

創建安全 綠色未來



Pacific Basin



共邁遠途

2023年可持續發展報告
股份代號：2343

2023年環境、社會及管治數據

| | |
|------------------------------------|---------|
| 營業額 (百萬美元) | 2,297 |
| 淨溢利 (百萬美元) | 109 |
| 運載貨物量 (百萬噸) | 85 |
| 已完成的工作 (噸海里) (百萬噸海里) | 172,770 |
| 所耗燃料 (千噸) | 1,155 |
| 貨船營運產生的 船隊溫室氣體排放量 (千噸二氧化碳當量) | 3,688 |
| 污染事故 (非防止船舶污染國際公約違規行為) | 1 |
| 船員工時 (百萬工時) | 20.9 |
| 嚴重航行意外事故 | 2 |
| 損失工時的工傷事故 (每百萬工時0.67宗工傷事故) | 14 |
| 船員留任率 | 95% |
| 員工國籍 (岸上員工及船員) | 34 |
| 我們的董事會女性佔比 | 25% |
| 岸上員工女性佔比 | 42% |
| 女性船員 | 52 |



273 艘

2023年運行的貨船
(118艘自有貨船)



5,100+ 名

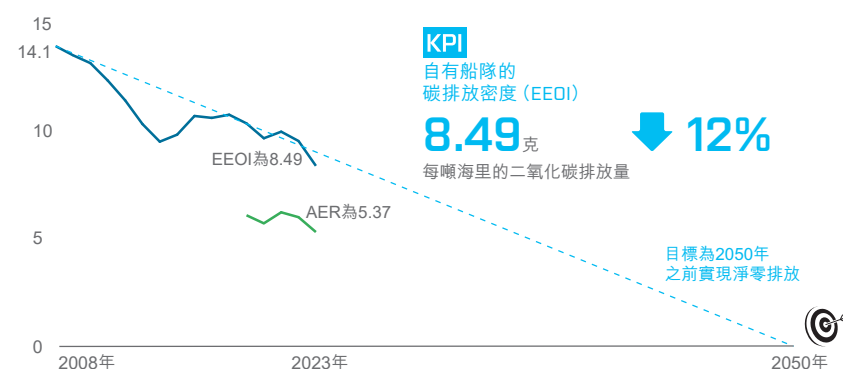
2023年太平洋航運船員人數



2,180+ 次

航程已於2023年完成

我們繼續減少
我們船隊的
碳排放密度



散貨營運商年度大獎

IBJ (International Bulk Journal) Awards



董事會對可持續發展的監督升級為新的可持續發展委員會



150百萬美元可持續發展表現掛鈎無抵押循環信貸融資

AA- 可持續發展評級 (由香港品質保證局提供)

加強保安、安全及健康培訓計劃

正在設計
雙燃料低排放貨船



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

目錄

2023 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
- 11 4 個可持續發展支柱
- 12 重要性評估
- 13 我們的可持續發展重點

環境責任

- 15 環境責任
- 16 能源效益及減碳
- 17 我們的減碳策略
- 18 主要減碳措施
- 24 於 2050 年之前邁向淨零排放
- 25 為減碳法規做好準備
- 26 溫室氣體監管湧現
- 27 我們於其他主要排放的進展
- 28 保護海洋生物多樣性
- 30 岸上環保工作

對員工的責任

- 33 對員工的責任
- 34 內部船隊管理
- 36 安全、健康及福祉
- 37 保障我們的貨船及船員
- 44 培訓及發展
- 48 勞工標準及工作環境
- 50 多元化、平等及包容性

導覽符號解釋

- 連結至本企業社會責任報告內的相關詳情
- 連結至本集團 2023 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)



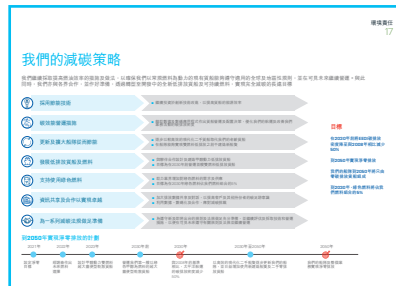
4 行政總裁可持續發展回顧



8 我們「做對的事，把事做對」的文化



11 太平洋航運的4個可持續發展支柱



17 我們的減碳策略

負責任的價值創造

- 55 負責任的價值創造
- 56 我們如何創造價值
- 57 持份者參與
- 58 服務客戶及社會
- 59 服務社區

負責任的業務基礎

- 64 負責任的業務基礎
- 65 可持續發展管治
- 67 負責任的營運方式
- 69 財政可持續發展、透明度及其他
- 71 數碼化及資訊科技安全
- 72 氣候變化抗禦力
- 74 負責任供應鏈

表現數據及認證

- 78 表現數據摘要
- 83 獨立核實聲明
- 84 香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引
- 87 GRI 內容索引
- 89 聯合國全球契約內容索引
- 90 SASB 及 TCFD 索引
- 91 有關我們的可持續發展報告

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56頁 我們如何創造價值

 公司歷史



我們的立場

- 對我們的客戶、員工及品牌充滿熱忱
- 定必履行承諾
- 建立長遠的關係的價值遠勝短期的利益
- 為客戶提供簡單快捷營商方式
- 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
- 重視多樣性和平等機會
- 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10頁 環境、社會及管治獎項



以客為先



超過 500 名客戶 — 工業客戶、乾散貨商品貿易商及生產商



單次現貨及較長期的多次貨運合約



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



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

273艘 (平均)

248艘 (2022年)

自有船隊

小靈便型及超靈便型乾散貨船

118艘 (平均)

118艘 (2022年)

貨運量

噸

84.7百萬

68.0百萬 (2022年)

曾停泊的港口

港口及國家

857個/108個

676個/99個 (2022年)

已航行

海里

14.0百萬

12.3百萬 (2022年)

SASB TR-MT-000.B

環球網絡

辦事處

14個

14個 (2022年)

岸上員工

僱員

389名

373名 (2022年)

太平洋航運船員

船員

5,100 名在自有貨船

3,900名 (2022年)

貨運客戶

公司

500+間

500+間 (2022年)

封面內頁 環境、
社會及管治數據

我們的船隊



乾散貨船分部



小靈便型

25,000-40,000載重噸



超靈便型

40,000-70,000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

我們的貨船主要運輸小宗散貨，包括農產品、原材料、建材和其他基本的散貨商品

我們的貨物組合主要是非化石燃料商品

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

我們的貨船約**90%**的時間載有貨物

AR 年報 第5頁

我們的業界

85%

貨物是非化石燃料商品

90%

裝載率



財務摘要

營業額

美元

23.0億

32.8億 (2022年)

稅息折舊及攤銷前溢利

美元

347百萬

935百萬 (2022年)

淨溢利

美元

109百萬

702百萬 (2022年)

股本回報

%

6%

38% (2022年)

已承諾可動用流動資金

美元

549百萬

615百萬 (2022年)

AR 年報 第3頁

財務摘要

行政總裁可持續發展回顧



我們的環境、社會及管治表現優異，足以證明我們成功執行策略，以持續減輕我們的環境影響、保證船員的健康和安全，同時保持有力控制及履行對持份者的責任。我們所具備的人才、價值、資產、商業模式、策略及穩健的財務狀況，使我們對可持續發展的未來充滿信心

追求卓越的環境、社會及管治表現

儘管乾散貨貨運市場明顯疲軟，儘管地緣政治、經濟和法規的波動性、不確定性、複雜性和模糊性日益影響全球航運和業務，但我們仍取得良好的財務業績，良好地管理我們的風險和機遇，並繼續在可持續業務發展的漫長旅程中取得良好進展。

AR 年報 第13頁
行政總裁報告

重點關注事項為 - 並將繼續為 - 船員的保安、安全及福祉，以及減排及遵守即將生效的全球及地區溫室氣體減排規則。我們擁有一支優秀的團隊，他們以一種進取的態度應對這些挑戰，並解決我們認為對我們業務至關重要的其他23個可持續發展議題。

我們的願景是成為客戶和其他持份者的首選夥伴，這也是我們可持續發展思維的主要動力。我們定期收到客戶、投資者和其他合作夥伴的正面反饋，證明我們是他們在乾散貨航運領域的首選夥伴。我們的獨立環境、社會及管治評級亦令我們感到鼓舞，這些評級表明我們的可持續發展方針及表現不斷改進，並與持份者對業務可持續發展的期望及價值日益緊貼相關。

我們連續第二年在國際散貨期刊大獎 (International Bulk Journal Awards) 中被評為年度最佳散貨貨船經營人，並於香港會計師公會的最佳企業管治及環境、社會及管治大獎中榮獲最佳可持續發展公司金獎。在香港ESG報告大

獎(HERA)中，我們榮獲卓越環境成效獎大獎、卓越ESG管治獎及最佳ESG報告獎（中市值）三項大獎，並獲卓越社會成效獎嘉許獎。



我們多項環境、社會及管治評級於2023年幾乎全部都有所提高，使我們躋身全球業界前列位置，並反映我們的員工在岸上及海上環境、社會及管治方面付出的專業精神及嚴謹態度。

← 第 10 頁 我們的環境、社會及管治評級及獎項

環境責任

我們在業務持續增長的同時，盡量減少對生多樣性的影響，並致力推動廢物管理仍為重要。但我們環境計劃的重點是為我們的船隊逐漸減碳，以確保遵守規定並實現於2050年之前擁有完全零排放船隊。

我們的減碳團隊首先集中於技術及營運燃油效率措施，並與我們的商業營運團隊合作評估及實施優化航程的新方法。

我們於2023年的部分提高燃油效率措施包括：

- 改用低摩擦矽船體防污塗料，從而減少入塢之間較長時間的阻力，並可顯著節省約8%的燃油。雖然價格昂貴且對碰撞及刮擦的耐受性較差，但矽塗料對於我們的船隻及交易類型而言是一種有效且經濟上可行的節能措施；
- 除了多年來我們在船隊中採用的多項喉管、葉片及其他技術之外，我們在多艘貨船上裝配預旋葉片(PSV)以提高推進效率，從而節省約2%或以上的燃油；
- 採用策略性動力氣象航線系統，將連續天氣航線與轉速優化相結合，在所有海況下保持穩定動力，從而節省約3至4%的燃油；
- 在我們的船隻上安裝更小、更節能的水泵，以減少發電機的燃料消耗；
- 進一步試驗不同混合物的生物燃料。我們的研究結果再次證明，生物燃料對我們的引擎沒有不利影響，對未來將強制逐步使用綠色燃料的前景良好；及
- 為我們所有船員和岸上船隊管理員工推出「海上節能」電子學習課程，因我們明白教育和員工參與對於在船舶作業中逐步節約更多能源至關重要。

面對日益嚴格的監管要求，這些措施為最大限度地延長現有傳統燃料貨船使用壽命的關鍵。

◀▶ 第 17 頁 我們的減碳策略

我們於2023年的碳排放密度比2008年基準年低40%，預計到2030年，我們的碳排放密度將減少一半以上，以實現到2050年淨零排放的長期目標。

◀▶ 第 16 頁 量度碳排放密度

遵守國際海事組織的短期溫室氣體排放措施

國際海事組織的全球能源效率及碳排放密度規則於2023年1月生效。透過及早為這些規則做好準備並在能源效率方面進行投資，我們的貨船已遵守規定，並有能力在未來十年或更長時間內繼續遵守規定並進行貿易。

現有船舶能效指數（「EEXI」）導致大多數船隻的最高速度永久降低，並將限制全球船隊提速航行以滿足需求增長的能力。碳排放密度指標（「CII」）將迫使貨船速度逐步減慢，以及船齡較高和效率較低的貨船隨時間推移不能再達到愈趨嚴格的碳排放密度規則，從而加快報廢。

根據目前對CII規則的估計，我們估計，越來越多小靈便型至超大靈便型乾散貨船船隊在其典型的25年預期壽命之前將無法遵守CII，從而導致傳統燃料貨船於2030年後提前報廢的情況增加。

除非實施重大改造（如空氣潤滑、風力推進、軸帶發電機及碳收集系統），否則目前可用的其他技術及營運措施可能只會將貨船的CII合規性再延長1至2年，而這些改造目前成本過高或不適合我們的貨船類型。然而，技術解決方案正不斷進化中。

與燃油混合或取代燃油的可持續生物燃料亦將有助延長許多貨船的合規性，但供應將受到限制，我們的行業將無法僅依賴生物燃料來實現其較長期目標。

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，以遵守愈趨嚴格的減碳規則，但我們明白我們的增長及船隊更新策略必須包括對可使用可持續E-Fuels的新一代低排放貨船的投資。

合作開發我們第一艘低排放貨船

我們與日本合作夥伴Nihon Shipyard Co.及三井物產合作，繼續推進能夠以甲醇及燃油運行的雙燃料低排放貨船的設計，我們將於2024年考慮我們是否可訂約建造有關貨船，而有關交付將遠早於原定的2030年目標。我們預計此類低排放中型乾散貨船的訂購活動於2024年將十分有限。當我們最終訂購第一艘低排放貨船時，我們相信我們所立的榜樣可有助加快我們所處的乾散貨船行業過渡至低排放或零排放貨船。

有關投資決策的挑戰為多方面且重大：

- 在雙燃料升級的額外資本開支之前，新建造貨船價格已處於歷史新高；
- 綠色甲醇及其他可持續燃料於何時、何地以及是否能夠有充足數量供貨船使用均存在不確定性；
- 在競爭激烈的低價值乾散貨商品不定期航運市場中，每一分錢都尤其重要，但低排放貨船的高資本開支及可持續燃料的成本如何以及何時能夠沿價值鏈轉移均存在不確定性；及
- 我們仍然需要明確、全面及已生效的全球法規，以使船東能夠有信心規劃及投資綠色低排放貨船。

我們看到國際海事組織、地區集團、各國政府、貨運客戶、投資者、貸款人及其他持份者對有關減碳挑戰討論的參與度越來越高，雖然對我們的產業而言是正面進展，但我們仍然強調，監管必須發揮主導作用。碳定價是使昂貴的綠色燃料與傳統化石燃料競爭的關鍵，而強制採用可持續燃料的法規則是向政府及電力公司發出信號的必要條件，表明其必須滿足可再生能源產能及可持續燃料生產大幅增長的需求。

減碳規則湧現將推動轉型

監管將起到主導作用，但要更容易作出重大資本開支決策，並將增加的燃料及營運開支成本沿著乾散貨物流價值鏈轉移仍需要幾年時間才能具備適當的條件。同時，即將出台的一系列法規將對眾多船東和營運商構成重大合規挑戰。

- 國際海事組織於 2023 年 7 月採納經修訂的溫室氣體策略，此策略較以往更為雄心勃勃，其目標是要國際航運於 2050 年前後實現淨零排放，並設有指示性中期減碳目標。因此，國際海事組織的目標現在與太平洋航運自身於 2021 年承諾實現的 2050 年淨零排放目標更加一致，並意味著自 2027 年起將有更嚴格的 CII 目標。

- 國際海事組織將制定一套中期措施，包括技術及經濟措施，以迫使逐步採用綠色燃料，並為溫室氣體排放定價，從而使昂貴的綠色燃料更具競爭力。我們預期這些措施將於 2025 年底確立，最早將於 2027 年生效。

地區性減碳規則亦不斷增加中。

- 歐盟已將航運業納入其排放交易體系 (EU ETS)，自 2024 年 1 月 1 日起生效。我們提前做好準備遵守碳定價機制，並透過將歐盟配額 (EU Allowances (EUA)) 成本納入我們與歐盟相關航程的運費中，將合規成本轉嫁予貨運客戶。

- 歐盟的歐盟燃料指令法規將於 2025 年生效，並將迫使逐步使用綠色燃料。
- 建議中的美國《清潔航運法案》及《國際海洋污染問責法案》正於美國國會討論，可能將於 2027 年生效，其中亦包含使用綠色燃料及碳定價徵費。

我們將繼續密切監測並為有關即將到來及其他全新不斷變化的溫室氣體減排措施做好準備，這些措施均將進一步鼓勵船東放慢速度、提前退役其傳統燃料貨船，並過渡至低排放貨船及燃料。

➡ 第 25 頁 為減碳法規持續做準備

對員工的責任

雖然減碳為行業的關注重點，但我們仍將員工、船隻及營運的安全及保安放在首要位置，尤其是在船員的安全及福祉受到更大、更廣泛威脅的時候。

雖然海盜及劫持事件自 2008-2012 年飆升以來一直呈下降趨勢，但熱點地區依然存在，而於近幾個月，中東及印度洋的海盜及劫持事件明顯增加。

最近，紅海及亞丁灣發生的貨船遇襲事件成為海事新聞的焦點，許多航運公司因此避開紅海及蘇伊士運河此重要航道，選擇更長的航線繞行非洲。自從襲擊事件發生以來，我們的做法是避開紅海，除少數航程已經開始或航程被認為安全的情況例外。在所有情況下，我們均已進行風險評估並採取保護措施。

商業航運日益受到非法毒品走私活動的困擾，主要是由於全球毒品市場的持續擴張，以及新型冠狀病毒對國際毒品販運主要方式（以航空及陸路運載）造成的干擾。

2023 年 7 月，我們的一艘貨船從巴西出發，在抵達尼日利亞拉格斯時在起重機外殼中發現毒品，儘管我們在離開巴西前已安排額外的安全攝影機，並使用嗅探犬及潛水員進行搜查。該船於扣押後獲釋，而一半船員在繳納大筆保釋金後獲准回國。然而，儘管沒有證據表明我們的船員參與其中，10 名船員仍被拘留（儘管他們有一定的行動自由），而我們擔心法律程序將耗費大量時間。我們再次對在此類案件中自動拘留船員並將其定罪的做法感到失望。我們支持被拘留的同事，但我們尊重法治，並正在與當局合作，努力加快程序。

令人高興的是，Yu Yihai 船長獲證實並無參與 2021 年的毒品案，並在洪都拉斯監獄關押兩年後於 2023 年 8 月獲釋，與在中國的家人團聚。我們非常感謝香港及中國當局，以及香港船東會、國際航運公會、國際海事組織、國際勞工組織及其他當局對我們的支持，幫助提高對余船長案件的關注，並最終確保了正當程序及公平審判。我們已有辦法支持余船長及其家人從所遭受的創傷中恢復，並祝福他們在今後的康復過程中順利。

➡ 第 37 頁 保障我們的貨船及船員

該等事件提醒大家海事領域的安全風險，以及船員經常被自動定罪的情況。船員在全球貿易中扮演重要角色，他們的權利應得到更好的尊重及保護。

於 2023 年，我們的船員在近 21 百萬工時中錄得 14 宗損失工時的工傷事故，因工傷事故損失工時頻率為 0.67 宗，重回新型冠狀病毒疫情前水平。以我們所了解，2021-2022 年工傷率大幅下降以及 2023 年工傷率反彈是全行業性的，我們將其歸因於兩個因素。首先，2023 年船隻保養得到加強（導致受傷風險上升），而前幾年的保養強度較低，當時船員長期滯留在船上，且由於全球登船及上岸限制，船長巡查基本上暫停。其次，在新型冠狀病毒疫情期間，醫生幾乎不可能登船，導致「休假」或歸國休養情況減少。

2023 年的工傷率與歷史行業標準相比仍然較低，但我們的目標是繼續逐步減少工傷，並在較長時期內大幅消除工傷。

2023 年我們的船隻上有兩名船員不幸身故。雖然這兩宗事故均與工作無關，但我們仍有責任盡我們合理所能支持船員的身心健康。為此，我們不斷制定培訓策略、加強安全及健康計劃、委託遙距身心健康服務提供者，及於所有船員上船前對其進行額外的心理篩檢。

我們積極主動的風險管理及警覺文化是減低同事的保安、安全及福祉風險的關鍵。

我們的員工是我們最重要的資源，我們不斷挑戰自我，致力培養一支裝備精良、能力卓越、愛崗敬業的多元化員工隊伍。

在海上及岸上，我們繼續堅持最高的健康及安全標準，並對我們的同事進行培訓，使他們能夠應對不斷變化的業務挑戰，同時關注他們彼此的整體健康。我們對培訓及發展的投資遍及我們所有業務，從船員的關鍵培訓需求到岸上的實習計劃，再到整個組織，以打造更強大、更知情、更有效率的高級領導團隊。

第 44 頁 培訓及發展

我們意識到擁有不同年齡、性別、文化及背景的多元化員工的價值，他們為我們的團隊帶來不同的經驗、觀點及意見，使我們的業務更具活力、生機、創新及成功。我們的岸上團隊由來自33個國家的管理人員組成。雖然我們岸上團隊的性別分佈整體上相對平均，但我們意識到中高階管理層及董事會中女性同事的比例較低。此與航運業職位的女性申請者比例明顯偏低有關，但我們正努力改善有關情況，無論如何，我們都會利用我們強大的僱主品牌建立多元化的團隊。

我們希望鼓勵及支援每個人各自為我們的業務作出獨特的貢獻，並消除包容性及機會平等的障礙。

第 50 頁 多元化、平等及包容性

為持份者創造負責任的價值

我們重視與持份者的長期關係，並致力於為我們的客戶、社會及可持續貿易以及更廣泛的持份者服務，以提高乾散貨供應鏈的彈性及可持續性。此措施通常具有一定程度的協作及創新。

自2023年3月起，我們一直與我們的貨運客戶力拓集團(Rio Tinto)合作，成為其指定船東及營運商標準倡議的一份子，力求提高乾散貨運業的安全及船員福祉。

於2023年12月，我們成功完成首筆與可持續發展表現掛鉤的信貸融資（150百萬美元無抵押循環貸款），該貸款與我們對可持續發展的承諾一致，其利率調整與我們最重視的環境、社會及管治事項中碳排放密度及船員安全表現掛鉤。

我們繼續參與海事反腐敗網絡(Maritime AntiCorruption Network (MACN))組織及TRACE的工作，透過集體行動排除行業內貪腐，提高反賄賂、合規及良好管治領域的商業透明度。於2024年1月，我們積極參與由美國海岸防衛隊、國際海運理事會(BIMCO)、國際刑警組織以及其他安全機構及海事組織參加的特別會議，討論並著手解決近期商船毒品走私激增的問題及其對船員造成的有害後果。

該等措施只是我們與志同道合的持份者加強接觸與合作的幾個例子，我們認為有關措施對更好地應對我們行業的主要挑戰，促進建立一個負責任、有道德、包容及抗禦力強的全球市場非常有價值。

第 56 頁 我們如何創造價值

負責任的業務基礎

我們致力改進及加強管理和管治常規，以實現高水平的風險管理、匯報、透明度及企業管理和贏得持份者信心。

太平洋航運的可持續發展責任由董事會承擔，董事會於2024年1月將董事會對可持續發展的監督由審核委員會提升至專門的新可持續發展委員會。根據最佳慣例，這將有助於擴大董事會層面對環境、社會及管治事務的關注，以進行更完善的可持續發展監督、方針、優先事項、表現及報告，同時亦能騰出董事會會議及審核委員會會議的時間處理其他事務。可持續發展委員會由兩名獨立非執行董事及一名非執行董事組成，由Kirsi Tikka博士擔任主席。

第 65 頁 可持續發展管治

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及投資，確保遵守對從事航運並在香港聯交所上市的公司不斷增長的環境、社會及管治要求，以將更準確及經周詳考慮的可持續發展思維融入我們的文化及業務營運中。

我們相信強化後的可持續發展管治架構將進一步提高我們可持續發展方針的有效性、業務韌性及聲譽，以及持份者對我們的信心。

讓業務可持續發展的有效平台

我相信，太平洋航運近年在解決最重要的可持續發展議題方面的進展令人鼓舞，而於第4頁開段提到的外部認證亦能證明這一點。我們憑藉專門的可持續發展、減碳、安全、人力資源及其他相關團隊，以及專門的董事會級可持續發展委員會的密切監督，我們擁有經驗豐富的人才和有效的平台，以應對環境、社會及管治挑戰，並在可持續發展的道路上取得良好進展。

去年，我們開始讓我們的全體同事及團隊更好地了解與他們最息息相關的環境、社會及管治議題，而我們的內部參與將在未來幾年繼續進行，我們將合作完善及更新我們的環境、社會及管治目標，並繼續將可持續發展融入我們業務的各個層面。在此過程中，我們力求進一步將可持續發展融入公司文化中，並在追求卓越環境、社會及管治表現中取得更大進展。

我們深感榮幸，太平洋航運的大家庭中擁有如此優秀和敬業的人才。本人感謝所有人作出的卓越貢獻，並為我們的客戶、股東及其他業務合作夥伴和持份者以及環境創造價值。彼等均為太平洋航運的大使，鞏固了本公司的聲譽和韌勁。

本人亦要感謝我們的股東、客戶及其他持份者的持續支持，包括對我們持續進行的環境、社會及管治工作的興趣及鼓勵顯著增加。



Martin Fruergaard

行政總裁

我們「做對的事，把事做對」的文化

在太平洋航運，我們目標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，由我們競爭及領導的動力推動，並以我們不言而喻的「做對的事，把事做對」文化為引導。



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

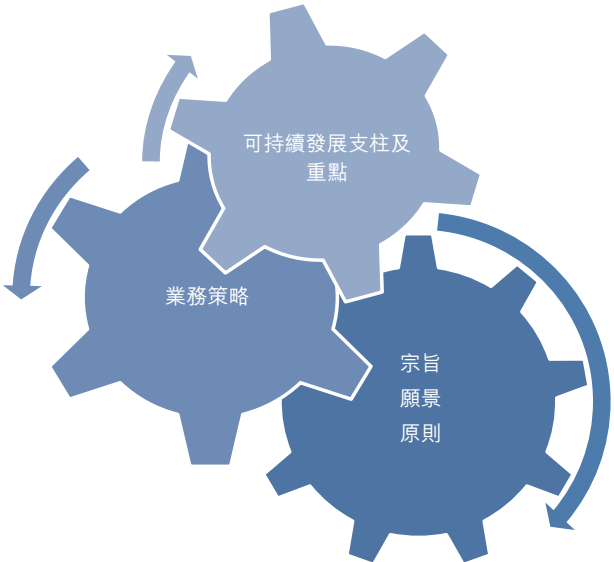
共邁遠途

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，我們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

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



除非可持續發展策略符合我們的願景和價值，並與我們的業務策略保持一致，否則其將不會有效。此外，我們的環境、社會及管治策略提供了指引及路線圖，但如果沒有我們整個業務同事的支持與合作，此策略就變得毫無意義。

因此，為了做好可持續發展工作，我們向同事提出挑戰：

- 明白環境、社會及管治與我們的團隊息息相關，並融入我們的日常營運中
- 實行更有意識、更精確的環境、社會及管治實踐
- 對環境、社會及管治議題保持好奇與創意
- 在我們的團隊和各職能部門內進行討論、合作及創新
- 尋找並善用環境、社會及管治的競爭優勢

我們於可持續發展仍有漫漫長路，亦未能對所有事情都有答案。為了實現我們的目標，我們需要所有人齊心協力，共同實行並不斷完善我們的策略。

➡ 第93頁 認識我們的可持續發展團隊

➡ 第11頁 4個可持續發展支柱

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。

外部動力

- 規則及法規
- 氣候變化
- 全球生物多樣性喪失
- 獲取資本
- 全球勞動力及人才短缺
- 聲譽風險

內部動力

- 與我們的宗旨、願景及原則一致
- 風險管理
- 吸引及保留人才
- 業務多元化及機遇
- 董事會的關注

我們的環境、社會及管治評級

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平台：

2022年 2023年

香港品質保證局 **A+** **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

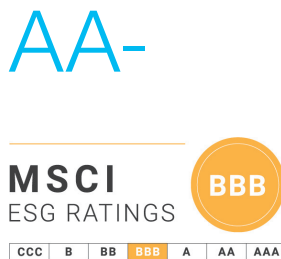
明晟(MSCI) **BBB** **BBB**

ESG

我們約70%最大股東中用於評估公司的環境、社會及管治表現

EcoVadis **-** **銅牌**

我們大部分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及富時羅素 (FTSE Russell)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。唯Sustainalytics發佈的環境、社會及管治評級供所有人查閱，當中太平洋航運的評級由2022年「中風險」改善至2023年「低風險」。

同業最佳可持續發展評級

根據上述所有評級機構所發佈的環境、社會及管治評級數據，我們的整體環境、社會及管治評級正在不斷提高並經常傲視乾散貨運業，甚至於整體海運公司中為最佳。



環境、社會及管治獎項

於2023年，我們在環境、社會及管治和相關績效方面贏得多項最高獎項/ 認可，包括

IBJ Awards (International Bulk Journal)

- 散貨營運商年度大獎

香港會計師公會最佳企業管治及 ESG 大獎

- 最佳可持續發展公司／機構獎 (中市值) 組別金獎

香港 ESG 報告大獎

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

香港海事處頒發

- 港口國監督檢查卓越表現獎
- 英勇表現獎

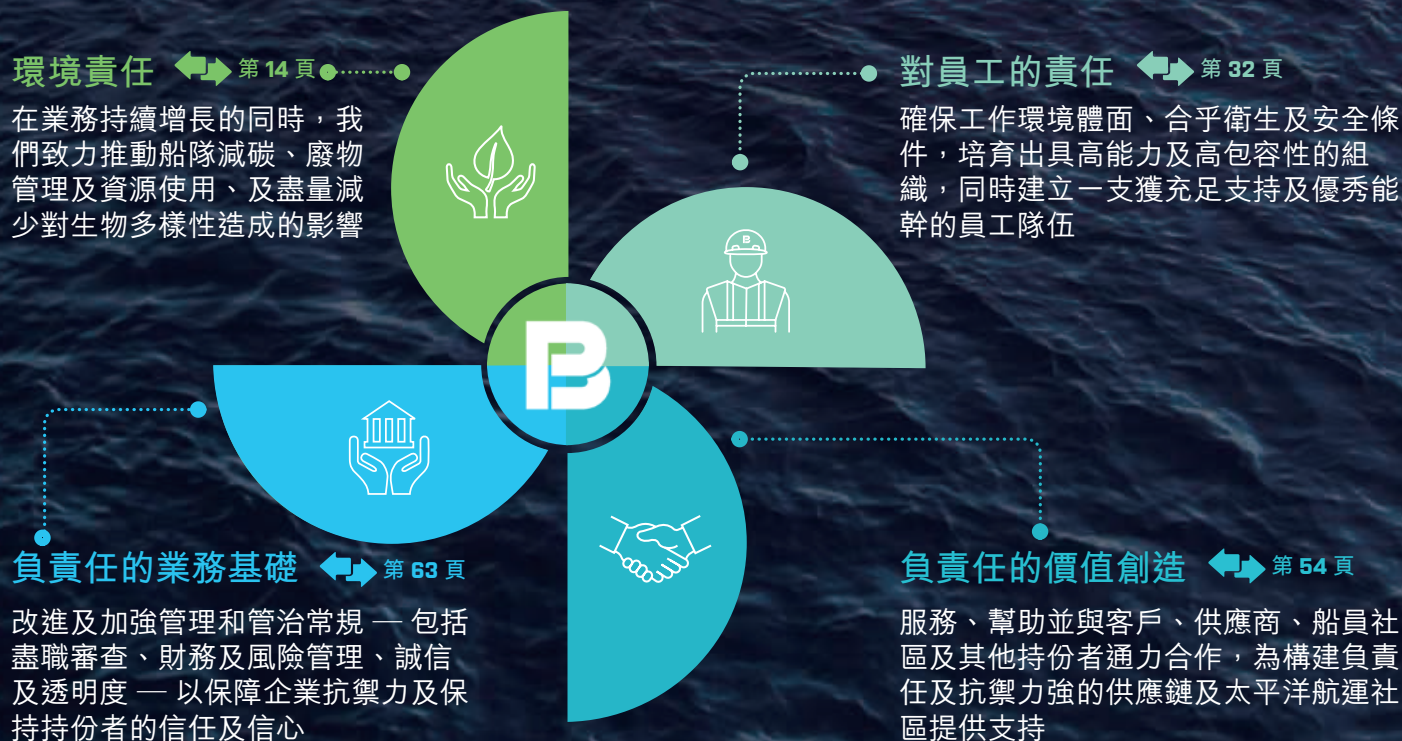
近年獲得獎項

其他近年觸目的獎項包括：

- Seatrade Maritime Awards 2022 年度航運公司大獎
- Lloyd's List Asia Pacific Awards 2019 乾散營運商大獎
- International Bulk Journal Awards 2019 人才培訓大獎
- Lloyd's List Global Awards 2018年度乾貨營運商大獎
- International Bulk Journal Awards 2018年度顧客服務大獎
- Lloyd's List Global Awards 2017年度公司大獎

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在我們與客戶、員工、銀行及投資者日常往來中越來越常提及的事宜。

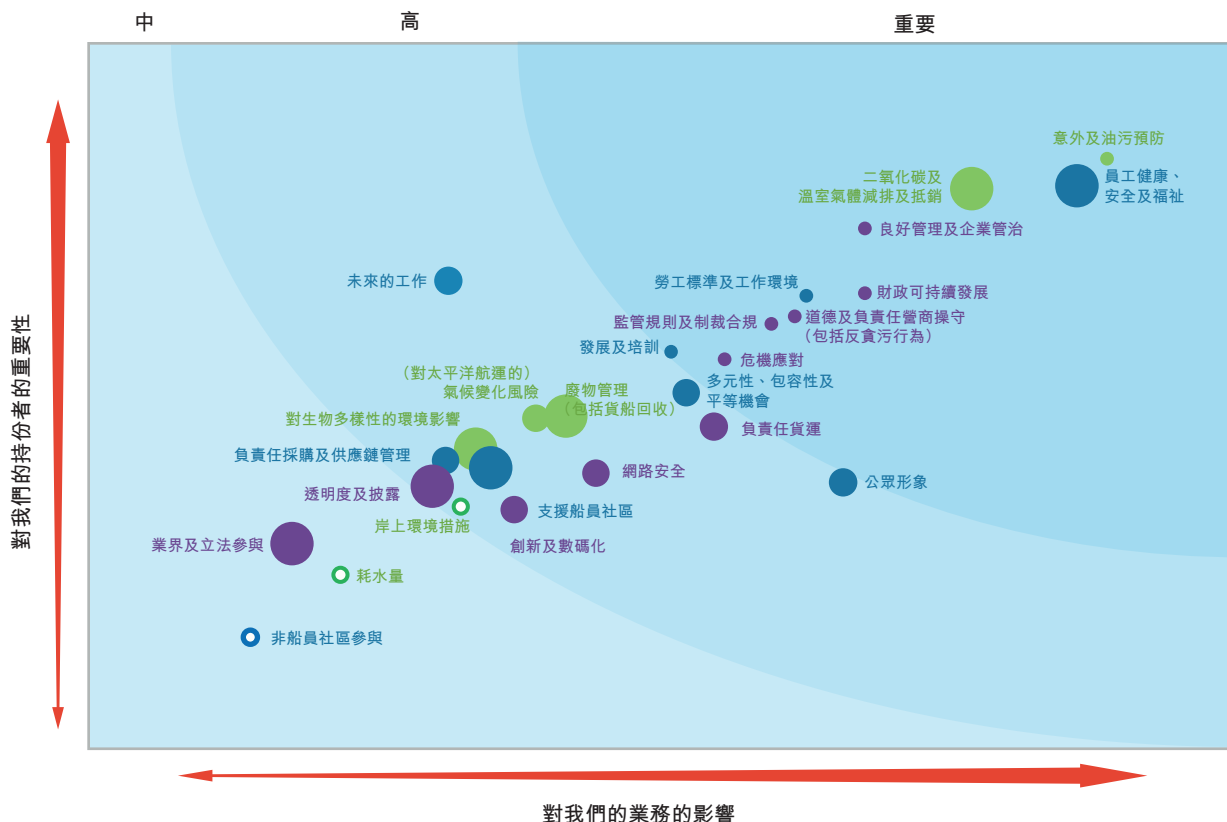
我們亦考慮到GRI、國際財務報告可持續披露準則第2號(IFRS S2)及SASB等匯報標準及框架的要求，以及環境、社會及管治評級機構和平台的標準，作投資者及其他持份者期望的替代。

↔ 第 91 頁 可持續發展報告匯報框架

↔ 第 10 頁 環境、社會及管治評級

我們每年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。於2022年，我們加強持份者調查，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不斷重新審視。

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。



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，我們將以下五項環境、社會及管治議題視為對本公司最重要的可持續發展重點領域：



員工健康、安全及福祉

第 36 頁

我們不斷尋求方法，保障我們的船員及辦公室員工的保安、安全、健康及福祉



二氧化碳及溫室氣體減排

第 17 頁

氣候變化現時是我們為盡量減少對環境造成影響而作出的更廣泛努力的優先事項



良好管理及企業管治

第 64 頁

良好道德管理、決策、控制及管治為可持續業務發展的關鍵



多元化、平等及包容性

第 50 頁

我們致力建立關愛、尊重、無歧視的文化氛圍，和所有員工均享有平等機會的工作環境



負責任的營運方式及貨運

第 67 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，使我們為可持續發展作出正面貢獻

2023 年員工參與提升環境、社會及管治意識

於2023年，我們與15個太平洋航運團隊舉辦環境、社會及管治研討會，與大多數岸上同事進行交流，以便(i)幫助每個團隊找出最相關的環境、社會及管治議題，(ii)幫助每個團隊了解其最重要議題的目標，(iii)激發關

於環境、社會及管治的對話及興趣，(iv)鼓勵經深思熟慮的可持續發展思維融入日常工作中，及(v)徵集團隊的好建議，以供未來設定目標及訂立措施時作考慮之用。

於2024年至2026年，我們將舉辦針對具體議題的工作坊，以檢視我們在25個環境、社會及管治議題中每一個議題的目標。在設定新目標及指標時，我們的團隊將有權評估及改進措施，以達到有關目標及指標。

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。

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。



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。



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 2050 年前實現淨零排放，透過採取技術及營運措施、準備市場化措施以及支持開發及配置綠色燃料和零排放貨船來減少我們對氣候變化的影響。

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。

相關重要議題

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

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



第24、27及29頁

改善船隊的環境績效的第一步是量度及分析我們貨船的排放，由此，我們評估及採取措施，如透過技術及營運措施提升績效，減少對環境的影響。

能源效益及減碳

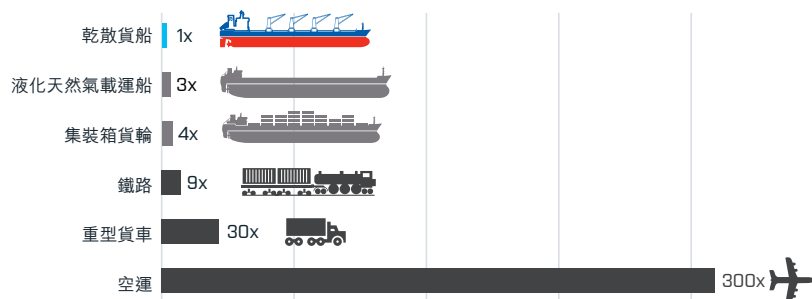
乾散貨船是目前最具能源效益的運輸模式，換言之，乾散貨船運送貨物的每噸海里碳排放遠低於其他使用化石燃料的模式。

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。

自2023年1月起，國際海事組織率先實施全球性規例，整個行業啟動具有挑戰性的減碳過程，而國際海事組織於年內發佈經修訂、更進取的溫室氣體策略，我們亦進一步了解到有關歐盟及美國即將出台的航運溫室氣體排放監管計劃。

乾散貨船是最節能的運輸方式

每噸海里的二氧化碳排放量（克）



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

經修訂的國際海事組織溫室氣體減排策略

於2023年7月，國際海事組織採納更進取的溫室氣體策略，目標為國際航運須：

- 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年前將溫室氣體總排放量減少20%至30%及於2040年前減少70%至80%
- 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



因此，國際海事組織的目標現在與太平洋航運自身於2021年承諾實現的2050年淨零排放目標更加一致。

此外，國際海事組織將制定一套中期措施，包括溫室氣體船用燃料標準及海運溫室氣體排放定價機制等技術及經濟措施。我們預期這些措施將於2025年底確立，最早將於2027年生效。

➡ 第26頁 溫室氣體監管湧現

國際海事組織的短期措施

EEXI = 現有船舶能源效率指數

- 所有船隻必須達到最低節能水平，於2023年1月1日之後的首次檢驗時認證
- 要求進行可永久提高效益的技術改造（如裝配葉片、喉管、重塑推進器、風帆及發動機功率限制器等）

CII = 碳排放密度指標

- 自2023年1月起，所有船隻必須通過營運措施逐步改善其碳排放密度
- CII利用年效率比例（「AER」）每年計量
- AER評級類別分為「A」至「E」級，「A」至「C」級為完全符合標準
- 評為「D」級及評為「E」級的船隻分別有3年及1年寬限期，之後需要採取修正措施達至「C」級
- 為長期減少碳排放密度，評級要求將隨時間推移而逐步收緊

量度碳排放密度

AER（年效率比例）為每載重噸海里的二氧化碳排放量

EEOI（能源效能營運指標）為每噸海里的二氧化碳排放量

雖然AER是國際海事組織為CII選擇的碳排放密度量度單位（因為基準年沒有可用的貨運量數據），但我們繼續優先考慮並優化EEOI，因為「每噸海里的二氧化碳排放量」的定義更準確顯示完成每次實際運輸工作的排放量。

➡ 第24頁 我們的碳排放密度表現

我們的減碳策略

我們繼續採取提高燃油效率的措施及做法，以確保我們以常規燃料為動力的現有貨船能夠遵守適用的全球及地區性規則，並在可見未來繼續營運。與此同時，我們亦與各界合作，並作好準備，透過轉型至開發中的全新低排放貨船及可持續燃料，實現完全減碳的長遠目標



到2050年實現淨零排放的計劃



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 EEXI 規則
- 安裝耗電更少的小型港口海水泵
- 選擇船型設計節省燃料（如流線型 Aeroline 設計）及機器燃料效益更高的船隻



照片顯示預旋葉片 (PSV) 及水流預旋導管、螺旋槳螺帽葉片及矽油漆螺旋槳

矽船體油漆顯著減少水流阻力

於2023年，我們對七艘自有貨船應用矽船體塗料，而我們的初步研究結果顯示可顯著節省約8%的燃料。我們將繼續在我們的船隊中推廣使用矽油漆。

偶爾當環境濕度及溫度不適合使用矽時，我們會使用可節省約5%燃料的先進高性能防垢油漆。

船體上生物污垢（例如藻類及藤壺）的累積會導致水流阻力及燃料消耗增加，從而增加溫室氣體及空氣污染物的排放。生物污垢亦帶來運輸入侵物種的風險。為解決此問題，船體上塗有防垢油漆。傳統的生物防垢油漆會隨入塢時間推移而剝落並降低效果（導致水流阻力增加）。矽油漆光滑且富有彈性，可以減慢生物污垢的形成，並使船體更長時間地保持其超低摩擦特性。在船體上使用矽油漆可以節省燃料，減少碳排放，並可能節省未來入塢成本。



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
排放量目標的措施



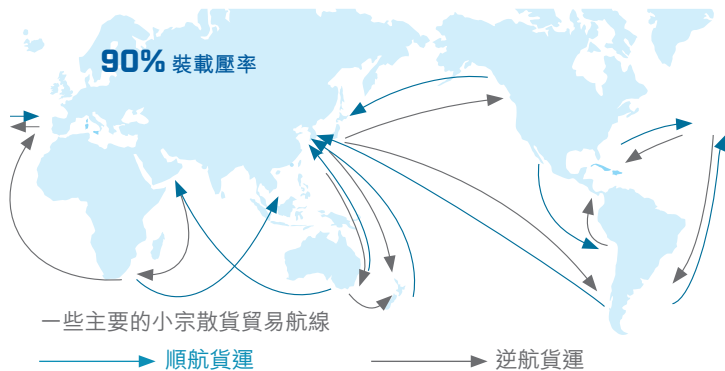
關鍵績效指標A2.3
能源使用效益目標的措施

SASB TR-MT-110a.2

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，逐步改善我們業務活動的碳排放密度，例如：

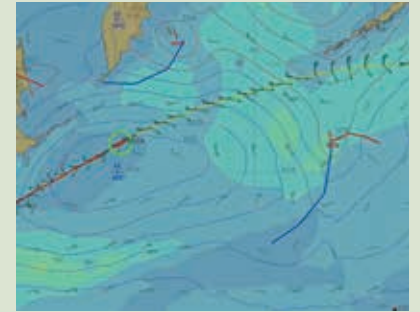
- 保持高裝載壓率－憑藉船隊的統一性和規模，以及我們在貨船操作及貨物處理方面的專長，讓我們能夠優化貨船和貨物的編排和組合，實現高裝載率，因此我們的貨船約90%的時間載有貨物。與同一領域內眾多需要花更多壓載時間的貨船比較，我們有著較大的優勢
- 在未來可能需要的情况下，對貨船的使用將更精挑細選，以優化貨船的海港時間比，從而遵守 CII 要求
- 使用最新的恆功率氣象航線規劃系統，規劃最節省燃料的航程，該系統根據預報及實時天氣條件計算最佳航線及引擎速度
- 使用先進的自動導航系統，就負載特性及天氣狀況作出自動調校，以減少不必要的舵擺並保持航線
- 利用船體分析優化船體清洗頻率以減少水流阻力
- 使用太平洋航運航速計劃 (Right Speed Programme) 進行組織航速，以使我們的貨船航行速度不會超過經濟上所需的速率
- 以較慢速度航行，從而達到所需的碳排放密度表現



恆功率氣象航線規劃

我們使用最新的天氣航線規劃系統，根據風力、海流、波浪高度和方向及惡劣天氣優化貨船航線，同時優化引擎轉速(RPM)，以保持恆功率輸出，而不受天氣條件的影響。這避免在惡劣天氣條件下不必要的高引擎扭矩，並可顯著節省燃料，因為貨船引擎無需維持高輸出量以保持相同速度，這亦可減少壓力及磨損。

於2023年，恆功率氣象航線規劃為我們自有貨船節省近9,000公噸燃料，相當於節省4%的燃油，價值約550萬美元。



碳排放密度管理應用程式

我們目前依靠我們內部開發的數碼應用程式套件進行碳排放密度跟蹤和決策，以確保遵守國際海事組織的CII法規。

航運公司越來越依賴更多、更準確的歷史及實時數據，以準確了解其貨船的能源效率，以及投資節能設備及措施所能帶來的收益，從而更長時間地遵守日趨嚴格的能源效率及減碳法規。而航運公司尤其可能需要花費更多資金於能源效率效益不明顯以及價格較高的技術及措施。

因此，感測器、數據和數碼工具於測量、收集和共享數據以達到應對減碳挑戰方面所需的精細解析度正變得越來越重要。我們的減碳、數碼化及資訊科技團隊正評估市場解決方案並合作，確保我們具備實現合規和策略目標的最佳決策。



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。

- 我們致力繼續擴大運力，並將持續逐步以較大型、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（例如常石的流線型 Aeroline 設計）及機器具燃料效益的船隻
- 我們已經數年沒有訂購新造船隻，而在其為具備低排放能力的低排放貨船之前亦不會訂購

發展低排放貨船

按照於2050年之前實現淨零排放的目標，我們的目標是到2050年我們的船隊只由零碳排放貨船組成，而這只有透過合作、創新及大量投資才能實現。

- 我們繼續與造船夥伴合作，推動能夠使用可持續甲醇以及燃油的雙燃料低排放貨船的設計工作
- 我們預計將早於 2030 年的目標營運首艘低排放貨船
- 我們定期聯絡船級社、引擎製造商、造船廠和其他更直接參與新燃料和新引擎研發的持份者，亦與對跟進並推動這一行業討論同樣感興趣的其他船東和營運商保持聯絡，從用家的實際角度提出意見
- 我們是「零排放聯盟」的成員，聯盟致力於 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

← 第 23 頁 零排放聯盟



常石建造的流線型 Aeroline 設計超大靈便型乾散貨船

合作開發低排放貨船

太平洋航運繼續與全球領先的日本造船合作夥伴日本造船集團Nihon Shipyard Co及三井物產合作，為超大靈便型乾散貨船開發高效低排放貨船設計，該貨船配備能夠使用綠色甲醇或傳統燃油的雙燃料引擎。

我們將於2024年考慮是否準備好訂造我們第一艘低排放貨船，並於原定2030年目標之前交付。這項舉措顯示我們對可持續發展的承諾，為達標作充分準備，而當我們最終訂造第一艘低排放貨船時，將樹立榜樣，有助加快我們所處的乾散貨船行業過渡至零排放貨船。透過儘早採取行動設計及建造我們第一艘低排放貨船，我們有望從先發優勢中獲益，包括：

- 在經歷大量學習後累積專業知識；
- 與注重可持續發展的貨運客戶合作，減少供應鏈排放；
- 與綠色燃料生產商和供應商以及協會、政府機構和其他當局合作，表明散裝貨運行業對綠色燃料的實際及不斷增長的需求；
- 增加我們獲得綠色燃料的機會；及
- 增強我們從具有遠見的投資者及貸款人獲得資金的机会。



我們的銷售及採購總監Daigoro Oyama正與我們的合作夥伴日本造船集團Nihon Shipyard Co及三井物產討論低排放貨船的設計。



支持使用綠色燃料

為實現到 2050 年實現淨零排放目標並遵守減碳法規，我們的行業急需大量的可持續生物燃料及由綠色氫氣合成的 E-Fuels。可持續燃料於何時、何地以及是否能夠有充足數量供貨船使用存在不確定性，因此我們需要採取行動，幫助我們的行業開發綠色燃料，並確保我們能夠優先獲得所需的燃料。

- 我們與世界領先的船用燃料公司及專門從事可持續能源的公司保持定期聯繫，分享低排放貨船項目的最新情況及未來綠色燃料需求，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，有助於提高香港政府政策規劃中對此議題的重視程度，我們希望這亦能向中國當局表達中國綠色燃料生產的必要性及機會。
- 我們與數個同樣從事生物燃料、生物甲醇及其他綠色燃料生產的貨運客戶接觸，期望在我們的低排放貨船加入我們船隊時，在可持續燃料方面進行合作。
- 我們已嘗試在不同的引擎類型中使用不同混合物的生物燃料，為我們最終採用大量生物燃料以遵守未來幾年的燃料溫室氣體密度規則提供經驗及信心。
- 我們仍然對投資綠色燃料基礎設施持開放態度。
- 我們的目標是到 2030 年，綠色甲醇、生物燃料及其他合成燃料佔我們燃料組合的 5%。

在太平洋航運貨船上進一步試用生物燃料

我們於2022年試用100%生物燃料後，我們於2023年進行多兩次生物燃料試驗，在約旦和荷蘭之間的9日的航程中，在一艘小靈便型乾散貨船上使用B24，並在約旦和青島之間的9日的航程中，在一艘超靈便型乾散貨船上使用B24，兩艘貨船均在運送肥料。生物燃料由脂肪酸甲酯(FAME)提煉而成，並獲可持續認證。是次試驗計劃周詳，並在安全航行區域的公海進行，我們的研究結果顯示對我們的主引擎及輔助引擎沒有不利影響，而我們現在已經獲得燃料供應、實驗室測試、提純及燃燒生物燃料的經驗，全部均對未來我們燃料組合中採用生物燃料的前景良好。



i

什麼是可持續生物燃料？

生物燃料由在生長過程中從大氣層中收集碳的植物所生產。根據來源，其可成為傳統燃料的環保替代品。例如，用植物生產的FAME（脂肪酸甲酯）食用油可以重新用作引擎燃料，而並非作廢物丟棄。當用作燃料時，可持續生物燃料的燃燒會將植物在其生命週期中吸收的二氧化碳釋放到大氣層中。此過程在整個生命週期中可實現「淨零」排放，換言之，其不會為大氣層增加新的碳，因此被認為可持續。

國際海事組織已完成對候選未來燃料的生命週期評估(LCA)，不同生物燃料的碳系數預計將在國際海事組織即將發佈的燃料溫室氣體標準中公佈。

屆時生物燃料將可與燃油混合以降低船隻的碳排放密度，進而擴大其遵守降低碳排放密度之法規的能力。生物燃料亦可作即用型燃料以完全取代燃油。

什麼是E-Fuels？

甲醇等部份新燃料含有碳，因此在燃燒過程中會排放二氧化碳。但如果新燃料是利用再生能源及從大氣層或生物質中收集的碳生產，使用這些燃料產生的排放可以按整體生命週期或「從油井到尾流」基準被歸類為「低碳」甚至「淨零」排放。有關燃料，包括綠色氫氣、綠色甲醇及綠色氨氣，可以被認證為可持續或綠色燃料。E-Fuels只能在裝有專門設計使用有關燃料的特殊引擎的貨船上使用。

資訊共享及合作以實現卓越

資訊共享及合作促進知識交流及共同努力的文化，以實現我們行業非常艱巨的長期減碳目標。

- 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
- 我們將更多地利用數據、數碼化、創新及合作的價值，以應對減碳及其他 ESG 挑戰，並向持份者呈現差異化的價值主張
- 我們將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

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。



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

航程碳排放報告

於2023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20%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，鼓勵合作以更好地應對我們共同面臨的減碳挑戰。



提供碳中和航程

縱使並非我們減碳策略的主要部分，我們繼續為太平洋航運的客戶提供選項，可自願抵銷航程的碳排放。為此，我們與總部位於香港的電力公司中電合作，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，用於太平洋航運碳中和航程計劃。

提供碳抵銷選項為我們減碳策略的最後選擇，而我們明白抵銷並不能替代我們正進行的減排並最終消除實際排放量的實質工作。在我們仍然產生不可避免的碳排放的情況下，我們相信通過抵銷碳排放中和排放量是值得採取的另一方案，而當客戶選擇碳中和航運時，我們願意分擔該碳抵消的成本。



海上節能電子學習

於2023年，作為持續推動提高能源效率的一部分，我們引入聯合國為海員編製的「海上節能」電子學習課程。透過我們的電子學習平台，我們的船員、岸上貨船經理及其他希望增強貨船營運能源效益知識的船員及辦公室員工均可以參與課程。課程由貨船引擎和甲板部門單元組成，使不同背景及不同職位的海員都能受益，並鼓勵甲板和引擎部門之間的互動，並從工程師的角度促進對貨船能源效能管理計劃（「SEEMP」）的全面理解。



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活動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 (Blue Circle 獎項)

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。



我們的溫哥華同事Shelby Raeburn接受溫哥華港頒發的Blue Circle獎項。

為一系列減碳法規做足準備

法規必須引領向零排放燃料及貨船的艱難過渡，我們已經看到一系列全球及地區性法規正在草擬當中，這些法規正在使航運變得更複雜，並對世界各地的船東及營運商的合規性構成重大挑戰。

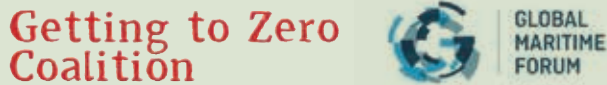
我們已制定當前和未來預期的減碳法規，並分析有關法規對我們現有船隊、傳統燃料貨船以及本公司發展策略的意義，同時我們亦及早作出相應準備。

作為一家大型乾散貨公司，我們擁有專門的可持續發展及減碳團隊，並具有技術、海事（環境）、租賃、商業營運（包括航程優化）、研究、財務規劃和分析及其他職能綜合能力，我們有能力很好地理解及駕馭日趨複雜的監管環境。

- ➡ 第 25 頁 為減碳法規持續做準備
- ➡ 第 26 頁 溫室氣體監管湧現

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



優化及減碳計劃總經理Sanjay Relan (右)及其團隊正在研究我們遇到的每一個提高燃油效率及減碳概念



於 2050 年之前邁向淨零排放

實現2050年淨零排放目標為提升本集團減碳表現及業務整體可持續性的關鍵。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，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

我們的長遠目標是與 2008 年的基準相比，到 2050 年實現淨零排放。

根據此項 2050 年目標，我們預期於 2030 年前將降低 EEOI 碳排放密度至 6.7 的水平，即與 2008 年的基線相比減少超過 50%，超越國際海事組織對同期的每運輸單位的二氧化碳排放量降低 40% 的目標。

我們追求自身的貨船達到相當於評級「C」或更高的 CII AER 數字，但我們在管理 AER 時將優先考慮使用 EEOI 的高裝載壓率，以確保遵守 CII。

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

2023 年表現

按貨船能源效能營運指標 (EEOI) 計算，我們的船隊於 2023 年的二氧化碳排放密度下降 12.1% 至每噸海里 8.49 克。此乃主要由於受海上日增加 12% 及平均航行速度減少 7%，以及我們貨船平均尺寸輕微增加所推動，我們貨船進行的平均噸海里增加。

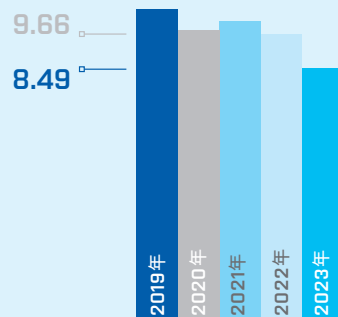
我們的船隊錄得的 AER 碳排放密度為 5.37，減少 11.5%，乃由於平均航行速度減少、海上日增加及我們貨船平均大小輕微增加。

KPI 碳排放密度 (EEOI)

8.49

↓ 12%

每噸海里的二氧化碳排放量

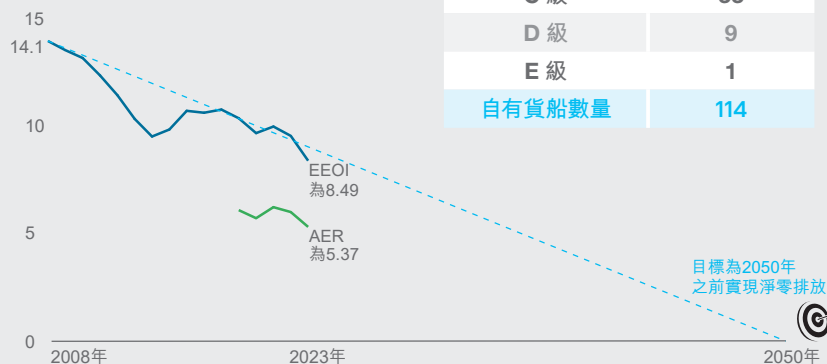


目標

碳排放密度 (EEOI)

2050年前削減至0克
(2030年前削減至6.7克)

每噸海里的二氧化碳排放量



我們的AER碳排放密度評級

| 評級 | 2023 年 |
|--------|--------|
| A 級 | 36 |
| B 級 | 35 |
| C 級 | 33 |
| D 級 | 9 |
| E 級 | 1 |
| 自有貨船數量 | 114 |

我們全部30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4.76克二氧化碳，較平均規定的EEDI每噸海里7.72克二氧化碳為高。

我們所有自有貨船均遵守EEXI規定，而我們58%的貨船需要使用發動機功率限制器以遵守EEXI規定。

SASB TR-MT-110a.4

為減碳法規持續做準備

我們業界在減碳面臨的挑戰

我們及我們業界的2050年巴黎減碳目標將要求在可行的情況下盡量提高現有及新傳統燃料貨船的燃油效率。他們將需要協調一致地及時過渡到能夠使用綠色氫氣、甲醇或氨氣等可持續E-Fuels的新型綠色貨船（或低排放貨船）。

有關投資決策面臨多項重大挑戰：

- 對於現有傳統貨船而言，部分更有效的節能技術改造的成本過高；
- 對於新造傳統貨船而言，部分節能技術的成本仍然過高，而新建造貨船價格處於歷史高位，且不受目前貨運收入所支持；及
- 對於新造雙燃料綠色貨船而言，即使在雙燃料升級的大量額外資本開支之前，新建造貨船價格亦處於歷史高位，可持續E-Fuels最初將比化石燃料昂貴，而且可持續E-Fuels於何時、何地以及是否能夠有充足數量供貨船使用均存在不確定性。

在競爭激烈的低價值乾散貨商品不定期航運市場中，如何以及何時能夠將有關高成本（尤其可持續燃料的成本）沿價值鏈轉移存在不確定性，均加劇這些投資挑戰的高成本及不確定性。

監管必須發揮主導作用

我們看到貨運客戶、投資者、貸款人及其他持份者對有關減碳挑戰討論的參與度越來越高，雖然對我們的產業而言是正面進展，但我們仍然強調，監管必須發揮主導作用。

碳定價是使昂貴的綠色燃料與傳統化石燃料競爭的關鍵，而強制採用可持續燃料的法規則是向政府及電力公司發出信號的必要條件，表明其必須滿足可再生能源產能及可持續燃料生產大幅增長的需求。

EEXI 影響

我們 58% 的自有貨船需要進行發動機功率限制器改裝，以符合 EEXI，從而將我們船隊的平均最高航行速度減低 0.5 海里

CII 影響

截至2023年，我們91%的自有貨船達到A級、B級或C級CII評級。其餘貨船評級較低，主要是由於長期滯留在港口

減碳規則湧現將推動轉型

監管將起到主導作用，但要更容易作出重大資本開支決策，並將增加的燃料及營運開支成本轉移予貨運客戶仍需要數年時間才能具備適當的條件。同時，即將出台的一系列法規將對眾多小型船東和營運商構成重大合規挑戰。我們歡迎有關法規，但我們更希望有一套嚴苛的全球性法規，而不是拼湊而成的地區性法規。

最近制定、計劃中及其他未來可能制定的法規旨在實現以下目標：

1. 強制貨船改善能源效益
2. 強制貨船運作改善碳排放密度
3. 強制逐步採用可持續燃料
4. 對化石燃料實施高碳定價

國際海事組織的全球能源效率及碳排放密度規則(EEXI及CII)於2023年1月生效，透過及早為這些規則做好準備並在能源效率方面進行投資，我們的貨船已遵守規定，並有能力於可預見將來繼續遵守規定並進行貿易。

歐盟已將航運業納入其排放交易體系(EU ETS)，自2024年1月起生效。這是我們提前做好準備的碳定價機制，並透過將歐盟配額(EU Allowances (EUA))成本納入我們與歐盟相關航程的運費中，將合規成本轉嫁予貨運客戶。

即將出台的進一步減碳法規包括將於2025年生效的歐盟燃料指令法規，並將迫使逐步使用綠色燃料，而建議中的美國《清潔航運法案》及《國際海洋污染問責法案》預計將於2027年生效，其中亦包含使用綠色燃料及碳定價徵費。

我們將繼續密切監測並為有關即將到來及其他全新不斷變化的溫室氣體減排措施（包括來自中國的措施）做好準備，這些措施均將進一步鼓勵船東放慢速度、提前退役其傳統燃料貨船，並過渡至低排放貨船及可持續燃料。

我們隨時準備與客戶分享資料，協助他們理解新減碳規則對其貿易的挑戰和影響，並就合規和環境健康提供短期緩解措施及長遠解決方案的意見

➡ 有關近期實施的EEXI、CII及EU ETS法規概要詳情，請參閱去年2022年可持續發展報告（第20至22頁）

溫室氣體監管湧現

EEDI及SEEMP、歐盟MRV、國際海事組織DCS條例 

EEXI能源效益規則 

CII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

國際海事組織CII更大幅度的減排 

國際海事組織溫室氣體排放密度標準 

國際海事組織經濟措施 
(例如徵收全球碳稅)

美國《清潔航運法案》 

美國《國際海洋污染 

問責法案》

國際海事組織溫室氣體策略修訂
新規則、更大幅度的減排等

新國際海事組織長期措施

新燃料安全法規

更多地區性法規？

強制淘汰化石燃料？

2027年

2028年及之後



強制貨船運作改善碳排放密度



強制貨船改善能源效益



強制逐步採用
可持續燃料



對碳實施高定價

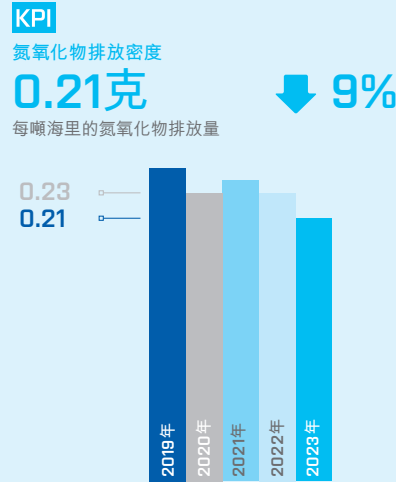
我們於其他主要排放的進展

降低氮氧化物排放密度

燃燒船用燃料會排放有害的氮氧化物，並與二氧化碳排放和燃料消耗密切相關。此外，燃燒溫度越高，氮氧化物的排放量越大。

我們的船隊於 2023 年的氮氧化物排放密度下降 9%，乃由於我們的每噸海里油耗減少。

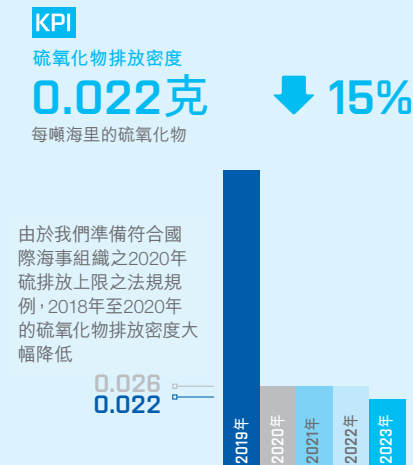
控制氮氧化物排放主要是通過降低燃料消耗和為貨船裝配經認證的低氮氧化物排放的最新一代引擎。我們的貨船均已裝配符合國際海事組織相關標準、可控制氮氧化物排放的引擎。



降低硫氧化物排放密度

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

我們的船隊於 2023 年的硫氧化物排放密度下降 15%，乃由於我們的燃料密度減少。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。其次，我們亦使用廢氣洗滌的硫淨化器以符合標準。我們現時有 33 艘裝有硫淨化器的超靈便型乾散貨船。

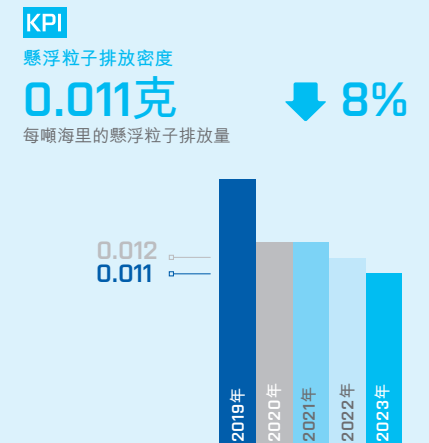


降低懸浮粒子排放密度

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，並與二氧化碳排放密切相關。

我們的船隊於 2023 年的懸浮粒子排放密度下降 8%，乃由於我們完成每次實際運輸工作的每噸海里油耗減少。

我們通過使用低硫燃料或安裝廢氣洗滌的硫淨化器、減少燃料消耗和購置裝配節油型引擎的貨船以控制懸浮粒子的排放。



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。

我們為野生動物減速

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

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。

壓倉水管理

壓倉水管理公約規定貨船須於 2019 至 2024 年進入船塢維修期間在船上安裝壓倉水處理系統，以大幅消除有害的入侵性微生物在不同海洋生態系統之間轉移。我們已為 100% 的自有小靈便型及超靈便型乾散貨船加裝壓倉水處理系統 (大部分以過濾及電化為基準)。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。

SASB TR-MT-160a.2

準備貨船以便安全綠色回收

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

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

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



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

油污、資源消耗和廢物管理

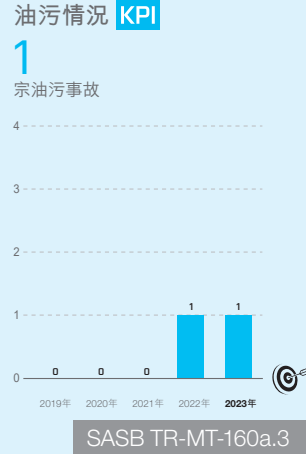
避免發生油污事故

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 2023 年的 43,100 日自有貨船日中，我們錄得一宗油污事故，事故中約 70 公升燃油在內部燃油轉運過程中洩漏到海中。我們的船員應對得宜，控制了漏油事件。我們與船員分享和討論事件中所吸取的經驗。

- 採用符合國際安全管理標準及 ISO 的安全管理系統，制定嚴格的系統監控及程序保障措施，以防止洩漏燃油的事故。
- 採用油水分離器，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。

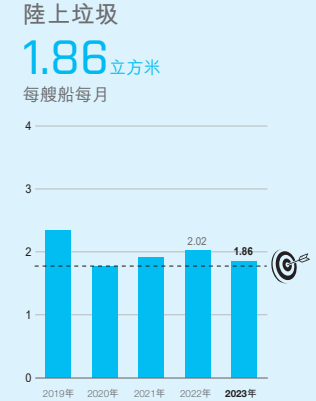


致力減少陸上垃圾

短期目標：
我們的目標是將 2024 年的陸上垃圾減至少於 1.8 立方米（每艘船每月）。另一目標是將船上產生的塑膠垃圾減少 2%。

- 主要動力：**
- 減少資源使用

目前同比表現：
近年來，我們通過在貨船上配備飲用水淨化器（減少對瓶裝水的需求）、要求供應商盡量減用塑膠包裝等舉措，減少了貨船上產生的生活垃圾和作業垃圾的數量。於 2023 年，我們的陸上垃圾量減少 8%，但仍略高於我們歷來最佳表現的 1.8 立方米。



管理淡水用量

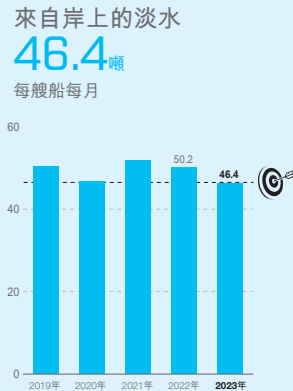
短期目標：
於 2024 年，我們的目標是將來自岸上的淡水用量減至少於 46.4 噸（每艘船每月）。我們一直嘗試更為依靠淡化海水。

- 主要動力：**
- 減少資源使用

目前同比表現：
我們於 2023 年來自岸上的淡水用量減少 7.6% 至每艘船每月 46.4 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、甲板和船艙清潔。

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。



塑膠垃圾和廢物管理

海洋塑膠和微塑膠污染對海洋生物多樣性、人類健康和船舶作業構成危害。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》，旨在加強國際框架並遵守國際海事組織相關文件，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，我們不允許向海洋排放任何塑膠垃圾，並將遵循法規和最佳做法。

- 我們使用垃圾分類容器及垃圾壓縮機以便在岸上棄置
- 使用船上的垃圾壓縮機，讓我們容易地儲存營運時所產生的塑膠及其他垃圾（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

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，並於貨船營運及員工生活和工作場所中提倡同類做法。

第 79 頁 表現數據摘要

我們的排放量及廢物棄置表現數據

岸上環保工作

我們藉著改善各地區辦事處的可控制環境元素，以合理的方式透過一系列全面措施減少對環境的影響。例如：

- 於香港辦事處，我們使用用水效益級別第 1 級的低流量水龍頭（屬香港特別行政區水務署自願參與用水效益標籤計劃下的最高效益者）
- 我們在辦事處停用塑膠垃圾袋
- 我們持續逐步升級至更高效的辦公設備，以進一步提高我們辦公室的效率，在裝修辦事處時，我們優先選用低能耗的動感照明、更少燈具、更多的自然光和更節能的空調的技術
- 我們致力減少使用空調（特別在夏季），並推行環境保護署的《4T 約章》所列明的其他舉措
- 我們於各辦事處傳達政策、指引及提示，以節約用電、食水及物資，以及回收辦公室廢物

《節能約章》和《4T約章》

香港辦事處簽署香港環境保護署的《節能約章》和《4T約章》，以幫助節約能源，並承諾：

- a) 在夏季 6 月至 9 月期間將平均室內溫度維持在攝氏 24 至 26 度之間
- b) 關掉不使用的電器及系統
- c) 採購具能源效益的產品及系統
- d) 與員工實踐以上節約能源措施



香港辦事處翻新

我們於2023年為香港辦事處工作站進行翻新，並配備符合人體工學設計的新座椅和超寬螢幕電腦顯示屏，以提高人體工學、健康、參與度及工作效率。為減少對環境的影響，我們將119個保養良好的舊電腦顯示屏及159張辦公椅贈送予同事在家中重用，並向明愛電腦工場和救世軍捐贈70個顯示屏及37張辦公椅，以支持他們的社區項目。

↔ 第 42 頁 岸上福祉

↔ 第 49 頁 岸上工作環境

世界自然基金會低碳辦公室計劃(LOOP^{PLUS})再次審核我們所量度的香港總部的能源消耗及排放物。

- 於2023審核年度，香港總部辦事處（為我們56%岸上員工的工作地點）的間接（範疇二及三）碳排放量為1,705公噸，按年增加主要由於海外公幹進一步回復至新型冠狀病毒疫情爆發前水平，加上商業活動增加所致。
- 我們全球14個辦事處的範疇二和三排放量估計為3,074公噸，而我們的船員往返自有貨船的差旅活動產生的範疇三排放量為5,605公噸（因新型冠狀病毒疫情後恢復短程航班，排放量顯著下降），全球岸邊營運產生的碳排放總量為8,679公噸。

由於外部系統錯誤，LOOP^{PLUS}外部評估員匯報我們2022年報告的全球岸邊營運範疇三排放量時低估了0.7%。於抵銷2023年岸上碳排放時，我們亦購買額外的碳信用額，以抵銷2022年全球岸邊營運產生的有關略被低估的排放量。

我們抵銷全球岸上營運產生的碳排放

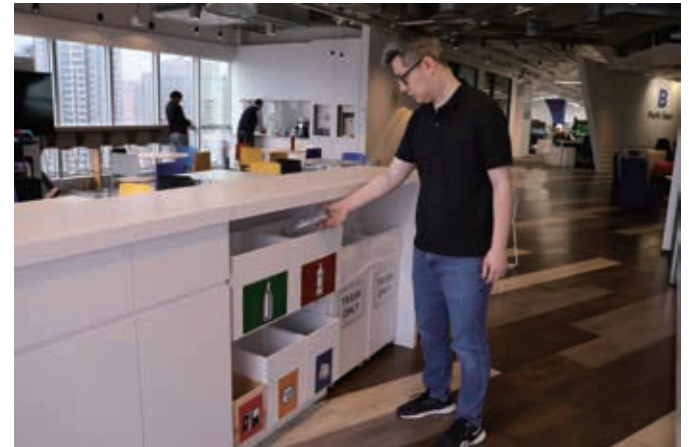
自2020年起，我們以總部位於香港的電力公司中電提供的碳信用額（其經獨立驗證的碳信用額來自亞洲風電場及太陽能發電場），抵銷我們每年辦公室活動、員工通勤以及商務和船員差旅產生的所有碳排放。我們亦與中電合作，為客戶提供自願選項，以中電的碳信用額抵銷其航程所產生的排放。



第 22 頁 太平洋航運碳中和航程計劃

我們循以下途徑披露碳足跡數據，包括：

- 香港特別行政區政府環境保護署的香港上市公司**碳足跡資料庫** (CFR)
- **香港品質保證局**為恒生可持續發展企業指數系列作出的可持續發展評級及研究
- **世界自然基金會** (WWF) 的**低碳辦公室計劃** (LOOP^{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) 及 Sustainalytics



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。

對員工的責任



依托人力資本

僱員的安全、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滿足感，亦是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。我們在海上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。我們希望鼓勵並支持每位員工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



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別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，提供平等機會，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、健康及福祉

勞工標準及工作環境

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

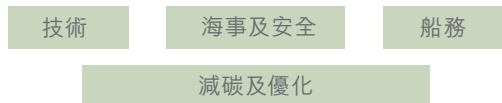
我們致力成為員工及可能加入我們的業內人才心目中的理想僱主
我們對我們的員工充滿熱忱，並嘗試為我們的跨國同事提供安全、互助及愉快的工作環境

透過內部船隊管理推動對健康、安全、質量和環境的關注

作為船東，我們創新及全面的內部貨船管理能力，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、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，並滿足客戶的需求。

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



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
- 減碳及優化
- 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己的太平洋航運船務及培訓中心，是我們招聘、培訓及管理船員的基地。我們5,100名船員隊伍主要來自菲律賓及中國，部分高級船員及見習船員來自印度、烏克蘭、香港、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：

- | | | | |
|-------------|--------|--------------|--------|
| ■ 健康、安全及福祉 | ↔ 第36頁 | ■ 多元性、平等及包容性 | ↔ 第50頁 |
| ■ 油污預防 | ↔ 第29頁 | ■ 支援船員社區 | ↔ 第59頁 |
| ■ 培訓及發展 | ↔ 第44頁 | ■ 負責任的業務方式 | ↔ 第67頁 |
| ■ 勞工標準及工作環境 | ↔ 第48頁 | | |

內部船隊管理的裨益

擁有一支世界級的船隊管理團隊，對我們以至持份者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、培訓及風險管理上的投資
- 我們可以更好地控制由大約120艘貨船組成的核心自有船隊的質量以及為客戶所提供服務的可靠度
- 我們能確保我們充分承擔自身責任，持續減少我們營運對環境的影響，在這個受高度監管的行業中，保持領先並遵守所有相關的环境以及其他法例和法規

我們的岸上船隊管理層團隊—涵蓋技術、海事及安全、船務及減碳—包括具經驗的前船長及總工程師，其熟悉地明白貨船及船員及其他持份者的挑戰及需要



經營於受高度規管的行業

我們工作場所的安全、健康及聘用的準則乃依循業界及同業所訂定之最佳常規。船務是一個受高度規管的行業，太平洋航運符合業內所有要求、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，不少員工任職於當時怡和集團轄下的貨船管理公司，並於2000年繼被太平洋航運收購後一併加盟太平洋航運。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、海事及安全、質量及可持續發展管理最佳常規的管理者。本公司亦經常在該等領域以及企業管治及投資者關係等範圍所兌現的承諾及表現而獲得同業的認可。

在2023年，我們就貨船管理及相關表現贏得多個獎項及認可，包括：



IBJ Awards (International Bulk Journal)

- 散貨營運商年度大獎

香港海事處頒發

- 港口國監督檢查卓越表現獎(過去16年第15度獲獎)
- 2022年英勇表現獎

香港會計師公會最佳企業管治及ESG大獎

- 最佳可持續發展公司／機構獎(中市值)組別金獎

其他近年觸目的獎項包括：

- Seatrade Maritime Awards 2022 年度航運公司大獎
- Lloyd's List Asia Pacific Awards 2019 乾散營運商大獎
- International Bulk Journal Awards 2019 人才培訓大獎
- Lloyd's List Global Awards 2018 年度乾貨營運商大獎

安全、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。其目標主要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以下多項廣泛行動

- 我們根據船旗國及船員訓練、發證及航行當值標準國際公約(STCW)的規定，僱用及培訓合資格的船員
- 我們透過實施風險評估系統以審視本集團貨船、員工及環境的所有已識別風險，並用作識別及制訂適當的保障及常規
- 我們透過有系統的審核、分析及反饋，力求不斷提高質量、健康及安全與環境績效，以及岸上和船上人員的管理技能
- 我們藉傳閱相關資料及提供培訓資源，讓員工對HSEQ事宜有適當的了解
- 我們提供安全及健康的工作環境，以確保員工的福祉
- 我們在貨船上執行藥物及酒精政策，以確保所有值班人員在登上貨船前進行藥物及酒精測試
- 我們進行反海盜培訓、遵循最佳常規及堅守涵蓋受海盜襲擊威脅的地區的國際建議運輸走廊(Internationally Recommended Transit Corridor)的規定



以人為本的創新安全文化

透過高級管理層致力在公司及船隊內推動安全意識，使我們的安全文化不斷提升。

我們對安全的承諾不僅體現於積極主動的太平洋航運管理制度，亦通過創新的專有措施及投入大量資源培訓船上及岸上船員，以達到超越強制性要求的標準，使我們的安全關鍵績效指標(KPIs)成為行內最高水平之一。

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

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

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。我們尤其及時實行積極的保安及風險管理以提高現時存在的日益複雜及多變的國際貿易社會的安全威脅。

於 2023 年對我們行業的重大威脅包括：

- 走私毒品
- 劫持貨船
- 海盜
- 貨船及港口設施的恐怖襲擊
- 搶劫

其他威脅：

- 偷渡和人口走私
- 載運非法武器
- 蓄意破壞
- 篡改文件／貨物
- 炸彈威脅

該等安全威脅為真實及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，其對減輕有關風險十分重要，並確保我們的船員及貨船安全及我們經營的完整。我們全面的保安措施、計劃及標準以確保探測及評估安全威脅及對船隻實施防護措施於各結構性層面審核，以有效防止安全事件及其他船上非法行為。

我們的安全政策包括：

- 為貨船提供安全可靠的工作環境
- 實際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

各船隻具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，部份是為了遵守國際船舶及港口設施安全守則（國際船舶及港口設施保安章程），其提供船舶及港口設施架構以探測及阻止構成海上安全威脅的行為。

當於高風險地區航行時，我們已實施以下提升的安全措施。

- 航行風險評估
- 巡邏船
- 狗隻搜索
- 閉路電視
- 保安員
- 水下無人機搜索

現今的安全熱點



反海盜

針對商船的海盜行為於近年有所減少，但仍為安全威脅，特別是在幾內亞海、東南亞、索馬里沿海、亞丁灣及廣泛印度洋。

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

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

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

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



於報告年度內，我們的自有貨船並未受到海盜襲擊。

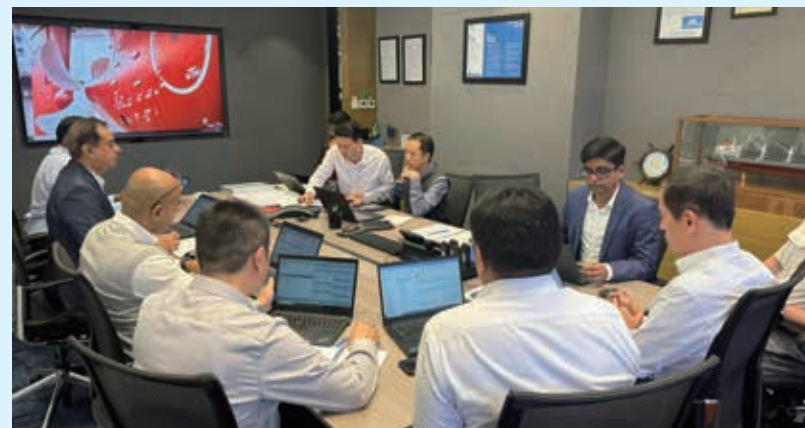
危機應對

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和遺漏至關重要。我們已制定危機管理手冊並進行危機管理培訓及演習，以確保我們有足夠能力和準備，及時並恰當處理緊急情況及危機。

我們的手冊訂明太平洋航運集團的貨船或辦事處發生重大或嚴重事故時，船員及岸上員工應採取的步驟及跟從的指引，以確保協調、迅速而有效地調配資源。

根據我們的風險管理手冊，貨船須進行每月一次的應急演習以模擬不同的船上緊急情況(僅涉及貨船員工)。此外，船岸應急反應演習至少每年進行一次(涉及由太平洋航運管理的不同貨船)。

← 第6及39頁 參閱我們就一宗涉及我們船員於尼日利亞被拘留的嚴重安全事故的評論



販毒集團以貨船走私毒品增加

商船已被非法走私毒品運營不斷困擾，大部份原因為全球毒品市場持續擴張及新型冠狀病毒疫情對航空及陸路運輸的相關干擾加劇，其已成為國際性販毒的主要模式。於大部份情況，船員是無辜的。

我們致力與機構合作，實施嚴格的保安措施，以防止走私毒品。我們的船員了解走私毒品的風險增加及彼等於我們貨船保持安全中扮演重要角色。當停靠已知毒品出口國家的港口時，海員必須保持警惕並遵守所有安全程序。就按照程序及進行風險評估，海員有助防止非法毒品走私及保護彼等及其他人士。

持續切斷非法毒品交易的當時，我們亦實行濫用毒品及酒精政策，其適用於所有海上人員，以防止我們的船員使用及擁有毒品。船員擁有或走私毒品將會被即時解僱及面臨法律行動。

對海員遭定罪的關注

於2023年7月，儘管在離開巴西前安排了額外的安全攝影機並用嗅探犬和 underwater 潛水員進行搜查，我們的一艘貨船從巴西出發抵達尼日利亞時，在起重機外殼中發現毒品。扣押毒品後，貨船獲放行，而半數船員在支付巨額保釋金下獲准回家。然而，10名船員仍被拘留（儘管有一定的走動自由），並遭受法律程序，儘管並無證據顯示我們的船員參與其中，我們恐怕會進行一段長時間的法律程序。我們再一次對該等案件中船員被自動拘留和定罪感到失望。我們支持被拘留同事，惟我們尊重法治，並正與有關當局合作，嘗試加快過程。

令人高興的是，Yu Yihai船長最終被證明與先前的毒品案件無關，並於洪都拉斯監獄關押兩年後，終在2023年8月獲釋，與在中國的家人團聚。

該等事件提醒我們，海事領域存在安全風險，海員經常被自動定罪。海員於全球貿易發揮重要作用，其權利應被更加尊重及保護。



獲釋後的余船長(右)以及其熱心支持者Suresh Prabhakar (營運總監)及我們的洪都拉斯保賠協會通訊員Maria Rodriguez

打擊貨船毒品走私特別會議

於2024年1月，我們參與了題為「貨船毒品走私：促進執法／貿易合作」的特別會議並於會上積極發言，與會者包括美國海岸防衛隊、BIMCO、世界航運理事會、國際刑警組織、InterPortPolice與其他安全機構和海事組織，以討論並開始解決最近商船毒品走私激增的問題，以及其對船員的有害後果。

這項聯合措施成功突顯了與貨船毒品走私發生率不斷上升有關的迫切問題，其對主權國家和航運業均產生影響。會議中資訊和討論的重點將編寫成資訊文件呈交予國際海事組織便利運輸委員會，以將此重要議題納入其議程。



我們的長期營運總監 Suresh Prabhakar 現時大部份時間均投放於提升對販毒集團的貨船毒品走私禍害日益嚴重的關注，引起對陷入該等案件的海員的不公正定罪及拘留的關注，且當有關事件發生時，其熱衷地代表我們的海員及本公司

船員福祉

航海為高尚行業。儘管它往往帶來滿足感，但對船員而言仍可能充滿挑戰。船員每次遠離家人和朋友好幾個月，他們會感到孤立、孤獨、疲勞、焦慮、身體不適、厭倦或無法享受家中設施及舒適的生活。

我們一直關心船員的需要及福祉，多年來採取多項舉措來改善船員在社交、情感、精神、智能和身體上的生活及健康。

在疫情期間，政府控制新型冠狀病毒疫情的措施使船員不允許上岸休息數小時或甚至不允許他們在完成合同後歸家，大大加劇該等福祉上的問題。即使船員可在港口上岸，往往亦無班機送他們回家，所以貨船經理須在船員換班及出入境方面更費心力。船員往往在工作期開始前或完成後需多次隔離，在許多情形下合共隔離長達5至8週方可與家人團聚。

於2022年，控制新型冠狀病毒疫情的措施有所放鬆，且船務物流回復正常。然而，船員在福祉上的挑戰將一直仍為我們的重點。

我們持續所作的部份船員福祉舉措如下：

- 我們為船員提供運動設備、增加互聯網及通信連接，以及為船員提供免費心理健康支援
- 於2023年，我們再次升級衛星數據計劃，為船員提供無限制、更快速、更穩定及免費的互聯網連接，使他們更能與家人、朋友及外界聯絡
- 我們與 Sea Bird Medicare 及 3Cube 合作，以醫生、專業人士、心理學家、健康專家以及技術支援隊伍的遙距醫學支援服務來支持船員的身心健康
- 我們提升船隊健康意識和關注彼此心理健康的需要，且我們的海上健康意識手冊涵蓋壓力及疲勞管理、消除騷擾及欺凌，以至抑鬱症的常見徵況和護理指引

- 在岸上休假期間，我們所有船員均接受船員健康培訓，涵蓋我們的海上健康意識手冊的內容
- 我們加入了 Sailors' Society 的海洋意識健康教練計劃，通過為船員、其家人和岸上員工提供有關心理健康和福祉的多媒體培訓，以加強我們內部船隊健康計劃的效果
- 我們亦與香港海員傳道會的專業船員健康教練交流，並支持其維護船員福利行動 (Sustaining Crew Welfare Campaign)
- 我們對馬尼拉及大連的所有船務助理在船上任職期間進行培訓，讓他們與船員溝通時識別其受困擾的跡象
- 我們正在訓練所有船長如何妥善管理船上的跨文化議題及衝突

➡ 第44頁 培訓及發展

兩宗非工作相關死亡事件

兩名船員於2023年遺憾地海上逝世。雖然兩宗均為非工作相關死亡事件，但我們仍然有責任盡最大努力支持船員的身體健康及心理健康，而我們正在通過不斷制定培訓策略、加強安全及福祉計劃、接觸遠程身心健康服務供應商，以及在所有船員上船前對其進行額外的心理篩檢以達致此目標。緊隨若干事件後及作為我們日常培訓的一部分，我們發佈了有關健康意識建議的健康公告，包括提醒員工我們可供的兩名遙距醫療服務供應商，以支援我們的船員身體及精神健康，及我們投入專業船員健康訓練員以提升我們的健康意識訓練課程的效率。



關鍵績效指標B2.1
因工亡故的人數及比率



船員培訓主管Rishi Mehra (左)與海事及安全總經理Vikram Dhingra (中)就結合培訓策略合作，以為船員提供更佳的工作安全及福祉

我們由衷讚揚一眾船員展現專業精神，維持安全營運操作，良好的團隊精神及海上精神健康，並為客戶提供不間斷及可靠的服務



對騷擾零容忍

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

於2023年，我們的船隊記錄了2宗騷擾和欺凌案件。經過調查，肇事者已遭解僱，而我們已加強了整個船隊的騷擾及預防欺凌培訓。

我們提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，並重視不同的意見及文化

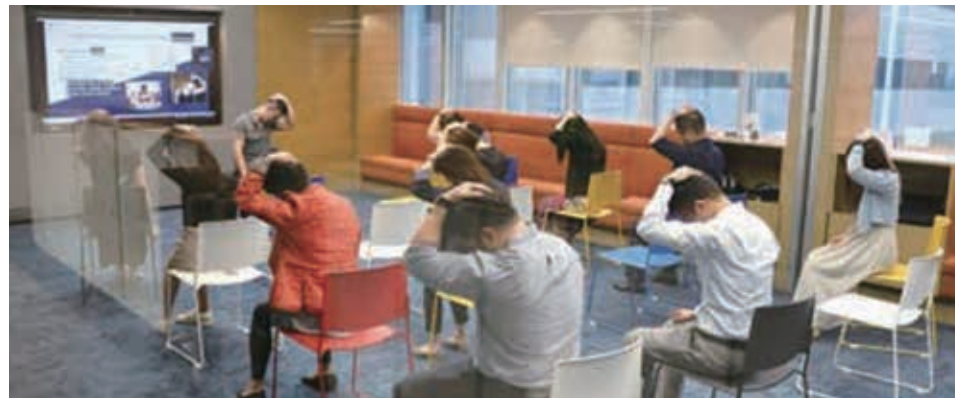
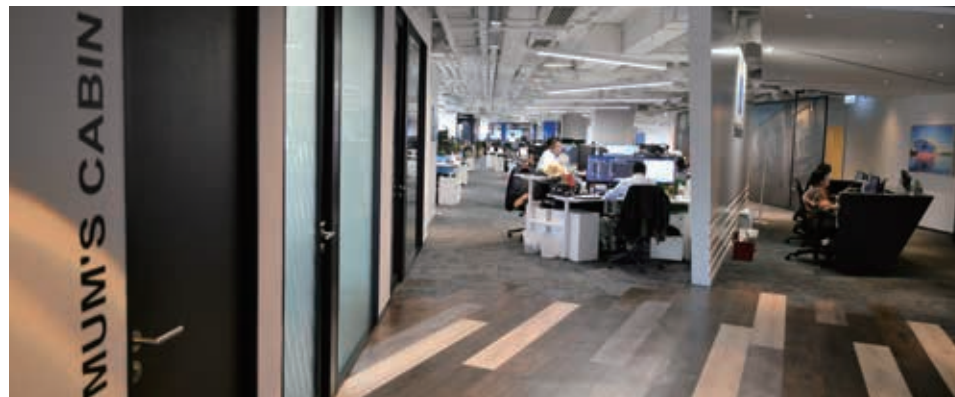
岸上福祉

我們亦關注岸上同事的需求及福祉，因此採取了多項措施以改善其在辦公室的生活及健康。

我們提供舒適且符合人體工學的工作站，配有可調節的辦公桌、符合人體工學的椅子、大型電腦顯示器、良好照明和巧妙的集群配置，以便社交互動及更好的協作（另請參閱第48頁的「岸上工作環境」及第30頁的「岸上環保工作」）。

我們的香港總部亦提供社交及休憩空間、供數位年輕母親使用的私人房間、健身房以及運動和遊戲設備。

我們亦尋求其他方法促進良好的身心健康，如提供免費水果，並定期提供健康的小食。我們積極支持同事為慈善或純為保持健康而參與有益身心的體能挑戰。我們鼓勵世界各地的所有員工充分利用任何自然環境和體育設施保持身體健康，並鼓勵他們在家庭生活與工作之間取得健康平衡。我們透過公司通訊、通報、全體簡報會、開放政策並透過集團內聯網、即時短訊及視頻會議系統等多種方式與僱員保持聯繫。



增加產假

產假及待產假福利影響父母雙方及彼等嬰兒的福祉。它們為父母提供了與彼等孩子聯繫的完整優質時間，從而促進健康的早期發展及加強家庭單位，同時亦為父母在無工作責任壓力下提供必須時間以適應彼等的新角色及責任。其亦於未來促進一個更和諧及有效的勞動力及為一項我們員工及彼等家庭未來福祉的投資。

於2023年，我們已延長新任母親在家工作的機會（於彼等法定產假結束後悉數支付三個月期間）。我們亦增加待產假至一個月（於香港的法定待產假為5天），與我們承諾支援更強大的家庭單位及員工的新生嬰兒健康的早期發展一致。

背部和頸部護理計劃

我們於香港辦公室舉行背部和頸部護理計劃。本計劃由註冊物理治療師協助，以解決由長時間辦公室工作及姿勢不佳引起背部和頸部問題的常見原因。香港的快速生活方式會導致肌肉緊張，其會令背部和頸部疼痛及酸痛。本計劃有助提高香港同事對疾病預防的意識以及姿勢不佳及肌肉拉緊對健康的影響，並學會可預防背部和頸部問題以及促進身體健康的運動。

於2023年，我們為香港同事進行另外三個健康計劃，包括「椅子瑜伽」、「正向心理學—打開你的幸福之門」及「上班族父母的有效育兒」。

2023年健康及安全表現

減少船員受傷

SASB TR-MT-320a.1

短期目標：

我們目標於 2024 年減少 LTIF 至少於 0.50 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

目前同比表現：

於2023年，我們的船員在逾20.9百萬工時中錄得14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)恢復至新型冠狀病毒疫情前水平。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，乃由於新型冠狀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「休假」或遣返的處方減少。

←→ 第40頁 兩宗非工作相關死亡事件

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1.0缺失的檢查缺失率。

為達到目標所採取的措施：

- 實行有效政策及程序
- 全面培訓及發展

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

目前同比表現：

於2023年，我們平均每次檢查出現缺失的次數為0.79次(2022年：0.93次)，而在所有港口國監督檢查中，有72%為零監管缺失。受惠於貨船經理到訪正常化及新型冠狀病毒疫情後維持強度，我們錄得較少港口國監督缺失。

←→ 第60頁 我們貨船到達的港口

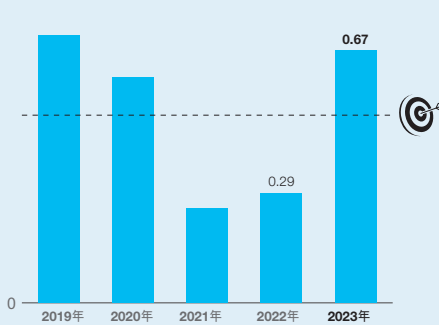
KPI

因工傷事故損失工時頻率(LTIF)

0.67宗 ↑ 131%

每1,000,000工時

1 -----



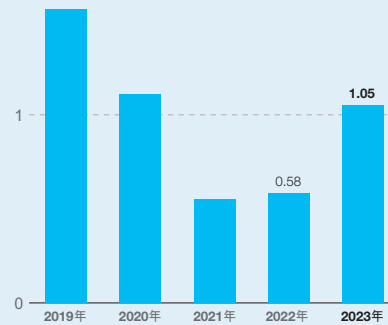
KPI

可記錄事故頻率(TRCF)

1.05宗 ↑ 81%

每1,000,000工時

2 -----



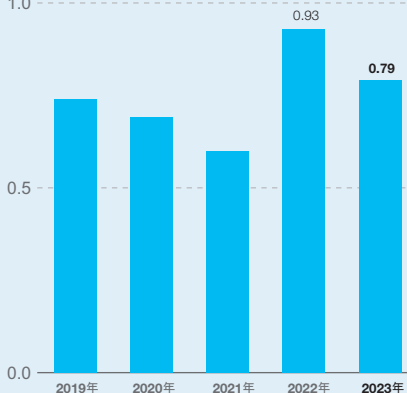
KPI

外部檢查缺失率

0.79次 ↓ 15%

每次檢查

1.0 -----



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。此外，我們於烏克蘭舉辦年度管理人員研討會。然而，烏克蘭衝突改變了我們管理人員培訓計劃的性質。
- 於 2023 年，我們舉行了

5個 培訓研討會，
有**293**名船員出席

6個 小型培訓研討會，
有**274**名船員出席

34個 網上培訓研討會，
有**2,320**名船員出席

23個 外部培訓，
有**2,316**名船員出席



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。

2023年培訓主題示例

- 安全航行
- 壓倉水處理系統檢查及故障排除
- 輔助引擎大修
- 船員安全
- 社會福祉
- 性騷擾及反欺凌
- 預防販運及走私毒品
- 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
- 技術培訓
- 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
- 主輔引擎零件校準
- 艙蓋操作及保養
- 艙軸空氣密封保養
- 航程計劃
- 廢氣清潔系統操作及故障排除

我們的培訓主管及其專業培訓團隊為我們自有船隊的所有船員尋求制定和實施更一致的培訓策略，並採納精心設計和結構化的方法，提高整體表現和參與度。



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36頁 安全、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碩士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年起於香港及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。

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 每位安全／培訓經理

- 除岸上海事安全經理外，我們安排7名船隊培訓經理定期駐守在我們的自有貨船上，並為該船上的船員提供在職培訓。
- 我們的內部技術部於岸上為船員提供意見及支援，以提高在海上營運的安全意識及確保我們提供一致的服務質素。
- 我們審視意外及近乎失誤的事故、分析其根本原因，以及制定及採取預防措施，並向我們的船隊進行溝通。



- 我們對有關監管變動及行業發展，向貨船提供迅速的通知。
- 我們每月向我們的船隊分享重要報告提示，包括貨船上過往的意外及受傷事故中汲取的教訓。
- 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。

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

岸上員工

我們投放資源於各階層員工的培訓及領導發展，從而提高了生產力、敬業度、忠誠度及員工留存率，並為我們的接班規劃鞏固基礎。此岸上投資大致採取以下形式：

- 舉行獨立課堂及研討會培訓
- 提供在職培訓、實地考察及公司參觀
- 為年輕行政人員提供課程
- 舉辦社會及團隊建立活動以促進高績效的團隊合作精神和建立高標準的團隊文化
- 為極有潛力成為未來領袖的員工提供領導及管理培訓以及高級管理人員指導培訓
- 提供專門管理工具的培訓
- 使用集團的內聯網連接、即時訊息及支援實時信息共享的網上視頻

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



多年來，我們招聘的國際畢業生及對其他年青人才的培訓使我們的團隊擁有充滿熱誠的行政人才。他們現於各職級和世界各地的辦事處發揮所長。於2023年，7名青年員工參加了有規模的學員計劃。學員輪流於各部門工作，及於非疫情期間航海、參觀船塢、認識我們的船運代理、貨船經紀及客戶，以深入汲取乾散貨運各方面的經驗。

7名 2023年招募7名畢業生及其他年輕人

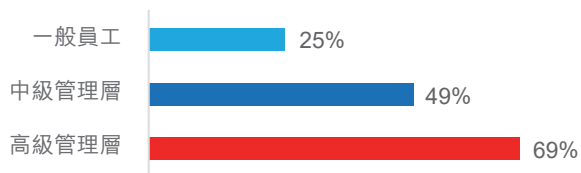
我們定期支持「香港海運週」、聘用海事訓練學院的實習生，並向香港理工大學提供獎學金，其中數名獲頒獎學金的學生現時任職於太平洋航運。





於10月，我們來自全球的全職租務團隊成員於香港聚集出席3天會議及活動，旨在分享見解、討論未來12至24個月內預期將發生的重大變動及培養更強的聯繫、團隊合作及策略發展。

40% 員工接受外部培訓



9小時 每名岸上員工平均受訓時數



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國際標準對岸上員工—特別是新入職員工—進行了意識培訓。培訓環節亦涵蓋國際安全管理規則、國際船舶和港口設施保安(ISPS)規則、2006年海事勞工公約及防止船舶污染國際公約等。於2023年，我們香港總部及海外辦事處的員工親身或透過視像會議方式參加有關培訓，以更新及提升他們對認證標準以及有效實施及內部監控管理制度的知識及理解。多年來，有效執行太平洋航運管理制度為我們在安全及環境方面的卓越表現奠定了基礎。



勞工標準及工作環境

透過我們提供體面工作、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

第51頁 船員留任率

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。

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一份條理統一的單一文件—2006年海事勞工公約 (Maritime Labour Convention 2006)。該公約已於中國通過，有關規定並已大致彙入香港船旗國法例下的香港法例第478章《商船(海員)條例》及其他條例。因此，我們須強制於懸掛香港旗的乾散貨船遵守該等條例。

在未有追認國際勞工組織公約的船旗國，我們仍藉著與國際運輸聯合會(International Transport Federation「ITF」)的聯盟海員工會訂立集體談判協議(Collective Bargaining Agreement「CBA」)，自願遵守該等公約的規定或甚至更嚴格的規定。太平洋航運曾積極參與草擬現時香港船旗國集體談判協議，有關協議適用於ITF下所有僱用船員的香港僱主。

我們亦已採納可持續航運倡議行為守則，其尋求加強遵守MLC及其他相關海事公約及超越關注海員的價值及彼等全部人權。



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

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

在岸上，我們的辦公室堅守當地所有相關的工作場所健康及安全以及相關守則，為僱員提供安全舒適及促進生產力的工作環境，這包括良好照明及空調，以及符合人體工學設計的工作站。2023年為我們集團總部搬遷至香港中央商業區以外的

處所的第六年。此辦公室提供更健康、更輕鬆、更實用及更令人愜意的工作環境，有助提高生產力及方便協作。我們近年已翻新所有的全球辦公室，藉此再次擴大辦公室的工作空間，提升能源效率以及加強員工的舒適度及協作。

↔ 第42頁 岸上福祉

未來工作

於太平洋航運，我們致力透過創新及非傳統方式，為來自不同背景的員工提供更多於航運業工作的機會。認識到行業面臨的挑戰，例如由於工作環境不佳及年長的勞動力導致人們對海員職業的興趣較低，我們致力著重該等問題並確保可持續性吸引人材及挽留策略。

自2021年起，我們遙距工作政策向我們以岸上為基礎的員工於彼等的工作安排提供更大的靈活性。我們堅定相信真正的靈活性(以表現預期與工作生活需要一致)會使本公司及我們的僱員受益。

為達致該等目標，我們已實施數項措施。首先，我們探索岸上員工的機會以支援海員及甚至承擔若干工作、於不同角色之間培養合作及協同。此外，我們分析工作流程以識別可在新船中實施的設計或改造變動，實現符合現代需求的新工作模式。此外，我們積極探索多種方式以向海員於彼等下班期間及退休後提供機會，促進行業內的長期參與及事業發展及以彼等仍提供的價值使我們受益。

太平洋航運的未來工作預期具有我們現時的混合工作模式及對人工智能(AI)教育更加注重。展期未來，由科技提升、不斷演變的社會期望及人工智能工具不斷增長一體化所帶動，我們肯定工作環境將會發生更重大的變化。在該等變動帶來挑戰的同時，彼等亦呈現令人振奮的創新、擴張和建立更具適應性和包容性工作環境的機會。

我們應對該轉變時，最重要的是持續關注員工，確保技術進步有助於增強而非取代員工能力及貢獻。

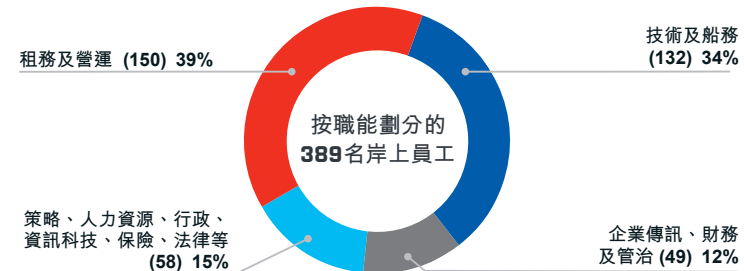
於太平洋航運工作



我們的人力資源及行政總監P.B. Subbiah(左，及人力資源職員Jasmine Lai)尋求健康、發展、多元化、包容及我們岸上同事的文化及整體參與

↔ 第 81 頁 按職能劃分的岸上員工

SEHK ESG 關鍵績效指標 B1.1 按僱傭類別劃分的僱員總數



多元化、平等及包容性

多元化為所有人創造價值

我們認識到具有不同年齡、文化和背景的多元化員工的巨大價值，他們為我們的團隊帶來了多樣化的經驗、觀點和見解，使我們的業務更具活力、生機、創新和成功。

我們致力創造一個關愛、尊重、無歧視、包容的文化氛圍，以及一個所有員工均享有平等機會、所有意見均獲聆聽、擇優決策，支持員工個人努力工作為我們的業務成功作出貢獻的工作場所。

我們的岸上團隊包括來自33個國家的管理人員，岸上員工在性別及年齡上整體分布相對平均。我們確認中級及高級管理層及董事會的女性同事具較低的佔有部份。這與女性申請航海業指定職位的明顯較低比例有很大關係，惟我們嘗試利用我們強大的僱主品牌以建立多元化團隊。

為支持香港平等機會委員會(EOC)促進種族平等及融入工作場所的使命，太平洋航運成為香港其中一間

最早採納香港平等機會委員會《種族多元共融約章》的公司。

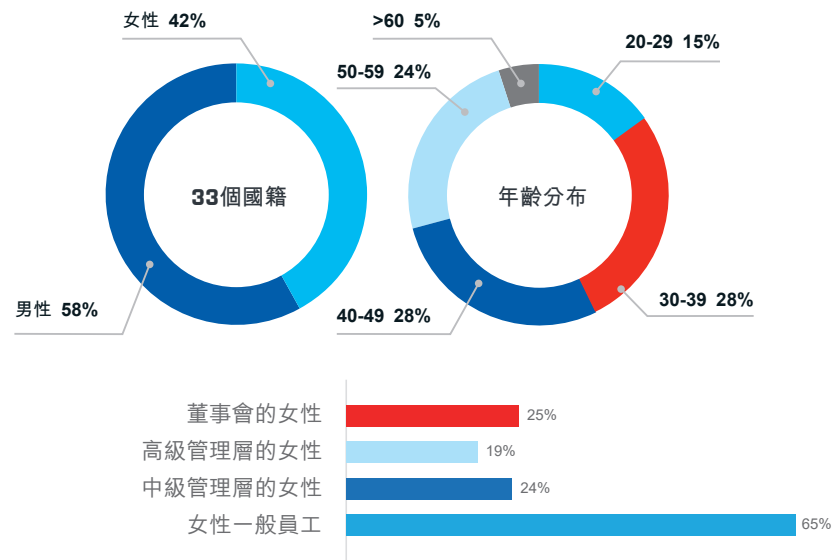
我們亦正培訓數量不斷增加的女船員。我們的貨船現有52名女船員，當中包括16名高級船員。

太平洋航運是婦女國際航運和貿易協會(WISTA International)的企業會員，該協會是一個連接所有海運業板塊的專業女性全球組織，並為促進航運業多元和包容的領導者。我們邀請我們的女性船員和岸上員工利用該會會員資格來增強她們的網絡、資源、知識及獲得指導的機會。

我們的持續多樣性、平等及包容(DEL)的努力及其他僱員參與行動已導致強勁的員工參與，其已由良好留任率及於2022年進行的獨立研究的高滿意分數所證實。



389 名岸上員工



我們的長期服務及留任數字為足以印證集團在不斷演變的過程中為員工在參與度及工作上帶來極大的滿足感

89% 岸上員工留任率

88% 員工喜歡在太平洋航運工作 (2022 年)

37% 岸上員工於太平洋航運工作超過 10 年

82% 整體參與度評分 (2022 年)

SEHK ESG 層面B1(僱傭) 一般披露

SEHK ESG 關鍵績效指標B1.2 僱員流失比率



海上持續多樣性

我們確認每一位僱員的權利應被平等及尊重對待，以及具尊嚴及包容。我們亦確認多樣性可帶來我們尋求注重的若干挑戰。我們承諾作出可持續多樣性。部分措施包括：

- 夥伴團隊計劃在我們的貨船增加更多的女性成員
- 提升所有海員有關多元化價值及向騷擾、欺凌及歧視零容忍的培訓 **↔ 第44頁 2023年培訓主題**
- 提升加入前簡述，涵蓋性別多元化、騷擾和欺凌課題
- 為女性海員分開洗手間 **↔ 第40頁 船員福祉**
- 供應女性連褲工作服和女性洗滌用品套件
- 就女性海員以岸上為基礎的女性船員助理

董事會多元化

本公司確認董事會性別多元化的價值。於最近9個月填補兩名董事會空缺，提名委員會於我們行業面臨重大變動時優先選擇四項被視為最重要的條件，包括性別多樣性。提名委員會最終選出他們認為最符合四項優先選擇條件的兩名候選人。董事會現由8名成員組成，包括5名獨立非執行董事、2名非執行董事及1名執行董事，而兩名女性董事佔董事會的25%。

我們的目標為擁有3名女性董事，且董事會中女性佔最少30%或達到性別多元化。主席及提名委員會將使用未來24個月識別及吸引世界級性別多元化的候選人(而其尚未「過度任職」、太忙或有衝突)，其擁有董事會所尋求的專業知識並將提升董事會的質素及實力，且符合持份者對太平洋航運董事預期的嚴格標準。

於**2023年12月31日**董事會女性佔 **33%**

於**2024年2月29日**董事會女性佔 **25%**

於**2026年**董事會目標女性最少佔 **30%**

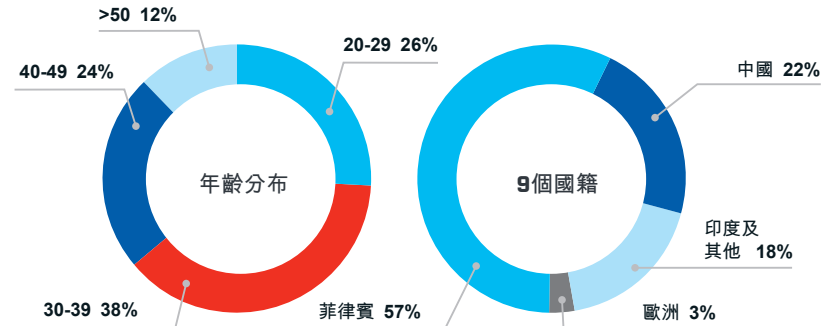


為支持聯合國可持續發展目標 5，我們支持性別平等並賦予全球辦公室的婦女和所有員工權能，並且我們在培訓女船員方面正取得進展

94% 員工留任率 (2022年：91%)

95% 整體船員留任率 (2022年：86%)

5,100名海員





太平洋航運首位女船員－Ho Yan Tsam小姐



我自小就對大海和大自然有著深厚感情。「嗅著海風，感受天空，讓靈魂和精神自由翱翔」—大海永遠是我最好的傾聽者和安慰者，在我感到沮喪或壓力時接納我所有的情緒。

於2019年海員日，我在香港海事博物館開放日當義工。在太平洋航運主辦的活動上，我有機會見到可持續發展主管Mark Hardy先生和其他幾位太平洋航運的員工。我深吸一口氣，然後向他們提議為女船員創造更多在遠洋貨船上工作的機會。我很高興他們接受了我的提議，讓我成為公司第一位女船員。這是我一生中最幸運的一天。

2019年，我從香港海事訓練學院畢業，開始「甲板實習生」的職業生涯。2021年，我獲得香港海事處頒發的首張適任證書，其後晉升為「三副」。我已經與太平洋航運完成了五份合約，並積累了四年的海上經驗。我很高興能以「二副」身份開展下一份合約，標誌著我職業生涯的重要一步。

我身為船員，最大的滿足感就是負責在船上航行並與不同國籍的不同人士進行交流。另外，我每天都能欣賞令人難以置信的景色，日出、日落、一望無際的地平線，永不厭倦。這份工作也讓我也有機會拜訪新的國家，而大自然總是

令我驚訝。麥哲倫海峽的雪山、埃及無邊的沙漠和古老文明、巴拿馬運河的歷史建築，都是我人生中難忘的時刻和最美好的回憶。

身為船員，需要不斷努力學習並提高個人的資歷和能力。在船上工作既有趣又充滿挑戰，更提供了個人和專業發展的機會。每天都是學習的過程，雖然工作並不簡單，但只有懷有熱情和責任心，就會獲得豐厚的回報。

根據BIMCO/ICS發佈的《2021年海員勞動力報告》，女性僅佔全球船員勞動力的1.2%。航運業傳統上以男性為主，航運公司的接受度以及應對偏見和成見是女船員面臨的主要挑戰。我為自己身為太平洋航運船員而感到自豪，公司強調安全和性別平等，並全力支持女船員。這段旅程是一次豐富的經歷，使我變得更好。我希望透過分享我的知識、經驗和技能，激勵和鼓勵其他女船員克服可能面臨的任何障礙。



二副Ho Yan Tsam

現於Gullholmen Island號貨船上任職



認識擁有200萬追蹤數的網紅船員Ivan Guzman



我出身自極不穩定且艱苦的家庭，因而放棄了渴求能改善家庭狀況同時使我們一家可盡量享受生活的職業。就這樣，我便踏進了海事行業。我滿懷冒險精神和對探索世界的熱愛，沉浸在不同的文化中，發掘新視野，且面對浩瀚海洋的獨特挑戰，使我走到今天的位置。

我有機會在充滿活力的環境中工作，與太平洋航運航行於浩瀚海洋，同時不斷學習和成長。2020年，我被太平洋航運的船員實習生計劃錄取。我抓緊機會，全力以赴，而我從不後悔這個選擇。

我選擇加入太平洋航運，主要由於其在貨船和船員的可靠和安全性以及整體方針方面享負盛名。太平洋航運注重質量管理和遵守國際法規，符合我優先考慮的價值觀。作為公司的一員，我不僅是一名船員，更是為太平洋航運的發展和使命作出貢獻的重要一員。

憑藉太平洋航運在業內的卓越聲譽，我相信自己作出了明智的選擇。確保船上的保安、安全、健康和福祉是提高整體效率和生產力的首要任務。透過針對這些方面的各種措施，創造一個安全的工作環境，以保護船員、貨船和環境。此外，多元化和團隊建立活動對於促進船員之間的團結和友誼發揮關鍵作用。太平洋航運的這些工作有助於營造積極的文化，讓每位船員對自己在船上的職責感到受重視、安全、尊重和支持。

我很感激太平洋航運支持我在下班時作為網路內容創作者的興趣。藉此機會，我利用科技與數百萬人分享我的知識和經驗。我的職業生涯還很漫長，在實現目標之前，我將一直保持決心和熱情。



甲板實習生 Ivan Guzman
現於Darling River號貨船上任職



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

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。

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

隨著全球減碳，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

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，例如與客戶在減碳方面溝通合作，從而將其供應鏈減碳。

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各種必要商品。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，並回應持份者網絡的利益—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

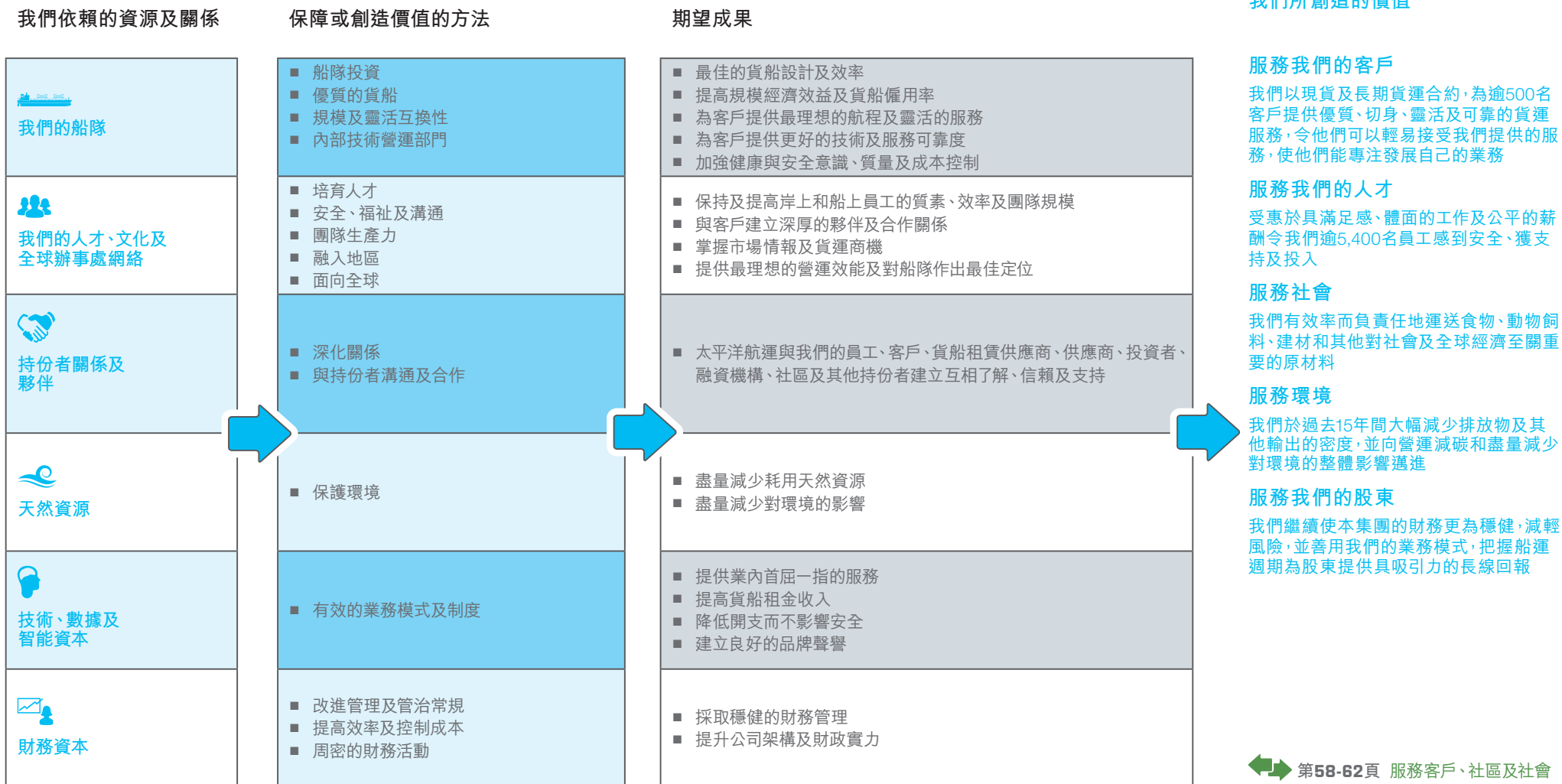
非船員社區參與



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

本概要表的詳細版本另載於我們的網站
www.pacificbasin.com
 關於我們>我們如何創造價值



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 | 2023年成果及行動 |
|--|--|--|---|
| 客戶  | 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。 | <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 ■ 網站及出版物和通報 | <p>我們2023年的客戶調查結果（參與客戶佔我們貨運量超過20%）確認滿意度很高。外部顧問於2022年對精選客戶進行重點小組訪談，以獲知彼等關於我們環境、社會及管治工作及目標的意見、優先事項及期望。我們不斷加大減碳合規力度，致力加強客戶合作以應對相關挑戰。</p> <p>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，以提升安全和船員福祉。</p> |
| 供應商  | 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。 | <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 ■ 網站及出版物 | 我們於整個年度繼續定期評估供應商的表現。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。我們與部分供應商合作，以更了解我們的間接範疇3排放狀況。 |
| 僱員  | 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。 | <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 | 於2023年，我們已提升福利計劃，並繼續探尋提高參與度的方法。我們為香港員工進行四項福利計劃。我們於7月舉辦我們首個可持續發展論壇，在本公司內部激發更大可持續發展意識。我們船隊的安全關鍵績效指標仍較平均行業標準為高。 |
| 投資者及融資機構  | <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2023年，我們獲8名分析員及45份研究報告報導。</p> <p>於2023年，我們順利完成我們首個與可持續發展相關的無抵押循環信貸融資額度，其符合我們的可持續發展承諾，息差隨碳強度(EEOI)及船員安全(LTIF)掛鉤，而該兩項在我們最重要的環境、社會及管治議題當中屬於優先項目。</p> |
| 社區  | 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。 | <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 | 我們繼續贊助和參與主要涉及船員福利及提高香港海事意識的公益事業，以及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。 |
| 航運業與監管機構  | 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。 | <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2023年，我們並無發生任何違反法律法規情況。我們在行業Seatrade海事獎中贏得了年度最佳航運公司大獎。</p> |



投資者關係

服務客戶



我們致力成為業內客戶的首選合作夥伴。我們嘗試提供最優秀的服務及表現，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。

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

於 2023 年，我們進行了第 12 次年度客戶調查，包括網上問卷及／或與來自世界各地的不同客戶坦誠對話。

除了我們的客戶調查和環境、社會及管治重要性評估外，我們於 2022 年還委任外部顧問與選定的客戶（及其他持份者）進行焦點小組訪談，以得知他們對我們的環境、社會及管治措施及目標的意見及期望。

我們希望與客戶合作，在貨運事宜上助他們一臂之力，使他們能專注發展其業務。我們隨時準備與客戶分享資料，協助他們理解新減碳規則對其業務的挑戰和影響，並就合規和環境健康提供短期緩解措施及長遠解決方案的意見。



我們的服務



第57頁 持份者參與

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－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，並確保貿易的神益分配更為平均。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依仗航運。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。

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。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。



客戶於2023年對我們的嘉許



- 我們確實喜歡與太平洋航運合作，每一位都非常友善、主動、果斷
- 多年來，太平洋航運是我們的拉丁項目表現最佳的船主之一，並持續成為我們合作夥伴當中排名最高／首選的船主之一
- 很出色，太平洋航運非常靈活，並支持我們的需要及要求

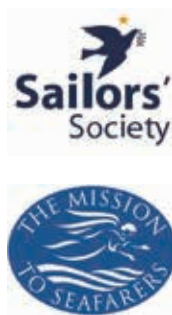


服務社區

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、香港及孟買的招聘活動及培訓課程。我們的社區活動及捐款主要集中於船員福利事務。

- 我們的人力資源董事為Sailors' Society的亞洲區大使，而我們支持這機構是由於對全球船員及其家屬的福利特別關注。船員在海上生活並不容易，也為航運業付出不少功勞，我們藉著亞洲區大使的角色於區內推動支持船員福利的必要性。
- 我們是Mission to Seafarers (*Sustaining Crew Welfare Campaign*)「維護船員福利活動」的白金級贊助商，專門捐款予Mission to Seafarers的家庭支持網絡，為菲律賓各地的船員及其家人提供支持。該服務意義重大，使船員家屬可聚在一起，互相扶持，並就管理船員及其家屬的日常關注事項提供相關培訓和指導。
- 我們捐贈予CIRM (International Radio Medical Centre)，為任何國家的貨船提供免費的基本醫療服務。
- 我們參加一個特別會議並發言。該會議涉及美國海岸防衛隊、BIMCO、國際刑警組織及其他保安機關及海事組織，討論及開始應對近期商船走私毒品情況增加，並就不公平刑事定罪及於拘留就該等案件被捕的海員表示關注。
- 我們於宿霧海洋公園舉辦海員家庭日，有52名海員共144名家庭成員參與。我們贊助入場門票、午餐及小食券。所有參加者一起渡過家庭歡聚的時光。
- 於2023年，我們向多個海員組織作出80,000美元慈善捐款。



↔ 第39頁 對海員遭定罪之關注



204,000 美元 慈善捐款及贊助

我們於2023年的慈善捐款及承諾贊助為204,000美元。

我們35%的捐款會直接援助船員社區，包括透過國際航運公會、海員俱樂部及加拿大國際海員協會捐款。

我們支持的其他航運相關善舉包括Captain's Table的海事創新比賽及香港海事博物館（參閱第59及58頁）。

我們的其餘捐款及贊助則用於各種社會事業、教育及社區體育。

↔ 第40頁 船員福祉



層面B8（社區投資）
一般披露



關鍵績效指標B8.1
專注貢獻範疇



關鍵績效指標B8.2
在專注範疇所動用的資源

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2023年，我們的貨船曾到訪

857 個港口及 **108** 個國家

SASB 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 2023 年收到的部分嘉許

- *Astoria Bay* 船員及其新船長再次有出色的表現。與這個團隊合作一直都很愉快
- 我們的代理非常讚賞，認同在合作及專業知識方面都首屈一指。我們看重船長的強大領導能力及與其船員的合作
- 船員表現出色，在船舶航行時對起重機組進行了檢修。
- 我們再次感謝貴司對國際船舶和港口設施安全實務的支持及重要參與。我們感謝船員們的合作



我們的香港社區

我們在香港設總部及上市，同時自有的乾散貨船均懸掛香港區旗，在本港的航運業採取主動及活躍的角色。本公司是香港船東會執行委員會及香港海事處船舶諮詢委員會的成員。我們亦支持香港各海事及其他福利事項。

■ 香港海事博物館



自香港海事博物館於2003年成立以來，我們一直給予支持，我們的可持續發展主管為香港海事博物館董事局成員，我們亦經常支持博物館所舉辦的計劃及活動，其與我們以航運業及香港社區為重點的社會責任優先事項相輔相成。香港海事博物館透過其展廳的教育內容、以社企形式營運的餐廳、海洋環境議程及涉及多家本地學校及弱勢群體的外展計劃活動，繼續展現社區價值。

為紀念6月底的國際海員日，太平洋航運再次贊助公眾免費入場參觀香港海事博物館並派出太平洋航運的見習船員及高級船員、岸上主管及前任船長義務向博物館遊客教授航海技巧和打結、講解博物館展品、船員故事及船員事業發展。有破紀錄的4,300名訪客參與活動。

■ 航海教育

我們定期聘用香港職業訓練局轄下海事訓練學院的實習生，其中部分已成為了我們的全職僱員。

我們的船隊人事總經理擔任香港船東會海事教育及培訓小組委員會副主席，協助政府及學術界之間的合作，加強宣傳香港海事教育，向香港青年人推廣航運事業。

■ 獎學金

我們持續向香港理工大學提供獎學金。現時有三名學生在我們的資助下修讀國際航運及物流管理學士課程。而六位曾獲頒獎學金的學生現時任職於香港、倫敦及溫哥華的太平洋航運辦事處及貨船上。

■ 支持聘用本地人才

我們聘用了多名來自香港的高級船員在我們部分的貨船，並自2013年起於本地推行見習高級船員招聘及培訓計劃。

■ 太平洋航運六人足球賽

我們於2023年10月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的公司派出19支球隊及180球員參與此項日益受業界歡迎的項目。



■ 香港海運週

我們經常支持香港海運週，以提升香港年輕人對加入航運業的興趣。

■ 支持香港船舶註冊處

我們所有自有貨船均懸掛香港區旗。而我們的船員一般包括一至兩名香港見習高級船員。



■ 支持香港少數族裔

我們願意支持的非船運事務包括教育，精神健康及公眾福利行動。於2023年，我們與小彬紀念基金會合作，支持其EMerging Talent Internship Programme，向香港少數族裔提供實習機會。我們歡迎來自印度及孟加拉的兩名實習生。我們與小彬紀念基金會合作，與我們對平等機會委員會的《種族多元共融僱主約章》的支持一以貫之，強調我們對推動多元共融工作間的努力。

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(IMO)具影響力的香港船東會的執行委員會
- 香港船東會的委員會，如海事委員會及海事人員、教育及培訓委員會
- 香港船隊運作諮詢委員會
- Women's International Shipping & Trading Association（「WISTA」）New Zealand General Committee



- 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
- 日本海事協會(ClassNK)香港船主委員會
- 海事反貪網絡(Maritime Anti-Corruption Network)
- 零排放聯盟(Getting to Zero Coalition)

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

太平洋航運贊助Captain's Table

太平洋航運很榮幸三次成為Captain's Table的黃金級贊助商。Captain's Table是一項將創新者和初創企業家與海事航運和物流業聯繫起來的全球海事創新競賽。該比賽於香港成立並由青年海事從業人員網絡(「YPSNJ」)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2023年，Captain's Table提出了多項減碳合規、資料及數碼化及連接性及其他解決方案。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。

我們的行政總裁Martin Fruergaard再次於活動的最後一輪中擔任評審團成員，而我們的人力資源總監P.B. Subbiah則擔任為Captain's Table諮詢委員會的成員。



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



目標

太平洋航運的目標為改進及加強管理和管治常規，以實現業內最高水平的風險管理、匯報、透明度、持份者信心及企業管理。我們對持份者利益負責，此乃我們對可持續發展及良好企業管治的承諾的重要一環。



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，以及負責任的商業常規，確保沒有貪污和賄賂的情況

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。

加強韌性及業務連續性

我們減少對業務以至我們員工及環境構成重大風險的意外。我們評估及管理氣候風險、全球大流行及網路安全造成的中斷，以確保我們業務的未來。

以誠信及透明度建立信任

我們以道德實踐打擊貪污、透明匯報及定期多層次參與，從而增加持份者信心。

維持財務狀況穩健及取得資本的能力

我們繼續管理我們的財務資源及資金，維持財務負債比率之目標，並從我們取得的資本的能力，保持本集團的財務穩健，致力達至業內最高水平的匯報、透明度及企業管理。

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

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

網路安全

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

財政可持續發展

可持續發展管治

可持續發展是董事會的責任

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

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

董事會把更具體責任交託予可持續發展委員會,由可持續發展委員會負責定期監督本集團的可持續發展計劃以及可持續發展管理委員會(「可持續發展管理委員會」)的工作。

AR 年報第44頁
董事會職責

加強董事會層面的監督

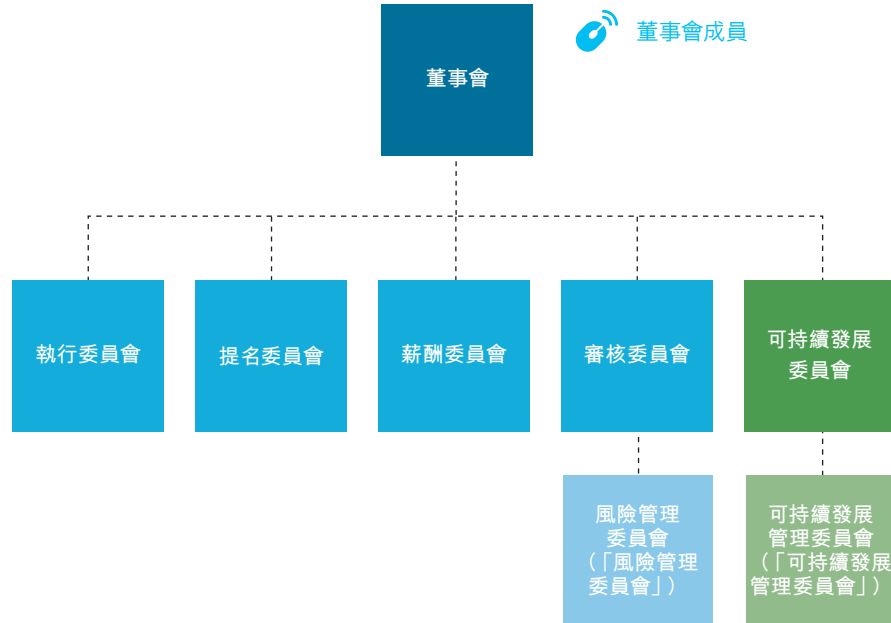
於2024年1月,我們成立可持續發展委員會,旨在把可持續發展的監督職能由審核委員會提升至直接向董事會匯報,由兩名獨立非執行董事及一名非執行董事組成。可持續發展委員會由董事會任命,以協助董事會監督管理團隊,並就關係到本公司長遠可持續發展的事宜向董事會提供建議,包括確保有效管理本公司的可持續發展風險及機遇,監督本公司的可持續發展方針、優先事項及實施情況,監控可持續發展目標的進度,以及監督可持續發展報告。

可持續發展管理委員會的職能

本集團的可持續發展管理委員會由行政總裁、首席財務總監、可持續發展總監及五名來自不同職能部門的高級管理人員組成。其每年至少向可持續發展委員會匯報兩次,負責檢討、評估及提升本集團的可持續發展政策、策略及表現,並確保本集團完全符合環境、社會及管治要求。此方法肯定並促進本集團對可持續發展的承諾,並確保具有不同背景和專業知識的成員均能參與其中,以取得有意義的成果。

日常執行

我們已成立專責可持續發展團隊,以加強並協助統籌我們在可持續商業常規和可持續發展資產投資方面的方針。在可持續發展團隊的支持下,可持續發展舉措和可持續發展業務實踐的日常執行工作由整個業務的管理人員負責,其中最主要的是船隊管理總監(由其技術、人員、海事及安全以及減碳及優化經理提供支援)、商業營運總監以及人力資源及行政總監。



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

AR 年報第44頁
管治

www.pacificbasin.com
可持續發展 > 企業管治

可持續發展委員會 (於2024年1月成立)

成員名單

主席：Kirsi K. Tikka (獨立非執行董事)

成員：Stanley H. Ryan (獨立非執行董事), Mats H. Berglund (非執行董事，於2024年1月獲委任)

主要職責

1. 監控及審查新出現的環境、社會及管治責任趨勢及議題，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，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，確保與本公司策略保持一致，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. 審查管理層的環境、社會及管治表現報告，包括與環境、社會及管治相關的重大目標及指標所取得的進展，為達到該等目標所採取的措施，並涵蓋任何其他相關的環境、社會及管治議題；環境、社會及管治報告每年至少向董事會呈呈兩次。
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》，確保所發布資料的平衡、透明度及完整性，以及適當揭露及遵守香港聯交所的《環境、社會及管治報告指引》(預計將升級為《環境、社會及管治報告守則》) 的報告原則，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，並提供足夠的資源及培訓以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。

可持續發展管理委員會

成員名單

主席：行政總裁

成員：首席財務總監、貨船租賃總監、營運總監、船隊管理總監、集團人力資源和行政總監、可持續發展總監、風險管理總監、風險管理經理

主要職責

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

2023年已完成的工作

於2023年，可持續發展管理委員會舉行了兩次會議，並已向審核委員會匯報本集團的可持續發展計劃、表現及已完成的工作。其完成的工作包括：

- 審視現有的可持續發展管治結構，並向董事會提出加強對可持續發展監督的建議；
- 參照本公司的策略和行業相關性，審查和討論環境、社會及管治主題和風險的重要性評估；
- 審視本公司內激發環境、社會及管治意識的進展以及各項環境、社會及管治議題的建議進取程度；
- 檢討就有關環境及社會方面的關鍵績效指標所訂的建議目標及實現有關目標所採取的步驟，並向董事會提出建議供其批准；
- 審視即將出台的航運業節能及減碳法規及措施；及
- 審視可持續發展管理委員會的職權範圍。

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行賄或利誘行為、參與欺詐、偽造、勾結或反競爭行為。為提升本公司的反貪腐文化及維持零貪污，我們持續審閱我們的反貪政策及常規，我們亦透過定期向員工提供培訓以傳達有關資料。

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

我們為董事及岸上員工及船員安排反貪研討會及訓練，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進修培訓，以確保他們瞭解該方面的最新情況。

於2023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。

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。

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

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MACN培訓工具，我們通過適當監察、全面性風險評估及培訓，增加避免發生、應對及報告賄賂、疏通費及其他形式的貪污行為等事件的能力。

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

於2023年，我們的自有貨船登記了7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7,340美元。

0宗 涉貪行為案件

| | | |
|----------|----------------------------|-------------------|
| SEHK ESG | 關鍵績效指標B7(反貪污) 一般披露 | SASB TR-MT-510a.2 |
| SEHK ESG | 關鍵績效指標 B7.1 涉貪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



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，並不會抵觸國際貿易制裁或相關地方或國家法例。

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

我們的客戶是信譽良好的企業，當中包括許多我們熟悉的藍籌公司。儘管如此，我們的客戶仍需遵守我們的交易夥伴操守守則的預期和要求（包括不得違反制裁），特別是對於有潛力的新客戶，我們可能會就他們的背景、口頭和書面推薦信，及作出正式的交易對手風險評估，以確保他們不是被列入美國、英國、歐盟及聯合國的制裁名單上。

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

於2023年，我們實施自動制裁篩查，以進一步加強我們先前於2022年升級的制裁檢查計劃。本公司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，透過專責團隊對所有租船合作夥伴進行徹底的盡職調查及背景調查。

除我們自己的制裁盡職調查外，我們客戶用於交易的銀行亦會進行檢查，而倘若客戶的貨物或貿易違反制裁，銀行是不會向該客戶提供信用證明或融資，或以其他方式進行交易，進而避免該客戶與我們履行貨運合同。另一個安全保障是設在貨物及／或貨運發票的交付前，銀行系統會自動審查交易中所涉及的國家及交易對象，方進行交付。

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活動和範圍，以及相關程序及批准要求。我們計劃制定更詳盡的負責任貨運政策，以更全面地確立我們為可持續發展航運業作出的正面貢獻。

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

舉報政策

我們致力排除不誠實、非法或歧視行為的工作環境。作為在此方面努力的一部份，我們為船員、岸上員工及外部持份者制定舉報政策，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，按照程序提出他們所關注的問題，過程以保密形式進行。

舉報人士可向審核委員會主席（本公司的獨立非執行董事）提出其關注，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



關鍵績效指標 B7.2

防範措施及舉報程序



莫潔婷為我們的風險管理總監兼集團公司秘書，負責(其中包括)確保我們的風險管理及企業管治處於一流水平

財政可持續發展

我們致力於維持本集團的財務穩健、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。

財務可行性對任何企業而言均屬至關重要，其乃所有其他措施的基礎。如財務不可行，則會損害公司持續經營、取得成功以及為經濟可持續發展作出貢獻的能力。

為實現該目標，我們優先考慮維持穩健的現金狀況及資產負債表，致力在日常盈利方面領跑行業，嚴謹控制成本，並利用我們的業務模式及策略為股東提供長遠價值。透過維持審慎的負債比率以及從業務、債務、可換股債券及權益中獲取資本，我們旨在鞏固我們作為長期可靠及可持續發展業務的地位。



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訊息的重要性。我們力求改進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。

我們旨在透過自動化及培訓簡化我們的數據收集系統，以提高我們的報告效率。我們將定期審查與報告框架的一致性，以確保我們提供所需的相關資料。

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，旨在分享可持續發展計劃，其中包含長期目標、里程碑及進度指標，以推動持續改進。



與環境、社會及管治相關的可持續發展金融

於2023年，與綠色、社會及可持續發展相關的貸款數目顯著增加。貸款市場協會和綠色貸款原則等行業組織更新並加強市場貸款原則，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披露貸款的可持續發展方面，以供公眾審查。隨著不斷增加對能源轉型的投資及運用可持續發展金融，大家越加關注可持續發展金融活動的分類框架和分類法。隨著對能源轉型的投資及可持續發展金融的運用不斷增加，人們越來越關注可持續發展金融活動的分類框架及分類法。

透過直接融資進行的環境、社會及管治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、風險回報狀況、環境及社會經濟影響的產生以及該等影響的測量及報告。銀行及金融機構於擴大投融資以應對可持續發展挑戰方面發揮關鍵作用，需採取全面的方法支持企業及投資者轉型。

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

我們首筆與可持續發展相關的信貸融資圓滿結束

我們於2023年12月成功完成首筆價值150百萬美元可持續發展相關的無擔保循環信貸融資，息差調整與我們的碳排放密度(EEOI)及船員安全(LTIF)績效掛鉤，為我們環境、社會及管治的首要任務之一。為確保我們的可持續發展績效目標適當及穩健，我們委聘穆迪投資者服務公司提供第二方意見。穆迪給予的可持續發展質量分數(SQS2)評級為「非常好」，反映了「與最佳實踐的一致性」和「對可持續發展的重大貢獻」。

我們明白於價值鏈中合作對應對行業及社會最大環境、社會及管治挑戰的重要性，因此認為連繫金融與可持續發展乃屬適當，故此我們將定期檢討與可持續發展相關的金融機會。



我們的150百萬美元可持續發展相關貸款於2024年2月榮獲《財資》3A大獎 (Triple A Awards) – 最佳可持續發展表現掛鉤貸款(航運業)獎項。《財資》年度3A大獎象徵二十多年來在銀行、金融、財資及資本市場領域卓越的表現。



稅務透明度

稅務方針

我們高標準的企業管治要求注重稅務合規性。我們明白可靠的稅務制度對於為人力資源、基礎設施投資以及為公民及企業提供支持可持續發展、社會及當地社區的服務提供資金至關重要。

我們的稅務策略每年更新並於公司網站發布。我們稅務策略的整體目標為確保以最節稅的方式進行公司事務，同時遵守本集團經營所在所有司法管轄區的規則及法規。稅項一直為所有投資及重大商業交易的考慮因素。

稅務治理、管控與風險管理

太平洋航運致力遵守所有適用法律、規則、法規以及向相關稅務機關的報告及披露要求。本集團履行相關稅務管轄區的稅務合規義務，包括致力了解稅務規則及法規、提交相關稅務申報表並按時繳納稅款。

本集團的稅務事務採取集中管理方式，同時考慮到本集團的企業聲譽及其整體高管治標準。風險管理委員會由首席財務總監擔任主席並向審核委員會報告，負責監督本集團內部監控及風險管理系統的完整性，包括財務報告、稅務規劃及合規性以及輔助管治框架。本集團稅務事務的日常管理乃委託予具備適當資格及經驗的指定人員（「稅務部門」），並向首席財務總監報告。

稅務部門充分了解商業決策，並為商業建議提供適當的意見，以確保清楚理解任何所作決策的稅務後果。

本集團運用符合立法意圖的相關稅收優惠、減免、津貼及豁免。如有必要，本集團將向專業顧問確認享有該等優惠、減免、津貼及豁免的權利。

在當前的全球稅務環境中，稅項不確定性乃不可避免。稅務法規不時變動。稅務部門確保本集團及時了解稅務法規的相關變動以及其對本集團的相關財務及法律影響。倘存在重大不確定性或複雜性，則可尋求外部意見。

與稅務機關的關係

太平洋航運堅守對稅務機關保持公開透明的原則。我們在信函及申報表中作出公平、準確及適時的披露，並適時回應查詢及資料要求。

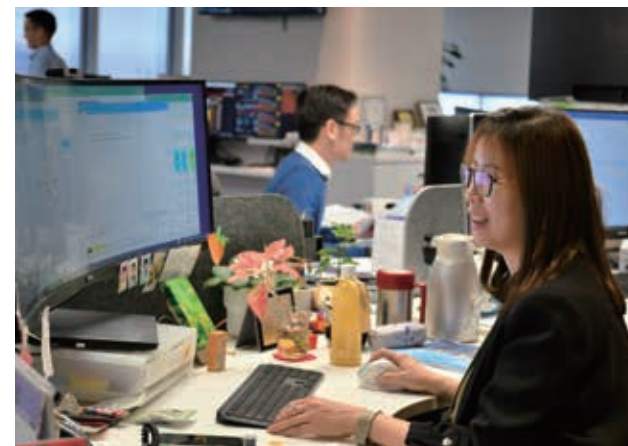
本集團本著誠實、真誠、尊重及公平以及合作合規的精神與稅務機關溝通。本集團不會就可能造成聲譽風險或損害其在稅務機關的良好信譽的稅務事項採取立場。我們旨在透過誠實、積極及透明的討論解決任何爭議事項。

如有必要，我們將盡可能自行或透過我們的稅務代表與稅務機關討論重大稅務問題或與相關稅項有關的法律解釋，以確定相關稅務問題。

如在申報過程中出現疏忽錯誤，則在發現錯誤後，在合理可行的範圍內盡快向稅務機關全面披露，並以公開及高效的方式糾正稅務狀況。

為全球稅務改革及BEPS做準備

在全球稅務改革的推動下，經濟合作與發展組織的稅基侵蝕與利潤轉移（「BEPS」）包容性框架不斷發展，目前採取雙支柱方案，以助解決避稅問題，確保國際稅務規則的一致性，並促進更透明的稅收環境。稅收環境。經濟合作與發展組織BEPS第二支柱方案適用於太平洋航運，由於本集團過去四年中有兩年營業額超過750百萬歐元。由於最終母公司太平洋航運集團有限公司位於香港，自2025年起，本集團內所有實體將受第二支柱影響。本集團實體經營所在的司法權區需繳納補足稅，以達到15%的最低實際稅率。補足稅要求不包括國際航運收入。就非航運業務收入而言，我們已初步評估本集團的補足稅負擔，認為影響並不重大。



利用技術及我們的數據，作出最佳的決策及互動

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

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

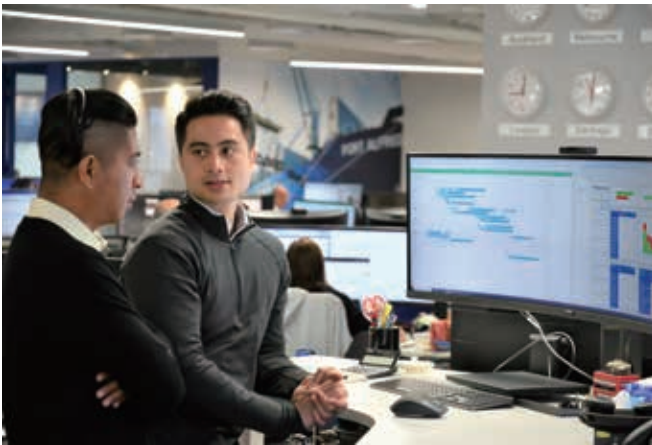
作為我們這個市場分部的大型企業，我們於全球各地擁有全面的商業辦事處網路，我們比大部分同業更明白市場上發生的事情。這意味著我們一直以來能夠獲得更多的資料，使我們具有競爭優勢。隨著某些資料現在越來越普及，我們已決心進行投資，使我們能夠保持這一項優勢。

我們利用各種供求數據，包括來自全球乾散貨船船隊的自動識別系統(Automatic Identification System (AIS))信號進行分析，以加強我們的商業及運營決策。同樣，來自我們貨船的更頻繁數據傳輸使我們的技術管理團隊及航程優化團隊能夠快速應對貨船的系統及性能異常。我們亦可利用這些資訊，協助我們更好地了解及採取行動提升燃油經濟效益、碳排放密度及其他效率。

此外，我們的數據傳送至自動化的管理報告儀錶板，該儀錶板呈列的資訊可以協助各級管理人員(包括行政總裁)作出更快的商業決策。

我們有專責於數碼化的團隊，以進一步發展及擴大我們的數碼化計劃，並投資於整個集團的新數碼解決方案。這有助於利用我們的大量數據來優化旗下業務流程及互動並改善決策。

透過我們的專責數碼化職能，我們能夠與海事行業的主要技術供應商、合作夥伴及創新者保持緊密關係。通過與新技術的密切聯繫，我們能夠採用市場上最合適的解決方案和合作夥伴關係，從而為我們的業務產生價值，並改善我們客戶和持份者的體驗。



資訊科技安全

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

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

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

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

我們的資訊科技團隊一直積極識別及修復關鍵業務應用程式及系統的內部及公共網路存取的安全風險及漏洞。我們已成功在延伸偵測與回應平台執行身分識別、應用程式及端點偵測，從而加強我們對活動及事件的能見度。

我們於2023年聘請專業顧問公司畢馬威進行獨立安全評估(包括向公司各級員工發送網絡釣魚電郵)，他們對我們在外部和內部安全實踐方面的抗禦力及完善度給予正面的反饋。

在過去三年中或之前，我們未發生任何違反資訊安全或其他網路安全事件。



氣候變化抗禦力

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。了解這些風險讓我們能夠制定策略以管理相關風險。

我們於2021年聯同美國船級社進行的氣候風險評估及情景分析考慮+2°C和+4°C情景在中期(2030年)至長期(2050年)的時間範圍內的影響¹。此評估有助我們更了解對我們的業務最重要的實體和轉型風險、漏洞及機遇，其源自氣候模式的變化(如極端天氣事件)和氣候相關的政策、技術和市場變化(如減碳法規、市場機制措施、新燃料和推進系統，以及不斷變化的商品貿易模式)。

第90頁的索引提供在本可持續發展報告及年報中參閱各關鍵氣候相關財務信息披露工作小組(「TCFD」)框架建議相關資料的指引。²

↔ 第90頁 氣候相關財務信息披露工作小組索引



↔ 第83頁 獨立核實聲明 

SEHK ESG 層面A4 (氣候變化) 一般披露

SEHK ESG 關鍵績效指標A4.1 重大氣候相關事宜的描述及管理措施

¹ 所用氣候情景參照知名來源，包括政府間氣候變化專門委員會(IPCC)、國際能源署(IEA)、經濟合作與發展組織、世界銀行和其他近期發表的期刊論文。
² TCFD由金融穩定委員會(FSB)於2015年創成，旨在制定一致的氣候相關金融風險披露，供公司、銀行和投資者使用，以在知情的情況下進行資本配置。

氣候相關風險及機遇驅動因素

在我們的2021年氣候風險評估中，美國船級社與我們識別了以下可能對我們的業務產生負面及正面財務影響的氣候相關風險及機遇驅動因素。



實體風險

氣候模式的急性和慢性變化，例如：

- 熱帶氣旋及洪水的頻率增加且威力更強(極端事件)
- 海平面上升及農業模式轉變(較長遠的事件)

如管理不善，極端天氣事件可能會擾亂商業活動，導致營業額損失，並可能增加貨船的損壞和磨損，以致產生更高的維修和維護成本

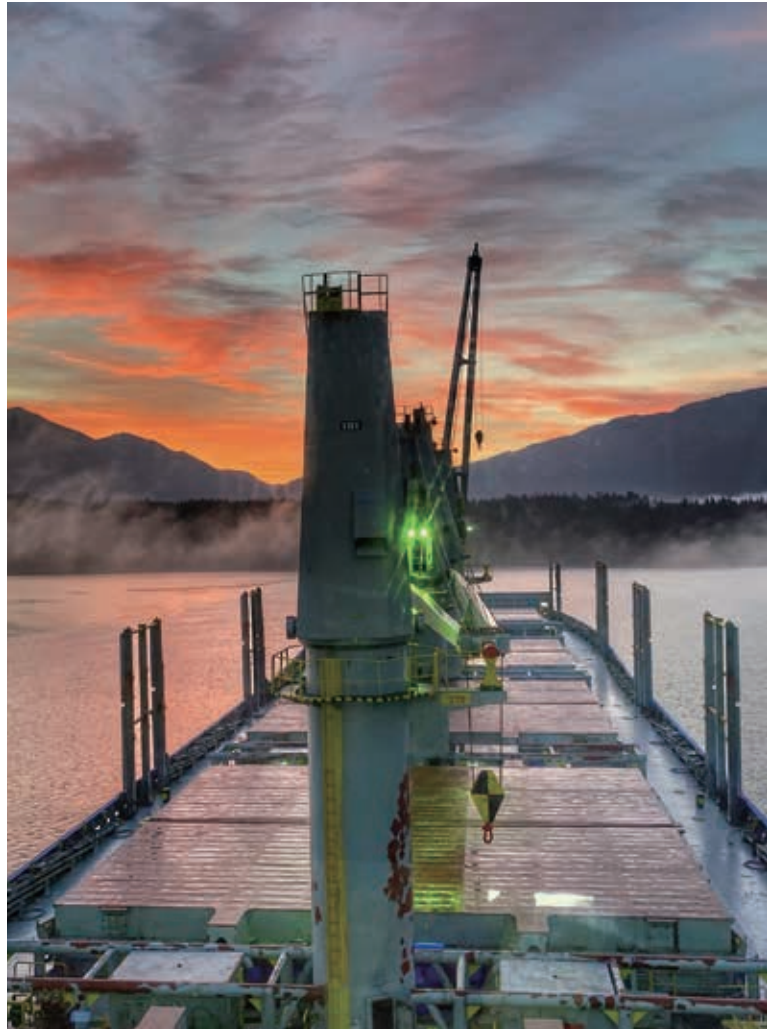


轉型風險

氣候相關的政策、規例、技術、創新、市場和聲譽轉變，例如：

- 減碳規定、碳定價
- 更嚴格的排放公開披露要求
- 新燃料和推進系統
- 消費者更偏好就近採購
- 客戶對低碳或碳中和航運的需求增加
- 化石燃料產品需求下降
- 商品貿易模式變化
- 增加聲譽和訴訟風險

一家公司對新法規的應對和遵守能力、出資和採用不斷變化的技術和資產的難易程度以及應對不斷變化的市場狀況的靈活性，均會對其營運、聲譽、盈利能力和財務實力產生重大影響



緩解措施

於過去數十年間航運已制定抗禦和緩解措施（例如按天氣規劃航線的技术、經改進的貨船設計及保養），為我們應對極端天氣事件做好準備



緩解措施

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



機遇

我們專注於範圍廣泛的小宗散貨及穀物，以及靈活的無固定航線的業務模式，使我們在有需要時可在短時間內更改船運貿易模式以避免實體風險。我們靈活通用及擁有起重機的「小靈便型」貨船使其能夠進入受淺水及貨物裝卸設備不足限制的地點



機遇

我們目前的業務和減碳策略將使我們能有效管理該等已識別的轉型風險，把握航運業界向淨零未來轉型時產生的機遇

↔ 第17頁 我們的減碳策略

↔ 第23及25頁 為減碳法規做足準備

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。

◀▶ 第68頁 制裁合規

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銷商的審核標準例子包括（如適當）：

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






供應商

於2023年，經我們認可的供應商數目為1,389家，當中於年內審核約221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。

我們的供應商數量於2023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的供應商。我們的供應商清單大致維持穩定，以繼續支持我們的全球運營。

| 2023年主要供應商 (按地區劃分) | 燃料供應商 | 其他供應商 | 合計* |
|-----------------------|-------|-------|-------|
| 非洲 | 2 | 67 | 69 |
| 亞洲 | 6 | 706 | 712 |
| 中美 | 2 | 34 | 36 |
| 歐洲 | 4 | 251 | 255 |
| 中東 | 2 | 26 | 28 |
| 北美洲 | 4 | 125 | 129 |
| 大洋洲 | 2 | 48 | 50 |
| 南美洲 | 4 | 126 | 130 |
| 加勒比海 | 2 | 6 | 8 |
| | 28 | 1,389 | 1,417 |

* 不包括我們租賃的貨船供應商

-  層面 B5 (供應鏈管理)
一般披露
-  關鍵績效指標 B5.1
按地區劃分的供應商數量
-  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、聯繫網絡及在燃料及航運業界提供的資源，審核燃料供應商的財政狀況。



我們從每家供應商購買的燃料不超過本集團每年總需求的20%。在2023年，我們向15家大型燃料供應商購買超過93%的燃料，其餘的則向約20家處於較偏遠港口及規模較小的供應商購買。

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。

-  關鍵績效指標 B5.2
描述有關聘用供應商的慣例
-  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價值鏈中最重要的間接排放清單。根據《溫室氣體協議》(GHG Protocol)，此亦稱為範疇三排放。

《溫室氣體協議》界定15個類別的範疇三排放，為公司提供衡量、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，以識別價值鏈中範疇三排放的主要來源，連同我們能確定的2023年範疇三排放的估計一併概述如下。

| 類別 | 2023年二氧化碳當量 |
|----------------------------------|-------------|
| 1—購買的商品和服務（現僅包括油漆；其後亦包括潤滑油及船塢工作） | 5,965 |
| 2—資本貨物（建造新貨船） | 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） | 645,100 |
| 6—商務差旅 | 8,164 |
| 7—員工通勤 | 158 |
| 8—上游租賃資產（第三方貨船的租入租出） | 345,000 |
| 13—下游租賃資產（自有貨船的期租及航次期租） | 473,000 |

就第1類而言，我們現僅追蹤所購買油漆的範疇三排放。於2024年，我們預計將取得我們所購買的潤滑油及於我們的貨船上進行的乾塢工作的範疇三排放數據。

由於我們近年並無訂約建造任何新貨船，我們的第2類排放為零。

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2023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。計算出的WTT排放量約佔我們船隻消耗燃油後價值鏈排放總量的18%，與我們的燃料供應商之一就其於2022年向太平洋航運出售的燃料向我們提供的具體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、5、9、10、11、12、14及15類排放，乃由於(1)其不適用於太平洋航運的業務活動，(2)預計其於我們的溫室氣體排放清單中微不足道，(3)我們對該等類別溫室氣體減排的潛在影響有限，或(4)我們於現階段收集完整、準確及一致數據的能力有限。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。

 [第79頁 我們估算的溫室氣體排放量](#)



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。



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 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 | |
|-------------------------------|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|-------------------|
| 一般 | | | | | | | |
| 營運的自有貨船(2023年平均) ¹ | #艘 | 113 | 116 | 116 | 118 | 118 | SASB TR-MT-000.E |
| 營運的租賃貨船(2023年平均) ¹ | #艘 | 116 | 112 | 143 | 130 | 155 | |
| 運載貨物量 | 百萬噸 | 67 | 70 | 79 | 68 | 85 | |
| 營業額 | 百萬美元 | 1,586 | 1,471 | 2,972 | 3,282 | 2,297 | |
| 環境 | | | | | | | |
| 自有船隊消耗的燃料 | 公噸 | 448,500 | 462,500 | 505,800 | 487,000 | 468,100 | |
| 重燃油(自2020年起已安裝硫淨化器) | 公噸 | 382,600 | 125,200 | 140,100 | 135,200 | 132,100 | |
| 低硫燃油 | 公噸 | 13,800 | 281,000 | 305,900 | 293,500 | 284,300 | SASB TR-MT-110a.3 |
| 低硫船用輕柴油 | 公噸 | 52,100 | 56,300 | 59,800 | 58,300 | 51,700 | |
| 燃料密度 | 千公噸/艘 | 3.97 | 3.79 | 4.18 | 4.16 | 3.96 | |
| 燃料密度 | 公斤/載重噸 | 97.2 | 98.1 | 104.6 | 97.3 | 89.8 | |
| 自有船隊產生的排放量 | | | | | | | |
| EEOI二氧化碳排放指數 ² KPI | 每噸海里的二氧化碳排放量(克) | 10.49 | 9.79 | 10.10 | 9.66 | 8.49 | |
| AER二氧化碳排放指數 | 每載重噸海里的二氧化碳排放量(克) | - | 5.78 | 6.28 | 6.07 | 5.37 | ↔ 第24頁 |
| AER平均等級 | - | - | A | B | C | B | |
| 自有船隊產生的直接二氧化碳排放量 | 公噸 | 1,405,000 | 1,430,000 | 1,592,000 | 1,530,000 | 1,466,000 | |
| 硫氧化物(SO _x) | 每噸海里的硫氧化物排放量(克) | - | 0.026 | 0.026 | 0.026 | 0.022 | |
| 氮氧化物(NO _x) | 每噸海里的氮氧化物排放量(克) | - | 0.23 | 0.24 | 0.23 | 0.21 | SASB TR-MT-120a.1 |
| 懸浮粒子(PM) | 每噸海里的懸浮粒子排放量(克) | - | 0.013 | 0.013 | 0.012 | 0.011 | |
| 租賃船隊消耗的燃料 | | | | | | | |
| 重燃油 | 公噸 | 407,100 | 450,200 | 719,100 | 629,600 | 687,100 | |
| 低硫燃油 | 公噸 | 252,900 | 23,300 | 67,500 | 52,300 | 59,600 | |
| 低硫船用輕柴油 | 公噸 | 108,500 | 383,100 | 584,400 | 517,200 | 570,400 | |
| 租賃船隊產生的排放量 | 公噸 | 45,700 | 43,800 | 67,200 | 60,100 | 57,100 | |
| 租賃船隊產生的排放量 | | | | | | | |
| 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 | |
| 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 | |
| AER平均等級 | - | - | - | - | C | C | |
| 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 | |

| | 單位 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
|-----------------------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------------|
| 溫室氣體排放量³ | | | | | | |
| 自有船隊產生的直接排放量(範疇一) | 公噸二氧化碳當量 | 1,427,000 | 1,477,000 | 1,615,000 | 1,026,000 | 1,020,000 |
| 租賃船隊產生的直接排放量(範疇一) ⁶ | 公噸二氧化碳當量 | - | - | 1,791,000 | 1,566,000 | 1,850,000 |
| 購買電力的排放量(範疇二) ⁴ | 公噸二氧化碳當量 | 378 | 382 | 371 | 343 | 346 |
| 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 |
| 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 |
| 購買燃料及油漆產生的間接排放量(範疇三) ⁵ | 公噸二氧化碳當量 | - | - | 764,000 | 581,682 | 651,065 |
| 岸上產生的間接排放量(範疇三) ⁴ | 公噸二氧化碳當量 | 1,977 | 1,559 | 408 | 1,201 | 2,728 |
| 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 | 5,565 | 4,774 | 6,801 | 9,001 | 5,605 |
| 溫室氣體總排放量 | 公噸二氧化碳當量 | 1,434,920 | 1,483,715 | 4,658,580 | 4,158,227 | 4,347,744 |
| 自有船隊產生的廢物 | | | | | | |
| 焚燒污泥 | 立方米/月/艘 | 1.66 | 1.71 | 1.33 | 1.27 | 1.34 |
| 陸上垃圾 | 立方米/月/艘 | 2.34 | 1.78 | 1.91 | 2.02 | 1.86 |
| 油污事故 KPI | | | | | | |
| | #宗 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1⁷ |
| 自有船隊的資源消耗 | | | | | | |
| 淡水耗用 | 公噸/月/艘 | 50.4 | 46.9 | 51.8 | 50.2 | 46.4 |
| 船用潤滑油 | 公升 | - | - | 5,676,600 | 5,816,870 | 5,777,617 |
| 潤滑油 | 公斤 | - | - | 64,671 | 40,386 | 39,438 |
| 船用油漆 | 公升 | - | - | - | 1,014,021 | 1,038,592 |
| 補充製冷劑 - R134a | 公斤 | - | - | - | 4 | 10 |
| 補充製冷劑 - R404a | 公斤 | - | - | - | 1,597 | 1,632 |
| 補充製冷劑 - R407c | 公斤 | - | - | - | 156 | 352 |
| 回收 - 香港辦事處 | | | | | | |
| 回收 - 紙張 | 公斤 | - | - | - | 742 | 1,348 |
| 回收 - 打印機墨盒 | #個 | - | - | - | 46 | 32 |

SASB TR-MT-110a.1

SASB TR-MT-160a.3

第29頁

¹ 我們的每年平均船隊數目根據總貨船日數計算得出，不包括一艘自有的小型好望角型乾散貨船，該艘貨船已根據長期光船租約租出，故我們對該艘貨船並沒有商業或技術上的控制權。

² 除了新的AER碳排放密度指標報告規定外，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。

³ 我們貨船的溫室氣體排放數據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)第五次評估報告(AR5)獲得的相關全球變暖潛勢(GWP)進行運算。適用的GWP值為：二氧化碳為1，甲烷(CH₄)為28，氧化亞氮(N₂O)為265。

⁴ 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我們自有貨船的排放量。

⁵ 我們現正追蹤我們所購買燃料及油漆產生的從油井到油箱的價值鏈間接排放量(範疇三)。

⁶ 我們自2021年起開始追蹤我們租賃船隊產生的溫室氣體排放量。

⁷ 我們於2023年錄得一宗油污事故，約70公升燃油在內部燃油轉運過程中洩漏入海。我們的船員在控制漏油事件上應對得宜。



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ISO9001、ISO14001及ISO 45001認證的年度審核。

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



第83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 溫室氣體總排放量(以噸計算)

SEHK ESG 關鍵績效指標A2.1 直接/間接能源消耗量

| | 單位 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
|----------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| 社會 | | | | | | |
| 健康及安全 | | | | | | |
| 可紀錄事故頻率(TRCF) KPI | 每百萬工時#宗 | 1.56 | 1.11 | 0.55 | 0.58 | 1.05 |
| 因工傷事故損失工時頻率(LTIF) KPI | 每百萬工時#宗 | 0.71 | 0.60 | 0.25 | 0.29 | 0.67 |
| 船員死亡率 | #宗 | 2 | 2 | 0 | 2 | 2^g |
| 騷擾及欺凌案件 | #宗 | - | - | - | 2 | 2 |
| 每次港口國監督執行(PSC)的檢查出現缺失 KPI | #宗 | 0.74 | 0.69 | 0.6 | 0.93 | 0.79 |
| PSC檢查零缺失率 | % | 73 | 81 | 77 | 74 | 72 |
| 不安全行為與不安全狀況閃失事件報告 | #宗 | 587 | 422 | 1,264 | 1,700 | 1,722 |
| 航行意外事故 | #宗 | 5 | 2 | 2 | 3 | 2^g |
| 發展及培訓 | | | | | | |
| 岸上人員接受外部培訓 | % | 45 | 50 | 47 | 57 | 40 |
| 按性別劃分的受訓岸上員工 | | | | | | |
| 男性 | % | 67 | 58 | 60 | 55 | 66 |
| 女性 | % | 33 | 42 | 40 | 45 | 34 |
| 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 | % | 10 | 12 | 9 | 12 | 15 |
| 租務及營運 | % | 45 | 45 | 34 | 37 | 53 |
| 企業傳訊、財務及管治 | % | 11 | 20 | 12 | 11 | 12 |
| 技術及船務 | % | 34 | 23 | 45 | 40 | 20 |
| 按僱傭類別劃分的受訓岸上員工 | | | | | | |
| 高級管理層 | % | - | - | - | 69 | 69 |
| 中級管理層 | % | - | - | - | 55 | 49 |
| 一般員工 | % | - | - | - | 59 | 25 |
| 每名岸上員工的平均培訓時數 | 小時 | 9 | 7 | 12 | 10 | 9 |
| 按性別劃分的岸上員工平均培訓時數 | | | | | | |
| 男性 | 小時 | 11 | 10 | 18 | 11 | 25 |
| 女性 | 小時 | 7 | 4 | 4 | 8 | 14 |
| 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 | 7 | 6 | 9 | 9 | 10 |
| 租務及營運 | 小時 | 14 | 12 | 8 | 11 | 13 |
| 企業傳訊、財務及管治 | 小時 | 7 | 7 | 9 | 12 | 9 |
| 技術及船務 | 小時 | 6 | 3 | 18 | 8 | 3 |
| 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 |
| 中級管理層 | 小時 | - | - | - | 12 | 12 |
| 一般員工 | 小時 | - | - | - | 7 | 2 |
| 船員／人員網上培訓講座及培訓講座 | #個 | 5 | 7 | 11 | 49 | |
| 每名安全及培訓經理負責船隻數目 | #艘 | 8 | 11 | 11 | 11 | 9 |
| 每艘船隻駐見習高級船員數目 | #名 | 1.5 | 1 | 1.3 | 1.9 | 2 |

←→ 第43頁

SASB TR-MT-320a.1

SASB TR-MT-540a.1

SASB TR-MT-540a.3

| | 單位 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
|------------------------|-----|-------|-------|-------|-------|--------------|
| 船員統計資料 | | | | | | |
| 船員人數 | #名 | 3,900 | 4,100 | 4,600 | 3,900 | 5,100 |
| 船員年齡分布 | | | | | | |
| 20歲以下 | % | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 |
| 20至29歲 | % | 40 | 38 | 37 | 34 | 26 |
| 30至39歲 | % | 32 | 32 | 36 | 38 | 38 |
| 40至49歲 | % | 21 | 21 | 20 | 21 | 24 |
| 50歲以上 | % | 6 | 7 | 6 | 6 | 12 |
| 船員國籍分布 | | | | | | |
| 中國 | % | 52 | 48 | 39 | 25 | 22 |
| 菲律賓 | % | 42 | 45 | 49 | 51 | 57 |
| 印度及其他 | % | 0 | 0 | 6 | 18 | 18 |
| 歐洲 | % | 6 | 7 | 6 | 6 | 3 |
| 岸上員工統計資料 | | | | | | |
| 岸上員工人數 | #名 | 345 | 343 | 365 | 373 | 389 |
| 我們的董事會女性佔比 | % | 20 | 20 | 18 | 22 | 33 |
| 女性高級管理層 | % | - | - | 19 | 17 | 19 |
| 女性中級管理層 | % | - | - | 25 | 24 | 24 |
| 女性一般員工 | % | - | - | 66 | 65 | 65 |
| 女性勞動力 | % | 43 | 43 | 45 | 43 | 42 |
| 岸上員工國籍分布 | #國籍 | 28 | 28 | 30 | 31 | 33 |
| 全職 | % | - | - | 99 | 99 | 99 |
| 非全職 | % | - | - | 1 | 1 | 1 |
| 岸上員工年齡分布 | | | | | | |
| 20至29歲 | % | 12 | 13 | 14 | 13 | 15 |
| 30至39歲 | % | 32 | 31 | 29 | 29 | 28 |
| 40至49歲 | % | 32 | 30 | 29 | 30 | 28 |
| 50至59歲 | % | 19 | 20 | 22 | 22 | 24 |
| 60歲以上 | % | 5 | 6 | 6 | 6 | 5 |
| 岸上員工地區分布 | | | | | | |
| 亞洲 | % | 72 | 74 | 76 | 76 | 74 |
| 歐洲 | % | 11 | 10 | 10 | 10 | 11 |
| 北美洲 | % | 8 | 7 | 6 | 6 | 6 |
| 澳大利亞 | % | 5 | 5 | 4 | 3 | 4 |
| 南美洲 | % | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| 非洲 | % | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 按部門劃分的岸上員工 | | | | | | |
| 策略、人力資源、行政、資訊科技、保險、法律等 | % | 14 | 13 | 12 | 16 | 15 |
| 租務及營運 | % | 40 | 39 | 42 | 39 | 39 |
| 企業傳訊、財務及管治 | % | 13 | 14 | 10 | 9 | 12 |
| 技術及船務 | % | 33 | 34 | 36 | 36 | 34 |
| 船員流動率/留任率 | | | | | | |
| 管理人員留任率 | % | 95 | 96 | 91 | 91 | 94 |
| 整體船員留任率 | % | 87 | 88 | 87 | 86 | 95 |

SASB TR-MT-000.A

| | 單位 | 2019年 | 2020年 | 2021年 | 2022年 | 2023年 |
|---------------|-----|-------|-------|--------|--------|--------------|
| 岸上員工流動率／留任率 | | | | | | |
| 岸上員工留任率 | % | 90 | 94 | 88 | 88 | 89 |
| 股份獎勵計劃下的岸上員工 | % | 28 | 28 | 26 | 26 | 24 |
| 按性別劃分的岸上員工留任率 | | | | | | |
| 男性 | % | – | 6 | 12 | 13 | 8 |
| 女性 | % | – | 6 | 14 | 12 | 13 |
| 按年齡劃分的岸上員工留任率 | | | | | | |
| 20至29歲 | % | – | 12 | 23 | 34 | 13 |
| 30至39歲 | % | – | 7 | 17 | 9 | 11 |
| 40至49歲 | % | – | 3 | 8 | 10 | 6 |
| 50至59歲 | % | – | 1 | 6 | 7 | 8 |
| 60歲以上 | % | – | 18 | 19 | 10 | 35 |
| 按地區劃分的岸上員工留任率 | | | | | | |
| 亞洲 | % | – | 6 | 12 | 13 | 12 |
| 歐洲 | % | – | 9 | 5 | 14 | 5 |
| 北美洲 | % | – | 4 | 23 | 9 | 13 |
| 澳大利亞 | % | – | 7 | 33 | 13 | 13 |
| 南美洲 | % | – | 9 | 30 | 0 | 0 |
| 非洲 | % | – | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 供應鏈管理 | | | | | | |
| 已批核的供應商數目 | #家 | 620 | 985 | 1,249 | 1,411 | 1,389 |
| 燃料供應商數目 | #家 | 14 | 15 | 25 | 28 | 28 |
| 管治 | | | | | | |
| 涉貪個案 | #宗 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 疏通費事件數目 | #宗 | – | – | 23 | 10 | 7 |
| 脅迫下疏通費事件總金額 | 美元 | – | – | 34,000 | 20,000 | 7,340 |
| 制裁違規個案 | #宗 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 接獲舉報個案 | #宗 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 可持續發展管理委員會會議 | #次 | – | 3 | 3 | 2 | 2 |
| 審核委員會會議 | #次 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| 社區投資 | | | | | | |
| 贊助善款及捐款 | 千美元 | 85 | 39 | 365 | 312 | 204 |

SASB TR-MT-510a.2

⁸ 於2023年兩名船員不幸於海上身故，兩者均為與工作無關的死亡個案。我們在事故發生後派發載有相關健康建議的健康小冊子，包括提醒員工我們的兩個遙距醫療服務供應商可支援船員的身心健康，亦委聘專業船員健康教練，以加強我們健康訓練計劃的成效。

⁹ 我們於2023年錄得兩宗航行意外，均無造成任何受傷、污染或船身損毀。我們已與船員分享及討論從中汲取的教訓。

獨立核實聲明

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

We were engaged by Pacific Basin Shipping Limited (“the Company”) to report on the ESG data, key performance indicators (KPIs) and other ESG-related metrics (“the Metrics”) and disclosures of the Company’s Sustainability Report 2023 (“the Report”) relating to the year ended 31 December 2023 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 2023 and in early 2024, 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 2023 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 the 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 Guide (“ESG Guide”)

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

Inherent limitations

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

Conclusion

Based on the procedures performed and evidence obtained, and subject to the key assumptions and inherent limitations set out above, nothing has come to our attention that causes us to believe that the Metrics and other key disclosures presented in the Report for the year ended 31 December 2023 have not been properly prepared, in any material respects, in accordance with the Methodology.

American Bureau of Shipping

438 Alexandra Road,
#11-00 Alexandra Point
Singapore 119958
sustainability@eagle.org

29 February 2024

香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引

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

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 | 65 65 65 |
| 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) | 91 |
| 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 | 91 |

A. 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 | 78-79 |
| 1.2 | 溫室氣體總排放量(以噸計算) | 78 |
| 1.3 | 所產生有害廢棄物排放總量 | 78 |
| 1.4 | 所產生無害廢棄物排放總量 | 78 |
| 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 | 24, 27 |
| 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 | 29 |
| A2 | 資源使用 | |
| | 一般披露 | 15 |
| 2.1 | 直接／間接能源消耗量 | 78 |
| 2.2 | 耗水量 | 29, 79 |
| 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 |
| 2.4 | 描述求取適用水源的問題及所訂立的用水效益目標 | 29 |
| 2.5 | 包裝材料總量 不適用，因我們的業務不生產需要包裝材料的成品 | 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 | 28 |
| A4 | 氣候變化 | |
| | 一般披露 | 72 |
| 4.1 | 描述與氣候有關的重大問題及已採取管理有關影響的行動 | 17, 72-73 |

B. 社會

| 索引參考 | 內容 | 頁碼 |
|-----------|---------------------------|-------------------------|
| B1 | 僱傭 | |
| | 一般披露 | 33 |
| 1.1 | 按僱傭類別劃分的僱員總數 | 80-82 |
| 1.2 | 僱員流失比率 | 80-82 |
| B2 | 健康與安全 | |
| | 一般披露 | 36 |
| 2.1 | 因工亡故的人數及比率 | 80-82 |
| 2.2 | 因工傷損失工作日數 | 80-82 |
| 2.3 | 描述所採納的職業健康及安全措施 | 36-43 |
| B3 | 發展與培訓 | |
| | 一般披露 | 44-47 |
| 3.1 | 按僱員類別劃分的受訓僱員百分比 | 80-82 |
| 3.2 | 每名僱員受訓平均時數 | 80-82 |
| B4 | 勞工準則 | |
| | 一般披露 | 48-49 |
| 4.1 | 描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工 | 48-49 |
| 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 | 48-49, 68 |
| B5 | 供應鏈管理 | |
| | 一般披露 | 74-76 |
| 5.1 | 按地區劃分的供應商數目 | 75 |
| 5.2 | 描述有關聘用供應商的慣例 | 74-76 |
| 5.3 | 描述有關識別供應鏈的環保及社會風險的慣例 | 74-76 |
| 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 | 74-76 |
| B6 | 產品責任 | 不適用，因我們的業務並無製造產品或進行有關貿易 |
| B7 | 反貪污 | |
| | 一般披露 | 67 |
| 7.1 | 涉貪污訴訟案件的數目 | 67 |
| 7.2 | 描述防範措施及舉報程序 | 67-68 |
| 7.3 | 描述提供的反貪污培訓 | 67-68 |
| B8 | 社區投資 | |
| | 一般披露 | 59 |
| 8.1 | 專注貢獻範疇 | 59-62 |
| 8.2 | 在專注範疇所動用的資源 | 59-62 |

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。

C. 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 | 65-66 |
| 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 | 72-73 |
| 過渡計劃 | 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 | 17-26 |
| 氣候抵禦力 | 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 | 17-26, 65-66 |
| 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 | 進行中 |
| 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 2023 年報中風險 管理的部份 |
| 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 | 79 |
| 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 | 78-79 |
| 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 | 進行中 |
| 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 | 87-90 |

GRI內容索引

太平洋航運參考GRI標準匯報2023年1月1日至12月31日期間該GRI內容索引中引用的事項。

| GRI準則指標 | 描述 | 引述章節及原因 |
|-------------------------|--------------------|-------------------------|
| GRI 2：一般披露(2021) | | |
| 組織詳細資訊及匯報慣例 | | |
| 2-1 | 組織資訊 | 有關太平洋航運 |
| 2-2 | 組織在可持續發展報告中所包含的實體 | 有關我們的可持續發展報告 |
| 2-3 | 報告期、週期和聯絡人 | 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 | 獨立核實聲明 |
| 營運活動及員工資訊 | | |
| 2-6 | 活動、價值鏈及其他業務關係 | 有關太平洋航運；我們如何創造價值 |
| 2-7 | 僱員 | 表現數據摘要 |
| 2-8 | 非僱員的工作人員 | 表現數據摘要 |
| 管治 | | |
| 2-9 | 管治結構和組成 | 可持續發展管治；請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-10 | 提名和選擇最高管治機構 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-11 | 最高管治機構的主席 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-12 | 最高管治機構在監督管理影響方面的角色 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-13 | 授予管理影響的職責 | 可持續發展管治；請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-14 | 最高管治機構在可持續發展報告中的角色 | 可持續發展管治；請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-15 | 利益衝突 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-16 | 就關鍵事項的溝通 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-17 | 最高管治機構的集體知識 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-18 | 最高管治機構的表現評價 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-19 | 薪酬政策 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-20 | 薪酬制定流程 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 2-21 | 年度總薪酬比例 | 請參閱2023年報中管治的部份 |
| 策略、政策及慣例 | | |
| 2-22 | 有關可持續發展策略的聲明 | 可持續發展策略 |
| 2-23 | 政策承諾 | 有關我們的可持續發展報告 |
| 2-24 | 落實政策承諾 | 有關我們的可持續發展報告 |
| 2-25 | 負面影響補救流程 | 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 | 遵守法律和規例 | 詳情請參閱每節 |
| 2-28 | 協會的會員資格 | 我們的社區參與 |
| 持份者參與 | | |
| 2-29 | 與持份者溝通的方針 | 持份者參與 |
| 2-30 | 集體談判協議 | 勞工標準及工作環境 |

| GRI準則指標 | 描述 | 引述章節及原因 |
|-----------------------------------|--------------------------------|----------------------------|
| GRI 3 : 重大議題(2021) | | |
| 3-1 | 決定重大議題的流程 | 重要性評估；持份者參與 |
| 3-2 | 重大議題表列 | 重要性評估 |
| 3-3 | 管理方針及其要素 | 詳情請參閱每節 |
| GRI 205 : 反貪腐(2016) | | |
| 205-2 | 反貪腐政策和程序的傳達及培訓 | 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 | 負責任的營運方式 |
| 207-2 | 稅務治理、管控及風險管理 | 負責任的營運方式 |
| 207-3 | 稅務相關議題的持份者參與及管理 | 負責任的營運方式 |
| GRI 302 : 能源(2016) | | |
| 302-1 | 組織內部的能源消耗量 | 表現數據摘要 |
| 302-3 | 能源密度 | 表現數據摘要 |
| GRI 303 : 水與放流水(2018) | | |
| 303-5 | 耗水量 | 表現數據摘要 |
| GRI 304 : 生物多樣性(2016) | | |
| 304-2 | 活動、產品和服務對生物多樣性的重大影響 | 保護海洋生物多樣性 |
| 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 | 其它間接（範疇三）溫室氣體排放 | 表現數據摘要 |
| 305-4 | 溫室氣體排放密度 | 表現數據摘要 |
| 305-7 | 氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)，及其它重大的氣體排放 | 表現數據摘要 |
| GRI 306 : 廢棄物(2020) | | |
| 306-1 | 廢棄物的產生及廢棄物相關重大影響 | 資源消耗和廢物 |
| 306-2 | 廢棄物相關重大影響的管理 | 資源消耗和廢物 |
| 306-3 | 廢棄物的產生 | 表現數據摘要 |
| GRI 401 : 僱傭(2016) | | |
| 401-1 | 新員工僱傭和僱員流失比率 | 表現數據摘要 |
| GRI 403 : 職業安全與健康(2018) | | |
| 403-1 | 職業安全衛生管理系統 | 內部船隊管理 |
| 403-5 | 工作者職業健康安全培訓 | 健康及安全 |
| 403-8 | 職業安全衛生管理系統所涵蓋的工作者 | 健康及安全 |
| 403-9 | 工傷 | 健康及安全；表現數據摘要 |
| GRI 404 : 訓練與教育(2016) | | |
| 404-1 | 每名僱員每年接受培訓的平均時數 | 表現數據摘要 |
| GRI 405 : 員工多元化與平等機會(2016) | | |
| 405-1 | 管治單位與員工的多元化 | 多元化、平等及包容性；請參閱2023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、平等及包容性 |
| GRI 407 : 結社自由與集體談判(2016) | | |
| 407-1 | 結社自由與集體談判權利可能面臨風險的營運點和供應商 | 勞工標準及工作環境 |

聯合國全球契約內容索引

太平洋航運參考聯合國全球契約組織匯報 2023 年 1 月 1 日至 12 月 31 日期間的情況。

| 十項原則 | 引述章節及原因 |
|--------------------------|-----------|
| 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：有效廢除童工 | 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：企業應對環境挑戰採取預防措施 | 環境責任 |
| 原則八：採取舉措促進更大的環境責任 | 環境責任 |
| 原則九：鼓勵環保技術的開發和推廣 | 環境責任 |
| 反貪腐 | |
| 原則十：企業應打擊一切形式的貪腐，包括敲詐和賄賂 | 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



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



可持續發展會計準則委員會(SASB)海上運輸可持續發展會計準則

| 主題 | 指標 | 守則 | 引述章節及原因 |
|---------|--|--|--|
| 溫室氣體排放量 | 全球範圍一排放總量 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 總能源消耗、重燃油百分比、可再生能源百分比 新船平均能效設計指數(EEDI) | TR-MT-110a.1 TR-MT-110a.2 TR-MT-110a.3 TR-MT-110a.4 | 表現數據摘要 主要減碳措施 表現數據摘要 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) | 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 實施更換壓倉水和壓倉水處理的船隊百分比 洩漏和排放到環境內的次數和總量 | TR-MT-160a.1 TR-MT-160a.2 TR-MT-160a.3 | 我們將適時報告此指標 保護海洋生物多樣性 保護海洋生物多樣性 表現數據摘要 |
| 員工健康及安全 | 因工傷事故損失工時率(LTIR) | TR-MT-320a.1 | 健康及安全表現 表現數據摘要 |
| 商業道德 | 與賄賂或貪污相關的法律和監管罰款及和解金額 | TR-MT-510a.2 | 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 港口國監督執行的檢查出現缺失和被扣留的次數 | TR-MT-540a.1 TR-MT-540a.3 | 表現數據摘要 健康及安全表現 表現數據摘要 |

氣候相關財務信息披露工作小組索引

| 核心要素 | TCFD建議 | 引述章節及頁碼 |
|---|---|---|
| 管治 披露組織圍繞氣候相關風險和機遇的管治。 | 說明董事會對氣候相關風險和機遇的監督 說明管理層在評估和管理氣候相關風險和機遇上的角色 |  可持續發展管治  管治 |
| 策略 如屬重要資料，披露氣候相關風險和機遇對組織的業務、策略和財務規劃的實際及潛在影響。 | 說明組織已識別的短、中、長期氣候相關風險和機遇 說明氣候相關風險和機遇對組織的業務、策略和財務規劃的影響 考慮到不同的氣候相關情景(包括2°C或更低的情景)，說明組織策略的靈活性 |  能源效益及減碳  氣候變化抗禦力  我們的減碳策略 |
| 風險管理 披露組織如何識別、評估和管理氣候相關風險。 | 說明組織識別和評估氣候相關風險的過程 說明組織管理氣候相關風險的過程 說明如何將識別、評估和管理氣候相關風險的過程融入組織的整體風險管理中 |  重要性評估  氣候變化抗禦力  風險管理 |
| 指標和目標 如屬重要資料，披露用於評估和管理有關氣候相關風險和機遇的指標和目標。 | 披露組織用於根據其策略和風險管理過程評估氣候相關風險和機遇的指標 披露範疇一、範疇二及(如適用)範疇三溫室氣體排放量以及相關風險 |  於2050年之前邁向淨零排放  表現數據摘要 |

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，此乃我們第八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2023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。

KPI 指高水平關鍵績效指標

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。

可持續發展報告匯報框架

我們的報告乃依循香港聯合交易所有限公司上市規則附錄C2所載之最新《環境、社會及管治報告指引》(預計將升級為《環境、社會及管治報告守則》)。報告亦參考GRI、TCFD、SASB及整合性報導的標準及建議編製。我們並借鑒了聯合國全球契約的指引及原則。我們密切注視可持續發展和可持續發展報告領域的發展和趨勢，以因應不斷變化的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，部分原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，而我們現時的目標為於2050年之前實現淨零排放，與國際海事組織的新目標一致。對於像我們的小靈便型／超靈便型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、社會及管治報告指引》分階段的披露要求。

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2023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83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。



政策及指引

本集團已制訂一系列有關加強我們在可持續發展領域的表現及行動的指引，例如：

- 健康、安全、環境及質量政策
- 對健康及安全勞動力的承諾
- 環境政策指南
- 船員權益政策
- 藥物及酒精政策
- 騷擾及欺凌政策
- 員工操守守則
- 舉報政策
- 工作場所常務政策概要
- 盡職調查程序政策
- 董事會多元化政策
- 反賄賂政策
- 私隱政策
- 社交媒體政策
- 業務連續性計劃
- 交易夥伴操守守則及指引表
- 限制交易政策
- 資訊安全政策
- 遙距工作政策

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 環境及社會管治

CG 企業管治

本報告專注於我們的環境及社會可持續發展。我們於本報告第65頁概述我們的可持續發展管治計劃，亦分開在我們年報的管治一節詳述企業管治中的多個主題。

AR 企業管治 第44頁



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



認識我們的可持續發展團隊

我們於2022年成立專門的可持續發展團隊，以促進對可持續發展進行更經周詳考慮、更具創造性及協作性的思考及其對太平洋航運的意義，以及如何以最佳方式管理可持續發展所代表的風險及機會。

我們的可持續發展團隊由Mark Hardy (可持續發展主管) 領導，並由Sunny Wong (可持續發展經理) 提供支援，我們的可持續發展團隊精簡而集中，並依靠各部門負責及管理我們的環境、社會及管治議題。

我們的可持續發展團隊的主要目標為：

- 幫助制定環境、社會及管治策略、理想、優先事項及目標
- 監督、推動及支持太平洋航運各部門的環境、社會及管治執行工作，以實現持續改進
- 衡量及報告環境、社會及管治表現
- 擔任環境、社會及管治大使，教育與激勵、推動參與我們的環境、社會及管治故事、聯繫團隊、促進與主要目標保持一致、整合太平洋航運的環境、社會及管治措施，並幫助將可持續發展融入我們的組織及文化中
- 幫助由僅僅為遵守規定變成差異化因素



我們的可持續發展團隊精簡而集中，而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

 Pacific Basin Shipping Limited

太平洋航運集團有限公司*

(於百慕達註冊成立之有限公司)

(股份代號: 2343)

向每一位均是海上英雄的 太平洋航運船員致敬

2023年可持續發展報告



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



混合產品
源自負責任的
森林資源的紙張
FSC™ C132597

香港
黃竹坑
香葉道2號

One Island South 31樓

電話：+852 2233 7000

電郵：ESG@pacificbasin.com

www.pacificbasin.com