



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

2020年第一季度 业绩公布



藉着强劲财务状况及可持续现金流
我们已准备就绪，把握市场复苏的机遇

2020年4月27日

议程



1

信心预期

2

财务摘要

3

业务回顾

4

附录

议程



- 1 信心预期
- 2 财务摘要
- 3 业务回顾
- 4 附录

信心预期 – 公司具有稳健财务可持续性 有信心维持股息政策

2020年维持稳健派息展望

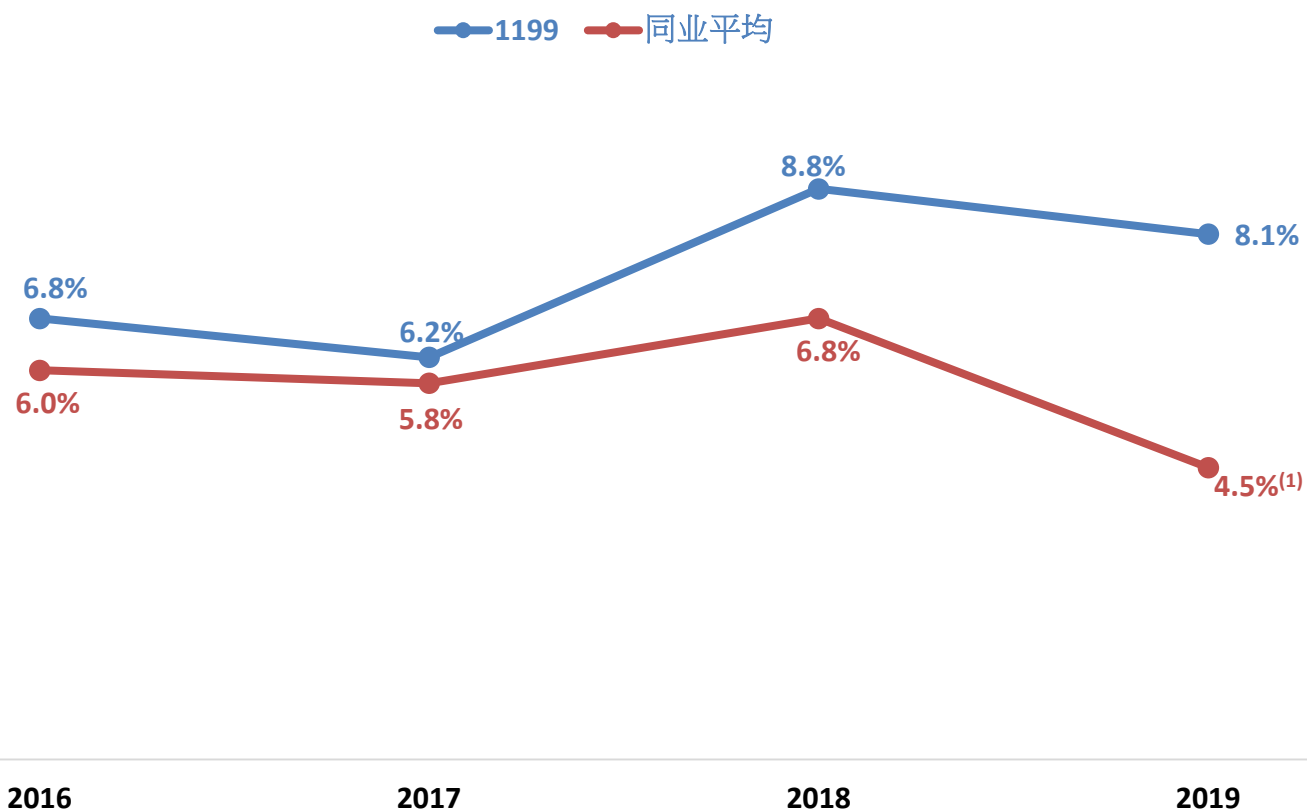
- 我们持有充裕的现金流，包括从出售资产所获得的现金流，支持派息政策
- 2020年2月，我司完成出售扬州远扬码头和张家港码头，交易总作价为2.51亿美元⁽¹⁾，其中约1.31亿美元已在2月份收取，其余部分预计在第二季度收取。2020年4月我司签署出售江苏长江石油化工有限公司权益的协议，作价为约人民币2.5亿元。本集团亦有意在2020年出售太仓码头的权益
- 截至2020年3月底，本集团持有现金及等同现金约为8.32亿美元
- 我们对维持2020年40%的派息政策非常有信心

注:

(1) 在2020年录得约61.5百万美元的税后收益

股价严重低估 – 高股息收益率

股息收益率 (2)



- 我司股息收益率自2016年来一直高于同业
- 2019年我司股息收益率为8.1%，更大幅度地跑赢同业的4.5%。

注:

(1) 资料来源: 彭博提供的2019年派息金额

(2) 中远海运港口的股息率是通过过往股息除以其在2020年4月16日的收盘价得出。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每家公司的股息除以其在2020年4月16日的收盘价, 再计算五家公司的平均而得出。

行业前景 – 做好充分准备迎接需求上升

我们看到快速复苏的迹象

- 从2020年4月1日至14日,我们在中国的控股公司的吞吐量同比仅下降2.4%
- 发挥我们与海洋联盟和其他航运联盟的协同效应
- 将从早前被压抑的需求中受益
- 我们吞吐量复苏的迹象逐渐清晰可见

中国陆续复工 准备迎接被压抑的需求

- 在中国新冠肺炎疫情逐步得到控制，工厂陆续复工
- 海外地区仍然受到疫情的负面影响

议程



1

信心预期

2

财务摘要

3

业务回顾

4

附录

财务摘要 – 第一季利润增长由出售资产收益带动

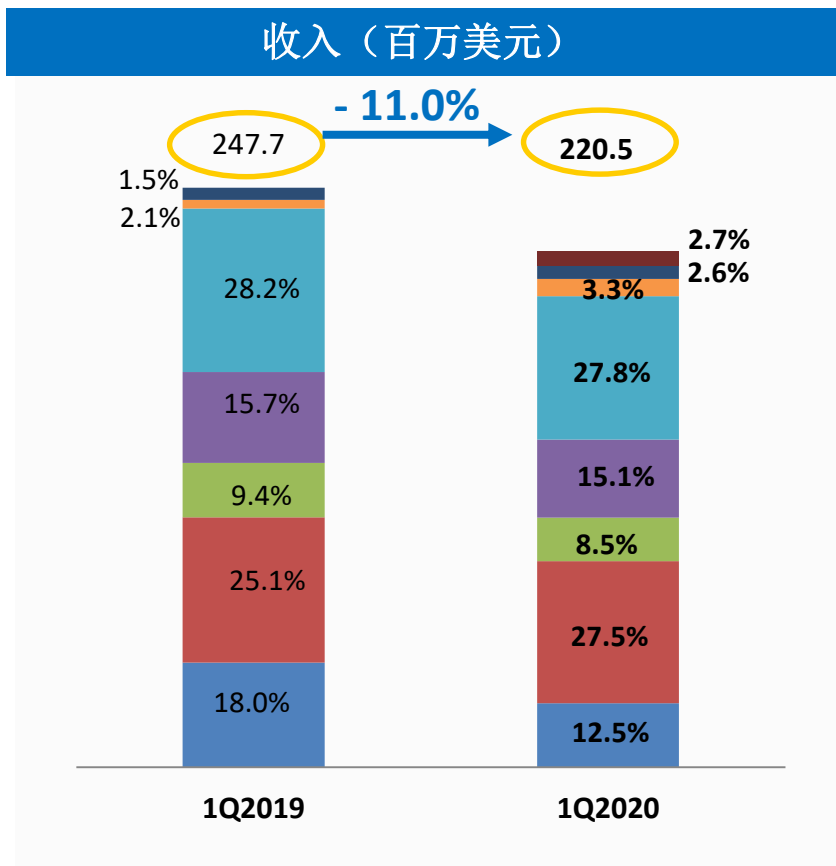
(百万美元，另有订明除外)	1Q2020	1Q2019	同比变动
收入 ⁽¹⁾	220.5	247.7	-11.0%
销售成本	174.9	177.6	-1.5%
毛利	45.6	70.1	-34.9%
应占合营公司及联营公司利润	52.3	61.9	-15.5%
EBITDA	183.4	147.5	+24.3%
公司股权持有人应占利润	91.9	49.9	+84.1%
每股盈利- 基本 (美仙)	2.91	1.60	+81.9%
经调整后股权持有人应占利润	30.4 ⁽²⁾	49.9	-39.1%
经调整后每股盈利 (美仙)	0.96 ⁽²⁾	1.60	-40.0%

注:

(1) 不计入已处置的扬州及张家港码头，我司1Q 2020收入同比则是下跌6.1%

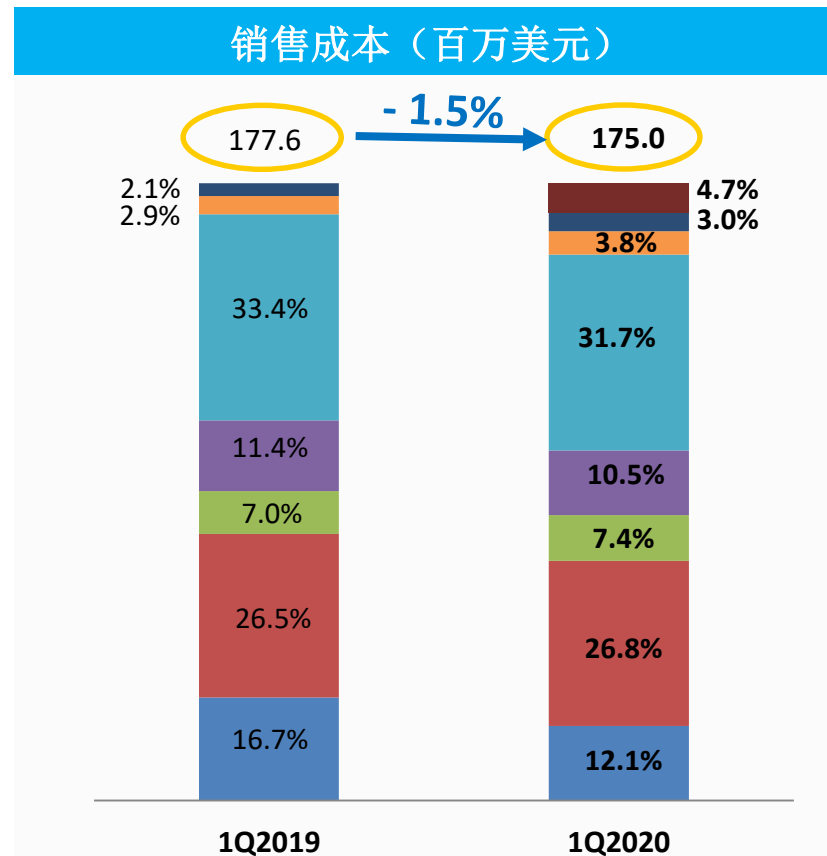
(2) 不计入1Q 2020出售扬州及张家港码头资产所得的61.5百万美元税后利润

收入和成本 – 大中华地区收入下降



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

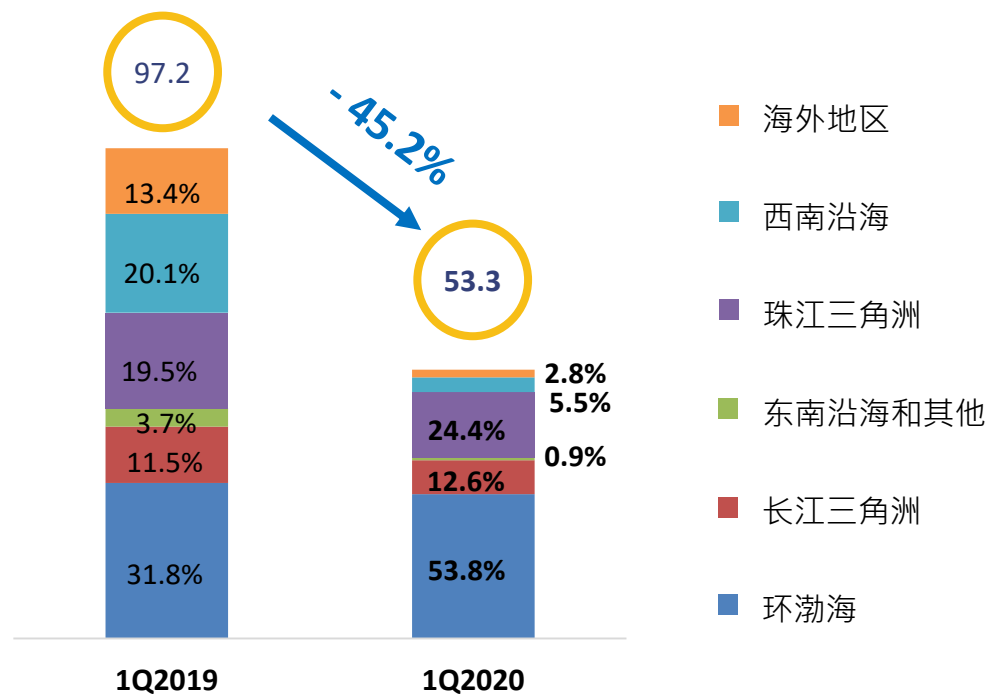
(百万美元)	1Q2019	%	1Q2020	%	同比
大中华地区	112.1	45%	84.9	39%	-24.3%
海外地区	135.6	55%	135.7	61%	0.0%
总和	247.7	100%	220.5	100%	-11.0%



(百万美元)	1Q2019	%	1Q2020	%	同比
大中华地区	66.0	37%	57.4	33%	-13.0%
海外地区	111.6	63%	117.6	67%	+5.3%
总和	177.6	100%	175.0	100%	-1.5%

码头利润 – 主要受新冠肺炎疫情影响

利润-按地区划分 (百万美元)



前10大利润贡献码头

	1Q2019	1Q2020
青岛港国际	23.2%	43.8%
北部湾港	19.5%	14.5%
盐田	11.6%	10.6%
比雷埃夫斯	8.3%	6.9%
上海浦东	4.1%	5.7%
广州南沙	3.9%	5.2%
厦门远海	3.8%	5.1%
Kumport	3.5%	4.7%
中远-新港	2.7%	3.7%
上海明东	2.3%	2.8%
合共:	82.8%	103.0%

(百万美元) ⁽²⁾	1Q2019	1Q2020	同比
码头利润	97.2	53.3	-45.2%
- 其他开支/成本	(47.2)	(22.8)	-51.6%
=经调整后股权持有人应占利润 ⁽¹⁾	49.9	30.4	-39.1%

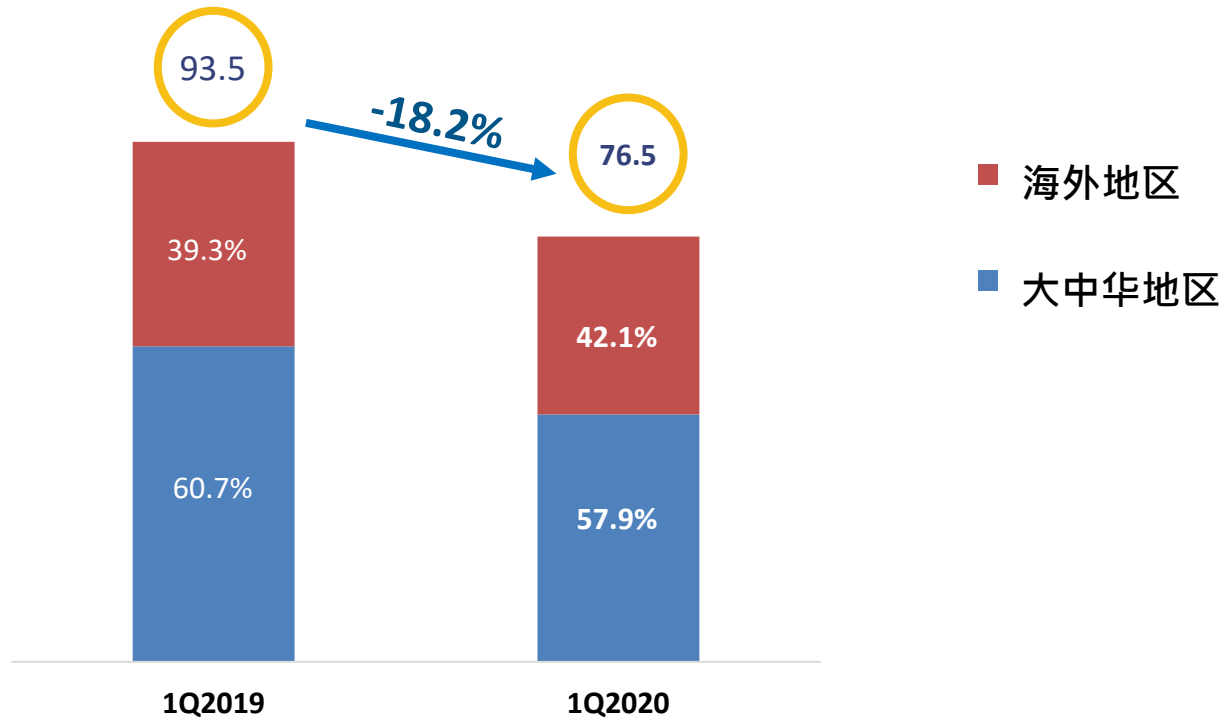
注:

(1) 不计入1Q 2020出售扬州及张家港码头资产所得的61.5百万美元税后利润

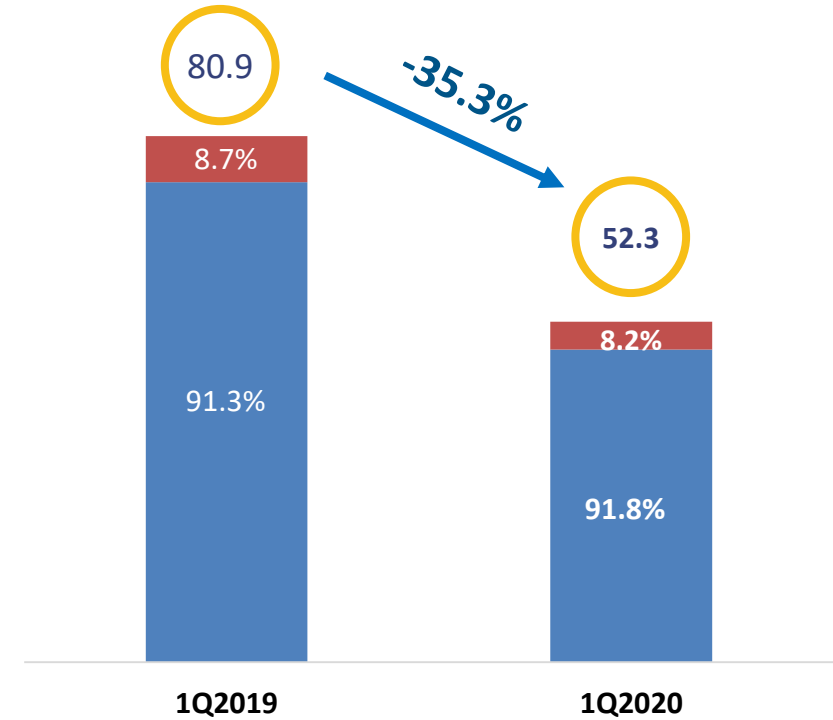
(2) 码头利润- 其他开支/成本 = 经调整后股权持有人应占利润

码头盈利能力 - 主要受新冠肺炎疫情疫情影响

控股码头EBITDA (百万美元) ⁽¹⁾



应占非控股码头公司利润 (百万美元)



注:

(1) 控股码头EBITDA以单独码头层面的数据计算而得出及不计入已出售的扬州及张家港码头的EBITDA

财务状况 – 稳健的资产负债表和充足的借贷能力

面对2020年不稳定和具挑战性的外围环境，公司对现金管理更加谨慎

- 本司的现金及等同现金于2020年第一季末总值为832百万美元，同比升47.8%
- 净债务股本比于2020年第一季末为33.9%，同比增加1.7个百分点

(百万美元，另有订明除外)	于2020年3月31日	于2019年3月31日
总资产	10,179	9,775
净资产	5,686	5,865
债务	2,791	2,526
现金及等同现金	832	563
净债务股本比	33.9%	32.2%
每股账面净值 (港元)	13.9	14.8
平均银行借贷成本	3.6%	3.5%

议程



1

信心预期

2

财务摘要

3

业务回顾

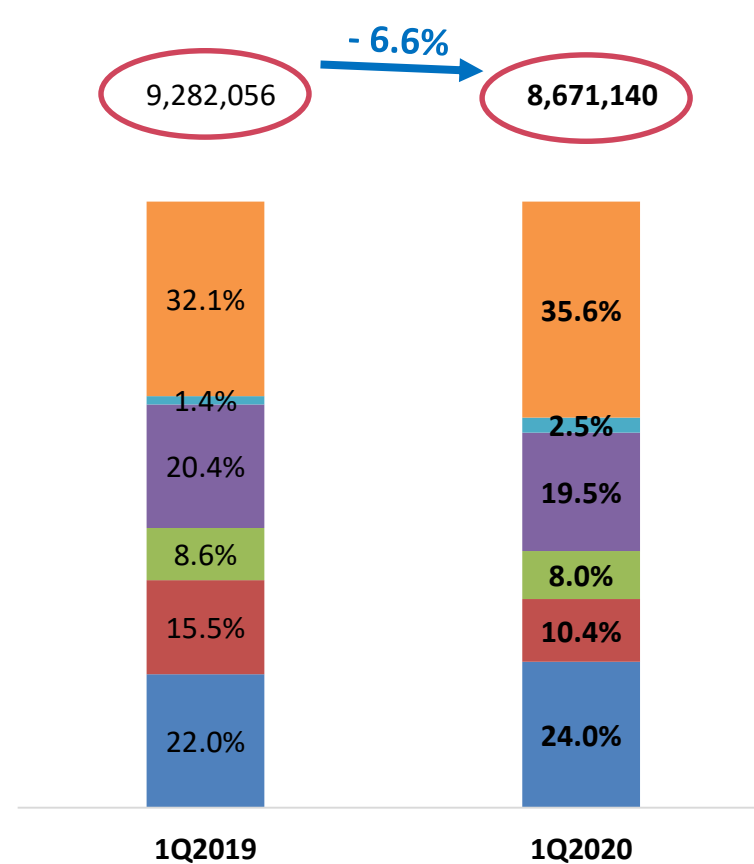
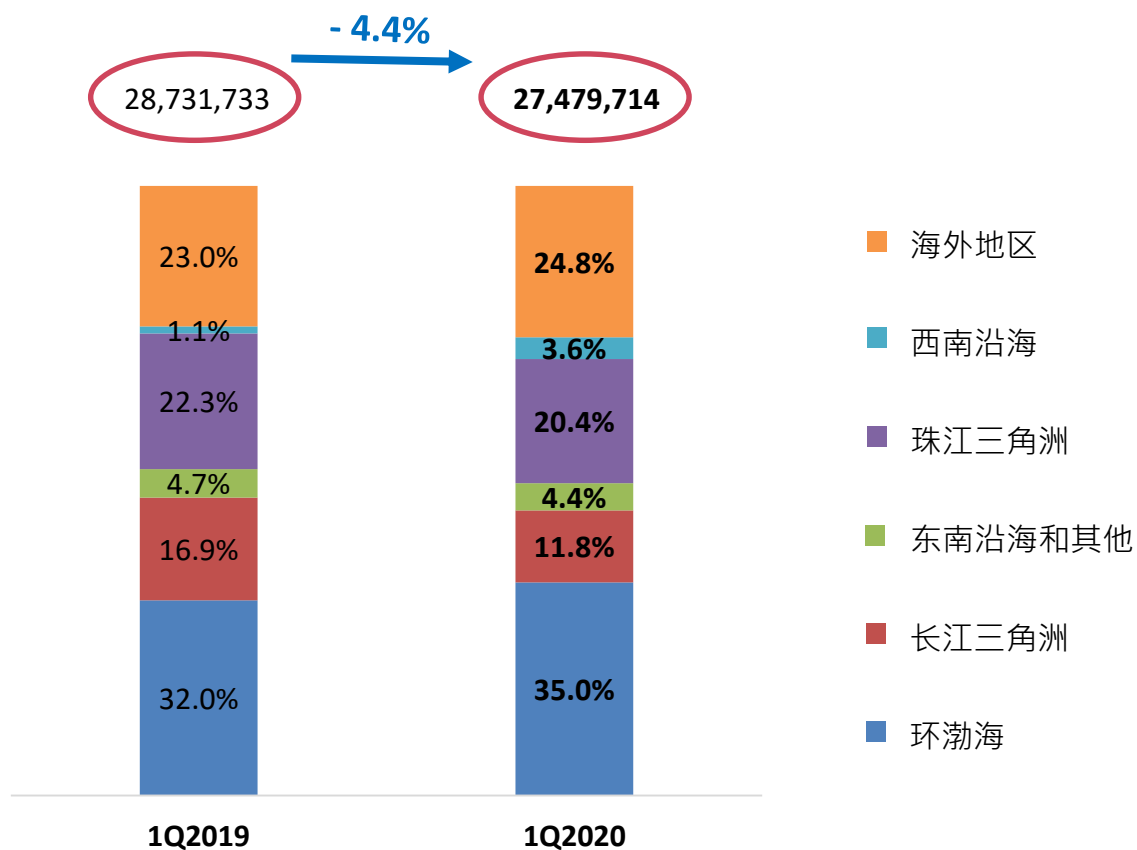
4

附录

业务情况- 新冠肺炎疫情拖累吞吐量下滑

总吞吐量 (标准箱)	1Q2019	1Q2020	同比
总吞吐量	28,731,733	27,479,714	-4.4%
- 控股码头	5,943,433	5,097,361	-14.2%
- 非控股码头	22,778,300	22,382,353	-1.8%

权益吞吐量 (标准箱)	1Q2019	1Q2020	同比
权益吞吐量	9,282,056	8,671,140	-6.6%
- 控股码头	3,753,652	3,340,017	-11.0%
- 非控股码头	5,528,404	5,331,123	-3.6%



发展战略行之有效

三大战略

全球化

- 建设全球码头网络布局，打造对用户有意义的控股网络

海外权益吞吐量占比 (CAGR 21.9%)
20.3% (1Q16) → 35.6% (1Q20)

提升协同价值

- 发挥与航运联盟的协同效应

航运联盟占总吞吐量占比⁽¹⁾
79.7% (FY17)⁽²⁾ → 83.1% (1Q20)

强化控制力和管理能力

- 强化港口及码头业务的控制力和管理能力
- 深化控股效益，提升投资价值
- 采用统一的管理及操作系统，统筹各码头绩效

控股码头权益吞吐量占比(CAGR 9.1%)
34.2% (1Q16) → 38.5% (1Q20)

盈利增长动力

收购项目

全球化网络

加强控制力和管理能力

提升现有码头效率

提升协同价值

Navis N4

自然增长

全球经济

注:

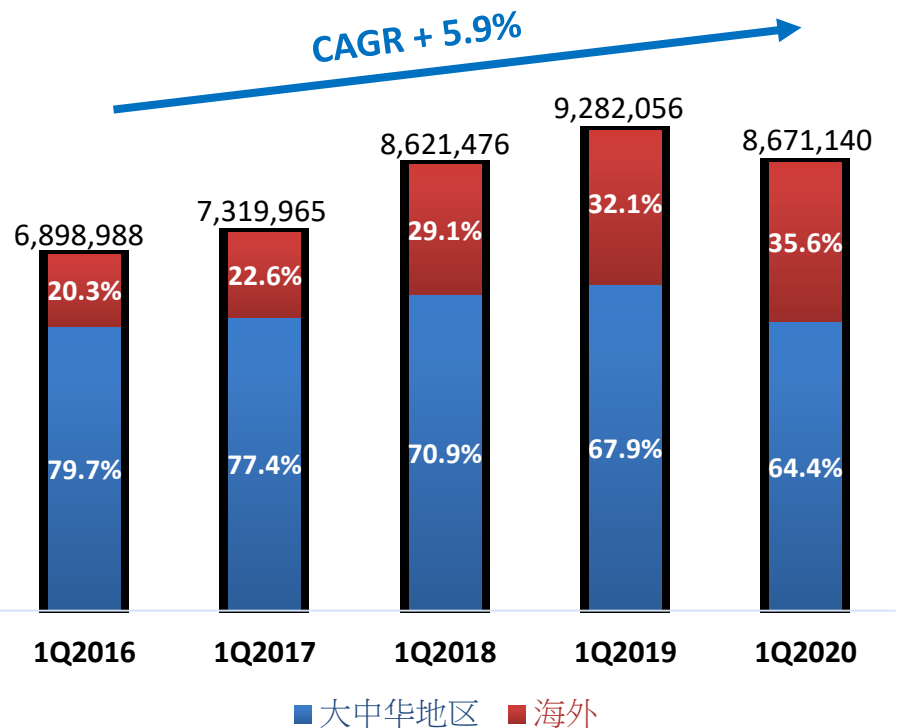
(1) 3大主要航运联盟挂靠的7家主要控股码头的总吞吐量

(2) 海洋联盟于2017年4月组成

全球化布局 – 管理码头组合不断提升质量

- 把握投资机遇，为股东创造价值
- 收购项目的股权内部回报率至少为低双位数
- 出售潜在的表现不佳资产以促进资本循环

各地区权益吞吐量 (标准箱)
(以地区划分)



资产投资

资本开支:
码头投资 – 147百万美元
现有码头机械设备 – 487百万美元

例子:
• Euromax

资本开支:
码头投资 – 128百万美元
现有码头机械设备 – 366百万美元

例子:
• 中远-新港码头 (新增一个泊位)
• CSP阿布扎比码头

2016

2017

2018

2019

资本开支:
码头投资 – 1,267百万美元
现有码头机械设备 – 205百万美元

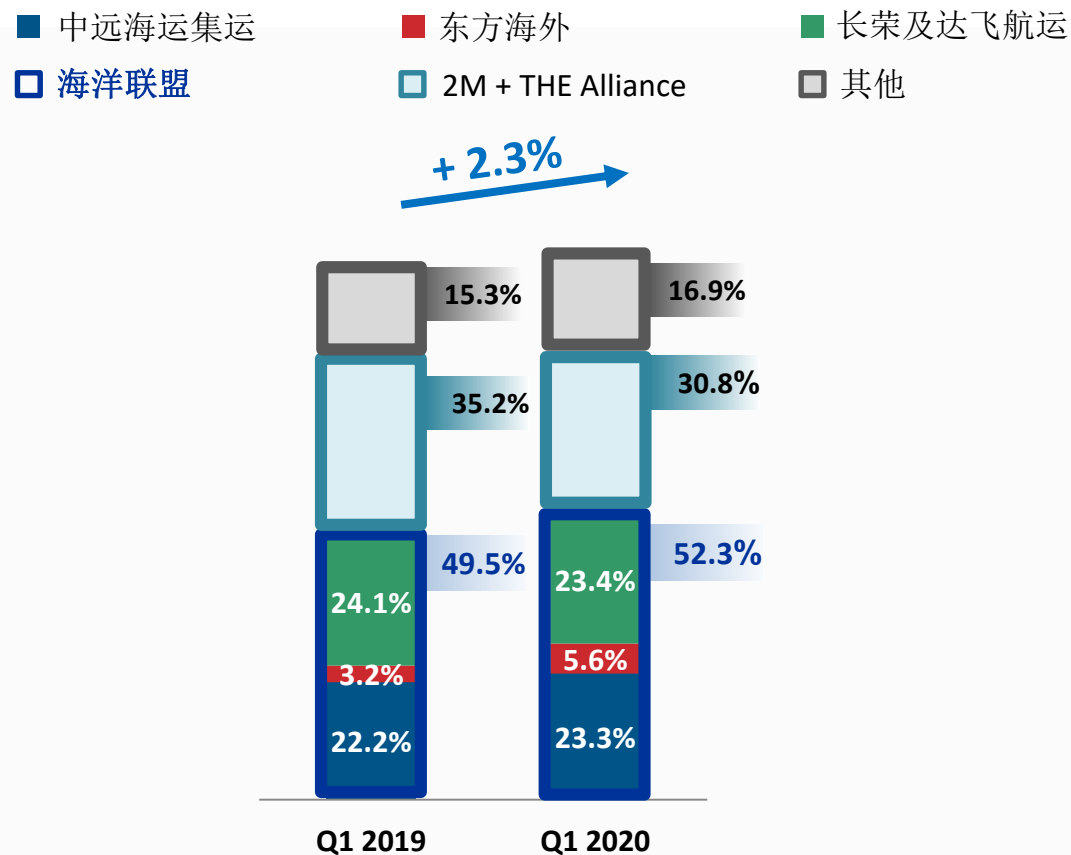
例子:
• 青岛港国际
• 南通通海码头
• CSP西班牙集团
• CSP泽布吕赫码头
• CSP武汉码头

资本开支:
码头投资 – 224百万美元
现有码头机械设备 – 400百万美元

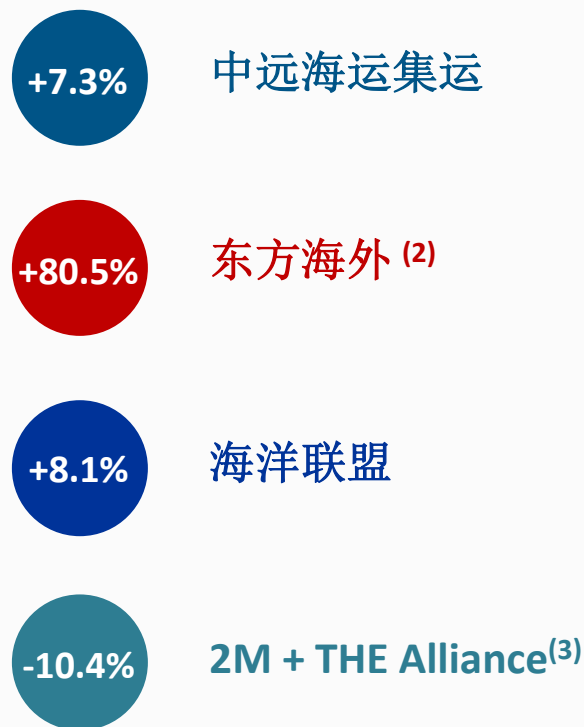
例子:
• 青岛港国际 (增持股份)
• 北部湾港 (增持股份)
• CSP泽布吕赫码头两个新仓库

提升协同效益 – 强大的航运联盟客户需求⁽⁴⁾

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⁽¹⁾



箱量贡献增长⁽¹⁾
(Q1 2019 vs Q1 2020)



注:

(1) 2019年3大主要航运联盟挂靠的7家主要控股码头的总吞吐量

(2) 东方海外挂靠的CSP泽布吕赫和CSP阿布扎比码头的吞吐量在2019年第一季度至2020年第一季度期间录得大幅增长

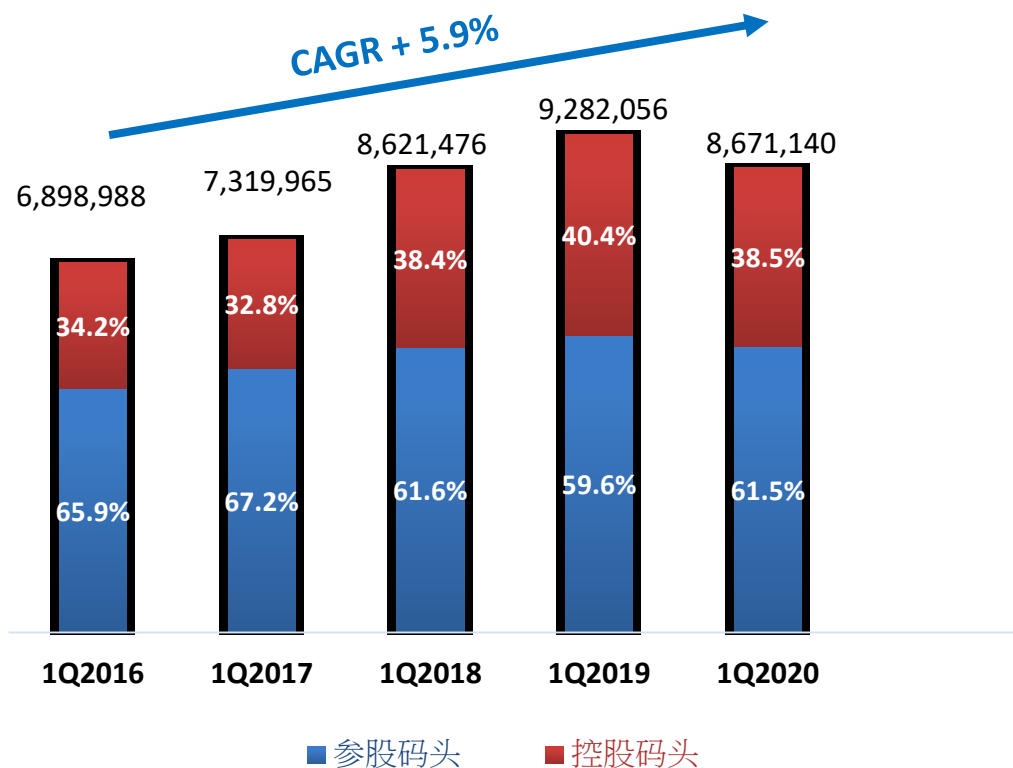
(3) 2M及THE Alliance挂靠的CSP西班牙及CSP泽布吕赫码头的吞吐量在2019年第一季度至2020年第一季度期间录得下跌

(4) 根据Alphaliner 20/4/2020提供的数据, 我们主要客户OCEAN Alliance, 2M和THE Alliance一共占全球集装箱运力约81%

加强控制力及管理能力 — 采用高效系统以提高效率及降低成本

未来3至4年在旗下控股码头全面采用Navis N4系统以提高效率及降低成本

权益吞吐量(标准箱) (以控股及参股码头计算)



navis
N4

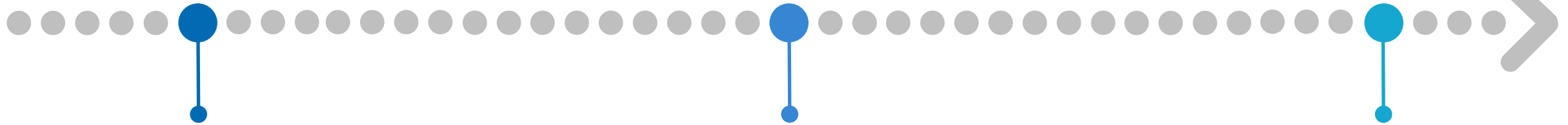
2019

2020

CSP 泽布吕赫及连云港已分别于2019年7月及12月启用Navis N4系统

CSP 西班牙集团、泉州太平洋码头及晋江太平洋码头将于2020年采用Navis N4系统，以进一步提高码头运作效率。

透过资产处置加强资本循环 优化码头组合



2019年我司完成出售南京龙潭码头的权益，从出售中获得的税后收益约为27.4百万美元。

2020年2月10日，完成出售扬州远扬码头和张家港码头的权益。从出售中获得的税后收益约为61百万美元。

出售的3家码头综合计算市帐率约为1.7倍。中远海运港口股票市帐率约为0.4倍。我们认为我司股票价格严重低估。该等交易有助于为股东创造和提升价值。

2020年4月我司签署出售江苏长江石油化工有限公司权益的协议，作价为约人民币2.5亿元。

预计出售该家码头市帐率为1.5倍。我司管理层认为该出售有助于为股东创造价值。

本集团亦有意在2020年出售太仓码头的权益。

我司未来定位仍是继续致力发展武汉及南通码头，加强打造长江三角洲地区的枢纽港。

2020全年吞吐量指引

挑战

- 新冠肺炎疫情在中国已经受控，国内工厂亦逐步复工复产
- 不过，海外地区仍受到负面影响

机遇

- 疫情过去之后，需求预计强力反弹，我司已经做好紧抓市场机遇的准备
- 低息环境带动消费及投资
- 更多合并收购的机会

总括而言, 我们预计新收购项目及现有码头与航运联盟的协同效应, 将支持箱量增长。同时采用Navis N4 系统将提升我司操作效率, 加强我司在充满挑战的环境中的应对能力。



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

问答环节
谢谢!



议程

1

信心预期

2

财务摘要

3

业务回顾

4

附录



专业增值 质量提升

专业增值



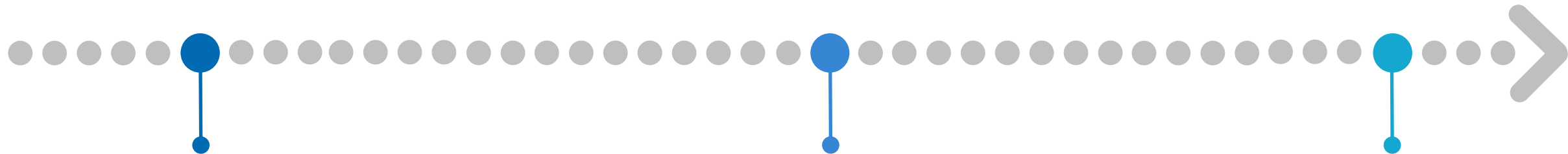
1. 高级管理层拥有平均超过20年的航运行业和港口行业的经验
2. 行之有效的发展战略：全球化布局，协同效应及加强控制力及管理能力
3. 发展码头延伸服务，计划在广州、阿布扎比、南通、厦门、武汉等地开展码头延伸业务

质量提升



1. 码头运营的能力和专业化，成功案例如PCT，厦门
2. 收购优质项目并提升项目组合质量 战略性处置资产 增强资本循环

朝五年计划迈进



2016

重组

- ◆ 纯码头运营商
- ◆ 三大核心策略

2019

现阶段

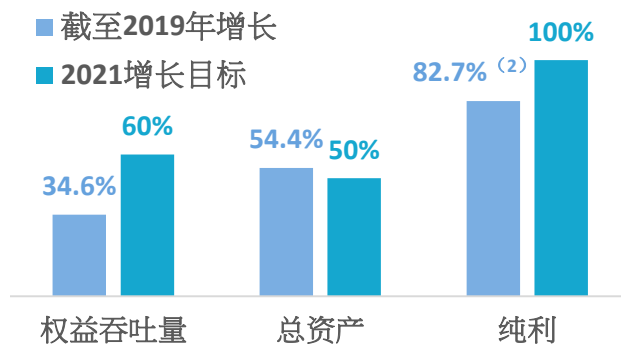
- ◆ 控股码头总数增至 16 家 (FY2016: 10)
- ◆ 领先同业(集装箱总吞吐量)

2021

愿景

- 运营:
- ◆ 强化全球化码头布局
 - ◆ 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素质
 - ◆ 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	29.5百万标准箱	+60%	47.2 百万标准箱
总资产	6,786.5百万美元	+50%	10,179.8 百万美元
纯利	180.9百万美元 ⁽¹⁾	+100%	361.8百万美元

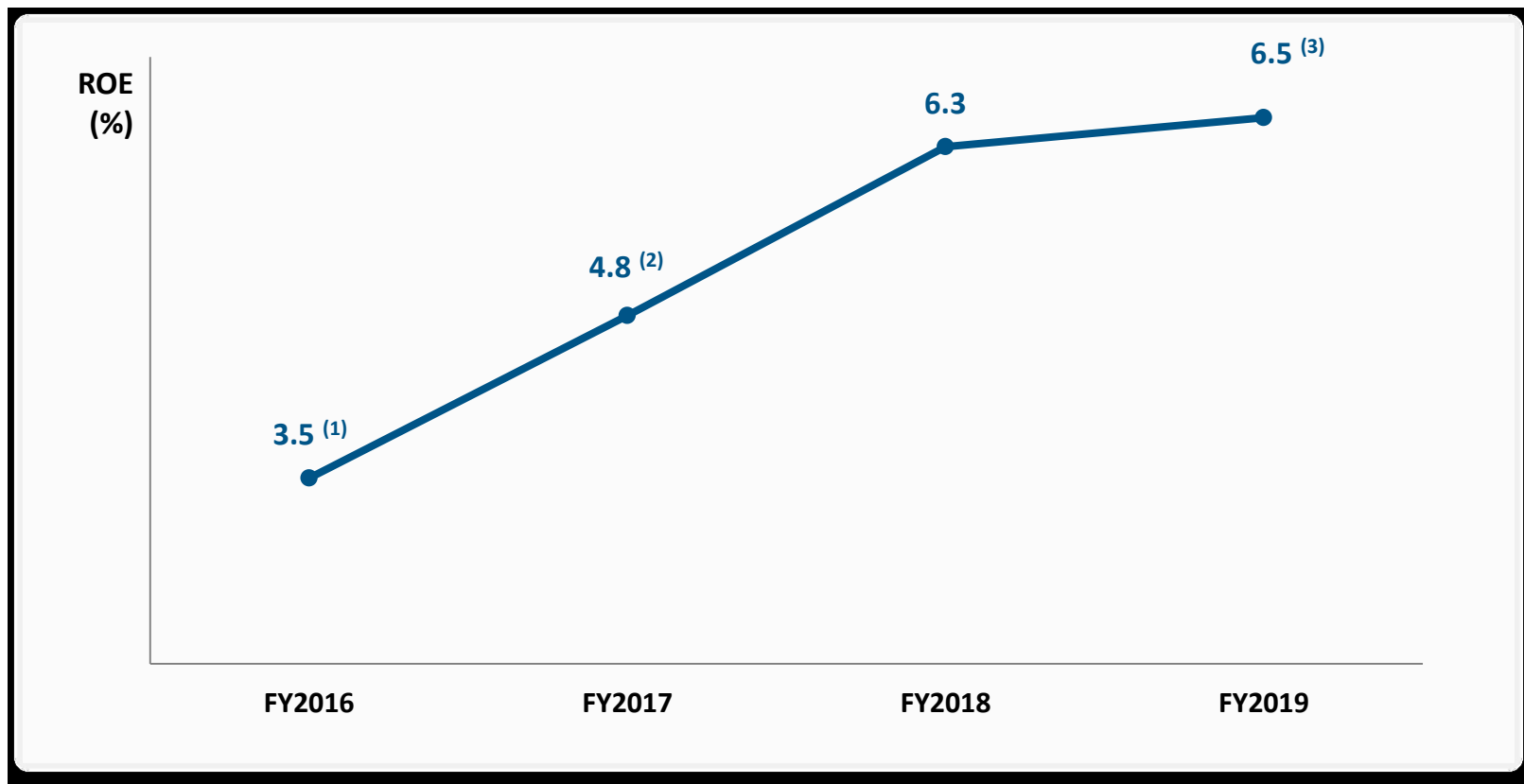


注:

(1)不计入出售佛罗伦货箱一次性收益

(2)不计入青岛港国际一次性股权摊薄22.6百万美元

ROE 持续向上反映发展战略取得成效 — 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59.0百万美元和三个月应占利润7.1百万美元
- (2) 不计入青岛港国际一次性项目285.4百万美元
- (3) 不计入青岛港国际一次性股权摊薄影响22.6百万美元

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 位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	行权期间	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 ΔEVA 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 ΔEVA 大于 0

注:

1. 限制期指股票期权自授予日起两年内不能行使
2. 授予日为 2018 年 6 月 19 日
3. 不低于同行业对标公司的平均值
4. 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）
5. 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
6. 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

- ◆ 提供健康及安全的工作环境
- ◆ 建立包容，多元化及可持续的劳动力

- ◆ 确保日常运营符合法规
- ◆ 支持包容性增长和发展

- ◆ 优化供应链管理
- ◆ 促进公平营商环境



- ◆ 迈向‘绿色港口’
- ◆ 应对气候变化，妥善管理能源消耗和排放量

- ◆ 善用高科技
- ◆ 强化全球码头布局

与全球化的目标接轨

本司支持联合国订立的可持续发展目标(SDGs)，明确订立SDG如何和我们运营有关，并且致力将其融合于公司日常运营中：

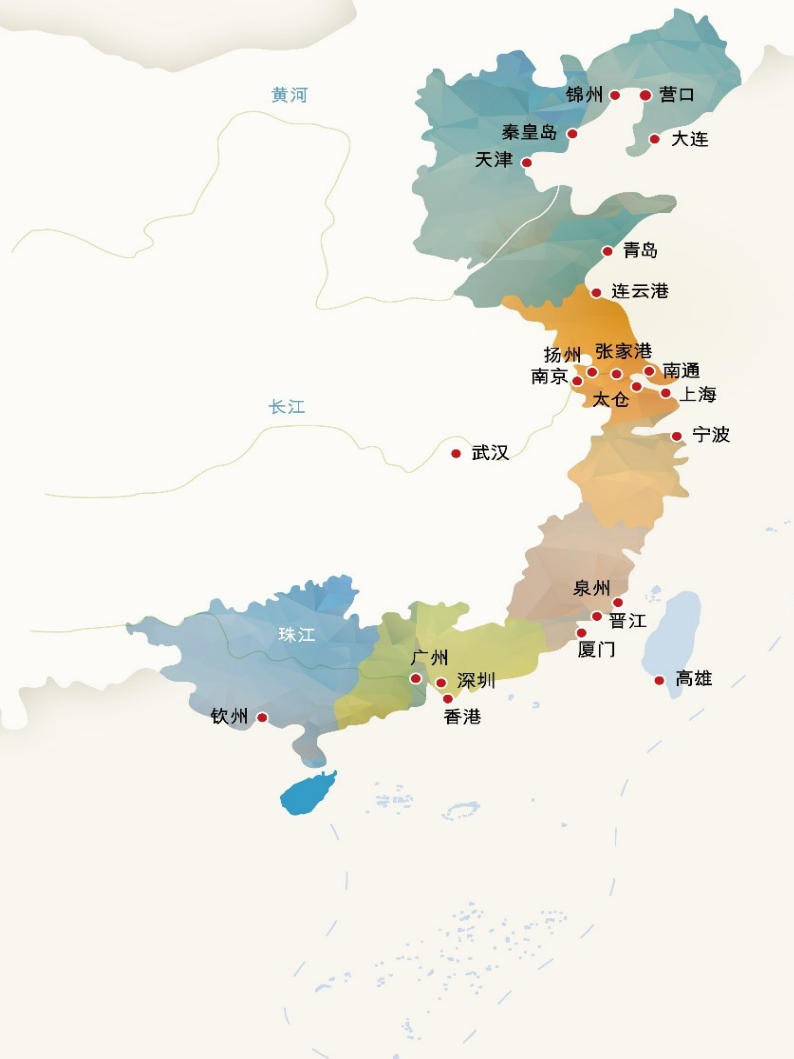


全球的认证及倡导：



大中华地区码头组合（截止2020年3月底）

区域	总设计年处理能力 (标准箱)
环渤海	31,450,000
长江三角洲	15,520,000
东南沿海及其他	9,000,000
珠江三角洲	25,600,000
西南沿海	12,000,000
合计	93,570,000



海外码头组合（截止2020年3月底）

码头	总设计年处理能力 (标准箱)	我司占股
比雷埃夫斯	6,200,000	100%
CSP 西班牙集团	5,100,000	51%
安特卫普	3,700,000	20%
Euromax	3,200,000	35%
Kumport	2,100,000	26%
瓦多	250,000	40%
CSP泽布吕赫	1,300,000	85%
苏伊士运河	5,000,000	20%
中远-新港	4,850,000	49%
CSP阿布扎比	2,500,000	90%
钱凯	1,000,000	60%
西雅图	400,000	13.33%
釜山码头	4,000,000	4.89%
合计	39,600,000	



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!

