



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

# 2017全年業績 新聞發佈會



2018年3月26日

目錄	頁數
<b>2017年回顧</b>	
• 2017年發展重點	4
• 2017年市場變化帶給CSP的商機	5
• 財務摘要	6
• 純利分析	7
• 純利分析 – 控股碼頭利潤持續上升	8
• 各區域碼頭盈利分析	9
• 權益吞吐量持續上升	10
• 權益吞吐量分析	11
• 我司吞吐量與市場比較	12
• 審慎運用資源	13
<b>五年計劃 - 2017年我們取得的成果</b>	
• 進一步提升協同價值	15
• 強強合作、加大對外協同價值	16
• 全球化進一步延伸	17
• 加深在中國市場的價值	18
• 拓展碼頭延伸物流業務	19
• 進一步提高效率	20
<b>我們怎樣應對市場挑戰</b>	22



# 2017年回顧

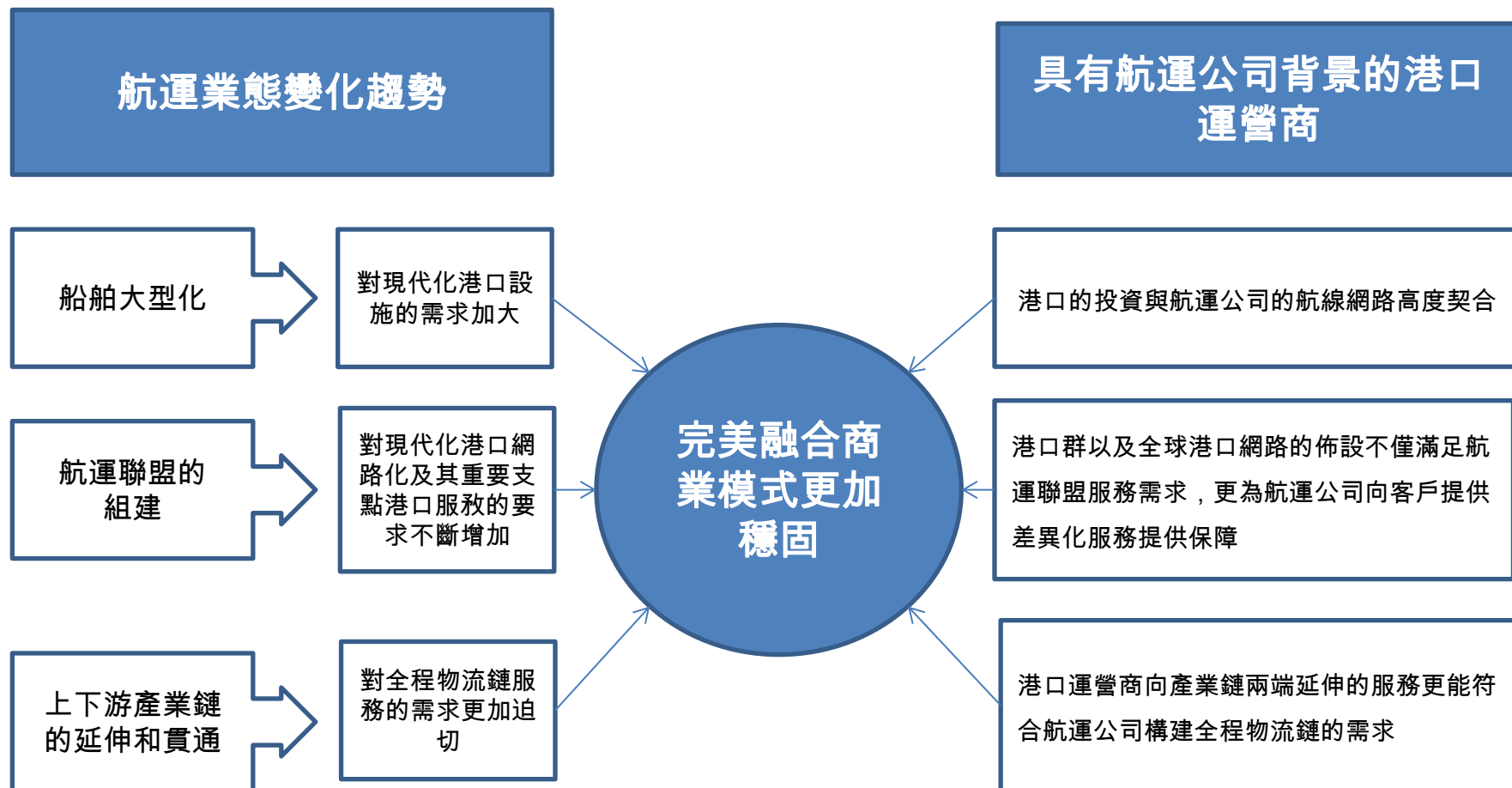
GLOBALIZATION

# 2017 發展重點

- 總吞吐量達10,020萬標準箱\*, 較16年上升5.4%, 總權益吞吐量: 3,200萬標準箱, 較16年上升8.6%
  - 不計入青島國際及青島前灣,總吞吐量為8,793萬標準箱, 較16年上升13.4%; 總權益吞吐量為2,974萬標準箱, 較16年上升11.0%
- 擁有48家碼頭公司, 於全球35個港口營運及管理 269 個泊位, 其中179個為集裝箱泊位, 總年處理量達約10,272萬標準箱, 總設計能力達11,650萬標準箱
- 完成四個投資: Noatum、澤布呂赫、南通及武漢陽邏; 控股公司由2016年10間上升至15間
- 加快拓展碼頭延伸物流服務
- 採用統一的管理及資訊系統, 推動各控股碼頭資訊化系統的統一, 讓總部可即時審視各碼頭的營運狀況, 並以統一的績效指標定期量化業務表現, 藉以提升各碼頭公司的積極性
  - 引進和應用創新資訊技術, 通過資訊化、電子化手段優化各部門的工作流程和業務運作
  - 引入Navis 及 TSB碼頭作業系統

\* 計入青島港國際2017年5月至12月吞吐量及青島前灣碼頭2016年全年吞吐量

# 2017 市場變化帶給CSP的商機



# 財務摘要

百萬美元	2017年	變動	2016年	
收入	634.7	+14.1%	556.4	
毛利	209.3	+5.1%	199.1	
應占合營公司及聯營公司利潤	236.6	+18.1%	200.2	
經營利潤	409.3	+613.5%	57.4	
來自青島港國際交易一次性稅後利潤	285.4		-	
- 持續經營業務	512.5		180.9	
- 已終止經營業務	-		66.1	
每股基本盈利 (美仙)	16.93		8.3	
調整後股權持有人應占利潤	227.1	+25.5%	180.9	扣除一次性特殊項目稅後利潤及2016年已終止經營集裝箱租賃、管理及銷售業務相關之利潤
調整後每股基本盈利 (港仙)	58.44	+23.9%	47.17	
每股股息 (港仙)				
- 中期	10.3	-42.8%	18.0	
- 末期	13.1	+67.9%	7.8	
派息比率	40%		40%	

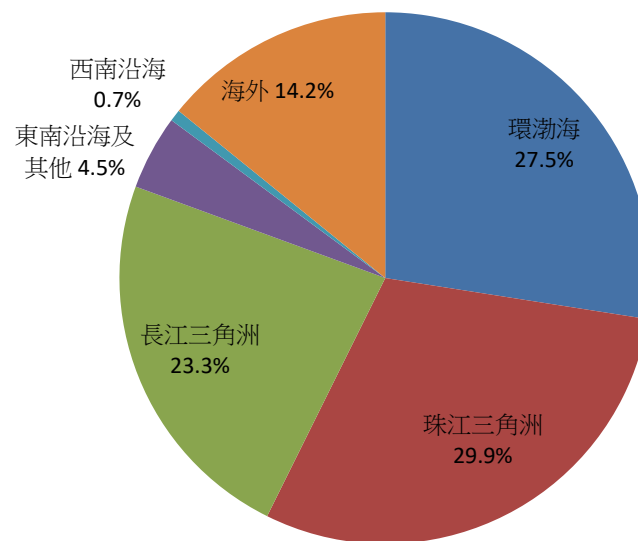
# 純利分析

百萬美元	2017年	按年變動	2016年
碼頭利潤	295.1	+21.6%	242.4
調整後利潤*	227.1	+25.5%	180.9

## 前10大利潤貢獻碼頭

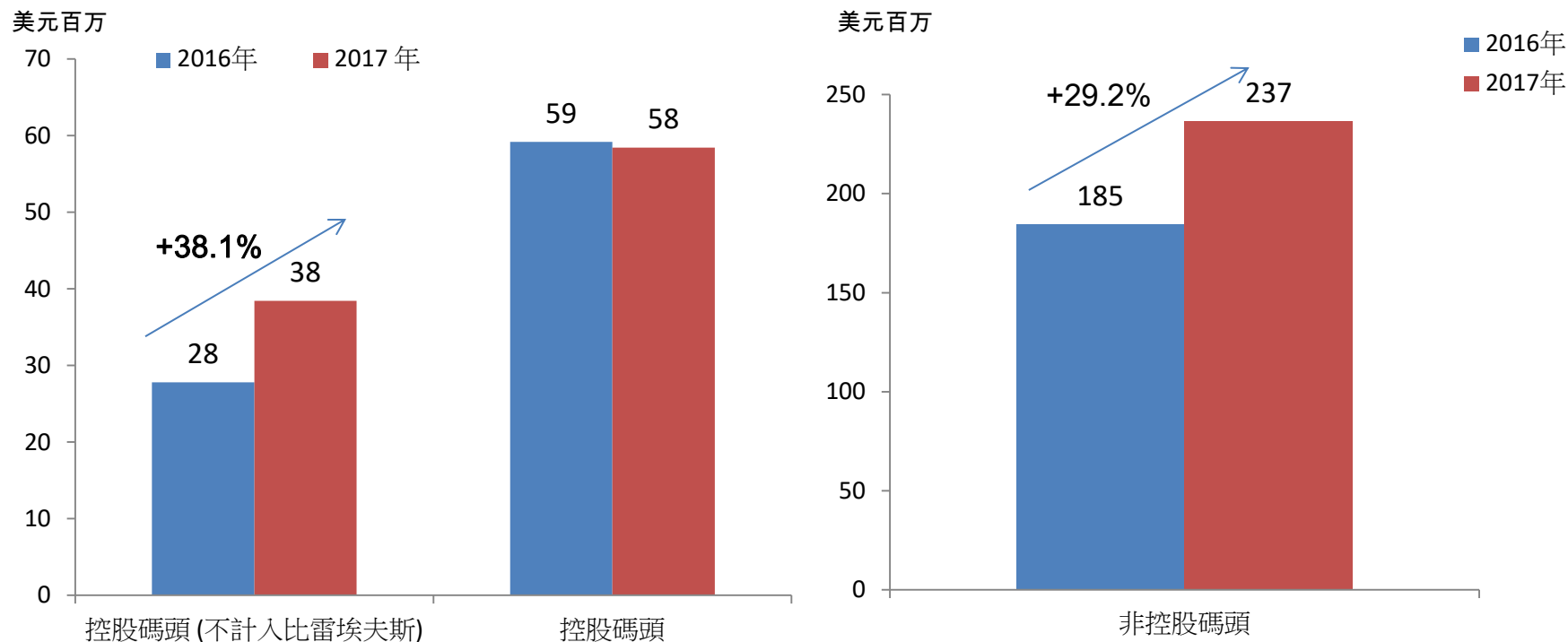
	2017年		2016年
青島港國際	18.3%	鹽田	21.1%
鹽田	17.4%	青島前灣	20.0%
上海浦東	7.8%	比雷埃夫斯	12.9%
上海明東	7.1%	上海浦東	8.5%
比雷埃夫斯	6.8%	上海明東	8.0%
廣州南沙	5.2%	廣州南沙	5.1%
Kumport	4.3%	香港	5.4%
香港	5.1%	寧波遠東	3.1%
寧波遠東	3.0%	泉州	3.1%
泉州	2.7%	連雲港	2.3%
	77.6%		89.4%

## 2017年碼頭利潤以區域劃分



\*扣除一次性特殊項目稅後利潤及2016年已終止經營集裝箱租賃、管理及銷售業務相關之利潤

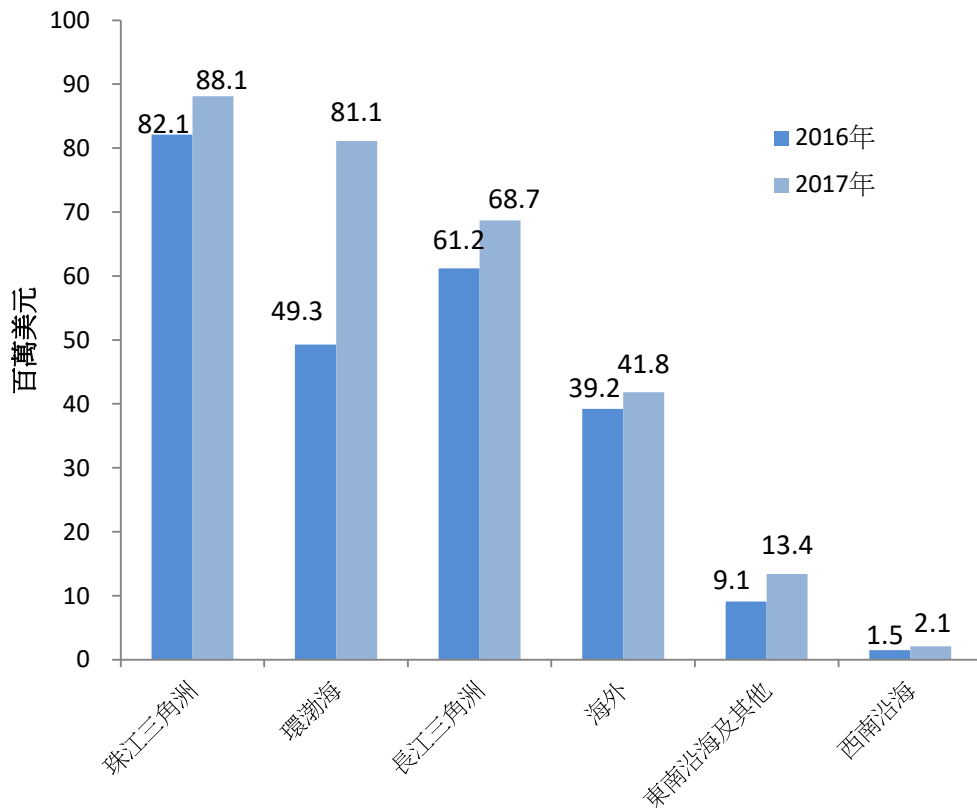
# 純利分析 – 控股碼頭利潤持續上升



- 控股碼頭純利(不計入比雷埃夫斯)按年上升 38.1%
- 非控股碼頭純利按年上升 29.2%
- 2017年上半年折舊及攤銷費用及外判疏浚費用上升、3號碼頭東部岸線費用影響比雷埃夫斯碼頭2017年表現，我們預期該碼頭費用於2018年將較2017年有所下降



# 各區域碼頭盈利分析



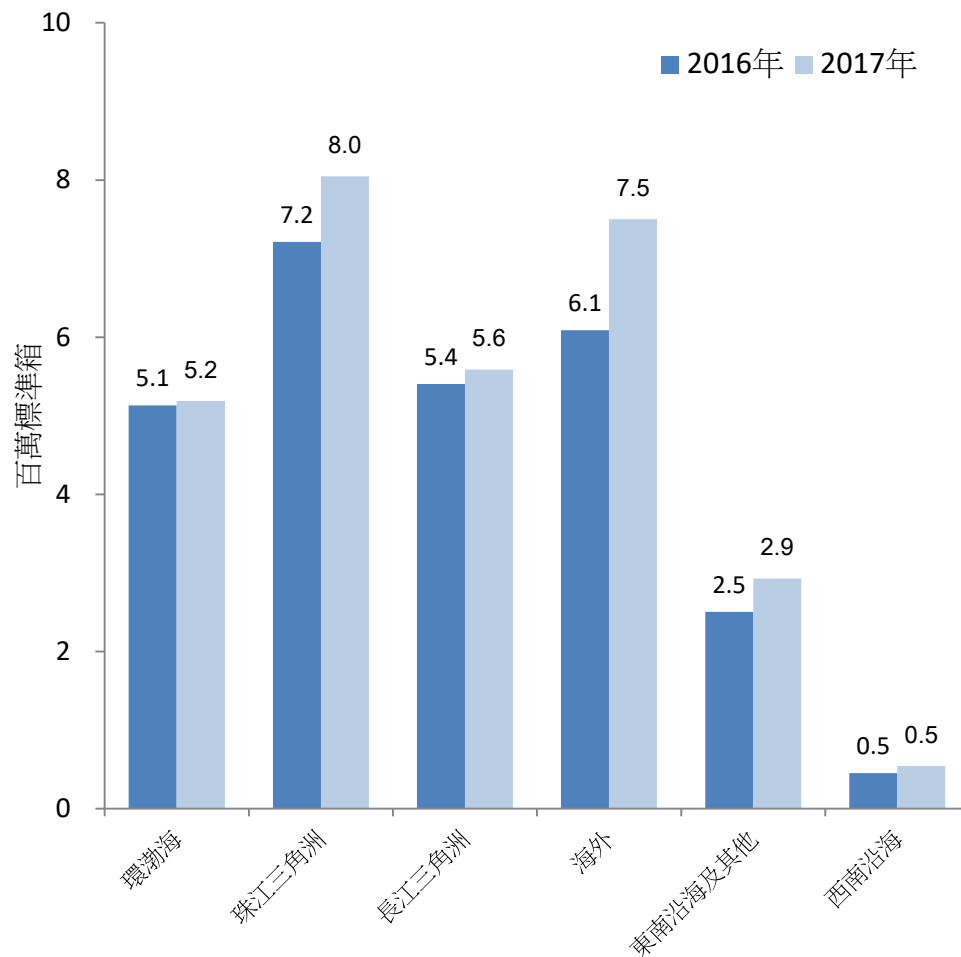
百萬美元	2017年	按年變動(%)*	占整體百份比
珠江三角洲	88.1	+7.4	29.9%
環渤海*	81.1	+64.3	27.5%
長江三角洲	68.7	+12.2	23.3%
東南沿海及其他	13.4	+47.1	4.5%
西南沿海	2.1	+42.0	0.7%
海外碼頭**	41.8	+6.7	14.2%
<b>總數</b>	<b>295.2</b>	<b>21.8%</b>	<b>100.0%</b>

\*2016年提秦皇島港之減值損失撥備19.8百萬美元

\*\*自2017年起計入來自Noatum 及瓦多利潤

- 廣州南沙利潤受惠于海洋聯盟掛靠及一體化經營提升效率，帶動珠三角利潤上升7.4%
- 受惠於青島港國際利潤貢獻，環渤海利潤大幅上升64.3%
- 長江三角洲利潤上升12.2%，主要來自寧波遠東及上海浦東之利潤貢獻

# 權益吞吐量持續上升



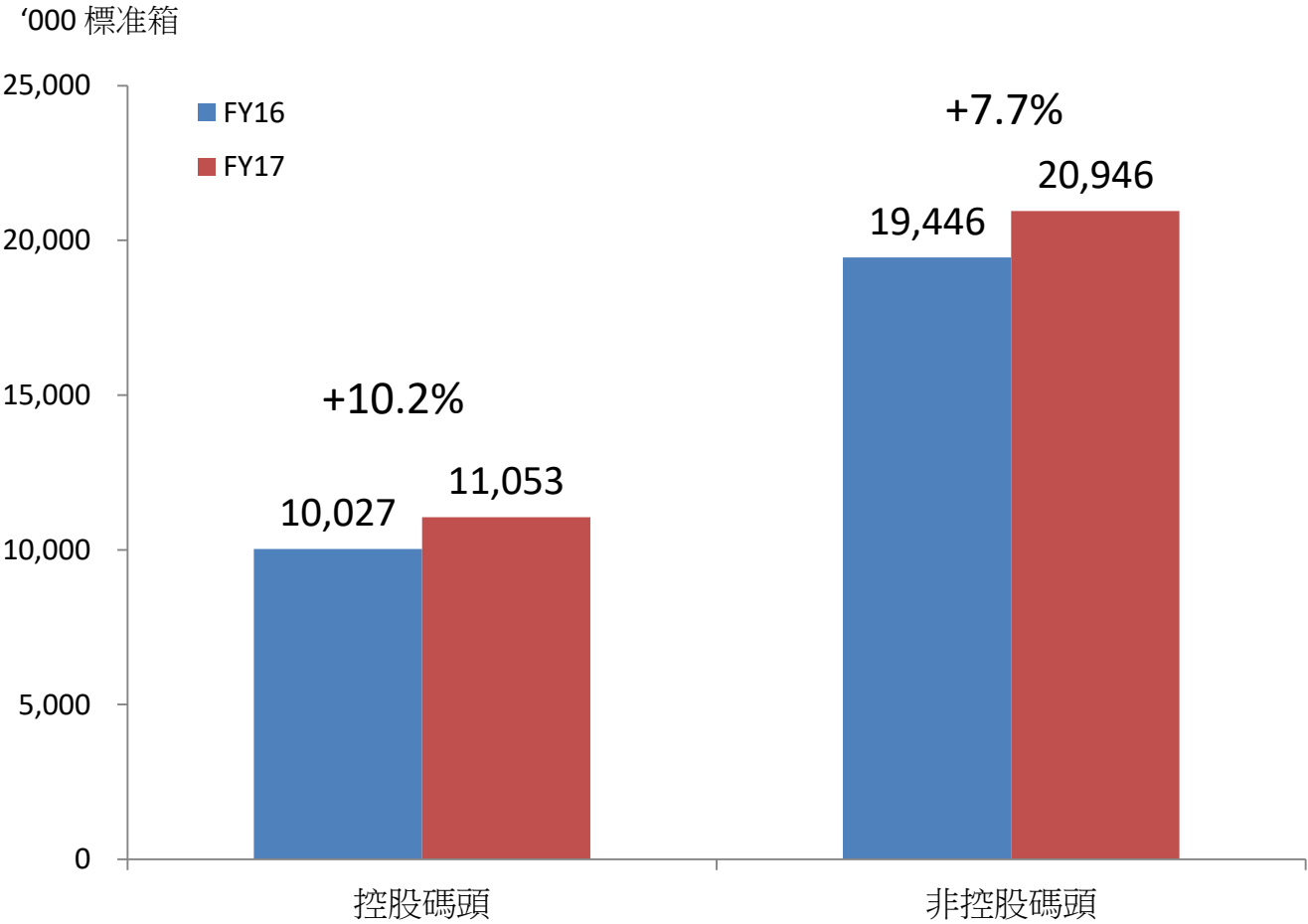
百萬標準箱	2017年*	按年變動(%)**	占整體百分比
環渤海*	5.2	+1.1	17.4%
珠江三角洲	8.0	+11.6	27.1%
長江三角洲	5.6	+3.4	18.8%
東南沿海及其他	2.9	+16.8	9.8%
西南沿海	0.5	+19.2	1.8%
海外碼頭**	7.4	+22.3	25.1%
<b>總數</b>	<b>29.7</b>	<b>+11.5</b>	<b>100</b>

\*不計入青島前灣碼頭2016年吞吐量及青島港國際2017年5-8月吞吐量

\*\*自2017年10月起計入Noatum及瓦多2017年吞吐量

- 2017年吞吐量上升主要受海洋聯盟增加掛靠，以及來自Noatum及瓦多貢獻帶動
- 來自海洋聯盟及母公司支持增加，特別於廈門、南沙及比雷埃夫斯

# 權益吞吐量分析



# 我司吞吐量與市場比較

總吞吐量('000標準箱)	中遠海運港口			區域總吞吐量		
	2017年	變化	2016年	2017年	變化	2016年
環渤海*	15,975	+5.7%	15,113	62,843	+5.2%	59,761
長江三角洲	19,631	+6.1%	18,508	71,844	+9.7%	65,465
東南沿海及其他	5,080	+12.1%	4,533	15,671	+8.8%	14,401
珠江三角洲	27,049	+9.5%	24,697	50,672	+7.5%	47,137
西南沿海	1,357	+19.2%	1,138	4,602	+17.4%	3,920

\* 不計入青島港國家5-7月吞吐量及2016年青島前灣全年吞吐量

資料來源: 中國港口網


# 審慎運用資源

百万美元	于2017年12月31日	按年变动	于2016年12月31日
总负债	2,334	+55.3%	1,503
平均借贷成本 (%)	3.22	-0.15百分点	3.37
持有现金	566.4	-32.3%	837.1
净负债总权益比率	30.2%		14.0%
利息覆盖率	12.5倍		5.9倍
资产净值	5,845	+22.7%	4,766
总资产	8,954	+31.9%	6,786

在考慮投資時，我司會審慎選擇投資項目，不盲目投資

- 海外投資考慮是否能配合公司策略建立全球網路、能夠提供成本/服務/協同等各方面具有聯動效應的項目
- 國內投資考慮是否能加深我司在中國市場的價值及盈利能力項目，策略投資於青島港便是一個好例子





# 五年計劃- 2017年我們取得的成果

**SYNERGY**

# 進一步提升協同價值

- 年內，海洋聯盟持續增加靠泊我司控股碼頭，預期2018年來自海洋聯盟貢獻將進一步增加
- 加深與母公司協同價值，來自母公司箱量持續增加

控股碼頭	2017年海洋聯盟箱量占總吞吐量	較2016年上升幅度
PCT	66.4%	+25.8%
廈門遠海	79.7%	+136.0%
南沙二期	32.2%	+53.5%
連雲港	59.0%	+30.1%

	2017年母公司箱量占總吞吐量	較2016年上升幅度
控股碼頭	23.3%	+41.2%
重點參股碼頭 (新加坡、Euromax、香港、安特衛普)	41.7%	+41.3%
其他參股碼頭	26.0%	+4.9%

# 強強合作、加大對外協同價值

繼續與港務集團、碼頭經營商和國際班輪公司建立緊密的合作夥伴關係，並建立良好關係，發揮更大協同

- 與青島港國際將群組原則聯盟，聯手拓展海外市場，在雙方專業的營運、管理能力及強大的執行力上，共創更多雙贏；青島港國際將參股本集團的阿布達比碼頭，為雙方聯盟合作邁出重要一步
- 2017年1月與達飛航運集團簽訂合作備忘錄，以加強雙方在全球港口投資和運營領域的緊密合作
- 於5月與中國葛洲壩集團國際工程有限公司簽署戰略合作協定，開啟雙方在全球港口投資、建設以及物流領域攜手並進的新篇章。本集團相信，碼頭上下游產業鏈延伸服務可為碼頭業務的發展帶來新的附加值，有助於進一步提升公司碼頭業務
- 武漢陽邏鐵水聯運項目是本集團和武漢鋼鐵強強合作項目
- 除此以外，我們亦將與中交建及中鐵群組原則聯盟

# 全球化進一步延伸

全球打造對使用者有意義的  
控股網路，從而能夠提供成  
本、服務及協同等各方面具  
有聯動效應的整體網絡

Seattle Terminal

Euromax Terminal

Antwerp Terminal

Zeebrugge Terminal

Vado Terminal

Noatum Terminal

Kumport Terminal

Piraeus Terminal

Suez Canal Terminal

Abu Dhabi Terminal

Busan Port Terminal

COSCO-PSA Terminal

- 收購西班牙Noatum碼頭51%
- 增持澤布呂赫 (Zeebrugge Terminal) 股權，令其成為本集團繼希臘比雷埃夫斯碼頭之後第二個全資控股的海外碼頭。

# 加深在中國市場的價值

- 戰略性參股青島港國際，雖然只有8個月的財務貢獻，但其利潤卻占了本集團總碼頭利潤的18.3%，為最大貢獻的一家碼頭公司
  - 這次戰略性參股港務集團的新模式，是本集團在未來部署國內業務的重要參考指標
- 透過在武漢及南通市的投資，抓緊長江經濟帶的發展機遇
- 通過整合現有碼頭資源，增強競爭力，提升碼頭盈利能力
  - 營口集裝箱碼頭和營口新世紀碼頭於5月起實行一體化操作模式經營；
  - 大連集裝箱碼頭於8月完成合併，本集團占比19%股權；
  - 廣州南沙一、二期碼頭於8月起實行一體化操作模式經營；
  - 中遠國際碼頭、亞洲貨櫃碼頭和香港國際碼頭已於1月實施統籌經營





# 拓展碼頭延伸物流業務

- 年內我們積極拓展碼頭相關物流業務，
  - 以擴寬公司業務鏈，創造經濟效益，
  - 進一步提升碼頭的營運效率，
  - 同時充分運用整個碼頭區域的發展潛力，加強競爭力及盈利能力
- 2017年積極推進拓展碼頭延伸服務
  - 3月，南通市政府同意向本集團提供5,412畝土地使用權作為集裝箱作業區和物流園區用地。該項目配合中遠海運集裝箱運輸有限公司在長江下游建立一個中轉樞紐點的需求，構建碼頭一個園區綜合開發運營新模式
  - 武漢陽邏鐵水聯運項目，是本集團和武漢鋼鐵強強合作項目。該項目位於陽邏江北碼頭港區，占地700多畝，規劃建設成為集碼頭、集裝箱運輸、物流、倉庫、堆場、集裝箱場站、鐵水聯運中心等功能於一體的現代化物流集疏運中心
  - 11月，與阿布紮比港務局簽署了阿布達比哈裡發港集裝箱場站項目的租賃協議，在碼頭範圍外特定的港口區域租賃建設270,000平方米集裝箱拆裝箱場站
- 2018年我們在碼頭相關物流業務將有更實際發展

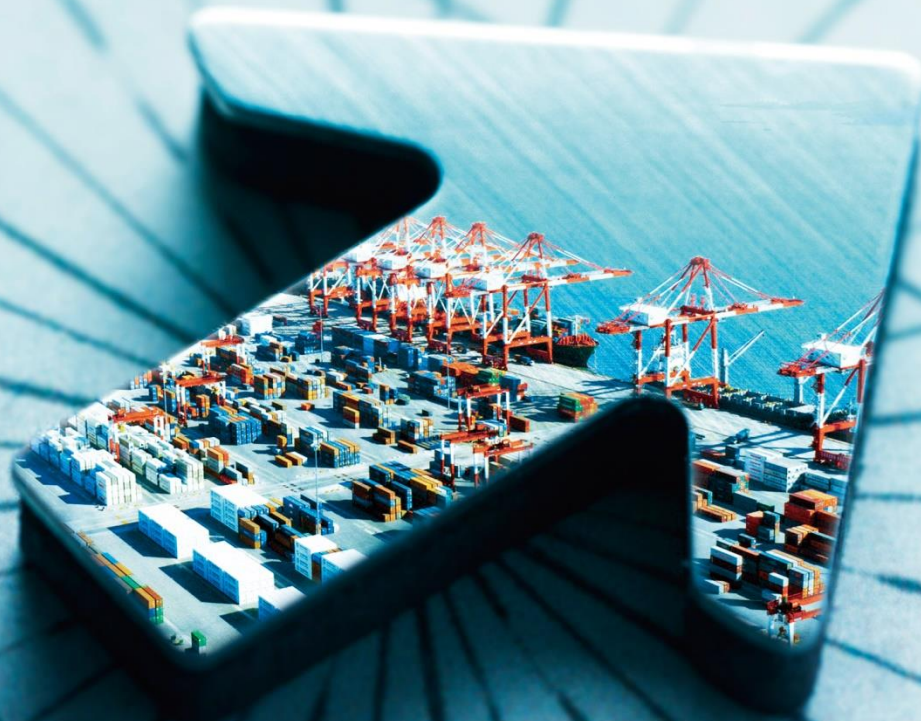
# 進一步提高效率

- 致力優化碼頭資產及提升碼頭營運效率
  - 與碼頭設備供應商Navis及TSB 簽訂合同，將最新的碼頭作業系統應用在本集團碼頭
  - 採用統一的管理及資訊系統，推動各控股碼頭資訊化系統的統一，讓公司總部可即時審視各碼頭的營運狀況
  - 以統一的績效指標定期量化業務表現，藉以提升各碼頭公司的積極性
  - 引進和應用創新資訊技術，通過資訊化、電子化手段優化各部門的工作流程和業務運作，在提高安全性和整體營運效率的同時，亦為客戶提供高質素的服務
  - 針對閘口管理、堆場作業、碼頭前沿作業等核心流程制定標準化統一操作標準，並透過關鍵績效評價體系，對旗下碼頭公司的作業量及作業能力、操作服務、作業效率和資源使用等四大範疇作出全面有效的管理，同時鼓勵業務團隊採取最佳實踐，提升整體專業水準，確保向客戶提供優質的服務
- 2017年控股碼頭效率進一步提升
  - 總橋時持續提升，例如PCT及晉江碼頭分別提升9.7%及14.0%



*CONTROL*

# 我們怎樣應對市場挑戰



# 我們怎樣應對市場挑戰

- 增長由吞吐量帶動
- 多元業務，發展碼頭延伸物流服務，提高盈利
- 全球打造對使用者有意義的控股網路，從而能夠提供成本、服務及協同等各方面具有聯動效應的整體網路



費率沒有上升空間

- 我司只有兩個碼頭有美國線，占比不大
- 增加其他航線的業務



中美貿易戰

美國保護主義抬頭

# Disclaimer

---

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.