

# 創建安全 綠色未來

2021年可持續發展報告

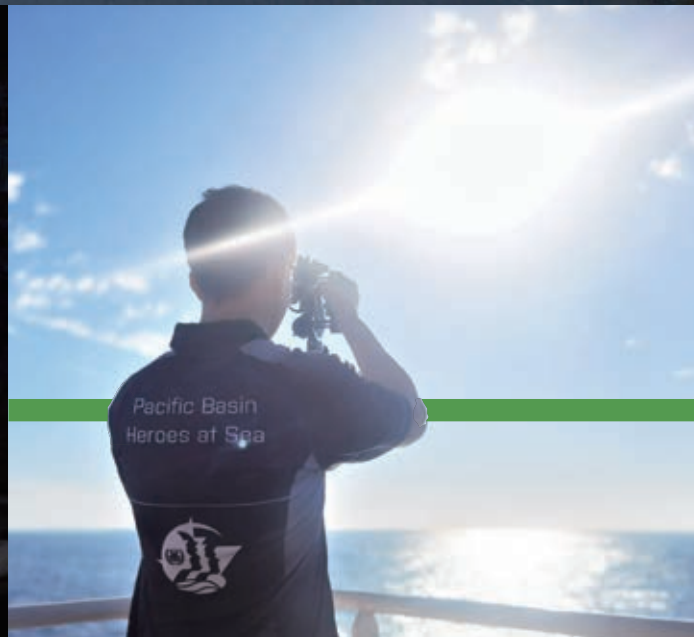
股份代號：2343



Pacific Basin



#WithYouForTheLongHaul



# 我們的海上英雄

## 專業、堅毅和忠誠

由我們的海上英雄在疫情期間為客戶提供無間的服務，以至我們的岸上員工為我們的貨船和船員提供支援並管理客戶關係，太平洋航運團隊的堅毅和實力是我們的成功關鍵

世界各地的船員繼續受到船員換班限制、長期隔離及政府防疫防疫措施所帶來的其他複雜情況所影響。我們明白這些措施對船員造成的負擔，因此我們的岸上工作人員及管理層正盡最大努力為船員提供財政及其他支持、鼓勵、消閒及運動設備、增加互聯網及通信連接，以及為船員提供免費的心理健康支援，保障船員於船上的健康、安全及福祉。

我們非常感激一眾船員於疫情期間展現的耐心及專業精神，他們維持安全營運操作，為客戶提供可靠及大致無間的服務。

## 卓越團隊成就完善服務



116 艘自有貨船

在2021年疫情期間繼續於海上營運



4,600+ 名

船員自疫情開始時便已在我們的自有貨船上工作



4,000 次

貨物運送已於2021年完成

本報告中的照片大多來自太平洋航運船上的船員。他們藉照片道出豐富多樣，心思細密，令人動容的故事。我們自豪地在此介紹他們的故事，以表彰一眾船員在疫情期間於船上展現的專業精神、忠誠、力量、同情心、團隊精神和豁達的幽默感。



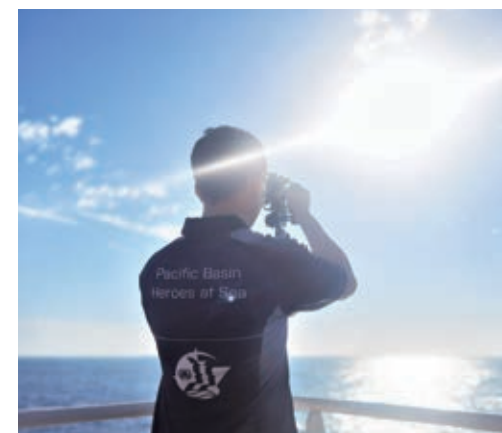
The Neptune Declaration  
on Seafarer Wellbeing  
and Crew Change



Seafarers  
International  
Relief Fund



第46-48頁 疫情期間的船員  
安全及福祉





# 目錄

## 2021年摘要

- 02 有關太平洋航運
- 04 2021年環境、社會及管治數據
- 06 可持續發展回顧

## 環境、社會及管治策略、管治及報告

- 11 本集團的可持續發展報告
- 12 可持續發展策略
- 13 重要性評估
- 14 我們的資源及責任
- 16 資源應用
- 17 持份者參與
- 18 可持續發展管治

## 環境

- 21 本集團的環境方針
- 22 減碳及能源效益
- 23 2021年的監管發展
- 26 如何實現減碳
- 28 排放關鍵績效指標及目標
- 32 保護海洋生物多樣性
- 36 氣候相關風險評估
- 40 岸上環保工作

## 導覽符號解釋

- 連結至本企業社會責任報告內的相關詳情
- 連結至我們的網站 [www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com) 的相關詳情
- 連結至本集團2021年年報的相關詳情
- 高水平關鍵績效指標 (關鍵績效指標)



## 第79頁 獨立核實聲明

我們的可持續發展關鍵績效指標和本可持續發展報告中的披露已獲美國船級社 (American Bureau of Shipping) 獨立外部保證審核

## 本報告的焦點...



## 06 可持續發展回顧



## 23 關於減碳的監管發展



## 26 如何實現減碳



## 43 工作場所與營運方式

## 工作場所與營運方式

- 43 我們的工作場所與營運方式
- 44 內部船隊管理
- 46 健康及安全
- 52 培訓及發展
- 56 勞工標準及工作環境
- 58 多元化及平等機會
- 60 負責任的營運方式
- 64 供應鏈管理

## 社區參與

- 67 我們的社區參與
- 68 船員社區
- 69 我們貨船到達的港口
- 70 香港社區
- 71 航運業

## 表現數據

- 75 表現數據摘要
- 79 獨立核實聲明
- 80 香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引
- 82 GRI準則內容索引
- 84 可持續發展會計準則委員會(SASB)海上運輸重大議題報告準則索引




# 有關 太平洋航運

太平洋航運是  
全球現代化  
小靈便型及  
超靈便型乾  
散貨船船東及  
營運商的翹楚  
之一

## 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
-  4,600名船員
-  365名於13個主要地點的岸上員工

## 以客為先

-  超過550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
- 為客戶提供簡單快捷營商方式
- 專注及團結同心追求卓越
- 提供切身、靈活、迅速及可靠的服務
- 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

➡ 第4頁 數據環境、社會及管治獎項



## 我們的宗旨

以安全及可持續的方式從海上運送農產品、原材料以及其他對人們生活及社會進步至關重要的散貨商品

## 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

## 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





## 財務摘要

營業額 美元	稅息折舊及攤銷前溢利 美元	淨溢利 美元	股本回報 %	已承諾可動用流動資金 美元
<b>29.7億</b>	<b>890百萬</b>	<b>845百萬</b>	<b>58%</b>	<b>668百萬</b>
14.7億 (2020年)	185百萬 (2020年)	-208百萬虧損 (2020年) <small>經2020年減值及2021年回撥後</small>	-18% (2020年)	363百萬 (2020年)



## 乾散貨船分部

AR 我們的業界及 第9-10頁  
我們在其中的位置



### 小靈便型

25,000-40,000 載重噸

我們配備起重機的乾散貨船靈活多變並可自行裝卸貨物

我們的貨船主要運輸小宗散貨，包括農產品、原材料、建材和其他基本的散貨商品

我們的貨物組合主要是非化石燃料商品

小宗散貨運送業務具備分布於不同地區，客源及貨物種類多樣化的裨益，能夠實現三角點貿易、高裝載率及更具碳效能

我們的貨船有**90%**以上的時間載有貨物



### 超靈便型

40,000-70,000 載重噸

**90%**  
貨物是非化石燃料商品

**90%**  
裝載率



## 我們的規模及全球網絡

營運中船隊 小靈便型及超靈便型 乾散貨船	貨運量 噸	環球網絡 辦事處	曾停泊的港口 港口及國家	已航行 海哩
<b>256艘</b> (2021年平均) 225 (2020年)	<b>79.2百萬</b> 69.6百萬 (2020年)	<b>13個</b> 12個 (2020年)	<b>824個/110個</b> 804個/110個 (2020年)	<b>14.5百萬</b> 11.9百萬 (2020年)

# 2021年環境、社會及管治數據



我們的自有船隊有  
**4,600**名船員

我們的團隊亦有365名分布於全球13個主要地區的辦事處的岸上員工

因工傷事故損失工時  
頻率 **KPI**  
**0.25** 百萬工時事故宗數  
(2020年為0.60)

在20百萬工時中錄得**5宗**損失  
工時的工傷事故 (為歷來最低的工傷頻率)

船員留任  
**88%**  
(2020年為88%)

我們是  
《關於海員福祉和船員換班的海王星宣言》

的簽署機構，為促進船員換班及保持全球供應鏈運作確立行動計劃

有記錄工傷  
事故頻率 **KPI**  
**0.55** 每百萬工時事故宗數  
(2020年為1.11)

檢查缺失率 **KPI**  
每次港口國監督執行(PSC)  
的檢查出現缺失  
**0.60**宗  
(2020年為0.69宗)

我們加入了海員協會的  
**Wellness at Sea**  
意識運動和教練計劃，以積極提高船員的福祉



岸上員工  
**365** 名員工  
(2020年為343名)

接受培訓的岸上員工  
**47%**  
(2020年為50%)

贊助及慈善捐款  
**365,000** 美元  
(2020年為39,000美元)

**0** 宗涉貪行為或舉報事件



## 環境、社會及管治與相關獎項

2021年香港ESG報告大獎

卓越環境成效大獎

最佳ESG報告大獎-中市值

2020年香港會計師公會最佳企業管治及ESG大獎

最佳可持續發展公司(中市值)  
評判嘉許

2021年香港海事處頒發

2020年港口國監督檢查  
卓越表現獎

香港投資者關係協會大獎

卓越證書

IR Magazine Award

行業大獎：工業





自有船隊  
所耗燃料  
**0.51百萬噸**  
(2020年為0.46百萬噸)

自有及租賃船隊  
所耗燃料  
**1.22百萬噸**  
(2020年為0.91百萬噸)

我們已進行了**氣候相關風險披露**，並根據氣候相關財務信息披露(TCFD)工作小組框架披露我們的氣候相關策略風險、風險管理、指標及目標

**遠洋航運是最節能的運輸方式**

**我們力爭於2050年之前實現淨零排放**

我們承諾到2050年時只使用零排放船隻。同時，我們將(a)不斷降低現有貨船的碳排放密度及(b)支持在2030年前推出零排放乾散貨船

自有船隊  
二氧化碳排放量  
**1.59百萬噸**  
(2020年為1.43百萬噸)

二氧化碳排放指數  
(能源效能營運指標)  
(EEOI) **10.10**  
每噸海里的二氧化碳排放量  
(2020年為9.79)

我們的目標是自**2024年起達到AER評級C或以上**

防止船舶污染國際公約(MARPOL)污染事故 **KPI**

**0**宗事故  
(2020年為0宗)

我們獲香港品質保證局給予  
**A+可持續發展評級**

隨著全球減碳，太平洋航運亦然，並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



**共邁遠途**

支持可持續未來的航運公司



# 可持續發展回顧

在充滿船員換班限制以及疫情造成的其他挑戰的一年裏，我們的環境、社會及管治表現優異，足以證明我們成功執行策略，以持續減輕我們對環境影響的強度、保證船員的健康和安全，同時保持有力控制及履行對持份者的責任。我們所具備的人才、價值、資產、商業模式、策略及穩健的財務狀況，使我們對可持續發展的未來充滿信心



← 第2頁 有關太平洋航運

2021年是乾散貨運市場自2008年以來表現最強勁的一年，錄得公司營運歷史上最佳的業績。我們既能把握強勁市況及大幅增加可動用流動資金，亦成功應對船員換班限制以及疫情造成的其他挑戰，並一如既往地為客戶提供安全、高效而完善的服務，足證我們多年來用心建立的政策和方針。這更令我們深信我們為未來發展所作的準備。

## 船員安全及福祉為關注焦點

世界各地的船員繼續受到船員換班限制、長期隔離及政府防疫防控措施所帶來的其他複雜情況所影響（更多關於海員在疫情期間正經歷的事宜載於第46頁）。

我們明白這些措施對船員造成的負擔，因此我們的岸上工作人員及管理層盡最大努力為船員提供財政及其他支持、鼓勵、消閒及運動設備、互聯網及通信額外連接，以及免費的心理健康支援，保障船員於船上的健康、安全及福祉。於2021年，我們加入由海員協會籌辦的海上健康意識運動，該運動對船員、其家庭及岸上員工的心理健康和福祉提供多媒體培訓，補足了我們的內部船隊健康關注計劃。

與此同時，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逗留和隔離。我們與政府及其他機構聯絡，並促請有關當局提供讓船員可安全行動的解決方法。於2021年1月，太平洋航運簽署了《關於海員福祉和船員換班的海王星宣言》(Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change)聲明，其進一步資料載於第48頁。

幸而我們的努力以赴使我們幾乎所有船員於2021年均可於合同期完結後一個月內換班，但仍有數人無可避免地需要延長工作期，有時乃由於船員接種疫苗比例雖高，但船上仍出現新型冠狀病毒陽性個案所致。全球Omicron個案飆升亦影響應加入貨船的船員的可用數目，使換班問題更為複雜。

**我們非常感激一眾船員於疫情期間展現的耐心及專業精神，他們維持安全營運操作，為客戶提供可靠及大致無間的服務**



船員生涯從不輕鬆，但疫情遏制措施、海盜活動以及船員責任無刑事化均大幅增加額外壓力。我們將繼續尋求方法改善船員的生活，提高其日常工作的形象，此對於應對如何吸引未來新人才加入海員生涯的長遠挑戰亦將起重要作用。

#### ◀▶ 第46頁 船員於疫情期間經歷的事宜

### 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

安全素來重要，我們的船員錄得公司歷來最低的工傷頻率關鍵績效指標，於2021年的1,990萬個工時中僅錄得五宗引致工時損失的工傷事故，我們期望這將標誌著我們於未來努力實現零工傷關鍵的一步。船員於疫情期間面對重重挑戰，與新型冠狀病毒疫情有關的限制難免令他們受壓，但他們於2021年仍能創出如此出色的安全表現，確實難能可貴，殊堪嘉許。

擁有創新，全面及世界一流水準的內部船隊管理團隊（當中包括在技術運行，船隊人員與及海運風險、安全及保安各方面的精英）是我們及我們的持份者的一大優勢。

首先，我們可以直接與船員接觸，確保他們受惠於良好的勞工準則、工作環境、我們的最佳岸上支援和充實的事業發展。貨船上的健康和 safety 一直是重中之重，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。

其次，我們擁有一支由大約120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。

#### ◀▶ 第44頁 內部船隊管理確保海上安全及質素

### 已為遵守國際海事組織降低碳排放密度之法規作充分準備

於2021年6月，國際海事組織通過了全球EEXI（現有船舶能源效益指數）及CII（碳排放密度指數）法規，以推動技術及營運措施，確保現有貨船的碳效率於2023年起的十年間逐年提高。此後不久，歐盟委員會宣布打算將航運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)，對船用燃料徵稅，並從2023年起實施降低碳排放密度的要求，待有關規定進一步訂定後，可能有助於推動更進取的減碳步伐。

該等減碳規則在行業議程中為最重要，而我們的可持續發展、優化、技術、商業及高級管理團隊對這些及長期的減碳挑戰非常熟悉。他們已於過去數年一直就此進行內部研究及與其他持份者合作，確保我們為遵守2023年的法規作好了準備，就此：

- 我們以船齡較輕、較大型和較高效的貨船來擴充及更新船隊，此舉有助減少碳排放密度；
- 一如過去數年，我們將繼續評估及採取創新節能技術改裝(如喉管、葉片及重塑推進器)；
- 我們將繼續以高裝載壓率有效地營運貨船；及
- 我們將不斷尋求、評估及實施其他節能營運措施，如省油氣候規劃航線、慢速航行及準時抵達等。

我們將繼續推行該等措施，包括與我們的客戶、噸位供應商、港口及其他持份者尋求合作方案，確保我們目前使用傳統燃油的貨船仍能夠於可見將來繼續提供服務。

#### ◀▶ 第26頁 如何實現減碳

與此同時，我們亦與各界合作，並為實現完全減碳的長遠目標作準備，其中涉及迄今尚未面世的全新貨船及燃料。

### 到2050年實現淨零目標

我們自2021年起的目標為致力推動太平洋航運於2050年或之前實現淨零排放。我們亦希望國際海事組織加快收緊其2050年的目標，以配合去年11月第26屆聯合國氣候變化大會上提倡的這項關鍵目標，務求將全球暖化限制於較工業化前水平高攝氏1.5度。

為了實現這一目標，我們的目標是到2050年時船隊只由零碳排放貨船所組成，而我們將僅在市場上有零碳排放貨船供應並具備商業可行

性，以及合適的全球加油基礎設施到位時，才會訂購新建造貨船。

我們正在評估將適合我們的零碳(或極低碳)替代燃料及推進技術選項。我們正積極參與各項有關於2030年前盡快開發並推出商業上可行的遠洋零排放散貨船的倡議。

於2021年，我們簽署了航運脫碳行動呼籲，其敦促各國領導人使航運業與巴黎協定的氣溫目標保持一致，並呼籲政府採取果斷行動，實現國際航運於2050年全面脫碳。有關詳情請參閱第29頁。

#### ◀▶ 第29頁 航運脫碳行動呼籲

我們正積極參與「零排放聯盟」的工作小組會議，並相信於各國政府的支持下，當可實現2050年的淨零目標，我們促請各國政府推出政策，加快過渡，使零排放貨船於2030年或之前成為必然之選。我們希望國際海事組織及各國政府做到：

- 支持研發新船用燃料，使我們加快了解何種綠色燃料適合乾散貨船行業；
- 支持發展全球加油基礎設施，以向全球不定期貨船營運商保證新燃料在全球可供使用；及
- 碳定價(在環球公平競爭環境下實施)，以幫助推動過渡至昂貴的新型綠色燃料。

## 太平洋航運提供碳中和航程

我們明白於可預見未來仍會有不可避免因航程產生的排放，我們於2021年11月推出了太平洋航運**碳中和航程計劃**，為客戶提供自願選項，以香港電力公司中華電力位於亞洲的風電場及太陽能發電場提供的碳信用額抵銷其以太平洋航運貨船運送貨物之航程所產生的排放。雖然碳抵銷不能替代我們正進行的減排並最終消除實際排放量的實質工作，但我們相信提供碳中和航運亦是值得邁出的另一步。它有助於提高供應鏈中的碳足跡意識，是我們當下能力所及之事。

 **第29頁 太平洋航運碳中和航程計劃**

我們向要求提供航行排放數據的客戶披露該等數據，並逐步推出於每次航行後披露預測及實際航行排放。我們與銀行、承租人及現時更包括保險公司合作，彼等通過《海運貨物租約》、《波塞冬原則》及《波塞冬海上保險原則》，致力跟蹤、評估和披露其航運活動的排放和氣候一致性。

我們於2021年連續第二年為我們全球岸上運作的碳排放作出抵銷，包括所有辦公活動、通勤及商務及船員換班。

## 氣候相關風險披露

於2021年，我們聘請外部顧問美國船級社領導進行太平洋航運氣候相關風險情景分析，與金融穩定委員會擬定的氣候相關財務信息披露工作小組（「TCFD」）框架保持一致。

此評估有助我們更了解對我們的業務最重要的實體和轉型風險、漏洞及機遇，其源自：

- 氣候模式的變化（如極端天氣事件）；及
- 氣候相關的政策、技術和市場轉變（如減碳法規、市場機制措施、新燃料和推進系統，以及不斷變化的商品貿易模式）。

該項研究包括情景分析，以理解及量化我們業務在各種假設未來情景下（包括+1.5°C 和 +4°C 情景）可能面對的風險，

從而有助我們改進策略和決策，以減輕、適應甚至得益於可能的未來因素。

此評估的關鍵得著為：

- (1) 我們有幸專注於小靈便型、超靈便型及範圍廣泛的小宗散貨及穀物（其為未來乾散貨運貿易的重要支柱），以及靈活的無固定航線的業務模式，使我們在有需要時可在短時間內更改貿易模式以避免發生實體風險；及

- (2) 我們有幸擁有具規模及成熟而經驗豐富的團隊，使我們能應對充滿挑戰的監管、技術、需求以及其他與轉型相關的變化。

我們對氣候相關風險及其對業務造成的量化影響的評估將透過2022年及其後的持續分析進一步完善。

 **第36頁 氣候風險情景分析**

## 經驗豐富的團隊及讓業務可持續發展的有效平台

我們對高水平企業管治的承諾，即完善的內部監控、具透明度及負責任地對待所有持份者，繼續支持我們業務的每一部分並積極提升持份者對太平洋航運的信心。

該項承諾源於強大的董事會。我們的董事會及董事會轄下委員會於過去數月亦有所變動。莊偉林先生自2021年股東週年大會起出任審核委員會主席一職，他深厚的財務及管治經驗，使他成為擔當此職的上佳人選。

張日奇先生於2022年1月加盟董事會及董事會轄下委員會成為非執行董事。張先生擁有資深的法律、監管、商業、管治及合規領域之專業背景，再加上他對本公司的深入了解，定當有利太平洋航運的業務及發展。

 **董事 第64頁**

我們的高級管理團隊也隨著行政總裁Mats Berglund先生退休及Martin Fruergaard先生於2021年7月31日接任我們新的行政總裁而有變。Fruergaard先生已迅速融入新環境，盡展其能。於他的領導下，本公司將繼續得到傑出的帶領。

Fruergaard先生擔任可持續發展管理委員會主席，該委員會向董事會級別的審核委員會報告，以確保本公司健全的持續發展管治及董事會參與度。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，確保具有不同背景和專業知識的成員均能參與其中，使我們的可持續發展策略能夠產生有意義的成效以及在實現可持續發展目標和每年審視的環境關鍵績效指標方面取得良好進展。

 **第18頁 可持續發展管治**

我們的優秀團隊日復一日帶來進展，為我們提供所需的世界級專業知識，以應對我們面對的挑戰。

保障船員的福祉及長遠改善其生活、迎接第四次推進器革命及隨之而來的新環境監管和技術挑戰—以上種種及其他社會及環境挑戰要求對相關議題有深切的理解、精心合作並作出精明決策，而我們對此有充分預備。

我們最近成立了專責可持續發展團隊，以進一步加強我們就可持續發展營運方式及對可持續發展資產進行投資的策略重點。我們的目標為發展更全面及有效的方針，並制定進取的目標



及指標，以確保我們在各方面不斷優化本身的政策、常規及操守。

本公司於2021年獲得多個獎項和殊榮，以表彰我們在企業管治、安全和外部港口國監督、環境成效及整體可持續發展等方面的卓越表現。

- 太平洋航運在香港會計師公會的最佳企業管治及ESG大獎2021獲得最佳可持續發展公司／機構獎(中市值)組別的評判嘉許；
- 於2021香港ESG大獎中亦連奪卓越環境成效獎以及最佳ESG報告獎(中市值)此兩項大獎；
- 投資者關係方面，我們榮獲《IR Magazine》2021年大中華地區的「最佳投資者關係獎—行業大獎：工業」殊榮，亦在第七屆香港投資者關係大獎中獲頒卓越獎；及
- 我們再次蟬聯香港海事處頒發的港口國監督檢查卓越表現獎。

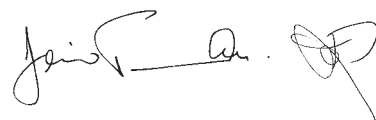
根據路孚特(Refinitiv)、明晟(MSCI)、標普全球、Sustainalytics及彭博的環境、社會及管治評級數據，我們的管治水平及整體環境、社會及管治評級經常傲視同儕。

## 於2021年，香港品質保證局代表恒生指數有限公司給予太平洋航運A+的可持續發展評級

這些獎項及行業最佳ESG評級標誌著我們團隊的專業精神，他們對ESG事宜的關注增強了我們業務的可持續性以及本公司於客戶、供應商、員工及潛在僱員、投資者、融資方及其他持份者眼中的聲譽。

➡ 第45頁 可持續發展獎項及評級

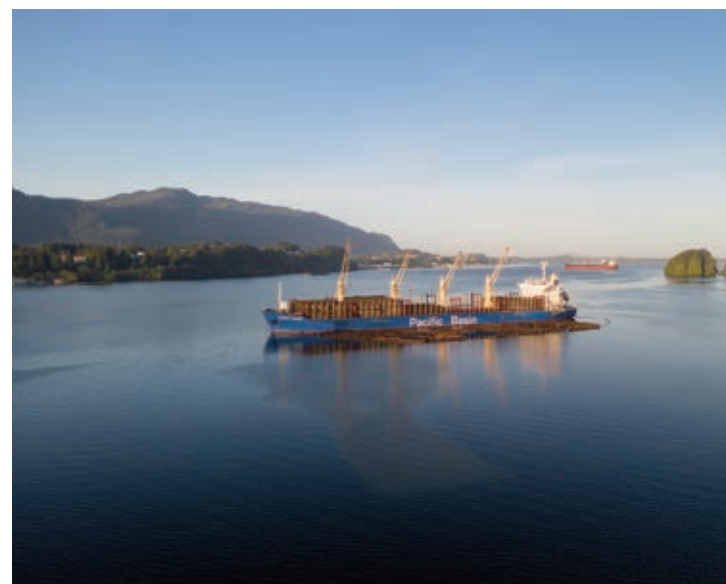
此報告的重點是披露我們如何在旗下業務的每個層面，由董事會以身作則履行我們對員工的安全及福祉、道德營商操守及對我們業務所在的環境和社區應付的責任。太平洋航運作為航運業界具規模及對未來抱有宏願的企業，我們致力承擔這些範圍的責任，有助我們的業務取得可持續長遠發展。我們擁有優秀的董事會、員工、價值觀、資產、業務模式、策略和財務狀況，為可持續發展的未來奠定堅實基礎。



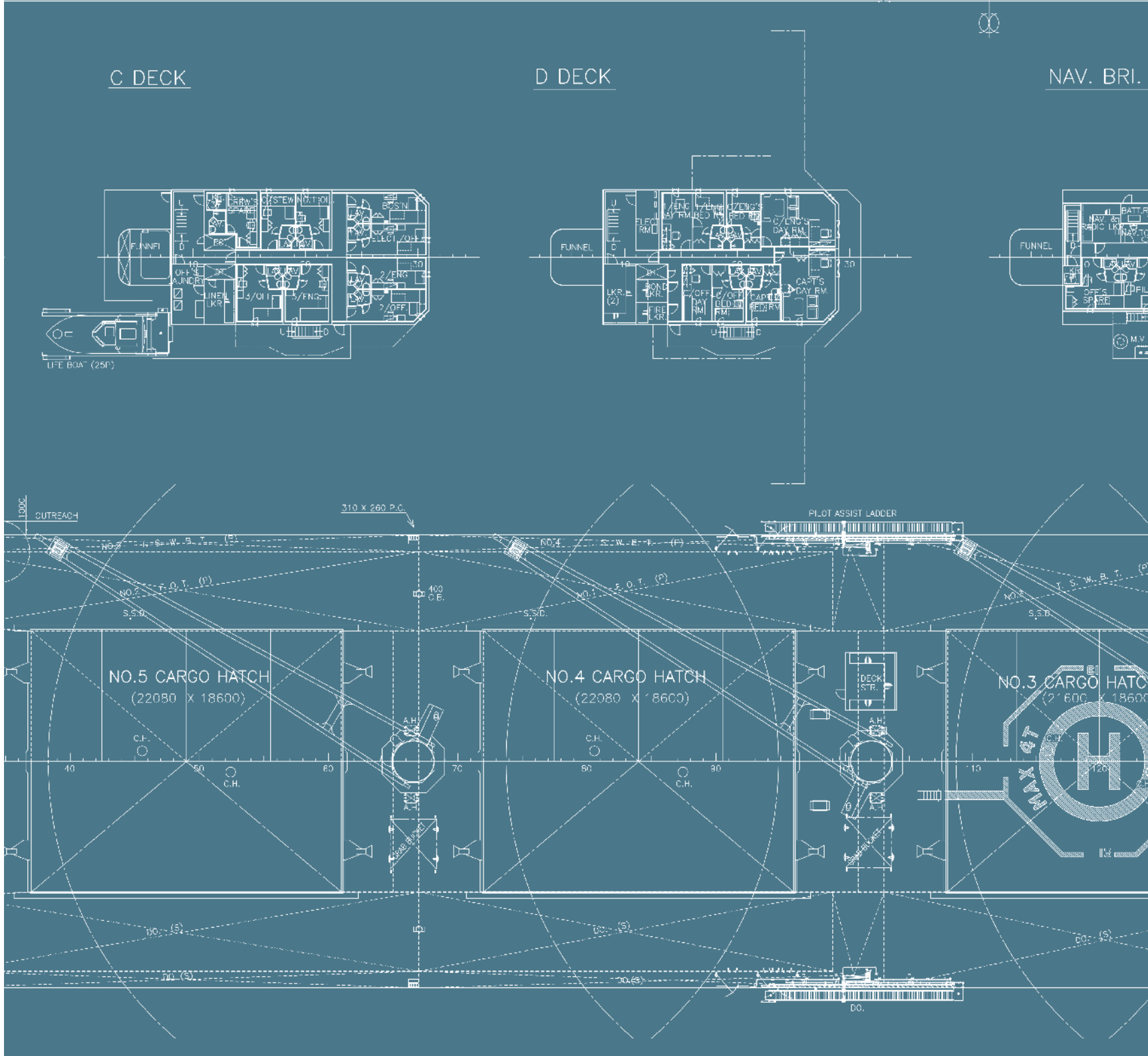
唐寶麟  
主席



Martin Fruergaard  
行政總裁



# 環境、社會及管治策略、管治及報告



# 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。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2021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。我們亦披露了環境關鍵績效指標目標，我們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。



## 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。報告還涵蓋了我們租入船隻的各個方面。

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。儘管我們確實要求我們的貨船供應商確保他們及其船舶、證書和實踐符合所有相關的勞工、健康與安全、環境、制裁和其他法律法規，並符合我們的交易夥伴操守守則。我們的目標是在2022年以後更多地披露我們的租用船隊的碳排放密度表現。

我們亦就全公司員工的參與、社區措施及績效作出匯報。

## 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

此報告涵蓋的期間為2021年1月1日至12月31日。

## 認證

我們的可持續發展關鍵績效指標及本可持續發展報告所載披露已經過美國船級社 (American Bureau of Shipping) 的獨立外部認證審核。



第79頁 獨立核實聲明

我們的能源效能營運指標、年效率比例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

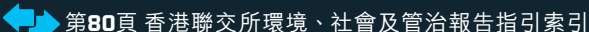
本集團已制訂一系列有關加強我們在可持續發展領域的表現及行動的指引，例如：

- 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
- 遙距工作政策

## 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」)最新發布之《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。



第80頁 香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引

可持續發展營運方式對保護及創造長期價值至為重要，並為成功、專業管理及信譽良好公司的基礎。其乃建基於企業責任的兩個總體領域：

**ESG** 環境及社會管治  
**CG** 環境及社會管治  
**CG** 企業管治

本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18頁概述我們的可持續發展管治計劃，亦分開在本集團年報的管治一節詳述企業管治中的多個主題。

**AR** 企業管治 第45頁

## 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、意見或建議透過電郵發送給我們的可持續發展團隊：  
ESG@pacificbasin.com



# 可持續發展策略

## 我們的可持續發展策略及關注範圍

我們的可持續發展措施及報告依循整體策略目標及責任，當中包括：



### 環境管理

改善我們船隊的燃料及其他投放物消耗，並減低對由此產生的排放、資源使用及氣候變化的影響。



### 安全、工作場所與營運方式

通過提供合理的薪資福利、關注員工健康和 safety、發展和培訓、提供平等機會及提供舒適和充實的工作場所的承諾以提升員工的技能、經驗、操守及忠誠度以及加強員工的歸屬感。



### 社區參與

我們致力與我們的客戶、供應商及社區內其他持份者保持互惠互利的夥伴關係，並時刻體現負責任的營商操守。



### 企業管治

不斷革新管理和管治實踐，以實現高水平的風險管理、增加透明度及提升持份者信心。

## 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。

深化關係	培育人才	投資高質素的船隊
維護健康及安全	提高效率及控制成本	保護環境
提升公司架構及財政實力	完善管理及管治常規	

年報第37-39頁  
履行策略

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。

### 重要性評估

我們通過輪流接觸不同的持份者組別進行年度環境、社會及管治重要性評估。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。本重要性矩陣反映我們在2021年進行的最新環境、社會及管治重要性評估的結果：

SEHK ESG 重要性評估

第17頁 持份者參與



### 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，特別是符合右方所示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



# 我們的資源及責任

## 船上

### 投放物

我們倚賴的主要資源及關係



#### 實質資本及自然資本

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



#### 社會資本及關係資本

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



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。



關鍵績效指標A3.1  
活動的重大影響

### 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



#### 岸上廢物排放

垃圾、廢棄墊材、殘餘貨物、污泥、有害廢物、耗件

\*\*\*\*\*

#### 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。



#### 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)



#### 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



#### 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



關鍵績效指標A1.1  
排放物種類及數據



# 岸上

## 投放物

我們倚賴的主要資源及關係



### 實質及自然資本

- 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
- 融資供應者



我們的全球辦事處網絡

**13** 間辦事處：

- 10 間營業辦事處
- 4 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



### 心理影響

工作與生活平衡



### 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



### 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



# 資源應用

我們非常重視建立資源及關係，並透過善用資源及關係促進達成願景及為客戶和股東帶來裨益

本概要表的詳細版本另載於我們的網站  
[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)  
 關於我們 > 資源應用

## 本集團依賴的資源及關係

 物質資本—我們的船隊
 人力資本—我們的人才及全球辦事處網絡
 社會資本及關係資本
 自然資本
 智能資本
 財務資本

## 保障或創造價值的方法

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
環境責任
有效的業務模式及制度
周密的財務活動

## 主要策略要點

船隊投資
培育人才 深化關係
維護健康及安全 完善管理及管治常規
保護環境
提高船隊的效率及降低成本
提升公司架構及財政實力

## 成果

<ul style="list-style-type: none"> <li>改良貨船的設計及效率</li> <li>提高規模經濟效益及貨船僱用率</li> <li>為客戶提供最理想的航程及靈活的服務</li> <li>為客戶提供技術及更可靠的服務的船隊</li> <li>加強健康與安全意識、質量及成本控制</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>保持及提高岸上和船上員工的質素、效率及團隊規模</li> <li>與客戶建立深厚的夥伴關係                             <ul style="list-style-type: none"> <li>掌握市場情報及貨運商機</li> <li>提供最理想的營運效能及對船隊作出最佳定位</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>盡量減少耗用天然資源及對環境的影響</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>提供業內首屈一指的服務</li> <li>提高貨船租金收入及降低開支而不影響安全</li> <li>建立良好的品牌及聲譽</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>採取穩健的財務管理</li> </ul>

**我們的宗旨**  
 以安全及可持續的方式從海上運送農產品、原材料以及其他對人們生活及社會進步至關重要的散貨商品

**我們的願景**  
 成為乾散貨船船東及營運商的翹楚及客戶和其他持份者的首選夥伴

**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

# 持份者參與

## 透過積極參與促進高透明度

太平洋航運樂意聆聽，並不時主動與持份者進行雙向對話。我們相信，積極的持份者參與可以促進高透明度，從而為我們的品牌建立知名度，並最終提升客戶及股東價值。

持份者群組	參與原因	參與方式	2021年成果及行動
<b>客戶</b> 	我們努力成為業內客戶的首選合作夥伴。我們熱心服務客戶，竭盡所能，一切以客為先。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 解答日常租賃查詢及處理客戶疑難</li> <li>■ 籌辦客戶活動</li> <li>■ 聆聽服務反饋</li> <li>■ 聯絡調查客戶意見</li> <li>■ 網站及出版刊物</li> </ul>	我們不斷尋求改善我們的服務品質，為客戶提供可持續及高增值的服務。於2021年，我們聯絡的乾散貨客戶佔我們貨運量超過60%，獲得的反饋意見乃有助我們尋找方法提高客戶體驗。
<b>供應商</b> 	我們致力在社會及環境方面以負責任的方式管理我們的供應鏈。我們向符合我們可持續發展要求的認可供應商採購材料。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 供應商評估</li> <li>■ 採購活動</li> <li>■ 網站及出版刊物</li> </ul>	我們定期評估供應商的表現，並在評估過程中納入環境、社會及管治的因素。於2021年，我們制定了新的合作夥伴指引表，當中涵蓋我們最新的操守守則，包括在環境、社會及管治方面的期望及要求。
<b>僱員</b> 	我們致力成為員工及可能加入我們的業內人才心目中的理想僱主。我們秉持關愛精神，竭力為所有船員及岸上工作人員提供完整、具滿足感及體面的就業及工作。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 培訓計劃</li> <li>■ 公司全員大會</li> <li>■ 讓員工隨訪隨談</li> <li>■ 給予表現反饋</li> <li>■ 內部網絡</li> </ul>	我們時刻把健康和安全放在首位。我們於船上及岸上都營造開放及包容的工作環境。我們公平獎勵員工，並為他們提供職業發展機會。員工獲得的福祉及成就感將轉化為生產力、忠誠度及信任。
<b>投資者及融資機構</b> 	<p>我們致力於航運週期為股東創造長遠價值。投資者的積極參與將促進高透明度，從而為我們的品牌建立知名度並提升股東價值。</p> <p>我們與融資機構保持良好關係，以確保資金來源充足，從而為未來發展建立財務實力。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 年報、中期報告、季度報告</li> <li>■ 股東週年大會</li> <li>■ 投資者意見調查</li> <li>■ 貨船及港口參觀</li> <li>■ 投資者會議</li> <li>■ 投資者、分析師、銀行家活動</li> </ul>	我們定期與股東及融資機構就本公司的發展及策略進行交流。我們適時、透明地提供有關公司表現、策略及前景的資訊，讓股東及融資機構能夠作出更明智的投資及融資決定。
<b>社區</b> 	我們明白我們作為負責任企業公民的責任，並努力為我們營運所在的港口、船員及其他社區創造積極的社會影響力。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 針對船員的公益慈善</li> <li>■ 尊重外地文化</li> <li>■ 維持良好關係</li> </ul>	我們持續贊助及積極參與公益事業，其中大部分與船員事業及其他幫助員工為主的活動有關。透過做好這些活動，我們的聲譽及僱主形象亦得到提升。
<b>航運業界</b> 	我們為航運業界作出貢獻，並在國際層面上與立法者及其他各方對話，討論業界面對的問題及未來立法方向。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 參與航運業組織會議</li> <li>■ 締結夥伴及聯盟關係</li> <li>■ 參與正式及非正式會議</li> <li>■ 網站及出版刊物</li> </ul>	我們積極參與並就我們業務的不同範疇與業界組織、協會、委員會、會議及船員聯絡，從而加強了業界關係網絡、行業知識及應對行業挑戰的準備工作。
<b>監管機構</b> 	我們積極與本地及國際監管機構聯絡，以確保全面遵守所有適用法例及法規。	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 參與公眾論壇</li> <li>■ 參與正式會議</li> <li>■ 審核工作</li> </ul>	我們繼續遵守所有適用法例及法規。於2021年，我們並無任何違規情況。



# 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。在訂定本集團的標準時,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。

AR 董事會職責 第45頁

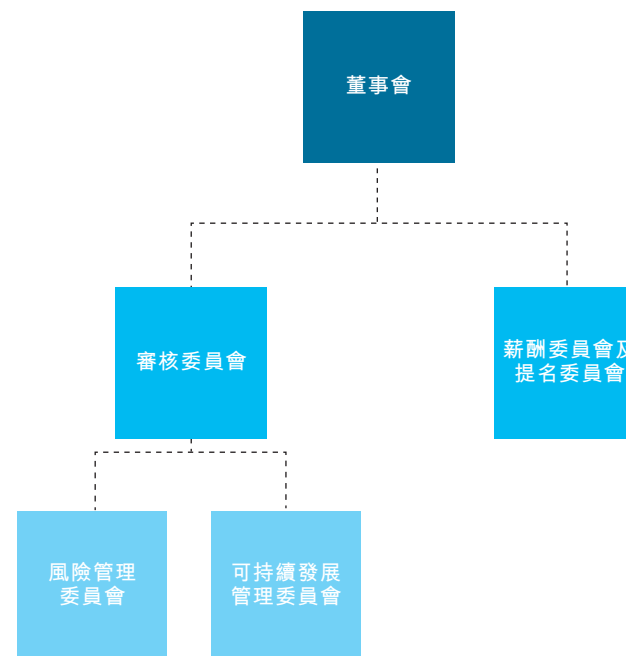
董事會委託審核委員會承擔更多具體責任,以檢討本集團的可持續發展舉措的成效以及討可持續發展管理委員會(「可持續發展管理委員會」)的工作。

## 可持續發展管理委員會的職能

本集團的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。其每年至少向審核委員會匯報兩次,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。

## 日常執行

我們最近成立了專責可持續發展團隊,以進一步加強我們在可持續商業常規和可持續發展資產投資方面的策略重點。在可持續發展團隊的支持下,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、行政總裁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更詳盡地論述更廣泛的企業管治主題。

AR 管治 第45頁

[www.pacificbasin.com](http://www.pacificbasin.com)  
可持續發展 > 企業管治



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

## 可持續發展管理委員會

### 成員名單

主席：行政總裁

成員：首席財務總監、貨船租賃總監、營運總監、船隊總監、集團人力資源和行政總監、可持續發展總監、風險控制總監、風險控制經理

### 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要性評估。
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。

### 2021年已完成的工作

於2021年，可持續發展管理委員會舉行了三次會議，並已向審核委員會匯報本集團的可持續發展計劃、表現及已完成的工作。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；
- 審視環境、社會及管治的關鍵績效指標表現及相對已批准目標的進展，並向董事會報告；
- 訂定新的目標，包括到2050年實現淨零排放；
- 審視和評估航運業的節能及減碳法規及措施；
- 研究氣候相關風險及機會以及對本公司的潛在影響；
- 實行更佳的供應鏈環境、社會及管治管理舉措；及
- 修訂可持續發展管理委員會的職權範圍。



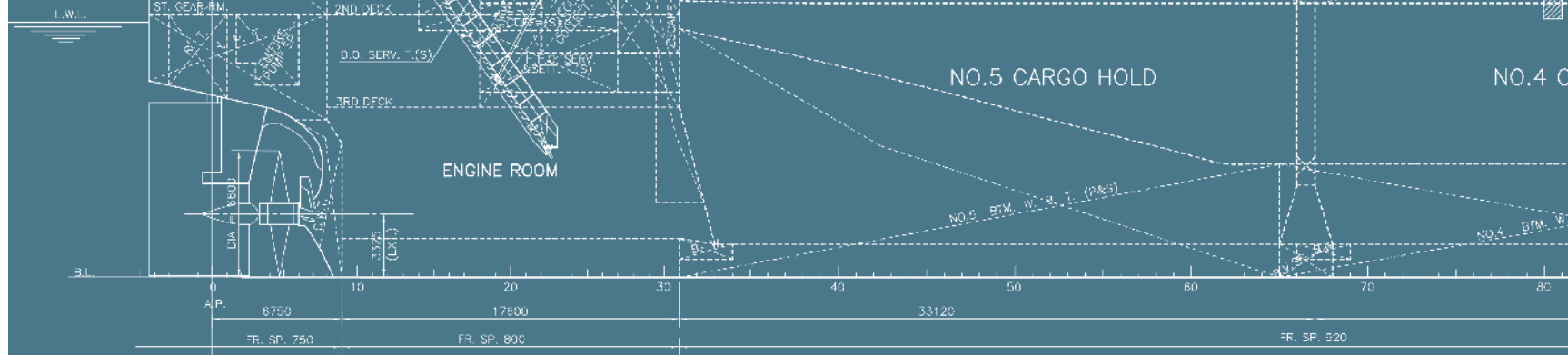
## 遵守環境、社會及管治指引

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。

### 我們已訂定更進取的碳排放密度及淨零排放目標

於2020年，我們設定了環境關鍵績效指標目標，以盡早符合《環境、社會及管治指引》的新規定。於2021年，我們提高減碳目標，力爭在2050年實現淨零排放。我們亦對我們的貨船設定了由2024年起實現AER碳排放密度評級為C或更高的目標，以確保我們能夠從容符合國際海事組織的碳排放密度規則。設定這些目標和相關目標是本集團提升減碳表現以及旗下業務的整體可持續發展前景之關鍵。可持續發展管理委員會實施了經董事會批准的氣候及環境關鍵績效指標目標，詳情可參閱本公司的2021年可持續發展報告。

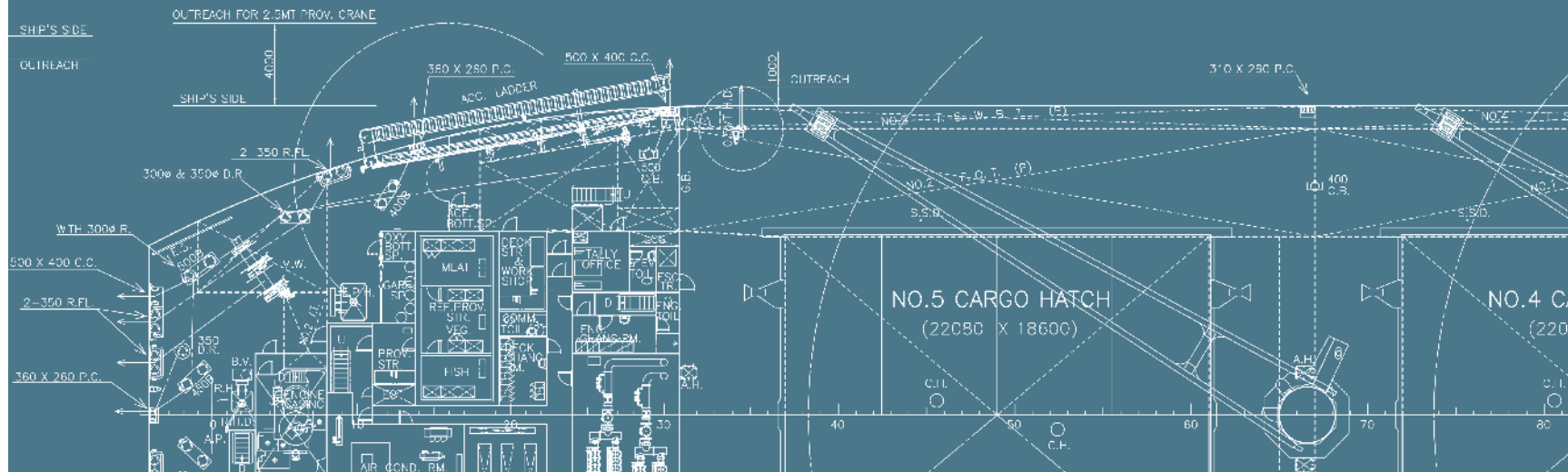
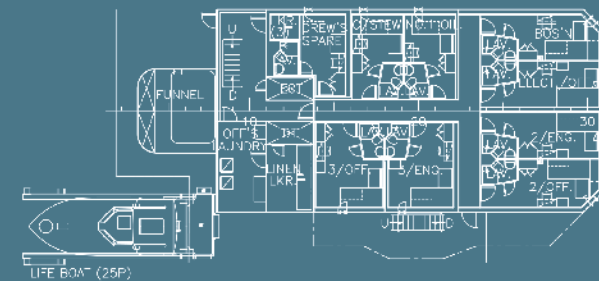
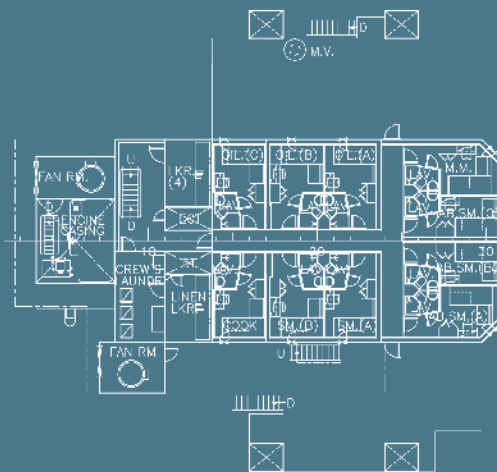
環境



B DECK

C DECK

D DECK





# 本集團的環境方針



隨著全球減碳，太平洋航運亦然，並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

## 依托自然資本

氣體排放及廢物棄置是船運服務對環境的主要影響。因此，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。

我們有責任減少營運對大氣、海洋、陸地的影響，太平洋航運設立的管理制度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。

報告期內，我們並無違反環保法例及法規的個案。

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、海洋排放物及資源消耗，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節能技術及實務方案

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以及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效率而設計的現代化貨船，以減少業務對環境的影響（見第27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。

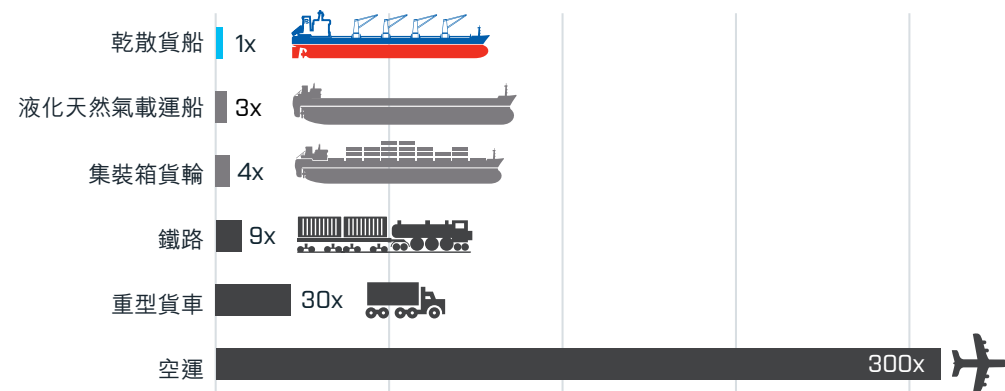
# 減碳及能源效益

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。

國際海事組織已實施相關法規，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全面脫碳。

該等國際海事組織目標已不夠進取，而我們期望國際海事組織將收緊其目標，以配合去年11月第26屆聯合國氣候變化大會上提倡的於2050年實現淨零排放的目標，務求將全球暖化限制於工業化前水平的1.5°C。

2021年，我們將削減碳排放目標修訂為於2050年實現淨零排放。

國際海事組織於2021年6月為推動各項技術和營運措施而通過了全球規例，以確保現有貨船的碳效能每年增加，從而實現國際海事組織現時的溫室氣體減排目標。

# 2021 年關於減碳的監管進展

## 國際海事組織為達成2030年降低碳排放密度目標的短期措施

國際海事組織於2021年6月採納防止船舶污染國際公約修訂本，並自2023年1月起生效，要求現有船舶結合技術及營運措施，以符合國際海事組織的2030年降低碳排放密度目標，與我們上一份可持續發展報告的預期一致。該等二氧化碳法規為：

- 針對船隻技術效率的現有船舶能源效率指數(EEXI)
- 針對船隻營運效率的碳排放密度指數(CII)評級計劃
- 針對管理系統的已更新貨船能源效能管理計劃(SEEMP)

### 現有船舶能源效率指數(EEXI)

EEXI為一次性認證，要求將現有貨船的能源效益提高至符合自2015年7月以來對新交付貨船強制實施的能源效能設計指數(Energy Efficiency Design Index (EEDI))第二階段的規定。

此項一次性能源效益提升可透過裝配提升燃油效益的設備(如喉管、葉片、重塑推進器及空氣潤滑系統等)達成。假若可行，船隻亦可採用創新技術(如風力輔助)，甚至轉用碳排放系數較低的燃料(如液化天然氣)。然而，最有效及主要的合規方式為安裝發動機功率限制器，以減低船隻主引擎的最大功率。發動機功率限制器可於需要額外功率的緊急情況下(如避開惡劣天氣或躲避海盜時)繞開，惟須迅速重新啟動並向船旗國報告。

太平洋航運一直探索並投資於喉管及葉片技術等節能裝置，且我們持續取得全新技術。如船隻在2023年前可達到的燃油效益越高，其發動機的功率限制規定將會越少。

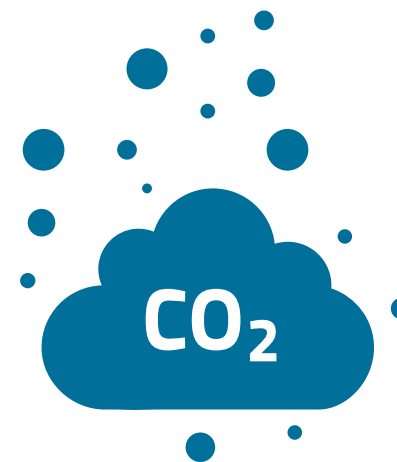
### 對太平洋航運船隊的影響

大部分太平洋航運自有貨船已經裝配節能設備，無需進一步技術改造亦符合要求。然而，由於EEXI造成的發動機功率限制，我們自有船隊的貨船的連續使用功率平均將降低8%(或最大持續功率降低17%)。此將導致我們的船隊的平均最高航行速度減少0.5海里以下。

### 對全球航運船隊的影響

由於全球僅有15%貨船獲EEDI第二階段認證，因此全球大部分遠洋貨船的發動機功率將一定程度上受限，且EEXI的規定將對設計不佳的貨船影響更大。預期大部分散貨船(所有船齡為7年以上的散貨船)的最大持續功率將因為EEXI而於2023年被限制於約73%。

發動機功率限制越大，貨船的最高航行速度則越低。由於速度較快的貨船收租日數較多(如根據程租合約租賃)或日均期租租金較高(如根據期租合約租賃)，其每年租金將較高。根據經驗，在強勁市場中，每減少1海里，船東的收入損失則可能高達8-10%。





## 碳排放密度指數(CII)

CII利用每載貨量及海里的二氧化碳排放量(實質為實際燃料耗用量及行駛距離的系數)的比例(AER)衡量貨船運送貨物時的營運效率。

貨船的碳排放密度每年按「A」至「E」的等級被評級，而評級門檻將逐年收緊，直至2030年為止。於2023年至2026年期間，二氧化碳效能必須每年減少2%，以保持評級，而2026年往後年度的減排要求將於其後釐定，但預期將更為進取。連續三年評為「D」級或一年評為「E」級的貨船必須提交改進計劃。

改善碳排放密度乃透過操作措施達成，如貨船減速以減少燃料消耗、盡量減少於港口及錨地的空間期(期間消耗燃料但並無航行)、優先考慮海路較長、港口停留時間較短的貿易，在可用的情況下使用岸電以取代船舶發電機、具燃油效益的氣象路線、通過清潔及使用更好的油漆來提高船體性能等。

AER使用貨船的載重能力來代表實際運載貨物，這不是一個合適的準則，因為AER並不考慮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，而且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。因此，我們在可持續發展報告中繼續跟蹤和披露能源效能營運指標的表現，且我們希望國際海事組織由2026年(預期屆時已更新的降低碳排放密度規定將適用)起採納能源效能營運指標。

## 對太平洋航運船隊的影響

我們的預測顯示，太平洋航運貨船速度於2023年至2030年間可能下降約3海里，由13海里跌至10海里。然而，我們將嘗試透過改善技術及營運措施保持良好AER評級，從而使我們無須僅靠減速守規。

於現行規定下，大部分太平洋航運自有貨船可保持至少「C」級，但將需配合某程度的減速航行。我們已與客戶接觸，討論在可見將來進行貿易時如何合作(如準時抵達)，以確保貨船保持良好評級。我們亦正準備租船合同條款，以確保任何按期租合約基準租出的貨船的營運方式不會對我們貨船的CII評級造成重大負面影響。

## 對全球航運船隊的影響

CII規定將比EEXI指數規定產生更大的影響，其將導致全球乾散貨船船隊於2030年平均減速約3海里。其規定將對設計不良及營運不佳的船隻產生較大影響。

除需要提交改進計劃外，國際海事組織尚未對低評級的「E」級貨船訂立處罰。我們預計市場力量將使營運「E」級貨船變得困難，如承租人拒絕租賃該等貨船及銀行拒絕為其提供融資。在此情形下，承租人的《海運貨物租約》及融資機構的《波塞冬原則》可能對碳排放密度及逐步淘汰效率低下的船舶產生積極影響。

## 貨船能源效能管理計劃(SEEMP)

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能的評級。

## 我們有能力滿足國際海事組織旨在實現其2030年溫室氣體減排目標的EEXI及CII規例

- 太平洋航運的降低碳排放密度目標為於2030年前降低超過50%(並於2050年前達到100%)，較國際海事組織於2030年前降低超過40%(相對2008年)的目標更進取
- 我們絕大多數貨船的評級為「C」級或以上。倘我們的貨船評級較低，通常乃因為營運理由而非技術效能不足
- 於2021年，由於全球船隊在強勁貨運市場下航速加快，碳效能因而略為降低
- 透過持續更新船隊、於節省燃料技術及節能操作措施(主要為減速及以高效率營運合理部署貨船)方面投資，我們的現有船隊將符合規定

## 歐盟對航運業排放的行動

於2021年7月，歐盟委員會公布計劃中的航運業的二氧化碳效能措施，包括計劃於2023年將船運業納入歐盟排放交易體系(European Union Emissions Trading System (EU ETS))，以徵收燃油稅並強制要求降低溫室氣體密度。

根據提案，歐盟排放交易體系將於三年期間逐步實施，涉及：

- 就歐盟內的航程而於歐盟港口停靠時所產生的100%排放量
- 在歐盟以外開始或結束的航程所產生的50%排放量

船東須按年上交歐盟配額，以涵蓋：

- 2023年的20%排放量
- 2024年的45%排放量
- 2025年的70%排放量
- 2026年及之後每年的100%排放量

歐盟的《能源稅指令》(Energy Taxation Directive (ETD))建議對歐洲經濟區內銷售及使用的船用燃料徵收新稅項，以鼓勵轉用更可持續的燃料。

歐盟要求航運業降低溫室氣體密度，目標為2025年前減少2%、2030年前減少6%，增加至2045年前減少59%及2050年前減少75%。

該等規則均為歐盟Fit for 55方案一部分(該方案則為以歐盟在2050年前達到氣候中和為目標的歐洲綠色政綱其中一部分)，有關規定將根據歐盟國家之間進一步磋商及進展而作出修改，未必能於預定開始日期2023年1月1日前及時準備生效。

雖然我們不支持地區性的倡議，而更傾向以全球化方式推動和監管我們環球業務的減碳，我們相信歐盟的計劃或有助加快全球減碳進度。我們認為，在國際海事組織在收緊目標，以配合的2050年之前實現淨零排放目標(現時大致同意為將全球暖化限制於工業化前水平的1.5°C所需)方面進展緩慢時，此舉實為正面影響。

我們一直密切關注歐盟對航運業排放的行動，並已開始就歐盟配額交易等作準備，以便我們在歐盟的措施生效前作好準備。

## 國際海事組織中期及長期溫室氣體減排措施

國際海事組織議程自2023年後的議程中亦包括於2030年前年度的中期溫室氣體減排措施及2030年後的長期溫室氣體減排措施。該等措施將需要創新，旨在鼓勵採用新燃料及新技術。

中期措施預期將包括推出市場機制措施，如對船用燃料徵收全球稅及排污交易系統，以鼓勵碳排放密度進一步改善及轉用更可持續的燃料。

長期措施預期將推動大規模開發及部署碳中和燃料及貨船，以達至全面脫碳。

## 國際航運公會提議徵收全球碳排放稅

於2021年9月，國際航運公會向國際海事組織提出建議，要求對船舶碳排放徵收全球。所得款項將用於「國際海事組織氣候基金」，除縮窄零碳燃料及傳統燃料之間的價格差距外，亦將用於部署全球港口供應氫、氨及甲醇等燃料所需的加油基礎設施。碳排放稅的目的為加速建立使零排放航運可行的市場，從而促進行業綠色轉型。

除該項全球碳排放稅建議外，先前有政府提議徵收每噸2美元的燃料稅，以創造一個50億美元研發基金，用於加快研發零碳技術。碳排放稅的概念仍在國際海事組織的2023年議程上。

## 持份者推動減碳

航運公司持份者越來越接受彼等在行業減碳中的共同責任。船舶融資業在2019年制定《波塞冬原則》，而主要承租人在2020年採用《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。於2021年12月，海運保險業緊隨其後，推出《波塞冬海上保險原則》，該原則與國際海事組織現時的溫室氣體減排目標一致，但亦有意採取措施以與巴黎協定一致。

## 如何實現減碳

### 雙管齊下

我們繼續採取提高燃油效率的措施及做法，以確保我們以常規燃料為動力的現有貨船能夠遵守規例並在可見未來繼續營運。與此同時，我們亦與各界合作，並作好準備，透過轉型至尚未面世的全新零碳貨船及燃料，實現完全減碳的長遠目標

更新船隊從而節能

節能操作措施

節能技術改裝

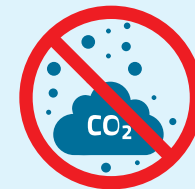
支持零碳燃料及貨船的發展

自發地抵銷碳排放



到**2050年**  
實現**淨零**目標

我們的目標是2050年船隊只由零碳排放貨船組成





## 主要減碳措施詳情

### 1) 透過逐步更新至船齡較輕、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以更新船隊，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

近數個月來，隨著資產價格接近歷史高位，我們減慢購船步伐，甚至可能會出現自有船隊在短期內出售貨船多於購入而縮小的情況，但我們仍然致力進一步壯大我們的超靈便型乾散貨船船隊，並長遠地更新我們的小靈便型乾散貨船船隊。

- 我們在零排放貨船可用，並且在我們的細分市場中具有商業可行性、以及在全球範圍建立適當的基礎加油設施之前，不會簽約新造船。

### 2) 採用節能操作措施

- 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
- 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
- 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）
- 以最佳航行速度慢速航行，從而達到所需的碳排放密度表現

### 3) 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

### 4) 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150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。

### 5) 自發地以碳信用額抵銷我們的碳排放

- 儘管我們採用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，並於2021年為客戶開展太平洋航運碳中和航程計劃。我們已自發地完全抵銷全球岸上營運於2021年的碳排放。有關我們的太平洋航運碳中和航程計劃的更多資料，請參閱第21頁。

SASB TR-MT-110a.2



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

13  
CLIMATE  
ACTION



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

# 排放關鍵績效指標及目標

## 到2050年實現淨零目標

於2021年，我們提高減碳目標，力爭在2050年實現淨零排放。訂立該目標及相關目標是改進本集團減碳表現以及旗下業務的整體可持續發展前景之關鍵。

## 降低碳排放密度

我們的行業若要分擔其在氣候變化行動中的責任，則必須減碳，而在國際海事組織推動減碳的規定之後，也可能會有歐盟和其他地區的規則，從而加快減碳步伐。

### 短期及長期目標

我們的長遠目標是到2050年實現淨零排放。

根據此項2050年目標，我們預期於2030年前將降低EEOI碳排放密度至6.7的水平，即與2008年的基線相比減少超過50%，超越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。

### 主要動力

- 減碳
- 消除我們的氣候影響
- 節省燃油

### 2021年表現

按貨船能源效能營運指標(EEOI)計算，我們的船隊於2021年的二氧化碳排放密度上升3.2%至每噸海里10.1克。此乃主要由於我們(及全行業)的貨船在強勁的貨運市場上航行速度較快，被進行噸海里增加輕微抵銷。

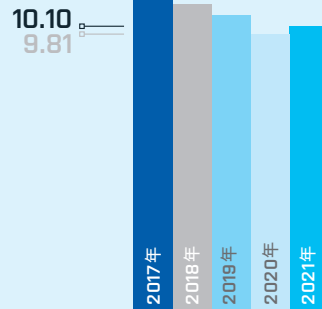
我們的船隊錄得的AER為6.28，增加8.7%，主要由於在強勁的貨運市場上航行速度較快以及由新冠病毒疫情導致港口擁塞使平均停泊港口時間增加。

KPI  
碳排放密度 (EEOI)

10.1克

↑ 3%

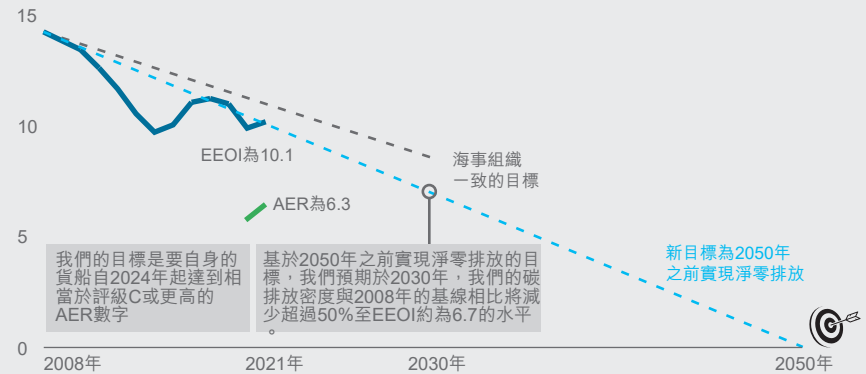
每噸海里的二氧化碳排放量



目標  
碳排放密度 (EEOI)

2050年前削減至0克 (2030年前削減至6.7克)

每噸海里的二氧化碳排放量



我們全部28艘須遵守能源效能設計指數(EEDI)規則的自有貨船均已達到平均EEDI每噸海里4.75克二氧化碳，較平均規定的EEDI每噸海里5.71克二氧化碳為高。

SASB TR-MT-110a.4



## 太平洋航運推出太平洋航運碳中和航程計劃

我們於2021年11月宣佈推出太平洋航運碳中和航程計劃。我們為太平洋航運的客戶提供選項，以太平洋航運貨船運輸貨物時，可自願抵銷航程的碳排放。

在減少我們的實際碳排放方面進行投資的同時，我們亦邀請客戶就抵銷剩餘的排放提供資金，用於可再生能源項目。這些項目除了可平衡自身的碳足跡外，還可支持相關可再生資產及當地社區，並激勵更多可再生能源項目的發展。

在太平洋航運，我們堅信抵銷碳排放並不能替代我們為減少且最終消除實際排放量而進行的切實工作。我們正通過一系列全面措施，繼續逐步降低自有船隊的碳排放密度。然而，本公司及航運

業在達成太平洋航運船隊於2050年前全面脫碳的目標之前還有很長的路要走。我們現在能做的是致力抵銷碳排放，在我們仍然產生不可避免的碳排放的情況下，我們相信通過抵銷碳排放中和排放量是值得採取的另一方案。

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，由中電亞洲風電場及太陽能發電場提供經獨立驗證的碳信用額，用於我們的碳排放抵銷計劃。



## 簽署航運脫碳行動呼籲

太平洋航運為簽署「航運脫碳行動呼籲」的行業領導者和組織之一。該行動呼籲政府採取果斷行動，實現國際航運2050年全面脫碳。

行動呼籲敦促世界各國領導人：

- 承諾於到2050年實現國際航運脫碳，並在2023年採用國際海事組織溫室氣體策略時，提供明確且公平的實施計劃以實現此目標
- 透過國家行動支援工業規模的零排放航運項目，例如為國內航運設定明確的脫碳目標，並為先行者和更廣泛的零排放燃料和貨船部署提供激勵和支援

- 採取政策措施，使零排放航運在2030年前成為默認選項，包括到2025年生效、具意義的市場措施，以支援國際航運中零排放貨船和燃料的商業部署

簽署行動呼籲時，我們亦表明我們的目標是2050年船隊只由零碳排放貨船組成，而我們將僅在市場上有零碳排放貨船供應並具備商業可行性，以及合適的全球加油基礎設施到位時，才會訂購新建貨船。我們相信，在政府出台政策來推動轉型，並在2030年前使零碳排放貨船成為默認選項的支持下，於2050年實現淨零碳排放的目標可期。

Getting to Zero  
Coalition



GLOBAL  
MARITIME  
FORUM

FRIENDS OF  
OCEAN  
ACTION

WORLD  
ECONOMIC  
FORUM

## 洛杉磯港口局 – 船舶減速計劃

太平洋航運再次獲得洛杉磯港口局發出的「船舶減速計劃」證書。船舶減速計劃旨在透過遠洋貨船接近或離開港口(即距離費爾明港20或40海里)時減速，減少貨船的廢氣排放。我們很高興能在減少聖佩德羅灣的廢氣排放方面出一分力，以惠及該地居民、遊客、海事專業人員和當地生態。



## 降低硫氧化物排放密度

國際海事組織之2020年全球性0.5%硫排放上限之法規將船用燃料的最高含硫量由3.5%降至0.5%。為符合有關規定，船東須使用較昂貴的低硫燃料或安裝及操作廢氣洗滌的硫淨化器以使用高硫燃油。

### 短期及長期目標

我們的長遠目標是到2050年實現零硫氧化物排放，硫氧化物排放將與我們船隊的燃油經濟效益和碳排放密度同步降低。

根據此項2050年目標，我們預期於2030年前將降低硫氧化物排放密度至每噸海里0.017克的水平。

### 主要動力

- 遵守國際海事組織法規
- 改善空氣質素

### 2021年表現

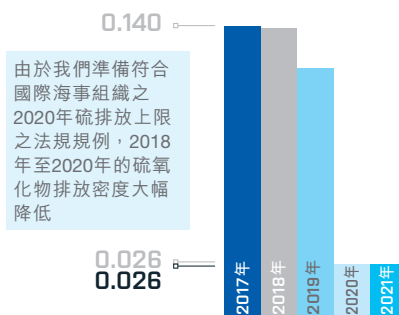
我們的船隊於2021年的硫氧化物排放密度維持於每噸海里0.24克。我們主要透過使用低硫燃料(含硫量低於0.5%，或在排放控制區為低於0.1%)或於超靈便型乾散貨船使用廢氣洗滌的硫淨化器。我們的42艘自有超靈便型乾散貨船船隊中現有32艘裝有硫淨化器。

### KPI

硫氧化物排放密度

**0.026克** → **0%**

每噸海里的硫氧化物



由於我們準備符合國際海事組織之2020年硫排放上限之法規規例，2018年至2020年的硫氧化物排放密度大幅降低

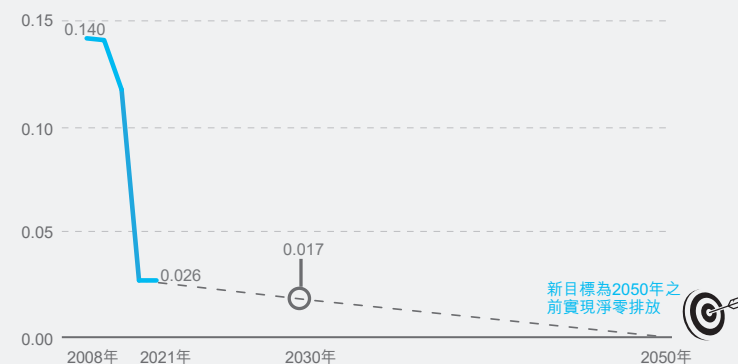
SASB TR-MT-120a.1

### 目標

硫氧化物排放密度

**2050年前削減至0克(2030年前削減至0.017克)**

每噸海里的硫氧化物



新目標為2050年前實現淨零排放





## 降低氮氧化物排放密度

燃燒船用燃料會排放有害的氮氧化物，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。

### 短期及長期目標

我們的長遠目標是到2050年實現零氮氧化物排放，氮氧化物排放將與我們船隊的燃油經濟效益和碳排放密度同步降低。

根據此項2050年目標，我們預期於2030年前將降低氮氧化物排放密度至每噸海里0.17克的水平。

### 主要動力

- 減少廢氣排放
- 改善空氣質素

### 2021年表現

我們的船隊於2021年的氮氧化物排放密度上升4%至每噸海里0.24克，乃由於我們（及全行業）的貨船在強勁的貨運市場上航行速度較快，以致油耗增加。

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。

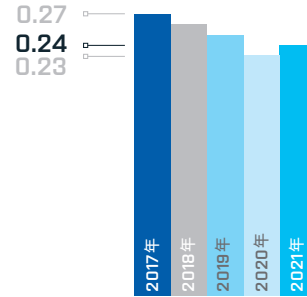
### KPI

氮氧化物排放密度

**0.24克**

↑ 4%

每噸海里的氮氧化物排放量



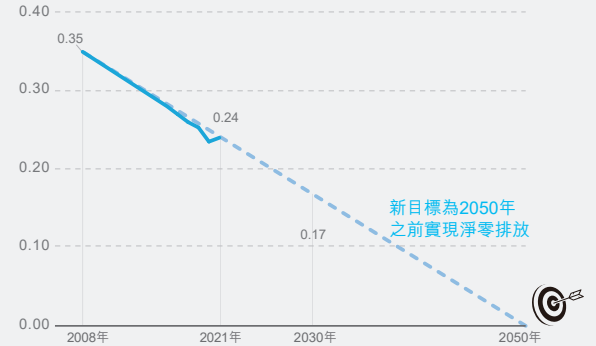
SASB TR-MT-120a.1

### 目標

氮氧化物排放密度

**2050年前削減至0克**  
(2030年前削減至0.17克)

每噸海里的氮氧化物排放量



## 降低懸浮粒子排放密度

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，並與二氧化碳排放和燃料消耗密切相關。

### 短期及長期目標

我們的長遠目標是到2050年實現零懸浮粒子排放，懸浮粒子排放將與我們船隊的燃油經濟效益和碳排放密度同步降低。

根據此項2050年目標，我們預期於2030年前將降低懸浮粒子排放密度至每噸海里0.009克的水平。

### 主要動力

- 減少廢氣排放
- 改善空氣質素

### 2021年表現

我們的船隊於2021年的懸浮粒子排放密度維持於每噸海里0.013克。

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。

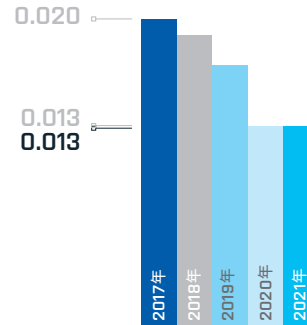
### KPI

懸浮粒子排放密度

**0.013克**

→ 0%

每噸海里的懸浮粒子排放量



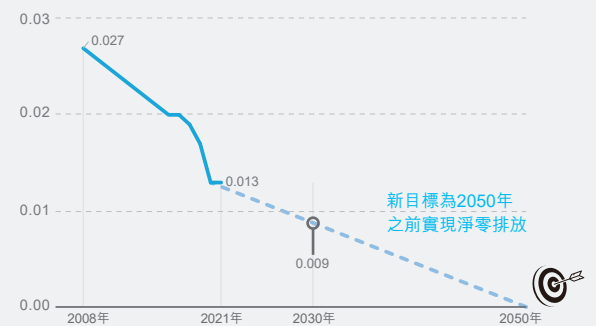
SASB TR-MT-120a.1

### 目標

懸浮粒子排放密度

**2050年前削減至0克**  
(2030年前削減至0.009克)

每噸海里的懸浮粒子排放量



# 保護海洋生物 多樣性

## 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及繼續留意更環保油漆、技術和實踐的發展，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、含生物殺滅劑的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。

我們的船隻偶爾會駛過海洋保護區或具保育地位的區域，我們在此情況下一直遵守當地法例及法規，其通常包括慢速航行或使用超低硫燃油，以保護海洋生物多樣性或減少排放。

SASB TR-MT-160a.1

## 符合國際海事組織規定的壓倉水管理

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。我們已為超過80%的自有小靈便型及超靈便型乾散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。

SASB TR-MT-160a.2

## 保護北大西洋露脊鯨

太平洋航運獲得美國國家海洋及大氣管理局(NOAA)頒發的企業責任證書，對我們透過在2021年1月1日至5月15日期間經過NOAA位於美國東海岸的斯泰爾瓦根銀行國家海洋保護區的季節性管理區時限速10節或以下來保護北大西洋露脊鯨作出認可。本計劃旨在減低該等瀕臨滅絕的鯨魚因與船隻相撞而死亡及嚴重受傷的可能性。





## 參與「守護鯨豚棲息地和觀測 (ECHO) 計劃」

太平洋航運參與由溫哥華菲沙港務局為首的區域合作計劃守護鯨豚棲息地和觀測(ECHO)計劃，旨在減少商業航運對瀕危鯨魚的影響。自2017年以來，我們的貨船在通過瀕臨絕種的南方定居型虎鯨的主要覓食區域時進行減速，有助顯著減少水下噪音，並為健康的鯨魚打造更寧靜的海洋環境。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安​​全風險，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。



## 溫哥華港 EcoAction 計劃

太平洋航運再次獲得溫哥華港的Blue Circle獎項。此獎項表彰自願投資於綠色科技及常規，並為該港口的EcoAction計劃的主要參與的航運公司。該計劃旨在透過為實施自願性減排措施的船隻提供港口費折扣及其他環境實踐等獎勵，鼓勵更清潔的航運，從而節約能源及減少港口排放物。



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



## 油污、海洋排放和廢物管理

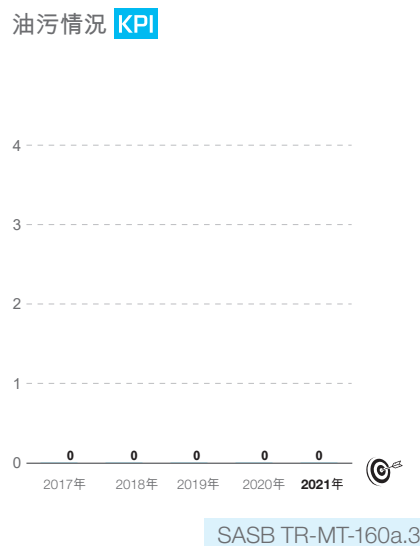
### 避免發生任何漏油事故

**短期目標：**  
我們的目標是絕不發生任何漏油事故。

- 主要動力：**
- 遵守國際海事組織法規
  - 保護海洋生物多樣性

**目前同比表現：**  
於2021年的42,520日自有貨船日中，同樣並無發生任何海洋污染事故。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。

- 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。

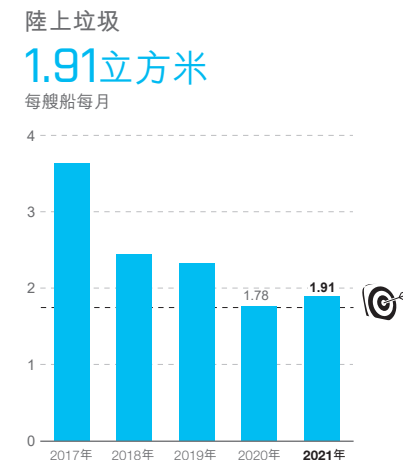


### 致力減少陸上垃圾

**短期目標：**  
我們的目標是將2022年的陸上垃圾減至少於1.78立方米(每艘船每月)。另一目標是將船上產生的塑膠垃圾減少2%。

- 主要動力：**
- 減少資源使用

**目前同比表現：**  
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。於2021年，由於產生更多與疫情相關的個人防護設備和塑膠垃圾，我們的陸上垃圾量增加了7.3%。



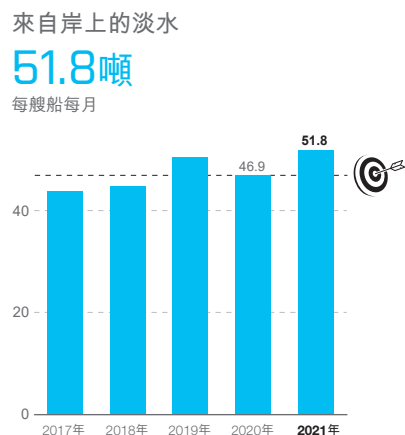
### 管理淡水用量

**短期目標：**  
於2022年，我們的目標是將來自岸上的淡水用量減至少於46.9噸(每艘船每月)。

- 主要動力：**
- 減少資源使用

**目前同比表現：**  
我們於2021年來自岸上的淡水用量增加了10%，原因是與擁塞相關的港口停留時間增加(當無法使用淡水發電機時)，並且在一段時間內裝載更多的貨物。

我們所消耗的淡水中超過70%是通過船上的海水淡化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。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。



### 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。

SEHK ESG 關鍵績效指標A1.6  
廢棄物處理及減廢措施

↔ 第75頁 表現數據摘要  
我們的排放量及廢物棄置之數據



## 我們為盡量減少旗下貨船對環境的影響而採用的技術及措施

- 使用實時推進器曲線顯示，以避免不必要的高引擎扭矩
- 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
- 非槳轂渦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
- 回收桶及廚餘處理機以防止垃圾污染
- 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



- 電子控制的主機以達到更佳效益
- 調整引擎以改進燃燒壓力

- 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

- 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
- 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
- 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)

- 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

# 氣候相關風險評估

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。

於2021年，我們聘請外部顧問美國船級社 (American Bureau of Shipping) 領導進行太平洋航運氣候相關風險評估及情景分析，與金融穩定委員會擬定的氣候相關財務信息披露工作小組 (TCFD) 框架保持一致。

此評估有助我們更了解對我們的業務最重要的實體和轉型風險、漏洞及機遇，其源自氣候模式的變化 (如極端天氣事件) 和氣候相關的政策、技術和市場變化 (如減碳法規、市場機制措施、新燃料和推進系統，以及不斷變化的商品貿易模式)。

下表提供在本2021年可持續發展報告及2021年年報中參閱各關鍵TCFD建議相關資料的指引。



SEHK ESG	層面A4 (氣候變化) 一般披露
SEHK ESG	關鍵績效指標A4.1 重大氣候相關事宜的描述及管理措施

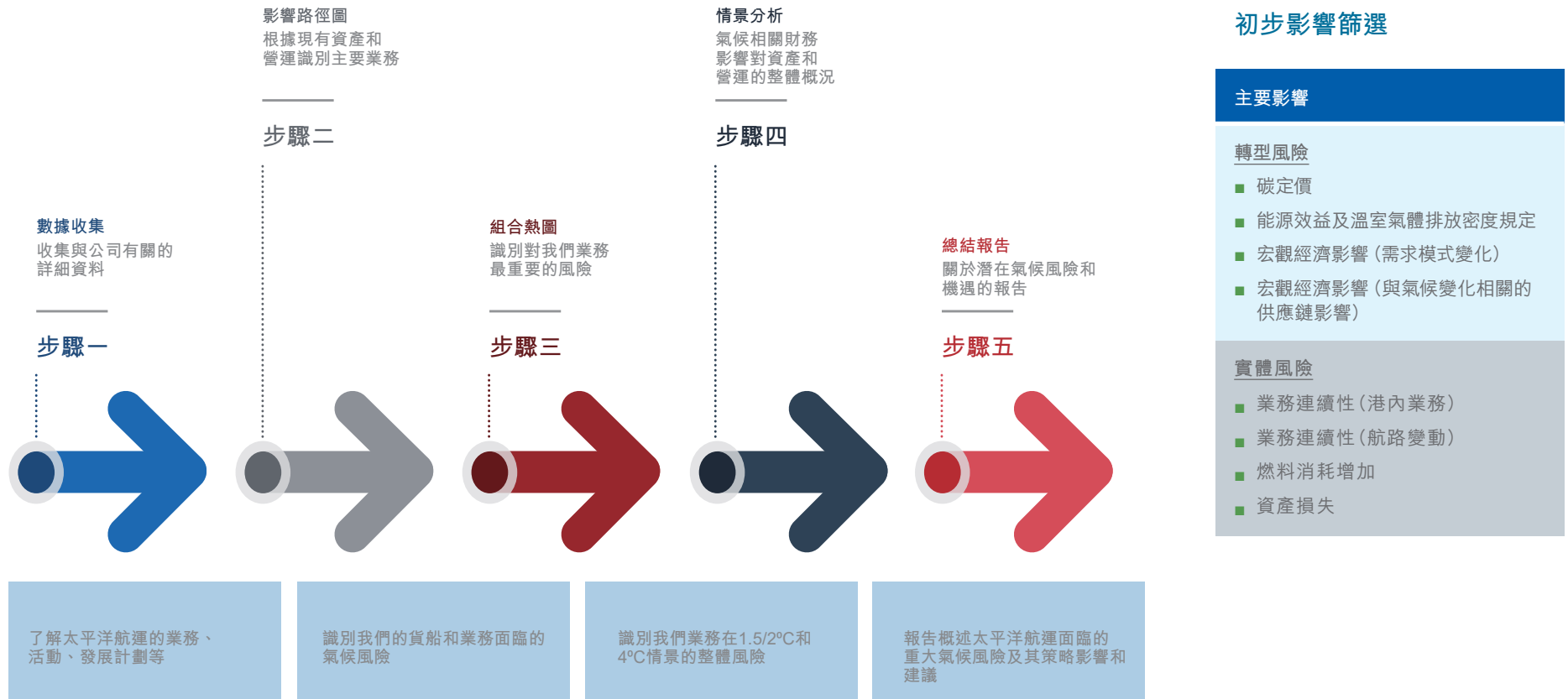
核心要素	TCFD建議	引述章節及頁碼
<b>管治</b> 披露組織圍繞氣候相關風險和機遇的管治。	<ul style="list-style-type: none"> <li>說明董事會對氣候相關風險和機遇的監督</li> <li>說明管理層在評估和管理氣候相關風險和機遇上的角色</li> </ul>	第18頁 持續發展管治 第44頁 管治
<b>策略</b> 如屬重要資料，披露氣候相關風險和機遇對組織的業務、策略和財務規劃的實際及潛在影響。	<ul style="list-style-type: none"> <li>說明組織已識別的短、中、長期氣候相關風險和機遇</li> <li>說明氣候相關風險和機遇對組織的業務、策略和財務規劃的影響</li> <li>考慮到不同的氣候相關情景 (包括2°C或更低的情景)，說明組織策略的靈活性</li> </ul>	第22-27頁 減碳及能源效益 第39-40頁 實體風險及轉型風險 第53頁 主要風險
<b>風險管理</b> 披露組織如何識別、評估和管理氣候相關風險。	<ul style="list-style-type: none"> <li>說明組織識別和評估氣候相關風險的過程</li> <li>說明組織管理氣候相關風險的過程</li> <li>說明如何將識別、評估和管理氣候相關風險的過程融入組織的整體風險管理中</li> </ul>	第13頁 重要性評估 第36頁 氣候相關風險評估 第51頁 風險管理
<b>指標和目標</b> 如屬重要資料，披露用於評估和管理有關氣候相關風險和機遇的指標和目標。	<ul style="list-style-type: none"> <li>披露組織用於根據其策略和風險管理過程評估氣候相關風險和機遇的指標</li> <li>披露範圍一、範圍二及 (如適用) 範圍三溫室氣體排放量以及相關風險</li> </ul>	第26-28頁 如何實現減碳 第75頁 表現數據摘要

<sup>1</sup> 氣候相關財務信息披露工作小組 (TCFD) 由金融穩定委員會 (FSB) 於2015年創成，旨在制定一致的氣候相關金融風險披露，供公司、銀行和投資者使用，以在知情的情況下進行資本配置。FSB為國際機構，負責監測全球金融體系並提出建議。

## 氣候影響風險評估流程

我們在 2021 年的氣候相關風險評估採納多步驟流程，評估範圍篩選至對我們最重要的氣候相關轉型和實體風險和機遇（初步影響篩選以及組合熱圖），評估其對我們的資產和營運的財務影響，並考慮其管理策略。

我們使用定量和定性情景分析，其中考慮+2°C和+4°C情景在中期（2030 年）至長期（2050 年）的時間範圍內的影響。



所用氣候情景參照知名來源，包括政府間氣候變化專門委員會(IPCC)、國際能源署(IEA)、經濟合作與發展組織(OECD)、世界銀行和其他近期發表的期刊論文。

## 轉型風險

向低碳全球經濟轉型將主要由政策驅動並由技術推動，同時亦會影響市場。一家公司對新法規的應對和遵守能力、出資和採用不斷變化的技術和資產的難易程度以及應對不斷變化的市場狀況的靈活性，均會對其營運、聲譽、盈利能力和財務實力產生重大影響。

我們的研究與TCFD框架一致，當中審視了相關全球和地區政府政策和法規以及市場和技術趨勢。我們評估我們的風險和適應該等轉型風險的能力。

### 已識別的主要轉型風險

該研究識別了以下七個可能對我們的業務產生財務影響的主要氣候相關轉型風險和機遇驅動因素：

轉型風險類型	風險和機遇驅動因素	潛在財務影響
政策及法規	減碳規定，包括日趨嚴謹的能源效率和碳排放密度要求	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 管理不善可能需要更多投資或導致營業額減少，以符合該等要求</li> <li>■ 能源效率提高或會降低成本</li> </ul>
政策及法規	引入碳定價或「市場機制措施」，如實施排放交易體系(ETS)或對燃料徵收碳稅	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 合規支出增加</li> <li>■ 先行者可通過出售營運零碳排放貨船的ETS配額開發新收入來源</li> </ul>
政策及法規	更嚴格的排放公開披露要求	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 合規支出增加</li> </ul>
市場	消費者更偏好當地農產品和其他產品（「就近採購」）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 就近採購的產品增加，導致營業額減少</li> <li>■ 向就近採購模式轉型使航運的實際需求降低，影響整體貨運市場</li> </ul>
市場	化石燃料產品需求下降	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 煤炭和石油焦的營業額減少</li> </ul>
市場	客戶對低碳或碳中和航運的需求增加	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 具可持續發展意識的客戶增加，導致營業額增加</li> </ul>
市場	農業生產的轉變導致商品貿易模式變化	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 農產品的需求和供應增加，導致營業額增加</li> </ul>
聲譽	增加聲譽和訴訟風險	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 倘聲譽下跌導致客戶支持減少，則營業額減少</li> </ul>
技術及創新	增加採用新燃料和推進系統	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 對該等新技術和系統的資本投資增加</li> <li>■ 具可持續發展意識的客戶增加，導致營業額增加</li> </ul>

該研究得出的結論是，在預期的主要轉型風險驅動因素下，本公司業務整體而言將有中高機會受益。如管理不善，該等驅動因素可能會導致營業額損失、成本增加和聲譽受損。

### 轉型風險緩解和抗禦

我們慶幸擁有規模龐大、見多識廣、經驗豐富的團隊，使我們能夠應對具挑戰性的監管、技術、商品需求和其他轉型相關變化。我們相信，我們目前的業務和可持續發展策略將使我們能有效管理該等已識別的轉型風險，把握航運業界向淨零未來轉型時產生的機遇。有關策略包括：

- 保持高裝載壓率以達到最大利用率
- 透過換入船齡較輕、較大型和能源效益較高的貨船逐步更新船隊
- 繼續評估和採用節能操作措施
- 繼續在我們的貨船上評估和加裝創新綠色技術
- 支持潛在的零碳燃料和貨船的發展
- 在零碳排放貨船具備商業可行性且合適的全球加油基礎設施建成時，投資該等貨船
- 自發地以碳信用額抵銷我們的碳排放
- 與供應鏈、客戶和其他持份者就減碳和氣候抗禦力進行合作



## 實體風險

我們根據IPCC的代表性濃度路徑(RCP) 4.5和8.5所設想的兩個綜合氣候情景(預測全球平均表面氣溫將於2081年至2100年期間上升攝氏1.7-3.2度和攝氏3.2-5.4度)，對我們的資產(貨船)和營運進行急性和慢性實體氣候風險的情景分析。

氣候變化導致的實體風險可能是由事件引起(急性)或較長期(慢性)氣候模式的變化。急性事件引起的風險包括日益嚴重的極端天氣事件，如颶風和洪水。慢性風險包括持續高溫，其可能導致海平面上升和農業生產地理變化(我們將有關市場風險歸類為轉型風險，而非實體風險)。

我們的研究整理了歷史區域氣象數據和預測氣候變量，如海平面上升、降水、熱帶氣旋及風力強度等，以預測區域氣候情景。以此研究，我們對直至2025年、2030年和2050年期間我們全球業務的風險進行整體評估。

我們亦對我們的貨船在已識別的氣候風險的潛在影響下的危害程度、風險和適應能力進行運營層面的評估。

### 已識別的主要實體風險

該研究識別了我們船隊面臨的以下三個主要實體氣候相關風險：

- 海平面上升
- 熱帶氣旋頻率增加
- 極端天氣事件的頻率和強度增加

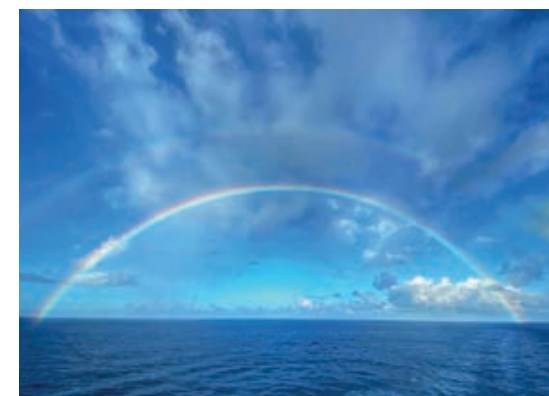
該研究的結論是，在所有考慮到的氣候情景中，遠洋貨船將於該等極端事件中面臨中至高風險，如管理不善，可能會擾亂商業活動，導致營業額損失，並可能增加貨船的損壞和磨損，以致產生更高的維修和維護成本。

### 實體風險緩解和抗禦

我們慶幸於過去數十年間遠洋航運已制定抗禦和緩解措施，為我們應對未來持續出現且不斷增加的極端天氣做好準備。

在考慮到的未來氣候情景下，以下措施預計將有助於緩解實體風險並增加我們船隊的抗禦力：

- 使用最新的按天氣規劃航線的技術和服務，使貨船能安排和規劃航路以避免惡劣天氣事件
- 與客戶和港口當局密切協調，以準時到達為目標，避免延誤及不必要的提前到達
- 定期對貨船狀況進行檢查、維護和修理，以確保貨船能在惡劣的天氣條件下運行
- 考慮升級現有貨船的規模，並投資於更環保和氣候抗禦力更強的新貨船設計



## 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，以進一步提高我們辦公室的效率，並升級至低能耗的動感照明、更少燈具、更多的自然光和更節能的空調的技術。

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

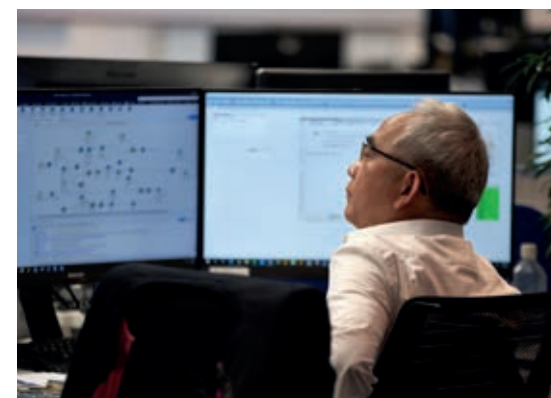
### 太平洋航運（香港）簽署《節能約章》和《4T約章》

香港辦事處最近已簽署香港特別行政區環境保護署的《節能約章》和《4T約章》，以幫助節約能源和應對氣候變化。《節能約章》鼓勵公司承諾提高能源效率並實施節能措施。《4T約章》鼓勵公司設定節能目標和時間表，並分享其現有和計劃進行的節能措施（透明度和團結度）。



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
- **世界自然基金會**(WWF)的低碳辦公室計劃(LOOP)



### 跟蹤、盡量減少及抵銷岸上活動的排放

我們正通過一系列全面措施，致力減少碳排放。

太平洋航運獲得世界自然基金會頒發低碳辦公室計劃白金標籤，此計劃量度及統計香港總部的排放物及能源消耗。於2010/2021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87%岸上員工的工作地點）的範圍二及三碳排放量為495公噸（2019/20年度：1,150）。這代表排放量減少了57%，這是由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（範圍三排放）。我們全球13個辦事處的範圍二和三排放量估計為779公噸，而我們的船員往返自有貨船的差旅活動產生的範圍三排放量為6,801公噸，全球岸邊營運產生的碳排放總量為7,580公噸。

### 我們已抵銷全球岸上營運產生的所有碳排放

自2020年12月起，我們承諾全球岸上營運實現碳中和。於2021年，我們再次以總部位於香港的電力公司中電提供的碳信用額（其經獨立驗證的碳信用額來自亞洲風電場及太陽能發電場），抵銷我們辦公室活動、員工通勤以及商務和船員差旅產生的所有碳排放。

我們亦與中電合作，為客戶提供自願選項，以中電的碳信用額抵銷其航程所產生的排放。

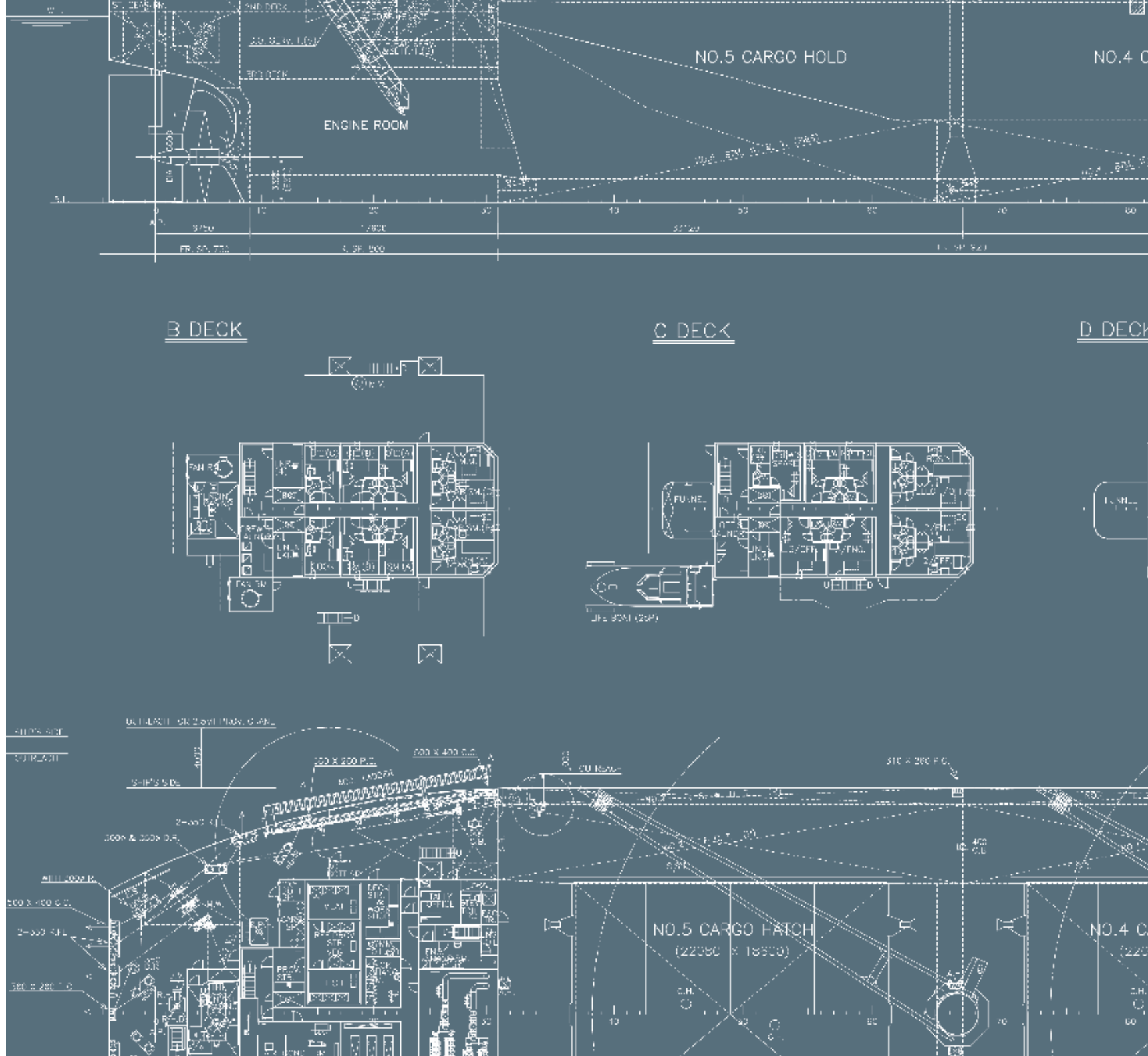
➡ 第29頁 太平洋航運碳中和航程計劃



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。



# 工作場所與營運方式





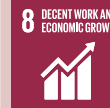
# 我們的工作場所與營運方式



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。我們對我們的員工充滿熱忱，並盡所能為我們的跨國同事提供安全、互助、愉快及充實的工作環境

## 依托自然資本

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。



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

我們以人為本的理念，是確保我們提供安全、包容和有吸引力的工作場所，投放資源提升所有船上和岸上員工的工作環境和福祉，並改進我們所有行為的操守。總括而言，我們採用以下方法達成目標：

促進及確保海上安全，防止傷亡

促進多元化及平等機會，以創造更多元化、平等及包容的工作場所

採用健全及國際公認的商業道德標準及原則，以促進可持續貿易

## 透過內部船隊管理推動 對健康、安全、質量和環境的關注

作為船東，我們創新及全面的內部技術貨船管理能力，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。他們的共同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：

- 新建造貨船及合約的支援
- 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



### 經營於受高度規管的行業

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。船務是一個受高度規管的行業，太平洋航運符合業內所有最低要求，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期望。

我們透過以下方式展現對安全的承諾：(a)積極主動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，以達到超越強制性要求的標準，以及(c)成為業內最佳之一的關鍵績效指標。

### 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，認可我們的職業健康及安全管理系統



我們在大連、馬尼拉及香港經營自己的船務及培訓中心，是我們招聘、培訓及管理船員的基地。我們4,600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

### 內部船隊管理的裨益

擁有一支世界級的船隊管理團隊，對我們以至持份者來說是一個顯著優勢：

- 我們可以直接與船員接觸，確保他們受益於我們的最佳岸上支援、良好的勞工標準及工作環境，以及我們在培訓及風險管理上的投資。
- 我們可以更好地控制由大約120艘貨船組成的核心自有船隊的質量以及為客戶提供的服務可靠度。
- 我們能確保我們充分承擔自身責任，持續減少我們營運對環境的影響，在這個受高度監管的行業中，保持領先並遵守所有相關的環境以及其他法例和法規

### 屢獲殊榮的海上安全及質量

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年繼被太平洋收購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2021年，我們就環境、社會及管治及相關表現贏得多個獎項及認可，包括：

#### 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)

#### 香港會計師公會最佳企業管治及ESG大獎

- 最佳可持續發展公司／機構獎(中市值)組別評判嘉許

#### 香港 ESG 報告大獎

- 最佳ESG報告獎(中市值)大獎
- 卓越環境成效獎大獎

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
- Lloyd's List Global Awards 2018年度乾貨營運商大獎
- Lloyd's List Global Awards 2017年度公司大獎
- Seatrade Maritime Awards 2017年度企業社會責任大獎
- International Bulk Journal Awards 2019 人才培訓大獎
- International Bulk Journal Awards 2018年度顧客服務大獎
- International Bulk Journal Awards 2017年度安全大獎
- Lloyd's List Global Awards 2016年度安全大獎

### 同業最佳可持續發展評級

根據路孚特 (Refinitiv)、明晟 (MSCI)、標普全球、Sustainalytics 及彭博的環境、社會及管治評級數據，我們的管治水平及整體環境、社會及管治評級經常傲視同儕。

**88%** 環境、社會及管治評分  
(由路孚特提供)

我們的環境、社會及管治評級顯示我們的企業管治表現優異及擁有高透明度。

**A+** 可持續發展評級  
(由香港品質保證局提供)

我們向香港品質保證局披露我們的整體環境、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。



# 健康及安全

## 安全至上

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**

SEHK  
ESG

層面B2 (僱傭)  
一般披露

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。

## 船員於疫情期間經歷的事宜

許多港口不允許船員上岸，甚至於完成合同後歸家。這代表船員往往要在船上逗留數月，並無法上岸休息數小時，而且他們被困船上的時間往往比預期的合同更長，直至船東／貨船經理可將貨船引領至可以換班的港口。當地規則會變動，這意味著已計劃的船員換班可能會在幾乎抵達港口前受阻。

即使船員可在港口上岸，往往亦無班機送他們回家，所以貨船經理須在船員換班及出入境方面更費心力。

船員往往須在工作期開始前或完成後多次隔離。舉例而言，船員在飛往位於亞洲的祖國前，可能需在歐洲的上岸港口的酒店隔離，然後於到埠後在祖國及所在省份均須隔離，再於家中自我隔離多週，合共隔離長達 5 至 8 週方可與家人團聚。





## 疫情期間的船員安全及福祉

世界各地的船員繼續受到船員換班限制、長期隔離及政府防疫控制措施所帶來的其他複雜情況所影響。

我們明白各國政府的新型冠狀病毒疫情控制措施對我們的船員造成負擔，因此我們的岸上員工及管理層正盡最大努力為船員提供財政及其他支援、鼓勵、消閒及運動設備、增加互聯網及通信連接，以及為船員提供免費的心理健康支援，以保障船員於船上的健康、安全及福祉。於2021年，我們加入了Sailors Society的海洋意識健康教練計劃，通過為船員、其家人和岸上員工提供有關心理健康和福祉的多媒體培訓，以補足我們的內部船隊健康計劃。

我們亦支持香港海員傳道會維護船員福利行動(Sustaining Crew Welfare Campaign)。



第68頁 船員社區

與此同時，我們繼續盡一切努力讓船員並與家人團聚，如有必要，我們會安排貨船更改航道，支付高價購買機票讓船員回家，並安排船員入住酒店作途中長時間停留和隔離。我們呼籲及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《關於海員福祉和船員換班的海王星宣言》(Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change)。

**我們由衷讚揚所有船員的耐心和專業精神，及他們為本公司、客戶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**



### 太平洋航運簽署《關於海員福祉和船員換班的海王星宣言》

於2021年1月，太平洋航運簽署《關於海員福祉和船員換班的海王星宣言》，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：

- 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

我們非常感激一眾船員於疫情期間展現的耐心及專業精神，維持安全營運操作，為客戶提供可靠及大致無間的服務。



The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change





## 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積極主動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，以達到超越強制性要求的標準，使我們的安全關鍵績效指標(KPIs)成為行內最高水平之一。

我們專注於推行安全文化，讓每名船員都充分了解手頭任務及其帶來的風險，有權暢所欲言，表達自己的意見，並可在被視為不安全的情況下停止工作。我們推行此文化的措施包括：

- 針對每項關鍵活動進行加強的正式風險評估
- 船上工作計劃會議及工具箱講座
- 鼓勵報告船上的不安情況或行為而不受指責/ 處分
- 由每名經理參加者提供安全意見
- 突擊檢查安全設備
- 分析行內及內部事故以加強安全意識
- 以安全運作為重點，培訓岸上及船上員工



## 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、船隻和貨物可安全返回。

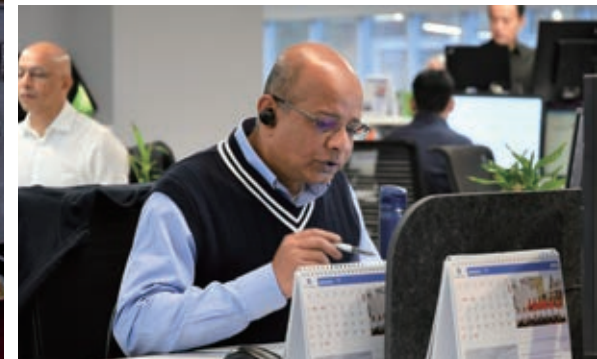
太平洋航運遵循國際海事組織的指引及行業第五版最佳管理措施(BMP5)防止、報告及應對海盜襲擊。我們在自有貨船偶爾經過印度洋高風險區域及幾內亞海時僱用武裝警衛。每次通過高風險區域前，我們亦採取了多項主要反海盜措施，包括：

- 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；
- 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；
- 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
- 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。

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。我們已簽署《幾內亞灣打擊海盜宣言》(Gulf of Guinea Declaration on the Suppression of Piracy)，表明我們支持旨在解決於幾內亞灣日漸頻繁的海盜行為的一系列措施。

於報告年度內，我們的自有貨船並未受到海盜襲擊。

以人為本的創新安全文化





## 2021年健康及安全績效

### 減少船員受傷

SASB TR-MT-320a.1

#### 短期目標：

我們計劃大幅減少工傷事故宗數，並較2021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

#### 主要動力：

- 船員安全
- 企業聲譽

#### 目前同比表現：

於2021年，我們的船員在逾19.9百萬工時中錄得5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58%至0.25宗，為我們自2005年錄得最低損失工時頻率。

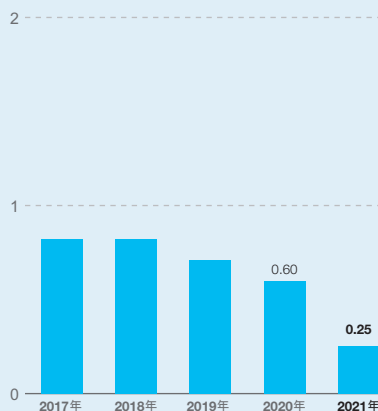
主要來自於一些較輕微的滑倒、絆倒、失足及壓傷事故的上升，我們的可記錄事故總頻率(TRCF)減少至0.55宗，整體仍低於業界標準。

KPI

因工傷事故損失工時頻率(LTIF)

0.25宗 ↓ 58%

每1,000,000工時

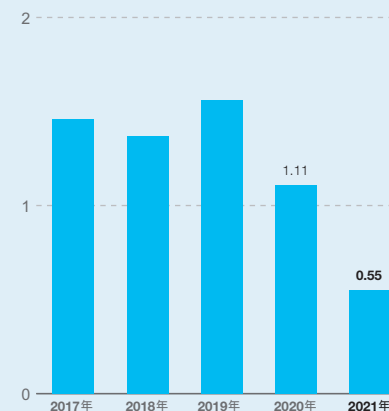


KPI

可記錄事故頻率(TRCF)

0.55宗 ↓ 50%

每1,000,000工時



### 減少安全檢查缺失

#### 短期目標：

我們的目標為達至保持貨船高水平的質量，處於港口國監督外部檢查員所評定每次檢查少於1.0缺失的檢查缺失率。

#### 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

SASB TR-MT-540a.3

#### 主要動力：

- 船員安全
- 及時的港口周轉
- 資產狀況及壽命
- 企業聲譽及商譽

↔ 第69頁 我們貨船到達的港口

#### 目前同比表現：

於2021年，我們平均每次檢查出現缺失的次數為0.60次(2020年：0.69次)，而在所有港口國監督的檢查中，有77%為零監管缺失(2020年：81%)。

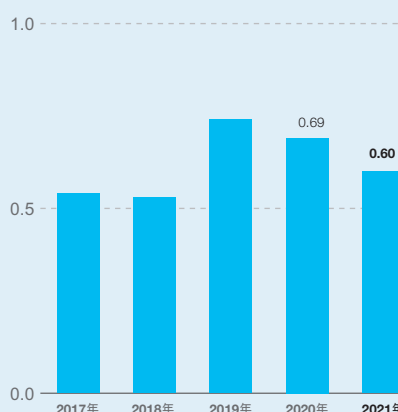
檢查結果顯示我們對船齡逾12年以上且數量愈趨增加的船隻進行更頻繁的檢查，而檢查結果屬業內最佳結果之一，尤其考慮到我們在遠東及非洲地區的業務規模，因該區的缺失情況一般都較大量。

KPI

外部檢查缺失率

0.60次 ↓ 13%

每次檢查



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。

SEHK ESG

關鍵績效指標B2.1  
因工亡故的人數及比率

SEHK ESG

關鍵績效指標B2.2  
因工傷損失工作日數

# 培訓及發展

## 培育人才

我們相信我們投資於發展及培訓船上及岸上員工能推動僱員的敬業度和積極性，及員工留任率，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

## 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。

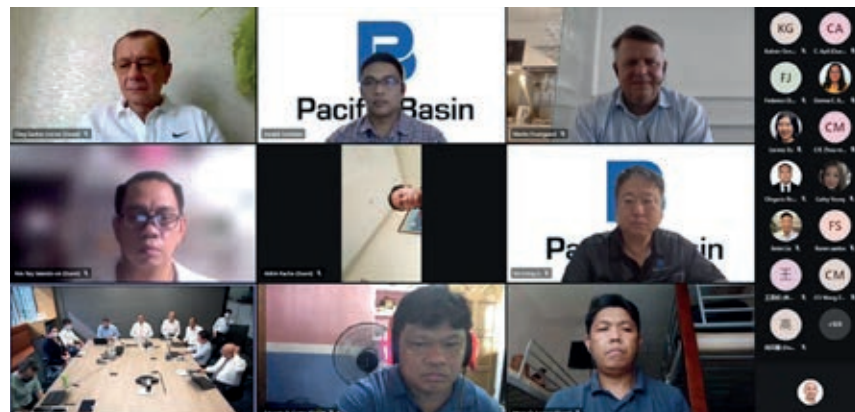
為確保具有領先的安全文化、優質的服務及工作滿足感，我們作出了多項培訓及發展投資，詳情如下：

- 我們每年在馬尼拉、大連及敖德薩的船員中心舉辦至少四次培訓研討會。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。
- 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 2021 年舉行了 11 次的船員網上培訓研討會，以代替我們慣常的研討會，每次研討會平均逾 150 名管理人員以及許多岸上員工出席。

11個

2021年舉行的網上培訓研討會，有2,162名船員出席  
(2020年：7個)

1.3名 初級船員  
每艘貨船  
(2020年：1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2021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8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，並向我們的船隊進行溝通。
- 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，其包括影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。



**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。**

### 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、敬業度、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

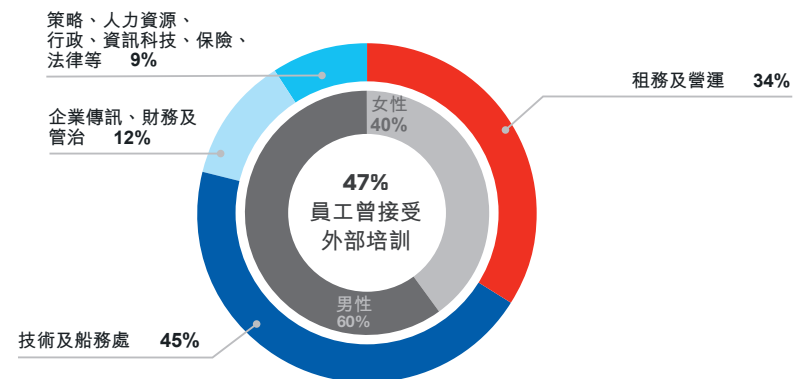
本公司為岸上人員的培訓及發展預備充足預算，其中大約半數人員每年一般會接受當地培訓員或國際領先商學院提供的不同形式的外部培訓。

SEHK ESG 關鍵績效指標 B3.1  
按僱員類別劃分的受訓僱員百分比

SEHK ESG 關鍵績效指標 B3.2  
每名僱員受訓平均的時數

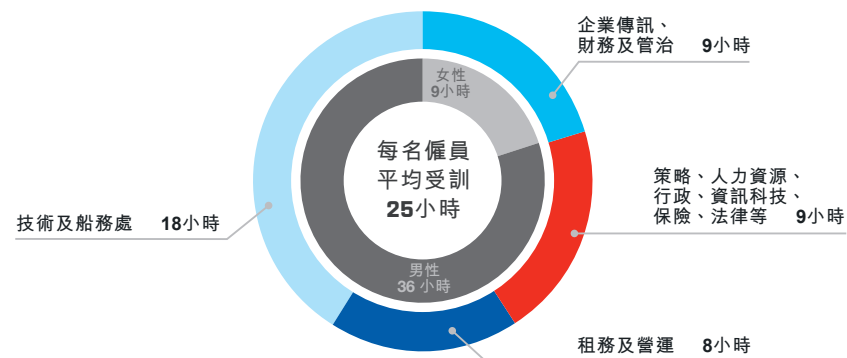
47%

員工  
於2021年主要透過視像形式接受  
外部培訓 (2020年：50%)



25小時

每名岸上員工平均受訓25小時  
(2020年：7小時)







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2021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。

# 4名

招募4名畢業生及其他年輕人  
(2020年：4名)

我們定期支持「香港海運週」、聘用海事訓練學院的實習生，並向香港理工大學提供獎學金，其中數名獲頒獎學金的學生現時任職於太平洋航運。

←→ 第70頁 香港社區  
航海教育

## 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2021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

## 安全及充實的工作場所

透過我們對船員的培訓、安全、推動及整體工作滿足感作出的承諾，我們得以提升高質素及忠誠的船員的留任率以及安全操作

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。



## 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 層面B4 (勞工準則)  
一般披露

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

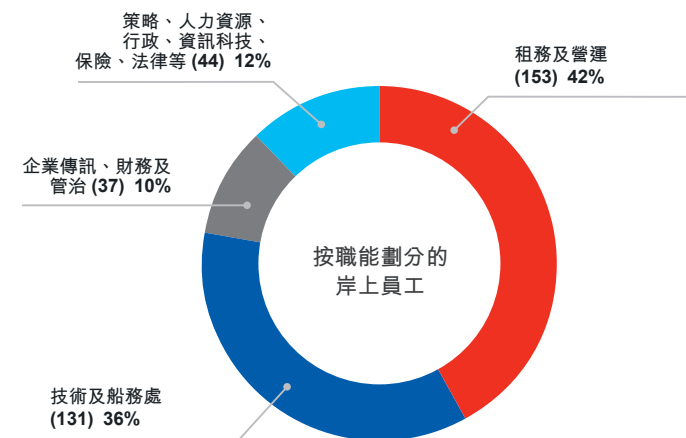
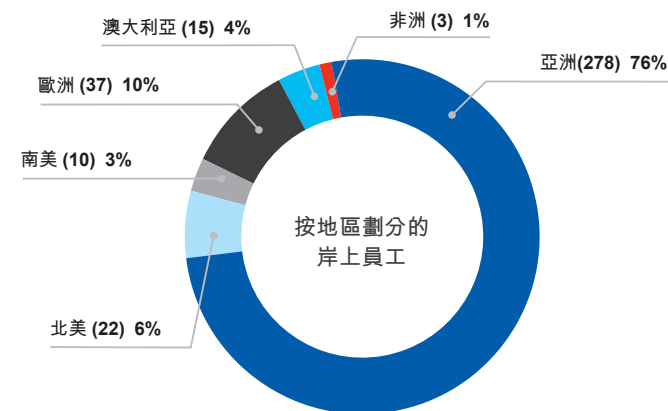
SEHK ESG 關鍵績效指標B4.2  
發現童工及強迫勞動時採取的即時措施

## 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。2021年為我們集團總部搬遷至香港中央商業區以外的新處所的第四個整年。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

## 多元化為所有人創造價值

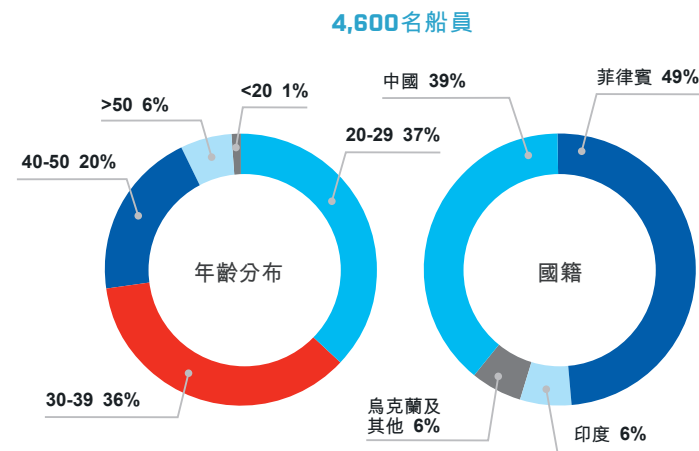
我們的岸上員工的文化背景及年齡均多元化。他們包括來自30個國家的管理人員。對此我們感到非常自豪。

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。 ↔ 第72頁 太平洋航運所有女性船員均為WISTA會員

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。

36%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。



**93%** 員工留任率  
(2020年：96%)

**87%** 整體船員留任率  
(2020年：88%)

SEHK ESG 關鍵績效指標B1.2 僱員流失比率



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



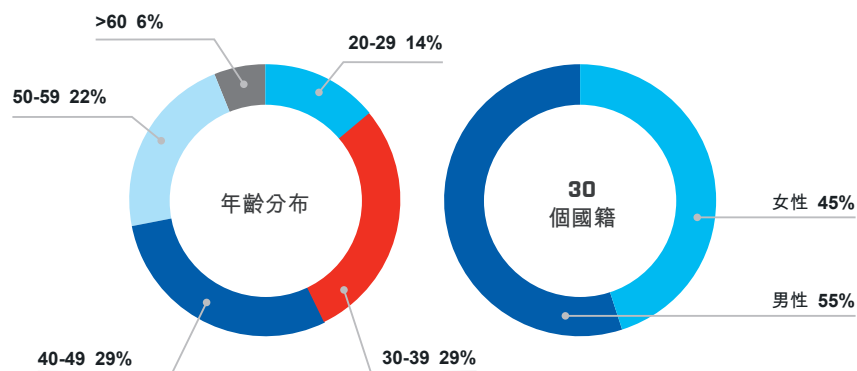


**我們提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，並重視不同的意見及文化**

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。

365名岸上員工



**88%** 岸上員工留任率  
(2020年：94%)

**26%** 參與股權長期獎勵計劃的岸上員工比例  
(2020年：28%)

**36%** 岸上員工於太平洋航運工作超過10年

# 負責任的營運方式

## 崇高的企業道德及明智的商業價值觀

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運手法。

## 反貪

我們有一套操守守則，禁止員工接受或作出賄賂或利誘行為、參與欺詐、偽造、勾結或反競爭行為。為提升本公司的反貪腐文化及維持零貪污，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。

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。

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。MACN通過以下方式做到這點：

- 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
- 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。

我們的船員偶爾會遇到需要在脅迫下支付疏通費（本質上屬敲詐勒索），當地官員威脅要傷害我們的船員或對我們的貨船處以不當罰款及／或造成延誤。我們的船長一向會拒絕有關敲詐勒索企圖，惟倘我們船員的安全受到真正威脅，則難免需要付款。所有企圖或成功敲詐勒索的事件均會向總辦事處報告，並記錄於MACN的事件報告系統。

於2021年，我們的自有貨船登記了23宗被迫支付疏通費的事件，所涉及現金或實物付款總額約為34,000美元（2020年：27宗事件，總額為34,000美元）。

## 0宗 涉貪行為案件

SASB TR-MT-510a.2

SEHK ESG 關鍵績效指標B7.1  
涉貪污行為訴訟案件的數目

SEHK ESG 層面B7(反貪污)  
一般披露

SEHK ESG 關鍵績效指標B7.3  
提供反貪污培訓的詳情



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、市佔率和貨運的性質，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。

我們的客戶是信譽良好的企業，當中包括許多我們熟悉的藍籌公司。儘管如此，我們的客戶仍需遵守我們的交易夥伴操守守則的預期和要求（包括不得違反制裁），特別是對於有潛力的新客戶，我們可能會就他們的背景、口頭和書面推薦信，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上。

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**





## 提供卓越的客戶體驗

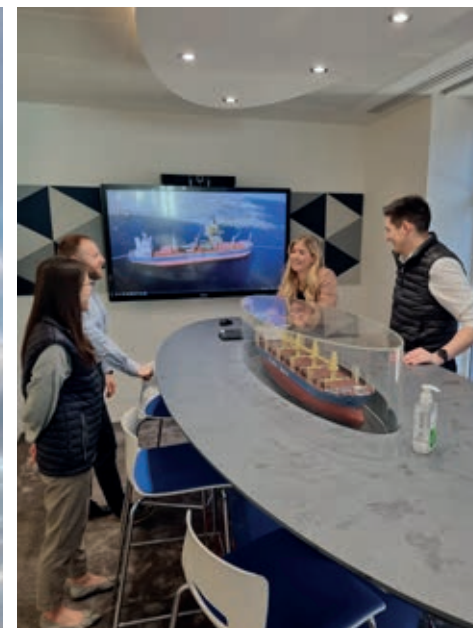
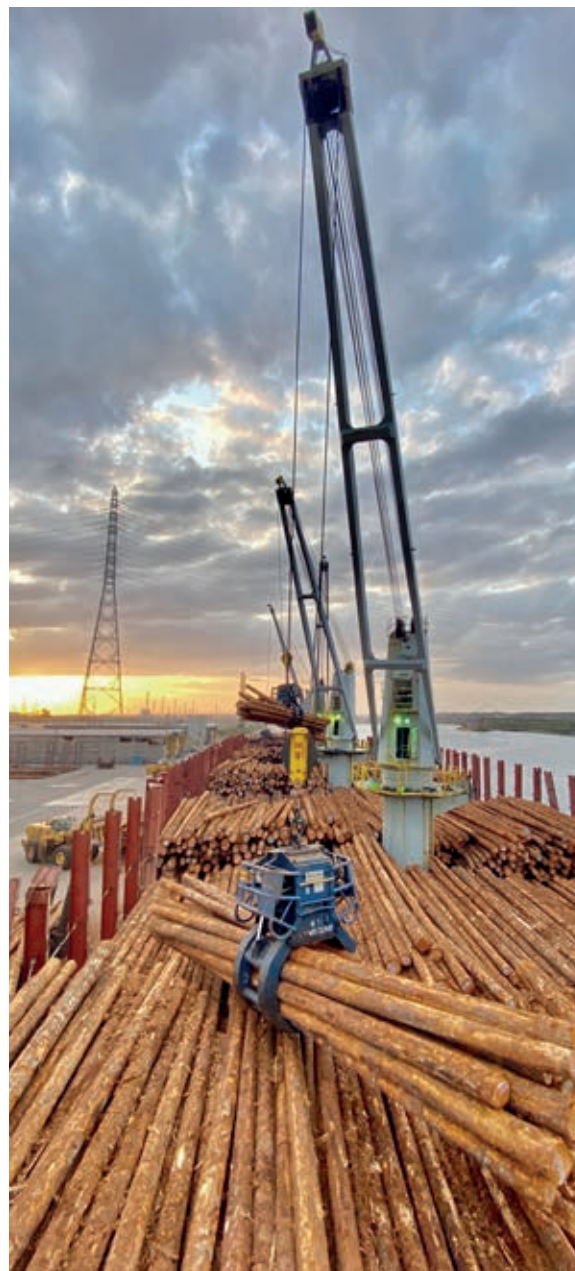
我們致力成為我們細分市場客戶的首選合作夥伴。我們熱衷於提供高質素服務及最優秀的業務表現，以客戶為中心是我們一切工作的核心。以客戶為先的業務模式推動我們提供本地創新的客戶交流及服務、提供穩定而可靠的服務、提升客戶滿意度並於全球享負盛名。

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貼近客戶，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。

我們定期通過調查、電話及面對面會談與客戶聯絡，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2021年，我們進行了第十次年度客戶電話調查，包括由我們的企業事務總監從來自世界各地的客戶混合抽樣進行的平均35次電話調查。

◀▶ 第17頁 持份者參與



## 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。

## 利用技術及我們的數據，作出最佳的決策及互動

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，以加強我們的商業及運營決策。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，尋求提升燃油經濟效益、二氧化碳效能及其他效率的空間。

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。

我們最近已成立專責於數碼化的團隊，以進一步發展及擴大我們的數碼化計劃，並投資於整個集團的新數碼解決方案，這將有助於利用我們的大量數據來優化旗下業務流程及互動並改善決策。該計劃旨在為我們的業務及客戶創造價值，並全面提升客戶體驗。

# 供應鏈管理

## 可持續發展供應鏈

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可持續發展的表現規定：

- 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《交易夥伴操守守則》(於2021年更新)訂明我們的供應商及其他交易夥伴有關法律及合規、勞工常規、健康安全以及環保範疇的最低標準和措施。
- 合作夥伴指引表(於2021年更新)要求我們的供應商及其他交易夥伴聲明他們嚴格遵守：
  - 所有適用法例，包括全球反貪法例
  - 相關的勞工常規規定
  - 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。

## 負責任採購及監察

我們的供應商篩選過程、供應商提供的產品質量及其表現影響著職業健康、工作安全、質量及環境所帶來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))

SEHK  
ESG

層面B5(供應鏈管理)  
一般披露

SEHK  
ESG

關鍵績效指標B5.3  
識別供應鏈的環保及社會風險的慣例

SEHK  
ESG

關鍵績效指標B5.2  
聘用供應商的有關慣例

SEHK  
ESG

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





## 供應商

於2021年，經我們採購部認可的供應商數目為1,249家，當中於年內審核約259家供應商，包括新供應商及已輪流獲重新評估的現有供應商。

我們的供應商數量於2021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。我們會每年至少篩選我們的燃料供應商一次，透過搜尋互聯網、聯繫網絡及在燃料及航運業界提供的資源，審核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2021年，我們向15家大型燃料供應商購買超過96%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購買。

2021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	2	70	72
亞洲	4	604	608
中美	2	39	41
歐洲	3	263	266
中東	2	24	26
北美	5	91	96
大洋洲	2	35	37
南美	4	114	118
加勒比海	1	9	10
	25	1,249	1,274*

\* 不包括超過350噸貨船的供應商

## 貨船租賃供應商

我們的大型船隊包括我們無法掌控技術、環境、船員和其他合規事宜的管理的租賃貨船，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對於作為負責任的貨船承租人／營運商的期望。

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、健康和安全以及環境法例及法規。

我們定期評估貨船租賃供應商、燃料供應商及其他交易夥伴的表現，並將環境、社會及管治考慮因素納入評估過程。於2021年，我們制定了新的合作夥伴指引表，包括經修訂的交易夥伴操守守則，當中涵蓋我們對環境、社會及管治的期望和要求。

SEHK ESG 關鍵績效指標B5.1  
按地區劃分的供應商數量





## 我們的社區參與



### 依託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。我們以多種形式融入及貢獻社會，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及航運業相關的持份者組織溝通；
- 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。我們身體力行持續支持、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

作為以僱用華籍船員最大的外國僱主之一及僱用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必要性。
- 我們於2021年的慈善捐款及承諾贊助365,000美元（2020年為39,000美元），當中包括向 the Sailor's Home、Mission to Seamen、The Mission to Seafarers及香港商船高級船員協會的捐款。
- 我們已訂立為期3年的承諾，作為The Mission to Seafarers (Sustaining Crew Welfare Campaign)「維護船員福利活動」的白金級贊助商，專門捐款予The Mission to Seafarers的家庭支持網絡，為於菲律賓各地的4,000多名船員及其家人提供支持。該服務意義重大，使船員家屬可聚在一起，互相扶持，並就管理遠距離關係、透過社交媒體與遠離家鄉的船員進行溝通及管理財務的方法以及日常憂慮和關注事項提供相關培訓和指導，並有助於新型冠狀病毒疫苗接種工作。
- 我們支持國際航運公會及知名船員慈善團體共同建立的國際海員援助基金(Seafarers International Relief Fund)，以幫助於印度受新型冠狀病毒疫情影響的印度船員及他們的家庭。
- 我們捐贈緊急援助基金予於2021年12月受到颱風奧德特影響的20個太平洋航運船員的家庭。
- 我們捐贈12,000美金予CIRM (International Radio Medical Centre)，為任何國家的貨船提供免費的基本醫療服務。



## 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。

### 以下是我們船員在2021年收到的部分嘉許：

- 貴公司的船員非常合作，且當在航程中遇到困難，貴公司團隊均能提供切實可行的解決方案。
- 我與這艘貨船以及船長和大副的合作非常愉快，尤其是在新型冠狀病毒疫情和北極發生風暴的天氣狀況下，他們都具有專業知識和良好的領導能力，確保順利裝載木材。
- 我要讚揚 貴船和船員在整個裝卸作業中付出的努力。所有人員均純熟和有效率地履行職責。船上工作非常愉快。貨船狀況良好，且乾淨整潔。
- 衷心感謝 貴公司和船員確保木材裝卸作業順利進行。儘管天氣條件惡劣，但全體船員以最高的安全意識履行職責，隨時準備提供幫助。
- 貴船是迄今為止我們運送貨物過程中表現最出色的貨船。我們感謝 貴船及其船員在整個裝卸作業中的卓越表現。

於2021年，我們的貨船曾停泊於

**824** 個港口 **110** 個國家





## 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



HONG KONG  
maritime  
museum  
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，我們的可持續發展主管為香港海事博物館董事局成員，我們亦是其推行「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2021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，惟博物館共接待逾67,000名訪客，其中包括4,400名學校和社區團體訪客，以及1,600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，包括與教育局、19間中學、香港海員公會及Ocean 3C合作。博物館舉辦了五場特別展覽及於北京舉辦三場巡迴展覽，獲得139件新文物，並透過專門聘請新海洋科學項目協調員和獲准建設將於2022年全新啟用的探知館，以擴展到海洋科學和環境保護範疇。

為紀念6月底的國際海員日，太平洋航運再次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。在新型冠狀病毒疫情相關入場人次限制下，逾1,500名訪客參與活動。

於7月，我們的船隊管理總監與香港海事博物館董事一同於我們最大的股東之一富達國際的會堂活動上擔任講者，講述關於船員的生活和日常工作。



### ■ 香港海運週

我們經常支持「香港海運週」，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。現時有三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。而八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。

■ 支持香港船舶註冊處

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2021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。

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



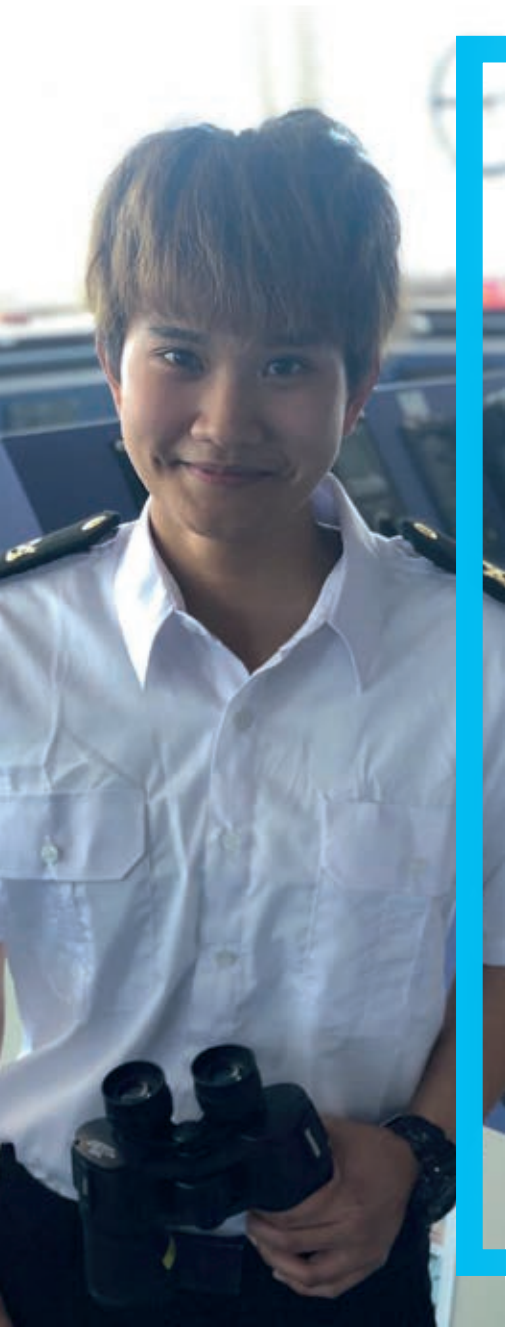
為了支持聯合國可持續發展目標17，我們與同行、行業協會、非政府組織和其他持份者合作，共同推動行業可持續發展

## 太平洋航運贊助Captain's Table的海事創新比賽

太平洋航運很榮幸成為Captain's Table的黃金級贊助商。Captain's Table是一項將創新者和初創企業家與海事航運和物流業聯繫起來的全球比賽。該比賽於香港成立並由青年海事從業人員網絡組織，目標是通過將創新者與企業聯繫起來，為當前和未來的行業特定問題尋找解決方案，為海事航運業建立可持續發展的未來。

於2021年，Captain's Table提出了四個減碳解決方案，包括硬件及碳排放監測以及行動計劃。我們已評估該等新減碳項目，並繼續為我們的減碳計劃探索創新的解決方案。





### 我們的首名女高級船員

Jerrisa Mendoza是太平洋航運的首名女性三副。她在香港土生土長，受其父親的海上職業生涯，以及兒時到其船上探望時感到的興奮心情而受啟發。她就讀於香港的海事訓練學院，最初於乾散貨船及集裝箱貨輪上擔任見習甲板船員，於2020年加入太平洋航運家庭。她在我們的超靈便型乾散貨船「Honey Island」上服役時晉升為三副，現時在其船長推薦下再次駐守該船。

Jerrisa作為船員最大的滿足源於成為團隊一員及肩負駕駛船隻的責任。「身為太平洋航運首名女船副對我來說意義重大，而我希望像我這類的故事能鼓勵未來的女船員考慮投身船運界。這對我們年輕一代女性來說是重要一步，在由男性主導的乾散貨業尤其如此。」

對於工作上的挑戰，Jerrisa表示：「新型冠狀病毒對船員的限制對我們所有人來說都很艱難，但我們保持正面心境、傾訴及分享我們的想法、努力工作及在船上一同保持堅定。我們也嚴格遵守額外的安全措施，以確保我們安全健康。」

她說女船員的一大挑戰是受到接納，而她憑表現出毅力、勇氣及正面態度達成這一點。「身為船員的最大難處，肯定是在是遠離親人及家庭的同時應付孤單和身心壓力，也包括偶爾出現的惡劣天氣。海上生活不易，但也令我們更堅強，而我應付的方法是令自己保持專注，並讓自己有一些獨處時間得以放鬆。船上的互聯網使我可與親人保持聯繫，為我帶來莫大的力量。」

Jerrisa已造訪超過28個國家，亦喜歡結識不同的人，對當地及他們的文化了解更多。她珍惜從船上看到的世界之美，包括壯麗景色、日落和一望無際的地平線。

她說：「走到你能看到最遠之處，當你到那，你將能夠看到更遠！雖然船員生涯艱辛，但我的目標是令自己在行內走得更遠，因為這正是我想做的。」

### 太平洋航運所有女性船員均為WISTA會員

我們鼓勵並協助所有太平洋航運的女性船員加入婦女國際航運和貿易協會(Women's International Shipping & Trading Association, WISTA International)。WISTA International是一個連接所有海運業板塊的專業女性全球組織，並為促進航運業多元和包容的領導者。



我們的奧克蘭辦公室總經理當選為WISTA紐西蘭主席。



## 成為掌舵手的最佳榜樣

朱乾淳船長已於太平洋航運貨船上任職達20年，期間在海上逗留176個月及造訪60個國家。十年前，他在小名濱港對抗8米高湧浪，同時帶領其太平洋航運船員及貨船平安渡過東北大地震的海嘯，因而一舉成名，並榮獲Lloyd's List Global Awards「2011年度傑出海員」獎項。

朱先生為農民之子，他尋求另一種生活，選擇在大連海事大學就讀。他於海上上任後隨即在新職業中尋獲樂趣。

他對自己在領導紀錄中從未出現航行或MARPOL事故及並無船員受傷深表滿意。他對船員的健康及安全最為重視。特別在受新型冠狀病毒帶來的全球船員危機期間，朱先生堅守爆發管理計劃，一直照顧船上的家庭及和他們建立關係，使船員全神貫注，並在船上推廣尊重、支持、互助及開放溝通的文化。

「當船員努力在海上工作時，疫情和全球上岸與出入境限制分別加重了他們感受到的壓力。作為船長，我需確

保船員面對困難時團結一致，堅持信念及耐心、遵守規則，並時刻保證安全第一。」

即使在疫情以外，朱先生的工作最艱難的地方還是與家人分隔、無法目睹兒子的成長和未能陪伴年邁的雙親。他對自己在太平洋航運的家庭又有什麼感想？

「我認為世上有兩種航運公司。其中一種是太平洋航運，另一種是其餘的公司。我對多年來在太平洋航運團隊任職深表榮幸及自豪。我明白真正團隊工作的感受、如何溝通，以及如何互相支持—在船上或岸上和船上團隊之間亦然。」

他建議年輕一輩不要輕易放棄，因為每一次成功均必須逐步累積得來，而這是成長的方式。

朱乾淳船長在這20年間成為我們其中一位受人景仰的海上英雄，對太平洋航運超過4,000名的船員而言，他既是楷模，亦是良師。

## 客戶心聲

下文僅為我們的 2021 年客戶電話調查及客戶代表自我們貨船靠泊的港口獲得的部分回應。

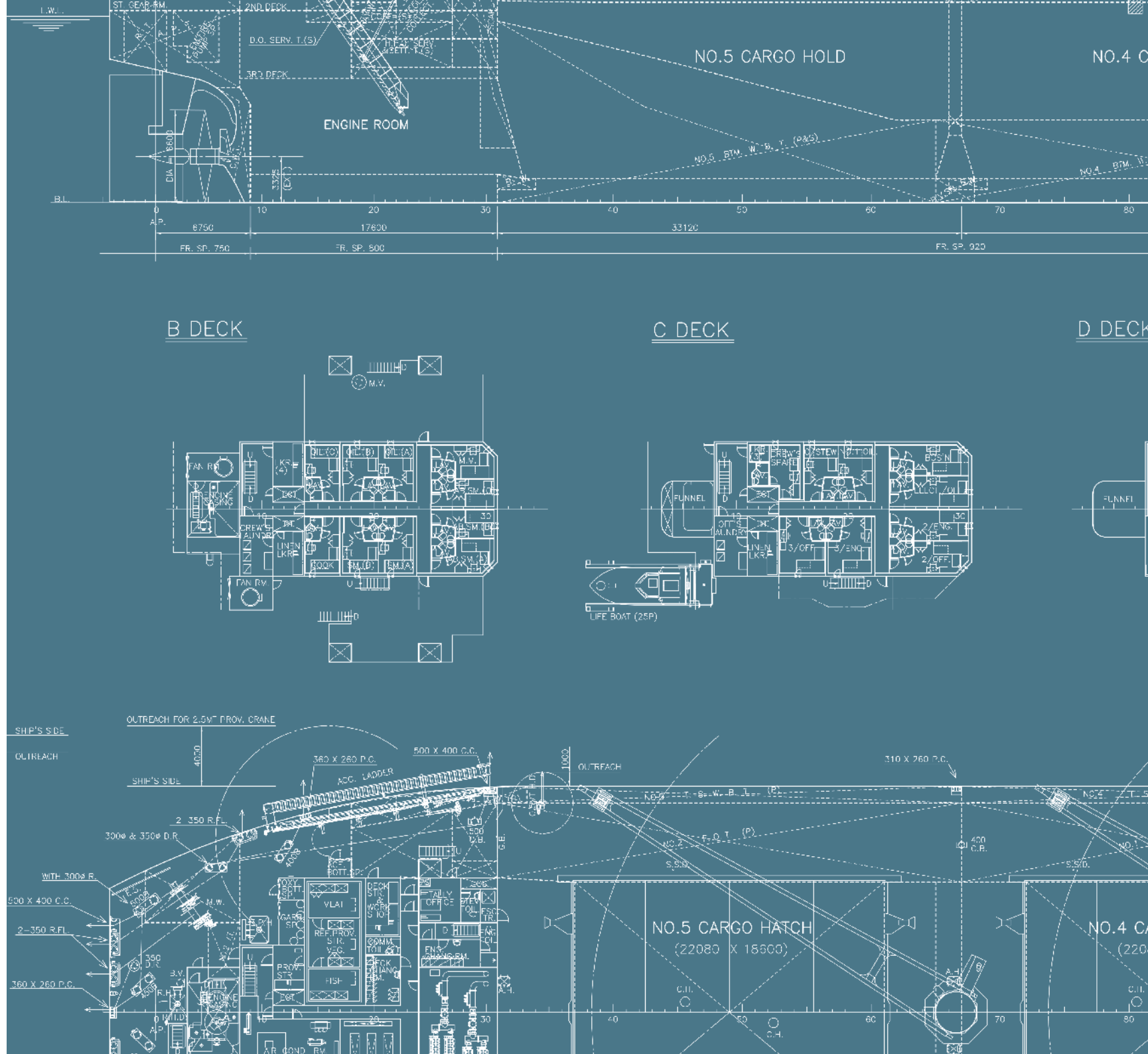


- 太平洋航運在可靠、及時的服務和具競爭力的運費方面沒有辜負我們的期望，因此是我們目前為止最喜歡合作的船東
- 太平洋航運是優秀的合作夥伴，我們喜歡與太平洋航運這樣值得信賴，依常理行事的夥伴合作
- 若10分滿分的話，我會給你們9.5分—你們靈活處事，從無任何耽擱或問題，所有事情都專業地執行，我們對太平洋航運的服務質素稱心滿意
- 你們的可持續發展報告對我們是理想的參考，而且越來越重要—沒有多少貨運供應商提供這般的仔細度
- 無論是服務或表現，在與我們合作的眾多船東當中，只有太平洋航運是盡善盡美
- 記得我們與你們的團隊進行商務會談之時，我們最欣賞你們直視問題所在，一同努力尋求解決方案—這種回應是其他地方所欠缺的
- 太平洋航運擁有優秀的貨船和船員
- 衷心感謝太平洋航運及你們的船員確保木材裝卸作業的順利進行—儘管天氣條件惡劣，但你們的全體船員以最高的安全意識履行職責，隨時準備提供協助
- 你們的團隊在提供優秀服務方面總能突破自己的界限—你們準確掌握我們所面對的問題，你們提供的協助出乎你們的競爭對手所想
- 我們看重太平洋航運以及你們出色的船隊和聲譽
- 你們的貨船是迄今為止我們運送貨物過程中表現最出色的貨船





# 表現數據



# 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	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
<b>一般</b>						
營運的自有船隊 (2021年平均) <sup>1</sup>	#艘	99	107	113	113	116
營運的租賃船隊 (2021年平均) <sup>1</sup>	#艘	143	115	116	112	143
運載貨物量	百萬噸	66	62	67	70	79
營業額	百萬美元	1,488	1,592	1,586	1,471	2,972
<b>環境</b>						
自有船隊消耗的燃料	公噸	420,500	445,100	448,500	462,500	505,800
重燃油 (自2020年起已安裝硫淨化器)	公噸	378,500	400,300	382,600	125,200	140,100
低硫燃油	公噸	不適用	不適用	13,800	281,000	305,900
低硫船用輕柴油	公噸	42,000	44,800	52,100	56,300	59,800
燃料密度	千公噸/艘	4.25	4.16	3.97	3.79	4.18
燃料密度	公斤/載重噸	101.7	101.9	97.1	98.5	97.7
<b>自有船隊產生的排放量</b>						
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	11.14	10.90	10.49	9.79	10.10
AER二氧化碳排放指數	-	-	-	-	5.78	6.28
AER平均等級	-	-	-	-	A	B
自有船隊產生的二氧化碳排放量 (範圍一)	公噸	1,313,000	1,389,000	1,405,000	1,430,000	1,592,000
硫氧化物(SO <sub>x</sub> )	每噸海里的 硫氧化物排放量	-	-	-	0.026	0.026
氮氧化物(NO <sub>x</sub> )	每噸海里的 氮氧化物排放量	-	-	-	0.23	0.24
懸浮粒子(PM)	每噸海里的 懸浮粒子排放量	-	-	-	0.013	0.013
<b>租賃船隊消耗的燃料</b>						
重燃油	公噸	586,800	422,900	407,100	450,200	719,100
低硫燃油	公噸	541,400	387,000	252,900	23,300	67,500
低硫船用輕柴油	公噸	不適用	不適用	108,500	383,100	584,400
租賃船隊產生的排放量	公噸	45,400	35,900	45,700	43,800	67,200
租賃船隊產生的二氧化碳排放量 (範圍一)	公噸	-	-	-	-	2,267,000 <sup>#</sup>

SASB TR-MT-110a.3

← → 第28頁

SASB TR-MT-120a.1

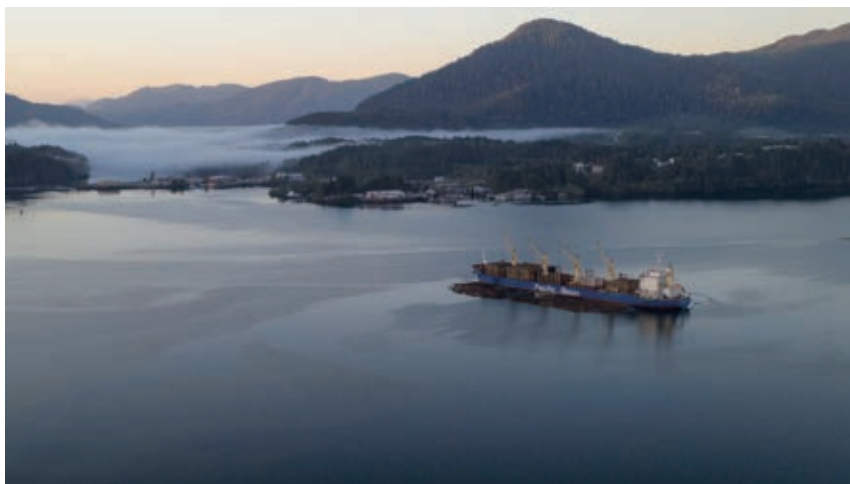
<sup>#</sup> 我們計劃自 2022 年起披露我們的租賃船隊的 EEOI 二氧化碳排放指數

	單位	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	
<b>溫室氣體排放量</b>							
自有船隊產生的溫室氣體排放量(範圍一)	公噸二氧化碳當量	1,332,000	1,412,000	1,427,000	1,477,000	<b>1,615,000</b>	SASB TR-MT-110a.1
租賃船隊產生的溫室氣體排放量(範圍一)	公噸二氧化碳當量	-	-	-	-	<b>2,299,000</b>	
岸上產生的溫室氣體排放量(範圍二)	公噸二氧化碳當量	940	658	378	382	<b>371</b>	
岸上產生的溫室氣體排放量(範圍三)	公噸二氧化碳當量	862	874	1,977	1,559	<b>408</b>	
太平洋航運船員差旅的溫室氣體排放量(範圍三)	公噸二氧化碳當量	-	-	5,565	4,774	<b>6,801</b>	
岸上產生的溫室氣體總排放量 <sup>3</sup>	公噸二氧化碳當量	1,802	1,532	7,920	6,715	<b>7,580</b>	
溫室氣體總排放量	公噸二氧化碳當量	1,335,604	1,415,064	1,442,840	1,490,430	<b>3,921,580</b>	
<b>自有船隊產生的廢物</b>							
焚燒污泥	立方米/月/艘	2.12	1.98	1.66	1.71	<b>1.33</b>	
陸上垃圾	立方米/月/艘	3.67	2.46	2.34	1.78	<b>1.91</b>	
淡水耗用	公噸/月/艘	-	-	50.4	46.9	<b>51.8</b>	SASB TR-MT-160a.3
燃油事故 <b>KPI</b>	#宗	0	0	0	0	<b>0</b>	第34頁

<sup>1</sup> 我們船隊的數目不包括一艘自有的小型好望角型乾散貨船，該艘貨船已根據長期光船租約租出，故我們對該艘貨船並沒有商業或技術上的控制權

<sup>2</sup> 除了即將實施的AER碳排放密度指數報告規定外，我們將繼續追蹤和披露我們貨船的EEOI，該指標更準確顯示完成每次實際運輸工作的二氧化碳排放量

<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：2020年7月至2021年6月)。我們亦披露太平洋航運船員出入我們自有貨船的排放量



本報告所載有關我們的EEOI、AER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

我們的可持續發展關鍵績效指標和本可持續發展報告中的披露已獲American Bureau of Shipping (ABS)獨立外部保證審核



第79頁 獨立核實聲明

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

SEHK ESG 關鍵績效指標 A1.1  
排放物種類及數據

SEHK ESG 關鍵績效指標A1.2  
溫室氣體總排放量(以噸計算)

SEHK ESG 關鍵績效指標 A2.1  
直接/間接能源消耗量



	單位	2017年	2018年	2019年	2020年	2021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	1.46	1.37	1.56	1.11	0.55
因工傷事故損失工時頻率(LTIF) <b>KPI</b>	每百萬工時#宗	0.82	0.82	0.71	0.60	0.25
船員死亡率	#宗	1	2	2	2	0
每次港口國監督執行(PSC)的檢查出現缺失 <b>KPI</b>	#宗	0.54	0.53	0.74	0.69	0.6
PSC零缺失率	%	78	79	73	81	77
閃失事件報告	#宗	672	548	587	422	1,264
航行意外事故	#宗	3	2	5	2	2 <sup>4</sup>
<b>發展及培訓</b>						
岸上人員接受外部培訓	%員工	47	46	45	50	47
每名岸上人員的平均培訓時數	小時	9	12	9	7	25
船員/人員培訓講座	#個	5	5	5	7	11
每名安全及培訓經理負責船隻數目	#艘	8	8	8	11	11
每艘船隻駐高級船員數目	#名	1.5	1.6	1.5	1	1.3
<b>船員統計資料</b>						
船員人數	#名	3,400	3,800	3,900	4,100	4,600
<b>船員年齡分布</b>						
20歲以下	%	1	2	1	2	1
20至29歲	%	37	39	40	38	37
30至39歲	%	31	31	32	32	36
40至49歲	%	24	22	21	21	20
50歲以上	%	7	6	6	7	6
<b>船員國籍分布</b>						
中國	%	56	57	52	48	39
菲律賓	%	40	39	42	45	49
烏克蘭	%	2	2	3	4	3
俄羅斯及其他	%	2	2	3	3	9
<b>岸上員工統計資料</b>						
岸上員工人數	#名	335	336	345	343	365
女性勞動力	%	44	43	43	43	45
<b>岸上員工國籍分布</b>						
全職	%	-	-	-	-	99
非全職	%	-	-	-	-	1
<b>船員年齡分布</b>						
20至29歲	%	15	14	12	13	14
30至39歲	%	36	35	32	31	29
40至49歲	%	27	29	32	30	29
50至59歲	%	17	17	19	20	22
60歲以上	%	5	5	5	6	6

←→ 第49頁

SASB TR-MT-320a.1

SASB TR-MT-540a.1

SASB TR-MT-540a.3

	單位	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年
<b>岸上員工地區分布</b>						
亞洲	%	74	74	72	74	76
歐洲	%	10	10	11	10	10
北美洲	%	8	8	8	7	6
澳大利亞	%	4	4	5	5	4
南美洲	%	3	3	3	3	3
非洲	%	1	1	1	1	1
<b>船員流動率/ 留任率</b>						
管理人員留任率	%	94	95	95	96	91
整體船員留任率	%	87	86	87	88	87
<b>岸上員工流動率/ 留任率</b>						
岸上員工留任率	%	87	90	90	94	88
股份獎勵計劃下的岸上員工	%	25	25	28	28	26
<b>按性別劃分的岸上員工留任率</b>						
男性	%	-	-	-	6	12
女性	%	-	-	-	6	14
<b>按年齡劃分的岸上員工留任率</b>						
20至29歲	%	-	-	-	12	23
30至39歲	%	-	-	-	7	17
40至49歲	%	-	-	-	3	8
50至59歲	%	-	-	-	1	6
60歲以上	%	-	-	-	18	19
<b>按地區劃分的岸上員工留任率</b>						
亞洲	%	-	-	-	6	12
歐洲	%	-	-	-	9	5
北美洲	%	-	-	-	4	23
澳大利亞	%	-	-	-	7	33
南美洲	%	-	-	-	9	30
非洲	%	-	-	-	0	0
<b>供應鏈管理</b>						
已批核的供應商數目	#家	395	460	620	985	1,249
燃料供應商數目	#家	27	25	14	15	25
<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	58	84	85	39	365

SASB TR-MT-510a.2

<sup>4</sup> 我們於2021年發生了兩宗航行意外。在這兩宗事故中，我們的貨船於引航過程中在強風中準備靠泊／拋錨時與其他貨船相撞。其中一宗事故並無造成任何受傷、船身損毀或污染。另一宗事故則造成船身損毀及岸上一人受傷。我們已與船員分享及討論從中汲取的教訓。

# 獨立核實聲明



## Independent Verification and Limited Assurance Report of American Bureau of Shipping to Pacific Basin Shipping Limited

We were engaged by Pacific Basin Shipping Limited (“the Company”) to report on the ESG data, key performance indicators (KPIs) and other ESG-related metrics (“the Metrics”) and disclosures of the Company’s Sustainability Report 2021 (“the Report”) relating to the year ended 31 December 2021 in the form of a limited assurance conclusion about the proper preparation of the Metrics, in all material respects, in accordance with the Company’s own methodology for sustainability report development (“the Methodology”).

This independent limited assurance report is made solely to the Company in accordance with the terms of our engagement. Our work has been undertaken so that we might provide limited assurance to the Company on those matters that we have been engaged to consider in this report only and for no other purpose. To the fullest extent permitted by law, we do not accept or assume any responsibility to anyone other than the Company for our work, for this independent limited assurance report, or for the conclusions we have reached.

### Responsibilities of the directors

The directors of the Company are responsible for the proper preparation of the Report, and the Metrics, information and statements contained therein, in accordance with the Methodology.

It is the directors’ responsibility to develop, operate and maintain internal systems and processes relevant to the proper preparation of a Report that is free from material misstatement, whether due to fraud or error.

### Responsibilities of American Bureau of Shipping

Our responsibility is to independently express a limited assurance conclusion to the Company, based on the procedures performed and evidence obtained, as to the proper preparation of the Report, in all material respects, in accordance with the Methodology. We conducted our work over the course of several months in 2021 and in early 2022 in accordance with the International Standard on Assurance Engagements 3000: Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information (“Standard”), issued by the International Auditing and Assurance Standards Board. The Standard requires that we obtain sufficient and appropriate evidence related to the Metrics that is free of material misstatement on which to base our conclusion.

### Scope of work

A limited assurance engagement involves planning and performing procedures to obtain sufficient appropriate evidence to obtain a meaningful level of assurance over the Metrics as a basis for our limited assurance conclusion. The procedures selected depend on our judgment, on our understanding of the Report and other engagement circumstances, and our consideration of areas where material misstatements are likely to arise.

The procedures performed included:

- Investigating, observing, inspecting, and reporting on the processes and documents, and agreeing or reconciling with the underlying records to check errors or omissions in data analysis, consistency, and reasonableness of reporting.
- Reviewing the Company’s Sustainability Report for 2021 and identifying key Metrics and other ESG-related disclosures for review.
- Inquiries to the Company’s management and personnel involved in the sustainability report’s preparation process, the internal control system governing this process, and selected disclosures in the sustainability report.
- Data collection, including limited substantive testing, on a selective basis to verify the Metrics stated in the report. Recalculations were performed as required to verify the data.
- Evaluating if the sustainability performance disclosures have been presented with reference to the criteria set out in the GRI Standards and HKEX Environmental, Social and Governance Reporting Guide (“ESG Guide”).

The procedures performed in a limited assurance engagement vary in nature and timing and are not as extensive as a reasonable assurance engagement. Consequently, the level of assurance obtained in a limited assurance engagement is substantially lower than the assurance that would have been obtained had a reasonable assurance engagement been performed.

### Inherent limitations

In providing our limited assurance conclusion, we relied on the information and documents provided to us by the Company. To the best of our knowledge, there are no circumstances which would render such information or documents unreliable. Because of such reliance, there may be errors or irregularities which may not have been detected.

### Conclusion

Based on the procedures performed and evidence obtained, and subject to the key assumptions and inherent limitations set out above, nothing has come to our attention that causes us to believe that that the Metrics and other key disclosures presented in the Report for the year ended 31 December 2021 have not been properly prepared, in any material respects, in accordance with the Methodology.

### American Bureau of Shipping

438 Alexandra Road,  
#11-00 Alexandra Point  
Singapore 119958  
[sustainability@eagle.org](mailto:sustainability@eagle.org)

11 March 2022



# 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	頁碼
<b>A1</b>	<b>排放物</b>	
	一般披露	21
1.1	排放物種類及數據	14
1.2	溫室氣體總排放量(以噸計算)	14-15, 76
1.3	所產生有害廢棄物排放總量	76
1.4	所產生無害廢棄物排放總量	76
1.5	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	28-31
1.6	描述廢棄物處理方法及所訂立的減廢目標及為達到這些目標所採取的步驟	34
<b>A2</b>	<b>資源使用</b>	
	一般披露	21
2.1	直接/間接能源消耗量	75
2.2	耗水量	76
2.3	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	26-28
2.4	描述求取適用水源的問題及所訂立的用水效益目標	34
2.5	包裝材料總量	不適用，因我們的業務無需包裝物料
<b>A3</b>	<b>環境及自然資源</b>	
	一般披露	21
3.1	描述業務活動的重大影響	14-15
<b>A4</b>	<b>氣候變化</b>	
	一般披露	36-39
4.1	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	36-39

## 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	頁碼
<b>B1</b>	<b>僱傭</b>	
	一般披露	43
1.1	按僱傭劃分的僱員總數	57, 77
1.2	僱員流失比率	78
<b>B2</b>	<b>健康與安全</b>	
	一般披露	46
2.1	因工亡故的人數及比率	77
2.2	因工傷損失工作日數	49, 77
2.3	描述所採納的職業健康及安全措施	46-49
<b>B3</b>	<b>發展與培訓</b>	
	一般披露	52
3.1	按僱員類別劃分的受訓僱員百分比	54
3.2	每名僱員受訓平均的時數	54
<b>B4</b>	<b>勞工準則</b>	
	一般披露	56
4.1	描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工	56
4.2	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	56
<b>B5</b>	<b>供應鏈管理</b>	
	一般披露	64
5.1	按地區劃分的供應商數目	65
5.2	描述有關聘用供應商的慣例	64-65
5.3	描述有關識別供應鏈的環保及社會風險的慣例	64-65
5.4	描述在揀選供應商時促使多用環保產品及服務的慣例	64-65
<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>	
	一般披露	60
7.1	涉貪污訴訟案件的數目	60
7.2	描述防範措施及舉報程序	60-61
7.3	描述提供的反貪污培訓	60
<b>B8</b>	<b>社區投資</b>	
	一般披露	67
8.1	專注貢獻範疇	67-73
8.2	在專注範疇所動用的資源	67-73

備註：

\* 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；可持續發展策略
GRI 102-13	協會的會員資格	社區參與
<b>策略</b>		
GRI 102-14	決策者的聲明	可持續發展回顧
<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	持份者參與
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	重要性評估；持份者參與
GRI 102-43	與持份者溝通的方針	重要性評估；持份者參與
GRI 102-44	重大主題與關注事項	重要性評估；持份者參與
<b>報告實務</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	重要性評估；持份者參與
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準則指標	描述	引述章節及原因
<b>報告實務(續)</b>		
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	報告週期	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	獨立核實聲明
<b>GRI 103：管理方針</b>		
GRI 103-1	解釋重大主題及其邊界	重要性評估；持份者參與
GRI 103-2	管理方針及其要素	可持續發展管治；可持續發展策略
GRI 103-3	管理方針的評估	可持續發展管治；可持續發展策略
<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	能源密度	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	溫室氣體排放密度	表現數據摘要
GRI 305-7	氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)，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	工作場所與營運方式
<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

# 可持續發展會計準則委員會(SASB)海上運輸 重大議題報告準則索引

類別	披露主題	指標	引述章節及原因
溫室氣體排放量	全球範圍一排放總量	TR-MT-110a.1	第75頁 表現數據摘要
	管理範圍一排放的長期和短期策略或計劃、減排目標以及針對該等目標的績效分析討論	TR-MT-110a.2	第27頁 如何實現減碳
	總能源消耗、重燃油百分比、可再生能源百分比	TR-MT-110a.3	第75頁 表現數據摘要
	新船平均能效設計指數(EEDI)	TR-MT-110a.4	第28頁 排放關鍵績效指標及目標
空氣質素	下列污染物的空氣排放：氮氧化物、硫氧化物和懸浮粒子(PM)	TR-MT-120a.1	第30-31頁 排放關鍵績效指標及目標 第75頁 表現數據摘要
生態影響	於海洋保護區或受保護區域的航行時間	TR-MT-160a.1	第32頁 保護海洋生物多樣性
	實施更換壓倉水和壓倉水處理的船隊百分比	TR-MT-160a.2	第32頁 保護海洋生物多樣性
	洩漏和排放到環境內的次數和總量	TR-MT-160a.3	第34頁 保護海洋生物多樣性 第76頁 表現數據摘要
員工健康及安全	因工傷事故損失工時率(LTIR)	TR-MT-320a.1	第51頁 健康及安全 第77頁 表現數據摘要
商業道德	與賄賂或貪污相關的法律和監管罰款及和解金額	TR-MT-510a.2	第60頁 負責任的營運方式 第78頁 表現數據摘要
事故和安全管理	嚴重海上事故宗數	TR-MT-540a.1	第34頁 保護海洋生物多樣性 第76頁 表現數據摘要
	港口國監督執行的檢查出現缺失和被扣留的次數	TR-MT-540a.3	第51頁 健康及安全 第77頁 表現數據摘要



Pacific Basin

## 2021年報

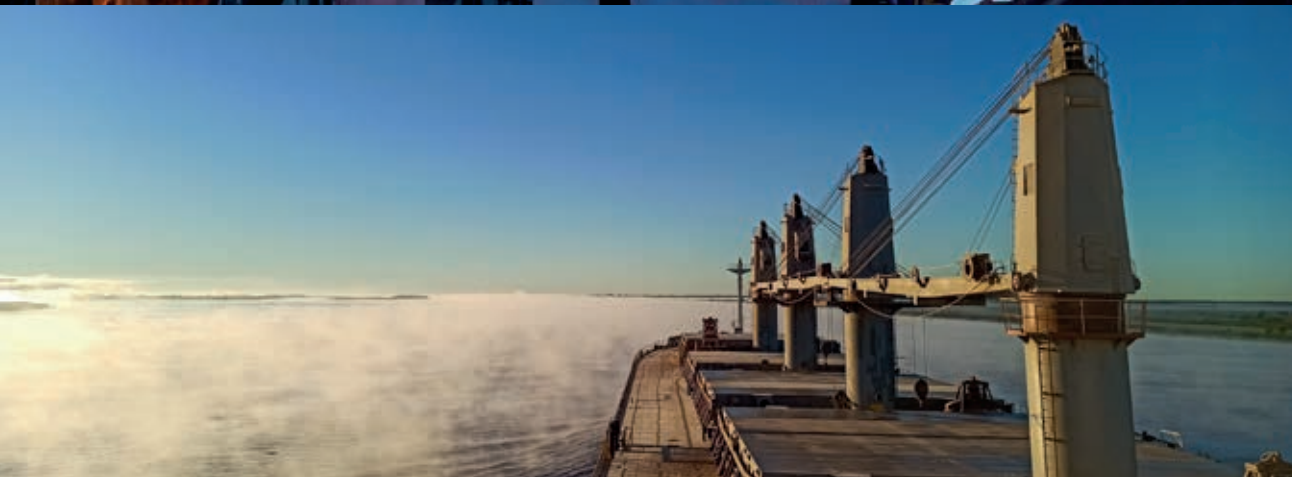


請登入網址瀏覽年報及可持續發展報告  
[www.pacificbasin.com/ar2021](http://www.pacificbasin.com/ar2021)



歡迎使用網上意見表格向  
我們提出建議

## 2021年網上年報





 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)

# 向每一位均是 海上英雄的 太平洋航運船員致敬

2021年可持續發展報告



請掃描此處進入本公司網站  
關注我們



概念及設計: emperor.works  
製作: 資本財經印刷有限公司

\* 僅供識別

香港  
黃竹坑  
香葉道2號  
One Island South 31樓

電話: +852 2233 7000  
電郵: [IR@pacificbasin.com](mailto:IR@pacificbasin.com)

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