



筑梦海洋

2017年度社会责任报告



中远海运控股股份有限公司
COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.

筑梦海洋

2017年社会责任报告

天下之水，莫大于海，万川归之，不知何时止而不盈。海控者，国之大事，
万民寄于其心，当乘风破浪，筑梦海洋，周公吐哺，天下归心。

—海运者敬

释义：这世界上的山川河流，都大不过海洋，数万的河流汇聚到大海之中，无休无止，而海洋却永远填不满。中远海控，是国家力量，大国企业，千万民众寄托于她的发展，自应该乘着风势破浪前进，不畏艰险，勇往直前，将梦想筑建在茫茫大海之上，对环境，经济和社会抱有一颗谦卑之心，坚持一条可持续发展之路，方能得到天下民众的认可。

—中远海运控股股份有限公司全体员工敬上

报告内容

1. 报告介绍

——“关于本报告。”



1) 关于本报告	02
2) 董事长致辞	03
3) 企业介绍	06
4) 2017年大数据披露	09
5) 实质性议题分析	10

4. 社会议题

——“积极维护中远全球外延式资本运作后的正面社会形象。”



1) 保障各地子公司的员工权益	
> 保障职业安全与员工培训	51
> 维护工人人权	53
> 维护平等与多元化	55
> 打造温馨的工作环境	57
2) 合规经营	
> 落实反腐败与采购合规	59
3) 推动地方社区	
> 扶助贫困地区	63
> 为当地提供工作机会	65

2. 经济议题

——“发挥航运价值链的协同优势，打造全程供应链服务能力。”



1) 推动国家“一带一路”的发展	
> 霍尔果斯-东门无水港，打造中哈亚欧跨境双向对流运输通道	13
> 打造比雷埃夫斯战略，加速中欧陆海快线的战略布局	15
2) 为客户提供优质的服务	
> 强化船舶的动态监控和班期跟踪力	20
> 提供主动与高效的售后服务	22
3) 确保安全的航行运输	
> 进行严格的船舶安全检查	25
> 危险货物管理	29
> 防台抗台的应对方法	31
> 预防海盗与应急机制	33

3. 环境议题

——“实践成本领先战略，节约燃料使用，保护海洋生态环境。”



1) 追求绿色航行与打造低碳港口	
> 追求船舶的绿色航行	36
> 打造低碳港口	39
2) 保护海洋生物多样性	
> 管理船舶压载水系统	43
3) 绿色拆船与环保处理船舶废污	
> 绿色拆船	46
> 环保处理船舶废污	48

5. 报告鉴证和指标对统统计表

——“报告鉴证与指标指引。”



1) 指标对应表	68
2) 指标统计表	70
3) 报告鉴证	74

关于本报告

时间范围

2017年1月1日至2017年12月31日

发布周期

社会责任报告为一年发布一次的年度报告，上期报告的发布时间为2017年3月，本期报告发布时间为2018年3月。

编制指引

香港联合交易所《环境、社会及管治报告指引》

报告范围

包含两家一级子公司，中远海运集装箱运输有限公司和中远海运港口有限公司，以及两家一级子公司财务报告范围内涵盖的二级和三级等附属子公司，如有特殊情况，对应板块中会有对具体数据统计口径的情况说明。

指代描述

为方便表述和阅读，“中远海运控股股份有限公司”在本报告中也以“中远海控”或“我们”表示；中国远洋海运集团以“中远海运集团”或“集团”表示；中远海运集装箱运输有限公司以“中远海运集运”表示；中远海运港口有限公司以“中远海运港口”表示。

数据说明

报告使用数据来源包括政府部门公开数据、中远海控内部相关统计报表、第三方问卷调查和访谈等。

外部鉴证

为确保本报告的准确性，平衡性，可比较性，时效性，清晰性和可靠性，我们特邀DNV GL - 管理服务集团为本报告的鉴证方。

获取途径

您可以登录香港联合交易所有限公司网站（www.hkex.com.hk）或中远海控网站（www.chinacosco.com.cn），下载中文与英文的两种电子版本。

报告联络

关于本报告的疑问，您可发送邮件至yanjq@coscon.com，或致电：+86-021-35124888-1552。

尊敬的股东：

首先，我谨代表中远海运控股股份有限公司的董事会与管理层，对长期以来一直关注、信任与支持中远海控的全体股东和全球客户表示衷心感谢。同时，感谢全体船员员工多年来恪尽职守、竭诚尽智，推动中远海控的事业不断取得新的成就。

2017年，全球经济广泛复苏，带动集装箱运输需求增长，集运行业格局重塑，班轮公司服务质量和稳定性显著改善。根据多家航运研究机构的数据，全球集装箱货运需求增速已连续两年快于运力增速，供需矛盾有所改善，市场运价触底回升。2017年中国出口集装箱运价综合指数（CCFI）全年均值820点，同比增长15.4%。

2017年，中远海控在积极把握市场回暖机遇的同时，聚焦“增长”主题，全力创效、合力创业、大力创新，在内外协积极因素共同作用下，公司改革进程不断深化，协同效应继续显现。报告期内，公司扭亏为盈，经营效益大幅改善，2017年实现归属于上市公司股东的净利润26.6亿元。

全资子公司中远海运集运和控股子公司中远海运港口在2017年均取得较好的经营业绩。其中，中远海运集运实现量价齐升，完成货运量20,913,746标准箱，同比增长23.7%；平均单箱收入3,723元/标准箱，同比增长11.1%。同时公司继续挖掘协同效应潜力，取得明显成效，在油价大幅上升的情况下，平均单箱成本同比下降0.9%。2017年中远海运集运实现归属母公司所有者的净利润15.6亿元，同比2016年增加约85亿元。中远海运港口2017年的码头总吞吐量达18,840,664标准箱，同比增幅高达38.7%。2017年中远海运港口实现归属母公司所有者的净利润33.9亿元，同比2016年的10.3亿元大幅增长。

2017年是中远海控战略落地的关键年，控股本部持续深化“四个平台”建设，中远海运集运和中远海运港口分别围绕各自的经营战略，积极推进落实，取得实效。

控股本部是中远海控的战略引领平台、资本运作平台、合规管理平台和协同服务平台。2017年，按照中国远洋海运“6+1”战略布局，公司2020战略规划制定出台，发展路径更加清晰，一系列重大资产收购和资本运作项目接洽落地，集运和港口业务全球化布局逐步到位，上市公司业绩和市值水平大幅提升，为后续创新发展奠定了坚实基础。中远海运集运坚持以“规模化和全球化，以客户为中心，低成本，提升为客户提供全程运输解决方案的能力”为核心战略，致力

于进一步增强收益管理能力，持续打造具有国际竞争力的世界一流班轮公司。报告期内，中远海运集运经营规模进一步扩大，行业地位稳步提升，全球航线布局不断优化。截至2017年底，公司拥有自营集装箱船队360艘，运力达1,819,091标准箱，运力同比增加10.3%，运力规模排名全球第四位。海洋联盟于2017年4月1日正式投入运营，作为海洋联盟的重要成员，公司为客户提供频率更高、规模更大、覆盖更广、效率更优的服务。公司顺应全球经贸格局变化，巩固东西干线市场，加大新兴市场 and 区域内市场的运力投入，巩固网络布局进一步优化；持续推进全球标准化客服流程建设，提升数字化客户服务能力，提升服务便利性和效率；通过不断优化航线网络和船队结构，提升集装箱管理水平，加强供应商采购管理，持续释放协同效应，践行低成本战略；着力提升“端到端”全程运输服务能力，努力满足客户更高要求，全球供应链运营服务能力不断增强。

中远海运港口坚持“全球化布局、强化与集装箱船队协同、强化港口及码头业务的控制力和管理能力”三大战略，积极推进全球码头布局，不断增强对码头资产的控制力，努力提升码头运营效率。公司码头网络布点遍及中国沿海五大港口群以及香港、台湾、东南亚、欧洲、地中海及中东等地区。截至2017年底，公司在全球35个港口运营及管理集装箱码头泊位共179个，总年处理能力达102,720,000标准箱；营运中的散杂货码头泊位共86个，总年处理能力达262,670,000吨。

2017年，中远海控深入践行国家“一带一路”倡议，积极参与沿线物流通道和物流节点建设，推动沿线国家地区互联互通，努力满足广大客户日益增长的跨国多式联运需求。

公司“一带一路”沿线物流通道建设取得积极成效。“一带一路”沿线投入约180艘集装箱船舶、115万标准箱运力，约占公司总经营集装箱船队规模的62%。公司通过全球航线网络的整合，不仅加密了21世纪海上丝绸之路上的航线服务频率，提升了服务效率，更把21世纪海上丝绸之路上的航线与美洲、西非、加勒比、北欧等其他重要的、新兴的区域市场连接起来，形成更加完整、均衡的全球化网络布局。公司积极投身丝绸之路经济带建设，2017年已开行的150多条集装箱海铁线路，在国内覆盖了沿线27个省、自治区、直辖市，100多个主要港口和内陆站点。公司不断强化希腊比雷埃夫斯港的枢纽地位，加快推进中欧陆海快线业务，2017年中欧陆海快线的货运量同比增加134%。2018年1月5日，中远海运集运首列中俄班列从天津启程至莫斯科，这是公司首趟自主运营的国际班列，标志着公司有能力和依托海内丰富的集装箱班轮航线网络及多式联运服务，打造更加完善的综合物流体系，为全球客户提供端到端供应链服务解

决方案，为对外贸易发展和“一带一路”建设发挥积极作用。公司“一带一路”沿线物流节点建设成果丰硕。2017年1月20日，中远海运港口参股青岛港国际并签订战略合作协议，持有青岛港国际18.41%股权；5月15日，中远海运集运收购哈萨克斯坦霍尔果斯东门无水港公司24.5%股权；10月31日，中远海运港口完成收购西班牙Noatum港口公司51%股权；11月5日，中远海运港口阿布扎比码头正式动工；11月30日，中远海运港口完成增持位于比利时的马士基泽布吕赫码头公司，并全面接管经营。

2017年，中远海控牢牢把握“规模化、大型化、集约化”这一集装箱航运业发展大趋势，先后公告两大重要资本运作项目，相关工作正在有序推进中。

2017年7月9日，公司联合上港集团，以每股港币78.67元向东方海外全体股东发出附先决条件的自愿性全面现金收购要约。如果收购顺利完成，中远海控旗下的集装箱船队运力规模（含订单）将超过290万标准箱，在全球集装箱航运业的领先地位将得到加强，中远海运集运和东方海外将继续以各自的品牌提供全球集装箱运输服务，充分发挥各自优势的同时，挖掘协同效应潜力，双方的运力资源与航线网络、管理经验与信息技术，都将形成有效的补充和完善，共同实现运营效率和竞争力的进一步提升，实现长期可持续增长。

2017年10月30日，公司发布A股非公开发行预案，依托资本市场助力主业提升核心竞争力。公司拟非公开发行不超过发行前总股本的20%或约20.43亿股的A股股票，募集资金不超过129亿元，用于支付已经在建的20艘集装箱船舶造船款。

此批超大型集装箱船舶运用了先进、环保的设计理念和造船技术，是公司提升客户服务能力、丰富服务产品的重要载体，对于提升公司整体竞争实力具有重要意义。待全部交付后，可以有效提升公司自有船运力比重，进一步降低船队平均船龄，优化公司船队布局，改善船舶资产结构，能够推动公司以更大的船队规模和更优的船队结构参与到“一带一路”建设中，为推动全球贸易流动发挥更好的作用。

2017年，中远海控践行可持续发展理念，积极履行社会责任，树立积极正面的企业形象和公众形象。

中远海控贯彻绿色发展理念，保护生态环境，推广和应用先进技术，在采用节能减排技术及善用资源等环保工作上取得良好进展，有效降低业务运营对环境的影响和碳排放；积极参与中国证监会投资者保护专项宣传互动并得到监管机构认可；落实精准扶贫，与贫困地区组成结对帮扶关系，2017年共投入专项资金超过400万元用于国内多个贫困地区的村镇基础设施和教育设施建设；公司在世界各地布局的港口和代



理公司中为当地提供工作机会，2017年公司在海外直接创造了4,300个正式就业机会，间接创造了数万个就业机会；公司在2017年与香港励进教育中心等机构联合举办“中远海运之旅”活动，组织香港中小学教师赴内地参观码头、船舶、船厂等“一带一路”倡议的实践成果，增强香港青少年的民族自豪感。

基于公司在服务于全球经贸发展和承担社会责任方面所做出的不懈努力，在《福布斯》杂志2017年10月发布的世界最受信赖公司排行榜中，在上榜的全球2000家知名上市公司中，中远海控位居第104位；在上榜的中国内地上市公司中，排名第一；在上榜的全球航运企业中，排名第一。2018年1月，中远海控荣获“金港股”评选之“最具社会责任上市公司”称号。

展望2018年，世界经济有望保持良好的复苏势头，中国经济转型升级、高质量发展，随着“一带一路”倡议的稳步推进，新的合作成果和商机正不断涌现。但是，全球贸易竞争更加激烈，主要经济政策调整及其外溢效应带来变数，贸易保护主义蔓延的风险在加大。此外，集运行业本身局部市场运力过剩以及上半年新交付运力集中带来的市场忧虑依然存在，市场仍有不确定因素。但我们相信，随着集运业的深度整合，市场整体经营预计将更多聚焦提升客户服务质量、完善服务产品，从而使竞争更趋理性。中远海控将按照既定的战略，抓住机遇，提升竞争力，在转型升级的道路上，实现更高质量、更高效、更可持续的发展。

在集运业务方面，公司将持续打造具有国际竞争力的世界一流的班轮公司，不断加快自身战略实施步伐，将公司产品逐步从“航线产品”本身，提升为“航线产品+数字化服务+端到端解决方案”，为客户创造价值。一是通过持续优化升

级全球航线网络布局与运力结构，不断挖掘新的利润增长点。二是强化精准营销能力，为公司规模化发展提供强有力的货源支持，实现货源与运力持续同步增长。三是加快数字化航运建设，以客户为中心，以数字为驱动，继续提升数字化客户服务能力，充分挖掘系统数据价值，与客户实现数字化的互联互通。四是大力发展海内外多式联运和内陆端到端服务，提供客户多元化的服务选择，建立完整的全程供应链解决方案，提高公司整体收益。五是不断推动精益管理水平全面提升，继续通过航线网络优化、箱管成本管控、燃油成本管控、供应商管理、运营操作管理等手段，持续挖掘降本增效潜力。

在码头业务方面，公司将完善全球化布局，重点以“一带一路”为主线，进一步加快海上丝绸之路的战略支点布局，提升控制能力，延伸产业链服务，增强核心竞争力。今年，公司将充分发挥旗下集运、码头两大业务板块和海洋联盟的协同优势，紧抓海洋联盟庞大的市场份额，强化对航运联盟及船公司的服务能力，继续完善公司的全球码头网络布局，在东南亚、南亚、西亚、非洲、美洲和拉丁美洲等国家和地区港口寻找投资机遇，并适时推进码头项目。同时，也会继续推进国内港口整合项目，以及寻求与港务集团的合作，多方面做强做大码头业务，提高市场份额，优化码头资产和营运效率，努力提升码头业务整体盈利能力。

在新的一年里，中远海控将携手各方精英人士，继续积极进取、砥砺前行，以可持续发展理念为基础，不断提升公司的经营水平和治理能力，努力将公司打造成为世界第一梯队集装箱运输和码头投资经营服务供应商，为客户提供更好的服务，为股东创造更大的价值。

黄小文



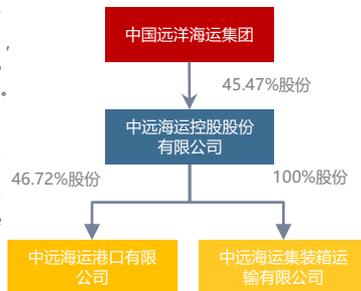
1. 关于我们

中远海运控股股份有限公司是中国远洋海运集团（拥有中远海控45.47%权益）的子公司，于2005年3月3日注册成立，2005年6月30日在香港联交所主板成功上市（股票代码：01919），2007年6月26日在上海证券交易所成功上市（股票代码：601919）。我们致力于成为“世界第一梯队集装箱运输和码头投资经营服务供应商”，目前持有：中远海运集装箱运输有限公司100%股份；以及中远海运港口有限公司46.72%股份。

中远海运集团与中远海运港口两家公司所经营的业务是中远海控的两大核心业务板块。中远海运集装箱运输有限公司是全球第四、亚洲第一大的集装箱海运公司，主要经营国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务，运作理念是“*We Deliver Value, 价值，因运而生*”。中远海运港口有限公司是全球第二大集装箱码头运营商，主要经营集装箱码头业务，运营理念是“*The*

Ports For All, 大家的港口”。

2017年，我们实现持续经营业务营业收入904.64亿元，同比增加193.04亿元，增幅27.13%。



我们的集装箱业务：

营业收入（单位：亿元）	同比增加（单位：亿元）
867.51	201.73
完成重箱量（万标准箱）	同比增长
2,091.37	23.73%
国际航线平均单箱收入（单位：元/标准箱）	同比上升
4,641.34	12.08%
内贸干线平均单箱收入（单位：元/标准箱）	同比上升
1,632.13	3.22%

我们的港口业务：

营业收入（单位：亿元）	同比增长
43.58	15.82%
集装箱码头吞吐量（单位：万标准箱）	同比增长
1,735.34	10.28%
散货码头吞吐量（单位：万吨）	同比增加
1,553.15	5.03%
剔除收购NOATUM码头和泽布吕赫码头的影响，收入同比增加	收入增幅
2.74 亿元	7.28%

我们的市值管理：

2017年市值	同比增长	A股股价上涨	H股股价上涨	“增持”和“买入”评级占比
603.16 亿元人民币	30.40%	29.20%	48.71%	71%



- ★ 2017年，我们作为全球唯一上榜航运企业，入选《福布斯》“2017年世界最受信赖公司”并位居前列；
- ★ 2017年度“金港股”评选中，我们荣获“最具社会责任上市公司”大奖；

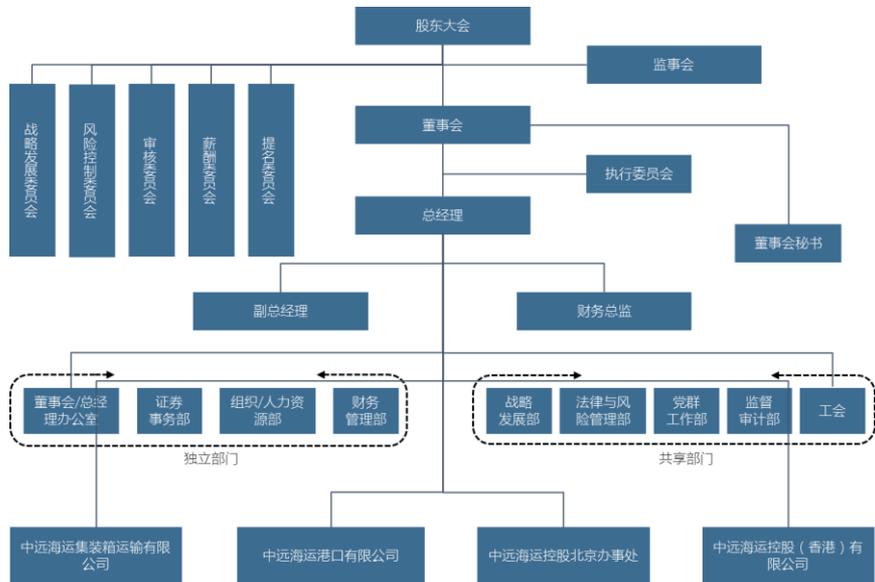
2. 在企业变革过程中的内部管治与可持续发展体系建设

在这个变革的时代，我们对于企业管治树立高标准的要求并具有严格执行的态度。我们的全体高级管理人员努力遵照香港联交所《上市规则》附录十四所载的《企业管治常规守则》以及上交所《上海证券交易所上市公司信息披露工作评价办法（2015年修订）》之规定实施公司管治，并致力于不断改进企业管治措施，确保设立、执行适当的业务监督及管理程序，并对程序作定期检讨，以履行中远海控对股东的责任。

为保证战略目标的实现，我们按照现代企业制度要求构建了

严密的治理结构。在我们的企业架构中，股东大会是最高决策机构；董事会是日常业务的决策机构，目前由13名成员组成，其中执行董事4名，非执行董事5名，独立非执行董事4名；监事会是监督机构，同时履行着对董事会和管理层的双重监督职能。此外，我们设立了六个董事会专业委员会，在董事会决策过程中积极发挥防控经营风险、合规风险的重要作用。公司的管治架构如下图：

2017年中远海运控股股份有限公司组织架构图



中远欧洲号货轮，运力达10,000标准箱，行驶于远东-欧洲航线

对于投资者关系，我们与资本市场投资者保持密切沟通。2017年，我们成功组织境内外路演19次，参加投资者会议191场，接触投资者和分析师1080人次，拜访战略投资者10次，并始终高度重视中小投资者沟通和权益保护。我们加强与媒体良性互动，成功召开3场媒体座谈会、1场媒体说明会、1次船舶开放日活动。通过这些沟通活动，我们向投资者展

示了积极、正面和客观的企业品牌形象。

对于可持续发展，我们制定了对应的制度文件和体系要求。以集装箱业务板块为例，我们在质量，环境，安全和社会等方面对可持续发展进行了规范，以此作为行动准则。

2017年可持续发展体系

可持续发展体系	建立质量管理体系、环境管理体系、职业健康安全管理体系和能源管理体系。	GB/T19001-2016/ISO9001:2015《质量管理体系要求》 GB/T24001-2016/ISO14001:2015《环境管理体系 规范及使用指南》 GB/T28001-2011/OHSAS18000:2007《职业健康安全管理体系 规范》 GB/T23331-2012/ISO50001:2011《能源管理体系 要求》
	建立了社会责任、风险和内控管理体系	ISO26000《社会责任指南》 ISO31000《风险管理—实施原则和指南》 国家五部委《企业内部控制基本规范》
	建立《社会责任管理手册》	ISO26000 全球契约基本原则

主要经济数据

主要环境数据

工伤数据

集装箱业务板块:

自营船队集装箱船舶

360艘

运力

1,819,091标准箱

2017年运力增幅

15.38%



排名

全球第四，亚洲第一

航线 覆盖国家和地区 挂靠港口

355条 90个 289个

国际航线 中国沿海航线 珠江三角洲和长江支线

225条 44条 86条



二氧化碳排放量

14,641,681吨

硫化物排放量

287,484吨

氮氧化物排放量

431,226吨



油污水排放量

72,742.70吨

生活废水

49,842吨

燃油

4,791,080吨

滑油

8,506.24吨

汽油

2,075吨



漏油事件

0起

因工受伤人数

2人

因工死亡人数

0人

码头业务板块:

港口数量

35个

泊位

269个

集装箱泊位

179个

年处理能力

102,720,000标准箱



按2016年权益吞吐量排名

全球第五，市场份额4.20%

按2016年总吞吐量排名

全球第一，市场份额12.20%

二氧化碳排放量

416,474吨

柴油

59,065,133升

天然气

407,908立方米

汽油

1,294,114升



固体化学废弃物

2,758,617千克

液体化学废弃物

238,782千克



因工受伤人数

84人

因工死亡人数

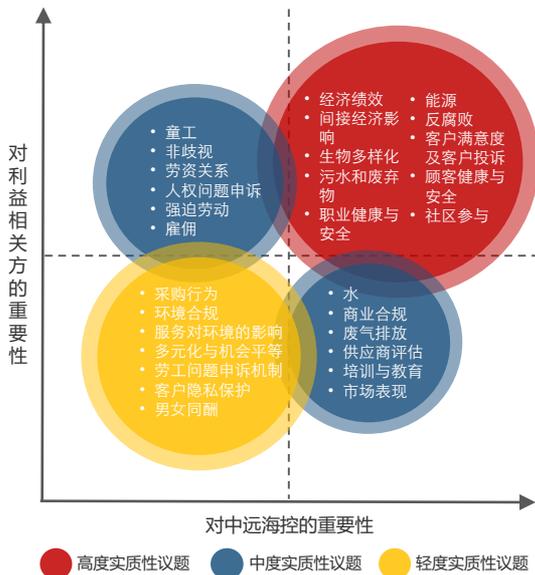
0人

1. 实质性议题分析

通过对实质性议题的分析，我们可以洞悉利益相关方的关注点，明确社会责任报告的撰写方向。2017年，根据国际报告倡议组织GRI的G4可持续发展报告指南，我们对政府机构、供应商、社区、业务合作伙伴、工会、保险金融、非政府组织、客户和员工这10个利益相关方进行了涉及到29个实质性议题的问卷调查，收回有效问卷共计982份。这29个实质性议题涵盖了经济，环境，劳工实践与体面工作，人权，社会，

产品与服务责任这6个方面。通过对利益相关方调查结论的分析，我们识别出了经济、环境和社会的主要29个实质性议题，并将其分为轻度，中度和高度三个级别。其中，利益相关方最为关注的可持续发展议题，我们对其进行了评估。这些利益相关方最为关注的议题，对于我们和利益相关方的重要性都很高，这10个可持续发展的高度实质性议题，是我们最终筛选的2017年社会责任报告重点披露的议题内容。

2017年经济、社会与环境三个方面的实质性议题重要性矩阵



在经济方面：

主要是经济绩效，间接经济影响和客户服务。2017年是航运行业回暖的一年，我们的整体经济绩效在慢慢回升，经济绩效相比于往年有所提升，政府，客户和员工对于我们的绩效都十分关注。此外，对于许多海外地区，我们加强了航线投资和码头的基础设施建设，这对于地方产生较大的正面的间接经济影响。

在环境方面：

主要是能源，生物多样性，以及污水和废弃物。航运企业的最大成本来自能源消耗，对环境的影响也是来自能源消耗产生的污染物，例如废气和油污水等，这是对航运企业和对利益相关方最重要的环境议题。此外，航运过程中所装卸的压载水，是外来物种入侵的主要渠道之一，海洋生物多样性也会产生影响，因此对压载水装卸进行合理管理是航运企业的一个重要议题。

在社会方面：

主要是员工的职业健康与安全，反腐败和社区参与。无论是船舶在海面航行，还是港口的集装箱操作，都是风险较高的工作，对于员工的保护十分重要，该议题是员工十分关注的议题。除了职业健康与安全，反腐败是目前国企最为热门的一个话题，每一位员工，都必须遵守国家法律，不能成为贪腐的蛀虫。最后，社区参与这个议题，主要是关于企业如何反馈社会，关于这方面，我们在2017年做了许多努力，也获得了许多成果。

2. 利益相关方的沟通

利益相关方的信任和支持是中海海控持续健康发展的基础。对于不同的实质性议题，我们建立了多元化的利益相关方回应方式，主动与政府、供应商、社区、合作伙伴、工会、保险金融机构、非政府组织、股东、客户和员工这10大利益相关方群体开展多方沟通交流。

议题类别	实质性议题	主要利益相关方	企业回应方式	对应的报告章节
经济议题	<ul style="list-style-type: none"> 经济绩效 市场表现 间接经济影响 客户满意度及客户投诉 客户隐私保护 顾客健康与安全 	政府 客户 合作伙伴 员工 股东 保险金融机构	<ul style="list-style-type: none"> 落实成本领先战略 加强资本化运作 实现协同效应 打造全程供应链能力 提供地方就业机会 落实客户满意度调查 建立客户隐私保护制度 完善客户投诉机制 加强船舶动态监控与班期管理 准备航行风险应对方法 	<ul style="list-style-type: none"> 推动国家“一带一路”的发展 为客户提供优质的服务 确保安全的航行运输
环境议题	<ul style="list-style-type: none"> 水 能源 生物多样性 废气排放 污水和废弃物 环境保护支出 服务对环境的影响 	政府 社区 非政府组织 股东	<ul style="list-style-type: none"> 落实节能减排措施 对废气和废物严格管理 对压载水规范化管理 对废气绿色拆解 制定油污应急预案 建立环境与能源评估机制 	<ul style="list-style-type: none"> 追求绿色航行与打造低碳港口 保护海洋生物多样性 环保处理船舶油污与废船
社会议题	<ul style="list-style-type: none"> 雇佣 劳资关系 男女薪酬 培训与教育 职业健康与安全 多元化与机会平等 劳工问题申诉机制 非歧视 童工 强迫劳动 人权问题申诉 社区参与 反腐败 商业合规 采购行为 供应商评估 	政府 员工 工会 社区 非政府组织 供应商	<ul style="list-style-type: none"> 开展职工大会 实行员工满意度调查 遵守国家劳动法规 加强员工培训 完善薪酬保障体系 建立多层次沟通渠道 丰富员工活动 落实精准扶贫 组织社区公益活动 执行严格审计制度 落实举报投诉与处理 建立公平采购机制 扩大合作机会 执行严格供应商评估与审计 加强地方采购 	<ul style="list-style-type: none"> 保障各地子公司的员工权益 推动地方社区合规经营

推动国家“一带一路”发展

2017年5月14日，“一带一路”国际合作高峰论坛在北京召开。峰会聚集了来自30多个国家的领导人和联合国、世界银行、国际货币基金组织的负责人。会议期间，中国国家主席习近平发表了《携手推进“一带一路”建设》的主题演讲。习主席强调：“2017年，是‘一带一路’实践的第四年，道路通，百业兴。‘一带一路’的目的和意义就在于惠及沿线国家的发展，而实现发展的前提则是生产要素流通的顺畅。”

我们作为拥有全球第四大规模的集装箱运输船队和全球总吞吐量第一大的集装箱码头运营商，在“一带一路”的推广中扮演着重要角色。截止2017年，我们的陆路班列覆盖多个丝绸之路经济带的重要节点，我们的116条航线经过了21世纪海上丝绸之路，运力在100万标准箱，占总运力的58.60%。

“一带一路”在欧洲的布局主要包含北线和南线：北线是以亚欧大陆桥为主要通行线路，从中国内陆省份出发，通过陆运向西而行，途经新疆、中亚、俄罗斯到欧洲；南线是由中国南部沿海城市出发，通过海运西至地中海的希腊比雷埃夫斯港。在“一带一路”的重要节点上，我们全力打造了以希腊比雷埃夫斯港为交通枢纽港的中欧陆海快线项目和以哈萨克斯坦霍尔果斯-东门无水港为国际物流中心的中哈跨境运输项目。

在接下来的两个章节中，您将阅读到我们在哈萨克斯坦无水港和希腊比雷埃夫斯港所做的努力和获得的成绩。





霍尔果斯-东门无水港 打造中哈亚欧跨境双向对流运输通道

哈萨克斯坦霍尔果斯-东门无水港，位于哈萨克斯坦“霍尔果斯-东门”经济特区内，是重要的物流通道节点。该港距中国新疆维吾尔自治区霍尔果斯口岸仅15公里，距连云港铁路运输5天车程，距欧洲铁路运输9至10天车程，主要经营集装箱班列国际中转业务、物流和多式联运、仓储服务等业务。

霍尔果斯-东门的无水港项目，是中哈共建“一带一路”的首个合作项目，与哈萨克斯坦的新经济政策“光明之路”高度契合。一方面，丝绸之路经济带的发展很大程度上为“光明之路”提供了资金、人才和技术等方面的支持，另一方面，丝绸之路经济带有助于推动中哈两国与丝路上其他国家的合作，加强区域一体化进程的进程。2017年6月，中国国家主席习近平对哈萨克斯坦共和国进行国事访问，在此期间，中哈两国领导人共同推动了无水港项目的启动操作杆，这标志着中哈亚欧跨境双向对流运输的格局正式形成。

中远海运集团联手连云港港口公司，共同推动了以中欧班列为主体的中哈跨境运输通道的高速发展。早在2011年，中欧班列就已经开始运作，如今，依托于中远海运集运的强大航线规模所带来的货源保障和海铁联运所打造的优质服务，中欧班列加速提档。以连云港-霍尔果斯线路为例，每周，两列装载40-70个40英尺集装箱的火车，会从连云港出发前往

霍尔果斯，这趟全程4,200公里的历程，仅需7天左右即可以抵达，之后，再由无水港换轨，货物可以扩散至欧洲12个国家34个城市，这种运输速度和覆盖面，在以往是不可想象的。

在全球海运日益激烈的格局下，客户对于门到门的全程运输服务要求越来越高，为此我们积极打造海铁联运的服务，在保持自身海运优势的前提下，加强推动内陆地区运输能力。通过海铁联运实现门到门的运输服务，这与中远海运集运的核心战略之一“提升为客户提供全程运输解决方案的能力”不谋而合。为此，在打造无水港项目的过程中，我们与连云港集团，中国铁路总公司和哈萨克斯坦国家铁路公司积极协作，分别发挥彼此在航运网络、港口区位优势、国内铁路运力和中亚铁路集疏能力上的优势，通过完善全程运输的每一个环节，实现我们为客户提供全球供应链综合服务的目标。目前，我们运送的货物，已经从初期的手机、电脑等IT配件，扩大到服装、汽车和粮食等。2017年5月，我们通过霍尔果斯-连云港线路，顺利地哈萨克斯坦盛产的小麦，运输至连云港，后经海路运到了东南亚国家。

习主席在中哈视频连线活动上提出：“要把这条由连云港—霍尔果斯串联起的新亚欧陆海联运通道打造为“一带一路”

合作倡议的标杆和示范项目。”我们将肩负这一使命，承担起一个完善的陆海联运体系，紧抓无水港的区域特色和合作伙伴的战略优势，手把手将霍尔果斯东门—无水港打造成一个国际物流中转枢纽。千里之行，始于脚下，大国之力，发于指间。



中哈两国领导人共同推动无水港项目启动操作杆

知识窗 中欧班列—将铁路运输打造成极致

中欧班列是指按照固定车次、线路等条件开行，往来于中国与欧洲及“一带一路”沿线各国的集装箱国际铁路联运班列。目前一共有西中东3条通道的运行线：西部通道由中国中西部经阿拉山口的霍尔果斯出境，中部通道由中国华北地区经二连浩特出境，东部通道由中国东南部沿海地区经满洲里（绥芬河）出境。2011年，中欧班列开始运营，目前已经开行了5,000多列。

对于海运和空运，铁路运输分别存在交付时间和运输价格的优势。在价格方面，1个40英尺的集装箱重约9,600公斤，通过海运大约花费3,000美元，通过空运大约花费37,000美元，而铁路运输的价格在两者之间，大约花费8,000美元；而在速度方面，一次50天左右的海运，通过合理安排起点和目的地的存货，铁路运输可以在12天内实现运输。这使得货物的周转率大大提升，从而为货主赢得了营运资金。UPS全球货代总监Cindy Miller认为，航空运力收紧促使中小型货主在亚欧铁路上下赌注，甚至把铁路变成了他们运输货物的永久性组成部分。

中远海运集运结合航线网络规划，积极发展海铁联运的平台。目前，我们已经开通了150多条集装箱海铁线路，覆盖国内沿线27个省份、直辖市和自治区，91个主要港



中欧班列重要节点，霍尔果斯-东门无水港



口和内陆站点。例如，青岛-郑州班列以青岛为陆海连接点，全程900公里，实现了陆上与海上丝绸之路的衔接。

观点

“中哈跨境双向的对流运输，大大提高了中哈之间的贸易量。以前，哈萨克斯坦主要在独联体内进行贸易，现在经我们打造的海铁联运，通过集装箱运输和中欧班列，很大程度上推动了两国之间的贸易。我们希望引进更多哈国的能源，粮食，牛羊肉和奶制品。哈国的食品，大多是有机产品，特别是奶制品，他们牛羊都是散养的，奶制品的蛋白质含量达到10%，较目前国内的同类产品高出很多。”

范国明 霍尔果斯-东门无水港项目中方人员
中远海运集装箱运输有限公司

“想想十年前我们向中亚发个车皮货物何等艰辛！车皮的短缺让客户货物装运不出去，好不容易等货物被装上扯皮，结果运到阿拉山口口岸又堵车了。现在班列速度一周一列，有的地方一天一列，作为新疆公司一名基层员工感到骄傲自豪！”

俞天信 经营中心副经理
青岛分部新疆公司

打造比雷埃夫斯港战略 加速中欧陆海快线的战略布局



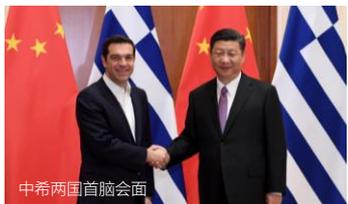
希腊比雷埃夫斯港鸟瞰图

在巴尔干半岛以南，爱琴海以北，坐落着希腊的第一大港口，比雷埃夫斯港（以下简称“比港”）。比港地理位置优越，西通大西洋，东往印度洋，北至黑海，是地中海中距离苏伊士-直布罗陀轴线最近的基本港，也是连接欧洲、地中海、中东和非洲的天然良港。2010年，中远海运集团完成对比港2号集装箱码头的正式接管，成为中国企业在海外拥有的第一家全资集装箱码头，并于2012年开始建设3号集装箱码头。2016年，中远海运集团完成了对比港67%股权的收购。



1. 打造比雷埃夫斯港战略

作为中希两大文明古国合作的龙头项目，我们全力推动比港发展。目前，已有7组东西行希腊直达干线，30多艘7,000-14,000标准箱的集装箱船舶，轮番稳定地穿行于远东和地中海地区。2017年，比港是地中海地区第二大的集装箱转运港。



中希两国首脑会面

2017年，中国国家主席习近平在与希腊国家总理齐普拉斯的会晤中强调：“中方愿继续同希方携手合作，将比雷埃夫斯港建设为地中海最大的集装箱枢纽港、海陆联运的桥梁堡，以及国际物流中心，成为“一带一路”合作的重要支点，并带动两国广泛领域务实合作。”为了响应国家“一带一路”政策，围绕比雷埃夫斯港我们积极打造三大战略：

1 把中远海运比雷埃夫斯集装箱码头公司（以下简称“PCT”）建设成为地中海地区最重要的集装箱运输中转中心。PCT正在“吸引干线挂靠”和“完善支线网络”两个驱动力之间实现良性循环。目前，稳定挂靠PCT的干线达到10条，支线达到32条，基本覆盖了地中海和黑海的全地区。PCT每月的集装箱船舶挂靠已将近200艘次，比雷埃夫斯港已经成为了当之无愧的地中海东部的集装箱运输中转中心。



观点

“

中远海运比雷埃夫斯集装箱码头有限公司，一直在推进工程建设方面支持我们，不仅是资金方面的，在技术层面和管理层面，他们也站在我们这一边。”

安东尼奥斯
技术服务项目经理
希腊港口建设企业

- 2 将PCT建设成为欧洲的南大门。我们将运输经过的铁路站连接上了欧洲铁路网络，通过海铁联运路径，将货物从远东送至中欧和西北欧。2014年12月，李克强总理在贝尔格莱德亲自宣布要建设“中欧陆海快线”，这条快线的海运部分正是以中国丝绸之路起点到PCT的海运路线，这条快线的铁路部分正是以PCT作为海陆连接点和铁路起始点到中东欧的铁路线。目前中东欧路径的稳定的客户已经有索尼、惠普等全球知名的厂商。
- 3 将PCT建设成为欧洲、中东和非洲地区最重要的物流分

拨中心。我们致力于将PCT打造成像鹿特丹、汉堡港等一样的世界级的物流分拨中心。从2012年至今，惠普、华为、格力电器、英美烟草公司、土耳其WAIKIKI等国际、国内外一流企业均已经在PCT设立了其物流分拨中心，并且营运情况良好。

在我们落实比港发展战略的过程中，并非一番风顺，遇到了许多来自当地社会的阻力。但我们经历了数年的努力，顶着外部的巨大压力，秉持着国家的使命，始终坚定向前。



我们的故事

“在公司的经营之初，希腊的劳工、税务、环保、安全等各方机构轮番到公司来进行检查，检查的频繁程度也令人瞠目结舌：希腊的普通企业，平均几年才能轮上一次检查；而在PCT，每周都有各路人马在进行各种检查。

这种频繁检查的根源是因为当地对中国远洋海运的不信任，这也给我们的希腊员工产生了很大压力和负面情绪。为此，我们管理层统一思想，做通员工思想工作，并积极配合各个机构的检查，在任何情况下，都必须确保正当合法合规经营。

2015年1月，为了核实PCT在执行劳动法律法规方面的情况，希腊政府特别委派了比雷埃夫斯司劳工局进行了一次专项调查。调查的结论是：PCT是遵守劳动法律法规的模范。这一调查结论为希腊政府坚定支持中国远洋海运投资以及使一些过去持消极态度的内阁成员转变态度起到了关键作用。这也意味着PCT终于成为了希腊社会中的正常一员，再也不是一个异类了。”

张安铭 总经理
中远海运比雷埃夫斯集装箱码头有限公司

在全球航运形势持续低迷、希腊整体经济环境持续恶化的情况下，以我们为主力的比雷埃夫斯港于2011年、2012年连续两年夺得了全球前100大集装箱港口的吞吐量增长率冠军；并在2013年夺得了该排行榜的第十名，2014年的吞吐量增

长率仍居于前列，2015年短暂稳定后，2016年在全球十大集装箱港口获得第38位的排名，2017年实现了19%的同比增长率，如此优异的业绩使得比港在全球集装箱码头业界赢得了普遍的认可。

案例：PCT参加第82届“萨洛尼卡国际博览会”

2017年9月9日，第82届“萨洛尼卡国际博览会”开幕，希腊总理齐普拉斯与中远海运“熊猫船长”亲密合影。当日，齐普拉斯总理率领多名内阁部长参观了中远海运的展位，聆听了中远海运比雷埃夫斯港口有限公司总裁傅承求关于比港的运营介绍。齐普拉斯总理称赞了比港的发展，并指出比港项目加强了中国和希腊的联系，对希腊吸引投资有明显的促进作用。



2. 加速中欧陆海快线的战略布局

我们积极配合国家“一带一路”倡议，以比港为枢纽，配合奥地利国家铁路公司，德国DB Schenker Rail全力打造区域铁路联运品牌——中欧陆海快线。中欧陆海快线的历史使命是：改变欧洲的海铁联运地图，使中欧陆海快线成为中国与欧洲之间的第三条贸易通道，成为丝绸之路的重要组成部分；而比港将为“丝绸之路经济带”的一个重要的、可控的桥头堡，为丝绸之路经济带战略和为中国与欧洲的贸易往来做出巨大贡献。

中欧陆海快线覆盖面广，并且加快了货物的交付期。我们的业务范围覆盖希腊、马其顿、塞尔维亚、匈牙利、捷克、罗马尼亚、奥地利、斯洛伐克、德国以及波兰等16个国家，直接辐射人口3,200多万。我们打造的比雷埃夫斯铁路专列，确保每10天一班，每班38个40尺高箱的最大运力。

在中欧海路快线中，从比港将货物运至保加利亚和塞尔维亚等巴尔干半岛国家，仅需1-2天，运至罗马尼亚仅需2-3天，运至捷克，奥地利等中欧国家仅需3-4天，运至波兰和



德国仅需4-5天，比起传统的汉堡和科佩尔中转路径，中欧陆海快线使全程运输服务交货期足足缩短了10-11天。

案例：中欧陆海快线上的童话与音乐王国——中东欧国家

奥地利、捷克、匈牙利和斯洛伐克位于欧洲中心，是中欧地区连接东西欧的交通枢纽。2016年，中远海运集运中欧公司成立，总部设立在布拉格，在奥地利维也纳和匈牙利布达佩斯设立了分公司。目前总部有60名员工，其中3人为中方人员，其余57位均是本地员工。中欧公司以内陆堆场为支点，梳理进出口客户，以出口带动进口，降低内陆成本，不断提升货量。从辖区内18个堆场出发，整理出350多家进出口客户，规划出口箱子流动的途径、货量和流向。中欧陆海快线将货物从比港送至奥地利、捷克、匈牙利和斯洛伐克仅需3-4天。2017年1月26日，首列班列从比港出发，运送着从中国宁波装运的家居用品，于29日抵达匈牙利布达佩斯，同时，在回程的火车上装着电子产品运往中国。



观点

“往返中国的班列和运输量都在以极快的速度发展。2017年上半年，在其铁路线上运输的集装箱数量增加到40,600标准箱，到年底达到82,000标准箱。德国联邦铁路公司宣布未来将进一步增加往返中国的班列。到2020年，集装箱运量预计将增加至10万标准箱，是2014年的3倍。”

Jochen Thewes
DB Schenker 首席执行官
德国联邦铁路公司运营商



为了向客户提供全面专业的延伸增值服务，配合中欧陆海快线的发展，我们在比港码头的保税区内新建了一个占地250,000平方米的保税仓库和拼箱中心。无论是普货、危险品、还是冷藏冷冻货物，都能在这里经过报关、拆箱、分拣、仓储、换装、拼箱，通过高效与优质的服务将货物送至指定的中欧内陆门点。

中欧陆海快线是国家“一带一路”的重要组成部分，其建设与发展对于“21世纪海上丝绸之路”的推广和沿线国家的发展有着巨大的推力作用。我们以比雷埃夫斯港为枢纽，依托强大的航线网络，不断加强与铁路公司的合作，深入推进中欧陆海快线建设，为客户提供了更多的选择，为国家战略提供 stronger 的支持。

为客户提供优质服务

我们始终坚持以“以客户为中心”的原则，发挥差异化战略，为客户提供最优化的全程运输解决方案。为了实现这一目标，我们不断强化对船舶的动态监控和班期跟踪力，以保障客户委托我们的产品能够按时送达，同时加强售后服务，做到主动邀请客户参与体验计划，积极地了解客户对于服务的满意程度，并对客户的投诉进行及时有效的处理。2017年，我们的船舶年平均准班率在70.7%，是行业前三的水平；我们的客户投诉为4起，了结率为100%。

在接下来的两个章节中，您将阅读到我们在船舶动态监控，班期跟踪，客户满意度调查和客户投诉处理这四个方面的努力和取得的成绩。 →





强化船舶的动态监控和班期跟踪力

我们的厦门远海全自动化码头接卸全球最大船“东方香港”轮，运力为21,413标准箱

船 舶动态监控是指通过技术手段实时监控船舶的所在位置，从而对船舶的安全生产和船期执行情况做到远程实时跟踪。具体而言，就是岸基对船舶的设备、动态轨迹和现场视频进行实时监控，对船舶的文件和数据库进行管理并不断提升船舶通信信道的智能化。

对船舶的动态监控关乎我们的航运安全，燃料使用以及客户委托的货物是否可以按时抵港。对此，中远海运设立了全球海运操作中心（Marine Operating Centre，简称MOC），负责对公司整个船队的运营操作进行实时的管理和监测，确保安全、准班、降本、高效运营和班期服务质量保障的产品品质，并同步推进节能减排和保护环境的工作。2017年，MOC通过对船舶船位动态信息的实时监控，对班期、航程、航速、功率、油耗多纬度的监控，建立了船舶班期与油耗合理性的评价体系。在短短1年的时间里，我们完成了对船队船舶航行动态、航行进度（早抵、脱班）、工况水平的垂直监控，将等功率航行、纵倾优化等要素与气导服务、航路优化相融合，总体上实现了对船舶航行及在泊作业动态的实时跟踪，从而取得了安全准班与节油效益的最佳平衡，保证了公司整个船队运营航线服务品质。

在日常运营监控的工作中，我们本着精细化、规范化和成本优先的操作理念，通过船舶营运信息管理系统、远洋船舶全

球动态主控系统及能效管理系统以及外部采购合作的GVVMC（Global Vessel Voyage Monitoring Center）全球船舶航行监督中心系统、船讯网、气导服务商和纵倾优化监控系统等信息化手段，来强化对船舶的动态监控和班期跟踪力。

此外，我们通过加强港航、船岸互动，全面推进IOP（Improvement of Operating Productivity）提升操作效率项目，已先后在远东9大区域、11个港口、19个码头推进实施IOP项目来优化班期安排，提高船舶直靠率，提升码头作业效率，压缩船舶在港作业时间，从而保障船舶班期的平稳运营保障客户的货物按时送达。



2017年4月准班率与另外两家航运企业排名并列**第一**



2017年准班率在多个月份中保持行业**前三**水平

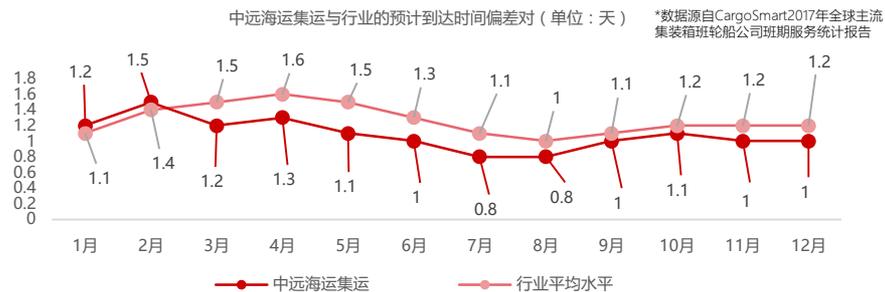


2017年平均准班率**70.70%**

在我们的一系列努力下，2017年，我们的船舶准班率在业内排名领先。通过对全球航运和物流解决方案供应商CargoSmart发布的全球主流集装箱班轮公司班期服务统计报告的分析，我们了解到：第一，中远海运集运的准班率总体高于行业平均准班率，在多个月份中保持在行业前三的水平，年平均准班率为70.7%，其中4月份64.2%的准班率更是在行业内另外两家航运企业排名第一。2017年，随着海运格局的战略变化，海洋联盟的准班率已经总体上优于另外几大航运公司组成的联盟，而我们的表现更是在海洋联盟中独占鳌头。第二，在ETA预计到达时间的偏差上，我们的偏差天数小于行业平均水平，这意味着我们对于船队整体航

行过程中在运输时间上的偏差情况进行了有效的把握。海洋运输需要面对不断变化的海洋气候的挑战，能否良好把控运输途中产生的偏差时间，是一家航运企业综合实力的表现之一。

强化船舶的动态监控，是每一家航运企业都必须重视的一块支持工作。大海上每一艘船舶的航行，都离不开总部的指挥。我们的MOC团队始终工作在第一线，不断优化船舶的动态监控工作，并配合港口实行高效率的挂港作业。通过这些努力，我们希望以此推动和实现“协同效应”和“以客户为中心”的企业战略。



从图中我们可以看到，除了1月份和2月份，中远海运集运的交付偏差日都是低于行业平均水平。



从上图中我们可以看到，除了2017年1月份，中远海运集运每个月的准班率都高于行业平均水平。其中6月份的75.9%比行业水平高出12.8个百分点。

提供主动与高效的售后服务



我们的鹿特丹Euromax码头，年处理能力可达255万标准箱

我们的客户遍布全世界，分散在不同的行业之中，自成立以来，我们始终坚持以“以客户为中心”的原则，为他们提供最优化的全程运输解决方案。我们成立了专门的客户服务部门，目的是为了加强与客户之间的沟通，了解提供的服务是否能够满足客户的需求，从而更加有针对性的提高服务质量。

每年，我们都会委托第三方进行客户满意度调查，其中，集装箱运输业务的客户数量大而广，码头业务的客户数量小而精。2017年，中远海运集运的客户满意度调查问卷共计发放2,511份，合计收回1,796份问卷，客户满意指数为87.94。中远海运港口公司的客户满意度调查问卷共计发放11份，合计收回7份问卷，收到的问卷中客户都给予了满分的评价。

对于客户投诉，我们十分重视，并不断完善投诉的渠道。从2016年至今，我们整合了服务资源，成立了客服热线和客服公共邮箱作为投诉渠道，客户的电话在接入后，会被直接转接到总部和国内相关口岸。相比成立之前，客服热线能更加准确和有针对性地处理客户提出的问题。2017年，我们开通了微信在线客服，客户可以工作时间内随时通过微信平台向我们进行咨询和反馈，微信平台的开通，使得客户服务变得更加便捷和及时。

针对客户的投诉，我们会先对客户投诉的内容进行判断，然

后交由相关部门进行调查和处理。我们也会对发出投诉的客户进行回访，回访内容主要涉及事件处理的及时性和有效性。客户服务部还会定期将客户投诉过程中发现的投诉热点、共性问题，以及所暴露出来的业务流程方面的问题进行梳理，对典型案例进行分析归纳总结，并在全公司范围内进行分享，促进整体服务意识和责任意识提升，发现服务短板，提升服务质量。2017年我们的港口公司没有收到任何投诉，集装箱运输业务共计收到4起投诉，我们对案件进行了及时的处理，了结率为100%。

客户隐私保护是客户关系管理的重要组成部分，是客户服务过程中的一个重要环节。我们的全球销售部负责客户隐私制度的建立和检查，以及客户信息的管理，不断完善客户隐私保护工作，防范客户信息遗失或被非法使用。我们与客户签订保密协议，承诺对合同内容包括条款、运价等保密。除了公司的员工、客户授权的代理人、合作伙伴或下属机构之外，公司不会与他人共享客户的信息，不泄露或出售客户及潜在客户的信息。2017年中远海控未曾发生过因侵犯客户隐私权而遭受投诉的案件。

客户所想，即我们所想，我们坚持“以客户为中心”的发展战略，在积极提升外延式资本运作能力的发展背景下，努力把握客户的真实需求，让服务客户的能力走在企业扩张的前

沿。为此，我们不断优化与客户的沟通渠道，通过主动的沟通，了解客户的看法和建议，并且及时处理客户投诉。客户满意，是对我们最大的认可，也是我们实现自身价值的最佳途径。

案例：与全球领先的家具家居企业合作

作为一家背景雄厚的全球性航运公司，我们有能力去满足各种客户的业务需求，我们在服务意识和服务质量方面不断进步。在我们的众多客户中，有一家全球领先的家具家居用品企业，从2006年开始我们保持了长达12年的合作关系，运输量从最初的几千吨发展到现在的万吨级，目前我们是他们的第一梯队供应商。

每年，这家客户都会针对其供应商进行严格的审计，我们在所有被审计的供应商中，一直取得领先的成绩。客户在审计过程中执行的标准非常严格，覆盖14个不同的维度，涉及环境和社会等各个方面。2017年，客户对我们的中海大西洋号进行审计，我们在各方面都取得了很高的分数。对于客户而言，我们的优势在于，总部和口岸公司的配合灵活时效，在遇到困难时，我们往往能够在第一时间做出反应，快速找到解决方案，以保证服务质量与效率。这也是在最近几年航运市场竞争激烈的大环境下，我们仍旧可以同客户保持良好以及稳定合作关系的原因。



中海大西洋号“建造于2015年，总长399.67米，型宽59.6米，标准箱位量为18,982”



客户正在对中海大西洋号进行现场审计

观点

“我希望中远海运集运在碳排放方面能够付诸更多的努力，目前我们的碳排放量40%是来自于航运，中远海运集运作为我们第一梯队的供应商，我们希望你们能够将打造更多的绿色船舶，这有利于我们之间实现更大突破的合作。”
—某全球领先的家具家居用品企业 可持续发展业务负责人

“自2016年以来，我们之间的业务合作比之前更加完善了。我们之间已经合作了很多年，对未来我们之间的合作，我有信心，希望中远海运集运以后能够越做越强，努力赶超欧美明星航运公司，成为集装箱运输行业的领跑者。”
—某全球领先的家具家居用品企业采购业务负责人

案例：体验官计划

为了查找与分析客户服务中的“痛点”和“难点”，2017年，我们在中国不同地区的客户中邀请到62位客户代表作为我们的“体验官”，这其中包含直接客户和货运代理类客户，有长期稳定客户也有新客户。计划实行后的半年里，我们对每一位客户各做了两次电话回访和一次网上调查。在调查过程中，我们就提供的服务征询客户意见，挖掘客户认为重要的，我们尚未关注的其他方面，针对调查中客户反馈的复杂问题进行登门拜访。这项体验官计划，有利于我们持续优化客户服务流程，不断提升客户体验。



确保安全的航行运输

航运业是一个高投入、高风险、资金密集、专业性很强的服务行业，除了面临一般企业所共有的风险外，还要面对航运业所特有的服务责任。安全，是航运企业当前所要面对的最主要的责任之一，也是社会各界最为关注的重要议题。针对航运企业所面临的较为严峻的安全生产形势，我们坚持“以防为主、防抗结合”的原则，全面落实安全生产主体责任，严格执行各项安全管理制度，切实发挥安全管理体系的有效作用，制定并落实各项预防措施，确保船舶安全营运。

我们会对船舶进行安全检查和应急演练，2017年，我们进行了1,179次安全检查，跟踪自有船舶832艘次存在航行风险的船舶，对于发现的问题和风险进行了及时的整改和应对；

对于危险货物，我们制定严格的检查和运输标准，2017年，我们共有202,139个标准箱的危险货物操作量，共发生涉及危险货物运输的事故和险情18起，均得到了及时有效处置，无任何人员伤亡；

对于防海盗和防台抗台，我们针对性的进行演习，在风险发生前进行控制，在问题发生时采取应急预案。2017年，我们跟踪指导船舶防台149艘次，未发生财产损失和人员伤亡事件；我们跟踪高风险水域航行船舶220艘次，雇佣武装护卫74艘次，船队并未发生因为海盗袭击造成的损失。

在接下来的四个章节中，您将阅读到我们在安全检查，危险货物管理，防台抗台和预防海盗这四方面所做的工作和取得成果。 →



进行严格的 船舶安全检查

船舶的安全航行与码头安全作业是我们安全工作方面的重点。为了保障安全生产，提供船员和码头员工一个安全的工作环境，我们在生产过程中严格遵守《中华人民共和国安全生产法》，并制订了针对安全生产的各类条例，如《安全生产管理办法》、《安全管理职责规定》和《安全生产综合应急预案》等制度文件。2017年我们在运营自有船舶的过程中未发生等级以上的安全事故，安全生产基本保持稳定，以下章节披露内容为自有船舶的安全工作情况统计。

我们努力去打造一个安全队伍。目前，我们的团队员工遍布世界各地，点多，面广，并且人员分散。为此，集中提高安全管理队伍的建设，是提高我们的整体安全管理水平的重要方法和保障安全管理全面均衡发展的重要手段。2017年，我们共组织了23位安全管理的负责人和29位安全管理员进行了各类的专项培训，帮助200名安全人员获取安全管理资质。这些安全管理的专项培训，有助于帮我们的安全管理人员增加理论基础和实战经验，在提高基层单位安全管理的同时，逐步消除公司在安全管理上的地域差异，使公司的安全生产更加均衡协调。

我们努力加强船舶的安全管理。航行安全是我们的聚焦点，为此我们不断提高和加强航行安全的保障工作，充分发挥一线的船舶船员们和岸基人员的积极性，发挥岸基大数据、网

路化和专家团队的优势，全力做好航行安全的保障工作。2017年，我们的岸基部门船舶保障工作共计跟踪832艘次存在航行风险的船舶，跟踪的船舶仅限于自有船舶，具体情况如下：

存在风险项目	总数
跟踪指导大风浪航行船舶	93艘次
跟踪冰区航行船舶	16艘次
跟踪雾航船舶	202艘次
跟踪指导船舶防抗台	149艘次
抽查船舶视频	289艘次
跟踪西北太平洋热带风暴	27个
跟踪其它海区热带风暴	56个

我们大力开展安全检查和隐患排查治理。在企业内部，我们每年都会针对各类生产环节中的安全隐患，开展隐患排查与治理的工作，狠抓各项防范措施的落实，把检查中的问题进行汇总，然后分析原因，并及时整改。

2017年年度我们进行了1,179次安全检查，发现并整改了3672项缺陷：

组织检查次数	发现缺陷项目数
组织船舶检查272艘次	发现整改缺陷1,213项
组织陆地单位专项检查901次	发现整改缺陷2,361项
组织码头检查6次	发现整改缺陷98项

案例：对“松云河”船舶进行安全检查

2017年1月，我们对“松云河”船舶进行了安全检查。通过对安全航行，应急应变，关键设备和救生等方面进行的安全评估，发现了8处缺陷，并督促船舶相关缺陷方面的负责人在限定期限内进行整改。



“松云河”号船舶

在企业外部，我们在2017年继续做好PSC，“Port State Control”，即船舶“港口国监控”的监督管理工作，确保所属船舶顺利通过检查并提高无批注通过率。2017年全年共计接受PSC检查船舶134艘次，无缺陷通过船舶117艘次，占检查总数的87.3%，通过率同比增长7.5%，无缺陷通过率较2016年有所上升，同时实现了0艘次船舶滞留。

从PSC检查地区分布来看，重点地区在中国、印度尼西亚和美国等地。有缺陷批注主要集中在船舶消防设备、证书与文件等方面。针对港口国检查年度情况，我们加强了对PSC检

查缺陷的跟踪、分析，针对PSC检查中发现的缺陷，逐一制定了整改措施，将PSC检查中发现问题，在船员培训和船舶检查中作为一项重要内容加以重视。通过加强培训和内部检查，提高船员和船舶安全管理能力及水平，使船舶各项维护保养和日常管理上的各项目标及要求能落到实处，以提高无缺陷通过率，防止船舶被滞留。

我们认真开展专项安全活动。我们通过组织开展专项整治活动，加强预防控制，补齐安全短板，着力建设具有本质安全的管理体系。2017年，我们共计开展4,599次，总参与人数多达25,000人。比如，我们开展了安全生产月活动，驾驶台班组和现场工班组安全管理专项整治，船舶安全演练等活动。

2016年与2017年船舶港口国检查结果



无缺陷通过
117艘
无缺陷通过率
87.3%



案例：“天运河”轮模拟危险货物泄露安全演练

2017年6月，我们以“天运河”轮装运危险货物“异戊二烯”的罐柜集装箱因阀门故障发生泄漏，引起火灾并导致船员轻微中毒受伤，进而危及船舶和船员安全为背景，进行船岸危险货物事故应急救援联合演练。在此次安全演练中，MOC营运监控调度指挥中心指挥岸上联络人员和“天运河”轮船舶人员，对泄露货物和受伤人员进行紧急抢救。在与船舶的互动演练部分结束后，应急领导小组和船舶应急工作组分别对本次演习情况进行了总结和评估。通过本次演习，检验了公司《突发事件综合应急预案》和《船舶载运危险货物突发事件专项应急预案》的可行性和有效性，船舶危险货物应急救援行动小组行动迅速、职责明确、处置正确，演练达到了预期目的。



案例：开展“安全生产月”



2017年6月，我们开展了“安全生产月”的活动。我们成立活动领导小组，组织“6.16”安全生产宣传咨询日，知识竞赛和教育警示等活动，以及安全隐患排查，安全演练等工作。各码头公司积极参与“安全生产月”的活动，比如，晋江太平洋公司举行了2017年港口设施保安及消防应急演练，来自当地港口、海事、公安边防、消防等部门以及公司相关部门100多人参与演练，晋江市安监局、泉州港口管理局围头港务管理站及辖区相关企业莅临观摩。通过全面开展“安全生产月”活动，我们进一步提高了广大员工的安全意识，更有力地推动了各项安全生产措施的落实，从而推广了“以人为本、安全第一”的安全观念。

在安全检查方面，我们一直不遗余力，这是航运行业的核心风险之一。不论是打造安全管理团队，加强船舶航行的管理，还是落实船舶安全检查，或者组织安全培训，这些方面

的细节工作构建了我们稳定的有保障有应急的安全管理体系。在未来，我们会继续保持严格的安全工作，为每一位员工，每一条船和每一批货物，保驾护航。





危险货物管理

危险货物是指根据《国际海上人命安全公约》和《经1978年议定书修订的1973年国际防止船舶造成污染公约》规定，以及受《巴塞尔公约》约束，同时符合《国际海运危险货物规则（IMDG CODE）》标准的，具有爆炸、易燃、毒害、腐蚀、放射等特性，在运输、装卸和储存过程中，容易对人身、财产和环境造成损害的且需要特别防护的包装或固体散装危险物品。

我们制定了《危险货物运输管理办法》，《危险货物运输操作须知》，《船舶载运危险货物事故专项应急预案》，《船舶载运危险货物溢漏应急须知》，《中远海运集装箱运输有限公司危险货物谎报瞒报客户黑名单管理办法》和《中远海运集装箱运输有限公司危险货物谎报瞒报预防与处置办法》等管理制度，对危险货物的操作流程，运输模式，检查记录，人员保护，应急预案和瞒报黑名单等方面进行了规范化制度化的管理。



知识窗

我们用集装箱装什么？

我们通过使用不同尺寸不同类型的集装箱运输各种货物，包括危险化学品。通常，我们大部分的集装箱是钢制的，强度高，结构牢，焊接性高，水密性好，并且可以循环利用。集装箱分为干货箱，冷藏箱，开顶箱和框架箱，尺寸通常为20英尺标准箱，20英尺高顶箱，40英尺标准箱和40英尺高顶箱。一个20英尺的集装箱，有两辆小汽车那么长，可以载重21吨左右的货物，40英尺的集装箱，就约等于四辆小汽车的长度，可以载重26吨左右的货物。

在集装箱中，我们的运输货物种类繁多，行业跨度也非常大，从水果，谷物等食品饮料到家用电器等各种类型的产品，我们都可以通过集装箱进行运输。多年来我们一直采取有效措施，减轻对环境产生负面影响，比如，鉴于目前鲸及鲨鱼的数量急剧减少，为保护海洋生物环境，我们不接受鲸、鲨鱼有关产品的货物订舱及运输。2017年，我们的集装箱运输量达到20,427,846标准箱。



2017年，我们的集装箱业务和港口业务的危险货物操作量共计202,139标准箱，其中集装箱业务为136,739标准箱，码头业务为65,400标准箱，共发生涉及危险货物运输的事故和险情18起，均得到了及时有效处置，无任何人员伤亡。

当危险货物出现事故时，如火灾、爆炸、人员伤亡和中毒等情况，我们要求现场工作人员严格执行《国际海运危险货物规则》的处理要求。例如，当在船舶运输过程中发生危险货物溢漏情况，船员需要严格执行应急手册的指示，船长将会第一时间通知总部，并根据总部的指示和大副一起对溢漏事故进行现场指挥，判断溢漏货物的类型和数量，指挥船员在身着全套防护服的情况下进行急救；必要时，船长可要求撤离船员，确保船员的人身安全。事后，我们会成立专门的事故调查小组，对于发生的问题进行调查并总结经验，以确保未来不要发生类似的情况。

航运企业日常经营和管理中面临的另一种重大风险，是危险货物谎报瞒报，这种行为作为运输过程中的重大隐患，会造成严重的人身伤亡和巨大的经济财产损失，必须认真对待并严格处理。为此，我们制作了不良记录客户黑名单，设立了预防监控，危险货物应急处置和追责惩处三个环节。在货物的揽取、订舱、装卸、运输等一系列过程中，对各种可疑迹象，我们都会进行严格审查。例如，在审核货品的真实情况时，所有化学品均需提供MSDS，即规范格式的产品安全技术说明书；在单证审核时，单证人员会在舱单、提单等单证缮制过程中仔细核对货物品名是否为危险货物。一旦发现谎报瞒报的危险货品，事发地点的海内外各分部，代理公司或船舶，会立即采取措施，并第一时间向总部汇报情况，总部根据具体情况，制定应急方案。此外，我们要求各口岸公司确保与客户的及时沟通与宣传工作，对于其辖区内发生过瞒报谎报的客户，立即上报总部都会将客户的不良记录列入“黑名单”中，并严禁列入公司“黑名单”的客户订舱。



危险货物的操作和运输，是航运企业所需应对的日常高风险的业务内容之一，负责的员工需要严格执行相应的操作规范，不能有丝毫的马虎。不论是在码头还是船舶上，我们都会对危险货物的操作流程进行制度化规范化的操作，对紧急情况进行预估并制定应急方案，对员工进行日常培训并严格惩处谎报瞒报行为。我们要确保对每一个细节的把握，这不仅仅是出于对货物安全的考虑，更是对我们员工人身安全的一种保护。



防台抗台的应对方法

台风对于船舶的安全航行带来了巨大的风险和**挑战**，据统计，全球热带海洋每年生成约80-100个台风，其中约36%发生在西北太平洋和南海上，在每年的夏天和秋天，西北太平洋地区会产生约28个台风，登陆中国的台风平均每年7.10个。中国沿海地区是台风高发地区，每年东南沿海地区遭受台风侵袭的情况屡见不鲜。

台风的影响时间长（一般5-10月份）、范围广、强度强、危害大，对于船舶和码头的员工和财产安全是一种严重的威胁，对此，我们制订了严格防抗台的《港口防汛抗台管理规定》和《防台风须知》等相关制度，建立预防与应急机制，同时通过高空、地面及全球气象网络信息等高科技的运用，掌握相对准确的台风信息。此外，每年我们会对本年度的防抗台工作进行总结，排查并填补漏洞，以此积累防抗台经验，保障我们的人身和财产安全。

影响中国沿海地区台风的主要数据



全球热带海洋产生台风约 **80-100** 个/年



发生在西北太平洋和南海约 **36%**



夏、秋在西北太平洋产生约 **28** 个台风



登陆我国约 **7.1** 个/年



时间长



强度强

影响中国沿海地区台风的主要特点



范围广



危害大

对于港口的防台抗汛工作，我们坚持“一天两报”防抗台工作机制，及时反馈台风动态及码头防台措施的实施情况，并在控股码头设立防台防汛办公室（以下简称“防台办”），负责对控股码头防台防汛工作监督和协助；同时制订相关的应急预案，开展应急演练，指定专人收集相关台风消息和警报做好相关记录，并开展各类自查工作，保证各类设施安全有效。在应急值守方面，码头公司实行在岗待命的24小时值班制度。由防抗台办公室负责做好关于台风位置、速度等重要信息的值班记录；保持与上级防抗台风机构的联系，做好上传下达工作。另外，我们还建立了防台四个等级的不同响应机制，针对二级及以上响应，将启动人员撤离疏散准备程序，并对本单位重要设备设施采取的有效防范措施做出了具体说明。

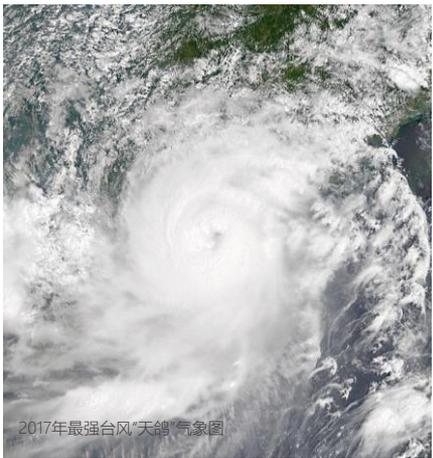
码头的防台抗汛



24 小时再港待命



4 个响应等级



2017年最强台风“天鸽”气象图

对于海面船舶的防台抗台工作，我们出台了《防避台风须知》，明确了船舶在防避台风工作中必须遵守的事项和要点，强调“以防为主、适时早避、留足余地”。船长是船舶安全的第一责任人，在船舶防避台风的对策中有决定权和指挥权，船长根据季节和航区的变化，组织全体船员学习防避台风的相关知识。船舶人员每年按照设施自查表内容进行自查，对

自查结果进行记录并及时反馈给领导指挥中心。无论在航行还是停泊时，天气信息都会被收集并用来跟踪台风动向。对于台风即将来临的48小时内，我们明确了四种响应等级，每种等级响应期间都需要在规定的时间内填写关于台风动态的报告表，并报送指挥领导中心。领导指挥中心在指导船舶防避台风操作中，运用“科学分析，综合评估，正确决策，合理防抗”的指导原则，在确保船舶安全的前提下，减少班期的缩减和燃油损失。



工人在筹备抗台工作

船舶的防台抗汛



48 小时提前响应



4 个响应等级

2017年，我们跟踪指导船舶防台149艘次，在防台抗汛工作的取得了全面胜利，未发生财产损失和人员伤亡事件，稳定了安全生产形势。对于2017年的防台抗汛工作，我们在制度建设、应急演练和实战实施等重要方面进行了总结。防台抗汛是一项长期工作，任重而道远，我们将毫不松懈，不断改进工作策略，时刻做好防抗各种灾害性天气的准备



预防海盗与应急机制

根据国际海事局（IMB）对2017年全球海盗事件的统计情况显示：全球海盗袭击事件正在逐年下降，2017年全球的海盗事件共发生180起，相比于2016年的191起，同比减少了6%。与此同时，全球海盗绑架船员的事件数在不断增加，2017年共计发生75起，同比上升了21%。由此可见三点：

- 第一，海盗事件正在逐步减少，但是海盗的袭击效率正在提升；
- 第二，海盗从传统的劫船与劫货转向了劫持船员要求赎金；
- 第三，打击海盗刻不容缓，目前全球海盗形势仍然不容乐观。

2013-2017年海盗袭击与船员绑架事件数



作为全球规模最大的航运企业之一，我们的防海盗工作形势严峻且任务艰巨。由图中可以看出，2017年全球海盗袭击主要集中在东南亚的印度尼西亚地区，亚丁湾和几内亚湾等地区，在这地区，我们的许多航线都有所覆盖。对此，为了预防海盗袭击，保护船员和运输货物的安全，我们制订了《船舶防海盗须知》，建立船舶管理中心和保卫部门，对日常的预防海盗工作进行监督，检查，预警和指导等工作，并对船员进行定期的培训。

2017年全球海盗事件分布图



为了保障船舶在航行中的安全，我们针对海盗袭击制定了防范措施，始终坚持“预防为主、时刻警惕、立足自身、尽早准备、迅速行动、拒之舷外”的防海盗基本方针。首先，我们对全球海盗事件频发地区进行了分析，确定了防海盗的重点海域：当前海盗的活动范围，主要集中在东南亚，南亚，东非和西非这些地区。在设计航线时，我们尽量远离海盗区，比如，中国南海的海盗情况好于苏禄群岛，因此船舶可以绕到加里曼丹岛西部航行，以避免苏禄群岛的海盗风险。然后，在船舶航行过程中，船员会及时抄收防海盗中心发布的航行警告和通告；在进入海盗频发的地区之前，船长会对全体船员进行“战前”动员和部署，并规定全船的防海盗报警信号和联系方式；同时，除留一个进出生活区通道口外，封闭所有通道，锁闭库房，紧固锚链孔挡板。在这些海盗出没的海域航行时，驾驶室值班人员和护航值班人员会时刻坚守岗位，不间断地观察附近海面情况，严密监视过往船舶动向；巡逻人员会加强船舶巡逻，并配备通讯器材、自卫器械，时刻保持与驾驶台的联系。当船舶遭海盗袭击时，根据《船舶保安计划》，船员会第一时间以口头形式向总部应急响应值班室报告，根据情况判断是否需及时进入安全舱或者进行船舶保卫反击，并在事后尽快以书面形式向总部汇报情况。

在日常工作中，我们会邀请行业专家共同研究预防海盗的工作。2017年10月，我们在上海举办了2017年防海盗工作专题会和西非防海盗工作研讨会。会议邀请了中国海上搜索中心、中国船东协会，中国航海学会和其附属的河船舶驾驶专业委员会等相关委员单位，以及5家中外海上保安服务和信息咨询服务公司。在会议上，我们对2017年的防海盗工作进行了总结，并邀请了专家对目前海盗袭击形势进行了分析，提出了对策。

船舶在大海上航行，船员和货物的安全是我们的首要考虑。目前，海盗对于船舶的袭击已经在国际海事组织和各国的打击下大大减少，但是防海盗的形势依然严峻，我们对于防海盗的工作亦十分重视。海盗并不可怕，关键在于如何去规划，预防并且应急。2017年，我们跟踪高风险水域航行船舶220艘次，雇佣武装护卫74艘次。在我们的努力下，2017年船队未产生因为海盗袭击造成的损失，我们希望继续保持这一势头，保障船舶的航行安全。

跟踪高风险水域航行船舶 **220** 艘次

雇佣武装护卫 **74** 艘次

观点





追求绿色航行与 打造低碳港口

中远海运控股在追求经济效益的同时，注重承担企业社会责任，履行联合国全球契约中对于保护环境的要求。以“全面管理、珍爱资源、保护环境；致力环境保护，珍惜地球资源，以一个社会责任承担者身份，支持和参与生态保护活动，主动改善企业的环境保护系统”为环境保护方针，将安全和环境保护视为企业经营中的一个重要组成部分。各下属子公司已导入ISO14001环境管理标准，建立和运行环境管理体系，并通过了第三方认证。同时，所有船公司均已导入ISMC国际安全和防污染规则，建立了安全管理体系。

2017年，我们不断深化节能减排工作，密切关注国际公约在节能减排方面的新要求，扎实开展船舶能源管理体系，加速打造码头自动化电气化的进程。在集装箱运输业务中，我们通过技术，运营和管理这三方面的节能手段，推广IOP项目和飞行燃油检查，建造绿色智能化船舶；在港口业务中，我们加快打造全国第一个自动化码头厦门远洋码头，同时扩大码头油改电的项目，降低码头能耗与排放。

在接下来的两个章节中，您将阅读到我们在追求绿色航运和打造低碳港口所做出的努力和取得的成绩。



追求船舶的绿色航行

“中远欧洲”轮，采用HPS船体性能方案大幅度降低了燃料消耗

减少二氧化碳的排放是全球航运企业和政府都需要面对的巨大挑战。2017年，由中华人民共和国交通部颁布的《交通运输节能环保“十三五”发展规划》中指出：“十三五期间是我国交通运输业转型升级、提质增效的关键时期。”中国是一个航运大国，作为承担着中国外贸出口货物运输量近90%的航运业，其能源消耗仅次于公路运输，占到总耗能20%以上。因此，航运业需要承担艰巨的减排任务，通过不断优化用能结构，节约燃油消耗，减少温室气体和污染物排放，以此加快低碳化进程，有效支撑国家应对气候变化，缓解能源供需矛盾。本章节中所披露的2017年油料使用量、温室气体和废气排放量的数据统计范围，涵盖了使用集装箱运输业务中采购油料的所有自有和租赁船舶。

2017年，全球经济形势回暖，航运行业的市场逐渐复苏，作为中国最大和全球第四大的集装箱班轮运输企业，我们的船队增加了43艘船，全年盈利增加了29.45%。随着船队数量和业绩的逐步提升，2017年船队的柴油使用量同比增长22.77%，燃油油使用量同比增长22.13%。因能耗增加所产生的二氧化碳排放量为14,900,258.80吨，同比增长了22.15%；氮氧化物排放量为431,179.20吨，同比增长了22.14%；硫氧化物排放量为287,464.80吨，同比增长了22.15%。由于集装箱运输过程中产生的能耗占整个企业总能耗99%以上，其能耗使用的增加使得废气与二氧化碳的

排放亦呈上涨趋势，因此，通过设计燃油使用的优化方法以达到船舶的低碳航行，是我们实现节能减排目的的主要途径。

为了达成“节能减排、低耗高效”这一目标，我们制定了《能源评审》和《环境评审》等制度对能源与环境的情况进行评估，同时建立和实施了能源管理体系，并将节能措施分为三块：技术节能，管理节能和经营节能。在技术节能方面



我们积极推动船舶能效系统的落实，对于船舶进行球鼻艏，螺旋桨改造和岸电改造等，特别在岸电改造方面，我们的“中远海集10,000标准箱级集装箱船接收岸电装置改造”项目获得交通运输部靠港船舶使用岸电奖励资金人民币2,517万元。

在管理节能方面，我们加强燃油管控，持续推进IOP项目的

广度和深度，并定期发布《燃油管理周报》和《燃油油管理月报》，扩大到公司船队所有船舶“飞行量油检查”以跟踪船舶日耗油数据和存量报告等。在经营节能方面，我们不断完善船舶抵离自动更新系统和最优操作实践指引，并积极推行俄罗斯远东港口加油。通过我们对于这三方面的节能措施，我们促进了能源系统优化匹配，使能源管理活动规范有效并不断得到改进。

案例：对船舶球鼻艏和螺旋桨进行改造

船舶在海面航行，既要考虑空气阻力，也要考虑水的摩擦力和兴波阻力。从能量消耗的角度去看，船舶为了克服兴波阻力，需要燃烧大量燃油去增加动力，因此，波浪越小，船舶的燃油消耗就越少。

船舶球鼻艏，就能减小兴波阻力。球鼻艏产生的波跟其他波产生叠加，通过波峰与波谷的交汇，降低了波浪阻力。船舶对于球鼻艏的改造与升级，可以减少运行时候的阻力，从而节约燃油使用。2017年，我们的“中远亚洲”、“中远欧洲”、“中远美洲”已进厂完成船舶球鼻艏和螺旋桨改造，“中远非洲”船舶球鼻艏改造已经完成。改造后预期节约油率约6.5%。



案例：推进IOP项目的广度和深度

2017年，航运市场逐渐回暖，集装箱箱运量和码头作业量都大幅增长，造成港口普遍拥挤，尤其是远东地区码头，船舶等泊、在泊时间普遍增加。针对此情况，MOC加大了IOP (Improvement of Operating Productivity) 在国内港口实施的同时，并首次在海外与新加坡PSA码头、香港HIT码头共同推进IOP项目。我们先后在香港9大区域、11个港口、19个码头推进实施IOP项目来优化班期安排，提高船舶直靠率，提升码头作业效率，压缩船舶在港作业时间，从而保障船舶班期的平稳运营，保证客户的货物按时送达。

在IOP项目的实施过程中，我们采取了现场观测的方法，确认对于码头业务和船舶代理业务的关键作业环节，并发现其中阻碍效率提升的现象和问题；通过分析问题，提出流程优化的措施和关键业务质量指标，分别与码头、船舶代理和船舶各方人员进行交流，推进流程优化措施的实施；同时，监控流程优化措施涉及的关键业务环节指标，逐船逐次逐环节跟踪，并且引导相关人员进行改进。



2017年，我们的IOP项目取得了显著成果。首先，我们的操作效率得到了大幅度提升，在行业内保持了领先地位。在国内，码头的单船装卸量增长14%，效率增长2%。在国外，例如新加坡PSA码头，码头的单船装卸量增加31%，效率增长17%，等泊时间平均下降2.2小时。其次，我们明确了船舶代理的关键工作和工作标准。根据与码头达成的效率目标，项目组提出了船舶代理工作优化的措施，通过提前介入码头泊位计划、资源投入、配载配合、船舶在泊作业过程控制以及开航后的效果分析和改进，加强了泊位计划和船舶在港操作职能，实现船舶在港作业过程可控化和可视化。最后，我们规范和优化了船舶靠港作业流程和要求。船舶靠港的效率，与船方的工作配合度息息相关，为此，项目组提出了船舶靠港作业的流程和要求，并且发送船方指导书。船方需要做的就是时刻关注作业效率，并积极配合我们的工作。

除了船舶对于能源的节减外，我们也十分重视船舶用水情况。我们努力做好海水淡化工作，充分利用设备余热工质，启用船舶海水淡化设备，实施海水淡化，以补充生活用和设备用淡水，减少岸基淡水供给的资源压力。此外，我们始终坚持培养员工的节水意识和节水习惯，并鼓励员工参与船舶水资源优化利用的工作，比如，由我们员工主导实施的“中远亚洲”系列船的饮用水系统改进方案获得了2017年全国交通行业优秀成果奖。2017年，我们船队的淡水消耗总量为276,163.30吨，其中生活用水为204,988.70吨，海水淡化为71,174.60吨。



案例：改进“中远亚洲”系列船的饮用水系统，以减少加装淡水费用

“中远亚洲”系列船是2007年由韩国现代重工蔚山船厂建造的载箱量为10,062标准箱的超大型集装箱船，目前航行于美西—亚洲—地中海航线。该系列船舶造船时没有设置专用的饮用水柜，日用与饮用水系统混合使用，导致饮用水系统与造水机无法分离，饮用水内各种矿物质缺少，引起水质变差，影响人员身体健康。在船舶的实际运营中，由于饮用水的质量无法得到保证，因此船员们只能依靠码头添加淡水，这样就增加了船舶的运营成本。为此，该系列船舶的船员组成项目小组，对船舶班期，消耗淡水量，船舶设备情况和船员健康等方面进行了分析，制定了改进方案。项目小组通过改善淡水舱的管路，使饮用水系统的管路与日用系统管路全部分离，保证了饮用水的质量，保障了人员的饮水健康。通过船舶管系的改造，大大节约了船舶运营支出，达到单船每年节省加装淡水费用7.50万元人民币，四艘同系列船可共节支30万元人民币。



船舶的绿色航行，一直是我们所倡导的理念。我们通过技术节能、经营节能和管理节能三种方式优化燃油使用，不仅可以减少燃油的使用从而节约成本，而且降低了二氧化碳排放，缓解温室效应。对于船舶用水，我们始终鼓励员工提出优化

方案，通过节约用水，降低船舶运营成本。作为中国最大的航运企业，绿色航行理念与实践的推广，可以在行业内树立积极正面的形象，为中国能源结构改革，应对气候变暖做出贡献。



2017年，我们坚持从人员、技术和管理等方面开展节能减排工作，不遗余力推进低碳港口的打造，降低燃油消耗。我们对于低碳港口的打造，获得较好的经济效益，也收到了良好的社会效益，得到了政府和社会各界的广泛好评。

2017年，中远海运港口柴油消耗量59,065,133升，汽油消耗量为1,294,114升，液化石油气为13,405升，液化天然气为18,001,030升，天然气为407,908立方米，另外，外购电力使用为441,835,179千瓦时，外购热力为600,500万焦耳。在碳排放方面，2017年的温室气体总排放量共计416,474吨，平均排放5,000,000吨每百万标准箱。

我们积极拥护全球《巴黎气候协议》的方向及中国政府对2030年或之前将每单位国内生产总值（GDP）二氧化碳排放较2005年基础上降低60-65%的承诺，积极面对气候变化的挑战和政策发展，不断寻求适用于码头和其他日常运营的节能减排方案。我们制定了《减排管理规范》，将相关节能目标下达旗下附属公司，并由各子公司各自监督、跟进自身能源效率表现，及时采取改进措施，确保节能指标的有效实施。我们采取全面措施改造码头作业，积极进行港口设备的现代化电气化改造和更新，积极使用清洁能源、减少传统

能源消耗、降低以二氧化碳为主的温室气体的排放。2017年，中远海运港口继续加大了对低碳码头运营的投入，努力打造“绿色码头”。我们推行了“油改电”，港口自动化升级，以及岸电改造等项目。比如，2017年，港口的龙门吊“油改电”覆盖率增加至85%，同比增长31%，龙门吊“油改电”项目进展明显。借助这些低碳运营的方法，我们离打造“绿色码头”的目标越来越近。



案例：推动港口自动化升级



厦门远海码头自动导航运载车

厦门远海码头是中远海控在东南国际航运中心核心港区推动打造的王牌码头，也是中国第一个全智能、零排放、安全、环保的全自动化集装箱码头，可完全实现无人作业，被业界称为“魔鬼码头”。在实现自动化后，厦门远海码头相较于一般码头，总碳排放量将下降15%左右，能耗费用将下降25%左右。

厦门远海码头在低碳环保的道路上取得了许多成就。首先，远海码头打破传统使用内燃机驱动进行水平运输的常规，将码头装卸完全置于轨道上，采用电源驱动。我们的方案较传统码头节省能源25%以上，无污染零排放、绿色环保，这是世界上首个无内燃机驱动设备作业的全自动化码头。码头内所有集装箱的搬运均采用市电驱动；自动导航运载车（AGV）首次采用锂电池动力，并实施“机会充电”，使200ah（安时）级大载荷运输车辆采用电池驱动成为现实。其次，我们高效准确的运转模式提升了能源的利用率，减少了不必要的能源消耗。远海码头的运转由中央控制室计算机控制，深度融合人工智能、运筹学决策和系统工程理论等技术，操作运营集成了世界最先进系统，从安全、效率、能耗等角度综合确定最佳路径，实现对各设备高效智能管理，箱位智能动态管理大幅提高堆场利用率，自动化轨道吊对下一航次集装箱自动理箱，提升效率、解决错箱率。AGV与双小车岸桥的门架小车一起，使AGV与自动化轨道吊以及岸桥主小车间不需相互等待，作业效率和设备利用率提高。

总碳排放下降
15%左右

能耗费用下降
25%左右

200ah锂电池
首次用于驱动大载荷运输车辆

厦门远海码头作为中国首个全自动化码头，以电力为驱动，作业全程自动化，较传统码头大幅降低能耗和排放，改善了传统码头因产生大量二氧化碳和废气对可持续发展造成的负面影响；同时又提升了装卸效率，减少人工成本，是一个真正意义上的绿色环保零排放码头。

案例：推广港口岸电改造

目前，航运使用的船舶主要使用重油或劣质柴油，而一艘燃油含硫量3.5%的船舶平均每天的排放量相当于21万辆国四重货车造成的污染，带来几十种致癌的化学污染物。专家表示，航运污染已成为继机动车尾气污染、工业企业排放之后第三大空气污染来源，中国港口多集中在长三角、珠三角、环渤海等人口稠密地区，致癌废气笼罩港口城市会带来巨大危害，为了及时控制港口废气污染蔓延，加大航运污染治理刻不容缓，区域联防联控机制亟待建立。

国内领先的码头率先实践了岸电工程，该项目主要用于定期协作班轮，在岸电工程的同时与班轮协作单位签定了协议并对船舶进行了改造。当时油价较高，船舶用油发电与船舶利用岸电所产生的成本差价较大，港方和船方都有较好的收益。中远海运集运看到了岸电工程带来的经济优点和环境优点。为此，我们全额投资了扬州码头岸电改造项目。我们每月有4到5艘十万吨级的船舶挂靠码头，现在我们实施岸电工程以后，直接用电缆通到我们高压电桩，给船舶提供电源。这样可以减少噪音和船舶自发电的污染排放，减少对港口城市的环境危害，也给我们带来一定的经济效益。

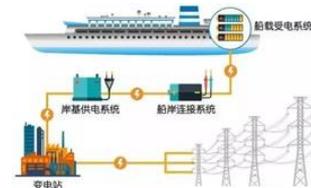
港口进出口贸易频繁，外籍船舶用电频率与国内标准不兼容。因此，码头针对外籍船舶安装了变频器，把中国50Hz的频率变为60Hz，供外籍船舶使用。岸电入江项目实施后，预计每年可减少二氧化碳排放850吨、二氧化硫30吨、氮氧化物25吨，具有十分可观的经济与环保效益。在未来，中远海运集运还会将这种技术推广到其他的码头，将可持续发展落到实处。

每年减少约 **CO₂ 850** 吨
每年减少约 **SO₂ 30** 吨
每年减少约 **NO_x 25** 吨

知识窗

什么是船舶岸电？

船舶岸电是指船舶停靠在码头的时候，停止使用船舶上的自备辅助发电机，转而使用陆地电源向主要船载系统供电。船舶停靠港口作业期间，为了维持生产生活需要，就需要开动船上的辅助发电机发电以提供必要的动力，由此会产生大量的有害物质排放。根据统计，船舶靠港停泊期间由其辅助发电机所产生的碳排放量占港口总碳排放量的40%至70%，是影响港口及所在城市空气质量的重要因素。因此，如果船舶在靠港停泊期间使用了船舶岸电系统作为辅助系统电源，将会大大降低靠港停泊期间污染物排放数量。



厦门远海码头全景

建设生态文明是中华民族永续发展的千年大计，必须树立和践行绿水青山就是金山银山的理念；坚定走生产发展、生活富裕、生态良好的文明发展道路，建设美丽中国。我们作为行业内领军的企业，推行低碳港口，既是对国家提倡的节能环保做出的积极回应，又能很大程度的节约能耗，降低成本，这符合我们的低成本战略，也是可持续发展的重要组成部分。

保护海洋生物多样性

海洋是生命的诞生和孕育之地，它不但占了地球表面面积的71%，生物栖息地体积的99%，同时更在人类文明的演进中扮演着重要的角色。海运业务对于海洋的生态环境会产生很大影响，例如，二氧化碳等温室气体的排放，船舶产生的垃圾，压载水的装卸等。未对这些船舶行为进行制度化公约化的管理，会导致海洋环境污染，破坏生物多样性。其中，船舶压载水排放所导致的外来生物入侵的问题正在引起国际社会各界的关注。目前，该问题已经被全球环境基金组织（GEF）列为危害海洋的四大威胁之一。

中远海控对于海洋环境的保护十分重视，我们的集装箱业务在全球拥有355条航线，覆盖全球五大洲，90个国家，289个港口航线，航线的数量多，覆盖面广，对海洋环境的影响大。为了降低对海洋生物多样性的影响，我们积极推广船舶压载水管理的相关规定，确保船舶压载水的合理装载与卸载，从最大程度上降低航运过程中，将外来物种带入地方水域的情况发生。其具体措施包含压载水的操作，更换，安全检查与记录四大环节。

在接下来的一个章节中，您将阅读到我们是如何通过压载水管理来降低海运业务对海洋生物多样性的影响。 →

管理船舶压载水系统

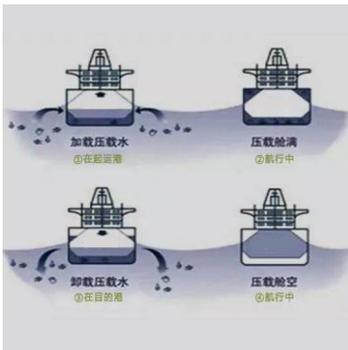
船 舶压载水的加载与卸载，对于海洋生物多样性的影响非常大。当一艘船舶在起始港加载压载水后，压载舱内的水体可能携带几千种的起始港海域的海洋生物，比如细菌、微生物和无脊椎动物等。它们可以通过海水过滤器和压载水泵进入压载舱，即使在几个月的航行中，仍然可以保持生命力。当船舶在目的港卸载压载水时，这些海洋生物就会被排入到目的港的水域，形成外来物种入侵。每年由船舶转移的压载水有100多亿吨，每天最多会有7,000多种外来物种随压载水在世界各地迁移，这些外来物种造成有害水生物和病原体的滋生，对当地的人体健康、动物、植物生存和海洋环境造成了严重威胁。

每年船舶转移压载水 **100多亿** 吨
 每天随压载水迁移的物种最多有 **7,000多** 种

知识窗

什么是压载水？

压载水，是指船舶为控制吃水、纵倾、横倾、稳性或应力而装上船的水及其中的悬浮物。通俗来说，一艘船舶在离岸时，压载舱会加载压载水，保持船舶能够稳定地悬浮在水中的一定位置。比如，当船舶空载时，其稳定性与吃水无法满足安全需求，就需要加载压载水调整船舶的漂浮状态；在船舶不均匀装载时，其局部受力过大，需要使用压载水调整受力状态。



为此，对于船舶压载水进行制度化公约化的管理，势在必行。2004年，国际海事组织（IMO）制定了《2004年国际船舶压载水及沉积物控制和管理公约》以及相关实施导则，帮助政府及相关方降低从船舶压载水及沉积物中引入有害水生物和病原体的风险。2017年，由全球61个国家加入的《船舶压载水公约》正式生效，该公约旨在禁止通过船舶压载水传播入侵水生生物物种。

对于压载水的装卸，中远海控通过制定严格的制度，对其进行规范化管理。我们制订了如《船舶压载水管理须知》和《压载水管理计划》等制度文件，禁止任何违反压载水公约的行为。具体而言，我们通过四个环节对压载水进行管理：即压载水的操作，更换，安全检查与记录。

操作

我们要求船舶尽量避免在限制的区域和位置吸取压载水，如病原体有害生物蔓延和滋生的区域；并且要求船员及时清除压载水沉淀物；同时在保证货物安全装卸的条件下，避免不必要的压载水排放。

更换

我们的船舶在需要更换压载水时，均应在距最近陆地至少200海里、水深至少为200米的水域进行更换。如果出现特殊情况，船舶应在尽可能远离陆地的水域，并在距最近陆地至少50海里，水深至少为200米的水域进行更换。

安全检查

我们要求船长实时关注海况和天气，确保在天气良好的情况下，更换压载水；并对压载舱进行定期的安全检查，确保压载水装置处于良好状态。

记录

在每一艘船舶上，都会有指定的船员将压载水的操作，记录在“压载水记录簿”中，并且每一项作业记录均由大副签名，每一页记录完毕均由船长签名。“压载水记录簿”为中英双语的活页形式，至少保留两年，以供当局检查。此外，我们要求船长熟悉和遵守港口国关于压载水报告制度，积极配合地方港口当局的检查与抽样。

中远海运吃力马扎罗号，中远海运第一艘获中国船级社认可的能效管理智能船舶



地球上71%的面积是海洋，作为地球生物圈的重要组成部分，海洋中生存着种类繁多的海洋生物，是生物多样性的宝库。我们的355条航线的集装箱业务，覆盖全球五大洲和90个国家，覆盖面广，对海洋环境的影响大，因此，保护海洋生物多样性，维护海洋生态环境，是我们的使命和义务。在集装箱运输的过程中，我们对压载水的情况进行实时监测，对压载水的排放进行严格管理，在确保保护海洋生态圈的前提下，完成我们的航运任务，这是作为一家航运企业，最基本的态度，也是对未来下一代最重要的责任。

绿色拆船与 环保处理船舶废污

中国的国际海运船舶占世界商船队总量超过10%，集装箱箱位占世界总量20%以上，船队总运力在世界商船队中排名前五位。中国是一个世界航运大国，有着庞大的海运船队，船舶运输对于国家经济的发展起到了重要作用。2008年金融危机爆发之后，世界航运业进入低迷阶段，全球老旧船舶拆解加速，随之而来是船舶拆解业务引起的安全、环境与健康问题。中国作为世界主要拆船国之一，始终倡导“绿色拆船”，并为之做出了不懈努力。作为中国最大的集装箱运输企业，我们响应国家的号召，积极倡导和实施绿色拆解的方式，在拆船业务的供应商选择方面执行着严格的标准。

健康的海洋环境，是航运行业可持续发展的基础，因此，对于船舶污水和垃圾，需要严格的管理。1967年的“托雷-卡尼翁”邮轮触礁污染事件造成了附近海域和沿岸大面积严重的污染，使英国和法国蒙受了巨大的损失。国际海事组织IMO为此专门成立了“立法委员会”并出台了国际船舶防污染公约—《MARPOL 73/78防污染公约》。我们非常重视航运活动对环境造成的污染问题，严格要求船舶人员按照我们制定的《垃圾管理计划》和《中远海运集装箱船舶油污退岸处理的操作规定》行事，尽可能的将对海洋生态环境的负面影响降到最小。

在接下来的两个章节中，您将阅读到我们是如何进行绿色拆船和如何对船舶垃圾进行管理。 →





绿色拆船

2017年我们交由第三方拆船厂进行绿色拆解的川河号集装箱货轮

中国自上世纪90年代开始，就积极倡导绿色拆船业务，中国政府明确反对冲滩拆船。2002年2月，中国国家环境保护总局和荷兰王国住房、规划和环境部共同签署《环境合作谅解备忘录》，双方在“大型船舶清洁拆除”领域开展合作。同年7月，为落实两国《环境合作谅解备忘录》，荷兰铁行渣华船务公司的废船由中国拆船厂进行绿色拆解，取得良好的效果。为了减少部分地区存在的违法、非法拆解船舶的现象，2016年，中华人民共和国国务院对1988年颁布的《防止拆船污染环境管理条例》做出修改，明确要求拆船厂必须编制环境影响报告书，即需对拆船企业的地理位置、周围环境状况、拆船规模和条件、拆船工艺、防污措施、预期防治效果等进行环境影响评价，才能开工进行拆解活动。

我们积极响应国家的“绿色拆解船舶”的号召，紧随国家的脚步，始终坚持选择行业内领先的绿色拆船供应商。2017年我们将一艘达到使用年限的船舶交付给一家专门从事国内外绿色船舶拆解的供应商。我们之所以选择这家供应商，是因为其拆船业务符合《香港国际公约》和欧盟关于安全无污染的拆船法规，并严格遵守中国国家发改委等部门颁布的

《绿色拆船通用规范》，积极推行“安全环保，绿色拆船”的理念，比如：拆船过程中绝不将未经处理的废水和固体废物等投入水体中；严格控制环境噪声污染；用水充分湿润需拆除的石棉制品防止其粉尘污染环境等。2015年，因其倡导的绿色环保的拆船理念和执行效果，这家供应商曾作为当地的出色企业代表受到中国国家主席习近平的考察。

绿色环保的拆船方式，会带来较高的成本压力，即便如此，我们仍然会坚持采用绿色拆船方法来处理老旧船舶，以保护海洋的清洁和拆船厂周边的生活环境。我们认为良好的海洋环境是航运行业发展的根基，未来我们会在压力和动力并存的环境中，继续倡导和实行“绿色拆船”，为其他航运企业做好榜样，为拆船业的可持续发展做出贡献。

当 航运公司所属船舶的船龄达到强制报废年限，或因其他原因，拟提前报废或转让所有权并退出本单位营运服务时，就需要进行船舶的拆解工作。目前，集装箱运输行业的产能过剩以及全球市场对于回收钢材的日益增长的需求都使得越来越多的废船被拆解和回收。拆船业是船舶工业循环发展全产业链条上的重要一环，老旧船舶淘汰拆解对于废钢资源循环利用、减少海洋环境污染具有重要意义。

事实上，拆船工作会带来很多负面效果，无论是在社会方面还是环境方面。比如在冲滩拆解的过程中，由于缺乏大型起重设备，非技术工人需要使用简单的工具进行整体切割作业，且全作业过程缺乏防护面罩，直接暴露在有毒烟雾之中，对于工人的人身安全与健康都有着巨大的风险。现在一些企业在没有相关的资质或硬件设施没有达到要求的情况下，仍对船舶进行拆解，拆解过程中会产生大量废物，拆解和管理不当也会导致环境污染、安全事故和健康危害。

工人在拆船



拆船厂作业场景



环保处理船舶废污

航 运运动会在一定程度上造成海洋污染，船舶污染的主要途径为：船舶排放的洗舱水、压载水、含油的舱底水、生活污水以及倾倒的垃圾等有害物质；此外，还包含船舶在发生事故后流入海水中的油污、船舶排放出的有毒液体及废气。

2017年，对于固体废弃物，我们的自有船舶共处理1,926.60立方米，相比去年同期1,974.17立方米下降了2.40%。租赁船舶的固体废弃物由船东自行处理。对于船舶油污，我们的自有船舶共处理7,676.90吨，与去年同期7,657.30吨基本持平；我们的租赁船舶共处理油污65,065.80吨，相比去年55,922.51吨，增长了16%。

为了防止污染海域，维护海洋生态，避免发生垃圾污染事故，我们以《73/78防污公约》以及国际海事组织的内容为指导，制订相关的船舶《垃圾管理计划》。计划中明确了每一名船员的职责，要求管理人员必须对船员进行关于船舶垃圾收集、处置、储存规定的培训，垃圾必须进行分类和加工，并按规定贮存、焚烧和处置。各垃圾收集点以及垃圾存放中心必须有中、英文双语编写的张贴告示，告知全体船员有关垃圾的处置要求。对于不能在船上处理的船舶垃圾，应安排至港口接收站，由其对船舶垃圾进行专业处理，船舶人员应做好相关记录。

船舶在发动以及航行过程中会不可避免产生油污。如果发生油污泄露，或者处理不当被排到海水之中，会产生油膜覆盖海面。油膜会降低阳光辐射，影响海中浮游植物的光合作用，导致海水中的氧气量有所下降，在一段时间内，海洋生物的生存环境变得恶劣。

我们制订了《中远海运集运船舶油污退岸处理的操作规定》来防范风险，规定中明确了完整的油污退岸操作流程。我们安排了全球海运操作中心(MOC)运营监控部专门负责油污退岸处理操作，并要求管理人员根据MOC的监控数据，在船舶抵达大陆港口2周前就制定预退岸计划，并发船确认。对所有发生在中国大陆港口的油污退岸作业，必须在MOC指派的检查人员现场监控下完成。我们的供应商在岸上处理船舶油污多采用两级除油法，即一级重力除油和二级混凝破乳除油法，并采用液膜技术，大大减轻了航运企业的污水处理负担。

我们还制订了《船上油污应急计划》，来帮助船员处理意外的排油事件，迅速采取应对措施，以减少和控制意外漏油事件带来的影响。一旦有溢油的情况发生，值班人员迅速报告给船长或其他负责人，报告接受后，溢油警报信号立即发出，船长组织全船人员实施应急措施。我们制订的《溢油应变部署表》，明确在事故发生时，不同职位的船员负责部位以及

职责。

我们一直在强调妥善处理船舶垃圾以及油污的重要性，并在日常的工作中给予了充分的指导。在未来的工作中，我们会继续提高船员在环保以及防止环境污染等方面的意识，加强船舶垃圾和油污排放监督和管理，切实保证退岸回收的船舶垃圾和油污得到有效的处理，从而减少船舶活动对海洋的污染，为航运业的可持续发展贡献一份力量。



职务	负责部位	职责
船长	驾驶台/现场	总指挥，对外联系
大副	溢油现场	协助轮机长做好溢油现场指挥工作
二副	驾驶台/现场	驾驶台值班，负责对外通讯，采取应急措施，做好现场记录
三副	溢油现场	提供并携带防污器材，艇长，指挥放艇，回收清除溢油
水手长	溢油现场	提供并携带防污器材，协助指挥放艇，回收清除溢油
木匠	溢油现场	检查甲板排水孔，关闭有关通道，回收清除溢油
部分水手	溢油现场	艇员，协助放艇，随艇下，回收清除溢油
轮机长	溢油现场	现场指挥，组织人员回收清除溢油
大管轮	机舱/现场	管理机舱设备/回收清除溢油
二管轮	溢油现场	控制有关阀门，防止溢油扩散，做好现场记录。
三管轮	溢油现场	协助放艇，随艇下，操纵艇马达。回收清除溢油
电机员	机舱/现场	管理电站/现场回收清除溢油
机工长	溢油现场	提供并携带应急工具和防污器材。现场回收清除溢油
部分机工	溢油现场	艇员，协助放艇，随艇下，回收清除溢油
服务员	生活区/现场	检查居住区火情，关闭有关通道/现场回收清除溢油
大厨	厨房/现场	检查厨房火情，关闭有关通道/现场回收清除溢油
其余船员	溢油现场	(携带防污器材)回收清除溢油

溢油应变时的员工职责表

保护各地子公司的 员工权益

在当今国际社会，维护和保障人权是一项基本道义原则，人权绩效受到政府、非政府组织、工会、员工等诸多利益相关方的关注。

中远海控维护和保障员工的人权问题，制订了包括非歧视、禁用童工、防止强迫劳动等方面的劳工制度，为男性员工和女性员工提供均等的就业机会，打造多元化的工作环境，对于来自不同民族和国家的员工一视同仁。

中远海控重视员工的职业健康安全和能力提升。2017年，我们举办了多次安全教育专题培训、组织口岸管理人员参加危险品运输培训班；开展“菁英人才计划”和员工交流计划等培训，旨在提高员工的安全意识和管理能力。

我们努力去打造温馨的工作环境，丰富员工的业余生活。2017年，我们开展了“东方绿洲徒步”和“海控金秋徒步”活动，举办了以“16走来、17向前融合发展”为主题的才艺展示晚会，以此展示基层员工的风采。

在以下四个章节，您将阅读到我们在保障职业安全与员工培训，维护人权，打造平等与多元化的就业环境，以及创造温馨的工作环境这四个方面所做出的努力和取得的成绩。

保障职业安全 与员工培训

我们在生产管理上始终把员工职业健康安全放在首位。为了保证员工的健康和安全，我们定期为员工提供符合国家规定的劳动防护用品，对接触有毒有害物质的特殊岗位或餐饮服务的员工进行特殊保护，对女员工和超过40周岁的员工增加健康检查的项目。在每年夏、冬两季，我们采取相应的劳动保护措施，保证防暑降温和防寒保暖设备完好、清凉饮料和御寒防护用品发放及时。这些日常的管理措施能确保员工享有安全、舒适、健康的工作环境。

为了加强员工安全健康意识，我们组织各类安全教育和安全培训活动。例如，2017年，在集装箱运输业务中，安全生产委员会组织开展了《安全生产法》和“劳动安全”专题教育培训；针对危险化学品运输安全，我们组织了由各口岸96名专业管理人员参加培训班。我们希望通过这些安全教育培训活动来减少因工受伤的员工人数。当员工发生安全事故时，我们会第一时间采取措施减轻员工受伤程度，及时分析总结事故发生的原因并以此作为戒避免再次发生。

2017年，中远海控共有86名员工因工受伤。其中，中远海控本部没有工伤情况发生；在集装箱运输业务中，共有2人因工受伤，同比2016的8起降低了300%，千人工伤率为0.08‰，误工总天数为90天，无因工死亡数；在码头业务中，共发生84人因工受伤，同比2016年44人增长了90.91%，千人工伤率为6‰，误工总天数为1,942天，无因工死亡数。

2017年港口工伤事故的增加，是因为今年的报告范围涵盖了两家2017年第一次纳入报告范围海外港口，土耳其Kumport港（2017年38起工伤）和比利时泽布吕赫港口（2017年13起工伤）。

为了提升员工业务素养和综合素质，我们开展了许多分层次、分类型的培训活动。我们根据《培训教育管理办法》、《内训师管理办法》等制度文件，在以往培训的基础上，增加了新的培训内容。

中远海控十分重视对员工的培养，积极组织员工进行培训。2017年，中远海控本部员工受训总时间为1,994小时，员工受训总人数为32人，受训率为100.00%；在集装箱运输业务中，员工受训总时间为375,334小时，员工受训总人数为18,018人，受训率为100.00%；在码头业务中，员工受训总时间为23,480小时，员工受训总人次为435人次。

2017年我们的培训以促进员工能力提升和绩效改进为目标。构建课程体系、创新培训模式，进一步完善培训体系建设和提升培训管理效能。我们举办了各类培训项目来不断完善员工能力建设。



连云港，新亚欧大陆桥东端起点

案例：落实“客服能力提升培训计划”

我们在集装箱业务中开展了国内口岸客服手册研讨和“客服能力提升”培训课程。2017年6月，客户服务部通过邮件形式收集了各口岸客服人员与客户沟通中遇到频率较高的问题，并整理归类制作成手册，各客服部人员对这些问题进行研讨总结。此外，我们还制定了针对客服部的轮训计划，通过培训师为参训人员提供专业的客服培训。



客服能力提升培训

案例：执行“菁英人才计划”



菁英人才培训

为了培养一批具有较强开拓创新精神、熟悉和掌握业务全局的高素质年轻后备人才，我们在运营集装箱业务的过程中，实施和推进了“菁英人才计划”。计划在实施之初，共有649名年轻员工踊跃报名参加。经过智商、外语测评以及岗位绩效能力评估等考核后，共有69名员工入选“菁英人才计划”。

2017年3月至9月，我们安排入选计划的69名学员到相关岗位进行交流学习。每位学员均由带教老师进行“一对一”指导，带教老师给他们制定具体的绩效目标，让他们独立承担岗位工作。通过岗位交流、调研课题、业务培训等多种方式进一步提升学员们的业务能力和综合素质。培训结束后，我们通过学员在交流岗位上的表现和绩效、专项课题调研报告质量、以及交流期间总体表现情况考核评估出50

位优秀学员。我们再根据这50位学员的特点和情况安排了丰富的国内外岗位交流机会。其中30位学员被安排到总部及上海、宁波等分部进行岗位交流。我们注重学员的多岗位历练，尽量安排跨不同业务类型的岗位，并给予一定的团队管理和项目管理的锻炼机会。另外20位学员将前往南亚、西亚、拉美、非洲等地区进行为期六个月的交流，主要进行市场开发和销售、内陆延伸服务拓展、当地代理工作监管等工作。人力资源部和相关部门将联合对学员进行派前培训辅导，让他们了解在业务层面上的总部相关要求，前往地区的社会、文化环境和海外工作纪律等，帮助他们尽快适应新的工作、生活环境，顺利完成短期工作任务。

案例：开展“员工交流计划”

为了提高员工能力，给员工提供更专业的培训机会，2017年，我们在港口业务中实施了员工交流计划，在其总部、境内码头委派及合资公司员工中我们共推荐22名先进员工进行岗位交流，以加强工作同理心，促进部门之间、部门与码头公司之间的协作配合，为员工提供进阶发展和学习的平台。



员工交流计划

案例：举办“中高层管理人员领导力培训班”

为了建设世界一流港口、培养一批高素质的国际化管理人才，2017年11月，我们在香港举办了中高层管理人员领导力培训班，选拔包括管理层在内的17名境内外中高层管理人员参加，聘请香港知名培训机构的导师进行互动授课，邀请香港先进港口企业专业人士进行港口运营管理专题讨论。这些培训计划拓宽了中高层管理人员的国际化视野和战略思维，促进中高层人员经营管理能力进一步提升。



中高层领导力培训班

员工是企业的第一资源，保障员工的职业安全，提升员工的职业水平，是保持企业可持续经营的重要途径。我们重视每一位员工的职业安全，在提供职业安全保护措施的同时，为大家提供职业安全的培训。此外，在人才的培养方面，我们

为不同职级的员工提供针对性的培训，让大家通过职业技能和管理技能的学习，能够更好的在岗位上发光发热，发扬主人翁意识。



维护员工人权

我们按照《劳动法》的规定建立了完善的劳动用工制度，通过《员工管理程序》和《机关人员招聘程序》等制度，全面履行全球契约和企业社会责任，坚决拥护《世界人权宣言》，严格遵守与人权有关的国际公约和权利，严禁使用童工歧视员工和强迫劳动的情况发生。

3. 防止强迫与强制劳动

我们严格遵守《劳动法》中的规定，充分尊重员工的择业自由及工作自由权利。我们杜绝任何理由的强制性劳动，也不会以任何方式限制员工的人身自由。在每一位员工入职时我们都会安排培训，详细介绍各项劳动规章制度，让员工充分了解其工作权利与义务。2017年，我们各运营地点没有发生强迫劳动的情况。

员工是每一家企业的核心力量，尊重员工的人权是企业健康发展的前提条件之一。作为一家大型国企，我们严格遵守国际公约和各项招聘制度，秉持非歧视原则，尊重每一位员工，坚决禁止出现使用童工和强迫劳动的情况，努力保障与维护员工的人权。

1. 非歧视

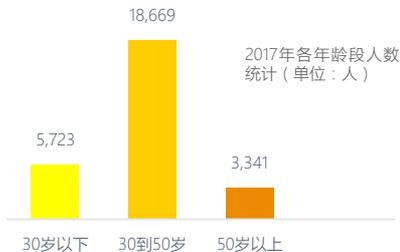
我们在员工聘用、工资、升职、解聘和退休等问题上，坚持对不同国籍、民族、种族、性别、宗教信仰和文化背景的员工一视同仁，平等对待。我们严格执行国家的少数民族政策，奉行宗教信仰自由，尊重少数民族员工习惯。2017年，我们共有少数民族员工467人，各运营地点没有发生歧视性行为，也没有发生侵犯少数民族权利或宗教信仰自由的事件或投诉。

2. 防止童工

我们在劳动用工中严格遵守国家的法律法规，严格禁止雇用童工。人力资源部建立了详细的招聘规定及审查程序，以避免在各地及各岗位因为招聘工作失误而雇佣了未满16周岁的童工。我们同时按照国际社会责任标准SA8000的要求也建立了“拯救童工程序”，作为因工作失误雇佣童工的补救措施。2017年，我们各运营点没有发生使用童工的情况。

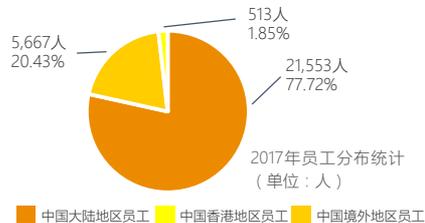
维护平等与多元化

我们努力维护平等与多元化的就业机会，充分吸引、凝聚、激励和使用国际化优秀人才，积极推进全球化经营和发展。我们严格遵守《员工管理程序》和《机关人员招聘程序》等制度，保证在人员招聘时遵循“公开、平等、竞争、择优”的录用原则。截至2017年底，中远海控的在职员工总数为37,630人，由中远海控本部，中远海运集运和中远海运港口三家公司的总人数组成。其中，正式员工人数为27,733人，非正式员工（向第三方公司租赁的劳务员工）人数为9,897人；在正式员工中，按照地区划分，中国大陆地区员工有21,553人，中国香港地区员工人数有5,13人，中国境外地区员工有5,667人；按照职级划分，管理层有29人，其他



员工共有31,429人；按照性别划分，男性员工共有19,970人，女性员工共有7,763人；按照年龄划分，30岁以下员工有5,723人，30岁到50岁的员工有18,669人，50岁以上的员工有3,341人。

2017年，中远海控离职员工人数共有1,259人，离职率为4.54%。其中，中远海控本部没有员工离职，中远海运集运离职人数为711人，离职率为3.95%，其中有369人为退休人员；中远海运港口离职人数为548人，离职率为5.70%。我们充分尊重员工个人选择，当员工离职时，我们依法为其办理离职手续。



我们目前男性员工占有自有员工总数72.01%，女性员工占有自有员工总数的27.99%。由于航运的行业特殊性，一些岗位和工种危险系数较高、体力消耗较大，例如陆地堆场、港口、码头等，因此许多岗位的招聘以男性为主。尽管如此，我们仍然重视发挥女性职工优势，努力为女性员工拓宽就业渠道。比如，厦门远海码头组建了“巾帼班组”，由女性员工在中央控制室里进行集装箱自动化远程操作。

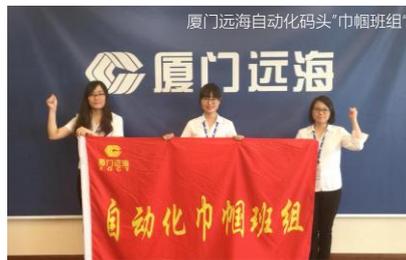
案例：厦门远海码头组建“巾帼班组”进行集装箱自动化远程操作

中远海运港口厦门远海集装箱码头有限公司组建了全自动化“巾帼班组”，该“巾帼班组”由3名平均年龄27岁的女性自动化远程操作员组成。在集装箱堆场里，翻箱倒箱和集装箱运输车都已实现全自动化运作，但放箱过程仍需人工介入以确保安全。因此，自动化远程操作员责任重大，她们在全自动化码头中央控制室里，根据电脑屏幕上的监控画面完成对集装箱起升的安全操作与检查，“巾帼班组”的投入充分地发挥了女性员工做事细心的优势。

观点

“‘巾帼班组’的组建，有利于发挥女性职工优势，在拓宽港口业女性就业和晋升渠道的同时，也为港口转型升级增添了许多亮色。”

-厦门远航集装箱码头有限公司 副总经理 陈毅鹏



我们重视关怀女性员工。工会制定《女职工特殊利益专项集体合同》，每年安排一次女职工妇科检查，对40岁以上女职工增加一次检查，每月发放女职工经期特殊卫生劳动保护费（即卫生费）100元。我们还开设“爱心妈咪小屋”，及时跟踪孕期女职工情况，为孕期、哺乳期女职工提供私密、舒适、便捷的休息场所，获得了员工好评。此外，我们规定男女同工同酬，保证同一职级男性员工和女性员工的基本工资收入比例为1:1。

我们努力维护良好的劳资关系。工会作为劳方代表与总经理签订《集体合同》，建立劳动争议调解处理制度。当发生员工劳动争议时，工会将进行调解处理和提供法律服务。当确需依法裁减人员时，我们会向工会或者全体职工说明情况，听取意见。我们还建立了员工民主管理制度，每年召开一次

职代会，听取员工合理化建议。当涉及到企业重大决策时，我们采用职代会、局域网、报刊、墙报等方式向员工公开。

尊重员工的平等和多样化，维护良好的劳资关系是企业稳步发展的动力之源，每一位员工都在他们各自的岗位上发挥着重要作用。不同年龄、民族、国籍的员工相聚在一起，携手并进打造我们繁荣昌盛的未来，构成了企业独具魅力的人文风景。我们关心关爱女性员工，为她们的职业道路保驾护航。我们将良好的劳资关系视为企业发展的平衡木，一旦失衡，势必影响我们未来的发展。

打造温馨的工作环境

为了给员工提供一个温馨的工作环境，我们建立了完善的休假制度和保险体系，提供良好的福利待遇。以“共创价值，共享发展”作为员工的发展理念，我们制定《员工手册》和《劳动保险管理程序》，规定了员工的休假制度及相关保障措施，实行带薪休假、产假、探亲假等制度，缓解职工紧张工作的压力，增强企业的凝聚力。我们规定员工享有各种福利待遇，比如：为员工提供工作午餐，每年安排员工体检一次，根据国家有关政策建立企业年金制度，为员工提供一定的退休后收入保障。

我们还建立了完善的社会保险体系，根据国家和地方的有关规定，为员工办理养老、医疗、工伤、生育、失业保险，住房公积金、补充住房公积金和交通意外伤害险（商业保险）。缴费比例及缴费基数参照国家或所属地规定执行，我们每月在员工工资中代扣代缴其个人应缴费用。

除了完善的假期、保险制度和良好的福利待遇外，我们在海内外，还组织开展了各类员工活动，丰富了员工的生活，营造了和谐温馨的工作环境。2017年，我们开展的各类员工活动，例如，在国内开展员工徒步活动和文艺展示等，在海外的比港，我们邀请员工参加圣诞聚会等。

案例：组织“东方绿洲徒步定向”和“金秋徒步活动”

为促进员工加强日常身体锻炼，营造积极向上的企业文化，中远海控在2017年组织员工参加东方绿洲徒步定向活动，开展了“金秋徒步活动”。这些活动促进了员工之间的友谊，丰富了员工的业余生活。



案例：举办“16走来、17向前主题文艺活动”

2017年3月，为了庆祝中远海运集运成立一周年，我们组织开展了以“16走来、17向前”为主题的文艺活动，展示我们团结一心、奋力拼效的精神风貌和文化风采。

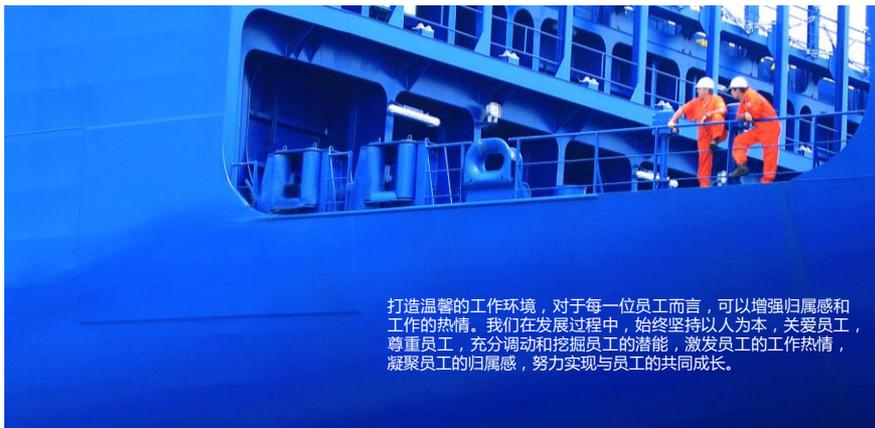


案例：PCT关怀希腊本地员工

比雷埃夫斯港是中远海运港口全资控股的一个海外港口，在PCT，近99%的员工为希腊当地员工。在我们最初进入希腊市场时，希腊因受债务危机的影响，劳动力市场常年处于低迷状态，许多企业无法保证员工的待遇与福利。在PCT，我们不仅严格遵循希腊的劳工法规，保障员工的工资待遇，而且努力为员工提供福利。比如，我们为员工提供免费的午餐。比港地处郊区，周围餐厅稀少，因此造成了员工就餐困难的问题，员工往往需要自带午餐到公司。为了帮助员工解决这一困难，我们主动为员工提供免费的午餐，而且鼓励大家参与餐厅供应商的选择环节，以此最大程度保障员工们对于午餐的选择权；每年圣诞节，我们会邀请希腊本地员工，带着他们的孩子到公司聚会，并为每个小朋友准备一份礼品；每年，我们还会评选4名PCT的优秀劳模，并出资奖励他们一周的中国旅行，邀请他们到中国的总部参观。这些关怀工作，让希腊本地员工们感受到了中国式的温馨，激发了员工的工作热情和团结意识，PCT连年的高速增长，离不开我们每一位员工的贡献。



PCT的中希两国的员工们



打造温馨的工作环境，对于每一位员工而言，可以增强归属感和工作的热情。我们在发展过程中，始终坚持以人为本，关爱员工，尊重员工，充分调动和挖掘员工的潜能，激发员工的工作热情，凝聚员工的归属感，努力实现与员工的共同成长。



合规经营

2017年5月，“一带一路”国际合作高峰论坛在北京举行，习近平总书记在开幕式上提出要加强国际反腐合作，加强企业自律和腐败风险防控，让“一带一路”成为一条廉洁之路。我们作为一家国际大型航运公司，十分重视反腐败和合规经营。在2017年，我们开展了“廉洁教育月”活动，突出了反面警示教育等，并处理了信访举报案件，且处置率达100%。在采购合规方面，我们制定了《供应商管理办法》，对供应商的选择、管理、监督、处罚等提出了明确要求。

在以下一个章节您将阅读到我们的反腐败工作以及对于采购进行的规范化管理。



落实反腐败以及采购合规



天津港龙门吊

1. 落实反腐败

我们坚持诚信经营，对贿赂和腐败行为持“零容忍”态度。2017年以来，我们先后制定了《关于严肃经营纪律的指导意见（2017年版）》；《中远海运集装箱运输有限公司直属单位纪委书记、副书记提名考察办法（试行）》；《中共中远海运集装箱运输有限公司纪律检查委员会会议事规则（试行）》等制度文件。每年年初，我们召开反腐倡廉工作会议，部署全年反腐倡廉建设工作，并通过任务分解的形式，将工作落实到具体单位和部门。此外，我们还通过签订责任书、廉洁承诺书压紧压实责任。

我们坚持做好日常教育，结合公司内、外部贪污腐败案例开展警示教育等活动等途径，将反腐倡廉思想贯彻落实到日常工作中。比如，每周通过“一周要闻”推送廉洁信息，每月通过《廉洁之窗》、《清风远航》发布廉洁文章，做到廉洁学习周周有。我们要求所有子公司都参与到反腐倡廉建设中，并将反腐倡廉思想传递给每家子公司。我们子公司都会通过内部期刊编发倡廉文稿，分享廉洁故事，把廉洁教育与规范经营纪律等工作有效结合。例如，中远海运集装箱运输信息服务有限公司刊发的《悦学》特刊，上海远洋运输有限公司编发的《清风》专辑。我们还组织新晋干部在入职前进行廉洁从业知识答题，并对其进行任职前谈话。

我们建立了反腐败反贪污检举电话和邮箱，鼓励员工对贪污腐败行为予以检举揭发。2017年，我们共受理各类信访举报48件，处置率100%，了结率90%；办理了结上一年度结转至2017年度信访件5件；党纪立案7件，结案7件；通过纪律审查，开除党籍3人，党内警告4人；解除劳动合同5人，通报批评6人，勉励谈话21人，提醒谈话20人；收缴违规款项挽回经济损失共计人民币63.86万。



举报处置率
100%



挽回经济损失
63.86万人民币

反腐倡廉关系到企业的整个命脉。古往今来，有无数鲜明的事例让我们看到一个企业在腐败行为被揭发后从辉煌跌入低谷，大厦轰然倒塌，掩埋于历史的尘埃中。“欲流之远，必浚其源”，我们必须从源头上抵制腐败思想，正本清源，坚固地基，培养一支清正廉洁的干部队伍。作为一家大型国企，我们的一举一动受到政府、员工和社会群众的高度关注。因此，我们更应起到行业带头羊的作用，抓好反腐工作，向国家和人民交一份满意的答卷。廉政之路，负重致远。

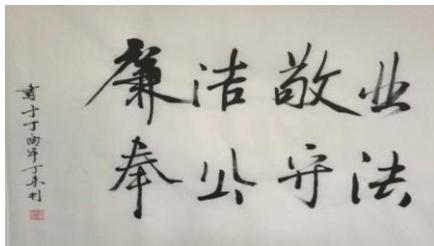


案例：廉洁教育月活动

为了扩大员工教育面，加强廉洁文化建设，2017年9月，我们举办了以“打造作风名片，崇尚廉洁从业”为主题的廉洁文化教育月活动，丰富教育形式、充实教育内容，让党员干部和员工“学纪、知纪、明纪”。例如，廉洁教育月活动期间，中远海运集团共组织中心组学习115场次；党员领导干部上党课105场次；召开廉洁从业专题研讨会129场次；组织专题辅导讲座19场次；船员职工参加廉洁从业知识答题共5,700余人；组织员工参观反腐倡廉教育基地55场次；参加员工1,280余人次；组织观看反腐倡廉教育片254场次，参加员工5,090余人次；共征集到廉洁书画作品143幅，摄影作品91幅、廉洁征文70篇，廉洁警句272条。扩大了教育面，弘扬了价值观，凝聚了正能量，进一步提高党员干部的纪律规矩意识和廉洁从业意识。



2017年9月21日，纪委组织机关党员领导干部39人参观赴上海“远东第一监狱”——提篮桥监狱。



青岛分部一 隋明磊书法作品《廉洁敬业 奉公守法》

2. 保证采购合规

大型船公司越来越关注供应链的合规性及其对环境、社会、经济的影响。中远海控制定《供应商管理办法》，要求供应商在遵守适用的法律法规的基础上开展业务，有效地监督和控制风险，维护供应生态系统的整体健康。

我们完善采购制度，在筛选供应商时建立供应商资格审查机制，由专门的审核小组进行资格审核，资格审核内容以企业商业信息、主要业绩、供应及服务保证能力、质量保障能力、客服方案及合规表现等方面为主。通过审查的供应商可进入供应商库，采购人员只可在供应商库里选择供应商。

在管理供应商时，我们根据供应商的信誉、服务质量等方面表现对供应商打分，并按分数高低评为A、B、C、D、E五级。我们优先与信用、质量、环保等方面综合评级高的供应商合作，对于E级供应商，我们实行淘汰制，并禁止其三年内再次入库；同时并将出现商业欺诈、贿赂，商业劣迹和不良信用记录且产生重大质量、服务及安全隐患等行为的供应商列入黑名单，不再与他们合作。审计部门全程监督采购环节，

保证供应管理过程公开、公平、公正。在与供应商的合作中，我们将可持续发展融入其中，努力与供应商发展良好的战略合作伙伴关系。我们遵守《采购管理办法》，积极推进与优秀的、具有行业代表性的供应商建立相对稳定的战略合作伙伴关系，互惠互利，共同发展。2017年，我们目前供应商库里共有7,000多个供应商，分为港口码头类、代理类、油污水处理及服务类等类别。

采购作为企业的生命源泉，掌握着企业的成本命脉，对整个企业运营起着决定性作用。采购品类繁多，业务流程长且复杂，合规风险屡屡发生。这就要求采购人员要用老木匠的慧眼，去识别“不材之木”和“真材实料”，严格把控采购环节以降低合规风险。在合规采购的基础上保证可持续采购，这是生产企业与供应商发展战略合作关系的明智之选，可以实现降低成本，推进双赢的局面。

推动地方社区发展

在中远海控全球外延式资本运作的过程中，我们十分重视在地方社区打造企业的正面形象。2017年，我们积极响应国家号召，落实精准扶贫，同时在世界各地布局的港口和代理公司中为地方提供工作机会。

在精准扶贫方面，据统计，2017年中远海控共投资463.13万元人民币用于精准扶贫，扶贫对象包括湛江市文相村，临沧市永德县，营口市四台子村等贫困地区。我们为这些地区提供村镇基础设施建设，校舍翻新等服务，为地方的脱贫工作尽一份绵薄之力。

在提供地方工作机会方面，据统计，2017年中远海控在海外直接创造了4,300个正式就业机会，间接创造了数万个就业机会。我们在海外拓展业务时，十分重视雇佣并培养本地人才，中方的团队仅作为管理支持。例如，在希腊比雷埃夫斯港，在296名正式员工中，仅6人为中方员工。此外，我们还十分关注创造间接就业机会与帮扶残疾人就业。例如，土耳其Kumport港的码头公司在2017年间接创造了5,000多个外包劳务工人的工作机会，同时还为18位残疾人士提供工作岗位。

在以下的两个章节中，您将阅读到我们在云南永德县的精准扶贫工作，以及在巴拿马地区为地方提供工作机会的海员实习项目。





扶助贫困地区

永 永德县在云南省临沧市，西扼怒江，东临南汀河，总面积为3296平方千米，是一个位于中国西南边陲的小镇。永德县地区有37万人口，阳光充足，土壤肥沃，但是山地面积达到95%，地势陡峭，真正能利用耕地仅占2.24%，不利于发展农耕，而且该地区环境闭塞，交通不便。

由于地形、交通和经济等各种原因，当地经济发展困难，是国家级贫困县，全县三分之一人口生活在贫困线以下。据国家统计局永德调查队住户收支与生活状况调查结果显示：2017年上半年，永德全县农村常住居民人均可支配收入仅为4,818元。

为了帮助永德县脱贫，同时响应国家“精准扶贫”的号召，2006年，我们与云南永德县组成结对帮扶关系，投入专项资金，积极履行企业社会责任，定点帮扶永德县脱贫攻坚工作和社会发展。在中远海运集团的统一部署和安排下，中远海控携下属子公司，积极地参与了永德县的扶贫工作。

2011年，我们与永德县签署教育帮扶框架，开展“浪花心愿”的教育扶贫工作，至今已经持续了整整7年。在这7年里，我们依靠员工们的爱心捐助和志愿支教，以明信坝完全小学、牛火塘小学、尖山小学为试点，帮助小学建设食堂，为孩子们提供支教服务，还邀请孩子们参加了暑期航海夏令营的活动，帮助孩子们拓宽视野，走出了大山。2017年，我们为



“浪花心愿”教育扶贫项目支持了20万元人民币，精准帮扶了59家境况困难的中小學生。

除了“浪花心愿”的教育扶贫以外，我们积极推动永德县地区的经济扶贫。2017年，我们与中远海运慈善基金会签署了捐款协议书，共计捐赠了400万元人民币。其中，90万元用于永德县村级道路建设项目，40万元用于文化广场的建设项目，183万元用于教育扶贫储备，12万元用于生态保护项目，75万元用于标准化的卫生室项目。此外，在2017年，我们通

过为永德县地区搭建招商引资的渠道，帮助地方实现了12,104份当地特产茶叶的销量，共计创造经济价值209万元人民币。

社会的稳定与发展，是企业外部环境的最好保障。一家企业的发展，来自社会的支持，而企业对于社会的反馈，也是一个企业责任心的体现。我们在推进中远海控“全球化”的发展过程中，不仅注重经济效益的发展，对地方社会的回馈也是尽心尽责。企业社会责任，是全球一流企业之责任，责无旁贷。这条路，任重道远。



浪花心愿·扶贫先扶智

2017年对永德县

捐助慈善基金	精准帮扶	走进	支持贫困学生
400万元人民币	59位中小學生	3所县乡学校	30万元人民币

孙锡锋老师和和孩子们一起参加运动会

观点



“做善事，是一个央企的社会责任。作为一个国企员工，作为共和国的一份子，响应党中央的号召，履行社会责任，我们在所不辞。在“浪花心愿”的教育扶贫项目过程中，我们经常收到孩子们的成绩单，我们感到非常欣慰。”

—永德县扶贫工作参与者刘清卿，中远海运集装箱运输有限公司

“我在永德县支教了一年，那里有好多的留守儿童，对外面的世界充满了好奇心，于是我经常把外面世界的正能量传递给孩子们，给他们注入梦想。在给孩子们上课的过程中，我把学习的方法和热情传递给他们。后来我带的班级，从年级段倒数第一的升学率，爬升了四名，这让我感到非常欣慰，他们通过学习改变了自己的命运。”

—永德县志愿者教师孙锡锋，中远海运集装箱全球信息服务有限公司

我们的故事

“记得在2014年年初的时候，我们一行人在盘山的山路上坐了10多个小时的车，终于来到了深山里的永德县。我来到一户人家，计划去资助这个家庭的一个小女孩，可当我走进屋里时，屋里的一个小男孩忽然忍不住哭起来。一问，我才知道，原来这个孩子现在在上初三，可因为家庭贫困，没有钱去上高一。相见即是缘，我立刻决定帮助他。事实证明，这是我做过人生中最让我觉得自豪的决定之一。2017年，这个孩子在不断地努力下，考上了大学，成功走出了大山。现在，我为他每年赞助5,000元，帮助他继续完成大学的梦想。”

— 葛昊，“浪花心愿”结对扶贫赞助人
中远海运集装箱运输有限公司



李小兵，葛昊先生赞助的孩子，目前就读于云南省某医学院，立志成为一名医生



为当地提供工作机会

巴拿马运河，是连接太平洋和大西洋的重要航道，是世界七大工程奇迹之一，也被誉为“世界桥梁”。巴拿马运河地理位置重要，是航运界的“全球贸易晴雨表”，每年巴拿马运河承载了全球大约6%的海上贸易运输货物。2016年6月26日，巴拿马运河举行新船闸开通启用仪式，中远海运巴拿马轮，作为第一艘通过新建船闸的新巴拿马型船舶，被载入国际航运史册。



巴拿马运河鸟瞰图

运河的发展离不开人才的贡献，巴拿马政府十分重视海事人才的培养与发展，始终与我们保持着密切的合作关系。从2006至2017年，巴拿马海事大学等许多巴拿马的本地大学，与我们长期合作，打造海员实习项目，地方大学每年向中远海运巴拿



Sasha Algandona，一位来自巴拿马海事大学的实习生，她已成长为操控中心的重要业务骨干。

马输送3-5个大学实习生，让他们在船舶上体验真正的海运工作。对于每一位实习生，我们每个月都会为其发放生活费，缴纳船舶上的人身安全保险。在实习过程中，实习生可以学习到很多课本中所学习不到的知识，很多实习生在完成实习后，得到了正式的录取通知书，成为了我们的一分子，在之后的业务工作中，逐渐成长为我们的主要业务骨干。

2017年，中远海运集运巴拿马有限公司有62名正式员工，并额外为巴拿马当地学生提供了3个实习的机会。虽然目前巴拿马集运的规模还不小，但是仍然关注为大学生提供实习机会，帮助地方就业做出贡献，我们在世界各地的子公司，都在往这个方向努力。

观点

为巴拿马当地学生提供实习机会，不论对于学生还是企业而言，都是利大于弊的，这是一个双赢的机会。我们在巴拿马进行本地的社会人才招聘的同时，也很重视开展巴拿马当地的校园招聘。每一位实习生，都如同一张白纸一般，把他们逐渐培养成业务骨干，这十分符合公司的业务需求。

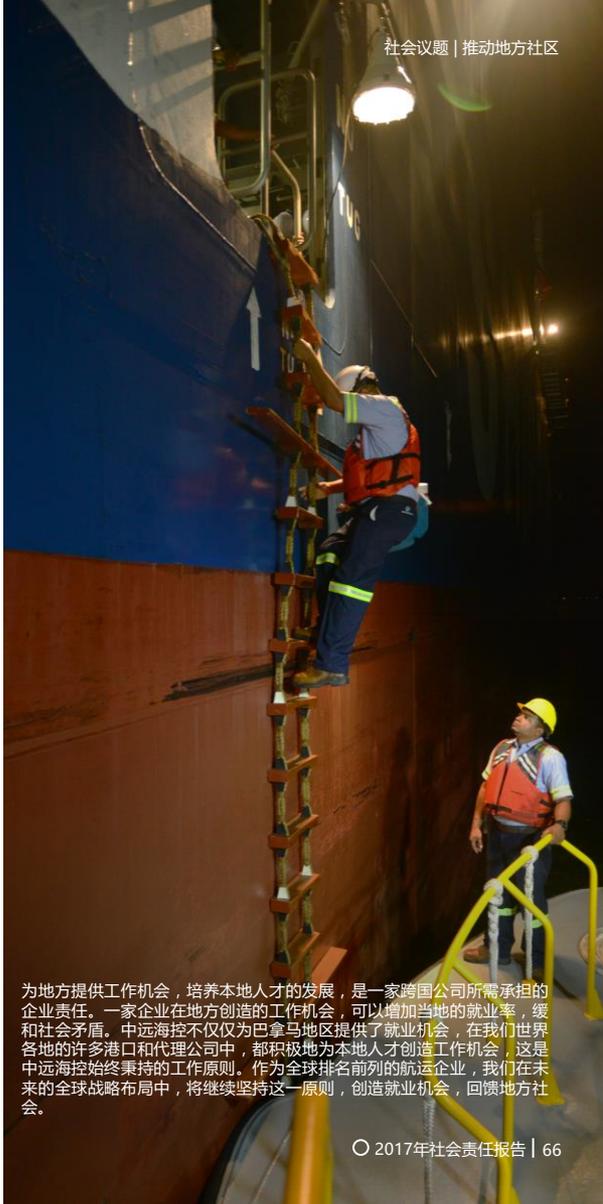
· 中远海运集运巴拿马有限公司
总经理 徐孜操

案例：巴拿马共和国总统访问中远海运集团总部

2017年6月12日，巴拿马总统胡安·卡洛斯·巴雷拉·罗德里格斯发布电视讲话，宣布与中国建交。同年11月21日，正在中国进行国事访问的巴雷拉总统到访中远海运集团总部，与中远海运集团董事长许立荣举行会谈。在会谈期间，许立荣董事长表示，要加强并完善中远海运与巴拿马海事大学海员相互间的培训合作机制，继续做好巴拿马海事大学学生在中远海运船舶上的实习培训工作。



巴拿马总统巴雷拉到访中远海运集团总部，与中远海运集团董事长许立荣进行会谈



为地方提供工作机会，培养本地人才的发展，是一家跨国公司所需承担的企业责任。一家企业在地方创造的工作机会，可以增加当地的就业率，缓和社会矛盾。中远海控不仅仅为巴拿马地区提供了就业机会，在我们世界各地的许多港口和代理公司中，都积极地为本地人才创造工作机会，这是中远海控始终秉持的工作原则。作为全球排名前列的航运企业，我们在未来的全球战略布局中，将继续坚持这一原则，创造就业机会，回馈地方社会。



报告鉴证和指标对应统计表

1.指标对应表

层面	类型	指引编号	内容	页码	
A环境	A1 排放物 有关废气及温室气体排放、向水及土地 的排污、有害及无废弃物产生 等的： (a)政策；及 (b)遵守对发行人有重大影响的相关 法律及规例的资料。	A1.1	排放物种类及相关排放数据。	70-71	
		A1.2	温室气体总排放量（以吨计算）及（如适用）密度（如以每产 量为单位、每项设施计算）	70-71	
		A1.3	所产生有害废弃物总量（以吨计算）及（如适用）密度（如以 每产量为单位、每项设施计算）	70-71	
		A1.4	所产生无害废弃物总量（以吨计算）及（如适用）密度（如以 每产量为单位、每项设施计算）	70-71	
		A1.5	描述减排措施及所得成果	36-41	
		A1.6	描述处理有害及无废弃物的方法、减低产生量的措施及所得 成果	46-49	
	A2 资源使用 有效使用资源（包括能源、水及其他 原材料）的政策	A2.1	按类型划分的直接及/或间接能源（如电、气或油）总耗量（以 千个千瓦时计算）及密度（如以每产量单位、每项设施计算）	70-71	
		A2.2	总耗水量及密度（如以每产量单位、每项设施计算）	70-71	
		A2.3	描述能源使用效益计划及所得成果	36-41	
		A2.4	描述求取适用水源上可有任何问题，以及提升用水效益计划及 所得成果。	38	
		A2.5	制成品所用包装材料的总量（以吨计算）及（如适用）每生产 单位占量。	29	
	A3 环境及天然资源 减低发行人对环境及天然资源造成重 大影响的政策	A3.1	描述业务活动对环境及天然资源的重大影响及已采取管理有关 影响的行动	43-44	
	B 社会	B1 雇佣 有关薪酬及解僱、招聘及晋升、工作 时数、假期、平等机会、多元化、反 歧视以及其他待遇及福利的： (a) 政策；及 (b)遵守对发行人有重大影响的相关 法律及规例的资料。	B1.1	按性别、雇佣类型、年龄组别及地区划分的雇员总数。	72-73
			B1.2	按性别、年龄组别及地区划分的雇员流失比率。	72-73
		B2 健康与安全 有关提供安全工作环境及保障雇员避 免职业性危害的： (a) 政策；及 (b)遵守对发行人有重大影响的相关 法律及规例的资料。	B2.1	因工作关系而死亡的人数及比率。	72-73
			B2.2	因工伤损失工作日数。	72-73
B2.3		描述所采纳的职业健康与安全措施，以及相关执行及监察方法。	51-53		
B3 培训及发展 有关提升雇员履行工作职责的知识及 技能的政策。描述培训活动。		B3.1	按性别及雇员类别（如高级管理层、中级管理层等）划分的受 训雇员百分比。	72-73	
		B3.2	按性别及雇员类别划分，每名雇员完成受训的平均时数。	72-73	
B4 劳工准则 有关防止童工或强制劳工的： (a) 政策；及 (b)遵守对发行人有重大影响的相关 法律及规例的资料。		B4.1	描述检讨招聘例的措施以避免童工及强制劳工。	54	
		B4.2	描述在发现违规情况时消除有关情况所采取的步骤。	54	
B5 供应链管理 管理供应链的环境及社会风险政策。		B5.1	按地区划分的供应商数目	N/A	
	B5.2	描述有关聘用供应商的惯例，向其执行有关惯例的供应商数目、 以及有关惯例的执行及监察方法。	61		

层面	类型	指引编号	内容	页码
B6 社会责任 有关所提供产品和服务的健康与安全、 广告、标签及私隐事宜以及补救 方法的： (a) 政策；及 (b) 遵守对发行人有重大影响的相关 法律及规例的资料。		B6.1	已售或已运送产品总数中因安全与健康理由而须回收的百分比。	N/A
		B6.2	接获关于产品及服务的投诉数目以及应对方法。	22-23
		B6.3	描述与维护及保障知识产权有关的惯例。	N/A
		B6.4	描述质量检定过程及产品回收程序。	20-23
		B6.5	描述消费者资料保障及私隐政策，以及相关执行及监察方法。	22
B 社会	B7 反贪污 有关防止贿赂、勒索、欺诈及洗黑 钱的： (a) 政策；及 (b)遵守对发行人有重大影响的相关 法律及规例的资料。	B7.1	于汇报期内对发行人或其雇员提出并已审结的贪污诉讼案件的 数目及诉讼结果。	60-61
		B7.2	描述防范措施及举报程序，以及相关执行及监察方法。	60-61
		B8 社区 有关以社区参与来了解营运所在社 区需要和确保其业务活动会考虑社 区利益的政策。	B8.1	专注贡献范畴（如教育、环境事宜、劳工需求、健康、文化、 体育）。
B8.2	在专注范畴所用资源（如金钱或时间）。	63-66		

2.指标统计表：能耗和废弃物排放

表一：中远海运控股本部

类别	指标	数据
用电	用电 (千瓦时)	117,704
	单位用电 (千瓦时/人)	3,678.25
用水	生活用水 (吨)	395
	单位用水 (吨/人)	12.34
汽油	汽油 (吨)	1.2
	单位汽油使用量 (千克/人)	37.5

表二：中远海运集运

类别	指标	数据
用电	用电 (千瓦时)	5,684,010
	万元产值单位用电 (千瓦时/万元)	0.66
用水	生产用水 (吨)	71,174.60
	生活用水 (吨)	204,988.70
	总用水量 (吨)	276,163.30
	万元产值单位用水量 (吨/万元)	0.03
用气	天然气 (立方米)	422,758
	万元产值单位天然气使用量 (立方米/万元)	0.05
燃油	燃料油 (重油) (吨)	4,609,030
	柴油 (轻油) (吨)	182,050
	燃油总量 (吨)	4,791,080
	燃油的单位油料消耗量 (千克/千吨海里)	4.80
滑油	滑油 (吨)	8,506.24
	润滑油的单位油料消耗量 (千克/千吨海里)	0.02
汽油	汽油 (吨)	2,075
	百万产值单位汽油使用量 (吨/百万元)	0.02
温室气体排放	二氧化碳 (吨)	14900262.80
	单位排放量 (千克/千吨海里)	0.72
废气排放	氮氧化物 (吨)	431,179.20
	单位周转量平均排放量 (千克/千吨海里)	0.02
	硫氧化物 (吨)	287,464.80
	单位周转量平均排放量 (千克/千吨海里)	0.01
废水	油污水 (吨)	72,742.70
	单位生产污水排放量 (吨/人)	3.01
	生活废水 (吨)	49,842
	单位生活废水排放量 (吨/人)	2.06
废弃物	生产有害废弃物 (立方米)	1,926.60
	生活有害废弃物 (千克)	40
	无害废弃物 (千克)	92,400
	单位无害废弃物排放量 (千克/人)	3.82
危险货物	危险货物操作量 (标准箱)	136,739

备注：用水、用电和用气为中远海运集运本部大楼数据，油耗、温室气体和废气数据为使用中远海运集运所采购油料的船舶的统计数据，废水和废弃物为中远海运集运本部大楼以及使用中远海运集运所采购油料的船舶的统计数据。

2.指标统计表：能耗和废弃物排放

表三：中远海运港口

类别	指标	数据
外购电力	用电 (千瓦时)	441,835,179
	万元产值单位用电量 (千瓦时/万元)	1,013.85
外购热力	热力 (万焦耳)	600,500
	万元产值单位用热量 (万焦耳/万元)	1.38
用水	市政供水 (立方米)	2,592,635
	其他机构的废水 (立方米)	10,756
	来自其他供水设施的水 (立方米)	12,218
	总耗水量 (立方米)	2,615,609
	万元产值单位用水量 (立方米/万元)	6.00
用气	液化石油气 (公升)	13,405
	万元产值单位用液化石油气使用量 (公升/万元)	0.03
	液化天然气 (公升)	18,001,030
	万元产值单位液化天然气使用量 (公升/万元)	41.31
燃油	天然气 (立方米)	407,908
	万元产值单位天然气使用量 (立方米/万元)	0.96
	柴油 (公升)	59,065,133
汽油	柴油的单位油料消耗量 (公升/箱)	1.14
	汽油 (公升)	1,294,114
温室气体排放	单位汽油使用量 (公升/箱)	0.02
	二氧化碳 (吨)	416,474
废弃物	单位排放量 (千克/箱)	8.01
	固体化学废弃物 (千克)	234,895
	液体化学废弃物 (千克)	238,782
	其他有害废弃物 (千克)	10,170
	木卡板 (千克)	178,600
危险货物	废水 (立方米)	510,315
	其他无害废弃物 (千克)	8,640
危险货物	危险货物操作量 (标准箱)	65,400

2.指标统计表：员工人数与培训统计

表一：中远海运控股本部

类别	指标	数据
总人数	员工总数 (人)	32
按性别	正式男性员工总数 (人)	23
	正式女性员工总数 (人)	9
按年龄	正式员工年龄: ≤30 (人)	3
	正式员工年龄: 30~50 (人)	23
	正式员工年龄: ≥50 (人)	6
按雇佣类别	正式员工 (人)	32
	非正式劳务员工 (人)	0
按地域	中国大陆正式员工 (人)	32
	中国香港正式员工 (人)	0
	海外正式员工 (人)	0
按职级	管理级别的正式员工 (人)	6
	其他级别的正式员工 (人)	26
员工流失	流失的正式员工人数 (人)	0
	正式员工流失率	0
工伤	因工死亡人数 (人)	0
	工伤人数 (人)	0
	误工总日数 (日)	0
	千人工伤率	0
员工培训	正式员工受训人数 (人)	20
	正式员工培训总时数 (小时)	1,994
	正式员工平均培训时数	99.7
	正式员工受训率	63.00%
	男性正式员工培训人数 (人)	17
	男性正式员工受训率	72.00%
	女性正式员工培训人数 (人)	3
	女性正式员工受训率	33.00%
	管理级别的正式员工受训人数 (人)	4
	管理级别的正式员工受训率	66.67%
	其他正式员工受训人数 (人)	9
	其他正式员工受训率	34.62%

表二：中远海运集运

类别	指标	数据
总人数	员工总数 (人)	24,190
按性别	正式男性员工总数 (人)	11,523
	正式女性员工总数 (人)	6,495
按年龄	正式员工年龄: ≤30 (人)	3,551
	正式员工年龄: 30~50 (人)	12,100
	正式员工年龄: ≥50 (人)	2,367
按雇佣类别	正式员工 (人)	18,018
	非正式劳务员工 (人)	6,172
按地域	大陆正式员工 (人)	13,581
	香港正式员工 (人)	0
	海外正式员工 (人)	4,437
按职级	管理级别的正式员工 (人)	12
	其他级别的正式员工 (人)	18,006
员工流失	流失的正式员工人数 (人)	711
	正式员工的流失率	3.95%
工伤	因工死亡人数 (人)	0
	工伤人数 (人)	2
	误工总日数 (日)	90
	千人工伤率 (‰)	0.08
培训	正式员工受训人数 (人)	18,018
	正式员工培训总时数 (小时)	375,334
	正式员工平均培训时数	20.28
	正式员工受训率	100.00%
	男性正式员工培训人数 (人)	11,523
	男性正式员工受训率	100.00%
	女性正式员工培训人数 (人)	6,495
	女性正式员工受训率	100.00%
	管理级别的正式员工受训人数 (人)	12
	管理级别的正式员工受训率	100.00%
	其他正式员工受训人数 (人)	18,006
	其他正式员工受训率	100.00%

2.指标统计表：员工人数与培训统计

表三：中远海运港口

类别	指标	数据
总人数	员工总数 (人)	13,408
按性别	正式男性员工总数 (人)	8,424
	正式女性员工总数 (人)	1,259
按年龄	正式员工年龄: ≤30 (人)	2,169
	正式员工年龄: 30~50 (人)	6,546
	正式员工年龄: ≥50 (人)	968
按雇佣类别	正式员工 (人)	9,683
	非正式劳务员工 (人)	3,725
按地域	中国大陆正式员工 (人)	7,940
	中国香港正式员工 (人)	513
	海外正式员工 (人)	1,230
按职级	管理级别的正式员工 (人)	11
	其他级别的正式员工 (人)	13,397
员工流失	流失的正式员工人数 (人)	548
	正式员工流失率	5.70%
工伤	因工死亡人数 (人)	0
	工伤人数 (人)	84
	误工总日数 (日)	1,942
	千人工伤率 (‰)	6
员工培训	本部正式员工培训人次	435
	本部正式员工培训总时数 (小时)	23,480
	本部正式员工平均培训时数	80
	本部男性正式员工培训人次	314
	本部女性正式员工培训人次	121
	本部管理级别的正式员工受训人次	11
本部其他正式员工受训人次	424	

3. 报告审验申明

审验保证声明

范围及方法

DNV GL - 管理服务集团 (下称 DNV GL) 应中远海运控股股份有限公司 (下称“中远海控”) 的委托执行对该公司《2017年可持续发展报告》(下称《报告》) 进行独立审验工作。

审验是按照《DNV GL可持续发展报告审验规章》的要求进行策划及实施的, 该《审验规章》源于DNV GL专业经验, 以及包括ISAE3000验证服务国际标准和GRI可持续发展报告指南等国际审验最佳实践。

除了对《报告》中披露的内容进行核实以外, 我们也对中远海控可持续发展绩效信息数据采集、记录及汇总过程依据可靠性原则进行了评估。

《报告》中的信息及数据的披露参照香港交易所《综合主板上市规则声明》附录27_环境社会及管治报告指引 (下称HK-ESG)

《报告》中所披露的财务数据和信息源于第三方机构审计的中远海控2017年度财务报告, 对从年度报告中获取的财务数据的审查不在我们的工作范围内。

我们策划并实施了相关审验工作, 以获取必要的证据为本保证声明意见提供基础。本次审验基于《审验规章》“原则遵循”要求进行, 并提供有限级别保证。更高级别的保证将需要在总部和现场层面进行额外工作, 以获得进一步的证据支持我们的保证意见。

双方责任

中远海控负责《报告》中数据的收集、分析、汇总及信息披露。DNV GL在执行此项工作时, 按照双方商定的条款执行全部审验工作, 本声明阐述了DNV GL对本《报告》的相关意见, 中远海控的各利益相关方是本声明的预期使用者。

除了本审验声明以外, DNV GL没有参与准备该报告中的任何内容及数据。本次审验过程是基于中远海控提供给我们的数据和信息是完整和可信的前提下进行的, DNV GL在审验过程中, 通过多种公开途径了解对中远海控的相关正面及负面评论信息, 以保持审验的完全中立。DNV GL明确表示对任何个人或实体根据此报告审验声明作出任何决策不负有责任或义务。

审验活动

由多名可持续发展及审验专家组成的审验小组, 在中远海控总部进行了现场评审, 我们的审验活动包括:

- 评审《报告》中披露的影响中远海控并受利益相关方关注的可持续发展议题;
- 评审中远海控“利益相关方参与”的管理方法及活动;
- 评审中远海控依据报告原则对可持续发展绩效进行管理和披露的相关信息;
- 与中远海控可持续发展管理相关管理层及关键岗位负责人进行访谈, 并评审相关可持续发展管理活动;
- 基于《报告》披露的关键责任议题, 访问中远海控总部, 就其可持续发展绩效信息的管理过程、系统以及可持续发展管理战略在组织内部的实施情况进行评审;
- 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;
- 对《报告》中披露的定性及定量数据的产生、收集和管理过程进行抽样核实;
- 对《报告》遵循HK-ESG的情况进行评审。

审验意见

基于已实施的审验工作, 没有什么使我们认为该《报告》没有按照报告原则进行恰当地陈述。在绩效信息或数据的可靠性方面, 没有什么使我们认为这些绩效信息或数据没有被正确地由各业务层面获取, 又或被故意地虚构

在本次审验范围内, 我们没有发现本《报告》未遵循HK-ESG的相关要求, 如:

- 一般披露项: 《报告》中所披露的“一般披露项”相关信息, 包括未披露项的原因解释, 没有未遵循HK-ESG的披露要求;

- 关键绩效指标披露项: 《报告》中所披露的“关键绩效数据”相关信息, 包括实质性议题相关的管理方法、绩效信息,
- 没有未遵循HK-ESG的披露要求。

审验发现

下列建议和改正机会摘自DNV GL向中远海控管理层提交的审验报告中。但是, 这并不影响我们对该报告的结论, 以下建议事项是与中远海控现有的管理目标一致的:

- 建议《报告》进一步提升有关可持续发展绩效信息及数据披露的广度和深度, 确保《报告》中披露的内容及绩效信息与报告的边界及范围相匹配;
- 建议《报告》更清楚地披露可持续发展实质性议题的管理方法。
- 建议《报告》更清楚披露关于供应商可持续发展绩效的评估方法及标准。

对报告披露内容和披露质量的评价原则:

实质性: 中远海控在公司内部建立了确定实质性问题的流程。《报告》中披露了与其自身相关的可持续发展背景和通过该流程所识别的实质性问题, 同时披露了中远海控在如何落实这些实质性方面的管理机制及绩效结果, 以透明的形式来展示这些关键的可持续发展绩效信息。

利益相关方包容性: 中远海控通过多种沟通途径建立了包容利益相关方参与并表达他们期望的过程。利益相关方参与已融合在中远海控的经营管理活动中, 并影响了中远海控的可持续发展政策及目标的设定。利益相关方参与的方式及其主要关注议题在《报告》中作了披露。

回应性: 中远海控通过制定可持续发展政策、目标和任务, 完善公司治理结构、管理体系和具体流程, 建立利益相关方关注问题回应机制来提高回应性。《报告》以最近三年的历史数据及详细的文字描述, 特别是针对其所识别的多项实质性议题, 从经济、社会和环境议题等方面回应了主要利益相关方关注的可持续发展议题。《报告》披露的信息是基于对影响中远海控可持续发展战略的各方面实质性议题的识别和分析来建立的。

完整性: 在中远海控定义的报告范围及报告边界中, 我们认为该报告没有遗漏足以影响利益相关方决定的信息或报告期内企业可持续发展的主要议题。

准确性和可靠性: 中远海控已建立了完善的可持续发展绩效信息管理流程, 关键议题的相关信息和数据准确地反映在本《报告》中。按照“原则遵循”审验的要求, 我们相信报告中呈现的数据和信息是准确及详细的, 足以让利益相关方了解该公司与实质性议题相关的信息和绩效。

中立性: 我们认为, 《报告》的整体基调基本保持中立和信息披露平衡。对《报告》中披露的各种不同议题的重点与其实质性基本上是成正比的。

可持续发展背景: 以审核组的观点来看, 我们相信报告中呈现的绩效是与中远海控的业务相关背景, 通过在行业及地区的环境及社会资源的限制和需求为整体背景来讨论中远海集的可持续发展绩效的。

DNV GL - 管理服务集团

 蔡坤泉 (Cai, Kun Quan)	 林俊南 (Lin, Chun Nan) 审核	 谢振辉 (David Hsieh) 批准
--	--	---

乘风破浪，筑梦海洋



 中远海运控股股份有限公司
COSCO SHIPPING Holdings Co., Ltd.

地址：上海市虹口区东大名路658号

邮编：200080

官方网站：www.cn.chinacosco.com

本报告为中远海运控股股份有限公司所有，未经许可不得翻印转载

筑梦海洋 — 2017年社会责任报告