



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

2020年中期 业绩公布

藉着强劲财务状况和需求
中远海运港口有信心把握复苏势头

2020年8月27日

议程



1 稳定派息及复苏

2 财务摘要

3 业务回顾

4 展望

5 附录

议程



1 稳定派息及复苏

2 财务摘要

3 业务回顾

4 展望

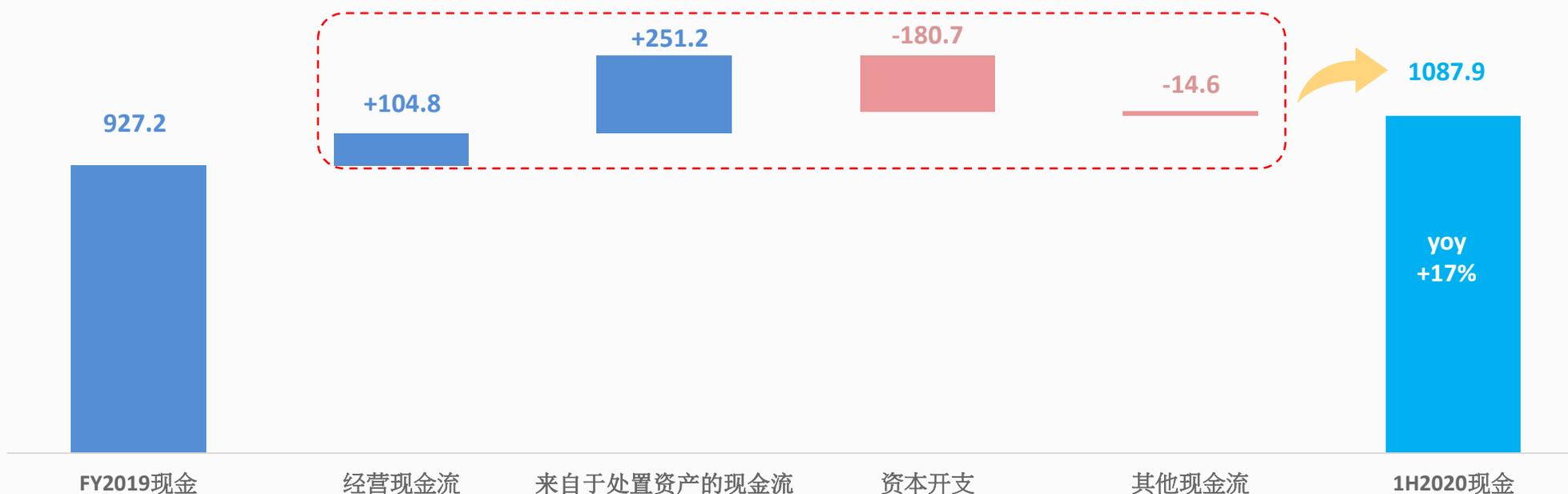
5 附录

强劲现金流支持派息政策

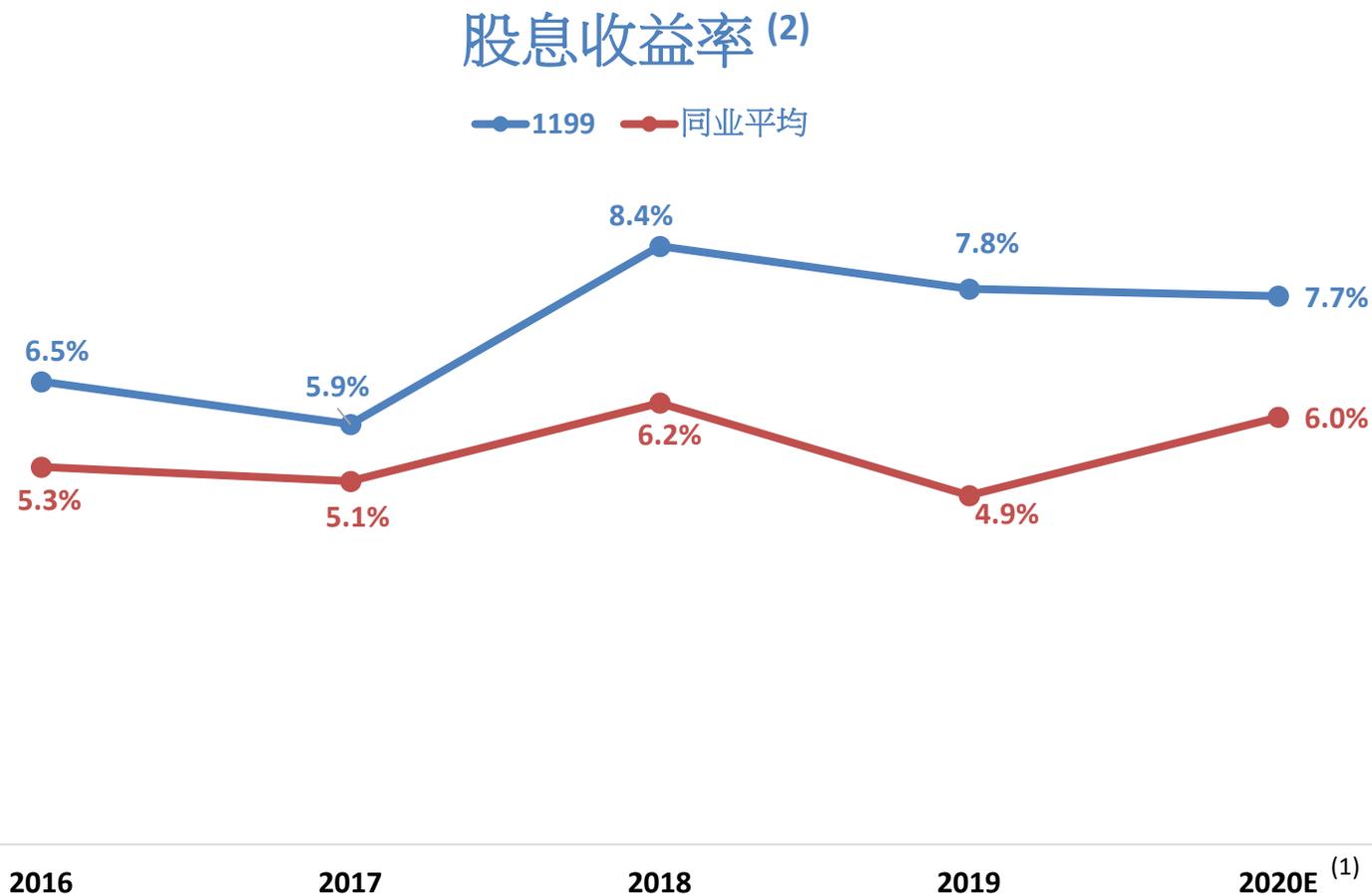
2020年上半年现金流增加

- 截至2020年6月底，公司现金达10.88亿美元，相比2019年年底上升17%。如下图所示，上半年现金流的变动主要来自于经营现金流、出售扬州及张家港码头资产的现金流、资本开支及其他现金流等方面
- 2020年下半年，我们预计约2.5亿人民币代价出售江苏石油化工码头所得现金及预计出售太仓码头获得的收益也将为公司带来强劲的现金流
- 我们有信心维持40%派息比率的股息政策

(百万美元)



持续高股息收益率及公司长远的投资价值



- 在目前市场充满各种不确定性的环境下，部分公司降低甚至取消股息派发，但中远海运港口有信心将继续维持股息政策
- 我司股息收益率自2016年来一直高于同业平均

注:

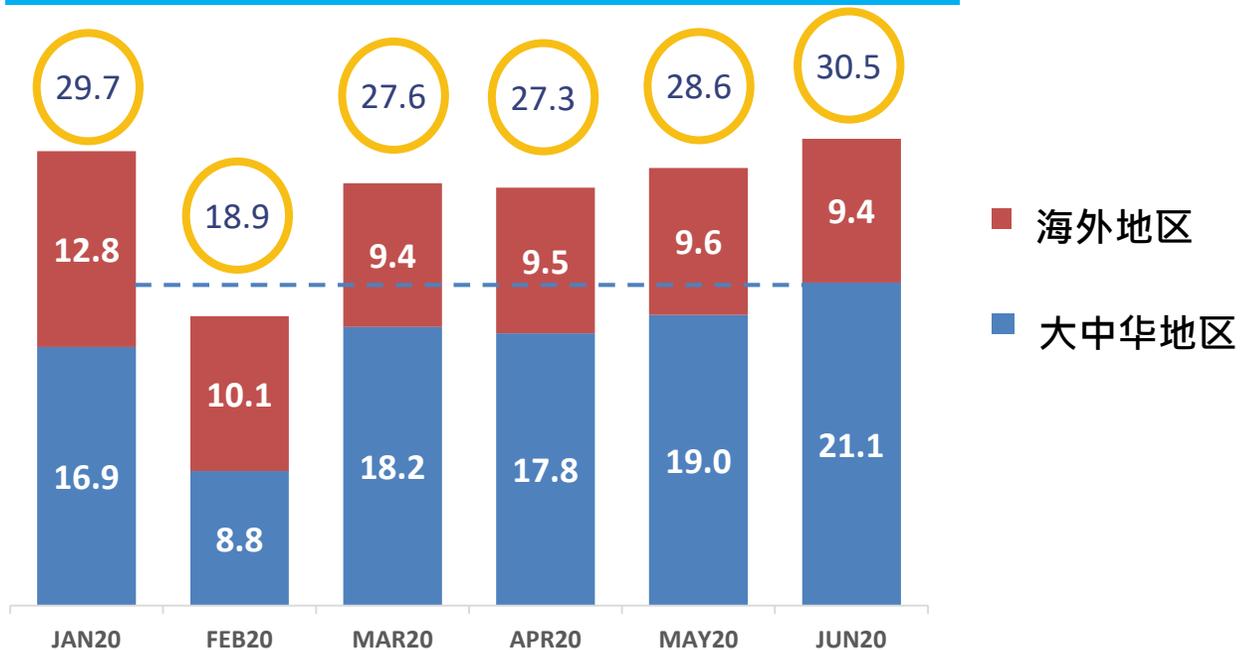
(1) 资料来源: 2020年中远海运港口及同业预测股息为2019年下半年实际股息及2020年上半年彭博预计股息的总和

(2) 中远海运港口的股息率是通过过往股息除以其在2020年8月10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2020年8月10日的收盘价, 再计算五家公司的平均而得出。

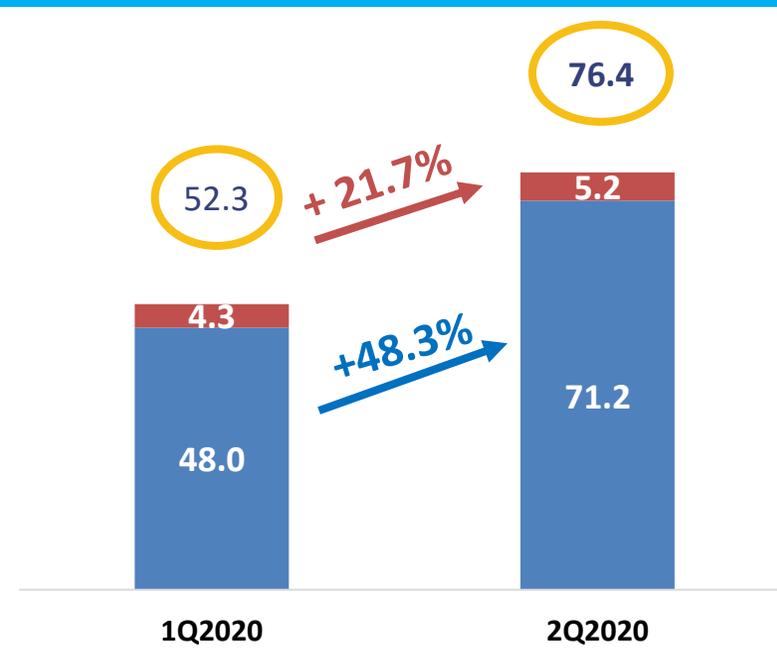
大中华地区码头盈利能力逐渐复苏

- 虽然2020年第二季度整体控股码头EBITDA同比跌15.9%，但6月份大中华地区的控股码头开始复苏，该月EBITDA环比上升11.1%，同比则微跌0.7%，达到21.1百万美元，创今年1月以来最高
- 2020年第二季度大中华地区的应占合营及联营公司利润环比上涨48.3%和同比上升4.6%

控股码头EBITDA（百万美元）⁽¹⁾



应占合营及联营公司利润（百万美元）⁽²⁾



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

(2) 不计入已出售的南京龙潭及江苏石油化工码头的应占利润

议程



1 稳定派息及复苏

2 财务摘要

3 业务回顾

4 展望

5 附录

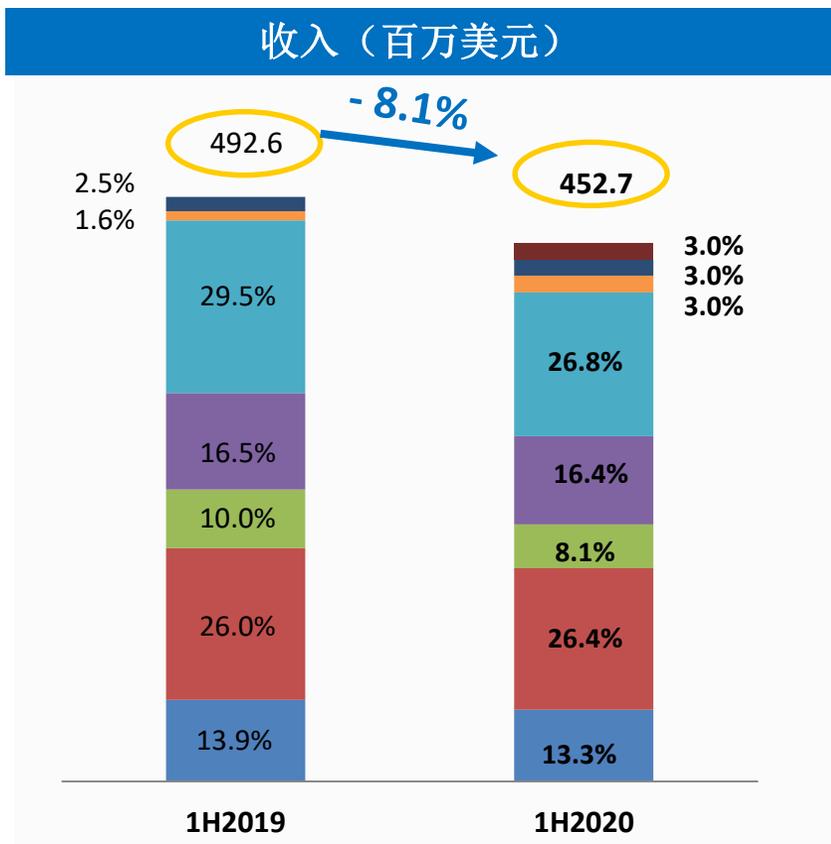
财务摘要 – 2020年中期股息同比增长8.8%

(百万美元，另有订明除外)	呈报			经调整 (不计入已处置的南京龙潭、张家港、扬州及江苏石油化工码头)		
	1H2020	1H2019	同比变动	1H2020	1H2019	同比变动
收入	452.7	517.9	-12.6%	452.7	492.6	-8.1%
销售成本	353.5	364.5	-3.0%	353.5	349.5	+1.1%
毛利	99.2	153.4	-35.4%	99.2	143.1	-30.7%
应占合营公司及联营公司利润	128.7	144.6	-11.0%	128.6	143.3	-10.2%
公司股权持有人应占利润	163.4	147.8	+10.5%	94.8 ⁽¹⁾	144.6	-34.5%
每股盈利- 基本 (美仙)	5.17	4.75	+8.8%	3.00 ⁽¹⁾	4.65	-35.5%
中期每股股息 (美仙)	2.068	1.900	+8.8%			
派息比率	40%	40%	-			

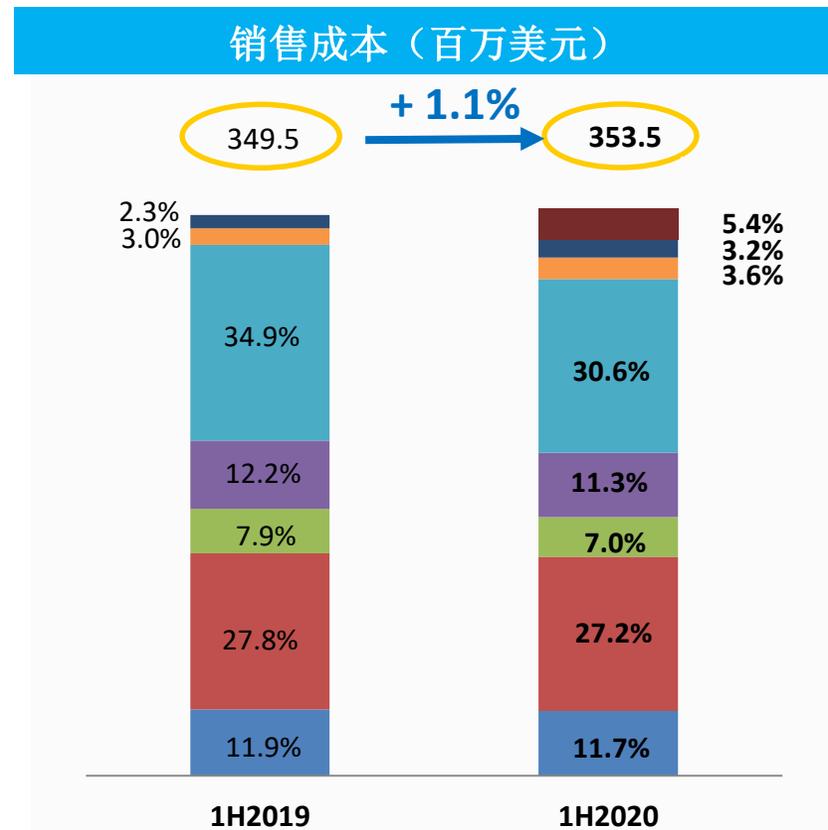
注:

(1) 不计入出售扬州和张家港码头所得的61.5百万美元税后利润及出售江苏石油化工码头所得的7.1百万美元税后利润

收入和成本 (1) – 受新冠肺炎疫情疫情影响 2020年上半年大中华地区收入下降



(百万美元)	1H2019	%	1H2020	%	同比
大中华地区	211.6	43%	184.1	41%	-12.8%
海外地区	281.0	57%	268.6	59%	-4.6%
总和	492.6	100%	452.7	100%	-8.1%

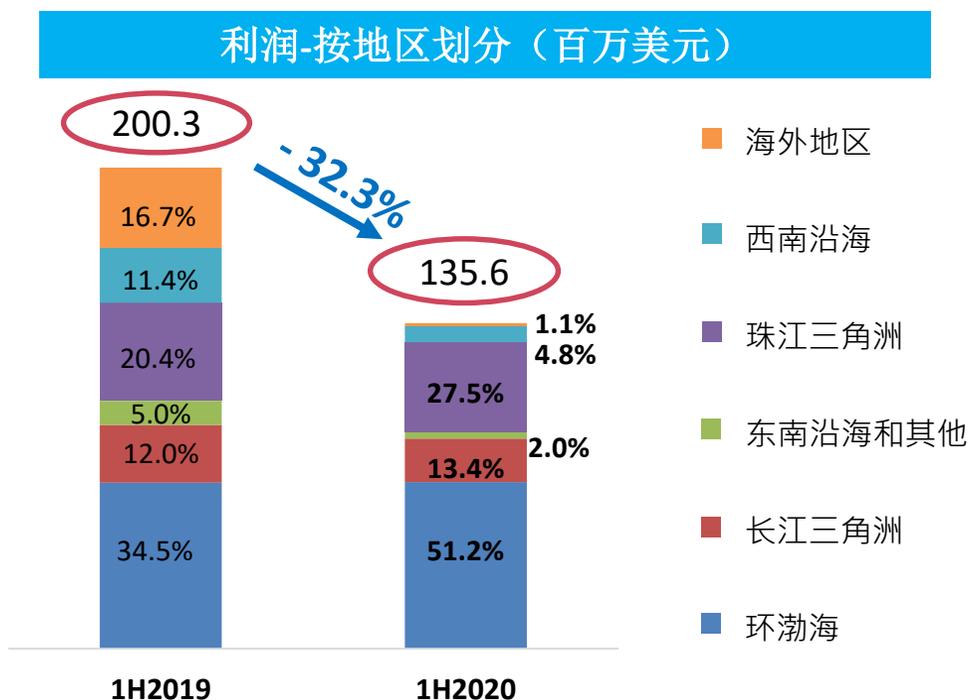


(百万美元)	1H2019	%	1H2020	%	同比
大中华地区	119.7	34%	116.4	33%	-2.4%
海外地区	229.8	66%	237.1	67%	+3.0%
总和	349.5	100%	353.5	100%	+1.1%

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⁾ – 海外码头利润受新码头折旧成本及新冠肺炎疫情疫情影响

- 受惠于6月盈利能力的改善及中国疫情的受控，2020年上半年大中华地区码头利润占全部码头利润的占比有所提高
- 主要受阿布扎比等新码头折旧成本及CSP西班牙集团吞吐量下降的影响，海外地区码头利润占比下降



前10大利润贡献码头			
	1H2019		1H2020
青岛港国际	25.1%	青岛港国际	40.6%
盐田	11.8%	盐田	14.5%
北部湾港	10.2%	比雷埃夫斯	6.0%
比雷埃夫斯	7.6%	上海浦东	5.9%
Kumport	5.4%	广州南沙	5.6%
上海浦东	4.7%	上海明东	4.5%
广州南沙	4.0%	北部湾港	4.5%
厦门远海	3.3%	Kumport	4.2%
Euromax	2.9%	中远新港	3.7%
上海明东	2.8%	COSCO-HIT	2.9%
总共:	77.8%	总共:	92.3%

(百万美元) ⁽³⁾	1H2019	1H2020	同比
码头利润	200.3	135.6	-32.3%
- 其他开支/成本	(55.7)	(40.8)	-26.6%
=经调整后股权持有人应占利润 ⁽²⁾	144.6	94.8	-34.5%

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) 不计入出售扬州和张家港码头资产所得的61.5百万美元税后利润及出售江苏石油化工码头资产所得的7.1百万美元税后利润

(3) 码头利润- 其他开支/成本= 经调整后股权持有人应占利润

财务状况 – 稳健的资产负债表和充裕现金

面对 2020 年宏观经济存在不确定因素及挑战，公司对现金管理更加谨慎

- 截至2020年6月底，公司的现金为1,088百万美元，较去年底上升17%
- 截至2020年6月底，公司净债务股本比为29.0%，较去年底下降5个百分点

(百万美元，另有订明除外)	2019年12月31日	2020年6月30日
总资产	10,477	10,366
净资产	5,765	5,806
债务	2,916	2,802
现金及等同现金	927	1,088
净债务股本比	34.0%	29.0%
每股账面净值 (港元) ⁽¹⁾	12.4	12.4
平均银行借贷成本	3.77%	3.36%

注：
(1) 每股账面净值以2020年6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

议程

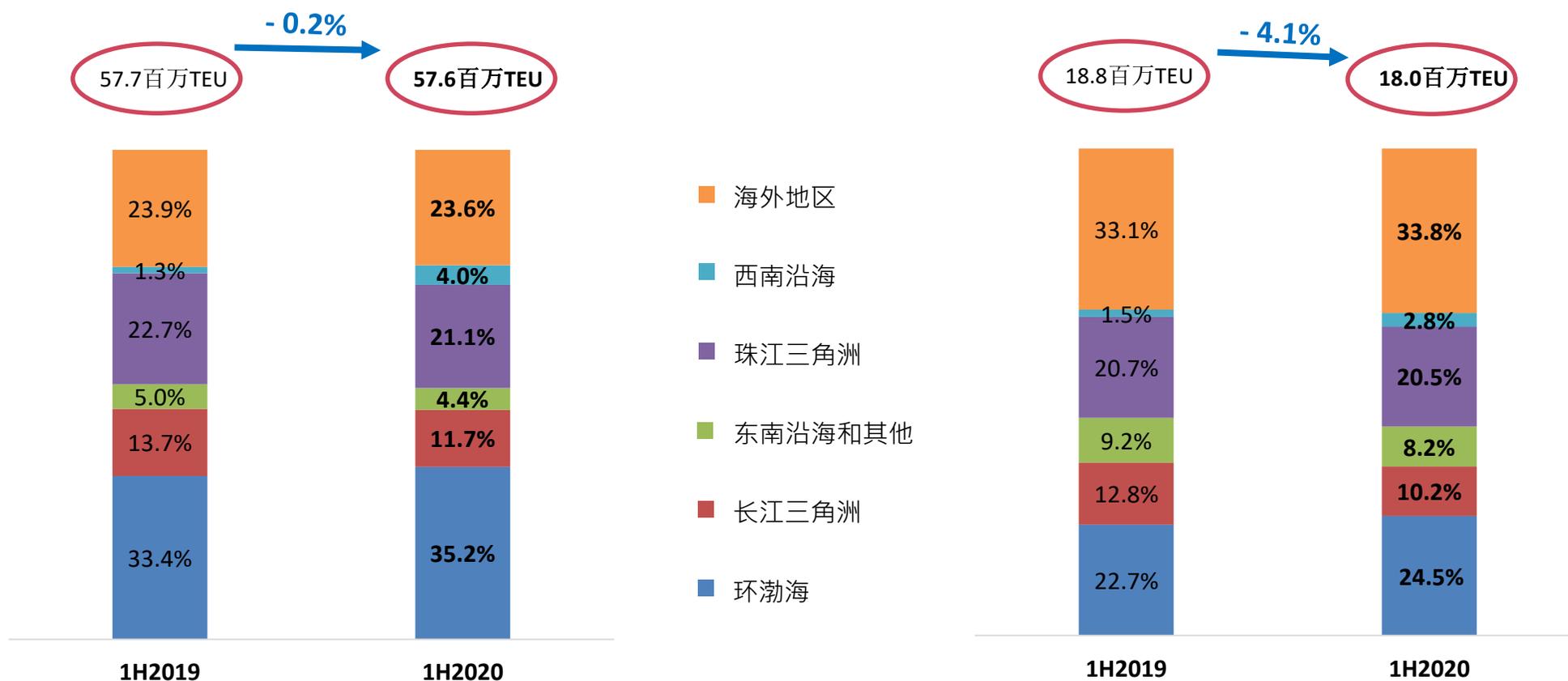


- 1 稳定派息及复苏
- 2 财务摘要
- 3 业务回顾**
- 4 展望
- 5 附录

业务状况 (1) – 海外地区贡献我司约三分之一的权益吞吐量

总吞吐量 ('000标准箱)	1H2019	1H2020	同比
总吞吐量	57,696	57,554	-0.2%
- 控股码头	11,873	10,422	-12.2%
- 非控股码头	45,823	47,132	+2.9%

权益吞吐量 ('000标准箱)	1H2019	1H2020	同比
权益吞吐量	18,803	18,035	-4.1%
- 控股码头	7,594	6,756	-11.0%
- 非控股码头	11,209	11,277	+0.6%



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

全球收购码头项目的机会



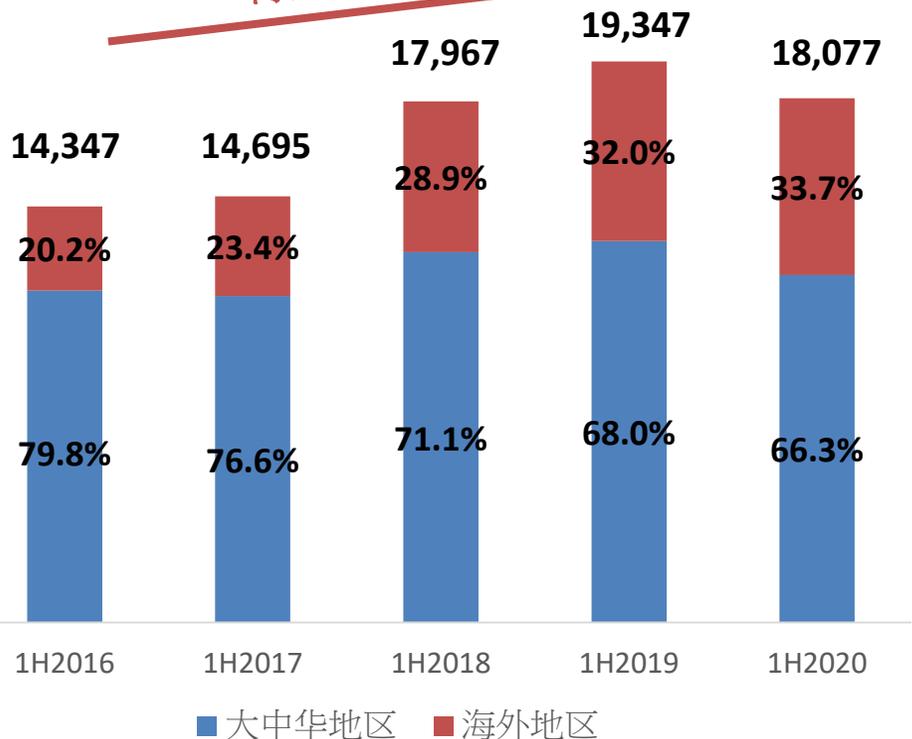
码头	总设计年处理能力 (标准箱)
比雷埃夫斯	6,200,000
CSP 西班牙集团	5,100,000
安特卫普	3,700,000
Euromax	3,200,000
Kumport	2,100,000
瓦多	250,000
CSP泽布吕赫	1,300,000
苏伊士运河	5,000,000
中远-新港	4,850,000
CSP阿布扎比	2,500,000
钱凯	1,000,000
西雅图	400,000
釜山码头	4,000,000
合计	39,600,000

- 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、中东及非洲等地区
- 目标项目的股权内部回报率至少为低双位数

海外码头布局持续增加

各地区权益吞吐量 ('000标准箱)
(以地区划分)

海外地区 CAGR + 20.4%



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

资本开支:
码头投资 - 57百万美元
现有码头机械设备 - 86百万美元

例子:
青岛港国际 (增持股份至 19.79%)

2016

2017

2018

2019

1H2020

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

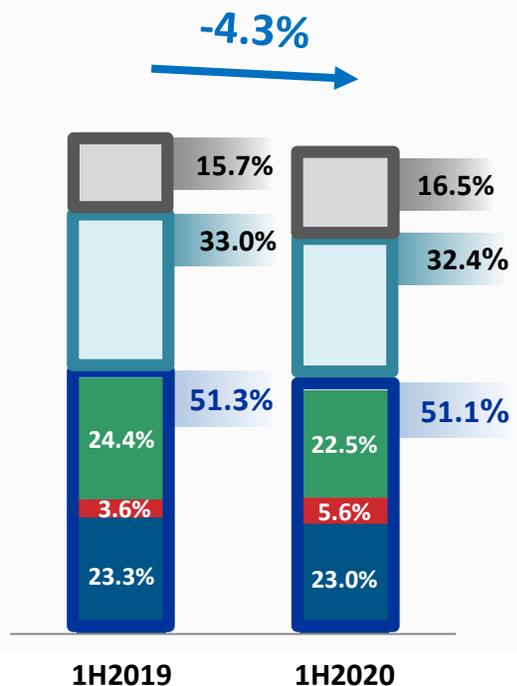
资本开支:
码头投资 - 224百万美元
现有码头机械设备 - 400百万美元

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

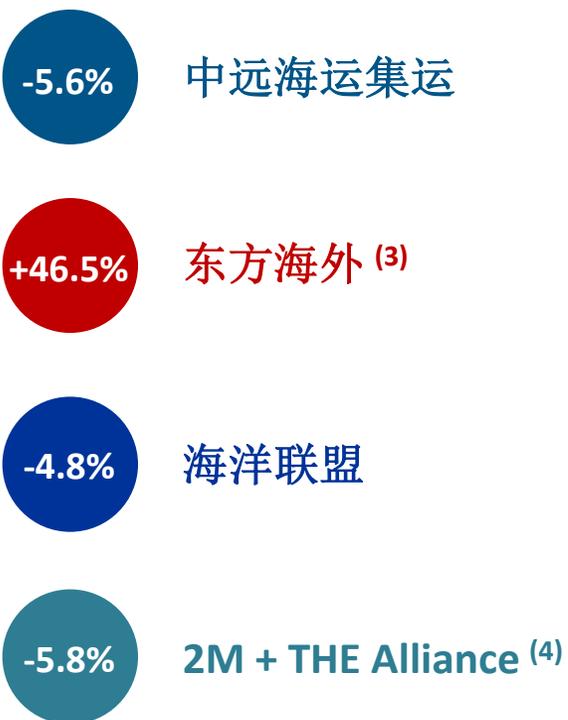
强大的航运联盟客户需求 (1)

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)
(1H2019 vs 1H2020)



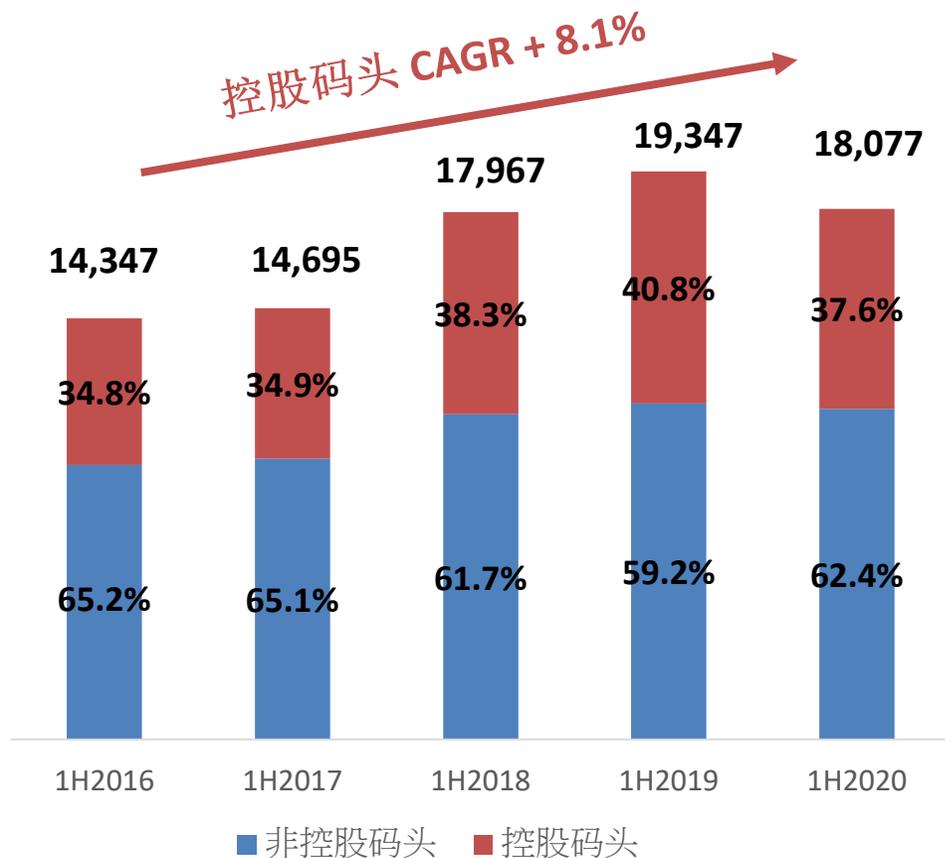
- 来自中远海运集运及海洋联盟的吞吐量维持稳定，分别占总吞吐量的1/4及1/2
- 来自东方海外的吞吐量同比上涨46.5%，PCT、CSP泽布吕赫及CSP阿布扎比码头在2020年上半年录得同比大幅上涨

注:

- 根据Alphaliner 29/07/2020 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%
- 3 大主要航运联盟挂靠的7 家主要控股码头的总吞吐量
- 东方海外挂靠的PCT、CSP 泽布吕赫和CSP 阿布扎比码头的吞吐量在2020 年上半年录得同比大幅增长
- 2M 及THE Alliance 挂靠的CSP 西班牙及CSP 泽布吕赫码头的吞吐量在2020 年上半年录得同比下跌

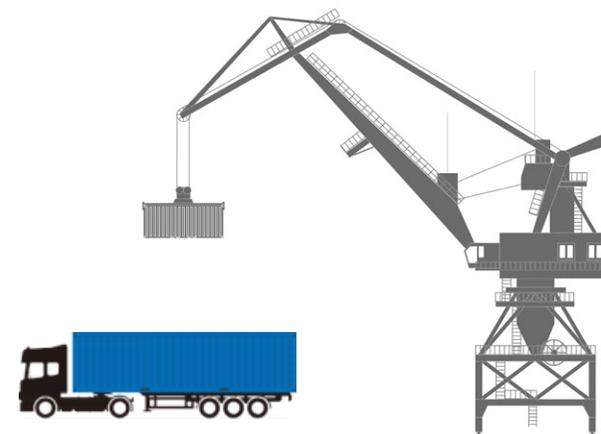
来自控股码头的权益吞吐量不断提升

权益吞吐量('000标准箱) (以控股及参股码头计算)



随着公司不断提升控制力和管理能力，我们能够在旗下控股码头积极发展码头增值服务：

- 发展高端仓库及物流园业务
- 积极推动信息化，在旗下码头运用Navis N4系统及推动GSBN区域链技术



积极推动信息化发展 为客户创造增值服务

	总面积 (平米)	仓库面积 (平米)	资本开支 (百万元)	营运日
CSP 阿布扎比 CFS	273,970	105,225	138百万美元	2020年10月
CSP 泽布吕赫 CFS	77,869	41,580	13百万欧元	已营运
广州南沙 CFS	206,200	N/A	986百万人民币	预计2022年
厦门 CFS	23,800	N/A	130百万人民币	预计2022年

CSP 阿布扎比 CFS



CSP 泽布吕赫 CFS



GSBN

通过广泛使用区域链技术，
进一步提升航运及物流营
运能力



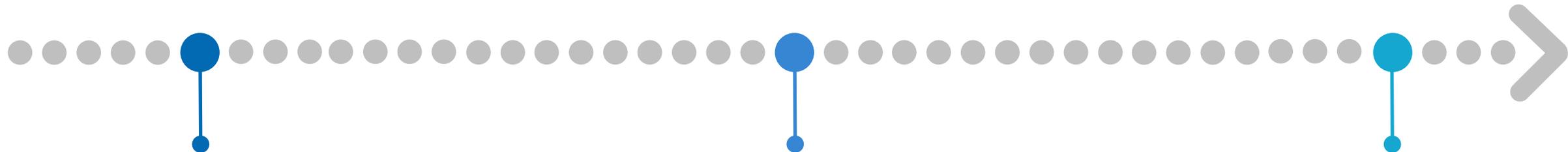
2020年

未来3-4年

CSP西班牙集团及泉州太平洋码头将于2020年下半年采用Navis N4系统

未来3至4年在旗下控股码头全面采用Navis N4系统以提高效率及降低成本

资产处置加强资本循环



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。

江苏石油化工出售所得的税后收益约为7百万美元。

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。

议程

1 稳定派息及复苏

2 财务摘要

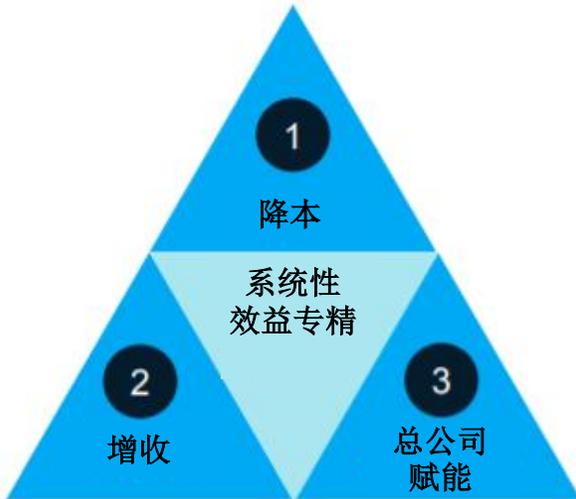
3 业务回顾

4 展望

5 附录



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的利润贡献，目的是知道利润从哪个客户和业务中来。总公司和各码头通过客户价值分析结果，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**

2020年下半年吞吐量展望

挑战

- 海外部分码头仍然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

- 自4月起，国内码头吞吐量开始复苏，我司一直紧抓市场复苏机遇
- 低息环境带动消费及投资

1. 疫情对港口行业造成最坏的影响已经过去。
2. 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。

藉着强劲财务状况和需求 中远海运港口有信心把握复苏势头



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

问答环节
谢谢!



议程

1

稳定派息及复苏

2

财务摘要

3

业务回顾

4

展望

5

附录



专业增值 质量提升

专业增值



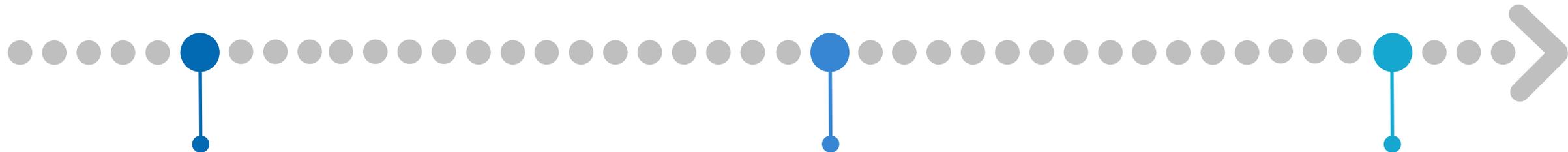
1. 高级管理层拥有平均超过20年的航运行业和港口行业的经验
2. 行之有效的发展战略：全球化布局，协同效应及加强控制力及管理能力
3. 发展码头延伸服务，计划在广州、阿布扎比、南通、厦门、武汉等地开展码头延伸业务

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

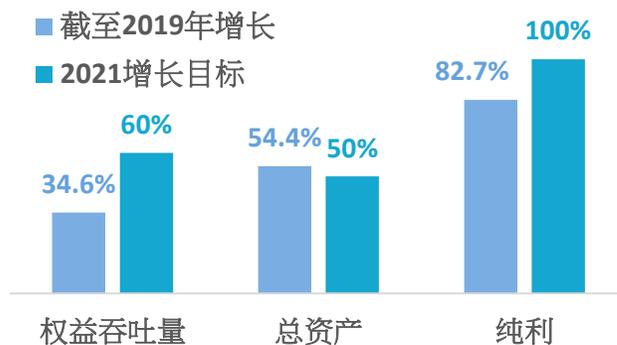
2019 现阶段

- ◆ 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	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

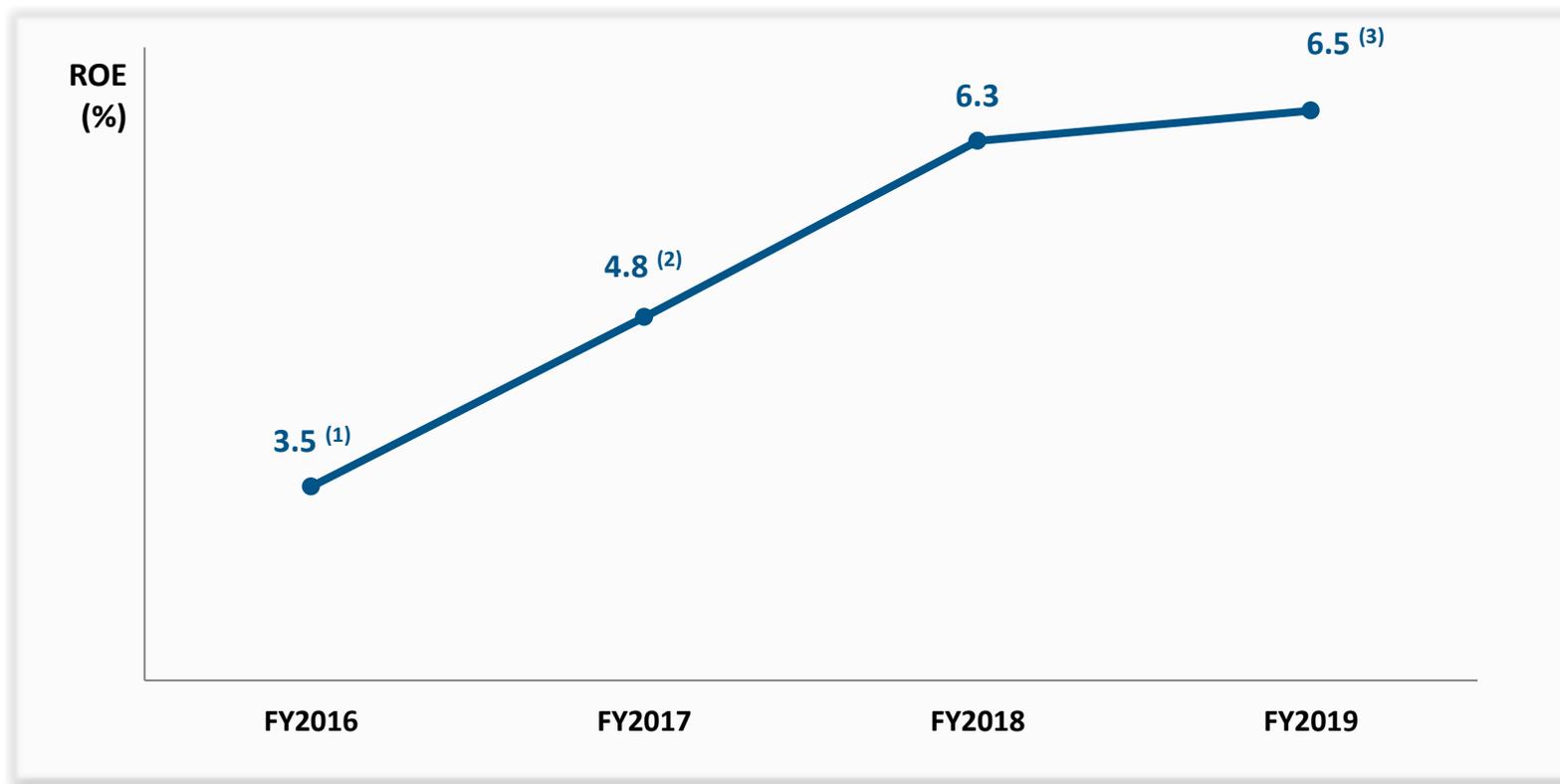


注:

(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

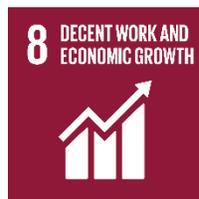


- ◆ 迈向‘绿色港口’
- ◆ 应对气候变化，妥善管理能源消耗和排放量

- ◆ 善用高科技
- ◆ 强化全球码头布局

与全球化的目标接轨

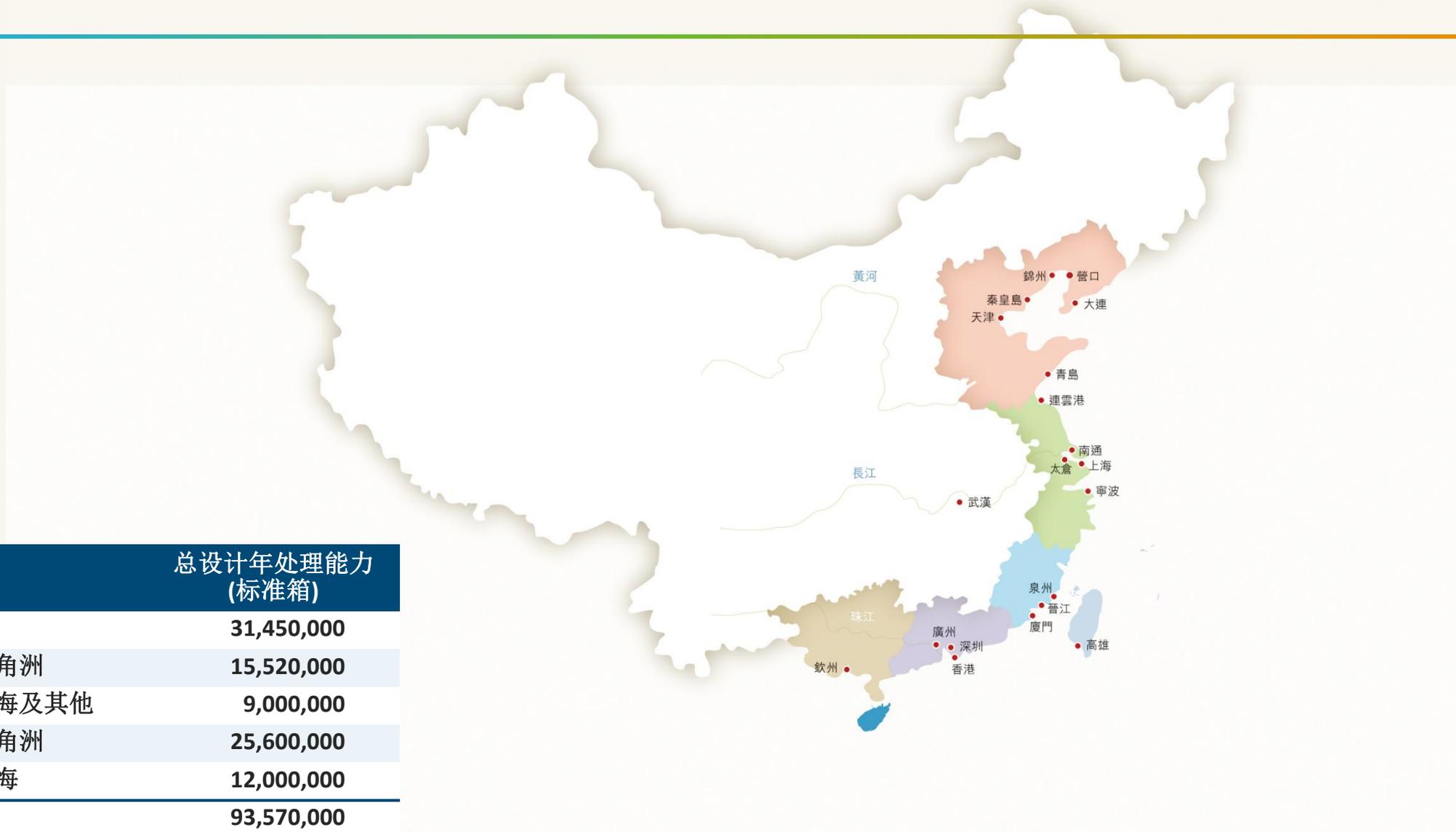
本司支持联合国订立的可持续发展目标(SDGs)，明确订立SDG如何和我们运营有关，并且致力将其融合于公司日常运营中：



全球的认证及倡导：



大中华



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!

