



中遠海運控股股份有限公司 2019年可持續發展報告

報告目錄



報告介紹

關於本報告	2
董事長致辭	3
報告披露概要	7
關於中遠海控	11

可持續發展的治理

可持續發展治理機制	17
利益相關方與實質性議題	18

經濟議題

經濟績效	23
塑造雙品牌，發揮協同效應	25
間接經濟影響	26
供應商管理	31
服務客戶	33
安全生產	35
合規發展	37

環境議題

節能減排	45
污水與廢棄物處理	49
環境保護	49

社會議題

僱傭與多元化	53
員工培訓與發展	54
保障員工的職業健康與安全	56
維護員工權益	57
員工關懷	58
傳播公益理念	60

報告附錄

ESG指引對應表	65
GRI指引對應表	67
數據統計表	73
報告範圍清單	87
審驗及聲明	89

關於本報告

時間範圍：2019年1月1日至2019年12月31日

組織名稱：中遠海運控股股份有限公司

發佈週期：可持續發展報告為一年發佈一次的年度報告，上期報告的發佈時間為2019年3月，本期報告發佈時間為2020年3月。

編制指引：本報告符合香港聯合交易所《環境、社會及管治報告指引》（2015年7月發佈版本），同時參照全球報告倡議組織（GRI標準2016）提供的“可持續發展報告標準”，並參照其“核心”方案編制而成。

報告範圍：本報告審慎選擇披露的實體，以“是否有實際業務運營”為挑選標準，並綜合考慮實體對中遠海運控股股份有限公司環境、社會及管治的整體影響程度，過濾掉了無實際業務運營，或雖有實際運營但影響微小或無影響的生產單位/公司。依據我們的挑選過程，篩選出了包含三家一級子公司，中遠海運集裝箱運輸有限公司、中遠海運港口有限公司和東方海外（國際）有限公司，以及三家一級子公司財務報告範圍內涵蓋的附屬子公司。如有特殊情況，對應板塊中會有對具體數據統計口徑的情況說明。具體公司列表請參見章節六報告附錄中的報告範圍。

報告原則：本報告在編制過程中主要遵循了以下基本原則：

重要性原則-報告應當披露與投資者及其他權益人相關以及會對其產生重要影響的環境、社會及管治事宜。

回應：我們在報告中披露了識別重要環境、社會及管治因素的過程，具體包括識別利益相關方，及利用重要性矩陣進行實質性議題的評估。我們依據與利益相關方的溝通機制，及重要性原則，識別出了ESG相關的重要因素，對其予以重點關注，並在報告中披露了相應的舉措。

量化性原則-關鍵績效指標應當可予計量，以致環境、社會及管治政策及管理系統的效益可被評估及驗證。量化數據應附帶說明，闡述其目的及影響，並在適當的情況下提供比較數據。

回應：我們依據聯交所《環境、社會及管治報告指引》要求，並參考GRI標準2016，披露了環境與社會數據，並對報告中數據的計算方法、假設進行了披露。

平衡性原則-報告應當不偏不倚地呈報發行人的表現，避免可能會不恰當地影響報告讀者決策或判斷的選擇、遺漏或呈報格式。

回應：我們承諾本報告中所披露的資訊真實、客觀，未有誇大或虛構，以最大限度地提供可以幫助投資者做出公正、有效決策的資訊。

一致性原則-報告應當使用一致的披露統計方法，令環境、社會及管治資料日後可作有意義的比較。報告應披露統計方法的變更（如有）或任何其他影響有意義比較的相關因素

回應：我們使用了與2018年一致的披露統計方法，並在報告中對數據進行了比對。

指代描述：為方便表述和讀者閱讀，“中遠海運控股股份有限公司”在本報告中以“中遠海控”和“我們”、“公司”表示；中國遠洋海運集團以“中遠海運集團”或“集團”表示；中遠海運集裝箱運輸有限公司以“中遠海運集運”表示；中遠海運港口有限公司以“中遠海運港口”表示；東方海外（國際）有限公司以“東方海外”或“東方海外（國際）”表示；東方海外（國際）有限公司的下屬子公司“東方海外貨櫃航運有限公司”以“東方海外貨櫃”表述。

數據說明：報告使用數據來源包括政府部門公開數據、中遠海控內部相關統計報表、第三方問卷調查和訪談等。

外部鑒證：為確保本報告的準確性，平衡性，可比較性，時效性，清晰性和可靠性，我們特邀DNV GL - 管理服務集團為本報告的鑒證方。

獲取途徑：您可以登錄香港聯合交易所有限公司網站（www.hkex.com.hk）或中遠海控網站（http://hold.cosco-shipping.com），下載中文與英文的兩種電子版本。

報告聯絡：關於本報告的疑問，您可發送郵件至huangyj@coscon.com，或致電：+86-021-35124888-211550。

特別說明：本報告中涉及到的經濟數據與中遠海控2019年年度報告中數據範圍保持一致，即：包含中遠海運集運、中遠海運港口以及東方海外（國際）；報告中涉及到的其他環境數據與社會數據，將按各公司分開列示。如因任何原因導致了資訊重述，我們將在報告中以註腳的方式指明。

報告期間，公司的經營位置、業務形式、所有權及組織架構未發生重大變化。

董事長致辭



尊敬的股東：

首先，我謹代表中遠海控的董事會和管理層，向長期以來始終關注和支持中遠海控的全體股東和全球客戶表示衷心感謝。同時，感謝公司全體船岸員工的辛勤付出和頑強拼搏，正是在大家的共同努力推動下，中遠海控在過去一年裏取得了非常好的業績。

2019年，全球經濟與貿易形勢面臨嚴峻挑戰，經濟增速創下金融危機以來的新低，集裝箱海運需求增長同比放緩。但在挑戰面前，中遠海控以“跑贏市場、跑贏變革、跑贏時代”為指引，圍繞Ocean & Plus戰略，深入推進全球化、品質化、數位化和端到端業務等各項工作，通過雙品牌協同和港航協同，持續提質增效，深度釋放協同效應，公司經營業績大幅提升。

推進全球化戰略，積極應對中美經貿摩擦，抗風險能力持續增強

2019年，中遠海控堅定推進全球化戰略，在保持東西幹線競爭優勢基礎上，敏銳把握全球經貿格局新變化，繼續加大對新興市場、第三國市場和區域市場的運力傾斜，進一步優化調整運力結構和貨源結構，有效應對中美經貿摩擦帶來的不確定性。

碼頭業務方面，公司旗下中遠海運港口作為全球領先的港口運營商，積極完善全球碼頭佈局，提升控股碼頭運營品質和服務水準。中遠海運港口阿布扎比碼頭作為公司在中東地區自主投資建設、自主運營管理的核心碼頭，已順利進入正式商業運營，該港將被打造成為中東地區的主要集裝箱門戶口岸和重要樞紐港口。2019年，中遠海運港口成功收購秘魯錢凱碼頭60%的股權，這是公司在南美的第一個控股碼頭專案，對於公司完整構建全球的港口網路體系具有里程碑意義。

回歸航運服務本質，踐行以客戶為中心理念，市場競爭力不斷提升

2019年，公司以客戶為中心，著力解決服務中的痛點，不斷改善服務品質，實現了品質化發展的新跨越，有力提升了市場競爭力。

中遠海運集運開展了“質勝2019”客服主題活動，針對客戶滿意度調查集中反映的服務痛點，逐環節查找原因，落實改進方案。同時，依託東方海外領先的資訊系統，中遠海運集運的訂艙平臺功能、中轉操作、班期管理等得到較大改善，服務可靠性得到顯著提升。

雙品牌協同發展，協同效應超預期

2019年，公司充分發揮收購東方海外（國際）後的規模優勢與協同效應，在航線網路規劃、集裝箱管理、供應商採購、資訊系統建設等方面深入挖潛，“雙品牌”戰略取得顯著成效，超額完成了年初制定的協同效應目標。

年內，中遠海運集運和東方海外貨櫃之間強化運力統籌安排，實現每條航線船型最優，通過部分船舶互租，使船隊資源得到充分利用。雙品牌在航線規劃方面實現優勢互補，歐洲區域內航線由中遠海運集運統籌管理和操作；大西洋航線由東方海外貨櫃統籌管理和操作；東方海外品牌進入非洲和南美市場，已覆蓋10組遠東—非洲航線和5組遠東—南美線；中遠海運集運的支線及船代服務實現對東方海外貨櫃的開放使用，有效延伸和升級了雙品牌各自的服務範疇和能力。此外，雙品牌統籌集裝箱的管理，通過資訊系統共用雙方的集裝箱盤存資訊，統籌安排調運，有效提升了集裝箱使用效率。

順應資訊時代潮流，加快數位化建設

2019年7月，中遠海控旗下公司與多家港航運營商簽署全球航運商業網路（Global Shipping Business Network，簡稱GSBN）服務協議，各方承諾將共同成立一個致力於航運業數位化轉型的非營利性聯合經營體（GSBN）。

經過雙品牌IT團隊近半年的技術準備，自2019年8月起，中遠海運集運使用的IRIS2系統，在全球線上情況下，分批次、分航線逐步切換升級到東方海外使用的IRIS4系統。系統成功升級進一步提升了內部管理效率，也為改善客戶服務體驗打下了堅實的基礎。

中遠海運港口積極推進“5G智慧港口實驗室”，在廈門遠海碼頭構建起全球第一個5G信號全覆蓋碼頭港口，為現有生產作業、辦公運營、倉儲物流、對外服務等場所提供了優質的無線通信服務。

積極履行社會責任，引領行業可持續發展

公司大力發展綠色航運、智慧港口、智能船舶，全面落實IMO2020限硫令等減排法規，在節能環保、技術創新等方面發揮行業示範引領作用。

2019年，公司持續推廣和應用多項先進的節能減排技術，並通過優化船隊結構、優化航路設計、提高船舶在港操作效率等管理手段，有效降低油耗，從而降低業務運營對環境的影響和碳排放。

對於國際海事組織（IMO）於2020年在全球實施的限硫新規定，公司積極研究對比各種解決方案，決定採取使用符合標準的低硫油、在小範圍內對部分船舶安裝脫硫裝置等兩種措施滿足新規要求。截止2019年末，公司雙品牌船隊共計7艘船舶完成加裝脫硫塔改造並投入運營，公司其餘運營中的船舶，自2019年第4季度開始，根據航線長短和加油港口的不同，逐線、逐船、逐艙制訂油艙清洗和低硫油初裝的安排，確保所有運營的船舶於2020年1月1日前滿足新規要求。

2020年初以來，在突發的新冠疫情面前，中遠海控積極履行社會責任，全力以赴防控疫情。公司在第一時間啟動應急響應機制，採取了一系列積極有效的防控措施，嚴格遵守各個國家和地區的疫情防控制政策，有力維護了船岸員工的生命健康安全，保障了生產經營不斷不亂。同時，公司克服困難，優先保障防疫物資和疫區生活物資的運輸任務，全力打通“綠色通道”，為疫情防控阻擊戰做出了積極貢獻，充分體現了高度嚴謹和負責任的態度。

展望2020年，從總體來看，全球經濟增長乏力與不確定性因素增加並行；中國經濟長期穩中向好與短期疊加壓力並存；航運供給壓力緩解與風險加大並立。

中遠海控作為全球領先的集裝箱班輪公司和碼頭運營商，面對全球經濟和航運市場的挑戰與機遇，將以時不我待的緊迫感，秉持“三個聚焦”方針，即聚焦高質量發展、聚焦突破性發展、聚焦一體化發展，按照既定戰略部署，推進更高質量、更可持續的發展。

聚焦高質量發展，提升核心競爭力

中遠海控將在持續推進規模適度增長的同時，更加注重由高速增長向高質量發展轉變。

在集運業務方面，公司將堅定不移推進全球化的航

董事長致辭

線網路佈局，提升全球競爭實力，進一步調整和優化航線運力結構。同時，公司將夯實全球銷售網絡，提高價值創造能力，不斷提升服務品質，持續改善客戶體驗。此外，公司將不斷完善陸上配套物流網絡，以中歐陸海快線為樣板，加強通道建設，延伸服務價值鏈條，加強端到端服務通道的設計和建設，為客戶提供更有競爭力的全程服務產品。

在碼頭業務方面，公司將持續加強全球碼頭網路構建和結構調整，積極拓展物流產業鏈，打造港口綜合服務平臺。

聚焦突破性發展，推動數位化變革

中遠海控將緊緊把握數位化為全球貿易和物流業發展賦能的新機遇，沿產業鏈佈局數位化創新與實踐。公司將強化數字網絡建設，提升服務集成能力。公司將發揮IRIS4系統的優勢，通過業務流程標準化、具體化和數字化，使全球集裝箱運輸“線長面廣”的業務模式在系統內被有效串聯貫通，全面提升對客戶服務的支撐能力。

公司也將繼續與各方協作，推動GSBN區塊鏈聯盟發展，利用數據進行數位化協作，推動航運業的數位化創新。同時，加快物聯網技術商業應用落地和航運電商平臺發展，為客戶提供更多便利。

聚焦一體化發展，推動協同效應釋放

公司將繼續堅持兩大品牌高效協同，突出雙品牌全球化經營互補優勢，提升全球價值服務能力。同時，將繼續依託規模優勢，根據客戶需求構建更加完善的服務網絡，進一步深化各層級的協同工作。

同時，公司將繼續推動產業鏈協同，在港航協同方面，將以希臘比雷埃夫斯港為典範，按照船隊和碼頭合作共贏的一體化發展模式，積極推動阿布扎比碼頭、秘魯錢凱碼頭的建設和發展。

總之，我們當前面臨的形勢非常嚴峻，我們將認真分析市場形勢，積極把握市場機遇。我們堅信：2020年，挑戰有，但機遇更多；困難有，但希望更大。回顧過去那些年我們走過的路，我們總是在不平衡中尋找到平衡的機會，在不可能中實現可能的跨越。我們的行業與企業發展，就像我們行駛在大海中的巨輪航行一樣，總會經歷大風大浪，總能順利抵達彼岸。

中遠海控作為中國遠洋海運集團核心產業最重要的組成部分、集裝箱航運服務供應鏈的上市平臺，以及中國遠洋海運集團的上市旗艦，將在新的一年堅持“三個聚焦”，堅持價值創造，只爭朝夕、不負韶華，努力將公司打造成為世界一流的集裝箱航運綜合服務商，為客戶提供更好的服務，為股東創造更大的價值。

許立榮



報告披露概要

我們在此列示了報告中的概要，以方便讀者可以迅速獲取資訊，具體包括：我們的大數據披露，以及我們的報告概要。

2019年，我們的營業收入為150,540,591千元人民幣，實現年度利潤10,194,317千元人民幣，實現公司權益持有人應占利潤6,690,106千元人民幣。我們的業務情況如下：

經濟數據

中遠海運集運與東方海外貨櫃自營船隊共擁有和控制船

507 艘

集裝箱貨運量

2,574萬 標準箱

中遠海運集運與東方海外貨櫃共經營航線

420 條

國際航線（含國際支線）

274 條

覆蓋全球國家和地區

105 個

中國沿海航線

58 條

掛靠港口

356 個

珠江三角洲和長江支線

88 條

港口數量

36 個

泊位數量

290 個

以2018年總吞吐量計算全球份額及排名

13.5%，全球第一

以2018年權益吞吐量計算全球份額及排名

5.9%，全球第三

年處理能力約

1.13億 標準箱

碼頭總吞吐量

1.24億 標準箱

總運力

2,967,932 標準箱

中遠海控集裝箱船隊規模排名

世界第三

環境數據

中遠海運集運

二氧化碳排放量

15,935,940.39 噸

硫氧化物排放量

307,365.12 噸

氮氧化物排放量

461,047.68 噸

船用燃油消耗總量

5,122,752.60 噸

二氧化碳排放量

630,585.69 噸

有害廢棄物排放量

4,123,816.00 千克

無害廢棄物排放量

1,334,372.00 千克

東方海外（國際）

二氧化碳排放量

5,494,480.00 噸

硫氧化物排放量

74,290.00 噸

氮氧化物排放量

161,810.00 噸

船用燃油消耗總量

1,752,080.00 噸

天然氣使用量

417,234.00 立方米

柴油消耗量

74,441,466.55 升

汽油使用量

726,817.01 升

事故數據

漏油事件

0 起

員工因公受傷

83 人

員工因公死亡

0 人

報告披露概要

公司治理

我們完善了可持續發展管治機制，成立了可持續發展工作小組的具體實踐。可持續發展相關工作至少每年一次向公司管理層、董事會彙報，彙報內容覆蓋可持續發展有關的風險識別、年度實質性議題評估、以及可持續發展報告相關內容等，並由董事會承擔最終厘定。

我們進行至少每年一次的內部與外部審計，以督促內部監控體系的不斷完善。（此部分內容具體請參閱章節：可持續發展的治理）

經濟部分

發揮協同效應：

2019年，我們積極推動與東方海外（國際）的內部協同，成立了專業協同團隊，實現了近5.58億美元的協同效應。我們發揮雙品牌優勢，攜手東方海外貨櫃助力上海航運交易所推動了准班率報告的發佈，且試運行了“全球集裝箱班輪准班率指數”，並通過與海洋聯盟的合作，及共同加入全球航運業務網路(Global Shipping Business Network，以下簡稱“GSBN”)為航運業的發展做出貢獻。（此部分內容具體請參閱章節：塑造雙品牌，發揮協同效應）

科技發展與經濟責任：

2019年，我們通過科技帶動了發展，旗下子公司將5G技術運用於碼頭運營中，持續進行集裝箱的改進，並將人工智慧帶入物流管理中。

我們踐行“一帶一路”政策，積極開展中歐班列與中歐陸海快線；並通過碼頭拓展推進中拉貿易發展，成功簽約了秘魯錢凱港口專案。我們還積極助力了第二屆國際進口博覽會，為展品運輸工作貢獻了力量。（此部分內容具體請參閱章節：間接經濟影響）

供應商管理：

我們建立了嚴格的供應商管理機制，包括供應商准入、評估、評級與獎懲。我們將供應商的環境、社會及管治工作納入考量範圍，並在採購過程中充分考慮所選擇的方案、供應商及其產品可能對周圍環境及人員產生的影響，大力推行綠色供應鏈。我們同時對此進行風險評估與至少每年一次的審計工作，以確定採購工作的有效落實。（此部分內容具體請參閱章節：供應商管理）

合規發展：

我們積極推行反腐敗工作，開通了投訴管道，並對舉報人進行保護，承諾不對舉報人有任何區別對待。我們對全體員工進行培訓，開展多樣化的反腐敗宣傳活動，以提升全體員工反腐倡廉的意識。我們與相關單位簽訂了反腐倡廉承諾書、責任書，並執行全面的審計工作及風險識別與評估工作，以發現公司在反舞弊實踐中的缺陷與不足，並進行及時的整改。審計工作與風險評估工作定期彙報至董事會。

我們堅持合規經營，在全球各運營單位推進反壟斷工作；我們在公司內部建立了全面的風險管理體系，並將ESG相關風險融入目前已有的風險管控架構中，開展定期的風險識別與評估工作。我們為員工提供多樣的法律培訓，提升員工的守法意識，幫助員工更好地開展日常業務。（此部分內容具體請參閱章節：合規發展）

環境部分

節能減排：

對於環境的保護一直是我們重點關注的方面，我們深知環境對於航運業的可持續發展的影響。我們一直將節能減排作為我們工作的重點，每年的風險管理工作中關注與環境有關的風險，並彙報給治理層。我們很早就建立了ISO14001環境管理體系以及ISO50001能源管理體系，並持續得到外部專業機構的認證。

我們積極回應國家十三五的減排目標，每年設定更低的燃油目標，致力於減少更多廢氣與溫室氣體的排放。實際運營過程中我們建立節能減排工作小組，制定了節能減排的管理辦法，並採取多項措施落實節能減排，如：新建船舶融入環保理念，使用更加清潔的燃料，主動披露供應鏈上的碳排放等。我們也建立了能源管理體系，提高能源的使用效率。對於船舶在運營過程中產生的油污水以及船舶垃圾，我們進行嚴格處理，以對環境的影響降低到最小，且生產性船舶污染事件發生與否直接與管理層的績效掛鉤。

生物多樣性：

同時，我們也積極參與環境保護工作，不僅在公司範圍內宣傳各種環保理念，鼓勵員工參與各項環保活動，且積極回應國際社會各類環保號召。2019年中遠海運集運參與的“保護藍鯨和藍天”專案獲得了國際環保獎項。

應對氣候變化：

我們關注氣候變化帶來的影響，努力降低經營活動產生的碳排放，並使用更加清潔的能源以減少對氣候造成的影響。（此部分內容具體請參閱章節：環境議題）

社會部分

員工招聘：

中遠海控以公正、透明的方式，通過校園招聘、網路招聘、社會招聘等多元管道持續不斷補充優秀人才，並且禁止以任何非工作相關因素導致任何形式的歧視或不公正待遇。（此部分內容具體請參閱章節：僱傭與多元化）

員工培訓與發展：

中遠海控高度重視員工素質的提高和個人發展，建立了高效的培訓體系，並針對業務需求制定合理的年度培訓計畫和培訓方案，讓員工可以獲得良好的職業發展與充足的晉升機會，2019年在繼續推行以往傳統培訓課程的基礎上，增加了更多新穎有趣的培訓內容，對於線上學習平臺也同樣進行了升級。（此部分內容具體請參閱章節：員工的培訓與發展）

健康与安全：

中遠海控每年對ISO45001:2018體系進行內部與外部的審計，並按照ISO45001:2018職業健康安全管理標準和ISM規則，建立了《職業健康安全風險評價及運行控制程式》，對所有正式員工以及勞務員工的職業健康與安全進行統一管理。（此部分內容具體請參閱章節：保障員工的職業健康與安全）

安全生產：

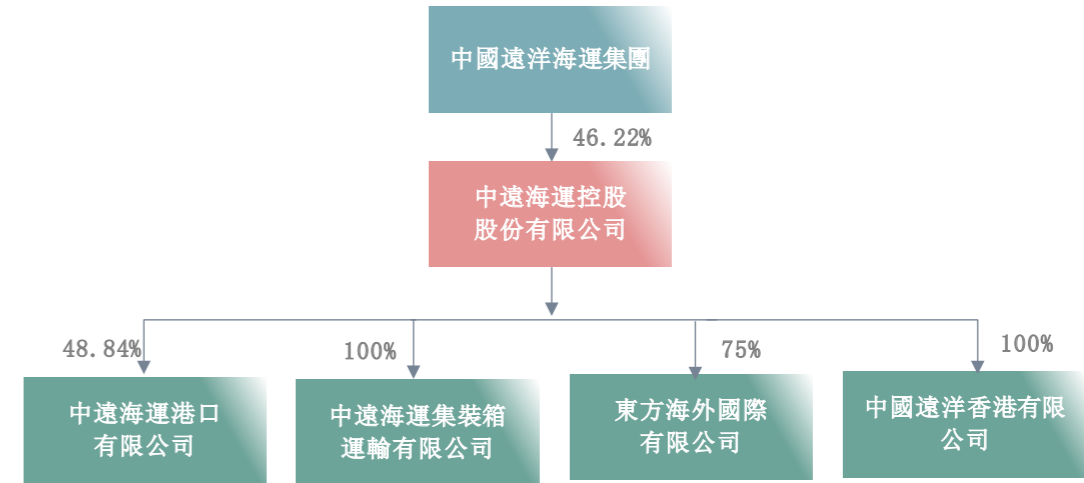
我們重視安全運營，中遠海運集運和中遠海運港口每年簽訂《安全生產責任書》，將安全工作績效作為一項考核標準，考核結果與管理層薪水直接掛鉤。我們每年開展覆蓋安全生產的風險管理與審計工作，並將結果定期彙報至公司董事會。（此部分內容具體請參閱章節：安全生產）

社會公益：

2019年，中遠海控下屬中遠海運集運有限公司捐贈1,062餘萬元，下屬中遠海運港口有限公司捐款874餘萬元，下屬東方海外（國際）有限公司捐款470餘萬元，累計共向社會捐贈2,406餘萬元。（此部分內容具體請參閱章節：傳播公益理念）

關於中遠海控

中遠海運控股股份有限公司是中國遠洋海運集團（擁有中遠海控46.22%權益）的子公司，於2005年3月3日註冊成立，總部位於上海。2005年6月30日在香港聯交所主板成功上市（股票編號：01919），2007年6月26日在上海證券交易所成功上市（股票編號：601919）。我們致力於成為“世界第一梯隊集裝箱運輸和碼頭投資經營服務供應商”，目前持有：中遠海運集裝箱運輸有限公司100%股份；中遠海運港口有限公司48.84%股份；東方海外（國際）有限公司75%股份，中國遠洋（香港）有限公司100%股份^[1]，其總部位置分別位於中國上海，中國香港。



我們的價值觀

我們以“為客戶和社會創造價值”為使命，始終堅持以人為本，以市場為導向，以科技為手段，以效益為中心，踐行企業公民職責，堅持生產經營和資本經營雙輪驅動；做強國際航運業，積極拓展碼頭產業，培育壯大集裝箱業務；推進公司從綜合航運企業向航運物流集群的領頭企業轉變，從跨國經營向跨國公司和全球公司轉變，實現可持續發展的總體戰略目標。同時，我們也通過員工手冊，要求我們的員工誠實、耐心，嚴格遵守國家法律法規和道德規範，恪守職業道德，維護公司形象。此外，我們還通過對供應商的管理（如：要求供應商簽署《反商業賄賂承諾書》《社會準則符合性問卷》等），向供應商傳達我們的理念與價值觀念。



主要業務

中遠海運集運、中遠海運港口以及東方海外（國際）三家公司所經營的業務是中遠海運控股的核心業務板塊。中遠海運集裝箱運輸有限公司，作為海洋聯盟的成員是全球第三、亞洲第一大的集裝箱海運公司，主要經營國際、國內海上集裝箱運輸服務及相關業務；中遠海運港口有限公司是全球第一大集裝箱碼頭運營商，主要經營集裝箱碼頭業務；東方海外（國際）是環球最具規模之綜合國際運輸、物流及碼頭營運公司之一，亦為業界應用資訊科技及電子商貿處理整個貨物運輸過程之先鋒，以集裝箱運輸及物流為主營業務。



國際倡議

我們繼續參與BSR（Business for Social Responsibility—美國商務社會責任協會）下屬CCWG（Clean Cargo Working Group—清潔貨物運輸工作組）的活動。我們一直秉承CCWG的宗旨，通過航運公司主動報告其在全球航線中的二氧化碳、硫化物及氮化物的排放量，與全球同行業的平均水準對比，瞭解公司自己的環境保護績效，以及改進的空間，並且可以為成員中的集裝箱運輸客戶、貨物運輸代理在供應商評估時提供參考。同時，我們也是WPCI（World Ports Climate Initiative）的成員，從2012年開始參與由其發起的船舶環境指數ESI認證，並致力於在環境管理方面不斷努力。此外，我們還加入了航運管理軟體解決方案供應商Cargo Smart的區塊鏈計畫，以支持建立全球航運業務網路（GSBN），加速航運業的數位化轉型，為推動航運業的發展做出努力。



協會成員

我們旗下的中遠海運集運還是許多國際組織的成員：世界航運委員會World Shipping Council、Box Club、班輪貿易協會World Liner Data Ltd、海事反腐網路Maritime Anti-Corruption Network、集裝箱貨物事件通告系統Cargo Incident Notification System、波羅的海國際航運工會The Baltic and International Maritime、集裝箱所有人協會Container Owners Association等，以及30個國內組織的成員：中國航海學會（常務理事）、上海市交通運輸行業協會（副會長）、上海市航海協會（副理事長、理事）、中國口岸協會（常務理事）、中國船東協會（常務理事、理事）、上海船東協會（副會長）等。

中遠海運港口是多個協會組織的成員：商界環保協會、中國港口協會總會、中國港口協會集裝箱分會、中國口岸協會、中國航海學會、全國港口標準化技術委員會等。

東方海外貨櫃是多個協會組織的成員：Box Club，商界環保協會Business Environment Council，清潔貨物運輸工作組Clean Cargo Working Group，香港總商會Hong Kong General Chamber of Commerce，海事反腐敗網路Maritime Anti-Corruption Network，港口行動事務委員會Member of Hong Kong Port Operation Committee，香港定期班輪協會The Hong Kong Liner Shipping Association，世界航運委員會World Shipping Council等。



我們的供應鏈

我們作為以集裝箱運輸以及碼頭業務為主的航運業一員，上游行業主要有造（修）船業、石油化工產業，前者主要為我們提供造船以及修船服務，後者主要為我們航運業務提供燃油及發動機潤滑油等。我們下游主要集中在國內外的貿易業務，涉及鋼鐵、化工、消費品等行業。



預警機制

我們注重對風險的管理，為進一步促進預防風險和未知損失，我們設立了預警機制，內容包括：戰略目標制定過程中假設條件變化預警；公司經營目標值實現程度預警；風險評估過程中不確定性的跟蹤預警；外部環境波動性風險的界限預警；公司風險偏好和容忍度的影響預警等。

[1] 中國遠洋（香港）有限公司因無實際業務發生，不納入報告範圍內。

關於中遠海控

獎項展示

1.



2019年1月8日

上榜新財富聯合光華-羅特曼研究中心評選的首屆“新財富最佳上市公司”TOP50排行榜。

2.



2019年1月

《董事會》雜誌主辦第十四屆中國上市公司“金圓桌獎·董事會價值創造獎”。

3.



2019年1月16日

獲同花順和智通財經主辦的2018年度金港股“最具社會責任上市公司”獎項。

4.



2019年2月

2019年2月，獲首屆國際航運科技與互聯網大會“傑出航運公司”獎項。

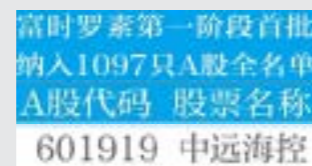
5.



2019年4月25日

獲《亞洲週刊》評選的“全球華商一千最大運輸及物流企業大獎”。

6.



2019年5月

公司A股納入富時羅素全球股票指數系列(富時GEIS)。

7.



2019年6月28日

子公司東方海外貨櫃於香港舉行的Seatrade 亞洲海事頒獎典禮上獲頒“綠色航運大獎”。

8.



2019年7月10日

公司入圍《財富》中國500強排行榜，位列75位。

9.



2019年8月

榮獲第十三屆中國上市公司價值評選“中國上市公司資本運作標杆”獎。

10.



2019年9月9日

公司股票第二年被納入恒生可持續發展企業指數系列成份股。

11.



2019年12月

榮獲《董事會》雜誌主辦“金圓桌獎”優秀董事會獎。

體系認證



對於可持續發展，我們制定了對應的制度檔和體系要求，在品質，環境，安全和社會等方面對可持續發展進行了規範，以此作為行動準則。

在我們的集裝箱運輸業務中，我們的子公司中遠海運集運獲得了如GB/T19001-2016/ISO9001:2015《品質管理體系要求》、GB/T24001-2016/ISO14001:2015《環境管理體系規範及使用指南》、ISO45001:2018《職業健康安全管理体系規範》和RB/104-2013/ISO50001:2018《能源管理體系要求》等外部認證；東方海外貨櫃獲得了如《安全、品質和環境管理體系(SQE)認證》、ISO9001:2015《品質管理體系要求》等外部認證。我們以此為依據建立了品質管理體系、環境管理體系、職業健康安全管理体系和能源管理体系。

在我們的港口業務中，中遠海運港口下屬多家碼頭獲得了ISO9001, ISO14001, ISO50001, ISO14064以及ISO45001等品質管理、環境管理以及職業健康安全管理体系認證，並以此為基礎建立內部的管理規則並嚴格執行。

我們根據ISO26000《社會責任指南》、ISO31000《風險管理—實施原則和指南》和國家財政部會同證監會、審計署、銀保監會制定的《企業內部控制基本規範》等要求，建立了社會責任、風險和內控管理體系，全面履行全球契約企業社會責任，尊重和維護公司員工及其它與之相關人員的各項人權，特別是健康與安全、自由以及工資福利等方面的權利，反對任何漠視和踐踏人權的行為。

可持續發展的治理



可持續發展理念深耕於中遠海控的發展理念中，公司堅持可持續的發展，促進企業、社會、環境、發展的和諧。公司建立有效、規範的內部管治體系，並不斷完善，以指導與督促我們踐行可持續發展的政策。

可持續發展治理機制

2019年，我們致力於實現經濟發展與資源、環境相協調，堅持不斷改進可持續發展的管治措施，確保成立專業的管治及業務團隊，建立明確的業務執行與監管程式，並進行定期的審計與督察，以履行中遠海控對股東和社會的責任。

我們按照現代企業制度要求構建了嚴密的治理結構。在我們的企業架構中，股東大會是最高決策機構；董事會是日常業務的決策機構，目前由8名成員組成，其中執行董事4名，獨立非執行董事4名；監事會是監督機構，同時履行著對董事會和管理層的雙重監督職能。此外，我們設立了6個董事會專業委員會，在董事會決策過程中積極發揮防控經營風險、合規風險的重要作用，具體包括：戰略發展委員會、風險控制委員會、審核委員會、薪酬委員會、提名委員會以及執行委員會。

2019年，中遠海控一直持續推動將可持續發展相關工作納入風險控制委員會職責中，以推動由風險控制委員會統籌負責可持續發展事宜，由可持續發展工作小組具體落實可持續發展相關工作的機制。

目前，公司可持續發展工作小組由公司分管領導及各部門負責人組成，工作小組負責可持續發展相關政策的具體實踐，包括牽頭組織可持續發展相關的風險識別，牽頭組織利益相關方溝通及重要議題的識別工作，牽頭建立可持續發展資料收集表，以及牽頭可持續發展報告的編寫等。可持續發展工作事宜至少每年一次向管理層、董事會彙報，以此建立有效的溝通與決策通道，並由董事會負責最終審議可持續發展報告相關內容等。同時，公司通過全面的每年至少一次的內外部審計來督促內部監控系統的完善，並確保各項舉措與行動方案行之有效。

根據環境、社會及管治指引的一般披露規定，有關已識別的重大環境、社會及管治事宜已載入本報告，並以重大、平衡以及量化的原則披露中遠海控在運營過程中可持續發展的表現。



利益相關方與實質性議題

中遠海控將利益相關方的期望和要求作為公司制定可持續發展戰略的重要因素，並通過多種方法來識別出與利益相關方有關的具體行動領域。中遠海控的主要利益相關方包括客戶、員工、股東、供應商、社區、合作夥伴、工會、保險金融機構、政府、以及非政府組織。本報告的撰寫重點是基於利益相關方關注的實質性議題，為此，我們在報告期間與各利益相關方進行了多頻次的定期溝通，包括會議、面談、意見調查及工作訪問，以積極聆聽其意見和建議，瞭解利益相關方的關注與訴求，並對此制定及調整相關舉措。

2019年，公司通過路演、參加投資者大會、接待來訪、電話會議等形式，全年與投資者舉行會議共計202場，會見投資者、分析師共計757人次，在合規前提下堅持務實開放的溝通態度，讓外界瞭解公司發展情況，促進與資本市場資訊的雙向溝通。其中：參加境內外投資者大會33次，舉行會議95場，會見分析師/投資者338人次；組織開展路演10次，舉行會議51場，共計會見127人次；接待來訪並舉行會議24場，共計會見65人次；舉行電話會議23場，共計交流41人次。我們重視與中小投資者的溝通和權益保護，2019年公司加強與媒體良性互動，成功召開2場業績媒體說明會。

除此之外，我們還定期開展供應商大會，定期進行客戶滿意度調查與客戶拜訪，與非政府機構與組織進行溝通，參加外部研討，對員工進行調研等，以充分、及時瞭解利益相關方關注的議題，並對其做了回饋。我們通過上述多樣化的溝通方式，在考慮了議題對中遠海控及利益相關方的重要性，並結合實際操作情況後，明確了議題邊界。我們將資訊統一系列示如下。

經濟實質性議題	主要利益相關方	議題邊界	企業回應方式	對應報告章節
<ul style="list-style-type: none"> •經濟績效 •雙品牌效應 •間接經濟影響 •社會經濟合規 •客戶滿意度及投訴 •客戶隱私保護 •反腐敗 •供應商管理 	<ul style="list-style-type: none"> •股東 •政府機構 •業務合作夥伴 •供應商 •客戶 •非政府組織 	<ul style="list-style-type: none"> •內部 •內部 •內部 •內部 •內部 •內部/外部 •內部 	<ul style="list-style-type: none"> •降本增效，加強精益管理 •用技術帶動發展 •積極發揮協同效應 •積極回應國家“一帶一路”號召 •發展中歐陸海快線與中歐班列 •助力進博會 •全面踐行社會經濟的合規要求 •開展內部法律培訓與教育 •開展全面的風險管控工作 •落實客戶滿意度調查，完善客戶隱私保護制度 •加強反腐倡廉工作 •建立了反腐敗反貪污檢舉管道 •嚴格執行供應商評估與審計 	<ul style="list-style-type: none"> •經濟績效 •塑造雙品牌，發揮協同效應 •間接經濟影響（科技助力發展，發展牽動責任） •合規發展（社會經濟合規） •服務客戶 •服務客戶 •合規發展（反腐敗管理） •供應商管理

環境實質性議題	主要利益相關方	議題邊界	企業回應方式	對應報告章節
• 生物多樣性	• 政府	• 內部	• 對壓載水規範化管理	• 節能減排
• 廢氣排放	• 社區	• 內部	• 使用低硫油	• 節能減排
• 污水和廢棄物	• 非政府組織	• 內部	• 對油污水和廢棄物嚴格處理	• 污水與廢棄物處理
• 能源	• 股東	• 內部	• 落實節能減排措施	• 節能減排
• 氣候變化及應對		• 內部	• 提升經營效率，加強技術改造	• 環境保護
• 溫室氣體排放		• 內部	• 對能源消耗情況進行監控與評估	• 節能減排
• 水資源管理		• 內部	• 預防極端天氣	• 污水與廢棄物處理
• 環境合規		• 內部	• 減少溫室氣體排放	• 節能減排
			• 節約用水	• 節能減排
			• 遵守各地環境相關法律法規	

社會實質性議題	主要利益相關方	議題邊界	企業回應方式	對應報告章節
• 員工關懷	• 員工	• 內部	• 豐富員工集體活動	• 員工關懷
• 僱傭	• 工會	• 內部	• 增強工會交流	• 僱傭與多元化
• 非歧視	• 社區	• 內部	• 為員工提供福利保障	• 維護員工權益
• 童工	• 政府	• 內部 / 外部	• 建立規範、透明的招聘機制	• 維護員工權益
• 強迫勞動	• 非政府組織	• 內部 / 外部	• 為員工提供合理的薪資報酬	• 維護員工權益
• 多元化與機會平等	• 股東	• 內部 / 外部	• 遵守法律法規	• 僱傭與多元化
• 培訓與教育		• 內部	• 為員工提供合理的假期	• 員工培訓與發展
• 勞工問題申訴機制		• 內部	• 宣傳企業平等文化	• 維護員工權益
• 職業健康與安全		• 內部	• 促進招聘中的多樣化	• 保障員工的職業健康與安全
• 航運安全		• 內部	• 提供有效、便捷的員工培訓	• 安全生產
• 社區公益		• 內部	• 建立多層次溝通管道	• 傳播公益理念
			• 為員工提供體檢	
			• 對意外事件做好準備	
			• 落實安全生產工作	
			• 嚴格管理危險物品的運輸	
			• 落實精準扶貧	

2019年與上一年度相比，實質性議題及其邊界未發生重大變化。依前文所述，公司根據實際發展情況，及與各利益相關方的溝通結果，共同識別出了較為重要的27個實質性議題，覆蓋經濟、環境與社會三個層面。其中，雙品牌效應、氣候變化及應對、溫室氣體排放、員工關懷為2019年4個新增議題。

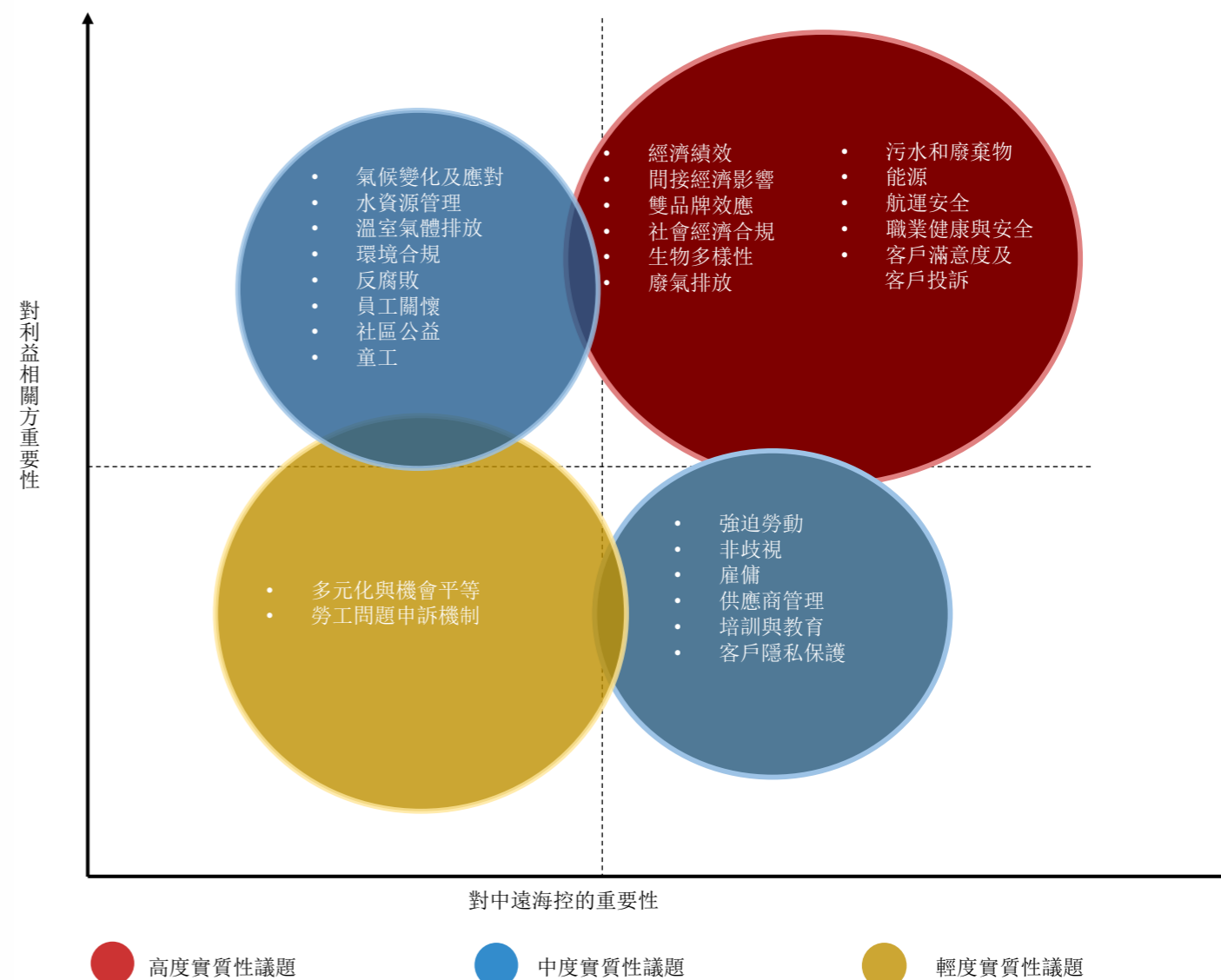
在此基礎上，公司結合全球報告倡議組織GRI的可持續發展報告指南，從“對企業的重要性”和“對利益相關方的重要性”兩個維度對已識別出的議題進行了評估，評估結果分為高度、中度與輕度三個級別。其中，高度重要實質性議題共11個，中度重要實質性議題共14個，輕度重要實質性議題共2個。我們對高度重要實質性議題進行了概要介紹如下。

在經濟方面：主要是經濟績效，間接經濟影響，雙品牌效應，社會經濟合規，客戶滿意度及客戶投訴。2019年是中遠海控收購東方海外（國際）後的元年，協同效益的產生是廣大利益相關方密切關注的議題；持續創造經濟價值，以及公司是否合規運營是企業能否可持續發展的重要因素，而企業發展的同時能否積極回饋社會則是體現其社會責任理念的重要標準，因此，經濟類議題是股東、政府機構、非政府組織、業務合作夥伴、供應商、客戶等利益相關方重點關注的內容。同時，我們注重客戶體驗，深知商業競爭中客戶滿意度的重要性，我們積極提高服務，以為客戶帶來更好的體驗。

在環境方面：主要是能源消耗、污水和廢棄物、廢氣排放、以及生物多樣性。航運業公司的最大成本來自能源消耗，對環境的最大影響也是來自能源消耗產生的污染物，例如廢氣以及溫室氣體等，這是對航運企業和對利益相關方最重要的環境議題。此外，航運過程會對海洋生物造成影響，因此對生物多樣性的保護也是航運企業的一個重要議題。

在社會方面：主要是員工的職業健康與安全，以及航運安全。安全是航運企業永恆的主題，考慮到航運企業高風險的特點，保障安全是公司生存、發展的第一要務。因此，該議題是員工、股東等利益相關方十分關注的議題。

考慮到報告的重要性原則，這些利益相關方最為關注的議題，亦是我們最終篩選的2019年可持續發展報告重點披露的內容。



經濟議題



經濟績效、發展合規以及發展所帶來的影響，是為企業在持續發展中所面臨的重要議題，也是包括投資者、業務合作夥伴，政府機構、非政府組織，客戶等利益相關方持續關注的重要議題。中遠海控以科技帶動發展，堅持最大程度的回報利益相關方，並積極承擔企業公民的責任，助力公眾活動，為世界各運營地所在國家、地區帶來積極影響。

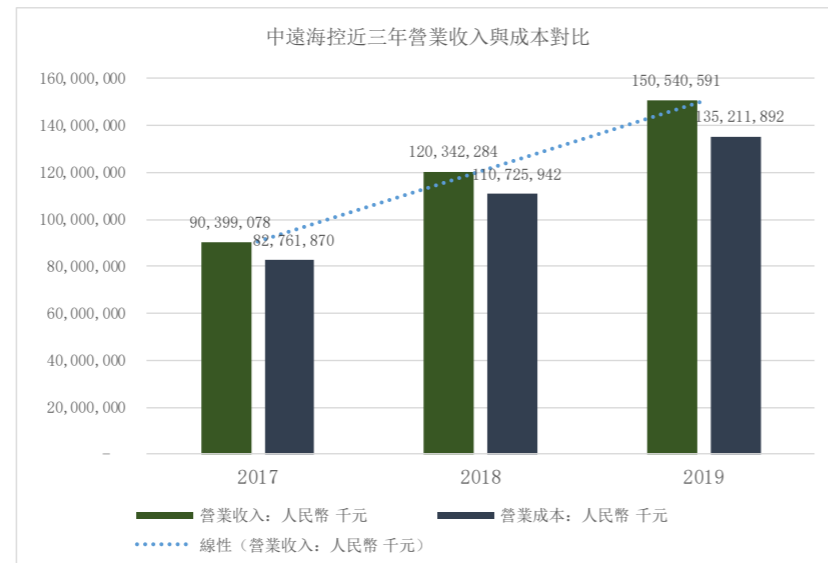
經濟績效

中遠海控主要通過全資子公司中遠海運集運，控股子公司中遠海運港口和東方海外（國際）從事集裝箱航運業務與碼頭經營業務。2019年，隨著中美貿易摩擦的持續，世界貿易關係的不確定性增加，中遠海控堅持對外積極應對挑戰，對內降本增效，發揮協同效應。報告期間，公司整體效益相較2018年保持穩定。^[1]

營業收入與利潤

2019年，中遠海控經審計的營業收入為150,540,591千元人民幣，較2018年同比增長25.09%；發生營業成本135,211,892千元人民幣，與2018年同期相比增長22.11%。

2019年實現年度利潤10,194,317千元人民幣，實現公司權益持有人應占利潤6,690,106千元人民幣。



集裝箱業務

2019年集裝箱運輸需求增速稍有放緩，供給側壓力有所緩解。報告期間，中遠海控應對市場變化，依託規模優勢及子公司中遠海運集運與東方海外貨櫃的內部協同，通過加強全球化佈局，共完成集裝箱貨運量25,739,103標準箱，具體情況如下。

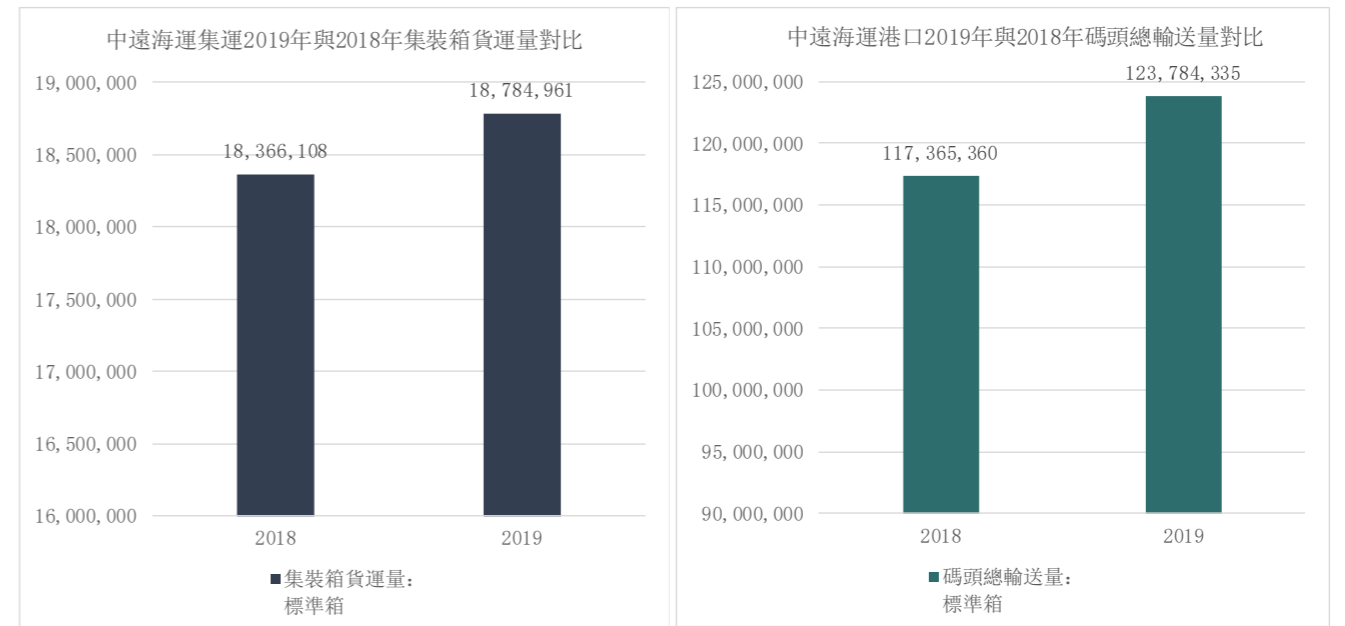
報告期間，中遠海運集運完成航線集裝箱貨運量共計18,784,961標準箱，相較於2018年的18,366,108標準箱，同比增幅達到2.28%。實現營業收入985.63億元人民幣，相較於2018年的913.66億元人民幣同比增幅達到7.88%。

報告期間，東方海外貨櫃完成航線集裝箱貨運量共計6,954,142標準箱，東方海外（國際）實現營業收入474.08億元人民幣。^[2]

碼頭業務

報告期間，中遠海運港口加大精益管理力度，提升效率，降低成本，提高服務水準和品質，不斷擴大碼頭輸送量，實現報告期內碼頭總輸送量123,784,335標準箱，相較於2018年的117,365,360標準箱同比增幅達到5.47%。

2019年實現全年營業收入70.83億元人民幣，相較於2018年的66.28億元人民幣同比增幅達到6.85%。



員工薪酬

公司堅持保障員工權益，為員工提供合理的薪酬福利，2019年，公司為員工支付薪酬及福利費共88.40億元人民幣。

依法納稅

公司遵守《中華人民共和國稅法》及運營所在地相關稅收法規的規定，在報告期間，積極承擔納稅主體的應盡義務，及時向當地稅務機關申報繳稅。2019年，公司依法繳納中國企業所得稅409.99百萬人民幣，香港利得稅73.64百萬人民幣，海外稅項375.54百萬人民幣。

2019年，中遠海控未產生稅務糾紛，或因違反稅務領域相關規定而遭受高額罰款或制裁。

儲備

2019年，公司未向股東分配股利。2019年12月31日與年初相比，儲備淨增加104.30億元人民幣。

[1] 經濟資料摘自公司2019年年報，具體資訊請參閱年報並以年報為準。

[2] 2018年中遠海控從7月1日起合併東方海外（國際）報表，故本節中對相關資料不做同比比較。

塑造雙品牌，發揮協同效應

2018年8月，中遠海控實施了對東方海外（國際）的收購，這一收購較大幅度地提升了公司整體的規模優勢。2019年是中遠海控完成收購後的元年，在這一年中，中遠海控堅持發揮內部的業務協同優勢，致力打造雙品牌戰略，持續推進了公司整體規模優勢向規模效益的轉變，同時也為整個航運業的發展帶來正向影響。

實現協同效應

報告期間，公司集裝箱業務板塊下兩大子公司“中遠海運集運”與“東方海外（國際）”持續推動資源互補與優勢合作，包括物流服務、網路佈局、數位化能力等各方面，為客戶提供更差異化、多元化的服務，從而帶來更好的客戶體驗。公司在2019年成立了協同團隊，明確了協同目標、協同專案、實施方案、跟蹤管道等，以推動與細化協同工作的開展，同時堅持“一個船隊、一個箱隊、一個系統”的工作重點。

在一個船隊方面，公司科學規劃兩家班輪公司的運力，對其進行合理的佈局，以提高航線產品的競爭力，實現“Best ship, Best Service”，“航線產品競爭力最強，單箱網路成本最低”。在一個箱隊方面，公司打造雙品牌箱管中心，通過打造 Equipment Pool 實現統一造箱策略、設備互用、統一調運，以實現旗下兩個品牌的資源調配管理，提高資產的使用效率。在一個系統方面，公司堅持數位化航運公司的目標，穩步推進IRIS4系統在子公司中遠海運集運的上線，以促進團隊的融合。報告期間，公司推動IRIS4與IRIS2系統的切換，目前切換工作已在中遠海運集運及其各下屬口岸公司穩步開展並取得一定的成果。在公司協同工作的有序開展下，中遠海控對東方海外（國際）的收購事宜，在2019年實現了5.58億美元的協同效應。

發揮雙品牌優勢

中遠海控借力本次收購事宜，推行“雙品牌戰略”，不斷發揮雙方的品牌優勢，提升了自身在行業中的競爭力，也進一步為整個行業的發展帶來益處。

為提升客戶的體驗，中遠海運集運、東方海外貨櫃與航運管理軟體解決方案供應商Cargo Smart共同推動了上海航運交易所准班率報告的發佈。准班率報告覆蓋了主要的交易航線，建立了准班率計算標準，並從航



案例：雙品牌運行協同增效

2019年，在中遠海控旗下中遠海運集運雙品牌箱管中心的努力下，對中遠海運集運和東方海外貨櫃雙方的堆場供應商進行了優化整合。截止2019年年底，共用堆場供應商數量從整合前的198家提升為413家。共用堆場的推廣使用，一方面增加了堆場的客戶群體，一方面為雙方客戶提供了更多的服務選擇和業務合作機會，而且提高了雙品牌箱子互換的效率，同時減少了空箱的拖車搬移，使操作方式更環保。

2019年，我們還利用雙方業務規模的優勢，通過協商，降低堆場供應商費率，全年減低雙品牌的堆場成本約1,300萬美元。

在擴大規模效應，實現有形協同的同時，中遠海控還通過團隊的交互學習，雙方經驗的借鑒，不斷優化彼此的業務流程，提升雙方的競爭力，以進一步發揮無形的協同效應。



線服務和航線產品角度，反映全球班輪航線運營的服務表現。

雙方還協助上海航運交易所運行了“全球集裝箱班輪准班率指數”（Global Carrier Schedule Performance，以下簡稱GCSP或“准班率指數”），並於2019年11月正式對外發佈。准班率指數的運用能夠幫助航運產業鏈上的相關企業提升精細服務的品質，並說明貨物企業選擇合適自己的航運服務商。它可以引導優質貨主企業把貨物交給准班率更高的班輪公司運輸，並為優質的貨運服務“買單”，同時也可以幫助對時間要求不高的客戶選擇價格相對適中或較為便宜的服務，由此實現班輪公司與客戶的雙贏局面。

除此之外，雙方還持續加強自身與行業內各聯盟及協會的互動，提升了公司的競爭力，並為航運業的持續發展做出了貢獻。這包括：2019年1月，包括中遠海運集運、東方海外貨櫃在內的海洋聯盟的合作期限正式延長至10年（即：2027年）。海洋聯盟的有效運營離不開各方的精誠努力，中遠海運集運以及東方海外貨櫃也將持續加強自身與各成員的溝通協作，以幫助海洋聯盟變得更加團結，更有能力應對挑戰，並能為客戶提供更優質的服務。同時，2019年7月，中遠海運集運，中遠海運港口，東方海外貨櫃還共同加入了Cargo Smart的區塊鏈計畫，以支援建立全球航運業務網路（GSBN），加速航運業的數位化轉型，為推動航運業的發展做出努力。

中遠海控與東方海外（國際）的攜手，不僅有助於為公司自身產生良好的協同效應，同時有助於雙方交互合作，為整個航運業的發展帶來有益的推動。在後續年度，中遠海控將持續塑造“雙品牌”，以將這一效應發揮到最大。



全球集裝箱班輪准班率指數

准班率是航運企業服務品質的重要指標，也是定價的重要依據。准班率指數由到離港准班率、收發貨准班率和班期綜合服務水準指數等構成。

上海航運交易所發佈的准班率指數，包括2019年前10個月全球主幹航線准班率、全球主要班輪公司與聯盟准班率、全球主要班輪公司與聯盟分航線准班率和全球主要港口班輪准班率。

准班率指數的推出對於督促航運和港口企業提升服務品質，增強市場透明度具有重要作用。

知
識
分
享

間接經濟影響

中遠海控始終堅持以科技與變化的眼光看待公司的發展，旗下主要的三家子公司中遠海運集運，中遠海運港口，東方海外（國際）致力於用科技帶動發展，為行業創新帶來貢獻。同時，作為一個國際化的大型航運公司，中遠海控在發展的同時時刻不忘承擔作為一個企業公民應盡的責任，公司積極回應國家“一帶一路”的政策，並助力國家開展各項活動，在讓自身不斷成長的同時為周邊的經濟發展帶來積極的影響。

科技助力發展

隨著科學技術的日新月異，航運公司也不斷借助科技的力量為自身的產品、服務以及運營創建新的面貌。2019年，中遠海控旗下中遠海運港口，東方海外（國際），中遠海運集運分別將5G融入碼頭自動化運營中，將人工智慧運用在倉庫管理中，將技術更新運用在集裝箱運輸中，在推動了自身發展的同時，為客戶帶來了更加良好的體驗。

5G與碼頭運營

2019年，第五代移動通信技術（5th generation mobile networks，以下簡稱5G或5G技術）的發展逐漸成為社會各界關注的熱點。5G技術可以支援高資料速率，減少延遲，節省能源，降低成本，同時可以提高系統容量，支援大規模設備連結。

將先進的5G技術運用於碼頭運營當中，是中遠海運港口控股的廈門遠海碼頭在2019年致力所做的事情。廈門遠海碼頭在2011年11月正式投產，於2016年3月成為中國首個商業運營、具有自主知識財產權和專利技術的全電動與零排放的自動化碼頭。報告期間，中遠海運港口積極利用相關資源，打造依託5G、物聯網等技術的供應鏈智慧平臺。2019年7月，廈門遠海碼頭與中國移動簽署戰略合作協定，在碼頭實現了5G信號全覆蓋，完成了自動引導運輸車通訊控制、智能理貨等多項應用。此外，5G生產專網還可有效確保碼頭運營資料與公司業務的安全隔離。

5G技術的運用，較大的提升了碼頭運營的作業效率與安全性。5G技術的高頻寬特性可讓船岸資料做到多維度即時同步，將碼頭與船連成一體，原本需要登輪確認的資訊在靠泊之前即可完成傳輸，實現資訊與船舶同時靠岸，節省較大的人力與時間。5G高速率低延時的特性，可以帶來更高清的視頻傳輸與低延時的操控感受，可讓遠程操控更加的穩定。同時，5G技術下，可通過高清視頻等手段，監控碼頭邊界及關鍵節點，降低光纖鋪設及人力成本，並對高空設備進行巡檢，處理不易處理的故障和發現不易發現的問題，提升整個碼頭的安全。

在後續的報告年度，廈門遠海碼頭將繼續踐行“5G+智慧港口”建設，借助於5G、大資料等等新一代的資訊技術，不斷助力廈門遠海碼頭的高品質發展，將碼頭打造成為“5G+港口”的智慧港口模範，不斷提升中國港口的綜合競爭力。

自動理貨業務更加高效

廈門遠海碼頭在5G技術的運營下，進一步提高了自動理貨業務的高效性。

傳統橋吊通訊按照協助工具監控級設計，各個土建網站的可靠性存在光纖壽命和動力電纜不匹配等問題；5G網路覆蓋後，相比傳統通信模式下理貨系統回傳的單一圖片，智能理貨資料傳輸系統可支援更高清的視頻同步回傳，優化了傳輸效率和識別精準度，為業務連續性提供了保障。



集裝箱的改進

中遠海運集運堅持“價值，因運而生(We deliver value)”的理念，在發展過程中，始終銘記服務客戶與創造價值的初衷，不斷提升自身的運營“實力”。集裝箱的運輸過程中，經常會涉及對儲存、運輸、裝卸具有特殊要求的貨物，中遠海運集運依據客戶的需求，不斷改善自身的產品與服務，以實現更優質的運輸。

截至2019年，中遠海運集運冷箱貿易區已經成立一周年，這一年中，冷箱貿易區持續優化冷箱技術，堅持做到技術領先，服務從心，將世界各地的新鮮美食及時運輸到更多人手中。在運輸中，果蔬、鮮食是較為常見的貨品，這些貨品不僅需要短時高效的運輸，還需要嚴格有效的儲存。中遠海運集運利用氣調技術，提供主動式和被動式氣調服務，通過調節控制集裝箱內氧氣、氮氣等氣體的比例，有效抑制果蔬的呼吸，延緩其生長。並採用冷箱多段溫度控制模式，根據果蔬實際成熟程度自動變換冷箱設定溫度，利用航程中穩定變化調節果蔬成熟度，使其到港時可以呈現最佳的狀態。同時，冷處理技術和服務，還可以在航程過程中，以不凍傷貨物的持續低溫殺死果蠅，使貨品可以滿足檢疫要求。2019年，中遠海運集運電子商務平臺還推出了“My Reefer”服務，可方便客戶線上即時掌握冷箱的位置，運輸軌跡、即時溫度、濕度變化情況等資訊，為客戶提供更優質的集裝箱運輸服務。

同時，中遠海運集運還加強了特種箱的開發，截至2019年，中遠海運集運已為客戶開發並提供了多種超高的特種箱，具體包括：

掌握“鮮”，冰淇淋來到

2019年，中遠海運集運為客戶提供了工廠到工廠的冰淇淋業務全程門到門冷鏈運輸服務，運輸全程要求製冷，並保持溫度在負18度。運輸覆蓋天津至廣州，廣州至天津兩條往返線路，在服務客戶的同時，實現了“冰淇淋”的走南闖北。

人工智能走入倉庫

中遠海控旗下的東方海外（國際）下屬東方海外物流，於2019年8月在日本推出了新的自動化機器人倉庫。這一倉庫分為上下兩層，建築面積為38,928平方米。東方海外物流在倉庫中運用了39個名為“EVE”的自動導向車輛(AGV)倉庫管理機器人。

“EVE”是一個可以控制機器人自主搬運貨架貨品的移動系統。倉庫操作員工將指令和訂單資訊輸入系統後，EVE即可根據產品需求進行路徑規劃。機器人可依據規劃好的路徑，在沒有任何人員的情況下，在倉庫中完成點對點的貨物移動，以及自動收貨和自動取貨。倉庫同時設計了人工作業區域以及機器人二維碼地面導航。機器人通過讀取密封在地板上的二維碼，根據預先編制好程式進行的操作，不僅準確高效，也與隔壁的人工區域互不干擾。在機器人的幫助下，常規作業以及搬運重物等具有一定危險性的倉庫工作，均可以完全交由機器人完成。而倉庫的工作人員則可以在更安全的工作條件下開展

20尺超高煤炭箱，這一特種箱採用折疊的設計，方便客戶從任何角度裝箱，並憑藉其獨特的卡位設計，獲得了國家知識財產權局的兩項實用新型專利以及通過了鐵路科學研究院的認證。20尺超高散糧箱，這一特種箱不僅因其超高的屬性可容納更多的貨物，更是由於其設計方便貨物從頂端裝入，且可以在運輸過程中防水防潮，防止箱體膨脹，為糧食的運輸有效保駕護航。20尺超高煤炭箱，這一特種箱不僅可以承裝更多的貨物，同時由於其箱體油漆材質的選擇防止了煤炭的硫與傳統油漆的鋅發生反應，做到了更加安全環保與“長壽”。

此外還有20尺多用途超高箱以及二代汽車架等。這些特種箱均在2019年得到了更廣泛的使用，不僅為公司自身帶來了良好的收益，更是通過技術改造為客戶帶來了更好的服務，實現了運輸的價值。

在後續期間，中遠海運集運將不斷提升優化產品與服務，借力更多的技術發展，堅持創新，持續提升自身的競爭實力。



工作，並將精力更多地專注於負責協同等關鍵任務中，既節省了成本，提升了安全性，又很大程度上提高了倉庫的運營管理效率。

隨著科技的不斷更迭與發展，自動化、無人化的推廣已逐漸被公眾接受與認可，並越來越多地應用到了各項生產經營中。東方海外物流作為行業內領先的物流供應商，將堅持充分利用技術的力量，推廣智能化生產，不斷優化操作流程，進一步推廣“機器人”的使用，以消除人為操作可能存在的失誤、低效，以及各種危險因素，從而實現低成本、高效能，並逐步推動行業發展的科技化與先進化。

發展牽動責任

中遠海控始終銘記自己作為“大企業”的責任所在，堅持在“一帶一路”的推廣中扮演重要角色，不斷通過自身發展推動各運營所在地的經濟，並積極為國家及公眾活動貢獻自身的力量。

堅持“一帶一路”

截至2019年12月31日，中遠海控旗下子公司中遠海運集運與東方海外貨櫃共擁有和控制了507艘自營集裝箱船舶；共經營420條集裝箱班輪航線，其中經營國內航線（含長江珠江支線）146條，國際航線（含國際支線）274條、共輻射美洲，亞太，拉非，歐洲地中海，東南亞及日韓等；境內、境外行銷服務網點約700家。其中，中遠海運集運在“一帶一路”沿線投入約196艘集裝箱船舶、140萬標準箱運力，約占公司自營船隊規模的62.5%。

旗下子公司中遠海運港口的碼頭網路遍及中國沿海五大港口群、東南亞、中東、歐洲、南美洲及地中海等，在全球36個港口運營及管理共197個集裝箱泊位，其中控股經營的碼頭共16個，其中5個為國際碼頭。截至2019年12月31日，中遠海運港口已經在希臘，西班牙，比利時，阿聯酋，秘魯以及埃及，土耳其，新加坡，韓國，美國，荷蘭等佈局了碼頭經營。其中，中遠海運港口控股和參股的碼頭絕大多數在“一帶一路”沿線，集裝箱年處理能力達1.13億標準箱。

報告期間，中遠海運集運堅持落實國家“一帶一路”倡議，積極開展中歐班列與中歐陸海快線。截至2019年底，中遠海運集運共開行中歐班列線路合計26條，報告期間，共發運班列427列，達到32,027噸標準箱，覆蓋了湖南、陝西、山東、吉林、遼寧、四川等多省。同時，中歐陸海快線作為“一帶一路”的新名片，目前已途經希臘、北馬其頓、塞爾維亞、匈牙利、斯洛伐克、奧地利和捷克等7國，運輸距離達2,000公里。2019年，中遠海運集運在中歐陸海快線共完成箱量超8.2萬標準箱，同比增長達到64%。



案例：哈薩克玉米首次從無水港發運中國

2019年12月23日，載有32個集裝箱約1,000噸哈薩克玉米的列車從無水港發車向中國烏魯木齊市發運。這是哈薩克玉米在10月首次利用車皮輪華60噸試驗後，第一次批量輸出。

阿拉木圖州是哈薩克玉米的主產地之一，毗鄰中哈邊境，無水港正好坐落在阿拉木圖州通往中國交通運輸的關鍵位置。自2018年底中哈兩國達成玉米貿易協定後，無水港持續跟蹤目標客戶，協調阿騰寇里站和霍爾果斯站解決操作環節出現的問題，終於成功實現首發。此次首發具有里程碑意義，標誌著無水港在為中歐（中亞）班列西行集裝箱多式聯運提供堅強保障基礎上，在東行集裝箱物流服務開發上邁出了歷史性的第一步。

後續，無水港將繼續改進玉米裝運模式，優化運輸細節，為在無水港形成更多東行集裝箱量奠定基礎。

在公司踐行“一帶一路”的過程中，不斷與各地政府加強了合作，對服務當地經濟起到了較大的推動作用，取得了良好的社會效果，並獲得了社會及公眾的廣泛認可。



推動中拉貿易發展

隨著中國-拉丁美洲（以下簡稱“中拉”）貿易交往日益頻繁，中國成為拉丁美洲（以下簡稱“拉美”）第二大交易夥伴，拉美成為全球對華出口增速最快的地區之一。2018年中拉論壇第二屆部長級會議上發表特別聲明，將“一帶一路”建設作為中拉合作的新平臺，“一帶一路”倡議正式延伸到拉美。

秘魯作為拉美及加勒比地區經濟發展最好的國家之一，也將成為再次促進中拉貿易的一個重要紐帶。2019年1月23日，中遠海運港口與秘魯火山礦業公司簽約秘魯錢凱項目，成功收購秘魯錢凱碼頭60%股份，至此，中遠海運港口的第一個南美控股碼頭就此點亮。這也是中遠海運港口繼中遠海運中東第一港——中遠海運港口阿布達比碼頭後的第二個海外控股綠地碼頭項目。在此，中遠海運港口將主導錢凱港口項目，從設計、建造、設備製造等各個方面，為專案注入“中國元素”，在海外輸出“中國標準”。港口業務範圍將不限於碼頭裝卸，更包括延伸服務在內的全部港口運營。

錢凱港口專案的成功，不僅促進了中遠海控的進一步壯大，更是符合秘魯經濟發展的迫切需要，對秘魯的經濟發展起到了推動作用。錢凱碼頭作為新建的現代化港口也將成為中秘、中拉友好經貿往來的連接點和溝通橋樑。



這次中遠海運港口與火山礦業合作投資秘魯錢凱港口專案，是基於中秘兩國長期友好合作基礎的碩果之一，將極大提升秘魯的港口、物流基礎設施建設，促進中秘貿易發展，深化中秘文化友誼。兩國國內極具影響力的大企業強強聯手，相信專案必將給秘魯的經濟帶來活力和商機，也將會促進其他中國企業在秘魯的投資和合作。

——秘魯共和國副總理致辭



積極助力進口博覽會

2019年，中國舉辦了第二屆國際進口博覽會（以下簡稱“進博會”），對於進博會的展品運輸來說，不僅要求服務商具備強大的運輸組織和運力投放能力，更要具備萬無一失的服務品質。對此，有著多年展運經驗的中遠海控及其子公司，憑藉其多年的實踐歷練，及周密細緻的服務文化，為此次的進博會展運工作做出了不可忽視的貢獻。

進博會期間，子公司中遠海運集運運輸的海運展品覆蓋了義大利、日本、韓國、中國臺灣、法國、印尼、菲律賓、瓦努阿圖共和國等多個國家，展品範圍不僅包括家電、廚具、化妝品、汽車配件、照明設備、太陽能板等，也包括需要高品質保鮮運輸的食品，如烘焙、酒類，咖啡產品等。在承接運輸服務時，公司依託自身強大的運輸能力與覆蓋全球的運輸網路，依據展品性質為其提供量身定制的服務，制定具體的運輸方案，提供所需的運輸環境，在運輸過程中實現了以7X24小時的服務機制，確保在支線船裝卸、中轉港接轉、幹線船接載各環節，無縫對接，高效協作，將展品安全、高效地運輸到了進博會現場，並獲得了眾多展商的青睞與好評。

在後續年度，中遠海控將始終保持初心，持續優化服務模式，暢通物流管道，在推動建設開放型世界經濟、推動構建人類命運共同體進程中發揮更大的作用。

案例：進博會菲律賓產品順利出運

進博會期間，菲律賓統一組織了38家參展商參展本屆進博會，展品包括菲律賓盛產的多種特色農產品，如廣受中國人民喜愛的香蕉片、榴槤幹、椰汁、椰子油、鳳梨等。

中遠海運集運菲律賓公司在獲悉參展資訊後立即行動，從食品級箱源、倉庫裝箱、訂艙、碼頭現場等多個環節制定了更加完善配套方案，並成立了以銷售、客服、現場、延伸業務等部門協同參與的專項工作小組。在公司團隊的共同努力下，最終獲得了菲律賓工貿部的信任，繼續將展品運輸交由公司承運。在組織展品出運過程



中，中遠海運集運菲律賓公司進博會工作小組成員高效運作，積極溝通，全程跟蹤貨運動態，及時地完成了展品的順利出運，幫助展品及時到達了進博會現場。

供應商管理

隨著供應鏈管理問題逐漸引起包括供應商、客戶在內的社會公眾的廣泛關注，中遠海控在公司內部不斷完善供應商管理體系，提升可持續發展在供應商准入、評估、採購過程中的權重，以有效的降低供應鏈環節中的相關風險，提升公司的供應鏈競爭力。公司在提升自身環境、社會及管治能力的同時，通過採購業務的開展推動供應商的發展，促進雙方的合作與共贏。2019年，中遠海控繼續通過建立制度規範、實施供應商管理，以及進行風險識別與定期的監察審計工作來強化及推動可持續的綠色供應鏈管理。

明確的制度管理

公司在供應鏈管理中，堅持遵循各運營所在地的法律法規，如中國大陸的《招投標法》，《政府採購法》等，並在公司內部建立了完善的制度體系對供應商管理及採購行為管理進行明確的指導與規範，這包括《招標採購基礎規程》、《非招標採購基礎規程》、《供應商管理辦法》、《採購管理辦法》等，並進行定期的更新與完善。報告期間，旗下子公司中遠海運集運更新了《新造集裝箱操作實施細則》等，中遠海運港口更新並完善了《供應商管理制度》，以確保現有檔可以符合最新的外部政策要求及公司內部實際運營情況。公司嚴格依據現有的制度檔，執行對供應商的管理及採購行為的實施，確保供應商管理機制得以有效運行。

採購與供應商管理

公司對供應商的管理包括供應商的准入、評估、評級與獎懲。公司設立專職的人員牽頭負責供應商管理工作，並由相關部門協力配合。公司對新供應商進行評估，考量供應商遵守法律法規和可持續發展的能力和水平。中遠海控本部及子公司中遠海運集運、中遠海運港口所涉及的所有供應商被要求填寫《反商業賄賂承諾書》、《社會準則符合性問卷》，這包括了對供應商反貪腐、反商業賄賂的具體要求，及對供應商在環境管理、健康安全、遵守法律法規、人權管理（如：童工、強迫勞動）、供應鏈管理等方面的評

估與考慮；經過資格審核的供應商方可納入合格供應商庫予以進一步的管理。子公司東方海外（國際）則已設立了供應商管理風險指標，以監控各地區供應商集中度及劣質服務情況；並透過分享供應商失誤的案例，提醒員工對供應商採取補救措施。

公司定期對供應商進行評估，評估工作至少每年開展一次。除了對供應商服務能力、產品品質等方面的考核外，公司還關注對供應商的環境安全保障、人身安全保障等內容，持續在供應鏈管理中推行綠色、環保、可持續的理念。中遠海控本部及子公司中遠海運集運、中遠海運港口還依據考評結果對供應商進行分級，並對評級為不符合規定的供應商停止合作，對有重大違規行為的供應商實施黑名單管理，以不斷優化現有的供應結構，確保優質的供應體系，降低供應鏈環節中的風險。

同時，中遠海控積極推行綠色供應鏈管理，在採購的過程中充分考慮所選擇的方案、供應商及其產品可能對周圍環境及人員產生的影響。這具體體現於公司在採購中優先選擇更加環保、低碳、節能的產品或服務，對任何產生過安全事故的供應商進行一票否決，始終堅持零容忍的態度。為確保綠色理念得以有效實施，公司還通過前述的供應商評估，將這一因素納入其中，以實現定期的監督與推進。

報告期間，公司還強化了對供應商的能力建設，通過對供應商開展培訓，引導供應商優化相關管理；同時，公司積極參與外部培訓，提升自己的專業能力，降低業務風險，提升運營效率。

風險評估與定期審計

公司定期在中遠海控本部、中遠海運集運與中遠海運港口開展全面風險評估，並由專職部門與人員牽頭供應商管理環節的風險評估事宜。風險評估內容覆蓋採購行為實施、供應商選擇、供應商評估、資料維護等各環節，並由公司內部專業人員對風險進行評分，確定風險的重要性，並形成規範的風險清單。對高度重要風險，由風險主責部門制定應對措施，並定期跟蹤方案的實施結果。

公司還執行定期的審計工作，具體包括公司年度的外部審計及公司定期的內部審計。審計內容涵蓋採購行為的合規性、供應商准入、評估的有效性、資料的完整性等，以監察相關部門對供應鏈管理工作的落實情況。對審計中發現的問題，由審計人員與問題單位進行溝通，獲取其整改方案並監督其整改進度。同時，子公司東方海外（國際）在供應商完成評估後，也會執行定期的複檢與檢測，以確保其合規性水準維持有效。

2019年2月起，中遠海運集運對本部及境內下屬單位的供應商管理工作進行了月度的抽樣檢查，檢查內容包括供應商准入是否合規、資質是否合格等。截止到2019年12月底，檢查共覆蓋了218家供應商。

報告期間，公司供應鏈結構未發生重大變化。截至2019年12月31日，中遠海控及其下屬子公司供應商情況如下：中遠海控本部共有供應商86個，中遠海運集運10,637個，中遠海運港口6,594個，東方海外（國際）18,282個。其中境內供應商分佈情況為：中遠海控本部80個，中遠海運集運8,756個，中遠海運港口

案例：中遠海運集運積極參與外部培訓

2019年3月、5月、6月，子公司中遠海運集運作為中遠海運集團的代表，參加了中國招投標採購培訓網、北京中培國信教育諮詢中心舉辦的採購專題培訓講座，培訓內容涉及了國有企業的採購與招標管理，制度優化及合同風險防範，非招標方式採購代理服務方案等，中遠海運集運本部及直屬相關崗位人員參與了培訓，並通過培訓補充了對採購、供應商管理等方面的知識。



2,686個，東方海外（國際）4,230個；境外供應商分佈情況為：中遠海控本部6個，中遠海運集運1,881個，中遠海運港口3,908個，東方海外（國際）14,052個。

供應鏈管理是關係到企業可持續發展的重要因素。我們將持續嚴控採購環節，推行綠色供應理念，堅持建立可持續的供應鏈管理體系，致力做好國際航運供應鏈的堅實一環。



服務客戶

為客戶提供高標準服務

2019年，針對覆蓋國際班輪運輸服務全過程的九項服務標準，中遠海運集運對其進行了提升。其中，針對訂艙環節，2小時訂艙回應提升為2小時訂艙確認，訂艙及時性的目標從去年的95%提升到了98%；針對提單簽發環節，我們提出“船開後1個工作日內可簽發正本提單”的服務標準，在內部跟蹤上進一步提升為8個工作小時的目標，能根據客戶要求更快簽發提單。就船期准班率而言，2019年中遠海運集運自營船舶准班率96.59%，同比2018年自營船舶准班率提高1.38%。我們希望通過此類調整，使得公司的服務標準更高，服務要求更嚴，從而為客戶提供更優質的服務。

客戶投訴和滿意度管理

2019年，中遠海運集運對客戶進行了全方位的滿意度調查，在全球範圍內一共發出了2,479份調查問卷，其中中國地區發放了1605份，海外76個國家及地區共發放874份，合計收回2,295份有效問卷，其中中國地區收回了1,605份，海外收回了690份。經統計，2019年中遠海運集運的客戶滿意度指數為88.68，相較2018年和2017年的滿意度指數 88.03以及87.94的得到了提升。

2019年度1-10月，中遠海運集運共計收到客戶投訴2起（內外貿各1起）、抱怨578起（內貿386、外貿192）、諮詢18,010起（內貿5,634、外貿12,376），較2018年同期，投訴量減少71%，這也得益於我們在2019年圍繞客戶痛點，多管道收集客戶需求，逐項提升服務。



案例：中遠海運集運寧波分部以實際行動不斷提升服務標準

中遠海運集運寧波分部客服部圍繞單證品質、服務品質、流程優化三大工作主線，優化內部操作流程，不斷提升客戶服務水準。

1、緊抓單證品質，增強單證風險防範力

圍繞效率提升、風險防範、客戶體驗，寧波分部客服部推行單證品質“三查”機制，通過科室自查、部門抽查以及BPS督查，對業務中的關鍵點、風險點、易出錯易疏漏處以及階段性遇到的業務問題設立自查專案並定期開展自查。通過自查及對發現問題的整改，有針對性地規範出口簽單、進口換單、合約號更改等業務流程，增強單證風險防範力，提升服務能力。

較2018年，截止2019年底，寧波口岸訂艙環節KPI提升1%（達到98.39%），制單環節KPI接近100%，中轉預配資訊維護KPI提升0.5%（達到99.78%），進口到貨通知KPI提升0.42%（達到99.96%）。各項服務指標KPI綜合得分位列海內外區域、分部第一名。

2、開展客服經理常態化客戶拜訪

2019年寧波分部客服團隊制定了拜訪工作機制，並組織了客戶經理溝通技巧培訓，進一步加強本部和網點公司客服團隊的客戶拜訪工作。通過日常拜訪，客服團隊瞭解客戶需求，並向客戶宣介集運9項服務標準和電子商務功能，進一步提升客戶體驗。

3、推行微創新工作機制

寧波分部客服部2019年繼續推行微創新工作機制，鼓勵員工在優化業務流程細節、簡化操作步驟、改進系統功能、發現風險隱患等環節提出有效措施建議，實現員工個人價值。2019年，針對IRIS4系統切換過程中遇到的問題，寧波分部客服部結合新系統功能積極探索、挖掘，有效解決業務實際問題，在平穩推進系統切換的同時，提升服務標準和客戶體驗。



案例：服務團隊客戶拜訪

為了及時瞭解客戶“想什麼、要什麼”，2019年我們的海內外客服團隊定期定量（國內分部：每月4次；海外國家：每月2次）拜訪客戶，聽取客戶意見，及時解決客戶問題，提升客戶滿意度。截至報告期末，中國地區共拜訪客戶1,010次，海外地區拜訪1,393次，從中共梳理服務問題931條，歸為14類72項，作為下一步評估服務提升的依據。



客戶隱私保護

保護客戶資訊安全，尊重客戶隱私，是中遠海控義不容辭的責任和義務。2019年，我們不斷完善客戶隱私保護工作，防範客戶資訊遺失或被非法使用。公司與客戶簽訂保密協議，承諾對合同內容包括條款、運價等保密。在需客戶提供資訊時，公司會向客戶道明原因及資訊的用途。除了公司的員工、客戶授權的代理人、合作夥伴或下屬機構之外，公司保證不與他人共用客戶的資訊，不洩露或出售客戶或潛在客戶的資訊。2019年公司未曾發生過因侵犯客戶隱私權而遭受投訴的案件。

安全生產

公司發生任何生產安全事故不僅影響企業的經營效益，而且還會對公司和國家造成不良影響。所以，我們必須全面瞭解和掌控企業安全生產動態情況，加強對安全生產的監督，以及對極端天氣、海盜襲擊事件的預防力度，以保障安全生產。

我們遵守《國際安全管理規則》（《ISM規則》）、《中華人民共和國安全生產法》、《生產安全事故報告和調查處理條例》等相關法律法規，中遠海運集運和中遠海運港口每年簽訂《安全生產責任書》，將安全工作績效作為一項考核標準，考核結果與管理層薪資直接掛鉤。每年，我們都會開展覆蓋安全生產的全面風險管理工作，形成相關的風險管理報告遞交董事會審閱，日常運營中也會將安全生產管理情況進行定期彙報。

我們制定了《保安守則》、《安全生產管理辦法》、《安全管理職責規定》和《安全生產綜合應急預案》等制度檔，規範了在安全生產活動中需要遵守的重要事項以及各相關部門的職責。日常運營過程中，由公司領導以及各職能部門主要負責人組成了安全管理委員會，負責傳達貫徹安全工作各項要求和指示，並做好佈置落實工作。除此之外，我們每年開展全範圍的安全生產相關培訓，以及應急演練活動，以加強和鞏固安全生產管理工作。我們還參與了多項外部保安計畫，如我們旗下的東方海外貨櫃獲加拿大邊境服務局認證為其“保護夥伴計畫”之航運商，協助加拿大邊境服務局加強邊境保安、打擊有組織罪案、偵測及預防走私違禁品等。

2019年，為了持續提升集裝箱運輸業務的安全管理水準，真實瞭解船舶領導、船員在船履職和各項制度的執行情況，在船解決船舶管理的實際問題，我們規定岸基人員跟船進行安全檢查，並成立了岸基人員跟船安全檢查工作領導小組，制定跟船安全檢查計畫，明確檢查內容和實施要求，總結發現缺陷並跟蹤整改。針對港口的安全管理工作，2019年我們制定了《現場工班組安全生產管理規定》，明確了控股碼頭以及現場班組的職責，規範了安全生產以及安全活動標準，從而逐步形成全員認同，共同遵守的“班組”安全觀。

極端天氣

颱風對於船舶的安全航行以及碼頭的安全生產帶來了巨大的風險和挑戰，中國沿海地區是颱風高發地區，每年東南沿海地區遭受颱風侵襲的情況屢見不鮮。

對此，我們秉持“以防為主，防抗結合，適時早避，留有餘地”的方針，通過高空、地面及全球氣象網路資訊等高科技的運用，掌握相對準確的颱風資訊。同時我們也制訂了《防颱風須知》、《防汛防臺管理規定》等相關制度，建立預防與應急機制。針對集裝箱業務，我們每年更新防臺防汛指導意見，對具體工作進行佈置，並在此基礎上加強船岸聯繫以保證防臺防汛工作順利進行。針對港口業務，我們不斷完善《防臺抗災工作預案》，進一步明確各部門、班組的防臺抗災工作職責，按既定的預案開展防臺抗災的各項具體工作，同時加強在應急演練、設備維護、實戰實施等方面的安全管理。每年我們會對本年度的防抗臺工作進行總結，排查並填補漏洞，以此積累防抗臺經驗，保障我們的人身和財產安全。



海盜襲擊

海盜在中東地區比較猖獗，從紅海南端、亞丁灣及阿拉伯海灣直到印度洋、從索馬里海岸線延綿至印度海岸附近均不時有海盜事故發生。為了保障船舶在航行中的安全，我們對於海盜襲擊事件，始終堅持“預防為主、時刻警惕、立足自身、儘早準備、迅速行動、拒之舷外”的防海盜基本方針。

我們對海盜頻發的地區進行分析，確定防海盜的重點海域，在進入海盜頻發的區域之前，我們會僱傭第三方武裝護航團隊對自有船舶進行24小時以及360度的動態跟蹤與監控。船長會對全體船員進行“戰前”動員和部署，並明確全船的防海盜報警信號和聯繫方式。

我們還配置了安全艙，目的是在遇到武裝海盜的威脅或者破壞時，為船員提供避難退守的場所從而保障其人身安全以及維持基本生活。除此之外，我們也會定期舉行船舶防海盜培訓以及應急演練，培訓的內容涵蓋：防海盜安全倉的使用，防海盜的措施、應急程式以及防海盜裝備的安全使用方法等。

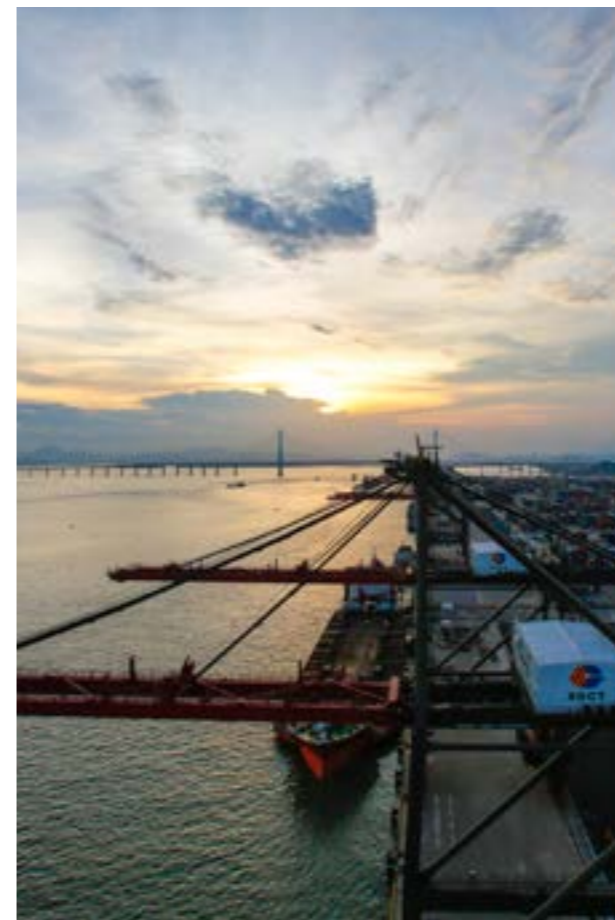


危險物品的運輸

國際海事組織（以下簡稱“IMO”）制定了《國際海運危險貨物規則》，目的在於保障危險化學貨物的運輸安全以及防止海洋環境受到污染。由於危險化學貨物的運輸持續時間較長、環節較多，且運輸途中氣象和海況的變化快，因此危險化學貨物運輸的安全監督管理是一項長期的、複雜又艱巨的工作。對此，我們不斷地提高從業人員的責任意識以及業務能力以保證安全工作。

我們制定了《危險貨物接載確認操作流程》等管理辦法，明確了對於危險貨物從客戶訂艙申請到貨物的運輸全過程的接載和操作流程，並予以嚴格執行。當接到客戶諮詢或申請危險貨物訂艙時，查閱客戶提供的產品是否分類為危險貨物，如為危險品類別，應當確認其危險品類別或者聯合國編號，並且根據公司危險物品的相關政策將其分類為禁止類或者限制類，之後確認其運輸路徑。運輸過程中，確保該類危險物品符合相關的裝卸與隔離的要求。

在日常運營過程中，我們旗下的公司也會定期開展與危險物品運輸有關的培訓，講解危險物品的接載條件以及接載注意事項，並對日常生產過程中遇到的問題進行梳理。除此之外我們也擁有危險物品系統，如東方海外貨櫃裝有危險物品系統（以下簡稱“DGSmart”），內含培訓課程以及危險物品運輸中各相關方所應負責的部分，除此之外，DGSmart還會連接整個危險物品運輸的所有過程。



合規發展

為了維護公平的經營環境，保持良好的商業秩序，中遠海控長久以來將合規視為發展的根基。公司堅持在內部治理中貫徹合規為先，並不斷向公司全體員工貫徹反腐倡廉的要求。

反腐敗管理

反腐敗管理始終是包括客戶與供應商等利益相關方在內的社會各界持續關注的話題，中遠海控堅持對賄賂和腐敗行為持“零容忍”態度，將反腐敗的思想貫徹到自身的日常運營中，並在合理的限度內推行上下游企業反腐敗工作的開展。截至2019年12月31日，公司已建立了完善的反腐敗管理機制，包括：管理制度、政策的推行，舉報管道的建立，定期的監督審計工作，以及反腐敗相關活動、培訓的開展等。

管理體系的完善

目前中遠海控及其下屬子公司已分別建立了反腐敗管理的相關制度，包括中遠海控《黨風廉政建設和反腐敗工作協調小組工作規則》，中遠海控《黨風廉政建設和反腐敗工作履職專項考核辦法》，《中遠海運集裝箱運輸有限公司審計意見和建議整改落实管理辦法》，《中遠海運港口有限公司員工舉報管理規定》等。報告期間，公司還進一步更新與完善了制度檔，如《中遠海運控股股份有限公司紀委廉政檔案管理辦法》、《中遠海運集裝箱運輸有限公司審計發現問題線索移送管理辦法》等。公司持續推動政策檔的建設，以逐步完善對反腐敗工作的明確規範與指導。

為了反腐敗工作得以有效實施，中遠海控還與其下屬子公司中遠海運集運、中遠海運港口及相關部門簽訂了反腐倡廉承諾書、責任書，以將反腐敗管理工作落實與分解。

目前，中遠海控及下屬子公司已成立了獨立部門負責反腐敗政策的推行。公司獨立部門依據政策規定，對經營管理人員（含相關職權人員）履職行為的合法、合規性進行監督，並堅持實事求是、依法依規的原則，以促進企業內部的管理機制與預防腐敗體系相統一。公司通過監督工作的開展，及時發現違反規定的行為，並在分析原因的基礎上提出建議，明確獎懲。公司亦建立了有效的賄賂、腐敗案件的處理機制，如子公司中遠海運集運已有明確的《涉外商業賄賂突發事件應急預案》，如有突發狀況，各部門協同應對，及時處理。同時，公司在全體員工內明確了有關禮品的拒收原則及登記、上報及處置的程式，以建立廉潔的內部文化。

此外，公司還嚴格遵守其運營所在地的法律法規、行業標準，如《聯合國反腐敗公約》、《反洗錢法》以及《公司法》等，杜絕任何形式的賄賂、腐敗行為，並在發現任何違法行為時，第一時間按照法律政策與內部規章進行嚴肅處理。子公司中遠海運集運、東方海外貨櫃還加入了海事反腐敗網路（Maritime Anti-Corruption Network），與業界共同努力消除行業內任何形式的腐敗。

通暢舉報管道

中遠海控及其下屬子公司的獨立部門負責信訪舉報工作的處理。公司建立了反腐敗反貪污檢舉電話和郵箱，鼓勵員工對貪腐行為予以檢舉揭發。公司承諾對檢舉人員予以保護，這包括保護員工的資訊，不因舉報事宜對其採取區別對待，不因舉報事宜辭退相關員工等。公司獨立部門遵守對檢舉線索必核查、核實問題必追責、監管漏洞必填充的原則，嚴肅處理每一條信訪舉報案件，並對違規違法行為視情況及時移交相關部門處理。對於重大案件，其處理結果將按需彙報至公司管理層或董事會。

2019年，中遠海運集運共受理檢舉控告類信訪件和問題線索54件，黨紀立案4件。經紀律審查，開除黨籍3人，留黨察看2人，黨內嚴重警告1人，誡勉談話10人，提醒談話20人，撤銷行政職務2人，降職1人，調離崗位3人，暫緩提拔1人，通報3人，批評教育1人，責令作出書面檢查4人，退賠違規違紀款項16.86萬元，扣罰業績工資2.29萬元。

2019年，中遠海運港口共受理信訪案件3件，其中，2件在部門許可權內已全部辦結，辦結率100%；1件已按管理權限轉交地方紀檢機構辦理。收到審計移交及上級交辦有關問題線索1件，已完成初核工作，後續將進一步處理工作。

定期監督與審計

公司每年執行全面的審計工作及覆蓋貪腐、舞弊在內的全面風險識別與評估工作，以發現公司在反貪腐實踐中的缺陷與不足。審計工作由獨立部門執行，包括內部與外部審計。對於審計工作中發現的問題，將依據公司政策進行處理，並由被檢查部門落實改進工作中的缺陷；風險評估工作由獨立部門牽頭進行並由相關部門協助參與，對風險評估結果，由風險相關主責部門積極提出風險應對方案並不斷落實。審計工作、風險評估工作定期向管理層或董事會彙報。

此外，公司還積極推動上下游企業的反腐敗工作，包括定期對供應商進行評估，要求供應商填寫反商業賄賂承諾書，及社會準則符合性問卷等，並禁止與存在違紀違規的供應商發生商業活動。中遠海控始終承擔行業內領先企業的社會責任，堅持為行業的健康發展做出貢獻。

開展反腐敗活動，加強反腐敗學習

公司定期開展反腐敗的宣貫活動，並對全體員工進行培訓。

報告期間，中遠海控總部結合運營情況，在公司各部門、各崗位和全體員工開展爭創“廉潔示範崗”和“廉潔示範標兵”活動，以鼓勵員工落實“廉潔”工作，時刻做到廉潔自律。中遠海控還在系統內開展“廉潔教育月活動”，子公司中遠海運集運積極回應並參加。期間，中遠海運集運組織員工通過網路線上平臺或書面形式開展反腐敗與廉潔知識答題，以提升員工的反舞弊反腐敗意識；並組織員工訪問教育基地，參觀主題展覽等，以充分利用運營所在地的文化資源。同時，中遠海運集運還召開了反腐敗與廉潔藝術作品展，讓員工可以積極參與其中，以更好地達到活動目的。活動期間，中遠海運集運從廣大員工中挑選出了122幅優秀作品，製作成了展板和宣傳冊，在公司內部陳列。

報告期間，中遠海控還加強了對其海外子公司反腐敗工作的監督調研。2019年10月，中遠海控下屬子公司中遠海運港口為加強境外碼頭的廉潔工作管控，安排專職人員赴境外對阿布扎比碼頭開展了紀檢工作的監督調研，並對其發現的風險問題提出了改進建議及後續跟蹤落實。

公司加強對全體員工的反貪污培訓，其下屬子公司中遠海運集運通過小組學習、專題研討、集中討論等形式對員工開展反貪腐培訓。2019年，中遠海運集運系統內共組織中心組學習107場次，參加學習2,601人次；舉辦專題黨課11場次，參與聽黨課154人次；組織案例警示教育學習49場次，參加人數1,599人次；購買發放相關書籍959本。培訓與學習覆蓋董事會成員、管理層及普通員工，並取得了良好的活動效果。



下屬子公司中遠海運港口與香港廉政公署保持工作聯繫，及時掌握廉潔從業相關要求，2019年10月15日公司組織27位同事參加廉政公署舉辦的廉潔從業講座，主要內容包括香港當地防貪法規介紹，上市公司員工需關注的利益衝突事項，容易引發貪污的工作範疇以及反貪防貪的方法；公司同時下發了《警示錄》等培訓材料至全體員工，並督促大家學習。2019年，以上培訓與學習活動均取得了較好的成效。

下屬子公司東方海外（國際）於2019年11月在集團內開展了反腐敗的培訓，培訓涉及集團內部的全體員工，包括董事會及普通工作人員。培訓內容覆蓋如何定義賄賂，相關法律法規介紹，如何與公職人員打交道等。培訓通過線上形式開展，並以郵件形式發送至每一位員工，要求其按時完成培訓課程。

中遠海控不僅關注反腐敗，同時將有關防止勒索、欺詐及洗黑錢等要求列入員工日常考核中。我們嚴格遵守運營所在地法律法規的要求，自覺防微杜漸，不斷幫助企業廉潔、健康的可持續發展。

報告期間，中遠海控及其下屬子公司沒有發生因賄賂、貪污腐敗、勒索、欺詐、或洗黑錢的行為而受到法律起訴的情況；未發生員工由於腐敗等而受到開除或紀律處分的事件。

社會經濟合規

社會經濟合規是公司可持續發展的前提，包括投資者、供應商、客戶、政府及員工在內的利益相關方對此保持持續關注。中遠海控重視社會經濟合規性，並在日常運營中恪守商業道德。公司制定了各項制度規定，對日常運營進行了明確規範；定期開展全面的風險管理工作，分析、識別及管理影響公司發展的各項風險要素，確保公司健康、良好及可持續地發展，並按照業務需要開展各類法制培訓，以提高全體員工的合法合規意識。

資訊披露

中遠海控按照《中華人民共和國公司法》、《上海證券交易所股票上市規則》、《香港聯合交易所有限公司證券上市規則》等法律法規以及《公司章程》、《中遠海控資訊披露管理辦法》的有關規定，依法合規地開展資訊披露工作，落實資訊披露的可靠性，透明性和及時性，保障投資者權益。

關聯交易管理

中遠海控遵循上市公司相關法律規定，確保關聯交易的合法合規。我們制定了《關聯交易管理辦法》並按上市規則進行披露。在日常的關聯交易管理中，中遠海控按照香港交易所及上海證券交易所的上市規則及公司管理辦法，定期更新關聯方清單，及時識別關聯交易，對持續性交易與重大交易保持動態監控，認真做好關聯交易的資訊披露，確保關聯交易的合法合規性。

公司還制定了《特殊關聯企業管理辦法》，並在公司本部及下屬子公司貫徹執行。《特殊關聯企業管理辦法》要求公司管理層披露與自身相關的關聯資訊，並在公司系統內嚴禁任何形式的利益輸送。



全面風險管理

中遠海控以全面風險管理為導向，持續在系統內開展風險管理和內部控制梳理工作。公司基於國際通用的COSO-ERM框架和中國境內由財政部會同證監會、審計署、銀保監會制定的《企業內部控制基本規範》，並結合公司的實際運營情況，建立了有效的風險管理體系。公司董事會對風險管理工作承擔最終的責任，並下設風險控制委員會負責相關工作的開展。

2019年，公司還將ESG相關風險融入目前已有的風險管控架構中，具體包括推動可持續發展工作的相關風險、公司面臨的環境風險、新氣候挑戰風險等。公司定期進行全面風險識別與評估，包括戰略層面，市場層面，財務層面，運營層面以及法律層面，覆蓋ESG相關風險，反腐敗相關風險以及全部業務流程可能涉及的風險。公司對識別出的風險進行逐項評估，繪製風險熱力圖，並推動各部門建立風險應對措施，以確保有效、可行的風險管理及內部監控系統。公司董事會定期聽取風險管理工作的彙報，並對上一年風險管理工作的開展情況進行評價。

報告期間，中遠海控子公司中遠海運集運積極推進了海外子公司的風險評估管理工作，加強與海外子公司的溝通，將風險管理工作在系統內進一步完善化與全面化。

2019年，中遠海控以下屬子公司中遠海運集運作為試點，推行了新的風險評估系統，並於系統內將每一條風險進行細化，落實到具體的主責部門，以推動風險管理工作的高效開展。後續，中遠海控將依據具體情況推行與挑戰新系統在本部及各子公司的上線。同時，中遠海運集運還在報告期內積極推動了風險預警指標的工作，此項工作由公司專職人員負責，並針對每條風險細化出可行的風險指標，以推動風險預警機制的建立與完善。

反壟斷

中遠海控制始終致力於維護良好的市場秩序，堅持遵守世界各國與各地區的反壟斷法律，推動行業內有序與公平的競爭。公司關注並及時跟蹤國際反壟斷政策、法規的變化，並積極採取跟進措施。

2019年6月，中遠海運集運組織了內部反壟斷專題培訓；2019年9月，聘請外部專業人員對集中（反壟斷）申報做了專題講解，公司相關部門負責人及業務人員積極參加，並對重點問題與實操問題進行了專業討論。2019年12月，中遠海控本部舉辦了“公司治理及合規管理”主題講座，聘請專業人士從公司治理、合規管理、反壟斷三個方面對公司及下屬單位員工進行培訓，中遠海控本部及下屬子公司積極通過現場、視頻與音頻的形式參與培訓，並與授課老師進行了溝通交流，有效地提升了合規及反壟斷意識。

報告期間，中遠海控下屬子公司中遠海運港口積極依據要求向中遠海運集團提供與回饋《反壟斷法》、《禁止濫用市場支配地位行為的規定（徵求意見稿）》等的修訂建議。同時，中遠海運港口還向下屬各碼頭公司（如：錢凱碼頭、阿布扎比碼頭等）提供有效的培訓素材，包括反不正當競爭與國際制裁相關知識的宣貫，以推動下屬公司反壟斷工作的開展。

此外，子公司東方海外（國際）還建立並實施了競爭法律合規計畫，其中包括制定指引方針及對員工實施強制培訓，以確保其做法符合競爭條例的規定。

法律培訓與教育

中遠海控設有專職部門及法律工作人員負責法治工作的推進，這包括相關制度檔的建立，外部政策的跟進，在公司內部進行普法培訓與教育等。

鑒於公司業務遍佈全球，中遠海控關注運營所在地法律法規政策的變動，與當地的律師開展積極的溝通與合作，及時識別與運營相關的政策法規的更新，並按需提示下屬公司採取有效應對。

公司每年在系統內開展普法培訓活動，推動員工牢固樹立法治意識，提升法律素養，積極為公司企業營造良好的法治文化環境。2019年12月中遠海控開展“法制宣傳月”普法活動，公司本部及下屬子公司通過網路平臺積極參加。內容涵蓋憲法、刑法、民法、公司法、海商法、反不正當競爭法、等多個領域，提高了公司員工的法治意識和法律素養。2019年10月，下屬子公司中遠海運港口還通過法治講堂向員工提供了有關出口合規工作的培訓，幫助員工更好地開展日常業務。

隨著合規管理重要性的不斷凸顯，中遠海控作為行業內的領頭企業，將會持之以恆地提高社會經濟合規性，努力適應全球經濟環境和競爭規則，助力公司可持續發展。2019年，公司未因違反社會經濟領域的法律法規而遭受高額的貨幣罰款或非貨幣制裁。



環境議題



當前，受到全球環境保護大趨勢以及社會治理因素的影響，環境保護一直是我們以及利益相關方關注的主題。在海洋的戰略地位不斷提高的今天，堅持生態航運，綠色航運，保護海洋環境，維護海洋生態系統，顯得尤為重要。我們注重綠色生產，嚴格遵守國內以及國外與環境保護相關的法律法規，包括但不限於《中華人民共和國環境保護法》、《中華人民共和國節約能源法》、《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》、《船舶大氣污染物排放控制區實施方案》、《國際防止船舶造成污染公約》等，我們的旗下公司設有專門的崗位人員關注國內外環境保護的最新動態，不斷將新要求、新標準融入到對應的政策以及管理辦法當中。同時，我們以ISO14001環境管理體系以及RB/104-2013/ISO50001:2018能源管理體系標準為指引，建立並運行符合自身經營狀況的環境和能源管理體系。每年我們的管理體系都通過外部專業機構的審核，以確保管理體系持續有效運行。同時，我們也積極宣傳環保的理念，積極地回復利益相關方的問詢。2019年中遠海控沒有違反相關環境法律和法規的情況發生。

節能減排

國務院印發的《“十三五”節能減排綜合工作方案》中明確了“十三五”節能減排工作的目標，即到2020年，全國萬元國內生產總值能耗要比2015年下降15%，能源消費總量要控制在50億噸標準煤以內。全國化學需氧量、氨氮、二氧化硫、氮氧化物排放總量分別控制在2001萬噸、207萬噸、1580萬噸、1574萬噸以內，比2015年分別下降10%、10%、15%和15%。

我們非常重視節能減排工作，積極回應國家節能減排的目標，制定《節能減排管理辦法》，成立節能減排領導小組，明確相關部門的職責，節能減排的中長期規劃以及年度節能減排工作計畫。同時通過節能減排例會制度，對節能減排工作進行不斷地審視和總結，保障年度節能減排工作計畫的落實。

同時為了更加準確地掌握能來源資料，我們制定了《能源評審程式》、《能源基準和績效參數管理程式》。員工可以通過《能源評審程式》中能源評審的方法和要求，識別那些在各項生產經營活動中能夠得到控制或可施加影響的能源因素，從而實施能源影響評價，確定優先控制能源因素，發現嚴重影響能源使用和消耗的設備、設施、系統、過程等，以達到節能降耗的目標。另外，我們每天統計和監控油耗、運力和里程資料並發佈《燃油管理週報》、《燃潤油管理月報》和《月度單海裡油耗最優評選及每艘船燃油評分》以確保目標的落實。

我們瞭解運營過程中船舶的碳排放主要來源於燃料裝置中燃燒的燃料，最主要的來源是主機所燃燒的燃料，而主機所排放的碳與主機類型、燃料類型、船舶航速等有非常密切的關係。因此我們從這些方面入手，採取多種措施以達到節能減排的目的。

新造船舶節能環保

我們新造船舶擁有世界先進的設計理念和優良的建造工藝，具有低能耗、低排放等特點，為順應節能減排和綠色環保的發展理念，我們在設計時優化線型，採用高效螺旋槳及節能裝置，合理選擇技術參數和設備配置，降低油耗和排放水準，大幅度提高燃油經濟性。船舶能效設計指數（EEDI）提前達到國際防止船舶造成污染公約（MARPOL）2025年的指標要求。

24小時動態監控

為了持續優化航路，提高船隊運營表現及燃油使用效率，貫徹公司安全、准班、降本、高效的目標，我們依託船舶燃油預算（事前指導）、運營監控（事中監控）、燃油成本分析（事後分析）實現船隊運營成本閉環管理。同時，我們強化船舶日常動態監控，24小時對船舶發生停車、航跡繞行（中途漂航）及醫療施救等異動做好跟蹤、報備；對每日不合理超速船舶提高監控頻次，嚴控航段峰值，及時敦促回到合理區間，制不合理高耗點。我們以完善和推行船舶最優操作實踐為指引，堅持平穩工況與最優航路相結合，努力實現船舶運營安全、准班、經濟之平衡。

船舶減速計畫

我們旗下的東方海外貨櫃自2005年以來，已在長堤港和洛杉磯港採用自願減速計畫，以減少船舶抵港時的排放量。計畫最初鼓勵船舶在港口半徑二十海裡內減速航行，隨後增至四十海裡內區域。自推出該計畫以來，東方海外貨櫃便在港口半徑二十海裡內減速航行，其後更選擇在離岸更遠的範圍內開始減速行駛。此等行動有助減少油耗，因而減少近海岸區域硫氧化物、氮氧化物、懸浮粒子及溫室氣體的排放。

使用更加清潔的燃料

根據IMO海上環境保護委員會第70次會議（MEPC70）通過的決議，從2020年1月1日起，全球船舶所使用的燃油中，硫含量不得超過0.5%，在部分硫排放控制區內的要求是不超過0.1%。此外，根據IMO的最新要求，在2020年全球限硫令生效後，所有未安裝脫硫設備的船舶，將禁止攜帶硫含量超標的燃油。

我們嚴格遵守相關規定，不管是中遠海運集運還是東方海外貨櫃，都會準確按照時間表的進度來實施限硫計畫，降低排放為保護世界環境做貢獻。我

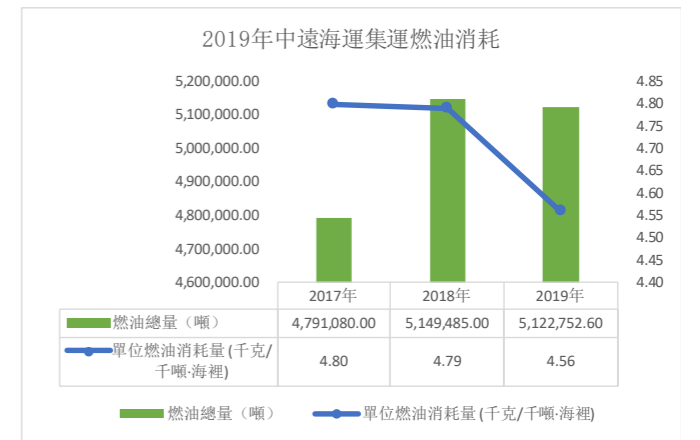
們主要選擇使用低硫油的方式滿足要求，也會嘗試其他的合規方式，如安裝脫硫塔。2019年3月28日，我們旗下的中遠海運集運與船舶燃油供應商DOUBLE RICH LIMITED簽署了低硫油供應協定。根據協定，DOUBLE RICH LIMITED將為中遠海運集運提供符合IMO規定的硫含量不超過0.5% m/m的船用燃油，以幫助我們的集裝箱運輸船隊更好地履行公約的要求。

碳排放計算器

為了更好地實現降低碳排放目標，指導節能減排工作的開展，中遠海運集運與東方海外貨櫃均於2010年推出了碳排放計算器，此款計算器可以協助客戶計算整個供應鏈上二氧化碳的排放量。此款計算器也充分證明了我們致力於節能減排工作，希望說明客戶瞭解和管理他們端到端的供應鏈碳足跡的決心。我們旗下的兩家班輪公司均為CCWG成員，接受來自社會的監督，主動報告其在全球航線中的二氧化碳、硫化物及氮化物的排放量，通過與全球同行業的平均水準對比，瞭解自己的環境保護績效，以及改進的空間。



船用燃油硫含量 < 0.5% m/m



單位燃油消耗量 4.80 %

近三年，公司在節能減排方面取得了一定的成效，單位燃油消耗量以及單位溫室氣體、廢氣排放量均有不同程度的下降。2019年中遠海運集運單位消耗的燃油為5,122,752.60噸，較上年有所下降，單位燃油消耗量較2018年下降了4.80%；二氧化碳單位排放量較上年下降了4.83%，氮氧化物以及硫氧化物單位排放量分別較上年下降了4.65%和3.57%。東方海外（國際）2019年消耗的燃油1,752,080.00噸，排放的二氧化碳為5,494,480.00噸，氮氧化物為161,810.00噸，硫氧化物為74,290.00噸。

海洋航運的節能減排也需要港口的大力支持。碼頭業務主要能源來源是燃油以及電力，我們為了充分發揮節能減排的協同促進作用，持續加大節能減排相關技術的投入，堅定實施油改電專案，使用電能等更加清潔的能源，來降低污染物的排放。

二氧化碳單位排放 4.83 %

氮氧化物單位排放 4.65 %

硫氧化物單位排放 3.57 %

	2017年	2018年	2019年
二氧化碳 (噸) 範圍一&二	14,900,262.80	16,014,898.35	15,931,758.72
單位周轉箱量平均排放 (千克/千噸·海裡)	15.04	14.90	14.18
氮氧化物 (噸)	431,179.20	463,453.66	461,047.68
單位周轉箱量平均排放 (千克/千噸·海裡)	0.44	0.43	0.41
硫氧化物 (噸)	287,464.80	308,969.10	307,365.12
單位周轉箱量平均排放 (千克/千噸·海裡)	0.29	0.28	0.27

2019年中遠海運集運溫室氣體以及廢氣排放量

龍門吊“油改電”項目

運用全電力驅動或混合動力驅動代替傳統由柴油發動的輪胎式龍門吊，能有效降低整體的柴油消耗以及運作時產生的相關碳排放量和噪音，同時也可以提高能效和節省營運成本。2019年，晉江太平洋碼頭、南通通海碼頭以及錦州新時代碼頭共完成16台龍門吊油改電項目，經測算，共節約近200噸碳排放量。另外，2019年連雲港新東方碼頭完成2台龍門吊鋰電池組安裝項目，用於龍門吊堆場轉場作業。



LED燈更換

我們旗下多個碼頭也正在使用更耐用和低能耗的LED節能燈照明替代高壓鈉燈，降低能源消耗。2019年，晉江太平洋碼頭進行LED投光燈大力度改造升級，全年可節約電費約人民幣4萬元。



2019年，中遠海運港口柴油消耗量以及二氧化碳的排放量較去年有所增長，主要因為2019年我們收集到了更多碼頭的能耗以及排放資料，從消耗的強度來看，柴油單位油耗量較去年略微上升，汽油消耗量較2018年降低，二氧化碳的排放強度較2018年略有上升。

	2017年	2018年	2019年
柴油 (升)	59,065,133.00	55,577,110.00	74,441,466.55
柴油的單位油料消耗量 (升/箱)	1.14	0.94	1.07
汽油 (升)	1,294,114.00	926,344.00	726,817.01
單位汽油使用量 (升/箱)	0.02	0.02	0.01
二氧化碳 (噸)	529,787.00	525,565.00	630,585.69
單位排放量(千克/箱)	10.18	8.86	9.03

除了嚴格控制燃料的使用，我們也強調節約用水的重要性。我們努力做好海水淡化工作，充分利用設備餘熱工質，啟用船舶海水淡化設備，實施海水淡化，以補充生活用和設備用淡水，減少岸基淡水供給的資源壓力。此外，我們始終堅持培養員工的節水意識和節水習慣，並鼓勵員工參與船舶水資源優化利用的工作。在我們部分船舶上，裝有海水淡化裝置，通過一定的操作，就能實現對海水的淡化，從而減少對淡水資源的使用。2019年，中遠海運集運船隊的淡水消耗總量為177,327.30噸，相比去年同期下降了7%，實現了82,845.47噸海水淡化，相比去年同期上升了80%。2019年，東方海外（國際）淡水消耗量為149,970噸，實現了183,350噸海水淡化。



中遠海運集運船隊的淡水消耗量 **177,327.30** 噸

相比2018年同期下降 **7** %

實現海水淡化 **82,845.47** 噸

相比2018年同期上升 **80** %



東方海外（國際）淡水消耗量 **149,970.00** 噸

海水淡化總量 **183,350** 噸



知識分享

港口岸電

港口如果擁有岸電設備，就能夠消除柴油機組燃燒油料排放的有害物質，同時也可節約船舶靠港供電的成本，節省船舶自身發電設施的維護費用。我們的碼頭已經陸續使用或建設岸電設施，包括廈門遠海碼頭、泉州太平洋碼頭、晉江太平洋碼頭、南通通海碼頭、廣州南沙海港碼頭等。另外，廣州南沙港務海港碼頭岸電設備與大型船舶“新非洲輪”、“新大洋洲輪”船上發電機在2019年成功並網，由船上的發電機供電切換成碼頭岸電設備供電，標誌著碼頭具備強大穩定的送電能力。

污水與廢棄物處理

健康的海洋環境，是航運行業可持續發展的基礎，因此，對於船舶運營過程中產生的污水和垃圾，需要嚴格的管理。我們非常重視航運活動對環境造成的污染問題，每年要求中遠海運集運管理層簽署安全責任書，其中將生產性船舶污染事故列入了考核範圍，直接影響管理層的績效考核。同時我們也嚴格要求船舶人員按照規定操作，盡可能地將對海洋生態環境的負面影響降到最小。2019年，中遠海控未發生與污水和廢棄物相關的重大洩露事件。

為了防止污染海域，維護海洋生態，避免發生垃圾污染事故，我們以《MARPOL 73 / 78年防污公約》以及IMO的規定內容為指導，遵守國務院《防治船舶污染海洋環境管理條例》以及環保部《船舶污染物排放標準》等法律的同時，制訂相關的船舶《垃圾管理計畫》。計畫中明確了每一名船員的職責，要求管理人員必須對船員進行關於船舶垃圾收集、處置、儲存規定的培訓，垃圾必須進行分類和加工，並按規定貯存、焚燒和處置。同時，我們也制訂了《船舶油污水退岸處理的操作規定》來防範風險，規定中明確了完整的油污水退岸操作流程。對於意外的排油事件，我們制定了《船上油污應急計畫》，來幫助船員迅速採取應對措施，以減少和控制意外漏油事件帶來的影響。在污水排放管理方面，我們在港口設有專門污水處理站或設施負責處理港口污水，透過適時監督和有效管理，加強對污水處理設施的日常維護，確保所排放污水的各項指標均符合甚至優於國家及當地標準。對於港口內的生活垃圾，我們要求集中存在垃圾池內，由環境衛生部門負責統一運輸到指定的地點處理，做到當天生產當天處理，並且在垃圾轉移的過程中，實行封閉轉移的方式，盡力將對環境造成的負面影響降到最低。對於危險廢棄物，中遠海運港口通過編制危廢管理制度，設立危廢防治機構，開展固廢申報，制定危廢倉庫實施方案，規範危廢貯存和轉移，建立完善的危廢轉移處置合法程式和途徑。

環境保護

我們一直秉持著可持續發展的理念，在企業業務發展的同時，努力處理好與生態保護的關係，並且始終堅信環境保護是可持續發展的前提和必要條件。我們加強對船舶壓載水的管理，努力降低對海洋環境的負面影響，除此之外，我們也通過舉辦與環保有關的活動加強員工的環保意識。

強化環保意識

我們積極宣導綠色辦公，通過鼓勵員工實行雙面列印、節省紙張、乾淨回收、節省用電及環保採購等舉措，讓保護環境成為員工的自覺行為。我們還舉辦了環保法律法規培訓、知識競賽及講座等多種形式的環保宣傳活動，推廣環保意識，鼓勵更多員工參與環保行動。

參與環保活動

我們旗下的東方海外貨櫃將每年七月的第一周指定為「綠色環保周」，以宣傳環保意識，並鼓勵同事參與環繞辦公室和居住社區，富有意義的環保活動。這些活動包括植樹、資源節約和保護環境等項目。除此之外，一如往年，在2019年3月30日，我們參與地球一小時活動，繼續支持這一環保活動，並鼓勵每個人參與這項倡議。

控制船舶壓載水的排放

IMO制定了《2004 年國際船舶壓載水及沉積物控制和管理公約》（簡稱《壓載水公約》）以及相關實施導則，幫助政府及相關方降低從船舶壓載水及沉積物中引入有害水生物和病原體的風險。該《壓載水公約》於2017年9月8日起正式生效。中國於2018年10月22日向IMO遞交了加入《壓載水公約》的文書，從2019年1月22日起，《壓載水公約》在我國正式生效。

在正式生效之前，我們就制訂了《船舶壓載水管理須知》和《壓載水管理計畫》等制度檔，禁止任何違反壓載水公約的行為。在具體的操作中，主要通過四個環節對壓載水進行管理：壓載水的操作，更換，安全檢查與記錄。比如：對壓載水的操作過程中，應避免在限制的區域和位置吸排壓載水，且應定期檢查壓載水艙狀況清除壓載水沉澱物。在更換壓載水時，需根據證書規定的壓載水交換標準（D-1）或壓載水性能標準（D-2）方式進行，對於D-1要求的應儘量在距最近陸地至少200海裡、水深至少為200米的水域進行更換。當不能按照上述要求進行更換時，應在盡可能遠離陸地的水域，並在所有情況下距最近陸地至少50 海裡。水深至少為200米的水域進行更換。對於D-2要求的應通過壓載水處理裝置進行吸排。更換後應對壓載艙存水量進行定期的檢查測量，並記錄在壓載水記錄簿中。

保護藍鯨和藍天

中遠海運集運作為全球班輪業中致力於環境保護的先行者，始終高度重視環境保護。2018年，中遠海運集運主動聯繫“保護藍鯨和藍天”專案主辦方，報名參與該專案。我們的船舶在2018年7月至2018年底以及2019年5月至2019年11月期間，航行經過聖芭芭拉海峽區域和三藩市灣區時，將航速降低至10節以保護這片世界上最主要的藍鯨聚集地之一，同時，我們通過船舶低速航行的模式，也有效降低了溫室氣體與懸浮粒子等污染物的排放。經過長足的努力，中遠海運集運受到了主辦方的認可，並於2019年獲得國際環保獎項。

拒絕承載魚翅有關產品

我們旗下無論是中遠海運集運還是東方海外貨櫃均承諾拒運鯨魚、鯊魚、海豚及各相關產品，此政策表明我們對支持環球遏止瀕危及受保護海洋生物買賣的責任以及為此付諸的行動。



社會議題



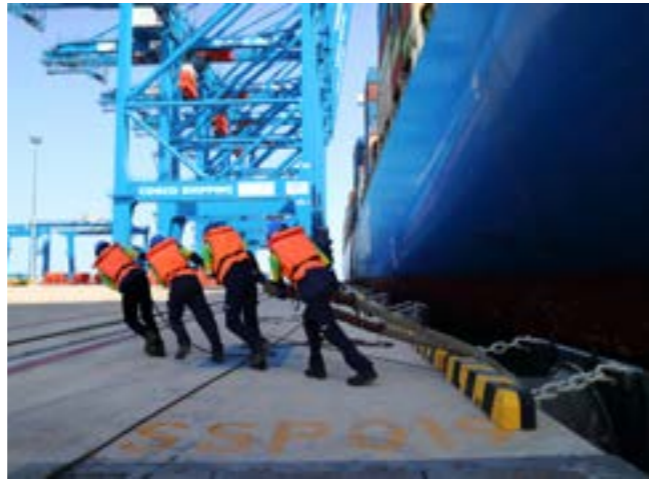
中遠海控以確保員工職業健康安全、創造和諧的勞工關係為目標，以人為本，從可持續發展戰略出發，建立適應公司發展戰略要求的人才隊伍。並結合國際、國內有關法律、法規、公約條例的要求，制定了員工招聘、管理、使用，以及職業健康、勞動安全、福利待遇等相關政策。

僱傭與多元化

中遠海控積極推進自身的全球化經營和發展，努力維護平等與多元化的就業機會，我們始終致力於充分吸引、凝聚、激勵和使用多元化優秀人才，以建立和諧高效的員工團隊。因此公司建立並嚴格遵守《員工管理程式》和《機關人員招聘程式》等制度，以公正、透明的方式，通過校園招聘、網路招聘、社會招聘等多元管道持續不斷補充優秀人才，並且我們承諾在招聘、職業發展、晉升、培訓和獎勵等各方面，不論膚色、國籍、種族、年齡、性別、宗教信仰或身體缺陷，我們均提供平等的就業機會，禁止以任何非工作相關因素導致任何形式的歧視或不公正待遇。此外公司還為殘疾人員工提供與普通員工無偏差的薪資和福利待遇，讓殘疾人員工也能找到自己的工作定位，真正實現公正平等的企業文化。

截至報告期末，中遠海控的在職員工總數為40,781人，由中遠海控本部，中遠海運集運、中遠海運港口和東方海外（國際）四家公司的總人數組成。其中，正式員工人數為33,618人，非正式員工（向第三方公司租賃的勞務員工）人數為7,163人。2019年，包括中遠海控本部、中遠海運集運、中遠海運港口和東方海外（國際）在內的新進員工人數共計達到2,546人，其中男性員工1,392人；女性員工1,154人。

更詳細的數據及分類資訊請參見章節：數據統計表。



報告期內，中遠海控本部離職人數為1人，離職率為2.94%；中遠海運集運離職人數為588人，離職率為3.86%；中遠海運港口離職人數為499人，離職率為4.78%；東方海外（國際）離職人數為1,021人，離職率為11.97%；我們充分尊重員工個人選擇，當員工離職時，我們依法為其辦理離職手續。

更詳細的數據及分類資訊請參見章節：數據統計表。



員工培訓與發展

企業競爭和發展的終端是人才的競爭，因此中遠海控高度重視員工素質的提高和個人發展，建立了高效的培訓體系，並針對業務需求制定合理的年度培訓計畫和培訓方案，讓員工可以獲得良好的職業發展，幫助員工在實現自我價值的同時，助力公司發展。

平等晉升

我們為員工提供平等、公正以及透明化的晉升管道，中遠海控的晉升管道為雙通道制，包括管理崗位序列和業務管理序列，員工可以依據自身情況選擇合適的職業發展路徑。此外中遠海運集運與中遠海運港口分別根據《員工考核管理辦法》與《員工考核規定》對員工開展考核，考核指標為定性與定量指標相結合，以確保每位員工獲得公正及平等的晉升機會。

高效培訓

中遠海控遵循《員工教育培訓管理辦法》、《內訓師管理辦法》等制度檔，在繼續推行以往傳統培訓課程的基礎上，增加了更多新穎有趣的培訓內容，對於線上學習平臺也同樣進行了升級。例如中遠海運集運對於線上學習平臺“集智蓄”，在2019年引入了《外企員工在學的20堂職場英語》、《Word\Excel\PPT微課》等外部精品線上課程，並且支持了抖音形式豎版視頻課件，供員工更為方便地進行學習。

2019年，中遠海控本部員工受訓總時間為1,054小時，員工受訓總人數為34人，受訓率為100%；中遠海運集運員工受訓總時間為260,136小時，員工受訓總人數為10,191人，受訓率為100%（僅大陸正式員工，不包含向第三方公司租賃的勞務員工及海外雇員）；東方海外（國際）員工受訓總時間為63,518小時，員工受訓總人數為8,015人，受訓率為94%；中遠海運港口的本部員工受訓總時間14,476小時，受訓總人次為321人。



受訓總時數
小時

中遠海控本部	1,054
中遠海運集運	260,136
中遠海運港口（本部）	14,476
東方海外（國際）	63,518



受訓雇員
人

中遠海控本部	34
中遠海運集運	10,191
中遠海運港口（本部）	321
東方海外（國際）	8,015



案例：英才計畫的深化開展

2019年中遠海運集運繼續深化“英才計畫”的開展，每週英才計畫（IEDP）海外成員對各國當地人文文化、風景名勝、業務概況等方面開展分享介紹，由IEDP海外成員擔當主講人，促進海內外員工之間的學習交流，加強國內成員對海外國家的情況瞭解。此外，我們還安排IEDP國內成員參與“非財人員”的財務課程學習，與公司相關業務部門管理人員通過分組沙盤的形式，每位學員都承擔具體管理角色，模擬公司總體運營，提升管理技能。



案例：中遠海運港口舉辦集裝箱碼頭操作專業系列內訓

2019年12月17-18日，中遠海運港口舉行了集裝箱碼頭操作專業系列培訓，邀請具有豐富碼頭工作經驗的同事作為培訓講師，與總部職能部門員工分享碼頭作業流程、碼頭設備、集裝箱碼頭KPI等方面內容。各職能部門員工根據自身崗位需求參加學習，四個課程共89人次參加本次培訓。經過兩天的學習，參與培訓的學員普遍反映課程內容讓他們對碼頭一線運作有了更深入的瞭解，提升了大家的碼頭運營專業知識。



案例：東方海外貨櫃網路安全意識培訓

隨著互聯網科技日益複雜，常見的網路攻擊手段如破解企業資訊保安系統、電郵詐騙、魚叉網釣及社交媒體詐騙等日益猖獗。因此東方海外貨櫃主動地推出相關措施及培訓活動，每年舉辦網路安全培訓及考核、按月更新資料庫及其發展趨勢，提升員工對網路安全的警覺性，普及相關知識以確保每位員工免受此類威脅。



保障員工的職業健康與安全

中遠海控始終把員工的職業健康安全放在首位，每年對ISO45001:2018體系進行內部與外部的審核，並依據審核結果進行修正與改進。我們按照ISO45001:2018職業健康安全管理標準和ISM規則，建立了《職業健康安全風險評價及運行控制程式》，對所有正式員工以及勞務員工的職業健康與安全進行統一管理。2019年為進一步加強安全生產的集中化管理，深入貫徹各個國家和地區的《安全生產法》等類似法律法規，有效預防和減少各類事故，中遠海運集運修訂了《中遠海運集裝箱運輸有限公司安全生產職責管理規定》、《中遠海運集裝箱運輸有限公司突發事件應急預案管理辦法》、《中遠海運集裝箱運輸有限公司突發事件綜合應急預案》和《中遠海運集裝箱運輸有限公司安全教育培訓管理規定》來強化各生產經營單位安全生產的主體責任，並為安全生產責任追究提供執行依據。

2019年，中遠海控本部沒有工傷情況發生；中遠海運集運無因工死亡事件，有1例因工受傷事件，千人工傷率為0.0657%；中遠海運港口千人工傷率為5.75%，出現了60例工傷和0例死亡事件；東方海外（國際）無因工死亡事件，有22例因工受傷事件，千人工傷率為2.58%。

中遠海控2017年-2019年三年間的工傷相關數據如下表所示（其中2017年與2018年數據不包含東方海外（國際），2019年數據包含東方海外（國際）），其中2018年發生的該起死亡事故的直接原因是維修員在操作過程中站位不當，且未佩戴安全繩。事故發生後中遠海運港口全公司各班組重新學習安全生產規章制度，提高安全意識，規定高空作



千人工傷率
%

業時，必須穿戴安全繩。對所有傳動裝置進行查看，加裝有必要的防護罩。

	2017年	2018年	2019年
因工傷死亡人數	0	1	0
工傷人數	86	95	83
因工傷損失的工作日數	1,297	1,414	1,979

安全檢查

2019年中遠海運集運加大了對船舶和陸地單位的現場檢查力度，重點檢查了船舶、危險品倉儲及運輸、特種設備和安全規章制度的執行情況，各類安全監督員開展船舶現場安全監督檢查共245艘次，整改專案531項，現場整改219項、跟蹤整改312項，目前已全部得到整改；陸地單位檢查91次，整改專案236項，其中當場整改212項，跟蹤整改24項，對檢查中發現的問題都給予了及時糾正。

勞動防護

我們設立配備勞動保護用品的專項資金，結合各單位的實際需要，免費為員工配發相應的勞動保護用品，並安排專人負責勞動防護用品的日常管理，確保員工所需勞動保護用品符合國家標準。

健康體檢

公司時刻關注員工的身心健康，組織陸地員工進行每年一次的健康體檢，安排船員每次上船前進行一次體檢。健康體檢結束後，公司邀請醫療專家來單位對員工健康答疑、諮詢，以及健康體檢工作總結，並錄入員工健康檔案，對患有疾病的員工妥善安排進行休整和治療。

員工的職業健康與安全是中遠海控持續關注的重點話題，未來我們都將重視安全工作，關注員工健康，不斷完善現有的政策與措施，定期評估安全風險，以期能不斷減少任何安全隱患，實現公司的長治久安。

四

案例：中遠海運集運錦州公司開展消防知識培訓

為進一步提高消防安全意識、切實做好消防安全工作，2019年1月7日，中遠海運集運錦州公司組織全體員工學習“消防安全知識講座”。講座邀請了錦州人安消防培訓中心的教官對大家進行消防安全知識培訓，包括工作和生活中經常遇到的各種案例，以及車輛的安全，如何防範事故發生，消防器械的使用等。通過此次培訓，員工的消防意識得到增強，大家表示，將在今後的工作中始終銘記安全這根弦，做到安全生產警鐘長鳴。



安全教育

為了將安全健康意識傳播至員工的日常工作生活，我們積極組織各類安全教育活動，鼓勵員工參與安全培訓考證。2019年，中遠海運集運積極舉辦各單位安全管理人員培訓班，完成船員上船前集中安全培訓授課43期；船舶兼職勞動安全監督員談話培訓340餘人次；組織船舶兼職勞動安全監督員專題培訓班1期；以及接新船船員集中安全授課培訓6艘次。此外本年度公司還重點加強職業健康安全監督管理人員的培訓，定期安排學習先進的安全管理理念和方法，使業務實踐與安全理論充分結合，確保單位領導、職業健康安全人員和特種作業人員100%持證上崗。

禁止童工以及強制勞動

中遠海控明確禁止使用童工。我們在員工招聘、用工等重要環節都制定了相關政策及完善的預防措施，從而杜絕使用童工的現象。同時按照國際社會責任標準SA8000的要求，建立了“拯救童工工程”，作為萬一因工作失誤僱傭了童工時指導如何按照法規要求開展補救工作。同時，我們將這些理念傳遞給供應商，在供應商准入時要求其對不使用童工做出承諾，以確保其不使用童工。

中遠海控杜絕強迫勞動的情況發生。我們明確禁止使用強迫、抵債或契約勞工，並在企業招聘、用工和離職等重要環節上都做了詳細且合理的規定，從具體實踐中杜絕了使用強迫勞工的現象。本年度在中遠海控的各運營點和供應商中從未發生過強迫勞工的情況。



我們的工會作為勞方代表與企業簽訂《集體合同》，建立勞動爭議調解處理制度。當發生員工勞動爭議時，工會將進行調解處理和提供法律服務。當涉及到企業重大決策時，採用職代會、局域網、報刊、壁報等方式向員工公開。未來中遠海控將繼續依法維護員工權益與福利，有效化解勞資糾紛，把促進員工隊伍和社會穩定作為當前的首要任務，並以此作為實現員工美好生活的基礎，與員工建立起信任的橋樑。

員工關懷

中遠海控致力於打造以人為先的優良工作環境，宣導工作與生活平衡，希望員工從工作中找到樂趣。因此公司積極組織各類活動，活躍員工文化生活，著力為員工創造良好的工作氛圍，共同推動企業文化建設。

保障員工權益與福利

中遠海控作為航運企業的領航者，致力於起到榜樣作用，為員工提供具有市場競爭力的薪資與福利。在薪酬方面，公司嚴格遵守各地政府的最低工資管理規定，保證各類別員工的基本工資均不低於法規要求，按時足額繳納各項社會保險，包括基本養老保險、醫療保險、失業保險、工傷保險、生育保險、住房公積金以及企業年金，每月在員工工資中代扣代繳其個人應繳費用。

我們的員工享有國家法律法規和公司制度規定的休息日、節假日、帶薪年休假、探親假和其他各類假期，並且員工的加班、假期工資均嚴格按照國家政策和公司制度規定執行。

企業福利方面，我們為員工提供工作午餐；為了滿足員工的身心健康需求，公司每年至少為員工安排一次健康體檢，為廣大員工提供多樣化的健康保障服務專案，員工可以根據自身需求自主選擇不同的服務專案；為了幫助員工解決生活上法律問題的困擾，提升廣大職工法律維權意識，助推企業和諧發展，公司定期舉辦職工法律諮詢活動，邀請外部專業律師團隊進行現場法律諮詢。

維護員工權益

公司依據《世界人權宣言》和《經濟、社會和文化權利國際公約》等國際人權公約以及國際勞工組織有關核心勞工公約，以及國家《勞動法》、《勞動合同法》、《禁止使用童工規定》、《婦女權益保障法》、《工會法》等法律法規，將反歧視、禁止使用童工、反對強迫與強迫勞動相關人權原則和要求納入可持續發展管理，嚴格遵守與人權有關的國際公約和權利，禁止任何歧視行為的發生。

截至2019年，我們的各運營地點沒有發生歧視性行為，也沒有發生侵犯少數民族權利或宗教信仰自由的事件或投訴。同時，中遠海控及下屬子公司中遠海運集運、中遠海運港口通過工會與全體員工簽訂了集體勞動合同，並於合同中明確公司的義務、員工的權利、糾紛解決方式等。我們積極保障員工任何形式的合法權利，並且我們願意針對員工權益及公司重大運作變更可能導致的權益受損，積極與員工進行溝通、談判，以切實維護員工的合法利益。

案例：中遠海運集運組織開展法律講座

2019年7月31日，中遠海運集運共計60餘位員工參加了公司會同上海四維樂馬律師事務所舉辦的“職工法律知識培訓講座”，此次講座是在每月法律諮詢的基礎上匯總和分析職工普遍關心和存在疑惑的法律問題，給予針對性地講解和普及法律常識。活動現場，講師講解深入淺出，臺上台下互動問答，參加人員頻頻舉起手機記錄講解內容，大家表示在2個小時的培訓中學習到了不少能在生活中應用的法律知識。



案例：中遠海運港口勇奪籃球男子賽冠軍

2019年5月，經過一周共30場比賽的激烈角逐，第一屆中遠海運集團職工男子籃球賽（上海賽區）圓滿落幕。中遠海運港口代表隊的比賽隊員們充分表現出體育競賽精神，在賽場上充分揮灑汗水，展示自我，充分展示了中遠海運港口的朝氣和活力，最終創造佳績，勇奪冠軍。



案例：中遠海控本部組織開展“壓花藝術”活動

為豐富職工文化生活，傳遞綠色環保生活理念，2019年12月11日，中遠海控本部舉辦了“壓花藝術，走進生活”活動，本次活動包括公司領導、部門負責人和普通員工共計19名員工參與。員工們在學習“壓花藝術”的同時，增強了團隊意識，陶冶了情操，激發了大家綠色環保熱愛大自然的情感。



案例：東方海外貨櫃團隊建設活動

2019年11月16日，東方海外貨櫃的300多名同事齊聚東莞，進行了為期一天的團隊建設活動。本次活動充滿了有趣的遊戲和具有挑戰性的大型多米諾骨牌集團專案，參與者分為20個小組，參加各種比賽，期間各團隊成員通過相互協作，展開競賽。值得一提的是，活動最後所有團隊共同完成了一個具有挑戰性的專案，以使用多米諾骨牌製作了一張巨大的地圖，展現了東方海外貨櫃員工精誠協作，團結一心的信念。



傳播公益理念

中遠海控始終承擔企業公民的社會責任，在2019年我們一如既往地積極組織、參與開展各類公益活動，幫助有需要人士，以回饋社會。

2019年，中遠海控下屬中遠海運集運有限公司捐贈1,062餘萬元人民幣，下屬中遠海運港口有限公司捐款874餘萬元人民幣，下屬東方海外（國際）有限公司捐款470餘萬元人民幣，累計共向社會捐贈2,406餘萬元人民幣。

扶貧幫困

2019年，中遠海控攜下屬子公司繼續推動各個地區的扶貧專案，如在大連莊河市桂雲花滿族鄉桂雲花村捐獻幫困基金10餘萬元人民幣；對西藏、雲南、湖南等5個定點幫扶地區，我們購買幫扶地區157餘萬元人民幣特色產品，為這些地區提供幫助。

案例：積極採購幫扶地區特色產品

2019年中遠海運港口根據定點幫扶地區特色產品清單，採購湖南沅陵210份定點幫扶地區農特產品，合計89,880元人民幣，把定點幫扶工作和關心關愛員工結合起來，擴大了幫扶地區農特產品的採購面，為扶貧事業獻一份愛心，盡一份力量。



案例：“雙一百”村企結對行動

2019年中遠海運集運積極參與上海市“雙一百”村企結對精準扶貧行動，與遵義赤水市天臺鎮新店村簽訂結對協議書，共注入扶貧資金76餘萬元人民幣，以資助新店村“小龍蝦養殖基地建設”專案、拓寬產業路、加裝路燈為重點，並輔以採購貧困戶農產品的形式，助力新店村打贏脫貧攻堅戰，用集運人點滴愛的力量托起更多明天的希望。



注入扶貧資金人民幣 **76** 餘萬元



志願者活動

自2019年3月起，中遠海運集運先後派員工赴進口博覽局、國家會展中心及上海市城市服務保障領導小組核心崗位借調工作，為第二屆進博會的舉辦提供了強有力的支持。進博會召開前夕，又分別派員進駐進博局論壇處、進博局招商處、國家會展中心運營中心、上海市城市服務保障領導小組綜合協調組，為第二屆進博會及相關配套論壇提供了全面、周到、熱情、細緻的服務。



慈善助力

2019年9月15日，東方海外貨櫃英國分公司的同事們參加了一場泥濘賽跑活動，本次活動旨在為“彩虹兒童慈善會”進行籌款，該慈善會負責為重病兒童的治療專業設備籌集資金。活動當天我們的同事們進行了長達6公里的泥濘賽跑，克服重重障礙，展現了東方海外貨櫃助力社會慈善的力量和決心。



慈善助力
長跑

6 公里

愛心助學

“浪花心願”愛心助學活動開展以來，得到了公司各級員工和資助人的大力支持，2019年在原有資助的基礎上，我們的員工又增加認領幫助了2名小學生，累計結對71人，募集愛心助學款13.8萬元人民幣，為孩子們提供一對一的資助，幫助他們圓人民幣了上學夢。今年各資助群體也陸續收到了學生來信，字裏行間透露出莘莘學子的感恩之情。集團也向各資助集體和資助人發放了榮譽證書，肯定了大家的愛心奉獻。



13.8 萬 元 愛心助學款



未來中遠海控將繼續致力於把勇於履責、服務社會、奉獻愛心的精神發揚光大，用愛的力量托起更多的希望，為更多需要關懷和幫助的人士獻出一份愛心。



——中遠海運控股股份有限公司



報告附錄



報告附錄包括ESG指引對應表、GRI2016指引對應表、數據統計表、報告範圍清單及審驗及聲明。

ESG指引對應表

層面	指引編號	對應章節	
A環境	A1 排放物 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：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。	節能減排	
	A1.1 排放物種類及相關排放數據。	數據統計表	
	A1.2 溫室氣體總排放量（以噸計算）及（如適用）密度（如以每產量為單位、每項設施計算）	數據統計表	
	A1.3 所產生有害廢棄物總量（以噸計算）及（如適用）密度（如以每產量為單位、每項設施計算）	數據統計表	
	A1.4 所產生無害廢棄物總量（以噸計算）及（如適用）密度（如以每產量為單位、每項設施計算）	數據統計表	
	A1.5 描述減低排放量措施及所得成果	節能減排	
	A1.6 描述處理有害及無害廢棄物的方法、減低產生量的措施及所得成果	節能減排	
	A2 資源使用 有效使用資源（包括能源、水及其他原材料）的政策	節能減排	
	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）	數據統計表	
	A2.2 總耗水量及密度（如以每產量單位、每項設施計算）	數據統計表	
	A2.3 描述能源使用效益計劃及所得成果	節能減排	
	A2.4 描述求取適用水源上可有任何問題，以及提升用水效益計畫及所得成果。	節能減排	
	A2.5 製成品所用包裝材料的總量（以噸計算）及（如適用）每生產單位占量。	N/A	
	A3 環境及天然資源 減低發行人對環境及天然資源造成重大影響的政策	環境保護	
	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	環境保護	
	B社會	B1 僱傭 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：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。	僱傭與多元化
		B1.1 按性別、僱傭類型、年齡組別及地區劃分的僱員總數。	數據統計表
		B1.2 按性別、年齡組別及地區劃分的僱員流失比率。	數據統計表
B2 健康與安全 有關提供安全工作環境及保障僱員避免職業性危害的：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。		保障員工的職業健康與安全	
B2.1 因工作關係而死亡的人數及比率。		數據統計表	
B2.2 因工傷損失工作日數。		數據統計表	
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。		保障員工的職業健康與安全	
B3 培訓及發展 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。		員工培訓與發展	
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。		數據統計表	

層面	指引編號	對應章節
社會	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。	數據統計表
	B4 勞工準則 有關防止童工或強制勞工的：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料	維護員工權益
	B4.1 描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工。	維護員工權益
	B4.2 描述在發現違規情況時消除有關情況所採取的步驟。	維護員工權益
	B5 供應鏈管理 管理供應鏈的環境及社會風險政策。	供應商管理
	B5.1 按地區劃分的供應商數目	供應商管理
	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、以及有關慣例的執行及監察方法	供應商管理
	B6 產品責任 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：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。	服務客戶
	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。	N/A
	B6.2 接獲關於產品及服務的投訴數目以及應對方法。	服務客戶
	B6.3 描述與維護及保障知識產權有關的慣例。	N/A
	B6.4 描述品質檢定過程及產品回收程式。	N/A
	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。	服務客戶
	B7 反貪污 有關防止賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢的：(a) 政策；及 (b) 遵守對發行人有重大影響的相關法律及規例的資料。	反腐敗管理
	B7.1 於彙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。	反腐敗管理
	B7.2 描述防範措施及舉報程式，以及相關執行及監察方法。	反腐敗管理
	B8 社區 有關社區參與來瞭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。	傳播公益理念
	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）。	傳播公益理念
	B8.2 在專注範疇所動用資源（如金錢或時間）。	傳播公益理念

GRI指引對應表

GRI內容索引	披露	對應章節	從略原因
GRI 101 一般披露			
GRI102 一般披露2016	102-1組織名稱	關於本報告	
	102-2活動、品牌、產品和服務	關於中遠海控	
	102-3 總部位置	關於中遠海控	
	102-4 經營位置	報告披露概要	
	102-5 所有權與法律形式	關於中遠海控	
	102-6 服務的市場	報告披露概要	
	102-7 組織規模	報告披露概要	
	102-8 關於員工和其他工作者的資訊	僱傭與多元化	
	102-9 供應鏈	關於中遠海控 供應商管理	
	102-10 組織及其供應鏈的重大變化	關於本報告	
	102-11 預警原則或方針	關於中遠海控	
	102-12 外部倡議	關於中遠海控	
	102-13 協會的成員資格	關於中遠海控	
	102-14 高級決策者的聲明	董事長致辭	
	102-16 價值觀、原則、標準和行為規範	關於中遠海控	
	102-18 管制架構	報告披露概要	
	102-40 利益相關方群體列表	利益相關方與實質性議題列表	
	102-41 集體談判協議	維護員工權益	
	102-42 利益相關方的識別和遴選	利益相關方與實質性議題	
	102-43 利益相關方參與方針	利益相關方與實質性議題	
	102-44 提出的主要議題和關切問題	利益相關方與實質性議題	
	102-45 合併財務報表中所涵蓋的實體	關於本報告	
	102-46 界定報告內容和議題邊界	利益相關方與實質性議題	
	102-47 實質性議題列表	利益相關方與實質性議題	
	102-48 資訊重述	關於本報告	
	102-49 報告變化	利益相關方與實質性議題	
	102-50 報告期	關於本報告	
	102-51 最近報告日期	關於本報告	
	102-52 報告週期	關於本報告	
	102-53 有關本報告問題的聯繫人資訊	關於本報告	
	102-54 符合GRI標準進行報告的聲明	關於本報告	
	102-55 GRI內容索引	GRI指標對應表	

GRI內容索引	披露	對應章節	從略原因
	102-56 外部鑒證	審驗及清單	
重大議題			
GRI 200 經濟標準系列			
GRI 201 經濟績效	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	經濟績效	
	103-2 管理方法及其組成部分	經濟績效	
	103-3 管理方法的評估	經濟績效	
	201-1直接產生和分配的經濟價值	經濟績效	
GRI 203 間接經濟影響	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	間接經濟影響 發展牽動責任	
	103-2 管理方法及其組成部分	間接經濟影響 發展牽動責任	
	103-3 管理方法的評估	間接經濟影響 發展牽動責任	
	203-2重大間接影響	間接經濟影響 發展牽動責任	
GRI 205 反腐敗	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	反腐敗管理	
	103-2 管理方法及其組成部分	反腐敗管理	
	103-3 管理方法的評估	反腐敗管理	
	205-3經確認的腐敗事件和採取的行動	反腐敗管理	
重大議題			
GRI 300 環境標準系列			
GRI 302 能源	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	節能減排	
	103-2 管理方法及其組成部分	節能減排	
	103-3 管理方法的評估	節能減排	
	302-1 組織內部的能源消耗量	數據統計表	
GRI 303 水資源	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	節能減排	
	103-2 管理方法及其組成部分	節能減排	
	103-3 管理方法的評估	節能減排	
	303-1 按源頭劃分的取水	數據統計表	
GRI 304 生物多樣性	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	環境保護	
	103-2 管理方法及其組成部分	環境保護	
	103-3 管理方法的評估	環境保護	
	304-2 活動、產品和服務對生物多樣性的重大影響	環境保護	

GRI內容索引	披露	對應章節	從略原因
GRI 305 排放	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	節能減排	
	103-2 管理方法及其組成部分	節能減排	
	103-3 管理方法的評估	節能減排	
	305-1 直接（範疇1）溫室氣體排放	數據統計表	
	305-2 能源間接（範疇2）溫室氣體排放	數據統計表	
GRI 306 污水和廢棄物	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	污水與廢棄物處理	
	103-2 管理方法及其組成部分	污水與廢棄物處理	
	103-3 管理方法的評估	污水與廢棄物處理	
	306-1 按水質及排放目的地分類的排水總量	數據統計表	
	306-2 按類別及處理方法分類的廢棄物總量	數據統計表	
GRI 307 環境合規	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	環境議題	
	103-2 管理方法及其組成部分	環境議題	
	103-3 管理方法的評估	環境議題	
	307-1 違反環境法律法規	環境議題	
重大議題			
GRI 400 社會標準系列			
GRI-401 僱傭	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	維護員工權益	
	103-2 管理方法及其組成部分	維護員工權益	
	103-3 管理方法的評估	維護員工權益	
	401-1 新進員工和員工流動率	數據對應表	
	401-2 提供給全職員工（不包括臨時或兼職員工）的福利	維護員工權益	
GRI-403 職業健康與安全	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	社會議題	
	103-2 管理方法及其組成部分	保障員工的職業健康與安全	
	103-3 管理方法的評估	保障員工的職業健康與安全	
	403-2 工傷類別，工傷、職業病、損失工作日、缺勤等比率	保障員工的職業健康與安全	
GRI-404 培訓與教育	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	社會議題	
	103-2 管理方法及其組成部分	員工培訓與發展	
	103-3 管理方法的評估	員工培訓與發展	
	404-1 每名員工每年接受培訓的平均小時數	數據對應表	

GRI內容索引	披露	對應章節	從略原因
	404-2 員工技能提升方案和過渡協助方案	員工培訓與發展	
GRI-405 多元化与平等机会	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	僱傭與多元化	
	103-2 管理方法及其組成部分	僱傭與多元化	
	103-3 管理方法的評估	僱傭與多元化	
	405-1 管治機構與員工的多元化	數據對應表	
GRI-406 反歧視	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	僱傭與多元化	
	103-2 管理方法及其組成部分	僱傭與多元化	
	103-3 管理方法的評估	僱傭與多元化	
	406-1 歧視事件及採取的糾正行動	僱傭與多元化	
GRI-407 結合自由與集團談判	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	維護員工權益	
	103-2 管理方法及其組成部分	維護員工權益	
	103-3 管理方法的評估	維護員工權益	
	407-1 結社自由與集體談判權利可能面臨風險的運營點和供應商	維護員工權益	
GRI-408 童工	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	維護員工權益	
	103-2 管理方法及其組成部分	維護員工權益	
	103-3 管理方法的評估	維護員工權益	
	408-1 具有重大童工事件風險的運營點和供應商	維護員工權益	
GRI-409 強迫與強制勞動	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	維護員工權益	
	103-2 管理方法及其組成部分	維護員工權益	
	103-3 管理方法的評估	維護員工權益	
	409-1 具有強迫或強制勞動事件重大風險的運營點和供應商	維護員工權益	
GRI-415 公共政策	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	傳播公益理念	
	103-2 管理方法及其組成部分	傳播公益理念	
	103-3 管理方法的評估	傳播公益理念	
	415-1 政治捐贈	傳播公益理念	
GRI-418 客戶隱私	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	客戶服務	
	103-2 管理方法及其組成部分	客戶服務	
	103-3 管理方法的評估	客戶服務	
	418-1 與侵犯客戶隱私和丟失客戶資料有關的經證實的投訴	客戶服務	

GRI 內容索引	披露	對應章節	從略原因
GRI 419 社會經濟合規	103-1 對實質性議題及其邊界的說明	社會經濟合規	
	103-2 管理方法及其組成部分	社會經濟合規	
	103-3 管理方法的評估	社會經濟合規	
	419-1 違反社會與經濟領域的法律和法規	社會經濟合規	

數據統計表^[1]

(1) 能耗和廢棄物排放

表一：中遠海控本部能耗指標

指標	單位	2019年	2018年
用水	噸	426.00	449.00
單位用水	噸/人	12.53	12.83
用電	千個千瓦時	127.33	128.78
單位用電	千個千瓦時/人	3.75	3.68
車用油	噸	3.31	6.40
單位用油	千克/人	97.35	182.86

表二：中遠海運集運能耗和廢棄物排放

指標	單位	2019年	2018年
用電	用電（千個千瓦時）	5,171.49	5,463.12
	人均用電（千個千瓦時/人）	4.70	4.97
用水	生產用水（噸）	177,327.30	190,386.90
	生活用水（噸）	38,972.00	43,198.00
	總用水量（噸）	216,299.30	233,584.90
	萬元營業額單位用水量（噸/萬元）*	2.19	2.56
用氣	液化天然氣（立方米）	330,515.00	391,177.00
	人均用量（立方米/人）	300.47	355.62
燃油	燃料油（重油）（噸）	4,950,552.52	4,992,708.20
	柴油（輕油）（噸）	172,200.08	156,776.80
	燃油總量（噸）	5,122,752.60	5,149,485.00
	燃油的單位油料消耗量（千克/千噸·海裡）	4.56	4.79
滑油	滑油（噸）	14,776.60	11,698.80
	潤滑油的單位油料消耗量（千克/千噸·海裡）	0.01	0.01
汽油	汽油（噸）	19.14	19.96
	人均用量（噸/人）	0.02	0.02
溫室氣體排放 ^[2]	二氧化碳（噸）範圍一	15,931,758.72	16,014,898.35
	單位周轉箱量平均排放（千克/千噸·海裡）	14.18	14.90
	二氧化碳（噸）範圍二	4,181.67	未披露
	單位周轉箱量平均排放（噸/人）	3.80	未披露
廢氣排放 ^[3]	氮氧化物（噸）	461,047.68	463,453.66
	單位周轉箱量平均排放（千克/千噸·海裡）	0.41	0.43
	硫氧化物（噸）	307,365.12	308,969.10
	單位周轉箱量平均排放（千克/千噸·海裡）	0.27	0.28

指標	單位	2019年	2018年
廢水	油污水（噸）	91,520.90 ^[4]	76,251.30
	生活廢水（噸）	35,074.80	38,878.20
	百萬營業額單位污水排放量（噸/百萬元）*	1.28	1.26
廢棄物	生產有害廢棄物（立方米）	32,485.80 ^[5]	2,136.27
	單位有害廢棄物排放量（立方米/百萬元）	0.33	0.02
	生活無害廢棄物（千克）	92,400.00	92,400.00
	單位無害廢棄物排放量（立方米/百萬元）	0.94	1.01
危險貨物	危險貨物操作量（標準箱）	161,169.00	148,346.00

備註：生活用水，用電和用氣為中遠海運集運本部大樓資料，生產用水、油耗、溫室氣體和廢氣資料為使用中遠海運集運所採購油料的船舶的統計資料，廢水和廢棄物為中遠海運集運本部大樓以及使用中遠海運集運所採購油料的船舶的統計資料，以人為分母的密度單位使用的是中遠海運集運本部辦公人數1,100人。

[1] *號部分為我們根據實際情況對2018年的資料進行了重述。

[2] 範圍一：二氧化碳排放 = 3110g/kg fuel by IMO MEPC/29/18/Dec.1989

範圍二：二氧化碳的排放因數：2012-2014區域電網華東地區二氧化碳基準線排放因數三年平均值：0.8086tCO₂/MWh

[3] SO_x排放 = Sulfur content weight% 20g/kg fuel. If sulfur content is 3% 1Kg of fuel will create 60g of SO_x

NO_x二衝程排放因數：87g NO_x/kg fuel.

NO_x四衝程排放因數：57g NO_x/kg fuel.

[4] 中遠海運集運2019年增加了10艘大船，所以產生的油污水較去年有所增長。

[5] 中遠海運集運2019年增加了10艘大船，所以產生的有害廢棄物較去年有所增長。

數據統計表^[1]

(1) 能耗和廢棄物排放

表三：中遠海運港口能耗和廢棄物排放^[2]

指標	單位	2019年	2018年
外購電力	用電（千個千瓦時）	547,036.00	454,835.93
	單位用電量（千個千瓦時/標準箱）	0.0078	0.0077
外購熱力	熱力（百萬焦耳）	6,562.00	6,322.18
	單位用熱量（千焦耳/標準箱）	0.09	0.11
用水	總耗水量（噸）	2,738,853.00	2,733,992.00
	單位用水量（噸/標準箱）	0.04	0.05
用氣	液化石油氣（升）	140,563.67	141,702.00
	單位用液化石油氣使用量（升/標準箱）	0.002	0.002
	液化天然氣（升）	17,129,550.54	16,436,900.00
	單位液化天然氣使用量（升/標準箱）	0.25	0.28
	天然氣（立方米）	417,234.00	406,976.00
	單位天然氣使用量（立方米/標準箱）	0.01	0.01
能源	柴油（升）	74,441,466.55	55,577,110.00
	柴油的單位油料消耗量（升/標準箱）	1.07	0.94
	汽油（升）	726,817.01	926,344.00
	單位汽油使用量（升/標準箱）	0.01	0.02
物料	潤滑油（千克）	840,502.93	626,579.00
	單位滑油使用量（千克/標準箱）	0.01	0.01
溫室氣體	二氧化碳範圍一（噸）	221,031.09	未披露
	單位排放量（千克/標準箱）	3.16	未披露
	二氧化碳範圍二（噸）	409,554.60	未披露
	單位排放量（千克/標準箱）	5.86	未披露
	合計二氧化碳（噸）	630,585.69	525,565.00
	合計二氧化碳單位排放量（千克/標準箱）	9.03	8.86
廢水	廢水（立方米）	989,880.00	827,228.00
	單位生產廢水排放量（立方米/標準箱）	0.01	0.01
廢棄物	危險廢棄物（千克）	4,123,816.00	3,173,025.00
	無害廢棄物（千克）	1,334,372.00	702,670.00
	單位廢棄物（千克/標準箱）	0.08	0.07
危險貨物	危險貨物操作量	65,127.00	77,500.00

[1] *號部分為我們根據實際情況對2018年的資料進行了重述。

[2] 由於中遠海運港口武漢碼頭尚未投入運營，故未有計算其環境資料，能源使用和溫室氣體排放統計不包括中遠一新港碼頭。我們將探討如何在日後的報告中作更詳盡的披露，中遠海運港口阿布達比碼頭於2019年4月起開始計入輸送量，故以上統計不包括1月至3月的能源使用和溫室氣體排放資料。

針對滑油以及耗水，統計範圍不包括中遠一新港碼頭。我們將探討如何在日後的報告中作更詳盡的披露，CSP阿布達比碼頭於2019年4月起開始計入輸送量，故以上統計不包括1月至3月的資料。由於CSP武漢碼頭尚未投入運營，故未有計算其環境資料。

[3] 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（CO₂: 1, CH₄: 28, N₂O: 265）。

(1) 大陸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) 香港地區資料計算的參考來源為香港聯合交易所有限公司發佈的《主板上市規則》附錄二：環境關鍵績效指標彙報指引；

(3) 海外地區資料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係數，我們使用Carbon Footprint Country Specific Electricity Grid GHG Emission Factors v1.0 (Jun 2019) 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，我們將在日後的報告中作更詳盡的披露。

數據統計表^[1]

(1) 能耗和廢棄物排放

表四：東方海外（國際）能耗和廢棄物排放^[2]

指標	單位	2019年
能源消耗	電（千個千瓦時）	28,438.80
	太陽能（千個千瓦時）	214.56
	天然氣（熱單位）	17,601.00
	船用燃油（噸）	1,752,080.00
	柴油（升）	621,580.00
	汽油（升）	109,750.00
	液化石油氣（公斤）	7,694.00
	乙炔（公斤）	1,578.00
能源消耗強度	單位用電量（千個千瓦時/標準箱）	0.0041
	單位用天然氣（熱單位/標準箱）	0.0025
	單位船用燃油（噸/標準箱）	0.25
物料	船用潤滑劑（升）	9,813,700.00
耗水	淡水（噸）	149,970.00
	單位耗淡水（噸/標準箱）	0.02
溫室氣體	二氧化碳（噸）範圍一	5,476,100.00
	二氧化碳（噸）範圍二	18,380.00
	單位二氧化碳排放-船舶（克/標準箱千米）	41.30
廢氣	氮氧化物（噸）	161,810.00
	硫氧化物（噸）	74,290.00
	顆粒物（噸）	12,200.00
	甲烷揮發性有機化合物（噸）	5,400.00
	一氧化碳（噸）	4,850.00
	單位廢氣排放量（噸/標準箱）	0.04
廢棄物	有害廢棄物（升）	1.11
	單位有害廢棄物（升/標準箱）	0.0000016
	無害廢棄物（立方米）	19,221.00
	單位無害廢棄物（立方米/標準箱）	0.00276
危險物品操作箱量		128,218.00

[1]*號部分為我們根據實際情況對2018年的資料進行了重述。

[2] 此部分為2019年新增，故不做與2018年的對比

[3] 溫室氣體的排放係數主要參考：

- Third IMO Greenhouse Gas Study 2014
- 資料採用相關的碳排放因數以及經由聯合國政府間氣候變化專門委員會（IPCC）第五次評估報告（AR5）獲得的相關全球變暖潛勢（GWP）進行運算，適用的GWP值為：二氧化碳（CO₂）為1，甲烷（CH₄）為28，氧化亞氮（N₂O）為265。
- 用電量的排放參考了每個國家或電力公司的排放因數作計算。

[4] 廢氣的主要來自於船舶，計算方法主要參考了清潔運輸工作組（CCWG）的方法。

數據統計表^[1]

(2) 社會段數據統計^[2]

表一：中遠海控社會段數據統計

指標	單位	2019年	2018年
總人數	員工總數 (人)	34	35
按性別	正式男性員工總數 (人)	23	24
	正式女性員工總數 (人)	11	11
按年齡	正式員工年齡：≤30 (人)	6	7
	正式員工年齡：30~50 (人)	25	25
	正式員工年齡：≥50 (人)	3	3
按僱傭類別	正式員工 (人)	34	35
	非正式勞務員工 (人)	0	0
按全職、兼職類型	全職 (人)	34	/
	兼職 (人)	0	/
按地域	中國大陸正式員工 (人)	34	35
	中國香港地區正式員工 (人)	0	0
	海外正式員工 (人)	0	0
按職級	管理級別 (人)	10	3
	其他級別 (人)	24	32
新進員工	男性新進員工總數 (人)	0	6
	女性新進員工總數 (人)	0	4
	小於30歲新進員工總數 (人)	0	4
	30-50歲新進員工總數 (人)	0	5
	大於50歲新進員工總數 (人)	0	1
	國內新進員工總數 (人)	0	10
	海外員工新進員工總數 (人)	0	0
管治機構	董事會總人數 (人)	8	11
	董事會男性人數 (人)	8	11
	董事會女性人數 (人)	0	0
	董事會30歲以下人數 (人)	0	0
	董事會30-50歲人數 (人)	2	4
	董事會50歲以上人數 (人)	6	7
	董事會少數、弱勢群體人數 (人)	0	0
員工流失/按性別	正式男性員工總數 (人)	1	0
	正式女性員工總數 (人)	0	1
按性別劃分的僱員流失比率	正式男性員工 (%)	4.35	/
	正式女性員工 (%)	0	/
員工流失/按地區	中國大陸正式員工 (人)	1	1
	中國香港地區正式員工 (人)	0	0
	海外正式員工 (人)	0	0

指標	單位	2019年	2018年
按地區劃分的僱員流失比率	中國大陸正式員工 (%)	2.94	/
	中國香港地區正式員工 (%)	0	/
	海外正式員工 (%)	0	/
員工流失/按年齡	正式員工年齡：≤30 (人)	0	0
	正式員工年齡：30~50 (人)	1	1
	正式員工年齡：≥50 (人)	0	0
按年齡組別劃分的僱員流失比率	正式員工年齡：≤30 (%)	0	/
	正式員工年齡：30~50 (%)	4.00	/
	正式員工年齡：≥50 (%)	0	/
員工流失/總數比例	流失的正式員工人數 (人)	1	1
	正式員工流失率 (%)	2.94	2.86
工傷	因工死亡人數 (人)	0	0
	因公死亡人數 (人) 比例 (%)	0	0
	工傷人數 (人)	0	0
	誤工總日數 (日)	0	0
	千人工傷率	0	0
培訓	受訓人數 (人)	34	33
	培訓總時數 (小時)	1,054	2,426
	受訓率*	100.00	94.29
	男性員工培訓人數 (人)	23	22
	男性員工受訓率	100.00	91.67
	女性員工培訓人數 (人)	11	11
	女性員工受訓率	100.00	100.00
	管理級別員工受訓人數 (人)	10	3
	管理級別員工受訓率	100.00	100.00
	普通員工受訓人數 (人)	24	30
	普通員工受訓率	100.00	93.75
	培訓平均時數 ^[3]	男性員工平均受訓時數 (小時)	30.85
女性員工平均受訓時數 (小時)		31.31	/
管理層平均受訓時數 (小時)		32.16	/
普通員工平均受訓時數 (小時)		30.52	/
供應商	境內	80	53
	境外	6	6
接獲關於產品及服務的投訴數目	投訴數目 (起/件)	0	0
對公司或其僱員提出並已審結的貪污訴訟案件的數目	案件數目 (件)	0	0

[1] *號部分為我們根據實際情況對2018年的數據進行了重述。

[2] 2019年，按不同類別劃分的僱傭流失率計算公式為：該類別員工流失數/截至2019年12月31日該類別員工數量總數；千人工傷率計算公式為：工傷人數/正式員工人數/1,000；不同類別員工受訓率計算公式為：該類別員工受訓人數/該類別員工總受訓人數。

[3] 中遠海控培訓平均時數計算公式為：同類員工累計培訓時數/同類員工受訓人數。

數據統計表^[1]

(2) 社會段數據統計^[2]

表二：中遠海運集運社會段數據統計

指標	單位	2019年	2018年
總人數	員工總數 (人)	17,249	17,080
按性別	正式男性員工總數 (人)	8,929	8,477
	正式女性員工總數 (人)	6,288	6,620
按年齡	正式員工年齡：≤30 (人)	2,163	2,440
	正式員工年齡：30~50 (人)	9,384	10,774
	正式員工年齡：≥50 (人)	3,670	1,883
按僱傭類別	正式員工 (人)	15,217	15,097
	非正式勞務員工 (人)	2,032	1,983
按全職、兼職類型	全職 (人)	17,249	/
	兼職 (人)	0	/
按地域	中國大陸正式員工 (人)	10,191	10,436
	中國香港地區正式員工 (人)	188	/
	海外正式員工 (人)	4,838	4,661
按職級 ^[3]	管理級別 (人)	9	11
	其他級別 (人)	15,208	15,086
新進員工	男性新進員工總數 (人)	152	178
	女性新進員工總數 (人)	126	155
	小於30歲新進員工總數 (人)	172	230
	30-50歲新進員工總數 (人)	106	103
	大於50歲新進員工總數 (人)	0	0
	國內新進員工總數 (人)	66	90
	海外員工新進員工總數 (人)	212	243
管治機構	董事會總人數 (人)	11	11
	董事會男性人數 (人)	10	8
	董事會女性人數 (人)	1	3
	董事會30歲以下人數 (人)	0	0
	董事會30-50歲人數 (人)	1	8
	董事會50歲以上人數 (人)	10	3
	董事會少數、弱勢群體人數 (人)	0	0
員工流失/按性別	正式男性員工總數 (人)	351	381
	正式女性員工總數 (人)	237	297
按性別劃分的僱員流失比率	正式男性員工 (%)	3.93	/
	正式女性員工 (%)	3.77	/
員工流失/按地區	中國大陸正式員工 (人)	436	513
	中國香港地區正式員工 (人)	0	/
	海外正式員工 (人)	152	165
按地區劃分的僱員流失比率	中國大陸正式員工 (%)	4.28	/
	中國香港地區正式員工 (%)	0.00	/
	海外正式員工 (%)	3.14	/

指標	單位	2019年	2018年
員工流失/按年齡	正式員工年齡：≤30 (人)	247	350
	正式員工年齡：30~50 (人)	281	156
	正式員工年齡：≥50 (人)	60	172
按年齡組別劃分的僱員流失比率	正式員工年齡：≤30 (%)	11.42	/
	正式員工年齡：30~50 (%)	2.99	/
	正式員工年齡：≥50 (%)	1.63	/
員工流失/總數比例	流失的正式員工人數 (人)	588	678
	正式員工流失率	3.86	4.49
工傷	因工死亡人數 (人)	0	0
	因公死亡人數 (人) 比例 (%)	0	0
	工傷人數 (人)	1	0
	誤工總日數 (日)	0	0
	千人工傷率 (%)	0.0657	0
培訓 ^[4]	受訓人數 (人)	10,191	15,097
	培訓總時數 (小時)	260,136	310,707
	受訓率 (%)	100.00	100.00
	男性員工培訓人數 (人)	6,403	8,477
	男性員工受訓率 (%)	100.00	100.00
	女性員工培訓人數 (人)	3,788	6,620
	女性員工受訓率 (%)	100.00	100.00
	管理級別員工受訓人數 (人)	9	11
	管理級別員工受訓率 (%)	100.00	100.00
	普通員工受訓人數 (人)	10,182	15,086
培訓平均時數 ^[5]	男性員工平均受訓時數 (小時)	18.10	/
	女性員工平均受訓時數 (小時)	36.40	/
	管理層平均受訓時數 (小時)	11.68	/
	普通員工平均受訓時數 (小時)	25.80	/
供應商	境內	8,756	7,286
	境外	1,881	1,617
接獲關於產品及服務的投訴數目	投訴數目 (起/件)	2	8
對公司或其僱員提出並已審結的貪污訴訟案件的數目	案件數目 (件)	0	0

[1] *號部分為我們根據實際情況對2018年的數據進行了重述。

[2] 2019年，按不同類別劃分的僱傭流失率計算公式為：該類別員工流失數/截至2019年12月31日該類別員工數量總數；千人工傷率計算公式為：工傷人數/正式員工人數/1,000；不同類別員工受訓率計算公式為：該類別員工受訓人數/該類別員工總受訓人數。

[3] 中遠海運集運管理級別人數統計範圍為中遠海運集運本部的公司領導層。

[4] 2018年中遠海運集運的培訓數據包含海外員工，2019年因統計不便，未覆蓋海外員工培訓數據，僅包括大陸地區正式員工的培訓數據。大陸地區正式員工中，男性員工、女性員工、管理級別員工以及普通員工人數分別為6,403/3,788/9/10,182。

[5] 培訓平均時數計算公式為：同類員工累計培訓時數/同類員工人受訓數。

數據統計表^[1]

(2) 社會段數據統計^[2]

表三：中遠海運港口社會段數據統計

指標	單位	2019年	2018年
總人數	員工總數 (人)	14,971	12,816
按性別	正式男性員工總數 (人)	9,158	8,308
	正式女性員工總數 (人)	1,274	1,163
按年齡	正式員工年齡：≤30 (人)	1,829	1,858
	正式員工年齡：30~50 (人)	7,488	6,698
	正式員工年齡：≥50 (人)	1,115	915
按僱傭類別	正式員工 (人)	10,432	9,471
	非正式勞務員工 (人)	4,539	3,345
按全職、兼職類型 ^[3]	全職 (人)	10,429	/
	兼職 (人)	3	/
按地域	中國大陸正式員工 (人)	8,235	7,729
	中國香港地區正式員工 (人)	491	489
	海外正式員工 (人)	1,706	1,253
按職級	管理級別正式員工 (人)	828	788
	其他級別正式員工 (人)	9,604	8,683
新進員工	男性新進員工總數 (人)	438	415
	女性新進員工總數 (人)	64	50
	小於30歲新進員工總數 (人)	231	345
	30-50歲新進員工總數 (人)	258	115
	大於50歲新進員工總數 (人)	13	5
	香港新進員工總數 (人)	43	45
	大陸新進員工總數 (人)	209	307
	海外員工新進員工總數 (人)	250	113
管治機構	董事會總人數 (人)	12	14
	董事會男性人數 (人)	11	13
	董事會女性人數 (人)	1	1
	董事會30歲以下人數 (人)	0	0
	董事會30-50歲人數 (人)	5	5
	董事會50歲以上人數 (人)	7	9
	董事會少數、弱勢群體人數 (人)	0	0
員工流失/按性別	正式男性員工總數 (人)	418	460
	正式女性員工總數 (人)	81	92
按性別劃分的僱員流失比率	正式男性員工 (%)	4.56	/
	正式女性員工 (%)	6.36	/

[1] *號部分為我們根據實際情況對2018年的數據進行了重述。

[2] 2019年，按不同類別劃分的僱傭流失率計算公式為：該類別員工流失數/截至2019年12月31日該類別員工數量總數；千人工傷率計算公式為：工傷人數/正式員工人數/1,000；不同類別員工受訓率計算公式為：該類別員工受訓人數/該類別員工總受訓人數。

[3] 此處統計範圍為中遠海運港口的正式員工。

指標	單位	2019年	2018年
員工流失/按地區	中國大陸正式員工 (人)	329	384
	中國香港地區正式員工 (人)	50	70
	海外正式員工 (人)	120	98
按地區劃分的僱員流失比率	中國大陸正式員工 (%)	4.00	/
	中國香港地區正式員工 (%)	10.18	/
	海外正式員工 (%)	7.03	/
員工流失/按年齡	正式員工年齡：≤30 (人)	127	158
	正式員工年齡：30~50 (人)	242	251
	正式員工年齡：≥50 (人)	130	143
按年齡組別劃分的僱員流失比率	正式員工年齡：≤30 (%)	6.94	/
	正式員工年齡：30~50 (%)	3.23	/
	正式員工年齡：≥50 (%)	11.66	/
員工流失/總數比例	流失的正式員工人數 (人)	499	552
	正式員工流失率 (%)	4.78	5.80
工傷	因工死亡人數 (人)	0	1
	因公死亡人數 (人) 比例 (%)	0.00	0.01
	工傷人數 (人)	60	95
	誤工總日數 (日)	1,957	1,414
	千人工傷率 (%)	5.75	7.40
培訓 ^{[4][*]}	受訓人數 (人)	321	302
	受訓人次	370	715
	培訓總時數 (小時)	14,476	6,268
	受訓率	100.00	100.00
	男性員工培訓人數 (人)	238	224
	男性員工受訓率	100.00	100.00
	女性員工培訓人數 (人)	83	78
	女性員工受訓率	100.00	100.00
	管理級別員工受訓人數 (人)	153	144
	管理級別員工受訓率	100.00	100.00
	普通員工受訓人數 (人)	168	158
	普通員工受訓率	100.00	100.00
培訓平均時數 ^[5]	男性員工平均受訓時數 (小時)	39	/
	女性員工平均受訓時數 (小時)	39	/
	管理層平均受訓時數 (小時)	39	/
	普通員工平均受訓時數 (小時)	39	/
供應商	境內	2,686	3,279
	境外	3,908	2,588
接獲關於產品及服務的投訴數目	投訴數目 (起/件)	0	0
對公司或其僱員提出並已審結的貪污訴訟案件的數目	案件數目 (件)	0	0

[4] 中遠海運港口培訓數據統計僅包含本部員工。2019年中遠海運港口總部的總人數，男性員工，女性員工，管理級別員工及普通員工人數分別為：321/238/83/153/168。並且我們對2018年的培訓數據進行了重述，2018年中遠海運港口總部的總人數，男性員工，女性員工，管理級別員工及普通員工人數分別為：302/224/78/144/158。

[5] 自2018年起，中遠海運港口統一了受訓時數的計算方法為受訓總時數/受訓人次。

數據統計表^[1]

(2) 社會段數據統計^[2]

表四：東方海外（國際）社會段數據統計^[3]

指标	单位	2019年
總人數	員工總數（人）	8,527
按性別	男性員工總數（人）	3,922
	女性員工總數（人）	4,605
按年齡	員工年齡：≤30（人）	3,251
	員工年齡：30~50（人）	4,294
	員工年齡：≥50（人）	982
按僱傭類別	正式員工（人）	7,935
	非正式勞務員工（人）	592
按全職、兼職類型	全職（人）	7,935
	兼職（人）	592
按地域	中國大陸員工（人）	4,016
	中國香港地區員工（人）	1,142
	海外員工（人）	3,369
按職級	管理級別的員工（人）	422
	其他級別的員工（人）	8,105
新進員工	男性新進員工總數（人）	802
	女性新進員工總數（人）	964
	小於30歲新進員工總數（人）	1,385
	30-50歲新進員工總數（人）	356
	大於50歲新進員工總數（人）	25
	國內新進員工總數（人）	1,081
	海外員工新進員工總數（人）	685
管治機構	董事會總人數（人）	14
	董事會男性人數（人）	11
	董事會女性人數（人）	3
	董事會30歲以下人數（人）	0
	董事會30-50歲人數（人）	4
	董事會50歲以上人數（人）	10
	董事會少數、弱勢群體人數（人）	0
員工流失/按性別	男性員工總數（人）	409
	女性員工總數（人）	612
按性別劃分的僱員流失比率	男性員工（%）	10.43
	女性員工（%）	13.29
員工流失/按地區	中國大陸員工（人）	572
	中國香港地區員工（人）	138
	海外員工（人）	311

[1] *號部分為我們根據實際情況對2018年的數據進行了重述。

指标	单位	2019年
按地區劃分的僱員流失比率	中國大陸員工（%）	14.24
	中國香港地區員工（%）	12.08
	海外員工（%）	9.23
員工流失/按年齡	員工年齡：≤30（人）	757
	員工年齡：30~50（人）	240
	員工年齡：≥50（人）	24
按年齡組別劃分的僱員流失比率	員工年齡：≤30（%）	23.29
	員工年齡：30~50（%）	5.59
	員工年齡：≥50（%）	2.44
員工流失/總數比例	流失的員工人數（人）	1,021
	員工流失率	11.97
工傷	因工死亡人數（人）	0
	因公死亡人數（人）比例	0
	工傷人數（人）	22
	誤工總日數（日）	22
	千人工傷率（‰）	2.58
培訓	受訓人數（人）	8,015
	培訓總時數（小時）	63,518
	受訓率	94
	男性員工培訓人數（人）	3,676
	男性員工受訓率	93.73
	女性員工培訓人數（人）	4,339
	女性員工受訓率	94.22
	管理級別員工受訓人數（人）	397
	管理級別員工受訓率	94.08
	普通員工受訓人數（人）	7,618
	普通員工受訓率	94.00
培訓平均時數 ^[4]	男性員工平均受訓時數（小時）	7.67
	女性員工平均受訓時數（小時）	8.14
	管理層平均受訓時數（小時）	6.44
	普通員工平均受訓時數（小時）	8.00
供應商	境內	4,230
	境外	14,052
接獲關於產品及服務的投訴數目	投訴數目（起/件）	189
對公司或其僱員提出並已審結的貪污訴訟案件的數目	案件數目（件）	0

[2] 2019年，按不同類別劃分的僱傭流失率計算公式為：該類別員工流失數/截至2019年12月31日該類別員工數量總數；千人工傷率計算公式為：工傷人數/正式員工人數/1,000；不同類別員工受訓率計算公式為：該類別員工受訓人數/該類別員工總受訓人數。

[3] 東方海外（國際）社會段數據2019年首次併入中遠海控統計範圍，故未對2018年數據做對比。同時，東方海外（國際）僅對所有員工按地區、性別、年齡段進行劃分，未針對正式員工按地區、性別、年齡段進行劃分。

[4] 培訓平均時數計算公式為：2018年培訓總時長與2019年培訓總時長總和的平均數/同類員工受訓人數。

報告範圍清單

本報告審慎選擇披露的實體，以“是否有實際業務運營”為挑選標準，並綜合考慮實體對中遠海控環境、社會及管治的整體影響程度，過濾掉了無實際業務運營，或雖有實際運營但影響微小或無影響的生產單位/公司。依據我們的挑選過程，篩選出了包含三家一級子公司，中遠海運集裝箱運輸有限公司、中遠海運港口有限公司和東方海外（國際）有限公司，以及三家一級子公司財務報告範圍內涵蓋的附屬子公司。具體子公司列表如下所示。

中遠海運集運

序號	企業名稱	序號	企業名稱
1	上海泛亞航運有限公司	21	寧波中遠海運集裝箱運輸有限公司
2	上海中遠海運資訊科技有限公司	22	鑫三利集裝箱服務有限公司
3	上海中遠海運集裝箱運輸資訊服務有限公司	23	中遠海運集運（北美）有限公司
4	中遠海運國際貨運有限公司	24	中遠海運集運（歐洲）有限公司
5	中遠海運集裝箱船務代理有限公司	25	中遠海運貨櫃代理有限公司
6	華南中遠海運集裝箱運輸有限公司	26	新鑫海航運有限公司
7	上海遠洋運輸有限公司	27	中遠集運（香港）有限公司
8	中海集裝箱運輸海南有限公司	28	中遠海運集運（韓國）有限公司
9	天津濱海中遠集裝箱物流有限公司	29	京漢航運有限公司
10	上海中遠海運集裝箱物流有限公司	30	中遠海運集運（日本）株式會社
11	大連中遠海運集裝箱運輸有限公司	31	中遠海運集運（澳洲）有限公司
12	廈門中遠海運集裝箱運輸有限公司	32	中遠海運集運（巴拿馬）有限公司
13	天津中遠海運集裝箱運輸有限公司	33	中遠海運集運（巴西）有限公司
14	上海中遠海運集裝箱運輸有限公司	34	COSCO (CAYMAN) MERCURY CO. LTD.
15	青島中遠海運集裝箱運輸有限公司	35	鑫海航運有限公司
16	武漢中遠海運集裝箱運輸有限公司	36	中遠海運集運（中美洲）有限公司
17	武漢中遠物流有限公司	37	中遠海運集運（南非）有限公司
18	上海中遠海運集裝箱船務代理有限公司	38	中遠海運集運（西亞）有限公司
19	廈門中遠海運集裝箱船務代理有限公司	39	天津港中集振華物流有限公司
20	海南中遠海運集裝箱運輸有限公司		

注：2019年與上一年度相比，刪除了已出售的洋浦中遠海運冷藏儲運有限公司，新增了年內完成收購的天津港中集振華物流有限公司

中遠海運港口

控股碼頭	序號	中國	非控股碼頭	序號	中國
	1	泉州太平洋碼頭		1	亞洲貨櫃碼頭
	2	晉江太平洋碼頭	2	中遠一國際碼頭	
	3	廈門遠海碼頭	3	營口新世紀碼頭	
	4	CSP武漢碼頭	4	營口集裝箱碼頭	
	5	連雲港新東方碼頭	5	上海浦東碼頭	
	6	錦州新時代碼頭	6	上海明東碼頭	
	7	南通通海碼頭	7	寧波遠東碼頭	
	8	廣州南沙海港碼頭	8	大連集裝箱碼頭	
	9	廣州南沙港務碼頭	9	鹽田碼頭 ^[2]	
		海外	序号	海外	
	10	比雷埃夫斯碼頭（希臘）	10	中遠一新港碼頭（新加坡）	
	11	CSP澤布呂赫碼頭（比利時）	11	Kumport 昆波特碼頭（土耳其）	
	12	CSP阿布扎比碼頭（阿聯酋）			
	13	CSP瓦倫西亞碼頭（西班牙） ^[1]			
	14	CSP畢爾巴鄂碼頭（西班牙） ^[1]			

東方海外（國際）

序號	企業名稱
1	東方海外貨櫃航運有限公司
2	東方海外物流
3	貨訊通

[1] CSP瓦倫西亞碼頭及CSP畢爾巴鄂碼頭統稱CSP西班牙集團。

[2] 包括鹽田碼頭一、二、三期。

審驗及聲明

範圍及方法

DNV GL – 管理服務集團（下稱DNV GL）應中遠海運控股股份有限公司（下稱“中遠海控”）的委託執行對該公司《2019年可持續發展報告》（下稱《報告》）進行獨立審驗工作。

審驗是按照《DNV GL可持續發展報告審驗規章》的要求進行策劃及實施的，該《審驗規章》源於DNV GL專業經驗，以及包括ISAE3000驗證服務國際標準和GRI可持續發展報告指南等國際審驗最佳實踐。

除了對《報告》中披露的內容進行核實以外，我們也對中遠海控可持續發展績效資訊數據採集、記錄及匯總過程依據可靠性原則進行了評估。

《報告》中的資訊及數據的披露參照香港交易所《主板上市規則》附錄27_環境社會及管治報告指引（下稱HK-ESG）。

《報告》中所披露的財務數據和資訊源於第三方機構審計的中遠海控2019年度財務報告，對從年度報告中獲取的財務數據的審查不在我們的工作範圍內。

我們策劃並實施了相關審驗工作，以獲取必要的證據為本保證聲明意見提供基礎。本次審驗基於《審驗規章》“原則遵循”要求進行，並提供有限級別保證。更高級別的保證將需要在總部和現場層面進行額外工作，以獲得進一步的證據支持我們的保證意見。

雙方責任

中遠海控負責《報告》中數據的收集、分析、匯總及資訊披露。DNV GL在執行此項工作時，按照雙方商定的條款執行全部審驗工作，本聲明闡述了DNV GL對本《報告》的相關意見，中遠海控的各利益相關方是本聲明的預期使用者。

除了本審驗聲明以外，DNV GL沒有參與準備該報告中的任何內容及數據。本次審驗過程是基於中遠海控提供給我們的數據和資訊是完整和可信的前提下進行的，DNV GL在審驗過程中，通過多種公開途徑瞭解對中遠海控的相關正面及負面評論資訊等，以保持審驗的完全中立。DNV GL明確表示對任何個人或實體根據此報告審驗聲明作出任何決策不負有責任或義務。

審驗活動

由多名可持續發展及審驗專家組成的審驗小組，在中遠海控總部進行了現場評審，我們的審驗活動包括：

- 評審《報告》中披露的影響中遠海控並受利益相關方關注的可持續發展議題；
- 評審中遠海控“利益相關方參與”的管理方法及活動；
- 評審中遠海控依據報告原則對可持續發展績效進行管理和披露的相關資訊；
- 與中遠海控可持續發展管理相關管理層及關鍵崗位負責人進行訪談，並評審相關可持續發展管理活動；
- 基於《報告》披露的關鍵責任議題，訪問中遠海控總部，就其可持續發展績效資訊的管理過程、系統以及可持續發展管理戰略在組織內部的實施情況進行評審；
- 基于中远海控总体的可持续发展实质性议题优先顺序，评审《报告》中披露的绩效信息和数据的支持性证据；基於中遠海控總體的^{可持續發展實質性議題優先順序}，評審《報告》中披露的績效資訊和數據的支持性證據；
- 對《報告》中披露的定性及定量數據的產生、收集和管理過程進行抽樣核實；
- 對《報告》遵循HK-ESG的情況進行評審。

審驗意見

基於已實施的審驗工作，沒有什麼使我們認為該《報告》沒有按照報告原則進行恰當地陳述。在績效資訊或數據的可靠性方面，沒有什麼使我們認為這些績效資訊或數據沒有被正確地從各業務層面獲取，又或被故意地虛構

在本次審驗範圍內，沒有什麼使我們認為本《報告》未遵循HK-ESG的相關要求，如：

- 一般披露項：《報告》中所披露的“一般披露項”相關資訊，包括未披露項的原因解釋，沒有未遵循HK-ESG的披露要求；
- 關鍵績效數據披露項：《報告》中所披露的“關鍵績效數據”相關資訊，包括實質性議題相關的管理方法、績效資訊，沒有未遵循HK-ESG的披露要求。

審驗發現

下列建議和改進機會摘自DNV GL向中遠海控管理層提交的審驗報告中。但是，這並不影響我們對該報告的結論，以下建議事項是與中遠海控現有的管理目標一致的：

- 建議《報告》進一步提升有關可持續發展績效資訊及數據披露的廣度和深度，確保《報告》中披露的內容及績效資訊與報告的邊界及範圍相匹配；
- 建議《報告》更清楚地披露可持續發展實質性議題的管理方法。
- 建議《報告》更清楚披露關於供應商可持續發展績效的評估方法及標準。

對報告披露內容和披露品質的評價原則：

實質性：中遠海控在公司內部建立了確定實質性問題的流程。《報告》中披露了與其自身相關的可持續發展背景和通過該流程所識別的實質性問題，同時披露了中遠海控在如何落實這些實質性方面的管理機制及績效結果，以透明的形式來展示這些關鍵的可持續發展績效資訊。

利益相關方包容性：中遠海控通過多種溝通途徑建立了包容利益相關方參與並表達他們期望的過程。利益相關方參與已融合在中遠海控的經營管理活動中，並影響了中遠海控的可持續發展政策及目標的設定。利益相關方參與的方式及其主要關注議題在《報告》中作了披露。

回應性：中遠海控通過制定可持續發展政策、目標和任務，完善公司治理結構、管理體系和具體流程，建立利益相關方關注問題回應機制來提高回應性。《報告》以最兩年的歷史數據及詳細的文字描述，特別是針對其所識別的多項實質性議題，從經濟、社會和環境議題等方面回應了主要利益相關方關注的可持續發展議題。《報告》披露的資訊是基於對影響中遠海控可持續發展戰略的各方面實質性議題的識別和分析來建立的。

完整性：在中遠海控定義的報告範圍及報告邊界中，我們認為該報告沒有遺漏足以影響利益相關方決定的資訊或報告期內企業可持續發展的主要議題。

準確性：中遠海控已建立了完善的可持續發展績效資訊管理流程，關鍵責任議題的相關資訊和數據準確地反映在本《報告》中。按照“原則遵循”審驗的要求，我們相信報告中呈現的數據和資訊是準確及詳細的，足以讓利益相關方公司的績效及實質性議題。

中立性：我們認為，《報告》的整體基調基本保持中立和資訊披露平衡。對《報告》中披露的各種不同議題的重點與其真實性基本上是成正比的。

可持續發展背景：以審核組的觀點來看，我們相信報告中呈現的績效是與中遠海控的業務相關背景，通過在行業及地區的環境及社會資源的限制和需求為整體背景來討論中遠海集的可持續發展績效的。

量化性：《報告》依據聯交所《環境、社會及管治報告指引》要求，並參考GRI標準2016，披露了經濟、環境與社會數據，並對報告中數據的計算方法、假設進行了披露。

一致性：《報告》中使用了與2018年一致的披露統計方法，並在報告中對歷年的數據進行了比對。

DNV GL – 管理服務集團

 蔡坤泉 (Cai, Kun Quan) 审验组长 2020年3月24日	 林俊男 (Lin, Chun Nan) 审核 2020年3月25日	 謝振瑋 (David Hsieh) 批准 2020年3月25日
--	--	--



地址：上海市虹口區東大名路658號

郵編：200080

官方網站：<http://hold.coscoshipping.com>

本報告為中遠海運控股股份有限公司所有，未經許可不得翻印轉載

2019年可持續發展報告

