



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

2021年第三季度 业绩公布

把握战略发展机遇
持续深化精益运营

2021年 10月 29日



议程

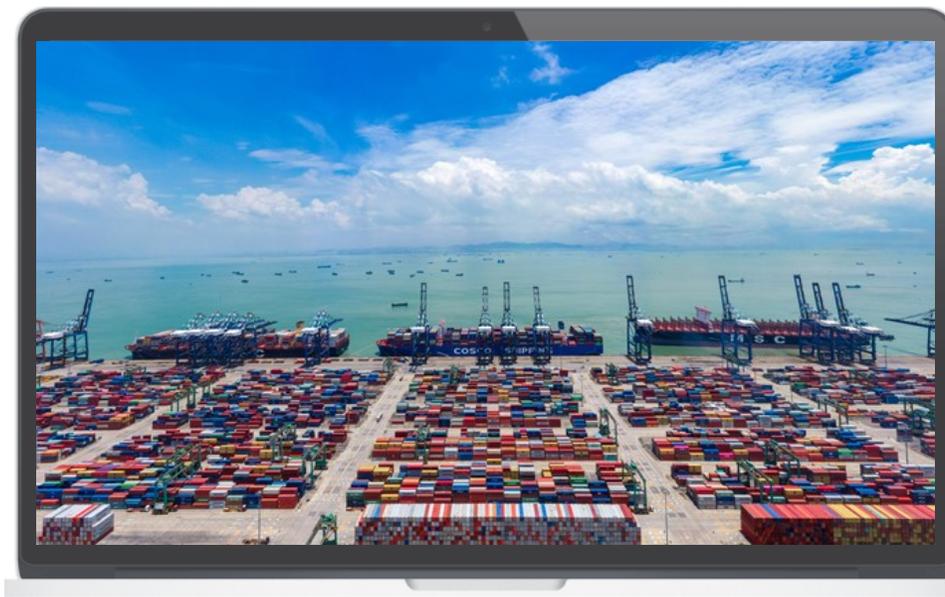
1 2021年第三季度亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

5 附录



议程

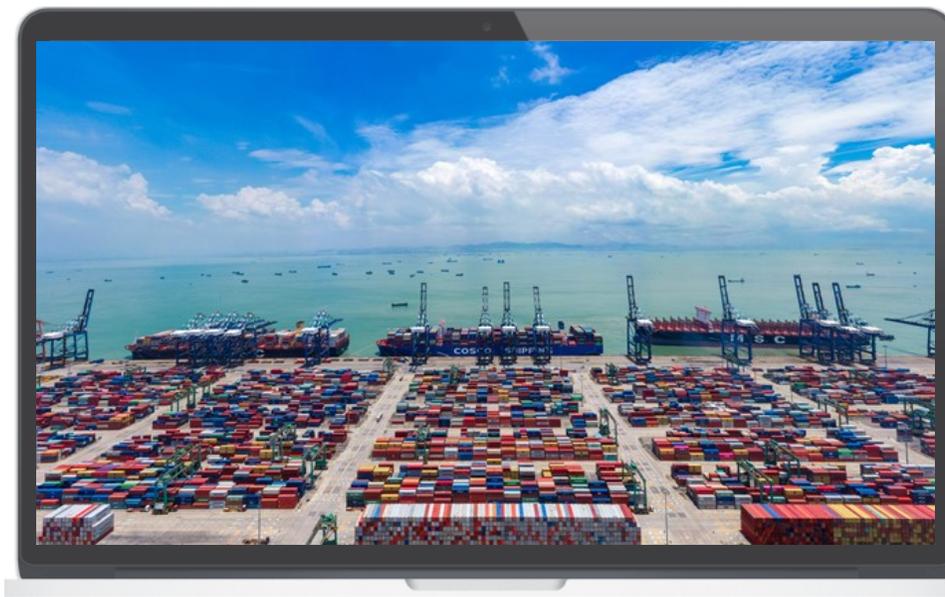
1 2021年第三季度亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

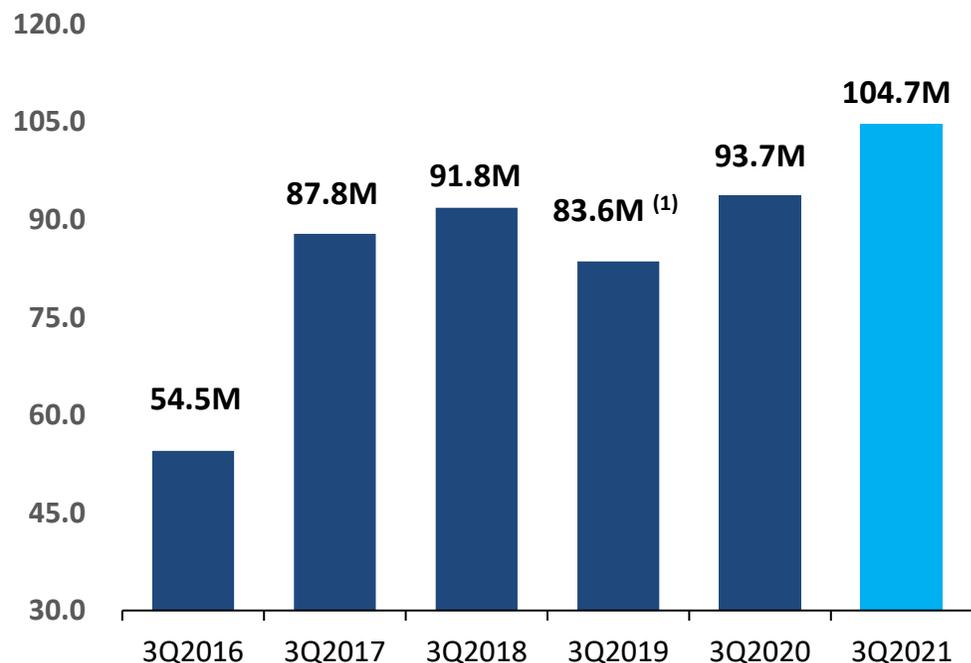
5 附录



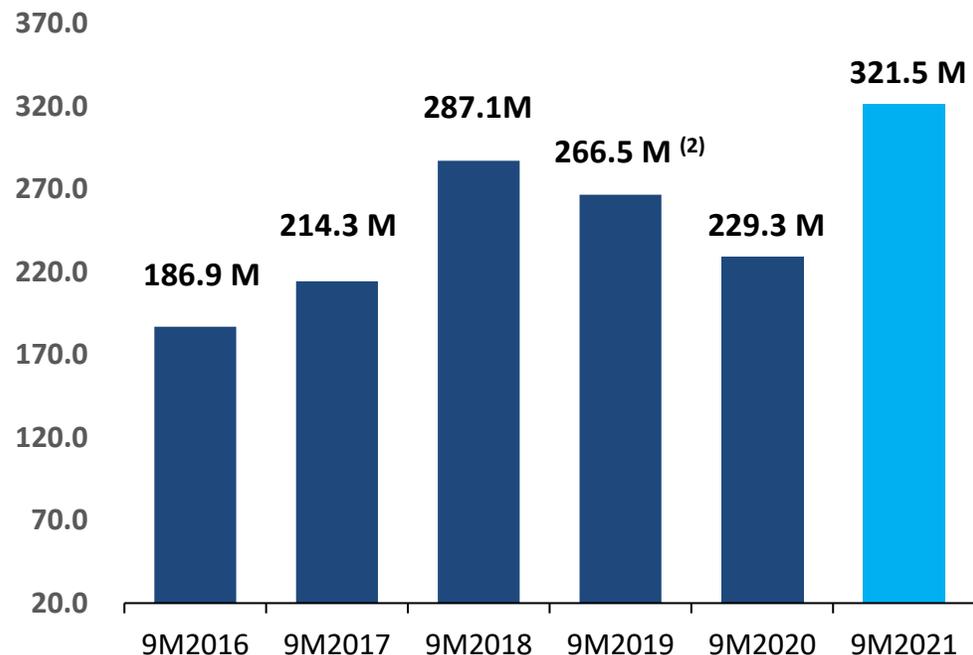
第三季度及首九个月码头利润 均创2016年以来新高

- 第三季度码头利润达1.05亿美元，同比上升11.7%；首九个月码头利润达3.22亿美元，同比上升40.2%
- 在宏观经济向好带动下，随着公司持续有效推进精益运营战略，我司第三季度及首九个月均录得最高码头利润

第三季度码头利润 (美元)



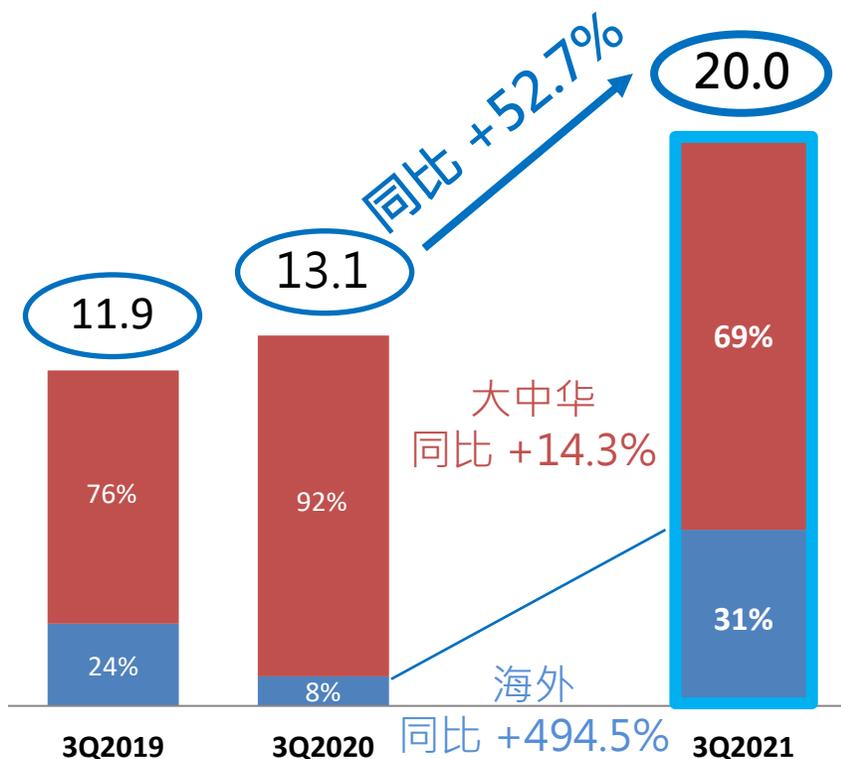
首九个月码头利润 (美元)



注：
(1) 不计入 2019年第三季度来自北港股份的 170万美元公允价值损失。
(2) 不计入 2019年首九个月来自北港股份的 1,880万美元公允价值收益。

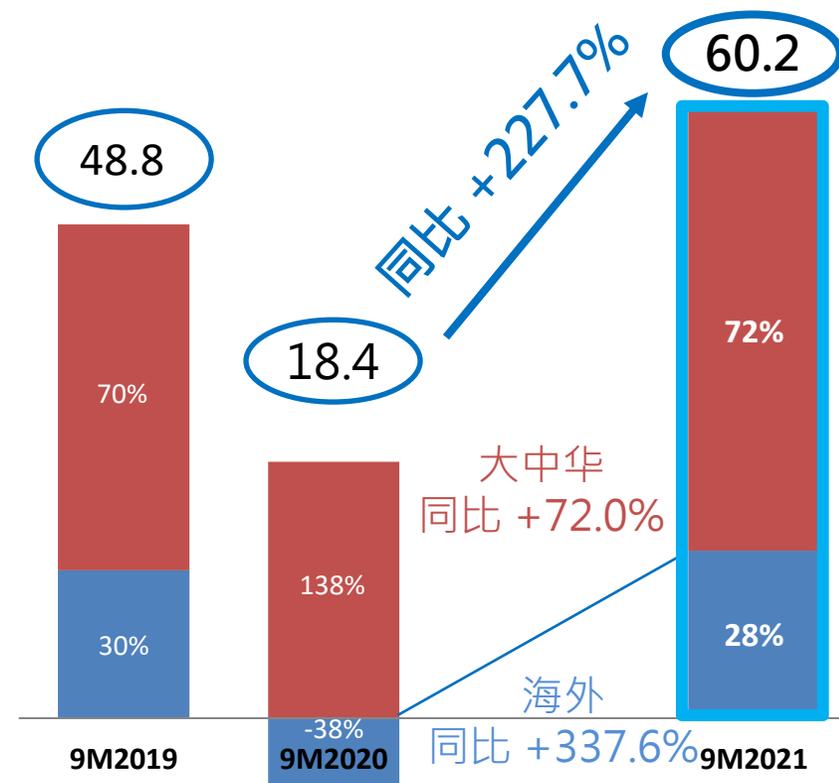
受益于精益运营管理有效推进 控股码头利润大幅提升

第三季度控股码头利润 (百万美元)



第三季度 (百万美元)	3Q19	3Q20	同比	3Q21	同比
大中华	9.0	12.0	+34.4%	13.8	+14.3%
海外	2.9	1.1	-63.9%	6.2	+494.5%
总和	11.9	13.1	+10.3%	20.0	+52.7%

首九个月控股码头利润 (百万美元)



首九个月 (百万美元)	9M19	9M20	同比	9M21	同比
大中华	34.2	25.4	-25.9%	43.6	+72.0%
海外	14.6	-7.0	-147.7%	16.6	+337.6%
总和	48.8	18.4	-62.4%	60.2	+227.7%

议程

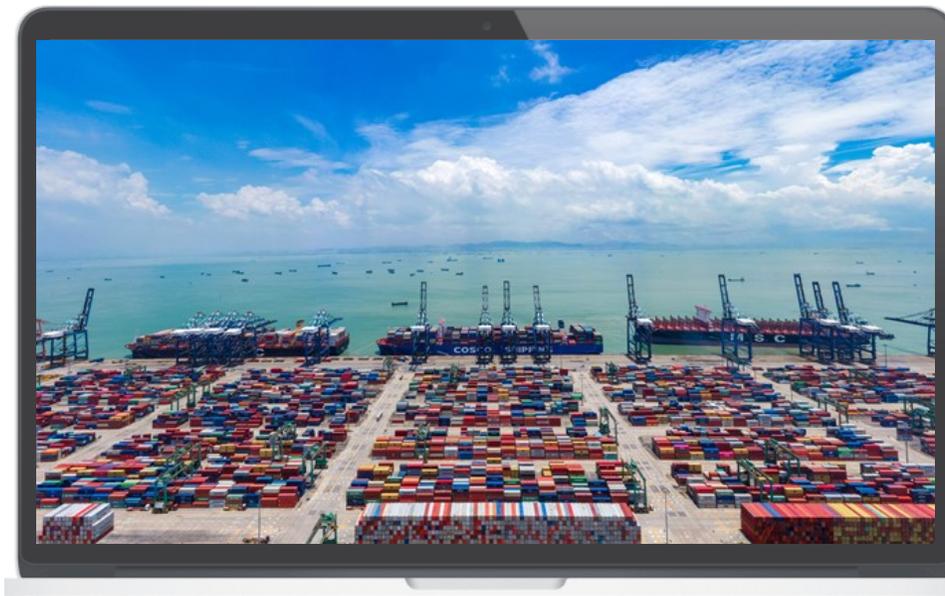
1 2021年第三季度亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

5 附录



2021年第三季度控股码头单箱收入同比持续上升

(百万美元, 另有订明除外)	3Q2020	3Q2021	同比变化(%)
控股码头吞吐量(千标准箱)	5,968.9	5,919.3	-0.8
收入	270.0	295.8	+9.5
销售成本	199.5	218.3	+9.4
毛利	70.5	77.5	+9.9
毛利率	26.1%	26.2%	+0.1 pps
应占合营公司及联营公司利润	80.1	84.6	+5.7
公司股权持有人应占利润	85.9	86.1	+0.2
每股盈利(美仙) ⁽¹⁾	2.66	2.60	-2.3

注:

(1) 每股盈利微跌主要是来自以股代息计划令已发行股数增加。

2021年首九个月净利润同比录得大幅增长

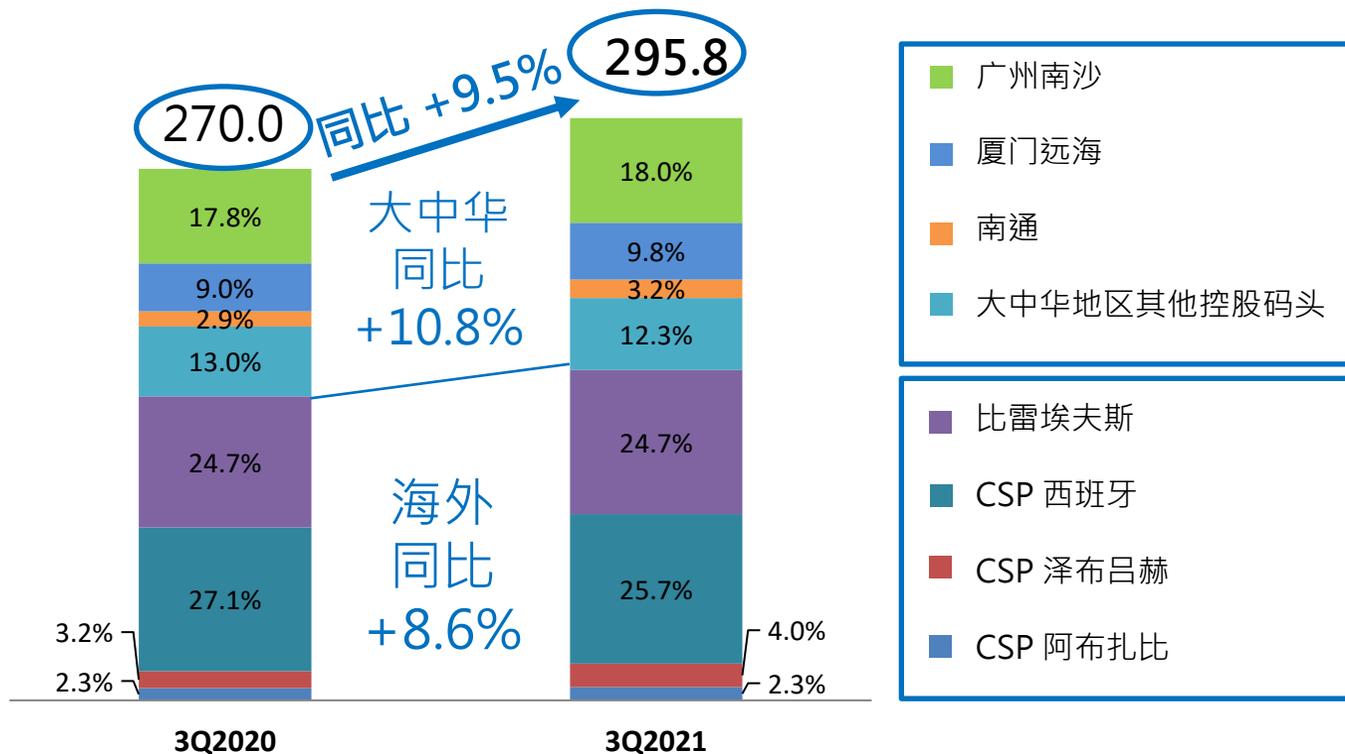
(百万美元·另有订明除外)	9M2020	9M2021	同比变化(%)
控股码头吞吐量(千标准箱)	16,470.3	17,282.2	+4.9
收入	722.7	860.6	+19.1
销售成本	553.1	634.9	+14.8
毛利	169.6	225.8	+33.1
毛利率	23.5%	26.2%	+2.7 pps
应占合营公司及联营公司利润	208.8	259.8	+24.4
公司股权持有人应占利润	249.3	261.8	+5.0
每股盈利(美仙)	7.83	7.90	+0.9
公司股权持有人应占利润(不计入一次性项目)⁽¹⁾	180.8	261.8	+44.8
每股盈利(美仙)(不计入一次性项目)⁽¹⁾	5.67	7.90	+39.3

注：

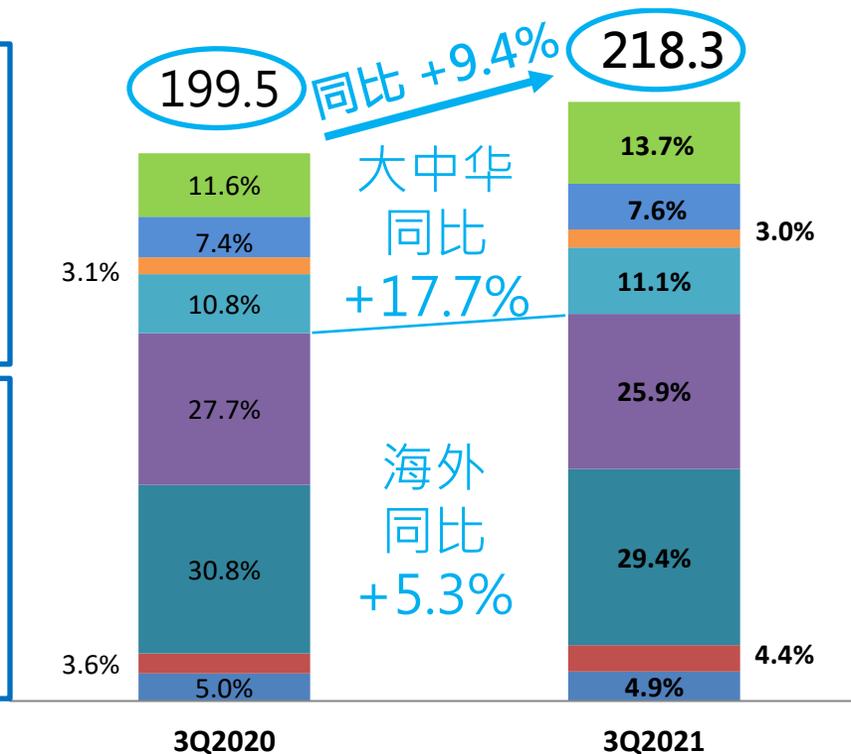
(1) 不计入2020年第一季度出售扬州码头及张家港码头所得的6,150万美元税后利润以及2020年第二季度出售江苏石油化工码头所得的710万美元税后利润。

2021年第三季度海外地区增收降本成效显著

收入 (百万美元)



销售成本 (百万美元)

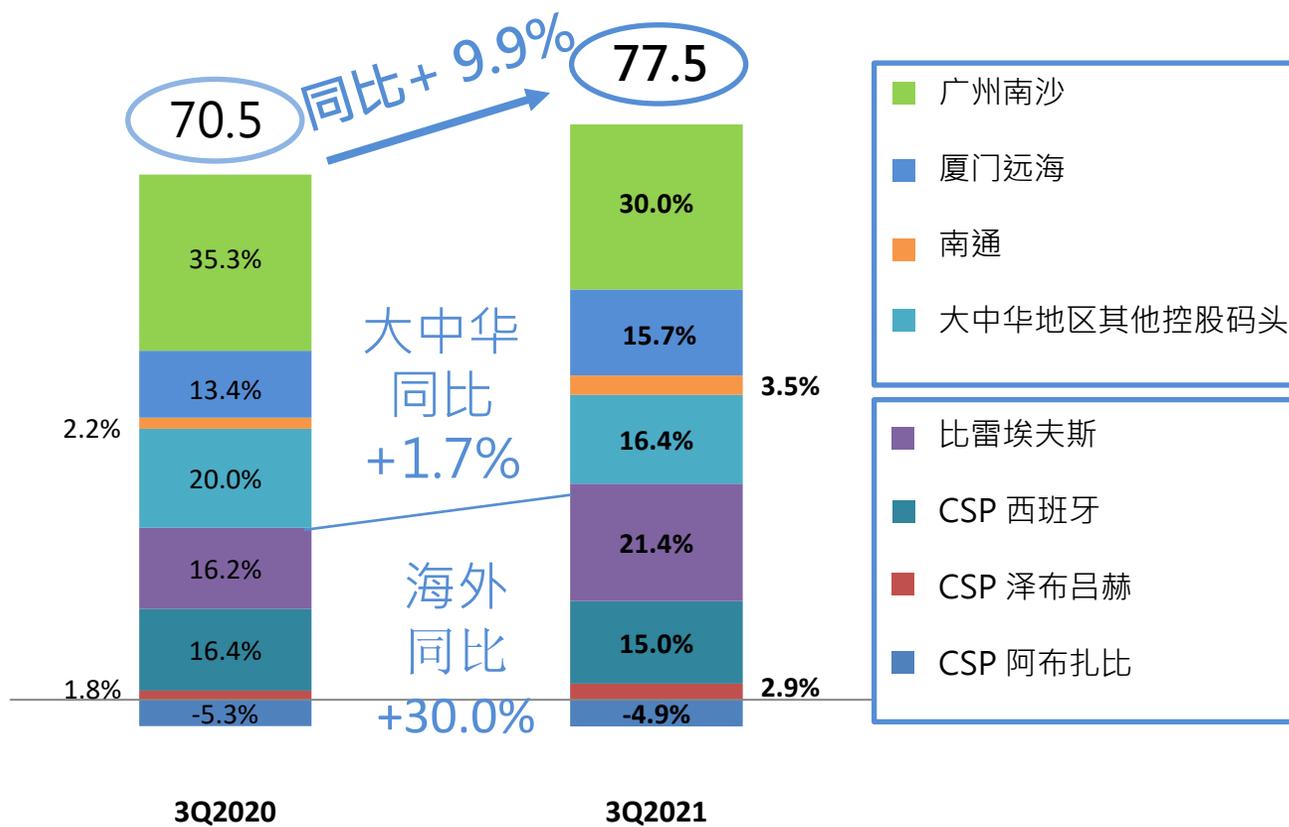


收入 (百万美元)	3Q20	%	3Q21	%	同比
大中华地区	115.5	43	128.0	43	+10.8%
海外地区	154.5	57	167.8	57	+8.6%
总和	270.0	100	295.8	100	+9.5%

销售成本 (百万美元)	3Q20	%	3Q21	%	同比
大中华地区	65.5	33	77.2	35	+17.7%
海外地区	134.0	67	141.1	65	+5.3%
总和	199.5	100	218.3	100	+9.4%

2021年第三季度海外地区毛利持续改善

毛利 (百万美元)



大中华地区	3Q20	%	3Q21	%	同比
毛利 (百万美元)	49.9	71%	50.8	65%	+1.7%
毛利率	43.2%		39.7%		-3.5 pps

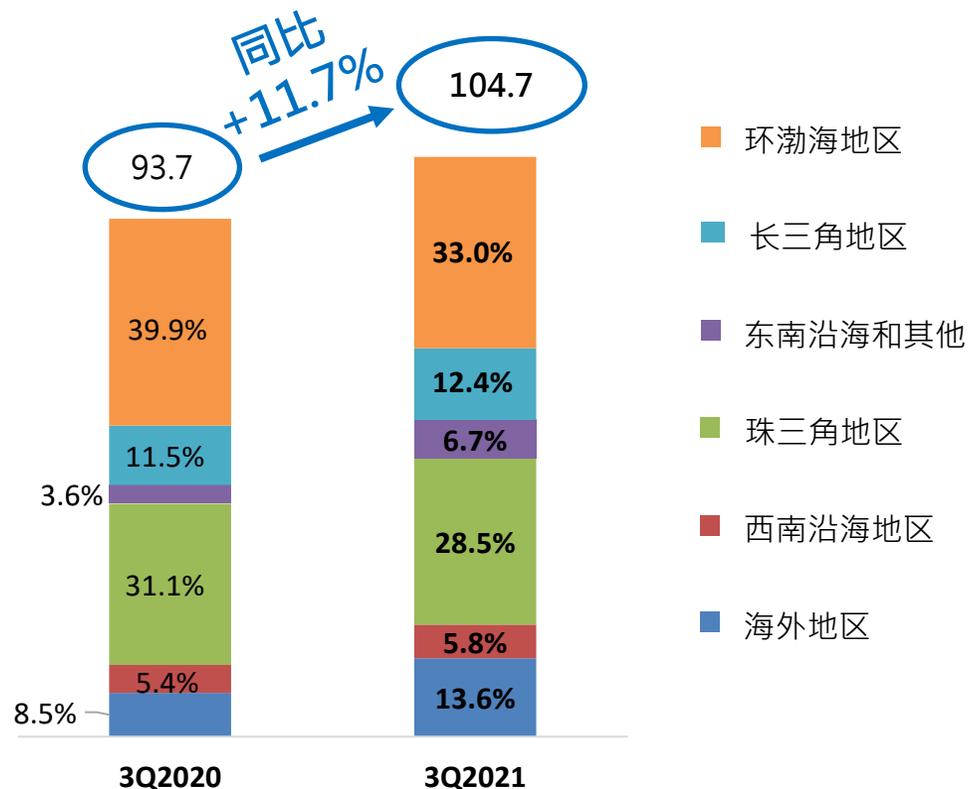
海外地区	3Q20	%	3Q21	%	同比
毛利 (百万美元)	20.6	29%	26.7	35%	+30.0%
毛利率	13.3%		15.9%		+2.6 pps

总和	3Q20	%	3Q21	%	同比
毛利 (百万美元)	70.5	100%	77.5	100%	+9.9%
毛利率	26.1%		26.2%		+0.1 pps

第三季度码头盈利能力持续提升

受惠于精益运营战略显效，第三季度码头利润同比上升11.7%，码头组合更趋多元化，推动公司可持续发展

各地区码头利润 (百万美元)



控股及非控股码头利润



前10大利润贡献码头

	3Q2020	3Q2021
青岛港国际	26.9%	27.6%
盐田	17.2%	16.8%
广州南沙	6.4%	8.2%
上海浦东	5.6%	5.3%
COSCO-PSA	4.4%	5.2%
北部湾港	4.3%	5.0%
Kumport	3.7%	4.0%
比雷埃夫斯	3.4%	3.7%
厦门远海	3.3%	3.4%
COSCO-HIT	3.1%	3.3%
总共:	78.3%	82.5%

财务状况稳健 支持未来项目发展

- 截止 2021年9月30日，公司现金状况维持强劲，现金及等同现金达到 10.36亿美元
- 净债务总权益比率维持在29.1%的健康水平

(百万美元，另有订明除外)	截止 2020年 12月 31日	截止 2021年 9月 30日
总资产	11,224	11,200
总负债	4,847	4,716
总权益	6,377	6,484
总债务	3,048	2,957
现金及等同现金	1,310	1,036
净债务总权益比率	26.8%	29.1%
每股账面净值 (港元) ⁽¹⁾	13.0	13.3

注：

(1) 每股账面净值是以 2020年 12月底及 2021年 9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

FY2019资本开支：

投资 – 2.24亿美元
现有码头机械设备 – 4亿美元
总额 – 6.24亿美元

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

9M 2021资本开支：

投资 – 2.12亿美元
现有码头机械设备 – 1.63亿美元
总额 – 3.75亿美元

例子：

- RSGT
- 瓦多 (增持)

2018年

2019年

2020年

9M2021

2021年预计

FY2018资本开支：

投资 – 1.28亿美元
现有码头机械设备 – 3.66亿美元
总额 – 4.94亿美元

例子：

- COSCO-PSA (一个新泊位)
- CSP 阿布扎比

FY2020资本开支：

投资 – 1.31亿美元
现有码头机械设备 – 2.14亿美元
总额 – 3.45亿美元

例子：

- 青岛港国际 (增持)
- 北部湾码头

FY2021预计资本开支：

投资 ~ 5.27亿美元
现有码头机械设备 ~ 5.58亿美元
总额 ~ 10.85亿美元

议程

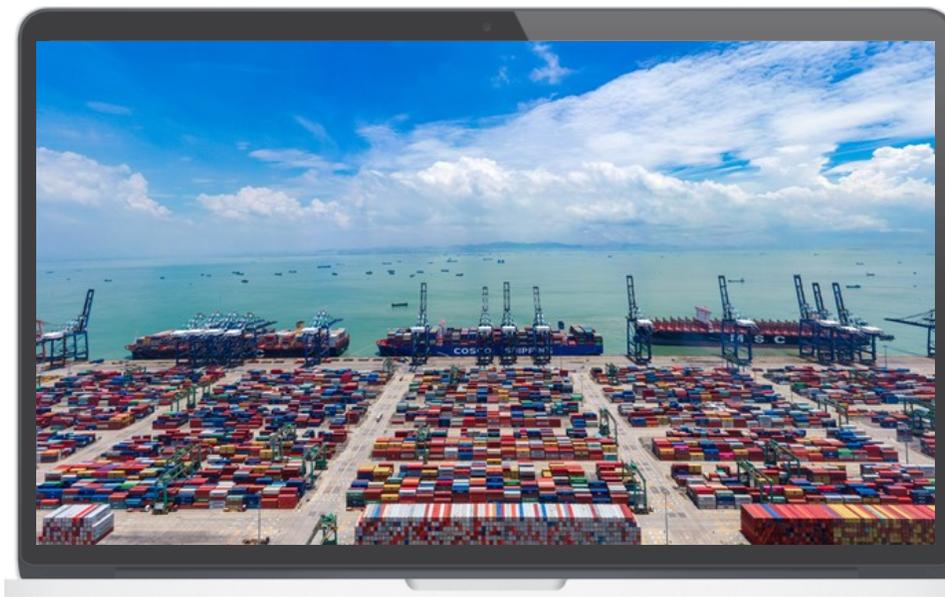
1 2021年第三季度亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

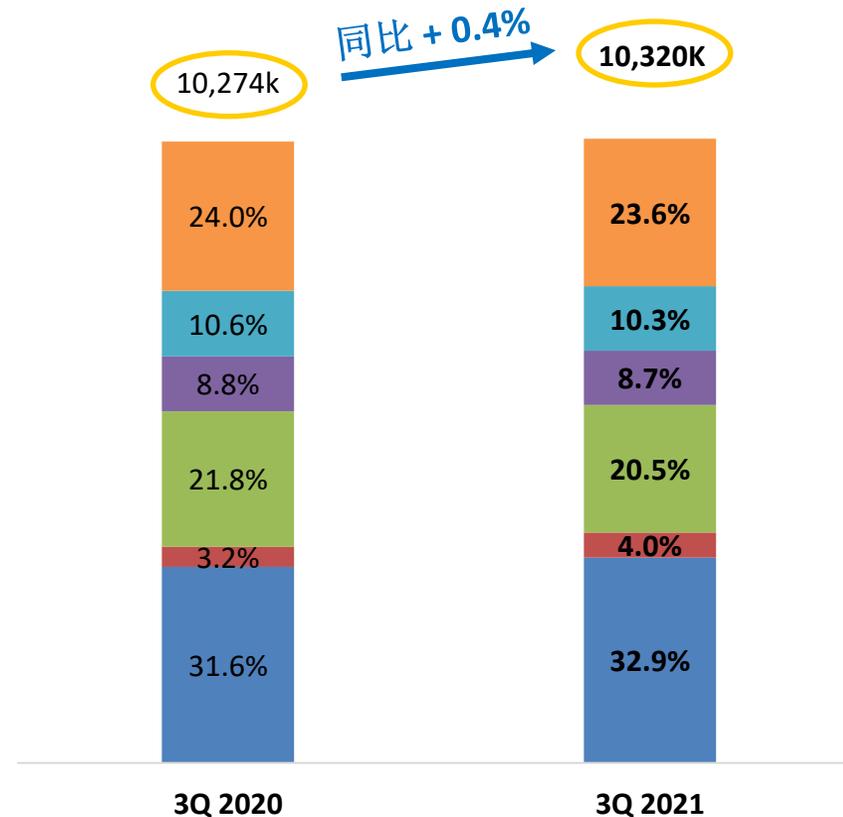
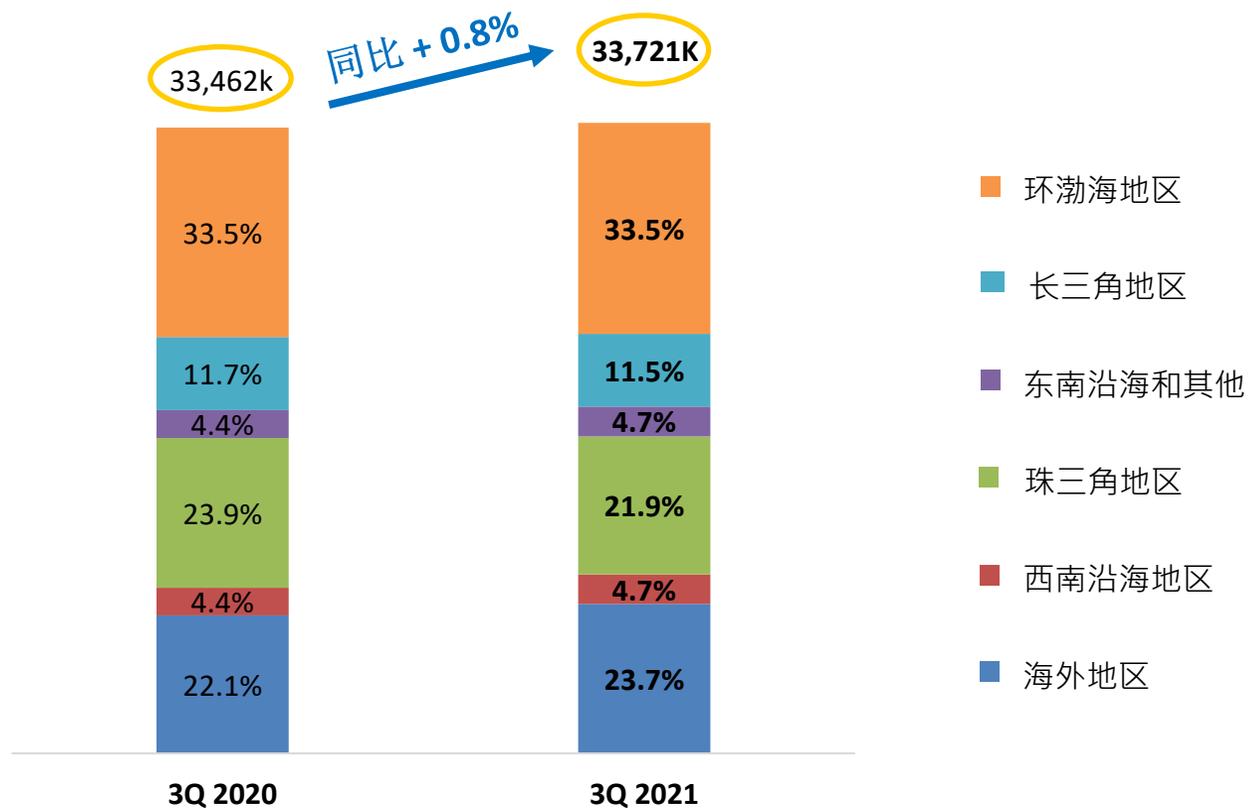
5 附录



业务状况 – 2021年第三季度吞吐量维持稳定增长

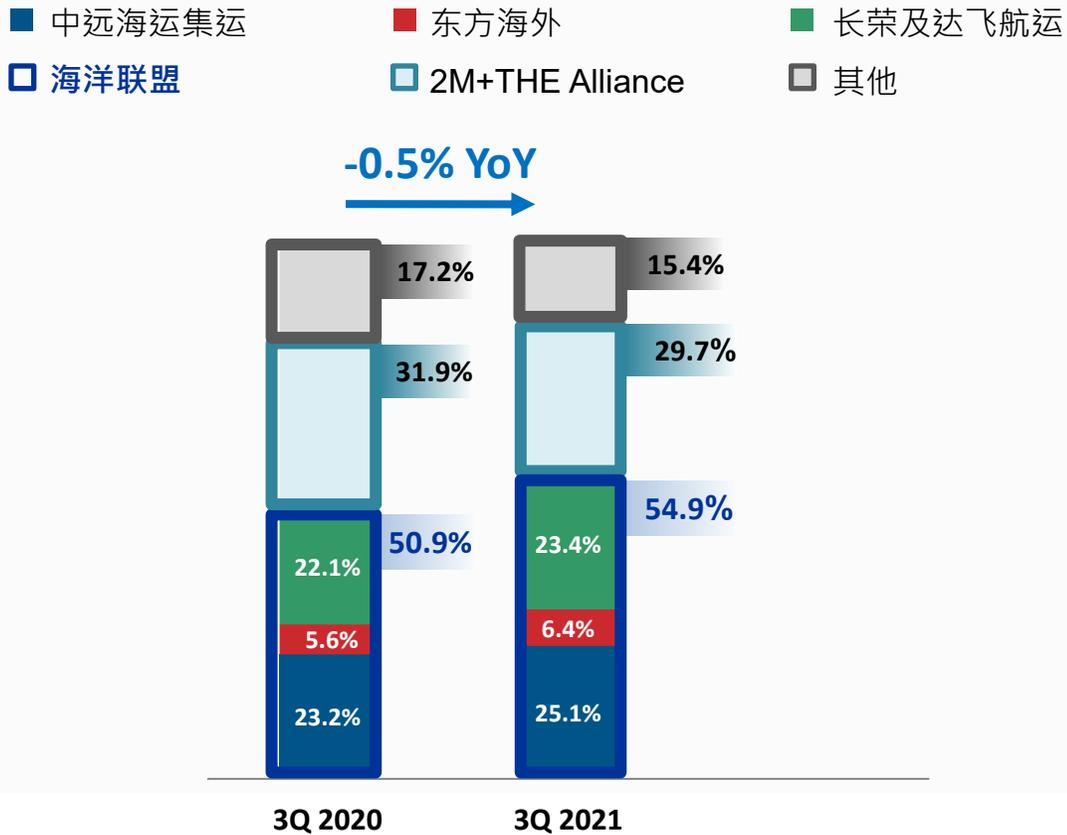
总吞吐量 (‘000 标准箱)	3Q2020	3Q2021	同比
- 控股码头	5,969	5,919	-0.8%
- 非控股码头	27,493	27,801	+1.1%
总吞吐量	33,462	33,721	+0.8%

权益吞吐量 (‘000 标准箱)	3Q2020	3Q2021	同比
- 控股码头	3,787	3,774	-0.4%
- 非控股码头	6,487	6,546	+0.9%
权益吞吐量	10,274	10,320	+0.4%

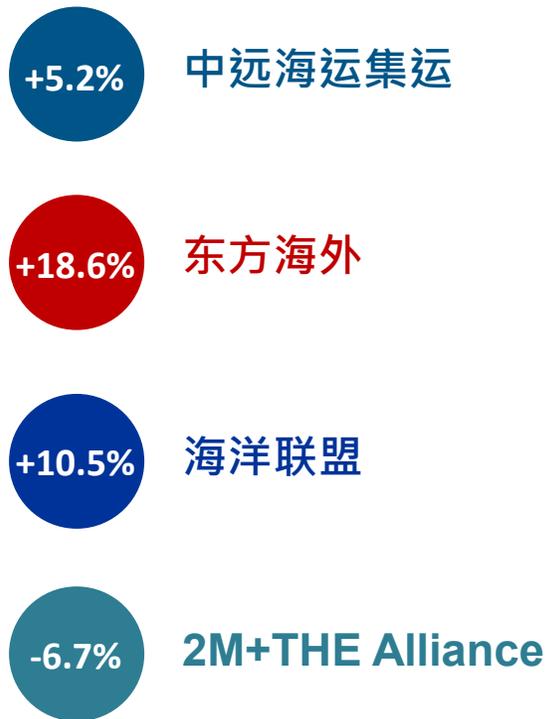


继续强化与海洋联盟协同效应

2021年第三季度各客户占总吞吐量百分比⁽¹⁾



2021年第三季度航运联盟客户同比增长⁽¹⁾



- 第三季度，来自中远海运集运的箱量贡献同比增长5.2%，主要以CSP泽布吕赫和CSP阿布扎比码头增长为主，分别同比上升74.7%和92.6%
- 来自东方海外的箱量贡献同比增长18.6%，主要以CSP泽布吕赫和CSP阿布扎比码头增长为主，分别同比上升82.9%和58.3%

注:

(1) 来自各客户的7家主要控股码头箱量贡献, 包括广州南沙、厦门远海、连云港、比雷埃夫斯、CSP西班牙、CSP 泽布吕赫及CSP阿布扎比码头。

完善全球码头网络布局 积极把握投资机会



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

- 把握投资机会，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**股权内部回报率最少达到低双位数**

注：
(1) 海外控股码头

持续优化码头资产组合

收购

红海地区 RSGT

在中东及东非集装箱市场覆盖面广，
预期带来增长动力
(项目于2021年7月完成交割)

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

德国CTT码头

进一步完善全球码头组合布局，
继续为全球各航运公司提供优质的供应链服务

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，
股价遭严重低估，
该等交易有助于为股东创造价值

利用科技发展 推进精益运营

navis
N4

2021首9个月

未来3-4年

泉州及晋江码头 于
2021年首9个月启用
Navis N4 系统

未来3至4年在旗下大
部分控股码头全面采
用 Navis N4系统

 **GSBN**

通过对GSBN以及区块链技术的跟随，进一
步提升码头信息技术服务水平



- 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
- 快速推进资产管理系统(EAM)建设，有效管理设备采购以及维护成本
- 同步构建MIS系统，通过统一数据标准和流程，为生产运营管理透明化提供辅助决策

议程

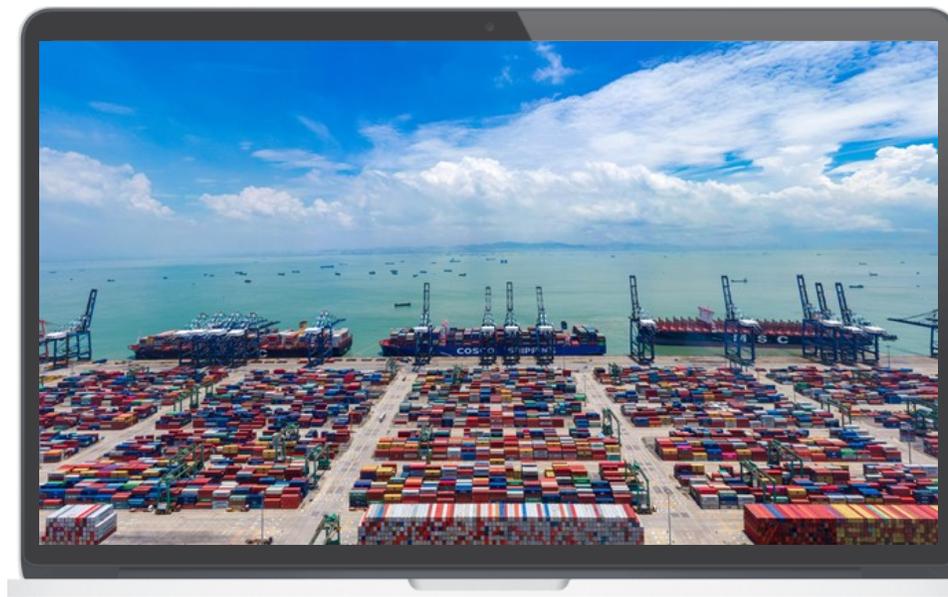
1 2021年第三季度亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

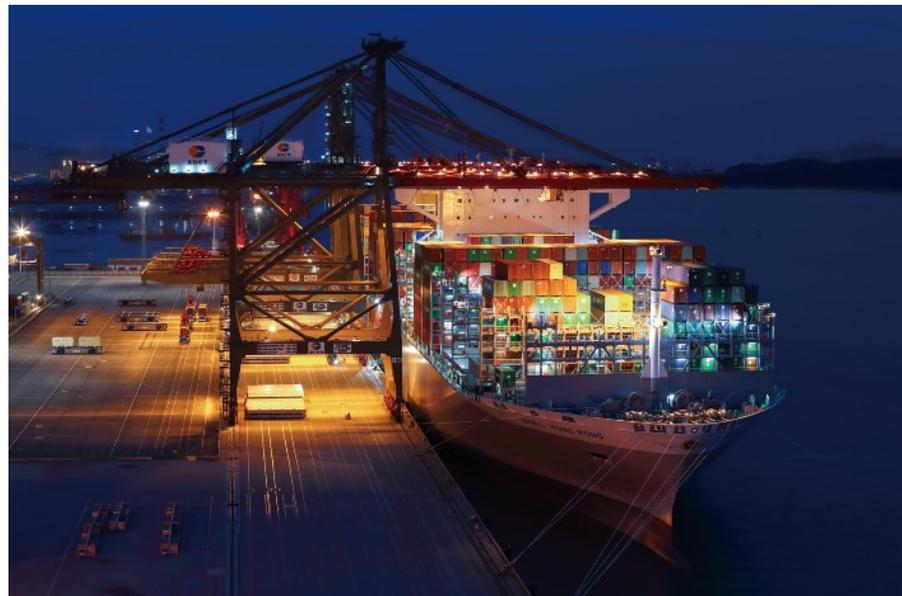
5 附录



发展战略 – 全球布局 精益运营 增值项目

把握全球经济发展机遇、
优化旗下码头布局

持续深化精益运营、
实现资产提质增效



加快拓展供应链延伸项目、
补充新盈利增长点

全球化布局和精益运营

把握全球经济增长带来的机遇 持续优化码头组合

- 把握全球经济增长带来的机遇，持续物色包括在东南亚、中东、南美洲和非洲等新兴市场的项目，发掘具战略意义的控股码头和高盈利能力的参股码头，打造均衡的全球码头网络布局
- 积极参与港口资源整合，提升营运效率
- 战略性处置码头资产，优化全球码头组合，提升整体资产价值

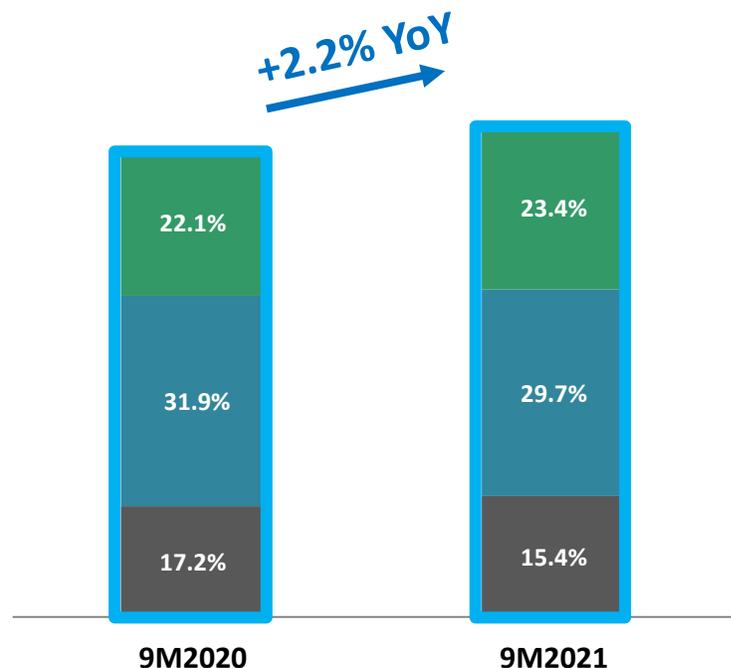
进一步深化精益运营 推进提质增效

- 持续从三大维度深化精益运营，优化码头组合及提升效率：
 - ▣ 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
 - ▣ 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
 - ▣ 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

精益运营 — 增收

持续提升第三方客户的箱量 (1)

■ 长荣及达飞航运 ■ 2M+THE Alliance ■ 其他客户



- 加强公司整体营销和商务谈判策略，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2021年首9个月，合共新增21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外，公司积极争取与各大航运联盟合作，持续优化客户组合
- 受惠于宏观环境持续改善及精益运营战略显效，公司将扩大话语权、提高平均单箱收入，2021年首9个月控股码头的总平均合约单箱收入同比增长约6%；PCT的整体平均单箱收入同比增加约15%

注：

(1) 撇除母公司和东方海外的箱量占比，我司7家主要控股码头的第三方客户箱量贡献占比，包括广州南沙、厦门远海、连云港、比雷埃夫斯、CSP西班牙、CSP 泽布吕赫及CSP阿布扎比码头。

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

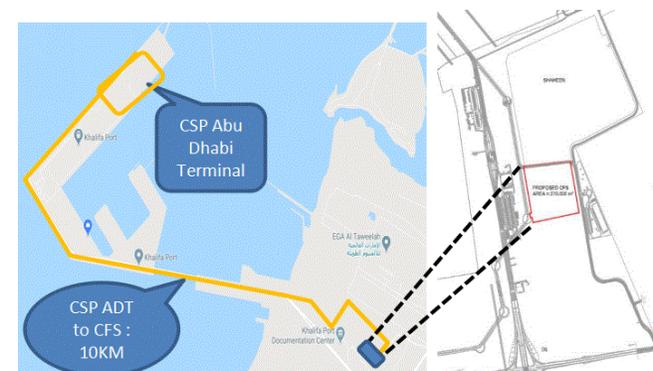
- 公司旗下码头十分重视以单箱成本为抓手的成本管控体系，在指标考核中引入“单箱成本”概念，制定码头的运营成本控制目标，在运营中实施系统有效的成本控制措施

积极推动增值供应链延伸项目 创造新盈利增长点

加快推进供应链延伸项目
带来新盈利增长点

- 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

CSP阿布扎比CFS一期



CSP泽布吕赫CFS



	总面积 (平方米)	仓库面积 (平方米)	资本开支	运营日
CSP阿布扎比CFS项目一期 (1)	273,970	50,666	6,000万美元	运营中
CSP泽布吕赫CFS	77,869	41,580	1,300万欧元	运营中
厦门CFS	23,800	N/A	1.3亿人民币	预计2022年

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

长江首个铁路进码头项目开通

- 今年8月1日，武汉阳逻国际港集装箱水铁联运项目开港通车，目标是3年实现每年吞吐量100万标准箱，水铁联运量每年50万标准箱
- 2020年，武汉GDP在全国所有城市中排名第九，经济总量达到1.56万亿元人民币，是我国中部地区的经济枢纽，今年武汉地区生产总值目标增长10%
- 武汉码头的开港，将进一步优化公司在长江地区码头组合的布局，与公司在长江地区其他码头发挥协同效应，武汉码头有望成为湖北乃至中西部走向世界的门户枢纽
- 通过全港区覆盖的5G网络，该项目实现无人集卡等技术应用，打造长江第一个水铁联运自动化码头



挑战

- 全球经济环境受到新冠肺炎疫情影响
- 全球经济增长仍存不确定性
- 地缘政治风险

机遇

- 海外码头长远发展机遇
- 大中华地区码头整合带来机遇
- 精益运营战略持续发挥作用，前景可期

- 公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
- 受惠于价值链需求增加，公司议价能力提升，有望提高单箱收入
- 公司凭借精益运营实现降本增效，我们有信心继续提高码头组合利润率

预计2021年吞吐量升幅将与同业同步

持续深化精益运营 推进可持续发展

五年发展计划 (2021年-2025年)



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





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

问答环节
谢谢!



议程

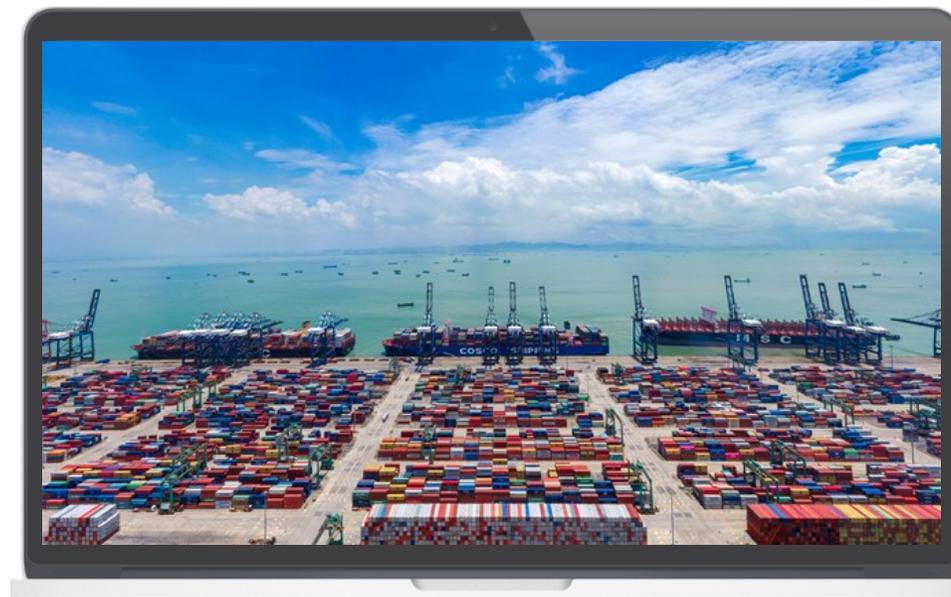
1 2021年第三季度亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

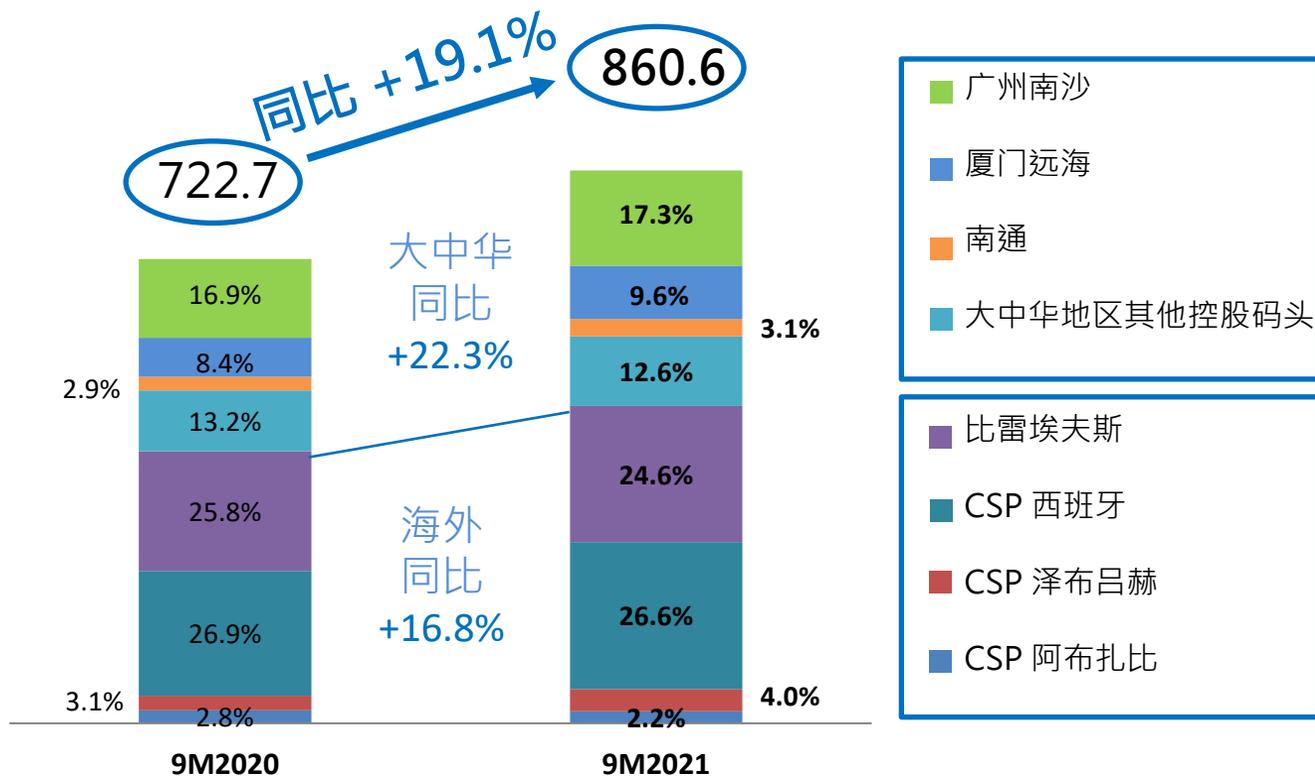
4 发展战略及展望

5 附录



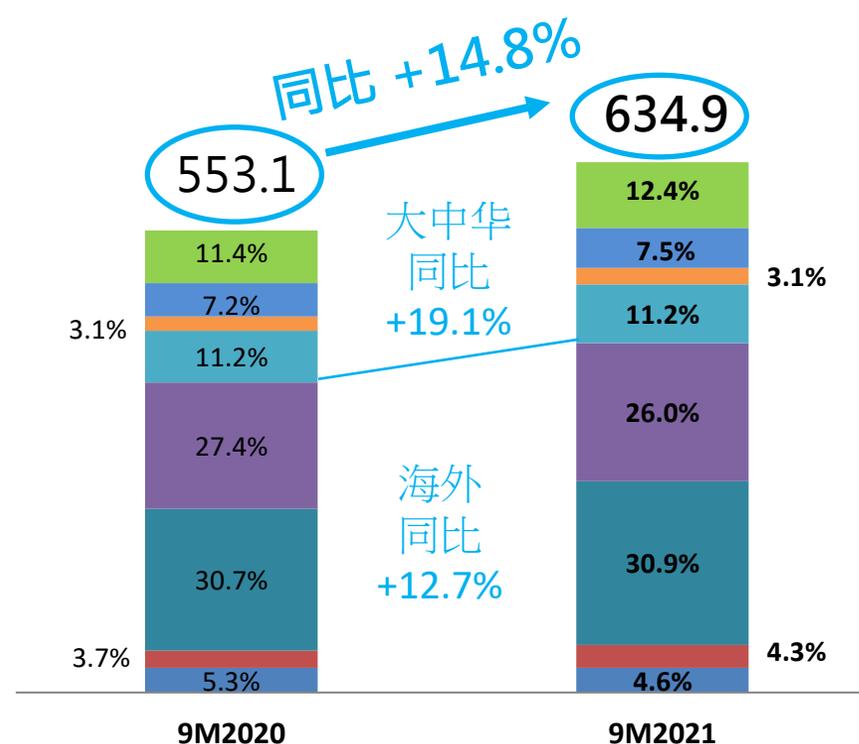
2021年首九个月增收降本成效显著

收入 (百万美元)



收入(百万美元)	9M20	%	9M21	%	同比
大中华地区	299.6	41	366.5	43	+22.3%
海外地区	423.1	59	494.1	57	+16.8%
总和	722.7	100	860.6	100	+19.1%

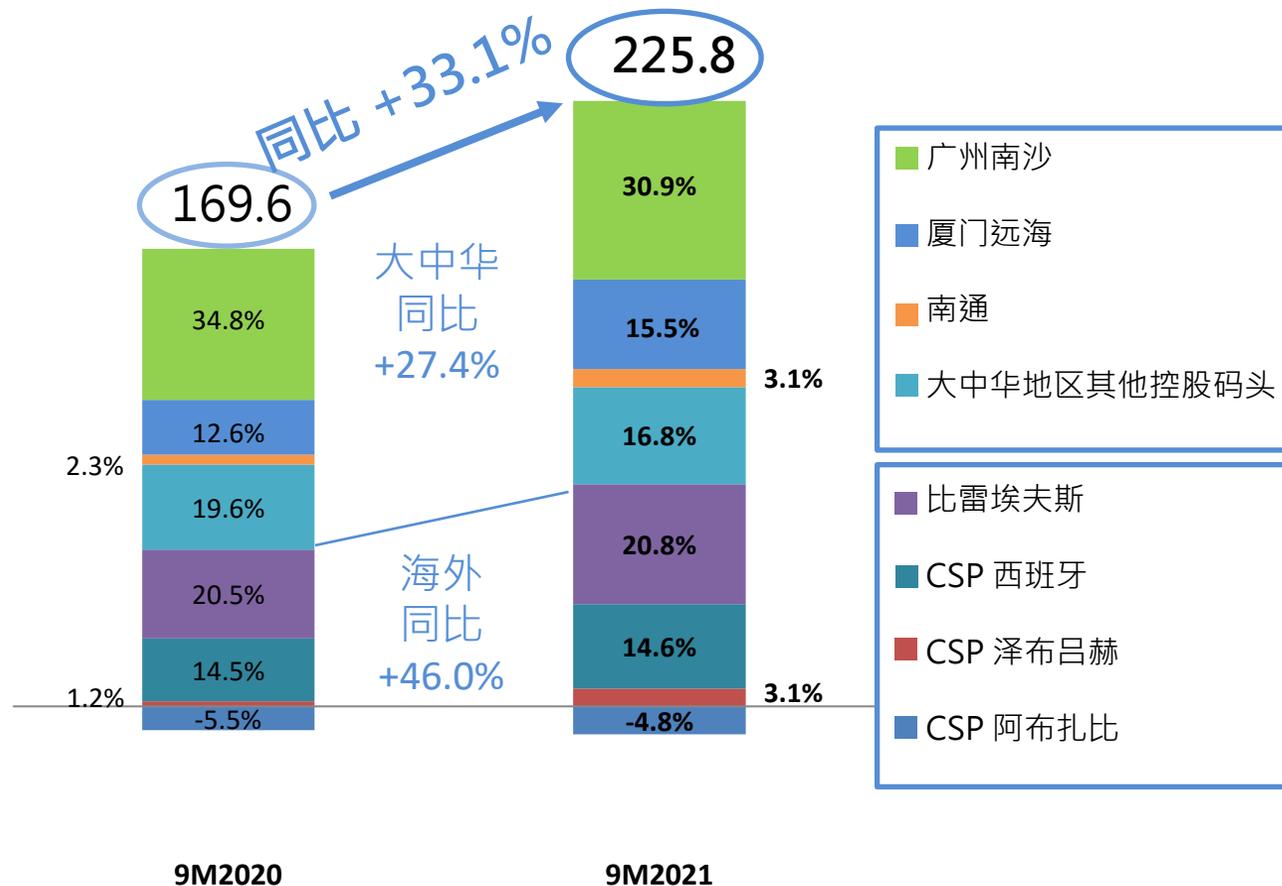
销售成本 (百万美元)



销售成本(百万美元)	9M20	%	9M21	%	同比
大中华地区	182.0	33	216.6	34	+19.1%
海外地区	371.1	67	418.3	66	+12.7%
总和	553.1	100	634.9	100	+14.8%

2021年首九个月毛利显著提升

毛利 (百万美元)



大中华地区	9M20	%	9M21	%	同比
毛利 (百万美元)	117.7	69	149.9	66	+27.4%
毛利率	39.3%		40.9%		+1.6 pps

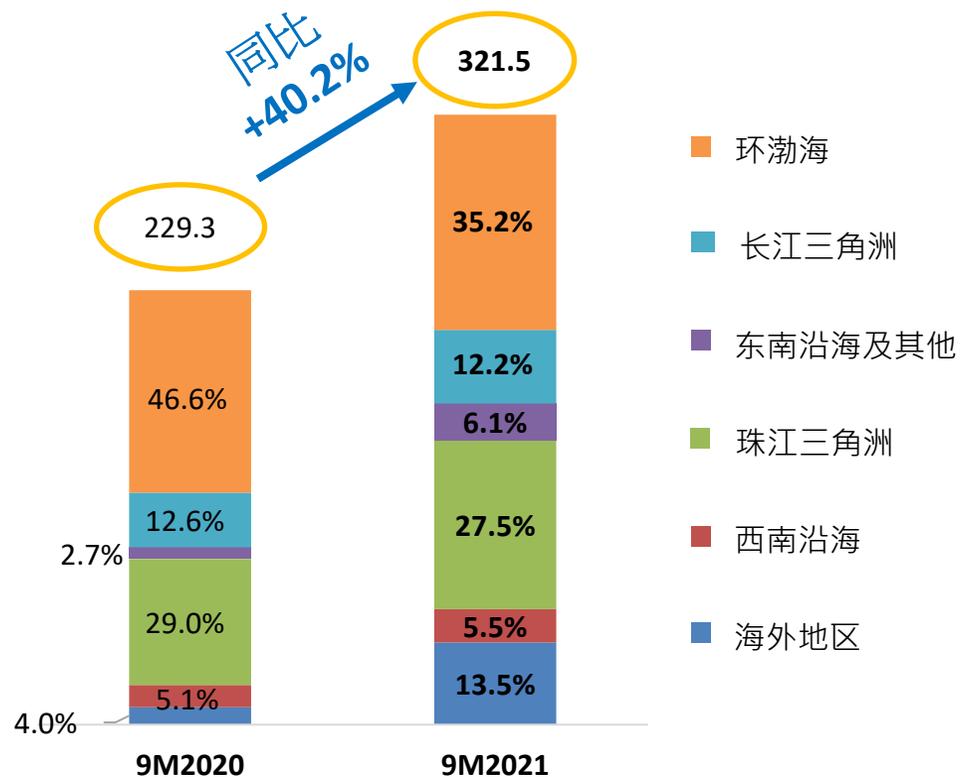
海外地区	9M20	%	9M21	%	同比
毛利 (百万美元)	51.9	31	75.9	34	+46.0%
毛利率	12.3%		15.4%		+3.1 pps



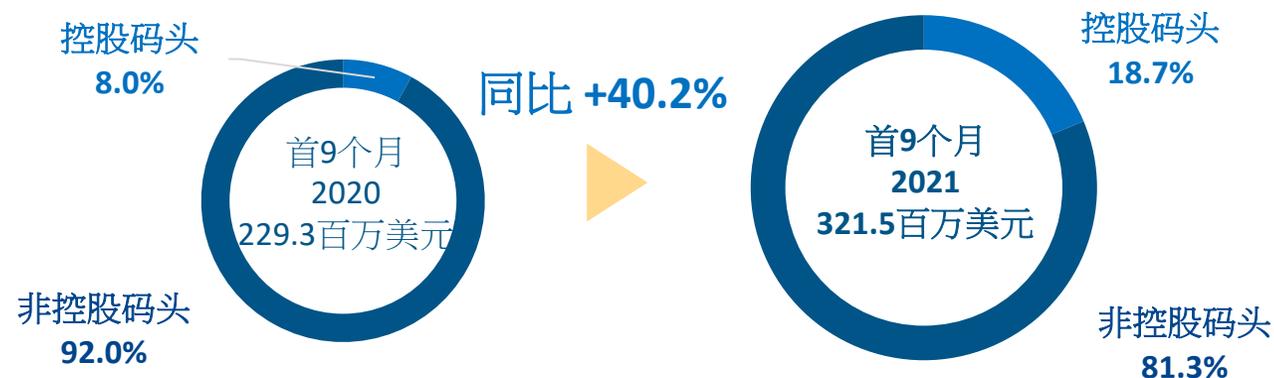
总和	9M20	%	9M21	%	同比
毛利 (百万美元)	169.6	100	225.8	100	+33.1%
毛利率	23.5%		26.2%		+2.7 pps

2021年首九个月码头盈利表现强劲 同比大幅上升40.2%

各地区码头利润 (百万美元)



控股及非控股码头利润



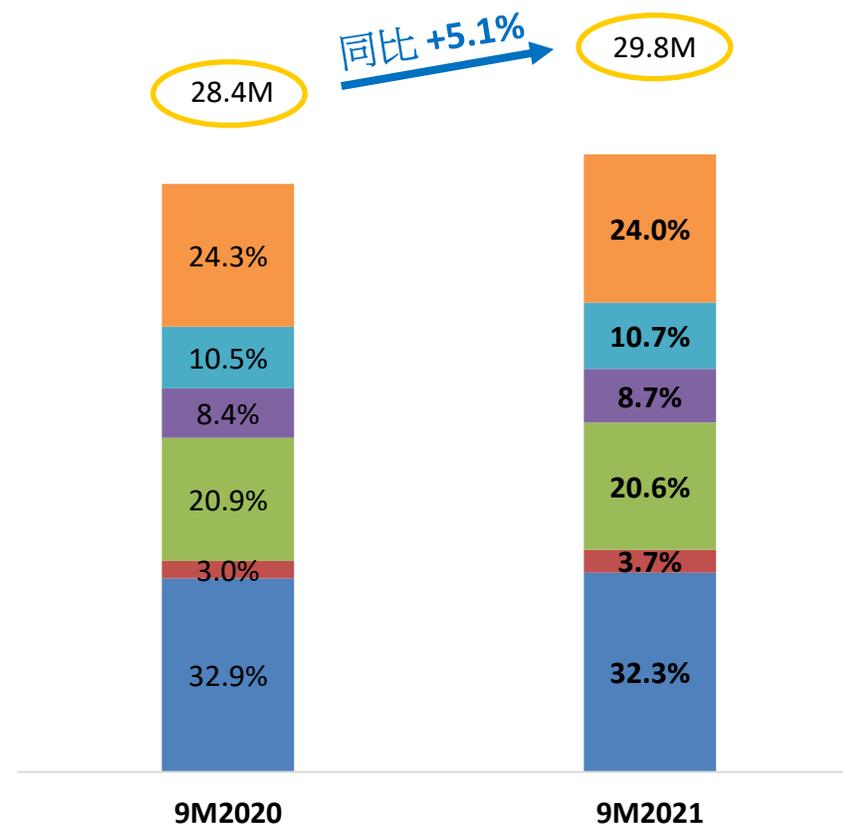
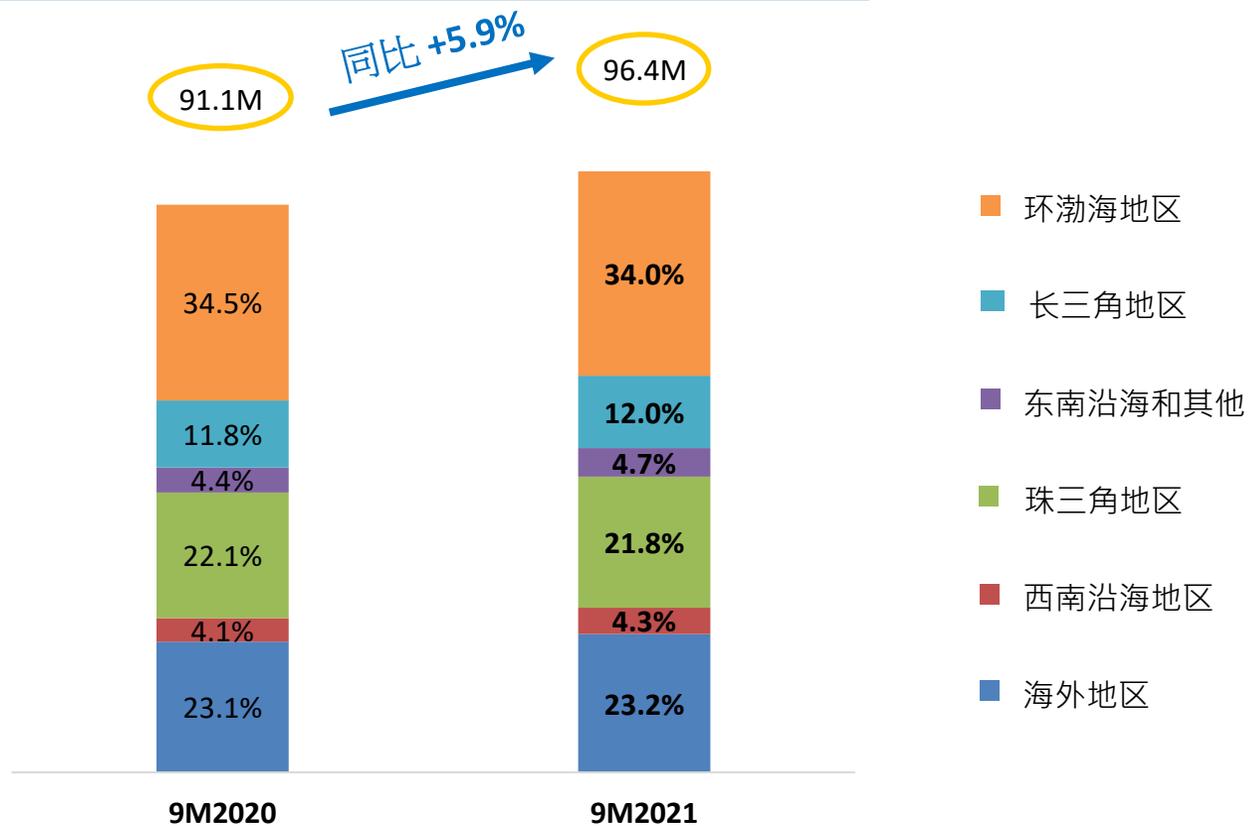
前10大利润贡献码头

	9M2020	9M2021
青岛港国际	35.0%	29.3%
盐田	15.6%	16.0%
广州南沙	5.9%	7.4%
上海浦东	5.7%	5.2%
比雷埃夫斯	4.9%	4.6%
北港股份	4.4%	4.6%
Kumport	4.0%	3.7%
中远 - 新港码头	4.0%	3.3%
上海明东	3.4%	2.9%
COSCO-HIT	3.0%	2.8%
总共:	86.0%	72.0%

业务状况 – 2021年首九个月吞吐量持续录得同比增幅

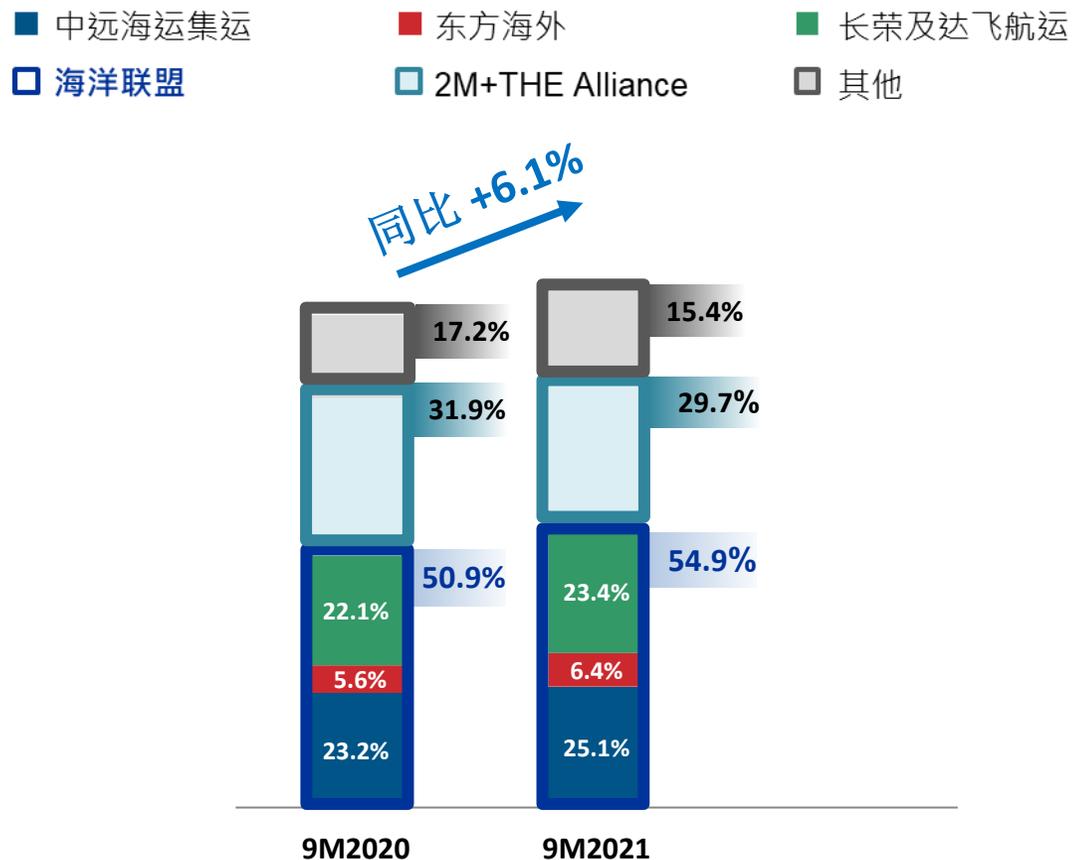
总吞吐量 (‘000 标准箱)	2020 一至九月	2021 一至九月	同比
- 控股码头	16,470	17,282	+4.9%
- 非控股码头	74,626	79,149	+6.1%
总吞吐量	91,096	96,431	+5.9%

权益吞吐量 (‘000 标准箱)	2020 一至九月	2021 一至九月	同比
- 控股码头	10,586	10,959	+3.5%
- 非控股码头	17,765	18,826	+6.0%
权益吞吐量	28,351	29,785	+5.1%

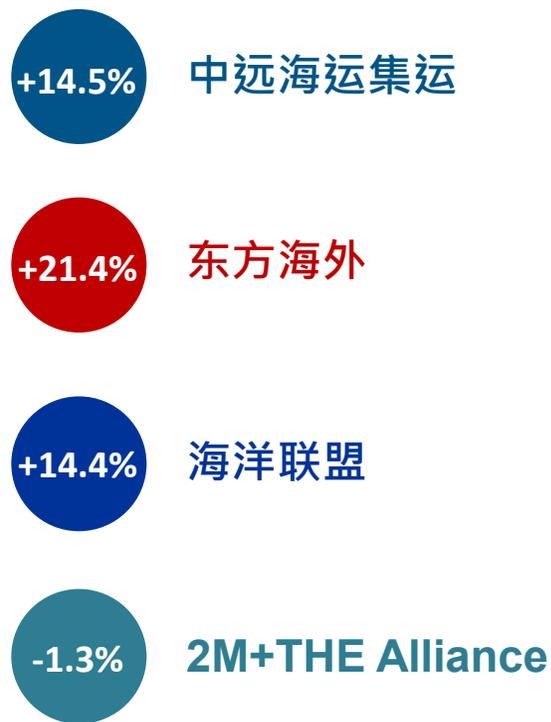


致力于与航运联盟创造协同效益最大化

2021年首九个月各客户占总吞吐量百分比⁽¹⁾



2021年首九个月航运联盟客户同比增长⁽¹⁾

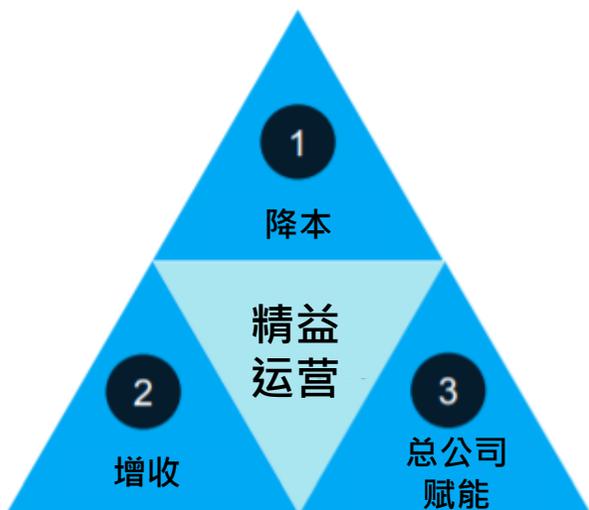


- 首9个月，来自中远海运集运的箱量贡献同比增长14.5%，主要以CSP泽布吕赫和CSP阿布扎比码头增长为主，分别同比上升56.5%和34.9%
- 来自东方海外的箱量贡献同比增长21.4%，主要以CSP泽布吕赫和比雷埃夫斯码头增长为主，分别同比上升35.0%和28.0%

注:

(1) 来自各客户的7家主要控股码头箱量贡献, 包括广州南沙、厦门远海、连云港、比雷埃夫斯、CSP西班牙、CSP泽布吕赫及CSP阿布扎比码头。

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**；构建公司管理信息系统，建立 MIS 系统，推进资产管理系统(EAM)建设，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

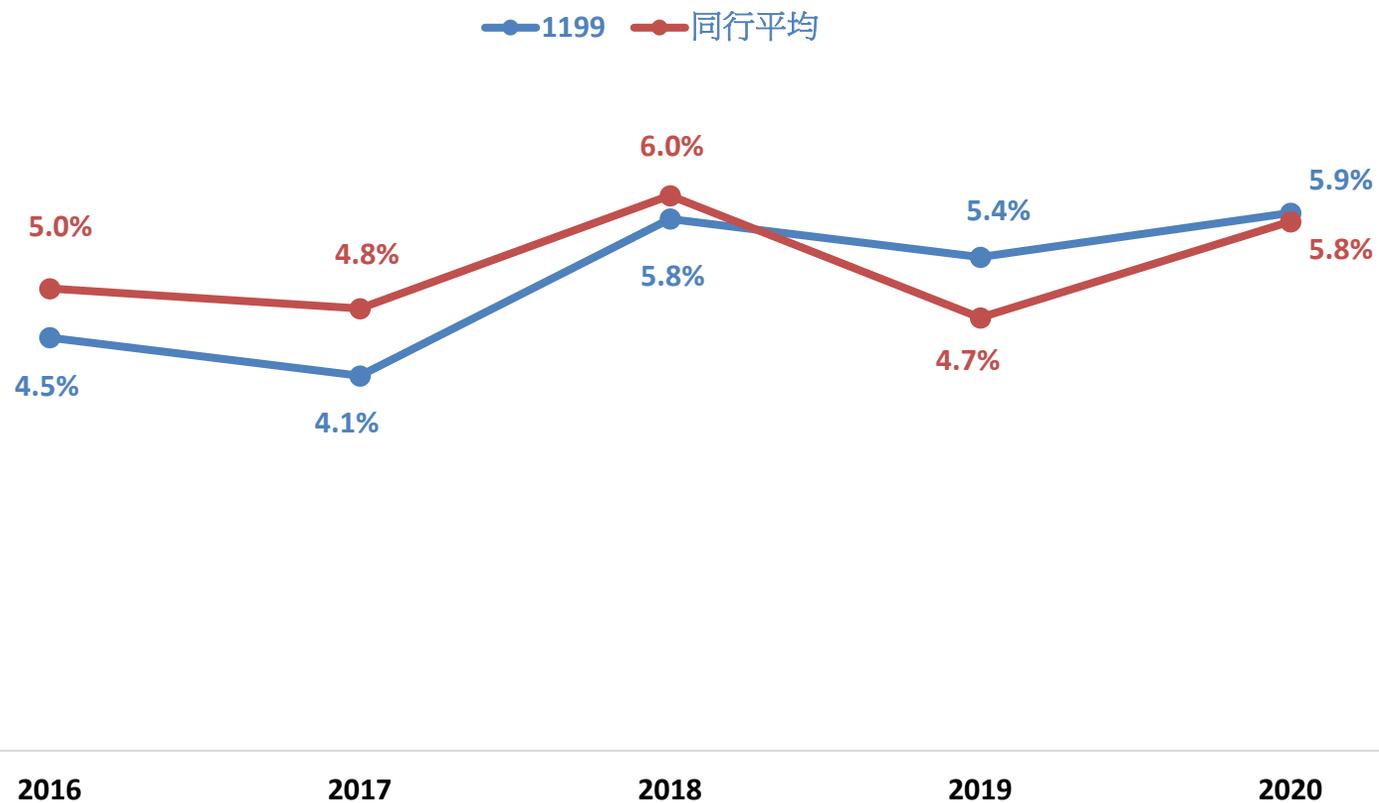
总公司 赋能

- **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**

维持高股息率 创造长期投资价值

➤ 我们有信心继续保持行业内最佳的收益率

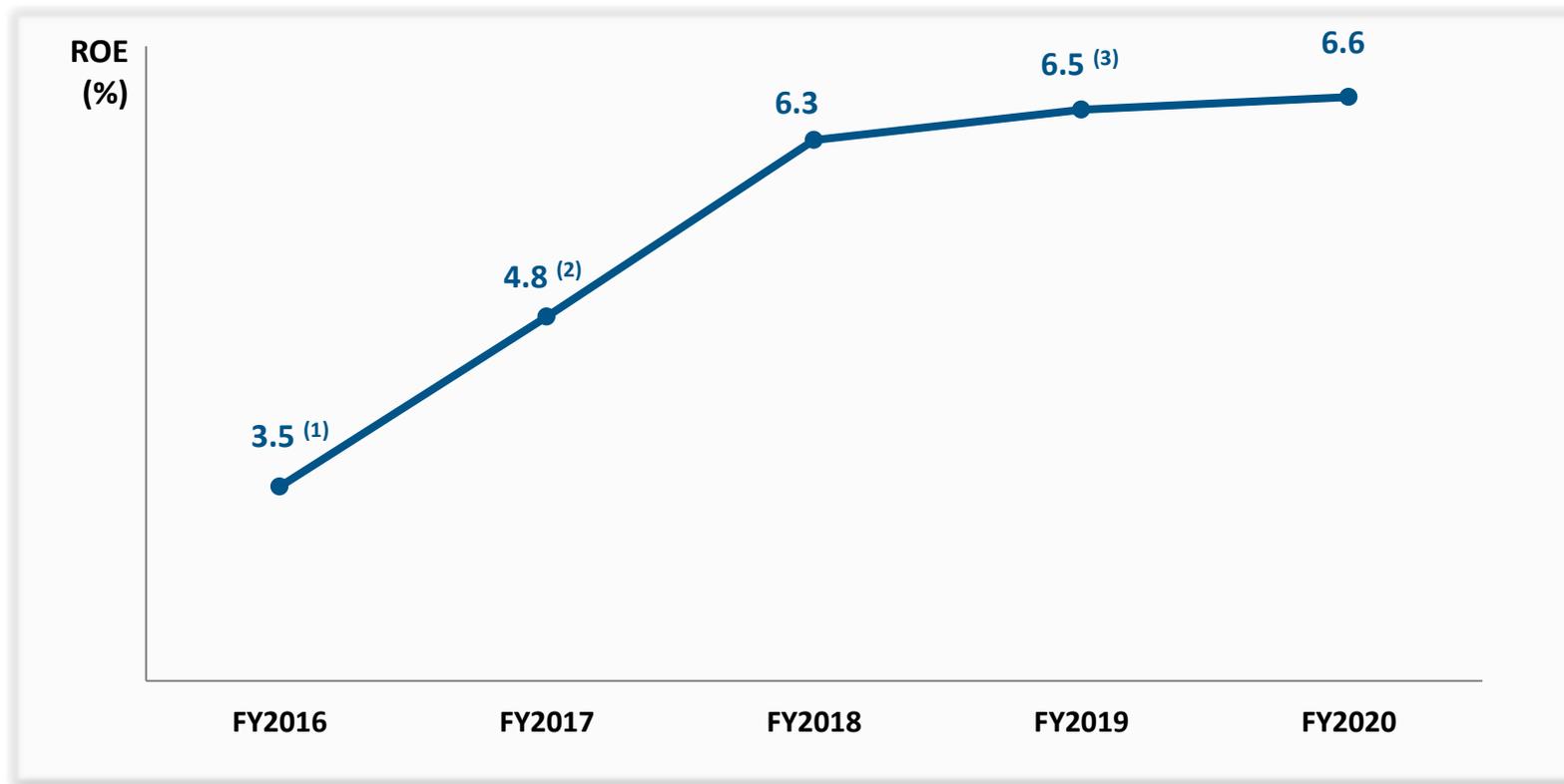
股息收益率 (1)



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8月2日的收盘价得出的。同行（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将每家公司的股息除以其在2021年8月2日的收盘价，再计算五家公司的平均而得出。

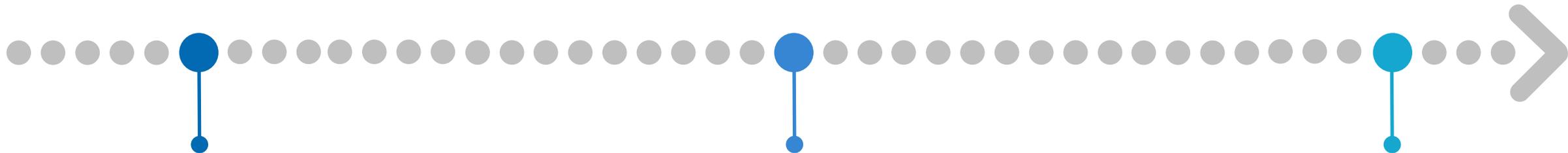
ROE 持续优化



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。

朝五年计划迈进



2016 重组

- ◆ 纯码头运营商
- ◆ 三大核心战略

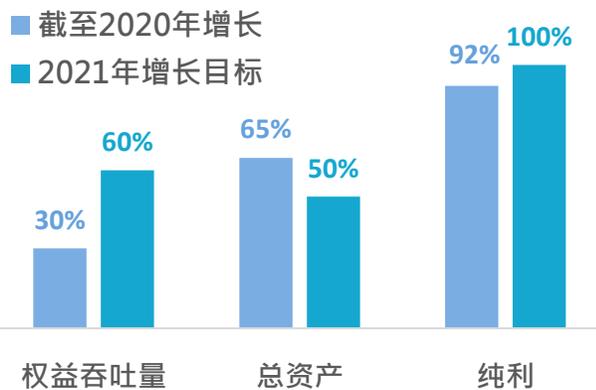
2020 现阶段

- ◆ 控股码头总数增至 14 家 (FY2016 : 10家)
- ◆ 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	2,950万标准箱	+60%	4,720万标准箱
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的一次性收益。

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名合资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

- ◆ 优化供应链管理
- ◆ 推动公平运营原则



- ◆ 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

- ◆ 善用先进科技
- ◆ 强化全球码头布局

维持高质量企业管治水平

董事会成员多元化

- ✓ 多名非独立董事
- ✓ 拥有多范畴的技能、专业知识及经验
- ✓ 董事会性别多元化
- ✓ 确保每名董事均有足够时间处理公司业务

确保公司业务全面合法合规

- ✓ 遵守企业管治守则有关守则及条文
- ✓ 继续优化公司政策，确保其合适性
- ✓ 参照经合组织 (OECD) 准则，设定一系列道德准则，以保持高度的企业问责及增加透明度

环境、社会及管治委员会架构

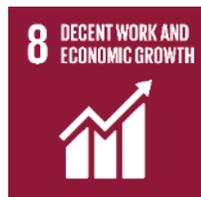


成立环境、社会及管治委员会

- ✓ 董事会于2021年3月议决扩大公司管治委员会的职权范围，纳入环境、社会及企业可持续发展相关的事宜
- ✓ 进一步提高董事会的参与度，强调董事会在环境、社会及管治方面的领导角色，更有效地实施相关政策和举措
- ✓ 环境、社会及管治委员会负责引进并建议有关企业管治的主要原则，同时，就本集团企业社会责任及可持续发展措施至发展与实施提供意见，监督和检讨相关事宜并向董事会提出建议

与全球可持续发展原则接轨

公司支持联合国可持续发展目标(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！

