

08 韌性未來

◎ 氣候韌性	41
◎ 能源管理	52
◎ 供應鏈管理	58

回應聯合國可持續發展目標





2025年11月，《聯合國氣候變化框架公約》(「UNFCCC」)第三十次締約方大會通過《全球動員：團結協作應對氣候變化挑戰》總體協議，就減緩和適應氣候變化、氣候融資等議題達成共識；同時推動各國提交以2035年為節點的第三輪國家自主貢獻目標(「國家自主貢獻目標」)，以更積極進取、可實施的目標助力全球實現1.5°C溫控願景。作為UNFCCC首批締約方及《巴黎協定》早期簽署國之一，中國高度重視應對氣候變化，於年底正式公佈了2035年國家自主貢獻目標，開啟應對氣候變化的新征程。

航運業是碳排放關鍵領域。作為依托船公司背景及擁有全球佈局優勢的港口物流服務商，本集團將氣候因素融入日常運營及業務發展之中，持續推進節能減碳工作，支持綠色航運走廊建設，同時聯動利益相關方促進碳中和目標落地。

管理體系

為持續提升企業韌性，構建健全完善的治理體系，本集團針對核心議題建立並實施了一系列全面且具可操作性的管理方針，保障集團運營綠色、低碳與可持續。有關各議題的管理方針，請參閱本公司官網「可持續發展—方針及架構」一節。

綠色低碳轉型方面，本集團始終致力於完善環境管理制度，定期檢討控股碼頭與供應鏈公司的環境管理表現，並推動其借助第三方認證與評審優化管理。2025年，持有ISO 14001環境管理體系認證、ISO 14064溫室氣體驗證和計算認證、ISO 50001能源管理體系認證及EMAS歐洲環境管理和審核體系認證的控股碼頭及供應鏈公司如下：

控股公司	ISO 14001	ISO 14064	ISO 50001	EMAS
天津集裝箱碼頭	✓		✓	
連雲港新東方碼頭	✓		✓	
南通通海碼頭	✓		✓	
CSP武漢碼頭	✓		✓	
廈門遠海碼頭	✓		✓	
廣州南沙海港碼頭	✓		✓	
CSP阿布扎比碼頭	✓			
CSP阿布扎比場站	✓			
CSP瓦倫西亞碼頭	✓	✓	✓	✓
CSP畢爾巴鄂碼頭	✓	✓	✓	✓
比雷埃夫斯碼頭		✓		

本集團積極推動綠色港口建設，並取得顯著成果。2025年，持有中國港口協會「四星級綠色港口」及亞太港口服務組織「綠色港口」評價的控股碼頭如下：



- 天津集裝箱碼頭
- 廈門遠海碼頭
- 廣州南沙海港碼頭

- 連雲港新東方碼頭
- CSP武漢碼頭



- 廈門遠海碼頭

供應鏈管理方面，本集團積極打造系統化、規範化且與國際先進實踐接軌的採購及供應商管理機制，為業務高效拓展提供強有力的供應鏈支撐。2025年，持有ISO 28001供應鏈安全管理體系認證的控股碼頭如下：



- CSP阿布扎比碼頭

氣候韌性

本集團已將氣候變化納入風險管理與決策流程。年內，本集團依托上一年度的情景分析結果，依據《國際財務報告準則(IFRS)S2號—氣候相關披露》、聯交所《ESG報告守則》氣候相關披露條文、TCFD框架等要求及標準，完成了基礎的氣候相關財務影響量化工作，為進一步完善氣候管理能力、提高氣候韌性提供了數據支撐。

管理架構

本公司建立了完善的氣候管理架構，系統性推進綠色低碳轉型工作。在董事會層面，ESG委員會負責監督及檢討氣候變化相關目標、策略、管理方針、措施及目的，並向董事會提供建議。年內，全體董事均參與了氣候變化相關培訓，一方面有助於在公司決策中納入氣候因素，優化戰略規劃；另一方面強化氣候治理監督，推動本公司與各控股碼頭與供應鏈公司提升氣候相關績效，落實管理措施應對和減緩氣候變化，實現可持續發展。

為更有效驅動低碳轉型，本公司設立了由管理層組成的綠色低碳工作領導小組，負責領導和確定綠色低碳總體戰略、規劃、建設和工作推進，推動綠色港口建設。在執行層面，該領導小組下設置綠色低碳工作小組和多個項目組，各由本公司管理層、相關部門骨幹人員以及控股碼頭與供應鏈公司負責人組成，負責領導及推動綠色低碳項目落實，編製並發佈綠色低碳港口發展規劃及年度工作計劃，統籌綠色低碳專項資金投入，並指導控股碼頭與供應鏈公司制定專項經費預算等。

為深入落實能源管理、降低碳排放，推動本集團碳中和目標的實現，本公司設立了節能減排領導小組，由本公司董事總經理、節能減排分管領導及各國內控股碼頭與供應鏈公司節能減排分管領導組成，負責部署節能減排工作計劃及審批相關重大事項等。該領導小組每年向管理層匯報節能相關工作的進展和成果。在執行層面，該領導小組下設置節能減排管理辦公室，負責擬定節能減排管理制度、組織落實工作部署、參與重大投資項目的節能評估和節能減排專項投資項目評估的審查等。

為加強防颱防汛工作的安全管理，本公司設立了防颱防汛辦公室，負責監督和指導國內控股碼頭與供應鏈公司應對極端天氣的工作部署，解決重大問題和隱患。國內控股碼頭與供應鏈公司是其防颱防汛工作的責任主體，負責相關日常管理和監督工作。

政策及制度建設

為進一步規範極端天氣下的作業標準，提高本公司對國內控股碼頭與供應鏈公司應對極端天氣的綜合指揮能力和協調水平，本公司已發佈了《防颱防汛管理規定(修訂)》、《突發環境事件綜合應急預案(修訂)》。此外，為系統性推進節能減排工作，強化整體氣候韌性，年內，本公司在原有的《碳排放管理規定》的基礎上，新制定並發佈了《碳排放數據質量控制與管理細則》，以建立統一規範的數據管理機制，堅實了實現碳中和目標的根基。

情景分析

本集團於2024年正式啟動氣候情景分析工作，一方面採用聯合國政府間氣候變化專門委員會(IPCC)《第六次評估報告》共享社會經濟路徑(「SSP」)的多個情景，評估九個物理風險在未來不同時間節點的暴露水平；另一方面採用和國際能源署(IEA)的淨零排放情景(「NZE」)和既定政策情景(「STEPS」)，評估轉型風險與機遇的暴露水平。詳情請參閱本公司《2024年可持續發展報告》第八章「情景分析」一節。

年內，本集團以2024年作為基準年，使用相關ESG數據對2030年及2050年的中、低碳情景進行預測，評估最主要的風險與機遇的財務影響，以更深入了解本集團面對的氣候壓力。相關財務影響評估結果如下：

物理風險

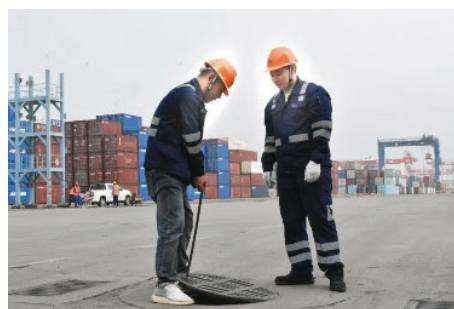
基於本集團業務運營的全球佈局，分析極端天氣事件在不同情景下造成的財務影響。在短至中期而言，預計2030年，極端天氣事件可能帶來的主要財務影響在RCP2.6(對應SSP1-2.6)及RCP4.5(對應SSP2-4.5)情景下分別佔收入約0.72%和0.67%；長期而言，預計2050年，該等極端天氣事件可能帶來的主要財務影響在RCP2.6及RCP4.5情景下分別佔收入約0.75%和0.85%。詳情如下：

主要災害	主要財務影響評估	應對措施
極端高溫	極端高溫的傳導路徑主要源於： - 氣溫上升導致用電需求增加，結合未來電費上升，導致運營成本上升。 - 需向員工提供額外高溫補貼，但對運營成本影響輕微。 - 戶外及一線作業人員休息時間增加，導致整體工作效率下降，影響收入。	員工保障：提供防暑物資和藥品，安排高溫中暑應急技能專項培訓，並在碼頭配備自動體外心臟除顫器。 實地檢查：管理層及相關部門不時檢查防暑措施落實情況。 綠色智慧港口建設：深化生產作業優化、設施設備節能改造、能源結構升級、管理機制完善四個維度的工作。在需求端，使用智能管理優化調度路徑，縮短設備持續運轉時長，降低設備單箱能耗，以減少能源使用。在供應端，加大可再生能源的使用，加裝能量回收系統，探索氫能集卡等新能源替代應用，以減緩氣溫上升導致用電需求增加所帶來的財務影響。



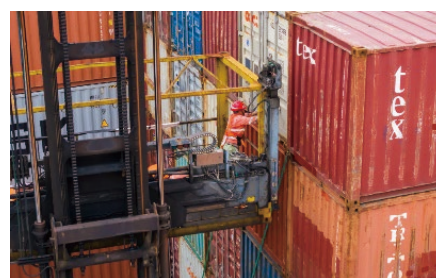
廈門遠海碼頭防暑訓練

主要災害	主要財務影響評估	應對措施
洪澇	洪澇的傳導路徑主要源於： 極端降雨導致低窪地區出現嚴重積水，以及風暴潮與漲潮等極端水位對碼頭基礎設施造成破壞，從而引致資產減值。在綜合考量各控股碼頭的設計標準及保險覆蓋範圍後，判定相關風險所產生的影響已基本由保險承擔，具體影響顯著降低。	雨季前準備措施：檢查排洪設施，疏通排澇溝渠，排查風險，並制定關鍵設備損壞或故障應急預案。 員工培訓：安排防汛培訓和應急演練。 雨季期間的預防措施：雨天立即停止室外焊接等帶電維修作業。遇積水時，啟動應急排水泵對低窪區域進行強排。 雨後恢復措施：全面覆核設備運行狀態、電器絕緣性能及貨場防潮情況，確認無隱患後恢復正常運營。



錦州新時代碼頭排水系統檢查

主要災害	主要財務影響評估	應對措施
颱風	颱風的傳導路徑主要源於： • 颱風所帶來的持續強風，以及被強風捲起的雜物對碼頭基礎設施造成損毀，從而引致資產減值。在綜合考慮各控股碼頭的保險覆蓋範圍後，判定相關風險所產生的影響已基本由保險承擔，具體影響顯著降低。	• 員工培訓：安排防颱風實操培訓及應急演練。 • 颱風前部署：啟動應急預案，並召開部署會議，明確各崗位的責任，實時監測颱風路徑並動態調整作業計劃。 • 颱風前排查：全面排查岸橋、場橋、流動機械等大型設備，重點檢查防風拉桿、行走錨固、大車制動器等防風裝置緊固狀態。 • 集裝箱及船舶安全管控：降低集裝箱堆垛高度，對空箱做好降層與綁紮；提醒船方加固繫泊纜繩。 • 颱風期間的防範措施：全面停止作業，提前安排船舶離港避風，作業人員撤離至安全場所。應急指揮中心全天候追蹤颱風路徑。 • 颱風後恢復措施：全面排查碼頭設備、建築物結構完整性，並修復受損部件；確認無安全隱患後逐步恢復作業，並複盤應急過程，以優化預案。



南通通海碼頭應對颱風「竹節草」

本集團已將氣候相關風險與機遇的考量納入實際運營與規劃中，有效提升業務適應性與前瞻性。基於氣候情景分析結果，本集團針對氣候風險較高的資產的風險承受能力進行了系統性審視。例如，本集團在進行CSP阿布扎比場站(二期)的前期工程設計時，充分考慮了氣候數據及該場址的情景分析結果，對雨水蓄水池容量等進行測算，從而提前佈局，增強其應對極端天氣事件的能力。這一過程不僅讓本集團有效識別和緩解潛在風險，也為基礎設施的長期韌性奠定了堅實基礎，體現了本集團積極應對氣候變化、推動可持續發展的實際行動。

2025年，物理風險帶來的財務影響共計2,575,607美元，佔收入約0.15%。

轉型風險與機遇

根據情景分析結果，本集團面對的氣候相關政策與法規、市場及聲譽風險在各情景下均處於中低水平。技術轉型方面，為應對全球各地以及IMO的減碳倡議，本集團將持續增加資本性支出，投入低碳轉型相關項目及研發工作⁴。在短至中期而言，預計2030年，上述低碳相關投入可能帶來的主要財務影響在STEPS及NZE下分別佔收入約2.32%及3.05%；長期而言，預計2050年，上述低碳相關投入可能帶來的主要財務影響在STEPS及NZE下分別佔收入約3.60%及4.47%。詳情如下：

類別	主要財務影響評估	應對措施
技術風險	• 低碳轉型相關項目及研發的資本性支出增加。	• 妥善佈局低碳轉型：積極投入技術研發與應用，有序推進港口設備能源轉換、可再生能源應用、智慧港口建設等項目落地實施。 • 務實分析設備改造需求：針對碼頭設備升級改造的需求建立評估機制，系統性分析其未來潛在的環境與經濟影響，並結合本集團的減碳目標與中長期戰略規劃，科學制定並統籌推進設備更新替代的實施節奏與落地安排。

4 電氣化轉型僅覆蓋中國九家控股碼頭的大型港機和水平運輸設備，暫未考慮太陽能光伏等新能源部署相關規劃；低碳相關資本支出包括碼頭設備更新迭代、岸電建設、先進低碳技術研究等資本投入。

類別	主要財務影響評估	應對措施
資源效益相關機遇	在推動碼頭設備電氣化的過程中，逐步降低對化石能源的依賴，帶動能源使用效率提升、能耗相應下降，進而減少能源成本支出；同時，同步提高減碳效益，有效降低潛在的碳成本支出。	加速能源結構轉型：改用電力或可再生能源作為主要能源；通過引入電動裝卸設備、電動拖車等，循序漸進地淘汰高能耗、高排放的燃油機械。 科技創新：推進人工智能（「AI」）、物聯網、大數據、雲計算等前沿技術落地，加快港口服務智能化，實現降本增效與綠色轉型的高效融合。

2025年，綠色低碳相關投入共計55,022,213美元，佔收入約3.30%。

氣候行動計劃

為支持國家實現2030年碳達峰、2060年碳中和的目標，以及回應IMO的淨零倡議，本集團積極推動數智化、綠色低碳轉型工作，以期通過能源結構轉型、提高能源使用效益。

在推進自身運營節能減碳的同時，本集團全力配合客戶的需要，打造綠色低碳解決方案，降低價值鏈的碳排放，支持港航業實現可持續發展。

碳中和路線圖

自身減碳措施



碼頭設備電氣化



數智化轉型



能量回饋技術



可再生能源使用

2020-2025

成果

- ↓38.5% 範圍1及2溫室氣體排放強度#
- ↓22.2% 能源消耗強度#
- >60% 新能源、清潔能源集卡*
(已達成2025年目標)
- 22兆瓦 可再生能源項目裝機容量*
(已達成2025年目標)
- 87% LED燈具^
- 22% 流機設備電氣化*
- 97.7% 場橋「油改電」*

2030

目標

- 100% 新能源、清潔能源集卡*
- 28兆瓦 可再生能源項目裝機容量*

2035

目標

- ↓55% 範圍1及2溫室氣體排放強度#
- ↓45% 能源消耗強度#



產業鏈減碳措施

100% 集裝箱泊位岸電覆蓋(將會逐步延伸至其他泊位)*

>80% 碼頭的集裝箱泊位在2030年前配備岸電供應系統^

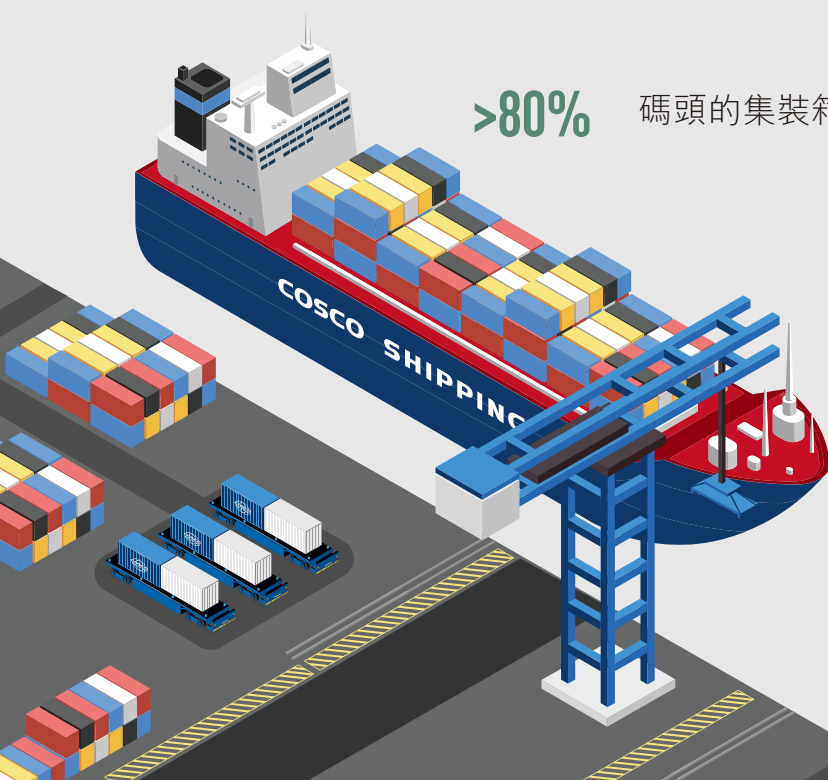


支持綠色航運走廊建設

* 國內控股碼頭

本集團

^ 國內及海外控股碼頭



範圍1及2溫室氣體排放

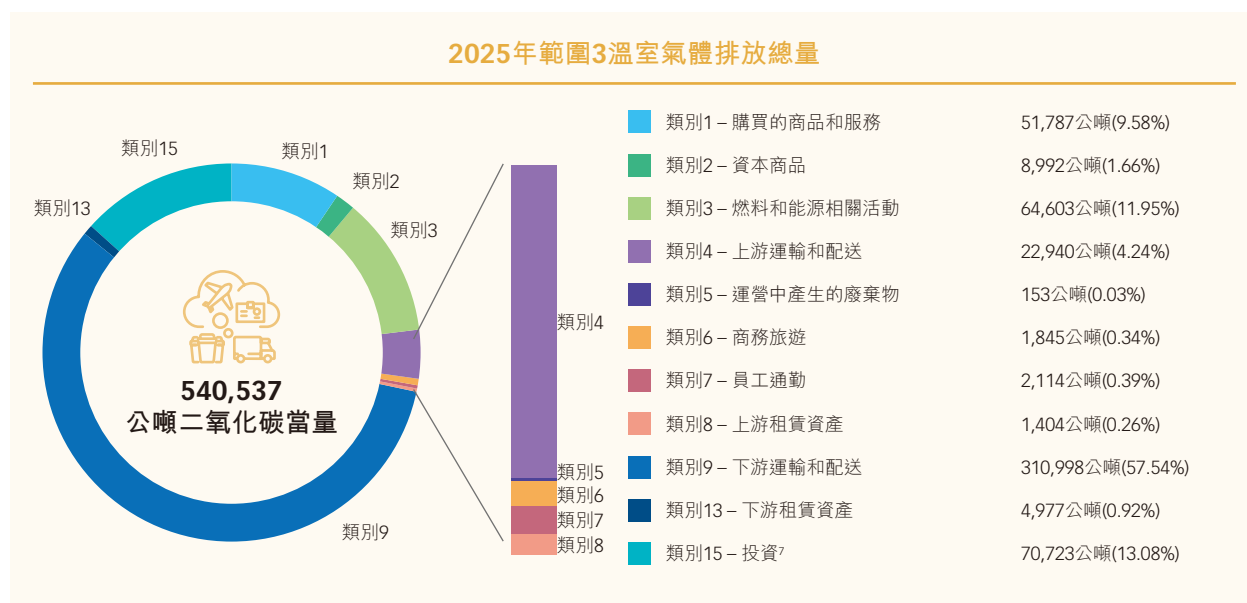
2025年，本集團範圍1及2溫室氣體排放總量⁵為215,220公噸二氧化碳當量，同比上升5.5%；範圍1及2溫室氣體排放強度⁵為1.29公噸二氧化碳當量／萬美元營收，同比下降5.0%。



5 數據覆蓋本公司及報告範圍內的控股公司，不包括並非由本公司控制的合營公司及聯營公司。CSP錢凱碼頭及廈門海滄供應鏈均於2024年11月投入運營，因此，均自2025年起納入報告範圍，詳情請參閱本報告第一章。

範圍3溫室氣體排放

本集團依據《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）》及《溫室氣體核算體系範圍三計算指引》，對11個適用類別⁶進行全面盤查。經核算，2025年本集團範圍3溫室氣體排放總量為540,537公噸二氧化碳當量，其中大部分來自下游運輸和配送、投資、燃料和能源相關活動以及購買的商品和服務。



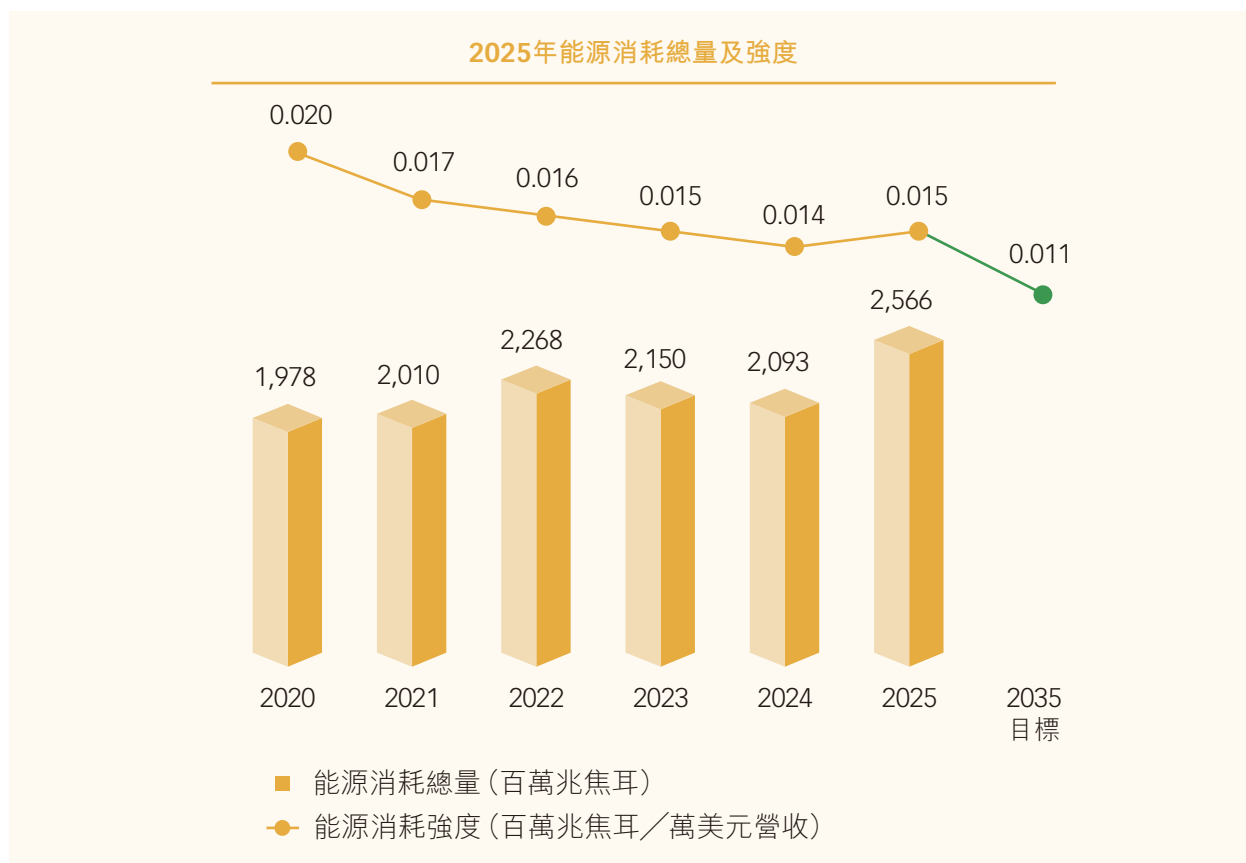
本集團將持續優化內部流程，並與供應商和合作夥伴緊密合作，致力於提升範圍3溫室氣體排放盤查的完整度和顆粒度，積極識別和評估首要減排類別，以更有效地減少價值鏈的溫室氣體排放。

6 本集團主要提供港口物流服務，不涉及產品生產與銷售，因此盤查範圍不包括類別10—銷售產品的加工、類別11—銷售產品的使用、類別12—已售產品的報廢處理及類別14—特許經營權等四個類別。

7 類別15—投資計入12家合營公司及聯營公司，包括大連集裝箱碼頭、營口集裝箱碼頭、營口新世紀碼頭、上海浦東碼頭、上海明東碼頭、寧波遠東碼頭、鹽田碼頭（一、二期）、鹽田碼頭三期、亞洲貨櫃碼頭、中遠—國際碼頭、中遠—新港碼頭及Kumport 碼頭。

能源管理

2025年，本集團能源消耗總量⁸為2,566百萬兆焦耳，同比上升22.6%；能源消耗強度⁸為0.015百萬兆焦耳／萬美元營收，同比上升10.4%。



2025年能源消耗總量、能源消耗強度以及範圍1及2溫室氣體排放總量錄得同比上升，主要由於CSP錢凱碼頭及廈門海滄供應鏈均自2024年11月開始運營，並於2025年開始納入報告範圍；同時，CSP武漢碼頭、廣州南沙海港碼頭、CSP澤布呂赫碼頭等多個碼頭的吞吐量同比大幅增長，導致能源消耗有所增加。

在業務版圖不斷拓展、新增運營實體納入報告範圍的進程中，本集團始終穩步推進電氣化改造、可再生能源應用、提升碼頭操作效率等一系列減排舉措，年內繼續實現了範圍1及2溫室氣體排放強度同比下降，反映了本集團在綠色運營實踐與能效提升工作上取得具體進展。

8 數據覆蓋本公司及報告範圍內的控股公司，不包括並非由本公司控制的合營公司及聯營公司。CSP錢凱碼頭及廈門海滄供應鏈均於2024年11月投入運營，因此，均自2025年起納入報告範圍，詳情請參閱本報告第一章。

自身運營提效減碳

為進一步加快綠色低碳轉型，本集團積極聚焦自身業務運營及價值鏈，全方位推進節能減碳工作，致力於構建綠色航運產業鏈。

碼頭設備及車輛電氣化

本集團大力推進國內控股碼頭設備電氣化進程，旨在提升能源使用效率，切實減少溫室氣體與廢氣排放。截至2025年底，國內控股碼頭場橋「油改電」工作已基本完成，而起重機、叉車、裝載機、正面吊、跨運車、堆高機等其他流機設備的總體電氣化比例已達到22%。碼頭車輛方面，本集團持續推進國內控股碼頭新能源、清潔能源集卡迭代工作，年內佔比已超過60%。



中遠海運港口加速推動純電動智能集卡技術

2025年初，本公司申報的「港口純電動無人集卡技術」成功列入《國家重點推廣的低碳技術目錄(第五批)》交通領域降碳類技術(推廣類)。該技術將自動駕駛、AI等新一代技術與碼頭業務場景深度融合，構建了一套港口水平運輸整體解決方案，攻克了港口行業在綠色智慧升級過程中的關鍵共性問題。

該項技術已在廈門遠海碼頭、泉州太平洋碼頭、CSP武漢碼頭等國內控股碼頭實現規模化建設和運營。截至2025年底，該技術已形成147台智能集卡混合編組、全年作業量1,271,000標準箱，充分驗證其在低碳排放管理領域的應用潛力與實際效益。



廈門遠海碼頭智能集卡



天津集裝箱碼頭實現「氫電互補」模式

天津集裝箱碼頭踐行「雙碳」戰略，持續推動綠色低碳轉型發展。2025年，天津集裝箱碼頭「氫電互補」模式的核心抓手—氫能集卡車隊已從最初的20輛快速擴容至91輛，結合其電動集卡車隊，構建了全球領先的集卡規模化零碳貨運體系。該項目依托「制—儲—運—用」氫能全產業鏈與風光儲「微電網」，實現全流程綠色運營，驗證了技術經濟可行性，並入選了2025年中國港口協會港口行業最新科技創新成果。年內，天津集裝箱碼頭累計使用氫能262,824公斤。



天津集裝箱碼頭氫能集卡



連雲港新東方碼頭獲評為四星級綠色港口

繼2024年成功入選全國首批「近零碳」試點項目後，連雲港新東方碼頭積極實施岸電配套設施改造、全域LED智能照明升級、集裝箱龍門吊全電驅動等項目，於2025年正式獲中國港口協會評為「四星級綠色港口」。



連雲港新東方碼頭換電站

綠色智能照明應用

本集團持續深耕照明燈具的綠色智能化發展，各控股碼頭在照明節能方面均取得了顯著成效。年內，廈門遠海碼頭已累計裝配LED節能燈具2,181套，佔比達99.1%；泉州太平洋碼頭已將堆場高桿燈升級為LED，並對新購置的岸橋採用LED智能燈光系統，新購三台岸橋採用LED智能燈光系統；晉江太平洋碼頭兩個港區更換了LED燈具共31套，累計佔比96.5%；連雲港新東方碼頭的燈塔照明系統已全面實現節能化；天津集裝箱碼頭完成對48盞高杆燈燈具的節能燈具更換改造。截至2025年底，附屬國內、外控股碼頭LED燈具佔比達到87.0%。

可再生能源應用

本集團積極投身可再生能源應用與技術探索，致力於優化港口能源結構，降低化石燃料消耗及溫室氣體排放。截至2025年底，國內控股碼頭可再生能源項目裝機總容量已達到22兆瓦，全年發電量超過2,400萬千瓦時，等效減排約12,500公噸二氧化碳當量。所有可再生能源項目均採用「自發自用，餘電上網」模式。年內，CSP錢凱碼頭運營用電100%採用清潔水電，綠電使用率達100%。



天津集裝箱碼頭4.5兆瓦風電項目實現併網發電

2025年3月，本集團首個自有碼頭風電項目已在天津集裝箱碼頭實現併網發電。

該4.5兆瓦風電項目併網後，預計全年發電量可達到955萬千瓦時，等效減排6,490公噸二氧化碳當量，進一步提高了控股碼頭的綠電比例，有效助力港口能源結構轉型升級。



天津集裝箱碼頭風電項目



廈門海投供應鏈綠色充換電一體化項目

2025年10月，綠色充換電一體化項目在廈門海投供應鏈啟動。該項目為全國口岸臨港區域規模最大的「綠色能源產、儲、消一體化」運營示範基地。

該項目充電站可服務最多60台車輛，換電站可滿足最多150台車輛的運營需求，首批部署的130台電動重卡將實現港口集裝箱運輸的「零碳」穿梭。

此外，廈門海投供應鏈已啟動建設5萬平方米分佈式光伏電站，設計裝機容量5.4兆瓦。



廈門海投供應鏈綠色充電站

數字化、智慧化、自動化碼頭建設

本集團積極通過數智化賦能客戶服務數位化、港口生產自動化和資訊管理智慧化，以創新性的思維引領企業發展。



天津集裝箱碼頭榮獲智慧綠色「雙四星」港口稱號

繼2021年被授予「四星級綠色港口」稱號後，天津集裝箱碼頭於2025年獲評「四星級智慧港口」稱號，成為智慧、綠色「雙四星」的港口企業。

天津集裝箱碼頭錨定「數字智能+綠色低碳」雙賽道，探索智慧港口建設新路徑。在智慧化領域，其聚焦客戶服務數位化、智能化，自主研發升級「15Hi-Dada服務智能體平台」，線上業務受理超96%。在綠色低碳領域，天津集裝箱碼頭在2025年通過岸電接電實現等效減排約1,923公噸二氧化碳當量，並落地本集團首個風電項目，投用氫能與電動集卡、改裝電動空箱堆高機，實現綠色運營。



天津集裝箱碼頭獲評「四星級綠色港口」

價值鏈合作共贏

岸電應用

為加速綠色航運產業鏈建設，本集團加大岸電設施推廣應用力度，通過為靠港船舶穩定供電，大幅降低船舶燃油消耗，減少溫室氣體排放、廢氣及噪音污染。同時，本集團積極督促各控股碼頭建立完善的岸電使用與管理制度，提高岸電接電率。

本集團積極推動岸電設施建設和升級改造、船岸協同機制、技術創新應用等領域的工作。國內控股碼頭早已實現集裝箱泊位岸電全覆蓋，2025年全年累計接電5,998艘次，接電量約1,000萬千瓦時，等效減排9,006公噸二氧化碳當量。



船舶岸基供電系統

支持綠色航運走廊發展

為響應航運脫碳趨勢，本集團積極打造多元化的清潔能源加注服務組合。廈門遠海碼頭、廣州南沙海港碼頭及比雷埃夫斯碼頭已具備提供生物燃料加注服務的能力。2025年，「中海亞洲」輪在廈門遠海碼頭加注生物燃料油2,500噸；比雷埃夫斯碼頭正式為客戶提供靠港船舶加注生物燃料服務，致力於協助客戶實現供應鏈可持續發展的目標。



南通通海碼頭實現液化天然氣(LNG)船舶換罐補能

2025年，南通通海碼頭與中集安瑞科控股有限公司達成LNG船舶換罐補能協議，開創江蘇首個長江沿線示範項目，為航運客戶提供「換罐補能」服務，為LNG動力船舶提供像「更換電池」一樣高效、便捷的清潔能源補給服務。

該模式是破解內河航運綠色轉型難題、推動綠色船舶規模化應用的創新解決方案，將顯著提升船舶運營效率，降低船舶運營成本，為推動綠色船舶規模化應用提供有力支撐。



LNG船舶換罐補能示範項目簽約儀式

與合作夥伴共同推進減碳進程

作為香港商界環保協會(BEC)的特邀會員，本公司積極參與BEC組織的諮詢小組及各類研討會，於2025年11月參與BEC環保領袖論壇，就港口物流行業低碳轉型的實踐進行分享與交流，為氣候轉型及節能減碳做出貢獻。



中遠海運港口分享CSP錢凱碼頭的綠色智慧港口實踐

2025年，在BEC環保領袖論壇及「智慧走廊·全球聯結：打造綠色智能交通未來」分論壇上，本公司以CSP錢凱碼頭為核心案例，分享綠色低碳智慧港口的實踐。

該碼頭通過優化能源結構、引入低碳設備等舉措，平衡環境、社會與經濟效益；依托數字化技術優化貨運周轉、管控港區排放，提升運營安全與效率；通過當地招聘、技能培訓匯集沿線社群，助力綠色貿易通道建設。



BEC環保領袖論壇

供應鏈管理

為了構建高效穩定的供應鏈管理體系，本集團於年內修訂完善了《供應商管理辦法》及《採購管理辦法》等制度，形成覆蓋採購全週期的標準化制度體系。本集團深入貫徹落實可持續採購原則，對供應商及分承包方實施全面的管理與考核。

本集團高度重視供應商多元化，建立了公平透明的管理制度，鼓勵任何績效表現良好和負責任的供應商入庫，有助於本集團從中挑選最合適和負責任的合作夥伴，實現可持續的供應鏈生態建設。此外，本集團秉持規範、高效的管理原則，嚴格按照既定程序，定期清退長期未開展合作的供應商。此舉有助於優化供應商結構，提升供應鏈的整體穩定性與運營效率，有效防範採購風險。

本公司企業管理部是供應商與分承包方的核心管理部門。在各部門及控股碼頭與供應鏈公司的支持下，企業管理部負責供應商管理制度建設、不良行為治理、動態審查及評價、相關跟進整改工作，以強化本集團的可持續及負責任經營標準，防範供應鏈風險。

年內，本集團供應商庫共計有7,267家供應商，其中4,088家位於中國內地，3,179家位於中國內地以外的國家及地區。

供應商准入及管理

本集團針對供應商的准入、選用、評價及獎懲等環節，制定了詳盡且完善的管理規定，加強與優質供應商的合作。在供應商准入階段，本集團會對供應商進行全面的信息審查，確保供應商清楚了解並承諾遵守本集團的商業準則和ESG相關要求。審查範圍覆蓋法律合規、安全生產、環境保護、禁止使用童工與強迫勞動、薪酬管理、反歧視等多個關鍵領域。

定期考核評估

本集團每年對年內曾進行交易的供應商進行全面的動態評價，依據評價結果，將供應商分為優秀、合格、應輔導或改進、不合格共四大類。評估範圍包括但不限於環境安全保障、創新、商業賄賂與道德風險等ESG相關評估標準。被評為不合格的供應商將會依據管理規定被移出供應商庫。

2025年，本集團完成對4,411家供應商的動態評價，其中38.8%被評為優秀，53.2%被評為合格。

綠色採購慣例

本集團踐行綠色採購原則，在開展項目工程及設備採購工作時，嚴格要求供應商遵守所有適用的環保法律法規，同時充分考慮當地環保要求，將可持續發展理念貫穿採購全流程。

在編製採購招標文件時，本集團尤為注重製造商在質量、職業健康、環境保護體系等方面的表現。對於擁有綠色產品認證、綠色工廠認證等綠色製造認證的廠商，會給予額外的加分獎勵，以此激勵和引導供應商採取更加環保的生產實踐。

