



The Ports for ALL

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

# 2023年第一季度业绩公布

推进全球布局与精益运营  
提质增效实现高质量发展

2023年4月





# 议程

1. 主要亮点
2. 财务表现
3. 业务回顾
4. 发展战略及展望
5. 问答环节
6. 附录



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

The Ports for ALL

# 议程

## 1. 主要亮点

「大家的  
港口」



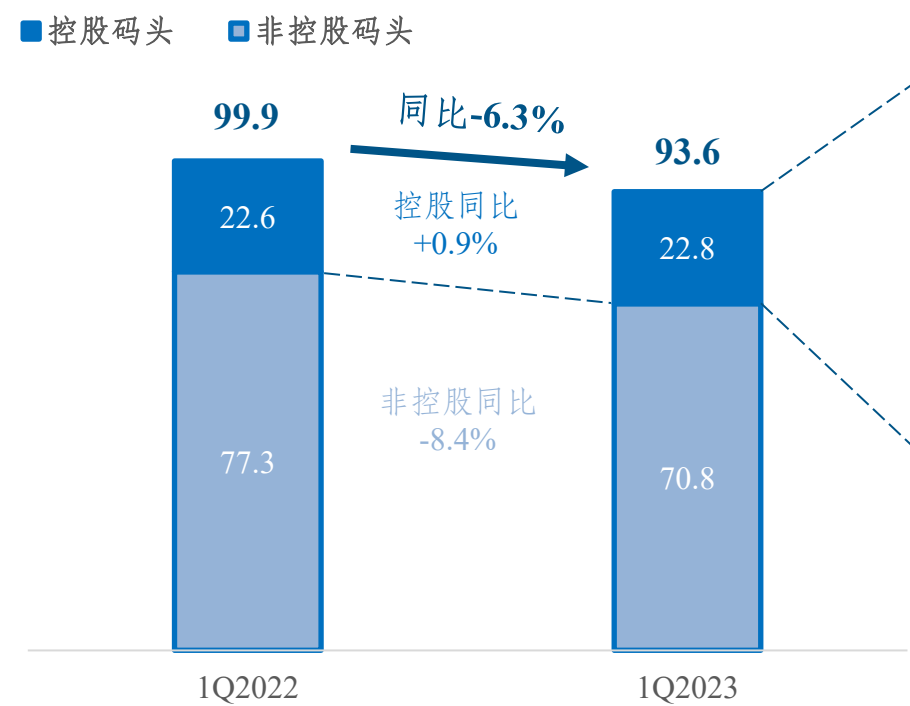


# 2023年第一季度控股码头盈利能力

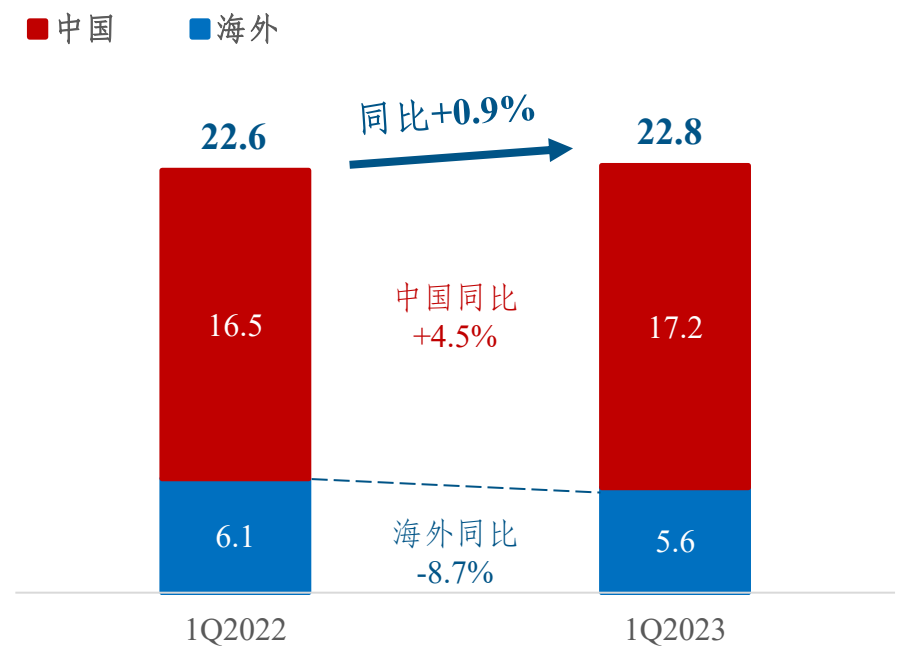
## 控股码头利润同比表现相对强势

- 2023年第一季度，控股码头利润同比增长0.9%至约2,280万美元；单箱收入提高抵消箱量减少影响
- 主要经济体增长乏力导致需求下滑，第一季度总码头利润同比下降6.3%，不过随着内外贸市场逐步复苏，我们预计箱量有望呈现反弹态势

2023年第一季度总码头利润 (百万美元)



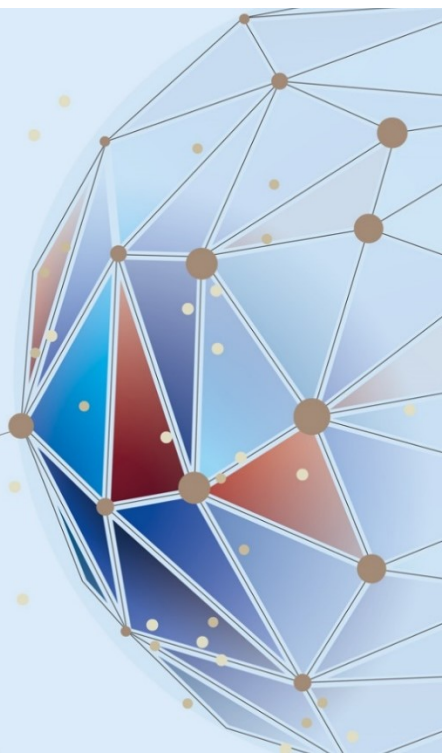
2023年第一季度控股码头利润 (百万美元)



# 议程

## 2. 财务表现

全球码头  
网络布局



# 2023年第一季度财务亮点

## 单箱收入提高 毛利率扩张

- 2023年第一季度，控股码头单箱收入提高<sup>(1)</sup>抵消在箱量方面的下滑
- 随着公司不断深化精益运营战略，带动毛利同比增长11.2%、毛利率同比提高2.9个百分点至27.4%
- 主要受应占合营公司及联营公司利润同比下滑16.4%影响，公司股权持有人应占利润同比下降17.9%

(百万美元，除另有说明)	1Q2022	1Q2023	同比
控股码头总吞吐量(百万标准箱)	7.49	6.65	-11.1%
收入	329.7	328.0	-0.5%
成本	(248.8)	(238.1)	-4.3%
毛利	80.9	89.9	+11.2%
毛利率	24.5%	27.4%	+2.9pps
应占合营公司及联营公司利润	82.5	69.0	-16.4%
公司股权持有人应占利润	76.1 <sup>(2)</sup>	62.5	-17.9%

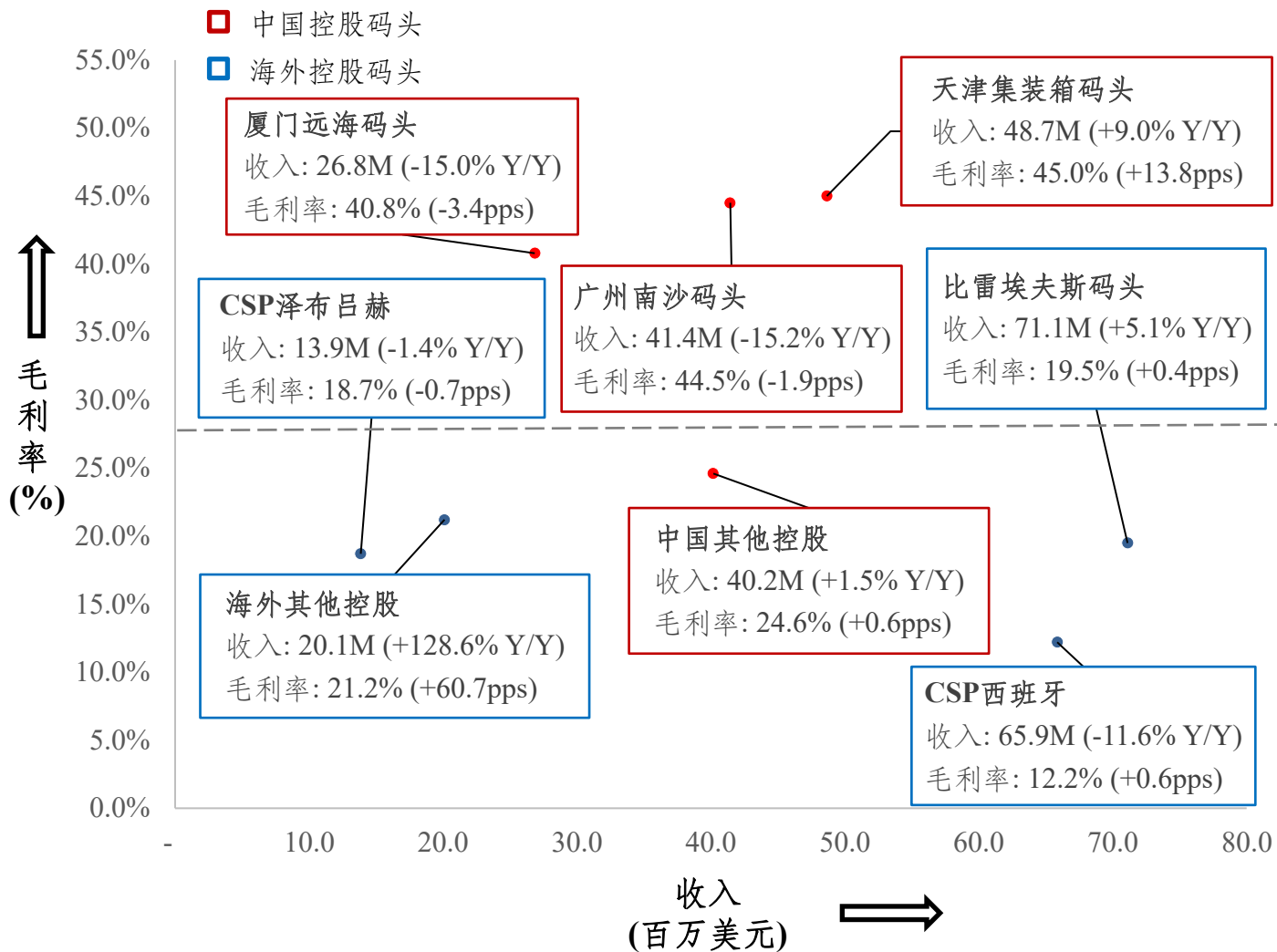
(1) 以当地货币计算，2023年第一季度，中国控股码头平均单箱收入同比涨约11.9%；欧洲控股码头平均单箱收入同比涨约17.6%。

(2) 由于本集团因采用了香港会计准则第12号修订本「所得税—单一交易所产生的资产及负债相关递延税项」而对累计影响作出了必要的调整，因此2022年第一季度公司股权持有人应占利润由74,948,000美元调整至76,109,000美元。

# 2023年第一季度收入及毛利率

公司精益运营管理进一步推动TCT和CSP阿布扎比项目向好发展

2023年第一季度控股码头收入(百万美元)和毛利率(%)



➤ 高盈利能力码头:

- 2023年第一季度, 中国地区码头毛利率维持在相对高水平, 达38.9%
- TCT收入及毛利率分别同比增长9.0%及13.8个百分点; 单箱收入同比提高22.2%, 成本同比降低12.9%, 增收降本管理进一步显效

➤ 增长潜力码头: 精益运营管理推动海外控股码头, 特别是CSP阿布扎比码头, 第一季度表现取得良好成果。未来随着码头使用率及效率提高, 公司整体毛利率也将得到优化

	收入 (百万美元)	毛利率 (%)
中国控股码头:	157.1 (-4.6% Y/Y)	38.9% (+2.4pps)
海外控股码头:	170.9 (+3.6% Y/Y)	16.8% (+4.2pps)
全部控股码头:	328.0 (-0.5% Y/Y)	27.4% (+2.9pps)



# 2023年第一季度码头利润

## 控股码头盈利能力表现相对强势

### 以地区划分码头利润:

- 2023年第一季度, 西南沿海、环渤海及海外地区的码头盈利能力同比提高
- 受全球经济增速下滑影响, 长三角、东南沿海和其他, 以及珠三角地区的部分外贸为主码头业务及业绩表现都录得同比下跌

### 以控股/非控股码头利润划分:

- 精益运营管理提高整体控股码头盈利能力
- 全球主要经济体增长乏力, 导致公司外贸业务较重的参股码头盈利下滑

### 2023年第一季度各地区码头利润 (百万美元)

总码头利润: 93.6百万美元 (同比-6.3%)

占总码头利润%

地区	同比变化	占比
环渤海	+6.6% Y/Y	47.1% (+5.7pps)
长三角	-31.7% Y/Y	8.2% (-3.0pps)
东南沿海&其他	-10.7% Y/Y	6.4% (-0.3pps)
珠三角	-42.0% Y/Y	15.5% (-9.5pps)
西南沿海	+180.0% Y/Y	7.6% (+5.1pps)
海外	+8.8% Y/Y	15.3% (+2.1pps)

控股码头:	22.8百万美元 (+0.9% Y/Y)	24.4% (+1.7pps)
非控股码头:	70.8百万美元 (-8.4% Y/Y)	75.6% (-1.7pps)

### 前十大码头利润贡献码头 (占总码头利润%)

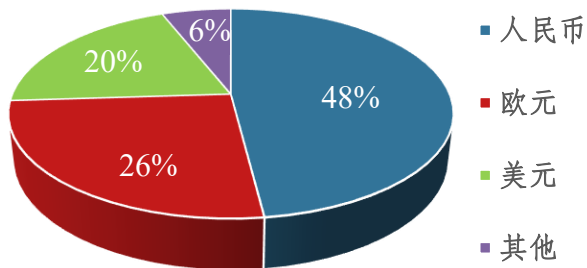
码头 (控股码头以粗体字表示*)	1Q2022	码头 (控股码头以粗体字表示*)	1Q2023
青岛港国际	34.5%	青岛港国际	36.7%
盐田	15.1%	盐田	10.6%
*比雷埃夫斯	7.2%	*比雷埃夫斯	7.5%
*厦门远海	6.2%	*厦门远海	6.0%
*广州南沙	5.6%	*天津集装箱码头	6.0%
上海浦东	5.0%	Beibu Gulf Port	5.8%
Kumport	4.3%	Kumport	5.4%
上海明东	2.9%	*广州南沙	5.2%
*天津集装箱码头	2.9%	上海浦东	3.9%
中远-国际	2.4%	Suez Canal	1.9%
总占比: 86.0%		总占比: 88.9%	



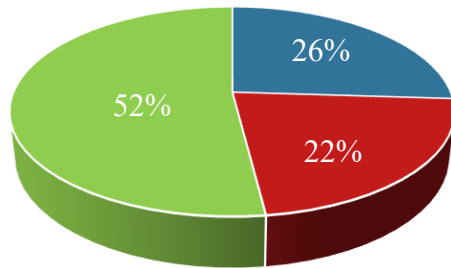
- 公司现金及债务方面处于稳健水平，有助公司继续物色新项目投资机会
- 2023年全年预计资本开支约14亿美元，其中预计40%用在投资方面，其他60%用在码头机械设备方面

(百万美元)	截至2022年 12月31日	截至2023年 3月31日
总资产	11,326.4	11,564.8
总负债	4,687.2	4,869.8
股权持有人应占权益	5,532.0	5,594.0
现金及银行存款	1,069.3	893.7
总债务	2,908.6	2,975.9

1Q2023现金及银行存款

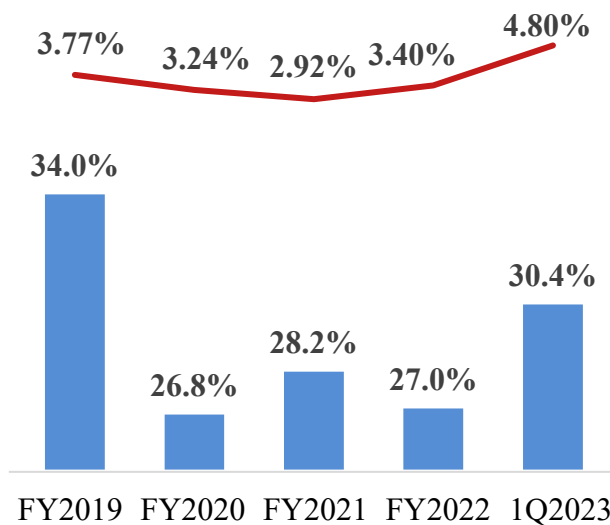


1Q2023总债务结构



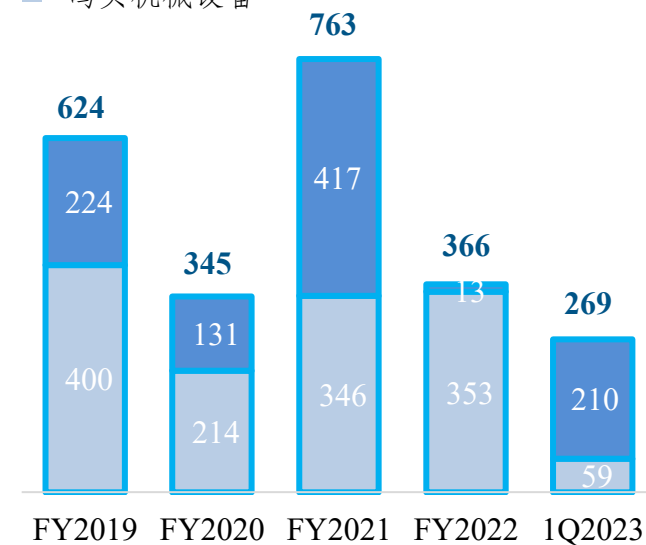
净债务总权益比率 & 平均银行借贷成本

- 净债务总权益比率
- 平均银行借贷成本



资本开支 (百万美元)

- 投资
- 码头机械设备



# 议程

## 3. 业务回顾

集团  
双品牌





# 2023年第一季度吞吐量

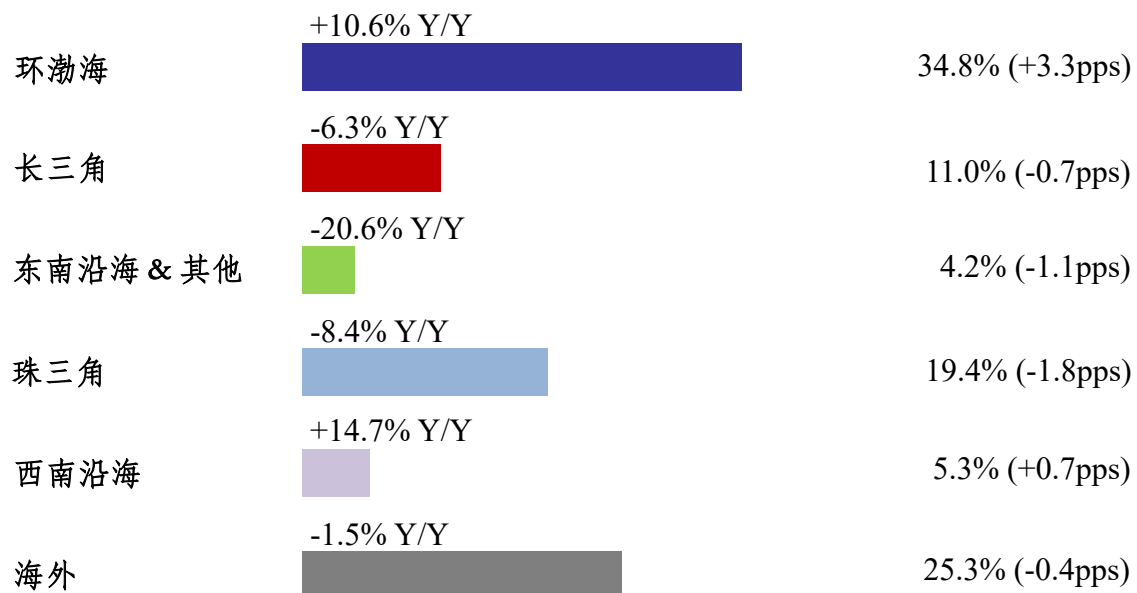
## 各区域录得不同箱量表现

- 环渤海及西南沿海地区总吞吐量分别录得同比10.6%和14.7%增长，海外地区同比微跌1.5%
- 长三角、东南沿海和其他，以及珠三角地区码头箱量同比下滑，但相信随着中国双循环战略带来发展新契机，内外贸市场有望逐步呈现积极复苏态势

### 2023年第一季度总吞吐量 (百万标准箱)

总和: 30.31百万标准箱 (同比持平)

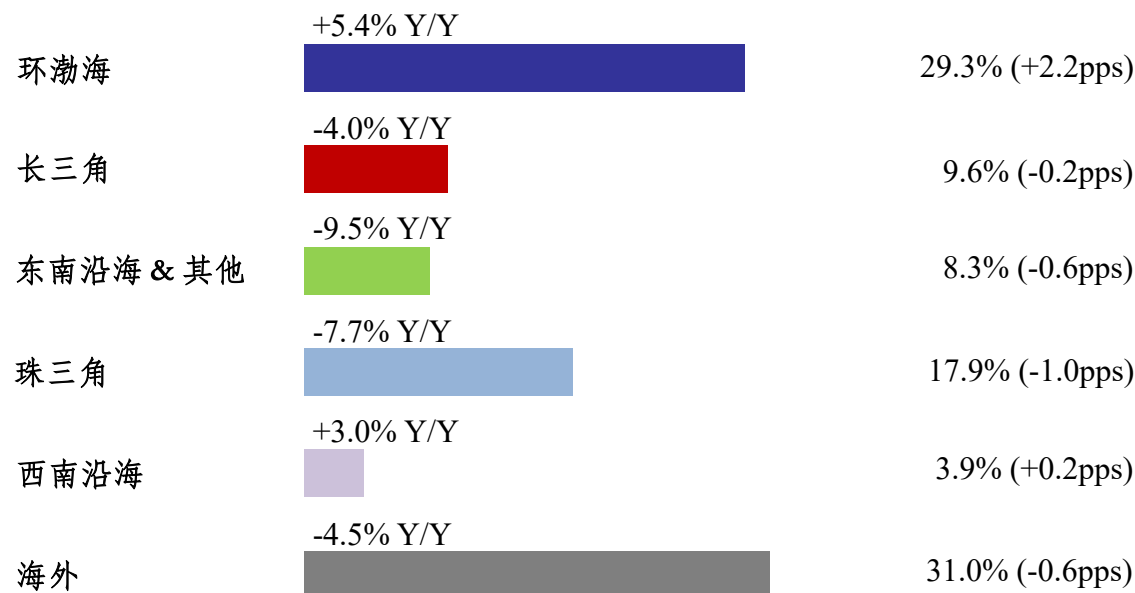
占比%



### 2023年第一季度权益吞吐量 (百万标准箱)

总和: 9.61百万标准箱 (同比-2.5%)

占比%



控股码头: 6.65百万 TEU (-11.1% Y/Y) 22.0% (-2.7pps)  
 非控股码头: 23.65百万 TEU (+3.7% Y/Y) 78.0% (-2.7pps)

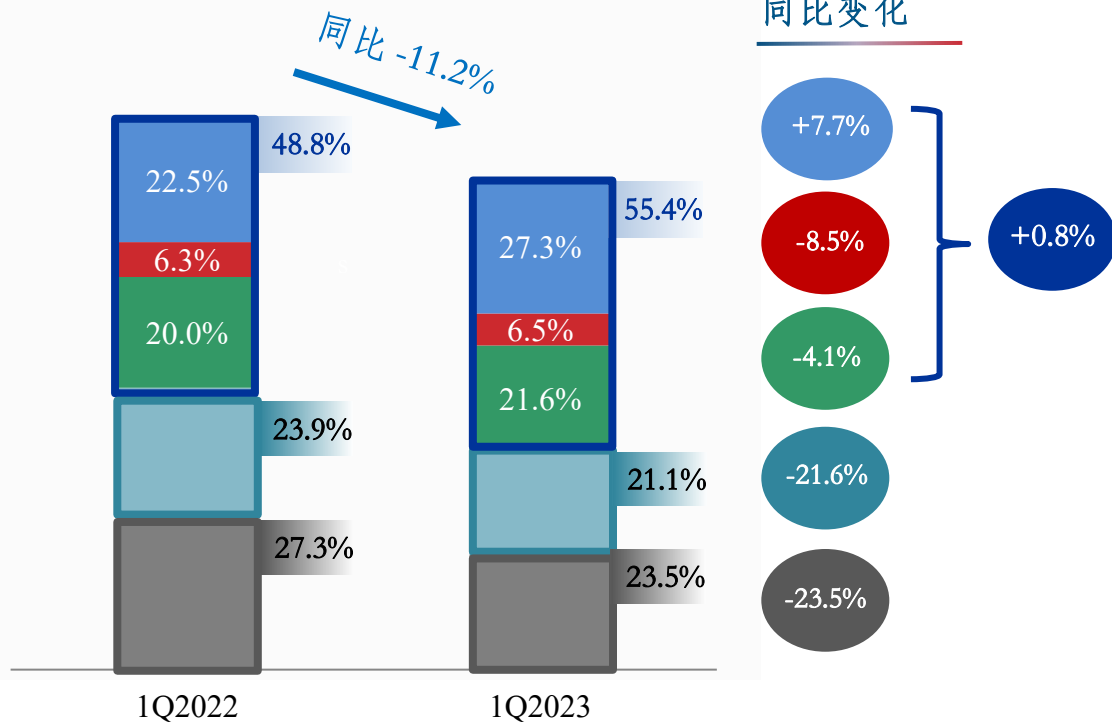
控股码头: 4.07百万 TEU (-9.5% Y/Y) 42.4% (-3.3pps)  
 非控股码头: 5.54百万 TEU (+3.3% Y/Y) 57.6% (+3.3pps)

➤ 持续在引入新航线和提高单箱收入方面取得成果

### 2023年第一季度客户箱量占比<sup>(1)</sup>

- 中远海运集运
- 东方海外
- 长荣及达飞
- 海运联盟
- 2M + THE Alliance
- 非航运联盟

#### 同比变化



强化与各船公司合作伙伴关系，2023年第一季度，公司的控股码头成功引进**17条新航线**，**新增约386,000标准箱**

以当地货币计算，2023年第一季度，中国控股码头平均单箱收入同比涨约**11.9%**；欧洲控股码头平均单箱收入同比涨约**17.6%**<sup>(2)</sup>

2023年第一季度，我们的主要控股码头单箱收入取得大幅上升，未来，我们将继续紧贴市场动态，把握费率上涨机遇，进一步提升单箱收入及效益

(1) 来自8家主要控股码头各客户的箱量贡献，包括天津集装箱、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。

(2) 所有运营中控股码头，包括天津集装箱码头、锦州、连云港、南通、厦门、泉州、晋江、广州南沙、比雷埃夫斯、CSP西班牙及CSP泽布吕赫码头，不包含CSP阿布扎比、CSP武汉、几内亚及秘鲁钱凯码头。

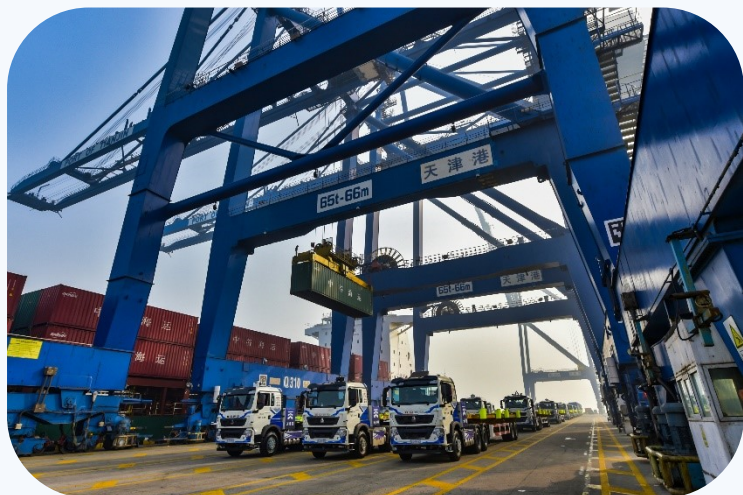




CSP阿布扎比码头



厦门远海码头



天津集装箱码头

- 推广**5G智慧港口**的建设，在厦门远海码头和CSP阿布扎比码头引入无人集卡系统
- 全面升级天津集装箱码头**自动化系统**
- 成功在武汉码头复制推广**5G智慧港口**的建设



积极推行**GSBN**及区块链技术应用，进一步提升码头信息技术服务水平

- 已完成在8家控股码头的CSP Portal for GSBN上线，有助于推动行业内传统流程变革和创新

- 继续完善设备资产管理(**EAM**)系统，目前已完成全部国内控股码头以及CSP阿布扎比码头的上线和投入使用，这将成为码头降低设备采购、运维成本的重要抓手
- 数字化转型不断地推进，总部整体数据中心(**MIS**)系统基本实现与各控股码头TOS数据及SAP数据的对接，系统将进一步驱动管理提升

### 供应链项目



CSP 阿布扎比 CFS 一期



CSP 泽布吕赫 CFS

	总面积 (平米)	仓库面积 (平米)	资本开支	运营日
CSP阿布扎比CFS项目一期 <sup>(1)</sup>	273,970	50,666	6,400万美元	运营中
CSP泽布吕赫CFS	77,869	41,580	1,300万欧元	运营中
厦门海沧CFS	23,800	20,000	1.35亿人民币	预计2023年

(1) 整个项目一、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。

### 电动汽车业务



- 2023年第一季度，中国电动汽车出口同比翻倍，高科技、高附加值产品、以及引领绿色转型的产品成为中国出口新增长点。CSP泽布吕赫、厦门远海、CSP阿布扎比CFS等控股公司紧抓电动汽车出口机遇，将为公司带来收入、盈利新增长动能



# 议程

## 4. 发展战略及展望

5G  
智慧港口



### 把握全球经济增长带来的机遇 持续优化码头组合

- 持续打造全球码头网络组合，物色新兴市场和港口资源整合的潜在机遇
- 构建均衡码头网络布局，发掘具有战略意义的控股码头和高盈利能力的参股码头，以及绿地和棕地项目
- 处置低战略价值的码头，提高整体企业价值



### 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管理：
  - 增收 - 发挥全球码头网络优势，着力从单体码头服务向网络营销转变，为航运公司提供低成本和高效的服务，提升话语权。积极与其他港口运营商合作，提升整体吞吐量和整体效率
  - 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，加强港口监察、改善和评估的运营管理模式



## 挑战

- 全球经济增速下滑，进入去库存阶段
- 地缘政治冲突升级
- 加息周期和美元持续升值风险

## 机遇

- 区域全面经济伙伴关系协定 (RCEP) 及发展中国家带来机遇
- 国家“双循环”发展战略，同时扩大进出口货运量及重点促进内需
- 海外码头发展和国内码头整合的长期机遇



- 进一步提高控股码头表现，完善全球码头网络，重点加强在东南亚、中东、非洲及南美洲的资产组合布局
- 有效商务营销策略，与船公司维持良好关系、提高话语权
- 随着精益运营管理有效落实，带动控股码头资产质量、盈利能力提升



预计2023年权益吞吐量  
增长接近行业平均水平



# 议程

## 5. 问答环节

### 全球 供应链网络





# 议程

## 6. 附录

### ESG & 可持续发展



# 致力实现控股码头碳中和

提高能源使用效益 减少排放及应对气候变化



## 温室气体排放

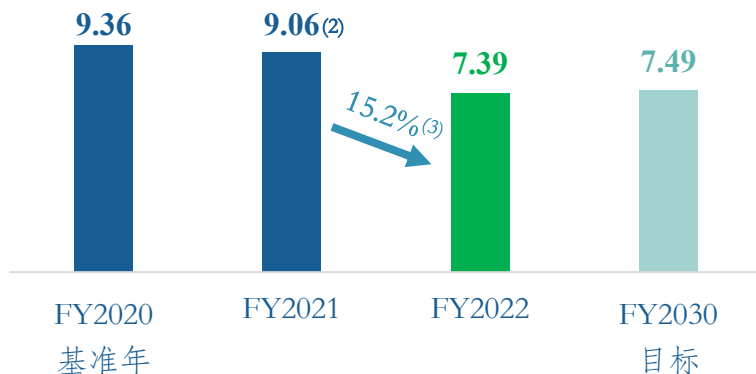
长期目标:

- 不迟于2060年实现碳中和

短期目标:

- 以2020年为基础, 争取2030年将下属控股码头的温室气体(范围一及范围二)排放强度减少20%

控股码头温室气体排放强度<sup>(1)</sup>:  
(每标准箱千克二氧化碳当量)

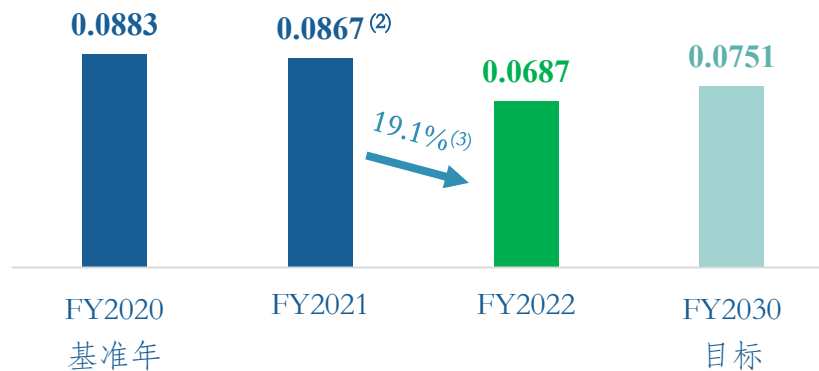


## 能源消耗

短期目标:

- 以2020年为基础, 争取2030年将下属控股码头的能源消耗强度减少15%

控股码头能源消耗强度<sup>(1)</sup>:  
(每标准箱千兆焦耳)



(1) 现时, 本公司下属15家控股码头中, 由于秘鲁钱凯码头仍在兴建、天津集装箱码头的收购于2021年12月才完成交割, 因此, 其环境绩效未计入控股码头2020年及2021年表现内。天津集装箱码头于2021年12月成为公司控股码头, 因此其环境绩效数据已包含在2022年控股码头环境绩效内。

(2) 数据经复核后作出改动。

(3) 图表内列示的环境绩效数据经过四舍五入, 而相应的百分比变动则是由未经四舍五入的数字计算所得。

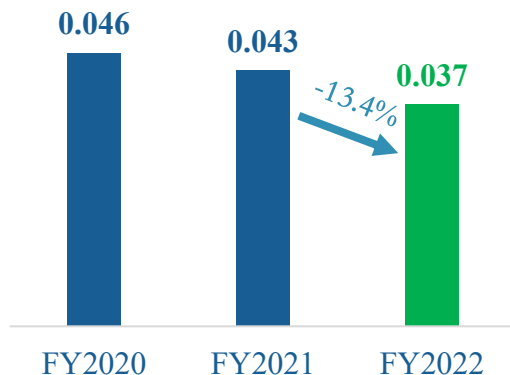


## 水资源消耗

目标:

- 加强水资源管理，提高用水效益

控股码头水耗强度<sup>(1)</sup>:  
(每标准箱立方米)



## 废弃物

有害废弃物目标:

- 维持100%无害化处置

无害废弃物目标:

- 逐步减少码头的生活垃圾，长远实现零生活垃圾送往堆填区弃置

2022年控股码头有害废弃物处理<sup>(1)</sup>:

- 100%有害废弃物经合资格的专业回收商或物料供应商处理

(1) 现时，本公司下属15家控股码头中，由于秘鲁钱凯码头仍在兴建、天津集装箱码头的收购于2021年12月才完成交割，因此，其环境绩效未计入控股码头2020年及2021年表现内。天津集装箱码头于2021年12月成为公司控股码头，因此其环境绩效数据已包含在2022年控股码头环境绩效内。



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.