

可持續發展摘要

太平洋航運的可持續發展策略活用了我們「做對的事，把事做對」的文化，並將之套入一個既務實又雄心勃勃的框架中，以顧及環境、員工、持份者及我們的業務基本原則等各方面因素。

我們的目標是在嚴格監管的行業現實，與雄心壯志的遠大理想之間取得平衡，使我們不但符合法規，而且勇敢先行。

我們深信採取許多負責任的行動 — 以實現我們對可持續發展的承諾 — 使我們擁有更強大的競爭力，並提升我們的財務表現、聲譽以及旗下業務的未來價值。

我們的宗旨

以安全及符合可持續發展的方式，利用貨船運送對社會至關重要的乾散貨商品

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

➡ 第0頁 我們的業務方針

共邁遠途

我們的可持續發展框架

我們太平洋航運看待可持續發展及相關策略的方式正在演變。我們的可持續發展舉措及匯報是依循四個可持續發展支柱下的策略目標。

環境責任

在業務持續增長的同時，我們致力推動船隊減碳、廢物管理及資源使用，及盡量減少對生物多樣性造成的影響

對員工的責任

確保工作環境體面、合乎衛生及安全條件，培育出具高能力及高包容性的組織，同時建立一支獲充足支持及優秀能幹的員工隊伍

負責任的業務基礎

改進及加強管理和管治常規 — 包括盡職審查、財務及風險管理、誠信及透明度 — 以保障企業抗禦力及保持持份者的信任及信心

負責任的價值創造

服務、幫助並與客戶、供應商、船員社區及其他持份者通力合作，為構建負責任及抗禦力強的供應鏈及太平洋航運社區提供支持



對環境負責

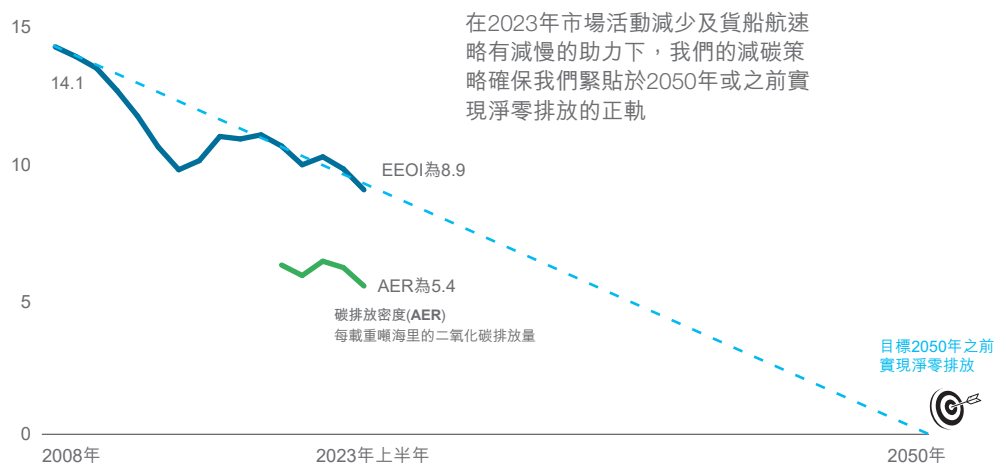
目標：作為一間領先的乾散貨船船東及營運商，太平洋航運力求進一步擴大船隊規模，優化我們的表現，提供靈活可靠的服務，同時努力避免對環境造成影響。我們的責任是實現船隊減碳，管理廢物、海洋排放及資源消耗，確保我們的貨船能被適當地回收及再利用，並在持續發展業務的同時盡量減少對生物多樣性造成的影響。

於2050年之前邁向淨零排放

KPI

碳排放密度 (EEOI)

每噸海里的二氧化碳排放量



國際海事組織採用更雄心勃勃的溫室氣體策略——於2050年或之前實現淨零排放

於2023年7月，國際海事組織採納經修訂的溫室氣體策略，此策略較以往更為雄心勃勃，其目標是要國際航運於2050年前後實現淨零排放，並設有指示性中期減碳目標。因此，國際海事組織的目標現在與太平洋航運自身於2021年承諾實現的2050年淨零排放目標更加一致。

為支持向零排放燃料的必要過渡，國際海事組織將制定一套中期措施，包括溫室氣體船用燃料標準及海運溫室氣體排放定價機制等技術及經濟措施。我們預期這些措施將於2025年底確立，最早將於2027年生效。同時，國際海事組織的經修訂溫室氣體策略將導致CII及EEXI法規自2027年起更加嚴格，有關CII/EEXI的修訂最遲將於2026年完成。我們將密切關注CII及EEXI的變化，並就國際海事組織引入的中期溫室氣體減排措施做好準備。

為一系列新減碳法規做足充分準備

- 國際海事組織**2023**年降低碳排放密度法規 — 國際海事組織的EEXI及CII法規已於1月生效，通過提前分析及準備，我們現有的常規燃料貨船船隊已準備好透過技術提升、營運措施及定期更新船隊計劃，特別是考慮到國際海事組織的新修訂溫室氣體策略（見下文），於可見將來遵守有關法規並繼續營運
 - 歐盟排放交易體系 — 有關船運業納入歐盟排放交易體系(EU ETS)的計劃將於2024年1月起生效。我們一直密切注視此項計劃的沿革進程，並已充分作好準備
- 我們亦正關注以下減碳法規，並正為進一步的減碳作準備：
- 歐盟海運燃料指令 — 此指令旨在推動進出歐盟範圍的海運轉用可再生及低碳燃料，自2025年起生效
 - 歐盟經修訂能源稅指令 — 此指令旨在結束於歐盟境內購買的傳統船用燃料的稅項豁免，同時鼓勵使用替代燃料
 - 美國《清潔航運法案》及《國際海洋污染問責法案》— 建議推行的一套減少海運燃料碳密度的一攬子規則（要求於2040年或之前實現淨零排放）及岸電要求，以及一項溫室氣體徵費，其適用於美國境內及進出美國的航運，建議自2027年起生效

合作開發我們的第一代零排放貨船

在與領先的日本造船集團Nihon Shipyard Co. 及大型貿易商行三井物產的合作中，我們於2022年10月認定綠色甲醇是目前規劃我們第一代零排放貨船的最佳燃料，而我們目前正就我們預期將成為我們首艘能夠使用甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船，開發高效的設計。我們應該能夠較原定目標2030年提前訂約交付第一代零排放貨船，而我們相信，我們所立的榜樣將有助於加快我們所處的乾散貨船行業過渡至零排放貨船。

i 澄清淨零排放：一些新的燃料，如甲醇，含有碳，因此在燃燒時會排放二氧化碳。然而，如果使用可再生能源和捕獲的碳生產這些燃料，則（從「油井到尾流」或「整個生命週期」角度）燃燒這些燃料產生的排放就成為「淨零」排放，並可以被認證為可持續或綠色。



對我們的員工負責

目標：太平洋航運致力發展一支多元化、高效及積極進取的團隊。我們不論在海上還是岸上，均繼續堅持最高水平的健康及安全標準，並為員工提供培訓，使他們能夠應對不斷變化的業務挑戰，同時亦照顧他們及彼此的整體健康。我們希望鼓勵及支援每個人各自為我們的業務作出獨特的貢獻，並消除包容性及機會平等的障礙。

近年，我們進一步提升對心理健康的重點關注：

- 加強培訓策略並定期檢討各項安全及健康計劃
- 復辦面對面的高級船員互動培訓課程
- 將網上培訓擴展至專業船員的休假及在職培訓
- 委託兩間遙距醫療服務提供者3Cube及Sea Bird Medicare支援船員的身心健康
- 於船員上船前對他們進行額外心理篩選測試
- 提升衛星數據計劃，讓船員能夠享受更佳及無間斷的互聯網服務
- 推行PB Families Programme（太平洋航運家庭計劃），並每季為菲律賓船員家庭舉行活動



可記錄事故頻率

0.87 ↑ 50%

每百萬工時工傷宗數

於2023年上半年，我們的船員於超過10,300,000個工時中錄得9宗可記錄工傷事故（包括5宗損失工時工傷事故），其中包括輕微摔傷、灼傷及手指受傷。我們對每宗事故及險情進行徹底審查，分析根本原因，以制定及實施有效的預防措施。

外部的檢查缺陷率

0.53 ↓ 43%

每次港口國監督檢查缺陷數

我們錄得較低的港口國監督檢查缺陷數，部分原因是貨船管理人恆常上船巡查以及貨船環境獲得相應改善。

騷擾個案

1

騷擾事故宗數

我們絕不容忍騷擾行為。經過我們對期內接獲的1宗船上事故進行調查後，肇事者已被解僱，而我們亦加強了對整個船隊的防止騷擾培訓。



負責任地創造價值

目標：太平洋航運致力與我們的客戶、供應商、投資者、金融服務提供者、監管機構、本地社區及其他網絡建立長期關係，而非短期利益。依託我們在乾散貨運業的規模及影響力，我們尋求通過與持份者共同努力，邁向一個負責任、合乎道德、包容及靈活的全球市場。



與客戶合作，共建更安全的乾散貨運供應鏈

自2023年3月以來，我們一直與我們志同道合的貨運客戶力拓集團(Rio Tinto)合作，成為其指定船東及營運商標準倡議的一份子，力求提高乾散貨運業的安全及船員福祉。我們的參與符合我們的承諾——保障工作環境的衛生、健康及安全，以及服務我們的持份者並與之合作。



贊助香港海事博物館的社區開放日

為慶祝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香港海事博物館並派出集團的見習船員及高級船員、以及岸上主管及前任船長擔任義工，向博物館遊客傳授定向技巧及繩結，並講解博物館展品、船員故事及船員事業發展。有破紀錄4,300名訪客參與活動。



負責任的業務基本原則

目標：我們的目標是改進及加強管理和管治常規，以實現高水平的風險管理、匯報、透明度及企業管理和贏得持份者信心。我們將以負責任的態度，秉持以持份者利益作為我們對可持續發展及良好企業管治的承諾的依歸。

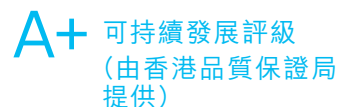
為了保持抗禦力及業務連續性，我們通過評估及管理自氣候風險、全球疫情及網絡保安等所產生的干擾，以加強保障業務的未來發展。

我們的風險管理委員會（「風險管理委員會」）及可持續發展管理委員會（「可持續發展管理委員會」）向董事會層面的審核委員會匯報，以確保有強而有力的管治、可持續發展及董事會參與。

根據明晟(MSCI)、機構股東服務公司(ISS)、Sustainalytics、路孚特(Refinitiv)、標普全球及彭博所發佈的環境、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2023年，太平洋航運獲MSCI ESG評級評定為BBB級



我們獲香港品質保證局代表恒生指數有限公司授予A+級可持續發展評級



太平洋航運於其首個EcoVadis 評估中榮獲EcoVadis銅獎 (在遠洋海運公司宗排名前37%)



我們是海事反腐敗網絡 (Maritime Anti-Corruption Network)的活躍成員



太平洋航運在本年度被納入韋伯研究及顧問公司的年度ESG排名，據報在64家上市航運公司中排名第5