



Pacific Basin

共邁遠途

上下一心

盡職盡責



太平洋航運*
2016年企業社會責任報告

股票代號：2343

* 僅供識別



封面：貨船Cape Nelson經Queen Charlotte Sound駛離Picton，紐西蘭
照片來源：Kevin Searles

此頁：貨船Tiwai Point於加拿大卑詩省Kultus Cove運載木材
照片來源：Megan Hanacek, RPF, RPBio

目錄

主席及行政總裁致詞

02

可持續發展的業務模式及文化，以及我們客戶及其他持份者的支持，是我們的成績及商譽的動力。



太平洋航運

本集團業務資料及數據

04



本集團的企業社會責任報告

企業社會責任的報告方式

06



我們對企業社會責任的方針

可持續發展的經營方針

08



我們的主要影響

我們依賴的資源及關係

12



工作場所及安全

員工福利及營商操守

14



環境

我們的物質和自然資源

29



社區

負責任公民

34



數據表現概要

38

香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引

40

持份者意見調查

41

導覽符號解釋

連結至本企業社會責任報告內的相關詳情

連結至本集團年報的相關詳情

經審核資料

連結至我們的網站 www.pacificbasin.com 的相關詳情

香港聯交所環境、社會及管治報告指引的相關資料

關鍵績效指標



本年報內常見詞彙的釋義，請參閱我們的網站

主席及行政總裁致詞

2016年標誌太平洋航運業務的第三十個年頭，期間我們已建立現代化的小靈便型及超靈便型乾散貨船船東及營運商的全球領導地位。我們的可持續發展的業務模式及文化和客戶及其他持份者的支持，驅動我們的成功及商譽。

可持續發展的業務模式

我們專注營運能提供有利的地理、客戶及貨物多樣化的貨船種類，令我們的租金波動程度低於其他分部。讓我們能安然過渡近年異常疲弱的市況。



我們對客戶充滿熱忱，並深信建立長遠關係的價值遠勝短暫的利益。這些價值觀鞏固以客戶為先的業務模式。我們投放時間，並以個人化及創新的方式向客戶提供切身、靈活及可靠的服務，方便簡單快捷的營商方式。這讓我們在此充滿挑戰的市場及整個市場週期內贏得寶貴的客戶支持。

我們對員工亦充滿熱忱和關懷，並以互相尊重及公平的原則予以看待。安全性是我們的業務最重要的一環，而

我們投放於員工發展及培訓的資源鞏固我們的安全績效，並有助提高他們的知識、生產力、參與度、忠誠度，以及對公司的歸屬感。

我們的大型船隊由優質現代並具高燃料效益設計的貨船組成，為我們的客戶提供營運效率的利益，而大氣排放量則低於我們分部的一般貨船。我們早已採用技術及營運措施，以盡量減少我們對環境的影響，並繼續投資於技術，系統及程序。採取有關行動不單是道德上的責任，亦是相當符合商業理據。

對規管挑戰保持高度認知

環保航運的新規例無疑有利環境，但有關規例對船東造成潛在重大的技術、營運及財務負擔。

《2004年壓倉水管理公約》將於2017年9月生效，公約規定我們所有貨船須於未來數年安裝壓倉水處理設備，而實施時間表有待國際海事組織海洋環境保護委員會於2017年7月商討作實。我們已作好準備遵守此項公約（《壓倉水管理公約》的詳情見附文）。

國際海事組織的0.5%硫上限將於2020年1月全球生效（在北美、美國加勒比海、北海及波羅的海排放控制區的0.1%硫上限以外），雖然可藉於貨船加裝價值過百萬美元的淨氣器而達到符合規

管，但做法幾乎並不切實。我們預期將會透過使用更清潔的燃料以達到有關規定，即使有關燃油價格現時高於硫重型燃油（與淨氣器配合使用）。

壓倉水管理公約

國際海事組織公約批准的壓倉水處理系統，並非全部將獲美國海岸防衛隊的批准或符合美國本身的壓倉水處理規例，令船東遵守壓倉水管理公約變得複雜。

美國海岸防衛隊目前只批准三款壓倉水處理系統，同時亦訂立了一個由加裝日期起五年內有效的備用管理系統的批准制度，並實施計劃容許個別貨船對加裝壓載水處理系統合規日期申請延期，環球航運因而無需停頓。這亦表示對主動安裝有關設備的船東不施以判罰的實際做法。然而，有關設備或許最終未能取得美國海岸防衛隊批准，並於加裝五年後變得多餘，此技術風險對成本的影響甚大。

我們已選擇一家壓倉水處理設備生產商，其技術大有可能取得美國海岸防衛隊的批准。此將使我們符合壓倉水處理系統的規例，與國際海事組織的最終實施時間表一致。同時，我們將於2017至2018年度於我們兩艘貨船上安裝測試。

貨船無紙導航的電子海圖顯示與信息系統(ECDIS)將由2017年7月起強制實施。我們早在有關實施日期前於2014年已為我們船隊的開始加裝ECDIS，並培訓我們的導航人員使用有關系統，以及於我們所有貨船推出ECDIS作為主要導航方法。

歐盟就航運新訂的二氧化碳監測、報告及驗證(MRV)規例已於2015年7月生效，首個報告週期將於2018年開始。歐洲執行委員會通過強制收集及公開報告二氧化碳排放數據，採取第一步邁向訂立減排的目標。我們正與認可機構磋商訂立MRV程序，並將有關程序融入我們現有管理系統以符合有關規例。

我們亦同時密切監察國際海事組織就減少貨船溫室氣體排放訂立全面策略而草擬的路線圖。此路線圖將建基於國際海事組織至今的減少溫室氣體排放工作之上，並加強有關工作，包括自2013年起生效的技術及營運措施(EEDI及SEEMP)、採用數據收集系統(DCS)及其他技術合作活動及項目。

我們很榮幸擁有具備世界級的专业知識及精神的優秀團隊，尤其是我們屢獲殊榮的內部技術營運團隊，使我們有充分準備迎接環境及其他海事新規例帶來的挑戰。



本企業社會責任報告

我們今年決定編製首份獨立企業社會責任報告，以更全面的參考文件滿足社會對有關詳細的企業社會責任及績效日益增長的關注。此文件亦可更明確交代對香港聯合交易所《環境、社會及管治報告指引》的經修訂所要求的披露。

此報告的重點是披露我們如何履行我們對員工的安全及福利、道德營商操守的責任，以及對我們業務所在的環境和社區付上的責任。

太平洋航運作為航運業界具規模及對未來抱有宏願的營運商，我們願意承擔這些範圍的責任，有助我們的業務取得可持續的長遠發展。

有關本集團可持續發展的評述及企業管治的詳情繼續刊載於本集團年報內。我們繼續忠於「綜合報告」的概念，因此我們於2016年年報及本企業社會責任報告(反之亦然)的相關章節之間提供清晰的連繫。我們繼續於本集團年報載述企業社會責任績效重點的簡短概要。

我們歡迎持份者對本集團的企業社會責任計劃及本報告內容的範疇及重要性提出任何意見。意見回應表及聯絡詳情刊載於本報告第41頁。 ➡

唐寶麟
主席

Mats Berglund
行政總裁

太平洋航運

太平洋航運具現代化的小靈便型及超靈便型乾散貨船船東及營運商的全球領導地位。

集團資料



總部設於香港並於香港上市



於全球營運超過**220**艘可互換貨船的船隊



海上員工超過**3,000**人



於12個主要地點的岸上員工達**330**人

以客為先



超過**490**名客戶 — 工業客戶、乾散貨商品貿易商及生產商



現貨及長期貨運合約



穀物及農產品、木材及林業產品、鋼材及廢五金、水泥、肥料、金屬精礦等

我們的立場

- 我們的客戶、員工及品牌
 - 定必履行承諾
- 建立長遠關係的價值遠勝短暫的利益
- 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務
 - 簡單快捷的營商方式
 - 專注及團結同心追求卓越
- 採取可持續發展的經營方針
 - 提倡安全及環境管理
 - 提倡互相尊重、友愛公平



獎項

Lloyd's List
Global Awards 2016

安全大獎

Lloyd's List
Asia Awards 2016

**最佳乾散貨營運商
年度大獎**

Seatrade Maritime
Awards Asia 2016

安全大獎

2016年
香港海事處頒發獎項

港口國檢查卓越表現獎



財務摘要

營業額

現金流量

盈利淨額

小靈便型乾散貨船型的
按期租合約對等基準的收入

表現優勝

美元

10.9億

12.6億 (2015年)

美元

49,500,000

98,600,000 (2015年)

美元

-86,500,000

-18,500,000 (2015年)

美元

6,630 / 日均淨值

7,870 (2015年)

較波羅的海小靈便型
現貨市場指數(BHSI)高出

34%

54% (2015年)



乾散貨船分部



小靈便型

25,000-40,000載重噸

靈活並可自行裝卸貨物的貨船



超靈便型

50,000-60,000載重噸

小宗散貨分部帶來地區、客戶及貨物多元化發展的裨益，實現三角點貿易及高僱用率

>90%負載比率

在高度分散的市場中，我們營運的船隊佔全球船齡為20年以下、25,000-40,000載重噸的小靈便型乾散貨船約6%



其他資料

營運中船隊
貨船

220艘

206艘 (2015年)

貨運量

57,000,000噸

55,000,000噸
(2015年)

環球網絡

12個辦事處

12個 (2015年)

曾停泊港口
港口及國家

716個 / 95個

700個 / 92個
(2015年)

已航行
海哩

12,000,000海哩

13,000,000海哩
(2015年)

聘用船員
海員

3,000名

3,000名 (2015年)

岸上員工
員工

330名

330名 (2015年)

員工培訓

48%

55% (2015年)

海員留任

87%

84% (2015年)

贊助
美元

55,000

71,000 (2015年)

工傷事故頻率
可記錄事故頻率
(TRCF)

1.32

1.6 (2015年)

工傷事故頻率
損失工時頻率
(LTIF)

0.94

1.0 (2015年)

檢查缺失率
每次檢查

0.74

0.9 (2015年)

購入燃料

已購入

883,000噸

820,000 (2015年)

排放二氧化碳

(相當於)

1,028,000噸

1,043,000 (2015年)

排二氧化碳指數
(能源效能營運指標)(EEOI)

每噸位航距的二氧化碳排放量

11.02

10.7 (2015年)

本集團的企業社會責任報告

繼多年來我們於年報內報告我們的企業社會責任匯報進度，此乃我們首份獨立企業社會責任報告。連同本集團網站的企業社會責任內容，本報告記載我們的主要企業社會責任措施及履行企業社會責任方面的重點，主要圍繞集團業務及持份者重視的範疇。

透過本年年報、此企業社會責任報告及網上資料的連繫，我們提供透明公開的營運資訊，讓持份者清晰了解我們財務範疇以外的業務方式，以及與我們的措施、政策及表現這三者之間的連繫。

此企業社會責任報告披露我們2016年的企業社會責任數據表現，並敘述在這方面的基本資料，例如：(i)我們業務的主要投入及輸出，(ii)我們履行企業社會責任所採取的措施及(iii)企業社會責任的重要性、報告範疇及管治。

支持著我們企業社會責任報告措施的策略目標涵蓋：



工作場所與業務方式（人力資本）



環境管理（自然資本）



與社區交流（社會及關係資本）

企業社會責任報告匯報框架

我們的報告乃依循香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）發布之《環境、社會及管治報告指引》，並借鑒了聯合國全球契約及全球報告倡議組織(GRI)的可持續發展指引以及國際綜合匯報理事會的綜合匯報框架的指引及原則。

我們多年來已有量度及跟進我們於企業社會責任關鍵部分的表現，有關進度符合聯交所《環境、社會及管治報告指引》分階段的披露要求。

可持續發展業務方式為保護及創造長期價值的重要平台，並為成功、專業管理及信譽良好公司的基礎。該平台建基於企業責任的兩個總體領域：

CSR

企業社會責任

CG

企業管治

我們在本集團年報  及網站  的管治一節分別載述企業管治。

SEHK
ESG

第40頁

[香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引](#)



綜合報告框架

在擬備本集團年報、企業社會責任報告及內部管理報告的過程中，我們遵循國際綜合報告理事會的國際框架。該框架提升了我們的思考、規劃及報告業務的方式。

我們的綜合報告展示了如何於策略及規劃中採用整體綜合思考及作出知情決定，並對關鍵風險進行管理，以建立投資者及持份者的信心並加強未來表現。我們亦展現如何依賴及影響我們的資源及關係（即我們的資本），以保障及創造長遠價值。

範圍

本報告的範圍涵蓋環境、工作場所及社區的措施，有關措施減少我們對環境的影響、加強我們領先的安全文化、減輕安全及環境風險、改善工作滿足感及促進位於我們營運點的社區內的負責參與。

我們的企業社會責任報告集中在我們的大部分核心乾散貨船隊，其中包括我們商業及技術上管控的自有貨船。我們對這些貨船有權力授權及管控「健康、安全、環境及質量」(HSEQ)政策及行動。對比之下，我們並不管控租入貨船的HSEQ、船員及其他技術管理層面，我們亦就全公司的員工參與及社區措施及績效作出匯報。

87

我們於2016年營運的
自有貨船的平均數目

報告期

報告期為2016年1月1日至12月31日。

認證

我們的能源效能營運指標(EEOI)及其他環境及安全關鍵績效指標數據，乃根據行業標準量度或計算，並由Lloyd's Register質量監管體系進行了ISO 9001、ISO 14001及OHSAS 18001認證的審核

政策

本集團已發布一系列有關加強我們在企業社會責任領域的表現及行動的指引，例如：

- 健康、安全、環境及質量(HSEQ)政策
- 對健康及安全勞動力的承諾(OHSAS 18001)
- 環境政策指南
- 藥物及酒精政策
- 操守守則
- 舉報政策 — 外部
- 工作場所常務政策概要



我們歡迎閣下對此企業社會責任報告及我們企業社會責任的方針提出意見。請參閱本企業社會責任報告第41頁的意見表格。 



我們對企業社會責任的方針

可持續發展的企業方針

太平洋航運作為一所具規模的船運企業，利用及影響著我們賴以創造及保護價值的資源和關係，稱之為「資本」。

作為航運業界具規模及對未來抱有宏願的營運商，我們願意承擔這些資本的責任，有助我們的業務取得可持續的長遠發展。我們相信該承擔及我們所採取的多項責任措施，會提升我們的競爭力及為我們業務的財務表現、聲譽及未來創造更高價值。

此等責任和關係是我們為專注履行策略的其中重要元素，對企業社會責任的積極，已植根我們的企業文化，擁有相關的政策和制度並融合於日常的營運及行事。

第11頁
重要事項



資源應用

我們非常重視建立資源及關係（蘊藏著我們的價值或資本），我們透過善用資源及關係促進達成願景及為股東和客戶帶來裨益。



我們的資本 — 本集團依賴的資源及關係



物質資本
本集團船隊



小靈便型



超靈便型



第16頁

我們的
願景

成為乾散貨
船船東及營
運商的翹楚，
以及客戶和
其他持份者
的首選夥伴



財務資本



第24頁



人力資本

我們的全球辦事處網絡

12間辦事處

10間租賃辦事處



第13頁



社會資本及關係資本



第34頁



智能資本



第16頁



自然資本



第12頁



創造或保障價值的方法

規模及靈活互換性

優質的資產

內部技術營運部門

週密的財務活動

融入地區

面向全球

與持份者溝通

有效的業務模式及制度

環境責任

我們的專注範疇

支持著我們企業社會責任措施的策略目標涵蓋：



工作場所與營運方式

主要利用人力資本，包括付出合適的酬金，及履行提供健康及安全、發展及培訓、具平等機會及舒適和充實的工作場所的承諾，以獲得並提升員工的技能、經驗、操守及忠誠度



環境管理

主要利用自然資本，透過我們的船隊燃料的消耗及其他投放物的排放，以對大氣及海洋環境產生的影響



與社區交流

主要利用社會及關係資本，為我們致力與客戶、供應商及社區內的其他持份者維持互惠互利的夥伴關係，同時維護他們的權利，了解他們的需要，以及時刻體現負責任的營商操守

有關責任為我們的文化、策略及長遠願景的核心，亦是實現我們可持續發展的精神及文化，於企業內外共同作出改變。

我們企業社會責任的措施提高安全性及工作場所的滿足度，盡量減少我們營運對環境造成的破壞，亦增加我們與營運地點所在的社區之溝通。

導覽



連結至本企業社會責任報告內的進一步詳情



詳情請參閱本年報



主要策略要點

船隊投資

提升公司架構及財政實力

培育人才 深化關係

維護健康及安全 完善管理及管治常規

提高貨船及船隊的僱用率

保護環境

我們的使命

透過不斷優化我們的業務模式、服務及所有經營守則，成為業界的翹楚



成果

- 最佳的貨船設計及效率
- 提高規模經濟效益及貨船僱用率
- 改良貨船的營運設計及效率
- 為客戶提供技術及更可靠的服務的船隊
- 加強健康／安全／質量／成本控制



第10頁

- 具備穩健的流動資金
- 在各金融資本來源之間取得最佳平衡，為股東帶來裨益及提高回報



第24頁

- 保持／提高岸上／船上員工的質素／效率／員工數目



第14頁

- 與客戶建立深厚的夥伴關係
- 掌握全面的市場情報
- 提供最理想的營運效能及對船隊作出最佳定位

- 我們與員工、客戶、貨船租賃供應商、供應商、投資者、融資機構、社區及其他持份者建立互相了解、信賴及支持的基礎

- 提供業內領先的服務
- 提高貨船租金收入，及於週期性的高低仍能保持滿意的財務表現
- 建立良好的品牌及聲譽

- 採取領導業界的措施，盡量減少耗用天然資源及對環境的影響

企業社會責任管治

董事會責任包括訂立長遠企業策略及廣泛政策。當制訂我們的標準時，董事會考慮到集團的業務、持份者之需要及要求，以及涵蓋於香港聯交所證券上市規則（的企業管治守則及《環境、社會及管治報告指引》）之規定。

年報第30頁
董事會之職責



因此，董事會對本集團企業社會責任策略及報告有全面責任，並參與其中，當中包括評估及確定企業社會責任相關風險，並確保設立適當及有效的企業社會責任之風險管理及內部監控系統。管理層向董事會確認該等系統的效能。

董事會授權審核委員會（包括全部六名獨立非執行董事）更具體的責任以審視本集團內部監控及風險管理系統的效能，並審視風險管理委員會的工作。而我們的風險管理委員會（包括我們的行政總裁、首席財務總監、公司秘書以及風險及內部審核經理）向審核委員會匯報，負責評估及加強本集團的風險管理、企業社會責任及企業管治政策、策略及表現。

行政總裁受董事會授權，負責執行企業可持續發展策略及措施。而彼亦有於集團特定範圍的可持續發展營商操守負有職能責任的人員向他直接匯報，特別是本集團的首席技術總監（直至2017年4月退任為止）、船隊總監、新建造貨船部高級經理（涵蓋技術營運、船隊人員以及風險、安全及保安）及我們的人力資源及行政部。



重要事項

我們對重大影響太平洋航運長遠成果及其業務和營運的可持續增長的事項作出評估。此項對商機及風險的分析及平衡兩者的評估工作，有助我們訂立及實現策略目標。可持續發展乃達成此等主要事項的關鍵因素，亦推動我們致力發展及爭取長遠成果。

透過以上評估程序，我們確認以下對我們業務模式及推動本集團表現及長期發展非常重要的元素。

有關元素的重要性取決於其會否影響我們高級管理層、董事會及董事委員會的決定，包括符合多項條件如下：

- 可能對業務及其於短期、中期及長期內創造價值的能力和構成經濟上的影響；
- 受主要持份者的關注，並可能對他們構成影響；及
- 有可能日益重要並對將來構成影響。

年報第18頁
履行策略及風險

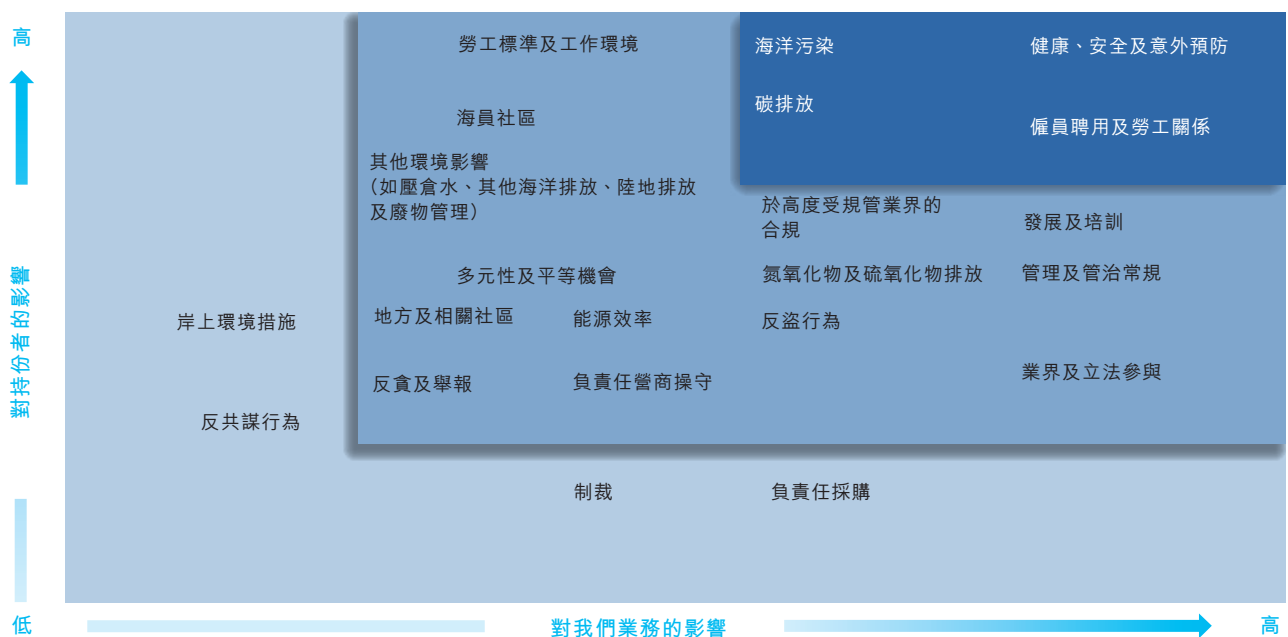


重要性矩陣與持份者溝通

太平洋航運主動與持份者進行雙向對話——主要為客戶、供應商、僱員、股東、融資機構、業界組織及監管機構。此舉讓我們得知對本集團業務及持份者最關注的問題，並有助確定於本集團企業社會責任報告中應討論的重要事項。除了與客戶的日常聯繫外，我們亦進行定期及深入的客戶及投資者調查，給予我們在營運上的評價及改進方法。我們亦積極與一些致力影響及回應影響業界規例的機構進行溝通。

我們量度環境及工作場所績效的關鍵績效指標(KPI)並作出有關報告。透過匯報此等關鍵績效指標及企業社會責任報告所載資料，我們披露被視為對本集團業務及持份者影響最大的各項因素。

我們歡迎持份者對我們的企業社會責任方針及我們於企業社會責任中討論的重要事項提出意見。請參閱本報告第41頁的意見表格及聯絡詳情。



我們的主要影響及責任

貨船航行及營運辦事處網絡必須消耗多類資源或投放物，亦同時產生對環境、員工及我們營運所在社區造成不利影響的排放物。為了減少這些影響，太平洋航運採取船上及岸上環保措施，集中於減少大氣中的排放量、海洋廢物排放、資源消耗、加強員工安全及福利，以及加強我們與社區的關係及互動質量。

海上

投放物

我們倚賴的主要資源及關係（「資本」）

人力資本
海上員工

物質與自然資本
鋼材及貨船物料
燃料
油漆
壓倉水
食品及包裝品
貨物包裹材料
潤滑油
化學品

社會及關係資本
客戶
供應商
港口及地方社區
碼頭／港口工人
代理
地方監管機構



排放物

我們的影響及企業社會責任

健康影響

意外及疾病、個人身體素質、生產力及效益

心理影響

與親友分隔、岸上生活欠正常、心理健康、厭倦

大氣排放

二氧化碳、溫室氣體、硫氧化物、氮氧化物、懸浮粒子及揮發性有機化合物

海洋廢物排放

污水及壓倉水、黑水及灰水、垃圾／廚餘、油漆釋出的毒物、殘餘貨物及意外排放物

岸上廢物排放

垃圾、廢棄墊材、殘餘貨物、污泥、有害廢物、耗件

其他影響

鋼鐵及其他資源消耗（用於建造貨船）、噪音、氣味、觀瞻

商譽及聲譽影響

船舶／船員的表現及合作性影響客戶對我們的支持。禮貌、合作及專業精神影響岸上工人、法律機關和其他服務供應商對我們的支持。欠佳的表現及態度影響品牌聲譽及貨船於港口的周轉時間



關鍵績效指標A1.1
排放物種類及數據

岸上

投放物

人力資本

岸上員工

物質與自然資本

公幹
通勤
電力
紙用品
水及污水
一般廢物

社會及關係資本

客戶
供應商
監管機構及決策者
社區



我們的全球辦事處網絡

12 間辦事處—包括：

- 10間營業辦事處
- 3間技術及船務處

香港總部是營業、技術、船務及其他全面功能辦事處的總部。

排放物

健康影響

意外及疾病、個人身體素質、生產力及效益

心理影響

工作與生活平衡

大氣排放

二氧化碳、溫室氣體、硫氧化物、氮氧化物、懸浮粒子及揮發性有機化合物

其他影響

不可回收、不可生物分解廢物、水污染、燃料及資源消耗

商譽及聲譽影響

禮貌、公平、合作及專業精神影響客戶及其他夥伴／持份者對我們的支持及信任

工作場所及安全問題



利用人力資本

僱員的健康、安全及行為是我們經營各業務環節的基礎。推動力來自政策、程序、團隊文化以及我們對經營海上及岸上業務精益求精的精神。提供優良的工作條件、安全及互助的環境及於本集團內晉升和發展的機會，是為員工帶來福祉及滿足感，及太平洋航運的成功的關鍵。

我們努力成為現有員工及業內潛在員工的首選僱主。我們對來自不同民族的員工充滿熱忱，並盡力為他們提供安全、互助、愉快及充實的工作環境。



層面B1(工作環境)
一般披露

內部貨船管理專業知識確保海上安全及質量

作為船東，我們的創新及全面的內部技術貨船管理能力，使我們提供更可靠的服務，確保我們的自有大型貨船船隊及日益增加的船員之質量，同時亦推動我們領先業界的安全及環境表現。

我們經驗豐富的貨船經理為我們的船隊提供可靠的岸上支援，使我們的海員可利用堅穩的安全文化管理貨船，並滿足客戶的具體需求。

我們岸上及船上團隊的合作確保我們的貨船於任何時候準備就緒，提供可靠的服務，以及符合船級協會及船旗國之規則、環境規例及所有其他地方及國際法律及規例。他們的共同努力為持份者的滿意度及太平洋航運品牌價值的關鍵。

我們的全面技術貨船管理職能涵蓋：

- 建造新貨船的設計的建議及合約支持
- 建造新貨船的監督
- 貨船銷售及採購活動的技術支援
- 貨船的技術及船員管理

- 採購
- 海事及安全質量管理及監督
- 合規監管
- 入塢監督
- 安全及保安評估及培訓
- 實施內部／外部審核修正措施

我們營運位於大連及馬尼拉的太平洋航運船務及培訓中心，該中心為我們招聘、培訓及管理船員的基地。我們的3,000名船員主要來自中國及菲律賓，部分高級船員來自蘇聯及烏克蘭(前蘇聯國家)及香港。



我們相信對海上及岸上的員工作出適度的資源投放，不但可增進他們的安全、知識、生產力和貢獻，更可加深他們的歸屬感。有關資源投放及員工的參與大致涉及下列方面：

- 健康及安全
- 培訓及發展
- 勞工標準及工作環境
- 多元性及平等機會
- 負責任的業務方式
- 負責任的採購

健康及安全

我們一直把安全放在第一位，我們的太平洋航運管理系統為船上及岸上員工制訂清晰的政策及程序，是我們記錄表現及分析和促進改善表現的重要機制。其主要目標如下：**促進及確保海上安全，防止傷亡**

我們的健康、安全、環境及質量HSEQ政策及我們的太平洋航運管理系統涵蓋多項廣泛行動，旨在實現以下目標：

- 我們根據船旗國及海員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)的規定，僱用及培訓合資格的海員
- 我們已實施風險評估系統以審視本集團貨船、員工及環境的所有識別風險，並識別及制訂適當的保障及常規
- 我們透過審核、分析及反映意見的系統，力求不斷提高質量、健康及安全與環境績效，以及岸上和海上人員的管理技能
- 我們藉傳閱相關資料及提供培訓資源，讓員工適當了解HSEQ事宜
- 我們提供安全及健康的工作環境，並確保員工的福祉
- 我們在貨船上執行藥物及酒精政策，以確保所有值班人員於登上任何貨船前進行藥物及酒精測試
- 我們進行反盜培訓、遵循最佳常規及堅守涵蓋受海盜襲擊威脅的地區的國際建議運輸走廊(Internationally Recommended Transit Corridor)規定



層面B2 (健康及安全)
一般披露

以人為本的創新安全文化

我們不斷努力提高我們的安全文化，岸上高級管理層致力推動於機構內及船隊的安全意識。

我們對安全的承諾不僅體現於我們積極採取的太平洋航運管理系統，亦通過創新的專有措施及海上與岸上員工培訓的重大投資，有關標準超出強制性規定，安全績效指標 (KPIs) 是行內最高水平之一。

我們部分的原創概念及計劃旨在盡量提高船員的參與及風險監控和安全績效，其中包括：

- 我們的「22船員，22船東」(「22 crew, 22 owners™」) 概念，增加我們的海上團隊以積極安全文化，並以船東／管理人的思考方式管理我們的貨船
- 「向自滿說不」(Make Complacency History) 計劃的五項重點範圍 (見附文)
- 「5個層面及5項領導規例」教導及培訓船上工作人員以身作則及激勵同事跟隨
- 於進行每項工作前，以「3W」的風險評估態度，進行「自我審查外部檢查時零缺失」
- 為減少因疲勞及壓力相關意外事故的風險，船員於疲勞操作後得到足夠的休息 (即使延遲貨船離開時間)
- 我們的「零工傷事故損失工時」計劃包括加強職前及船上培訓，以及向船隊發出每月通告，內容包括曾在船上發生的受傷事故及提示
- 分析業界及內部意外以及接近失誤事故，以從自身及別人的錯誤中學習(OPM)
- 接近失誤事故報告提供寶貴的建議，以助我們的海員避免日後出現類似情況
- 每兩艘自有及融資租賃船隊的貨船，便有一名於岸上聘用的前度船長或總工程師負責監駁，為我們的海上團隊提供最佳及經驗深厚的岸上支援

「向自滿說不」

計劃的五個重點範圍以杜絕船隊的自滿情況，其中包括：

- 船員安全
= 零工傷事故損失工時
- 環境安全
= 零違反《防止船舶污染國際公約》
- 導航安全
= 零導航意外事故
- 機械安全
= 零因不妥善大修之事故
- 太平洋航運品牌及業務
= 零因忽視護理及保養之事故

此計劃已擴展至海員家庭通訊及於定期舉行的安全研討會晚宴期間的非正式參與，以及透過我們招聘中心的家庭福利主任以更全面及有效地與我們的海員家人溝通。



關鍵績效指標 B2.3
採取的職業健康及安全措施詳情



2016年健康及安全績效

自2004年來，我們的有記錄事故總頻率平均每年逐步減少6%。

我們在2016年的貨船總事故宗數及事故發生頻率皆下降至有紀錄以來的最低點。大部分事故為較輕微的滑倒、絆倒及失足意外。

我們的有記錄事故頻率(TRCF)自2004年起平均按年續減6%。於2016年，我們的TRCF下降18%至1.32宗。

我們的因工傷事故損失工時頻率(LTIF)按年輕微改善，於2016年錄得15宗有關事故。

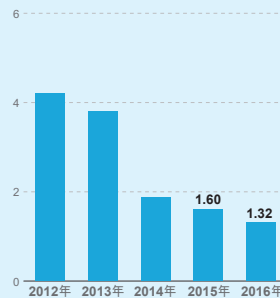
我們致力大幅減少工傷事故宗數，並會就現時最佳LTIF 0.85宗記錄作進一步改善。

KPI

可記錄事故
頻率(TRCF)*

1.32宗

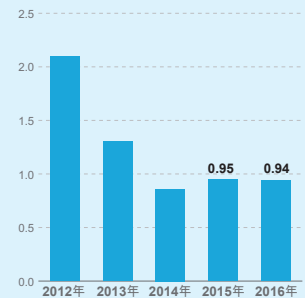
每1,000,000工時



因工傷事故損失
工時頻率(LTIF)*

0.9宗

每1,000,000工時



我們的安全績效反映出本公司已有效地採取太平洋航運管理系統內的政策及程序，以及全面地為海上及岸上員工提供培訓及發展課程。

為加強既定的安全計劃，我們推行以「零工傷事故損失工時」為目標的活動，包括提高入職前及船上培訓及每月向船員發放有關船上工傷事故的報告。我們「向自滿說不」(Make Complacency History)的計劃亦已擴展至為船員的家人，為他們提供全面而有效的培訓。

令人非常難過的是，我們一名甲板學員於2016年2月於陶朗港口協助捆綁甲板貨物期間從船上墮海喪生。在此致命事故中獲得的重要教訓是，當船員於靠近貨物堆的邊緣工作時必須根據本公司規定把其安全帶繫到防墮器。我們已充份汲取經驗並採取適當措施避免同類事故再次發生，以及確保本公司的安全及健康管理系統和所有貨船遵守我們的安全工作程序的指引。紐西蘭交通事故調查委員會(Transport Accident Investigation Commission of New Zealand, TAIC)就該宗事故撰寫報告，認同我們跟進的安全行動，不須作出其他建議。我們對該宗事故深感遺憾及悲痛，並對其家人致以深切的慰問。

SEHK
ESG

關鍵績效指標 B2.1
工傷數量及頻率

SEHK
ESG

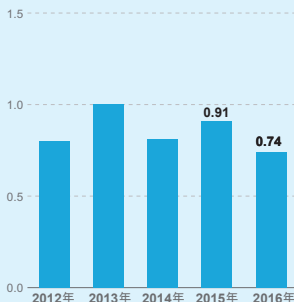
關鍵績效指標 B2.2
工傷導致的損失

KPI

外部檢查
缺失率

0.7次

每次檢查



我們的目標為達至少於1.0次的檢查缺失率，從而保持貨船的質素處於港口國監督外部檢查所評定的高水平。

於2016年，我們平均每次檢查出現缺失的次數減少19%至0.74次。

在所有港口國監督的檢查中，有72%為零監管缺失(2015年：70%)。

檢查結果於業內屬最高水平之一，尤其考慮到我們在遠東地區的業務規模，因在那裏出現較大量的缺失情況。

我們於2016年並無錄得任何航行意外事故。我們的航行表現受惠於本集團在2013年推出全面的「橋樑團隊管理培訓」計劃以及一項交流活動，當中收集了我們的船員及經理的廣泛意見。

我們鼓勵管理人員及船員匯報所有小樁安全事故及閃失事件。船員可借鑑過往曾發生的事故，以防止日後發生同類情況。於2016年，我們收到783宗相關的匯報（2015年：539宗）。

員工岸上福祉

我們相信，運動及保持健康對所有人均非常重要。於2017年，我們將實施團隊健康、福祉及健身計劃，鼓勵我們的員工多做運動，並花更多時間於戶外活動。

屢獲殊榮的安全文化及績效



我們經常獲得業界對我們於安全及相關範疇的承諾及表現的認可。

憑藉於環球港口國監督執行檢查的卓越表現，我們於六月獲香港海事處頒發「最佳貨船管理表現獎」，這亦是我們九年來第八度獲頒此獎項。

於九月，我們獲Lloyd's List Global Awards 2016頒發之安全大獎。

第28頁

有關我們獲得多個海上安全及優質服務的獎項之詳情



於高度規管的行業經營

有關我們工作場所安全、健康及聘用的準則乃依循業界及同業所訂定之最佳常規。船務為一個受高度監管的行業，太平洋航運符合業內一切基本要求，並在某些情況下高於本地、區域及業界規定的要求及客戶的預期。

我們透過以下方式展現對安全的承諾：(a)有效的太平洋航運管理制度，(b)創新的原創措施以及投入大量資源培訓海上及岸上海員，有關培訓標準超越強制性規定標準，以及(c)業內最佳的關鍵績效指標。

質量保證

我們於岸上及海上執行的太平洋航運管理制度，符合強制性的國際安全管理(ISM)規則，並獲Lloyd's Register質量監管體系(LRQA)認證一系列自願性標準，包括：

- ISO 9001：2008，認可我們的質量管理系統
- ISO 14001：2004，認可我們的環保管理系統
- OHSAS 18001：2007，認可我們的職業安全及健康管理系統



培訓及發展

我們相信投資在發展及培訓海上及岸上人員能加強僱員的參與和投入度，並有助挽留員工，亦可提高他們的安全意識及整體生產力。

卓越的團隊精神是太平洋航運的成功之道。我們致力提高船員的質素及促進海上團隊合作，岸上技術及營運部門的經理均曾任職船長及總工程師。這鼓勵共同解決問題及船員可依賴傑出而貫徹的岸上支援的文化。



層面B3 (發展及培訓)
一般披露

海上員工

經我們訓練的海員達到相等於或超出國際海事組織的《海員培訓、發證及值班標準國際公約》(STCW)國際公約標準。

我們於海上及岸上海員培訓方面的重大投資，促進了我們的安全及外部檢查績效指標，而這些指標一直都屬業內最高水平之一。

我們為確保領先的安全文化、提供的服務及工作滿足感而作出的多項培訓及發展投資如下：

- 我們每年在馬尼拉及大連的船員中心舉辦至少四次培訓講座。通過此等為期兩天的活動，我們與本集團的「船上經理」合作加強本公司政策、常規及價值觀、審視監管變動及行業發展、分享安全及導航相關經驗，以及分析行業事故，並在我們的船員及管理人員的參與下訂立預防措施。

4個 2016年舉行的培訓講座
(2015年：4個)



- 我們為所有海上人員舉行經加強內容的職前簡介會。
- 我們經驗豐富的船長及總工程師自願於岸上假期期間，為本集團同時於岸上休假的海員培訓。



- 我們的高級船員經理於評估期間審視所有員工的培訓需要，以確保辨別及彌補技能上的差距並提供進一步的發展培訓。
- 我們自2005年於中國的船員中心舉辦高級船員招聘和培訓計劃，並分別於2010年及2013年起於菲律賓和香港的船員中心舉辦該計劃。
- 我們於每艘船上培訓一至四名高級船員。

2.0名 於2016年每艘貨船隻
駐有2.0名高級船員



- 我們僱用海事安全經理及培訓經理在岸上進行船隊安全檢查、導航審核及入職前簡介會，並向貨船人員提供海事安全及其他問題的岸上支援。

8艘

於2016年每8艘船提供
一名安全／培訓經理

- 除岸上海事安全經理外，我們安排八名船隊培訓經理定期駐守在我們自有貨船上，並為該船上的海員提供在職培訓。
- 我們的內部技術部於岸上為貨船人員提供意見及支援，以提高在海上營運的安全意識及確保我們提供一致的服務質素
- 我們審視意外及近乎失誤事故、分析根本原因，以及制定及採取預防措施，並跟我們的貨船溝通。



- 迅速向我們的貨船知會相關監管變動及行業發展的通訊。
- 每月向我們的船隊分享重要報告提示，包括貨船上過往的意外及受傷事故中汲取的教訓。
- 部分投資在船上、教室、透過電腦提供的非航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)的培訓，包括夥拍瑞典保賠協會提供的橋樑資源管理及於我們貨船上裝設的電子海圖顯示信息系統(Electronic Chart Display Information System, ECDIS)的模擬器定期訓練。我們之所以透過為岸上及船上經理提供的海事資源管理培訓(MRM Training)培養領導素質，是因為本集團的安全管理系統是否行之有效得依賴我們經理接受訓練的技能及彼等如何在海上、岸上及船岸接口執行有關安全管理系統。
- 我們的船員會議、培訓研討會及船員實習生計劃為船隊提供清晰的晉升等級路徑。



岸上人員

我們投放資源於各級岸上員工的培訓及領導發展，令生產力、參與度、忠誠度及員工保留率得以提高，並為我們的接班規劃鞏固基礎。此岸上投資大致採取以下形式：

- 舉行獨立課堂及研討會培訓
- 在職培訓、實地考察及公司參觀
- 為年輕行政人員提供課程
- 社會及團隊建立活動以提高團隊合作精神和建立團隊文化
- 為極有潛力成為未來領袖的員工提供領導及管理培訓
- 使用專門管理工具的培訓
- 使用集團的內聯網連接、即時訊息及支援實時信息共享的網上視頻

本公司為岸上人員的培訓及發展預備大筆預算，其中超過半數人員每年一般會接受當地培訓員或國際領先商學院提供的某種形式的外部培訓。

48% 員工於2016年
接受外部培訓
(2015年：55%)



關鍵績效指標B3.1
按工作類別的受訓僱員百分比



近年來，我們招聘的國際畢業生及對其他年青人才的培訓使我們的團隊擁有充滿熱誠的行政人才。他們現於世界各地的辦事處發揮所長。於2016年，12名青年參加為期三個月有規模的學員計劃。學員輪流於各部門工作，包括航海、參觀船塢、了解我們的船運代理、貨船經紀及客戶，以深入汲取乾散貨運各方面的經驗。

12.5名 每名僱員的受訓(平均)時數
12.5 (2015年：不適用)

12名 招募12名畢業生及
其他年輕人(2015年：3名)



關鍵績效指標B3.2
每名僱員的平均受訓時數

勞工標準及工作環境

透過我們對我們船員培訓、安全、激勵及整體工作滿足感作出的承諾，我們受惠於增加挽留高質量及忠誠的海員以及安全操作。

我們的勞工標準、人權常規及工作環境堅守本公司貨船貿易及當地辦事處的所有公約。

我們的勞工政策及最低標準乃參照國際勞工組織(ILO)的公約釐定，而國際勞工組織為聯合國的專責部門，負責促進海員及其他工人獲得良好工作條件的政策。

國際勞工組織內與海員相關的公約獲中國及香港追認，並已彙入一份條理統一的單一文件——2006年海事勞工公約(Maritime Labour Convention 2006)。該公約已於中國及香港通過，並已彙入香港船旗國法例下的香港法例第478章《商船(海員)條例》及其他條例。因此，我們須強制於懸掛香港旗的乾散貨船遵守該等條例。

在未有追認國際勞工組織公約的船旗國，我們仍藉著與國際運輸聯會(International Transport Federation (「ITF」))的聯盟海員工會訂立集體談判協議(Collective Bargaining Agreement (「CBA」))，自願遵守該等公約的規定或甚至更嚴格的規定。太平洋航運曾積極參與草擬現時香港船旗國集體談判協議，有關協議適用於ITF下所有僱用海員的香港僱主。



我們於2016年更新船隻通訊服務，並加強數據傳輸KVH mini-VSAT的衛星寬頻服務以便進行近岸的船員培訓及支援，讓我們的海員與親友保持聯繫。



層面B4(勞工標準) 一般披露

海員權利法案

2006年海事勞工公約(MLC)為國際勞工組織(ILO)國際協議，公約訂明海員獲得良好工作條件的權利。

2006年MLC篇幅超過100頁，為海員以下的工作及生活條件的幾乎每個方面訂立最低規定：

- 免受強迫勞動
- 最低年齡
- 防止童工
- 就業條件
- 工時及休息時間
- 職業安全及健康
- 健康保護及醫療
- 支付工資
- 年假及遣返
- 起居飲食及膳食
- 社會保障
- 集體談判權利

我們對ILO公約及CBA條款的遵守，是受到港口國監督執行的審查



層關鍵績效指標B4.1 審視有關僱用員工的措施以避免 童工／強迫勞動



關鍵績效指標B4.2 發現童工／強迫勞動時採取的即時措施



在岸上，我們的辦公室堅守當地所有相關的工作場所健康及安全以及相關守則，為僱員提供安全舒適及促進生產力的工作環境，包括良好照明及空調，以及符合人體工學設計的工作站。

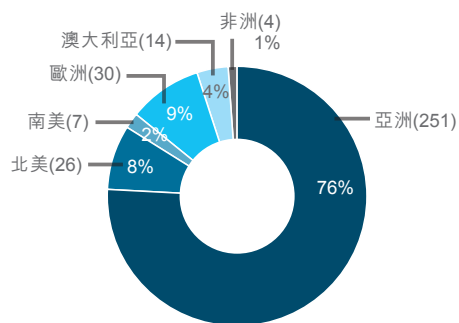
我們鼓勵員工在家庭生活與工作之間取得健康的平衡。

我們透過公司通訊、通報、團體會議、開放政策及在使用內聯網、即時通訊及視頻會議系統等多種保持聯繫的方式，維持僱員的參與度。

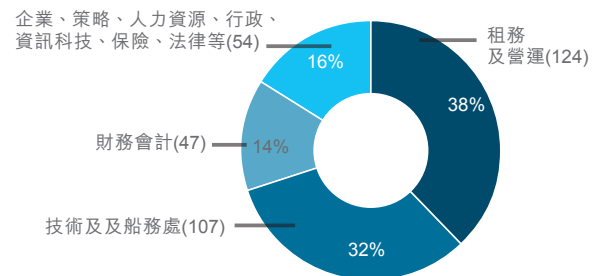


層面B1(工作條件) 一般披露

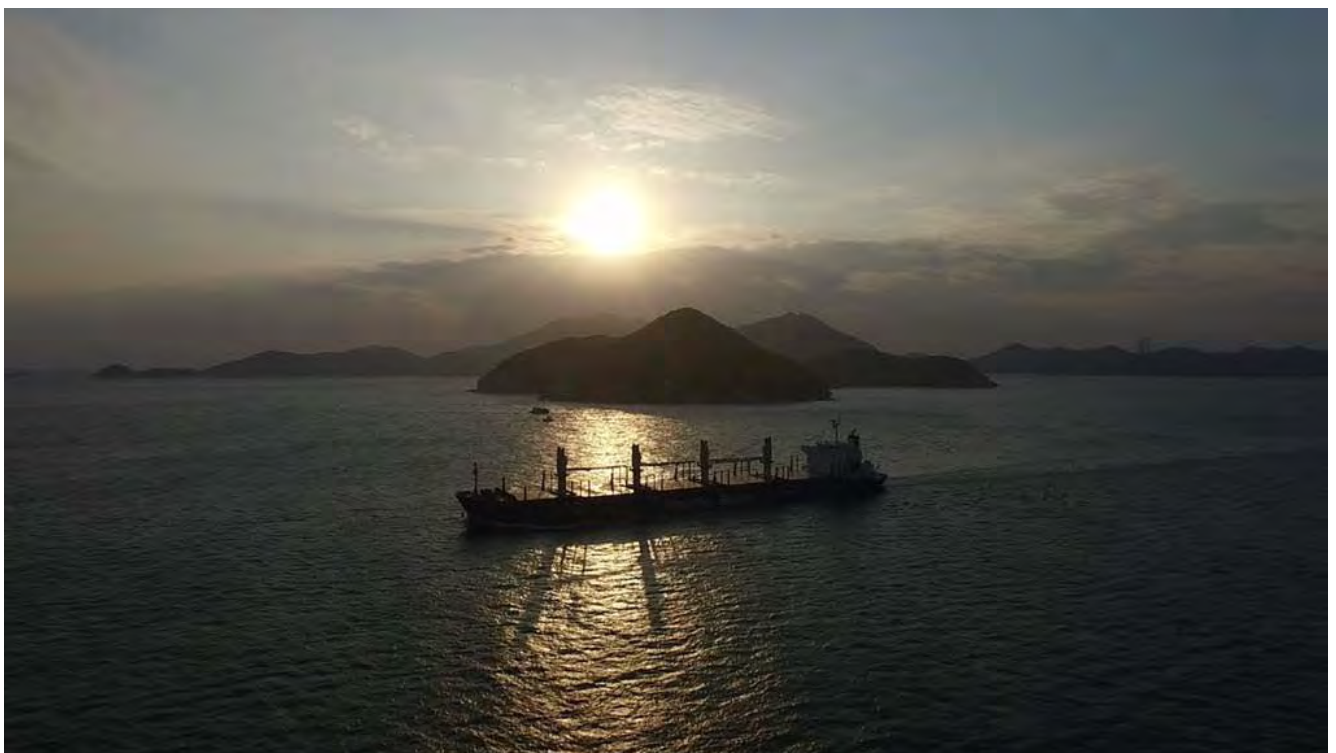
按地區的岸上員工



按職能的岸上員工



關鍵績效指標B1.1 僱用的勞動力



多元性及平等機會

我們為員工的多樣性感到自豪 — 包括27個國籍的岸上人員(兼行政人員)在文化及年齡上的多樣性。

我們岸上勞動力的性別及年齡分佈平均。

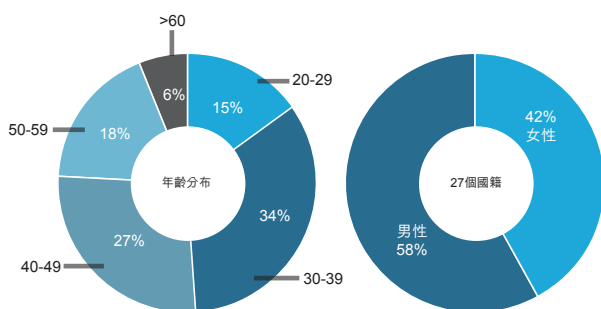
31%的岸上人員於太平洋航運工作超過10年，足證他們在不斷擴展中的太平洋航運獲得極大的工作滿足感。

管理人員及船員的高留職率反映我們能為海員在工作上提供滿足感。

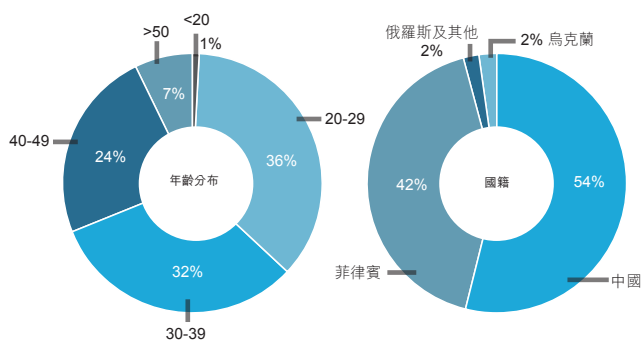
我們提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，並重視不同的意見及文化。



330名岸上人員



3,000名海員



80% 岸上員工留任率
(2015年：80%)

23% 參與股權長期獎勵計劃的岸上員工比例 (2015年：36%)

31% 岸上員工於太平洋航運工作超過十年

92% 管理人員留任率
(2015年：90%)

87% 整體船員留任率
(2015年：84%)



關鍵績效指標B1.2
僱員流動率

負責任的業務方式

為達到我們的願景、使命及目標，我們一直尋求應用健全及國際公認的商業道德及原則。

我們的業務原則涵蓋一系列原則及特點，以盡量加強本公司與其持份者之間的信任、尊重及友誼，突顯我們公平及負責任的營商手法。

我們的願景、使命及業務方針

我們的願景是成為乾散貨船東／營運商的翹楚，以及客戶及其他持份者的首選理想夥伴。

我們的使命為透過不斷優化集團的業務模式、服務及所有經營守則，成為業界的翹楚。

導引我們業務方針的原則：

- 對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
- 履行承諾，深信建立長遠關係的價值遠勝短暫的利益
- 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務，並積極尋求能方便客戶的簡單快捷的營商方式
- 視太平洋航運全體人員為企業大使，並致力齊心追求卓越及成功的目標
- 採取可持續的經營方針，提倡高水平的安全及環境管理
- 提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，並重視不同的意見及文化

反貪

我們的操守守則禁止我們的員工提供或接受賄賂或從事欺詐、偽造、共謀、反競爭行為或其他貪腐形式。



宗 涉貪行為案件

我們規定我們的員工全面遵守工作所在地的反貪法律，如規定我們總部的員工遵守香港法例《防止賄賂條例》。我們全球各地的所有員工亦須遵守類似的其他反貪法律（如《2010年英國反賄賂法》）。

我們為香港員工輪流安排由外部培訓員負責的反貪研討會。

我們於2016年、現在及過往從未涉及任何涉貪行為的訴訟案件。



層面B7（反貪）
一般披露



關鍵績效指標B7.1
涉貪行為訴訟案件的數目

舉報

我們致力排除不誠實、非法或歧視行為的工作環境。這方面的工作，包括於我們的內聯網（就岸上人員而言）及於公司網站（就外部持份者而言）提供檢舉程序，使內部船員、岸上工作人員及外部持份者以私穩保護的渠道，舉報他們所重視及關注的事項。



關鍵績效指標B7.2
防範措施及舉報程序

反共謀行為

我們在競爭激烈及分散的市場下經營，但我們不與競爭對手共謀或以隱蔽方式與競爭對手合作以獲得不公平的定價優勢。基於本公司的乾散貨船隊的規模及市場份額和乾散貨運輸業務的性質，我們所參與的業務並未有違反任何市場的競爭規則。

制裁

本公司的貨船於全球營運，我們從事的行業符合國際法律，並不違反國際貿易制裁或相關地方或國家法律。

客戶不得託運非法貨物於我們的貨船上。旗下的環球租船組織遵循「認識您的客戶及彼等業務」的關鍵規則，而這規則加強我們對他們貨物的了解。

我們的客戶主要為我們熟識信譽良好的藍籌機構。對於較新的潛在客戶，我們會尋求彼等的背景、口碑及推薦信，或正式的交易對手風險評估，以確認他們並沒有出現於美國、英國、歐盟及聯合國制裁名單上。

我們亦考慮到航程起點及目的地，並監察世界各地的制裁層次，以免遭受刑事處罰的風險。

此外，我們亦有若干的安全網，以保障我們從事的業務沒有違反相關法律。更重要的是，倘若客戶的貨物或貿易違反制裁，銀行是不會向該客戶提供信用證或融資，或以其他方式與該客戶進行交易，因此亦防止該客戶與我們執行貨運合同。第二重的安全網是出現於貨物及／或貨運發票的交付前，銀行系統會自動審查交易中所涉及的國家及對手，方進行交付。

我們瞭解公司的客戶及其業務，並堅守地方、地區及國際海事法律的貿易常規。

負責任的採購

太平洋航運管理系統手冊中規定，除部分特殊情況外，我們向認可的供應商購買船隊的補給品及備件，亦會定期在選用供應商前作出審查和用後檢討。

我們選擇及決定會否長期選用供應商時，非常著重我們對其及旗下產品的職業健康、安全、品質及環保方面的評估結果。

我們規定供應商及分包銷商的審核標準例子包括（如適當）：

- 認可國際標準的認證
- 監管機構的批准
- 授權代理或原設備製造商；及／或
- 信譽良好的機構（如International Ship Suppliers Association (ISSA)或International Marine Purchasing Association (IMPA)等）的會員資格



層面B5（供應鏈管理）
一般披露



關鍵績效指標B5.2
聘用供應商的有關慣例



於2016年，由我們採購部經審核的供應商數目約240家，其中超過160家於2016年被評估或被重新評估。



關鍵績效指標B5.1
供應商數目

同樣地，我們只從信譽可靠的供應商採購燃料，其中大部分與我們已建立長期合作關係。我們透過網站搜尋及通過我們的聯絡網絡以及船用燃料及航運業內的其他資源，每年對我們燃油供應商的財務狀況至少審查一次。

我們從每家單一供應商採購的年度燃料需求不超過總需求的30%。我們於2016年的燃料需求，超過80%採購自11家大型燃料供應商，其餘的從約15家較小的供應商於較遍遠的港口以當時市價採購。

240個 供應商
(2015年：280)

26個 燃料供應商
(2015年：27)

獲得多個海上安全及優質服務的獎項

我們的技術部的歷史可追溯到太平洋航運集團成立之前，不少技術部的員工任職於當時怡和集團轄下的船舶管理公司，並於2000年繼太平洋收購該公司後一併加盟太平洋航運集團。憑藉我們技術團隊的綜合經驗、安全至上的精神，以及太平洋航運管理系統奉行的審慎規則及守則，我們榮幸能成為技術、安全、質量及企業社會責任管理最佳常規的管理人。本公司亦經常在該等領域以及企業管治及投資者關係等範圍所兌現的承諾及表現而獲得同業的認可。

在2016年，我們榮獲三個環球及地區業內獎項，包括：

Lloyd's List Global Awards 2016

- 安全大獎

2016年Seatrade亞洲海事獎

(Seatrade Maritime Awards Asia)

- 安全大獎

Lloyd's List Asia Awards 2016

- 最佳乾散貨營運商年度大獎

香港海事處頒發

- 港口國監督執行檢查的卓越表現獎



近年值得注意的其他獎項包括：

- 2015亞洲卓越表現大獎最佳企業社會責任大獎
- Lloyd's List Global Awards 2014及IBJ Awards 2013安全大獎
- Lloyd's List Asia Awards 2011 年度船舶經理獎及環保獎
- Lloyd's List Global Awards 2011及IBJ Awards 2012環保獎
- Lloyd's List Global Awards 2011年度海員獎（朱乾淳船長）
- 香港海事處頒發港口國監督執行檢查的卓越表現獎（過去九年第八度獲獎）
- BIMCO Awards 2014年度航運公司
- Lloyd's List Awards Asia 2015及Global Awards 2013貨船經營者獎

www.pacificbasin.com

公司 > 獎項及成就



環境



利用自然資本

船運服務產生的氣體排放及廢物棄置為影響環境的主要因素。差不多全部此等排放物在海上及岸上均受管制，並於國際之間、地區及地方的司法權區全面執行有關的規定。

我們在減低業務對海、陸、空的污染乃責無旁貸，太平洋航運管理制度的設立旨在為量度及持續改善我們船隊營運各方面的表現，其中包括對環境排放。

我們的環保理念：以致力作為航運業內率先負起環保責任的船公司為中心點。

我們透過海上及岸上的環保計劃及措施以作環境管理，尤其透過採取措施以減少大氣排放、海洋排放及資源消耗，將我們對環境造成的影響降至最低。我們採用以下方法達到目標：

就我們的業務採納環保技術及實務方案

於海上及岸上執行較法例規定嚴格的環保措施

儘管相對較低的環境效益，提倡其他較小規模的環保措施，因我們相信集腋成裘的道理

- 減少業務對環境影響的方法之一為有效營運設計及裝備符合效率的現代貨船
- 透過主要在低潮時購入新建貨船及現代二手貨船，以最佳及高效設計並配備最創新技術的新型或現代貨船革新船隊，減少大氣排放及海洋排放。
- 同樣地，透過技術改進改造現時運行的貨船，減少大氣排放及海洋排放，並採取營運措施盡量減少貨船的燃料消耗及氣體排放。
- 在海上及岸上員工的環保措施包括培訓及減少電、水及其他材料消耗的政策及做法及推行回收計劃。
- 我們的政策及方針旨在推廣環保意識、授權環保活動，及於貨船貿易及工作場所中推廣類似活動。
- 我們船隊改善環境的第一步是監察、量度及分析我們貨船的排放及棄置，由此可評估及採取措施，如透過改進技術及改善營運的表現，以減少對環境的影響。



層面A1(排放物)
一般披露

履行環境責任

誠如第12頁  概述，貨船航行必須消耗多種資源，同時產生對環境造成不利影響的排放物。我們採取整全方法減少我們業務對大氣、海洋及陸地的影響。我們在岸上及海上所使用的太平洋航運管理制度符合強制性的國際安全管理(ISM)規則，並獲Lloyd's Register質量監管體系(LRQA)認證一系列自願性標準，包括認可我們的環保管理系統ISO 14001：2004。我們使用關鍵績效指標追蹤我們在環境管理制度的效能。

環境責任

我們力求將大氣排放、資源消耗及海洋排放對環境的影響減至最低

通過在海上及岸上採用節能及環保的貨船設計、技術及常規。我們為減少環境影響而採取的重大措施概述如下。



大氣排放及燃料效率

我們用於減少排放的主要措施及技術包括：

高燃料效益的營運措施

- 經升級的調適自動導航系統就負載特性及天氣狀況作自動調較，以減少不必要的舵擺及改善航線。
- 我們自訂的航速計劃(Right Speed Programme)以當時的貨船租金及燃料價格為基準釐定最佳的航行速度。
- 我們遍制有效的船隊航程，並配合具燃料效益的航程計劃，縮短壓載航程，從而節省燃料開銷。

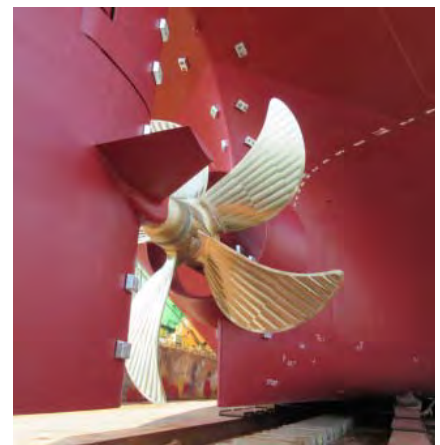
改良船體及推進器的水力推進

- 安裝螺旋槳螺帽葉片改良推進器的水力推進，從而提升燃料效益及減少排放量。

- 在較大的船體面積使用防污油漆，以即使在貨船滿載時減低水流阻力及提高燃料效益。
- 利用電腦輔助計算及定時監測船體狀況，以優化船體管理。
- 持續革新船隊引進具高燃料效益設計及機械的貨船，從而降低燃料消耗。

提升引擎性能

- 燃油燃燒催化劑令燃燒過程完整及更潔淨，從而節省燃料及減少引擎檢修次數。
- 利用電腦輔助優化汽缸潤滑及機器檢查間距可減少燃料及潤滑油消耗。



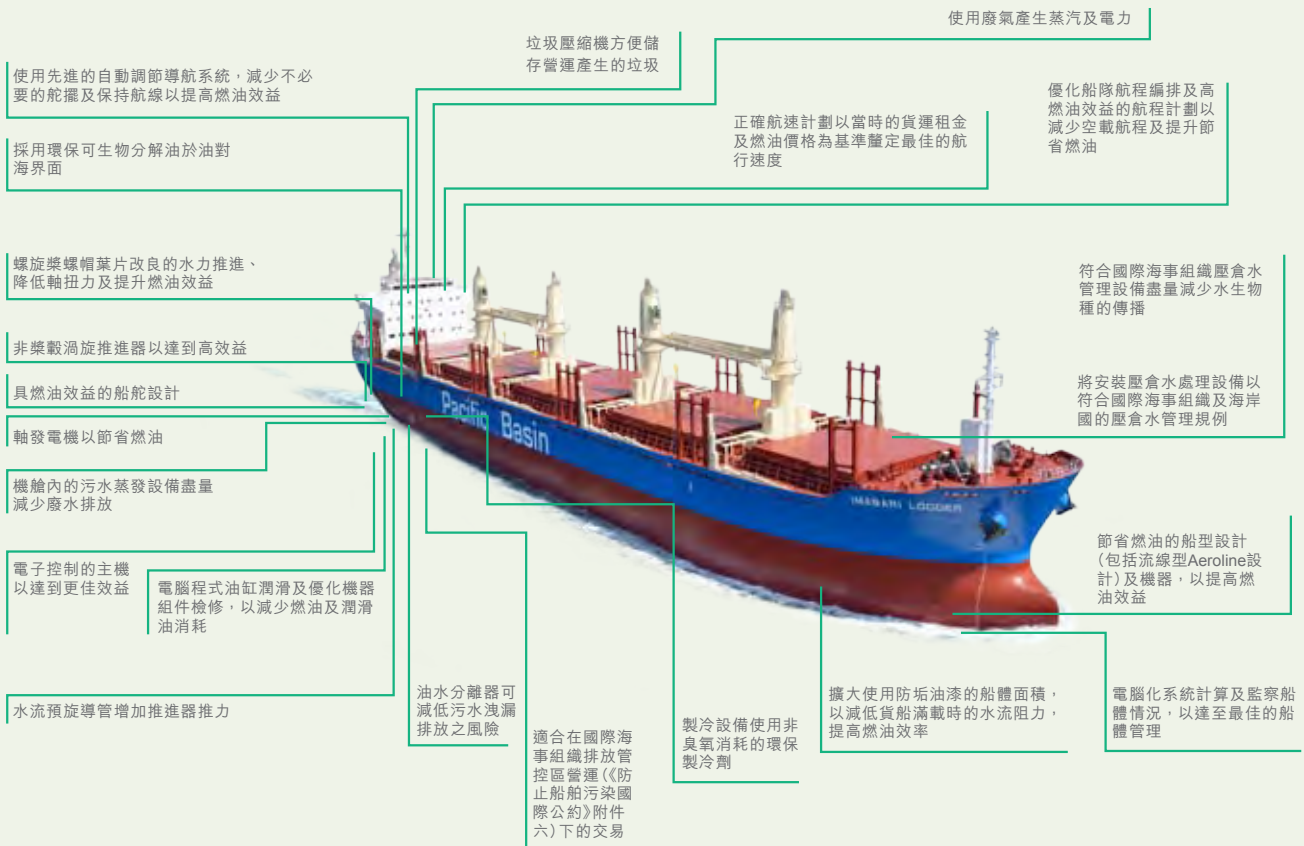
關鍵績效指標A1.5
減排措施



關鍵績效指標A2.3
能源效率措施



環保特點



2016年二氧化碳排放表現

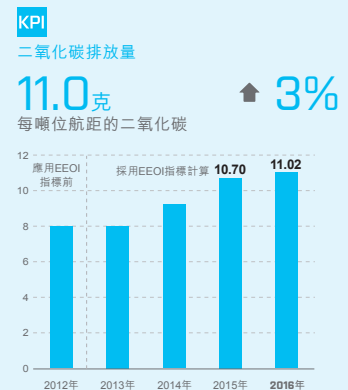
透過以上提到的技術及營運措施及我們大型現代化船隊的整體效率，是為業界碳排放最低之一。

我們的目標是盡量加大每噸耗用能源的載貨量。

按適用於新行業標準貨船的能源效能營運指標(EEOI)計算，我們的船隊於2016年的二氧化碳排放量增加3%至每噸位航距11.02克。有關增加因我們根據現行貨船租金及燃料價格訂立的航速計劃Right Speed Programme令我們貨船的平均航行速度上升。隨著船隊

效率因新建造貨船交付而上升，部分抵銷有關排放量的增幅。我們沿用多年前實行的技術及實務方案，致力減少燃料消耗及污染物排放，並藉著已交付的高燃料效益設計貨船，減少對環境的影響。

於2016年，我們為營運中的船隊增加了6艘新購置現代貨船。截至2016年12月31日，我們自有貨船的平均船齡為8.5年。本公司在2017年年初獲交付4艘新建造貨船，而令還有3艘新建造貨船將於今年中旬前交付且加入我們的自有船隊。而所有貨船均具高效益，設計並切合我們業務需要。



海洋排放及廢物管理

我們以盡量減少海洋排放及廢物的主要措施及技術包括：

減少海洋排放

- 採用符合國際安全管理標準的安全管理系統，制定嚴格的系統監控及程序保障措施，以防止洩漏燃油的事故
- 採用油水分離器，減低污水洩漏的意外
- 制定遵守國際海事組織壓倉水管理公約的壓倉水管理計劃，制定嚴格的壓載作業常規，以盡量避免海洋生物不正常的遷移。
- 使用含殺菌劑的油漆，同時繼續留意更環保油漆的發展

完善廢物管理

我們船上的垃圾壓縮機方便儲存營運時所產生的垃圾（不包括廚餘及殘餘貨物），以待上岸棄置。



層關鍵績效指標A1.6

廢物處理及減低產生排放的措施

2016年海洋排放、污染及廢物管理績效

我們以實現零污染事故為目標。

我們的自有船隊於2016年共31,700日的貨船日數中，並無任何海洋污染事故（2015年：無違例的海洋污染事故）。此項《防止船舶污染國際公約》績效顯示太平洋航運管理制度的效能及我們的海員的高度專業水平。

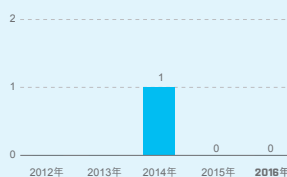
KPI

環境污染事故

0宗

事故宗數

➡ 0



岸上環保工作

我們藉著改善各地區辦事處的可控制環境元素，以合理的方式減少對環境的影響。

定時發布指引及通訊，並於各辦事處推行以下政策及實務：

- 節約用電、食水及物資
- 回收辦公廢料

透過量度及統計香港總部的排放物及能源消耗，太平洋航運獲得世界自然基金會頒發低碳辦公室計劃銀色標籤。

於2015／2016審核年度，我們對環保的工作成果進行了一次獨立審核，結果顯示香港辦事處（為我們59%岸上員工的工作地點）的二氧化碳排放量為1,067公噸(2014／2015年度：1,329)。

在採取以下多項措施，香港總部於2016年的碳排放減少20%，減至每名僱員排放5.3噸二氧化碳。

- 併棄10個電腦伺服器；
- 使用更多Skype視頻會議以減少乘飛機公幹的需要；及
- 由乘坐商務機艙轉至經濟機艙。



20% 香港總部的碳排放
減少20%



我們於岸上及海上執行的太平洋航運管理制度，符合強制性的國際安全管理(ISM)規則，並獲Lloyd's Register質量監管體系(LRQA)認證一系列認可我們環保管理系統的自願性ISO 14001: 2004標準。

我們循以下途徑披露二氧化碳排放量數據：

- 香港環境局的香港上市公司碳足跡資料庫(CFR)；及
- 香港品質保證局為恒生可持續發展企業指數系列作出的可持續發展評級及研究。



Hang Seng Corporate
Sustainability Index
Series Member 2014-2015

社區



利用社區及關係資本

我們明白到作為責任企業的營運商應盡在社區的義務，並致力確保社區與太平洋航運享有共同利益。我們以多種途徑融入及貢獻社區，力求支持社區及我們較長遠的可持續發展。

為實現此目標，我們：

- 定期與持份者、航運業界和與我們所在地及當地司法權區相關聯的組織溝通；
- 確保我們的辦事處符合司法權區的法律及規例；
- 留意我們的業務活動對社區及持份者的影響；
- 舉辦活動及捐款支持有需要的社區及與我們業務有緊密聯繫的公益事業，尤其是海員福利組織；及
- 支持及贊助僱員融入他們及太平洋航運所工作及居住的社區，以及參加與航運業相關的團體及協會。

我們作為責任企業的營運商應盡在社區的義務，身體力行支持社區內可持續發展的項目對太平洋航運來說是相當重要的。我們持續撥捐並積極參與公益事業，其中大部分涉及海員及其他由員工自發的福利事務。



層面B8（社區投資）
一般披露



關鍵績效指標B8.1
專注貢獻範疇



關鍵績效指標B8.2
貢獻的資源

海員社區

作為華籍海員最大的外國僱主之一及擁有一定菲籍海員數量的僱主，我們大力投資於位於大連、馬尼拉及香港的招聘中心及培訓課程。我們主要的社區捐款涉及海員福利事務。

- 我們的人力資源總裁為Sailors' Society的亞洲區大使，我們亦支持這間專為全球海員及其家屬的福利服務的組織。海員在海上生活並不容易，也為航運事業付出不少功勞，因此我們藉著亞洲區大使的角色大力支持並推動支持區內船員的福利事業；
- 我們於2016年的捐款及贊助善款，包括向Sailors' Society及香港海員傳道會逾55,000美元的捐款；
- 我們贊助Sailors' Society於馬尼拉使用的小型巴士，為當地所有海員提供免費交通服務，亦方便馬尼拉港口牧師登船舉行彌撒；



- 太平洋航運連續十二年完成了長達100公里的樂施會毅行者活動，以支持樂施會的扶貧計劃。
- 我們位於美國的員工亦為國際非牟利組織Dress for Success出一分力，支持婦女在職場上的地位。



在港口進行貿易的貨船

我們的貨船在全球各地航行，船員及貨船，無論駛經任何地方均是太平洋航運的大使，因此我們：

- 嚴格遵守適用環保法例的規定，從而減低我們對所到的城市、城鎮、港口及海岸線所帶來的影響；
- 於處理船務時展示純熟的航行技術及專業營業操守；
- 擔當奉公守法的訪客，懇切招待登船的訪客，凡事皆盡顯太平洋航運人員的特質；及
- 與到訪地區的港務局、代理及其他持份者建立及維繫良好關係。

樂於聆聽在靠泊港口工作的搬運工人、港口操作員及其他持份者的意見，使我們成功融入社區的一種方法。本公司在2016年收到的嘉許中包括以下兩則：



「我們對貨船於Longview及Coos Bay兩個港口展示的专业禮儀、合作和好客的水平表示讚賞。當有問題出現時，有關船員即毫不猶豫迅速處理。太平洋航運船隻一向如此，然而，這隊船員特別出力使運作順利。我們期待這艘貨船及這隊船員再次到訪Longview或Coos Bay。」

美國Longview及Coos海灣搬運工人國際碼頭與倉庫工會

「全賴贊助商解囊相助，我們方可繼續向受助者施以援手。我們繼續提供非牟利服務，需要大家共襄盛舉和得到業界對我們為有需要海員謀求福祉的認同。」

The Sailors' Society



於2016年，我們的貨船曾停泊於 **716** 個分布於 **95** 個國家的港口。



「其船長、總長和船員均是我們曾合作的船隊中最專業的。有關運載過程暢順，很高興我們於阿拉斯加州科迪亞克的業務與他們合作，並歡迎他們在任何時候再次到訪我們的港口。」

阿拉斯加州科迪亞克(Kodiak)客戶

香港社區

我們在香港設總部及上市，自有的乾散貨船懸掛香港旗，並活躍於本港的航運社會服務。本公司是香港船東會執行委員會、香港海事處船舶諮詢委員會及香港海事處海員海員諮詢委員會的成員。我們亦支持香港各海事及相關福利事宜。

- 香港海事博物館 — 自香港海事博物館於2003年成立以來，我們一直給予支持，亦是其新推行「社會企業責任聯盟項目」的夥伴，藉此將博物館所舉辦的計劃及活動與我們航運業及香港社福界所重視的企業社會責任相配合，發揮相輔相成的作用。

公眾及教育活動於2016年進一步增加，蒞臨參觀該館的常設展廳升近一倍至181,000人，（包括逾20,000名學生及社區團體訪客）。除於2016年因增設重大的新置展品和禮品而經擴大的常設展覽外，該館並安排特別展覽及活動。2016年最觸目的特別展覽包括「陶冶之路」— 從學術角度探討中國與西方之間於十八及十九世紀的陶瓷貿易。

同年，香港海事博物館設立了先進的橋樑模擬器。我們不時探訪博物館及利用其展品作為教材，以提高我們所培訓年輕人員的質素。

- 香港航海週 — 我們經常支持「香港航海週」，提升香港年輕人對加入航運業的興趣。
- 航海教育 — 我們定期聘用香港職業訓練局轄下海事訓練學院的實習生，其中部分成為了我們的全職僱員。

- 我們的人力資源董事擔任香港船東會海事教育及培訓小組委員會副主席，協助政府及學術界之間的合作，加強宣傳香港海事教育，向香港青年人推廣航運事業。

- 獎學金 — 我們於2016年向香港理工大學提供額外兩項獎學金，資助三名學生完成修讀國際航運及物流管理學士課程。三位獲頒獎學金的學生現分別於香港、倫敦及溫哥華的太平洋航運任職，其中一名學生有望加入太平洋航運船隊。

- 支持聘用本地人才 — 部分貨船上聘用多名來自香港的高級船員，並自2013年於本地推行高級船員招聘及培訓計劃。

- 太平洋航運六人足球賽 — 我們於6月舉辦了第五屆太平洋航運六人足球賽，香港航運業界及相關服務行業公司派出了16支球隊進行友誼賽。太平洋航運連續第三年榮獲冠軍，同時令該體育盛事於香港航運業界中愈受歡迎。



- 珠江三角洲氣體排放管制 — 我們於2013年簽署並參與自願性的《乘風約章》計劃，該計劃達至香港立法規定，由2015年7月1日起，靠泊貨船轉用硫成份不得超過0.5%的船用潔淨燃料。這項有關規例首次在亞洲採用，使鄰近深圳港口（由2016年10月1日起生效）及其他主要珠三角港口（由2017年1月1日起生效）相繼採取類似標準。這預期可減少區內的空氣污染，並為香港與其他華南港口創造公平的競爭環境。



航運業

我們作為香港船東會及其他業界團體的活躍份子，會於立法者及各界人士就熱門話題及未來法例的國際對話中表達自己的聲音。

太平洋航運及其高級管理層透過成為以下相關行業組織，定期與同業及海事政府及監管部門溝通：

- International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo)；
- 波羅的海國際海運公會 (BIMCO)；
- 波羅的海交易所；
- 英國勞氏船級社 (Lloyd's Register) 亞洲船東委員會
- 日本海事協會 (ClassNK) 香港船主委員會；
- 英國勞氏船級社 (Lloyd's Register) 及ClassNK的技術委員會；
- Standard (Asia) P&I Club的安全防損顧問理事會；
- 香港船舶諮詢委員會；
- 於國際航運公會及國際海事組織(IMO)具影響力的香港船東會的執行委員會成員；
- 香港船東會小組委員會，如海事小組委員會及海事教育及培訓小組委員會；及
- 香港船舶註冊處顧客關係組。

於2016年，我們的一位高級管理層履新航運協會職務，他是我們的營運總管，獲委任為被波羅的海和國際海事理事會 (BIMCO) 董事會替代董事。



其他環境績效指標

以下的環境及社會準則旨在量化我們業務的主要氣體排放、廢物棄置及工作場所所帶來的影響。我們已累積了數年的有關數據，其主要顯示正常及有效率的運作。

	單位	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
一般						
營運的自有貨船(平均)	# 艘	46	61	80	84	87
運載貨物量	百萬噸	41	50	52	55	57
營業額	百萬美元	1,443	1,709	1,718	1,260	1,087
環境						
排放(自有船隊)						
海上						
能源效能營運指標(EEOI)二氧化碳排放指數 ¹	每噸位航距的 二氧化碳排放量	7.98	8.02	9.22	10.70	11.02
二氧化碳(乾散貨船船隊的範圍一排放量)	公噸	528,300	705,100	902,000	1,043,000	1,028,000
氟氯化碳(「CFCs」)	千克/月	0.50	0.58	0.45	0.30	0.46
岸上						
二氧化碳(總部辦事處產生的範圍二及範圍三排放量) ²	公噸	1,260	1,269	1,293	1,329	1,067
已購入的燃料(自有及租賃船隊) ³						
重燃料油	公噸	583,600	716,000	727,400	749,700	804,500
低硫燃料油	公噸	33,200	69,500	61,700	0	0
低硫船用汽油(及於2015年前購入的柴油)	公噸	10,100	11,500	20,600	69,200	78,000
廢物						
陸上垃圾	立方米/月/艘	2.61	4.03	3.57	2.63	2.97
海上棄置的垃圾(棄置食物+貨物殘渣)	立方米/月/艘	3.76	1.64	1.58	1.18	0.94
海上排放的引擎機房污水	立方米/月/艘	10.10	8.71	7.97	8.44	6.80
焚化廢油 ⁴	立方米/月/艘	3.21	2.53	2.26	2.14	2.23
《防止船舶污染國際公約》污染事故	#宗	0	0	1	0	0
社會						
工作環境						
岸上員工						
女性勞動力	%	42	41	42	45	42
岸上員工國籍分布	#名	30	30	31	31	27
岸上員工年齡分布						
20至29歲	%	17	16	17	14	15
30至39歲	%	33	31	32	35	34
40至49歲	%	27	26	29	28	27
50至59歲	%	17	20	16	18	18
60歲以上	%	6	7	6	5	6
岸上員工地區分布						
亞洲	%	63	62	68	74	76
歐洲	%	9	8	10	10	9
北美	%	3	3	4	5	8
澳大利亞	%	3	3	4	5	4
南美	%	21	23	13	5	2
非洲	%	1	1	1	1	1
海員(乾散貨船船隊)	#名	1,600	2,300	2,900	3,000	3,000
海員年齡分布						
20歲以下	%	2	4	2	2	1
20至29歲	%	37	35	37	33	36
30至39歲	%	31	32	32	33	32
40至49歲	%	22	21	22	25	24
50歲以上	%	8	8	7	7	7



關鍵績效指標A2.1
直接／間接能源消耗量

關鍵績效指標A1.2
溫室氣體總排放量

	單位	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
海員國籍分布						
中國	%	55	56	56	52	54
菲律賓	%	40	40	40	44	42
烏克蘭	%	2	2	2	2	2
俄羅斯及其他	%	3	2	2	2	2
岸上員工留任率	%	92	84	80	80	80
股份獎勵計劃下的岸上員工	%	40	37	36	36	23
海員留任率						
管理人員	%	78	81	88	90	92
整體	%	72	76	80	84	87
健康及安全						
事故頻率(TRCF)	每1,000,000 工時#宗	4.54	3.57	1.44	1.60	1.32
工傷事故損失工時頻率(LTIF)	每1,000,000 工時#宗	2.05	1.24	0.85	0.95	0.94
船員死亡率	#宗	2 ⁴	0	1	0 ⁴	1
每次港口國監督執行(PSC)的檢查出現缺失	#宗	0.8	0.4	0.91	0.91	0.74
PSC零缺失率	%	75	71	68	70	72
閃失事件報告	#宗	743	676	689	539	783
航行意外事故	#宗	2	3	0	0	0
發展及培訓						
岸上人員外部培訓	名%	51	32	57	55	48
海員／人員培訓講座	#個	5	5	5	4	4
每名安全及培訓經理負責船隻數目	#艘	6	6	6	7	8
每艘船隻駐高級船員數目	#名	3.0	3.7	3.0	2.4	2.0
供應鏈管理						
供應商數目	#家	195	200	220	280	240
燃料供應商數目	#家	42	32	38	27	26
反貪						
涉貪事件	#	0	0	0	0	0
社區投資						
贊助善款及捐款	千美元	16 (僅限捐款)	80	218	71	55

- ¹ 我們的碳排放量自2013年起按適用於行業標準貨船的能源效能營運指標(EEOI)計算。2012年的碳排放量乃根據較早前的二氧化碳指數方程式計算。
- ² 總部辦事處消耗及活動的排放氣體來源包括員工出入及乘搭飛機出差、空調、照明、電腦及辦公設備，以及紙張及食水的消耗(審核期間：2015年7月至2016年6月)
- ³ 我們於2016年購買更多低硫船用汽油(概無低硫燃油或船用柴油)，以符合我們的貨船經常營運的指定排放量控制地區所頒布的燃油含硫量不得超過0.1%的新排放條例。
- ⁴ 於2015年，一名未經授權進入貨艙的印度搬運工人墜地死亡事故被認為不屬於我們的責任範圍之內。於2012年的兩宗死亡事故與工作無關，其中一宗死於自然原因。

第12頁
我們的主要影響

我們貨船的主要投放物及排放物，以及我們的辦公室活動

A 本報告所載有關我們的EEOI指標及安全關鍵績效指標數據，乃根據行業標準量度或計算，並由Lloyd's Register質量監管體系進行了ISO9001、ISO14001及OHSAS18001認證的審核

香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引

我們多年測量及追蹤我們的企業社會責任績效的關鍵層面，我們符合聯合交易所社會管治報告指引索引的2016年披露規定及建議。

A. 環境

香港聯交所
環境、社會
及管治報告
指引索引
參考

參考	內容	參考及原因	頁碼
A1	排放物 一般披露		29
1.1	排放物種類及數據		12-13
1.2	溫室氣體總排放量		38-39
1.3	有害廢物排放量		38-39
1.4	無害廢物排放量		38-39
1.5	減排措施		30-31
1.6	廢物處理及減低產生排放的措施		32
A2	資源使用 一般披露		12-13
2.1	直接／間接能源消耗量		38-39
2.2	用水量（總計）	不適用，因我們的業務無需採購水	不適用 ^a
2.3	能源效率措施		30-31
2.4	採購用水問題	不適用，因我們的業務無需採購水	不適用 ^a
2.5	合計包裝物料	不適用，因我們的業務無需包裝物料	不適用 ^a
A3	環境和自然資源 一般披露		8-9
3.1	活動的重大影響		

B. 社會

香港聯交所
環境、社會
及管治報告
指引索引
參考

參考	內容	參考及原因	頁碼
B1	工作環境 一般披露		14
1.1	僱用的勞動力		23
1.2	僱員流動率		24
B2	健康與安全 一般披露		15
2.1	工傷數量及頻率		17
2.2	工傷導致的損失		17
2.3	採取的職業健康及安全措施		16
B3	發展與培訓 一般披露		19
3.1	按工作類別的受訓僱員百分比		21
3.2	每名僱員的平均受訓時數		21
B4	勞工標準 一般披露		22
4.1	審視有關僱用員工的措施以避免童工／強迫勞動		22
4.2	發現童工／強迫勞動時消除有關情況的措施		22
B5	供應鏈管理 一般披露		27
5.1	供應商數目		27
5.2	聘用供應商的有關慣例		27
B6	產品責任	不適用，因我們的業務並無製造產品或進行有關貿易	不適用 ^a
B7	肅貪倡廉 一般披露		25
7.1	涉貪行為訴訟案件的數目		25
7.2	防範措施及舉報程序		26
B8	社區投資 一般披露		34
8.1	專注貢獻範疇		34-37
8.2	投入的資源		34-37

備註：

- a) 由於我們為貨運服務業務，無需採購水或包裝物料，且無製造及／或銷售產品，因此我們並無交代香港聯交所環境、社會及管治主題範圍A2.2、A2.4、A2.5及B6。
- b) 粗體項目屬2016年「必須遵守否則須解釋」披露級別，而所有其他項目的披露級別僅為「建議」。

意見

感謝閣下對2016年太平洋航運企業社會責任報告的關注。我們歡迎閣下對這份企業社會責任報告內容表達意見，以助我們制訂未來的企業社會責任策略，以及提高我們的企業社會責任績效及匯報。

如有任何意見，請以下列方式向我們的企業傳訊團隊反映：

電郵：comms@pacificbasin.com

電話：+852 2233 7000

持份者意見調查

1. 以下哪項最能反映閣下與太平洋航運的關係？

- | | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| ☐ 股東 | ☐ 客戶 | ☐ 業界組織 |
| ☐ 債券持有人 | ☐ 貨船租賃供應商 | ☐ 非政府組織 |
| ☐ 潛在或過去投資者 | ☐ 供應商 | ☐ 政府部門 |
| ☐ 分析員 | ☐ 員工 | ☐ 其他持份者（請註明） |
| ☐ 銀行家／金融機構 | ☐ 媒體 | |

2. 閣下如何評價我們企業社會責任報告內容上的質量及披露水平／透明度？（5 = 優異，1 = 劣）

☐ 5 ☐ 4 ☐ 3 ☐ 2 ☐ 1

3. 請根據以下標準評價我們企業社會責任報告的內容及質量。（5 = 優異，1 = 劣）

內容適合持份者	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
內容平衡	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
內容清晰	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
可比性	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
重要／相關性	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
內容完整	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
可持續發展內容	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
內容準確	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
透明度	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
結構	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
設計及排版	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1

4. 閣下希望我們在未來的企業社會責任報告中闡述哪些現有或潛在的新方面？

5. 請與我們分享閣下對太平洋航運企業社會責任報告的任何其他意見或要求：

6. 從閣下作為太平洋航運持份者的角度，哪些有關可持續發展問題至為重要及至不重要？請評價以下問題對閣下的重要性。

5 = 至重要

4 = 重要程度高

3 = 重要程度中等

2 = 重要程度低

1 = 不重要

健康、安全及意外事故預防	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
反盜	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
員工敬業度與勞資關係	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
勞動標準及工作環境	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
多元性與平等機會	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
高度監管行業的合規性	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
發展與培訓	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
負責任的業務方式	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
負責任採購	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
反貪及舉報	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
反共謀行為	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
制裁	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
能源效益	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
海洋污染	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
碳排放	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
氮氧化物、硫氧化物排放	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
其他環境影響 (如壓倉水、其他海洋排放、 陸地排放及廢物管理)	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
岸上環保措施	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
海員社區	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
本地及相關社區	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
管理及管治常規	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1
業界與立法參與	☐ 5	☐ 4	☐ 3	☐ 2	☐ 1

7. 太平洋航運有哪些對閣下重要的其他有關可持續發展問題，以1至5級為標準，請評價他們的重要性。

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)



共邁遠途



2016 網上年報



所有報告可透過以下網址瀏覽
www.pacificbasin.com/ar2016



歡迎使用網上意見表格給我們提出建議

2016 年報



2016 企業社會責任報告





太平洋航運集團有限公司*



Pacific Basin

自2017年5月4日起，新辦事處地址為：
香港黃竹坑
香葉道2號
One Island South 31樓

電話：+852 2233 7000
傳真：+852 2865 2810

www.pacificbasin.com

* 僅供識別



請掃描此處進入本公司網站

請登入



概念及設計：accrueful.com
製作：資本財經印刷有限公司