



SITC International Holdings Company Limited
海豐國際控股有限公司

(於開曼群島註冊成立的有限公司)

股份代號：1308



2021

環境、社會及管治報告

海豐國際2021年環境、 社會及管治報告

目錄

| | |
|-----------------------------|----|
| 關於本報告 | 1 |
| 關於海豐國際 | 2 |
| 董事長的話 | 7 |
| 公司治理 | 8 |
| 責任運營 | 13 |
| 節能環保 | 25 |
| 和諧發展 | 35 |
| 展望 | 49 |
| 附錄一：獨立核實聲明 | 50 |
| 附錄二：港交所《環境、社會及 管治報告指引》索引 | 51 |
| 附錄三：GRI內容索引 | 54 |

關於本報告

海豐國際控股有限公司自2014年起每年發佈《社會責任披露報告》，自2016年起改為《環境、社會及管治報告》（「ESG報告」），自2019年起ESG報告獨立與年報單獨發佈。

本報告本著客觀、規範、透明、全面的原則，披露公司環境、社會和管治（「ESG」）方面的信息。報告旨在就公司可持續發展的理念、具體行動和績效與利益相關方進行坦誠溝通，系統回應各方關注的可持續發展議題。

報告範圍及週期

本報告時間範圍為2021年1月1日至2021年12月31日，為增強報告系統性，部分內容適當追溯過往年份，而報告界限與截至2020年12月31日止財政年度相比並無重大變動。

如無特別說明，本報告所有案例與數據均來源於海豐國際下屬全資分、子公司及實際控制合資公司。

上一次報告期：2020年5月

報告週期：一年一次

報告編寫依據

本報告依照香港聯合交易所有限公司「上市規則指引附錄二十七《環境、社會及管治報告指引》，遵循重要性、量化、平衡以及一致性報告原則。本報告已遵守所有強制披露規定及「不遵守就解釋」條文。

本報告同時符合GRI (Global Reporting Initiative Standard)標準的『核心』方案編製而成。

報告中財務數據均來自公司財務報告。報告中所涉及貨幣金額以美元作為計量單位，特殊說明除外。

獨立驗證

本報告所披露的資料已獲獨立第三方香港品質保證局驗證，確保準確性和可靠性。報告核實聲明請見本報告第50頁。

報告承諾

本報告經公司董事會（「董事會」）審議批准，全體董事保證報告內容不存在任何虛假記載和誤導性陳述。

報告稱謂說明

為了便於表述和閱讀，在本報告中「海豐國際控股有限公司」也以「海豐國際」或「(本)公司」或「我們」（連同其附屬公司統稱「本集團」）表示。

報告獲取及聯絡方式

本報告分別發佈中文版和英文版，歡迎登錄海豐國際網站www.sitc.com及香港聯合交易所有限公司（「香港聯合交易所」）網站www.hkexnews.hk查閱。

對於本報告有任何問題，請隨時與我們聯繫：

海豐國際控股有限公司

地址：香港銅鑼灣告士打道280號世貿中心21樓

電話：852-28500302

郵箱：lhwfx@sitc.com

關於海豐國際

董事

執行董事

楊紹鵬(主席)
楊現祥(副主席及首席執行官)
劉克誠
薛明元
賴智勇

非執行董事

楊馨

獨立非執行董事

廖家瑩
謝少毅
胡曼恬

董事局委員會

審核委員會

廖家瑩(主席)
謝少毅
胡曼恬
楊馨

薪酬委員會

謝少毅(主席)
楊現祥
廖家瑩

提名委員會

楊紹鵬(主席)
謝少毅
胡曼恬

披露委員會

楊現祥(主席)
劉克誠
薛明元
賴智勇

可持續發展委員會

楊現祥(主席)
劉克誠
薛明元
賴智勇

風險管理委員會

謝少毅(主席)
楊現祥
廖家瑩
胡曼恬

公司總部

香港
銅鑼灣
告士打道280號
世貿中心21樓

授權代表

劉克誠
薛鵬

公司秘書

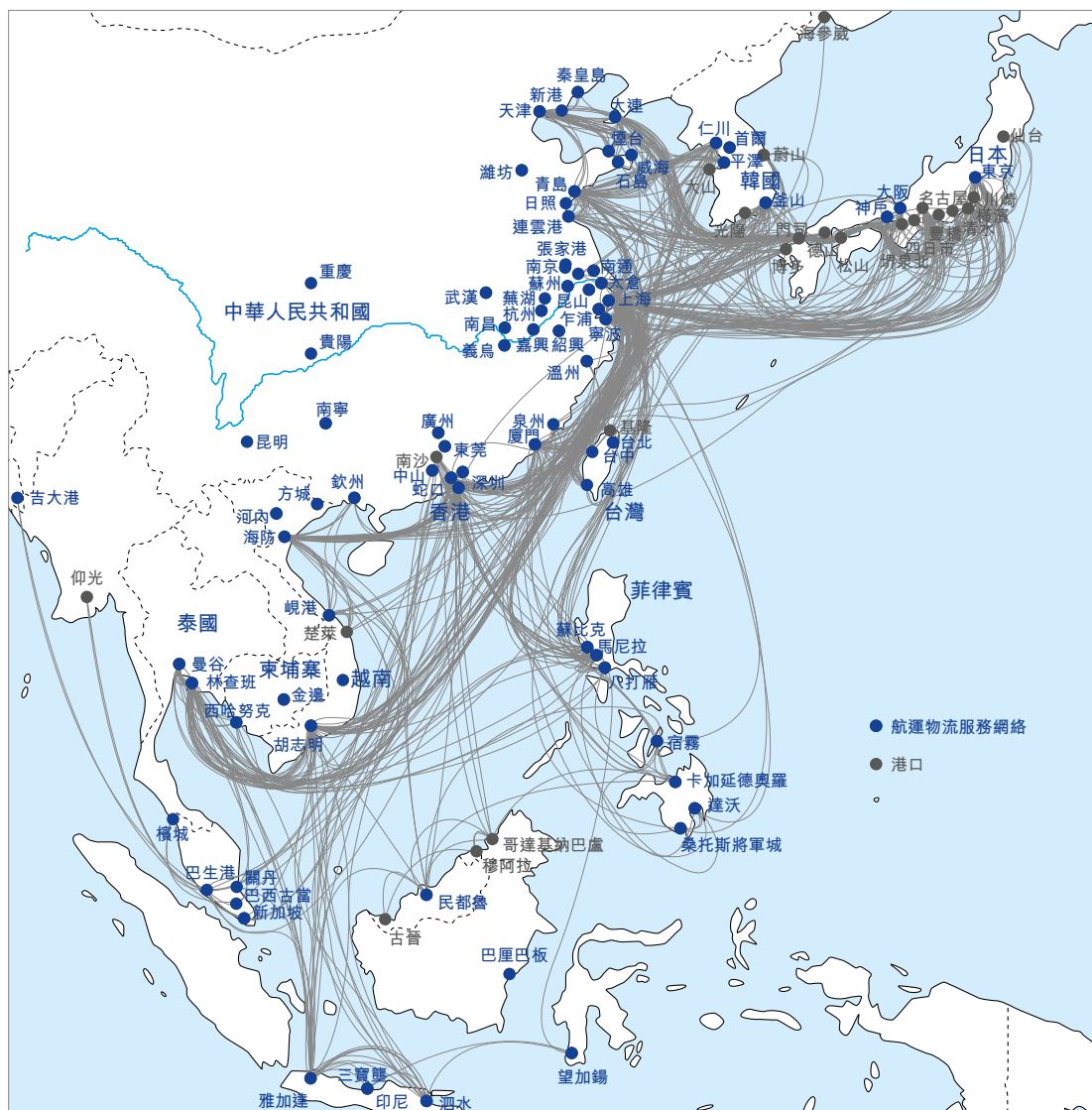
薛鵬(FCG, HKFCG)

關於海豐國際

海豐國際是一家亞洲區領先的航運物流集團公司，提供綜合運輸及物流解決方案。於2021年12月31日，我們按運力計在全球集裝箱航運企業中排名第16。我們專注於服務亞洲區貿易市場。根據Drewry Maritime Services (Asia) Pte Ltd(一家獨立行業顧問)的資料，該市場以運量計是世界最大的貿易市場，同時也是發展最快的市場之一。

截至2021年12月31日，本集團經營74條貿易航線，包括12條通過聯合服務經營的貿易航線及24條通過集裝箱互換艙位安排經營的貿易航線。這些貿易航線及陸上綜合物流業務網絡覆蓋中國大陸、日本、韓國、台灣、香港、越南、泰國、菲律賓、柬埔寨、印尼、新加坡、馬來西亞、汶萊、孟加拉、緬甸及俄羅斯的74個主要港口和城市。截至2021年12月31日，本集團經營一支由96艘船舶組成的船隊，總運力達到143,115個標準箱，當中包括68艘自有船舶(103,663個標準箱)及28艘租賃船舶(39,452個標準箱)，平均船齡為11.7年。此外，本集團也經營(包括合資經營)約1,300,000平方米堆場及133,000平方米倉庫。

下圖說明截至2021年12月31日，本集團在亞洲區的集裝箱航線(包括透過聯合服務及集裝箱互換艙位安排經營的貿易航線)及航運物流服務網絡：



關於海豐國際

我們的業務可以分為兩大業務分部：集裝箱航運物流分部和乾散貨及其他分部。集裝箱航運物流分部主要涵蓋提供集裝箱運輸、貨運代理、船舶代理、堆場及倉儲等綜合物流服務。乾散貨及其他分部主要涵蓋提供乾散貨船舶租賃及土地租賃服務。

| | | 二零二一年 | 二零二零年 | 變動 |
|------------------|-----|------------------|-----------|----------|
| 業績 | | | | |
| 營業額 | 千美元 | 3,012,447 | 1,685,167 | 78.8% |
| 本公司股東應佔利潤 | 千美元 | 1,162,714 | 351,624 | 230.7% |
| 每股基本盈利 | 美仙 | 43.70 | 13.22 | 230.6% |
| 利潤率 | % | 38.7 | 21.0 | 17.7個百分點 |
| 經營活動現金流量淨額 | 千美元 | 1,335,209 | 501,386 | 166.3% |
| 財務狀況 | | | | |
| 本公司股東應佔權益 | 千美元 | 1,501,687 | 1,184,487 | 26.8% |
| 流動資產淨值 | 千美元 | 400,084 | 305,245 | 31.1% |
| 計息銀行借款 | 千美元 | 327,271 | 428,893 | (23.7)% |
| 財務比率 | | | | |
| 權益回報率(附註1) | % | 86.1 | 31.9 | 54.2個百分點 |
| 資產回報率(附註2) | % | 49.1 | 18.7 | 30.4個百分點 |
| 資產週轉比率(附註3) | 倍 | 1.27 | 0.89 | 0.38 |
| 資本負債比率(附註4) | % | 0 | 21 | (21)個百分點 |
| 經營統計數據 | | | | |
| 於年終經營的集裝箱船舶數目 | 艘 | 96 | 90 | 6 |
| 集裝箱運量－集裝箱航運及延伸物流 | 標準箱 | 3,142,118 | 2,614,203 | 527,915 |

附註1

權益回報率以本年度溢利及於年初及年終權益總額平均結餘計算。

附註2

資產回報率以本年度溢利及於年初及年終資產總額平均結餘計算。

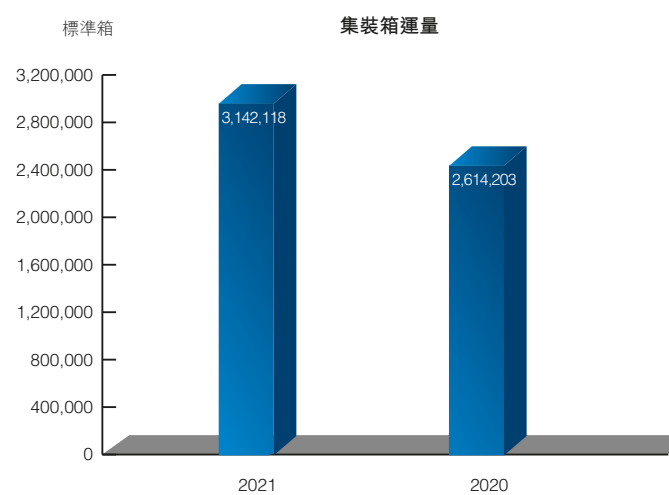
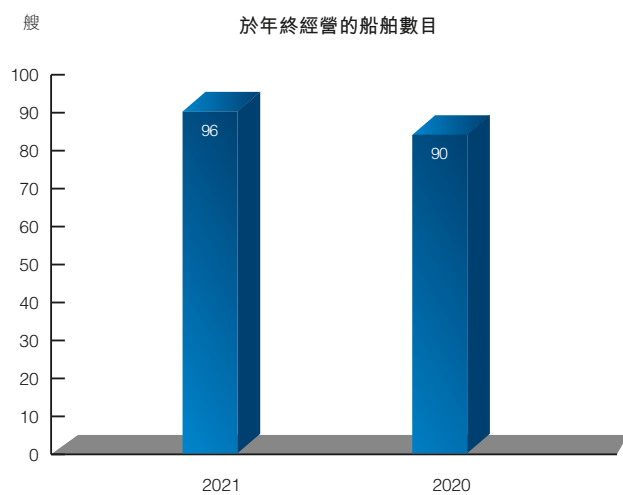
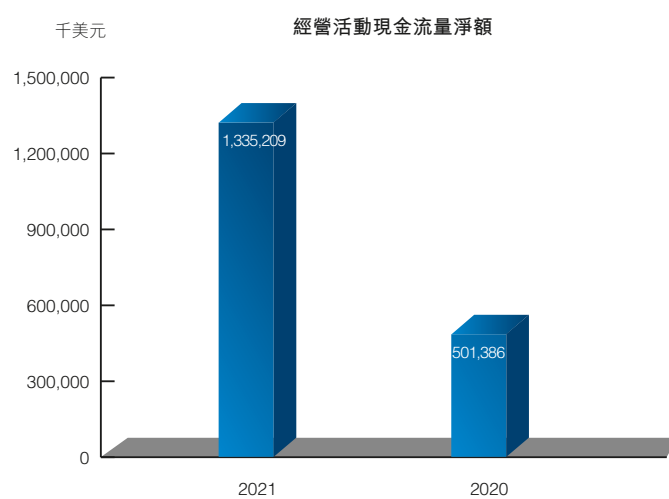
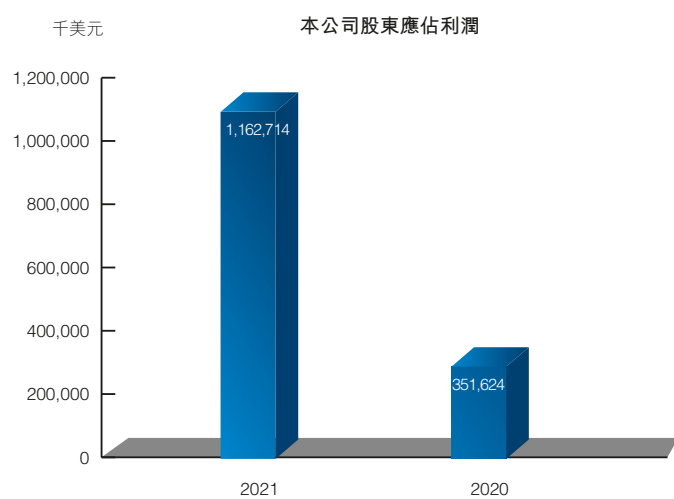
附註3

資產週轉比率以營業額及於年初及年終資產總額平均結餘計算。

附註4

資本負債比率以淨負債除以經調整資本加淨負債。淨負債包括銀行借款、租賃負債、貿易及其他應付款項及應計費用，而減去現金及現金等價物。經調整資本包括母公司擁有人應佔權益減對沖儲備。

關於海豐國際



■ 集裝箱航運及延伸物流

關於海豐國際

榮譽及獎勵

海豐國際在中國國際文化交流中心(CICEC)發起和主辦的首屆「國際碳中和30人論壇」上，憑借「環保智能化堆場項目」榮獲了「碳中和實踐先鋒」稱號。

海豐國際榮膺《機構投資者》「2021亞洲最佳企業管理團隊」六項排名，分別獲得最佳首席執行官第二名、最佳首席財務官第二名、最佳投資者關係方案第二名、最佳環境、社會及企業管治第二名、交通行業組別總分數排名第二。

海豐國際榮獲由福建港口集團舉辦的「2021『絲路海運』命名航線年度優質航商服務獎」。

海豐國際在中國證券金紫荊獎評選中榮獲「最具投資價值上市公司」獎

海豐報關在中國報關協會舉辦的「第六屆全國優秀報關企業、優秀報關員評比」表彰大會上榮獲「全國優秀報關企業」稱號、員工劉紅梅榮獲「全國優秀報關員」稱號。

海豐國際在第十八屆「金輪杯」中國貨運服務質量跟蹤調查活動中，榮獲「用戶滿意的集裝箱班輪公司稱號」、「用戶滿意的無船承運人稱號」和「中國貨運代理品牌TOP50稱號」。

參與的協會及成員資格

| 協會名稱 | 參與方式 |
|---------------|--------|
| 山東船員服務協會 | 會員單位 |
| 船長協會 | 常務理事單位 |
| 航海類專業畢業生協作組會議 | 成員單位 |
| 山東航海學會 | 副理事長 |
| 上海國際航運中心發展促進會 | 副會長 |
| 中國航海學會 | 編委會委員 |
| 中國船東協會 | 顧問、副會長 |

董事長的話

截至2021年12月31日止年度，新冠疫情依然衝擊著全球經濟、消費者活動和供應鏈。2020年全球經濟出現斷崖式急劇下滑，與國際貿易息息相關的國際航運業不可避免的遭受到前所未有的挑戰，受各國疫情管控措施的限制，碼頭操作效率低下、船員換班困難重重、集裝箱供求不足，嚴重影響供應鏈的運行。2021年隨著各國需求全面復甦，碼頭及國際物流配套設施的效率下降，造成有效運力嚴重不足，同時船舶和集裝箱租賃等成本急劇上升，導致全球各航線運費的屢創新高。本公司通過靈活配置運力，即時關注港口情況優化航線，誠實守信按照既定的合同為客戶提供穩定的服務。

危機當前，我們深刻的體會到，全人類是同一個共同體，危機的發生不會受地域、國別、行業的限制。我們堅信眾志成城，必將能戰勝所有困難，因此積極投入到抗疫的行動中。除了現金捐款外，公司還多次安排免費運送抗疫物資，以「海豐速度」保證抗疫物資的及時送達。公司還採取各項措施，保證員工，特別是船員的生命健康安全，向他們發放免費的防疫物資、提供免費隔離場所。

節能減排、高效使用自然資源不僅是我們提高效率，實現可持續發展的內在要求，更是保護環境，保護地球，造福子孫後代的大勢所趨。2021年國際海事組織(IMO)海洋環境保護委員會(MEPC)通過了對《國際防止船舶造成污染公約》(MARPOL)附則VI修正案，基於短期目標的強制性技術和運營措施－EEXI和CII將隨著MARPOL附則VI於2022年11月1日的生效而生效，並將自2023年1月1日起開始約束適用的船舶。新規對航運公司在減低排放方面

提出了更高的要求。是挑戰更是機遇，2022-2023年，我們將有34條低成本、高效率的新船下水，在充實公司船隊運力的同時將會大幅提高能源使用效率。同時，公司也積極投入到新能源船舶的嘗試和研發，並於2022年新年伊始，租入第一艘LNG動力集裝箱船舶「MV TIGER LONGKOU」，邁出了新能源船舶探索的第一步。

展望未來，國際貨幣基金組織預計2022年全球GDP將增長4.4%，德路裡預計2022年全球港口輸送量將增長4.6%，集裝箱船隊運力增速預計低於需求增速。國際海事組織(IMO)即將實施的每年度評估其碳排放度指數(CII)使老舊船舶逐漸報廢，抑制了集裝箱運力的增長，以上因素將維持亞洲區集裝箱航運物流的供需平衡。本集團將密切關注全球經濟的變化，把握時機謹慎實施業務擴張計劃。本集團繼續優化獨特的運營模式，擴大服務網路，增加航線密度，延伸陸地價值鏈，滿足客戶供應鏈管理的需求。同時，本集團洞察船舶供求關係，適時把握船舶價格走勢，優化自有船隊結構，保持長期成本優勢並降低有害氣體排放。本集團圍繞運營效率提升，持續完善組織流程及資訊系統，向成為世界級綜合物流服務解決方案供應商的目標邁進。

公司治理

董事會關於環境、社會及管治事項的聲明：

董事會對公司的環境、社會及管治事項的策略制定、績效管理及目標進度進行全面監管。董事會下設可持續發展委員會(「可持續發展委員會」或「該委員會」)，對公司的長期發展規劃、可持續發展方針進行建議，指導公司開展利益相關方溝通的工作，至少每半年審議和檢討公司在環境及社會責任和可持續發展領域的政策、管理框架及日常運作，並就相關工作向董事會提出意見和建議。董事會下設風險管理委員會(「風險管理委員會」)，至少每半年檢討公司重大風險的識別及應對，確保相關風險得到及時、有效的識別和妥善的管理。董事會根據與各利益相關方的有效溝通，結合公司實際情況及管理層的意見，確定各項ESG指標的重要性排序。

1.1 環境、社會及管治的管理理念

在環境日益惡化的今天，提倡綠色低碳成為全球趨勢，綠色發展不僅是上市公司應當履行的社會責任，更是公司降低成本、提升效益的內在要求，對公司的生存和可持續發展有非常重要的意義。作為亞洲區域的綜合物流企業，本公司秉持做負責任企業的經營原則，一貫堅持業務發展與企業社會責任相平衡的宗旨，並竭力把可持續發展的理念融入到日常業務營運和重大商業決策中，致力為股東、客戶、員工、供應鏈夥伴以及公眾等創造長遠價值，帶來積極和正面的影響。

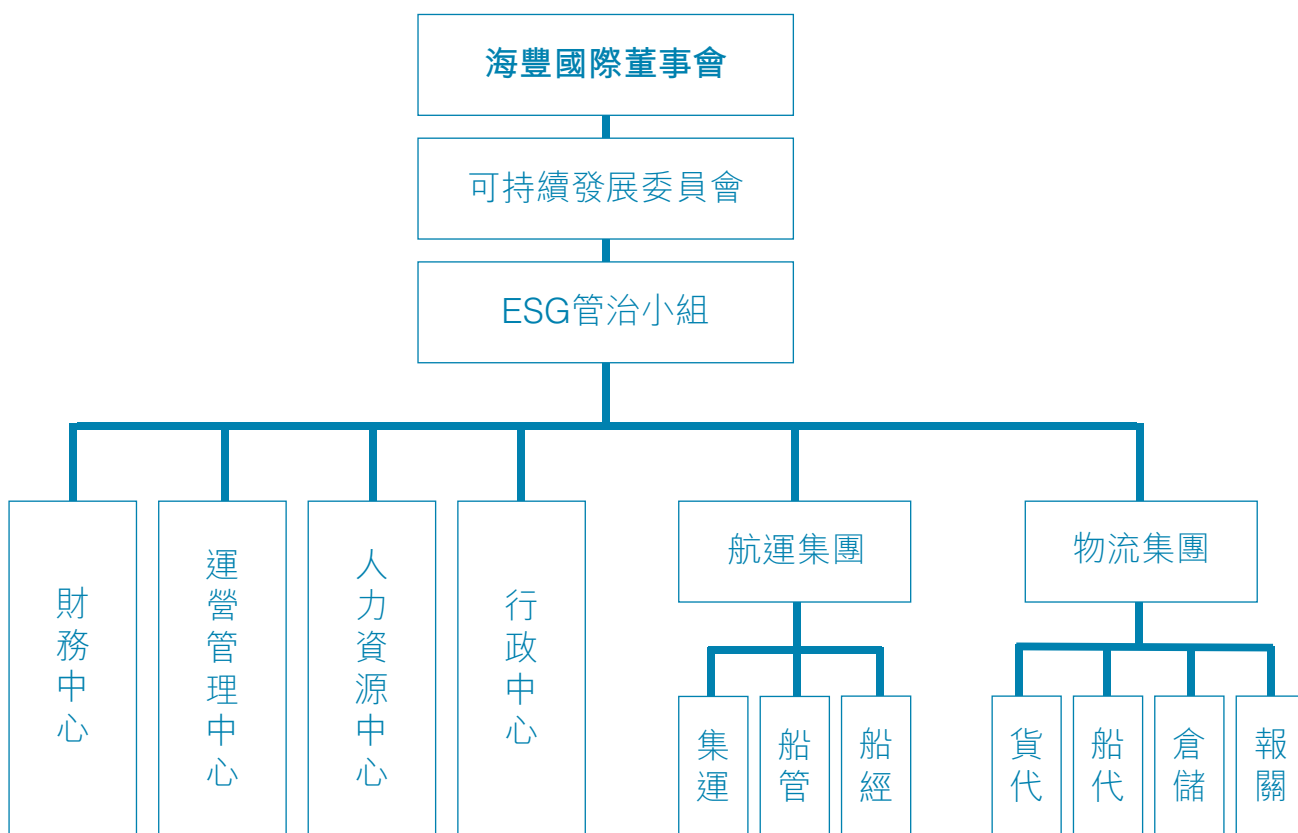
本公司承諾履行國際安全管理規則，認同規則的目標「保證海上安全，防止人員傷亡，避免對環境，特別是海洋環境造成危害及對財產造成損失」，並依據此目標確定「保證安全、保護環境、保障健康」的安全和環境保護方針以及「節能減排、高效低耗」的能效方針。

本公司以「員工是海豐最大的財富，我們只有塑造出一流的員工，才能為客戶提供長遠的服務，才能創造一流的價值，企業才能獲得長遠的發展」作為核心價值觀，不斷完善員工的選拔、培訓、發展和激勵等制度，並主動與員工分享公司的發展與成長，從而提升公司的凝聚力。本公司攜手優質供應商靈活快速地滿足客戶日益增加的個性化物流需求，保障客戶高效應對供應鏈變化，共同解決欠發達國家和地區的供應鏈問題，從而兼顧商業價值與社會價值。本公司承諾遵守行業相關公約與法規以及其他經濟、人權、個人隱私、競爭等法律法規，在合法合規的框架下為客戶提供優質服務。

本公司致力於為社會各界利益相關方創造更大的價值，從而實現公司的可持續發展目標。本公司遵循董事多元化政策，積極發揮獨立非執行董事的作用，尊重其專業建議和獨立見解。2021年度，本公司繼續優化董事會結構，提高女性董事的比例。截止本報告日，本公司董事會由9名成員組成，包含5名執行董事、1名非執行董事及3名獨立非執行董事，其中有3名女性董事。董事會下設審核委員會、薪酬委員會、提名委員會、可持續發展委員會、風險管理委員會、信息披露委員會。本公司致力於搭建完善的可持續發展架構、設立各項KPI指標、完善內部管理制度，優化IT系統，進一步健全公司治理，努力實現公司治理目標：營造一個講信用、高透明度和問責明確的環境，從而獲得長期投資、金融穩定和商業誠信，進而支持更強勁的增長和更具包容性的社會。

1.2 環境、社會及管治的管理架構

海豐國際致力奉行高水平的企業管治，通過建立清晰、高度透明的企業管治程序及體系，為公司長遠發展建立穩固根基，同時保障股東利益。



- 董事會至少每半年對公司ESG相關目標的進度進行檢討。
 - 董事會下設可持續發展委員會；該委員會成員需為4名執行董事，由公司執行董事兼CEO楊現祥先生擔任委員會主席，由公司秘書擔任委員會秘書。可持續發展委員會每半年向董事會提交公司《可持續發展報告》，詳細匯報公司報告期內各項ESG事項的進展，向董事會提出建議。
 - ESG管治小組每月統籌各中心及業務集團，向可持續發展委員會匯報環境、社會及管治相關事項，並考核高管的相關KPI指標。
- 2021年度公司可持續發展委員會分別對2020年ESG事項進行總結和分析以及對2021年上半年各項KPI的完成情況進行匯總，有針對性的對公司ESG管理的各個環節進行檢討和檢查，並向董事會提出一系列改進的措施和步驟。董事會對2021年度公司ESG事項的表現基本滿意。

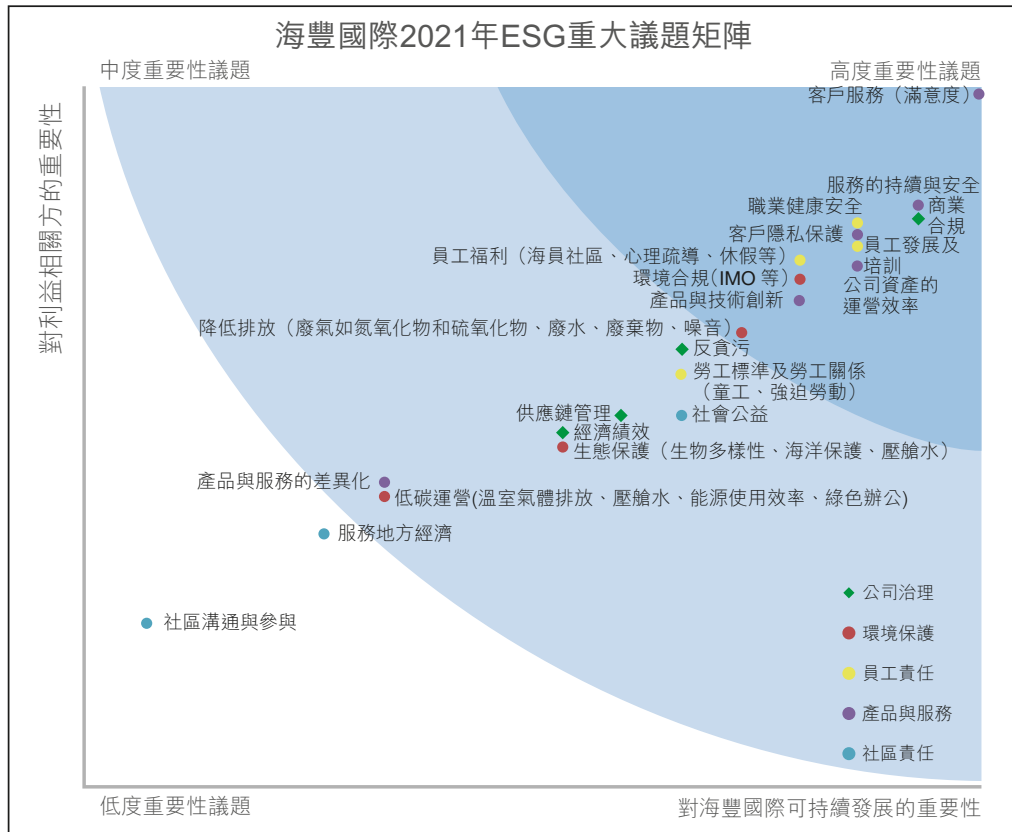
1.3 重大性議題的判定

公司的可持續發展與利益相關方息息相關。在企業運營過程中，利益相關方的有效參與能夠幫助公司正確評估自身的決策影響，及時調整行動方向，最終實現企業自身與利益相關方的可持續發展。董事會重視與利益相關方的溝通，時刻傾聽來自不同角度的聲音，以作為協助公司提升環境、社會及管治水平的重要依據。通過審視公司運營環節所影響的利益相關方類型與內容，本公司識別出了重要的利益相關方及其參與方式。

| 利益相關方 | 關心的議題 | 溝通方式及頻率 | 負責部門 |
|----------|------------------------------|--|-------------------|
| 員工 | 員工的發展與培訓 職業健康與安全 薪酬與福利 | 問卷調查(定期) 團隊建設(定期) 專題討論(不定期) 員工培訓(定期) 投訴專線(不定期) 年會(定期) | 總部及各公司人力資源部門/行政部門 |
| 客戶 | 客戶滿意度 服務的持續與安全 客戶隱私保護 | 滿意度調查(定期) 新產品推介會(不定期) 定期拜訪(定期) | 總部市場部及各公司客戶服務部門 |
| 供應商 | 員工福利及權益 反貪污 降低排放 | 定期互訪(定期) 培訓(不定期) 戰略合作(不定期) 合作及反腐訪談(定期) 參與投標(不定期) | 市場部、操作部、投資部、內審部 |
| 股東及投資者 | 公司資產運營效率 產品技術創新 職業健康安全 | 股東週年大會(定期) 業績發佈會(定期) 投資者會議(不定期) 路演及反路演(不定期) 公告(不定期) | 投資者關係部、證券部、財務部 |
| 金融機構(銀行) | 資產運營效率 客戶服務 環境合規 | 綠色融資項目(不定期) 專題會議(不定期) 定期拜訪(定期) | 資金部、財務部 |
| 媒體 | 商業合規 降低排放 產品技術創新 | 採訪(不定期) 電話溝通(不定期) | 投資者關係部 |
| 監管機構 | 降低排放 員工福利及權益 服務地方經濟 | 電話諮詢(不定期) 拜訪(不定期) 各種法規的發文(不定期) | 船舶管理、船員管理、航線管理等部門 |

公司治理

2021年末，本公司對全體員工、重要客戶、供貨商、金融機構、股東、政府監管機構、媒體及其他利益相關方採取線上與線下兩種問卷調查的方式，對與海豐國際密切相關的四個大類、21個議題進行重要性評估。本次問卷調查共收回問卷750餘份，董事會根據收回的有效問卷，結合公司實際情況及管理層的意見，形成以下各項指標的關鍵性矩陣：



公司治理

公司根據以上矩陣圖的排序，並結合公司行業特性，確定以下8項為2021年度本公司重大議題：

| 重大議題 | 重要性 | 主要方針 | 回應章節 |
|-----------------------|----------------|--|------|
| 客戶服務(滿意度) 服務的持續與安全 | ★★★★★ ★★★★★ | 海豐的商業模式：以亞洲區域為主、為客戶提供高效率、高品質的物流服務，成為客戶的首選 | 責任運營 |
| 職業健康安全 | ★★★★★ | 「員工是海豐最大的財富」是公司的核心價值觀，本公司始終把保障員工的生命健康與安全放在首要位置，並以最終消除死亡，盡量減少因工傷損失的時間為目標。 | 和諧發展 |
| 商業合規 | ★★★★ | 公司通過建立各項內控及審查流程，保證經營活動遵守項環保法規及經濟法規。 | 責任運營 |
| 員工的培訓及發展 | ★★★★ | 海豐的價值觀：員工是海豐最大的財富、只有一流的員工，才能提供一流的服務，創造一流的價值，企業才能長遠的發展。 | 和諧發展 |
| 客戶隱私保護 | ★★★★ | 在未得到允許的前提下，不得在任何場合通過任何方式向任何非相關公司、部門及個人透露任何客戶資料信息。 | 責任運營 |
| 公司資產的運營效率 | ★★★★ | 海豐的發展方式：以自營及輕資產模式為主，建立海陸一體化的物流渠道和設施，不斷完善高密度、高頻率的海上班輪網絡，為客戶提供量身定做的物流服務。 | 責任運營 |
| 環境合規(IMO) | ★★★★ | 公司遵守各項環境保護的公約與法規。 | 環境保護 |

責任運營

作為亞洲領先的航運物流集團公司之一，本公司專注於提供綜合運輸及物流解決方案。本公司秉持促進經濟、社會、環境協同發展的理念與文化，以對社會和環境負責任的方式組織經營管理各項活動，追求與社會、環境的共同可持續發展。

2.1 經濟績效

本公司在創造經濟效益的同時，積極承擔社會責任，確保企業可持續發展，努力回饋各利益相關方。

在運營方面，本公司的發展立足於亞洲區域，致力於為客戶提供高效率、高品質的物流服務，努力成為客戶的首選。本公司以自營及輕資產模式為主，建立海陸一體化的物流渠道和設施，為客戶提供量身定做的物流服務。截至2021年12月31日止年度，新冠疫情依然衝擊著全球經濟、消費者活動和供應鏈，隨著各國需求全面復甦，碼頭及國際物流配套設施的效率下降，造成有效運力嚴重不足，同時船舶和集裝箱租賃等成本急劇上升，導致全球各航線運費的屢創新高。本公司通過靈活配置運力，即時關注港口情況優化航線，誠實守信按照既定的合同為客戶提供穩定的服務。本公司通過逆勢擴張的策略，繼續保持公司業績穩定增長並適時加大了新船訂單，為今後的發展打下堅實基礎。

本公司圍繞客戶需求建立獨特的商業模式，取得優質客戶的信任，同時利用行業週期建立成本領先的優勢，疊加經營效率的不斷提升，長期保持較高的淨資產回報率及總資產回報率。

| 年度 | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 |
|--------|-------|-------|-------|
| 淨資產回報率 | 21.5% | 31.9% | 86.1% |
| 總資產回報率 | 13.4% | 18.7% | 49.1% |

在股東回報方面，本公司自上市以來，堅持積極給股東分紅，建立了科學、持續、穩定的分紅機制，確保投資者形成穩定的投資回報預期，多年來公司維持年度淨利潤的70%穩定派息以及根據現金流狀況派發特別股息，回饋股東的支持與信任。

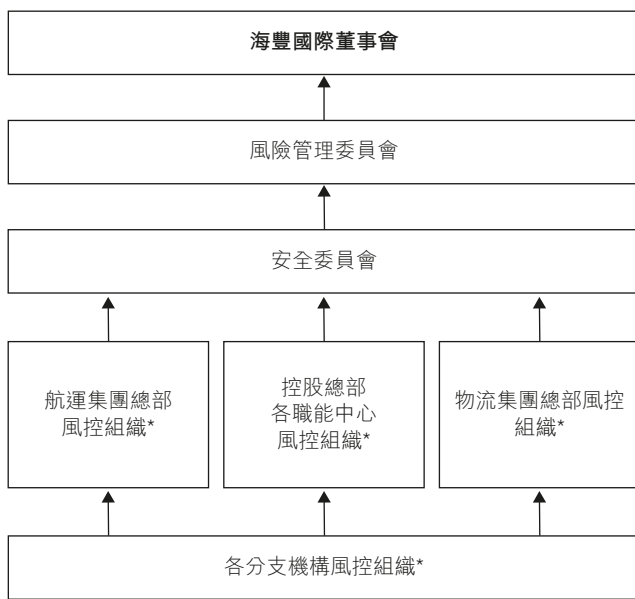
| 年度 | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 |
|----------|-------|-------|-------|
| 每股盈利(美仙) | 8.29 | 13.22 | 43.70 |
| 每股派息(港仙) | 75 | 82 | 320 |
| 派息比率 | 117% | 81% | 94% |

在計息債務方面，公司持續採取穩健策略，債務比例維持較低水平，給予債權人最大的權益保障。

| 年度 | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 |
|------------|-------|-------|-------|
| 總負債與股東權益比例 | 60% | 71% | 79% |
| 利息保障倍數 | 37.9倍 | 67.8倍 | 85倍 |

2.2 風險管理

本公司以高標準的誠信和商業道德為營運準則，細化經營業務所涉及的所有風險點以及風險點的內控措施及控制流程，建立一套科學、系統的內控體系。在董事會下設立風險管理委員會，由一名執行董事及三名獨立非執行董事組成，其中由獨立非執行董事謝少毅先生擔任委員會主席，建立完善的上下一體的風控管理組織。



備註：

* 各級風控組織包括風險管理組織及危機公關小組

本公司遵循COSO對企業風險管理的指引，在創造、保持和實現價值的過程中，結合戰略的制定和執行，進行風險管理的文化、能力和實踐。公司制定《風險評估與防範》制度，對風險管理架構中各級組織的職責進行詳細規定：海豐國際各下屬公司、部門(中心)負責人為風險管理第一道防線；運營管理中心審計部和董事會下設的風險管理委員會、安全委員會為風險管理第二道防線；董事會為風險管理第三道防線。建立內控崗位授權、報告、批准、責任、審計、考核制度以及重大風險預警制度和突發事件應急處理機制並明確風險預警標準。《風險描述與控制匯總表》將公司面臨的風險分為戰略風險、營運風險、財務風險、合規風險四大類共計187項風險，並明確各項風險的防範措施及負責人。

每半年，風險管理委員會對《風險描述與控制匯總表》進行檢討和修訂。2021年8月份及2022年3月份，分別召開兩次風險管理委員會，對2021年中期及全年的風險管理工作進行總結。公司針對不同崗位、不同級別的員工進行風控評估和問卷調查，就新增風險制定應對防控措施，並就熱點問題進行重點宣講，對相關制度及組織進行調整和增補。根據問卷調查結果，總結出目前公司面臨的前十大風險。

責任運營

| 風險 | 風險領域 | 總排序 |
|------------------------|------|-----|
| IT系統癱瘓風險 | 營運風險 | 1 |
| 疫情風險 | 營運風險 | 2 |
| 船舶航行風險 | 營運風險 | 3 |
| 戰爭風險 | 營運風險 | 4 |
| 碼頭因重大事故、罷工等原因封閉 | 營運風險 | 5 |
| 危險品貨物運輸風險 | 營運風險 | 6 |
| 供應鏈變化風險 | 戰略風險 | 7 |
| 行業反壟斷法律、法規變化風險 | 合規風險 | 8 |
| 重要崗位人員離職，商業機密、核心技術外洩風險 | 營運風險 | 9 |
| 颱風、地震、洪水等自然災害 | 營運風險 | 10 |

各個風險大項中，排名前三名的風險小項如下：

| 風險 | 風險領域 | 總排序 |
|---------------------------|------|-----|
| IT系統癱瘓風險 | 營運風險 | 1 |
| 疫情風險 | | 2 |
| 船舶航行風險 | | 3 |
| 供應鏈變化風險 | 戰略風險 | 7 |
| 區塊鏈、人工智能等數字化應用的滯後風險 | | 15 |
| RCEP簽署帶來的風險 | | 28 |
| 稅務風險 | 財務風險 | 11 |
| 應收賬款回收風險 | | 19 |
| 匯率風險 | | 22 |
| 行業反壟斷法律、法規變化風險 | 合規風險 | 8 |
| 行業環保政策變化風險 | | 14 |
| 發生未經審批的關聯交易，或關聯交易金額超過審批額度 | | 29 |

責任運營

與2020相比，戰爭風險、碼頭因重大事故、罷工等原因封閉、危險品貨物運輸風險、行業反壟斷法律、法規變化風險的排名有大幅上升，引起本集團管理層的重視，並採取以下措施預計防範。

1. 對新增風險分別召開專題會議進行分析，及時制定防範措施。
2. 積極組織疫情防犯。整個新冠疫情期間，船員都得到了正常換班，船舶運營正常。各口岸公司通過居家辦公、戶外辦公等方式都保證了正常運營。
3. 修訂關聯交易管理制度，明確各公司應通過辦公自動化(OA)系統提交關連交易審批。
4. 明確合同如有到期自動續約條款，合同到期自動續約前需重新評審，並且應該有合同履行直接相關業務人員參與評審。
5. 排查並公佈黑名單客戶清單，防範應收賬款風險。

未來年度，公司將繼續細化風險管理工作：

1. 組織風控調查，修訂《風險描述與控制匯總表》，排查重大風險防控不足之處，完善風險防控方案。
2. 關注政治、社會、經濟、環保等外部環境變化，以及海豐新業務發展，及時排查新風險，組織相關應對方案。繼續組織總經理、財務負責人以上級別人員，對公司重大風險項目排序，理清公司風險防控重點。

2.3 防腐反貪

本公司高度重視廉政建設，嚴格杜絕任何形式的賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢行為。本公司嚴格遵守所有有關賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢的相關法律法規。

1. 公司制定《反賄賂政策》以及《員工行為守則》，在全集團公佈了集團防貪政策，強調「公司禁止任何形式的貪污賄賂行為，制度適用所有董事及僱員」，詳細規定在招待、差旅、贈送、接受禮品、折扣及佣金等方面需要遵循的原則及邊界，以及各個職級所負的監督責任。公司亦頒佈了《反舞弊、舉報投訴制度》，建立健全透明的反舞弊、舉報投訴機制，設立舉報熱線電話和電子郵箱，接受員工及外部第三方實名或匿名舉報。
2. 公司加強資金管控，在《資金管理制度中》，明確規定「所有資金收支，須建立在真實合法的業務背景上進行。禁止任何形式與賄賂、勒索、欺詐以及洗錢等非法行為、或違反公司制度的資金收支。」
3. 公司加強對員工反腐政策的宣講及培訓。公司定期組織員工進行培訓，在公司內部網站發佈《防貪錦囊》《上市公司防貪系統實務指南》《SITC防貪培訓資料》等，隨時供員工查詢學習。開展調查問卷，對公司防貪腐現狀進行調查。2021年完成問卷調查841人次，其中61.6%的員工認為所在公司不存在貪腐問題，38.2%的員工表示不清楚或懷疑，僅2名員工認為公司貪腐現象一般。

責任運營

- 4 本公司制定《內部審計制度》，定期組織內外部審計以及推行輪崗制度，有效防止舞弊行為的發生。2021年度，公司共實施34項審計，對下屬33家公司和分支機構實施例行審計，以及對長江直線公司實施了專項審計。此外，公司還嚴格執行輪崗制度，報告期內財務負責人輪崗10人次，獨立經營負責人輪崗20人次。

本報告期內，本公司未發生賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢相關案例。

2.4 客戶服務

客戶至上是海豐國際的核心價值之一，亦是本公司建立及維持競爭優勢的關鍵策略。

本公司秉持「專、精、特、新」服務戰略，在2021年度歐美航線運價大幅上升的情況下，仍專注於亞洲區域的航線經營，致力於為客戶提供精細、獨特、創新的服務，贏得客戶的長期信賴。

按地域劃分的客戶在收入中所佔比例如下：

| | |
|--------|-----|
| 大中華地區* | 47% |
| 東南亞 | 30% |
| 日本 | 19% |
| 其他 | 4% |

* 大中華地區包括中國大陸、香港及台灣。

本公司通過微信公眾號、公郵等方式實時給客戶發送封港信息、颱風信息、新政策解讀、新服務推廣等，使客戶體驗得到進一步提升。

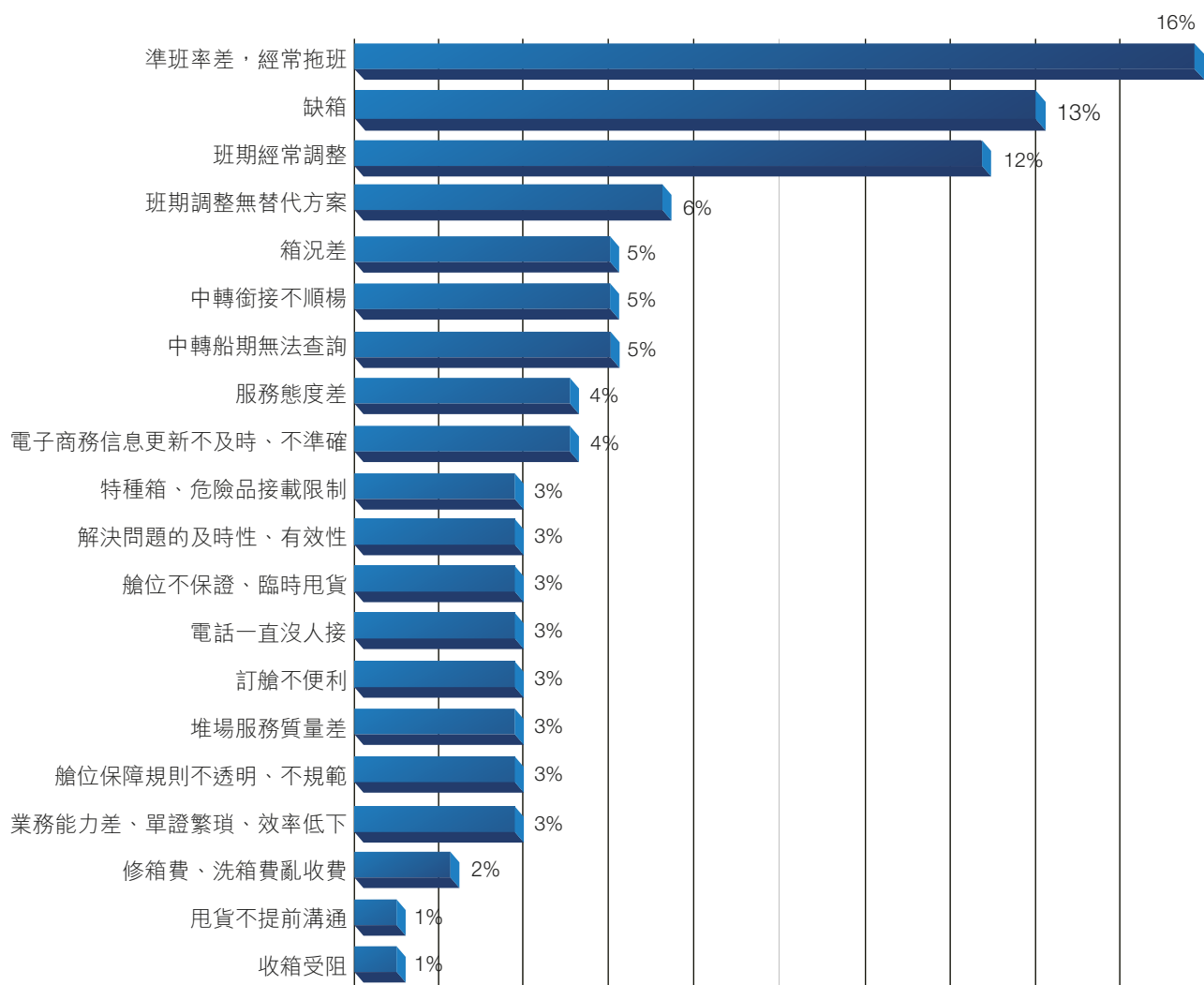
受新冠疫情的影響，航運市場普遍面臨了港口擁堵、船舶和集裝箱周轉率下降的困難情況，公司通過靈活配置運力、調整航線，維持高頻率高密度服務。增加孟加拉吉大港、緬甸仰光、俄羅斯海參崴服務，拓展鐵海聯運業務，增加物流網絡和價值鏈延伸。新增廈門，印尼泗水和三寶壟堆場，擴大倉庫堆場面積。

每年通過定期的會議、商務拜訪、座談會等多元化渠道，充分聆聽客戶的意見和建議，緊貼市場需求動態，不斷調整和創新，持續改進和提升本公司的客戶服務水平。公司還通過對客戶進行滿意度調查，瞭解客戶需求，提升服務質量。

以下是2021年本公司進行了客戶滿意度調查結果，對集運服務及物流服務的滿意度分別徵求了客戶的意見。

責任運營

集運服務中20個小項滿意度從低至高排序如下：其中准班率、班期等仍是客戶比較關注的服務項目，服務態度的滿意度有所上升。



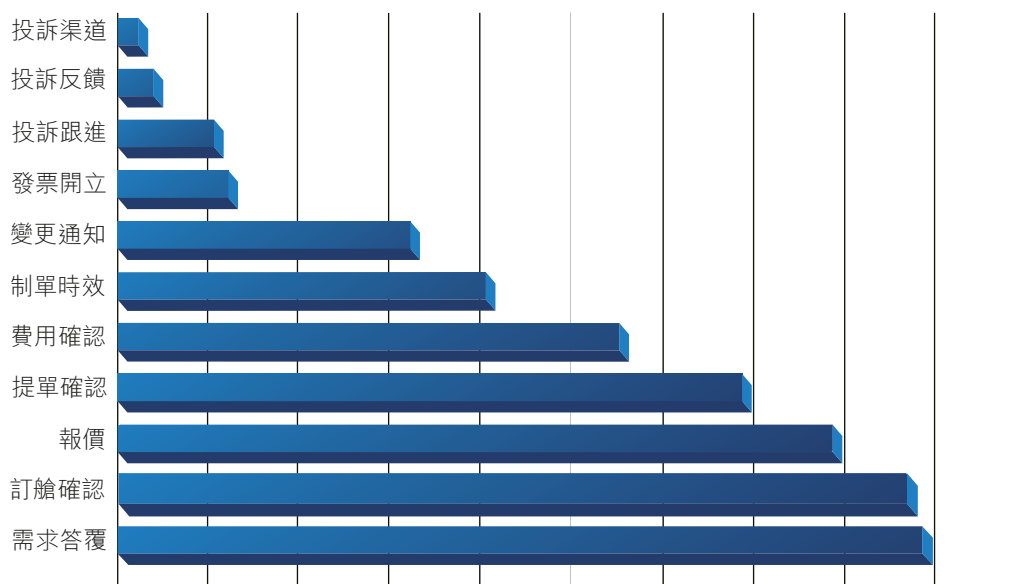
責任運營

針對以上客戶較不滿意的項目，公司採取了以下改進措施：

- 1) 新造船陸續下水會提升運力，並有一部分作為加班船投入到拖班嚴重的區域和航線；同時會通過合理提高船速等方式改善拖班情況；
- 2) 公司新租約45000TEU新箱以緩解缺口，2022年仍將根據業務實際情況增加箱配置；同時繼續加大空箱周轉效率，確保客戶用箱需求；
- 3) 公司操作中心和口岸船代會及時更新合作方船舶動態信息；口岸和堆場及時導入箱動態信息以保證商務動態信息的完整性和及時性。

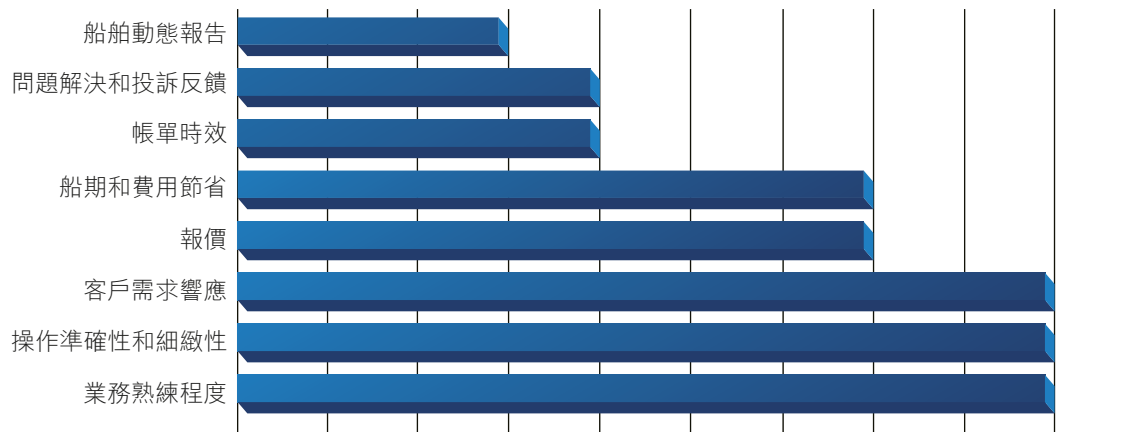
物流服務的客戶不滿意調查，分四個業務類型進行排序(滿意度由低至高)：

- 貨代業務

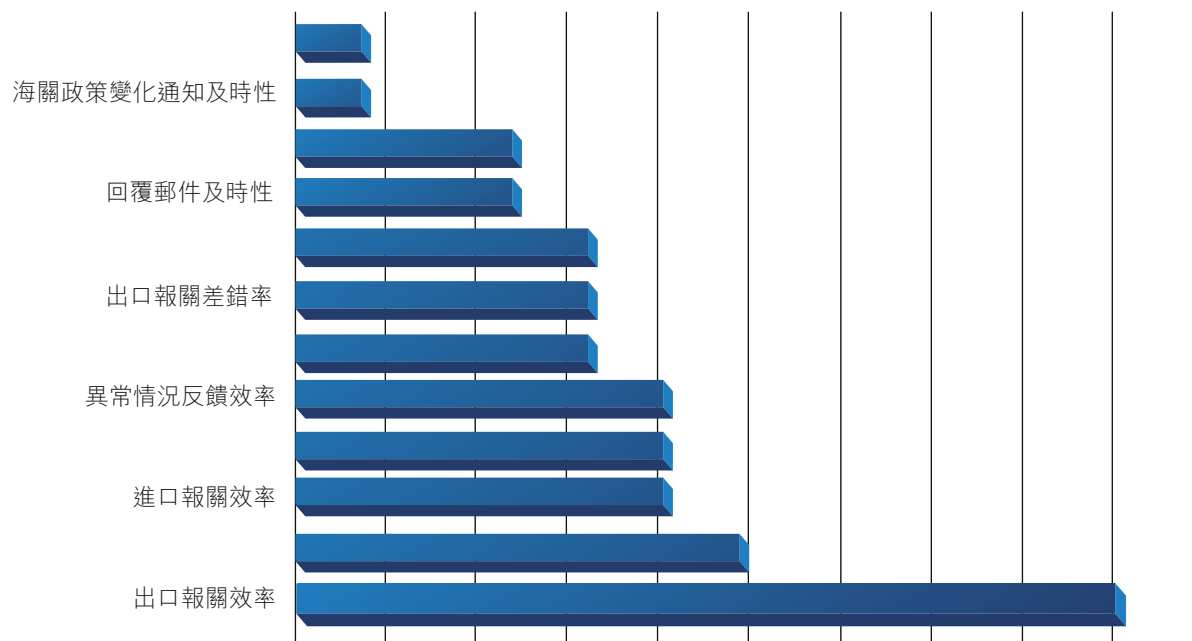


責任運營

- 船舶代理業務

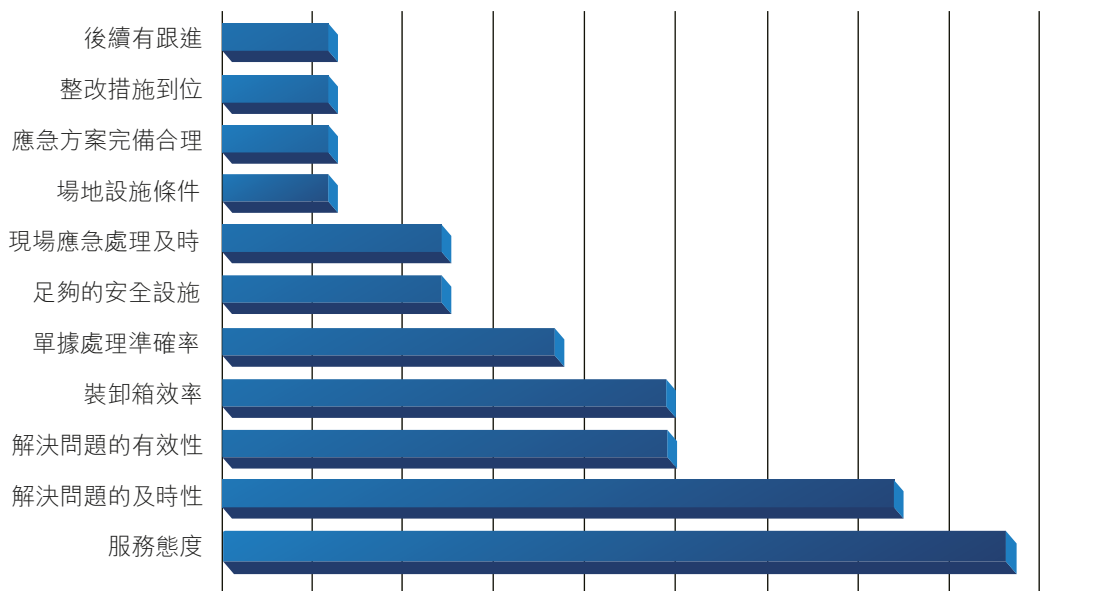


- 報關報驗業務



責任運營

- 堆場業務



針對以上客戶比較不滿意的項目，公司採取了增強海外代理的報價優勢，智能訂單，完善服務渠道，專注近洋航線的同時開拓遠洋航線的市場等措施改進服務。

本公司嚴格遵守與業務有關的法律法規，例如與化學品、危險品運輸及堆存有關的法律法規、SOLAS公約等，為客戶提供安全可靠的物流服務。報告期間，本公司並無因違反產品及服務的法律法規而遭受的罰款或非經濟處罰。對於本公司運送的产品中因安全與健康理由而須回收的情況，由於並非本公司安排回收，因此無法對此情況進行報告。

本公司還建立了完備的客戶投訴及爭議解決機制，設立業務公司和集團總部兩級接受客戶投訴的部門，高效率及妥善的處理投訴及爭議。此外，本公司為所有承運貨物投保了保賠險或者租家責任險，以保證在發生貨損時，貨主可以得到相應的賠償。本公司及時、有效處理客戶索賠，通過合理的賠償方式，將客戶損失降到最低，提升了客戶滿意度。2021年，月均處理的理賠案件有19件，全年賠償貨損金額僅18.3萬美元。

公司重視知識產權的維護及保障，特別是本公司商標的管理與維護，以便為客戶提供明確的、具有本公司特色的商標指引。公司已在20多個國家和地區按照當地的有關規定註冊了「SITC」「海豐」等商標，並在我們的集裝箱船舶、集裝箱、辦公場所規範的使用商標。2021年度，本公司未發生知識產權方面的糾紛。

本公司秉承對客戶負責的原則，致力保護客戶資訊安全與隱私，嚴格遵守相關法律法規，不斷完善資訊安全管理機制，嚴密保護和合理使用客戶資訊。本公司亦十分重視員工的資訊安全意識培養工作，在本公司制度與《員工手冊》中明確規定：在未得到允許的前提下，不得在任何場合通過任何方式向任何非相關公司、部門及個人透露任何客戶資料信息。報告期內，本公司沒有涉及任何洩漏客戶資料的個案。

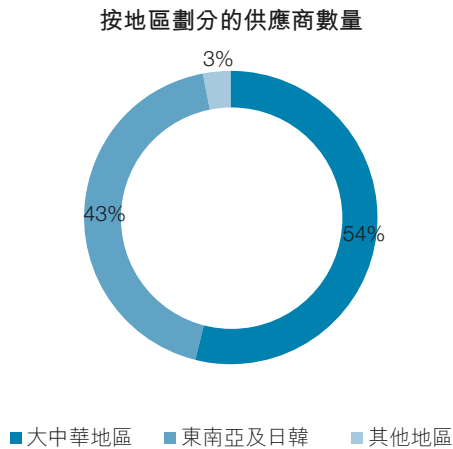
由於本公司業務不涉及產品的生產製造，因此沒有質量鑒定及產品回收程序。

2.5 供應商管理

隨著本公司業務逐步拓展，供應鏈網絡也延伸到運營所在不同地區。本公司秉承平等、互利的理念和原則，通過高度透明、負責任的採購過程和供應商管理，致力與供應商夥伴建立穩固緊密的合作關係，有效促進整個供應鏈的經濟、環境和社會效益的持續性增長。

1、供應商概況

截至2021年12月31日，本公司約7000家活躍供應商，遍佈中國、韓國、日本、越南、泰國、馬來西亞等45個國家和地區。



按供應商採購金額佔比所確定的關鍵供應商類別

| 供應商類型 | 提供服務內容 | 採購金額佔比 |
|-------|-------------------|--------|
| 碼頭 | 裝卸服務、碼頭設施使用、冷箱插電等 | 35.93% |
| 燃油 | 採購燃油 | 17.67% |
| 造船廠 | 製造集裝箱船舶 | 9.23% |
| 船東 | 出租集裝箱船舶 | 6.28% |
| 租箱公司 | 分租集裝箱 | 6.16% |

本集團的非流動資產主要為船舶。本公司董事認為，基於本集團業務的性質及成本的分配方式，根據香港會計師公會頒佈的香港財務報告準則第8號經營分部按特定地區分配船舶、經營利潤和相關資本開支並無意義。該等船舶主要用於亞洲跨地區市場的貨物航運。

2、供應商篩選

在供應商的選擇上，本公司嚴格遵守《供應商評審與維護管理流程》，秉承公平、公開、公正的原則，通過供應商評審制度，堅持數量和質量並重，不以價格為優先考量，全面考核供應商的服務水平、安全意識、道德標準、行業資質、社會責任等綜合指標。本公司會對供應商的各項條件進行年度評估，一旦發現供應商的條件已不符合要求，便會暫停合作，責令其整改。

本公司對不同類型的供應商的履約能力進行了不同的規定，對部分條件允許供應商提出了「社會責任評估」的要求，要求其提供與社會責任及可持續發展的有關資料及數據。對於重要供應商的選擇會遵循更為全面和嚴格的評估流程。本公司會從商務條件和技術條件兩方面進行評估：商務方面，主要從經驗能力、履約能力、管理水平、資信狀況、資金狀況、交貨期、付款條件、組織機構、人才隊伍、造價等方面進行評估；在技術方面，會主要考量供應商的行業內評價、硬件設施情況、資產營運指標及客戶反饋情況、生產設計能力和持續優化能力、合格 Maker list 評估、以往業績情況以及環保要求等。

本公司同時對供應鏈進行環保風險識別並制定應對措施。在船舶燃油供應環節，公司要求採購的燃油必須符合 ISO8217:2005 及以上標準，燃油供應商必須要有健全的環保意識理念和環保管理體系，達不到以上要求的供應商將不予採用；在船舶的購建和租賃環節，要求船舶必須符合 IMO 的排放要求，建造船廠出具船舶建造無石棉證明 (Asbestos-free certificate)，具備國際防油污證書 - IOPP、國際防空氣污染證書 - IAPP、國際防生活污水污染證書 - ISPP、IHM(船舶有害物質清單)；IEEC(國際能效證書)等環保證書；在造箱廠的選擇上，公司要求箱廠需要具備《環境管理體系認證證書》、箱廠所在地環保部門的批准文件、排污許可證等環保資質。

3、可持續發展承諾

2021 年度，公司新增了面向所有供應商的《可持續發展承諾函》，建議所有供應商，特別是關鍵供應商，在提供服務的同時，也需要認同公司發出的可持續發展倡議。有關承諾的內容包含：保護環境，減少有害及溫室氣體排放；保護自然資源盡量採用綠色能源及環保原料；制定公平合理的僱傭政策，保障員工合法的權益；禁止僱傭童工及強力勞工；採用綠色環保的供應鏈；堅決反對賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢行為；積極參與社會公益事業。

4、與供應商的合作

本公司致力提升供應鏈管理效率，通過談判、培訓、拜訪和專題討論會等不同的溝通渠道，進一步與供應商建立緊密關係，提高合作品質，從而加強核心競爭力並帶動行業發展。本公司亦積極與優秀、具有行業代表性的供應商拓展更廣泛及深入的合作模式，與上下游供應鏈夥伴建立互惠互利、共同發展的長期夥伴關係，促進產業共榮。海豐國際高頻率、高密度的海上物流運營模式，需要所掛靠碼頭運營商的積極支持。為實現合作共贏，除了上海港、青島港、大連港、天津港、廣州港、等多家港口公司保持戰略合作關係，2021年海豐國際與廈門港務控股集團簽訂3年戰略合作協議，並與廈門集裝箱碼頭集團有限公司成立合資公司，為客戶提供安全、準時、快速的優質物流服務奠定基礎。本公司與主要供應商如船東、租箱公司、燃油供應商等，保持長期穩定的合作關係，超過50%的供應商合作時間在10年以上。本公司嚴格執行合同條款，各類供應商款項準確及時結算，平均結算期約為37天。

2022年，本公司將繼續秉承業務發展與企業社會責任相平衡的宗旨，在合規運營的基礎上，加強與客戶及供應商關係的管理與維護，進而實現公司穩健運營、客戶滿意和供應商信任的多贏合作模式。本公司將繼續完善年度客戶不滿意度調查，著重改善客戶端的網絡開發，通過公司官網、企業公眾號、人工智能客服系統等渠道，加強與客戶的溝通，繼續提升客戶體驗；繼續加強供應鏈管理，降低違規風險，共同建立反貪防腐的供應鏈體系；加強公司網絡建設和業務延伸；積極參與區塊鏈在國際貿易、物流、供應鏈金融等方面的測試；進一步推廣可持續發展承諾在供應商中的適用範圍，同時嘗試識別供應鏈每個環節的環境及社會風險的慣例，並建立相關執行及監察方法。

節能環保

本公司在運營過程中，一貫堅持「保證安全、保護環境、保障健康」的環境方針，採用完善的環境管理體系，妥善處理各類污染物，不斷推進節能減排工作，始終將減少資源消耗和污染物排放貫穿公司日常的經營管理。在船舶運營的各項活動中，本公司注重保護生物多樣性，積極推動行業履行社會責任，促進人與自然和諧相處。

3.1 降低排放

本公司建立健全環境管理體系，對不同類型的污染物採取有效處置措施，確保各項污染物排放符合國際和地方法律法規要求，杜絕環境污染事件發生。本公司使用低硫油降低氣態污染物排放，提高船舶航運能效，減少燃油使用量，從源頭降低氣態污染物及溫室氣體排放。針對船舶運營過程中產生的污水，本公司均採取措施進行處理並監測排放數據，避免對海洋生物造成危害。對於陸上及海上的無害廢棄物，盡可能進行回收再利用，減少廢棄物產生量；無法再使用的無害和有害廢棄物則由市政公司或第三方機構妥善處置。2021年，本公司運營過程中未發生因環境污染或排放違規而受處罰的事件。

1、環境管理體系

本公司不斷完善環境管理體系，依據《中華人民共和國海洋環境保護法》、《防治船舶污染海洋環境管理條例》、國際海事組織(IMO)《國際防止污染公約》等，制定公司內部《垃圾管理計劃》、《油污應急計劃》等，明確各類污染物管理方法、溫室氣體控制措施和事故應急處理等，切實保障本公司各類排污均嚴格遵守國際及地方法律法規，減少污染物排放對環境的危害。

2、氣態污染物管理

本公司主要氣態排放物來源於集裝箱船舶運營以及陸上車輛運營過程中燃油燃燒產生的氮氧化物、二氧化硫和顆粒物等。本公司嚴格按照國際公約及各港口地區性要求進行氣態排放物管理控制，所有運營船舶均配備滿足國際公約的防污染設備並取得ISPP和IOPP證書，並根據IMO及地方法律法規最新要求，持續改進污染物處理設備和排放管理措施。由於新冠疫情影響2020年船舶有效運行較低，每艘船舶的平均燃油消耗及排放有所下降，2021年船舶航行恢復正常，使得每艘船舶的平均燃油消耗及排放略有上升，但遠遠低於2019年的效率指標。

運營集裝箱船舶排放數據

| 排放種類 | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 | 變動 |
|---------|-----------|-----------|-----------|--------|
| 氮氧化物(噸) | 36,597.96 | 36,557.19 | 41,743.42 | 14.19% |
| 氮氧化物/船 | 463.27 | 440.45 | 444.08 | 0.82% |
| 二氧化硫(噸) | 22,134.3 | 4,529.6 | 5,233.5 | 15.54% |
| 二氧化硫/船 | 280.18 | 54.57 | 55.68 | 2.02% |

陸上自有車輛排放數據

| 排放種類 | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 | 變動 |
|---------|--------|--------|--------|---------|
| 氮氧化物(噸) | 10.571 | 12.251 | 10.276 | -16.12% |
| 二氧化硫(噸) | 0.033 | 0.039 | 0.030 | -23.94% |
| 顆粒排放(噸) | 0.992 | 1.149 | 0.967 | -15.86% |

備註：

1. 集裝箱船舶排放包括集裝箱船舶運行消耗的重質燃油、輕質燃油等的排放數據；
2. 陸上自有車輛排放包括營運車輛及辦公用車消耗的汽油及柴油的排放數據；
3. 集裝箱船舶消耗重油及輕油排放係數乃參考IMO發布的MEPC.1/Cir 684中的排放係數；
4. 陸上自有車輛排放物計算中的排放係數取自香港交易所公佈的《環境關鍵績效指標匯報指引》。

溫室氣體排放

| 年份 | | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 | 同比變動 |
|---------------|------------|-----------|-----------|-----------|---------|
| 直接溫室氣體排放(範疇一) | 二氧化碳當量(公噸) | 1,520,130 | 1,505,664 | 1,708,807 | 13.49% |
| 間接溫室氣體排放(範疇二) | 二氧化碳當量(公噸) | 2,310 | 2,476 | 2,939 | 18.69% |
| 溫室氣體總量 | 二氧化碳當量(公噸) | 1,522,440 | 1,508,140 | 1,711,746 | 13.50% |
| 溫室氣體總排放密度 | 公噸/萬美元 | 9.80 | 8.95 | 5.68 | -36.51% |

1. 溫室氣體排放數據範圍為本公司及附屬公司自有車輛及運營集裝箱船舶的排放數據；
2. 汽油、柴油排放係數根據香港交易所公佈的《環境關鍵績效指標匯報指引》：集裝箱船舶消耗的重油及輕油排放係數乃參考IMO發佈的MEPC.1/Cir 684中的排放係數，外購電力排放係數參考2019年中國各區域電網公佈的排放因子。

3、減排目標

公司制定了符合IMO要求的減排目標：

短期目標：自2023年開始所有現有船舶能效指數(EEXI)及碳排放強度(CII)達到IMO最新的要求標準

中期目標：到2030年二氧化碳排放強度較2008年降低40%

遠期目標：到2050年二氧化碳排放強度較2008年降低70%，二氧化碳總排放量減少50%，並將逐步朝著零碳目標邁進。

為實現上述目標，本公司擬持續監測以下指標。

| | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 |
|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| CO2(克) | 1,452,530,000,000 | 1,461,645,000,000 | 1,661,437,262,000 |
| KPI1(克/TEU公里) | 101.00 | 94.52 | 86.39 |

| | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 |
|---------------|----------------|----------------|----------------|
| NO2(克) | 36,597,963,850 | 36,557,193,700 | 41,743,418,900 |
| KPI2(克/TEU公里) | 2.54 | 2.36 | 2.17 |

| | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 |
|---------------|----------------|----------------|----------------|
| SO2(克) | 22,134,288,075 | 4,529,600,000 | 5,233,460,000 |
| 箱公里 | 14,381,226,340 | 15,463,647,559 | 19,231,933,566 |
| KPI3(克/TEU公里) | 1.54 | 0.29 | 0.27 |

節能環保

降低燃油消耗

- 通過《船舶能效管理計劃》監控燃油使用情況，促進船舶提高航運能效；
- 升級船舶燃油設備，淘汰老舊船隻，確保燃油充分合理利用；
- 使用燃油添加劑，改善燃燒狀況，提高燃燒效率，降低燃油消耗和二氧化碳排放。

採用低硫油

- 嚴格遵守IMO Marpol公約附則關於2020年起船用燃料的硫含量不超過0.5% m/m的規定。2021年，已完成對所有老舊船隻進行主機與油路管線等燃油裝置改造工作，並提供指導意見，提示使用新型燃油的風險和防範措施；
- 嚴格遵守自2020年起，在中國海船進入內河控制區不大於0.1% m/m的船用燃油規定；
- 嚴格遵守部分國家(韓國)有關停靠期間不得使用大於0.1% m/m的船用燃對現有船舶進行改造

對現有船舶進行改造

- 更新船舶；
- 限制功率使用(EPL)；
- 增加節能設備／航線優化，氣象導航等措施；
- 船體優化／艙部優化／螺旋槳優化／導管型螺旋槳／導流鰭／舵球／雙尾鰭／導流葉片／船體塗層／空氣潤滑／風能／廢熱回收能／安全、節能及環保的智慧監控，新造船1800TEU和2600TEU採用海水變頻系統，2600TEU還採用了節能導管，進一步降低燃油消耗；
- 公司目前的新造／待交付船舶均已符合2023年的減排目標。

節能環保

4、污水處理

本公司運營過程中需自行處理並排放的污水主要來源於海上船舶運營所產生的船員生活污水、船舶含油廢水和船舶壓載水。船舶生活污水排放週期短、污染負荷高；船舶含油廢水易在水體表現形成油膜阻礙水生動植物生長。為避免船舶廢水對海洋環境造成損害，本公司高度重視各

類廢水的處理與排放，確保合規排放，各艘船舶裝有污水處理裝置並在體系文件中明確了排放指標，持續致力於保護海洋生態環境。2021年，公司自有船舶生活污水產生量為2,129噸，單船22.65噸，運營廢水產生量為5,465噸，單船58.14噸。

船舶生活污水

- 生活污水由收集櫃進行統一收集，對水體投放化學試劑或進行紫外綫方式殺菌
- 生活污水全部由經船級社認可的處理裝置進行處理後排放，處理後的污水達到國際排放標準

船舶含油廢水

- 安裝油水分離器，在廢水排出口設置連續監測裝置，確保排出廢水含油量低於15ppm，滿足IMO要求
- 對污水櫃進行改造，延長部分船舶污水處理週期1.5-2倍，一定程度上降低油污水的產生數量

5、廢棄物處置

本公司積極推動各類廢棄物回收再利用，並根據陸上及海上廢棄物種類的不同，採取相應的管理措施，減少廢棄物產生，不斷推動廢棄物減量化、無害化、資源化處理。

減排目標：到2030年，公司廢棄物密度在2020年的基礎上下降20%。

所產生的有害及無害廢棄物總量

陸上廢棄物產生量(噸) 二零一九年 二零二零年 二零二一年

| | | | |
|---------|--------|--------|--------|
| 辦公耗紙量 | 58 | 64 | 78 |
| 廢舊電池回收量 | 0.0073 | 0.0039 | 0.0043 |
| 含油污水 | 2.5 | 2.2 | 2 |

海上廢棄物產生量(噸)

| | | | |
|----------------------|----------|----------|----------|
| 生活垃圾 | 339 | 346 | 345 |
| 廚餘垃圾 | 347 | 313 | 418 |
| 廢油、油渣和含油污水 | 7,679 | 8,447 | 8,139 |
| 有害及無害廢棄物總量(噸) | | | |
| 有害廢棄物總量 | 7,680.51 | 8,448.60 | 8,141.31 |
| 有害廢棄物密度/萬美元 | 0.05 | 0.05 | 0.03 |
| 無害廢棄物總量 | 744.38 | 789.04 | 841 |
| 無害廢棄物密度/萬美元 | 0.005 | 0.005 | 0.003 |

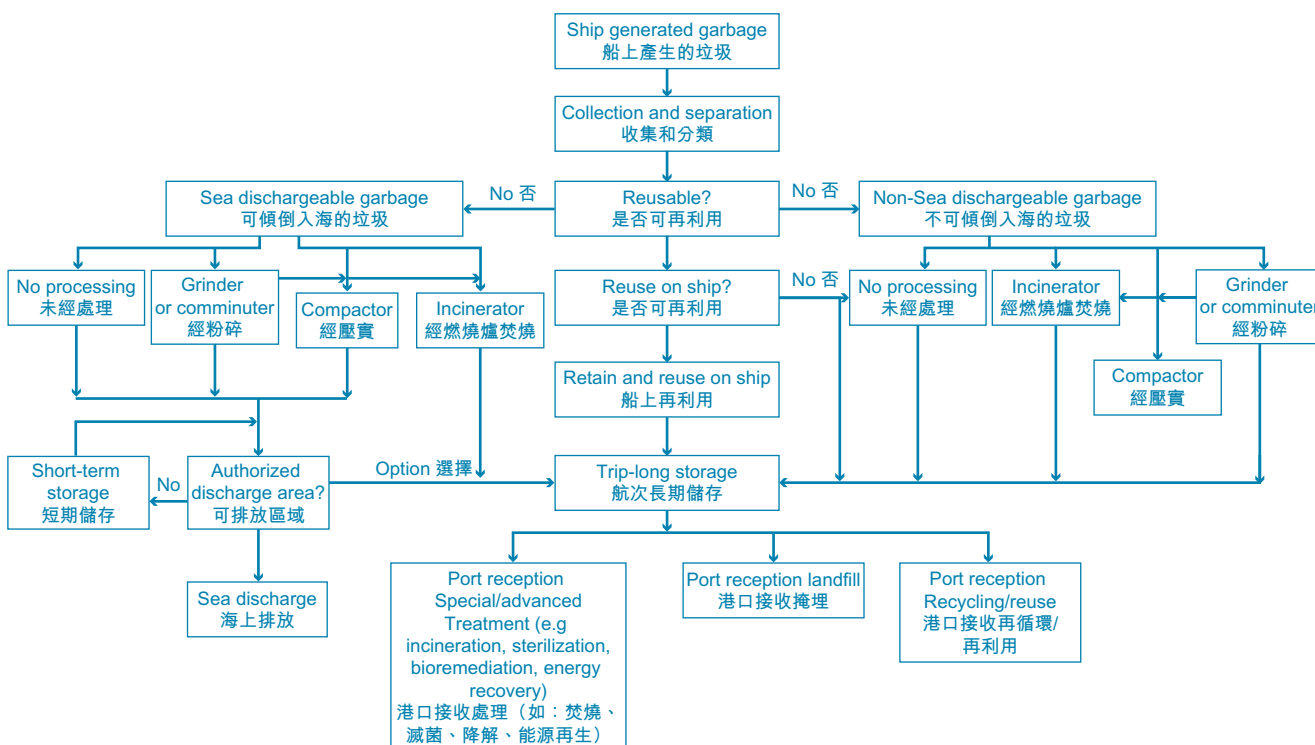
節能環保

本公司嚴格控制海上廢棄物排放，禁止隨意傾倒海上垃圾及超標排污事件發生，每艘船舶上設置垃圾分類回收裝置並培訓船員垃圾準確分類方法，海上垃圾分類收集後，統一在靠岸後通過代理或港口機關卸載船上垃圾並在岸上處理。此外，為盡可能減少溢油事故對環境的危害，本

公司制定《溢油事故應急措施》，明確發生溢油事故時各崗位船員的職責分工，防止發生火災和爆炸的針對性措施以及搶險實施方案等，及時防止危害進一步擴大。2021年度，本公司未發生漏油、溢油等事故。

Options for shipboard handling and discharging of garbage

船上垃圾處理方法選擇



針對廢油、廢油渣和含油污水等危險廢棄物，本公司設立《關於船舶污水處理管理辦法》，將油渣、廢油、含油污水進行收集並存放在污油櫃、廢油櫃及機艙污水櫃；其他危險廢棄物如廢舊電池、醫療廢物等存放在專用儲存桶中。靠岸後各類危險廢棄物將統一交由具備資質的第三方單位，確保船舶運營產生的危險廢棄物得到妥善處理。

本公司主營業務不涉及陸上廢棄物的大量產生，主要陸上廢棄物來自生活垃圾、辦公垃圾和廚餘垃圾。員工日常辦公及生活中，本公司要求最大限度地做到循環減排、

垃圾分類和妥善回收。倡導綠色辦公，推行OA辦公及視頻會議系統，減少辦公用紙消耗；在公司各樓層設置廢舊電池回收裝置，以便妥善處置含有重金屬的廢舊電池；配置有食堂的子公司設置分類回收桶，將廚餘垃圾與其他生活垃圾分開，公司大力倡導垃圾分類制度，各個分支機構都根據所在地的環保要求制定垃圾處理制度，明確責任人，配置分類垃圾容器，如有易腐或者有害垃圾產生，運往處理站進行統一處理，並在垃圾運送過程中施行密閉化運輸等。

節能環保

3.2 優化資源使用

本公司秉持節能環保、創建綠色企業的理念，在確保各項污染物排放合規的同時，倡導高效低耗，不斷提升資源綜合利用率，並針對主要耗能的船舶運營制定《船舶能效管理計劃》，深化節能減排工作。此外，為節約水資源，減少船舶外購淡水需求，船舶在海上運行時採用海水淡化作為主要淡水來源，並收集雨水進行船舶清洗工作。

節約各類能源

本公司一貫重視節能減排，致力於低碳經濟和綠色運營，打造資源節約型企業。陸上能源使用主要是行政車輛的汽油消耗和運營車輛的柴油消耗。海上能源使用主要是重質燃油和輕質燃油，由於船舶低硫油的廣泛使用，大幅降低了輕質燃油的消耗量。

二零二一年各項能源使用量

| 年份 | | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 |
|---------------|---------|-------------|-------------|-------------|
| 直接能源使用 | | | | |
| 汽油 | 噸 | 217 | 226 | 273 |
| 汽油能源消耗密度 | 噸/萬美元 | 0.0014 | 0.0013 | 0.0009 |
| 燃料油 | 噸 | 重質燃油446,193 | 重質燃油450,916 | 重質燃油520,802 |
| | | 輕質燃油19,964 | 輕質燃油12,729 | 輕質燃油6,360 |
| 燃料油能源消耗密度 | 噸/萬美元 | 3.00 | 2.75 | 1.75 |
| 柴油(陸上) | 噸 | 1,847 | 2,226 | 1,601 |
| 柴油能源消耗密度 | 噸/萬美元 | 0.0119 | 0.0132 | 0.0053 |
| 間接能源使用 | | | | |
| 外購電力 | 千瓦時 | 2,927,368 | 3,138,022 | 4,658,236 |
| | 千瓦時 | 1,305,830 | | |
| 間接能源消耗密度 | 千瓦時/萬美元 | 18.84 | 18.62 | 15.46 |

備註：

1. 直接能源範圍為本公司及附屬公司自有車輛及運營集裝箱船舶消耗的能源；
2. 間接能源範圍涵蓋本公司可統計的附屬公司辦公用電及業務運營用電。

設立KPI指標

2020年度開始，公司根據董事會的批准，就海上和陸上主要能源消耗設置KPI考核指標。

就海上集裝箱船舶燃油消耗，設置「單位運力萬海裡耗油量」指標，將公司船舶耗油量與總體運力及行駛里程掛鉤，以提高船舶運營效率。

單位運力萬海裡耗油指標：到2030年較2020年下降15%。

| | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 | 同比變動 |
|---------------------------|-------|--------|--------|---------|
| 單位運力萬海裡耗油量 (噸/萬海裡/TEU) | 0.007 | 0.0063 | 0.0054 | -13.57% |

2017年至2021年公司單位運力萬海裡耗油量連續四年保持下降趨勢，降幅均超過5%，2021年較2020年下降13.57%，已超額完成本年度能源消耗目標。

海上能源使用主要是重質燃油和輕質燃油，本公司從管理措施、技術措施、操作措施三方面推動船舶節能減排，實現最大的能源利用效率。

節能環保

提高船舶國際航運能效措施 管理措施

- 考核船隻單位運力油耗：定期對比船隻單位運力油耗，並查找並分析耗油量大的原因，淘汰油耗大的老舊船隻。
- 實施降油耗激勵機制：設定燃油使用獎懲辦法，對單位油耗低的船隊給予獎勵。
- 採用能效管理：每艘船舶根據不同的載重量及航行線路均配備《船舶能效管理計劃》，隨時監控二氧化碳排放量與船舶航行情況。

操作措施

- 選擇最優航線：編製科學合理的船隊組合，制定最優運輸計劃，縮短空載航程。
- 選擇最佳航速：營業船加裝燃油協動實時監控裝置，根據碼頭泊位情況採用合理航速以降低主機轉速，有效節省船舶燃油使用。
- 貨物高效配載：船長和大副制定合理高效的貨物配載以降低油耗。
- 加強機械設備保養，譬如影響氮氧化物排放的部件需及時檢修並記錄在相關的文件內，以確保機械設備能夠運行在最佳工況。
- 合理控制油艙加溫，降低鍋爐蒸汽壓力，減少鍋爐燃油消耗。

技術措施

- 新造船舶採用劍艏設計、舵球、舵鰭、導流鰭、螺旋槳優化等技術提高船舶的推進性能，降低船舶的燃油消耗。
- 新造船隻全部滿足IMO階段性排放需求。
- 增加輔助風機，降低主機轉速，採取經濟航速，從而達到節油的目的來降低排放。
- 採用主機汽缸油電子注油器，減少氣缸油消耗約35%。

節能環保

就陸上堆場柴油消耗，設置「單箱操作耗油量」指標，將耗油量與業務量掛鉤，以提高場站業務的操作效率。

單箱操作耗油量：到2030年較2020年下降15%。

| | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 |
|------------------|-------|-------|-------|
| 單箱耗油量 (噸/TEU) | 0.78 | 0.74 | 0.58 |

2021年較2020年KPI下降22%，已完成了設立的減排目標，未來公司會考慮調整減排目標，向更高的目標邁進。

智能自動化物流基地項目

為降低堆場油耗，本公司擬推進行自動化堆場項目。預計2022年度，在中國自由貿易試驗區(青島)片區投資3,200萬美元，建設海豐航運智能倉儲物流基地。場內機械設備全部採用電力提供動力，屋頂覆蓋太陽能電池板以及配置能量回收及智能能量調度裝置，發電的同時回收設備運行產生的能量。採用全自動無人集裝箱裝卸設備，通過遠程操控技術和智能化系統解決方案實現集裝箱的轉運工作。項目設計得到了碼頭自動化專家的論證及認可，操作效率遠高於傳統裝卸設備。在2021年7月由中國國際文化交流中心(CICEC)發起和主辦的首屆「國際碳中和30人論壇」上，海豐國際憑借「環保智能化堆場項目」榮獲了「碳中和實踐先鋒」稱號。

綠色金融項目

2021年，公司與澳新銀行簽訂三年可持續發展指標循環融資協議，為四艘集裝箱船舶提供總額7,190萬美元的貸款。如實現預設的三個減排指標，將會採用優惠利率，減少公司利息支出。

節約水資源

本公司提倡一水多用、循環利用，積極提高水資源利用率，減少水資源浪費。陸上用水主要為員工生活辦公用水，本公司通過宣傳節水文化、推行節水措施減少水資源使用量。海上使用海水淡化技術獲取主要水源，並將多餘的淡化海水存儲在專用水櫃，增加淡水儲備。2021年，通過海水淡化，本公司共獲得淡水34,113立方米，較2020年增加8,213噸。另外，本公司還收集雨水沖洗船艙的灰土、船艙墊灰塵和油污，有效地減少了水資源使用量。

節水目標：到2030年，耗水密度在2020年的基礎上下降20%。

| 年份 | 二零二一年淡水資源消耗量 | | | |
|------|--------------|---------|---------|---------|
| | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 | |
| 總耗水量 | 立方米 | 147,875 | 133,582 | 146,092 |
| 耗水密度 | 立方米/萬美元 | 0.95 | 0.79 | 0.48 |

備註：耗水量包含陸上可統計範圍的辦公場所用水以及海上自有船舶淡水消耗量。

節能環保

提倡綠色辦公

本公司倡導綠色辦公、綠色生活，提高員工節能降耗意識，號召員工節水、節電、節約用紙行為，踐行低碳環保行為，並收集廢舊電池，防止對環境造成有害污染。加強對辦公室用品的管理，規範其使用標準，延長辦公用品的使用壽命。在公司內提倡和推動無紙化辦公，減少用紙數量和廢紙的產生，辦公文件可通過郵件進行修改和傳送。推廣視頻會議及電話會議系統，減少不必要的差旅出行。下班要求及時關閉辦公的電器設備，如電腦、打印機、傳真機等，減少其對電量的消耗。同時，可將辦公區域內走廊、通道等照明需求較低場所的燈具替換成自動控制的開關，避免其長時間的亮著，節約電量。規範公司的用水標準，並在公司內推廣使用節水用具，在使用完水源後，及時將水龍頭關閉，杜絕長流水，避免浪費水源。如果辦公區域有景觀環境和綠地，也要節約灌溉用水。

3.3 保護環境及生物多樣性

海運船舶在製造、營運、維修和拆解過程中存在直接或間接把一些有毒有害物質引入海洋的潛在風險，對海洋生態環境可造成嚴重危害，本公司高度重視航運業務各環節對海洋環境所產生的影響，積極採取應對措施，推動航運業減少對海洋環境帶來的負荷。本公司在2021年末對生物及天然資源造成重大影響。

船體及集裝箱塗料

- 本公司在選擇船體及集裝箱塗料時，選擇船級社認可的合法合規大型供應商。
- 一貫堅持使用不含有機錫等有害物質的無毒塗料，防止因毒性引起的海洋生物畸變，保護海洋生物生存環境。

船舶有害物質

- 公司要求新造船隻需配備有害物質清單(IHM)，對船上所有危險和有潛在危險的物質進行識別，確保船上各類有害物質含量均符合相關要求。
- 公司制定《禁止含有石棉材料在船使用規定》，列明易使用石棉材料的部位，設立負責人確保採購的產品符合公司規定，並要求相關供應商出具產品無石棉聲明。

船舶壓載水管理

船舶壓載水中含有多種類型的微生物和動植物，排放入海後易產生外來生物入侵風險。

- 公司嚴格遵守IMO壓載水排放公約，制定《壓載水管理規定》，明確要求船舶壓載水置換區域距離最近陸地至少200海里，且水深至少200米。
- 船舶壓載水排放嚴格遵守IMO制定的《2004年國際船舶壓載水及沉積物控制與管理公約》及各地方法律法規，降低由壓載水中的沉積物和有害生物排放帶來的海洋環境風險。

節能環保

- 公司自2012年以後建造的新造船均安裝壓載水處理裝置並升級到滿足IMO新G8及USCG的要求，滿足D-2排放標準；同時，本公司對現有船舶按照塢修計劃逐步安裝符合D-2排放標準的壓載水處理裝置；公司對船舶壓載水的排放、置換、檢查均提出管理及操作要求，最大限度減少壓載水排放帶來的危害。

截至2021年12月31日，本公司68艘自有船舶中，有59艘已配備壓載水處理裝置。預計到2024年末，所有自有集裝箱船舶均配備壓載水處理裝置。外租船舶也將會在IOPP換證檢驗時加裝壓載水系統。

3.4 氣候變化

本公司持續關注航運業相關的規則，積極響應與應對氣候變化的相關的國家倡議和國際公約，對因重大氣候相關事宜對公司業務的影響進行識別。2021年度有以下極端天氣影響本公司業務：

| 極端天氣(類型) | 發生次數 | | 影響航次 | | 應對措施 |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 二零二一年 | 二零二零年 | 二零二一年 | 二零二零年 | |
| 颱風 | 12 | 22 | 95艘次 | 68艘次 | 避台及繞航 |
| 強冷高壓 | 9 | 1 | 50艘次 | 24艘次 | 避風及繞航 |
| 強溫帶氣旋 | 2 | 1 | 10艘次 | 10艘次 | 避風及繞航 |
| 合計 | 23 | 24 | 155艘次 | 102艘次 | |

與2020年相比，2021年公司航線受極端天氣影響的次數有所增加，為此，公司船管部門進一步完善了應急預案：對颱風，採取「以防為主」的方針，當預計颱風對港口有影響時，禁止船員下地，積極做好防颱風準備，寧可防而不來，不可來而不備。此外，其他可能對本公司主要業務產生影響的重大氣候還包括：大霧、大風浪、冰區航行等。本公司已在海務操作須知中，對各種極端氣候的應對制定相關的制度。

2022年度，公司將引入氣候相關財務披露工作組(TCFD)建議的分析方法，對環境及重大氣候事宜帶來的風險進行分析及匯報。

本公司主營業務不涉及製成品的包裝，因此並無大量消耗包裝材料。

和諧發展

本公司秉承以人為本的理念，切實保障員工權益，創造安全和諧的工作環境，為員工提供穩定的發展與晉升途徑，與員工共同發展進步。本公司致力於成為負責任的企業公民，貢獻所在運營地的經濟發展，創造就業機會，積極參與社區公益活動，持續回饋社會，構建和諧社區。

未來目標：

勞工與僱傭：岸上女性員工比例上升至**50%**；

發展與培訓：員工參與培訓的比例達到**100%**；

健康與安全：員工體檢率達到**100%**；

降低因公損失的工作小時數，最終消除死亡；

福利與激勵：2022年度獎勵股份額度提升至公司淨利的**5%**

4.1 勞工僱傭

本公司嚴格遵守運營所在地的關於勞工僱傭的所有法律法規，按照《中華人民共和國勞動法》及《中華人民共和國勞動合同法》與員工簽訂勞動合同，並根據各國家或地區的勞工法律法規制定公司內部政策，全面履行全球契約和企業社會責任，堅決擁護《世界人權宣言》，嚴格遵守與人權有關的國際公約和權利，嚴禁使用童工、歧視員工和強迫勞動的情況發生。

本公司在員工聘用、薪酬、晉升、解聘和退休等問題上，堅持對不同國籍、民族、種族、性別、宗教信仰和文化背景的員工一視同仁，平等對待。本公司嚴格執行當地民族政策，奉行宗教信仰自由，尊重不同民族員工習慣與信仰。

本公司在勞動用工中嚴格遵守當地的法律法規，嚴格禁止僱傭童工。人力資源部建立了詳細的員工招聘規定及審查流程，以避免在各招聘環節因為招聘工作失誤而僱傭了未滿16週歲的童工。2021年度新入職員工的最低年齡為19歲。本公司每年定期舉辦大型校園招聘與社會招聘活動。本公司與上海海事大學合作舉辦定向培養班，通過面試選拔合適的人才參加培訓班，設立公共管理課程與海豐國際內部培訓課程。直接面向高校招聘優質的人才，有效避免了未成年人進入到招聘環節。

本公司嚴格遵守當地勞工法規的規定，充分尊重員工的擇業自由及工作自由權利。本公司堅決杜絕任何理由的強制勞動，也不會以任何方式限制員工的人身自由。本公司在員工入職時安排培訓，詳細介紹各項勞動規章制度，讓員工充分瞭解其工作的權利和義務。本公司注重海上員工的權益，與僱傭船員簽訂就業協議以及補充就業協議，並根據《海事勞工符合聲明》，保證船員權益。

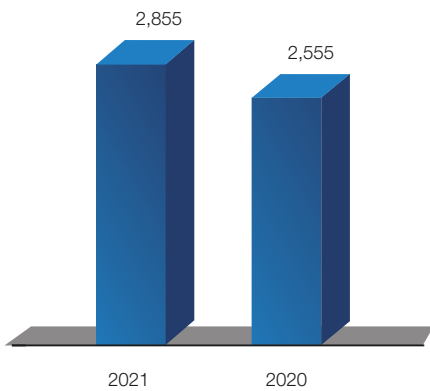
員工是企業發展的核心力量，尊重員工的人權是企業健康發展的前提。作為一家負責任的公司，海豐國際嚴格遵守國際公約和各項招聘制度，秉持非歧視原則，尊重每一位員工，堅決杜絕使用童工和強迫勞動的行為，獨立保障與維護員工的人權。報告期內，本公司未發生任何不符合有關僱傭及勞工實務相關法律法規的事件。本公司支持下屬公司建立工會等民間組織，已有17家分支機構建立的工會組織。2021年度，公司下屬有三家的工會組織員工進行團建及會議，與公司就員工遇到的問題進行交流。

和諧發展

本公司努力維護平等與多元的就業機會，充分吸引、凝聚、激勵和使用國際化優秀人才，積極推進地域化、全球化經營和發展。本公司嚴格遵守海豐國際內部招聘制度和流程，保證在人才招聘時遵循公開、平等的錄用原則。

2021年，本公司員工總人數為2,855人(包含船員)，全部為全職僱員。2021年較2020年增加12%。

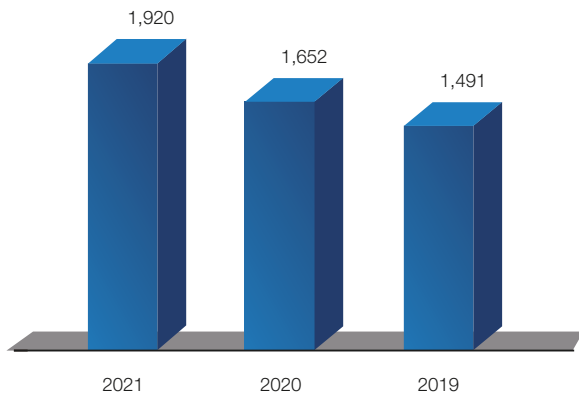
僱員總人數



陸上員工

2021年陸上員工較2020年增加268人，增幅16%。

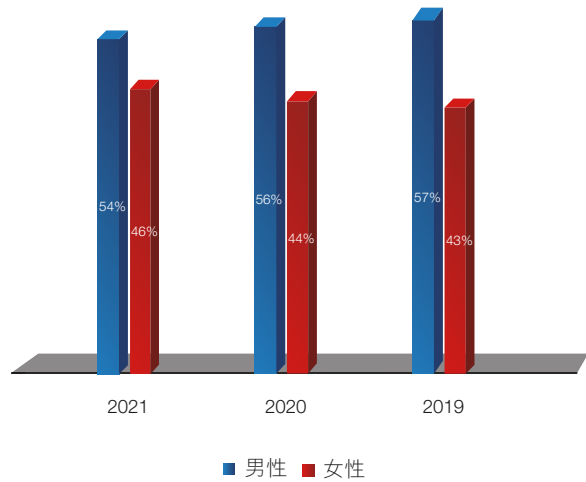
陸上僱員總人數



■ 2021年較2020年增加268人，增幅16%

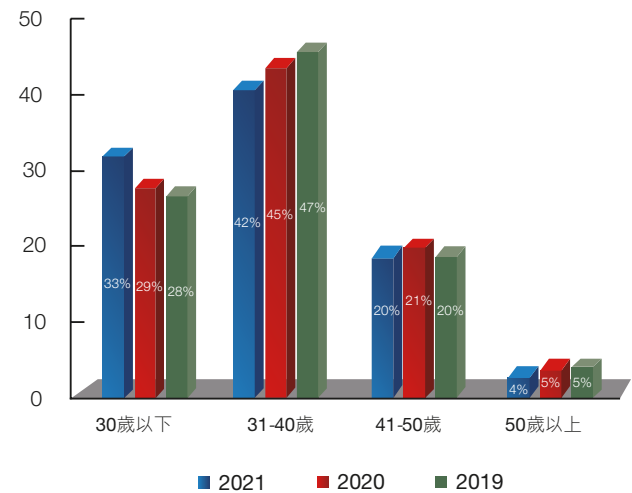
按照性別劃分，男性員工共有1,041人，佔比54%，女性員工共有879人，佔比46%，女性僱員的比例提高3%。

按性別劃分的僱員比例



按照年齡劃分，30歲及以下員工有639人，佔比33%，31歲到40歲的員工有813人，佔比42%，41歲到50歲的員工有383人，佔比20%，50歲以上的員工有85人，佔比4%。

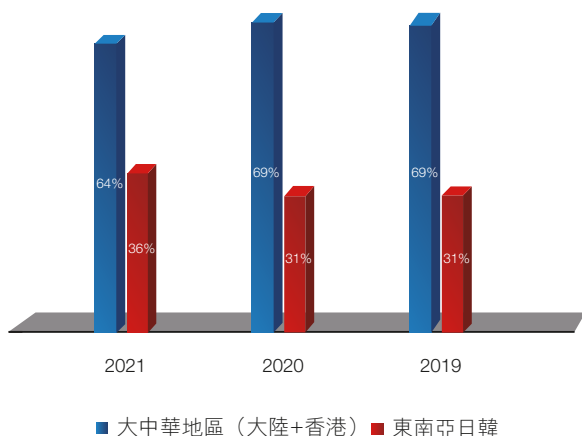
按年齡劃分的僱員比例



和諧發展

按照地區劃分，大中華地區的員工人數有1,114人，佔比58%，東南亞、日本及韓國的員工人數有806人，佔比42%。東南亞及日韓員工比例持續增加，說明公司從運營當地僱用的員工人數增加，國際化程度不斷提高。

按地區劃分的僱員比例



2021年，海豐國際各個類別的僱員流失比率都有下降，2019年離職率：10.29%，2020年離職率：6.67%，2021年離職率：7.1%表明公司並未因新冠疫情的影響而裁員，其中東南亞及日韓員工的離職比例已降至5%以下，女性員工的流失比率下降，已低於男性員工。本公司充分尊重員工的個人選擇，當員工離職時，依法為其辦理離職手續。

按性別劃分的僱員流失比率

| 年度 | 二零二一年 | 二零二零年 | 二零一九年 |
|------|-------|-------|--------|
| 男性僱員 | 8.20% | 6.87% | 12.43% |
| 女性僱員 | 5.89% | 7.49% | 10.19% |

按年齡劃分的僱員流失比率

| 年度 | 二零二一年 | 二零二零年 | 二零一九年 |
|--------|-------|--------|--------|
| 30歲以下 | 8.97% | 13.13% | 18.88% |
| 31-40歲 | 5.90% | 5.23% | 8.79% |
| 41-50歲 | 6.13% | 2.86% | 6.92% |
| 50歲以上 | 9.57% | 7.89% | 12.84% |

按地域劃分的僱員流失比率

| 年度 | 二零二一年 | 二零二零年 | 二零一九年 |
|-------|-------|-------|--------|
| 大中華地區 | 8.99% | 8.77% | 12.77% |
| 東南亞日韓 | 4.50% | 4.23% | 8.53% |

備註：僱員流失比率計算方法參考交易所網站《社會關鍵績效指標匯報指引》(www.hkex.com.hk/-/media/HKEX-Market/Listing/Rules-and-Guidance/Environmental-Social-and-Governance/Exchanges-guidance-materials-on-ESG/app3_socialkpis_c.pdf?la=zh-HK)

和諧發展

海上員工

截止2021年12月31日，本公司共有船員935人。2021年度，海豐首次招募女性船員，4位女性船員均畢業於上海海事大學，為2021年優秀畢業生。本公司秉承行業性別平等的原則，為優秀的航運人提供就業機會。隨著現代船舶技術的發展、自動化系統的應用，船員將不再是男性員工的專屬職業。新鮮血液的加入，使得我們的船隊構成更有活力，更加豐富多元化。

| | | 二零二零年 | 二零二一年 |
|----------|--------|-------|-------|
| 船員總數 | | 903 | 935 |
| 按性別劃分的 | 男 | 903 | 931 |
| 船員 | 女 | 0 | 4 |
| 按年齡劃分的 | 20-30歲 | 425 | 336 |
| 船員人數 | 31-40歲 | 326 | 431 |
| | 41-50歲 | 126 | 146 |
| | 51-60歲 | 26 | 22 |
| 按職位層級劃分的 | 管理級船員 | 365 | 384 |
| 船員人數 | 支持級船員 | 115 | 292 |
| | 操作級船員 | 423 | 259 |
| 按地區劃分的 | 中國大陸籍 | 903 | 935 |
| 船員人數 | 外籍 | 0 | 0 |

船員流失比率

| | 二零二零年 | 二零二一年 |
|--------|--------|-------|
| 男性船員 | 7.64% | 5.17% |
| 女性船員 | 7.64% | 5.19% |
| 20-30歲 | 0.00% | 0.00% |
| 31-40歲 | 8.00% | 6.93% |
| 41-50歲 | 8.90% | 3.58% |
| 51-60歲 | 3.97% | 5.81% |
| 管理級船員 | 3.85% | 4.35% |
| 支持級船員 | 4.93% | 3.76% |
| 操作級船員 | 19.13% | 6.71% |
| 中國大陸籍 | 6.86% | 5.47% |
| 外籍 | 7.64% | 5.17% |
| | 0.00% | 0.00% |

4.2 發展與培訓

隨著公司的不斷成長，員工個人發展已經成為了公司所需要面對的可持續發展核心議題。本公司重視員工的發展與成長，通過培訓提高員工的綜合能力與整體生產力，積極培養人才，適應未來市場需求，為公司的未來持續輸入生命力。

本公司建立完善的培訓體系，通過設立「海豐國際培訓體系建設委員會」確定各個級別員工的培訓課程內容，所有人員轉正、輪崗及晉升前需完成目標級別目標崗位的全部課程並通過在線考試；通過成立「海豐國際梯隊建設管理委員會」專門負責後備梯隊人才建設，通過培訓、輪崗、晉升等方面定向培養，為公司儲備管理人才。

和諧發展

2021年度，集團共提供各個國家及地區的競聘崗位95個，共有145人次參加競聘，240人獲得晉升(含升級及升職)，為個人發展和成長創造機會。

岸上員工

針對崗位需求和員工訴求，公司在集團和分公司層面分別制定培訓計劃，通過使用實地培訓、網絡教學及專業技術工作坊等多樣的職業培訓形式，幫助員工掌握必要的專業知識和使用技能以此滿足員工的個人發展需求。2021年公司自主研發的線上培訓系統開始投入使用，為員工培訓提供更為便捷的途徑。線上培訓系統共包含新員工培訓、骨幹員工培訓、主管培訓、經理培訓、後備總經理培訓、總經理培訓、普通船員培訓及高級船員培訓八個模塊，培訓內容包括：企業文化、管理制度、客戶服務、基礎知識和技能、崗位知識和技能、防腐培訓等內容，可以滿足各職級、各崗位員工的需求。

2021年，公司在上海張江辦公樓組織了「正和島數字化培訓」上海地區的線下培訓課程。本次培訓通過對「管理認知、組織認知、數字化認知、知識管理、時間管理」的知識講解，進行知識賦能、令知識變現為技能以跟隨公司的戰略步伐，將數字化管理帶入公司經營管理及各自的崗位工作中。

2021年，本公司員工培訓人數達1,622人，累計培訓小時數達3,798小時。

| | 員工平均 | | |
|-------|-------|-------|-------|
| | 受訓人數 | 受訓百分比 | 受訓小時數 |
| 受訓總人數 | 1,622 | 84% | 7.25 |
| 男性僱員 | 929 | 89% | 7.59 |
| 女性僱員 | 693 | 79% | 6.86 |
| 管理人員 | 808 | 100% | 12.91 |
| 普通僱員 | 1,112 | 86% | 4.54 |

海上員工

2021年，本公司船員培訓總投入時長達22,277小時。船員培訓主要分為岸上培訓及船上培訓。公司利用船員下船的時間，組織船員進行證書培訓、電子海圖培訓、體系文件及各種海務、機務操作須知、事故安全分析、心理健康等方面的培訓。船上每月由船長按照本輪年度培訓計劃要求組織培訓，包括不限于船舶訓練手冊、岸基提供的最新信息與指令(通知/通告/通函、文件修改、公約規則修改等)，船舶安全事故分析和預防、防污染意識、應變能力等情況；新接班船員上船后，應在兩周內完成救生、消防設備、應急系統操作熟悉培訓。

| | 員工平均 | | |
|--------|------|-------|-------|
| | 受訓人數 | 受訓百分比 | 受訓小時數 |
| 受訓船員人數 | 935 | 100% | 24 |
| 男性船員 | 931 | 100% | 24 |
| 女性船員 | 4 | 100% | 14 |
| 管理級船員 | 384 | 100% | 17 |
| 支持級船員 | 259 | 100% | 21 |
| 操作級船員 | 292 | 100% | 35 |

4.3 健康與安全

「員工是海豐最大的財富」是公司的核心價值觀，本公司始終把保障員工的生命健康與安全放在首要位置，並以最終消除死亡，盡量減少因工傷損失的時間為目標。為進一步提高船員風險防範意識、風險應變和危險處理能力，普及安全知識，弘揚安全文化，本公司除了嚴格執行SOLAS公約、STCW公約及MLC2006公約的要求，還

進一步根據實際情況制定安全管理手冊SMS，船岸共同執行，詳細規定操作規程、安全應急措施等。

本公司為所有員工提供免費的年度身體檢查，並為大陸員工提供包括養老保險、醫療保險、失業保險、工傷保險和生育保險，以及住房公積金在內的「五險一金」社會保障，為海外員工制定符合當地規定的保障制度。2021年度，共為員工繳納社會保險金及公積金合計1,015萬美元。

以中國上海為例，「五險一金」按照以下比例進行交納

| 養老保險 | | 基本醫療 | | 失業保險 | | 工傷保險 | | 生育保險 | | 公積金 | 補充公積金 |
|------|----|------|----|------|------|-----------|----|------|----|-------|-------|
| 單位 | 個人 | 單位 | 個人 | 單位 | 個人 | 單位 | 個人 | 單位 | 個人 | 單位/個人 | 單位/個人 |
| 16% | 8% | 10% | 2% | 0.5% | 0.5% | 0.2%-1.9% | 0% | 0% | 0% | 7%、7% | 3%、3% |

備註：各地因政策和公司的情況不同，交納比例會稍有差別。

本公司2021年有一名員工因公死亡，有2名員工因公受傷。工傷工亡員工均為海上船員，岸上員工未發生傷亡事故。過往三年公司因公死亡受傷人數如下：

| 年度 | 二零一九年 | 二零二零年 | 二零二一年 |
|---------|-------|-------|-------|
| 因公死亡人數 | 0 | 0 | 1 |
| 因公受傷人數 | 2 | 3 | 2 |
| 損失工作小時數 | 1,967 | 688 | 1,136 |

- 2021年06月12日，海豐天津輪在日本土作灣海域，發現一名船員失蹤，船長立刻報告公司和日本保安廳，經查看船舶監控分析，懷疑人員不慎落水失蹤。船舶延原路回到懷疑落水區域進行搜索，日本保安廳搜救船TOSA也在該水域進行搜救。後應日本保安廳要求，船舶恢復航行，由其獨自進行搜救工作。2021年6月16日，船舶靠泊天津港後，天津港公安分局二號路派出所經調查取證出具「落水生還可能性不大」的證明，2021年11月12日法院依其父母申請，宣告失蹤船員死亡，判決為終審判決。

和諧發展

- 2021年7月16日，海豐香港輪一名船員在檢修副機時被飛出的鐵絲傷到左眼。因船上醫療條件簡單，公司立刻聯繫當地代理，安排其下船休假就醫，目前已恢復健康。
- 2021年7月24日，海豐仁川輪一名船員開航前檢查綁紮時，一花籃螺絲從拉桿上脫落，造成左手無名指第一指關節被擠傷。船員受傷害後，船上立即按公司規定要求啟動船員危重傷、病應急措施，對受傷手指進行簡單消毒、止血、包紮。為確保船員生命安全，船長第一時間上報公司，並立即聯繫馬尼拉代理，由當地代理緊急安排水手長下船就醫。目前受傷船員已回居住地醫院治療後康復。

在安全事故發生後，公司立即組織由總經理、船長、機務經理、海務經理、船員主管等人員參加的專題會議，對事故發生過程進行回溯，從解決方案、風險評估、應急預案以及原因分析等幾個方面進行總結，制定如下糾正預防措施，並發送全體船員。

- 1) 指導船上按公司體系要求，認真執行船舶安全規章制度和保安制度；
- 2) 加強船員在船人身安全意識培訓，夜間不得獨自出生活區域，從事與工作無關事情；

- 3) 要求船上對於打磨，敲鏟等容易出現雜物飛濺工程的施工時，施工本人要帶好護目鏡和相關防護器具外，無關人員要距離5米以上安全距離，如必要通過施工區域，要停止施工，待區域內無人再進行施工。如條件允許，用安全繩圈出施工區域；
- 4) 指導船上按公司體系要求，認真執行甲板作業規定，開航前留出充足的時間檢查貨物的綁紮、繫固作業；
- 5) 發生事故後，船上現場評估，如不能自行處置，立即報告公司請求幫助，避免延誤傷情，產生嚴重後果。

海上員工

本公司編製《職業健康安全運行控制程序》(簡稱《控制程序》)，規定船舶職業健康安全風險的運行控制過程和辦法。《控制程序》規定成立船舶安全委員會，由船長、輪機長、大副、水手長和機工長等組成，主要任務是防止船上職業事故、傷害和疾病發生，確保船員得到職業健康保護。《控制程序》通過危險源辨識、控制措施和管理方案，使風險受控或降級，以實現公司的職業健康安全方針和目標。

和諧發展

本公司嚴格遵守《海事勞工公約》有關船員在船工作時間的規定，按時組織船員下船休假，保證船員的休息時間。2020至2021年受新冠疫情影响，有關部門對船員下船有嚴格的管控措施，在獲得有關部門批准及條件允許的情況下，公司積極與各部門溝通，聯繫隔離酒店，盡最大可能保證船員下船休息。

安全操作須知

機務操作須知

《禁止含有石棉材料在船使用規定》《船舶燃潤油管理、加裝須知及燃油質量控制》《船舶編製移油作業計劃說明》

海務操作須知

《船舶消防安全制度》《船舶防抗颱風安全制度》《大風浪中船舶操縱須知》《集裝箱運輸管理規定》《重大件貨物裝運注意事項》

應急操作須知

《船舶火災(爆炸)應急措施》《溢油事故應急措施》《貨物事故應急措施》

船員操作須知

《船員人身安全注意事項》

本公司嚴格按照國際保安規則(ISPS Code)制定防恐的保安計劃(SSP)，為船舶加裝CCTV監控及制定各類防恐措施，對航行於海盜區域船舶制定軍艦護航計劃並安排武裝保安護航，保證船員及船舶安全。

針對更加具體的船舶安全操作，本公司在機務、海務、應急、船員四個方面制定操作須知，保證各個環節的安全有序進行。

岸上員工

報告期內，本公司繼續加強既定的岸上工作安全計劃，強化員工安全意識，定期舉辦安全規範及培訓活動，並為員工提供安全舒適的辦公場所。

本公司定期進行消防演練，請職業消防中心人員到現場指導，針對場站等工作場所遇到初期火災員工的應變能力，掌握滅火器的種類以及正確使用方法進行培訓。本公司重視車輛使用安全，車隊編製的《駕駛員崗位職責》中有明確的安全細則，並定期對全體駕駛員進行安全培訓，旗下物流集團制定《進出場車輛安全制度》與《人車分流安全管理制度》，規範車輛與人員安全措施。2021年，本公司開展多種職業安全與健康培訓活動，讓員工熟悉公司安全制度與工作流程，加強對最新安全措施與技術的掌握，提升員工的工作健康與安全意識，促進安全健康理念建設。

2021年度，岸上員工未發生重大安全事故。

4.4 員工福利及激勵

本公司堅持以人為本的理念，將員工視為公司的寶貴財富，為員工提供安全舒適的工作環境，在各運營地建立完善的休假制度和保險體系，提供良好的福利待遇。本公司請專業人士定期為員工進行情感疏導，為員工創造健康的業餘生活，公司定期舉辦豐富的娛樂活動，號召員工積極參與，促進員工之間和諧團結。

本公司制定和完善了員工的薪酬體系，除基本工資外，還設立月度績效、項目獎勵、股權、年終獎、獎金補貼等，並確保員工享有交通、專項、全勤、外派、員工子女教育補貼等薪酬福利。超過95%的岸上員工進行月度或者季度績效考核，船員按照上下船時間的不同，定期進行績效考核。公司每年進行工資的普調，除個別特殊情況員工，基本實現普遍全員調薪。2021年薪酬184百萬美元(包括股權激勵)較2020年增加58%。

本公司的員工休假制度根據不同運營所在地情況靈活變更，根據各國家或地區的法律法規制定工作時間、法定休假，實行帶薪休假、產假、探親假等制度，緩解職工緊張的工作壓力，促進家庭和諧發展，增項員工的向心力以及企業的凝聚力。2021年度，岸上員工共有8,975人次享受帶薪休假，共計休假天數18,876天。

和諧發展

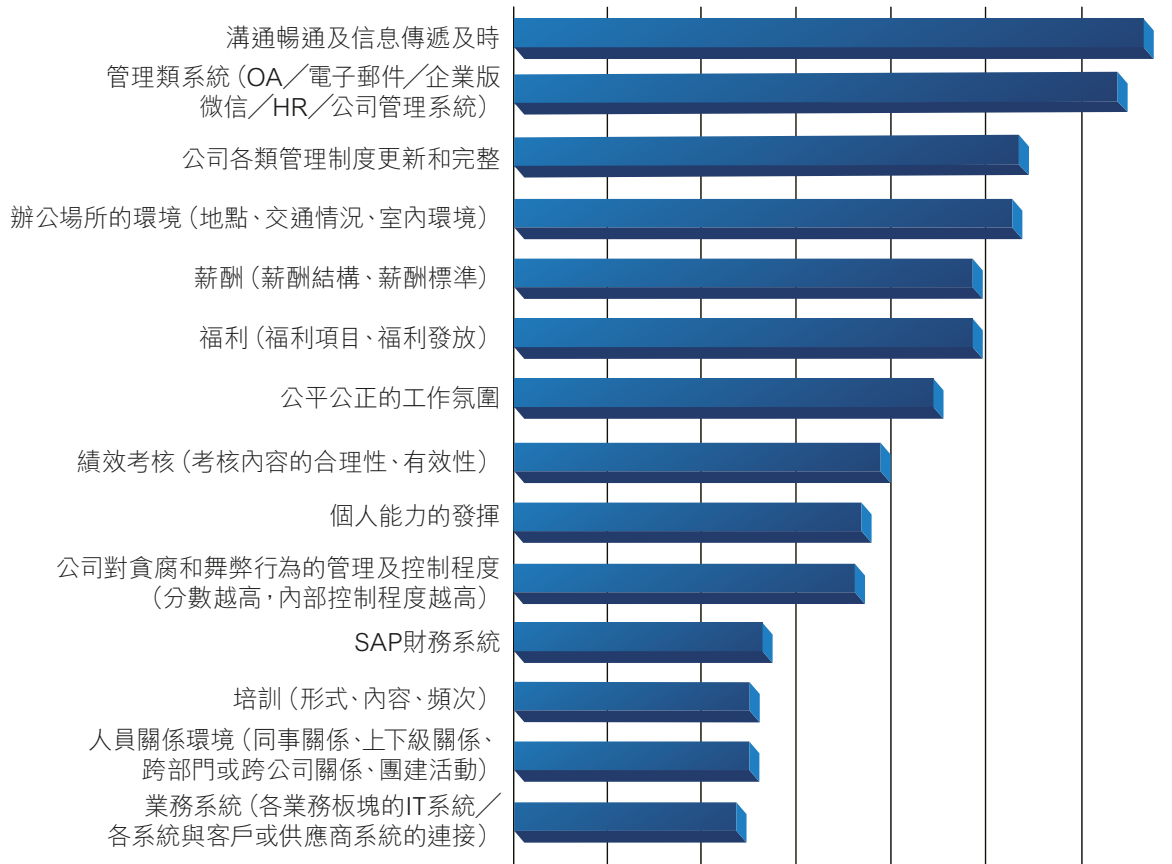
公司重視育兒假的推廣，根據各個國家和地區的規定，鼓勵員工申請育兒假

| | 二零一九年 | | 二零二零年 | | 二零二一年 | |
|------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|
| | 男 | 女 | 男 | 女 | 男 | 女 |
| 當年實際申請人數 | 0 | 10 | 0 | 15 | 1 | 12 |
| 當年預計復職人數 | 2 | 10 | 3 | 14 | 3 | 14 |
| 當年實際復職人數 | 2 | 8 | 3 | 10 | 2 | 10 |
| 前一年實際復職人數 | 1 | 4 | 2 | 5 | 3 | 10 |
| 前一年在育兒假結束後 返崗且12個月後仍在 職的員工總數 | 1 | 4 | 1 | 5 | 3 | 9 |
| 當年應復職實際申請 延期人數 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 休育兒假的員工的 返崗率 | 100.00% | 80.00% | 100.00% | 71.43% | 66.67% | 71.43% |
| 休育兒假的員工留任率 | 100.00% | 100.00% | 50.00% | 100.00% | 100.00% | 90.00% |

和諧發展

除了完善的薪酬、休假制度和良好的福利待遇外，本公司充分尊重員工切身利益與福祉，建立高效的員工交流機制，在公司網站上通過公司政策答疑、OA調查問卷等方式聆聽員工聲音並切實解決員工問題。2021年度本公司進行了員工滿意度調查問卷，參加人數超過1,000人，本

次問卷對員工比較關心的薪酬、福利、業務系統、績效考核等14項內容進行調查，根據調查問卷的結果，按滿意程度從高至低形成如下排序矩陣。



與2020年相比，2021年度員工滿意度整體評分提高，其中對財務SAP系統的滿意度有較大幅度的提高。針對員工滿意度較低的事項，公司採取以下改進措施：

- 升級公司郵箱系統，改善員工工作效率；
- 盡快開發適合各個國家當地需求的信息系統；
- 關注物流公司員工的薪酬待遇；
- 改善場站工作人員的工作條件。

本公司非常重視股權激勵制度，激勵認同公司企業文化、遵守公司規章制度、在重要崗位長期為公司作出貢獻的員工，增強歸屬感，實現公司與員工的共同持續發展。本公司的股權激勵包括原始股份、員工期權以及正在執行的限制性股票計劃：

和諧發展

截止2021年12月31日，員工及管理層持股約佔公司總發行股份的64%：

已授予期權佔公司總發行股份的9.69%，尚未行使的期權股份數833,700股：

正在執行的限制性股票計劃如下：

| 年度 | 獎勵金額 | | 獎勵人數 | 派息金額 |
|------|-------------|------------|------|------------|
| | (HKD) | 獎勵股份總量 | | |
| 2017 | 28,566,460 | 3,890,033 | 518 | 1750,514 |
| 2018 | 44,583,840 | 6,570,360 | 542 | 2,299,626 |
| 2019 | 44,577,990 | 6,348,743 | 552 | 2,793,446 |
| 2020 | 49,107,690 | 6,769,105 | 604 | 3,858,389 |
| 2021 | 73,643,307 | 4,887,657 | 630 | 3,519,113 |
| 合計 | 240,479,287 | 28,456,898 | | 14,221,088 |

公司將持續研究股權激勵的方式和力度，更好地發揮激勵作用。

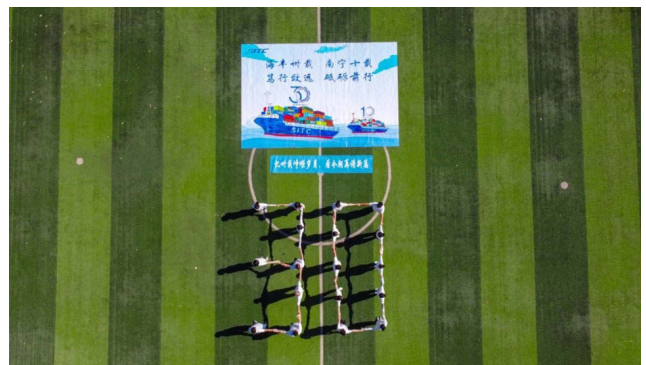
同時，本公司還組織開展了各類員工活動，豐富了員工的生活。2021年，為海豐成立三十週年，各公司組織豐富多彩的團建活動，宣傳企業文化、增強團隊凝聚力。



集運大連、物流東北、大連韓通的全體員工，共同參與以「而立風華正茂、共暢精彩未來」為主題的團建活動



集運柬埔寨、物流柬埔寨同事共聚一堂，圓滿完成最後一期數字化時代管理培訓課，通過提升自身能力的方式慶祝海豐成立三十週年。



集運南寧攜手物流南寧於原鄉聚落開展了「億卅載崢嶸歲月，看今朝再譜新篇」為主

和諧發展

4.5 社區支持

本公司積極融入並在運營地當地為社區作出貢獻，身體力行參與公益項目，實現公司與運營地社區的共同可持續發展。本公司加強與運營地社區的溝通，了解社區的關注及需求，並結合公司自身的業務優勢和特點確定本公司貢獻的專注範疇。2021年度，本公司在教育扶貧、航運人才培養、新冠疫情預防等方面做出了貢獻，公益總額投入320萬元港幣。

案例：2021年1月21日，海豐國際參與援建的國家移民局上海邊檢總站扶貧項目龍奮小學綜合教學樓項目啟動儀式在廣西柳州市三江縣富祿鄉龍奮小學舉行。該項目將拆除原舊木樓，原址建造一棟高15米，建築面積674平方米，地上4層，地下1層的綜合教學樓。



案例：第四屆SITC Mini-MBA航運管理定向培養班

2021年11月03日，第四屆SITC Mini-MBA航運管理定向培養班開班儀式在上海海事大學海豐國際學術交流中心成功舉行。



案例：2021年5月8日，海豐國際投資建立的學術交流中心揭幕儀式在上海海事大學成功舉行。



和諧發展

案例：海豐泰國公司向泰國紅十字會捐款150,000泰銖，為泰國抗疫盡一份自己的力量。



此外，海豐的貿易航線及陸上綜合物流業務網絡覆蓋了15個國家和地區的超過74個主要城市和港口，在中國、泰國、印尼、越南、馬來西亞、緬甸、南非、韓國、菲律賓等9個國家設立近40家合資公司，與當地投資者及政府部門保持了良好的關係。2021年度海豐國際及其附屬公司繳納各類稅金約為1,384萬美元，利用自身的資金及業務優勢，為當地的經濟發展做出了貢獻。有806名外籍僱員來自於東南亞及日韓地區，占岸上僱員總人數的42%，並且有逐年上升的趨勢，為當地就業作出了貢獻。

案例：海豐越南公司越南西貢新港總公司提供捐款5億越南盾，以助力當地港口、物流供應鏈早日恢復正常，為南越區域的經濟儘早全面重啟盡一份自己的力量。



展望

展望2022年，公司董事會將「合法合規、穩步發展；居安思危、擇機發展；培養人才、持續發展；共同富裕、共同發展」作為工作目標，提升運營效率、加強公司管理，在動盪的國際形勢下，繼續堅持「專、精、特、新」，並不斷尋求發展機遇。

在環境方面：

- 識別對公司有可能產生重大影響的氣候風險，如颱風、水災、酷熱天氣等，制定相關應對方案；
- 評估IMO2023年EEXI及CII政策並制定應對方案；
- 跟蹤各項環境指標的執行與監控；
- 繼續推進綠色金融項目；
- 推進新型能源船舶的採用。

在社會方面：

- 提升資產周轉效率，滿足客戶倉位需求、合理定價；
- 評估供應商可持續發展事項，推廣可持續發展承諾函的採用範圍；
- 識別供應鏈變化的風險並制定應對措施；
- 加強人才招聘及培訓；
- 客戶、供應商、員工、社區等利益相關者的溝通。

在管治方面：

- 繼續參與碳披露項目(CDP)及標準普爾(S&P)評分，提升評選等級；
- 關注投資者、港交所對的ESG報告的諮詢和最新的指引；
- 聘任外部專業機構(HKQAA)對管理層進行培訓及ESG報告的認證；
- 研究及考慮採用TCFD建議的分析方法。

針對俄羅斯聯邦於2022年2月下旬在烏克蘭採取的行動，美國、歐盟及其他國家已對俄羅斯及若干俄羅斯個人、銀行及公司實施制裁。軍事行動、制裁及由此導致的市場混亂程度及持續時間現階段尚無法預測，並可能對本集團運營通往俄羅斯的貿易航線產生不利影響。本公司將持續關注事件的發展並評估可能對本公司運營產生不利影響的任何制裁風險，並於經評估將對本集團運營產生任何重大不利影響時採取適當措施。

展望未來，國際貨幣基金組織預計2022年全球GDP將增長4.4%，德路裡預計2022年全球港口輸送量將增長4.6%，集裝箱船隊運力增速預計低於需求增速。國際海事組織(IMO)即將實施的每年度評估其碳排放度指數(CII)使老舊船舶逐漸報廢，抑制了集裝箱運力的增長，以上因素將維持亞洲區集裝箱航運物流的供需平衡。本集團將密切關注全球經濟的變化，把握時機謹慎實施業務擴張計劃。

附錄一：獨立核實聲明



核實聲明

範圍及目的

香港品質保證局已對海豐國際控股有限公司(下稱「海豐國際」)的2021年環境、社會及管治報告(下稱「報告」)的全部內容進行獨立驗證。核實範圍包括海豐國際於報告期內，即2021年1月1日至2021年12月31日，在中國內地、中國香港、日本、韓國以及東南亞國家的業務運營相關的可持續發展表現數據和資料。

此核實聲明的目的是對報告所記載之內容提供合理保證。全球報告倡議組織(GRI)的《可持續發展報告標準》的「核心」選項及香港聯合交易所有限公司的《環境、社會及管治報告指引》的要求編製。

保證程度和核實方法

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

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

獨立性

海豐國際負責收集和準備所有在報告內陳述的資料。香港品質保證局不涉及收集和計算此報告的數據或參與編撰此報告。香港品質保證局的核實過程是絕對獨立於海豐國際。

結論

基於是次的核實結果，香港品質保證局對報告作出合理保證並總結：

- 報告是按照《可持續發展報告標準》的「核心」選項和《環境、社會及管治報告指引》的要求編製；
- 報告平衡、清晰、具比較性和及時地將海豐國際的可持續發展表現(包括所有重要和相關的可持續發展範疇)闡述；及
- 報告內的數據和資料可靠完整。

根據驗證準則，香港品質保證局沒有發現在報告內闡述的可持續發展表現信息和數據並非公平和如實地按照主要範疇作出披露。總括而言，此報告以事實，迅速，一致，公平和坦誠的方式提供有關海豐國際可持續發展表現的明確信息給持份者。

香港品質保證局代表簽署

梁靄怡
金融項目部高級總經理
2022年4月

附錄二：港交所《環境、社會及管治報告指引》索引

| | 範疇、層面及績效指標 | 報告章節／ 參考指引 | 頁碼 |
|------|---------------------------|---------------|-------|
| A1 | 排放物 | | |
| 一般披露 | | 節能環保 | 25-29 |
| 1.1 | 排放物種類及相關排放數據 | 節能環保 | 25 |
| 1.2 | 溫室氣體排放量 | 節能環保 | 26 |
| 1.3 | 有害廢棄物總量及密度 | 節能環保 | 28 |
| 1.4 | 無害廢棄物總量及密度 | 節能環保 | 28 |
| 1.5 | 排放量目標及達到這些目標所採取的步驟 | 節能環保 | 26 |
| 1.6 | 廢棄物處理以及減排目標及達到這些目標所採取的步驟 | 節能環保 | 28 |
| A2 | 資源使用 | | |
| 一般披露 | | 節能環保 | 30 |
| 2.1 | 直接／間接能源消耗及密度 | 節能環保 | 30 |
| 2.2 | 總耗水量及密度 | 節能環保 | 32 |
| 2.3 | 能源使用效益目標及採取的步驟 | 節能環保 | 30-32 |
| 2.4 | 描述求取使用水源上的任何問題及訂立的用水效益目標 | 節能環保 | 32 |
| 2.5 | 製成品所用包裝材料的總量及單位佔量 | 節能環保 | 34 |
| A3 | 環境及天然資源 | | |
| 一般披露 | | 節能環保 | 25-34 |
| 3.1 | 描述業務活動對環境及天然資源的重大影響及採取的行動 | 節能環保 | 25-34 |
| A4 | 氣候變化 | | |
| 一般披露 | | 節能環保 | 34 |
| 4.1 | 描述已經及可能對發行人產生影響的重大氣候相關事宜 | 節能環保 | 34 |

附錄二：港交所《環境、社會及管治報告指引》索引

| | 範疇、層面及績效指標 | 報告章節／ 參考指引 | 頁碼 |
|------|----------------------------|---------------|----------|
| B1 | 僱傭 | | |
| 一般披露 | | 和諧發展 | 35、43-45 |
| 1.1 | 按性別、僱傭類型、年齡組別及地區劃分的僱員總數 | 和諧發展 | 36-38 |
| 1.2 | 按性別、年齡組別及地區劃分的僱員流失 | 和諧發展 | 37-38 |
| B2 | 健康與安全 | | |
| 一般披露 | | 和諧發展 | 40 |
| 2.1 | 過去三年每年因公亡故的人數及比率 | 和諧發展 | 40 |
| 2.2 | 因工傷損失的工作日數 | 和諧發展 | 40 |
| 2.3 | 描述所採納的職業健康與安全措施以及相關執行及減產方法 | 和諧發展 | 41-43 |
| B3 | 發展及培訓 | | |
| 一般披露 | | 和諧發展 | 35 |
| 3.1 | 按性別及僱員類型劃分的受訓僱員百分比 | 和諧發展 | 39 |
| 3.2 | 按性別及僱員類別劃分，每名僱員完成受訓的平均時數 | 和諧發展 | 39 |
| B4 | 勞工準則 | | |
| 一般披露 | | 和諧發展 | 35 |
| 4.1 | 描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工 | 和諧發展 | 35 |
| 4.2 | 描述在發現違規情況時消除有關情況所採取的步驟 | 和諧發展 | 35 |
| B5 | 供應鏈管理 | | |
| 一般披露 | | 責任運營 | 22-24 |
| 5.1 | 按地區劃分的供應商數目 | 責任運營 | 22 |
| 5.2 | 描述有關聘用供應商的慣例 | 責任運營 | 23 |
| 5.3 | 描述有關識別供應鏈每個環節的環境及社會風險慣例 | 責任運營 | 23 |
| 5.4 | 描述在揀選供應商時促使多使用環保產品及服務的慣例 | 責任運營 | 23 |

附錄二：港交所《環境、社會及管治報告指引》索引

| | 範疇、層面及績效指標 | 報告章節／ 參考指引 | 頁碼 |
|------|-----------------------------|---------------|-------|
| B6 | 產品責任 | | |
| 一般披露 | | 責任運營 | 17-21 |
| 6.1 | 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 | 責任運營 | 21 |
| 6.2 | 接獲關於產品及服務的投訴數目及應對方法 | 責任運營 | 17-21 |
| 6.3 | 描述與維護及保障知識產權有關慣例 | 責任運營 | 21 |
| 6.4 | 描述質量檢定過程及產品回收程序 | 責任運營 | 21 |
| 6.5 | 描述消費者資料保障及隱私政策 | 責任運營 | 21 |
| B7 | 反貪污 | | |
| 一般披露 | | 責任運營 | 16 |
| 7.1 | 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結果 | 責任運營 | 17 |
| 7.2 | 描述防範措施及舉報程序 | 責任運營 | 16 |
| 7.3 | 描述向董事及員工提供的反貪污培訓 | 責任運營 | 16 |
| B8 | 社區投資 | | |
| 一般披露 | | 和諧發展 | 46 |
| 8.1 | 專注貢獻範疇 | 和諧發展 | 47 |
| 8.2 | 專注範疇所動用的資源 | 和諧發展 | 47 |

附錄三：GRI內容索引

| 披露項目及指標 | 報告章節／參考指引 | 頁碼 |
|-------------------------------|-----------------|-----------|
| 組織概況 | | |
| 102-1組織名稱 | 關於本報告 | 1 |
| 102-2活動、品牌、產品和服務 | 關於海豐國際 | 2 |
| 102-3總部位置 | 關於海豐國際 | 2 |
| 102-4經營位置 | 關於海豐國際 | 3 |
| 102-5所有權與法律形式 | 請參考公司2021年報 | |
| 102-6服務的市場 | 關於海豐國際 | 3 |
| 102-7組織規模 | 請參考公司2021年報 | |
| 102-8關於員工和其他工作者的信息 | 和諧發展 | 35 |
| 102-9供應鏈 | 責任運營 | 22 |
| 102-10組織及其供應鏈的重大變化 | 無重大變化 | |
| 102-11預警原則或方針 | 責任運營 | 14 |
| 102-12外部倡議 | 關於海豐國際 | 6 |
| 102-13協會的成員資格 | 關於海豐國際 | 6 |
| 戰略 | | |
| 102-14高級決策者的聲明 | 董事長的話、節能環保、和諧發展 | 7, 25, 35 |
| 102-15關鍵影響、風險和機遇 | 公司治理 | 11 |
| 102-16價值觀、原則、標準和行為規範 | 公司治理 | 8 |
| 102-17關於道德的建議和關切問題的機制 | 公司治理、責任運營 | 9, 13 |
| 管治 | | |
| 102-18管治架構 | 公司治理 | 9 |
| 102-19授權 | 公司治理 | 8 |
| 102-20行政管理層對於經濟、環境和社會議題的責任 | 公司治理 | 9 |
| 102-21就經濟、環境和社會議題與利益相關方進行的磋商 | 公司治理 | 10 |
| 102-22最高管治機構及其委員會的組成 | 公司治理 | 9 |
| 102-23最高管治機構主席 | 公司治理 | 9 |
| 102-24最高管治機構的提名和甄選 | 請參考公司2021年報 | |
| 102-25利益衝突 | 請參考公司2021年報 | |
| 102-26最高管治機構在制定宗旨、價值觀和戰略方面的作用 | 公司治理 | 9 |
| 102-27最高管治機構的集體認識 | 公司治理 | 9 |
| 102-28最高管治機構的績效評估 | 公司治理 | 9 |
| 102-29經濟、環境和社會影響的識別和管理 | 公司治理 | 10 |

附錄三：GRI內容索引

| 披露項目及指標 | 報告章節／參考指引 | 頁碼 |
|---------------------------|-------------|----|
| 102-30風險管理流程的效果 | 公司治理 | 14 |
| 102-31經濟、環境和社會議題的評審 | 公司治理 | 11 |
| 102-32最高管治機構在可持續發展報告方面的作用 | 公司治理 | 9 |
| 102-33重要關切問題的溝通 | 公司治理 | 10 |
| 102-34重要關切問題的性質和總數 | 公司治理 | 12 |
| 利益相關方參與 | | |
| 102-40利益相關方群體列表 | 公司治理 | 10 |
| 102-41集體談判協議 | 和諧發展 | 35 |
| 102-42利益相關方的識別和遴選 | 公司治理 | 10 |
| 102-43利益相關方參與方針 | 公司治理 | 10 |
| 102-44提出的主要議題和關切問題 | 公司治理 | 10 |
| 報告實踐 | | |
| 102-45合併財務報表中所涵蓋的實體 | 請參考公司2021年報 | |
| 102-46界定報告內容和議題邊界 | 公司治理 | 9 |
| 102-47實質性議題列表 | 公司治理 | 11 |
| 102-48信息重述 | 無重大信息重述 | |
| 102-49報告變化 | 無重大變化 | |
| 102-50報告期 | 關於本報告 | 1 |
| 102-51最近報告日期 | 關於本報告 | 1 |
| 102-52報告週期 | 關於本報告 | 1 |
| 102-53有關本報告問題的聯繫人信息 | 關於本報告 | 1 |
| 102-54符合GRI標準進行報告的聲明 | 關於本報告 | 1 |
| 102-55 GRI內容索引 | 附錄 | 52 |
| 102-56外部鑒證 | 關於本報告 | 1 |
| 經濟績效 | | |
| 201-3義務性固定福利計劃和其他退休計劃 | 和諧發展 | 40 |
| 間接經濟影響 | | |
| 203-1基礎設施投資和支持性服務 | 和諧發展 | 46 |
| 203-2重大間接經濟影響 | 和諧發展 | 46 |
| 採購實踐 | | |
| 204-1向當地供應商採購支出的比例 | 責任運營 | 22 |

附錄三：GRI內容索引

| 披露項目及指標 | 報告章節／參考指引 | 頁碼 |
|-------------------------------------|-----------|----|
| 反腐敗 | | |
| 205-2反腐敗政策和程序的傳達及培訓 | 責任運營 | 16 |
| 205-3經確認的腐敗事件和採取的行動 | 責任運營 | 16 |
| 能源 | | |
| 302-1組織內部的能源消耗量 | 節能環保 | 30 |
| 302-3能源強度 | 節能環保 | 30 |
| 水資源 | | |
| 303-1按源頭劃分的取水 | 節能環保 | 32 |
| 303-2因取水而受重大影響的水源 | 節能環保 | 32 |
| 303-3水循環與再利用 | 節能環保 | 32 |
| 生物多樣性 | | |
| 304-2活動、產品和服務對生物多樣性的重大影響 | 節能環保 | 33 |
| 排放 | | |
| 305-1直接(範疇1)溫室氣體排放 | 節能環保 | 26 |
| 305-2能源間接(範疇2)溫室氣體排放 | 節能環保 | 26 |
| 305-4溫室氣體排放強度 | 節能環保 | 26 |
| 305-5溫室氣體減排量 | 節能環保 | 26 |
| 305-7氮氧化物(NO X)、硫氧化物(SO X)和其他重大氣體排放 | 節能環保 | 25 |
| 廢水和廢棄物 | | |
| 306-2按類別及處理方法分類的廢棄物總量 | 節能環保 | 28 |
| 306-3重大洩漏 | 節能環保 | 29 |
| 環境合規 | | |
| 307-1違反環境法律法規 | 節能環保 | 25 |
| 供應商環境評估 | | |
| 308-1使用環境標準篩選的新供應商 | 責任運營 | 23 |
| 僱傭 | | |
| 401-2提供給全職(不包括臨時或兼職員工)的福利 | 和諧發展 | 43 |
| 401-3育兒假 | 和諧發展 | 43 |

附錄三：GRI內容索引

| 披露項目及指標 | 報告章節／參考指引 | 頁碼 |
|------------------------------|-----------|-------|
| 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 | 和諧發展 | 40 |
| 培訓及教育 | | |
| 404-1每名員工每年接受培訓的平均小時數 | 和諧發展 | 39 |
| 404-2員工技能提升方案和過渡協助方案 | 和諧發展 | 38 |
| 404-3定期接受績效和職業發展考核的員工百分比 | 和諧發展 | 43 |
| 多元化與機會平等 | | |
| 405-1管治機構與員工的多元化 | 公司治理、和諧發展 | 8, 36 |
| 反歧視 | | |
| 406-1歧視事件及採取的糾正行動 | 和諧發展 | 35 |
| 供應商社會評估 | | |
| 414-1使用社會標準篩選的新供應商 | 責任運營 | 23 |
| 客戶健康與安全 | | |
| 416-2涉及產品和服務的健康與安全的違規事件 | 無 | |
| 營銷與標識 | | |
| 417-1對產品和服務信息與標識的要求 | 責任運營 | 21 |
| 417-2涉及產品和服務信息與標識的違規事件 | 無 | |
| 417-3涉及市場營銷的違規事件 | 無 | |
| 客戶隱私 | | |
| 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 | 責任運營 | 21 |
| 社會經濟合規 | | |
| 419-1違反社會與經濟領域的法律和法規 | 責任運營 | 14 |