

創建安全 綠色未來

2022 年可持續發展報告
股份代號：2343



共邁遠途



2022 年環境、社會及管治數據

營業額 (百萬美元)	3,282
淨溢利 (百萬美元)	702
運載貨物量 (百萬噸)	68
已完成的工作 (噸海里) (百萬噸海里)	158,330
所耗燃料 (千噸)	1,117
貨船營運產生的 船隊溫室氣體排放量 (千噸二氧化碳當量)	3,534
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)	20.8
嚴重航行意外事故	1
損失工時的工傷事故 (每百萬工時0.29宗工傷事故)	6
員工參與度評分	82%
員工國籍 (岸上員工及船員)	34
我們的董事會女性佔比	22%
岸上員工女性佔比	43%
女性船員	37



118 艘自有貨船

在2022年於海上營運



3,900+ 名

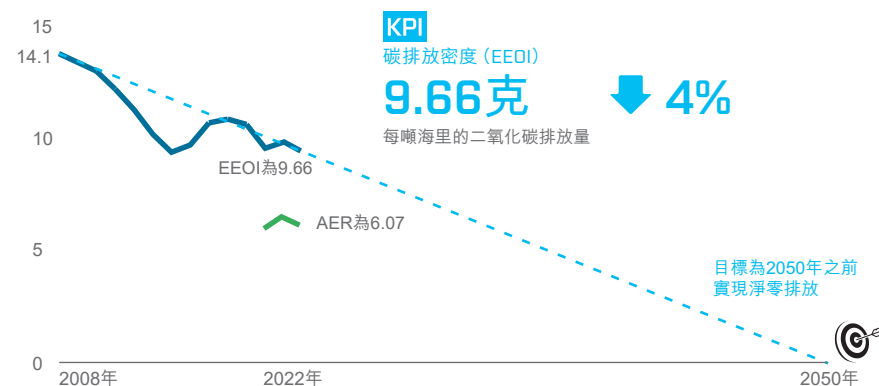
2022年太平洋航運船員人數



1,750+ 次

航程已於2022年完成

我們繼續減少我們船隊的碳排放密度



年度航運公司

Seatrade Maritime Awards

我們正在設計我們的第一代

甲醇或燃油動力零排放貨船

加強健康和培訓計劃

A+ 可持續發展評級
(由香港品質保證局提供)

目錄

2022年環境、社會及管治摘要和策略

- 02 有關太平洋航運
- 04 行政總裁之可持續發展回顧
- 08 可持續發展策略
- 09 重要性評估

環境責任

- 11 環境責任
- 12 減碳及能源效益
- 13 我們的減碳策略
- 16 2022年的減碳措施
- 19 邁向淨零排放
- 20 為減碳法規做足準備
- 23 我們的排放及環境關鍵績效指標
- 25 保護生物多樣性
- 26 岸上環保工作

對員工的責任

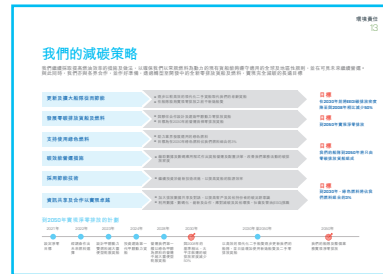
- 29 對員工的責任
- 30 內部船隊管理
- 32 安全、健康及福祉
- 36 培訓及發展
- 40 勞工標準及工作環境
- 42 多元化及平等機會

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2022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)



04 行政總裁之可持續發展回顧



13 如何實現減碳



29 安全、健康及福祉

負責任的價值創造

- 45 負責任的價值創造
- 46 我們如何創造價值
- 47 持份者參與
- 48 服務客戶及社會
- 49 服務社區

負責任的業務基礎

- 55 負責任的業務基礎
- 56 可持續發展管治
- 58 負責任的營運方式
- 61 應對氣候變化
- 62 負責任供應鏈

表現數據及認證

- 65 表現數據摘要
- 70 獨立核實聲明
- 71 香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引
- 73 GRI內容索引
- 75 聯合國全球契約內容索引
- 76 可持續發展會計準則委員會(SASB)及氣候相關財務信息披露工作小組索引
- 77 有關我們的可持續發展報告

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46頁 我們如何創造價值



我們的立場

- 對我們的客戶、員工及品牌充滿熱忱
- 定必履行承諾
- 建立長遠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

←→ 封面內頁 環境、社會及管治數據
第31頁 環境、社會及管治獎項

集團資料

- 於全球營運約240艘可互換貨船的船隊
- 自有貨船上有3,900名船員
- 373名於14個主要地點的岸上員工
- 總部設於香港並於香港上市

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



財務摘要

營業額
美元

32.8億

29.7億 (2021年)

稅息折舊及攤銷前溢利
美元

935百萬

890百萬 (2021年)

淨溢利
美元

702百萬

845百萬 (2021年)

股本回報
%

38%

58% (2021年)

已承諾可動用流動資金
美元

615百萬

668百萬 (2021年)



乾散貨船分部

AR 我們的業界 第5頁



小靈便型

25,000-40,000 載重噸

我們配備起重機的乾散貨船靈活多變並可自行裝卸貨物

我們的貨船主要運輸小宗散貨，包括農產品、原材料、建材和其他基本的散貨商品

我們的貨物組合主要是非化石燃料商品

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

我們的貨船有**90%**以上的時間載有貨物



超靈便型

40,000-70,000 載重噸

90%

貨物是非化石燃料商品

90%

裝載率



我們的規模及全球網絡

營運中船隊
小靈便型及超靈便型
乾散貨船

248艘 (2022年平均)

259艘 (2021年)

貨運量
噸

68.0百萬

79.2百萬 (2021年)

環球網絡
辦事處

14個

13個 (2021年)

曾停泊的港口
港口及國家

676個/99個

824個/110個 (2021年)

已航行
海里

12.3百萬

14.5百萬 (2021年)

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。

太平洋航運在2022年再次取得非常好的成績，受益於特別是在上半年強勁的乾散貨運市場，同時在業界及全球的挑戰及不確定性中順利度過，再次錄得公司有史以來最強勁的基本業績。

AP 參閱年報第 2 頁業務摘要

我們亦於年內加強為嚴峻的減碳挑戰做準備及制定戰略，加強我們在面對即將生效的減碳規則及預期一系列將推動航運業界向低碳未來轉型的全球及區域新措施時的抗禦力。我們歡迎全面並能有效實現其減碳目標的進一步監管，這將對航運業界邁向將全球氣溫升幅控制在不高於攝氏1.5度的方向至關重要。

我們於2050年之前實現淨零排放的進展

我們力爭於2050年之前擁有完全零排放船隊，因此，在購買現代化的二手貨船的同時，在能夠實現零碳排放之前，我們將繼續不訂購任何新建造貨船。我們於2022年在這個方向上邁出了重要一步，開始與一間領先的日本造船集團Nihon Shipyard Co.及一間主要貿易公司三井物產合作，評估綠色替代燃料對我們貨船類型的適用性。

我們得出的結論是，綠色甲醇為目前規劃我們第一艘零排放貨船的最佳燃料，而我們現在再次與我們的合作夥伴合作，為我們預計將成我們第一艘能夠使用甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船開發高效的設計。

我們應能在原定2030年目標之前訂造第一艘零排放貨船，而我們相信我們的舉措將有助於加快乾散貨船行業向零排放航運轉型。

我們有志在未來幾年更新及壯大船隊。因此，我們與造船行業及其他合作夥伴合作至關重要，以確保我們開發設計理想的第一代零排放貨船，並確保我們能夠獲得大量的零排放超大靈便型及小靈便型乾散貨船的機會，以更新及壯大我們的船隊。

我們相信，一旦技術及安全挑戰得到充分解決，氨氣終有一天將與甲醇成為一些行業的重要船用燃料，而生物燃料亦將加入成為行業的燃料組合。生物燃料預計將在未來被國際海事組織認可為低碳燃料，屆時將可與燃油混合以降低船隻的碳排放密度，或作即用型燃料以完全取代燃油。

我們於2022年試用100%生物燃料，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，對未來我們燃料組合中採用生物燃料的前景良好。

 **第16頁 減碳措施**

已為遵守國際海事組織降低碳排放之法規作充分準備

首個減少現有貨船碳排放的全球規則於2023年1月1日生效，而於2022年的跨部門協調工作確保了太平洋航運的貨船為遵守規則做好準備。

現有船舶能效指數(EEXI)規則要求所有船隻透過技術設計改造達到最低節能水平。我們貨船的EEXI評級得益於我們在節能設備的長期投資，但與大多數全球乾散貨船船隊一樣，我們擁有的約70艘貨船將需在2023年1月1日後的首次年度檢驗中安裝發動機功率限制器，以符合EEXI標準。我們已為我們所有貨船遵守有關標準作出相應安排。

碳排放密度指標(CII)規則要求所有船隻調整其營運方式，以逐步減少每單位作業產生的排放量。中長期而言，傳統燃料貨船遵守有關規則將變得越來越困難，尤其是如果國際海事組織由2027年起增加年度減排要求，並將需要跨部門及多方持份者努力，以確保現有貨船能夠符合該等法規，並於可預見將來繼續進行營運。雖然技術改造有一定幫助，但管理貨船的CII評級主要取決於商業經理決定如何部署貨船(包括進行哪些貨物/交易及以甚麼速度進行)。我們的全球租務團隊已經對CII規則及其影響理解透切，他們配備了我們自有數碼工具以跟蹤我們貨船的CII指標，並計算未來部署替代方案對我們貨船的CII評級的影響。

 **第20頁 為減碳法規做足準備**

新規則將令船隊更為低效並收緊供應

EEXI(尤其是發動機功率限制器)將導致最高速度一次永久性降低，並將限制全球船隊提速航行以滿足需求增長的能力。

CII將導致貨船速度逐步減慢，以及船齡較高和效率較低的貨船隨時間推移不能遵守有關規則，從而加快報廢。

目前的CII框架並不完善。其允許貨船的CII評級因貨船無法控制的的因素(如港口等待時間、惡劣天氣、航程距離等)而顯著受影響。而且，其不合邏輯地鼓勵更長的航行距離(包括更長的零壓載航程)，並懲罰較短的航行距離及高裝載壓率的高利用貿易模式。

我們理解聯合國和國際海事組織的共識體系所面臨的挑戰，且我們意識到目前存在缺陷的CII框架為一種折衷方案，旨在盡快推出減碳規則。然而，基於上述原因，我們與其他方一同呼籲國際海事組織修訂其CII框架，以實現更合理、更公平及更有效的減碳，使其與現實生活中的營運條件保持一致。

在太平洋航運，我們優先考慮使用 EEOI 碳排放密度指標，該指標能夠合理地顯示實際運輸貨物每噸海里的二氧化碳排放量，從而鼓勵更高效、更高利用率的貨船部署策略。我們認為 EEOI 相對於 CII 為一個更好的指標。

我們希望國際海事組織在未來幾年檢討其減碳措施時能夠解決該等問題，同時我們亦期望國際海事組織將收緊其2050年的目標，以配合廣泛提倡於2050年實現淨零排放的目標。

 **第19頁 於2050年之前邁向淨零排放**

2022年12月，歐盟就將航運納入歐盟排放交易系統(ETS)的主要條款達成協議，自2024年起生效。這將是航運產業鏈必須為其碳排放付費的首個重大項目。我們一直密切關注該項計劃的進展，並已作好準備。

由於我們更傾向於全球監管而非地區性監管，我們深知有必要制定該碳定價計劃，以推動碳排放密度的改善，並從化石燃料過渡至更昂貴的綠色燃料。

國際海事組織現時正考慮如何最好地解決碳定價問題，並有望在未來數年內採用該方法，及可能採取在燃油泵徵收全球碳稅的形式。

未來幾年，將繼續開展地區性(如非全球性)倡議，以推動減碳進程(包括減碳密度規則、碳定價及碳稅、燃料標準等)，而全球各地不同及有時甚至不一致的規則及法規逐漸拼湊出來的法規使航運變得更為複雜。作為一家具有技術、商業、營運及其他職能綜合能力的大型乾散貨公司，我們有能力很好地理解及駕馭複雜的監管環境。

遵守CII及其他即將出台的法規將愈來愈需要與持份者對話甚至合作。我們希望在減碳及相關法規的影響方面加深與我們的貨運客戶及貨船租賃供應商的溝通，並願意共享我們的知識及與其合作，以便更好地了解及減少我們共同的碳足跡，並提出策略，確保他們的貿易可以隨着減碳規則收緊而繼續進行。

 **第13頁 我們的減碳策略**

加強對人才的關注

雖然減少溫室氣體排放目前已成為行業議程中最重要的任務，但我們仍將員工的安全、健康及福祉放在首要位置。2022年我們船隊的安全關鍵績效指標略低於我們2021年的最佳表現數據，但仍遠高於行業平均水平。即便如此，我們的董事會及管理層均以挑剔的眼光看待任何意外及受傷事故，我們仍以我們船隊全員零事故為目標。

在2022年7月的極端天氣中，我們的貨船Portland Bay號在悉尼附近因發動機風扇故障而失去動力，導致差點擱淺及拖船支援，並引起媒體關注，不過幸好無人受傷，亦無造成環境影響。我們不僅讚賞該船隻的船長及船員在如此艱難的條件下仍保持對局勢的控制，同時亦感謝當地的拖船營運商幫助我們的船員及船隻度過了為期三天的大部分磨難。我們在全體船隊中分享了從此次事故獲得的重要經驗教訓，這令我們深刻地意識到安全、防護保養及良好的航海技術極其重要。

 **p.34 危機應對**

2022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。基於我們近年來的舉措，我們在2022年設立了「培訓主管」的新職位（推動實施提升保養、導航及航海技術、安全以及健康和福祉的策略），以全新及經改進的組件提升我們的海洋健康手冊及培訓計劃，並正在強化我們互相幫忙的文化，亦聘請兩家創新的遠程專家服務提供商為我們船員的身心健康提供支持。我們船員的反饋一直為正面。

 **第33頁 船員福祉**

說起福祉，我希望與大家分享我們余船長的故事。余船長是我們其中一艘船隻的船長，他於2021年8月在洪都拉斯被拘留，當時港口當局在貨艙通風井中發現毒品，他們說這些毒品是從美國走私到我們船上。18個月後，余船長至今仍在洪都拉斯的監獄中飽受煎熬，無保釋，亦無審判，儘管並無證據表明他或他船上的任何船員與毒品有關。我們尊重法治，但我們對他的遭遇及缺乏正當程序感到震驚，特別是在並無不利於他的證據的情況下。我們一直掛念余船長及其家人，並正在盡最大努力（包括尋求國際海事組織、國際航運公會、國際勞工組織及其他當局的幫助）讓其獲釋，與家人團聚。

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。

我們致力建立關愛、尊重、無歧視、包容的文化氛圍——一個充滿活力的組織，所有員工在其中均有安全感，因其與眾不同而被接納，享有平等的機會，並在其為我們的業務成功作出貢獻的個人努力中獲得支持。這項工作將永無止境，而我為我們辦事處及整個船隊的良好情緒、專業文化及正面反饋備受鼓舞，這與獨立顧問在2022年取得的82%整體員工參與度得分一致。

我們內部擁有一支世界級綜合性船隊管理團隊（配備專家涵蓋技術操作、船隊人員及海上風險、安全及保安），確保我們可直接參與我們的船員安全、福祉及溝通以及確保船上的質素。這對我們及我們的持份者而言乃顯著的優勢。

 **第30頁 內部船隊管理**

追求卓越的環境、社會及管治表現

我相信，太平洋航運於過去數年內至少在可持續發展的最重要層面成效卓著，這從我們獲得的環境、社會及管治評級及獎項中可見一斑。然而，隨着可持續發展產生價值及吸引力不斷提升，我們認為有必要努力追求更卓越的環境、社會及管治表現。

因此，於2022年初，我們成立專門的可持續發展團隊，以進一步強化我們對可持續發展的戰略以及我們組織內部各個層面的可持續發展意識。該團隊亦使我們能夠更好地滿足不斷提高的環境、社會及管治預期、合規及報告要求，以及對日益全面及整體的環境、社會及管治方法的需求。我們業內最大的若干可持續發展挑戰顯然需要公司內部各職能部門以及外部持份者更多參與及進行合作，我們2022年在此方面已取得初步成效。

我們於2022年著手對我們的可持續發展策略進行檢討，並啟動嚴格的獨立基準管理及持份者訪談活動，以明確對持份者及本公司而言屬重要的環境、社會及管治議題，確定優先次序及查漏補缺。我們正在為各項環境、社會及管治事宜設定目標，並將持續進行檢討，以確保我們能不斷挑戰自我，在最需要的地方作出積極改變。

 **第9頁 重要性評估**

我們最重要的環境、社會及管治事項是安全及福祉與減少溫室氣體排放，我們亦在本2022年可持續發展報告中討論其他重要環境、社會及管治議題的進展。

 **第8頁 可持續發展策略**

我們致力使環境、社會及管治更全面地融入我們整個業務的營運及決策，而非單單擴大一個可持續發展職能。

2023年的重點將是讓我們的全體員工及團隊更好地理解及掌握與他們最息息相關的環境、社會及管治議題，加強公司文化的可持續性，打破有關環境、社會及管治的常見孤島思維。

讓業務可持續發展的資深團隊及有效平台

太平洋航運於2022年取得了非凡成就，在Seatrade海事獎中被評為年度最佳航運公司，及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，代表業界的最高榮譽。我們亦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。

←→ 第31頁 可持續發展獎項



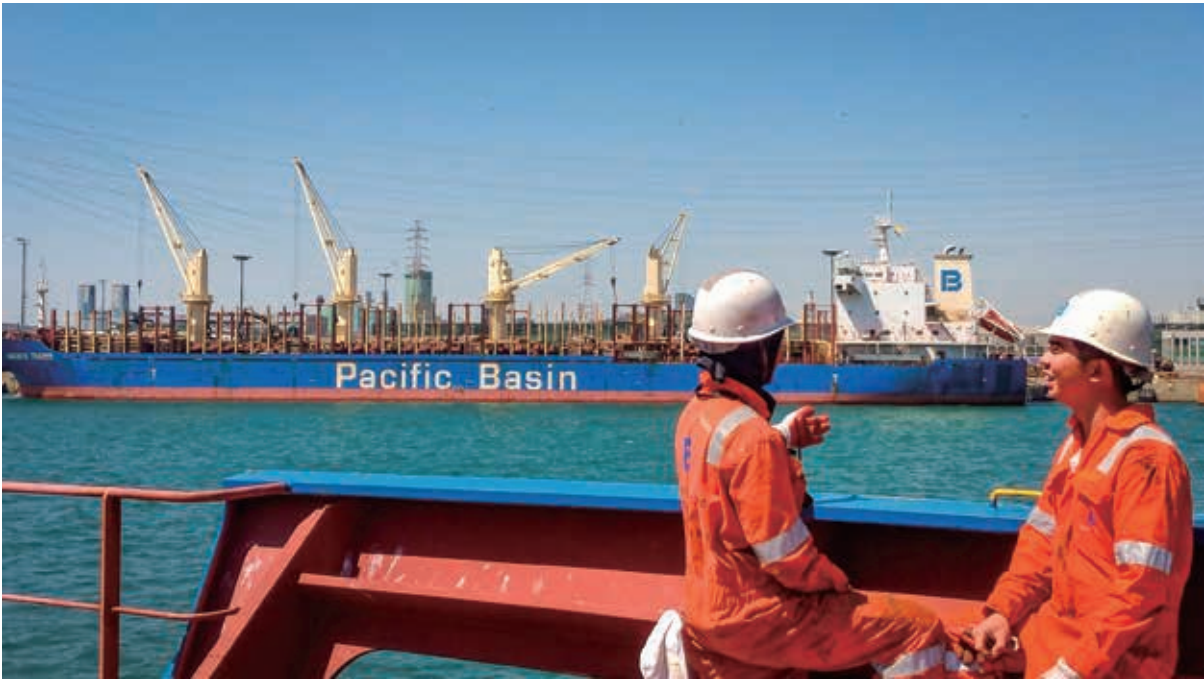
年度最佳航運公司



年度最佳散貨貨船經營人

該等殊榮及其他環境、安全及投資者關係獎項以及我們的行業最佳環境、社會及管治評級，反映了我們的員工在岸上及海上付出的辛勤勞動、專業精神及嚴謹態度。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，本人感謝所有人的出色表現及使命擔當－負責任地為我們的客戶、股東及其他業務合作夥伴和持份者創造價值。彼等均為當之無愧的太平洋航運大使，鞏固了本公司的聲譽和韌勁。

Martin Fruergaard
行政總裁



可持續發展策略

我們的可持續發展四大動力

我們對可持續發展的看法及相關策略正在演變。我們的可持續發展措施及報告依循策略目標，其包含於四大可持續發展動力的框架內：



環境責任

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



對員工的責任

確保工作環境體面、健康及安全，培育具高能力及包容性的組織，同時建立一支獲充足支持及優秀能幹的員工隊伍



負責任的價值創造

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



負責任的業務基礎

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

我們的可持續發展重點

我們目前將以下五個環境、社會及管治議題視為我們最優先的可持續發展重點：

■ 員工健康、安全及福祉

◀▶ 第32頁 我們不斷尋求方法，確保我們的船員及辦公室員工安全健康

■ 二氧化碳及溫室氣體減排

◀▶ 第13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55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

■ 多元性、包容性及平等機會

◀▶ 第42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58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

我們的優先排序乃基於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。我們進一步建立策略，以更好匯報我們的計劃及措施進展。



第9頁重要性

有關我們認為屬重要而須更多了解、管理及報告的議題

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；我們積極與一些致力影響及回應影響業界規例的機構進行溝通。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、TCFD及SASB等匯報框架的要求及環境、社會及管治評級平台的標準，作持份者期望的替代。(環境、社會及管治評級於下文詳述。)

我們亦繼續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，我們委任獨立顧問The Purpose Business與45名持份者舉辦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。我們持續進行並將不斷重新審視此過程，以確保我們不斷挑戰自己，在最需要的地方帶來正面影響。

以上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。本環境、社會及管治重要性矩陣反映我們的綜合結果。



第47頁 持份者參與

SEHK ESG 重要性評估

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，因此我們目前著重三個平台：

- 明晟(MSCI) 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 – 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
- 香港品質保證局 – 代表恒生指數有限公司評估香港上市公司的環境、社會及管治表現

MSCI ESG RATINGS **BBB**
 於2022年，太平洋航運獲得MSCI ESG BBB級評級

GOVERNANCE QUALITYSCORE **1**
 在機構股東服務公司(ISS)的管治質素評分中，我們在同行中排名前10%

A+ 可持續發展評級 (由香港品質保證局提供)
 我們獲得香港品質保證局的香港上市公司環境、社會及管治A+評級

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最新發佈之《環境、社會及管治報告指引》。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，在若干方面已較國際海事組織進取。我們將於適當時候重新評估我們參與科學基礎目標倡議的可能性。

第71頁 匯報框架索引

GRI **SASB** **INTEGRATED REPORTING (IR)** **TCFD** TAKE FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES

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大氣、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，同時致力不對環境造成破壞。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



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船隻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14及16頁 逐步更新船隊和有效地營運為效率而設計及裝備的現代化貨船，以減低業務對環境的影響。

➡ 第19及23頁 改善船隊的環境績效的第一步是監察、量度及分析我們貨船的排放，由此，我們可評估及採取措施，如透過改進技術及改善營運的表現提升績效，減少對環境的影響。

減碳及能源效益

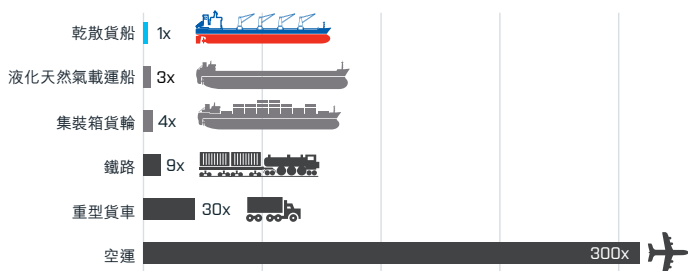
乾散貨船是目前最具能源效益的運輸模式，換言之，乾散貨船運送貨物的每噸海里碳排放遠低於其他使用化石燃料的模式。

然而，我們明白，尚若不加以控制，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，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，並最終消除任何負面的氣候影響。

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。

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

國際海事組織的溫室氣體減排策略

於2018年，國際海事組織制定了溫室氣體減排策略，目標為：

- 於2030年前減少碳排放密度40%及於2050年前減少70%；及
- 於2050年前將溫室氣體總排放量減半(兩者均相對2008年的情況)

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

自2021年起，我們的碳減排目標為於2050年前實現淨零排放。

國際海事組織於2021年6月為推動各項技術和營運措施而通過了全球規例，以確保現有貨船的碳效能每年增加，從而實現國際海事組織現時的溫室氣體減排目標。該等EEXI、SEEMP及CII規則於2023年1月1日生效(◀▶見第20頁)。



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零排放貨船及燃料，實現完全減碳的長遠目標



到2050年實現淨零排放的計劃



主要減碳措施及承諾

1) 更新及擴大船隊從而節能

- 在船隊能夠實現零排放之前，我們不會訂購新造船隻
- 我們致力擴大船隊，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

於2022年，由於資產價格上揚，我們減慢購船步伐，甚至出現了自有船隊在短期內出售貨船多於購入而縮小的情況，但我們仍然致力進一步壯大我們的超大靈便型乾散貨船船隊，並長遠地更新我們的小靈便型乾散貨船船隊。不過，我們於2023年1月恢復購船，並承諾於未來數月購買六艘現代化二手貨船。

2) 發展零碳排放貨船及燃料

- 我們正與造船夥伴合作設計第一代甲醇動力零排放貨船
- ◀▶ 第16頁 合作開發零排放船隻
- 我們預計將早於2030年的目標營運首艘零排放貨船
- 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推進器研發的持份者，亦與對跟進並推動這一行業討論同樣感興趣的其他船東和營運商保持聯絡，從用家的實際角度提出意見。
- 我們是「零排放聯盟」的成員，聯盟致力使零排放貨船於2050年或之前成為必然之選。

◀▶ 第17頁 零排放聯盟

3) 支持使用綠色燃料

- 我們將尋找方法助力業界發展適用的綠色燃料，包括可能對綠色燃料基礎設施作出投資
- 我們已嘗試使用生物燃料，我們的目標是到2030年，綠色甲醇、生物燃料及合成燃料佔我們燃料組合的3%

◀▶ 第16頁 在太平洋航運貨船上試用生物燃料



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

4) 碳效能營運措施

- 我們將藉助數據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

◀▶ 第17頁 碳排放密度管理應用程式

- 保持高裝載壓率－憑藉船隊的統一性和規模，以及我們在貨船操作及貨物處理方面的專長，讓我們能夠優化貨船和貨物的編排和組合，實現高裝載率，因此我們的貨船有90%以上的時間載有貨物。與同一領域內需要花更多壓載時間的同類貨船比較，我們有著較大的優勢
- 使用最新的氣象路線系統，規劃最節省燃料的航程
- 使用先進的自動導航系統，就負載特性及天氣狀況作出自動調校，以減少不必要的舵擺並保持航線
- 使用實時推進器曲線顯示，避免在惡劣天氣條件下不必要的高引擎扭矩
- 密切利用對貨船速度和燃料消耗性能的詳細分析，優化船體清洗頻率（以減少水流阻力）
- 以最佳航行速度慢速航行，從而達到所需的碳排放密度表現

5) 採用節能技術

- 我們將繼續研究及投資於創新技術改進，以提高貨船的能源效率
- 安裝螺旋槳螺帽葉片、非槳艙渦旋推進器、舵球及水流預旋導管以改良推進器的水動力

◀▶ 第18頁 節能技術

- 重塑推進器，以降低油耗及／或改進扭矩特性
- 通過調整引擎優化燃燒壓力
- 擴大使用防垢油漆的船體面積，以減低貨船滿載時的水流阻力
- 在旗下貨船的起居區域和機房內裝配LED燈，以減少使用輔助電力
- 安裝拖曳式油耗限制器以降低油耗
- 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

6) 資訊共享及合作以實現卓越

- 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

◀▶ 第18頁 航行排放報告

- 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
- 我們將聲援其他支持有助於幫助推動過渡至零排放貨船的全球碳定價的意見

自願抵銷碳排放

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。然而，碳抵銷並非我們減碳策略的主要部分。我們於2022年自願完全抵銷全球陸上作業所產生的碳排放。

◀▶ 第18頁 自願以碳信用額抵銷碳排放並非我們策略的主要部分

2022年的減碳措施

合作開發零排放貨船

於2022年5月，我們開始與一間領先的日本造船集團Nihon Shipyard Co.及一間主要貿易公司三井物產合作，評估綠色替代燃料對我們貨船類型的適用性。我們得出的結論是，綠色甲醇為目前規劃我們第一艘零排放貨船的最佳燃料。我們目前處於合作的第二階段，並正在為預計將成我們第一艘能夠使用甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船開發一個高效益設計。我們應在原定2030年目標之前訂造第一艘零排放貨船，而我們相信，我們的舉措將有助於加快乾散貨船行業向零排放航運轉型。

我們與造船行業及其他合作夥伴合作至關重要，以確保我們開發設計理想的第一代零排放貨船，並確保我們能夠獲得大量的零排放超大靈便型及小靈便型乾散貨船的機會，以更新及壯大我們的船隊。我們亦開始與合作夥伴聯絡，並透過這些合作夥伴，在零排放航運初期綠色燃料未開始普及時，優先獲得綠色甲醇和其他低碳燃料。



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

在太平洋航運貨船上試用生物燃料

於2022年7月，我們在其中一艘小靈便型乾散貨船Ince Point試用100%生物燃料，在安特衛普和巴西之間的4日航程中，僅使用脂肪酸甲酯(FAME)生物燃料航行。是次試驗計劃周詳，並在安全航行區域的公海進行，而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，對未來我們燃料組合中採用生物燃料的前景良好。

在國際海事組織完成對候選未來燃料的生命週期評估(LCA)並制定低溫室氣體燃料標準後，生物燃料有望在未來被國際海事組織認為低碳燃料。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。



零排放聯盟

我們繼續是由200多個組織組成的「零排放聯盟」的活躍成員，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。我們的減碳主管於2022年期間參與了幾次GTZ講座和研討會。我們認為該等研討會為分享知識和經驗的寶貴論壇。

我們履行支持GTZ及全球海事論壇於2021年11月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（訂立清晰目標，並在2023年制定明確、可實現且公平的實施計劃）
2. 透過國家行動支援工業規模的零排放航運項目（支持工業規模項目、降低先行者風險及加快創新）
3. 採取政策措施，使零排放航運在2030年前成為默認選項（採用具意義的市場措施，以支援零排放貨船和燃料的商業部署）

Getting to Zero Coalition



碳排放密度管理應用程式

我們開發了自有數碼應用程式套件，用於實現最佳的碳排放密度跟蹤和決策，以確保遵守2023年1月生效的國際海事組織CII法規。透過這些應用程式，我們能夠準確跟蹤我們所有自有貨船今年迄今的AER碳排放密度，計算潛在部署決策對貨船AER的預期影響（尤其是進行哪些貨物／交易及以甚麼速度進行），並提供糾正措施建議，以確保貨船於年底前達到合規評級。

數據和數碼工具在應對減碳挑戰方面正變得越來越重要，而我們的減碳、數碼化及資訊科技團隊將合作，確保我們一直具備實現合規和策略目標的最佳決策。

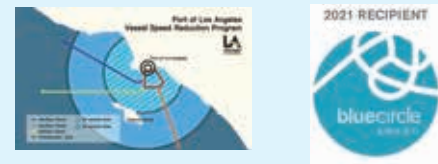


自願減速及減排計劃

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）

這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。



節能技術

我們多年來研究及投資於創新技術改進，以提高貨船的能源效率。相關改進措施例子包括重塑推進器、優化船體油漆系統及安裝葉片和喉管以改良推進器的水動力、調整引擎以提高效率，以及在旗下貨船裝配LED燈以降低電力負荷。

我們將於2023年試驗在推進器前方放置預旋葉片(PSV)，以改善通過推進器的水流，預期將節省約4%的燃油。其減少推進器滑流中的旋轉能量損失，並增加面向推進器內半徑的流動速度。

我們正在將自動導航系統升級為自動調節系統，以驅動更小、更頻繁的舵擺，從而減少引擎負荷並實現節省超過1%燃油的預期目標。



航程碳排放報告

我們於2022年開發了一個航程碳排放報告產生器，在太平洋航運完成貨物運送後，將開始向所有貨運客戶定期半自動發佈航程碳排放報告。通過此排放數據共用及相關對話，我們希望提高客戶的碳足跡意識，並鼓勵合作，以更有效應對我們共同面臨的減碳挑戰。

Pacific Basin
Voyage Emissions Report

Vessel	m/v XYZ LOGGER	
DWT (Summer)	32,700	
IMO No.	7654321	
Voyage No.	SURU-XX	
Customer	ABC TRADING LTD.	
Voyage Type	NON-PARCEL	
Cargo type	CEMENT	

Commencement Port*	XYZ PORT, JAPAN	
First Load Port	ABC PORT, SOUTH KOREA	
Last Discharge Port	XYZ PORT, USA	
Cargo Volume Carried	MT	30,800
Commencement Date	06-Sep-2022	
Completion Date	20-Oct-2022	

Days at Sea (Ballast)	1.8	
Days at Sea (Laden)	20.4	
Days in Port	23.3	
Total Days	45.5	

Distance (Ballast)	NM	400
Distance (Laden)	NM	4,943
Total Distance	NM	5,343

Transport Work Done	Ton-Miles	149,463,100
---------------------	-----------	-------------

CO2 (Ballast)	MT	49.2
CO2 (Laden)	MT	810.2
CO2 (in Port)	MT	166.3
Total CO2	MT	1,025.7

Carbon intensity EEOI (Laden)	CO2 Gms/Ton-Mile	6.53
Carbon intensity EEOI (Total)	CO2 Gms/Ton-Mile	6.86
Carbon intensity AER (Laden)	CO2 Gms/DWT-Mile	6.04
Carbon intensity AER (Total)	CO2 Gms/DWT-Mile	5.87
Voyage AER Category	A	

自願抵銷並非我們減碳策略的主要部分

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。



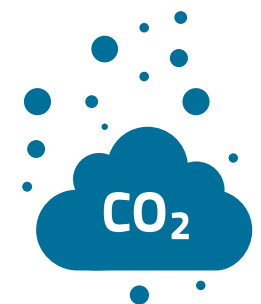
第27頁 我們抵銷岸上營運產生的碳排放



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

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核心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

我們的長遠目標是到2050年實現淨零排放。

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

主要動力

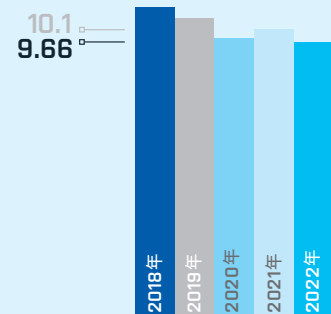
- 節省燃油
- 國際海事組織法規
- 減碳
- 歐盟規則
- 消除我們的氣候影響

2022年表現

按貨船能源效能營運指標(EEOI)計算，我們的船隊於2022年的二氧化碳排放密度下降4.4%至每噸海里9.66克。此乃主要由於受海上日減少8%及平均航行速度增加5%，以及我們貨船平均尺寸輕微增加所推動，每艘貨船油耗減少和我們貨船進行的平均噸海里小幅增加。

我們的船隊錄得的AER為6.07，減少3.3%，反映油耗減少及我們貨船平均大小輕微增加。

KPI
碳排放密度 (EEOI)
9.66克 ↓ **4%**
每噸海里的二氧化碳排放量

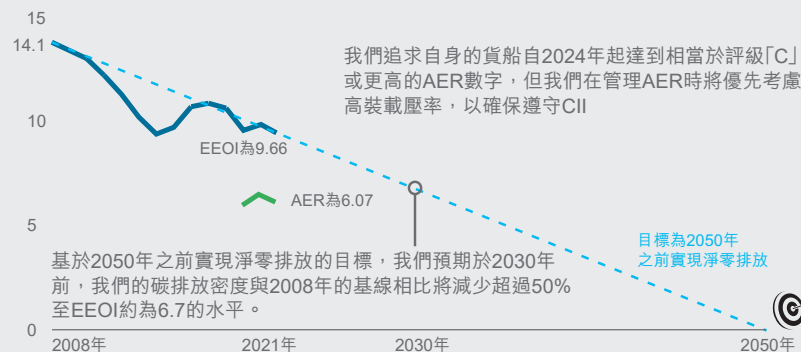


目標

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



➡ 第65頁 表現數據摘要
我們的二氧化碳表現數據

我們全部28艘須遵守能源效能設計指數(EEOI)規則的自有貨船均已達到平均EEOI每噸海里4.74克二氧化碳，較平均規定的EEOI每噸海里7.87克二氧化碳為高。

我們所有自有貨船均為配合遵守新2023/2024年EEXI規定做好準備。

為減碳法規做足準備

國際海事組織為達成2030年降低碳排放密度目標的短期措施

自2023年1月起，國際海事組織的新防止船舶污染國際公約修訂本要求現有船舶結合技術及營運措施，以符合國際海事組織的2030年降低碳排放密度目標。該等二氧化碳法規為：

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

EEXI

僅要求
設計／技術
改造

現有船舶能源效率指數

- 所有船隻必須達到最低節能水平
- 一次性認證將於2023年1月1日之後的首次檢驗時簽發
- EEXI評級必須符合能源效能設計指數(EEDI)第二階段的規定(相當於自2015年7月以來對新建貨船的規定)
- 通過技術／設計改造改善EEXI，從而永久提高燃油效益
- 改造包括裝配葉片、喉管、重塑推進器、風帆及發動機功率限制器等
- 以發動機功率限制器減低船隻的最大功率為最有效及主要的合規方式
- 全球超過70%的乾散貨船船隊將需要安裝發動機功率限制器，將導致航行速度減慢

CII

主要要求
營運措施

碳排放密度指標

- 所有船隻必須通過營運及配置方式逐步改善其碳排放密度
- 自2023年1月1日起，CII利用年效率比例(AER)指標每年計量
- 第一份年度評級將根據2023年船隻的碳排放密度表現於2024年發佈
- 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
- 評級要求將至2026年以每年2%的速度逐步收緊，往後年度的要求將於由國際海事組織決定
- 影響AER的因素為燃料耗用量、行駛距離及載重能力

我們的EEXI準備工作

- 我們一直探索並投資於喉管及葉片技術等節能裝置，提前做好準備
- 我們的EEXI技術文件已通過船級社批准，適用於我們目前114艘自有貨船，所有貨船在2023年1月1日後的首次年度檢驗中均將獲得符合國際海事組織要求的EEXI評級
- 我們68艘貨船將需裝配發動機功率限制器。我們已訂購有關發動機功率限制器，並已開始陸續裝配（發動機功率限制器在年度檢驗前將處於超控模式）
- 我們其餘46艘貨船於沒有發動機功率限制器的情況下均已符合規定
- 我們的貨船租賃及合約管理團隊隨時準備好於貨船的期租說明中反映貨船的設計變更，並確保我們能夠管理租賃合約最低速度條款等的履約風險
- 我們的貨船租賃團隊已做好準備就EEXI與客戶交流

我們的CII準備工作

- 我們已開發自己的數碼應用套件以作出最佳AER跟蹤及決策，包括AER跟蹤、航程AER計算器及AER糾正措施計算器
- 我們已開發全新的正確航速計劃，可計算最佳連續使用功率／速度，以及相應的二氧化碳排放和AER評級
- 我們全部SEEMP-III計劃均已獲船級社批准，並已自2023年1月1日起置於我們的自有貨船上
- 我們的租賃團隊已分析AER的含義，並深入了解AER對速度、距離與海上日比例的敏感度及我們各類貨船和貿易的AER特性，以及如何與客戶合作以達AER目標及CII合規。
- 我們最初的目標是自2024年起達到AER評級「C」或以上，但我們將繼續以高裝載壓率優先考慮EEOI，同時管理AER以確保CII合規
- 我們正在加強系統，以自租入船隻收集所需的AER數據
- 我們的貨船租賃及合約管理團隊隨時準備管理或消除租船合約承諾的CII相關風險，如最低速度條款及最低AER規定
- 我們的貨船租賃團隊已做好準備就CII與客戶交流

← 第48頁 服務客戶

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。

EEXI對全球航運船隊的影響

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

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

CII對全球航運船隊的影響

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

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

貨船能源效能管理計劃 (SEEMP)

每艘貨船上須有一張符合確認書(CoC)及加強船舶能源效率管理計劃(SEEMP-III)，其中列明維持或達到最低所需CII評級的全面努力的計劃。SEEMP須接受船級社的外部審核及法律認證。

我們遵守此項強制國際海事組織措施。我們所有貨船的SEEMP-III計劃均已獲船級社批准，並其後於遵從日期2023年1月1日前交予我們的貨船。

將航運納入歐盟排放交易體系

歐盟最近同意將航運納入歐盟排放交易體系(EU Emissions Trading System (EU ETS))的條款將於2024年1月生效。航運公司於歐盟內或出入歐盟的所有航程中每排放一公噸二氧化碳，則需購買及上交一個歐盟配額(EU Allowance (EUA))，並將自2026年起包括其他溫室氣體(甲烷及一氧化二氮)。

該排放交易體系將覆蓋歐盟內的航程所產生的100%排放量及離開／進入歐盟的國際航程所產生的50%排放量。上交EUA的義務將分階段實施，由2024年的40%排放量，到2025年的70%排放量，以至2026年之後的100%排放量。

根據現時的歐盟碳價格每噸二氧化碳約80歐元，所有在國際航程中於歐盟港口停靠的貨船最初將就所消耗的每公噸燃料支付約50歐元，惟該金額將逐步增加至2026年的約130歐元(歐盟內的航程則會雙倍計算)。EUETS的收入將用於資助減碳創新(包括航運創新項目)以及保護海洋生物多樣性等。

最終法例可能於2023年較後時間公佈。我們一直密切留意此計劃的演變，並就此作好準備，如設立EUA交易賬戶、預備租船條款等。

儘管我們更傾向於全球監管而非地區性監管，但我們深知如業界須配合到2050年實現淨零的目標，確有必要制定該碳定價計劃，以推動碳排放密度的改善，並從化石燃料過渡至更昂貴的綠色燃料。

歐盟引述國際海事組織，指其在開發全球碳定價計劃行動過於緩慢，因此歐盟單方面作出行動。然而歐盟亦表示，當(或如)國際海事組織最終實施全球碳定價措施，將會重新審視是否將航運納入EU ETS。

航運減碳需要碳定價

推動碳排放密度改進及自化石燃料過渡至較昂貴的綠色燃料，需要全球碳定價方案。與歐盟的碳定價機制(總量管制與交易式排放交易體系)不同，全球機制的提議一般為就所購買燃料收取碳稅。稅收系統將令作出投資決策時更易於管理、價格更確定及更為穩定，同時亦可更直接地將成本轉嫁客戶。

國際海事組織議程2023年的議程中包括碳稅概念。

國際海事組織中期及長期溫室氣體減排措施

國際海事組織於2023年至2030年及自2030年後的議程中包括開發多項候選措施，以推動大規模開發、部署及採用碳中和或零排放燃料及貨船，以達致全面減碳。

中期措施預期將包括對船用燃料徵收全球碳排放稅(如上文所概述)及對候選未來燃料於船隻燃料倉上游及下游的整體溫室氣體足跡均進行生命週期評估。此舉預期將導致出現所有類型相關燃料的生命週期溫室氣體密度指引，其中生物燃料、綠色甲醇等將被國際海事組織按整體生命週期或「從油井到尾流」基準確認為淨零碳(或低碳)燃料。

更長遠的國際海事組織的措施尚未指明，但預期將包括開發及使用零碳燃料、生物燃料、碳捕獲及其他創新機制，以推動大規模轉型至航運全面減碳。

持份者推動減碳

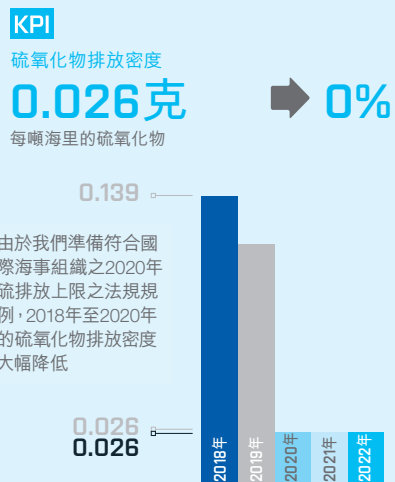
航運公司持份者越來越接受彼等在行業減碳中的共同責任。船舶融資業在2019年制定《波塞冬原則》，而主要承租人在2020年採用《海運貨物租約》，致力跟蹤、評估和披露其航運活動的排放和氣候一致性。於2021年12月，海運保險業緊隨其後，推出《波塞冬海上保險原則》，該原則與國際海事組織現時的溫室氣體減排目標一致，但亦有意採取措施以與巴黎協定一致。

我們於其他主要排放的進展

降低硫氧化物排放密度

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

我們的船隊於 2022 年的硫氧化物排放密度維持於每噸海里 0.026 克。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。

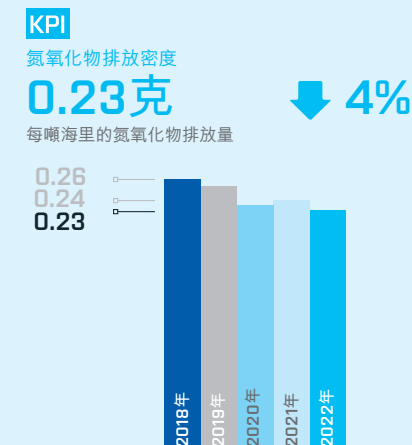


降低氮氧化物排放密度

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 2022 年的氮氧化物排放密度下降 4% 至每噸海里 0.23 克，乃由於我們的油耗減少。

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。

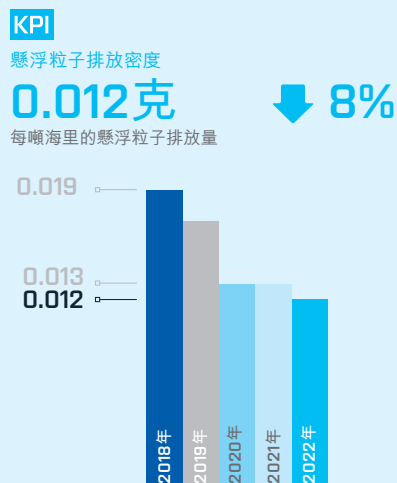


降低懸浮粒子排放密度

懸浮粒子的排放，包括黑碳，是由於燃油的不完全燃燒和含硫量造成，並與二氧化碳排放和燃料消耗密切相關。

我們的船隊於2022年的懸浮粒子排放密度下降8%至每噸海里0.012克。

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



油污、資源消耗和廢物管理

避免發生任何漏油事故

短期目標：

我們的目標是絕不發生任何漏油事故。

主要動力：

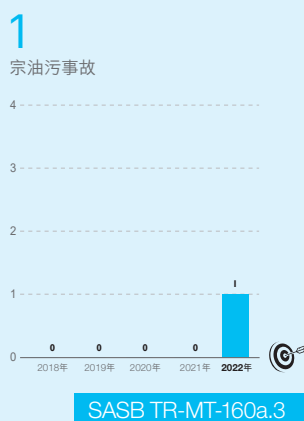
- 遵守國際海事組織法規
- 保護海洋生物多樣性

目前同比表現：

於 2022 年的 42,900 日自有貨船日中，我們錄得一宗油污事故，事故中數個潤滑油桶在被吊上船時從船外墜海。我們的船員應對得宜，因此並未導致處罰、索償或違反防止船舶污染國際公約。

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

油污情況 KPI



致力減少陸上垃圾

短期目標：

我們的目標是將2023年的陸上垃圾減至少於1.78立方米（每艘船每月）。另一目標是將船上產生的塑膠垃圾減少2%。

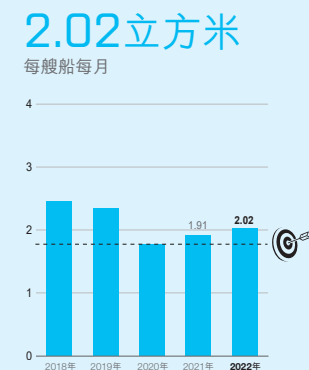
主要動力：

- 減少資源使用

目前同比表現：

近年來，我們通過在貨船上配備飲用水淨化器（減少對瓶裝水的需求）、要求供應商盡量減用塑膠包裝等舉措，減少了貨船上產生的生活垃圾和作業垃圾的數量。於2022年，由於繼續有疫情相關的積壓工業陸上垃圾（如舊繫泊繩、油桶、電線等），我們的陸上垃圾量輕微增加。

陸上垃圾



管理淡水用量

短期目標：

於2023年，我們的目標是將來自岸上的淡水用量減至少於46.9噸（每艘船每月）。我們一直嘗試更為依靠淡化海水。

主要動力：

- 減少資源使用

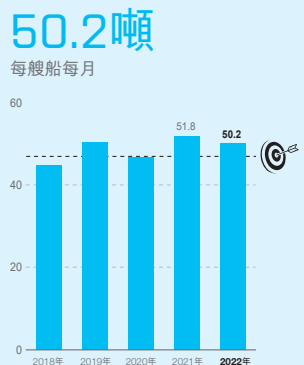
目前同比表現：

我們於2022年來自岸上的淡水用量減少了3%。

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。

來自岸上的淡水



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2018年的《處理來自船舶的海洋塑膠垃圾的行動計劃》旨在加強現有法規，並引入新的支援措施，以減少來自全球航運和漁業船隊的海洋塑膠垃圾。在太平洋航運，我們致力遵守現有和未來的法規，並採用最佳方式，防止海洋塑膠垃圾經貨船活動而流入海洋。

使用船上的垃圾壓縮機，讓我們容易地儲存營運時所產生的垃圾（不包括廚餘及殘餘貨物），以待上岸棄置。

SEHK ESG 關鍵績效指標 A1.6 廢棄物處理及減廢措施

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 workplaces 中提倡同類做法。

- 回收桶及廚餘壓縮機以防止垃圾污染
- 油水分離器及污水蒸發設備可減少無意中污染海水
- 使用船上的垃圾壓縮機，讓我們容易地儲存營運時所產生的垃圾

第66頁 表現數據摘要
我們的排放量及廢物棄置表現數據

保護海洋生物多樣性

作為一家海運公司，我們致力在營運中採取對環境負責的措施及繼續留意更環保油漆、技術和實踐的發展，以盡量減少對海洋生物多樣性的影響。

我們投資並採用環保設備和環保的營運方式，包括符合防止船舶污染國際公約和所有適用規例，如壓倉水處理系統、含生物殺滅劑的無毒油漆和油海界面的生物降解油，以及一些自願性質的措施，為保護海洋環境出一分力。我們的船隻偶爾會駛過海洋保護區或具保育地位的區域，我們在此情況下一直遵守當地法例及法規，其通常包括慢速航行或使用超低硫燃油，以保護海洋生物多樣性或減少排放。

我們為野生動物減速

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兩項主要倡議：

- 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

我們樂於克盡己任，減少干擾上述地區等環境易受破壞的生境。



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（大部分以過濾及電催化為基準）。我們已經實施壓倉水管理計劃，確保我們的壓倉水管理程序按照國際海事組織和相關沿海國家規定的標準執行，包括在港口時不更換壓倉水。

SASB TR-MT-160a.2



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

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對環境無害。

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

我們支持聯合國《生物多樣性公約》第十五次締約方大會 (COP15)，採用全新全球生物多樣性框架，以保障人們以至地球的健康及福祉。我們亦支持聯合國可持續發展目標14 – 水下生物，在營運中鼓勵推廣海洋保護的計劃。

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2022年，我們將香港辦事處的水龍頭更新至用水效益級別第1級（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。
- 我們一直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）及環境保護署的《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，並推行以下政策及實踐：

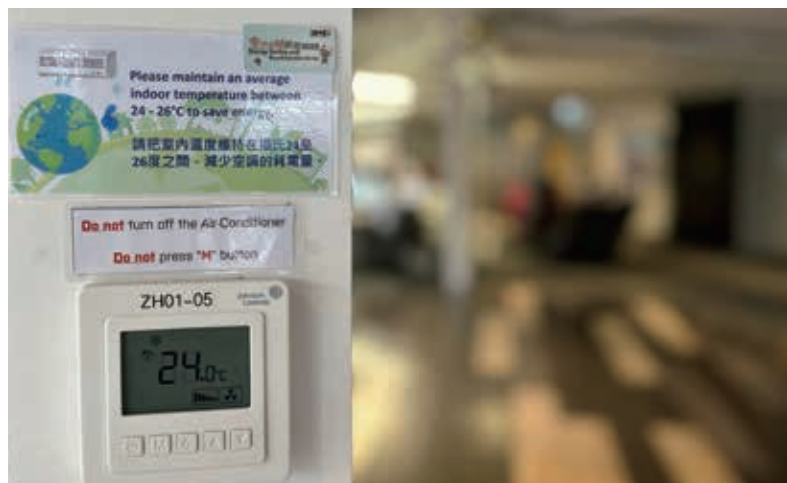
- 節約用電、食水及物資
- 回收辦公室廢物



太平洋航運簽署《節能約章》和《4T約章》

香港辦事處再次簽署香港環境保護署的《節能約章》和《4T約章》，並承諾：

- 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
- 關掉不使用的電器及系統，並且採購具能源效益的產品及系統
- 與員工實踐以上節約能源措施



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排放物及能源消耗。

於2022審核年度，香港總部辦事處（為我們57%岸上員工的工作地點）的間接（範圍二及三）碳排放量為875公噸。這代表排放量增加了77%，乃由於在新型冠狀病毒疫情的相關出入境限制放寬後，海外公幹和工作人員通勤回復正常。

我們全球14個辦事處的範圍二和三排放量估計為1,544公噸，而我們的船員往返自有貨船的差旅活動產生的範圍三排放量為9,001公噸，全球岸邊營運產生的碳排放總量為10,545公噸。



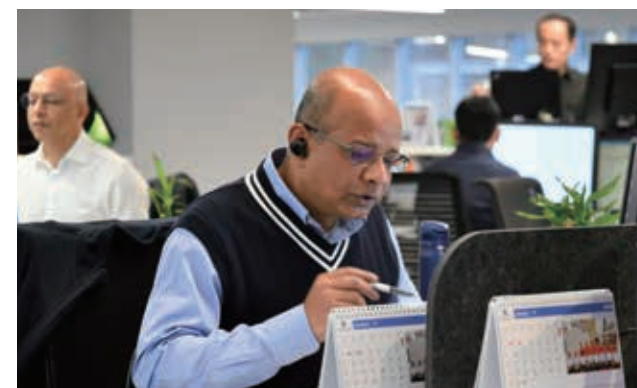
我們抵銷全球岸上營運產生的碳排放

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。

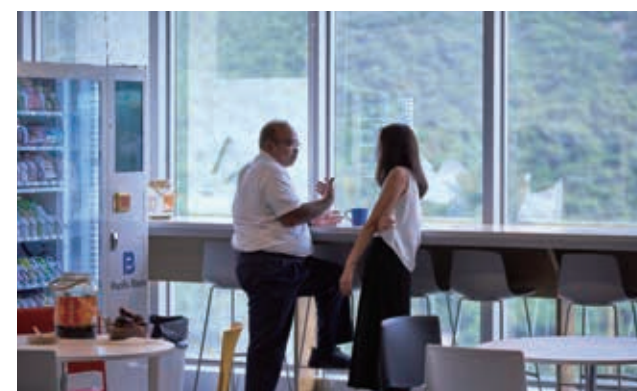


第18頁 太平洋航運碳中和航程計劃



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



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

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。

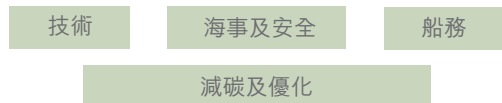
我們對我們的員工充滿熱忱，並嘗試為我們的跨國同事提供安全、互助及愉快的工作環境

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

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3,900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
- 意外及油污預防
- 培訓及發展
- 勞工標準及工作環境
- 多元性、包容性及平等機會
- 支援船員社區
- 負責任的業務方式

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環境以及其他法例和法規

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 GL Business Assurance認證一系列自願性標準，當中包括：

- ISO 9001:2015，認可我們的質量管理系統
- ISO 14001:2015，認可我們的環保管理系統
- ISO 45001:2018，認可我們的職業健康及安全管理系統



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集團成立之前，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年繼被太平洋收購後一併加盟太平洋航運集團。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2022年，我們就環境、社會及管治及相關表現贏得多個獎項及認可，包括：



Seatrade Maritime Awards

- 年度航運公司大獎

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

IBJ Awards (International Bulk Journal)

- 散貨營運商年度大獎

香港ESG報告大獎

- 卓越環境成效獎大獎
- 最佳ESG報告獎(中市值)嘉許獎

香港海事處頒發

- 港口國監督檢查卓越表現獎(過去14年第13度獲獎)
- 慶回歸25周年香港船舶註冊處長期卓越夥伴獎

其他近年矚目的獎項包括：

- Lloyd's List Asia Pacific Awards
2019 乾散營運商大獎

- International Bulk Journal Awards
2019 人才培訓大獎

- 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

同業最佳可持續發展評級

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

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



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

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，中國為最近期及最明顯的例子，但船務物流尚未回復正常，而船員在福祉上的挑戰仍為我們的重點，並將一直如此。

我們於疫情期間及2022年所作的部份船員福祉舉措如下：

- 我們的岸上員工及管理層為船員提供財政及其他支援、鼓勵、消閒及運動設備、增加互聯網及通信連接，以及為船員提供免費心理健康支援
- 於2022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
- 於2022年，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

- 我們正在提升船隊健康意識和關注彼此心理健康的需要，並加強我們的海上健康意識手冊，當中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
- 我們盡一切努力讓船員與家人團聚，如有必要，我們會安排貨船更改航道，支付高價購買機票讓船員回家，並安排船員入住酒店作途中長時間停留和隔離
- 我們與政府及其他機構聯絡，並促請有關當局提供解決方案，讓船員能夠平安回國。我們亦是《關於海員福祉和船員換班的海王星宣言》的簽署機構，為促進船員換班及遣返訂立主要行動



The Neptune Declaration
on Seafarer Wellbeing
and Crew Change

←→ 第49頁 船員社區

我們由衷讚揚一眾船員於疫情期間展現的耐心及專業精神，維持安全營運操作，為客戶提供可靠及大致無間的服務。

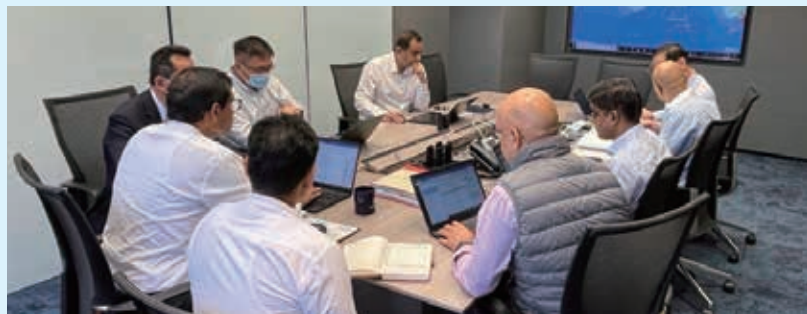


危機應對

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。

← 第6頁 參閱我們的行政總裁就一宗涉及我們貨船 Portland Bay號的嚴重安全事故的評論



關鍵績效指標B2.3
描述所採納的職業健康及安全措施

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。

2022年健康及安全績效

減少船員受傷

SASB TR-MT-320a.1

短期目標：

我們計劃大幅減少工傷事故宗數，並較2022年再進一步改善LTIF的記錄。

為達到目標所採取的措施：

- 實行有效政策及程序
- 全面培訓及發展

主要動力：

- 船員安全
- 企業聲譽及商譽

目前同比表現：

於2022年，我們的船員在逾20.8百萬工時中錄得6宗損失工時的工傷事故，因工傷事故損失工時頻率(LTIF)為0.29宗，按年增加16%。

我們的可記錄事故總頻率(TRCF)主要來自於一些較輕微的滑倒、絆倒、失足及壓傷事故，微升至0.58宗。我們的工傷率仍低於業界標準。

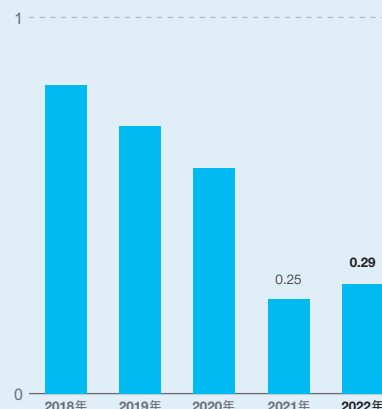
↔ 第67頁 死亡率(兩宗與工作無關者)

KPI

因工傷事故損失工時頻率(LTIF)

0.29宗 ↑ 16%

每1,000,000工時

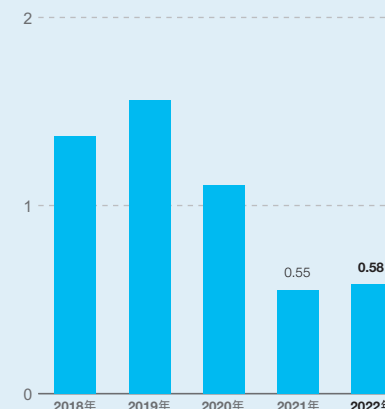


KPI

可記錄事故頻率(TRCF)

0.58宗 ↑ 5%

每1,000,000工時



減少安全檢查缺失

短期目標：

我們的目標為達至保持貨船高水平的質量，處於外部港口國監督(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2022年，我們平均每次檢查出現缺失的次數為0.93次(2021年：0.60次)，而在所有港口國監督檢查中，有74%為零監管缺失(2021年：77%)。

港口國監督缺失仍較過往年度為高，主要集中在我們船齡逾15年以上的較舊船隻。此為全行業的問題，乃由於在新型冠狀病毒疫情下貨船經理無法登船，致使標準惡化，以及疫情後港口國監督檢查密度增加。隨著出入境限制放寬，我們的貨船經理可更頻繁地登上旗下貨船，以改善貨船狀況。

SASB TR-MT-540a.3

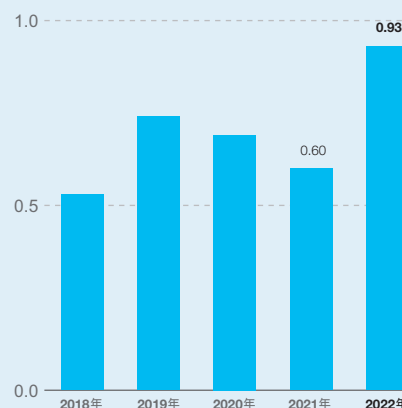
↔ 第50頁 我們貨船到達的港口

KPI

外部檢查缺失率

0.93次 ↑ 55%

每次檢查



↔ 第6頁 參閱我們的行政總裁就一宗涉及我們貨船Portland Bay號的嚴重安全事故的評論

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。

- 我們每年在馬尼拉、大連及敖德薩的船員中心舉辦多次培訓研討會，惟疫情限制及烏克蘭衝突改變了我們管理人員培訓計劃的性質。
- 於2022年，我們舉行了

6個 2022年舉行的培訓研討會，
有**380名**船員出席

43個 2022年舉行的網上培訓研討會，
有**3,389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。


引入全新專門培訓功能

於2022年，我們創立了新職位「培訓主管」，為我們自有船隊的所有船員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。


←→ 第32頁 安全、健康及福祉

2022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
- 廢氣清潔系統操作及故障排除
- 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
- 甲板保養
- 港口國監督
- 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



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



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，我們每月為所有工程部員工舉辦由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年起於敖得薩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。

1.9 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。

11 艘 每位安全／培訓經理負責11艘貨船

- 除岸上海事安全經理外，我們安排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、忠誠度及員工留任率，並為我們的接班規劃鞏固基礎。此岸上投資大致採取以下形式：

- 舉行獨立課堂及研討會培訓
- 提供在職培訓、實地考察及公司參觀
- 為年輕行政人員提供課程
- 舉辦社會及團隊建立活動以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。



關鍵績效指標B3.1
按僱員類別劃分的受訓僱員百分比



關鍵績效指標B3.2
每名僱員受訓平均的時數

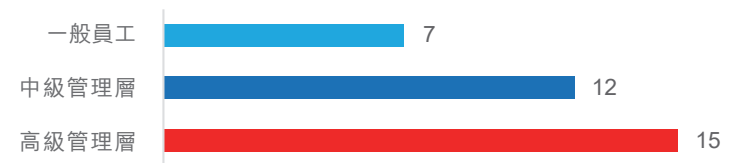
57% 員工接受外部培訓
(於2022年主要透過視像形式)

員工接受外部培訓（按僱員類別劃分）



10小時 每名岸上員工平均受訓時數

按僱員類別劃分的平均受訓時數





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2022年，4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。

4名 2022年 招募4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。

➡ 第51頁 香港社區 航海教育

ISO、國際安全管理規則、國際船舶和港口設施保安規則、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2022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43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。



船員權利法案

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

2006年MLC篇幅超過100頁，為船員的幾乎每個工作及生活條件方面訂立最低規定，其中包括：

- 免受強迫勞動
- 最低年齡
- 防止童工
- 就業條件
- 工時及休息時間
- 職業安全及健康
- 健康保障及醫療
- 支付工資
- 年假及遣返
- 起居飲食及膳食
- 社會保障
- 集體談判權利

我們對ILO公約及CBA條款的遵守，是受到港口國監督檢查及船級社的審查

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

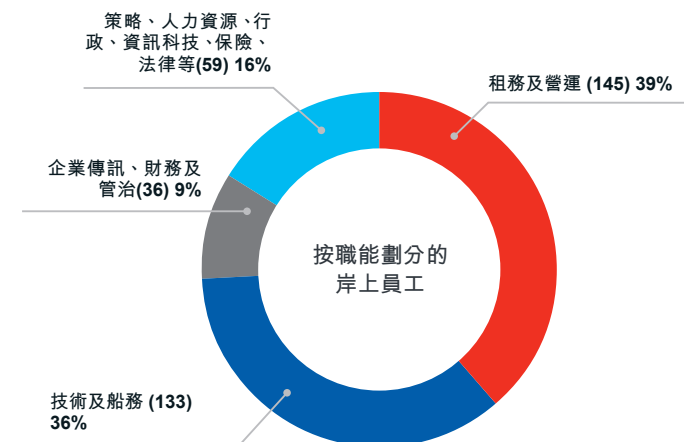
SEHK ESG 關鍵績效指標B4.2
描述發現童工及強迫勞動時所採取的即時措施

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。2022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五年。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。



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



↔ 第68頁 按職能劃分的岸上員工

SEHK ESG 層面B1 (僱傭) 一般披露

SEHK ESG 關鍵績效指標B1.1 按僱傭類別劃分的僱員總數

多元化及平等機會

多元化為所有人創造價值

我們認識到不同年齡、文化和背景的多元化員工的價值，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。此將一直是進行的工作，而我們將定期查探並嘗試理解任何現有的偏見和障礙。

僱員參與度得分成就強大的僱主品牌

於2022年，我們委託獨立顧問進行匿名的員工調查。調查結果顯示，我們於10個主要準則的滿意度及參與度均獲得高分，並有助於我們找出需要格外關注之處。

88% 員工喜歡在太平洋航運工作

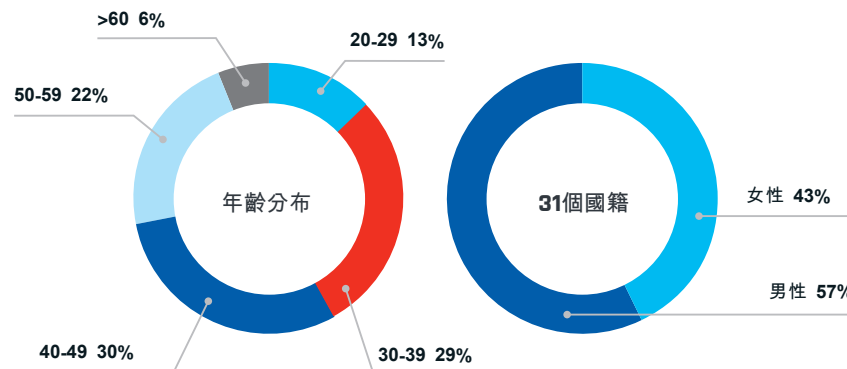
82% 整體參與度評分



我們的岸上團隊包括來自31個國家的管理人員，岸上員工在性別及年齡上分布相對平均。我們亦正培訓數量不斷增加的女船員。

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。

373名岸上員工



88% 岸上員工留任率

36% 岸上員工於太平洋航運工作超過10年

36%的岸上員工已在太平洋航運工作超過10年，足以印證集團在不斷演變的過程中為員工在參與度及工作上帶來極大的滿足感。



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



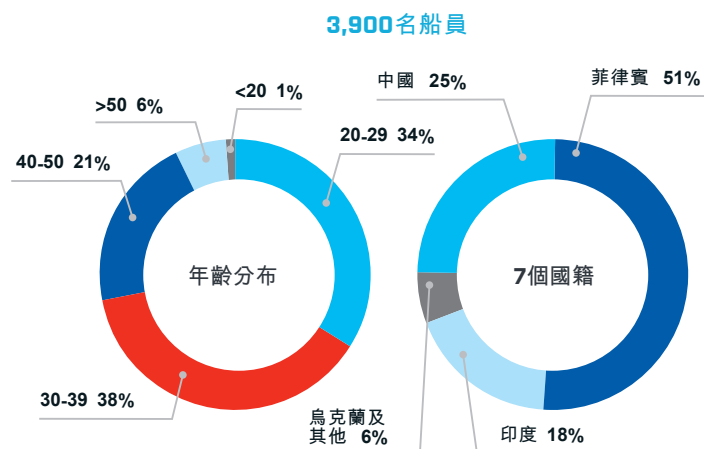
我們的貨船現有37名女船員，當中包括五名高級船員。

◀▶ 第53頁 WISTA會員資格作為我們女性員工及船員的資源

我們提倡互相尊重、友愛公平及充滿愉快氣氛的工作環境，並重視不同的意見及文化

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

於報告年內，我們並不知悉任何有關僱傭、健康及安全、平等機會及勞工標準的違規事故。



91% 員工留任率
(2021年：91%)

86% 整體船員留任率
(2021年：87%)

高級船員及船員的高留任率清晰顯示太平洋航運船員的參與度及對工作的滿意度。

◀▶ 第33頁 船員福祉



關鍵績效指標B1.2
僱員流失比率

負責任的價值創造



依託我們的社會及關係資本

我們明白作為負責任企業在社會應盡的義務，並致力確保社會與太平洋航運之利益可達至相輔相成。我們以多種形式融入及貢獻社會，力求支持社會及我們較長遠的成效、韌性及可持續發展

負責任的價值創造



目標

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



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

承諾

服務客戶

我們致力為客戶提供領先業界、切身、靈活、迅速及可靠的服務。我們希望使可持續發展成為多元化機會，例如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

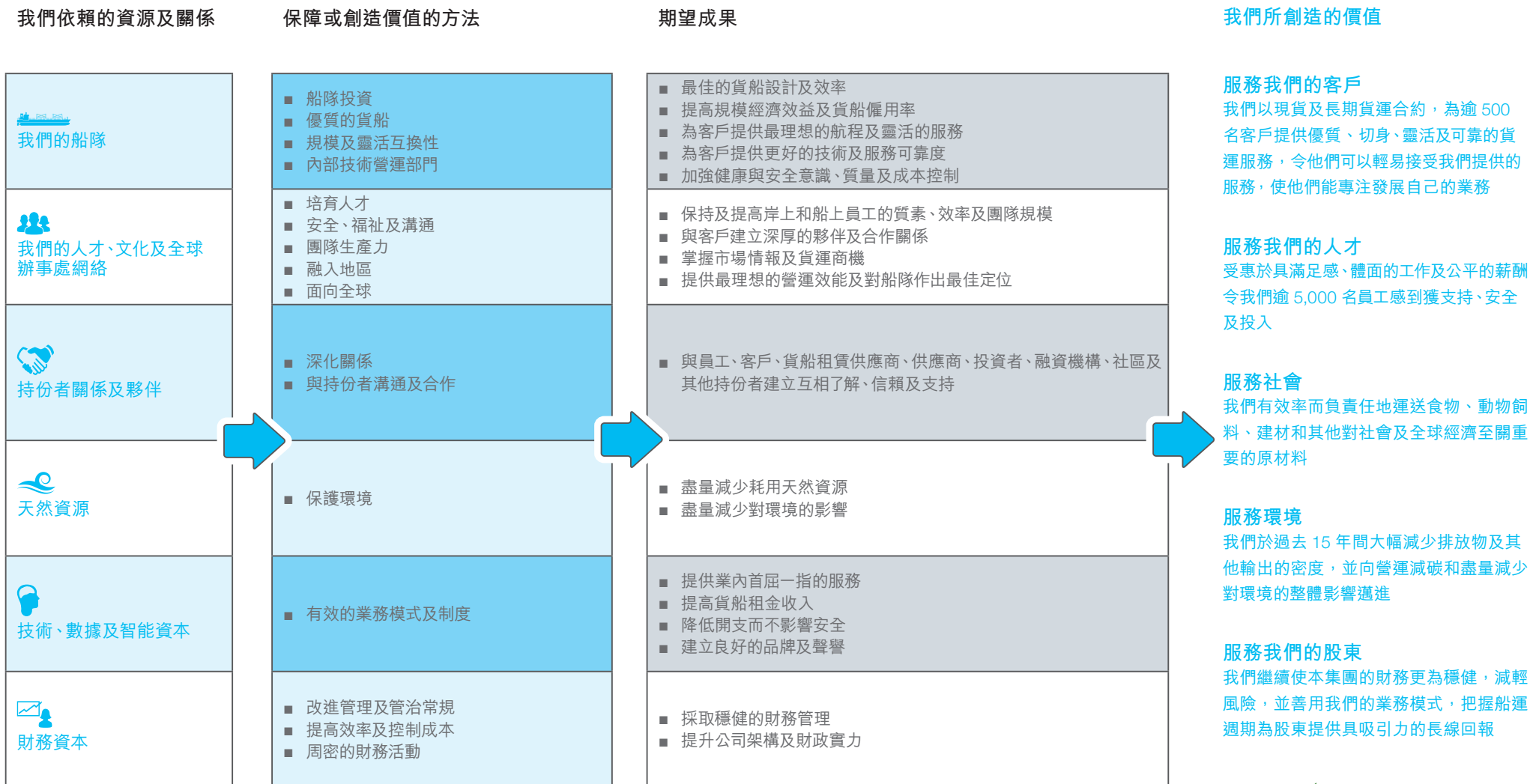
隨著全球減碳，我們將運載更多非化石燃料商品，此類商品將會成為未來全球海上貿易的重要支柱



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	2022年成果及行動
 客戶	我們努力成為我們细分市场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 ■ 網站及出版刊物和通報 	我們2022年的客戶電話調查結果（所涉客戶佔我們貨運量超過20%）顯示滿意度很高。我們亦委聘外部顧問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。
 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 ■ 網站及出版刊物 	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。
 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2022年，我們已提升福利計劃，並繼續探尋提高參與度的方法。我們船隊的安全關鍵績效指標僅略低於我們的最佳表現數據，但明顯優於行業平均水平。對我們岸上員工進行的獨立調查顯示員工滿意度和參與度很高，並有助於我們找出需要格外關注之處。
 投資者及融資機構	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。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。	<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 	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2022年，我們獲九名分析員及65份研究報告報導。於2022年，我們的可換股價券減少80%，通過談判解除27艘舊船的抵押承諾融資，進一步改善我們的資產負債表及流動資金狀況。
 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，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 ■ 網站及出版刊物 ■ 參與公眾論壇 ■ 審核工作 	於2022年，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。我們遵守所有適用法律及法規，於2022年，我們並無任何違規情況。我們在行業Seatrade 海事獎中贏得了年度最佳航運公司大獎。

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2022年，我們進行了第11次年度客戶電話調查，包括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，我們還委任外部顧問The Purpose Business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。

←→ 第47頁 持份者參與

客戶於2022年對我們的嘉許



- 太平洋航運擁有最佳的船隻，它們清潔且保養妥善
- 貴公司是關鍵夥伴，不論市況如何，表現依然合乎預期
- 你們始終及時提供具競爭力的定價，服務表現優秀，並迅速解決任何問題
- 我們認為 貴公司表現完美。指派及貨船準時到達，而且我覺得 貴公司有傾聽和回應以找出優良的解決方案
- 因為 貴公司的優秀服務和表現，我們一直選用 貴公司為貨運夥伴
- 謝謝 貴公司反應靈敏而迅速的團隊所提供的出色服務。太平洋航運預期我的需要，並總是努力滿足任何我提出的一次性要求
- 我們認為太平洋航運是頂級船東。 貴公司的表現無與倫比



服務社會

航運促進了全球貿易為民眾提供食住並推動繁榮

航運業往往不受注目，但它運送全球貿易量80%以上，讓全球受益。各國並非完全自給自足，因此依靠海上貿易出售他們擁有及購買他們所需一商品、原材料、零件或製成品。航運在此方面構成現代生活的基礎，並確保貿易的裨益分配更為平均。發展中國家數

以億計人民的生計，以至工業化及已發展國家的生活質素皆依仗航運。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。

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、孟買及敖德薩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。
- 於2022年，我們向多個船員組織作出慈善捐款（參閱下文）。
- 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，為於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。



312,000美元 慈善捐款及贊助

我們於2022年的慈善捐款及承諾贊助為312,000美元。我們慈善援助的首要重點是船員社區，包括向The Seafarers' Charity、Mission to Seafarers、International Sailors' Society Canada及International Radio Medical Centre捐款。

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51及52頁）。

於2022年，我們收取了香港政府一筆新型冠狀病毒病的相關資助，而我們選擇透過我們員工建議的非海事慈善機構（如（其中包括）Mission for Migrant Workers、同路舍（幫助無家者）、救狗之家及香港公益金），將資助回饋香港社區。

我們貨船到達的港口

我們的貨船在全球各地營運，不論何處，我們的船員及貨船均是太平洋航運的大使，因此我們激勵他們遵守以下的方針：

- 嚴格遵守有關的環保法例規定，以盡量減少我們對所到的城市、城鎮、港口及海岸線所帶來的影響；
- 於處理船務時表現出純熟的航行技術及專業營業操守；
- 擔當奉公守法的訪客，熱情接待登船的訪客，凡事皆盡顯太平洋航運人員的風範；及
- 與所到地區的港務局、代理及其他持份者建立及維持良好的關係。

我們樂意聽取在靠泊港口工作的客戶、裝卸工人、港口營運者及其他持份者的意見，以衡量我們在這方面的表現。



以下是我們船員在 2022 年收到的部分嘉許：

- Nobel Island號船員的專業精神及效率是船長領導有方的功勞
- 由衷感謝 貴公司和船員確保貨船遵守公認行業標準，並將注意力集中於避免華盛頓水域發生船隻事故和漏油。 貴公司對我們的篩選問題的回答顯示在預防漏油方面的充分認識
- 我要讚揚 貴船和船員為確保木材裝卸作業順利所付出的努力。所有人員皆準備充足，過程中並無發現任何缺失
- 雖然起重機在抵港首日失靈，但船長領導船員時表現專業，確保裝卸作業順利
- 貴公司的船員是我合作過的最佳船員之一。由於 貴船各人的努力，我的工頭裝船變得更加容易。我們感謝船員們的合作

於2022年，我們的貨船曾到訪

676 個港口及 **99** 個國家



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、香港海事處船舶諮詢委員會及香港海事處海員諮詢委員會的成員。我們亦支持香港各海事及相關福利事項。

■ 香港海事博物館



自香港海事博物館於2003年成立以來，我們一直給予支持，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。

於2022年，香港海事博物館接待逾35,000名訪客，其中包括逾3,200名學校和社區團體訪客。

由於新型冠狀病毒病限制關係，香港海事博物館於首季閉館逾兩個月，幸而及時重開並舉辦年度特備展覽*香江泛洋奇蹟：1945年以來我們的港口故事*，作為慶祝香港特別行政區回歸25週年的一部份。博物館新設的太古海洋探知館於第四季部份重開，與環境團體合作舉辦海洋科學及保育活動。

為紀念6月底的國際海員日，太平洋航運再次贊助公眾免費入場參觀博物館並派出集團的見習船員及高級船員、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。逾1,800名訪客參與活動。

太平洋航運於2022年舉辦三次「博物館之夜」活動，與香港員工、船員及夥伴分享香港海事博物館的館藏。

■ 香港海運週

我們經常支持香港海運週，以提升香港年輕人對加入航運業的興趣。

■ 航海教育

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

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

■ 獎學金

我們持續向香港理工大學提供獎學金。現時有三名學生在我們的資助下修讀國際航運及物流管理學士課程。而八位曾獲頒獎學金的學生現時任職於香港、倫敦及溫哥華的太平洋航運辦事處及貨船上。



■ 支持聘用本地人才

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

■ 支持香港船舶註冊處

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



■ 太平洋航運六人足球賽

在新型冠狀病毒疫情停辦兩年後，我們於2022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13支球隊參與此項日益受業界歡迎的項目。



航運業

我們積極為航運業作出貢獻，就業界時下關注的話題及業界未來的立法與立法者及其他人士在國際對話中發表意見。太平洋航運及其高級管理層透過成為以下組織的成員，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)
- 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
- 香港船舶註冊處顧客關係組



- 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 GL Hong Kong Machinery Group and Greater China Committee
- 日本海事協會(ClassNK)香港船主委員會
- 海事反貪網絡(Maritime Anti-Corruption Network)
- 零排放聯盟(Getting to Zero Coalition)



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的海事創新競賽

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

於2022年，Captain's Table提出了多項安全及福祉、技術營運、減碳及排放控制解決方案。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。



我們首名來自香港的大副

“我是太平洋航運首批聘用的香港見習船員之一。我在香港長大和接受教育，從事船員職業之前從未試過海外旅遊。我在2013年開始於太平洋航運的職業生涯。

任何開展海上職業生涯的人都會為終於能親自探看世界而感到興奮，我當然亦是如此。由於太平洋航運經營多種貨船，我們的貨船能夠到達全球多個不同港口。我認為這是一種業務優勢和額外好處，因為我可以到訪不同國家並獲得經驗。

小宗散貨船運載多類型貨物，以本身的起重機裝卸貨物，為船員帶來各種挑戰。我願意接受此挑戰，相比其他船種較無趣的貨物處理更為喜歡。這實在令人著迷，因此我永遠感激太平洋航運當初給予我見習船員資格。

在太平洋航運，你的膚色和母語無關緊要，而你表現的適應能力和個性最為重要。歸根結底，我們都是同一隊成員。

我一直牢記這個座右銘，與船上的所有太平洋航運同事順利合作，不論他們的種族為何。我非常享受投身於匯聚多國文化的太平洋航運。

身為首名獲太平洋航運晉升大副的香港人，我對此深感榮幸，但這亦代表需要承擔更大的責任。

回想起八年前我成為公司首批聘用的香港見習船員之一時，我有種痛苦的感覺，我會是一個低劣及無法代表香港和香港船員的代表。我將自己的焦慮轉化為動力，我在太平洋航運的八年間不斷自我激勵並向同事學習，視每天為需要學習的一課。

我是個書呆子，但我相信有些成為成功船員的重要特質是無法從任何書本或導師學習中得來。航行、貨運及氣候學的科學可以教導，但成為成功船員的藝術必須在經驗中磨鍊。

我將繼續挑戰自己，盡力獲取經驗，以成為足以自豪而能幹的太平洋航運船員。

大副Andy

現於Barrow Island號
貨船上任職

WISTA會員資格作為我們女性員工及船員的資源

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。



於2022年11月，我們奧克蘭辦事處總經理在紐西蘭的WISTA減碳大會上發言。100多名參加者出席會議，包括來自多間航運公司的高級管理層和其他海事專家等。參加者分享他們對減碳和減碳目標的見解，並就各類綠色燃料以及有關遵守減碳法規和應對重大減碳挑戰的其他措施展開討論。



於2022年，我們的奧克蘭辦公室總經理再度當選為WISTA紐西蘭主席。

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審視所取得的進展。

AR 董事會職責 第42頁

董事會把更具體責任交託予審核委員會,由審核委員會負責檢討本集團的可持續發展舉措的成效以及討可持續發展管理委員會(「可持續發展管理委員會」)的工作。

可持續發展管理委員會的職能

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

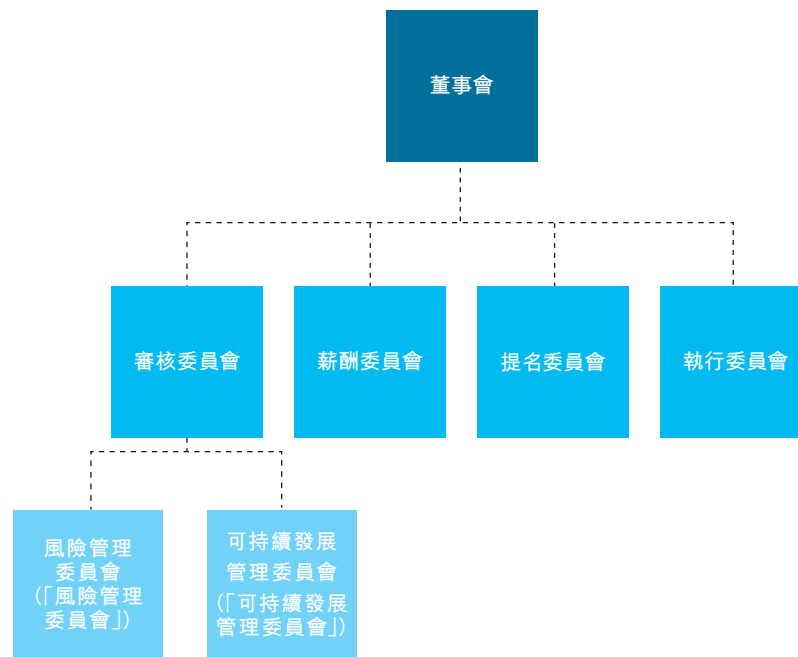
日常執行

我們已成立專責可持續發展團隊,以加強並協助我們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,以及風險及安全經理提供支援)、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 管治 第42頁

www.pacificbasin.com
可持續發展 > 企業管治



為支持聯合國可持續發展目標 16, 我們力求有效、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

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、風險控制總監、風險控制經理

主要職責

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

2022年已完成的工作

於2022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：

- 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；
- 審視各項環境、社會及管治議題的建議進展程度；
- 檢討就有關環境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；
- 審視和評估航運業的節能及減碳法規及措施；
- 實行有關客戶在環境、社會及管治方面的參與的強化舉措；及
- 修訂可持續發展管理委員會的職權範圍。



遵守環境、社會及管治指引

在編製可持續發展報告時，本集團已遵循聯交所上市規則附錄二十七所載的《環境、社會及管治報告指引》，並參考了其他國際可持續發展報告準則。我們密切注視可持續發展和可持續發展報告領域的發展和趨勢，以因應不斷變化的業務和監管要求，更好地滿足持份者的期望。

我們於2050年之前實現淨零排放的進展

於2022年，我們在於2050年之前實現淨零排放上邁出了重要一步，開始與一間領先的日本造船集團Nihon Shipyard Co.及一間主要貿易公司三井物產合作，評估綠色替代燃料對我們貨船類型的適用性。我們得出的結論是，綠色甲醇為目前規劃我們第一艘零排放貨船的最佳燃料，而我們現在再次與我們的合作夥伴合作，為我們預計將成我們第一艘能夠使用甲醇或燃油的雙燃料超大靈便型乾散貨船開發一個高效益設計。

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2頁 我們的立場

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2022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海事行業內各種貪腐形式。MACN通過以下方式做到這點：

- 提高對所面臨挑戰的認識
- 落實執行MACN反腐敗原則以及共同開發及分享最佳常規
- 與政府團體、非政府機構及民間組織合作以查明及遏制腐敗的根源
- 於海事界建立誠信文化

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

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

於2022年，我們的自有貨船登記了10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20,000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 涉貪污行為訴訟案件的數目	
SEHK ESG	關鍵績效指標B7.3 提供反貪污培訓的詳情	



為支持聯合國可持續發展目標16，我們力求有效、負責任和包容的管理和企業管治，以及負責任的營運方式，確保沒有貪污和賄賂的情況



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2022年，我們加強對所有租船合作夥伴的制裁檢查，成立新盡職調查團隊及利用另一個更先進的篩選平台（道

瓊斯風險與合規），其全面涵蓋制裁並就合作夥伴的最終實益擁有人提供更多盡職搜查。

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，以加強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，我們有檢舉政策，船員及岸上員工可透過內聯網，而持份者則可於公司網站，按照程序提出他們所關注的問題，過程以保密形式進行。

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



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，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突發性的措施。我們定期向員工傳閱反欺騙及釣魚電郵的提示及提醒，以提高他們的網路安全意識。

國際海事組織的海事網路風險管理 (Maritime Cyber Risk Management) 解決方案於2021年1月生效。因此，我們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，以保障來自網絡罪案的經濟損失。我們亦挑選信譽良好的資訊科技服務供應商，並定期評估雲端服務供應商的內部監控，並向我們提供獨立的評核保證報告。

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。

利用技術及我們的數據，作出更佳的決策及互動

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

這些解決方案包括最新的雲端應用程式，支援遠端存取、先進的資料共用及強大的系統集成，並提供更好的資訊科技安全性，使貨船租賃、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)作出更快更好的商業決策。

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。

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76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76頁 關鍵氣候相關財務信息披露工作小組索引 ↔ 第70頁 獨立核實聲明



層面A4 (氣候變化)
一般披露



關鍵績效指標A4.1
重大氣候相關事宜的描述及管理措施



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



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術、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



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



轉型風險

氣候相關的政策、技術和市場轉變，例如：

- 減碳規定、碳定價
- 新燃料和推進系統
- 商品貿易模式變化

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



我們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



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13頁 我們的減碳策略

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。

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

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、勞工常規、健康安全以及環保範疇的最低標準和措施。
- 合作夥伴指引表要求我們的供應商及其他交易夥伴聲明他們嚴格遵守：
 - 所有適用法例，包括全球反貪法例
 - 相關的勞工常規規定
 - 與其業務及行業相關的所有環保法例及法規

所有新供應商均須於開展採購程序前填妥該表格。

➡ 第59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))

SEHK ESG	層面B5 (供應鏈管理) 一般披露
SEHK ESG	關鍵績效指標B5.2 描述有關聘用供應商的慣例
SEHK ESG	關鍵績效指標B5.3 描述有關識別供應鏈的環保及社會風險的慣例
SEHK ESG	關鍵績效指標B5.4 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



供應商

於2022年，經我們認可的供應商數目為1,411家，當中於年內審核約267家供應商，包括新供應商及已輪流獲重新評估的現有供應商。

我們的供應商數量於2022年進一步增加，乃由於疫情期間及其後限制碼頭的出入口，仍使我們更為依靠世界各地港口的當地船具供應商、工作室及供應商。



關鍵績效指標 B5.1
按地區劃分的供應商數量

2022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	84	86
亞洲	6	687	693
中美	2	39	41
歐洲	4	274	278
中東	2	22	24
北美洲	4	116	120
大洋洲	2	43	45
南美洲	4	136	140
加勒比海	2	10	12
	28	1,411	1,439

* 不包括超過300名貨船租賃供應商

燃料供應商

同樣地，我們只從信譽良好及可靠的供應商購買燃料，當中大部分已與我們建立長期合作關係。我們會每年至少篩選我們的燃料供應商一次，透過搜尋互聯網、聯繫網絡及在燃料及航運業界提供的資源，審核燃料供應商的財政狀況。

我們從每家供應商購買的燃料不超過本集團每年總需求的20%。在2022年，我們向15家大型燃料供應商購買超過98%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。

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。

了解我們的主要價值鏈排放

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。對我們而言，將包括建造船隻和建造船隻所用材料產生的碳足跡；我們購買的燃油和潤滑油的提取、加工和交付；在我們船上完成的船塢工作等。

我們必須先了解我們購買的燃料從油井到油箱(WTT)過程中產生的排放，因為這是在考慮造船產生的排放之前我們最大的價值鏈排放。

在我們的數家燃油供應商中，只有一家能為我們提供交付我們貨船的燃油的WTT排放量分析，其WTT排放量約佔我

們船隻消耗燃油後燃油價值鏈排放總量的17%。

我們採用2022年英國政府公司報告標準溫室氣體轉換系數估算我們的WTT排放總量。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22%。

➡ 第66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	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
一般						
營運的自有貨船 (2022年平均) ¹	#艘	107	113	116	116	118
營運的租賃貨船 (2022年平均) ¹	#艘	115	116	112	143	130
運載貨物量	百萬噸	62	67	70	79	68
營業額	百萬美元	1,592	1,586	1,471	2,972	3,282
環境						
自有船隊消耗的燃料	公噸	445,100	448,500	462,500	505,800	487,000
重燃油 (自2020年起已安裝硫淨化器)	公噸	400,300	382,600	125,200	140,100	135,200
低硫燃油	公噸	不適用	13,800	281,000	305,900	293,500
低硫船用輕柴油	公噸	44,800	52,100	56,300	59,800	58,300
燃料密度	千公噸/艘	4.16	3.97	3.79	4.18	4.16
燃料密度	公斤/載重噸	106.4	97.2	98.1	104.6	97.3
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)	10.90	10.49	9.79	10.10	9.66
AER二氧化碳排放指數	-	-	-	5.78	6.28	6.07
AER平均等級	-	-	-	A	B	C
自有船隊產生的直接二氧化碳排放量	公噸	1,389,000	1,405,000	1,430,000	1,592,000	1,530,000
硫化物(SO _x)	每噸海里的硫化物排放量(克)	-	-	0.026	0.026	0.026
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
懸浮粒子(PM)	每噸海里的懸浮粒子排放量(克)	-	-	0.013	0.013	0.012
租賃船隊消耗的燃料						
重燃油	公噸	422,900	407,100	450,200	719,100	629,600
低硫燃油	公噸	387,000	252,900	23,300	67,500	52,300
低硫船用輕柴油	公噸	不適用	108,500	383,100	584,400	517,200
租賃船隊產生的排放量	公噸	35,900	45,700	43,800	67,200	60,100
EEOI二氧化碳排放指數	每噸海里的二氧化碳排放量(克)	-	-	-	-	8.88
租賃船隊產生的直接二氧化碳排放量	公噸	-	-	-	2,267,000	1,983,000

SASB TR-MT-110a.3

SASB TR-MT-120a.1

第19頁

	單位	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
溫室氣體排放量³						
自有船隊產生的直接排放量(範圍一)	公噸二氧化碳當量	1,412,000	1,427,000	1,477,000	1,615,000	1,542,000
租賃船隊產生的直接排放量(範圍一) ⁵	公噸二氧化碳當量	-	-	-	1,791,000	1,551,000
購買電力的排放量(範圍二) ⁴	公噸二氧化碳當量	658	378	382	371	343
租入/租出船隊產生的間接排放量(範圍三)	公噸二氧化碳當量	-	-	-	481,000	441,000
購買燃料產生的從油井到油箱的排放量(範圍三) ⁶	公噸二氧化碳當量	-	-	-	764,000	696,150
岸上產生的間接排放量(範圍三) ⁴	公噸二氧化碳當量	874	1,977	1,559	408	1,201
太平洋航運船員差旅的間接排放量(範圍三)	公噸二氧化碳當量	-	5,565	4,774	6,801	9,001
溫室氣體總排放量	公噸二氧化碳當量	1,413,532	1,434,920	1,483,715	4,658,580	4,251,240
自有船隊產生的廢物						
焚燒污泥	立方米/月/艘	1.98	1.66	1.71	1.33	1.27
陸上垃圾	立方米/月/艘	2.46	2.34	1.78	1.91	2.02
油污事故 KPI	#宗	0	0	0	0	1 ⁷
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
船用潤滑油	公升	-	-	-	5,676,600	5,816,870
潤滑油	公升	-	-	-	64,671	40,386
船用油漆	公升	-	-	-	-	1,014,021
補充製冷劑 - R134a	公斤	-	-	-	-	4
補充製冷劑 - R404a	公斤	-	-	-	-	1,597
補充製冷劑 - R407c	公斤	-	-	-	-	156
回收 - 香港辦事處						
回收-紙張	公斤	-	-	-	-	742
回收-打印機墨盒	#個	-	-	-	-	16

SASB TR-MT-110a.1

SASB TR-MT-160a.3

←→ 第24頁

- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。
- 我們現正追蹤我們所購買燃料產生的從油井到油箱的價值鏈排放量。
- 我們於2022年錄得一宗油污事故，事故中數個潤滑油桶在被吊上船時從船外墜海。我們的船員應對得宜，因此並未導致處罰、索償或違反防止船舶污染國際公約。



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 GL Business Assurance進行ISO9001、ISO14001及ISO 45001認證的年度審核。

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



←→ 第70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	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
社會						
健康及安全						
可紀錄事故頻率(TRCF) KPI	每百萬工時#宗	1.37	1.56	1.11	0.55	0.58
因工傷事故損失工時頻率(LTIF) KPI	每百萬工時#宗	0.82	0.71	0.60	0.25	0.29
船員死亡率	#宗	2	2	2	0	2⁶
每次港口國監督執行(PSC)的檢查出現缺失 KPI	#宗	0.53	0.74	0.69	0.6	0.93
PSC檢查零缺失率	%	79	73	81	77	74
閃失事件報告	#宗	548	587	422	1,264	1,700
航行意外事故	#宗	2	5	2	2	3⁷
發展及培訓						
岸上人員接受外部培訓	%	46	45	50	47	57
按性別劃分的受訓岸上員工						
男性	%	62	67	58	60	55
女性	%	38	33	42	40	45
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	%	11	10	12	9	12
租務及營運	%	52	45	45	34	37
企業傳訊、財務及管治	%	10	11	20	12	11
技術及船務	%	27	34	23	45	40
按僱傭類別劃分的受訓岸上員工						
高級管理層	%	-	-	-	-	69
中級管理層	%	-	-	-	-	55
一般員工	%	-	-	-	-	59
每名岸上員工的平均培訓時數	小時	12	9	7	12	10
按性別劃分的岸上員工平均培訓時數						
男性	小時	16	11	10	18	11
女性	小時	6	7	4	4	8
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	4	7	6	9	9
租務及營運	小時	16	14	12	8	11
企業傳訊、財務及管治	小時	7	7	7	9	12
技術及船務	小時	13	6	3	18	8
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
中級管理層	小時	-	-	-	-	12
一般員工	小時	-	-	-	-	7
船員/人員網上培訓講座及培訓講座	#個	5	5	7	11	49
每名安全及培訓經理負責船隻數目	#艘	8	8	11	11	11
每艘船隻駐見習高級船員數目	#名	1.6	1.5	1	1.3	1.9

← 第35頁

SASB TR-MT-320a.1

SASB TR-MT-540a.1

SASB TR-MT-540a.3

	單位	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
船員統計資料						
船員人數	#名	3,800	3,900	4,100	4,600	3,900
船員年齡分布						
20歲以下	%	2	1	2	1	1
20至29歲	%	39	40	38	37	34
30至39歲	%	31	32	32	36	38
40至49歲	%	22	21	21	20	21
50歲以上	%	6	6	7	6	6
船員國籍分布						
中國	%	57	52	48	39	25
菲律賓	%	39	42	45	49	51
烏克蘭	%	2	3	4	3	3
俄羅斯及其他	%	2	3	3	9	21
岸上員工統計資料						
岸上員工人數	#名	336	345	343	365	373
女性勞動力	%	43	43	43	45	43
岸上員工國籍分布						
全職	%	-	-	-	99	99
非全職	%	-	-	-	1	1
岸上員工年齡分布						
20至29歲	%	14	12	13	14	13
30至39歲	%	35	32	31	29	29
40至49歲	%	29	32	30	29	30
50至59歲	%	17	19	20	22	22
60歲以上	%	5	5	6	6	6
岸上員工地區分布						
亞洲	%	74	72	74	76	76
歐洲	%	10	11	10	10	10
北美洲	%	8	8	7	6	6
澳大利亞	%	4	5	5	4	3
南美洲	%	3	3	3	3	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	%	15	14	13	12	16
租務及營運	%	39	40	39	42	39
企業傳訊、財務及管治	%	14	13	14	10	9
技術及船務	%	32	33	34	36	36
船員流動率/留任率						
管理人員留任率	%	95	95	96	91	91
整體船員留任率	%	86	87	88	87	86

	單位	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
岸上員工流動率/留任率						
岸上員工留任率	%	90	90	94	88	88
股份獎勵計劃下的岸上員工	%	25	28	28	26	26
按性別劃分的岸上員工留任率						
男性	%	-	-	6	12	13
女性	%	-	-	6	14	12
按年齡劃分的岸上員工留任率						
20至29歲	%	-	-	12	23	34
30至39歲	%	-	-	7	17	9
40至49歲	%	-	-	3	8	10
50至59歲	%	-	-	1	6	7
60歲以上	%	-	-	18	19	10
按地區劃分的岸上員工留任率						
亞洲	%	-	-	6	12	13
歐洲	%	-	-	9	5	14
北美洲	%	-	-	4	23	9
澳大利亞	%	-	-	7	33	13
南美洲	%	-	-	9	30	0
非洲	%	-	-	0	0	0
供應鏈管理						
已批核的供應商數目	#家	460	620	985	1,249	1,411
燃料供應商數目	#家	25	14	15	25	28
管治						
涉貪個案	#宗	0	0	0	0	0
疏通費事件數目	#宗	-	-	-	23	10
脅迫下疏通費事件總金額	美元	-	-	-	34,000	20,000
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
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	84	85	39	365	312

SASB TR-MT-510a.2

⁶ 本年度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，委任兩個遙距醫療服務供應商以支援船員的身心健康，亦與專業船員健康教練聯絡，以加強我們健康訓練計劃的成效。

⁷ 我們於2022年錄得三宗航行意外，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。



關鍵績效指標B2.1
因工亡故的人數及比率

獨立核實聲明



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

We were engaged by Pacific Basin Shipping Limited (“the Company”) to report on the ESG data, key performance indicators (KPIs) and other ESG-related metrics (“the Metrics”) and disclosures of the Company’s Sustainability Report 2022 (“the Report”) relating to the year ended 31 December 2022 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 2022 and in early 2023, 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 2022 and identifying key Metrics and other ESG-related disclosures for review.
- Inquiries to the Company’s management and personnel involved in the sustainability report’s preparation process, the internal control system governing this process, and selected disclosures in the sustainability report.
- Data collection, including limited substantive testing, on a selective basis to verify the Metrics stated in the report. 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. ABS has only verified the data for the client’s owned fleet. Data for chartered vessels has not been verified.

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 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 2022 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

13 March 2023

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	56 56
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)	56 77
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	77

A. 環境

索引參考	內容	頁碼
A1	排放物	
	一般披露	11
1.1	排放物種類及數據	65-66
1.2	溫室氣體總排放量(以噸計算)	66
1.3	所產生有害廢棄物排放總量	66
1.4	所產生無害廢棄物排放總量	66
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	13-15
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	24
A2	資源使用	
	一般披露	11
2.1	直接／間接能源消耗量	66
2.2	耗水量	24, 66
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	14-15
2.4	描述求取適用水源的問題及所訂立的用水效益目標	24
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	11
3.1	描述業務活動的重大影響	11
A4	氣候變化	
	一般披露	61
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	13-15, 61

B. 社會

索引參考	內容	頁碼
B1	僱傭	
	一般披露	29
1.1	按僱傭類別劃分的僱員總數	42-43
1.2	僱員流失比率	42-43
B2	健康與安全	
	一般披露	29
2.1	因工亡故的人數及比率	35, 67
2.2	因工傷損失工作日數	35, 67
2.3	描述所採納的職業健康及安全措施	32-35
B3	發展與培訓	
	一般披露	29, 36-39
3.1	按僱員類別劃分的受訓僱員百分比	38
3.2	每名僱員受訓平均時數	38
B4	勞工準則	
	一般披露	40-41
4.1	描述檢討招聘慣例的措施以避免童工及強制勞工	40
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	40, 59
B5	供應鏈管理	
	一般披露	62-63
5.1	按地區劃分的供應商數目	63
5.2	描述有關聘用供應商的慣例	62-63
5.3	描述有關識別供應鏈的環保及社會風險的慣例	62-63
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	62-63
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	58
7.1	涉貪污訴訟案件的數目	58
7.2	描述防範措施及舉報程序	58-59
7.3	描述提供的反貪污培訓	58-59
B8	社區投資	
	一般披露	45
8.1	專注貢獻範疇	45-53
8.2	在專注範疇所動用的資源	45-53

備註：

* 由於我們為貨運服務業務，無需求取包裝物料，且無製造及／或銷售產品，因此我們並無交代香港聯交所環境、社會及管治主題範圍A2.5及B6。

GRI內容索引

太平洋航運參考GRI標準匯報2022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2022年報中管治的部份
2-10	提名和選擇最高管治機構	請參閱2022年報中管治的部份
2-11	最高管治機構的主席	請參閱2022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2022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2022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2022年報中管治的部份
2-15	利益衝突	請參閱2022年報中管治的部份
2-16	就關鍵事項的溝通	請參閱2022年報中管治的部份
2-17	最高管治機構的集體知識	請參閱2022年報中管治的部份
2-18	最高管治機構的表現評價	請參閱2022年報中管治的部份
2-19	薪酬政策	請參閱2022年報中管治的部份
2-20	薪酬制定流程	請參閱2022年報中管治的部份
2-21	年度總薪酬比例	請參閱2022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 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(範圍一)溫室氣體排放	表現數據摘要
305-2	能源間接(範圍二)溫室氣體排放	表現數據摘要
305-3	其它間接(範圍三)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(NO _x)、硫氧化物(SO _x)，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	多元化及平等機會；請參閱2022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	多元化及平等機會
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2022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)海上運輸重大議題索引

類別	披露主題	指標	引述章節及原因
溫室氣體排放量	全球範圍一排放總量	TR-MT-110a.1	表現數據摘要
	管理範圍一排放的長期和短期策略或計劃、減排目標以及針對該等目標的績效分析討論	TR-MT-110a.2	排放關鍵績效指標及目標
	總能源消耗、重燃油百分比、可再生能源百分比	TR-MT-110a.3	表現數據摘要
	新船平均能效設計指數(EEDI)	TR-MT-110a.4	排放關鍵績效指標及目標
空氣質素	下列污染物的空氣排放：氮氧化物、硫氧化物和懸浮粒子(PM)	TR-MT-120a.1	排放關鍵績效指標及目標 表現數據摘要
生態影響	於海洋保護區或受保護區域的航行時間	TR-MT-160a.1	我們將適時報告此指標
	實施更換壓倉水和壓倉水處理的船隊百分比	TR-MT-160a.2	保護海洋生物多樣性
	洩漏和排放到環境內的次數和總量	TR-MT-160a.3	保護海洋生物多樣性 排放關鍵績效指標及目標
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	TR-MT-540a.1	保護海洋生物多樣性 表現數據摘要
	港口國監督執行的檢查出現缺失和被扣留的次數	TR-MT-540a.3	健康及安全 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	 減碳及能源效益  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 披露範圍一、範圍二及(如適用)範圍三溫室氣體排放量以及相關風險	 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，此乃我們第七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2022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，這將有助於我們達到策略目標及監管要求。

KPI 指高水平關鍵績效指標

可持續發展報告匯報框架

我們的報告乃依循香港聯合交易所有限公司（「聯交所」）最新發布之《環境、社會及管治報告指引》，並借鑒了其框架、標準及建議。

➡ 第9頁 可持續發展報告匯報框架

我們多年來量度及跟進我們於可持續發展範疇部分的表現，有關進度符合聯交所《環境、社會及管治報告指引》分階段的披露要求。

➡ 第71頁 香港聯交所環境、社會及管治報告指引索引

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社區內的負責參與。

此可持續發展報告的匯報範圍集中在我們的大部分核心乾散貨船船隊，其中包括我們在商業及技術上管控的自有貨船。報告還涵蓋了我們租入船隻的溫室氣體排放。

我們對這些自有貨船有權力授權及管控「健康、安全、環境及質量」(HSEQ)政策及行動。反之，租入貨船的HSEQ、船員及其他技術管理層面，則不是我們的管控範圍。儘管我們確實要求我們的貨船供應商確保他們及其船舶、證書和實踐符合所有相關的勞工、健康與安全、環境、制裁和其他法律法規，並符合我們的交易夥伴操守守則。

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

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

報告期為2022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70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 GL Business Assurance 進行 ISO 9001、ISO 14001 及 ISO 45001 認證的年度審核。

政策及指引

本集團已制訂一系列有關加強我們在可持續發展領域的表現及行動的指引，例如：

- 健康、安全、環境及質量政策
- 對健康及安全勞動力的承諾
- 環境政策指南
- 藥物及酒精政策
- 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56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42頁

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

P 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

2022 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

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