



Pacific Basin



太平洋航運

2020年可持續發展報告

股份代號：2343

向每一位均是海上英雄  
的太平洋航運船員致敬

#WithYouForTheLongHaul



## 我們的海上英雄，在新型冠狀病毒疫情肆虐所引發的船員換班危機當中，堅守崗位，努力不懈，我們感謝每一位海上英雄並向他們致敬

全球各地政府為遏制新型冠狀病毒疫情所採取的措施仍然令船東極為艱難為船員換班和讓他們回家，導致數以萬計的船員於合同期完結後被迫滯留船上。我們繼續盡一切努力讓船員與家人團聚，如有必要，我們會安排貨船更改航道，高價購買機票讓船員回家，安排船員入住酒店作途中長時間停留和隔離。猶幸我們在最近數個月已經成功為許多船員換班，並安排他們返國。全賴船員的堅忍不拔和專業精神，再加上我們廣泛的業務連續性措施，我們得以在疫情期間繼續為客戶提供完善和無間的服務。



**113** 艘自有貨船  
在疫情期間繼續於海上營運



**4,000+** 名  
船員自疫情開始時便已在我們的自有貨船上工作



2020年完成  
**3,000** 次  
貨物運送

我們竭力呼籲及大力促請各地政府和有關當局尋求解決方案，讓船員能夠平安回國，而於2021年1月，太平洋航運簽署了《Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change》聲明，該聲明訂出四項主要行動，以促進船員換班和保持全球供應鏈持續運作：



The Neptune Declaration  
on Seafarer Wellbeing  
and Crew Change

- 承認船員為關鍵工作人員，並安排他們優先接種新型冠狀病毒疫苗
- 在現有最佳常規的基礎上，制定和實施高標準的衛生協定
- 加強船東和承租人之間的合作，以促進船員換班
- 確保連接各主要的船員海事樞紐之間的航空運輸

在我們不斷呼籲和致力讓船員回家的同時，我們日常的工作重點是維護船員在船上的健康、安全和福祉。我們在船上及岸上具有航海經驗的員工和管理人員繼續盡力為船員提供支援和鼓勵，即使他們因全球各地實施封城措施而未能上岸，仍能保持動力、得到欣賞、互相守望，發揮專業精神，全力以赴，並時刻恪守安全營運常規。我們亦為船員提升船上的消閒和運動設備，並提供心理健康支援。



我們由衷讚揚所有船員的忍耐和專業，及他們為本公司以至全球乾散貨運貿易所作出的不懈努力和不可或缺的重要貢獻。

#CrewChangeCrisis #OurHeroesAtSea #Keyworkers #BringThemHome #PacificBasin #WithYouForTheLongHaul

# 目錄

主席及行政總裁致詞	2
有關太平洋航運	4
本集團的可持續發展報告	6
本集團的可持續發展方針	8
我們的可持續發展策略及專注範疇	10
持份者參與及重要性評估	11
可持續發展管治	12
我們的資源及責任	14
環境	16
碳排放和燃料效率	18
其他廢氣排放、海上排放和廢物管理	25
海洋生物多樣性	29
綠色貨船回收	29
氣候變化風險	30
岸上環保工作	31
安全、工作場所與營運方式	32
健康及安全	33
培訓及發展	38
勞工標準及工作環境	41
多元化及平等機會	43
負責任的營運方式	44
供應鏈管理	47
社區	49
表現數據摘要	53
香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引	55
GRI準則內容索引	56



## 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](http://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，請參閱我們的公司網站的頁面註腳

2021年3月發布

# 主席及行政總裁致詞

2020年無疑是驚濤駭浪的一年，全球各地為遏制新型冠狀病毒疫情所採取的措施影響乾散貨運市場，對本集團的業務帶來實質的挑戰，亦對我們的員工，尤其是船員帶來切身的衝擊。

## 全球船員換班危機

憑藉一系列的業務延續性措施，我們的業務在疫情期間繼續全面運作，並正如客戶在年度調查的回應所稱，我們向客戶提供的服務依然完善及基本上不受干擾。

然而，世界各國政府就新型冠狀病毒疫情所設的限制令船東極難為船員換班和讓船員回家，導致數以萬計的船員於合同期完結後滯留在船上。我們繼續盡一切努力讓船員與家人團聚，最近數個月，我們已經成功為許多船員換班並安排他們返國。

**我們在岸上具有航海經驗的員工和管理人員繼續盡力為船員提供支援和鼓勵，即使他們因全球各地實施封城措施而未能上岸，仍保持動力、得到欣賞、發揮專業精神，全力以赴，並時刻恪守安全營運常規。**

封面內頁

我們的海上英雄  
全球船員換班危機



透過內部船隊管理強調以健康、安全、質素和環境工作為焦點

我們擁有一支富有創新思維、全面而世界一流的船隊管理團隊，匯聚技術運作、船隊人員和海上風險、安全和保安領域的專家，這對我們以至持份者來說均是巨大優勢。

首先，我們可以直接與船員接觸，確保他們受益於良好的勞工準則、工作環境和充實的事業發展。他們的福祉在疫情中得到集團的仔細照顧，我們亦相應加強為船員提供的岸上支援。貨船上的健康和安全的重中之重，並由我們在培訓工作上的投資、風險管理和太平洋航運管理系統所體現的政策和方式作支持。儘管全球船員換班危機帶來額外壓力，但我們於2020年的安全關鍵績效指標有進一步的提高，這對我們的船員和海事安全團隊來說是莫大鼓舞。

其次，我們擁有一支由大約115艘貨船組成，並由我們的內部船隊管理團隊管理的核心自有船隊，意味著我們可以更好地控制提供給客戶的貨船質素及服務可靠度。

再者，我們的專家確保我們充分承擔自身責任，持續減少旗下營運對環境的影響，在這個受到高度監管的行業中，緊貼和遵守所有相關的環境以及其他法例和法規。

## 遵守環境法規

國際海事組織之2020年全球性0.5%硫排放上限之法規已於2020年1月1日生效，而我們的船隊主要通過使用低硫燃料來遵守這規定。我們為貨船轉換燃料的準備充足，以確保合規並且向客戶提供完善服務，過程中並無遇到任何預期以外的重大營運干擾。我們擁有的超靈便型乾散貨船大多通過使用廢氣洗滌的硫淨化器來遵守這規定。

我們為遵守壓倉水管理公約，正安排所有自有貨船於2022年年底前完成加裝壓倉水處理系統，目前進展理想。

恪守不斷提升的減碳法規

國際海事組織的溫室氣體減排目標是於2030年前把國際航運業的二氧化碳效能提高至少40%（相對2008年），及於2050年降低業界的合計溫室氣體排放量的一半，以期望在本世紀內實現零碳圖景。

**我們力求於2030年前把二氧化碳效能 (EEOI) 提高40%，此目標與國際海事組織的一致，而我們的自有船隊的碳排放密度持續下降並朝著此目標推進。**

我們專責於優化減排工作的團隊在技術同事的支援下，將繼續研究和採用新的省油技術和營運常規，再加上我們正在推行的船隊現代化和善用措施，將讓我們能夠符合日趨嚴謹的排放目標和法規。

預計2021年6月，國際海事組織將釐清並最終確定新的政策、指標和目標，以推動航運公司採用新的短期技術和營運措施，利用新的現有船舶能源效益指數 (EEXI) 及碳排放密度指數 (CII)，實現國際海事組織的2030年碳排放密度目標。歐盟擬在2023年或更早的時間將航運業納入歐盟排放交易體系，從而對航運業實施歐盟本身的市場化減碳措施。

第24頁

國際海事組織推出的減少  
碳排放密度政策



我們亦密切關注航運業實現完全碳中和的長遠目標，這需要大規模生產綠色燃料、建立全球綠色燃料加油物流及開發零排放遠洋貨船。如要於2050年降低業界的合計溫室氣體排放量的一半並在此後實現零碳圖景，則需要在2030年前開始大規模採用商業上可行的零排放遠洋貨船。航運業界對如

何實現上述目標在2020年更受關注，我們正積極參與相關研討，包括參與「零排放聯盟」的定期工作小組會議。目前，由綠色氫氣合成的氨和甲醇在潛在航運燃料清單中居前列位置。我們正在密切跟進適合我們的潛在替代燃料和推進技術方案，並期待在有實際上和經濟上可行的選項以及合適的全球加油基礎設施可供運用時，採用新的燃料和推進技術。

在此之前，我們將繼續推進降低碳排放密度的舉措，包括維持我們的高裝載壓率，通過逐步換入較大型及較省油的現代化二手貨船而繼續將船隊現代化，並投資於省油技術和操作常規，如慢速航行、引擎調整、採用按天氣規劃航線的技術、水差和吃水優化以及許多其他航程優化措施。

**業界在短期內能夠或可以減慢現有貨船的航速以減少溫室氣體排放及改善盈利，以及一如我們目前的做法般，避免訂購仍使用傳統燃油引擎的新建造貨船。即將生效的 EEXI 和碳密度指標要求幾乎定必導致大多數貨船減慢航速。**

我們已通過購買香港電力公司一中電在印度之風電場及相關社區項目所產生的碳信用額以抵銷我們的全球辦事處及岸上營運於2020年的碳排放。接下來，我們將為商品客戶提供自願購買碳信用額的機會，以抵銷自2021年開始使用太平洋航運貨船運載其貨物所產生的碳排放。有關我們的減碳及其他環境舉措的進一步資料載於本報告第18頁。

**隨著全球減碳，太平洋航運將繼續運載非化石燃料商品，此類商品將會成為未來全球海上貿易的重要支柱。**

#### 經驗豐富、備受信賴的團隊

身處第四次推進器革命的前沿，新的環境監管和技術挑戰，將要求業界對相關議題有深切的理解並作出精明決策。我們的優秀團隊正好為我們提供所需的世界級專業知識，以應對這些挑戰。

我們的董事會於年內繼續發展，Daniel Bradshaw先生在期內退任，而莊偉林先生加入成為新任獨立非執行董事，帶來深厚的財務、管治及風險管理經驗。

正如我們的年報中所述，Mats Berglund先生已決定於2021年7月30日退休，他的離任將不會影響本公司的實力和對核心業務的專注、其優秀的團隊、高效的成本架構和清晰的策略。他的繼任人Martin Fruergaard先生目前是Ultragas的行政總裁，曾在馬士基集團歷任多項要職。董事會確信，憑藉Martin Fruergaard先生長久的海運經驗、卓越的領導能力以及對可持續發展工作的熱誠，在他的領導下，太平洋航運在小宗散貨分部的顯赫地位將繼續發展和壯大。

#### 讓業務可持續發展的有效平台

在2020年，我們提前遵守香港聯交所的環境、社會及管治指引的新要求，推行更正規的持份者參與程序，從而評估環境、社會及管治議題的重要性；我們制定並披露了有關環境關鍵績效指標的目標和實現目標的步驟；我們亦成立了可持續發展管理委員會，藉此進一步加強我們的可持續發展管治和董事會參與。可持續發展管理委員會由行政總裁、首席財務總監及六名來自不同職能部門的高級管理人員組成，向審核委員會報告，確保具有不同背景和專業知識的成員均能參與其中，確保我們的可持續發展策略能夠產生有意義的成效。

太平洋航運的持份者日益要求我們詳盡披露環境、社會及管治政策、實踐和表現的情況。與船舶融資業在2019年制定的《波塞冬原則》相若，主要承租人在2020年採用了《海運貨物租約》，致力跟蹤、評估和披露其航運活動的排放和氣候一致性。我們與銀行和承租人合作，以幫助確保他們在各自的框架內取得有意義的成果，我們亦樂於向他們披露我們的相關航程數據。我們亦向香港品質保證局披露全面的環境、社會及管治政策、實踐和表現數據，該局代表恒生指數有限公司評估香港上市公司的環境、社會及管治表現。

**於 2020 年，香港品質保證局給予太平洋航運 AA- 的可持續發展評級**

除了我們員工的素質、專業性和技術，我們還擁有一個穩健的、可持續的、以貨物為中心的業務模式，使我們能夠實現優於市場指數的貨船租金，我們在2020年做到了這一點，儘管上半年受新型冠狀病毒疫情影響的市場疲軟，但我們仍錄得正面的現金流。我們能夠成功渡過這段充滿挑戰的時期，並一如既往地為客戶提供卓越和完善的服務，同時維持財務穩健，足證我們多年來用心建立的政策和方針。這也加強了我們對未來準備的信心。

此報告的重點是披露我們如何在旗下業務的每個層面，由董事會以身作則履行我們對員工的安全及福利、道德營商操守及對我們業務所在的環境和社區應付的責任。太平洋航運作為航運業界規模及對未來抱有宏願的企業，我們致力承擔這些範圍的責任，有助我們的業務取得可持續長遠發展。



唐寶麟  
主席



Mats Berglund  
行政總裁




# 有關太平洋航運

## 太平洋航運是現代化小靈便型及超靈便型乾散貨船船東及營運商的翹楚

### 集團資料

-  總部設於香港並於香港上市
-  於全球營運約**250**艘可互換貨船的船隊
-  **4,100**名船員
-  **343**名於12個主要地點的岸上員工

### 以客為先

-  超過**500**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

- 對我們的客戶、員工及品牌充滿熱忱
  - 定必履行承諾
- 建立長遠的關係的價值遠勝短期的利益
- 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務
  - 為客戶提供簡單快捷營商方式
  - 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、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境

### 獎項

2020年香港ESG報告大獎

**卓越社會成效嘉許獎**

2020年香港會計師公會  
最佳企業管治獎

**金獎**  
在非恒指成份股公司  
(小市值)類別

2020年香港海事處頒發

**2019年港口國監督檢查  
卓越表現獎**



## 財務摘要

<b>營業額</b>	<b>稅息折舊及攤銷前溢利</b>	<b>基本虧損</b>	<b>小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入</b>	<b>超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入</b>
美元	美元	美元	美元	美元
<b>14.7億</b>	<b>185百萬</b>	<b>-19.4百萬*</b>	<b>7,860/日均淨值</b>	<b>11,140/日均淨值</b>
15.9億 (2019年)	231百萬 (2019年)	基本溢利20.5百萬 (2019年)	9,630 (2019年)	11,720 (2019年)

\*淨虧損208百萬美元包括減值



## 乾散貨船分部



### 小靈便型

25,000-41,999載重噸

靈活並可自行裝卸貨物的貨船

小宗散貨分部帶來地區、客戶及貨物多元化發展裨益，實現三角點貿易、高裝載率及提升破效能。我們的貨船有90%以上的時間載有貨物

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、25,000-41,999載重噸的小靈便型乾散貨船約6%

我們的貨運組合主要包括非化石燃料商品



### 超靈便型

42,000-64,999載重噸

**90%**  
裝載相對壓載

**90%**  
非化石燃料商品



## 其他資料

<b>營運中船隊</b> 小靈便型及超靈便型乾散貨船	<b>貨運量</b> 噸	<b>環球網絡</b> 辦事處	<b>曾停泊的港口</b> 港口及國家	<b>已航行</b> 海哩
<b>225艘</b> (2020年平均) 229艘 (2019年)	<b>69.6百萬噸</b> 67.1百萬噸 (2019年)	<b>12個</b> 12個 (2019年)	<b>804個/110個</b> 768個/110個 (2019年)	<b>11.9百萬</b> 11.8百萬 (2019年)
<b>聘用船員</b> 船員	<b>岸上員工</b> 員工	<b>接受培訓的岸上員工</b>	<b>船員留任</b>	<b>贊助及慈善捐款</b> 美元
<b>4,100名</b> 3,900名 (2019年)	<b>343名</b> 345名 (2019年)	<b>50%</b> 45% (2019年)	<b>88%</b> 87% (2019年)	<b>39,000</b> 85,000 (2019年)
<b>有記錄事故頻率 KPI</b> (TRCF)	<b>因工傷事故損失工時頻率 KPI</b> (LTIF)	<b>檢查缺失率 KPI</b> 每次檢查	<b>防止船舶污染國際公約 (MARPOL) 污染事故 KPI</b> 事故宗數	
<b>1.11</b> 1.56 (2019年)	<b>0.60</b> 0.71 (2019年)	<b>0.69</b> 0.74 (2019年)	<b>0宗</b> 0宗 (2019年)	
<b>所耗燃料</b> 噸 (船隊整體)	<b>所耗燃料</b> 噸 (自有船隊)	<b>二氧化碳排放量</b> 噸 (自有船隊)	<b>二氧化碳排放指數 (能源效能營運指標) (EEOI) KPI</b> 每噸海里的二氧化碳排放量	
<b>0.89百萬噸</b> 0.86百萬噸 (2019年)	<b>0.44百萬噸</b> 0.45百萬噸 (2019年)	<b>1.43百萬噸</b> 1.41百萬噸 (2019年)	<b>9.79</b> 10.49 (2019年)	

# 本集團的可持續發展報告

我們自2004年起於年報內匯報我們的可持續發展，更於2011年起作出更深入匯報，此乃我們第五份獨立的可持續發展報告(前稱為企業社會責任報告)。連同本集團網站的可持續發展內容，本報告記載我們主要的可持續發展措施及履行可持續發展方面的重點，集中講述集團業務及持份者重視的環境、社會及管治範疇。

透過年報及此可持續發展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。

此可持續發展報告披露我們2020年的環境、社會及管治數據表現，並敘述在這方面的基本資料，包括：(a)我們業務的主要投入及輸出，(b)我們履行可持續發展所採取的措施及(c)可持續發展的重要性、報告範疇及管治。我們現時亦披露了新環境關鍵績效指標目標，我們將根據這些目標來衡量我們的表現，這將有助於我們達到環境策略目標及監管要求。**KPI**

我們的可持續發展措施及報告依循着廣泛的策略目標，包括：



環境管理(自然資本)



安全、工作場所與營運方式(人力資本)



社區參與(社會及關係資本)



企業管治(社會及關係資本)



可持續發展營運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：

**ESG**

環境及社會  
可持續發展

**CG**

企業管治

此報告專注於我們的環境及社會可持續發展。我們於本報告第13頁概述我們的可持續發展管治計劃，亦分別在本集團年報  及網站  的管治一節詳述企業管治中的多個主題。

第10頁

我們的可持續發展策略及專注範圍



年報第38頁  
企業管治



## 可持續發展報告匯報框架

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》(於2019年12月更新)，並借鑒了聯合國全球契約及國際綜合匯報理事會的綜合匯報框架的指引及原則。本報告亦參考全球報告倡議組織(「GRI」)準則的核心選項編製。

我們多年來量度及跟進我們於可持續發展範疇部分的表現，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。

SEHK  
ESG

第55頁

香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引





## 範圍

本報告的範圍涵蓋我們業務重要的環境、社會及管治措施，該等措施減少我們對環境的影響、鞏固我們領先的安全文化、減輕安全及環境風險、增強工作滿足感及促進我們於營運社區內的負責參與。

此可持續發展報告的匯報範圍集中在我們的大部分核心乾散貨船船隊，其中包括我們在商業及技術上管控的自有貨船。

**113** 艘

我們於2020年營運的  
自有貨船平均數目



我們對這些自有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。反之，租入貨船的HSEQ、船員及其他技術管理層面，則不是我們的管控範圍。我們亦就全公司的員工的參與、社區措施及績效作出匯報。

**225** 艘

我們於2020年營運的  
自有及租賃貨船  
平均數目



## 報告原則

此可持續發展報告根據重要性、量化、平衡及一致性的報告原則編製。

## 報告期

此報告涵蓋2020年1月1日至12月31日的期間。

## 認證

我們的能源效能營運指標以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，並經DNV GL Business Assurance進行ISO 9001、ISO 14001及ISO 45001認證的年度審核。

## 政策及指引

本集團已製訂一系列有關加強我們在可持續發展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(員工；交易方)
- 舉報政策
- 工作場所常務政策概要
- 董事會多元化政策
- 反賄賂政策
- 私隱政策
- 社交媒體政策
- 限制交易政策

## 我們非常重視 閣下的意見



### 持份者意見表

我們歡迎 閣下對此可持續發展報告及我們的可持續發展方針提出意見。請掃描此二維碼以輕鬆存取我們的意見表格。

閣下亦可將對本報告、我們的可持續發展計劃或表現的問題、意見或建議透過以下方式發送給我們的可持續發展團隊：

香港  
黃竹坑  
香葉道二號  
One Island South 31樓  
電郵：sustainability@pacificbasin.com  
電話：+852 2233 7000  
[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)

## 綜合報告框架

在擬備本集團年報及可持續發展報告的過程中，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。

<https://integratedreporting.org>  
IIRC's International <IR> Reporting Framework



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。

# 本集團的可持續發展方針

## 可持續發展的企業方針

太平洋航運作為一所具規模的航運企業，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企業，我們致力承擔對這些資本的責任，而此乃關係到旗下業務的長遠可持續發展。我們相信該承擔及我們所採取的多項負責任措施代表著我們對可持續發展的承諾，有助提升我們的競爭力及加強業務的財務表現、聲譽、可持續發展前景及未來價值。

該等責任和關係是我們能專注履行策略目標之重要策略焦點事項的元素。我們對可持續發展的積極態度，已植根於我們的企業文化之中，並透過相關的政策和制度，融合於日常的業務營運及發展。

第11頁  
重要策略焦點事項 

年報第1頁  
共邁遠途 

## 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24頁
-  人力資本  
4,100名船員  
343名岸上人員  
我們的全球辦事處網絡  
12間辦事處，包括10家租賃辦事處  第15頁
-  社會及關係資本  第49頁
-  智能資本  第28頁
-  財務資本  第20頁
-  自然資本  第14頁

我們的願景  
成為乾散貨  
運行業的船  
東及營運商  
翹楚，以及  
客戶和其他  
持份者的首  
選夥伴

### 創造或保障價值的方法

- 優質的貨船
- 規模及靈活互換性
- 內部技術營運部門
- 團隊生產力
- 融入地區
- 面向全球
- 與持份者溝通及福祉
- 有效的業務模式及制度
- 周密的財務活動
- 環境責任

## 我們的願景、使命及業務守則

**我們的願景**是成為乾散貨船東及營運商的翹楚，以及成為客戶及其他持份者的首選夥伴。

**我們的使命**是透過不斷優化我們的業務模式、服務及所有經營行為，在我們的領域中做到最好。

我們的行為及舉措建基於以下的**業務守則**：

- 對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
- 履行承諾，並深信建立長遠關係的價值遠勝短期的利益
- 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務，積極尋求能為客戶提供簡單快捷的營商方式
- 視每位太平洋航運員工為企業大使，通過努力及團結同心，以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、和氣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

導覽：



連結至本可持續發展報告內的進一步詳情



詳情請參閱本年年報



### 主要策略要點

船隊投資

第30頁

培育人才  
深化關係

維護健康及安全  
完善管理及管治常規

提高船隊的效率及控制成本

提升公司架構及財政實力

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

- 改良貨船的營運設計及效率
- 提高規模經濟效益及貨船僱用率
- 為客戶提供最理想的航程及靈活的服務
- 為客戶提供技術及更可靠的服務的船隊
- 加強健康與安全意識、質量及成本控制

第16頁

- 保持及提高岸上和船上員工的質素、效率及團隊規模

第32頁

- 與客戶建立深厚的夥伴關係，以客為先
- 掌握全面的市場信息及貨運商機
- 提供最理想的營運效能(貨運組合)及對船隊作出最佳定位

- 我們與員工、客戶、貨船租賃供應商、其他供應商、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

- 提供業內首屈一指的服務
- 致力提高貨船租金收入、降低開支而不影響安全及於週期性的高低仍能保持令人滿意的財務表現
- 建立良好的品牌及聲譽

- 具備穩健的流動資金用作投資及履行償付的責任和契諾
- 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36頁

- 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

### 我們的可持續發展策略及專注範疇

我們的可持續發展舉措及報告依循着廣泛的策略目標，當中包括：

#### 環境管理

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

#### 安全、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、具平等機會及合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。

#### 社區參與

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，以及時刻體現負責任的營商操守。

#### 企業管治

主要利用社會和關係資本，不斷演進的管理和管治實踐，以實現一流的風險管理、透明度和贏得持份者的信任。

這些責任為我們的文化、策略及長遠願景的核心，亦是實踐我們可持續發展的精神及文化，於企業內外共同作出貢獻。

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

我們的可持續發展專注範疇、策略和目標與聯合國可持續發展目標一致，旨在為全人類創造更美好、更可持續發展的未來。作為力行己任的企業公民，我們致力採取措施，應對我們在業內面對的環境和社會挑戰。我們的可持續發展倡議和目標符合聯合國2030年可持續發展議程，特別是符合以下數個聯合國可持續發展目標：

#### 環境管理

溫室氣體排放、能源消耗、硫氧化物、氮氧化物、廢物、生物多樣性



#### 安全、工作場所與營運方式

健康與安全、人權、多樣性與平等機會、培訓與發展、反貪



#### 社區參與

地方社區、學術機構、行業協會



#### 企業管治

風險管理、透明度

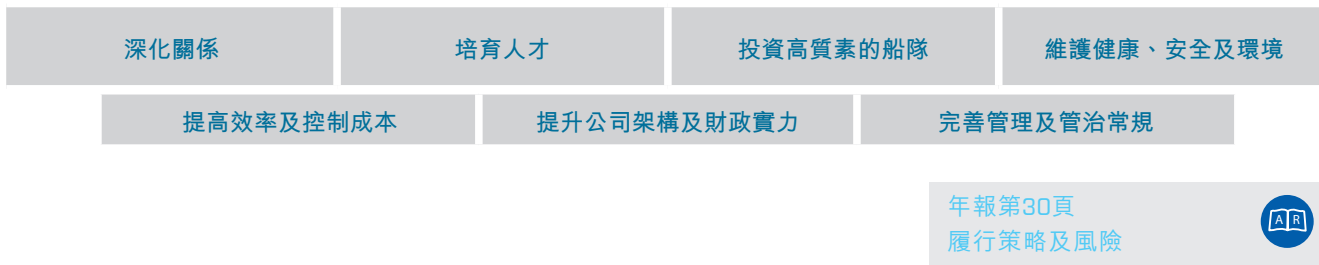


為了支持我們的可持續發展策略、聯合國可持續發展目標和國際海事組織的減碳目標，我們最近制定了主要的環境關鍵績效指標目標，並在本報告中公布。披露這些目標有助我們對策略和系統進行進展評估和持續審查，從而更好地管理風險和提高表現。這有助我們實現持份者不斷演進的期望，也標誌著我們在可持續發展報告上的不斷改進。

### 重要策略焦點事項

我們對任何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，我們確認下列對業務模式、推動本集團表現及長期發展非常重要的事項。



事項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：

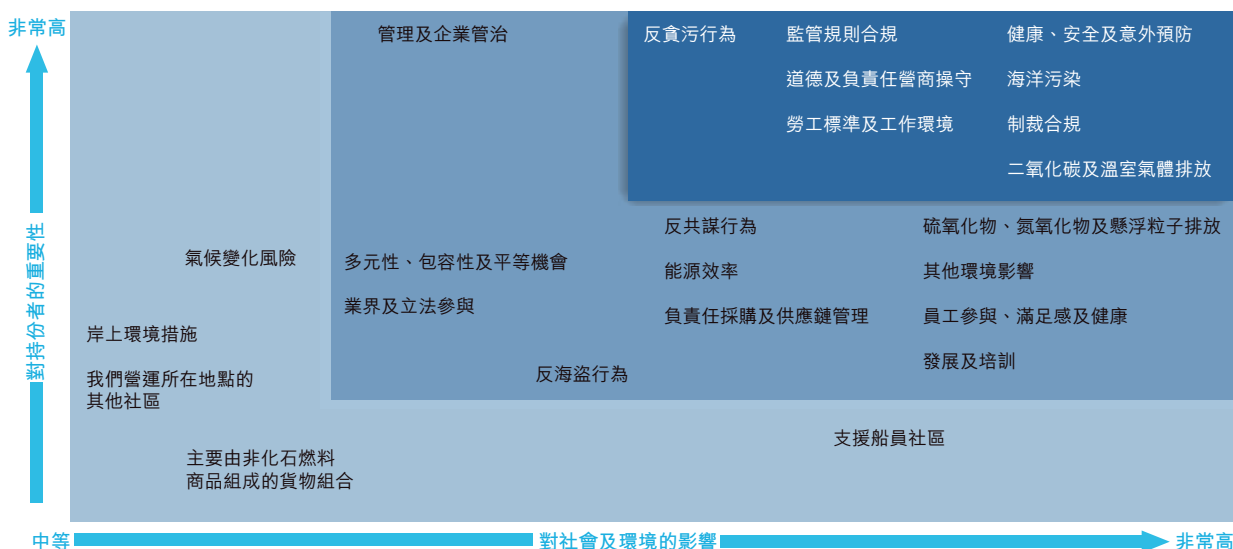
- 可能對業務及其於短期、中期及長期內創造價值的能力和構成經濟上的影響；
- 受主要持份者的關注，並可能對他們構成影響；
- 對社會和環境構成影響的程度；及
- 有可能日益重要並對將來構成影響的程度。

### 持份者參與及重要性評估

太平洋航運樂意聆聽，並不時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。除了與客戶的日常聯繫外，我們亦每年進行深入的客戶及投資者調查，給予我們在營運上的評價及改善方法。我們亦進行年度環境、社會及管治重要性評估，輪流接觸不同的持份者組別。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。以上的互動活動讓我們得知對本集團業務及持份者最值得關注的問題，並有助確定於本集團企業可持續發展報告中應討論的重要事項。



以下重要性矩陣反映我們在2020年進行的最新環境、社會及管治重要性評估的結果：



# 可持續發展管治

## 可持續發展是董事會的責任

董事會負責(其中包括)制定本集團的長遠企業策略和總體政策。在訂定其標準時,其考慮業務的需要和要求、其持份者、企業管治守則和聯交所證券上市規則所包含的環境、社會及管治報告指引。

因此,董事會對本集團的可持續發展策略和報告負有整體責任,並參與其中,包括識別、評估和管理環境、社會及管治相關風險,並確保建立適當而有效的環境、社會及管治風險管理和內部控制制度。管理層向董事會確認這些系統的成效。董事會亦會根據環境、社會及管治相關目標和指標審視所取得的進展。

年報第38頁  
董事會責任



董事會委託審核委員會(現由五名獨立非執行董事組成)承擔更多具體責任,以檢討本集團的可持續發展措施的成效,並檢討可持續發展管理委員會的工作。

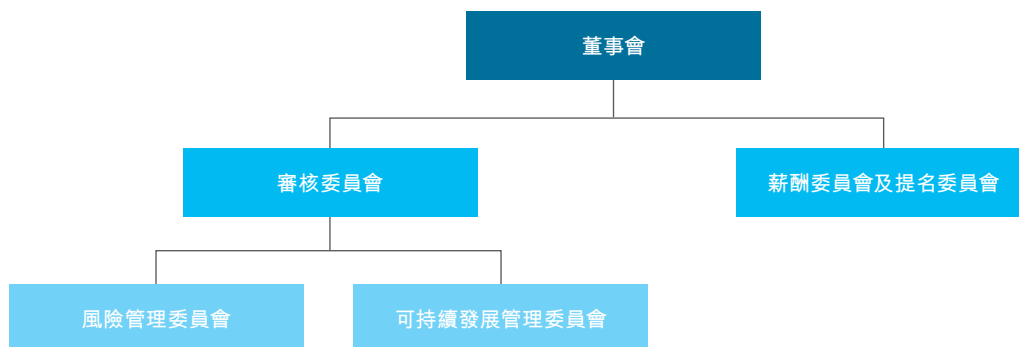
## 可持續發展管理委員會已於2020年成立

我們的可持續發展管理委員會已於2020年成立,並由行政總裁、首席財務總監及六名來自不同職能部門的高級管理人員組成。其每年至少向審核委員會匯報兩次,並負責檢討、評估及提升本集團的可持續發展政策、策略及表現,並確保本集團完全符合環境、社會及管治要求。此方法肯定並促進本集團對可持續發展的承諾,並確保具有不同背景和專業知識的成員均能參與其中,以取得有意義的成果。

2020年,可持續發展管理委員會召開了三次會議,並向審核委員會匯報年內的工作。

## 日常執行

我們的可持續發展舉措和可持續發展業務實踐的日常執行工作由我們整個業務的管理人員負責,其中最主要的是船隊管理總監(由其高級管理人員提供支援,涵蓋技術營運、船隊人員和風險、安全與保安)、商業營運總監以及人力資源及行政總監。



我們在此概述可持續發展管治工作之同時,亦在年報 和網站 的管治部分單獨並詳盡論述更廣泛的企業管治主題。

年報第38頁  
企業管治



## 可持續發展管理委員會

### 成員名單

主席：首席財務總監

成員：行政總裁、貨船租賃總監、營運總監、船隊管理總監、集團人力資源和行政總監、企業事務總監、風險總監、風險管理經理。

### 主要職責

1. 監督並執行本集團的可持續發展策略。
2. 審視並確保適當披露和遵守香港聯交所的《環境、社會及管治指引》。
3. 審視環境、社會及管治風險的年度重大性評估。
4. 審視內部程序和系統，以維護和得出適當和準確的關鍵績效指標數據。
5. 向董事會提交並定期匯報可持續發展表現。
6. 提出提升可持續發展策略和實踐的建議。

### 2020年已完成的工作

可持續發展管理委員會於年內舉行了三次會議，並已向審核委員會匯報本集團的可持續發展計劃和表現。其進行了之工作包括：

- 參照本公司的策略和行業相關性，審查和討論環境、社會及管治主題和風險的重要性評估；
- 審視建議的環保關鍵績效指標目標及達到目標的步驟，並建議董事會批准；
- 審視和評估航運業的碳補償機會；
- 審視及建議最佳的供應鏈環境、社會及管治管理舉措；及
- 審視可持續發展管理委員會的職權範圍。



為支持聯合國可持續發展目標16，我們努力實現有效、負責任和包容的管理和公司管治政策，以及負責任的營商行為，本集團絕不容許任何貪污及賄賂行為

## 遵守環境、社會及管治指引

在編製可持續發展報告時，本集團已遵循聯交所上市規則附錄二十七所載的《環境、社會及管治報告指引》，並參考了其他國際可持續發展報告準則。我們密切注視可持續發展和可持續發展報告領域的發展和趨勢，以因應不斷變化的業務和監管要求，更好地滿足持份者的期望。

## 2030年環境關鍵績效指標目標

於2020年，為支持我們的長遠可持續發展策略，並盡早符合《環境、社會及管治指引》的新規定，我們實施了經董事會批准的環境關鍵績效指標目標，詳情可參閱本可持續發展報告。載列和披露這些目標是我們改進環境、社會及管治表現以及旗下業務的整體可持續發展前景之關鍵。

太平洋航運的持份者促進我們詳細披露環境、社會及管治政策、實踐和表現的情況日趨普遍。我們也向香港品質保證局披露這些數據，該局代表恒生指數有限公司評估香港上市公司的環境、社會及管治表現。香港品質保證局在2020年給予太平洋航運AA-的可持續發展評級。



SEHK:2343

# 我們的資源及責任

貨船航行及營運辦事處網絡需要大量資源，其排放物亦會影響環境、我們的員工以及我們營運所在的社區。為了減少這些影響，我們採取船上及岸上環保措施，以減少大氣中的排放量、海洋廢物排放、資源消耗、加強員工安全及福祉，以及加強我們與社區的關係及互動質量。

**SEHK ESG** 關鍵績效指標A3.1 活動的重大影響

## 船上

### 投放物

我們倚賴的主要資源及關係(我們的資本)

#### 實質及自然資本



- 鋼材及貨船物料
- 燃油
- 油漆
- 壓倉水
- 食品及包裝品
- 貨物儲存及包裹材料
- 潤滑油
- 化學品

#### 人力資本



- 船上員工

#### 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

#### 大氣排放



溫室氣體、硫氧化物、氮氧化物、懸浮粒子、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、油漆釋出的物質、廚餘及殘餘貨物、對海洋環境無害的殘餘貨物及開放式硫淨化器廢水(符合防止船舶污染國際公約)

#### 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



鋼鐵及其他物料消耗(用於建造貨船)、噪音和觀瞻

#### 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、欠缺岸上正常生活、影響心理健康、厭倦

於新型冠狀病毒疫情期間，由於地方疫情的限制，船員未能上岸，導致船員合同延長，造成精神疲勞，且於港口接受適當醫療援助的機會有限

#### 商譽及聲譽影響



貨船/船員的表現及合作性影響客戶對我們的支持。有禮、合作及專業精神影響岸上工作人員、政府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

#### 實質與自然資本



公幹  
通勤  
電力  
紙用品  
打印機耗材  
水及污水  
一般廢物

#### 人力資本



岸上員工

#### 社會及關係資本



客戶  
供應商  
監管機構及決策者  
社區  
投資者  
融資供應商



#### 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

#### 大氣排放



溫室氣體、硫氧化物、氮氧化物、懸浮粒子

#### 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

#### 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

#### 商譽及聲譽影響



有禮、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

# 環境



## 利用自然資本

氣體排放及廢物棄置是船運服務對環境的主要影響。因此，此等在船上及岸上的排放物均受管制，並於國際及不同地區的司法權區全面執行有關的規定。

報告期內，我們並無違反環保法例及法規的個案。

我們負起減低業務對海洋、陸地、大氣污染的責任，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在營運上各方面的表現，其中包括環境排放。

我們環保理念的核心，是致力作為乾散貨運業內率先負起環保責任的公司。

我們實施船上及岸上環保計劃及措施以進行環境管理，透過採取不同的措施以減少大氣排放、海洋排放及資源消耗，擁護環境。總括而言，我們採用以下方法來達成目標：

於我們的業務上採納環保技術及實務方案

於船上及岸上執行較法例規定嚴格的環保及節能措施

我們緊守「勿以善小而不為」的道理，因此我們提倡即使是環境效益較低的較小規模的環保措施，也應多加推行

- 逐步更新船隊和有效地營運為符合效率而設計及裝備的現代化貨船，以減少業務對環境的影響（見第18頁）。
- 對船上及岸上員工推行的環保措施包括培訓，制訂減少電、水及其他材料消耗的政策，和推行回收計劃。
- 我們的政策及方針旨在推廣環保意識、推行環保活動，並於貨船營運及員工工作場所中提倡同類做法。
- 改善船隊的環境績效的第一步是監察、量度及分析我們貨船的排放，由此，我們可評估及採取適當的措施，如透過改進技術及改善營運的表現，減少對環境的影響。



層面A1（排放物）  
一般披露

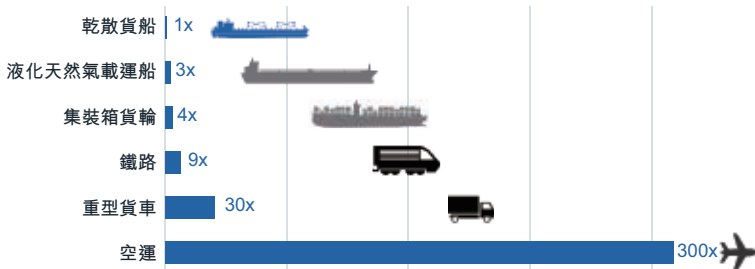
## 隨著全球減碳，太平洋航運將繼續運載非化石燃料商品，此類商品將會成為未來全球海上貿易的重要支柱。

## 履行航運業的環境責任

乾散貨船是目前最具能源效益的運輸模式，換言之，乾散貨船運送貨物的每噸海里碳排放遠低於其他使用化石燃料的交通工具。然而，我們明白，貨船航行需要資源並影響環境，我們希望盡本份不斷研究減少影響環境的方法。國際海事組織將繼續推出相關法規，以促進業界在此範疇的進展。

### 乾散貨船是最節能的運輸方式

每噸海里的二氧化碳排放量



資料來源：太平洋航運，比較數字為約數並根據英國政府的2019年溫室氣體報告轉換系數之數據

### 國際海事組織的溫室氣體減排策略

於2018年，國際海事組織制定了遠大的溫室氣體減排策略，目標為：

- 於2030年前提高全球船隊的碳效能（每運輸單位的二氧化碳排放量）至少40%，及
- 於2050年前將溫室氣體總排放量減半（兩者均相對2008年的情況）。

預期全球船隊將於本世紀內盡快實現零碳排放。

太平洋航運全力支持國際海事組織的溫室氣體減排策略，並已訂定與國際海事組織一致的目標－於2030年前將自有船隊的碳排放削減40%（相對2008年的情況）。

### 我們多管齊下，致力減少旗下貨船對環境的影響

- 螺旋槳螺帽葉片改良的水力推進、降低軸扭力及提升燃油效益
- 非槳殼洞旋推進器以達到高效益
- 水流預旋導管增加推進器推力
- 具燃油效益的船舵設計
- 軸發電機以節省燃油
- 電子控制的主機以達到更佳效益
- 電腦程式油缸潤滑及優化機器組件檢修，以減少燃油及潤滑油消耗
- 油水分離器可減低污水洩漏排放之風險
- 機艙內的污水蒸發設備盡量減少廢水排放
- 製冷設備使用非臭氧消耗的環保製冷劑
- 於油海界面採用環保可生物分解油
- 垃圾壓縮機方便儲存營運產生的垃圾
- 使用先進的自動調節導航系統，減少不必要的舵擺及保持航線，以提高燃油效益
- 裝配LED燈
- 正確航速計劃以釐定最佳的航行速度
- 重塑推進器
- 優化燃燒壓力
- 優化船隊航程編排及高燃油效益的航程計劃以減少空載航程及提升節省燃油
- 節省燃油的船型設計（包括流線型Aeroline設計）及機器，以提高燃油效益
- 密切監察航速及燃料消耗的情況，以達至最佳的船體管理
- 擴大使用防垢油漆的船體面積，以減低貨船滿載時的水流阻力，提高燃油效率
- 優化浮態以降低船體阻力
- 符合國際海事組織及沿海國家壓倉水管理設備盡量減少水生生物種的傳播
- 適合在國際海事組織的排放管控區內營運（《防止船舶污染國際公約》附件六）
- 安裝壓倉水處理設備以符合國際海事組織及美國的壓倉水管理規例



## 履行我們的環境責任

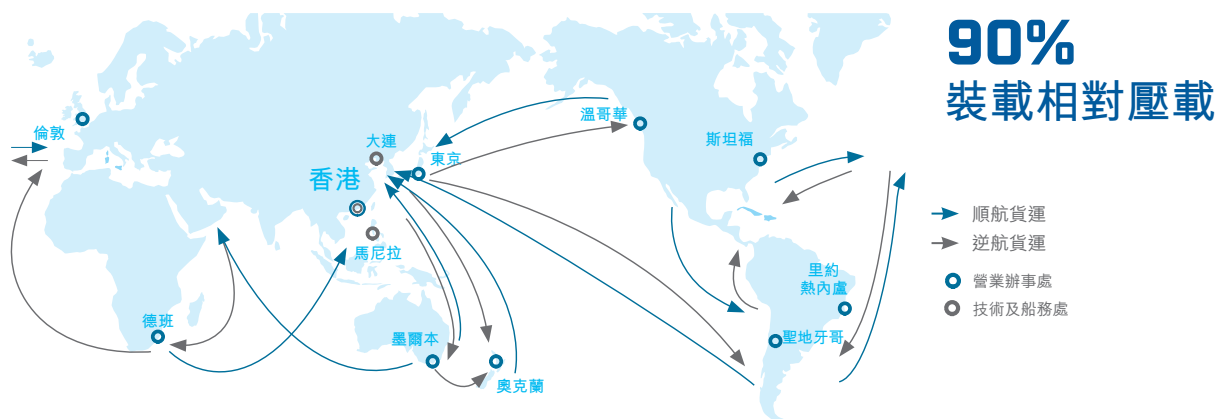
# 我們力求將廢氣排放、資源消耗及海洋排放對環境的影響減至最低

## 碳排放和燃料效率

我們用以降低碳排放密度和提高燃油經濟效益的主要措施和技術包括：

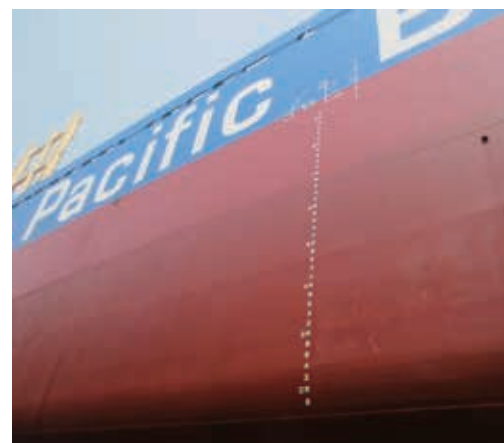
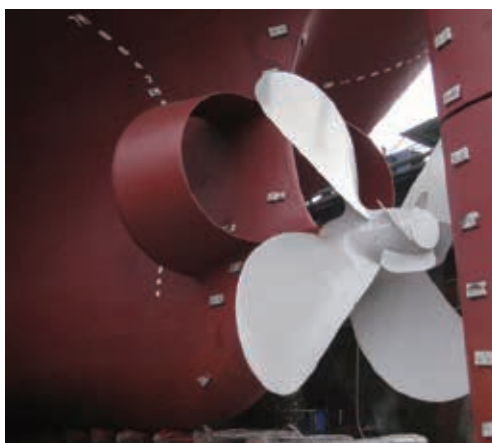
### 1) 保持高裝載壓率

- 憑藉船隊的統一性和規模，以及我們在貨船操作及貨物處理方面的專長，讓我們能夠優化貨船和貨物的編排和組合，實現高裝載率，因此我們的貨船有90%以上的時間載有貨物。與同一領域內需要花更多壓載時間的同類貨船比較，我們有著較大的優勢。



### 2) 透過逐步換入船齡較輕、較大型和能源效益較高的貨船將船隊現代化

- 我們透過在市場低潮時購入日本建造或設計的現代化二手貨船更新船隊，這些貨船的船體設計和機械均能省油，擁有業內的最佳設計。
- 由於新建貨船與二手貨船價格之間的差距持續，加上前者的回報率較低，以及新環保法規的不確定性及其對未來貨船設計、燃油和技術的影響，我們仍然避免訂購使用傳統燃油引擎的新建造貨船。



### 3) 採用最新的節能操作措施

- 使用最新的氣象路線系統，規劃最節省燃料的航程
- 使用先進的自動導航系統，就負載特性及天氣狀況作出自動調校，以減少不必要的舵擺並保持航線
- 使用實時推進器曲線顯示，避免在惡劣天氣條件下不必要的高引擎扭矩
- 改進縱傾和優化吃水，以減少船體阻力
- 密切利用對貨船速度和燃料消耗性能的詳細分析，優化船體清洗頻率(以減少水流阻力)
- 利用電腦輔助優化汽缸潤滑及機器檢查的間距，減少燃料消耗
- 以最佳航行速度慢速航行

第17頁  
減少我們對環境的影響



### 4) 在我們的貨船上採用最新的節能技術

- 安裝螺旋槳螺帽葉片、非槳艙洞旋推進器、舵球及水流預旋導管以改良推進器的水動力
- 重塑推進器，以降低油耗及/或改進扭矩特性
- 通過調整引擎優化燃燒壓力
- 擴大使用防垢油漆的船體面積，以減低貨船滿載時的水流阻力
- 在旗下貨船的起居區域和機房內裝配LED燈

第17頁  
減少我們對環境的影響



關鍵績效指標A1.5  
排放量目標的措施



關鍵績效指標A2.3  
能源使用效益目標的措施

第24頁

國際海事組織推動2030年  
碳排放密度目標的措施



### 5) 支持潛在的零碳燃料和貨船的發展

- 我們定期聯絡船級社、引擎製造商、造船廠和其他更直接參與新燃料和新推進器研發的持份者，亦與對跟進並推動這一行業討論同樣感興趣的其他船東和營運商保持聯絡，從用家的實際角度提出意見。
- 我們是由120多家公司組成的「零排放聯盟」的成員，聯盟致力探索如何於2030年前實現開發和推出第一艘零排放或碳中和的遠洋貨船。目前，由綠色氫氣合成的氨和甲醇在潛在航運燃料清單中居前列位置。

第21頁  
零排放聯盟



### 6) 自發地以碳信用額抵銷我們的碳排放

- 儘管我們採取了各種措施以不斷改善我們的碳排放密度，但我們的營運在可預見未來仍會產生碳排放。我們冀能至少抵銷部分不可避免的排放。我們已自發地完全抵銷全球岸上營運於2020年的碳排放。有關我們的碳排放抵銷計劃的更多資料，請參閱第21頁。

第21頁  
太平洋航運岸上營運自  
2020年起實現碳中和



為支持聯合國可持續發展目標13，我們採取減少排放量的措施，並將我們造成的空氣污染及其對氣候變化的影響降到最低

## 2020年的二氧化碳排放

KPI

碳排放密度 (EEOI指標)

**9.79克** ↓ **6.7%**

每噸海里的二氧化碳排放量



有關國際海事組織可能選擇年效率等級 (「AER」) 作為我們行業未來的碳排放密度指標，請參見第24頁。

我們的船隊於2020年的AER為5.78。AER顯示為較EEOI為低的絕對值，因為它使用貨船的載重能力乘以行駛的海里數來代表運輸工作，而EEOI則基於實際運輸工作 (實際載貨量乘以行駛里程)，以反映貨船的裝載相對壓載使用率。

透過我們的技術、有效的燃料控制措施及高裝載使用率，以及大型現代化船隊的整體效率，讓我們繼續成為業界內碳排放最低之一的企業。按適用於行業標準的貨船能源效能營運指標(EEOI)計算，我們的船隊於2020年的二氧化碳排放密度下降6.7%至每噸海里9.79克。有關密度下降主要由於兩項因素：

- (a) 由於2020年的運載貨物量上升以及我們的平均貨船尺寸略增，我們的二氧化碳排放密度得以改善；及
- (b) 我們根據航速計劃(Right Speed Programme)，於2020年把貨船的平均航行速度輕微下調。

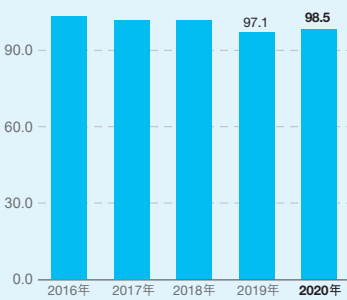
## 2020年的燃料消耗

KPI

燃料消耗密度

**98.5公斤** ↑ **1%**

每載重噸運力的燃料



為了滿足環境、社會及管治指引對披露燃料消耗準則和目標的規定，我們以「每載重噸運力」為基礎 (基於我們現有的船隊運力) 披露我們的燃料消耗表現和目標。我們的目標軌道與EEOI目標一致。我們每載重噸運力的燃料消耗略有增加 (而EEOI卻減少)，因為我們的貨船比去年同期載運更多的貨物，導致在相若的船速下，燃油消耗也相應增加。

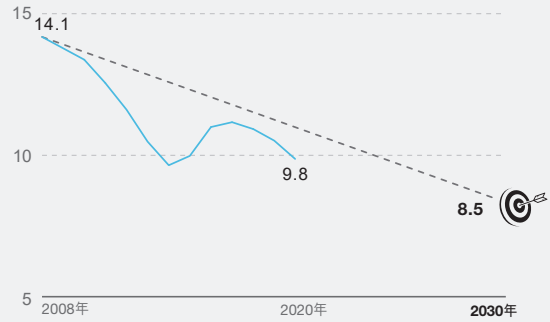
## 二氧化碳排放目標

目標

碳排放密度 (EEOI指標)

2030年前削減至**8.5克**

每噸海里的二氧化碳排放量



我們目前的目標是於2030年前將碳排放密度降低40% (與2008年相比)，這與國際海事組織對同期的每運輸單位的二氧化碳排放量降低40%的目標一致。我們使用EEOI指標，是因為我們認為實際運載貨物的噸位航距是「運輸工作」的最合適代表，直至國際海事組織界定「運輸工作」並完善我們所擁有類型和尺寸的乾散貨船的二氧化碳減排目標為止。

實現目標的步驟：

- 在現有貨船上繼續採用最新的節能技術和實踐。
- 透過高效規劃和船隊僱用率而維持高裝載壓率。
- 透過逐步換入船齡較輕、較大型和能源效益較高的貨船將船隊現代化。

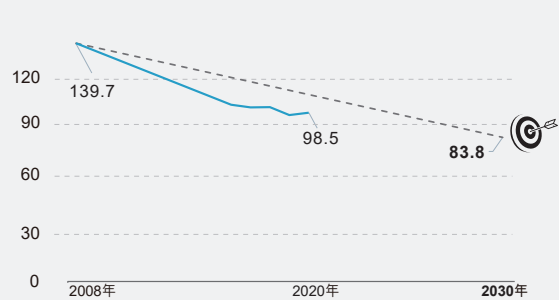
## 燃料消耗目標

目標

燃料消耗密度

2030年前削減至**83.8公斤**

每載重噸運力的燃料



實現目標的步驟：

- 在現有貨船上繼續採用最新的節能技術和實踐。
- 透過高效規劃和船隊僱用率而維持高裝載壓率。
- 透過逐步換入船齡較輕、較大型和能源效益較高的貨船將船隊現代化。

## 減碳航運 — 第四次推動裝置大變革即將來臨

國際海事組織的減碳目標已成為業界最大的長期技術挑戰，我們需要開發新低碳及零碳燃料和引擎，以及需要相關的全球加油基礎設施的配合。有關工作需要進行大量研發及通過主要由學者、技術公司、引擎製造商、造船廠、能源及基礎設施公司、政府及非政府組織之間的合作。通過與船東協會、船級社協會、發動機製造商等的合作，我們以小靈便型及超靈便型乾散貨船船東的角度來看，就那些潛在解決方案實際上會否有效提供意見。我們密切關注技術、法規和相關發展，以確保我們作好準備，並為未來作出正確的投資決策。

因我們是「零排放聯盟」的成員，所以我們在这一主題上的參與度大增，該聯盟於2018年由全球海事論壇(Global Maritime Forum)、海洋行動盟友(Friends of Ocean Action)及世界經濟論壇(World Economic Forum)聯合成立。「零排放聯盟」由海事、能源、基礎建設及金融業界逾120個組織組成，致力探索如何於2030年前使商業上可行的零排放遠洋貨船投入營運。於2020年，海運業於此遠大目標中的參與和進展是顯而易見的。

Getting to Zero  
Coalition



GLOBAL  
MARITIME  
FORUM



FRIENDS of  
OCEAN  
ACTION



### 太平洋航運的岸上業務自2020年將實現碳中和

如前頁所述，我們正通過一系列全面措施，致力減少碳排放。目前剩下的是不可避免的排放，其中一些我們希望通過碳信用額來抵銷碳排放。

於2020年12月，太平洋航運承諾自2020年開始抵銷其全球岸上營運的所有碳排放，當中包括所有辦公室活動、員工通勤以及商務和船員差旅。

為了抵銷2020年的碳排放，我們與總部位於香港的電力公司中電控股有限公司(中電)旗下的全資附屬公司CLP Innovation Enterprises Limited合作，由中電印度風電場提供碳信用額，用於太平洋航運的碳排放抵銷計劃。



與中電的合作中，我們下一步將從2021年開始，為我們的貨運客戶提供自願購買碳信用額的機會，以抵銷自2021年開始使用太平洋航運貨船運載其貨物所產生的碳排放。有關安排類似航空公司向乘客提供的抵銷碳排放的方案。隨著商品製造商、貿易商及最終用戶越加重視減輕其活動對環境影響，他們亦可能對抵銷其商品運輸時產生的碳排放更感興趣。

### Green Flag大獎

太平洋航運積極參與長堤港的Green Flag計劃，該計劃是一項自願活動，旨在將進入長堤港海岸線40海里範圍內的航速降低至12海里／小時或以下。為表彰我們參與並承諾減少空氣污染，我們於2020年獲得長堤港頒發的Green Flag大獎。貨船在減慢航速時排放的煙霧及柴油懸浮粒子較少。Green Flag計劃每年可減少超過1,000噸的空氣污染。



2019 GREEN FLAG  
VESSEL SPEED REDUCTION PROGRAM

## 專題文章

以下文章由我們的獨立非執行董事Kirsi Tikka博士執筆並刊於2020年4月版的《造船師》雜誌，當中對於航運業面對的巨大減碳挑戰有獨到之見，現承蒙Kikka博士和皇家造船師學會准予轉載，謹此申謝。

### 航運業的重大挑戰：邁向低碳航運的新一頁

國際海事組織的溫室氣體排放目標，令仍在適應硫排放上限的航運業面對前所未有的挑戰。Kirsi Tikka認為，加強合作並從先前的要求從中學習，當可有助構思對策

新的十年期已然開始，各界呼籲航運業採取行動減少溫室氣體排放。這將是一個轉型的時代，目前難以預測將會發生的種種變化，但可以肯定的是，業界在未來十年為實現減碳目標將要面對許多挑戰。在過去一段時間，未來法規和可用技術的不確定性已經令行業未來的前景蒙上陰影，而全球新型冠狀病毒疫情在新層面上帶來更多不確定性和困難，這在數月前是無人能夠預見的。

社會要求政府及各行各業採取行動的壓力越來越大，國際航運業亦無法獨善其身。對於航運業來說，由於其全球商業性質以及國際海事組織及其成員國提供的國際監管框架，這可謂挑戰與機遇並存。行業的未來將繫於其如何應對這一切挑戰。有關全球船用燃料硫含量的新限制在今年開始生效。由重質燃油轉用低硫燃油雖是預期中事，但市場對燃油供應、質量、兼容性和價格仍有擔憂。根據相關報道，既有順利轉用低硫燃油，也有燃料駁船運力不足，甚至出現因合同糾紛而訴諸法庭的情況。裝配了硫淨化器的船隻曾一度受惠於早期高硫和低硫燃料之間的價格差距，但這差距很快便已收窄，而導致油價和燃料成本降低的事件，以及中國船廠的延誤，均對去年的價格假定蒙上了陰影。無論是硫淨化器或是新技術的改造投資，都存在難以量化的風險。

雖然國際海事組織的全球硫排放上限對航運業影響顯著，但其意義遠不及國際海事組織的航運業減碳目標，要實現2030年和2050年的初步減排目標，當前的十年將至關重要。業界普遍認為，如無替代燃料，目標只會淪為空談，無從實現，而替代燃料必須在2030年前推出市場。



Kirsi Tikka博士

#### 業界舉措

業界現時多帆並舉，致力實現低碳和零碳解決方案。「零排放聯盟(Getting to Zero Coalition)」和「波塞冬原則(Poseidon Principles)」是由業界主導，促進向低碳航運轉型的例子，前者致力推動商業上可行的零排放貨船於2030年前在遠洋貿易航線上營運，而後者則為將氣候考慮因素納入貸款決定提供框架。

除此之外，監管過程也是成功實現減排目標的關鍵。國際海事組織作為國際航運監管機構的權威將要迎來考驗—不僅要看其能否訂出最終的減碳策略和途徑，亦要看其成員國是否能成功實施和執行硫排放上限。

業界、國際海事組織及其成員國在未來的日子將要面對關鍵時刻。然而，明確的減碳之路目前尚未出現。在目前的技術和基礎設施條件下，暫無明顯的替代燃料選項可滿足所有排放要求並可在全球使用。

由於轉用液化天然氣可減少的二氧化碳排放量有限，因此被視作過渡燃料而非最終的解決方案。目前有一些試點項目在測試數種替代方案，亦有一些倡議將不同持份者匯聚一起。然而，目前尚未能看清業界將如何應對當今的金融和監管挑戰，以及如何為下一個十年做好準備。

短期內，需要採取行動維持已經實現的減排量，並向2030年的目標邁進。由於在疲弱市況中減慢航速，加上新建造和現有貨船的能源效益提升，相對於國際海事組織2008年的基準年，二氧化碳排放量已經下降。倘若市況改善，上述的部份成果可能倒退；倘若市況持續改善，則業界未必會繼續減慢航速，其好處或將不再復見。較理想的情況是，市況好轉加快技術開發步伐，最終實現2050年溫室氣體排放總量減少50%的目標。

目前在國際海事組織提交的短期措施是基於目標為本的技術措施和目標為本的操作措施。這些方案原定於3月底在減少貨船溫室氣體排放閉會期間工作組上討論，惜新型冠狀病毒疫情令這次會議和海洋環境保護委員會第75屆會議都被無限期押後。

這些延期增加挑戰，我們需要在無損安全 and 技術完整性的前提下，務實行事，盡快實施短期措施。這些措施可以分階段實施，以便有時間善用數碼技術的進展和業內其他發展制定更精確的框架。



## 借鑑經驗

即使環保工作刻不容緩，關鍵是過程中催生良好法規，促進正確的行為和安全。新法規和新技术往往會帶來意想不到的後果。替代燃料和新技术的發展和法規必須以安全為先。同樣重要的是，法規需要有堅實的技術基礎作後盾。我們應當從過去的監管挑戰學習。

讓我們考慮一下今天貨船必須攜帶的多種燃料類型以及與之相關的操作挑戰。假使在2005年時全球硫排放上限已設定為0.5%而非3.5%，那麼我們今天是否仍然需要排放控制區，以及轉用單一燃料（可能採取分階段的方法）會否比提供硫淨化器的等效選擇更好？

目標為本的監管制度旨在為技術發展提供合規選擇和激勵措施，但需要認真制定，以促進正確的行為和符合期望的結果，並避免在實施和執行中令事情節外生枝和出現官僚主義。

對油輪的雙層船體要求是另一項對行業有重大影響的法規。在制定法規時，曾針對油輪的油污意外提出多個替代方案，但法規仍對採用雙層船體設有明文規定，而現代油輪的結構設計相當標準，當中只稍加修改。市場有可能無論如何都會達致一個標準的解決方案，但需經過一段時間的原型測試。

業界應該考慮標準化在未來的作用，以此消除低效率，降低造船成本，並減少為多種燃料替代品開發全球基礎設施的成本。我們不應該阻礙創新，也不應該把複雜的技術問題簡單化，快速提出一個規範性的要求。在監管過程展開之前和實施期間應先進行複雜的分析和測試，由此衍生的監管安排應該是明確和可行，便於實施和執行。

就監管事務的經驗教訓而言，《壓倉水管理公約》正是提醒各界須謹慎行事的例子。這項公約是一項規定不明確、無法按最初形式實施的例子。因此，該公約的遵守和執行充滿不確定性。它提醒我們，對尚未存在的技術進行監管定必困難重重。

雖然雙層船體要求是完全在行業監管、實施和執行的能力範圍內，但壓倉水規定引入的科學和技術對航運界來說是嶄新和不熟悉的。硫排放規定要求煉油和燃料供應商提供新燃料。但是，減碳的規模將不同，僅靠航運業是無法完成的。開發新燃料和建設新的基礎設施需要大量的投資，包括資金和技術。

## 鼓勵合作

零碳燃料和技術發展不能等待監管進程完成才起步。目前需要開展全球技術合作，以審視替代方案並推陳出新，提出嶄新解決方案。歸根結底，需要制定監管制度，為公平的競爭環境奠定基礎，而監管規例需要清晰明確，以鼓勵而不是懲罰早期採用者。

我們應該研究其他人士面對重大挑戰時是如何實現目標。一個好例子是歐洲核子研究中心粒子加速器的建造和發現，這是一項真正的國際合作努力，匯聚成千上萬的科學家、工程師和技術人員。由於相關項目對資金和才智的要求甚鉅，歐洲核子研究中心的發現不可能僅由一小撮科學家和工程師實現。

同樣，海上貿易和運輸領域的持份者也需要通過大範圍的合作，善用全球私人 and 公共研發資源加快研發工作。由國際社會通力合作應對這一宏大挑戰，並不能消除商業實體的競爭，也不能消除商業實體開發本身在商業上可行的安全解決方案的需求。

轉型為低碳航運需要大量的資金投入。根據大學海事諮詢服務(University Maritime Advisory Services)和能源轉型委員會(Energy Transition Commission)最近的一項研究，估計於2050年前將二氧化碳排放量減少50%所需的成本將達到1萬億美元。大部分的支出(超過80%)將用於開發供應替代燃料所需的基礎設施和生產設施。這個數字是基於一項學術研究，當中使用了不同的可能情景，現實情況或會有所不同，但我們可以肯定，成本定必不菲。

## 碳稅

如果二氧化碳排放不被加以成本，則無從吸引各界作出所需投資。這將是所有持份者必須進行的一場艱難的對話而辯論已經開始。船東協會已經提出了每噸燃料2美元的稅款，收益用於資助研發。若以成本視之，上述稅款金額不高，可以被業界吸收，但它不會改變行為，其時將只有那些能夠獲得所籌集資金的人方會有動力開發新技术。然而，我們可以說這是朝著正確方向邁出的一小步。

最終，成本應該轉化為商機而低碳技術應可成就競爭優勢。這就需要將碳排放設定合適成本，令到對低碳燃料和技術的投資成為一盤好生意。

如果我們考慮到當今技術發展的快速步伐，我們必須保持樂觀，相信只要監管規定清晰明確和財政激勵措施到位，則技術解決方案將會應運而生，為航運業提供環境和財政可持續發展的未來。同時，當前的挑戰巨大。

這需要匯聚出色的科學家和工程師、資金以及彼此不畏艱辛，眾志成城。這將是激動人心的十年，我們必須分秒必爭。



2020年4月

## 國際海事組織推出政策，推動短期措施實現2030年碳排放密度目標

2020年11月，國際海事組織海洋環境保護委員會(MEPC)批准防止貨船污染國際公約修改草案，要求現有貨船結合技術及操作性短期措施，以實現國際海事組織2030年碳排放密度減少40%的目標。

- (a) 第一項要求是通過使用現有船舶能源效益指數(Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI))來提高現有貨船的燃油經濟性，該指數是一種基於目標的技術計算方法，與2013年以來對新貨船強制實施的能源效能設計指數(Energy Efficiency Design Index (EEDI))類似。除了改裝節能技術提升外，符合EEXI減排要求的主要方法將是限制發動機功率。
- (b) 第二項要求是應用操作措施降低貨船的碳排放密度，例如使用碳排放密度指數(CII)追蹤，該指數每年對貨船的效能水平進行A到E等級的評級。已更新的貨船能源效能管理計劃(Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP))已是一項強制性要求，並將接受嚴格的外部審核及法律認證，並將要求證明已盡力維持或達到高效的評級。

這些碳排放密度政策和措施的計算指引及其他詳情預計將在2021年6月闡明及採用，並於2023年開始實施。

太平洋航運已採取了多項措施，以符合我們各種類型和規模的貨船所需的能源效能責任。

國際海事組織極可能選擇年效率等級(Annual Efficiency Rating (AER))作為碳排放密度的計算方法，該方法計算每次運輸工作的碳排放量。AER使用貨船的載重噸能力乘以行駛里程以代表運輸工作，而至今為止仍然使用的行業標準碳排放密度指標能源效能營運指標(Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI))是以實際運輸工作(即實際載貨量乘以行駛里程)為計算基礎。

能源效能營運指標由國際海事組織引進，作為計算能源效能的指標，並獲業界廣泛採用作為計算碳排放密度的適當指標，但國際海事組織缺乏必要的過往載貨數據(根據國際海事組織和歐盟的強制性數據收集計劃，這些數據並非須予披露)，因此無法計算2008年基線年的碳排放密度。

我們認為使用AER並不合適，因為AER並不考慮或獎勵高裝載率所帶來的更佳每次實際運輸工作的碳排放量比率。實際上，可以通過減少貨船的貨物裝載量(甚至是空載航行)令AER得到改善，從而在既定的航行距離內產生更少的碳排放。如果今年稍後確認AER是必要的指標，除AER外，我們打算在未來的可持續發展報告中繼續追蹤及披露能源效能營運指標的表現。

## 歐盟對航運業排放的行動

作為歐洲綠色政綱的一部分，歐盟計劃歐洲於2050年成為第一個氣候中和的大陸，並打算要求航運業採取其市場機制減碳措施，將海運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)，自2023年甚至可能於2022年生效。排放稅是歐盟正在考慮的另一種可能性。

我們認為，歐盟的單邊計劃將破壞國際海事組織目前正在為減少全球溫室氣體排放所作的努力。由於市場機制措施存在爭議，因此航運業目前正與歐盟就此進行磋商，以協助草擬任何有關法例。我們有信心，如果我們在歐盟水域交易的貨船受歐盟排放交易體系或稅收的約束，我們有能力確保我們符合法規。

## 航運業建議設立50億美元的減碳研究基金

在2019年年底，航運業建議制定一項全球計劃，通過對貨船消耗的每噸燃油強制徵收2美元，在10年內每年籌集約5億美元的資金，以資助研究和開發項目。我們支持此倡議。這些資金將由一個名為「國際海事研究與發展委員會(International Maritime Research and Development Board (IMRB))」的自主組織管理。該提案的支持者(8個最大的航運業協會)希望於2023年前成立該組織。由於這是一個有爭議的倡議，預計今年內，特別是於6月舉行的下屆海洋環境保護委員會之前，將繼續就此進行討論及磋商。

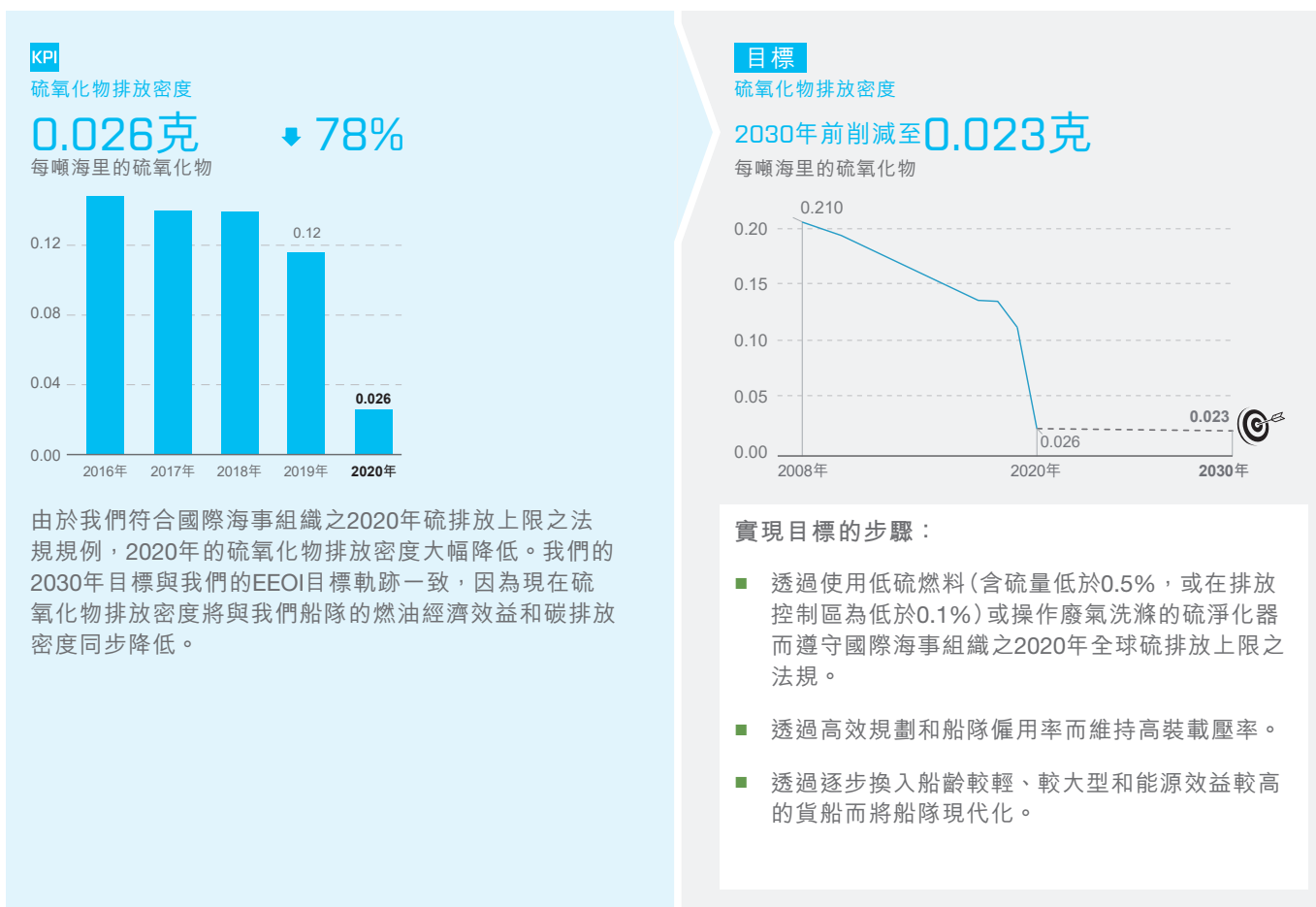
## 其他廢氣排放、海上排放和廢物管理

### 2020年全球硫排放上限

國際海事組織之2020年全球性0.5%硫排放上限之法規已於2020年1月1日生效，將船用燃料的最高含硫量由3.5%降至0.5%，並減少約85%的硫排放量。為符合有關規定，船東須使用最新供應、較昂貴的低硫燃料或安裝及操作廢氣洗滌的硫淨化器以繼續使用高硫燃油。全球大部分乾散貨船，特別是較小型的，如我們的小靈便型乾散貨船，現已使用低硫燃料以符合硫排放上限的要求。

連同租賃貨船，超過85%的太平洋航運貨船會使用低硫燃料。由於我們早已做好充分準備(包括清洗船上的油缸、確保優質合規燃油的供應及培訓船員)以確保符合法規並持續向客戶提供完善的服務，我們轉換至低硫燃料時並無遇到任何預期以外的重大營運干擾。

我們於2020年2月初已於35艘自有超靈便型乾散貨船中的28艘順利安裝可供運作的硫淨化器。當我們最近收購的超大靈便型乾散貨船於2021年上半年交付而加入我們的船隊後，我們的40艘自有超靈便型乾散貨船船隊中將擁有32艘裝有硫淨化器。此舉相等於在目前約250艘營運貨船中，低於15%的營運貨船安裝了硫淨化器，這能讓我們在管理燃料需要時提供靈活性，以符合國際海事組織之2020年硫排放上限之法規規例。



## 減少氮氧化物和懸浮粒子的排放

燃燒船用燃料會排放對環境和健康有害的氮氧化物，並與二氧化碳排放和燃料消耗密切相關。此外，燃燒溫度越高，氮氧化物的排放量越大。因此，控制氮氧化物排放主要是通過降低燃料消耗和為貨船裝配經認證的低氮氧化物排放的最新一代引擎。我們的貨船均已裝配符合國際海事組織相關標準、可控制氮氧化物排放的引擎。

懸浮粒子的排放，包括黑碳，是由於燃油的不完全燃燒和含硫量造成。我們通過使用低硫燃料或安裝廢氣洗滌的硫淨化器、減少燃料消耗和購置裝配節油型引擎的貨船以控制懸浮粒子的排放。

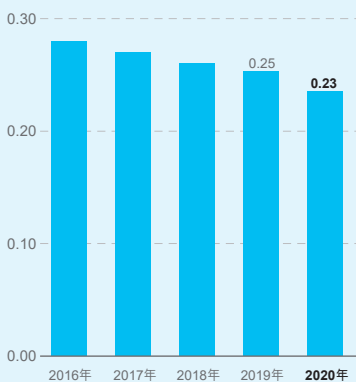
KPI

氮氧化物排放密度

0.23克

↓ 8%

每噸海里的氮氧化物排放量

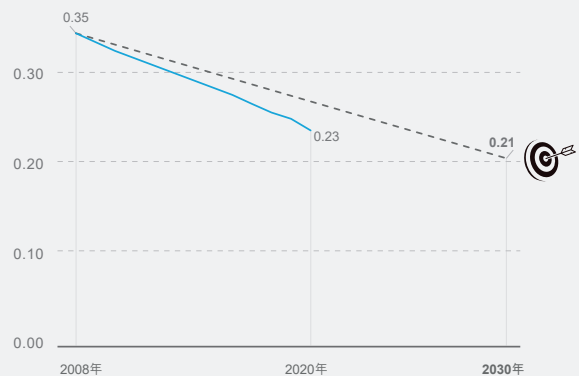


目標

氮氧化物排放密度

2030年前削減至0.21克

每噸海里的氮氧化物排放量



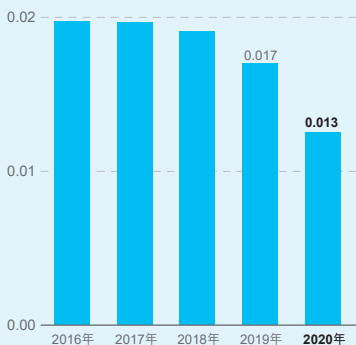
KPI

懸浮粒子排放密度

0.013克

↓ 24%

每噸海里的懸浮粒子排放量

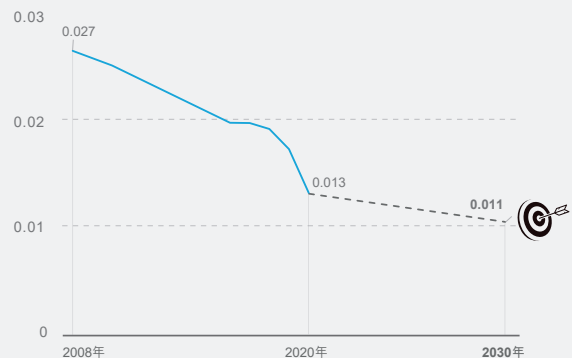


目標

懸浮粒子排放密度

2030年前削減至0.016克

每噸海里的懸浮粒子排放量



儘管國際海事組織就引擎規格訂有關於氮氧化物排放的第二級和第三級規定，但氮氧化物排放與二氧化碳排放密切相關，因此我們將氮氧化物減排目標與長期的二氧化碳排放密度(EEOI)目標調整為相一致。

懸浮粒子排放與二氧化碳排放密切相關，因此我們亦將懸浮粒子減排目標與二氧化碳排放密度目標調整為相一致。

實現目標的步驟：

- 在現有貨船上繼續採用最新的節能技術和實務方案。
- 透過高效規劃和船隊僱用率而維持高裝載壓率。
- 透過逐步換入船齡較輕、較大型和能源效益較高的貨船而將船隊現代化。

## 油污、海洋排放和廢物管理

我們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及ISO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，減低發生污水洩漏意外的風險。
- 根據國際海事組織壓倉水管理公約制定壓倉水管理計劃，執行嚴格的壓載作業常規，以盡量避免海洋生物不正常的遷移。
- 使用含生物殺滅劑的油漆，同時繼續留意更環保油漆的發展。

### 塑膠垃圾和廢物管理

海洋塑膠和微塑膠污染對海洋生物多樣性、人類健康和船舶作業構成危害。考慮到業界令此類污染增加的情況，國際海事組織於2018年的《處理來自船舶的海洋塑膠垃圾的行動計劃》旨在加強現有法規，並引入新的支援措施，以減少來自全球航運和漁業船隊的海洋塑膠垃圾。在太平洋航運，我們致力遵守現有和未來的法規，並採用最佳方式，防止海洋塑膠垃圾經貨船活動而流入海洋。

使用船上的垃圾壓縮機，讓我們容易地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。

第53頁

表現數據摘要

我們的排放量及廢物棄置之數據



關鍵績效指標A1.6

廢棄物處理及減廢措施

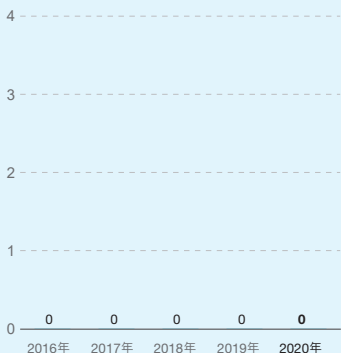
### 2020年的油污情況

KPI

油污

0宗

油污事故



於2020年的42,380日自有貨船日中，並無發生任何海洋污染事故（2019年：無海洋污染事故）。此項《防止船舶污染國際公約》績效彰顯太平洋航運管理制度的效能及我們船員的高度專業水平。

### 防止油污目標

目標

油污

於2021年 0宗

油污事故

我們的目標是絕不發生任何油污事故。



### 實現目標的步驟：

- 我們制定了防止油污事故的政策和程序，主要包括安全航行和安全加油方式。
- 我們對遵守國家和國際法規以及本公司有關污染的政策有嚴格規定，我們向港口國和船旗國報告所有的違規行為。
- 為嚴格遵守《防止船舶污染國際公約》和確保集團上下注重環保，我們就本身的相關政策及規定為旗下貨船的人員、船員和岸上員工提供培訓，並向他們提供最新資訊。



為了支持聯合國可持續發展目標14，我們採取措施改善安全、培訓和環境管理，以防止污染並減少我們對海洋生物多樣性的影響

### 2020年的陸上垃圾

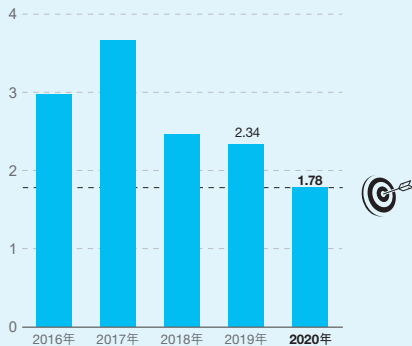
KPI

陸上垃圾

1.78立方米

↓ 24%

每艘船每月



近年來，我們通過在貨船上配備飲用水淨化器（減少對瓶裝水的需求）、要求供應商盡量減用塑膠包裝等舉措，減少了貨船上產生的生活垃圾和作業垃圾的數量。我們於2020年減少了12%的塑膠垃圾。

### 減少陸上垃圾的目標

目標

陸上垃圾

於2021年少於1.78立方米

每艘船每月

我們的目標是將船上產生的塑膠垃圾減少2%。

#### 實現目標的步驟

- 盡量減少塑膠飲用水瓶的使用，改為安裝和使用更多的CTO飲用水淨化器，鼓勵船員飲用經過過濾的水而非瓶裝水，從而減少塑膠垃圾。
- 繼續要求供應商在交付給我們貨船的產品上大幅減用塑膠包裝。
- 更積極推行電子文件和存檔安排，減少用紙。
- 繼續在所有貨船上使用垃圾壓縮器，負責任地處理岸上垃圾。

### 2020年的用水量

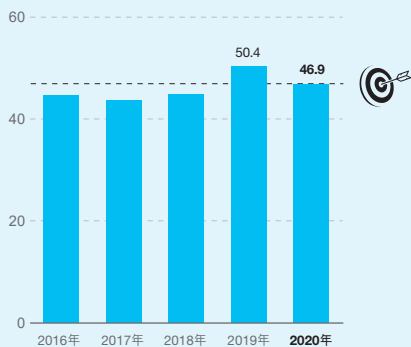
KPI

來自岸上的淡水

46.9噸

↓ 7%

每艘船每月



淡水主要用於飲用、烹飪和其他生活起居用途，亦有用於鍋爐、機械冷卻、甲板和船艙清潔。我們所消耗的淡水中超過70%是通過船上的海水化淡機對海水進行淡化而產生的。部分淡水需要從岸上取用，我們認為這些取用的淡水是需要披露的重要水源。

### 用水目標

目標

來自岸上的淡水

於2021年少於46.9噸

每艘船每月

#### 實現目標的步驟

- 透過逐步換入船齡較輕、較大型和能源效益較高的貨船而將船隊現代化，這些貨船通常備有更大處理能力的海水化淡機。
- 保持海上與港內的比例，讓我們的海水化淡機能夠有更多時間運作，從而減少從岸上獲取淡水的需要。
- 我們鼓勵船員珍惜淡水，避免不必要的浪費。

## 壓倉水管理

壓倉水管理公約規定貨船須於2019至2024年進入船塢維修期間在船上安裝壓倉水處理系統，以大幅消除有害的入侵性微生物在不同海洋生態系統之間轉移。我們已為自有船隊中的77艘貨船加裝壓倉水處理系統（大部分以過濾及電催化為基準），並已安排為其餘所有自有小靈便型及超靈便型乾散貨船於2022年年底前完成有關裝配。我們已經實施壓倉水管理計劃，確保我們的壓倉水管理程序按照國際海事組織和相關沿海國家規定的標準執行，包括在港口時不更換壓倉水。

## 海洋生物多樣性

作為一家海運公司，我們致力在營運中採取對環境負責的措施，以盡量減少對海洋生物多樣性的影響。我們投資並採用環保設備和環保的營運方式，包括符合防止船舶污染國際公約和所有適用規例，如壓倉水處理系統、無毒油漆和油海界面的生物降解油，以及一些自願性質的措施，為保護海洋環境出一分力。

### 參與「守護鯨豚棲息地和觀測(ECHO)計劃」

在2020年7月1日至10月31日期間，太平洋航運參與溫哥華菲沙港務局與「守護鯨豚棲息地和觀測(ECHO)計劃」的水下降噪舉措，在哈羅海峽和Boundary Pass自願減慢航速，並對Swiftsure Bank的出港船隻進行新的減速試驗。我們參與這項自願減速措施，有助減少南方定居型虎鯨的關鍵棲息地的水下噪音，幫助復原這類瀕危物種。這亦是我們致力參與聯合國可持續發展目標中「可持續發展目標14：水下生命」的海洋保護工作的例子。



## 綠色貨船回收

送往拆解的舊貨船可能含有有害物質，如石棉、重金屬和破壞臭氧層的物質，這些物質可對拆船廠工人帶來健康和風險，並對環境有害。

雖然我們早在舊貨船經濟壽命結束前便已將其出售，但太平洋航運訂有拆船政策，以遵守和支持可持續的拆船倡議，包括《香港國際安全與無害環境拆船公約》（「香港公約」）。我們的政策勾勒我們在設計、建造、營運以及可能的貨船退役和拆解過程中應遵循的最佳做法，確保退役貨船的整個拆解過程是安全和對環境無害。

2020年，我們為每艘貨船完成經認證的「有害物質清單」的編制工作，這是香港公約的一項重要要求，每艘貨船上均須備有該清單。有害物質清單載列船上所有有害物質，並標明位置，而清單必須在貨船的整個運行壽命備存和更新，以便在貨船壽命結束時備有準確的清單，以確保最終以安全和對環境無害的方式拆船。

## 氣候變化風險

市場特別關注航運公司如何為減少溫室氣體排放及其對氣候變化造成破壞所採取的相應措施。太平洋航運支持國際海事組織關於減少航運溫室氣體排放的初步策略（詳見第17頁和第24頁），該策略勾勒出符合巴黎協定的二氧化碳減排之路。我們與海事組織的策略和目標一致。

但同時其他氣候相關問題為：氣候變化如何影響航運公司？公司業務面對哪些與氣候相關的實體和轉型風險？

我們明白需要識別、理解和管理氣候變化對旗下營運構成的實體和轉型風險。了解這些風險讓我們能夠制定策略以管理相關風險。

**實體風險**指由事件引起的影響和較長期氣候模式的變化，包括氣旋、海冰、極低氣壓、颶風、洪水和海平面上升。

**轉型風險**指向低碳經濟轉型過程中出現的風險，如政策、法律、技術和市場變化。

我們正在參考與氣候相關財務信息披露工作小組(TCFD)的框架，以識別與氣候相關的風險和機遇，並制定適當的風險管理方針。下表概述我們根據TCFD框架中的四個核心要素，即管治、策略、風險管理以及指標和目標，對氣候相關風險和機遇的初步處理方針。

管治	氣候相關議題及其對旗下營運的影響將由可持續發展管理委員會作識別、評估和管理。可持續發展管理委員會每年舉行三次會議，並向審核委員會報告可持續發展議題（不久將包括氣候變化管理）以及我們在實現可持續發展目標和指標方面取得的進展。
策略	我們正在識別業務於短、中、長期面對的氣候相關風險和機遇。我們的減碳策略包括更新船隊和投資於技術和營運措施，以降低我們的碳排放密度。更多詳情請參閱本可持續發展報告的「環境」章節。
風險管理	可持續發展相關的風險（包括氣候變化風險）已納入我們的風險登記冊和企業風險管理系統。我們會在2021年加強營運風險評估，以加深我們對相關氣候風險和影響的認識，從而制定更佳策略以應對相關風險和機遇。
指標和目標	指標和目標是根據我們的政策和風險管理制度，並參考國際海事組織的溫室氣體減排策略而制定。我們的碳排放和其他指標和目標在本報告的「環境」和「表現數據摘要」各節錄中載列。我們目前的碳排放密度目標是於2030年前實現EEOI較2008年的排放量減少40%。我們將每年監測計劃的進展。我們將在今後的報告中討論管理氣候變化之實體影響的目標。

隨著全球減碳，太平洋航運將繼續運載非化石燃料商品，此類商品將會成為未來全球海上貿易的重要支柱。



層面A4（氣候變化）  
一般披露



關鍵績效指標A4.1  
重大氣候相關事宜的描述及管理措施



## 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。例如：

- 我們在辦事處停用塑膠垃圾袋並著手減少垃圾箱數量，辦公室廢物總量已隨之減少。
- 我們繼續逐步升級至更高效的辦公設備，以進一步提高我們在現址已運作三年的辦公室的效率，這得益於低能耗的動感照明、更少燈具、更多的自然光和更節能的空調。

定時於各辦事處發布指引及通訊，並推行以下政策及實踐：

- 節約用電、食水及物資
- 回收辦公室廢物



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，此計劃量度及統計香港總部的排放物及能源消耗。

於2019/2020審核年度，我們對環保的工作成果進行了一次獨立審核，結果顯示香港總部辦事處（為我們59%岸上員工的工作地點）的範圍2及3二氧化碳排放量為1,150公噸（2018/2019年度：1,411）。這代表排放量減少了18.5%，這是歸因於過去一段時間受到新型冠狀病毒疫情的相關出入境限制和在家工作的安排，令海外公幹和工作人員通勤減少（範圍3排放）。



我們全球12個辦事處的範圍2和3排放量估計為1,941公噸。我們的船員往返自有貨船的差旅活動產生的範圍3排放量為4,774公噸，全球岸邊營運產生的碳排放總量為6,715公噸。

2020年12月，我們已抵銷全球岸上營運產生的所有上述碳排放。

有關我們與香港電力公司—中電合作的碳排放抵銷計劃的詳情，請參閱第21頁。



我們於岸上及船上執行的太平洋航運管理制度，符合強制要求的國際安全管理(ISM)規則，並獲DNY GL Business Assurance認證一系列認可我們環保管理系統的自願性ISO 14001: 2015標準。

我們循以下途徑披露碳足跡數據：

- 香港特別行政區政府環境保護署的香港上市公司**碳足跡資料庫**(CFR)；
- **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；及
- **世界自然基金會**(WWF)的低碳辦公室計劃(LOOP)。



# 安全、工作場所與營運方式



## 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。優良的工作條件、安全及互助的環境，以及良好的發展和晉升機會，不但為員工帶來福祉及滿足感，亦是太平洋航運成功的關鍵。

**我們努力成為現有員工及業內有才能的潛在員工的首選僱主。我們對來自不同國籍的員工充滿熱忱，並盡力為他們提供安全、協助、愉快及充實的工作環境**



為了支持聯合國可持續發展目標8，作為一個有愛心的僱主，我們力求為所有的船員和岸上員工提供充分和具生產力的就業，以及體面的工作



層面B1(僱傭)  
一般披露

## 專業的內部貨船管理知識確保船上安全及質量

作為船東，我們創新及全面的貨船管理能力和技術，不但使我們提供更可靠的服務，亦確保龐大的自有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保表現。

我們經驗豐富的貨船經理為船隊提供可靠的岸上支援，使船員可透過堅穩的安全文化管理貨船，並滿足客戶的需求。

我們岸上及船上團隊的合作確保貨船於任何時候亦準備就緒，提供可靠的服務，以及符合船級協會及船旗國之規則、環境規例及所有地方性和國際的法例及法規。他們的努力是持份者的滿意度及太平洋航運品牌價值的關鍵。

我們全面的貨船技術管理職能涵蓋：

- 新建造貨船及合約支持
- 新建造貨船的監督
- 貨船出售及購置活動的技術支援
- 貨船的技術及船員管理
- 海事及安全質量管理及監督

- 採購
- 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
- 項目與改造
- 改革營運和商業的效率

位於大連、馬尼拉及香港的太平洋航運船務及培訓中心，是我們招聘、培訓及管理船員的基地。我們4,100名船員隊伍主要來自中國及菲律賓，部分高級船員及見習船員來自俄羅斯及烏克蘭、香港及孟加拉。



我們相信對船上及岸上的員工作出適當的資源投放，不但可增強他們的安全意識、知識、生產力和貢獻，更可提升他們的歸屬感。有關資源投放及員工的參與大致涉及以下方面：

- 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
- 供應鏈管理

## 健康及安全

我們時刻置安全於首位，太平洋航運管理制度為船上及岸上員工制訂清晰的政策及程序，是我們分析表現和促進改善的重要機制。其目標主要是：**促進及確保海上安全，防止傷亡**

為實現該目標，我們的健康、安全、環境及質量(HSEQ)政策及太平洋航運管理制度涵蓋以下多項廣泛行動：

- 我們根據船旗國及船員訓練、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船員。
- 我們透過實施風險評估系統以審視本集團貨船、員工及環境的所有已識別風險，並用作識別及制訂適當的保障及常規。
- 我們透過有系統的審核、分析及反饋，力求不斷提高質量、健康及安全與環境績效，以及岸上和船上人員的管理技能。
- 我們藉傳閱相關資料及提供培訓資源，讓員工對HSEQ事宜有適當的了解。
- 我們提供安全及健康的工作環境，以確保員工的福祉。
- 我們在貨船上執行藥物及酒精政策，以確保所有值班人員在登上貨船前進行藥物及酒精測試。
- 我們進行反海盜培訓、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)的規定。



層面B2 (健康與安全)  
一般披露

## 反海盜

針對商船的海盜行為於近年成為幾內亞海、東南亞、索馬里沿海、亞丁灣及廣泛印度洋的共同安全威脅。海盜往往利用被劫持的商船作為母船進行攻擊，他們使用多艘高速小艇，用自動化武器和火箭推進榴彈向船隻開火，試圖令目標船隻減速，以便海盜爬上船隻。一旦船隻被劫持，海盜通常會要求支付大筆贖金，以確保船員、船隻和貨物可平安歸來。

太平洋航運遵循國際海事組織的指引及行業第五版最佳管理措施(BMP5)防止、報告及應對海盜襲擊。自2011年起，我們在自有貨船偶爾經過印度洋高風險區域時僱用武裝警衛。每次通過高風險區域前，我們亦採取了其他主要反海盜措施，包括：

- 於進入高風險區域之前，每艘貨船會進行航程特定的全面威脅及風險評估(由我們的公司安全主任及技術總監進行)，並審查我們的貨船安全計劃；
- 在經過亞丁灣、南紅海和相關水域時，跟隨有海軍巡邏的海上安全運輸走廊(Maritime Security Transit Corridor)；及
- 根據第五版最佳管理措施的分層防禦法，採用相關的船隻自我保護措施(SPM)對我們的貨船進行加固；
- 培訓我們的船員，使他們在遭受海盜攻擊時可採取最佳措施(包括在海盜登船時應採取的步驟)，這可使海盜攻擊的結局不一樣，最好的情況下令海盜的攻擊失敗，或船員被綁架及勒索，但最終並未造成人命傷亡，最壞的情況下，或會造成悲慘後果。
- 沿著海岸線安排貨船的航線；

我們亦與業界及反海盜組織合作，交流安全風險資訊。我們與貨船保持緊密溝通，內部船隊管理團隊亦隨時待命，在緊急情況下提供幫助及支援。

於報告年度內，我們的自有貨船並未受到海盜襲擊。

### 應對新型冠狀病毒疫情

持份者關注自2020年1月起對全球造成重大影響的新型冠狀病毒疫情對我們的業務之影響。我們一直謹慎處理當前的情況以減輕岸上員工及船員面對的風險。

就岸上員工而言，我們禁止非必要的公幹，而我們的員工亦需遵循相關政府規定的安全衛生常規。

有賴我們採取了廣泛的業務連續性措施(包括使用視像通訊技術)，特別是由於我們船員的非凡耐心及專業精神，我們向客戶提供的服務於整個疫情期間無縫銜接，基本沒有中斷。

各國政府為控制新型冠狀病毒疫情而採取的措施，令船東極難進行船員換班和讓他們回家，導致成千上萬的船員被迫滯留船上，時間遠超原訂的僱傭合約。儘管我們已盡一切努力，成功進行船員換班，讓我們的船員與家人團聚，惟在太平洋航運自有貨船上數千名船員亦受到同樣的壓力。

有關我們為讓船員回家所作的努力，以及在船員被困在船上時不斷給予他們支持以保障他們的健康及安全的更多資料，請參閱本可持續發展報告封面內頁。

於2020年，我們舉辦了太平洋航運船員攝影比賽，以於新型冠狀病毒疫情所引起的全球船員換班危機中激發一些輕鬆而具創意的團隊合作，並在本可持續發展報告內收錄一些精彩的作品。船員的作品道出不同的故事，充滿著豐富的情感、色彩和一點點感概，將船員於滯留船上期間的力量、關懷、團結和幽默感呈現眼前。



我們由衷讚揚所有船員的耐心和專業，及他們為本公司以至全球貿易所作出的不懈努力及至關重要的貢獻。

## 以人為本的創新安全文化

透過高級管理層致力在公司及船隊內推動安全意識，使我們的安全文化不斷提升。

我們對安全的承諾不僅體現於有效的太平洋航運管理制度，亦通過創新的專有措施及投入大量資源培訓船上及岸上船員，有關的培訓超越強制性規定的標準，使我們的安全關鍵績效指標 (KPIs) 成為行內最高水平之一。

我們一些原創概念及計劃，旨在提高船員的參與、風險監控和安全績效，其中包括：

- 我們的「22名船員，22名船東」(22 crew, 22 owners™) 概念，鼓勵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個層面領導」教導及培訓船員以身作則及激勵同事效法。
- 於進行每項工作前，以「3W」的風險評估態度，進行「自我審查及經理覆查達致外部檢查零缺失」以預防損失。
- 為減少因疲勞及壓力相關意外事故的風險，我們確保船員於疲勞操作後得到足夠的休息 (即使做成延遲貨船離開時間)。
- 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。
- 分析業界和內部的意外以及接近失誤事故，以從自身及別人的錯誤中學習。
- 接近失誤事故的報告提供了寶貴的建議，可助我們的船員避免日後出現類近情況。
- 每2.3艘自有船隊的貨船，便會由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  
= 零工程意外事故
- 太平洋航運品牌及業務  
= 零因忽視風險評估之事故

此計劃已擴展至船員家庭通訊及邀請船員家庭參與定期舉行的安全研討會晚宴，並透過我們招聘中心的家庭福利主任更全面及有效地與我們的船員家人溝通。



關鍵績效指標 B2.3  
描述所採納的職業健康及安全措施

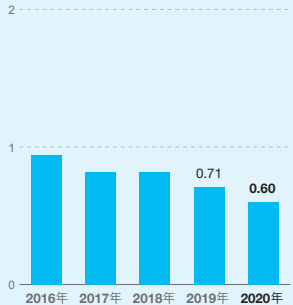


## 2020年健康及安全績效

**KPI**

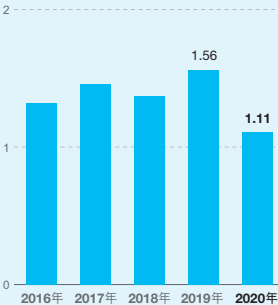
因工傷事故損失工時頻率(LTIF)

**0.60宗** ↓ **15%**  
每1,000,000工時



可記錄事故頻率(TRCF)

**1.11宗** ↓ **29%**  
每1,000,000工時



於2020年，我們的船員在逾19.9百萬工時中錄得12宗損失工時的工傷事故，因工傷事故損失工時頻率(LTIF)按年減少15%至0.60宗，為我們自2005年錄得最低損失工時頻率。

主要來自於一些較輕微的滑倒、絆倒、失足及壓傷事故的上升，我們的可記錄事故總頻率(TRCF)減少至1.11宗，整體仍低於業界標準。

於2020年，我們繼續加強既定的安全計劃，推行以「零工傷事故損失工時」為目標的活動，當中包括提高入職前及船上培訓及向船員發放每月警示有關過往船上工傷事故的報告。我們「向自滿說不」(Make Complacency History)的計劃亦已擴展至船員的家人，為他們提供全面而有效的培訓。

**目標**

因工傷事故損失工時頻率(LTIF)

**<0.60宗**

我們計劃大幅減少工傷事故宗數，並較2020年再進一步改善LTIF的記錄。

為達到目標所採取的措施：

- 實行有效政策及程序
- 全面培訓及發展



關鍵績效指標 B2.1  
因工亡故的人數及比率



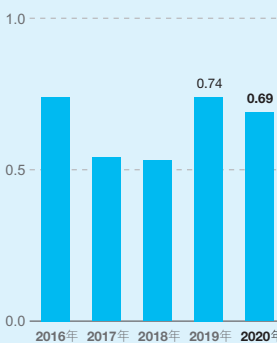
關鍵績效指標 B2.2  
因工傷損失工作日數

我們的安全績效反映出本公司已有效地推動太平洋航運管理制度內的政策及程序，以及全面地為船上及岸上員工提供培訓及發展課程。

**KPI**

外部檢查缺失率

**0.69次** ↓ **7%**  
每次檢查



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

於2020年，我們平均每次檢查出現缺失的次數為0.69次(2019年：0.74次)，而在所有港口國監督的檢查中，有81%為零監管缺失(2019年：73%)。

檢查結果顯示我們對船齡逾12年以上且數量愈趨增加的船隻進行更頻繁的檢查，而檢查結果屬業內最佳結果之一，尤其考慮到我們在遠東及非洲地區的業務規模，因該區的缺失情況一般都較大量。

第50頁  
我們貨船到達的港口



就改善航行表現，本集團奉行全面的交流活動，以收集我們的船員及經理的廣泛意見，並透過於2013年推出的「橋樑團隊管理」計劃以培訓所有航海人員。

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，藉此借鑑過往曾發生的事故，吸取寶貴的經驗，以防止日後發生同類情況、傷亡或損失。於2020年，該等匯報共422宗（2019年：587宗）。

第41-42頁

勞工標準及工作環境

促進我們船員及岸上員工的身心健康和福祉

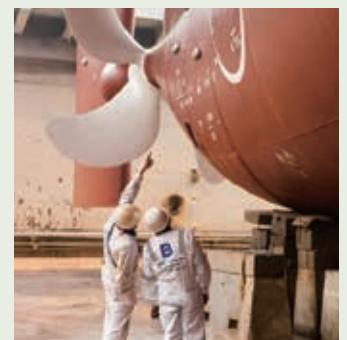


### 獲獎的安全文化及績效

於2020年，我們贏得香港海事處頒發的「港口國監督檢查卓越表現獎」，為我們於十三年來第十二度獲得該獎項。

第48頁

有關我們獲得多個海上安全及優質服務的獎項之詳情



### 於受高度規管的行業經營

有關我們工作場所的安全、健康及聘用的準則乃依循業界及同業所訂定之最佳常規。船務是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船員，有關培訓標準超越強制性的規定標準，以及(c)業內最佳之一的關鍵績效指標。

### 質量保證


我們於岸上及船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DNV GL Business Assurance認證一系列自願性標準，當中包括：

- ISO 9001：2015，認可我們的質量管理系統
- ISO 14001：2015，認可我們的環保管理系統
- ISO 45001：2018，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船上及岸上人員能加強僱員的參與度和投入度，並有助挽留員工，亦是提高他們的安全意識及整體生產力的重要元素。



為了支持聯合國可持續發展目標4，我們在船員的發展和培訓方面投入大量資源，以促進安全、環保、專業和充實的船上工作

**卓越的團隊精神是太平洋航運的成功之道。我們致力提升船員的質素及促進海上團隊合作，岸上技術、海事安全及大部分高級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 (發展與培訓)  
一般披露

### 船上員工

我們訓練我們的船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。我們於船上及岸上船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。我們為確保具有領先的安全文化、優質的服務及工作滿足感而作出多項培訓及發展投資，詳情如下：

- 我們每年在馬尼拉及大連的船員中心舉辦至少四次培訓研討會，而自2017年起亦曾在敖得薩舉辦。透過此等為期兩天的活動，我們與一眾高級船員在緊密溝通和參與下，加強他們對本集團的政策、常規及價值觀、審視監管變動及行業發展的認知，分享安全及導航的相關經驗，以及分析行業事故，以訂立預防措施。
- 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船員培訓。
- 我們為所有船上人員提供加強內容的職前簡介。
- 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，以確保能洞悉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船員招聘和培訓計劃，並分別於2010年起於菲律賓、2013年起於香港及2017年起於敖得薩的船員中心舉辦該計劃。
- 我們於每艘船上培訓一至兩名初級船員，並正增加女性船員人數。

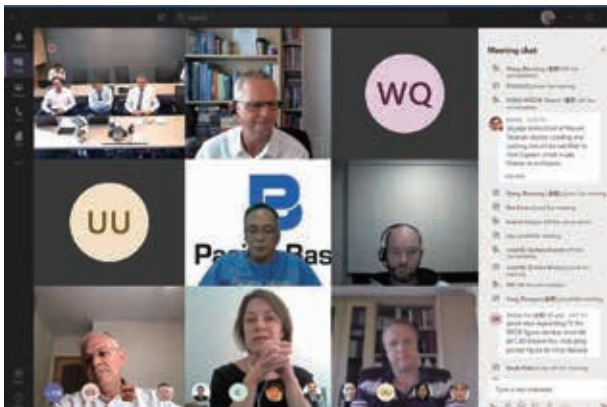
由於與新型冠狀病毒疫情有關的限制及社交距離措施，我們於2020年舉行了7次的管理人員網上培訓研討會，以代替我們慣常的研討會，每次平均逾100名管理人員以及許多岸上員工出席。

# 7個

2020年舉行的網上培訓研討會，有717名船員出席 (2019年：5個)

# 1名

船員  
每艘貨船  
(2019年：1.5名)







- 我們僱用岸上海事安全經理及培訓經理，負責進行船隊安全檢查、航海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。

## 11艘 於2020年每位安全／培訓經理負責11艘貨船

- 除岸上海事安全經理外，我們安排7名船隊培訓經理定期駐守在我們的自有貨船上，並為該船上的船員提供在職培訓。
- 我們的內部技術部於岸上為船員提供意見及支援，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的事故、分析其根本原因，以及制定及採取預防措施，並向我們的貨隊進行溝通。



- 我們對有關監管變動及行業發展，向貨船提供迅速的通知。
- 我們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。
- 我們也投資在船上、教室、透過電腦提供的非船員培訓、發證及值班標準國際公約(STCW)培訓，其包括夥拍瑞典保賠協會提供的橋樑資源管理以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。我們透過為岸上及船上經理提供海事資源管理培訓(MRM Training)培養其領導素質，是因為我們相信要維持一套有效的安全管理系統取決於我們經接受技能訓練的管理人員及彼等如何在海上、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員提供清晰的晉升等級路徑。



## 岸上員工

我們投放資源於各階層員工的培訓及領導發展，從而提高了生產力、參與度、忠誠度及員工留任率，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
- 提供在職培訓、實地考察及公司參觀
- 為年輕行政人員提供課程
- 舉辦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以及高級管理人員指導培訓
- 提供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

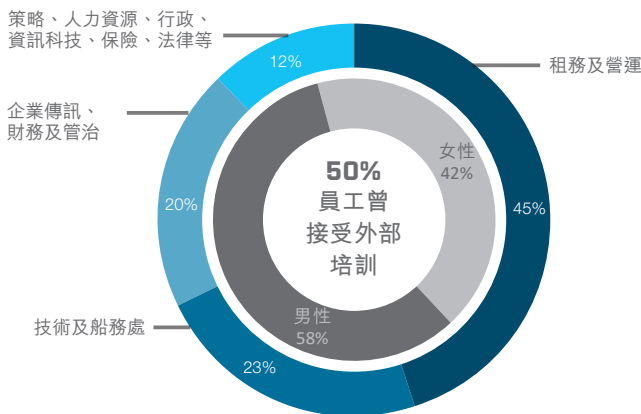
本公司為岸上人員的培訓及發展預備充足預算，其中大約半數人員每年一般會接受當地培訓員或國際領先商學院提供的不同形式的外部培訓。



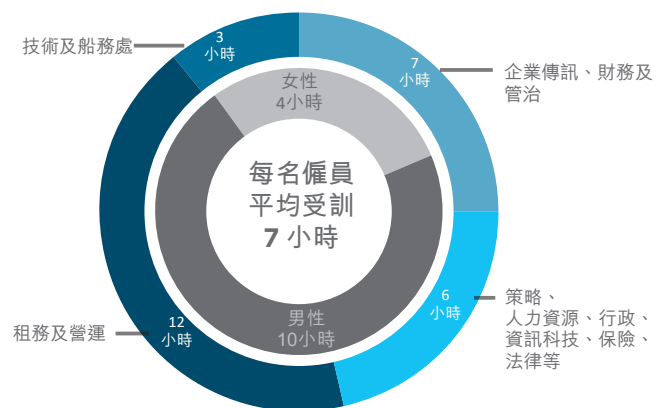
**4名** 招募5名畢業生及其他年輕人  
(2019年：5名)

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2020年，4名青年參加了為期三個月有規模的學員計劃。學員輪流於各部門工作，航海、參觀船塢、認識我們的船運代理、貨船經紀及客戶，以深入汲取乾散貨運各方面的經驗。

**50%** 員工於2020年主要透過視像形式接受外部培訓  
(2019年：45%)



**7小時** 每名岸上員工平均受訓7小時  
(2019年：9小時)



關鍵績效指標B3.1  
按僱員類別劃分的受訓僱員百分比



關鍵績效指標B3.2  
每名僱員受訓平均的時數

## ISO、國際安全管理規則、國際船舶和港口設施保安規則、2006年海事勞工公約及防止船舶污染國際公約培訓

每年，船隊管理團隊的海事及安全專家為實施太平洋航運管理制度中所訂明的ISO 9001、ISO 14001及ISO 45001國際標準進行了意識培訓。培訓環節亦涵蓋國際安全管理規則、國際船舶和港口設施保安(ISPS)規則、2006年海事勞工公約及防止船舶污染國際公約等。於2020年，我們香港總部及海外辦事處的員工親身或透過視像會議方式參加有關培訓，以更新及提升他們對認證標準以及有效實施及內部監控管理制度的知識及理解。多年來，有效執行太平洋航運管理制度為我們在安全及環境方面的卓越表現奠定了基礎。

## 勞工標準及工作環境

透過對我們的船員培訓、安全、推動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船員以及安全操作

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，負責促進船員及其他工人獲得良好工作條件的政策。我們亦致力遵守於《聯合國工商企業與人權指導原則》所述的國際認可人權公約。

國際勞工組織內與船員相關的公約獲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)。該公約已於中國通過，有關規定並已大致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下所有僱用船員的香港僱主。



於2020年，我們使用已升級的KVH的VSAT衛星寬頻服務以便進行於新型冠狀病毒疫情期間向船員提供船對岸的視像培訓及支援，並讓我們的船員與親友保持聯繫。

SEHK  
ESG

層面B4(勞工準則)  
一般披露

### 船員權利法案

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

2006年MLC篇幅超過100頁，為船員的幾乎每個工作及生活條件方面訂立最低規定，其中包括：

- 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
- 健康保障及醫療
- 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，是受到港口國監督檢查的審查。

SEHK  
ESG

關鍵績效指標B4.1  
描述檢討招聘慣例的措施以避免  
童工及強迫勞動

SEHK  
ESG

關鍵績效指標B4.2  
發現童工及強迫勞動時採取的即時措施



## 岸上員工福祉

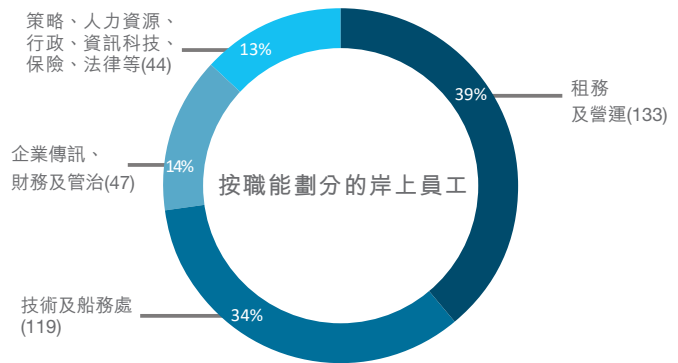
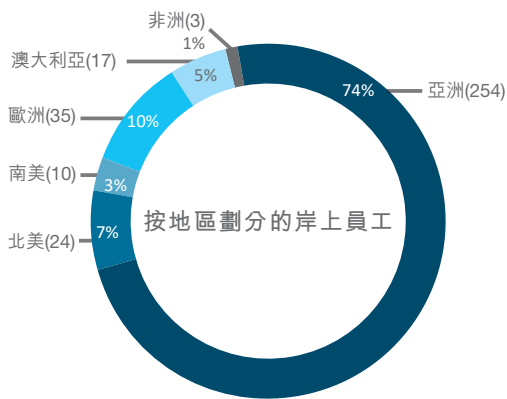
在岸上，我們的辦公室堅守當地所有相關的工作場所健康及安全以及相關守則，為僱員提供安全舒適及促進生產力的工作環境，這包括良好照明及空調，以及符合人體工學設計的工作站。

2020年為我們集團總部搬遷至距離香港中央商業區新處所的第三個整年。此辦公室提供更健康、更輕鬆、更實用及更令人愜意的工作環境，有助提高生產力及方便協作。



我們近年已翻新所有的全球辦公室，藉此再次擴大辦公室的工作空間，提升能源效率以及加強員工的舒適度、滿足感及協作。我們提供免費水果，並定期提供健康的小食。我們積極支持同事為慈善或純為保持健康而參與有益身心的體能挑戰。我們鼓勵世界各地的所有員工充分利用任何自然環境和體育設施保持身體健康，並鼓勵他們在家庭生活與工作之間取得健康平衡。

我們透過公司通訊、通報、全體簡報會、開放政策並透過集團內聯網、即時短訊及視頻會議系統等多種方式與僱員保持聯繫。



SEHK ESG

層面B1(僱傭)  
一般披露

SEHK ESG

關鍵績效指標B1.1  
按僱傭劃分的僱員總數

## 多元化及平等機會

我們的岸上員工的文化背景及年齡均多元化。他們包括來自28個國家的管理人員。對此我們感到非常自豪。

岸上員工在性別及年齡上分布平均，而且我們正培訓數量不斷增加的女船員。

為支持EOC促進種族平等及融入工作場所的使命，太平洋航運成為香港其中一間最早採納香港平等機會委員會 (EOC) 《種族多元共融約章》的公司。

38%的岸上員工已在太平洋航運工作超過10年，足以印證集團在不斷演變的過程中為員工在包容、參與度及工作上帶來極大的滿足感。

船員的高留任率反映集團能為他們在工作上帶來成就感。

**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**

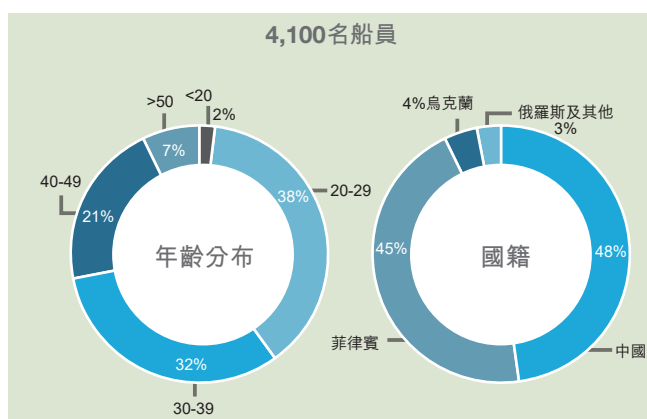
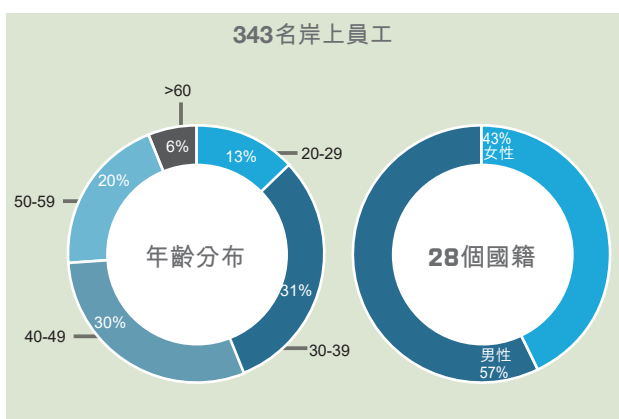


我們重申，我們長期致力為所有員工提供安全的工作環境，免受因任何理由造成的歧視和騷擾。我們對工作場所的性騷擾及種族騷擾採取零容忍政策，並正視所有騷擾指控且迅速及謹慎進行調查。我們的員工手冊由性騷擾及種族騷擾政策以及行為操守守則組成，當中載列報告任何事故的舉報渠道及處理程序。連同舉報政策及程序，有關機制確保我們的工作方式遵守相關法例、法規及最佳措施。

於報告年內，我們並不知悉任何有關僱傭、健康及安全、平等機會及勞工標準的違規事故。



為了支持聯合國可持續發展目標5，我們支持性別平等並賦予全球辦公室的婦女和所有員工權能，並且我們在培訓女船員方面正取得進展



**94%** 岸上員工留任率  
(2019年：90%)

**28%** 參與股權長期獎勵計劃的  
岸上員工比例 (2019年：28%)

**38%** 岸上員工於太平洋航運  
工作超過十年

**96%** 員工留任率  
(2019年：95%)

**88%** 整體船員留任率  
(2019年：87%)



關鍵績效指標B1.2  
僱員流失比率

## 負責任的營運方式

在實現我們的願景、使命及目標時，太平洋航運的業務一直採用受國際間普遍認可的商業道德標準及營商手法。

我們的業務操守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。

### 提供卓越客戶體驗

我們致力於分部內成為客戶的首選合作夥伴。我們熱衷於提供高質素服務及最優秀的業務表現，客戶專注的事項就是我們一切工作的核心。我們以客戶為中心的業務模式推動了本地創新的客戶互動及服務、提供穩定而可靠的服務、提升客戶滿意度並於全球享負盛名。

我們對客戶的諮詢、貨物合約招標、營運諮詢、意見徵求及投訴均會認真考慮，再迅速作出回應。我們的全球辦事處網路使我們更接近客戶，能直接並頻繁地與客戶接觸，清楚理解他們的需求，並提供本地化的客戶支援。我們擁有龐大、現代化及統一的船隊以及全面的內部技術運作，增強了我們提供高品質及可靠服務的能力。

我們通過調查、電話及面對面會談定期與客戶聯絡，以收集及了解客戶對我們服務表現的意見和期望。這可讓我們能夠了解我們的長處、缺點及如何進一步提高我們的服務質素及增強我們的競爭力。

於2020年，我們進行了第十次年度客戶電話調查，包括我們的公司事務總監抽樣致電平均35名來自世界各地的客戶。



## 反貪

我們有一套操守守則，禁止員工接受或作出行賄或利誘行為、參與欺詐、偽造、勾結或反競爭行為。為維持「零貪污」的紀錄，我們持續審閱我們的反貪政策及常規，我們亦透過定期向員工提供培訓以傳達有關資料。於2018年，我們引入反賄賂政策加強版以提升本公司的反貪文化。

我們要求員工全面遵守工作所在地的反貪法例，如規定總部的員工遵守香港法例《防止賄賂條例》。我們各地的員工亦須遵守其他類似的反貪法例（如《2010年英國反賄賂法》）。

我們為董事及岸上員工及船員安排反貪研討會及訓練，以輪流方式透過網上自學及內部講座進行。

我們在報告年內未曾且並未涉及任何涉貪行為的訴訟案件。

# 0宗

 涉貪行為案件

層面B7(反貪污)  
一般披露



關鍵績效指標B7.1  
涉貪污行為訴訟案件的數目



關鍵績效指標B7.3  
提供反貪污培訓的詳情

自2017年起，太平洋航運已獲得全球認可的反賄賂組織TRACE的認證，足證本公司就反賄賂事宜已獲TRACE徹底審查、培訓及認證。



太平洋航運一直為海事反腐敗網絡(Maritime Anti-Corruption Network (MACN))組織的活躍成員。該組織旨在透過集體行動排除海事行業內各種貪腐形式，組織透過提高對所面臨挑戰的認識、落實執行MACN反腐敗原則以及共同開發及分享最佳常規、與政府團體、非政府機構及民間組織合作以查明及遏制腐敗的根源，以及於海事界建立誠信文化。透過採用MACN反腐敗原則及MACN培訓工具，我們通過適當監察、全面性風險評估及培訓，增加避免發生、應對及報告賄賂、疏通費及其他形式的貪污行為等事件的能力。



為了支持聯合國可持續發展目標16，我們力求有效、負責任和包容的管理和企業管治，以及負責任的商業常規，確保沒有貪污和賄賂的情況

### 反共謀表現

我們雖然在競爭激烈及分散的市場下營商，但我們絕不與對手共謀或採取不正當的手段以換取有優勢的收入定價。基於集團的乾散貨船的規模、市佔率及貨運的性質，均不允許我們的業務違反任何市場的競爭法規。

### 舉報政策

我們致力排除不誠實、非法或歧視行為的工作環境。集團內有檢舉政策，船員及岸上員工可透過內聯網，而持份者則可於公司網站，按照程序提出他們所關注的問題，過程以保密形式進行。



關鍵績效指標B7.2  
防範措施及舉報程序

### 制裁

本公司的貨船於全球營運，所有商業交易均遵循國際法例，並不會抵觸國際貿易制裁或相關地方或國家法例。

客戶不得在我們的貨船上託運非法貨物。旗下的環球租船組織遵循「了解您的客戶及其業務」的重要規則，令我們更理解他們的貨物性質。

我們的客戶為我們相熟並有良好信譽的企業，當中包括許多藍籌公司。對於有潛力的新客戶，我們會從口碑方面或推薦證明以了解其背景，及作出正式的交易對手風險評估，以確保他們不是被列入美國、英國、歐盟及聯合國的制裁名單。

我們亦會考慮航程起點及目的地，並監察世界各地的制裁等級，減低受刑事處罰的風險。

此外，對於保障我們所從事的業務並沒有違反相關法例，我們亦倚賴一些其他措施。較重要的是，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明或融資，或以其他方式進行交易，進而避免該客戶與我們履行貨運合同。另一個安全保障是設在貨物及／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交易對象，方進行交付。

**我們瞭解客戶及其業務，並遵循當地、區域及國際海事法例的貿易常規**

## 資訊科技安全

由於透過不同電子渠道的海事網路攻擊、釣魚電郵、惡意網站及其他欺詐活動越來越常見，因此，資訊科技安全於航運業中越發重要。我們的業務運作相當依賴資訊科技系統(包括雲端應用程式及數據儲存)，以及岸上及海上的日常通訊。主要的資訊科技系統的故障或成功攻擊系統均可導致通訊中斷及業務受阻。

由行政總裁擔任主席的資訊科技督導委員會監察本集團的資訊科技政策及程序，確保我們的資訊科技策略符合我們的業務所需。我們制定了內部資訊安全政策，保障我們的員工、業務及資訊資產的利益免受威脅。我們的資訊科技團隊與所有業務部門緊密合作，制定合適及行之有效的資訊科技解決方案、支援服務，以及防禦性和突發性的措施。我們定期向員工傳閱反欺騙及釣魚電郵的提示及提醒，以提高他們的網路安全意識。

國際海事組織的海事網路風險管理(Maritime Cyber Risk Management)解決方案於2021年1月生效。因此，我們已更新了太平洋航運安全管理系統，以提升我們的網路安全風險管理，並致力保護我們的船上運作免受現有和新出現的網路威脅及漏洞的影響。本集團定期對貨船之硬件及系統進行檢查，以提升系統的效能及安全性。

我們已確立正式業務連續性計劃，其載列後備安排，以應對一旦通訊或資訊系統完全停頓的情況。我們亦定期安排全公司進行業務連續性計劃演習，以確保我們的部門熟悉相關程序，並尋求應急計劃及程序的改進。我們亦投購商業罪案保險，以保障來自網絡罪案的經濟損失。我們亦挑選信譽良好的資訊科技服務供應商，並定期評估雲端服務供應商的內部監控，並向我們提供獨立的評核保證報告。

## 利用我們的資訊科技優勢，作出最佳的決策

在過去幾年中，我們投資升級軟件，於我們內部管理的自有貨船船隊大幅擴張的時期，提高了我們全球運營的效率。

這些解決方案包括最新的雲端應用程式，支援遠端存取、先進的資料共用及強大的系統集成，並提供更好的資訊科技安全性，使租賃、商船運營、燃料管理、索償、技術管理、海事、船員以及財務、會計及人力資源等關鍵部門受益。這些解決方案簡化了我們的運營流程，為培訓訂立標準，並增強內部支援能力。

作為我們這個市場分部的大型企業，我們於全球各地擁有異常地全面的商業辦事處網路，我們比大部分同業更明白市場上發生的事情，這意味著我們一直以來能夠獲得更多的資料，使我們具有競爭優勢。隨著現在越來越容易取得某些資料，我們已決心在取得資料的競技中保持領先。

我們的內部商業智能團隊利用各種供求數據，包括來自全球乾散貨船船隊的自動識別系統(Automatic Identification System (AIS))信號，進行分析，以增強我們的商業及運營決策分析。同樣，來自我們貨船的數據使我們的技術管理團隊及航程優化團隊能夠快速應對

貨船的系統及性能異常，尋求提升燃料經濟性、碳排放及其他效率的空間。

我們的數據傳送至自動化的管理報告儀錶板，該儀錶板呈列的資訊可以協助各級管理人員(包括行政總裁)作出更快更好的商業決策。我們將繼續尋找存取及利用寶貴數據的新方法，這些數據無疑將在我們未來的財務業績、安全表現以及環境及社會可持續發展方面發揮關鍵作用。



## 供應鏈管理

作為倚賴眾多供應商的全球航運業務，我們致力以對社會和環境負責任的方式管理我們的供應鏈，並向符合我們可持續發展規定的認可供應商採購。

### 策略及程序

我們已制訂一系列負責任的供應鏈管理政策，以識別供應鏈中的環境及社會風險，並確保供應商符合我們的採購準則及達到履行可持續發展的表現：

- 我們的太平洋航運管理制度手冊規定，除特殊情況外，我們須向認可的供應商購買船隊的補給品及配件，亦會定期在選用供應商前作出審查和作用後檢討。
- 我們的《供應商行為守則》訂明有關法律及合規、勞工常規、健康安全以及環保範疇的最低標準和措施。
- 供應商評估表要求我們的供應商嚴格遵守：
  - 所有適用法例，包括全球反貪法例；
  - 相關的勞工常規；及
  - 與其業務及行業相關的所有環保法例及法規。

所有新供應商均須於開展採購程序前填妥該表格

### 供應商

於2020年，經我們採購部認可的供應商數目為985家，當中於2020年審核約185家供應商，包括新供應商及於年內已輪流獲重新評估的現有供應商。

我們的供應商數量於2020年大幅增加，乃由於疫情期間限制碼頭的出入口，令我們於世界各地的港口聘用更多當地船具供應商、工作室及供應商。

### 燃料供應商

同樣地，我們只從信譽良好及可靠的供應商購買燃料，當中大部分已與我們建立長期合作關係。我們會透過互聯網搜尋，利用各通訊網絡及在燃料及航運業界提供的資源每年至少審核一次該燃料供應商的財政狀況。

我們從每家供應商購買的燃料不超過本集團每年總需求的20%。在2020年，我們向15家大型燃料供應商購買超過92%的燃料，其餘的則向數家處於較偏遠港口及規模較小的供應商以市價購買。

## 負責任採購及監察

我們對供應商篩選過程、供應商提供的產品質量及就其表現而所影響職業健康、工作安全、質量及環境表現的結果很大程度上影響我們的選擇及繼續使用該供應商的決定。

我們規定供應商及分銷商的審核標準例子包括(如適當)：

- 符合認可國際標準並獲授證書
- 獲法定機構認可及批准
- 授權機構或原廠生產商，及／或
- 具有信譽機構的會員資格(如International Ship Suppliers Association (ISSA)或International Marine Purchasing Association (IMPA))



層面B5 (供應鏈管理)  
一般披露



關鍵績效指標B5.3  
識別供應鏈的環保及社會風險的慣例



關鍵績效指標B5.2  
聘用供應商的有關慣例



關鍵績效指標B5.4  
在揀選供應商時促使多用推廣環保產品及服務的慣例

### 貨船租賃供應商

我們的大型船隊包括我們無法控制技術、環境、船員和其他合規事宜的管理等的租賃貨船，這些貨船因而可能為我們帶來更大的聲譽及環境、社會及管治風險。因此，我們向信譽良好的貨船租賃供應商租賃貨船，我們熟知這些供應商，而且這些供應商了解我們作為負責任的承租人的期望。

我們的租船合同包含了公平船員僱傭慣例(Fair Crew Employment Practice)條款和其他約束貨船租賃供應商的條款及保證書，確保他們及其貨船、證書和慣例符合所有相關勞動、健康和 safety 以及環境法例及法規等。

此外，我們在交易夥伴表格中強調了我們對環境、社會及管治的一些期望，要求我們的貨船租賃供應商簽署確認，我們將會把表格的內容涵蓋至更多的環境、社會及管治事宜。

2020年主要供應商 (按地區劃分)	燃料供應商	其他供應商	合計*
非洲	1	57	58
亞洲	4	486	490
中美	0	30	30
歐洲	5	192	197
中東	1	14	15
北美	2	72	74
大洋洲	1	33	34
南美	1	93	94
加勒比海	0	8	8
	15	985	1,000*

\* 不包括超過350噸貨船的供應商

SEHK ESG 關鍵績效指標B5.1 按地區劃分的供應商數量



### 獲得多個海上安全及優質服務的獎項

我們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貨船管理公司，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制度奉行的審慎規則及守則，我們榮幸能成為技術、安全、質量及可持續發展管理最佳常規的管理者。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2020年，我們在企業社會責任／環境、社會及管治方面贏得環球及地區性所認可的獎項及贏得最佳乾散貨運營商，包括：

#### 金港股

- 最具社會責任上市公司大獎

#### 香港會計師公會最佳企業管治獎

- 金獎 – 非恒指成份股公司 (小市值)

#### 長堤港

- Green Flag大獎

#### 香港環境、社會及管治報告大獎

- 卓越社會成效 (嘉許獎)

#### 香港海事處頒發

- 港口國監督檢查卓越表現獎

#### 溫哥華港EcoAction計劃

- Blue Circle大獎

其他近年觸目的獎項包括：

- Lloyd's List Asia Pacific Awards 2019 乾散營運商大獎
- International Bulk Journal Awards 2019 人才培訓大獎
- 溫哥華港EcoAction計劃 Blue Circle 大獎
- 2019香港環境、社會及管治報告大獎之最佳環境、社會及管治報告 (中市值) 嘉許獎及卓越環境披露嘉許獎
- Lloyd's List Global Awards 2018年度乾貨營運商大獎
- International Bulk Journal Awards 2018年度顧客服務大獎
- Lloyd's List Global Awards 2017年度公司大獎
- International Bulk Journal Awards 2017年度安全大獎
- Seatrade Maritime Awards 2017年度企業社會責任大獎
- Lloyd's List Global Awards 2016年度安全大獎
- 2015及2016年度Lloyd's List Awards Asia 貨船營運商大獎
- 2015年度亞洲卓越表現大獎 — 最佳企業社會責任
- 香港海事處頒發港口國監督檢查卓越表現獎 (過去13年第12度獲獎)
- BIMCO Awards 2014年度航運公司
- Lloyd's List Global Awards 2011及IBJ Awards 2012環保大獎
- Lloyd's List Asia Awards 2011年度貨船經理獎及環保大獎
- Lloyd's List Global Awards 2011年度海員大獎 (朱乾淳船長)

[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)

關於我們 > 獎項



# 社區



## 善用我們的社會及關係資本

我們明白作為負責任企業在社會應盡的義務，並致力確保社會與太平洋航運之利益可達至相輔相成。我們以多種途徑融入及貢獻社會，力求支持社會及我們較長遠的可持續發展。

為實現此目標，我們：

- 保持定期與經營業務所在地之持份者及航運業相關的組織溝通；
- 確保遵守經營業務所在地之法例及法規；
- 留意我們的業務活動對社會及持份者的影響；
- 透過舉辦活動及捐款以支持最有需要幫助的社群和與我們業務有最緊密聯繫的公益項目，尤其是船員福利；及
- 支持及贊助僱員融入太平洋航運所活躍或其居住的社區，以及參加與航運業相關的團體及協會。

融入及貢獻在我們經營業務的地方是太平洋航運可持續發展重要的一環。我們身體力行持續撥捐並積極參與公益項目，當中大部分涉及船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  
在專注範疇所動用的資源

## 船員社區

作為華籍船員最大的外國僱主之一及菲籍船員及烏克蘭管理人員的一位重要僱主，我們投放資源於大連、馬尼拉、香港及敖德薩的招聘活動及培訓課程。我們的社區捐款集中於船員福利事務。

- 我們的人力資源董事為Sailors' Society的亞洲區大使，支持這機構是基於我們對全球船員及其家屬的福利的特別關注。船員在海上生活並不容易，也為航運事業付出不少功勞，我們藉著亞洲區大使的角色於區內推動支持船員福利的需要。
- 我們於2020年的慈善捐款及贊助39,000美元，當中包括向the Sailor's Home、香港海員傳道會及香港商船高級船員協會的捐款。



## 我們貨船到達的港口

我們的貨船在全球各地營運，不論何處，我們的船員及貨船均是太平洋航運的大使，因此我們激勵他們遵守以下的方針：

- 嚴格遵守有關的環保法例規定，以盡量減少我們對所到的城市、城鎮、港口及海岸線所帶來的影響；
- 於處理船務時表現出純熟的航行技術及專業營業操守；
- 擔當奉公守法的訪客，熱情接待登船的訪客，凡事皆盡顯太平洋航運人員的風範；及
- 與所到地區的港務局、代理及其他持份者建立及維持良好的關係。

我們樂意聽取在靠泊港口工作的客戶、裝卸工人、港口營運者及其他持份者的意見，以衡量我們在這方面的表現。



於2020年，我們的貨船曾停泊於 **804個** 港口  
**110個** 國家

以下是我們在**2020**年收到的部分嘉許：



- 我讚揚 貴船和船員於新型冠狀病毒疫情期間在裝卸過程中出色地配合。所有船員，特別是船長和大副都表現得非常專業和勤奮，我很高興能與這樣一支優秀的團隊一起工作，以確保安全和順利裝卸。
- 我們感謝 貴船及其船員在整個裝卸過程中的出色表現。對一艘於2005年建造的貨船來說，她的運作狀態良好，可能是我曾登上的這類貨船中最乾淨的一艘。船長和大副工作純熟，可輕鬆共事，其他船員也是如此。大家都幹得漂亮。
- 我與這艘貨船以及船長和大副的合作非常愉快，他們都對自己的貨船有著全面的知識，精通複雜的貨物操作和保障船員及貨物的安全。更重要的是，船員們訓練有素、行家裡手、愉快，總是面帶微笑，並願意為完成工作付出更多的努力。
- 船長對防漏油專題理解透切，尤其是關於航程計劃和應急清單。我們感謝 貴公司人員的合作，以及 貴公司持續承諾安全的海上運輸及環境保護。
- 貴公司的船員是我合作過的最好的船員之一。因為這艘船上的所有員工，我的工頭在貨船裝卸貨物的時候也很輕鬆。我們感謝船員們的合作。



## 香港社區

我們在香港設總部及上市，同時自有的乾散貨船均懸掛香港區旗，在本港的航運業採取主動及活躍的角色。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諮詢委員會的成員。我們亦支持香港各海事及相關福利事項。

- 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社會責任相互配合，發揮相輔相成的作用。香港海事博物館透過其以社企形式營運的餐廳、海洋環境議程及涉及多家本地學校及弱勢群體的外展計劃活動，繼續展現社區價值。

於2020年，博物館的營運受新型冠狀病毒疫情相關的停業及社交距離措施嚴重影響，惟於2020年，博物館共接待逾20,600名訪客，其中包括1,500名學生和社區團體，以及670名活動參加者。為延續計劃，我們對博物館的學習計劃進行了調整，包括與城市大學、香港航海學校和職業訓練局合作。博物館增加了其網上學習資源，推出了三個網上展覽及其資源中心的新網站，載有特別收藏和檔案。

為紀念國際海員日，太平洋航運贊助公眾免費入場參觀博物館並派出集團的見習船員、岸上主管及前任船長義

務向博物館遊客講解博物館展品、船員故事及船員事業發展。可惜的是，由於新型冠狀病毒疫情規限，此活動於2020年已被取消。

- 香港海運週 — 我們經常支持「香港海運週」（前稱香港航運週），以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，其中部分已成為了我們的全職僱員。
- 我們的船隊人事總經理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 — 我們持續向香港理工大學提供獎學金。現時有兩名學生在我們的資助下修讀國際航運及物流管理學士課程。而六位曾獲頒獎學金的學生

現時任職於香港、倫敦及溫哥華的太平洋航運辦事處及貨船上。

- 支持聘用本地人才 — 我們聘用了多名來自香港的高級船員在我們部分的貨船，並自2013年起於本地推行高級船員招聘及培訓計劃。



- 我們所有自有貨船均懸掛香港區旗。而我們的船員一般包括一至兩名香港見習長官。
- 太平洋航運六人足球賽 — 雖然2020年度之賽事已取消，但歷年我們均有舉辦年度太平洋航運六人足球賽。香港航運業界及相關服務行業的公司以及內地船運公司均派出球隊參與此項日益受業界歡迎的體育項目。



■ 資助其他善舉：

- 我們向船員慈善團體捐出18,000美元。
- 於2020年底，我們的馬尼拉同事關愛社區透過探訪受連續三個颱風災害的家庭，向他們伸出援手及提供救援物資。
- 太平洋航運為Captain's Table贊助商，一項由航運網絡年輕專業人士組織的全球海事創業比賽，旨在推動航運創新。
- 我們捐贈11,000美金予國際無線醫療中心，為任何國家的貨船提供免費的基本醫療服務。
- 我們的德班同事參加了為National Sea Rescue Institute及Durbanville Children's Home籌集捐款的活動。



## 航運業

我們積極為航運業作出貢獻，就業界時下關注的話題及業界未來的立法與立法者及其他人士在國際對話中發表意見。太平洋航運及其高級管理層透過成為以下組織，定期與同業及相關政府及監管部門溝通：

- 國際乾散貨船東協會(Intercargo)
- 國際海運理事會(BIMCO)
- 波羅的海交易所
- 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
- 香港船東會的委員會，如海事委員會及海事教育及培訓委員會
- 香港船隊運作諮詢委員會
- 香港船舶註冊處顧客關係組
- 英國勞氏船級社(Lloyd's Register)及日本海事協會(ClassNK)的技術委員會
- American Bureau of Shipping Marine Technical Committee and Greater China Committee
- DNV GL Hong Kong Machinery Group and Greater China Committee
- 日本海事協會(ClassNK)香港船主委員會
- 海事反貪網絡(Maritime Anti-Corruption Network)
- 零排放聯盟(Getting to Zero Coalition)

### 為編寫國際航運公會《引擎機房程序指南》(Engine Room Procedures Guide)作出貢獻

於2020年8月，國際航運公會發佈了首份《引擎機房程序指南》。我們船隊管理員工是國際航運公會專業工作小組的成員，經過超過五年的艱苦努力，編寫此指南。

此指南與各類商船息息相關，並將成為貨船工程團隊以及航運公司及培訓機構的寶貴工具。國際航運公會《引擎機房程序指南》列出了引擎機房的常規程序，並為貨船工程團隊提供了可用的核對表。此指南亦為安全及環保的引擎機房操作及維修提供明確的指引，加強推行已久的行業最佳常規及國際公認的標準及國際海事組織採用的建議。

太平洋航運很榮幸能為本指南的發佈作出貢獻，此亦反映我們通過與航運業組織的合作，致力打造一個更好的航運業。

### 為聯合國貿易和發展會議《2020年海運評述》(Review of Maritime Transport 2020)作出貢獻

聯合國貿易和發展會議(UNCTAD)每年編寫其《海運評述》，旨在提高海運市場的透明度並分析發展情況。我們的資產管理總監為該評述作出的貢獻獲得了認可。



為了支持聯合國可持續發展目標17，我們與同行、行業協會、非政府組織和其他持份者合作，共同推動行業可持續發展

# 表現數據摘要

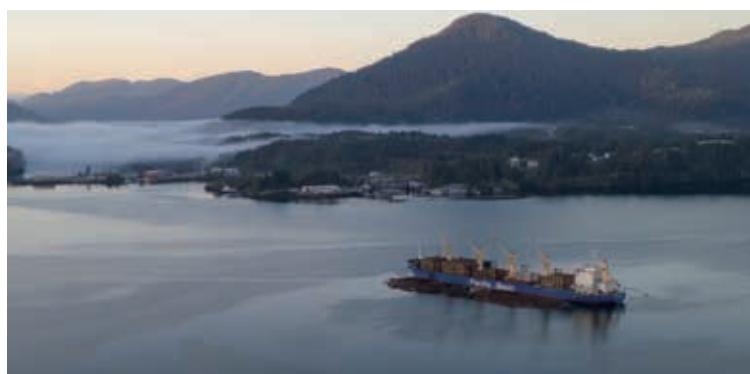
以下的環境及社會準則旨在量化我們業務的主要氣體排放、廢物棄置及工作場所所帶來的影響。我們已累積了數年的有關數據，並主要顯示為正常及有效率地運作。

	單位	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
<b>一般</b>						
營運的自有船隊 (2020年平均) <sup>1</sup>	# 艘	86	99	107	113	113
營運的租賃船隊 (2020年平均) <sup>1</sup>	# 艘	127	143	115	116	112
運載貨物量	百萬噸	57	66	62	67	70
營業額	百萬美元	1,087	1,488	1,592	1,586	1,471
<b>環境</b>						
<b>海上排放</b> (自有船隊)						
EEOI 二氧化碳排放指數 <sup>2</sup> <b>KPI</b>	每噸海里的 二氧化碳排放量	11.36	11.14	10.90	10.49	9.79
自有船隊產生的二氧化碳排放量 (範圍一)	公噸	1,028,000	1,313,000	1,389,000	1,405,000	1,430,000
硫氧化物(SO <sub>x</sub> )	每噸海里的 硫氧化物排放量	不適用	不適用	不適用	不適用	0.026
氮氧化物(NO <sub>x</sub> )	每噸海里的 氮氧化物排放量	不適用	不適用	不適用	不適用	0.23
懸浮粒子(PM)	每噸海里的 懸浮粒子排放量	不適用	不適用	不適用	不適用	0.013
<b>自有船隊消耗的燃料</b>						
重燃油	公噸	329,000	420,500	445,100	448,500	462,500
低硫燃油	公噸	297,000	378,500	400,300	382,600	125,200
低硫船用輕柴油	公噸	不適用	不適用	不適用	13,800	281,000
燃料密度	公噸	32,000	42,000	44,800	52,100	56,300
燃料密度	千公噸/艘	3.83	4.25	4.16	3.97	3.79
燃料密度	公斤/載重噸	88.1	101.7	101.9	97.1	98.5
<b>自有及租賃船隊合計消耗的燃料</b>						
重燃油	公噸	882,600	1,007,300	868,000	855,600	912,700
低硫燃油	公噸	804,500	919,900	787,300	635,500	148,500
低硫船用輕柴油	公噸	不適用	不適用	不適用	122,300	664,100
低硫船用輕柴油	公噸	78,100	87,400	80,700	97,800	100,100
<b>岸上排放</b>						
岸上產生的二氧化碳排放量 (範圍二)	公噸	659	940	658	378	382
岸上產生的二氧化碳排放量 (範圍三)	公噸	1,257	862	874	1,977	1,559
太平洋航運船員差旅的二氧化碳排放量 (範圍三)	公噸	-	-	-	5,565	4,774
岸上產生二氧化碳總排放量 <sup>3</sup>	公噸	1,916	1,802	1,532	7,920	6,715
<b>自有船隊產生的廢物</b>						
陸上垃圾	立方米/月/艘	2.97	3.67	2.46	2.34	1.78
淡水耗用	公噸/月/艘	不適用	不適用	不適用	50.4	46.9
燃油事故 <b>KPI</b>	#宗	0	0	0	0	0

第20頁

第27頁

<sup>1</sup> 我們船隊的數目不包括一艘自有及一艘租賃的超巴拿馬型乾散貨船，該兩艘貨船已根據長期租約租出，故我們對該兩艘貨船並沒有商業或技術上的控制權。  
<sup>2</sup> 自2013年起，我們的二氧化碳密度數據按適用於行業標準貨船的林EEOI計算。  
<sup>3</sup> 岸上活動所產生的排放源自員工通勤及乘搭飛機出差、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：2019年7月至2020年6月)。我們現時亦披露太平洋航運船員出入我們自有貨船的排放量。



## 第14頁 我們的資源及責任

我們貨船和辦公室活動的主要投放物及排放物

**A** 本報告所載有關我們的EEOI指標以及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，並經DNV GL Business Assurance進行ISO9001、ISO14001及ISO 45001認證的年度審核。



關鍵績效指標 A1.1  
排放物種類及數額



關鍵績效指標A1.2  
溫室氣體總排放量  
(以噸計算)



關鍵績效指標A2.1  
直接/間接能源消耗量

	單位	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
<b>社會</b>						
<b>健康及安全</b>						
可紀錄事故頻率(TRCF) <b>KPI</b>	每百萬工時#宗	1.32	1.46	1.37	1.56	1.11
因工傷事故損失工時頻率(LTIF) <b>KPI</b>	每百萬工時#宗	0.94	0.82	0.82	0.71	0.60
船員死亡率	#宗	1	1	2	2	2 <sup>4</sup>
每次港口國監督執行(PSC)的檢查出現缺失 <b>KPI</b>	#宗	0.74	0.54	0.53	0.74	0.69
PSC零缺失率	%	72	78	79	73	81
閃失事件報告	#宗	783	672	548	587	422
航行意外事故	#宗	0	3	2	5	2 <sup>5</sup>
<b>發展及培訓</b>						
岸上人員接受外部培訓	%員工	48	47	46	45	50
每名岸上人員的平均培訓時數	小時	13	9	12	9	7
船員/人員培訓講座	#個	4	5	5	5	7
每名安全及培訓經理負責船隻數目	#艘	8	8	8	8	11
每艘船隻駐高級船員數目	#名	2.0	1.5	1.6	1.5	1
<b>員工統計資料</b>						
岸上員工人數	#名	330	335	336	345	343
女性勞動力	%	42	44	43	43	43
岸上員工國籍分布	#國籍	27	27	29	28	28
<b>岸上員工年齡分布</b>						
20至29歲	%	15	15	14	12	13
30至39歲	%	34	36	35	32	31
40至49歲	%	27	27	29	32	30
50至59歲	%	18	17	17	19	20
60歲以上	%	6	5	5	5	6
<b>岸上員工地區分布</b>						
亞洲	%	76	74	74	72	74
歐洲	%	9	10	10	11	10
北美洲	%	8	8	8	8	7
澳大利亞	%	4	4	4	5	5
南美洲	%	2	3	3	3	3
非洲	%	1	1	1	1	1
<b>船員人數</b>						
船員人數	#名	3,000	3,400	3,800	3,900	4,100
<b>船員年齡分布</b>						
20歲以下	%	1	1	2	1	2
20至29歲	%	36	37	39	40	38
30至39歲	%	32	31	31	32	32
40至49歲	%	24	24	22	21	21
50歲以上	%	7	7	6	6	7
<b>船員國籍分布</b>						
中國	%	54	56	57	52	48
菲律賓	%	42	40	39	42	45
烏克蘭	%	2	2	2	3	4
俄羅斯及其他	%	2	2	2	3	3
<b>員工流動率</b>						
岸上員工留任率	%	80	87	90	90	94
股份獎勵計劃下的岸上員工	%	23	25	25	28	28
<b>船員留任率</b>						
管理人員	%	92	94	95	95	96
整體	%	87	87	86	87	88
<b>按性別劃分的岸上員工留任率</b>						
男性	%	不適用	不適用	不適用	不適用	6
女性	%	不適用	不適用	不適用	不適用	6
<b>按年齡劃分的岸上員工留任率</b>						
20至29歲	%	不適用	不適用	不適用	不適用	12
30至39歲	%	不適用	不適用	不適用	不適用	7
40至49歲	%	不適用	不適用	不適用	不適用	3
50至59歲	%	不適用	不適用	不適用	不適用	1
60歲以上	%	不適用	不適用	不適用	不適用	18
<b>按地區劃分的岸上員工留任率</b>						
亞洲	%	不適用	不適用	不適用	不適用	6
歐洲	%	不適用	不適用	不適用	不適用	9
北美洲	%	不適用	不適用	不適用	不適用	4
澳大利亞	%	不適用	不適用	不適用	不適用	7
南美洲	%	不適用	不適用	不適用	不適用	9
非洲	%	不適用	不適用	不適用	不適用	0
<b>供應鏈管理</b>						
已批核的供應商數目	#家	350	395	460	620	985
燃料供應商數目	#家	26	27	25	14	15
<b>反貪</b>						
涉貪個案	#宗	0	0	0	0	0
<b>社區投資</b>						
贊助善款及捐款	千美元	55	58	84	85	39

第36頁

第36頁

第36頁

<sup>4</sup> 令人遺憾的是，年內有兩名船員於船上身亡。其中一名船員的死亡與工作無關。另一名是由於我們的船員沒有按照我們規定的安全工作慣例連接安全帶，從貨艙內的懸吊式工作平台上墜落。事故發生後，於我們不斷推動提升安全文化的同時，我們傳閱了安全公告，提醒我們的船員須時常遵循規定的安全慣例，我們已經禁止使用工作平台，同時審查增加工作平台安全性的方法。

<sup>5</sup> 我們於2020年發生了兩宗航行意外。在這兩宗事故中，當我們一艘貨船靠岸而其他貨船接近泊位時，我們的貨船與其他船隻發生碰撞。這些事故並無造成任何受傷、船身損毀或污染。我們已與船員分享及討論從中汲取的教訓。



# 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可持續發展績效的關鍵層面，我們已於2020年遵從聯交所環境、社會及管治報告指引索引的披露規定及建議。

## A. 環境

香港聯交所  
環境、社會  
及管治報告  
指引索引  
參考

內容	參考及原因	頁碼
<b>A1</b>	<b>排放物</b>	
1.1	一般披露	16
1.2	排放物種類及數據	14-15, 53
1.3	溫室氣體總排放量(以噸計算)	53
1.4	所產生有害廢棄物排放總量	53
1.5	所產生無害廢棄物排放總量	20
1.6	描述所訂立的排放量目標及為達到這些目標所採取的步驟	28
<b>A2</b>	<b>資源使用</b>	
2.1	一般披露	14-15
2.2	直接/間接能源消耗量	53
2.3	耗水量	53
2.4	描述所訂立的能源使用效益目標及為達到這些目標所採取的步驟	17-19
2.5	描述求取適用水源的問題及所訂立的用水效益目標	28
	包裝材料總量	不適用 <sup>a</sup>
<b>A3</b>	<b>環境及自然資源</b>	
3.1	一般披露	8-9
	描述業務活動的重大影響	14-15
<b>A4</b>	<b>氣候變化</b>	
4.1	一般披露	30
	描述與氣候有關的重大問題及已採取管理有關影響的行動	30

## B. 社會

香港聯交所  
環境、社會  
及管治報告  
指引索引  
參考

內容	參考及原因	頁碼
<b>B1</b>	<b>僱傭</b>	
1.1	一般披露	32
1.2	按僱傭劃分的僱員總數	42, 54
	僱員流失比率	54
<b>B2</b>	<b>健康與安全</b>	
2.1	一般披露	33
2.2	因工亡故的人數及比率	36
2.3	因工傷損失工作日數	36
	描述所採納的職業健康及安全措施	35
<b>B3</b>	<b>發展與培訓</b>	
3.1	一般披露	38
3.2	按僱員類別劃分的受訓僱員百分比	40
	每名僱員受訓平均的時數	40
<b>B4</b>	<b>勞工準則</b>	
4.1	一般披露	41
4.2	描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工	41
	描述在發現童工及強制勞工時消除有關情況所採取的步驟	41
<b>B5</b>	<b>供應鏈管理</b>	
5.1	一般披露	47
5.2	按地區劃分的供應商數目	48
5.3	描述有關聘用供應商的慣例	47
5.4	描述有關識別供應鏈的環保及社會風險的慣例	47
	描述在揀選供應商時促使多用環保產品及服務的慣例	47
<b>B6</b>	<b>產品責任</b>	不適用，因我們的業務並無製造產品或進行有關貿易
<b>B7</b>	<b>反貪污</b>	
7.1	一般披露	44
7.2	涉貪污訴訟案件的數目	44
7.3	描述防範措施及舉報程序	45
	描述提供的反貪污培訓	44
<b>B8</b>	<b>社區投資</b>	
8.1	一般披露	49
8.2	專注貢獻範疇	49-52
	在專注範疇所動用的資源	49-52

備註：

a) 由於我們為貨運服務業務，無需求取包裝物料，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A2.5及B6。

# GRI準則內容索引

GRI準則指標	描述	引述章節及原因
<b>GRI 102：一般揭露(2016)</b>		
<b>組織概況</b>		
GRI 102-1	組織名稱	有關太平洋航運
GRI 102-2	活動、品牌、產品與服務	有關太平洋航運
GRI 102-3	總部位置	有關太平洋航運
GRI 102-4	營運活動地點	有關太平洋航運；我們的資源及責任
GRI 102-5	所有權與法律形式	有關太平洋航運
GRI 102-6	提供服務的市場	有關太平洋航運
GRI 102-7	組織規模	有關太平洋航運
GRI 102-8	員工與其他工作者的資訊	表現數據摘要
GRI 102-9	供應鏈	供應鏈管理
GRI 102-10	組織與其供應鏈的重大改變	供應鏈管理
GRI 102-11	預警原則或方針	可持續發展管治
GRI 102-12	外部倡議	本集團的可持續發展報告；我們的可持續發展策略及專注範疇
GRI 102-13	協會的會員資格	社區
<b>策略</b>		
GRI 102-14	決策者的聲明	主席及行政總裁致詞
<b>倫理與誠信</b>		
GRI 102-16	價值、原則、標準及行為規範	有關太平洋航運
<b>管治</b>		
GRI 102-18	管治結構	可持續發展管治
<b>持份者參與</b>		
GRI 102-40	持份者團體	不適用
GRI 102-41	集體談判協議	勞工標準及工作環境
GRI 102-42	識別和選擇持份者	持份者參與及重要性評估
GRI 102-43	與持份者溝通的方針	持份者參與及重要性評估
GRI 102-44	重大主題與關注事項	持份者參與及重要性評估
<b>報導實務</b>		
GRI 102-45	合併財務報表中所包含的實體	請參閱年報中「財務報表」的部份
GRI 102-46	界定報告書內容與主題邊界	本集團的可持續發展報告
GRI 102-47	重大議題表列	持份者參與及重要性評估
GRI 102-48	資訊重編	不適用
GRI 102-49	報告改變	本集團的可持續發展報告
GRI 102-50	報告期間	本集團的可持續發展報告
GRI 102-51	上一次報告書的日期	目錄
GRI 102-52	報導週期	本集團的可持續發展報告
GRI 102-53	可回答報告書相關問題的聯絡人	本集團的可持續發展報告
GRI 102-54	依循GRI準則報導的宣告	本集團的可持續發展報告
GRI 102-55	GRI內容索引	GRI準則內容索引
GRI 102-56	外部保證／確信	不適用
<b>GRI 103：管理方針</b>		
GRI 103-1	解釋重大主題及其邊界	持份者參與及重要性評估
GRI 103-2	管理方針及其要素	可持續發展管治；我們的可持續發展策略及專注範疇
GRI 103-3	管理方針的評估	可持續發展管治；我們的可持續發展策略及專注範疇
<b>GRI 200：經濟</b>		
<b>GRI 205：反貪腐(2016)</b>		
GRI 205-3	已確認的貪腐事件及採取的行動	負責任的業務常規；表現數據摘要
<b>GRI 300：環境</b>		
<b>GRI 302：能源(2016)</b>		
GRI 302-1	組織內部的能源消耗量	表現數據摘要
GRI 302-3	能源強度	表現數據摘要
<b>GRI 303：水與放流水(2018)</b>		
GRI 303-5	耗水量	表現數據摘要
<b>GRI 305：排放(2016)</b>		
GRI 305-1	直接（範疇一）溫室氣體排放	表現數據摘要
GRI 305-2	能源間接（範疇二）溫室氣體排放	表現數據摘要
GRI 305-3	其它間接（範疇三）溫室氣體排放	表現數據摘要
GRI 305-4	溫室氣體排放強度	表現數據摘要
GRI 305-7	氮氧化物(NO <sub>x</sub> )、硫氧化物(SO <sub>x</sub> )，及其它重大的氣體排放	表現數據摘要
<b>GRI 306：廢棄物(2020)</b>		
GRI 306-3	廢棄物的產生	表現數據摘要
<b>GRI 307：有關環境保護的法規遵循(2016)</b>		
GRI 307-1	違反環保法規	環境
<b>GRI 400：社會</b>		
<b>GRI 403：職業安全與健康(2018)</b>		
GRI 403-1	職業安全衛生管理系統	健康及安全
<b>GRI 404：訓練與教育(2016)</b>		
GRI 404-2	提升員工職能及過渡協助方案	培訓及發展
<b>GRI 405：員工多元化與平等機會(2016)</b>		
GRI 405-1	管治單位與員工的多元化	多元化及平等機會
<b>GRI 406：不歧視(2016)</b>		
GRI 406-1	歧視事件以及組織採取的改善行動	多元化及平等機會



## 共邁遠途



2020年報

2020年  
可持續發展報告



請登入網址瀏覽2020年兩份報告  
[www.pacificbasin.com/ar2020](http://www.pacificbasin.com/ar2020)



歡迎使用網上意見表格向我們提出建議

2020網上年報



 Pacific Basin Shipping Limited

太平洋航運集團有限公司\*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號: 2343)

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](http://www.pacificbasin.com)



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



概念及設計: emperworks  
製作: 資本財經印刷有限公司

\* 僅供識別