



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

2022年第三季度 业绩公布



提质增效促发展

精益运营显成果

2022年10月27日



议程

1 主要亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

5 附录



议程

1 主要亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

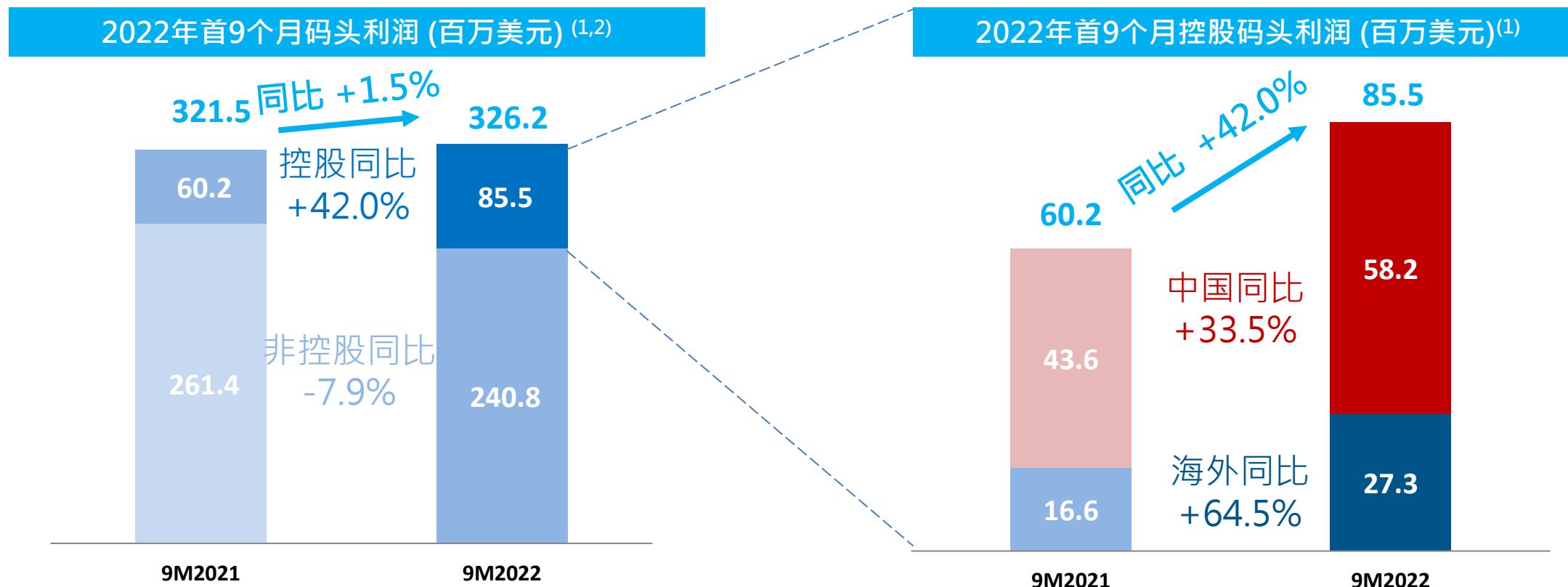
4 发展战略及展望

5 附录



2022年首9个月控股码头利润维持强劲增长动能

- 控股码头利润同比上升 42.0%，主要来自公司有效的精益运营、增收降本战略，以及天津集装箱码头⁽¹⁾的贡献
- 公司持有天津集装箱码头股比由16.01%增加至2021年12月的51%。该码头2022年首9个月利润贡献达911万美元。不计入天津集装箱码头，我司控股码头利润同比上升26.9%至7,640万美元。



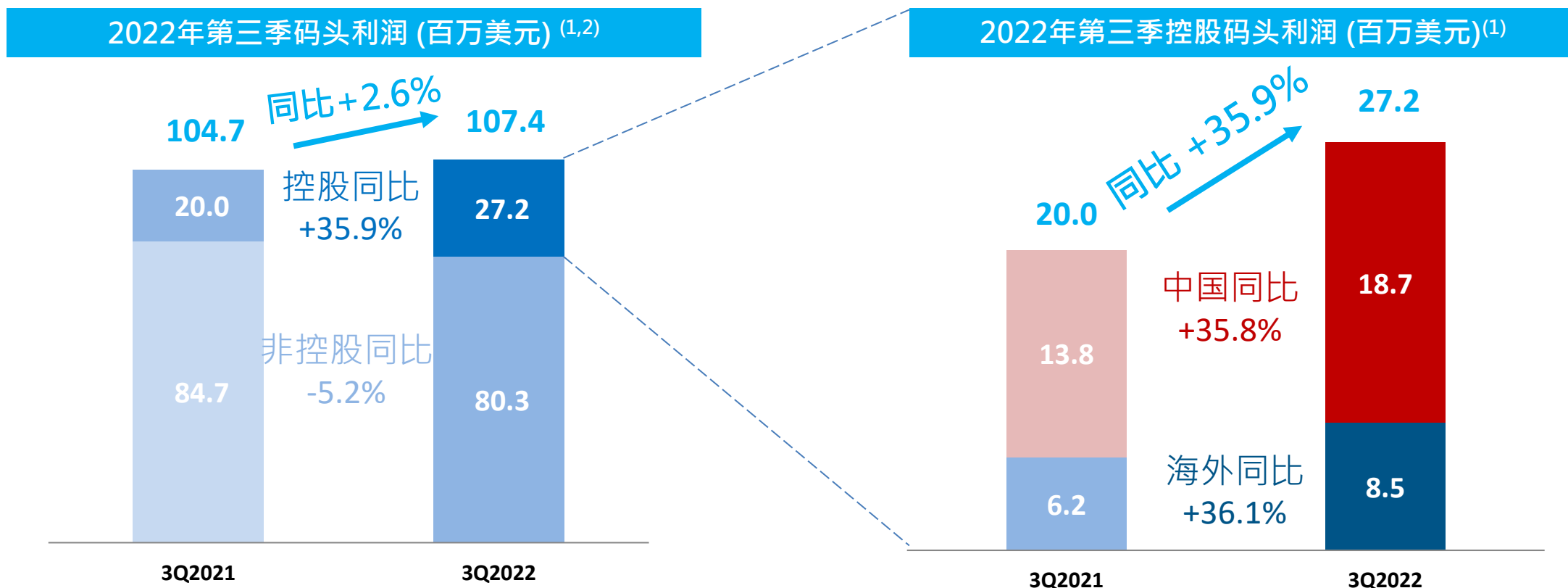
注:

(1) 天津集装箱码头 (TCT) 由2021年1月至11月为我司非控股码头 (持股比例为16.01%)，于2021年12月成为我司控股码头 (持股比例增加34.99%至51%)。2021年首9个月来自TCT盈利贡献达到362万美元，2022年首9个月TCT盈利贡献达到911万美元。

(2) 不计入2021年首9个月北港股份可转换股债券公允价值收益706万美元，以及2022年首9个月北港股份可转换股债券公允价值下降266万美元，不计入的可转换股债券公允价值变动净值合共972万美元。

2022年第三季度控股码头利润维持向好态势

- 第三季控股码头利润同比上升35.9%，主要来自公司有效的精益运营、增收降本战略，以及天津集装箱码头⁽¹⁾的贡献
- 天津集装箱码头第三季度利润贡献录得162万美元。不计入该码头，控股码头利润于第三季同比上升27.8%至2,550万美元



注:

(1) 天津集装箱码头 (TCT) 由2021年1月至11月为我司非控股码头 (持股比例为16.01%)，于2021年12月成为我司控股码头 (持股比例增加34.99%至51%)。2021年第三季度来自TCT盈利贡献达到71万美元，2022年第三季度来自TCT盈利贡献达到162万美元。

(2) 不计入2021年第三季度北港股份可转换股债券公允价值收益706万美元，以及2022年第三季度北港股份可转换股债券公允价值下降266万美元，不计入的可转换股债券公允价值变动净值合共972万美元。

议程

1 主要亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

5 附录



2022年首9个月财务亮点

(百万美元·另有订明除外)	呈报			TCT于2021年首9个月并非我司控股码头，因此按可比口径比较·撇除该些TCT数据		
	9M2021	9M2022	同比变化	9M2021	9M2022	同比变化
控股码头吞吐量 (千标准箱)	17,282.2	24,215.5	+40.1%	17,282.2	17,473.3	+1.1%
收入	860.6	1,054.0	+22.5%	860.6	918.0	+6.7%
销售成本	634.9	754.0	+18.8%	634.9	666.1	+4.9%
毛利	225.8	300.0	+32.9%	225.8	252.0	+11.6%
毛利率 (%)	26.2	28.5	+2.3pp	26.2	27.4	+1.2pp
应占合营公司及联营公司利润	259.8	241.5	-7.0%	256.2	241.5	-5.7%
公司股权持有人应占利润	261.8	262.6	+0.3%			
经调整后公司股权持有人应占利润 ⁽¹⁾	254.7	265.3	+4.2%			
每股盈利 (美仙)	7.90	7.85	-0.6%			

注:

(1) 不计入2021年首9个月北港股份可转换股债券公允价值收益706万美元·以及2022年首9个月北港股份可转换股债券公允价值下降266万美元·不计入的可转换股债券公允价值变动净值合共972万美元。

2022年第三季财务亮点 – 毛利率持续增长

(百万美元，另有订明除外)	呈报			TCT于2021年第三季度并非我司控股码头，因此按可比口径比较，撇除该些TCT数据		
	3Q2021	3Q2022	同比变化	3Q2021	3Q2022	同比变化
控股码头吞吐量 (千标准箱)	5,919.3	8,535.9	+44.2%	5,919.3	6,112.6	+3.3%
收入	295.8	349.4	+18.1%	295.8	306.5	+3.6%
销售成本	218.3	247.1	+13.2%	218.3	219.9	+0.7%
毛利	77.5	102.3	+32.0%	77.5	86.6	+11.8%
毛利率 (%)	26.2	29.3	+3.1pp	26.2	28.3	+2.1pp
应占合营公司及联营公司利润	84.6	81.3	-3.9%	83.9	81.3	-3.1%
公司股权持有人应占利润	86.1	85.7	-0.6%			
经调整后公司股权持有人应占利润 ⁽¹⁾	79.1	88.3	+11.7%			
每股盈利 (美仙)	2.60	2.53	-2.7%			

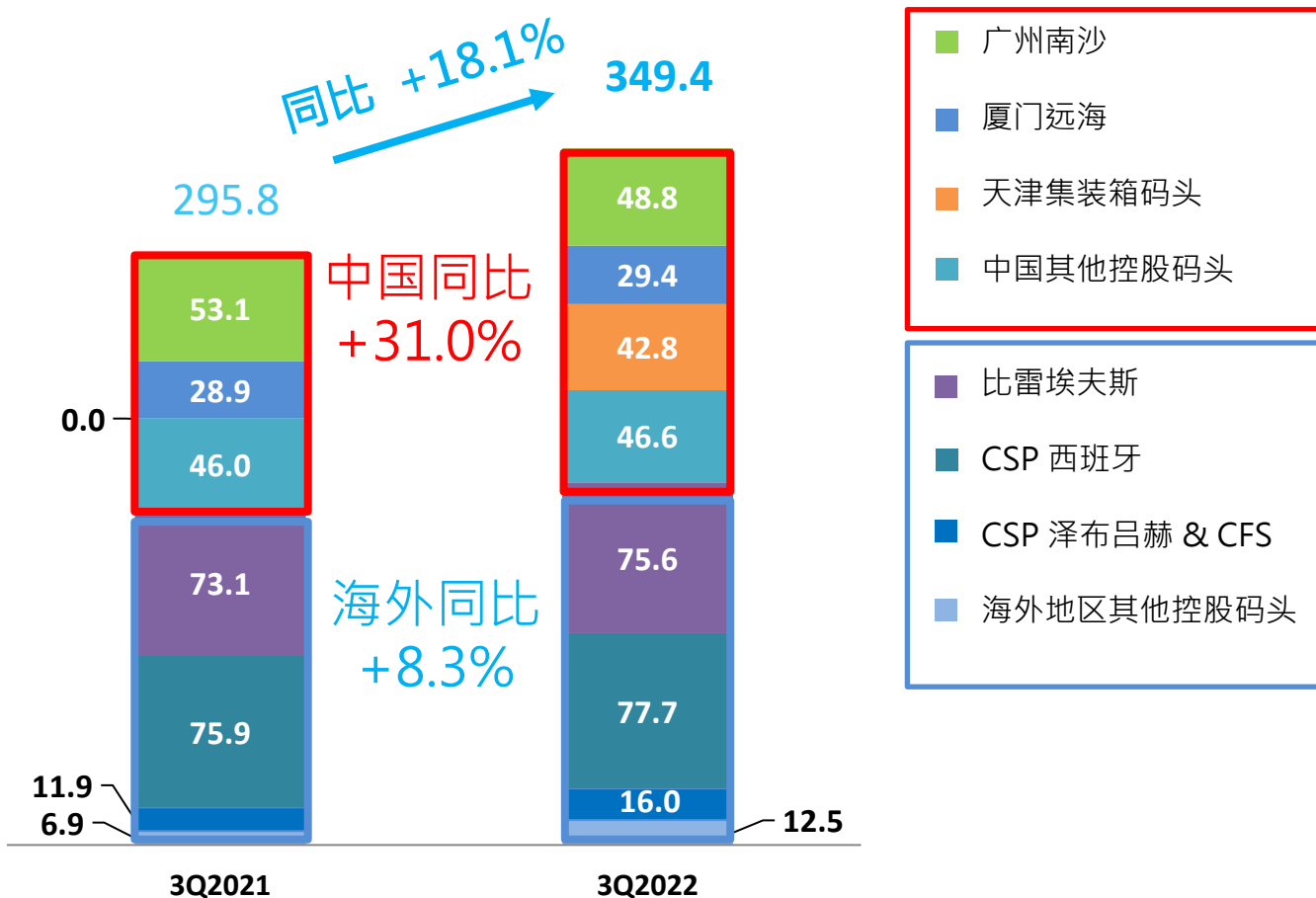
注:

(1) 不计入2021年第三季北港股份可转换股债券公允价值收益706万美元，以及2022年第三季北港股份可转换股债券公允价值下降266万美元，不计入的可转换股债券公允价值变动净值合共972万美元。

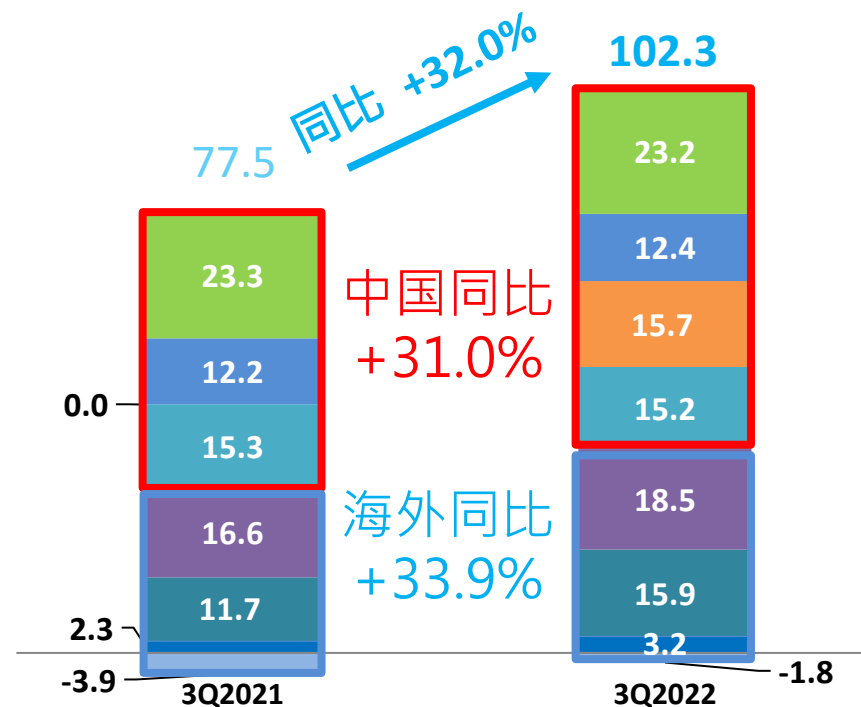
2022年第三季度毛利同比增长32.0%

➤ 2022年第三季，中国地区毛利率维持于39.7%的较高水平；海外地区毛利率增加3.8个百分点至19.7%。

2022年第三季度收入 (百万美元)



2022年第三季度毛利 (百万美元)

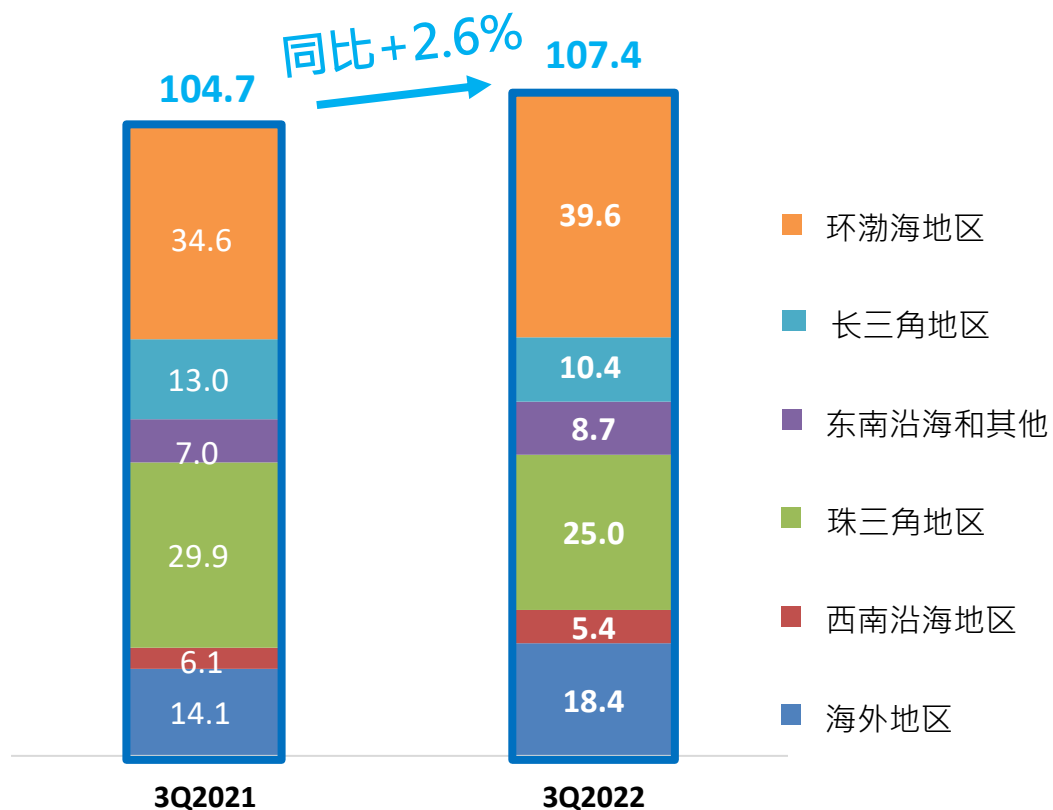


毛利率	3Q2021	3Q2022	+/-
中国	39.7%	39.7%	+0.0pp
海外	15.9%	19.7%	+3.8pp
整体	26.2%	29.3%	+3.1pp

2022年第三季度控股码头贡献持续提升

➤ 控股码头利润于2022年第三季度同比上升35.9%至2,720万美元，占比由2021年第三季的17.9%提升至2022年第三季的25.3%。

2022年第三季度各地区码头利润（百万美元）^(1,2)



前10大利润贡献码头

	3Q2021	3Q2022
青岛港国际	27.6%	31.4%
盐田	16.8%	14.1%
比雷埃夫斯	8.2%	9.6%
广州南沙	5.3%	6.7%
上海浦东	5.2%	5.6%
厦门远海	5.0%	5.5%
北部湾港	4.0%	4.5%
Kumport	3.7%	3.5%
COSCO-HIT	3.4%	2.3%
上海明东	3.3%	2.0%
总共	82.5%	85.1%

控股/非控股码头利润	3Q2021	3Q2022
控股码头利润（占码头总利润百分比）	20百万美元(19.1%)	27.2百万美元(25.3%)
非控股码头利润（占码头总利润百分比）	84.7百万美元(80.9%)	80.2百万美元(74.7%)
码头总利润（占码头总利润百分比）	104.7百万美元(100.0%)	107.4百万美元(100.0%)

注:

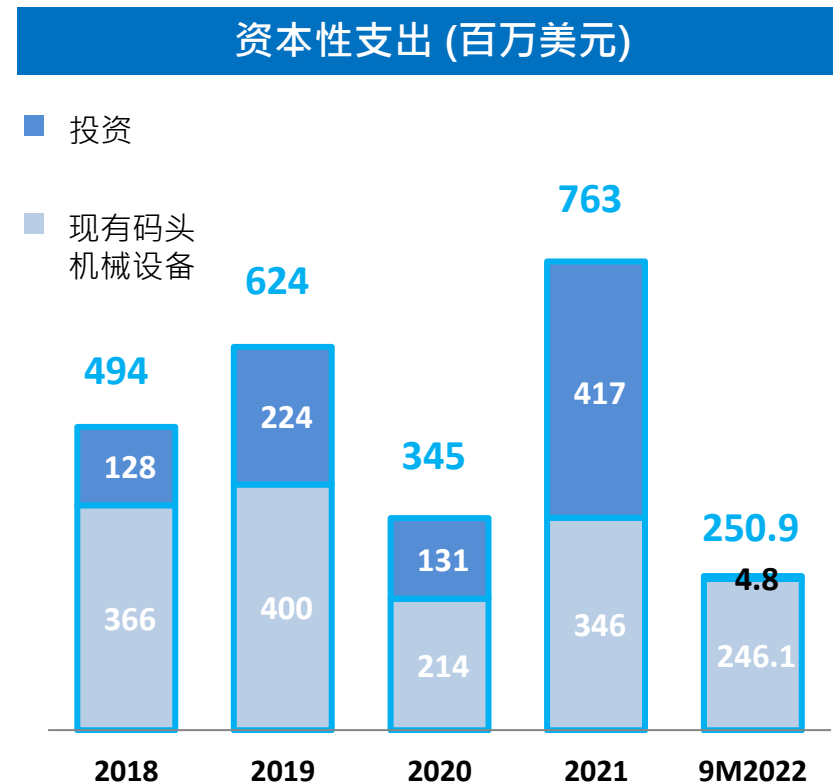
(1) 天津集装箱码头 (TCT) 由2021年1月至11月为我司非控股码头 (持股比例为16.01%)，于2021年12月成为我司控股码头 (持股比例增加34.99%至51%)。2021年第三季来自TCT盈利贡献达到71万美元，2022年第三季来自TCT盈利贡献达到162万美元。

(2) 不计入2021年第三季北港股份可转换股债券公允价值收益706万美元，以及2022年第三季北港股份可转换股债券公允价值下降266万美元，不计入的可转换股债券公允价值变动净值合共972万美元。

财务状况稳健 支持未来项目发展及派息

- 截止2022年9月30日，公司现金状况维持强劲，现金及银行存款达到12.5亿美元
- 债务总权益比率维持在26.9%的稳健水平
- 2022第三季度实际资本性支出为1.052亿美元，首九个月支出为2.509亿美元

(百万美元，另有订明除外)	截止 2021年 12月 31日	截止 2022年 9月 30日
总资产	12,033	11,233
总负债	5,093	4,826
总权益	6,941	6,407
总债务	3,220	2,978
现金及银行存款	1,260	1,253
净债务总权益比率	28.2%	26.9%



议程

1 主要亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

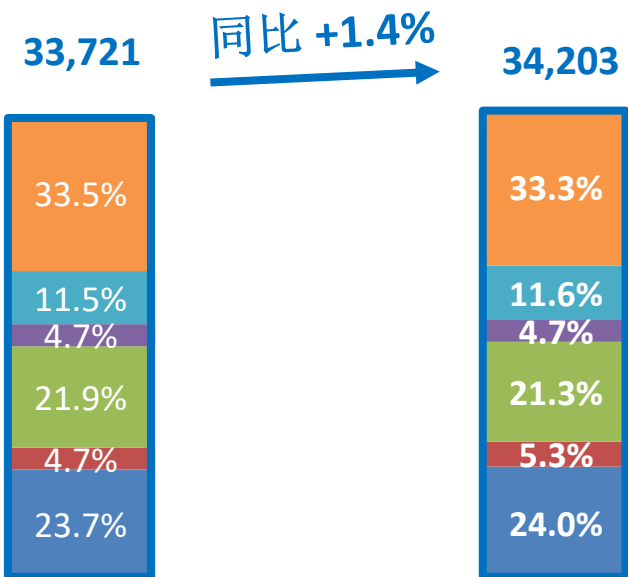
5 附录



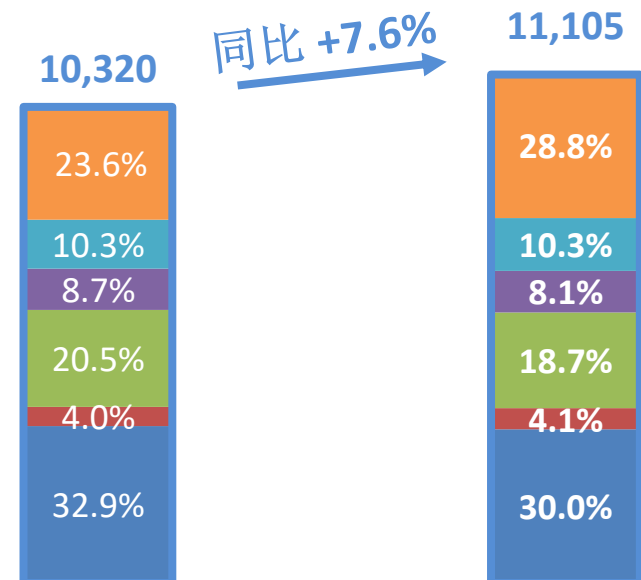
2022年第三季度控股码头吞吐量持续增长

天津集装箱码头成为控股码头后，控股码头权益吞吐量占总权益吞吐量比例由去年第三季度的36.6%升至2022年同期的45.7%

2022年第三季度总吞吐量 (千标箱)



2022年第三季度权益吞吐量 (千标箱)



	3Q2021	3Q2022	同比变化
总吞吐量 (千标箱)	33,721	34,203	+1.4%
- 控股码头	5,919	8,536	+44.2%
- 控股码头占总量比例	17.6%	25.0%	+7.4pps
- 非控股码头	27,801	25,668	-7.7%
吞吐量总和	33,721	34,203	+1.4%

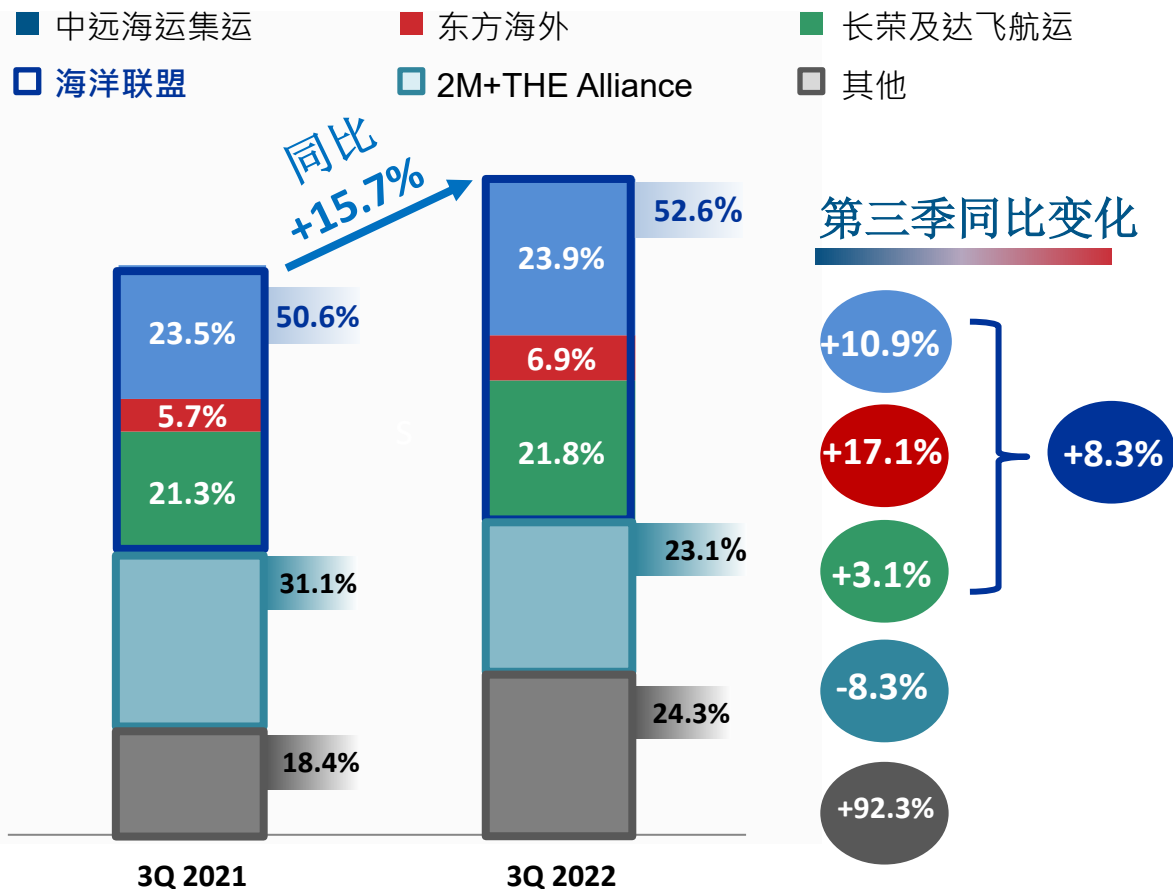
	3Q2021	3Q2022	同比变化
权益吞吐量 (千标箱)	10,320	11,105	+7.6%
- 控股码头	3,774	5,071	+34.4%
- 控股码头占总量比例	36.6%	45.7%	+9.1pps
- 非控股码头	6,546	6,034	-7.8%
权益吞吐量总和	10,320	11,105	+7.6%

注:

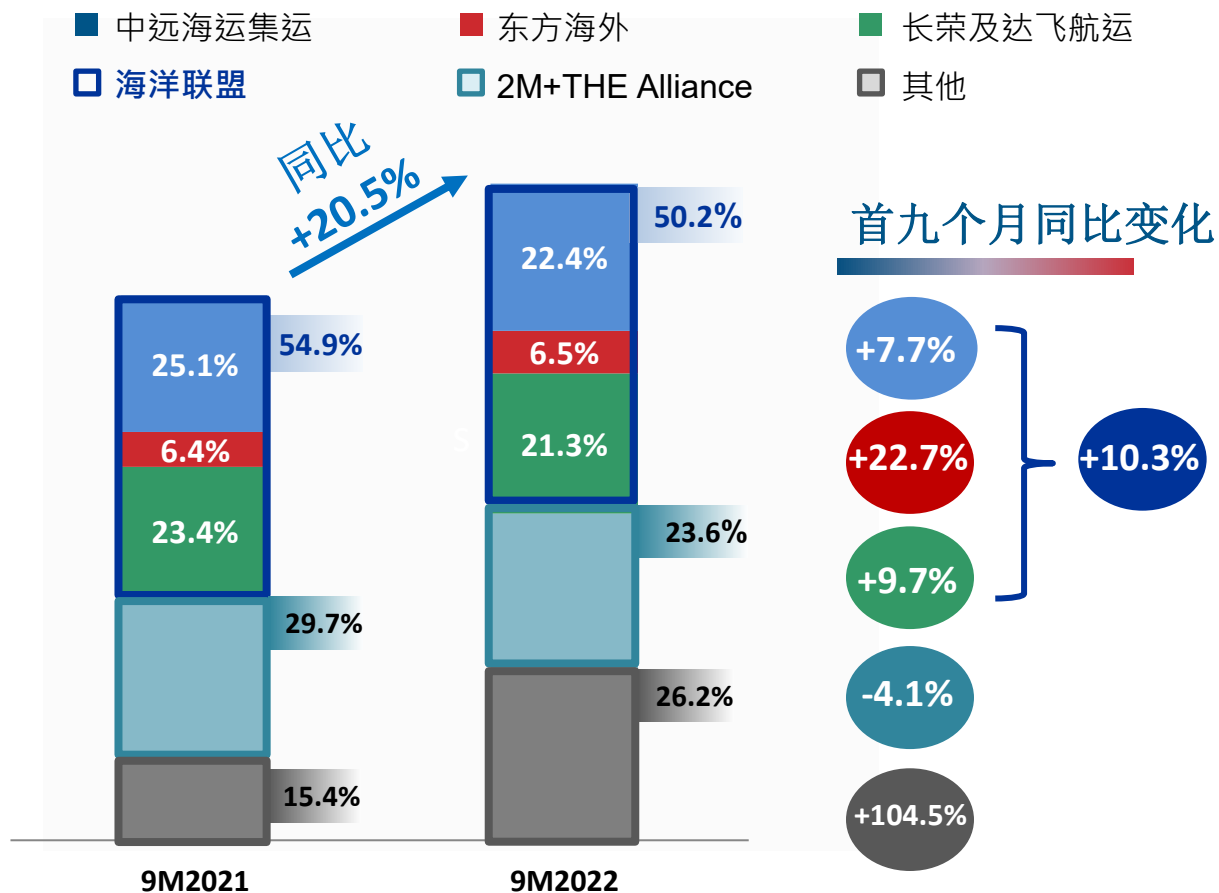
(1) 天津集装箱码头(TCT)由2021年1月至11月为我司非控股码头,于2021年12月成为我司控股码头。因此,天津集装箱码头于2021年第三季录得的239.4万标箱总吞吐量计入非控股码吞吐量,于2022年第三季的242.3万标箱总吞吐量计入控股码头吞吐量。权益吞吐量方面,2021年第三季录得38.33万标箱计入非控股码头,2022年第三季录得123.59万标箱计入控股码头。

海洋联盟箱量带动吞吐量涨幅

2022年第三季度各客户占总吞吐量百分比⁽¹⁾



2022年首九个月各客户占总吞吐量百分比⁽¹⁾



注:

(1) 来自各客户的8家主要控股码头箱量贡献, 包括天津集装箱、广州南沙、厦门远海、连云港、比雷埃夫斯、CSP 西班牙、CSP 泽布吕赫及CSP 阿布扎比码头。

积极推动增值供应链延伸项目 创造新盈利增长点

加快推进供应链延伸项目
带来新盈利增长点

- 发展供应链业务，加快建设供应链延伸平台
- 构建以供应链平台为纽带的物流网络、拓展服务类别，以进一步吸引和留存客户，带来新的盈利增长动力

CSP阿布扎比CFS一期



CSP泽布吕赫CFS



	总面积 (平方米)	仓库面积 (平方米)	资本开支	运营日
CSP阿布扎比CFS项目一期 (1)	273,970	50,666	6,400万美元	运营中
CSP泽布吕赫CFS	77,869	41,580	1,300万欧元	运营中
厦门CFS	23,800	20,000	1.35亿人民币	预计2023年

注：
(1) 整体项目一、二期的仓库总面积约 105,225 平方米，预计总资本开支约为 1.38 亿美元。

加快科技创新升级 持续推进控股码头精益运营有效管理



- 将5G智慧港口建设经验在武汉阳逻码头进行复制推广。扩大5G智慧港口示范区的建设，厦门远海码头部署无人集卡系统，开放式场景下从单路装卸作业向多路装卸作业场景延伸
- 快速推进资产管理系统(EAM)建设，有效管理设备采购以及维护成本。今年上半年，完成南通通海、连云港新东方、天津TCT的系统上线，跟进广州南沙和阿布扎比码头的系统上线工作
- 同步构建MIS系统，通过统一数据标准和流程，为生产运营管理透明化提供辅助决策。上半年，完成连云港新东方管理驾驶舱上线，并完成与TOS系统的系统对接

navis
N4

2022年前9个月

未来3-4年

南通码头 已于2022前9个月启用Navis N4系统

后续将继续评估，并在具备条件的码头进行实施切换工作

 GSBN

- 积极推行GSBN，进一步提升码头信息技术服务水平
- 上半年，泉州、晋江、连云港新东方、PCT码头开始进行稳定、连续的箱动态上链集成测试

议程

1 主要亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

5 附录



全球化布局和精益运营

把握全球经济增长带来的机遇 持续优化码头组合

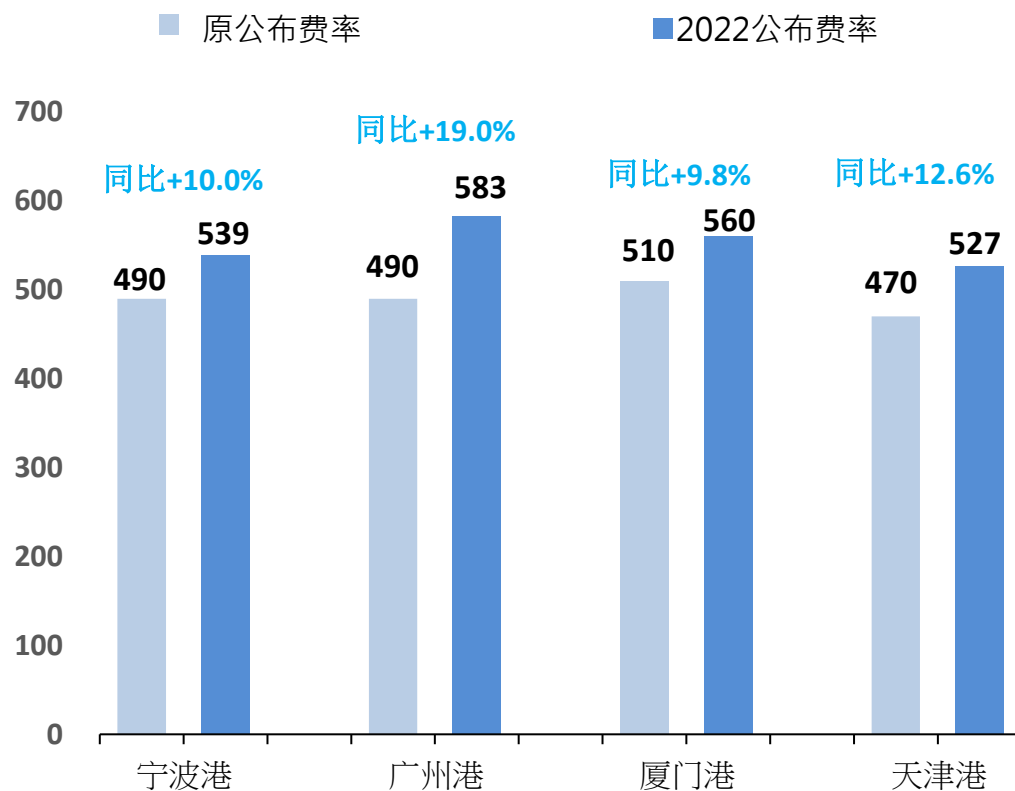
- 把握全球经济增长带来的机遇，持续物色包括在东南亚、中东、南美洲和非洲等新兴市场的项目，发掘具战略意义的控股码头和高盈利能力的参股码头，打造均衡的全球码头网络布局
- 积极参与港口资源整合，提升营运效率
- 战略性处置码头资产，优化全球码头组合，提升整体资产价值

进一步深化精益运营 推进提质增效

- 持续从三大维度深化精益运营，优化码头组合及提升效率：
 - ▣ 增收 — 发挥全球码头网络优势，着力从单体码头服务尝试向网络营销转变，为航运公司提供低成本和高效的服务，从而提升话语权。积极与其他港口运营商合作，以提升整体吞吐量和效率
 - ▣ 降本 — 聚焦财务管控，引入“单箱成本”的概念，提升码头运营和管理
 - ▣ 总公司赋能 — 设立港口运营管理 COE (Center of Excellence) 团队，加强港口运营和管理

精益运营 提高收入

中国主要港口每标箱公示费⁽¹⁾



- 与各船公司维持良好合作伙伴关系，除受惠于我司与母公司和东方海外的协同效应外，我司也积极和其他船公司合作，优化客户网络布局，控股码头于2022年第三季度成功引进6条新航线，首九个月一共引进17条新航线
- 以当地货币计算，2022年第三季中国控股码头平均单箱收入同比涨约4%-5%，欧洲控股码头平均单箱收入同比涨约29.2%⁽²⁾
- **2022年前9个月**我司主要控股码头单箱收入已有较大的提升幅度，后续我司将继续紧贴市场的商务动态，把握费率提升机会，贯彻精益运营进一步提升单箱收入及效益边际

注:

(1) 普通20尺本地重箱装卸费率。

(2) 单箱收入以码头当地货币并按可比口径计算，包含所有运营中控股码头，锦州、连云港、厦门、泉州、晋江、广州南沙、比雷埃夫斯、泽布吕赫及CSP西班牙码头，不包含天津集装箱码头、阿布扎比、武汉、几内亚及秘鲁钱凯码头。另外，由于受到南通通海码头第三季度的箱型结构改变（空箱占比提高）的短暂影响，因此第三季度中国控股码头平均单箱收入不包括该码头的数据。

致力实现控股码头碳中和

提高能源使用效益 减少排放及应对气候变化



温室气体排放

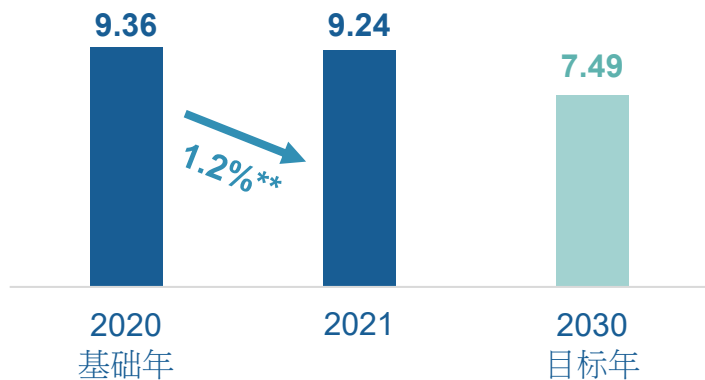
长期目标：

- 不迟于2060年实现碳中和

短期目标：

- 以2020年为基础，争取2030年将下属控股码头的温室气体（范围一及范围二）排放强度减少20%

控股码头2021年温室气体排放强度*：
(每标准箱千克二氧化碳当量)

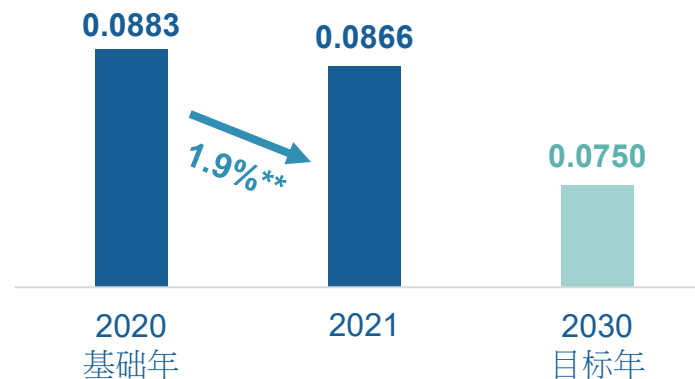


能源消耗

短期目标：

- 以2020年为基础，争取2030年将下属控股码头的能源消耗强度减少15%

控股码头2021年能源消耗强度*：
(每标准箱千兆焦耳)



* 现时，本公司下属15家控股码头中，由于秘鲁钱凯码头仍在兴建、天津集装箱码头的收购于2021年12月才完成交割，因此，其环境绩效未计入控股码头2020年及2021年表现内。

** 图表内列示的环境绩效数据经过四舍五入，而相应的百分比变动则是由未经四舍五入的数字计算所得。

优化控股码头水资源及废弃物管理 对生态环境保护作出贡献

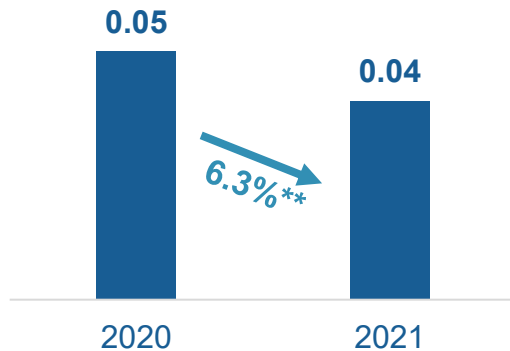


水资源消耗

目标：

- 加强水资源管理，提高用水效益

控股码头2021年水耗强度*：
(每标准箱立方米)



废弃物

有害废弃物目标：

- 维持100%无害化处置

无害废弃物目标：

- 逐步减少码头的生活垃圾，长远实现零生活垃圾送往堆填区弃置

控股码头2021年有害废弃物处理*：

- 100%有害废弃物经合格的专业回收商或物料供应商处理

* 现时，本公司下属15家控股码头中，由于秘鲁钱凯码头仍在兴建、天津集装箱码头的收购于2021年12月才完成交割，因此，其环境绩效未计入控股码头2020年及2021年表现内。

** 图表内列示的环境绩效数据经过四舍五入，而相应的百分比变动则是由未经四舍五入的数字计算所得。

挑战

- 新冠疫情反复
- 通胀加剧及加息持续走高
- 地缘政治冲突风险不断抬高

机遇

- 海外码头长远发展机遇、中国码头整合带来机遇
- 精益运营战略持续发挥成效，单箱收入提升潜力大，前景可期
- RCEP机遇

- 公司将会积极加强门户港的布局，进一步强化供应链网络
- 受惠于中国港口费率提升，以及公司与船公司合作关系持续深化，公司议价能力提升，有望提高单箱收入
- 加息将对需求方有所影响，但公司的单箱收入提升有助抵消负面宏观因素带来的影响
- 持续优化资产财务管理，增加利息收入，降低利息支出

预计我司权益吞吐量升幅将与同业同步

致力实现「成为全球领先综合港口运营商」的战略目标



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

问答环节
谢谢!



议程

1 主要亮点

2 财务摘要

3 业务回顾

4 发展战略及展望

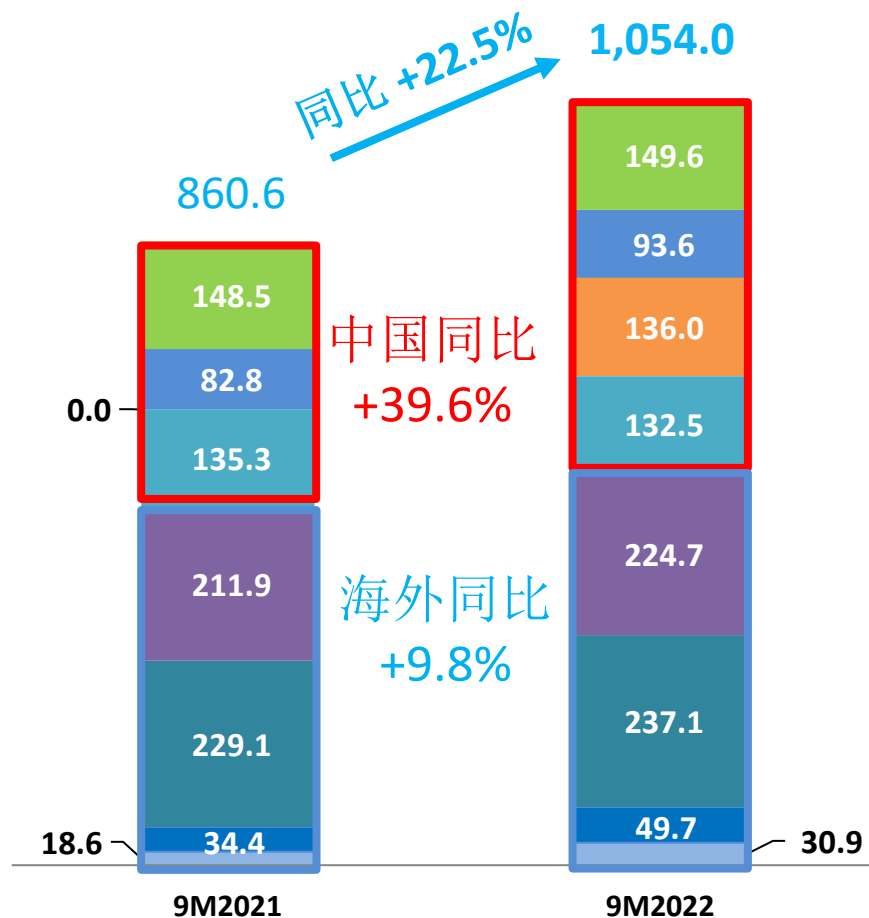
5 附录



2022年首九个月收入及毛利持续稳定增长

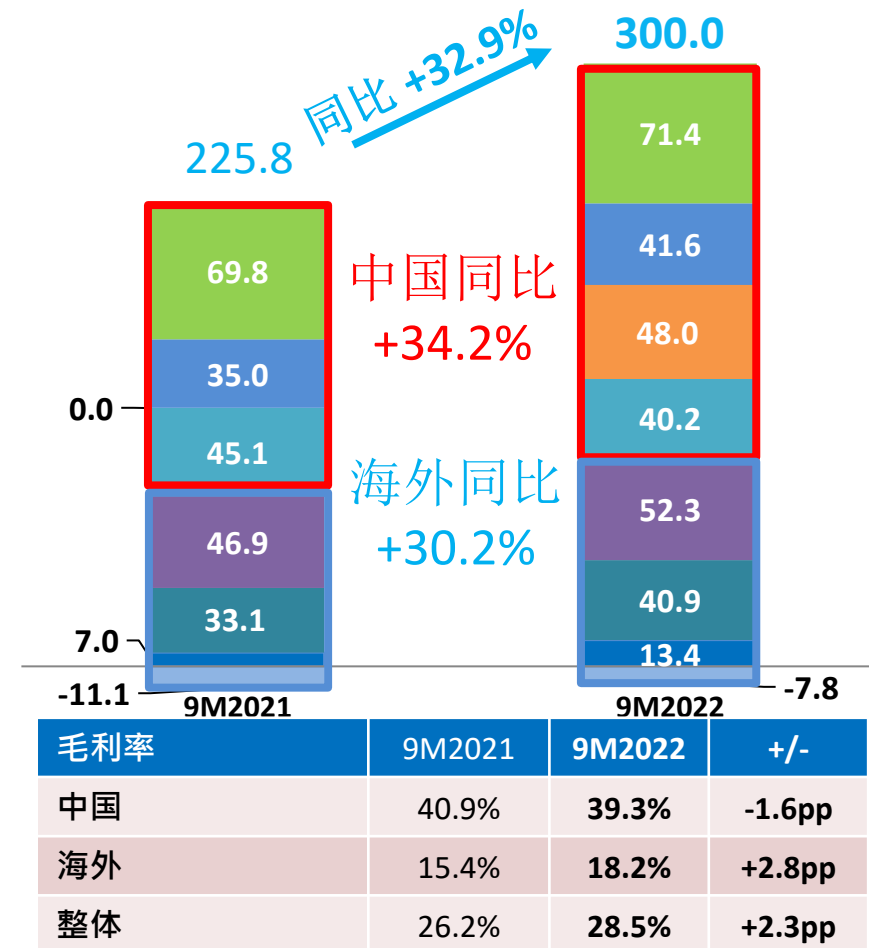
➤ 2022年首九个月收入及毛利持续增长，主要受惠于有效的商务营销策略成功在各控股码头提高单箱收入，以及天津集装箱码头的贡献

2022年首九个月收入 (百万美元)



- 广州南沙
- 厦门远海
- 天津集装箱码头
- 中国其他控股码头
- 比雷埃夫斯
- CSP 西班牙
- CSP 泽布吕赫 & CFS
- 海外地区其他控股码头

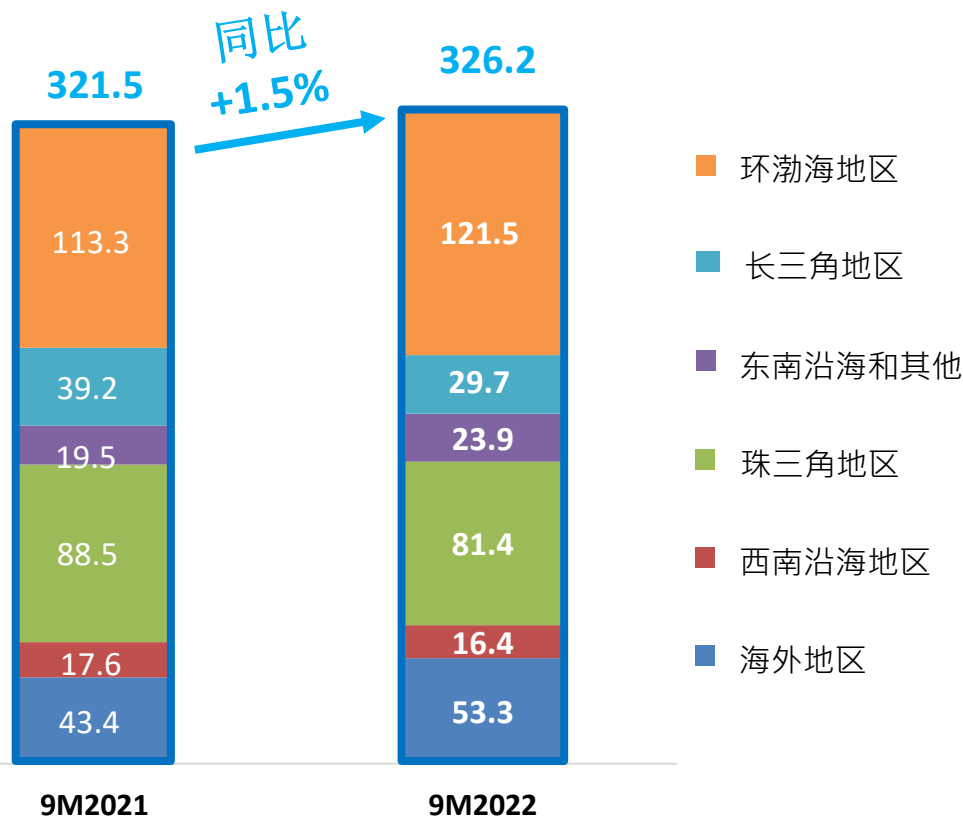
2022年首九个月毛利 (百万美元)



2022年首九个月控股码头盈利能力强劲

➤ 控股码头于2022年首九个月表现强劲，利润同比涨42.0%至8,550万美元，占总体码头利润比例由去年同期18.3%涨至26.2%

2022年首九个月各地区码头利润（百万美元）^(1,2)



前10大利润贡献码头

	9M2021	9M2022
青岛港国际	29.3%	31.0%
盐田	16.0%	14.3%
比雷埃夫斯	7.4%	8.6%
广州南沙	5.2%	6.4%
厦门远海	4.6%	5.5%
上海浦东	4.6%	4.6%
北部湾港	3.7%	3.9%
Kumport	3.3%	2.8%
上海明东	2.9%	2.7%
中远-新港	2.8%	2.5%
Total:	79.8%	82.3%

控股/非控股码头利润	9M2021	9M2022
控股码头利润（占码头总利润百分比）	USD 60.2M (18.7%)	USD 85.5M (26.2%)
非控股码头利润（占码头总利润百分比）	USD 261.3M (81.3%)	USD 240.7M (73.8%)
码头总利润	USD 321.5M (100.0%)	USD 326.2M (100.0%)

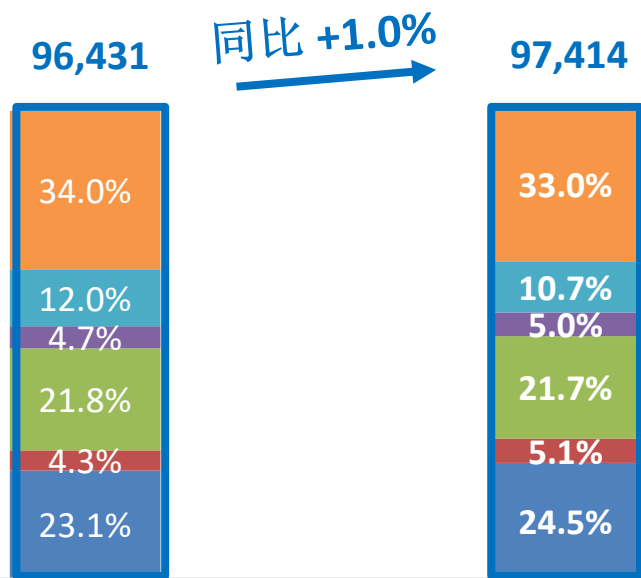
注:

- (1) 天津集装箱码头 (TCT) 由2021年1月至11月为我司非控股码头（持股比例为16.01%），于2021年12月成为我司控股码头（持股比例增加34.99%至51%）。天津集装箱码头于2021年首九个月作为非控股码头的利润为362万美元，于2022年首九个月作为控股码头的利润则为911万美元。
- (2) 不计入2021年首九个月北港股份可转换股债券公允价值收益706万美元，以及2022年首九个月北港股份可转换股债券公允价值下降266万美元，不计入的可转换股债券公允价值变动净值合共972万美元。²⁶

2022首九个月 控股码头权益吞吐量持续上涨

➤ 2022首九个月权益吞吐量同比上升6.1%，主要由环渤海地区码头贡献

2022年首九个月总吞吐量 (千标箱)

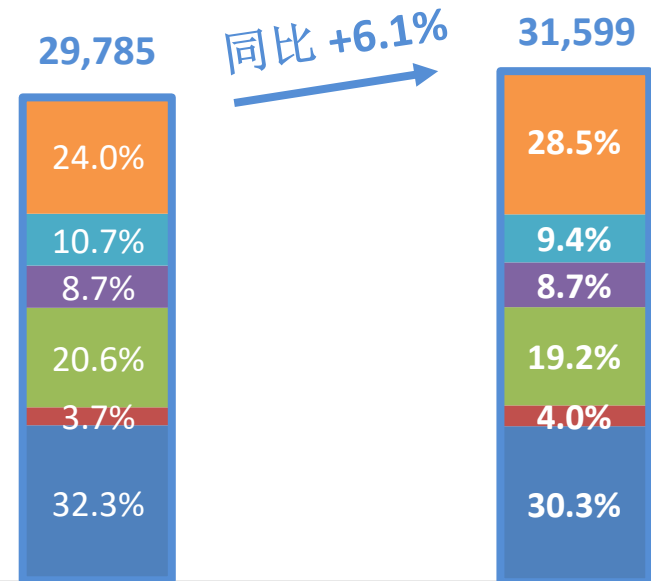


9M2021

9M2022

	9M2021	9M2022	同比变化
总吞吐量 (千标箱)			
- 控股码头	17,282	24,215	+40.1%
- 控股码头占总和比例	17.9%	24.9%	+7.0pps
- 非控股码头	79,149	73,198	-7.5%
吞吐量总和	96,431	97,414	+1.0%

2022年首九个月权益吞吐量 (千标箱)



9M2021

9M2022

	9M2021	9M2022	同比变化
权益吞吐量 (千标箱)			
- 控股码头	10,959	14,428	+31.7%
- 控股码头占总和比例	36.8%	45.7%	+8.9pps
- 非控股码头	18,826	17,170	-8.8%
权益吞吐量总和	29,785	31,599	+6.1%

注:

(1) 天津集装箱码头(TCT)由2021年1月至11月为我司非控股码头,于2021年12月成为我司控股码头。因此,天津集装箱码头于2021年首九个月录得的686万标箱总吞吐量计入非控股码头吞吐量,于2022年首九个月录得的674.2万标箱总吞吐量计入控股码头吞吐量。权益吞吐量方面,2021年首九个月录得109.83万标箱计入非控股码头,2022年首九个月录得343.85万标箱计入控股码头。

精益运营 — 成本控制

提升精益运营和成本管控能力的四项措施

- ✓ 创新设立港口运营管理 COE (Center of Excellence , 精益运营) 团队
- ✓ 建立成本控制激励制度
- ✓ 建立起四个层面的成本管控、监督体系，包括1) 各码头本身；2) 运营管理中心及COE团队；3) 审计监督部实施工作督导；4) 对长期得不到有效解决的成本控制顽疾，在必要时启动人事调整和纪律督察
- ✓ 按照“应采尽采、能集则集”的原则搭建集中采购平台

成本控制一系列具体措施

- ✓ 积极推动和提升码头自动化作业比例，提高操作效率，降低外协成本
- ✓ 码头对人力资源配置进行再评估，通过一岗多能和转岗充分发挥人力资源，降低人工成本
- ✓ 提升场桥和岸桥的作业效率，减少设备能源的成本
- ✓ 通过自修设备及加大保养力度延长设备使用时间，降低修理费

- 公司旗下码头十分重视以单箱成本为抓手的成本管控体系，在指标考核中引入“单箱成本”概念，制定码头的运营成本控制目标，在运营中实施系统有效的成本控制措施

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名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	行使期间	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 Δ EVA 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 Δ EVA 大于 0

注：

- 限制期指股票期权自授予日起两年内不能行使。
- 授予日为 2018年 6月 19日。
- 不低于同业对标公司的平均值。
- 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）。
- 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。
- 股票期权归属前一个财政年度经济增加值指标完成情况。

公司主要可持续发展目标

公司积极支持联合国可持续发展目标 (SDG)，识别了五项与业务运营最为相关及重要的目标，致力将其融合于公司的日常运营中：



SDG 4 优质教育

为员工提供优质培训及教育机会，致力培养人才，确保公司的可持续发展



SDG 8 适当工作和经济增长

积极推进具有可持续性 & 高度包容性的经济发展



SDG 9 产业，创新和基础设施

促进5G发展，提高运营效率及提供优质服务



SDG 13 气候行动

致力建设“绿色港口”，应对气候变化及其影响



SDG 17 促进目标实现的伙伴关系

积极推进合作共赢，肩负企业社会责任

可持续发展框架



方针一：以人为本

营造健康安全的工作环境，并建立包容、多元化和可持续发展的工作团队

方针二：客户至上

通过应用创新科技，提升运营效率及优化服务质量，同时，持续推动自动化码头建设，发展智慧港口，凭借本公司作为行业领先者的影响力拓展全球港航发展，打造深入人心的品牌

方针三：绿色发展

致力发展“绿色港口”，减少对环境的影响，鼓励员工、供应链伙伴和大众响应环保，推广绿色低碳发展

方针四：合作共赢

为打造可持续及负责任的供应链，积极实施高效的管理措施，推动及维持负责任采购的作业模式

方针五：回馈社会

积极肩负企业社会责任，促进社区共融与建设，为利益相关方缔造长远价值

维持高水准管治水平

多元化董事会成员

- ✓ 董事会包括多名独立董事
- ✓ 成员拥有多元化的技能，知识及专业经验
- ✓ 董事会性别多元化
- ✓ 成员均能付出充足时间

环境、社会及管治委员会

- ✓ 由独立非执行董事出任委员会主席，成员亦包含公司董事会主席及另一名独立非执行董事。
- ✓ 进一步加强董事会于环境、社会及管治方面议题之领导地位
- ✓ 监测最新ESG动态，检视公司ESG政策及表现，并向董事会作出建议

公司致力维持最佳管治水平，并高度重视环境、社会及管治方面议题，进一步加强企业可持续发展工作及更好维护持份者利益。

秉持可持续发展方针，持续推进主要措施

方针1 以人为本	方针2 客户至上	方针3 绿色发展	方针4 合作共赢	方针5 回馈社会
1. 强化多元和包容的工作环境	1. 建设5G智慧港口，提供更可靠和高效的服务；通过推动桥吊油改电、增加岸电设备及使用LED照明系统，推进绿色港口建设的步伐，实现节能减排目标，同时深化与产业链各方的合作关系			1. 协助当地社区对抗新冠疫情
2. 提高应对疫情冲击的能力，提升职业健康与安全的水平，为员工、码头作业人员和客户提供安全的环境		2. 识别气候变化风险，优化防范措施，强化应对能力	2. 采取公平、严谨的采购和招标政策	2. 致力通过捐款和赞助慈善活动精准扶贫
3. 秉持公平公正的选聘原则，提供培训和晋升机会，杜绝任何形式的歧视	3. 优化作业系统，例如在下属码头采用Navis N4系统	3. 鼓励植树，抵销碳排放	3. 定期评估供应商的表现，确保价格及质量具有竞争力，推动业务创新	3. 分享在港航业的知识经验，增加社会各界对行业的认识
4. 鼓励内部沟通，制定举报政策	4. 举办活动与客户联系，促进全球港口网络的协同效应	4. 提高员工和码头作业人员对环境保护的意识	4. 以线上方式邀请供应商投标及审阅投标文件，避免疫情对项目实施产生任何影响	4. 鼓励员工参与各种社区义工活动

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！

