

中国外运股份有限公司投资者关系活动记录

日期及时间	2022年10月27日-12月30日
公司接待人员	副总经理、董事会秘书 李世础 证券事务代表 卢荣蕾 资本运营部 李春阳、东冉
来访人员	三季度业绩说明会、三季度集体业绩说明会物流行业专场 交银施罗德基金、中银三星人寿、中银基金、申万宏源证券、中邮证券等
投资者关系活动类别	<input type="checkbox"/> 公司现场接待 <input checked="" type="checkbox"/> 电话接待 <input type="checkbox"/> 其他场所接待 <input checked="" type="checkbox"/> 公开说明会 <input checked="" type="checkbox"/> 定期报告说明会 <input type="checkbox"/> 重要公告说明会 <input type="checkbox"/> 其他
主要调研内容	<p style="text-align: center;">一、三季度业绩说明会文字问答</p> <p>1. 首先对公司全体员工近年来为取得的优良成绩所做的努力表示感谢。</p> <p>1) 为公司近阶段大力加强回购H股点赞。目前公司H股股价低的让人难以置信。回购产生净资产收益率达到30%左右。可以说时不再来，机不可失。希望公司抓住机遇调集财务资源，继续大力回购。</p> <p>2) 公司股权激励行权价定的应该说是比较合理的。由于市场价格极度低迷。现在还低于行权价。通过公司的努力，效益的提高，大量的回购。股票的含金量会大幅提高。我坚信股价今后一定会体现公司的价值。使受激励的公司管理层和骨干员工的长期的辛勤付出得到应有的可观的回报。</p> <p>3) 公司铁路和海运代理的利润基本与运价无关。而航空代理的利润与运价密切相关。对吗？中外运敦豪国际以及本公司与航空公司签订包仓包板协议价格长协价大概比例是多少？一般长协的时长多长？目前航空代理的利润率与疫情前以及上半年相比怎么样？</p> <p>4) 中外运敦豪国际的利润分成记入公司的投资收入。上期的公司股东权益的汇兑差计入财务费用。对吗？</p> <p>1)截至2022年11月4日,公司已累计回购H股股份53,664,000股,其中45,699,000股已经于9月29日完成注销。公司H股股份回购将按照股东大会授权择机进行。</p> <p>2)公司于2022年4月27日召开第三届董事会第十一次会议,审议通过了《关于以集中竞价方式回购公司A股股份方案的议案》,拟回购的A股股份数量为2,464万股至4,928万股;回购期限为2022年4月28日至2023年1月27日,回购的股份用于实施股权激励计划,截至目前,公司已回购4,555.28万股A股股份。公司股票期权激励计划(第一期)的激励对象共186人,股票期权激励计划的实施有利于形成股东、本公司与员工之间的利益共享与风险共担机制,充分调动激励对象的积极性,确保公司长期发展,进而提升股东价值,维护股东利益。</p> <p>3)在海运代理板块,公司目前没有提前锁舱锁价的业务。公司为客户提供订舱服务时,运费计入收入,通常按实际运费与客户结算,因此运价上涨对公司收入有正向影响,但对板块利润影响有限。海运代理板块的利润主要来自于为客户提供的服务,</p>

如报关、运输、仓储等等。中国外运空运业务方面，公司业务模式逐步由传统货代模式向“货代+承运人”的复合模式转变，并借助跨境电商和高端制造业的快速发展，形成了稳定的干线运力需求，进而有效提升可控运力。2020年以来，空运运力供给短缺、运价较大幅度增长，进而带来了公司空运相关业务收入、利润的大幅增长。包机业务方面，中国外运与航空公司签订的包机协议期限以一年为主。今年第三季度以来，空运运价整体出现一定幅度的下降，因此公司空运相关业务的利润率和单公斤利润也略有下降。铁路代理业务中，由于公司通过运力集采降低一定成本，因此运价波动对该板块业务的利润率水平有一定影响，但同时该板块业务的利润也受进出口业务占比、服务内容等的影响。

6) 公司持股 50%的中外运敦豪国际航空快件有限公司的净利润，按公司持股比例计入投资收益。

7) 中国外运的汇兑损益计入财务费用。

2. 投资中国外运资产在贬值、亏损的风险；中国外运如何解决。

公司自 2003 年上市以来，经营业绩稳中有升，近十年归母净利润的年均复合增长率近 20%，资产负债率和现金流状况良好，整体风险防控也保持了较好态势。

在盘活存量资产，释放仓储物流资产的价值方面，公司于 6 月 16 日披露了《关于开展基础设施公募 REITs 申请发行工作的公告》，本次资产包内项目共 6 处，土地面积合计约 43.88 万平方米，资产(包括仓储和办公楼)面积约 30.54 万平方米。发行 REITs 有利于公司进一步拓宽融资渠道，实施轻重资产分离，释放仓储物流资产的价值。目前公司正在积极推进，履行相关审批程序。

在长期激励机制方面，2022 年 1 月，通过了第一期股票期权激励计划，对公司各级管理人员、核心骨干人员 186 人授予了股票期权。对行权价格和行权要达到的公司业绩条件都进行了规定，在一定程度上将股东、员工之间的利益进行了绑定。公司从 5 月 19 日开始以自有资金陆续回购 A 股股票，用于实施股权激励计划。第一批股票期权将于 2024 年 1 月生效。

回购方面，公司于 2022 年 6 月 7 日开始在股东大会的授权范围内，以自有资金回购 H 股股票。截至 2022 年 11 月 4 日，公司已累计回购 H 股股份 53,664,000 股，其中 45,699,000 股已经于 9 月 29 日完成注销。

在分红派息方面，公司一贯重视股东回报，近几年的派息率一直稳定在 30%以上，2021 年度派息率达到 36%。今年在上半年经营业绩稳中有增、流动性较好的情况下，公司董事会建议派发中期股息每股 0.1 元人民币，后续将提交股东大会审议。

公司将在不断改善经营，做优基本面，提升公司内在价值的同时，重视市场反馈，传递公司价值，增进各方认同，以更好的业绩回报广大股东。

3. 公司盈利后就目前国际疫情、需求下降，在投资领域有没有更深层的想法呢。有没有收购优良的资产和投资其他发展前景的事业。故步自封的企业是没有前途的；区块链和数字货币未来应用如何发展在本企业。

1) 兼并收购方面，中国外运致力成为中国领先、世界一流的综合物流服务商，近年来公司一直在积极拓展海外网络，除了自建网络以外，通过成功的并购交易切实实现了在欧洲落地网络的突破。根据对市场的判断，下一步，公司海外布局的重点是东南亚地区。公司一直在跟进一些潜在海外并购项目，但是兼并收购工作具有不确定性，取决于双方谈判、市场情况等多方面因素。2) 您问题中提到的“区块链”及“数字货币”技术从各领域来说都尚处在初级探索阶段。在智慧物流推动方面，一方面，公司加强科技赋能顶层设计，持续推进科技创新与数字化研发。2022 年上半年，公司研发及科技创新能力进一步提升，新增专利 18 件（发明专利 14 件），新增软件著作权 39 件。另一方面，加快推进智慧物流技术的规模化应用，推动建立科技牵引业务发展的

新模式。中国外运在“场景+科技”“客户+科技”的规模化应用上持续发力，形成了智系列、数系列产品创新体系，其中，智系列·轮胎行业数智化解决方案以视觉识别技术及仓储业务为切入点，形成了面向轮胎行业客户的供应链整体解决方案，应用该方案项目的出库总效率已提升超过40%；应用自动驾驶技术的合资公司于2022年4月1日正式运营，开辟江苏常熟至广州南沙L4级自动驾驶新线路；持续推进在自动驾驶干线运输场景的商业化应用验证，截至2022年上半年累计实现自动驾驶里程73,000公里。

4. 公司在投资上是否存在重大失误，为何市场不愿持有公司股票，特别是公布业绩资金还积极跑路。收购欧洲公司是否存在亏损和失误，国外公司运营管理，有什么困难问题，是否会变为不良资产

公司于2019年收购的欧洲KLG公司，尽管面对疫情、俄乌冲突等多重因素影响，2022年前三季度，其营业收入和自身经营产生的利润仍然保持了同比增长的态势，展现出良好韧性，符合公司预期（2022年上半年营业收入为1.41亿欧元，经营产生的利润为1,610万欧元）。本次收购是中国外运践行海外战略、构建海外通道的重要一步，能够提升公司在欧盟地区的落地操作能力、拓展公司海外网络布局，有助于公司提供全程端到端国际物流服务。收购完成后，欧洲KLG公司已经与公司其他现有业务如铁路代理、合同物流、跨境电商物流等业务产生协同。

5. 您好，想问下贵公司如何看待跨境电商业务第三季度的业绩以及未来的展望？

受俄乌冲突影响，公司部分包机航线停飞、绕行，欧洲对跨境电商货物的征税政策变化也对客户的发货意愿有所影响。同时公司主动调整部分跨境电商物流客户的合作模式，对于某些对收入及业务量影响较大，但对利润影响较低的业务进行了主动优化。所以2022年前三季度公司跨境电商物流的业务量同比有较大幅度下降，但对财务表现影响有限。未来公司将合理布局包机航线，根据市场情况进行适时调整，持续加大对优质重点客户的服务能力，保障国际供应链的稳定和安全。

二、三季度集体业绩说明会物流行业专场

1. 中国外运相关领导您好！

1) 请问贵司在航空客运是否采用客货并舱运输？所占业务比例如何？
2) 防控“二十条”出台之后，已有不少航空公司恢复国际国内航班，这是否利好贵司航空货运业务？目前是否已在航空货运业务量上有所体现？是否会影响原本的布局包机航线的策略？

3) 贵司如何看待四季度及明年空运运价走势？

4) 目前贸易需求下降海运费下跌，会给贵司四季度业绩带来哪些影响？如何应对？
对于空运相关的业务，在下面一并回复如下：

1) 中国外运不经营客运业务。公司空运通道业务量中，约有三成的业务量来自于公司的固定运力（包机及BSA），其余来自市场临时采购运力。

2) 在疫情前，国际航空货运市场的运力中，有超过七成来自客机腹舱，因此未来若商业航班恢复至疫情前水平，将增加航空货运市场的整体运力供给。今年第三季度已经看到从中国至欧洲、北美、亚洲内部等主要地区的空运运价下滑，低于去年同期。

3) 公司空运业务相关成本中有很大一部分是采购运力的成本，市场运价的调整会对公司成本产生一定的影响。

4) 未来公司将合理布局包机航线，根据市场情况进行适时调整，持续加大对优质重点客户的服务能力，保障国际供应链的稳定和安全。

未来海运运价的走势取决于多种因素，包括疫情防控对运力的影响、市场供求变化等。公司海运代理业务没有锁舱锁价，所以运价波动对海运代理业务的利润影响较小。从去年下半年开始，公司海运代理业务主动优化业务结构，减少部分低利润率业务，提升了单箱利润水平。未来公司将继续发挥水陆空全网运营优势，加强与存量客户的合作，同时进一步拓展增量客户，增加多环节服务提升业务质量。未来，公司将密切关注运价走势，推动重点市场的水运通道，探索与船公司联营等方式获取运力资源，尽可能减少运价波动给公司带来影响。

2. 请问公司收购的欧洲物流公司经营怎么样，欧洲经济和俄乌影响大不大？

中国外运于2019年收购了欧洲KLG集团，这是公司践行海外战略、构建海外通道的重要一步。收购欧洲KLG集团能够有效补充公司海外网络，延伸公司在欧盟地区的落地操作能力，有助于公司提供全程端到端国际物流服务，带来更多业务机遇，并与公司其他现有服务产生协同效益。2022年，虽然欧盟经济大势不乐观，但KLG继续保持了其核心竞争优势，通过强化与公司多个业务的协同，在产品建设、构建韧性供应链网络等方面取得新成效，并购、整合的效能持续显现；2022年上半年KLG收入增长达到15%以上，利润增长近10%，好于公司预期，展现了较强的经营韧性。

3. 外运领导你们好，我有一个问题，公司今年做了不少回购，今年要回购多少有计划吗？

根据中国外运董事会决议，公司计划于2022年4月28日至2023年1月27日期间回购2,464万股至4,928万股A股股票，用于实施股权激励计划，截至目前已回购4,555.28万股A股股票。另外，公司于2022年6月7日开始在股东大会的授权范围内，以自有资金回购H股股票。截至2022年11月24日，公司已回购H股股份6,476万股，其中4,569.9万股已于9月29日完成注销。公司H股股份回购将按照股东大会授权择机进行。

4. 今年以来国际局势动荡，国际燃油价格飙升，请问公司这对公司成本会有怎样的影响。谢谢！

从整体来看，中国外运的总成本中约90%为运费，燃油费成本占比不到1%，占比相对较低。今年以来国际油价波动较大，油价波动主要影响公司两个业务板块：

空运业务。客户采购公司固定运力签订的锁舱协议中包含油价联动机制，临时采购运力的运价取决于市场供需情况，在运价承压的情况下有部分不能完全传递油价上涨带来的成本增加。

合同物流业务和欧洲KLG集团的汽车运输业务中，大部分可以通过油价联动机制，或者与客户协商、调整报价和燃油条款等方式进行传导。

三、投资者问答纪要

5. 公司如何看待未来海运、空运运价走势？

三季度以来中国出口集装箱运价指数已呈下滑趋势，至9月已低于去年同期水平。公司认为未来海运运价的走势取决于多种因素，包括供给变化（如新船下水）、海外需求等。

国际空运运价走势主要取决于商业航班的恢复。过去两年多空运运价的高位运行主要是由于商业航班没有完全恢复，从今年三季度来看，空运运价水平也已经出现一定下滑，低于去年同期。

6. 公司海运代理和空运通道的业务模式是怎样的？运费波动对板块的收入、利润影

响是怎样的？空运运价下行对公司空运业务的影响是怎样的？会不会导致该板块业务运价倒挂甚至亏损？

在海运代理板块，公司目前没有提前锁舱锁价的业务。公司为客户提供订舱服务时，运费计入收入，通常按实际运费与客户结算，因此运价上涨对公司收入有正向影响，但对板块利润影响有限。海运代理板块的利润主要来自于为客户提供的服务，如报关、运输、仓储等等。

中国外运空运业务方面，公司业务模式逐步由传统货代模式向“货代+承运人”的复合模式转变，并借助跨境电商和高端制造业的快速发展，形成了稳定的干线运力需求，进而有效提升可控运力。2020年以来，空运运力供给短缺、运价较大幅度增长，进而带来了公司空运相关业务收入、利润的大幅增长。公司包机业务通过不同时点签订的不同航线的固定运力协议以平滑运价波动对公司业务带来的影响。

7. 今年前三季度，公司营业收入同比下降17.8%，但归母净利润同比增长15%，是什么原因？

一方面，今年三季度海运空运运价继续下滑，已经低于去年同期水平；另一方面，今年前三季度，公司继续减少了部分单一环节、利润率较低的业务，因此整体收入有所下降，但是对利润影响有限。

8. 今年前三季度公司海运、空运业务量下降的原因分别是什么？

今年前三季度，公司海运代理业务量同比下降4.9%，主要原因是公司自身主动优化业务结构，减少部分低利润率业务，另外二季度国内疫情对上海口岸业务量也产生了一定影响。空运业务量同比下降7.3%，主要原因一是国际局势导致公司个别包机航线停飞、绕飞，运力供给减少，同时也影响了部分客户的发货意愿，二是欧洲税改对跨境电商业务量需求有一定影响。

9. 公司空运业务中使用公司固定运力的业务量占比是多少？公司的包机计划是怎样的？

目前公司空运业务中使用公司固定运力的业务量约占公司空运通道业务量的30%。未来，公司将根据国际航空市场的走势、客户需求等因素综合考虑作出判断。

10. 俄乌冲突对公司的影响有哪些？看到今年前三季度公司铁路业务量仍然同比增长，俄乌冲突对铁路代理业务的影响如何？

海运业务方面，从业务量来看，公司从中国到俄、乌的海运箱量约占公司海运箱量的1%；散杂货量约占公司总量的3%，因此俄乌方向业务量占公司整体业务量比较小，对公司海运业务没有重大影响。

空运业务方面，公司包机中有个别由俄罗斯的航空公司执飞的包机由于俄乌冲突暂停，另有个别航线由于绕飞装载率下降，欧向业务量受此影响同比减少；同时，由于物流成本攀升和对制裁的担忧，部分空运代理和跨境电商客户发货意愿及业务量有所量下降。

铁路代理方面，公司从中国至乌克兰的班列占比很小。从单月来看，俄乌冲突发生后的3、4月份欧线货量较冲突前有所下降，目前已企稳；俄线未有明显下降。俄乌冲突以来，客户发货减少，也有一些客户的运输方式从铁路向海运方式的转移，使得中欧班列市场竞争更加激烈。公司积极发展中老泰、中亚班列业务，并加大进口货承揽，1-9月公司铁路代理业务量同比增长18.7%，增幅较上半年有所收窄。

此外，公司在跟踪的个别工程物流项目因俄乌冲突导致延期或发货量减少。

11. 公司跨境电商物流业务量同比下降，是什么原因？

今年1-9月，公司跨境电商物流业务量按重量计同比下降15.5%，主要原因是：1) 个别大客户以往通过公司进行运力安排，今年合作范围有所减少，但此部分业务利润率较低故未对公司该业务板块的利润规模造成影响；2) 公司包机中有个别由俄罗斯的航空公司执飞的包机由于俄乌冲突暂停，另有个别航线由于绕飞装载率下降，欧向业务量受此影响同比减少；3) 俄乌冲突和欧洲税改影响部分客户发货意愿。

12. 中外运敦豪的经营情况

公司的投资收益近几年保持了较高的增速，增长主要来自合资公司中外运敦豪的贡献。中外运敦豪自1986年成立以来一直保持了稳定的发展，近几年对公司的投资收益贡献在9亿元左右。2021年在运力供给紧张、运价高企的市场环境下，中外运敦豪收入、利润规模均同比大幅跳升，为公司贡献的投资收益达到19亿元人民币，同时通过良好的成本管控提升了利润率。在今年3月的年度业绩发布会上，管理层也解释过，这是在空运市场旺盛、运费单边走高的特殊情况下取得的，这种增速并非常态。今年上半年中外运敦豪贡献的投资收益是9.3亿元人民币，同比增长1.4%，与去年同期基本持平，公司认为也是符合预期的。未来国际疫情及全球经济复苏仍然具有不确定性，公司和中外运敦豪将密切关注业务发展趋势。

13. 公司已经披露申请发行REITs的公告，目前进展如何，有无具体时间表？

公司于6月16日披露了开展基础设施公募REITs申请发行工作的公告，本次资产包内项目共6处，分别位于昆山、无锡、金华、天津、成都，土地面积合计约43.88万平方米，资产（包括仓储和办公楼）面积约30.54万平方米，目前公司正在积极推进，履行相关外部审批程序。发行REITs有利于公司进一步拓宽融资渠道，实施轻重资产分离，释放仓储物流资产的价值，盘活存量资产，形成良性投资循环。由于涉及发改委、香港联交所等监管机构的审批，因此时间上存在一定的不确定性。公司正在全力推进，并将按照法律法规的要求及时履行信息披露义务。

附件

无