



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

2024 環境、社會及 管治報告



海豐國際2024年環境、 社會及管治報告

目錄

關於本報告	2
關於海豐國際	3
榮譽及獎勵	7
董事長的話	9
董事會關於環境、社會及 管治事項的聲明	10
公司治理	11
責任運營	33
節能環保	59
和諧發展	110
展望	154
附錄一：獨立核實聲明	155
附錄二：港交所《環境、社會及 管治報告守則》索引	157
附錄三：GRI內容索引	160
附錄四：氣候相關財務披露 工作小組建議索引	163
附錄五：SASB海運行業 可持續披露內容索引	164
附錄六：IFRS-S1-可持續 相關披露內容索引	166
附錄七：IFRS-S2-氣候相關 披露內容索引	171

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。自二零二三年起，ESG報告中採用TCFD披露框架，自二零二四年起，ESG報告遵循香港聯交所的新氣候信息披露規定並致力於符合ISSB準則。

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

本報告時間範圍為二零二四年一月一日至二零二四年十二月三十一日，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，而報告界限與截至二零二三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，本報告納入的實體範圍與年度報告中實體清單範圍一致。

上一次報告期：二零二四年三月

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C2《環境、社會及管治報告守則》」，遵循重要性、量化、平衡以及一致性等報告原則。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。本公司依據《香港交易所環境、社會及管治框架下氣候信息披露的實施指引》建議，並盡力參照「國際財務報告可持續披露準則」（「ISSB準則」）發佈的IFRS-S1、S2以及香港會計師公會對應發佈的HKFRS-S1、S2等披露準則編製報告相關內容。

本報告同時參照GRI (Global Reporting Initiative Standard)標準，亦參考氣候相關財務披露工作小組(TCFD)建議及可持續會計準則(SASB)海運行業標準。

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尾頁。

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

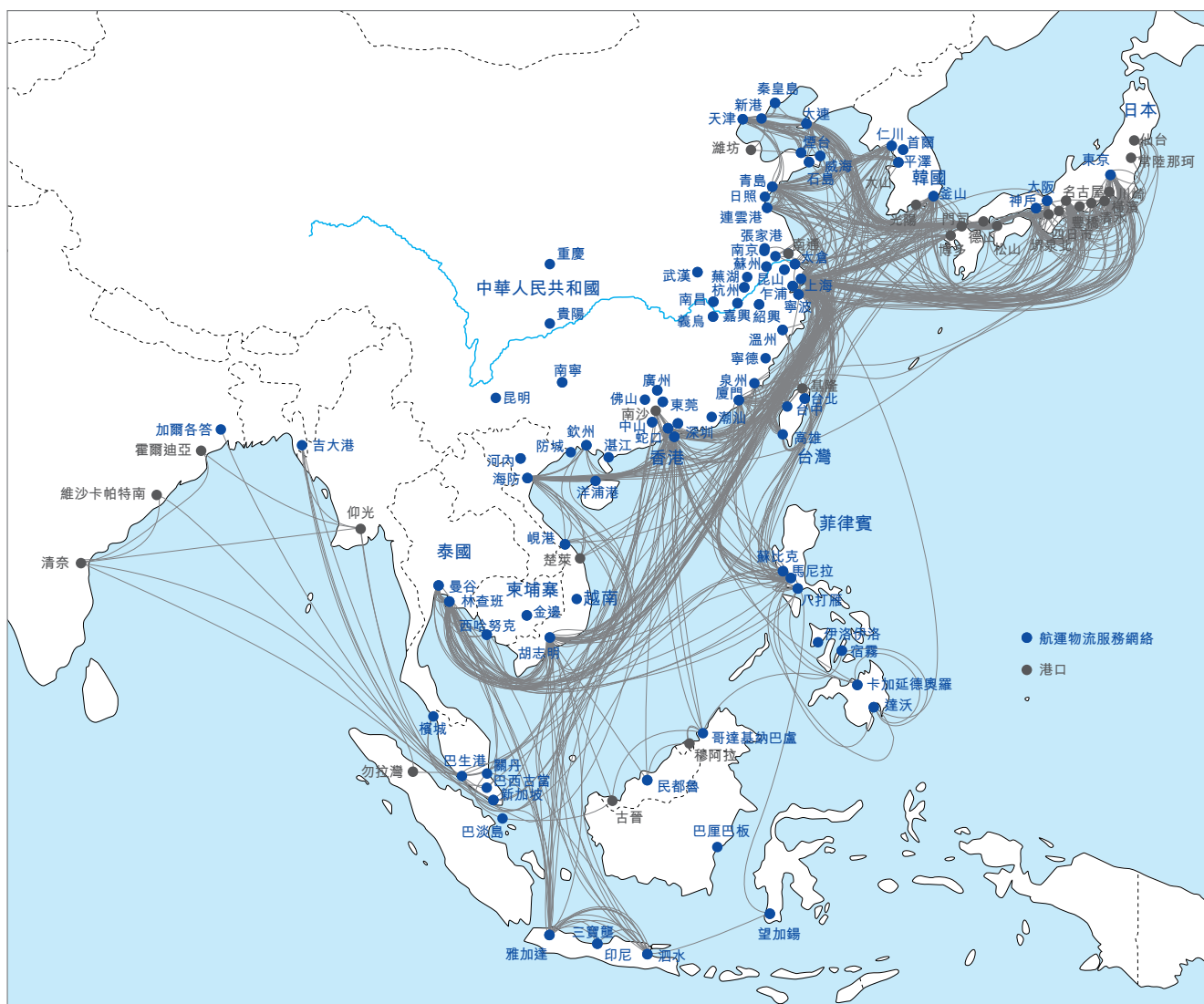
電話：852-28500398

郵箱：guanjun@sitc.com

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。於二零二四年十二月三十一日，我們按運力計在全球集裝箱航運企業中排名第15。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。

下圖說明截至二零二四年十二月三十一日，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：



我們的業務涵蓋綜合航運物流服務，如提供集裝箱運輸、貨運代理、船舶代理、堆場，倉儲服務、集裝箱船舶租賃、土地租賃及其他服務。

關於海豐國際

董事

執行董事

楊現祥(主席)
薛明元(首席執行官)
劉克誠
賴智勇

非執行董事

楊馨(副主席)

獨立非執行董事

謝少毅(首席獨立非執行董事)
廖家瑩
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
楊馨
廖家瑩
胡曼恬

提名委員會

胡曼恬(主席)
楊現祥
楊馨
謝少毅
廖家瑩

風險管理委員會

謝少毅(主席)
薛明元
劉克誠
廖家瑩
胡曼恬

披露委員會

胡曼恬(主席)
謝少毅
廖家瑩

可持續發展委員會

楊馨(主席)
謝少毅
廖家瑩
胡曼恬

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

		二零二四年	二零二三年	變動
業績				
營業額	千美元	3,058,059	2,428,959	25.9%
本公司股東應佔利潤	千美元	1,028,325	531,393	93.5%
每股基本盈利	美元	0.39	0.20	95.0%
利潤率	%	33.8	22.1	11.7個百分點
經營活動現金流量淨額	千美元	1,158,334	672,213	72.3%
財務狀況				
本公司股東應佔權益	千美元	2,404,236	1,914,536	25.6%
流動資產淨值	千美元	478,763	123,585	287.4%
計息銀行借款	千美元	166,857	169,034	(1.3)%
財務比率				
權益回報率(附註1)	%	47.5	26.2	21.3個百分點
資產回報率(附註2)	%	35.4	18.7	16.7個百分點
資產週轉比率(附註3)	倍	1.05	0.85	0.2
資本負債比率(附註4)	%	0.9	13.4	(12.5)個百分點
經營統計數據				
於年終經營的集裝箱船舶數目	艘	114	103	11
集裝箱運量－集裝箱航運及延伸物流	標準箱	3,570,184	3,224,498	345,686

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，而減去現金及銀行結餘。經調整資本包括母公司擁有人應佔權益減對沖儲備。

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「2024 Asia (ex-Japan) Executive Team Honored Companies」交通行業組別中，繼前三年交通行業組別中的取得多項排名後，2024年於亞太區及整體(中小市值)囊括十一項綜合排名，分別包括：「最佳首席執行官」、「最佳投資者關係專業人員」、「最佳投資者關係團隊」、「最佳投資者關係」、「最佳環境、社會及治理」及「最佳董事會」。同時，成為2024年《機構投資者》「最受尊崇企業」之一，反映國際投資者對集團的企業管治水平及投資者關係卓越表現之認可。

公司於2024年榮獲排名包括：

	亞太區	整體(中小市值)
Best CEO — 楊現祥先生	第三名(買方)	第一名(買方)
Best Company Board	第三名(買方)	第二名(綜合)
		第二名(買方)
Best IR Professional — 薛鵬先生	第三名(買方)	第三名(綜合)
		第一名(買方)
		第三名(賣方)
Best IR Team	第三名(買方)	第三名(綜合)
		第一名(買方)
Best Investor Relations	第三名(買方)	第二名(綜合)
		第一名(買方)
Best ESG		第三名(綜合)
		第二名(買方)

榮譽及獎勵

海豐國際在標普2024年企業可持續發展評估中獲得了74分的高分，位於全球行業前列，因此受邀納入全球2025年可持續發展年鑑(S&P Global Sustainability Yearbook 2025)，並榮獲「行業推動者」表彰，反應對公司長期以來在可持續發展領域所做努力的充分肯定。此次S&P CSA評分的提升和排名的躍升，是公司全體成員共同努力的結果，也是我們可持續發展道路上的一個重要里程碑。未來，我們將繼續秉持可持續發展的理念，推動公司在ESG領域的進一步突破，為員工、投資者、客戶及社會創造更大的價值。



海豐國際參展由「第二屆國際港航物流暨多式聯運(上海)展覽會」。並在同期舉辦的第二十一屆「金輪杯」中國貨運服務質量跟蹤調查活動成果發佈儀式上，海豐國際榮獲「用戶滿意的集裝箱班輪公司稱號」、「用戶滿意的特種運輸企業稱號」、「用戶滿意的無船承運人稱號」和「用戶滿意的貨代物流企業稱號」。

在印度航務週刊EXIM SHIPPING TIME於加爾各答舉辦的印東航運論壇及優秀航運企業的評選中，海豐集運憑借2024年在遠東印東貿易區的卓越表現，榮膺印度航運服務金獎。

2024年8月30日，在香港海事處與香港船東協會舉辦的2023年頒獎典禮上，上海海豐船舶管理有限公司憑借船隊優異的低碳環保運營以及在港口國監督(PSC)檢查中的良好成績，獲得「2023年度綠色環保船隊獎(Green Fleet Award in 2023)」與「2023年度港口國監督檢查傑出表現獎(Outstanding Performance in Port State Control Inspection for the year of 2023)」兩項殊榮，這是公司連續第6年榮獲該獎。

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。

本公司在發展戰略中，重點強調發展方式為以自營及輕資產模式為主，建立海陸一體化的物流渠道和措施，不斷完善高頻率、高密度的海上班輪網絡，為客戶提供低碳環保供應鏈服務。重點解決數字化及人工智能的應用，以及相應的組織變革；同時，我們也將逐步實現零排放目標、保護生物多樣性作為重要的發展方向，響應全球生物多樣性保護的呼籲。

二零二四年紅海危機、碼頭擁堵降低了集裝箱航運的有效運力，而經濟復甦、產業轉移及庫存策略調整增加了貨運需求，供求關係改善和綜合成本上升推動了行業收入增長。公司秉承差異化、低成本策略不斷改善盈利能力。

此外，二零二四年全球船隊規模增速分化，集裝箱船新船交付量創下新高，但小型集裝箱船舶投資態度更趨謹慎，相關分析師預計小型船供給將出現負增長。本公司響應了國際海事組織(IMO)通過的《國際防止船舶造成污染公約》(MARPOL)附則VI修正案，二零二四年共交付8艘新造船，購入一艘二手新船，均為低排放的高效船舶，出售6艘舊船，並積極關注和參與新能源船舶的嘗試和研發，本公司二零二五年預計交付2艘新造船。

為響應香港聯交所對可持續發展披露事項的進一步要求，公司進一步細化環境KPI的落實和執行，將ESG各項KPI寫入首席執行官(「首席執行官」)及其他全體高管的績效考核中。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。連續四年完成ESG報告的外部認證，獲得第三方機構的認可。並被納入標普全球二零二五年可持續發展年鑑(S&P Global Sustainability Yearbook 2025)。

展望二零二五年，儘管行業依然面臨很多不確定性，但隨著擾動因素逐步正常化，導致未來整體運力過剩。客戶黏性、運營效率、成本控制等將成為公司持續盈利的關鍵因素。亞洲地區隨著產業轉移，正在重塑東南亞和印度的貿易路線和物流需求，為我們帶來了新的機遇。另外，我們相信航運業綠色轉型的關鍵節點即將到來，國際海事組織將通過「一攬子」中期減排措施，推動行業向低碳、環保方向發展，歐洲碳排放交易體系正式將海運業納入。綠色航運的市場佔有率預計將達到30%。儘管生物燃料等綠色技術的應用前景廣闊，但其高成本和採購難度仍是行業面臨的重大挑戰。液化天然氣(LNG)和傳統燃料仍將是過渡期的主要解決方案。海運行業將加速數字化轉型，通過人工智能、大數據等技術優化航線規劃、提高運營效率和安全性。公司將持續降低船隊排放，並將數字化及人工智能的應用作為重要發展方向。

公司業務聚焦亞洲區，有信心繼續發揮獨特優勢，為客戶提供低碳環保、高品質的供應鏈服務，持續為社會各利益相關方創造更高的價值，必將成長為世界級綜合物流服務解決方案供應商。

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(尤其是氣候事項)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、氣候變化風險、可持續發展等領域的政策、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。可持續發展委員會成員具備多樣化ESG相關知識，委員會主席楊馨女士有多年擔任自然保護基金會理事經驗。此外，本公司提名委員會將可持續發展、環境管理、社會責任與公司治理相關知識納入到提名參考中。

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，評估、優先排序和管理各項ESG指標的重要性水平，並且定期審查ESG相關目標和指標的進展情況，在年度ESG報告中披露進展本身以及其與業務相關影響。

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。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。

公司承諾遵守所有適用的反壟斷和反競爭法規，不參與任何形式的壟斷、協議限制競爭或濫用市場支配地位等行為。我們將保護消費者利益，維護市場公平競爭環境，要求員工遵守公司政策，鼓勵參與培訓和教育。我們將積極配合政府調查，發現違規行為將及時處罰。本公司認可公平競爭是公司長期成功和社會責任的重要基礎。

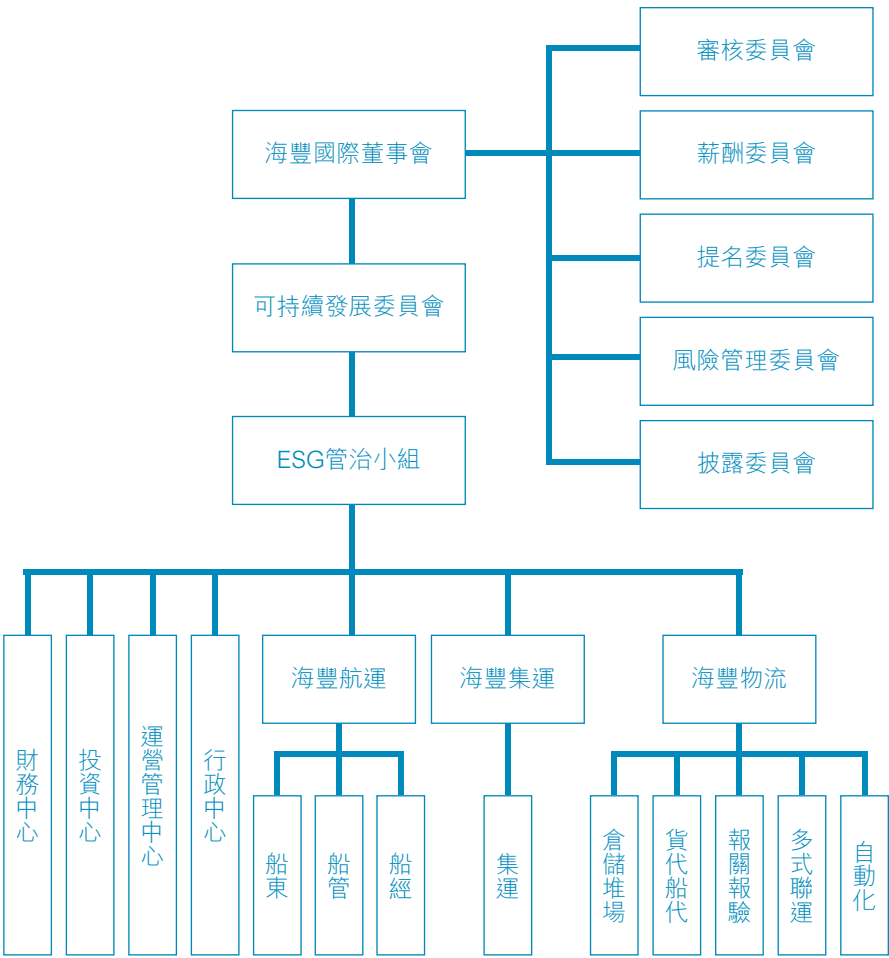
本公司致力於為社會各界利益相關方創造更大的價值，從而實現公司的可持續發展目標。本公司致力於搭建完善的可持續發展架構、設立各項KPI指標及與其相關的績效考評制度、完善內部管理制度，優化IT系統，進一步健全公司治理，努力實現公司治理目標：營造一個講信用、高透明度和問責明確的環境，從而獲得長期投資、金融穩定和商業誠信，進而支持更強勁的增長和更具包容性的社會。

二零二四年，我們重點採用雙重重要性的方針，ESG報告聚焦對環境、社會以及公司治理產生重大影響主題，尤其關注外部性，並同年報一併披露可能對現金流、融資或資金成本有實質性財務影響的重要主題。

原則上，如無特別說明，本報告內所披露相關政策均由董事會認可授權，執行管理層對應團隊負責執行。

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名非執行董事，由公司非執行董事兼董事局副主席楊馨女士擔任委員會主席，由三名獨立非執行董事擔任成員，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相關事項由可持續發展委員會主席與公司首席執行官最終共同監督。楊馨女士熱心公益，常年參與可持續發展與自然生態保護活動，於二零二二年任大自然保護協會(TNC)大中華區理事一職，指導公司可持續發展及綠色活動，此外，楊馨女士在品牌建設、經營與戰略規劃方面擁有豐富經驗。
- 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。負責如氣候問題、健康安全等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。

二零二四年度可持續發展委員會分別對二零二三年ESG事項進行總結和分析以及對二零二四年各項KPI的完成情況進行匯總，並有針對性的對各項外部ESG評分進行分析，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。董事會對二零二四年度公司ESG事項的表現基本滿意。

1.3 董事會及各專業委員會

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，本公司董事會由八名成員組成，包含四名執行董事、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。

董事會須始終包括至少三名獨立非執行董事，代表董事會至少三分之一的董事，並且任命了首席獨立非執行董事，以便董事會相對於管理層始終具有很強的獨立性，可以有效行使獨立判斷。各專業委員會獨立非執行董事佔比均不低於60%，除可持續發展委員會由本公司非執行董事擔任主席外，其餘所有委員會均由獨立非執行董事擔任委員會主席。

公司治理

所有董事(包括獨立非執行董事)均有平等機會及渠道與董事會溝通及表達意見，並可單獨及獨立接觸本集團管理層，以作出知情決定。董事會主席將至少每年與獨立非執行董事舉行沒有其他董事參與的會議，以討論任何議題及疑慮。未來本公司將進一步提高獨立非執行董事在董事會的比例，發揮獨立非執行董事在各專業委員會的領導作用。

公司四位執行董事均擁有超過二十五年的航運物流行業經驗；1名非執行董事於金融與投資領域及品牌建設及經營方面擁有豐富經驗；3位獨立非執行董事分別於財務投資管理與風險管理、信息科技行業、經濟及市場研究方面擁有豐富的經驗。

此外，我們在此披露，自上市公司(SITC International Holdings Company Ltd.)成立之日起計算，截止2024年12月31日，本公司董事會8位成員平均任期為8.125年。

董事類型	姓名	任期(年)	被任命時間
執行董事	楊現祥(主席)	14	2010年4月
	薛明元(首席執行官)	11	2013年3月
	劉克誠	14	2010年4月
	賴智勇	11	2013年3月
非執行董事	楊馨(副主席)	3	2021年3月
獨立非執行董事	謝少毅(首席獨立非執行董事)	4	2020年10月
	廖家瑩	4	2020年12月
	胡曼恬	4	2020年10月
平均任期		8.125	/

備註：

以日曆年為基準年，截止到2024年12月31日為止，舉例：假如某董事2020年3月被任命，則任期被計算為2024-2020=4年。

1.4 高級管理層的績效及激勵政策

1. 薪酬委員會責任

「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」海豐國際薪酬政策的原則在於提供公平及具市場競爭力的薪酬待遇，以鼓勵及維持員工表現並且促進企業發展。因此，海豐國際就董事酬金及其他與薪酬相關的事宜制定正規而具透明度的政策；任何董事不得參與訂定本身的酬金。

本公司由獨立的薪酬委員會（「薪酬委員會」）來監督薪酬的確定過程，此外，薪酬委員會應就其他執行董事的薪酬建議諮詢董事會主席及首席執行官，並考慮包含股東在內的利益相關方意見。如有需要，薪酬委員會應可尋求獨立專業意見，任何非董事薪酬顧問均需獨立於組織、最高管治機構和高管。

本公司薪酬委員會（「薪酬委員會」）之主席或（如其缺席）薪酬委員會之其他一名成員（必須為獨立非執行董事）須出席本公司之股東週年大會，並回應股東就薪酬委員會之活動及彼等之責任作出之提問。

2. 薪酬與績效政策

本公司薪酬體系分為固定類薪酬和浮動類薪酬，固定類薪酬包含崗位工資、（董事職位）費用、退休金、及各類補貼，根據員工的崗位、職務等綜合因素確定；浮動類薪酬包括績效工資、項目獎金、年終獎、特別獎勵、股權激勵，主要參考個人績效考核、公司當年經營業績、參與條件等因素確定。本公司高級管理人員的薪酬政策由薪酬委員會向董事會建議，經股東大會授權由董事會批准。

層級／崗位	計算／發放方式	固定薪酬			浮動薪酬						
		調駐報銷費用標準	補貼	崗位工資	績效工資	獎金	特別獎勵				股份激勵
							增長獎	項目獎勵	里程碑獎勵	董事長特別獎勵	
執行董事、 高管薪酬	計算方式	派駐地日常費用或 跨境生活費用	董事津貼 及其他津貼	按董事會批准		根據公司經營 情況、績效 表現等評估	由海豐國際 董事會 確定	單獨立項報海豐國際 總部審批		每年跟隨優 秀評選報海 豐國際總部 審批	由海豐國際董 事會確定
	發放方式	按月	按月	年薪		年終發放	董事會或總部審批發放				限制性股份符 合條件的，三 年後歸屬
獨立董事、 非執行董事	計算方式	不適用	董事津貼、委員 會津貼	按董事會批准		不適用	不適用	不適用	不適用	不適用	由海豐國際董 事會確定
	發放方式	不適用	按月	董事會或總部審 批發放		不適用	不適用				限制性股份符 合條件的，三 年後歸屬

公司治理

高級管理人員績效考核方案由薪酬委員會制定，報董事會批准後執行。高級管理人員的可變薪酬直接與績效評估等比關聯。考核項目及考核權重為：業務量指標佔20%，效率指標佔20%，效益指標佔20%，ESG（包括責任事故）指標佔20%，創新指標佔20%。各不同崗位高管的考核項目根據上述五個緯度細化。（另外，自二零二四年始，本公司通過內部碳定價和ESG績效評估制度，對子、分公司及分支機構管理人員與特殊崗位人員實行ESG績效與薪酬掛鉤，包括但不限於碳排放強度、污染物處理、工傷率等指標。）

其中，首席執行官的考核項目包含集團營業額、集團利潤、權益回報率(ROE)、ESG、業務發展與責任事故及企業價值創造核心議題(對應不同高管)等方面。我們根據同業標準，提高了我們高管的長期薪酬績效比例，並且將薪酬與公司與社會可持續發展、ESG治理等指標相結合，體現了我們對長期可持續發展的重視。

首席執行官績效考評				
考核內容		具體內容情況	評價標準	佔比
業務量／ 工作量	營業額		與去年同期比較	20%
效益／效果	集團利潤、股東總回報(TSR)		與去年同期及同行比較	30%
效率	ROE及其他相對財務指標		與去年同期及同行比較	20%
ESG	三大評級(MSCI-ESG評級與S&P-CSA評分、CDP評級保持並提升，長期達到MSCIA級；(環境績效改善)	1. 單位運力萬海里耗油量(噸／萬海里／TEU)較上一年度降低2%； 2. 溫室氣體排放強度CO2e(克／TEU公里)較上一年度降低2%； 3. 有害與無害廢棄物密度(克／TEU公里)相比上一年度降低2%； 4. 用水強度(立方米／百萬TEU公里)相比上一年度降低2%； 5. 新能源、環保設備資本開支、可再生能源使用、綠色投融資增加；	與去年同期比較	15%
	員工健康與安全	1. 公司整體員工(全職、臨時、承包)百萬工時工傷率較上一年度降低； 2. 損失工時數控制在500小時以下，相比於二零二零年下降約27.5%	與去年同期比較	5%
業務發展／責任事故	加強公司數字化、智能化轉型； 「5個零」安全與健康事故目標； 投訴與舉報貪腐事件處理	「5個零」目標包含海上嚴重事故、油氣洩漏造成的海洋污染事故、貨物嚴重事故、工業事故相關致命事故、員工過勞事故的淨零。	與去年同期及同行比較	10%

公司治理

備註：

1. 此表格為CEO薪酬當年考評制度，其他高管考評標準根據具體崗位調整，但比例一致；
2. 高管績效評估以百分比形式影響高管浮動類薪酬，包含多項的具體考核內容按照等比反饋到最終佔比中；
3. 公司年度風險與機遇評估中篩選出來的重大風險與機遇核心問題將定期更新到高管績效評估內容中；
4. ESG各項績效(碳排放、污染物排放、健康與安全)等績效指標將按照每年進展定期更新；

3. 股權政策

年度考核結果會作為發放短激勵及長期激勵的重要依據。短期激勵包含年終獎、特別獎勵，長期激勵包含股權激勵。本公司從其上市以來共採納若干項股權激勵方案，其中包括首次公開發售前期權計劃以及首次公開發售後期權計劃及股權激勵方案(其後由本公司於二零二四年四月二十六日採納的新股份計劃取代)。首次公開發售前期權計劃於二零一零年開始實施，有效期為十年，共授出期權期權7,916萬股，超過700餘名員工參與。首次公開發售後期權計劃於二零一零年開始實施，有效期為十年，共授出期權2,320萬股，110名員工參與。股權激勵方案於二零一七年開始實施，有效期為十年，獎勵股份會在授予後三年(或者董事會批准的其他時間)歸屬給員工。截至二零二四年十二月三十一日，共授出獎勵股份72,696,172股，其中授予高級管理人員11,742,762股獎勵股份及授予首席執行官3,854,512股獎勵股份。除限制性股權授予有三年歸屬期外，高管可變薪酬回報(如績效薪酬、獎金等)可在董事會批准下將部分遞延發放，遞延期及評估可變薪酬的績效期一致為三年，存在特定情況下的退扣機制。二零二四年度授予首席執行官的遞延性獎勵(600,000股)佔年度總薪酬(含遞延性獎勵)的49.2%。

本公司鼓勵高級管理人員持有公司股票，並通過僱員持股計劃、股權激勵計劃等方式，保證並要求高級管理人員(包括執行董事)的持股市值不低於其年度薪酬的8倍，本公司首席執行官的持股市值不低於其年度工資的10倍。

4. 追回與扣減政策

為保障平衡短期業績與長期發展的關係，同時也能夠對高管的行為進行約束，防範風險，激勵其關注企業的長期發展，海豐國際在對部分可變薪酬回報進行遞延歸屬的同時執行薪酬追回與扣減(Clawback & Malus Provisions)政策，該政策旨在說明現任和前任高管在何種情況下將被要求向本公司退還或返還錯誤發放的薪酬，該政策將不時進行修訂。該政策適用於本公司最高級管理人員。

本政策由董事會批准，並由薪酬委員會管理。薪酬委員會有權解釋和解讀本政策，並作出管理本政策所必要、適當或明智的所有決定，薪酬委員會作出的任何此類決定均應向董事會提出建議，並且經股東大會授權董事會批准。經批准的決定對所有受影響的人具有最終且具有約束力的作用。

具體政策如下：

為加強海豐國際高級行政人員酬金方面的管治，集團從規定披露即日起實施薪酬追回與扣減政策。根據該政策，海豐國際最高級別管理人員在規定披露後任職最高級別管理人員期間所獲得的激勵性報酬，不論是以現金或股份獎勵形式支付，將會在出現該政策規定的特別情況下被要求協商退還。例如海豐國際的財務報告出現重大錯誤陳述或遺漏而重述將觸發追回政策，或相關高級行政人員參與的事項涉及嚴重疏忽、欺詐和不當行為等對公司聲譽造成負面影響時將觸發扣減條款。具體條款如下：

若承授人因任何原因終止與本集團任何成員或相關實體的僱傭關係而不再為合資格參與者，本公司可退扣任何未歸屬的已授出獎勵，惟在承授人退休或身故的情況下獎勵在根據股份計劃的條款規定的期限內仍可行使。此外，若出現本公司內部規定中訂定的任何情況，其中包括(a)根據相關法律法規，承授人對任何犯罪行為或罪行負有責任；(b)承授人因任何違規或非法行為而受到監管機構的制裁；(c)承授人因違反法律、違紀或失職而被本公司及／或相關實體免除職務；(d)承授人對本公司業績惡化或持續虧損負有責任；(e)承授人涉及生產安全事故事件，給本公司造成聲譽或經濟損失；(f)承授人從事非法行為或不當行為，例如賄賂、貪污、挪用公款、盜竊、違反保密義務、違反不競爭義務或任何損害本公司利益及聲譽的未經授權行為而造成損失；或(g)董事會認為對承授人歸屬或保留任何獎勵實屬不公平的任何其他情況，則董事會可全權酌情決定已授予的相關獎勵將告失效，並可收回或扣留授予任何承授人的獎勵。

5. 薪酬話語權投票

一般而言，本公司經由股東大會授權董事會批准薪酬委員會制定的薪酬政策，即視為股東已審查和批准高管薪酬。為進一步提升高管薪酬制度透明度，公司正考慮一項計劃，即每隔不超過三年，定期於股東大會進行薪酬話語權投票。公司在確保遵守所屬法律轄區規定及公司章程的基礎上，考慮進行如下流程：

董事會將在年度股東大會召開之前，盡到通知義務，表明將在股東大會上提交薪酬委員會提供的董事薪酬報告，由股東投票表決。股東有權就政策本身、根據這些政策支付的金額或制定這些項目的薪酬委員會的報告進行投票，該投票是對包含所有執行董事薪酬政策和總薪酬的整體性投票，而非對單項薪酬或政策的投票。

股東諮詢性投票的投票表決結果，並不具有法律約束力，即董事會沒有法定義務，根據股東大會的表決結果對其制定的董事薪酬方案進行修改，然而董事會將充分考慮薪酬方案的合理性，及股東對此方案的態度，從而間接的實現對股權激勵機制進行調整的目的。

6. 非執行董事薪酬與股權政策

海豐國際向非執行董事提供酬金，是旨在確保有適當的薪酬水平以吸引並留住具經驗及高素質的人才管理海豐國際的業務及發展。海豐國際對非執行董事實行固定薪酬制度，並以年度董事袍金的形式支付。非執行董事的酬金每年參照市場上業務或規模相若的公司作出比較，任何調整須由薪酬委員向董事會建議，經股東大會授權由董事會批准。

海豐國際不給予獨立非執行董事帶有績效表現相關元素的股本權益酬金，以免使其決策偏頗並影響其客觀性和獨立性。然而，為激勵非執行董事(包括獨立非執行董事)參與董事會工作，海豐國際每年向非執行董事提供經薪酬委員會批准的股份獎勵，股份獎勵數額固定，每年參照市場上業務或規模相若的公司作出比較，任何調整須由薪酬委員向董事會建議，經股東大會授權由董事會批准。

為確保非執行董事為公司服務的時間及所承擔的責任獲得適當的報酬，委員會定期進行討論，並在向董事局提出建議時，考慮以下因素：

- 業務與規模相若公司向非執行董事支付的袍金和其他報酬；
- 非執行董事為公司投入的時間；
- 非執行董事的責任、兼任專業委員會職務和數量；
- 公司的聘用條款。

一般而言，獨立非執行董事持股上限不能超過持有公司已發行股份的1%以上，此外，獨立非執行董事不能在持有公司5%以上股份的股東單位任職。從而確保獨立非執行董事能夠獨立履行職責，不受公司主要股東或實際控制人的影響，避免利益衝突，客觀地監督公司運營。

非執行董事所獲的袍金、其他報酬和持股載於本公司年度報告內。

1.5 董事會評估

1. 董事會報告及企業管治報告

公司董事會及各專業委員會每年進行兩次內部評估，形成董事會報告及企業管治報告並向股東進行披露。董事會報告從業務、財務、客戶與供應商、關連交易、派息、風險管理、ESG事項以及企業管治的各個方面，進行梳理和匯報，對於發生重大變動的事項提交股東大會批准（如有）。

董事會報告及企業管治報告經年度董事會批准後，於股東大會召開前發佈供全體股東審閱。公司於年報中公佈公司的聯繫方式，接受股東／投資者及其他利益相關方向董事會作出的任何查詢及疑慮，並在切實可行的情況下盡快作出回應。

2. 董事會責任

為確保董事會有效性，符合股東長期利益，公司有如下規定或現狀：

公司規定：

本公司變更章程須經過股東批准方可生效，並在公司年報、公司網站或香港聯交所網站上予以披露。

本公司董事會需要定期進行評估，並且形成董事會報告。

本公司董事選舉每年至少進行一次，於股東大會上進行，每位董事會成員都是以個人為基礎選舉產生的，而非候選名單選舉，表決結果以公告的方式發佈。

每位董事須最久每三年輪席退任一次，退任董事將合資格於本公司股東週年大會上重選連任，各非執行董事及獨立非執行董事的任期均為一年，獨立董事最長為任期九年，惟可由股東於本公司各股東週年大會上重選。

任何董事或其聯繫人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。獨立非執行董事及其聯繫人如於有關事項中並無利益，應出席董事會會議。

公司治理

此外：

一般而言，董事會會議平均出席率需在75%以上，以確保有效性。二零二四年公司全體董事出席率為100%。

二零二四年度，本公司董事均未擔任超過四家外部上市公司董事職務。

公司為董事購買了董事責任保險，在特定情況下為董事提供賠償保證，以保護他們免受因履行職責而產生的法律訴訟費用、罰款等損失，進一步減輕他們因被起訴而面臨的財務風險和個人責任。

3. 董事會績效評估

公司定期評估整體董事會、功能性委員會以及董事會成員表現，旨在提升董事會的運作效率和效果。提名委員會作為統籌執行單位，負責執行董事會及功能性委員會績效評估。評估依據包括香港聯交所《企業管治守則》等指引。

董事會每年執行內部績效評估，內部評估方式包括董事會內部自評、董事成員自評、同儕評估或其他適當方式進行績效評估。另外，公司計劃未來每三年由外部專業獨立機構或外部專家學者團隊執行評估一次。若安排外部評估，外部評估機構或外部專家學者團隊應具備專業性及獨立性，主要為承辦有關提升企業公司治理等服務的相關機構或管理顧問公司。

評估指標至少包括對公司營運之參與程度、提升董事會決策質量、董事會組成與結構、董事的選任及持續進修、董事會管理經營、環境和利益相關方的影響等五大面向。

公司將在完成董事會績效評估後，在董事會報告或企業管治報告中披露董事會績效評估的結果。二零二四年，董事完成對董事會績效評估，指標包括董事會多樣性、獨立性、行業經驗、平均任期、會議頻率、出席率和重選率等。平均分為4.88分(滿分為5分)，認為董事會各項表現均令人較為滿意。

1.6 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。二零二三年度，本公司通過購買關連方公司股權(主要擁有集裝箱船舶及集裝箱)，大幅度減少了與控股股東關連方關於集裝箱及集裝箱船舶租賃的關連交易，詳細情況請參考公司公告，繼此之後，二零二四年度維持了較低關聯交易規模，無明顯變化。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，已在公司二零二四年年報中做詳細披露。

1.7 利益相關方參與

海豐國際制定了利益相關方參與治理政策，旨在明確公司與各利益相關方互動的原則、方式和程序，以實現有效溝通、合作與共贏。政策目標包括增強溝通與合作、了解並滿足利益相關方需求、降低聲譽風險、提高公司可持續發展能力等。公司的可持續發展與利益相關方息息相關，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。

利益相關方參與治理政策適用於本集團範圍內所有公司和經營活動，並且包含如供應商和客戶等公司上下遊價值鏈以及其他合作夥伴，參與政策適用於所有當地運營。公司將通過市場調研、風險管理和評估機制、與利益相關者直接溝通等方式識別利益相關者。利益相關者將分為核心利益相關方、重要利益相關方和次要利益相關方，並根據定期評估進行調整。除此以外，我們還將識別弱

勢群體作為利益相關方參與政策的一部分，尤其是暴露於氣候變化、環境污染或人權風險較多的群體，我們重視他們的利益以及意見。公司將採取對話、協商、互動網站等方式與利益相關者互動，並提供必要的信息和資源，幫助利益相關者了解公司的經營狀況和決策過程。同時，公司將設立專門的申訴渠道，方便利益相關者向公司提出意見和建議。公司將遵循公平、透明、傾聽、合作和持續改進等原則與利益相關方互動，並通過公司網站、年報、公告等渠道，向利益相關者提供公司的經營狀況、政策和活動等信息。公司董事會負責制定、審批和監督本政策的實施，各業務部門和地方分公司負責根據本政策與利益相關方開展合作和溝通。

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。

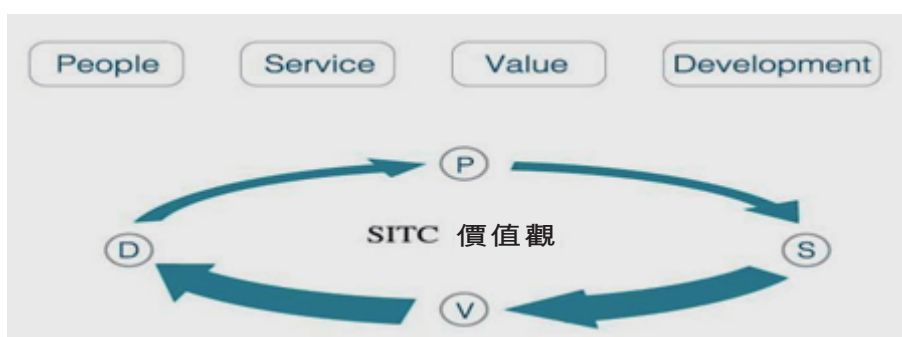
公司治理

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

除利益相關方影響評估以及通過上述方式溝通外，公司還會定期通過問卷方式調查當地利益相關方對於參與政策本身的看法。並不斷改進，並通過會面等方式來確定利益相關方的意見以及可能產生的新問題。例如二零二四年起，我們在「一個地球」自然保護基金會進行座談，並提供資助以及人力支持以恢復珠海自然環境，並建立合作關係，每年定期開展自然保護和生態恢復的項目。此外，為追蹤不滿情況，我們每年披露利益相關方投訴數字以及處理情況，據統計二零二四年接到27起不同利益相關方投訴，處理完成26起，剩餘1起待二零二五年處理完畢。

本公司的核心價值觀為「P-S-V-D」，公司始終將員工（「P」）作為最為重要的利益相關方，時刻關於員工的需求。員工是海豐的財富，只有一流的員工，才能提供一流的服務（「S」），創造一流的價值（「V」），企業才能長遠的發展（「D」）。



1、 運營責任和能力

總部運營管理中心負責對利益相關方參與進行監督的整體工作。子公司當地運營管理部門通常負責監督當地運營中的利益相關者參與。

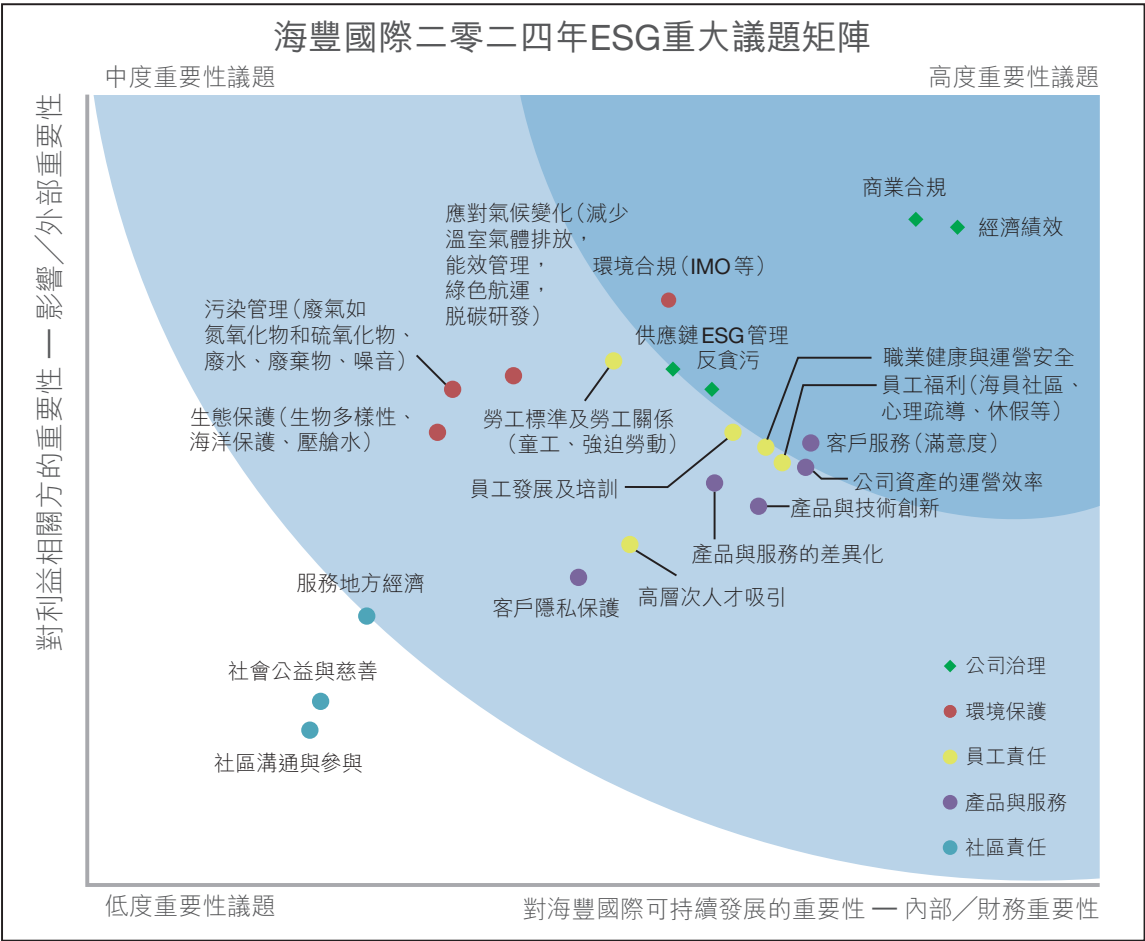
公司將為當地高級管理人員提供利益相關者參與方面的培訓，包括如何與利益相關者建立有效的溝通和協作關係，如何識別和解決利益相關者關切等。

公司收到的當地客戶投訴情況直接影響當地總經理的績效考核結果。年度績效審查將考慮有關於與利益相關者的溝通和協作情況、解決利益相關者關切方面的表現和投訴情況。

為確保利益相關者有足夠的能力與公司互動，公司將提供必要的培訓和能力建設措施。此外，公司將採取風險管理和評估機制、建立良好的溝通和合作關係、設立專門的申訴渠道等措施，處理利益相關者參與風險。

2、執行情況

1) 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。二零二四年，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個議題進行雙重重要性評估，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2,150餘份，除問卷結果外，我們還將企業內部辦公自動化(OA)系統中的風險管理控制總表(ERM)中年度累計的風險議題以及敞口係數結合，並且採取人工智能輔助對全部問卷結果進行分析整理。董事會認可並簽署重要性評估結果，形成以下各項指標的關鍵性矩陣，重大議題基於雙重重要性原則呈現在重要性矩陣上，並根據「對公司業務／可持續發展的重要性」和「對利益相關方的重要性」兩個維度體現：



- 2) 根據地區性利益相關者概況確定運營戰略及弱勢群體、社區公益事項
- A. 二零二四年海豐國際與上海國際港務(集團)股份有限公司、海信集團控股公司簽訂三方戰略合作備忘錄，未來三方將基於戰略合作夥伴關係和物流路徑的合理性，以上港集團港口綜合物流服務為載體，以海信集團生產原材料、產成品等進出口貨源產品為支撐，以海豐國際海運及供應鏈服務為保障，共同打造高效、便捷、經濟的全球供應鏈通道，為對外經貿發展和加強供應鏈自主掌控能力做出貢獻。
- B. 二零二四年與廈門港務控股建立戰略合作項目，正式啟用廈門泛海聯空箱中心，作為廈門港首家成功應用智能信息化系統的堆場，將致力於優化資源配置、提升物流服務效率和促進可持續發展。
- C. 二零二四年海豐國際與福建省港口集團在印尼雅加達簽署戰略合作框架協議，未來在「一帶一路」的政策下，依託福建港口集團的港口區位優勢和SITC的全球航運資源配置，以「兩國雙園」為紐帶，共同推動海上通道建設，打造現代港航經濟新業態，攜手構建港航合作典範，促進港口航運業高質量發展。
- D. 二零二四年十月，大連海事大學第三期SITC Mini-MBA航運精英培養班以及上海海事大學第七期SITC Mini-MBA航運定向培養班正式開班，並進行捐贈儀式，這不僅對前期合作的延續與深化，更在航運業加速數字化、智能化、綠色轉型的背景下，探索了更具前瞻性貼合行業發展需求的校企合作新模式。未來，雙方將持續深化合作，充分將學校學術資源和海豐的行業經驗優勢整合，培養更多高素質航運複合型人才，為航運業的可持續發展注入源源不斷的新動力。
- E. 二零二四年十一月，海豐物流與山東外貿職業學院合作開展的第三屆「海豐班」順利結課，為27名「海豐班」學生頒發結課證書，並為榮獲「海豐獎學金」的40名學生頒發榮譽證書。未來，雙方將通過更多形式的校企合作，促進學生就業能力的提升，助力高校培養更符合社會需求的人才。
- F. 二零二四年十月，海豐泰國公司組織「海豐齊助力，攜手共抗災」慈善捐款活動。泰國紅十字會主席Khan Prachuabmoh先生出席見證，共為受颱風「摩羯」災害影響地區捐贈現金和救災物資八萬泰銖。涓涓細流匯集成溫暖大愛，相信這份微薄之力可以帶去關愛和溫暖，助力當地受災群眾早日渡過難關，重建美好家園。
- G. 二零二四年十一月，海豐集運泰國在芭提雅舉辦了以「熱愛海豐、回饋社會」為主題的團建活動。組織員工前往邦拉蒙孤兒院，用實際行動為兒童送去溫暖和關懷，大家深刻理解和體驗社會責任的重要性。並且前往海灘清理垃圾及廢棄物、分組遊戲溫習海豐DNA，增強了大家愛護海灘、保護海洋的意識。
- H. 二零二四年，海豐物流華東在江蘇太倉祿渡福利中心舉辦了「攜手獻愛心，情暖福利院」的慈善活動。組織員工攜帶關懷物資前往福利院，向老人贈送物資回饋社會。
- I. 二零四年十一月，海豐國際於珠海橫琴與「一個地球自然基金會」合作開展紅樹林修復活動，雙方交換了環境保護和生物多樣性上的理念並繼續在環境保護方面深化合作，並對該非盈利自然保護組織進行了慈善捐贈。

公司治理

公司對利益相關者進行分類並確定高優先級利益相關者：

- A. 識別利益相關者：公司通過利益相關者概況和利益相關者地圖等工具，識別和了解與公司相關的利益相關者。
- B. 分類利益相關者：公司將利益相關者按照其在公司經營活動中的重要性和影響力進行分類，以便更好地了解和管理利益相關者。
- C. 確定高優先級利益相關者：公司根據利益相關者的重要性和影響力，確定高優先級利益相關者，以便公司更加關注和重視這些利益相關者的需求和關切。
- D. 確定利益相關方中弱勢群體：公司根據利益相關方中受氣候變化、環境污染、人權風險影響可能性與程度確定相對弱勢群體，並適當提高他們意見在重大性議題判定中的權重，以示對其利益的重視。

在上述項目中，被確定為高優先級利益相關者包括：

- A. 客戶：海信集團為海豐國際重要的客戶及合作夥伴，在物流、倉儲、供應鏈管理等方面，有深入的合作。我們致力於「以亞洲區為主，為客戶提供高效率、高品質的物流服務，成為客戶的首選」。充分考慮客戶的需求，保持與客戶緊密的溝通，才能不斷提升我們的服務。

- B. 供應商：作為海豐國際最重要的供應商之一，青島港對公司的經營活動具有重要影響力和利益需求。公司與青島港一直保持密切聯繫，通過青島港了解客戶的需求和關切，積極參與合作，為港口管理提供建議，共同為客戶提供一流的服務。

被確定為相對弱勢群體範圍包括：

- A. 海上員工：海上員工作為海豐國際最重要的員工群體以及寶貴財富，為海豐、為地區經濟以及全球供應鏈做出了巨大貢獻。我們認為海運業所存在的氣候、環境、人權和健康安全風險，均與海員切身相關，海豐國際通過多種方式與海員們溝通意見，關注其幸福度和工作滿意度，並確認相關風險與機，不斷解決海員們提出的意見和問題。
- B. 供應商員工：海運業供應商，尤其是海上運輸與岸上物流分包業務有大量從事駕駛或重體力勞動的工人，我們重視供應商員工的健康與安全保障以及勞工權利保障，因此我們每年對供應商進行人權和其餘ESG相關評估，並要求其簽署社會責任承諾函。此外我們還會進行訪問調查，以確認供應商員工提出的問題和意見。
- C. 社會弱勢群體：公司認為在社會發展階段，當地社區社會弱勢群體，如孤兒、失獨老人等均屬於相對弱勢群體，這與公司行業和與運營無關。公司為盡到企業社會責任，也會定期關懷相關群體並進行慈善資助。

3) 將重要性評估結果整合到企業風險管理流程中，對內，公司將重要性評估整合到企業內部OA系統的風險控制系統中；對外，公司將重要性議題調查評估與企業機遇和風險掛鉤，嵌入到利益相關方調查問卷中，最終實現對內外部雙重重要性的重大議題完全識別，並且整理到內部風險控制系統中，予以對應風險敞口、風險偏好以及機遇可能性，使得ERM結果和重要性評估結果相互關聯和反饋，具體內容請見《重大議題的判定》以及《風險防控》章節。

3、考核與KPI

本公司制定了以下KPI用於衡量當地利益相關者參與活動的成功程度並向負責集團層面利益相關者參與的部門報告的績效指標。

1) 參與率：這個指標可以幫助公司了解利益相關者參與公司活動的程度，包括參加會議、提供反饋等。通過定期的統計分析來定量衡量，以客戶為例，我們根據客戶重要性，制定了定期拜訪制度與指標，分為週、雙週、月度、季度、半年期溝通，溝通形式包括面談、視頻會議、電話會議等形式，拜訪內容包括貨量跟蹤、市場情況交流、合作問題反饋、合作展望等。投資者關係方面，二零二四年公司共參加128場次路演、21場次反向路演以及115場次投資者會議，參加的機構和投資者數量共計584次，參加人數共計666人次，參會次數比上一年增長16%。

2) 滿意度：這個指標可以幫助公司了解利益相關者對公司活動的滿意程度，以便改進和優化活動。通過定期的調查或反饋收集來定量和定性衡量，例如利益相關者對活動內容、組織、執行等方面的滿意度。例如公司每年都會進行僱員及客戶的滿意度調查，分別了解僱員及客戶的滿意度情況。

3) 反饋質量：這個指標可以幫助公司了解利益相關者提供的反饋質量和準確性，以確保公司能夠更好地滿足他們的需求和期望。通過對反饋內容的分析和評估來定性衡量，例如員工的滿意度調查涵蓋了公司下屬所有經營地的各個級別員工，務必做到全面反映員工的滿意程度。

4) 行動計劃實施率：這個指標可以幫助公司了解是否已經採取了利益相關者提供的反饋，並在實際行動中加以實施。通過定期的統計分析來定量衡量。例如公司針對客戶的投訴，積極採取改進措施，解決率為100%。

5) 反饋響應時間：這個指標可以幫助公司了解公司對利益相關者反饋的響應速度，以確保及時響應並解決問題。通過定期的統計分析來定量衡量，以小時或天數表示。

6) 參與方式多樣性：這個指標可以幫助公司了解是否為利益相關者提供了多種參與方式，例如會議、在線平台、社交媒體等，以確保所有人都有機會參與。通過對不同參與方式的分析和評估來定性衡量，例如參與方式的多樣性、參與方式的使用率等方面。

通過以上各項指標的建立，我們從利益相關者處獲取了大量的有益信息及經驗，例如在擴大航線規模時，需要考慮航線延誤的情況，並在必要時增加替代船舶。增發船舶可以提升服務質量，同時可以降低船舶航行速度，保持經濟航速，減少燃油消耗，降低碳排放。但需要考慮成本和效益。合理協調排班調整可以確保最優計劃，但需要考慮員工的工作負荷和福利。

隨著新船陸續投入運營，船隊規模不斷擴大；嚴重延誤的航線通過臨時加班船舶替代航行，得到有效改善；菲律賓、泰國—越南、中國—日本航線均通過增發船舶，提升服務質量；排班中心合理協調排班調整，確保最優計劃；重視數字化建設，強化移動互聯網戰略，提高電子商務能力和水平。

4、 信息的分享與溝通

為了更好的在整個集團內系統地分享利益相關者參與經驗中吸取的教訓，海豐國際採取以下措施：

- 1) 專用的交互式內聯網站點，加強數字化建設，建立在線平台，讓員工可以訪問和分享最佳實踐。網站包括各種工具和資源，例如在線培訓、視頻教程、案例研究和論壇討論等等。員工可以在這裡交流意見和想法，分享自己的經驗和知識，並從其他人的經驗中學習以便利益相關者隨時提供反饋和建議，並及時回應和跟進。
- 2) 標準化匯報流程，確保經驗教訓能夠被及時和有效地傳達到各個部門和地區。我們制定了統一的案例格式及報告流程，確保這些優秀的案例告將被發送到各個部門和地區，並由專門的團隊進行跟進和反饋。
- 3) 培訓模塊的開發，幫助員工了解如何有效地與利益相關者溝通和合作。培訓模塊包括溝通技巧、團隊合作、衝突解決和領導力等方面的內容。員工將通過這些培訓模塊，提高自己的技能和能力，更好地與利益相關者合作。
- 4) 內部交流，各地分公司經理以及高級海員會面並分享最佳實踐，以促進經驗交流和學習。會議定期舉行，由當地公司主持。員工將有機會分享自己的經驗和知識，並從其他人的經驗中學習。這些會議將促進跨部門和跨地區的合作和學習。
- 5) 內部群組，公司內部還成立跨地區、跨部門的項目小組、戰鬥小組，通過企業微信群的方式，打破地區和部門的壁壘，實現高效率的資源、經驗分享。
- 6) 建立利益相關者參與的獎勵機制，以鼓勵員工積極參與和推動利益相關者參與方案的實施，同時表彰和獎勵那些在利益相關者參與方面做得出色的員工和團隊。獎勵機制包括獎金、晉升和榮譽稱號等，以激勵員工更好地參與和推動利益相關者參與方案的實施。

1.8 重大性議題的判定

1、 重要性分析

利益相關方的參與是本公司判定重大性議題的關鍵(重要性分析)，二零二四年，公司將雙重重要性原則納入評估標準，同時考慮對業務的內部影響以及對社會和環境的外部影響，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，識別出以下八項二零二四年度本公司重大議題。

序號	重大議題	重要性	主要方針	回應章節	正面影響	負面影響
1	經濟績效	最高	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頻率、高密度的海上班輪網絡，為客戶提供低碳環保供應鏈服務。通過把握行業週期，實現低成本策略。	責任運營	成功發展為經營所在地帶來了經濟和社會效益，提供了大量就業機會，並促進了區域運輸貿易的繁榮。	/
2	商業合規	最高	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，設立投訴舉報流程，確保公司能夠聽到不同的聲音。	責任運營	當年運營過程中無違規事件	/
3	反貪污	高	公司嚴格杜絕任何形式的賄賂、勒索、欺詐及洗黑錢行為，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。	責任運營	當年運營過程中無貪腐事件	/
4	供應鏈ESG管理	高	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。	責任運營	在ESG方面投入了大量資源，積極踐行可持續發展理念，在供應鏈內起到了示範作用。	/
5	環境合規	高	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。關注環保技術的變革，符合行業合規要求，實現零排放。	環境保護	使用低硫燃料、安裝脫硫塔，更新船隊，CII達標	/

公司治理

6	勞工標準及 勞工關係	高	海豐國際致力於維護人權和勞工權利，為員工提供安全、健康、公正和尊重的工作環境，將其視為公司的核心價值之一。我們保障人權和勞工權利，禁止歧視和騷擾，確保員工公平、平等待遇和同酬政策，並禁止使用童工和強迫勞動。	和諧發展	業務發展帶動了就業，如船員、 / 物流、港口服務等，為社會提供了大量就業機會，緩解了就業壓力。並提供了體面薪酬和良好福利。
7	應對氣候變 化	較高	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頻率、高密度的海上班輪網絡，為客戶提供低碳環保供應鏈服務，逐步實現零碳排放目標、保護生物多樣性。通過船舶燃油監控、陸上機械設備油改電以及大力推行智能堆場等措施，實現低碳運營。	環境保護	優化運輸流程以減少碳排放、多 / 樣化節油減排措施、保護生物多樣性
8	員工發展及 培訓	較高	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	重視人才培養，與高校合作，培 / 養新一代航運人才，推動了行業的人才儲備和發展。
9	職業健康與 運營安全	較高	「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，這是我們成功經營的重要基礎。我們致力於在整個公司運營過程中和價值鏈範圍內，保護工作者們的安全與福祉。	和諧發展	重視員工健康，制定健康安全目 標 船舶安全管理 方面存在不 足，事故仍 有發生
10	客戶服務	較高	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	穩定的航線服務和高頻次的班 / 期，提升了客戶的物流運輸效率，增強了客戶體驗。

公司治理

2、 企業價值創造核心議題

基於重要性／重大議題分析結果，並結合風險管理流程和戰略計劃，公司進一步確定了環境、社會與公司管治三個方面對業務影響最大的三個核心議題，並進行了對應KPI制定。

分別是碳成本風險與機遇－應對氣候變化(議題5、7)、地緣政治風險與機遇－企業運營安全／經濟績效(議題1、9)、數字化轉型風險與機遇－經濟績效／客戶服務(議題1、10)。

由於重大性議題、風險與機遇已關聯，具體內容請見《風險防控》章節。

此處僅給出核心議題相關KPI目標以及高管薪酬關聯度。

企業價值創造核心議題	核心策略	KPI	下一年目標
碳成本風險與機遇－應對氣候變化(議題5、7)	增長綠色投入	二零二四年公司為脫硫塔建造產生了816萬美元的資本化成本。綠色技術的應用可能改善燃油效率和運營成本，增強整體競爭力。軸帶發電機資本化成本16.4萬美元，壓載水設備資本化成本75.6萬美元。公司通過各種技術降低船舶燃油消耗，至少節約260萬美元燃油成本。 補貼獎勵：可能獲得政府補貼或者綠色信貸，降低轉型成本。二零二四年公司因船隊減排獲得香港海事處提供的168萬港幣獎勵。並獲得總額超一億美元綠色信貸，降低利息成本約6萬美元。	降低溫室氣體排放強度2%，維持環保設備資本化開支，綠色投融資或獎勵規模維持或增長(關聯CEO、CFO薪酬)
地緣政治風險與機遇－企業運營安全／經濟績效(議題1、9)。	業務多元化	二零二四年，本公司淨新增業務港口2處，淨新增航線2條，淨新增分支機構9處，新增客戶國家11項。	營業額增長，航線／港口淨新增，分支機構／客戶源箱量淨新增(關聯業務集團總裁／部分董事薪酬)
數字化轉型風險與機遇－經濟績效／客戶服務(議題1、10)	數字化轉型	公司二零二四年為數字化轉型支付的軟件開發成本約109萬美元，設備成本約94萬美元。二零二四年，公司網絡訂艙量同比增長約25%，客戶滿意度上升至89%。	數字化智能化轉型投資成本淨增長(關聯業務集團總裁／部分董事薪酬)

3、外部利益相關方價值創造核心議題

基於重要性／重大議題分析結果，尤其是利益相關方問卷分析結果，並結合風險管理流程和戰略計劃，公司進一步確定了環境、社會與公司管治三個方面對外部利益相關方價值創造最重要的的兩個核心議題，並進行了對應KPI制定。

核心議題	核心策略	KPI和影響評估	影響類型
應對氣候變化 (議題7)	降低排放	成果：按業務量計，二零二四年，公司相比上一年降低了溫室氣體排放密度6.56%，因此避免的溫室氣體排放總量估計為105,437噸。 影響評估：我們通過內部碳定價評估我們對外部性提供的利益和影響，降低的社會碳成本估計約295.6萬美元。	積極影響，通過降低溫室氣體排放密度並致力於達到淨零目標，有助於促進巴黎協定的達成，並降低社會為減排在未來付出的成本以及可能受到的氣候風險危害。
客戶服務(議題10)	提高准班率和服務質量	成果：二零二四年，公司管理的船隊在香港海事處組織的PSC檢查中未發生任何滯留，船隊無缺陷通過率為53.73%，遠高於東京備忘錄無缺陷通過率27.74%。 影響評估：因公司運輸准班率和服務的良好表現，客戶滿意度上升約3.5%，達到89.29%。	積極影響，通過穩定、準時的運輸服務，有助於提升客戶生產與交付準時率，改善供應鏈穩定性，並提升客戶滿意水平。

責任運營

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。

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	二零二二年	二零二三年	二零二四年
淨資產回報率	105.9%	26.2%	47.5%
總資產回報率	67.2%	18.7%	35.4%

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	二零二二年	二零二三年	二零二四年
每股盈利(美仙)	72.70	20	39
每股派息(港仙)	400	110	252
派息比率	70%	71%	84.1%

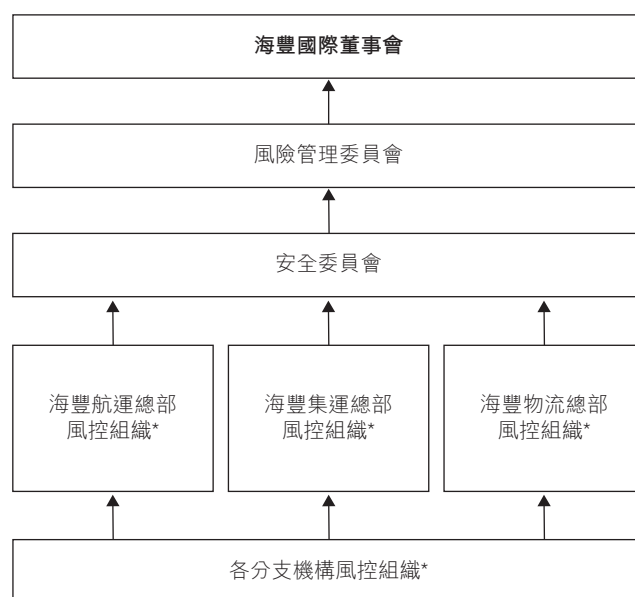
在計息債務方面，公司持續採取穩健策略，債務比例維持較低水平，給予債權人最大的權益保障。

年度	二零二二年	二零二三年	二零二四年
總負債與股東權益比例	42%	37%	32%
利息保障倍數	122倍	39倍	78.7倍

2.2 風險管理

1、風險管理架構

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，由兩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，謝少毅先生為IT方面的專家，於網絡安全及風險防控方面具有豐富的經驗。風險管理委員會負責定期監督本公司風險敞口與風險偏好並向董事會提供建議，確定新的風險類型，制定全面風險管理策略。本公司審核委員會(「審核委員會」)負責監控風險管理體系的運行，定期檢討風險評估流程的有效性及其成果，審核委員會有三名獨立非執行董事組成，其中由獨立非執行廖家瑩博士擔任委員會主席，廖博士為財務管理方面的專家，擁有多家跨國公司管理經驗。風險管理委員會和審核委員會每年至少召開兩次會議，對公司當年風險管理成果及發現的問題，向董事會匯報。



備註：

* 各級風控組織包括風險管理組織及危機公關小組

2、 風險文化及管理措施

本公司遵循COSO的企業風險管理指南，結合戰略的制定和執行，在創造、維護和實現價值的同時，進行風險文化建設、能力建設和實踐。我們制定了《風險評估與防範》制度，並明確了各級組織在風險管理架構中的職責：海豐所屬各子公司及部門(中心)負責人是風險管理的第一道防線；運營管理中心審計部與董事會風險管理委員會、安全委員會共同承擔風險管理的第二道防線；董事會及股東大會是風險管理的第三道防線。我們將持續關注風險管理的發展，不斷改進和完善我們的制度和措施，以確保公司的風險文化得到全面落實。

本公司致力於建立強有力的風險文化，確保風險管理的重要性得到全體員工的理解。為實現這一目標，我們採取了以下策略來促進和增強整個組織的有效風險文化：

1) 風險管理培訓

本公司在整個組織內進行有關風險管理原則的集中培訓，培訓包括風險管理的基本知識、風險識別和評估、風險控制和應對等方面，以提高員工風險意識和風險管理能力。我們定期邀請專家進行內部培訓，分享風險管理的最佳實踐和案例。除員工培訓外，公司每年都會對全體非執行董事進行至少一次風險管理培訓，以確保非執行董事，尤其是獨立非執行董事能對公司起到良好監督作用。

2) 人力資源內置風險審查流程

我們將風險管理標準納入員工評估的人力資源審查流程，以確保員工在日常工作中關注風險管理。建立內控崗位授權制度。對內控所涉及各崗位，明確規定授權的對象、條件、範圍和額度等，任何組織和個人不得超越授權作出風險性決定。通過風險管理信息系統落實風險防控責任崗位／責任人，相關責任人可以實時識別風險項目、進行風險評估並提出風險防控和改進意見。每一風險項目設置相應的風險防控責任崗位，並與人力資源系統的崗位動態關聯。建立內控報告、責任及批准制度。明確規定報告人與接受報告人報告的時間、內容、頻率、傳遞路線、負責處理報告的部門和人員等。員工的績效評估中包含了風險(事故)績效要素，以鼓勵員工採取積極措施降低風險。

績效評估方案：本公司有具體的績效評估方案，其中包含風險績效要素，以鼓勵員工在日常工作中關注風險管理。風險績效要素包括員工在風險管理方面的表現，如發現並報告潛在風險、採取措施降低風險等。同時，本公司確保人力資源審查流程的公正、透明和可操作性，以確保員工在日常工作中關注風險管理。

3) 報告風險的措施

本公司鼓勵員工主動識別和報告潛在風險。

內部舉報機制：本公司設立內部舉報機制，以鼓勵員工主動識別和報告潛在風險。內部舉報機制包括電話熱線、電子郵件、網站舉報等方式。

監督和反饋：本公司建立內審部門負責監督和反饋機制，對員工報告的風險進行監督和評估，並及時提供反饋。監督和反饋包括定期檢查、隨機抽查、匿名舉報／不記名問卷調查等方式，以確保員工在報告風險方面的積極性和有效性。

不受報復保護：本公司確保員工在報告風險方面不受報復保護。公司制定了相關的政策和制度，確保員工在報告風險方面的安全和保障。

4) 獎勵懲罰措施

本公司將風險管理指標納入獎懲制度，以鼓勵員工關注風險管理。具體激勵措施和指標包括減少職業健康和安全事故、降低環境風險等。對於高級管理人員和業務經理，我們設定了不同的獎懲措施和指標，以確保他們在風險管理方面承擔責任。

具體獎懲措施：對於事故率低、保養得當、碳排放低的船舶，設置「卓越貢獻獎－最佳船舶（最佳維護保養）（最佳節油配合）」等獎項，對相關船舶的管理人員授予榮譽證書、現金獎勵、晉升機會等。發生生產安全事故，給公司造成聲譽或經濟損失的，公司將按事故等級，區分事故責任人、管理責任人和領導責任人作出包括口頭警告、書面警告、通報批評、扣減績效工資、扣減當年年度激勵股權分配額度、取消當年股權激勵分配資格、取消尚未歸屬的限制性股票、降職、降薪、調崗、立即解除勞動合同等相應的懲罰，對於事故發生後如出現瞞報、遲報、漏報、謊報，或在報告中故意降低事故等級的，還將加重一級處罰。

同時，本公司確保獎懲機制的公正、透明和可操作性，以確保高層管理與業務經理的風險管理工作得到落實。

5) 持續改進風險管理實踐

本公司通過讓員工參與結構化反饋流程來持續改進風險管理實踐。員工可以提出關於風險管理的建議和意見，幫助公司優化風險管理措施。

公司制訂《風險描述與控制匯總表》，運營管理中心每年至少組織一次面向全集團所有員工的修訂，分析公司面臨的各項風險，並重點關注未來三年及五年可能出現的重要新興風險，包括對業務的影響並制定應對措施。另外，運營管理中心每年對公司當前的風險敞口水平進行至少兩次評估和覆核審查，依據情景分析和敏感性分析測試檢查當前的風險敞口水平是否合理評估。並在中期內部報告和年度報告中提交董事會檢查。此外，風險管理流程以及評估流程本身也將每年接受內部審計，重點審查風險管理流程的執行情況和可能漏洞。二零二四年，公司對風險管理流程進行了兩次覆核審查。

員工可以通過公司內部網站提交反饋表單，表達對新興風險的看法和建議。提交的反饋表單將由專門的團隊進行審核和分類，以便快速識別和解決問題。

團隊將定期與員工進行溝通，分享他們提出的建議和意見，並解釋公司已經採取的措施。

責任運營

公司將定期評估反饋流程的效果，並根據需要進行改進。通過這個反饋流程，本公司成功地收集了大量有價值的反饋，包括員工對風險管理流程、新興風險預防措施的建議，以及對培訓和溝通計劃的反饋。

公司還從風險發生的可能性和對公司目標的影響程度兩個角度，每年組織中層以上管理人員對識別的風險進行分析和排序，確定關注重點和優先控制的風險。尤其是評估和分析風險實現概率、危害程度以及綜合敞口，並確定公司內部可以接受的風險偏好程度。公司審計部門還定期或不定期對各公司和業務單位能否按照有關規定開展風險管理工作及其工作效果進行監督評價。

我們致力於讓員工與管理層一同參與風險管理流程，可以讓更多的員工了解、參與、推動風險防控中，如此，本公司也可以不斷提高風險管理能力，確保組織的長期成功。對於已經發生的比較典型的風險案例，公司還會組織案例撰寫，列出警示及對策，公佈在集團內部網站上，方便大家不斷學習與改進。

6) 風險標準納入產品開發或批准過程

在產品開發或批准過程中，我們將風險標準納入考慮範圍，確保產品在設計、生產和銷售過程中符合風險管理要求。

作為一家提供海運物流服務的公司，本公司需要在運輸服務過程中考慮到可能存在的風險，並採取措施來降低這些風險的可能性和影響。將風險標準納入新航線開發或批准過程是我們建立強有力的風險文化的重要策略之一。

風險評估：在新航線開發過程中，公司將進行全面的風險評估，以確定可能存在的風險和其潛在影響。評估結果將用於指導運輸服務的安排和規範。目前我們已識別出的新航線開發風險包括：碼頭擁堵，船期運行不下來；船租、燃油等成本劇烈變化；貨量開發達不到預期；運價大幅下滑等。

風險控制計劃：基於風險評估結果，公司將制定風險控制計劃，以降低潛在風險的可能性和影響。這些計劃將納入新航線開發過程中重點關注的問題。

風險監測和改進：公司建立監測和改進機制，以確保新航線在服務在實施過程中符合風險管理要求。這些機制包括定期的風險審查和改進計劃，以及風險報告和記錄。

7) 創新有效風險文化的其他方法

為了進一步推動風險文化建設，本公司還採取了其他創新方法，為落實風險防控措施，公司對排查出來的每一項風險，我們在評估其風險敞口同時，對於重要風險與機遇，公司內部審計內控團隊將會確定公司對其可接受的風險水平（風險偏好），並且無論風險水平高低都明確了相應的風險防控責任崗位／責任人，並不定期組織相關防控責任人補充、修訂、完善相應的風險防控措施。

公司還在內聯網互動平台設立案例庫，及時跟員工分享有關案例及預防措施，包括船舶安全、資金安全、貪腐案件、職場霸凌等方面。通過案例的分享，一方面對全體員工起到警示的作用，另一方面也提供防範措施，協助員工提前預防。

責任運營

公司還設立「董事長特別貢獻獎」以表彰員工在風險管理或文化領域的創新想法和實踐。例如二零二四年公司許多團隊及員工以「資金管理流程優化」、「最佳系統優化」等方案，獲得此獎項。

為防止現金交易的風險，集團財務中心在各口岸公司，尤其是東南亞各分支機構推行掃碼支付、網上支付，防範資金風險，提高工作效率。

為預防網絡安全風險，集團信息中心信息系統安全等級保護評測及認定(二級)，提高辦公軟件及網絡整安全，提升信息保護能力。

對於確定的重要風險問題，公司將其結合到對應崗位以及高管的績效激勵目標中，比如員工健康與安全、運營事故等，都被納入其中。

3、 風險防控

二零二四年公司對高級管理人員、中層管理人員及財務人員進了風險防控措施的認可度的問卷調查，對前期識別出的各項風險的防控措施的执行度進行排查。其中對於燃油價格波動風險、船舶航行風險、投資風險、疫情風險、經營所在地業務政策變化風險、新航線開發風險、應收賬款風險的防控措施的執行認可度比較高，有65%左右的受訪者認為防控措施執行的比較好；對於數字化應用滯後風險、環保技術更新風險、市場偏好增強風險等風險的防控，大家普遍認為防控措施執行的不夠理想，針對以上問題，公司對《風險描述與控制匯總表》進行檢討和修訂，增加及補充了新的防控措施。

二零二四年，公司還開展了新業務帶來的新風險與機遇的排查，新排查出「地緣政治衝突風險與機遇」、「環保技術風險與機遇」和「氣候變化－碳成本風險與機遇」、「數字化轉型風險與機遇」四個新興重大風險與機遇，中長期面臨的最大風險為「經濟全球化終結，供應鏈重塑，區域化趨勢出現」及「地緣政治衝突風險」並落實了防控措施。截止二零二四年底，公司《風險描述與控制匯總表》共排查出各類風險項目231項，包括重大風險項目28項。

除此之外，公司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，並且將重要性評估結果整合到企業內部OA系統的風險控制系統中，將重要性議題調查評估與企業機遇和風險掛鉤，予以對應風險敞口、風險偏好以及機遇可能性，使得ERM結果和重要性評估結果相互關聯和反饋。

責任運營

總結出目前公司關注的前十大風險如下：

序號	風險－重大議題	風險領域	可能性	影響程度	綜合等級	採取的防風險措施與相關制度	相關制度文件	風險防控責任人
1	IT系統癱瘓風險（重大議題10）	營運風險	5.7%	70.86	高	1. 內外網和WEB防火牆 2. 第三方進行漏洞檢測 3. 評估和優化網絡結構 4. 日常監控，規範網絡使用 5. HTTPS加密訪問防篡改 6. 第三方防滲透檢測和安全巡檢 7. 建立災備系統，支持重建	IT安全制度、管理流程和檢查制度、信息技術安全檢查規程	集團行政中心信息部總經理、網絡經理
2	重大事故風險（重大議題9）	營運風險	24.5%	50.00	高	1. 完善安全制度和應急預案 2. 配備安全人員和設施，定期維護 3. 定期進行安全檢查和評估 4. 設立安全反饋機制，鼓勵員工提供意見 5. 加強員工安全意識培訓 6. 技術手段監測和防控風險	安全生產制度	分公司總經理
3	船舶航行風險（重大議題9）	營運風險	23.7%	49.34	高	1、管船中心組織駕駛台值班和BNWAS使用情況專項檢查 2、海務主管對駕駛台值班進行每日監督檢查；定期檢查各輪BNWAS開關記錄，並督促船長按照規定執行 3、船長做好本船駕駛台值班情況的檢查工作，按規定正確開啟BNWAS系統，並如實記錄，向海務主管匯報 4、駕駛台值班人員嚴格執行《船員值班、交接班制度》	SMS手冊、SSP手冊、DMLC PART-II手冊	船長和駕駛員、海務、管船組長\部門經理、ISM辦公室、總船長、DPA／船管公司負責人、海務監督、管船中心負責人、安委會主任
4	經營所在地業務政策變化風險（重大議題2）	合規風險	32.6%	49.04	中高	1. 及時了解政策變化 2. 總部組織各口岸公司共享最新政策信息 3. 與目的港代理溝通，確保操作要求執行	供應商管理規定	業務集團負責人／分公司總經理

責任運營

序號	風險－重大議題	風險領域	可能性	影響程度	綜合等級	採取的防風險措施與相關制度	相關制度文件	風險防控責任人
5	供應鏈變化風險 (重大議題1)	戰略風險	24.0%	43.05	中高	1. 提供多種物流解決方案，強化海陸一體的綜合物流戰略 2. 加強客戶溝通，佈局新網點和航線 3. 靈活調整航線和運力應對變化 4. 調整租船租箱時間以匹配需求 5. 開發新市場，增加客戶，增強抗風險能力 6. 保證充足現金和信貸，控制負債 7. 增加自有船比例	航線新增及優化管理規定	風險管理委員會／CEO／中心、業務集團負責人
6	危險品運輸風險 (重大議題9)	營運風險	22.1%	64.21	中高	1、易燃危險品區分管理，高危品類客戶評估 2、按照積載隔離要求裝載，禁止艙內接載危險品 3、溫度控制措施，如冷藏、通風或隔熱	危險品接載管理規定、危險品禁止接載表／貨物配載要求	操作中心、客服中心
7	新航線開發風險 (重大議題1)	營運風險	28.1%	46.09	中	1、提前制定船期正班方案 2、密切關注租船市場行情，通過租期規避 3、開線前期做好充分的市場調研，提前鎖定部分目標客戶 4、完善協議貨和市場貨比例結構，避免價格戰	集運外租船管理規定	企劃中心、營銷中心、操作中心
8	戰爭風險 (重大議題9)	營運風險	18.7%	59.72	中	提前制訂防控方案	戰爭防控方案	風險管理委員會／CEO／中心、業務集團負責人
9	燃料油價格波動風險 (重大議題1)	財務風險	36.7%	47.12	中	關注燃油價格變化，調整燃油附加費並調整購買量	燃油管理規定	操作中心
10	稅務風險 (重大議題2)	財務風險	30.8%	45.96	低	1、諮詢專業稅務機構 2、了解當地轉讓定價最新規則 3、相關合同均需通過集團審批 4、保持充分的文件以滿足關聯交易合規要求	內部關聯方轉讓定價制度	會計部

對於當年排查出的新興重大風險，我們認為風險與機遇並存，此外，公司當年發現的企業價值創造核心議題亦對應新型風險與機遇中的三項(<重大性議題的判定>章節)，具體如下：

風險類別與敞口水平	風險影響	應對方案	潛在機遇
環保技術風險與機遇 (重大議題5): 環保技術的不斷更新將會提高政府和國際組織的法律合規要求，並推高企業的環保競爭成本。 中高敞口，高可能性，高影響	運營成本與限制：國際海事組織對船舶排放的嚴格要求，可能增加運營成本。2024年公司為使用低硫油，相比於高硫油產生的額外成本高達5,443萬美元。環保法規日益嚴格，未能及時符合新標準可能導致罰款和運營限制。 技術成本與風險：技術投資(如LNG或綠色燃料船舶、低排放燃料、廢氣處理系統、船隻碳捕集設備)需要較高的初始資本支出。2024年公司為脫硫塔建造產生了816萬美元的資本化成本。因客戶和投資者對低碳環保運輸服務的偏好，若不能及時跟上最新環保技術，可能會流失客戶和投資者。	技術升級：投資環保技術，如低硫燃油、LNG動力、脫硫塔等，以滿足環保要求。 環保技術研發：與科研機構合作，研發和應用先進的環保技術。 綠色供應鏈建設：推動綠色航運理念，優化整個供應鏈的環保性能。 政策研究與應對：密切關注環保法規動態，提前佈局，確保合規。	企業聲譽：通過採用環保技術，提升品牌形象，吸引更多關注可持續發展的客戶和投資者，提高市場競爭力。2024年公司獲評標準普爾可持續發展行業推動者並納入全球可持續發展年鑒。此外，客戶有意願為綠色供應鏈支付溢價，從而提升營業收入和客戶黏性。 長期回報：投資於環保技術(脫硫塔)可以降低長期運營成本。經估算，每台脫硫塔平均22個月可以收回投資成本，並且生命週期折現總回報率高達419%。
碳成本風險與機遇 (重大議題7): 各國對巴黎協議減排目標的重視程度將會增加碳市場以及碳稅的普及程度，增加排放成本。 中高敞口，中可能性，高影響	合規成本：隨著全球對碳定價的關注增強，各國可能實施更嚴格的碳排放法規，導致合規成本上升。 碳成本：碳稅或碳交易系統的引入可能增加運營成本，影響利潤率。2024年公司內部碳定價影子價格高達4,780萬美元。未來碳價格的不確定性可能使預算和財務規劃變得複雜。 減排成本：2024年為減少排放購置電力堆高機4台，成本支出116.73萬美元。	新能源船舶投資：逐步淘汰老舊船舶，引入新能源船舶，如LNG動力船、電動船等。 優化運營：通過優化航線、提高船舶能效，降低單位運輸成本。 政府合作：積極參與政策制定，爭取政府支持和補貼。 品牌建設：通過綠色航運實踐，提升企業品牌形象，增強市場競爭力。 碳交易與抵消：參與碳交易市場，通過碳抵消項目減少碳足跡。	節約成本：綠色技術的應用可能改善燃油效率和運營成本，增強整體競爭力。公司通過各種技術降低船舶燃油消耗，至少節約260萬美元燃油成本。 補貼獎勵：可能獲得政府補貼或者綠色信貸，降低轉型成本。2024年公司因船隊減排獲得香港海事處提供的168萬港幣獎勵。並獲得總額超一億美元綠色信貸，降低利息成本約6萬美元。 優質服務：可以開拓新業務領域，如碳中和運輸服務，滿足客戶的環保需求。

地緣政治風險與機遇 (重大議題9，1)：

地緣政治衝突可能會導致部分重要航線樞紐或者港口封閉，從而影響正常航運。

高敞口，中低可能性，極高影響

貿易限制：地緣政治緊張局勢可能導致貿易壁壘和關稅增加，影響航運量。

繞行成本：某些航線可能因政治不穩定而面臨安全風險，增加繞行成本。2024年據統計，紅海危機導致繞行好望角船隻增加約6,000海里運程，儘管本公司未受影響，但這仍是存在的可能風險。

安全風險：地緣政治衝突加劇，可能會增加航行安全風險以及保險成本。

多元化航線佈局：優化航線設計，避開高風險區域，增加備用航線。

加強風險監測：建立地緣政治風險預警機制，及時調整航線和運力佈局。

合規合作：與國際組織和各國政府合作，確保運營合規，減少政策風險。

應急響應機制：制定應急預案，應對突發的地緣政治事件，如港口關閉或航線中斷。

新興市場開拓：在某些地區的緊張局勢中，可能有機會轉向新的航線或市場。本公司掛靠81個港口，每週483次靠泊，新增掛靠港口5處，新增航線2條，淨新增分支機構9處，新增客戶國家11項。

多元化戰略：通過多元化市場佈局，降低單一市場的依賴，增強抗風險能力，並且受益於地區間產業轉移。

運價增長：如紅海等重要樞紐的封閉將會促使運力緊張和運價增長，提升企業盈利。2024年相比2023年，SCFI全球平均集裝箱即期運價上漲了約150%。

數字化轉型風險與機遇 (重大議題10，1)：

數字化轉型對企業運營和客戶服務尤為重要，人工智能對海運業將有直接優化能源成本的可能性。數字化轉型將是企業發展的動力和重要競爭領域。

中高敞口，中可能性，中高影響

技術依賴：過度依賴數字化系統可能導致網絡安全風險和系統故障的影響。

人才短缺：缺乏數字化技術人才可能導致轉型進展緩慢，影響效率和正確決策，進而影響競爭力。

成本增加：公司二零二四年為數字化轉型支付的軟件開發成本約109萬美元，設備成本約94萬美元，其中與數據安全有關的設備和研發投資總額約94萬美元。

技術投資：加大在數字化技術上的投入，如智能航運系統、物聯網等。

數據管理與分析：建立數據管理平台，利用大數據分析優化航線、預測市場需求。

員工培訓：加強員工對新技術的培訓，提升團隊的數字化能力。

網絡安全保障：加強網絡安全防護，確保數據安全和系統穩定運行。

運營效率提升：數字化技術可以優化航運管理、提升裝卸效率，降低成本。提升企業回報。客戶體驗改善，通過數字化服務(如實時跟蹤、在線預訂)，提升客戶滿意度和忠誠度。二零二四年，公司網絡訂艙客戶量與收入佔比增長約5%，客戶滿意度上升至89%。

人工智能輔助：本地化部署AI服務，可能對航線規劃、能效控制，安全管理等都能作出巨大提升。高盛估計，廣泛採用AI將在未來十年內每年提升中國企業每股收益(EPS)2.5%。

責任運營

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、商業道德、人權保護，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。

4、 船舶安全防控

公司在船舶管理方面制定有《船舶安全及維護保養檢查表》，並依據此表對公司的自有船舶進行航行安全、貨物安全、機艙及設備安全、人員安全、消防安全、防污染等一系安全檢查，同時還對甲板、貨艙、機艙及設備、救生設備、消防系統、環保設備等進行維護保養檢查。第一級是船上管理人員對船舶進行自查自評，每季度至少1次；第二級是岸上的海務、機務、通導人員按照不同的項目分工，進行遠程與定期登輪檢查，可以遠程檢查的項目至少每月檢查1次，必需登輪檢查的項目，每季度至少檢查1次；第三級是岸上安技人員進行登輪核查，每條船每年至少登輪核查2次。

二零二四年，公司第一級船上管理人員對船舶進行自查自評，累計完成5,148次；第二級岸上海務、機務、通導人員共完成船舶安全及維護保養檢查277,200項次，排查出安全及維護保養缺陷1,929項次，查出問題比率為0.69%，並立即完成整改；第三級安技人員共完成船舶安全及維護保養檢查123,948項次，共排查出安全及維護保養缺陷4,502項次，查出問題比率為3.63%，並立即完成整改。二零二四年登輪檢查次數為396次，每艘船隻每季度一次，檢查內容包含安全與環保等。

二零二四年，公司管理的船隊，船舶在航天數35,882天，在航率99.06%，停航總共343.48天，其中事故停租天數94.95天，對船舶在航天數影響僅0.27%，在極端天氣日益增加的當下，公司穩定在航率持續提升，停航率不斷下降，體現了良好的航行管理水平。

公司管理的船隊在香港海事處組織的PSC檢查中未發生任何滯留，船隊二零二四年無缺陷通過率為53.73%，遠高於東京備忘錄無缺陷通過率27.74%，鑒於公司在PSC迎檢中的突出表現，公司已連續六年被香港海事處授予年度PSC迎檢傑出表現獎。此外，當年本公司管理船隻從區域港口國監督組織收到的缺陷次數僅為124次，從區域公安機關安全委員會組織收到的拘留次數為0次。

* 東京諒解備忘錄(TOKYO MOU)是位於日本東京的世界上最活躍的區域港口國管制組織之一。該組織於一九九四年四月一日開始運行，由亞太地區的22個成員國和7個觀察員國組成。東京諒解備忘錄的主要目標是通過其成員國的合作和協調活動，在亞太地區建立有效的港口國控制(PSC)制度，港口國有權管制掛靠本國港口的外國船隻，以確保港口國檢察官(PSCO)在登輪檢查時發現的任何缺陷都得到糾正，港口國管制被視為對船旗國管制的補充措施，以促進海上安全，保護海洋環境，保障船上的工作和生活條件。

5、 堆場安全防控

公司在堆場管理方面制定有《堆場安全檢查項目表》，並依據此表對集團下屬所有運營中的堆場的出入控制、人員安全與培訓、設備安全、現場作業安全、消防安全、環境保護、應急管理、基礎資質、文件制度等一系列安全方面進行檢查，同時還對各堆場的客戶接待、服務承諾、客戶反饋等各方面的服務質量進行檢查。第一級是各運營堆場的每週自查，並編製上報自查報告；第二級是集團總

責任運營

部組織各堆場負責人進行交叉安全大檢查，各運營堆場每年至少進行1次。另外，集團內部例行審計也會進行一次全面檢查，中國大陸境內堆場每3年1次，境外堆場每2年1次。

二零二四年，各運營堆場的每週自查，累計完成676次；集團總部組織各堆場負責人進行交叉安全大檢查13次，累計檢查2,210項次，其中安全方面1,820項次，服務方面390項次，共排查出缺點與隱患51項次，佔比2.3%。

二零二四年，堆場安全生產管理實現了全年所有堆場人員、機械及場地的重大安全生產的零事故。

2.3 商業倫理

本公司致力於遵守商業倫理標準，承諾堅持並遵守以下承諾，並要求我們的供應鏈夥伴共同遵守：

腐敗和賄賂：我們絕不參與或容忍任何形式的腐敗和賄賂行為，無論是在國內還是國際市場上。

信息保密：我們保護客戶和員工的個人信息，並遵守相關的隱私法規。

利益衝突：我們避免利益衝突，確保我們的業務決策和行為不受個人或組織的影響。

反壟斷／反競爭行為：我們堅決反對任何形式的壟斷和不正當競爭行為，遵守相關的反壟斷和反競爭法規。

洗錢和／或內幕交易／交易：我們嚴格遵守反洗錢和內幕交易法規，確保我們的業務活動合法、公正和透明。

舉報：我們鼓勵員工和其他人士向我們報告任何違反商業倫理標準的行為，並承諾保護舉報人的隱私和權益。

定期審查：我們承諾至少每半年定期審查我們的商業道德倫理標準、承諾清單以及政策實踐，確保我們的標準、範圍與實踐符合利益相關方訴求以及國際標準，並且邀請外部利益相關方在定期訪談、股東大會等活動中對我們的道德標準作出審查或提出建議。

定期審計：除半年檢查商業道德倫理標準制度外，公司定期針對商業道德、反競爭、反欺詐、反洗錢和反貪腐等項目進行集團全業務、全運營地點審計，對中國大陸公司每三年全覆蓋審計，中國大陸以外的公司每兩年全覆蓋審計，做到依據固定時間表和全集團公司列表每三年對集團所有業務、經營地點都進行至少一次審計。除內部對商業道德的定期審計外，集團每年外部審計一次內控合規。

二零二四年度，公司在商業道德相關方面共實施41項審計，對下屬41家公司和分支機構實施例行審計，以及對集裝箱船東公司審計，確保全公司經營業務商業道德標準和實踐遵守《反壟斷法》、《反不正當競爭法》、《反洗錢法》、聯合國全球契約等相關法律或標準。審計過程中，運營管理中心首先調查該下屬公司業務或地點是否存在此外違反上述商業道德標準制度跡象或員工舉報，如有發現，則將進行深入審查。二零二四年內部審計中，未發現違反商業道德、反競爭、反洗錢和反貪腐等項目的現象。此外，公司還嚴格執行輪崗制度，報告期內財務負責人輪崗12人次，獨立經營負責人輪崗17人次。

1、 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。

公司董事會負責批准及監督防腐反貪政策的制定及執行。

1) 賄賂禁止政策

本公司制定了《反賄賂政策》以及《員工行為守則》，在全集團公佈了集團防腐政策，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。具體而言，本公司禁止任何形式的賄賂行為，包括但不限於現金、禮品、回扣、軟美元和其他非法或不當的支付方式。除以上一般賄賂情況外，我們特別指明，我們在招聘和晉升過程中也嚴格禁止收取招聘或安置費用。不允許任何下屬機構或員工向求職者收取任何費用，以換取工作機會或職位安置，一經發現，嚴厲查處。

2) 禁止回扣和軟美元政策

本公司明確規定禁止回扣和軟美元等變相賄賂行為，並在公司的反貪腐政策中明確規定這一點。本公司向員工和業務合作夥伴宣傳這一政策，並在與他們簽訂合同時明確禁止回扣和軟美元等變相賄賂行為。

3) 政治捐款和慈善捐款政策

本公司承諾將透明地披露所有政治捐款和慈善捐款，並確保這些捐款不會用於任何形式的賄賂行為。我們不會將政治捐款或慈善捐款作為獲取業務或政府合同的手段。並且我們承諾，本公司不會直接或者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做出現金或貴重禮物饋贈，或者類似報酬的承諾。

4) 合規審查和培訓

本公司定期對員工開展商業道德、反欺詐、反貪腐政策的宣講及培訓，組織全集團全體員工（包括董事會成員、兼職僱員、勞務、承判商）進行培訓，並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防貪培訓數據》等文件，供員工隨時查詢學習。海豐國際

將定期進行內部合規審查，確保我們的反腐敗和反賄賂政策得到有效執行。我們提供必要的培訓和教育，以確保所有員工和業務合作夥伴都了解我們的政策和法規，並遵守相關規定。

5) 供應商廉潔管理

本公司定期對所有供應商進行審查和管理，以確保他們遵守我們的反腐敗和反賄賂政策。我們將與那些不遵守相關規定的供應商終止合作。公司同時還進行供應商訪談，宣講公司的反貪腐政策，同樣接受供應商的監督，倡導廉潔、公正、公平的競爭環境。二零二四年至少訪談供應商64家。供應商都認可我們公司推行反貪腐政策，並表示長期合作融洽，未發生過貪腐問題。

6) 內外部報告、調查與審計

本公司頒佈了《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，在公司網站上公佈舉報熱線電話和電子郵件，接受員工及外部第三方實名或匿名舉報。

董事會審核委員會反舞弊舉報郵箱地址：Director.A.C@sitc.com

運營管理中心反舞弊舉報郵箱地址：security@sitc.com

舉報電話：00852-28500302/0086-21-38969029

郵寄地址：上海市浦東新區張東路1388號30幢或香港灣仔港灣道6-8號瑞安中心31樓，運營管理中心負責人。

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。二零二四年度，公司收到一項有效舉報，是關於分公司負責人在更換船員問題上獲益的問題，經調查不涉及貪腐事件，但在操作流程上不夠完善，已責令相關部門補充完善制度。由於疫情期間，換船員引進外部操作代理，公司與各外部代理均未簽訂代理協議，不符合制

度規定、換船員具體操作流程不完全統一、OA付款審批缺少實際操作人參與。公司現已進行整改，公司的船員更換今後必須簽訂合同，並且實現從船員管理系統發起OA付款申請，系統正在完善中。

海豐國際鼓勵所有員工和業務合作夥伴舉報任何涉嫌腐敗或賄賂行為的情況。我們將對所有報告進行調查，並採取適當的糾正措施，包括向有關機構報告。

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。

7) 資金管控

本公司對資金嚴格管控，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。禁止向有對於有重大風險的交易方付款。

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、反洗錢政策

適用對象：全體員工、承判商、管理層、合作夥伴及第三方服務提供商

1) 基本政策

嚴格遵守各經營所在地反洗錢法律及相關監管要求。預防、識別和報告洗錢、恐怖融資及擴散融資等活動。建立風險為本的內部控制體系，確保業務透明度和合規性。

執行管理層對反洗錢政策負責監督。運營管理中心制定並更新反洗錢政策、流程，組織內部審計，確保政策落地。並且對全體員工及承判商完成反洗錢培訓(包含新員工培訓、員工年度培訓以及高層專項培訓等)，識別並上報可疑行為。配合合規部門提供嫌疑信息。

2) 核心原則

風險為本：根據客戶、業務、地域的風險等級分配資源。

客戶盡職調查：識別並驗證客戶身份，瞭解資金來源與用途。

持續監控：一旦發現異常交易，及時上報可疑行為。

零容忍：禁止與受制裁國家／實體、高風險客戶開展業務。

3) 關鍵控制措施

a. 客戶與供應商識別

在現有供應商與客戶信息管理制度基礎上識別洗錢風險，並建立黑名單。針對不同風險等級企業進行劃分，並每年複核標準清單。

高風險(現金密集型行業)

中風險(跨境貿易企業、非營利組織)

低風險(本地上市公司、國企)

b. 使用官方數據庫(如聯合國制裁名單、中國商務部清單)及時篩查風險客戶，攔截與受制裁實體的交易。

c. 報告與應對：員工發現可疑行為後報告上級，並進行檢查。如遇到洗錢或類似涉及違法行為資金，凍結並報告有關組織或公安機關。

d. 處理措施：

員工違規：視情節採取警告、降職、解僱，涉嫌犯罪的移交司法機關。

客戶違規：終止業務關係，列入黑名單並報告監管部門。

4) 審計與改進

內部審計：每年檢查商業道德、反洗錢和反貪腐政策執行情況，重點關注高風險部門(如財務、銷售)，對中國大陸公司每三年全覆蓋審計，中國大陸以外的公司每兩年全覆蓋審計，做到每三年對集團所有業務、經營地點都進行至少一次審計。

外部審計：聘請獨立第三方機構評估合規有效性，每年外部審計一次內控合規。

持續改進：根據審計結果、監管要求更新政策。

3、商業道德行為準則與員工獎懲制度

公司將採取一系列措施確保員工行為符合公司的社會價值觀與商業道德規定，包括定期培訓、將薪酬績效制度與員工合規性掛鉤、將合規和行為準則納入員工考核體系，對於合規性良好員工給予獎勵，對商業道德違規行為採取處分措施等。此外，公司還將對員工進行必要的培訓和教育，以提高員工的合規意識和行為準則意識。從而確保公司的聲譽和利益，並促進公司的可持續發展。具體措施如下：

1) 獎懲措施

為了確保員工的行為符合公司的要求和標準，我們將員工合規表現作為薪酬績效的考察部分，採取了以下獎懲措施：

a) 對不合規、違反公司商業道德規定的員工，我們將根據違反制度規定，在績效考核中扣分，並進行相應的懲罰，包括扣發績效獎金、扣發股權激

勵、影響晉升等措施。同時，我們將對員工進行必要的培訓和教育，以幫助他們改正錯誤，遵守公司的行為準則和法律法規。

b) 對長期合規表現良好的員工，我們將對其進行相應的獎勵，包括加薪、晉升、發放獎金、發放股權激勵等措施。我們將定期對員工的合規性進行考核和評估，對表現優秀的員工進行獎勵，以激勵員工遵守公司的行為準則和法律法規。

我們的員工考績制度將合規和行為準則納入考核範圍，以確保員工的行為符合公司的要求和標準。具體措施包括：

考核指標：我們將制定明確的合規和行為準則考核指標，包括員工的合規意識、行為準則遵守情況、工作表現等方面。

考核週期：我們將定期對員工的合規性和行為準則進行考核和評估，考核週期一般為月度或季度。

考核方式：我們將採取多種方式進行評估，包括員工自評、上級評估、同事評估等。

2) 警告、開除、零容忍政策

對於不同程度的商業道德違規行為，本公司制定了具體的懲處方案。我們將採取不同的措施進行處理，具體如下：

輕微違規行為：如對公司日常運營規定的違反、不履行職責等行為，我們將採取口頭警告等方式進行處罰。

一般違規行為：如對公司日常運營規定的長期違反、書面洩露公司商業秘密但未造成損失的行為，我們將採取書面警告、影響績效等措施進行處罰。

重大違規行為：如提供虛假信息、玩忽職守、洩露重要商業機密導致公司損失等行為，我們將通報批評，並在內網公示，降職、降薪、調崗等措施進行處罰。

嚴重違規行為：如違反公司商業原則的貪污受賄、行賄、嚴重數據造假、盜竊公司財產、惡意出賣公司機密等行為，我們將採取開除、追究法律責任等措施進行處罰。

在警告與處罰的同時，我們將對員工進行必要的培訓和教育，以幫助他們改正錯誤，遵守公司的行為準則和法律法規。我們的最終目的是確保員工保持良好的商業道德水平。

我們相信，將薪酬績效制度與員工的合規性掛鉤，將有助於提高員工的合規意識和行為準則意識，促進公司的合規管理和可持續發展，合理的獎懲措施將有助於維護公司的聲譽和利益。同時，我們也將不斷評估、改進和完善合規績效與獎懲制度，以確保其公正、透明和有效。

本公司在最近的報告週期內沒有發生與行為準則相關的違規行為。

4、 個人信息保護

海豐國際非常尊重客戶和員工的隱私。為了保護個人信息和客戶隱私，公司在收集、處理或使用個人信息時遵守《中華人民共和國個人信息保護法》和其他適用的隱私法。除非經客戶同意，組織不應透露客戶個人信息，不將客戶個人信息用於除約定之外的任何目的，並將資料保護政策或措施的任何變化直接傳達給客戶。

1) 個人資料與隱私保護

當客戶使用本公司提供的商品或服務時，公司將告知客戶公司獲取的數據信息性質，以及使用途徑，並告知對其個人信息、隱私和權利的相關保護，並在徵得其同意後使用個人數據。客戶可以決定如何收集、使用、保留和處理私人數據，並需要選擇同意確認，海豐國際將隨時支持客戶訪問公司持有的與該客戶相關的數據的要求，支

持客戶對與其相關的數據進行更正、刪除或轉移給其他服務商的要求，並為客戶提供退出選項。公司將持續保留數據至少到與客戶的合同終止為止。除法律仲裁等特殊情況外，公司絕不會向第三方披露或洩露客戶隱私內容。

海豐國際官方網站上的《個人信息保護政策及聲明》以及《SITC SHIPPING註冊及使用相關條款》載有明文說明。除前述適用於公司全體員工的政策外，當公司有業務需要需要外包個人信息時，公司還要求外包供應商及其人員共同遵守。除了在外包供應商合同中納入個人信息保護條約外，還設有外包供應商管理的指導文件，並定期進行外包供應商評估和個人資料安全檢驗。

2) 個人資料管理架構

海豐各業務集團行政負責人為個人信息安全保護負責人，負責制定與業務相關的個人信息保護細則，並定期向集團運營管理中心匯報。運營管理中心每半年通過《可持續發展報告》向可持續發展委員會匯報，並向董事會提出建議。匯報內容包括但不限於個人信息安全成果及改進方案，發生相關案件或投訴的處理及跟進等事項。

3) 隱私權利諮詢通道

公司設立完善的個人信息保護機制，確保客戶與員工個人信息的準確性和安全性。《隱私權保護政策及聲明》指出，在雙方授權的特定目的範圍內，將合理、安全地收集、處理或使用個人信息。所有個人信息活動只有在當事人同意的情況下才能進行，除授權目的外不會進行。二次使用情況，並確保當事人能夠切實行使個人信息法律法規賦予當事人的查詢、修改、刪除、限制使用個人信息、撤回同意等相關權利。

4) 隱私風險評估機制

為遵守個人信息法規的要求並識別個人信息處理過程中的相關風險，公司進行個人數據審查、隱私保護影響、自我監督和清理等工作。每年按照操作規程進行風險評估操作；如果存在風險過高的情況，應提出並實施風險改善計劃，以有效落實個人信息管理體系「計劃－執行－檢查－行動(PDCA)」的運行。二零二四年起，公司正式將隱私政策和隱私問題處理程序嵌入到全集團的整體風險評估與管理與合規管理制度中，另外我們將隱私問題的舉報與投訴納入到集團事故風險管理當中，我們強調我們通過對隱私問題納入正式風險管理流程中以提現我們對隱私保護的重視。

5) 隱私事故應對機制

根據《中華人民共和國個人信息保護法》及內部《個人信息保護制度》操作文件規定，若個人信息被不當訪問、洩露或洩露，公司將依法保護當事人的權利。未經當事人授權使用。針對損壞等事故，建立個人數據事件應急預案，根據影響程度對個人數據事件加快內部授權流程，有助於後續處理流程的效率。公司每年按照上述作業文件的規定舉行應急模擬，並在模擬結束後對模擬中的不足之處進行檢討和改進，確保應急機制的有效性，加強各單位之間的橫向溝通和響應能力。此外，對於外包的個人數據處理，應當在外包供應商合同中約定報告個人數據事件的時限、記錄事件的責任、賠償和處罰條款，並保存與事件相關的證據和記錄。

6) 隱私政策內部稽查與培訓

為審查個人信息管理目標、管理程序及安全控制機制是否按計劃實施，公司對個人信息保護制度執行情況進行定期檢查和評估，每年定期進行內部審計，對各業集團及公

司的個人信息管理進行檢查。對於違反本制度及相關法律法規的行為，參照公司規定及相關的法律法規處理。

公司定期通過對全體員工的教育和培訓，強化個人數據保護理念和行為準則。內部評估團隊成員定期接受與個人數據管理審核相關的教育和培訓；並且定期報告近期同行業重要的個人數據事件和新的監管信息。

二零二四年本公司無員工或客戶隱私洩露事件，公司致力於未來年份亦無洩露事件。

5、舉報人保護

本公司商業道德承諾框架中的一個關鍵計劃是舉報人保護計劃，該計劃旨在為任何本公司的內外部利益相關方創造一個安全可靠的环境，讓他們可以暢所欲言並舉報違規行為，而無需擔心遭到報復。這得到了獨立的審計委員會與內部審核部門的支持，並確保管理層採取適當的行動來解決違規行為並保護舉報人隱私與安全，舉報政策最終由公司總部運營管理中心審計部門直接負責。

本公司認可誠實與坦誠的商業文化，我們希望我們的員工有能力和自信提出風險疑慮與舉報，包括但不限於對商業道德、法律合規、環境、社會與治理風險等領域的疑慮。我們歡迎任何人(無論是否受僱於海豐國際)提出問題和疑慮，並且提供有多種聯絡和舉報渠道。員工可以與其直接經理或公司管理層的任何成員交談，聯繫專業人士或審計人員，或匿名通過專門的郵箱進行報告，我們認可通過電話或互聯網途徑進行匿名舉報。但我們僅披露和公開我們對得到核實的違規行為的調查過程，但對任何渠道收到的舉報信息本身均採取保密措施。

1) 舉報人保護承諾

公司公開承諾保護所有舉報人的身份和隱私，並將確保所有舉報人都能夠自由地行使其權利，並不受到任何不當干擾或打壓，我們向員工保證，無論違規行為是否發生，他們都不會因舉報違規行為而處於不利地位。這同樣適用於報告潛在違規行為的商業夥伴。為此，我們會採取必要措施來確保舉報人不會受到任何報復或不當處理。

公司將公開告知員工和外部供應商等合作夥伴有關於本公司的內外舉報人保護政策和機制，並將舉報流程和保護制度介紹包含在內部員工定期培訓中，並且定期公佈內外舉報人保護機制的情況，以便員工和外部人員了解該機制的有效性和可靠性，並且遵守舉報人保護機制。

2) 禁止報復政策

我們對惡意舉報或針對舉報人的任何形式的報復行為採取零容忍態度，公司嚴格禁止針對舉報人的任何形式的報復行為，包括但不限於解僱、降職、工資減少、辭退、威脅或恐嚇等。如果公司發現任何報復行為，將立即採取措施予以制止，並對違反公司政策的人員進行紀律處分。

3) 安全的舉報流程

公司同時提供匿名舉報與實名舉報渠道，以便舉報人可以向公司報告任何違反法律、道德或公司政策的行為，並且公司將會確保舉報渠道的保密和安全。公司採取必要措施確保匿名舉報人的身份和個人信息得到保護，不會被洩露；同時，公司採取必要措施確保實名舉報人的權益不受侵犯與報復。

4) 舉報處理流程

公司將確保舉報人的舉報內容得到妥善處理，並及時回應舉報人的反饋。除一般舉報外，對於嚴重的可疑案件，公司將採取措施，對可疑案件進行全面調查。

在某些需要披露舉報人的身份和個人信息的情況下，例如在審計或調查人員調查舉報行為時需要了解舉報人提供的證據和信息。公司應該採取必要措施保護舉報人的隱私，並確保舉報人不會受到任何不當處理或報復。

但與此同時，公司將嚴格遵守所有相關的法律和法規，並採取必要措施保護公司的利益。公司將對所有不實或惡意的舉報行為進行調查，並對其進行紀律處分。

5) 舉報人保護機制

公司將建立一個專門的舉報人保護機制，以便舉報人可以獲得必要的支持和保護。公司將為所有舉報人提供必要的信息和資源，在舉報行為被確認後，公司將提供安全保護、調整工作安排、提供心理支持等措施。

公司將持續監督該機制的有效性，以確保其與最新的法律和法規相符合，並反映公司的最佳實踐。審計委員會將會定期對內外舉報人保護機制進行評估，以確保該機制的有效性和可持續性，定期對內外舉報人保護機制進行評估和改進。

在報告期內，本公司嚴格遵守《投訴與舉報》制度和其他地區相關法律，切實履行監督責任，維護並完善監察與舉報機制、暢通舉報渠道、確保舉報人信息保密與安全，未發生損害舉報人隱私及安全的行為。

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。

責任運營

1. 客戶概況

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	29%
日本	17%
其他	6%

* 大中華地區包括中國大陸、香港及台灣。

2. 客戶服務

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。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；與客戶進行電子數據交換(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，大力推行網上訂艙，為客戶提供便捷、環保的服務。

本公司二零二零年至二零二四年各年度線上訂單(在線／電子商務／在線廣告等)的收入佔公司總收入的比例如下：

	二零二零年	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年	下一年度目標
在線客戶佔比	12%	12.87%	12.90%	18.62%	24.43%	25%
在線收入佔比	10.1%	11%	11.2%	14.90%	19.67%	20%

在過去幾年中，本公司線上收入佔比逐年提高，我們在拓展線上客戶、電子業務等方面取得了一定成果。未來，我們將繼續關注線上業務的拓展，加強線上渠道建設，提升線上客戶體驗，以吸引更多的客戶在線下進行

轉化；通過數據分析和市場調研，不斷優化線上服務，提高轉化率和客戶滿意度；並且制定明確的年度目標，不斷提高線上收入佔比，以實現公司業務增長，我們預期下一年度的在線收入佔比將超過20%，客戶佔比超過25%。

3. 客戶滿意度調查

公司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，了解客戶需求，提升服務質量。

二零二四年本公司對集運服務徵求了客戶的意見。集運客戶滿意度調查問卷有效份數為1,333份，(受訪與非受訪)覆蓋了29%的正式代碼客戶。最終調查結果如下：

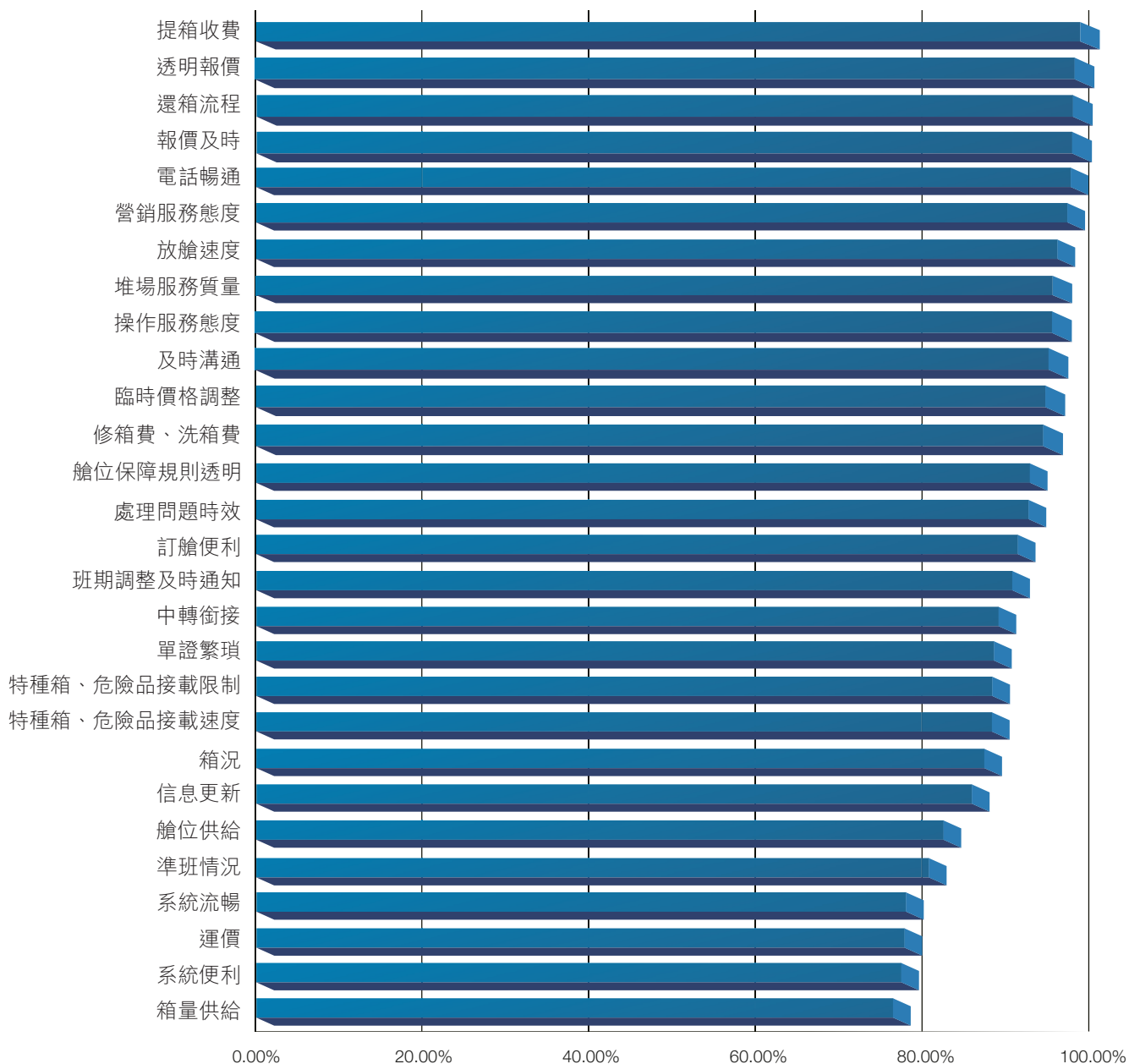
根據今年客戶滿意度調查問卷結果，受調查客戶中對本公司感到滿意的數量為1,190，佔比89.29%。相比去年提升了3.53%。我們成功完成88%的滿意度比例，並計劃在二零二五年維持至少89%的客戶滿意度。

	二零二二年	二零二三年	二零二四年
受調查客戶數量	638	1,563	1,333
受調查客戶比例	14.2%	26%	29%
滿意客戶數量	542	1,340	1,190
滿意客戶比例	85%	85.76%	89.29%

責任運營

根據我們的調查結果，按照滿意程度由高至低的排序如下：

客戶滿意度排序



針對客戶較不滿意的項目，公司內部開展了專題會討論，總裁及各中心負責人均列席參與，並針對其中客戶反饋較多的電子商務網站及系統等多項功能問題進行了商議及溝通改進方案。

4. 商業合規

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的物流服務。

為確保合規，我們持續加強內部控制、監管與舉報機制，提高子公司管理層與普通員工的反壟斷和反競爭意識，加強合規培訓，確保公司遵守所有相關法規和規定。同時，我們將積極與監管機構以及客戶合作，改進我們的業務模式，促進市場公平競爭，保護消費者權益，不斷改進和提升我們的商業道德實踐水平。

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。

5. 客戶投訴

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。集運二零二四年共處理客戶投訴25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，為保護消費者權益，提供服務質量保證，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。二零二四年，月均新增處理的理賠案件有12件，全年賠償貨損金額57.7萬美元。

公司重視知識產權的維護及保障，尊重和保護知識產權，建立知識產權內部管理體系。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。二零二四年度，本公司未發生知識產權方面的糾紛。

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

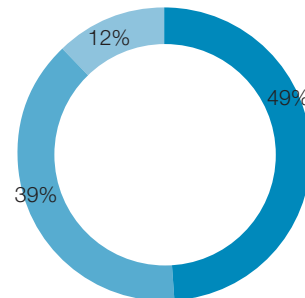
隨著本公司業務逐步拓展，供應鏈網絡也延伸到運營所在不同地區。本公司秉承平等、互利的理念和原則，通過高度透明、負責任的採購過程和供貨商管理，致力與供貨商夥伴建立穩固緊密的合作關係，有效促進整個供應鏈的經濟、環境和社會效益的持續性增長。

1、 供貨商概況

截至二零二四年十二月三十一日，本公司約近8,000家活躍供貨商，遍佈中國、韓國、日本、越南、泰國、馬來西亞等46個國家和地區。

按地域劃分的供應商比率

供應商地區分佈



■ 大中華地區 ■ 日韓 ■ 東南亞及其他地區

責任運營

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	29.4%
燃油	採購燃油	15.3%
造船廠	造船	10.2%
租箱公司	集裝箱租賃	5.2%
船東	集裝箱船舶租賃	1.6%

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

公司認識到供應商可持續性與風險管理是可持續發展不可或缺的部分，並且致力於將可持續發展問題納入每個流程中供應商的篩選，實現負責任且高效的供應鏈管理。根據本公司最新的可持續發展目標和可持續供應鏈計劃，我們正在讓其供應商參與新的可持續發展舉措和管理模式—供應鏈管理倡議、供應商行為準則，通過確保遵守和應用商業道德、職業健康、安全、環境、社會和公司治理(ESG)以及供應商行為準則(SCOC)，確保供應商的良好表現，並且維護平等透明的供應商關係。

1) 供應鏈ESG計劃

供應鏈ESG計劃為，向供應商與本公司採購人員推廣供應商行為準則，該行為準則為供應鏈ESG計劃基礎，推動供應商的ESG實踐以及發展，也是本公司對供應商ESG表

現的評價基礎。公司供應鏈ESG篩選和提升計劃標準每年經董事會審核並監督實施成果，董事會直接對供應鏈ESG管理和ESG計劃實施成果負責。

根據行業重要性水平，對於能夠證明在降低本公司有毒排放物與廢物水平、碳排放水平以及提高健康與安全水平方面有顯著幫助的供應商，我們可以將其列為供應鏈ESG計劃中的優秀案例或者優先合作對象。

所有供應商都需要通過查看並接受SITC發佈的供應鏈管理倡議、供應商行為準則，分享並遵守SITC的環境、道德和社會責任原則，遵守本公司經濟、金融和法律道德以及反腐敗要求。這些要求在供應商資格預審階段進行驗證，並在整個供應關係中進行監控。

我們使用基於以下標準的結構化流程對其供應商進行評估和篩選分類：1)營業額；2)供應風險(難以找到替代供應商)；3)財務狀況以及對本公司的依賴；4)供應商業務績效(交付的質量和準時性、產品質量與安全)；5)供應商ESG評估結果；6)供應商存在的特定風險(包含特定國家的風險、特定行業風險、商品特定風險)。

公司的供應鏈初步篩選評估由負責風險評估的採購和供應鏈風險評估部門合作，基於供應商ESG評分問卷、財報以及其他供應商提供的文件進行案頭研究分析，進行主動篩選與審核，針對重要或者存疑的供應商，會執行現場訪問、文件檢查以及訪談等現場評估工作。我們會主動為供應商提供培訓並為其提供建議，使其了解計劃制定、風險降低措施和實施安排，以確保運營符合可持續發展實踐和公司期望。

我們針對戰略／關鍵供應商(即存在重大業務相關或者供應鏈ESG負面影響風險高的供應商)以及特定風險高的供應商(針對國家、行業和商品的風險篩選)制定了具體的風險緩解措施，並且定期溝通討論未來合作發展路徑。然

而，對於存在明顯ESG風險或負面影響，並且在溝通後仍無法達到最低ESG要求的供應商，公司將會將其排除於簽署合同候選範圍之外。

2) ESG評估實踐

我們編製供應商調查問卷表格，定期由採購人員調查填寫，用於反饋供應商是否符合行為準則。在選擇供應商和簽署合同時，通過對ESG標準施加最低權重，優先選擇ESG表現較好的供應商。

供應商ESG評估細則

- 1) 遵守國家及當地的法律法規及適用的要求以及商業道德與社會義務。
- 2) 尊重並保護所有員工的基本人權，包括但不限於言論自由、結社自由、平等權利和尊嚴。
- 3) 禁止使用強迫勞動、童工和歧視性僱傭實踐。
- 4) 提供安全、健康的工作環境以及提供必要的培訓和指導。對危險品和廢物進行分類管理，確保它們不會對員工的健康和安全造成威脅。
- 5) 遵守環境保護法律法規，採取必要的環保及節能措施。
- 6) 採取措施保護和促進自然棲息地和生物多樣性。
- 7) 遵守反腐敗法律法規。
- 8) 遵守反壟斷和反競爭法律法規，杜絕不正當競爭行為。
- 9) 該供應商能幫助海豐國際(SITC)提高ESG管理水平，並提供證明。

根據供應商調查問卷表格中的得分情況評價供應商ESG表現，在選擇供應商時在其他條件接近時，優先選擇ESG表現較好的供應商。

另外，我們會為公司的採購人員或內部利益相關者提供有關其在供應商ESG計劃中的角色的培訓。為採購人員與合同簽訂者提供供應商ESG計劃評分細則指導，明確其應對問卷內容的基本屬實負責。

對於我們供應鏈中特定的環節，我們按照行業要求制定了具體的ESG評估標註和關鍵要求，案例如下：

本公司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，公司要求船廠需要具備《環境管理體系認證證書》、船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) 供應商關鍵KPI

二零二四年，本公司根據業務、財務支出、風險管理等指標篩選了我們的重要供應商，篩選計劃覆蓋了全集團範圍。據統計，本公司二零二四年往來一級供應商總數為7,994家，其中我們根據金額及重要業務類型等指標劃分的一級重要供應商總數為471家，佔一級供應商的5.89%，按照採購金額核算，一級重要供應商約佔總供應商支出的61.7%。由於行業特點，上游供應鏈較短，經分析，公司識別出34家依賴性較高的非一級重要供應

商，包含造船廠、船舶技術提供、船舶設備及環保設備製造、碼頭設備與倉儲設備製造、塗料生產商、國際石油與煉油企業等。但本公司認為我們不存在完全具有不可替代性的非一級供應商。在供應商篩選的基礎上，我們確保了我們在選擇重要供應商進行合作前，完成了不同程度的供應商評估工作，包括但不限於考核問卷、現場評估、案頭評估等形式，評估標準包含了業務、風險、ESG治理與意識水平等多種因素。

除了篩選工作外，為了確保我們的運營穩定和供應鏈安全，我們在與每一家重要業務供應商合作前，都會進行案頭或現場評估，並且每年會執行年度複審，二零二四年的471家重要一級供應商得到了100%的覆蓋。基於我們的評估工作，我們進一步確定了我們認為具備不可替代性或者高度戰略合作重要性的供應商名單，主要是我們長期合作的停泊港口，以及部分造船公司、燃油供應商和其他租賃性質的供應商等，總數至少為325家。我們暫未發現存在重大的實際或潛在負面影響的供應商，未來一旦發現，我們將商討採取合作改進計劃或者終止合作。

4) 供應鏈氣候轉型風險治理與智能化轉型建設計劃

經評估，我們認為我們的部分堆場供應商智能化、電力化水平較低，不利於價值鏈的低碳化進展，因此，我們發佈了油改電倡議，支持我們的堆場供應商開展能源轉型、設備更新，這是一項針對行業潛在的氣候轉型風險加大投資的倡議，也是一項供應鏈低碳與智能化水平建設計劃，覆蓋了我們127家外部堆場供應商。經統計，我們目前有至少31家外部堆場供應商執行了油改電轉型計劃，佔了目前本公司認為改進空間較大的供應商

的24.4%，我們計劃下一年度這一比例目標為30%。此外，本公司自有與合資堆場油改電計劃啟動率100%，預計2030年完全實現油改電。

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，有效使用各種資源(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。

責任運營

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、反貪腐等方面進行了解。

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，二零二四年與上海國際港務（集團）股份有限公司、海信集團控股公司在青島簽署三方戰略合作協議。海豐與海信、上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。二零二四年本公司還與廈門港務控股建立戰略合作項目，正式啟用廈門泛海聯空箱中心，作為廈門港首家成功應用智能信息化系統的堆場，將致力於優化資源配置、提升物流服務效率和促進可持續發展。我們為供應商提供深入的ESG建設建議和可持續發展提升改進方案，並且合作推動海運、物流與基礎設施智能化、低碳化建設。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十年以上。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38天。

二零二四年，本公司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 網絡與信息安全管理制度與計劃

為了確保公司運營的可持續性，本公司制定了信息安全、網絡安全和系統安全政策、制度、程序以及對應培訓，並且適用於全公司範圍。網絡安全政策由風險管理委員會制定，報董事會批准。風險管理委員會主席由獨立非執行董事謝少毅先生擔任，謝先生為IT方面的專家，於網絡安全及風險防控方面具有豐富的經驗，可以為執行管理團隊提供寶貴建議並進行監督。

總部行政中心IT部總經理直接負責執行信息安全相關工作，向風險管理委員會匯報，風險管理委員會主席謝少毅先生與首席執行官薛明元先生最終共同負責監督信息安全問題並最終負責。

1. 我們制定了IT安全制度、管理流程和檢查制度，包括但不限於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。管理流程體系包括物理機房安全管理制度、辦公環境安全管理制度、軟件項目管理流程、EXCEL等表格控制系統、IT硬件及服務採購管理流程、網絡日常維護管理、安全防範及危機應對措施、用戶端計算機管理規定、網站建設管理流程、技術安全審核規則、海豐國際系統後台數據維護流程等。
2. 我們建立了IT安全事件人員團隊，制定了應對措施和恢復流程。
3. 為了提高員工的信息安全意識，我們向員工不定期發佈信息安全案例，為公司內所有員工提供與網絡安全相關的指導程序和意識培訓，並制定了電腦使用的安全措施。我們對接觸重要信息的所有員工明確個人信息安全責任，信息安全／網絡安全也是員工績效評估的一部分，包括紀律處分，從而確保員工能理解和遵守信息安全準則。
4. 為確保數據的完整性、準確、一致，並防止未經授權的訪問、修改或破壞。我們重視維護信息安全控制，採取多樣的安全措施防止洩露，包括但不限於數據中心物理環境安保、網絡防火牆安保以及定期備份修復等，並確保只有授權用戶可以修改或訪問敏感信息。
5. 我們對所有員工實施了IT與網絡安全政策和程序，以確保他們了解威脅問題以及信息安全／網絡安全的重要性，並且制定了明確的信息安全相關的報告處理流程和升級應對流程，如果員工發現事件、漏洞或可疑情況，員工可以遵循該流程。我們制定了氣候變化風險的應對措施，建立了災備防範制度流程，並每年至少一次進行數據恢復測試演練。
6. 我們要求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。在安全物理環境方面，配備了電子門禁安全措施，以及防雷、防火、防水、防靜電、溫度控制、UPS等基礎設施，保障系統所需的運行環境。在安全計算環境與通信網絡方面，安全設備和應用系統通過HTTPS協議方式進行遠程管理，並且把系統劃分了不同的網絡區域，按照網絡區域和用途合理分配網絡地址資源。互聯網邊界部署防火牆進行有效隔離，可保障數據通信的完整性和保密性。
7. 我們積極監測和應對信息安全威脅，為物理風險和網路風險事件制定好上述緊急備案，並在突發事件時實施緩解策略。包括在發生違規或威脅時保持與受影響利益攸關方的透明度，及時溝通和披露。為及時發現最新風險，每年至少一次，我們由外部專業機構對IT安全進行檢查，並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。
8. 我們制定了《信息技術安全檢查規程》、《用戶賬號管理流程》制度，並定期進行檢查。
9. 我們承諾將持續關注信息安全／網絡安全的發展，並分配資源，不斷改進和完善我們的制度和措施，以加強和維護信息安全基礎設施和流程，確保系統的安全性和完整性，以應對不斷變化的威脅，以確保公司的信息安全和網絡安全。

10. 為保護共享數據，降低因外部合作產生的風險，對於可以接觸本公司信息平台或重要信息的外部第三方公司或個人，本公司同樣要求其不得進行未經授權的訪問、修改或破壞，對任何損害公司利益的行為，本公司將追究其責任。

二零二四年海豐全球實時辦公軟件系統通過中國的信息系統安全等級保護二級評測。此外，本公司還委託第三方評估機構對公司辦公網站實施了Web漏洞掃描，通過本次評估，公司了解Web應用存在的安全隱患，建立安全可靠Web應用服務，改善並提升應用系統抗各類Web應用攻擊的能力(如:SQL注入、Cookie注入、XPath注入、LDAP注入、跨站腳本、代碼注入、弱口令、敏感文件和

目錄、管理後台、敏感數據、第三方軟件、文件包含、釣魚攻擊、信息洩露、惡意編碼、表單繞過等)。對各種掛馬方式的網頁木馬進行全自動、高性能、智能化分析、並對網頁木馬傳播的病毒類型做出準確剖析和網頁木馬宿主做出精確定位。公司二零二四年為數字化轉型支付的軟件開發成本約109萬美元，設備成本約94萬美元，其中與數據安全有關的設備和研發投資總額約94萬美元。二零二四年度，本公司未發生違反信息安全的制度的行為。

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 海豐國際環境管理政策與承諾

1. 引言

海豐國際作為亞洲領先的航運企業以及海陸一體化的綜合物流服務提供商，深刻認識到我們在全球環境中的責任，以及最小化環境影響和不斷改進環境績效的重要性。我們的公共環境政策概述了我們對環境管理方案的執行和環境績效的改善的承諾和監督責任，旨在確保我們的業務在可持續和負責任的框架內運作。

作為亞洲區域性的航運企業，我們深知航運業在全球貿易鏈中的關鍵角色。同時，我們相關的港口和岸上物流業務進一步加強了我們在整個供應鏈中的存在。我們明白這種地理多樣性給環境管理帶來了獨特的挑戰，我們願意在這一多元環境中承擔起合適的責任。

2. 環境挑戰

- 1) 碳排放管理：我們將積極尋求減少我們船舶和運輸過程中的碳排放。採用先進的燃料技術、船舶設計和能效措施，以達到減緩氣候變化的目標。推動碳中和和碳抵消項目，以抵銷難以避免的排放。
- 2) 能源效益：我們將追求運輸和物流業務中的能源效益，通過優化船舶航線、採用先進的節能技術和設備，最大化能源利用效率，減少燃料消耗。

- 3) 海洋保護：作為海洋運輸領域的從業者，我們將致力於採取一切必要的措施來減少海洋污染。這包括但不限於使用環保燃料、減少塑料使用以及支持海洋生態系統保護項目。
- 4) 廢棄物管理：我們將採取措施最大程度地減少廢棄物的產生，並制定有效的廢棄物管理計劃。促進循環經濟，鼓勵廢物回收和再利用，最大程度地減少廢棄物對環境的不良影響。
- 5) 生物多樣性：我們承諾保護和促進當地生物多樣性，不在存在生物多樣性風險的區域開展危害生物多樣性的經營業務，並且致力於保護生態環境和瀕危物種。我們將遵循相關法規，確保我們的業務對當地生態系統的影響得到最小化。
- 6) 港口與岸上物流可持續性：在我們岸上物流業務中，我們將推動綠色和可持續的運作標準，包括能源效益、廢物管理和環境監測等綜合性的環境管理任務。

3. 環境管理政策

決策機構

本公司環境管理政策的最高決策機構為董事會，海豐國際的董事會，鄭重承諾實施有效的環境管理體系，將監督環境管理體系(EMS)的制定、實施和不斷改進，致力於持續改進環境績效，確保其與我們的戰略目標一致。

角色與責任

我們指定了實施環境管理政策的具體角色和責任：

執行管理層：負責全面推動政策執行和關於環境事務的戰略決策，最終由公司首席執行官負責和監督。

環境管理團隊：負責EMS的制定、實施和維護。

節能環保

法規遵從

海豐國際致力於遵守所有相關的國際環境法規與倡議，包括但不限於海洋污染防治國際公約、國際海洋法公約、生物多樣性公約(CBD)及其海洋生物多樣性議定書、巴塞爾公約以及當地法規等。我們將定期監測法規的變化，並相應調整我們的流程，以確保合規性。

環境政策適用範圍

我們的環境管理政策明確覆蓋以下範圍，以確保我們在各個方面都致力於減少對環境的不良影響：

- 1) 生產經營和商業設施：我們將採取一系列措施，以最大程度地減少生產和運營活動對環境的負面影響，這些活動主要集中於海上運輸、港口裝卸、陸上物流。我們採取的措施將包括能源效益、廢物減量、污染控制等方面。
- 2) 產品與服務：我們致力於提供對環境友好的產品和服務。我們已經開始逐步更換使用新型環保燃料的船隻，並且為船隻安裝節能和污染控制設備。
- 3) 配送與物流：我們將優化運輸與物流流程，以減少碳排放和其他環境影響。採用最優化的運輸路線、推動綠色陸上物流車輛的使用等都將成為我們的目標。
- 4) 廢物管理：我們將制定和執行廢物管理計劃，以最大程度地減少廢物的產生，並推動廢物的合理處理、回收和再利用。這包括內部廢物管理和與供應鏈夥伴的合作。
- 5) 供應商、服務提供商和承包商：我們將要求我們的供應商和合作夥伴遵守相同的高環境標準，並與他們合作，共同努力減少整個供應鏈的環境足跡。

- 6) 其他主要業務合作夥伴：我們將與其他主要業務合作夥伴積極合作，確保他們的業務活動也符合高環境標準，並尋求共同的環保解決方案。
- 7) 盡職調查、併購：在進行盡職調查和併購時，我們將綜合考慮目標公司的環境表現，並確保整合過程中的環境影響被最小化。

通過涵蓋這些關鍵領域，我們的環境政策旨在確保公司的整體運營對環境的影響最小化，並促使我們的業務在環境可持續性方面取得實質性的進展。我們鼓勵員工、合作夥伴和利益相關方的積極參與，以共同推動可持續發展的目標。

設定目標

我們將定期制定可定量評估的環境治理目標，並且披露在ESG報告中，這些目標將定期審查和調整，以確保其保持相關性和挑戰性。

利益相關者意識

為提高我們的環境管理政策和影響的認知，我們將：

- 1) 透明地與內部利益相關者溝通我們的環境舉措。
- 2) 通過定期溝通、報告和參與相關論壇與外部利益相關者進行交流。

培訓與意識提升

我們致力於為員工、供應商和客戶提供培訓，增進他們對工作活動對環境的影響的理解。我們鼓勵他們積極參與我們的環保舉措，並共同努力推動可持續發展。

節能環保

這一環境管理政策和承諾代表了海豐國際對環境可持續性的承諾。我們鼓勵所有員工、供應商和利益相關者加入我們的努力，共同創造一個更綠色、更可持續的未來。我們將不斷努力在亞洲地區的海運業務中展現領導力，通過創新、卓越的執行和負責任的決策，確保我們的企業在環境管理方面發揮積極的作用，為未來的可持續發展做出貢獻。

監督與反饋機制

我們定期評估環境管理政策的實施情況，並組織內部專項審計，將對環境績效數據進行分析，並制定改進計劃，以提高我們的環境績效。二零二四年，公司總部的海運環境和審計專家團隊對環境管理體系以及整體辦公和船隻運營中的環境合規依據公司制度和相關標準完成審計，未發現體系漏洞和違規現象。

利益相關方參與和反饋機制：我們將與員工、供應商、客戶和社區等利益相關方進行溝通，以了解他們的關注點和反饋意見。我們將定期舉行會議和研討會，邀請利益相關方參與環境管理政策的制定和實施。我們還將定期在ESG報告中披露我們的環境治理成果，向利益相關方公開我們的環境績效和改進計劃。我們承諾不斷改進我們的環境績效，根據定期的環境評估與報告結果，我們致力於發現我們的環境治理不足與提升機會。我們將投資於技術、研究和創新，以減少我們的環境足跡。

4. 環境影響與合規審計

二零二四年，本公司統計了有關於環境合規的內外部審計內容，並且要求所有經營場所（堆場）與船隻通過相關的環境合規內外部審計，我們的經營場所與船隻均通過了當地政府或者國際組織的每年或定期環保檢驗要求，並且獲取了相關證書，如國際防止油污證書、國際防止污水污染證書、國際防止空氣污染證書、無石棉證書等環境合規相關證書。我們以環境、生物多樣性影響評估與分析工

作作為基礎，整合為定期環境影響審計，覆蓋我們所有的經營場所與船隻。

公司通過系統化的流程，審查和評估公司業務、項目以及經營地點對環境的影響。主要目的是確保遵守相關環境法規、識別潛在的環境風險，並提出改進措施，以減少負面影響。

本年度集團內所有100家船公司對應自有船隻均完成合規性檢查，確保符合環境法律法規，檢查小組均具備相關海運業環境合規知識。組織內部對100條船隻所產生的環境影響每半年進行一次綜合性評估，識別並量化對環境的負面影響，包括但不限於有害氣體、固態、液態污染物排放、船體防污染塗料使用、航線生態影響等，並抽樣調查了4家廢棄物、油污水處理商跟蹤其廢棄物、油污水處理與回收方式；對於岸上堆場業務，公司主要檢查其是否完成外部第三方進行的環境審計並取得合規資質證書，並審查其能源以及污水處理方式。此外，公司定期進行能源審計，檢查全運營場所的存油與資源使用情況。審計方式包含環保數據收集與分析、財務信息對照檢查、訪談以及登船現場檢查。

我們旨在通過審計發現環境風險與管理問題，推動公司環境績效的提升，並總結了環境績效信息於ESG報告中向利益相關方透明披露。經審查，報告年度公司環境管理體系運營良好，並未發生環境事故，員工環境保護意識培訓執行良好。

除內部環境審計外，公司還進行了外部第三方提供的獨立環境年度審計或類似檢查：

節能環保

船隻環境合規審計案例如下：

二零二四年五月，中國船級社對上海海豐船舶管理有限公司DOC進行了年度審核。審核組按照國際船舶安全管理與防污染規則(ISM Code)的要求，全面審核了公司的文件運行及船、岸管理情況，高度評價公司管理人員在船舶數量不斷增多、航線複雜情況下取得的優異成績。公司在東京PSC備忘錄中屬於高績效公司。審核中未出現嚴重不符合，船岸活動符合體系文件和國際公約要求，上海海豐船舶管理有限公司順利通過DOC年度審核。

二零二四年七月，上海海事局審核組在上海海豐船舶管理有限公司開展了中國旗船舶安全管理公司體系臨時審核(DOC)。審核組依據國際船舶安全管理與防污染規則(ISM Code)以及《中華人民共和國船舶安全營運和防止污染管理規則》(NSM)的明確規定，對公司體系文件及岸基管理人員進行了全面、細緻的審查。審核組對船管公司管理人員在船舶數量持續增長、航線日益複雜背景下所取得的顯著成績給予了高度評價。

二零二四年十二月，中國船級社青島分社對山東省海豐船舶管理有限公司的巴拿馬旗和香港旗兩個DOC進行了年度審核。審核組按照國際營運船舶安全管理與防污染規則(ISM Code)的要求，全面審核了公司的體系文件運行及船、岸管理情況，認可船岸活動符合體系文件和國際公約要求。山東省海豐船舶管理有限公司順利通過了DOC年度審核。

二零二四年一月，上海海事局蒞臨上海海豐船舶管理有限公司，進行了中國旗船舶安全管理公司體系正式審核(DOC審核)。此次審核嚴格遵循國際船舶安全管理與防污染規則(ISM Code)以及《中華人民共和國船舶安全營運和防止污染管理規則》(NSM)的各項標準與要求，對公司的體系文檔及岸基管理團隊開展了全面且深入的審查工作，並給予認可。至此上海海豐船舶管理有限公司目前已成功獲得中國香港旗、巴拿馬旗以及中國旗的DOC認證。

本公司全體船隻以及船隻管理部門均完成安全運營以及防污染相關檢查與認證。

節能環保

環境管理以及能效管理認證：

認證名稱	認證對象	認證機構	CII評價
符合聲明(SOC)－燃油消耗報告和營運碳強度評級	海豐國際下屬全體船管公司所管理船舶	中國船級社	審核組按照國際營運船舶安全管理與防污染規則(ISM Code)的要求，全面審核了公司的體系文件運行及船、岸管理情況，船岸活動符合體系文件和國際公約要求。
香港旗符合證明(DOC)	海豐國際下屬全體船管公司	中國船級社	
巴拿馬旗符合證明(DOC)	海豐國際下屬全體船管公司	中國船級社	
中國旗符合證明(DOC)	海豐國際上海船管公司	中國海事局	

堆場環境審計案例如下：

- 1) 本公司西馬堆場每兩年進行一次環保審批，並由雪蘭莪州環保局辦法環保審批通過函；
- 2) 本公司印尼堆場每年接受環境與林業部審查，並獲發環境管理證明函；
- 3) 本公司泰國堆場每年接受當地政府審查，並獲發無害運營證明；
- 4) 本公司天津堆場、泗水堆場、三寶壟堆場、雅加達堆場完成環境影響評估，並獲得審核部門批准許可。

本公司全體堆場均完成環境影響評估審計並獲發當地無害運營許可或環保審批通過函。

5. 環境管理體系

海豐國際致力於建立和維護全集團範圍內良好的環境管理體系，使其覆蓋本公司所有經營運營地點，並且推廣到全價值鏈範圍內。我們的環境管理體系建立在PDCA概念基礎上，即Plan-Do-Check-Act，計劃－執行－檢查－行動，並且對我們的EMS績效成果做出反覆評估從而不斷改進。我們將定期向我們的內外部利益相關方披露我們的環境管理體系標準以及實踐成果。

節能環保

我們承諾遵守包括《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》在內的所有相關環境相關法律法規，並且致力於減少環境影響。我們定期更新和發佈我們的環境政策承諾，包括降低能耗、減少排放與污染、資源節約和可持續經營等相關方面，並且制定了符合IMO溫室氣體減排戰略修訂案以及聯合國減排方案的公司減排目標。我們堅定認為我們遵守了與ISO14001等效或與其他某些相關環境管理體系相關的公司環境管理標準，並致力於採用行業的最佳實踐。

環境管理系統由公司可持續發展委員會負責監督成效，由ESG小組和各業務相關部門負責管理和執行，明確環境管理職責和監督權限，並確保適當的資源分配用於環境管理。具體的環境管理程序由ESG小組和環境管理部門共同制定並由董事會審核，定期發放給全公司對應部門參

考，包括環境管理標準、環境管理手冊、環境管理流程等，確保環境管理的規範性和有效性。

針對碼頭、堆場、船隻等不同業務線，我們制定了特定的管理規範，依據公司原則性文件《安全管理手冊總則》、《安全環保方針》，制定了《職業健康安全運行控制程序》《垃圾管理計劃》、《油污應急計劃》、《船舶有害物質控制程序》、《禁止含有石棉材料在船使用規定》、《船舶防污染工作須知》等管理制度，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。我們確保我們的每艘船隻投入運營時，都獲取了國際防止油污證書、國際防止污水污染證書、國際防止空氣污染證書、國際能源效率證書、危險材料清單遵約聲明、無石棉證書等環境合規相關證書。

6. 環境投資

二零二四年，我們進一步增加了我們在清潔能源、節能減排設備等環境領域的投資，並且採用了環境投資回報率評估我們的環境投資預期回報。

	運營成本						資本化成本			
類別	防污漆	低硫油	綠色電力	廢棄物回收	燃油添加劑	環保監測／審計	脫硫塔	軸帶發電機	壓載水設備	堆高機油改電
用途	防止污染	防止污染	減少排放	防止污染	減少排放	環境合規	防止污染	減少排放	防止污染	減少排放
數量	27,160升	484,973公噸	4,520千瓦時	1,902噸	457,862	/	6台	3台	10台	4台
平均差價／USD	17	112	0.11	131	18.4		1,360,250	54,600	75,648	291,825
成本／USD	473,182	54,433,265	500	248,490	457,862	8,000	8,161,500	163,800	756,478	1,167,300
合計／USD				55,625,437					10,249,078	
	65,874,515									

備註： 平均差價適用於防污漆、低硫油、綠色電力等，用於反應其與一般油漆和高硫油之間的差價。其餘則為實際單價。

節能環保

為了避免對運營成本產生路徑依賴，尤其是低硫油，我們尋求綠色技術和設備的解決方案，並且不斷投入資本，所有投資決策都考慮與該項目相關的溫室氣體排放量、減排成本，又或者是其他污染物的產生量和替代處理成本，並考慮是否符合集團淨零路徑或其他環保方針。

二零二四年，我們在環保或節能設備上投入了合計約1,024.9萬美元的資本化成本，以及5,562.5萬美元的額外運營成本。根據目前的假設，我們為減少溫室氣體排放或污染的整體資本化投資不僅有利於環保，同時也有利於降低未來的相關運營成本開支，我們預計資本化投入將為集團帶來積極的淨現值(NPV)，未來我們還將通過評估和執行新興技術領域的其他額外投資，包括綠色能源替代、廢棄物再利用等和二氧化碳去除，以推動可持續發展。

環境投資回報率評估

船舶在航行過程中排放的尾氣含有很多硫氧化物和氮氧化物，造成了嚴重的環境污染，國際社會組織針對該現狀制定了很多法規來限制船舶有害排放物，降低燃油中的硫含量應該是最為直接有效的減排措施。基於這樣的背景，國際海事組織等對全球以及特定區域的船舶燃油含硫量做出了越來越嚴格的限制要求。硫排放控制區(SECA)的船舶從一開始的1.5%含硫量變為需要降低90%以上，船舶面臨日益嚴峻的綠色環保壓力，這對硫氧化物控制技術的發展也起到很大的推動作用。為減少船舶排放物對環境造成的污染，全球性0.5% m/m的船舶燃油硫含量標準已於二零二零年一月一日正式生效。

從二零一八年以來，經過幾年的運營和市場檢驗，越來越多的國際航運巨頭開始傾向脫硫塔的安裝和使用。在二零一八年，廢氣清洗系統協會EGCSA就對脫硫塔使用情況進行調研，當時全球僅有983艘船舶安裝了該設備。而根據克拉克森的數據，全球已有超5,000艘船舶安裝了脫硫塔。

據此公司對在現有船舶加裝脫硫塔進行了投資測算，從環保及投資回報的角度進行了分析，預計在22個月左右時間可以收回投資成本。以下為其中一條船舶的測算結果，該船隻脫硫塔總投入與費用預期將達到225萬美元。

設備預計 使用壽命(年)	高低硫油 平均價差 脫硫塔型式 (美元)	主副機每 天燃油消 耗(噸)	年度 航行 時間(天)	
14	OPEN LOOP	178	25	220

年度高低硫燃油 費用差價(美元)	資本化投資	運營費用 (美元)／年	回報週期 (年)	總折現 收益率
979,000	1,700,000	25,000	1.78	419%

截止二零二四年十二月三十一日，本公司共計14艘船隻配備脫硫塔，當年新建脫硫塔共6台，當年合計資本化成本共816.15萬美元

3.2 氣候與減排策略

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。二零二四年，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. 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。二零二四年，行業景氣促使公司單船業務量上升，因此總油耗上升6.13%，然而公司持續改進燃油效率、航線規劃以及船隻節能水平，使得單位運力萬海里耗油量（噸／TEU萬海里）降低0.79%，以「克／TEU公里」和「公噸／萬美元」計的溫室氣體總排放密度分別下降了6.56%和15.74%，大幅提升了節能水平與能源效率，降低了排放密度。另外，自二零二三年起，由於國際形勢的變化、區域航線集裝箱運輸價格的大幅波動，我們根據GRI305-4和行業標準又選取了更為合理的組織特定指標：「克／TEU公里」，即每集裝箱一公里運輸排放的二氧化碳克數。我們認為這樣的指標能更好的反應我們在降低排放密度工作中做出的貢獻，這一變更同樣適用於後續的燃油消耗、污染物產生量等指標。

運營集裝箱船舶排放數據

排放種類	二零二二年	二零二三年	二零二四年	環比變動
氮氧化物(噸)	43,619	39,604	42,201	6.56%
氮氧化物／船	436.19	388.27	396.26	2.06%
硫氧化物(噸)	5,402	4,793	4,819	0.54%
硫氧化物／船	54.02	46.99	45.25	-3.71%

陸上自有車輛排放數據

排放種類	二零二二年	二零二三年	二零二四年	環比變動
氮氧化物(噸)	10.05	10.64	8.91	-16.22%
硫氧化物(噸)	0.0294	0.0310	0.0300	-2.98%
顆粒排放(噸)	0.9447	1.0005	0.8356	-16.49%

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》；
5. NO_x與SO_x包含但不等同於N₂O與SO₂；
6. 排放的合併方法基於運營控制型。

針對NO_x、SO_x、顆粒排放等氣態污染物，我們採取了一些主要措施，確保覆蓋了我們的所有相關業務範疇均能有效降低氣態污染物排放：海上運輸業務、岸上堆場業務。

海上業務中：對NO_x我們主要採用燃油添加劑並改進能效減少產生的NO_x廢氣數量，通過降低燃料的活化能、改善燃燒過程減少高溫富氧環境的形成，從而抑制NO_x的生成，還能穩定燃油乳液、防止油泥沉積等方式，確保燃油在燃燒過程中更加均勻和穩定，從而減少因燃燒不充分

節能環保

導致的NOx排放。此外，燃油添加劑還能減少顆粒物和碳氫化合物排放。此外，儘管脫硫塔主要功效是減少SOx排放，但是在海水煙氣脫硫工藝中，NOx在通過吸收塔時會被部分吸收，也能促使NOx排放降低。

針對SOx，我們採用低硫油以及脫硫塔大幅降低了SOx排放量，脫硫塔和低硫油將能有效將SOx排放降低到高硫油的4%和18%以下。

岸上業務中，我們通過推動電動叉車和堆高機比例，並減少辦公用車數量，主要通過減少燃料消耗，從而控制

岸上的SOx、NOx、顆粒物排放量。其次，我們在選購傳統能源設備的時候，也會考慮能效以及排放標準，盡可能選擇氣態污染物產生比例少的設備。我們逐年出售我們自有的燃油辦公車輛，改用新能源車輛或者通過補貼形式支持員工將自己的新能源汽車用作辦公用途。

我們希望通過這一系列目標和改進計劃大幅改善我們的氣態污染物指標。

期間	溫室氣體排放(範圍一和範圍二)						環比變動	較二零二零年	二零三零年目標
		二零零八年	二零二零年	二零二二年	二零二三年	二零二四年			
直接溫室氣體排放(範圍一)	二氧化碳當量(公噸)	651,612	1,505,664	1,782,454	1,602,635	1,701,433	6.12%	13.00%	48.14%
間接溫室氣體排放(範圍二)基於位置	二氧化碳當量(公噸)	1,639	2,476	3,530	3,910	3,668	-6.17%		
溫室氣體總量	二氧化碳當量(公噸)	653,251	1,508,140	1,785,983	1,606,544	1,705,101	6.09%	13.06%	
溫室氣體總排放密度	公噸/萬美元	9.85	8.95	4.34	6.61	5.58	-15.74%	-37.65%	較二零二零年降低51%
	克/TEU公里	189.8	97.37	83.86	71.69	67.02	-6.56%	-31.17%	較二零二零年降低51%

備註：

- 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；
- 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，以及中國船級社船用燃料全生命週期溫室氣體排放強度計算與認證指南2023中的燃料甲烷排放係數，外購電力排放係數根據不同區域參考2019年中國各區域電網公佈的排放因子、東京電力公司2022年ESG報告披露的排放因子、香港電燈集團有限公司2020ESG報告披露的排放因子、Tenaga Nasional Berhad 2022 ESG報告披露的排放因子等，其餘無法準確收集地區排放因子的地區則採用平均排放因子；
- 全球變暖潛能值參考政府間氣候變化專門委員會(IPCC)第六次評估報告(AR6)(2023)，使用基於百年框架的IPCC評估報告中的GWP值；
- 納入燃油使用相關的溫室氣體排放當量計算的氣體：是CO₂，CH₄，N₂O三類；氫氟碳化物(HFCs)、六氟化硫(SF₆)、全氟化碳(PFCs)和三氟化氮(NF₃)的排放量在本行業被視為不具有實質性水平/無影響，因而沒有量化統計；
- 排放的合併方法基於運營控制型。

節能環保

範圍一排放

單位／噸	2022年	2023年	2024年
二氧化碳(CO ₂)(公噸)	1738834.18	1577714.84	1674220.97
甲烷(CH ₄)(公噸)	28.01	25.43	26.98
氧化亞氮(N ₂ O)(公噸)	100.64	91.35	96.92

範圍二排放

本公司在合併總排放時目前使用基於位置的範圍二排放，但我們正逐步增加零碳或低排放電力佔比，因此我們在此同步披露基於市場的範圍二數量。

間接溫室氣體排放(範圍二)		2008年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	同比變動
基於位置的排放	二氧化碳當量(公噸)	1,602	3,582	2,310	2,476	2,939	3,530	3,928	3,668	-6.61%
基於市場的排放	二氧化碳當量(公噸)	1,602	3,582	2,310	2,476	2,939	3,515	3,910	3,628	-7.22%

備註：對於2021年及之前基於市場的排放，由於無相關合同信息或無綠色電力佔比，因此與基於位置的排放一致。

2. 減排目標

已實現目標：

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。

根據IMO2023年發佈的溫室氣體減排戰略修訂案、SBTI海運業建議目標、巴黎協定減排曲線等，公司基於海運／物流行業脫碳路徑方法更新了減排目標，新目標更加明確和富有雄心，以符合2050年前低於1.5攝氏度的隱含溫升目標。

短期目標：

原定目標：到2030年溫室氣體排放強度較2008年降低65%；

新增目標：到2030年溫室氣體(範圍1、2和3)排放強度相較於2020年降低51%；採用零或接近零溫室氣體排放的技術、燃料和／或能源，到2030年至少佔航運業務所用能源的5%，力爭達到10%。

中期目標：

原定目標：到2040年溫室氣體排放強度較2008年降低70%；

新增目標：到2040年溫室氣體(範圍1、2和3)排放強度相較於2020年降低70%，溫室氣體(範圍1、2和3)排放量相比於2020年減少50%。

遠期目標：

新增目標：2050年前，溫室氣體(範圍1、2和3)排放強度和總排放相較於2020年降低96%；並通過碳匯、碳信用、碳抵消交易或碳捕獲等其他方式彌補這一差距，實現(範圍1、2和3)零碳目標。

本公司承諾在2050年之前實現《巴黎協定》的目標和淨零排放。

我們將在未來尋求基於科學的碳目標的外部驗證。

備註：

溫室氣體範圍(1、2)和3目標加總和獨立均成立，例如，我們的遠期目標也可以解讀為溫室氣體(範圍1+2)和範圍3排放強度和總排放相較於2020年降低96%。

由於使用碳信用彌補淨零差距計劃實施年份較遠，我們不指定使用碳信用類型或市場。

節能環保

根據公司內部的數據統計，二零二四年，能源消耗方面，公司取得了良好進展，相比於二零二三年，本公司在海運箱公里(TEU公里數)提高13.54%的同時，總油耗僅增加了6.13%，總能源效率提高了6.53%，這體現了公司過去一年在能效提升與節能措施上的投入與成果。

另外，在排放方面，二零二四年，公司的碳排放總量(範圍1+2)相較於二零二三年增加了6.09%，但收入計算的排放強度降低了15.74%。業務量計算的排放強度降低了6.56%，公司已經基本達成了二零三零年二氧化碳排放強度較二零零八年降低65%的中期目標，並遠超IMO制定的二零三零碳排放強度較二零零八年降低40%的目標，因此，公司再次重新設立了二零三零年二氧化碳排放強度較二零二零年降低51%的中期目標，這是基於SBTI海運業指導的目標，我們採用了更近的基準年和更具雄心的氣候目標，目前我們按業務量和收入計的排放強度較二零二零

年分別降低了31.3%和37.6%，減排進度超過SBTI對應進程。如果IMO或SBTI有新的計算標準，公司將會相應調整。

此外，對應KPI2和KPI3的NOx與SOx排放強度，公司也制定了有挑戰性的目標：

- 1) NOx排放強度KPI2(克/TEU公里)到2030年較2018年降低50%；
- 2) SOx總排放量到2030年較2018年降低75%，SOx排放強度KPI3(克/TEU公里)到2030年較2018年降低90%

報告年度，公司NOx排放強度較2018年降低了約33.9%，SOx總排放量較2018年降低了80.2%，SOx排放強度較2018年降低了89%。

期間	2008年	2018年	2022年	2023年	2024年	環比變動	相比於2008年	相比於2018年	2030年目標
燃油消耗量(噸)	205,910	451,267	556,536	504,769	535,876	6.16%	160.25%	18.75%	
CO2(千克)	641,501,452	1,405,997,000	1,734,061,243	1,572,693,600	1,669,348,933	6.15%	160.23%	18.73%	
總箱公里	3,441,892,860	14,148,085,506	21,296,207,607	22,408,687,680	25,442,308,568	13.54%	639.20%	79.83%	
KPI1(克/TEU公里)	186.38	99.38	81.43	70.18	65.61	-6.51%	-64.80%	-33.98%	
NOx(千克)	16,183,743	35,510,520	43,618,714	39,603,832.15	42,201,360	6.56%	160.76%	18.84%	
總箱公里	3,441,892,860	14,148,085,506	21,296,207,607	22,408,687,680	25,442,308,568	13.54%	639.20%	79.83%	
KPI2(克/TEU公里)	4.702	2.510	2.048	1.767	1.659	-6.15%	-64.72%	-33.90%	較2018年降低50%
SOx(千克)	11,530,984	24,298,230	5,401,878	4,792,914	4,818,868	0.54%	-58.21%	-80.17%	較2018年降低75%
總箱公里	3,441,892,860	14,148,085,506	21,296,207,607	22,408,687,680	25,442,308,568	13.54%	639.20%	79.83%	
KPI3(克/TEU公里)	3.3502	1.7174	0.2537	0.2139	0.1894	-11.45%	-94.35%	-88.97%	較2018年降低90%

備註：此處只包含海上能源消耗導致的排放，岸上業務排放佔比極少(遠低於1%)，因此不合並統計。

合併岸上業務後，全經營業務排放如下：

單位/噸	2022年	2023年	2024年
NOx(不包括N ₂ O)	43,528.58	39,523.12	42,113.35
SOx	5,347.41	4,792.94	4,818.90
顆粒物(PM10)	0.94	0.84	1.00

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；

軸帶發電公司嘗試多方面的節能措施，目前已經在三條自有船上安裝了軸帶發電機。船舶軸帶發電機系統簡稱軸發系統或軸機系統，是由主機驅動船舶發電機，利用主機富裕功率達到節能的目的，軸帶發電裝置作為節約運行費用及改善機艙管理運行條件的有效手段，具有獨特的優勢。預計一台軸帶發電機一天將會節省0.8噸燃油，一年預計節省144噸燃油。二零二四年度本公司三台軸帶發電機估算年度發電量共518萬KWH，降低燃油發電排放約3,010噸CO₂e溫室氣體。

- 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；目前燃油質量相對穩定，出現主機缸套異常磨損的現象較前2年大幅下降，公司技術部門指導船上加強燃油管

理、分離、減少混艙、提高過濾精度，船隊所有船舶使用燃油添加劑，易損備件及時採購供應上船，這也是減少缸套異常磨損的一個重要措施。

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；
- 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)：截止二零二四年共有26艘集裝箱船舶進行了主機限功率，限制船舶最大運行功率，在不影響正常航速的情況下減低燃油消耗，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，保持船隊年輕化：

- 新造船1800TEU和2600TEU採用海水變頻系統，船體優化、艏部優化、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9艘新造／待交付船舶均已符合IMO2024年的減排目標，平均EEDI為15.71。
- 截止二零二四年十二月三十一日，公司船舶及運力管理情況如下：

	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
平均運營船隊數量	83.0	94.0	100.0	102.0	106.5
年末自有船隻數	64.0	76.0	90.0	98.0	100.0
年末租賃船隻數	26.0	29.0	25.0	6.0	14.0
平均自有船隻數	63.5	70.0	83.0	94.0	99.0
平均租船數	19.5	24.0	17.0	8.0	7.5
平均自有船比例	76.51%	74.47%	83.00%	92.16%	91.88%
平均船齡(自有)	8.6	9.5	7.6	7.6	7.2
平均船齡(總)	10.6	11.7	9.7	7.9	8.4

截至二零二四年十二月三十一日，海豐國際及合併財務報表子公司共營運100艘自有集裝箱船，12艘外租集裝箱船，工作日以24小時制換算後，自有船隻35,882天，包含外租船隻的總船隊為2,977天，總航行距離達7,625,141海里，承載運力達178,501TEU，載重噸位約有2,366,678噸。船隊二零二四年停靠港口數量共14,607次，其中停靠位於國際透明組織之清廉印象指數排名後20名國家港口數量共156次。

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，並且符合已營運船舶的實際情況。

6) 全面的能源管理與審計計劃

能源管理方案：

公司針對海運、堆場以及辦公業務產生的燃油及電能消耗執行全面管理措施，對海運採用一系列燃油控制措施(新能源船舶改善、航速限制、燃油添加劑、節油獎等)，對堆場業務採用能源改造計劃(如堆高機油改電、安裝光伏太陽能板等)，對辦公業務主要動過員工意識培訓和低碳電力採購等方式，具體可見見優化能源使用章節。

在進行資本投入和設備改善的同時，我們對全體員工進行能源管理計劃培訓普及，指導降低能源消耗提升效率的方式，並傳播節能減排意識。

節能環保

能源審計計劃：

公司對管理的船舶燃油每月進行審計，當年估計執行了約1,200次，確保燃油管理和存量和消耗量數量準確，嚴格控制油品質量，必要時進行化驗檢查，並且精確執行了燃油管理計劃，定期檢測船舶耗油情況，並且進行週期性對比。對於採購的每一批燃油都會留樣，檢查燃油質量。每年一次的外部審計會檢查存油量是否準確以及並對採購燃油的記錄進行核對是否執行到位。

3. 其他間接(範圍三)溫室氣體排放

我們基於重要性、實質性與完整性的原則，全面統計了與本公司相關的價值鏈排放，涵蓋了8大類別，具體類別與排放總量如下：

類別	單位	2020年	2023年	2024年	變動率	佔比	較2020年
類別1：外購商品和服務	噸CO2e	107,278	132,314	113,106	-14.51%	13.80%	5.43%
類別2：資本貨物	噸CO2e	277,719	305,720	222,250	-27.30%	27.11%	-19.97%
類別3：燃料和能源相關活動	噸CO2e	297,048	323,098	342,846	6.11%	41.82%	15.42%
類別5：運營中產生的廢棄物	噸CO2e	621	849	964	13.55%	0.12%	55.34%
類別6：商務旅行	噸CO2e	313	406	410	0.95%	0.05%	30.89%
類別7：員工通勤	噸CO2e	425	549	607	10.14%	0.07%	42.81%
類別8：上游租賃資產	噸CO2e	124,048	134,331	139,590	3.91%	17.03%	12.53%
類別13：下游資產租賃	噸CO2e	9,305	22,150	-	-100.00%	0.00%	-100.00%
範圍三溫室氣體排放總量	噸CO2e	816,756	919,417	819,773	-10.83%		0.37%
範圍三排放密度	克/TEU 公里	52.82	41.03	32.22	-21.47%		-39.00%
	公噸/ 萬美元	4.85	3.79	2.68	-29.18%		-44.69%

- 備註：
1. 全球變暖潛能值參考政府間氣候變化專門委員會(IPCC)第六次評估報告(AR6)(2023)，使用基於百年框架的IPCC評估報告中的GWP值；
 2. 納入統計的溫室氣體排放當量計算的氣體：是CO2，CH4，N2O三類；氫氟碳化物(HFCs)、六氟化硫(SF6)、全氟化碳(PFCs)和三氟化氮(NF3)的排放量在本行業被視為不具有實質性水平／無影響，因而沒有量化統計；
 3. 燃油與電力排放係數參考了香港交易所公佈的《環境關鍵績效指標匯報指引》，IMO發佈的MEPC.1/Cir 684中的排放係數，中國船級社船用燃料全生命週期溫室氣體排放強度計算與認證指南二零二三中的燃料甲烷排放係數，二零一九年中國各區域電網公佈的排放因子；供應鏈產品參考中國產品全生命週期溫室氣體排放係數庫；
 4. 針對商務旅行，採用了基於距離的計算方法，其餘類別的範圍三排放使用平均數據法；
 5. 排放的合併方法基於運營控制型。
 6. 由於部分數據難以完全統計，我們使用估算的方法，將部分採樣的排放數據根據業務量比例推算至該類別完整排放。

節能環保

對於以上排放中佔比超過1%的類別，我們作出以下解釋：

首先，本公司本年度範圍3排放最大來源為類別3：燃料和能源相關活動，佔比41.82%，其中輸配電過程排放佔比較少，99%以上來源於燃料的開採、生產與運輸過程排放，這與本公司當年燃料消耗高度相關，我們也考慮在未來選擇生命週期排放更低的替代能源或供應商。

其次，本公司本年度範圍3排放第二大來源為類別2：資本貨物，佔比27.11%，本公司當年新購入資本貨物為9艘船隻，資本貨物的搖籃到大門排放全部計入當年排放，未來年度預計新船交付量將減少，因此該類別排放未來數年將會大幅下降。

第三，本公司類別8：上游租賃資產排放佔比17.03%，類別13：下游租賃資產排放佔比0%，上游租賃資產排放代表了我們租入的船隻與集裝箱歸屬於當年的生命週期排放，我們按照二十二年與十年使用期限分別攤銷租入的船隻與集裝箱排放，上游租賃資產排放中，98.7%來源於我們本年平均租賃的199,142單位的不同類別集裝箱。下游租賃資產則代表了我們租出的自有船隻，這部分排放來源於租賃我們船隻的客戶使用該船隻期間產生的各類歸屬於該船隻運營的碳排放，當年未租出船隻，因此佔比為0。

最後，類別1：外購商品和服務佔本公司範圍3排放的13.80%，外購商品排放主要源於我們船隻運營與保養過程中使用的潤滑油的生命週期排放，外購服務排放來源於我們購買的海上支線服務、路上車隊運輸服務、堆場操作服務、碼頭操作服務、碼頭掛靠服務等。

另外，為確定基準年範圍三排放，儘管公司無法準確追溯2020年公司全部相關數據，我們對可以追溯的數據，如集裝箱與船隻交易、租賃數、燃油消耗量等進行追溯

推算，通勤、差旅數據採用僱員數量比例進行推算，盡可能還原了相對準確可靠的2020年範圍三基準排放，我們參考了GHG核算體系等方法，認為該方法是基於科學的。

生物質來源排放

範圍3溫室氣體排放總量中發生在其價值鏈中的生物質燃燒或生物降解所產生的生物源CO₂排放為159.79噸，來源於廚餘垃圾的燃燒、填埋與厭氧消化。本公司認為範圍三中排除其他類型溫室氣體的生物源排放，以及生物質生命週期中非燃燒和生物降解導致的生物源CO₂排放約等於0，佔本公司範圍三溫室氣體排放比例小於0.01%，具體解釋如下：

首先，本公司不參與生物質加工類業務；並且，儘管本公司參與生物質冷鏈運輸，但冷凍生鮮的運輸過程中不會有生物源CO₂排放，冷凍生鮮的運輸過程主要使用機械運輸和製冷設備進行保鮮，不涉及生物過程。在運輸過程中，冷凍生鮮被儲存在低溫環境中，通過製冷設備保持溫度，以防止食品腐敗和細菌滋生。因此，冷凍生鮮的運輸過程中主要排放的是運輸工具的尾氣和製冷設備的製冷劑等人為產生的氣體，而不是生物源CO₂排放。

4. 內部碳定價

1) 制度內容

二零二四年，公司首次實施內部碳定價制度，旨在通過內部碳定價機制，提高能效、減少溫室氣體排放、進行壓力測試、遵守未來的碳排放法規，以實現集團的可持續發展目標以及利益相關方期望。並且制定各分公司減排目標和激勵政策，從而改變各公司內部行為和排放量，提高能源效率並促進低碳轉型投資抓住低碳機會。該制度適用於所有業務集團及下屬分公司。

公司將採用影子價格方式(將假設的碳成本附加到每噸二氧化碳當量上)，來核算各分公司因排放增加的潛在合規成本。並且作為工具來揭示整個集團運營和供應鏈中隱藏的風險和機遇，並支持與未來資本投資相關的戰略決策。並且部分結合內部收費／交易機制，在現有的節油獎基礎上，集團之間因為節能減排成果轉移利潤，實施內部費用和補償功能。集團將碳定價納入決策過程，支持各分公司通過綠色電力採購、新能源車替換、堆場油改電以及其他措施降低排放和相關成本。

公司每年依據歐盟碳交易市場(EU-ETS)當年平均碳價格計算基準，並且依據歐盟碳交易市場將海運業納入的進度設定納入同步的比例。(歐盟碳交易市場2024-2026年逐步將海運業納入碳市場，逐年比例為40%、70%、100%)。

運營管理中心負責執行內部碳定價政策，採用系統內數據，對集團和各分公司的直接排放和間接排放(範圍1和範圍2)以及排放效率進行評估，並且按照內部設定的碳價格核算潛在額外碳成本。按年為單位，監測各分公司和集團層面碳排放量、碳成本，並且為分公司設定具體的減排目標，並與內部碳定價政策相結合。

並且運營管理中心每年定期進行內部溝通和培訓，確保分公司負責人了解內部碳定價政策，並提供必要的培訓。並且定期執行審計抽查，對部分公司的內部碳定價政策的執行情況和排放數據支持證據文件進行審計，並且每年結合外部準則要求以及最佳實踐，確保內部碳定價政策符合當前和預期的未來環境法規。定期向管理層和利益相關者報告碳定價政策的執行情況和效果，並且徵求意見。此外，我們支持供應商參與到碳定價政策中，與我們推動供應鏈低碳轉型。

2) 當年成果

二零二四年，歐盟碳交易市場(EU-ETS)成交均價約70.1美元，當年海運業納入歐盟碳市場比例40%。我們乘以內部碳係數後，加權價格為28.03美元每噸CO₂e溫室氣體，以此為基準計算得出的總內部碳成本約為4,780萬美元，其中約99.5%來自於海運部門排放。

3) 氣候相關績效激勵

公司除對高級管理層有氣候相關績效激勵外，對一般管理層以及重點部門也有氣候相關績效激勵措施：通過內部碳定價政策測算，海豐國際對各子、分公司監測碳排放量與碳成本。為成功減少碳排放的子、分公司提供內部表彰、激勵和獎勵。分公司總經理的績效評估中增加節能減排指標；重點部門如運營管理中心以及參與ESG管治小組的員工，均有ESG評級以及KPI相關激勵措施，二零二四年運營管理中心因促進ESG治理有效獲集團內頒發卓越貢獻獎以及獎金。

根據總量和效率，對於達到不同節能減排層次的船舶，給與不同的內部節能評分，並且實施船舶節油獎金(不設上限)和優秀船舶配合獎政策(年度預算約12萬美元)，節油獎旨在直接按節油量獎勵相關船隻全體人員，船舶配合獎旨在支持航行指令有效達成、合理避風、快速復航、貨物合理配載，從而提升總航程中的燃油效率並控制風險。二零二四年度，本公司節油獎金共發放約610萬美元，優秀船舶配合獎共發放約12萬美元。

5、綠色機遇

1) 綠色船舶

綠色、智能、先進的船隊是公司可持續運營的基礎，也是應對和抵禦氣候變化以及氣候相關風險的核心力量，報告年度經驗證的上一年度CII數據中，公司管理自有船隊中97艘船隻評級為A，僅1艘評級為B。基於CCS船級社的軟件計算，本公司預計2024年CII評級為98艘評級為A，2艘評級為B，CII數據將於2025年4月得到驗證。

依據IMO要求，全球集裝箱船隻均需經過船級社CII數據驗證，A級代表前15%的碳強度表現，B級代表前15%-35%的碳強度表現，本公司船隊碳排放管理在世界位數前列。若以CII-A級作為本公司低碳減排產品標準，則本公司98%的自有船隻運輸服務屬於低碳減排產品，佔公司當年加權平均總運力的95.9%。因此我們簡單估計總海運收入的95.9%來源於CII-A級船隻提供的低碳運輸服務。

2) 綠色獎勵

2024年8月30日，在香港海事處與香港船東協會舉辦的2023年頒獎典禮上，上海海豐船舶管理有限公司憑借船隊優異的低碳環保運營，獲得「2023年度綠色環保船隊獎（Green Fleet Award in 2023）」，並因84艘自有船隻符合國際海事組織(IMO)推出之減碳計劃，獲得來自香港海事處的共計168萬港元綠色獎勵。

3) 綠色金融

公司與多家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，獲得銀行提供的優惠利率，減少了公司的利息支出。澳新銀行貸款金額7,190萬美元，將於2025年12月31日到期，滙豐銀行貸款金額3,178萬美元，將於2027年12月28日到期。以上貸款均與環保指標掛鉤。環保指標的設置是基於國際海事組織2050年的指導方針，要求到2030年比2020年減少35%和IPCC的1.5°C物流行業指導，要求到2030年比2020年減少51%設置的，目標是到2030年比2020年減少約40%，達標後，當年貸款利率減6個點。二零二四年澳新銀行和滙豐銀行共7條船減少共計約6.158萬美元利息成本。

4) 可持續分類法

儘管公司無強制性義務披露符合可持續分類法下的收入，然而我們將根據香港可持續分類法，披露本公司運營船隻中符合可持續分類情況。經統計，公司共10艘自有船隻在CII-A級的基礎上，達到了香港可持續分類法的標準，佔公司當年加權平均總運力10.3%，10艘達標船舶中8艘建造交付於2024年，佔當年船舶建設資本化支出的74.4%。經簡單估計，本公司海運相關業務(主營業務)約10.3%的收入、10.3%的運營支出，74.4%的資本化開支符合可持續分類標準，若以全集團所有業務計，約9.2%的收入、8.9%的運營支出、62.85%的資本化開支符合海運業可持續分類標準。

5) 碳排放計算器工具

我們在核算航線排放同時也提供了可供我們的客戶參考的碳排放計算工具，以促進透明性以及供應鏈減碳進程。該工具提供了對定制港口、航線、箱量的運輸碳排放量估算能力。客戶可自行衡量本公司對應航線排放低碳化水平。

<https://ebusiness.sitcline.com/#/topMenu/carbonCalculator>

6、 污油水及廢棄物管理

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。

節能環保

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。

二零二四年，我們制定了針對所有類別有害排放與廢棄物的減少目標以及改進計劃，這些計劃我們確保覆蓋了我們的所有業務範疇：海上運輸業務、岸上堆場業務、辦公業務。

海上業務中：對NOx我們主要採用燃油添加劑並改進能效減少產生的NOx廢氣數量，SOx我們採用低硫油以及脫硫塔大幅降低了SOx排放量，對於油污水，我們採用油水

分離以及堅持定期保養維修的方式，降低油污產量，對於有害的廢棄電池和藥物，我們堅持讓船員按需使用和購買，並且分類回收。對於三類無害海上廢棄物，我們堅持對船員進行環保培訓，降低垃圾產生量，並且分類回收減少最後焚燒處置比例。

岸上業務中，我們通過推動電動叉車和堆高機比例，並減少辦公用車數量，從而控制岸上的SOx、NOx、顆粒物排放量，並通過電子系統物質化辦公降低用紙量。

以上具體計劃和目標內容可參照報告中對應板塊。

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

我們希望通過這一系列目標和改進計劃大幅改善我們的有害排放和廢棄物指標表現。

已達成目標：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%；

當前減排目標：

中期目標：

- 1) 到二零三零年，公司無害廢棄物密度(克/TEU公里)在二零二零年的基礎上下降40%；
- 2) 到二零三零年，公司有害廢棄物密度(克/TEU公里)在二零二零年的基礎上下降65%，總量降低20%。

長期目標：

- 3) 到二零四零年，公司廢棄物總量在二零二零年的基礎上下降50%。

節能環保

所產生的有害及無害廢棄物總量

	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	環比變動	相比於 2020年
陸上廢棄物產生量(噸)							
辦公耗紙量(噸)	64.00	78.00	69.85	72.19	69.05	-4.35%	7.89%
海上廢棄物產生量(噸)							
生活垃圾(噸)	346.00	345.00	393.34	491.61	590.68	20.15%	70.72%
廚餘垃圾(噸)	313.00	418.00	311.59	349.56	400.60	14.60%	27.99%
運營垃圾(噸)	489.23	559.25	613.21	776.17	910.42	17.30%	86.09%
廢油、油渣和含油污水等(噸)							
	8,447.00	8,139.00	8,102.04	9,503.64	9,660.74	1.65%	14.37%
油污水含油量(噸)	5,279.73	5,033.12	4,996.16	6,636.09	4,011.77	-39.55%	-24.02%
過期藥品、廢棄電池等有害垃圾(噸)	1.21	1.16	1.07	0.97	0.03	-96.63%	-97.30%
有害及無害廢棄物總量(噸)							
有害廢棄物總量(噸)	5,280.94	5,034.28	4,997.23	6,637.06	4,011.81	-39.55%	-24.03%
有害廢棄物密度(噸/萬美元)	0.0410	0.0224	0.0146	0.0297	0.0141	-52.40%	-65.55%
有害廢棄物密度(克/TEU公里)	0.4464	0.3515	0.2827	0.3214	0.1696	-47.22%	-62.00%
無害廢棄物總量(噸)	1,212.23	1,400.25	1,387.99	1,689.53	1,970.75	16.64%	62.57%
無害廢棄物密度(噸/萬美元)	0.0094	0.0062	0.0041	0.0075	0.0069	-8.15%	-26.27%
無害廢棄物密度(克/TEU公里)	0.1025	0.0978	0.0785	0.0818	0.0833	1.85%	-18.68%

備註

1. 廢棄物密度均帶入了自有船比例進行計算。
2. 過去年份將運營垃圾與廢水錯誤歸類為了有害廢棄物中的廢油、油渣和含油污水，2023年起根據實際處理方法，由於廢水均經過船舶油水分離自處理達到了海上排放標準，我們根據行業標準，將廢水剔除出廢棄物指標，將運營垃圾歸類為無害垃圾類別，並且調減過去年份有害廢棄物總量與密度、調增過去年份無害廢棄物總量與密度。

補充說明：自2023年起，由於國際形勢的變化、區域航線集裝箱運輸價格的大幅波動，我們根據GRI305-4和行業標準又選取了更為合理的組織特定指標：「克/TEU公里」，即每集裝箱一公里運輸中產生的廢棄物克數。我們認為這樣的指標能更好的反應我們在實際工作中為降低廢棄物產生量做出的貢獻。

目標達成情況：我們在有害廢棄物與無害廢棄物方面基本上達成了二零三零年廢棄物密度相比於二零二零年下降20%的目標，通過油水分離和包裝分拆等方式大幅降低了有害廢棄物產量。因此我們設定了更有雄心的減廢目標，將無害和有害廢棄物密度減少目標分別提高到40%和65%，並設定了有害廢棄物總量降低20%的目標。我們在接下來的年份致力於鞏固穩定目前的成果，並且進一步降低我們的廢棄物產生密度。

為從生命週期角度管理公司廢棄物對外部危害，並且逐年提高可再生回收處理比例，降低廢棄物產量，公司制定了綜合的廢棄物管理計劃。包括但不限於廢棄物審計、減少廢棄物產生的行動計劃、針對降低廢棄物產生的創新性投資或研發、為員工提供減廢培訓、整合回收計劃以減少送往垃圾填埋場的廢物等。

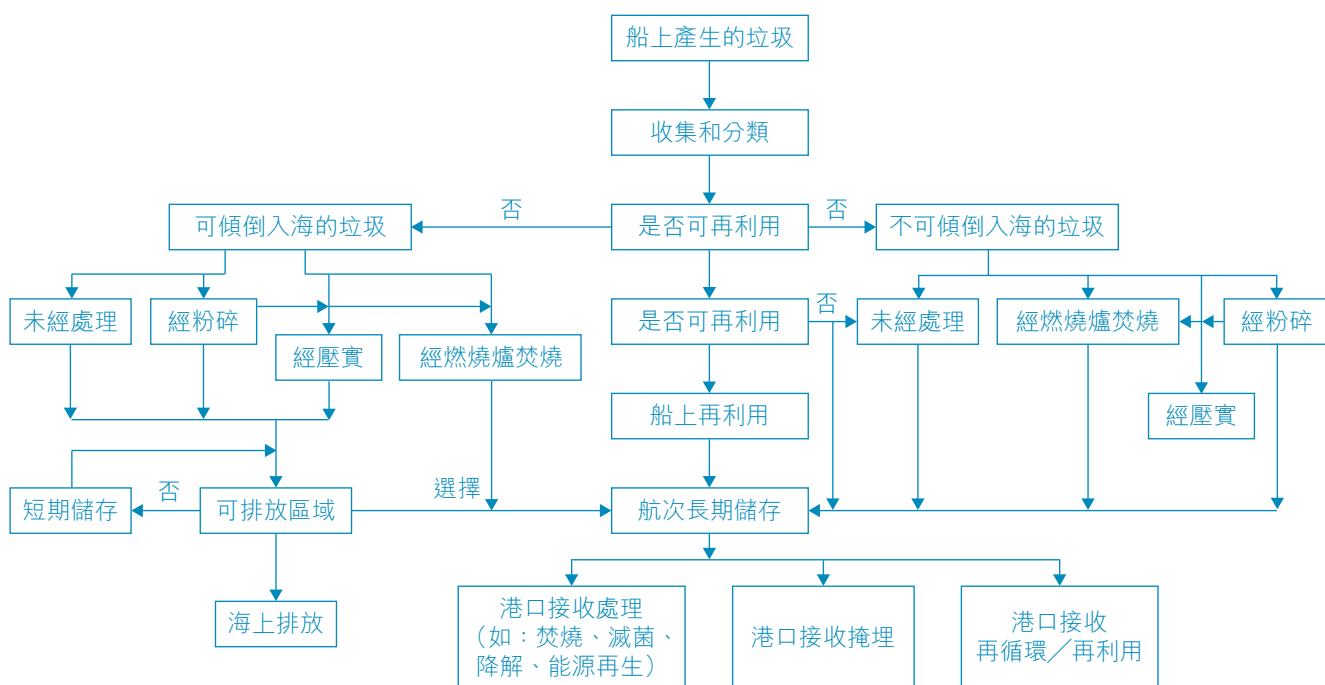
2024年，本公司針對100處辦公地點、100艘運營船舶、9處倉庫或堆場進行了廢棄物相關審計，包括但不限於廢棄物記錄文檔檢查、廢棄物收容及處理設施巡查，廢棄物分類檢查等，確保每處地點每年至少進行一次內部審計。公司跟蹤了90%以上的船舶油污水以及廢棄物處理路徑，進行了回收路徑整合，集中於幾條主要廢棄物或油污水處理供應商，確保油污水均通過再生利用方式進行處理，其餘廢棄物盡可能進行回收利用處理，並跟蹤回收利用和填埋比例，在未來盡可能降低填埋和燃燒比例，本公司當年調查的四家油污水回收供應商均具有無害化處理和危廢回收資質。2024年公司為船舶廢棄物回收利用產生的成本約24.85萬美元。

節能環保

二零二四年，為限制硫化物排放，公司在脫硫塔上的資本化投入高達8,161,500美元，此外，本公司岸上堆場業務為環保要求，降低廢棄物產生，可統計投入金額至少7,000美元。二零二四年，公司全體員工培訓中均加入關於降低廢棄物產生以及重視回收利用的培訓。

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。二零二四年度，本公司未發生漏油、溢油等事故。

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。

節能環保

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。

廢棄物類別	無害垃圾				有害垃圾		
	廚餘垃圾 (噸)	生活垃圾 (噸)	運營垃圾 (噸)	辦公用紙 (噸)	污油、 油渣等 (噸)	過期藥品 有害垃圾 (噸)	廢舊電池 有害垃圾 (噸)
產生量	400.60	590.68	910.42	69.05	4011.77	0.019	0.014
從處置中轉移－(場外)準備 再利用－三級淨化處理後能源 再利用					4011.77		
進入處置－第三方焚燒／填埋 或堆肥(場外)	400.60	590.68	910.42	69.05			
進入處置－無害化處理或封存 (場外)						0.019	0.014

二零二四年，我們統計了各類垃圾的最終處理方式和去向，本公司所產生有害垃圾99.9%得到回收再利用(廢油再生)，其餘部分無害化封存處理。所有無害垃圾均分類良好後由第三方回收公司進行回收，廚餘垃圾基本得到堆肥處理，其餘垃圾一般最後焚燒發電處理或填埋。

3.3 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。

節能環保

另外，由於本公司不從事一般商品製造與銷售業務，因此無製成品包裝消耗，故不統計製成品所用包裝材料的總量及單位佔量。

1. 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。另外，二零二四年，我們通過軸帶發電機自產再生能源518萬KWH，降低燃油發電排放約3,010噸CO₂e溫室氣體，並使用了4,521KWH綠色電力，避免了約2.6噸CO₂e範圍2溫室氣體排放。二零二四年本公司能源用量如下：

二零二四年各項能源使用量

期間		2022年	2023年	2024年	環比變動
直接能源使用					
汽油(陸上)	升	258,067	278,731	256,833	-7.86%
汽油能源消耗密度	升/萬美元	0.63	1.15	0.84	-26.81%
柴油(陸上)	升	1,592,922	1,669,255	1,631,946	-2.24%
柴油能源消耗密度	升/萬美元	3.87	6.87	5.34	-22.35%
燃料油 (重質)	噸	529,289	481,987	518,837	7.65%
(海上) (輕質)	噸	27,247	22,782	17,039	-25.21%
燃料油能源消耗密度	噸/萬美元	1.35	2.08	1.75	-15.68%
間接能源使用					
外購電力	千瓦時	5,661,559	6,237,566	5,959,465	-4.46%
間接能源消耗密度	千瓦時/萬美元	13.77	25.68	19.49	-24.11%

備註：

- 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；
- 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。

換算成統一能源量單位GJ則情形如下：

能源消耗量總表

船舶能源使用情況	2022年	2023年	2024年
船舶能源消耗量(GJ)	5,939,804	5,408,970	5,822,512
船舶能源消耗百分比	94.44%	94.79%	96.23%
船舶輕油消耗量(GJ)	325,451	272,119	203,521
船舶能源消耗密度(MJ/TEU*KM)	0.294	0.254	0.237
陸上能源使用情況			
汽油消耗量(GJ)	2,302	2,487	2,291
柴油消耗量(GJ)	15,982	16,748	16,374
外購電力消耗量(GJ)	5,662	6,238	5,959
全業務範圍消耗總量(GJ)	6,289,200	5,706,561	6,050,657

備註：用於換算的熱值數據來源於《IPCC國家溫室氣體清單指南》(第2卷，表1.2，第1.18-1.19頁)

為推動全集團範圍所有業務和下屬部門節能減排，我們制定了針對不同業務線和集團層面的中期節能與減排目標，整理如下。

節能環保

業務部門	年份	2008年	2020年	2023年	2024年	同比變動	較2020年	2030年目標
	溫室氣體總量(範圍1+2)	653,251	1,508,140	1,607,272	1,705,101	6.09%	13.06%	/
全集團	溫室氣體總排放 克/TEU公里	190.37	97.5	71.73	67.02	-6.57%	-31.26%	較2020年降低51%
	密度 公噸/萬美元	9.88	8.95	6.62	5.58	-15.71%	-37.65%	/
海運	燃油消耗強度(克/TEU公里)	59.82	29.98	22.53	21.06	-6.52%	-29.75%	較2020年降低40%
堆場	耗油量/TEU	/	0.74	0.56	0.47	-16.44%	-37.04%	較2020年降低40%

2. 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。

原定目標：單位運力萬海里耗油到二零三零年較二零二零年下降15%。

當前目標：單位運力萬海里耗油到二零三零年較二零二零年下降20%。

	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	環比變動	相比於 2020年
單位運力萬海里耗 油量(噸/萬海 里/TEU)	0.508742	0.519729	0.536788	0.441677	0.438193	-0.79%	-13.87%

本公司二零二四年單位運力萬海里耗油量較二零二零年下降13.87%，已超額完成本年度能源消耗目標，為加快節能減排進度，我們更新了更有雄心的節能目標。

燃油消耗強度目標：

海運業務燃油消耗強度(克/TEU公里)到2030年較2020年降低40%。

年份	2008年	2020年	2023年	2024年	環比變動	較2020年	2030年 目標
燃油消耗強度 (克/TEU公里)	59.82	29.98	22.53	21.06	-6.52%	-29.75%	較2020年 降低40%

本公司二零二四年海運業務燃油消耗強度(克/TEU公里)較二零二零年下降29.85%，已超額完成本年度能源消耗目標。在此我們解釋更新目標的原因，相比之下，「單位運力萬海里耗油量」更接近設計指標，而「燃油消耗強度」則是基於實際業務量的指標，我們在未來年份將逐漸採用燃油消耗強度指標為主。

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，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%。
- 採用軸帶發電機。船舶軸帶發電機系統簡稱軸發系統或軸機系統，是由主機驅動船舶發電機，利用主機富裕功率達到節能的目的，軸帶發電裝置作為節約運行費用及改善機艙管理運行條件的有效手段，具有獨特的優勢。預計一台軸帶發電機一天將會節省0.8噸燃油，一年預計節省144噸燃油。二零二四年度本公司三台燃油發電機年度發電量共518萬KWH，降低燃油發電排放約3,010噸CO₂e溫室氣體。

- 租入了1,000台2000TEU變頻機組的節能型冷箱。此批冷箱生產過程中取消了熱噴鋅和底架噴塗瀝青漆的工藝，大幅減少大氣污染物排放的同時，對施工人員的身體傷害也大為減輕。該批冷箱全部採用水性油漆，選用了DAIKIN最先進的ZeSTIA變頻機組—相比傳統的LXE定頻機組可以節省20%的能源消耗。2024年節約約158萬度電，降低船舶發電機排放約965噸CO₂e。

新能源探索

- 海豐國際與中國科學院設立的專業機構中科院創業投資管理有限公司簽訂戰略合作協議。雙方一致同意，探討和研究綠色甲醇在航運物流的推廣應用，引領綠色甲醇在本行業技術標準的制定，進一步促進綠色甲醇重大技術產業化，打造綠色甲醇產業生態，發展液態陽光經濟，為全球各國各地區碳達峰、碳中和戰略實現貢獻力量。

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。

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：

本公司再次提前完成了二零三零年堆場節能目標，單箱操作耗油量較二零二零年下降30%的目標，二零二四年我們的單項操作耗油量相比於二零二零年已經下降了37.04%，我們根據我們目前的堆場油改電進度，調整減排目標，向更高的目標邁進，制定了更加激進的節能計劃：

已達成目標：單箱操作耗油量到二零三零年較二零二零年下降30%。

當前目標：單箱操作耗油量到二零三零年較二零二零年下降40%。

- 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，預計二零三零年，12.5%現存正面吊進行油改電的改造，二零四零年完成所有正面吊的油改電。
- 新購設備：推廣使用電能或者氫能源等清潔能源的堆高機，自二零二三年起本公司不再批准新的燃油設備的購置，新設備均採用採用油改電或者新購電能設備。繼二零二三年採購3台電力堆高機之後，二零二四年度公司各堆場共採購了4台電能堆高機，支出約113.7萬美元，我們預計二零三零年，使用電能的堆高機達到總數的20%，預計二零四零年完成使用燃油的堆高機逐步更換為使用電能。海豐國際在堆場行業的綠色和智慧發展中不斷

期間						與2020年	
	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	環比變動	相比
耗油量／業務量 (升／TEU)	0.74	0.58	0.61	0.56	0.47	-16.44%	-37.04%

節能環保

努力，將大幅度降低碳排放作為目標，提高運營效率和服務水平，同時降低人力成本，有效保護員工健康與安全，助力政府、客戶、員工等利益相關者實現共贏。

- 純電堆場：二零二四年七月，深圳海泰集裝箱堆場服務有限公司(以下簡稱「海豐深圳堆場」)正式開業，二零二四年投入資本化成本約22萬美元。作為一家致力於提供高效、安全、便捷堆場服務的公司，本著綠色能源及持續發展的公司理念，公司成立之初就完全配備了純電動堆高機和全智能閘口管理系統，也是深圳第一家實現無人閘口的集裝箱堆場，可以極大減少人為的錯誤和繁瑣的流程，實現集裝箱的快速裝卸及流轉，並且有效減少耗油，大幅降低溫室氣體排放。通過專業的團隊和先進的信息化管理，為客戶提供高效、優質的綜合物流服務。
- 持續推進智能自動化物流基地項目：二零二二年在中國自由貿易試驗區(青島)片區啟動投資總額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。二零二四年產生資本化成本約1,000萬美元，預計二零二五年產生資本化成本

750-800萬美元。二零二四年十二月青島自動化堆場主體結構完成，預計二零二五年六月底，自動化堆場全面竣工，並進入設備試運營階段，預期正式運營時間是二零二五年底。

- 打造綠色供應鏈：海豐智能獨立自主研發的智能運輸車，可以降低對傳統燃料的依賴，減少環境污染和碳排放。智能運輸車的動力系統採用純電動和氫動力清潔能源技術，具有零排放、低噪音和高效能的優點，並推動運輸行業向綠色低碳方向發展，為環境保護和可持續發展做出貢獻，助力港口行業實現綠色低碳取得新突破。目前已向青島港等供應商提供了智能運輸設備。
- 擴大信息系統運用：印尼堆場各期場地逐步啟用海豐一體化堆場信息系統，為海外堆場首例上線。與原有業務系統相比，在實現系統自主可控的目標同時，主要有以下提升效果：
 - 1) 建立3D場位圖，實現平面圖和3D視覺結合，既滿足靈活的操作，又能帶來真實直觀的視覺感受。安裝車載系統，智能圖形化操作，實現全圖形化、智能推薦箱位。從而實行場內箱動態化作業管理，提升叉車中控管理效率；
 - 2) 針對客戶提前支付訂單的需求，開發印尼當地預付款功能，客戶可提前下單繳費，拿到相應的提/卸箱單二維碼。拖車實際入場時，通過掃碼槍掃描二維碼，即可實現已預付的項目可以快速進出場；
 - 3) 新增手機驗箱APP，可通過拍照掃描上傳驗箱信息，並進行修箱估價，生成對應估價

節能環保

單。驗箱出場時，可通過APP控制打印機一鍵打印小票，提升進出場驗箱工作效率；

3. 綠色船舶回收政策

二零二四年，在利益相關方要求下，本公司承諾在船舶回收過程中遵循相關的綠色拆船規範，比如中國綠色拆船通用規範(WB/T 1022-2005)，在本公司的船舶達到使用壽命後，即以安全、永續、負責任的渠道進行回收，並要求合作的拆船廠符合《香港國際安全和無害環境拆船公約》(HKC，簡稱《香港公約》)的標準。並通過公開渠道披露本公司船舶回收和拆船產生的廢棄物以及有價值材料回收等相關的數據。

截止二零二四年十二月三十一日，本公司平均船隻年齡約8年，並且無船隻接近報廢年限，本年度公司未拆船，出售6艘舊船。此外，一般而言，本公司對老舊船隻採用出售而非拆船回收的方式進行處理。

4. 水資源管理

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。二零二四年，通過海水淡化，本公司共獲得淡水47,410立方米，較二零二三年降低2.37%。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，並且對船上部分環節的海水和淡水進行二次循環使用，有效地減少了水資源使用量。於二零二四年，本公司在求取適當水源方面並無任何問題。

節水目標：到二零三零年，取水密度在二零二零年的基礎上下降20%。

二零二四年淡水資源取用量

期間							相比於
		2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2020年
陸上取水	立方米	38,605	38,989	53,671	71,884	77,338	7.59%
海上取水	立方米	94,977	107,103	124,288	153,822	150,497	-2.16%
總取水量	立方米	133,582	146,092	177,959	225,706	227,835	0.94%
取水密度	立方米/百萬TEU公里	11.29	10.20	10.07	10.93	9.63	-11.86%
	立方米/萬美元	1.04	0.65	0.52	1.01	0.80	-22.65%

備註：

1. 取水量包含陸上可統計範圍的辦公場所、堆場用水以及海上自有船舶加裝淡水取用量。
2. 取水密度指標均帶入了自有船比例進行計算。

補充說明：自2023年起，由於國際形勢的變化、區域航線集裝箱運輸價格的大幅波動，我們認為原有的「立方米／萬美元」指標不再能合理反應我們降低廢棄物密度的努力與成效，我們根據GRI305-4和行業標準又選取了更為合理的組織特定指標：「立方米／百萬TEU公里」，我們認為這樣的指標能更好的反應我們在實際工作中對於節約地球淡水資源做出的貢獻。

二零二四年淡水取用密度較二零二三年有所上升，主要源於我們節水措施的不斷推進，儘管我們海運以及岸上堆場業務量不斷擴張，但我們制定了全面的水資源管理計劃和方案，覆蓋公司海運、堆場和岸上經營業務，從而減少取水密度。具體計劃如下：

節能環保

- 1) 船隊新造船都使用真空馬桶，取代傳統抽水馬桶，節約淡水；
- 2) 加強船員培訓，提高船員節約淡水的意識；
- 3) 加強淡水供應設備的管理，杜絕跑冒滴漏的現象；
- 4) 加強機電設備及鍋爐的檢修，減少蒸汽洩漏，防止淡水流失；
- 5) 加強造水機的檢修保養，提高海水淡化的效率；
- 6) 推動堆場和倉儲業務節水計劃和設備效率提升；
- 7) 在辦公區域提倡節約用水；
- 8) 向公司價值鏈範圍推廣水資源管理計劃和意識教育，促進和供應商及合作夥伴在水資源管理上的合作，繪製價值鏈和水壓力管理地圖。

並且為不斷改善水資源管理計劃與實施方案，公司至少每半年審查一次各經營地點以及船舶用水量、用水目的以及處理方式，並按月記錄單據或電子憑證，以便核查，目的是通過持續的指標監控和審查提供各經營地點以及船舶的用水效率，並且降低總取水量。

此外，為更好管理水資源，並降低對自然的影響，我們進一步分析了取水、排水以及耗水情況等。

水資源管理與追蹤：

取水類型與目的	淡水		海水			
	淡水－陸上使用	淡水－船舶加裝	海水－海水淡化	海水－油污水設備	海水－壓載水	
取水地	第三方水源／購入淡水	第三方水源／購入淡水	海洋	海洋	海洋	
取水量	77337.50738	150497.1	47409.732	5648.966	440327.525	
排放地	第三方排放地／污水處理商	海洋	海洋	海洋	第三方排放地／ 污水處理商	海水
排水量	73808.18222	142972.245	45039.2454	2974.45	2674.516	439335.66
排水方式	二級處理後交由 第三方三級處理	第三方進行 三級處理	一級處理後排入海洋	一級處理後 排入海洋	三級處理後 排入海洋	第三方進行 三級處理 三級處理後 排放入海洋
排水量	6751.004097	67057.17812	142972.245	45039.2454	2974.45	2674.516
耗水－蒸發或洩露	/	3529.325164	7524.855	2370.4866	/	/
耗水－儲存待使用	/	/	/	/	/	226.04

節能環保

除了節約用水外，隨著全球對可持續發展目標(SDGs)的重視，水、衛生與衛生措施(WASH)成為重要的議題。根據聯合國可持續發展目標第6項，確保所有人都能夠獲得水和衛生設施，並且可持續管理水資源，是我們的責任。

因此，本公司承諾：

- A. 普及安全飲用水：確保所有員工和社區成員能夠獲得安全、可負擔的飲用水。
- B. 改善衛生設施：提供充足的衛生設施，特別是在工作場所和社區，以促進良好的衛生習慣。
- C. 工作環境保持清潔和舒適，公司提供充足的飲用水、適宜的室內溫度、通風和照明設施，並為男女提供足夠的獨立洗滌和衛生空間。並且確保僱員在工作時間有自由休息時間，員工可以在指定休息時間以外使用洗手間。
- D. 提高意識：通過教育和培訓，提高員工和社區對水資源管理和衛生的重要性的認識。
- E. 可持續水資源管理：推動水資源的可持續利用，減少水資源的浪費。

目標：

確保業務範圍內全體僱員(包括全職、兼職、外包員工、承包商和員工)能享有安全潔淨的飲用水和清潔可用的衛生設施。

具體措施

- A. 設施建設：投資建設和維護安全的飲用水和衛生設施，包括水源開發和衛生間建設。
- B. 水質監測：定期檢測水質，確保水源的安全性，符合國際標準。
- C. 社區參與：與當地社區合作，了解他們的需求，並共同制定WASH相關計劃。
- D. 教育與培訓：開展水資源管理和衛生教育的培訓活動，提高意識和行動能力。

當年成效

- A. 飲用水覆蓋率：2024年，經調查，本公司安全潔淨的飲用水在運營業務範圍內覆蓋率100%。
- B. 衛生設施可用性：2024年，經調查，本公司評估衛生設施的充分可用性在運營業務範圍內為100%。
- C. 社區參與度：2024年，本公司在處理船舶壓載水以及油污水排放問題上與第三方公司合作，促進回收利用比例並追蹤污水處理流程，確保水資源安全。在供應商評估中包含了水資源管理相關問題。並且組織員工開展了保護水資源、回收廢棄物的水域清潔的義工活動。
- D. 意識提升：2024年，本公司將節約水資源以及衛生意識培訓納入到員工培訓中。

5. 提倡綠色辦公

本公司倡導綠色辦公、綠色生活，提高員管理，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。2024年公司辦公耗紙量69.05噸，在業務規模擴張的基礎上，降低了用紙量4.35%，減少了人均用紙量7.7%。

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。

3.4 保護環境及生物多樣性

本公司致力於保護和促進生物多樣性，並且採取了多項措施來實現這一目標，我們的生物多樣性相關事務與進展受到董事會層面的監督和高管層面的負責。

我們作出公開承諾並積極參與支持生物多樣性有關的倡議，包括對生物多樣性保護承諾、無毀林承諾、淨增益的承諾、對零淨損失的承諾、採用減緩層次法、關於不勘探或開發法定特別保護區的承諾、關於尊重法定特別保護區的承諾、關於避免對受威脅和受保護物種造成負面影響的承諾等。我們也支持全球生物多樣性框架(CBD)、聯合國可持續發展目標(SDG)等倡議。我們將努力在二零二零年後全球生物多樣性框架的指導下，在二零三零年前穩定我們整個價值鏈對生物多樣性的影響，並在20年內恢復自然生態系統，到二零五零年實現淨改善。為此，我們將加強對員工和供應商的教育和培訓：加強對員工和供應商的環境保護意識教育和培訓，提高他們對生物多樣性保護的認識和能力，並且與利益相關方定期會議聽取意見。為優先領域確定與生物多樣性相關的目標，以減少對生物多樣性的依賴和影響相關的風險，尤其採取包括土地、水資源保護與管理、船舶運營壓載水管理、船舶廢棄物和污染物的排放減少、海洋生態保護和集裝箱堆場的環境管理等手段，重點採用緩解層次結構方法，優先避免對生物多樣性的影響，其次限制或減少對生物多樣性的影響，從而推動我們的生物多樣性承諾落實，並且推廣在包含供應商與客戶在內的價值鏈範圍的生物多樣性保護。

我們按照運營活動類別統計一運營活動的生物多樣性影響原理與機制—暴露與接觸範圍—物種類別與豐度—風險程度—壓力與響應等指標監測這一順序來分析、評估和監測我們的生物多樣性風險與影響，並且實施生物多樣性管理計劃，以保護和恢復棲息地。

節能環保

我們目前正在開展對自有業務的生物多樣性風險的評估工作，覆蓋我們全球範圍內的固定航線與岸上堆場及其臨近區域。並且預期在未來將公司上下游價值鏈納入評估範圍，評估我們的價值鏈對生物多樣性的影響和依賴性，我們通過採用生物多樣性與自然保護區的地理數據庫信息與本公司經營地點信息的地理重合度的地理信息系統(GIS)分析初步判斷本公司的生物多樣性敏感區域風險點。目前正計劃使用生物多樣性影響矩陣(BIM)、綜合生物多樣性評估工具(IBAT)、物種威脅降低和復育矩陣(STAR)、自然相關財務信息披露工作組(TNFD)等方法進一步分析本公司的生物多樣性影響程度，並且建立生物多樣性監測和報告機制，對公司業務活動對生物多樣性的影響進行跟蹤和評估，使用狀態與受益指標、壓力指標和響應指標來檢測我們經營活動的生物多樣性表現，最終將生物多樣性風險分析融入本公司的多學科企業經營風險監測與管理中。

我們重點關注與影響有關的生物多樣性風險，尤其是我們的海運路線對生物多樣性敏感區域的規避；與依賴有關的生物多樣性風險我們進行了分析，然而我們並沒有發現本公司對生物多樣性存在實質性水平的依賴。

我們對岸上業務至少9處業務用地以及85處商業辦公區域，包含佔地面積208萬平方米的堆場及15.3萬平方米的倉庫，以及38條自營航線進行了生物多樣性影響評估，確認運營價值鏈中不存在依賴相關的生物多樣性風險，也未發現對生物多樣性的實質性影響，經營地點相鄰區域內無生物多樣性敏感區域，此外我們還進行了水資源風險評估，也未發現水資源明顯風險。在評估的地點中，對生物多樣性有重大影響，或靠近關鍵的生物多樣性區域為0。

儘管暫未發現實質性風險或威脅，我們仍然制定了對有生物多樣性威脅的區域的管理計劃，主要集中於我們航線對生物多樣性敏感海域的規避，以及物流倉儲地點選址對生物多樣性敏感區域的規避。通過船舶壓載水管理避免外來生物入侵、通過污染物管理減少對生態環境危害，對於已產生的危害，我們制定了如植樹造林恢復、紅樹林保護等再生和恢復方案，並且已經每年在各分公司實施。此外，為了通過變換的方式解決危害自然環境的根本因素，我們將通過生物多樣性、氣候變化與環保教育，不斷轉變我們董事、管理層、員工以及供應商和其他合作夥伴的觀念，建立跨部門、跨公司的合作夥伴關係，並且參與到保護自然的協會以及活動中區，進行資助以確保社會向著對自然環境以及氣候改善的方向轉變。

我們目前未發現我們在生物多樣性敏感區域內開展了產生負面影響的經營活動，並且計劃在未來能夠讓我們的海上航線完全規避所有潛在的生物多樣性敏感區域及其臨近區域。

我們同時分析與依賴相關的生物多樣性風險和與影響相關的生物多樣性風險，目前為止，根據我們的分析，我們認為本公司不存在與依賴相關的生物多樣性風險：本公司不依賴某種特定物種或生態系統來生產產品，也不存在相關的生態系統衰退消失風險，我們認為我們可能存在某些潛在的與影響相關的生物多樣性風險，可能源於海上航運與陸上堆場的污染物排放通過土地、水或空氣等傳播媒介對臨近的棲息地產生某種程度的污染，但目前為止，我們並未觀測到明顯的污染現象與事故。

我們將繼續持續關注與支持生物多樣性的保護和促進，並採取必要的措施來減輕我們的影響和保護生物多樣性。

節能環保

除去海運和陸上堆場業務外，海運船舶在製造、維修和拆解過程中可能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。本公司在二零二四年未對生物及天然資源造成重大影響。

船體及集裝箱塗料

- 落實可持續採購政策，確保我們的供應鏈不會對生物多樣性產生負面影響。
- 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。
- 一貫堅持使用全體船舶均不含有機錫等有害物質的無毒環保防污塗料，防止因毒性引起的海洋生物畸變，保護海洋生物生存環境。截止二零二四年十二月三十一日，當年本公司使用環保塗料共27,160升，因此產生的額外環保成本約47.3萬美元。

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。

航線與其他業務地點

- 公司優化航線和運輸方式，以減少對海洋生物多樣性的影響，設計時繞行生物多樣性敏感區域，在可能臨近生物多樣性敏感區域的海域降低航速、主機噪音，並且嚴格限制垃圾粉碎和污水排放。
- 在新項目選址、規劃和設計階段時充分考慮生物多樣性保護因素，避免對重要生態區域造成影響，採用緩解層次結構的最佳可行技術應用減輕對生態環境的影響。
- 對現有業務進行生物多樣性影響評估，採取必要措施降低對敏感區域的影響。運營過程中，實施嚴格的環境監測和管理，納入風險管理體系，確保對生物多樣性的影響得到有效控制。
- 鼓勵供應商和合作夥伴採取生物多樣性保護措施，共同減輕對生態環境的壓力。承諾對受影響的生態系統進行恢復和修復，以實現生物多樣性的無淨損失。

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。

節能環保

- 船舶壓載水排放嚴格遵守IMO制定的《二零零四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，按照《壓載水管理計劃》要求，所有船舶都採用D-2要求進行壓載水處理後排放，完全滿足IMO要求。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。

截至二零二四年十二月三十一日，共計10艘船舶為加裝壓載水處理裝置在二零二四年發生資本化開支，投入約75.6萬美元，本公司100艘自有船舶已全體配備壓載水處理裝置。全體外租船舶也將會在IOPP換證檢驗時加裝壓載水系統，確保所有運營船隻一致符合IMO壓載水排放公約，保護好海洋環境。當年自有船舶100%使用壓載水處理方式。

船體保養維護保養及船殼清洗

- 公司加強自有船舶的保養，定期對船體及船殼進行清洗，防止將微生物及動植物帶入不同海域，二零二四年度共有23艘船舶進行的船殼清洗。
- 為降低範圍三排放，公司計劃在維持船殼清洗等工作頻率、不影響船隻性能的同時，節約資源，降低單船油漆與潤滑油消耗。

無毀林承諾

本公司致力於保護全球森林資源，減少對自然環境的負面影響。為此，公司制定了無毀林政策，承諾在二零二五年前停止或減少與公司生產、交易和／或銷售相關的所有森林砍伐行為，並在接下來10年（到二零三零年）內通過重新造林等措施，補償因公司業務活動導致的森林損失。無毀林政策涵蓋公司價值鏈的所有部分，包括自營業務、供應商和合作夥伴。具體措施包括落實可持續採購政策、支持森林保護項目、優化運營流程、支持森林重建和恢復項目、考慮森林保護因素的新項目選址、對現有業務進行森林保護影響評估、鼓勵供應商和合作夥伴採取森林保護措施等。政策已得到公司董事會和執行管理層成員的認可，我們將定期披露、接受監督，與利益相關者合作，共同努力保護森林資源。

3.5 氣候變化的風險和機遇

我們遵循氣候相關財務披露工作小組(TCFD)建議的四大支柱：管治、策略、風險管理以及指標及目標，分析氣候變化給公司帶來的風險與機遇。

激勵計劃：公司已建立績效考核計劃，將高管環境目標的實現程度與獎金、股權激勵掛鉤。除前文披露的高管績效與ESG相關KPI關聯外，本公司2022年發佈的高管減排激勵目標依然有效。

節能環保

職位	激勵類型	成就水平	目標
高級管理層	公開表揚、獎金及股份 公開表揚及年假 公開表揚	達成100% 達成>80% 達成60-79%	將二氧化碳排放密度減少40%

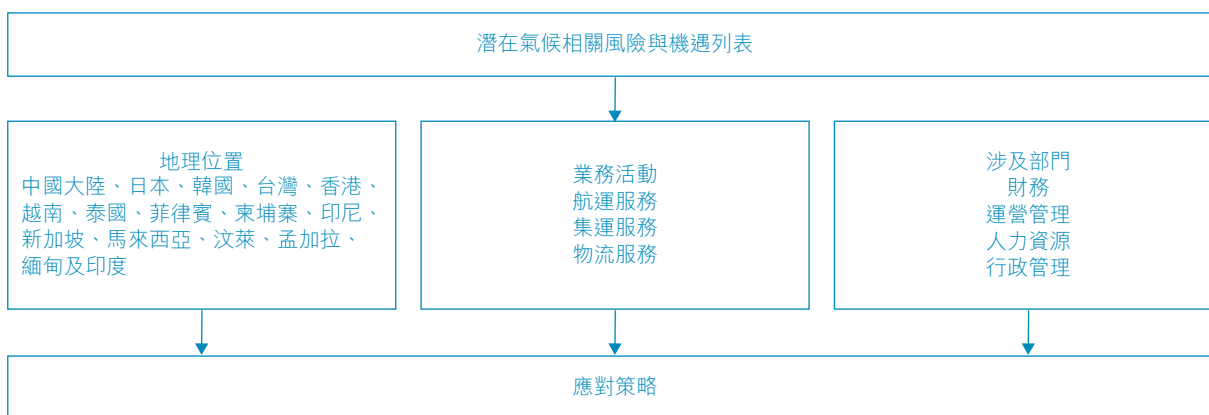
備註：基數年為2021年，適用於範圍1+2

策略

海豐追求的策略是保持其業務對氣候變化的抵禦力，從而參考TCFD的建議進行氣候風險評估，以分析對不同營業單位的潛在影響，並制定減緩及適應氣候變化的計劃。

氣候風險治理機構：本公司可持續發展委員會負責監督氣候風險治理情況，並且在監督公司的戰略、重大交易決策、風險管理流程和相關政策時考慮與氣候相關的風險和機遇；具體職責委託ESG管治小組執行，ESG管治小組負責評估氣候相關風險和機遇。我們確保監督和執行機構成員具備環境保護、氣候風險治理以及其他相關知識與技能。

風險與機遇識別流程



與上一報告期相比，公司用於識別氣候相關風險與機遇的流程並無改變；公司用於識別、評估、優先排序和監控氣候相關風險和機遇的流程分為獨立性情景分析，以及融入公司整體風險管理流程以及重大性議題管理的綜合分析兩部分。

氣候相關風險與機遇

氣候相關風險

了解公司的業務組合有助於識別主要風險及其可能造成的影響。氣候相關風險分為兩類－實體風險及過渡風險。兩個風險類別按不同時間範圍加以考慮，即短期(0至3年)、中期(4至7年)及長期(8年以上)。

節能環保

- 實體風險－由氣候變化的急性及慢性實體影響引致。不利氣候事件可能限制海豐新服務的發展，並影響其設施，使海豐招致額外成本及／或導致收入及盈利下降。氣候相關風險與機遇按三個時間範圍進行審查：短期、中期及長期。
- 過渡風險－由過渡至低碳經濟相關的行動引致，包括引入新的氣候政策或低碳技術。新的環境及可持續發展相關披露要求，或適用於海豐服務或海豐營運其他方面的法規或稅收，可能增加排放稅及碳價格等合規成本，進而可能會改變其商業模式。

為更好闡明公司在管理氣候相關風險和機遇的戰略，並且預計其財務狀況在短期、中期和長期內將如何變化：我們將其與相關氣候風險對應，在以下部分提供了有關於氣候相關投資及處置計劃以及其資金流，以及預計財務業績和現金流在短期、中期和長期內變化情況。報告年度我們盡可能提供我們所能獲取的有實質性水平的量化信息以及所有定性信息。財務報表並無特別註明對應氣候事項的科目明細，然而本報告中已提供各類受氣候影響的收入、資產、運營成本與資本化成本金額和項目，見下方氣候風險相關財務影響分析以及<綠色機遇>板塊。

此外，我們在此提供當前以及未來主要受氣候風險與機遇影響科目，以便對應查看對應財務報表科目，包含：

1. 非流動資產－物業、廠房及設備
2. 非流動資產－使用權資產
3. 流動資產－船用燃油
4. 財務成本－銀行借款利息
5. 所提供服務的成本－所消耗的船用燃油成本
6. 所提供服務的成本－其他
7. 經營分部資料中：資本開支

節能環保

風險		描述潛在氣候相關財務影響	對海豐的現有／潛在財務影響		
			短期	中期	長期
實體風險	熱浪(急性)	在農作物需求旺盛時，由於原材料成本上升，熱浪可能導致潛在的收入損失。 僱員可能因酷熱天氣而無法在戶外工作。	原材料價格上漲導致收入下降。 勞動力不足導致人員成本上升。		
	極端天氣(急性)	氣候變化可能導致風暴、山火或洪災等極端天氣事件增加，進而導致海港嚴重中斷，迫使船舶調整計劃航線，以盡量減少干擾或延誤，且在最壞情況下，會導致貨物損失或對船舶本身造成損壞，並損害員工的安全。這可能會影響設施或供應鏈中的生產或元器件供應，增加成本並延遲或以其他方式影響生產營運及客戶的預期。	於二零二四年，由於極端天氣(颱風、強冷高壓等)的影響，避風、錨泊、避航船舶的租賃成本增加約342萬美元，相比上一年度降低約41%。		
	洪災及衍生災害(急性)	洪災及衍生災害增加可能影響業務營運及導致收入損失，因為其可對設施、船舶及僱員的出勤造成損害。	發生洪災將影響客戶(貨運量)、運費、員工及設施，從而影響公司的收入及成本。		
	全球氣溫上升(慢性)	全球氣溫上升亦令海洋溫度升高。其會改變海水的運動方式，不斷變化的水流及更加溫暖的海水會導致更強的風暴、更廣闊的低壓區域、以及七級以上強風的形成。氣溫升高亦會影響庫存的保存，從而增加成本，進而影響航線。		海豐的海運航線將更頻繁地受到風暴、強風及低壓的影響，導致貨物受損或偏航成本。	

節能環保

風險	描述潛在氣候相關財務影響	對海豐的現有／潛在財務影響		
		短期	中期	長期
	海平面上升 (慢性)	隨著海平面上升，海豐靠近海岸的辦公室及設施將需要搬遷，且海港的基礎設施將面臨嚴重的結構完整性問題，有關設施會被淹沒及毀壞。		
	生物多樣性 (慢性)	氣候變化可改變生態系統的生產效率，並增加海洋及沿海生態系統不可逆轉損害的風險。		
過渡風險	環保技術	於二零二三年，公司花費約36萬美元安裝壓載水系統。二零二四年，所有自有船舶配備壓載水系統，此舉產生成本76.3萬美元。		
		在船舶上安裝脫硫塔會增加公司的運營成本。二零二三年度安裝脫硫塔的支出約為1,306萬美元，2024年度安裝脫硫塔支出為816.15萬美元。 二零二四年，公司為提升燃油效率，減少不完全燃燒產生的污染，為燃油添加劑支付的成本為45.8萬美元。 新租入1,000台2000TEU變頻機組的節能型冷箱。大幅減少大氣污染物排放的同時，對施工人員的身體傷害也大為減輕。比傳統的LXE定頻機組可以節省20%的能源消耗。二零二四年節約約158萬度電，降低船舶發電機排放約965噸CO₂e。		
	現行披露法規	公司於香港聯交所上市，依據準則強制披露ESG或可持續發展報告，並披露排放報告，海豐重點關注披露不盡責的聲譽風險。 公司為ESG報告以及可持續發展相關信息披露和治理支出的年度成本至少15萬美元。 隨著披露要求增長，公司可能會增長更多的可持續發展相關成本或支出。包括但不限於人力成本、諮詢成本、技術成本、審計與盡調成本等。		

風險	描述潛在氣候相關財務影響	對海豐的現有／潛在財務影響		
		短期	中期	長期
環境合規	除船舶運營外，公司還經營岸上堆場和倉儲業務，為避免合規或污染風險，公司定期進行環境審計、技術改造以及廢棄物處理，增長了環保支出。	於二零二四年，公司可統計的岸上堆場業務為環保證書與環境監測支付的費用至少為0.8萬美元。		
政策及法規變化	不同國家的政府可能會實施不同的政策，並且不斷提出新的法規，例如法規變動，以應對環境問題。此舉可能會增加營運成本並導致收入損失。	到二零二三年滿足IMO對所有船舶的能源效率指數(EEXI)和碳排放密度(CII)的要求。目前，自有船隊的CII評級為B級或以上，並已完成EEXI績效。二零二三年交付12艘新船以更換舊船。造船及船舶翻新的資本支出為2.735億美元。二零二四年新船的資本支出約為2.096億美元。(不含脫硫塔和壓載水設備成本)。二零二五年預計資本支出至少3,700萬美元	目前，公司已完成二零二零年碳排放密度降低40%的中期目標。公司已制定更為激進的中期目標。	到二零五零年，碳排放密度將降低70%，並進一步降低50%，到二零六零年實現零碳。 根據現有船隊的規模，總資本支出估計約為30億美元。假設在10-20年內更換，每年資本支出為1.2億至2億美元，因此： • 增加運營和船舶改裝的成本，可能導致收入損失。 • 增加供應鏈中斷，導致生產中斷，成本增加，減少企業收入，並導致消費價格上漲或消費不足
碳定價機制	海豐專注亞洲航線，因此不涉及到歐盟碳市場或碳稅機制，然而隨著未來可能的碳市場普及，以及業務擴展，海豐仍然可能需要購買碳配額或支付碳稅。	二零二四年，以海運業40%納入比例估算，以歐盟碳交易市場(EU-ETS)平均價格計算，內部碳成本約為4,780萬美元。		為實現零碳目標，以海運業目前的技術以及綠色燃料供應水平相當困難，碳配額或自願減排積分交易是不可避免的，以最極端的情況估計，海運業可能會被完全納入碳市場，並且按100%支付碳成本，並且各國碳市場碳價可能會逐漸接近歐盟碳市場水平。

節能環保

風險	描述潛在氣候相關財務影響	對海豐的現有／潛在財務影響		
		短期	中期	長期
市場趨勢及偏好	市場上有許多替代脫碳燃料，如可再生電子燃料、甲醇及氨、生物燃料及氫氣等。然而，該等替代燃料的成本取決於原料的成本及可用性、用於生產的流程以及生產技術的成熟度。貨運收入可能受到所選擇的燃料、特定船舶的類型及大小、載貨量的影響，因此貨運收入可能受到影響。	公司興建智能自動化堆場項目，堆場內所有機械及設備均由電力及太陽能電池板供電。投資總額預計為3,200萬美元。二零二三年堆場油改電支出約為28萬美元，二零二四年支出約為116.73萬美元。	持續推進智能自動化堆場項目，資本支出預計為5,000萬美元。	持續關注生物能源等脫碳燃料的研發，積極為採用新能源作好準備。 新能源燃料較傳統燃料貴約三倍，價格會隨著大規模生產而下降。此外，替代燃料的成本可能增加／降低取決於市場可用性、原料、技術發展以及由於替代燃料成本而對貨物收入的影響。
能源價格上漲	嚴格的排放標準會導致燃料成本增加，從而提高生產價格及輸出物要求（例如廢棄物處理）。	公司目前採用低硫油，二零二四年因採用低硫油相比高硫油產生的額外年燃料成本約5,443萬美元。		增加燃料成本，從而提高生產價格及輸出物要求。
聲譽	機構的聲譽會受到消費者偏好的轉變以及持份者的關注程度提高或持份者的負面反饋的影響。財務影響可能預見到，由於貨品／服務的需求減少、產能下降（例如規劃批准延遲、供應鏈中斷）、對員工管理及規劃的負面影響（例如吸引及挽留僱員）以及資本可用性減少，收入會減少。			- 商品／服務的需求減少、產能減少（例如計劃審批延遲、供應鏈中斷） - 對員工管理及規劃產生負面影響（例如吸引及挽留員工） - 資本可用性降低（融資成本增加）

按地區劃分的氣候相關風險／氣候韌性

於上述氣候相關風險中，海平面上升被識別為海上物流行業中影響較大的風險，長遠來看，其將嚴重影響海豐海港辦事處及網點所在的低窪地區。假設遵循目前的碳路徑，以下說明海平面上升可能產生的與海豐營運地點以及價值鏈相關地點相關的影響：

港口地點

上海(中國)
青島(中國)
天津(中國)
大連(中國)
寧波(中國)
曼谷(泰國)
林查班(泰國)
雅加達(印尼)
巴生(馬來西亞)
約翰內斯堡(南非)
開普敦(南非)
吉大港(孟加拉)
加爾各答(印度)

影響描述

預計亞洲沿海地區的海平面上升幅度高於全球平均海平面上升幅度，對於大量面向海洋的亞洲特大城市風險尤高：中國、印尼及越南沿海人口最多，暴露於風險之中。預計未來數十年人口及經濟資產面臨沿海災害的風險將會增加，特別是在非洲、東南亞及小島嶼人口快速增長的沿海地區¹。

海平面上升的財務影響

- 永久關閉當地製造業並影響港口運輸
- 客戶需求及供應鏈變化，導致資產更新，商業模式調整。
- 由於堆場擁堵及集裝箱船改道，停止接收入站集裝箱
- 增加適應措施的年平均成本

辦事處／網點地點

中國(堆場／倉庫、辦公場所)
越南(堆場／倉庫、辦公場所)
新加坡(辦公場所)
菲律賓(堆場／倉庫、辦公場所)
泰國(堆場／倉庫、辦公場所)
印尼(堆場／倉庫、辦公場所)
柬埔寨(辦公場所)
馬來西亞(堆場／倉庫、辦公場所)
緬甸(辦公場所)
印度(辦公場所)
孟加拉(辦公場所)
日本(辦公場所)
韓國(辦公場所)

影響描述

相對海平面上升導致低窪地區沿海洪水的頻率及嚴重程度增加。低窪地區的城市容易因淹澇而遭受嚴重的土地損失，且據估計，21世紀地面沉降的影響可能與氣候引起的海平面上升影響一樣，特別是中國、越南、印尼、泰國、菲律賓及日本。在東亞及整個亞太地區，若不採取適應措施，預計到二零九五年將有100萬人(範圍介乎30萬至220萬人)受到淹澇影響¹。

海平面上升的財務影響

由於土地及自然資本的永久性損失、基礎設施及有形資本的損失以及社會資本及移民的損失，海平面上升影響經濟增長及福利結果。該等影響將導致海豐搬遷辦事處，並增加支出成本，且如果購置土地及倉庫，會導致財產損失。

除氣候相關風險和機遇相關的主要營運地點外，我們的100條自有船舶均屬於氣候相關風險受影響資產，同時受各種急性和慢性氣候風險影響，具體影響已在報告內對應部分列明。我們認為報告年度，本公司易受氣候相關轉型風險影響的資產為2艘CII-B級船舶，佔總固定資產比例為3.95%，易受轉型風險影響的業務活動佔比為2艘CII-B級自有船舶以及全部租賃船舶所運營海運業務，佔比為5.6%。易受氣候相關物理風險影響的資產為全體船隻、集裝箱，佔集團總固定資產的94.6%，儘管易受風險影響，但實際風險危害水平較低。易受物理風險影響的業務為整體海運業務，佔當年總經營收入的89.45%。

氣候相關機遇

風險創造機遇，而氣候相關機遇可使公司從向低碳氣候適應型經濟過渡中獲益。隨著市場的發展，海豐將繼續探索擴大其可再生能源足跡的機會。

基於上述氣候相關風險造成的潛在財務影響，以下為促進海豐向低碳經濟過渡的氣候相關機遇：

¹ IPCC, 二零二二：《氣候變化二零二二：影響、適應和脆弱性》。政府間氣候變化專門委員會第六次評估報告第二工作組報告

節能環保

氣候相關風險與機遇概覽

下表概述在不同時間範圍內可能出現的可能影響海豐業務運營及帶來機遇的氣候相關財務議題。

風險	氣候相關機遇	對海豐的潛在財務影響
實體風險	熱浪(急性) 極端天氣(急性) 洪災及衍生災害(急性) 全球氣溫上升(慢性) 海平面上升(慢性) 生物多樣性¹(慢性) 資源效率— - 採用更加高效的生產及分配流程 - 循環利用 能源— - 最大限度地利用太陽能等可再生能源。 - 向生物燃料、氫及氨等替代燃料過渡，有助於減少溫室氣體排放，並符合新制定的法規。 - 採用自動化方案等數字技術，協助優化船舶運營，提高安全性，降低燃料消耗及排放。 - 通過優化船舶設計及節能設備提高船舶的能源效率，有助於降低燃料消耗及成本，最重要的是減少溫室氣體排放。 - 安裝脫硫塔，將燃料成本高的風險降至最低 產品及服務— - 擴大低排放貨品及服務 - 提升品牌價值，獲取高端客戶，並增加附加值 抵禦力— - 實施可持續航運慣例，如慢速航行及航線優化，可減少行業對海洋生態系統及生物多樣性的環境影響	- 降低溫室氣體排放風險，從而降低對碳成本變化的敏感度 - 低排放技術的投資回報 - 降低未來化石燃料價格上漲的風險 - 提高資本可用性(例如，由於越來越多的投資者青睞低排放生產商) - 對低排放貨品及服務的需求令收入增加 - 提高盈利能力，為利益相關方創造更高的價值與回報 - 提高供應鏈的可靠性及在各種條件下運營的能力

風險		氣候相關機遇	對海豐的潛在財務影響
過渡風險	環保技術	採用自動化方案等數字技術，協助優化船舶運營，提高安全性，降低燃料消耗及排放。	- 低排放技術的投資回報 - 提高資本可用性(例如，由於越來越多的投資者青睞低排放生產商)
	政策及法規	- 創造綠色價值 - 新的商業模式帶來進入新供應鏈的機會。	- 營運排放減半 - 避免政策性處罰 - 提高客戶信任度 - 在市場上獲得競爭優勢
	市場趨勢及偏好	- 進入新市場 - 利用公營部門的激勵措施 - 獲得需要投保的新資產及地點	- 通過進入新興市場(例如，與政府、開發銀行建立夥伴關係)增加收入 - 提高金融資產的多樣化水平(例如，綠色債券及基礎設施)
	能源價格上漲	- 向生物燃料、氫及氨等替代燃料過渡，有助於減少溫室氣體排放，並符合新制定的法規。 - 降低溫室氣體排放風險，從而降低對碳成本變化的敏感度 - 降低未來化石燃料價格上漲的風險	營運排放減半及提高資本可用性(例如，由於越來越多的投資者青睞低排放生產商)
	聲譽	提供長期目標，以抵禦管理層變化及業務優先順序的轉變	- 贏得聲譽及公司形象 - 工作效率隨著員工的歸屬感增加而提高 - 提高品牌價值
	事故及安全管理	使社會利益與投資者利益保持一致	贏得聲譽及公司形象

¹ 根據與參加SASB召集的行業工作小組的專家協商的結果，並被定義為最重要的可持續發展議題，將拉動海運行業的競爭力。

報告年度，與氣候相關機遇相符的資產或業務活動的金額及佔比參考<綠色機遇>板塊1)綠色船舶、4)可持續分類法中指出的低碳運輸服務以及符合可持續分類法佔比。

節能環保

針對氣候相關風險和機遇部署的資本支出、融資或投資的金額請參考<氣候相關風險>中風險分析表格中財務影響部分，以及<環境投資>、<綠色獎勵>、<綠色金融>板塊部分。

情境分析

TCFD建議進行情境分析，以幫助公司從一系列看似合理的未來條件中有效識別及評估氣候相關風險對業務表現的潛在影響。根據第4.1.1節中識別的潛在財務影響，選定對行業最重大的影響，並實施不同的氣候相關情境。在本節中，採用兩種情境分析工具－國際能源署(「IEA」)使用的二零五零年淨零排放情境及政府間氣候變化專門委員會(「IPCC」)使用的共享社會經濟路徑(SSP)情境(SSP 1-1.9及SSP 8.5)。該等情境提供全面的數據，以評估海豐資產及運營在不同時間範圍內面臨的風險，該等數據可用於了解海豐可能面臨的影響，並識別相關應對措施。

情境比較概覽

	IPCC (SSP 1-1.9)	IPCC (SSP 5-8.5)	截至二零五零年的淨零排放情境(NZE)
氣候情境			
熱浪	假設熱浪的頻率、強度及持續時間減低	假設熱浪的頻率、強度及持續時間增加	假設熱浪的頻率、強度及持續時間增加
溫度	假設全球變暖被限制在1.5°C	持續快速上升	假設全球變暖被限制在1.5°C
海平面	假設到二零五零年海平面上升限制在0.15-0.23米左右	假設到二零五零年海平面上升限制在0.20-0.29米左右	低
洪災及衍生災害	假設洪災的頻率及嚴重程度降低	假設洪災的頻率及嚴重程度升高	假設洪災的頻率及嚴重程度降低
生物多樣性	假設由於實施保護和恢復生態系統的政策和措施，生物多樣性喪失的速度降低	生物多樣性喪失持續	假設由於實施保護和恢復生態系統的政策和措施，生物多樣性喪失的速度降低
市場趨勢	廣泛採用可再生能源技術	有限制的採用可再生能源技術	廣泛採用可再生能源技術

情境1：IEA淨零排放情境

二零五零年淨零排放情境(NZE)是IEA的規範情境，其列示全球能源領域到二零五零年實現二氧化碳淨零排放的路徑，發達經濟體將先於其他經濟體實現淨零排放。此情境亦符合與能源相關的關鍵聯合國可持續發展目標(SDG)，其與將全球升溫限制在1.5 °C以內且並無或具有有限溫度超調(概率為50%)相一致，並符合IPCC於其第六次評估報告中評估的減幅。

情境2：IPCC共享社會經濟路徑(SSP)情境

SSP情境是IPCC用於系統審查可能的未來的方法。IPCC發佈的IPCC第六次評估報告(AR6)的綜合報告(SYR)中報告了有關情況。此第六次評估報告概述了對氣候變化、其廣泛影響及風險以及減緩和適應氣候變化的認識狀況。SSP1-1.9情境最接近地反映了《巴黎協定》下的1.5 °C目標，而SSP 5-8.5則標誌著SSP情境頻譜的上限，具有較高指標的參考情境。

	IPCC (SSP 1-1.9)	IPCC (SSP 5-8.5)	截至二零五零年的淨零排放情境(NZE)
能源價格	假設可再生能源技術的成本繼續迅速下降，使其相較化石燃料的競爭力日益增強	由於促進可再生能源發展的措施及政策不足，可再生能源的需求減少	化石燃料使用量大幅減少導致石油需求減少
現行政策及法規以及未來趨勢、法律風險	假設各國政府承諾採取氣候行動，制定支持快速向低碳經濟過渡的政策及法規，例如碳價格，鼓勵應用低碳技術，並支持新技術的研發	可能實施更嚴格的政策和法規	假設各國政府承諾採取氣候行動，制定支持快速向低碳經濟過渡的政策及法規
技術	隨著政府提供強有力的支持並繼續投資於新技術開發，技術快速發展	新技術開發亟待研究	進一步部署可用技術及創新工作

情境分析是一個動態行為及重覆反饋過程，旨在幫助設想潛在的未來結果，而非預測未來。此氣候情境分析為評估氣候相關風險及機遇提供一種結構性方法－無論以定量還是定性方式，其亦開啟了關於實體及過渡風險如何影響海豐業務的更廣泛討論。

務請知悉情境分析不用於預測氣候變化。此分析旨在完善海豐對潛在氣候相關風險及機遇的理解並準備應對。

到二零三零年，在淨零情境中，低碳燃料約佔總能源需求的15%。雖然到二零三零年約一半的低碳燃料使用是以生物燃料的形式出現，並可在現有船舶上使用，但技術開發和相關政策支持對於使用其他燃料(特別是氨及氫)減少國際航運對石油燃料的依賴非常重要。由於船舶壽命長，因此庫存周轉緩慢，近期創新及零排放技術的採用對於將國際航運置於淨零情景路徑上至關重要。

應對策略

所面對的氣候相關風險與機遇有助海豐作出改進及提前規劃，以應對氣候變化的影響。氣候相關風險與機遇概覽

一節所列應對措施乃為應對廣泛主要氣候相關情境(包括2℃或更低的情境)所導致的潛在財務影響。

風險管理

管理流程

誠如管治一節所述，董事會及其由各部門代表組成的可持續發展委員會(「該委員會」)每六個月至少監督及檢討一次ESG事項。考慮到其業務面臨的風險及機遇，董事會會與該委員會共同制定具體計劃予以應對。

重要性分析

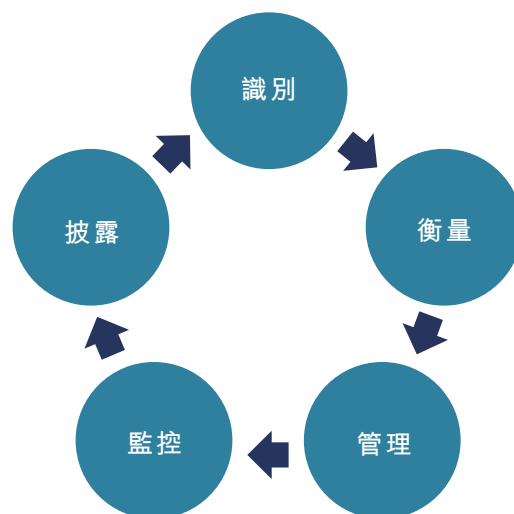
重要性評估可幫助機構識別對其業務及持份者最重要的氣候相關風險與機遇。

氣候相關風險分析

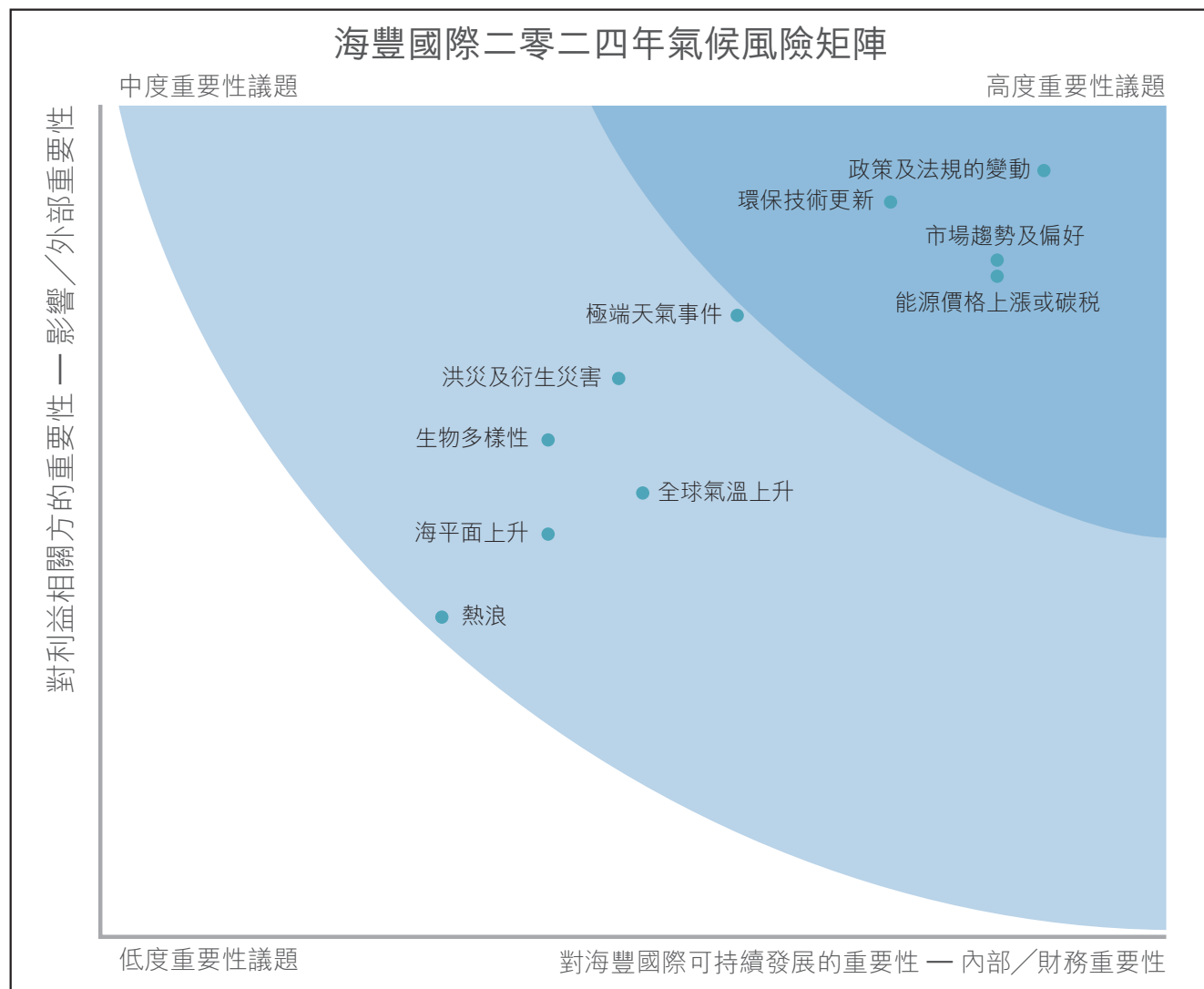
海豐採用系統的方法確定、評估及管理氣候相關風險。綜合風險評估計劃經過合理設計，可識別及管理與氣候變化相關的企業範圍風險，該等風險可能在短、中及長期內對海豐的業務產生重大影響。此風險評估涵蓋氣候相關的實體及過渡風險及其各自的財務影響。

節能環保

風險管理評估流程考慮了內部和外部持份者的看法、關注程度及意見。海豐理解持份者參與的重要性，彼等的反饋意見有助於海豐對氣候相關風險進行排序。通過了解影響海豐業務表現的不同氣候情境帶來的潛在風險，海豐每年透過分析員工、主要客戶、供應商、金融機構、股東、政府監管機構、媒體及其他持份者的關注及反饋意見進行重要性評估。其中針對已識別出的各項氣候風險單獨做了重要性評估。如下所示重要性矩陣標記每個議題的評級。x軸代表經濟、環境及社會議題對持份者的重要性，而y軸代表影響海豐業務的相關環境、社會及經濟的重要性。



示例和簡化的風險管理流程



節能環保

根據氣候情境的排序，下表評估海豐於各種情境中所採取的策略計劃及行動的潛在抵禦力。在此情況下，風險及抵禦力的時間範圍將自二零三零年至二零五零年，並相信該範圍更加合適，因為如果時間範圍太短或太長，則存在不確定性：

氣候情境	截至二零二一年的 淨零排放情境(NZE)			海豐的應對行動及策略
	IPCC (SSP 1-1.9) 風險描述	IPCC (SSP 5-8.5)	淨零排放情境(NZE)	
現行政策及法規、法律風險	假設各國政府承諾採取氣候行動，制定支持快速向低碳經濟過渡的政策及法規，例如碳價格，鼓勵應用低碳技術，並支持新技術的研發	可能實施更嚴格的政策和法規	假設各國政府承諾採取氣候行動，制定支持快速向低碳經濟過渡的政策及法規	- 緊跟新訂政策及法規，提早適應並降低違規成本 - 跟蹤貨船的技術變化 - 將所有貨船維持B級或更高等級 - 處置老舊船舶及更新船隊以獲得其他更新船型，以提高遵守新法規的能力 - 確保租賃船舶遵守相關條款 - 參與碳交易市場 - 內部碳定價 - 定期環保檢查和獲取證書
能源價格	假設可再生能源技術的成本繼續迅速下降，使其相較化石燃料的競爭力日益增強	由於促進可再生能源發展的措施及政策不足，可再生能源的需求減少	化石燃料使用量大減導致石油需求減少	- 船舶採用環保燃料，以減輕燃料成本的增加 - 優化路線及保持經濟航速以減少消耗 - 使用低能耗設備 - 勻速航行，合理控制能耗峰值，以避免能源需求 - 優化流程，推動全員節能減排，引入能耗管理考核指標，以控制成本及消耗
市場趨勢	廣泛採用可再生能源、環保船舶及零排放設施	有限的採用可再生能源、環保船舶及零排放設施	廣泛採用可再生能源技術、環保船舶及零排放設施	- 把握最新能源技術資訊 - 關注替代能源的發展及其市場應用 - 僅接觸符合環保要求的供應商，以維護商業聲譽 - 推廣自動化及零排放技術，並優化現有系統以及資產組合，實現供應鏈零排放 - 打造海豐的自主綠色低碳發展路徑，提升行業競爭力

氣候情境	截至二零二一年的 淨零排放情境(NZE)			海豐的應對行動及策略
	IPCC (SSP 1-1.9) 風險描述	IPCC (SSP 5-8.5)		
技術	隨著政府提供強有力的支持並繼續投資於新技術開發，技術快速發展	新技術開發亟待研究	進一步部署可用技術及創新工作	- 對潛在技術進行試點測試，以避免不必要的損失 - 研究查核技術的發展及成熟度，以確保更好性能
極端天氣	假設在全球變暖被限制在1.5°C的情況下，極端天氣的發生率降低	假設極端天氣的發生率因全球變暖超過限定水平而增加	假設在全球變暖被限制在1.5°C的情況下，極端天氣的發生率降低	- 繼續研究及投資可提前預測極端天氣的技術 - 提前規劃航運時間表及路線，以便在必要時提前安排繞道。分析繞航及暫停時間，減少或降低船舶等資產損失 - 海豐已制定預防方案及應急方案，並將根據最新監管標準及業務營運定期檢討及更新，確保所有僱員均充分了解方案中規定的程序 - 做好集裝箱綁紮，防止落水及貨損 - 購買相關保險 - 定期進行安全檢查，以消除事故隱患
洪災及衍生災害	假設洪災的頻率及嚴重程度降低	假設洪災的頻率及嚴重程度升高	假設洪災的頻率及嚴重程度降低	- 跟蹤天氣資訊、媒體及政府通告，以提前採取預防措施 - 採用預警系統，提前通知即將發生的洪水及其他自然災害，以便僱員能夠採取行動保護自己及海豐的設施 - 豐富場站基地及貨運結構，提高抗風險能力 - 做好土地使用規劃，以避免在洪泛區及沿海地區等高風險地區發展業務，從而減少洪災及其他自然災害的風險 - 加強安全培訓及演練，提高員工安全意識 - 在發生洪災時，執行海豐的危機管理方案 - 購買相關保險，以彌補洪災及其他自然災害的影響 - 與客戶互動，以建立信任，改善溝通，並確保根據業務的特定需求及情況量身定製災害準備及應對工作

氣候情境	IPCC (SSP 1-1.9) 風險描述	IPCC (SSP 5-8.5)	截至二零二一年的 淨零排放情境(NZE)	海豐的應對行動及策略
熱浪	假設熱浪的頻率、強度及持續時間減低	假設熱浪的頻率、強度及持續時間增加	假設熱浪的頻率、強度及持續時間增加	• 縮短戶外作業時間，並減少室外作業場地數量 • 為僱員提供防暑及降溫物資 • 關注天氣預報，安裝智能檢測設備，以提早預防 • 必要時部署自動化作業系統，以減少人員需求 • 預先購買意外傷害保險 • 已建立客戶處理程序，確保有效回應客戶 • 積極開拓不同市場，以增加客戶群，並優化客戶及供應來源，以減少對單一來源的依賴
溫度	假設全球變暖被限制在1.5°C	持續快速上升	假設全球變暖被限制在1.5°C	• 就業務營運改造及採用節能設備，如太陽能電池板及其他可再生能源設施 • 制定航線應急方案 • 採取物理降溫方法 • 關閉閒置設備 • 採用儲能系統，以降低燃料消耗 • 必要時調整工作時段，以減少能源使用量
海平面	假設到二零五零年海平面上升限制在0.15-0.23米左右	假設到二零五零年海平面上升限制在0.20-0.29米左右	低	• 在選址時評估海平面上升的風險 • 根據不同國家頒佈的海平面上升指引，定期檢查及評估現有場所的風險 • 跟蹤海平面上升的速度，因為此舉將有助於在需要搬遷場所時尋找合適的地點 • 盡量採用租賃土地及倉庫的方式，防止長期資產的損毀
生物多樣性	假設由於實施保護和恢復生態系統的政策和措施，生物多樣性喪失的速度降低	生物多樣性喪失持續	假設由於實施保護和恢復生態系統的政策和措施，生物多樣性喪失的速度降低	• 關注政策變動 • 在設計或建造新船舶時，海豐始終考慮環境要求，以保護生物多樣性 • 選擇避免傷害敏感海域的航線。 • 選擇環保型供應商

節能環保

極端天氣影響事件記錄

極端天氣(類型)	發生次數			環比變動	影響航次數			環比變動	應對措施
	2022年	2023年	2024年		2022年	2023年	2024年		
颱風	15	10	20	100.00%	212	159	193	21.38%	避台、拋錨、繞航
強冷高壓	5	12	15	25.00%	46	214	136	-36.45%	拋錨、繞航、避風
強溫帶氣天氣旋	2	26	20	-23.08%	23	39	29	-25.64%	拋錨、繞航、避風
其他	-	5	15	-	-	5	22	340.00%	
合計	22	53	70	32.08%	281	417	380	-8.87%	
單船受影響率	-	-	-	-	281.00%	408.82%	356.81%	-12.72%	

本公司聚焦亞洲航線，根據本公司船隻記錄數據顯示，颱風、強冷高壓和強溫帶氣天氣旋是航運中最常見的極端天氣類型，其中颱風的影響最為顯著。二零二四年颱風發生次數與影響航次數顯著上升，強冷高壓的發生次數雖然上升，但影響航次數有所下降。為了應對這些極端天氣，本公司船舶將會受到影響，可能會延期抵達。總體而言，2024年，公司在極端天氣發生次數增長的情況下，降低了受影響航次數和受影響率，錨泊避風和繞行時長減少了大約8%，船管部門在航線規劃或規避異常天氣方面有較大貢獻。今後，本公司船舶仍將繼續加強對極端天氣的預警和應對能力，適應氣候風險並減少損失，以確保航線的安全。

由於極端天氣對本公司造成了更多的影響，我們本年度著重對氣候變暖造成的天氣影響等問題進行了進一步分析，著眼於全球變暖對太平洋(本公司主要運營區域)可能產生的影響：

1. 全球變暖會導致厄爾尼諾現象、拉尼娜現象的頻率和強度增加，可能會對全球氣候和生態系統產生廣泛的影響，廣泛的異常海溫將會影響地區性的整體氣候，對於海洋生物的影響尤為嚴重，這是源於

異常海溫導致的溫鹽躍層紊亂、水體富營養化、缺氧化，可能會導致赤潮或者是海洋生物的大面積死亡。這會導致海洋生物豐度的變化，從而影響生物多樣性，促使海洋自然保護區的面積擴大。

2. 另外，水溫異常會影響溫度驅動的洋流運轉，太平洋範圍內的赤道洋流、澳大利亞暖流、西北太平洋暖流、科莫多海流、熱帶西太平洋洋流、黑潮等洋流將會變弱或者變慢，同時有可能影響沿岸洋流的強度與位置，影響亞洲的氣候和生態系統，另外，洋流的變化也可能影響船舶航行的油耗。
3. 熱帶氣旋、暴雨等極端天氣頻率和強度增加，可能會嚴重影響船隻的正常航行，導致貨物或人員損失風險升高，船隻的準時抵達率降低，升高企業風險與保險成本，降低利潤率。

綜上所述，我們認為全球變暖可能會使得亞洲－太平洋的大氣－海洋系統產生一些不可逆的變化，並且對本公司運營造成經營穩定、航行安全、運營成本、轉型成本等多方面的負面影響，包括但不限於：

- 1) 就急性氣候風險而言，氣候變化可能導致熱浪、風暴、洪水等極端氣候事件的增加由於更多難以預測的異常天氣，船隻的準時抵達率也會降低，影響公司的運營成本與回報率；更危險的是，這可能會導致航運業的意外事故率上升，由於極端氣候的強度上升，船隻可能會遭受巨大損失，導致人員傷亡和貨物損失。如果急性氣候風險兌現，公司將有可能承受巨額損失，因此，為了應對這類可能發生的事件，公司也應當投入更多員工培訓成本、災害應急設施成本以及船隻加固成本。
- 2) 就緩性氣候風險而言，氣候變化可能導致海平面上升、海岸侵蝕和海洋酸化與缺氧等緩性氣候風險。這些風險在更高的全球氣溫下將逐年加劇，對航運業造成長期的影響。例如，海平面上升可能會導致航線和港口的變化，而海洋酸化可能會對船隻和港口設施的耐久性產生影響，海體缺氧區的增多將會嚴重影響生物多樣性，從而導致海洋生態保護區的面積增加，公司需要規劃繞行航線。在緩性氣候風險兌現時，公司將不得不規劃成本更高的航線，並且可能由於政策原因強制加裝高成本的排放淨化設備，因此，為了提前應對這種可能性，公司需要提前選定好優良港口合作，並且做好航線規劃。
- 3) 就轉型風險而言，全球變暖同時也會導致全球環境政策的變化，從而使得市場與技術風險上升。化石燃料的價格可能會上升。環境政策的變化也可能會導致對船舶排放的限制和要求的加強，從而增加

船舶的運營成本，綠色專利與技術的市場價格也會上漲。因此，公司可能需要提前增加對減排設備與技術的投資。

綜合而言，全球變暖會增加公司的航行風險、保險成本以及能源成本和減排設備成本，影響港口與航線穩定以及貨物運輸的安全和準時率。為減少這些風險，公司需要採取一系列措施，包括改進船隻設計和建造、改進航線規劃和港口管理、採用更環保的船舶燃料、推廣船舶廢棄物的回收和再利用、制定應對氣候變化的應急計劃等。

針對性風險抵禦與適應計劃／氣候韌性：

根據情景分析和風險評估結果，本公司依據雙重重要性水平，確定了重要的物理風險和轉型風險，並給出了對應的應對行動和策略。除此以外，我們還針對其中尤為重要的氣候風險，制定了針對性的抵禦和適應計劃。

1) 極端天氣

本公司在未來十年都將逐步增加船舶航線規劃的重視和投入程度，我們將盡力適應全球變暖下的各種不確定性天氣因素，並且降低受影響航次比例，此外，我們將評估我們的船隻安全程度，增強氣候風險抵禦能力，該計劃將覆蓋我們所有的航運業務。

2) 洪澇與高溫

對於岸上堆場業務，我們將在未來十年逐步完成油改電升級，並且對於新選址的堆場或倉庫重點關注洪澇風險以及高溫和野火風險，加強消防培訓與安全管理。另外，為了抵禦氣候變化，我們對新建堆場均採用太陽能板進行自發電，該計劃將覆蓋我們所有的堆場與倉儲業務。

3) 排放、生物多樣性、合規

為遵守IMO及各國法律，也為了保護氣候和環境，我們對所有船隻安裝壓載水改造設備避免影響生物多樣性，並對新造船隻安裝脫硫塔限制硫排放、對全體船隻添加燃油添

節能環保

加劑減少各種污染物產生，並且嚴格進行油污水管理避免環境污染，該計劃永久有效，覆蓋我們所有航運業務。

4) 碳定價

自二零二四年起，本公司不僅採用雙重重要性水平分析風險，更將外部性內部化，進行內部碳定價，依據歐盟碳交易市場(EU-ETS)對航運業的納入比例，以及歐盟碳交易市場(EU-ETS)平均碳價，核算當年納入比例下的影子碳成本。該計劃永久有效，並覆蓋本公司所有業務部門。

指標及目標

海豐致力於在二零五零年提前完成原定於二零六零年的全球二氧化碳淨零目標，並將全球平均氣溫的長期升幅限制在1.5°C。為此，海豐已制定碳減排目標及舉措，為過渡至低碳經濟作準備，並且設計了明確的減排曲線與路線圖。

為實現減碳目標，海豐的業務營運始終嚴格遵守環保法規，特別是全面遵守國際海事組織(IMO)制定的強制性技術及操作措施與排放標準。IMO完全支持聯合國發展目標，是負責防止船舶產生海洋及大氣污染的聯合國專門機構。

於二零二四年，海豐啟用9艘低成本、高效率的新船舶，以減少排放。新船型增強了船隊運力，大大提高了能源使用效率。本公司亦一直積極關注新能源船舶的發展。公司詳細的節能減排路徑請參考本報告3.1及3.2章節的內容。

氣候相關指標及目標

海豐已制定了詳細的氣候相關指標及目標，詳細請參考本報告<氣候與減排策略>章節。

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：二零三零年岸上女性員工比例上升至**50%**；

發展與培訓：員工培訓的比例維持**100%**，並提高時長；

健康與安全：員工體檢率維持**100%**；實現事故淨零以及員工工傷率非零目標（包含承判商）；

福利與激勵：二零二五年度獎勵股份額度為公司淨利的**5%**

4.1 人權保護

海豐國際致力於維護人權和勞工權利，為公司全職員工以及承判商等相關員工提供安全、健康、公正和尊重的工作環境，將其視為公司的核心價值之一。我們保障人權和勞工權利，禁止歧視和騷擾，確保員工公平、平等待遇和同酬政策，並禁止使用童工和強迫勞動。同時，我們重視員工的健康和安全，遵守國際勞工組織核心公約和各經營所在地相關法律法規，禁止僱傭童工，並確保自由結社、集體談判、自由擇業和申訴權利。在確保合理薪酬和福利、合理工作時間的同時，我們也重視員工的培訓和發展，提供多樣化的培訓機會和職業發展計劃，幫助員工不斷提升自己的技能和知識。本公司人權保護相關承諾均由董事會認可批准，並由執行管理層執行和負責。

1. 人權保護的承諾清單

二零二四年，我們擴大了我們人權保護的承諾清單，納入了更多利益相關方以及人權類別到我們的承諾清單範圍中，我們致力於保護好我們價值鏈中所有人的權利。我們承諾對承判商適用與全職員工相同的人權保護，並要求供應商和其他上下游合作夥伴遵守相同的要求。我們承諾持續審查和改進政策和實踐，以全面保障人權和勞工權利。我們相信，只有在員工、環境和社會三方面都得到充分保障的情況下，企業才能穩健發展，取得長期成功。

2. 人權盡職調查

我們承諾在業務運營中尊重人權和勞工權利，並採取措施來預防和減輕與這些權利相關的風險和影響。我們已經建立了一套人權盡職調查流程，以識別和評估與尊重人權相關的潛在影響和風險。我們的人權盡職調查流程已經實施，並且我們將每年定期評估和改進我們的流程，以確保我們的業務活動不會對人權造成負面影響。

我們的人權盡職調查流程包括以下內容：

風險識別：我們識別人權相關的潛在影響和風險以及受影響群體。

風險評估：我們評估識別出的風險，確定其可能的影響和嚴重程度。

控制措施：我們採取適當的控制措施來減輕或消除潛在影響和風險。

監測和報告：我們定期監測和報告我們的人權盡職調查流程的執行情況和成果，並與利益相關者進行溝通和合作，以確保我們的流程得到充分實施和持續改進。

我們公開披露我們具體的人權盡職調查政策和流程、我們在人權盡職調查方面所面臨的挑戰和改進計劃，以及與利益相關者進行溝通和合作的情況。我們的公司網站將披露相關信息，以建立透明度和信任度，提高社會責任感和可持續發展水平。

3. 已識別人權風險與群體

截止到報告期，本公司本年度人權風險與受影響群體識別結果如下，以下內容是本公司認為較為重要的潛在風險，風險重要性不分先後順序。

- 1) 本公司陸上僱員－公平晉升：我們目前沒有發現本公司範圍內，對於普遍性的僱員群體，有顯著性的人權問題，報告期內，本公司未發生任何不符合有關僱傭以及勞工實務相關法律法規的事件，在人權評估中我們接到1起來自全職員工關於工作福利的反饋，這起反饋並未有實質性違反勞工相關法律法規，但我們仍然慎重處理了相關事件並得到解決。我們將繼續致力於人權相關教育培訓的改善，我們計劃在員工培訓中增加人權相關培訓時長。
- 2) 本公司海上僱員－健康與安全：本公司海上員工佔比超過30%。報告期內，本公司未發生任何有關於海員的不符合有關僱傭以及勞工實務相關法律法規的事件，僅接到一起關於工作機會的反饋案件，我們對相關事件做了跟進調查處理，並為相關員工提供了滿意的工作機會。本公司注重海上員工權益，與僱傭船員簽訂就業協議以及補充就業協議，並且嚴格按照《國際海事勞工公約》以及本公司《職業健康安全運行控制程序》保證船員權益。我們強調，我們十分重視海員在工作過程中的身心健康，並且致力於不斷改善海員的工作環境安全與心理健康輔導。我們確保海員在船上工作時得到良好的工作待遇。我們認為海員潛在的人權問題風險最值得我們關注和控制，我們將持續報告和改進海員相關的人權盡調結果。
- 3) 女性－薪酬平等：薪酬上的不平等風險

- 4) 第三方僱員或承判商－員工福利：相比於本公司正式僱員薪酬上的不平等風險或是福利不完善風險

除上述已發現潛在人權風險外，對於任何新出現的人權問題，本公司都將納入公司價值鏈人權風險識別當中，並積極解決。

4. 人權評估

二零二四年度，我們進行了人權評估，覆蓋了我們100%的自有業務、81%的合資企業以及7.2%的一級供應商，評估方式包括了走訪、案頭研究、問卷調查、社會責任承諾函等；截止二零二四年十二月三十一日，在我們的要求下，共有579家一級供應商簽署了社會責任承諾函，我們還對下屬持股超過20%的分支機構超過3,000名員工進行了人權調查，其中99.9%員工對於目前公司的人權現狀表示滿意，只有不到0.1%的員工認為在工作自由和公平對待方面存在問題。

- 1) 提出異議的岸上員工，意見在於對工作壓力的不滿，休假時期仍需處理工作，公司接到意見後立即調整工作分配並減少該區域員工工作壓力；
- 2) 提出異議的海上員工，意見在於未能得到工作機會，公司認為公平對待全體員工需要依據個人能力，對該員工提出的意義表示理解，並且與其協調採用調崗方式提供工作機會。

針對以上人權調查結果，公司派專人對反應問題的員工進行溝通，進一步了解原因及應對措施：

- 1) 公司在分配工作任務時，充分各經營地點人力充裕度，並及時招聘新員工或調派人力；

和諧發展

- 2) 加強對員工工作機會的關注，在對員工考評時增加溝通。

5. 勞工實踐監督

為確保公司人權承諾及勞工制度得到遵守並不斷改善，公司啟動了週期性的人權與勞工福利相關指標監督計劃，每月上報並按季度或半年度一次進行統計評審。包括但不限於：

- 1) 員工工資水平與當地工資水平對比或上調計劃，確保體面工作；
- 2) 員工額外福利增長計劃(額外津貼、養老金、保險、額外休假等)；
- 3) 員工工作與加班時間統計與控制，避免損害員工福祉；
- 4) 員工加班工資發放情況統計與監督，確保準確發放；
- 5) 性別薪酬差距統計與縮小計劃；
- 6) 員工工作條件與船員生活條件改善計劃，並定期與員工交流意見。

6. 人權風險緩解

為減輕和緩解人權相關風險和損害，本公司對所有經營地點以及船舶制定了人權風險緩解措施，以及補救計劃。覆蓋了本公司至少115處分支機構及100艘運營船舶，包含自有員工以及承判商等，並將其推廣到我們的供應鏈以及合資企業範圍。

我們對間接潛在涉及的人權風險，在投資或選取供應商時進行了人權評估和盡調，並要求簽署了含人權保護條件的合作承諾函，並且將違反人權原則的高風險公司排除合作。

對於自有業務範圍可能接觸的直接人權風險，我們通過匿名舉報及時處理、人權評估和盡調等方式不斷解決問題降低風險。

二零二四年，本公司在人權評估和盡職調查過程中僅接到兩起投訴，分別關於工作機會以及工作強度，我們通過員工溝通、調崗、任務再分配方式解決了員工問題，並確認這兩起投訴並未實質性影響人權。

另外，本公司對經營過程中的任何對外部人權的不利影響，均會採取經濟補償、損害補救、以及公開道歉並改進流程的方式進行改善。

7. 外部審核

上海船員公司順利通過2024年海員外派資質年度審核

二零二四年十一月二十七日，洋山港海事局對上海船員公司海員外派資質進行年度審核。審核組根據中華人民共和國海員外派管理相關的法律法規，全面審核了我司船員培訓、船員上船協議的簽訂情況；船員證書申辦及任解職報備情況；專職業務人員和管理人員的配備情況；海員外派管理制度執行情況；以及船員勞動合同簽署及社會保險繳納情況等。洋山港海事局對公司嚴管善待的船員管理理念，以及船員服務工作的規範性、專業性給予高度評價。經過詳細審核，我司順利通過了海員外派資質2024年度審核。

4.2 勞工僱傭

公司對外披露的人權相關承諾或制度，均適用於公司價值鏈範圍，包含公司運營、承判商以及合作夥伴，我們對價值鏈內任何損害勞工權利的行為將進行抵制。並有以下制度或承諾：

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。二零二四年度新入職員工的最低年齡為18歲。

和諧發展

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。

此外，為確保公平招聘和晉升，我們嚴格禁止收取招聘或安置費用。不允許任何下屬機構或員工向求職者收取任何費用，以換取工作機會或職位安置，一經發現，嚴厲查處。

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，嚴格執行同工同酬制度，並盡力縮小不同群體間的薪酬差距。

報告年度，根據員工調查問卷與人權盡職調查，本公司未發生僱傭童工、強迫勞動或歧視事件。

海豐國際致力於創建一個公正、平等、尊重和包容的工作環境，反對任何形式的歧視和騷擾，並採取零容忍的態度。我們的政策和措施包括但不限於禁止歧視和騷擾的明確聲明、對歧視和騷擾的零容忍政策、相關培訓、類似事件的報告流程、處理流程、糾正措施和紀律處分、

對上下游合作商的要求和公開承諾等。我們將公開宣佈這一承諾，並定期審查和更新我們的反歧視、騷擾政策和聲明，以確保每個員工都能夠在一個安全、健康、和諧的工作場所工作。我們希望所有員工、承判商、上下游合作商和客戶都能夠了解我們的立場和態度，並與我們一起營造一個尊重和包容的工作環境。

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。本公司根據各經營所在地法律嚴格規定了最長標準工作時間以及最長加班時間，給予員工應得的加班費用，並盡力避免員工加班現象，此外，公司承諾遵守各經營所在地法律，在執行大規模裁員或解僱前向員工提供最低通知期，以便讓受影響的工人有時間準備或尋找替代工作，保障員工擇業權利。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，讓員工充分了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。二零二四年度，經統計本公司工會員工佔比達到了13.5%，相比去年提升1%，我們致力於在未來繼續推動更多的員工加入到工會當中，向公司提出自己的建議。

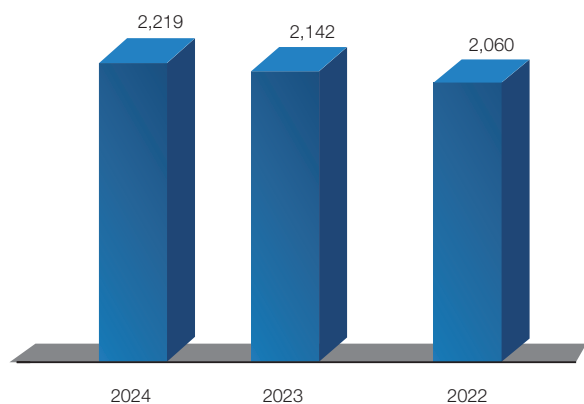
二零二四年，本公司有3,476名全職僱員（包含船員），較二零二三年增加2.7%。

和諧發展

陸上員工

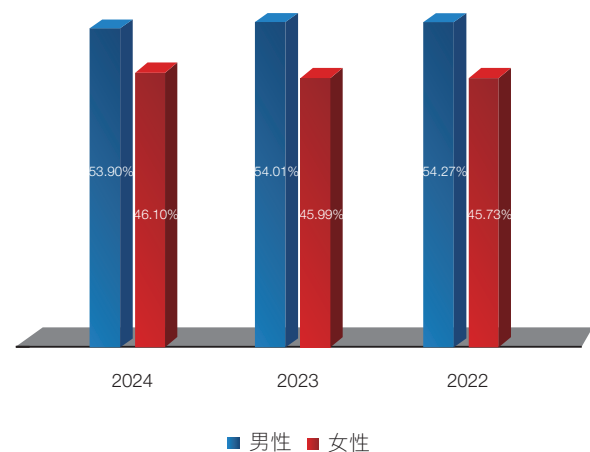
二零二四年陸上員工共2,219人，較二零二三年增加77人，增幅3.6%，增加主要因為公司經營規模的擴大和營業網點的增加。

陸上僱員總人數



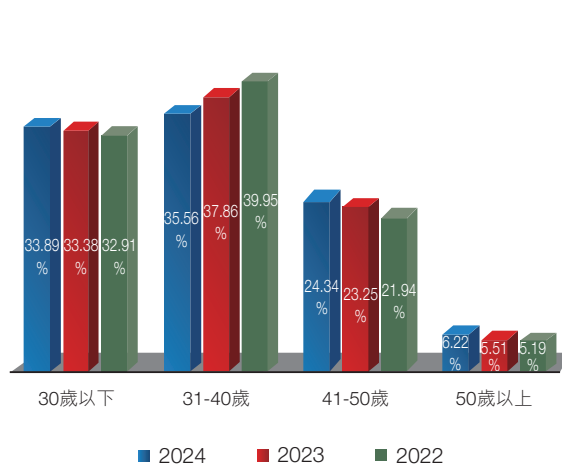
按照性別劃分，男性員工共有1,196人，佔比53.9%，女性員工共有1,023人，佔比46.1%。

按性別劃分的員工比例

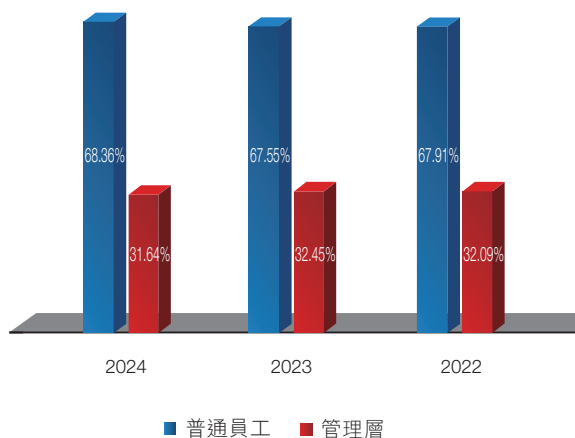


按照年齡劃分，30歲及以下員工有752人，佔比33.9%，31歲到40歲的員工有789人，佔比35.6%，41歲到50歲的員工有540人，佔比24.3%，50歲以上的員工有138人，佔比6.2%。

按年齡劃分的員工人數／佔比



按職級劃分的員工比例

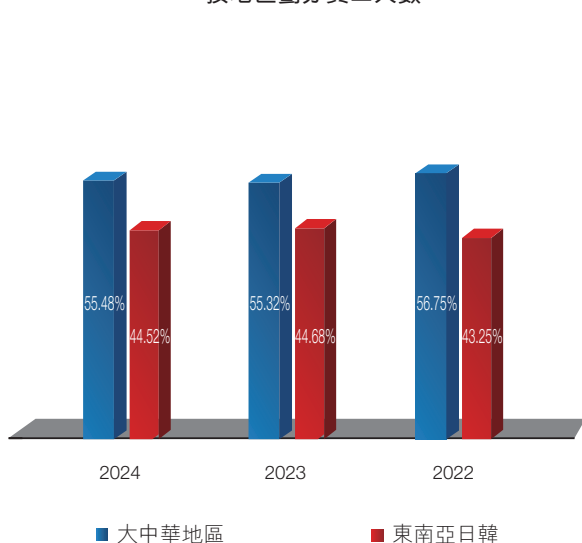


和諧發展

按照地區劃分，大中華地區的員工人數有1,231人，佔比55.4%，東南亞、日本、韓國及其他地區的員工人數有988人，佔比44.6%。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275人，其次是印尼155人，越南135人，馬來西亞116人，菲律賓98人，日本64人，韓國59人。

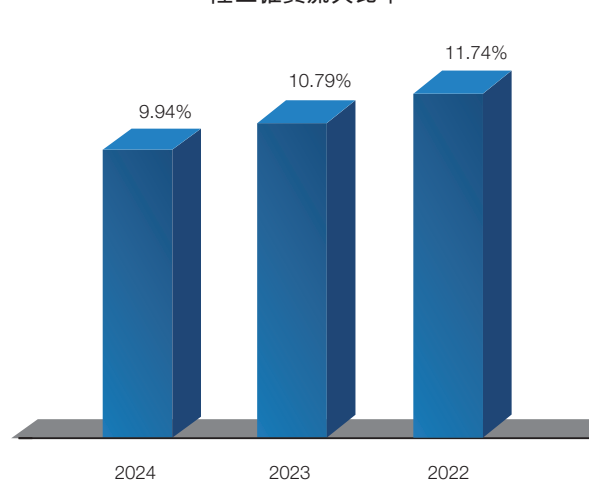
按地區劃分員工人數



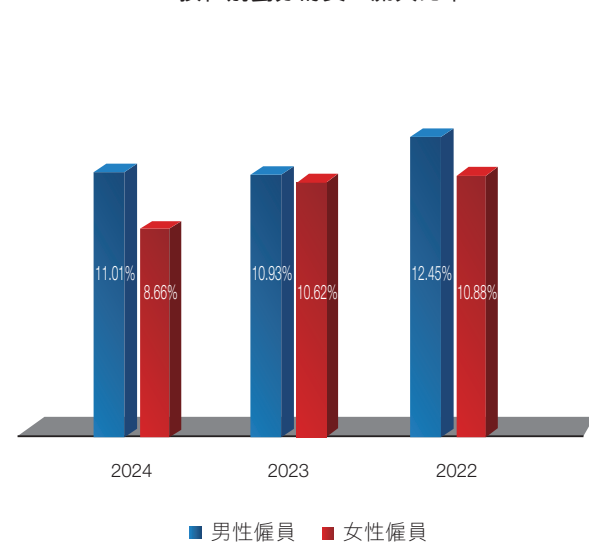
二零二四年度，本公司員工流失率較二零二三年下降0.85%，男性較女性員工的流失率更高，普通僱員的離職率高於管理人員。

大中華區與東南亞區僱員的流失比率均有所下降。說明我們在後疫情時代在員工薪酬福利與工作環境的改善上有所成果，提升了員工吸引力，公司基本維持了自願離職僱員比例，我們尊重員工選擇，並盡可能不主動開除我們的僱員。

陸上僱員流失比率



按性別劃分的員工流失比率

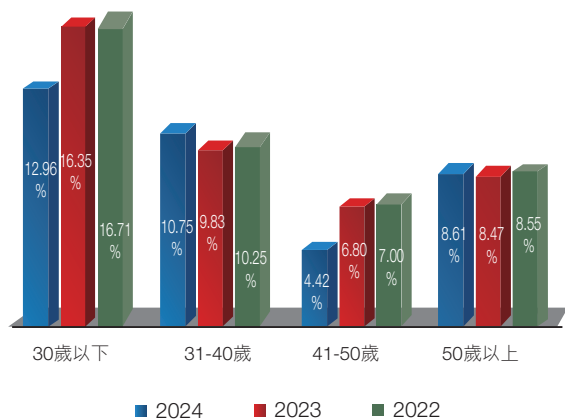


二零二四年，我們的新員工招聘充分體現了我們的僱員在年齡、國籍、性別上的多樣性，豐富了我們的人才團隊。

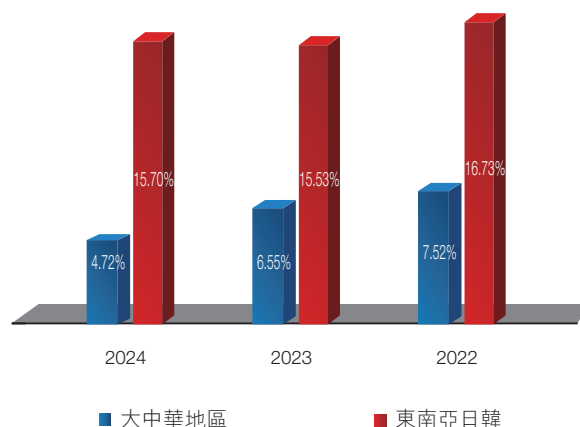
新僱員細分統計

		人數
性別	男性	198
	女性	154
年齡	18-20歲	2
	20-30歲	240
	31-40歲	81
	41-50歲	25
	51-60歲	4
	60歲以上	0
職級層次	管理層	30
	普通員工	322
國籍	大中華地區	122
	東南亞及其他	230

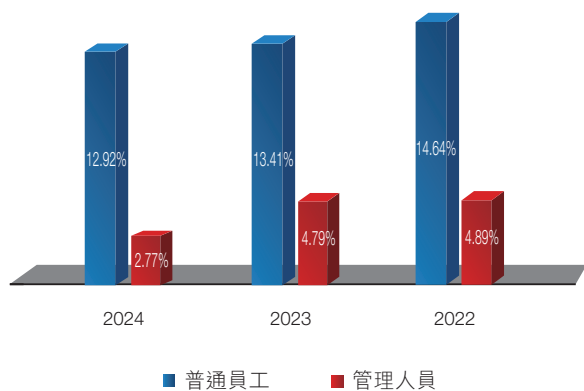
按年齡劃分的員工流失比率



按地區劃分員工流失比率



按職級劃分的員工流失比率



- 備註：
- 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)
 - 本報告中有關人數的計算均以12月31日的時點人數為準。

	2021年	2022年	2023年	2024年
總離職率	7.16%	11.74%	10.79%	9.94%
員工自願離職率	6.96%	10.93%	10.16%	9.42%

備註：員工自願離職率等於自願離職員工數除以總員工數

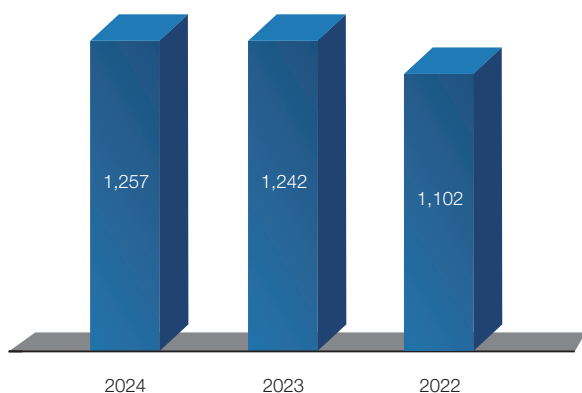
除了以上陸上全職僱員以外，還有134名承判商為本公司工作服務。

和諧發展

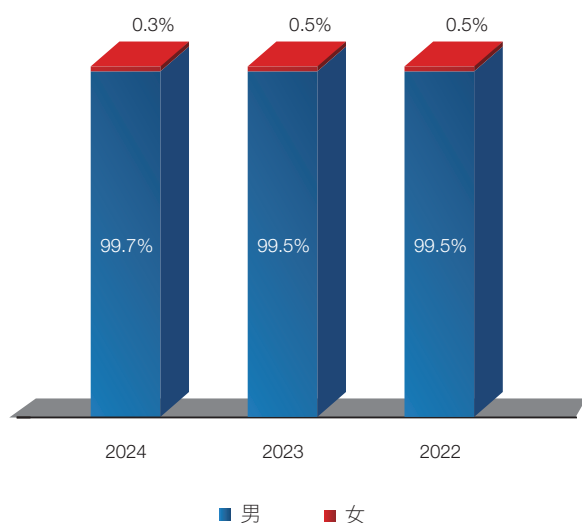
海上員工

截止二零二四年十二月三十一日，本公司共有船員1,257人，較二零二三年增加了15人。女性船員仍然較少，這是行業特點，然而，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。

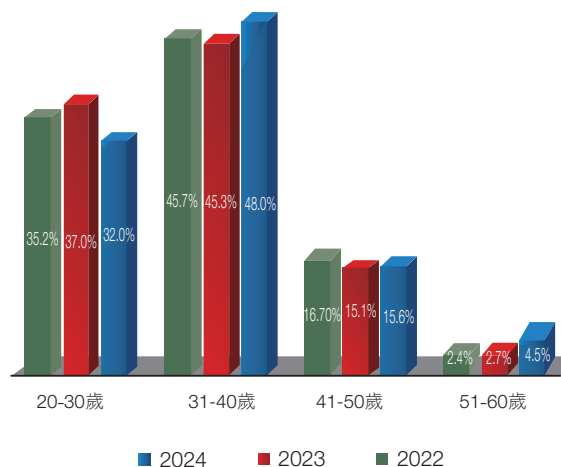
總船員數



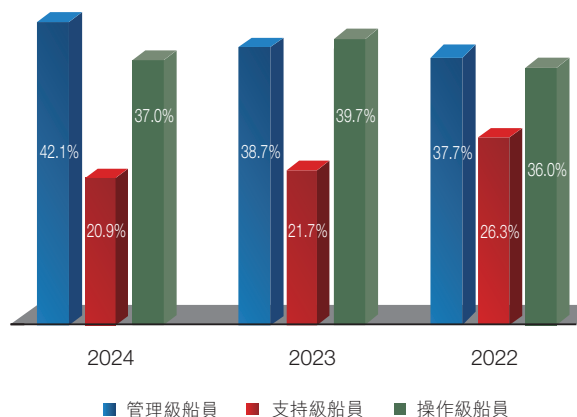
按性別劃分的船員／佔比



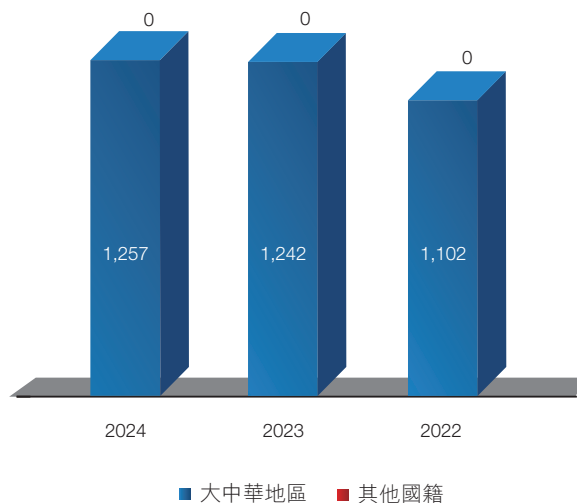
按年齡劃分的船員人數／佔比



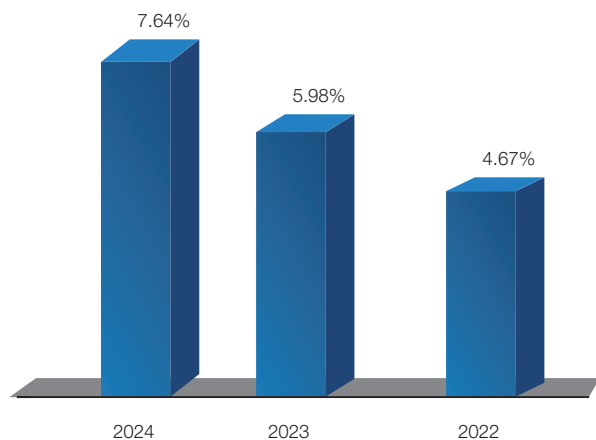
按職位層級劃分的船員人數／佔比



地區劃分

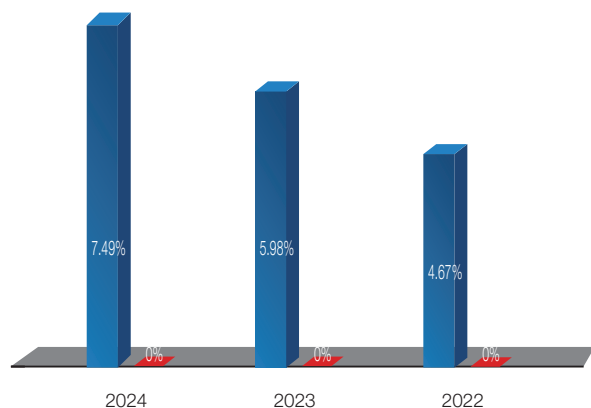


離職率

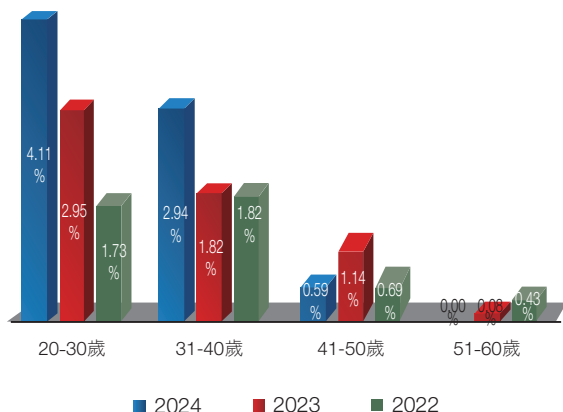


二零二四年度海豐船員離職率有所升高，主要集中於30歲以下船員群體，未來我們將計劃採取措施，增加對年輕船員的吸引力。

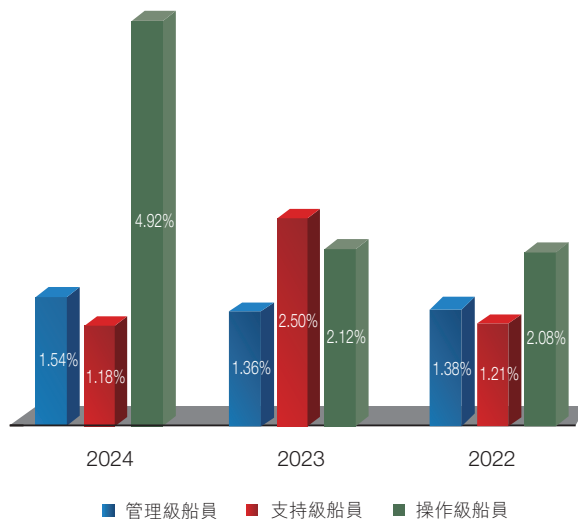
按性別劃分的船員流失比率



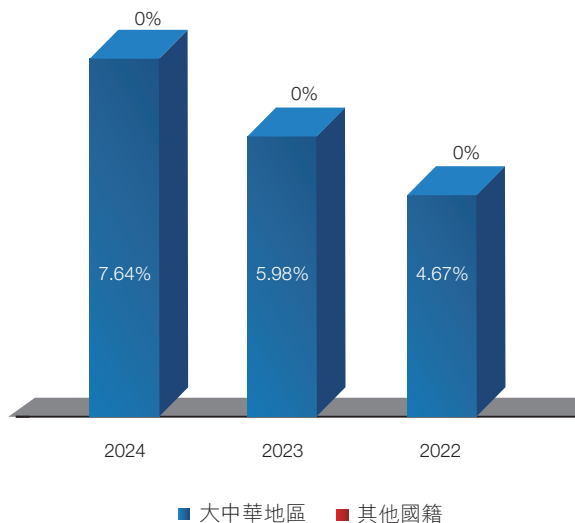
按年齡劃分的船員流失比率



按層級劃分的船員流失比率



本年累計按地區劃分的船員流失比率



二零二四年度，除了以上公司自有船員外，公司當年平均有923位承判商員工或個人為公司提供海運相關工作服務。

4.3 性別平等及國籍多樣性

本公司致力於實現不同國籍、不同背景、不同年齡、不同性別的僱員的公平待遇，在僱傭、升職、加薪等方面公正對待我們的所有員工，我們致力於根據每個員工的個人能力和崗位特點提供公平合理的待遇。

員工國籍多樣性

國籍	2022年	2023年	2024年	2024年		
				佔比	管理級人數	佔比
總人數	2,060	2,142	2,219		702	
大中華地區	1,169	1,185	1,231	55.48%	498	70.94%
泰國	221	269	275	12.39%	42	5.98%
印尼	163	157	155	6.99%	27	3.85%
越南	129	128	135	6.08%	26	3.70%
菲律賓	97	98	98	4.42%	24	3.42%
馬來西亞	82	106	116	5.23%	24	3.42%
日本	65	60	64	2.88%	18	2.56%
韓國	60	59	59	2.66%	22	3.13%
其他	74	80	86	3.88%	21	2.99%

備註：

- 員工國際多樣性僅統計陸上員工
- 管理級佔比指該國籍管理級員工佔所有管理級員工的比例，包括初級、中級和高級管理人員（佔管理人員總數的百分比）

二零二四年，我們繼續對外披露我們的僱傭和薪酬性別對比，並很高興的看到在所有類型的管理級或非管理級崗位上，女性員工的佔比都有大幅提升。另外，本公司僱傭海員中女性員工與非中國籍員工較少，這是由於行業特點與經營特點導致的，因此暫時不將海員納入性別比例統計範圍內。

女性員工比例及目標

	2024年		百分比	上一年度 百分比	短期目標-	長期目標-
	總人數	女性人數			2025年	2030年
總勞動力中佔比	2,219	1,023	46.10%	45.99%	48%	49%
所有管理職位中佔比	450	161	35.78%	31.76%	35%	40%
初級管理職位中佔比	339	136	40.12%	36.50%	40%	45%
中級管理職位中佔比	106	25	23.58%	17.82%	20%	30%
最高管理職位中佔比	6	0	0.00%	0.00%	10%	20%
創收職能管理職務中佔比	355	116	32.68%	28.33%	30%	35%
STEM相關職位中佔比	37	3	8.11%	5.88%	10%	15%

備註：

- 初級管理職位：是指一線管理人員、初級管理人員以及公司管理層級中最底層的管理人員，通常負責指導和執行組織的日常運營目標；
- 中層管理職位：是指領導特定部門（如會計、營銷、生產）或業務單位的經理，或在扁平化組織中擔任項目經理的經理；
- 最高管理職位：是指與首席執行官最多兩級匯報關係的管理職位，包括在董事會或其他管理機構批准的範圍內規劃、指導和制定政策、制定戰略並為企業／組織開發和交付產品或服務提供總體方向的個人；
- 創收職能：指銷售等部門的直線管理角色，或直接對產品或服務的產出做出貢獻的角色，不包括人力資源、IT、法律等支持職能；

5. STEM：科學、技術、工程和數學。STEM工作職位包括但不限於以下內容：計算機程序員、網絡開發人員、統計學家、後勤人員、工程師、物理學家、科學家。

男女薪酬對比

	女性年均 (美元)	男性年均 (美元)
高層工資(僅工資)	NA	649,758
高層(基本工資+其他現金獎勵)	NA	1,329,328
管理層(僅工資)	33,923	48,374
管理層(基本工資+其他現金獎勵)	62,292	95,900
非管理層員工(僅工資)	14,212	17,284
非管理層員工(基本工資+其他現金獎勵)	21,851	24,520

指標	2023年		2024年	
	男女僱員 差異(%) (美元/時)	男女僱員 時薪差異	男女僱員 差異(%) (美元/時)	男女僱員 時薪差異
工資平均數差距	-31.16%	-3.86	-29.33%	-3.52
工資中位數差距	-22.08%	-1.94	-19.71%	-1.72
獎金平均數差距	-37.57%	-5.21	-27.73%	-1.78
獎金中位數差距	23.25%	0.47	-4.18%	-0.11

備註：

高層僅指集團CEO、CFO等人；管理層包括部門負責人、獨立經營管理人員和獨立財務負責人、集團總部各中心的負責人、業務集團總裁等；

其他現金激勵：這些是在員工正常工資之外支付的貨幣激勵，以獎勵員工的工作表現，包括獎金和股票期權等獎勵，同一被貨幣化計算。

以男性薪酬為分母來計算差異的百分比，若女性薪酬較高，差異應為正值，若女性薪酬較低，差異應為負值。

總體而言，本公司員工中女性員工佔比良好，達到了46.1%，距離50%目標較近，並且所有類型管理崗位的女性員工佔比都大幅提升，不過，女性在STEM與創收業務崗位上仍然佔比較少。本公司承諾在招聘與內部轉崗中不存在性別歧視現象，我們致力於將女性在各個崗位上的佔比提升至接近50%，但我們也尊重女性員工們在崗位選擇和工作環境上的偏好，我們盡可能彌補女性與男性在薪酬上的差距，然而，這些差距很大程度上是源於：

- 1) 管理層、跨境外派人員以及銷售型崗位大多為男性員工，薪酬及獎金較高；
- 2) 地域的差異導致，例如泰國、越南、菲律賓、印尼等地區女性員工大多為操作客服等基礎崗位，薪酬較低，而人數約佔女性員工人數的60%，從而拉低了女性員工薪酬的平均數。日韓員工男性居多，地區薪酬待遇較高，拉高了男性平均薪酬。

我們計劃在未來為我們的女性員工提供更多的轉崗機會與選擇，並披露同工同酬指標。

4.4 人力資本發展與培訓

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。

1. 員工招聘與內部晉升

新員工是企業發展的重要動力，本公司非常重視員工招聘工作。隨著公司業務規模的擴張，對人才需求也有所增加，過去三年我們平均招聘人數達到了公司當年人數的15%以上。同時，我們也鼓勵內部員工參與到職位填補中，為員工提供了大量升職及提升的機會，增加員工的技能多樣性，拓寬員工的職業生涯。二零二四年度，集

團共提供各個國家及地區的競聘崗位51個，共有110人次參加競聘，157人獲得晉升(含升級及升職)，為個人發展和成長創造機會。總體而言，我們的內部晉升與輪崗比例也將逐年提高。我們相信，通過引入新員工和培養內部人才，我們的團隊將更加強大和多元化，為公司的長期發展奠定堅實的基礎。

本公司一貫關注人才招聘與培養，過去四年，我們的總招聘成本平均每年增長7%，我們通過與相關院校的長期校企合作，開辦了海豐培訓班等穩定人才輸送體系，確保了我們的人才質量。我們將繼續努力通過包含校園招聘、社會招聘等多種外部招聘渠道以及內部輪崗、晉升等方式，確保公司的人才活力以及可持續發展。

	2021年	2022年	2023年	2024年	
新僱員總數	416	414	338	352	人
內部候選人填補的空缺人數	95	53	68	51	人
內部候選人填補空缺職位比率	18.59	11.35	16.75	12.66	%
內部晉升人數	240	262	165	157	人
內部晉升比率	12.50	12.72	7.70	7.08	%
招聘成本	125,670	129,748	136,686	143,632	美元
平均招聘成本(美元)／FTE	302	313	404	408	美元

備註：

空缺職位總數=新僱員數+內部候選人填補崗位數

內部晉升比率=內部晉升人數／當年總員工數

招聘成本包括內部和外部招聘成本，如招聘人員工資、面試、中介費、廣告費、招聘會相關的差旅費和搬遷費等。

2. 績效管理與員工職業規劃

本公司對員工績效評估採用了科學化的多維度績效評估政策，結合了團隊績效以及員工個人目標績效的綜合評估。首先，每個層級的分公司與部門和人員都設定與之對應的方案，考核週期設置為月度、季度和年度考核。團隊績效評估對應到分公司與部門層面，對個體化效益指標，業務量指標，效益指標，效率指標及盡職盡責指標等進行多維度的評估，例如針對燃油部門設置節能減排指標，針對航運業務設置安全指標。其次，員工績效目標包含業務量／工作量／營業額、效益／效果、效率、制度執行、協同增效、加分項等進行多維度的評估。

除了綜合的全方位績效評估政策，我們還提供了敏捷績效管理方法，用於全年管理員工績效並且支持個人發展，我們致力於通過領導與員工雙方長時間定期的充分開放式溝通、建設性反饋與確立具體績效目標與員工發展計劃，注重目標實現的過程的同時，明確量化指標和打分標準。在員工提交績效完成報告後，雙方共同評估、反饋及修正，進一步達到提升員工個人工作績效和促進職業生涯發展的目標，這是公司最為重要的管理溝通工具之一。

3. 員工培訓與發展

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，以及採用導師制的方式，進行針對性的技能性輔導和培訓。

公司所有的培訓計劃均適用於對應崗位和級別的員工，對全職員工、兼職員工、合同工、合資格的承判商員工或任何其他類型員工一視同仁。

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。針對員工學曆提升、資格證考試，公司提供額外報銷或補貼。二零二四年在全公司範圍內組織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

和諧發展

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。

二零二四年，本公司陸上員工培訓人數達2,219人，累計培訓小時數達60,357小時，平均受訓小時數增加約2.6%，平均每名僱員培訓經費支出為240美元，較上一年度增加約67.5%。

	2022年	2023年	2024年
受訓總人數	2,035	2,142	2,219
平均受訓小時數	24.86	26.50	27.20
按性別劃分的每名員工受訓的平均小時數			
男性僱員	25.02	26.70	27.90
女性僱員	24.68	26.20	26.40
按職級劃分的每名員工受訓的平均小時數			
普通員工	21.77	24.04	24.80
管理人員	31.55	29.54	32.35
受訓百分比	99.00%	100.00%	100.00%
按性別劃分的受訓員工百分比			
男性僱員	97.41%	100.00%	100.00%
女性僱員	100.00%	100.00%	100.00%
按職級劃分的受訓員工百分比			
普通員工	98.07%	100.00%	100.00%
管理人員	100.00%	100.00%	100.00%

海上員工

二零二四年，本公司船員培訓總投入時長達45,103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、運營安全管理、船員身體與心理健康、廢棄物與油污水管理、船舶節能減排增效等方面的培訓。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，應在兩週內完成救生、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	1,257	100%	35.9
男性船員	1,253	100%	35.9
女性船員	4	100%	35.9
管理級船員	523	100%	36.7
支持級船員	263	100%	39.9
操作級船員	465	100%	31.2

特定主題人均受訓小時數	2024年
船員健康與運輸安全	5.1
心理健康	3.1
能源管理與環保	2.6

員工發展計劃

計劃1：管理技能培訓(航運與物流業務)／領導力發展計劃

本公司鼓勵並支持員工在本崗位及相關領域進一步提升專業技能和管理能力，了解市場前沿信息、不斷開拓視野，從而達到提升個人能力，並與公司經營發展達成一致目標的最終目的。公司為不同崗位、不同層級的人員，採購不同的管理技能培訓課程，覆蓋率為100%各分公司共享網站資源，旨在通過與管理技能相關的系列視頻課程，提高員工技能水平、增強團隊協作能力、培養領導力與管理能力、建立企業文化認同感、提升企業整體績效、增強企業競爭力。員工通過專業的培訓課程，獲

得最新的行業知識和技術，拓寬自己的視野和思路，從而提升個人的工作效率和質量。在培訓過程中，企業還可以發現和培養具有潛力的員工，為他們提供成長的空間和機會。通過培訓，企業可以向員工傳遞企業的核心價值觀、使命和理念，建立企業文化認同感，從而增強員工的歸屬感和忠誠度，有利於企業的長期穩定發展。通過提供具有價值和意義的培訓，為企業樹立具有高度的社會責任感和良好的人力資源管理能力的企業形象，這將為企業帶來更多的商業合作和客戶信任。企業組織培訓為企業的長期發展和競爭力提升奠定了堅實的基礎，以確保在激烈的市場競爭中保持領先地位。

該計劃的實施有助於幫助員工樹立職業目標和成長，二零二四年本公司員工滿意度維持在89%，員工流失率降低0.9%，內部員工晉升率7%。

計劃2：營銷培訓

本公司通過線上及線下培訓的形式，針對市場營銷人員及營銷項目本身進行培訓，以客戶為導向，建立年度銷售計劃，提升營銷人員的技能和素質，覆蓋了8%的員工。培訓方式包含：

- 1) 企業內部領導組織培訓，運用自身對公司、市場及行業的深刻理解，設計和實施有針對性的培訓內容，把知識和技能傳授給銷售人員。
- 2) 各營銷人員在培訓過程中針對相關議題進行討論和分析，努力從貨源開發、口岸服務、客戶管理到航線產品等全方面提高競爭力，挖掘新的利潤增長點。

營銷培訓推動了本公司銷售額的大幅增長，本公司二零二四年度平均業務量增長11%。

計劃3：箱管培訓

本公司通過線上及線下培訓的形式，針對箱管人員進行專業培訓，提升箱管人員的工作能力及效率，覆蓋了5%的員工。通過培訓，了解各個口岸分公司日常業務中的癥點、難點和痛點，梳理箱管各業務環節和流程，制定標準化的操作規範，有針對性的分析並提高在集運集裝箱的購買和租賃、調配和提用、成本和收入、信息化建設等方面的工作能力和效率，提升客戶滿意度，實現降本增效。

計劃4：數字化轉型培訓

數字化及人工智能的應用，以及相應的組織變革是本公司重要的發展方向，公司在不斷推動數字化、智能化轉型的同時，也同時推動員工的相應培訓和教育。

二零二四年四月公司綜合船舶管理平台啟用，該平台集成了船舶信息管理、船員信息管理、船員動態管理、船舶機務管理、船舶海務管理等模塊，將適應不斷增長的信息化業務發展需求，公司組織相應人員進行船舶、船員數字化管理平台的培訓。

二零二四年七月公司正式啟動SAP S4 HANA系統升級，公司於二零二四年下半年不斷對財務人員進行培訓，以促進後續項目期間更有針對性地推進解決，確保本次升級項目能夠順利實施落地，為海豐國際的數字化轉型和高質量發展注入強勁動力。

二零二四年九月，公司中層管理人員培訓會上，首席獨立非執行董事謝少毅先生攜團隊產品副總裁顧兵先生以「人工智能在企業管理的應用」為主題進行了培訓。

和諧發展

二零二四年，公司網上訂艙客戶量佔比增加6%，網上訂艙箱量佔比增加5%。

計劃5：員工轉型過渡計劃：

公司重視員工意願以及職業規劃，尤其是為公司做出巨大貢獻的全體海上員工，因此針對海上員工轉為岸上工作的過程中，公司都予以全面的支持和輔導，包括但不限於辦公技能培訓、職業禮儀培訓等基礎能力，並根據船員擬轉崗位（如船舶管理、物流管理、商務運營等），提供針對性的專業技能培訓，此外對於有心理壓力或尚不適應的員工，公司通過組織公司文化講座、團隊拓展活動等方式，幫助快速融入新團隊，或是邀請專業心理諮詢師，開展心理調適與壓力管理培訓，幫助船員緩解從船上到岸基的心理壓力。

計劃6：文化適應性教育

本公司重視不同國籍員工之間的公平互信，促進各分支機構不同國籍員工之間的文化交流和理解，也為員工順利跨國輪崗，因此除每年各分支機構新員工到上海參與統一培訓外，還會組織新員工座談會，外派員工歡迎會，或是慶祝當地傳統節日，並藉此機會，在員工提供公司總部及業務所在國家的文化背景、風俗習慣、宗教信仰等方面的培訓，幫助其快速了解不同文化差異。

公司也會組織跨文化工作坊，邀請專家或有豐富跨文化經驗的內部員工分享跨文化工作、跨文化團隊管理、跨文化衝突解決、不同文化下的商務禮儀等。員工也可通過公司內部的在線學習平台，接受跨文化教育，包括視頻講座、在線課程、文化知識庫等。公司不斷為有潛力的

員工提供海外輪崗機會，讓他們在不同文化環境中工作一段時間，親身體驗和學習當地文化，或是組織員工參加國際會議、研討會等活動，促進與不同文化背景的同行交流。

計劃7：ESG培訓

出於對可持續發展、商業道德、人權保護等方面的考慮，公司自二零二四年起，將廣泛的ESG議題納入到公司全體範圍員工培訓內容中，並融入到團建和日常活動中，我們以線上教學、集體培訓、質量分享等方式為員工提供氣候變化、生物多樣性保護、節能減排、能源效率改善、污染物與廢棄物減少和回收、商業道德、反貪腐和欺詐、信息與隱私安全、人權與勞工權利保護等各方面意識和知識技能培訓。公司確保員工培訓中上述ESG相關主題總時長佔比不低於20%。

此外，二零二四年全公司各分支機構共舉行至少30次低碳環保主題團建活動，包括但不限於綠色徒步登山、植樹造林、淨化海灘、生態保護、舊物回收改造，以促進員工對生態保護的理解。

4 人力資源投資回報

本公司採用人力資本投資回報率衡量本公司相對於員工總成本的盈利能力，通過僅考慮與人力資本成本相關的盈利能力，了解經濟價值的產生程度。過去年度，由於集裝箱運輸業務單價上升，本公司盈利能力良好，因此大幅提升了本公司的人力資本投資回報率，本公司為員工提供了價值當年利潤5%的股權激勵，由於上一財政年度盈利下降，股權激勵價值有所降低，因此員工相關費用有所不足。但總體而言，本公司的員工平均創收、平均相關費用與人力資本投資回報率，在市場上都是表現優異的。

人力資本投資

	2021年	2022年	2023年	2024年
總收入(千美元)	3,036,714	4,273,274	2,498,424	3,058,059
總運營費用(千美元)	1,885,481	2,345,634	1,982,050	1,915,242
總員工相關費用(千美元)	197,352	240,274	210,222	209,565
人力資本投資回報(千美元)	1,348,585	2,167,914	726,596	1,352,382
人力資本投資回報率(HC ROI)	683.34%	902.27%	345.63%	645.33%
總員工數	2,855	3,162	3,384	3,476
員工平均創收(千美元)	1,063.65	1,351.45	738.30	879.76
員工平均相關費用(千美元)	69.13	75.99	62.12	60.29

備註	實現海上嚴重事故、油氣洩漏造成的海洋污染、貨物嚴重事故、工業事故相關致命事故、員工過勞事故的零發生率。			
1. 人力資本投資回報率HC ROI=(總收入-(總運營費用-總員工相關費用))/總員工相關費用；				
2. 收入與運營費用均包含了主營業務和其他業務；				
3. 員工包含了陸上與海上所有員工。				

4.5 職業健康與安全

1. 安全核心價值觀與安全事故淨零目標

「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，這是我們成功經營的重要基礎。我們致力於在整個公司運營過程中和價值鏈範圍內，保護工作者們的安全與福祉。海豐國際建立嚴格的職業健康與安全管理體系(OHS)政策、以及工作安全管理體系(SMS)以及KPI目標，並將此政策適用於本公司價值鏈範圍內，包含本公司員工、承判商、供應商、客戶及合作夥伴等，所有OHS非零目標均適用於本公司員工及承判商等。

本公司將「價值鏈範圍內的員工健康與安全」作為重要可持續發展議題，把價值鏈中的安全事故淨零作為最重要目標，並設定了與安全和質量相關的目標、關鍵績效指標和行動計劃。對此，本公司制定了「5個零」的安全與健康事故淨零目標：

為了達到這一目標，我們通過安全績效指標(SPI)客觀評價安全質量，追求世界最高水平的安全和質量，該指標大部分基於本集團運營的約100艘船舶，包括自有與租賃船舶，健康與安全指標同樣包含我們的所有僱傭員工與外包員工。同時培養安全文化，通過定期培訓提高員工的安全意識，消除船上的事故和職業事故。並且制定了全面嚴謹的《職業健康安全運行控制程序》與其他相關文件。

我們致力於達到公司價值鏈範圍內的最高安全質量水平，致力於在達到內部安全事故淨零的同時，幫助上游供應商與下游合作夥伴提升安全水平，並且要求我們的供應商同樣遵守我們的安全事故淨零目標與健康安全政策。

2. 員工健康與安全政策及承諾

海豐國際通過全公司範圍的OHS政策與承諾以體現組織在健康和安全方面的長期方向，它規定了公司的健康和安全管理方法，並明確規定了公司對員工和其他利益相關方的期望。然後，政策中包含的承諾將反映在公司建立的流程中，以確保建立健全、可信和可靠的OHS管理體系。因此，職業健康與安全承諾是制定進一步措施的寶貴且必要的一步。

和諧發展

本公司實施了職業健康安全管理體系，遵守ISO 45001標準以及其他適用的國家或國際OHS標準和法規、自願計劃和OHS集體協議，在海上運輸過程中，特別注意符合國際海事組織(IMO)關於船舶職業健康安全的法規。本公司承諾尊重人權，遵守OCED《跨國企業準則》、《負責任商業行為盡責管理指南》以及聯合國《工商企業與人權指導原則》。本公司承諾對全公司範圍，適用於公司的整體運營下的員工以及公司監管下的承判商與個人(以下統稱為工作者)，在合同要求中同樣引入職業健康與安全標準。

為了完成以上承諾，本公司制定了系統性的職業健康安全風險評估流程，持續完成了工作相關危害識別、風險評估流程，並且應用了風險控制體系與制度來最小化這些危害。確保工作者們可以自由撤離可能有危險的工作環境，並且報告風險問題，公司承諾保護工作者不受打擊報復，並且對工作環境風險加以改善，進行設備維護更新，從而預防與減緩運營過程中的負面直接健康安全影響。

此外，本公司為工作者提供職業健康服務，確保工作者在特定工作環境下的健康情況得以保障，並且保障其健康隱私安全。並且促進工作者獲得其他的非職業醫療保健服務。公司承諾為工作者提供充分的職業健康安全培訓，以提高意識並減少運營健康和安全事故，使其免遭工作相關危害。並且制度化調查工傷、健康狀況不佳、疾病和事故的程序，確保工作者的工傷能夠得到充分的賠付，並且全力降低未來發生機率。

在職業健康安全管理體系開發、實施與評估的過程中，本公司廣泛徵詢工作者意見，並納入體系中。本公司致力於持續定期進行內部職業健康安全性能評估，在實施OHS管理體系的同時，嘗試發現體系現存問題並且加以改進，採納最佳實踐和新技術以提高OHS績效。並且制

定優先順序和行動計劃，並且將其與改善職業健康與安全績效指標的量化目標結合，以應對這些風險，整合準備和響應緊急情況的行動。並且定期評估減少／預防健康問題／目標風險方面的進展。

本公司董事會認可職業健康與安全政策的實施戰略，明確公司管理層和員工在職業健康安全方面的職責和義務，最高決策者為董事會。本公司的安全政策不僅僅是一份文件，它被認為是我們組織文化、價值觀和績效標準不可分割的一部分，我們堅持「零事故」和「零傷害」原則，確保每位工作者都能安全返家，並且承諾對海上運輸所涉及的社區和環境負有責任，通過職業健康安全管理來保護工作者和社區的福祉。

本公司不僅致力於保障公司內部工作者、承判商的職業健康安全，還將這一承諾擴大到供應商和合作夥伴層面。公司要求供應商和合作夥伴遵守相關的職業健康安全法規和標準，並且在與公司合作期間，實施符合公司要求的職業健康安全管理措施。公司將對供應商和合作夥伴的職業健康安全管理進行評估，並且與其合作，提供其需要的培訓，共同努力提高職業健康安全績效。同時，公司鼓勵供應商和合作夥伴制定並實施自己的職業健康安全管理體系，以確保全球供應鏈的職業健康安全。通過這些措施，海豐國際將職業健康安全承諾擴大到整個供應鏈，從而確保公司和合作夥伴的工作者都能夠在安全和健康的環境下工作。

通過以上一系列行動，海豐國際確保建立健全、可信且可靠的OHS管理體系，保障工作者的職業健康安全。

和諧發展

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。

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。

3. 安全事故工傷頻率

除了全員投保「五險一金」之外，對於風險較高的崗位，例如船舶管理公司經常登輪、修船、試航的崗位提供意外傷害險和意外補充醫療險，物流公司的船代外勤、堆場倉庫的現場作業人員，投保的意外傷害險等等。

本公司二零二四年有2名全職員工因公受傷，沒有員工因公死亡。工傷員工為海上船員，二零二四年集團全體正式員工損失工時工傷頻率(LTIFR)為0.30，正式員工損失工作日頻率(LWR)為0.21。承判商方面，公司二零二四年承判商工傷人數、損失小時數、發生率等各項指標均大幅下降。總體而言，本公司成功的在保護員工健康與安全的方面作出了進步，員工安全指標得到了全方位改善，未來我們致力於保持良好的健康與安全水平。

我們制定了中長期的OHS目標：

- 1) 2030年全職員工工傷率(LTIFR)相比2022年降低80%，損失工作日頻率(LWR)降低90%。
- 2) 2030年承判商工傷率(LTIFR)相比2022年降低80%，損失工作日頻率(LWR)降低90%。
- 3) 2030年全職員工與承判商合計工傷率(LTIFR)相比2022年降低80%，損失工作日頻率(LWR)降低90%。總損失工時數降低90%。

和諧發展

過往三年公司因公傷亡情況與短期目標如下：

年度	二零二二年	二零二三年	二零二四年	下一年度 目標
全職員工 因公死亡人數	0	0	0	0
全職員工 因公受傷人數	4	1	2	1
全職員工 損失工作小時數	1,804	896	56	40
全職員工百萬工時工傷率(LTIFR)	0.63	0.15	0.30	0.28
全職員工損失工作日頻率(LWR)	7.43	3.45	0.21	0.15
承判商死亡人數	0	0	0	0
承判商 工傷次數	2	3	1	1
承判商損失工作小時數	432	1,800	40	40
承判商百萬工時工傷率(LTIFR)	0.94	1.70	0.49	0.45
承判商損失工作日頻率(LWR)	5.10	19.16	0.49	0.45
合計百萬工時工傷率(LTIFR)	0.73	0.57	0.34	0.3
合計損失工作日頻率(LWR)	6.82	7.62	0.28	0.5
合計損失工時數	2,236	2,696	96	80

備註：因工傷損失工作小時數即工傷損失工作日數*8；

- 二零二四年六月，「海豐德山」輪於馬尼拉北港對四艙前進行綁紮檢查工作時，由於綁紮工人未將拉桿頭完全插入箱角，見習三副付子義在收緊最外檔長桿時，長桿意外脫落，砸到其左手中指。事故發生後，公司立即安排其下船治療，目前恢復良好。
- 二零二四年十月，「海豐香港輪」抵達舟山準備塢修，大副林偉在陪同驗船師檢查壓載艙時在壓載艙內不慎摔倒致肋骨疼痛且胸悶氣短、頭暈，聯

繫船廠協助送醫院拍片檢查目前結果是兩處肋骨振裂。事故發生後，公司立即安排其治療，目前恢復良好。

- 二零二四年七月，「海豐馬卡薩」輪輪機長、二管輪和電機員於救生艇內部檢查油水位後手動轉動皮帶，二管輪不慎將右手食指卡在皮帶和皮帶輪之間，隨後倒轉皮帶將手指拿出，發現手指第一關節斷開且向中指方向偏移，經醫療機構人員初步判斷為開放性指骨骨折。事故發生後，公司立即安排其下船治療，目前恢復良好。(承判商)

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) 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；

除本公司全職員工、承判商外，我們同樣關注我們的價值鏈中其他供應商或合作夥伴的員工健康與安全。我們呼籲我們的供應商承擔起保護好員工的健康與安全的責任，我們將員工健康安全保護標準納入到了供應商培訓中，在我們的要求下，至少579家供應商簽署了包含員工健康與安全承諾內容的社會責任承諾函。

4. 保障員工健康與安全措施

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。該程序適用於自有海員以及承判商海員。

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。

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。

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。二零二四年，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。

二零二四年度，岸上員工未發生重大安全事故。

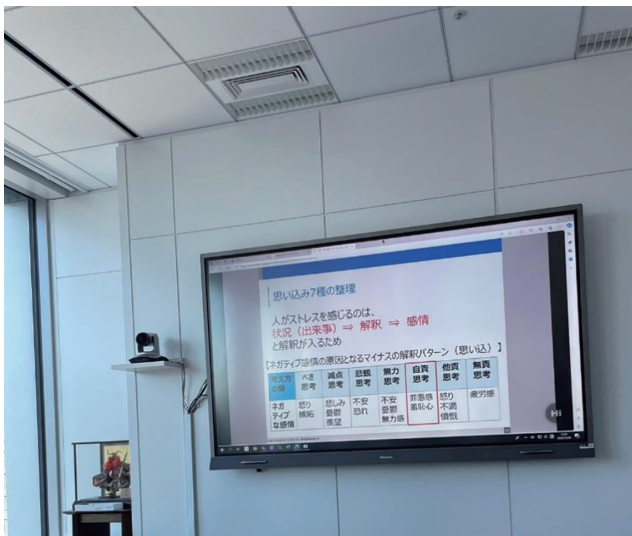
岸上員工

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，辦公地點選址時綜合考慮樓板承重、電梯配置、衛生間配置、房屋朝向、房屋層高、採暖和製冷、新風系統，確保辦公場所安全穩固並且環境良好。

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

5. 心理健康關注

本公司除了為員工的職業健康安全提供強有力的保障外，還特別關注員工心理健康。除了組織豐富多彩的團建活動外，還為員工提供專業的心理健康培訓。集運日本公司就組織了一次特殊且有意義的培訓－如何緩解工作中的壓力。本次從心理學角度分析常見消極情緒出現的原因，以及表現的具體情緒類型，從而幫助員工正確理解並面對工作所帶來的壓力。培訓過程大家靜心聆聽，認真做筆記，結束後，相互分享減壓解壓的心得。集運連雲港公司也開展了壓力管理與心理調試等相關課程學習，幫助員工降低心理壓力。



張江辦公樓舉辦主題為「瑜你同行，為健康伽能」的瑜伽冥想主題活動。冥想瑜伽活動，消除眼睛疲勞，促進眼睛的血液循環，提升專注能力，同時快速釋放身體積累的負面能量和減輕工作壓力，減少憂慮、抑鬱及情緒低落的困擾。通過冥想聯結內心的能量潛能釋放，從身體的調息直到心靈淨化，讓大家的身心更加平和、健康。

6. 內部檢查

本公司致力於持續定期進行內部職業健康安全性能評估以及體系檢查，在實施OHS管理體系的同時，嘗試發現體系現存問題並且加以改進，採納最佳實踐和新技術以提高OHS績效。並且制定優先順序和行動計劃，並且將其與改善職業健康與安全績效指標的量化目標結合，以應對這些風險，整合準備和響應緊急情況的行動。並且每年定期評估減少／預防健康問題／目標風險方面的進展，具體檢查進展見4.6安全管理體系。

4.6 安全管理體系

1、安全委員會

為確保全集團運營業務安全，海豐國際成立安全委員會，指導各業務集團的安全生產檢查小組工作，建立上下一體的安全管理組織架構。主要職責包括：指導建立、完善相應的風險防控預案以及日常演練；評估重大風險並

制定防控策略、應對方案等；其他需要安全委員會評估及決策的重大風險及避險政策。安全委員會由全體執行董事組成，並由首席執行官直接領導。

此外，為確保核心業務，也即運輸安全，海豐國際航運業務集團設立安全生產管理委員會，海豐航運總裁擔任委員會主任負責監督海豐國際安全運營。

安全管理委員會會議定期召開，聽取責任單位對生產安全事故、重大事故隱患(險情)的匯報，核查《風險、險情、事故清單》，跟進重大事故隱患(險情)整改落實進度，做出重大事故隱患(險情)整改、及生產安全事故處理決定；聽取安全監督管理部對季度登輪檢查情況的匯報，督促相關責任方就船況保養、設備安全等缺陷或風險隱患(險情)整改落實，或做出督導處罰決定；監督、檢查總部各中心／部門和專業公司安全生產培訓計劃的制定、落實情況；核查海豐航運總部各中心／部門和專業公司與安全生產相關的規章制度、操作規程、管理措施及應急預案等；會紀要向海豐航運董事會及海豐國際風險管理委員會匯報。

此外，船管公司總經理對公司的安全負有全面領導責任；總船長對船管公司的安全管理制度的建立、完善更新、匯編及落實執行負總責；對體系的有效運行負責；對船岸的應急事故的組織、處理的負責；監督職能部室和船舶執行公司安全、環保及能效方針；對船隊安全運營負責；總輪機長對船舶機器設備的安全和技術支持負有領導責任；

對船隊維護保養負責；ISM辦主任作為部門負責人對SMS的有效運行、公司安全管理制度在船、岸的落實負領導責任；

2、安全管理體系(SMS)政策

海豐國際致力於創建和維護一個安全、高效的工作環境。我們承諾遵守適用的國家或國際SMS標準和法規，在海上運輸過程中，特別注意符合國際海事組織(IMO)國際安全管理(ISM)規則。為此，我們建立了一套全面的安全管理體系(SMS)，旨在識別、評估、監控並控制運輸過程中的風險。

本公司的安全管理體系已經根據《公約》第IX/6.1條和《國際安全管理規則》第13.4條進行過定期核查，符合國際船舶和港口設施保安規則(ISM規則)、國際安全管理規則的要求，在巴拿馬共和國以及中華人民共和國香港特別行政區授權下由中國船級社頒發合格文件。

本公司董事會認可職業安全管理體系政策的實施戰略，並且承諾對安全管理體系的有效實施進行指導與監控，並在公司文化中強調安全的重要性。與我們的職業健康與安全政策相結合，我們堅持「零事故」和「零傷害」原則，確保每位工作者都能安全返家，並且承諾對海上運輸所涉及的社區和環境負有責任，通過安全管理來保護工作者和社區的福祉。

負責委員會：風險管理委員會下屬的安全委員會負責監督和指導安全管理體系的實施。

部門安全負責人：明確各部門在安全管理中的職責，確保各業務部門有具體人員負責日常安全管理工作，包括風險評估、培訓、事故報告等，負責船舶、堆場以及岸上物流過程中的安全管理。

針對船運、堆場等不同業務線，我們制定了特定的管理規範，依據公司原則性文件《安全管理手冊總則》、《安全環保方針》，制定了《職業健康安全運行控制程序》、《油

污應急計劃》、《船舶有害物質控制程序》、《危險品管理清單》、《船舶應急反應程序》等管理制度，明確危險杜絕、應急響應、事故處理等安全操作程序，切實保障安全。

公司在船舶管理方面制定有《船舶安全及維護保養檢查表》，並依據此表對公司的自有船舶進行航行安全、貨物安全、機艙及設備安全、人員安全、消防安全、防污染等一系列登輪安全檢查，同時還對甲板、貨艙、機艙及設備、救生設備、消防系統、環保設備等進行維護保養檢查。

公司在堆場管理方面制定有《堆場安全檢查項目表》，並依據此表對集團下屬所有運營中的堆場的出入控制、人員安全與培訓、設備安全、現場作業安全、消防安全、環境保護、應急管理、基礎資質、文件制度等一系列安全方面進行檢查。第一級是各運營堆場的每週自查，並編製上報自查報告；第二級是集團總部組織各堆場負責人進行交叉安全大檢查，各運營堆場每年至少進行1次。另外，集團內部例行審計也會進行一次全面檢查，中國大陸境內堆場每3年1次，境外堆場每2年1次。

公司在船隊方面有SMS手冊、SSP手冊、DMLC PART-II手冊，一切依據船級社／船旗國／公約精神要求。並具體制定有《職業健康安全運行控制程序》、《船員人身安全注意事項》、《船員值班、交接班制度》、《船舶衛生及藥品管理規定》、《船舶禁毒工作規定》。

除管理流程外，我們更注重培養員工的安全意識，確保每個人都理解安全的重要性，並在日常工作中實踐。並且宣傳開放報告的文化，鼓勵員工報告安全隱患和事故，不因報告而受到懲罰，確保問題能夠得到及時解決。

在安全管理體系開發、實施與評價的過程中，本公司廣泛徵詢工作者意見，並納入體系中。本公司致力於持續定期進行內部職業健康安全性能評價，在實施安全管理體系的同時，嘗試發現體系現存問題並且加以改進，採納最佳實踐和新技術以提高安全管理體系績效。並且制定優先級和行動計劃，並且將其與改善安全管理體系績效指標的量化目標結合，以應對這些風險，整合準備和響應緊急情況的行動。並且定期評價減少／預防安全問題／目標風險方面的進展。

我們致力於達到公司價值鏈範圍內的最高安全質量水平，致力於在達到內部安全事故淨零的同時，幫助上游供應商與下游合作夥伴提升安全水平，並且要求我們的供應商同樣遵守我們的安全事故淨零目標與安全政策公司將對供應商和合作夥伴的職業安全管理進行評價，並且與其合作，提供其需要的培訓，共同努力提高安全績效。同時，公司鼓勵供應商和合作夥伴制定並實施自己的安全管理體系，以確保全球供應鏈的安全。

3、安全相關培訓

公司承諾為工作者提供充分的安全管理體系培訓，以提高意識並減少運營健康和安全事故。

新員工培訓：為新員工提供全面的安全培訓，確保他們了解公司的安全政策和程序。

持續培訓：定期為所有員工提供安全培訓，包括最新的安全信息、技術和法規變化。

專業發展：支持員工在安全管理領域的專業發展，包括參加研討會、獲得認證等。

和諧發展

海運業務安全管理培訓：本公司海上員工佔比超過30%，本公司嚴格按照《國際勞工公約》以及本公司《職業健康安全運行控制程序》保證船員權益。我們強調，我們十分重視海員在工作過程中的身心健康，並且致力於不斷改善海員的工作環境安全與心理健康輔導，本公司確保將安全生產培訓、安全管理體系培訓納入到本公司員工培訓範圍內。通過定期培訓提高員工的安全意識，消除船上的事故和職業事故。

二零二四年，本公司船員培訓總投入時長達45,103小時，人均受訓時長35.9小時。

公司利用船員下船的時間，組織船員進行各類培訓，確保其中包含安全管理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，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，應在兩週內完成救生、消防設備、應急系統操作熟悉培訓。

陸上業務安全管理培訓，二零二四年，本公司陸上員工培訓人數達2,219人，累計培訓小時數達60,357小時。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。二零二四

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。安全生產培訓也是我們岸上員工培訓的重要組成部分，我們重視培養員工的安全意識，確保堆場等重要操作業務的員工培訓中包含安全管理體系文件及各種機務操作須知、事故安全分析等方面的培訓，確保每個人都理解安全的重要性，並在日常工作中實踐。

4、風險識別

1) 風險識別與管理程序

本公司將安全管理相關風險識別納入基於科學的公司全流程風險識別中，與我們的整體風險管理以及氣候風險管理採用了基本一致的分析流程與方法，包括案例研究、情景分析、利益相關方諮詢、技術工具、模擬演練等等。我們組建了跨部門的風險識別團隊，收集公司歷史數據以及行業和外部數據，識別了全公司業務流程中可能存在的安全風險，包括但不限於物理性以及信息風險等，並且繪製了風險矩陣。

針對已識別的風險，我們評估其優先級、風險影響程度、發生幾率等，將識別的風險記錄在風險登記冊中向董事會溝通和報告。並且建立風險監控機制，定期檢查風險的變化情況和控制措施的有效性，並制定並實施風險緩解措施，包括預防措施、減少措施和應急措施，強化該部分風險管理以及員工培訓。除此以外，我們也重視風險溝通，確保匯報流程的暢通，保證風險信息在組織內部和外部相關方之間得到有效溝通。

2) 風險矩陣與風險應對方針

本公司針對安全管理識別了主要業務(航行)中的主要風險，並分析其發生的可能性和潛在影響，制定了對應的風險應對方針與措施。

風險項目	風險識別與描述	發生可能性	發生影響	防風險措施	相關制度	風險防控 責任崗位
船舶航行風險	在大風浪中掉箱、進水、沉沒、污染；靠離泊作業中擦碰碼頭及損壞裝卸設施；發生船舶碰撞、觸礁、擱淺、溢油、火災	較低	高	船舶保險，執行體系文件相關規定	SMS文件080101、080102、080103、080104、070114、070108、080109	DPA／海務 主管
暴力恐怖風險	船員受到內部暴力或外部恐怖分子、海盜的襲擊	極低	高	P&I保險，執行體系文件相關規定	SMS文件060108、SSP	CSO
主機失控、失電	主機由於不明原因、錯誤操作或突發事件，致使船舶失控。	較低	較高	加強安全檢查，消除隱患，保持設備處於良好狀態。險情發生時執行體系文件相關規定。船舶保險。	SMS文件080200、080107、080105	DPA／機務 主管
船員危重傷病	船員違章操作、鬥毆致使船員受傷，以及突發事件、危重病導致船員生命受到威脅。	較低	較高	嚴格執行操作規範、船員人身保險、岸基醫療援助機構。	SMS文件080105	DPA／船員 主管
機艙火災	明火作業、機器設備溫度過高、電器設備引發、人員疏忽	極低	較高	控制可燃物質、火源、機器設備維護保養、嚴格執行操作規程	SMS文件070135、070136、080103、080113	DPA／機務 主管
貨艙火災	貨物的易燃易爆性、貨艙溫度過高、貨物綁紮不當移位、人員疏忽	極低	較高	根據易燃易爆貨物的特性制定相應的預防措施、監督做好貨物的綁紮、嚴格執行規章制度； 氣溫超過30度必須開艙內風機（若有），有些船沒有風機的，只有小窗戶，自然通風。	SMS文件070105、070106、080104、080113	DPA／海務 主管

3) 航行風險員工管理措施

本公司對員工身心健康所可能影響的航行安全極為關注，並且在安全管理體系制度文件中有針對性規定。

A. 疲勞風險管理

DMLC PART-II第六條(船級社代表船旗國主管機關認證審批)

本公司應為值班海員和職責涉及到指定的安全、防污染和保安職責的海員提供不少於下列述的休息時間：

- (a) 在任何24小時時段內最短不得少於10小時；和
- (b) 任何7天時段內不得少於77小時。

休息時間最多可以分為兩段，其中一段至少要有6小時，且相連的兩段休息時間的間隔不得超過14小時。

為了確保例外情況下船舶的持續安全操作，允許上面的休息時間要求出現一些例外，前提是在任何7天時間內休息時間不少於70小時，即：

- (a) 此類例外安排不得連續超過兩週；
- (b) 兩段例外情況之間的間隔時間不得少於例外情況持續時間的兩倍；
- (c) 休息時間最多可以分為三段，其中一段至少要有6小時，並且其它兩段的任何一段不得少於1小時；
- (d) 連續休息時間之間的間隔不得超過14小時；
- (e) 和在任何7天時間內，例外情況不得超過兩個24小時的時間。

例外情況應盡可能地考慮到經修正的STCW 1978公約規則的第B-VIII/1節中關於防止疲勞的指南。

船上每個人都有每天的休息時間記錄，岸基主管登輪檢查要求檢查船員休息時間記錄並指導糾正。體系文件中制定了相關問題出現時的補救措施。

B. 船上員工心理援助計劃

體系文件《職業健康安全運行控制程序》(No.020200)，旨在關注船員職業健康安全風險的運行控制過程和辦法。

除了團建活動外，本公司還為員工提供專業的心理健康培訓。如集運日本公司就組織了一次特殊且有意義的培訓－如何緩解工作中的壓力：從心理學角度分析常見消極情緒出現的原因，以及表現的具體情緒類型，從而幫助員工正確理解並面對工作所帶來的壓力。培訓過程大家靜心聆聽，認真做筆記，結束後，相互分享減壓解壓的心得。集運連雲港公司也開展了壓力管理與心理調試等相關課程學習，幫助員工降低心理壓力。

C. 系統性酒精和藥物篩查

- (a) 《船員人身安全注意事項》(No.060106)

船舶聚餐時間嚴禁超兩個小時；船上聚餐盡量喝飲料，絕不可以因聚餐影響正常的工作和值班。(禁止飲用白酒、威士忌等酒精含量20度以上的中高度酒，禁止私自在個人房間飲酒，船舶會餐時嚴格控制飲酒，以每人啤酒500ML或者紅酒150ML為上限；)值班／工作開始前4個小時內嚴禁飲酒；船上配備酒精測試儀，定期對船員測試並記錄。

(b) 《船員值班、交接班制度》(No.070103)

全體船員均嚴禁酗酒；值班船員及擔任保安職責的船員飲酒須遵守STCW公約相關規定。

(c) 《船舶衛生及藥品管理規定》(No.060102)

任何船員不得酗酒，履行安全、保安和海洋環境職責的船長，高級船員和其他海員血液酒精濃度(BAC)不高於0.05%或者呼吸中酒精濃度不高於0.25mg/L.並且對麻醉藥品的管理有明確規定

(d) 《船舶禁毒工作規定》(No.060105)

對毒品走私的管理規定，嚴禁船員吸食、注射毒品，保護船員身心健康。

(e) 根據船旗國／公約精神要求。

對於有酗酒傾向或者藥物成癮可能的船員，根據船旗國和公約精神要求，我們的SMS不能帶有處罰措施，我們的通常做法是調離船舶，並且採取補救措施。

5、安全成果與事故追蹤

為了確保合規性以及維持員工的安全意識，本公司定期進行合規性檢查，確保所有安全政策和程序符合相關法律法規和行業標準，並且建立文檔管理系統，確保安全相關文檔的可訪問性、更新和存檔。定期進行內部安全審計，評估安全管理體系的有效性。基於監測和評估結果，不斷改進安全管理體系。

關鍵績效指標(KPIs)：1.事故數；2.查出問題率

二零二四年，各運營堆場的每週自查，累計完成676次；集團總部組織各堆場負責人進行交叉安全大檢查13次，累計檢查2,210項次，其中安全方面1,820項次，服務方面390項次，共排查出缺點與隱患51項次，佔比2.3%。

二零二四年，堆場安全生產管理實現了全年所有堆場人員、機械及場地的重大安全生產的零事故。

二零二四年，公司第一級船上管理人員對船舶進行自查自評，累計完成327次；第二級岸上海務機務季度檢查發現問題853項，年度體系檢查發現船上SMS或ISPS問題1,071項。公司第三級安技人員共完成船舶安全及維護保養檢查約280,000次，其中安全檢查約108,800項次。二零二四年登輪檢查次數為285次，共排查出安全及維護保養缺陷4,502次，並立即完成整改。

二零二四年，安全生產委員會依據船舶ISM管理體系、IMO、SOLAS、MARPOL、STCW相關公約組織登輪檢查，每季度覆蓋每條船隻，檢查船舶維護保養和安全管理情況，並在登輪檢查過程中進行船舶風險識別，對登輪檢查中發現嚴重問題或未能及時改正的責任員工將予以處罰。此外，二零二四年集團就船舶安全管理開發了智能化平台，用於加強安全管理和數字化轉型。

本公司公開披露航行安全事故，包含人員傷亡、航行中產生的財產損失、船舶碰撞事故。

根據二零二四年度的安全事故台賬，該年度我們的：航行安全事故為2起，均為導致人員傷亡的碰撞安全事故；均為重大航行安全事故。

和諧發展

導致員工受傷的安全事故具體情況見<職業健康與安全>章節中<安全事故工傷頻率>部分。

「五個零」目標	2023年	2024年
	發生次數	發生次數
海上嚴重事故	1	2
油氣洩漏造成的海洋污染事故	0	0
貨物嚴重事故	0	0
工業事故相關致命事故	0	2
員工過勞事故	0	0

6、安全貢獻

二零二四年，公司積極履行社會責任，在航行過程中配合地方部門搜救行動，並且在發現險情時主動進行救援。公司當年成功完成1次救援行動，累計救起4名落水人員。

「海豐俊德」輪協助搜救「浙象漁40011」落水人員

2024年9月8日，海豐國際下屬運營船舶「海豐俊德」輪在浙江嵊山海域協助營救4名落水人員。

當地時間1845時，「海豐俊德」輪航經嵊山以東9海里處，發現有船舶正在搜救落水人員，同時收到交管中心搜救落水人員的通知。「海豐俊德」輪隨即安排搜救部署工作並匯報給公司，啟動應急預案，加入現場救助行動。在第一輪搜救過程中，「海豐俊德」輪與他輪協作共救起4人，參與搜救的漁船救起4人，但仍有1人下落不明。各參與搜救的船舶仍鏗而不捨，「海豐俊德」輪繼續在落水海域仔細瞭望並提供照明，最終最後1名落水人員被成功救起，搜救工作圓滿完成。

「海豐卡加延」輪在菲律賓海域成功營救2名菲律賓籍遇險漁民

2023年12月14日，「海豐卡加延」輪在菲律賓海域成功營救2名菲律賓籍遇險漁民。

「海豐卡加延」輪航行期間駕駛台值班船員發現海面上有人員漂浮，經仔細觀察確認是2名落水人員趴伏在一艘即將沉沒的漁船上，正不斷向「海豐卡加延」輪揮動手臂和衣物。「海豐卡加延」輪船長立即拉響警報，啟動營救落水人員程序，迅速集合全體船員展開營救。海豐船管公司接報後立即啟動應急預案，協調救助行動。由於事發海域風高浪急，「海豐卡加延」輪即使靠近了遇險漁民，救助難度也非常大。拋出救生圈、放下繩梯和安全網等手段不足以安全營救落水漁民。船長當即決定釋放救生艇，船員隨救生艇下船救助遇險漁民。15時許，菲律賓海岸警衛隊根據船長的報告派官員上船接收被救漁民。



7、安全管理體系認證

安全管理體系外部認證

公司安全管理體系符合所適用的國際、國內有關職業健康、安全管理等方面的規定及規則，並且符合船級社和行業組織所建議的適用規則、指南和標準的要求，因此獲得行業組織和相關機構安全管理體系認證。

認證名稱	認證對象	覆蓋範圍	認證機構	有效期
香港旗符合證明(DOC)	海豐國際山東船管公司	國際航行香港旗其它貨船	中國船級社	2023.3.7-2028.3.8
	海豐國際上海船管公司			2024.05.09-2026.05.10
巴拿馬旗符合證明(DOC)	海豐國際山東船管公司	國際航行巴拿馬旗其它貨船	中國船級社	2022.11.15-2027.11.14
	海豐國際上海船管公司			2024.05.09-2026.05.10
中國旗符合證明(DOC)	海豐國際上海船管公司	國際航行中國旗其他貨船	中國海事局	2025.01.26-2030.01.25

備註：DOC證書是國際海事公約框架下的強制性認證文件，由船旗國政府或其授權機構簽發，用於證明船舶管理體系符合國際安全與防污染標準，其核心作用是確保航運企業建立系統化的安全管理機制。該證書依據《國際安全管理規則》第4條制定，要求船公司建立、實施並維護安全管理體系(SMS)，覆蓋船舶操作、維護、應急響應等全流程。

外部安全審核

公司每年均接受外部對安全管理體系以及健康安全與勞工權利審核，由第三方進行審計。

安全審核名稱	受審對象	頻率	審核內容	審核結果
香港旗符合證明(DOC)	海豐國際下屬全體船管公司	每年	公司的安全管理體系符合《國際船舶安全營運和防止污染管理規則》的要求。	符合標準
巴拿馬旗符合證明(DOC)				符合標準
中國旗符合證明(DOC)				符合標準
海員外派機構資質證書	海豐國際下屬船員公司	每年	根據中華人民共和國海員外派管理相關的法律法規以及海事勞工公約，全面審核公司船員培訓、船員上船協議的簽訂情況；船員證書申辦及任解職報備情況；專職業務人員和管理人員的配備情況；海員外派管理制度執行情況；以及船員勞動合同簽署及社保繳納情況等。	符合標準，符合《2006年海事勞工公約》規則1.4要求。

公司安全管理體系內審

公司每年均會開展安全體系內審工作，驗證公司安全管理體系文件的執行情況是否完善落實，並符合相關公約、法律法規和標準。

安全審核名稱	受審對象	頻率	審核內容	審核結果
公司岸基及船舶內審	海豐國際下屬全體公司岸基及DOC下船舶	每年	根據公司安全管理體系文件、ISM規則、適用的國際公約、法律法規及行業標準等，對公司安全管理體系的符合性和有效性進行了全面驗證。驗證公司安全管理體系運行是否滿足公司體系文件、認證規則和標準；核查、驗證岸基、船舶管理活動是否滿足適用的公約、法律、法規的要求。	審核結果表明，公司建立的岸基、船舶管理體系符合ISM規則及相關國際、國內公約、法規、規則、標準和行業指南的要求，能夠有效支持公司安全管理方針和目標的實現。

4.7 員工薪酬福利及激勵

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。本公司注重辦公環境的空氣質量，新裝修的辦公室均安裝了新風系統。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。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。

1. 薪酬與福利

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。本公司在各經營所在地平均薪酬均高於當地平均薪酬水平，此外，為確保外派輪崗員工生活質量，將根據當地薪酬水平進行調薪或給予生活補貼、外派補貼等。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。

二零二四年薪酬總數為195.7百萬美元（包括股權激勵）。經統計，二零二四年度，本公司CEO外員工年薪平均數約3.6萬美元，中位數約2.2萬美元，CEO年薪約153萬美元，CEO年薪為員工年薪平均數的43倍，員工年薪中位數的70倍。

根據本公司制度與承諾，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，並且視情況提供兼職和遠程工作選擇。公司不鼓勵員工加班，如果確實需要加班，應OA提出加班申請，並經上級領導審批。如確需要的，按照各國家當地規定給予員工調休或加班費。各公司員工的最長工作時間參照當地勞動法規，以避免對員工健康和福祉造成影響，最長加班時間亦有上限，並需給予報酬。此外，公司對於外派員工每年額外給予10天的帶薪探親假期。根據各國家或地區的法律法規制定工作時間、法定休假，實行帶薪年休假、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。二零二四年度，岸上員工共有8,966人次享受帶薪休假，共計休假天數18,053天，休假天數相比去年提升了2.8%。海員休假制度與岸上員工有所不同，公司規定海上員工返回岸上正常休假不超過五個月，五個月以上為超期休假，二零二四年度，海上員工正常休假495人次，總天數59,400天，超期休假人次56人，總天數21,277天。

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，以中國多數地區法規而言，為女性98天的帶薪產假以及每年10天的帶薪育兒假，為男性員工提供每年10天的帶薪共同育兒假，直至子女3週歲為止，女性員工享受128天的帶薪產假與帶薪育兒假，男性員工享受30天的帶薪育兒假。另外，我們還按照地區法

和諧發展

規為員工提供了以父母護理假為代表的其他帶薪家庭看護假，根據政策提供5-15天不等。本公司二零二四年育兒假實際享受人數相比於二零二三年有所上漲。

	二零二二年		二零二三年		二零二四年	
	男	女	男	女	男	女
當年可以享受人數	51	51	57	52	36	62
當年實際申請人數	12	19	13	20	16	32
當年預計復職人數	12	17	15	21	16	30
當年實際復職人數	11	12	15	21	16	26
前一年實際復職人數	8	11	12	19	17	18
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	7	10	12	17	16	16
當年應復職實際申請延期人數	0	0	0	0	0	0
休育兒假的員工的返崗率	91.67%	70.59%	100.00%	100.00%	100.00%	86.67%
休育兒假的員工留任率	87.50%	90.91%	100.00%	89.47%	100.00%	88.98%

本公司不僅重視員工享有育兒假福利，同時為生產後返崗的員工提供獨立的母嬰室。以上海公司、香港公司、集運連雲港公司為例，提供了空間獨立、環境良好、隱私、舒適、和衛生的母嬰室，以便新媽媽可以為新生兒進行母乳餵養或吸奶，同時配有冰箱、沙發茶几、飲水機、中央空調等設施。集運胡志明公司為擁有未滿歲孩子的女性同事提供了一項福利，女員工可以選擇上班遲到一個小時或提前下班一個小時，以便更靈活地安排時間照顧孩子。這一舉措旨在為女性同事們創造更加寬鬆的工作環境，讓她們能夠更好地平衡職業與家庭責任。集運日本公司為員工提供靈活介護假，讓員工能夠以小時級別

請假育兒。另外，儘管出於辦公地點分散原因我們無法直接提供托兒設施，但我們為生育員工除假期外還進行探望和提供福利金以及育兒補貼／子女教育津貼，為他們提供財政支持以確保能獲得良好托兒服務。公司希望通過以上福利，為員工提供更多的靈活性和支持，共同創造一個更加溫馨和諧的工作氛圍。感謝每位女性同事為公司和社會的付出，願這一福利服務能為她們帶來更多方便和輕鬆，我們計劃將這一政策在更多區域推廣。

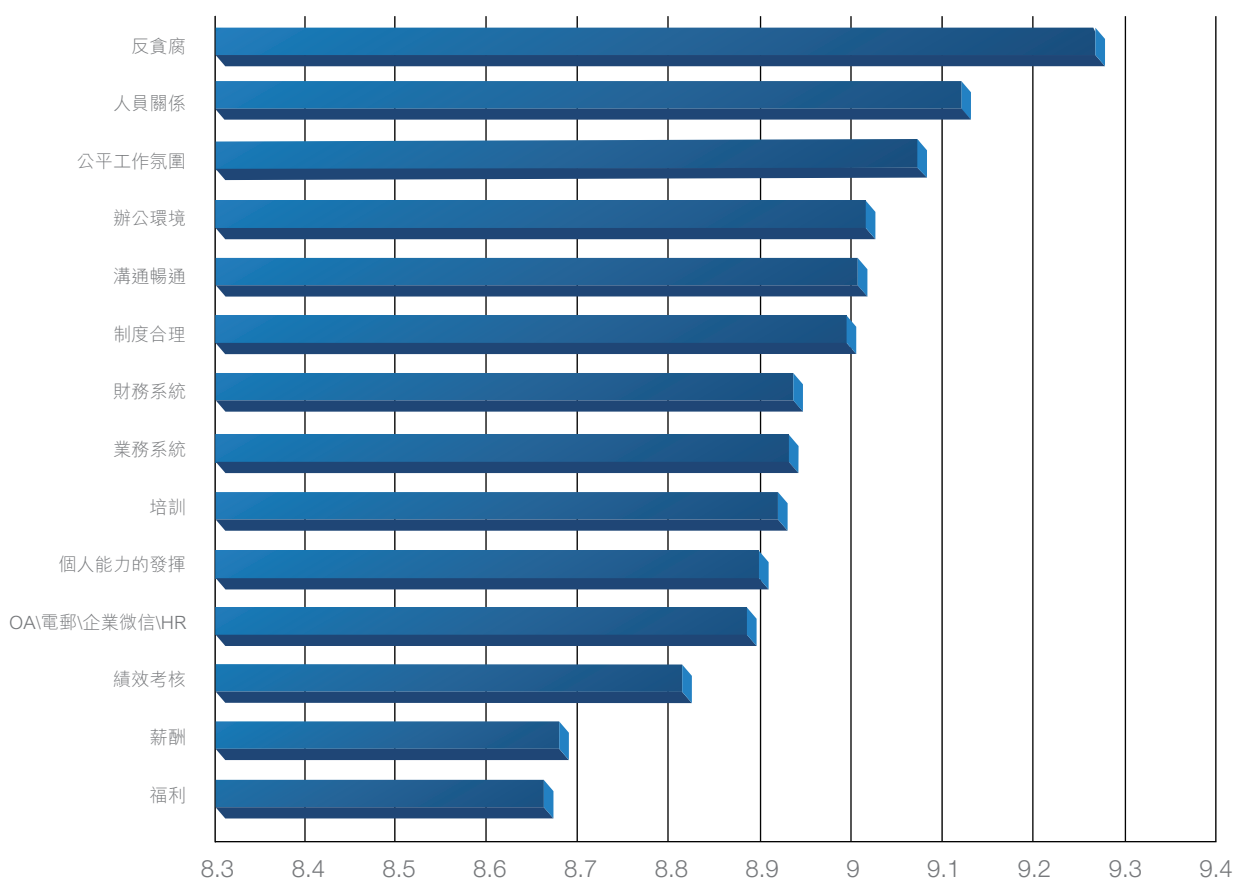


2. 滿意度及幸福感調查

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。二零二四年度本公司進行了員工滿意度調查問卷，參加人數超過3,000人，問卷覆蓋率達到100%，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，按滿意程度從低至高形成如下排序矩陣。

對比表	二零二一年	二零二二年	二零二三年	二零二四年
員工滿意度	86%	85%	89%	89%
統計覆蓋率	50%	56%	63%	100%

2024年員工滿意度水平



與二零二三年相比，二零二四年度員工滿意度整體評分提高，其中對辦公環境方面的滿意度有較大幅度的提高，這得益於我們對員工關懷與舒適職場環境發展的投入。針對員工滿意度較低的薪酬福利事項，公司將持續採取以下改進措施：

- 各分支機構不斷優化薪酬結構，調整薪酬標準，提供各類補貼；
- 與員工細緻溝通，及時了解員工需求且拿出契合的改進意見並改善培訓與績效考核的方案。

除員工滿意度調查外，我們還進行了員工幸福感調查，得到了2,072份反饋，覆蓋了93.4%的員工，員工幸福感調查更能在整體層面上直觀體現出本公司員工對當前崗位與待遇滿意程度。

	(淨)幸福人數		
	平均分數(0-10)	(9-10分視為滿意)	幸福人數佔比
最高幸福度員工比例	8.97	1,497	72.25%
員工淨推薦值(eNPS)	不適用	1,430	69.02%
細分項如下			
對工作、職業本身的滿意度	8.97	1,464	70.66%
目標感、自我驅動感	8.87	1,319	63.66%
快樂度	8.70	1,244	60.04%
壓力度	6.69	398	19.21%

備註： 打分方式為，在0-10的範圍內，9-10視為幸福，7-8視為態度中立或不完全滿意，0-6被視為批評者或不滿；員工淨推薦值eNPS=(推薦者人數-批評者人數)/受訪者人數

就調查結果而言，我們認為我們的員工對本公司滿意程度較高，我們將不斷改進我們的員工待遇、制定更加良好的員工生涯培養計劃，並提供更多的員工福利與服務。

3. 股權激勵

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。本公司的股權激勵計劃包括期權計劃及股權激勵方案：

截止二零二四年十二月三十一日，員工及管理層持股約佔公司總發行股份的62.81%；

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139,000股：

授出的獎勵股份總量如下：

年度	授出的 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
2023	21,487,433	724
2024	7,582,548	667
合計	72,696,172	

和諧發展

獎勵股份會在授予後三年（或者董事會批准的其他時間）歸屬給員工。截至二零二四年十二月三十一日，當年高級管理層以下員工共615人被授予股份獎勵，佔員工數的27.72%。其餘52位被獎勵者均為公司高管、董事或聯營非並表公司人員，公司未來將持續研究股權激勵的方式和力度，更好地發揮對員工以及聯營公司的激勵作用。

4. 團建活動

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。二零二四年度，公司所有營運地的分支機構在延續「強身健體、蓄勢待發」的健康運動倡議同時，開展了以「綠色發展、永續前行」為主題的環保團建活動，既增強了員工體魄，豐富了員工的生活，又推廣了可持續發展的環保理念，提升團隊凝聚力並宣傳企業文化。

香港公司與「一個地球」自然基金會共同進行紅樹林植樹活動



上海公司組織濕地保護活動



海豐電商舉行淨灘活動



和諧發展

上海公司舉行環保環湖徒步撿垃圾活動



韓國公司參加「海洋日」綠色馬拉鬆



印尼公司舉行山林徒步活動



公司也非常重視船員的健康，樹立「全船健身，從我做起」的健身意識，倡導「每天健身一小時，健康工作每一天，幸福生活一輩子」健康生活理念，廣西輪舉行乒乓球比賽



山東輪舉行象棋比賽



蘇比克輪舉行飛鏢比賽



4.8 公共政策與社區支持

1. 公共政策參與制度

本制度旨在確保公司在捐款、遊說活動、行業協會參與等方面的透明度和合規性，同時促進公司在氣候行動、生物多樣性、水資源等環境保護以及人權保護等方面的積極影響。公司為履行公司的社會和環境責任與維護利益相關方利益，可以在立法、政治和公共話語中合法發聲，但對政治運動的過度捐款、遊說支出和對行業協會的捐款以及這些捐款缺乏透明度可能會損害公司的聲譽並產生腐敗風險。公司應對氣候變化的承諾與其遊說活動之間的不一致也會損害聲譽，並嚴重破壞全球向更可持續經濟過渡的努力。

因此，本公司堅持審核任何對外部組織的直接或間接捐款、以及所加入協會的可持續發展與其他公共政策主張，嚴格限制任何政治性捐款，並且每年披露相關捐

款、支出和會費的金額和使用情況，並建立管理協會會籍的制度。該制度覆蓋本公司經營業務所在的所有司法轄區。

公司參與公共政策制定和討論的原則是確保公共政策參與的廣泛性、透明性和有效性，促進政策的科學制定和有效執行，實現公共利益的最大化。公共政策參與應遵循公開、公平、公正的原則，確保公司利益相關方知情，並保障利益相關方權益，遵循公司在氣候變化、環境保護、人權保護等各方面的立場。

本公司運營管理中心負責政策的制定、執行和監督，是政策參與的組織者和執行者，並且收集和整理員工意見。本公司首席執行官對公共政策參與的治理框架負責，最終決定公司公共政策參與原則。

2. 捐款原則與限制

本公司承諾將透明地披露所有政治捐款和慈善捐款，並確保這些捐款不會用於任何形式的賄賂行為，我們不會將政治捐款或慈善捐款作為獲取業務或政府合同的手段。並且原則上我們不進行任何政治性捐款，本公司不會直接或者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做出現金或貴重禮物饋贈，或者類似報酬的承諾。

我們承諾每年披露對政治運動或組織、遊說者、貿易協會和其他影響政治運動或立法的免稅團體的貨幣捐款總額，這包括所有對以下方面直接和間接的支出、捐款或付款和會員費：

- A. 政治運動、投票措施或公投。
- B. 其職責是影響政治運動或立法活動的政治組織、貿易協會或免稅團體，包括商會、貿易委員會等。
- C. 註冊遊說者和遊說團體。
- D. 其他與政治運動無關的一般慈善捐款或付款支出。

和諧發展

報告金額根據GRI Disclosure 415-1標準，

- A. 按國家和接受人／受益人分列的本組織直接和間接作出的財政和實物政治捐助的貨幣價值總額。
- B. 實物捐助的貨幣價值估計方法和金額。

公司承諾透明地披露所有政治捐款和慈善捐款以及相關付款或會費支出，確保這些捐款不會被用於任何形式的賄賂行為。即使當年度該類別捐款金額為零，本公司仍會盡到披露責任。

公司將評估捐款對政治運動、貿易協會和其他免稅團體的貢獻金額以及遊說支出的透明度，並制定管理體系以確保捐款的使用符合我們一貫的可持續發展主張以及社會和環境責任。

3. 協會加入政策

1) 氣候相關協會加入

公司將評估捐款對政治運動、貿易協會和其他免稅團體的貢獻金額以及遊說支出的透明度，並制定管理體系以確保遊說活動和行業協會的會員資格符合我們一貫的可持續發展主張以及社會和環境責任。

我們承諾我們的政策主張和公開活動參與不會阻礙可持續發展目標的進展，我們不支持導致與向低碳經濟過渡不一致的政策和法規。我們承諾我們不會為了企業利益向政策偏向企業議程或能特別接觸政客的政黨捐款，或加入違反我們環保與可持續發展主張的協會或組織。

我們承諾我們將公開披露我們目前參與公共政策制定和遊說活動的任何有代表性的協會或委員會的成員資格，或對任何協會或委員會作出貢獻的情況，並且指出該組織在氣候變化、生物多樣性、水資源、環境影響、人權等多種

方面與本公司支持立場的任何差異。我們確保我們的行業協會成員身份不會與我們的氣候及其他領域公開戰略相抵觸，並在立場有所矛盾時採取行動。

2) 公開立場

我們公開聲明，我們在參與公共政策制定和直接遊說或資助第三方遊說的主要問題上的立場如下：

氣候方面：盡可能完全符合巴黎協定目標，將2050年全球變暖限制在遠低於2攝氏度的目標，盡可能將全球變暖控制在1.5攝氏度溫度升高目標以內，支持2050年淨零排放。支持促進可再生能源增長的措施，以及碳定價政策。

廢棄物與有毒物質排放方面：完全支持IMO和各國降低廢棄物與有毒物質排放的相關議程與計劃。

生物多樣性方面：盡可能完全符合昆明－蒙特利爾全球生物多樣性框架，以及本公司的無毀林承諾。

水資源方面：符合聯合國可持續發展目標6的清潔飲水與衛生設施要求。

人權方面：《國際海事勞工公約》、國際勞工組織的核心公約和額外保護、聯合國全球契約、弱勢群體保護。

利益相關方方面：重要利益相關方參與，社區回饋，人才培養。

3) 法律與合規

本公司承諾，在法律禁止對政治運動、貿易協會和其他免稅團體的捐款貢獻或對遊說進行資助的國家與地區，本公司絕不開展此類活動。並且，原則上本公司不在任何國家或地區進行政治性捐款或遊說資助。

4. 資助、遊說活動與行業協會會員資格管理系統

本政策旨在確保公司在資助、遊說活動和行業協會會員資格管理方面的合規性、透明度和效率。通過建立一個全面的管理系統，公司將能夠更好地監控和控制與這些活動相關的成本、風險和機會。本政策適用於公司所有涉及資助、遊說活動和行業協會會員資格的部門和員工。

所有遊說活動必須遵守相關法律法規，包括但不限於《遊說披露法》和《外國代理人登記法》及其他經營所在地當地法律法規。本公司必須在所有遊說活動中明確標識身份和利益。

任何資助、遊說活動或行業協會會員資格的申請必須通過正式的審批流程，包括但不限於預算審批、目標設定和風險評估。

- A. 預算審批應包括預期成本評估和預期收益和價值報告。
- B. 目標設定方面，我們將評估資助、遊說活動或行業協會會員資格與《巴黎協定》、昆明－蒙特利爾全球生物多樣性框架、聯合國可持續發展目標、國際勞工組織的核心公約等相關重要公約的一致性，也即與本公司公開立場的一致性。並且在支持活動或協會加入前進行。
- C. 公司必須評估與資助、遊說活動和行業協會會員資格相關的風險，並制定相應的風險緩解措施。風險管理應包括對潛在法律、財務和聲譽風險的評估。

資助、遊說活動和行業協會會員資格的預算必須明確、合理，並與公司的整體戰略目標相一致。

所有遊說活動和行業協會會員資格的相關信息必須詳細記錄，並定期向管理層報告。記錄應包括活動的目的、參與者、成本和結果。

二零二四年度，本公司並未開展任何類型的直接遊說活動。

5. 問題解決框架與退出政策

為確保本公司在資助、遊說活動和行業協會會員資格方面的管理有效，當發現貿易或行業協會的遊說活動與《巴黎協定》的目標之間存在不一致時，本公司有一個既定的框架來處理這種情況：

初步措施：公開聲明使公司遠離與公開立場錯位的行業協會或遊說活動，與接受本公司支出的行業協會接觸並制定明確的時間表和處理程序。

升級措施：退出行業協會，對抗有違背於《巴黎協定》、昆明－蒙特利爾全球生物多樣性框架、聯合國可持續發展目標、國際勞工組織的核心公約等相關重要公約的活動或協會，也即有違背於本公司公開支持立場的活動或協會。

6. 合規與監督

公司建立監督機制，確保政策的執行，並定期評估政策的有效性。公司將對違反政策的行為採取相應的糾正措施。

本政策的執行由公司運營管理中心負責，確保所有活動和會員資格管理符合本政策的規定。任何違反本政策的行為都將受到公司的紀律處分。

公司將定期對遊說活動和行業協會會員資格進行監督和審計，以確保合規性和效率。審計結果將用於改進政策和流程。

7. 當年成果

1) 參與協會情況

參與協會或組織	協會類型	政策符合度	參與方式	會費支出／美元	捐款／美元	總支出／美元	參與目的
大自然保護協會(TNC)	非盈利自然保護組織	符合氣候變化、生物多樣性、廢棄物管理與水資源管理政策	大中華理事會理事	-	-	-	環境保護
深圳市一個地球自然基金會			參與	-	12,501	12,501	環境保護
企業綠色發展研究院	非盈利學術性組織		理事	-	-	-	可持續發展
中國航海學會			常務理事	1,111	-	1,111	學術交流
波羅的海國際航運公會(BIMCO)	非盈利行業協會		會員	2,213	-	2,213	行業交流
中國船東協會			常務理事、副會長單位	27,780	-	27,780	行業交流
中國船東互保協會			董事	-	-	-	行業交流
中國交通運輸協會航運物流分會			副會長單位	-	-	-	行業交流
香港船東協會			委員	2,564	-	2,564	行業交流
青島船東協會			常務理事	1,389	-	1,389	行業交流
青島船長協會		符合人權與利益相關方參與政策	理事單位	694	-	694	人才培養
山東船員服務協會			副會長單位	-	-	-	人才培養
上海國際航運中心發展促進會	副會長		4,167	-	4,167	人才培養	
大連海事大學「世界海事」理事會	理事單位		-	-	-	人才培養	
海洋類專業畢業生協作組會議	成員單位		-	-	-	人才培養	
其他下屬子、分公司參加的區域性行業協會	非盈利行業協會	無政策矛盾	/	50,822	-	50,822	開拓業務
綜上：政策影響相關協會或智庫	/	/	/	-	-	-	/
綜上：非盈利行業協會	/	/	/	89,629	/	89,629	非政治目的
綜上：智庫	/	/	/	1,111	/	1,111	非政治目的
綜上：其他類型組織	/	/	/	-	12,501	12,501	非政治目的

和諧發展

二零二四年度，我們對遊說、利益代表或類似方面的捐款與支出為0，對地方、區域或國家的政治運動／組織／候選人的捐款與支出為0，對其他（例如與投票措施或公投相關的支出）為0，對以立法或遊說為目的的行業協會或免稅團體（例如智庫）的相關捐款與支出為0。我們有所支出或參與的行業協會或團體，均不以影響政治運動或公共政策和立法為活動目的，與任何特定政黨事務或事業無關。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。

2) 捐款情況

受捐助對象	捐助類型	政策符合度	方式	支出／美元
上海海事大學	院校支持	符合利益相關方參與方針	捐款	277,798
山東外貿職業學院	獎學金	符合利益相關方參與方針	捐款	11,112
HOA KHANH TAY小學校	院校支持	符合人權方針	捐款	1,519
深圳市一個地球自然基金會	慈善捐款	符合氣候變化、生物多樣性 與水資源管理政策	捐款	12,501
泰國紅十字會	慈善捐款	符合人權方針	捐款	710
馬來西亞 Anbe Sivam Charity Home	慈善捐款	符合人權方針	物資捐贈	548
日本石川縣政府	救災資助	符合人權方針	捐款	3,293
越南祖國陣線	救災資助	符合人權方針	捐款	2,850
總和	/	/	/	310,331

公司的發展離不開當地社區的支持，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。二零二四年度，本公司在教育扶貧、航運人才培養、教育設施更新、科創建設、環境保護、災害救援等方面做出了貢獻，公益總額投入約31萬美元。

和諧發展

案例：

2024年11月2日，山東外貿職業學院與海豐物流合作開展的第三屆「海豐班」順利結課，雙方領導及相關學生出席儀式。結課儀式上，雙方領導分別為27名「海豐班」學生頒發結課證書，並為榮獲「海豐獎學金」的40名學生頒發榮譽證書。未來，雙方將通過更多形式的校企合作，促進學生就業能力的提升，助力高校培養更符合社會需求的人才。



案例：

2024年10月16日，上海海事大學第七期SITC Mini-MBA航運定向培養班開班儀式暨校企合作捐贈儀式在上海海事大學海豐國際學術交流中心成功舉行。海豐國際與上海海事大學長期保持全方位、深層次、可持續的戰略合作關係，分別在人才培養、產教融合、學術交流和公益慈善等方面開展了多角度多形式的合作內容。本次儀式的舉行，標誌著校企合作的新篇章。未來，雙方將進一步深入合作，共同探索校企合作的新模式，培養更多高素質複合型專業人才，共促產業的高質量可持續發展。



案例：

2024年4月2日至4日，由海豐國際贊助香港中文大學「智能物流數據馬拉松2024」活動在香港數碼港成功舉行。

此活動由香港中文大學亞洲供應鏈與物流學會(AISCL)主辦，參與者被給予35小時不間斷的時間，以理解和深入分析提供的運輸和物流相關數據集，參與網上購物背後的複雜數據的處理過程，透過大數據分析，對物流運作、服務或商業模式提出創新見解。

海豐國際為該活動提供贊助，進一步深入探討校企學術交流，推動港航物流數字化、智能化的創造性升級。公司會堅持促進創新，致力於推動科技進步和持續發展。



案例：

2024年10月24日，海豐泰國地區公司聯合組織「海豐齊助力，攜手共抗災」慈善捐款活動。泰國紅十字會主席Khan Prachuabmoh先生出席見證。2024年9月以來，受颱風「摩羯」侵襲引發的持續降雨、洪水和山體滑坡已造成泰國23府嚴重災害。特別是清邁和清萊兩府遭遇30年來最嚴重的洪災，引發重大傷亡和財產損失。海豐泰國各公司秉承海豐的優良傳統，積極踐行社會責任、回饋社會，共為受災地區捐贈現金和救災物資八萬泰銖。涓涓細流匯集成溫暖大愛，相信這份微薄之力可以帶去關愛和溫暖，助力當地受災群眾早日渡過難關，重建美好家園。



和諧發展

案例：

2024年10月25日，海豐集運西馬在馬來西亞巴生兒童福利院舉辦了「共享屠妖節喜悅，溫暖有需要的心」慈善活動。活動中，每位員工積極參與可回收物品的捐贈，在獻出愛心的同時為環保貢獻一份力量。精心準備的豐富節日食品以及日常生活必需品，為福利院的孩子們送去溫暖與關愛。不僅幫助了有需要的群體，也讓大家共同感受到奉獻的快樂和節日的喜悅，用行動溫暖世界。通過此次活動，海豐集運西馬踐行了關愛社區、傳遞溫暖的公益理念，展現了企業在支持社區慈善活動中的責任擔當。



案例：

海豐物流泰國公司與泰國教育慈善機構EDF助學基金會聯合舉辦，以「同一藍天下—為泰國失學兒童創造美好未來」為主題，在5年的時間裡，由公司每年捐助6名因貧困、殘疾或孤兒等原因失學兒童的學費，並由員工一對一關懷陪伴成長，以此幫助這30名泰國兒童更加堅強自信地面對未來的困難和人生的挑戰。



展望

二零二五年，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：

- 更新並監控短中長期環境指標及實現路徑，盡快實現淨零目標；
- 確保公司船舶嚴格符合IMO的最新要求，並維持較高CII評級；
- 推進更多綠色投融資項目；
- 跟蹤新型能源船舶及燃料技術的變化；
- 提升數據的準備確性和可比性；

在社會方面：

- 關注利益相關者的重大議題，提升供應鏈綠色發展；
- 提升供應鏈ESG相關事項並加強審計監督；
- 儲備人才，培養梯隊；
- 完善利益相關者滿意度調查；

在管治方面：

- 參與MSCI\CDP\S&P評分，向優秀公司的最佳實踐學習；
- 確保董事會及委員會成員獨立性與多元化；
- 加強管控行業及地區所涉及的各项風險。

附錄一：獨立核實聲明



核實聲明

範圍及目的

香港品質保證局獲海豐國際控股有限公司（下稱「海豐國際」）委託為其海豐國際 2024 年環境、社會及管治報告（「報告」）中所述的可持續發展信息披露（「選定披露」）進行獨立核實工作。可持續發展信息披露涵蓋了海豐國際於 2024 年 1 月 1 日至 2024 年 12 月 31 日期間可持續發展表現的信息。核實工作涵蓋但不限於「報告」中披露的：

- 2024 年企業關鍵績效指標及其狀況（「報告」中「節能環保」的章節）關於船舶運作產生的二氧化碳（CO₂）、氮氧化物（NO_x）和硫氧化物（SO_x）排放

核實工作的目的是對可持續發展信息披露提供獨立的合理保證意見，報告是依據以下報告披露框架編制：

- 香港聯合交易所有限公司上市規則附錄 C2 所載之《環境、社會及管治報告指引》（《ESG 指引》）（2023 年 12 月 31 日起生效版本，該版本仍然適用於 2025 年 1 月 1 日之前開始的財政年度的報告）

核實組也參考以下信息披露框架檢閱報告的內容，基於報告的信息披露參考了：

- 全球報告倡議組織（GRI）的《可持續發展報告標準》2021
- 氣候相關財務披露工作小組（TCFD）的建議

保證程度和核實方法

香港品質保證局的核實程序是參考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」（“ISAE 3000”）進行的。證據收集過程採用基於風險的方法來獲得 ISAE 3000 中規定的合理保證水平。

我們的核實程序包括但不限於：

- 對報告中的可持續發展信息進行抽樣，例如相關聲明和表現數據，用於詳細驗證；
- 核實選定的可持續發展信息樣本的原始數據資料及相關支持證據；
- 訪問相關負責人員；和
- 檢查內部控制機制。

附錄一：獨立核實聲明



角色和責任

海豐國際負責相關的信息系統，依照該系統建立和維護記錄和報告程序，包括可持續發展信息和表現的計算和確定。香港品質保證局核實小組負責對報告期間內的可持續發展信息披露作出獨立核實意見。核實是根據海豐國際與香港品質保證局雙方同意的核實範圍、目的和標準進行。

獨立性

香港品質保證局沒有參與收集和計算此報告內的數據或報告內容的編制。就提供此報告核實服務而言，核實過程是完全獨立的。香港品質保證局與海豐國際之間並無任何會影響核實公正性的關係。

局限性和除外情況

由於服務範圍、核實標準的性質和核實方法的特點，本次核實存在以下局限性和除外情況：

- i. 核實範圍僅限於驗證有關原始數據或資料轉錄和轉換至報告中所披露的可持續發展信息，例如報告中所述的聲明和表現數據。可持續發展信息可能存在本質上的不確定性。
- ii. 評估可持續發展措施的執行質素和實施有效性、估算方法和技術的適宜性並不包括在核實範圍之內。
- iii. 原始數據或資料的核實是採用抽樣方法並信賴客戶的陳述，因此，可能會存在未被發現的錯誤或錯誤陳述的情況。
- iv. 核實不包括任何超出核實時間覆蓋範圍的信息或資料。

結論

根據核實過程所獲得的證據和結果，核實組作出合理保證結論認為該報告是依據香港聯合交易所有限公司上市規則附錄 C2 所載之《ESG 指引》(2023 年 12 月 31 日起生效版，該規則仍然適用於 2025 年 1 月 1 日之前開始的財政年度的報告) 框架編制。

此外核實組檢閱報告後認為報告亦參考了 GRI 2021 和 TCFD 的建議框架當中的內容或部分內容作披露信息。

香港品質保證局代表簽署

丁國滔
運營總監

2025 年 3 月

參考編號: 14955393-VER

附錄二：港交所《環境、社會及管治報告守則》索引

	範疇、層面及績效指標	報告章節／ 參考指引	頁碼
引言			
整體方針9	獨立驗證相關信息	附錄一	155-156
強制披露規定			
管治架構13	董事會發出的有關ESG事項的聲明	關於本報告	2, 9, 10
匯報原則14	解釋在編備報告時如何應用重要性、量化和一致性等匯報原則	關於本報告	2
匯報範圍15	解釋環境、社會及管治報告的匯報範圍、選取流程以及變動	關於本報告	2
A1	排放物		
一般披露		節能環保	59
1.1	排放物種類及相關排放數據	節能環保	66-73
1.2	溫室氣體排放量[於2025年1月1日刪除]	節能環保	67-68
1.3	有害廢棄物總量及密度	節能環保	77
1.4	無害廢棄物總量及密度	節能環保	77
1.5	排放量目標及達到這些目標所採取的步驟	節能環保	67-71
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	76-79
A2	資源使用		
一般披露		節能環保	79
2.1	直接／間接能源消耗及密度	節能環保	80-81
2.2	總耗水量及密度	節能環保	85
2.3	能源使用效益目標及採取的步驟	節能環保	81-84
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	85-87
2.5	製成品所用包裝材料的總量及單位估量	節能環保	80
A3	環境及天然資源		
一般披露		節能環保	88
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	88-91
A4	氣候變化		
一般披露		節能環保	91
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 [於2025年1月1日刪除]	節能環保	91-109
B1	僱傭		
一般披露		和諧發展	110
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	114-118
1.2	按性別、年齡組別及地區劃分的僱員流失	和諧發展	114-118
B2	健康與安全		

附錄二：港交所《環境、社會及管治報告守則》索引

範疇、層面及績效指針		報告章節／ 參考指引	頁碼
一般披露		和諧發展	126
2.1	過去三年每年因公亡故的人數及比率	和諧發展	128-129
2.2	因工傷損失的工作日數	和諧發展	128-129
2.3	描述所採納的職業健康與安全措施以及相關執行及監察方法	和諧發展	126-140
B3	發展及培訓		
一般披露		和諧發展	122
3.1	按性別及僱員類型劃分的受訓僱員百分比	和諧發展	123
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	123
B4	勞工準則		
一般披露		和諧發展	110
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	110-113
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	110-113
B5	供應鏈管理		
一般披露		責任運營	52
5.1	按地區劃分的供貨商數目	責任運營	52
5.2	描述有關聘用供貨商的慣例	責任運營	53-56
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	53-56
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	53-56
B6	產品責任		
一般披露		責任運營	49
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	52
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	52
6.3	描述與維護及保障知識產權有關慣例	責任運營	52
6.4	描述質量檢定過程及產品回收程序	責任運營	52
6.5	描述消費者數據保障及隱私政策	責任運營	47-48
B7	反貪污		
一般披露		責任運營	43
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	46
7.2	描述防範措施及舉報程序	責任運營	43-49
7.3	描述向董事及員工提供的反貪污培訓	責任運營	43-49
B8	小區投資		
一般披露		和諧發展	151
8.1	專注貢獻範疇	和諧發展	151-153
8.2	專注範疇所動用的資源	和諧發展	151-153

附錄二：港交所《環境、社會及管治報告守則》索引

	範疇、層面及績效指針	報告章節／ 參考指引	頁碼
氣候相關披露		節能環保	91
(I) 管治		節能環保	91
	(a) 負責監督氣候相關風險和機遇的治理機構	節能環保	10-14, 92, 102
	(b) 管理層在用以監察、管理及監督氣候相關風險和機遇的管治 流程、監控措施及程序中的角色	節能環保	10-14, 92, 102
(II) 策略		節能環保	92
	氣候相關風險和機遇	節能環保	92-100
	業務模式和價值鏈	節能環保	92-100
	策略和決策	節能環保	92, 104-109
	財務狀況、財務表現及現金流量	節能環保	93-98
	氣候韌性	節能環保	97-108
(III) 風險管理		節能環保	92
	(a) 發行人用於識別、評估氣候相關風險和機遇，以及釐定當 中輕重緩急並保持監察的流程及相關政策	節能環保	92-108
	(b) 發行人用於識別、評估氣候相關風險和機遇以及釐定當中輕 重緩急並保持監察的流程（包括發行人可有及如何使用氣候 相關情景分析來確定氣候關機遇的資訊）	節能環保	92-108
	(c) 氣候相關風險和機遇的識別、評估、優次排列和監察流 程，是如何融入發行人的整體風險管理流程，以及融入的 程度如何	節能環保	92-108
(IV) 指標及目標			
	溫室氣體排放	節能環保	67-68, 72
	氣候相關轉型風險	節能環保	93-100
	氣候相關物理風險	節能環保	93-100
	氣候相關機遇	節能環保	74-75, 93-100
	資本運用	節能環保	74-75, 93-100
	內部碳定價	節能環保	74, 109
	薪酬	公司治理、 節能環保	16, 74, 91-92
	行業指標	附錄五	SASB索引
	氣候相關目標	節能環保	67-71

附錄三：GRI內容索引

使用說明	海豐國際已參考GRI準則報導二零二三年一月一日至二零二三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	3
	披露項2-2納入組織可持續發展報告的實體	2
	披露項2-3報告期、報告頻率和聯繫人	2
	披露項2-4信息重述	2
	披露項2-5外部鑒證	2
	披露項2-6活動、價值鏈和其他業務關係	3, 50, 52
	披露項2-7員工	113
	披露項2-8員工之外的工作者	116, 118
	披露項2-9管治架構和組成	12
	披露項2-10最高管治機構的提名和遴選	13
	披露項2-11最高管治機構的主席	4
	披露項2-12在管理影響方面，最高管治機構的監督作用	13
	披露項2-13為管理影響的責任授權	13
	披露項2-14最高管治機構在可持續發展報告中的作用	13
	披露項2-15利益衝突	20
	披露項2-16重要關切問題的溝通	21
	披露項2-17最高管治機構的共同知識	13
	披露項2-18對最高管治機構的績效評估	16, 20
	披露項2-19薪酬政策	15, 參見公司2024年報
	披露項2-20確定薪酬的程序	16, 74, 91-92
	披露項2-21年度總薪酬比率	141
	披露項2-22關於可持續發展戰略的聲明	9-12, 55
	披露項2-23政策承諾	11,24-32, 44-48,88,110,126
	披露項2-24融合政策承諾	10-15,35,54,63,111
	披露項2-25補救負面影響的程序	42,49,52,56,88,111
	披露項2-26尋求建議和提出關切的機制	21-26,28-32,36,49,51
	披露項2-27遵守法律法規	52,53
	披露項2-28協會的成員資格	150
	披露項2-29利益相關方參與的方法	21-32
	披露項2-30集體談判協議	110-113

附錄三：GRI內容索引

GRI標準	披露項	頁碼
GRI 3：一般披露2021	披露項3-1確定實質性議題的過程	21
	披露項3-2實質性議題清單	21
	披露項3-3實質性議題的管理	21
GRI 3：實質性議題2021 自願披露：		
GRI 201：經濟績效2016	披露項201-1直接產生和分配的經濟價值	6, 33, 126, 參見公司2024年報
	披露項201-2氣候變化帶來的財務影響以及其他風險和機遇	91-109
	披露項201-3固定福利計劃義務和其他退休計劃	128, 141-145
GRI 202：市場表現2016	披露項202-1按性別的標準起薪水平工資與當地最低工資之比	120, 141-145
	披露項202-2從當地社區僱用高管的比例	119
GRI 204：採購實踐2016	披露項204-1向當地供應商採購的支出比例	52
GRI 205：反腐敗2016	披露項205-1已進行腐敗風險評估的運營點	43-47
	披露項205-2反腐敗政策和程序的傳達及培訓	21, 43-47
	披露項205-3經確認的腐敗事件和採取的行動	45
GRI 206：反競爭行為2016	披露項206-1針對反競爭行為、反托拉斯和反壟斷實踐的法律訴訟	43,52
GRI 302：能源2016	披露項302-1組織內部的能源消耗量	69, 80
	披露項302-2組織外部的能源消耗量	72
	披露項302-3能源強度	66-81
	披露項302-4減少能源消耗	66-84
GRI 303：水資源和污水2018	披露項303-1組織與水作為共有資源的相互影響	85-87
	披露項303-2管理與排水相關的影響	75-78, 85-87
GRI 304：生物多樣性2016	披露項304-1組織在位於或鄰近保護區和保護區外的生物多樣性豐富區域擁有、租賃、管理的運營點	88-91
	披露項304-2活動、產品和服務對生物多樣性的重大影響	88-91
GRI 305：排放2016	披露項305-1直接(範圍1)溫室氣體排放	67
	披露項305-2能源間接(範圍2)溫室氣體排放	67
	披露項305-3其他間接(範圍3)溫室氣體排放	72
	披露項305-4溫室氣體排放強度	67-72
	披露項305-5溫室氣體減排量	66-75, 81-85
	披露項305-7氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOX)和其他重大氣體排放	66-69
GRI 306：廢棄物2020	披露項306-1廢棄物的產生及廢棄物相關重大影響	75-79
	披露項306-2廢棄物相關重大影響的管理	75-79
	披露項306-3產生的廢棄物	75-79

附錄三：GRI內容索引

GRI標準	披露項	頁碼
GRI 308：供應商環境評估2016	披露項308-1使用環境評價維度篩選的新供應商	53-56
	披露項308-2供應鏈的負面環境影響以及採取的行動	53-56
GRI 401：僱傭2016	披露項401-1新進員工僱傭率和員工流動率	113-119
	披露項401-2提供給全職員工(不包括臨時或兼職員工)的福利	123-126,141-145
	披露項401-3育兒假	141-142
GRI 403：職業健康與安全2018	披露項403-1職業健康安全管理體系	110, 126-140
	披露項403-2危害識別、風險評估和事故調查	113,126-140, 34-36
	披露項403-3職業健康服務	126-140
	披露項403-4職業健康安全事務：工作者的參與、意見徵詢和溝通	113, 126-140, 34-36
	披露項403-5工作者職業健康安全培訓	130
	披露項403-6促進工作者健康	127-129, 145-147
	披露項403-7預防和減緩與業務關係直接相關的職業健康安全影響	130
	披露項403-8職業健康安全管理體系覆蓋的工作者	110, 126-130
	披露項403-9工傷	129
	披露項403-10工作相關的健康問題	129
GRI 404：培訓與教育2016	披露項404-1每名員工每年接受培訓的平均小時數	123
	披露項404-2員工技能提升方案和過渡援助方案	122-125
	披露項404-3定期接受績效和職業發展考核的員工百分比	122-125
GRI 405：多元化與平等機會2016	披露項405-1管治機構與員工的多元化	113-119
	披露項405-2男女基本工資和報酬的比例	119-120
GRI 406：反歧視2016	披露項406-1歧視事件及採取的糾正行動	110-112
GRI 408：童工2016	披露項408-1具有重大童工事件風險的運營點和供應商	53,55,110,112
GRI 409：強迫或強制勞動2016	披露項409-1具有強迫或強制勞動事件重大風險的運營點和供應商	110-112
GRI 414：供應商社會評估2016	披露項414-1使用社會評價維度篩選的新供應商	53-56
	披露項414-2供應鏈的負面社會影響以及採取的行動	53-56
GRI 418：客戶隱私2016	披露項418-1涉及侵犯客戶隱私和丟失客戶資料的經證實的投訴	47-48

附錄四：氣候相關財務披露工作小組建議索引

建議與披露建議	頁碼
管治	
披露機構對氣候相關風險與機遇的管治情況	a) 描述董事會對氣候相關風險與機遇的監管情況 10-14, 92, 102 b) 描述管理層在評估和管理氣候相關風險與機遇的角色 10-14, 92, 102
策略	
披露氣候相關風險及機遇對機構業務、策略及財務規劃的實際及潛在影響(若屬重要資料)	a) 描述機構所識別的短、中、長期氣候相關風險與機遇。 92-100 b) 描述氣候相關風險及機遇對機構業務、策略及財務規劃的影響。 92-108 c) 描述機構的策略彈性，並考慮不同氣候相關情境(包括2℃或更嚴苛的情境)。 92-108
風險管理	
披露機構如何識別、評估及管理氣候相關風險	a) 描述機構識別和評估氣候相關風險的流程。 92-108 b) 描述機構管理氣候相關風險的流程。 92-108 c) 描述氣候相關風險的識別、評估和管理流程如何與機構的整體風險管理制度相結合。 92-108
指標及目標	
針對重要的資訊，披露用於評估及管理氣候相關風險及機遇的指標與目標	a) 披露機構依循策略和風險管理流程進行評估氣候相關與所採用的指標。 92-108, SASB索引 b) 披露範圍一、範圍二和範圍三(如適用)溫室氣體排放和相關風險。 67-72 c) 描述機構在管理氣候相關風險與機遇所使用的目標，以及落實該目標的表現。 67-71

附錄五：SASB海運行業可持續披露內容索引

可持續發展相關披露主題與指標

主題	指標	指標編號	單位	披露性質	數據	有關章節／頁碼
溫室氣體排放	範圍一溫室氣體全球排放量	TR-MT-110a.1	公噸CO2e	量化	1,701,433	67
	範圍一排放的長／短期戰略計劃、減排目標以及績效分析	TR-MT-110a.2	N/A	討論與分析	N/A	67-69
	1. 總能源消耗量 2. 重質油百分比 3. 可再生能源消耗百分比	TR-MT-110a.3	千兆焦耳(GJ)；百分比	量化	1. 總能源消耗量：6,050,657GJ 2. 重質油百分比：96.23% 3. 可再生能源消耗百分比：0	80
	新船平均能效設計指數(EEDI)	TR-MT-110a.4	克CO2/(噸*海裡)	量化	15.71	71
空氣質量	空氣排放的以下污染物： (1) 氮氧化物(不包括一氧化二氮) (2) 硫氧化物 (3) 顆粒物(PM10)	TR-MT-120a.1	公噸	量化	(1) NOx(不包括N2O)：42,113 (2) SOx：4,819 (3) 顆粒物(PM10)：1.00	69
	在海洋保護區或受保護養護區內的運輸時間	TR-MT-160a.1	航行天數	量化	0	89-90
環境影響	實施壓載水(1)交換和(2)處理的船舶百分比	TR-MT-160a.2	百分比	量化	自有船舶壓載水(1)交換：0% 自有船舶壓載水(2)處理：100%	90-91
	(1)洩漏和(2)排放到環境中的數量總和	TR-MT-160a.3	次數；立方米	量化	0	90-91
勞工健康與安全	損失時間事故率(LTIR)	TR-MT-320a.1	比率	量化	自有員工百萬小時工傷率：0.30 承判商相關員工百萬小時工傷率：0.49	128-129

附錄五：SASB海運行業可持續披露內容索引

主題	指標	指標編號	單位	披露性質	數據	有關章節／頁碼
商業道德	在國際透明組織腐敗感知指數排名最低的20個國家港口的靠港次數	TR-MT-510a.1	次數	量化	156	71
	因與賄賂或腐敗相關的法律訴訟而造成的貨幣損失總額	TR-MT-510a.2	貨幣單位	量化	0	43-45
事故安全管理	(1) 海上事故數量 (2) 被歸類為非常嚴重的百分比	TR-MT-540a.1	次數；百分比	量化	(1) 事故數量：2； (2) 重大事故佔比：100%	138
	符合滯船要求或滯船建議次數	TR-MT-540a.2	次數	量化	0	42
	因港口國管制發現有(1)缺陷和(2)滯留的次數	TR-MT-540a.3	次數	量化	(1) 缺陷：124 (2) 滯留：0	42
業務活動指標	船上員工人數	TR-MT-000.A	人數	量化	船上自有員工：1,257 船上承判商相關員工：923	117-118
	船舶總行駛距離	TR-MT-000.B	海里	量化	7,625,141	71
	工作天數	TR-MT-000.C	天數	量化	自有船隻：35,822 全船隊(含外租船)：2,977	71
	載重噸位	TR-MT-000.D	千噸	量化	2,366.678	71
	總運輸船隊中的船舶數量	TR-MT-000.E	數量	量化	112	71
	船舶停靠次數	TR-MT-000.F	次數	量化	14,607	71
	二十英尺標準箱／TEU數量	TR-MT-000.G	二十英尺標準箱／TEU數量	量化	178,501	71

附錄六：IFRS-S1－可持續相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
治理		
IFRS S1-27(a)	負責監督可持續相關風險和機遇的治理機構(包括董事會、委員會或其他同等的治理機構)或個人。具體而言，主體應識別這些機構或個人並披露下列有關信息：	10-14, 59-64, 91-109
	(i)可持續相關風險和機遇的責任如何反映在適用於該機構或個人的職權範圍、任務、角色描述和其他相關政策中；	10-14, 59-64, 91-109
	(ii)該機構或個人如何確定是否具備或將後續培養適當的技能和勝任能力，以監督為應對可持續相關風險和機遇而制定的戰略；	10-14, 59-64, 91-109
	(iii)該機構或個人獲悉可持續相關風險和機遇的方式和頻率；	10-14, 59-64, 91-109
	(iv)該機構或個人在監督主體的戰略、重大交易決策和風險管理流程和相關政策時如何考慮可持續相關風險和機遇，包括該機構或個人是否考慮這些風險和機遇之間的權衡；	10-14, 59-64, 91-109
	(v)該機構或個人如何監督可持續相關風險和機遇的目標的設定，並監控此目標的實現進展，包括是否以及如何將相關業績指標納入薪酬政策。	10-14, 16, 74, 91-109
IFRS S1-27(b)	管理層在監控、管理和監督可持續相關風險和機遇時所用的治理流程、控制和程序中的角色，包括：	10-14, 59-64, 91-109
	(i)該角色是否被授權給特定的管理層人員或管理層委員會，以及如何對該人員或委員會進行監督；	10-14, 59-64, 91-109
	(ii)管理層是否使用控制和程序監督可持續相關風險和機遇。如果是，如何將這些控制和程序與其他內部職能進行整合。	10-14, 31-42, 91-109

附錄六：IFRS-S1－可持續相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
戰略		
IFRS S1-29(a)	可合理預期會影響主體發展前景的可持續相關風險和機遇；	31-32, 64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-108
IFRS S1-29(b)	可持續相關風險和機遇對主體業務模式和價值鏈的當前和預期影響；	31-32, 64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-108
IFRS S1-29(c)	可持續相關風險和機遇對主體戰略和決策的影響；	31-32, 64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-108
IFRS S1-29(d)	可持續相關風險和機遇對主體報告期間的財務狀況、財務業績和現金流量的影響，以及在短期、中期和長期對主體財務狀況、財務業績和現金流量的預期影響，披露預期影響時應考慮主體如何將這些可持續相關風險和機遇反映在其財務規劃中；	31-32, 64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-108
IFRS S1-29(e)	主體的戰略及其業務模式對可持續相關風險的韌性。	31-32, 64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-108
可持續相關風險和機遇		
IFRS S1-30(a)	描述可合理預期會影響主體發展前景的可持續相關風險和機遇；	31-32, 93-108
IFRS S1-30(b)	針對主體識別的每項可持續相關風險和機遇，明確其可合理預期產生影響的時間範圍，即短期、中期或長期；	31-32, 93-108
IFRS S1-30(c)	解釋主體如何定義「短期」、「中期」和「長期」，以及這些定義如何與主體用於戰略決策的計劃時間範圍相聯繫。	92
業務模式和價值鏈		
IFRS S1-32(a)	可持續相關風險和機遇對主體業務模式和價值鏈的當前和預期影響的描述；	31-32, 99-100
IFRS S1-32(b)	主體的業務模式和價值鏈中可持續相關風險和機遇集中領域的描述(例如，地理區域、設施和資產類型)。	92-93, 98

附錄六：IFRS-S1－可持續相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
戰略和決策		
IFRS S1-33(a)	主體當前或計劃在其戰略和決策中如何應對可持續相關風險和機遇；	91-109
IFRS S1-33(b)	主體以前報告期間披露的計劃的進展，包括定量和定性信息；	64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100, 另參考2023年ESG報告
IFRS S1-33(c)	主體考慮在可持續相關風險和機遇之間的權衡（例如，在決定新業務部門的位置時，主體可能已經考慮這些業務對環境的影響以及將在社區中創造的就業機會）。	22-26, 88-91, 93, 98
財務狀況、財務業績和現金流量		
IFRS S1-34(a)	可持續相關風險和機遇對主體報告期間的財務狀況、財務業績和現金流量的影響（當前財務影響）；	64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100
IFRS S1-34(b)	可持續相關風險和機遇在短期、中期和長期對主體財務狀況、財務業績和現金流量的預期影響，並考慮主體如何將可持續相關風險和機遇反映在其財務規劃中（預期財務影響）。	64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100
IFRS S1-35(a)	可持續相關風險和機遇如何影響主體報告期間的財務狀況、財務業績和現金流量；	93-97, 另參考2023年ESG報告
IFRS S1-35(b)	第35(a)段中識別的將導致下一年度報告期間相關財務報表報告的資產和負債賬面金額存在重要調整的重大風險的可持續相關風險和機遇；	93-97, 另參考2023年ESG報告
IFRS S1-35(c)	基於主體管理可持續相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務狀況在短期、中期和長期將如何變化，並考慮如下因素： (i)主體的投資和處置計劃（例如，資本性支出計劃、重大收購和撤資、合營企業、業務轉型、創新、新業務領域和資產報廢），包括尚未簽訂合同的計劃； (ii)主體實施戰略所計劃的資金來源；	93-100 64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100 64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100
IFRS S1-35(d)	基於主體管理可持續相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務業績和現金流量在短期、中期和長期將如何變化。	64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100
韌性		
IFRS S1-41	主體應披露信息，使通用目的財務報告使用者瞭解主體對可持續相關風險引起的不確定性作出調整的能力。主體應披露其關於可持續相關風險的戰略和業務模式的韌性的定性和定量（如適用）評估，包括有關評估方法和時間範圍的信息。提供定量信息時，主體可以披露單個數值或區間範圍。	59-89, 91-109

附錄六：IFRS-S1 – 可持續相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
風險管理		
IFRS S1-43(a)	瞭解主體識別、評估、優先考慮和監控可持續相關風險和機遇的流程，包括這些流程是否以及如何被整合至並影響主體的整體風險管理流程；	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
IFRS S1-43(b)	評估主體的整體風險狀況及整體風險管理流程。	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
IFRS S1-44(a)	主體用於識別、評估、優先考慮和監控可持續相關風險的流程和相關政策，包括以下信息：	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
	(i)主體使用的輸入值和參數(例如，數據來源和流程所涵蓋的業務範圍相關的信息)；	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
	(ii)主體是否以及如何使用情景分析來幫助識別其可持續相關風險；	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
	(iii)主體如何評估這些風險影響的性質、可能性和量級(例如，主體是否考慮定性因素、定量閾值或其他標準)；	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
	(iv)相對於其他類型的風險，主體是否以及如何考慮可持續相關風險的優先級；	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
	(v)主體如何監控可持續相關風險；	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
	(vi)與上一報告期間相比，主體是否以及如何改變所使用的流程；	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
IFRS S1-44(b)	主體用於識別、評估、優先考慮和監控可持續相關機遇的流程；	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109
IFRS S1-44(c)	主體用於識別、評估、優先考慮和監控可持續相關風險和機遇的流程在多大程度上以及如何被整合至並影響主體的整體風險管理流程。	10-13, 22, 24, 29-32, 34-41, 55, 59-61, 91-109

附錄六：IFRS-S1－可持續相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
指標和目標		
IFRS S1-46(a)	適用的國際財務報告可持續披露準則要求的指標；	SASB索引
IFRS S1-46(b)	主體使用的用於計量和監控以下方面的指標：	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129
	(i)主體的可持續相關風險或機遇；	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129
	(ii)主體在該可持續相關風險或機遇方面的業績，包括其設定的任何目標和法律法規要求主體實現的任何目標所取得的進展。	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129
IFRS S1-51(a)	用於設定目標和監控目標實現進展的指標；	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129
IFRS S1-51(b)	主體設定或被要求實現的具體定量或定性目標；	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129
IFRS S1-51(c)	目標的適用期間；	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129
IFRS S1-51(d)	計量進展的基準期間；	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129
IFRS S1-51(e)	階段性目標和中期目標；	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129
IFRS S1-51(f)	每個目標實現情況的業績，和對主體業績的趨勢或變化的分析；	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129
IFRS S1-51(g)	對目標的修訂以及對修訂的解釋。	31, 40-41, 64-86, 99-110, 119, 126, 129

附錄七：IFRS-S2－氣候相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
治理		
IFRS S2-6(a)	負責監督氣候相關風險和機遇的治理機構(包括董事會、委員會或其他同等的治理機構)或個人。	10-14, 92, 102
	(i)氣候相關風險和機遇的責任如何反映在適用於該機構或個人的職權範圍、任務、角色描述和其他相關政策中；	10-14, 92, 102
	(ii)該機構或個人如何確定是否具備或將後續培養適當的技能和勝任能力，以監督為應對氣候相關風險和機遇而制定的戰略；	10-14, 92, 102
	(iii)該機構或個人獲悉氣候相關風險和機遇的方式和頻率；	10-14, 92-109
	(iv)該機構或個人在監督主體的戰略、重大交易決策、風險管理流程和相關政策時如何考慮氣候相關風險和機遇，包括該機構或個人是否考慮這些風險和機遇之間的權衡；	92-109
	(v)該機構或個人如何監督氣候相關風險和機遇目標的設定，並監控此目標的實現進展，包括是否以及如何將相關業績指標納入薪酬政策。	10-14, 16, 74, 91-109
IFRS S2-6(b)	管理層在監控、管理和監督氣候相關風險和機遇時所用的治理流程、控制和程序中的角色。	10-14, 91-109
	(i)該角色是否被授權給特定的管理層人員或管理層委員會，以及如何對該人員或委員會進行監督；	10-14, 91-109
	(ii)管理層是否使用控制和程序監督氣候相關風險和機遇。如果是，如何將這些控制和程序與其他內部職能進行整合。	10-14, 31-42, 91-109
戰略		
氣候相關風險與機遇		
IFRS S2-10(a)	描述可合理預期會影響主體發展前景的氣候相關風險和機遇；	93-108
IFRS S2-10(b)	針對主體識別的每項氣候相關風險，說明主體將該風險認定為氣候相關物理風險還是氣候相關轉型風險；	93-108
IFRS S2-10(c)	針對主體識別的每項氣候相關風險和機遇，明確其可合理預期產生影響的時間範圍，即短期、中期還是長期；	93-108
IFRS S2-10(d)	解釋主體如何定義「短期」「中期」和「長期」，以及這些定義如何與主體用於戰略決策的計劃時間範圍相聯繫。	92
業務模式和價值鏈		
IFRS S2-13(a)	氣候相關風險和機遇對主體業務模式和價值鏈的當前和預期影響的描述；	99-100
IFRS S2-13(b)	主體的業務模式和價值鏈中氣候相關風險和機遇集中領域的描述(例如，地理區域、設施和資產類型)。	92-93, 98

附錄七：IFRS-S2－氣候相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
戰略與決策		
IFRS S2-14(a)	主體當前和計劃在其戰略和決策中如何應對氣候相關風險和機遇的信息，包括其計劃如何實現其設定的任何氣候相關目標和法律法規要求其實現的任何目標。具體而言，主體應披露以下信息：	91-109
	(i)主體業務模式的當前和預期變化，包括其應對氣候相關風險和機遇的資源配置(例如，這些變化可能包括管理或停止碳、能源或用水密集業務的計劃；因需求或供應鏈變化導致的資源配置；通過資本支出或額外研發支出進行業務發展產生的資源配置；以及收購或剝離)；	64-65, 70-75, 78, 82-84, 91-109
	(ii)當前和預期的直接緩解和適應舉措(例如，通過改變生產工藝或設備、搬遷設施、調整勞動力和改變產品規格)；	64-65, 70-75, 78, 82-84, 91-109
	(iii)當前和預期的間接緩解和適應舉措(例如，通過與客戶和供應鏈合作)；	53-55, 70-75, 78, 82-84, 91-109
	(iv)主體的氣候相關轉型計劃，包括在制定轉型計劃時使用的關鍵假設以及主體的轉型計劃所依賴因素的信息；	91-109
	(v)主體計劃如何實現如第33段至第36段所述的任何氣候相關目標，包括任何溫室氣體排放目標。	70-75, 78, 82-84, 91-109
IFRS S2-14(b)	主體目前和計劃如何為根據第14(a)段披露的活動配置資源的信息。	64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100
IFRS S2-14(c)	根據第14(a)段披露的以前報告期間計劃進展的定量和定性信息。	64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100, 另參考2023年 ESG報告

附錄七：IFRS-S2－氣候相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
財務狀況及財務業績和現金流量		
IFRS S2-15(a)	氣候相關風險和機遇對主體報告期間的財務狀況、財務業績和現金流量的影響(當前財務影響)；	64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100
IFRS S2-15(b)	氣候相關風險和機遇在短期、中期和長期對主體財務狀況、財務業績和現金流量的預期影響，並考慮主體如何將氣候相關風險和機遇反映在其財務規劃中(預期財務影響)；	64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100
IFRS S2-16(a)	氣候相關風險和機遇如何影響主體報告期間的財務狀況、財務業績和現金流量；	93-97, 另參考2023年 ESG報告
IFRS S2-16(b)	第16(a)段中識別的將導致下一年度報告期間相關財務報表中報告的資產和負債賬面金額存在重要調整的重大風險的氣候相關風險和機遇；	93-97, 另參考2023年 ESG報告
IFRS S2-16(c)	基於主體管理氣候相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務狀況在短期、中期和長期將如何變化，並考慮如下因素： (i)主體的投資和處置計劃(例如，資本性支出計劃、重大收購和剝離、合營企業、業務轉型、創新、新業務領域和資產報廢)，包括主體尚未簽訂合同的計劃； (ii)主體實施戰略所計劃的資金來源；	93-100 64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100 64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100
IFRS S2-16(d)	基於主體管理氣候相關風險和機遇的戰略，主體預計其財務業績和現金流量在短期、中期和長期將如何變化(例如，順應低碳經濟帶來的產品和服務收入的增加；因氣候事件對資產的物理損害導致的成本；以及適應或緩解氣候相關風險的相關費用)。	64-65, 70-71, 75, 78, 82-84, 93-100

附錄七：IFRS-S2－氣候相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
氣候韌性		
IFRS S2-22(a)	主體對報告日氣候韌性的評估，該評估應使通用目的財務報告使用者瞭解：	97, 108
	(i)主體評估的對其戰略和業務模式的影響(如有)，包括主體需要如何應對氣候相關情景分析中識別的影響；	97-109
	(ii)主體在評估其氣候韌性時考慮的重大不確定性領域；	97-109
	(iii)主體在短期、中期和長期調整其戰略和業務模式以適應氣候變化的能力，包括：	97-109
	(1)主體現有財務資源在應對氣候相關情景分析中識別的影響時(包括應對氣候相關風險和利用氣候相關機遇)的可獲得性和靈活性；	97-109
	(2)主體重新配置、重新利用、升級或停用現有資產的能力；	97-109
	(3)主體當前和計劃在氣候相關的緩解、適應措施和氣候韌性機遇方面投資的影響；	97-109
IFRS S2-22(b)	如何以及何時進行氣候相關情景分析，包括：	91-109
	(i)主體使用的輸入值信息，包括：	91-109
	(1)主體用於分析的氣候相關情景，以及使用情景的來源；	101
	(2)分析是否包括各種與氣候相關的情景；	101
	(3)用於分析使用的氣候相關情景是否與氣候相關轉型風險或物理風險相關；	101
	(4)主體使用的情景中，是否有與最新氣候變化國際協議相一致的氣候相關情景；	98, 100, 101
	(5)為什麼主體決定選擇的氣候相關情景與評估主體對氣候相關變化、發展或不確定性的韌性的有關；	101-109
	(6)主體在分析中使用的時間範圍；以及	104
	(7)主體在分析中使用的業務範圍(例如，分析中使用的經營位置 and 業務單元)。	92, 97, 101-102
	(ii)主體在分析中作出的關鍵假設，包括：	91-109
	(1)主體經營所在國家或地區的氣候相關政策；	91-109
	(2)宏觀經濟形勢；	91-109
	(3)國家或區域層面的變量(例如，當地天氣模式人口統計數據、土地使用、基礎設施情況和自然資源的可獲得性)；	91-109
	(4)能源使用和組合；以及	91-109
	(5)技術發展；以及	91-109
	(iii)進行氣候相關情景分析的報告期間。	91-109

附錄七：IFRS-S2－氣候相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
風險管理		
IFRS S2-25(a)	主體用於識別、評估、優先考慮和監控氣候相關風險的流程和相關政策，包括以下信息：	91-109
	(i)主體使用的輸入值和參數(例如，數據來源和流程所涵蓋的業務範圍相關的信息)；	91-109
	(ii)主體是否以及如何使用氣候相關情景分析來幫助識別其氣候相關風險；	101-106
	(iii)主體如何評估這些風險影響的性質、可能性和量級(例如，主體是否考慮定性因素、定量閾值或其他標準)；	91-109
	(iv)相對於其他類型的風險，主體是否以及如何考慮氣候相關風險的優先級；	92
	(v)主體如何監控氣候相關風險；	92-93
	(vi)與上一報告期間相比，主體是否以及如何改變所使用的流程。	92-93
IFRS S2-25(b)	主體用於識別、評估、優先考慮和監控氣候相關機遇的流程，包括有關主體是否以及如何使用氣候相關情景分析來幫助識別氣候相關機遇；	91-109
IFRS S2-25(c)	主體用於識別、評估、優先考慮和監控氣候相關風險和機遇的流程在多大程度上以及如何被整合至並影響主體的整體風險管理流程。	37-41, 91-109
IFRS S2-29(a)	溫室氣體－主體應：	67
	(i)披露其在報告期間產生的溫室氣體絕對排放總量(以二氧化碳當量噸數表示)，其分類如下：	67
	(1)範圍一溫室氣體排放；	67-68
	(2)範圍二溫室氣體排放；	67-68
	(3)範圍三溫室氣體排放；	72
	(ii)除非各國家或地區管轄當局或交易所要求使用不同的方法計量其溫室氣體排放量，主體應按照《溫室氣體核算體系：企業核算與報告標準(2004年)》計量其溫室氣體排放量；	67
	(iii)披露其用於計量溫室氣體排放量的方法，包括：	67-69, 80-81
	(1)主體用於計量其溫室氣體排放量的計量方法、輸入值和假設；	67-69, 80-81
	(2)主體選擇所用的計量方法、輸入值和假設來計量其溫室氣體排放量的原因；以及	67-69, 80-81
	(3)主體在報告期間對所用的計量方法、輸入值和假設所做的變更，以及變更原因；	67-69, 80-81

附錄七：IFRS-S2－氣候相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
	(iv)對於根據第29(a)(i)(1)段至第29(a)(i)(2)段披露的範圍一和範圍二溫室氣體排放量，對以下排放進行分解：	67-68
	(1)合併會計集團(例如，對於應用國際財務報告會計準則的主體，該集團將由母公司及其合併範圍內的子公司構成)；	67-68
	(2)第29(a)(iv)(1)段中未包含的其他被投資方(例如，對於應用國際財務報告會計準則的主體，這些被投資方將包括聯營企業、合營企業及未納入合併範圍內的子公司)；	67-68
	(v)對於根據第29(a)(i)(2)段披露的範圍二溫室氣體排放量，披露其基於位置的範圍二溫室氣體排放量，並提供關於合同工具的必要信息，以幫助使用者瞭解主體範圍二溫室氣體排放情況；	68
	(vi)對於根據第29(a)(i)(3)段，披露的範圍三溫室氣體排放：	72
	(1)根據《溫室氣體核算體系：企業價值鏈(範圍三)核算與報告標準(2011年)》所述的範圍三類別，披露主體範圍三溫室氣體排放計量中包括的類別；以及	72
	(2)如果主體的活動包括資產管理、商業銀行或保險，披露主體有關類別15溫室氣體排放或與其投資(融資排放)相關的額外信息)。	72
IFRS S2-29(b)	氣候相關轉型風險－易受氣候相關轉型風險影響的資產或業務活動的金額和百分比；	75, 98, 100
IFRS S2-29(c)	氣候相關物理風險－易受氣候相關物理風險影響的資產或業務活動的金額和百分比；	75, 98, 100
IFRS S2-29(d)	氣候相關機遇－與氣候相關機遇相關的資產或業務活動的金額和百分比；	75, 98, 100
IFRS S2-29(e)	資本配置－為應對氣候相關風險和機遇而發生的資本支出、融資或投資的金額；	67, 94-97
IFRS S2-29(f)	內部碳定價－主體應：	73-74, 109
	(i)解釋在決策中是否及如何應用碳定價(例如，投資決策、轉移定價以及情景分析)；以及	73-74, 109
	(ii)披露其內部用於評估溫室氣體排放成本的每噸溫室氣體排放的價格。	73-74, 109
IFRS S2-29(g)	薪酬－主體應披露：	
	(i)在決定高級管理人員薪酬時是否及如何考慮氣候相關因素的描述(同時參見第6(a)(v)段)；以及	10-14, 16, 74, 91-109
	(ii)與氣候相關因素掛鈎的當期確認的高級管理人員薪酬百分比。	10-14, 16, 74, 91-109

附錄七：IFRS-S2－氣候相關披露內容索引

主題／參考編號	披露說明	有關章節／頁碼
氣候相關目標		
IFRS S2-33(a)	用於設定目標的指標；	
IFRS S2-33(b)	設定目標的目的(例如，以緩解、適應或符合科學倡議要求為目的)；	68
IFRS S2-33(c)	目標所適用的主體部分(例如，目標適用於整個主體還是僅適用於主體的一部分，如特定業務單元或特定地理區域)；	68
IFRS S2-33(d)	目標的適用期間；	68
IFRS S2-33(e)	計量進展的基準期間；	68
IFRS S2-33(f)	階段性目標和中期目標；	68
IFRS S2-33(g)	如果為定量目標，該目標是絕對目標還是強度目標；以及	68
IFRS S2-33(h)	最新氣候變化國際協議(包括該協議產生的國家或地區承諾)如何幫助目標設定。	68
IFRS S2-34(a)	目標及設定目標的方法是否經第三方驗證；	155-156
IFRS S2-34(b)	主體覆核目標的流程；	59-61, 68-69
IFRS S2-34(c)	用於監控目標實現進展的指標；	67-72
IFRS S2-34(d)	對目標的修訂以及對修訂的解釋。	59-61, 68
IFRS S2-35	主體應披露其每個氣候相關目標實現情況的業績信息，以及對主體業績趨勢或變化的分析。	67-72
IFRS S2-36(a)	目標涵蓋哪些溫室氣體。	68
IFRS S2-36(b)	目標是否涵蓋範圍一、範圍二或範圍三溫室氣體排放。	68
IFRS S2-36(c)	目標是溫室氣體排放總量目標還是溫室氣體淨排放量目標；如果主體披露溫室氣體淨排放量目標，則還需單獨披露相關溫室氣體排放總量目標。	68
IFRS S2-36(d)	目標是否來源於行業脫碳方法。	68
IFRS S2-36(e)	主體計劃使用碳信用抵銷溫室氣體排放量，以實現任何溫室氣體淨排放量目標。在解釋其計劃使用的碳信用時，主體應披露以下信息：	68
	(i)實現其溫室氣體淨排放量目標依賴碳信用使用的程度和方式；	68
	(ii)將驗證或認證碳信用的第三方體系；	68
	(iii)碳信用的類型，包括相關抵銷是依靠自然還是基於科技手段的碳消除，以及相關抵銷是通過碳減排還是碳消除實現的；	68
	(iv)通用目的財務報告使用者瞭解主體計劃使用的碳信用的可信度和完整性所需的任何其他因素(例如，對碳抵銷持久性的假設)。	68

主題／參考編號

披露說明

有關章節／頁碼

IFRS S2-37

在識別、披露用於設定和監控實現第33段至第34段所述目標實現進展的指標時，主體應參考跨行業指標和行業特定指標並考慮其適用性，包括適用的國際財務報告可持續披露準則中所述的指標，或滿足《國際財務報告準則S1號》要求的指標。

SASB索引