



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

2022 環境、社會及
管治報告



海豐國際2022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
榮譽及獎勵	7
董事長的話	8
公司治理	9
責任運營	14
節能環保	26
和諧發展	38
展望	57
附錄一：獨立核實聲明	58
附錄二：港交所《環境、社會及 管治報告指引》索引	59
附錄三：GRI內容索引	62

關於本報告

海豐國際控股有限公司自二零一四年起每年發佈《社會責任披露報告》，自二零一六年起改為《環境、社會及管治報告》（「ESG報告」），自二零一九年起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，系統響應各方關注的可持續發展議題。

報告範圍及週期

本報告時間範圍為二零二二年一月一日至二零二二年十二月三十一日，與財務報告期一致。為增強報告系統性，部分內容適當追溯過往年份，而報告界限與截至二零二一年十二月三十一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：二零二二年四月

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。本報告已遵守其中載列的所有強制披露規定及「不遵守就解釋」條文。

本報告同時參照GRI (Global Reporting Initiative Standard)標準。

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

本報告所披露的數據已獲獨立第三方香港質量保證局驗證，確保準確性和可靠性。報告核實聲明請見本報告第57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：香港灣仔港灣道6-8號瑞安中心31樓

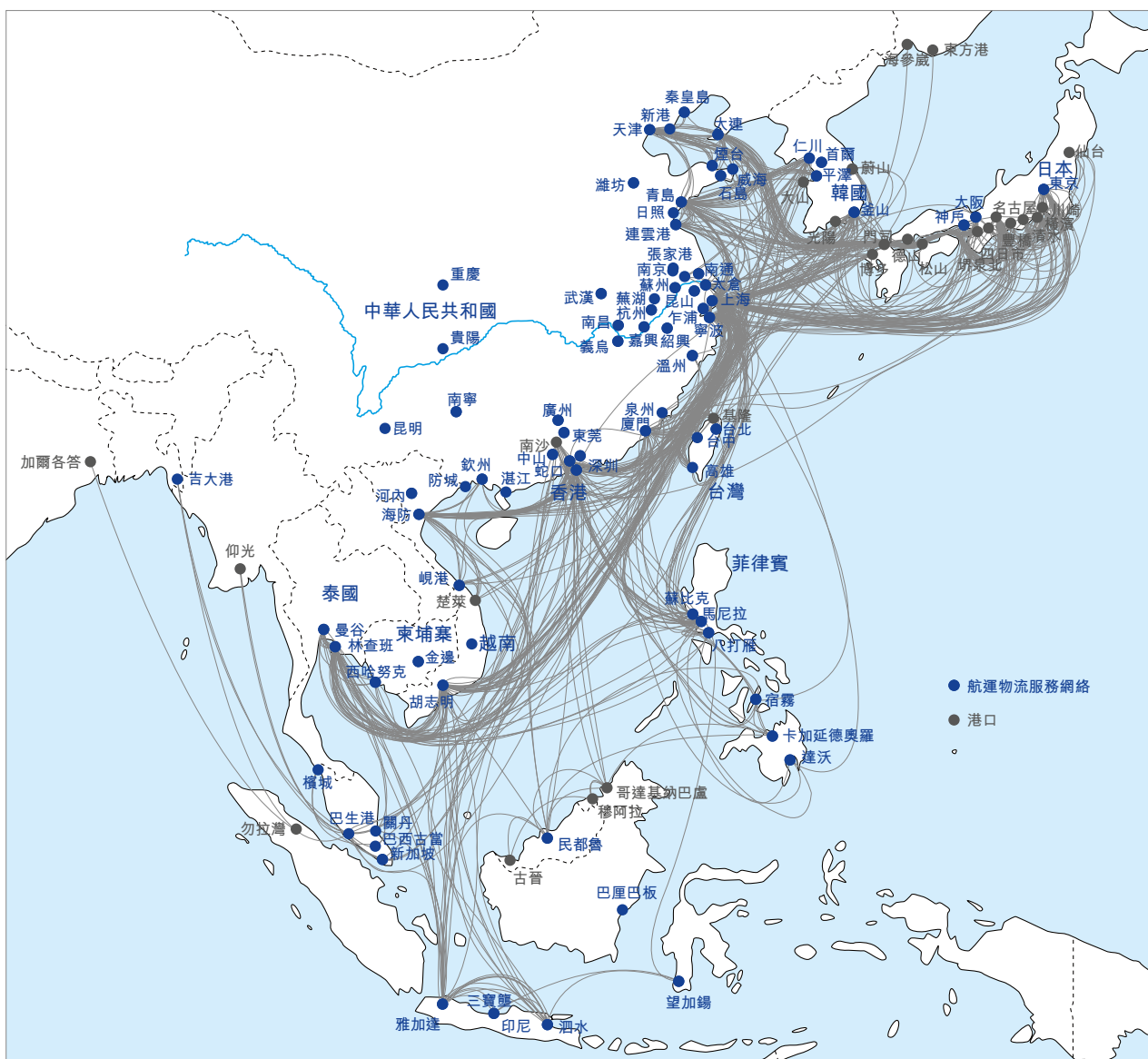
電話：852-28500375

郵箱：lhwfx@sitc.com

關於海豐國際

海豐國際控股有限公司(「本公司」或「海豐國際」或「我們」)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。於二零二二年十二月三十一日，我們按運力計在全球集裝箱航運企業中排名第13。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。

下圖說明截至二零二二年十二月三十一日，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：



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。

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

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
楊馨

註冊辦事處

Cricket Square
Hutchins Drive
P.O. Box 2681
Grand Cayman KY1-1111
Cayman Islands

公司總部

香港
灣仔
港灣道6-8號
瑞安中心31樓

授權代表

劉克誠
薛鵬

公司秘書

薛鵬(FCG, HKFCG)

股份登記及過戶總處

Suntera (Cayman) Limited
Royal Bank House – 3rd Floor,
24 Shedden Road, P.O. Box 1586
Grand Cayman KY1-1110
Cayman Islands

關於海豐國際

香港股份登記及過戶處

香港中央證券登記有限公司
香港
灣仔
皇后大道東183號
合和中心17樓
1712-1716室

股票上市地點

香港聯合交易所有限公司(「聯交所」)

股票名稱

海豐國際控股有限公司

股票代號

01308

主要往來銀行

澳新銀行
中國銀行
中國銀行(香港)有限公司
招商銀行
花旗銀行
渣打銀行(香港)有限公司
三井住友銀行
香港上海滙豐銀行有限公司

核數師

安永會計師事務所

法律顧問

關於香港法律：

盛德律師事務所
香港
中環
金融街8號
國際金融中心二期39樓

關於開曼群島法律：

Conyers Dill & Pearman
Cricket Square
Hutchins Drive
P.O. Box 2681
Grand Cayman KY1-1111
Cayman Islands

網站

www.sitc.com

關於海豐國際

		二零二二年	二零二一年	變動
業績				
營業額	千美元	4,112,955	3,012,447	36.5%
本公司股東應佔利潤	千美元	1,944,425	1,162,714	67.2%
每股基本盈利	美元	0.73	0.44	65.9%
利潤率	%	47.4	38.7	8.7個百分點
經營活動現金流量淨額	千美元	2,002,565	1,335,209	50.0%
財務狀況				
本公司股東應佔權益	千美元	2,150,540	1,501,687	43.2%
流動資產淨值	千美元	740,606	400,084	85.1%
計息銀行借款	千美元	271,438	327,271	(17.1)%
財務比率				
權益回報率(附註1)	%	105.9	86.1	19.8個百分點
資產回報率(附註2)	%	67.2	49.1	18.1個百分點
資產週轉比率(附註3)	倍	1.42	1.27	0.15
資本負債比率(附註4)	%	0	0	0個百分點
經營統計數據				
於年終經營的集裝箱船舶數目	艘	108	96	12
集裝箱運量－集裝箱航運及延伸物流	標準箱	3,261,939	3,142,118	119,821

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。

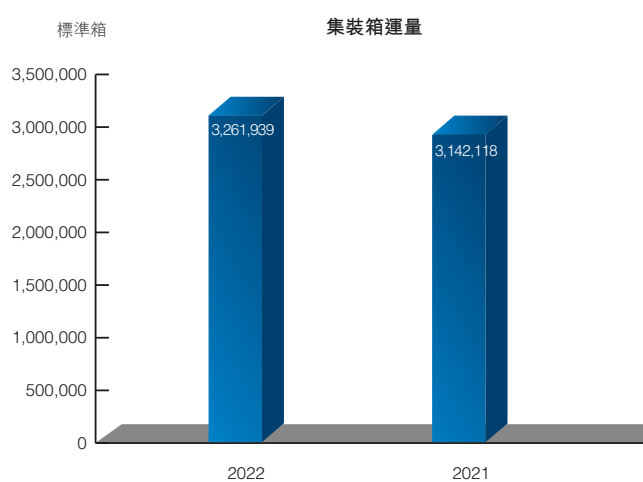
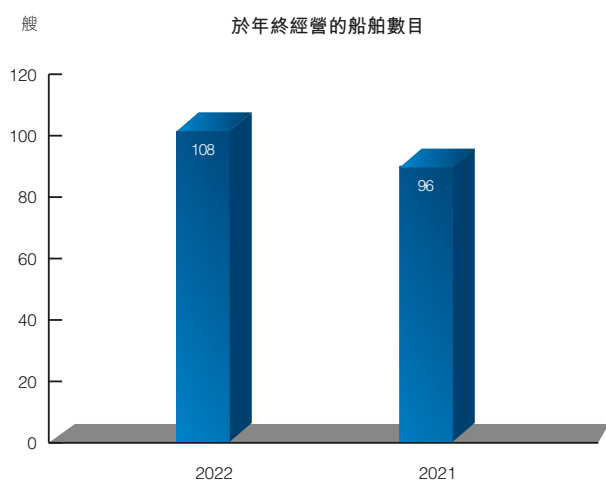
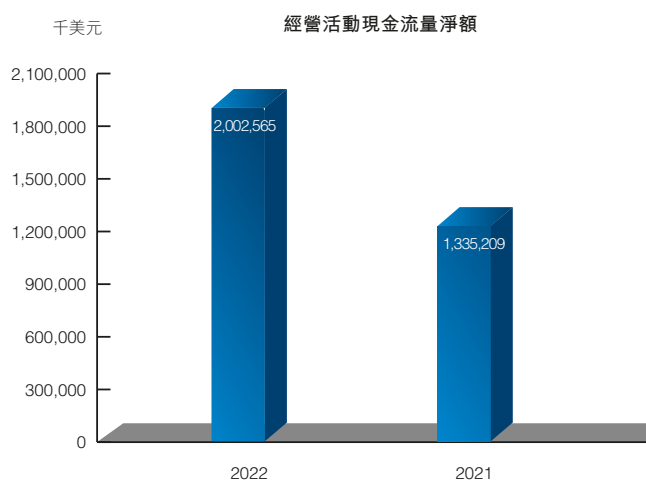
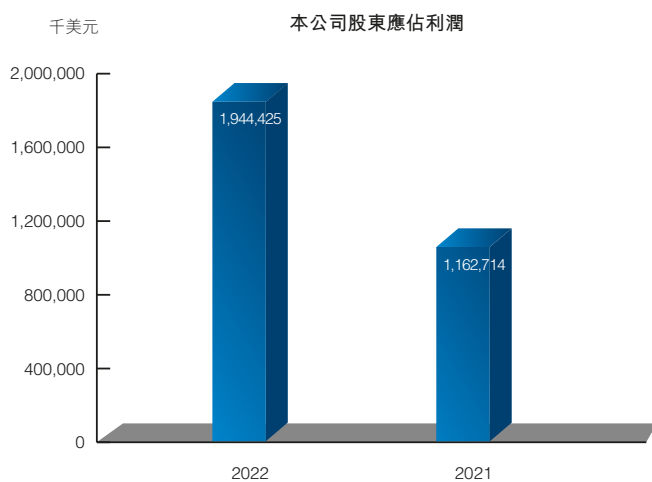
附註3

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

榮譽及獎勵

海豐國際在國際財經雜誌《機構投資者》(Institutional Investor)主辦的二零二二年度「亞洲區公司最佳管理團隊」中，中國大陸及亞洲區囊括十項綜合排名，並成為二零二二年《機構投資者》「最受尊崇企業」之一。

	中國大陸	亞洲
最佳首席執行官－楊現祥先生	綜合第二名	綜合第三名
最佳首席財務官－劉克誠先生	綜合第二名	－
最佳投資者關係專業人員－薛鵬先生	綜合第二名	綜合第三名
最佳投資者關係企業	綜合第二名	－
最佳ESG(環境、社會及企業管治)	綜合第二名	綜合第三名
交通行業組別總分數	綜合第二名	綜合第三名

海豐國際在國際財經出版機構《Asiamoney》主辦的2022年度「亞洲卓越企業評選」中，首次榮獲「香港運輸業最傑出公司」獎項。

海豐船管榮獲上海浦東海事局頒發的最佳船舶管理公司獎、「海豐海南」輪榮獲最佳船舶獎、三名船員獲得最佳船員獎。

海豐國際在第十九屆「金輪杯」中國貨運服務質量跟蹤調查活動成果發布儀式上榮獲「用戶滿意的集裝箱班輪公司稱號」和「中國貨運代理品牌TOP50稱號」；併入選第十九屆「金輪杯」創新獎「二零二二港航物流業TOP30創新案例」。

參與的協會及成員資格

協會名稱	參與方式
青島船長協會	理事單位
航海類專業畢業生協作組會議	成員單位
上海國際航運中心發展促進會	副會長
中國航海學會	常務理事／編委會委員
大連海事大學《世界海運》理事會	理事單位
中國船東互保協會	董事

董事長的話

可持續發展是本公司一直以來堅持的發展戰略，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。

二零二二年，除了疫情持續以外，還經歷了俄烏衝突、歐洲能源危機以及席捲全球的高通脹和持續加息等問題，致使全球消費需求驟減，集裝箱物流市場則表現出貨量下降，運力逐漸過剩，運價隨之走低的狀況。公司在市場發生轉折之時，堅守發展戰略，調整經營槓桿，保持成本優勢及議價能力，為公司的持續增長奠定基礎。

二零二一年國際海事組織(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於二零二二年十一月一日的生效而生效，並將自二零二三年一月一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，二零二二年，我們已有20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。二零二三年，將還有14條新船交付，替換老舊船舶，進一步降低排放，提高燃油的使用效率。同時，公司也積極關注和參與新能源船舶的嘗試和研發，並於二零二二年新年伊始，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。

二零二二年，公司進一步加強環境KPI的落實和執行，將環境KPI寫入高管的績效考核中。內部多次舉行ESG數據收集的培訓，提高數據的準確性和科學性。首次完成ESG報告的外部認證，獲得第三方機構的認可。二零二一年的ESG報告首次採用GRI (Global Reporting

Initiative Standard)標準的「核心」方案編制。探索和 researchTCFD披露框架，完成對董事及高管關於TCFD的培訓。

展望二零二三年，全球經濟增長總體動力不足，集裝箱船舶運力交付大幅增長，預計行業將面臨嚴峻挑戰。縱觀全球亞洲經濟相對樂觀，國際貨幣基金組織和亞洲開發銀行對亞洲市場二零二三年的經濟增長預測為4.9%，特別是中國防疫政策調整和經濟總體回升，將給亞洲區貿易增長注入活力。隨著國際海事組織(IMO)對於全球航運業船舶能效指數(EEXI)與碳排放強度指數(CII)認證措施的實施，老齡船舶陸續淘汰，將限制區域內有效運力的增長。公司深耕亞洲市場，優化資產配置和經營效率，有能力把握行業調整帶來的機遇。

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」)，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」)，檢討公司重大風險的識別及應對，尤其是氣候風險的識別與應對，確保相關風險得到及時、有效的識別和妥善的管理，至少每半年對已有風險進行回顧並對未來潛在風險向董事會提供建議。

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。

公司治理

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，並努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，致力於股東、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。

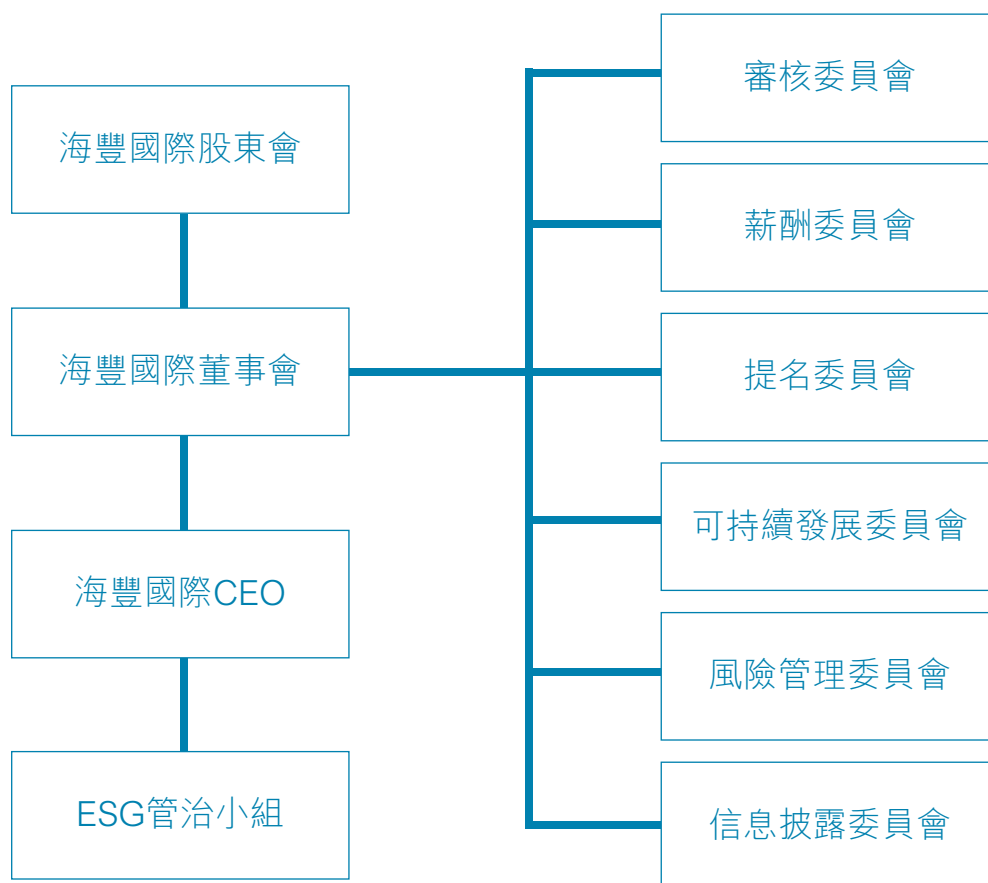
本公司攜手優質供貨商靈活快速地滿足客戶日益增加的個性化物流需求，保障客戶高效應對供應鏈變化，共同解決欠發達國家和地區的供應鏈問題，從而兼顧商業價值與社會價值。本公司承諾遵守行業相關公約與法規以及其他經濟、人權、個人隱私、競爭等法律法規，在合法合規的框架下為客戶提供優質服務。

本公司制定高標準的商業行為準則，除遵守香港聯合交易所有限公司（「香港聯交所」）頒佈的有關規定，公司結合營運地的各項法律法規，制定《海豐國際控股有限公司制度匯編》並每年進行修訂，詳細規定公司在業務、財務、勞動僱傭、行政管理、風險控制、合規管理等方面需要遵守的行為守則，確保公司的各項行為均遵循公平、透明、誠信、合規的原則。

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。截止本報告日，本公司董事會由九名成員組成，包含五名執行董事、一名非執行董事及三名獨立非執行董事，其中有三名女性董事。董事會的組成充分考慮了股東的意見，與每年股東大會結束後對各位重選董事的得票率進行統計並採取應對措施，董事的委任同時滿足多樣性、獨立性及相關行業的影響力的因素。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。二零二二年公司改組審核委員會，提高審核委員會的獨立性及專業性。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。



- 董事會負責批准公司ESG戰略、績效管理及目標進度的監督；
- 董事會下設可持續發展委員會；可持續發展委員會成員為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，由公司秘書擔任可持續發展委員會秘書。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，並向董事會提出建議。
- ESG管治小組由合規及風控部門統籌，由財務部門、業務部門、行政部門等相關部門的負責人組成。負責ESG事項及數據的收集和整理，制定各項KPI目標報可持續發展委員會批准後，推進各項目標的落實和執行。每月將匯總結果向可持續發展委員會匯報，並考核高管的相關KPI指標。

二零二二年度公司可持續發展委員會分別對二零二一年ESG事項進行總結和分析以及對二零二二年上半年各項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。董事會對二零二二年度公司ESG事項的表現基本滿意。

公司治理

1.3 利益衝突

公司向董事提供足夠資源，以確保其能夠獲得獨立意見。任何董事如在董事會將予審議的事項中存在利益衝突，將通過實體董事會會議而非書面決議案處理。有關董事須於會議前申報其利益及放棄投票，且不被計入有關決議案的法定人數。獨立非執行董事如於有關事項中並無利益，應出席董事會會議。公司建立信息披露制度、關連交易制度及內審制度有效防止利益衝突。在與供應商、客戶及合作方簽訂合同前，需進行關連交易審查，以便進行必要的審批和披露。本公司管理層與關連方的持股關係，及本公司與關連方的交易情況，已在公司二零二二年年報中做詳細披露。

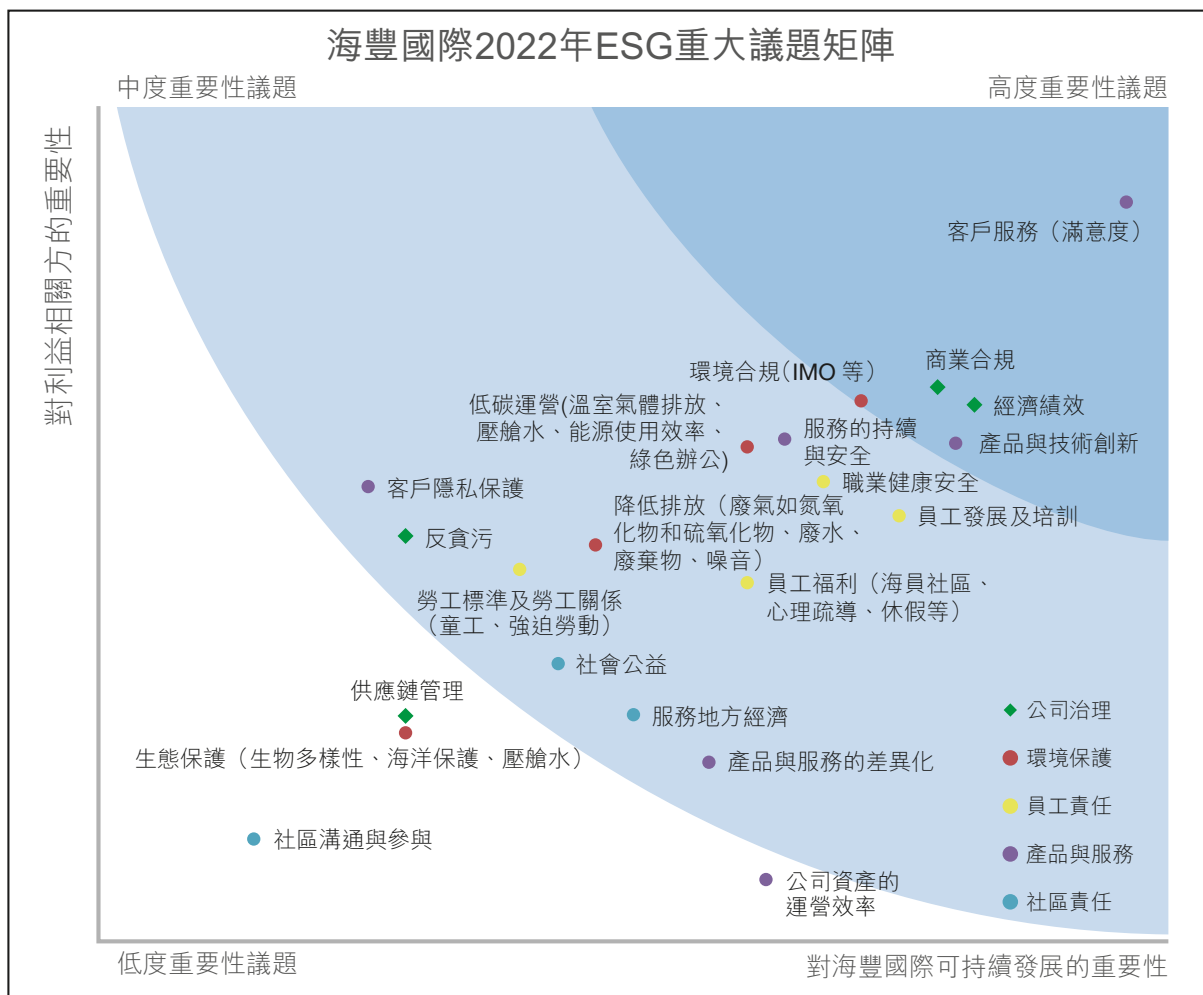
1.4 利益相關方參與

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

除了通過日常業務、專題會議、電話溝通等方式與各利益相關方保持溝通，公司每年還以調查問卷的方式，徵求利益相關方對公司的意見和建議。二零二二年，本公司對員工、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，並設置了開放性問題，可以保證利益相關方全方位的反饋意見。本次問卷調查共收回問卷2300餘份，我們從中抽取80份問卷結果進行分析整理。董事會根據問卷分析結果，形成以下各項指標的關鍵性矩陣：



1.5 重大性議題的判定

利益相關方的參與是本公司判定重大性議題的關鍵，公司根據與利益相關方的日常溝通、問卷結果以及結合本公司的行業特徵，識別出以下八項二零二二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)	★★★★★	海豐的商業模式：以亞洲區域為主、為客戶提供高效率、高質量的物流服務，成為客戶的首選	責任運營
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
經濟績效	★★★★	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
產品與技術創新 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、高質量的物流服務，成為客戶的首選	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。通過增加新造船比例，降低平均船齡並減少能耗。	環境保護
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，並以最終實現零工傷為目標。	和諧發展
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

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，努強制反饋各利益相關方。

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、高質量的物流服務，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。二零二二年，除了新冠疫情依然衝擊著全球經濟、俄烏衝突、歐洲能源危機以及高通脹和持續加息，使得全球消費需求驟減，集裝箱物流市場出現貨量下降，運力過剩，運價走低的狀況。本公司通過靈活配置運力，優化船隊結構，優化資產配置和經營效率，把握行業調整帶來的機遇。

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，迭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	二零二零年	二零二一年	二零二二年
淨資產回報率	31.9%	86.1%	105.9%
總資產回報率	18.7%	49.1%	67.2%

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。

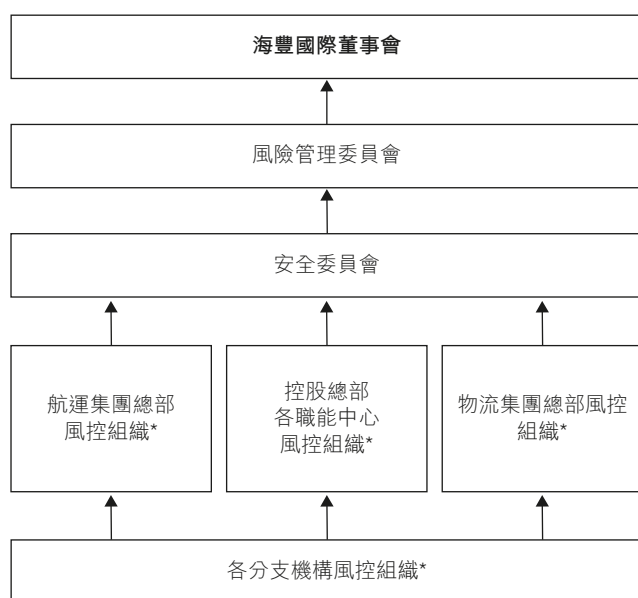
年度	二零二零年	二零二一年	二零二二年
每股盈利(美仙)	13.22	43.70	72.70
每股派息(港仙)	82	320	400
派息比率	81%	94%	70%

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	二零二零年	二零二一年	二零二二年
總負債與股東權益比例	71%	79%	42%
利息保障倍數	67.8倍	85倍	122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。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。風險管理委員會每年至少召開2次會議，對風險管理工作進行總結，不定期召開風險專題會議。

公司編製《風險描述與控制匯總表》，落實風險防控措施，以及相應的防控崗位和防控責任人。公司每年至少組織一次全體員工參與的風險防控制問卷調查，排查公司在新時期，新環境，以及新業務下面臨的新風險，並對《風險描述與控制匯總表》徵求意見。二零二二年公司還組織了高層管理人員和員工參加的氣候相關風險培訓，專門組織了氣候相關風險的排查，並落實風險防控措施。

公司風險管理委員會每半年對《風險描述與控制匯總表》進行檢討和修訂。二零二二年，公司新排查出「開戶銀行信用風險」，「市場環保偏好風險」和「環保技術更新」三個重大風險，並落實了防控措施。截止二零二二年底，公司《風險描述與控制匯總表》共排查出各類風險項目188項，包括重大風險項目36項。除此之外，公司每年還組織中層以上管理人員對排查出來的重大風險項目進行排序，理清公司風險防控重點。

責任運營

根據問卷調查結果，總結出目前公司面臨的前十大風險：

風險	風險領域	總排序
IT系統癱瘓風險	營運風險	1
船舶航行風險	營運風險	2
供應鏈變化風險	戰略風險	3
戰爭風險	營運風險	4
危險品貨物運輸風險	營運風險	4
新航線開發風險	營運風險	6
應收賬款回收風險	財務風險	7
行業環保政策變化風險	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
區塊鏈、人工智能等數字化應用的滯後風險	戰略風險	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		1
船舶航行風險	營運風險	2
戰爭風險		4
危險品貨物運輸風險		4
供應鏈變化風險	戰略風險	3
區塊鏈、人工智能等數字化應用的滯後風險		10
RCEP簽署帶來的風險		26
應收賬款回收風險	財務風險	7
稅務風險		11
匯率風險		17
行業環保政策變化風險	合規風險	8
行業反壟斷法律、法規變化風險		17
勞動人事糾紛風險		29

與二零二一年相比，疫情風險、碼頭因重大事故、罷工等原因封閉風險、行業反壟斷法律、法規變化風險等風險排名有較大幅度下降，而應收賬款回收風險、交易合同不利條款帶來的風險、行業環保政策變化風險，等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。

責任運營

- 2) 對現有除銷客戶統一進行資質排查；對新增除銷客戶嚴格審批；嚴格做好到期自動續約合同的續約前評審；排查並在集團內部公佈黑名單客戶清單。
- 3) 盡可能制訂並使用公司自己的合同模板，做好合同評審，必要情況下徵求律師意見
- 4) 密切關注行業法律、法規的變化及走向，必要時諮詢律師，在新造、租船、燃油消耗、運輸貨物種類等方面提前做好相關應對。

另外，公司每年選組織對重大風險的防控措施和防控成效進行排序，有針對性的排查公司風險防控的薄弱環節，組織完善防控措施。

公司內部審計部門持續每年開展內部審計，並抽調集團業務骨幹一起參與審計。公司例行審計每3年對中國大陸境內公司審計一次，每2年對中國大陸境外公司審計一次，同時還開展離任審計，以及IT、反舞弊舉報與投訴等專項審計。審計內容涵蓋財務、行政、人事、業務、IT系統、環境保護、防腐反貪，以及安全等各方面。通過內部審計，與公司及員工一起排查，並溝通、解決、完善公司的流程制度及風險防控措施。對於內部審計中發現的重大問題或共性問題，還將召開審計專題會進行討論並落實解決方案。

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。

公司董事會(風險管理委員會)負責評估公司為達成目標而願意承擔的風險，主導、推行並監督防腐反貪系統，確定防腐反貪政策，定期檢討防腐反貪系統成效的工作細節。

- 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。
- 2) 公司頒佈《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，在公司網站上公佈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。公司設有處理投訴舉報事項的職能部門，按照規定的流程與時間處理投訴舉報事項，並向投訴舉報人反饋。公司亦制定了對舉報人的保護措施，鼓勵相關人員舉報舞弊、欺詐行為，保證投訴人或舉報人的人身、利益不受侵害。二零二二年度，公司未收到投訴與舉報。
- 3) 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。」
- 4) 公司加強對員工反腐政策的宣講及培訓。公司定期組織全集團全體員工(包括兼職僱員及勞務)進行培訓，並在公司內部網站發佈《防貪錦囊》、《上市公

責任運營

司防貪系統實務指南》、《SITC防貪培訓數據》等，供員工隨時查詢學習。

- 5) 公司開展員工調查問卷，對公司防貪腐現狀進行調查。二零二二年完成問卷調查733人次，其中60.6%的員工認為所在公司不存在貪腐問題，39.3%的員工表示不清楚或懷疑，僅1名員工認為公司貪腐現象一般。公司同時還進行供應商訪談，宣講公司的反貪腐政策，接受供應商的監督，倡導廉潔、公正、公平的競爭環境。二零二二年，公司訪談供應商42家。
- 6) 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。二零二二年度，公司共實施33項審計，對下屬31家公司和分支機構實施例行審計，以及對菲律賓公司個人欠款及賬務處理實施了專項審計。此外，公司還嚴格執行輪崗制度，報告期內財務負責人輪崗14人次，獨立經營負責人輪崗10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

客戶至上和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。客戶服務的滿意度直接關係到企業的生存與發展。

本公司秉持「專、精、特、新」服務戰略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：

區域	收入佔比
大中華地區*	48%
東南亞	28%
日本	18%
其他	6%

* 大中華地區包括中國大陸、香港及台灣。

本公司二零二二年度約有76萬活躍客戶，分佈於大中華、印度尼西亞、日本、韓國、柬埔寨、馬來西亞、泰國、菲律賓、越南等國家和地區。客戶主要為與消費相關的製造業、貿易商，以長期合作簽訂年度合約為主。

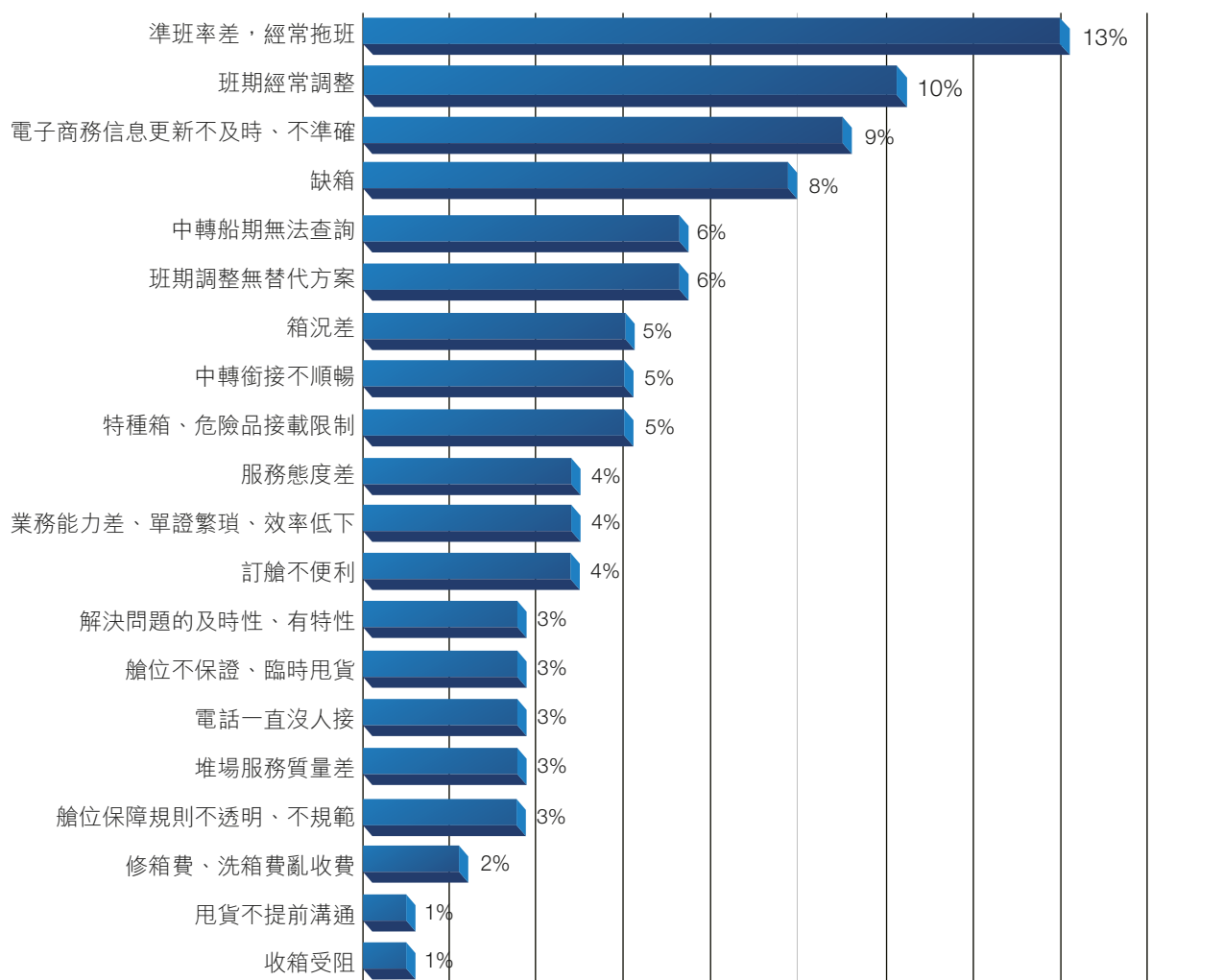
本公司通過微信公眾號、電郵等方式實時給客戶發送封港信息、颱風信息、新政策解讀、新服務推廣等，使客戶體驗得到進一步提升。在二零二二年新冠疫情反覆、上海封城兩個多月的情況下，公司為客戶提供多港口選擇、陸改水等物流方案，確保疫情下貨物仍可正常出運；開發海鐵聯運等模式以降低客戶成本；通過區塊鏈放單等流程優化以減少客戶單證流轉，提高效率；與客戶進行EDI對接，協助客戶完成供應鏈全鏈條可視化管理，提升客戶對物流的把控能力。

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。

二零二二年本公司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，缺箱情況有效緩解，服務態度的滿意度有所上升。



針對以上客戶較不滿意的項目，公司採取了以下改進措施：

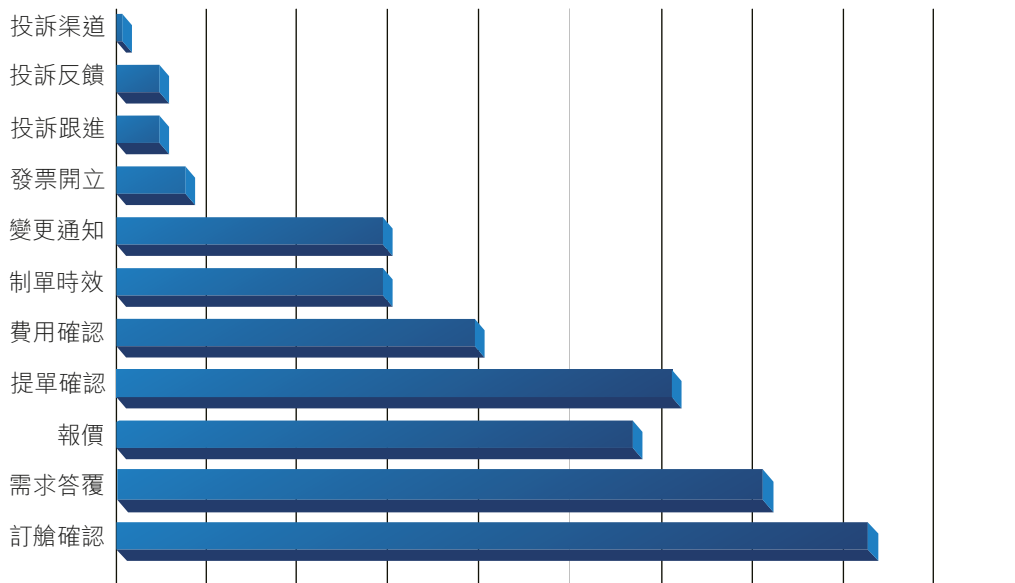
- 1) 新造船陸續投入運營，船隊擴容；拖班嚴重航線通過加班船臨時替跑等方式使拖班情況得到有效改善；菲律賓、泰國、中日航線均有通過加船方式提升產品質量；
- 2) 班期總調度合理統籌班期調整，確保最優方案；
- 3) 重視數字化建設、加強移動互聯網戰略，提升電子商務能力和水平。

責任運營

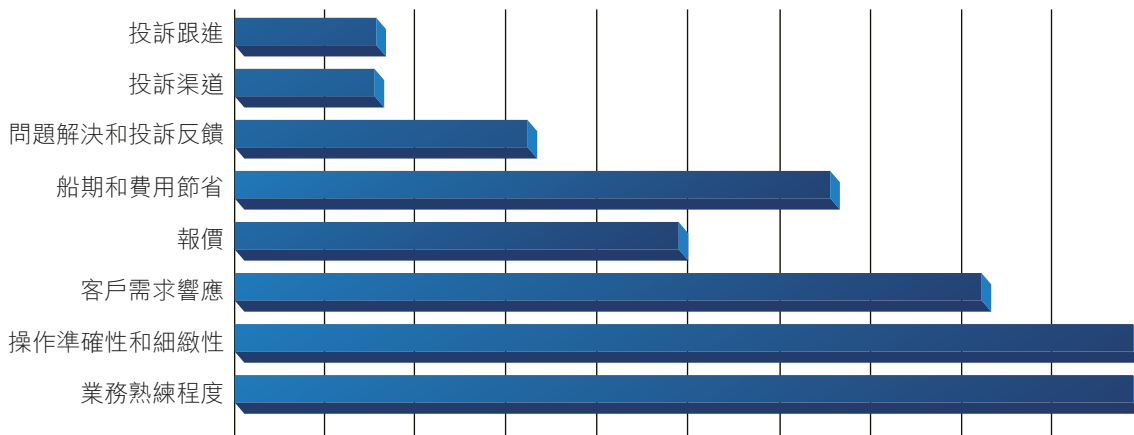
客戶滿意度的提升一直是本公司客戶服務的重要目標和方向，本公司每個分公司均設立客戶滿意度指標，要求客戶滿意百分比達到85%，覆蓋50%的客戶，年底通過問卷調查的方式收集客戶滿意度反饋，並在分公司內部進行排名公示。

物流業務分別對貨代業務、船代業務、報關業務和堆場業務四個板塊客戶的滿意度進行的調查滿意度由低到高排序如下：

- 貨代業務

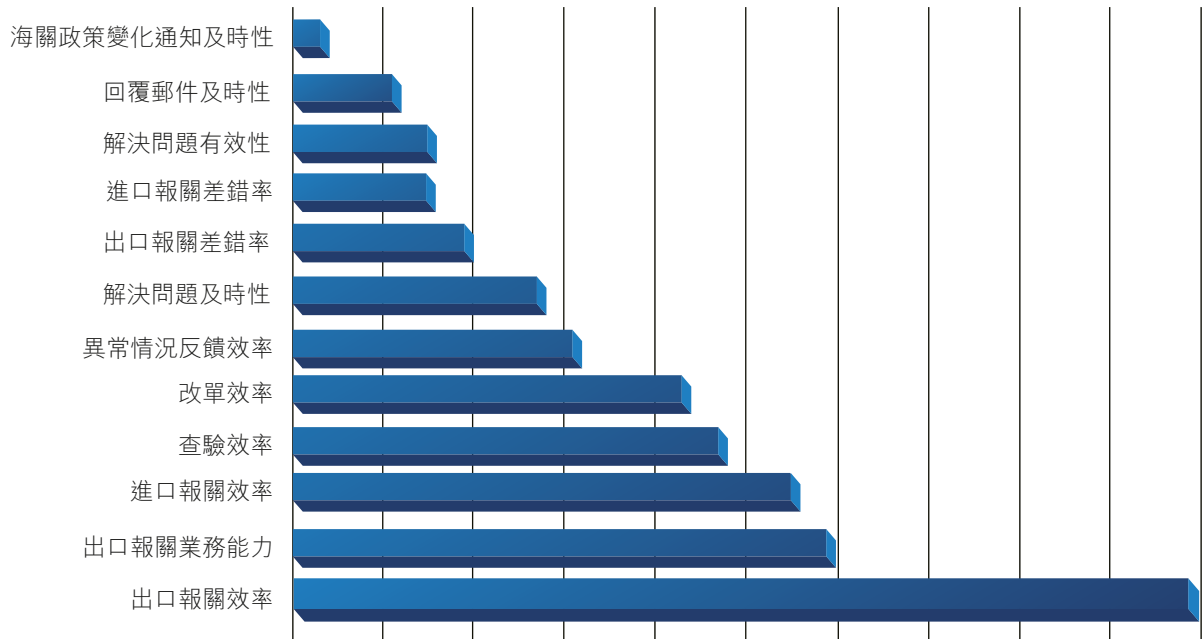


- 船代業務

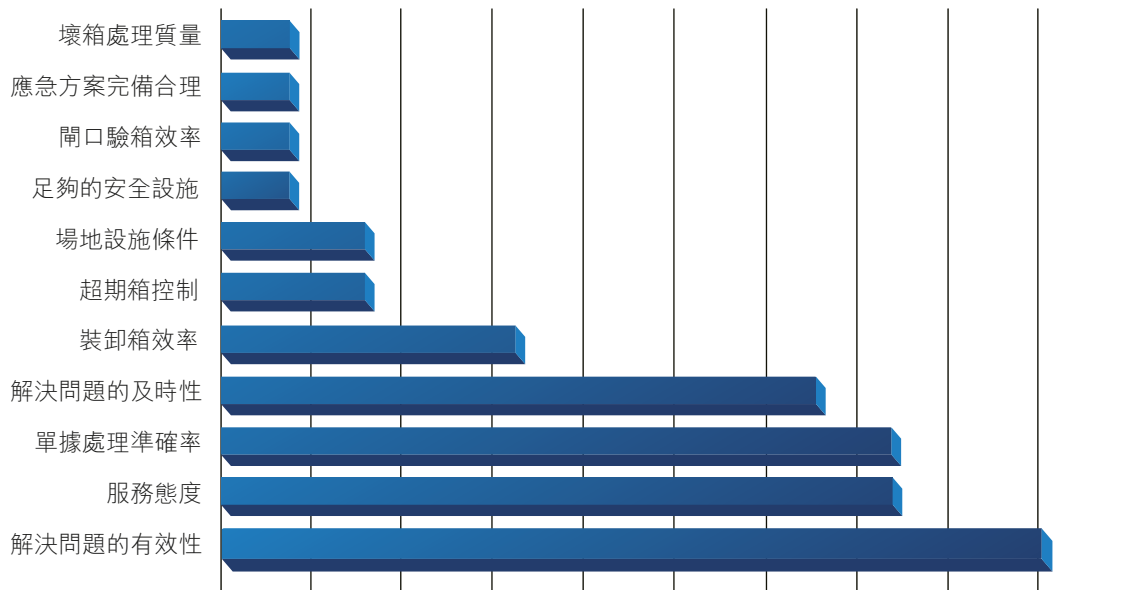


責任運營

- 報關業務



- 堆場業務



針對客戶較不滿意的項目，公司採取了以下改進措施：

- 1) 加強物流系統應用，實現與客戶電子化信息、單據的傳輸和對接，訂單各節點在線反饋，降低差錯率，提高反饋效率；

責任運營

- 2) 按照業務量統計，下屬堆場60%左右已經實現無紙化提箱。提升服務時效、服務質量，降低差錯率，大大提高了客戶體驗；
- 3) 設置專門的安全管理部門、物流集團每年進行安全檢查以及安全經驗分享。根據實際業務情況配備安全設施，增加自動化投入，減少人工；
- 4) 根據客戶需求定制服務，通過專業系統優化提升效率，改善客戶體驗；
- 5) 通過公眾號、嵌入郵件等方式，定期將海關的政策、動態、變化及時通知到客戶；

本集團已制定合規程序，確保遵守相關法律、規則及法規，尤其是對本集團有重大影響者。董事會委派審核委員會監察有關本集團遵守法律及監管規定的政策及常規，並定期審閱相關政策。相關僱員及相關經營單位會不時獲知悉適用法律、規則及法規的任何變動。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物流服務。

二零二二年，海豐集運的韓國東南亞，韓日，韓中3個航段分別接受韓國公平交易委員會反壟斷調查(韓國各大航商都接受調查)，被判定違反了海運法及壟斷管制和公平貿易法並需要支付170.5萬美元罰款，公司已對前述判決提起上述，正在等待終審判決。

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。

對於本公司運送的產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。集運二零二二年共處理客戶投訴

24起，所有投訴均建立跟蹤機制，確保每一項投訴都得到圓滿解決。此外，本公司為所有承運貨物投保了保賠償或者租家責任險，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。二零二二年，月均處理的理賠案件有18件，全年賠償貨損金額53.5萬美元。

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。二零二二年度，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，致力保護客戶信息安全與隱私，嚴格遵守相關法律法規，不斷完善信息安全管理機制，嚴密保護和合理使用客戶信息。

- 1) 本公司與多數公司簽署保密協議，確保客戶信息的安全性。
- 2) 對於網上訂艙需收集客戶公司營業執照等信息，本公司設立嚴格審批流程，相關審批人員按權限訪問信息，一旦客戶信息審核通過，此客戶資料信息將歸檔到數據庫中，僅管理員有權查看，未經允許其他任何人員無權調取和使用。
- 3) 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。

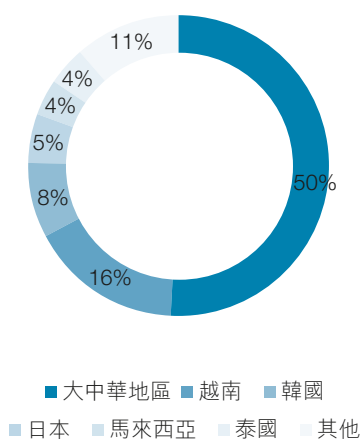
2.5 供貨商管理

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貨商管理，致力與供貨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、 供貨商概況

截至二零二二年十二月三十一日，本公司約7000多家活躍供貨商，遍佈中國、韓國、日本、越南、泰國、馬來西亞等45個國家和地區。

按地域劃分的供應商比率



按供貨商採購金額佔比所確定的關鍵供貨商類別

供應商類型	提供服務內容	按採購金額比率
碼頭	裝卸服務、碼頭設施使用、冷箱插電等	25.44%
燃油	採購燃油	19.20%
造船廠	造船及塢修	19.13%
船東	集裝箱船舶租賃	5.73%
租箱公司	集裝箱租賃	4.57%

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、 供貨商篩選

在供貨商的選擇上，本公司嚴格遵守《供貨商評審與維護管理流程》，秉承公平、公開、公正的原則，通過供貨商評審制度，堅持數量和質量並重，不以價格為優先考慮，全面考核供貨商的服務水平、安全意識、道德標準、行業資質、社會責任等綜合指標。本公司會對供貨商的各項條件進行年度評估，一旦發現供貨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貨商的履約能力進行了不同的規定，對部分條件允許供貨商提出了「社會責任評估」的要求，要求其認同可持續發展戰略，並提供與社會責任及可持續發展的有關數據及數據。對於重要供貨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，會主要考慮供貨商的行業內評價、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。

責任運營

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ISO8217:2010及以上標準，燃油供貨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貨商將不予採用；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；在造船廠的選擇上，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。對於物流相關供應商，本公司主張盡量使用鐵路、水運等大宗運輸方式。如必須使用卡車運輸完成港口集裝箱、公路幹線及配送業務的：在價格不高於同等類型車隊的基礎上，優先選擇擁有新能源卡車數量多的車隊；各口岸業務應盡量使用新能源卡車完成；各供應商車隊的新能源車輛包含純電、混合、LNG及氫燃料動力的車輛。

3、可持續發展承諾

本公司堅持可持續發展戰略，並承諾：

環保方面：

- 遵守有關環保規定，減少廢氣及溫室氣體排放，向水及土地的排污符合環保要求，減少有害及無害廢棄物的產生。

- 保護自然資源，盡量採用綠色能源及環保原料，有效使用各種能源(包括能源、水等其他原材料)。

社會方面：

- 遵守有關法律法規的規定，合理制定有關薪酬及解聘、招聘及晉升、工作小時數、假期、平等機會、多元化、反歧視以及其他待遇及福利的制度。
- 向員工提供安全的工作環境，保障僱員避免職業性危害。為員工提供有關提升履行工作職責和知識及技能的培訓機會。
- 禁止僱傭童工及強制勞工。
- 採用綠色環保的供應鏈，對供應商的環保方面的表現提出要求，向客戶提供安全、環保的產品，保護客戶的隱私權。
- 堅決反對賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢行為，並制定措施有效的防止。
- 積極參與社會公益事業。

公司在採購供應商時，也建議所有供貨商，特別是關鍵供貨商，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。本公司每年對供應商進行訪談，就供應商的可持續發展戰略、減排目標、勞動僱傭、人權保護、社會公益、反貪腐等方面進行瞭解。

4、 與供貨商的合作

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，進一步與供貨商建立緊密關係，提高合作質量，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貨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，二零二二年與海信集團、廣州港集團在青島簽署三方戰略合作協議。海豐與海信、廣州港戰略合作協議的簽署，為三方建立多層次、經常性聯繫機制，建設具有較強競爭力的供應鏈通道奠定了良好基礎。本公司與主要供貨商如船東、租箱公司、燃油供貨商等，保持長期穩定的合作關係，超過50%的供貨商合作時間在10年以上。本公司嚴格執行合同條款，各類供貨商款項準確及時結算，平均結算期約為35天。

二零二三年，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，加強與客戶及供貨商關係的管理與維護，進而實現公司穩健運營、客戶滿意和供貨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

續發展承諾在供貨商中的適用範圍，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。

2.6 網絡安全

本公司制定信息安全、網絡安全和系統安全制度以滿足公司運營的可持續。

- 1) 製訂IT安全制度、管理流程和檢查制度，包括：IT基礎設施安全、網絡安全、服務器安全、數據安全、終端安全、漏洞管理、補丁管理、密碼策略、賬號權限管理等。
- 2) 建立IT安全事件人員團隊、製訂應對措施、恢復流程。
- 3) 每年至少一次對各業務、財務等軟件進行系統恢復測試。
- 4) 向員工不定期發佈信息安全案例，製訂電腦使用的安全措施，提升員工的信息安全意識。
- 5) 製訂氣候變化風險的應對措施，建立災備防範制度流程，每年至少一次進行數據恢復測試演練，數據中心地理位置要求：網絡資源豐富、IT人才聚集、從機場1小時可抵達、歷史上地震、洪水、颱風發生概率低等等。
- 6) 每年至少一次由外部專業機構對IT安全進行檢查，根據檢查結果進行安全加固和優化。檢查內容主要包括：系統漏洞掃描、Web漏洞掃描、web滲透測試。
- 7) 製訂《信息技術安全檢查規程》、《用戶帳號管理流程》制度，並定期檢查。

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。二零二二年，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、IAPP、IEEC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。二零二二年，新冠疫情影響逐步消除，船舶航行恢復正常，使得每艘船舶的平均燃油消耗及排放較二零二一年分別下降1.78%及2.97%。

運營集裝箱船舶排放數據

排放種類	二零二零年	二零二一年	二零二二年	同比變動
氮氧化物(噸)	36,557	41,743	43,619	4.49%
氮氧化物/船	440.45	444.08	436.19	-1.78%
二氧化硫(噸)	4,530	5,233	5,402	3.22%
二氧化硫/船	54.57	55.68	54.02	-2.97%

陸上自有車輛排放數據

排放種類	二零二零年	二零二一年	二零二二年	同比變動
氮氧化物(噸)	12.25	10.28	10.05	-2.23%
二氧化硫(噸)	0.0392	0.0298	0.0294	-1.16%
顆粒排放(噸)	1.1488	0.9665	0.9447	-2.26%

節能環保

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發佈的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

期間		二零二零年	二零二一年	二零二二年	同比變動
直接溫室氣體排放 (範疇一)	二氧化碳當量(公噸)	1,505,664	1,708,807	1,782,454	4.31%
間接溫室氣體排放 (範疇二)	二氧化碳當量(公噸)	2,476	2,939	3,530	20.11%
溫室氣體總量	二氧化碳當量(公噸)	1,508,140	1,711,746	1,785,983	4.34%
溫室氣體總排放密度	公噸/萬美元	8.95	5.68	4.34	-23.58%

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%，並在2060年實現零碳目標。

為實現上述目標，本公司擬持續監測以下指標。

期間	二零二零年	二零二一年	二零二二年	同比變動
燃油消耗量(噸)	463,644	527,162	556,536	5.57%
CO2(千克)	1,461,645,000	1,661,437,262	1,734,061,243	4.37%
箱公里	15,463,647,559	19,231,933,566	21,296,207,607	10.73%
KPI1(克/TEU公里)	94.52	86.39	81.43	-5.75%
NO2(千克)	36,557,194	41,743,419	43,618,713.55	4.49%
箱公里	15,463,647,559	19,231,933,566	21,296,207,607	10.73%
KPI2(克/TEU公里)	2.364	2.171	2.048	-5.64%
SO2(千克)	4,529,600	5,233,460	5,401,878	3.22%
箱公里	15,463,647,559	19,231,933,566	21,296,207,607	10.73%
KPI3(克/TEU公里)	0.2929	0.2721	0.2537	-6.79%

節能環保

期間	2008年	2018年	同比變動	2019年	同比變動	2020年	同比變動	2021年	同比變動	2022年	同比變動
燃油消耗量(噸)	205,910	451,267		466,158		463,644		527,162		556,536	
CO2(千克)	641,501,452	1,405,997,000		1,452,530,000		1,461,645,000		1,661,437,262		1,734,061,243	
箱公里	3,441,892,860	14,148,085,506		14,381,226,340		15,463,647,559		19,231,933,566		21,296,207,607	
KPI1(克/TEU公里)	186.38	99.38	-46.68%	101.00	-45.81%	94.52	-49.29%	86.39	-53.65%	81.43	-56.31%
NO2(千克)	16,183,743	35,510,520		36,597,964		36,557,194		41,743,419		43,618,713.55	
箱公里	3,441,892,860	14,148,085,506		14,381,226,340		15,463,647,559		19,231,933,566		21,296,207,607	
KPI2(克/TEU公里)	4.702	2.510	-46.62%	2.545	-45.88%	2.364	-49.72%	2.171	-53.84%	2.048	-56.44%
SO2(千克)	11,530,984	24,298,230		22,134,000		4,529,600		5,233,460		5,401,878	
箱公里	3,441,892,860	14,148,085,506		14,381,226,340		15,463,647,559		19,231,933,566		21,296,207,607	
KPI3(克/TEU公里)	3.3502	1.7174	-48.74%	1.5391	-54.06%	0.2929	-91.26%	0.2721	-91.88%	0.2537	-92.43%

根據公司內部的數據統計，公司已提前完成了碳排放強度較2008年降低40%的中期目標。如果IMO有新的計算標準，公司將會相應調整。

為實現制定的短、中、遠期目標，公司採取以下措施：

1. 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。船舶能源效率管理計劃(SEEMP)是一項結合實際情況並要求船舶採取最佳實踐方案以提高燃油效率的操作措施，目前SEEMP應用於我們公司所有的船舶。根據SEEMP的實際應用，我們可以實時得出船舶的碳強度指標(CII)，CII作為船舶實際營運的能效績效參數，能夠為我們制定新的航行計劃提供最直接且重要的依據。在船舶的實際營運中，我們以節能環保為宗旨並不斷完善SEEMP中所要求的措施，以使船舶在實際營運過程中始終處於最佳的能效效率：

- 升級船舶燃油設備，淘汰老舊船隻，確保燃油充分合理利用，二零二二年出售老舊集裝箱船4艘，交付新船舶20艘；

- 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；

2. 採用低硫油

- 嚴格遵守IMO Marpol公約附則關於二零二零年起船用燃料的硫含量不超過0.5% m/m的規定，並提供指導意見，提示使用新型燃油的風險和防範措施；
- 嚴格遵守自二零二零年起，在中國海船進入內河控制區含硫量不大於0.1% m/m的船用燃油規定；

節能環保

- 嚴格遵守部分國家(韓國)有關水域含硫量不得使用大於0.1% m/m的船用燃油規定；
- 3. 對現有船舶進行改造和優化：**
- 公司在現有船舶安裝使用船舶能效監控軟件，通過船舶污底監控分析和船舶縱傾及吃水優化，提高船舶運營能效，減少燃油消耗和二氧化碳排放。根據船型特點，擬在1800TEU及2400TEU進行加裝軸帶發電機的試點，並根據效果逐步推進，可以改善整個船舶的能效，減少燃油消耗和二氧化碳排放。
 - 限制功率使用(EPL)：對二零二二年塢修的20艘船舶提前進行了主機限功率，限制船舶最大運行功率，減低燃油消耗，滿足二零二三年一月一日生效的EEXI的要求；
 - 增加節能設備：公司部分現有船舶安裝使用船舶能效監控管理軟件，通過船舶污底監控分析和船舶縱傾及吃水優化，提高船舶運營能效，減少燃油消耗和二氧化碳排放。
- 4. 訂造新型節能環保船舶，替代老舊船舶：**
- 新造船1800TEU和2600TEU採用海水變頻系統，船體優化、艙部優化、螺旋槳優化、高效率扭曲舵，2600TEU船舶還採用了節能導管，進一步降低燃油消耗。新造1000TEU集裝箱船舶均為環保型船舶，具有船舶載箱量最大化、單船日燃油消耗量減少12%以上等特點，同時能達到船舶能效設計指數(EEDI) phase0階段能耗基線標準的40%以上。
 - 公司目前的新造／待交付船舶均已符合IMO2023年的減排目標。
- 5. 航線優化：**
- 充分利用船舶航行過程中的海洋水文氣象條件，結合船舶的性能特徵及租家的要求，在船舶安全航行的前提下，對全航程進行船舶計劃航速實時優化，達到最小燃油消耗，從而降低營運成本，提高運輸效率，更加具有實際意義的，並且符合已營運船舶的實際情況。
- 6. 氣象導航：**
- 由於我司船舶都是近岸航行而且航程較短，能夠及時接收海洋氣象和海況，不需要使用專業的氣象導航公司，公司也會及時把最新的氣象海況報告發給船上，確保船舶在惡劣天氣下的安全得到保障。船員按照公司體系文件《船舶防抗颱風安全制度》、《大風浪中船舶操縱須知》、《大風浪航行安全檢查表》採取必要檢查和預防措施，確保人員、船舶和貨物安全。

4、污水及廢棄物處理

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。

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線方式殺菌
- 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

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：到二零三零年，公司廢棄物密度在二零二零年的基礎上下降20%。

所產生的有害及無害廢棄物總量

	二零二零年	二零二一年	二零二二年	同比變動
陸上廢棄物產生量(噸)				
辦公耗紙量	64.00	78.00	69.85	-10.45%
含油污水	2.20	2.00	2.24	12.00%

二零二零年 二零二一年 二零二二年 同比變動

海上廢棄物產生量(噸)

生活垃圾	346.00	345.00	393.34	14.01%
廚餘垃圾	313.00	418.00	311.59	-25.46%
廢油、油渣和含油污水等其他	8,447.00	8,139.00	8,102.04	-0.45%

有害及無害廢棄物總量(噸)

有害廢棄物總量	8,449.20	8,141.00	8,104.29	-0.45%
有害廢棄物				
密度/萬美元	0.0500	0.0300	0.0197	-34.31%
無害廢棄物總量	723.00	841.00	774.78	-7.87%
無害廢棄物				
密度/萬美元	0.0050	0.0028	0.0019	-32.60%

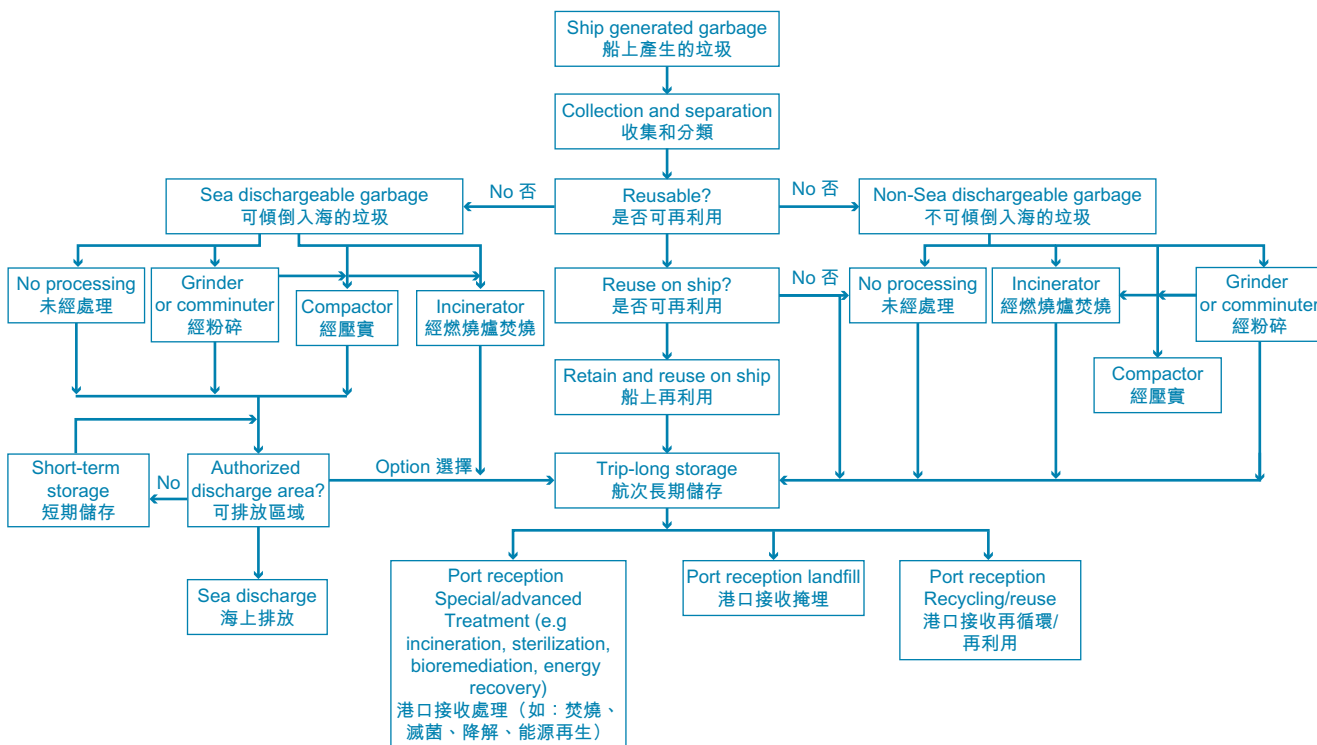
節能環保

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除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。二零二二年度，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；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。

二零二二年各項能源使用量

期間		二零二零年	二零二一年	二零二二年	同比變動
直接能源使用					
汽油	升	226,000	272,750	258,067	-5.38%
汽油能源消耗密度	升/萬美元	1.34	0.91	0.63	-30.70%
柴油(陸上)	升	2,226,000	1,601,040	1,592,922	-0.51%
柴油能源消耗密度	升/萬美元	13.21	5.31	3.87	-27.12%
燃料油 (重質)	噸	450,916	520,802	529,289	1.63%
(輕質)	噸	12,729	6,360	27,247	328.41%
燃料油能源消耗密度	噸/萬美元	2.75	1.75	1.35	-22.67%
間接能源使用					
外購電力	千瓦時	3,138,022	4,658,236	5,661,559	21.54%
間接能源消耗密度	千瓦時/萬美元	18.62	15.46	13.77	-10.98%

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

二零二零年度開始，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「單位運力萬海里耗油量」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。

單位運力萬海里耗油指標：到二零二零年較二零二零年下降15%。

	二零二零年	二零二一年	二零二二年	同比變動
單位運力萬海里耗油量 (噸/萬海里/TEU)	0.006300	0.005445	0.005368	-1.41%

二零一七年至二零二二年公司單位運力萬海里耗油量連續五年保持下降趨勢，二零二二年較二零二零年下降14.79%，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。
- 現有船推廣船舶能效管理軟件，部分船舶試點安裝軸帶發電機，減少燃油消耗和溫室氣體排放。
- 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。
- 改裝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：到二零二零年較二零一九年下降15%。

期間	二零一九年	二零二零年	二零二一年	同比變動
耗油量／ TEU	0.74	0.58	0.61	5.17%

二零二一年較二零二零年KPI上升5.17%，較二零一九年降低18%，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。

為進步降低堆場柴油的消耗量及排放，我們採取了以下措施：

- 現有設備油改電：將現有使用柴油作為動力的正面吊進行改造，改為使用電作為動力。一台設備預計年節省燃油約9萬升，目前捷豐堆場已完成一台設備的改造，後續將針對有改造條件的設備陸續改造。
- 新購設備：推廣使用電能或者氫能源等清潔能源的堆高機，目前廈門堆場及寧波堆場都已採購了電能堆高機，二零二二年度將進一步推廣。
- 繼續推進智能自動化物流基地項目。

為降低堆場油耗，本公司大力推進自動化堆場項目。二零二二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。二零二二年已完成土地摘牌以及各項前置審批手續，預計二零二三年將正式破土動工。

綠色金融項目

公司已與香港匯豐銀行及澳新銀行開展綠色融資項目的合作，取得與環保指標掛鉤的船舶貸款。二零二二年度，公司已順利完成設定的各個減排指標，獲得銀行提供的優惠利率，減少了公司的利息支出。

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。二零二二年，通過海水淡化，本公司共獲得淡水41,273立方米，較二零二一年增加7,160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。於二零二二年，本公司在求取適當水源方面並無任何問題。

節能環保

節水目標：到二零三零年，耗水密度在二零二零年的基礎上下降**20%**。

二零二二年淡水資源消耗量

期間	二零二零年	二零二一年	二零二二年	同比變動
總耗水量 立方米	133,582	146,092	177,959	21.81%
耗水密度 立方米/萬美元	0.79	0.48	0.43	-10.78%

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。

二零二二年淡水消耗密度較二零二一年降低**10.78%**，較二零二零年降低**45.23%**，已超額完成節水目標。

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，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，創建無紙化辦公環境。例如逐步取消傳真、減少不必要的複印；辦公文件可通過郵件進行修改和傳送；通過自主研發的OA系統完成各項工作的流轉，取消紙面審批；積極推進業務流程再造，推進電子發票、無紙化提箱等，減少紙張使用。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室的電器設備，如計算機、打印機、傳真機等，減少其對電量的消耗。推廣辦公區域使用節能燈具，可將辦公區域內

走廊、信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。

辦公電子設備硬件和耗材廢物管理

公司重視電子設備硬件和耗材管理，在處置電子設備之前，需要提交詳細說明的申請。經批准後，根據資產處置規定，不得作為垃圾處理，低價出售或贈送給員工為優先處理的方法。在處置前，由公司信息部按規定，進行數據清理，以防數據洩露。

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。本公司在二零二二年未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貨商。
- 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。

節能環保

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，並要求相關供貨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》，明確要求安裝壓載水處理裝置的船舶，排放壓載水時必須通過處理裝置進行排放，未安裝壓載水處理裝置的船舶要求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。
- 公司自二零一二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。

截至二零二二年十二月三十一日，本公司84艘自有船舶中，有78艘已配備壓載水處理裝置。預計到二零二四年末，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。二零二二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			影響航次數			應對措施
	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二零年	二零二一年	二零二二年	
颱風	22	12	15	68	95	212	避台、拋錨、繞航
強冷高壓	1	9	5	24	50	46	拋錨、繞航、避風
強溫帶氣旋	1	2	2	10	10	23	拋錨、繞航、避風
合計	24	23	22	102	155	281	

由於以上極端天氣的影響，避台、拋錨、繞航損失的時間大約為4,450小時，損失的租金約為590萬美元。

與二零二一年相比，二零二二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。

節能環保

本公司對目前及未來可能面對的因氣候變化帶來的風險進行了識別：

風險類型	風險名稱	潛在影響
實體風險	熱浪侵襲	於熱浪侵襲期間，僱員可能因極端酷熱天氣而無法在戶外工作，從而導致營運成本上升。熱浪亦可能導致農作物失收，進而導致原材料成本增加。這兩種情境均有可能導致收入損失。
	極端天氣	極端天氣的頻率及嚴重程度的增加，可能對物業和設備造成損壞，導致營運成本及設備折舊增加。此外，極端天氣事件的嚴重性增加，亦可能威脅在該處所工作的僱員的安全。
	洪災及衍生災害	在雨季，洪災頻率增加可能導致因財產或設備損壞而停業，及僱員可能無法上班，這可能會導致營運成本及設備折舊增加。
	氣溫上升	貨品運送中的降溫成本增加。
	海平面上升	長遠而言，海平面上升可能會迫使位於沿海地區的業務搬遷至內陸地區。
	生物多樣性	因業務運營導致影響生物多樣性。
過渡風險	政策法規變動	可能實施更嚴格的氣候政策(例如實施碳價格機制，能源使用改為使用可再生能源)可能會增加經營成本，從而導致收入損失。
	市場環保偏好增強	市場偏好的轉變可能會導致消費者對環保產品的需求上升，繼而可能增加生產過程和所用原材料的成本。若在把握市場轉變方面落後於同行，則可能會導致收入和市場份額的損失。
	環保技術進步	隨著新技術的出現(例如可再生能源、能源使用效率)，公司須緊貼最新技術的發展，以符合更高的效率標準，這可能會導致升級現有設備的成本上升。
	能源成本增加	因環保標準提高導致燃油價格上升，可能導致成本增加。

二零二二年度，公司開始採用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。公司聘請專業機構對董事及高管進行有關TCFD的培訓及宣講，並著手起草單獨的氣候報告，請參考公司稍後公佈的氣候報告。

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，秉承「員工是海豐最大的財富」的價值觀，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，積極參與小區公益活動，持續回饋社會，構建和諧小區。

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%；實現零工傷；

福利與激勵：二零二二年度獎勵股份額度提升至公司淨利的5%

4.1 勞工僱傭

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。海豐國際堅決擁護《世界人權宣言》，確保在人權方面完全符合所有地區、國家和國際法律的標準，嚴格遵守國際公約和人力資源管理制度，禁止僱傭童工；禁止一切強迫性、強制性勞動；保障就業、宗教和社團自由；提供安全、健康和清潔的工作環境；執行公正的工資報酬原則和正常的僱傭權利；秉持非歧視原則，尊重每一位員工，獨立保障與維護員工的人權。我們在全公司範圍內進行內部人權問卷調查，以便識別有關風險。

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，根據各國家或地區的勞工法律法規制定公司內部政策，與員工簽訂勞動合同。

本公司嚴格禁止僱傭童工，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。二零二二年度新入職員工的最低年齡為20歲。

本公司每年定期參加大型校園招聘與社會招聘活動。同時，本公司與五所正規高校和職業技術學校合作，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。另外，通過使用正規的招聘網站招聘優質的人才，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。本公司提供平等的招聘和就業機會，在全球所有營運網點鼓勵和保持員工的多樣性，給予當地員工公平、公正的機會。在員工聘用、薪酬、晉升、解聘和退休等方面，堅持對不同國籍、民族、種族、膚色、性別、殘障、生育、宗教信仰和文化背景的員工一視同仁，平等對待，避免歧視。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。

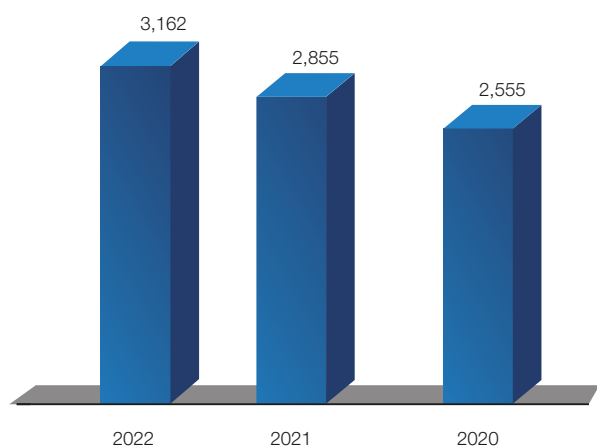
本公司充分尊重員工的擇業自由及工作自由權利，堅決杜絕任何理由的強制勞動，也不會以任何方式限制員工的人身自由。本公司在員工入職時安排培訓，詳細介紹各項勞動規章制度，讓員工充分瞭解其工作的權利和義務。本公司注重海上員工的權益，與僱傭船員簽訂就業協議以及補充就業協議，並根據《海事勞工符合聲明》，保證船員權益。

公司為員工提供明確的投訴通道，所有問題可以在嚴格保密的情況下，以公平、一致、迅速有效的方式解決。所有員工在工作場所的不公平待遇、反人權、反勞動法等事項，可以通過公司懸掛在辦公區的投訴方式進行申訴。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12家分支機構建立的工會組織。二零二二年度，公司下屬有7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

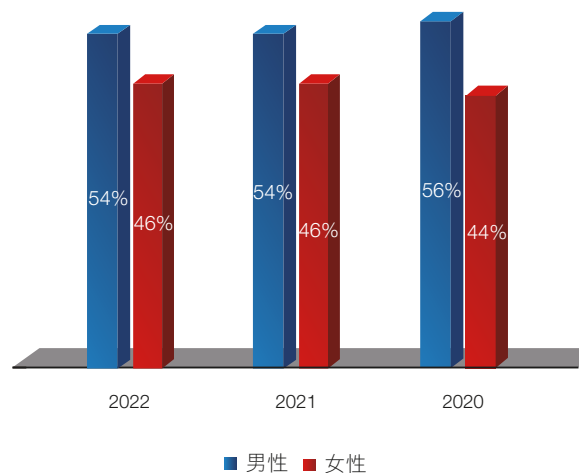
二零二二年，本公司有3,162名全職僱員(包含船員)，較二零二一年增加11%。

僱員總人數



按照性別劃分，男性員工共有1,118人，佔比54%，女性員工共有942人，佔比46%。

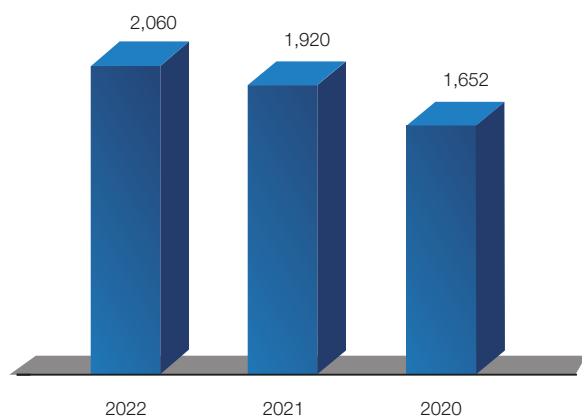
按性別劃分的僱員比例



陸上員工

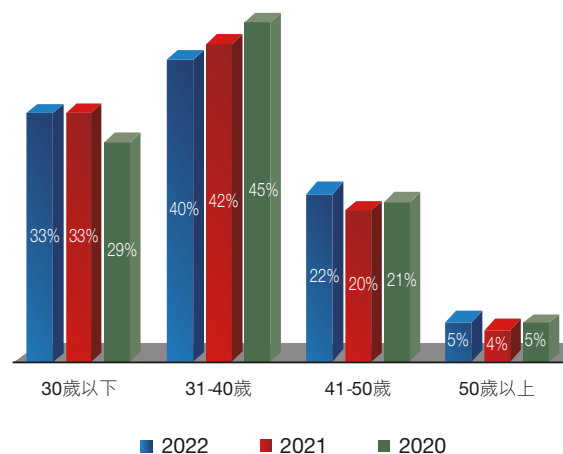
二零二二年陸上員工共2,060人，較二一年增加140人，增幅7.3%，增加主要因為公司經營規模的擴大和營業網點的增加。

陸上僱員人數



按照年齡劃分，30歲及以下員工有678人，佔比33%，31歲到40歲的員工有823人，佔比40%，41歲到50歲的員工有452人，佔比22%，50歲以上的員工有107人，佔比5%。

按年齡組別劃分的僱員比例

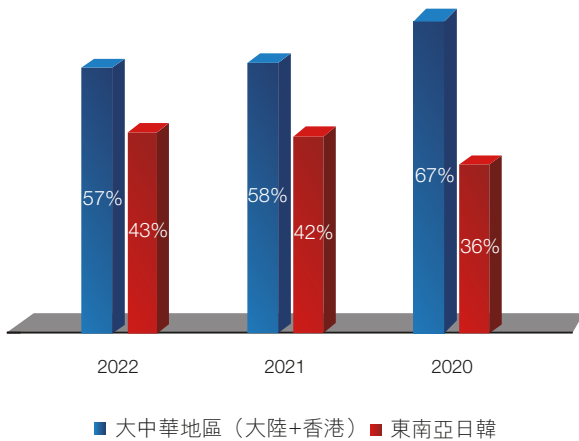


和諧發展

按照地區劃分，大中華地區的員工人數有1,169人，佔比57%，東南亞、日本及韓國的員工人數有891人，佔比43%。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。

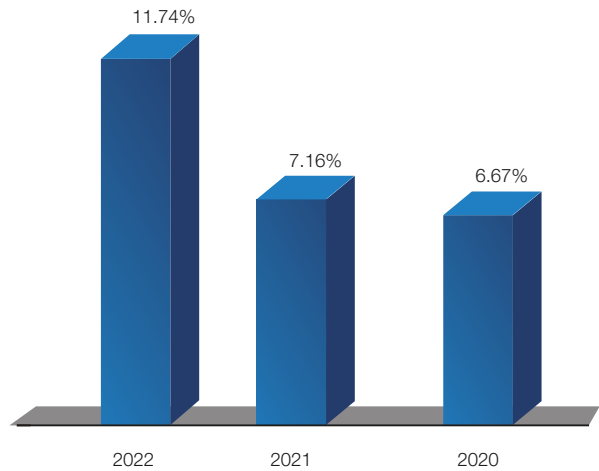
在東南亞及日韓員工中，泰國員工人數最多221人，其次是印尼163人，越南129人，菲律賓97人，馬來西亞82人，日本65人，韓國60人。

按地區劃分的僱員比例

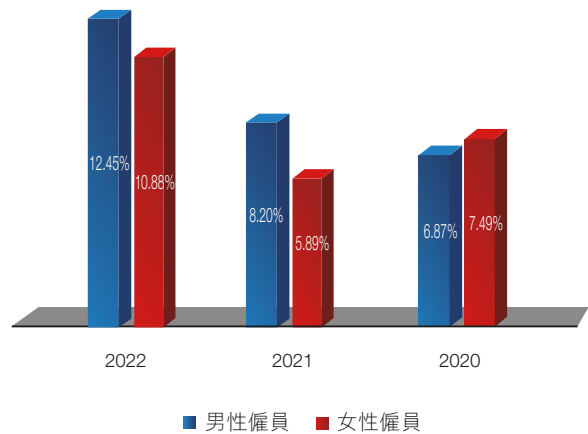


二零二二年，海豐國際僱員的流失比率有所上升。其中大中華地區的員工流失比率稍有降低，東南亞地區員工的流失比率大幅上升，尤其是場站操作人員離職率比較高，這與當地炎熱的氣候、擇業習慣及新冠疫情的影響密切相關。

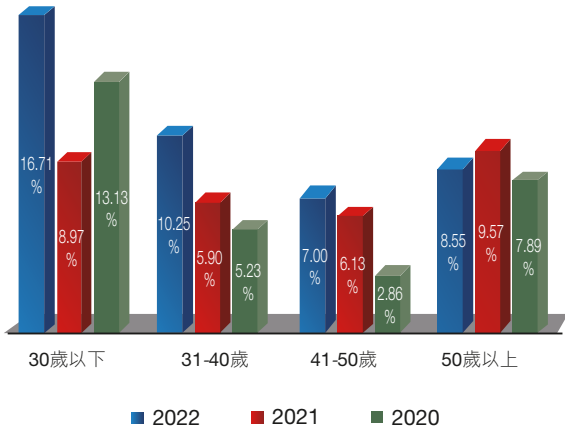
離職率



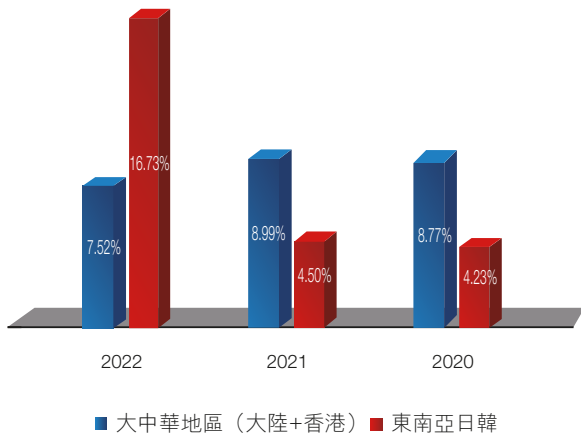
按性別劃分的僱員流失比率



按年齡劃分的僱員流失比率



按地域劃分的僱員流失比率



備註： 1. 僱員流失比率計算方法參考香港聯交所網站《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)

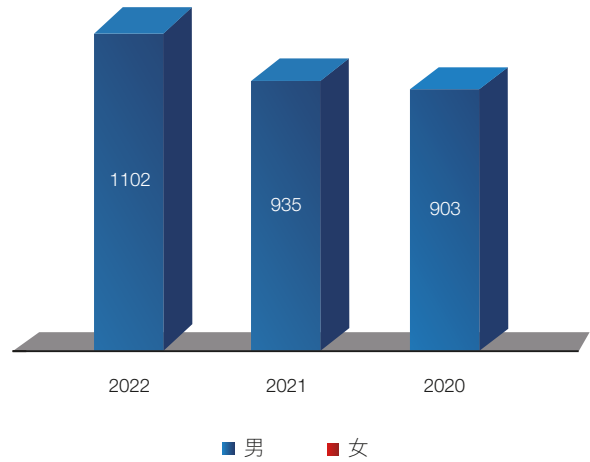
2. 本報告中有關人數的計算均以12月31日的時點人數為準。

除了以上陸上全職僱員以外，還有158名工作者通過勞務外包的方式為本公司服務，主要從事的工作為業務、時務、保潔、駕駛員等崗位。

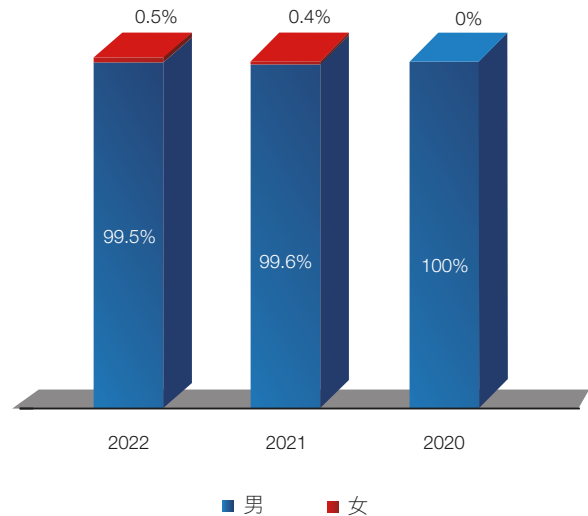
海上員工

截止二零二二年十二月三十一日，本公司共有船員1,102人，較二零二一年增加了167人。二零二二年度，增加2名女性船員，均為二零二二年優秀畢業生。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。

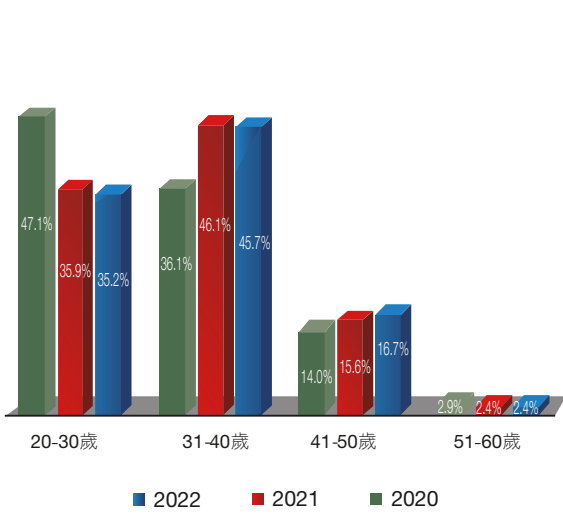
船員總數



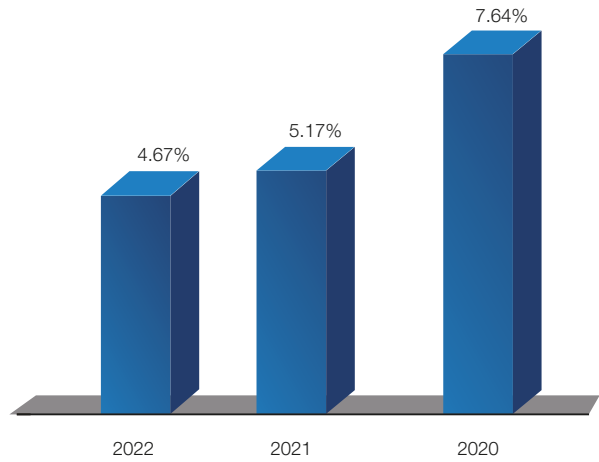
按性別劃分的船員比例



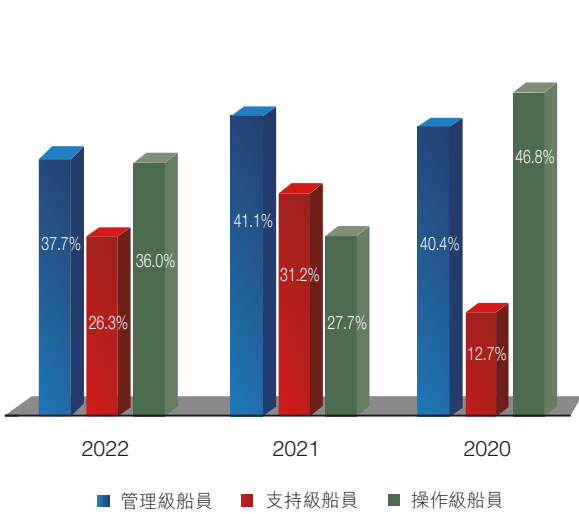
按年齡劃分的船員比例



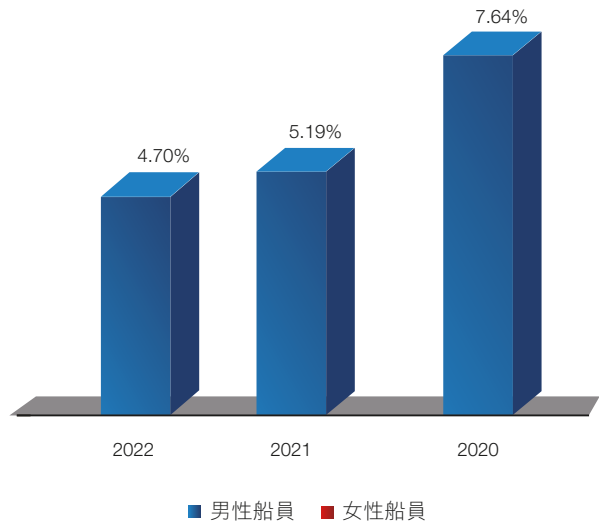
船員離職比率



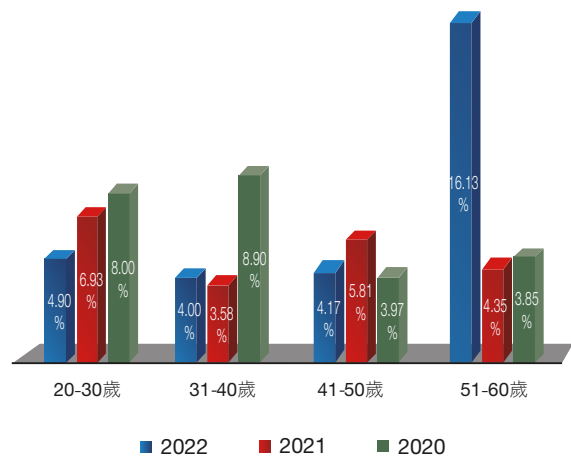
按職級劃分的船員比例



按性別劃分的船員離職比率

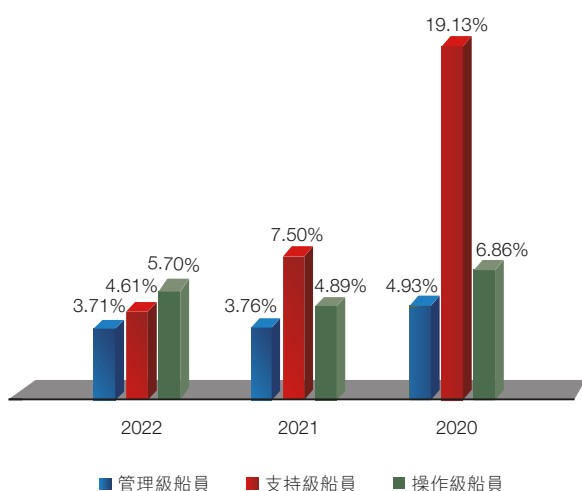


按年齡劃分的船員離職比率



二零二二年度海豐國際船員離職率持續降低，船員隊伍相對穩定，滿足了公司自有船舶數量激增的需求。

按職級劃分的船員離職比率



除了以上公司自有船員外，公司還通過勞務外派公司聘用 946 名外派船員。

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，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」確定各個級別和各個崗位的培訓課程內容，各級別和崗位統一的培訓內容均在公司內網公開，滿足員工擴展學習和能力提升的需要，提供廣泛學習機會，提高專業知識廣度，豐富知識結構和視野。同時，營造內部學習氛圍，鼓勵員工思考、總結，以內部授課或座談交流的形式，傳授給其他同事。

隨著公司業務規模的擴張，對人才需求的增加，為員工提供了大量升職及提升的機會。二零二二年度，集團共提供各個國家及地區的競聘崗位 53 個，共有 85 人次參加競聘，262 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

公司通過工作分配調整、短期輪崗培訓、輪崗培養等方式，為員工提供不同的學習機會，提高溝通能力和團隊協作能力。員工通過內部招募公告，自願報名，通過公平競聘後，長期或短期調配到不同崗位、不同部門、不同公司工作，給與員工發展機會，實現自我的潛能和職業規劃，同時提高公司的組織能力。

針對崗位需求和員工要求，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。公司自主研發的在線培訓系統，為員工培訓提供更為便捷的途徑。

在過去的幾年裡，公司不遺餘力地營造各種外訓氛圍，鼓勵學歷學位提升、支持資格證考試、提供管理能力培訓、行業技能培訓、安全生產培訓、企業文化培訓以及網絡安全防詐騙培訓等。繼二零二一年的數字化培訓課程，二零二二年在公司範圍內組織KNX管理技能培訓，通過自選課程統一組織的形式在當地線下參與。課程涵蓋領導力、管理類、個人發展類、人際關係類、專業能力及學習方案等，通過多個領域的課程學習，員工將所學運用到日常工作中，不斷提升自我，提高管理效率。

和諧發展

二零二二年，本公司陸上員工培訓人數達2,035人，累計培訓小時數達52,492小時。

	受訓人數	受訓百分比	員工平均 受訓小時數
受訓總人數	2,035	99%	25.79
男性僱員	1,089	98%	26.31
女性僱員	946	99%	25.20
管理人員	663	100%	31.89
普通僱員	1,372	98%	22.85

海上員工

二零二二年，本公司船員培訓總投入時長達31,392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，包括不限於船舶訓練手冊、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；新接班船員上船後，應在兩周內完成救生、消防設備、應急系統操作熟悉培訓。

	受訓人數	受訓百分比	員工平均 受訓小時數
受訓船員總數	1,102	100%	28.5
男性船員	1,096	100%	28.5
女性船員	6	100%	28.5

管理級船員	415	100%	31
支持級船員	290	100%	29
操作級船員	397	100%	25

4.3 職業健康與安全

「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，公司各崗位的工作流程、管理規定均體現了我們對員工健康安全的承諾。本公司對工傷採取零容忍態度，並將工傷等與職業健康安全有關的議題作為高管的考核項目，每月向ESG工作小組匯報。

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。制定事故評級管理規定和緊急應對措施。事故發生後，立刻啟動應急處理預案，同時第一時間標準化上報，多部門聯動，快速處理，降低事故對人員健康安全帶來的風險，編寫風險描述與控制方案，作為糾正預防措施。

為保障所有員工職業健康安全，提供免費的年度身體檢查，並為員工提供符合各個國家制度的社會保障，給予特殊工種勞保、補貼、職業健康培訓等保障制度。二零二二年度，共為員工繳納社會保險金及公積金合計1,163萬美元。

和諧發展

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。

本公司二零二二年有4名員工因公受傷，沒有員工因公死亡。工傷員工有3人為海上船員，1人為岸上員工。二零二二年集團全體員工百萬工時傷害率為0.629。

過往三年公司因公死亡受傷人數如下：

年度	二零二零年	二零二一年	二零二二年
因公死亡人數	0	1	0
因公受傷人數	3	2	4
損失工作小時數	688	1,136	1,804

- 二零二二年八月三十日，「海豐大連」輪一名水手在拆卸艙蓋百葉窗時不慎滑倒，扭傷腰部。經公司簽約醫生線上指導，安排脫產臥床休息，並實時觀察其疼痛程度。二零二二年九月十三日公司安排下船就醫，經過手術治療後，正在康復中。
- 二零二二年九月十六日，「海豐門司」輪在日本神戶PC-14泊位離泊，一名水手在解纜時，由於纜繩受力彈出，致右手手腕受傷。受傷後船長立即將船重新靠泊碼頭並聯繫代理安排其就醫，但由於辦理移民手續繁瑣，只能到下一港門司港就醫。最終經日本門司掖濟會病院住院治療，診斷為右橈骨骨折。

- 二零二二年十一月十日，「海豐聯興」輪機工長在工作間製作航行燈底座時被切割片掃到右手大拇指，大拇指被割傷。在簽約醫生線上指導消毒和包紮後，其本人表示自願留船觀察。二零二二年十一月十四日在靠泊寧波期間，他在後甲板帶纜時右眼被飄落的不明異物扎傷，導致右眼紅腫不敢閉合。二零二二年十一月十五日公司安排其下船就醫，目前已恢復健康。

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) 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；

和諧發展

- 3) 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、系固作業；
- 4) 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。

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。二零二零至二零二二年受新冠疫情影响，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。

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。

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。

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。

和諧發展

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。二零二二年，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，在部分地區派員參加IMDG Code(國際海事危險品貨物規則)訓練課程研習，豐富了員工的專業知識，提高工作能力及工作素養，增強個人的競爭力，提升員工的工作健康與安全意識，促進安全健康理念建設。

二零二二年度，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，尊重人權和勞工權力，為員工提供安全舒適的工作環境和合理的工作時間。本公司提供具有競爭力的薪酬和福利，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。在公司內部建立救助制度，為困難員工提供幫助。報告期內本公司國內及國外5所城市的分支機構搬遷新址，極大增加員工幸福感，同時進一步提升公司品牌形象。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。

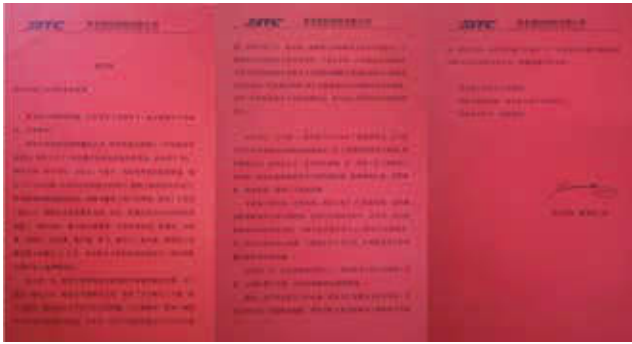
本公司擁有完善的、具備行業競爭力的員工薪酬體系，每年對各國家和地區的消費水平進行評估，上調薪酬標準。薪酬項目除基本工資外，還設立月度績效、項目獎勵、股權激勵、年終獎、獎金補貼、適崗補貼等，並確保員工享有交通、通訊、專項、全勤、外派、員工子女教育補貼、工齡獎勵等薪酬福利。所有員工的薪酬，每年均按內部公平原則制定並上調。超過95%的岸上員工進行月度或者季度績效考核，船員定期進行績效考核，考核維度包括：在船時間長短和在船表現等。公司每年進行工資的普調，除個別特殊情況員工，基本實現普遍全員調薪。二零二二年薪酬217百萬美元(包括股權激勵)較二零二一年增加18%。二零二二年度總薪酬最多個人與所有員工年度總薪酬中位數的比率為36.46。

本公司的員工工作時間和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、病假、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，增強員工的向心力以及企業的凝聚力。二零二二年度，岸上員工共有7,966人次享受帶薪休假，共計休假天數17,778天。

新冠疫情期間，根據不同運營所在地情況，實行帶薪專項假期，發放多種隔離和疫情補貼、防護用品、快速檢測試劑和藥品等生活物品，解除員工家庭生活的後顧之憂。

和諧發展

二零二二年春節期間，本公司為船員家屬送去楊紹鵬董事長親筆感謝信、春節紅包及慰問品，感謝一線船員的辛勤付出，感謝船員家屬們的默默奉獻和大力支持。



公司自二零一四年起為員工發放工裝襯衣，二零二二年為海上人員發放polo上衣，降低員工生活成本，提高員工對公司的認同感和歸屬感，展現新形象。



定期舉辦生日會，增進員工對公司的認同感和歸屬感，體現著公司對員工的關懷。



和諧發展

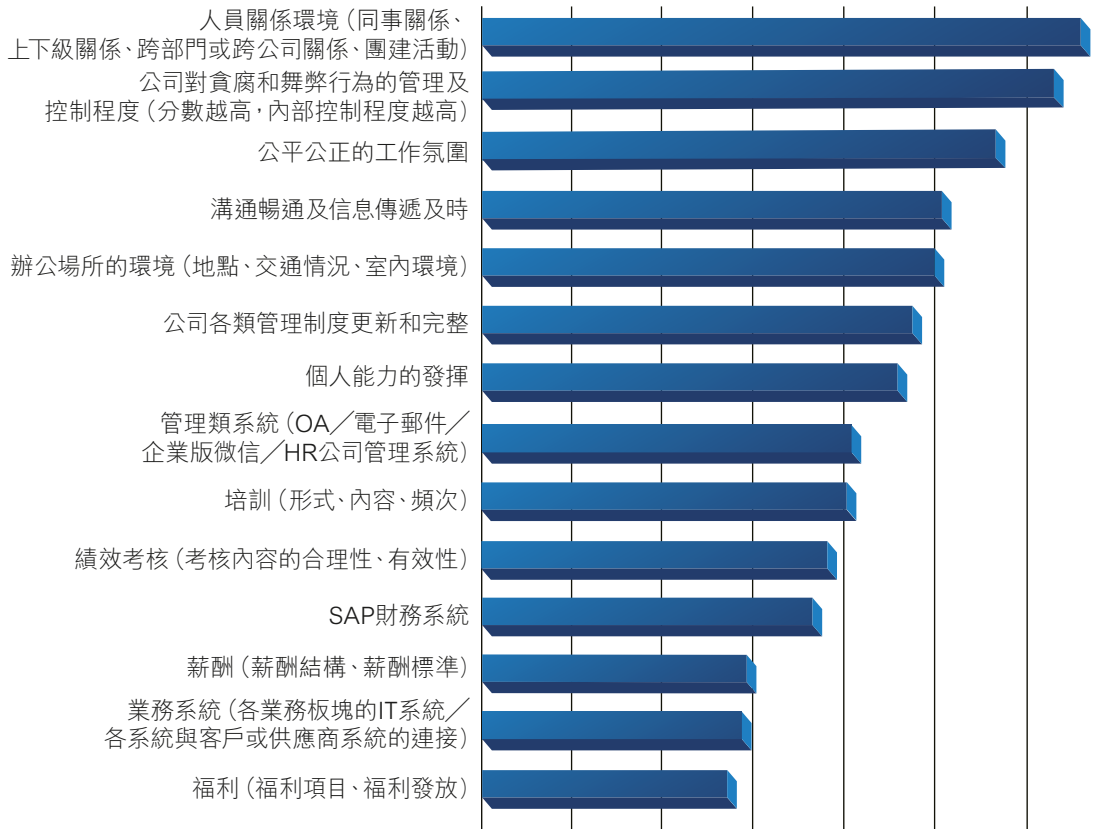
公司重視育兒假的推廣，根據各個國家和地區的規定，鼓勵員工申請育兒假。

	二零二零年		二零二一年		二零二二年	
	男	女	男	女	男	女
當年可以享受人數	23	47	35	77	51	51
當年實際申請人數	0	15	1	12	12	19
當年預計復職人數	3	14	3	14	12	17
當年實際復職人數	3	10	2	10	11	12
前一年實際復職人數	2	5	3	10	8	11
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	5	3	9	7	10
當年應復職實際申請延期人數	0	2	0	2	0	0
休育兒假的員工的返崗率	100.00%	71.43%	66.67%	71.43%	91.67%	70.59%
休育兒假的員工留任率	50.00%	100.00%	100.00%	90.00%	87.50%	90.91%

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。二零二二年度本公

司進行了員工滿意度調查問卷，參加人數超過2,000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。



與二零二一年相比，二零二二年度員工滿意度整體評分提高，其中對人員關係環境、公司對貪腐和舞弊行為的管理及控制程度以及公平公正的工作氛圍這幾項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：

- 隨著疫情影響減弱，各分支機構將恢復團建活動及福利活動；
- 優化薪酬結構，調整薪酬標準；
- 加強業務系統和供應商之間的協同接口開發，盡快製訂標準化的系統產品和服務規範；
- 與用戶面對面溝通及時瞭解痛點且拿出契合的改進意見並提高對接數據的及時性、準確性。

和諧發展

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：

截止二零二二年十二月三十一日，員工及管理層持股約佔公司總發行股份的64%：

已授予期權約佔公司總發行股份的3.90%，尚未行使的期權股份數840,000股：

正在執行的限制性股票計劃如下：

年度	獎勵 股份總量	獎勵 人數
2017	3,890,033	518
2018	6,570,360	542
2019	6,348,743	552
2020	6,769,105	604
2021	4,887,657	630
2022	15,160,293	639
合計	43,626,191	

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，公司在日常經營過程中，始終堅持以人為本，組織開展了豐富多樣的團隊建設活動，豐富了員工的生活，充分發揮和調動集體智慧，提升團隊凝聚力，宣傳企業文化。

上海地區公司組織足球隊、籃球隊、羽毛球隊。



和諧發展

上海張江辦公樓舉行「凝聚眾人心，歡樂健康行」10公里健康走活動



疫情封閉期間，上海地區封控同事們堅守崗位抗疫守「滬」，組織文體活動，堅持線下「戰疫情」、線上「不打烊」。



集運印尼、物流印尼、印尼堆場攜手組織了以「群策群力，共赴山海」為主題的團建活動，增進員工情感及提升團隊凝聚力



集運日本組織員工及其家屬參加由外國運輸金融健康保險組合舉辦的親子運動會。同事們在身體得到鍛煉的同時加深了互相之間的溝通，增強了團隊凝聚力。



和諧發展

集運連雲港組織了以「鼓舞飛揚、鼓動力量」為主題的秋季團建活動，增進員工溝通交流，提高公司凝聚力和向心力。



疫情發生後，從二零二零年開始連續3年舉行上海地區新員工座談會，結合實際工作內容提出本崗位的需求，優化工作流程。



集運寧波全體女同胞們用靈巧的雙手製作形態各異的花藝。鮮花、絲帶和陣陣芬芳，將春日的辦公室裝點的美麗溫馨，愉快的氣氛傳遞在每個人的心中。



和諧發展

4.5 小區支持

公司的發展離不開當地小區的支持，本公司積極融入並在運營地當地為小區作出貢獻，身體力行參與公益項目，實現公司與運營地小區的共同可持續發展。本公司加強與運營地小區的溝通，瞭解小區的關注及需求，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。二零二二年度，本公司在教育扶貧、航運人才培養、教育設施更新、科創建設、新冠疫情預防等方面做出了貢獻，公益總額投入超過124.6萬美元。

公司不會直接或間接地向任何政府官員、政黨或其代表，政治職務或公職候選人作出現金或貴重禮物餽贈或類似報償的承諾。

案例：向山東交通學院捐款100萬元人民幣，用於支持航運類專業建設與專業認證，二零二二年十一月二日，首屆現代航運管理Mini-MBA微專業&海豐國際定向培養班開班儀式成功舉行。



案例：向大連海事大學捐贈200萬元人民幣，用於人才培養合作及科技創新合作，二零二二年十一月六日首屆SITC Mini-MBA航運精英培養班開班儀式成功舉行。



案例：向上海海事大學捐贈400萬元人民幣，助力青年教師產學研助力計劃、重點教材編寫資助和優秀教材獎勵及教材建設、教務信息化更新等。二零二二年十一月十九日，第五期Mini-MBA航運定向培養班成功開班。

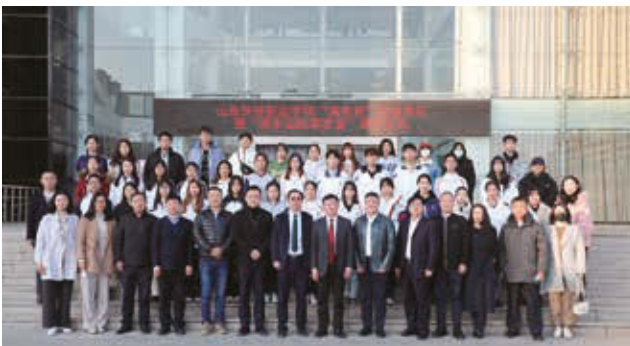


和諧發展

案例：與上海海事大學信工學院進行聯合軟件開發，從理論學習到實訓實踐，把項目實訓教學帶入課堂，推進高校信息化建設。



案例：山東外貿職業學院「海豐班」結業典禮暨「海豐獎學金」頒發儀式成功舉行。



案例：向海南省紅十字會捐贈100萬人民幣支援海南防疫，助力自貿港建設。



案例：海豐印尼公司參與雅加達街頭救助活動，捐獻550份餐包和550份救助包。海豐印尼公司扎根社區，關愛社會弱勢群體，履行社會責任，向社會傳播中資企業的正能量。

案例：集運泰國組織員工捐款併購買生活物資，看望福利院的兒童。



案例：本公司「海豐格雷斯」輪在由仰光港去往巴生港途中，發現並成功救助一名緬甸籍落水漁民。發揮國際人道主義精神，堅決貫徹「以人為本」的企業宗旨，克服現實困難成功實施海上救助。



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、印度尼西亞、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。二零二二年度海豐國際及其附屬公司繳納各類稅金約為2,323.5萬美元，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891名外籍僱員，佔岸上僱員總人數的43%，並且有逐年上升的趨勢，為當地就業作出了貢獻。

展望

二零二三年，公司董事會將繼續堅持可持續發展戰略，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政策並完善應對方案，確保公司船舶嚴格符合2MO的要求；
- 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，加強對客戶不滿意度較高的項目進行改進；
- 評估供貨商可持續發展事項，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、供貨商、員工、小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；
- 採用TCFD建議的分析方法，披露氣候報告。

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2022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2022年1月1日至2022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。本報告根據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，及參考了全球報告倡議組織(GRI)的《可持續發展報告標準》。

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布的《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《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《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
金融業務部副總監
2023年3月

附錄二：港交所《環境、社會及管治報告指引》索引

	範疇、層面及績效指針	報告章節／ 參考指引	頁碼
A1	排放物		
一般披露		節能環保	26
1.1	排放物種類及相關排放數據	節能環保	26
1.2	溫室氣體排放量	節能環保	27
1.3	有害廢棄物總量及密度	節能環保	30
1.4	無害廢棄物總量及密度	節能環保	30
1.5	排放量目標及達到這些目標所採取的步驟	節能環保	28
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	31
A2	資源使用		
一般披露		節能環保	32
2.1	直接／間接能源消耗及密度	節能環保	32
2.2	總耗水量及密度	節能環保	34
2.3	能源使用效益目標及採取的步驟	節能環保	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	35
2.5	製成品所用包裝材料的總量及單位佔量	節能環保	37
A3	環境及天然資源		
一般披露		節能環保	35
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	35
A4	氣候變化		
一般披露		節能環保	36
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	37

附錄二：港交所《環境、社會及管治報告指引》索引

	範疇、層面及績效指針	報告章節／ 參考指引	頁碼
B1	僱傭		
一般披露		和諧發展	38
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	39
1.2	按性別、年齡組別及地區劃分的僱員流失	和諧發展	40
B2	健康與安全		
一般披露		和諧發展	44
2.1	過去三年每年因公亡故的人數及比率	和諧發展	45
2.2	因工傷損失的工作日數	和諧發展	45
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	46
B3	發展及培訓		
一般披露		和諧發展	43
3.1	按性別及僱員類型劃分的受訓僱員百分比	和諧發展	44
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	44
B4	勞工準則		
一般披露		和諧發展	38
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	38
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	38
B5	供應鏈管理		
一般披露		責任運營	23
5.1	按地區劃分的供貨商數目	責任運營	23
5.2	描述有關聘用供貨商的慣例	責任運營	24
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	24
5.4	描述在揀選供貨商時促使多使用環保產品及服務的慣例	責任運營	24

附錄二：港交所《環境、社會及管治報告指引》索引

	範疇、層面及績效指針	報告章節／ 參考指引	頁碼
B6	產品責任		
一般披露		責任運營	18
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	22
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	20
6.3	描述與維護及保障知識產權有關慣例	責任運營	22
6.4	描述質量檢定過程及產品回收程序	責任運營	22
6.5	描述消費者數據保障及隱私政策	責任運營	22
B7	反貪污		
一般披露		責任運營	17
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	17
7.3	描述向董事及員工提供的反貪污培訓	責任運營	17
B8	小區投資		
一般披露		和諧發展	54
8.1	專注貢獻範疇	和諧發展	54
8.2	專注範疇所動用的資源	和諧發展	54

附錄三：GRI內容索引

使用說明	海豐國際已參考GRI準則報導二零二二年一月一日至二零二二年十二月三十一日期間內，GRI內容索引表中引述的資訊。	
使用的GRI 1	GRI 1：基礎2021	
GRI標準	披露項	頁碼
GRI 2：一般披露2021	披露項2-1組織詳細情況	2
	披露項2-2納入組織可持續發展報告的實體	1
	披露項2-3報告期、報告頻率和聯繫人	1
	披露項2-4信息重述	1
	披露項2-5外部鑒證	1
	披露項2-6活動、價值鏈和其他業務關係	2, 18, 23
	披露項2-7員工	39
	披露項2-8員工之外的工作者	41
	披露項2-9管治架構和組成	10
	披露項2-12在管理影響方面，最高管治機構的監督作用	10
	披露項2-13為管理影響的責任授權	10
	披露項2-14最高管治機構在可持續發展報告中的作用	10
	披露項2-15利益衝突	11
	披露項2-16重要關切問題的溝通	11
	披露項2-17最高管治機構的共同知識	8
	披露項2-18對最高管治機構的績效評估	10
	披露項2-19薪酬政策	參見公司 2022年報
	披露項2-20確定薪酬的程序	47
	披露項2-21年度總薪酬比率	47
	披露項2-22關於可持續發展戰略的聲明	8
	披露項2-23政策承諾	9, 38
	披露項2-24融合政策承諾	9
	披露項2-25補救負面影響的程序	17
	披露項2-26尋求建議和提出關切的機制	17
	披露項2-27遵守法律法規	22
	披露項2-28協會的成員資格	7
	披露項2-29利益相關方參與的方法	11
	披露項2-30集體談判協議	38
GRI 3：一般披露2021	披露項3-1確定實質性議題的過程	13
	披露項3-2實質性議題清單	13
	披露項3-3實質性議題的管理	13