

中远海控 2021 年第二次临时股东大会问答实录

(2021 年 12 月 29 日)

一、会议召开和出席情况

- 1、时间：2021 年 12 月 29 日，上午 10 点整。
- 2、地点：上海市东大名路 1171 号上海远洋宾馆 5 楼远洋厅、香港皇后大道中 183 号中远大厦 47 楼会议室。
- 3、主持人：执行董事总经理杨志坚。
- 4、现场出席情况：执行董事总经理杨志坚、独立非执行董事吴大卫、独立非执行董事马时亨、副总经理叶建平、总会计师张铭文、副总经理陈帅、董事会秘书郭华伟。

二、审议议案情况

1、2021 年第二次临时股东大会

议案 1：关于选举万敏先生担任公司第六届董事会执行董事的议案；

议案 2：关于给予董事会回购公司 A 股股份一般性授权的议案；

议案 3：关于给予董事会回购公司 H 股股份一般性授权的议案。

2、2021 年第一次 A 股类别股东大会

议案 1：关于给予董事会回购公司 A 股股份一般性授权的议案；

议案 2：关于给予董事会回购公司 H 股股份一般性授权的议案。

3、2021 年第一次 H 股类别股东大会

议案 1：关于给予董事会回购公司 A 股股份一般性授权的议案；

议案 2：关于给予董事会回购公司 H 股股份一般性授权的议案。

上述议案均获审议通过。

三、现场问答

问题 1：公司现阶段是否有具体的回购方案？大概何时开始实施？

中远海控董事会秘书郭华伟：

一、作为一家负责任的、国际化的上市公司，中远海控不但致力于创造价值，更注重维护公司的价值。我们曾在多个不同场合多次重申，一切有利于公司股东长期利益的事项，公司都会慎重的考虑，科学的决策。此前，公司已经公布了控股股东增持公司 A 股与 H 股的相关信息，此举表明公司董事会在维护公司价值方面所做的努力。本次提请股东大会审议给予董事会回购股权的一般性授权议案，进一步表明了公司董事会在认为必要的时候，随时可以采取包括回购在内的一切手段来维护公司的价值。

二、公司将慎重考虑、科学决策，具体回购方案的制定将综合考虑以下因素：

1、依法合规。中远海控作为一家沪港两地上市公司，回购方案必须符合《上海证券交易所上市公司回购股份实施细则》及 H 股《公司股份回购守则》相关规定。

2、公司会综合考虑业绩表现、全年资本性开支以及资本市场估值水平等因素。

如有需要公告的信息，公司将及时对外披露。

问题 2: 中美航线长协的谈判的进展情况? 公司对海运费未来走势有何看法?

中远海控副总经理陈帅:

今年欧美干线长协的谈判进展受到市场广泛的关注。从目前来看, 2022 年长协谈判工作进展较为顺利, 相较于往年, 今年的谈判工作表现出以下几个特点:

一是, 客户签约意愿强烈, 谈判工作较往年明显提前。在经历了 2021 年全球码头拥堵、供应链运输不畅的长期困扰之后, 客户对于签署长协的迫切愿望空前高涨。在接受了运力供给紧张短期内不会改善的预期后, 客户急切希望通过契约与班轮公司建立稳固的合作关系。另一方面, 班轮公司也有意与客户构筑中长期利益共同体。因此, 早于往年, 自今年第三季度起越来越多的客户陆续向公司表达了希望开展合作的意向, 有些甚至希望签订 2-3 年的长期协议。

二是, 2022 年各航线长协有望量价齐升。从目前谈判工作的推进情况来看, 相比 2021 年, 2022 年的长协货量将有明显增加, 且运价也将有大幅上升, 更长合同期限的合同数量将继续增加。随着长协的不断签署, 客观上 2022 年即期市场运价下跌的空间和可能越来越小。

1、跨太平洋航线方面, 签约以明年第一季度为主, 签约运价有较大幅度提升。我们预计, 明年太平洋航线的签约货量会达到新高, 占比在往年的基础上有大幅提高, 初步估计会占到公司跨太平洋航线货量的 62%-65%。

2、亚欧航线方面，2022 年度新合约谈判工作正在有序推进，目前签约完成总进度的 40%至 45%左右，初步估计亚欧航线长协货量将占公司亚欧航线货量的 58%-60%，长协运价也会有较大幅度的提升。

中远海控执行董事、总经理杨志坚：

长协相关信息受到了市场的广泛关注。刚才，陈帅副总经理向各位股东汇报了签约工作的最新情况，并介绍了明年长协的两大特征。一是对于明年的长约，客户的签约意愿非常强烈且提前了签约时间，二是长约价格与货量都显著上升。在 10 月 29 日召开的中远海控 2021 年第一次临时股东大会上，我曾在回复股东提问时说过，2022 年的长协签约价会是 2021 年的两到三倍。从目前的情况来看，相关情况没有发生太大变化。

问题 3：根据公司公告，大股东将以 10 亿至 20 亿增持公司的 A 股与 H 股，请问大股东目前的增持进展是怎样的？

中远海控董事会秘书郭华伟：

公司于 2021 年 10 月 18 日发布了《关于控股股东增持公司股份及后续增持计划的公告》，控股股东中远海运集团基于对本公司未来发展前景的信心和对本公司投资价值的认可，将以自有资金择机增持公司 A 股和 H 股股份，总金额不低于 10 亿元人民币，且不超过 20 亿元人民币；并于 10 月 26 日及 12 月 22 日相关事项进展公告。10 月 26 日，公司发布公告，控股股东通过上海证券交易所交易系统累计增

持公司 A 股股份 45,400,000 股（包括首次增持）。12 月 21 日，公司发布公告，控股股东所属公司以场内交易方式累计增持公司 H 股股份 62,487,000 股。

上述增持后，控股股东及其附属公司合计持有公司 A 股股份 7,298,388,703 股，持有公司 H 股股份 176,412,500 股，约占公司截至 2021 年 11 月末已发行总股本的 46.68%。

后续公司将会密切关注控股股东进一步增持情况，依法依规及时对外披露相关信息。

问题 4：公司预计欧洲码头的拥堵情况何时能够缓解？明年美西码头劳资谈判会不会导致拥堵情况加剧？

中远海控副总经理陈帅：

一、关于欧美码头拥堵的情况。

从目前来看，欧美主要码头的拥堵情况没有得到改善，也暂未观察到有改善的迹象。根据今天最新统计，在美西长洛地区等泊的船舶已超 100 艘。虽然码头内此前积压的箱子已逐步疏通，但码头作业能力与路上疏运的瓶颈依然存在，整个太平洋航线拥堵的状况依旧存在。欧洲的码头拥堵情况也未得到改善，一是，受西北欧冬季恶劣天气影响；二是，陆路运输通道收到疫情干扰，主要港口拥堵情况严重。根据境内外航运媒体报道，几大航运联盟将在未来一个多月内将取消多个航次的信息。造成此类情况的主要原因是欧美主要港口作业效率低下，加之拥堵严重，导致船舶停班情况异常严重。跨太平洋航线的停

航控班数量将达 40-50 班，中欧航线线也将达 30 班左右。

二、关于美西码头劳资谈判。

PMA 于今年 11 月 16 日致信 ILWU，提议将现有劳工合同延长一年，但遭到拒绝。预计 2022 年劳工谈判不会一帆风顺，谈判期间有可能进一步加剧拥堵、减缓货物流动，使得美西港口拥堵问题在明年年中继续发酵。为此，公司将继续对谈判进展保持高度关注，并在第一时间予以妥善应对。

问题 5：近年来，以马士基为首行业内头部公司纷纷在物流和数字化方面投入重金开展兼并收购，请问公司是否有类似的计划？公司端到端战略和数字化战略未来的具体部署情况？

中远海控副总经理陈帅：

一、截至目前，公司暂无须于披露的收购兼并计划。

公司将继续按照既定的战略目标，通过全球化经营、智能化服务的集装箱运输服务网络，为客户提供优质的端到端全程运输解决方案。近年来，随着全球产业链碎片化特征日益凸显，多段式运输服务增多，供应链的复杂程度越来越高。许多航运企业都把为客户提供端到端全程物流解决方案作为重要的发展战略。公司立足双循环新发展格局，积极发挥数字化领先优势，丰富陆海一体化服务内涵，不断拓展价值链空间，获取更好的客户粘性 & 公司长期效益。具体包括：

（一）端到端业务方面。

1、2021 年以来，公司陆续开通湘粤铁海联运新通道、中缅印度洋集装箱海公铁联运新通道、大湾区—西部陆海新通道的顺利运作，标志着公司在“深度参与通道产品开发、提升陆海一体化服务能力”方面又迈出了坚实一步。同时，公司不断深化与国铁集团合作，长三角绿色通道、西部陆海新通道等特色品牌创建不断深入；中欧班列、北美铁路、中欧陆海快线等服务通道影响力也在不断增强。

2、定制化服务。10 月，隆基南京—上海海铁专列、武汉—钦州东风神龙专列、重庆武陵山乡村振兴班列、宁德陆港上汽 KD 件海铁联运班列，标志着“定制化”班列服务产品步入常态化运作阶段，为更多的“中国制造”顺利走出国门，给予了全程纾困与保驾护航。

3、协调公司海内外资源，积极开拓新兴市场的物流业务。2021 年，公司重点在墨西哥地区推进了内陆拖车 TMS 系统开发和建设，成功打造了海外首例拖车管理系统。3 月，成功将墨西哥 TMS 系统与公司 IRIS4 系统数据对接，实现了费用自动结算。截至 9 月，TMS 系统在墨西哥累计完成操作箱量 11.3 万 TEU，预计全年完成操作箱量约 13 万 TEU。9 月，公司还实现了首例海外段 GPS 与 TMS 系统对接，通过对拖车实时跟踪，实现对货物的可视化定位，在地图上显现轨迹。截至目前，当地最主要的三家拖车公司已实现了 GPS 的可视化定位，已覆盖墨西哥太平洋侧主要门户港口曼萨尼约 MANZANILLO、拉萨罗卡德纳斯 LAZARO CARDENAS。

接下来，公司将进一步加速 TMS 在海外地区的推广落地，初步计划于 2022 年将 TMS 系统推广至巴拿马、秘鲁、南非等国家。

(二) 数字化建设方面。

1、GSBN 区块链技术。

由 GSBN 推出的“无纸化”放货在中国香港、新加坡、泰国等地启动实施，意味着由 GSBN 联盟所构建的区块链技术赋能操作系统，已从中国大陆走向世界，行业影响力得到迅速扩大。GSBN 先后与国内 8 家港口集团和港航公司签署了合作意向书（包括：广州港集团有限公司、福建省港口集团有限责任公司、浙江省海港投资运营集团有限公司、江苏省港口集团有限公司、安徽省港航集团有限公司、山东省港口集团有限公司、天津港（集团）有限公司、海南港航控股有限公司）；与中联航运签署了会员协议；与中国银行、星展银行和汇丰银行签署协议，成立了贸易金融顾问小组；与交通银行携手，通过区块链电子提单解决方案，率先针对三方贸易场景，实现了正本指示提单的线上流转。GSBN 发展势头强劲，并正努力打造行业数字化标准和产品创新应用，构建良好的航运新生态圈。

2、内外贸电商平台。

外贸电商平台方面，Syncon Hub 的全球服务范围持续扩大，平台完成了全程可视化功能升级，推出了全程可视化物流产品，并开通银行类金融产品，打通了客户的融资渠道；API 直连服务陆续上线到付功能、远期产品、冷箱及 NOR 产品（冷箱干用），新增了内陆转运模块，填补了 API 直连服务在内陆转运服务上的空白。内贸电商平台方面，拖车随星运、捷捷运产品的开发上线，提升了平台拖车产品竞争力；海铁联运产品实施上线；推出箱信宝“零首付”功能，帮助广大

中小客户提前锁定舱位，缓解资金压力，让客户的信用成为船货双方共同的增量价值。2021 年前三季度，内、外贸电商平台成交箱量同比均实现大幅增长，分别为 42%和 230%。

（三）未来规划

下一步，公司将继续立足“十四五”发展大局，始终保持战略定力，在坚持稳健经营的前提下，精进价值服务。当下全球供应链运输链危机仍未有根本性改观，在此特殊阶段，公司继续运用端到端和数字化两大重要抓手，充分锻造我们在端到端的优势、夯实基础；通过加强与平台用户的互联互通，洞悉新兴客户需求，为下一步针对性创新价值产品提供思路 and 方向。同时，强化端到端建设和数字化融合，进一步提升全程服务运营效率，为客户提供最需要的价值服务，朝着构建世界一流的集装箱生态体系综合服务商的目标继续迈进。

中远海控总会计师张铭文：

2021 年，公司在数字化方面的投入预计接近 20 亿人民币，其中包括列支在研发费用和管理用中的 IT 相关费用。根据公司 2022 年预算，IT 费用还将进一步增长，预计增幅为 20%-30%。从资源保障上来说，公司充分配置了相关投入来支持业务的发展。

中远海控执行董事、总经理杨志坚：

近年来，尤其是 2021 年，行业内头部公司纷纷收购电商平台与快递企业，以此强化陆上资源布局。这些头部企业购买的物流公司并

不是一般的货代企业，他们关注的核心是依托海运庞大的基础客户群体需求，来深化数字化转型与资源链接。在这一点上，中远海控与这些班轮公司关注点是一样的，但各家班轮公司实现数字化目标路径不同。不同于其他班轮公司采取的收购兼并策略，中远海运集团旗下已拥有如中远海运物流、东方海外物流这两家成立多年的成熟物流企业，中远海控下属中远海运集运也拥有众多船代与货代公司，网点遍布全球各地。未来，中远海控将在大力发展端到端业务的同时融入数字化转型升级，从而更好地服务全球客户。近期，在京召开的中央经济工作会议上，明确提出要加大传统产业数字化升级。作为行业未来发展的方向，数字化转型在公司未来发展中具有十分重要的地位。下一阶段，公司将牢牢把握中央经济工作会议精神，以传统业务数字化转型升级为主要目标，积极部署落实公司端到端与数字化战略，稳步推进相关工作，在未来为广大客户提供更优质的服务。

主要工作抓手包括：

1、以融入数字化为核心，升级端到端服务。目前公司端到端服务占比有一定的提升空间。

2、构建标准化。基本逻辑是以更高标准提升自身运效率、扩大业务规模。

3、做优生态链，进一步提升端到端优势。通过发挥长板优势，弥补短板不足，深化价值合作。

总之，公司将以更加准确的自身定位和优势应用，聚焦核心客户需求，以数字标准化链接资源，构建集装箱生态体系。

问题 6: 根据三季报, 公司现金流充裕, 未来现金安排和资本开支计划如何?

中远海控总会计师张铭文:

随着公司不断发展和经营质量的提升, 在现金流方面总体呈现两个特点, 一是现金保有量增长速度非常快, 二是现金规模非常大。未来, 现金安排主要有以下三个方面:

1、权益方面。公司将不断增强股东回报(分红、回购)。从今年一季度开始, 公司每个季度都按预定计划落实恢复分红的目标路线图。预计今年年底, 公司将具备分红的条件。我们也将综合考虑分红的持续性和稳定性, 研究未来几年的分红政策, 提出可以实现的分红目标, 具体分红方案将在 2021 年年报发布时公布。

2、负债方面。减轻负债是现金安排重要的一个方面。与其他班轮公司相比, 中远海控的负债率较高, 尤其是在成功收购东方海外以后, 公司的负债有一个阶段性的增长; 近两年来有所下降, 目前已经低于 60%。但与头部公司相比, 公司的资产负债率仍有进一步优化的空间, 比如马士基资产负债率不到 40%。在优化过程中, 我们会结合长短期的安排, 综合考虑美元加息等外部因素, 做一些适当的安排。

3、资产方面。截止目前, 公司已经宣布了 32 艘船舶的造船计划, 对于船公司而言, 生产工具将随着整个船队船龄变化有一个自然迭代。从节能和环保的角度来看, 新造船是提升自身核心竞争力的需要, 也

是转型升级响应绿色发展的必然要求。同时，公司也有相关配套集装箱购置和码头投资的计划。近年来，公司在全球码头的投资也发挥了核心支撑的作用。尤其是在全球码头拥堵的大背景下，公司掌控的资源是软硬实力的综合体现。后续在这些方面，公司还会做进一步投资。

总体而言，公司的经营风格是行稳致远。以收购东方海外为例，在收购时公司的资产负债率较高，但基于公司整体发展战略的考量，我们做出了慎重和坚决的安排。现在来看，截止今年上半年，公司已经接近收回收购本金，双品牌也发挥了巨大的协同效应，收购东方海外项目是非常成功的。这样看得准的投资是我们未来的目标，要本着对股东高度负责的态度，做好资金安排。

问题 7：从 2021 年三季度报来看，公司三季度货运量同比二季度有所下降，如果 2022 年全球主要港口的拥堵仍旧没有得到根本改善，请问公司将如何平衡货运量和运价之间的关系？

中远海控副总经理陈帅：

全球主要港口拥堵和货运量下降是整个行业面临的问题。今年以来，港口和码头拥堵使全球有效运能呈现下降趋势，根据权威机构最新数据显示，目前市场总运力为 2,488 万 TEU，预计 2022 年新交付运力为 107 万 TEU，较 2021 年减少 3.2%。前期，德鲁里预计由于港口拥堵等因素导致全球有效运力损失为 17%，但由于最近几个月拥堵情况较前期有所加剧，实际有效运力损失将更高，2022 年全球有效运力将损失 12%，2022 年，集装箱市场仍将处于供给短缺的状态。

在此趋势下，作为世界一流的集装箱综合服务供应商，中远海控将充分利用自身的规模优势以及掌握的核心资源，进一步提高自身的运营能力和运营效率。

根据权威机构的评估，从联盟角度而言，目前海洋联盟的运营效率处于领先地位；在海洋联盟内，中远海运的运营效率处于领先地位。这主要缘于公司长期努力付出所构建的软实力发挥了积极的作用。以码头投入为例，公司在美国洛杉矶有三个码头可以用，经营历史长达10-20年，目前正在为保障太平洋航线供应链顺畅发挥重要的作用。LBCT 码头可以同时保障三条太平洋航线的平稳运行；PCT、WBCT 码头能最大程度保障各一条航线的稳定运行。

目前来看，码头拥堵问题将长期困扰全球供应链，中远海控将不断优化配置自身资源，最大限度发挥核心竞争优势，努力提升营运效率，平衡货运量与运价之间的关系，充分发挥集装箱物流供应链的支撑作用，始终秉持“以客户为中心”的服务理念，通过“增运力、保供箱、优服务”等措施全力保障全球运输服务。

中远海控执行董事、总经理杨志坚：

就这个问题，我想分享两个关键词：

1、有效运力的损耗率。由于全球港口拥堵，港口周转效率低，货物压港严重，从而导致船舶运力损失。德鲁里预测 2021 年损耗率是 17%至 18%，预测明年 12%，但实际损耗可能超过预测数。由此来看，2022 年的运力损耗率还是比较高的，且新船交付运力很少，供给

端依旧紧张，供需基本面维持失衡态势，由此会导致运价保持坚挺。

2、运营效率。明年乃至更长的时间内，如何提升运营效率将是船公司关注的重点，在运力损失与周转效率低下的条件下，一方面我们将充分发挥自身优势，着力提升效率加快周转；另一方面，如何将损耗率降到最低，这将是各家船公司亟需解决的核心问题。刚才还谈了很多举措与未来的目标，都是为了提升客户服务质量与运营效率，降低运力损耗，扎实做好“六稳”、“六保”工作，努力保障客户货物出运。