
- 比雷埃夫斯
- 其他控股码头

(百万美元)	4Q19	%	4Q20	%	YoY
大中华地区	104.6	43%	118.1	42%	+13.0%
海外地区	138.4	57%	159.8	58%	+15.4%
总和	243.0	100%	277.9	100%	+14.4%

销售成本 (百万美元)



(百万美元)	4Q19	%	4Q20	%	YoY
大中华地区	68.7	35%	72.5	34%	+5.6%
海外地区	125.9	65%	142.4	66%	+13.1%
总和	194.6	100%	214.9	100%	+10.5%

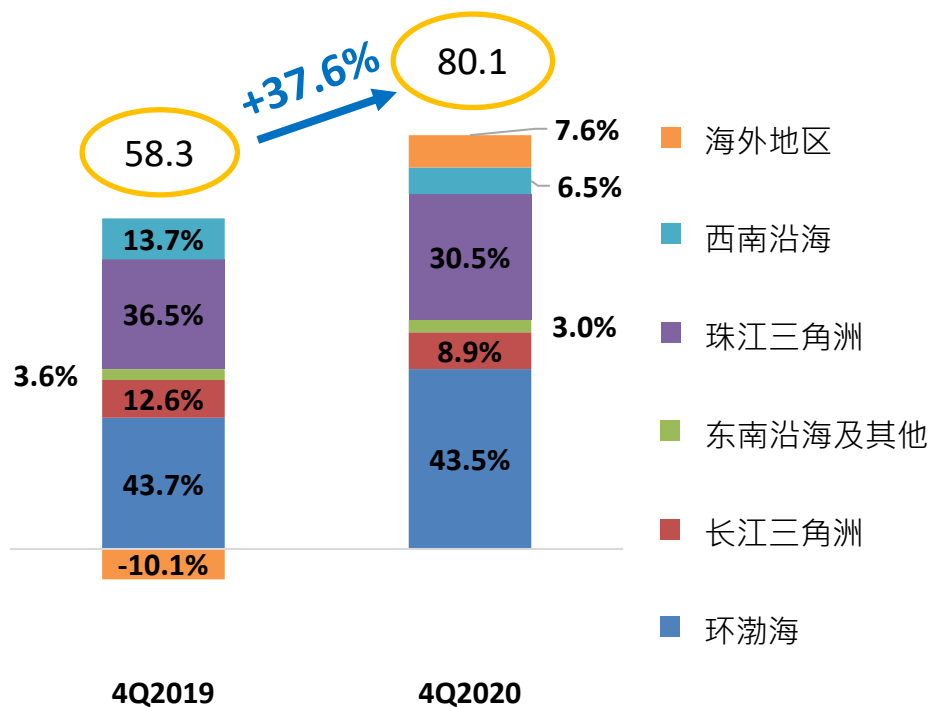
注：

(1) 本页全部数据均不计入已出售的扬州及张家港码头。

码头利润⁽¹⁾ – 2020年第四季度码头利润增长势头强劲

- 受惠于2020年第四季度吞吐量复苏，增收降本效果逐步显现，第四季度整体码头利润同比上升37.6%

各地区码头利润 (百万美元)



前10大利润贡献码头

	4Q2019	4Q2020
青岛港国际	33.8%	31.8%
盐田	20.6%	15.3%
北港股份	11.6%	10.1%
比雷埃夫斯	11.1%	广州南沙
上海浦东	6.7%	6.8%
广州南沙	6.3%	上海浦东
厦门远海	4.4%	4.2%
COSCO-HIT	4.3%	COSCO-HIT
上海明东	4.2%	4.0%
Kumport	3.5%	厦门远海
		3.6%
		天津集装箱
		3.5%
		CSP 泽布吕赫
		3.1%
总共:	106.5%	总共⁽²⁾:
		n.a.

注：
 (1) 本页全部数据均不计入已出售的南京龙潭、扬州、张家港及江苏石油化工码头。
 (2) 排名及数据待北港股份公布业绩后将对外披露。

财务状况 – 资产负债表持续优化

截至2020年底，公司资产负债表和现金状况持续优化：

- 现金及等同现金同比上升41%至13.1亿美元
- 净债务总权益比26.8%，较2019年底下降7.2个百分点
- 平均银行借贷成本下降至3.24%

(百万美元，另有订明除外)	2019年12月31日	2020年12月31日
总资产	10,477	11,224
净资产	5,765	6,377
债务	2,916	3,048
现金及等同现金	927	1,310
净债务总权益比	34.0%	26.8%
每股账面净值 (港元) ⁽¹⁾	12.4	13.0
平均银行借贷成本	3.77%	3.24%

注：

(1) 每股账面净值以2019年12月及2020年12月底的股东应占股本及储备除以该日的已发行股数计算得出。

资本开支

资产投资

资本开支：
总额 – 6.34亿美元
投资 – 1.47亿美元
现有码头机械设备 – 4.87亿美元

例子：
• Euromax

资本开支：
总额 – 4.94亿美元
投资 – 1.28亿美元
现有码头机械设备 – 3.66亿美元

例子：
• COSCO-PSA (一个新泊位)
• CSP 阿布扎比

资本开支：
总额 – 3.45亿美元
投资 – 1.31亿美元
现有码头机械设备 – 2.14亿美元

例子：
• 青岛港国际 (增持)
• 北部湾码头

2016

2017

2018

2019

2020

资本开支：
总额 – 14.72亿美元
投资 – 12.67亿美元
现有码头机械设备 – 2.05亿美元

例子：
• 青岛港国际
• 南通通海
• CSP 西班牙集团
• CSP 泽布吕赫
• CSP 武汉

资本开支：
总额 – 6.24亿美元
投资 – 2.24亿美元
现有码头机械设备 – 4.00亿美元

例子：
• 青岛港国际 (增持)
• 北港股份 (增持)
• CSP 泽布吕赫码头的两个仓库

议程

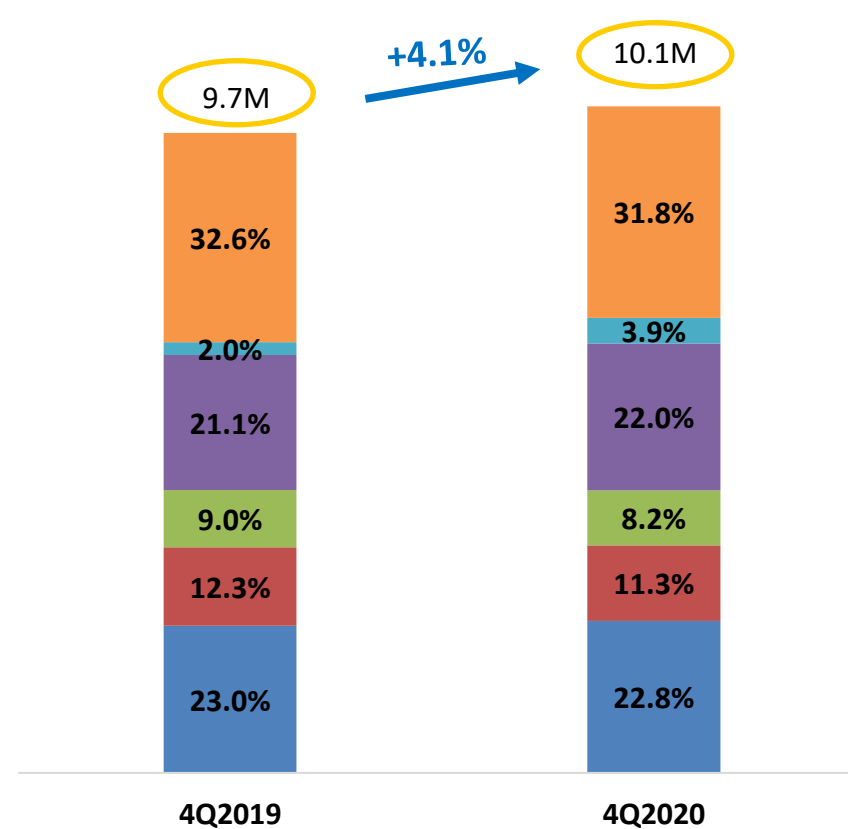
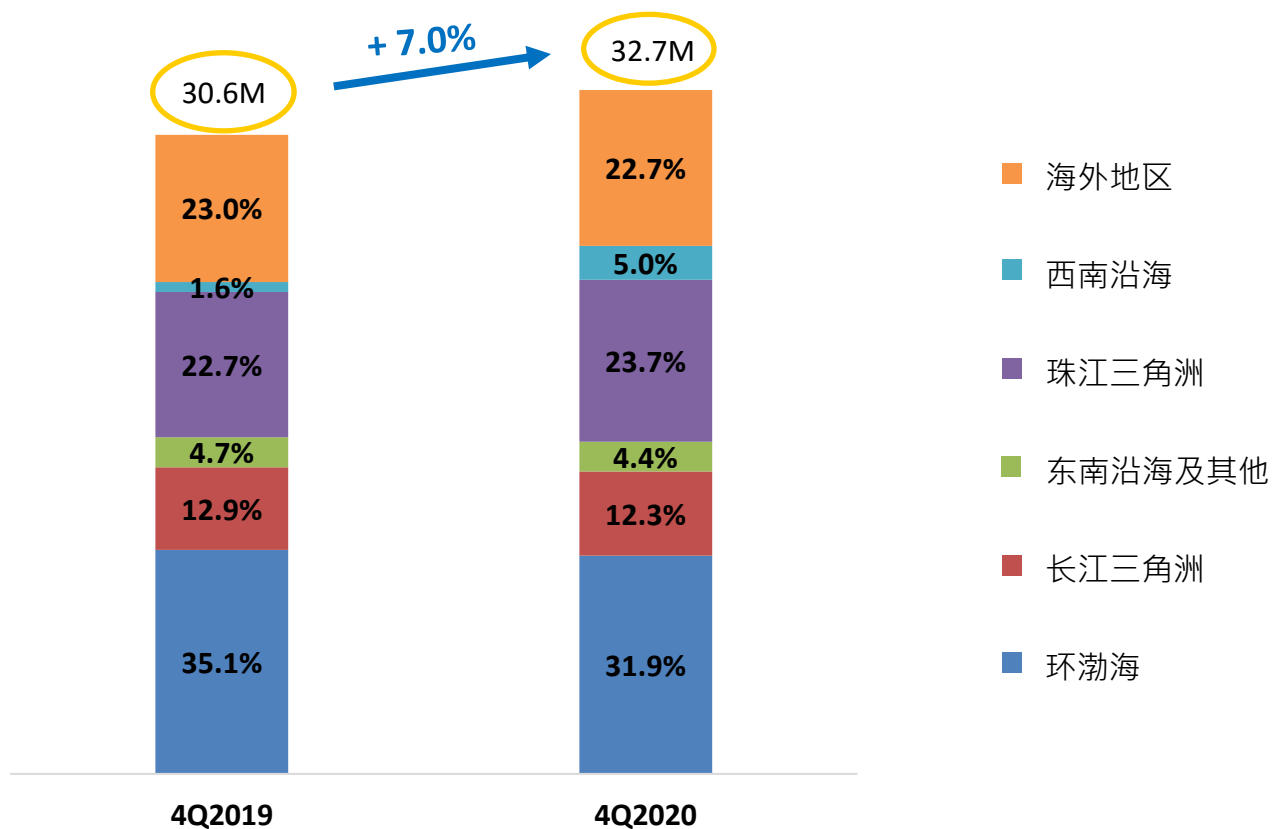


- 1 盈利复苏及稳定派息
- 2 财务摘要
- 3 业务回顾**
- 4 发展战略及展望
- 5 附录

业务状况 (1) – 2020年第四季度吞吐量持续上升

总吞吐量 ('000 标准箱)	4Q2019	4Q2020	同比
- 控股码头	5,795	5,858	+1.1%
- 非控股码头	24,800	26,874	+8.4%
总吞吐量	30,595	32,732	+7.0%

权益吞吐量 ('000 标准箱)	4Q2019	4Q2020	同比
- 控股码头	3,792	3,676	-3.1%
- 非控股码头	5,911	6,430	+8.8%
权益吞吐量	9,703	10,106	+4.1%



注：
(1) 本页全部吞吐量数据均不计入已出售的南京龙潭、扬州及张家港码头。

全球码头网络及投资机遇



主要海外码头	总设计 年处理能力 (标准箱)
--------	-----------------------

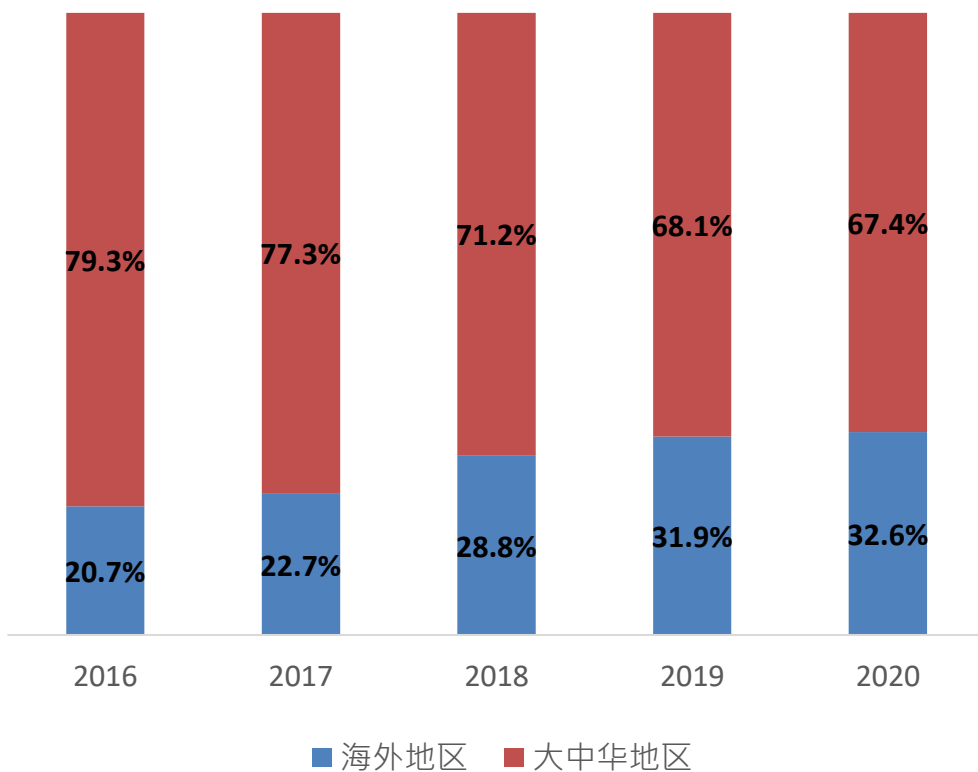
比雷埃夫斯 ⁽¹⁾	6,200,000
CSP 西班牙集团 ⁽¹⁾	5,100,000
CSP 阿布扎比 ⁽¹⁾	2,500,000
CSP 泽布吕赫 ⁽¹⁾	1,300,000
钱凯 ⁽¹⁾	1,000,000
RSGT	5,200,000
苏伊士运河	5,000,000
COSCO-PSA	4,850,000
安特卫普	3,700,000
Euromax	3,200,000
Kumport	2,100,000

- 把握投资机遇，为股东创造价值
- 未来收购项目主要在东南亚、中东、非洲及南美洲等地区
- 目标项目的**股权内部回报率**不少于低双位数

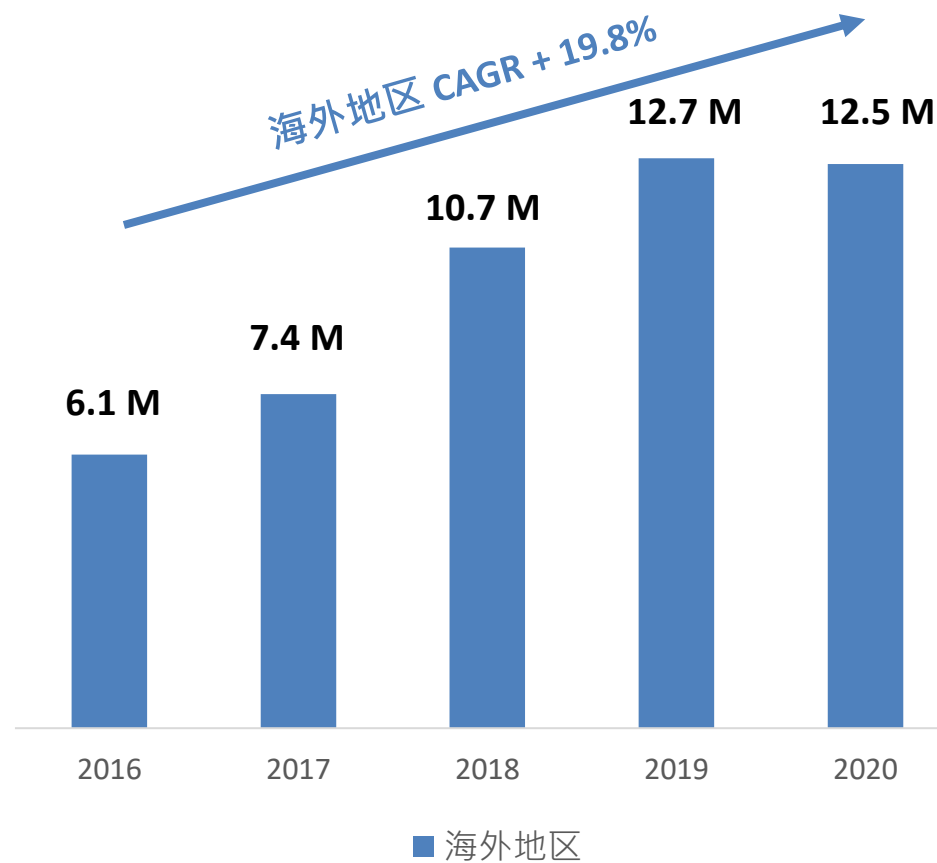
注：
(1) 海外控股码头

持续强化海外码头布局

各地区权益吞吐量 (%)



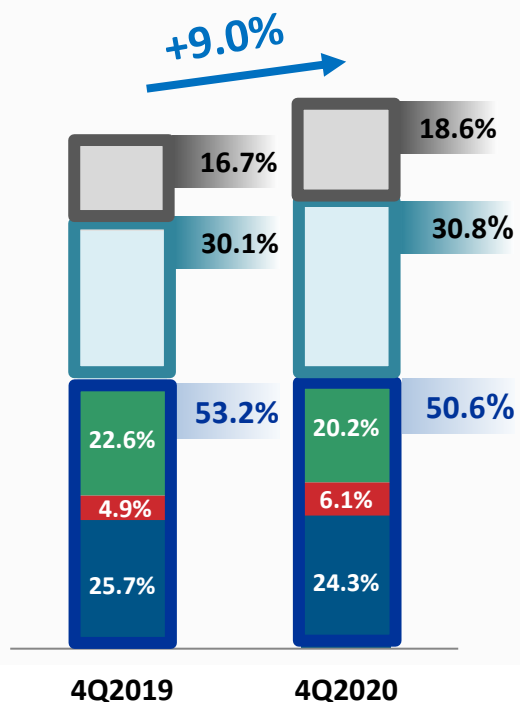
海外地区权益吞吐量 (标准箱)



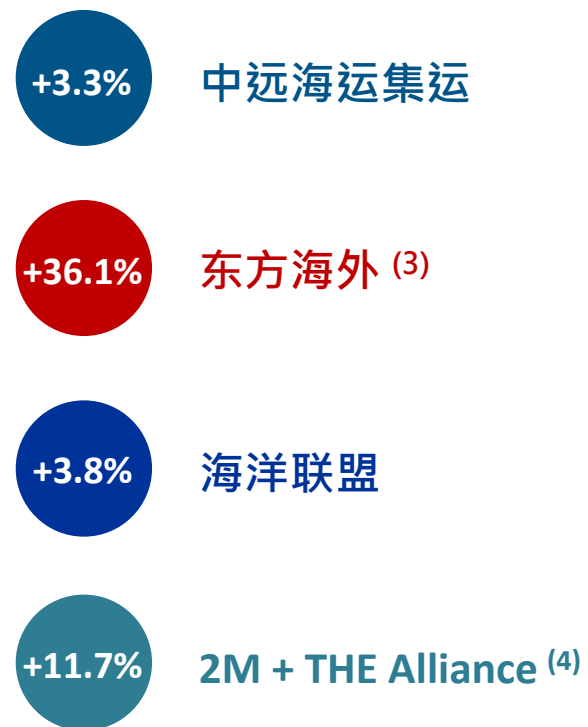
提升控股码头的协同效益 – 强大的航运联盟客户需求 (1)

来自中远海运集运、东方海外、长荣及达飞航运、2M + THE Alliance 及其他的箱量占总吞吐量百分比 (2)

■ 中远海运集运 ■ 东方海外 ■ 长荣及达飞航运
□ 海洋联盟 □ 2M + THE Alliance □ 其他



箱量贡献增长 (2)
(4Q2020 同比变化)



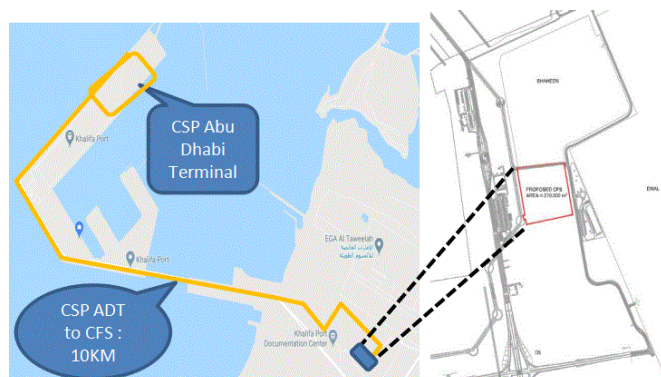
- 第四季度来自中远海运集运及海洋联盟的吞吐量同比上升约3%，分别占总吞吐量的1/4及1/2
- 第四季度来自东方海外的吞吐量同比上涨36.1%，PCT、CSP泽布吕赫、厦门、CSP西班牙及广州南沙码头录得同比大幅上涨

注：

- (1) 根据Alphaliner于2021年3月22日提供的数据，我们的主要客户海洋联盟、2M+THE Alliance合共占全球集装箱运力约82%。
- (2) 三大主要航运联盟挂靠的7家主要控股码头的总吞吐量。
- (3) 东方海外挂靠的PCT、CSP泽布吕赫、厦门、CSP西班牙和广州南沙码头的吞吐量在2020年第四季度录得同比大幅增长。
- (4) 2M+THE Alliance挂靠的CSP西班牙及CSP泽布吕赫码头的吞吐量在2020年第四季度录得同比增长。

积极推动增值供应链延伸项目

CSP 阿布扎比 CFS



CSP 泽布吕赫 CFS



加快推进供应链延伸项目
增加盈利增长动力

- 发展供应链业务，加快建设供应链延伸平台
- 构建以供应链平台为纽带的物流网络、拓展服务类别，以进一步吸引和留存客户，增加收入来源

	总面积 (平方米)	仓库面积 (平方米)	资本开支 (百万元)	运营日
CSP 阿布扎比 CFS 项目一期 ⁽¹⁾	273,970	50,666	7700万美元	2021年上半年
CSP 泽布吕赫 CFS	77,869	41,580	1300万欧元	运营中
广州南沙 CFS	206,200	N/A	9.86亿人民币	预计2022年
厦门 CFS	23,800	N/A	1.30亿人民币	预计2022年

注：
(1) 整体项目一、二期的仓库总面积约105,225平米，预计总资本开支约为1.38亿美元。

利用科技发展 推进精益运营

navis
N4

2021年

未来3-4年

瓦伦西亚码头和南通通海码头 将于2021年采用 Navis N4 系统

未来3至4年在旗下控股码头全面采用 Navis N4系统

GSBN

通过对GSBN以及区块链技术的跟随，进一步提升码头信息化服务水平



- 积极提倡5G智慧港口
- 作为5G智慧港口应用的示范港口，厦门远海码头正积极研究无人集卡车系统

议程



1 盈利复苏及稳定派息

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

5 附录

全球化布局和精益运营

把握全球增长和 优化码头组合

- 把握全球增长的机遇，物色具潜力的项目，发掘具战略意义的控股码头和高盈利能力的参股码头，以完善均衡的全球码头布局
- 积极参与港口资源整合，提升营运效率
- 战略性处置码头，以优化全球码头组合，提升整体资产价值
- 持续开拓新兴市场，如东南亚、中东和非洲，拓宽码头布局，实现多元化码头组合

进一步深化精益运营 推进提质增效

- 持续从三大维度深化精益运营，优化码头组合及提升效率：
 - 降本 — 聚焦财务管控，引入“单箱成本”的概念，提升码头运营和管理
 - 增收 — 发挥全球码头网络优势，着力从单体码头服务尝试向网络营销转变，为航运公司提供低成本和高效的服务，从而提升话语权。积极与其他港口运营商合作，以提升整体吞吐量和效率
 - 总公司赋能 — 设立港口运营管理 COE (Center of Excellence) 团队，加强港口运营和管理

优化码头资产组合

收购

北部湾码头

预期将受惠于中国西南部及东南亚经济发展

红海地区的RSGT

在中东及东非集装箱市场覆盖面广，
预期带来增长动力

天津集装箱码头

进一步提升与海洋联盟的协同效应，
加强双方投资合作和拓宽发展空间

出售

扬州远扬码头和张家港码头

税后收益约 6,100 万美元

江苏石油化工

税后收益约 700 万美元

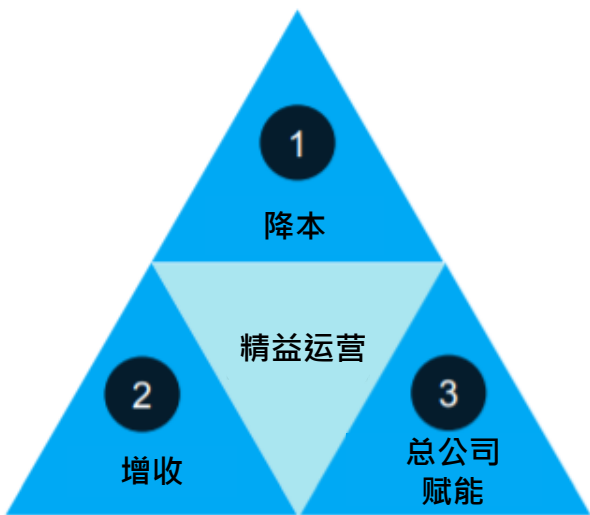
上述3个码头市帐率约 1.5 – 1.7 倍

以公司目前股票约0.5倍的市帐率而言，价格遭严重低估，
该等交易有助于为股东创造价值

太仓码头

预期将于2021年处置

降本



- 建立以财务管控为核心、以单箱成本为抓手的成本管控体系，重视码头运营管理。在指标考核中引入“单箱成本”概念，确定控股码头的运营成本控制目标
- 加强信息化及数字化建设，统一码头操作系统，持续在各控股码头推行Navis N4操作系统；以Navis N4码头操作系统和SAP财务系统为基础，构建公司管理信息系统，建立MIS系统，统一各码头主要运营及商业指标，推动码头自动化建设
- 完善成本分析模型，深入分析码头成本的构成及比重，设立运营成本控制目标，制定成本控制方案。在营销和日常运营中建立成本底线的思维导向，制定切实可行、目标明确、系统有效的措施。找出成本优化的环节、流程，着力提升成本竞争优势

精益运营 – 增收以及总公司赋能

增收

- **构建客户价值分析模型**，主要分析每家船公司每种箱型对码头盈利贡献，让总公司和各码头可以准确定位各个客户，再结合码头自身条件，**制定更有效的营销和商务谈判策略**，以进一步挖掘客户价值，推进码头的箱量和收入的双提升
- **加强公司整体营销，完善营销组织架构，发挥协同效应**。不断优化及提升公司整体营运能力，包括强化营销团队在市场洞察及客户价值分析之能力，系统化支持码头与船公司的网络与关系
- **创新营销思路，开发供应链业务**。公司加快港口码头后方延伸供应链平台的建设，以码头为基点，开发供应链仓储服务，以供应链平台为纽带，逐步建立起物流网络。开展CFS业务给航线带来增量，同时航线的增加也会带来更多的CFS及供应链延伸服务需求

总公司 赋能

- **总公司可作为码头降本增效的共同解决师及商务决策赋能者**，通过信息可视化、设立精益运营中心等多种举措，实现公司从以往“被动审查”的角色进化为“业务伙伴”的角色，推进码头降本增效
- **落实行动方案，强化各码头运营管理**

精益运营 – 成本控制

提升精益运营和成本管控能力的四项措施

- ✓ 创新设立港口运营管理COE (Center of Excellence , 精益运营) 团队
- ✓ 建立成本控制激励制度
- ✓ 建立起四个层面的成本管控、监督体系，包括1) 各码头本身；2) 运营管理中心及COE团队；3) 审计监督部实施工作督导；4) 对长期得不到有效解决的成本控制顽疾，在必要时启动人事调整和纪律督察
- ✓ 按照“应采尽采、能集则集”的原则搭建集中采购平台

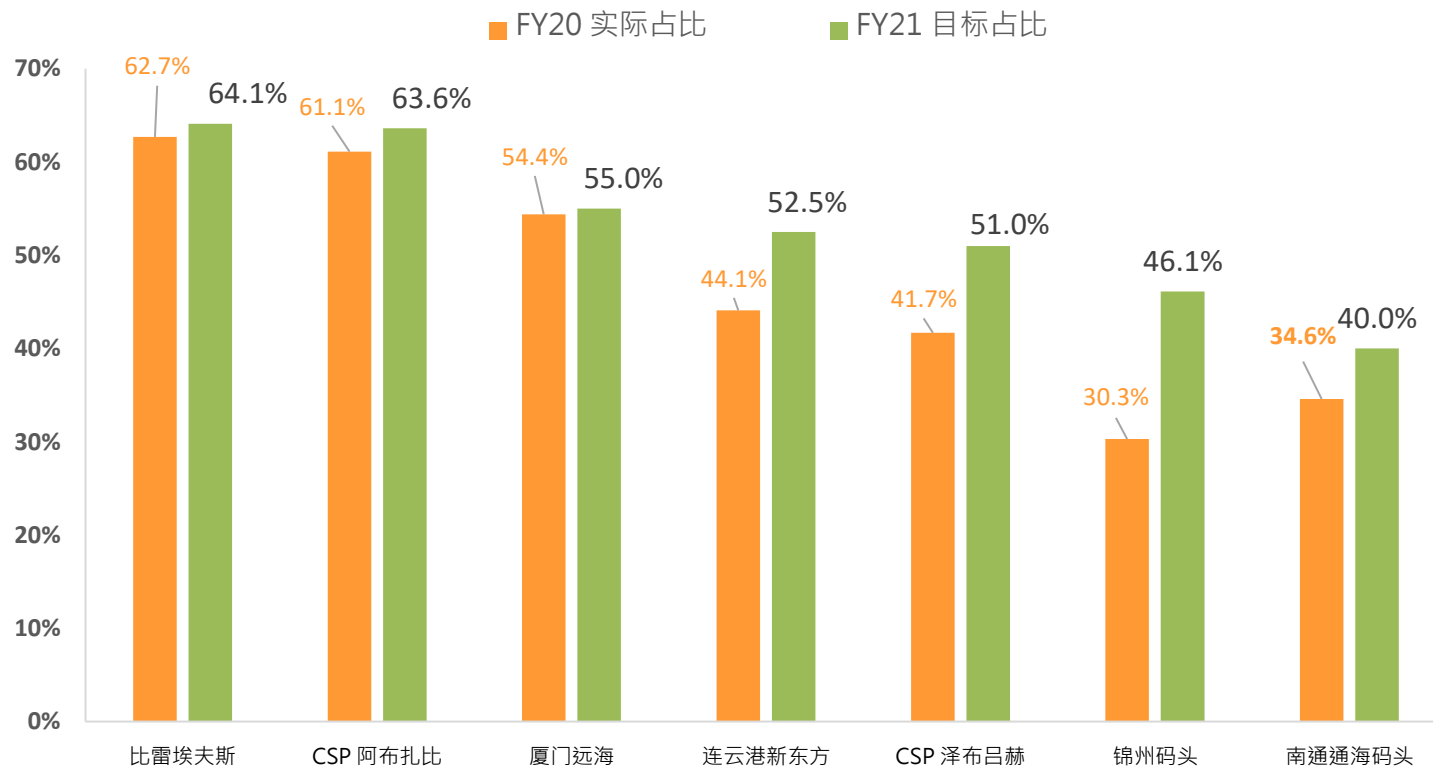
成本控制一系列具体措施

- ✓ 积极推动和提升码头自动化作业比例，提高操作效率，降低外协成本
- ✓ 码头对人力资源配置进行再评估，通过一岗多能和转岗充分发挥人力资源，降低人工成本
- ✓ 提升场桥和岸桥的作业效率，减少设备能源的成本
- ✓ 通过自修设备及加大保养力度延长设备使用时间，降低修理费

- 公司旗下码头十分重视以单箱成本为抓手的成本管控体系，在指标考核中引入“单箱成本”概念，制定码头的运营成本控制目标，在运营中实施系统有效的成本控制措施

- 加强公司整体营销，制定更有效的营销和商务谈判策略，以进一步挖掘客户价值。公司旗下码头积极与船公司保持联络，在航线引进上取得一定的成效和进展。在2020年，合共新增45条航线挂靠我们旗下控股码头
- 除了积极与母公司的船队发挥协同效应，公司积极争取各大航运联盟的船队增加挂靠我司的码头，提升第三方客户的箱量占比，持续优化客户组合

不断提升第三方客户的箱量占比(1)



注:

(1) 第三方客户指的是来自其他船公司的箱量，撇除来自母公司和东方海外的箱量。



致力于2025年底前达到目标⁽¹⁾

权益吞吐量

5,700 万 标准箱
五年增长率 **48%**
(五年年均复合增长率约为 **8.2%**)

营运单箱成本

未来五年将减少 **15~20%**
(未来五年每年平均减少 **3~4%**)

注:

(1) 2021年至2025年

挑战

- 全球经济环境受到新冠肺炎疫情影响
- 中美贸易摩擦等不确定因素依然存在

机遇

- 海外码头长远发展机遇
- 国内码头整合带来机遇
- 精益运营策略奏效，前景可期

- 全球经济增长停滞，部分公司降低甚至取消股息派发，但我司凭借精益运营带来强劲经营现金流，有信心继续维持具吸引力的股息政策，回馈股东
- 新冠肺炎疫情对港口行业的负面影响逐渐减弱，近两个季度吞吐量呈现强劲复苏态势
- 我司将会积极加强门户港的布局，进一步强化供应链，在中东、非洲、东南亚及南美洲等地加强码头网络布局
- 预期我司2021年吞吐量增长将高于行业平均水平

把握战略发展机遇

持续深化精益运营



中遠海運港口有限公司
COSCO SHIPPING Ports Limited

问答环节
谢谢!



议程



- 1 盈利复苏及稳定派息
- 2 财务摘要
- 3 业务回顾
- 4 发展战略及展望
- 5 附录

码头利润细分

US\$' 000	2019	% of total	2020	% of total	YoY
Bohai Rim	127,828	37.1%	141,634	45.8%	10.8%
Qingdao Qianwan Terminal	422	0.1%	52	0.0%	-87.7%
QPI	94,512	27.4%	105,749	34.2%	11.9%
Dalian Container Terminal	8,105	2.4%	7,633	2.5%	-5.8%
Dalian Dagang Terminal	123	0.0%	123	0.0%	0.0%
Tianjin Port Euroasia Terminal	2,155	0.6%	3,069	1.0%	42.4%
Tianjin Five Continents Terminal	2,500	0.7%	0	0.0%	N/A
Tianjin Container Terminal	543	0.2%	6,990	2.3%	1187.3%
Tianjin Orient Container Terminal	411	0.1%	0	0.0%	N/A
Yingkou Terminal	5,183	1.5%	5,926	1.9%	14.3%
Yingkou New Century Terminal	4,122	1.2%	4,697	1.5%	13.9%
*Jinzhou New Age Terminal	5,089	1.5%	5,942	1.9%	16.8%
Qinhuangdao Terminal	106	0.0%	114	0.0%	7.5%
Dalian Automobile Terminal	1,372	0.4%	1,685	0.5%	22.8%
Dongjiakou Ore Terminal	2,690	0.8%	(906)	-0.3%	N/A
Qinhuangdao Port	495	0.1%	560	0.2%	13.1%
Yangtze River Delta	47,663	13.8%	35,892	11.6%	-24.7%
Shanghai Pudong Terminal	18,816	5.5%	16,521	5.3%	-12.2%
Shanghai Mingdong Terminal	11,959	3.5%	8,584	2.8%	-28.2%
Ningbo Yuan Dong Terminal	6,574	1.9%	5,907	1.9%	-10.1%
Ningbo Meishan Terminal	430	0.1%	401	0.1%	-6.7%
*Lianyungang Terminal (excluding related business 鑫三利, Electron Port and railway)	7,014	2.0%	7,032	2.3%	0.3%
*Zhangjiagang Terminal ⁽¹⁾	3,020	0.9%	0	0.0%	N/A
*Yangzhou Yuanyang Terminal ⁽¹⁾	221	0.1%	0	0.0%	N/A
Nanjing Longtan Terminal ⁽¹⁾	2,331	0.7%	0	0.0%	N/A
Taicang Terminal	2,163	0.6%	1,070	0.3%	-50.5%
Shanghai Terminal	964	0.3%	1,266	0.4%	31.3%
Jiangsu Yangtze Terminal ⁽¹⁾	135	0.0%	44	0.0%	-67.4%
*Nantong Terminal	(2,547)	-0.7%	(2,394)	-0.8%	N/A
*Wuhan Terminal	(3,417)	-1.0%	(2,539)	-0.8%	N/A
Southeast Coast and others	16,061	4.7%	8,596	2.8%	-46.5%
*Xiamen Ocean Gate Terminal (excluding related business Xiamen Inspection)	12,284	3.6%	8,470	2.7%	-31.0%
*Quanzhou Pacific Terminal	7,014	2.0%	2,846	0.9%	-59.4%
*Jinjiang Pacific Terminal	(3,046)	-0.9%	(2,642)	-0.9%	N/A
Kao Ming Container Terminal	(191)	-0.1%	(78)	0.0%	N/A

码头利润细分 (续)

Pearl River Delta	86,481	25.1%	90,877	29.4%	5.1%
Yantian International Terminal	51,687	15.0%	48,070	15.5%	-7.0%
Nansha Stevedoring Terminal	5,037	1.5%	5,966	1.9%	18.4%
*Guangzhou Oceangate Terminal	15,811	4.6%	19,065	6.2%	20.6%
COSCO-HIT Terminal	8,335	2.4%	10,055	3.2%	20.6%
ACT Terminal	4,359	1.3%	6,220	2.0%	42.7%
Guangzhou Port	1,252	0.4%	1,501	0.5%	19.9%
Southwest Coast	30,319	8.8%	16,711	5.4%	-44.9%
Qinzhou International Terminal	4,787	1.4%	1,776	0.6%	-62.9%
Beibu Gulf Terminal	0	0.0%	401	0.1%	N/A
Beibu Gulf Port ⁽³⁾	25,532	7.4%	14,534	4.7%	-43.1%
Overseas	35,652	10.3%	15,175	4.9%	-57.4%
*PCT (excluding related business PCDC)	28,652	8.3%	19,454	6.3%	-32.1%
Suez Canal Terminal	291	0.1%	1,387	0.4%	376.6%
Euromax Terminal	4,902	1.4%	(3,089)	-1.0%	N/A
Kumport Terminal	16,459	4.8%	8,763	2.8%	-46.8%
Antwerp Terminal	436	0.1%	1,275	0.4%	192.4%
*CSP Zeebrugge Terminal	(9,539)	-2.8%	268	0.1%	N/A
COSCO-PSA Terminal	7,194	2.1%	9,640	3.1%	34.0%
Busan Terminal ⁽²⁾	0	0.0%	0	0.0%	N/A
Vado Reefer Terminal	(2,017)	-0.6%	(1,673)	-0.5%	N/A
Verbrugge	0	0.0%	(300)	-0.1%	N/A
*Chancay Terminal	(667)	-0.2%	(669)	-0.2%	N/A
*CSP Abu Dhabi Terminal (including CFS)	(13,688)	-4.0%	(18,497)	-6.0%	N/A
*CSP Spain Group (excluding related business Conte Rail)	3,629	1.1%	(1,384)	-0.4%	N/A
Seattle Terminal ⁽²⁾	0	0.0%	0	0.0%	N/A
Greater China	308,352	89.5%	293,710	94.9%	-4.7%
Greater China and overseas terminals	344,004	99.8%	308,885	99.8%	-10.2%
Related business	619	0.2%	608	0.2%	-1.7%
Terminals & related business	344,623	100.0%	309,493	100.0%	-10.2%

*Subsidiaries

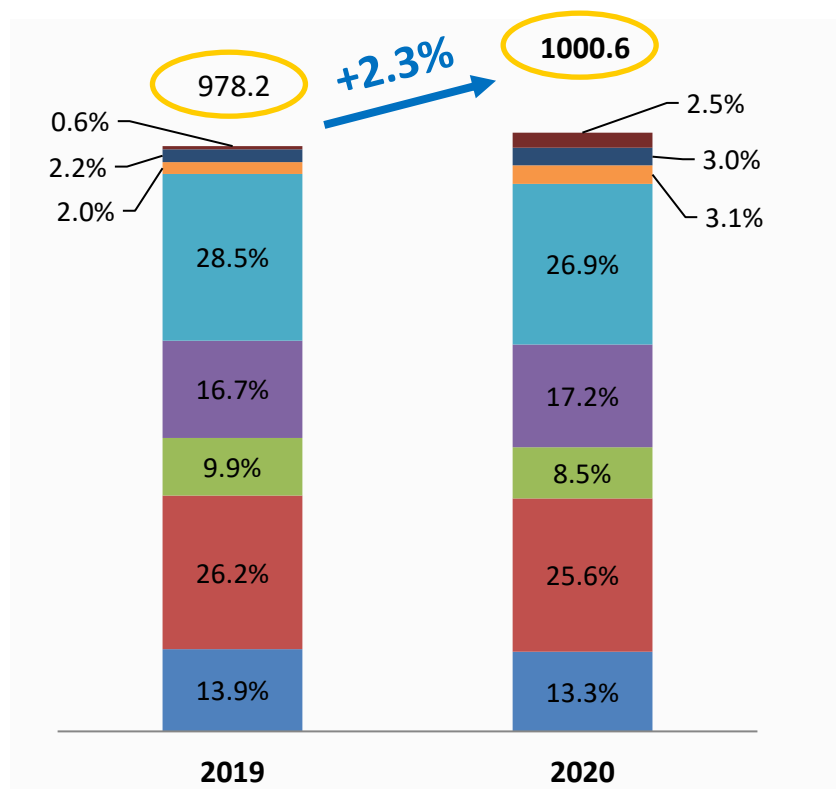
Note 1: Zhangjiagang, Yangzhou Yuanyang, Nanjing Longtan and Jiangsu Yangtze terminals have already been disposed

Note 2: Busan and Seattle terminals had no profit contributions during the period

Note 3: Beibu Gulf Port used Fair value gain in FY2019 and it became our associates in FY2020

收入和成本 (1) – 2020年第四季度表现带动全年业绩上升

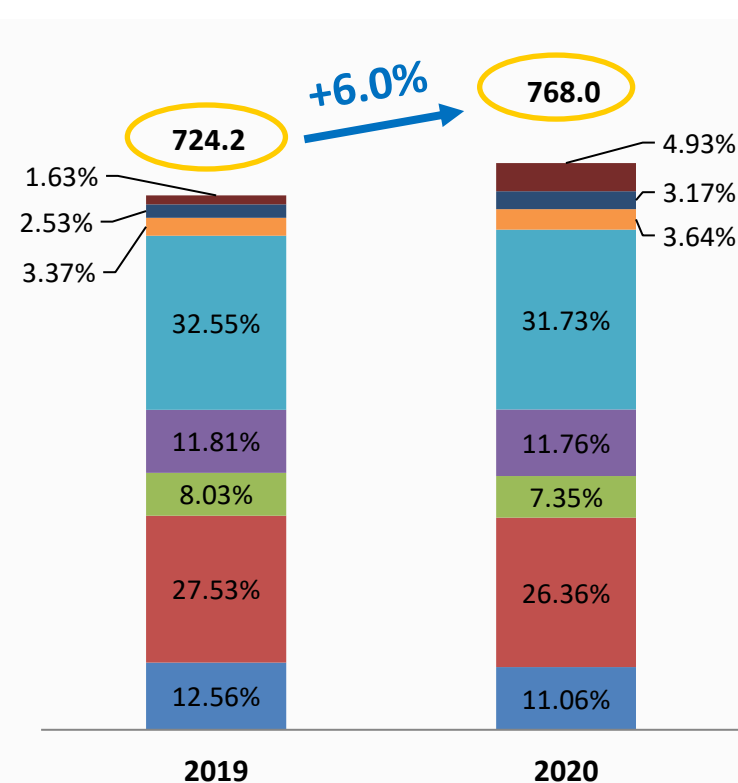
收入 (百万美元)



- CSP 阿布扎比
- 南通
- CSP 泽布吕赫
- CSP 西班牙
- 广州南沙
- 厦门远海
- 比雷埃夫斯
- 其他控股码头

(百万美元)	2019	%	2020	%	同比
大中华地区	418.1	43%	417.8	42%	-0.1%
海外地区	560.1	57%	582.9	58%	+4.1%
总和	978.2	100%	1,000.6	100%	+2.3%

销售成本 (百万美元)



(百万美元)	2019	%	2020	%	同比
大中华地区	252.8	35%	254.4	33%	+0.6%
海外地区	471.4	65%	513.6	67%	+8.9%
总和	724.2	100%	768.0	100%	+6.0%

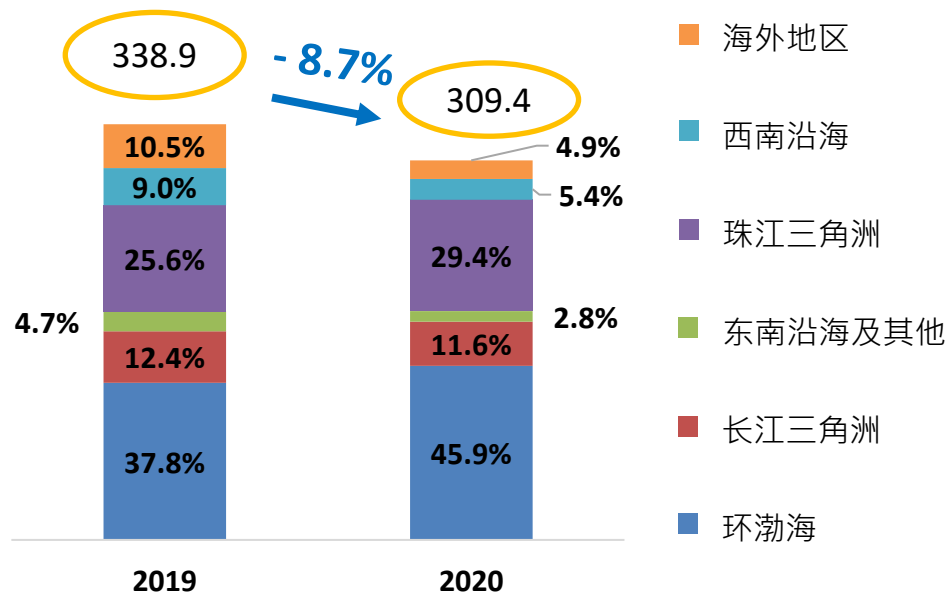
注：

(1) 本页全部数据均不计入已出售的扬州及张家港码头。

码头利润 (1) – 2020年第四季度强劲表现带动全年码头利润上升

- 受惠于2020年第四季度增收降本措施奏效，抵销2020年上半年相对较疲弱的业务表现，全年整体码头利润进一步改善

各地区码头利润 (百万美元)



前10大利润贡献码头

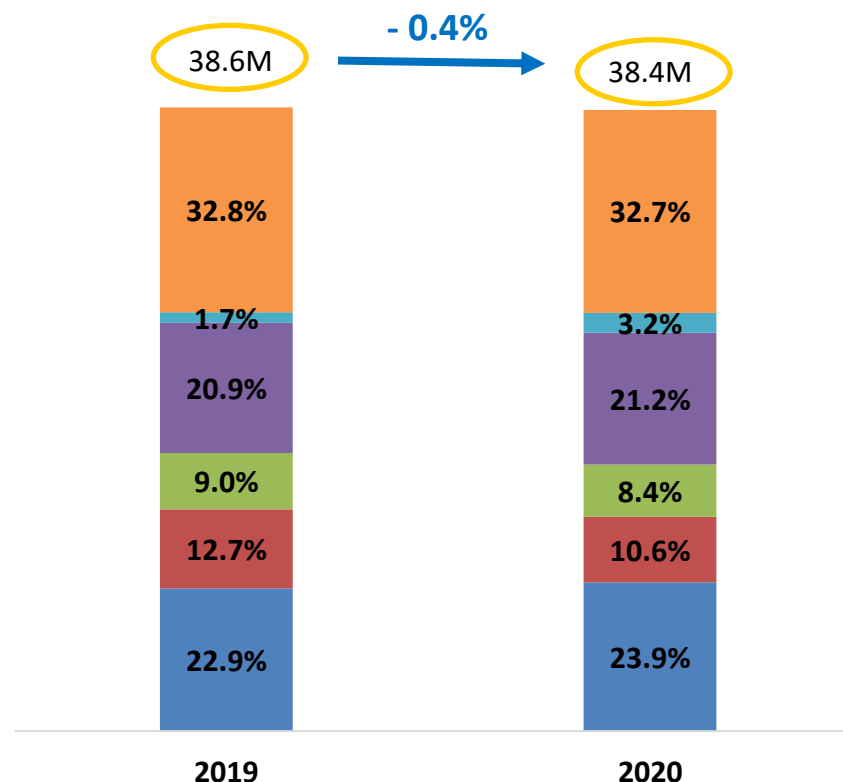
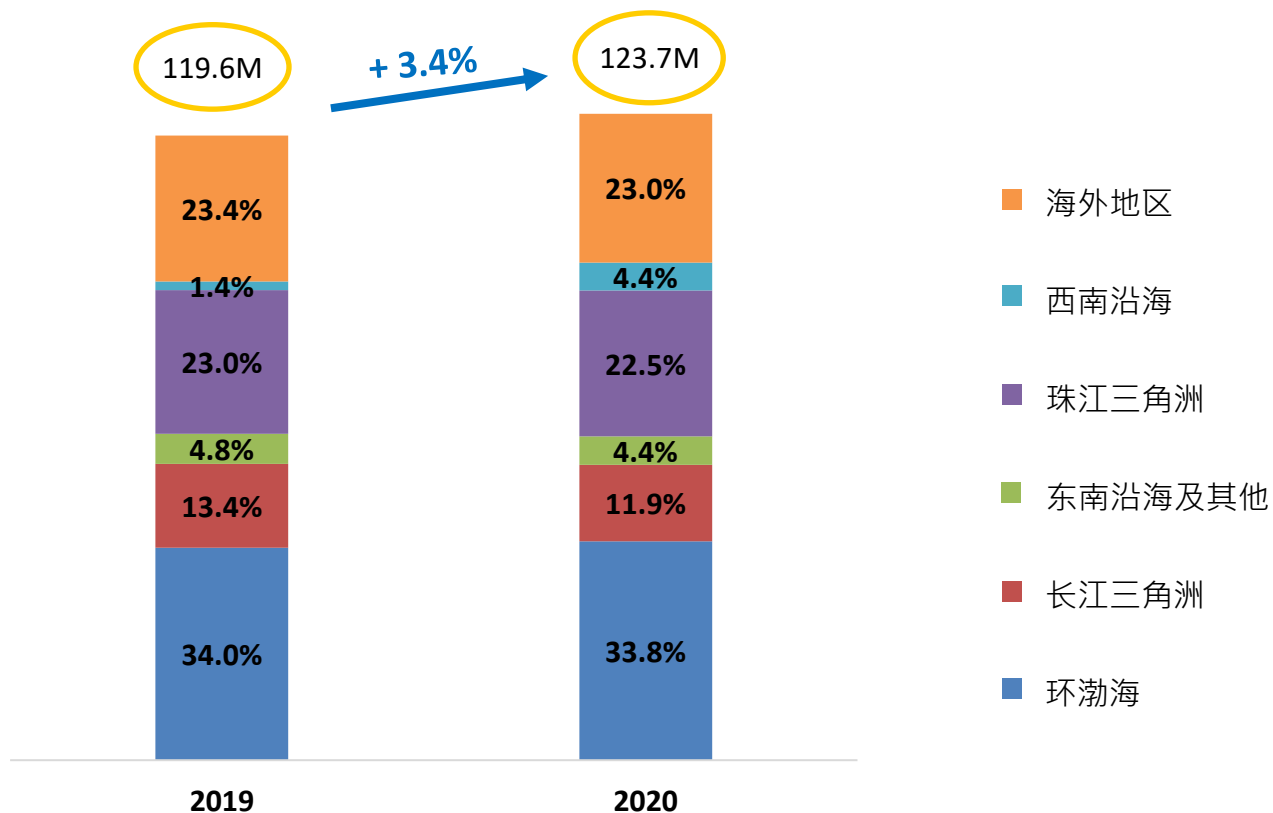
	2019	2020
青岛港国际	27.4%	34.2%
盐田	15.0%	15.5%
比雷埃夫斯	8.3%	6.3%
北港股份	7.4%	6.2%
上海浦东	5.5%	5.3%
Kumport	4.8%	3.2%
广州南沙	4.6%	3.1%
厦门远海	3.6%	2.8%
上海明东	3.5%	2.8%
COSCO-HIT	2.4%	
总共:	82.5%	n.a.

注：
 (1) 本页全部数据均不计入已出售的南京龙潭、扬州、张家港及江苏石油化工码头。
 (2) 排名及数据待北港股份公布业绩后将对外披露。

业务状况 (1) – 2020年下半年表现带动全年吞吐量上升

总吞吐量 ('000 标准箱)	2019	2020
- 控股码头	23,946	22,249
- 非控股码头	95,679	101,496
总吞吐量	119,625	123,745

权益吞吐量 ('000 标准箱)	2019	2020
- 控股码头	15,443	14,219
- 非控股码头	23,130	24,195
权益吞吐量	38,573	38,414

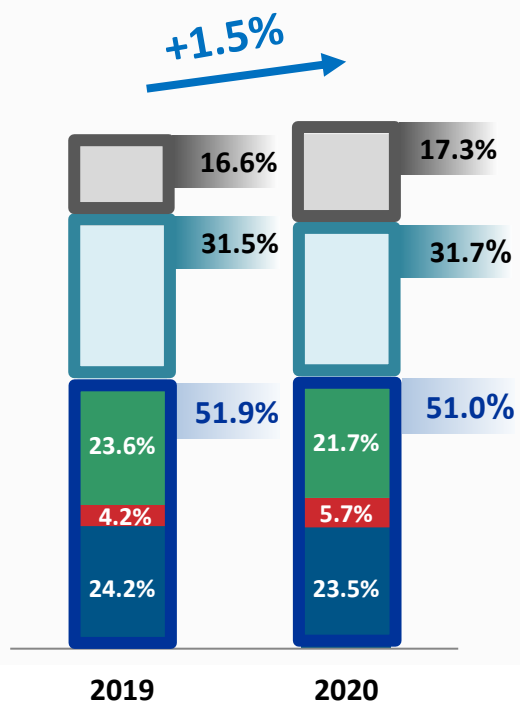


注：
(1) 本页全部吞吐量数据均不计入已出售的南京龙潭、扬州及张家港码头。

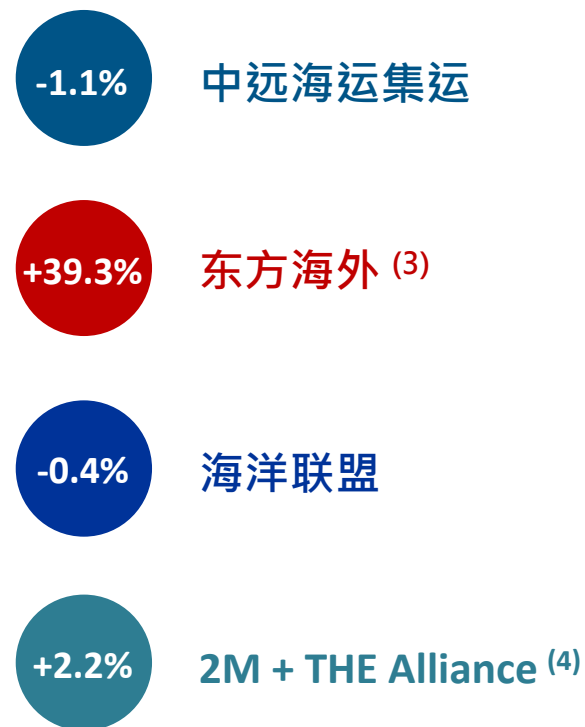
提升控股码头的协同效益 – 强大的航运联盟客户需求 (1)

来自中远海运集运、东方海外、长荣及达飞航运、2M + THE Alliance 及其他的箱量占总吞吐量百分比 (2)

■ 中远海运集运 ■ 东方海外 ■ 长荣及达飞航运
□ 海洋联盟 □ 2M + THE Alliance ■ 其他



箱量贡献增长 (2)
(2020年全年同比变化)



- 来自中远海运集运及海洋联盟的吞吐量维持稳定，分别占总吞吐量的1/4及1/2
- 来自东方海外的吞吐量同比上涨39.3%，PCT、CSP 泽布吕赫、CSP 阿布扎比及广州南沙码头在2020年全年录得同比大幅上涨

注：

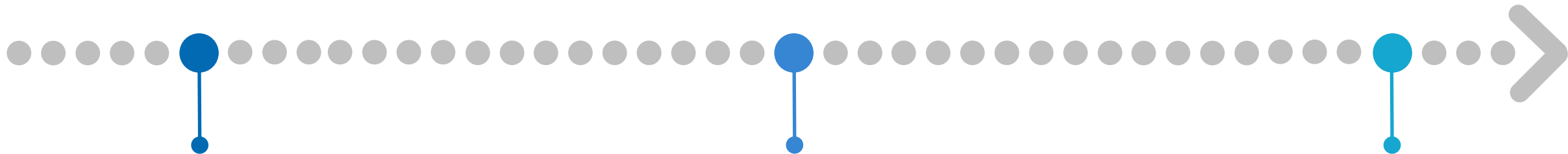
(1) 根据 Alphaliner 于2021年3月22日提供的数据，我们的主要客户海洋联盟、2M + THE Alliance 合共占全球集装箱运力约 82%。

(2) 三大主要航运联盟挂靠的 7 家主要控股码头的总吞吐量。

(3) 东方海外挂靠的PCT、CSP泽布吕赫、CSP 阿布扎比和广州南沙码头的吞吐量在 2020年录得同比大幅增长。

(4) 2M + THE Alliance挂靠的广州南沙及连云港码头的吞吐量在2020年录得同比增长。

朝五年计划迈进



2016 重组

- ◆ 纯码头运营商
- ◆ 三大核心战略

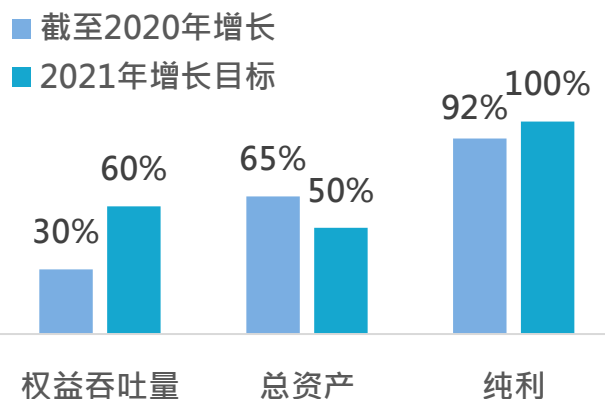
2020 现阶段

- ◆ 控股码头总数增至14家 (FY2016: 10)
- ◆ 领先同业 (集装箱总吞吐量)

2021 愿景

- 运营：
- ◆ 强化全球码头网络
 - ◆ 产生成本、服务及协同等联动效益
 - ◆ 扩大控股码头网络

- 财务：
- ◆ 提升现有码头组合回报
 - ◆ 通过收购及处置资产进一步优化资产质素
 - ◆ 强劲自由现金流及稳健的资产负债表

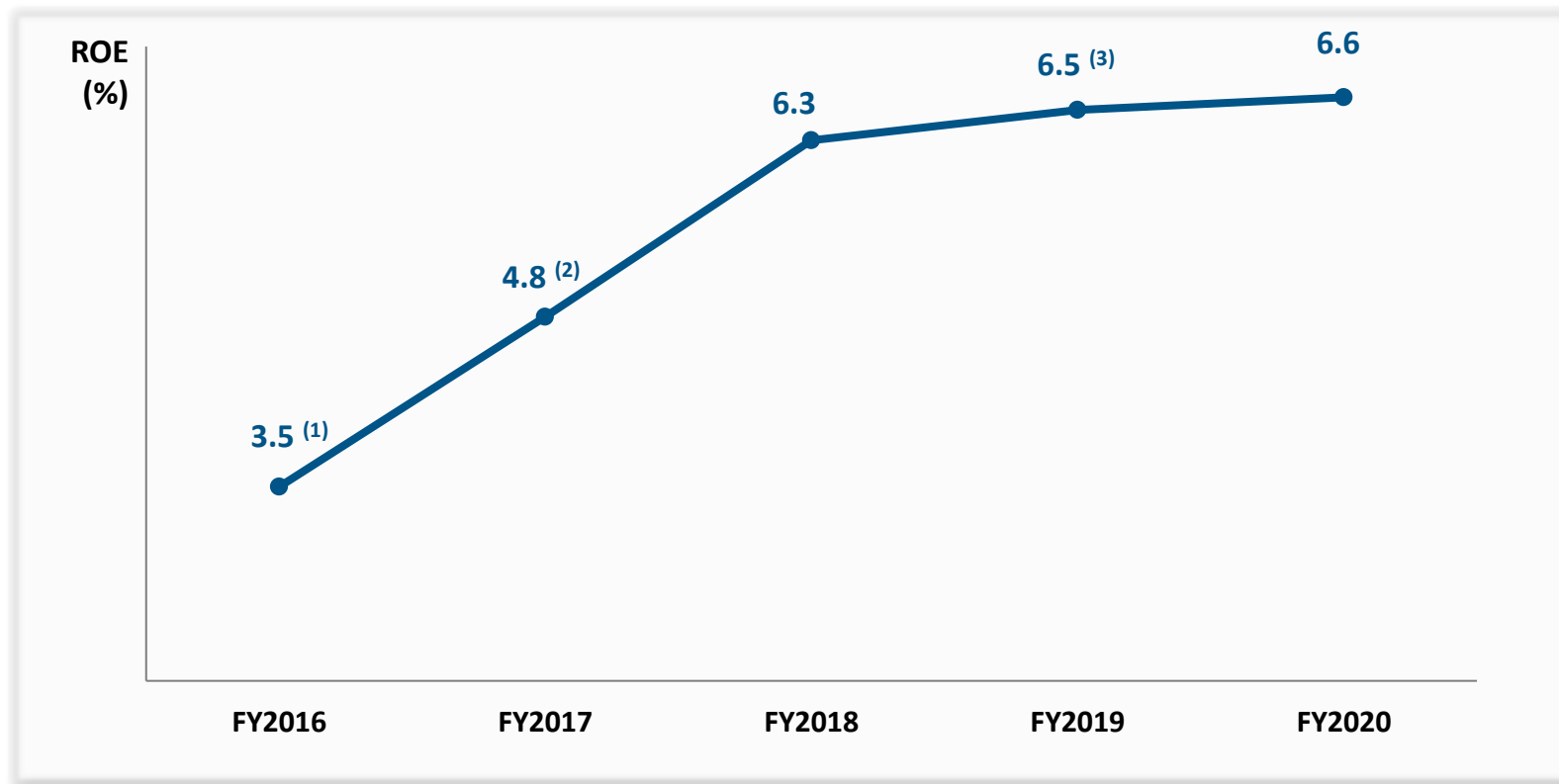


	2016 基准年	变动	2021 目标
权益吞吐量	2950万标准箱	+60%	4720万标准箱
总资产	67.865亿美元	+50%	101.798亿美元
纯利	1.809亿美元 ⁽¹⁾	+100%	3.618亿美元

注：

(1) 不计入出售佛罗伦货箱一次性收益。

ROE 持续向上 – 新增码头表现改善



注：

- (1) 不计入出售佛罗伦货箱一次性收益 5,902 万美元和三个月应占利润 707 万美元。
- (2) 不计入青岛港国际一次性项目 2.854 亿美元。
- (3) 不计入青岛港国际一次性股权摊薄影响 2,255 万美元。

激励机制 – 与股东利益保持一致

- 于 2018 年 6 月 19 日，根据股票期权计划，向约 238 名合格参与者授出可认购本公司合共约 53 百万普通股
- 行使条件与股东利益保持一致

股票期权 归属批次	归属比例	行使期间	净资产 收益率 ³	收入增幅 ³	经济增加值指标 完成情况
第一批期权	33.3%	自限制期 ¹ 结束后的首个交易日起至授予日 ² 起 60 个月内的最后一个交易日当日止	≥ 6.0% ⁴	≥ 15.0% ⁵	达到考核目标 ⁶
第二批期权	33.3%	自授予日起 36 个月后的首个交易日起至授予日 ² 起 60 个月内的最后一个交易日当日止	≥ 6.5% ⁴	≥ 25.0% ⁵	达到考核目标 ⁶ 且 Δ EVA 大于 0
第三批期权	33.4%	自授予日起 48 个月后的首个交易日起至授予日 ² 起 60 个月内的最后一个交易日当日止	≥ 7.0% ⁴	≥ 40.0% ⁵	达到考核目标 ⁶ 且 Δ EVA 大于 0

注：

- 限制期指股票期权自授予日起两年内不能行使。
- 授予日为 2018 年 6 月 19 日。
- 不低于同业对标公司的平均值。
- 股票期权归属前一个财政年度净资产收益率（扣除特殊收益及亏损后）。
- 以授予日前一个财政年度营业收入为基准，股票期权归属前一个财政年度营业收入与之相比增长率。
- 股票期权归属前一个财政年度经济增加值指标完成情况。

可持续发展框架

- ◆ 营造健康安全的工作环境
- ◆ 建立包容、多元化和可持续发展的工作团队



- ◆ 确保合规运营
- ◆ 推动包容和发展

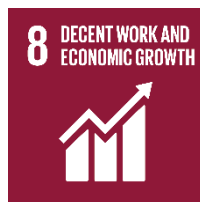
- ◆ 迈向“绿色港口”发展
- ◆ 妥善管理能源消耗和排放，以应对气候变化

- ◆ 优化供应链管理
- ◆ 推动公平运营原则

- ◆ 善用先进科技
- ◆ 强化全球码头布局

与全球可持续发展原则接轨

公司支持联合国制定的可持续发展目标 (SDGs) · 积极识别与业务运营有关的可持续发展挑战 · 致力将其融合于公司的日常运营中:



全球认证及倡议：



免责声明

This presentation contains certain forward-looking statements with respect to the financial condition, results of operations and business of COSCO SHIPPING Ports Limited (“COSCO SHIPPING Ports”) and certain plans and prospects of the management of COSCO SHIPPING Ports.

Such forward-looking statements involve known and unknown risks, uncertainties and other factors which may cause the actual result or performance of COSCO SHIPPING Ports to be materially different from any future results or performance expressed or implied by such forward looking statements. Such forward- looking statements are based on numerous assumptions regarding COSCO SHIPPING Ports’ present and future business strategies and the political and economic environment in which COSCO SHIPPING Ports will operate in the future.

The representations, analysis and advice made by COSCO SHIPPING Ports in this presentation shall not be construed as recommendations for buying or selling shares of COSCO SHIPPING Ports. COSCO SHIPPING Ports shall not be responsible for any action or non-action made according to the contents of this presentation.



中遠海運港口有限公司
COSCO SHIPPING Ports Limited

谢谢！

