



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

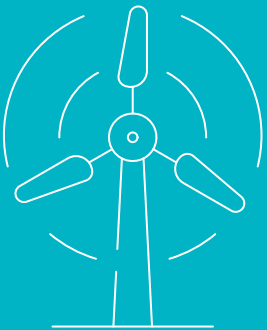
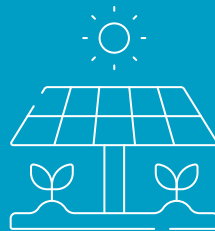
The Ports for ALL

(於百慕達註冊成立之有限公司)  
(股份代號: 1199)

## 築牢根基創價值 持續發展向未來



2023  
可持續發展報告



# 目錄

|      |                         |     |
|------|-------------------------|-----|
| 第一章  | 報告概覽                    | 2   |
| 第二章  | 董事會聲明                   | 6   |
| 第三章  | 主席致辭                    | 8   |
| 第四章  | 董事總經理致辭                 | 12  |
| 第五章  | 關於中遠海運港口                | 16  |
| 第六章  | 利益相關方溝通和雙重重要性評估         | 20  |
| 第七章  | 2023年ESG績效亮點            | 28  |
| 第八章  | 誠信共贏                    | 30  |
| 第九章  | 韌性未來                    | 38  |
| 第十章  | 敏銳創新                    | 62  |
| 第十一章 | 心繫自然                    | 70  |
| 第十二章 | 共進共融                    | 78  |
| 第十三章 | 附錄                      | 96  |
|      | 關鍵績效指標                  | 96  |
|      | 獎項及榮譽                   | 108 |
|      | 會籍及約章                   | 112 |
|      | GRI標準索引                 | 114 |
|      | 聯交所《環境、社會及管治報告指引》<br>索引 | 120 |
|      | 重要議題的邊界影響範圍             | 125 |
|      | 報告核實聲明                  | 126 |
|      | 報告調研問卷                  | 127 |
|      | 簡稱                      | 128 |





# 第一章 報告概覽



中遠海運港口、其控股碼頭(統稱「控股碼頭」)及其非控股碼頭(統稱「非控股碼頭」)致力於將可持續發展理念融入日常運營和業務戰略之中，積極完善可持續發展議題的管理和提升績效表現。本公司深信貫徹落實可持續發展理念是帶領我們成為市場領導者的關鍵，並持續為經濟、社會發展及環境保護做出貢獻。本報告旨在向利益相關方匯報本公司在可持續發展方面的管理策略、行動及工作成果，並回應利益相關方的關注點。本公司響應聯合國可持續發展目標(「聯合國可持續發展目標」)，積極履行企業社會責任，為利益相關方創造正面和長遠的價值。



## 匯報標準

本報告根據香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)《證券上市規則》附錄C2《環境、社會及管治報告指引》(「ESG報告指引」)載列的所有強制披露規定及「不遵守就解釋」條文進行匯報，並依循全球報告倡議組織(「GRI」)通用準則2021以及參考聯合國全球契約組織的十項原則編製。

## 匯報原則

本報告按照《ESG報告指引》及GRI通用準則2021的匯報原則編撰：

- **重要性**：本公司與不同的利益相關方溝通，以釐定重要議題，由本公司董事會(「董事會」)確立其重要性排序並進行匯報。
- **量化**：本報告提供過去三年的關鍵績效數據，並列明計算所用的標準、方法及假設。
- **平衡**：本報告不偏不倚地匯報本公司和報告範圍內的碼頭公司2023年在環境、社會及管治(「ESG」)方面的表現，以免影響讀者的決策或判斷。
- **一致性**：本報告的關鍵績效指標採用一致的披露統計方法，以便日後進行比較。如統計方法或關鍵績效指標有任何變更，以腳註說明。
- **準確性**：本報告提供準確及詳細的ESG信息，以便讀者對本公司的影響進行評估。
- **清晰性**：本報告載列容易獲取和理解的ESG信息。
- **可比性**：本報告始終如一地選擇、編製和報告信息，分析本公司在報告期內對ESG議題的影響變化，以及這些影響對於其他組織的影響。
- **完整性**：本報告提供充足的ESG信息，以便讀者評估本公司在報告期內的影響。
- **可持續發展背景**：本報告提供本公司和報告範圍內的碼頭公司在可持續發展背景下的廣泛影響。
- **時效性**：本報告及時地提供本公司和報告範圍內的碼頭公司的全年ESG信息，以利益相關方作出決策。
- **可驗證性**：本報告收集、記錄、編製和分析ESG信息，可通過查驗以確保質量。

## 匯報範圍

本報告闡述本公司與報告範圍內的碼頭公司在2023年1月1日至12月31日期間在ESG方面的績效和倡議。

截至2023年12月31日，本公司下屬共有15家控股碼頭及32家非控股碼頭。本年度的報告範圍與2022年相同，涵蓋合共14家控股碼頭<sup>1</sup>及13家非控股碼頭，其權益吞吐量合共佔本公司2023年總權益吞吐量約74.0%。

| 報告範圍內的27家碼頭公司 <sup>2</sup>  |  |
|---|--|
| 控股碼頭  | 非控股碼頭  |
| <b>中國</b>   | <b>中國</b>  |
| 1. 泉州太平洋碼頭<br>2. 晉江太平洋碼頭<br>3. 廈門遠海碼頭<br>4. CSP武漢碼頭<br>5. 連雲港新東方碼頭<br>6. 錦州新時代碼頭<br>7. 南通通海碼頭<br>8. 廣州南沙海港碼頭 <sup>3</sup><br>9. 天津集裝箱碼頭 | 1. 亞洲貨櫃碼頭 <sup>4</sup><br>2. 中遠－國際碼頭 <sup>4</sup><br>3. 營口新世紀碼頭<br>4. 營口集裝箱碼頭<br>5. 上海浦東碼頭<br>6. 上海明東碼頭<br>7. 寧波遠東碼頭<br>8. 大連集裝箱碼頭<br>9. 鹽田碼頭(一、二期) <sup>5</sup><br>10. 鹽田碼頭三期 <sup>5</sup><br>11. 廣州南沙港務碼頭 <sup>3</sup> |
| <b>海外</b>   | <b>海外</b>  |
| 10. 比雷埃夫斯碼頭(希臘)<br>11. CSP澤布呂赫碼頭(比利時)<br>12. CSP阿布扎比碼頭(阿拉伯聯合酋長國)<br>13. CSP瓦倫西亞碼頭(西班牙)<br>14. CSP畢爾巴鄂碼頭(西班牙)                            | 12. 中遠－新港碼頭(新加坡)<br>13. Kumport碼頭(土耳其)   |

1 秘魯CSP錢凱碼頭仍在興建中，因此未被納入本報告範圍。

2 碼頭公司全稱請參閱本報告第128至129頁。

3 廣州南沙海港碼頭及廣州南沙港務碼頭統稱廣州碼頭。

4 亞洲貨櫃碼頭及中遠－國際碼頭統稱香港碼頭。

5 鹽田碼頭(一、二期)及鹽田碼頭三期統稱鹽田碼頭。



## 獨立驗證

本報告獲本公司管理層批准，委託獨立第三方香港品質保證局驗證其中披露的資料，以確保其準確性和可靠性。報告核實聲明請見本報告第126頁。

## 確認及批准

本報告於2024年3月28日獲董事會批准，並於2024年4月17日發佈。

## 報告獲取方式

本報告以PDF版本登載中遠海運港口網站，供參閱及下載：<https://ports.coscoshipping.com/tc/Sustainability/ReportsonSustainability/>。

## 反饋及意見

如對本報告的內容或本公司在可持續發展方面的工作有任何建議，歡迎聯絡：

中遠海運港口有限公司

投資者關係部

📍 地址：香港皇后大道中183號中遠大廈  
49樓

☎ 電話：+852 2809 8188

✉ 電郵：ir.csp@coscoshipping.com



## 第二章 董事會聲明

中遠海運港口董事會視可持續發展為企業發展基石，秉持「The Ports for ALL」的企業理念，積極了解各利益相關方的意見，致力為股東、客戶、員工、業務夥伴以至公眾創造長遠價值。董事會關注及評估本公司的商業活動對環境和社會的影響，負責監督及領導本公司在ESG方面的整體管理方針及策略、考慮及審批可持續發展議題的重要性評估、審批ESG相關的目標並檢討進度，以及審批可持續發展報告。

為了更有效地監管可持續發展表現，董事會授權環境、社會及管治委員會（「ESG委員會」）檢討及監察本公司的ESG相關工作。ESG委員會由本公司董事會主席及兩名獨立非執行董事組成，負責監察企業管治政策及常規、指導將ESG相關工作融入日常業務當中、審議環境績效目標、評估重要的可持續發展議題等。職能部門定期向ESG委員會匯報相關工作和措施的成效，而ESG委員會每年舉行至少兩次會議，並向董事會匯報，以確保可持續發展策略及重要議題能定期於董事會會議上討論。





2023年，ESG委員會審議了本公司的雙重重要性評估結果，並委託外部顧問就可持續發展披露指引進行匯報，分析國際可持續發展準則理事會（「ISSB」）發佈的《國際財務報告可持續披露準則第1號－可持續相關財務信息披露一般要求》以及《國際財務報告可持續披露準則第2號－氣候相關披露》、聯交所《ESG報告指引》的建議修訂條文、全球ESG發展趨勢等，以更進一步加強ESG委員會對可持續發展趨勢和披露要求的了解。

有關ESG委員會的詳細資料，請參閱本公司《2023年年報》內的「企業管治報告－董事會授權」一節。

本公司通過識別、分析與確認三大步驟，檢視可持續發展議題和進行重要性分析，以評估各議題的影響，並根據評估結果完善策略和設定目標。2023年，本公司首次進行「雙重重要性」評估，從財務重要性及影響重要性的角度識別及評估對我們有重大影響的可持續發展議題。本公司通過線上問卷調查及訪談的方式，了解不同可持續發展議題對本公司財務以及對經濟、環境及社會的影響，並以此結果作為檢討策略和目標的參考依據。

有關雙重重要性評估結果及本公司對重要性議題的回應等詳情，請參閱本報告第六章「利益相關方溝通和雙重重要性評估」一節。



## 第三章 主席致辭



2023年，全球積極推進淨零行動，著力提高清潔能源和創新科技的應用，打造可持續的綠色航運走廊。中遠海運港口以利益相關方的權益為重，在董事會的帶領下，堅持加強科技領航，深化節能減碳，加快綠色低碳轉型和公正轉型，穩步推進智慧、綠色港口建設，助力構建綠色航運供應鏈。





本人謹發表中遠海運港口2023年度《可持續發展報告》，回顧過去一年本公司在推動可持續發展方面的工作。

中遠海運港口立足當前，注重實效，深入貫徹良好公司治理標準及實踐規範，提高企業韌性，創造持久價值。在董事會的領導下，本公司以誠信共贏為本，秉持依法治企和誠實守信的原則，建立健全完善的合規和經營管理體系，持之以恆加強風控與內控管理，扎實推進廉潔文化建設，打造清正廉潔的企業文化生態，為本集團的持久穩健發展築牢基礎。

2023年7月，國際海事組織(IMO)成員國通過船舶溫室氣體減排戰略，就減碳目標達成共識，提出在2050年前後實現淨零排放，並明確要求，2030年國際航運單次運輸任務的二氧化碳排放量要比2008年平均減少40%以上。為此，航運企業都在減少傳統燃料消耗，研究甲醇、氫、氨等替代能源的應用，提升新建船舶的能效設計。中國作為全球主要經濟體及IMO重要的理事國之一，積極為減碳進程做出貢獻，更是責無旁貸。港口碼頭作為重

要的交通運輸綜合樞紐，是航運產業鏈的重要一環，直接影響全行業的脫碳進程，推進綠色港口建設刻不容緩。年內，本公司參與中遠海運集團「十四五」科研項目，聯合同濟大學、上海海事大學參研《綠色低碳港口建設路線研究》科研項目，推進綠色低碳港口轉型頂層設計研究、碳排放清單及預測模型研究、綠色低碳港口評價指標體系及建設指南研究。本公司將持續與航運企業保持緊密溝通，爭先創優，配合全球綠色航運方針，深耕綠色低碳的配套服務，為行業早日實現零碳提供有力的支持。

在規劃長期脫碳計劃的同時，本公司積極提高岸電覆蓋使用，加速推動節能減碳。年內，本公司與中遠海運集運和東方海外貨櫃航運有限公司共同發佈《推動靠港船舶使用岸電倡議書》，提倡全球港口及航運公司推進岸電供電設施的建設和接電使用，打造綠色低碳供應鏈。本公司國內附屬控股碼頭已實現集裝箱泊位岸電全覆蓋，附屬廈門遠海碼頭和天津集裝箱碼頭已自願參與《關於示範推進國際航線集裝箱船舶和郵輪靠港使用岸電行動方案(2023-2025年)》<sup>6</sup>示範推進企業名單，促進岸電常態化使用，發揮示範引領作用。

本公司持續優化能源結構，在日常運營中體現綠色發展理念。2023年，本公司在四家附屬控股碼頭新增部署分佈式光伏項目，連同早年建成的連雲港新東方碼頭光伏項目，光伏裝機容量總計10兆瓦。本公司將繼續在合適地點擴大光伏系統應用規模和研究其他可再生能源在碼頭的應用，同時繼續推進港口電動無人集卡、綠色照明節能改造、碼頭設施「油改電」及勢能回收等項目。2023年，本公司繼續切實執行節能減碳工作，附屬控股碼頭能源消耗強度同比下降2.5%至每標準箱0.070千兆焦耳，溫室氣體(範圍一及範圍二)排放強度同比下降0.9%至每標準箱7.41千克二氧化碳當量，持續為2060年實現碳中和的目標打下根基。

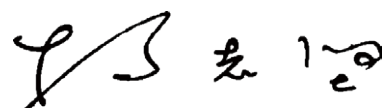
6 2023年8月，中華人民共和國交通運輸部辦公廳、國家電網有限公司辦公室、中國南方電網有限責任公司辦公室聯合印發《關於示範推進國際航線集裝箱船舶和郵輪靠港使用岸電行動方案(2023-2025年)》。



本公司高度重視人才梯隊建設和發展，積極通過員工技能培訓，在智慧、綠色港口建設的過程中推動公正轉型。年內，本公司繼續加強圍繞數字化、智慧化、綠色低碳的專業培訓，並重點做好技術管理及操作技能人員的培訓，增強員工的履職能力，凝聚業務持續發展的強大動力。

本公司能夠堅持不懈、奮勇前行，有賴於利益相關方的信任和支持。本公司一如既往，秉持互利共贏的精神，通過投資合作及碼頭建設升級，助力當地經濟和社區發展，帶動航運、港口、綜合物流產業鏈共同成長，為經濟活力加速釋放創造條件，實現自身業務發展與當地社會效益的結合。

本公司將繼續篤定目標、穩中求進，通過完善企業管治體系提高管理水平，加大科技創新推進智慧綠色港口建設行深走實，堅持人才強企凝聚發展動力，打牢根基，並切實履行企業社會責任，與利益相關方共進共融。



楊志堅  
主席

## 第四章 董事總經理致辭



朱濤  
董事總經理

2023年，在董事會的帶領下，中遠海運港口凝心聚力，踔厲奮發，穩步前行，越是面對複雜多變的外部環境，越加堅定不移地貫徹落實可持續發展理念，深耕安全生產、智慧綠色港口建設、信息保護及網絡安全、客戶服務與滿意度等工作，以拼搏實幹的精神夯實公司高質量發展根基。





安全是發展的基礎和前提。本公司堅持風險防範的底線思維，始終把公司安全生產、重大風險防控作為重中之重，牢固樹立安全發展理念。本公司切實履行安全生產的主體責任，立足全局，持續完善安全管理相關的制度，同時認真壓實附屬控股企業的安全生產責任，針對極端天氣氣候事件等自然災害以及安全生產事故的主要特點和隱患，指導強化整體應對能力，組織開展安全隱患自查，督促整改，加強員工和第三方外包單位人員的培訓教育。年內，本公司未發生上報等級生產安全責任事故或生態環境污染事件，為企業可持續發展打造了堅實的防線。



數字化、智能化轉型是推動高質量發展的重要引擎。年內，本公司加大科研力度，堅持創新驅動，推進5G智慧港口建設走深走實、見行見效。本公司附屬廈門遠海碼頭智慧港口示範區項目已實現自動化岸邊裝卸、智能理貨、無人水平運輸、自動化堆場和智能閘口全流程全要素作業的無縫銜接，作業效率再上新台階。本公司以此為基礎，深化智慧港口建設，在其他附屬控股碼頭複製推廣無人集卡的使用；加強人工智能等前沿技術與傳統碼頭業務的深度融合，為提升碼頭產能提供支撐，同時助力碼頭優化能源結構，加快推動綠色低碳轉型。

作為全球領先的港口物流服務商，本公司深入貫徹落實「雙碳」目標，積極推動新能源和清潔能源設備的應用。2023年，分佈式光伏項目覆蓋範圍持續擴大，本公司新增部署CSP武漢碼頭、南通通海碼頭、廣州碼頭和廈門遠海碼頭光伏系統，為港口生產提供穩定的清潔能源。隨著數字化、智慧化港口建設穩步推進，本公司加快落實碼頭新能源、清潔能源流動機械迭代工作，國內附屬控股碼頭的純電動集卡佔比持續提升，通過複合定位導航、5G等技術實現環境感知、精準定位，既能提高操作效率，又能減少能耗。此外，本公司全力支持航運業低碳轉型，積極推廣岸電系統的覆蓋使用。年內，國內附屬控股碼頭加強對具備條件的船舶提供岸電服務，岸電使用率持續提升，助力構建綠色航運產業鏈。

本公司敦本務實，積極凝練綠色低碳建設成果，通過以評促建和第三方認證，提升綠色低碳品牌效應。其中，廈門遠海碼頭和連雲港新東方碼頭年內通過綠色港口專家組現場評審，廈門遠海碼頭獲評中國港口協會四星綠色港口，連雲港新東方碼頭獲評江蘇省四星綠色港口，標誌著本公司推動綠色港口建設的成果廣受認可。

隨著港口數字化和信息技術深入發展，本公司堅持網絡安全與信息化發展並重，全力防範網絡安全風險。年內，本公司積極加強對辦公網絡安全設備的統一管控部署，組織做好網絡安全監測，規範附屬公司的網絡安全邊界和標準，持續加強網絡安全日常維護，並通過培訓教育，提高網絡安全風險防範能力。年內，本公司未發生重大網絡安全事件，築牢了信息化和網絡安全屏障。

本公司以積極主動的務實舉措加快碼頭提質增效，聚焦航運業的需求，全方位強化碼頭服務能力，為客戶提供安全高效和智慧化的解決方案和增值服務，提升客戶服務體驗。隨著本公司在碼頭運營管理、數字化轉型及綠色低碳發展等方面不斷深耕，碼頭運營能力和競爭力進一步提升，本年度總吞吐量維持良好穩定態勢。

中遠海運港口實踐可持續發展的努力獲得市場肯定，年內成功獲選納入英國富時FTSE4Good指數系列、香港恒生港股通中國央企ESG領先指數、恒生可持續發展企業基準指數及恒生氣候變化1.5°C目標指數的成份股，同時獲得多個業界獎項，包括由香港會計師公會頒發的「最佳企業管治及ESG大獎2023—特別表揚」獎項，充分體現了社會各界對本公司的認可。

港口行業正面對外部環境複雜多變與產業升級轉型的挑戰，本公司將繼續奮楫篤行，貫徹落實可持續發展的精神，以更加堅定的信心，更加自覺的行動，更加務實的工作砥礪前行，推動高質量發展，與利益相關方共享成果。



朱濤  
董事總經理



## 第五章 關於中遠海運港口





## 公司概覽

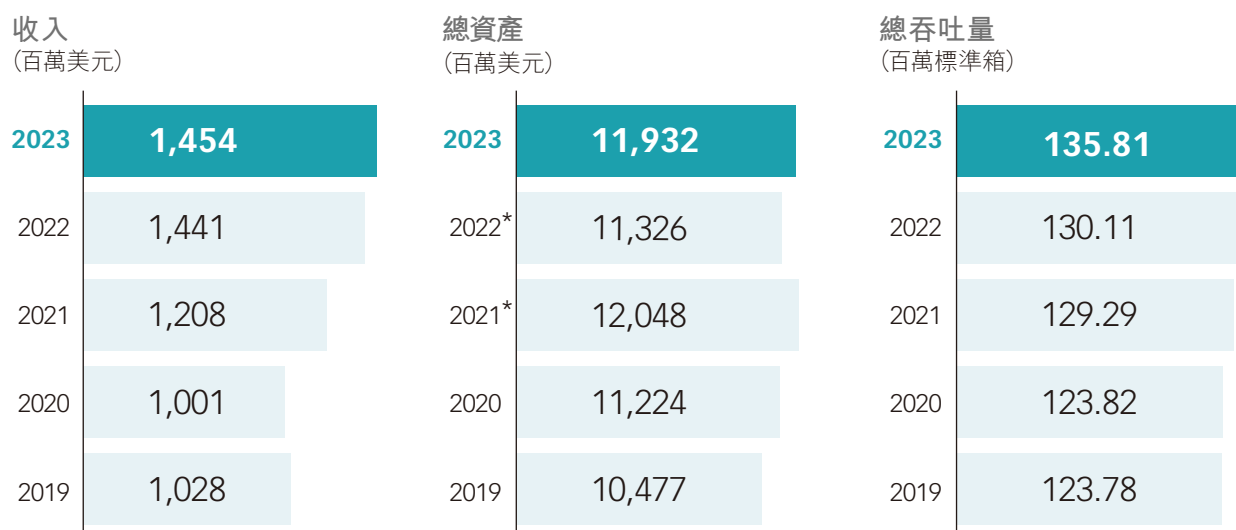
中遠海運港口(股份代號：1199)是全球領先的港口物流服務商，碼頭組合遍佈中國沿海五大港口群及長江中下游、歐洲、地中海、中東、東南亞、南美洲及非洲等。

### 港口業務概覽



中遠海運港口的中間控股公司為中遠海運控股股份有限公司(股份代號：1919(H股)、601919(A股))，而其最終控股公司是全球規模最大的綜合航運企業中國遠洋海運集團有限公司。於2023年12月31日，中遠海運持有中遠海控的43.62%股權，而中遠海控則持有中遠海運港口的66.13%股權。

## 最近五年的關鍵財務績效表現



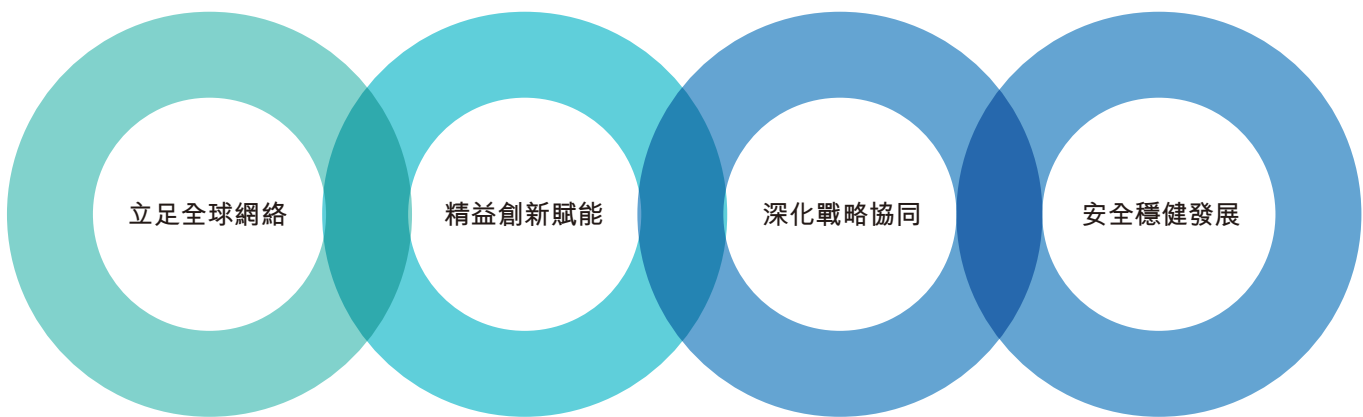
\* 重列

截至2023年12月31日，本公司下屬共有15家控股碼頭和32家非控股碼頭。有關全球碼頭組合以及詳細的業務運營和財務績效表現，請參閱本公司《2023年年報》。

## 發展願景及策略

中遠海運港口圍繞「The Ports for ALL」品牌理念，以「鏈接世界、創享價值」為企業使命，從客戶需求出發，不斷提升現有全球網絡的服務效能，持續推進關鍵節點港口及物流資源佈局，以港為媒，接通全球航線服務世界貿易，努力為各方創造共贏共享平台，致力「成為以客戶為中心的全球領先港口物流服務商」。

本公司根據最新發展定位，訂立如下經營理念：



為了實踐可持續發展理念，本公司積極投資和建設綠色智慧港口，提升碼頭操作效率，實現節能減排，進一步應對氣候變化所帶來的風險與機遇。2023年，除了在附屬控股碼頭推進節能減排和優化能源結構之外，本公司大力推動科技創新，積極提速5G應用。

## 可持續發展方針

本公司拓展全球業務的同時，堅持將可持續發展理念融入日常的運營管理和企業文化之中，以兌現環境和社會方面的企業責任和承諾。年內，本公司拓寬可持續發展方針「GRAND」，以「誠信共贏」(Governance)、「韌性未來」(Resilience)、「敏銳創新」(Agility)、「心繫自然」(Nature)及「共進共融」(Dynamic)為基礎，持續深化節能減碳，加快碳中和進程和公正轉型，穩步推進智慧港口建設，助力構建綠色航運產業鏈，為利益相關方創造共享價值。

本公司一直積極支持聯合國可持續發展目標，並識別出與業務運營最為相關的聯合國可持續發展目標，將其融入至本公司的五大可持續發展範疇之中。





聯合國可持續發展目標

本公司的五大可持續發展範疇



**誠信共贏**

恪守商業道德和合規運營的原則，維持高水平的企業管治和商業誠信，與利益相關方建立互信關係，以實現共贏。



**韌性未來**

積極建設「綠色港口」，減少業務運營及價值鏈中的碳排放以達至碳中和，並加強氣候韌性；以可持續發展的準則選擇和管理供應商和合作夥伴，以提升企業韌性。



**敏銳創新**

以獨到的洞察力，結合數智化創新，推進智慧港口建設，持續提升整體運營效率，為客戶提供優質的服務。



**心繫自然**

節約並善用自然資源，減緩對生物多樣性的影響。



**共進共融**

締造安全健康和多元共融的工作環境，創建可持續的人才梯隊，並促進運營所在社區的發展，為利益相關方創造共享價值。







## 第六章 利益相關方溝通和雙重重要性評估



本公司與利益相關方保持良好及密切的溝通，深入了解他們對於本公司可持續發展策略、目標及日常運營的建議及期望，以進一步提升可持續發展方面的管理水平。

## 主要利益相關方和常規溝通

下表列出本公司與主要利益相關方在日常運營中的常規溝通目的及途徑：

| 利益相關方組別  | 目的  | 途徑   |
|--|---|--|
| <br><b>客戶</b>             | 了解客戶對本公司業務及可持續發展的關注事項和期望，通過與客戶交流行業願景及發展戰略，細心聆聽客戶反饋，維繫長遠互信的關係，務求精益求精 | 會議、商務拜訪、博覽會、座談會、客戶滿意度調查、服務熱線電話、即時通訊軟件、郵件                 |
| <br><b>員工</b>             | 珍視員工的意見，持續完善員工政策，以吸納及留存人才，為業務長遠發展奠下穩健的基礎                            | 公司網站、社交媒體平台(包括微信公眾號和領英賬號)、簡報、會議、工會、郵件                    |
| <br><b>股東與投資者</b>       | 與股東和投資者緊密溝通，了解他們關注的議題，交流最新的業務發展情況，加深他們對本公司的財務和非財務表現、業績及未來發展路向的了解    | 會議、路演、投資者論壇、公司網站、公司通訊(包括但不限於財務報告、可持續發展報告、公告、通函和新聞稿)、股東大會 |
| <br><b>供應商與合作夥伴</b>     | 確保供應商及合作夥伴了解本公司的政策和要求，共同提升服務質量，履行社會責任                               | 招標、合同協議談判、定期評估、商務交流、專題討論會                                |
| <br><b>政府與監管機構</b>      | 遵守及配合政府和監管機構的要求及指引，了解其可持續發展政策及規劃的優先順序                               | 專題匯報、資料呈交、論壇交流   |
| <br><b>非政府組織與本地社區團體</b> | 與非政府組織及本地社區團體建立良好關係，保持良好聲譽，並識別及應對不同的環境及社會風險                         | 公司網站、社交媒體平台(包括微信公眾號和領英賬號)、社區公益活動                         |



## 雙重重要性評估

年內，本公司委託外部顧問進行可持續發展議題重要性評估，引入雙重重要性的概念，從財務及非財務角度識別對本公司運營與發展有重大影響的風險與機遇，以了解利益相關方的關注點。

### 識別

本公司基於利益相關方過往關注的議題，結合全球ESG大趨勢、國際和聯交所報告標準及各大ESG評級要求，參考主要港口運營商的重要性議題，並結合企業發展理念，共識別並整合了22項議題。

### 分析並訂立優先順序

本公司通過線上問卷調查及訪談，了解利益相關方的觀點，從財務重要性及影響重要性兩個角度考慮業務運營對經濟、環境和社會的影響以及各議題對本公司的財務影響。根據問卷調查和訪談結果，為不同影響程度的議題訂立優先順序，並更新重要性矩陣。

### 確認

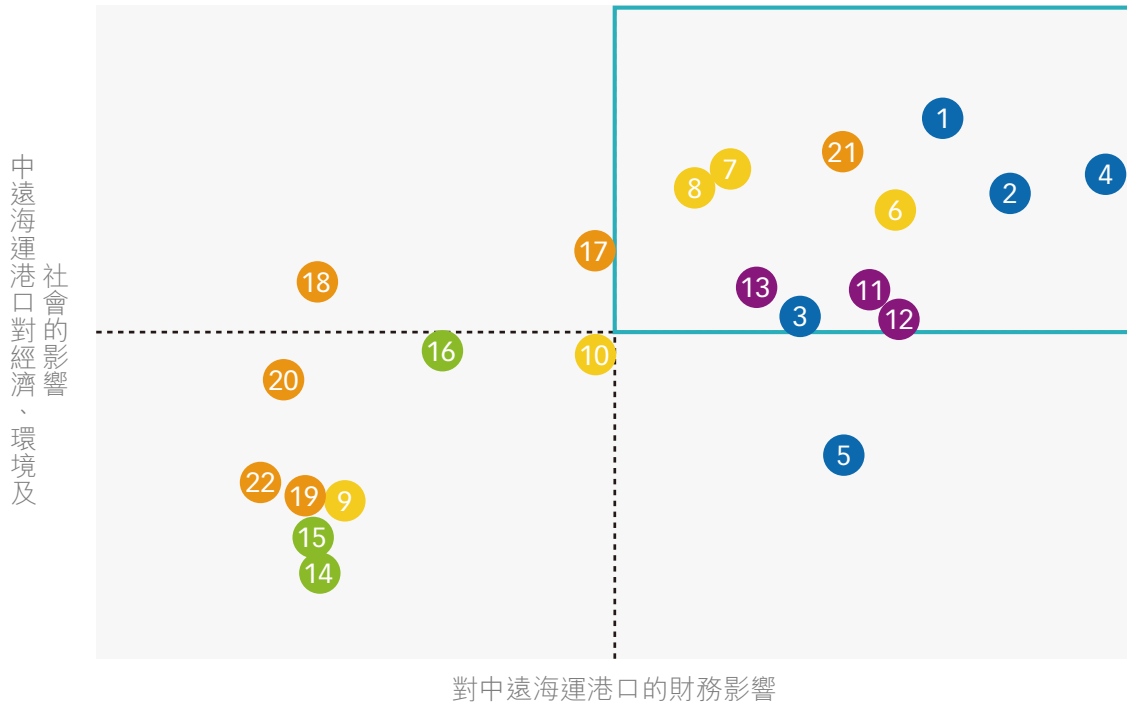
雙重重要性分析矩陣結果交由ESG委員會進行審視及驗證。本公司未來將會在業務運營過程中考慮已識別的可持續發展議題。

本公司在識別可持續發展議題的過程中，從2022年的32項議題整合及調整至本年度的22項，主要變動如下：

| 議題  | 變動 | 變動原因   |
|---|----|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>僱傭</li> <li>員工權益</li> </ul>  | 刪除 | 為加強重要性評估的準確性及清晰度，對若干重疊或類似的議題進行調整。            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>物料使用</li> </ul>  | 刪除 | 根據同業公司對標和市場分析，雖然港口及航運公司有披露相關內容，但較少將其列為獨立的議題。 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>信息隱私保護及網絡安全</li> </ul>   | 新增 | 根據同業公司對標和市場分析，相關議題對本公司運營以及與港口航運業的相關性明顯提高。    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>員工參與及發展</li> </ul>   | 新增 |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>反競爭行為</li> <li>反貪腐</li> </ul>  | 合併 | 將兩項議題合併為「商業道德」。                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>反歧視</li> <li>結社自由與集體談判</li> <li>童工與強制勞動</li> <li>平等權益評估</li> <li>勞工問題申訴機制</li> </ul> | 合併 | 將五項議題合併為「人權管理」。                              |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>廢水排放管理</li> <li>水資源管理</li> </ul>   | 合併 | 將「廢水排放管理」合併到「水資源管理」。                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>供應鏈管理與負責任採購</li> <li>供應商環境及社會評估</li> </ul>   | 合併 | 將兩項議題合併為「供應鏈管理」。                             |

根據問卷調查和訪談結果，本公司共識別出11項高度重要議題，在重要性矩陣的右上方展示。有關各高度重要議題的邊界影響範圍，請參閱本報告第十三章「附錄－重要議題的邊界影響範圍」一節。

### 雙重重要性分析矩陣



### 可持續發展議題列表

#### 誠信共贏

- 1 企業管治
- 2 商業道德
- 3 信息隱私保護及網絡安全
- 4 經濟績效
- 5 稅務

#### 韌性未來

- 6 氣候韌性
- 7 溫室氣體排放
- 8 能源管理
- 9 廢氣排放
- 10 供應鏈管理

#### 敏銳創新

- 11 科技創新
- 12 優化碼頭運營
- 13 客戶滿意度

#### 心繫自然

- 14 水資源管理
- 15 廢物管理
- 16 生物多樣性

#### 共進共融

- 17 員工參與及發展
- 18 員工福祉
- 19 多元、平等和共融
- 20 人權管理
- 21 健康及安全
- 22 社區參與



## 對利益相關方的回應

本年度，本公司就可持續發展議題的財務及影響重要性與利益相關方進行訪談，以了解他們的建議和期望。利益相關方的關注點及本公司的回應概述如下：

| 議題          | 議題重要性及其影響   | 本公司的回應   |
|-------------|---|--|
| <b>氣候韌性</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>更頻密發生的極端天氣或氣候災害可能會導致資產損失或增加維護成本。</li> <li>隨著全球碳定價相關機制與政策相繼落實，本公司將可能投入更多成本應對相關的轉型風險。</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>本公司積極強化季節性安全工作，促使附屬控股碼頭做好防抗颱風、防暑降溫、禦寒等措施，並組織應急演練，提升應急處置能力。</li> <li>上海浦東碼頭及上海明東碼頭為碳排放交易配額管理單位，均有監測碳排放、報告和進行履約清繳等工作。</li> </ul> <p>有關進一步詳情，請參閱本報告第九章「韌性未來」一節。</p>        |
| <b>能源管理</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>通過有效的減碳措施，減少碳排放及環境污染。</li> <li>促進節能減排技術的投入與應用，提高能源使用效率，降本增效。</li> </ul>                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>本公司積極推進碼頭設備和車輛電氣化進程，附屬國內控股碼頭場橋「油改電」完成率已達至97.7%，新能源和清潔能源驅動集卡佔比提升至46%。</li> <li>本公司持續擴大清潔能源在港口的應用和覆蓋範圍，先後在五個控股碼頭部署分佈式光伏發電項目。</li> </ul> <p>有關進一步詳情，請參閱本報告第九章「韌性未來」一節。</p> |
| <b>科技創新</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>通過科技創新，例如自動化和數字化設備，減低人員投入成本。</li> <li>通過發展前沿創新科技，開拓更環保、高效、精準及安全的運營模式及智慧系統性解決方案，增加收入，成為行業標桿。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>本公司將廈門遠海碼頭5G智慧港口示範區打造成智慧港口樣板，推動附屬控股碼頭向全面智能化、智慧化進階升級。</li> <li>廈門遠海碼頭、CSP武漢碼頭、泉州太平洋碼頭和CSP阿布扎比碼頭已啟用無人集卡水平運輸。</li> </ul> <p>有關進一步詳情，請參閱本報告第十章「敏銳創新」一節。</p>                 |

| 議題           | 議題重要性及其影響   | 本公司的回應  |
|--------------|---|---|
| <b>客戶滿意度</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 通過推進數碼化、智慧化和綠色港口建設，提升港口運營效率，同時減低對化石能源的依賴以及碳排放。</li> <li>• 為客戶提供低碳及減排的配套措施，協助船舶減少靠岸時的燃油消耗、廢氣排放和噪音污染。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 本公司通過延伸港口智慧物流產業鏈，不斷提高「集裝箱航運+港口+相關物流」能力，並發展供應鏈一體化。</li> <li>• 本公司積極推進岸電設施全方位覆蓋，並發佈《推動靠港船舶使用岸電倡議書》，助力船公司節能減排。</li> </ul> <p>有關進一步詳情，請參閱本報告第十章「敏銳創新」一節。</p>   |
| <b>健康與安全</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 減少和避免安全事故的發生，能維護公司聲譽及企業形象。</li> <li>• 推動無人化、自動化作業，能提高設備操作安全性與準確性，減低和避免職業健康及安全事故的發生。</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 本公司已制定政策規範安全生產、危險貨物管理，以及職業病危害防治相關工作。</li> <li>• 本公司持續開展季度安全督查，落實分包方的安全管理，強化年度安全生產績效考核，杜絕違章行為，盡力減低潛在的職業健康及安全風險。</li> <li>• 本公司鼓勵碼頭公司通過第三方ISO 45001職業健康與安全管理體系認證，建立並持續提升健康與安全管理水平。</li> </ul> <p>有關進一步詳情，請參閱本報告第十二章「共進共融」一節。</p> |

| 議題                      | 議題重要性及其影響   | 本公司的回應  |
|-------------------------|---|---|
| <b>信息隱私保護<br/>及網絡安全</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>港口碼頭的數字化進程依賴於信息技術和網絡系統。若公司未建立規範、完善的信息系統與數據安全管理機制，未明確數據備份要求，對計算機病毒防範不力，信息設備缺乏有效的物理環境保護和訪問控制，可能會導致信息外洩、數據丟失、信息被非授權訪問或惡意破壞等問題，對公司的信息系統和數據安全造成威脅。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>本公司已發佈並持續完善有關信息隱私保護和維護網絡安全的管理規定，為相關工作提供規範和指引。</li> <li>本公司持續組織附屬國內控股碼頭全面推廣應用安全系統，通過定期監測掃描，即時發現並處置安全漏洞，有效防範病毒和入侵攻擊行為。</li> <li>本公司為員工提供網絡安全和信息隱私保護的培訓以及組織應急演練活動。</li> <li>本公司定期進行網絡安全漏洞整改修復，防範系統安全方面的潛在風險，確保本公司和客戶等信息得到妥善保護。</li> </ul> |

有關進一步詳情，請參閱本報告第八章「誠信共贏」一節。



## 第七章

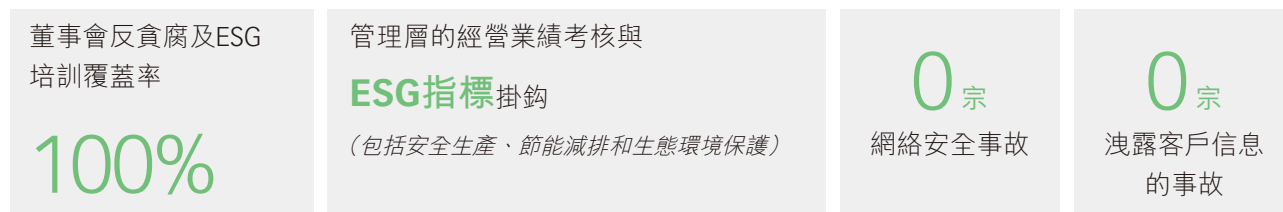
# 2023年ESG績效亮點

以下為中遠海運港口2023年主要的ESG績效表現：

### ESG評級



### 誠信共贏



### 韌性未來



### 敏銳創新

《5G智慧港口系統建設與改造項目》

通過驗收

本公司連同附屬控股碼頭獲得受理及授權

25 項新專利

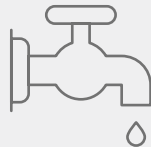
附屬控股碼頭無人集卡項目累計作業量

超過 210,000 標準箱

### 心繫自然

附屬控股碼頭水資源消耗強度

每標準箱 0.040 立方米  
(較基準年2020年下降12.5%)



100%

有害廢棄物由合資格的專業回收商或物料供應商處理



### 共進共融



安全目標「零傷亡」，附屬控股碼頭

0 宗  
傷亡事故

0 宗  
上報等級的安全責任事故

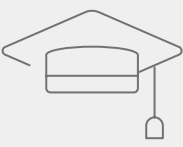


嚴重工傷比率

0.03  
每200,000工作小時

本公司連同附屬控股碼頭每名員工平均培訓時數

28.2 小時



女性員工比例

12.3%



年度捐款總額



1,728,142  
美元

員工志願者註冊人數

829 名



員工志願者服務總時長

3,225  
小時



## 第八章 誠信共贏

8 體面工作和  
經濟增長



9 產業、創新和  
基礎設施



16 和平、正義與  
強大機構



17 促進目標實現的  
夥伴關係



涵蓋的重要議題：



企業管治



商業道德



信息隱私保護  
及網絡安全



經濟績效\*



稅務

中遠海運港口深信誠信共贏是構建可信賴和可持續商業模式的基石。本公司通過不斷完善風險管理，營造誠信營商環境，增強利益相關方的信心。

\* 請參閱本報告第五章—關於中遠海運港口



## 2023年績效亮點

2023年，本公司發佈《董事會議事規則》、《董事會秘書工作規則》、《董事會專門委員會議事規則》等管理規定。同時，本公司發佈《網安職責及總部信息化辦公設備管理辦法(試行)》，修訂《信息化管理和考核規定》，持續完善信息化項目建設與管理及相關考核規定。

本公司持續深化廉潔文化建設。年內，本公司全體董事均完成了反貪腐培訓，而本公司香港、上海總部以及所有附屬控股碼頭都已為員工組織開展反貪腐培訓教育。

此外，本公司已將ESG指標與管理層的經營業績考核掛鉤，並在年內安排全體董事及高級管理層參與ESG培訓，持續加強本公司在可持續發展方面的管理能力和水平。

## 管理方針

本公司已建立明確的管治架構以及制定了清晰的管理政策和程序，並持續優化風險管理及內部監控系統，致力維持高水平的企業管治。

本公司遵守適用的法律法規和道德規範，嚴格禁止貪污、賄賂、欺詐及洗黑錢等違法及不道德行為，並定期向員工提供反貪腐培訓，加強本公司廉潔和誠信文化建設。

隨著智慧港口建設不斷推進，本公司已發佈並持續完善多份有關信息隱私保護和維護網絡安全的管理規定，為相關工作提供了制度規範和指引。

## 企業管治

良好的企業治理是中遠海運港口推動高質量、可持續發展的關鍵。本公司恪守最高水平的道德標準，並通過持續完善風險管理機制，構建誠信的營商環境，以實現可持續的業務運營，提升企業價值。

年內，本公司與附屬控股碼頭未向任何政治活動、政治組織、說客或遊說組織作出金錢捐獻。

本公司管理層的經營業績考核包括一系列ESG指標，例如安全生產、節能減排和生態環境保護。本公司管理層的年度績效與該等ESG指標的完成情況和考核結果掛鉤。

有關企業管治的詳情，請參閱本公司《2023年年報》內的「企業管治報告」一節。

## 企業管治架構

本公司董事會在整體業務及表現上擔任著至關重要的監督角色，負責領導企業策略及管理資源的分配，為本公司的長遠發展奠定堅實的基礎。於2024年3月28日(董事會批准本報告當日)，董事會由十名成員組成，包括三名執行董事、兩名非執行董事及五名獨立非執行董事。董事會下設七個委員會，包括執行委員會、審核委員會、薪酬委員會、提名委員會、ESG委員會、投資及戰略規劃委員會，以及公司風險控制委員會。各委員會均以書面形式列明其職權範圍，明確界定其權利限制和職責。各委員會主要職責為協助董事會進行管理及管治工作，以確保其充分且有效發揮領導角色。

董事會授權ESG委員會監督本公司的ESG相關工作，促進相關政策和措施的有效落實。ESG委員會共有三名成員，其中大多數(包括委員會主席)為本公司的獨立非執行董事。在董事會的領導下，ESG委員會負責引進並建議有關企業管治的相關原則，並就企業社會責任和可持續發展措施的發展與實施提供專業與多元化的意見，推動本公司持續提升企業管治水平。本公司會定期為董事會安排與ESG相關議題的培訓，以提升董事會成員在可持續發展方面的專業知識。年內，本公司全體董事及高級管理層均參與了ESG培訓，內容包括全球ESG發展趨勢及相關國際監管要求(例如ISSB準則和氣候相關財務信息披露工作組(「TCFD」)的建議)、行業重點關注範疇(例如氣候風險和財務影響)等。

中遠海運港口深切理解多元化的董事會對於提升本公司整體表現的重要性。本公司已建立《[董事會成員多元化政策](#)》，明確規定董事會不會由單一性別組成，並須具備多元化的視角。在董事候選人選拔過程中，提名委員會充分考慮各候選人的客觀條件，包括但不限於性別、年齡、技能、文化背景、知識和專業經驗，並會考慮董事會的架構及多元化水平，助力進一步優化公司治理並提升競爭優勢。

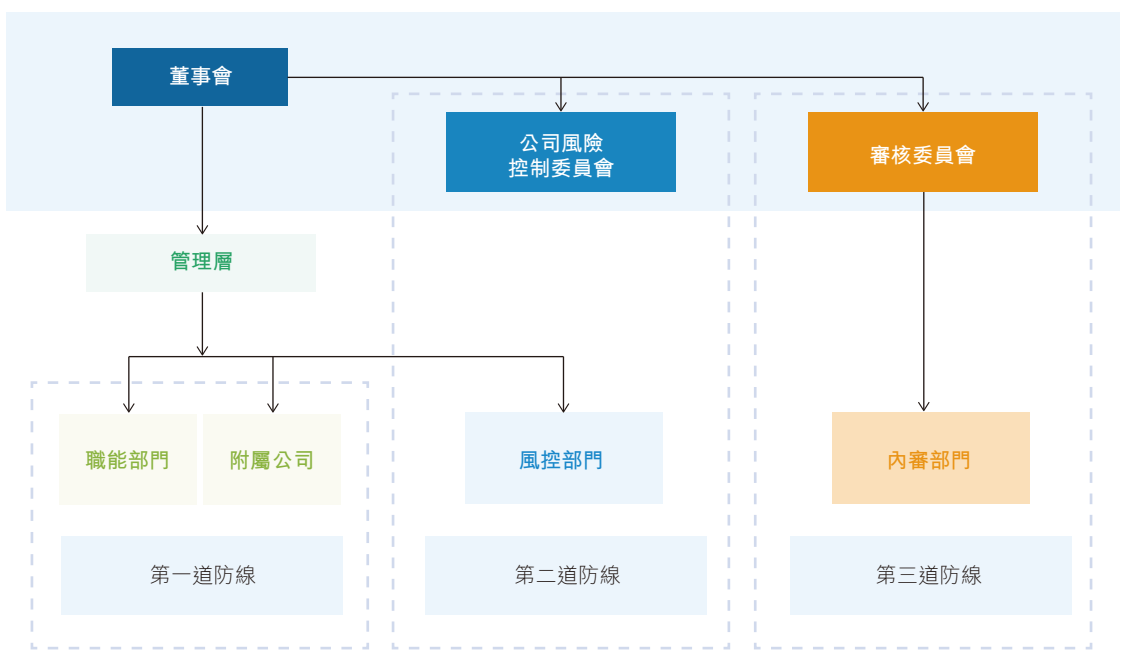
有關董事會下設委員會的詳情，請參閱本公司《2023年年報》內的「企業管治報告－董事會授權」一節。

## 風險管理

本公司已建立《合規管理辦法》，規範本公司和各附屬公司及員工的經營管理行為，恪守有關法律法規、國際條約、監管規定、行業準則和企業章程、規章制度的要求，加強風險管理和提升依法合規經營管理水平，保障本公司持續健康的發展。年內，本集團沒有發生任何風險事件。

為了維持穩健的風險管理策略，本公司根據監控環境、風險評估與應對建立了一套基於「三道防線模式」的風險管理及內部監控系統，以識別、分析及應對各業務的潛在風險。本公司亦參照國家及國際認可指引<sup>7</sup>以制訂風險管理框架，其中涵蓋公司戰略、市場、財務、法律及運營五個維度。董事會授權公司風險控制委員會監察、檢視及完善本公司的風險管理制度，著力防範各項風險挑戰。

### 風險管理架構



### 風險管理程序



7 包括美國Committee of Sponsoring Organisations of the Treadway Commission (美國COSO委員會)建立的COSO框架、國務院國有資產監督管理委員會頒佈的《中央企業全面風險管理指引》、中國財政部等五部委頒佈的《內部控制基本規範》及配套指引以及香港會計師公會頒佈的內部監控與風險管理指引。



本公司按照風險管理程序進行風險評估和應對，以保障可持續發展的方針為本，對未來經營發展過程中可能涉及的風險進行分析，其中包括但不限於安全生產、客戶關係管理、人力資源、氣候相關等可持續發展相關議題的風險，從各個角度未雨綢繆，逐一制定風險應對措施，讓本公司能更好地應對與防範運營過程中所遇到的風險。本公司根據「風險影響程度」及「風險發生可能性」對潛在風險進行評估及更新，以監察及管理相關風險對本公司運營成本及其他財務影響。

有關風險管理體系及風險評估工作的詳情，請參閱本公司《2023年年報》內的「企業管治報告－風險管理及內部監控」一節。

## 商業道德

本公司秉持高標準的商業道德和誠信準則，並視其為立業之本。本公司制定了《[反貪污政策](#)》，規範本公司及各附屬公司時刻維護廉潔從業的企業文化，嚴格遵守適用的法律和規例，竭力防止所有涉嫌貪污、腐敗、舞弊等不當行為，堅持以零容忍的態度處理一切有關情況。本公司亦在《員工手冊》中闡明本公司的反貪腐原則和規定，禁止利用公司名義和個人職權謀取私利，確保員工尊重及遵守企業道德標準和操守，維護遵紀守法、廉潔從業的核心價值。

為加強推廣廉潔及誠信的企業文化，本公司定期進行反貪腐培訓，提升管理人員和員工的誠信標準。2023年，本公司全體董事均已完成反貪腐培訓，內容包括由香港廉政公署（「廉政公署」）制作的上市公司商業道德培訓教材，涵蓋上市公司防貪系統實務指南和董事誠信務實指南等。此外，本公司邀請了廉政公署為香港總部的員工以及香港碼頭的管理人員提供廉潔從業專題培訓，介紹防貪法例、利益衝突處理、管理人員職責等，提高員工的反貪腐意識，築牢廉潔從業防線。

同時，本公司上海總部及附屬控股碼頭開展「廉潔從業教育月」的活動，通過廉潔教育基地參觀、反貪腐知識答題和廉潔教育大會等活動，在各個層級深化反貪腐文化。此外，本公司要求附屬海外控股碼頭充分考慮當地國情，通過研討會、專題講座、統一播放宣傳教育影片或線上課程等方式進行反貪腐培訓，以加強境外廉潔風險防控。



年內，連雲港新東方碼頭開展「廉潔從業教育月」及廉政提醒談話，鞏固員工的廉潔自律意識。

本公司已制定《舉報政策》，規範本公司及各附屬公司的舉報受理及調查工作，為本公司所有成員或與本公司有往來者(例如客戶及供應商)提供正式及保密的舉報渠道。

年內，本集團沒有接獲任何有關貪污腐敗的舉報或投訴。

### 信息隱私保護及網絡安全

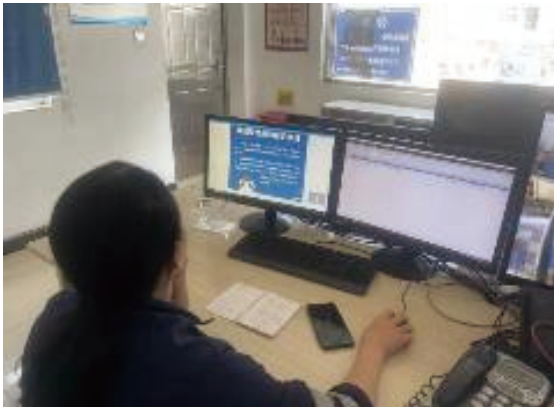
本公司高度重視信息安全及隱私保護，致力於構建能夠保護本公司及客戶等信息的安全環境。本公司已制定《網絡安全管理規定》，並於2023年底啟動相關的修訂工作。《網絡安全管理規定》規範本公司和附屬控股碼頭的網絡安全管理工作，切實防範對網絡的攻擊、侵入、干擾、破壞和非法使用以及意外事故，確保網絡處於穩定可靠運行的狀態，保障網絡數據的完整性和保密性。

本公司持續組織附屬國內控股碼頭全面推廣統建安全系統，通過定期監測掃描，即時發現並處置安全漏洞，有效防範病毒、木馬、遠控等各類入侵攻擊行為。年內，本公司完成了附屬國內控股碼頭的網絡安全邊界設備統一部署，借助統一平台和第三方專業團隊的專業知識，顯著加強總部對各單位網絡安全情況掌控和風險漏洞發現能力，有效促進問題整改完成，提升持續安全運營和處置能力。基於海外合規要求，本公司組織附屬海外控股碼頭開展信息資產梳理，落實即時通報預警排查整改，安全工作情況報送及審查。另外，年內本公司已組織附屬國內控股碼頭相應系統遷至專有雲池，通過專有雲池的防護能力增強本集團的應用安全防護水平。

為了提高本公司及附屬控股碼頭所有員工對網絡安全和信息隱私保護的意識，本公司定期組織網絡安全宣傳活動，宣貫最新的網絡安全知識和最佳實踐，幫助員工應對釣魚電郵及網絡攻擊等常見安全威脅。年內，本公司組織參與網絡安全邊界培訓，提高了員工的網絡安全意識及網安管理能力。2023年，連雲港新東方碼頭組織了網絡安全應急演練活動，提高員工應對緊急情況的能力和反應速度，並針對重點崗位、人群制定具體的規範操作方法，以識別和應對威脅。

此外，本公司組織附屬控股碼頭定期進行網絡安全漏洞整改修復，防範系統安全方面的潛在風險，確保公司和客戶等信息得到妥善保護。本公司與附屬控股碼頭共享情報，封堵惡意攻擊，處理各類漏洞信息。

年內，本集團沒有涉及任何客戶信息外洩的個案，亦沒有發生任何網絡安全事故。



連雲港新東方碼頭圍繞本公司發佈的「網絡安全應知應會事項」組織開展網絡安全知識學習。



廣州碼頭與南沙港區派出所和龍穴街道綜合治理辦公室聯合組織網絡詐騙宣講培訓會，幫助碼頭作業人員提高網絡詐騙辨別能力和防範能力。



年內，CSP瓦倫西亞碼頭舉辦了網絡安全培訓，目的是提高員工的風險防範意識，學習最佳實踐，同時針對相關工作崗位或需要處理敏感信息的員工提供更專業的培訓。

## 稅務

本公司依法按時申報和繳納稅款，承諾嚴格遵守稅務相關法律法規，並制定了《稅務管理辦法》，以明確稅務管理程序及職責，規範納稅申報、稅務籌劃、稅務檔案管理等工作，致力於杜絕偷稅漏稅等行為。財務人員需要按照當地適用稅法，合法合規並及時進行納稅申報和按時支付有關稅費。

年內，本集團沒有發生財務或稅務方面的違法違規事件。



## 第九章 韌性未來

7 經濟適用的  
清潔能源



12 負責任  
消費和生產



13 氣候  
行動



17 促進目標實現的  
夥伴關係



涵蓋的重要議題：



氣候韌性



溫室氣體排放



廢氣排放



能源管理



供應鏈管理

《聯合國氣候變化框架公約》第二十八次締約方會議於2023年12月落下帷幕，全球商業領袖及國家代表聚首一堂，就制定「轉型脫離化石燃料」的路線圖達成共識。本屆會議的談判代表約100個國家承諾到2030年將全球可再生能源使用量增加到目前的三倍，以過渡至清潔能源。作為對環境及社會負責的企業，本公司深知在業務決策中考慮氣候變化的影響及推動減碳的重要性。為了將綠色港口建設的理念貫徹落實到供應鏈管理之中，本公司採取高效的管理措施，推動及維持負責任採購的作業模式，與利益相關方攜手構建更具韌性和更可持續的未來。

## 2023年績效亮點

本公司此前就附屬控股碼頭的溫室氣體排放和能源消耗設定目標。隨著本公司積極加快綠色港口建設，附屬控股碼頭在2023年繼續推行多項節能減排工作，進一步推動綠色低碳轉型。2023年，附屬國內控股碼頭綠色低碳資金投入約為500,000美元。

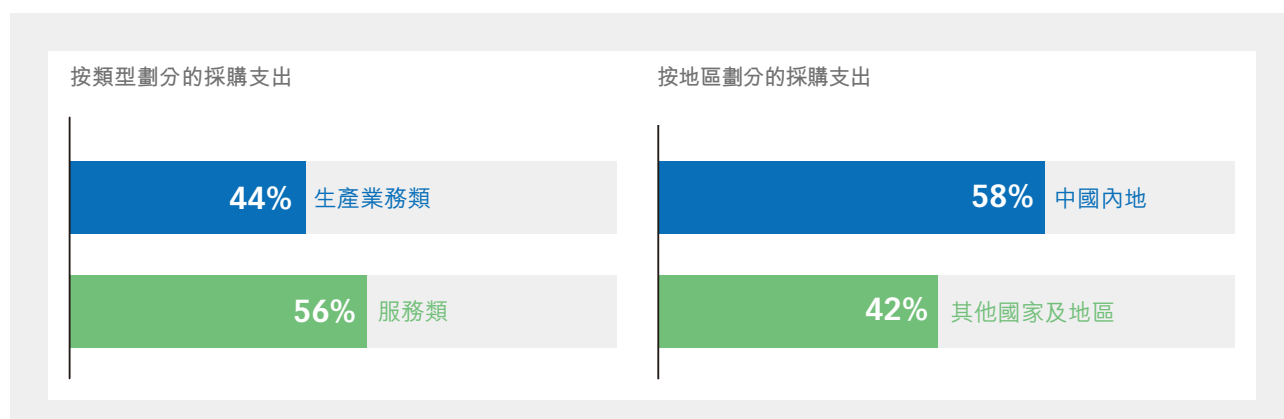
| 環境績效     | 目標  | 附屬控股碼頭2023年表現 <sup>8</sup>   |
|----------|---|--|
| 減少溫室氣體排放 | 以2020年為基礎，爭取2030年將附屬控股碼頭的溫室氣體(範圍一及範圍二)排放強度減少20%，並爭取不遲於2060年實現碳中和。 | 溫室氣體排放強度 <sup>9</sup> ：<br>每標準箱7.41千克二氧化碳當量，同比下降0.9%，較2020年下降20.8% |
| 減少能源消耗   | 以2020年為基礎，爭取2030年將附屬控股碼頭的能源消耗強度減少15%。                             | 能源消耗強度 <sup>9</sup> ：<br>每標準箱0.070千兆焦耳，同比下降2.5%，較2020年下降20.5%      |



本公司成為香港商界環保協會(「BEC」)特邀會員已超過15年，並於2024年初簽署其《BEC零碳約章》，以展現本公司減少碳足跡的決心。本公司還積極參與由BEC組織的諮詢小組及研討會，為淨零未來作出貢獻。

供應鏈管理方面，本公司連同報告範圍內的碼頭公司完成對5,379家供應商進行動態評價，其中48%被評為優秀供應商，44%被評為合格供應商。

年內，本公司連同報告範圍內的碼頭公司的採購支出如下：



8 本公司附屬15家控股碼頭中，由於秘魯CSP錢凱碼頭仍在興建，因此，其環境績效未計入附屬控股碼頭表現內。

9 表格內列示的環境績效經過四捨五入，而相應的百分比變動是未經四捨五入的數字計算所得。



## 管理方針

本公司致力於規範附屬控股碼頭以綠色和低碳化的理念開展運營管理。本公司就節能減排、極端天氣氣候事件的應對制定了管理規定和相關的應急預案，為附屬國內控股碼頭的環境管理工作訂立明確的政策和指引，例如發佈《防颱抗災工作預案》和《安全生產綜合應急預案》等規定，以及鼓勵附屬控股碼頭在本公司政策的基礎上自行制定《極端惡劣天氣應急預案》、《突發環境事件應急預案》等，對颱風、強對流天氣、泥石流、洪汛災情等氣候變化造成的自然災害做好應對措施，通過《節能減排管理規定》等規定管理碼頭能源使用，採取各種措施有效、合理利用能源，提高能源使用效率，減少污染排放的全過程。

本公司在投資管理方面實踐企業社會責任，制定了《投資管理辦法》以規範投資管理行為。在作出投資決策前，本公司對項目進行可行性研究，評估項目的環保節能表現、安全性以及可持續發展能力。對於經批准實施的項目，本公司根據管理規定開展相關的安全環保工作，確保項目按照投資決策要求實施推進。

本公司持續完善環境管理制度，根據各附屬控股碼頭的環境績效定期分析和審視環境管理工作的成效，並鼓勵碼頭公司尋求第三方審核機構進行評審和認證，以加強環境管理能力：

| 碼頭公司      | 認證   |
|-----------|--|
| 廈門遠海碼頭    | GB/T 24001/ISO 14001環境管理體系認證<br>GB/T 23331/ISO 50001能源管理體系認證                       |
| 連雲港新東方碼頭  | GB/T 24001/ISO 14001環境管理體系認證<br>GB/T 23331/ISO 50001能源管理體系認證                       |
| 南通通海碼頭    | GB/T 24001/ISO 14001環境管理體系認證<br>GB/T 23331/ISO 50001能源管理體系認證                       |
| 廣州南沙海港碼頭  | GB/T 24001/ISO 14001環境管理體系認證<br>GB/T 23331/ISO 50001能源管理體系認證                       |
| 廣州南沙港務碼頭  | GB/T 24001/ISO 14001環境管理體系認證<br>GB/T 23331/ISO 50001能源管理體系認證                       |
| 天津集裝箱碼頭   | GB/T 24001/ISO 14001環境管理體系認證<br>GB/T 23331/ISO 50001能源管理體系認證                       |
| CSP阿布扎比碼頭 | ISO 14001環境管理體系認證  |
| CSP瓦倫西亞碼頭 | ISO 14001環境管理體系認證<br>ISO 14064溫室氣體驗證和計算認證<br>ISO 50001能源管理體系認證<br>EMAS歐洲環境管理和審核體系  |
| CSP畢爾巴鄂碼頭 | ISO 14001環境管理體系認證<br>ISO 50001能源管理體系認證<br>EMAS歐洲環境管理和審核體系                          |
| 亞洲貨櫃碼頭    | ISO 14001環境管理體系認證  |
| 中遠一國際碼頭   | ISO 14001環境管理體系認證  |
| 寧波遠東碼頭    | GB/T 24001/ISO 14001環境管理體系認證<br>GB/T 23331/ISO 15001能源管理體系認證                       |
| 大連集裝箱碼頭   | GB/T 24001/ISO 14001環境管理體系認證   |
| 鹽田碼頭      | GB/T 24001/ISO 14001環境管理體系認證<br>GB/T 23331/ISO 50001能源管理體系認證                       |
| Kumport碼頭 | ISO 14001環境管理體系認證<br>ISO 14064溫室氣體驗證和計算認證<br>ISO 14046水足跡管理認證<br>ISO 50001能源管理體系認證 |

本公司制定了嚴謹的採購管理規定，附屬控股碼頭亦會根據國家和運營所在地的適用法律法規制定各自的採購管理及供應商管理規定，以加強規範採購行為，保障供應安全。本公司會定期檢討管理規定，不斷完善採購管理體系。

此外，本公司對供應商准入、選用、評價和獎懲制定了詳細的管理規定，持續優化供應商結構，積極與績優供應商合作，防範採購供應風險。本公司持續與供應商共同探索更多合作機會，建立穩固且長遠的業務關係，助力本公司落實業務發展戰略。

## 氣候韌性

本公司早年就根據TCFD建議作出與氣候變化相關的信息披露，並不斷加強相關信息披露，以進一步符合聯交所《ESG報告指引》中關於氣候相關披露的新修訂條文。本報告根據TCFD的管治、策略、風險管理、指標和目標這四大範疇披露氣候變化相關信息：

| TCFD框架 |                  | 本報告相關章節   |
|--------|------------------|---|
| 管治     | 董事會監督            | 第二章－董事會聲明(第6-7頁)<br>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)                    |
|        | 管理層角色            | 第二章－董事會聲明(第6-7頁)<br>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)                    |
| 策略     | 識別氣候相關風險及機遇      | 第九章－韌性未來－氣候韌性(第42-49頁)  |
|        | 氣候相關風險及機遇的影響     | 第九章－韌性未來－氣候韌性(第42-49頁)  |
|        | 氣候相關情境           | 本公司將於2024年進行情境分析，並計劃在2024年可持續發展報告內披露相關結果。                     |
|        | 氣候相關應對策略         | 第九章－韌性未來－氣候韌性、溫室氣體及廢氣排放、能源管理(第42-59頁)                         |
| 風險管理   | 識別及評估氣候相關風險的過程   | 第八章－誠信共贏－風險管理(第32-34頁)<br>第九章－韌性未來－氣候韌性(第42-49頁)              |
|        | 管理氣候相關風險的過程      | 第八章－誠信共贏－風險管理(第32-34頁)<br>第九章－韌性未來－氣候韌性(第42-49頁)              |
|        | 氣候相關議題融入總體風險管理框架 | 第八章－誠信共贏－風險管理(第32-34頁)<br>第九章－韌性未來－氣候韌性(第42-49頁)              |
| 指標及目標  | 範圍一、二、三溫室氣體排放    | 第九章－韌性未來－溫室氣體及廢氣排放(第49-52頁)<br>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁) |
|        | 氣候相關風險與機遇的目標及表現  | 第九章－韌性未來－2023年績效亮點(第39頁)                                      |



## 氣候變化相關的風險及機遇

本公司參考TCFD的建議，識別實體影響相關的風險以及與低碳經濟轉型相關的風險，並根據風險及機遇對業務運營的影響進行排序。極端天氣氣候事件、碳排放交易系統及IMO可持續發展戰略都是對業務運營有較重大影響的氣候風險。

| 風險類別                   | 範疇                         | 風險描述  |
|------------------------|----------------------------|---|
| <b>物理風險</b>            |                            |   |
| 因更頻繁的極端天氣或氣候模式改變而帶來的風險 | 急性風險：颱風、暴風雨、乾旱、水浸等極端天氣氣候事件 | <ul style="list-style-type: none"> <li>破壞碼頭及相關設施、貨船或貨物，造成資產損失</li> <li>極端天氣影響船隻靠港時間，導致後期船舶集中靠泊，影響碼頭服務能力和直靠率</li> <li>影響航道暢通，需要進行疏浚工程</li> <li>乾旱導致水位下降，影響船隻通行及靠泊</li> <li>農作物失收令貨物量減少，影響碼頭吞吐量</li> </ul>                  |
|                        | 慢性風險：海平面上升、持續性高溫等          | <ul style="list-style-type: none"> <li>海平面上升導致風浪變化，影響船公司的航行時間表</li> <li>氣溫升高令碼頭需要配備更多製冷設備，滿足客戶需求；員工在高溫季節可能無法長時間在戶外工作，影響運營效率</li> <li>碼頭基建資產因氣溫上升及海洋酸化而加速老化，增加維護成本</li> <li>極地冰層融化在每年特定時段形成更短距離及成本更低的航線，影響碼頭吞吐量</li> </ul> |

| 風險類別                              | 範疇      | 風險描述  |
|-----------------------------------|---------|---|
| <b>轉型風險</b>                       |         |   |
| 轉型至低碳經濟時，在政策、法律、技術及市場需求方面改變而產生的風險 | 政策和法律風險 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• IMO的碳中和目標和相關政策</li> <li>• 歐盟實施碳關稅</li> <li>• 中國碳排放交易實施碳定價機制</li> <li>• 國家對綠色航運和綠色港口的發展戰略及方針</li> <li>• 歐盟碳排放交易系統</li> <li>• 《波塞冬原則》行業框架</li> <li>• 與氣候風險相關的訴訟索賠</li> </ul> |
|                                   | 技術風險    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 可再生能源、節能減排技術方面的投資增加</li> </ul>   |
|                                   | 市場風險    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 客戶對低碳服務、綠色港口的需求增加</li> </ul>   |
|                                   | 聲譽風險    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 客戶傾向與可持續發展表現優秀的企業合作</li> </ul>   |

氣候變化亦可能帶來潛在商機：

| 機遇類別  | 範疇  | 機遇描述  |
|-------|---|---|
| 資源效益  | <ul style="list-style-type: none"> <li>採用更高效的運輸方式</li> <li>實施更高效的生產和分銷流程</li> <li>使用循環再用技術</li> <li>更高能效的建築物和設施</li> <li>減少排水量和耗水量</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>向靠港船舶供應岸電</li> <li>與其他運輸方式(例如：空運、道路運輸)相比，船運的每公里噸二氧化碳排放量較低。預期越來越多客戶會根據自身的低碳策略改變運輸方式，選擇船運</li> </ul> |
| 能源    | <ul style="list-style-type: none"> <li>低排放能源來源</li> <li>政策激勵</li> <li>新技術興起</li> <li>參與碳交易市場</li> <li>能源安全</li> </ul>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>國家／地方補貼政策(例如：綠色港口、岸電建設等)</li> <li>綠色產品(例如：光伏設備、風電設備或電動車)的運輸量增加</li> </ul>                          |
| 產品和服務 | <ul style="list-style-type: none"> <li>開發及／或擴大低排放商品和服務</li> <li>氣候適應和保險風險解決方案</li> <li>研發和創新</li> <li>業務活動多元化</li> <li>消費者偏好轉變</li> </ul>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>全球暖化加快北極融冰和縮短冰封時間，為融冰地區物流運輸業務(包括航線和港口)帶來發展機會</li> </ul>  |
| 市場    | <ul style="list-style-type: none"> <li>綠色航運走廊(向客戶提供綠色燃料的先驅優勢)</li> <li>拓展新市場</li> <li>公共部門激勵</li> <li>社區需求和倡議</li> </ul>                      |   |
| 適應力   | <ul style="list-style-type: none"> <li>參與可再生能源項目和採用節能措施</li> <li>能源替代／多元化</li> </ul>  |   |



## 應對氣候相關風險的措施

本公司分析氣候變化帶來的風險，制定減緩和應對氣候變化的戰略，盡力減低氣候變化所帶來的負面威脅。

### 防抗颱風措施

本公司制定《集裝箱操作標準化指引》規範附屬控股碼頭在船邊作業、閘口作業、堆場調平、箱區加固和機械加固方面的工作，指導碼頭人員能夠快速且有序地應對極端天氣氣候事件。

相關碼頭積極落實各項防颱防汛措施，例如為港區車輛鎖緊防風拉鎖、為流動機械的輪胎加塞楔塊、對堆場內集裝箱進行降層處理和綁扎加固、撤離作業人員和封閉港區等，並按照指引加強主要港口設備設施的檢查，築牢防颱防汛安全防線。當附屬控股碼頭所在地區面臨颱風吹襲或受到風圈影響時，本公司會向相關碼頭發佈颱風預警，啟動應急預案和開通應急電話，並與當地氣象部門、在港船舶、海事引航、當地政府防抗颱指揮部等單位密切聯繫和協調，保持信息暢通。颱風過後，相關碼頭會檢查和匯總受災情況，組織整修設備，儘快恢復生產經營。



2023年5月，泉州太平洋碼頭組織年度防抗颱風演練計劃，並於演練結束後召開點評會，對此次演練過程中存在的不足進行分析，落實整改措施。



2023年7月，廈門遠海碼頭為應對超強颱風「杜蘇芮」，緊急召開防颱專題會，部署防颱工作，包括做好船舶離港、收提箱作業、設備綁扎等，並持續掌握颱風動態，嚴格執行各項操作規範。

### 防暑降溫措施

近年夏天越趨炎熱，全球多個國家都曾遭受高溫熱浪的襲擊，對碼頭一線員工的身體健康造成威脅。為了防止高溫引起的安全事故發生，本公司指導附屬控股碼頭生產作業避開高溫時段，調整作業時間；特設專項資金，持續為附屬控股碼頭提供降溫物資，例如防暑降溫類藥品、清涼解暑的飲品和水果。此外，附屬控股碼頭積極開展「送清涼」、「看道人員輪換」等人性化管理，致力於為作業人員創造良好的工作環境，保障他們的安全。此外，附屬碼頭公司亦會開展防暑降溫的培訓演練，讓員工清楚防高溫中暑的風險點，掌握相關的操作規範，提高對高溫中暑事故的應急處理能力。



2023年8月，晉江太平洋碼頭管理層進行「送清涼」活動，慰問一線員工。



2023年6月，晉江太平洋碼頭在進行防暑降溫培訓演練。



## 禦寒措施

受氣候變化影響，寒潮來襲會帶來降溫和雨雪天氣，造成碼頭路面積雪覆蓋、道路結冰，令本公司的安全及生產帶來挑戰。為確保安全運營，本公司積極促使附屬控股碼頭在冬季加強對大風、雨雪冰凍等天氣的跟蹤和預警，隨時準備採取應對防範措施。附屬控股碼頭面臨大暴雪或極寒天氣時，會根據惡劣天氣情況啟動應急響應機制，做好室外設備防寒和車輛防滑工作，防止突發陣風。本公司亦會為員工提供防寒保暖用品，例如防寒大衣、更新冬季常用藥品、完善現場送餐飯菜保溫措施以及供應熱水等，以確保碼頭作業人員和設施的安全。



2023年12月，天津集裝箱碼頭投入清雪機械、噴灑融雪劑等，清理港區積雪。



2023年12月，連雲港新東方碼頭迎來入冬以來首次最大範圍降雪，當值各崗位生產人員對碼頭路面、龍門吊堆場運行線路、空箱堆場、進出閘口區域以及主幹道進行全面清理。



## 應對氣候相關機遇的措施

本公司分析氣候變化帶來潛在機遇，制定應對氣候變化的戰略，提高適應氣候變化的能力。

### 碳排放交易

在全國碳排放權交易市場啟動之前，上海浦東碼頭及上海明東碼頭自2018年開始按照《上海市碳排放管理試行辦法》的要求，成為碳排放交易配額管理單位，由2019年起監測碳排放，並進行相關報告和履約清繳等工作。另外，鹽田碼頭是深圳市碳排放管控單位，每年會進行碳排放權交易履約工作。

本公司會密切留意碳排放交易的最新發展，遵守各地碳排放交易及相關管理的技術規範，配合各地政府的減碳工作。

### 創新貨種

隨著低碳轉型加快，全球企業對可再生能源和低碳產品的投資需求持續增長，帶來更多新貨種和運輸需求。本公司積極推動附屬控股碼頭探索新的業務機會，例如新能源汽車、太陽能光伏項目和風電項目等。

## 溫室氣體及廢氣排放

為支持國家實現「碳达峰」、「碳中和」的目標，以及回應IMO的《2023年船舶溫室氣體減排戰略》等國際倡議，本公司致力推動節能減排工作，以及配合客戶減少碳排放的計劃。本公司已成立節能減排領導小組和節能減排管理辦公室，監察本公司和附屬國內控股碼頭的溫室氣體減排工作和績效，以期不遲於2060年實現碳中和的目標。

## 中遠海運港口2060年碳中和路線圖

### 自身運營減碳措施

#### 持續推進之減碳措施：

- 數智化提高整體營運效率
- 起重機能量回饋技術
- 逐步增加可再生能源總裝機量

2020-2023

- 附屬國內控股碼頭場橋「油改電」完成率達**97.7%**
- 附屬國內控股碼頭新能源、清潔能源集卡佔比達**46%**
- 附屬國內控股碼頭的光伏發電總裝機容量達至**10兆瓦**
- 附屬國內控股碼頭的LED燈具更新使用率佔比達到**78%**

2025

- 附屬國內控股碼頭新能源、清潔能源集卡佔比超過**60%**
- 附屬國內控股碼頭的光伏發電總裝機容量達至**14兆瓦**

2030

- 附屬控股碼頭的溫室氣體（範圍一及範圍二）排放強度下降**20%**，能源消耗強度下降**15%**（以2020年為基準年）
- 具備條件的附屬國內控股碼頭，新能源、清潔能源集卡完成**100%**更新迭代
- 附屬國內控股碼頭光伏發電總裝機容量達到**19兆瓦**

2060  
碳中和

### 產業鏈減碳措施

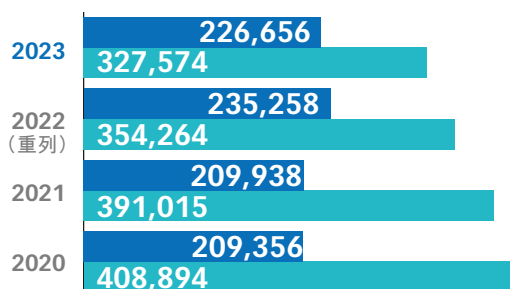
- 附屬國內控股碼頭岸電覆蓋率已達**100%**（逐步增加更多泊位岸電覆蓋率）
- 支持綠色航運走廊建設

2023年，附屬控股碼頭溫室氣體(範圍一及範圍二)排放強度較2022年的每標準箱7.47千克二氧化碳當量<sup>10</sup>同比下降0.9%至每標準箱7.41千克二氧化碳當量，較基準年2020年的每標準箱9.36千克二氧化碳當量下降20.8%。

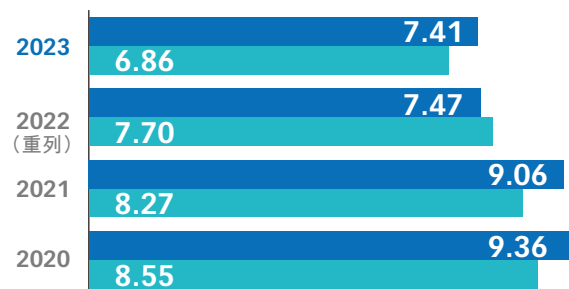
報告範圍內的附屬控股碼頭和非控股碼頭於2020年至2023年的溫室氣體及廢氣排放<sup>11</sup>如下：

### 溫室氣體(範圍一及範圍二)排放

#### 排放量(公噸二氧化碳當量)



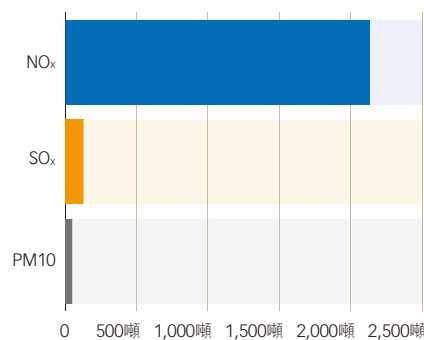
#### 排放強度(千克二氧化碳當量/標準箱)



■ 控股碼頭  
■ 非控股碼頭

### 廢氣排放(附屬控股碼頭)

|                          |        |
|--------------------------|--------|
| ■ 氮氧化物(NO <sub>x</sub> ) | 2,133噸 |
| ■ 硫氧化物(SO <sub>x</sub> ) | 129噸   |
| ■ 可吸入懸浮顆粒(PM10)          | 26噸    |



10 2022年數據經審查後重列。

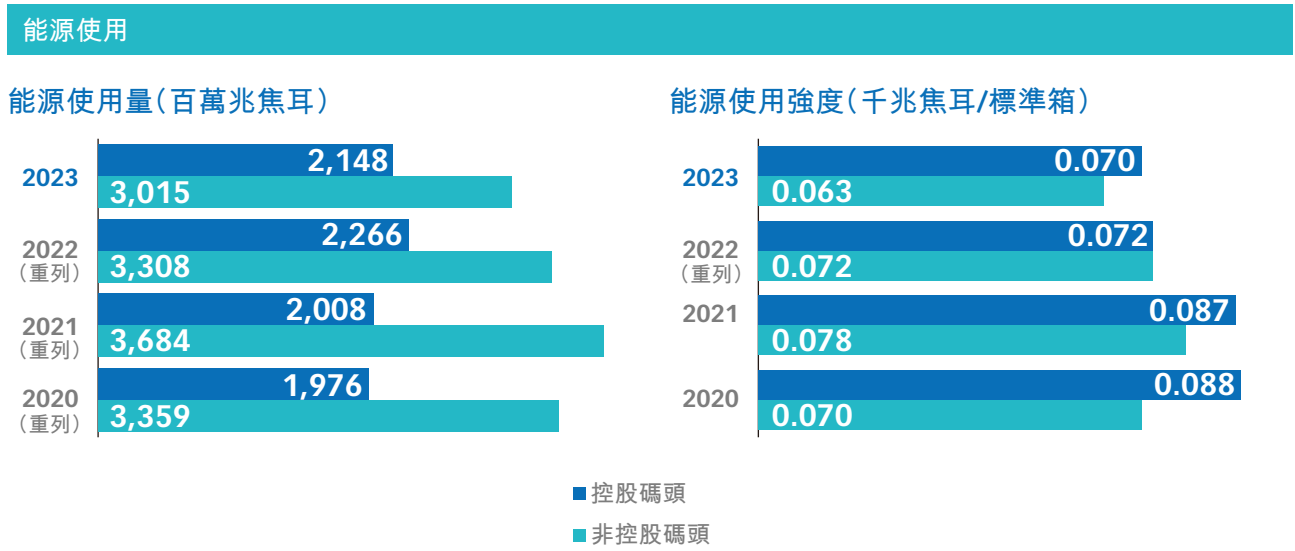
11 不包括本公司總部的溫室氣體及廢氣排放。此外，由於非控股碼頭作為本公司的投資項目，其溫室氣體(範圍一及範圍二)排放自2023年起計入本公司溫室氣體(範圍三)排放類別15 – 投資內。在過往年度，非控股碼頭的溫室氣體(範圍一及範圍二)排放計入本公司溫室氣體(範圍一及範圍二)排放總量。有關環境績效表現的詳情，請參閱本報告第十三章「附錄一關鍵績效指標」一節。



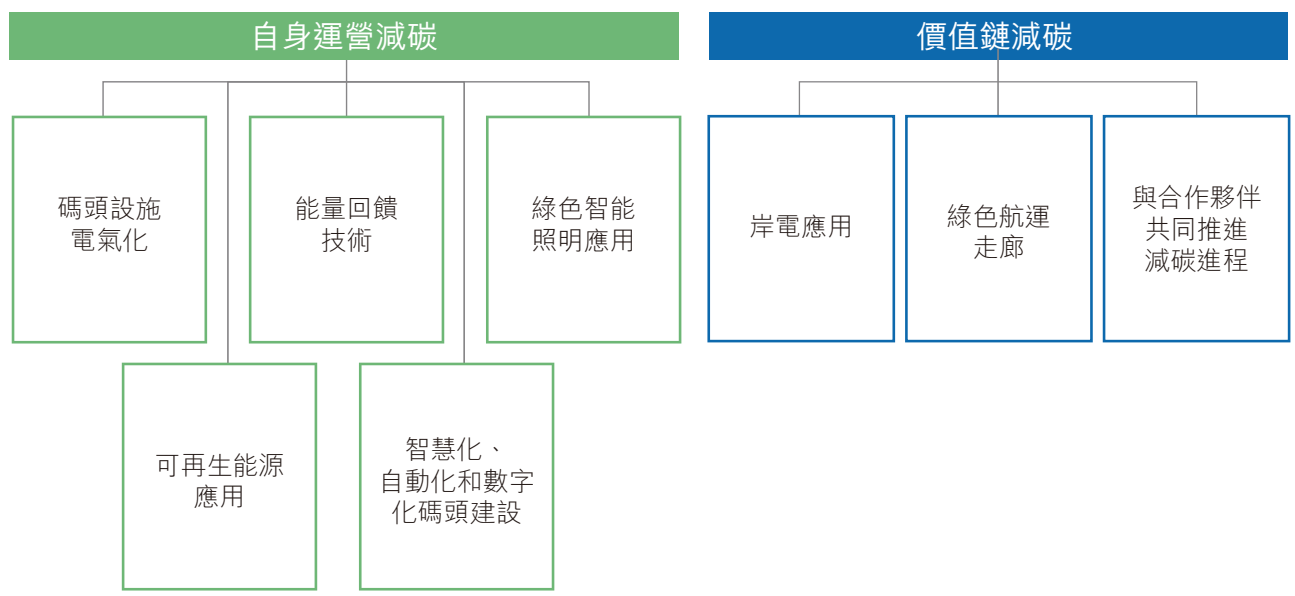
## 能源管理

2023年，附屬控股碼頭能源使用強度較2022年的每標準箱0.072千兆焦耳<sup>10</sup>同比下降2.5%至每標準箱0.070千兆焦耳，較基準年2020年的每標準箱0.088千兆焦耳下降20.5%。

報告範圍內的附屬控股碼頭和非控股碼頭於2020年至2023年的能源使用<sup>12</sup>如下：



為進一步推動節能減排，本公司積極在自身運營及價值鏈落實可持續發展工作，並取得顯著成果。



12 不包括本公司總部的能源使用。有關環境績效表現的詳情，請參閱本報告第十三章「附錄－關鍵績效指標」一節。

## 一、自身運營減碳

### 碼頭設施電氣化

#### 「油改電」低碳轉型

本公司積極協助附屬控股碼頭通過場橋「油改電」技術加快綠色低碳轉型，用電力驅動方式替代柴油發電機組驅動方式，提高能源使用效率，有效降低噪音、減少溫室氣體和廢氣排放。

年內，附屬國內控股碼頭場橋「油改電」完成率達到97.7%。

2023年，廣州南沙海港碼頭繼續推動《純電動牽引車智能調度系統的研究與應用》。相對於傳統燃油牽引車，使用純電動牽引車智能調度管理系統作為純電動牽引車實時監控、自動均衡、智能調度充放電的核心系統，更能實現節能減排效果、保障安全、延長設備使用壽命等功能。

此外，連雲港新東方碼頭於年內將全部港內燃氣拖車更換為電動拖車，同時配套建設了一座換電站，實現5分鐘完成全自動換電過程，能源消耗成本預計僅為傳統燃油拖車的50%；泉州太平洋碼頭引入純電港口無人駕駛集裝箱車，實現全天候全流程無人化作業，提升港口運營效率，較燃油集卡降低能耗25%以上，減少碳排放50%以上，有助在港區內實現零排放。



連雲港新東方碼頭港內拖車由燃氣拖車  
全部更換為電動拖車。



純電無人集卡技術是本公司建設綠色智慧港口的  
重要組成部分，助力加速港口智能化進程，  
實現節能減排。

### 新能源、清潔能源集卡車輛

本公司積極推進港口數字化和智慧化發展，通過引入智能理貨技術和自動駕駛技術，並利用港口5G無人駕駛集卡研發技術，提升碼頭作業的準確性和效率，助力附屬控股碼頭實現節能減排。

5G無人駕駛集卡採用純電動底盤，配備激光雷達和高精定位慣導等技術，可以有效實現車輛遠程監控和智能化管理，不但能提升港口運營效率，還可以降低集卡作業的安全風險。

年內，附屬國內控股碼頭新能源、清潔能源集卡佔比達到46%。

### 能量回饋技術

港口起重機裝卸作業起升機構上升時，電機處於耗能狀態，電能轉換為勢能；起升機構下降時，電機處於發電狀態，勢能轉換為電能回饋至電網或加裝電池系統進行儲能。

本公司附屬控股碼頭的主要生產設備，例如岸橋、場橋等大型港機設備大多數採用變頻調速系統，並採用能量回饋技術，綜合能耗可降低約15%。本公司未來將根據碼頭生產需要，對新增加的大型港機設備適當配置變頻調速能量回饋系統。

### 綠色智能照明應用

集裝箱堆場採用24小時全天候作業模式，以規模龐大的高杆燈群支持整個夜間作業的照明，需要消耗巨大的電能。為減少電力消耗，本公司對碼頭進行綠色照明的改造升級，利用智能終端對作業場地照明進行遠程實時監控，對個別或大批智能燈具進行開關操作，有效便利能耗分析和故障處理。

年內，錦州新時代碼頭在「場橋幕牆式照明系統」項目中對場橋橫樑投光燈的機構進行了優化更新，同時重新設計了投光燈的安裝佈局，實現場橋橫樑投光燈散熱功能優化，降低了能耗，使整體空間保持高亮度的前提下，照明均勻度好，光輻射範圍大，形成舒適的光幕環境。



CSP阿布扎比碼頭在設計施工階段積極實施照明節能改造，如將照明燈具升級成LED燈及更換為太陽能路燈，同時通過智能控制，每年將節約電能130萬千瓦時，等效減排二氧化碳約1,299噸。



錦州新時代碼頭的「場橋幕牆式照明系統」項目。



CSP阿布扎比碼頭在設計施工階段積極實施照明節能改造與智能控制，將照明燈具進行節能替換。

### 可再生能源應用

本公司積極引入並推進新能源和清潔能源的探索應用，以優化港口能源結構，減低化石燃料消耗及溫室氣體排放。

2023年，本公司擴大清潔能源在附屬控股碼頭的覆蓋，附屬國內控股碼頭分佈式光伏發電項目全年發電量約75萬千瓦時。年內，本公司新增部署CSP武漢碼頭、南通通海碼頭、廈門遠海碼頭、廣州南沙海港碼頭4個分佈式光伏項目，加上連雲港新東方碼頭的現有項目，實現總裝機量達10兆瓦，預計年發電量約900萬千瓦時，等效減排約5,000噸二氧化碳當量。



南通通海碼頭分佈式屋頂光伏發電站在2023年11月正式發電，經估算，項目每年可供應清潔能源電力超過170萬千瓦時。

另外，希臘比雷埃夫斯碼頭計劃2024年投資建設1.2兆瓦的分佈式光伏項目。

風能方面，天津集裝箱碼頭計劃於2024年內完成安裝1台單機容量為6兆瓦的風力發電機組，預計年發電量約1,500萬千瓦時。

### 智慧化、自動化和數字化碼頭建設

本公司發揮數智化賦能港口綠色低碳轉型。通過數字化和智能化優化作業工藝流程，應用全球航運業務網絡(GSBN)、碼頭操作系統(TOS)高階模塊等提高碼頭全流程作業效率，持續降低翻搗率，優化港口資源配置能力，輔以管理信息系統(MIS)優化管理提升，提高碼頭運營效率，降低港口能耗和碳排放。

本公司利用大數據、物聯網、可視化等關鍵技術，構建港口能效全景可視化數字平台，對「雙碳」目標實施路徑實現可視化監控。本公司基於能源管理信息化、數字化、智能化等技術手段，構建綠色港口能效管理平台，打造港口能源管理體系，全面提升港口用能智慧化管理能力。

本公司正在基於已部署的企業資產管理(EAM)系統開發碼頭能效管理平台。該平台利用EAM系統中的能效管理模塊，對碼頭包括柴油、汽油、水和電在內的實時能耗數據進行統計、分析、比對和展示，並基於能耗數據計算碼頭運營的綜合碳排放數據，實現本公司總部對控股企業碳排放數據的在線監管、了解碼頭相關綠色低碳實施措施的效果，提出針對性港口用能優化方案。2023年8月，該平台已在廈門遠海碼頭上線試運行，下一步將逐步推廣到其他附屬控股碼頭。

## 二、價值鏈減碳

### 岸電應用

本公司致力於在碼頭提供岸電設施向靠港船舶供電，有效減少船舶燃油消耗以及相關的碳排放、廢氣排放和噪音污染。本公司主動向客戶進行宣傳推廣，協助碼頭建立健全的岸電使用和管理制度，積極提高岸電接電率，踐行綠色港口低碳發展戰略。

本公司積極提高附屬國內控股碼頭的岸電設施覆蓋率，所有附屬國內控股碼頭都已實現集裝箱泊位岸電全覆蓋。2023年，本公司附屬控股碼頭累計接電4,060艘次，同比增加42%，接電量約369萬千瓦時，同比增加214%，等效減排3,319噸二氧化碳。



年內，廣州南沙海港碼頭推進在港船舶使用岸電常態化，率先實現駁船泊位駁船接岸電。



年內，晉江太平洋碼頭進行船舶岸電相關知識培訓，增強技術部人員對船舶與岸電系統連接及斷開的具體組織和操作的了解。

年內，為貫徹落實「雙碳」的目標願景，履行IMO《防止船舶污染國際公約》(MARPOL)國際航運碳強度規則的新要求，本公司與中遠海運集運和東方海外貨櫃航運有限公司共同向海內外港口及航運業同仁發出《推動靠港船舶使用岸電倡議書》，就減少船舶在港期間的溫室氣體排放提出倡議。



### 綠色航運走廊

綠色航運走廊是航運業、港口碼頭和政府部門之間合作的橋樑。業界一直在以低碳轉型為軸心，持續發展與變革綠色航運走廊建設，帶動整個產業鏈向新能源和新型低碳技術轉型，為部署落實船舶零碳排放和其他相關減排計劃的推廣發揮關鍵作用。

2023年11月，本公司受邀參與由中國交通運輸部國際合作司指導、水運科學研究院主辦的「在亞太區經濟合作組織(「亞太經合組織」)經濟體港口間建立綠色航運走廊」的亞太經合組織研討會，與其他來自13個亞太經濟體和2個歐洲經濟體的政府港航主管部門、船東、港口運營商、燃料供應商、船級社及學術代表探討如何從管理、技術和機制等方面應對綠色航運走廊建設中的挑戰，並分享相關經驗和最佳實踐，為推動亞太經合組織成員經濟體港口間設立綠色航運走廊提供建議。



本公司代表在會上強調了關於加強亞太經合組織地區綠色航運走廊合作的期望與建議，並分享了中遠海運港口在建設綠色港口方面做出的努力。

### 與合作夥伴共同推進減碳進程

2023年，本公司參與中遠海運「十四五」科研項目，聯合同濟大學、上海海事大學參研《綠色低碳港口建設路線研究》科研項目，為碳排放清單及預測模型研究、綠色低碳港口評價指標體系及建設指南研究提出技術性建議，推進綠色低碳港口轉型頂層設計研究。



## 供應鏈管理

2023年，本公司連同報告範圍內的碼頭公司的供應商庫合共有10,413家供應商，其中6,440家位於中國內地，3,973家位於中國內地以外的國家及地區。

### 嚴謹政策

本公司統一建立採購管理的基本政策、管理程序和基礎規程，規範本公司和附屬控股碼頭的採購行為標準，加強集中管理，建立健全的採購業務內部控制流程和重大採購風險的應對預案。採購過程的各個環節受到監督管理，由採購業務部門做好完整記錄，確保採購過程的可追溯性。本公司亦鼓勵業務夥伴、供應商及分承包方保持嚴謹及一致的商業道德標準，如遵守本公司《反貪污政策》的要求。本公司和附屬控股碼頭的監察審計部門對採購工作進行定期或專項審計。如出現違規行為，本公司會對有關人員進行責任追究。

### 供應商准入及管理

在供應商准入階段，本公司根據採購需求對市場供應商進行調查研究，要求潛在供應商提交基本信息進行審查，並要求所有供應商填寫《供應商社會準則符合性自審問卷》及簽訂《供應商反商業賄賂承諾書》，確保供應商清楚了解及承諾遵守本公司的商業準則，杜絕任何非法或不道德的商業行為。本公司嚴格要求所有意向供應商在法律合規、安全生產及職業健康、環境管理、禁止僱用童工和強迫勞動、薪酬與工作時間、反歧視、員工權利，以及對其上一級供應商的管理等方面進行自我評審。

本公司組建審核小組對供應商資格進行嚴格審查，綜合考慮其法律合規和履約記錄、商業信譽、納稅記錄、技術能力與持續交付能力、質量控制和保證措施，以及承擔產品或服務安全保障責任等各方面的情況，選出表現優秀的供應商。對於生產建設的安全性具有重大影響的產品，審核小組會進行實地考察，確認意向供應商的實際情況。

## 定期考核評估

本公司及附屬控股碼頭每年都會對年內曾進行交易的供應商進行動態評價，對供應商的基本資質、成本競爭力、供貨履約、質量控制、客戶服務、商業創新以及安全環保表現進行評分。至於年內未有進行交易的供應商，本公司會進行資質年檢，審核其商業登記證明、特殊行業認證許可文件、ISO質量認證體系文件等資質。未按要求參加年檢或年檢不合格的供應商，以及長期未使用的供應商，都會自供應商庫中清退。

本公司制定完善的供應商獎懲制度，在同等的簽約條件下，評價優秀的供應商可以優先取得合作機會，亦會與合格供應商維持常規化的商業合作，以及向供應商或分包方提供環境和社會相關的培訓。對於發生違法違規事件、專業資質不達標、不當履行合同義務、存在重大質量及服務隱患、造成安全環保事件或出現商業欺詐或賄賂行為的供應商，都會被列入黑名單，不得進行任何商業買賣。

## 綠色採購慣例

除了對供應商進行篩選和評估之外，本公司積極推動碼頭進行綠色採購。在進行項目工程及設備採購時，本公司積極採用綠色採購原則，要求供應商必須確保所用材料及產品符合當地的環保要求，貫徹落實本公司的可持續發展理念。

2023年，CSP西班牙相關公司共投用11台混合動力輪胎式集裝箱門式起重機(RTG)，較原有設備節省約45%燃油費用，同時可減少碳排放和廢氣排放，更好地保護環境。CSP澤布呂赫碼頭共投用8台混合動力跨運車，較傳統燃油車降低油耗約30%。

此外，泉州太平洋碼頭、錦州新時代碼頭、連雲港新東方碼頭、廈門遠海碼頭和南通通海碼頭在採購流動裝卸設備的過程中，全部選用了電動正面吊、電動堆高機和電動叉車，較傳統柴油機節省能耗分別約58%、70%及70%，大大減少了二氧化碳、二氧化硫等氣體排放。

在新設備製造過程中，本公司積極通過新型、綠色材料的使用來提升環保材料的使用比例。例如，本公司在岸橋、軌道橋油漆塗裝過程中採用水性溶劑漆替代油性漆進行設備噴塗。此舉較傳統油漆減少約90%的有害揮發物。

## 第十章 敏銳創新

9 產業、創新和  
基礎設施



17 促進目標實現的  
夥伴關係



涵蓋的重要議題：



科技創新



優化碼頭運營



客戶滿意度

作為全球領先的港口物流服務商，本公司秉持客戶至上的理念，敏銳地捕捉市場需求，積極拓展全球碼頭網絡，同時結合並應用創新科技，推進智慧港口建設。同時，本公司致力於加強產業鏈合作，助力整體港航發展，實現共贏共享。



## 2023年績效亮點

年內，本公司繼續積極提升服務水平，港航協同成效顯著，業務保持良好穩定態勢，總吞吐量達到135,808,554標準箱，同比上升4.4%。有關截至2023年12月31日止年度的吞吐量詳情，請參閱本公司《2023年年報》內「業務回顧」一節。

年內，國家發展和改革委員會（「國家發改委」）、工業和信息化部（「工信部」）《5G智慧港口系統建設與改造項目》順利通過驗收。本公司大力推動港口無人集卡規模化應用，附屬控股碼頭無人集卡項目全年累計作業量超過210,000標準箱。

2023年，本公司憑藉領先的行業地位以及良好的運營水平和創新能力，榮獲多個獎項。其中，本公司連續六年獲得《International Finance》雜誌頒發「最創新港口運營商」獎項。

## 管理方針

本公司踐行嚴謹細致的業務管理方針，嚴格遵守國家及運營地點與產品及服務相關的法律法規。年內，本集團並無因違反產品及服務的法律法規而遭受罰款或非經濟處罰的事件。

本公司制定了《客戶服務管理辦法》和《客戶服務熱線受理辦法》，規範本公司及附屬控股碼頭的客戶管理和維護、客戶服務保障以及投訴和爭議處理工作，建立高水平的對外服務標準，鞏固客戶對本集團的信心。

本公司積極推動碼頭公司貫徹落實可持續運營的理念，完善服務質量管理，並積極尋求第三方審核機構進行評審，務求不斷優化客戶服務體驗。

| 碼頭公司      | 認證  |
|-----------|---|
| 廈門遠海碼頭    | GB/T 19001/ISO 9001質量管理體系認證                                   |
| 連雲港新東方碼頭  | GB/T 19001/ISO 9001質量管理體系認證                                   |
| 天津集裝箱碼頭   | GB/T 19001/ISO 9001質量管理體系認證                                   |
| 廣州南沙海港碼頭  | GB/T 19001/ISO 9001質量管理體系認證                                   |
| CSP阿布扎比碼頭 | ISO 9001質量管理體系認證<br>ISO 22301業務連續性管理體系認證                      |
| CSP畢爾巴鄂碼頭 | ISO 9001質量管理體系認證  |
| 大連集裝箱碼頭   | GB/T 19001/ISO 9001質量管理體系認證                                   |
| Kumport碼頭 | ISO 9001質量管理體系認證<br>ISO 10002品質管理體系認證<br>ISO 28000供應鏈安全管理體系認證 |



## 科技創新

### 智慧港口建設

本公司憑藉全球化碼頭佈局的優勢及豐富的碼頭運營經驗，協同上下游產業鏈夥伴，積極加快技術突破和創新步伐，提升碼頭服務質量和業務運營的可持續性，並秉持數字化、智慧化和自動化碼頭的發展理念，推動科技創新，提升服務質量，支持綠色智慧港口建設。

年內，《5G智慧港口系統建設與改造項目》順利通過國家發改委及工信部驗收，基於智能化船舶裝卸+智能化水平運輸+智能化堆場系統的核心工藝，順利完成了由傳統碼頭過渡到智能碼頭的轉換，使能耗成本減少25%，並大幅提高理貨效率。此外，基於5G+北斗導航定位的無駕駛艙的平板結構設計方案開啟了無人駕駛新征程。



碼頭數字化應用場景

本公司積極打造廈門遠海碼頭5G智慧港口示範區作為全球首個堆場與碼頭岸線平行佈置的自動化碼頭。廈門遠海碼頭通過5G、北斗、人工智能、區塊鏈、物聯網、大數據、雲計算等技術與傳統碼頭場景深度融合，對應開發包括港機遠控、無人駕駛、智能配載、智能理貨、智能閘口等核心應用，並完成智慧物流平台、集卡調度、預約系統、自主辦理委託、危品監管、智能配載等項目建設，有效賦能碼頭生產及港口業務，實現了「業務單證電子化、生產監控可視化、輸運管理智能化、客戶服務網絡化」。

天津集裝箱碼頭在「2023碳達峰碳中和創新項目交流大會」中，憑藉《集裝箱碼頭自動化改造關鍵技術的應用與推廣》和《綜合節能型場橋的節能設計和應用》榮獲「標桿企業稱號」與「創新項目技術類、管理類」兩項大獎。該項目首創了「自動化岸橋+自動化軌道橋+無人電動集卡+智能解鎖站」的全流程無人自動化港口作業模式，使場橋生產作業全過程實現零排放、零污染。



天津集裝箱碼頭的自動駕駛示範區。



天津集裝箱碼頭的綜合節能型場橋供電系統。

本公司大力推動港口無人集卡規模化應用，廈門遠海碼頭、CSP武漢碼頭、泉州太平洋碼頭、CSP阿布扎比碼頭無人水平運輸全面進入商業化運營、規模化應用。



2023年3月，泉州太平洋碼頭石湖港區的無人集卡首次成功參與實船作業。

為鼓勵創新，本公司內部舉辦年度科技創新大會，對總部及附屬控股碼頭的科技創新項目進行評審，並結合專案實施成效，對專案團隊予以適當獎勵。2023年，本公司發佈了2022年科技創新大會評審結果，向廈門遠海碼頭《無人駕駛智能水平運輸系統》項目頒發一等獎。此系統對作業流程全程實現可視化監控，關鍵時進行人工協同作業。系統還可以根據車輛運輸情況、充電數據、預警情況、預警歷史統計分析車輛運營及故障、充電情況。

### 知識產權管理

隨著科技創新對業務運營及行業發展日益重要，本公司積極加強知識產權保護與管理。年內，本公司連同附屬控股碼頭共獲得受理及授權25項專利。截至2023年底，本公司連同附屬控股碼頭共持有108項專利。

本公司在日常運營中嚴格遵守知識產權相關的法律法規。年內，本集團沒有違反任何與知識產權相關的法律法規。



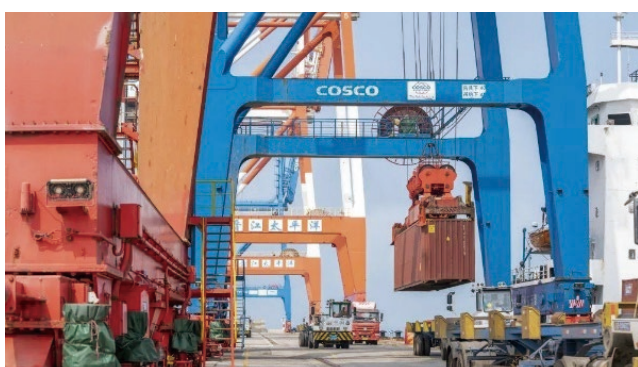
## 優化碼頭運營

### 助力港航發展

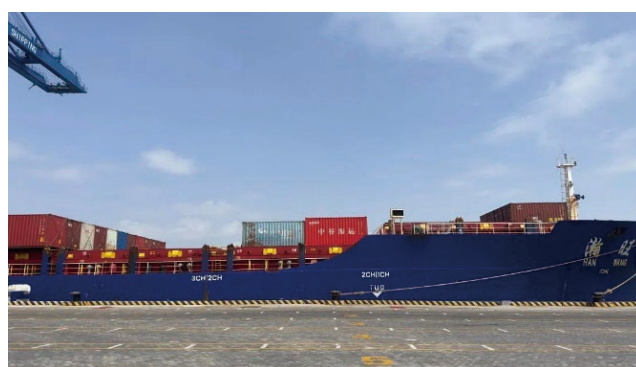
本公司積極發揮全球碼頭佈局的優勢，與航運聯盟和碼頭運營商緊密合作，不斷開拓新航線，助力航運公司織密航線網絡，加強港航協同。

年內，多家附屬控股碼頭都成功新增航線，例如南美東航線(ESA)、地中海北非航線(MED)、澳大利亞航線(PANDA/ZAX)等，為客戶提供更多直航航線選擇，持續提升碼頭軟實力。

本公司亦積極爭取創新業務貨種，為客戶進出口提供新選擇，對接客戶需求，吸引客戶進一步就港航雙方聯合營銷，共同開拓貨源市場。



年內，晉江太平洋碼頭開拓新業務貨種及出口服務，正式啟動預包裝食品出口菲律賓馬尼拉。



泉州太平洋碼頭與物流公司深化合作，提升碼頭裝箱服務水平。

### 加強產業鏈合作

本公司全力推動業務發展，主動與產業鏈上下游夥伴緊密合作，積極推動共同可持續發展，建設可持續的「全球航運生態圈」，支持整體產業發展。

年內，中華人民共和國外交部、廈門市人民政府及中遠海運聯合舉辦第五屆「絲路海運」國際合作論壇及「攜手央企 對話世界」系列活動，主題為「鏈接世界 承運全球」。活動期間，各國駐華使節和總領事等人員赴廈門遠海碼頭進行考察，觀摩全自動化集裝箱碼頭作業實況、虛擬實境吊裝集裝箱模擬器等。中遠海運港口代表與外交官和媒體記者圍繞「跨國綠色低碳合作、無人集卡相較有人集卡的優勢、智慧碼頭國際合作交流」等話題進行了深度交流。



中遠海運港口代表陪同代表團觀摩廈門遠海碼頭  
全自動化集裝箱碼頭作業實況。

## 客戶滿意度

本公司及附屬控股碼頭定期通過問卷調查、電話訪談、會議、商務拜訪、座談會、博覽會等不同渠道，向客戶分享最新的業務發展資訊，並深入了解客戶的需要、期望及意見。本公司及附屬控股碼頭均完成了2023年客戶滿意度調查，全部受訪客戶都表示滿意，反映客戶對本集團服務質量的高度認可。年內，本公司及附屬控股碼頭公司均無接獲任何關於產品及服務的重大投訴。

年內，錦州新時代碼頭組織召開「2023年度集裝箱船東座談會」，與各航運公司在市場開發、航線拓展等方面展開深入交流，並感謝客戶多年來的支持與信任，攜手營造公平良性的營商環境及合作。



錦州新時代碼頭在「2023年度集裝箱船東座談會」與各航運公司展開深入交流。

為了進一步深化客戶服務、提供實時和全面的業務信息、持續提升客戶服務體驗，本公司在微信平台推出了「中遠海運港口服務號」，提供「全球網絡」、「CSP產品」及「e-Port」三項服務功能，以可視化方式展示本公司的全球碼頭網絡佈局以及本公司附屬控股碼頭、臨港物流和數智化信息服務。客戶可以在服務號上調取本公司附屬控股碼頭的地理情況、泊位數目、設計處理能力等基本資料，同時了解當地實時天氣、船隻靠泊情況和船舶信息，便利航運公司和貨主更清楚規劃後續的提貨和運輸安排。



## 第十一章 心繫自然

14 水下生物



17 促進目標實現的夥伴關係



### 涵蓋的重要議題：



水資源管理



廢物管理



生物多樣性

本公司在推動企業可持續發展的同時，也肩負保護生態環境的責任，致力於降低運營時對環境造成的影響，持續加強天然資源管理和生態環境保護的工作。

## 2023年績效亮點

本公司此前就附屬控股碼頭的環境績效設定目標，以更有系統地檢討、監察和管理環境表現，朝著綠色港口的目標邁進：

| 環境績效   | 目標   | 附屬控股碼頭2023年表現 <sup>13</sup>                               |
|--------|--|---|
| 提升用水效益 | 加強水資源管理，提高用水效益。  | 水資源消耗強度 <sup>14</sup> ：<br><br>每標準箱0.040立方米，較2020年下降12.5% |
| 減少廢物   | <p><b>有害廢物：</b><br/>實現100%無害化處置。</p> <p><b>無害廢物：</b><br/>逐步減少碼頭的生活垃圾，長遠實現零生活垃圾送往堆填區棄置。</p> | <p>100%有害廢物由合資格的專業回收商或物料供應商處理</p> <p>無定量目標</p>            |

本公司於2020年發佈了《生態環境保護績效考核辦法》，對附屬國內控股碼頭制定了生態環保管理目標：

1. 較大(含)等級以上突發環境事件為零<sup>15</sup>；
2. 被國家、地方相關主管部門予以停止建設、停產整治等行政處罰為零；
3. 生態環境保護重大違法違規事件為零。

年內，本公司沒有發生任何上述違規事件。

13 本公司附屬15家控股碼頭中，由於秘魯CSP錢凱碼頭仍在興建，因此，其環境績效未計入附屬控股碼頭表現內。

14 表格內列示的環境績效經過四捨五入，而相應的百分比變動是未經四捨五入的數字計算所得。

15 較大突發環境事件定義為：2人(含)以上死亡，10人(含)以上重傷或中毒，人民幣500萬元(含)以上直接經濟損失，疏散或轉移人員500人(含)以上。

## 管理方針

本公司恪守運營地點相關的環境法律法規<sup>16</sup>，確保本公司及附屬控股碼頭合規和合法運營。本公司亦嚴格遵守運營地點與天然資源管理相關的法律法規，並參考行業的優秀管理實例，妥善合理地使用天然資源，盡力減少天然資源消耗和降低業務運營對環境的影響。

本公司制定了《基本建設管理辦法》，確保港口工程所涉及的環境保護設施和安全設施按照當地有關部門的規定通過專項驗收或備案。在大型項目施工前，本公司會聘請專業環評機構評估項目造成的環境影響，確認符合當地環保要求方可動工。

為了確保生物多樣性保護工作的有效落實，本公司制定了《生態環境保護管理規定》，規範附屬國內控股碼頭的生態環保日常管理工作、環境監測工作、建設項目的環境管理、環境保護設施管理，以及環境污染事故的應急處理和管理。本公司亦制定了《生態環境保護監督檢查管理辦法》和《生態環境保護績效考核辦法》，規範附屬國內控股碼頭在水污染、固體廢物、危險廢物、廚餘及生活垃圾污染方面的風險防範工作。對於可能造成有毒有害物質進入水體、大氣和土壤等環境事件隱患進行排查治理，規範附屬國內控股碼頭的污染防治和生態環保工作，提升對生物多樣性的保護意識。

同時，本公司對附屬國內控股碼頭進行季度綜合督查和專項檢查，確保污水排放和廢物處理合法合規。本公司制定了危險廢物及一般廢物相關的管理制度，並制定了危廢處置應急預案。如發現附屬國內控股碼頭未有切實履行生態環保監督檢查工作，或違反相關法律法規導致環境污染事故，本公司將嚴格按照管理規定處理。此外，本公司定期梳理和排查附屬控股碼頭的環境污染源和生態環境保育風險點，並要求各附屬控股碼頭提交環境污染風險排查治理工作總結、節能減排資料等報告。

16 包括但不限於《中華人民共和國環境保護法》、《中華人民共和國海洋環境保護法》、《中華人民共和國固體廢物污染環境防治法》、《中華人民共和國水污染防治法》、《中華人民共和國大氣污染防治法》、《中華人民共和國節約能源法》、《中央企業節能減排監督管理暫行規定》等。



## 水資源管理

本公司和附屬控股碼頭的用水均由市政府供應，生活用水用於辦公大樓和食堂等，而生產用水則主要用於日常設施維修和維護、揚塵防治灑水、泊位和堆場清潔等。

本公司積極推動附屬控股碼頭加強水資源管理，定期檢查供水管網、節水設備和系統，檢視水資源使用情況，及時補漏，避免造成不必要的水資源消耗。附屬控股碼頭亦會為員工舉辦宣傳和教育活動、張貼節水告示等，讓員工充分明白天然資源管理的重要性。

2023年，附屬控股碼頭的水資源消耗強度較2022年每標準箱0.037立方米增加至每標準箱0.040立方米，同比上升8.7%，較基準年2020年每標準箱0.046立方米下降12.5%。增幅主要由於部分碼頭地下供水管道老化導致管道破損漏水以及靠港船舶的增加導致向船舶供水量相應增加。附屬控股碼頭將持續進行管路排查，並及時修復漏水問題，以加強水資源管理。

### 水資源消耗(附屬控股碼頭)

#### 總耗水量(立方米)

|      |           |
|------|-----------|
| 2023 | 1,231,988 |
| 2022 | 1,166,629 |
| 2021 | 990,923   |
| 2020 | 1,021,807 |

#### 水資源消耗強度(立方米/標準箱)

|      |       |
|------|-------|
| 2023 | 0.040 |
| 2022 | 0.037 |
| 2021 | 0.043 |
| 2020 | 0.046 |

碼頭是沿海地區的重要基礎設施，特別是維修場地、洗車場等都存在含油污水，做好污水處理意義重大。本公司嚴格遵守國家《污水排入城鎮下水道水質標準》(GB/T31962-2015)的污水處理要求，規範附屬國內控股碼頭正確使用和操作污水處理系統，確保廢水排放符合標準，避免對周圍海洋生物及其生態環境造成負面影響，並通過污水回用節約大量淡水資源。附屬控股碼頭在維修場地和洗車場採用防滲混凝土，周邊設置油污水收集溝，場地上的含油污水通過管道流入隔油池，通過重力分離法將油分離於水面並將其按照有害廢物的方式進行處理。經過分離後的污水將進行生化處理和淨化。處理後的回用水可用於車輛沖洗和綠化灌溉等。



連雲港新東方碼頭利用污水處理站處理和淨化污水，實現達標排放或回用。



廈門遠海碼頭利用廢水回收設備，對車輛沖洗後的廢水進行收集、沉澱後再重複利用。

## 廢物管理

本公司連同報告範圍內的碼頭公司在運營過程中產生的有害廢物<sup>17</sup>主要包括固體化學廢物(例如：廢含油抹布、廢鋼絲繩、廢舊金屬、廢油桶和廢油污泥等)，以及液體化學廢物(例如：廢鉛酸蓄電池和廢油等)。無害廢物種類主要包括生活垃圾、木卡板等。年內，本公司連同報告範圍內的碼頭公司在運營過程中產生的有害和無害廢物種類和處理方法如下：

| 類別           | 整體廢物佔比 | 處理方法                                   |
|--------------|--------|--|
| <b>有害廢物</b>  |        |  |
| 固體化學廢物       | 66.0%  | 在指定的廢物儲存區妥善堆放廢物，委託具有專業資格的危險廢物處理公司進行清運。 |
| 液體化學廢物       | 6.1%   | 加強對機械設備的日常維護保養，並繼續推動碼頭設備「油改電」，減少廢油產生。  |
| 其他           | 2.4%   |  |
| <b>無害廢物</b>  |        |  |
| 木卡板          | 8.6%   | 委託具備專業資格的回收商或物料供應商處理。                  |
| 其他(例如：生活垃圾等) | 16.9%  | 集中存放於港口垃圾池內，由環境衛生部門統一處理，做到「日產日清」，封閉移運。 |

<sup>17</sup> 有關廢物產生和回收的詳情，請參閱本報告第十三章「附錄—關鍵績效指標」一節。

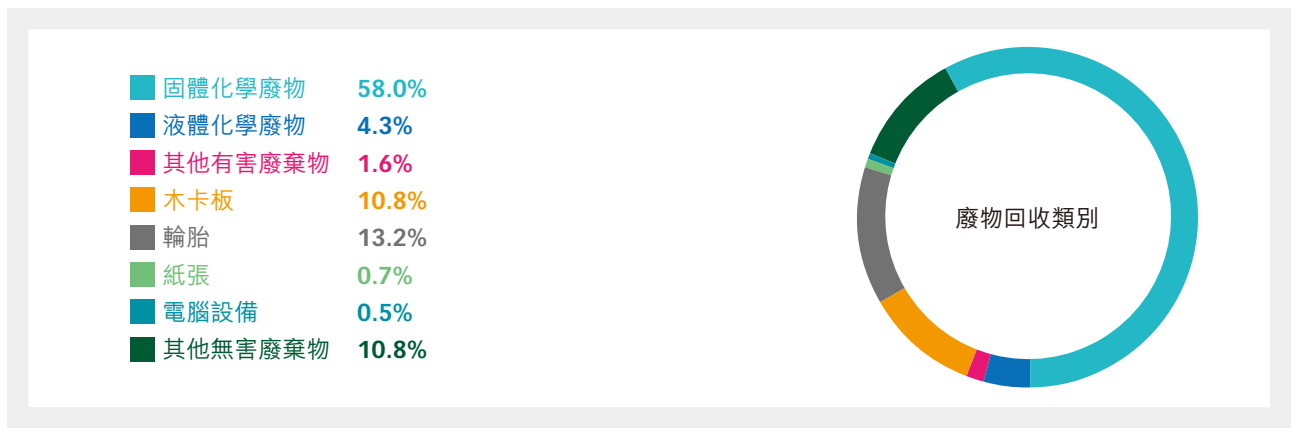
為提高對突發環境事件的應急防範能力，晉江太平洋碼頭於年內舉行了2023年港口危廢環境突發事件應急方案演練，模擬廢液儲存間的廢油儲存桶洩漏、廢油洩露報警、組織應急、現場清理、事後排查等演練環節。



晉江太平洋碼頭員工在演練過程中，嚴格按照危險廢物管理流程和規則進行实操演練。

在港口廢物分類工作方面，本公司實踐3R環保原則，鼓勵減廢(Reduce)、再用(Reuse)和循環再造(Recycle)。例如，大連集裝箱碼頭設立了三類專項廢物回收箱收集危險廢物(紅色)、可回收廢物(綠色)和一般廢物(黃色)，並註明回收類別和使用說明，指導員工使用其回收設備，同步配合廢物分類宣傳及培訓，讓員工明白廢物分類的重要性。

年內，本公司連同報告範圍內的碼頭公司的廢物回收類別<sup>18</sup>如下：



18 由於數字經過四捨五入方法計算，故總和未必等於100%。



## 生物多樣性

本公司規範各附屬控股碼頭落實生態環保風險應對措施，鼓勵附屬控股碼頭定期對附近海域進行生態調查及在污水排放口進行水質檢測，並組織演練和加強培訓，提高其應急能力。另外，本公司積極在港區種植並定期護養樹木，綠化環境。

本公司設立完善的獎懲制度，表彰獎勵生態環保管理處於先進水平的碼頭，以及在生態環保技術開發和推廣應用方面成績突出的碼頭和相關人員。如發生嚴重的突發環境事件，危及公眾生命財產安全或對社會和環境造成重大損失和惡劣影響，本公司會按照管理規定追究相關人員的責任。

本公司要求附屬控股碼頭組織開展生態環保培訓，並將生態環保培訓教育納入員工培訓計劃內。附屬控股碼頭利用微信公眾號等社交平台，積極宣傳生態環保法律法規、方針、政策、行業標準和生態環保科學知識，並介紹生態環保的先進案例，從而讓員工深刻理解所在崗位對生態環境保護的重要性。

本公司在實踐生態環境保護方面不遺餘力，一直以實際行動支持生物多樣性的保育工作。年內，本公司加入了世界自然基金會香港分會成為公司會員，支持修復海洋生態系統的重要部分—珊瑚群落，冀能為保育香港珊瑚出一份力，維護香港海洋健康。另外，本公司也加入了香港海洋公園保育基金的「保育英雄支援計劃」，資助亞洲科研保育項目、鯨豚擱淺項目、保育教育，以支持保護野生生態及打擊野生動物非法貿易的工作。



本公司已加入世界自然基金會香港分會成為公司會員及香港海洋公園保育基金的「保育英雄支援計劃」。

此外，本公司在秘魯錢凱港鄰近地區的船舶漏油事故中，協調參建單位投入上百人力和多台設備，迅速展開海洋油污清理和動物救援行動，其中包括還包括易危物种秘魯企鵝。此外，項目團隊還開展了「世界濕地日」、「世界海洋日」等環保主題活動，配合當地市政廳、海事局、社區等對周邊濕地環境、沙灘進行維護，設置環保標誌及標牌，並邀請當地民眾及學生了解、學習、保護當地濕地生態。



本公司協調秘魯錢凱港項目的參建單位人員  
在受污染區域救助受困企鵝。



秘魯錢凱港項目參建單位人員參與當地的  
保護濕地活動。



## 第十二章 共進共融

3 良好  
健康與福祉



5 性別平等



8 體面工作和  
經濟增長



17 促進目標實現的  
夥伴關係



涵蓋的重要議題：



員工參與及發展



員工福祉



多元平等共融



人權管理



健康及安全



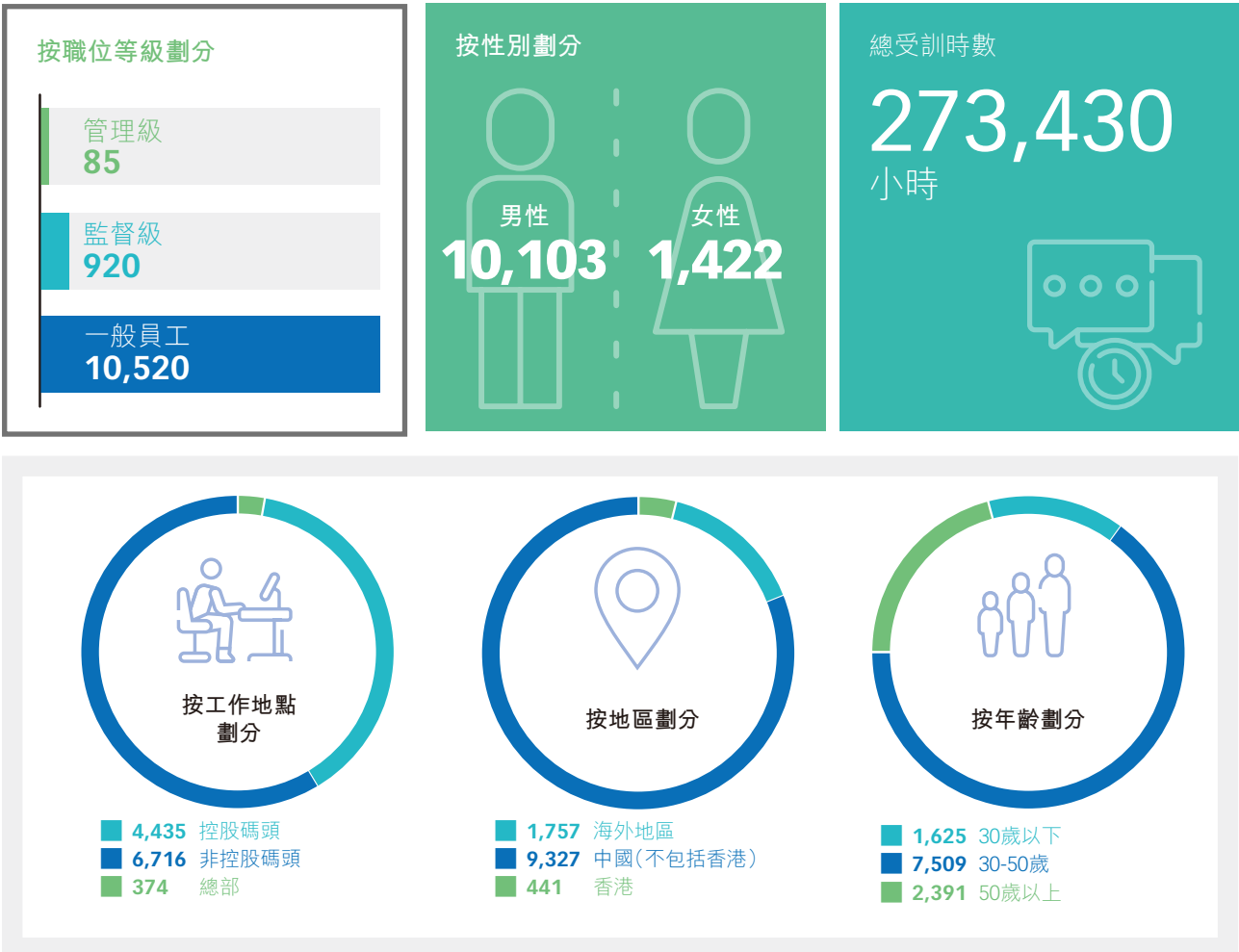
社區參與

本公司秉持共進共融的企業發展理念，致力於與所有員工及其他利益相關方共同進步。



### 2023年績效亮點

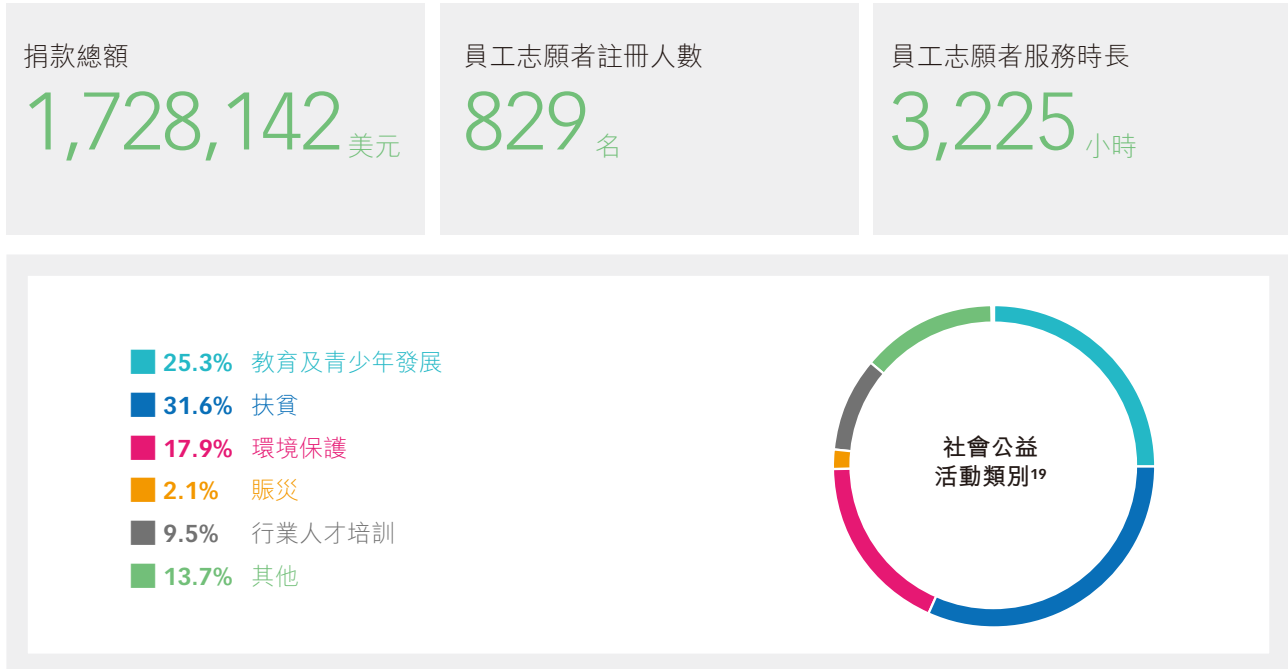
2023年，本公司連同報告範圍內的碼頭公司的正式員工總數為11,525人，其中分佈如下：



有關員工數據的詳情，請參閱本報告第十三章「附錄－關鍵績效指標」一節。

本公司設有「零傷亡」的安全目標。年內，本公司沒有發生員工工傷事故；附屬控股碼頭沒有發生上報等級的安全責任事故，涉及正式員工工傷的個案共29宗，共952個誤工日數。

年內，本公司連同報告範圍內的碼頭公司作出慈善公益捐款和所組織參與的社區公益活動如下：



## 管理方針

本公司一直恪守運營地點與勞工、僱傭、多元化、人權、職業安全與健康相關的法律法規<sup>20</sup>，以保障員工的基本權益。本公司制定了《人事管理規定》及《員工手冊》，規範有關人力資源及員工操守的事宜，闡明本公司對員工的道德期許，並列明員工在日常工作中應當遵守的道德規範及程序，以維持高水平的道德品格和行為操守。

員工安全是本公司高度重視的事項。本公司時刻以建設安全及健康的工作環境為己任，嚴格落實安全生產管理措施，盡力降低事故發生的風險。本公司建立了完善的安全生產管理及職業健康管理體系，落實安全生產責任制，明確各層級員工對安全生產應負的責任。本公司亦要求附屬控股碼頭將分承包方納入其安全管理體系，實施統一管理。

同時，本公司積極與業務運營當地社區建立緊密聯繫，並時刻關注業務運營對當地經濟、環境及社會三個方面的潛在影響。作為全球領先的港口物流服務商，本公司憑藉自身的社區網絡、資源和人才，與各類社區服務機構建立長期合作關係。本公司致力履行企業社會責任，參與各種公益和志願者活動，為當地社區創造價值，共同建設和諧共融且可持續發展的社區。

19 由於數字經過四捨五入方法計算，故總和未必等於100%。

20 包括但不限於《中華人民共和國勞動法》、香港勞工法例，以及海外碼頭適用的相關法例。

## 員工參與及發展

本公司致力建立可持續的人才梯隊，由新員工崗前培訓開始，重點進行廉潔從業、企業文化、經營理念、安全與事故防預、員工行為守則等內容的培訓，新員工培訓覆蓋率達100%。

本公司深知員工專業技能和知識培訓對於應對外部環境形勢變化以及促進港口行業發展至關重要。本公司持續投放培訓教育資源，針對不同職級和崗位的員工制定相應的培訓計劃，使每位員工得到充足的學習機會，發揮其優勢，將所學靈活運用到業務運營之中，與本公司共同進步與發展。為確保人才儲備能配合本集團的持續發展，本公司亦注重後備青年人才的選拔及培養。

本公司設立了完善的人才培訓體系，並根據不同崗位員工所需的專業知識與技能制定培訓課程，包括但不限於思維與領導力、團隊管理、數字化安全、信息安全、運營管理模式、企業安全文化建設、安全生產、企業風險管理、職場壓力應對等。除了內部培訓外，本公司亦積極為員工提供外派學習機會，幫助員工拓展視野、積累經驗。

本公司致力於以公平且公正的方式推進綠色低碳港口轉型。在港口碼頭邁向數字化和自動化轉型的同時，本公司附屬碼頭積極支持員工提升相關操作技能，以適應市場的最新需求及發展。年內，附屬碼頭針對數字化、智能化和自動化碼頭技術等主題，開展技能提升培訓、專題講座、實地考察及交流等活動。

2023年，本公司在港口業務專業課方面增加了「數字、綠色、低碳、智慧」理論、數字化、供應鏈管理、營銷等新課程。年內舉辦或組織參與的培訓總時數為34,049小時，累積總參與人數達194人。



## 2023年度培訓亮點項目

### 第二期全球碼頭培訓班

2023年，本公司主辦第二期全球碼頭運營管理選調培訓班(「碼頭班」)，召集來自本公司及附屬碼頭、中遠海運集團下屬公司不同崗位的優秀人才，接受全面的培訓課程，提高綜合能力，打造專業化的人才隊伍。



本公司主辦第二期碼頭班，支持優秀人才擴大知識覆蓋面，開闊工作思路。

### 內訓師計劃

本公司利用內部人才資源，建立完善的內部培訓師(「內訓師」)培訓機制。年內，完成首批共32人的內訓師招募工作。這批內訓師隊伍分階段打造適合港口公司的多元化課程，涵蓋資訊技術、碼頭操作、通用管理等內容，為新員工培訓、碼頭人才交流提供豐富的培訓資源，實現知識共享。



本公司附屬控股碼頭的主要負責人  
向首批內訓師頒發聘書。

### 中高層管理人員研修班

2023年，泉州太平洋碼頭邀請知名院校特聘的講師為中高層管理人員進行培訓，內容包括但不限於團隊賦能、團隊培育的策略方法、下屬激勵原則和技巧、跨部門溝通的策略與方法。通過此次培訓，所有參訓人員能夠提高自身綜合素質、管理能力和創新能力，與中遠海運港口共同推進企業轉型升級和更高質量的發展。



知名院校特聘講師為泉州太平洋碼頭中高層管理人員進行團隊賦能與激勵相關培訓。



## 員工福祉

本公司依據適用的法律法規為員工提供相應的福利，並在《員工手冊》內列明相關規範。本公司根據員工的表現及經驗提供具有競爭力的薪酬和福利待遇。香港總部向員工提供超出當地政府規定的員工福利，包括超過法定要求的有薪年假、全薪病假、全薪侍產假和喪假，提供子女出生津貼、結婚津貼及近親逝世帛金，員工年度體檢、專業學會會費報銷、員工進修補助等。此外，本公司設立了股票期權激勵計劃，也會配合業務發展需要實施專項獎勵方案，以提升員工的積極性。

在薪酬績效體系方面，本公司制定了《員工績效考核辦法》及《員工薪酬管理辦法》，明確員工考核管理及薪酬標準方面的內容。本公司秉持公平、公開和公正的考評原則，對員工的工作表現和能力素質進行全方位的年度評估，並根據績效考核結果，支持員工提升綜合表現和確立工作目標。本公司所有員工每年開展績效考核評估。

2023年，本公司及報告範圍內的附屬控股碼頭的員工流失率分別為2.4%及2.2%。

本公司提倡工作與生活平衡，定期舉辦各類康樂活動，讓員工釋放工作壓力，提升心理健康，促進團隊之間的凝聚力。中遠海運駐港單位2023年在香港舉辦職工運動會，共有約1,000人參與，其中包括本公司的員工及家屬。上海總部於年內組織了各式球類體育活動、低碳騎行、健身課程、書法國畫興趣班、團建活動、親子活動等，超過2,200人次參與，把低碳健康生活、環保理念、弘揚中華民族非物質文化等融入員工活動。



中遠海運港口員工及家屬參加職工運動會。



泉州太平洋碼頭開展應急救護及心理健康輔導培訓。



## 多元平等共融

本公司積極建立一個多元共融、互相尊重的工作環境，並致力延攬多元人才，持續拓寬引才渠道。在人才招聘及管理過程中，本公司會遵循公平選聘、全面考核、擇優錄用的原則，絕不容忍因年齡、性別、種族、宗教、國籍或其他因素，而令潛在或在職員工遭受任何就業歧視或不合理待遇。

本公司重視女性員工的職業發展，致力於打破性別壁壘，為她們提供平等的機會與資源。本公司就董事會成員性別多元化訂立可計量目標，承諾董事會不應由單一性別成員組成，從領導層面提倡性別多元化的理念。在附屬控股碼頭的層面，本公司擁抱數字化、智慧化和自動化碼頭發展的優勢，創造更多遠程操作崗位，助力女性多元發展。此外，本公司在香港總部及上海總部實踐家庭友善方針，為女性員工提供房間供哺乳用途，支持在職母親同時兼顧工作與家庭，增加對公司的歸屬感。

本年度，本公司及報告範圍內的附屬控股碼頭的女性員工比例分別達到27.0%及14.5%。



扎根於港口碼頭服務一線的女性員工們。



錦州新時代碼頭為女性職工進行「後疫情時代的自我提升與賦能」專項培訓。



西班牙CSP瓦倫西亞碼頭2023年獲得Fent Empresa – Iguals en Oportunitats授出的印章，作為對碼頭公司制定平等政策承諾的認可，以捍衛男女機會平等。西班牙CSP畢爾巴鄂碼頭和CSP瓦倫西亞碼頭於2023年初開展了有關「平等共融和預防騷擾」的培訓，共有53名員工參加。



## 人權管理

本公司與人權相關的所有政策均嚴格遵守運營當地的法律法規，包括結社自由、集體談判權以及禁止強迫勞動或聘用童工。本公司亦在《員工手冊》列明本公司和附屬控股碼頭的僱傭慣例必須與當地法律法規保持一致。2023年，本集團沒有因違反任何有潛在重大影響的歧視、童工、強迫勞動或其他相關法律法規而被定罪的個案。

本公司積極搭建管理層與員工的雙向交流渠道，主動了解員工的建議和期望，加強員工的凝聚力和歸屬感。本公司定期通過會議、社交媒體平台和內部刊物等方式，與員工分享本集團的最新發展和資訊。本公司管理層亦會定期到附屬碼頭開展調研，深入了解各碼頭的情況。

本公司設有暢言機制，歡迎員工向管理層或部門領導提出在工作上遇到的任何困難或疑問，或向工會提出反饋。本公司亦設立了舉報制度，讓所有員工或其他與本公司有往來的人士可以就本公司經營管理中存在的任何非法、不道德或違規行為進行舉報。另外，本公司十分重視員工的意見，一直推動個人、部門、高層和基層員工之間的有效溝通，通過不同的會議形式(例如年度、月度、周例會、管理層會議等)促進本公司與員工的雙向交流。



中遠海運港口管理層到廣州碼頭進行調研。



中遠海運港口管理層與碼頭管理層和員工面對面交流。

## 健康及安全

本公司重視所有員工在業務運營過程中的健康與安全，並有針對性地根據不同的職業健康與安全風險制定了具體且完善的應對措施。

### 安全生產管理

本公司嚴格遵守國家及運營地點適用的法律法規<sup>21</sup>，並針對不同的碼頭作業和前綫工作崗位制定完善的管理規定。本公司在《安全生產職責管理規定》中明確安全生產工作的主體責任和職責，明確本公司及控股企業的董事長、總經理是其安全生產第一責任人，對相關公司的安全生產工作全面負責。此外，本公司設立了安全生產委員會，指導附屬控股碼頭按照實際運營狀況制定安全生產規章制度、操作規程和事故應急救援預案，確保有關安全生產、勞動保護、防污染、環保健康等方面的政策方針的有效落實。

本公司定期召開安全生產工作會和安全專題會，就安全生產總體情況和安全考核過程中發現的缺陷進行總結，並指導相應的整改措施，加強安全管理工作。

本公司亦制定了《危險貨物安全管理規定》，規範本公司及附屬國內控股碼頭從事危險貨物儲存和經營單位的危險貨物作業、監督和管理，預防和減少危險貨物引發的事故，保障人民生命和企業財產安全。本公司遵循中國交通運輸部頒佈的《港口散雜貨(集裝箱)碼頭企業安全生產達標標準》，以一級達標企業為目標。本年度，附屬國內控股碼頭中，有5家一級達標企業及2家二級達標企業。



2023年1月，中遠海運港口召開安全工作會。

21 包括但不限於《中華人民共和國安全生產法》、中國國務院《危險化學品安全管理條例》、中華人民共和國國家標準《港口危險貨物集裝箱堆場安全作業規程》、《中華人民共和國職業病防治法》及《工作場所職業衛生管理規定》。

## 職業健康管理

中遠海運港口高度重視本公司及附屬控股碼頭所有員工的職業健康管理。本公司建立了《職業健康管理規定》，規範附屬國內控股碼頭制定職業病危害防治計劃和實施方案，並設立職業衛生管理制度和操作規程。各碼頭公司均設有安全管理部門，負責制定職業健康管理的工作計劃。

本公司會對容易遭受職業健康危害的人員進行重點培訓要求相關碼頭對於可能產生職業危害的建設項目進行職業病危害預評價和防護設施設計；對職業病危害控制效果進行評價和相應的評審，組織防護設施驗收。例如，附屬國內控股碼頭必須為勞動者提供符合國家職業衛生標準的防護用品，並安排委託具有相應資質的職業衛生技術服務機構定期進行職業病危害因素檢測。此外，本公司已編製職業病危害應急預案，內容包括但不限於針對夏日高溫所產生的熱射病應急預案、在碼頭車間因焊接工作所導致的電光眼、青光眼應急預案，並定期進行演練。本公司每年都會組織接觸職業病危害的員工進行相關體檢。對於第三方分承包商單位，本公司以同樣的要求進行督查與指導，確保不發生職業病傷害。



錦州新時代碼頭為一線員工準備遮陽棚及冷飲。



泉州太平洋碼頭準備紅糖薑糖水，  
為碼頭前沿工作員工驅寒保暖。



本公司鼓勵碼頭公司通過第三方認證，維持最高標準的職業健康安全水平：

| 碼頭公司      | 認證                                |
|-----------|-----------------------------------|
| 廈門遠海碼頭    | GB/T 45001/ISO 45001職業健康與安全管理體系認證 |
| 連雲港新東方碼頭  | GB/T 45001/ISO 45001職業健康與安全管理體系認證 |
| 廣州南沙海港碼頭  | GB/T 45001/ISO 45001職業健康與安全管理體系認證 |
| 廣州南沙港務碼頭  | GB/T 45001/ISO 45001職業健康與安全管理體系認證 |
| 天津集裝箱碼頭   | GB/T 45001/ISO 45001職業健康與安全管理體系認證 |
| CSP阿布扎比碼頭 | ISO 45001職業健康與安全管理體系認證            |
| CSP瓦倫西亞碼頭 | ISO 45001職業健康與安全管理體系認證            |
| CSP畢爾巴鄂碼頭 | ISO 45001職業健康與安全管理體系認證            |
| 亞洲貨櫃碼頭    | ISO 45001職業健康與安全管理體系認證            |
| 中遠一國際碼頭   | ISO 45001職業健康與安全管理體系認證            |
| Kumport碼頭 | ISO 45001職業健康與安全管理體系認證            |

## 安全隱患排查治理

本公司繼續提升安全風險管理，依據《安全生產事故隱患排查治理管理規定》，規範附屬控股碼頭深入開展隱患排查工作，完善風險識別和落實安全風險分級管控，減低生產作業潛在的風險。

對於附屬控股碼頭在檢查中發現的重大安全隱患，本公司全力指導責任部門組織制定整改方案，並在整改期間採取安全防範措施。整改治理完成後，相關碼頭應當委託具有相應資質的安全評價機構或組織碼頭內部的技術人員和專家對整改治理情況進行評價，經評估合格後，立即向當地負有安全生產監督管理職責部門提交書面報告，經審查合格後予以核銷。

年內，本公司修訂《特殊作業安全管理規定》和《安全生產綜合應急預案》，完善特殊作業的內容和安全管理制度，並對本公司應急指揮體系和職責根據人員調整進行相應的完善和分工。



2023年6月，錦州新時代碼頭組織安全專家組、交通局專家組、公司安全專家組召開應急預案修訂專家評審會。

## 事故調查

本公司依據《生產安全事故報告和調查處理規定》，規範附屬控股碼頭及時報告生產安全事故的程序，最大限度減少事故造成的損失。

若事故發生後，本公司會指導相關碼頭諮詢相關專家，及時、準確地針對事故發生的原因展開嚴謹的調查，並實施緩解措施降低事故造成的影響，同時制定相應的防範措施，避免類似事故再次發生。

## 分承包方安全管理

本公司同樣重視所有分承包方的安全，並發布《分承包方安全管理規定》，規範附屬控股碼頭承擔對分承包方安全生產管理的主體責任，將其納入安全管理體系，以建立健全的管理架構、程序和制度，提升安全生產的整體水平。

附屬控股碼頭負責對分承包方的資質與條件進行審核，持續跟踪其安全績效，並優先使用安全管理制度健全且近幾年來安全管理記錄良好的優質分承包方。確定錄用後，附屬控股碼頭會與分承包方簽訂安全生產管理協議，承擔對分承包方員工進行作業前安全培訓及應急培訓的責任，並安排分承包方員工一同參與作業期間開展的應急演練。此外，相關碼頭會對分承包方作業進行現場日常監管，並定期組織分承包方開展安全事故隱患排查，包括設備和工具在維護、使用及管理中的缺陷和問題，督促分承包方及時整改，以降低安全事故發生的概率。

附屬控股碼頭會定期對分承包方進行安全考核，向本公司匯報安全考核結果，以加強對分承包方的監督管理。未能通過考核的分承包方將被納入「黑名單」，不會再被錄用。



2023年11月，泉州太平洋碼頭組織下轄各班組、駐港貿易商及外包工，聯合開展現場消防知識宣傳、庫場消防設備設施操作演練。



## 安全生產培訓

本公司高度關注員工的安全意識和能力培養，通過《安全教育培訓管理規定》規範附屬控股碼頭為員工組織和實施各種安全教育培訓和應急演練，以提高他們的安全操作技能和自我保護意識，防止人身傷亡事故發生。

2023年，本公司總部及附屬國內控股碼頭的安全教育培訓達到129,634人次，總授課時共19,736小時，全員安全培訓投入達53,839美元，培訓率達到100%。專職安全管理人員培訓629人次，培訓投入達29,665美元，培訓率達到100%。



泉州太平洋碼頭開展2023年石湖港區危險貨物突發事故應急演練。



連雲港新東方碼頭開展初期火災撲救實操演練。



CSP武漢碼頭組織開展消防安全培訓及應急演練活動。



泉州太平洋碼頭組織廠內拖車駕駛員安全駕駛教育複審培訓。

## 安全生產績效考核

本公司致力於優化碼頭現場管理，依據《安全生產績效考核辦法》，規範安全生產監管運行、問責及績效考核工作機制，對附屬控股碼頭訂立安全生產管理目標，包括「零傷亡」。

為了有效落實安全文化，本公司設立安全類及職業病情況方面的考核指標，並將該指標納入碼頭負責人的績效考核中。如若發生安全事故，本公司將根據事故的嚴重程度，按照考核細則追究責任和做出處罰。對於瞞報、謊報、漏報、遲報上報等生產安全責任事故，本公司會按照相應的處罰條款，扣罰績效獎金。

## 社區參與

本公司深明目前所取得的成功離不開社區的支持和合作。因此，本公司在推動自身發展的同時，力所能及的將自身企業價值與社區公益結合，為周邊社區創造更長遠的價值。本公司連續五年獲得香港社會服務聯會頒發「商界展關懷」標誌，表揚本公司在支持社區發展方面所作出的貢獻。

本公司積極鼓勵所有員工參與志願者服務。例如，CSP瓦倫西亞碼頭加入成為APORTEM—PUERTO SOLIDARIO協會的成員，該協會由港口行業的公司組成，其宗旨是幫助和改善港口社區弱勢群體的生活條件。

## 教育及青少年發展

本公司積極支持與青少年相關的教育活動，倡導師友文化，分享與行業和專業相關的資訊和經驗，一方面幫助他們了解自己的興趣及專長，尋找職業方向，另一方面發掘和培育對港口和航運業有興趣的青少年，配合行業的未來需要。

年內，廈門遠海碼頭與集美大學、廈門海洋職業技術學院等高校共同創建產學研合作基地，深入學校開展港口行業宣港，讓大學生參觀基地，了解港口碼頭業務，吸引年青人才投身行業發展。

比雷埃夫斯碼頭邀請威廉與瑪麗學院學生代表到碼頭進行交流參觀活動。此次活動作為威廉與瑪麗學院和雅典經濟與商業大學合作開展的「浸潤式全球體驗」項目的一部分，積極培育學生們對港口和航運業的認識和興趣，並通過碼頭了解商業環境下的創新精神。



廈門海洋職業技術學院的學生  
到廈門遠海碼頭學習參觀。



2023年10月，威廉與瑪麗學院學生代表  
到訪比雷埃夫斯碼頭。

## 環境保護

本公司重視業務運營對周邊環境所帶來的影響，肩負踐行社區綠化的企業責任，致力提高員工的環保意識。在運營過程中，本公司會對被業務所影響的自然環境做出直接補償，例如對樹木進行移植而非砍伐，並根據政府要求對江、河及海洋進行補償。本公司組織志願者服務隊參與環境保護工作，如種樹及海灘清潔。年內，本公司香港和上海總部員工聯合和記港口集團有限公司、上海泛亞航運有限公司、香港碼頭等同業公司夥伴共同開展「Go Green海岸清潔活動」，組織員工到香港釣魚灣、上海崇明島進行海灘清潔行動。連雲港新東方碼頭為維護碼頭海洋環境，成立「海洋突擊隊」，在對全體隊員進行過完整的安全培訓後，多次進行海洋垃圾清理活動，為保持海洋清潔出一份力。



中遠海運港口香港和上海總部員工聯同多家同業公司  
夥伴共70餘人參與Go Green海岸清潔活動，在兩地環  
保組織協助下，共撿拾超過100公斤海洋垃圾。



CSP武漢碼頭志願者服務隊在2023年植樹節  
來臨之際開展義務植樹活動。



### 扶貧及關愛弱勢群體

本公司針對鄉村振興、兒童關愛等領域進行公益拓展，密切關注弱勢群體的需求。年內，本公司附屬碼頭多次開展扶貧濟困公益活動，與社區同舟共濟，以實際行動踐行企業社會責任。



2023年5月，錦州新時代碼頭為錦州市福利院的孩子們送去定制檯燈和文具，提前送上六一兒童節的祝福。



2023年9月，廣州碼頭的員工前往清遠市佛岡縣逕頭鎮開展實地專案調研及中秋節前慰問交流活動，並向八戶困難村戶送上節日慰問品和慰問金。



## 第十三章 附錄

### 關鍵績效指標

#### 員工數據

| 員工數據                             | 總計                   |        |        | 非控股碼頭  |       |       | 控股碼頭  |       |       | 公司總部  |      |      |      |
|----------------------------------|----------------------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|
|                                  | 2023                 | 2022   | 2021   | 2023   | 2022  | 2021  | 2023  | 2022  | 2021  | 2023  | 2022 | 2021 |      |
| <b>僱員總數</b>                      |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
| 正式員工                             | 人數                   | 11,525 | 11,610 | 10,419 | 6,716 | 6,751 | 6,723 | 4,435 | 4,511 | 3,350 | 374  | 348  | 346  |
| 非正式員工                            | 人數                   | 5,037  | 5,341  | 5,282  | 2,907 | 2,931 | 2,921 | 2,129 | 2,409 | 2,360 | 1    | 1    | 1    |
| 自僱人員                             | 人數                   | 2,517  | 2,419  | 2,460  | 1,639 | 1,633 | 1,662 | 878   | 858   | 798   | 0    | 0    | 0    |
| <b>正式員工組成</b>                    |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
| <b>按受僱類別劃分</b>                   |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
| 全職                               | 人數                   | 11,516 | 11,604 | 10,414 | 6,714 | 6,749 | 6,721 | 4,428 | 4,507 | 3,347 | 374  | 348  | 346  |
| 兼職                               | 人數                   | 9      | 6      | 5      | 2     | 2     | 2     | 7     | 4     | 3     | 0    | 0    | 0    |
| <b>按地區劃分</b>                     |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
| 香港                               | %                    | 3.8    | 4.0    | 4.5    | 5.2   | 5.4   | 5.4   | 0.1   | 0.1   | 0.2   | 23.5 | 25.8 | 28.0 |
| 中國(香港除外)                         | %                    | 80.9   | 81.2   | 79.4   | 82.8  | 82.6  | 82.6  | 79.2  | 80.5  | 74.8  | 67.4 | 64.7 | 62.4 |
| 海外                               | %                    | 15.2   | 14.8   | 16.1   | 12.0  | 12.0  | 12.0  | 20.7  | 19.3  | 25.0  | 9.1  | 9.5  | 9.5  |
| <b>按性別劃分</b>                     |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
| 男性                               | %                    | 87.7   | 87.5   | 87.8   | 89.9  | 89.6  | 89.5  | 85.5  | 85.6  | 85.9  | 73.0 | 71.8 | 73.7 |
| 女性                               | %                    | 12.3   | 12.5   | 12.2   | 10.1  | 10.4  | 10.5  | 14.5  | 14.4  | 14.1  | 27.0 | 28.2 | 26.3 |
| <b>按年齡組劃分</b>                    |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
| 30歲以下                            | %                    | 14.1   | 14.6   | 16.2   | 13.6  | 14.4  | 14.4  | 14.9  | 15.0  | 20.2  | 13.1 | 13.5 | 13.9 |
| 30-50歲                           | %                    | 65.2   | 65.9   | 67.6   | 67.5  | 69.0  | 70.8  | 62.1  | 62.0  | 62.2  | 58.6 | 56.9 | 58.4 |
| 50歲以上                            | %                    | 20.7   | 19.5   | 16.1   | 18.8  | 16.6  | 14.8  | 23.0  | 23.0  | 17.6  | 28.3 | 29.6 | 27.7 |
| <b>按職位等級劃分</b>                   |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
| 管理級                              | %                    | 0.7    | 0.8    | 0.9    | 0.7   | 1.0   | 0.8   | 0.6   | 0.4   | 1.1   | 2.4  | 1.7  | 1.7  |
| 監督級                              | %                    | 8.0    | 6.5    | 7.0    | 6.7   | 6.4   | 6.5   | 6.4   | 4.3   | 4.6   | 48.7 | 37.6 | 39.6 |
| 一般員工                             | %                    | 91.3   | 92.7   | 92.1   | 92.5  | 92.6  | 92.7  | 92.9  | 95.2  | 94.3  | 48.9 | 60.6 | 58.7 |
| <b>按僱員類別劃分的性別分佈<sup>22</sup></b> |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
| 管理級-男性                           | %                    | 89.4   | 不適用    | 不適用    | 85.7  | 不適用   | 不適用   | 96.3  | 不適用   | 不適用   | 88.9 | 不適用  | 不適用  |
| 管理級-女性                           | %                    | 10.6   | 不適用    | 不適用    | 14.3  | 不適用   | 不適用   | 3.7   | 不適用   | 不適用   | 11.1 | 不適用  | 不適用  |
| 監督級-男性                           | %                    | 81.8   | 不適用    | 不適用    | 79.9  | 不適用   | 不適用   | 84.3  | 不適用   | 不適用   | 83.0 | 不適用  | 不適用  |
| 監督級-女性                           | %                    | 18.2   | 不適用    | 不適用    | 20.1  | 不適用   | 不適用   | 15.7  | 不適用   | 不適用   | 17.0 | 不適用  | 不適用  |
| 一般員工-男性                          | %                    | 88.2   | 不適用    | 不適用    | 90.7  | 不適用   | 不適用   | 85.5  | 不適用   | 不適用   | 62.3 | 不適用  | 不適用  |
| 一般員工-女性                          | %                    | 11.8   | 不適用    | 不適用    | 9.3   | 不適用   | 不適用   | 14.5  | 不適用   | 不適用   | 37.7 | 不適用  | 不適用  |
| <b>員工流失</b>                      |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
|                                  | 人數                   | 386    | 387    | 336    | 281   | 254   | 229   | 96    | 125   | 102   | 9    | 8    | 5    |
|                                  | 流失率(%) <sup>23</sup> | 3.3    | 3.3    | 3.2    | 4.2   | 3.8   | 3.4   | 2.2   | 2.7   | 3.0   | 2.4  | 2.3  | 1.4  |
| <b>按地區劃分</b>                     |                      |        |        |        |       |       |       |       |       |       |      |      |      |
| 香港                               | 人數                   | 20     | 25     | 22     | 13    | 17    | 18    | 0     | 0     | 0     | 7    | 8    | 4    |
| 中國(香港除外)                         | 人數                   | 145    | 193    | 194    | 86    | 114   | 125   | 57    | 79    | 68    | 2    | 0    | 1    |
| 海外                               | 人數                   | 221    | 169    | 120    | 182   | 123   | 86    | 39    | 46    | 34    | 0    | 0    | 0    |

22 按僱員類別劃分的性別分佈情況於2023年新披露，因此沒有2022年和2021年可比較數據。

23 員工流失率的計算方法為：於報告年度內自願離職的正式員工總數(不包括中遠海運系統內的調派人員，或在任職期間因解僱、退休或身故而離職的員工)除以員工總數。

| 員工數據(續)       |                         | 總計   |      |      | 非控股碼頭 |      |      | 控股碼頭 |      |      | 公司總部 |      |      |
|---------------|-------------------------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|               |                         | 2023 | 2022 | 2021 | 2023  | 2022 | 2021 | 2023 | 2022 | 2021 | 2023 | 2022 | 2021 |
| 香港            | 流失率(%)                  | 4.5  | 5.4  | 4.7  | 3.7   | 4.7  | 4.9  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 8.0  | 8.9  | 4.1  |
| 中國(香港除外)      | 流失率(%)                  | 1.6  | 2.0  | 2.3  | 1.5   | 2.0  | 2.3  | 1.6  | 2.2  | 2.7  | 0.8  | 0.0  | 0.5  |
| 海外            | 流失率(%)                  | 12.6 | 9.8  | 7.2  | 22.6  | 15.1 | 10.7 | 4.3  | 5.2  | 4.1  | 0.0  | 0.0  | 0.0  |
| <b>按性別劃分</b>  |                         |      |      |      |       |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 男性            | 人數                      | 331  | 326  | 297  | 250   | 224  | 203  | 77   | 96   | 92   | 4    | 6    | 2    |
| 女性            | 人數                      | 55   | 61   | 39   | 31    | 30   | 26   | 19   | 29   | 10   | 5    | 2    | 3    |
| 男性            | 流失率(%)                  | 3.3  | 3.2  | 3.2  | 4.1   | 3.7  | 3.4  | 2.0  | 1.5  | 3.2  | 1.5  | 2.4  | 0.8  |
| 女性            | 流失率(%)                  | 3.9  | 4.2  | 3.1  | 4.6   | 4.3  | 3.7  | 3.0  | 3.5  | 2.1  | 5.0  | 2.1  | 3.3  |
| <b>按年齡組劃分</b> |                         |      |      |      |       |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 30歲以下         | 人數                      | 116  | 127  | 113  | 81    | 77   | 74   | 34   | 47   | 38   | 1    | 3    | 1    |
| 30-50歲        | 人數                      | 234  | 227  | 194  | 167   | 151  | 136  | 60   | 71   | 54   | 7    | 5    | 4    |
| 50歲以上         | 人數                      | 36   | 33   | 29   | 33    | 26   | 19   | 2    | 7    | 10   | 1    | 0    | 0    |
| 30歲以下         | 流失率(%)                  | 7.1  | 7.5  | 6.7  | 8.8   | 7.8  | 7.6  | 5.2  | 6.9  | 5.6  | 2.0  | 6.4  | 2.1  |
| 30-50歲        | 流失率(%)                  | 3.1  | 3.0  | 2.8  | 3.7   | 3.3  | 2.9  | 2.2  | 2.5  | 2.6  | 3.2  | 2.0  | 2.0  |
| 50歲以上         | 流失率(%)                  | 1.5  | 1.5  | 1.7  | 2.6   | 2.3  | 1.9  | 0.2  | 0.7  | 1.7  | 0.9  | 0.0  | 0.0  |
| <b>新聘請員工</b>  |                         |      |      |      |       |      |      |      |      |      |      |      |      |
|               | 人數                      | 613  | 648  | 460  | 393   | 402  | 231  | 174  | 221  | 214  | 46   | 25   | 15   |
|               | 新進員工比率(%) <sup>24</sup> | 5.3  | 5.6  | 4.4  | 5.9   | 6.0  | 3.4  | 3.9  | 3.2  | 6.4  | 12.3 | 7.2  | 4.3  |
| <b>按地區劃分</b>  |                         |      |      |      |       |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 香港            | 人數                      | 29   | 40   | 30   | 16    | 32   | 29   | 0    | 0    | 0    | 13   | 8    | 1    |
| 中國(香港除外)      | 人數                      | 314  | 401  | 291  | 202   | 241  | 128  | 79   | 144  | 149  | 33   | 16   | 14   |
| 海外            | 人數                      | 270  | 207  | 139  | 175   | 129  | 74   | 95   | 77   | 65   | 0    | 1    | 0    |
| 香港            | 新進員工比率(%)               | 6.6  | 8.7  | 6.4  | 4.6   | 8.8  | 7.9  | 0.0  | 0.0  | 0.0  | 14.8 | 8.8  | 1.0  |
| 中國(香港除外)      | 新進員工比率(%)               | 3.4  | 4.2  | 3.5  | 3.6   | 4.3  | 2.3  | 2.2  | 4.0  | 5.9  | 13.1 | 7.1  | 6.5  |
| 海外            | 新進員工比率(%)               | 15.4 | 12.1 | 8.3  | 21.7  | 15.9 | 9.2  | 10.4 | 8.8  | 7.8  | 0.0  | 3.0  | 0.0  |
| <b>按性別劃分</b>  |                         |      |      |      |       |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 男性            | 人數                      | 512  | 421  | 371  | 348   | 237  | 196  | 131  | 170  | 167  | 33   | 14   | 8    |
| 女性            | 人數                      | 101  | 227  | 89   | 45    | 165  | 35   | 43   | 51   | 47   | 13   | 11   | 7    |
| 男性            | 新進員工比率(%)               | 5.1  | 4.1  | 4.1  | 5.8   | 3.9  | 3.3  | 3.5  | 4.4  | 5.8  | 12.1 | 5.6  | 3.1  |
| 女性            | 新進員工比率(%)               | 7.1  | 15.6 | 7.0  | 6.6   | 19.5 | 5.0  | 6.7  | 7.8  | 10.0 | 12.9 | 11.3 | 7.7  |
| <b>按年齡組劃分</b> |                         |      |      |      |       |      |      |      |      |      |      |      |      |
| 30歲以下         | 人數                      | 316  | 395  | 297  | 218   | 251  | 137  | 89   | 129  | 150  | 9    | 15   | 10   |
| 30-50歲        | 人數                      | 272  | 235  | 148  | 155   | 137  | 83   | 81   | 88   | 61   | 36   | 10   | 4    |
| 50歲以上         | 人數                      | 25   | 18   | 15   | 20    | 14   | 11   | 4    | 4    | 3    | 1    | 0    | 1    |
| 30歲以下         | 新進員工比率(%)               | 19.4 | 23.3 | 17.5 | 23.8  | 25.8 | 14.1 | 13.5 | 19.0 | 22.2 | 18.4 | 31.9 | 20.8 |
| 30-50歲        | 新進員工比率(%)               | 3.6  | 3.1  | 2.1  | 3.4   | 2.9  | 1.7  | 2.9  | 2.2  | 2.9  | 16.4 | 5.1  | 2.0  |
| 50歲以上         | 新進員工比率(%)               | 1.0  | 0.8  | 0.9  | 1.6   | 1.2  | 1.1  | 0.4  | 0.3  | 0.5  | 0.9  | 0.0  | 1.0  |

24 新進員工比率的計算方法為：首次加入機構的員工總數除以員工總數。

## 員工數據(續)

2023

總計 非控股碼頭 控股碼頭 公司總部

## 集體談判協議

共有13家碼頭的員工受集體談判協議保障<sup>25</sup>。部分碼頭公司有針對運營重大改變提前通知員工的固定通知期。公司的任何重大運營變更會根據商業及其他方面的敏感度而與工會討論或合理提前通知員工。部分碼頭公司的集體談判協議中設有規定磋商和談判的通知期。相關員工覆蓋率及相關碼頭資料如下：

| 98%的員工受集體談判協議保障 | 碼頭公司數目(家) | 13 | 5   | 8 | 不適用 |
|-----------------|-----------|----|-----|---|-----|
| <b>董事會成員構成</b>  |           |    |     |   |     |
| <b>按性別劃分</b>    |           |    |     |   |     |
| 男性              | 人數        |    | 不適用 |   | 9   |
| 女性              | 人數        |    | 不適用 |   | 1   |
| <b>按年齡組劃分</b>   |           |    |     |   |     |
| 30歲以下           | 人數        |    | 不適用 |   | 0   |
| 30-50歲          | 人數        |    | 不適用 |   | 2   |
| 50歲以上           | 人數        |    | 不適用 |   | 8   |

25 CSP澤布呂赫碼頭的員工受集體談判協議保障，覆蓋僱員總數的58%。



| 員工數據(續) <sup>26</sup> |        | 公司總部          |        |       |
|-----------------------|--------|---------------|--------|-------|
|                       |        | 2023          | 2022   | 2021  |
| <b>員工培訓</b>           |        |               |        |       |
|                       | 僱員受訓比率 | <b>51.7</b>   | 56.7   | 44.8  |
|                       | 受訓人數   | <b>194</b>    | 198    | 155   |
|                       | 總時數    | <b>34,049</b> | 21,689 | 7,623 |
|                       | 平均培訓實數 | <b>91</b>     | 62     | 22    |
| <b>按性別劃分</b>          |        |               |        |       |
| 男性                    | 受訓比率   | <b>41.2</b>   | 44.0   | 32.9  |
| 女性                    | 受訓比率   | <b>80.2</b>   | 88.8   | 78.0  |
| 男性                    | 受訓人數   | <b>113</b>    | 111    | 84    |
| 女性                    | 受訓人數   | <b>81</b>     | 87     | 71    |
| 男性                    | 平均培訓時數 | <b>227</b>    | 50     | 18    |
| 女性                    | 平均培訓時數 | <b>104</b>    | 94     | 33    |
| <b>按職位等級劃分</b>        |        |               |        |       |
| 管理級                   | 受訓比率   | <b>66.7</b>   | 83.3   | 66.7  |
| 監督級                   | 受訓比率   | <b>16.5</b>   | 27.5   | 22.6  |
| 一般員工                  | 受訓比率   | <b>85.9</b>   | 73.0   | 59.1  |
| 管理級                   | 受訓人數   | <b>6</b>      | 5      | 4     |
| 監督級                   | 受訓人數   | <b>30</b>     | 39     | 31    |
| 一般員工                  | 受訓人數   | <b>158</b>    | 154    | 120   |
| 管理級                   | 平均培訓時數 | <b>176</b>    | 25     | 125   |
| 監督級                   | 平均培訓時數 | <b>21</b>     | 35     | 11    |
| 一般員工                  | 平均培訓時數 | <b>156</b>    | 79     | 27    |

26 員工培訓數據只包括全職員工。

| 員工數據(續)               |              | 總計       |          |          | 非控股碼頭   |          |         | 控股碼頭     |          |          | 公司總部  |       |       |
|-----------------------|--------------|----------|----------|----------|---------|----------|---------|----------|----------|----------|-------|-------|-------|
|                       |              | 2023     | 2022     | 2021     | 2023    | 2022     | 2021    | 2023     | 2022     | 2021     | 2023  | 2022  | 2021  |
| <b>員工健康與安全</b>        |              |          |          |          |         |          |         |          |          |          |       |       |       |
| <b>工傷及工作相關的健康問題</b>   |              |          |          |          |         |          |         |          |          |          |       |       |       |
| 因工傷亡                  | 人數           | 0        | 0        | 1        | 0       | 0        | 1       | 0        | 0        | 0        | 0     | 0     | 0     |
| 嚴重工傷事故 <sup>27</sup>  | 個案           | 5        | 3        | 0        | 4       | 0        | 0       | 1        | 3        | 0        | 0     | 0     | 0     |
| 可記錄工傷事故 <sup>28</sup> | 個案           | 81       | 99       | 62       | 52      | 47       | 33      | 29       | 51       | 29       | 0     | 0     | 0     |
| 死亡比率 <sup>29</sup>    | 每200,000工作小時 | 0        | 0        | 0.01     | 0       | 0        | 0.01    | 0        | 0        | 0        | 0     | 0     | 0     |
| 嚴重工傷比率 <sup>30</sup>  | 每200,000工作小時 | 0.03     | 0.01     | 0        | 0.04    | 0        | 0       | 0.01     | 0.03     | 0        | 0     | 0     | 0     |
| 可記錄工傷比率 <sup>31</sup> | 每200,000工作小時 | 0.47     | 0.55     | 0.58     | 0.52    | 0.54     | 0.45    | 0.41     | 0.56     | 0.88     | 0     | 0     | 0     |
| 職業病數字 <sup>32</sup>   | 個案           | 5        | 8        | 0        | 0       | 0        | 0       | 5        | 8        | 0        | 0     | 0     | 0     |
| <b>誤工及缺勤</b>          |              |          |          |          |         |          |         |          |          |          |       |       |       |
| 工傷引致誤工 <sup>33</sup>  | 日數           | 1,561.0  | 2,710.0  | 1,201.0  | 609.0   | 923.0    | 502.0   | 952.0    | 1,787.0  | 699.0    | 0     | 0     | 0     |
| 缺勤 <sup>34</sup>      | 日數           | 20,809.0 | 27,960.5 | 18,719.0 | 6,866.0 | 13,887.0 | 6,522.0 | 13,506.0 | 13,831.0 | 12,010.0 | 437.0 | 242.5 | 187.0 |
| 誤工日數比率 <sup>35</sup>  | %            | 0.04     | 0.09     | 0.05     | 0.02    | 0.05     | 0.03    | 0.06     | 0.14     | 0.09     | 0     | 0     | 0     |
| 缺勤比率 <sup>36</sup>    | %            | 0.50     | 0.91     | 0.70     | 0.27    | 0.78     | 0.36    | 0.83     | 1.12     | 1.48     | 0.80  | 0.49  | 0.74  |

27 嚴重工傷事故指工作者無法恢復的其他傷害(如截肢)、或無法/難以於6個月內恢復至受傷前健康狀態的傷害。

28 可記錄工傷事故包括死亡、離開工作崗位、工作受限或轉換工作崗位、超出急救的醫療、或失去意識、或由醫生或其他具有執照的醫療保健專業人員診斷出的重大傷害或疾病(即使它不會導致死亡、離開工作崗位、工作受限或轉換工作崗位、超出急救的醫療、或失去意識)。

29 死亡比率的計算方法為：因工死亡的總人數乘以200,000再除以工作總時數。

30 嚴重工傷比率的計算方法為：嚴重工傷個案總數乘以200,000再除以工作總時數。

31 可記錄工傷比率的計算方法為：可記錄工傷個案總數乘以200,000再除以工作總時數。

32 職業病指因工作環境或活動(如工作壓力或長期接觸有害化學品)或因工傷導致的疾病。

33 誤工日數指因職業事故或職業病而不能從事日常工作的時間。

34 缺勤指員工因失去勞動能力，而不僅是因工傷或職業病脫離工作崗位。不包括獲批准的假期，如節假日、學習假、產假/陪產假和喪假。

35 誤工日數比率的計算方法為：誤工日數除以原定總工作日數再乘以100%。

36 缺勤比率的計算方法為：缺勤日數除以原定總工作日數再乘以100%。

環境數據<sup>37</sup>

| 環境數據                            |              | 總計          |                         |                     | 非控股碼頭       |                     |                     | 控股碼頭        |                         |                     | 公司總部    |         |         |
|---------------------------------|--------------|-------------|-------------------------|---------------------|-------------|---------------------|---------------------|-------------|-------------------------|---------------------|---------|---------|---------|
|                                 |              | 2023        | 2022                    | 2021                | 2023        | 2022                | 2021                | 2023        | 2022                    | 2021                | 2023    | 2022    | 2021    |
| <b>直接能源使用</b>                   |              |             |                         |                     |             |                     |                     |             |                         |                     |         |         |         |
| 柴油                              | 公升           | 69,075,365  | 76,986,169              | 84,822,636          | 41,906,858  | 47,721,574          | 53,207,673          | 27,168,507  | 29,264,595              | 31,614,963          | 0       | 0       | 0       |
| 汽油                              | 公升           | 677,785     | 767,467                 | 778,698             | 519,505     | 545,334             | 583,027             | 145,815     | 211,655                 | 184,609             | 12,464  | 10,478  | 11,062  |
| 液化石油氣(LPG)                      | 公升           | 125,886     | 151,030                 | 198,849             | 110,786     | 114,730             | 132,436             | 15,100      | 36,300                  | 66,413              | 0       | 0       | 0       |
| 液化天然氣(LNG)                      | 公升           | 9,305,129   | 9,430,829 <sup>38</sup> | 9,650,634           | 5,924,914   | 5,657,985           | 9,650,634           | 3,380,215   | 3,772,843 <sup>38</sup> | 0                   | 0       | 0       | 0       |
| 天然氣                             | 立方米          | 355,461     | 355,959                 | 450,549             | 340,577     | 346,917             | 439,656             | 14,884      | 9,042                   | 10,893              | 0       | 0       | 0       |
| <b>間接能源使用</b>                   |              |             |                         |                     |             |                     |                     |             |                         |                     |         |         |         |
| 外購電力(不包括岸電系統用電)                 | 千瓦時          | 602,710,244 | 628,552,329             | 605,511,077         | 343,596,674 | 364,386,017         | 385,752,018         | 258,686,876 | 263,781,620             | 219,313,330         | 426,693 | 384,692 | 445,728 |
| 岸電系統用電                          | 千瓦時          | 20,266,061  | 4,720,382               | 不適用                 | 16,476,903  | 3,417,910           | 不適用                 | 3,789,158   | 1,302,472               | 不適用                 | 不適用     | 不適用     | 不適用     |
| 外購熱力                            | 百萬焦耳         | 469         | 2,324                   | 6,086               | 469         | 2,324               | 6,086               | 0           | 0                       | 0                   | 0       | 0       | 0       |
| 太陽能發電                           | 千瓦時          | 2,542,791   | 2,061,984               | 303,357             | 1,786,900   | 1,948,540           | 0                   | 755,891     | 113,444                 | 303,357             | 0       | 0       | 0       |
| <b>能源使用<sup>39</sup></b>        |              |             |                         |                     |             |                     |                     |             |                         |                     |         |         |         |
| 直接能源使用                          | 百萬兆焦耳        | 2,985       | 3,306 <sup>38</sup>     | 3,513 <sup>38</sup> | 1,771       | 1,989 <sup>38</sup> | 2,294 <sup>38</sup> | 1,214       | 1,316 <sup>38</sup>     | 1,219 <sup>38</sup> | 0       | 0       | 0       |
| 間接能源使用                          | 百萬兆焦耳        | 2,179       | 2,270 <sup>38</sup>     | 2,181 <sup>38</sup> | 1,243       | 1,319 <sup>38</sup> | 1,390 <sup>38</sup> | 934         | 950                     | 789 <sup>38</sup>   | 2       | 1       | 2       |
| 能源使用總量                          | 百萬兆焦耳        | 5,164       | 5,576 <sup>38</sup>     | 5,694 <sup>38</sup> | 3,015       | 3,308 <sup>38</sup> | 3,684 <sup>38</sup> | 2,148       | 2,266 <sup>38</sup>     | 2,008               | 2       | 2       | 2       |
| 能源使用強度                          | 千兆焦耳每標準箱     | 0.066       | 0.072 <sup>38</sup>     | 0.081               | 0.063       | 0.072               | 0.078               | 0.070       | 0.072 <sup>38</sup>     | 0.087               | 不適用     | 不適用     | 不適用     |
| <b>溫室氣體排放<sup>40</sup></b>      |              |             |                         |                     |             |                     |                     |             |                         |                     |         |         |         |
| <b>溫室氣體排放(範圍一)<sup>41</sup></b> |              |             |                         |                     |             |                     |                     |             |                         |                     |         |         |         |
| — 公司總部及控股碼頭                     | 公噸二氧化碳當量     | 78,497      | 84,895 <sup>38</sup>    | 85,836              | 不適用         | 不適用                 | 不適用                 | 78,465      | 84,868 <sup>38</sup>    | 85,801              | 32      | 27      | 36      |
| — 非控股碼頭                         | 公噸二氧化碳當量     | 不適用         | 不適用                     | 不適用                 | 122,826     | 138,201             | 158,542             | 不適用         | 不適用                     | 不適用                 | 不適用     | 不適用     | 不適用     |
| <b>溫室氣體排放(範圍二)<sup>41</sup></b> |              |             |                         |                     |             |                     |                     |             |                         |                     |         |         |         |
| — 公司總部及控股碼頭                     | 公噸二氧化碳當量     | 148,492     | 150,661                 | 124,317             | 不適用         | 不適用                 | 不適用                 | 148,191     | 150,390                 | 124,138             | 301     | 271     | 179     |
| — 非控股碼頭                         | 公噸二氧化碳當量     | 不適用         | 不適用                     | 不適用                 | 204,748     | 216,063             | 232,473             | 不適用         | 不適用                     | 不適用                 | 不適用     | 不適用     | 不適用     |
| <b>溫室氣體排放(範圍三)<sup>42</sup></b> |              |             |                         |                     |             |                     |                     |             |                         |                     |         |         |         |
| 類別3—與燃料和能源有關的活動                 | 公噸二氧化碳當量     | 11,609      | 2,854                   | 不適用                 | 8,792       | 1,805               | 不適用                 | 2,817       | 1,049                   | 不適用                 | 不適用     | 不適用     | 不適用     |
| 類別5—運營過程中產生的廢棄物                 | 公噸二氧化碳當量     | 490         | 488                     | 437                 | 262         | 276                 | 267                 | 227         | 212                     | 169                 | 1       | 1       | 1       |
| 類別15—投資 <sup>41</sup>           | 公噸二氧化碳當量     | 327,574     | 354,264                 | 391,015             | 不適用         | 不適用                 | 不適用                 | 不適用         | 不適用                     | 不適用                 | 不適用     | 不適用     | 不適用     |
| <b>溫室氣體排放總量(範圍一及範圍二)</b>        |              |             |                         |                     |             |                     |                     |             |                         |                     |         |         |         |
| — 公司總部及控股碼頭                     | 公噸二氧化碳當量     | 226,989     | 235,556 <sup>38</sup>   | 210,153             | 不適用         | 不適用                 | 不適用                 | 226,656     | 235,258 <sup>38</sup>   | 209,938             | 333     | 298     | 215     |
| 溫室氣體排放強度(範圍一及範圍二)               | 千克二氧化碳當量每標準箱 | 不適用         | 不適用                     | 不適用                 | 6.86        | 7.70                | 8.27                | 7.41        | 7.47 <sup>38</sup>      | 9.06                | 不適用     | 不適用     | 不適用     |

37 環境數據以四捨五入的方式匯報，因此可能出現加總上的誤差。

38 數據經審查後重列。

39 各燃料類別的能源消耗值是按照UK Government GHG Conversion Factors for Company Reporting (2020)所提供的燃料總熱值、密度或轉換系數作統一計算。電力的能源消耗值是按照1千瓦時等於0.0036千兆焦耳(來源於香港機電工程署)作統一計算。

40 溫室氣體排放計算使用參考政府間氣候變化專門委員會(IPCC)第五次評估報告提供的100年全球增溫潛勢(CO<sub>2</sub>: 1, CH<sub>4</sub>: 28, N<sub>2</sub>O: 265)。

(1) 中國地區的溫室氣體排放根據溫室氣體核算體系發佈的《能源消耗引起的溫室氣體排放計算工具指南(2.1版)》統一計算；

(2) 香港地區數據計算的參考來源為聯交所發佈的《主板上市規則》附錄二：環境關鍵績效指標匯報指引；

(3) 海外地區數據計算的參考來源為溫室氣體核算體系發佈的《Emission Factors from Cross-sector Tools》；

(4) 有關上述(1)至(3)項中未涵蓋的電力溫室氣體排放系數，使用Carbon Footprint Country Specific Electricity Grid GHG Emission Factors v1.1 (Mar 2022)及當地電力供應商所提供的資料進行統計(適用於香港及海外地區的運營範圍)；及

(5) 以上統計暫不包括由滅火系統及冷凍/空調設備所產生的逃逸性排放。

41 非控股碼頭作為本公司的投資項目，其溫室氣體(範圍一及範圍二)排放由過往年度(2022年和2021年)計入本公司溫室氣體(範圍一及範圍二)排放總量改為自2023年起計入本公司溫室氣體(範圍三)排放類別15—投資內。

42 溫室氣體(範圍三)排放包括向船隻提供岸電、棄置到堆填區的廢紙、政府部門處理食水及污水而消耗的電力及投資所產生的間接溫室氣體排放。

| 環境數據(續)                       |         | 總計               |           |                       | 非控股碼頭            |           |           | 控股碼頭             |           |                       | 公司總部         |       |       |
|-------------------------------|---------|------------------|-----------|-----------------------|------------------|-----------|-----------|------------------|-----------|-----------------------|--------------|-------|-------|
|                               |         | 2023             | 2022      | 2021                  | 2023             | 2022      | 2021      | 2023             | 2022      | 2021                  | 2023         | 2022  | 2021  |
| <b>廢氣排放<sup>43</sup></b>      |         |                  |           |                       |                  |           |           |                  |           |                       |              |       |       |
| 氮氧化物(NO <sub>x</sub> )        | 公噸      | 5,213            | 不適用       | 不適用                   | 3,079            | 不適用       | 不適用       | 2,133            | 不適用       | 不適用                   | 0            | 不適用   | 不適用   |
| 硫氧化物(SO <sub>x</sub> )        | 公噸      | 324              | 不適用       | 不適用                   | 195              | 不適用       | 不適用       | 129              | 不適用       | 不適用                   | 0            | 不適用   | 不適用   |
| 可吸入懸浮顆粒(PM10)                 | 公噸      | 228              | 不適用       | 不適用                   | 201              | 不適用       | 不適用       | 26               | 不適用       | 不適用                   | 0            | 不適用   | 不適用   |
| <b>總耗水量</b>                   | 立方米     | <b>2,999,579</b> | 2,968,645 | 2,604,763             | <b>1,766,093</b> | 1,800,892 | 1,612,398 | <b>1,231,988</b> | 1,166,629 | 990,923               | <b>1,497</b> | 1,124 | 1,441 |
| 市政供水                          | 立方米     | <b>2,980,742</b> | 2,926,494 | 2,573,048             | <b>1,764,630</b> | 1,796,496 | 1,608,187 | <b>1,214,626</b> | 1,128,885 | 963,430               | <b>1,487</b> | 1,114 | 1,431 |
| 地下水                           | 立方米     | 0                | 286       | 156                   | 0                | 286       | 156       | 0                | 0         | 0                     | 0            | 0     | 0     |
| 其他機構的廢水                       | 立方米     | <b>14,395</b>    | 19,170    | 3,650                 | <b>780</b>       | 3,650     | 3,650     | <b>13,615</b>    | 15,520    | 0                     | 0            | 0     | 0     |
| 來自其他供水設施的水                    | 立方米     | <b>4,442</b>     | 22,695    | 27,909                | <b>684</b>       | 460       | 405       | <b>3,748</b>     | 22,225    | 27,494                | <b>10</b>    | 10    | 10    |
| 水資源消耗強度                       | 立方米每標準箱 | <b>0.038</b>     | 0.038     | 0.037                 | <b>0.037</b>     | 0.039     | 0.034     | <b>0.040</b>     | 0.037     | 0.043                 | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| <b>使用物料</b>                   |         |                  |           |                       |                  |           |           |                  |           |                       |              |       |       |
| 潤滑油和液壓油                       | 千克      | <b>768,512</b>   | 801,552   | 898,988               | <b>343,437</b>   | 338,411   | 380,313   | <b>425,075</b>   | 463,142   | 518,675               | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 潤滑脂                           | 千克      | <b>153,037</b>   | 109,683   | 105,559               | <b>40,603</b>    | 42,252    | 50,947    | <b>112,435</b>   | 67,431    | 54,613                | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 輪胎 <sup>44</sup>              | 千克      | <b>1,443,144</b> | 1,271,849 | 1,342,971             | <b>690,309</b>   | 640,162   | 775,395   | <b>752,836</b>   | 631,687   | 567,576               | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 紙張                            | 千克      | <b>61,460</b>    | 65,861    | 57,069                | <b>26,327</b>    | 40,532    | 36,269    | <b>33,499</b>    | 24,606    | 19,199                | <b>1,634</b> | 723   | 1,601 |
| <b>廢棄物產生</b>                  |         |                  |           |                       |                  |           |           |                  |           |                       |              |       |       |
| 固體化學廢棄物                       | 千克      | <b>6,255,933</b> | 4,930,238 | 4,825,247             | <b>3,673,750</b> | 2,107,490 | 2,324,812 | <b>2,582,183</b> | 2,822,748 | 2,500,435             | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 廢含油抹布                         | 千克      | <b>238,777</b>   | 284,172   | 230,884               | <b>182,112</b>   | 234,317   | 191,330   | <b>56,665</b>    | 49,855    | 39,554                | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 廢鋼絲繩                          | 千克      | <b>3,132,827</b> | 2,558,977 | 2,118,701             | <b>2,345,965</b> | 1,586,507 | 1,564,811 | <b>786,862</b>   | 972,470   | 553,890               | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 廢就金屬                          | 千克      | <b>2,770,372</b> | 1,946,240 | 2,380,603             | <b>1,100,942</b> | 261,703   | 525,066   | <b>1,669,430</b> | 1,684,537 | 1,855,537             | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 廢油桶                           | 千克      | <b>19,751</b>    | 42,446    | 36,728                | <b>8,441</b>     | 18,084    | 16,098    | <b>11,310</b>    | 24,362    | 20,630                | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 廢油漆桶                          | 千克      | <b>9,137</b>     | 11,454    | 24,910                | <b>2,730</b>     | 3,030     | 18,057    | <b>6,407</b>     | 8,424     | 6,853                 | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 廢油污泥                          | 千克      | <b>85,069</b>    | 86,950    | 33,421                | <b>33,560</b>    | 3,849     | 9,450     | <b>51,509</b>    | 83,101    | 23,971                | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 液體化學廢棄物                       | 千克      | <b>581,848</b>   | 561,970   | 559,002               | <b>275,690</b>   | 272,626   | 288,243   | <b>306,158</b>   | 289,344   | 270,759               | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 廢鉛酸蓄電池                        | 千克      | <b>68,610</b>    | 41,347    | 45,449                | <b>21,091</b>    | 12,705    | 10,763    | <b>47,519</b>    | 28,642    | 34,686                | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 廢油                            | 千克      | <b>513,238</b>   | 520,623   | 513,553               | <b>254,599</b>   | 259,921   | 277,480   | <b>258,639</b>   | 260,702   | 236,073               | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 其他有害廢棄物 <sup>45</sup>         | 千克      | <b>226,403</b>   | 498,149   | 207,951               | <b>34,205</b>    | 55,654    | 32,338    | <b>192,114</b>   | 442,375   | 175,493               | <b>84</b>    | 120   | 120   |
| 木卡板                           | 千克      | <b>817,162</b>   | 279,780   | 290,837               | <b>337,610</b>   | 100,100   | 225,964   | <b>479,552</b>   | 179,680   | 64,873                | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 廢水                            | 立方米     | <b>980,339</b>   | 1,054,890 | 834,216 <sup>38</sup> | <b>692,775</b>   | 651,948   | 485,996   | <b>287,564</b>   | 402,943   | 348,219 <sup>38</sup> | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 其他無害廢棄物 <sup>46</sup>         | 千克      | <b>1,601,450</b> | 1,081,366 | 1,180,944             | <b>693,970</b>   | 608,075   | 714,652   | <b>907,480</b>   | 473,292   | 466,292               | <b>0</b>     | 0     | 0     |
| <b>廢棄物回收<sup>47, 48</sup></b> |         |                  |           |                       |                  |           |           |                  |           |                       |              |       |       |
| 固體化學廢棄物                       | 千克      | <b>3,636,567</b> | 2,950,154 | 2,602,230             | <b>1,740,743</b> | 1,529,138 | 1,603,747 | <b>1,895,824</b> | 1,421,016 | 998,483               | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 液體化學廢棄物                       | 千克      | <b>271,029</b>   | 491,507   | 341,030               | <b>115,535</b>   | 200,209   | 208,019   | <b>155,494</b>   | 291,298   | 133,011               | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 其他有害廢棄物                       | 千克      | <b>97,572</b>    | 203,729   | 80,152                | <b>39,864</b>    | 49,500    | 13,980    | <b>57,672</b>    | 154,169   | 66,112                | <b>36</b>    | 60    | 60    |
| 木卡板                           | 千克      | <b>678,286</b>   | 406,008   | 226,425               | <b>249,210</b>   | 152,620   | 169,680   | <b>429,076</b>   | 253,388   | 56,745                | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 輪胎 <sup>49</sup>              | 千克      | <b>828,880</b>   | 650,349   | 679,046               | <b>540,235</b>   | 387,522   | 329,534   | <b>288,645</b>   | 262,827   | 349,512               | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 紙張                            | 千克      | <b>45,135</b>    | 33,750    | 38,679                | <b>16,250</b>    | 16,648    | 16,448    | <b>28,240</b>    | 16,720    | 21,081                | <b>645</b>   | 382   | 1,150 |
| 電腦設備                          | 千克      | <b>32,103</b>    | 7,769     | 10,616                | <b>1,900</b>     | 2,355     | 3,673     | <b>30,203</b>    | 5,415     | 6,943                 | 不適用          | 不適用   | 不適用   |
| 其他廢棄物                         | 千克      | <b>677,995</b>   | 122,231   | 285,539               | <b>11,840</b>    | 0         | 157,080   | <b>666,155</b>   | 122,231   | 128,459               | <b>0</b>     | 0     | 0     |

43 廢氣排放是2023年新披露的數據，因此沒有2022年和2021年可比較數據。

44 輪胎消耗數據以每條計算。計算輪胎消耗總量時，少於10公斤、10公斤至50公斤以及51公斤至100公斤者均統一採用其中位數，分別是5.5公斤、30公斤以及75.5公斤，而多於100公斤的輪胎則按150公斤計算。

45 包括醫療廢物、污泥及其他受污染廢物。

46 包括金屬、塑膠、玻璃、餐廚垃圾或其他未分類的無害生活垃圾等。

47 所產生的固體、液體化學廢棄物及其他有害廢棄物均由專業第三方回收和處理，此處不再重列。

48 例如墨水匣、光管、水銀燈或電路板等。由於部份廢棄物由回收商統一處理，因此本公司無法提供具體類別的回收重量。本公司將探討如何在日後的報告中作更詳盡的披露。

49 輪胎回收數據以每條計算。計算輪胎回收總量時，少於10公斤、10公斤至50公斤以及51公斤至100公斤者均統一採用其中位數，分別是5.5公斤、30公斤以及75.5公斤，而多於100公斤的輪胎則按150公斤計算。



## 獎項及榮譽

| 獎項及榮譽   | 頒發機構                        |
|---|-----------------------------|
| <b>中遠海運港口</b>   |                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>最佳企業管治及ESG大獎2023－特別表揚</li> </ul>   | 香港會計師公會                     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>優秀H股及紅籌股公司－2023 HKMA最佳年報獎</li> </ul>   | 香港管理專業協會                    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2022網上年報銀獎</li> <li>可持續發展報告銅獎</li> <li>環境意識銅獎</li> </ul>   | Inova Awards                |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>環境傑出貢獻獎</li> </ul>   | 2022益企未來・中華企業社會責任盛典         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>年度最佳集裝箱運營商獎</li> <li>最佳社會責任港口運營商</li> </ul>  | 《Global Business Outlook》雜誌 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>最創新港口運營商</li> </ul>  | 《International Finance》雜誌   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>最佳港口運營商(碼頭組別)</li> <li>最佳投資者關係企業(碼頭組別)</li> <li>最佳可持續發展公司(碼頭組別)</li> <li>最佳企業社會責任公司(碼頭組別)</li> </ul> | 《International Business》雜誌  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年香港最佳團隊獎</li> </ul>  | 法律500強GC Powerlist          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2022港航物流年度企業・十大港口智慧力量</li> </ul>   | 第二屆鐵水聯運發展論壇                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>「國企數字場景創新專業賽」決賽二等獎(獲獎項目：《5G賦能智慧港口運營實踐》)</li> </ul>   | 國務院國有資產監督管理委員會科技創新局         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年交通行業設備管理與技術創新獎管理類二等獎(獲獎項目：《集團化EAM統建項目》)</li> </ul>  | 中國設備管理協會                    |

註：

本公司致力於不斷提升企業管治及法治建設水平，2024年第一季度再創佳績，榮獲下列獎項：

- 《商法》雜誌頒發的「企業法務大獎2024－空運、航運及物流－年度卓越法務團隊」、「企業法務大獎2024－跨境合規－優秀法務團隊」、「企業法務大獎2024－國際合規與制裁－優秀法務團隊」及「企業法務大獎2024－跨境併購－優秀法務團隊」。

| 獎項及榮譽   | 頒發機構                              |
|---|-----------------------------------|
| <b>廈門遠海碼頭</b>   |                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>四星級綠色港口</li> </ul>   | 中國港口協會                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023港航物流業TOP30創新案例(獲獎項目:《數字化平台助力智慧港區運營管理》)</li> </ul>                        | 《中國航務周刊》                          |
| <b>CSP武漢碼頭</b>  |                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2022集裝箱鐵水聯運優秀案例(入選項目:陽邏國際港集裝箱鐵水聯運二期項目)</li> </ul>                            | 第二屆鐵水聯運發展論壇                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>一等獎(獲獎項目:《基於千兆光網+5G的內河智慧港口創新應用》)</li> </ul>                                  | 第二屆「光華杯」千兆光網創新應用大賽智慧港口專題賽決賽       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>二等獎(獲獎項目:《黃金水道·首個內河水鐵聯運自動化碼頭—武漢中遠陽邏港5G智慧港口項目》)</li> </ul>                    | 工業和信息化部第六屆「綻放杯」5G應用徵集大賽5G+水利海洋專題賽 |
| <b>連雲港新東方碼頭</b>   |                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>港口集團環保先進集體</li> </ul>  | 連雲港港口控股集團                         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年交通行業設備管理與技術創新獎技術類二等獎(獲獎項目:《集裝箱碼頭PLC模擬實驗平台》及《集裝箱場橋電控系統研製與應用》)</li> </ul> | 中國設備管理協會                          |
| <b>錦州新時代碼頭</b>  |                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>第二十屆「金輪杯」中國貨運服務質量獎「用戶滿意集裝箱碼頭」獎項</li> </ul>                                   | 《中國航務周刊》                          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年交通行業設備管理與技術創新獎技術類二等獎(獲獎項目:《輪胎吊電池房火情抑制系統項目》)</li> </ul>                  | 中國設備管理協會                          |
| <b>廣州碼頭</b>   |                                   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>四星級綠色港口</li> </ul>   | 中國港口協會                            |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年交通行業設備管理與技術創新獎技術類二等獎(獲獎項目:《純電動牽引車智能調度系統的研究與應用》)</li> </ul>              | 中國設備管理協會                          |

| 獎項及榮譽  | 頒發機構                                 |
|--|--------------------------------------|
| <b>天津集裝箱碼頭</b>   |                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>四星級綠色港口</li> </ul>  | 中國港口協會                               |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>碳達峰碳中和標桿企業稱號(獲獎項目：《集裝箱碼頭自動化改造關鍵技術的應用與推廣》)</li> <li>標桿創新項目技術類(獲獎項目：《綜合節能型場橋的節能設計及應用》)</li> </ul>                                 | 中國設備管理協會—第二屆碳達峰碳中和行動典型案例徵集活動         |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023信息技術TOP10創新案例</li> <li>2023港航物流業TOP30創新案例(獲獎項目：《Q-dada智慧服務數字化管控平台項目》)</li> <li>第二十屆「金輪杯」中國貨運服務質量獎「用戶滿意集裝箱碼頭」獎項</li> </ul>   | 《中國航務周刊》                             |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年交通行業設備管理與技術創新獎技術類一等獎(獲獎項目：《傳統碼頭全流程自動化改造研究及應用》)</li> <li>2023年交通行業設備管理與技術創新獎技術類二等獎(獲獎項目：《綜合節能型輪胎式龍門起重機的節能設計和應用》)</li> </ul> | 中國設備管理協會                             |
| <b>CSP阿布扎比碼頭</b>   |                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年度中東及印度次大陸地區的環境保護大獎(The Environmental Protection Award)</li> </ul>  | 海事標準獎(The Maritime Standard Award)   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年度「港口碼頭創新獎」(Port &amp; Terminal Innovation Award)</li> </ul>  | 海貿國際海事頒獎典禮(Sea Trade Maritime Award) |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>NEESHAN Award for Best Sustainability Performance Award – Joint Venture</li> </ul>  | Abu Dhabi Ports                      |
| <b>CSP畢爾巴鄂碼頭</b>   |                                      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Bronze Recognition for 5 years of Continuous EMAS Registration</li> </ul>   | European Commission                  |

| 獎項及榮譽   | 頒發機構                                   |
|---|--|
| <b>香港碼頭</b>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2022-2023年度積金好僱主5年+</li> <li>• 2022-2023友商有良嘉許－卓越企業獎</li> <li>• 保留現有僱員就業獎</li> </ul>                                 | <p>香港強制性公積金計劃管理局</p> <p>香港中小型企業總商會</p> |
| <b>大連集裝箱碼頭</b>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 第二十屆「金輪杯」中國貨運服務質量獎「用戶滿意集裝箱碼頭」獎項</li> </ul>   | 《中國航務周刊》                               |
| <b>鹽田碼頭</b>   |  |
| <p>深圳市第十三屆職工技術創新運動會暨2023年深圳技能大賽</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 電動港機裝卸機械司機職業技能競賽二等獎</li> <li>• 電動港機裝卸機械司機職業技能競賽三等獎</li> <li>• 深圳市技術能手</li> </ul> | 深圳市人力資源和社會保障局                          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 綠色低碳貢獻獎</li> </ul>   | 《中國航務周刊》                               |



## 會籍及約章

| 機構名稱   | 職務     |
|--|--------|
| <b>中遠海運港口</b>  |        |
| 中國港口協會   | 理事     |
| 中國港口協會   | 會員     |
| 中國港口協會集裝箱分會  | 副理事長   |
| 中國港口協會集裝箱分會(包括協會下屬各委員會)                                  | 會員     |
| 中國航務周刊   | 理事     |
| 《中國遠洋海運》理事會  | 理事     |
| 商界環保協會   | 董事局成員  |
| 《集裝箱化》理事會  | 副理事長   |
| 《世界海運》   | 理事     |
| International Port Community Systems Association (IPCSA) | 會員     |
| <b>泉州太平洋碼頭</b>   |        |
| 泉州集裝箱協會  | 副會長    |
| 中國港口協會集裝箱分會  | 副理事長   |
| <b>廈門遠海碼頭</b>  |        |
| 廈門港口協會   | 副理事長   |
| 廈門市集裝箱運輸協會   | 副理事長   |
| 廈門市物流協會  | 副會長    |
| 廈門市自貿區商會   | 常務副會長  |
| 廈門市自貿區暨海關特殊監管區協會   | 常務副會長  |
| 中國港口協會   | 一般會員   |
| 福建省口岸協會  | 理事單位   |
| <b>連雲港新東方碼頭</b>  |        |
| 連雲港市港口與口岸協會  | 副會長    |
| 中國港口協會集裝箱分會  | 會員     |
| <b>天津集裝箱碼頭</b>   |        |
| 天津市港口協會  | 常務理事單位 |
| 中國港口協會   | 一般會員   |

| 機構名稱   | 職務   |
|--|------|
| <b>CSP畢爾巴鄂碼頭</b>   |      |
| UNIPORT, ACBE  | 會員   |
| <b>CSP瓦倫西亞碼頭</b>   |      |
| Aportem Puerto Solidario Valencia  | 合作夥伴 |
| <b>寧波遠東碼頭</b>  |      |
| 中國港口協會   | 會員   |
| 中國科學技術協會   | 會員   |
| 寧波市口岸協會  | 會員   |
| 中國工程機械工業協會工程起重機分會  | 會員   |
| <b>Kumport碼頭</b>   |      |
| Istanbul & Marmara, Aegean, Mediterranean, Black Sea Regions Chamber of Shipping (IMEAK DTO) | 法人資格 |
| Istanbul Mineral and Metals Exporters' Association (IMMIB)                                   | 法人資格 |
| Istanbul Chamber of Commerce (İTO)   | 法人資格 |
| Türkiye Marine Environment Protection Association (TURMEPA)                                  | 法人資格 |
| Ports Operators Association of Türkiye (TURKLİM)   | 法人資格 |
| International Investors Association (YASED)  | 法人資格 |
| Türkiye Quality Association (KALDER)   | 法人資格 |

## GRI標準索引

|          |  |
|----------|--|
| 匯報原則     | 中遠海運港口有限公司在2023年1月1日至2023年12月31日期間按照GRI標準編製報告。 |
| 使用的GRI標準 | GRI1：基礎2021                                    |

| GRI標準指標及描述              |                  | 披露位置或備註  |
|-------------------------|------------------|--|
| <b>GRI 2：一般披露(2021)</b> |                  |  |
| <b>組織與報道實務</b>          |                  |  |
| 2-1                     | 組織詳細資訊           | <ul style="list-style-type: none"> <li>第一章－報告概覽(第2-5頁)</li> <li>第五章－關於中遠海運港口(第16-19頁)</li> <li>本公司總部設於香港。</li> </ul>                         |
| 2-2                     | 組織可持續發展報告中包含的實體  | <ul style="list-style-type: none"> <li>第一章－報告概覽－匯報範圍(第4頁)</li> </ul>   |
| 2-3                     | 報告期間、頻率及聯絡人      | <ul style="list-style-type: none"> <li>第一章－報告概覽(第2-5頁)</li> </ul>  |
| 2-4                     | 資訊重編             | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標(第96-107頁)</li> </ul>   |
| 2-5                     | 外部保證／確信          | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－報告核實聲明(第126頁)</li> </ul>  |
| <b>活動與工作者</b>           |                  |  |
| 2-6                     | 活動、價值鏈和其他商業關係    | <ul style="list-style-type: none"> <li>第五章－關於中遠海運港口(第16-19頁)</li> </ul>  |
| 2-7                     | 員工               | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第78-95頁)</li> </ul>   |
| 2-8                     | 非員工的工作者          | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第78-95頁)</li> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第96-103頁)</li> <li>季節性及兼職工作並無導致員工總數出現顯著變化。</li> </ul> |
| <b>治理</b>               |                  |  |
| 2-9                     | 治理結構及組成          | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>   |
| 2-10                    | 最高治理單位的提名與遴選     | <ul style="list-style-type: none"> <li>無重大變化</li> </ul>  |
| 2-11                    | 最高治理單位的主席        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>   |
| 2-12                    | 最高治理單位於監督衝擊管理的角色 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>   |
| 2-13                    | 衝擊管理的責任授權        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>   |

| 治理(續)    |                    |  |
|----------|--------------------|--|
| 2-14     | 最高治理單位於可持續發展報告中的角色 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第二章－董事會聲明(第6-7頁)</li> <li>第三章－主席致辭(第8-11頁)</li> </ul>                       |
| 2-15     | 利益衝突               | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>   |
| 2-16     | 溝通關鍵重大事件           | <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年年報－企業管治報告</li> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>                   |
| 2-17     | 最高治理單位的群體智識        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>   |
| 2-18     | 最高治理單位的績效評估        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>   |
| 2-19     | 薪酬政策               | <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年年報－企業管治報告</li> </ul>   |
| 2-20     | 薪酬決定流程             | <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年年報－企業管治報告</li> </ul>   |
| 2-21     | 年度總薪酬比率            | <ul style="list-style-type: none"> <li>此為機密資料。</li> </ul>  |
| 策略、政策與實務 |                    |  |
| 2-22     | 可持續發展策略的聲明         | <ul style="list-style-type: none"> <li>第五章－關於中遠海運港口－可持續發展方針(第18-19頁)</li> </ul>                                    |
| 2-23     | 政策承諾               | <ul style="list-style-type: none"> <li>第六章－利益相關方溝通和雙重重要性評估(第20-27頁)</li> <li>第十三章－附錄－重要議題的邊界影響範圍(第125頁)</li> </ul> |
| 2-24     | 納入政策承諾             | <ul style="list-style-type: none"> <li>第六章－利益相關方溝通和雙重重要性評估(第20-27頁)</li> </ul>                                     |
| 2-25     | 補救負面衝擊的程序          | <ul style="list-style-type: none"> <li>第六章－利益相關方溝通和雙重重要性評估(第20-27頁)</li> </ul>                                     |
| 2-26     | 尋求建議和提出疑慮的機制       | <ul style="list-style-type: none"> <li>第六章－利益相關方溝通和雙重重要性評估(第20-27頁)</li> <li>第十三章－附錄－重要議題的邊界影響範圍(第125頁)</li> </ul> |
| 2-27     | 遵守法律法規             | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>   |
| 2-28     | 協會會員資格             | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－會籍及約章(第112-113頁)</li> </ul>   |
| 與利益相關方溝通 |                    |  |
| 2-29     | 與利益相關方溝通的方針        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第六章－利益相關方溝通和雙重重要性評估(第20-27頁)</li> </ul>                                     |
| 2-30     | 集體談判協定             | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第96-103頁)</li> </ul>                                    |



**GRI 3：重大議題2021**

|     |           |   |
|-----|-----------|---|
| 3-1 | 決定重大議題的流程 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第六章－利益相關方溝通和雙重重要性評估(第20-27頁)</li> </ul>  |
| 3-2 | 重大議題列表    | <ul style="list-style-type: none"> <li>第六章－利益相關方溝通和雙重重要性評估(第20-27頁)</li> </ul>  |
| 3-3 | 重大議題管理    | <ul style="list-style-type: none"> <li>第五章－關於中遠海運港口－可持續發展方針(第18-19頁)</li> <li>第六章－利益相關方溝通和雙重重要性評估(第20-27頁)</li> </ul> |

**GRI 201：經濟績效(2016)**

|                    |                 |   |
|--------------------|-----------------|---|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理          | <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年年報－業務回顧</li> </ul>                                  |
| 201-1              | 機構所產生及分配的直接經濟價值 | <ul style="list-style-type: none"> <li>2023年年報－財務回顧</li> <li>第五章－關於中遠海運港口－公司概覽(第17頁)</li> </ul> |

**GRI 204：採購實務(2016)**

|                    |                |   |
|--------------------|----------------|---|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理         | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>  |
| 204-1              | 來自當地供應商的採購支出比例 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來－供應鏈管理(第60-61頁)</li> </ul> |

**GRI 205：反貪腐(2016)**

|                    |                |  |
|--------------------|----------------|--|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理         | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul> |
| 205-3              | 已確認的貪腐事件及採取的行動 | <ul style="list-style-type: none"> <li>本年度，概無任何已確認的貪腐事件。</li> </ul>      |

**GRI 206：反競爭行為(2016)**

|                    |                       |  |
|--------------------|-----------------------|--|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理                | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏－企業管治(第31-32頁)</li> </ul>         |
| 206-1              | 涉及反競爭行為、反壟斷和壟斷行為的法律訴訟 | <ul style="list-style-type: none"> <li>本年度，概無任何涉及反競爭行為、反壟斷和壟斷行為的法律訴訟。</li> </ul> |

**GRI 301：物料(2016)**

|                    |            |  |
|--------------------|------------|--|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理     | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然－管理方針(第72頁)</li> </ul> |
| 301-1              | 所用物料的重量或體積 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然(第70-77頁)</li> </ul>   |

**GRI 302：能源使用(2016)**

|                    |          |  |
|--------------------|----------|--|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理   | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來－管理方針(第40-41頁)</li> </ul> |
| 302-1              | 組織內的能源消耗 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul>      |

**GRI 303：水和污水(2018)**

|                    |            |  |
|--------------------|------------|--|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理     | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然－管理方針(第72頁)</li> </ul>           |
| 303-1              | 共享水資源之相互影響 | <ul style="list-style-type: none"> <li>本集團使用市政供水，並沒有對水資源造成重大衝擊。</li> </ul>       |
| 303-2              | 與排水相關衝擊的管理 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然(第70-77頁)</li> </ul>             |
| 303-4              | 排水量        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁)</li> </ul> |
| 303-5              | 耗水量        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁)</li> </ul> |

**GRI 304：生物多樣性(2016)**

|                    |                     |  |
|--------------------|---------------------|--|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理              | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然－管理方針(第72頁)</li> </ul> |
| 304-2              | 活動、產品和服務對生物多樣性的重大影響 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然－管理方針(第72頁)</li> </ul> |

**GRI 305：排放(2016)**

|                    |               |  |
|--------------------|---------------|--|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來－管理方針(第40頁)</li> </ul>            |
| 305-1              | 直接溫室氣體排放(範圍一) | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁)</li> </ul> |
| 305-2              | 間接溫室氣體排放(範圍二) | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁)</li> </ul> |
| 305-5              | 減少溫室氣體的排放     | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul>              |

**GRI 306：廢棄物(2020)**

|                    |                  |  |
|--------------------|------------------|--|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理           | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然(第70-77頁)</li> </ul>   |
| 306-1              | 廢棄物的產生與廢棄物相關顯著衝擊 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然(第70-77頁)</li> </ul>   |
| 306-2              | 廢棄物相關顯著衝擊之管理     | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然(第70-77頁)</li> </ul>   |
| 306-3              | 廢棄物的產生           | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然(第70-77頁)</li> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁)</li> </ul> |

**GRI 308：供應商環境評估(2016)**

|                    |                 |   |
|--------------------|-----------------|---|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理          | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul> |
| 308-1              | 採用環境標準篩選新供應商的比例 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul> |

**GRI 401：僱傭關係(2016)**

|                    |                              |                                |
|--------------------|------------------------------|--------------------------------|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理                       | • 第十二章－共進共融(第78-95頁)           |
| 401-1              | 按年齡組別、性別及地區劃分新聘員工及員工流失的總數及比率 | • 第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第96-99頁) |

**GRI 402：勞資關係(2016)**

|                    |                            |                              |
|--------------------|----------------------------|------------------------------|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理                     | • 第十二章－共進共融(第78-95頁)         |
| 401-2              | 是否在集體協商中具體說明有關重大營運變化的最短預告期 | • 第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第100頁) |

**GRI 403：職業健康與安全(2018)**

|                    |                         |                                  |
|--------------------|-------------------------|----------------------------------|
| GRI 3：重大議題<br>2021 | 重大議題管理                  | • 第十二章－共進共融(第78、87-93頁)          |
| 403-1              | 職業健康安全管理體系              | • 第十二章－共進共融(第78、87-93頁)          |
| 403-2              | 危害識別、風險評估和事件調查          | • 第十二章－共進共融(第78、87-93頁)          |
| 403-3              | 職業健康服務                  | • 第十二章－共進共融(第78、87-93頁)          |
| 403-4              | 有關職業健康安全的工作者參與、協商和溝通    | • 第十二章－共進共融(第78、87-93頁)          |
| 403-5              | 工作者職業健康安全培訓             | • 第十二章－共進共融(第78、87-93頁)          |
| 403-6              | 促進工作者健康                 | • 第十二章－共進共融(第78、87-93頁)          |
| 403-7              | 預防和減輕與商業關係直接相關的職業健康安全影響 | • 第十二章－共進共融(第78、87-93頁)          |
| 403-8              | 職業健康安全管理體系覆蓋的工作者        | • 第十二章－共進共融(第78、87-93頁)          |
| 403-9              | 工傷                      | • 第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第102-103頁) |
| 403-10             | 職業病                     | • 第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第102-103頁) |

**GRI 404：訓練與教育(2016)**GRI 3：重大議題 重大議題管理  
2021

- 第十二章－共進共融(第78-95頁)

404-1 每名員工每年接受培訓的平均時數

- 第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第101頁)

**GRI 405：員工多元化與平等機會(2016)**GRI 3：重大議題 重大議題管理  
2021

- 第十二章－共進共融(第78-95頁)

405-1 管制組織和員工的多元性

- 第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第96-103頁)

**GRI 406：反歧視(2016)**GRI 3：重大議題 重大議題管理  
2021

- 第十二章－共進共融(第78-95頁)

406-1 歧視事件以及組織採取的改善行動

- 本年度，概無涉及任何歧視的投訴和個案。

**GRI 408：童工(2016)**GRI 3：重大議題 重大議題管理  
2021

- 第十二章－共進共融(第78-95頁)

408-1 營運據點和供應商使用童工之重大風險

- 第十二章－共進共融(第78-95頁)

**GRI 409：強迫或強制勞動(2016)**GRI 3：重大議題 重大議題管理  
2021

- 第十二章－共進共融(第78-95頁)

409-1 具強迫或強制勞動事件重大風險的營運據點和供應商

- 第十二章－共進共融(第78-95頁)

**GRI 414：供應商社會評估(2016)**GRI 3：重大議題 重大議題管理  
2021

- 第九章－韌性未來(第39、60-61頁)

414-1 使用社會標準篩選新供應商

- 第九章－韌性未來(第60-61頁)

**GRI 418：客戶隱私(2016)**GRI 3：重大議題 重大議題管理  
2021

- 第八章－誠信共贏(第30-37頁)

418-1 違反客戶隱私及遺失客戶資料的投訴

- 本年度，概無涉及任何洩露客戶資料的投訴和個案。



## 聯交所《環境、社會及管治報告指引》索引

| A. 環境           |  | 披露位置或備註   |
|-----------------|--|---|
| <b>層面A1：排放物</b> |  |   |
| 一般披露            | 有關廢氣及溫室氣體排放、向水及土地的排污、有害及無害廢棄物的產生等的：<br>(a) 政策；及<br>(b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul>   |
| 關鍵績效指標<br>A1.1  | 排放物種類及相關排放數據。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁)</li> </ul>                            |
| 關鍵績效指標<br>A1.2  | 直接(範圍1)及能源間接(範圍2)溫室氣體排放量(以噸計算)及(如適用)密度(如以每產量單位，每項設施計算)。                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁)</li> </ul> |
| 關鍵績效指標<br>A1.3  | 所產生有害廢棄物總量(以噸計算)及(如適用)密度(如以每產量單位、每項設施計算)。                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁)</li> </ul>                            |
| 關鍵績效指標<br>A1.4  | 所產生無害廢棄物總量(以噸計算)及(如適用)密度(如以每產量單位、每項設施計算)。                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-107頁)</li> </ul>                            |
| 關鍵績效指標<br>A1.5  | 描述所訂立的排放量目標及為達到這些目標所採取的步驟。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul>   |
| 關鍵績效指標<br>A1.6  | 描述處理有害及無害廢棄物的方法，及描述所訂立的減廢目標及為達到這些目標所採取的步驟。                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul>   |

| A. 環境(續)            |  | 披露位置或備註   |
|---------------------|--|---|
| <b>層面A2：資源使用</b>    |  |   |
| 一般披露                | 有效使用資源(包括能源、水及其他原材料)的政策。                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> <li>第十一章－心繫自然(第70-77頁)</li> </ul> |
| 關鍵績效指標<br>A2.1      | 按類型劃分的直接及／或間接能源(如電、氣或油)總耗量(以千個千瓦時計算)及密度(如以每產量單位、每項設施計算)。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第104-105頁)</li> </ul>                |
| 關鍵績效指標<br>A2.2      | 總耗水量及密度(如以每產量單位、每項設施計算)。                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－環境數據(第106-107頁)</li> </ul>                |
| 關鍵績效指標<br>A2.3      | 描述所訂立的能源使用效益目標及為達到這些目標所採取的步驟。                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul>                             |
| 關鍵績效指標<br>A2.4      | 描述求取適用水源上可有任何問題，以及所訂立的用水效益目標及為達到這些目標所採取的步驟。              | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第71-74頁)</li> </ul>                             |
| 關鍵績效指標<br>A2.5      | 製成品所用包裝材料的總量(以噸計算)及(如適用)每生產單位佔量。                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>本集團業務並不涉及製成品的包裝材料使用。</li> </ul>                          |
| <b>層面A3：環境及天然資源</b> |  |   |
| 一般披露                | 減低發行人對環境及天然資源造成重大影響的政策。                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然(第70-77頁)</li> </ul>                            |
| 關鍵績效指標<br>A3.1      | 描述業務活動對環境及天然資源的重大影響及已採取管理有關影響的行動。                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十一章－心繫自然(第70-77頁)</li> </ul>                            |
| <b>層面A4：氣候變化</b>    |  |   |
| 一般披露                | 識別及應對已經及可能會對發行人產生影響的重大氣候相關事宜的政策。                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul>                             |
| 關鍵績效指標<br>A4.1      | 描述已經及可能會對發行人產生影響的重大氣候相關事宜，及應對行動。                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>第九章－韌性未來(第38-61頁)</li> </ul>                             |

| B. 社會             |  | 披露位置或備註  |
|-------------------|--|--|
| <b>層面B1：僱傭</b>    |  |  |
| 一般披露              | 有關薪酬及解僱、招聘及晉升、工作時數、假期、平等機會、多元化、反歧視以及其他待遇及福利的：<br>(a) 政策；及<br>(b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第78-95頁)</li> </ul>                                       |
| 關鍵績效指標<br>B1.1    | 按性別、僱傭類型(如全職或兼職)、年齡組別及地區劃分的僱員總數。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第78-95頁)</li> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第96-99頁)</li> </ul> |
| 關鍵績效指標<br>B1.2    | 按性別、年齡組別及地區劃分的僱員流失比率。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第96-99頁)</li> </ul>                             |
| <b>層面B2：健康與安全</b> |  |  |
| 一般披露              | 有關提供安全工作環境及保障僱員避免職業性危害的：<br>(a) 政策；及<br>(b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第78-95頁)</li> </ul>                                       |
| 關鍵績效指標<br>B2.1    | 過去三年(包括匯報年度)每年因工亡故的人數及比率。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第102-103頁)</li> </ul>                           |
| 關鍵績效指標<br>B2.2    | 因工傷損失工作日數。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第102-103頁)</li> </ul>                           |
| 關鍵績效指標<br>B2.3    | 描述所採納的職業健康與安全措施，以及相關執行及監察方法。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第78-95頁)</li> </ul>                                       |
| <b>層面B3：發展及培訓</b> |  |  |
| 一般披露              | 有關提升僱員履行工作職責的知識及技能的政策。描述培訓活動。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第78-95頁)</li> </ul>                                       |
| 關鍵績效指標<br>B3.1    | 按性別及僱員類別(如高級管理層、中級管理層等)劃分的受訓僱員百分比。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第101頁)</li> </ul>                               |
| 關鍵績效指標<br>B3.2    | 按性別及僱員類別劃分，每名僱員完成受訓的平均時數。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十三章－附錄－關鍵績效指標－員工數據(第101頁)</li> </ul>                               |

| B. 社會(續)          |  | 披露位置或備註                 |
|-------------------|--|-------------------------|
| <b>層面B4：勞工準則</b>  |  |                         |
| 一般披露              | 有關防止童工或強制勞工的：<br>(a) 政策；及<br>(b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。                       | • 第十二章－共進共融(第78-95頁)    |
| 關鍵績效指標<br>B4.1    | 描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工。   | • 第十二章－共進共融(第78-95頁)    |
| 關鍵績效指標<br>B4.2    | 描述在發現違規情況時消除有關情況所採取的步驟。  | • 第十二章－共進共融(第78-95頁)    |
| <b>層面B5：供應鏈管理</b> |  |                         |
| 一般披露              | 管理供應鏈的環境及社會風險政策。   | • 第九章－韌性未來(第38-61頁)     |
| 關鍵績效指標<br>B5.1    | 按地區劃分的供應商數目。   | • 第九章－韌性未來(第39、60頁)     |
| 關鍵績效指標<br>B5.2    | 描述有關聘用供應商的慣例，向其執行有關慣例的供應商數目，以及相關執行及監察方法。                                       | • 第九章－韌性未來(第60-61頁)     |
| 關鍵績效指標<br>B5.3    | 描述有關識別供應鏈每個環節的環境及社會風險的慣例，以及相關執行及監察方法。  | • 第九章－韌性未來(第60-61頁)     |
| 關鍵績效指標<br>B5.4    | 描述在揀選供應商時促使多用環保產品及服務的慣例，以及相關執行及監察方法。   | • 第九章－韌性未來(第60-61頁)     |
| <b>層面B6：產品責任</b>  |  |                         |
| 一般披露              | 有關所提供產品和服務的健康與安全、廣告、標籤及私隱事宜以及補救方法的：<br>(a) 政策；及<br>(b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。 | • 第十章－敏銳創新(第62-69頁)     |
| 關鍵績效指標<br>B6.1    | 已售或已運送產品總數中因安全與健康理由而須回收的百分比。   | • 本集團沒有可因安全與健康理由而回收的產品。 |
| 關鍵績效指標<br>B6.2    | 接獲關於產品及服務的投訴數目以及應對方法。  | • 第十章－敏銳創新(第62-69頁)     |



| B. 社會(續)            |   | 披露位置或備註  |
|---------------------|---|--|
| <b>層面B6：產品責任(續)</b> |   |  |
| 關鍵績效指標<br>B6.3      | 描述與維護及保障知識產權有關的慣例。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>知識產權並非本集團的重大性議題。而本集團在日常運營中會遵守知識產權相關的法規。</li> </ul>                        |
| 關鍵績效指標<br>B6.4      | 描述質量檢定過程及產品回收程序。  | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十章－敏銳創新(第62-69頁)</li> </ul>  |
| 關鍵績效指標<br>B6.5      | 描述消費者資料保障及私隱政策，以及相關執行及監察方法。                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏(第30-37頁)</li> </ul>  |
| <b>層面B7：反貪污</b>     |   |  |
| 一般披露                | 有關防止賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢的：<br>(a) 政策；及<br>(b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏(第30-37頁)</li> <li>本年度，本集團概無違反與防止賄賂、勒索、欺詐或洗黑錢相關的法律及規例。</li> </ul> |
| 關鍵績效指標<br>B7.1      | 於匯報期內對發行人或其僱員提出並已審結的貪污訴訟案件的數目及訴訟結果。                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>本年度，本集團概無涉及貪污相關的訴訟案件。</li> </ul>  |
| 關鍵績效指標<br>B7.2      | 描述防範措施及舉報程序，以及相關執行及監察方法。                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏(第30-37頁)</li> </ul>  |
| 關鍵績效指標<br>B7.3      | 描述向董事及員工提供的反貪污培訓。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>第八章－誠信共贏(第30-37頁)</li> </ul>  |
| <b>層面B8：社區投資</b>    |   |  |
| 一般披露                | 有關以社區參與來了解營運所在社區需要和確保其業務活動會考慮社區利益的政策。                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第80、93-95頁)</li> </ul>  |
| 關鍵績效指標<br>B8.1      | 專注貢獻範疇(如教育、環境事宜、勞工需求、健康、文化、體育)。                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第80、93-95頁)</li> </ul>  |
| 關鍵績效指標<br>B8.2      | 在專注範疇所動用資源(如金錢或時間)。   | <ul style="list-style-type: none"> <li>第十二章－共進共融(第80、93-95頁)</li> </ul>  |

## 重要議題的邊界影響範圍

下表列出各項高度重要議題的主要影響對象，利便本公司能制定長遠的可持續發展方針和策略，以滿足利益相關方的期望。

| 高度重要議題      | 影響範圍 – 本公司運營範圍以外 |        |     |    |         | 披露位置           |
|-------------|------------------|--------|-----|----|---------|----------------|
|             | 影響範圍 – 本公司運營範圍以內 | 股東／投資者 | 供應商 | 客戶 | 毗鄰社區與環境 |                |
| 經濟績效        | ✓                | ✓      |     | ✓  |         | 第五章 – 關於中遠海運港口 |
| 商業道德        | ✓                | ✓      | ✓   | ✓  |         | 第八章 – 誠信共贏     |
| 企業管治        | ✓                | ✓      | ✓   |    |         | 第八章 – 誠信共贏     |
| 氣候韌性        | ✓                | ✓      | ✓   | ✓  | ✓       | 第九章 – 韌性未來     |
| 健康及安全       | ✓                |        | ✓   |    |         | 第十二章 – 共進共融    |
| 優化碼頭運營      | ✓                | ✓      | ✓   | ✓  | ✓       | 第十章 – 敏銳創新     |
| 科技創新        | ✓                | ✓      |     | ✓  |         | 第十章 – 敏銳創新     |
| 信息隱私保護及網絡安全 | ✓                | ✓      | ✓   | ✓  |         | 第八章 – 誠信共贏     |
| 溫室氣體排放      | ✓                | ✓      | ✓   |    | ✓       | 第九章 – 韌性未來     |
| 能源管理        | ✓                |        |     |    | ✓       | 第九章 – 韌性未來     |
| 客戶滿意度       | ✓                |        |     | ✓  |         | 第十章 – 敏銳創新     |

## 報告核實聲明



香港品質保證局

### 核實聲明

#### 範圍及目的

香港品質保證局獲中遠海運港口有限公司(股份代號：1199)(下稱「中遠海運港口」)委託對其《2023年可持續發展報告》(下稱「報告」)的全部內容進行獨立驗證。核實範圍包括中遠海運港口於2023年1月1日至2023年12月31日期間在香港及香港以外地區的業務有關經濟、安全、環境和社會方面各項工作的表現。

此核實聲明的目的是對報告所記載之內容提供合理保證。報告是根據全球報告倡議組織的《可持續發展報告準則》(「GRI準則2021」)及香港聯合交易所有限公司(「香港聯合交易所」)《證券上市規則》附錄C2《環境、社會及管治報告指引》的要求編製而成。

#### 保證程度和核實方法

此次驗證工作是依據國際審計與核證準則委員會發佈的《國際核證聘用準則3000(修訂版)》，歷史財務資料審計或審閱以外的核證聘用》執行。收集核實證據的幅度是參考國際準則所訂定進行合理保證的原則而制定以確保能擬定核實結論。此外，核實的內容是按照GRI準則2021及香港聯合交易所的《環境、社會及管治報告指引》而釐定。

核實過程包括驗證了中遠海運港口的可持續發展表現數據收集、計算和匯報的系統和程序，檢閱有關文件資料，與負責編製報告內容的代表面談，選取具有代表性的數據和資料進行查核。相關原始數據和支持證據亦根據抽樣計劃於核實過程中通過詳細審閱。

#### 獨立性

中遠海運港口負責收集和準備報告內陳述的所有資料。香港品質保證局不涉及收集和計算此報告內的數據或參與編撰此報告。香港品質保證局的核實過程是絕對獨立於中遠海運港口。

#### 結論

基於是次核實結果，香港品質保證局對報告作出合理保證並總結：

- 報告是按照GRI準則2021及香港聯合交易所的《環境、社會及管治報告指引》的要求編製；
- 報告平衡、清晰、具比較性和及時地闡述中遠海運港口的可持續發展表現(包括所有重要和相關的可持續發展範疇)；及
- 報告內的數據和資料可靠完整。

根據驗證準則，香港品質保證局沒有發現報告內闡述的可持續發展表現信息和數據並非公平和如實地按照主要範疇作出披露。總括而言，報告如實地載述了中遠海運港口和主要碼頭公司的可持續發展承諾、方針和表現，並且清晰地披露與其可持續發展情況和重要性相稱的表現。

#### 香港品質保證局代表簽署

丁國滔  
運營總監  
2024年3月11日

## 報告調研問卷

感謝您撥冗細閱中遠海運港口2023年《可持續發展報告》，您的反饋意見對本公司改進整體可持續發展績效和將來的報告極為重要。

1. 下列哪一項最能表述您的身份或您與中遠海運港口的關係？（請僅選擇一項）

- |                                  |                                   |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 股東      | <input type="checkbox"/> 基金經理和投資者 |
| <input type="checkbox"/> 董事      | <input type="checkbox"/> 分析師      |
| <input type="checkbox"/> 業務夥伴    | <input type="checkbox"/> 員工       |
| <input type="checkbox"/> 客戶      | <input type="checkbox"/> 政府部門     |
| <input type="checkbox"/> 銀行      | <input type="checkbox"/> 貿易和行業協會  |
| <input type="checkbox"/> 承包商和供應商 | <input type="checkbox"/> 非政府組織    |
| <input type="checkbox"/> 媒體      | <input type="checkbox"/> 其他，請註明：  |

2. 您如何評價中遠海運港口《可持續發展報告》在信息質量和數量方面的內容？（5 = 很好，1 = 差）

- 5                       4                       3                       2                       1

3. 請根據以下標準評價中遠海運港口《可持續發展報告》的內容和質量：（5 = 很好，1 = 差）

|           | 5                        | 4                        | 3                        | 2                        | 1                        |
|-----------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 利益相關方的包容性 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 清晰度       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 重要性／相關性   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 可持續發展背景   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 透明度       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 設計和布局     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 均衡性       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 可比性       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 完整性       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 準確性       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 結構安排      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

4. 您希望進一步了解報告中哪個(哪些)方面的信息？

5. 請寫下您對中遠海運港口《可持續發展報告》的任何其他意見、建議或要求：



## 簡稱

| 公司名稱  | 簡稱               |
|---|------------------|
| Antwerp Gateway NV  | 安特衛普碼頭           |
| 亞洲貨櫃碼頭有限公司  | 亞洲貨櫃碼頭           |
| 北部灣港股份有限公司  | 北港股份             |
| Busan Port Terminal Co., Ltd.                               | 釜山碼頭             |
| 中國遠洋海運集團有限公司  | 中遠海運             |
| 中國遠洋海運集團有限公司及其附屬公司  | 中遠海運集團           |
| Conte-Rail, S.A.  | Conte鐵路場站        |
| 中遠一國際貨櫃碼頭(香港)有限公司   | 中遠一國際碼頭          |
| COSCO-PSA Terminal Private Limited                          | 中遠一新港碼頭          |
| 中遠海運控股股份有限公司  | 中遠海控             |
| 中遠海運集裝箱運輸有限公司   | 中遠海運集運           |
| COSCO SHIPPING Ports Chancay PERU S.A.                      | CSP錢凱碼頭          |
| 中遠海運港口有限公司  | 中遠海運港口或本公司       |
| 中遠海運港口有限公司及其附屬公司  | 本集團              |
| COSCO SHIPPING Ports (Spain) Holding, S.L.及其附屬公司            | CSP西班牙相關公司       |
| 中遠海投(廈門)供應鏈發展有限公司   | 廈門海投供應鏈          |
| CSP Abu Dhabi Terminal L.L.C.                               | CSP阿布扎比碼頭        |
| CSP Abu Dhabi CFS Ltd.                                      | CSP阿布扎比場站        |
| CSP Iberian Bilbao Terminal, S.L.                           | CSP畢爾巴鄂碼頭        |
| CSP Iberian Rail Services, S.L.U.                           | CSP鐵路服務場站        |
| CSP Iberian Valencia Terminal, S.A.U.                       | CSP瓦倫西亞碼頭        |
| CSP Iberian Zaragoza Rail Terminal, S.L.                    | CSP Zaragoza鐵路場站 |
| 中遠海投(廈門)供應鏈發展有限公司   | 廈門海投供應鏈          |
| CSP Zeebrugge CFS NV  | CSP澤布呂赫場站        |
| CSP Zeebrugge Terminal NV                                   | CSP澤布呂赫碼頭        |
| 大連汽車碼頭有限公司  | 大連汽車碼頭           |
| 大連集裝箱碼頭有限公司   | 大連集裝箱碼頭          |
| 大連大港集裝箱碼頭有限公司   | 大連大港碼頭           |
| Euromax Terminal Rotterdam B.V.                             | Euromax碼頭        |
| 防城港赤沙碼頭有限公司   | 赤沙碼頭             |
| 廣西北部灣國際集裝箱碼頭有限公司  | 北部灣碼頭            |
| 廣州南沙海港集裝箱碼頭有限公司   | 廣州南沙海港碼頭         |
| HHLA Container Terminal Tollerort GmbH                      | 漢堡港CTT碼頭         |
| 晉江太平洋港口發展有限公司   | 晉江太平洋碼頭          |
| 錦州新時代集裝箱碼頭有限公司  | 錦州新時代碼頭          |
| 高明貨櫃碼頭股份有限公司  | 高明碼頭             |
| Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik Sanayi ve Ticaret A.Ş. | Kumport碼頭        |
| 連雲港新東方國際貨櫃碼頭有限公司  | 連雲港新東方碼頭         |
| 廣州港南沙港務有限公司   | 廣州南沙港務碼頭         |

| 公司名稱  | 簡稱         |
|---|------------|
| 南通通海港口有限公司                                    | 南通通海碼頭     |
| 寧波遠東碼頭經營有限公司                                  | 寧波遠東碼頭     |
| Piraeus Container Terminal Single Member S.A. | 比雷埃夫斯碼頭    |
| 青島港董家口礦石碼頭有限公司                                | 董家口礦石碼頭    |
| 青島港國際股份有限公司                                   | 青島港國際      |
| 秦皇島港新港灣集裝箱碼頭有限公司                              | 秦皇島新港灣碼頭   |
| 泉州太平洋集裝箱碼頭有限公司                                | 泉州太平洋碼頭    |
| Reefer Terminal S.p.A.                        | 瓦多冷藏貨碼頭    |
| Red Sea Gateway Terminal Company Limited      | 吉達紅海碼頭     |
| 上海明東集裝箱碼頭有限公司                                 | 上海明東碼頭     |
| 上海浦東國際集裝箱碼頭有限公司                               | 上海浦東碼頭     |
| SSA Terminals (Seattle) , LLC                 | 西雅圖碼頭      |
| Suez Canal Container Terminal S.A.E.          | 蘇伊士運河碼頭    |
| 太倉國際集裝箱碼頭有限公司                                 | 太倉碼頭       |
| 天津港集裝箱碼頭有限公司                                  | 天津集裝箱碼頭    |
| 天津港歐亞國際集裝箱碼頭有限公司                              | 天津歐亞碼頭     |
| Vado Gateway S.p.A.                           | 瓦多集裝箱碼頭    |
| 武漢中遠海運港口碼頭有限公司                                | CSP武漢碼頭    |
| 廈門遠海集裝箱碼頭有限公司                                 | 廈門遠海碼頭     |
| 鹽田國際集裝箱碼頭有限公司                                 | 鹽田碼頭(一、二期) |
| 鹽田三期國際集裝箱碼頭有限公司                               | 鹽田碼頭三期     |
| 營口集裝箱碼頭有限公司                                   | 營口集裝箱碼頭    |
| 營口新世紀集裝箱碼頭有限公司                                | 營口新世紀碼頭    |
| 其他  | 簡稱         |
| 20呎標準貨櫃                                       | 標準箱        |

# 中遠海運港口有限公司

(於百慕達註冊成立之有限公司)

香港  
皇后大道中183號  
中遠大廈49樓

股份代號：1199

電話：+852 2809 8188  
傳真：+852 2907 6088  
電郵：[ir.csp@coscoshipping.com](mailto:ir.csp@coscoshipping.com)  
網頁：<https://ports.coscoshipping.com>



領英賬號



微信公眾號



微信服務號