中国海运(集团)总公司社会责任报告

China Shipping (Group) Company Social Responsibility Report

2011

报告说明

报告简介

本报告是中国海运（集团）总公司发布的第一份社会责任报告。报告回顾了中国海运（集团）总公司自成立以来的发展历程，并系统披露了公司追求可持续发展，积极履行经济、环境和社会责任的理念、实践和绩效。

编制依据

遵循国务院国资委《关于中央企业履行社会责任的指导意见》，参照全球报告倡议组织（GRI）《可持续发展报告指南》（G3.1），并参考《中国企业社会责任报告编写指南》（CASS-CSR2.0）。

时间范围

1997年7月1日至2011年12月31日。

发布周期

自2012年起，社会责任报告将按年度发布。

报告范围

报告所披露的信息和内容覆盖集团所有一级子公司、部分二级子公司、控股公司及合资公司。

数据来源

数据源于中国海运（集团）总公司内部文件和相关统计数据。

指代说明

为便于表述，在报告中“中国海运（集团）总公司”也以“中国海运”、“集团”或“我们”表示。

报告获取

本报告为中文版，您可以在中国海运网站下载本报告的电子文档，网址为:

www.cnshipping.com

若需获取纸质版报告，或对本报告有建议和意见，您可按以下方式联系我们：

联系地址：上海市东大名路678号

电话：86-21-65967600

传真：86-21-65966348

电子邮件：csr@cnshipping.com

目 录

02 高管致辞
06 关于中海
15 社会责任管理

20 责任领航 追求卓越
22 壮大航运主业
30 发展产业链条
34 强化稳健经营

38 诚信四海 创造价值
40 保障国计民生物资运输
43 促进地方经济发展
46 提供可信赖的服务
48 与伙伴共成长

50 平安为本 安全航行
52 保障航行安全
55 重视陆岸安全
57 注重海上安保

60 绿色罗盘 环保海运
62 节约能源资源
66 减少污染物排放.
68 保护海洋生态环境

70 活力扬帆 人本发展
72 保障权益稳人心
75 促进发展留人心
77 关爱员工暖人心

80 公民建设 传送和谐
82 助力航运强国建设
84 贡献社会公益
87 支持社区发展
88 做全球责任公民

90 2012年展望
92 第三方点评
94 报告指标索引
97 读者反馈表

董事长致辞

中国海运（集团）总公司 董事长 党组书记
李绍德

海洋运输是国际物流中最主要的运输方式。国际贸易货运量中的2/3以上、中国进出口货运量的90%以上都是通过海洋运输实现的。作为经济社会的战略性基础和服务产业，我国海运业的健康发展对促进国民经济和对外贸易的发展，保障能源、资源等重要物资运输和国家经济的安全运行发挥了重要作用。

1997年集团成立时，正值亚洲金融危机爆发，中海人怀着强烈的责任感和使命感，以前瞻性的目光、海洋般宽广的胸怀，白手起家，奋勇拼搏，经过十五年的快速发展，已经成为海运业这一关键领域中的国有骨干企业，为我国经济社会的发展做出了较大的贡献。

十五年来，集团的总资产增长了5.6倍，净资产增长了7倍，经营船队规模增长了2.4倍，已经成为跨国经营、跨行业、跨地区、跨所有制的特大型综合性企业集团。集团坚持做强做优航运主业，形成集运、油运、货运、客运、特种运输五大船队；工业制造、物流码头金融等相关陆岸产业也取得迅猛发展，增强了对社会资源的配置能力。2010年和2011年，集团分别被国务院国资委授予“三年任期管理进步特别奖”和“2010年度经营业绩考核A级企业”。

在发展过程中，集团坚持负责任的管理与运营，始终追求稳健经营、依法合规，致力于做诚信、稳妥、开拓的全球承运人，努力为利益相关方创造价值，实现多方共赢；集团以平安为本，安全航行，致力于人安、船安、货安；集团紧握绿色罗盘，实现大船低碳，做优秀的海洋公民；集团培养活力员工，在帮助员工实现自身价值的同时，推进企业的可持续发展；集团铁肩担道义，甘为社会的和谐“保驾护航”。

集团不断探索企业的可持续发展道路和行业的发展规律，不断改革是集团转型发展的动力，持续的发展又促进了集团的进一步改革。集团将在全球金融危机和行业波动中进一步成长壮大，打造较强的国际竞争力。

这是集团第一次发布社会责任报告，我们希望通过这种沟通机制，向社会各界展现集团在改革发展中同时兼顾社会和环境效益所做出的努力，并把利益相关方的需求和回馈作为持续改进社会责任管理和实践的基础。

海阔凭鱼跃，天高任鸟飞！集团将与社会各界继续携手，开拓新的责任之旅。精细管理、稳中求进，转型发展、稳中求变，为利益相关方创造更大的综合价值，为“十二五”末进入世界500强而努力奋斗！为实现“百年中海、世界一流”的长远目标而奋斗！

总经理致辞

中国海运（集团）总公司 董事 总经理 党组成员
许立荣

2011年对航运企业来说是困难的一年，是面临严峻考验的一年。在党中央、国务院的正确领导下，在利益相关方的共同努力下，集团上下团结一致，奋发有为，取得了较好的成绩。

在经受住危机考验的同时，我们更加深刻地感受到，在如今复杂多变的全球经济形势和航运环境下，集团要实现从行业成功者向行业领先者的转变，对中国航运业发展做出更大的贡献，需要在承担社会责任时发挥自身优势，全方位地提升包括产业竞争力、绿色竞争力在内的责任竞争力。

作为关系国民经济命脉的骨干企业，集团一直致力于保障关系国计民生重要物资的运输，特别是在抗击自然灾害和世博会等关键时刻，以国家利益为先，承担起保障国民经济的正常运转和社会稳定的责任。

集团加强“大客户，大合作”战略，深入推进精细化、信息化和安全管理，为客户提供更安全、高效、优质、绿色的服务，维护客户利益，为客户创造价值。

集团不断健全安全责任制度，强化安全生产管理，积极开展安全文化建设，保障陆岸员工的安全生产和船员在海上的安全航行。2011年，中海货运“嘉宁山”号成功击退了海盗的三次袭击。

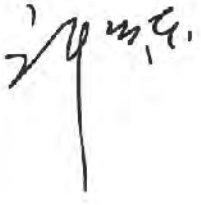
集团尽可能地降低船舶运营对环境的影响，在发展船舶节能环保技术，积极打造节约型码头、绿色港口的同时，积极实施经济航速航行、努力减少燃油消耗，减少温室气体排放以保护海洋生态环境，为环境和资源的可持续发展做出贡献。

集团实施人才强企战略，维护员工权益，建立多元化的沟通渠道。集团为活跃在一线的船员投入更多的关爱，利用完善的培训制度扩展船员的职业发展空间。集团还建立“海嫂联络站”为船员家属排忧解难。

集团作为负责任的企业公民，倾力贡献社会公益。从2005年开始，开展定点扶贫工作，直接投入资金约6400万元，在抗击各种自然灾害中，累计捐款捐物超过5000万元。

集团在中国企业“走出去”战略中做出表率，支持当地公益事业，促进当地经济发展，把集团的责任理念拓展到全球。2012年2月16日，中华人民共和国国家副主席习近平在美国莅临中海洛杉矶码头视察时，对集团取得的成绩给予了高度的评价。

2012年，对航运企业来说，仍将是充满挑战的一年，但中海人不怕竞争，集团就是在危机和波动中成长壮大的。集团还很年轻，在实现“百年中海，世界一流”的道路上还要经历更多的危机和挑战。但我们相信，肩负社会责任和对可持续发展的信念会让中国海运走得更加坚定，更加稳健。我们，任重而道远！



公司概况

中国海运（集团）总公司（简称“中国海运”）成立于1997年7月1日，在上海海运（集团）公司、广州海运（集团）有限公司、大连海运（集团）公司、中国海员对外技术服务公司和中交船业公司等五家交通部直属企业的基础上组建，总部设在上海市。

中国海运是中央直接领导和管理的重要国有骨干企业之一，是以航运为主业的跨国经营、跨行业、跨地区、跨所有制的特大型综合性企业集团。

中国海运主营业务由集装箱运输、油品运输、散杂货运输、旅客运输、汽车船运输、特种运输等构成，LNG（液化天然气）运输业务也正在快速推进。集团的航运业务与码头经营、综合物流、船舶代理、环球空运、船舶修造、集箱制造、船员管理、供应贸易、金融投资、信息技术等相关业务共同构成了涵盖航运业上下游的完整产业体系。

中国海运在全球90个国家和地区设有分支机构，并在香港、北美、欧洲、东南亚、西亚设有五个控股公司；境外产业下属超过100家公司、代理、代表处，营销网点总计近400个。

发展历程

海上运输是国家的经济命脉，承担着国家建设的重任。新中国的海运人，在中国共产党的领导下，发扬不怕牺牲的大无畏精神，排除万难，开展“反封锁”，在抗美援朝等战争中担负起了保疆卫国的神圣职责，为社会主义新中国的建设立下了不可磨灭的功绩。

招商起义 奠定海运

近代中国的海运，始于1872年在洋务运动中成立的轮船招商局。招商局历经半个多世纪，在新中国成立之后，成为上海和广州两大海运局的前身，大连海运局在前同利公司基础也完成了组建。此时远在香港的“海辽”号等14艘船舶毅然起义，冲破封锁驶回祖国，壮大了新中国的海运力量。

冲破封锁 保疆卫国

艰苦创业 挺起脊梁

上世纪50年代至60年代中期，三大海运管理局经历了艰苦的创业之路。上海海运管理局通过租用外籍船舶，行驶浙江沿海及香港等地，承运福州至上海的木材及上海、福建出口的部分物资。广州海运管理局采取专业队伍武装护航为主的保卫措施开展沿海运输。大连轮船公司将工作重心转为以客为主，开始了渤海湾客运的基础发展时期。

爱我中海 勇创一流

在过去的14年，中国海运成功地度过了金融危机和行业波动，取得了迅猛的发展。至2011年底，集团总资产增长至1600多亿元，拥有各类船舶500多艘，近2800万载重吨，集装箱载箱位61万标准箱；集团年货物运输完成量超过4.3亿吨。集装箱重箱运量达到1100万标准箱，在国家能源运输和进出口贸易中发挥了重要的支持和保障作用。4万多中海人朝着“百年中海，世界一流”的目标不断前行。

中海起航 和谐奋进

1997年7月1日，中国海运（集团）总公司在上海海运（集团）公司、广州海运（集团）有限公司、大连海运（集团）公司、中国海员对外技术服务公司和中交船业公司等五家交通部直属企业的基础上组建成立。

组建集团 继往开来

成立之初，中国海运总资产仅为250亿元人民币，运力830多万载重吨，员工4.7万人，年货运量为1.44亿吨，总效益亏损。按“集团化管理，专业化分工，规模化经营，多元化发展”的战略思路，中国海运在较短的时间内完成了重组和整合，抓住了中国加入WTO和加速工业化、城镇化的历史机遇，步入了快速发展的轨道。

改革开放 自强不息

到上世纪80年代，三大海运管理局已各具规模，成为海上运输与陆岸产业相配套的、生产与社会功能兼备的国有大型企业。改革开放的大潮，推动三大海运局结合实际，从强化企业管理入手，推行改革举措，加快发展步伐。

公司治理

中国海运原实行总裁负责制的领导体制。2011年8月，中国海运作为国务院国资委中央企业董事会改革试点企业，开始建立董事会，董事会设外部董事5名，非外部董事4名。为了适应治理机制的改变，集团的整体组织架构正处于逐步调整和完善的过程中。集团坚持发挥党组织政治核心作用，集团党组在企业中履行“参与决策、保障监督、带头执行”的职责。

管理团队

李绍德 董事长、党组书记

许立荣 董事、总经理、党组成员

王大雄 副总经理、党组成员

张国发 副总经理、党组成员

徐文荣 董事、党组成员、纪检组组长、工会主席

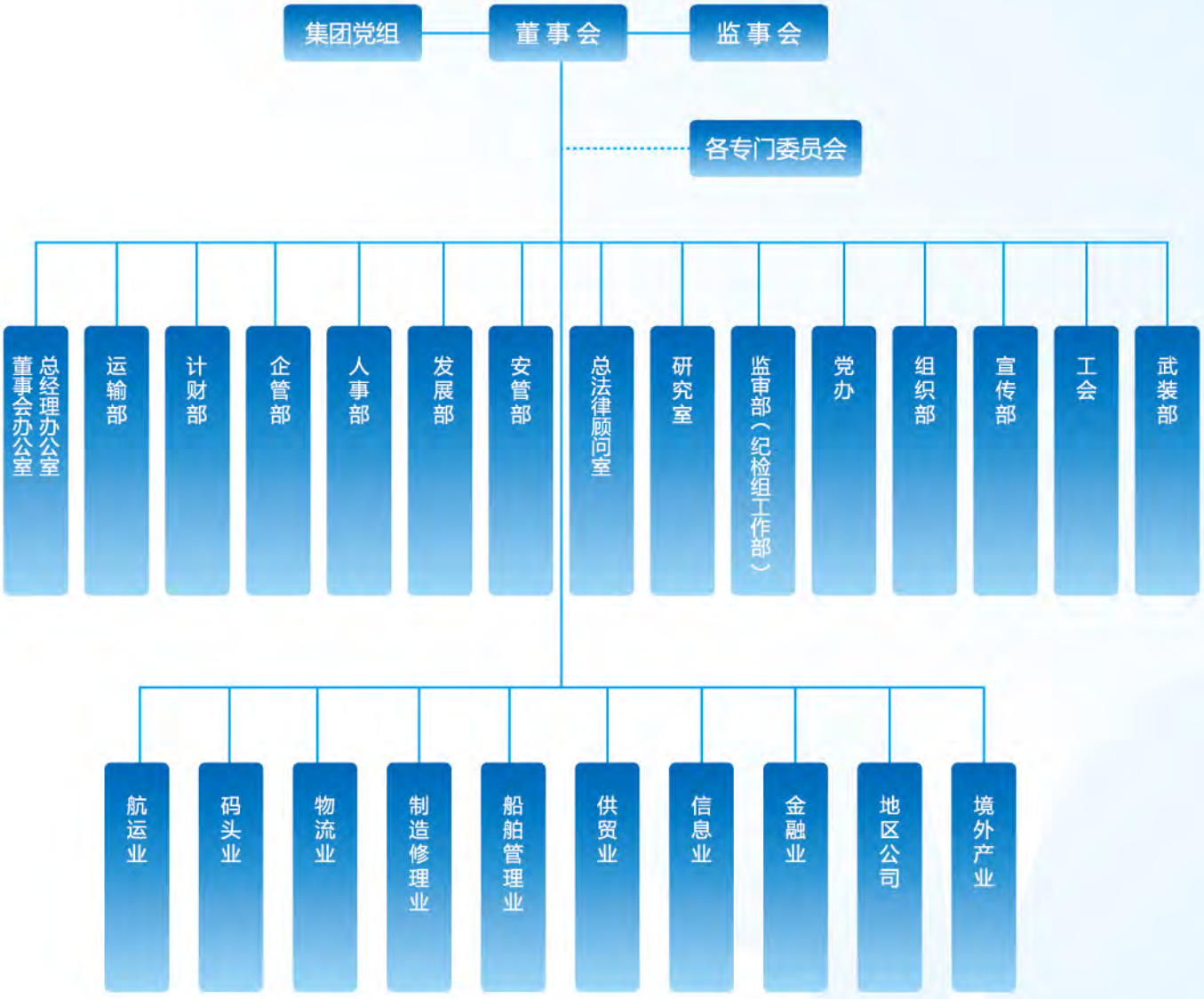
苏 敏 总会计师、党组成员

黄小文 副总经理、党组成员

丁 农 副总经理、党组成员

管理团队信息更新至2012年5月11日。

组织架构


集团党组
董事会
监事会
各专门委员会
总经理办公室
董事会办公室
运输部
计财部
企管部
人事部
发展部
安管部
总法律顾问室
研究室
监审部（纪检组工作部）
党办
组织部
宣传部
工会
武装部
航运业
码头业
物流业
制造修理业
船舶管理业
供贸业
信息业
金融业
地区公司
境外产业

业务板块

中国海运集团主要运营业务分为航运业、工业制造业、物流码头金融业，以及其他航运相关产业，下设各一级子公司、二级子公司、控股公司及合资公司。

航运业

中海集装箱运输股份有限公司（简称中海集运）
是集团控股的主要从事集装箱运输及相关业务的多元化经营企业，中国海运麾下五大主营船队之一。经营范围涉及集装箱运输、船舶租赁、揽货订舱、运输报关、仓储、集装箱堆场、集装箱制造、修理、销售、买卖等领域。2004年6月和2007年12月，中海集运分别在香港联合交易所和上海证券交易所上市。2011年末，按运力规模计算，在全球独立集装箱班轮公司中排名第八位。

中海发展股份有限公司（简称中海发展）
是集团控股的主要从事油品运输及干散货运输的大型航运企业，经营范围涉及沿海、远洋、长江货物运输，船舶租赁、货物代理、代运业务等领域，分别于1994年及2002年在香港证券交易所和上海证券交易所上市。是远东地区最大的油轮及干散货轮船公司之一。

中海发展股份有限公司货轮公司（简称中海货运）
是集团控股上市公司——中海发展股份有限公司的分支机构，中国海运麾下五大主营船队之一，目前经营和管理门类齐全的散、杂、自卸货轮，是中国沿海最大的干散货运输船队，经营航线遍及国内沿海、长江中下游和世界各主要港口，长期承担着沿海重点物资特别是电煤运输任务。2011年，按自有运力规模计算，在全球独立干散货船东中排名第五位。

中海发展股份有限公司油轮公司（简称中海油运）
是集团控股子公司——中海发展股份有限公司的分支机构，中国海运麾下五大主营船队之一，主要从事国内外原油和成品油水上运输。2011年，按自有运力规模计算，在全球独立油轮船东中排名第十二位。

中海（海南）海盛船务股份有限公司（简称中海海盛）
原名海南海盛船务实业股份有限公司，中国海运麾下五大主营船队之一，主要从事以海南省港口为主的近洋国际航线运输、国内沿海及长江中下游各港间货物（含液体危险品）运输，水路运输服务、船务代理，房地产开发及经营，宾馆酒店经营，海南省内及沿海的货物运输、实业投资，高科技开发等。1996年在上海证券交易所上市。

中海客轮有限公司（简称中海客运）
是集团直属的国有专业海上客运企业，中国海运麾下五大主营船队之一，主要承担我国沿海特别是环渤海湾地区海上客、车运输生产任务，占据了渤海湾地区38%的客运市场份额。公司拥有多艘具有世界先进水平大型豪华客/车滚装船。

中海汽车船运输有限公司（简称中海汽车船）
由集团出资成立的一级子公司，主要投资和管理中国海运的内外贸汽车船，着力发展国际和国内的汽车滚装海运业务，拥有全资的大连中海汽车船运输有限公司和与日本川崎汽船株式会社合资并控股的中海川崎汽车船运输有限公司。

中海集团液化天然气投资有限公司（简称中海LNG）
是集团控股子公司——中海发展股份有限公司的全资子公司。主要从事液化天然气运输项目的投资和管理。2011年，公司在LNG项目上实现突破性进展，通过与日本商船三井株式会社建立合资公司，开始参与投资建造和管理LNG船舶。

工业制造业

中海工业有限公司（简称中海工业）
是集团直属的工业制造业专业一级子公司，拥有船舶修理改装、船舶制造、海洋工程、高速艇建造和江海联运等五大业务板块，分别在长三角和珠三角拥有多家国内外知名的大型化船厂和专业公司。2011年修船四大指标在全国排行前五，造船三大指标在全国排行前二十。

中海集团投资有限公司（简称中海投资）
是集团直属一级子公司，经营范围涉及实业投资、房地产经营、国际贸易及相关的咨询服务，是集团陆上相关产业的投资主体。中海投资旗下的上海寰宇物流装备有限公司是从事物流装备研究开发和集装箱制造的专业公司，在广州、连云港和锦州拥有集装箱和半挂车制造基地。

物流码头金融业

中海码头发展有限公司（简称中海码头）
是中海集运全资拥有的专业从事国内外码头投资开发、经营和管理的专业公司，是中国主要的码头投资营运商之一，境内投资参股了13个码头，在美国洛杉矶、西雅图拥有合资码头，集装箱年吞吐量已超两千万标准箱，按权益吞吐量，已位列世界码头运营商的前十位。

中海集团物流有限公司（简称中海物流）
是集团直属的物流业专业一级子公司，我国大型综合物流企业之一，全国首批5A级物流企业。主要业务包括集装箱物流、工程项目物流、金融物流、仓储分拨四大业务板块。

中海船务代理有限公司（简称中海船务）
是集团直属的经营内、外贸船舶运输代理业务的专业一级子公司，在中国沿海、长江沿岸及珠三角一带各主要港口设有70多家经营网点，从事航行国内、国际航线和香港、澳门、台湾地区的中、外籍各类船舶在中国港口、海域、内河及其他有关地方的船舶代理业务，海运、航空货运代理和理货业务。

中海集团财务有限责任公司（简称中海财务）
是集团及下属中海集运、中海发展、广州海运、中海海盛公司共同出资设立的企业集团财务公司，负责中国海运（集团）总公司的资金运营管理，并为成员单位提供金融服务。

航运相关产业

上海海运（集团）公司（简称上海海运）
是集团的全资子公司。上海海运是以后勤服务为主的管理服务型企业，主要职能包括多经企业管理、对外投资管理、离退休人员服务和管理以及党群属地管理。公司加快陆岸产业发展，已逐步形成了船舶油污水处理、液体仓储、船舶抢修航修、商务公众物业管理产业、黄浦江水上服务、医疗服务等陆岸主要产业。

广州海运（集团）公司（简称广州海运）
是集团的全资子公司。广州海运是一家管理服务型企业，主要包括投资收益管理、陆岸产业经营管理、党群工作属地化管理、离退休人员管理。作为中国海运在广州的地区公司，广州海运为中国海运广州地区各专业公司提供了强有力的后勤服务和保障。

大连海运（集团）公司（简称大连海运）
是集团的全资子公司。大连海运是以陆岸产业为主的管理服务型企业，主要从事客轮的配套服务和岸基支持工作，并开展投资收益管理、房地产开发、党群工作属地化管理、离退休人员管理等业务。

中海国际船舶管理有限公司（简称中海国际）
是集团直属的专业一级子公司，拥有遍及全球的业务网络、卓越的教育培训体系、现代化的信息管理手段，为国内外船东提供船舶管理、船员派遣、船员培训等服务。

中海集团国际贸易有限公司（简称中海国贸）
是以二手船买卖、新造船代理以及船舶机电设备集中采购为主的专业外贸公司。

中石化中海船舶燃料供应有限公司（简称中石化中海燃供）
是由中国石油化工股份有限公司与集团共同合资合作组建的以水上油品经营为主业的企业。

上海船舶运输科学研究所（简称上海船研所）
原为交通部直属科研事业机构，2010年8月，船研所整体并入中国海运（集团）总公司。船研所作为国家最大的交通运输综合技术研究开发基地，拥有船舶运输控制系统国家工程研究中心、航运技术与安全国家重点实验室（筹）和航运技术交通行业重点实验室。

中海电信有限公司（简称中海电信）
是集团直属的专业一级子公司，是目前国内唯一以航运业为服务对象，提供海上通信、通导设备安装、维修、电子与信息技术等一揽子服务的专业电信公司。

中海信息系统有限公司（简称中海信息）
是集团全额投资成立的专业一级子公司，主要业务为航运业相关应用软件的开发和解决方案的研发工作，提供航运IT信息服务。

公司理念

企业愿景

百年中海，世界一流

建设百年中海，世界一流，是中国海运发展持续性、战略长远性、文化传承性、目标延续性的充分体现，是四万中海人共同努力和为之奋斗的目标。打造一个长盛不衰、基业长青的具有世界一流水平的百年航运企业，不仅是一个时间概念，也是一个品质概念，更是中海人的一种信念，一种使命，一种价值追求，一个战略指向，一个不断探索、坚韧不拔的前进动力，一个引导和激励中海人“爱我中海、勇创一流”的共同愿景。

企业使命

安全、优质、高效、绿色，为客户创造价值，为社会和谐服务

安全，优质，高效和绿色，概括了中国海运的品牌含义，说明了中国海运的服务理念和承诺。中国海运致力于维护客户利益，服务社会和谐，并以此为企业科学发展之根基。

企业精神

爱我中海，勇创一流

“爱我中海”体现每个中海人以企业为荣，为CHINA SHIPPING而自豪的敬业精神，立足本职、服务社会的无私奉献精神；“勇创一流”是中海人勇闯市场、顽强拼搏、自强不息的创业精神，放眼世界、创优图强的进取精神。中国海运在发展，时代在发展，“中海精神”的内涵也在不断丰富发展。

企业核心价值观

诚信四海、追求卓越

中国海运成立以来，以“诚招天下客，誉从信中来”为信念，以诚信拓展航运市场，以诚信赢得客户信任，以诚信铸就中海品牌；中国海运的员工，特别是广大海员经受了大海的熏陶和风浪的洗礼，铸就了坚忍不拔的意志，锤炼了在艰苦奋斗中追求卓越的品格，形成了把宏伟目标与脚踏实地的工作作风结合起来，始终保持一种危机感、责任感、紧迫感，不断攀登新高峰的精神。“诚信四海、追求卓越”是中国海运又好又快发展的内在动力，是建设百年中海、世界一流的精神支柱。

公司战略

“十二五”时期，全球经济模式将面临深度调整，新能源、低碳技术的发展将引发新一轮的市场变革，同时全球范围内的金融危机也会对世界经济政治格局产生影响。作为国际化运营程度较高的海运企业，中国海运将充分把握市场变化中的机遇，努力减小经济危机带来的风险，满足低碳经济的发展要求，调整集团产业结构，优化船队船舶构成，在保障国内经济增长所需物资运输的同时，做到公司的经济效益、社会效益、环境效益全面发展。

到“十二五”末期，中国海运船队规模、运输能力、运输收入等，都将在“十一五”发展成果的基础上实现新的提升。管理制度建设、精神文明建设和职工队伍建设同步发展，将全面建成运输装备能力强，管理技术水平高，货物运输成本低，运输安全质量优，经济社会效益好，具有较强国际竞争优势和质量效益型的世界一流航运企业，力争跻身世界500强。

社会责任管理

• 社会责任观

• 社会责任管理组织架构

2010年，中国海运成立了企业社会责任工作领导小组，由李绍德董事长担任领导小组组长，其他集团领导担任组员。下设企业社会责任领导小组办公室，主要负责制定集团社会责任的规章制度和规定，编制集团社会责任三年滚动发展规划和年度报告，制定集团社会责任年度工作方案，指导并跟踪各专业公司开展企业社会责任工作。

• 利益相关方沟通与参与

中国海运在公司管理、运营过程中，建立起与客户、员工、社区等利益相关方多层次、多方位的沟通渠道，形成相互信任、相互承诺的对话机制，了解各方要求与期望，同时把从各方得到的反馈信息进行梳理、分析，提炼出有价值的信息，从而指导集团的社会责任工作。

利益相关方	范畴
政府	中国政府及经营活动所在地政府
出资者	国资委为出资者代表
股东	购买中国海运所属上市公司股票的股东
合作伙伴	与中国海运签署战略合作协议、组建联营公司的企业，以及银行等金融机构
客户	购买中国海运产品和服务的客户
员工	中国海运及下属公司的所有员工（包括船员）
供应商	船代、货代、船厂、船级社、服务商、咨询机构、港口和燃料供应商等
社区	中国海运业务开展所在地社区，包括中国本土和海外业务
社会团体	国内外行业组织、协会，地方团体，非政府组织

要求与期望	参与方式
贡献税收 提供就业岗位 带动经济发展	政策指示发布 国家部委和地方政府会议 专题汇报　报告与拜访
提高盈利能力与核心竞争力 确保国有资产保值、增值 发挥国有企业社会经济价值	参加会议 汇报 与主管部门日常沟通
降低企业经营风险 提高公司价值和市值 公开披露公司的重要信息 对股东利益的保护	公告 年度报告　股东大会 路演　推介活动 股东对话与反馈
提高战略合作领域的盈利能力 提升联营公司的盈利能力 保证合作伙伴的共同利益	合同执行　定期会议 高层会晤　文件函电来往 日常联络
提供质量出众、价格合理的产品和服务 满足客户对质量、价格、运输时间等的合理要求	客户沟通大会　销售代表日常联络 高层会晤
提供安全、健康的工作环境 尊重员工权益 广阔的职业发展空间 符合民主管理、厂务公开的要求	职工代表大会 工会 团委
长期稳定的合作关系 互助双赢	合同协议谈判　定期走访 招标会议　资质考察
文明生产 促进社区的繁荣和发展 保障安全、环保的环境	参加社区活动 在社区需要帮助时提供援助
参加协会并担任职务 为协会组织活动提供资金 促进协会组织发展	参加协会会议 组织协会活动 与社会团体共同开展活动

2011年所获奖项

- 中国海运在国资委2010年度经营业绩考核中达到A级
- 中国海运被国资委授予“2010年度中央企业信息工作先进单位”
- 中国海运荣获“2010中国经济发展论坛”颁发的“2010中国经济最具发展潜力企业”
- 中国海运荣获中国广告主协会颁发的“创新与诚信优秀企业”
- 中海集运在第八届中国货运业大奖“金轮奖”荣获综合服务奖金奖等多项大奖
- 中海集运荣获第六届亚洲品牌盛典“亚洲名优品牌奖”
- 中海集运荣获第十届中国上市公司百强高峰论坛“2010年度中国上市公司百强”称号
- 中海集运荣获中国经济报刊协会授予的“中国低碳物流领军人物“荣誉称号
- 中海油运获得2011年中央文明委授予的“全国文明单位”称号
- 中海货运被交通运输部授予“安全诚信公司”
- 中海货运船舶工作二部荣获交通运输部授予的“亚运交通运输保障先进集体”
- 中海货运上海分公司被交通运输部授予“上海世博交通运输保障先进集体”
- 中海国际船管一部被交通运输部授予“上海世博交通运输保障先进集体”
- 中国海运船舶碧华山号、沂蒙山号、桃花山号、华蓉山号被交通运输部授予“安全诚信船舶”称号
- 中海货运船舶嘉宁山号被中国海员建设工会全国委员会授予“全国交通建设系统工人先锋号”称号
- 中国海运董事长李绍德荣获中国交通企业管理协会和《发现》杂志社“2010-2011全国交通企业管理十大杰出人物”奖项
- 中国海运董事长李绍德入选英国《劳氏日报》（Lloyd’s List）“2011年全球航运界100位最具影响力人物”第6位

参与团体

组织名称	担任职务
中国船东协会	副会长、常务理事
中国交通运输协会	副会长、常务理事
中国国际货运代理协会	副会长
中国航海学会	常务理事
中国航运学会船舶防污染专业委员会	副主任委员
中国航海学会危险品货物运输专业委员会	副主任委员
中国造船工程学会	副理事长、常务理事
中国船舶工业行业协会	副会长
上海国际航运中心发展促进会	副理事长
上海国际航运研究中心	理事长
上海航运交易所	会员
中外能源合作智库	副理事长、顾问
海峡两岸航运交流协会	副理事长
亚洲船东论坛安全航行和环境委员会	委员
BIMCO（波罗的海航运公会）	会员
INTERCARGO（国际干散货协会）	会员
国际油轮独立船东协会（ITOPF）	会员
英国劳氏船级社	理事
美国船级社(ABS)	理事

1

责任领航 追求卓越

航运业是中国对外开放最早、开放水平最高的产业之一，中国海运自成立之初，便投身于激烈的国际航运竞争之中。2011年，在全球经济复苏乏力、低速增长的大背景下，国际贸易和航运市场进入新一轮调整发展时期，新的形势要求航运企业调整经营战略和经营模式，努力实现企业的可持续发展。

理念

中国海运自成立之初，便投身于激烈的国际航运竞争之中，在惊涛骇浪中不断成长与壮大，践行着中央企业责任领航的使命，向“百年中海、世界一流”的航运企业目标不断奋进。2011年，中国海运提出新的“三个转变”：从航运行业的成功者向领先者转变，从经济增长向经济发展转变，从单一的速度指标向全面的和谐发展转变。

方法策略

中国海运在巩固国内沿海市场占有率的同时，积极发展远洋运输市场，从“本土化公司”向“国际化公司”转变。努力做强航运主业，通过“大船”战略和“三足鼎立”战略不断调整、优化船队结构，实现集装箱、油品和干散货三大主力船队的协调发展，努力发展LNG运输、化学品运输和客滚运输等特种运输业务。坚持“均衡发展航运主业和与航运相关的陆岸产业”的思路，以航运业带动陆岸产业发展，打造航运、工业制造、码头物流金融“三大板块”协调发展的格局，平抑行业波动风险，使资产规模和盈利能力达到合理匹配，提高集团的整体竞争力和经营业绩的稳定性，努力实现可持续发展。

1.1 壮大航运主业

中国海运准确把握船舶大型化的行业发展趋势，注重船队结构调整和优化，建立起大型化、远程化、规模化、专业化的船舶队伍，立足中国沿海内贸市场，不断拓展国际市场。

* TEU：以长度为20英尺的集装箱为国际计量单位

1.1.1 做强做优航运主业

按“集团化管理，专业化分工，规模化经营，多元化发展”的战略思路，中国海运自成立之初即组建各专业公司，实行专业化经营。集装箱运输从无到有、从小到大，成立8年即跃居世界十大班轮公司之列，被称为航运史上的奇迹。在发展集装箱运输的同时，为了规避资产过于集中带来的风险，努力做强做优油品运输和干散货运输船队。随着集装箱、油轮、干散货运输“三足鼎立”格局的逐步形成，航运主业抵御航运市场风险的能力得到大幅提升。

案例：迅速崛起的中海集运

中国海运把高起点发展集装箱运输作为做强做大航运主业的载体。集团紧紧抓住亚洲金融危机船价低廉的机遇，积极改造船、租船，扩大中海集运的运力，把危机转化为第一次发展的机遇。1999年，中海集运先后开辟4条国际集装箱班轮航线，向全球承运人目标迈进；2000年，集团集装箱运输实现第一个盈利年，中海集运跻身世界班轮公司前15位。

2002年，美国西海岸工人大罢工，中国海运抓住危机中的机遇，在罢工初期紧急定下8万个集装箱，保证了大批积压货物的运输周期，成为大罢工中全球所有班轮公司中唯一盈利的船公司。

2004年6月，中海集运H股在香港成功上市，成为第一家在境外上市的中国集装箱运输企业，并被纳入全球最权威的摩根斯坦利资本国际公司（MCCI）指数系列。2007年，成功回归A股，在上海证券交易所上市。

1.1.2 一流的船舶队伍

船舶大型化有着显著的成本优势，以集装箱运输为例，1.3万TEU的集装箱船运营欧洲航线比8500TEU的集装箱船节省150美元/标准箱，比6500TEU的集装箱船节省250美元/标准箱。更为重要的是大型化船舶更有利于实现节能环保。

- **在集装箱运输方面**，中海集运通过租造并举，建立了一支梯度搭配、调配灵活、成本优势突出的现代化、大型化、年轻化船队，经营运力规模居世界第八位。

案例：世界大船——中海之星

2011年，14100TEU超大型船舶“中海之星”成功挂靠上海洋山港，标志着中海集运已经成功跻身全球大船俱乐部行列，公司的船队建设跨入新纪元。“中海之星”面积相当于48个篮球场，是目前世界上现代化、快速化、信息化最高、技术设备最先进的超大型集装箱船之一。该轮所装载的集装箱若改用火车运输，车厢的总长度将达到90公里。

- **在国内外原油和成品油水上运输方面**，中海油运以建设“世界级油轮船队”为战略目标，打造中国最大的油运船队。中海油运拥有和控制14艘超大型油轮（VLCC），平均船龄8.3年，自有运力规模在全球独立油轮船东中排名第12位，年石油运输量超过8000万吨。

案例：先进的海上巨无霸

2010年，中海油运的超大型油轮“新埔洋”轮投入使用。作为国内最先进的油轮，“新埔洋”轮满载总排水量35万多吨，是美国最大航母的3倍，满载货物量相当于150列40节火车的运量，甲板比3个标准足球场还大。

“新埔洋”号实现了“无人驾驶”自动导航，最远能续航4万千米，相当于绕地球赤道一周。满载航速超过30千米/小时，从广州到中东原油装货港航期只需20天。该船装有超大功率的驱动离心泵，24小时就可把30万吨油品卸完。

- **在散、杂货运输方面**，中海货运拥有超大型矿砂船5艘，是中国沿海最大的干散货运输船队，自有运力规模已跻身全球前十大干散货船东之列，年货运量超过1亿吨。

案例：“中海荣华”货轮

2011年12月27日，中国海运首艘30万吨级超大型矿砂船（VLOC）——“中海荣华”轮在大连交付使用。

“中海荣华”轮长330米，宽57米，满载吃水22.1米，载重吨315063M/T，是目前全球现代程度最高、设备最先进的超大型船舶之一。

“中海荣华”轮是中海货运向大船重工订造的6艘30万吨VLOC的首艘。

- **在旅客和车辆的海上运输方面**，中海客运拥有6艘大型豪华客/车滚装船，总客位9016个，总载车线7340余米。中海客运率先开辟了大连至烟台的客、车滚装运输*“海上蓝色通道”。2011年，中海客运在渤海湾的客运市场份额为38.3%，车运市场份额为27.2%。

案例：国内最豪华的客滚船

中海客运拥有目前国内最豪华、最大的客滚船——“龙兴岛”、“永兴岛”、“青山岛”轮，船上设置豪华VIP套房、电影院、网吧、茶室、贵宾接待室。露天甲板设置大型天幕，旅客可在此尽享旅途美好时光。船舶首次使用艏、艉门布置，使得车辆上、下船不用“调头”，抗风等级为国内最高，服务航速可达19节。公司“普陀岛”、“葫芦岛”轮是目前国内唯一满足国际“无限航区”（国际航行的公海和可供海船航行的一切水域）最高要求的船舶。

* *客、车滚装运输：指使所载货物通过自身的动力进出货仓并同时载运旅客。*

- **特种运输**是当代航运业的重要战略发展方向，中国海运加强用途各异的LNG船*、汽车船和化学品船等特种船舶的发展，提高海上运输的综合能力，为区域经济的发展做出贡献。

LNG项目将为中国海运未来业务发展提供新的增长点，2011年4月中海发展与日本商船三井株式会社就合资设立四家单船公司、建造四艘LNG船舶、参与LNG运输达成共识并签署有关协议，该四艘船舶将于2015-2016年交付使用。为进一步推进与中国石油化工股份有限公司在LNG 运输领域的合作，2011年12月中海LNG与中石化冠德全资附属冠德国际投资签订合资协议，双方同意于香港成立合资公司，拟以股权投资、股东贷款、银行融资或其他方式按股权比例进一步投资于合资公司，共同投资建造和管理LNG 船舶。

** LNG船是公认的高技术、高附加值、高可靠性的“三高船”，单艘造价在1.6亿美元左右。*

▲ 中国海运LNG项目协议签署

1.1.3 通达的航线

中国海运全面实施“走出去”的发展战略，积极打造全球化中海，拓展海外相关产业，作为全球化经营的重要支持保障体系和经济效益增长点。集团营销服务网络覆盖全球，在北美、欧洲、香港、东南亚、西亚设有五大控股公司，下属100多家公司、代理和代表处，营销网点近400个。

国内部分

中国海运沿海内贸干支线，贯通中国南北，途经沿海30余个大小港口，为区域经济社会发展作出了巨大的贡献。

- 中海集运内贸航线自1997年3月开辟以来，经过11年的迅速发展，现投入的内贸集装箱运输船舶40余艘，总箱位超过8万TEU，市场占有率常年保持在40%以上。通过以“精品航线搭建物流平台”，努力做好航线的优化设置，投入大型化船舶，强化两端集疏运，保证客户的运输服务质量，实现了全程运输的精品化服务，航线核心竞争力得到进一步增强。2011年内贸精品航线占中国内贸运力的80%。
- 中海油运沿海原油市场占有率保持在60%左右，主要为海洋石油钻井平台和进口石油的中转提供运输服务。
- 中海货运是中国沿海最大的散杂货运输船队，中海货运及联营船队在沿海内贸煤炭运输市场的占有率达到27%，为保障电煤运输作出了重要的贡献。
- 中海客运营运“连烟”线、“连威”线，及“连新”季节性航线，客运量约占渤海湾地区的38%。

国际部分

- 中海集运80余条国际集装箱航线遍布全球100多个国家和地区，规模位居全球十大班轮公司之列。
- 中海油运拥有和控制14条VLCC，为国家进口原油运输提供了重要的保障作用。
- 中海货运以铁矿砂和煤炭进口运输为主，航行于世界各主要港口。

欧洲控股公司

西亚控股公司

东南亚控股公司

北美控股公司

香港控股公司

Vancouver
Seattle
Oakland
San Francisco
Los Angeles
Long Beach
Montreal
New York
Norfolk
Savannah
Houston
New Orleans
Mazaltlan
Manzanillo
Kingston
Panama
Port-of-Spain
Bogota
Fortaleza
Callao
Antofagasta
Santiago
Buenos Aires
Wdelington

1.2 发展产业链条

中国海运积极延伸产业链，以航运主业带动上下游产业迅速发展，实现水上和岸上、境内和境外互为支持、可持续发展的产业格局，不仅增强在国际航运市场上的竞争优势，而且增强在整个价值链上的竞争优势。

1.2.1 工业制造业

中国海运把船舶修造业作为陆岸产业投资发展的重点，以“修造并举”为发展战略，在长三角和珠三角拥有多家在国内外具有良好声誉的大型船厂和专业公司，具有修造世界最顶级船舶的能力。

- **中海长兴修船基地**是国内规模最大、设施最完善的修船企业之一，拥有以30万吨级浮船坞“中海峨眉山”为代表的修船总坞容量85万吨，以及总长4000多米的F型修船码头。2011年承修各类船舶700多艘次，修船数量连年保持全国领先。

▲ 长兴修船基地

▲ 2007年自行设计制造了当时世界最大的30万吨级“中海峨眉山”浮船坞

- **中海江苏造船基地**拥有100万吨级干船坞2座、8万吨级干船坞1座、7万吨级斜船台1座，同时拥有码头岸线3.5公里和4台239米轨距的900T龙门吊，具备年造船328万载重吨的规模能力。

案例：先进的造船技术——“六浮四出”技术

新建船舶出坞是造船企业一项重大的作业活动，涉及面广，工作量大，安全要求高。2010年，中海工业2#船坞内同时建造6艘57300吨级散货船，并将坞内注水致六艘船同时起浮后，将四艘船拖带出坞靠泊码头，“六船并造、六浮四出”技术创造了国内造船纪录。

- 中国海运在广州、连云港、锦州三地拥有**大型集装箱（车）产品制造基地**，共拥有年产45万标箱、1.55万台集装箱专用车的总产能，造箱业占世界市场份额的9%。在广州南沙投资建设的集装箱生产线年产箱量15万标箱、平均每3分钟生产一个集装箱，是广州地区最大的造箱厂。

▲ 广州造箱厂集装箱总装线

1.2.2 物流码头金融业

中国海运积极延伸物流供应链，形成海、陆、空立体的大物流格局，强化集装箱物流、工程项目物流、金融物流和仓储分拨等四大业务，为全球客户提供全程的门到门服务。

- **中海物流**是全国首批5A级物流企业，也是国内首批通过质量安全环境（QSE）综合管理体系认证的专业物流企业。

案例：终点在万里之外

中海物流承担了中国石油大港尼日尔工程有限公司签署的关于尼日尔AGADEM地面产能建设项目物流合同的所有物流服务，克服了包括环境、卫生、疾病、战争等不利因素，按期、安全、圆满地完成了项目设备的运输工作。海上全程运输距离为11041海里；陆上运输全程约2541公里，并穿越了沙漠；发运货物集装箱总计646TEU、散杂货59913.24方。

中海物流为确保长途运输过程中的货物安全，货物集港前即制定包装规范，并派专员赴厂家协助并审核包装；现场作业时安排专人负责监督堆场工人按照标志点进行装箱作业和加固绑扎，同时拍照留证。鉴于尼日尔当地沙漠载重运输车资源匮乏，中海物流在充分调配业务运输资源的基础上，还进行了部分运输资源的投资。

▲ 中海物流125吨并吊超重件装船

● **中海码头**在中国沿海及美国、埃及等国外港口投资经营管理16个集装箱码头公司，另有5个非集装箱码头公司，投资项目已遍及中国沿海主要经济区域和海外部分网点，成为国内主要的集装箱码头投资管理企业之一。中海码头年集装箱吞吐量达2000万TEU，形成了与船队发展优势互补的战略布局，在综合运输体系中发挥重要的枢纽作用。

▲ 中海美国洛杉矶码头

● **中海船务**积极发展船舶和货运代理业务，在中国沿海、长江沿岸及珠三角一带各主要港口设有70多家经营实体，从事航行国内、国际航线和港澳台地区的中、外籍各类船舶在中国港口、海域、内河及其他有关地方的船舶代理业务、海运、航空货运代理和理货业务，年代理船舶近4万艘次。

▲ 天津中海船务圆满完成“雪龙号”极地科考船的代理任务

▲ 中海空运公司

● 中国海运积极实施生产经营、资本运作“双轮驱动”的发展方针，不仅实现金融资本对航运主业的有效支撑，也能够积极防范和分散经营风险，增强综合竞争力。2011年，集团共利用外部资金市场安排融资325亿元，成功发行中期票据100亿元、可转债39.5亿元；并与国家开发银行、进出口银行签订战略合作协议。2011年，集团还参与发起设立了上海航运产业基金。

1.3 强化稳健经营

中国海运以科学发展观为指导，实施产业结构、发展方式、管理方式、团队建设、竞争力模式建设等“五个转型”的战略，积极应对国际金融危机和航运市场波动。2010年，中国海运获得国务院国资委颁发的“管理进步特别奖”。

1.3.1 全面风险管理

为应对集团快速发展壮大面临的风险，中国海运开展全面风险管理体系的建设工作。2008年成立风险控制和管理委员会，建立健全全面风险管理组织架构。按照“整体设计、突出重点、分步实施、务求实效”的方针，2010年顺利完成体系建设基本覆盖航运主业的建设目标和全面风险管理信息系统的开发目标。为确保风险控制与集团总体战略目标相适应，2011年集团着力强化全面风险管理体系的运行和完善，优化预警指标体系，扩大覆盖面，加强对金融衍生业务的专项风险管理，不断提高集团风险管理的科学性和操作性。

▲ 中国海运风险控制体系

1.3.2 精细化管理

中国海运深入推进精细化管理，不断提高经济运行质量，增强企业综合素质。集团自2007年起，每年召开两次精细化管理推进会，着重解决重点问题。2011年，集团精细化管理的重点是成本控制。除燃油成本外，各项成本均控制在年初的预算指标内。

中国海运创新经营模式，发掘效益增长点。精心安排航线和营运组织，加强现场管理，努力提高船舶营运率、航行率、载重量和箱位利用率，努力提高千吨海里和单箱收入水平；通过低价买造箱、锁定部分燃油价格、试行超低航速、优化中转路径、加大与港口之间的协作，强化优势、争取优惠费率等措施，深挖各项成本控制潜力。

1.3.3 科技创新

中国海运高度重视科技创新工作，2011年11月召开首次科技创新工作会议，成立中国海运科技创新委员会，制定《中国海运科技创新工作管理办法（试行）》，计划筹组中国海运科学研究院。

中国海运发挥上海船研所在船舶节能减排、动态试验、航行安全管理方面的技术与经验优势，积极推进航运技术与安全国家级重点实验室建设，支持和引导企业内部之间的科研合作，并同上下游产业链之间开展科研合作，努力实现差异化竞争优势。截至2011年底，上海船研所持有专利15项，其中实用新型10项，发明专利3项，外观设计专利2项。

▲ 中国海运科技创新体系

案例：不断提升的科技创新能力

为提升中国海运航运主业的科技创新能力，上海船研所与中海货运在航运节能与安全领域加强合作，开展“船舶附体节能机理与优化关键基础技术研究（科技部973计划）”、“矿砂运输船货物液化流动及倾覆机理研究（科技部973计划）”和“船舶节能航速辅助决策系统研究（科技部院所项目）”等多项科研项目。

1.3.4 信息化建设

中国海运将信息化建设作为集团的“一号工程”，按照国资委信息化水平要求已于2011年实现B级“登高达标”目标，并按照A级的目标要求，优化总体规划，构建纵向贯通、横向集成的集团企业信息集成平台。

中国海运建立起以“应用体系”为核心，以“统一信息资源管理体系”为依托、以“技术体系”为支持、以“安全体系”和“IT服务管理体系”为保障的五大体系，提高工作效率效果，显著增强全集团各项业务的管理能力。

▲ 中国海运信息化建设总体架构

▲ 中国海运信息中心

▲ 中海信息组织应急演练

2

诚信四海 创造价值

航运业根植于产业全球化的大背景，为资源和产品在全球范围内的配置提供了便利。航运业贯穿了产业链的上下游，为各利益相关方创造了价值。依法经营、诚信为本是企业和谐发展的基本要求，与合作伙伴互利共赢、共同成长、维护正常的市场经济秩序，也是航运企业健康成长的必然路径。

理念

中国海运秉持“诚招天下客，誉从信中来，做诚信、稳妥、开拓的全球承运人”理念，奉献优质、安全、高效、绿色的服务，追求合作共赢，积极贡献国民经济的持久增长、社会发展的安定和人民的安居。

方法策略

诚信为本、恪尽职守是企业可持续发展的基础，中国海运设立独立法律机构，积极推进集团及所属企业法律管理制度建设，在全球范围内要求员工遵守国际规范、经营所在地的法律法规，强化法律工作“保经营、促管理、防风险”的职能作用。

中国海运建立了总部机关、直属企业、海外控股公司等三个层面的惩防体系，推行廉洁承诺制度，对广大员工大力开展诚信教育，使诚信成为中国海运员工的共同准则和自觉行动。坚持公平竞争，维护正常的市场经济秩序，不断提高集团的公信力和信誉度。

2.1 保障国计民生物资运输

中国的沿海运输通道，是南北互通有无的重要干线。中国海运全力以赴保障关系国计民生的重要物资运输，在国家能源和进出口贸易中发挥了重要的运输支持和保障作用。

2.11 煤炭运输

我国以火电为主要发电形式，要求发电企业有足够的煤炭作为动力。作为各大发电企业及煤炭集团重要的战略合作伙伴，中国海运长期提供充足、及时的水路煤炭运输保障服务，同时与中国华能集团、神华集团等客户合资成立了航运公司，不断扩大煤炭运输能力，保障电厂用煤安全。集团为广东省提供约30%的煤炭运输总量，为海南省提供约70%的煤炭运输总量。

中海货运专门成立了保障电煤运输领导小组，设立了电煤运输应急协调工作小组，实施24小时值班制度，密切监控各电厂的存耗煤情况，根据电厂的要求合理安排运力投放，实现运输生产的无缝对接。

案例：保障世博电煤运输

中国海运担负着上海电煤水运总量约70%的运输任务，是保障世博会电煤运输的主力军。2010年8、9月份，由于世博电力需求旺盛，并且受到高温天气的影响，上海迎来了电力需求的历史最高峰。中海货运安全穿越世博核心区航道332艘次，往返于北方煤炭码头和上海各大电厂之间，全力以赴保障了世博会期间的电煤运输。

▲ "红旗201"轮穿越世博园核心区水域

2.1.2 油品运输

随着经济的快速发展，我国原油需求量持续上升。2011年原油对外依存度达到55%，原油运输约90%以上靠水运，建立安全平稳的海上石油运输通道，对保障我国能源安全具有异常重要的作用。

中海油运是国内最大的石油运输企业之一，承担着沿海60%的内贸原油运输任务和部分进口原油和成品油的运输任务。2011年承运进口原油超过2000万吨，占中国水运进口原油的9%，中海油运坚持以保障国家石油能源运输、促进交通运输事业发展为己任，2010年在国际权威组织Seatrade主办的中国国际海事颁奖典礼上荣获“油轮运营商奖”。

▲ 油轮船员紧张工作

案例：抢运海上钻井平台原油

2010年10月，中国海洋石油公司（简称“中海油”）渤中28-2油田终端油库已满，中海油运及时抢运库存原油，保障油田持续工作。中海油表示，中海油运与中海油长期保持着紧密的战略合作关系，多年来为确保海上油田正常生产和原油外输做出了诸多努力，是最放心最重要的合作伙伴。

2.1.3 铁矿石运输

中国的海运铁矿石贸易量不断增长，由于我国进口铁矿石大多租赁海外船只，使得铁矿石海运费大幅增长，甚至超过铁矿石本身的价格。为稳定中国铁矿石进口海运费，中国海运与宝钢、武钢、首钢等钢铁制造、矿产资源开发等领域的大客户开展战略合作，签署长期包运合同，或组建合资公司，增强铁矿石自运能力，为客户提供运价合理、长期稳定的服务。

▲ 航行中的中海铁矿石运输船

2.1.4 粮食运输

我国粮食主产区和消费区之间的运输需求日益加大，每逢重大节假日来临及粮油消费高峰来临时，中国海运与中储粮、中粮等重要粮食企业开展国内粮食的紧急调运，将北方地区的玉米、小麦输送到华南地区，加大粮油的供应，保证市场稳定。

中海集运以冷藏箱运输的方式，将海南等热带、亚热带在冬季生产的瓜果蔬菜源源不绝地输送到北方地区，使人们在冬季能够吃到优质、价格合理的瓜果蔬菜。中海货运从大连、锦州等港口将东北的玉米、大豆等大宗散货通过准班轮方式定期运输到广州、深圳等地，对补充华南地区粮食供给发挥重要作用。中海客运将满载胶东半岛农副产品的车辆及时运送到大连，在稳定北方地区寒冷季节蔬菜瓜果供应方面发挥积极作用。

2.2 促进地方经济发展

中国海运与沿海、沿江各省建立起长期、紧密、稳定的运输战略合作关系，通过海铁联运、集装箱和散货运输等方式，为各省区的发展建设提供了一条经济、快捷、优质的物流通道，带动了港口和临港工业的发展，促进了地方经济的增长。

2.2.1 支持港口发展

全世界较大城市中港口城市占到77%，港口对于城市的发展具有全局性的拉动作用，不仅加强城市的交通枢纽功能，而且可以带动相关产业的发展，成为城市经济最开放、最前沿、最强劲的增长因素。

▲ 中海投资参股的西雅图码头

• 连云港

中国海运与连云港早在2000年就建立了密切的合作关系，中海集运、中海船务、中海物流、中海投资等公司的相关业务也在连云港落地生根。十年来，集团以集装箱运输为先导，投资建设和控股经营连云港新东方集装箱码头，形成了4个集装箱专业泊位、250万TEU的年集装箱吞吐能力，并不断开辟南北内贸精品航线以及近远洋国际航线，助力连云港集装箱吞吐量增幅连续5年领跑全国沿海港口，成为我国南北海上大通道的重要中转港和中西部及苏北地区出海口的干线大港。

▲ 中海连云港新东方集装箱码头

• 广州南沙

2010年，以南沙港为主体的广州港集装箱吞吐量规模居世界港口第七位。南沙港是中国海运重要的集装箱枢纽港，更是中海集运在华南地区吞吐量最大的港口。作为南沙港最大的集装箱运输企业，中海集运2011年获得南沙港区“集装箱运输突出贡献奖”。

中海码头是南沙码头一期项目的主要股东，并参与码头的经营管理，该码头形成了4个集装箱专业泊位和5个驳船*泊位、500万TEU的年集装箱吞吐能力。

*驳船：本身无动力或只设简单的推进装置，依靠拖船或推船带动的或由载驳船运输的平底船。其特点为设备简单、吃水浅、载货量大。

▲ 中国海运广州南沙集装箱码头

▲ 2010年，由中国海运投资建造、具有自主知识产权的第一艘23万载重吨超大型专用矿砂船“中海兴旺”轮投入使用

• 大连港

大连是我国最大的散粮、石油进出口及对外贸易的口岸。中国海运加大在大连的投资力度，支持大连国际航运中心建设。集团在大连注册成立了海上专业化汽车运输企业——中海川崎汽车船运输公司，并参股建设和经营大连港大窑湾三期集装箱码头，该码头已形成了2个集装箱专业泊位、150万TEU年集装箱吞吐能力，可以容纳1.4万TEU的集装箱船，是大连大窑湾南岸占地最广、潜力最大的集装箱码头。

中海集运将大连港建设成为基本港和在东北亚地区的集装箱中转枢纽，在大连港的集装箱船公司吞吐量排名中连续多年排位第一。

依托大连港的中海客运占据了渤海湾客运量的38%。

▲ 中石化中海燃供大连新港油库建设项目

2.2.2 发展海岛经济

海南省物资进出和对外贸易的主要方式是海运，约98%的进出岛货物通过海运完成，全省经济建设与水运发展息息相关。中海（海南）海盛船务股份有限公司是海南地区最大的航运企业，承担着海南地区72%的电煤运输任务，为保障海南生产生活所需大宗货物的运输作出了重要的贡献。

中海集运通过集装箱运输，将海南地区生产的蔬菜、水果、海南马自达汽车等公司的汽车和其它工业品源源不绝地输送出岛，对促进海南地区的工农业发展作出了贡献。

▲ 海马汽车正在装箱

2.3 提供可信赖的服务

现代航海技术、管理技术等在航运业的广泛应用，使航运服务的便捷、高效和低成本成为可能。中国海运致力于维护客户利益，着眼于与客户的更长、更广、更深层次的协同合作与发展，为客户创造价值，为社会和谐服务。2011年，中海集运在国际行业权威机构“国际集装箱化”组织的货主体验测验中被评为“欧洲货主最喜爱的船公司”。

2.3.1 提高服务的技术含量

中国海运利用技术创新，追求“程序化、标准化、规范化”的服务，打造全球物流综合运输网络，大幅度提升服务质量。

案例：实现随时、随地订单操作

中国海运在上海地区最早推行电子订舱系统（Electronic Data Interchange，EDI），使客户能够随时、随地进行订单操作。中海集运全球VIP客户PHILIPS多次对中海EDI项目的快速实施和所提供的全力配合表示感谢和高度赞扬，并在中海实施EDI服务一个月后，专门重新调整了其在各个船公司之间的舱位分配计划，增加了配装中海集运从上海到荷兰鹿特丹与德国汉堡两条主要航线的出货箱量。

2.3.2 满足客户需求

中国海运服务客户，不仅仅是满足其海上运输的需求，更是匹配客户严格的供货时间、提供优质的运输服务，建立客户满意度文化，持续提升客户满意度。

中海集运在国内首家推行准点运营的精品航线，外贸品牌航线和内贸精品航线获得客户的一致认可。在“迎世博•上海城市公众满意度调查活动”中，成为“2010上海城市公众满意企业”。

案例：做负责任的服务供应商

宜家家居是全球最大的家居用品销售企业，中海集运是中国唯一一家拥有IWAY（The IKEA Way on Purchasing Home Furnishing products, material and services）资质的集装箱班轮公司，能够满足宜家在产品、材料和服务的采购中对环境、社会与工作条件的严格审查。中海集运以其杰出的运输服务和完备的应急机制得到宜家的全面认可，2010年底与宜家家居签署了长期合作协议，2011年度与宜家在远东-欧地航线上的签约箱量较前一年度增长四倍。

2.3.3 提供温馨服务

中海客运全力打造“安全温馨”品牌，成立了爱心服务小分队，在恶劣天气为旅客提供打伞、搀帮服务，对需要特殊照顾的旅客实行在船期间的专人接送和照顾等。2011年，中海客运送医送药850余人次，好人好事近9000余人次，拾金不昧1130余人次（价值折合人民币700万余元），收到锦旗9面、感谢信17封。

2.3.4 助力中小企业成长

中海物流与金融机构携手，充分利用金融质押平台与其他功能模块业务的融合，为中小企业客户提供物流产品质押贷款服务，为解决中小企业融资难提供可行方案。中海物流陆续在天津、上海、宁波等地设立了金融机构，为中小企业客户提供贷款时的融资物流监管仓库，将监管库点有机连接，实现了采购供应链的全程监管和无缝衔接，达到金融机构、中小企业与公司的共赢。

2.4 与伙伴共成长

中国海运强化上下游产业链、同行之间以及与相关行业之间的合作，在为自身赢得发展机遇的同时，推动伙伴的持续健康成长。

2.4.1 负责任的采购

中国海运本着诚信、互利的原则，不仅关注采购物品的质量和价格，而且在安全、环保等方面对供应商提出要求，并根据相应的环保、职业安全及社会标准对供应商进行评估，推动供应商不断提升社会责任水平。

- 中海工业在分包商中推进安全管理体系建设，截至2011年底，共有14家分包商建立起安全管理体系。

- 中海集运要求集装箱供应商严格遵守环境保护的法律法规，推广应用节能环保生产工艺，逐步推进水性油漆的应用，减少VOC（挥发性有机化合物）排放，减少石油资源使用，保护施工人员健康。

案例：以诚信共渡难关

2008年6月中海集运与江南长兴重工签署造船合同。合同签订后因受到全球金融风暴和经济下滑的影响，航运市场出现了较大调整。中海集运和江南长兴重工统筹考虑双方利益后，以诚信为本，共同降低船舶投资风险。中海集运没有撤销订单，单船造价、合同交船期、船位均维持不变。长兴重工则将4250TEU船舶改型为4700TEU，增加了船舶吨位，实现双方利益的最大化。

2.4.2 与同行加强合作

中海集运与世界班轮前20强中的多家企业开展各种方式的合作，其外贸远洋干线中的96%都以合作的方式展开经营，航线覆盖绝大部分的贸易区，满足客户在班期、覆盖面等方面的要求。中海集运将以往以舱位互换为主的合作方式逐渐转变为共同投船、舱位互换并重的合作方式，并通过互租船舶等创新型合作方式，谋求双方“多赢”。

案例：以诚信共渡难关

2008年金融危机后，中海集运创造性地与阿拉伯航运公司采取互租船舶的合作新模式——将6艘5600TEU型船租给阿拉伯航运，再投入3艘5600TEU型船，双方共同开辟新的远东-地中海航线；同时从阿拉伯航运租入6艘4250TEU型船舶，投入美东、南美及黑海等外贸航线，替换出这些航线上的中国籍4250TEU型船，转投入运力紧缺的内贸航线。

通过本次合作，中海集运不仅盘活了九艘抛锚闲置船舶运力，内贸运力也得到缓解，合作双方从新航线中均获得收益。

3

平安为本 安全航行

船员在船工作期间，除了要面临复杂多变的海洋环境，还要承受较大的精神压力：船舶工作生活单调、枯燥、长时间远离家乡的思念、不同地域海员交流的困难。这些潜在的因素在海上隔离的环境之中，尤其在遇到突发天气时，很容易成为事故的诱因。同时，气候变暖引起的异常天气增多，从亚丁湾、几内亚湾、马六甲海峡蔓延开来的海盗袭击日益猖獗，船员和船舶面临着越来越多的挑战，安全问题已成为航运管理中最为重要的一个方面。

理念

中国海运始终把人的安全放在工作的第一位，坚持“以人为本、安全第一、预防为主、综合治理”的安全管理理念，有效管理各种潜在风险，努力做到人安、船安、货安。

方法策略

中国海运在集团层面设立安全生产委员会，并设有总船长和安全管理部负责集团整体的安全管理工作。集团所属子公司均成立安全生产委员会，并结合现有质量、环境管理体系，构建符合自身经营现状的安全管理体系。

中国海运严格遵守国际海事组织和国际劳工组织中关于船员和劳工安全保护方面的规则，并在2011年全面启动集团安全生产标准化建设工作，对下属公司设置事故控制指标，坚决杜绝责任性重、特大恶性事故的发生。

中国海运重视强化各级安全检查和现场监管，防范安全隐患。对所属船公司，建立不同侧重点的集团、船公司、船舶三级检查制度；对所属陆岸公司，要求各公司严格执行综合管理体系的各项规定，大力开展联合大检查等专项活动。对检查中发现的缺陷，实行“缺陷管理”，做到整改措施、责任、资金、时限和预案“五到位”，并建立“缺陷管理”数据库，定期对缺陷进行对比、对标，分析趋势，找出薄弱点。在隐患排查过程中，集团积极倡导无责备文化，鼓励员工报告险情隐患，逐步在全员树立“险情报告越多、事故发生越少”的安全管理理念。

中国海运通过开展各项安全活动，提升员工的安全意识、安全技能，建设“关注安全、关爱生命”的安全文化。2011年，12291人次参加了国家安全生产监督管理总局、全国总工会共同主办“落实企业安全生产主体责任知识竞赛”，19851人参加了全国“安康杯”劳动竞赛，有12艘船舶和6个班组在“船舶、班组安全竞赛”活动中被评选为全国水运系统优秀船舶和班组。

3.1 保障航行安全

中国海运通过加强对船员的安全培训，规范操作，努力降低船舶碰撞的风险。如遇事故发生，全力开展应急救援，尽可能降低事故所造成的危害。

3.1.1 防范人为风险

船舶事故统计资料表明，人为因素是造成事故的主要原因。集团下属船公司在上船前、在船时和公休期等不同时期对船员开展针对性的培训，并发放安全学习资料。此外，集团借助船舶技术专家、安全管理的资深人士和船员的专业知识和经验，结合公约、法规、规范和PSC/FSC*检查要求，并考虑到船舶日常管理中的重点、难点，制作了《中国海运船员安全培训电教片》以及相配套的试题集，应用于船员远程教育系统。

* *PSC检查：即港口国检查，是港口所属国为了保证外国船舶符合有关国际公约规定是适航的，不会造成环境污染，并且为船员提供健康和安全的工作环境。一般由各国的海事主管机关来执行。*
* *FSC检查：即船旗国监督检查，是船舶所挂国旗的海事主管机关对船舶进行的检查，确保所有悬挂本国国旗的船舶符合公约的适用规定和要求。*

船员在远洋航行中的心理状态，也是航行安全中不可忽视的因素。集团开展《中国海员心理状况评估研究》，在国内首次对海员的心理状况进行了系统的研究，通过心理量表测验法和访谈法，对1300多名船员进行问卷调查，分析海员心理现象，总结海员心理行为规律，发布了《海员心理自助手册》，帮助海员在船舶航行时保持良好的心理状态。

3.1.2 防止船舶碰撞

防碰撞是保障航行安全的重点。为了降低驾驶人员的操作失误，中国海运对船长和驾驶人员开展“驾驶台资源管理和三江两区航行安全”的轮训，2011年，上海、广州和大连三地累计办班83期，培训船长及驾驶人员871名。开展对新上岗驾驶员避碰知识培训，2011年，上海、广州和大连三地累计办班6期，培训人员117人。

集团发布了综合应急预案，对不同事故类型的处理程序做出详细的规定，尽力做到“保护人命安全，防止海洋污染”。碰撞事故一旦发生，将启动应急反应程序，尽力把事故的危害降到最低点。

对于发生的事故，集团分析原因，总结经验和教训，避免同类事故的再次发生。集团每年召开航海安全专业委员会会议，结合典型船舶海上事故案例，为船舶航行安全提出专业化建议，并出版事故案例汇编；各船公司每季度编辑并下发安全管理信息，通报事故、险情；集团每月在《海运报》刊登船舶碰撞事故案例选编，供公司管理人员及广大船员学习借鉴，2011年刊登船舶事故案例选编12期，累计刊登30期。

通过集团上下的努力，中国海运船舶碰撞风险得到了有效控制，事故总量和一般及以上事故数逐年减少，2006-2011年没有发生过特别重大事故。

年份	2006	2007	2008	2009	2010	2011
一般事故	7	5	0	0	0	2
大事故	0	0	0	0	1	0
重大事故*	3	3	1	1	0	0
特别重大事故*	0	0	0	0	0	0
总计	10	8	1	1	1	2

*根据2007年国务院《生产安全事故报告和调查处理条例》，安全生产事故灾难按照其性质、严重程度、可控性和影响范围等因素，一般分为四级：Ⅰ级（特别重大）、Ⅱ级（重大）Ⅲ级（较大）和Ⅳ级（一般）。

3.1.3 预防气象灾害

恶劣的天气状况会直接威胁到船舶航行安全。针对台风季节、雾季和冬季强冷天气等灾害天气，集团各船公司都制定了季节性安全工作文件，加强对船长和驾驶员在特殊天气下航行的安全教育培训，并为船舶配备全球定位系统，成立指挥部，对在灾害天气下航行的船舶跟踪指导，确保船舶航行安全。

案例：海啸中成功保船

2004年12月的印度洋海啸中，中国海运的陈延船长率领“桃花山”号全体船员齐心协力，保船成功；2011年3月的日本海啸中，刚刚升为船长一个月的中国海运朱乾淳船长临危不惧，指挥“Port Pegasus”号全体船员战胜了海啸，被全球航运业权威的英国劳氏船级社授予2011年度唯一的“年度最佳船员奖”。

▲ 2004年12月26日，“桃花山”轮在印度成功抗击特大海啸袭击，得到海内外航运界同行的高度赞扬。2005年获全国水运系统船舶班组安全竞赛“安全优秀船舶”称号

3.2 重视陆岸安全

中国海运结合各陆岸公司的生产运营特点，建立安全管理体系，确保安全生产，保障员工健康安全。

3.2.1 打造平安港口

船舶的大型化以及装卸货物量的增多，为港口安全带来众多挑战。集团从船舶和码头两方面加强管理，保证船舶的安全靠离泊。集团各船公司建立船舶靠离泊的操作文件，为船长进出港、引水等操作提供指导，并且在船舶的图书资料室存有港口资料，便于船长了解港口水域情况。

货物堆场安全是码头管理工作的另外一个重点。中海码头对堆放区域、物品类别、周围环境有着严格限制；中石化中海燃供在国内沿海港口的油库管理中，对包括动火作业、防雷防静电管理、库区烟火管制等风险操作，以及安全检查、防火巡查、消防应变演习等检查预防操作有着明确规定。

▲ 中石化中海燃供组织员工开展安全演习

▲ 中海码头严格管理码头堆场安全

3.2.2 确保生产安全

中国海运加强对陆岸生产企业的安全管理工作，对重点企业——船舶修造厂和集装箱制造厂加大安全检查力度，并组织一线员工体检，实施职业病防治措施。

2011年，集团在船舶修造厂全面加强安全生产保障工作。通过建设高效的应急响应体系，增强应急响应能力，组织各类安全演习89次；坚持员工持证上岗，编制和下发安全培训读本，进一步规范安全培训；提高专业化、信息化监管水平，针对外来务工人员推出“三个一目了然”工程，做到人员数量、施工现场工位、培训的信息都有记录。

中海投资集装箱制造厂通过限定岗位年限、提供安全设施、定期体检等措施，积极预防职业病的发生。自2006年各造箱厂每年对所有的员工开展健康体检，委托相关医疗机构对结果进行详细分析，并从2010年开始对特殊工种的员工进行职业病筛查，同时为员工提供防尘、防有毒气体等的安全防护装置。截至2011年底，各造箱厂未发现因工作环境原因造成的员工危害。

▲ 定期对员工进行体检

3.3 注重海上安保

据世界海事组织（IMO）统计，2011年（截至12月16日）世界范围内的海盗袭击总数为421起，劫持总数为42起，船员生命和船舶安全受到了严重威胁。为此，中国海运所属三大远洋船队——中海集运、中海油运、中海货运*将防范海盗袭击作为工作重点，从提升船员意识技能、船舶设备等方面入手，保障船员和船舶安全。

** 集装箱船因船舷高且航速快，海盗登船难度大；而干散货船和油轮船舷低且航速低，容易成为海盗攻击的重点目标。*

3.3.1 加强船员训练

中国海运2011年召开四次防海盗专题会，针对国际海盗袭击的新特点，研究布置新措施，并对船舶下发《监控海域防海盗操作规定》等文件，针对发现海盗、海盗发动袭击等情况为船员提供操作指导。

各船公司远洋船舶依照集团文件，开展船员知识培训，组织船员应急演习。2011年，中海货运共培训船舶113艘次，船员3050人次，人均课时2小时，并有43艘次船舶共1135名船员参加了防海盗袭击应急演习；中海油运和中海集运开展多方位的培训，既有上船前的派前培训，也有在船上开展的船舶培训与应急演练，既有针对保安员的培训，也有对驾驶人员的驾驶台班组管理培训，内容包括公司体系文件《船舶保安事件紧急情况的反应措施》、防索马里海盗最佳管理实践、公司防海盗措施和要求、报告和护航方式等。

▲ 船舶开展防海盗演习

中国海运(集团)总公司

3.3.2 完备安保设施

必要的安保设施能有效增加海盗靠近船舶的难度，同时在冲突一旦发生时，为船员提供有效的防卫、求救装备。中国海运所属船公司远洋船舶在船舶上安装防护网，设置密闭舱，在密闭舱中安装卫星电话，配备防弹衣、头盔、盾牌、激光手电等防卫设备，以及食品、药品、淡水等基本生活必需品，为船员遇袭时提供设施保证。

中海油运通过船舶修理及改装，已在24艘船舶设置有密闭舱；中海集运和中海货运统一对所有远洋船舶进行了密闭舱改造。

此外，中海油运积极与专业保安公司合作，计划对航行于防海盗重点海域的船舶实施武装保安人员上船护卫；中海货运要求航行于危险海域的船舶，实行24小时值班制度，与公司指挥部不间断地保持联系。

案例：中海货运“嘉宁山”号轮船员同心协力击退海盗

2011年2月1日，中海货运“嘉宁山”号轮在印度洋东南部海域行驶时，遭遇武装海盗袭击。海盗乘坐的快艇分两侧包抄，企图登船。“嘉宁山”号的船员们没有退缩，按应急预案要求坚守岗位，在保证不受伤的前提下，破坏海盗的登船铁钩，并用石块、燃烧瓶等进行还击。船长周泽彬驾驶船舶躲过了海盗火箭炮弹的袭击，同时左右摇摆船体逼使海盗小艇无法靠近。经过全体船员三个小时的努力，“嘉宁山”号成功击退了海盗的三次武装袭击，受到了交通运输部和集团总部的嘉奖。

▲ 海军陆战队与中海船员联合演习

4

绿色罗盘 环保海运

随着国际社会对航运业温室气体排放的日益关注，全球各主要航运国家和地区愈发重视发展安全、环保、节能的“绿色船舶”，倡导“绿色航运”。我国把构建环境友好型社会作为构建和谐社会的目标之一，交通运输部提出了“绿色交通”的概念，并在《公路水路交通运输节能减排“十二五”规划》中针对船舶、港口制定明确的减排目标，推动航运企业节能减排。

理念

中国海运秉持“做优秀海洋公民”的理念，主动、积极应对资源环境的挑战，珍惜自然资源，减少污染物排放，追求自身与海洋的和谐发展。

方法策略

中国海运成立了由董事长任组长的节能减排领导小组，以“明责、严责、问责”为原则，对节能减排工作进行监督、管理和考核。制定了《节能减排管理办法》和节能减排考核指标；每年组织召开集团机务管理工作会议，讨论存在的主要环境问题和相应的改进措施；对新投资的重大固定资产建设项目，要求提供相关的环评报告，并经集团审批后方可实施，确保国内外发布的与环境相关的国际公约、规则、法则得到严格遵守、执行。部分子公司还根据自身业务特点，建立起ISO 14000环境管理体系。

集团通过开展以节能减排为主题的劳动竞赛、读书活动专题讲座、节能宣传周活动，利用内网、内刊宣传行业内节能减排新动向，组织船员进行环保专项培训等方式，开展环保教育宣传。

2011年，中国海运制定了“十二五”节能减排专项规划，并与上海市签署《“十二五”交通节能目标推进书》，全年节能减排总投入7964万元。2011年，实现燃油单耗5.488千克/千吨海里，同比下降3.94%，综合能耗0.711吨标煤/万元，同比上升4.78%*。

* *受2011年航运市场行情低迷的影响，产值的同比下降率超过能耗的同比下降率，造成万元产值综合能耗略有上升。*

4.1 节约能源资源

中国海运通过节能管理和技术革新，提高资源利用效率，保护有限的自然资源。

4.1.1 强化管理节能

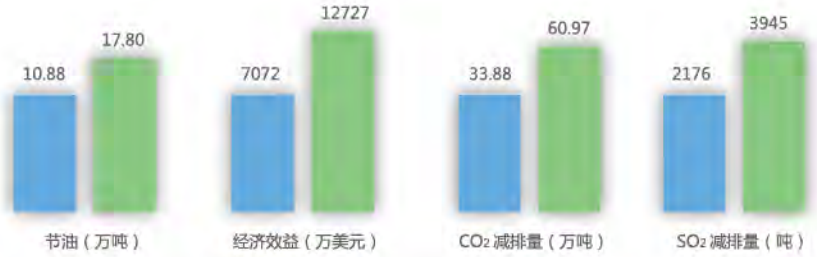
船舶航行速度的降低和主机燃油消耗量的减少呈几何级数关系。中国海运采用船舶经济航速*、大型集装箱船舶主机超低负荷运行等技术管理措施，在节约可观燃油消耗的同时，减少了大量二氧化碳及其他有害气体和污染物的排放。

* *经济航速是指在规定的装载状态及航行条件下，主动力装置及辅助设备部分工作（或低负荷运转），船舶每海里燃油消耗量最少时所达到的速度。*

自2007年起，中海集运所有大型集装箱船舶均已实行经济航速常态化运行管理。为了进一步降低主机运行负荷、减少油耗，中海集运通过安装辅助设备，制定详细的管理计划和实施战略，成功实现主机超低负荷运行目标。

▲ 中海集运推进船舶经济航速历程

* *MCR: 即maximum continuous rating，指船舶主机所能达到的最大功率。*



▲ 中海集运采用经济航速节油效果统计 2010年 2011年

集团大力发展符合绿色环保标准的大船、新船，加快淘汰高能耗、高成本以及市场竞争优势不明显的老旧船，努力构建一个船舶大型化、船龄年轻化、设备性能低碳化的环境友好型船队，直面“大船低碳”*时代的来临。2008年至2011年，集团共淘汰老旧船舶101艘、219万载重吨，自有船舶的平均吨位增至5.3万吨，船舶大型化、低碳化的趋势日益显著。

* *大船低碳是指船舶吨位越大，则装载量越多，进而有效降低单位货运量的耗油量。*

集团通过细化航次管理、优化航线设计、挤压变化用时、优化固定用时等措施，有效减少空驶里程，促进准班准点，既满足客户需求，又节约了燃油消耗，提高了航运效率。

案例：“中海亚洲”轮精心设计航线，打造绿色品牌

“中海亚洲”轮在从大连开往釜山的途中，由于重载，又受风流影响，速度慢到了17.8节，以这样的速度难以按期抵达釜山引航站。船长在仔细查看海图后决定将航线北移，缩短了32海里的路程，在不加速的前提下安全准时抵达引航站，保证了班期。2010年，“中海亚洲”轮通过精心设计航线，缩短航线里程达800多海里，节约燃油260吨，节约费用70多万元。

同样航程、同样航速、同样耗油情况下，大船的单船载箱量越高单箱碳排放量就越少。在“中海之星”轮投入营运后，中海集运大胆创新配载模式，并通过多次模拟配载，制作了一份细致的配载测算报告，作为指导揽货、分配舱位的重要参考依据。在“中海之星”轮首航仅挂靠上海、宁波和盐田三港即满舱满载12818TEU，打破了全球同类型船舶的最大配载纪录，取得了最好的节能效益。

4.1.2 应用技术节能

中国海运紧盯国际船舶节能环保技术的发展动向，在研究消化和吸收国际领先技术的同时，不断开发适用于自身发展的节能环保技术。集团把握船舶使用LNG的发展趋势，积极开展船舶燃料创新试点研究，并计划进行LNG船舶试点改造。

2010年，中海油运投资约3450万元对船舶进行技术改造。此外，在新建船舶中优先考虑采用节能减排新技术和新工艺，确保从源头上节能减排，如在船舶材料中提高环保材料的使用率，在系统中加装专门“磨”油均质器的新技术，使重质油充分燃烧，提高燃料油消耗比例。

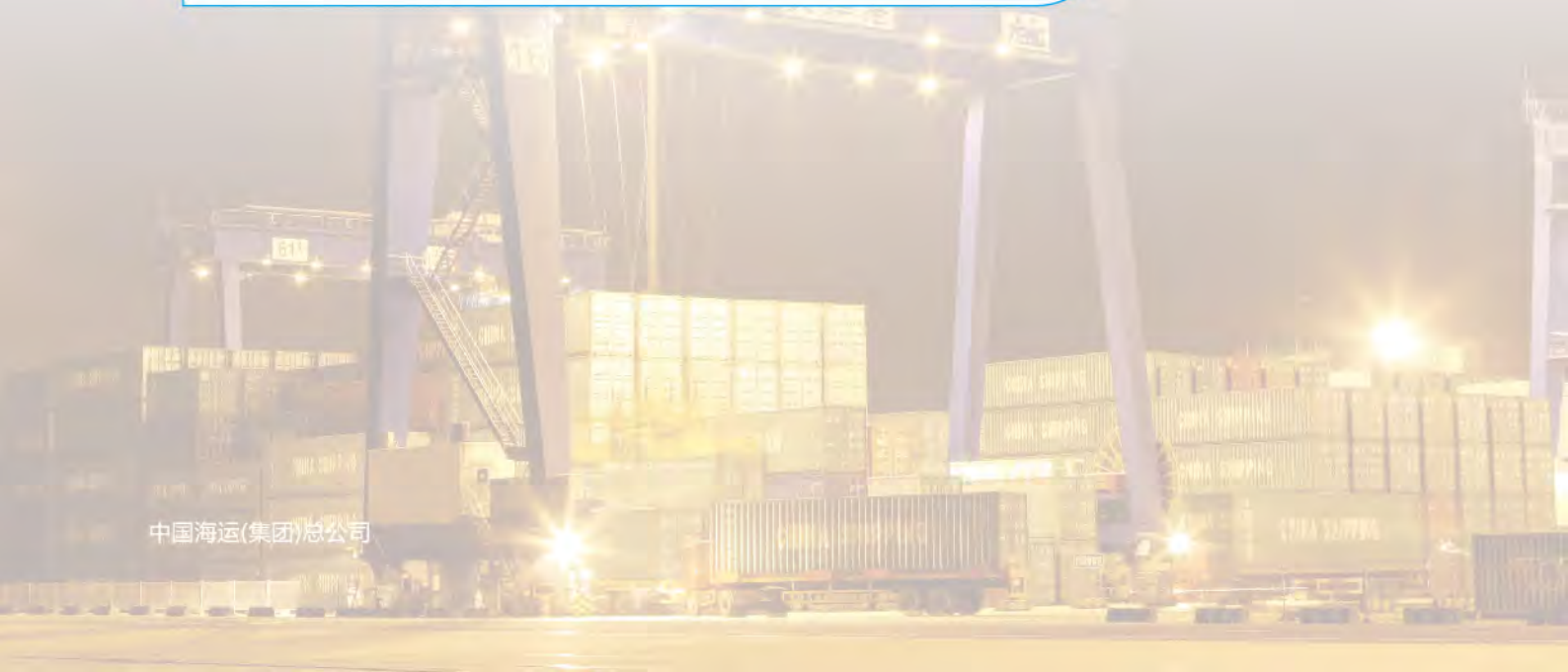
4.1.3 打造节约型码头

随着码头大型化、信息化、机械化程度的不断加强和市场竞争的日益加剧，各主要港口越来越重视开展节能降耗工作，努力降低运行成本，以提高竞争力。

- 中海码头指导和协调各合资公司积极实施节能减排新措施：
- 改进码头装卸作业流程安排，降低场地拖车等能耗；
- 合理安排码头堆场计划，推行高效节能的堆场作业方式；
- 多管齐下降低码头堆场灯塔照明电耗；
- 启动实施场桥辅助柴油机改造计划；
- 逐步推广轮胎式集装箱起重机油改电项目；
- 实施岸桥照明系统节能改造。

案例：码头照明节能

由中海码头参与投资、建设的大窑湾三期码头，在已建成并投入使用的堆场共配置高杆灯32座。运作时，码头根据堆场局部区域照明的实际需要，通过电脑分别控制每个高杆灯上的每组灯开关，以减少电能消耗。初步统计，相对于统一开关系统，一年可节约电耗约59万千瓦时。



4.1.4 加强回收利用

中国海运在保证船舶营运安全、确保备件质量的前提下，对于可以通过保养循环利用的备件，做好维修和回收。集团还始终关注船舶报废后的处理过程，将报废船只按营运船和废钢船两种形式出售给有营运资质和拆解资质的公司，既不会造成环境污染，又提高资源回收利用率。

4.1.5 传递环保理念

中国海运倡导低碳环保理念，鼓励员工从我做起，将精细化管理内化于心、外化于行，形成良好的节约习惯。

4.2 减少污染物排放

中国海运始终致力于环境保护，使用清洁能源，规范废水、固体废弃物管理，最大限度地降低运营对环境的不良影响。

4.2.1 废气

中海集运在国内订造的40艘4250TEU以上大型船舶中，有33艘装备了岸基供电*系统。自2004年中海集运“新扬州”轮第一次停靠洛杉矶100号码头使用岸电系统供电起，至2011年底中海集运船舶在洛杉矶港口累计靠泊约400艘次，通过使用岸基供电减少燃油消耗7606吨，减少二氧化碳排放24384.8吨，减少硫化物排放152.1吨。为表彰中海集运为建设绿色港口做出的贡献，美国洛杉矶港务局连续两年向中海集运颁发了“绿色环保贡献奖”。

** 岸基供电是指在船舶停靠码头时，从船上供电改到岸上供电，改变传统供电需要燃烧大量重油或柴油而排放大量废气的状况，改善港口环境。要实现岸基供电，一方面需要码头提供岸基供电装置，另一方面需要在船舶安装岸电接收设备。*

▲ 世界上最早安装岸电装置的中海洛杉矶100#码头

▲ 中国海运积极推进岸基供电

集团积极转换使用低硫燃油，以降低空气中的硫化物和悬浮粒子，减少空气污染对码头居民的健康危害。为了满足船舶使用低硫燃油的要求，集团对船舶进行改造，对相关设备进行必要的维护保养，并对船员进行操作技能训练，在保证船舶运行安全的同时减少二氧化硫排放。

4.2.2 废水

中国海运制定了严格而完善的管理制度，一方面要求尽可能减少含油污水、船员生活污水、设备冷却水、陆地生产废水的产生。另一方面加强对废水的收集、到泊处理和达标排放管理。集团每艘船舶均设有油水分离器监控装置，环保设施继续保持100%的完好率和稳定运转率。2011年，集团未发生过油污染海面事故，也未受到任何经济或非经济处罚。

4.2.3 固体废弃物

中国海运制定了全面的废弃物管理制度。在船舶上产生的工业固体废弃物和生活垃圾，先在船上分别进行集中收集，到港口再由具备环保局认证的回收公司处理。对于在集装箱制造过程中产生的可回利用的物资，引进有资质和处理能力的企业和个人参与到回收再利用中；对于不可回收利用的废旧物资，按规定进行妥善处理。

4.3 保护海洋生态环境

中国海运一直关注海洋生态环境，针对自身运营中所产生的压载水、原油泄露、传统船舶涂料和码头运营对海洋生态系统潜在的负面影响，积极采取措施进行管理，努力维系海洋生态平衡。

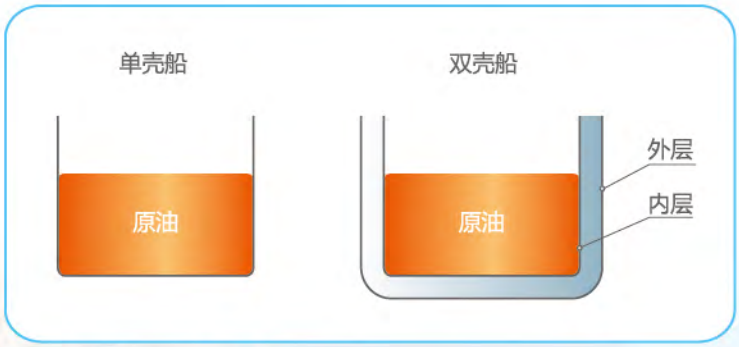
4.3.1 防止生物入侵

中国海运制定了压载水*操作规程，对压载水实行全程监管，以防止压载水中的大量水生动植物被船舶搬运到不同水域，造成异地海洋生物入侵当地水域，破坏当地水域的生态平衡。

* *压载水：船舶空载时为了保持稳定，在起航时要将一定量的海水抽进舱底以增强抗风浪能力，到载货时再将水放出，这部分海水称为船舶压载水。*

4.3.2 杜绝油污染

中国海运一方面通过采用双壳船体或者将压载水舱建在燃油舱外部等措施避免原油泄漏；另一方面将含油压载水封死在船上，等船舶靠泊后，由码头集中处理，达标后排放，有效防止原油泄漏以及压载水在海水表面形成油膜覆盖，保护海洋生物的生存环境。截至2011年底，中国海运双壳船数量为60艘，占集团总船只的12%，其中中海油运的油轮双壳船占比已达78%。



▲ 单壳船与双壳船示意图

4.3.3 使用环保涂料

船体的涂料能够抵抗海水、海洋生物的侵蚀，但是涂料含有害化学物质，对海洋生态系统有影响。中国海运积极开展环境友好型船体涂料的研发与应用，在造船、修船过程中使用无毒、环保涂料。2010年，中海集运对大型集装箱船体进行涂装节能环保型油漆改造，在减少对海洋环境污染的同时，降低船体阻力，节约燃油消耗。

4.3.4 改善码头水环境

中国海运在码头运营过程中，注重码头与周围自然环境的和谐共生。中海码头通过将以燃油发动机驱动改为以电力驱动，解决柴油机废油水泄露问题；采用新技术涂料，提高设备表面抗污能力，减少清洗用废水排放；采用微生物降解、废水循环冲洗等专利技术的环保卫生间避免污染水体。中海码头还在码头建设过程中实施生态补偿，改善当地水环境。

▲ 在投资建设大连大窑湾三期码头时，中海码头严格按照国家交通运输部和环保总局对该项目环评报告以及批复的环境保护相关要求，制定生态补偿实施方案，共投入约200万元，在17、18#泊位海域组织实施增殖放流、人工造礁等海洋生态补偿。图为中海大连大窑湾三期集装箱码头建设效果图。

5

活力扬帆 人本发展

航运业的繁荣使得全球航运人才供不应求，迅猛发展的中国航运业面临着同样的挑战。为了保障海员的合法权益，提高我国航运企业对海员特别是高级海员的吸引力，国务院于2008年颁布实施《船员条例》；上海市浦东新区制定《集聚航运人才实施办法》，给予航运人才多样化奖励措施，鼓励航运人才向重点航运企业和机构集聚，加快推进我国国际航运中心核心功能区建设。

理念

中国海运制定“人才强企”战略，秉持“发展为了员工、发展依靠员工、发展成果由员工共享”的理念，重视每一位员工的成长与发展，在帮助员工实现自身价值的同时，使企业获得持续发展的动力。

方法策略

中国海运设立组织部、人事部、工会、团委等职能部门，分别负责员工招聘、考核、培训、升迁和薪酬福利等管理工作，致力于建立科学的人才培养机制、评价机制、使用机制和激励机制，增强员工工作的积极性、主动性、创造性。集团推行公开招聘，使竞争上岗常态化、规范化，为有能力和专长的员工提供发挥潜能的机会。改革船员管理体制和船员工资分配制度，建立生产经营管理人员岗位绩效工资制度、驻外干部工资属地化制度、员工企业年金制度，保障员工生活。明确人才培养方向，加大运输船员人才培训力度，统筹培养陆岸人才，突出培养造就企业领导人才、高级经营管理人才和高级技术人才，为集团“十二五”战略规划的实现提供人才保证和智力支持。

集团人事部根据集团“十二五”人才发展计划，制定《中国海运（集团）总公司重点人才培养培训计划》，计划重点培养1000名集团重要岗位上的国际化高级经营管理人才和1000名适应现代化、大型化趋势的高级船员。

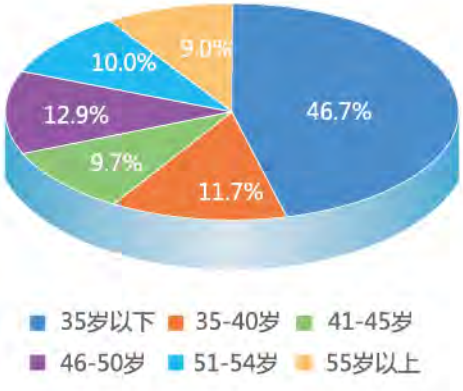
5.1 保障权益稳人心

中国海运切实维护员工的根本利益，不断完善薪酬福利制度，搭建透明开放的沟通平台，让员工放心、舒心工作。

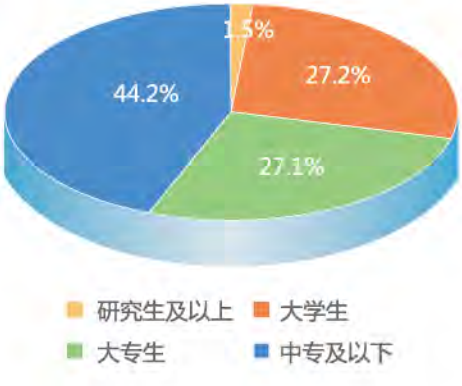
5.1.1 维护员工权益

中国海运坚持平等雇佣，不因宗教、种族、性别、肤色等歧视员工，尊重和维护国际人权公约和劳工标准，杜绝使用童工和强迫劳动。截至2011年底，集团员工总人数为47127人，其中在岗运输船员23803人，在岗陆岸员工14229人，外籍员工占公司员工总数4.5%。2011年，集团实施《中海货运船员队伍稳定发展改革试点方案》，使中海货运干部船员年流失率降至4.9%。

为优化员工结构，打造高素质人才队伍，集团每年通过公司网站、轮岗轮换、自有人才培养基地等渠道招揽人才。集团还利用微博等新媒体形式，开拓招聘渠道。2011年，集团招聘航海类水上专业毕业生报到、上船实习1417人，招聘陆上专业大学生247人。



▲ 员工年龄结构图



▲ 员工学历结构图

集团全面贯彻《劳动合同法》及相关法律法规，规范劳动合同管理，依法与员工签订劳动合同。2011年，劳动合同签订率100%，全年未发生重大劳动争议事件。集团还大力推进《集体合同》和《女职工权益保护专项集体合同》的签订工作，2011年实现直属一级单位全覆盖。

集团设有女职工委员会，负责女性员工利益维护、技能提升和职业发展。通过普法宣传，提高女性员工懂法、知法、用法的能力；组织女员工专项体检，关爱女性健康；加大帮扶力度，为困难女员工排忧解难；开展形式多样的学习培训、岗位练兵和技术比武活动，不断提升女性员工职业技能。

集团制定下发了《关于加强和改进集团农民工管理工作的通知》，将农民工纳入集团员工队伍统一管理，保障农民工享有同等权益。

案例：全面保障农民工权益

劳务派遣农民工是中海工业江苏公司人力资源的重要组成部分。江苏公司通过规范外来承揽公司的管理，确保农民工工资的发放和社会保险的缴纳；组织农民工参加职业培训、技能大赛，提高他们的综合素质；定期召开外来承揽公司法人代表和负责人生产调度和安全会议，确保农民工劳动安全；加强与外来承揽公司合作共建，为农民工提供食堂、宿舍、班车等，改善他们的工作生活条件。

5.1.2 完善薪酬福利

中国海运根据“船岸分开原则”，实行工资总额同核心业绩指标挂钩。集团建立了统一的船员工资制度，根据船舶类型、吨位大小、航区等因素确定工资标准，工资分配向一线船员倾斜，船员工资水平与国际接轨，还出台针对香港、欧洲和北美等地区的薪酬方案，实行员工属地化管理。

集团严格遵守国家法律法规为员工及时足额缴纳养老、医疗、工伤、失业等社会保险，员工参保率100%。2010年实施了企业年金和补充医保制度，企业年金覆盖率100%，补充医疗保险覆盖率为100%。

5.1.3 透明开放沟通

中国海运坚持企业民主管理，建立起集团、直属单位、基层单位三级职工代表大会网络体系，实行厂务公开、船务公开，对于涉及集团发展规划、船员调资、集团企业年金、补充医保方案等企业重大改革发展方案和员工切身利益的问题，都经职代会审议通过后实施。2011年，集团成功召开四届二次职代会，对于收集的6份职工提案，均已处理完毕。

▲ 多元化沟通渠道

5.2 促进发展留人心

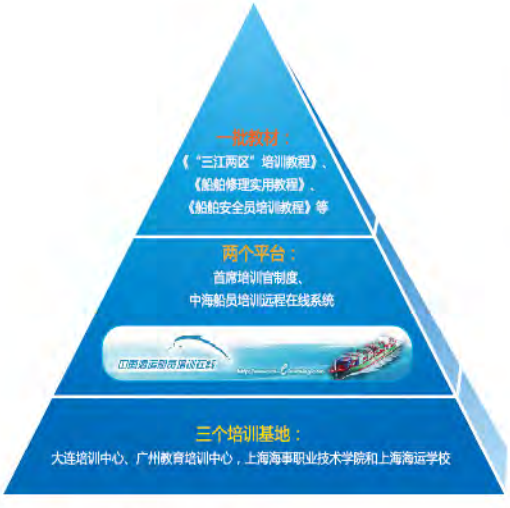
中国海运坚持人尽其才、才尽其用的原则，丰富培训资源，拓宽发展路径，创新激励认可机制，吸引、造就和留住优秀人才。

5.2.1 壮大海员发展空间

中国海运考虑到海员长期在船上工作，不能连续、便捷地参与培训与学习的实际情况，建立了由培训在线网、个人学习系统及适岗能力考试系统等7个单元组成的、全新的标准化“船员远程教育系统”，为船员职业培训的开展提供数字化的服务和管理平台，满足船员在线、离线、在船和公休期间学习的多方需求。每年制定覆盖全体船员的培训计划，每三年定期开展集团层面大规模的船员需求分析，开发行业类独创教材，不断丰富培训内容。根据船员职业特点，集团将培训分为船员适任培训、适岗培训、专项培训、派前培训和船舶业余教育5类。2011年，组织船员参加各类培训25051人次。

- 集团在航运业界率先建立首席培训官制度，设立了由集团相关部室、船公司、中海国际和教培单位组成的中海船员首席培训官联席会议，通过整合集团内部资源，建立一支与安全生产管理实际、船岸和专兼职相结合的培训师队伍，形成船员培训、素质培养新机制。2011年，集团第一批17名具有丰富航海实践经验的船长和轮机长船员培训师完成学习并结业，为船员培训提供了强有力的师资保证。

- 集团依托所属院校的教育资源优势，努力打造国内一流船员培训基地。成立中国海运所属院校管理委员会，建立校委会议事制度，规范所属院校的管理；设立船员基本教育基金，改善所属院校软硬件水平；与所属院校一起，研究确定航海专业人才培养和船员培训计划，制定由集团各船公司共同参与的培养措施，提高船员培训质量。



▲ 中国海运船员培训体系

▲ 船员现场教学

• 集团关注船员的成长与发展，从船员进入公司起，就帮助他们制定职业生涯规划，通过设定培养目标，明确责任人，形成完整的个人能力提升体系。集团将国内最先进的船员管理信息系统（SSM）与职业生涯规划结合起来，确保公平、公正地调配船员；根据培养目标对船员进行素质评估并定级，将等级与船员的任职、激励等挂钩。对普通船员采取技能等级管理，对驾驶员、轮机员和电机员采取晋级管理，对船长、政委和轮机长采取星级管理。集团还为船员提供由普通船员晋升为船舶“三长”的发展通道，阳光选拔船舶“三长”调岸任职，延伸船员发展空间。

5.2.2 打造陆岸员工成长平台

陆岸员工与船员在工作时间、工作地点和工作内容等方面存在较大差异，中国海运针对陆岸员工的发展制定了专门的培训和发展通道。

集团明确培训目标，采取分层次、按类别、多形式的方式实施陆岸员工培训，形成统一组织与部门（单位）自办相结合、国内培训与国外培训相结合、集中培训与个人自学相结合、交流挂职与轮岗培训相结合的多层次、开放型培训体系。集团为陆岸员工的职业发展设置了行政管理、技术管理和市场营销三条路径，支持员工结合自己的兴趣与特长选择适合自己的发展道路。

2011年，集团通过举办重要岗位、中青年干部、外派干部、工会干部等培训班，选送干部参加中组部、国资委等组织的培训，累计培训干部2.34万人次。加大干部轮岗交流和境内外交流的力度，全年轮岗交流干部占集团管理干部总人数的41%。

5.2.3 给予激励与认可

中国海运认可员工的努力对于企业发展的贡献，一方面建立以员工能力为基础，绩效为导向，员工收入与工作效率、岗位职责、个人贡献紧密挂钩的动态激励机制；另一方面开展年度创建中国海运文明行业先进单位、“四十佳”先进集体和个人评选等活动，表彰表现优秀、对公司有杰出贡献的员工，激发员工的热情与活力。

集团自1998年开展第一次劳动竞赛，至2011年已连续开展14届，每年围绕企业发展中心任务，赋予不同的活动主题。集团船公司大力开展节能减排竞赛、安全航行竞赛、船容船貌评比和争创优秀驾驶台、优秀机舱等活动；陆岸公司广泛开展揽货竞赛、营销大赛、优质工程赛、服务明星竞赛等。2011年，集团共开展各类劳动竞赛905次，评选表彰了第十三届“中海杯”劳动竞赛优胜集体51个，先进个人100名。

▲ 2011年，集团通过中国海运船员技能比赛选拔出10名选手参加全国海员技术大比武，取得了六分仪测距和视觉通讯、主动力设备故障排除两个单项第一，团体总分第三的好成绩。

5.4 关爱员工暖人心

中国海运致力于为员工提供安全、舒适的工作环境，帮助员工平衡工作、家庭和生活，丰富员工业余生活，为员工排解困难，增强员工认同感、归属感。

5.4.1 关心船员生活

考虑到船员长年漂泊海上，远离祖国与家人，生活枯燥，中国海运采取多种措施，着力改善他们的生活质量。2011年，集团工会走访船舶12艘，为船员采购价值27.5万元的书籍、音像制品，发放价值130万元的高温慰问品。

关心船员健康安全	• 配备船舶健身房 • 建立船员疗休养制度 • 开通24小时健康咨询热线 • 规范伙食管理 • 发放劳保用品	丰富船员精神生活	• 举办船员生日庆祝会 • 走访慰问一线船员 • 打造船舶远程教育系统 • 建立船舶图书馆	关注船员家庭	• 建立船员帮困扶贫制度 • 走访困难船员家庭 • 开设家属热线 • 建立“海嫂联络站”

▲ 全方位关爱船员生活

◄ 在2011年6月25日世界首个海员日，中国海运向船员送出祝福短信14877条，并组织60余名船员及船员家属参加了世界“海员日”嘉年华活动。

案例：海嫂联络站

海嫂是船员的“大后方”、“主心骨”。为使“大后方”更稳固、“主心骨”更有力，中海国际和船公司共同配合，在上海、广州、大连等地建起了八个海嫂联络站，鼓励海嫂们走出家门，走进社区，开展丰富多彩的集体活动。在强身健体、增进沟通的同时，充分发挥联络站的作用，团结互助，化解家庭烦恼，为长期远航的丈夫打造稳定的后方港湾。2011年10月，《工人日报》、《环球时报》和上海几大主要媒体专题报道了海嫂联络站活动情况，海嫂联络站已成为中国海运的闪光亮点和特色品牌。

▲2011年9月，集团董事长、党组书记李绍德来到场中路海嫂联络站与海嫂们亲切座谈交流。

5.4.2 丰富文体生活

中国海运为员工提供资源平台，培养和发展员工的兴趣爱好。定期举办乒乓球、羽毛球、足球、游泳比赛，倡导员工锻炼身体；结合不同节日，举办系列文艺晚会，丰富员工精神生活；组织机关员工秋游、劳模和退休运输船员携带家属旅游等出游活动，开拓员工视野；还举办书画、摄影集邮展、读书会、演讲比赛等活动，使员工8小时之外的生活更精彩。

▲ 中国海运举办文艺晚会

▲ 广州海运运动会

5.4.3 传递人文关怀

中国海运构建了行政支持、工会落实、员工互帮互助的员工帮扶体系，组织不适岗、下岗、转岗员工参加职业和技能培训，提高他们的再就业能力；建立困难员工档案，定期走访，组织“一日捐”、金秋助学等活动，帮助员工解决生活困难。2011年，集团帮困、补助困难员工6779人次，发放帮困慰问金539万余元，向1506名困难员工子女发放助学金89.2万元。

▲ 上海海运春节时向退休员工发放大礼包

集团建立健全退休员工共享公司发展成果的长效机制，组织当年退休船员带家属疗休养活动、节庆之际向退休员工发放慰问礼金，让他们感受企业大家庭的温暖。集团还特别关心困难退休船员，于2007年专门设立了1000万元的帮困基金，共有6410人次从中受惠，领取帮困金551.1万元。

集团不忘海运功臣，召开劳模座谈会、北归起义船员*座谈会，定期发放生活补贴和慰问品，组织劳模体检和疗休养。2011年“五一”节前，集团工会和上海海运工会向上海地区88名北归起义船员*寄去慰问信，感谢他们为中国航运事业做出的历史功绩，并送上祝福和慰问金。

*北归起义船员：1949年9月，香港招商局的“海辽”轮在中共党员的策划下，从汕头悄悄起航，绕航巴林塘海峡和琉球群岛，成功抵达大连，起义成功，成为当时具有重大影响的政治事件，得到了中共中央的高度评价。当时这艘船上的船员现被称为“北归起义船员”。

5.4.4 尊重当地风俗

中国海运业务遍布全球各大洲，各地文化风俗不同、宗教信仰各异。集团充分尊重当地社区的宗教习惯和生活习惯。对于信奉伊斯兰教的员工，尊重他们的饮食习惯，在宰牲节（相当于国内春节）时给予祝贺；对于信奉犹太教的员工，尊重他们庆祝割礼仪式、过安息日和逾越节的习俗；对于信奉天主教的员工，每年安排圣诞晚会，融入当地文化。

▲ 中国海运海外员工

6 公民建设 传送和谐

经济体制的深刻变革、社会结构的深刻变动、利益格局的深刻调整、思想观念的深刻变化，对中央企业履行企业公民责任、参与构建和谐社会、满足人们日益增长的物质文化需要提出了新的更高的要求。同时，随着“走出去”步伐的加快，中央企业的国际影响力越来越大，国际社会对中央企业履行社会责任的要求也越来越高。

理念

随着中国航运业发展而壮大的中国海运，不断贡献自身经验和专业优势回馈社会，并且在全球范围内积极履行作为企业公民应尽的责任，努力成为模范企业公民。

方法策略

中国海运明确相关部门职责，制定专项管理办法，从制度、资源配置等方面管理集团的企业公民实践。集团总经理办公室负责安排各项公共事务活动；发展部负责扶贫援助项目的调研和实施；工会负责组织开展帮困、送温暖、助学活动，建立健全志愿者机制；安全管理部承担紧急情况时应急指挥办公室的职责，对集团船舶参加应急救助给予技术指导。中国海运集团还出台了《中国海运捐赠管理暂行办法》，将对外捐赠纳入全面预算管理。

6.1 助力航运强国建设

中国海运把壮大中国航运业作为自己的责任，积极响应在2020年把中国建设成航运强国的政策目标，支持沿海沿江港口发展、配套产业建设，提升中国航运企业的国际影响力，引领航运产业成长。

6.1.1 响应国家政策

中国海运作为总部在上海的航运企业，积极参与国家战略实施，在推动上海港和长江航线的建设和发展中发挥积极作用。

- 2009年，国务院提出建设上海 “国际航运中心”的战略目标，依托上海港这一世界货物吞吐量第一的大港，重点发展与航运配套的金融、经纪、仲裁、咨询等高端航务服务领域。集团的集装箱船队，连续九年在上海港口吞吐量中排名第一；集团散货船队和油轮船队多年来一直承担了上海市75%以上的煤电油运任务；集团在上海还设有船舶修造企业，支持上海现代制造业的发展；2011年，集团参与设立了上海航运产业基金，为航运及其配套服务产业发展提供支持，为“国际航运中心”目标的实现贡献力量。

- “十一五”期间，国务院提出“长江战略”，利用内陆水系和海上运输联网，发挥江海联运优势，带动沿江经济发展。中国海运2003年正式进入长江航线，并自2008年起，在长江各口岸出口集装箱的承运份额每年都达到7%以上。集团在“十二五”规划中提出，让更多的长江沿岸客户享受到更便捷的船运服务，支持沿江区域的产业发展，为长江沿岸区域提供更多个性化、差异化服务，降低企业运输成本，不断完善支线网路的覆盖面，增加班期密度。

6.1.2 推动行业发展

中国海运充分发挥作为中国航运业领军企业的经验和优势，分享产业经验和行业信息，参与国际标准化建设，推动中国航运业的发展进步。

- 中国海运为促进海员成长，提高行业内船员整体素质，发布了各种类型的学习资料，并主导、参与行业相关课题的研究开发工作。其中，船舶安全电视教育片作为国内航运业第一部同类型的船员学习资料被中国航海博物馆收藏。此外，集团致力为国内航运业培养人才，在上海、广州、大连等地的航海院校开设中高职类专业37个，每年为社会培养各类合格毕业生2400余名；开设各类船员培训项目约120多项，每年培训船员约23000名。

- 中国海运参与发起成立了上海国际航运研究中心，该中心从2009年开始发布中国第一个景气监测预警体系——航运景气指数（CSPI），指数通过分析中国航运业发展现状和预测未来波动趋势，为企业决策和政府政策制定提供参考。

• 中国海运的行业专家作为中国代表团的成员，从2008年开始参与国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会有关船舶单位运能碳排放指标设定的专家组，在IMO多届讨论会议上代表中国航运企业向大会提供技术支持和建议。同时，集团的行业专家协同代表团其他成员，在行业内开展培训和研究，指导国内航运企业应对指标生效后所带来的国际航运市场变化。

中国海运参与国内外行业活动情况

时间	参加活动	活动情况
2011年3月3日至13日	全国政协十一届四次会议	集团董事长李绍德提出了关于将海运业列为战略性重点发展服务业等多个提案，建议国家加大投入和政策支持力度，从财税、信贷、土地和价格等方面进一步完善促进海运业发展的政策体系，鼓励海运业由传统产业向现代服务产业转变。
2011年4月29日	上海国际航运中心发展促进成立大会暨上海国际航运中心浦东核心功能区建设合作项目签约仪式	由上海市浦东新区人民政府、上海国际航运中心发展促进会和上海组合港管理委员会办公室联合主办。李绍德董事长应邀出席活动，为大会剪彩，并见证了有关合作协议的签署。
2011年7月20日	2011年中国油运安全论坛	由中国船级社主办，中海油运承办，李绍德董事长作了题为《中国油运企业的安全发展与国际竞争力》的主旨演讲。
2011年10月24日	第二届亚欧交通部长会议	许立荣总经理发表了题为《用合作精神开拓新时代的“丝绸之路”》的主旨演讲。
2011年11月3日	国际海运（中国）年会2011	许立荣总经理发表了题为《航运企业与货主的合作模式与前景》的主旨演讲。
2011年11月29日至12月3日	2011年中国国际海事技术学术会议及展览会	李绍德董事长在国际海事高级论坛上作题为《大船低碳时代的市场特征与经营模式转型》的主旨演讲。
2011年12月7日	上海航运交易论坛	李绍德董事长作题为《应对趋势变化，迎接市场挑战》的主旨演讲。

6.2 贡献社会公益

依托于社会发展起来的中国海运，时刻不忘回报社会。在特殊时期和关键时刻发挥中央企业的顶梁柱作用，并为社会公益事业发展持续作出贡献。

6.2.1 特殊时期勇挑重担

中国海运发挥专业优势，勇于承担抗震救灾、保护公民生命安全的责任。

- 2003年，集团严密部署，取得抗击“非典”斗争全面胜利，集团员工无一人被感染；同时，集团向上海市防治“非典”指挥中心捐赠800万元，员工个人捐款82万元，积极支援上海和全国的“抗非”斗争。

- 2008年，我国南方大部分地区发生大范围低温、雨雪和冰冻灾害，集团从大局出发，不惜一切代价抢运电煤，确保各大电厂及时正常发电。中海货运全面停止市场煤、减少中转矿及其它货物运力比重，大量调外贸运力回国，参与内贸电煤运输，确保国家的煤电油运。

- 2008年，集团积极投入汶川大地震的抗震救灾工作，集团捐款超过3000万元，集团8238名党员共交纳特殊党费人民币316万元、港币7.2万元。集团抽调集装箱卡车、厢式货车等各式车辆抢运赈灾物资，并在重庆等地安排备用空集装箱，随时准备将全国人民捐赠的物资运送到灾区，最大限度地为救灾工作提供物流支持。

- 2010年，集团捐款500万元，员工捐款200多万元，支援青海玉树地震灾区。

▲ 员工踊跃捐款赈灾

- 2010年，南方各地严重春旱时期，集团为对口支援的永德县送去了60万元的抗旱资金，万余名团员青年为西南地区的少年儿童捐款26万多元。

- 2011年2月利比亚发生战争的前夕，为保证中国公民安全撤出利比亚，集团在接到外交部通知后，成立以副总经理为组长的紧急领导小组和工作指挥部，同时派遣集团“新秦皇岛”轮、“新福州”轮和“天杨峰”轮迅速赶赴附近指点海域待命，做好舱室、食品、饮水、救助等准备工作，并制定安全保障措施和应急预案，全力做好撤侨准备工作。

6.2.2 积极参与海上救援

中国海运依托遍布全国江河口岸的大型船舶和素质优良的船员，在茫茫大海和狂风巨浪中抢救难船和遇险船员，保护国家和人民的生命财产安全。

- 2007年，集团“向壮”、“向浩”集装箱轮在接到12级风暴中被困渔民的救援信号后，立刻加入救援行动，成功救助被困渔民，受到了交通部的嘉奖。

- 2008年，集团“新欧洲”轮在超强台风中收到集团应急指挥中心指令，紧急改变航向，全速前往救援因主机故障而遇险漂流的渔轮，将船上渔民成功救上船，被国际海事组织（IMO）授予海上搜救特别勇敢奖。

- 2009年5月25日，集团“金沛”轮勇救3名遇险台湾渔民，受到交通运输部和中国海上搜救中心的表彰。

▲ 勇救台湾遇险渔民的“金沛”轮受到表彰

6.2.3 扶贫帮困

中国海运长期向贫困地区提供援助资金，建设援助项目，开展在产业、科技、教育方面的扶贫工作。2009年，中国海运被国务院授予“定点扶贫先进单位”称号。

- 从2005年开始，集团开展了对云南省永德县定点扶贫工作，直接投入资金近1400万元。为永德县建设希望小学，支持新农村建设，帮助永德县劳务输出上船工作。集团与客户一起开展爱心助学活动，捐赠电脑、书籍等教学用品。2011年，集团成立永德县教育扶贫志愿者服务队，建立起教育扶贫的长效管理机制。

- 2005年，集团开始定点援助国家级贫困县——新疆阿克苏地区柯坪县，先后派送4批援疆干部，累计投入4700余万元援建民生项目，用以改善居住条件、缓解当地干旱缺水问题、改善当地教育资源。

中国海运各子公司结合各地实际情况，也各自针对性地开展扶贫工作。

- 中海油运一直以来开展与浦东新区书院镇余姚村的结对帮扶活动，2007年签署了“结对帮扶协议书”，2010年签署了“党建联建协议”。多年来，中海油运每年向余姚村新考上及在读的大学生送上助学金，累计已捐助助学金22000元；共慰问困难村民家庭300多户次，共送上帮困慰问金12万余元；共出资100多万元，新建了两座能承载卡车的桥梁，改造了4条总长4000多米道路，建起了村级图书馆，购置了书架7套，农业科普、卫生保健和人文社科类书籍2000余册。有效改善了余姚村的村容村貌和安居条件，促进了农村经济的发展。

- 中海海盛从2009年开始对海南省乐东县千家镇抱平村进行扶贫，与当地黎族百姓协商后，公司捐赠帮扶资金50万元用于村民的房屋改造。

- 广州海运向清远市清新县石潭镇大坑村村民提供帮助，自2009年8月以来共投入资金超过200万元，先后资助村贫困户开展养猪、养鸡、购买加工机器等经营活动，同时帮助兴修农田水利和饮用水设施、村文化站及周边环境建设，并在2011年捐资建设文化站，丰富村民文化生活。

▲ 中国海运在永德县吸纳船员并进行培养

▲ 中国海运志愿者在云南永德开展教育扶贫

6.3 支持社区发展

中国海运通过自身业务的发展，为当地提供更多的就业岗位，促进当地经济发展和精神文明进步。

6.3.1 创造就业机会

自2007年起，中国海运先后与江苏省政府、湖南省政府达成协议，合作建立船员基地，在为国内航运业输送合格海员的同时，为当地青年提供了更多的就业选择和机会。此外，得益于集团多年持续投资，连云港、锦州、广州南沙等港口货运吞吐量持续增加，带动了物流、仓储、装卸货等配套产业的发展壮大，并创造了更多的就业机会。

6.3.2 培育文明社区文化

- 2011年，集团在上海同街道、居委和学校合作，开展以“老少牵手、共建和谐”为主题的“忘年交”结对活动，组织离退休老干部进入学校，向学生开展爱国主义和革命传统教育，引导团员青年和学生健康成长。

▲ 上海船研所志愿者向参观小学生讲解航运知识

- 本着“我为社区，社区为我”的理念，上海船研所在2006年成为了社区“科技青草地”科普教育基地，为社区居民提供法律、计算机技术、船舶自动化技术、航海安全试验等方面的科普教育和咨询服务等，多次接待中小学生参观；同时成立了以党团员为骨干的志愿者服务队，走进学校，开展“科技创新点燃未来——船舶水动力研究”科普讲座，向社区青少年普及船舶水动力知识。2011年，上海船研所被当地社区评为优秀科普教育基地。

- 自2009年起，中国海运作为主要赞助商，已经连续三年全力支持扬州鉴真国际半程马拉松赛，与当地政府、市民合力打造出中国最美、最具文化内涵的马拉松线路。2011年，鉴真马拉松赛荣获中国田径协会颁发的“全国最佳马拉松赛事”。

▲ 鉴真马拉松赛

6.4 做全球责任公民

中国海运始终坚持国际化发展与履行社会责任相结合，以负责任的中国企业形象赢得国际社会的尊重和信任。

6.4.1 参与慈善活动

中国海运和业务开展地区建立和谐的社区关系，积极参与当地公益活动。

- 集团英国公司为当地儿童基金会、市长慈善基金捐款，并向伦敦“中国周”活动提供支持；
- 集团荷兰公司赞助当地残障儿童健康恢复计划、慈善机构救济项目；
- 集团意大利公司和以色列公司赞助针对当地儿童的公益活动。

6.4.2 促进经济发展

中国海运通过在世界各地靠泊码头，促进装卸货、仓储等配套产业发展，并且通过投资与当地政府和企业共建码头，贡献就业岗位。2003年，柬埔寨王国政府为表彰中国海运为促进柬埔寨进出口贸易和国民经济发展所作出的巨大贡献，向集团向颁发了“国家建设金质勋章”。

集团海外的实体投资项目，在促进中国与当地经贸合作、增加地方就业方面发挥积极作用，构建了中国海运对外沟通与交流的桥梁。中国海运洛杉矶码头建成10年来，年均集装箱吞吐量已达到150万标箱，占整个洛杉矶港集装箱吞吐量的1/10，共为美国联邦政府和地方政府贡献了１亿美元的直接税收，直接和间接创造了1万个就业机会。同时，中国海运洛杉矶码头所有设备以丙烷为燃料，成为了全球充分利用清洁能源的典范。

6.4.3 参与国际救助

一方有难八方支援，中国海运积极参与国际救援。2011年3月，日本遭受特大地震和引发的海啸袭击导致日本国内燃油紧缺，集团旗下“盛池”轮承担了运输中国政府无偿援助的汽油和柴油各1万吨的任务。为此，集团成立了专项指挥部，部署船员防辐射措施。“盛池”轮最终圆满地完成了运输任务，为当地救援工作提供及时的支持。

▲ 悬挂着“爱心援助，抗震救灾”条幅的“盛池”轮

6.4.4 支持维护国际航运安全

2011年1月6日，在京举行的“我国海军赴亚丁湾护航两周年庆祝活动”上，中国船东协会授予中海集运积极配合海军护航工作“先进单位”称号。我国海军自2009年1月6日开始在亚丁湾护航以来，中海集运代表中国海运先后4次组织慰问护航海军活动，并通过“新非洲”、“新浦东”、“新赤湾”等船舶给护航海军送去价值近70万元的新鲜蔬菜水果、食品保健品等，表达了全体中海人的衷心感谢和真情慰问。

▲ 船员们在搬运送往护航海军的慰问品

2012年展望

展望2012年，困难与希望依然同在，挑战和机遇仍旧并存。2012年，是实施“十二五”规划承上启下的重要一年，也是集团坚持科学发展、推进转型升级的关键一年。在这一年中，中国海运将不断提升责任竞争力，加大加快“走出去”新步伐，以建设具有国际竞争力的世界一流企业为目标，通过自身的可持续发展促进经济社会的可持续发展。

着力打造卓越中海

深度开发内贸市场的延伸服务和全程服务，调整国际航线布局，优化船队结构与船型结构，继续实施“航运、工业制造、物流码头金融”三大板块协调发展的战略，拓展航运上下游产业链，加快陆岸产业发展。加强战略管理，积极应对航运市场新挑战，大力加强市场营销，进一步加强与战略客户的“强强合作”。加强科技创新、管理运营创新、商业模式创新，不断提高精细化管理，提升资本运营能力，争取到“十二五”末进入世界500强。

着力打造诚信中海

坚持秉承中国海运“诚信四海、追求卓越”的企业价值观，努力成为依法经营、诚实守信的表率。坚持优质服务，增强客户的认同度和忠诚度；加强企业法制建设，有效防范经营风险；加强企业反腐倡廉建设，进一步完善惩治和预防腐败体系。

着力打造平安中海

坚持“安全第一、预防为主”的方针，航运和陆岸单位都要根据各自特点，重点抓好“防碰撞”、“防污染”、“防海盗”工作，并不断推进安全工作的标准化，确保体系、标准、制度、措施的落实。

着力打造绿色中海

坚持走资源节约型、环境友好型发展之路，扎实推进节能减排工作，把“绿色、低碳”作为转变发展方式的重点，完善企业内部节能减排计划和执行工作；坚持发展节能型船舶，继续推行经济航速、使用岸电、发电机技改等做法，并不断改进，确保节能减排目标的实现。

着力打造活力中海

要关心关爱职工，积极研究和完善职工福利制度，为职工办实事，办好事，让职工与企业共享发展成果；要关心关爱船员，建设积极向上、健康和谐的船舶文化；要切实维护船岸员工的合法权益，切实推进民主管理。

着力打造公民中海

模范履行企业公民责任，积极参与社会公益事业，坚持“行商”与“行善”紧密结合；积极贯彻落实国家宏观调控政策，积极为国民经济的平稳较快发展贡献力量。在国家经济社会发展关键时刻挺身而出，敢于担当，在国家应对重大事件、紧急事件中发挥主力军和顶梁柱作用。

第三方点评

《中国海运集团2011年社会责任报告》点评

我阅读了中国海运（集团）总公司首份社会责任报告，感到很欣喜，感到这份社会责任报告亮点很多。

一是中国海运可持续发展成效显著。社会责任的核心是企业的可持续发展。中国海运自1997年成立以来，突出主业、做强主业，集中资源发展集运、油运、货运、客运、特种运输五大船队，经过短短15年，已经成为我国海运行业跨国经营、跨行业、跨地区、跨所有制的特大型综合企业集团，2011年荣获国资委年度业绩考核A级企业，企业的竞争力和可持续发展能力显著增强。

二是中国海运履行社会责任成效显著。对利益相关方负责是社会责任的关键。中国海运将责任融入企业业务和管理，坚持做诚信、稳妥的承运人，努力为利益相关方创造价值；突出绿色运输，努力降低船舶碳排放，做优秀的海洋公民；积极承担定点援助国家贫困县任务，支持社区发展，在国际业务中促进双赢发展，为我国和谐社会建设做出了积极贡献。

三是企业社会责任管理体制初步建立。体制和制度是社会责任长效可持续的重要保障。中国海运成立了社会责任领导机构，制定了社会责任规章制度和发展规划，贯彻和谐发展战略，紧紧抓住诚信四海创造价值、平安为本安全航行、绿色罗盘环保航运、活力扬帆人本发展、公民建设传送和谐五个关键议题，企业可持续发展战略和制度建设取得了显著成绩。

希望中国海运以发布首份社会责任报告为契机，以社会责任为新的管理工具，继续深化各项改革，率先实现“做强做优、世界一流”目标。

——国务院国有资产监督管理委员会研究局副局长 楚序平

《中国海运集团2011年社会责任报告》点评

中国海运（集团）总公司（以下简称“中国海运”）发布的第一份社会责任报告，充分反映出集团把握企业社会责任最新发展趋势，全面、系统地阐述了集团对可持续发展的严肃思考和富有成效的实践，是中国海运推进企业社会责任工作的一个重要里程碑。

报告体现出中国海运社会责任先天内生特点。中国海运是国有大型航运企业，在保障我国电煤运输、沿海石油运输、粮食运输、铁矿石运输等涉及国计民生的重要领域做出了积极贡献，促进沿海港口城市的快速崛起，对中国南北经济互通有无起到了推动作用，同时实现自身的快速成长与壮大。

报告较好地回应了利益相关方的期望和要求。中国海运深刻认识到自身经营管理对经济、社会和环境可持续发展的影响，报告对中国海运在运营管理、安全、环境、员工、社会等利益相关方关注的热点议题，进行了客观而诚恳的披露，并详细阐述了“大客户、大合作”、“走出去”战略、员工培养与关爱、引领行业进步等重点议题。

报告较好地展现了中国海运的责任管理理念。报告结构与国务院国资委《中央企业“十二五”和谐发展战略实施纲要》的最新精神一脉相承，展示了中国海运将可持续发展理念融入使命、价值观和愿景，系统梳理、总结过去十四年的社会责任实践，重视社会责任理念在部门管理、员工实践中的落实。

企业在发展，中国海运的责任之帆已经扬起。希望中国海运通过不断完善集团社会责任相关制度、制定社会责任年度工作方案，进一步推进社会责任与企业管理的全面融合，为中国乃至全球航运业的可持续发展做出贡献。

——《WTO经济导刊》杂志社副社长，北大社会责任与可持续发展国际研究中心主任 殷格非

报告指标索引

报告目录	页码	全球报告倡议组织（GRI）G3.1指标对标	中国社科院 CASS-CSR2.0指标对标
封面			
报告说明	封二		
报告说明/报告简介	封二	3.5	P1.3
报告说明/编制依据	封二	3.8	P1.5
报告说明/时间范围	封二	3.1	P1.1
报告说明/发布周期	封二	3.3	
报告说明/报告范围	封二	3.6/3.7	P1.2
报告说明/数据来源	封二	3.9	P1.4
报告说明/指代说明	封二		
报告说明/报告获取	封二	3.4	P1.7/P1.8
高管致辞	P2-5	1.1/1.2/2.8/4.10/4.11/EC9	P2.1/P2.2
关于中海/公司概况	P6	2.1/2.2/2.3/2.4/2.5/2.6/2.7/2.8	P4.1/P4.2/P4.3/P4.4
关于中海/发展历程	P6-7	EC4	P4.4/M1.2
关于中海/公司治理	P8-12	2.3/2.9/4.1/4.3/4.6/4.9	P4.3/P4.4/P4.5/P4.6/M1.2
关于中海/公司理念	P13	4.8	G1.1
关于中海/公司战略	P14	1.2/EC9	
社会责任管理/社会责任观	P15		P3.1/G1.1/G1.2
社会责任管理/社会责任管理组织架构	P15	4.9	G1.3/G2.1/G2.2/G2.3
社会责任管理/利益相关方沟通与参与	P16-17	4.4/4.14/4.15/4.16/4.17	G5.1/G5.2/G5.4/M1.1/M2.1 /M3.3/M3.5/ S2.25
社会责任管理/2011年所获奖项	P18	2.10	P5.3
社会责任管理/参与团体	P19	4.13	
责任领航 追求卓越	P20-37	1.2/EC9	G1.2/ M1.2
责任领航 追求卓越/理念	P21	4.8	
责任领航 追求卓越/方法与策略	P21		
责任领航 追求卓越/壮大航运主业	P22	2.8/EC1	P5.1/P5.2/M1.3
责任领航 追求卓越/壮大航运主业/做强做优航运主业	P23		
责任领航 追求卓越/壮大航运主业/一流的船舶队伍	P24-26		P4.4
责任领航 追求卓越/壮大航运主业/通达的航线	P27-29		P4.4
责任领航 追求卓越/发展产业链条/工业制造业	P30-31		P4.4
责任领航 追求卓越/发展产业链条/物流码头金融业	P32-33		P4.4
责任领航 追求卓越/强化稳健经营/全面风险管理	P34	4.6/4.11	M1.4/M3.5/S1.1/S1.2
责任领航 追求卓越/强化稳健经营/精细化管理	P35		M1.4/S1.2
责任领航 追求卓越/强化稳健经营/科技创新	P36	4.12/SO5/PR1	G6.2/S1.2
责任领航 追求卓越/强化稳健经营/信息化建设	P37		M1.4/S1.1/S1.2
诚信四海 创造价值	P38-49	1.2	G1.2/M3.2
诚信四海 创造价值/理念	P39	4.8	

报告目录	页码	全球报告倡议组织（GRI）G3.1指标对标	中国社科院 CASS-CSR2.0指标对标
诚信四海 创造价值/方法与策略	P39	4.6/4.11/SO2/SO3/SO4	M1.4/M2.2/M3.5/M3.6/S1.1/S1.2/S1.3
诚信四海 创造价值/保障国计民生物资运输/煤炭运输	P40	EC8/PR5	
诚信四海 创造价值/保障国计民生物资运输/油品运输	P41	EC8/PR5	
诚信四海 创造价值/保障国计民生物资运输/铁矿石运输	P42	EC8/PR5	
诚信四海 创造价值/保障国计民生物资运输/粮食运输	P42	EC8/PR5	
诚信四海 创造价值/促进地方经济发展/支持港口发展	P43-44	EC8	
诚信四海 创造价值/促进地方经济发展/发展海岛经济	P45	EC8	
诚信四海 创造价值/提供可信赖的服务	P46-47	EC8/PR5/PR6	M2.13/M2.14
诚信四海 创造价值/提供可信赖的服务/提高服务的技术含量	P46		LOM2.12
诚信四海 创造价值/提供可信赖的服务/满足客户需求	P46		LOM2.6/M2.13/M2.14
诚信四海 创造价值/提供可信赖的服务/提供温馨服务	P47		LOM2.8
诚信四海 创造价值/提供可信赖的服务/助力中小企业成长	P47		
诚信四海 创造价值/与伙伴共成长/负责任的采购	P48	EC6	G3.3/M3.1/M3.5
诚信四海 创造价值/与伙伴共成长/与同行加强合作	P49		
平安为本 安全航行	P50-59	1.2/LA8	G1.2/S3.3/S3.4
平安为本 安全航行/理念	P51		
平安为本 安全航行/方法与策略	P51		G3.2/LOS3.1
平安为本 安全航行/保障航行安全/防范人为风险	P52		S2.17/S2.19
平安为本 安全航行/保障航行安全/防止船舶碰撞	P53		P5.1/P5.2/S2.17/S3.2
平安为本 安全航行/保障航行安全/预防气象灾害	P54		S2.17
平安为本 安全航行/重视陆岸安全/打造平安港口	P55		
平安为本 安全航行/重视陆岸安全/确保生产安全	P56		S2.16/S2.17/S2.18/S2.20/S3.2
平安为本 安全航行/注重海上安保/加强船员训练	P57		S2.17
平安为本 安全航行/注重海上安保/完备安保设施	P59		
绿色罗盘 环保海运	P60-69	1.2/EN26	G1.2
绿色罗盘 环保海运/理念	P61	4.8/4.12	E1.1
绿色罗盘 环保海运/方法与策略	P61	EC2/EN3/EN6/EN27/SO5	E1.2/E1.9/E2.1/LOE2.2
绿色罗盘 环保海运/节约能源资源/强化管理节能	P62-63	EN5/EN7/EN16/EN18/EN20	P5.1/P5.2/LOE1.4/LOE1.6/E3.1/E3.2
绿色罗盘 环保海运/节约能源资源/应用技术节能	P64	EC2/EN7/EN18/EN27/PR1	LOE1.6/E1.9/E3.1
绿色罗盘 环保海运/节约能源资源/打造节约型码头	P64	EN5/EN7/EN18	E3.1
绿色罗盘 环保海运/节约能源资源/加强回收利用	P65	EN2/EN7/EN18	LOE1.5
绿色罗盘 环保海运/节约能源资源/传递环保理念	P65	EN6/EN7/EN18	E1.2/E2.6/E2.8/E2.10/E2.13
绿色罗盘 环保海运/减少污染物排放/废气	P66	EN7/EN16/EN18/EN20	E1.2/LOE1.6/E1.8/E3.1/E3.2
绿色罗盘 环保海运/减少污染物排放/废水	P67		
绿色罗盘 环保海运/减少污染物排放/固体废弃物	P67	EN2/EN7	

报告指标索引

报告目录	页码	全球报告倡议组织（GRI）G3.1指标对标	中国社科院 CASS-CSR2.0指标对标
绿色罗盘 环保海运/保护海洋生态环境/防止生物入侵	P68	EN12/EN14/EN25	E1.8/E1.10
绿色罗盘 环保海运/保护海洋生态环境/杜绝油污染	P68	EN12/EN14/EN25	E1.8/E1.10
绿色罗盘 环保海运/保护海洋生态环境/使用环保涂料	P69	EN7/EN12/EN14/EN25	E1.8/E1.10
绿色罗盘 环保海运/保护海洋生态环境/改善码头水环境	P69	EN12/EN14/EN25	S4.1/E1.8/E1.10
活力扬帆 人本发展	P70-79	1.2	G1.2/S2.7
活力扬帆 人本发展/理念	P71		
活力扬帆 人本发展/方法与策略	P71		S1.8/S2.21
活力扬帆 人本发展/保障权益稳人心/维护员工权益	P72-73	2.8/EC7/LA1/LA2/LA4/LA13	P5.2/S1.8/S1.9/S2.1/S2.2/S2.5/S2.9 /S2.12/ S2.27/ S2.30/S4.3/S4.4
活力扬帆 人本发展/保障权益稳人心/完善薪酬福利	P74	EC1/EC2/LA3	S2.1/S2.3/S2.10/S4.3
活力扬帆 人本发展/保障权益稳人心/透明开放沟通	P74	4.4/LA5/LA9	G5.2/G5.3/S2.8/S2.24/S2.25
活力扬帆 人本发展/保障权益稳人心/壮大海员发展空间	P75	LA10/LA11	S2.21/S2.22/S2.23
活力扬帆 人本发展/保障权益稳人心/打造陆岸员工成长平台	P76	LA10/LA11	S2.21/S2.22/S2.23
活力扬帆 人本发展/保障权益稳人心/给予激励与认可	P76		
活力扬帆 人本发展/关爱员工暖人心/关心船员生活	P77	LA8	S2.28
活力扬帆 人本发展/关爱员工暖人心/丰富文体生活	P78		S2.28
活力扬帆 人本发展/关爱员工暖人心/传递人文关怀	P78	EC1	S2.26/S2.27
活力扬帆 人本发展/关爱员工暖人心/尊重当地风俗	P79		S2.27/S4.3
公民建设 传送和谐	P80-89	1.2/SO1	G1.2/S1.5
公民建设 传送和谐/理念	P81	4.8	
公民建设 传送和谐/方法与策略	P81		S4.7/S4.10
公民建设 传送和谐/助力航运强国建设/响应国家政策	P82	4.12/SO5	M3.2
公民建设 传送和谐/助力航运强国建设/推动行业发展	P82-83	4.12/SO5	G5.5/G6.3/M3.2/S1.8/S4.1/S4.2
公民建设 传送和谐/贡献社会公益/特殊时期勇挑重担	P84-85	EC1/EC8/SO6	S4.9/S4.11
公民建设 传送和谐/贡献社会公益/积极参与海上救援	P85	EC8	S4.11
公民建设 传送和谐/贡献社会公益/扶贫帮困	P86	EC1/EC8/SO6	S4.2/S4.9/S4.11
公民建设 传送和谐/支持社区发展/创造就业机会	P87	EC8	S1.8/S4.1
公民建设 传送和谐/支持社区发展/培育文明社区文化	P87	EC1/EC8/SO6	S4.2/S4.11
公民建设 传送和谐/做全球责任公民/参与慈善活动	P88	EC1/EC8/SO6	S4.12
公民建设 传送和谐/做全球责任公民/促进经济发展	P88	EC1/EC8/SO6	S1.6/S1.8/S4.1/S4.12/E1.8
公民建设 传送和谐/做全球责任公民/参与国际救助	P89	4.12/EC1/EC8/SO5/SO6	S4.12
公民建设 传送和谐/做全球责任公民/支持维护国际航运安全	P89	4.12/EC1/EC8/SO5/SO6	S4.9/S4.12
2012年展望	P90		A1
第三方点评	P92-93	3.13	A2
报告指标索引	P94-96	3.12	A3
读者反馈表	P97		A4
封底			P4.1

读者反馈表

尊敬的读者:

您好！

非常感谢您阅读本报告，中国海运（集团）总公司将持续改进社会责任工作及社会责任报告编制工作，我们特别期盼您的宝贵意见和建议

1. 报告整体评价 (请在相应的位置选择打 "√")

1. 您对本报告的总体印象：

□ 很好 □ 较好 □ 一般 □ 较差 □ 很差

2. 您认为本报告所披露的社会责任信息质量：

□ 很高 □ 较高 □ 一般 □ 较低 □ 很低

3. 您认为本报告结构安排：

□ 很合理 □ 较合理 □ 一般 □ 较差 □ 很差

4. 您认为本报告版式设计:

□ 很合理 □ 较合理 □ 一般 □ 较差 □ 很差

5. 您认为本报告可读性：

□ 很好 □ 较好 □ 一般 □ 较差 □ 很差

2. 您认为本报告存在哪些不足？

3. 您认为本报告还需要披露哪些社会责任信息？

4. 您对中国海运社会责任工作有哪些建议？

（请填写后传真至：021-65966348）

中国海运(集团)总公司
CHINA SHIPPING (GROUP) COMPANY

地址：中国上海市东大名路678号
No.678, Dong Da Ming Road,
Shanghai, China

邮编 Post Code: 200080
电话 Tel: +86-21-6596 7600
传真 Fax: +86-21-6596 6348
www.cnshipping.com

报告采用大豆环保油墨
和可回收环保纸张印制

PRINTED WITH SOY INK

PEFC