

2017

企業社會責任報告書

顧客、員工、投資者的第一選擇

章節內容 /

裕民航運2017年度 企業社會責任報告書



永續發展政策

- 1.1 短、中長期永續發展目標 16
- 1.2 永續發展團隊 (內部) 17
- 1.3 參與公協會或國際組織 (外部) 18
- 1.4 利害關係人經營與溝通 19
- 1.5 2017年永續發展重大議題 20
- 1.6 2017年永續發展重大專案 23

裕民概述

- 2.1 經營理念及願景 30
- 2.2 服務範圍 30
- 2.3 公司規模 31
- 2.4 船隊規模 32
- 2.5 財務績效 32



環境管理 (E)

- 3.1 管理範疇 36
- 3.2 能源使用與節能方案 36
- 3.3 排放防治 38
- 3.4 海洋生物多樣性 42
- 3.5 綠色供應鏈 45

社會指標 (S)

- 4.1 裕民團隊 48
- 4.2 薪酬與福利 52
- 4.3 培訓與發展 54
- 4.4 職業健康與安全 57
- 4.5 法規遵循 59

公司治理 (G)

- 5.1 治理架構 62
- 5.2 誠信與道德 65
- 5.3 內控制度 66
- 5.4 風險管理 67

附錄

- GRI Standard 對照表 70
- DNV GL 保證聲明書 72

關於報告書

本報告書為裕民航運發表的第六本報告書。主要揭露了有關環境、社會與公司治理相關之非財務性指標。有別於去年報告書（使用 GRI G4 原則），今年報告書改採用全球永續性標準理事會（GSSB）所發佈的 GRI 準則（GRI Standards）：核心選項編製。

報告期間與週期

資訊揭露期間為 2017 年 1 月 1 日至 2017 年 12 月 31 日。每年定期發行一次。上期出版日期為 2017 年 6 月，下次改版為 2019 年 6 月。

報告範疇

本報告書財務資訊，以母公司及子公司裕民新加坡、裕民香港、裕民廈門及 Overseas Shipping Pte Ltd，且包含投資公司及合資公司之財務資訊為主要範疇。

非財務資訊之環境指標則以母公司及子公司裕民新加坡、裕民香港及裕民廈門所屬之自有散裝輪為主要範疇，而 Overseas Shipping Pte Ltd (OSPL) 所屬之自有油輪為委外營運管理，採部份揭露。社會指標則包含母公司及子公司裕民新加坡、裕民香港及裕民廈門陸勤及海勤人員全體同仁，因應行業特性，部份數據採地區人員揭露，以註解說明。

外部確信

本報告書之財務數據，係經勤業眾信 (Deloitte) 簽證之財務年報資料，以新台幣為計算單位。

永續數據則是經由第三方公證單位 DNV GL 根據 DNV GL VeriSustain 中度保證等級的查證標準，進行 GRI 準則中所提及之報導內容與品質原則進行查證，報告書符合 GRI Standards 指引核心選項（Core option）之標準。保證聲明書詳附於第 72-73 頁。確保公開資訊可靠性。

聯絡單位

裕民航運股份有限公司 (2606)

地址：台北市敦化南路二段 207 號 29 樓

電話：(02)2733-8000 # 6179 企劃處

公司網址：www.uming.com.tw



經營者的話

2017 年對裕民航運及許多船東來說是一個重要的逆轉年。新造船的供給獲得控制、大宗商品需求量持續上升，波羅的海指數 (BDI) 在 12 月中旬達到近四年來的新高 1743 點，海運市場日漸復甦。在另一方面，為了對抗全球極端氣候及 PM2.5，各國政府祭出各種環保措施：如中國政府的「煤改汽」、「降低鋼鐵產量」等政策，使得市場增加許多不確定性，考驗船東的應變能力。

裕民以「永續經營」為目標，我們擁有健全及多元的營運團隊，隨時迎接市場的挑戰。2017 年裕民力轉去年的淨損失，在整體財務績效上持續改善，交出稅後盈餘 9.99 億的成績。我們在永續經營上的努力也受到富時羅素 (FTSE Russell) 肯定，2017 年 6 月裕民首次被納入富時指數 FTSE4Good 之組合成分股，此榮耀證實我們在環境保護、社會責任和公司治理 (ESG) 上努力多年的成果，也督促裕民持續滿足利害關係人的需求，善盡企業社會責任的職責。

2017 年，我們持續推動永續專案。「六萬兩千噸超靈便型散裝輪」專案：已獲得驗船協會 (DNV GL) 實測證實，能效指數 (EEDI) 比國際海事組織 (IMO) 平均能源標準減少 32.05%，有效執行節能減碳。「綠色走廊」專案：我們更領先多數同業，開發打造 LNG 燃料動力船，提早因應國際海事組織 (IMO) 2020 年 0.5% 低硫油的規範。

海上工作風險等級向來高於其它產業，2016 年 4 月我們成立「船隊安全 / 紀律訪察小組」(SDO-Safety / Discipline Officer Team)，負責船舶稽查、旨在降低人為疏失。2017 年整年，公司船隊意外受傷案件共有三件，無死亡案件，無失能案件。比起往年，在船隊安全與紀律整頓方面，有更顯著的成效。

裕民向來視員工為最重要的資產，對人才培育不遺餘力，對內，我們提供員工專業多元的進修管道及課程。對外，派員至台灣各海事學校，傳承海運知識，以期這些莘莘學子，未來為社會盡一份心力，達到社會共融。

展望未來，裕民仍抱持著謹慎的態度，用心審視評估市場，找尋最佳的商務夥伴，以確保穩定的獲利。我們持續落實 ISM 內稽及 SDO 安全紀律訪察，以期降低海事及船員傷病事故，為船員安全做把關。面對嚴苛的環境公約，我們做好準備，除實行船隻汰舊換新，提高新船比例，降低船舶營運對海洋生態的衝擊之外，並計劃投資「綠色能源」，開創多元差異化經營，擴展事業版圖，打造更專業的裕民航運。





2017年裕民永續績效

重要肯定

富時社會責任新興指數指數

納入富時社會責任新興指數指數 (FTSE4Good Emerging Index) 之組合成分股

台灣永續指數

納入台灣永續指數 (FTSE4Good TIP Taiwan ESG Index) 之成分股

台灣企業永續獎

連續二年榮獲企業永續報告類—運輸業組 銀獎

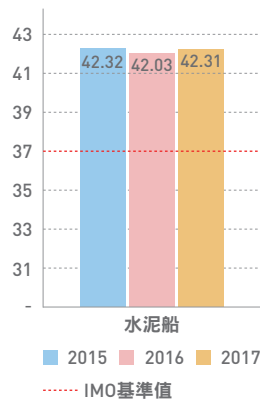
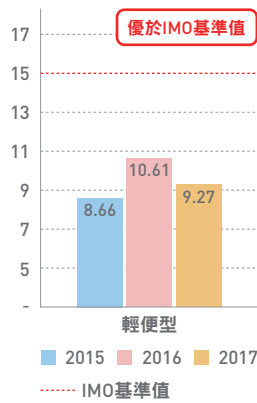
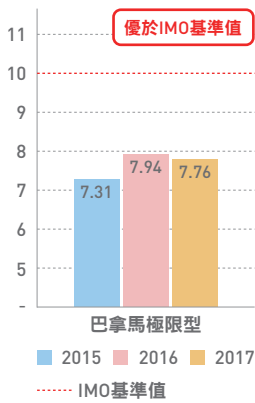
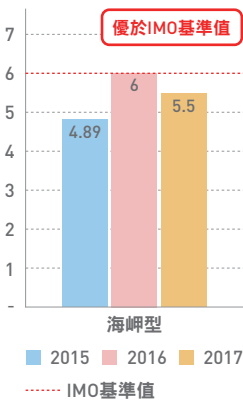


2x - EM June additions / 30832 / 001474

永續績效

環境

船舶能源效率營運指數 (EEOI)



	2015	2016	2017	IMO基準值
海岬型	4.89	6	5.5	6
巴拿馬極限型	7.31	7.94	7.76	10
輕便型	8.66	10.61	9.27	15
水泥船	42.32	42.03	42.31	37

單位：噸/延噸海浬

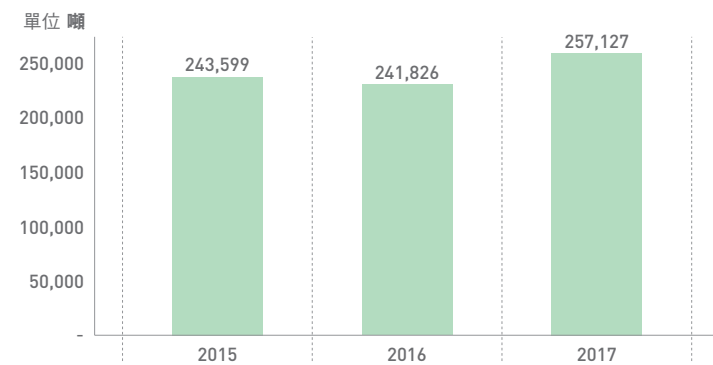
註1：能源效率營運指數=(燃料燃燒排放的二氧化碳克數)/(載運貨物的噸數×行經海浬數)

能源效率營運指數(Energy Efficiency Operational Index, EEOI)為船舶單位運輸作業所排放的二氧化碳量{分別以燃柴油係數3.114及3.206換算}，即消耗燃油所排放的二氧化碳與貨物的數量和運輸距離的比值，為衡量階段期間內，船舶在一特定的營運船速下，船舶能源有效運用的效率指數。

註2：自有散裝輪

環境

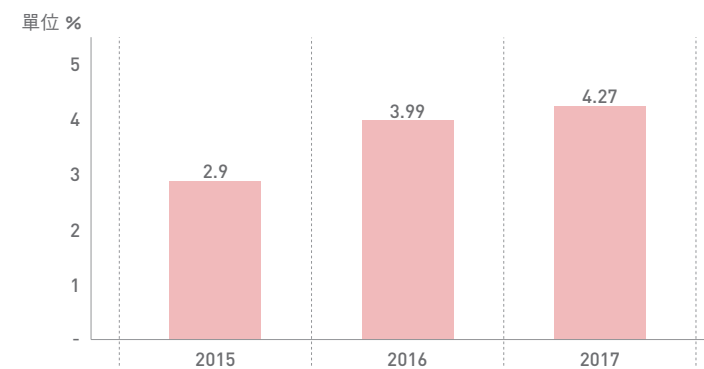
燃油消耗



註：自有散裝輪

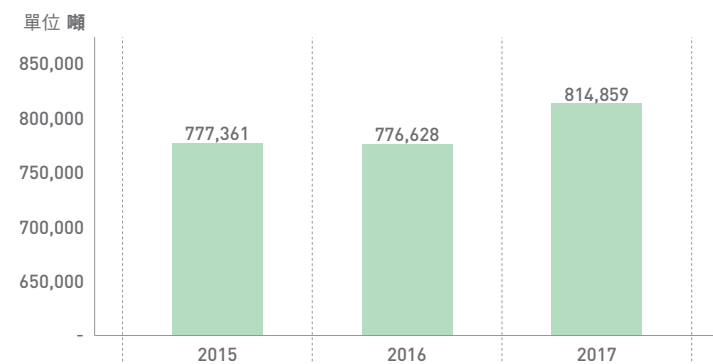
社會

薪酬成長率 (陸勤)



環境

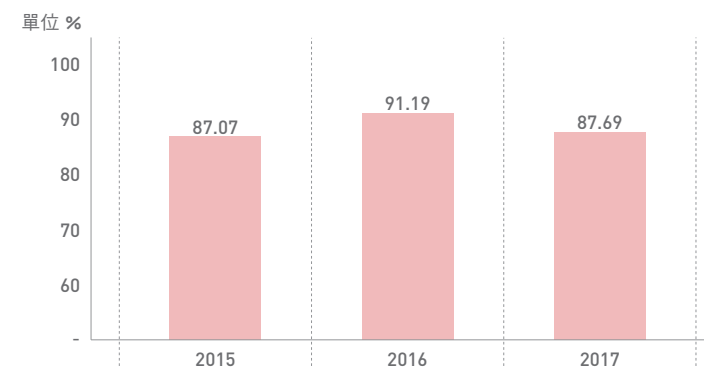
溫室氣體直接排放量



註：自有散裝輪

社會

人才保留率 (陸勤)



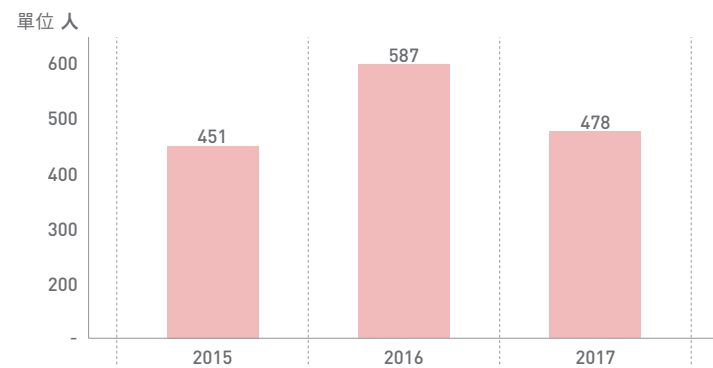
註：月離職率：該月離職人數 / ((每月期初 + 期末人數) / 2)

年離職率：12 個月離職率加總

人才保留率：1 - 離職率

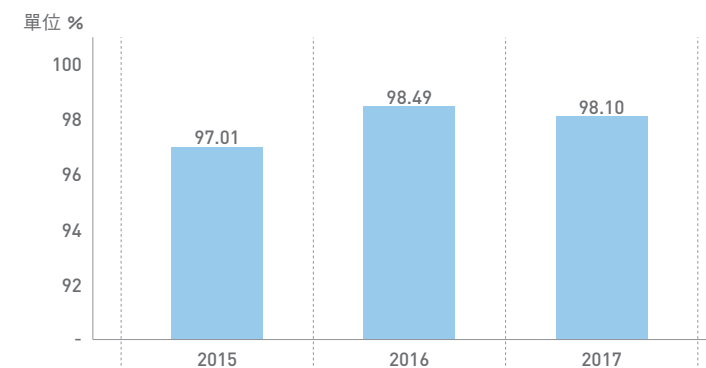
社會

船上安全管理規則 (ISM) 訓練



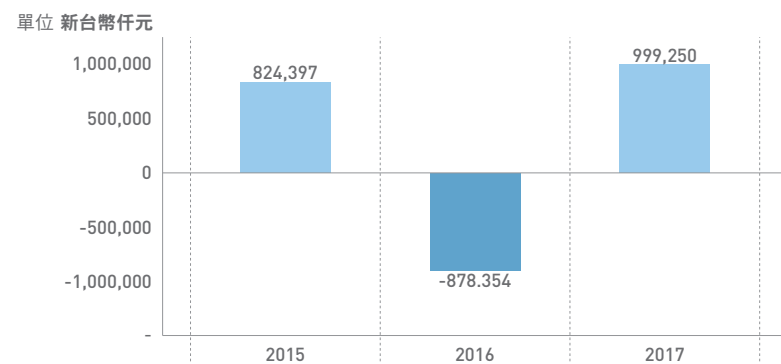
治理

船舶利用率



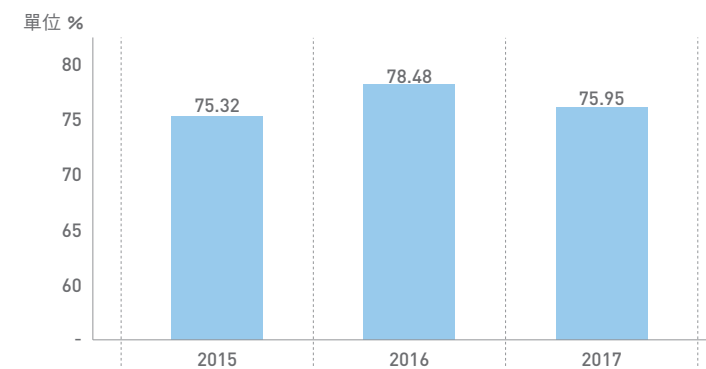
治理

稅後盈餘



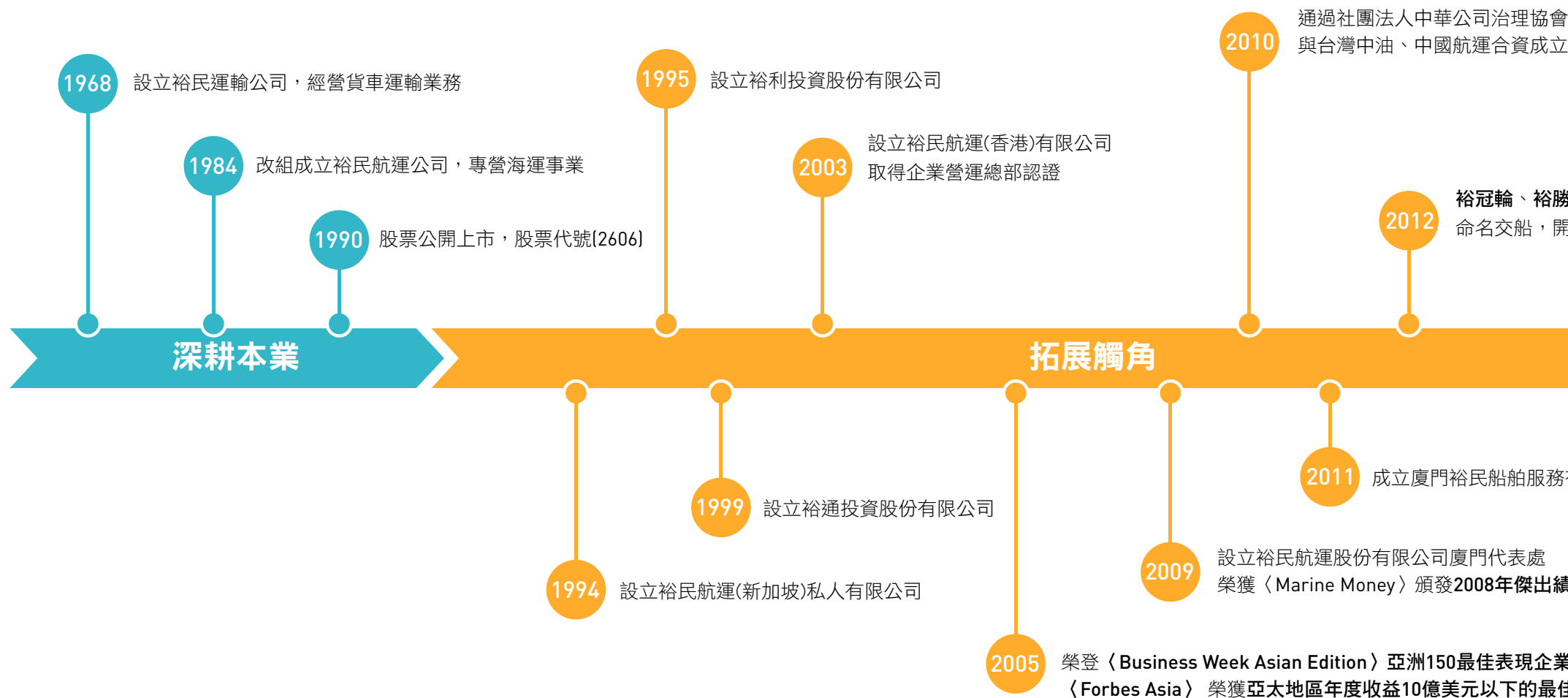
治理

港口國檢查零缺失率



註：自有散裝輪及代管散裝輪

裕民大事紀



CG6005公司治理制度評量評鑑榮獲〈Marine Money〉頒發 2009年傑出績效公司第3名
 環能海運股份有限公司，從事原油及成品油之運輸榮獲<天下雜誌>評比為 2010台灣最佳聲望標竿企業



裕民航運股份有限公司

- 成立 1968年8月29日 ● 上市 1990年12月8日
- 總部 台北市大安區敦化南路二段207號29樓
- 股本 新台幣84.5億
- 董事長 徐旭東 ● 總經理 王書吉
- 主要業務 船舶運送、船舶買賣、船務代理業，除許可業務外，得經營法令非禁止或限制之業務





第一章

永續發展政策

- 1-1 短、中長期永續發展目標
- 1-2 永續發展團隊 (內部)
- 1-3 參與公協會或國際組織 (外部)
- 1-4 利害關係人經營與溝通
- 1-5 2017年永續發展重大議題
- 1-6 2017年永續發展重大專案

永續發展政策

1.1 短、中長期永續發展目標

根據歐盟的定義：「永續發展是滿足當代需求，而不影響未來世代的機會」，企業可從經濟、環境、社會三個面向進行企業責任。裕民本著此宗旨，並遵循「上市上櫃公司企業責任實務守則」將企業社會責任落實於企業發展短、中長期目標當中。「經濟」的成果來自於「治理」的成效，而「治理」又為「經濟、公司治理、永續治理等」議題的集合。因此，以下「經濟」面向議題皆以「治理」稱之。每年年初，裕民會重新制定符合產業需求的环境、社會及治理之目標，發展不同永續專案，朝永續經營之路前進。

短期目標 (2017-2020 年)		中長期目標 (2020-2030 年)	
環境 (E)	持續進行船舶汰舊換新計畫	環境 (E)	規劃擴充高效能的環保船隊，達成節能減碳
	加強船上、岸上環保意識，確實履行維護海洋生態環境		
社會 (S)	改善整體海事安全紀律管理及加強船員訓練，降低人為風險	社會 (S)	投資「綠色能源」，善盡社會責任，成為頂尖企業公民
治理 (G)	善用自身資源，強化各船型市場營運策略	治理 (G)	尋求資質良好的業務合作夥伴，創造長期固定收入
	增加船舶營運天數，提高船舶利用率		經評估後入股或併購合宜且資產良好的相關企業，擴展經營領域
	落實港口國管制檢查記錄並達成 PSC 零扣船率		掌握時機跨領域投入不同船型及物流相關運輸業務，開創差異化經營
	推動海事數位化，提升各部門作業效率		

1.2 永續發展團隊（內部）

裕民設有永續發展團隊確實推動企業社會責任。由董事會督促實踐社會責任，授權各部門主管依據董事會通過之「公司企業社會責任守則」、年度目標及利害關係人關注之重大議題研議「環境」、「社會」、「治理」相關管理方案並定期向董事會報告，董事會採整體表決決議永續發展目標，於各部門實際執行。最後由企劃處統籌各議案，編寫企業社會責任報告書，揭露具體的成果。



1.3 參與公協會或國際組織（外部）

裕民處於多變的散貨市場中，船舶技術日新月異，我們積極地參與外部組織與社會各界先進更緊密的聯繫。國內部份，積極出席船舶同業公會舉辦的活動。國外部份，我們參與「永續航運倡議組織」(Sustainable Shipping Initiative, SSI)，此協會宗旨為研發推廣永續經營之節能減碳及促進環保之各種策略及新技術與理念。裕民也將致力於運用業界專業技能與知識，貢獻提升海上環境保護技術之概念，努力降低船舶營運對海洋生態的衝擊，履行海洋環保的企業社會責任。

國際組織



國內組織

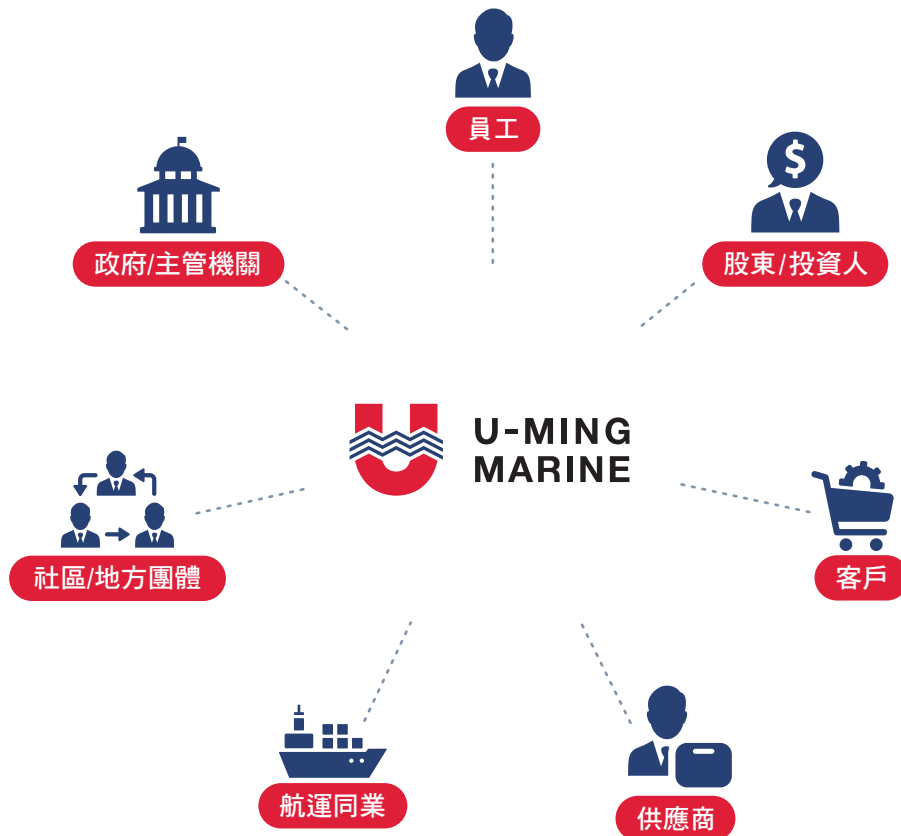
參與組織	身份
中華民國工商協進會	常務理事
台北市輪船商業同業公會	常務理事
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	常務理事
中華民國海運聯營總處	理事
財團法人台灣海峽兩岸航運公會	董事
台北市船務代理商業同業公會	會員代表
基隆市國內輪船商業同業公會	會員代表
中華航運學會	會員代表
中華海運研究協會	會員代表
中華民國仲裁協會	會員
財團法人船舶暨海洋產業研發中心	董事

裕民與國際知名企業一起為海洋生態努力

- » 會員企業承諾確保更強的資源效果，從而大幅度減少溫室氣體的排放
- » 會員企業提供安全、健康、可靠和有價值的工作環境
- » 會員企業承諾成為航運業更加可信且負有責任的夥伴
- » 會員企業促進公司和行業更大的透明度以及責任感
- » 會員企業發展融資並大規模吸引技術與業務創新
- » 會員企業確保治理海洋環境的責任性

1.4 利害關係人經營與溝通

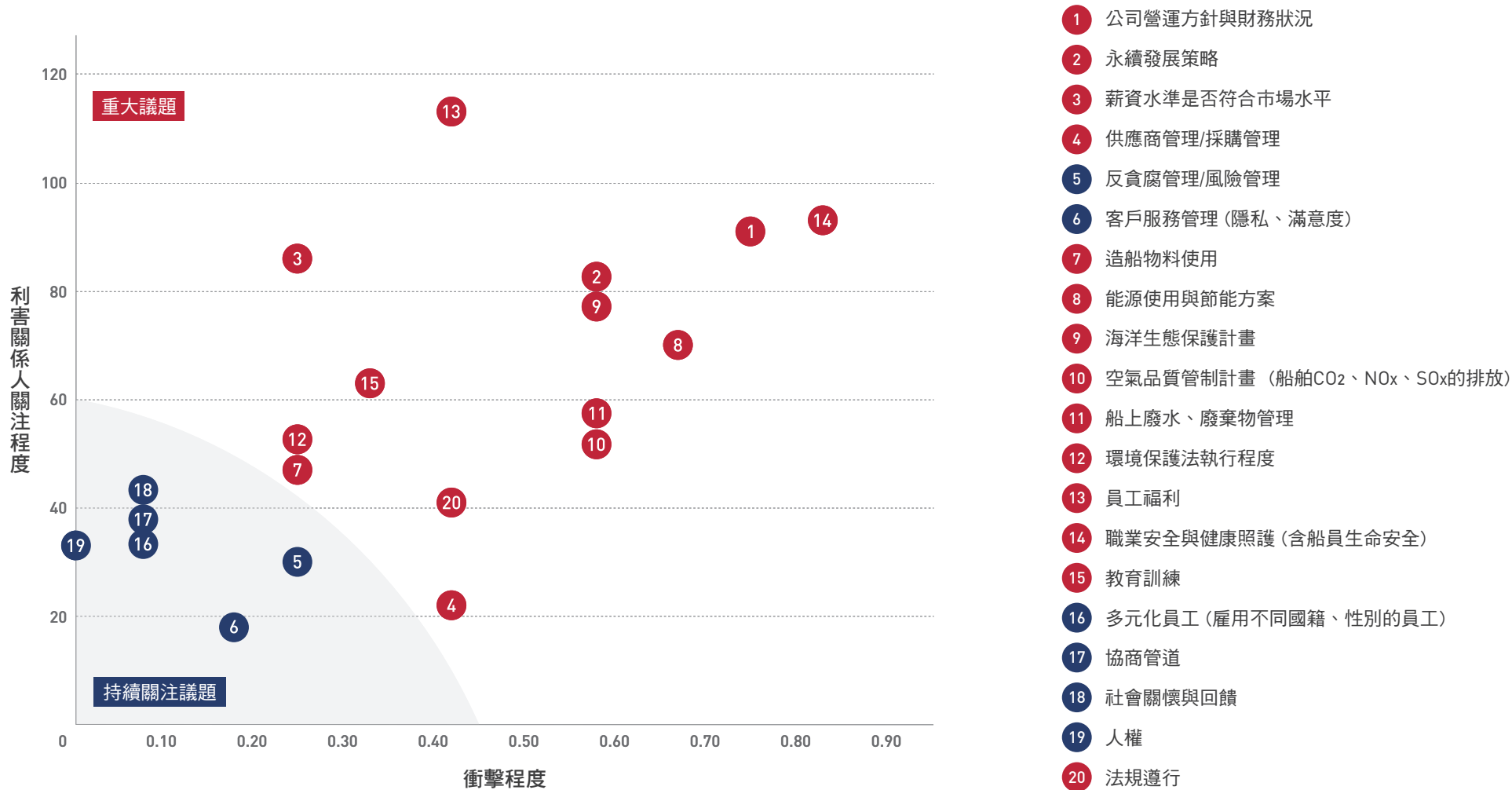
裕民參考 AA1000 SES(2011) 鑑別利害關係人議合標準的五大原則，根據依賴性、責任、影響力、多元觀點、張力等五等量評分。定義出裕民的利害關係人為：員工、股東 / 投資人、客戶、供應商、航運同業、社區 / 地方團體及政府 / 主管機關等七大群體。除了設有發言人之外，所有利害關係人可以透過我們的網站 (www.uming.com.tw)「聯絡 (CONTACT)」或溝通信箱 (uming@metro.feg.com.tw) 提供疑問及建議。此外，股務代理機構「亞東證券股份有限公司」亦可反映股東建議，使得裕民與利害關係人保持暢通的溝通管道。



利害關係人	溝通管道	頻率
員工 含總、子公司 之陸、海勤人員	人力資源處公用信箱 業務會報 部門會議 職工福利委員會 海勤員工意見調查表 海勤員工教育訓練 陸勤員工教育訓練 陸勤員工職安講座	隨時 每週一次 每月一次 每季一次 船員下船前 船員上船前、每季培訓 不定期 每季一次
股東 / 投資人	法說會 股東會部門會議 公司年報 公司網站、投資窗口	不定期 每年一次 每年一次 隨時
客戶	公司網站 業務部門專線、信箱 客戶拜訪	隨時 隨時 不定期
供應商	供應商評鑑 現場稽核或拜訪	工程案結後 不定期
航運同業	公司網站 業務部門專線、信箱	隨時 隨時
社區 / 地方團體	公司網站 研討會或座談會	隨時 不定期
政府 / 主管機關	公文 說明會或公聽會 研討會或座談會 公開資訊觀測站 公司網站	不定期 不定期 不定期 每季一次 隨時

1.5 2017 年永續發展重大議題

為了兼顧利害關係人的利益和期望及裕民永續經營獲利的需求。本報告書以全球永續性報告協會發佈之 GRI Standards 指標為基礎，研議出對航運產業相關議題二十項。以問卷型式，發放給利害關係人及各部門一級主管填寫，從 2017 年 11 月 1 日至 2017 年 12 月 31 日為止，共回收問卷分別為利害關係人 138 份、各部門一級主管 12 份問卷。根據問卷分析結果，依「衝擊程度」及「利害關係人關注程度」二個面相之重要性排序於下列散佈圖中。



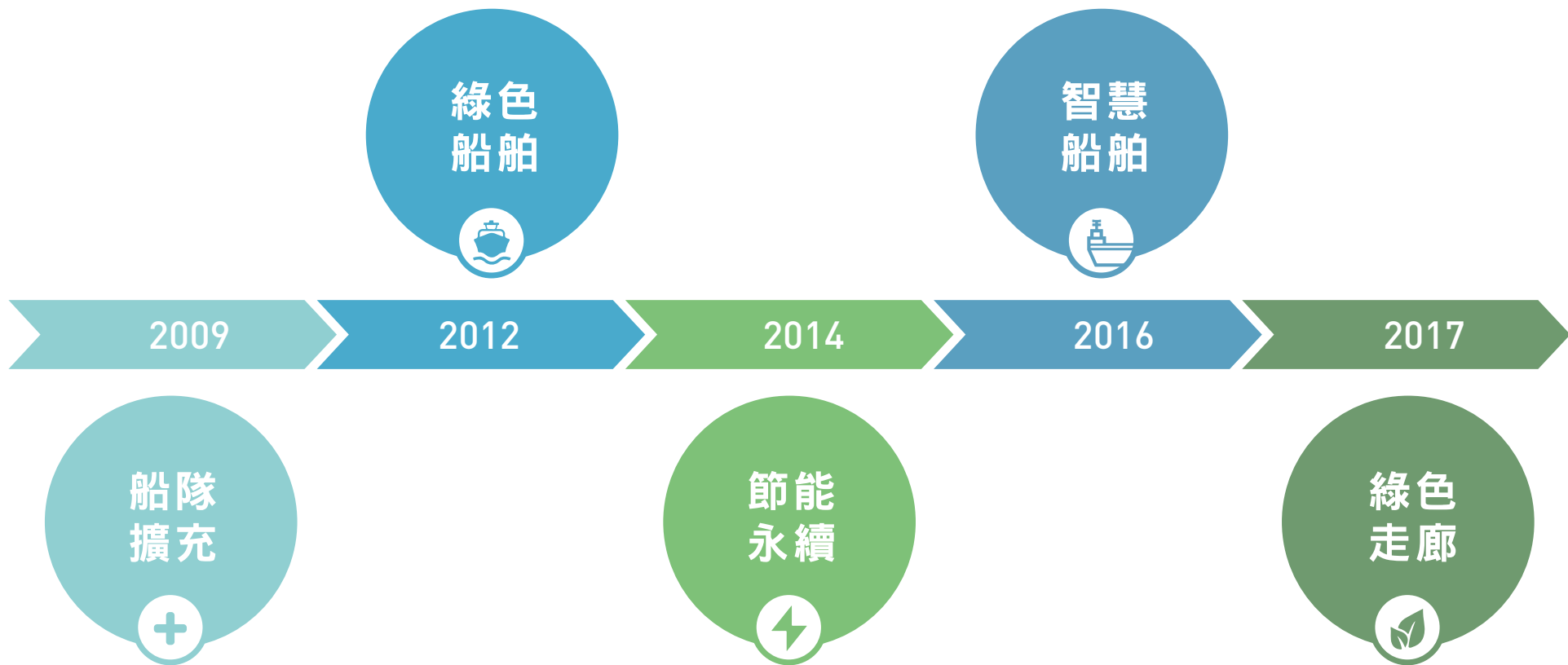
本報告書將優先揭露對裕民營運具有高度影響之十四項「重大議題」。與去年重大議題相比，除了「客戶服務管理」重要性降低因此不再今年討論範圍之外，其它重大議題無顯著之改變。關於議題、對應 GRI 考量面、衝擊內外部邊界、衝擊邊界說明及管理方針，請詳見下表：

面向	重大性議題	與去年差異	GRI 考量面		重大原因 (對應章節)	衝擊邊界		管理方針
						直接 / 間接	範圍	
治理	公司營運方針與財務狀況	不變	GRI 201	經濟績效	2.5 財務績效	直接	裕民及子公司	裕民持續進行汰舊換新、擴建環保船隊並善用自身資源，強化各船型市場營運策略。未來，我們目標與信譽良好及財務穩定的企業合作，創造長期固定收入，並掌握時機投入不同船型、物流相關運輸業務，發展多元化的業務領域。
	永續發展策略	不變	GRI 102-31	經濟、環境和社會主題的檢視	1.1 短、中長期永續發展目標	直接	裕民及子公司	裕民由專業的永續經營團隊，根據永續發展短、中長期目標，發展不同永續專案，每年年初，裕民會重新制定符合產業需求的环境、社會及治理之目標，朝永續經營之路前進。
	薪資水準是否符合市場水平	不變	GRI 202	市場地位	4.1 裕民團隊 4.2 薪資與福利	直接	裕民及子公司	裕民設有薪酬委員會，定期召開會議，檢討員工薪資是否符合市場水準。
	供應商管理	不變	無適用 GRI 重大主題		3.5 綠色供應鏈	直接	裕民及子公司	裕民謹慎的依據船舶的主要生命周期 (造船 -> 使用 (含維修) -> 拆船) 訂定不同的供應商管理守則，評估往來的供應者。造船時，我們不使用含有有機錫的自動磨光漆及石棉材質，選用合格的造船廠。物料採購及船上廢料處理時，我們配合「遠東關係企業聯合採購中心」供應商服務守則選定服務對象，並以台灣當地組織為主，彼此尊重建立優良信譽，培養長期合作夥伴關係。
環境	能源使用與節能方案	不變	GRI 302	能源	1.6 2017 年永續發展重大專案 3.2 能源使用與節能方案	直接	裕民自有散裝輪 (航行時)	裕民船舶安裝節能減碳裝置，並採取低速航行，節省油耗，並規畫擴充高效能的環保船隊，達成節能減碳。
	造船物料使用	新增	無適用 GRI 重大主題		3.5 綠色供應鏈	直接	裕民及子公司	裕民選擇船廠時，綜合評估如：造船成本、船廠市場風評、造船品質、設計能力、是否客製化 (船員住艙更為舒適)、是否符合環保 (使用環保物料) 等因子。
	海洋生態保護計畫	名詞變更	GRI 303	水	3.4 海洋生物多樣性	直接	裕民自有及代管船舶 (航行時)	裕民各屬輪皆具備船級協會簽發之 IOPP 國際防止油污證書，遵行國際海事組織 (IMO) 的各項規範，針對高度風險的油輪，我們採用安全系數較高的雙層船殼，降低漏油的風險。自有散裝輪排呈加裝壓艙水設備，降低海中環境生態衝擊。
			GRI 304	生物多樣性				
	空氣品質管制計畫 (船舶 CO ₂ 、NO _x 、SO _x 的排放)	名詞變更	GRI 305	排放	1.6 2017 年永續發展重大專案 3.3 排放防治	直接	裕民自有散裝輪 (航行時)	裕民船舶安裝節能減碳裝置，並採取低速航行，降低溫室氣體的排放。並大幅採用高成本之低硫油，降低硫化物的產生。
	船上廢水、廢棄物管理	不變	GRI 306	廢汙水和廢棄物	3.4 海洋生物多樣性	直接	裕民自有及代管船舶 (航行時)	在「環境管理制度程序書」準則中規定，船舶每月平均排放汙水量需低於 3,500 公升，平均每月垃圾量需低於 1,000 公斤。
	環境保護法執行程度	不變	GRI 307	環境保護法規遵循	1.3 參與公協會或國際組織 3.1 管理範疇	直接	裕民及子公司	裕民確實推行 ISO 14001 環境管理系統認證，依據「國際防止船舶汙染公約 (MARPOL)」執行能源效率政策 (SEEMP) 落實整體船隊環境品質系統計畫。

社會	員工福利	不變	GRI 401	勞雇關係	4.1 裕民團隊	直接	裕民及子公司	公司設有職工福利委員會，統籌推動福利事宜。
				4.2 薪酬與福利				
	職業安全與健康照護 (含船員生命安全)	不變	GRI 403	職業安全衛生	4.4 職業健康與安全	直接	裕民及子公司	裕民設有勞工安全衛生室，依勞工安全衛生工作守則，定期舉行演習及訓練，以確保安全之工作場所。
	教育訓練	不變	GRI 404	訓練與教育	4.3 培訓與發展	直接	裕民及子公司	教育訓練分陸勤與海勤不同所需而開設，直接影響員工的競爭力。
	法規遵行	新增	GRI 402	勞 / 資關係	4.5 法規遵循	直接	裕民及子公司	裕民嚴格遵守停泊港口國及註冊船籍國之航業法、海商法、商港法、船員法、國際公約、工會協議及勞動基準法之規定。
GRI 419	社會經濟 法規遵循							
註：3.2 能源使用與節能方案及 3.3 排放防治兩章節需同時考量評估「船舶節能設計」及「營運當下狀況」，因此排除自有油輪（委外營運）及代管船舶資訊揭露。								

1.6 2017 年永續發展重大專案

裕民自 2012 年以來就不斷地訂造新一代的綠色船舶，淘汰老舊船舶，以降低溫室氣體排放及能源消耗為目標永續經營。2016 年，與愛立信合作，打造「航運雲」(Ericsson Maritime ICT Cloud) 服務，打造更有效率的管理平台，充分掌握各項營運數據，創造智慧船舶與團隊。



今年 (2017 年)，我們更透過各種船舶的技術，打造 62K 輕便船船型，獲得驗船協會 DNV GL 實際量測證實 EEDI 能源效率設計指數比國際海事組織 (IMO) 平均標準減少 32.05%，有效的節能減碳。六月中旬，又發表「LNG 燃油」的概念船型 (綠色走廊計畫)，不斷展現裕民為永續發展努力的決心。

專案一

六萬兩千噸超靈便型散裝輪 (裕盛輪 / 裕遠輪 / 裕揚輪)

專案一：六萬兩千噸超靈便型散裝輪		專案簡介
專案啟動日期	2016 年 1 月	油料成本佔航運業約 30% 的營運成本，節省油料的使用，不僅能夠節省成本也同時可以降低碳的排放。裕民本著環保及節能降低成本為目標，利用日本大島造船廠原設計六萬噸 (60K) 超靈便型散裝輪為基礎，改變「主機出力」，再加上使用「低阻力油漆」，最後建造出比原型船多 2 千噸的六萬兩千噸 (62K) 超靈便型散裝輪。
效益起始日期	2017 年 6 月	

投入資源 2017 年此船型交船數為 3 艘

項目	金額	簡述說明
節能工程投資費用	USD450,000	船模試驗費用 :USD50,000 元 / 每艘 施工費用 :USD100,000 元 / 每艘

成效

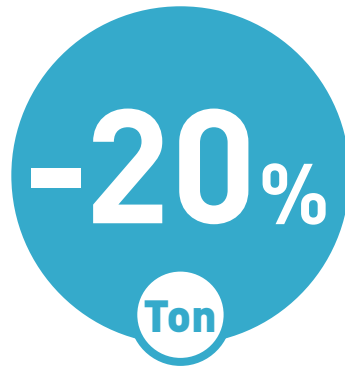
- » 獲得新加坡政府 Green award 殊榮並得到減免入籍費 50% 以及每年噸位之 20% 的免費獎勵至 2025 年
- » 增加載貨量 2,000 噸
- » 驗船協會 DNV GL 實際量測證實 EEDI 能效指數比 IMO 平均標準減少 32.05%

節省能源

節省能源項目	每年燃料 / 能源使用量		每年可節省的燃料 / 能源量 (Annual Fuel/Energy Saving, AFS) (C)=(A)-(B)	節能率 (D)=(C)/(A)	燃料 / 能源之單位價格 (Fuel/Energy Price, FP)	每年節省燃料 / 能源金額 (AFS x FP)
	節能措施 建置前 (A)	節能措施 建置後 (B)				
重油 (單位：公秉 (kL))	25 噸 / 日	20 噸 / 日	5 噸 / 日	20%	USD300/ 噸	USD450,000/ 艘



新加坡政府Green award殊榮
減免入籍費50%



每年噸位20%免費獎勵



增加載貨量2,000噸



EEDI能效指數比平均標準減少32.05%



每年可節省5噸/日的能源量



節能率



每年節省燃料/能源金額
(AFSxFP)

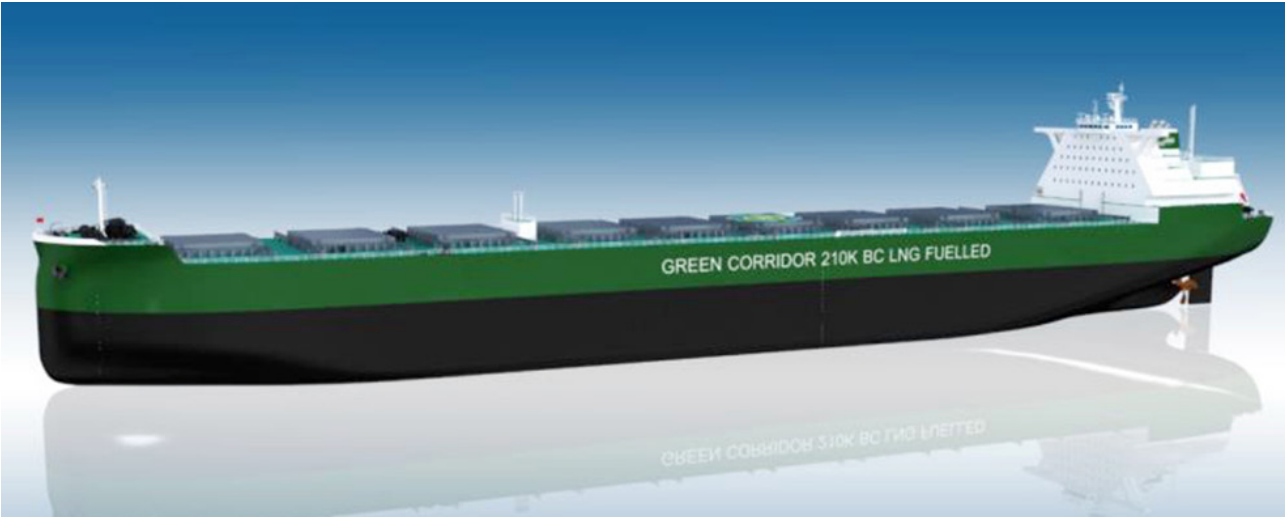
專案二

綠色走廊計畫

專案二：綠色走廊計畫		專案簡介
專案啟動日期	2016 年 10 月	2020 年 1 月 1 日起，全球航運強制使用含硫量 0.5% 以下低硫燃料。我們看到了機會也採取前瞻性的行動。領先業界，加入澳洲 - 中國「綠色走廊」跨國計畫，與澳洲主要礦商必和必拓 (BHP Billiton)、力拓集團 (Rio Tinto)、FMG 集團，船東商船三井 (MOL)，以及挪威船級社 (DNV GL)、伍德賽德能源公司 (Woodside Energy)、上海船舶研究設計院 (SDARI)，共同研究建造液化天然氣燃料動力海岬型散裝貨輪 (Newcastlemax)。此型之貨輪，將使用 LNG 燃油取代以往船用重油，而第一階段成果已於 2017 年 6 月 1 日在挪威奧斯陸 (Oslo) Nor-Shipping event 發表，證明了 LNG 燃料動力船的經濟與技術可行性，有助推動並打造澳洲與中國大陸之間鐵礦石和煤炭貿易的綠色走廊。
目前進度	第一階段發表於 2017 年 6 月 1 日	
效益起始日期	未定	

成效

- » 採用最先進的雙燃料引擎，以降低船舶氮氧化物、硫氧化物、二氧化碳及炭微粒的排放。提前履行國際海事組織 (IMO) 自 2020 年開始實施全球船舶燃油硫含量 0.5% 限制的規定
- » 聯合專案成員涵蓋不同產業，透過彙集成員間不同層面的營運專長與需求，充分探討新船型設計的安全和操作便利性、貨物和燃料適應性、能源效率和經濟可行性，有助發展成為遠超越全球海洋公約環保標準的獨特解決方案，在全球航運產業設立了全新典範
- » EEDI 能效指數比 IMO 平均標準減少 35%
- » 溫室氣體排放量比重油船型降低 20%
- » 裕民擴展業務至 LNG 燃料相關、LNG 船型，發展更多元化的業務領域，朝著頂尖企業的目標前進

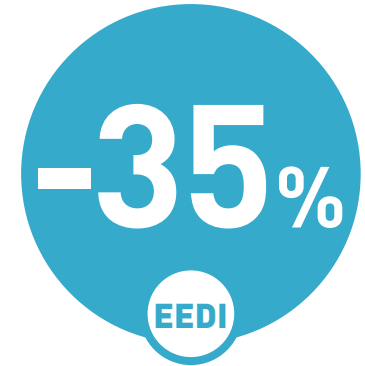




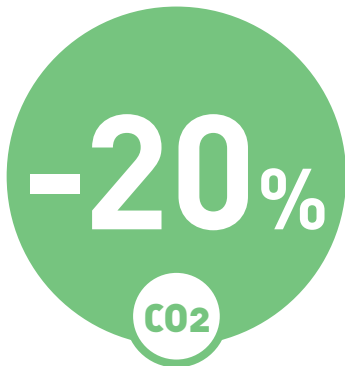
最先進的雙燃料引擎
降低船舶氮氧化物、硫氧化物
二氧化碳及炭微粒排放



提前履行
全球船舶燃油硫含量0.5%限制的規定



EEDI能效指數比平均標準減少35%



溫室氣體排放量比重油船型降低20%



擴展業務至LNG燃料相關、LNG船型
發展更多元化的業務領域





第二章

裕民概述

2-1 經營理念及願景

2-2 服務範圍

2-3 公司規模

2-4 船隊規模

2-5 財務績效

裕民概述

2.1 經營理念及願景

裕民航運股份有限公司為遠東集團旗下一間專營船舶運送業、船舶買賣及船務代理業之上市公司（股票代碼：2606）。秉持著遠東人『誠、勤、樸、慎』與『創新』的企業精神，『以航運核心專長為基礎』引進智慧化經營模式，積極開展多元化市場，以求為利害關係人創造最大利潤，並以企業的力量，落實企業社會責任，以『建立裕民為世界級的物流運輸公司』及『成為顧客、員工及投資者的第一選擇』為願景。

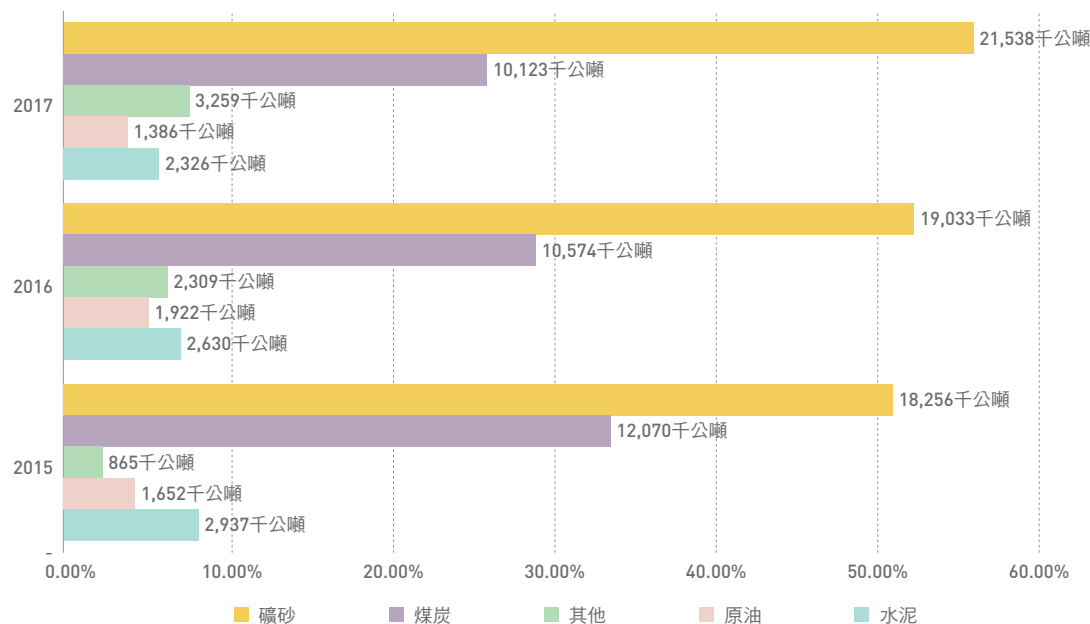
2.2 服務範圍

本著散裝航運市場不定期之特性：「貨在那裡，船就在那裡」，裕民的服務範圍遍及全世界。其中裕民以載送煤、鐵礦砂、穀物為最大宗，服務來自於澳洲、印尼、非洲及南美洲等地的主要煤、鐵礦砂供應商，主要進口至台灣及中國，東亞、歐洲次之。

2017 年，裕民船隊鐵礦砂運載量為 21,538 仟公噸，煤炭為 10,123 仟公噸，水泥及其他乾散貨之運載量為 2,326 仟公噸，截至 2017 年底總運載量為 38,632 仟公噸。裕民也跨足油輪市場，從事原油運輸。油品的運載量為 1,386 仟公噸，約占業務比重的 3.59% 左右。

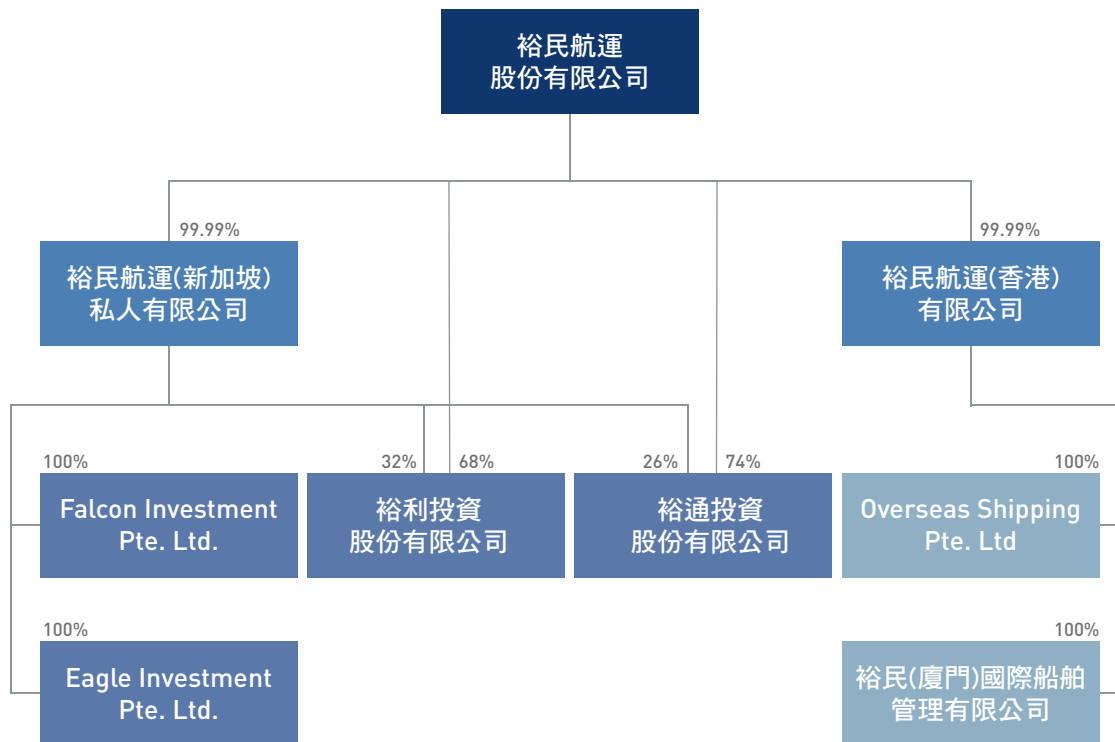
合併貨運產品 單位：千公噸

	2015		2016		2017	
水泥	2,937	8.20%	2,630	7.20%	2,326	6.02%
原油	1,652	4.60%	1,922	5.30%	1,386	3.59%
其他	865	2.40%	2,309	6.30%	3,259	8.44%
煤炭	12,070	33.70%	10,574	29.00%	10,123	26.20%
礦砂	18,256	51.00%	19,033	52.20%	21,538	55.75%
合計	35,780	100.00%	36,468	100.0%	38,632	100.0%



2.3 公司規模

裕民航運總部設於台灣台北，並於新加坡、香港及中國等三地設有子公司、投資公司及合資公司。透過企業營運總部的概念，深根亞洲地區。



公司名稱	類別	經營業務
裕民航運 (新加坡) 私人有限公司	海外子公司	船舶運送、船舶買賣及船務代理業等
裕民航運 (香港) 有限公司	海外子公司	船舶運送、船舶買賣及船務代理業等
裕利投資股份有限公司	投資公司	各項投資業務等
裕通投資股份有限公司	投資公司	各項投資業務等
Falcon Investment Pte. Ltd.	投資公司	各項投資業務等
Eagle Investment Pte. Ltd.	投資公司	運輸業
Overseas Shipping Pte. Ltd.(OSPL)	海外子公司	運輸業 (油輪)
裕民 (廈門) 國際船舶管理有限公司	海外子公司	船舶服務資訊諮詢
環能海運	合資公司	
Cape Asia	合資公司	
Winyield Investment	合資公司	

註：合資公司採權益法評價

2.4 船隊規模

統計至 2017 年 12 月 31 為止，裕民船隊總計 46 艘（自有散裝輪 37 艘、自有油輪 1 艘、合資散裝 2 艘、合資油輪 4 艘、代管台電 2 艘散裝輪）。若加上在建船舶（自有散裝輪 2 艘），交船後船隊將達 48 艘，總載重噸達 617 萬噸。自有 38 艘當中，環保船艘數高達 26 艘，處處可見裕民對環境的用心。

船種			艘數	載重噸 (DWT)	平均船齡 (年)	** 環保船比例
自有	散裝輪	海岬型	14	2,679,089	5.5	85.71%
		巴拿馬極限型	13	1,089,563	8.0	61.53%
		輕便型	6	362,961	2.3	100%
		水泥船	4	43,124	28.2	0%
	* 油輪		1	318,824	13.1	0%
合資	散裝輪	海岬型	2	353,000	13.8	不適用
	油輪		4	986,650	0.9	不適用
代管	散裝輪	巴拿馬極限型	2	176,023	不適用	不適用
在建	散裝輪	巴拿馬極限型	2	163,000	0.0	100%

註：* 自有油輪目前委託華光船務代理有限公司代為營運管理

** 環保船定義為船上設有節能裝置 / 環保裝備之船舶

2.5 財務績效

經過 2016 年的散裝市場低谷，2017 年市場稍有復甦跡象，波羅的海指數從去年最低點 295 點爬升到今年最高點 1743 點，年均指數上升約 70%。裕民抱持著謹慎的態度，用心審視評估市場變化並運用自身優勢，靈活調整現貨及長約比例。逐步掌握市場時機進行船隻汰舊換新的動作，增加船隊整體運作效能及維持船隊年輕化，使得資產更新整合發揮綜效，輔以加強控管成本及嚴謹的風險管理制度，提升整體經營績效。

裕民全年合併營收為新台幣 8,501,325 仟元，稅後盈餘為新台幣 999,520 仟元，稅後基本每股盈餘 (EPS) 為 1.18 元。

財務資訊 (單位: 新台幣仟元)

項目 / 年度		2015	2016	2017
經營能力	資產總額	63,717,556	58,109,001	53,896,205
	權益	27,586,854	24,550,481	21,840,210
	淨利 (損)	824,397	(878,354)	999,520
	淨利 (歸屬母公司業主)	824,397	(878,354)	999,520
獲利能力	資產報酬率 ROA (%)	1.90	(0.71)	2.60
	股東權益報酬率 ROE (%)	2.95	(3.37)	4.31
	每股盈餘 (EPS)	0.96	(1.04)	1.18
分配經濟價值	員工薪資福利	1,278,068	1,239,747	1,229,766
	分配股東紅利	845,056	633,792	1,014,067
	繳納政府稅款	(99,086)	25,186	(188,106)

註: 以上數據依據國際財務報導準則版本 (IFRSs) 編製, 並由勤業眾信聯合會計師事務所查證。

稅務資訊 (單位: 新台幣仟元)

營業編號: 47067419	2015	2016	2017
稅前淨利 (損)	725,311	(853,168)	811,414
所得稅費用 (利益)	(99,086)	25,186	(188,106)
應付所得稅	181,542	103,920	104,532

註: 合併公司適用中華民國所得稅法之稅率為 17%; 中國地區子公司所適用之稅率為 25%





第三章

環境管理（E）

3-1 管理範疇

3-2 能源使用與節能方案

3-3 排放防治

3-4 海洋生物多樣性

3-5 綠色供應鏈

環境管理 (E)

3.1 管理範疇

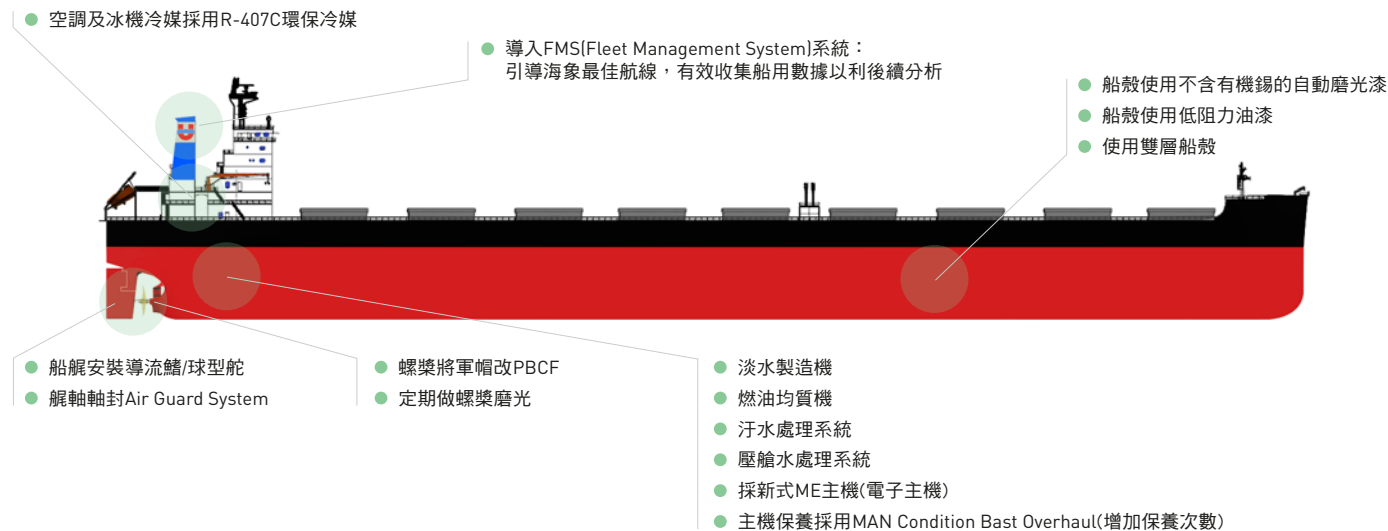
裕民為一家專業航運公司，除了有責任完成貨主交托業務之外，我們更有責任維護海洋環境。船舶運行在海上，猶如一座浮動的房屋，船員靠她遮風蔽雨，解決日常生活所需。航行中由於主機及發電機的運行，因而產生 CO₂、NO_x、SO_x 等的廢氣排放，還有其它如船舶汙水（艙底水、排泄物汙水）、壓艙水等水汙染。若船東沒有做好管控的責任，對海洋生態及氣候變遷都將產生極大的影響。

我們除了要求自己嚴格遵守 IMO 組織下的國際公約（如 MARPOL 73/78 公約）相關規定以外，還推行 ISO 14001 環境管理系統之政策，透過企業責任推動小組的制定，及加強對在岸船員及海上船員教育訓練及環保意識宣導，以落實整體環境品質系統運作。

3.2 能源使用與節能方案

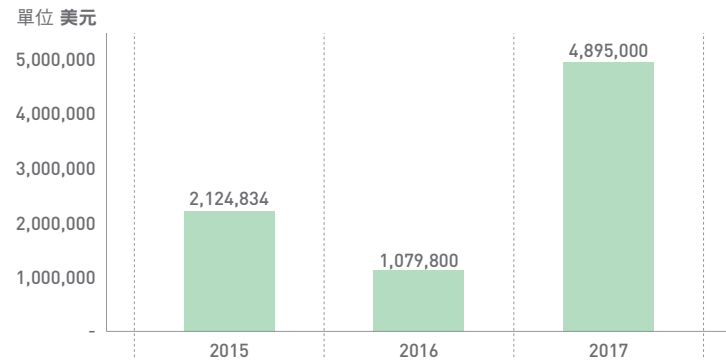
燃油的使用為船上最大之能源消耗。裕民所有新船皆為節能船型設計，既有船舶則透過各種環保設備投資節省油耗。2017 年燃油使用量較去年上升是因船噸的增加（自有散裝輪增加 6 艘），若換算成每艘燃油使用量，數值是優於去年。未來，我們持續進行船舶汰舊換新計畫，規劃擴充高效能船隊，達成節能減碳（船隊擴充計畫請參照 2.4 船隊規模章節）。

環保設備



環保設備投資	成效
加裝燃油均質機	節省燃油與潤滑油消耗
螺旋槳將軍帽改 PBCF	
改裝阿爾發注油器	
航行海象較佳航線	
主輔機定期保養	
船殼使用低阻力油漆	提升推進效率
船艙安裝導流鰭 / 球型舵	
採新式 ME 主機 / 螺旋槳	
定期做螺旋槳磨光	減少船舶阻力
調整船舶航行時前後吃水	
艙軸軸封 Air Guard System	防止漏油

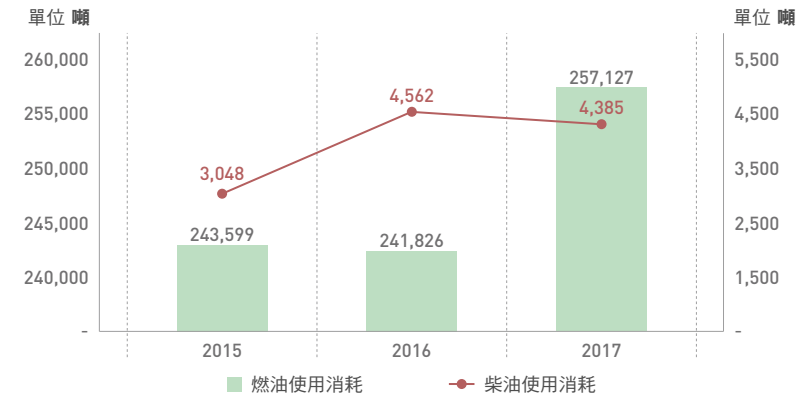
總環保支出



註：包括船舶節能設備支出(下表)及清汙與廢油處置金額

配合年報預計環保支出計較基準點改變(不含在建船舶,只計算當年度交船船舶),調整 2015~2017 年新船節能支出

燃料使用消耗量



船舶節能設備支出

金額 (美元)	2017 年環保支出細項
3,900,000	壓艙水處理系統 (Ballast Water treat system)
250,000	焚化爐 (Incinerator)
270,000	氣密式艙軸軸封 Air Guard system)
125,000	衛生水處理單元 (Sewage treatment plan)
125,000	油水分離器 (Oil water separator)
225,000	燃油均質機 (Homogenizer)

註：裕耀輪 / 裕宙輪 / 裕盛輪 / 裕遠輪 / 裕揚輪

油耗表

	2015	2016	2017
燃油使用消耗 (噸)	243,599	241,826	257,127
柴油使用消耗 (噸)	3,048	4,562	4,385
燃油使用消耗之熱值 (兆焦耳)	9,987.56	9,914.87	10,542.24
柴油使用消耗之熱值 (兆焦耳)	129.54	193.89	186.36

註：自有散裝輪。燃油熱值 41,000 百萬焦耳 / 公斤；柴油熱值 42,500 百萬焦耳 / 公斤

3.3 排放防治

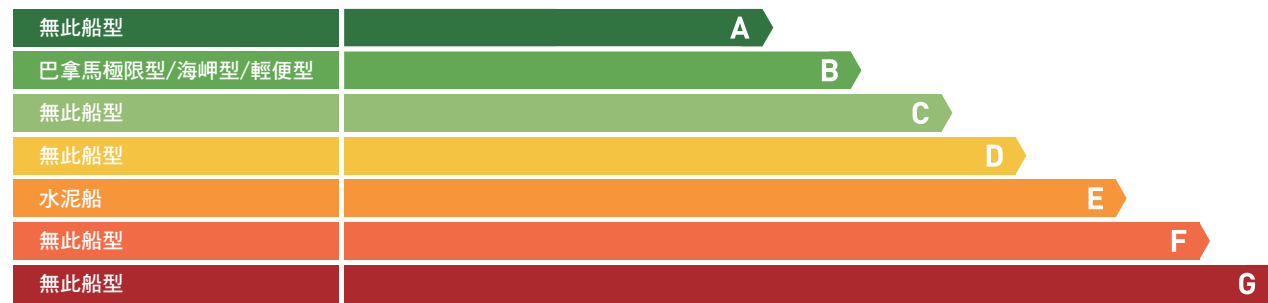
船舶為裕民最重要的固定資產之一，她成就了國際貿易，也對環境造成衝擊，船用重油易產生 CO₂、NO_x、SO_x 等廢氣排放。CO₂ 是造成地球溫度上升的主要氣體，而 NO_x、SO_x 則是造成酸雨的元兇。我們透過「能源效率營運指數」(EEOI) 及「船舶能源效率管理計畫」(SEEMP) 兩項船舶能效標準計畫，明列準則以控管能源效率，達到減碳之管理。

CO₂ 排放防治

根據中華海運研究協會期刊資料記載，海運溫室氣體 (GHG) 的排放量當中，CO₂ 約佔整個 GHG 的 96% 為主要成份，因此我們著重於 CO₂ 排放量的探討並利用下列管理措施，降低油耗，達到低碳運行。

- » 每月定時呈報燃油及滑油消耗月報表，用以計算 EEOI，並針對異常耗油船舶進行分析與後續改善
- » 每日發佈海象圖，提醒航行船舶避開海象危險區域，減少不必要的航行
- » 定期進行船舶保養，確保船舶機械保持最佳化
- » 適當調整船舶航行時前後的吃水於 1 米內，降低水阻，取得最佳能源效率
- » 加裝節能減碳裝置並採用環保航速，使得單位船舶每海浬耗油量下降

溫室氣體排放等級 (GHG Emissions Rating by RightShip)

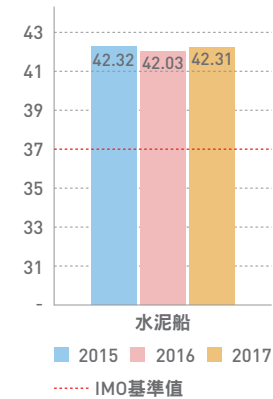
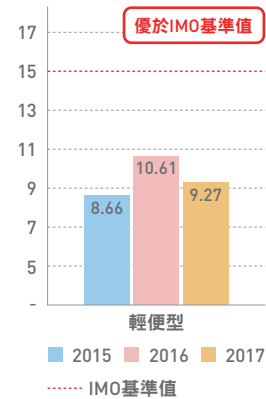
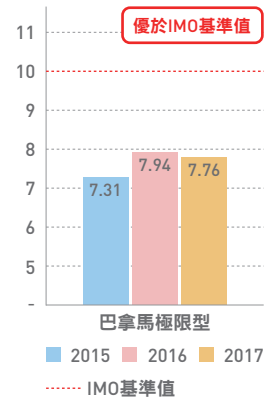
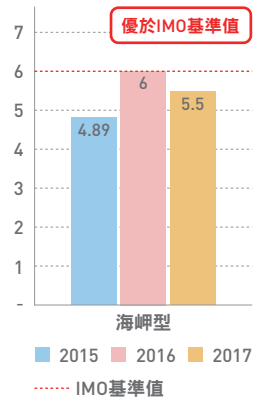


等級	A	B	C	D	E	F	G
分數	>2.0	>1.0	>0.5	>-0.5	>-1.0	>-2.0	<=-2.0

註：現有船舶設計指數(Existing Vessel Design Index, EVDI)為國際海運船舶評估機構(RightShip) 建立。以 EVDI 為基礎建立溫室氣體排放評等(Green House Gas Emissions Rating)來評估船舶燃料效率及每噸每航行一海浬的二氧化碳排放量，從高到低評等為A至G，A代表燃料效率愈好以及溫室氣體排放少，D以上算平均值以內。

** 我們利用各船型所得分數平均之後標示其等級。水泥船占裕民自有散裝輪比例約10.81% (共四艘)。

EEOI 營運指數



	2015	2016	2017	IMO基準值
海岬型	4.89	6	5.5	6
巴拿馬極限型	7.31	7.94	7.76	10
輕便型	8.66	10.61	9.27	15
水泥船	42.32	42.03	42.31	37

單位：噸/延噸海哩

註1：能源效率營運指數=(燃料燃燒排放的二氧化碳克數)/(載運貨物的噸數×行經海哩數)

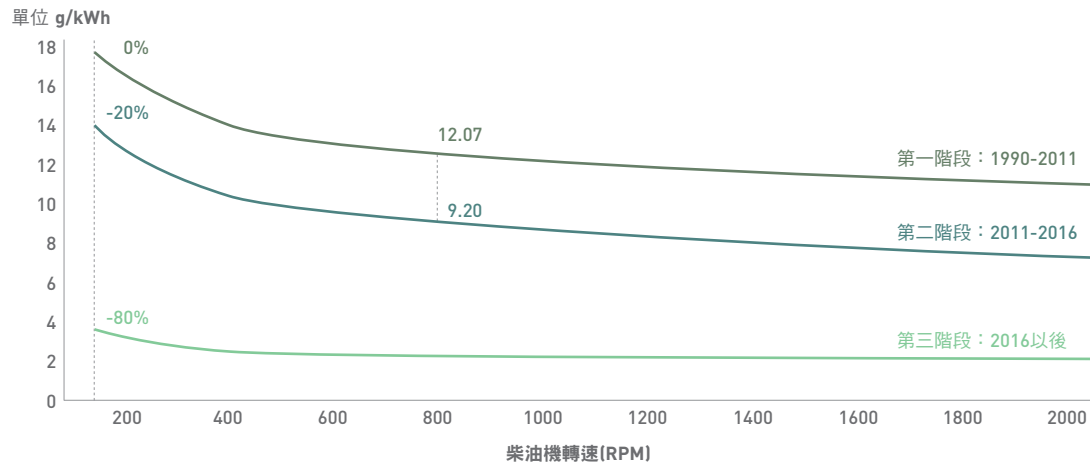
能源效率營運指數(Energy Efficiency Operational Index, EEOI)為船舶單位運輸作業所排放的二氧化碳量(分別以燃柴油係數3.114及3.206換算)，即消耗燃油所排放的二氧化碳與貨物的數量和運輸距離的比值，為衡量階段期間內，船舶在一特定的營運船速下，船舶能源有效運用的效率指數。

註2：自有散裝輪

NOx 排放防治

國際海事組織 (IMO) 也嚴格規範船舶柴油機的 NOx 的排放標準，需分三階段執行。由第一階段到第二階段，NOx 排放減量了約 20%，到第三階段，減量達 80%。現有 37 艘自有散裝輪當中，已有 70.27% 的船舶柴油機符合 IMO 第二階段氮氧化物排放規定。

NOx 排放限值 (g/kWh)



註：第一階段適用於1990年1月至2000年1月間製造的船用柴油機。

第二階段適用於2011年1月以後製造的船用柴油機。

第三階段適用於2016年1月以後製造，且操作於排放控制區內的船用柴油機；2016年1月以後製造而操作於非排放控制區的船用柴油機，則適用第二階段規定。

裕民柴油機轉速平均約為720-900RPM

各船型交船日期及柴油機適用規定

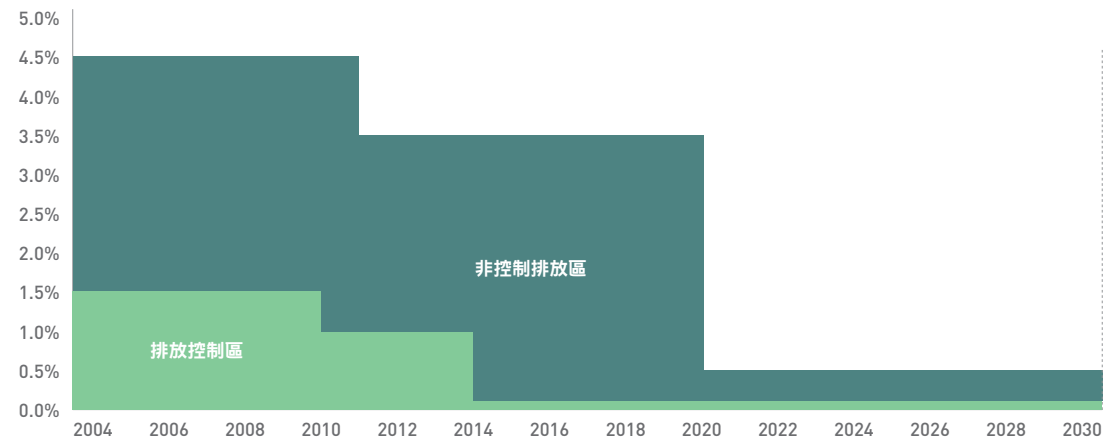
交船日期（艘數）	水泥船	巴拿馬	海岬型	輕便型	柴油機適用規定
2010/12/31	4	5	2	0	第一階段(Tier I)
2011/1/1-2015/12/31	0	8	10	2	第二階段(Tier II)
2016/1/1	0	0	2	4	第二階段(Tier II)

註：柴油機規格在造船設計時決定

SOx 排放防治

2020 年 1 月 1 日起，全球航運強制使用含硫量 0.5% 以下低硫燃料或安裝廢氣淨化系統。現階段我們在航行於排放控制區域內 (ECA) 的船舶，會在進入 ECA 前 1 小時進行換油，將重油換成含硫量低於 0.1% 的輕質油 (統一使用由國際 Veritas Petroleum Services (VPS) 檢驗機構認證輕質油)。另外，針對 MARPOL 即將在 2020 年新生效的公約規定，我們看到了機會也採取前瞻性的行動，與多家廠商跨國合作共同開發以 LNG 為燃料的 Newcastlemax 船型 (綠色走廊計畫，詳可見第 26 頁)。

燃油含硫量



3.4 海洋生物多樣性

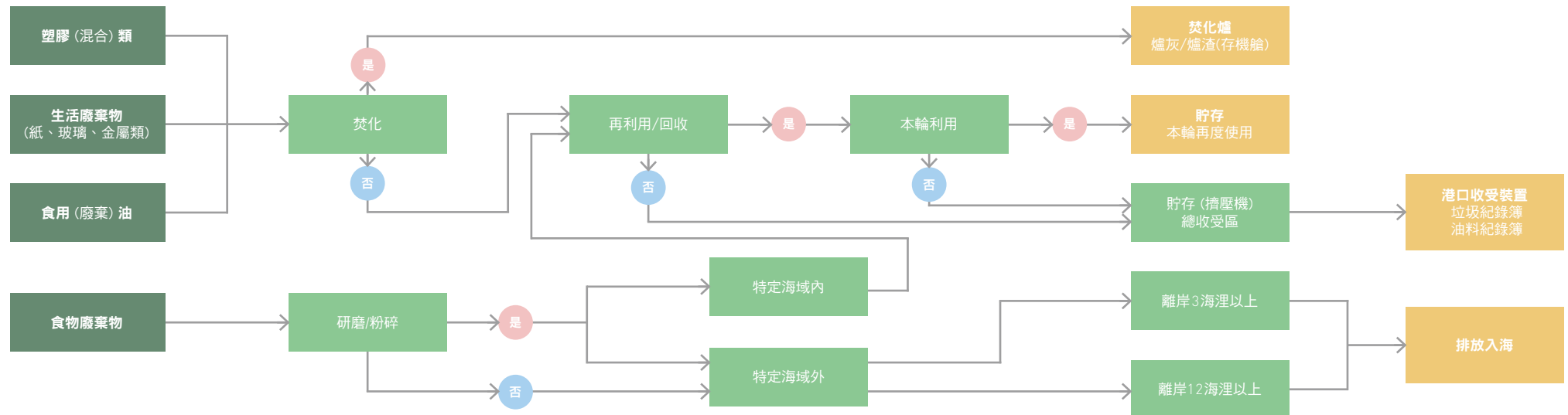
船舶行駛於海上，維持海上環境生態平衡，是我們第二個重大的挑戰。裕民所有的船隊皆已實施環境管理制度 ISO 14001，依照「環境管理制度程序書」明確限制船舶平均排放汙水量及垃圾量。各屬輪皆具備船級協會簽發之 IOPP 國際防止油汙染證書，遵行國際海事組織 (IMO) 的各項規範，並自發性提前安裝壓艙水處理管理系統。針對高度風險的油輪，我們採用安全系數較高的雙層船殼，降低漏油的風險，顯示保護海洋的決心。

廢油、廢汙水及廢棄物管控措施

我們在「環境管理制度程序書」準則中明確規定各項海上環境衝擊的處置方法，並限制船舶平均排放汙水量需低於 3,500 公升 / 月，平均垃圾量需低於 800 公斤 / 月。

種類		來源	我們的管理方針
汙油	艙底水	機艙機器設備所累積	艙底水排出前要先用油水分離器使含油成分低於 15ppm，再將殘油以廢油燒器焚化，或將其送岸上收受設備處置。
汙水	排泄汙水	人體排泄物	需經汙水處理系統，經過兩次吹放處理、沉澱及殺菌後，由汙水處理泵排至外海或再進入循環櫃。
廢棄物	垃圾	廚餘、油汙破布、其它紙類、塑膠類垃圾、食用油	先在船上以不同顏色的垃圾桶做好分類，使用粉碎機，將得以在海上拋棄之垃圾（如廚餘）壓碎至其顆粒大小能通過小於 25mm 網目的漁網，於 12 海浬外傾倒。另外，其它不得在海上拋棄之廢棄物集中收集，等船靠港時再交予回收公司處理。

廢棄物管控流程



2017 年度，船隊實際每月平均排汙水量（艙底水及排泄汙水）和每月平均垃圾量皆底於限制標準，符合管理目標。

日期	處理後排海		海拋	送岸交由岸上回收公司處理		焚化
	排泄物汙水 (LTR)	艙底水 (LTR)	食物廢棄物 (KG)	紙、玻璃、金屬類 (KG)	塑膠類 (KG)	食用油 (KG)
2017 年 1 月	1313.22	459.67	358.08	57.15	23.94	7.96
2017 年 2 月	1273.56	545.22	327.63	52.58	22.70	6.21
2017 年 3 月	1281.27	561.21	354.74	57.50	25.38	7.09
2017 年 4 月	1256.80	596.52	335.17	52.84	23.01	7.06
2017 年 5 月	1265.40	540.37	342.37	54.78	24.81	8.99
2017 年 6 月	1263.74	587.86	332.11	52.28	24.34	5.89
2017 年 7 月	1293.13	497.84	339.32	49.81	26.10	6.66
2017 年 8 月	1264.92	542.61	344.96	50.98	27.17	9.25
2017 年 9 月	1244.81	477.42	332.72	50.25	27.30	6.24
2017 年 10 月	1190.08	504.17	339.22	48.92	26.59	8.93
2017 年 11 月	1186.56	468.62	339.04	53.24	27.32	5.79
2017 年 12 月	1195.79	489.91	349.27	54.52	26.91	7.84

註：自有散裝輪及代管散裝輪

壓艙水管理

船舶運輸過程中，為了保持船舶穩定性，必要時需打入壓艙水以保持平衡。因壓艙水中可能攜帶當地的水生生物，若在異地排放會造成外來物種的遷移現象，這些生物也可能在沒有天敵的情況下大量繁殖，造成海中環境生態衝擊。於是，國際海事組織 (IMO) 要求所有船舶必須符合壓艙水管理公約，加裝壓艙水處理系統，以移除、無害化含於壓艙水及沈積物中的水生生物與病原體，而不影響海洋環境與生態平衡。此公約已在 2017 年 9 月 8 日正式生效，但給予兩年緩衝期。裕民自發性提前將所屬新造船舶加裝壓艙水設備，既有船舶也安排分批進行安裝工程。統計至 2017 年 12 月 31 日，已有 19 輪安裝壓艙水處理系統，占自有船舶之 50%。

日期	壓艙水排放量 (M3)
2017 年 1 月	25768.09
2017 年 2 月	24826.62
2017 年 3 月	31174.26
2017 年 4 月	27786.03
2017 年 5 月	29356.75
2017 年 6 月	22150.10
2017 年 7 月	28540.33
2017 年 8 月	25393.09
2017 年 9 月	19038.98
2017 年 10 月	22520.62
2017 年 11 月	24653.60
2017 年 12 月	26624.74

註：自有散裝輪及代管散裝輪

壓艙水管理程序

記錄與報告程序

- 每一船為便於在船上掌管壓艙水管理及處理程序，應指定大副保留適當紀錄，以確保壓艙水管理及/或處理程序已實施及記錄。
- 當抽取或排放壓艙水時，至少應記錄日期、地理位置、船之艙櫃及貨艙、壓艙水溫度和鹽度以及裝載或排放壓艙水量於壓艙水報告表、IMO 標準格式或各國刊行之表單，此紀錄應可供港口當局備查。

實際預防作業

- 減少汲取有害水生生物、病原及沉澱物。目前雖未強制規範，但若可行，避免在有害生物或病原發生、漫延或已知繁殖區域的海域汲取。

選擇可管理程序

- 船應儘可能，在深海、公海及遠離岸邊處更換壓艙水，如該處無法實施，則可在已規定之同意區域，特別是離岸邊200海浬內為之，配合以上，所有的壓艙水應排出直至吸入壓力消失及儘可能使用吸艙泵或抽引器為之。
- 當在公海使用溢流方法泵進壓艙水入水艙或貨艙而使水溢流，則至少要泵入3倍水艙容量之水入該艙。
- 在無法實施公海換水時，可在指定區域為之，此舉可為港口國所接受。

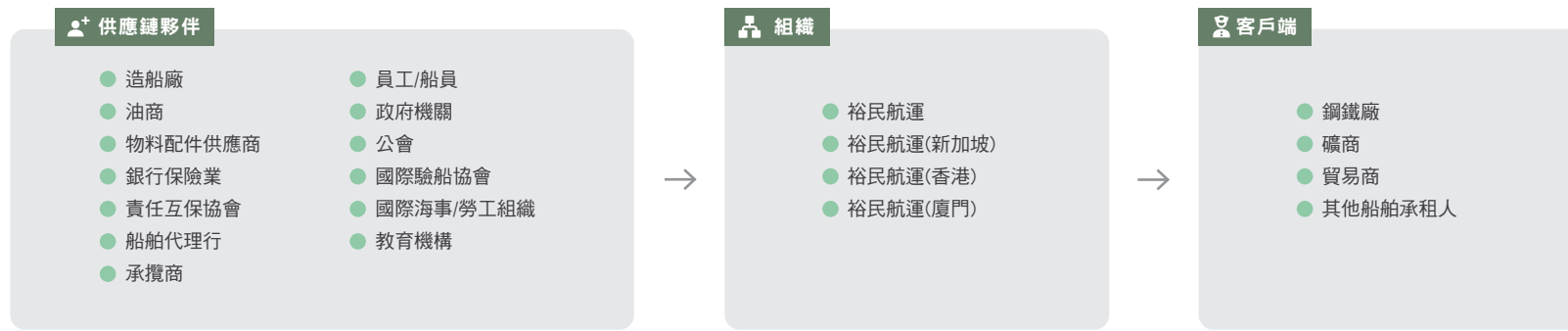
實際執行人員

- 大副被指定為船上實施在海上更換壓艙水之主要控制人員。
- 船上甲級船員及乙級船員參與海上壓艙水更換應接受訓練及熟悉。

註：裕民各船舶依該輪配備之壓艙水管理計畫規定辦理。

3.5 綠色供應鏈

海洋運輸為產業鏈重要一環，與全球貿易息息相關。一個綠色的企業必須仰賴整個供應鏈的配合。裕民謹慎的依據船舶的主要生命周期（造船 -> 使用（含維修）-> 拆船）訂定不同的供應商管理守則，評估往來的供應者。造船時，我們不使用含有有機錫的自動磨光漆及石棉材質，選用合格的造船廠。物料採購及船上廢料處理時，配合「遠東關係企業聯合採購中心」供應商服務守則選定服務對象，以台灣當地組織為主，彼此尊重建立優良信譽，培養長期合作夥伴關係。



綠色供應鏈







第四章

社會指標（S）

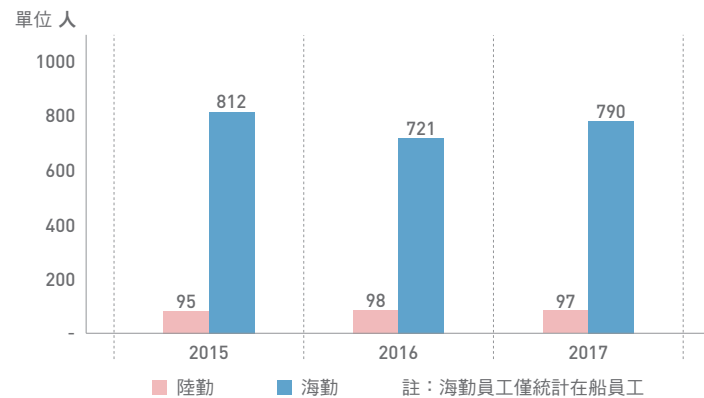
- 4-1 裕民團隊
- 4-2 薪酬與福利
- 4-3 培訓與發展
- 4-4 職業健康與安全
- 4-5 法規遵循

社會指標 (S)

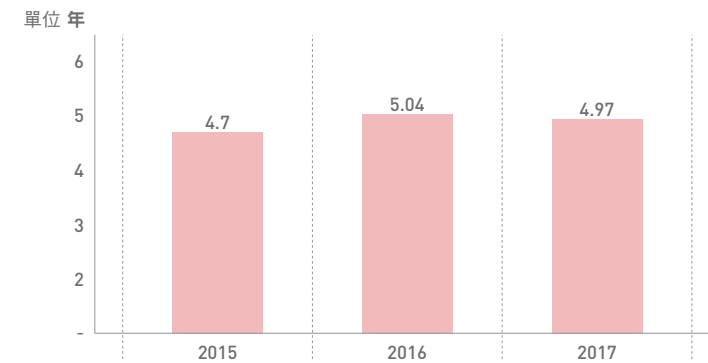
4.1 裕民團隊

裕民員工依工作性質不同分為陸勤與海勤兩種，分別由人資處及船員處管理。截至 2017 年 12 月 31 日為止，員工總數為 887 人：含陸勤 97 人及海勤 790 人。

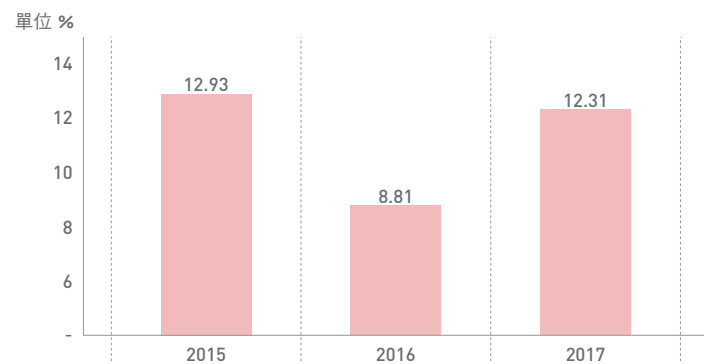
歷年員工人數



平均服務年資



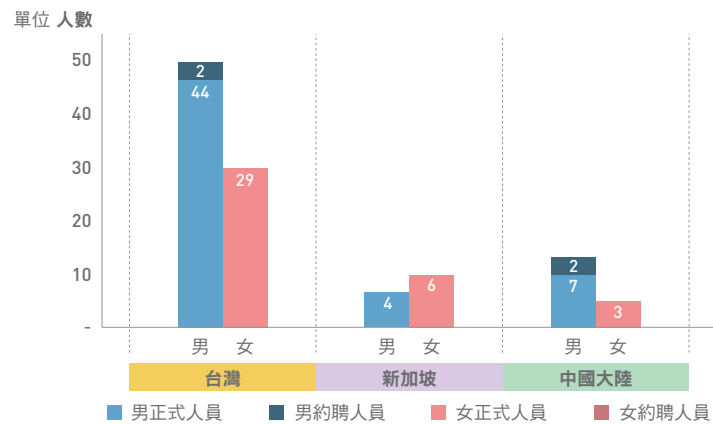
陸勤 歷年離職率



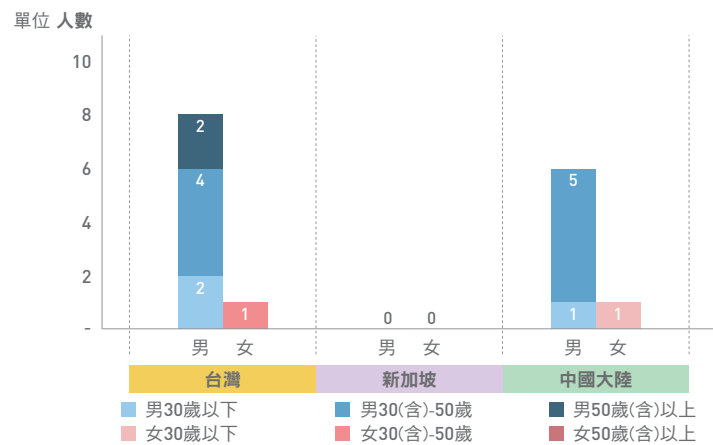
陸勤

陸勤 97 人包含台北總公司、新加坡子公司及廈門子公司。其中正式員工共計 95 人；約聘人員共計 2 人（男性 2 人）。2017 年新進員工共 16 人，離職員工共 12 人，離職率約 12%。含母公司及子公司之高階管理階層大於 80% 以上雇用當地人員（台灣：82%，新加坡：100%，廈門：100%）。

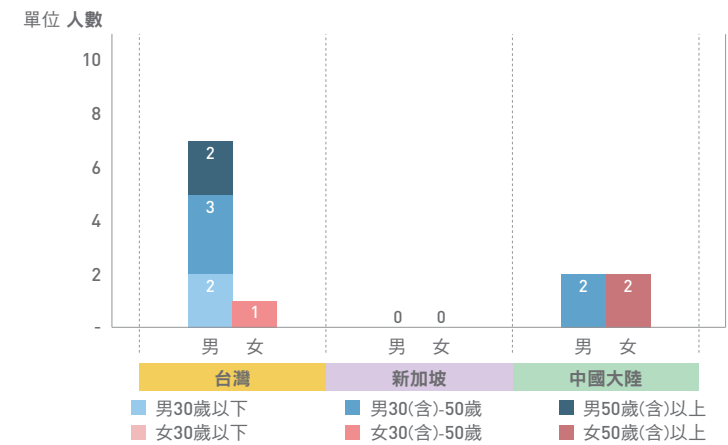
陸勤 聘僱人員



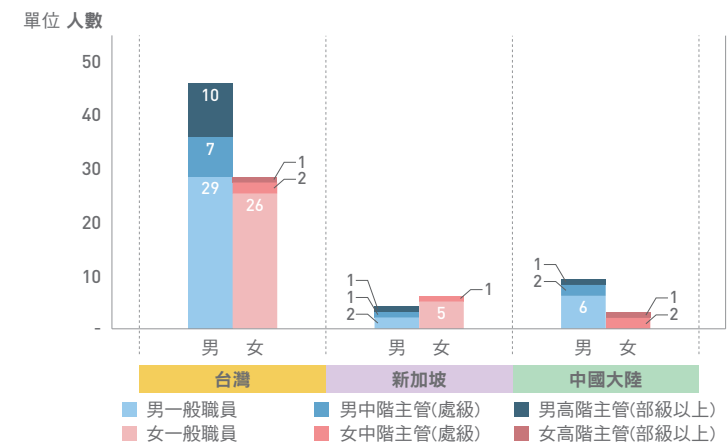
陸勤 2017 新進人員



陸勤 2017 年離職人員

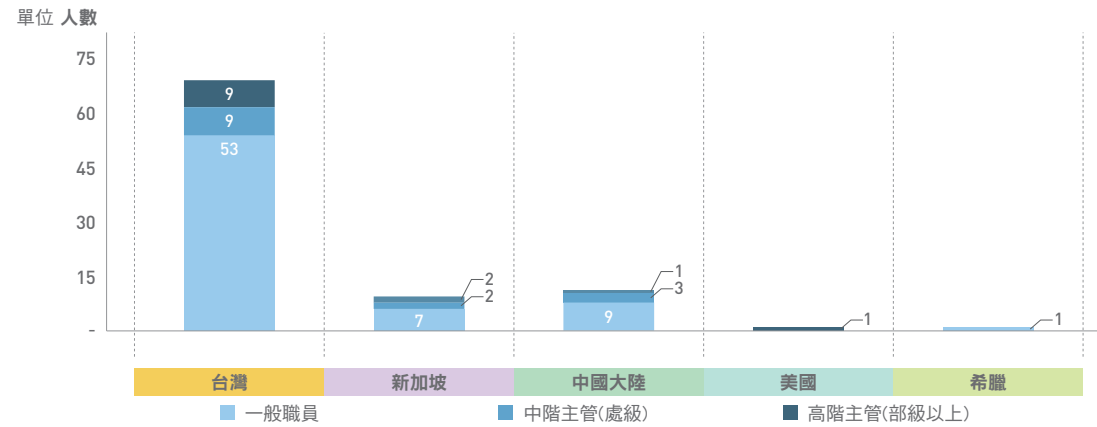


陸勤 主要幹部結構



註：
 * 台灣母公司高階主管共 11 位（含 1 位新加坡籍及 1 位美國籍其餘 9 位為台灣籍）。
 * 新加坡子公司高階主管為新加坡籍。
 * 廈門子公司高階主管為大陸籍。

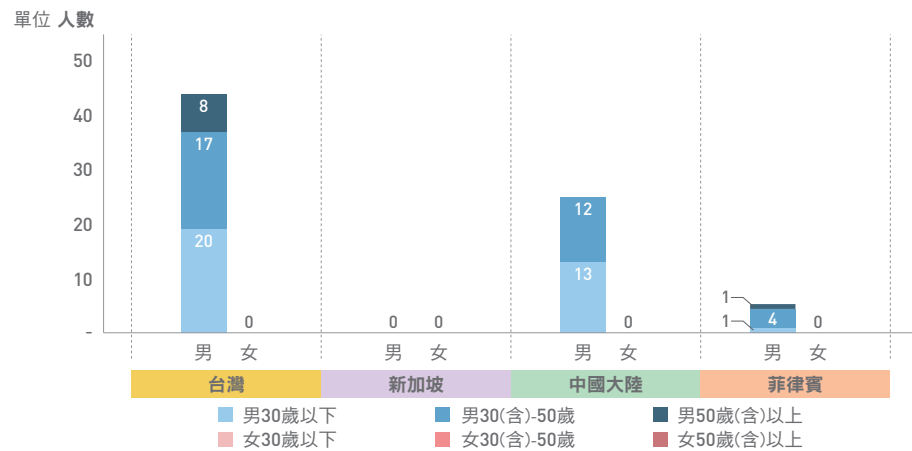
陸勤 國籍分佈



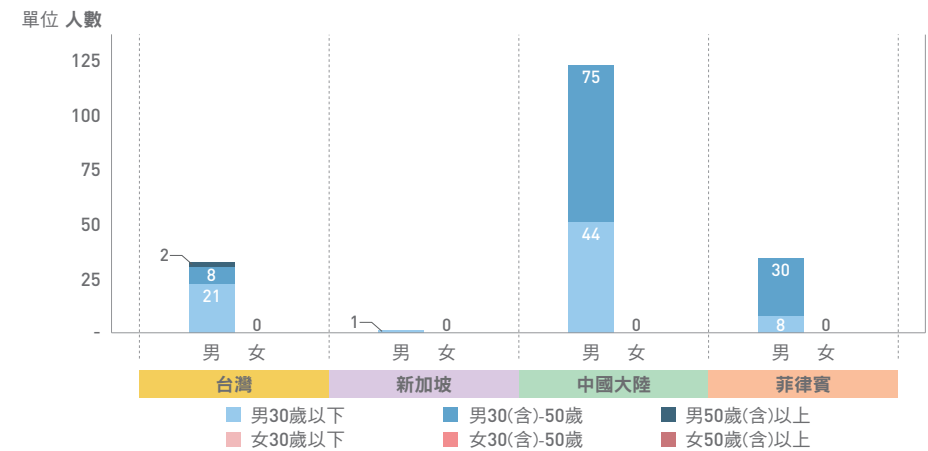
海勤

截至 2017 年 12 月 31 日為止，裕民營運管理之船舶總共 39 艘，雇傭船員國籍包含台灣、中國大陸、菲律賓及新加坡，皆屬合約聘僱，每艘船舶人數編制大約為 18~24 人不等。今年度，因船舶管理數較往年多 6 艘，總計雇用船員人數約 790 人。

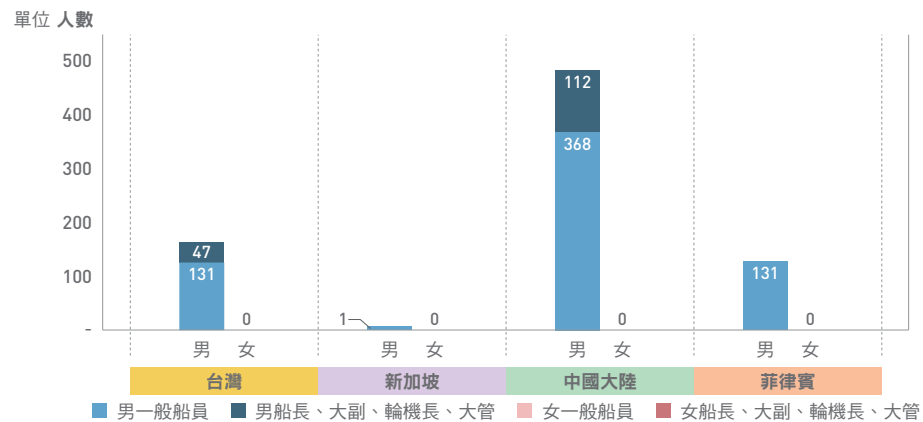
海勤 2017 年離職人員



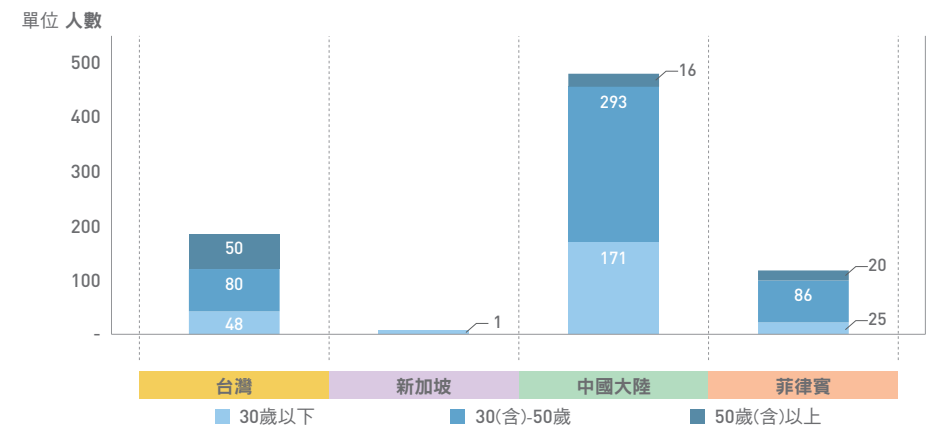
海勤 2017 年新進人員



海勤 主要幹部結構



海勤 國籍分佈



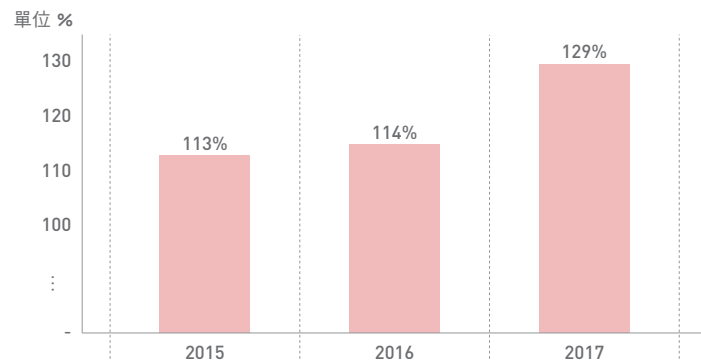
4.2 薪酬與福利

員工是裕民最重要的資產，我們設有薪酬委員會，定期召開會議，檢討員工薪資水準。另外，也設有職工福利委員會，統籌推動福利事宜。平時舉辦休閒活動、員工旅遊、年節慰勞等活動，並發放生日禮物、電影票及旅遊補助，使員工在工作之餘，能兼顧身心之休閒健康與促進同仁之情。為關心同仁眷屬，我們另有同仁及子女獎學金、婚喪喜慶、住院補助之福利。

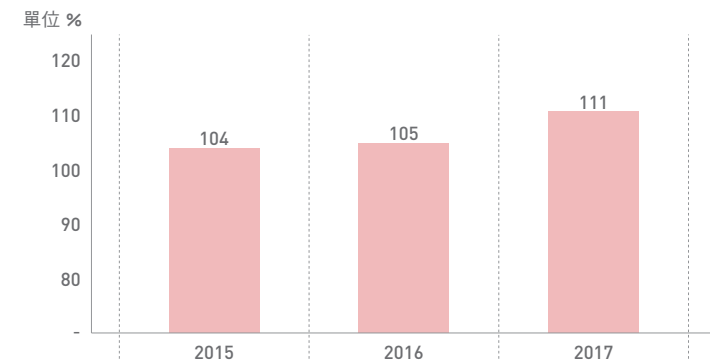
薪酬制度

根據員工學、經歷背景、專業技能及個人績效表現以核定薪資水準。基本薪資不因性別、種族、宗教、政治立場、婚姻狀況、工會社團等有所不同。2017 年全體同仁平均薪資福利符合產業水準，陸勤基層人員標準薪資男女皆優於本國法定最低基本工資金額 1.6 倍以上，海勤人員基層船員標準薪資除新加坡旗等同於新加坡海員工會協議之最低工資金額外，其它船旗海員則優於所屬之船旗國工會協議之最低工資金額（台灣旗：2.4 倍，香港旗：1.2 倍）。

員工薪資與航運同業比較率

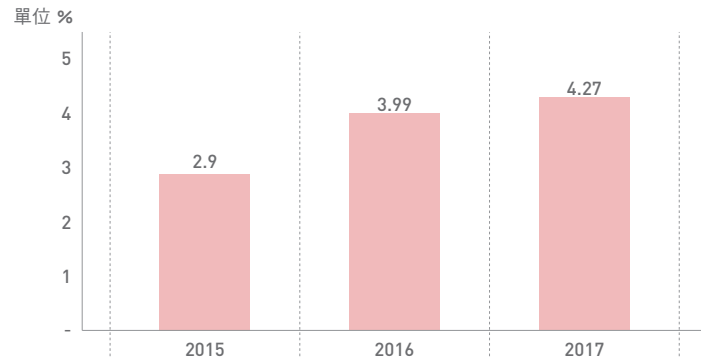


女 / 男薪資差異比率



註：台灣地區陸勤全體同仁

員工薪酬成長比率

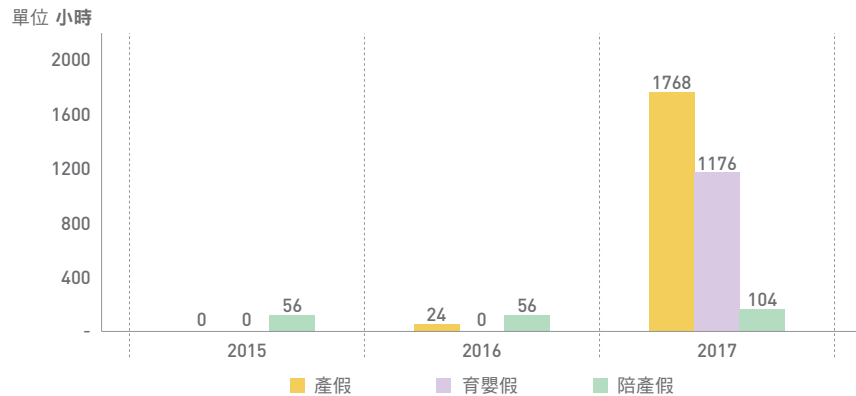


註：台灣地區陸勤全體同仁

休假制度

裕民採人性化的彈性工時與周休二日。普通傷病假優於勞基法規定：前 30 日全薪給付，31-90 日薪資折半發給。並鼓勵員工請育嬰留停、家庭照顧假、陪產假，以兼顧家庭。2017 年利用育嬰留停人數比往年大幅提升。

育嬰假詳細資訊



	男	女	合計
2017 年享有育嬰假人數 (A)	1	5	5
2017 年申請育嬰留停人數 (B)	0	2	2
育嬰假使用率 (B/A)	0%	40%	40%
2017 年育嬰留停應復職人數 (C)	0	1	1
2017 年育嬰留停實際復職人數 (D)	0	0	0
復職率 (D/C)	0%	0%	0%

註 1: 未回任同仁為個人因素，自行選擇不復職。

註 2: 另一位女性育嬰留停員工已於 2018 年 1 月 2 日復職，跨年度數據不併入上表計算

母嬰友善

為鼓勵生育，女性同仁除了享有前述休假之外，辦公室設有哺集乳室，讓女性同仁餵哺母乳無後顧之憂。另外，我們也以遠東集團名義與附近幼稚園合作，訂立托兒服務之優惠辦法。

員工保險與退休制度

裕民除依法辦理勞工保險、就業保險及全民健保外，並加保團體壽險、意外保險等，提高員工保障。退休金制度依照當地勞動基準法、勞工退休金條例及船員法、海商法等相關法規，訂有職員退休辦法及船員退休辦法，台灣地區陸勤人員，公司每月按員工薪資總額提撥一定比例退休金存至政府指定機構之公司退休金專戶，每季定期召開勞工退休準備金監督委員會監督與審核退休金提撥運用情形。另針對選擇採用勞工退休金條例之員工，公司每月依勞工退休金月提繳工資分級表提撥 6% 及代扣員工個人自願提繳比例，存於員工在勞保局之個人退休金專戶，充分保障同仁退休之權益。

社團

為增進同仁間的情誼及下班後的休閒活動，裕民開辦「有氧運動課程」，外聘專門授課老師，讓大家健康一下。

4.3 培訓與發展

公司為員工之職涯發展創造良好環境，並建立有效之職涯能力發展培訓計畫，為傳承公司文化與經營理念，落實培育人才目標，每年分為四個面相：新人訓練、語言訓練、專業訓練、外部訓練，開辦完善的課程。2017 年整年度一共提供 1,641 小時的陸勤訓練課程。

教育訓練

新人訓練

新人訓練之目的為幫助未有航運領域之新進人員加速了解相關產業知識及公司各部門運作。我們在 2017 年度開設一次為期五天的新人教育訓練。包含 2 位來自於廈門子公司及 2 位來自於新加坡子公司的同仁，共有 11 位新進人員參加。

語言訓練

裕民開設有各式的英語進修課程，並鼓勵同仁參與英文國際演講社，以全面性提升同仁英文能力與營造學習風氣。

語言訓練課程

課程名稱	開設期間	上課時數	上課內容及成員	
一對一課程	2017.09 2017.12	每周 2 小時 (共 20 小時)	內容	一對一英文教學
			成員	資深副理級以上主管 (2 名)
團體課程		每周 2 小時 (共 24 小時)	內容	英語會話
			成員	新進及潛力人員 (5 名)
專業英語講座課程		每周 3 小時 (共 18 小時)	內容	電話英文
			成員	部門主管遴派合適人選
駐點顧問		每周 3 小時 (共 40 小時)	內容	個人諮詢
			成員	全體同仁

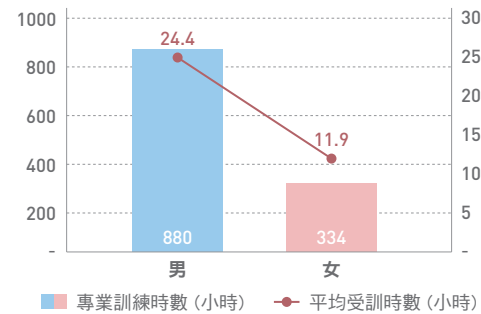


專業訓練

陸勤

視工作之需要，我們安排專業職能訓練課程，包括船務、工務、市場相關、財務、企業社會責任等訓練課程。

陸勤 專業訓練課程



船務	工務	市場	稽核	人資	會計	商務禮儀課程	風險管理
416	233	111	93	64	66	56	48

職業安全	公司治理	企業社會責任	財務	環境管理	資訊安全	法律	合計
43	33	19	13	10	6	3	1,214 小時

統計單位：時數

註：時數計算採累計人數及上課時數。例：商務禮儀課程一次授課 2 小時，共 28 位同仁參加，累計上課總時數為 56 小時。

統計對象不含高階主管，高階主管訓練資訊於多元化章節揭露。

海勤

為使船岸同仁熟悉工作環境，提升安全管理，依規定每年定期辦理 ISM Code 教育訓練及各種岸訓課程。2017 年度開始，所有 ISM Code 教育訓練改至國外舉辦。一整年，我們共舉辦 4 次訓練：3 次於廈門，1 次於菲律賓。參訓人員涵蓋甲級、乙級船員及實習生。除 ISM Code 之外，也提供其它在岸訓練詳如下表。

海勤 ISM Code 教育訓練課程

	範圍	2015	2016	2017
ISM 教育時數 (小時)	國內	24	24	220
	海外	216.5	216	
ISM 教育金額	國內 (新台幣)	331,779	240,949	208,027 (美金)
	海外 (美元)	197,374	146,392	
ISM 參與員工 (人次)	國內	107	166	478
	海外	344	421	

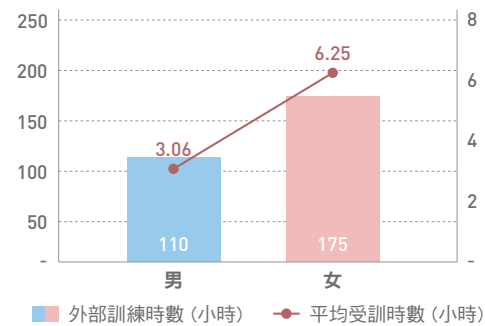
海勤 其它在岸訓練

項目		舉辦頻率	對象
台北	上船前說明會	一年八次，一次一天	實習生、見習生
	船長 / 輪機長培訓	一年三次，一次五天	船長、輪機長
廈門	岸休船員培訓	一年二次，一次七天	甲級、乙級船員、學生
菲律賓	岸休船員培訓	一年一次，一次一天	乙級船員
台灣	岸休實習生培訓	一年一次，一次十八天	實習生、見習船副 / 管輪

外部訓練

配合個人發展潛能，同仁可參加集團關係企業人力發展中心所舉辦的各類研習課程。

陸勤 外部訓練課程



課程名稱	商用英文書信	EXCEL 進階班	IFRS 相關	國貿付款種類、風險與避險	簡報製作技巧	人際關係與表達能力	非財會背景人員的財報技巧	流程改善與創新	合計
上課時數 (小時)	8	6	3	8	8	8	8	8	285 小時
上課人數 (人)	16	2	15	1	7	4	3	5	

統計單位：時數

統計對象不含高階主管，高階主管訓練資訊於多元化章節揭露。

職涯發展

陸勤

全體職員，每年每人皆定期接受年度績效考核，除半年檢視一次工作績效指標外，也同時提供各部門一、二級主管與員工之間溝通之平台，藉此機會使部門建立上下檢視與回饋機制，有效評估目前與未來職涯發展。

海勤

船員的考核根據職位的不同而不同。裕民為了扶植公司自有高階船員，每年持續提拔年輕船長及輪機長，遴選或對外招募適當人選並加以培訓，2017 年度共升遷 5 位船長，7 位輪機長。另外，為了因應環境變化因素，針對船員的配置規劃，未來將依公司船隊目前船員的國籍，調整比例。過去菲籍船員多屬乙級船員，如今逐年增加菲籍甲級船員實習生比例。

4.4 職業健康與安全

裕民設有職安委員會，目前委員 7 人（含台北裕民資方代表 4 人，勞方代表 3 人，而勞方代表由非高階主管之勞方代表 64 人中遴選出），其根據職業安全衛生法負責：

- » 釐訂職業災害防止計畫、緊急應變計畫
- » 規劃、督導辦理勞工安全衛生稽核、管理及檢查
- » 實施勞工教育訓練及提供安全衛生諮詢
- » 督導勞工疾病、傷害、殘廢、死亡等職業災害之調查處理及統計分析
- » 提供勞工安全衛生管理資料及建議及其它勞工安全衛生之事項

另外，為了保障海勤員工僱用勞動條件、飲食起居環境、健康醫療照護、工作休息時數及社會安全防護等權益，我們加入新加坡及香港船員工會組織，並簽署團體協約（Collective Bargaining Agreement，簡稱 CBA），新加坡旗上 100% 海員及香港旗船上 100% 的海員涵蓋於所屬船旗國之團體協約內。協約中涵蓋健康與安全相關主題佔約 6%。

陸勤 — 辦公室安全

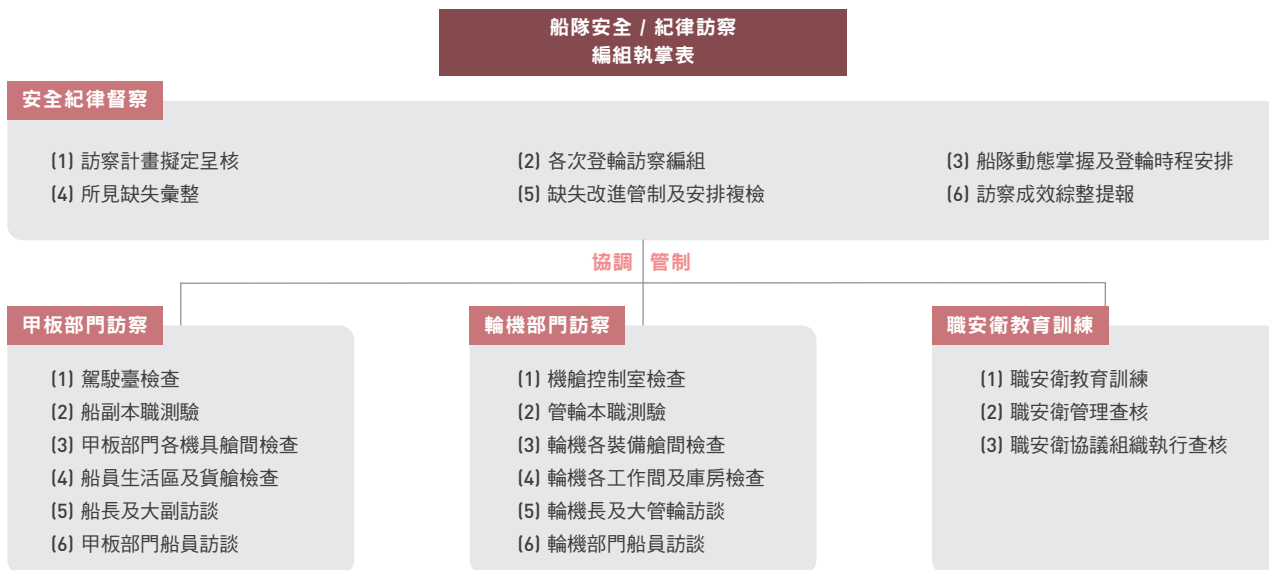
裕民台北總部座落於遠企中心 29 樓，高樓地震、火災的逃生是我們最關心的議題。配合遠企大樓管理中心，定期舉辦消防演習，另編設有：通報班、滅火班、引導班、防護班、救護班等消防組員，各組人員接受其專業訓練，以備不時之需。我們也訂立各項安全管理相關政策及辦法，提升安全意識。2017 年職員部份無任何因公受傷事件、失能及死亡案件，工傷率 (IR)、職業病率 (ODR) 為 0%。

目的	辦公室安全管理政策	管理辦法
辦公環境安全	設置安全設備	設置消防設施、緊急避難路徑及通報系統，嚴禁東西堆放於逃生走道，保持走道暢通
	載具定期保養維修	定期保養電梯防止人員受困
	防範外部威脅	加強門禁管理防止有不良意圖之人員進入辦公場所
職業安全訓練	逃生訓練及演練	定期舉辦地震及消防相關訓練
	配置急救人員	安排合適同仁接受急救人員訓練並取得合格急救人員資格
緊急應變	訂立緊急事件應變措施	由內部主管輪流擔任總值星並 24 小時待命，若有突發狀況發生，於第一時間連絡公司相關同仁
職員健康	實施健康檢查 / 健康講座	二年一次與亞東醫院合作，員工得以追蹤自身的健康狀況；不定期舉辦健康講座

海勤 — 海上安全

船上工作因其氣候多變、醫療不便等因素，職安風險遠大於岸上。為了能有效降低海事案件，去年 (2016) 4 月我們成立「船隊安全紀律訪察小組」(Safety Discipline Officer Team，簡稱 SDO) 藉由登輪實地訪察，與船上重要幹部及全體船員充分溝通，以表示長官對船員的關懷與期許，也藉此宣導各項安全規定之重要性，經由缺失的發掘與改善，形成船隊的安全文化。並訂立船上相關安全管理政策及辦法，提升整體海上安全。SDO 小組，2017 年度，總共實地訪察 17 次，包含 15 艘船舶，發現 289 項缺失，所有船上可改善缺失限期一個月內改善完畢，非船上可改善缺失於塢修時改善，二次進塢時間不大於 36 個月。目前缺失幾近全數改善。2017 年整年度，一共發生三件船員受傷案件，無死亡案件，無失能案件，無職業病案件，事故傷害率比往年大幅降低。

目的	船上安全管理政策	管理辦法
航海安全	設置職業安全裝備	船員皆配有鋼頭安全工作靴及安全盔，並配有符合 ISM, SMC 及 DOC 規範之求救裝配
	電子輔助系統，降低海事案件	船上需配有氣象導航系統、GPS、自動識別系統 (AIS)、船舶警報系統 (SSAS) 輔助船長決策
	防範海盜威脅	船舶行經高危險風險區域時，僱用國際武裝保全，並備有剃刀刺網，增加攀爬高度及難度。平時進行海盜襲擊演練，提升船員危機意識
職業安全訓練	確實執行 SOLAS ISM Code 之規定	每年定期辦理 ISM Code 教育訓練及消防安全訓練課程，若有海難事件即時於 Sea Safety 系統中備案，且確實記錄並保存相關資料，以追蹤案件處理及相關費用支出情況
	檢視船舶安全	根據船舶暨港口設施安全規則 (ISPS)，評估船舶安全，並制定「船上保安計畫」每個月演練船上應急計畫回報岸上
船員健康	落實船員派工前之風險評估	觀察船員現場身、心狀態，並確保其完全了解安全管理制度及相關公約，才得以派上船



歷年海事案件

案件類型	2015	2016	2017
船 / 貨損案	2	1	1
海事碰撞案	3	5	0
船員死亡 / 失蹤	2	1	0
船員受傷案	12	16	3
船員生病案	8	13	10

船員意外事故傷害頻率及嚴重率

	2015	2016	2017
失能傷害頻率 (FR) (註 1)	6.62	10.55	0
失能傷害嚴重率 (SR) (註 2)	48	7,586	0

註 1: 每百萬總經歷工時之失能傷害次數 (計算至小數點後兩位) = (船員意外傷害事故與死亡人數 × 10⁶) ÷ 總經歷工時

註 2: 每百萬總經歷工時之失能傷害損失日數 (計算至整數) = (船員意外傷害事故與死亡日數 × 10⁶) ÷ 總經歷工時

4.5 法規遵循

裕民陸勤員工依照勞工相關法規之規定，保障員工合法權益，尊重國際公認之基本勞動人權原則，提供員工平等平權的工作環境，遵行「性別工作平等法」、「禁用童工」、「性騷擾防治法」、「消除僱傭與就業歧視以及各種形式之強迫勞動」、「享有集會結社自由」，並建立適當之管理方法與程序，良好的申訴管道，以避免發生危害勞工基本人權之情事。2017 年我們並無任何歧視案件發生。

若因應公司業務發展，執行可能影響員工之重大營運變化的最短預告期，依下列規定進行協商告知：

- » 繼續工作 3 個月以上 1 年未滿者，於 10 日前預告之。
- » 繼續工作 1 年以上 3 年未滿者，於 20 日前預告之。
- » 繼續工作 3 年以上者，於 30 日前預告之。





第五章

公司治理（G）

5-1 治理架構

5-2 誠信與道德

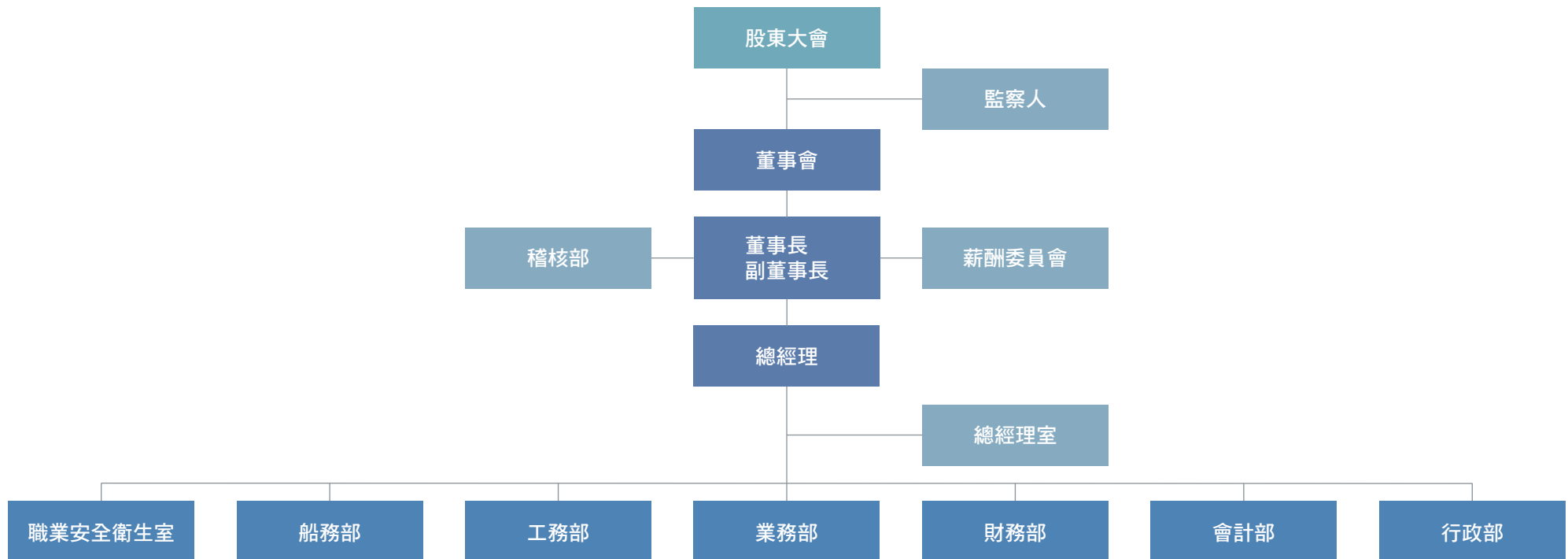
5-3 內控制度

5-4 風險管理

公司治理 (G)

5.1 治理架構

裕民設有董事會，決定公司經營方向，承擔營運風險。並設有監察人，藉由專業分工及獨立立場，協助董事會決策。另設有獨立薪酬委員會，制定及審查公司董事和經理人員的薪酬政策，建立健全的薪酬管理制度，完善公司治理架構。總經理之下設有行政部、會計部、財務部、業務部、工務部、船務部及職業安全衛生室等部門。採網絡式的扁平化組織管理，提高信息傳遞及工作效率，使裕民能夠更迅速地抓住市場機會。



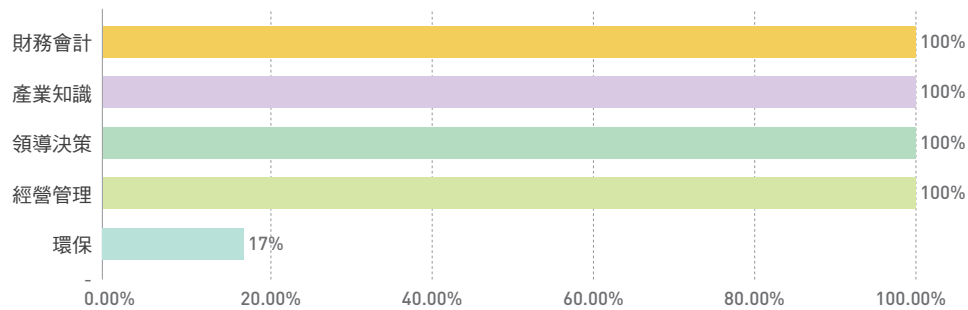
董事會及監察人

裕民遴選董事時，秉持董事會成員多元化政策（2017 年 5 月 3 日第十七屆第六次董事上決議），董事整體應具營運判斷、會計及財務分析、經營管理、危機處理、產業知識、國際市場觀、領導及決策等能力。

目前我們共有 9 位董事（含 2 位獨立董事）及 3 位監察人。此屆任期從 2016 年 6 月 8 日至 2019 年 6 月 8 日（三年一任）。2017 年度共召開 4 次董事會議及 4 次監察人會議，出席率分別為 97% 及 92%。12 位董監事也不斷透過多元化進修課程增強其專業性，2017 年總進修時數高達 65 小時。年終，董事會自評結果也高達 4.79 分（滿分 5 分）。

職稱	國籍	姓名	性別	主要學(經)歷	符合外部獨立情形
董事長	中華民國	徐旭東	男	美國哥倫比亞大學經濟碩士	不適用
董事	中國(香港)	董建成	男	美國麻省理工學院機械工程碩士	√
董事	中華民國	張才雄	男	重慶國立中央工專機械科	不適用
董事	中華民國	李坤炎	男	亞東預拌混凝土公司董事長	不適用
董事	美國	徐國安	男	美國聖母大學門多薩商學院企管碩士	不適用
董事	中華民國	李冠軍	男	美國德州A&I大學企管碩士	不適用
董事	新加坡	王書吉	男	新加坡南洋大學工商管理系	不適用
獨立董事	中華民國	朱少華	男	美國科羅拉多州礦冶大學煉油碩士	√
獨立董事	中華民國	劉崇堅	男	日本國立筑波大學社會經濟規劃博士	√
監察人	中華民國	邵瑞蕙	女	東吳大學會計系	不適用
監察人	中華民國	徐旭平	男	美國史丹佛大學作業研究碩士	不適用
監察人	中華民國	張志鵬	男	台灣大學電機系	不適用

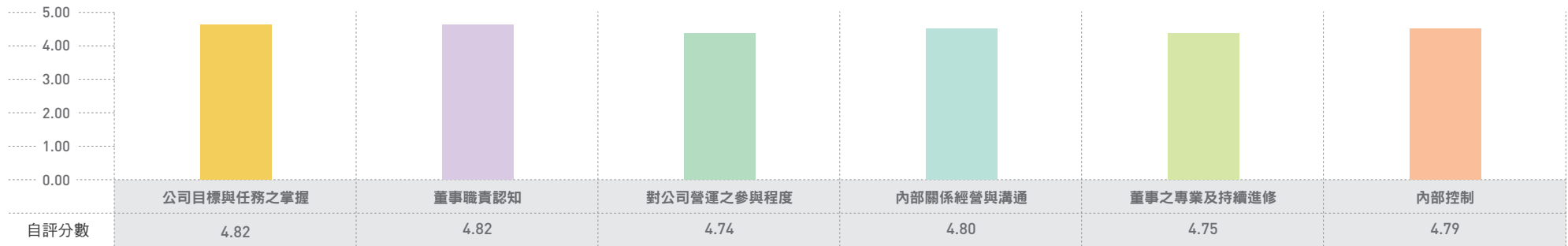
董監事多元化情形



2017 年董監事多元進修情形

課程名稱	小時
董事義務、責任及運作	38
資訊安全	8
經營管理	6
法律	6
永續議題	4
財會	3
合計	65

2017 年董事會績效內控自評



薪資報酬委員會

裕民依法於 2011 年 12 月 26 日設置薪資報酬委員會，由董事會委任劉崇堅先生、董麗貞女士及蘇世英先生為第三屆薪資報酬委員會成員，任期與委任之董事會屆期相同（自 2016 年 8 月 5 日至 2019 年 6 月 7 日止），並由全體委員推舉劉崇堅先生擔任召集人及會議主席。委員會之職責係訂定及檢討董監事及經理人績效評估及薪資報酬之政策、制度、標準與結構，與定期評估並訂定前開人員之薪資報酬，並將所提建議提交董事會討論。2017 年度薪酬委員會一共開會 2 次，出席率 100%。

職稱	姓名	性別	主要學(經)歷	專業資格
獨立董事	劉崇堅	男	日本國立筑波大學社會經濟規劃博士	國立臺北大學經濟學系教授兼經濟學系系主任
其它	董麗貞	女	國立台灣大學商學系會計組	宋作楠先生紀念教育基金會董事兼執行長
其它	蘇世英	男	國立成功大學機械系	前任南華水泥股份有限公司總經理

董監事報酬 單位：新台幣千元

	2015	2016	2017
淨利	824,397	[878,354]	999,520
董監事報酬	7,146	0	7,942

註：裕民係以當年度扣除分派員工及董監酬勞前之稅前利益，分別以1%及不高於1%提撥員工酬勞及董監酬勞

審計委員會

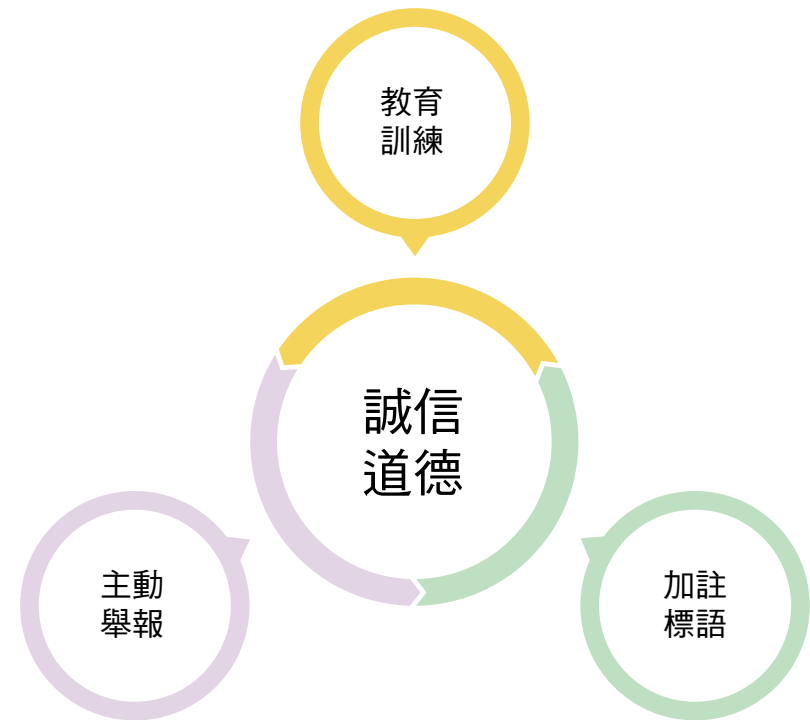
我們預計於 2018 年修訂公司章程，並於 2019 年設置審計委員會取代現行監察人制度，意以提升監督效果，增進公司治理及維護公司少數股東的權益，以及改善內部控制的有效性。

5.2 誠信與道德

堅持遠東人「誠、勤、樸、慎、創新」的核心價值，裕民主動制定「裕民航運誠信守則」及「裕民航運道德行為準則」。對內，我們透過人力資源處利用各種形式的宣導，將誠信道德觀念深植於全體員工心中，亦請內部稽核人員將此納入查核範圍及年度自行評估作業當中，上呈稽核報告至監察人及董事會。對外，於任何商業往來之前，我們對承包商、供應商、客戶或其他商業往來交易對象之合法性及是否有不誠信行為紀錄會先加以評估，避免與有紀錄不良者進行商業交易。2017 年我們並未有任何因違反社會經濟法而遭受罰則。

守則	裕民航運誠信守則	裕民航運道德行為準則
內容	禁止不誠信的行為	防止利益衝突
	禁止行賄及收賄	不得圖私己利
	禁止提供非法政治獻金	對公司之資訊，盡保密責任
	禁止不當慈善捐贈或贊助	公平交易
	禁止提供或接受不合理禮物、款待或其他不正當利益	公司資產之妥善保護及使用
	禁止侵害智慧財產權	
	不得利用未公開資訊從事內線交易	

我們除了平日加以宣導之外，公司也定期安排董事、監察人參與集團人力發展中心之進修課程，強化誠信經營的理念。並鼓勵若公司人員有發現違反之情事，得以透過言語、電子郵件或書面向部門主管、稽核處或人力資源處提出檢舉。



5.3 內控制度

裕民以稽核部做為董事會及管理階層的橋樑，有效執行內部控制制度，確保營運效果及效率已達到目標，並檢查財務報導的可靠性，監督公司遵循相關法令，這樣一來不僅能促進公司的健全經營及誠信管理，還能維護股東的權益。

我們參照產業特性將內控制度共分成九大循環：銷售及收款、採購及付款、船務、薪工、融資、固定資產、投資、研究發展及資訊系統循環。依業務屬性分門別類，每類別底下規劃其循環流程，以期刪除組織營運過程不適切的程序。

另外，我們創造 E 化工作環境，強化電腦稽核，有效執行內控之五大要素：控制環境、風險評估、作業控制、資訊與溝通、監督。量化稽核結果，並追蹤及確認改善情況。

2017 年度稽核計畫實際執行情形一共發現 85 項，其中 87% 皆予以改善，剩下項目仍在持續進行修正調整，預計於 2018 年第一季完成修正。

內控九大循環



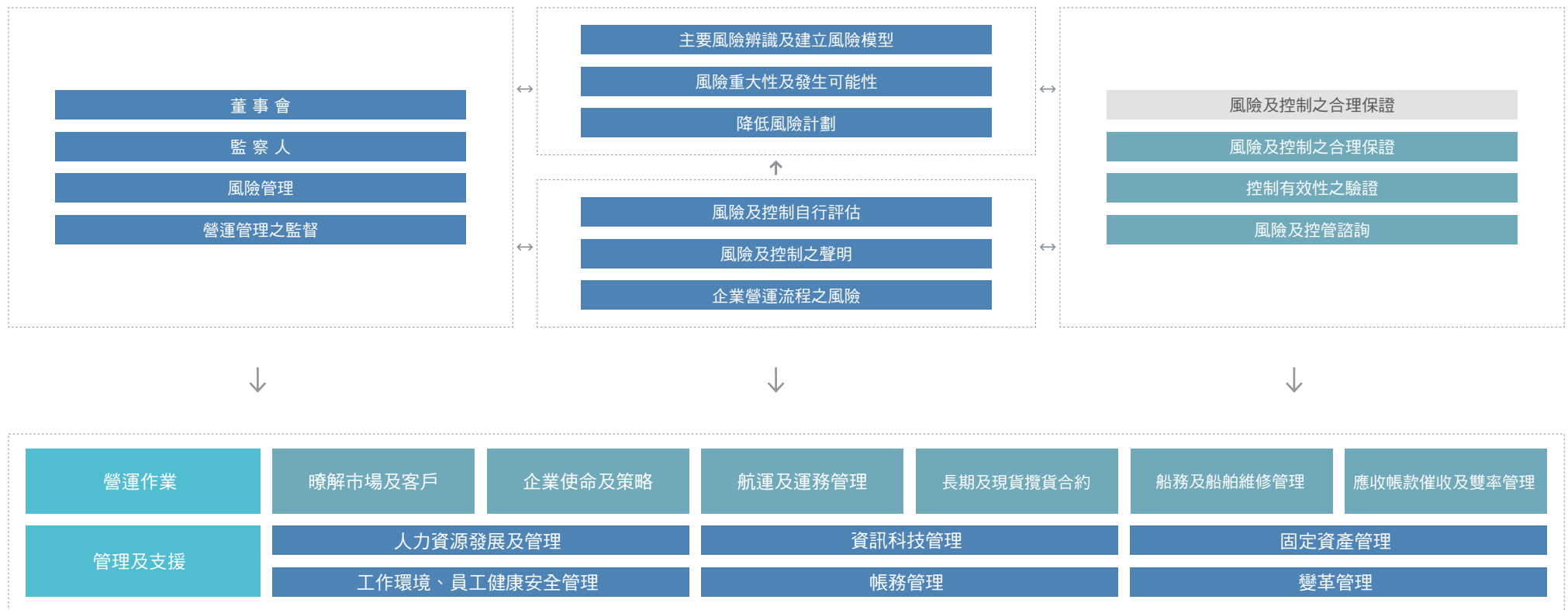
內控五大要素



5.4 風險管理

裕民深知企業風險管理對我們的重要性，於 2011 年 3 月 17 日第十五屆第五次董事會核定符合時代背景的風險管理架構，訂定「風險事項及管理政策」及「風險管理政策及辦法」，每年利用內控自行評估系統 (Control Self-Assessment System, 簡稱 CSA) 由稽核部執行各項營運重大風險指標 (KRI) 及風險評估統計分析，提報於自行評估委員會，據以擬定年度稽核計劃。最後依業務性質不同，分由相關管理單位負責。

風險管理組織架構



風險管理單位

董事會：最高風險管理單位

- 明確瞭解散裝航運營運之風險

稽核部：落實風險管理功能

- 確保內控制度之執行及改善

財務部：財務風險評估

- 投資風險：進行投資標的營運風險評估、投資組合管理
- 匯率及利率風險：利用互換衍生性金融商品等工具避險
- 保險規避：安排船體險(Hull)、戰爭兵險(War Risk)、船東互保協會(P&I)、海盜險(Kidnap & Ransom)、營運中止險(Loss of Hire)、傭船人險(Charterer's Liability) 等保險移轉營運風險

業務部：營運風險評估

- 營運風險：第一線風險管理之責任，分析及監控所有業務執行之相關風險

工務部：船隊風險評估

- 新船風險：縝密監造新訂船舶，降低新船不良率
- 營運船舶風險：加強現有船隊維修保養，掌握船舶及船塢狀態，降低船舶故障風險

職業安全衛生室：職業安全風險評估

- 制定安全管理政策，針對安全衛生業務及船舶安全做檢查，建立預防措施

船務部：海勤人員風險評估

- 教育訓練：定期辦理ISM Code訓練，使海勤人員熟悉工作環境，提升安全管理，降低人員工傷之風險

船務部：海勤人員風險評估

- 建立防火牆：防止不明人士入侵破壞
- 安裝防毒軟體：防止病毒入侵，安裝使用者端防毒程式，過濾E-Mail及附加檔
- 系統登錄密碼管制：使用人依規定使用，否則無法登錄
- 系統使用權限管制：資料顯示及報表輸出，依核准人員及其權限做嚴密控管

年度風險管理因子及對應行為

風險因子	2017年的議題	我們的對應
融資利率風險	● 美國將採取緊縮政策對匯率/利率/資本市場的影響是否採取適當避險措施以降低風險	● 裕民仍有二艘在建船舶將於2018年及2019年交船，而新訂船舶已於最適時機簽訂銀行融資，並鎖定長期利率，長期融資成本不受影響市場利率波動
油價波動風險	● 油價波動是否採取適當規避機制	● 裕民的船隊有約三分之二以上為高效率的環保船舶，再配合經濟航速航行，得以有效控制船舶耗油，降低油價波動對營運成本之影響
市場風險	● 是否充分掌握長短期租傭船舶市場波動情況 ● 是否評估中國的一帶一路政策對公司營運影響 ● 是否充分掌握中國及台灣經濟自貿區的發展對航運市場的影響程度	● 裕民擁有獨特的情資系統，由企劃處及業務部時時掌握市場資訊，保持彈性調整合約時程比例，充份準備面對市場的挑戰
船舶營運及信用風險	● 是否建置完善設備以降低海盜劫持風險 ● 海事案件發生是否有適當應變措施 ● 是否有效執行租方信用徵信及依合約規定正確運費收取	● 裕民由財務部門依據業務需要增減保險內容，規劃完善的保險內容，保險內容含蓋海盜險 [Kidnap & Ransom] ● 每個月安排專責的總值星，若有緊急事件發生時，值星人員立刻成立專案責任小組，以應變突發事件 ● 裕民設有客戶評價系統，針對來往之客戶建立回收天數評估機制及信用評等
氣候變遷風險	● 航行安全因氣候變遷提升天氣不穩定性，進而增加航行風險 ● 各國為兌現氣候變遷相關政策而推出的法令與規範限制將提高營運成本風險 ● 因氣候變遷而改變的貨品市場環境風險	● 從2016年開始，裕民與愛立信合作，逐年提昇船舶資訊系統，降低海象變化帶來的威脅 ● 為了降低溫室效應，我們持續遵守ISO 14001環境管理制度，並使用高成本低硫燃油及高效率柴油機，減少SOx及NOx排放量，更遵循IMO公布的EEDI指標來建造綠色船舶，執行能源效率管理計畫(SEEMP) ● 針對貨品市場所需船型不同方案情境模組，我們搭配模組制定營運策略
政治動盪風險	● 是否充分掌握政治動盪風險（如：北韓武器威脅南中國海主權爭議影響）	● 裕民提升此風險因子到所有的部門，隨時注意國際情勢，採取應變措施

GRI 102 一般揭露 2016				
揭露	描述	章節	頁碼	省略
102-1	組織名稱	關於報告書	04	
102-2	活動、品牌、產品與服務	2.1、2.2	30	
102-3	總部位置	裕民大事紀	12-13	
102-4	營運據點	2.3	31	
102-5	所有權與法律形式	裕民大事紀、2.3、106 年年報	12-13	
102-6	提供服務的市場	2.2	30	
102-7	組織規模	2.3、2.4、2.5	31~33	
102-8	員工與其他工作者的資訊	4.1	48~51	
102-9	供應鏈	3.5	45	
102-10	組織與其他供應鏈的重大改變			無重大改變
102-11	預警原則或方針	4.5	59	
102-12	外部倡議	1.3	18	
102-13	公協會的會員資格	1.3	18	
102-14	決策者的聲明	經營者的話	06	
102-18	治理結構	1.2、5.1	17、62~64	
102-31	經濟、環境和社會主題的檢視	1.1	16	
102-40	利害關係人團體	1.4	19	
102-41	團體協約	4.5	59	
102-42	鑑別與選擇利害關係人	1.4	19	
102-43	與利害關係人溝通的方針	1.4	19	
102-44	提出之關鍵主題與關注事項	1.4	19	
102-45	合併財務報表中所包含的實體	2.3	31	
102-46	界定報告書內容與主題邊界	1.5	20~22	
102-47	重大主題列表	1.5	20~22	
102-48	資訊重編	3.2 (總環保支出)	37	
102-49	報導改變	1.5	20~22	
102-50	報導期間	關於報告書	04	
102-51	上一次報告的日期	關於報告書	04	
102-52	報告週期	關於報告書	04	
102-53	可回答報告書相關問題的聯絡人	關於報告書	04	
102-54	依循 GRI 準則報導的宣告	關於報告書	04	
102-55	GRI 內容索引	附錄一	70-71	
102-56	外部保證 / 確信	關於報告書	04	
GRI 103 管理方針				
揭露	描述	章節	頁碼	省略
103-1	解釋重大主題及其邊界	1.5	20~22	
103-2	管理方針及其要素	1.5	20~22	
103-3	管理方針的評估	1.5	20~22	

GRI 200 經濟

系列	揭露	描述	章節	頁碼	省略
GRI 201: 經濟績效	201-1	組織所產生及分配的直接經濟價值	2.5	32~33	
	201-4	取自政府之財務補助			無
GRI 202: 市場地位	202-1	不同性別的基層人員標準薪資與當地最低薪資的比率	4.2	52	
	202-2	雇用當地居民為高階管理階層的比率	4.1	49	

GRI 300 環境

系列	揭露	描述	章節	頁碼	省略
GRI 302: 能源	302-1	組織內部的能源消耗量	3.2	36~37	
	302-4	減少能源消耗	1.6	23~27	不適用。(因應航運業特性採部分揭露)
	302-5	降低產品和服務的能源需求	1.6	23~27	
GRI 303: 水	303-2	因取水而受顯著影響的水源	3.4	42~44	
GRI 304: 生物多樣性	304-2	活動、產品及服務，對生物多樣性方面的顯著衝擊	3.4	42~44	
GRI 305: 排放	305-1	直接 (範疇一) 溫室氣體排放	永續指標、3.3	09-10、38~39	
	305-5	溫室氣體排放減量	1.6	23~27	不適用。(因應航運業特性採部分揭露)
	305-7	氮氧化物 (NO _x)、硫氧化物 (SO _x)，及其他重大的氣體排放	3.3	40~41	不適用。(因應航運業特性採部分揭露)
GRI 306: 廢污水和廢棄物	306-1	依水質及排放目的地所劃分的排水量	3.4	42~44	
	306-2	按類別及處置方法劃分的廢棄物	3.4	42~44	
	306-3	嚴重洩漏			無嚴重洩漏案件
	306-4	廢棄物運輸			無廢棄物運輸案件
GRI 307: 有關環境保護的法規遵循	307-1	違反環保法規	1.3、3.1	18、36	無違反之事宜

GRI 400 社會

系列	揭露	描述	章節	頁碼	省略
GRI 401: 勞雇關係	401-1	新進員工和離職員工	4.1	49、51	
	401-2	提供給全職員工 (不包含臨時或兼職員工) 的福利	4.2	52~53	
	401-3	育嬰假	4.2	53	
GRI 402: 勞 / 資關係	402-1	關於營運變化的最短預告期	4.5	59	
GRI 403: 職業安全衛生	403-1	由勞資共同組成正式的安全衛生委員會中的工作者代表	4.4	57~59	
	403-2	傷害類別，傷害、職業病、損工日數、缺勤等比率，以及因公死亡件數	4.4	57~59	
	403-3	高職業疾病發生率與高職業風險的工作者	4.4	57~59	
	403-4	工會正式協定涵蓋的健康安全相關議題	4.4	57~59	
GRI 404: 訓練與教育	404-1	每名員工每年接受訓練的平均時數	4.3	54~56	
	404-3	定期接受績效及職業發展檢核的員工百分比	4.3 (職涯發展)	56	
GRI 419: 社會經濟法規遵循	419-1	違反社會與經濟領域之法律和規定	4.5、5.2	59、65	無違反案件

Independent assurance statement

Scope and approach

U-Ming Marine Transport Corporation ("U-MING" or the "Company") commissioned DNV GL Business Assurance Co. Ltd. ("DNV GL") to undertake independent assurance of the 2017 Corporate Social Responsibility Report (the "Report") for the year ended 31 December 2017.

We performed our work using DNV GL's assurance methodology VeriSustainTM, which is based on our professional experience, international assurance best practice including International Standard on Assurance Engagements 3000 (ISAE 3000) and the Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Standards.

We understand that the reported financial data and information are based on data from U-MING's Annual Report and Accounts, which are subject to a separate independent audit process. The review of financial data taken from the Annual Report and Accounts is not within the scope of our work.

We planned and performed our work to obtain the evidence we considered necessary to provide a basis for our assurance opinion. We are providing the evaluation of reporting principles and selected performance information with a Moderate level of assurance, according to the DNV GL VeriSustainTM.

Responsibilities of the Directors of U-Ming Marine Transport Corporation and of the assurance providers

The Directors of U-MING have sole responsibility for the preparation of the Report. In performing our assurance work, our responsibility is to the management of U-MING; however, our statement represents our independent opinion and is intended to inform all of U-MING stakeholders. DNV GL was not involved in the preparation of any statements or data included in the Report except for this Assurance Statement.

We have no other consultancy contract with U-MING and this is the 4th year that we have provided assurance. DNV GL's assurance engagements are based on the assumption that the data and information provided by the client to us as part of our review have been provided in good faith. DNV GL expressly disclaims any liability or co-responsibility for any decision a person or an entity may make based on this Assurance Statement.

Basis of our opinion

A multi-disciplinary team of sustainability and assurance specialists performed work at headquarters. We undertook the following activities:

- Review of the current corporate responsibility issues that could affect U-MING and are of interest to stakeholders;
- Review of U-MING approach to stakeholder engagement and recent outputs;
- Review of information provided to us by U-MING on its reporting and management processes relating to the Principles;
- Interviews with selected Directors and senior managers responsible for management of corporate responsibility issues and review of selected evidence to support issues discussed;
- Site visits to the HQ to review process and systems for preparing corporate responsibility data and implementation of corporate responsibility strategy;
- Review of supporting evidence for key claims and data in the report. Our checking processes were prioritised according to materiality and we based our prioritisation on the materiality of issues at a consolidated corporate level;

¹ The VeriSustain protocol is available on dnvgl.com



- Review of the processes for gathering and consolidating the specified performance data and, for a sample, checking the data consolidation.
- An independent assessment of U-MING's reporting against the Global Reporting Initiative (GRI) GRI Standards.
- The verification was conducted based only on the Chinese version Report.

Opinion

On the basis of the work undertaken, nothing came to our attention to suggest that the Report does not properly describe U-MING's adherence to the Principles. In terms of reliability of the performance data, nothing came to our attention to suggest that these data have not been properly collated from information reported at operational level, nor that the assumptions used were inappropriate.

Observations

Without affecting our assurance opinion, we also provide the following observations.

- For wider collecting the sustainability issues, it is suggested to engage with more stakeholders to obtain their needs and expectations.
- To improving the data reliability and quality, it is suggested to establish the process to collect data information from daily operation and implement internal audit to verified those data information.
- The management approach can be more proactive. It is suggested to establish specific objectives/ targets with timeframe for continuous performance improvement.

Materiality

The process developed internally has not missed out any significant, known material issues, and these issues are fairly covered in the Report. A methodology has been developed to evaluate the priority of these issues.

Completeness

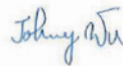
The Report covers performance data against the GRI Standards core option that are material within the Company's reporting boundary. The information in the Report includes the company's most significant initiatives or events that occurred in the reporting period.

Accuracy and Reliability

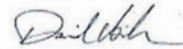
The data flow for capturing and reporting its CSR performance has been organized. In accordance with Moderate level assurance requirements, we conclude that no systematic errors were detected which causes us to believe that the specified CSR data and information presented in the Report is not reliable.

For and on behalf of DNV GL Business Assurance Co. Ltd.

Date: 21 May 2018



Johnny Wu
Lead Verifier
DNV GL – Business Assurance Taiwan
Statement Number: 00001-2018-ACSR-TWN



David Hsieh
Sustainability Service Manager,
Greater China

DNV GL Business Assurance Taiwan is part of DNV GL – Business Assurance, a global provider of certification, verification, assessment and training services, helping customers to build sustainable business performance.
www.dnvgl.com





29TH FL., TAIPEI METRO TOWER, 207, TUN HWA S. RD., SEC.2, TAIPEI 106,
TAIWAN, R.O.C.

TEL +886-2-2733-8000 FAX +886-2-2735-9900

E-MAIL uming@metro.feg.com.tw

WEBSITE www.uming.com.tw