



以客為本 行穩致遠



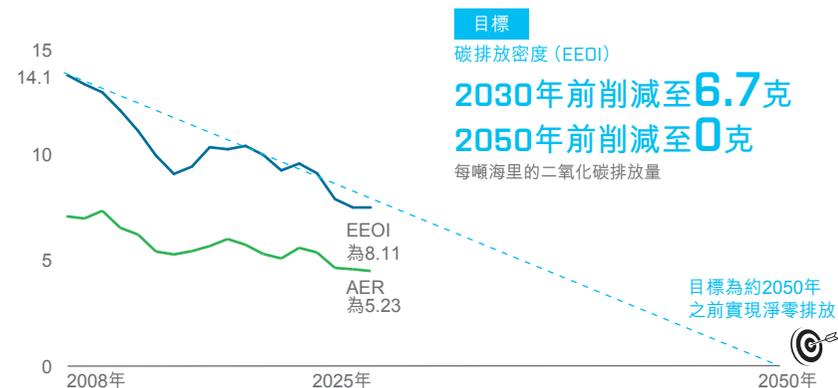
2025年環境、社會及管治數據

營業額 (百萬美元)	2,081
淨溢利 (百萬美元)	58
運載貨物量 (百萬噸)	79.8
已完成的工作 (噸海里) (百萬噸海里)	420,000
所耗燃料 (千噸)	1,020
貨船營運產生的 船隊溫室氣體排放量 (千噸二氧化碳當量)	3,253
污染事故 (防止船舶污染國際公約違規行為)	1
船員工時 (百萬工時)	19.2
嚴重航行意外事故	0
損失工時的工傷事故 (每百萬工時0.57宗工傷事故)	11
船員留任率	94%
員工國籍 (岸上員工及船員)	41
我們的董事會女性佔比	36%
岸上員工女性佔比	45%
女性船員	70



我們的可持續發展政策及措施的總體目標是在日益複雜的國際商業環境中推動本公司的韌勁及長期財務表現

我們繼續減少船隊的碳排放密度，並與國際海事組織的目標及法規一致



訓練有素的船隊更新策略：兼顧增長與能效

擴展我們專有的數字優化工具，以提升營運及燃油效率



加強領導班子架構
共同負責制定策略及優先事項，調整共同目標，推動執行工作

加強安全、保安、健康及福祉培訓計劃



榮獲ESG國際航運大獎ESG領袖獎 類別金獎

AA- 可持續發展評級
(由香港品質保證局提供)



感謝來自我們自有船隊及辦事處的幾位太平洋航運同事，他們為本報告提供幾乎所有照片

目錄

2025年環境、社會及管治摘要和策略



2025年環境、社會及管治摘要和策略

- 2 有關太平洋航運
- 4 行政總裁可持續發展回顧
- 8 我們「做對的事，把事做對」的文化
- 9 4個可持續發展支柱
- 10 重要性評估
- 11 我們的可持續發展重點
- 12 實現環境、社會及管治目標
- 13 我們的環境、社會及管治評級

環境責任



環境責任

- 15 環境責任
- 16 減碳挑戰與監管的角色
- 17 溫室氣體監管勢頭
- 18 我們的減碳策略
- 19 於2050年之前邁向淨零排放
- 20 主要減碳措施
- 26 保護海洋生物多樣性
- 28 岸上環保工作

對員工的責任



對員工的責任

- 31 對員工的責任
- 32 內部船隊管理
- 34 安全、保安、健康及福祉
- 42 培訓及發展
- 46 勞工標準及工作環境
- 48 多元化、平等及包容

負責任的業務基礎



負責任的業務基礎

- 51 負責任的業務基礎
- 52 可持續發展管治
- 54 負責任的營運方式
- 58 氣候變化抗禦力
- 66 負責任供應鏈

負責任的價值創造



負責任的價值創造

- 70 負責任的價值創造
- 71 我們如何創造價值
- 72 實現卓越表現的平台
- 73 三角點貿易
- 74 持份者參與
- 75 服務客戶
- 76 服務社區

表現數據及認證



表現數據及認證

- 83 表現數據摘要
- 88 獨立核實聲明
- 89 香港聯交所環境、社會及管治報告守則索引
- 92 國際永續準則理事會國際財務報告準則第S2號氣候相關披露索引
- 98 GRI內容索引表
- 100 國際財務報告準則行業指引索引
- 101 聯合國全球契約內容索引
- 102 有關我們的可持續發展報告

導覽符號解釋

 連結至本集團可持續發展報告內的相關詳情

 連結至本集團2025年年報的相關詳情

 連結至我們的網站www.pacificbasin.com的相關詳情

 高水平關鍵績效指標 (關鍵績效指標)

此中文版可持續發展報告為英文版本譯本，如中、英文兩個版本有任何抵觸或不相符之處，應以英文版本為準。

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

我們是乾散貨船船東及營運商。我們的航運業務本着以客為先的宗旨，以現貨及長期貨運合約，為逾 600 名工業客戶及乾散貨商品貿易商及生產商提供優質、可靠及具競爭力的貨運服務。太平洋航運於香港上市，於全球營運一支在世界各地進行貨運的龐大船隊

 公司歷史



我們的宗旨

以安全及可持續的方式從海上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71頁 我們如何創造價值

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
- 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
- 肩負安全、福祉及環境責任
- 提倡友愛、充滿愉快氣氛、公平及互相尊重的工作環境
- 重視多樣性、平等和擇優機會
- 通過專注、團隊精神和持續改進成就卓越
- 提倡合作精神，解決難題

共邁遠途

 第8頁 我們「做對的事，把事做對」的文化

 第13頁 環境、社會及管治獎項



以客為先

 超過 600 名客戶 — 工業客戶、乾散貨商品貿易商及生產商



運送穀物及農產品、木材及林業產品、鋼材及廢五金、水泥、肥料、金屬精礦及其他必需物料



單次現貨及較長期的多次貨運合約



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

255艘 (平均)

277艘 (2024年)

自有船隊

小靈便型及超靈便型乾散貨船

108艘 (平均)

111艘 (2024年)

完成的航程

航程

2,040+次

2,280+次(2024年)

貨運量

噸

79.8百萬

90.2百萬 (2024年)

曾停泊的港口

港口及國家

448個/60個

882個/100個 (2024年)

已航行

海里

13.2百萬

14.9百萬 (2024年)

環球網絡

辦事處

14個

14個 (2024年)

岸上員工

僱員

412名

403名 (2024年)

太平洋航運船員

船員

4,300

名在自有貨船
4,600名 (2024年)

貨運客戶

公司

600+間

600+間 (2024年)

封面內頁 環境、
社會及管治數據



我們的船隊

IFRS TR-MT-000.A

IFRS TR-MT-000.B

乾散貨船分部



小靈便型

25,000-44,999載重噸



超靈便型

45,000-70,000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

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、高裝載率及按期租合約對等基準的收入表現更為卓越，以及更具碳效能

我們的貨船約**90%**的時間載有貨物

AR 年報

第5頁 我們的業界

85%

非化石燃料貨物

90%

裝載率

財務摘要

營業額

美元

21.0億

26.0億 (2024年)

稅息折舊及攤銷前溢利

美元

263百萬

333百萬 (2024年)

淨溢利

美元

58百萬

132百萬 (2024年)

股本回報

%

3%

7% (2024年)

已承諾可動用流動資金

美元

756百萬

548百萬 (2024年)

AR 年報

第3頁 財務摘要

行政總裁可持續發展回顧



Martin Fruergaard

行政總裁

我們優異的環境、社會及管治表現，彰顯了我們獨特平台的實力和擴展能力，同時體現了我們嚴格執行策略，以持續減輕我們對環境的影響、保障船員的健康和安全，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，共同為我們帶來長久的競爭優勢，使我們對可持續發展的未來充滿信心。

追求適合環球企業的可持續發展

由於受地緣政治局勢動盪、監管環境突發狀況以及整體貨運市場較去年疲弱的影響，2025年全球航運業充滿挑戰。儘管身處逆境，太平洋航運仍能靈活從容應對，踐行以下承諾：維護企業競爭力，創造股東價值，以及為環境、員工及其他持份者「做對的事，把事做對」。

AR 年報
第16頁 行政總裁報告

儘管受市場疲弱影響，財務業績有所下滑，但仍保持良好水平。我們保持強勁的財務狀況，並在戰略重點領域取得穩步進展。我們的環境、社會及管治表現體現了我們嚴格執行減少排放、保障船員福祉及堅守穩健管治的措施。憑藉我們的員工、文化、資產、策略及財務實力，我們持續具備充足能力實現可持續增長，而這亦是2026年及以後的重中之重。

我們的業務表現、成為客戶可信賴的首選夥伴的願景，以及「做對的事，把事做對」的文化是我們可持續發展方針的基石。重點領域，包括船員安保及安全、遵守不斷變化的能源效益及排放法規、具有包容性及支援性的團隊、管治和風險管理等其他重要的環境、社會及管治議題，已融入我們的日常決策過程。

太平洋航運所獲得的外部認可再次印證我們的努力、表現及優勢，使太平洋航運在全球高度競爭的市場中繼續脫穎而出。2025年，我們的環境、社會及管治評級大部分得以提升，其中EcoVadis評級更是位列前8%，其他環境、社會及管治評級亦躋身全球行業領袖行列。

我們在可持續發展、環境保護、社會影響、管治、安全及港口國管控表現等多個領域再次斬獲多項大獎。值得一提的是，

我們榮獲ESG國際航運大獎ESG領袖獎類別金獎，及IBJ獎項中年度乾散貨船營運商大獎。

➡➡ 第13頁 我們的環境、社會及管治評級及獎項

卓越的環境、社會及管治始終是我們孜孜不倦的追求，我們以務實的態度和「做對的事，把事做對」的文化為指引，不斷挑戰自我，完善自我。

對員工的責任

我們海上及岸上的員工乃我們取得成功之基石，因此我們致力培養互助、有充足支持、多元化、能力卓越、愛崗敬業及高績效的團隊。我們堅持高標準的安全及福祉，同時為員工培訓技能，助其在不斷發展的行業中錄得出色表現。

我們仍然將員工的安保、安全、福祉及參與放在首位。

安全風險(包括毒品走私、武裝活動及海盜)仍需提高警惕。為貫徹對安全及保安的更高承諾，我們於2025年初成立了專門的保安團隊，以加強對全球貨船及人員的監察、應變能力及實時支援。此項投資的效益已於年內立竿見影。

➡➡ 第35頁 保障我們的貨船及船員

於2025年，我們的船隊在超過19,200,000工時中錄得11宗損失工時工傷事故。這換算為損失工時工傷事故頻率為0.57，不僅遠低於行業標準，亦是我們歷年來最佳的表現之一。儘管如此，我們仍致力實現全船隊「零傷害」的目標。我們的航運安全、培訓及船員管理團隊將繼續與船員緊密合作，進一步加強現有的安全文化及船上風險意識，務求精益求精。

海上連接及心理健康仍是重點關注領域：低地球軌道(LEO)服務現已為全船隊提供高速無限制數據網絡；我們的海上健康意識計劃及更新手冊有助提升心理抗壓能力；船長接受跨文化領導力培訓；船務團隊接受識別早期困擾跡象的培訓；全體船員在入職前均接受心理篩查。我們的船員福祉計劃旨在增強船員的心理素質及和諧氛圍，並重申我們為每一位員工打造安全、包容且充滿關懷的工作環境的承諾。

第42頁 培訓及發展

我們的岸上員工來自38個國家，性別分佈整體上相對平均，然而，由於有意從事航運業職位的候選人結構的因素，高級職位及部分部門的多元化程度仍顯不足，不過我們正致力利用我們的僱主品牌優勢，吸引多元化人才，打造高效能團隊。目前，董事會中女性佔比達36%，而董事涵蓋七國國籍，並具備多元化的專業背景。



在海上，我們的貨船數量逐步增加，船上的船員擁有不同國籍和性別，我們致力確保能持續保持船員多元化，同時符合企業最佳利益。

員工參與仍然活躍，這已由穩定留任率、協作績效以及於2025年進行的獨立參與度研究中的高分數(海上船員整體參與度達86%，岸上員工整體參與度達79%)所證實。詳盡的調研結果為我們進一步提升在太平洋航運的職業體驗提供寶貴見解。

第48頁 多元化、平等及包容

效率、優化及減碳

我們長期推行的燃油及能源效率提升計劃於2025年繼續實施，更多貨船採用超低摩擦船體防污塗料及重塑推進器，並裝配流體調節喉管及葉片、轉速優化電腦以及更節能的噴嘴及水泵。

第21頁 碳效能營運措施

我們的平台乃經市場驗證，可利用規模效益及其他多種價值增長因素，實現船隊最高僱用率，進而超越按期租合約對等基準的收入水平，同時降低我們營運活動的燃油消耗及碳排放密度。

我們過去數年在數碼化與優化方面的投資，已從初期的數項試點及早期應用項目，於2025年發展成為成熟的數碼優化功能，並已在全線船隊中大規模應用。在一個普遍被認為難以進一步優化的行業中，我們正將先進技術融入日常

營運，加上我們專有的「數位學生」技術，提升了數據的可獲得性及準確性，增強了洞察力及決策質素，並進而為效率、航程經濟效益、營運可靠度及可持續發展帶來顯著提升。

其後，我們將以AI驅動的船體污垢預測功能升級數位學生技術，並引入船隊表現數碼可視化，以實時觀察合規、維護及效率。我們亦正在開發將氣象數據整合至商業優化算法的數碼航線系統。

我們的燃油團隊正轉型為可持續能源解決方案團隊，我們不再將燃油僅視為成本的核心，而是將其當作提升競爭力、效率及排放績效的策略性推動因素。可持續能源解決方案團隊將優先獲取常規燃料及綠色燃料，並與我們的優化工作緊密配合，以充分發揮每次航運的全部價值。

第22頁 為日益增加的減碳法規做足準備

於2025年，我們91%的自有貨船達到A級至C級碳排放密度指標評級，其餘貨船評級較低(但仍符合規定)，主要是由於長期滯留在港口。我們自有船隊的EEOI 碳排放密度較2008年基準年低43%，預計到2030年將減少一半，最終到2050年實現淨零排放。

第19頁 我們的碳排放密度指標評級

我們於2025年再次完成對減碳策略的檢討，以使我們的抱負及目標與不斷變化的全球期望保持一致。

減碳法規再添不確定性

於2025年4月，國際海事組織提出淨零框架，設定溫室氣體定價及燃料密度指標，推動航運業轉向使用綠色燃料。然而，成員國間的政治分歧導致2025年10月達成協定，將淨零框架的採納決議推遲一年。我們預料相關談判將曠日持久，目前採用淨零框架的時程及最終形式仍不明朗。

雖然我們預計淨零框架型全球機制最終將被採納，且我們仍繼續致力在行業減碳進程中發揮領導作用，但我們認為，在新的監管法規提供更明確的支持之前，減少對較昂貴雙燃料貨船的投資，在財務上屬審慎之舉並符合股東最佳利益。

第17頁 溫室氣體監管勢頭

同時，我們繼續投資於節能及節油技術和措施，並為優先取得替代燃料做足準備，以應對未來日益嚴格的新溫室氣體減排法規。於2025年6月，我們與香港中華煤氣有限公司簽署諒解備忘錄，以加強對綠色甲醇船用燃料的獲取。此舉乃為雙燃料貨船未來符合全球及地區溫室氣體燃料排放密度標準的準備工作中重要的一步。

第24頁 拓展我們獲得綠色燃料的機會

我們的積極策略能夠協助我們從容應對監管法規的不確定性，並把握綠色航運轉型的機遇。

負責任的合夥關係及價值創造

在太平洋航運創造長期價值，亦取決於貫穿我們價值鏈的堅實可靠、負責任的合夥關係。透過與持份者群體密切合作，我們致力保障乾散貨供應鏈富有韌性及可持續發展，同時提供可靠、優質的服務。協作與創新是我們以下方針的關鍵一環：保障營運過程的安全、誠信及透明，對我們所倚賴的重要社區中最值得幫助的公益事業提供支持，以及採取切實舉措降低能源需求並減低環境影響。

具體而言，這包括集體行動倡議，如參與海事反貪網絡(Maritime Anti-Corruption Network)組織及

TRACE的工作，持續支持船員社區，投資教育、實習及早期職業發展，並積極與政府、行業機構及其他組織合作，這亦包括與財務夥伴的合作，如我們在2025年7月新取得一筆2.5億美元可持續發展相關的循環信貸融資。該融資將資本獲取與我們的環境、社會及管治表現掛鉤，進一步增強了持份者對我們長期策略的信心。

該等合作不僅有助於鞏固我們的業務及聲譽，亦能讓我們積極回饋社會、應對行業主要挑戰、推動航運事業發展，同時促進全球海運貿易的長期可持續發展及抗跌能力。

←→ 第71頁 我們如何創造價值

負責任的業務基礎

完善的企業管治、道德管理及嚴謹決策是我們「做對的事，把事做對」的文化的基礎，我們亦致力達至最高水平的風險管理、透明度、匯報及企業管理。該等基礎對保持持份者信心以及保障我們業務的長期韌性及價值至關重要。

有效管治是我們業務營運所有部分的基礎，並提供清晰一致及可信度高的決策，尤其是在日益複雜及動盪的全球環境中。董事會憑藉高度獨立性及多元化的國際經驗、技能及多元視角，能夠實施強有力的監督、提出建設性挑戰及作出明智判斷，以支持本公司長期策略。我們的

11位董事會成員來自八個國家，其中約三分之二為獨立非執行董事。

我們持續強化績效管理方針，確保執行嚴格，促進全組織協作，並在集團層面創造價值。於2025年，我們引入與績效掛鉤的浮動薪酬制度以優化薪酬框架，該制度旨在使管理層獎勵措施與策略實施、長期利益及可持續發展目標更緊密一致。為體現可持續價值創造與財務表現的重要性，環境、社會及管治指標(包括減排及安全績效)現已被納入高級人員績效考核內，藉此加強責任機制，並與股東期望保持長期一致。



在可持續發展管理委員會的支持下，管理層及專門的可持續發展團隊負責協調和改進我們的可持續發展業務方針，確保遵守不斷變化的環境、社會及管治及監管要求，將經周詳考慮及更為一致的可持續發展思維融入我們的策略及日常業務。該等措施可強化責任機制，提升風險意識及資本管理規範，並讓我們堅信太平洋航運具備足夠能力，為股東及其他持份者帶來穩健業績及可持續的長期價值。

我們構建企業架構、管治及定位採用上述嚴謹的方針，以使其在面臨不斷變化的地緣政治及保護主義風險時仍能保持穩健、合規及全球可

及性。根據我們的第三季度交易更新報告，我們已採取積極措施，以減輕美國新特許港口費對中國籍貨船的影響，及中國對美籍貨船徵收的反向港口費。我們擴大大新加坡業務架構，使約半數自有船隊歸屬新加坡籍並懸掛其國旗。此外，我們將最終策略領導權及商業決策權移交新加坡，而日常管理仍由全球各辦事處負責，並對董事會組成作出調整。該等措施有助保護我們的業務，並確保太平洋航運能繼續以具競爭力的價格自由無阻地進出及通過包括中國及美國內的所有安全港口，為全球客戶提供服務。

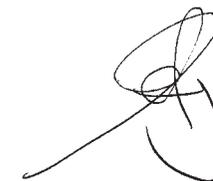
展望2026年，我們已確立以增長、效率及成本優化為核心的明確策略重點。具體舉措包括：尋求規範更新及擴大船隊的機遇；透過生產力優化措施保持成本競爭力；發揮燃料及能源轉型的更大價值；運用先進技術深化航程及燃料優化；及進一步加強績效管理，為客戶及股東等創造最大價值。該等策略重點均體現了基於我們平台、以價值為中心的審慎增長方針，以助實現長期可持續回報。

← 第52頁 可持續發展管治

讓業務可持續發展的有效平台

我們的員工、文化、管治、資產、財務紀律及合夥關係共同構成一個獨特且難以複製的平台，為太平洋航運的長期可持續發展及價值創造提供支持。該平台依託規模化、專業化、卓越營運、數據驅動優化及以客戶為中心的全球營運模式，使我們能夠在各週期中保持穩定表現，同時管理風險及助力向低碳未來轉型。我們完善的管治、嚴謹的資本配置及清晰的策略重點令該平台得以加強，使我們能夠從容應對不確定因素，審慎投資，持續為股東及廣大持份者創造價值。

我們很榮幸，在太平洋航運的大家庭中擁有優秀和敬業的船上及岸上人才，本人衷心感謝所有同事所展現的專業精神、韌性和奉獻精神。彼等均為太平洋航運的大使。本人亦謹此感謝股東、客戶及其他持份者始終如一的信任與支持。



Martin Fruergaard

行政總裁
香港，2026年3月3日



我們「做對的事，把事做對」的文化

在太平洋航運，我們致力於在增長和盈利以及與我們業務相關的環境和社會問題之間取得健康平衡。我們相信，可持續發展是整個企業共同努力的旅程，由我們追求競爭與領先的動力所推動，並以我們的「做對的事，把事做對」文化為指引。



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

我們的口號

共邁遠途

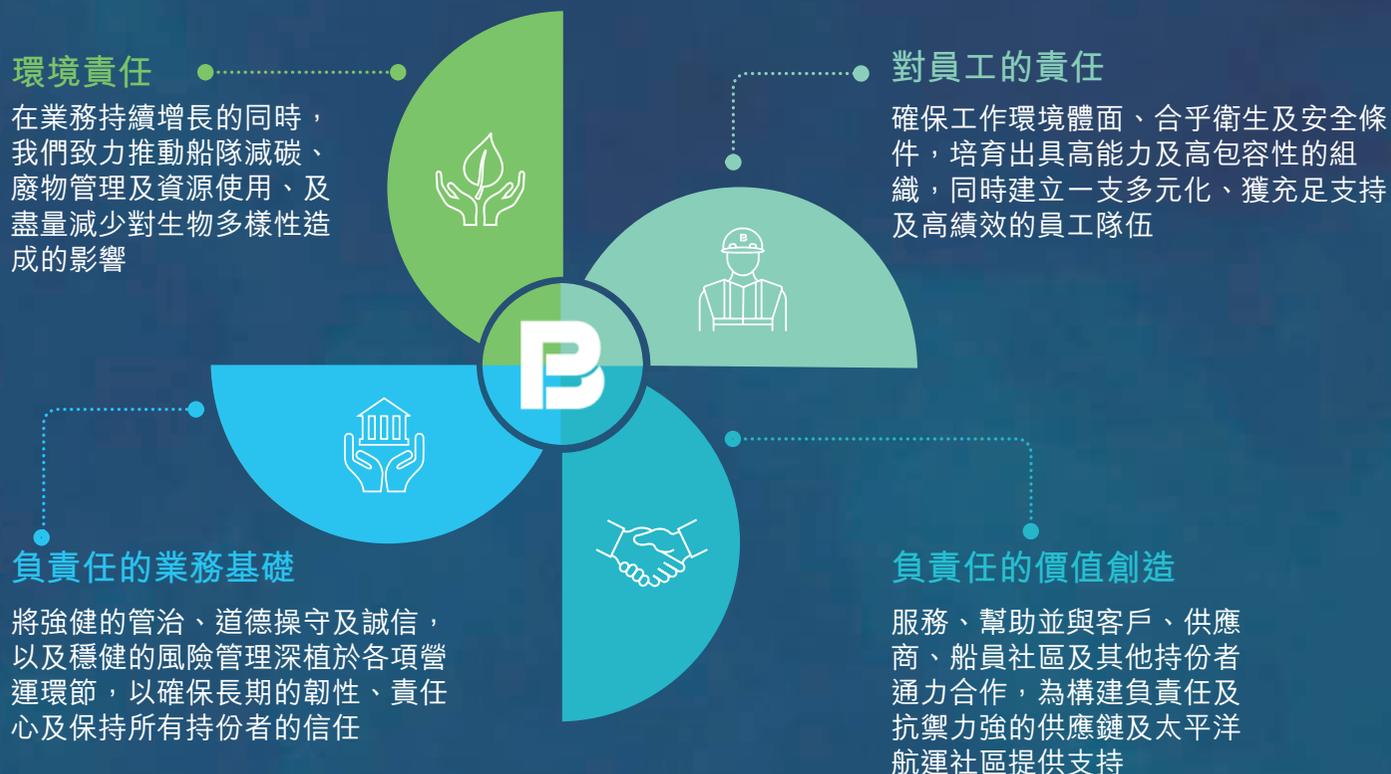
←→ 第71頁 我們如何創造價值

我們的業務方針

- 對我們的客戶、員工、業務及品牌充滿熱忱
- 履行承諾，並深信建立長遠關係的價值遠勝短期的利益
- 我們提供切身、靈活、迅速及可靠的服務，積極尋求能為客戶提供簡單快捷的營商方式
- 採取可持續的經營方針，提倡高水平的安全、福祉及環境責任
- 我們全體都是企業大使，對太平洋航運大家庭擁有強烈的歸屬感
- 提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，務求令員工獲得安全感、支持、歡迎及信任
- 重視多元，以尊嚴、尊重和公平機會原則對待每個人
- 通過努力及團結同心，以追求卓越及成功的目標
- 在商業模式、服務及行為操守方面不斷追求突破
- 尋找合作機會，協力對抗行業挑戰

太平洋航運的 4 個可持續發展支柱

我們的行業正面臨著不斷演變且越來越複雜的商業環境，為本公司帶來風險及機遇。為應對現時以至未來的挑戰，並進一步明確我們作為行業翹楚的角色，我們正在活用我們「做對的事，把事做對」的文化，並將之套入一個務實的可持續發展框架中，該框架由四大責任支柱組成



重要性評估

我們以多種方式釐定對我們而言確屬重要的可持續發展議題，其中數個議題為行業監管機構及其他機構授權我們管理的風險及責任。某些可持續發展議題為我們與客戶、員工、銀行及投資者日常往來中越來越常提及的事宜。

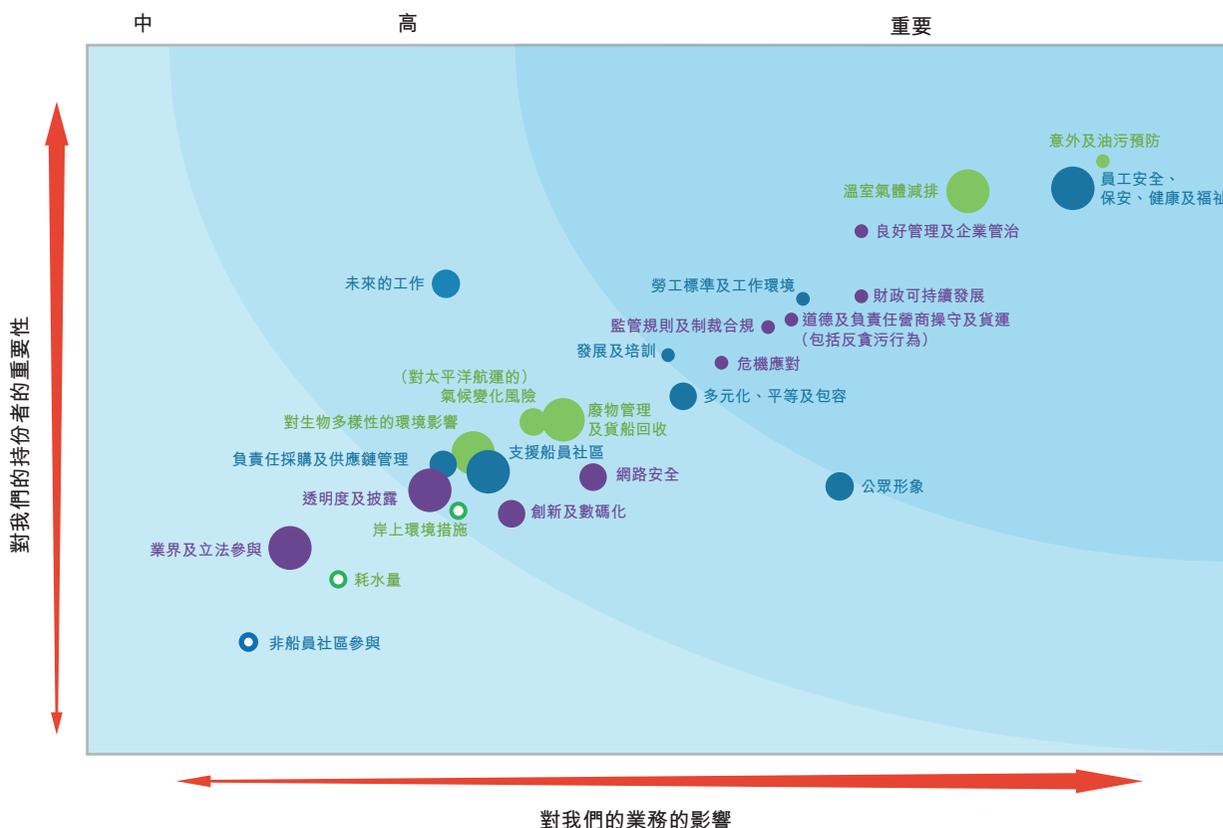
我們亦考慮到GRI、國際財務報告準則第S1號及第S2號(IFRS S1 & S2)等匯報標準及框架的要求，以及環境、社會及管治評級機構和平台的準則，作為投資者及其他持份者期望的指標。

↔ 第102頁 可持續發展報告框架

↔ 第13頁 我們的環境、社會及管治評級

我們不時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。我們加強最近的持份者調查，與45名持份者舉辦獨立專題研討小組工作坊，以澄清何等可持續發展議題對彼等而言屬重要以及彼等對我們表現的評價。此為大型可持續發展策略檢討的其中一環，其中亦包括就我們各項可持續發展議題訂立目標—此過程為持續進行並將定期重新審視。

以上所有的互動活動讓我們得知對本集團業務、持份者、社會及環境最值得關注的問題，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。



對我們的持份者的重要性

對我們的業務的影響

註解

- 環境
- 社會
- 管治

- 加強關注
- 新興焦點

- 持續關注
- 影響及重要性較低

我們的可持續發展重點

我們根據我們就目前對我們的持份者、我們的業務、社會及環境最重要、最緊迫事項的評估，並經考慮有關我們認為對本公司而言屬重大的多項可持續發展議題的目標，進一步確定我們環境、社會及管治議題的優先排序。目前，我們將以下議題視為對本公司最重要的可持續發展重點領域：



員工安全、保安、健康及福祉

↔ 第34頁

我們不斷尋求方法，保障我們的船員及辦公室同事的安全、保安、健康及福祉



多元化、平等及包容性

↔ 第48頁

我們致力建立關愛、尊重、無歧視的文化，打造所有員工均能感受到包容、支持及公平對待以及讓各團隊取得成功和表現優異的工作場所



溫室氣體減排

↔ 第18頁

我們的目標是持續降低溫室氣體排放密度，以遵守法規、減低環境影響、提高成本效益、把握貨幣化機會和其他優勢



良好管治及管理

↔ 第52頁

我們將強有力的管治、道德操守、健全的決策及穩健的風險管理全面融入我們的營運，以加強責任心，建立信任並促進長期可持續的業務發展



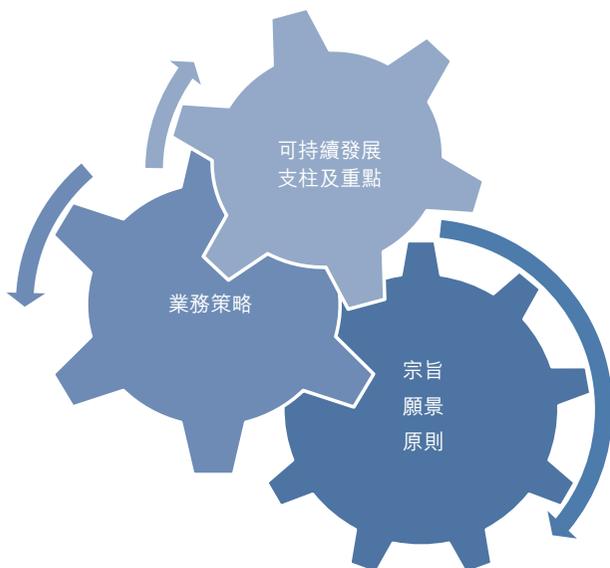
合乎道德的營運方式及貨運

↔ 第54頁

我們採用良好的商業道德標準及營商手法，且我們謹慎選擇供應商、交易對手、貨物和貿易範疇，以管理風險並對可持續發展作出正面貢獻

實現環境、社會及管治目標

融入可持續發展並推動環境、社會及管治意識和參與



只有當可持續發展策略融入我們的願景和價值，並與我們的業務策略保持一致時，方能發揮作用。雖然我們的環境、社會及管治框架提供了指引及路線圖，但其成功最終取決於我們整個業務同事的積極參與、投入及協作。

本公司的可持續發展並非獨立職能，而是深深融入我們日常的營運行為、決策制定及價值創造。為實現我們的環境、社會及管治目標，我們向同事提出挑戰：

- 明白環境、社會及管治已融入日常營運及團隊責任中
- 實行更有意識、更嚴謹及更精確的環境、社會及管治實踐
- 在應對環境、社會及管治挑戰與機遇時，保持好奇、有見識及創意
- 公開參與，在各職能部門間協作及在團隊內外創新
- 尋找並善用環境、社會及管治的競爭優勢
- 加強員工參與以提升環境、社會及管治意識並加強可持續發展文化

成為可持續發展企業的涵義將不斷演變，而我們亦不可能掌握所有答案。應對挑戰和實現目標，需要共同努力、持續學習及樂於調整變革；這需要我們所有人齊心協力，長期共同實行、完善及加強我們的策略。

我們為何關心？

愈趨嚴峻的環境問題、日益複雜的法規及持份者不斷變化的期望均推動對加強可持續發展策略的需求，使其符合並補足我們的業務策略。此策略有助於提高我們應對當前及未來挑戰的韌性及準備，使我們的業務能夠把握機遇並創造價值。

外部及內部動力

- 氣候變化
- 喪失全球生物多樣性
- 規則及法規
- 風險及聲譽管理
- 對挑戰的韌性及準備
- 促進績效
- 業務多元化
- 把握機遇
- 吸引及保留人才
- 獲取股東／貸款人資本
- 客戶的期望
- 董事會的期望
- 與我們的宗旨、願景及原則一致

我們的環境、社會及管治評級

根據多個環境、社會及管治評級機構所發佈的數據，我們的環境、社會及管治評級不斷提高並屬乾散貨運業內最高水平之一，甚至於整體海運公司中為最佳。

環境、社會及管治評級平台的格局分散而複雜，因此我們目前著重以下由投資者及客戶所使用的平台：

	2024年	2025年
香港品質保證局	AA-	AA-

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

AA-

	2024年	2025年
明晟(MSCI) ESG	BBB	BBB

我們約70%最大股東用於評估公司的環境、社會及管治表現



	2024年	2025年
Sustainalytics	低風險	低風險

我們約40%最大股東用於評估公司的環境、社會及管治風險和管理績效



	2024年	2025年
EcoVadis	銀牌	銀牌

我們多名客戶用於開展對供應商／夥伴的環境、社會及管治評估



在航運同業中，我們亦獲機構股東服務公司(ISS)、標普全球、彭博、路孚特(Refinitiv)、Sustainalytics、富時羅素(FTSE Russell)及IntegrityNext等其他幾間環境、社會及管治評級機構及平台的好評。由於我們沒有訂閱上述機構及平台，因此我們無法披露他們對太平洋航運的評級。



環境、社會及管治獎項

於2025年，太平洋航運就其卓越的環境、社會及管治表現及相關績效繼續贏得外部高度認可，包括：

ESG國際航運大獎

- ESG領袖獎類別金獎

香港海事處頒發

- 港口國監督檢查卓越表現獎
- 綠色船隊獎 (AER評級達到「A」級或「B」級)
- 聘用最多香港航海實習生獎

香港會計師公會最佳企業管治及ESG大獎

- 最佳可持續發展機構獎組別嘉許獎 (精英得獎者類別)

香港管理專業協會香港可持續發展獎

- 香港可持續發展獎 (大型機構組別) 典範獎
- 優秀可持續發展措施獎 (經濟範疇)

香港環境卓越大獎

- 交通及物流業優異證書

香港ESG報告大獎

- 最佳ESG報告獎 (中市值) 大獎
- 卓越ESG管治獎大獎
- 卓越社會成效獎大獎
- 卓越環境成效獎嘉許獎

← 第33頁 屢獲殊榮的海上安全及質量

環境責任

依託自然資本

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空氣、海洋、陸地的影響，太平洋航運設立的管理制度旨在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。

於報告期內，並無發現與溫室氣體排放、向海洋及陸地的排放或產生有害及無害廢物相關的違規行為。然而，有一宗防止船舶污染國際公約違規事件，涉及在硫淨化器故障期間使用高硫燃油，但未引致任何監管後果。我們已與我們的貨船船員分享從中吸取的經驗教訓。



環境責任



目標

作為領先的乾散貨船船東及營運商，太平洋航運尋求進一步擴大船隊規模，優化表現，提供靈活可靠的服務，同時致力減少對環境的影響。我們有責任減少我們船隊的碳排放，管理我們棄置的廢物、海洋排放及資源消耗，確保我們的船隻能夠適當回收，並隨着我們業務的持續增長將我們對生物多樣性的影響降至最低。

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

14

LIFE BELOW WATER



為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

SEHK ESG

層面A1(排放物)一般披露

承諾

船隊減碳

我們的目標是在大約 2050 年前實現淨零排放，透過採取技術及營運措施、準備並遵守市場化措施及其他監管措施，以及支持開發及配置綠色燃料和貨船。

盡量減低對環境的影響

我們在管理及營運我們的船隊及辦事處時，致力減少資源消耗、廢物足跡及對生物多樣性的影響，並確保我們出售的老舊貨船在報廢時能夠適當回收。

加強及優化綠色安全的船舶作業

我們致力採納行業最佳常規，並透過持續投資於培訓、系統、程序及技術，推廣高標準文化，確保對環境負責及進行安全的船舶作業。

相關重要主題

二氧化碳及溫室氣體減排

創新及數碼化

監管規則及制裁合規

對太平洋航運的氣候變化風險

業界及立法參與

廢物管理及貨船回收

意外及油污預防

對生物多樣性的環境影響

岸上環境措施

耗水量

創新及數碼化

監管規則及制裁合規

發展及培訓

減碳挑戰與監管的角色

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模式。

然而，我們明白，倘若不加以控制，航運業在全球溫室氣體排放中所佔的比例（目前約為3%）將會上升，而航運要達到《聯合國氣候變化框架公約》規定的1.5°C限制及於2050年之前實現淨零排放的目標，就必須採取進取的方針，因此我們以及我們所在的行業，需要盡本份不斷研究減少排放的方法，並最終實現完全減碳。

挑戰

倘要達成與《巴黎協定》目標一致的航運業2050年減碳願景，既須極大化提升現有及新的傳統燃料貨船的燃油效率，亦須及時轉型，採用可使用綠氫、甲醇或氨等可持續燃料的新型低排放貨船。

此轉型進程面臨顯著且相互關聯的挑戰。就傳統貨船而言，多項能源效率改造工程若非成本極其高昂，就是缺乏當前貨運租金收入支撐，或對特定船型不具實務可行性。就新建造低排放貨船而言，具備雙燃料功能設計的造船價格顯著高於單一燃料的傳統設計。與此同時，預期可持續燃料在未來一段時間內的成本將遠高於化石燃料，其能否為航運業提供充足的供應量，仍具不確定性。

此外，有關低排放貨船與綠色燃料及技術所衍生的較高資本及營運成本，應如何以及何時能轉嫁至供應鏈下游，目前仍存在疑慮。在競爭極其激烈的低價值乾散貨不定期航運市場中，此問題尤為突出。

監管

在此背景下，監管必須發揮主導作用。監管要求及碳定價是使可持續燃料能與傳統化石燃料競爭的關鍵，同時亦能發出信號，表明需要在可再生能源產能及可持續燃料與貨船生產方面進行大規模投資。

全球及區域性法規已開始驅動早期減碳行動。於2023年，國際海事組織通過現有船舶能源效率指數(EEXI)及碳排放密度指標(CII)，實施首批全球航運能源效率及碳排放密度措施。

在區域層面，航運業自2024年起已納入歐盟排放交易體系(EU ETS)，要求從事歐洲航線的營運商購買歐盟配額以抵消其碳排放。此外，歐盟的海運燃料指令於2025年1月生效，強制要求進出歐盟港口的貨船須逐步採用綠色燃料（以實現減少燃料溫室氣體密度之要求）。

在全球層面，國際海事組織成員國於2025年4月原則上就淨零框架的要素達成共識，其中包括碳定價機制，藉以推動行業轉型至綠色燃料。然而，隨後因政治分歧，該框架的採納計劃於2025年10月宣布推遲一年。因此，全球有效方案的具體細節及落實時間表，目前仍未明朗。

我們的應對

我們的船隊符合國際海事組織的船舶能源效率指數及碳排放密度指標規定，並具備優勢在可見未來持續合規並開展貿易。在歐盟排放交易體系下，我們透過將所需歐盟配額的成本納入涉及歐盟航程的貨運租金中，將合規成本轉嫁予貨主客戶。

在符合歐盟海運燃料指令方面，我們於特定貨船使用充足的合規生物燃料，結合我們參與歐盟貿易的船隊的歐盟相關排放。

在不斷變化的法規環境下，太平洋航運持續投資於能源效率及節油措施，同時積極部署以獲取替代燃料的優先供應。我們採取積極及嚴謹的方針，旨在管理法規的不確定性、維持競爭力，並確保本公司隨著減碳要求日趨嚴格而做好準備，以應對挑戰並把握機遇。我們將繼續密切監察及應對適用於國際航運的新型溫室氣體減排措施及其變化。

i

我們對減碳法規的遵守

國際海事組織船舶能源效率指數

我們 52% 的自有貨船需要並已完成發動機功率限制器改裝，以符合船舶能源效率指數，從而將我們船隊的平均最高航行速度減低 0.5 海里

國際海事組織碳排放密度指標

截至 2025 年，我們 91% 的自有貨船達到 A 級、B 級或 C 級碳排放密度指標評級。其餘貨船評級較低（但仍符合規定），主要是由於長期滯留在港口

歐盟排放交易體系

我們將 EUA 成本納入與歐盟相關航程的運費中，將成本轉嫁予貨運客戶。2025 年，我們為 198 次與歐盟相關航程購買 EUA

歐盟海運燃料指令

我們在部分貨船上使用符合規定的生物燃料，以使我們所有從事歐盟貿易的貨船符合規定，這比支付歐盟燃料指令罰款便宜

溫室氣體監管勢頭

EEDI及SEEMP、歐盟MRV、國際海事組織DCS條例

船舶能源效率指數能源效益規則

碳排放密度指標碳排放密度規則

經《波塞冬原則》及《海運貨物租約》
加強（銀行、保險公司及貨運客戶）

2013年
至2019年

2023年

歐盟排放交易體系(ETS)

2024年

歐盟海運燃料
指令
燃料溫室氣體排放密度法規

2025年

2027年
及之後

國際海事組織溫室氣體減排策略

國際海事組織於2023年修訂的溫室氣體策略納入國際航運須達到的目標：

- 於 2050 年前後實現淨零排放
- 於 2030 年前，二氧化碳排放密度比 2008 年水平減少 40%
- 於 2030 年前，溫室氣體總排放量比 2008 年水平減少 20% 至 30% 及於 2040 年前減少 65%
- 於 2030 年前，5-10% 的能源使用將來自零溫室氣體排放技術及燃料

太平洋航運自身於 2021 年承諾實現的 2050 年淨零排放目標與國際海事組織的目標緊密一致，但若缺乏國際海事組織所制定的一套全球性監管措施支持其策略目標，將極難達成。



強制貨船運作改善碳排放密度的法規



強制貨船改善能源效益技術的法規



強制逐步採用可持續燃料的法規

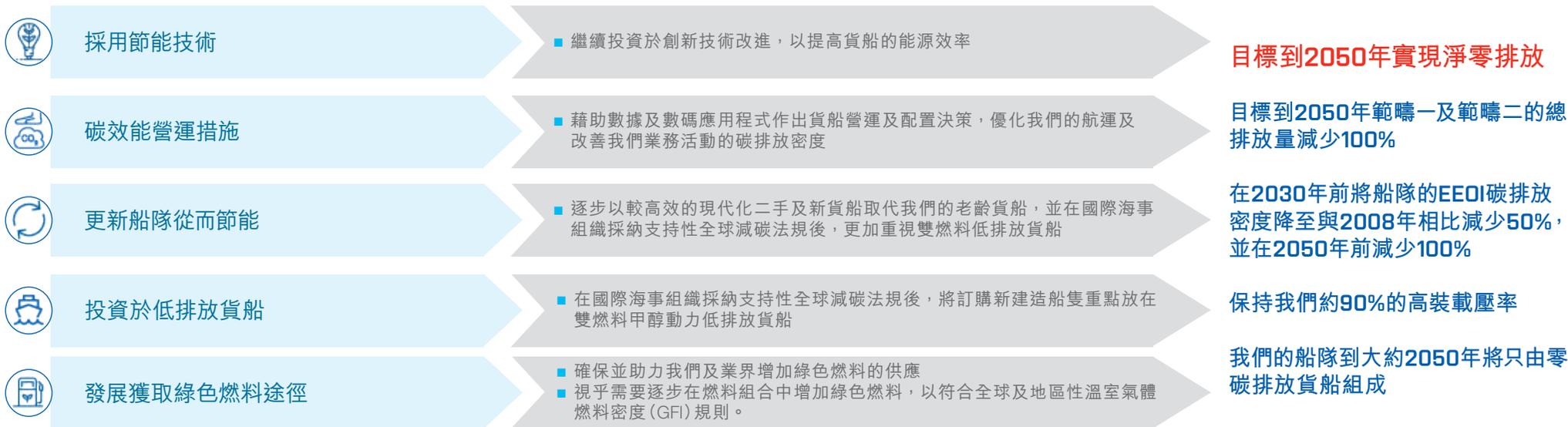


對碳實施高定價的法規

國際海事組織淨零排放框架？
(含破定價機制的溫室氣體燃料密度規則)
更多來自中國、英國、美國及
其他地區的地區性法規？

我們的減碳策略

我們實現完全減碳的長遠目標需要採取多層次、整體全面的策略。



到2050年實現淨零排放的計劃



於2050年之前邁向淨零排放

我們致力於提升本集團減碳表現，以符合現有及預期的新法規，實現2050年淨零排放目標，並提升業務整體可持續性。雖然我們的排放量絕對值隨着我們船隊的增長可能會進一步增加，但每艘船完成每次實際運輸工作的平均排放量（我們的碳排放密度）將於長期持續改善。

降低碳排放密度

短期及長期目標

我們的長遠目標是到2050年實現淨零排放。在實現2050年目標的過程中，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。

我們追求自身的貨船達到相當於評級「C」或更高的碳排放密度指標AER數字，但我們的管理AER時將優先考慮使用EEOI的高裝載壓率，以確保遵守碳排放密度指標。

主要動力

- 節省燃油
- 減碳
- 消除我們的氣候影響
- 國際海事組織法規
- 歐盟規則

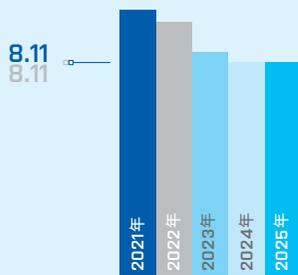
2025年表現

按貨船能源效能營運指標(EEOI)計算，我們的船隊於2025年的二氧化碳排放密度維持於每噸海里8.11克。此乃由於每噸海里工作量及燃料消耗量雙雙按年比下降所致。

我們的船隊於2025年的AER碳排放密度為5.23，改善1.5%，乃由於我們的貨船平均大小增加及能源效益計劃所致，惟部分被港口停留時間輕微增加所抵消。

我們91%的貨船於年末均獲得A、B或C級AER評級。我們少於10%的貨船因港口停留時間長、航速指示較高以及船體有污垢的貨船獲評為「D」級。

KPI
碳排放密度 (EEOI)
8.11 - 0%
每噸海里的二氧化碳排放量



我們的AER碳排放密度評級

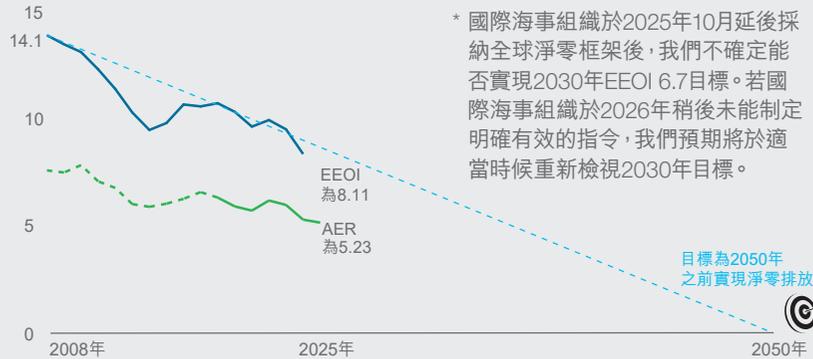
評級	2025年
A	19
B	35
C	42
D	10
E	0
自有貨船數量	106

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



我們的35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4.74克二氧化碳，較規定的平均EEDI每噸海里7.39克二氧化碳為佳。

我們的所有自有貨船均遵守現有船舶能效指數(船舶能源效率指數)規定，而我們52%的貨船需要使用發動機功率限制器以遵守船舶能源效率指數規定。

IFRS TR-MT-110a.4

主要減碳措施

採用節能技術

我們繼續研究及投資於創新技術改進，以提高貨船的能源效率，包括例如：

- 安裝螺旋槳螺帽葉片、非槳轂渦旋推進器、舵球、水流預旋導管以及近期安裝的預旋葉片 (PSV)，以改善通過螺旋槳的水流並改良推進器的水動力
- 重塑推進器，以改進扭矩特性及效率
- 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
- 對船體使用矽塗料，以達至更好的防垢作用及表面平整性
- 在旗下貨船裝配LED燈，以減少對輔助電力的需求
- 在需要時安裝發動機功率限制器，以符合船舶能源效率指數規則
- 安裝耗電更少的港口海水泵及小型主引擎預熱泵



預旋葉片(PSV)及矽船體和推進器塗料



小型淡水預熱泵



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



關鍵績效指標A1.5
排放量目標及措施



關鍵績效指標A2.3
能源使用效益目標及措施

IFRS TR-MT-110a.2

矽船體油漆顯著減少水流阻力

於2025年，我們對另外25艘貨船應用矽船體塗料，而我們的經驗顯示，在天氣良好的情況下，可節省約8%的燃料。我們將繼續在我們的船隊中推廣使用矽油漆。

當環境濕度或溫度不適合使用矽時，我們會使用一般可節省約5%燃料（在天氣良好的情況下）的其他先進高性能防垢油漆。自2023年以來，我們約70%的自有船隊已採用矽油漆或其他高性能塗料。

船體上的生物污垢（例如藻類及藤壺）會增加水流阻力、燃料消耗及排放量。傳統的生物油漆會隨入塢時間推移而剝落，而矽油漆與之不同，能使船體更長時間地保持超低摩擦特性，節省燃料，減少碳排放，並可能節省未來入塢成本。

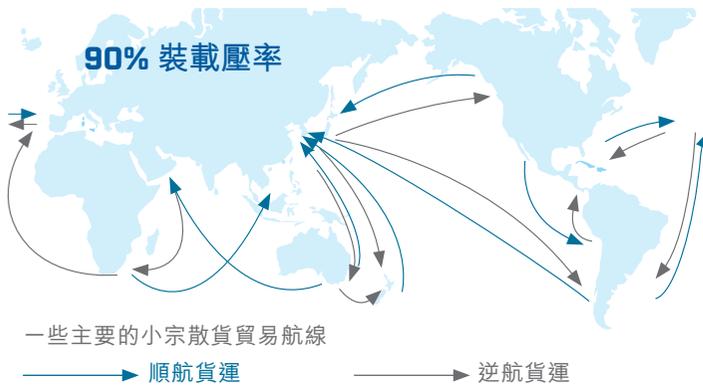
我們亦在推進器塗上矽或其他先進塗料，以避免因生物污垢而造成約1%的效率衰退。



碳效能營運措施

我們將繼續研究及作出貨船營運及配置決策，改善我們業務活動的碳排放密度，例如：

- 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，實現高僱用率，因此我們的貨船約90%的時間載有貨物。與同一領域內眾多需要花更多壓載時間的貨船比較，我們有著較大的優勢
- 在未來可能更為需要的情況下，對貨船的使用將更精挑細選，以優化貨船的海港時間比，從而遵守碳排放密度指標要求
- 透過最新的策略性動力氣象航線系統，優化規劃最節省燃料的航程，該系統根據預報及實時天氣及海上條件決定最佳航線及引擎轉速速度
- 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
- 利用船體分析優化船體清洗頻率以減少水流阻力
- 使用太平洋航運航速計劃(Right Speed Programme)進行航速優化，以使我們的貨船航行速度不會超過所需的速度—經濟上從而達到所需的碳排放密度表現



提升數碼化優化能力以擴大影響

於2025年，我們突破試點階段及早期應用，船隊數碼化優化能力已趨成熟並有所提升。這一轉變體現了我們致力將先進技術融入日常營運，大幅提升效率、合規性及可持續性的承諾。

我們透過增強數碼化與營運基礎，僅憑兩大旗艦優化產品——人工智能選船燃油優化及最優航速指令，便實現1,420萬美元的直接財務收益。該等產品依託我們的數位孿生技術，與商業航程數據相結合並加以利用。這些工具讓我們在航速、油耗及燃料加注方面能夠更明智及更快速地作出決策，進而顯著提升航程效益及營運信心。

我們的商業航程優化團隊專注於擴展成熟的解決方案及優化流程，以實現最大效益：

- 人工智能大規模應用：預測性燃油效率建模現已融入日常營運，支持減排、提升報告準確性並確保符合歐盟排放交易體系及歐盟海運燃料指令法規
- 加強數據驗證：加強自動化驗證流程，以涵蓋所有按期租合約租入的貨船航程，並提高數據完整性及支持準確的排放報告
- 船體性能監測：作為對自有貨船上遙控車輛使用的補充，人工智能算法現可協助提早識別船體污垢。這有助於及時干預，減少水流阻力，提高燃油效率
- 表現可見性：開發工作的成效包括提升監測儀錶板，加強透明度及提高人工智能驅動的預測性燃料算法的效果

動態最大持續額定功率優化

我們採用先進的天氣航線規劃服務，經考慮風力、海流、波浪高度及方向以及惡劣天氣條件優化貨船航線。基於此，我們採用數位孿生技術和專有算法，動態調整每艘船隻的最大持續額定功率。

藉此，我們可根據實際運行條件對引擎輸出進行微調，在保持安全性和計劃可靠性的同時提高燃油效率，因避免了不必要的引擎負荷，其可在多種工況下降低燃油消耗及減少排放。

該流程的實現有賴強有力的管治。我們的內部氣象實力可獨立監督航線規劃及最大持續額定功率決策，確保其得以安全地貫徹實施，並與我們的營運目標及減碳目標一致。



我們將盡可能從傳統燃料資產中獲取價值，並盡可能優化其部署，採用技術及營運措施，以滿足愈趨嚴格的減碳規則

更新及擴大船隊從而節能

我們一直投資於船隊的發展及更新，確保我們擁有足夠的運力及可靠且更高效率的貨船，以滿足不斷擴大的客戶需求，並降低我們活動的能源及碳排放密度。

- 我們致力繼續擴大船隊，並持續逐步以較大型、較高效的現代化二手貨船取代我們的老齡貨船，優先考慮採用船型設計節省燃料及機器具燃料效益的貨船
- 我們已經數年沒有訂購新造船隻，但已於2024年末開始訂購新造貨船
- 於2025年，我們購置8艘34萬載重噸貨船，其中包括訂購4艘小靈便型新造貨船，並出售8艘33萬載重噸舊貨船
- 自2021年以來，我們共購置32艘170萬載重噸貨船（包括近期新造的貨船），並出售35艘120萬載重噸舊貨船



17 PARTNERSHIPS FOR THE GOALS



為支持聯合國可持續發展目標17，我們與同業、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

投資低排放貨船

我們的長期目標是到2050年前後經營一隻淨零排放的船隊，惟須視乎技術進步、燃料供應情況及全球規管的成效而定。

近年來，我們與造船廠、引擎製造商、船級社及業內同行等密切合作，關注替代燃料、新引擎技術及新型船隻設計的進展，確保隨着減碳路徑愈發清晰，我們能始終保持信息靈通及準備充足。這包括雙燃料船隻概念的設計合作，於2024年，我們訂購了四艘64,000載重噸能夠使用綠色甲醇、傳統燃油及生物燃

為日益增加的減碳法規做足準備

有效的監管對於推動向零排放燃料及貨船的過渡至關重要。全球及地區已經生效及仍在制定中的減碳措施，增加了航運複雜性以及對世界各地船東及營運商的合規要求。

我們積極追蹤現行及新出台的法規，評估有關法規對我們現有船隊、傳統燃料貨船及發展策略的影響，同時亦及早作出相應準備。作為一家大型乾散貨公司，我們擁有專門的可持續發展、減碳、優化及能源解決方案團隊，並具有技術、海事、商業、租賃、研究及財務規劃職能的綜合能力，我們有能力很好地駕馭日趨複雜的監管環境。

除合規外，我們的規模和客戶基礎亦提供機會讓我們可通過監管專業知識實現盈利。工業企業正在尋求賬簿索償解決方案以應對範疇三排放，營運商及主要貨運方則擬透過購買排放配額或採用配額池機制來管理歐盟海運燃料指令的碳排放風險。而我們新推出的可持續能源解決方案(SES)產品能滿足該等需求，進而開闢新的收入來源，同時鞏固戰略合夥關係。

- ← 第16頁 減碳挑戰與監管的角色
- 第17頁 溫室氣體監管勢頭

料的雙燃料低排放超大靈便型貨船。

鑑於國際海事組織規劃的淨零框架延遲採納，以及由此引發監管支持並不明確，我們對繼續投資較高成本的雙燃料貨船採取審慎態度。雖然我們預計全球淨零框架機制將會適時採納，並仍致力推動行業減碳進程，但我們認為在新的監管政策提供更明確支持之前，限制對低排放貨船的投資以及優先保持資本謹慎及靈活性，在財務上屬審慎之舉並符合股東最佳利益。

減碳培訓以確保公正過渡

我們為員工的發展及福祉投放資源，確保辦公室員工及船員都為行業向低碳未來的過渡做好準備。我們通過制定有針對性的培訓計劃，為他們提供操作新低排放貨船和處理替代燃料所需的技能。我們亦支持海事公正過渡工作小組，並明白為全球海員提供專業知識，以推動成功過渡至淨零排放的重要性。

我們已對所有技術經理及船員進行有關減碳法規的內部培訓，並輔以更新貨船的歐盟MRV及歐盟海運燃料指令報告計劃、船隊法規、風險文件及船上檢查清單，以確保符合新規定，例如由2025年起生效的歐盟海運燃料指令法規。

我們已為所有技術經理及培訓經理提供生物燃料培訓，並將此單元納入我們的船員培訓計劃中，確保所有船員熟悉生物燃料的安全使用及處理。我們亦會提供與甲醇燃料相關的培訓，之後才會接收首批可使用甲醇燃料的貨船。

我們的節能措施所帶來的減碳效益概要

我們持續研究及投資於創新的技術改進及營運措施，以提高貨船的能源效率，並一直投資於船隊的發展及更新，以提高效率。由於我們的投資者及其他持份者尋求解實現淨零排放的實際路徑，我們在下文概述我們已採用的節能措施，並對於理想條件下每項措施所節省的燃料／排放量進行大約估算。我們亦列出一些技術例子，這些技術在經過調查及／或試驗後，由於對我們的貨船類型和行業而言不夠效率、不符合經濟效益及／或不切實可行，我們並未採用或停止使用（至少目前如此）。

我們目前的主要措施

	概約減排量(%)*
節能技術	19-20
矽及其他先進船體塗料	8
螺旋槳螺帽葉片(PBCFs)	2-3
水流預旋導管及預旋葉片(PSV)	2-3
環保燃油注射噴嘴	2
螺旋槳修整	1
矽螺旋槳塗料	1*
滑動閘門	1
燃料添加劑	1
LED燈	<1
小型海水泵	<1
小型淡水預熱泵	<1
破效能營運措施	12-13
太平洋航運航速計劃	5
採用最優氣象航線系統的航速與油耗優化模塊	5
高頻數據	2
自動導航系統	1
主引擎效能監控	-#

船隊更新（從交易傳統燃料貨船中獲得的效益）	16-17
------------------------------	--------------

*由於從貨船獲取高質量數據具挑戰性、運行條件的變化以及缺乏有效的基準，均對性能分析構成重大困難，因此難以確定各項節能措施的實際準確減排量。此外，將船體、螺旋槳及機械的性能分開，亦使實際效益的評估變得複雜。

#我們採取該等措施以避免因相關技術劣化而造成能源效率的損失。

←→ 第20頁 採用節能技術



預旋葉片(PSV)



船塢使用矽塗料

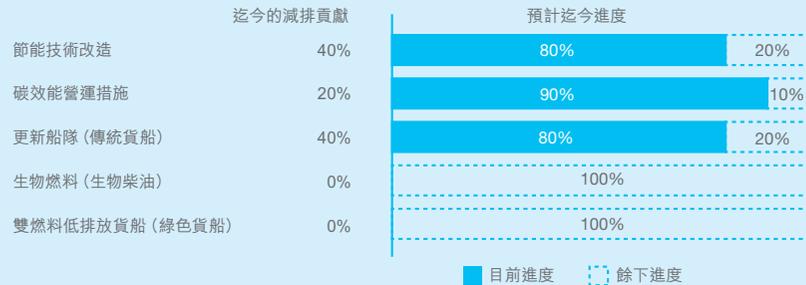
已取消或中止措施

	理由**
空氣潤滑	投資回報低
電池包	投資回報低
二氧化碳收集	商業上不可行
弗萊特納轉子	商業上不可行
氫燃料電池	商業上不可行
風箏	商業上不可行
推進器更新	投資回報低
軸帶發電機	投資回報低
岸電	商業上不可行
太陽能板	減排效果不足
超聲波船體防垢裝置	減排效果不足
餘熱回收	商業上不可行
風力發電機	投資回報低
浮態優化	減排效果不足
石墨烯螺旋槳塗料	減排效果不足
主引擎恆功率自動控制	減排效果不足

**所提出的理由均由我們自身角度出發，並經考慮我們的貨船類型和行業等。

減碳之路迄今的進度

我們認為已透過技術及營運措施發掘大部分現有的減碳潛力（取決於新的創新技術及措施），因此我們將主要需靠使用可持續生物燃料以及過渡至使用綠色燃料的低排放貨船（綠色貨船）以實現餘下的零排放進度。



本頁所有數字均為近似值，僅供參考

拓展我們獲得綠色燃料的機會

為實現到2050年實現淨零排放目標並遵守不斷演變的減碳法規，我們的行業需要大量的可持續生物燃料及其他綠色燃料。有關可持續燃料的供應仍存在不確定性，因此我們正在發展必要的關係，以確保我們能夠優先獲得未來低排放貨船所需的燃料。

- 我們與世界領先的船用燃料公司及綠色燃料公司保持聯繫，分享未來綠色燃料需求的最新情況，並了解綠色燃料生產及供應的發展情況。
- 我們就我們行業對綠色燃料的需求與香港當局接觸，有助香港政府作出政策規劃，並顯示中國對綠色燃料生產的需求。
- 我們與若干同樣從事生物燃料、生物甲醇及其他綠色燃料生產的貨運客戶接觸，期望在我們未來的綠色貨船加入我們船隊時，在可持續燃料方面進行合作。
- 我們仍然對投資綠色燃料基礎設施持開放態度。
- 我們正逐步增加綠色燃料在燃料組合中的佔比(如必要)，以遵守地區乃至全球的溫室氣體燃料排放密度(GFI)法規。

新的可持續能源解決方案團隊

於2025年，我們宣佈將燃油團隊轉型為新的可持續能源解決方案團隊。我們不再將燃油僅視為成本，而是將其當作提升競爭力的策略性推動因素。此次轉型反映了根本性轉變：我們須不再將燃油僅視為成本，而是將其當作提升競爭力的能源策略。可持續能源解決方案團隊將利用太平洋航運的規模優勢，優先獲取傳統燃料及綠色燃料，並與我們的優化工作緊密配合，以實現效率最大化、減少排放，並充分發揮每次航運的全部價值。

優先布局綠色燃料採購

於2025年6月，我們與香港中華煤氣有限公司(煤氣公司)簽署諒解備忘錄，以就國際認證綠色甲醇的潛在供應建立框架。由於減碳法規日趨嚴格，此次合作是我們為船隊獲得足夠數量綠色燃料的重要步驟。

煤氣公司諒解備忘錄建立在我們與燃料供應商的早期合作(包括我們於2024年與三井物產簽訂的諒解備忘錄)基礎上，其對我們穩定獲取綠色燃料的長期策略構成支持。加強燃料供應方面的合作對於促進遵守新推出的全球和地區溫室氣體燃料排放密度規定以及確保我們到2050年實現淨零排放的目標至關重要。



與政府及綠色燃料生產商合作

於2025年，太平洋航運成為首批加入由香港特別行政區政府運輸及物流局成立的「綠色船用燃料發展交流平台」的25間企業及行業組織之一。該平台通過匯聚燃料供應商、航運公司及港口營運商，促進綠色航運燃料加注供應鏈的交流合作，並加快香港發展為綠色燃料中心。

是項合作的基礎是我們早前曾參與繼政府發佈2024年《綠色船用燃料加注行動綱領》之後成立的甲醇加注專責小組，我們藉此為政策制定提供了行業意見。

同時，我們繼續與綠色燃料生產商及供應商(當中多數位於香港及中國內地)合作，以發展生物甲醇、e-methanol及生物燃料的獲取途徑，支持未來燃料供應及監管合規從。



我們於其他主要排放的進展

降低氮氧化物排放密度

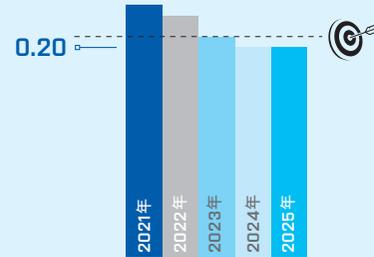
氮氧化物排放來自船用燃料燃燒，與引擎設計、燃料消耗及燃燒溫度密切相關。

我們的目標是到2030年將氮氧化物排放密度減少至0.21。於2025年，我們自有船隊的氮氧化物總排放量為32,000公噸，排放密度保持穩定。

我們主要通過提高燃油效率及使用配備國際海事組織認證的低氮氧化物引擎的現代化貨船控制氮氧化物排放。我們船隊中的所有貨船均安裝有符合國際海事組織適用標準的控制氮氧化物的引擎。

目標
氮氧化物排放密度
到2030年為**0.21克**

每噸海里的氮氧化物排放量



降低硫氧化物排放密度

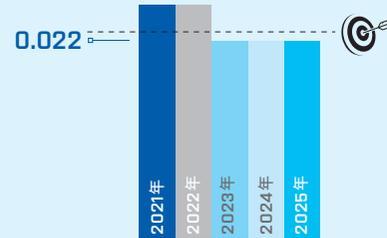
國際海事組織之2020年全球性硫排放上限將船用燃料的最高含硫量由3.5%降至0.5%，因此船東須使用較低硫燃料或安裝廢氣洗滌系統。

我們的目標是到2030年將硫氧化物排放密度減少至0.023。於2025年，我們自有船隊的硫氧化物總排放量為3,600公噸，排放密度保持穩定。我們主要透過使用含硫量低於0.5%或在排放控制區為低於0.1%的燃料，並輔以使用廢氣洗滌的硫淨化器以符合標準。於年末，我們有32艘裝有硫淨化器的超靈便型乾散貨船。

IFRS TR-3T-110a.1

目標
硫氧化物排放密度
到2030年為**0.023克**

每噸海里的硫氧化物排放量



降低懸浮粒子排放密度

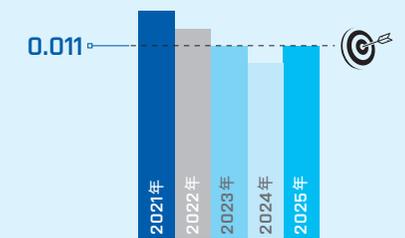
懸浮粒子的排放，包括黑碳，是由於不完全燃燒和燃料雜質造成，並與燃料消耗及二氧化碳排放密切相關。

我們的目標是到2030年將懸浮粒子排放密度減少至0.011。於2025年，我們自有船隊的懸浮粒子總排放量為1,700公噸，排放密度保持穩定。

我們通過使用低硫燃料、選擇性使用廢氣洗滌的硫淨化器、持續提高燃油效率及使用裝配節油型引擎的貨船以控制懸浮粒子的排放。

目標
懸浮粒子排放密度
到2030年為**0.011克**

每噸海里的懸浮粒子排放量



SEHK ESG 關鍵績效指標A1.1
排放物種類及數據

保護海洋生物多樣性

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。

我們降低對野生動物的風險

太平洋航運繼續參與為保護瀕危物種免受撞擊、螺旋槳撞擊、噪音及騷擾的船舶減速及航程規劃計劃。

我們貨船營運的地區有三項主要倡議：

- 溫哥華菲沙港務局的守護鯨豚棲息地和觀測(ECHO)計劃
- 美國國家海洋及大氣管理局(NOAA)保護位於美國東海岸的斯泰爾瓦根銀行國家海洋保護區的北大西洋露脊鯨的計劃
- 南加州保護藍鯨與藍天計劃—金級

我們樂於克盡己任，減少干擾上述地區等易受破壞的生境，並根據有關當局的要求自願將我們的船隻減速及改變航線。

壓倉水管理

壓倉水管理公約規定貨船須自2024年起在所有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。我們已為所有自有貨船加裝壓倉水處理系統(大部分以過濾及電催化為基準)。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、美國海岸防衛隊和相關沿海國家規定的標準執行，包括在某些類型的港口時不更換壓倉水。

於2025年，我們自有貨船透過處理壓倉水排放11百萬立方米的海水。

IFRS TR-MT-160a.2

準備貨船以便安全綠色回收

送往拆解的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及環境有害。

雖然我們通常早在舊貨船經濟壽命結束前便已將其出售，但我們訂有符合可持續拆船常規的拆船政策，包括遵守《香港國際安全與無害環境拆船公約》(香港公約)。該政策載有在貨船設計、營運及最終拆解過程中的最佳做法，以確保退役貨船是以安全及負責任的方式進行拆解。

我們已為每艘貨船編製經認證的「有害物質清單」，這是香港公約的一項重要要求。有害物質清單註明船上所有有害物質及其所在位置，並在貨船的整個運行壽命內備存，以確保最終以安全和對環境無害的方式拆船。



為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



我們的菲律賓同事參與海岸清潔行動，以協助保護海岸生物多樣性

油污、資源消耗和廢物管理

杜絕發生油污事故

短期目標：

我們的目標是絕不發生任何油污事故。

主要動力：

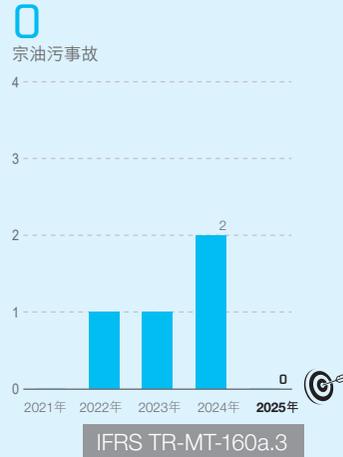
- 遵守國際海事組織法規
- 保護海洋生物多樣性

目前同比表現：

於2025年的39,440日自有貨船日中，我們錄得零宗油污事故。

- 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、程序保障措施及培訓，以防止洩漏燃油的事故。
- 採用油水分離器，避免發生污水洩漏意外的風險。
- 嚴格供油程序，防止供油過程中不慎造成油污。

油污情況 KPI



致力減少陸上垃圾

短期目標：

我們的目標是將2026年每艘船每月產生的陸上垃圾減至少於1.8立方米。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

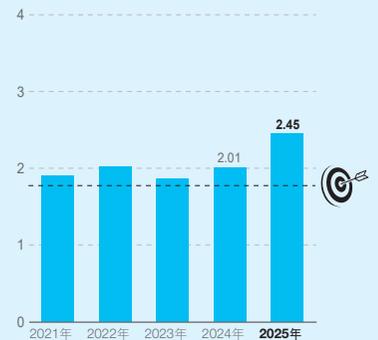
目前同比表現：

於2025年，由於運輸量增加，需要更多墊艙和捆紮材料，我們的陸上垃圾量增加22%。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，不斷努力減少貨船上產生的生活垃圾和作業垃圾的數量。

陸上垃圾

2.45 立方米

每艘船每月



管理淡水用量

短期目標：

於2026年，我們的目標是將來自岸上的淡水用量減至少於47噸（每艘船每月）。我們一直嘗試更為依靠淡化海水。

主要動力：

- 減少資源使用

目前同比表現：

我們於2025年來自岸上的淡水用量增加5%至每艘船每月49.5噸。

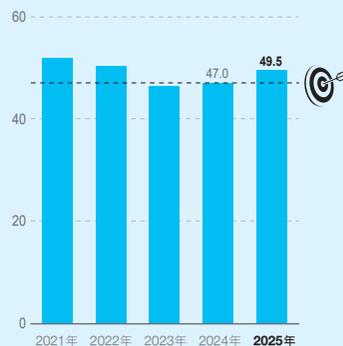
我們所消耗的淡水中超過70%是通過船上的海水淡化機對海水進行淡化而產生的。部分淡水需要從岸上取用，我們認為這些取用的淡水是需要披露的重要水源。淡水主要用於飲用、烹飪和其他生活起居用途，亦有用於鍋爐、機械冷卻和甲板及船艙清潔。

我們在岸上所需的水視乎海水淡化機的產能以及船舶泊港（屆時不能進行海水淡化）時間而定。

來自岸上的淡水

49.5 噸

每艘船每月



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和人類健康構成危害。國際海事組織於2021年採納《處理來自船舶的海洋塑膠垃圾策略》加強國際框架，以在2025年之前實現船舶塑膠垃圾向海洋零排放。在太平洋航運：

- 我們遵守法規，不允許向海洋排放任何塑膠垃圾
- 我們使用船上的垃圾分類容器及垃圾壓縮機，讓我們容易地儲存營運時所產生的塑膠及其他垃圾（不包括廚餘及殘餘貨物），以待上岸棄置
- 油水分離器及污水蒸發設備可避免無意中污染海水的風險
- 我們在船上安裝淡水淨化器，以避免使用塑膠樽裝水，並有助於減少塑膠垃圾

第84頁 表現數據摘要

我們的排放量及廢物棄置表現數據

SEHK
ESG

關鍵績效指標 A1.6
廢棄物處理及減廢措施

我們的政策及方針旨在推廣環保意識、推行環保活動，並於工作以及貨船營運及員工生活和在工作場所中提倡同類做法。

岸上環保工作

我們致力透過各地區辦事處的可控制範圍內的實際舉措，盡力減少環境足跡。該等舉措包括：

- 香港辦事處採用第1級低流量水龍頭（屬香港自願參與用水效益標籤計劃下的最高效益者）
- 在辦事處停用塑膠垃圾袋
- 持續升級至更節能的辦公設備，在裝修或翻新辦事處時，優先選用動感照明、更少燈具、更多的自然光和更節能的空調
- 積極減少使用空調（特別在夏季），並推行環境及生態局的《4T約章》所列明的其他舉措
- 透過定期傳達有關能源、用水、材料消耗及回收情況的政策及提示，促進負責任地使用資源

智能辦公效率升級

於2025年9月，我們的香港辦事處藉助Microsoft Teams (Teams Phone)完成從傳統座機到IP電話的過渡，提升了辦公場所的流動性、靈活性和工作效率。為完成此次升級，我們透過121C Society (Green@Aberdeen)負責任地回收了3.1千克金屬、424千克小型電器以及8千克廢棄電子電氣設備。

同時，我們持續升級電腦及相關設備，以提升效率、優化人體工學及增強性能。我們亦參與由建築部門管理的《電腦及通訊產品回收計劃》，並在年內捐贈20台筆記本電腦及4台顯示器以供重用。

《節能約章》和《4T約章》

香港辦事處簽署香港環境及生態局的《節能約章》和《4T約章》。據此，我們承諾，在夏季將平均室內溫度維持在攝氏24至26度之間；關掉不使用的電器及系統；採購具能源效益的設備；及積極與員工實踐以上節約能源措施。

簽署《包裝減量約章》

太平洋航運於10月份簽署香港特別行政區環境保護署推出的《包裝減量約章》。該約章匯集各企業和組織，促進可持續包裝實踐，減少包裝廢棄物，以支持香港實現碳中和的長期目標。



岸上營運產生的碳排放

於2025年，我們在全球的岸上碳排放量為5,902公噸，同比減少25%，反映差旅減少以及在我們營運控制範圍內限制排放量所作的持續努力。

該總量包括我們香港辦事處（我們最大的辦事處，為我們55%岸上員工的工作地點）產生的1,167公噸範疇二及範疇三排放量，減少6%，主要由於商務差旅減少及通勤方式更環保。我們全球14個辦事處的範疇二及範疇三排放量估計為2,357公噸，而船員航空差旅產生的範疇三排放量減少至3,545公噸，與上年度相比大幅減少。

世界自然基金會低碳辦公室計劃(LOOP^{PLUS})已獨立審核我們所量度的香港辦事處的能源消耗及排放物，以確保數據及方法的準確性。

抵銷岸上營運產生的碳排放

自2020年起，我們已抵銷我們每年全球岸上活動產生的所有碳排放，包括辦公室營運、員工通勤以及商務和船員差旅，該等抵銷額來自總部位於香港的電力公司中電，並為來自中電亞洲風電場及太陽能發電場經獨立驗證的碳信用額。

我們亦與中電合作，為貨運客戶提供自願選項，以中電的碳信用額抵銷其航程相關的排放，以支持整個價值鏈的廣泛減碳措施。



←→ 第81頁 太平洋航運碳中和航程計劃

披露岸上活動產生的排放

我們循以下途徑披露碳足跡數據，包括：

- 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^{PLUS})
- 我們的太平洋航運可持續發展報告
- 各環境、社會及管治評級平台，例如明晟(MSCI)、機構股東服務公司(ISS)、Sustainalytics及EcoVadis



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DNV認證一系列認可我們環保管理系統的自願性ISO 14001:2015標準。



Hang Seng Corporate Sustainability Index Series Member 2025-2026



對員工的責任

依託人力資本

僱員的安全、保安、健康、福祉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、安全友好的團隊文化，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參與度，亦是團隊表現及太平洋航運成功的關鍵。

對員工的責任



目標

太平洋航運致力培養一支多元化、高效而積極的團隊。我們在海面或岸上均繼續堅持最高的健康及安全標準，並培訓同事，使其可處理不斷變化的業務挑戰，同時照顧彼等及彼此之間的整體福祉。我們致力支持每位員工基於個人能力為我們業務及對包容及平等機會移除障礙所作出的獨特貢獻。



為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



為支持聯合國可持續發展目標3，我們採取措施確保工作安全，防止人員受傷或死亡，並提升所有船員和岸上員工的福祉

SEHK
ESG

層面B1 (僱傭)
一般披露

承諾

確保工作環境良好、健康而安全

我們致力減少工傷、保安及航行事故，並促進健康的海上及岸上工作環境。即使在危機中，我們仍將繼續盡全力讓我們的船員迅速及安全回家。我們讓所有員工擁有公平、體面而具滿足感的生計。

培育賦予權能及包容的組織

我們重視、尊重、信任並關懷我們的員工。我們歡迎並支持每個獨立個體為我們的業務作出貢獻及帶來其正面影響。我們重視及鼓勵多元化的經驗、觀點及意見，提倡按能力獲得平等機會，並致力移除偏見及障礙。

投資於獲充足支持及稱職的員工隊伍

我們為我們團隊的成長投放資源，以促進安全、環保、生產力、客戶滿意度及我們業務的整體成功。我們致力加強我們的僱主品牌以吸引人才，且我們通過釋放潛力和支持事業發展提升工作滿足感。

相關重要議題

員工安全、保安、健康及福祉

勞工標準及工作條件

意外及油污預防

多元性、包容性及平等機會

支援船員社區

未來的工作

培訓及發展

支援船員社區

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

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，我們全面、創新及屢獲殊榮的內部貨船管理能力，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、保安、福祉及環保表現。

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及福祉文化管理貨船，並滿足客戶特定的需求。

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，以及符合船級社及船旗國之規則、環境規例、勞工法例及所有其他當地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的關鍵的驅動力。

- 海事及安全
- 技術
- 減碳
- 船務

我們全面的貨船管理職能涵蓋：

- 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
- 減碳及環境合規
- 項目與改造
- 改革營運和商業的效率
- 培訓及發展

我們在大連、馬尼拉及香港經營自有的太平洋航運船務及培訓中心，是我們作為船員招聘、培訓及管理業務的基地。我們4,300名船員隊伍主要來自菲律賓、印度及中國，部分高級船員及見習船員來自香港、烏克蘭、孟加拉及其他地區。

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、知識、生產力和貢獻，更可提升他們於整個組織中的歸屬感。

有關資源投放及員工的參與大致涉及以下方面：

- 安全、保安、健康及福祉 ↔ 第34頁
- 油污預防 ↔ 第27頁
- 培訓及發展 ↔ 第42頁
- 勞工標準及工作環境 ↔ 第46頁
- 多元化、平等及包容 ↔ 第48頁
- 支援船員社區 ↔ 第76頁
- 負責任的業務方式 ↔ 第54頁

內部船隊管理的裨益

擁有一支世界級的內部船隊管理團隊，對我們以至持份者而言是一個顯著優勢：

- 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，以及我們在他們的安全、福祉、培訓、風險管理及整體參與上的投資
- 我們可以更好地控制由超過100艘貨船組成的核心自有船隊的質量以及為客戶所提供服務的可靠性
- 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

我們的岸上船隊管理層團隊包括具經驗的前船長及總工程師，其深切明白貨船及船員及其他持份者的挑戰及需要



於受高度規管的行業經營

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要求、是最佳常規的早期採用者，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，並納入DryBMS準則。其亦獲DNV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



屢獲殊榮的海上安全及質量

我們船隊管理團隊的歷史可追溯到太平洋航運成立之前，我們的船隊管理職能植根於當時怡和集團轄下的貨船管理公司，並於2000年被太平洋航運收購。憑藉我們團隊的綜合經驗、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、海事安全及保安、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2025年，我們就貨船管理及相關表現贏得多個獎項及認可，包括：



香港海事處頒發

- 港口國監督檢查傑出表現獎(過去18年第17度獲獎)
- 綠色船隊獎(獲得AER的A或B評級)
- 聘用最多香港航海實習生獎

International Bulk Journal Awards

- 年度乾散貨船營運商大獎

美國長灘港的綠色旗幟計劃

- 綠色旗幟獎

保護藍鯨與藍天計劃

- 金獎

其他近年觸目的獎項包括：

- 2024年Safety4Sea船員福祉獎 乾散貨營運商大獎
- 2023年美國海岸防衛隊AMVER Awards 優異證書
- International Bulk Journal Awards 2023年度 乾散貨船營運商大獎
- Seatrade Maritime Awards 2022年度 航運公司大獎

安全、保安、健康及福祉

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。其主要目標是促進及確保海上安全，防止傷亡

SEHK
ESG

層面B1 (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多項行動，包括：

- 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
- 透過實施風險評估系統以識別及管理我們的貨船、員工及環境的風險，並制訂適當的保障及常規
- 透過審核、分析及反饋，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
- 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
- 提供安全及健康的工作環境，確保員工福祉
- 在貨船上執行藥物及酒精政策，包括對值班人員進行登船前測試
- 進行反海盜培訓、遵循最佳常規及堅守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



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
- 增加著重於行為安全
- 提升與初級職員的互動及排名
- 與行業同儕合作以提升安全及船員福祉
- 授權船員行使停工權以防止對個人、環境及財產造成傷害

保障我們的貨船及船員

我們將員工、貨船及營運的安全及保障放在首位。尤其是在日益複雜及多變的國際貿易環境下面臨較高的安全威脅，我們實行積極的保安及風險管理。

我們行業面臨的重大威脅目前包括：

- 走私毒品
- 海盜
- 搶劫

其他威脅包括：

- 劫持貨船
- 貨船及港口設施的恐怖襲擊
- 偷渡和人口走私
- 載運非法武器
- 蓄意破壞及炸彈威脅
- 篡改文件／貨物
- 網絡安全

該等風險強調維持高度安全的重要性。我們實施積極的安全措施及持續警惕，以減輕有關威脅，保障我們的船員及貨船安全及確保我們經營的完整。我們實施全面的保安措施、計劃及標準以確保威脅探測、評估及防護措施於各結構性層面均得以審核，以確保有效防止安全事件及船上非法行為。

我們船隊的安全政策包括：

- 為貨船提供安全可靠的工作環境
- 實施措施以防止船上非法行為
- 與國際機構及國家合作以遏制海上恐怖主義
- 提高海員之間的安全意識

各船隻設有一名指定的船隻安全人員，其負責實施及維持貨船安全計劃，協調演習及培訓及與公司安全人員及港口設施安全人員商討，以遵守國際船舶及港口設施安全守則。

當於高風險地區營運時，我們實施強化安全措施，包括：

- 航行風險評估
- 巡邏船
- 舷梯開機
- 狗隻搜索
- 閉路電視
- 周界防護攝影機
- 保安員
- 水下無人機搜索

新的全球安全營運中心於2025年帶來的保安變革成效

太平洋航運的全球安全營運中心成立於2025年初，於成立首年便對本公司的海事安全方針進行了徹底變革。全球安全營運中心從主要以合規為本的職能部門，迅速轉變為以情報主導的策略性部門，此舉不僅提升營運韌性，節省大量成本，更鞏固了太平洋航運在乾散貨運輸市場的競爭地位。

年內，全球安全營運中心完成了246項安全風險評估，確保我們的貨船雖然在全球若干最高風險的環境下營運，但全船隊仍錄得零毒品走私或海盜事故，為公司節省大量保安相關成本。這些成果突顯全球安全營運中心在業務推動上的關鍵角色，不僅守護船員、貨船及商業營運的安全，更鞏固了與國際執法及海事安全夥伴之間的關係。

以情報主導的保安及成本效益

安全成本管理是2025年推動價值增長的關鍵因素。透過優化物理保安佈局、依風險程度配置警衛、取消不必要的第三方支出以及將安全風險評估內部化，截至年底太平洋航運節省或減少約180萬美元的安全成本。

我們計劃推出由人工智能驅動的「船長之眼」閉路電視監控系統，預計將藉此進一步提升成本效益。該系統將取代人工閉路電視監控，預計每年可節省約220萬美元成本，尤其是在營運成本一向偏高的巴西地區。

建立應對未來的安全能力

除強大的營運成果外，全球安全營運中心在建立應對未來的可擴展安全能力方面亦取得重大進展。於2025年全年，全球安全營運中心已完成內部制定的《現代化安全行動計劃》中的大部分里程碑任務，包括招募專業情報與行動人員、設計情報與行動專責核心部門、開發動態安全風險評估工具及方法以及啟動先鋒情報平台。

全球安全營運中心亦推動人工智能閉路電視監控系統及無線射頻辨識技術的評估，建立全球情報與執行夥伴網絡。這些基礎工程共同構建了情報主導的綜合保安模式，並日益獲得外部機構的認可，讓我們在業界脫穎而出。

抗禦力更強的保安架構

於短短12個月內，全球安全營運中心便將太平洋航運的保安姿態從被動合規轉變為以情報主導的主動風險管理。經證實的成本節約、零事故營運紀錄及強化的商業韌性，無不彰顯出全球安全營運中心作為策略能力部門的重要性。隨著全球威脅局勢持續演變，展望2026年，太平洋航運將以更具韌性、更明智且足以應對未來的保安架構邁向未來。

全球威脅加劇及保護我們的船隊

風險背景

於2025年，地緣政治局勢動盪，跨國犯罪活動加劇，導致全球航運安全風險增加。海盜活動死灰復燃、拉丁美洲可卡因產量持續增加，販毒手法更加高超，使橫跨多個區域營運的乾散貨營運商面臨更高風險。

應對之策

太平洋航運的全球安全營運中心運用情報主導的風險緩解策略，強化航程指引，並與國際執法及海事安全機構緊密協作，以應對不斷變化的威脅局勢。全球安全營運中心與不斷擴大的合作夥伴網絡攜手合作，包括美國緝毒局、美國海關邊防總署、英國海上貿易行動部、巴西聯邦警察、國際海事組織及海軍情報單位，以強化傳統第三方風險模型以外的態勢感知與應變能力。

我們已設置針對性情報支援、港口特定安全評估及提升船上緩解措施，以應對毒品相關及海盜風險，同時實施持續監控並在有需要時迅速採取干預措施。

成果

儘管威脅不斷加劇，太平洋航運仍錄得全年零事故。並無任何貨船因毒品走私遭扣押或受損，得以避免重大商業、法律及聲譽風險。雖然索馬里、西非及東南亞等海域的海盜威脅亦有所加劇，但全球安全營運中心及時介入(包括面臨潛在威脅的貨船變更航線)，確保了2025年全船隊零海盜事故。

我們的保安團隊於2026年及以後的重點事項

- 基於過往所得經驗，全球安全營運中心制定了遠大的2026年策略，重點事項包括：
- 打擊毒品行動與拉丁美洲安全
- 強化海盜監控及預測
- 地緣政治風險分析及快速應對準備
- 數碼化與精細化安全風險評估流程
- 招募人才及提升技能以擴充全球安全營運中心人手
- 推廣技術，包括人工智能閉路電視及無線射頻辨識系統
- 強化全公司的安全文化

我們的目標是在2026年全年節省150萬美元成本，同時達成全面部署人工智能閉路電視監控系統、零重大安全事故以及擴大情報合夥關係的目標。

近年的安全熱點



反海盜

雖然針對商船的海盜行為於近年有所減少，但在幾內亞灣、東南亞、索馬里沿海、亞丁灣及廣泛印度洋等地區仍存在風險。太平洋航運由全球安全營運中心協調，透過其情報主導的安全框架管理該等風險，並遵循國際海事組織的指引及海事安全行業最佳管理措施 (BMP-MS)。

在通過高風險區域前，全球安全營運中心會進行航程特定的全面威脅及風險評估，並審查自有及租用貨船的加固措施。根據風險類型、威脅等級及貨船安全狀況，全球安全營運中心建議採取的緩解措施包括：調整航線，提升加固措施，並在必要時根據海事安全行業最佳管理措施實施武裝護衛及護航艦艇等外部安保措施。此外，在經過亞丁灣及南紅海時，貨船跟隨海軍巡邏的海上安全運輸走廊 (Maritime Security Transit Corridors)。船員亦會接受有針對性的培訓，以確保在發生海盜威脅時做足準備並能有效應對。安全措施始終會保持平衡，既保障船員及貨船安全，同時亦避免因偏離標準或採取無效措施而產生不必要的成本。

全球安全營運中心與貨船營運商保持持續溝通，並與業界及反海盜組織合作，分享情報。太平洋航運的內部船隊管理團隊亦提供全天候支援。太平洋航運亦已簽署《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海盜風險的地區及國際措施。

SEHK ESG 於報告年度內，我們的自有貨船並未受到海盜襲擊。



保障我們的岸上員工及資產

於2024年，我們推出了岸上工作安全政策，旨在保護太平洋航運的岸上員工、有形資產及營運免受可識別的安全風險。該政策適用於所有可接觸太平洋航運岸上設施、設備、資料及資產的員工和訪客。該政策的主要目標是：

- 明確我們對保障有形資產、設施及資料的承諾
- 建立年度安全檢討框架
- 促進安全意識及責任文化
- 確保遵守適用法規及行業標準

定期進行風險評估，以識別潛在的安全威脅，並制定緩解策略，將風險降至最低。

危機應對

緊急情況在沒有預警的情況下發生，因此有效的計劃和準備對於恢復控制、減少混亂及避免錯誤至關重要。太平洋航運已制定危機管理手冊並進行定期培訓及演習，以確保能及時並有效應對緊急情況及危機。

我們的手冊訂明發生影響貨船或辦事處的嚴重事故時，船上及岸上員工應採取的明確程序及指引，以確保協調、有效地調配資源。

根據該等程序，貨船須在船上進行每月一次且涵蓋多種情形的應急演習。此外，船岸應急反應演習至少每年進行三次 (涉及由太平洋航運管理的不同貨船)。

於2025年，我們已進行涉及香港及新加坡辦事處的應急演習。



船員福祉

航海是項艱辛的職業，船員需長期離家，並承受身體、情感及社交方面的多重壓力。太平洋航運深知這些挑戰，並致力採取實際可行的措施，以保障船員在船上保持身心健康、韌性及表現。

在2019新型冠狀病毒疫情期間，由於合約持續時間長、航行中斷及隔離期延長，大幅加劇了這些壓力。儘管船務物流現已恢復正常，但這段經歷令持續主動支持海員福祉變得更為重要。

我們的福祉舉措旨在減少孤立感、提升獲得護理的機會，並強化船上支援網絡，使船員在整個服務期間保持健康、投入並獲得支持。所取得的主要成果包括：獲得醫療及心理健康支援的渠道有所改善、全船隊的福祉意識更強以及及早發現潛在問題。

為達至此目的，我們：

- 透過運動器材、改善網絡及通訊接入，以及免費的心理康復支援，提升船上生活條件
- 透過Sea Bird Medicare及3Cube平台提供7x24小時全天候遙距醫療及健康支援，讓船員能隨時聯繫醫生、專業人士、心理學家及健康專家
- 透過《海上健康意識手冊》推動全船隊一致的健康標準，涵蓋疲勞管理、防止騷擾及欺凌，以及辨識抑鬱徵兆
- 於岸上休假期間，透過多媒體計劃定期提供健康培訓，包括Sailors' Society的海洋健康意識教練計劃
- 強化前線支援，培訓船務助理識別受困擾的跡象，並訓練船長如何有效管理船上的跨文化議題及解決衝突
- 支持外部福利計劃，包括香港海員傳道會的「維護船員福利行動」

上述措施共同促使船上工作環境更安全及獲得更多支持，並強化太平洋航運對船員長期福祉的承諾。

我們認可我們的船員在維持安全運作、促進船上穩固的團隊合作及福祉，以及為客戶提供可靠、優質的服務方面的專業精神

支持世界預防自殺日

為響應2025年世界預防自殺日，太平洋航運攜手香港海員傳道會，於2024年8月至2025年6月期間為菲律賓約650名海員提供「SafeTALK」自殺警覺意識培訓。此培訓旨在使船員具備識別自殺風險早期預警信號，展開開放及具支持性的對話，並為有需要人士連接適當的專業支援的能力。絕大部分參與者回饋均為正面，將此計劃描述為「至關重要」且「能挽救生命」。

值得注意的是，該項培訓已取得實際成效。在培訓期間，受訓船員共執行四次關鍵干預行動，成功識別並應對同船海員的自殺風險。於2025年，我們的自有船隊並無發生任何自殺事件。

此舉強化了我們對保障船員心理健康的承諾，並有助於在整個船隊中建立關懷、覺知及同儕互助的文化。

0 死亡事件

SEHK
ESG

關鍵績效指標B2.1
因工亡故的人數及比率

高速互聯網提升連接

我們已引入Starlink及國際海事衛星組織(Inmarsat)的低軌衛星NexusWave的先進衛星互聯網服務，為整個船隊提供高速、無限及全球覆蓋的連接能力。該等服務提供超過200 Mbps的網速及超低延遲，實現無縫通信及可靠的數據傳輸。

有了更快速、更穩定及免費的互聯網，我們的船員能與家人、朋友及外界保持更緊密的聯繫，不僅提升船員福祉，亦有助更快速存取關鍵應用程式、實現遠端技術支援及提升船上數碼化程度。目前，我們的所有自有貨船均已配備Starlink或國際海事衛星組織的低軌衛星NexusWave服務。

太平洋航運全船隊船員積極參與

於2025年，我們委聘獨立顧問進行首份船員參與度調查。結果顯示，船員對我們的福祉計劃高度滿意並積極參與，同時就需改善的領域提供寶貴見解。關鍵調查結果強調了從身體健康問題到心理健康問題的轉變、持續存在的互聯網連接問題、飲食營養相關挑戰、工作負荷壓力、薪資重要性以及改善船上娛樂及心理支援活動的需求。

我們致力為所有船員提供互助的環境，明白他們的滿意度及健康對我們的集體成功至關重要。調查結果將指引我們進一步強化我們的船員福祉舉措。

我們提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，並重視不同的文化及意見



對騷擾零容忍

我們重申，我們長期致力提供安全、包容的工作環境，免受任何形式的歧視、騷擾及欺凌。我們對性騷擾、種族歧視及其他形式的騷擾及歧視採取零容忍政策，並即時、公正地調查所有指控且尊重受害者。

我們的員工手冊包括具體的性騷擾及種族騷擾政策，而我們的操守守則載列處理舉報事故的明確舉報渠道及程序。連同舉報政策，有關框架確保我們遵守適用法例、法規及最佳措施。

2 騷擾案件

於2025年，我們的船隊記錄了2宗騷擾案件。經本公司調查，肇事者已遭解僱。我們已加強整個船隊的預防騷擾及欺凌培訓，以強化預期行為準則。

岸上福祉

我們關注岸上同事的需求及福祉，各辦事處採取多項措施改善其健康及福祉。

我們提供舒適及互助的實體工作環境，包括符合人體工學的工作站，並配備可調節的辦公桌及座椅、大型顯示器、良好照明以及設計巧妙的空間，以促進協作及社交互動。我們的香港總部辦公室更設有社交休憩區、供哺乳期母親使用的私人房間、健身房以及運動和遊戲設備；若干設施亦於全球各地的較小規模辦事處提供。

我們透過定期溝通、全體簡報會、開放式文化以及集團內聯網、即時短訊及視頻會議平台等多個數碼渠道促進員工參與。

除工作場所的環境以外，我們亦透過其他方法促進良好的身心健康，如提供免費水果及健康小食，支持同事為慈善或團隊建設目的參與體能挑戰，並鼓勵員工善用當地設施及自然環境進行健身及健康管理。我們亦支持員工在工作與家庭生活之間取得健康平衡。

↔ 第47頁 岸上工作環境

↔ 第28頁 岸上環保工作

增加產假

我們增加產假及待產假旨在支持幼兒發展、鞏固家庭穩定以及提升僱員的長期福祉及參與度。該等措施給予父母雙方與新生嬰兒建立情感連結並適應新責任的保障時間，有助減輕壓力，促進更順暢的職場回歸過渡，提升員工的韌性及忠誠度。

為實現該等成效，我們為新手母親提供選擇，可於法定產假結束後在家工作三個月，期間可獲全額薪酬。我們亦增加待產假至一個月，遠高於香港的法定待產假五天。該等措施共同促進共同看護、更健康的家庭互動，實現持續的員工參與。

健康計劃

鑑於心理健康在快節奏工作環境中的重要性日益提升，太平洋航運於2025年為香港辦事處同事推出兩項全新的健康計劃，旨在提升員工的抗壓能力、專注力及整體身心福祉。

首項計劃「擺脫壓力」著重於實用技巧，協助員工更深入理解及管理壓力，透過互動式工作坊形式結合引導教學與即時應用。第二項計劃「芳香療法按摩」則提供系統化的短期課程，藉由引導式自我按摩技巧及天然精油的使用，促進身心放鬆及精神恢復。

該等舉措為我們整體方針的一部分，旨在為同事營造一個健康、互助及投入的工作環境。



2025年健康及安全表現

減少船員受傷

IFRS TR-MT-320a.1

短期目標：

我們目標於2026年減少LTIF至少於0.5及計劃長遠大幅減少工傷事故。

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
- 企業聲譽及商譽

←→ 第38頁 零宗死亡事件

目前同比表現：

於2025年，我們的船員在逾19,200,000工時中錄得11宗損失工時的工傷事故，其中大部分是由於一些較輕微的滑倒、絆倒、失足及手指受傷造成，導致工傷事故損失工時頻率(LTIF)恢復至新冠病毒疫情前最低水平之一。儘管如此，我們的工傷率仍低於過往業界標準。

* 於2021年至2022年，整個業界的受傷率大幅下降，乃由於新冠病毒疫情期間貨船保養活動較少，且基本上並無醫生上船，導致「休傷」或遣返的處方減少。

KPI

因工傷事故損失工時
頻率(LTIF)

0.57宗 ↑ 6%

每1,000,000工時

1

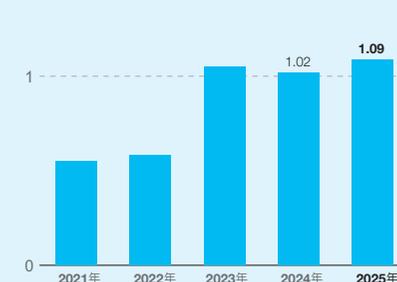
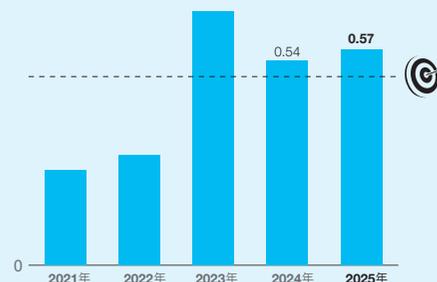
KPI

可記錄事故
頻率(TRCF)

1.09宗 ↑ 7%

每1,000,000工時

2



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，處於外部港口國監督(PSC)檢查員所評定每次檢查少於0.53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

IFRS 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77頁 我們貨船到達的港口

目前同比表現：

於2025年，我們平均每次檢查出現缺失的次數為0.93次(2024年：0.72次)，而在所有港口國監督檢查中，有71%為零監管缺失。

我們船齡少於15年的貨船錄得較少港口國監督缺失。

KPI

外部檢查缺失率

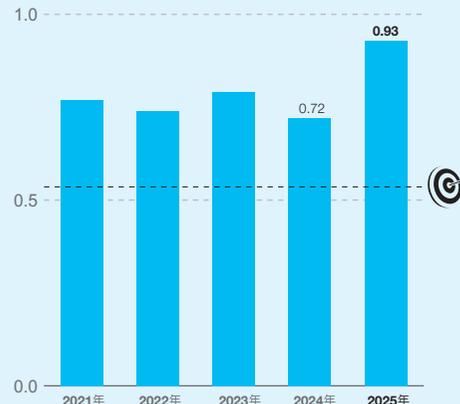
0.93宗 ↑ 29%

每次檢查缺失次數

1.0

0.5

0.0



其他安全目標

- 零重大航行意外事故
- 零死亡事件
- 零重大安全事件 (包括無辜販毒、海盜、軍事攻擊)
- 零藥物及酒精違規行為
- 零拘留

SEHK ESG

關鍵績效指標 B2.2
因工傷損失工作日數

培訓及發展

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

船上員工

我們訓練我們的船員達到相等於或超出國際海事組織的《海員培訓、發證及值班標準國際公約》(STCW)國際公約標準。我們於船上及岸上船員培訓方面的重大投資，促進了我們的安全及外部檢查績效指標，而這些指標一直都屬業內最高水平。

- 我們每半年在菲律賓、中國及印度的船員中心舉辦多次管理人員和評級培訓研討會。
- 於2025年，我們舉行了

3個 管理人員培訓研討會，有178名船員出席

8個 小型培訓研討會，有377名船員出席

39個 網上培訓研討會，有2,702名船員出席

258個 外部培訓，有3,624名船員出席



2025年培訓主題示例

- 航行安全
- 壓倉水處理系統檢查及故障排除
- 多元化、平等及包容
- 反現代奴役
- 船員安全
- 心理健康及社會福祉
- 性騷擾及反欺凌
- 預防販運及走私毒品
- 網絡安全
- 機房值班
- 商業營運
- 燃料及潤滑油淨化器大修
- 主引擎活塞環／掃氣箱檢查程序
- 熟悉有害物質清單(IHM)
- 記錄運輸程序
- 甲板保養
- 港口國監督檢查
- 工程師電氣培訓
- 《國際海運危險貨物規則》
- 《國際海運固體散裝貨物規則》
- 貨物保安
- 艙蓋操作及保養
- 手指與手部傷害處理
- 航程計劃
- 廢氣清潔系統操作及故障排除

透過此等為期一至兩天的活動，我們與一眾「船上經理」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。

我們的專業船員培訓團隊為全船隊制定和實施結構化培訓計劃，以提高海員的安全、表現和參與度。



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

第34頁 安全、保安、健康及福祉



層面B3 (發展與培訓)
一般披露

- 在我們的岸上海事培訓經理指導下，我們每月為所有甲板及工程部員工舉辦由船長及總工程師進行的專題培訓。
- 我們為所有船上員工提供加強內容的職前簡介。
- 我們的高級船員經理於年度績效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年起於中國、2010年起於菲律賓、2013年起於香港、2017年起於烏克蘭及2022年起於印度的船員中心舉辦初級船員招聘和培訓計劃。
- 我們於所有貨船上培訓初級船員，並正增加女性船員人數。
- 我們向海事大學學生提供安全培訓教材以提高安全意識，不論他們畢業後是否打算加入本公司。

2名 初級船員每艘貨船

- 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。

9艘 貨船每位安全／培訓經理

- 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。
- 我們與培訓中心合作，將匿名的船隊事故數據整合到我們的駕駛台資源管理(BRM)及機艙資源管理(ERM)課程中，讓我們的船員可從以模擬環境呈現的真實情境中學習。
- 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。



- 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)培訓的例子，包括夥拍瑞典保賠協會提供的橋樑資源管理以及於我們貨船上裝設的電子海圖顯示信息系統(Electronic Chart Display Information System, ECDIS)的模擬器定期訓練。我們透過為岸上及船上經理每月提供領袖及海事資源管理遙距培訓(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。
- 我們的船員培訓會議、研討會、網上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。
- 我們利用先進的學習管理系統(LMS)進行網上培訓及支持船員發展。

目標 100% 出席／遵守訓練矩陣

船員心理健康培訓

我們為船員安排心理健康培訓課程，鼓勵他們認識心理健康的重要性，並發展策略以管理壓力、建立抗禦力及保持積極心態。透過培養船員的意識及提供實用的工具，我們旨在促進船員以更健康及更平衡的方式面對個人及專業上的挑戰。

對員工的責任

44

岸上員工

針對岸上員工，我們將培訓需求分析納入年度績效考核中，藉此識別現有知識、技能及能力與職位要求之間的差距。此舉有助於我們設計針對性的培訓及發展計劃，以幫助員工持續提升。

我們投放資源於公司各階層員工的培訓及領導發展，從而提高生產力、敬業度、員工留任率及接班規劃，並有助建立強大的可持續人才儲備管道。我們對岸上培訓的投資包括：

- 舉行外部課堂及研討會培訓
- 提供在職培訓、實地考察及公司參觀
- 為初階行政人員提供課程
- 舉辦團隊建設活動以促進高績效協作及建立高標準文化
- 提供領導及管理培訓，包括針對高潛力員工的高級管理人員指導培訓
- 提供專門管理工具的培訓
- 使用內聯網連接、即時訊息及視頻會議等集團範圍的數碼平台，以支持實時信息共享

本公司設有培訓及發展專項預算，每年約有半數岸上員工會透過當地培訓機構及國際領先商學院參與外部培訓。

52% 員工接受外部培訓



11小時 每名岸上員工平均受訓時數



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
每名僱員受訓的平均時數

強化商業畢業生培訓計劃

於2025年，我們將商業畢業生培訓計劃進一步升級為更有規模的兩年制課程，旨在透過太平洋航運商業及營運部門的實務操作經驗，培養高素質畢業生。

該計劃涵蓋商業營運、租船業務、燃油加注及商業索償各部門的輪流實習，讓學員接觸我們的核心業務驅動因素。透過參與技術、可持續發展、財務及投資者關係等支援部門的工作，學員亦能更深入理解綜合型船東企業的運作，並建立對航運產業及太平洋航運營運模式的整體認知。

培訓計劃全程依據表現、技能及展現的興趣評估進度。表現優異的學員可獲聘為正式員工，職位將依據其優勢、本公司當前人才需求以及長期接班規劃而定。

該計劃專為畢業生設計，旨在協助學員建立廣泛的商業技能組合，探索海事領域內的多元職業發展路徑，並培養成為公司未來的領袖。



建立人才儲備管道

我們長期招募及培養國際畢業生及初入職場的專業人士，目前已建立實力雄厚、積極進取的高級管理人才管道，他們現正於公司各層級及全球各地的辦事處貢獻力量。

於2025年，八名初入職場的員工參與我們有規模的商業畢業生培訓計劃，藉此廣泛接觸乾散貨航運業務。該計劃內容涵蓋輪流於各重要部門工作、航海、參觀船塢，以及與船運代理、貨船經紀及客戶互動，使參與者能全面了解太平洋航運的營運模式及整體行業。

我們亦於2025年擴大實習計劃，主要在香港辦事處歡迎10名來自不同背景的實習生。

同時，我們持續支持海事人才的發展，參與「香港海運週」，聘用香港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。

8名 2025年招募畢業生及其他年輕人 10名 2025年招募學生實習生



於太平洋航運工作



第78頁 我們的本地社區航海教育

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

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對岸上員工－特別是新入職員工－進行意識培訓。培訓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2025年，我們全球辦事處的員工親身或透過視像會議方式參加了有關培訓課程，以更新及強化他們對認證標準以及內部監控框架的理解。多年來，有效貫徹執行太平洋航運管理制度為我們在安全及環境方面的強勁表現奠定了基礎。



透過人工智能培訓提升企業生產力

人工智能(AI)與數碼技術在減輕人工工作量及提升營運效率方面日益重要。透過採用人工智能工具，我們的同事能藉由更高的自動化程度、數據驅動的決策方式及更有效率的工作模式，實現更高生產力。

於2025年12月，太平洋航運攜手Twimbits為香港辦事處同事推出Copilot人工智能訓練計劃。該計劃著重於人工智能的實際應用，旨在支援日常工作並提升生產力。在此初步推行基礎上，我們將於2026年將人工智能培訓擴展至全球各辦事處員工。



勞工標準及工作環境

透過我們提供體面工作、良好的工作環境和公平的就業條件的承諾，我們受益於高質素及忠誠的船員的高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我們貨船貿易及當地辦事處的所有公約，包括適用於我們懸掛香港及新加坡旗的貨船的公約。

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已彙入2006年海事勞工公約(Maritime Labour Convention 2006 (MLC))。該公約已於中國及新加坡通過，有關規定並已大致彙入香港及新加坡船旗國法例，包括香港法例第478章《商船(海員)條例》及新加坡相關海事條

例。因此，我們須強制懸掛香港及新加坡旗的乾散貨船遵守海事勞工公約的規定。

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，有關協議適用於國際運輸聯會下所有僱用船員的香港僱主。

我們亦已採納可持續航運倡議行為守則，其加強了遵守海事勞工公約及其他相關海事公約，並更加重視海員的價值及保障彼等的人權。



我們並不知悉於報告期內發生任何侵犯人權、歧視或勞工權益問題的事件。本集團遵守涵蓋薪酬及解僱、招聘及晉升、工作時數及休假、平等機會、多元化、反歧視以及員工利益及福利的適用標準、規則及法規。



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(包括船員家庭)
- 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
- 預防暴力及騷擾

我們對ILO公約及CBA條款的遵守，是受到港口國監督檢查及船級社的審查

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 描述發現童工及強迫勞動時所採取的即時措施



岸上工作環境

我們的岸上辦事處符合所有相關的當地工作場所健康及安全規定以及相關準則，為僱員提供安全、舒適及促進生產力的工作環境。辦公室設計注重預防措施及良好的工作場所標準，包括良好照明、空氣質素及通風、噪音控制以及配備可調節式桌椅的人體工學工作站，以支持健康的工作模式，減輕身體勞損。

我們近年已翻新升級全球辦公室網絡，藉此提升能源效率、現代化設施配置並強化協作。升級項目包括：打造更靈活的工作場所，改善會議及休

憩區，以及規劃兼顧專注工作與高效團隊協作的佈局。

除實體環境之外，我們亦透過明確的政策、有效的內部溝通以及使用適當的工具及技術，促進積極的工作環境。數碼平台推動協作、資訊共享及彈性工作安排，在提升生產力的同時，亦兼顧不同的工作風格及個人需求。

該等措施共同營造專業、包容及互助的岸上工作環境，有助提升全球員工的福祉、敬業度及辦公室運作效率。

↔ 第28頁 岸上福祉

未來工作

太平洋航運致力透過更靈活、包容及具前瞻性的工作模式，擴大航運業職業的機會。我們認識到行業面臨的結構性挑戰，包括人們對航海職業的興趣下降及勞動力年齡老化，故此我們專注於建立可持續的人才吸引、培養及留任管道。

為應對該等挑戰，我們正探索新的工作模式，以更好地整合船上與岸上職能，包括向岸上團隊提供機會支援海員，並在適當時承擔特定工作。此外，我們亦檢視工作流程，以識別可融入新船設計或改裝的改進方案，實現更具現代化、更高效能的工作模式。同時，我們正評估海員於下班期間及退休後仍

繼續參與行業的機會，使本公司得以留存寶貴的經驗及專業知識。

自2021年起，我們的遠距工作政策為岸上員工提供了更大的靈活性。我們相信，精心設計的靈活性措施有助於提升績效、增強員工敬業度及促進工作與生活平衡，使員工與本公司皆能受益。

展望未來，太平洋航運的未來工作將持續具有混合工作模式，並更加重視人工智能(AI)教育及數碼能力。科技提升及不斷演變的社會期望將持續重塑工作方式。在適應變革的過程中，我們始終致力運用科技提升人類能力、促進包容性及打造更具韌性及適應性的組織。

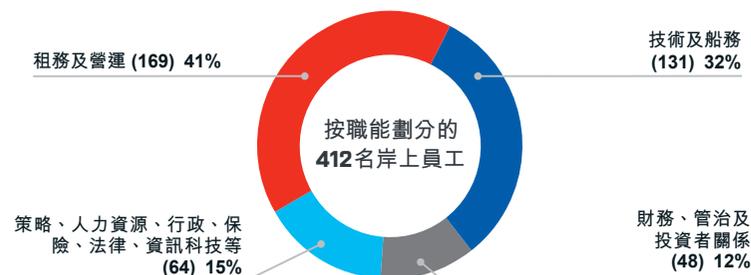


我們的人力資源及行政團隊在人力資源及行政總監Sari Suono-Rasehom的領導下，致力提升員工的福祉、發展及參與度，並確保全球辦事處的順暢運作

於太平洋航運工作

SEHK ESG 關鍵績效指標 B1.1
按僱傭類別劃分的僱員總數

↔ 第86頁 按職能劃分的岸上員工



多元化、平等及包容

打造高績效團隊及更具韌性的企業

我們深知，具有不同技能、經驗、背景、觀點及創意的多元化員工隊伍，能增強企業實力，提升決策品質，並為長期成功奠定基礎。

我們致力打造一個關愛、尊重、無歧視及包容的文化氛圍，以及一個讓員工能擇優公平獲取機會的工作場所。我們致力確保所有意見均獲聆聽，擇優決策，並支持員工為企業的成功及韌勁作出貢獻。

我們的岸上員工包括來自38個國家的同事，整體性別及年齡結構大致均衡。我們意識到中高級管理層中女性同事的比例較低，這是由於航運業職位的女性申請者基數相對較小，惟我們會持續利用我們的僱主品牌及發展計劃，以吸引、留任及晉升多元化人才。

為支持香港平等機會委員會促進種族平等及包容工作場所的使命，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《種族多元共融約章》的公司。

在航運領域，我們正投放資源培訓數量不斷增加的女船員。我們的自有貨船現有70名女船員，當中包括21名高級船員。我們亦是多元化研究小組及婦女國際航運和貿易協會(WISTA International)的企業會員，該等協會為促進航運業多元和包容提供參與平台。

我們持續進行的團隊建設及僱員參與行動，打造出員工踴躍參與的包容工作場所。藉此，我們成功應對業務挑戰，維持良好留任率，並於2025年進行的獨立研究中證實達至高員工滿意度。

我們的長期服務及留任數字，印證了同事在工作場所中感受到被重視、獲得支持並能在企業快速成長的過程中獲得長久的職業發展

92% 岸上員工留任率

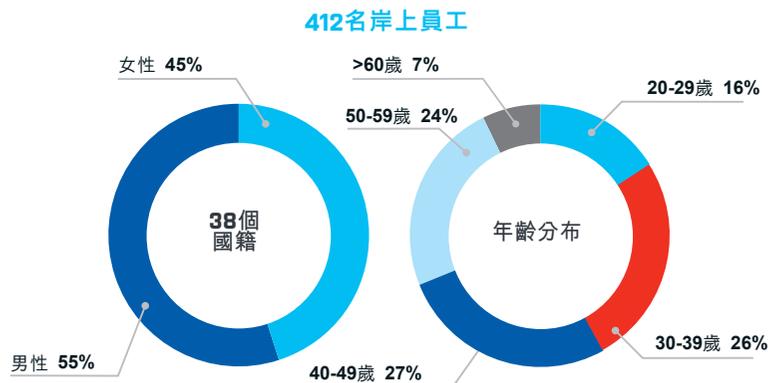
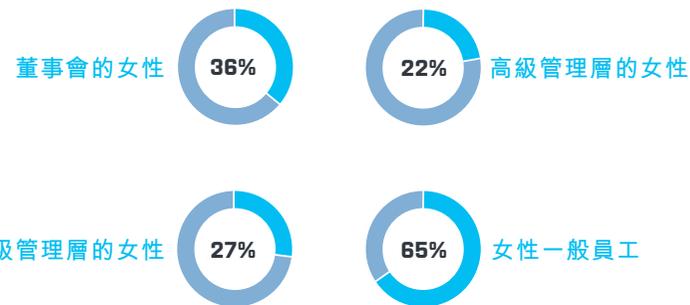
37% 岸上員工工作超過10年

85% 員工喜歡在太平洋航運工作 (2025年)

79% 整體參與度評分 (2025年)

SEHK ESG 層面B1(僱傭) 一般披露

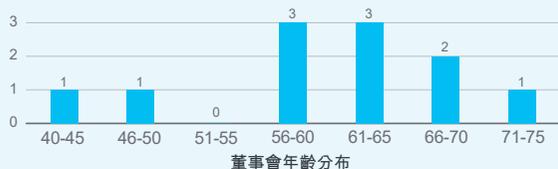
SEHK ESG 關鍵績效指標B.1.2 僱員流失比率



董事會多元化

本公司確認董事會多元化的價值，而我們的提名政策及董事會多元化政策載有物色適合董事會候選人的標準及原則，候選人應具備適當的學歷、資格、技能、知識及經驗以能夠有利於本公司的業務及發展，以及文化、背景、種族、性別及年齡等其他形式的多元化因素。

經過全球廣泛尋覓人選，於2025年2月1日，我們歡迎兩名新委任的獨立非執行董事加入董事會，其亦將擔任可持續發展委員會及其他委員會成員。我們亦歡迎一名執行董事於2025年加入董事會，及兩名新任非執行董事於2026年2月加入董事會。董事會現由來自8個國家的11名成員組成，其中包括七名獨立非執行董事，而四名女性董事佔董事會的36%。



8 董事會成員來自8個國家

36% 董事會女性
(目標30%以上)

64% 董事會獨立非執行董事



為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

海上持續多樣性

我們認同每一位僱員都有被平等及尊重對待的權利，不論有何個別差異。我們亦深知提升船員多元化可能會帶來諸多實務及文化方面的挑戰，需要周全及精心設計的應對方案。

因此，我們致力透過提升船上員工的包容性、安全及福祉的實質性措施實現多元化可持續發展，即以正確的方式實施多元化，而非急於求成。我們為海員採取的關鍵措施包括：

- 逐步增加女性海員夥伴團隊，使船上女船員至少達到四人
- 提供岸上女性船務助理，以支援女性海員
- 提升所有海員有關多元化價值以及我們對騷擾、欺凌及歧視採取零容忍的方針的培訓
- 加強入職前簡介，涵蓋性別多元化、騷擾及欺凌議題
- 提供女性海員專用洗手間
- 供應女性連褲工作褲和定制女性洗滌用品套件

↔ 第38頁 船員福祉 ↔ 第42頁 2025年培訓主題

4,300 名海員

94% 員工留任率

94% 整體船員留任率

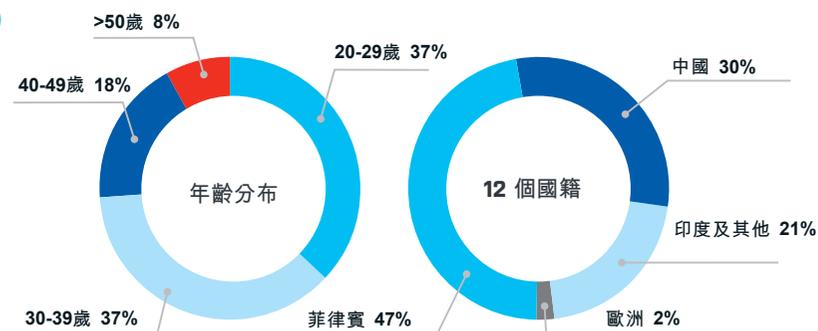
86% 船員參與度分數

1.6% 貨船上女性佔比(70)



到2040年女性海員目標佔比 **5%**

確保報酬性別 **無** 差距



負責任的業務基礎

依托我們的智能及人力資本

我們致力遵從高道德標準進行業務，而我們明白優良企業管理對推動可持續發展及增進我們的品牌與股東價值的重要性。通過盡責而經驗豐富的員工以及有效的業務模式及組織系統，我們得以盡量提高效率及創造與強大聲譽相關的無形資產。

負責任的業務基礎



抱負

太平洋航運致力於在其所有營運中貫徹最佳的管治實踐、道德行為及穩健的風險管理，以維持長期的韌性、問責制及持份者的信任。我們承諾高透明度的匯報、負責任的管理及公平地考量持份者權益，作為創造可持續價值與良好企業管治的核心要素。



為支持聯合國可持續發展目標第16項，我們致力於建立有效、負責任且具包容性的管理與企業管治體系，並推行負責任的營商操守，杜絕滋生貪腐與賄賂的土壤。

承諾

有效率而謹慎的管治

我們繼續加強並簡化管理層決策流程、風險緩解、盡職調查及董事會管治的程序與系統，以確保貨船和岸上的營運保持一致。

以誠信及透明度建立信任

透過道德規範、高度透明的匯報及定期的多層級溝通打擊貪腐，提升持份者的信心。

強化韌性與業務連續性

我們致力降低事故風險，由於事故不僅對業務構成重大威脅，更危及人員安全與環境。透過評估並管理氣候風險、全球性流行病及網路安全帶來的干擾，為企業未來的運作帶來保障。

維持財務狀況穩健與資本獲取能力

我們持續管理財務資源與資金，在財務槓桿目標範圍內運作，憑藉資本獲取能力維持本集團財務穩健，並致力實現業界頂尖的高度透明匯報與企業管治。

相關重要議題

良好管理及企業管治

創新及數碼化

負責任採購及供應鏈

道德及負責任營商操守 (包括反貪污行為)

透明度及披露

公眾形象

危機應對

意外及油污預防

監管規則及制裁合規

氣候變化風險

網絡安全

財務可持續發展

可持續發展管治

可持續發展是董事會的責任 香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第19(a)條

董事會負責制定本集團的長遠企業策略和總體政策，在考慮業務及其持份者需求之餘，亦須遵循香港聯合交易所有限公司上市規則所載的《企業管治守則》及《環境、社會及治理報告守則》。

因此，董事會全面負責本集團的可持續發展策略與報告事宜。其中涵蓋識別、評估和管理環境、社會及管治相關風險，並確保建立適當且有效的環境、社會及管治風險管理和內部監控系統。管理層定期向董事會確認這些系統的成效，董事會亦持續審視各項環境、社會及管治相關目標和指標所取得的進展。

AR 年報 第45頁
董事會職責

董事會把更多的日常監管職責交託予本集團的可持續發展委員會。

專門的董事會層面監督 香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第19(a)條

可持續發展委員會由三名具備多元背景及相關專業技能的獨立非執行董事組成，旨在對環境、社會及管治以及氣候相關風險和機遇提供有效的監督。該委員會由董事會委任，負責協助董事會監督管理層的可持續發展方針、就對本公司長期可持續發展至關重要的事項提供建議、監察各項可持續發展優先事項和目標的進展，並監督可持續發展相關披露。可持續發展委員會於年內舉行了三次會議。

第49頁 董事會多元化

可持續發展管理委員會 香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第19(b)(i)條

本集團的可持續發展管理委員會由行政總裁、首席財務官、可持續發展及企業事務總監，以及來自貨船租賃業務、營運、船隊管理、人力資源與行政、風險與管治部門的高級管理人員組成。可持續發展管理委員會每年至少向可持續發展委員會匯報兩次，負責審核並優化本集團的可持續發展策略、政策、目標及表現，同時確保符合環境、社會與管治要求。此跨職能架構確保可持續發展考量融入業務各環節，並轉化為有意義的成果。

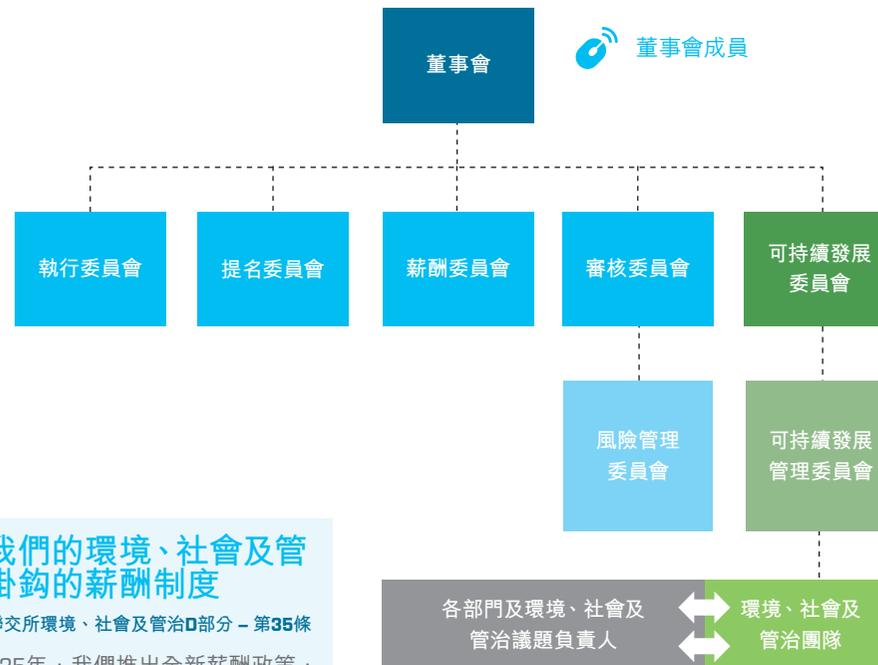
日常執行 香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第19(b)(ii)條

本集團設有專責可持續發展團隊，協助統籌可持續營商操守及可持續發展資產投資。日常執行工作由各業務部門的管理人員主導，並由可持續發展團隊支援，其中最關鍵的領導者包括：船隊管理總監(由其技術、人員、海事及安全以及減碳及環境合規經理提供支援)、商業營運總監以及人力資源及行政總監。

AR 年報
第45頁 企業管治

www.pacificbasin.com
可持續發展 > 企業管治

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。



與我們的環境、社會及管治掛鈎的薪酬制度

香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第35條

於2025年，我們推出全新薪酬政策，闡明薪酬設計原則、總薪酬組成要素，以及這些要素如何支持公司的策略、長遠利益及可持續發展目標。為彰顯可持續發展與財務績效同等重要，我們的薪酬架構將環境、社會及管治目標—特別是排放量與安全績效—納入整體績效評分，以強化我們對創造可持續長遠價值的承諾。

我們的年度薪酬報告已全面概述董事會、執行董事及所有太平洋航運員工的薪酬安排。該報告收錄於年報中，並可於本公司網站查閱。



我們的可持續發展團隊精簡而集中，負責制定環境、社會及管治策略及監督執行工作，衡量及報告表現，擔任大使以參與及激勵，將環境、社會及管治轉變為差異化因素，並將可持續發展融入我們的文化中。

相關部門對我們的環境、社會及管治議題負責並執行規劃與實施措施，以實現我們的可持續發展目標

可持續發展委員會

成員名單

主席：Kirsi K. Tikka (獨立非執行董事)

成員：Mats H. Berglund (於2025年11月由非執行董事調任為獨立非執行董事)、Kalpana Desai (獨立非執行董事，於2025年2月獲委任)、王曉軍 (獨立非執行董事，於2025年12月退任)、Stanley Ryan (獨立非執行董事，於2025年2月退任)

主要職責

1. 監控及審視各項新興環境、社會及管治責任趨勢及議題，並重點關注與乾散貨運航運業最相關的趨勢及議題。
2. 監督本公司的環境、社會及管治管理方針、策略以及用於識別、評估及管理重大環境、社會及管治相關議題 (包括其為本公司帶來的風險及機遇) 的流程，並提出任何改進建議。
3. 監督本公司環境、社會及管治政策及實踐的制定及執行情況，就本公司的環境、社會及管治願景和目標／優先事項向管理層提供指示，確保與本公司策略一致，並向董事會提出建議。
4. 審查內部程序及系統，以得出及維護適當及準確的可持續發展數據。
5. 審閱管理層編製的環境、社會及管治表現報告，包括有關達成環境、社會及管治方面的重大目標及指標的進展情況、為實現該等指標所採取的措施，以及涵蓋任何其他相關環境、社會及管治問題的報告；此類環境、社會及管治報告每年至少會向董事會提呈兩次。
6. 考慮管理層提出的環境、社會及管治投資，並向董事會提出適當建議。
7. 審查年度《可持續發展報告》，確保所發布資訊為平衡、透明及完整，以及適當揭露及遵守《環境、社會及管治報告守則》，並向董事會提出適當建議。
8. 審查管理層及可持續發展管理委員會的環境、社會及管治相關表現及已完成的工作。
9. 確保在本公司整個範圍內推廣可持續發展文化，並提供充足的資源及培訓，以便管理本公司的重大環境、社會及管治議題及其帶來的風險及機遇。
10. 進行年度審查，以確保有足夠的資源、員工資格及經驗、培訓計劃及預算來管理本公司的環境、社會及管治表現及報告。

2025年已完成的工作

於2025年，可持續發展委員會舉行了三次會議，連同電郵通訊，其完成的工作包括：

- 審視並批准2024年可持續發展報告，並向董事會提出建議；
- 檢討環境、社會及管治資源的充足性，並檢討關鍵的環境、社會及管治計劃、績效指標及目標；
- 審視最近及即將出台的減碳法規的合規情況以及其他環境、社會及管治挑戰；及
- 批准就管理部份最為重要的環境、社會及管治優先事項所提出的策略。

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、可持續發展總監暨企業事務總監、貨船租賃總監、營運總監、船隊管理總監、集團人力資源和行政總監、風險管理總監、集團公司秘書

主要職責

1. 監督並執行本公司的可持續發展策略；
2. 審視並確保適當披露和遵守香港聯交所《環境、社會及管治報告守則》；
3. 審視本公司重大環境、社會及管治議題的評估；
4. 確保訂立適當的環境、社會及管治關鍵績效指標目標及實現有關目標所採取的步驟；
5. 審視內部程序和系統，以得出和維護適當和準確的環境、社會及管治關鍵績效指標數據；
6. 促進關於環境、社會及管治指引議題的跨職能部門合作與協調；
7. 確保積極的環境、社會及管治參與及承諾，並確保將環境、社會及管治視為策略性業務議題，於全公司推廣可持續發展文化；
8. 提出提升可持續發展策略、實踐及投資的建議；及
9. 向可持續發展委員會及董事會提交並定期匯報本集團的可持續發展表現。

2025年已完成的工作

於2025年，可持續發展管理委員會舉行了三次會議，並已向可持續發展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。其完成的工作包括：

- 在本公司的策略和行業相關性的背景下，審查和討論環境、社會及管治主題和風險的重要性評估；
- 審視本公司整體激發環境、社會及管治意識的進展以及管理關鍵環境、社會及管治優先事項的策略；
- 檢討環境、社會及管治資源的充足性、關鍵的環境、社會及管治績效指標、企業環境、社會及管治評級、同業的環境、社會及管治基準及建議的環境、社會及管治目標，並向可持續發展委員會提出建議供其批准；
- 審視值得注意的環境、社會及管治措施及項目；
- 審視近期及即將出台的減碳法規及業界措施；及
- 審視有關船員安全及福祉的措施。



為董事會提供氣候主題培訓 香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第19(a)(i)條

董事會成員繼續透過持續培訓、定期更新的環境、社會及管治策略、風險與機遇資訊，以及積極參與環境、社會及管治相關的董事會討論，以深化其境、社會及管治專業知識。2025年5月及7月針對性培訓涵蓋海事減碳法規最新發展帶來的挑戰、國際海事組織全球燃料標準、綠色燃料應用，以及本公司航程優化策略。

負責任的營運方式

崇高的企業道德及明智的商業價值觀

在實現我們的願景及目標時，太平洋航運的業務一直採用良好而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。

◀▶ 第8頁 我們「做對的事，把事做對」的文化

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、洗錢、反競爭行為或其他形式的腐敗。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，如規定香港辦事處的員工遵守香港法例《防止賄賂條例》及英國的員工遵守《2010年英國反賄賂法》等。

我們為董事及岸上員工及船員安排反貪研討會及訓練，透過網上自學及內部講座進行。每名新入職員工均於迎新課程中就反貪、舉報及操守守則接受培訓。我們每三年為所有員工安排反貪複習培訓。

於2025年，我們100%的新入職員工已完成反貪培訓。我們所有董事已於過去三年接受反貪培訓。

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，足證本公司已獲TRACE徹底審查及認證。

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港口及海事行業內其他領域的各種貪腐形式。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反腐敗原則及其培訓工具，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2025年，我們的自有貨船登記了2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6,800美元。這是我們歷來記錄到事件最低的宗數。

於2025年，我們的船隻共錄得4,772次港口停靠，其中14次 (佔0.3%) 是在透明國際發布的清廉指數中排名全球倒數20名之內的國家。

0 宗涉貪行為案件

SEHK ESG 我們在報告期內未曾且並未涉及任何涉貪行為的訴訟案件。

- SEHK ESG 關鍵績效指標B7(反貪污) 一般披露
- SEHK ESG 關鍵績效指標 B7.1 涉貪污行為訴訟案件的數目
- SEHK ESG 關鍵績效指標 B7.3 提供反貪污培訓的詳情



為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，以及負責任的營運方式，確保沒有貪污和賄賂的情況

IFRS TR-MT-510a.1

IFRS TR-MT-510a.2



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

我們的貨船於全球營運，所有商業交易均遵循國際法例，並不會抵觸適用的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採用「了解您的客戶及其業務」的重要規則，令我們更理解交易夥伴及其貨物性質。儘管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，我們的客戶仍需遵守我們的交易夥伴操守守則（包括與制裁有關的要求）。

對於新簽約交易夥伴，及定期對現有交易夥伴，我們實施強化盡職調查程序，內容對我們同時評估航程路線，並持續監控全球制裁制度的動態變化，以最大限度降低違規風險。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。我們亦會考慮航程路線，並監察世界各地的制裁等級，減低受刑事處罰的風險。

我們已實施自動制裁篩查系統，以進一步加強我們近年升級的制裁檢合規計劃。針對賄賂與貪腐行為，我們採取零容忍的方針，並由專責團隊對所有租船合作夥伴進行全面盡職調查予以支持。運用第三方盡職調查報告及由信譽良好的風險情報供應商提供的全面制裁篩查平台進行相關作業。

此外，參與客戶交易的銀行會進行獨立制裁審查，若貨物或貿易行為違反制裁規定，銀行將拒絕提供貿易融資或處理付款。在開立發票與付款階段，銀行將透過自動化銀行控制系統實施進一步篩查。

負責任貨運

我們的限制交易政策反映我們對負責任貨運及可持續發展貿易的承諾，當中載列受限制貿易的活動，以及批准要求及相關程序。

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且不違反制裁

客戶的環境、社會及管治盡職調查

部分貨運客戶要求我們完成EcoVadis與IntegrityNext的環境、社會及管治問卷調查，作為其供應商盡職調查流程的一部分。我們每年配合這些評估，以滿足客戶的環境、社會及管治要求。

於2025年，太平洋航運於EcoVadis可持續發展評估中再度榮獲銀牌認證，總分從去年的72分提升至75分（滿分100分）。此成績使我們躋身跨產業企業前8%之列，反映出我們在環境績效（+4%）、道德規範（+1%）及可持續採購（+52%）領域的全面進步。

 第13頁 我們的環境、社會及管治評級

投訴處理流程

我們的投訴處理流程，提供明確的框架以解決員工提出的關切，並確保所有事項能迅速、標準一致且嚴格保密地處理。

我們鼓勵員工儘早向其主管提出任何與工作相關的問題。如無法滿意解決，員工可以將其關切問題上報人力資源部，以進行進一步的審查和解決。這流程旨在確保在每個階段都能維護其公平性、保密性及適當地處理。

如員工認為既定的投訴程序不足，或有關問題涉及嚴重的不當行為，可以使用下面所述的舉報機制。

我們關懷員工、公平且給予支持，努力創造一個讓每位同事感到安全、被重視和信任的環境。

舉報政策

我們為船員、岸上員工及外部持份者制定舉報程序，以便其能提出嚴重和真正的顧慮。岸上員工可透過內聯網，而船員及外部持份者則可於公司網站查閱已刊登的程序。

舉報人可以聯繫審計委員會主席（該主席是本公司的獨立非執行董事），放心提出關注的問題，而無懼遭受迫害、歧視或不利的對待。

致：審核委員會主席莊偉林(John Williamson)

電郵：whistleblowing@pacificbasin.com

電話：+852 2233 7296

我們致力排除不誠實、腐敗、非法或歧視行為的工作環境，並確保關注的問題能以公平、保密和負責任的方式提出和處理。

SEHK
ESG

關鍵績效指標 B7.2
防範措施及舉報程序

財政可持續發展

我們致力於透過有效管理風險並利用我們的業務模式在整個運輸週期中提供有利的長期回報，以維持本集團長遠的財務穩健。

財務韌性是我們營運、投資與成長的根本基礎。其支撐著我們策略的其他所有層面，讓我們能夠抵禦市場波動、支持可持續發展，並為持份者創造持久價值。

為實現此目標，我們優先確保強健的現金狀況及資產負債表，目的在行業日長盈利方面領跑行業，嚴格執行成本管控，並運用商業模式及策略為股東創造長遠價值。透過維持審慎的負債比率及多元化融資管道——包括營運現金流、債務、可轉換債券及權益中獲取資本——我們力求維持作為長期可靠及財務上可持續發展業務的地位。



投資者關係

透明度及披露

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，並最終提升股東價值。太平洋航運致力於披露相關風險實踐及表現數據，有助持份者更理解我們面臨的挑戰以及我們的表現。

就環境、社會及管治而言，我們明白在我們的可持續發展議程及目標中明確傳達及一貫訊息的重要性。我們持續改善我們傳達重要訊息及敘述的方式，以確保持份者理解我們可持續發展的承諾及方針。

我們旨在透過更多自動化及培訓簡化我們的數據收集，以提高我們的報告效率及質量。我們亦定期審查與報告框架的一致性，以確保我們提供有助決策所需的相關資料。

為更清楚傳達我們的可持續發展策略及目標，我們於2022年制定新的可持續發展框架，除於本報告闡述外，亦詳述我們的減碳路線圖、長遠的環境、社會及管治目標、里程碑及進度指標，以支持持續改進。

← 第 57 頁 稅務透明度

與環境、社會及管治相關的可持續發展金融

近年來，與綠色、社會及可持續發展相關的貸款數目顯著增加。貸款市場協會與綠色貸款原則等行業組織加強市場貸款原則，增強了可持續發展金融工具的可信度及勢頭，包括要求銀行及借款人須公開披露貸款的可持續發展特徵以供公眾審查。隨著能源轉型投資持續擴增，人們亦日益關注可持續發展金融活動的分類框架及分類標準。

透過直接融資進行的環境、社會及管治相關的投資根據多項因素進行評估，包括借款人及貸款人之間道德標準的一致性、風險回報考量、環境及社會經濟成果的實現情況，以及這些成果的衡量與報告機制。銀行與金融機構在擴大可持續發展金融規模方面扮演關鍵角色，應採取整體性策略，支持企業及投資者完成轉型。

於7月，我們宣布成功完成一項2.5億美元的可持續發展相關的七年期有擔保循環信貸融資。這項第二筆可持續發展相關融資拓展了我們的融資結構，強化了我們對可持續發展航運的承諾，並在充滿不確定性與動盪的環境中追求成長機會時，鞏固了我們的財務實力。該融資方案的具競爭力的價格與超額認購，彰顯市場對太平洋航運的高度信心，和認可我們的成長策略，以及在日益複雜的全球商業環境中推動韌性與長遠財務績效的各項舉措。我們的2.5億美元可持續發展相關貸款於2026年3月榮獲The Asset（《財資》）AAA大獎「最佳可持續發展相關貸款（航運類）」殊榮。

自2023年以來，我們已累計取得4億美元可持續發展相關融資，為長遠可持續成長注入動能。

公眾形象

我們定位為航運業中可靠的貨運服務供應商以及積極及負責任的企業公民，因此，我們致力於提高太平洋航運的公眾認知、整體形象及聲譽，以吸引人才、提供支持及建立商譽，推動積極變革並加強我們作為所有持份者首選合作夥伴的地位。

為實現該目標，我們：

- 定期評估太平洋航運的回饋及觀點，以識別有待改進的範疇
- 發布新聞稿、社交媒體貼文及企業報告，以突顯我們的措施及成就（同時對壞消息亦保持透明）
- 除日常報告及媒體發布外，與持份者保持定期溝通
- 提供有關我們長期計劃及進展的資料，以提高我們策略的透明度

政治獻金政策

於2025年，本公司並無進行任何政治捐款。

我們於2024年引入有關政治獻金的政策，以滿足持份者、環境、社會及管治評級機構和環境、社會及管治報告標準的期望，並符合業界最佳實踐。該政策明確禁止本公司及其員工代表本公司進行任何形式的政治獻金。

惟政策並無限制員工以私人身分參與政治活動，包括個人政治獻金。



稅務透明度

稅務方針與管治

我們致力維持高標準的企業管治及稅務合規。我們認同有效的稅務制度透過為公共服務、基建項目及社區投資提供資金，從而支持可持續發展。

我們的稅務策略每年更新並於公司網站發布，目標為確保本集團以具稅務效益的方式營運，同時全面遵守所有經營所在地區的法例及法規。稅務考量為所有重大投資及商業決策的一環。

本集團的稅務事務採取集中管理方式，由風險管理委員會監督。委員會由首席財務總監擔任主席並向審核委員會匯報。日常稅務管理由具備相關專業知識的指定人員負責，向首席財務總監報告，並就商業決策提供意見，確保相關稅務影響獲得充分理解。在適當情況下，本集團按照立法原意運用稅務優惠及寬減；若事項涉及複雜或不確定因素，則會尋求外部專業意見。

與稅務機關的關係

我們以公開、透明及合作合規的精神與稅務機關互動合作。我們提供公平、準確及適時的披露，迅速回應查詢，並透過具建設性的對話解決任何爭議。任何疏忽錯誤均會在合理可行的範圍內盡快披露及糾正。

全球稅務改革與BEPS

我們持續監察全球稅務改革的發展，包括經濟合作及發展組織(OECD)的稅基侵蝕與利潤轉移(BEPS)框架。OECD BEPS第二支柱方案由2025年起適用於本集團，非航運收入的最低有效稅率為15%，國際航運收入則獲豁免。經與外部稅務顧問評估後，我們預期第二支柱不會對本集團構成重大影響。

網絡安全

隨著數碼系統及通訊渠道面對日益增加且更為複雜的威脅，網絡安全在航運業變得愈趨重要。我們的營運有賴安全穩健的數碼環境，並由完善的系統、清晰的流程及具相關知識的員工團隊作支援。

資訊科技策略、政策及網絡風險由資訊科技督導委員會負責監督，委員會由行政總裁擔任主席。委員會負責審批資訊科技開支預算、檢討重大保安事宜，以及監察網絡風險評估。我們制訂資訊保安政策，並定期在團體內部加強員工的網絡安全意識，提升員工辨識及應對潛在威脅的能力。

為配合國際海事組織的海事網絡風險管理規定，我們已加強我們的安全管理系統，以應對影響船上營運的網絡風險。亦會定期檢討船舶系統及硬件，以維持保安水平及運作效能。

我們已確立正式業務連續性計劃，並透過定期演習確保在資訊科技或通訊中斷時能迅速應變。我們亦投購商業罪案保險，並與信譽良好的資訊科技服務供應商合作，包括獲ISO 27001認證的供應商，同時定期評估雲端服務監控及評核保證報告。

我們的資訊科技團隊透過在關鍵業務系統中主動識別及緩解風險，持續強化網絡安全狀況，包括採用零信任架構原則、多重認證及加強雲端保安管控。隨著我們擴大使用人工智能技術，亦會實施結構化的保安評估及管治措施，確保負責任地應用有關技術，並防止資料外洩或濫用。

我們持續提升監察及威脅偵測能力，進一步加強識別及應對安全事件的能力。



於過去三年及以往期間，本集團並未發生任何資訊安全事故或網絡安全事件。

數碼化

數碼化現已成為本集團的核心能力，支撐我們在全球網絡及不斷擴展的自有船隊中，進行營運、資金分配、風險管理及各類決策。

年內，我們的工作重點由系統推行，轉為透過互聯互通的數碼生態系統擴大價值。我們的營運、商業及企業職能均由一套綜合雲端平台支援，有關平台提供即時數據存取、跨地域安全協作，並具強化抵禦網絡及營運風險的穩健性。這些平台涵蓋貨船租賃、商業營運、燃料加注、索償、技術管理、海事營運、船員、財務以及人力資源等範疇，提升運作的一致性、效率及透明度。

我們的規模與全球佈局讓我們可取得龐大的專有及市場數據，並透過先進分析、自動化及優化工具，逐漸將數據轉化為有價值的見解。有關能力同時支援日常營運決策及較長遠的策略規劃。隨著行業數據更易取得，我們結合外部數據與深厚內部營運知識的能力，依然是我們的關鍵優勢。

我們持續擴大內部及外部數據來源的應用，包括來自全球散貨船隊的自動識別系統(AIS)訊號。這些數據可強化市場情報、航程優化與執行、效能監察以及我們管理燃油消耗與碳排放密度的能力，支援成本效益及減碳目標。

數碼化日益促進可預測性及自動化決策的支援，減低對人手流程及個人經驗的依賴。我們的數碼工具幫助團隊優化航速、航線、貨物規劃及燃油決策，提升整個船隊的運作的一致性及成效，亦同時讓岸上團隊專注於更高價值的工作。

我們專責的數碼化團隊與集團內各部門緊密合作推動有關項目，結合挑選外部科技供應商及內部研發，提供實用、具擴展性及能提升價值的解決方案。

展望未來，我們的數碼項目將進一步運用數據、自動化及人工智能，提升決策質素、營運韌性及環境績效，支援可持續價值創造及競爭優勢。

氣候變化抗禦力

氣候相關的財務披露

我們致力了解日後的潛在挑戰，以便未雨綢繆。潛在挑戰包括氣候變化對旗下營運構成的實體和轉型風險。香港聯交所要求我們評估自身最重大的氣候相關風險（包括有關風險在不同情境下的潛在財務影響），並按照與《國際財務報告準則》第S2號一致的加強披露規定披露相關資料。

於2025年，我們委託美國船級社進行一項符合《國際財務報告準則》第S2號、經更新的獨立研究，內容包括：(i)氣候風險評估；(ii)基於市場／監管措施的影響評估；及(iii)淨零排放過渡計劃，比較我們於2050年左右實現淨零排放的最可行路徑。 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第22\(a\)\(iv\)及27\(a\)\(vi\)條](#)

第92頁的索引提供予使用者在本可持續發展報告及我們的年報中，參閱有關建議相關資料的指引。

關鍵發現

我們具備相關平台、規模及其他優勢，足以妥善管理氣候相關風險。

- 海上的**實體風險**可通過氣象航路規劃技術大致妥善管理，而我們的無固定航綫模式在有需要時，一般可讓我們避開全球長期受氣候影響而狀況嚴峻的區域；我們採用的租賃辦公室模式，則可減低陸上的實體風險承擔
- 海洋及空氣溫度上升將導致機械磨損加劇、貨物損毀，並影響船員健康與福祉，這意味我們須考慮加快在船舶上採用更高容量的冷卻系統
- 只要我們為監管規定作好準備並予以遵守，採用技術上最可行、經濟效益最優化的路徑（包括提早投資節能改造工程、確保優先使用綠色燃料，以及持續監察監管發展、燃料價格趨勢與技術進步，從而靈活調整策略），並繼續採取措施維護可持續發展企業的聲譽，則**轉型風險**大致上屬可管理範圍
- **淨零排放過渡路徑** — 美國船級社確認一項「綜合優勢」情境，當中包括：優先採用雙燃料船舶的船隊更新、提升效能、採用生物燃料及綠色甲醇、逐步淘汰化石燃料，以及整合碳捕獲技術，作為在2050年前達成淨零排放，在技術上最可行、經濟效益最優化的路徑
- 美國船級社的減碳路徑分析顯示，我們目前的發展方向正確，惟要達至最後20%的減幅以實現淨零排放，碳捕獲技術將屬必要措施

氣候風險評估

緒言 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第26\(b\)\(i\)、\(ii\)及\(iii\)條](#)

我們的氣候風險評估及情境分析（於2025年與美國船級社共同開展），已考慮氣溫上升攝氏1.5度、2.7度及4度的情境，在短期（2030年）、中期（2040年）及長期（2050年）不同時間範圍下的影響。 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第20\(d\)條](#)

是次評估採用聯合國政府間氣候變化專門委員會釐定的三種共享社會經濟路徑情境，以評估氣候風險暴露的程度。SSP1-1.9代表與巴黎協定目標相符的積極減碳路徑，強調高轉型風險與低物理風險。SSP2-4.5作為基準情境，採取中度行動並平衡風險。SSP5-8.5反映高排放的最壞情況軌跡，突顯嚴峻的物理風險，而轉型風險仍維持低水平。

本氣候風險評估範圍涵蓋太平洋盆地集團全球營運及商業活動，包括自有船隊與全球辦事處。透過運用內部及外部數據集，量化重大氣候物理風險與轉型風險的潛在財務影響。內部數據來源包含：與氣候相關影響掛鈎的成本資訊、國際海事組織排放數據系統(DCS)及歐盟MRV機制驗證的燃料消耗數據，以及營運活動數據。外部數據來源涵蓋氣象與氣候數據、燃料價格預測及相關研究輸入。

[香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第27\(a\)\(i\)條](#)

影響路徑圖譜與投資組合熱力圖

氣候風險評估始於彙整投資組合，藉此釐清業務模式與資產結構。其後參照府間氣候變化專門委員會(IPCC)第六次評估報告(AR6)進行風險評估，透過財務重要性評估識別潛在風險。

我們運用影響路徑圖譜技術，明確建立氣候相關災害與業務衝擊之間的關聯性。此方法遵循國際財務報告準則第S2號建議，在進行財務量化評估前，已識別出對業務構成影響的相關氣候物理風險與轉型風險。

我們通過氣候風險熱力圖，評估太平洋航運各業務活動所面臨的氣候相關風險之不同影響程度與風險程度，進而對已識別之風險進行優先排序。此熱力圖整合了氣候災害的定性與定量考量，以及我們的營運暴露度與脆弱性，簡明呈現重大風險的規模，使我們更清晰地掌握需重點關注的核心風險。

[香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第27\(a\)\(iii\)條](#)

每項優先處理風險的風險等級均採用符合聯合國政府間氣候變化專門委員會風險框架方程式計算如下： $風險 = 危害度 \times 暴露度 \times 脆弱度$

氣候相關轉型風險 香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第20(b)(c)及21(a)(b)條

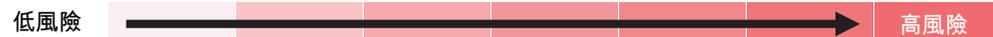
監管要求

- 能源效率與排法規：為遵守國際海事組織船舶能源效率指數、碳排放密度指標、歐盟排放交易體系、歐盟燃料指令及全球國際海事組織GFS/GFI，將需對貨船改造、新技術及替代燃料進行大量資本投資
- 碳定價：擴大實施碳定價及排放交易體系將引致重大成本波動，需建立健全的排放監測及報告系統

市場與供應鏈

- 顧客偏好轉變：對可持續航運的需求日益增長，先行者有望獲得更高按期租合約對等基準的收入及市場份額；反之，倘未能實行減碳，則可能聲譽受損及遭排除於環境、社會及管治為重點的投資之外
- 供應鏈中斷：氣候因素導致的延誤及貨物損壞可能會削弱客戶信任及收入，而負面媒體關注會增加聲譽風險

監管要求	供應鏈變動	碳定價
貨船遵守強制性能源效率標準	對可持續航運及綠色供應鏈的需求增加	實施碳稅/排放交易體系
更嚴格的排法規 (國際海事組織、歐盟排放交易體系、歐盟燃料指令)	氣候相關事件導致供應鏈中斷	碳邊境調整機制(CBAM)
推動能源轉型	消費者偏好轉向可持續產品及服務	



調適及緩解措施 香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第22(a)(i)及(ii)條

我們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、商品需求以及其他與轉型相關的變化。有關我們的調適及緩解措施的詳情，請參閱淨零排放過渡計劃一節。

轉型風險帶來的氣候相關機遇

我們憑藉專業員工團隊、規模、穩健的資產負債表、成熟的融資渠道及其他優勢，得以積極應對日益嚴格的減碳法規。該等優勢使我們能進行必要的大規模持續投資，以提升貨船效能、採用低碳燃料及低排放貨船，並遵守不斷變化的監管要求，亦使我們能藉客戶對低碳航運及其他有助其合規並實現氣候目標的解決方案日益增長的需求，把握其所帶來的商業化及其他機遇。隨著航運業向淨零排放未來轉型，該等機遇將進一步鞏固我們的競爭優勢。

風險類型	機遇驅動因素	潛在財務影響
政策及法規	減碳規則，包括日趨嚴格的能源效率及碳排放密度規定	能源效率提高可降低成本
	引入碳定價或「市場化措施」，如實施排放交易體系或對燃料徵收碳稅	先行者可透過出售營運零排放貨船的排放交易體系配額開發新收入來源
市場	客戶對低碳或碳中和航運的需求增加	越來越多具有可持續發展意識的客戶，帶來更多支持及營業額
聲譽	增加聲譽和訴訟風險	良好聲譽可帶來更強大的客戶支持及更高利潤
技術與創新	增加採用新燃料和推進系統	越來越多具有可持續發展意識的客戶，帶來更多支持及/或營業額

氣候情境分析及財務影響

基於熱力圖分析結果，我們進行了氣候情境分析，以評估該等重重大氣候風險在不同排放路徑下的潛在發展。

為合理估算潛在財務影響，氣候情境分析採用具公信力且國際認可的數據集，包括來自政府間氣候變化專門委員會、國際能源署、經濟合作與發展組織及世界銀行的資料，並輔以相關行業出版物進行補充。香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第27(a)(ii)條

我們已評估經評估風險對投資組合的財務影響，以評估我們業務模式及策略的氣候抗禦力。該等分析亦為我們持續制定淨零排放過渡計劃提供依據，包括潛在緩解措施及預估成本。香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第26(a)(i)條

我們的氣候風險評估及情境分析中存在若干不確定性領域，主要由於數據可用性的限制。由於多項氣候相關影響（特別是間接或長期影響）相互依存，且數據有限或不穩定，財務量化分析受到限制。潛在實體風險的發生時機及地理分布亦進一步帶來不確定性。鑒於監管環境不斷變化，包括國際海事組織(IMO)的淨零排放框架（目前僅定義至2035年且仍在討論階段），仍存在重大轉型相關不確定性。香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第26(a)(ii)條

氣候相關風險的財務影響

我們的情境分析顯示，倘不採取積極緩解措施，且船隊持續沿用現有技術及慣例營運，氣候相關風險可能在短期、中期及長期產生重大財務影響。根據短期（2030年）評估，潛在年度氣候相關成本總額介於約4億美元至4.06億美元，主要由於轉型風險，如遵守排放法規及燃料消耗。到2040年，預測潛在年度成本將大幅增加至約8.5億美元，反映監管責任及實體物理風險影響加劇。長期（2050年）而言，潛在年度總成本可能達到13億美元，在高排放情境下，轉型風險仍將主導整體形勢，但實體風險將日益重大。香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第20(a)(b)條

財務影響評估摘要（2030年至2050年）香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第24(a)(b)及25(a)(b)條

關於情境分析財務影響的詮釋說明—根據國際財務報告準則第S2號要求，下文所示模擬成本影響假設本集團未來數年將繼續沿用現有技術及慣例營運船隊，且不採取任何額外緩解措施，包括不採用強化冷卻系統、生物燃料或其他可持續燃料、低排放貨船、碳捕捉技術或其他減排行動。在該假設下，本集團實際上須承擔全部合規成本及排放相關費用（即「污染者自付」結果）。成本隨時間及於不同情境的遞增，乃基於政府間氣候變化專門委員會（或其他認可機構）發布的科學氣候路徑及影響因子計算得出，以確保符合該準則規定的跨行業可比性。

因此，該等數據應被視為壓力測試，旨在說明在不採取緩解措施的情況下，於不利氣候情境下可能面臨的財務風險，目的在於展示風險方向、相對敏感度及潛在脆弱領域，而非提供未來成本或實際預期結果的精確預測。

我們具備足夠的規模、營運能力及靈活性以有效管理氣候相關風險，隨著全球法規演變，乾散貨航運市場的結構將支持將合理減碳相關成本有效轉嫁予貨運客戶。

實體風險	潛在影響	SSP1-1.9 估計財務影響 (美元)			SSP2-4.5 估計財務影響 (美元)			SSP5-8.5 估計財務影響 (美元)		
		2030年	2040年	2050年	2030年	2040年	2050年	2030年	2040年	2050年
極端天氣事件	貨船維修及保養的年度成本	100至200萬元(+33%)	100至200萬元(+33%)	100至200萬元(+33%)	100至200萬元(+33%)	200至300萬元(+83%)	200至300萬元(+117%)	200至300萬元(+33%)	200至300萬元(+100%)	300至400萬元(+167%)
海洋溫度上升及酸化	總船隊年度乾塢維修成本及因阻力導致的總船隊每艘貨船燃油消耗增加	5,000至6,000萬元(+0%)	7,000至8,000萬元(+33%)	8,000至9,000萬元(+50%)	7,000至8,000萬元(+30%)	8,000至9,000萬元(+56%)	1至1.1億元(+90%)	7,000至8,000萬元(+40%)	9,000萬至1億元(+80%)	1.2至1.3億元(+140%)
岸上極端天氣事件及沿海洪水	年度辦事處租金	300至400萬元(+10%)	300至400萬元(+8%)	300至400萬元(+18%)	300至400萬元(+12%)	300至400萬元(+15%)	400至500萬元(+22%)	300至400萬元(+12%)	400至500萬元(+22%)	400至500萬元(+33%)
水資源短缺及熱壓力	水費及能源消耗的年度成本	50至70萬元(+3%)	50至70萬元(+5%)	50至70萬元(+6%)	60至80萬元(+10%)	60至80萬元(+15%)	60至80萬元(+20%)	60至80萬元(+17%)	70至90萬元(+25%)	70至90萬元(+34%)
轉型風險	潛在影響	2030年	2040年	2050年	2030年	2040年	2050年	2030年	2040年	2050年
貨船遵守強制性能源效率標準	能源效率技術的資本投資及每年燃料消耗成本	2.2至2.3億元(-2%)	2.2至2.3億元(-3%)	2.2至2.3億元(-4%)	2.2至2.3億元(-2%)	2.2至2.3億元(-2%)	2.2至2.3億元(-5%)	2.2至2.3億元(-1%)	2.2至2.3億元(-1%)	2.2至2.3億元(-1%)
更嚴格的排放法規	歐盟排放交易體系、歐盟海運燃料指令及國際海事組織GFI (自2028年起)的年度合規成本	1.1至1.2億元(+79%)	5.5至5.6億元(+754%)	9.8至9.9億元(+1,409%)	1至1.1億元(+65%)	5.2至5.3億元(+699%)	9.1至9.2億元(+1,302%)	9,000萬至1億元(+50%)	4.8至4.9億元(+643%)	8.4至8.5億元(+1,194%)
實體風險及轉型風險的總模擬財務影響		3.85至4.17億元	8.45至8.77億元	12.85至13.17億元	3.95至4.27億元	8.26至8.58億元	12.37至12.69億元	3.85至4.17億元	7.97至8.29億元	11.88至12.2億元
(相對於相關當前成本的模擬成本增幅)		(+13%)	(+143%)	(+266%)	(+16%)	(+137%)	(+253%)	(+15%)	(+131%)	(+242%)

市場監管措施影響評估

香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第26(B)條

氣候轉型風險（尤其是政策與法律風險）被視為我們業內最重大的氣候相關風險。我們進行了市場導向措施(MBM)影響評估，以評估正推動向綠色燃料及船舶的轉型的不斷變化的法規對財務及營運的影響。評估涵蓋遵循國際及區域能源效率及排放標準（如國際海事組織船舶能源效率指數、碳排放密度指標、歐盟排放交易體系及歐盟燃料指令）的成本負擔，並假設溫室氣體燃料密度(GFI)指標將納入國際海事組織全球溫室氣體減排策略。評估預測年度合規成本將因貨船改造、新技術及替代燃料而急遽攀升，並強調碳定價機制引發的波動性，突顯建立穩健排放監測及報告系統的必要性。

我們根據歐盟排放交易體系及歐盟海運燃料指令法規，假設2025年至2050年全額支付溫室氣體罰款，估計最壞情況下的合規成本。評估乃根據2024年營運數據，假設未實施任何緩解措施，船隊規模維持不變，貨船服務25年後退役，並以同類貨船替換直至2050年。在該基礎上，預計歐盟排放交易體系及歐盟海運燃料指令年度合規成本將從2025年的1,250萬美元大幅增加至2050年的超過3.84億美元。評估期間的累計合規成本估計將超過30億美元。

根據國際海事組織淨零排放框架，貨船須逐步降低其年度GFI。超過規定限額的貨船須購買補救單位以抵銷超額排放。我們透過假設2025年至2035年全額支付相關溫室氣體罰款，估計最壞情況下的GFI合規成本。評估乃基於2024年營運數據，假設未實施任何緩解措施且船隊規模維持不變。由於國際海事組織淨零排放框架目前僅定義至2035年且仍在討論階段，2040年及2050年的GFI合規成本預測僅供參考。儘管該框架尚未正式通過，2040年及2050年的預測乃基於符合國際海事組織2023年經修訂溫室氣體減排策略的假設得出。在該假設下，與國際海事組織GFI要求相關的年度合規成本預計將從2025年的5,500萬美元大幅增加至2050年的超過5.7億美元。

因此，在假設並無採取任何緩解措施的情況下，倘繼續以慣常的營運模式經營業務至2050年，我們將面臨日益沉重的財務負擔，且在業內減碳法規日益嚴格的背景下，嚴重削弱我們業務的長期可行性。有關我們如何應對該等風險的進一步詳情，載於本報告淨零排放過渡計劃一節，當中包括我們的減碳計劃、策略及措施。

將氣候相關風險融入我們的風險管理框架

氣候相關風險已納入本公司整體風險管理框架。我們相信各業務的風險管理及內部監控系統能提升長遠的股東價值。本公司所面對的風險與本公司的策略有直接關聯。我們的風險管理及內部監控架構符合COSO (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission)的企業風險管理(ERM)綜合框架。 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第27\(c\)條](#)

我們的風險管治架構根據「三道防線」模式制定，由董事會及審核委員會進行監督。作為年度綜合風險評估的一部分，高級管理層需填寫結構化問卷並參與行政人員風險研討會，以識別新興風險，評估潛在業務影響，並檢討內部監控措施的有效性。任何風險狀況變動及相關緩解措施、新增風險或其他對風險管理之意見，經審視後載於本集團的風險記錄冊。 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第27\(a\)\(v\)條](#)

我們的氣候風險評估結果已納入上述流程，並向高級管理層匯報，同時載於風險記錄冊。該方法確保氣候相關風險有系統地融入更廣泛的風險監管框架，為策略規劃及長期組織韌性提供依據。有關我們風險管理方法的進一步詳情，請參閱2025年報中「風險管理」一節。 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第27\(a\)\(iv\)條](#)

我們透過對短期、中期和長期下各種排放路徑進行氣候相關情境分析，識別及評估氣候相關機會。 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第27\(b\)條](#)

淨零排放過渡計劃：於2050年前實現淨零排放的過渡路徑

香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第22(a)(iii)(iv)及26(a)(iii)條

基於我們透過氣候風險評估及市場化措施影響評估所識別及評估的實體風險及轉型風險，我們為太平洋航運制定並識別最具成本效益且技術上可行的短期、中期及長期路徑，以在2050年前後實現淨零排放。

我們採用結構化方法，結合定性洞察與量化分析來制定實現淨零排放的路徑。根據該流程，首先對可持續發展及技術部門進行訪談，以了解船隊組成、營運活動及策略重點事項。此外，我們亦依據最新驗證的國際海事組織DCS數據，檢討現有減碳策略。該等輸入數據為設計符合我們的業務模式、長期策略及法規要求的情境模型提供資料。

憑藉已建立的情境，我們評估了多種情境組合方案，包括燃料策略及減排措施，當時的目的旨在制定在環境績效與經濟可行性之間達成最佳平衡的計劃，以確保我們能在由嚴格的法規及可持續發展要求主導的市場中保持競爭力。

每種情境均從兩個關鍵維度進行評估：

- 環境績效：透過預測二氧化碳當量減排路徑評估能否於2050年前實現淨零排放
- 經濟可行性：分析燃料支出及合規相關成本，以評估整體成本效益

我們的情境模型乃採用業界標準的排放係數、低發熱值(LCV)、燃料生命週期數據以及燃料和GFI合規的基準成本建立。同時運用預測分析，應對燃料價格波動、技術成熟度及不斷變化的監管要求所帶來的不確定性。

在評估多種減碳路徑及方案後，我們確認其中一種情境是於2050年前實現淨零排放最具技術可行性及經濟效益最佳的路徑。此情境整合六大關鍵減碳驅動力的優勢：貨船更新換代、船隊績效提升（能源效率）、使用生物燃料（B30及B100）、使用甲醇以及採用碳捕獲、利用及封存技術(CCUS)。

相較其他七種情境，該選定的情境涉及在2050年前大規模採用生物燃料100（最高達36%）及綠色甲醇（最高達56%），逐步淘汰化石燃料的使用，並採用CCUS技術。採用CCUS技術旨在消除20%的殘餘溫室氣體排放，此乃假設碳捕獲技術將於中長期內成熟並廣泛採用。

於2025年至2050年實施選定情境的總成本估計為73億美元，此乃基於生物燃料價格長期內持續下降的假設。相較之下，基準情境則假設不採取任何減緩措施，及本公司全額承擔二氧化碳相關罰款，據此總成本將大幅增加至133億美元，其主要原因為GFI合規成本增加。因此，儘管建造及營運低排放貨船的資本支出及營運支出增加，但所選情境因能大幅減少GFI合規成本，故能顯著降低整體成本。 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第22\(b\)及25\(a\)\(i,ii\),\(b\)條](#)

為更準確反映未來燃料價格的不確定性，我們進行了敏感度分析以評估長期生物燃料價格上漲的影響。結果顯示，即使在生物燃料成本持續上升的情境下，相較於基準情境及涉及使用氫氣燃料的替代情境，所選路徑仍是最具成本效益及技術上可行的方案。雖然生物燃料價格上漲將增加整體燃料支出，但相較於基準情境，所選情境仍能因顯著降低的GFI相關成本而獲益；而相較於氫氣燃料路徑，則能因基礎設施要求及營運複雜性較低而獲益。

我們深知，航運業減碳需要實現多種燃料轉型，且氫氣應持續被視為主要的策略性替代燃料。因此，我們將持續監測氫氣作為船舶燃料的發展動態，包括其技術成熟度、安全性及全球供應網絡。

 [第18頁 我們的減碳策略](#)

其他第S2號披露要求

指標及目標

我們監測並披露關鍵指標以衡量範疇一至三溫室氣體(GHG)排放，包括自有及租賃船隊的燃料消耗量（以絕對值及排放密度計）。有關該等指標的詳情，請參閱2025年可持續發展報告第28頁（岸上環保工作、範疇三供應鏈、表現數據摘要）。 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第28\(a\)\(b\)\(c\)及29\(c\)\(d\)條](#)

我們根據《溫室氣體協議：企業會計與報導準則》，採用營運控制法報告溫室氣體排放量。此方法適用於我們的業務模式，涵蓋自有及營運資產以及營運中的租賃貨船，並與我們的財務報告範圍一致。該方法透過明確劃分營運決策的管理責任（29(b)(ii)），對排放績效進行結構化及一致性評估。我們採用估算計算方法量化溫室氣體排放量，即將活動數據乘以排放因子計算排放量。於報告期內，我們的計算方法、輸入數據或假設並無重大變動。 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第29\(a\)\(iii\)條](#)

氣候相關指標 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第30、31、32及33條](#)

太平洋航運運用指標及目標評估及管理對本公司有重大影響的氣候相關風險及機遇。下表列示與溫室氣體排放、能源效率、船隊更新、營運措施及新造船發展對財務表現之影響相關的關鍵指標，包括資本及融資、支出及資產。

財務類別	氣候相關類別	指標	計量單位	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
資產	風險適應及緩解	透過購置貨船更新船隊	百萬美元	188	38	190	43	59
資產	風險適應及緩解	於新造船貨船計劃的已承諾資本投資	百萬美元	-	-	-	147	285
資本及融資	風險適應及緩解	透過可持續發展相關融資籌集的資金金額	百萬美元	-	-	150	-	250
支出	能源/燃料	總燃油消耗量	百萬美元	462	644	591	624	459
支出	營運	貨船營運開支	百萬美元	56	62	64	59	56
支出	風險適應及緩解	入塢及其他新增項目	百萬美元	37	47	62	46	57
支出	能源/燃料	貨船營運產生的範疇一排放量	千公噸二氧化碳當量	3,406	2,592	2,870	3,156	2,433
支出	能源/燃料	自有船隊碳排放密度（EEOI）	每噸海里的二氧化碳排放量	10.10	9.66	8.49	8.11	8.11

儘管該量化資料並未在我們的財務報表中呈列為獨立項目，但已載於2025年年報內的財務報表附註，包括有關燃油消耗量、貨船營運開支、入塢資本支出及新造船資本承擔的披露。進一步詳情請參閱2025年年報。

[香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第24\(a\)及\(b\)條](#)

能源使用 [IFRS TR-MT-110a.3](#)

[AR](#) 年報 第54頁 風險管理

[AR](#) 年報 第93頁 財務報表附註

2025年，我們自有船隊來自非再生能源的總能源消耗減少7%至17,220,712千兆焦耳。減少主要是由於已航行海里下降，導致燃料消耗減少。重燃油佔我們自有船隊總能源消耗89%，而再生能源則佔0.1%。有關我們使用燃料種類的詳情，請參閱第83頁表現數據摘要。

內部碳價格 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第34條](#)

我們就新造船投資及其他資本支出決策流程的投資回報率計算採用碳價格。該等碳價格乃根據現行及規劃中或新推出的航運減碳法規釐定，介乎每公噸二氧化碳當量100美元至380美元。

氣候相關目標 [香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第37\(a-c\)、38\(a-d\)及40\(b\)條](#)

實現全面減碳的長期目標需要採取多維度的整體方針。為定期監測向低碳經濟轉型的進程，我們已設定以下溫室氣體排放目標。其他減碳目標請參閱第18頁（減碳策略）。

目標資料

設定的目標	我們的目標是在2050年前後將範疇一及二總排放量（來自燃料及電力消耗）減少100%，及將範疇三排放量（來自供應鏈）減少90%。
目標類型	絕對目標
目標宗旨	旨在符合國際海事組織(IMO)的溫室氣體策略，並遵循現行及新推出的減碳規定（歐盟排放交易體系、歐盟海運燃料指令、國際海事組織船舶能源效率指數、國際海事組織碳排放密度指標及國際海事組織GFI），以實現淨零排放。 我們的目標與《巴黎協定》將全球升溫控制在工業化前水平之上1.5攝氏度的目標一致。
監控流程	我們的可持續發展委員會定期審查溫室氣體減排目標及績效，並評估是否需要作出任何修訂。 可持續發展報告內披露的溫室氣體排放數據已由美國船級社 (ABS) 進行獨立驗證。
目標範圍	涵蓋我們全球各地的貨船及辦事處營運，佔總營業額的100%。 我們的溫室氣體排放包括二氧化碳、甲烷及一氧化二氮，均會轉換為二氧化碳當量排放量。我們的減排目標遵循國際海事組織 (IMO) 的溫室氣體策略，該策略乃航運業與1.5攝氏度的溫控目標一致的行業減碳路徑。 香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第37(d-f)及40(a)(c)(d)條

設定的目標

	範疇一及二 溫室氣體排放量 (千公噸二氧化碳當量)	較基準年2021年減少 (%)
總排放量—基準期 (2021年)	3,406	-
總排放目標—目標期 (2050年)	0	100%

	範疇一及二 溫室氣體排放量 (千公噸二氧化碳當量)	較基準年2021年減少 (%)
迄今進展 香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第39條		
2021年	3,406	-
2022年	2,592	-24%
2023年	2,870	-16%
2024年	3,156	-7%
本期間 (2025年)	2,433	-28%

於報告期內，我們的業務活動同比減少，加上持續關注能源效率、碳效能營運措施及嚴謹的船隊更新，我們的溫室氣體總排放量有所減少。

自2020年起，我們以香港電力公司中電提供的碳信用額度抵銷辦公室活動、通勤及商務和船員差旅所產生的年度碳排放。此乃由中電亞洲風電場項目提供的經獨立驗證的碳信用額度。

[香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第40\(e\)\(i-vi\)條](#)

有關我們於2025年購買的碳信用額度資料：

碳信用額度類型：	核證碳標準(VCS)
第三方信用驗證：	有 – 由Verra驗證
碳信用額度擬定用途：	5,902公噸二氧化碳當量

關於氣候相關機遇的財務影響說明

我們不提供關於實體風險及轉型風險所產生的氣候相關機遇目前或預期財務影響的量化資料，因估算此類影響所涉及的計量不確定性程度較高，以致相應的量化資料或將毫無作用。儘管存在此不確定性，但我們仍依據對實體風險及轉型風險的評估，識別並制定出最具成本效益且技術上可行的短期、中期及長期減碳路徑，以幫助我們於2050年前後實現淨零排放的目標。相關路徑的進一步詳情載於第63頁「過渡路徑」一節。

負責任供應鏈

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進行採購

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》訂明我們的供應商及其他交易夥伴有關法律及合規、人權、勞工標準、工作環境、健康安全、商業道德標準、制裁及貿易限制以及環保範疇的最低標準和措施
- 合作夥伴指引表要求我們的供應商及其他交易夥伴聲明他們同意遵守我們的《交易夥伴操守守則》所載的原則並嚴格遵守：
 - 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。

強化與交易夥伴建立業務關係的流程

於2025年，我們推出MYPB交易夥伴門戶網站(MYPB Counterparty Portal)，此數碼平台旨在自動化交易夥伴入駐流程、減少人工輸入及與內部系統無縫融合，從而實現更高效及精簡的運作。

自動化檢查可提升準確性及完整性，減少錯誤及不必要的反覆操作，同時交易夥伴可受益於實時狀態追蹤及有關進度和所需行動的自動通知。所有文件均安全上載至一個統一平台，以強化數據管理、安全性及可存取性。

此數碼轉型能加快提交及審批流程，使客戶更快完成入駐手續，並有助開拓新業務機會。同時，自動化篩選亦可強化合規性，而關連交易夥伴的數據則提供更深入理解，使全公司的決策過程更迅速及更明智。我們計劃適時引入環境、社會及管治模塊，以加強該門戶網站，進而強化我們對交易夥伴環境、社會及管治盡職調查的方針。

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素及其表現影響著職業健康、工作安全、質素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包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))

↔ 第55頁 制裁合規

重估及補救程序

為促進採購活動的一致性及持續改進，我們在持續監督的過程中按個別案件採取補救措施，包括每月對供應商重新評估，期間採購經理將審核至少五宗案例，以評估對產品的了解及發現問題，必要時會建議暫停經核准供應商名單的資格。此外，我們每月亦審核至少十宗採購案例，以確保完全符合既定採購程序。

當供應商未能達到我們要求的標準，我們會進行調查，分析船隊的相關供應或服務數據，並向內部用戶收集反饋意見。倘若投訴合理，我們將向供應商發出正式警告，並召開會議協商改進措施。我們會按2至4個月的績效審查期監控進展。倘改進情況不理想，我們將終止與該供應商的服務或合約。

供應商

於2025年，經我們認可的供應商名單包括1,308家供應商，當中於年內審核約111家供應商，包括所有新供應商及已輪流獲重新評估的現有供應商。

我們的供應商總數於2025年略有減少，乃由於我們停用了過去兩年與我們並無業務或交易往來的供應商。整體而言，我們的供應商清單仍大致維持穩定，可繼續支持我們的全球營運。

2025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	4	50	54
亞洲	10	694	704
中美	4	20	24
歐洲	5	208	213
中東	3	32	35
北美洲	5	120	125
大洋洲	2	52	54
南美洲	7	129	136
加勒比海	3	3	6
	43	1,308	1,351

* 不包括我們租賃的486間貨船供應商

SEHK ESG 層面 B5 (供應鏈管理)
一般披露

SEHK ESG 關鍵績效指標 B5.1
按地區劃分的供應商數量

SEHK ESG 關鍵績效指標 B5.3
描述有關識別供應鏈的環保及社會風險的慣例

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，透過搜尋互聯網及我們從網絡獲得的資訊以及燃料及航運業界提供的其他資源，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2025年，我們向15家大型燃料供應商購買94%的燃料，其餘的則向處於較偏遠港口及規模較小的約20家供應商進行現場燃料加注(主要為輕質柴油)。

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。在長期租賃貨船時，我們特別優先考慮一流的現代船舶。

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，並通過合作夥伴指引表及交易夥伴操守守則，將環境、社會及管治考慮因素納入評估過程。

SEHK ESG 關鍵績效指標 B5.2
描述有關聘用供應商的慣例

SEHK ESG 關鍵績效指標 B5.4
描述有關在揀選供應商時促使多用推廣環保產品及服務的慣例

了解我們的主要價值鏈排放（範疇三）

除本身直接和間接產生的溫室氣體排放外，各公司還應了解並制定其整個價值鏈中最重要的間接排放清單。此乃稱為《溫室氣體協議》(GHG Protocol)下的範疇三排放。

《溫室氣體協議》界定15個類別的範疇三排放，提供衡量、管理及減少企業價值鏈排放的框架。我們對範疇三排放進行劃分，以識別我們整個價值鏈中範疇三排放的主要來源，概述如下。我們採用混合方法，將供應商特定數據與從活動數據及相關排放因子中得出的替代數據相結合，以衡量範疇三排放。

類別	2025年公噸 二氧化碳當量
1 - 購買的商品和服務（現僅包括所購買油漆、潤滑油及潤滑脂以及化學品）	14,448
2 - 資本貨物（建造新貨船及其他購買的貨船）	0
3 - 燃料及能源相關活動（所購買燃料從油井到油箱的排放）	547,800
5 - 營運過程中產生的廢物（紙張使用、淡水及污水）	3
6 - 商務差旅	5,407
7 - 員工通勤	133
8 - 上游租賃資產（第三方貨船的租入租出）	365,000
13 - 下游租賃資產（自有貨船的期租及航次期租）	455,000

就第1類而言，我們現僅追蹤所購買油漆及潤滑油的範疇三排放。於2026年，我們將審查第1類排放的來源，並可能根據重要性評估擴大我們的清單。

由於我們在年內並無接收任何新建貨船，且並無在該期間購買的二手貨船的建造相關排放數據，我們的第2類排放量為零。

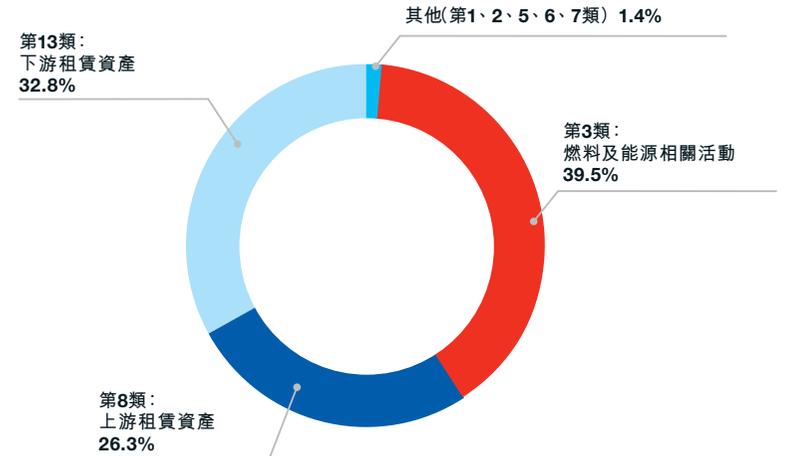
我們購買的燃料從油井到油箱 (WTT) 過程中產生的第3類排放乃根據我們的實際燃料消耗，並應用2025年英國政府公司報告標準溫室氣體轉換系數的WTT轉換系數進行估算。該等WTT排放量約佔我們船隻消耗燃油後價值鏈排放總量的23%，與我們若干燃料供應商就向太平洋航運出售的燃料所提供的具體WTT數據一致。

我們所報告的所有其他價值鏈排放（範疇三）數據乃基於從我們的供應商及服務供應商直接獲得的數據，並在必要時按比例進行調整。

我們的摘要中不包括《溫室氣體協議》範疇三第4、9、10、11、12、14及15類排放，乃由於其不適用於我們的業務活動，且預計該等排放微不足道，對減排的影響機會有限，或由於尚無完整、準確及一致的數據。我們的價值鏈排放清單須定期審查及更新。

有關我們完整的溫室氣體範疇一、二及三排放清單，請參閱表現數據摘要部分。

範疇三溫室氣體排放分析(2025年)



負責任的價值創造



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成效、韌性及可持續發展

負責任的價值創造



目標

太平洋航運以長遠利益為依歸，重視與客戶、供應商、投資者、融資供應者、監管機構、地方社區及其他網絡的長遠關係而非短期利益。我們利用自身於乾散貨運業界的規模及影響力，尋求通過與持份者合作，促進負責任、道德、包容及具韌性的全球市場。



為支持聯合國可持續發展目標17，我們與同業、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

承諾

服務客戶

我們致力為客戶提供領先業界、切身、靈活、迅速及可靠的服務。我們希望使可持續發展成為多元化機會，例如通過與客戶合作和協作來實現供應鏈的減碳。

服務社會及可持續貿易

我們運送支持全球經濟及可持續發展的多樣且重要的商品。我們謹慎挑選供應商、服務供應商、港口、貨物及客戶，以管理我們面對的高風險、受爭議及具破壞性的貿易。

服務持份者

我們明白自身的義務，並回應我們持份者網絡的利益—包括我們的投資者、航運業機構、監管機構、經營業務所在地、船員社區及更廣大的全球供應鏈。

相關重要議題

二氧化碳及溫室氣體減排

員工健康、安全及福祉

負責任貨運

負責任採購及供應鏈

財政可持續發展

支援船員社區

業界及立法參與

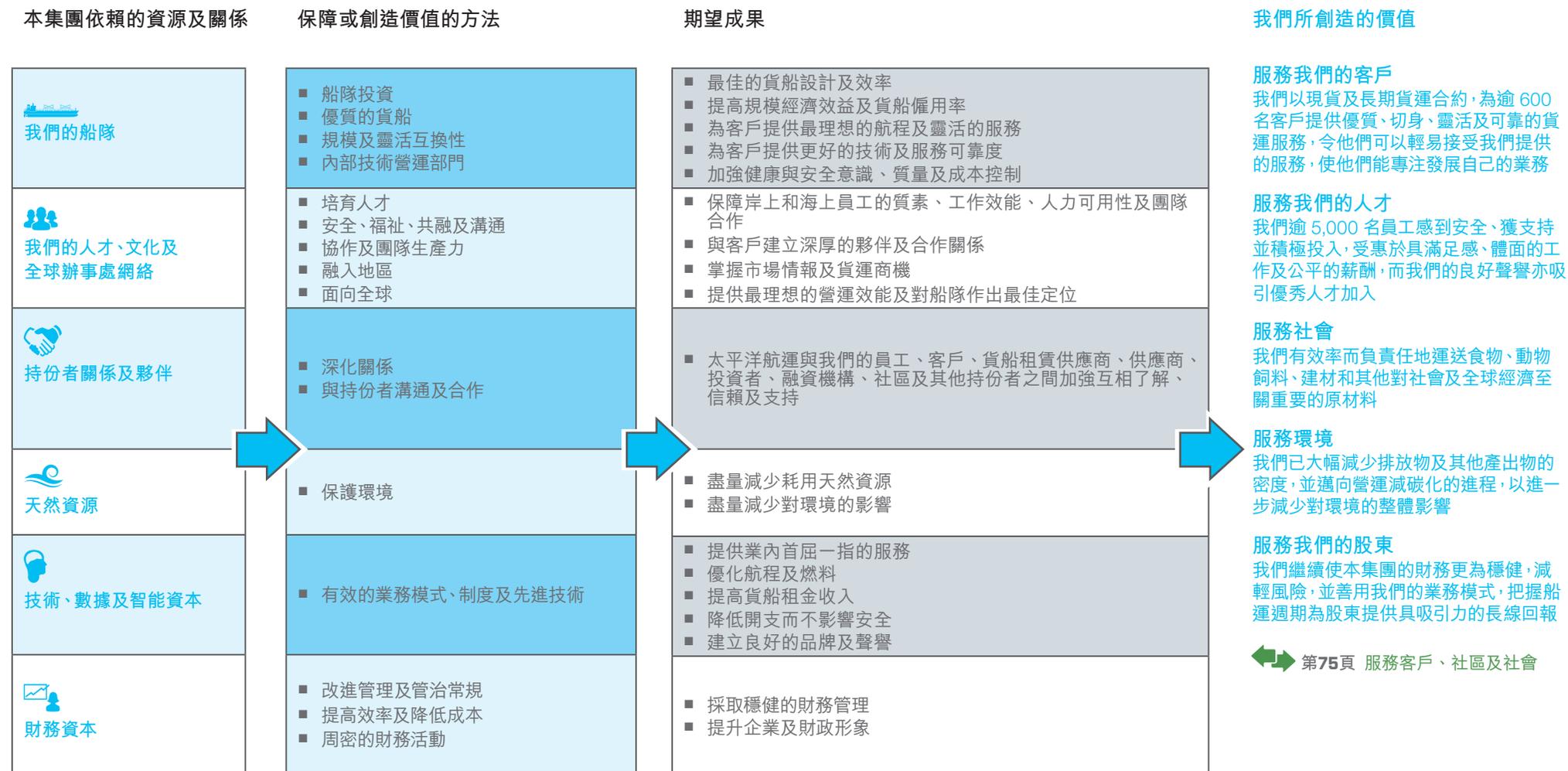
非船員社區參與

隨著全球減碳及我們持續增長，我們將運載更多非化石燃料商品，此類商品將會成為未來全球海上貿易的重要支柱



我們如何創造價值

我們非常重視建立關係及資源以促進達成願景，並為客戶、員工、股東、社會和環境創造更佳成果



實現卓越表現的平台

我們的綜合平台整合我們的核心實力與競爭優勢，提供卓越的服務，並打造強勁的價值驅動力，將貨運收入轉化為卓越的財務表現及回報。



規模效益與船隊可選性

- 龐大的現代化船隊，具備高替代性貨船，確保僱用率最大化
- 有紀律性的逆週期船隊投資及更新
- 領先同業的貨船買賣經驗，並具備獲取優質機會的優先權
- 透過短期及長期租賃貨船，補充自有運力
- 包括購買權在內的多元化租賃貨船可選性
- 我們的平台價值大於貨船實體價值



貿易專精模式

- 專精於小宗散貨，以發揮多元化經營及三角點貿易的優勢
- 多元化布局，將風險分散於不同地域、客戶及商品種類
- 貨船、貨物與航線的最佳化匹配
- 利用三角點貿易減少空載航段，以提升僱用率及按期租合約對等基準的日均收入
- 以高價值、高營運強度的併箱業務補強乾散貨運
- 實行工業化商業模式，專注於能實現差異化競爭力的現貨貿易
- 投資於深厚的長期客戶關係



以數碼化推動優化

- 將數碼試點項目擴展為覆蓋整個為船隊的能力
- 以數據驅動決策，創造可量化的收益
- 航程與燃油優化
- 透過數據支持船隊調度
- 提升營運效率、航程經濟效益及可持續性



強大的價值驅動力

- 我們的實力及優勢驅動持續取得優於市場的表現
- 太平洋航運結構性的按期租合約對等基準的日均收入高於市場指數
- 成本領導地位最大化貨運收入的價值獲取能力
- 在不同航運週期下仍能維持穩健的收益及現金流產生能力
- 隨時間持續複利增長股東價值



全球網絡與市場洞察

- 遍布全球的辦事處網絡，讓我們貼近客戶
- 對本地市場及貨源情報具備強大掌握能力
- 透過全球協作，實現最理想三角點貿易
- 更迅速且資訊更充分的商業決策



卓越營運

- 具高度忠誠度、投入且專業知識的員工團隊
- 在小宗散貨裝卸、船務及港口運作等領域具備領先同業的經驗
- 屢獲殊榮及面面俱到的內部船隊管理能力
- 以服務質素、可靠性及運行穩定性為優先，並將安全視為不可妥協的底線



財務實力與管治

- 加強韌性、信任與長期價值
- 穩健的資產負債表及充裕的流動性
- 健全的風險管理機制
- 高水平的企業管治
- 具深度及多元化的領導團隊



成本領導地位

- 領先同業的成本架構
- 全方位營運規模效益
- 強大的系統與流程
- 嚴格的成本紀律與低現金收支平衡思維
- 極具競爭力的日均貨船開支，提升在市場下行週期中的抗逆力

三角點貿易

我們與全球貨主建立的深厚關係，使我們得以運載對大多數航運業者而言較為難得的逆航貨運。透過將這些逆航貨運與較為普遍的順航貨運相結合，我們開發出一套全球貨物系統及三角點貿易貨運模式，能夠減少空載航段，增加滿載天數，減低碳排放密度，並提升我們的貨船僱用率及按期租合約對等基準的日均收入，以在不同市場週期中保持領先優勢。

為提升僱用率及收入而開發的平台及模式



主要的小宗散貨貿易航線例子

——> 順航貨運 ——> 逆航貨運

「順航」是指需求大量貨船將商品運送至需求該等商品的地區的航運路線。相反，「逆航」是指貨船將商品從航運服務需求低的地區運回需求較高的地區的航運路線

14個辦事處

● 11個營業辦事處 ● 5個技術及船務處

我們與貨主之間的極佳關係，歸功於我們將經驗豐富的商務團隊派駐在全球各地的辦事處，確保能近距離服務全球客戶

持份者參與

透過積極參與促進高透明度及合作

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，從而實現合作以應付關鍵挑戰，為我們的品牌建立知名度，並最終提升持份者價值。

持份者群組	參與原因	參與方式	2025年成果及行動
 <p>客戶</p>	<p>我們努力成為我們細分市場客戶的首選合作夥伴。多方面的參與有助於我們更好地了解客戶的業務、需求以及對我們服務和表現的看法和期望，同時還能促進對話和合作，以應對雙方共同面臨的挑戰。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 解答日常租賃查詢及處理有關貨船／貨物的疑難 ■ 籌辦客戶會議及活動 ■ 聆聽服務反饋 ■ 聯絡調查客戶意見 ■ 環境、社會及管治重要性調查 ■ 網站及出版刊物和通報 	<p>客戶互動的反饋顯示整體高滿意度。客戶對減碳及合規監管的關注持續增加，我們已為深化合作做好充分準備，以應對不斷變化的挑戰。</p> <p>自2023年起，我們與貨運客戶Rio Tinto合作，加入其指定船主和營運商標準倡議，以提升安全和船員福祉。</p>
 <p>供應商</p>	<p>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。我們向符合我們的環境、社會及管治要求並致力實現可持續發展的認可供應商採購材料。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 供應商評估 ■ 操守守則表格 ■ 環境、社會及管治重要性調查 ■ 採購活動 ■ 網站及出版刊物 	<p>我們於整個年度繼續定期評估供應商的表現。我們推出了MYPB交易對手平台，透過自動化入駐流程、減少人手輸入，並與內部系統無縫整合，從而實現高效精簡的營運效率。我們在較大範圍評估過程中納入環境、社會及管治的因素，要求簽立合作夥伴指引表，當中載有我們最新的操守守則，包括在環境、社會及管治方面的要求及期望。</p>
 <p>僱員</p>	<p>我們作為愛心僱主，我們提倡的文化及行動確保我們的船員和岸上員工感到安全以及受到尊重、歡迎和支持。反過來，我們高效、健康和忠誠的員工隊伍亦令我們受益。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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 培訓計劃 ■ 公司全員大會及內部網絡 ■ 讓員工隨訪隨談 ■ 環境、社會及管治重要性調查 ■ 給予表現反饋 ■ 社交活動 	<p>於2025年，我們已提升安全、保安、健康及福祉計劃，並繼續探尋提高參與度的方法。以行業標準而言，我們船隊的安全關鍵績效指標表現良好。</p> <p>我們舉辦了五場全體員工會議，採用嶄新的形式提供更具互動性的內容。透過更頻繁及清晰地傳達本公司的戰略目標及優先事項，我們旨在協助同事更深入理解其個人角色如何為整體組織目標作出貢獻。</p>
 <p>投資者及融資機構</p>	<p>我們致力於航運週期為股東創造長遠價值，而我們相信投資者的積極參與將促進高透明度，從而為我們的品牌提升知名度、投資者支持及股東價值。</p> <p>我們與融資機構保持良好對話及夥伴關係，以確保獲得具競爭力的資本。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 年報、中期報告、季度報告 ■ 股東週年大會 ■ 投資者意見調查 ■ 環境、社會及管治重要性調查 ■ 貨船及港口參觀 ■ 投資者會議 ■ 投資者、分析師、銀行家活動 ■ 與銀行定期舉行會議 	<p>我們鼓勵分析員積極發表分析報告，以助投資者對本公司進行評估。於2025年，我們獲8名分析員及28份研究報告報導。</p> <p>我們繼續透過派付股息及完成4千萬美元的2025年股份購回計劃創造穩健收益並向股東回饋價值。該股份購回計劃獲市場廣泛認知，獲得股東大力支持。</p> <p style="text-align: right;"> 投資者關係</p>
 <p>社區</p>	<p>與我們對接及所屬的社區進行接觸和合作，令本公司的認可度、商譽、支持度和機遇得以提升。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 針對船員的公益慈善 ■ 尊重外地文化 ■ 維持良好關係 	<p>我們繼續贊助和參與主要涉及船員福利及提高海事意識的公益事業，以及支持其他由員工推動的活動，幫助並豐富社會，亦提升我們的公司品牌。</p>
 <p>航運業與監管機構</p>	<p>業內合作及與當地和國際監管機構及當局接觸，令我們在監管和其他事務上擁有發言權，有助於我們追蹤和了解即將出台的制度，以便為合規做好更充足準備，並提升本公司的商譽、支持度和機遇。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 參與航運業組織會議 ■ 締結夥伴及聯盟關係 ■ 參與正式及非正式會議 ■ 網站及出版刊物 ■ 參與公眾論壇 ■ 審核工作 	<p>我們與造船合作夥伴、行業協會、同業和其他工作團隊積極合作，拓展網絡和知識，以更充分的準備應對減碳法規和我們面臨的其他挑戰。</p> <p>我們遵守所有適用法律及法規，於2025年，我們並無發生任何違反法律法規情況。</p> <p>我們於2025年ESG國際航運大獎中榮獲ESG領袖獎類別的金獎。</p>

服務客戶



我們提供最優秀的服務及表現，致力成為業內客戶的首選合作夥伴。以客戶為先的業務模式推動我們提供本地客戶交流及服務、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，並迅速作出回應。我們的全球辦事處網絡讓我們更貼近客戶，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。

我們定期進行客戶調查，包括網上問卷及／或與來自世界各地的不同客戶進行坦誠的電話訪談及面對面會談，以收集及了解客戶對我們表現的意見和期望。這可讓我們能夠了解我們識別表現理想及有待改善之處，及如何進一步提高我們的服務質素及增強我們的競爭力。

除了我們的客戶調查和環境、社會及管治重要性評估外，我們基於外部顧問所主導與選定的客戶及其他持份者進行的焦點小組訪談所得的見解，制定環境、社會及管法方針。

我們與客戶合作，在貨運事宜上助他們一臂之力，使他們能專注發展其業務。我們隨時準備分享資料，協助他們理解新減碳規則對其業務的挑戰和影響，包括支持合規和環境影響的短期緩解方案及長遠解決方案。

服務社會

航運促進了全球貿易為民眾提供食住並推動繁榮

航運業往往不受注目，但它運送全球貿易量80%以上，讓全球受益。各國並非完全自給自足，因此依靠海上貿易出售他們擁有及購買他們所需一商品、原材料、零件或製成品。航運在此方面構成現代生活的基礎，並確保貿易的裨益分配更為平均。發展中國家數以億計人民的生計，以至工業化及已發展國家的生活質素皆仗航運。隨著全球人口持續增長，特別是在發展中國家，低成本高效率的海運對增長及可持續發展不可或缺。

我們在太平洋航運致力成為貨運行業高效而負責的領袖，使我們可確信我們的服務為全球經濟和可持續發展作出了積極貢獻。

 我們的服務  第74頁 持份者參與

就更安全的乾散貨供應鏈與客戶合作

自2023年3月起，我們與貨運客戶Rio Tinto合作，加入其指定船主和營運商標準倡議，以提升乾散貨行業的安全和船員福祉。我們的合作亦擴展至參加Rio Tinto年度船主和營運商(DOO)計劃活動的一次專題討論。該倡議為與志同道合的持份者加強參與及合作層次的例子，我們認為就增強應對行業主要挑戰而言乃屬必須。



服務社區

服務船員社區

我們是菲籍及華籍船員最大的外國僱主之一，及僱用印籍船員及烏克蘭高級船員的一位重要僱主。我們投放資源於大連、馬尼拉、香港及孟買的招聘及培訓活動，而我們的社區活動及慈善捐款主要集中於船員福利。

- 我們的人力資源董事擔任Sailors' Society的亞洲區大使，我們支持這機構以認可船員艱苦的海上生活以及促進全球船員及其家屬福利的重要性。
- 我們是香港The Sailors' Home and Mission to Seafarers年度海事慈善籌款晚宴暨海員頒獎典禮的銅級贊助商。我們透過這項贊助捐款予向船員提供援助、培訓及指導的各項措施，藉此為船員提供支持。
- 我們與Mission to Seafarers合作舉辦safeTALK工作坊，為約650名船員提供實用技能，以便以富同情心及有效的干預措施幫助預防自殺。
- 我們在菲律賓為船員的配偶及父母組織妻子和母親健康日(Wives and Mother's Wellness Day)，內容包括促進身心健康的活動，如健身課程及健康和衛生講座。
- 我們在多個涉及海岸防衛隊、執法部門及其他安全機構的行業論壇及會議上，倡導為船員及我們的同事提供安全、公平待遇及正當程序。
- 我們向多個海員相關組織作出慈善捐款及展開合作。



第38頁 船員福祉



287,000美元 慈善捐款及贊助

我們於2025年的慈善捐款及承諾贊助合共為287,000美元。一如既往，大量捐款會直接用於支持船員社區的各項措施，包括福利、福祉及心理健康計劃，以及專為改善船員及其家屬生活的組織。

我們亦支持各個航運及海事相關組織，包括行業團體、專業機構、教育機構以及促進海事創新、專業發展及提升公眾對海事行業理解的措施。

我們其餘的捐款則用於更廣泛的社會及社區事業，包括教育、緊急救援、社區參與活動以及營運所在社區的基層體育及健康活動。

SEHK ESG 層面B8 (社區投資) 一般披露

SEHK ESG 關鍵績效指標B8.1 專注貢獻範疇

SEHK ESG 關鍵績效指標B8.2 在專注範疇所動用的資源

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。

於2025年，我們的貨船曾到訪

448 個港口及 **60** 個國家

IFRS TR-MT-000.F

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2025年收到的部分嘉許

- 船員始終表現專業高效，確保檢查、維修、貨物裝卸及港口停靠流程順暢，且未記錄任何缺失
- 貨物裝卸過程安全高效，各方協調合作良好
- 感謝貴司及時與我們的營運團隊溝通並迅速採取行動解決問題，使船舶能按時航行
- 貨船狀況良好，安全標準高、團隊合作出色，船上氣氛積極，我們期待未來能與團隊繼續合作



我們的本地社區

我們採取主動的角色支持在設有辦事處的各城市中各種與海事相關的社區活動，尤其是在香港(上市所在地，且超過半數岸上員工駐守此地)、倫敦(我們最大的商業據點)；以及日益在新加坡(越來越多我們的貨船懸掛國旗)。

航運協會及註冊處

在香港，我們是香港船東會執行委員會成員，同時亦擔任香港海事處香港船隊運作諮詢委員會成員。在新加坡，我們是新加坡航運協會新成員，越來越多我們的貨船懸掛新加坡國旗。

航海教育及人才發展

我們定期聘用海事訓練學院的實習生，其中部分已晉升為太平洋航運的全職僱員。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，與政府及學術界合作宣傳海事教育及事業。

我們亦向香港理工大學提供獎學金，現時正資助三名學生修讀國際航運及物流管理。六位曾獲頒獎學金的學生現時任職於太平洋航運各辦事處及貨船上。

英國辦事處及其他地區的高級商務經理經常與大學學生交流，分享對航運業、太平洋航運及我們的畢業生培訓計劃的見解，致力培育未來海事人才。

支持聘用本地人才及共融

我們部分的貨船聘用香港高級船員，並自2013年起於香港推行見習高級船員招聘及培訓計劃。我們的貨船通常搭載一至兩名見習高級船員。除航運外，我們亦支持教育、精神健康及公共福利計劃。於2025年，我們透過理工大學獎學金計劃、對《種族多元共融僱主約章》的承諾以及與小彬紀念基金會為少數族裔而設的新晉人才實習計劃(Emerging Talent Internship Programme)的合作，迎來10位實習生，大部分加入香港。



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擔任博物館董事局成員，我們亦經常支持符合我們有關航運業及社區優先事項的計劃。香港海事博物館透過教育、社企、海洋環保行動及向多家學校及弱勢群體的外展活動，創造社區價值。我們於6月贊助了由香港海事博物館的「Network by the Sea」活動。有關活動匯聚了來自航運業、藝術界及其他行業的年輕專業人士。我們亦延續在國際海員日贊助公眾免費入場參觀的傳統，吸引超過3,600名訪客入場參與多項互動活動、導賞團，以及由我們的船員、實習生及岸上同事帶領的工作坊。



行業及社區參與

於2025年11月，我們舉辦了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派出20支球隊及200多名球員參與。

我們亦經常支持香港海運週，包括贊助2025年大灣區國際航運論壇，該論壇促進地區合作，並標誌著海運人才培育聯盟的成立。

海洋保育

我們亦支持本地海洋保育工作，如透過捐款支持世界自然基金會香港分會的海洋教育計劃及香港海事博物館的海洋科學計劃，並鼓勵太平洋航運員工及其家屬參與教育生態旅遊。



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的成員，定期與同業及相關政府及監管部門溝通：

- 國際乾散貨船東協會(Intercargo)
- 國際海運理事會(BIMCO)紀錄片委員會
- 波羅的海交易所
- 於國際航運公會及國際海事組織具影響力的香港船東會的執行委員會
- 新加坡航運協會普通會員
- 香港船東會的委員會，包括海事委員會及海事人員、教育及培訓委員會
- 香港海事處香港船隊運作諮詢委員會
- 英國特許船務經紀學會
- 日本海事協會(ClassNK)香港船主委員會
- 日本海事協會(ClassNK)的技術委員會
- American Bureau of Shipping Marine Technical Committee and Greater China Committee
- DNV Hong Kong Machinery Group and Greater China Committee
- 海事反貪網絡(Maritime Anti-Corruption Network)
- 零排放聯盟(Getting to Zero Coalition)
- 國際航運及貿易婦女協會(WISTA)香港分會
- 致力推動航運業的多元化、平等及包容性的多元化研究小組(DSG)



為支持聯合國可持續發展目標17，我們與同業、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

太平洋航運很榮幸成為Captain's Table的鉑金級贊助商。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海事創新競賽。該比賽於香港成立並由青年海事從業人員網絡(YPSN)主辦，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2025年，Captain's Table提出了多項減少溫室氣體排放、協助勞動力轉型至零碳營運、自動化風險管理，以及透過供應鏈數碼化提升營運效率的解決方案。我們已評估該等新項目，並繼續為我們的環境、社會及管治、優化及減碳計劃探索創新的解決方案。

我們的船隊總監Harshavardhan Bhave為Captain's Table諮詢委員會的成員。



資訊共享及合作以實現減碳

資訊共享及合作促進知識交流及集體行動的文化，以支持我們行業的長期減碳目標。

- 我們正加大排放數據共享及相關對話，以提高客戶及其他持份者的碳足跡意識
- 我們正更多地利用數據、數碼化、創新及合作，以應對減碳
- 我們選擇性地聲援其他有助於幫助推動或支持過渡至低排放貨船的全球碳定價及所需的其他措施的意見

零排放聯盟

我們是由200多個組織組成的「零排放聯盟」(GTZ)的成員，聯盟致力探索如何於2030年前使商業上可行由零排放燃料驅動的零排放遠洋貨船投入營運，並於2050年前實現全面減碳。GTZ促進寶貴的知識和經驗分享，我們的減碳主管參與了幾次GTZ講座和研討會。



我們履行支持GTZ及全球海事論壇於2021年協調的航運減碳行動呼籲，其呼籲各國政府：

1. 承諾於到2050年實現國際航運減碳
2. 透過國家行動支援工業規模的零排放航運項目，降低先行者風險及加快創新
3. 採取市場政策措施，支援零排放貨船和燃料的部署，並使零排放航運在2030年前成為默認選項

航程碳排放報告

於2025年，我們將航程碳排放報告的範圍擴大，並涵蓋佔我們貨運量21%以上的貨運客戶。我們希望透過排放數據共享和相關對話，提高客戶的碳足跡意識，並對合作應對我們共同面臨的減碳挑戰持開放態度。

提供碳中和航程

縱使並非我們減碳策略的核心要素，我們繼續為客戶提供選項，可自願抵銷航程的碳排放以滿足對碳中和航運的需求。根據該計劃，我們與香港電力公司中電合作，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。

環境船舶指數計劃

我們參加由國際港埠協會 (IAPH，世界港口可持續發展計劃的一部分) 發起的自願性「環境船舶指數」(ESI) 計劃，計劃旨在表彰及獎勵超過最低國際環境標準的船隻，表明我們致力於減少對環境的影響、促進可持續發展並強調數據共享的重要性。



波塞冬原則及海運貨物租約

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》，而海運保險業緊隨其後，於2021年推出《波塞冬海上保險原則》。有關措施致力跟蹤、評估和披露相關航運組合的排放和氣候一致性。

我們透過向合作夥伴提供及時的年度數據進行合作。我們預計，有關合作夥伴在選擇客戶時將更精挑細選，以實現其不斷收緊的碳排放密度目標。



自願減速及減排計劃

太平洋航運繼續參與港口附近的自願減速及減排計劃。於我們貨船經常進行貿易港口實施的兩項最值得留意措施為：

- 洛杉磯港口局船舶減速計劃
- 溫哥華港EcoAction計劃

兩項計劃均以提供港口費折扣鼓勵環保實踐。我們很高興能參與該等計劃，並在減少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。

- 2025年，太平洋航運因擁有62艘於2024年被評為AER「A」級及「B」級的貨船，而再次獲得香港海事處頒發的「綠色船隊獎」(每艘船可獲得約2,500美元的現金獎勵)。

表現數據及認證

為公允評估我們的環境、社會及管治表現提供透明度

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



📷 我們的Seal Island正在經過舊金山附近的金門大橋

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重大氣體排放、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	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年		
一般							
營運的自有貨船 (2025年平均) ¹	#艘	116	118	118	111	108	
營運的租賃貨船 (2025年平均) ¹	#艘	143	130	155	166	147	
運載貨物量	百萬噸	79	68	85	90	80	IFRS TR-MT-000.E
營業額	百萬美元	2,972	3,282	2,297	2,582	2,081	
環境							
自有船隊消耗的燃料	公噸	505,800	487,000	468,100	457,500	424,450	
重燃油 (自2020年起已安裝硫淨化器)	公噸	140,100	135,200	132,100	120,200	108,400	
低硫燃油	公噸	305,900	293,500	284,300	286,700	271,400	IFRS TR-MT-110a.3
低硫船用輕柴油	公噸	59,800	58,300	51,700	50,600	44,200	
生物燃料 (B100) ²	公噸	–	88	59	–	450	
燃料密度	千公噸/艘	4.18	4.16	3.96	4.01	3.96	
燃料密度	公斤/載重噸	104.6	97.3	89.8	88.3	85.6	
自有船隊產生的排放量							
自有船隊產生的直接二氧化碳排放量	公噸	1,592,000	1,530,000	1,466,000	1,432,000	1,326,000	↔ 第19頁
EEOI二氧化碳排放指數 ³ KPI	每噸海里的二氧化碳排放量(克)	10.10	9.66	8.49	8.11	8.11	
AER二氧化碳排放指數	每載重噸海里的二氧化碳排放量(克)	6.28	6.07	5.37	5.31	5.23	
AER平均等級	–	B	C	B	B	B	
硫氧化物(SO _x)	每噸海里的硫氧化物排放量(克)	0.026	0.026	0.022	0.022	0.022	IFRS TR-MT-120a.1
氮氧化物(NO _x)	每噸海里的氮氧化物排放量(克)	0.24	0.23	0.21	0.20	0.20	
懸浮粒子(PM)	每噸海里的懸浮粒子排放量(克)	0.013	0.012	0.011	0.010	0.011	
租賃船隊消耗的燃料							
重燃油	公噸	719,100	629,600	687,100	782,700	595,700	
低硫燃油	公噸	67,500	52,300	59,600	82,700	123,600	
低硫船用輕柴油	公噸	584,400	517,200	570,400	634,200	418,300	
低硫船用輕柴油	公噸	67,200	60,100	57,100	65,800	53,800	
租賃船隊產生的排放量							
租賃船隊產生的直接二氧化碳排放量	公噸	2,267,000	1,983,000	2,169,000	2,467,000	1,871,000	
EEOI二氧化碳排放指數	每噸海里的二氧化碳排放量(克)	–	8.88	8.27	8.30	7.29	
AER二氧化碳排放指數	每載重噸海里的二氧化碳排放量(克)	–	5.56	5.28	5.44	4.74	
AER平均等級	–	–	C	C	C	C	

	單位	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
溫室氣體排放量⁴						
自有船隊產生的直接排放量(範疇一)	公噸二氧化碳當量	1,615,000	1,026,000	1,020,000	932,000	897,000
租賃船隊產生的直接排放量(範疇一)	公噸二氧化碳當量	1,791,000	1,566,000	1,850,000	2,224,000	1,536,000
購買電力的排放量(範疇二) ⁵	公噸二氧化碳當量	371	343	346	351	359
自有船隊按期租合約租出產生的間接排放量(範疇三)	公噸二氧化碳當量	-	528,000	473,000	527,000	455,000
租入/租出船隊產生的間接排放量(範疇三)	公噸二氧化碳當量	481,000	446,000	345,000	276,000	365,000
購買燃料、油漆、潤滑油及化學品產生的間接排放量(範疇三) ⁶	公噸二氧化碳當量	764,000	581,682	651,065	724,471	562,248
岸上產生的間接排放量(範疇三) ⁵	公噸二氧化碳當量	408	1,201	2,728	2,280	1,998
太平洋航運船員差旅的間接排放量(範疇三)	公噸二氧化碳當量	6,801	9,001	5,605	5,231	3,545
溫室氣體總排放量	公噸二氧化碳當量	4,658,580	4,158,227	4,347,744	4,691,333	3,821,150
自有船隊產生的廢物						
有害廢棄物-焚燒污泥	立方米/月/艘	1.33	1.27	1.33	1.26	1.37
無害廢棄物-棄置至岸上垃圾	立方米/月/艘	1.91	2.02	1.86	2.01	2.45
油污事故 [KPI]	#宗	0	1	1	2	0⁷
自有船隊的資源消耗						
船用潤滑油	公升	5,676,600	5,816,870	5,777,617	5,571,706	4,940,475
潤滑油	公斤	64,671	40,386	39,438	37,833	38,615
船用油漆	公升	-	1,014,021	1,038,592	897,526	982,593
補充製冷劑-R134a(GWP值為1,530)	公斤	-	4	10	-	-
補充製冷劑-R404a(GWP值為3,920)	公斤	-	1,597	1,632	1,466	991
補充製冷劑-R407c(GWP值為1,770)	公斤	-	156	352	153	150
用水、再用及排放						
淡水消耗	公噸/月/艘	51.8	50.2	46.4	47.0	49.5
壓倉水更換-海水	百萬立方米	-	-	-	12.1	11.0
回收-主要辦事處						
回收-紙張	公斤	-	742	1,348	578	439
回收-打印機墨盒	#個	-	46	32	54	44

IFRS TR-MT-110a.1

IFRS TR-MT-160a.3

第27頁

¹ 我們的每年平均船隊數目根據總貨船日數計算得出，不包括一艘自有的好望角型乾散貨船，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。

² 我們自 2022 年起試用生物燃料，並自 2025 年起使用生質燃料以符合歐盟法規。

³ 除了碳排放密度指標 AER 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。

⁴ 本集團的溫室氣體排放數據根據《溫室氣體協議》所載方法計算，當中採用合適的碳排放因子以及經由聯合國政府間氣候變化專門委員會 (IPCC) 第六次評估報告 (AR6) 獲得的相關全球變暖潛勢 (GWP) 值。適用的 GWP 值為：二氧化碳為 1，甲烷 (CH₄) 為 29.8，氧化亞氮 (N₂O) 為 273。

⁵ 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。我們亦披露太平洋航運船員出入自有貨船的排放量。

⁶ 我們現正追蹤我們所購買燃料、油漆、潤滑油及化學品的所有上游排放量（目前僅涵蓋「搖籃到大門」範圍）。

⁷ 我們於 2025 年錄得零宗油污事故，然而，曾發生一宗防止船舶污染國際公約違規事件，涉及在硫磺化器故障期間使用高硫燃油，並無造成任何監管後果。我們已與船員分享從中汲取的教訓。

本報告所載有關我們的 EEOI、AER 指標以及其他環境及安全關鍵績效指標數據，乃根據行業標準量度或計算，並經 DNV 進行 ISO 9001、ISO 14001 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88頁 獨立核實聲明

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	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
社會						
健康及安全						
可紀錄事故頻率(TRCF) KPI	每百萬工時	0.55	0.58	1.05	1.02	1.09
因工傷事故損失工時頻率(LTIF) KPI	每百萬工時	0.25	0.29	0.67	0.54	0.57
船員死亡率	#宗	0	2	2	1	0
騷擾及欺凌案件	#宗	–	2	2	4	2 ⁸
每次港口國監督執行(PSC)的檢查出現缺失 KPI	#宗	0.60	0.93	0.79	0.72	0.93
PSC檢查零缺失率	%	77	74	72	72	71
不安全行為與不安全狀況閃失事件報告	#宗	1,264	1,700	1,722	2,183	1,876
航行及機械意外事故	#宗	2	3	2	3	0
安全事故	#宗	6	4	4	3	6 ⁹
發展及培訓						
岸上人員接受外部培訓	%	47	57	40	65	52
按性別劃分的受訓岸上員工						
男性	%	60	55	66	56	60
女性	%	40	45	34	44	40
按職能劃分的受訓岸上員工						
策略、人力資源、行政、資訊科技、保險、法律等	%	9	12	15	10	16
租務及營運	%	34	37	53	48	38
財務、管治及投資者關係	%	12	11	12	11	11
技術及船務	%	45	40	20	32	35
按僱傭類別劃分的受訓岸上員工						
高級管理層	%	–	69	69	70	58
中級管理層	%	–	55	49	67	61
一般員工	%	–	59	25	63	42
每名岸上員工的平均培訓時數	小時	12	10	9	10	11
按性別劃分的岸上員工平均培訓時數						
男性	小時	18	11	25	15	21
女性	小時	4	8	14	14	19
按職能劃分的岸上員工平均培訓時數						
策略、人力資源、行政、資訊科技、保險、法律等	小時	9	9	10	6	5
租務及營運	小時	8	11	13	15	10
財務、管治及投資者關係	小時	9	12	9	7	8
技術及船務	小時	18	8	3	6	16
按僱傭類別劃分的岸上員工平均培訓時數						
高級管理層	小時	–	15	20	14	13
中級管理層	小時	–	12	12	10	16
一般員工	小時	–	7	2	8	6
船員／高級船員網上培訓講座及培訓講座	#個	11	49	68	179	308
每名安全／培訓經理負責船隻數目	#艘	11	11	9	9	9
每艘船隻駐見習高級船員數目	#名	1.3	1.9	2	2	2

←→ 第41頁

IFRS TR-MT-320a.1

IFRS TR-MT-540a.1

IFRS TR-MT-540a.3

	單位	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年		
船員統計資料								
船員人數	#名	4,600	3,900	5,100	4,600	4,300	IFRS TR-MT-000.A	
女性船員	#名	-	-	52	58	70		
船員年齡分布								
20歲以下	%	1	1	0	0	0		
20至29歲	%	37	34	26	37	37		
30至39歲	%	36	38	38	38	37		
40至49歲	%	20	21	24	18	18		
50歲以上	%	6	6	12	7	8		
船員國籍分布								
中國	%	39	25	22	26	30		
菲律賓	%	49	51	57	52	47		
印度及其他	%	6	18	18	20	21		
歐洲	%	6	6	3	2	2		
岸上員工統計資料								
岸上員工人數	#名	365	373	389	403	412		
我們的董事會女性佔比								
女性高級管理層	%	18	22	33	25	36		
女性中級管理層	%	19	17	19	17	22		
女性一般員工	%	25	24	24	26	27		
辦公室員工總數女性佔比	%	66	65	65	66	65		
岸上員工國籍分布								
全職	%	45	43	42	44	45		
非全職	%	30	31	33	36	38		
岸上員工年齡分布								
20至29歲	%	99	99	99	99	96		
30至39歲	%	1	1	1	1	4		
40至49歲	%	14	13	15	16	16		
50至59歲	%	29	29	28	28	26		
60歲以上	%	29	30	28	26	27		
岸上員工地區分布								
亞洲	%	22	22	24	25	24		
歐洲	%	6	6	5	5	7		
北美洲	%	76	76	74	72	72		
澳大利亞	%	10	10	11	12	13		
南美洲	%	6	6	6	6	5		
中東及非洲	%	4	3	4	3	4		
按部門劃分的岸上員工								
策略、人力資源、行政、保險、法律、資訊科技等	%	3	4	4	3	3		
租務及營運	%	1	1	1	3	3		
財務、管治及投資者關係	%	12	16	15	15	15		
技術及船務	%	42	39	39	40	41		
船員流動率/留任率¹⁰								
管理人員留任率	%	10	9	12	12	12		
整體船員留任率	%	36	36	34	33	32		
管理人員留任率	%	91	91	94	94	94		
整體船員留任率	%	87	86	95	94	94		

	單位	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
岸上員工流動率／留任率						
岸上員工留任率	%	88	88	89	90	92
股份獎勵計劃下的岸上員工	%	26	26	24	20	16
按性別劃分的岸上員工流動率						
男性	%	12	13	8	11	10
女性	%	14	12	13	8	5
按年齡劃分的岸上員工流動率						
20至29歲	%	23	34	13	18	8
30至39歲	%	17	9	11	11	7
40至49歲	%	8	10	6	7	10
50至59歲	%	6	7	8	6	3
60歲以上	%	19	10	35	14	19
按地區劃分的岸上員工流動率						
亞洲	%	12	13	12	11	7
歐洲	%	5	14	5	0	13
北美洲	%	23	9	13	13	14
澳大利亞	%	33	13	13	21	0
南美洲	%	30	0	0	0	0
中東及非洲	%	0	0	0	17	8
供應鏈管理						
已批核的供應商數目	#家	1,249	1,411	1,389	1,404	1,351
燃料供應商數目	#家	25	28	28	40	43
社區投資						
慈善捐款及贊助	千美元	365	312	204	195	287
勞資關係						
集體談判協議	%	100	100	100	100	100
管治						
涉貪個案	#宗	0	0	0	0	0
制裁違規個案	#宗	0	0	0	0	0
疏通費事件數目	#宗	23	10	7	6	2
脅迫下疏通費事件總金額	美元	34,000	20,000	7,340	12,560	6,800
企業政治獻金	美元	0	0	0	0	0
舉報個案(經確認屬實)	#宗	0	0	0	1	0
向員工傳達反賄賂政策	%	100	100	100	100	100
可持續發展委員會會議	#次	-	-	-	3	3
可持續發展管理委員會會議	#次	3	2	2	2	3
董事會會議	#次	-	-	-	3	4
董事會培訓	#次	4	4	4	4	4
管理系統						
經ISO 9001、ISO 14001及ISO 45001認證的自有貨船比例	%	100	100	100	100	100

IFRS TR-MT-510a.2

⁸ 我們的船隊於2025年錄得2宗騷擾案件。經過調查，所有肇事者已遭解僱。

⁹ 我們錄得6宗安全事故(3宗竊盜事件及3宗偷渡事件)，均無造成任何受傷或法律後果。我們已在全體船隊中分享從中汲取的教訓。

¹⁰ 我們依照業界慣例，採用國際獨立油輪船東協會(INTERTANKO)公式計算船員留任率。

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 2025 (“the Report”) relating to the year ended 31 December 2025 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 issued 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 of the Company

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 2025 and in early 2026, 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 reviewed, 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 2025 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 of Company’s owned fleet (excluding vessels chartered by the Company) to verify the Metrics stated in the report. Calculations were re-checked for limited data sets to verify the data accuracy.
- 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 Code (“ESG Code”).

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, including the calculation methodology for the emission data of the Company’s owned and chartered fleets which has been reviewed, checked and validated, and subject to the key assumptions and inherent limitations set out above, nothing has come to our attention that causes us to believe that the Metrics and other key disclosures presented in the Report for the year ended 31 December 2025 have not been properly prepared, in any material respects, in accordance with the Methodology.

American Bureau of Shipping

7 Science Park Drive,
#09-21/32 Geneo
Singapore 119316
sustainability@eagle.org
13 February 2026

香港聯交所環境、社會及管治報告守則索引

我們多年測量及追蹤我們的可持續發展績效的關鍵層面，並已遵從聯交所環境、社會及管治報告守則的最新披露規定。

A. 強制披露規定

索引參考	內容	頁碼
管治架構	由董事會發出的聲明，當中載有下列內容： (i) 披露董事會對環境、社會及管治事宜的監管； (ii) 董事會的環境、社會及管治管理方針及策略，包括評估、優次排列及管理重要的環境、社會及管治相關事宜(包括對發行人業務的風險)的過程；及 (iii) 董事會如何按環境、社會及管治相關目標檢討進度，並解釋該等目標如何與發行人業務有關連	52-53 52-53 52-53
匯報原則	描述或解釋在編備環境、社會及管治報告時如何應用匯報原則(重要性、量化及一致性)	102
匯報範圍	解釋環境、社會及管治報告的匯報範圍，及描述識別哪些實體或業務納入環境、社會及管治報告的過程	102

B. 環境

索引參考	內容	頁碼
A1	排放物	
	一般披露	15
1.1	排放物種類及數據	83-84
1.3	所產生有害廢棄物排放總量	84
1.4	所產生無害廢棄物排放總量	84
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	84
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	84
A2	資源使用	
	一般披露	15
2.1	直接／間接能源消耗量	84
2.2	耗水量	27, 84
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	18-19
2.4	描述求取適用水源的問題及所訂立的用水效益目標	27
2.5	包裝材料總量	不適用*
A3	環境及自然資源	
	一般披露	15
3.1	描述業務活動的重大影響	26

特此說明，KPI A1.2及A4範疇(氣候變化)已於2025年1月1日起刪除。

C. 社會

索引參考	內容	頁碼
B1	僱傭	
	一般披露	31
1.1	按僱傭類別劃分的僱員總數	85-87
1.2	僱員流失比率	86-87
B2	健康與安全	
	一般披露	34-41
2.1	因工亡故的人數及比率	85
2.2	因工傷損失工作日數	41, 85
2.3	描述所採納的職業健康及安全措施	34-41
B3	發展與培訓	
	一般披露	42-45
3.1	按僱員類別劃分的受訓僱員百分比	85
3.2	每名僱員受訓平均時數	85
B4	勞工準則	
	一般披露	46-47
4.1	描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工	46-47
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	46-47, 54-55
B5	供應鏈管理	
	一般披露	66-68
5.1	按地區劃分的供應商數目	67
5.2	描述有關聘用供應商的慣例	66-68
5.3	描述有關識別供應鏈的環保及社會風險的慣例	66-68
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	66-68
B6	產品責任	不適用*
B7	反貪污	
	一般披露	54
7.1	涉貪污訴訟案件的數目	54, 87
7.2	描述防範措施及舉報程序	54-55
7.3	描述提供的反貪污培訓	54
B8	社區投資	
	一般披露	76
8.1	專注貢獻範疇	76-80
8.2	在專注範疇所動用的資源	76-80

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。

D. 氣候相關披露要求*

索引參考	內容	頁碼
管治		
管治	披露發行人用於監察及管理氣候相關風險及機遇的管治流程、監控和程序	52-53
策略		
氣候相關風險與機遇	披露發行人面臨的氣候相關風險及(如適用)機遇及其對發行人業務運營、業務模式和策略的影響	58-65
氣候相關轉型計劃	披露發行人就在上述識別的氣候相關風險和(如適用)機遇的應對措施，包括： (i) 發行人業務模式和策略的任何變動，以及為應對此類風險和機遇而採取的任何適應和減緩措施；及 (ii) 發行人為過渡計劃設定的任何氣候相關目標，以及發行人須按當地法例達致的任何溫室氣體排放目標	16-24
氣候韌性	披露發行人的策略(包括其商業模式)及運營抵禦氣候相關變化、發展或不確定因素的能力，並須使用切合發行人自身情況的氣候相關情境分析方法對其進行評估	16-24, 58-65
氣候相關風險及機遇的財務影響	披露氣候相關風險以及(如適用)機遇對發行人財務狀況、財務表現和現金流量的當前(若屬重大則須量化)及預期(定性的)財務影響	58-65
風險管理		
風險管理	披露發行人用於識別、評估和管理氣候相關風險及(如適用)機遇的流程	請參閱 2025年報中 主要風險的 部份
指標及目標		
溫室氣體排放	披露範疇1、範疇2及範疇3排放	84
其他跨行業指標	披露跨行業指標，例如(i)容易受過渡/實體風險影響或(ii)涉及氣候相關機遇的資產或業務活動的百分比，以及用於應對氣候相關風險及機遇的資本開支金額	83-84
內部碳價格	若發行人設有內部碳價格，披露其內部碳價格及說明發行人如何在決策中如何應用碳價格	不適用
薪酬	披露如何將氣候相關考慮因素納入薪酬政策	52
行業指標	考慮國際環境、社會及管治匯報框架下的行業披露規定，並作出發行人認為適當的披露	89-101

* 有關我們對香港聯交所《環境、社會及管治報告守則》D部分：氣候相關披露的遵守情況，請參閱國際永續準則理事會國際財務報告準則第S2號氣候相關披露內容索引表一節。

國際永續準則理事會國際財務報告準則 第S2號氣候相關披露索引

索引參考	披露內容	引述章節及備註*
治理		
(5)	在治理方面, 氣候相關財務信息披露的目標是使一般用途財務報告之使用者了解用以監控及管理氣候相關風險與機會之治理流程、控制及程序。	可持續發展管治
6(a)	為達成此目的, 個體應揭露負責監督氣候相關風險與機會之(各)治理單位(可能包括董事會、委員會或負責治理之類似單位)或(各)個人之資訊。具體而言, 個體應辨認該等(各)單位或(各)個人並揭露下列資訊: (i) 氣候相關風險與機會之責任如何反映於該(各)治理單位或(各)個人所適用之職權範圍、授權、職責之描述及其他相關政策; (ii) 該(各)治理單位或(各)個人如何判定是否可取得或將發展適當之技能與專業能力, 以監督旨在回應氣候相關風險與機會之策略; (iii) 該(各)治理單位或(各)個人如何及多常被告知氣候相關風險與機會; (iv) 該(各)治理單位或(各)個人於監督個體之策略、對重大交易之決策及風險管理流程與相關政策時, 如何考量氣候相關風險與機會, 包括該(各)治理單位或(各)個人是否已考量與該等風險與機會有關之權衡; 及 (v) 該(各)治理單位或(各)個人如何監督與氣候相關風險與機會有關之目標之設定, 以及監控目標之進展, 包括相關績效指標是否及如何納入薪酬政策中。	可持續發展管治 可持續發展管治 可持續發展管治 可持續發展管治 可持續發展管治; 請參閱2025年報中風險管理的部份 可持續發展管治; 重要性評估; 減碳挑戰與監管的角色
6(b)	管理階層在用以監控、管理及監督氣候相關風險與機會之治理流程、控制及程序中之角色, 包括下列資訊: (i) 是否將該角色委派予特定管理階層職位或管理階層委員會, 以及如何對該職位或委員會進行監督; 及 (ii) 管理階層是否使用控制及程序, 以支持對氣候相關風險與機會之監督; 以及若是, 此等控制及程序如何與其他內部職能整合。	可持續發展管治 可持續發展管治 可持續發展管治 可持續發展管治
策略		
(8)	在策略方面, 氣候相關財務信息披露的目標是使一般用途財務報告之使用者了解個體管理氣候相關風險與機會之策略。	我們的減碳策略; 氣候變化抗禦力
9(a)	可合理預期將影響個體展望之氣候相關風險與機會;	請參閱2025年報中我們的主要風險的部份
9(b)	該等氣候相關風險與機會對個體經營模式及價值鏈之目前及預期影響;	氣候變化抗禦力
9(c)	該等氣候相關風險與機會對個體策略及決策之影響, 包括其氣候相關轉型計畫之資訊;	我們的減碳策略; 氣候變化抗禦力
9(d)	該等氣候相關風險與機會對個體於報導期間之財務狀況、財務績效及現金流量之影響, 以及在考量該等氣候相關風險與機會如何納入個體財務規劃中之後, 對個體短期、中期及長期之財務狀況、財務績效及現金流量之預期影響; 及	氣候變化抗禦力; 請參閱2025年報中我們的主要風險的部份
9(e)	考量個體所辨認之氣候相關風險與機會, 個體之策略及其經營模式對氣候相關變遷、發展與不確定性之氣候韌性。	我們的減碳策略; 氣候變化抗禦力

 [第18頁 我們的減碳策略](#)

 [第63頁 淨零排放路徑分析](#)

*除非另有指明, 均引自本2025年可持續發展報告中章節

索引參考	披露內容	引述章節及備註*
氣候相關風險與機會		
(10)	個體應揭露使一般用途財務報告之使用者，能了解可合理預期將影響個體展望之氣候相關風險與機會之資訊。具體而言，個體應：	氣候變化抗禦力
10(a)	描述可合理預期將影響個體展望之氣候相關風險與機會；	請參閱2025年報中我們的主要風險的部份
10(b)	就個體已辨認之每一氣候相關風險，說明個體認為該風險是氣候相關實體風險或氣候相關轉型風險；	氣候變化抗禦力
10(c)	就個體已辨認之每一氣候相關風險與機會，明確指出每一該等氣候相關風險與機會之影響可合理預期將發生之時間區間－短期、中期或長期；及	減碳挑戰與監管的角色；請參閱2025年報中我們的主要風險的部份
10(d)	說明個體如何定義「短期」、「中期」及「長期」，以及此等定義如何連結至個體在策略性決策中使用之規劃時程。	於2050年之前邁向淨零排放
經營模式及價值鏈		
(13)	個體應揭露使一般用途財務報告之使用者，能了解氣候相關風險與機會對個體經營模式及價值鏈之目前及預期影響之資訊。具體而言，個體應揭露：	我們如何創造價值；氣候變化抗禦力
13(a)	氣候相關風險與機會對個體經營模式及價值鏈之目前及預期影響之描述；及	氣候變化抗禦力；請參閱2025年報中我們的主要風險的部份
13(b)	氣候相關風險與機會集中於個體經營模式及價值鏈之何處之描述。	氣候變化抗禦力
策略及決策		
(14)	個體應揭露使一般用途財務報告之使用者，能了解氣候相關風險與機會對其策略及決策之影響之資訊。具體而言，個體應揭露：	氣候變化抗禦力
14(a)	有關個體於其策略及決策中已如何回應，以及計劃如何回應氣候相關風險與機會之資訊，包括個體計劃如何達成其所設定任何與氣候相關之目標，以及法令規範所規定須達成之任何目標。具體而言，個體應揭露下列資訊：	氣候變化抗禦力
	(i) 為因應氣候相關風險與機會，個體經營模式(包括資源分配)之目前及預期變動；	氣候變化抗禦力；主要減碳措施
	(ii) 目前及預期之直接減緩與調適努力；	我們的減碳策略；主要減碳措施
	(iii) 目前及預期之間接減緩與調適努力；	我們的減碳策略；主要減碳措施
	(iv) 個體所具有與氣候相關之任何轉型計畫，包括於發展其轉型計畫中所使用之關鍵假設資訊，以及個體轉型計畫所依賴之關鍵要素及條件。	減碳挑戰與監管的角色；我們的減碳策略
	(v) 個體計劃如何達成依第33至36段所述之任何氣候相關目標，包括任何溫室氣體排放量目標。	於2050年之前邁向淨零排放
14(b)	有關個體如何對依第14段(a)所揭露之活動提供資源，以及計劃如何提供資源之資訊。	氣候變化抗禦力
14(c)	有關依第14段(a)於先前報導期間所揭露計畫之進展之量化及質性資訊。	環境責任；表現數據摘要
財務狀況、財務績效及現金流量		
(15)	個體應揭露使一般用途財務報告之使用者，能了解下列項目之資訊：	
15(a)	氣候相關風險與機會對個體於報導期間之財務狀況、財務績效及現金流量之影響(目前財務影響)；	氣候變化抗禦力
15(b)	在考量氣候相關風險與機會如何納入個體之財務規劃中之後，氣候相關風險與機會對個體短期、中期及長期之財務狀況、財務績效及現金流量之預期影響(預期財務影響)。	氣候變化抗禦力
(16)	具體而言，個體應揭露下列事項之量化及質性資訊：	
16(a)	氣候相關風險與機會已如何影響其於報導期間之財務狀況、財務績效及現金流量；	氣候變化抗禦力

*除非另有指明，均引自本2025年可持續發展報告中章節

索引參考	披露內容	引述章節及備註*
16(b)	第16段(a)所辨認之氣候相關風險與機會中，具有在下一年度報導期間內對相關財務報表中所報導資產及負債之帳面金額作重大調整之顯著風險者；	氣候變化抗禦力
16(c)	基於其管理氣候相關風險與機會之策略，在考量下列事項後，個體預期其財務狀況如何於短期、中期及長期改變： (i) 其投資及處分計畫(例如，對資本支出、重大收購及撤資、合資、業務轉型、創新、新事業領域及資產報廢之計畫)，包括個體未作合約承諾之計畫；及 (ii) 其所規劃執行策略之資金來源；及	主要減碳措施 主要減碳措施
16(d)	基於其管理氣候相關風險與機會之策略，個體預期其財務績效及現金流量如何於短期、中期及長期改變。	氣候變化抗禦力
氣候韌性		
(22)	個體應揭露使一般用途財務報告之使用者，能了解其策略及經營模式對氣候相關變遷、發展與不確定性之韌性(考量個體所辨認之氣候相關風險與機會)之資訊。個體應使用氣候相關情境分析，採用與個體情況相稱之作法來評估其氣候韌性。當提供量化資訊時，個體得揭露單一數額或區間。具體而言，個體應揭露：	氣候變化抗禦力
22(a)	個體對於其報導日之氣候韌性之評估，以使一般用途財務報告之使用者能了解： (i) 個體就其策略及經營模式所作評估之影響(若有時)，包括個體將需如何回應氣候相關情境分析所辨認之影響； (ii) 在分析氣候韌性時所考量之不確定性之重大領域； (iii) 個體於短期、中期及長期就氣候變遷調整或調適其策略及經營模式之能力，包括： (1) 個體現有財務資源之可得性及彈性，以回應氣候相關情境分析所辨認之影響，包括因應氣候相關風險及利用氣候相關機會； (2) 個體重新配置、重新利用、升級或除役現有資產之能力；及 (3) 個體目前或計劃中對氣候相關減緩、調適或氣候韌性機會的投資之影響；及	我們的減碳策略；氣候變化抗禦力 氣候變化抗禦力 氣候變化抗禦力 主要減碳措施 氣候變化抗禦力
22(b)	氣候相關情境分析如何及何時執行，包括： (i) 個體所使用輸入值之資訊，包括： (1) 個體於該分析中使用之氣候相關情境，以及該等情境之來源； (2) 該分析是否包含廣泛之各種氣候相關情境； (3) 該分析所使用之氣候相關情境是否與氣候相關轉型風險或氣候相關實體風險有關； (4) 於其各種情境中，個體是否使用一種符合最新之氣候變遷國際協定之氣候相關情境； (5) 個體為何決定其所選定之各氣候相關情境係與評估其對氣候相關變遷、發展或不確定性之韌性攸關； (6) 個體於該分析中使用之時間區間；及 (7) 個體於該分析中使用之營運範圍；	氣候變化抗禦力 氣候變化抗禦力 氣候變化抗禦力 減碳挑戰與監管的角色 氣候變化抗禦力 有關我們的可持續發展報告 氣候變化抗禦力；有關我們的可持續發展報告

*除非另有指明，均引自本2025年可持續發展報告中章節

索引參考	披露內容	引述章節及備註*
	(ii) 個體於該分析中所作之主要假設，包括有關下列事項之假設： <ul style="list-style-type: none"> (1) 個體營運所在之司法管轄區之氣候相關政策； (2) 總體經濟趨勢； (3) 國家或地區層級變數； (4) 能源使用與組合；及 (5) 科技發展；及 (iii) 執行氣候相關情境分析之報導期間。	溫室氣體監管勢頭；氣候變化抗禦力 氣候變化抗禦力 氣候變化抗禦力 表現數據摘要 主要減碳措施 氣候變化抗禦力
風險管理		
(24)	風險管理方面之氣候相關財務揭露之目的，是使一般用途財務報告之使用者能了解個體辨認、評估、排序及監控氣候相關風險與機會之流程，包括該等流程是否及如何整合至並影響個體之整體風險管理流程。	氣候變化抗禦力
(25)	為達成此目的，個體應揭露下列資訊：	
25(a)	個體用以辨認、評估、排序及監控氣候相關風險之流程及相關政策，包括下列資訊： <ul style="list-style-type: none"> (i) 個體所使用之輸入值及參數； (ii) 個體是否及如何使用氣候相關情境分析以影響其對氣候相關風險之辨認； (iii) 個體如何評估該等風險之性質、可能性及影響程度； (iv) 個體是否及如何就氣候相關風險相對於其他類型風險排序； (v) 個體如何監控氣候相關風險；及 (vi) 與前一報導期間相比，個體是否及如何改變其所使用之流程； 	氣候變化抗禦力 氣候變化抗禦力 可持續發展管治；氣候變化抗禦力 重要性評估；可持續發展管治 重要性評估 氣候變化抗禦力；請參閱2025年報中管治的部份 氣候變化抗禦力
25(b)	個體用以辨認、評估、排序及監控氣候相關機會之流程，包括個體是否及如何使用氣候相關情境分析以影響其對氣候相關機會之辨認之資訊；及	氣候變化抗禦力
25(c)	氣候相關風險與機會之辨認、評估、排序及監控流程，在何種程度上及如何整合至並影響個體之整體風險管理流程。	氣候變化抗禦力；請參閱2024年報中管治的部份
指標與目標		
(28)	指標與目標面之氣候相關財務揭露之目的，是使一般用途財務報告之使用者，能了解與個體氣候相關風險與機會有關之績效，包括個體所設定之任何氣候相關目標，以及法令規範所規定須達成之任何目標之進展。	溫室氣體監管勢頭
28(a)	與跨行業指標類別攸關之資訊；	表現數據摘要
28(b)	與參與某一行業所特有之特定經營模式、活動及其他共同特性有關之行業基礎指標（見第32段）；及	請參閱第32段
28(c)	個體為降低或調適氣候相關風險或利用氣候相關機會所設定之目標，以及法令規範所規定須達成之目標，包括治理單位或管理階層用以衡量該等目標進展之指標。	我們的減碳策略

*除非另有指明，均引自本2025年可持續發展報告中章節

索引參考	披露內容	引述章節及備註*
氣候相關指標		
(29)	個體應揭露與下列跨行業指標類別攸關之資訊：	
29(a)	溫室氣體排放一個體應揭露：	
	(i) 其於報導期間所產生之溫室氣體絕對總排放量，以公噸二氧化碳當量表達，分類為：	表現數據摘要
	(1) 範疇1溫室氣體排放；	表現數據摘要
	(2) 範疇2溫室氣體排放；及	表現數據摘要
	(3) 範疇3溫室氣體排放；	表現數據摘要
	(iii) 揭露其用以衡量其溫室氣體排放之作法，包括：	表現數據摘要
	(1) 個體用以衡量其溫室氣體排放之衡量作法、輸入值及假設；	負責任供應鏈；表現數據摘要
	(2) 個體選擇該等用以衡量其溫室氣體排放之衡量作法、輸入值及假設之理由；及	負責任供應鏈；表現數據摘要
	(3) 個體於報導期間內對衡量作法、輸入值及假設所作之任何變動，以及該等變動之理由；	負責任供應鏈；表現數據摘要
	(iv) 對依第29段(a)(i)(1)至(2)所揭露之範疇1及範疇2溫室氣體排放，將排放細分為：	表現數據摘要
	(1) 合併會計集團；及	
	(2) 未包含於第29段(a)(iv)(1)之其他被投資者；	
	(v) 對依第29段(a)(i)(2)所揭露之範疇2溫室氣體排放，揭露其地域別之範疇2溫室氣體排放，並提供影響使用者了解個體範疇2溫室氣體排放之任何合約工具之必要資訊；及	岸上環保工作；表現數據摘要
	(vi) 對依第29段(a)(i)(3)所揭露之範疇3溫室氣體排放：	負責任供應鏈、表現數據摘要
	(1) 揭露依「溫室氣體盤查議定書企業價值鏈(範疇3)會計與報導準則(Greenhouse Gas Protocol Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard) (2011年版)」中所述之範疇3類別，納入個體範疇3溫室氣體排放衡量中之類別；及	
	(2) 揭露個體類別15之溫室氣體排放或與其投資有關溫室氣體排放(財務碳排放)之額外資訊；	不適用
29(b)	氣候相關轉型風險—易受氣候相關轉型風險影響之資產或經營活動之數額及百分比；	氣候變化抗禦力
29(c)	氣候相關實體風險—易受氣候相關實體風險影響之資產或經營活動之數額及百分比；	氣候變化抗禦力
29(d)	氣候相關機會—與氣候相關機會對應之資產或經營活動之數額及百分比；	氣候變化抗禦力
29(e)	資本配置—為氣候相關風險與機會配置之資本支出、籌資或投資之金額；	氣候變化抗禦力
29(f)	內部碳價格一個體應揭露：	
	(i) 個體是否及如何應用碳價格來制定決策之說明；及	氣候變化抗禦力
	(ii) 個體用以評估其溫室氣體排放成本之每公噸溫室氣體排放價格；	氣候變化抗禦力
29(g)	薪酬一個體應揭露：	
	(i) 是否及如何將氣候相關考量計入高階主管薪酬之描述；及	可持續發展管治；請參閱2025年報中薪酬報告的部份
	(ii) 本期所認列高階管理階層之薪酬連結至氣候相關考量之百分比。	不適用
(32)	個體應揭露與參與某一行業所特有之一個或多個特定經營模式、活動或其他共同特性有關之行業基礎指標。	國際財務報告準則行業指引—海上運輸

*除非另有指明，均引自本2025年可持續發展報告中章節

索引參考	披露內容	引述章節及備註*
氣候相關目標		
(33)	個體應揭露其用以監控其對達成策略性目標(strategic goals)之進展所設定之量化與質性氣候相關目標(targets)，以及法令規範所規定須達成之任何目標之資訊，包括任何溫室氣體排放量目標。對每一目標，個體應揭露：	
33(a)	用以設定該目標之指標；	於2050年之前邁向淨零排放
33(b)	該目標之目的；	於2050年之前邁向淨零排放
33(c)	適用該目標之個體部分；	我們的減碳策略
33(d)	該目標之適用期間；	我們的減碳策略
33(e)	衡量進展之基期；	我們的減碳策略
33(f)	任何里程碑及期中目標；	我們的減碳策略
33(g)	若該目標是量化目標，其究竟是絕對目標或密度目標；及	於2050年之前邁向淨零排放
33(h)	最新之氣候變遷國際協定(包含由該協定所產生之司法管轄區承諾)如何影響該目標。	減碳挑戰與監管的角色
(34)	個體應揭露有關其設定及複核每一目標之作法之資訊，以及其如何監控每一目標之進展，包括：	減碳挑戰與監管的角色
34(a)	該目標及設定該目標之方法論是否已由第三方驗證；	獨立核實聲明
34(b)	個體複核該目標之流程；	可持續發展管治
34(c)	用以監控達成該目標進展之指標；及	於2050年之前邁向淨零排放
34(d)	對該目標所作之任何修正及對該等修正之說明。	於2050年之前邁向淨零排放
(35)	個體應揭露有關每一氣候相關目標之績效及對個體績效之趨勢或變動之分析之資訊。	表現數據摘要
(36)	對依第33至35段所揭露之每一溫室氣體排放量目標，個體應揭露：	
36(a)	該目標涵蓋哪些溫室氣體。	氣候變化抗禦力
36(b)	該目標是否涵蓋範疇1、範疇2或範疇3溫室氣體排放。	我們的減碳策略；表現數據摘要
36(c)	該目標係溫室氣體總排放量目標或溫室氣體淨排放量目標。若個體揭露一溫室氣體淨排放量目標，個體亦須單獨揭露其相關溫室氣體總排放量目標。	我們的減碳策略
36(d)	該目標是否係使用行業去碳法推導而得。	國際財務報告準則行業指引 — 海上運輸
36(e)	個體抵換溫室氣體排放以達成任何溫室氣體淨排放量目標，所規劃使用之碳信用額。於說明其規劃使用之碳信用額時，個體應揭露下列資訊：	
	(i) 在何種程度上及如何依賴使用碳信用額，以達成任何溫室氣體淨排放量目標；	氣候變化抗禦力
	(ii) 哪一或哪些第三方機制將驗證或認證該等碳信用額；	環境責任；岸上環保工作
	(iii) 碳信用額之類型，包括該標的抵換究係透過自然基礎或係基於技術性碳移除，以及該標的抵換究係透過破減量或破移除達成；及	環境責任；岸上環保工作
	(iv) 一般用途財務報告之使用者為了解個體規劃使用碳信用額之可信度及誠信所需之其他因素。	環境責任；岸上環保工作

*除非另有指明，均引自本2025年可持續發展報告中章節

GRI內容索引表

香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第36及41條

太平洋航運參考GRI準則匯報2025年1月1日至12月31日期間該GRI內容索引表中引用的事項。

GRI準則指標	描述	引述章節及備註
GRI 2：一般揭露 2021		
組織及報導實務		
2-1	組織詳細資訊	有關太平洋航運
2-2	組織永續報導中包含的實體	有關我們的可持續發展報告
2-3	報導期間、頻率及聯絡人	有關我們的可持續發展報告
2-4	資訊重編	不適用
2-5	外部保證/確信	獨立核實聲明
活動與工作者		
2-6	活動、價值鏈和其他商業關係	有關太平洋航運；我們如何創造價值
2-7	員工	表現數據摘要
2-8	非員工的工作者	表現數據摘要
治理		
2-9	治理結構及組成	可持續發展管治；請參閱2025年報中管治的部份
2-10	最高治理單位的提名與遴選	請參閱2025年報中管治的部份
2-11	最高治理單位的主席	請參閱2025年報中管治的部份
2-12	最高治理單位於監督衝擊管理的角色	請參閱2025年報中管治的部份
2-13	衝擊管理的負責人	可持續發展管治；請參閱2025年報中管治的部份
2-14	最高治理單位於永續報導的角色	可持續發展管治；請參閱2025年報中管治的部份
2-15	利益衝突	請參閱2025年報中管治的部份
2-16	溝通關鍵重大事件	請參閱2025年報中管治的部份
2-17	最高治理單位的群體智識	請參閱2025年報中管治的部份
2-18	最高治理單位的績效評估	請參閱2025年報中管治的部份
2-19	薪酬政策	請參閱2025年報中管治的部份
2-20	薪酬決定流程	請參閱2025年報中管治的部份
2-21	年度總薪酬比率	請參閱2025年報中管治的部份
策略、政策與實務		
2-22	永續發展策略的聲明	實現環境、社會及管治目標
2-23	政策承諾	有關我們的可持續發展報告
2-24	納入政策承諾	有關我們的可持續發展報告
2-25	補救負面衝擊的程序	可持續發展管治
2-26	尋求建議和提出疑慮的機制	可持續發展管治
2-27	法規遵循	詳情請參閱每節
2-28	公協會的會員資格	我們的社區參與
利害關係人議合		
2-29	利害關係人議合方針	持份者參與
2-30	團體協約	勞工標準及工作環境

GRI準則指標	描述	引述章節及備註
GRI 3 : 重大主題 2021		
3-1	決定重大主題的流程	重要性評估；持份者參與
3-2	重大主題列表	重要性評估
3-3	重大主題管理	詳情請參閱每節
GRI 101 : 生物多樣性 2024		
101-1	制止及扭轉生物多樣性喪失的政策	保護海洋生物多樣性
101-2	生物多樣性衝擊之管理	保護海洋生物多樣性
101-4	生物多樣性衝擊之鑑別	保護海洋生物多樣性
101-5	具有生物多樣性影響的地點	保護海洋生物多樣性
GRI 102 : 氣候變化 2025		
102-1	減緩氣候變遷的轉型計劃	氣候變化抗禦力
102-2	氣候變遷調適計劃	我們的減碳策略
102-3	公正轉型	主要減碳措施
102-4	溫室氣體減排目標與進展	表現數據摘要
102-5	範疇一溫室氣體排放	表現數據摘要
102-6	範疇二溫室氣體排放	表現數據摘要
102-7	範疇三溫室氣體排放	負責任供應鏈；表現數據摘要
102-8	溫室氣體排放密度	於2050年之前邁向淨零排放；表現數據摘要
102-10	破信用額度	主要減碳措施
GRI 103 : 能源 2025		
103-1	能源政策及承諾	負責任的業務基礎
103-2	組織內部的能源消耗與自行發電	表現數據摘要
103-4	能源密度	於2050年之前邁向淨零排放；表現數據摘要
103-5	能源減耗	表現數據摘要
GRI 205 : 反貪腐 2016		
205-2	有關反貪腐政策和程序的溝通及訓練	負責任的營運方式
205-3	已確認的貪腐事件及採取的行動	負責任的營運方式
GRI 207 : 稅務 2019		
207-1	稅務方針	稅務透明度
207-2	稅務治理、管控與風險管理	稅務透明度
207-3	稅務相關議題之利害關係人議合與管理	稅務透明度
GRI 303 : 水與放流水 2018		
303-4	排水量	保護海洋生物多樣性；表現數據摘要
303-5	耗水量	表現數據摘要
GRI 305 : 排放 2016		
305-1	直接(範疇一)溫室氣體排放	表現數據摘要
305-2	能源間接(範疇二)溫室氣體排放	表現數據摘要
305-3	其他間接(範疇三)溫室氣體排放	負責任供應鏈、表現數據摘要
305-4	溫室氣體排放密度	於2050年之前邁向淨零排放；表現數據摘要
305-7	氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)，及其他顯著的氣體排放	我們於其他主要排放的進展；表現數據摘要
GRI 306 : 廢棄物 2020		
306-1	廢棄物的產生與廢棄物相關顯著衝擊	油污、資源消耗和廢物管理
306-2	廢棄物相關顯著衝擊之管理	油污、資源消耗和廢物管理
306-3	廢棄物的產生	表現數據摘要

GRI準則指標	描述	引述章節及備註
GRI 401 : 勞僱關係 2016		
401-1	新進員工和離職員工	多元化、平等及包容；表現數據摘要
GRI 403 : 職業安全衛生 2018		
403-1	職業安全衛生管理系統	內部船隊管理
403-5	有關職業安全衛生之工作者訓練	安全、保安、健康及福祉；培訓及發展
403-8	職業安全衛生管理系統所涵蓋之工作者	安全、保安、健康及福祉
403-9	職業傷害	安全、保安、健康及福祉；表現數據摘要
GRI 404 : 訓練與教育 2016		
404-1	每名員工每年接受訓練的平均時數	培訓及發展、表現數據摘要
GRI 405 : 員工多元化與平等機會 2016		
405-1	治理單位與員工的多元化	多元化、平等及包容；請參閱2024年報中管治的部份
GRI 406 : 不歧視 2016		
406-1	歧視事件以及組織採取的改善行動	多元化、平等及包容
GRI 407 : 結社自由與團體協商 2016		
407-1	可能面臨結社自由及團體協商風險的營運據點或供應商	勞工標準及工作環境
GRI 415 : 公共政策 2016		
415-1	政治捐獻	表現數據摘要

國際財務報告準則行業指引 — 海上運輸

香港聯交所環境、社會及管治D部分 – 第36及41條

主題	指標	守則	引述章節及備註
溫室氣體排放量	全球範圍一排放總量	IFRS TR-MT-110a.1	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	IFRS TR-MT-110a.2	主要減碳措施
	總能源消耗、重燃油百分比及可再生能源百分比	IFRS TR-MT-110a.3	表現數據摘要
	新船平均能效設計指數(EEDI)	IFRS TR-MT-110a.4	於2050年之前邁向淨零排放
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)	IFRS TR-MT-120a.1	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	IFRS TR-MT-160a.1	我們將適時報告此指標
	實施更換壓艙水和壓倉水處理的船隊百分比	IFRS TR-MT-160a.2	保護海洋生物多樣性
	洩漏和排放到環境內的次數和總量	IFRS TR-MT-160a.3	保護海洋生物多樣性 表現數據摘要
工作場所健康及安全	因工傷事故損失工時率(LTIR)	IFRS TR-MT-320a.1	表現數據摘要 表現數據摘要
商業道德	在透明國際的清廉指數中排名最低20個國家的聯絡次數	IFRS TR-MT-510a.1	負責任的營運方式
	與賄賂或貪污相關的法律和監管罰款及和解金額	IFRS TR-MT-510a.2	負責任的營運方式 表現數據摘要
事故和安全管理	嚴重海上事故宗數	IFRS TR-MT-540a.1	表現數據摘要
	船級條件或建議數量	IFRS TR-MT-540a.2	內部船隊管理
	港口國監督執行的檢查出現缺失和被扣留的次數	IFRS TR-MT-540a.3	表現數據摘要

聯合國全球契約索引

太平洋航運參考聯合國全球契約組織匯報2025年1月1日至12月31日期間的情況。

十項原則	引述章節及備註
人權	
原則一：企業應支持和尊重國際公認對人權的保護	勞工標準及工作環境
原則二：確保他們不參與侵犯人權的行為	勞工標準及工作環境
勞動人口	
原則三：企業應維護結社自由和承認集體談判權	勞工標準及工作環境
原則四：消除一切形式的強迫和強制勞動	勞工標準及工作環境
原則五：實際廢除童工	勞工標準及工作環境
原則六：消除就業和職業歧視	勞工標準及工作環境
環境	
原則七：企業應支持對環境挑戰採取預防性方法	環境責任
原則八：採取措施促進更大的環境責任	環境責任
原則九：鼓勵發展和推廣環境友善技術	環境責任、主要減碳措施
反貪腐	
原則十：企業應反對一切形式的腐敗，包括敲詐勒索和賄賂	負責任的業務基礎、負責任的營運方式

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

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。我們的可持續發展優先事項、策略和目標符合聯合國2030年可持續發展議程，並與多個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。



環境責任

盡量減少排放、能源消耗、廢棄物和對生物多樣性的影響



對員工的責任

增進安全、健康與福祉、體面工作、人權、多樣性與平等機會、培訓與發展



負責任的業務基礎

加強管理和管治實踐、控制、業務韌性、道德及信任



負責任的價值創造

為更負責任及更具韌性的供應鏈服務客戶、供應商、船員及其他持份者



有關我們的可持續發展報告

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，此乃我們第十份獨立的可持續發展報告。連同我們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、社會及管治以及其他可持續發展範疇。

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2025年的環境、社會及管治策略方針及表現數據，包括環境及社會關鍵績效指標目標，我們根據這些目標來衡量我們的表現，這將有助於我們遵守監管要求及達到策略目標。

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及福祉文化、減輕環境、社會及管治風險、增強工作滿足感及促進我們於營運所在的供應鏈及價值鏈、網絡及社區內的負責參與。

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溫室氣體排放。

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。在長期租賃貨船時，我們特別優先考慮一流的現代化貨船。

我們亦就全公司員工的參與及我們的網絡與社區措施作出匯報。

報告原則

我們的報告根據重要性、量化、平衡及一致性的報告原則編製。

報告期

我們的報告期為2025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88頁 獨立核實聲明**

我們的碳排放密度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進行ISO 9001、ISO 14001及ISO 45001認證的年度審核。

KPI KPI指高水平關鍵績效指標

可持續發展報告匯報框架

我們的可持續發展報告乃依循香港聯合交易所有限公司上市規則附錄C2所載之最新《環境、社會及管治報告守則》。報告亦參考GRI準則、國際永續準則理事會國際財務報告準則可持續發展披露準則(國際財務報告準則第S1號及第S2號)、聯合國全球契約及聯合國可持續發展目標的標準及建議編製。

根據香港聯交所《環境、社會及管治報告守則》中採納的國際財務報告準則第S2號氣候相關披露要求編製的內容索引表，已納入本報告。

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，以因應不斷變化的社會期望及業務和監管要求，更好地滿足持份者的期望。

我們現時並未與科學基礎目標倡議合作，主要因為科學基礎目標海洋指引提倡採取行動，以於2040年之前實現淨零排放，而我們的目標為於2050年左右實現淨零排放，與國際海事組織的目標一致。對於像我們的乾散貨不定期航運業等難以減碳的行業而言，此目標已屬非常進取。

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、社會及管治報告守則》分階段的披露要求。

 **第89頁 香港聯交所環境、社會及管治報告守則索引**

 **第92頁 其他匯報框架索引**



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：

- 反賄賂政策
- 董事會多元化政策
- 業務連續性計劃
- 員工操守守則
- 企業政治獻金政策
- 交易夥伴操守守則及指引表
- 多元化、平等及包容(DEI)政策
- 藥物及酒精政策
- 盡職調查程序政策
- 環境政策指南
- 健康、安全、環境及質量政策
- 資訊安全政策
- 資訊科技／系統供應商管理政策
- 騷擾及欺凌政策
- 政治獻金政策
- 私隱政策
- 遙距工作政策
- 船員權益政策
- 岸上工作安全政策
- 社交媒體政策
- 限制交易政策
- 舉報政策
- 工作場所常務政策概要

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。其概括為企業責任的兩個總體框架：

ESG 環境社會管治

CG 企業管治

本報告廣泛審視我們所有的重大可持續發展(環境、社會及管治)議題，而我們亦在年報的企業管治一節進一步詳述企業管治中的多個主題。

AR 年報
第45頁 企業管治



感謝來自我們自有船隊上及辦事處網路中的幾位太平洋航運同事，他們為本報告提供幾乎所有照片

我們非常重視 閣下的意見

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或意見發送給我們的可持續發展團隊：ESG@pacificbasin.com





我們為每一位太平洋航運海上及岸上同事的忠誠盡責及專業精神向他們致敬

#共邁遠途







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)



請掃描此處進入本公司網站

關注我們



製作：資本財經印刷有限公司

* 僅供識別

