



Pacific Basin

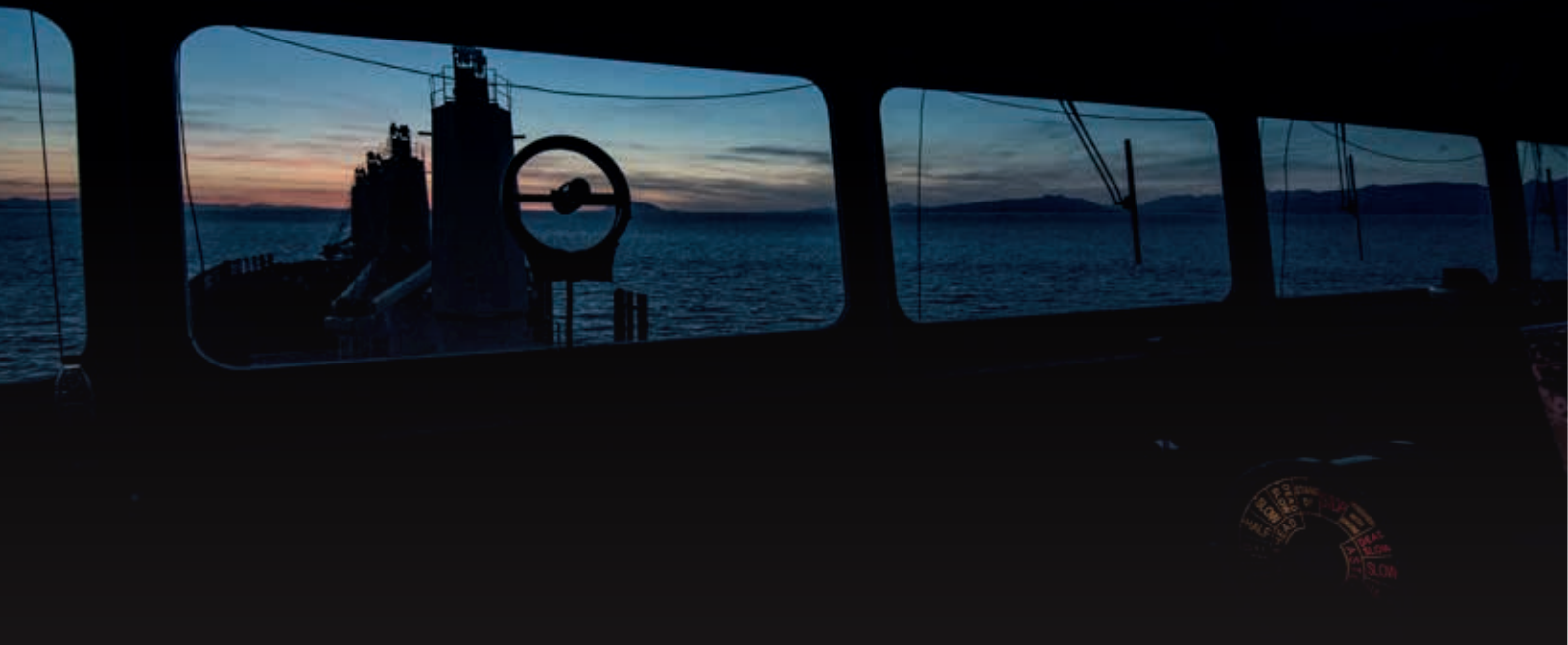
上下一心
盡職盡責
共邁遠途

太平洋航運

2019年企業社會責任報告

股票代號：2343





航程焦點一覽

乾散貨船Imabari Logger 從加拿大運載木材駛往 韓國及中國

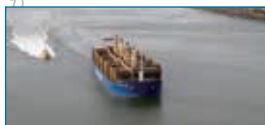
木材佔我們年度乾散貨運量超過10%。我們的知名永續林業客戶來自紐西蘭、美國西北部及加拿大。

本報告內的照片為我們的37,500載重噸小靈便型貨船「Imabari Logger」於2019年5月從布克洋抵達波特蘭卸下水泥後，短程壓載航行至溫哥華及魯珀特王子港，裝載木材回到仁川及曹妃甸。

具有價值的順逆航程組合讓我們實現高裝載率，因而提升碳效能。



日期：2019年5月3日至6月6日
航程：34日 (包括裝載及卸載)
貨物：木材
商品價值：超過5百萬美金



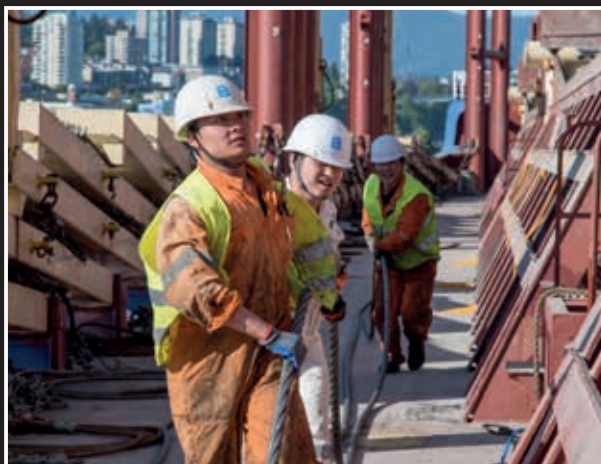
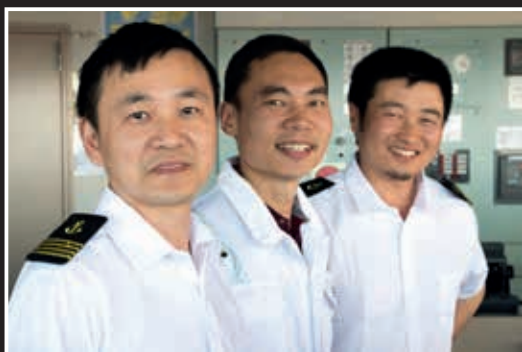
Imabari Logger為設計用於運載木材及各種散貨及雜貨的多用途貨船



該貨船由船長楊季陳帶領下的22名中國船員完成了航程



運輸木材需要貨船配備立柱和綁紮裝置，以及訓練有素和具有高度安全意識的船員



目錄

主席及行政總裁致詞

02

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



太平洋航運

本集團業務資料及數據

04



我們的企業社會責任報告

企業社會責任的報告方式

06



我們對企業社會責任的方針

可持續發展的經營方針

08



我們的主要影響

我們依賴的資源及關係

12



工作場所及安全

員工福利及營商操守

14



環境

我們的物質和自然資源

29



社區

負責任公民

34



數據表現概要

38

香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引

40

持份者意見調查

導覽符號解釋

連結至本企業社會責任報告內的相關詳情

連結至本集團年報的相關詳情

經審核資料

連結至我們的網站 www.pacificbasin.com的相關詳情

香港聯交所環境、社會及管治報告指引的相關資料

關鍵績效指標



本年報內常見詞彙的釋義，請參閱我們的網站

主席及行政總裁致詞

乾散貨運市場於2019年表現波動及疲弱。但同時我們為符合新訂環保法規的準備投入大量資源。因此，儘管我們的溢利遜於去年，但相比大市我們的表現持續良好。

我們獲交付八艘現代化貨船，並出售兩艘船齡較高及較小型的貨船以更新及擴充自有船隊。於2020年4月底，當多艘早前承諾購置的貨船獲交付後，我們的自有貨船將共有117艘，連同租賃貨船，我們一般營運約200艘貨船。

我們的自有船隊自2012年以來已擴大逾三倍，鞏固我們在乾散貨運市場的領導地位。現時我們的太平洋航運品牌也反映了多年來眾人的付出及努力，使公司不斷增長及改進。我們感謝岸上員工及船員，以及客戶、供應商及所有持份者一直的支持。

可持續發展的業務模式

我們專注擁有及營運現代化小靈便型和超靈便型乾散貨船，此為靈活的中型乾散貨船分部，受惠於多元化的地理分布、客戶及貨物。因此我們的租金波動幅度較其他分部為低。而這亦是我們在過去數年順利過渡極具挑戰的市場狀況的部分原因。

憑藉規模、優質的可互換貨船、以客為先、靈活的貨運組合以及貨船操作及貨物處理方面的專長，我們得以發揮小靈便型及超靈便型乾散貨船分部的特性，有助我們可提升船隊的使用率及燃料效率至最高水平及產生優於現貨市場指數的按期租合約對等基準盈利。

年報第22頁
核心業務資料



我們致力服務客戶並深信建立長遠關係的價值遠勝短暫的利益。我們投放時間，並以個人化及創新的方式向客戶提供切身、靈活及可靠的服務，為客戶提供簡單快捷的營商方式。這讓我們在整個市場週期內贏得寶貴的客戶支持，並為我們業務的成功、商譽及長期的可持續發展奠定基礎。

我們慶幸擁有優秀的團隊，包括岸上員工及船員，我們會致力為他們提供安全、關愛及充實的工作場所，並以互相尊重及公平的原則予以看待。

安全至上

安全至上是本集團日常的首要任務，包括：生命、船隊及對環境的安全。這亦是我們無間地鼓勵岸上及海上員工要經常以專注的處理至為重要的事項及時刻正確行事的原則！

第17頁
健康及安全績效



我們的船上工傷事故在多年來穩步減少。在2019年，因工傷事故損失工時頻率(LTIF)為0.71，較去年改善13%，為我們自2004年錄得最低損失工時頻率。

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

第15頁
應對新型冠狀病毒疫情



對環境規管帶來的挑戰保持高度警覺

我們就主要環保規例之國際海事組織(IMO)制訂的2020年硫排放上限及壓倉水管理公約執行的合規方案已取得良好進展，並會持續評估及規劃業內高度關注及對船東長遠造成重大的技術、營運和財務負擔的環保挑戰的計劃。

2020年全球硫排放上限

國際海事組織制訂的2020年全球性0.5%硫排放上限已於2020年1月1日生效。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淨化器(「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，約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計之外的重大操作中斷。

由於超靈便型乾散貨船的燃料耗用量高於小靈便型乾散貨船，我們已採取平衡的方法來遵守法規，預早採取行動以應付預期燃料價格於2020年初的波動，並於我們大部分超靈便型乾散貨船安裝硫淨化器以使用高硫燃油。於2月初，我們已於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。此舉相等於在約200艘營運貨船中約15%安裝了硫淨化器，能讓我們在管理燃料需要以符合新規例時提供靈活性。

由於低硫燃料價格較高，大部分乾散貨船(尤其是在我們的分部)將愈多減慢最佳速度航行，此情況自2020年初國際海事組織之規例生效後已可見。

壓艙水管理

壓艙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艙水處理系統，以大幅消除生物在不同的海洋生態系統之間轉移。我們已為自有船隊中的53艘貨船加裝壓艙水處理系統(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。

國際海事組織溫室氣體減排策略

預期未來國際海事組織進取的溫室氣體減排目標將會帶來更大挑戰。要達到於2030年前提高全球船隊的二氧化碳效能至少40%，及於2050年前降低業界的合計溫室氣體排放量一半的目標(兩者均相對2008年的情況)，需儘早開發尚未供應的新燃料、發動機技術及加油基礎設施以供乾散貨船使用，但當中的研究及推出需時。

業界需要重大的減碳措施及必要的研發工作，以及早在2030年前推出全球第一艘商業上可行的深海零排放貨船。我們已加盟最近成立，由一百多家公司組成的「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)，致力探討如何實現這些目標。

我們成為業內分部中最佳碳效能的公司，部分由於我們的貨船有90%以上的時間載有貨物，與其他需花更多壓載時間的同類貨船比較，我們有著較大的優勢。

此外，我們亦投資於節省燃料的日本二手貨船、高效節能的技術及燃油優化措施以減少排放。例如，我們使用天氣航線服務以規劃最節省燃料的航道，並以先進的自動調整的自動駕駛系統提升按航道航行。我們在船上安裝螺旋槳螺帽葉片、非槳轂渦旋推進器、舵球及水流預旋導管以改良船體及推進器的水動力。我們的團隊最近

在燃料優化的其他方面取得新進展，如改進浮態優化以降低船體阻力，並在貨船上改裝新LED照明以減少燃料消耗。

第30至31頁 承擔我們的環保責任



短期內，業界能夠及可以進一步投資於能夠提高節能的舉措，及更重要的是，減慢現有貨船的航速並避免訂購仍使用舊技術的新船，以減少溫室氣體排放。

於數年後，國際海事組織很大可能會推出更詳細的法規細則以推動減碳，使業界達到國際海事組織溫室氣體減排目標。我們擁有一支優秀的團隊及雄厚的財務實力，因此在實踐及經濟上更能適應及應對規例要求。

隨著全球減碳，太平洋航運將繼續運載全球海上貿易重要支柱的非化石燃料商品。

第10頁 氣候變化風險



其他現有規例

國際海事組織收集燃料耗量的數據收集系統(DCS)已於2019年1月1日起啟動，經核查的合計數據將輸入國際海事組織的貨船燃油耗量數據庫。此舉可讓國際海事組織分析全球船隊的燃料消耗量，並可能因而採取進一步監管措施減少貨運的碳排放。我們已將燃料消耗監察、報告及驗證融入太平洋航運管理制度以符合國際海事組織DCS規例。

我們就所有貨船於本年底前取得管制貨船危險物品的有害物料清單(IHM)認證的工作如期推展，確保我們符合香港國際安全與無害環境拆船公約。


豐富經驗及可信賴的團隊

我們很榮幸擁有具備世界級專業知識及精神的優秀的團隊。他們均擁有合理的價值觀及致力提供卓越的服務，尤其是在我們內部貨船技術管理團隊的帶領下，我們已作好準備迎接新的環境和其他海事規例所帶來的挑戰。

本企業社會責任報告

本企業社會責任報告致力滿足持份者對有關企業社會責任和績效日益增長的關注，以及明確交代香港聯合交易所《環境、社會及管治報告指引》所要求的披露。

此報告的重點是披露我們如何履行我們對員工的安全及福利、道德營商操守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。

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

唐寶麟
主席

Mats Berglund
行政總裁

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**200**艘可互換貨船的船隊



海上員工逾**3,900**名



於12個主要地點的岸上員工達**345**名

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暫的利益
- 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

Lloyd's List Asia
Pacific Awards 2019

乾散貨營運商大獎

International Bulk Journal
Awards 2019

人才培訓大獎

2019年香港海事處頒發

港口國監督檢查卓越表現獎



財務摘要

| 營業額 | 稅息折舊及攤銷前溢利 | 淨溢利 | 小靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入 | 超靈便型乾散貨船按期租合約對等基準的收入 |
|---------------|---------------|--------------|----------------------|----------------------|
| 美元 | 美元 | 美元 | 美元 | 美元 |
| 15.9億 | 231百萬 | 25百萬 | 9,630/日均淨值 | 11,720/日均淨值 |
| 15.9億 (2018年) | 216百萬 (2018年) | 72百萬 (2018年) | 10,060 (2018年) | 12,190 (2018年) |



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的裨益，實現三角點貿易、高裝載率及提升碳效能。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%



超靈便型

42,000-64,999載重噸

90%
裝載與壓載



其他資料

| | | | | |
|--|---|---|--|---|
| 營運中船隊 小靈便型及超靈便型乾散貨船 229艘 (2019年平均) 222艘 (2018年) | 貨運量 噸 67.1百萬噸 61.8百萬噸 (2018年) | 環球網絡辦事處 12個 12個 (2018年) | 曾停泊的港口 港口及國家 768個/110個 793個/104個 (2018年) | 已航行海哩 11.8百萬 11.6百萬 (2018年) |
| 聘用船員 海員 3,900+名 3,800名 (2018年) | 岸上員工 員工 345名 336名 (2018年) | 員工培訓 45% 46% (2018年) | 海員留任 87% 86% (2018年) | 贊助及慈善捐款 美元 85,000 84,000 (2018年) |
| 有記錄事故頻率 (TRCF) KPI 1.56 1.37 (2018年) | 因工傷事故損失工時頻率 (LTIF) KPI 0.71 0.82 (2018年) | 檢查缺失率 KPI 每次檢查 0.74 0.53 (2018年) | 防止船舶污染國際公約 (MARPOL) 污染事故 KPI 事故宗數 0宗 0宗 (2018年) | |
| 所耗燃料 噸 (船隊整體) 0.86百萬噸 0.87百萬噸 (2018年) | 所耗燃料 噸 (自有船隊) 0.45百萬噸 0.45百萬噸 (2018年) | 二氧化碳排放量 噸 (自有船隊) 1.41百萬噸 1.39百萬噸 (2018年) | 排二氧化碳指數 (能源效能營運指標) (EEOI) KPI 每噸海里的二氧化碳排放量 10.49 10.90 (2018年) | |

本集團的企業社會責任報告

我們自2004年起於年報內匯報我們的企業社會責任，更於2011年起作出更深入匯報，此乃我們第四份獨立的企業社會責任報告。連同本集團網站的企業社會責任內容，本報告記載我們主要的企業社會責任措施及履行企業社會責任方面的重點，集中講述集團業務及持份者重視的範疇。

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

此企業社會責任報告披露我們2019年的企業社會責任數據表現，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)我們履行企業社會責任所採取的措施及(c)企業社會責任的重要性、報告範疇及管治。

我們企業社會責任報告及措施依循着廣泛的策略目標，包括：



工作場所與業務方式(人力資本)



環境管理(自然資本)



社區參與(社會及關係資本)

企業社會責任報告匯報框架

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

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



第40頁

香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引



綜合報告框架

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

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

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



範圍

本報告的範圍涵蓋環境、工作場所及社區的措施，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。

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

113

我們於2019年營運的
自有貨船平均數目



229

我們於2019年營運的
自有及租賃貨船
平均數目



報告期

報告期為2019年1月1日至12月31日。

認證

我們的能源效能營運指標(EEOI)及其他環境及安全關鍵績效指標數據，乃根據行業標準量度或計算，並經DNV GL Business Assurance進行ISO 9001、ISO 14001及OHSAS 18001認證的年度審核。

政策

本集團已製訂一系列有關加強我們在企業社會責任領域的表現及行動的指引，例如：

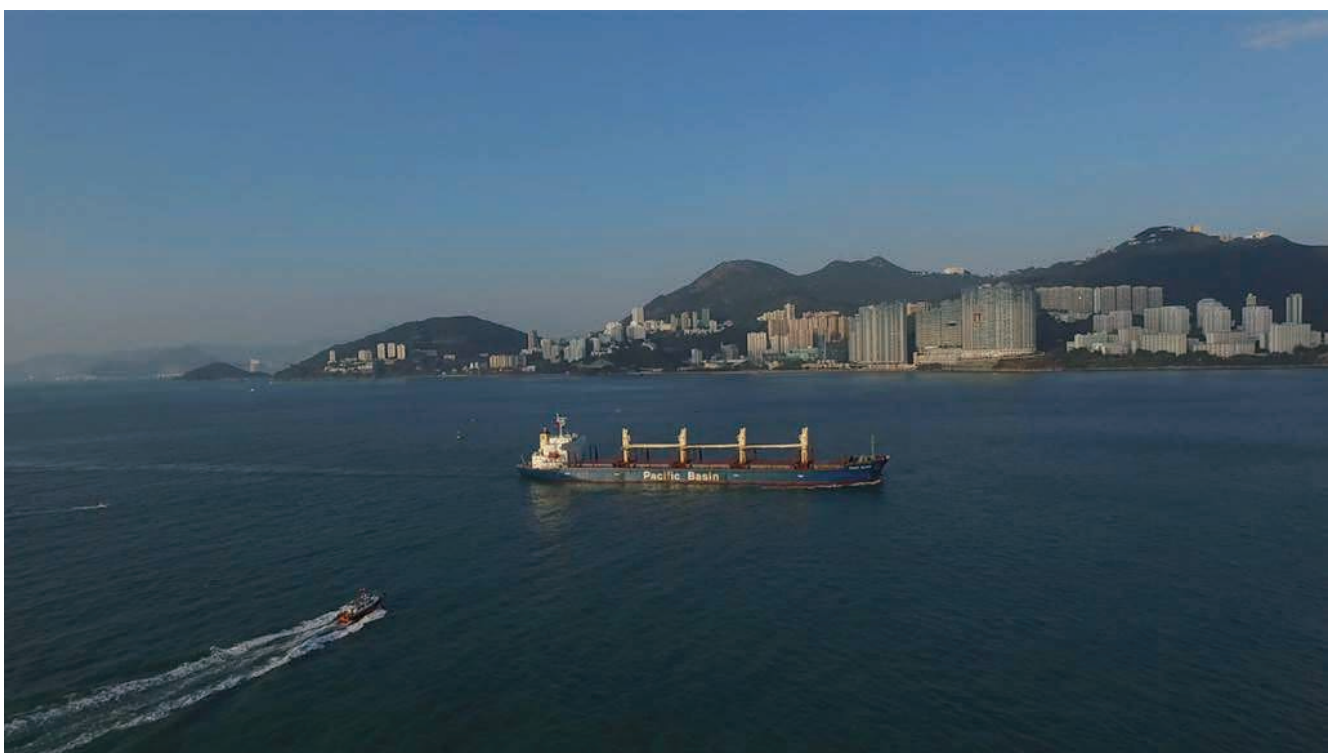
- 健康、安全、環境及質量 (HSEQ) 政策
- 對健康及安全勞動力的承諾(OHSAS 18001)
- 環境政策指南
- 藥物及酒精政策
- 操守守則
- 舉報政策
- 工作場所常務政策
- 董事會多元化政策
- 反賄賂政策
- 私隱政策



第41頁

企業社會責任報告意見表

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



我們對企業社會責任的方針

可持續發展的企業方針

太平洋航運作為一所具規模的航運企業，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，我們致力承擔這些資本的責任，有助我們的業務取得可持續長遠發展的責任。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企業社會責任的承諾，有助提升我們的競爭力及加強我們的財務表現、聲譽、業務可持續發展及未來價值。

該等責任和關係是我們能專注履行策略目標之重要元素。我們對企業社會責任的積極態度，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
重要事項



年報第21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22頁



人力資本
3,900名海上人員
345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13頁



社會資本及關係資本



第34頁



智能資本



第24頁



財務資本



第18頁



自然資本



第12頁



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

對持份者的溝通和關顧

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
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

我們專注範疇

我們的企業社會責任措施依循着廣泛的策略目標，包括：



工作場所與營運方式

主要利用人力資本，包括付出合適的薪金，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。



環境管理

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



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，同時維護他們的權利，了解他們的需要，以及時刻體現負責任的營商操守。

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。

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

導覽



連結至本企業社會責任報告內的進一步詳情



詳情請參閱本年報



主要策略要點

船隊投資



第24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

效率最大化及控制成本

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

- 最佳的貨船設計及效率
- 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、安全、質量及成本控制



第14頁

- 保持及提高岸上和船上員工的質素和效率，確保其充足的供應



第14頁

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

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

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

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



第32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

企業社會責任管治

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

年報第33頁
董事會之職責




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

董事會授權審核委員會（現在由四名獨立非執行董事組成）更具體的責任以審視本集團內部監控及風險管理系統的效能，並審視風險管理委員會的工作。而我們的風險管理委員會（包括我們的行政總裁、首席財務總監、風險部董事以及風險及內部審核經理）須向審核委員會匯報，負責評估及加強本集團的風險管理、企業社會責任及企業管治政策、策略及表現。

行政總裁受董事會授權，負責執行企業可持續發展策略及措施。而彼亦有於集團特定範圍的可持續發展營商操守負有職能責任的人員向他直接匯報，尤其是本集團的技術及貨船管理部總監、技術部的高級經理（涵蓋技術營運、船隊人員以及風險、安全及保安）及我們的人力資源及行政部。

氣候變化風險

氣候變化仍為一項熱點議題，而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。（閣下可參閱第29至33頁以了解我們的減排措施）

但同時另一個問題為：氣候變化如何影響航運業？

我們認為對我們業務造成影響的氣候變化主要風險為(a)更頻繁及強烈的暴風和惡劣的海面狀況，及(b)愈趨極端的氣溫。

該等天氣現象可能干擾於海上航行的貨船、阻礙船員為裝卸貨作準備的能力、加快生物污垢增長速度以至消耗更多燃油。海洋水平上升亦是另一個備受關注的議題，但我們認為該情況對我們的威脅較小。

經營貨船（海洋上流動的資產），尤其是我們專注的配備完善的小靈便型及超靈便型乾散貨船分部，受惠於靈活可互換的貨船以及多元化的客戶、貨物及地理分布。因此我們按沒有固定航線於全球經營的業務模式，可確實地安排船隻於安全及實際可行的區域行駛。假以時日，商品的流向或會轉變，我們的客戶亦會因氣候變化造成的影響可能需要適應、遷移或更改貨運碼頭，然而我們亦能隨時因應他們的改變而作出配合。



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

我們認為，氣候變化的後果對我們業務造成的直接影響甚微。我們將繼續進行氣候風險評估，以確保我們能時刻隨機應變，以應對不斷變化的環境及風險。



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

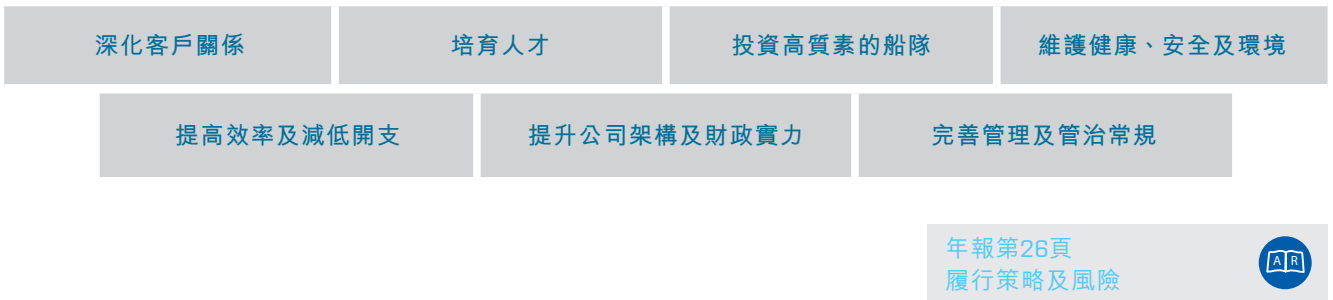
重要事項

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，我們確認以下對我們業務模式及推動本集團表現及長期發展非常重要的元素。

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；及
- 有可能日益重要並對將來構成影響。

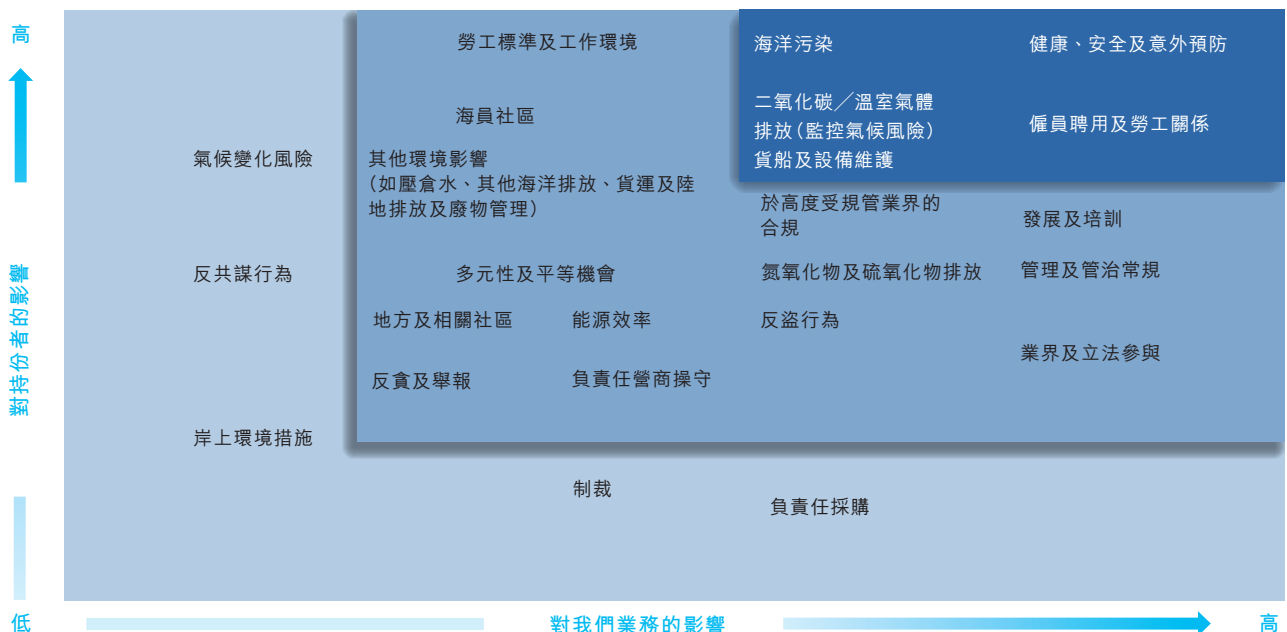


重要性矩陣與持份者溝通

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

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

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



我們的主要影響及責任

貨船航行及營運辦事處網絡需要消耗多類資源或投放物，亦同時產生對環境、員工及我們營運所在社區造成不利影響的排放物。為了減少這些影響，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、加強員工安全及福利，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

海上

投放物

我們倚賴的主要資源及關係(我們的資本)

人力資本
海上員工



實質及自然資本



社會及關係資本



- 鋼材及貨船物料
- 燃料
- 油漆
- 壓倉水
- 食品及包裝品
- 貨物包裹材料
- 潤滑油
- 化學品

- 客戶
- 供應商
- 港口及地方社區
- 碼頭/港口工人
- 代理
- 地方監管機構



排放物

我們的影響及企業社會責任

健康影響



意外及疾病、個人身體素質、生產力及效益

心理影響



與親友分隔、欠缺岸上正常生活、影響心理健康、厭倦

大氣排放



二氧化碳、溫室氣體、硫氧化物、氮氧化物、懸浮粒子、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、垃圾/廚餘及殘餘貨物、殘餘貨物及硫淨化器廢水(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



鋼鐵及其他資源消耗(用於建造貨船)、噪音、氣味、觀瞻

商譽及聲譽影響



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



關鍵績效指標A1.1 排放物種類及數據

岸上

投放物

人力資本
岸上員工



實質與自然資本



社會及關係資本



公幹
通勤
電力
紙用品
水及污水
一般廢物

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

12 間辦事處—包括：

- 10間營業辦事處
- 3間技術及船務處

香港總部是營業、技術、船務及其他全面功能辦事處的總部。

排放物

健康影響



意外及疾病、個人身體素質、生產力及效益

心理影響



工作與生活平衡

大氣排放



二氧化碳、溫室氣體、硫氧化物、氮氧化物、懸浮粒子、揮發性有機化合物

其他影響



不可回收、不可生物分解廢物、水污染、燃料及資源消耗

商譽及聲譽影響



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

工作場所及安全問題



利用人力資本

僱員的健康、安全及行為是我們經營各業務環節的基礎。推動力來自政策、程序、團隊文化，以及我們對經營海上及岸上業務精益求精的精神。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、互助、愉快及充實的工作環境



層面B1(僱傭)
一般披露

專業的內部貨船管理知識確保海上安全及質量

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律及規例。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。

我們的全面貨船管理職能涵蓋：

- 建造新貨船及合約支持
- 建造新貨船的監督
- 貨船銷售及採購活動的技術支援
- 貨船的技術及船員管理
- 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。我們逾3,900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(前蘇聯國家)、香港及孟加拉。



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

- 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：

- 我們根據船旗國及海員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)的規定，僱用及培訓合資格的海員。
- 我們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，以及岸上和海上人員的管理技能。
- 我們藉傳閱相關資料及提供培訓資源，讓員工對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 (健康及安全)
一般披露

應對新型冠狀病毒疫情

持份者關注自2020年1月起對中國造成重大破壞的新型冠狀病毒疫情對我們的業務之影響。我們正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，我們禁止人員到中國境內以及進出中國的非必要公幹，而我們在中國的員工亦需遵循中國中央政府規定的安全衛生規範。此外，從中國回來的員工必須先在家辦公兩週，方可返回辦公室工作。

我們亦特定為需於中國港口停靠的貨船和需要登船及離船的船員作出謹慎的安排。我們會密切監測貨船須停靠的所有中國貿易港口及造船廠的感染情況及預防措施。

自一月下旬起，我們已暫停在中國的所有船員的登船或離船安排。由於中國政府及其他國家實施旅遊限制，我們不得不要求一些船員接受延遲登船或離船。於一月份在中國加入我們船隊的船員已接受仔細觀察，若檢測到流感症狀的船員需要接受適當的隔離。我們的船員均呈報為健康安全。

我們已向所有船員發布新型冠狀病毒的警報及指引，以確保彼等知悉並遵循世界衛生組織及航運業組織所建議的保護措施。當我們的貨船停靠在中國貨運碼頭及造船



廠時，我們暫停船員上岸休假，並要求船員及岸上員工遵守太平洋航運及碼頭運營商規定之保護措施以避免感染。我們現時不會於湖北省任何港口停泊貨船。

慶幸的是，我們於二月上旬已完成大型硫淨化器安裝及入塲項目，近期只餘下少量的入塲項目需要處理。

我們將繼續監測中國及其他地區的港口和造船廠的情況，並採取必要預防措施以確保所有人的安全，同時確保我們的業務高度的持續性。

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海上及岸上船員，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」(John C. Maxwell) 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
= 零因忽視護理及保養之事故

此計劃已擴展至海員家庭通訊及邀請海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海員家人溝通。



關鍵績效指標 B2.3
採取的職業健康及安全措施



2019年健康及安全績效

於2019年，我們的船員在逾19.8百萬工時中錄得14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13%至0.71宗，為我們自2004年錄得最低損失工時頻率。

由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) 增加至1.56宗，整體仍低於業界標準。

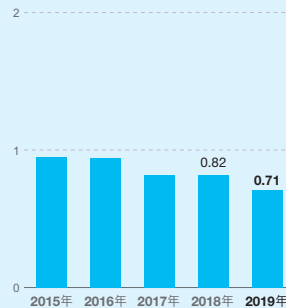
我們致力大幅減少工傷事故宗數，以再進一步改善LTIF 0.71宗的低記錄。

KPI

因工傷事故損失工時頻率(LTIF)

0.71宗
每1,000,000工時

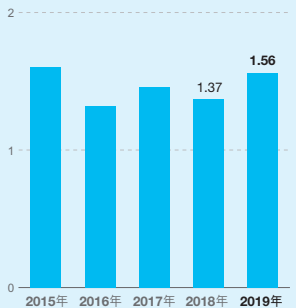
↓ 13%



可記錄事故頻率(TRCF)

1.56宗
每1,000,000工時

↑ 14%



關鍵績效指標 B2.1
工傷數量及頻率



關鍵績效指標 B2.2
工傷導致的損失

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

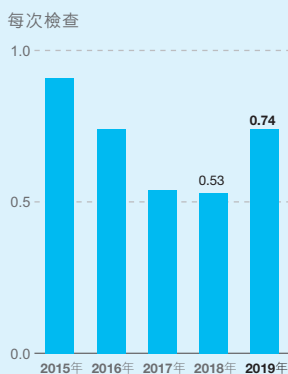
於2019年，我們繼續加強既定的安全計劃，推行以「零工傷事故損失工時」為目標的活動，當中包括提高入職前及船上培訓及每月向船員發放有關過往船上工傷事故的報告。我們「向自滿說不」(Make Complacency History)的計劃亦已擴展至船員的家人，為他們提供全面而有效的培訓。

KPI

外部檢查缺失率

0.74次
每次檢查

↑ 40%



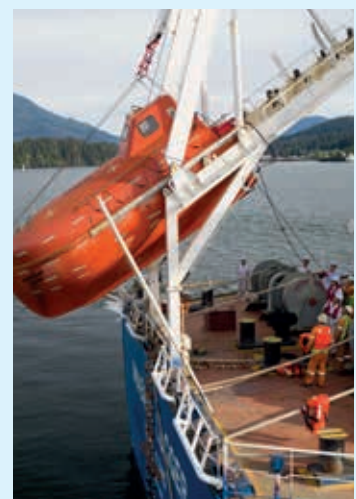
我們的目標為達至每次檢查少於1.0缺失的檢查缺失率，從而保持貨船的質素處於港口國監督外部檢查員所評定的高水平。

於2019年，我們平均每次檢查出現缺失的次數上升至0.74次。

在所有港口國監督的檢查中，有73%為零監管缺失(2018年：79%)。

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35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2019年，該等匯報共587宗（2018年：548宗）。

第22-23頁
勞工標準及工作環境

促進我們海上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2019年，我們贏得下列獎項，以認可我們於安全及相關範疇的承諾及表現：

第28頁
有關我們獲得多個海上安全
及優質服務的獎項之詳情



香港海事處頒發

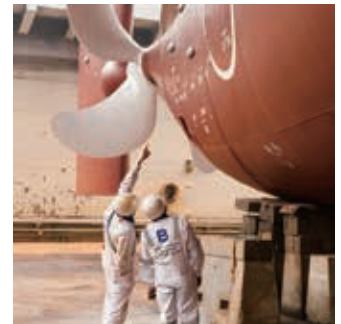
- 憑藉於全球港口國監督檢查的卓越表現，我們於十二年來第十一度獲香港海事處頒發「最佳貨船管理表現獎」

Lloyd's List Asia Pacific Awards 2019

- 乾散貨營運商大獎

International Bulk Journal Awards 2019

- 人才培訓大獎



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海員，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
- OHSAS 18001：2007，認可我們的職業安全及健康管理系統



培訓及發展

我們相信投資在發展及培訓海上及岸上人員能加強僱員的參與度和投入度，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。

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 (發展及培訓)
一般披露

海上員工

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

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

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講座，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。
- 我們為所有海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。

5個 2019年舉行的培訓講座，
有828名船員出席
(2018年：5個)

1.5名 船員
每艘貨船
(2018年：1.6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。

8艘

於2019年每位安全／培訓經理負責8艘貨船

- 除岸上海事安全經理外，我們安排11名船隊培訓經理定期駐守在我們的自有貨船上，並為該船上的海員提供在職培訓。
- 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、透過電腦提供的非航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約(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。



岸上人員

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

- 舉行獨立課堂及研討會培訓
- 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
- 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

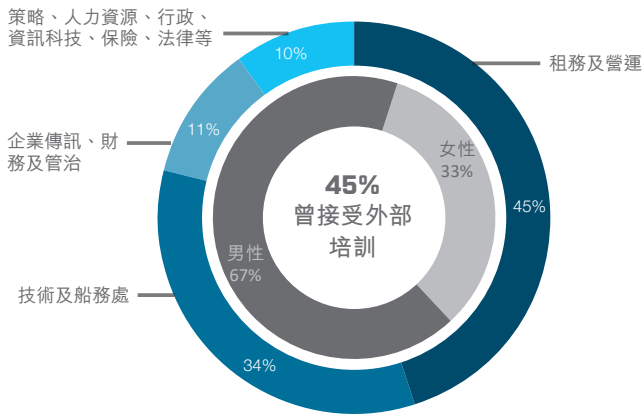
本公司為岸上人員的培訓及發展預備充足預算，其中大約半數人員每年一般會接受當地培訓員或國際領先商學院提供的不同形式的外部培訓。



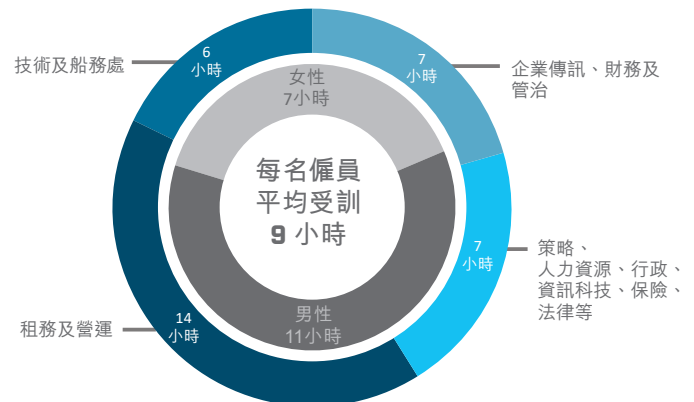
5名 招募5名畢業生及其他年輕人
(2018年：6名)

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2019年，5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。

45% 員工接受外部培訓
(2018年：46%)



9小時 每名僱員平均受訓9小時
(2018年：12小時)



關鍵績效指標B3.1
按工作類別的受訓僱員百分比



關鍵績效指標B3.2
每名僱員的平均受訓時數

勞工標準及工作環境

透過對我們的船員培訓、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海員以及安全操作

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

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

國際勞工組織內與海員相關的公約獲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下所有僱用海員的香港僱主。



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



層面B4(勞工標準)
一般披露

海員權利法案

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

2006年MLC篇幅超過100頁，為海員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，是受到港口國監督執行的審查。



關鍵績效指標B4.1
審視有關僱用員工的措施以避免
童工／強迫勞動



關鍵績效指標B4.2
發現童工／強迫勞動時採取的即時措施



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。

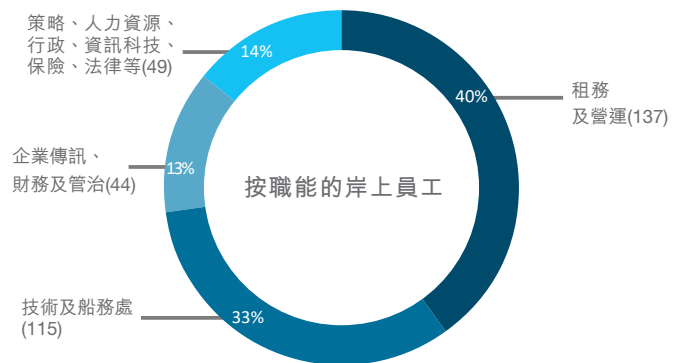
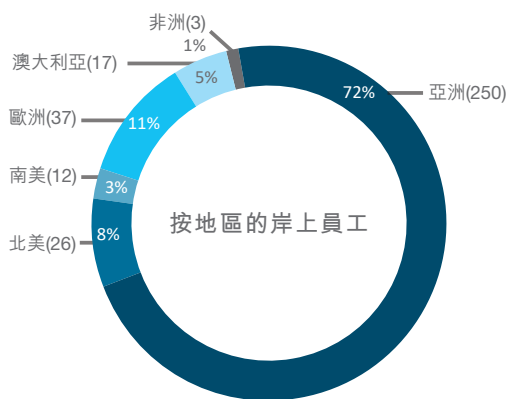
2019年為我們集團總部搬遷至距離香港中央商業區新處所的第二個整年。此辦公室提供更健康、更輕鬆、更實用及更令人愜意的工作環境，有助提高生產力及方便協作。



於2019年，我們翻新里約熱內盧辦公室，這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。



關鍵績效指標B1.1
僱用的勞動力

多樣性及平等機會

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。

於2019年，太平洋航運成為於香港採納香港平等機會委員會 (EOC)《種族多元共融約章》的首100間公司之一。採納約章的根本目的為旨在支持EOC促進種族平等及融入工作場所的使命。

31%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工作上帶來極大的滿足感。

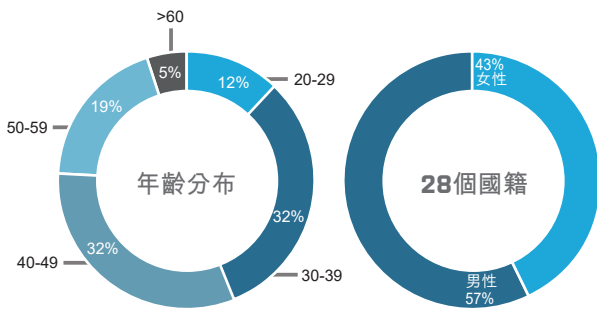
海員的高留任率反映集團能為他們在工作上帶來成就感。

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

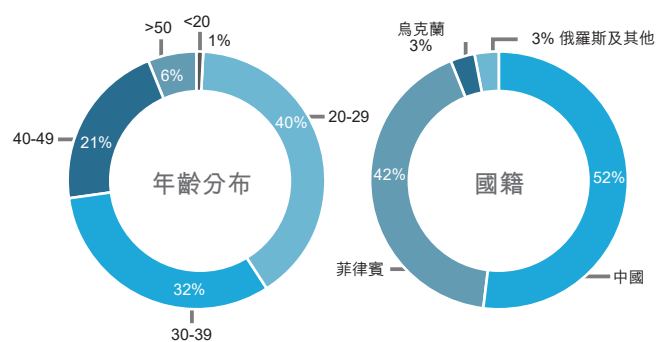
我們重申，我們長期致力為所有員工提供安全的工作環境，免受因任何理由造成的歧視和騷擾。我們對工作場所的性騷擾採取零容忍政策，並正視所有性騷擾指控且迅速及謹慎進行調查。



345名岸上員工



3,900名海員



90% 岸上員工留任率
(2018年：90%)

28% 參與股權長期獎勵計劃的
岸上員工比例 (2018年：25%)

31% 岸上員工於太平洋航運
工作超過十年

95% 員工留任率
(2018年：95%)

87% 整體船員留任率
(2018年：86%)



關鍵績效指標B1.2
僱員流動率

負責任的業務常規

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。

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／營運商的翹楚，及成為客戶間及持份者首選的合作夥伴。

我們的理念是透過不斷優化集團的業務模式、服務水平及營運表現，成為業界的模範對象。

我們為員工的行為表現提供業務守則作參考：

- 對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
- 履行承諾，不為短期利益放棄建立長遠的合作關係
- 提供專用、彈性、有效及可靠的服務，透過不斷改善為客戶提供便捷的營商方式
- 視每位太平洋航運員工為企業代表，並透過投入工作及團隊合作追求卓越及成功的表現
- 採取可持續的經營方法，提倡高水平的安全及環境管理意識
- 提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，並重視不同的意見及文化

反貪

我們有一套操守守則，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。

我們要求員工全面遵守工作所在地的反貪法律，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》）。

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。於2019年，我們為大部分岸上員工及船員輪流安排反貪研討會及訓練，形式為以網上自學形式及舉行內部講座為主。

0宗 涉貪行為案件

我們在2019年、於現在及過往從未涉及任何涉貪行為的訴訟案件。



層面B7(反貪)
一般披露



關鍵績效指標B7.1
涉貪行為訴訟案件的數目

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。



自2018年起，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。



MACN
Maritime Anti-Corruption Network

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，讓船員及岸上員工透過內聯網，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
防範措施及舉報守則

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。

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律。

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。

我們的客戶主要為我們相熟並有良好信譽的藍籌企業。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
海事法律的貿易常規**



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，並向符合我們企業社會責任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，以確保供應商符合我們的採購準則及達到履行企業社會責任的表現：

- 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：
 - 所有適用法律，包括全球反貪法律；
 - 相關的勞工常規；及
 - 與其業務及行業相關的所有環保法律及法規。

所有新供應商均須於開展採購程序前填妥該表格



層面B5 (供應鏈管理)
一般披露



KPI B5.3
識別供應鏈的環保及社會風險的慣例



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))



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
在選擇供應商時用以推廣環保產品及服務的慣例

於2019年，經我們採購部認可的供應商數目為620家，當中於2019年審核約250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2019年大幅增加，主要由於我們的自有船隊規模擴大、創紀錄的貨船入塢例行檢查及有數艘貨船需安裝壓倉水處理系統及硫淨化器。

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總需求的20%。在2019年，超過90%的燃料由14家大型燃料供應商提供，其餘的則向約35家處於較偏遠港口及規模較小的供應商以市價購買燃料。

於2019年，我們並不知悉有供應商有任何違規事件導致在商業道德、環保、人權及勞工慣例有任何嚴重的實際或潛在的負面影響或在這些方面有任何違規情況。

| 2019年主要供應商 (按地區劃分) | 燃料供應商 | 其他供應商 | 合計 |
|--------------------|-------|-------|-----|
| 香港 | 1 | 43 | 44 |
| 中國 | 1 | 130 | 131 |
| 亞洲 (不包括香港及中國) | 2 | 140 | 142 |
| 澳大利亞 | 0 | 21 | 21 |
| 歐洲 | 6 | 121 | 127 |
| 北美 | 2 | 74 | 76 |
| 南美 | 1 | 60 | 61 |
| 非洲 | 1 | 31 | 32 |
| | 14 | 620 | 634 |

SEHK
ESG

KPI 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、質量及企業社會責任管理最佳常規的管理人。本公司亦經常在該等領域以及企業管治及投資者關係等範圍所兌現的承諾及表現而獲得同業的認可。

在2019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：

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

香港海事處頒發

- 港口國監督檢查卓越表現獎

香港環境、社會及管治報告大獎

- 最佳環境、社會及管治報告 (中市值) 嘉許獎
- 卓越環境披露獎嘉許獎



其他近年觸目的獎項包括：

- 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 (過去十二年第十一度獲獎)
- BIMCO Awards 2014年度航運公司
- Lloyd's List Global Awards 2011及IBJ Awards 2012環保獎
- Lloyd's List Asia Awards 2011年度貨船經理獎及環保獎
- Lloyd's List Global Awards 2011年度海員獎 (朱乾淳船長)

www.pacificbasin.com

關於我們 > 獎項



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，此等在海上及岸上的排放物均受管制，並於國際、地區及地方的司法權區全面執行有關的規定。

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，是致力作為航運業內率先負起環保責任的公司。

我們實施海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

於海上及岸上執行較法例規定嚴格的環保措施

我們相信集腋成裘的道理和效果，因此我們提倡即使是環境效益相對較低的較小規模的環保措施，也應多加推行

- 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。
- 透過在低潮時購入新建貨船及二手貨船更新船隊，以最佳及高效設計和創新的技術，減少船隊的大氣及海洋排放。
- 同樣地，透過技術改進現時運行的貨船，減少大氣及海洋排放，並採取營運措施盡量減少貨船的燃料消耗及氣體排放。
- 對海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類似活動。
- 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

履行環境責任

誠如第12頁 概述，貨船航行需要消耗多種資源，同時亦會產生不利環境的排放物。因此，我們採取整全的方法減少業務對大氣、海洋及陸地的影響。我們在岸上及海上所使用的太平洋航運管理制度符合強制性的國際安全管理(ISM)規則，並獲得DNV GL Business Assurance認證一系列自願性標準，包括認證我們的環保管理系統ISO 14001：2015。此外，我們使用關鍵績效指標追蹤我們在環境管理制度的效能。

環境責任

我們力求將大氣排放、資源消耗及海洋排放對環境的影響減至最低

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



大氣排放及燃料效率

我們用於減少排放的主要措施及技術包括：

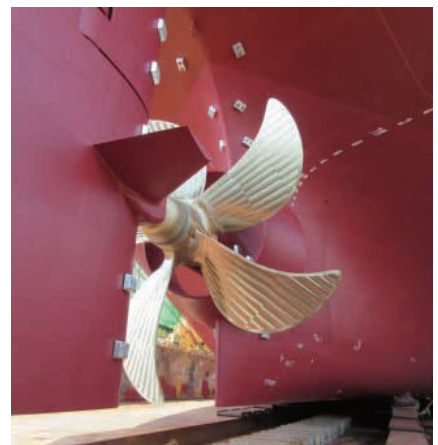
高燃料效益的營運措施

- 我們編制有效的船隊航程，並配合具燃料效益的航程計劃，縮短壓載航程 (>90%裝載與壓載)，從而節省燃料開銷及降低每噸海里的排放。
- 經提升的調適自動導航系統會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。
- 我們自訂的航速計劃(Right Speed Programme)以當時的貨船租金及燃料價格為基準，釐定最佳的航行速度。

- 在較大的船體面積使用防污油漆，即使在貨船滿載時仍能減低水流阻力及提高燃料效益。
- 密切監察航速及燃料消耗的狀況，使我們可優化船體管理。
- 持續更新船隊，引進具高燃料效益設計及機械的貨船，從而降低燃料消耗。

提升引擎效能

- 利用電腦輔助優化汽缸潤滑及機器檢查間距，減少燃料及潤滑油消耗。



改良船體及推進器的水力推進

- 安裝螺旋槳螺帽葉片來改良推進器的水力推進，從而提升燃料效益及減少排放量。



關鍵績效指標A1.5
減排措施



關鍵績效指標A2.3
能源效率措施



環保特點

-
- 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
 - 非槳艙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
 - 正確航速計劃以當時的貨運租金及燃油價格為基準釐定最佳的航行速度
 - 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轄區內營運(《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

2019年二氧化碳排放表現

透過我們的技術、有效的營運燃料措施及高負載利用率，以及大型現代化船隊的整體效率，讓我們成為業界內碳排放最低之一。

按適用於行業標準貨船的能源效能營運指標(EEOI)計算，我們的船隊於2019年的二氧化碳排放強度下降4%至每噸海里10.49克。有關強度下降主要由於兩項因素：

- (a) 我們根據現行市場貨船租金及燃料價格訂立的航速計劃(Right Speed Programme)，於2019年把貨船的平均速度輕微下調；及

- (b) 隨著我們為船隊添置八艘現代化貨船，令我們的平均貨船尺寸有所增加，從而使我們的二氧化碳排放強度稍有改善。

我們沿用多年前實行的技術及實務方案，以及投資於新燃料優化做法，致力減少燃料消耗及污染物排放，並藉著具高效益設計及切合我們業務需要的現代化貨船，減少對環境的影響。

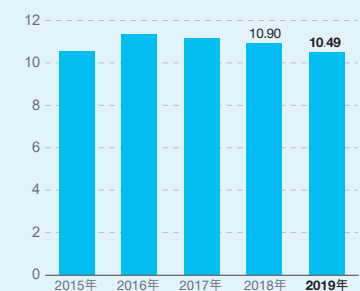
我們的目標是盡量提升每噸耗用能源的載貨量。

KPI

二氧化碳排放量 (EEOI指標)

10.49克
每噸海里的二氧化碳

↓ 4%



第10頁
氣候變化風險



減碳航運

Getting to Zero Coalition

於2018年，國際海事組織 (IMO) 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%，並於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末前實現零碳排放。

該等零碳排放目標已成為業界最大的長期技術挑戰，我們需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。有關工作將需要進行大量研發及通過學者、技術公司、引擎製造商、造船廠、能源及基礎建設公司、政府及政府相關組織之間的合作。我們希望以小靈便型及超靈便型船東的角度，就潛在解決方案的可行性提供意見。

因此，我們加入由全球海事論壇 (Global Maritime Forum)、海洋行動盟友 (Friends of Ocean Action) 及世界經濟論壇 (World Economic Forum) 聯合成立的「零排放聯盟」(Getting to Zero Coalition)。「零排放聯盟」由海事、能源、基礎建設及金融業界逾100個組織組成，致力探索如何於2030年前使商業上可行的深海零排放貨船投入營運—此為海運業的偉大目標。



海洋排放及廢物管理

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。
- 使用含殺菌劑的油漆，同時繼續留意更環保油漆的發展。

完善廢物管理

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38頁

其他環境績效指標

我們的排放量及廢物棄置之數據



SEHK ESG

關鍵績效指標A1.6

廢物處理及減低產生排放的措施

2019年海洋排放、污染及廢物管理績效

我們以實現零污染事故為目標。

我們的自有船隊於2019年逾41,000日的貨船營運日數中，並無發生任何海洋污染事故 (2018年：無違例的海洋污染事故)。此項《防止船舶污染國際公約》績效彰顯太平洋航運管理制度的效能及我們海員的高度專業水平。

KPI

環境污染事故

0宗
事故宗數

➡ 0宗



岸上環保工作

我們藉著改善各地區辦事處的可控制環境元素，以合理的方式減少對環境的影響。

定時於各辦事處發布指引及通訊，並推行以下政策及實務：

- 節約用電、食水及物資
- 回收辦公室廢料

在2017年，我們成功在香港辦事處停用塑膠垃圾袋，亦於其他地區的辦事處推行類似政策。在2018年，我們開始減少垃圾箱數量，以鼓勵進一步減少辦公室廢物。

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2018/2019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）的二氧化碳排放量為1,411公噸（2017/2018年度：1,234 經重列）。儘管我們今年累計減少了3%的用電量（範圍2排放），但由於海外商務旅行（範圍3排放）的增加，有關排放量整體上升了14%。



我們因工外遊的增多，主要是由於公幹飛行次數增加，當中包括貨船經理需要增加飛行前往登上我們愈趨龐大的自有貨船船隊，及參與較恆常為多的例行貨船入塢檢查及安裝壓倉水處理系統及硫淨化器。

由於我們提升至更高效的辦公室設備，從而進一步提高已使用兩年的辦公室的效能，此辦公室配備動作感應燈、較少燈光、更多自然光，以及更高效的空調，讓我們的用電量減少。

↓ 3% 香港總部的用電量
減少



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：

- 香港環境局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)。



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律及規例；
- 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，尤其是海員福利；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，當中大部分涉及海員及其他由員工自發的福利事務。



層面B8 (社區投資)
一般披露



關鍵績效指標B8.1
專注貢獻範疇



關鍵績效指標B8.2
貢獻的資源

海員社區

作為華籍海員最大的外國僱主之一及菲籍海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海員福利事務。

- 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海員及其家屬的福利的特別關注。海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海員福利的需要。
- 我們於2019年的慈善捐款及贊助逾85,000美元，當中包括向Sailors' Society及香港海員傳道會的捐款。

「全賴贊助商長期支持及解囊相助，我們方可持續向受助者施以援手。大眾繼續共襄盛舉以及業界對我們為海員謀福祉的需要所給予的認同是我們能夠持續提供免費福利服務的基礎。」



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。以下是我們在2019年收到的嘉許：



於2019年，我們的貨船曾停泊於 **768個** 港口
110個 國家



- 貴公司於泊岸之前已購買全新的繫泊纜，證明船主的謹慎！船長及大副表現卓越。在臨時更改的裝載計劃及額外的曳船所致的勞累情況下，船員表現亦非常出色。
- 貴公司的船員專業及非常合作。看到船長身穿整套安全裝備與船員一起於甲板上綁紮木材，很是驚喜。我們很少於木材貨船上看到這種的領導。
- 真誠感謝 貴公司及其船員讓我們PSC團隊進行寶貴的培訓。貴公司的船員積極回應並樂意滿足我們的要求。貨船的狀態及我們測試的所有項目狀況均十分傑出。
- 太平洋航運之貨船以其可靠性而聞名業內。船長，大副及船員均會考慮周詳，展示了專業、有組織及彬彬有禮的船員如何保持安全標準，創造太平洋航運價值共有的文化，從而轉成良好的工作習慣及成果。
- 貴公司專業的船員令您的18年船齡的貨船乾淨整潔，猶如一艘兩或三年船齡的貨船。
- 船長及大副對其貨船有全面的了解並精通複雜的原木裝載。船員訓練有素、總是愉快地面帶微笑並願意付出更多努力。



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企業社會責任相互配合，發揮相輔相成的作用。

於2019年，博物館共接待超過88,700名訪客，其中包括逾15,000名學生和社區團體，以及4,500名活動參加者。於2019年，博物館舉辦了優質的展覽及活動，其中包括公開講座、座談會、家庭活動及業界活動。

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海員、岸上主管及前度船長義務向在場市民講解博物館展品、海員故事及海員事業發展。

博物館的特別展覽包括世界級的古董圖表、地圖及敘述探險及早期貿易者的冒險的罕有書籍。

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。

- 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。現時有四名學生在我們的支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 — 我們於12月份舉辦了第8屆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 — 以及內地船運公司共派出了20支球隊參與此項日益受業界歡迎的體育項目。



■ 資助其他善舉：

- 我們是在香港舉行的WISTA (Women's International Shipping & Trading Association) Asia Pacific Regional Conference的金牌贊助商。
- 太平洋航運團隊參加「地球•敢「動」行城市定向比賽」，推廣步行對身體健康、社會及環境的益處。
- 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新型全球海事創業比賽，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。
- 我們的溫哥華同事參加了Sailors Society於溫哥華松雞山登山道舉行的Annual Peak Challenge，以紀念海員及表揚女性在航運業的價值。



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：

- International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo)
- 波羅的海國際船運公會 (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)



其他環境績效指標

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

| | 單位 | 2015年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 |
|--|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 一般 | | | | | | |
| 營運的自有船隊(平均) ¹ | # 艘 | 83 | 86 | 99 | 107 | 113 |
| 營運的租賃船隊(平均) ¹ | # 艘 | 124 | 127 | 143 | 115 | 116 |
| 運載貨物量 | 百萬噸 | 55 | 57 | 66 | 62 | 67 |
| 營業額 | 百萬美元 | 1,260 | 1,087 | 1,488 | 1,592 | 1,586 |
| 環境 | | | | | | |
| 海上排放 (自有船隊) | | | | | | |
| 能源效能營運指標(EEOI) 二氧化碳排放指數 ² KPI | 每噸海里的 二氧化碳排放量 | 10.54 | 11.36 | 11.14 | 10.90 | 10.49 |
| 自有船隊產生的二氧化碳排放量(範圍一) | 公噸 | 1,043,000 | 1,028,000 | 1,313,000 | 1,389,000 | 1,405,000 |
| 氟氯化碳(CFCs) | 千克/月 | 0.30 | 0.46 | 0.32 | 0.10 | 0.03 |
| 自有船隊消耗的燃料 | 公噸 | 334,000 | 329,000 | 420,500 | 445,100 | 448,500 |
| 重燃油 | 公噸 | 307,000 | 297,000 | 378,500 | 400,300 | 382,600 |
| 低硫燃油 | 公噸 | 不適用 | 不適用 | 不適用 | 不適用 | 13,800 |
| 低硫船用輕柴油 | 公噸 | 27,000 | 32,000 | 42,000 | 44,800 | 52,100 |
| 自有及租賃船隊合計消耗的燃料 | 公噸 | 818,900 | 882,600 | 1,007,300 | 868,000 | 855,600 |
| 重燃油 | 公噸 | 749,700 | 804,500 | 919,900 | 787,300 | 635,500 |
| 低硫燃油 | 公噸 | 不適用 | 不適用 | 不適用 | 不適用 | 122,300 |
| 低硫船用輕柴油 | 公噸 | 69,200 | 78,100 | 87,400 | 80,700 | 97,800 |
| 岸上排放 | | | | | | |
| 總部辦事處產生的二氧化碳排放量(範圍二) | 公噸 | 594 | 556 | 390 | 177 | 226 |
| 總部辦事處產生的二氧化碳排放量(範圍三) | 公噸 | 735 | 511 | 745 | 1009 | 1,185 |
| 總部辦事處產生二氧化碳總排放量 ³ | 公噸 | 1,329 | 1,067 | 1,135 | 1,186 | 1,411 |
| 自有船隊產能的廢物 | | | | | | |
| 陸上垃圾 | 立方米/月/艘 | 2.63 | 2.97 | 3.67 | 2.46 | 2.34 |
| 海上棄置的棄置食物 | 立方米/月/艘 | 0.48 | 0.47 | 0.46 | 0.49 | 0.46 |
| 海上棄置的貨物殘渣(對海洋環境無害) | 立方米/月/艘 | 0.7 | 0.47 | 0.84 | 1.03 | 1.20 |
| 海上排放的引擎機房污水 | 立方米/月/艘 | 8.44 | 6.80 | 6.19 | 3.60 | 3.68 |
| 焚化廢油 | 立方米/月/艘 | 2.14 | 2.23 | 2.12 | 1.98 | 1.66 |
| 《防止船舶污染國際公約》污染事故 KPI | #宗 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

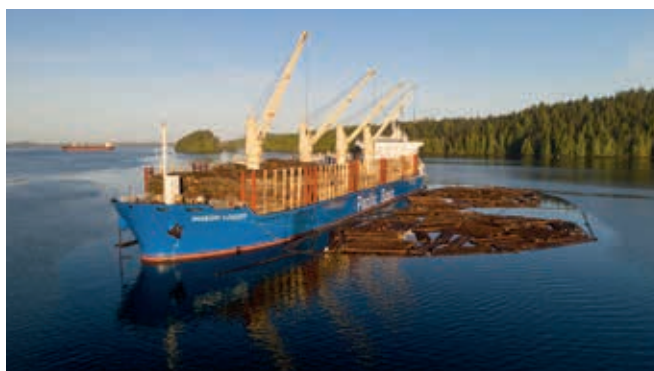
第31頁

第32頁

¹ 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。

² 自2013年起，我們的二氧化碳排放量數據按適用於行業標準貨船的能源效能營運指標(EEOI)計算。

³ 總部辦事處的消耗及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：2018年7月至2019年6月)。



關鍵績效指標A2.1
直接/間接能源消耗量

第12頁

我們的主要影響

我們貨船和辦公室活動的主要投放物及排放物



本報告所載有關我們的EEOI指標及安全關鍵績效指標數據，乃根據行業標準量度或計算，並經DNV GL Business Assurance進行ISO9001、ISO14001及OHSAS18001認證的年度審核



關鍵績效指標A1.2
溫室氣體總排放量

| | 單位 | 2015年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2019年 |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|----------------|
| 社會 | | | | | | |
| 工作環境 | | | | | | |
| 岸上員工 | #名 | 330 | 330 | 335 | 336 | 345 |
| 女性勞動力 | % | 45 | 42 | 44 | 43 | 43 |
| 岸上員工國籍分布 | #國籍 | 31 | 27 | 27 | 29 | 28 |
| 岸上員工年齡分布 | | | | | | |
| 20至29歲 | % | 14 | 15 | 15 | 14 | 12 |
| 30至39歲 | % | 35 | 34 | 36 | 35 | 32 |
| 40至49歲 | % | 28 | 27 | 27 | 29 | 32 |
| 50至59歲 | % | 18 | 18 | 17 | 17 | 19 |
| 60歲以上 | % | 5 | 6 | 5 | 5 | 5 |
| 岸上員工地區分布 | | | | | | |
| 亞洲 | % | 74 | 76 | 74 | 73 | 72 |
| 歐洲 | % | 10 | 9 | 10 | 10 | 11 |
| 北美 | % | 5 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| 澳大利亞 | % | 5 | 4 | 4 | 4 | 5 |
| 南美 | % | 5 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| 非洲 | % | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 海員 | | | | | | |
| 海員 | #名 | 3,000 | 3,000 | 3,400 | 3,800 | 3,900 |
| 海員年齡分布 | | | | | | |
| 20歲以下 | % | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 20至29歲 | % | 33 | 36 | 37 | 39 | 40 |
| 30至39歲 | % | 33 | 32 | 31 | 31 | 32 |
| 40至49歲 | % | 25 | 24 | 24 | 22 | 21 |
| 50歲以上 | % | 7 | 7 | 7 | 6 | 6 |
| 海員國籍分布 | | | | | | |
| 中國 | % | 52 | 54 | 56 | 57 | 52 |
| 菲律賓 | % | 44 | 42 | 40 | 39 | 42 |
| 烏克蘭 | % | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| 俄羅斯及其他 | % | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| 岸上員工留任率 | % | 80 | 80 | 87 | 90 | 90 |
| 股份獎勵計劃下的岸上員工 | % | 36 | 23 | 25 | 25 | 28 |
| 海員留任率 | | | | | | |
| 管理人員 | % | 90 | 92 | 94 | 95 | 95 |
| 整體 | % | 84 | 87 | 87 | 86 | 87 |
| 健康及安全 | | | | | | |
| 可紀錄事故頻率(TRCF) KPI | 每百萬工時#宗 | 1.60 | 1.32 | 1.46 | 1.37 | 1.56 |
| 因工傷事故損失工時頻率(LTIF) KPI | 每百萬工時#宗 | 0.95 | 0.94 | 0.82 | 0.82 | 0.71 |
| 船員死亡率 | #宗 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 ⁴ |
| 每次港口國監督執行(PSC)的檢查出現缺失 KPI | #宗 | 0.91 | 0.74 | 0.54 | 0.53 | 0.74 |
| PSC零缺失率 | % | 70 | 72 | 78 | 79 | 73 |
| 閃失事件報告 | #宗 | 539 | 783 | 672 | 548 | 587 |
| 航行意外事故 | #宗 | 0 | 0 | 3 | 2 | 2 ⁵ |
| 發展及培訓 | | | | | | |
| 岸上人員外部培訓 | %員工 | 55 | 48 | 47 | 46 | 45 |
| 海員/人員培訓講座 | #個 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 |
| 每名安全及培訓經理負責船隻數目 | #艘 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| 每艘船隻駐高級船員數目 | #名 | 2.4 | 2.0 | 1.5 | 1.6 | 1.5 |
| 供應鏈管理 | | | | | | |
| 已批核的供應商數目 | #家 | 340 | 350 | 395 | 460 | 620 |
| 燃料供應商數目 | #家 | 27 | 26 | 27 | 25 | 14 |
| 反貪 | | | | | | |
| 涉貪個案 | #宗 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 社區投資 | | | | | | |
| 贊助善款及捐款 | 千美元 | 71 | 55 | 58 | 84 | 85 |

第17頁

第17頁

第17頁

⁴ 兩名船員因非工作有關的疾病不幸身亡。

⁵ 我們於2019年發生了兩宗航行意外。在這兩宗事故中，我們的貨船與其他船隻發生碰撞時，均在領航員的帶領下靠近碼頭。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企業社會責任績效的關鍵層面，我們於2019年符合聯合交易所社會管治報告指引索引的披露規定^b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 |
|-------------------------|-------------------|------------------|
| A1 排放物 | | |
| 一般披露 | | 29 |
| 1.1 排放物種類及數據 | | 12-13 |
| 1.2 溫室氣體總排放量 | | 38-39 |
| 1.3 有害廢物排放量 | | 38-39 |
| 1.4 無害廢物排放量 | | 38-39 |
| 1.5 減排目標及就此已採取的措施 | | 30-31 |
| 1.6 廢物處理及減廢目標及就此已採取的措施 | | 32 |
| A2 資源使用 | | |
| 一般披露 | | 12-13 |
| 2.1 直接/間接能源消耗量 | | 38-39 |
| 2.2 用水量(總計) | 不適用, 因我們的業務無需採購水 | 不適用 ^a |
| 2.3 能源效率目標及就此已採取的措施 | | 30-31 |
| 2.4 採購用水問題及用水效率目標 | 不適用, 因我們的業務無需採購水 | 不適用 ^a |
| 2.5 合計包裝物料 | 不適用, 因我們的業務無需包裝物料 | 不適用 ^a |
| A3 環境和自然資源 | | |
| 一般披露 | | 8-9 |
| 3.1 活動的重大影響 | | 12-13 |
| A4 氣候轉變 | | |
| 一般披露 | | 10 |
| 4.1 與氣候有關的重大問題及已採取的管理措施 | | 10 |

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 |
|---------------------------|--------------------------|------------------|
| B1 僱傭 | | |
| 一般披露 | | 14 |
| 1.1 僱用的勞動力 | | 23 |
| 1.2 僱員流動率 | | 24 |
| B2 健康與安全 | | |
| 一般披露 | | 15 |
| 2.1 工傷數量及頻率 | | 17 |
| 2.2 工傷導致的損失 | | 17 |
| 2.3 採取的職業健康及安全措施 | | 16 |
| B3 發展與培訓 | | |
| 一般披露 | | 19 |
| 3.1 按工作類別的受訓僱員百分比 | | 21 |
| 3.2 每名僱員的平均受訓時數 | | 21 |
| B4 勞工標準 | | |
| 一般披露 | | 22 |
| 4.1 審視有關僱用員工的措施以避免童工/強迫勞動 | | 22 |
| 4.2 發現童工/強迫勞動時消除有關情況的措施 | | 22 |
| B5 供應鏈管理 | | |
| 一般披露 | | 27 |
| 5.1 按地區劃分的供應商數目 | | 28 |
| 5.2 聘用供應商的有關慣例 | | 27 |
| 5.3 識別供應鏈的環保及社會風險的慣例 | | 27 |
| 5.4 在選擇供應商時用以推廣環保產品及服務的慣例 | | 27 |
| B6 產品責任 | 不適用, 因我們的業務並無製造產品或進行有關貿易 | 不適用 ^a |
| B7 肅貪倡廉 | | |
| 一般披露 | | 25 |
| 7.1 涉貪行為訴訟案件的數目 | | 25 |
| 7.2 預防措施及舉報程序 | | 26 |
| 7.3 提供的肅貪倡廉培訓 | | 25 |
| B8 社區投資 | | |
| 一般披露 | | 34 |
| 8.1 專注貢獻範疇 | | 34-37 |
| 8.2 投入的資源 | | 34-37 |

備註:

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

意見

感謝閣下細閱2019年太平洋航運企業社會責任報告。我們邀請您為這份企業社會責任報告的內容提供意見，有助我們在未來制訂更完善的企業社會責任策略，及提高我們在這方面的表現及匯報方法。

如有任何意見，請以下列方式向我們的企業傳訊團隊反映：

電郵：comms@pacificbasin.com

電話：+852 2233 7000

持份者意見調查

1. 以下哪項最能反映閣下與太平洋航運的關係？

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

2. 閣下如何評價報告內容的質量及資訊披露水平／透明度？(5 = 優, 1 = 劣)

- 5 4 3 2 1

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

| | | | | | |
|---------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 內容適合持份者 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 內容平衡 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 內容清晰 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 可比性 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 重要／相關性 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 內容完整 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 可持續發展內容 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 內容準確 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 透明度 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 結構 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 設計及排版 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |

4. 閣下希望在未來的企業社會責任報告中能獲得更多哪方面或在現有範圍未有詳盡補充的資訊？

5. 請與我們分享閣下對太平洋航運企業社會責任報告的任何其他意見或要求：

6. 請評價以下有關可持續發展議題對閣下作為太平洋航運的持份者來說的重要程度。

5 = 極重要

4 = 重要

3 = 中等

2 = 較不重要

1 = 不重要

| | | | | | |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 健康、安全及意外避免措施 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 反盜 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 員工投入度與勞資關係 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 勞動標準及工作環境 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 多元性與平等機會 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 高度監管行業的合規性 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 發展與培訓 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 負責任的業務常規 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 負責任採購 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 反貪及舉報政策 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 反共謀行為 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 制裁 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 能源效益 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 海洋污染 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 碳排放 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 氮氧化物、硫氧化物排放 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 對環境造成的其他影響 (如壓倉水、其他海洋排放、 陸地排放及廢物管理) | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 岸上環保措施 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 海員社區 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 本地及相關社區 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 管理及管治常規 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |
| 業界與立法團體參與 | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 1 |

7. 閣下認為哪些可持續發展的議題未被太平洋航運涵蓋，並請以1-5的等級評價這些議題對您的重要性。

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



共邁遠途



2019年報



2019年
企業社會責任報告



請登入網址瀏覽2019年兩份報告
www.pacificbasin.com/ar2019



歡迎使用網上意見表格向我們提出建議

2019網上年報





Pacific Basin

太平洋航運集團有限公司*
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



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