裕民航運

2019

企業社會責任報告書

顧客、員工、投資者的第一選擇

www.uming.com.tw

遠東集團
FAR EASTERN GROUP
Since 1949
Together For a Promising Future
共創美好未來 你我攜手同行

關於報告書

本報告書為裕民航運股份有限公司（以下簡稱裕民）發表之第八本企業社會責任報告書。主要揭露裕民 2019 年環境（E）、社會（S）與公司治理（G）上之績效。共發行中、英文兩種版本，可於裕民官網「企業社會責任」專區下載。

報告期間與週期

GRI102-50 GRI102-51 GRI102-52

資訊揭露期間為 2019 年 1 月 1 日至 2019 年 12 月 31 日。每年定期發行一次。上期出版日期為 2019 年 6 月，下次改版為 2021 年 6 月。

聯絡單位

GRI102-1 GRI102-3 GRI102-53

裕民航運

裕民航運股份有限公司 (2606)

台北市敦化南路二段 207 號 29 樓

（02）2733-8000 # 6179（企劃處）

http：//www.uming.com.tw

公司官網　報告書下載

報告依據 GRI102-54

發布單位	依循項目
全球永續性報告協會 (The Global Reporting Initiative, GRI)	GRI 準則： 核心選項
臺灣證券交易所	上市上櫃公司企業社會責任實務守則
	上市公司編制與申報企業社會責任告書作業辦法
聯合國	永續發展目標 （Sustainable Development Goals, SDGs）

報告範疇 GRI102-45

類別	主要揭露	部份揭露
財務資訊	母公司、子公司（裕民新加坡、裕民香港、裕民廈門及 Overseas Shipping Pte Ltd）、投資公司及合資公司	
環境資訊	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	Overseas Shipping Pte Ltd （OSPL）所屬之自有油輪（委外營運）
社會資訊	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	部份數據採地區人員揭露，以註解說明

外部確信 GRI102-56

數據類別	認證單位	依循標準
永續數據	DNV GL - Business Assurance	DNV GL VeriSustain 中度保證等級的查證標準
財務數據	勤業眾信（Deloitte）	財務年報資料

裕民航運 2019 年度
企業社會責任報告書

Contents

經營者的話 04
外部肯定與重要成果 06
永續績效 07
永續策略 10
利害關係人議和 12
重大議題分析 14
裕民概述 18

1
環境管理（E）

1-1 氣候變遷因應 24
1-1-1 能源使用 27
1-1-2 排放防治 29
1-2 海洋生態保護 34
1-3 廢水、廢棄物管理 36
1-4 環境法規 38

2
裕民團隊（S）

2-1 人力結構 40
2-2 薪酬與福利 44
2-3 職業健康與安全 47
2-3-1 岸上職業安全 47
2-3-2 海上職業安全 48
2-4 教育訓練 50
2-5 職涯發展 51

3
治理（G）

3-1 治理架構 53
3-2 誠信與道德 55
3-3 內控制度 56
3-4 風險管理 57
3-5 經營績效 60

附錄

GRI Standard對照表 62
DNV GL 保證聲明書 66

董事長

徐旭東

經營者的話 GRI102-14

2019 年波羅的海乾散貨指數（BDI）全年平均 1,353 點，與去年持平。上半年因受巴西淡水河谷礦場水壩潰堤事件造成部分礦場封閉而市場運價大跌，隨著下半年恢復 Brucutu 礦井作業並增加產量後，市場運價才得以回穩。全球經濟也受美中貿易衝突未解、英國脫歐等政經不確定的影響，成長動能不足。再加上 2020 年低硫公約實施在即，是否為船隊安裝脫硫器，還是使用低硫燃油運營，都考驗著船東的應變能力。裕民憑藉著長期累積的船舶管理經驗，以及專業團隊，創造佳績，全年合併營收為新台幣 10,067,914 仟元，稅後盈餘為新台幣 1,621,695 仟元，稅後基本每股盈餘（EPS）為 1.92 元。

裕民展現良好的財務表現，回饋股東。同時善盡企業責任，響應政府發展綠能政策，購買綠電。2019 年也搭上遠東集團 70 周年公益主軸，利用航運專長，設計一連串寓教於樂的「海洋」公益活動，贈送「海洋危機」桌遊給全台 200 所教學資源弱勢的國小並舉辦桌遊挑戰賽，也與伊甸基金會合作，陪伴學童「出走」基隆海洋科技博物館，幫助學童認識船舶與海洋，以傳達海洋對生態的重要性。

我們的努力，榮獲國內外的肯定。2019 年獲選台灣永續能源研究基金會所舉辦的 2019《台灣企業永續獎》運輸業金獎殊榮。同時，連續三年通過富時羅素（FTSE

Russell）及台灣證券交易所的評鑑標準，納入《富時社會責任新興市場指數 FTSE4Good Emerging Index》及《台灣永續指數 FTSE4Good TIP Taiwan ESG Index》成分股，並榮獲交通部舉辦之 107 年度績優船舶運送業選拔之《營業成長績優》、《發展綠色航運績優》及《擴建船隊績優》獎。

展望未來，新冠肺炎疫情仍未受控制，貿易需求降低，運價低迷。加上 2020 低硫油公約上路，船東用油成本大增，造成入不敷出的困難局面。裕民管理團隊繃緊神經，掌握最新情況，配合創新的思維及數位化引進，幫助決策。「治理」方面，為了快速反應市場的變化，裕民不斷升級數位化技術，利用大數據分析，達到收益最大化，成本最少化。「社會」方面，對內著重員工的職場安全，提供有效合宜的教育訓練，降低人為失誤，並考慮船員的心理狀態，傾聽船員，達到身心平衡。對外，取之於社會，用之於社會，參與公益。「環境」方面，除仍持續不斷的汰舊換新船舶外，也投入船舶新技術的研究，打造新一代的節能船舶。並持續配合政府的綠能政策，投資綠色能源，發展更多元的業務。以航運為核心，建立裕民成為世界級的物流運輸公司，成為顧客、員工及投資者的第一選擇。是裕民的願景，也是裕民給所有利害關係人的承諾！

總經理

王書青

外部肯定與重要成果

富時社會責任新興指數

連續三年納入富時社會責任新興指數（FTSE4Good Emerging Index）之組合成分股

富時台灣永續指數

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

台灣企業永續獎

榮獲企業永續報告類 - 運輸業組 金獎

營運成長績優

榮獲交通部舉辦之107年度「營運成長績優」獎

發展綠色航運績優

榮獲交通部舉辦之107年度「發展綠色航運績優」獎

擴建船隊績優

榮獲交通部舉辦之107年度「擴建船隊績優」獎

友善職場環境

榮獲國民健康署「健康職場認證」健康促進標章

多角化經營

裕民持續尋求資質良好的戰略夥伴合作，穩定貨源，創造長期收入。2019年與台電合作簽署合作備忘錄，跨足能源相關運輸市場，追求多角化經營

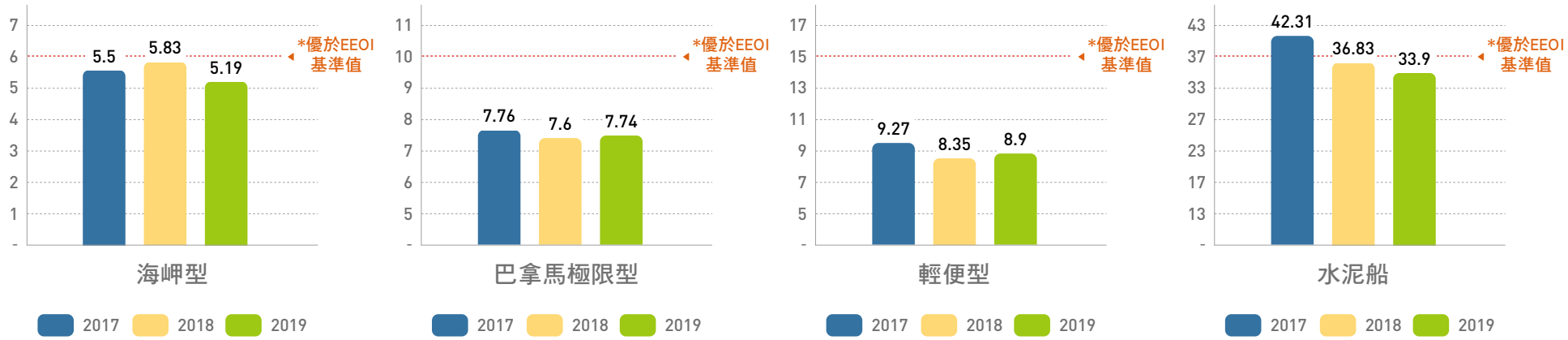
成為中國首家可外派船員至全世界的外派機構

裕民廈門順利取得《海洋船舶船員服務機構資質證書》，成為中國首家可外派大陸船員至全世界船隊的台資海員外派機構，進一步拓展海員外派業務

永續績效

環境

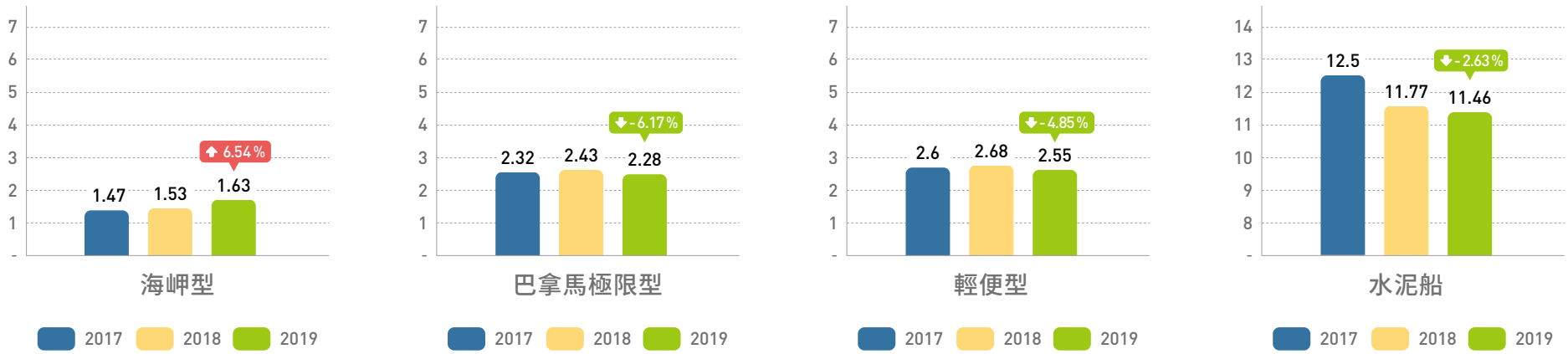
船舶能源效率營運指數（EEOI）



註：自有散裝輪（單位：噸／延噸海浬）＊裕民能效管理計畫之 EEOI 管制基準值

環境

燃油效率（FCI）

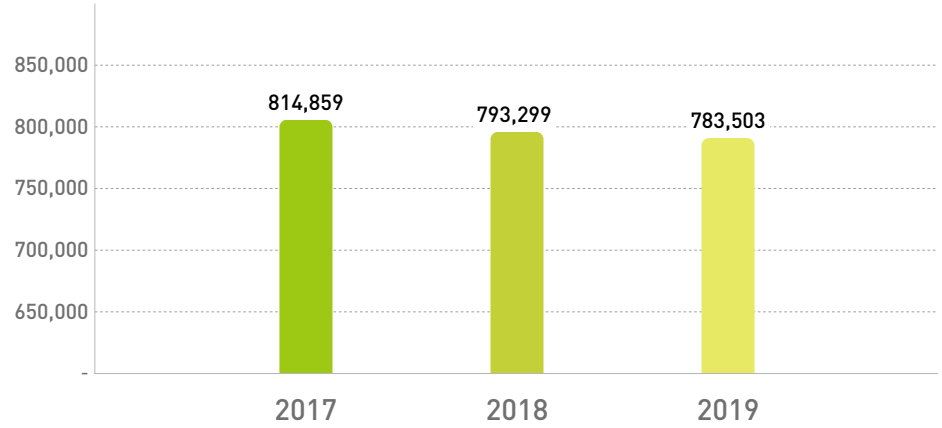


註：自有散裝輪

環境

溫室氣體直接排放量

單位 噸

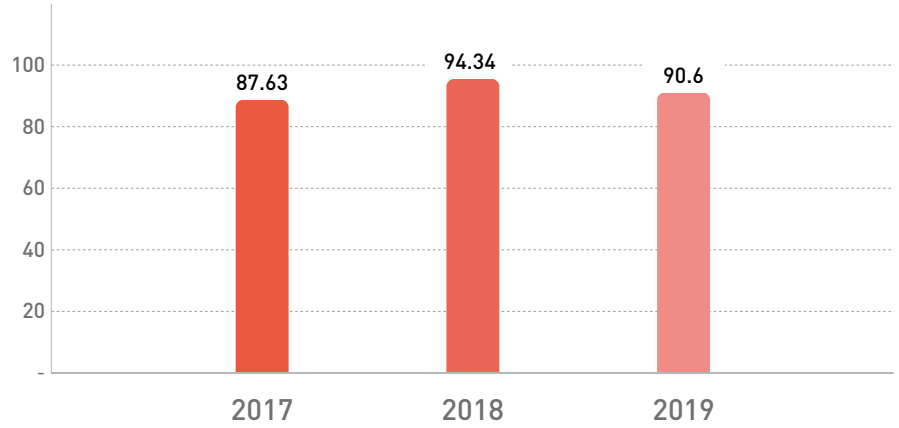


註： 自有散裝輪

社會

人才保留率（陸勤）

單位 %

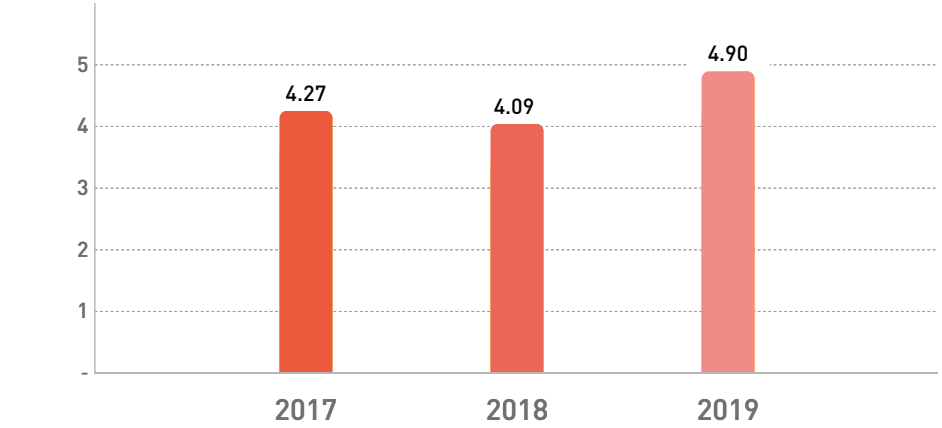


註：年離職總人數／年末總人數。 人才保留率：1- 離職率。

社會

薪酬成長率（陸勤）

單位 %

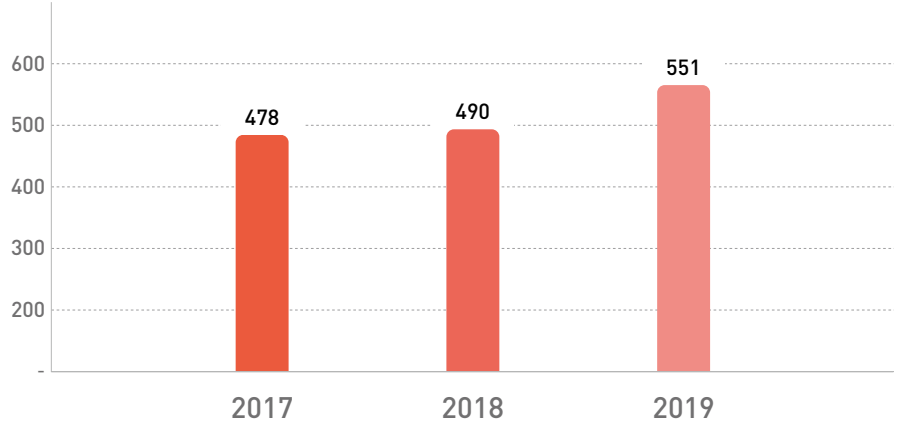


註： 台灣地區

社會

船上安全管理規則（ISM）訓練

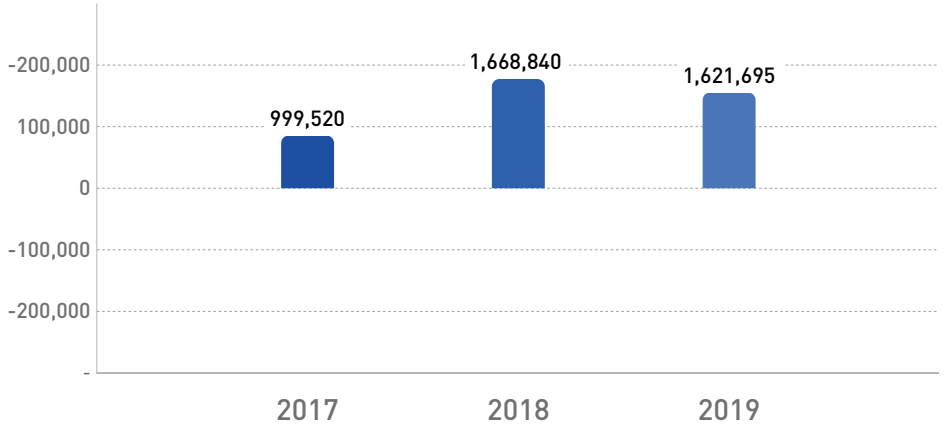
單位 人



治理

稅後盈餘

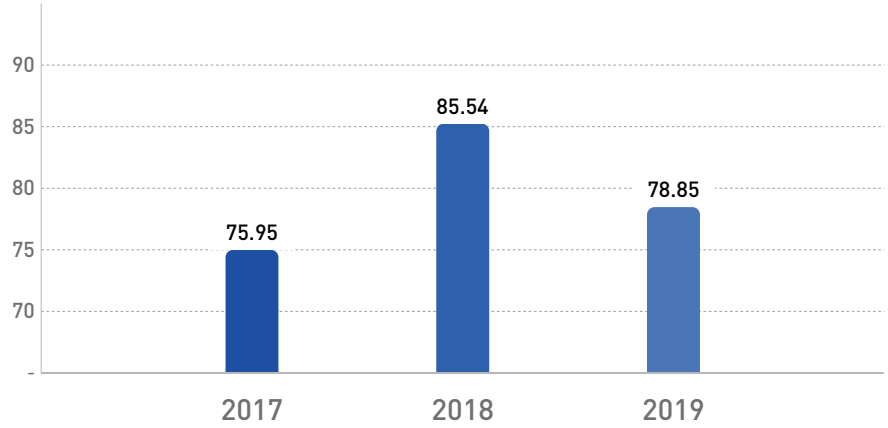
單位 新台幣仟元



治理

港口國檢查零缺失率

單位 %

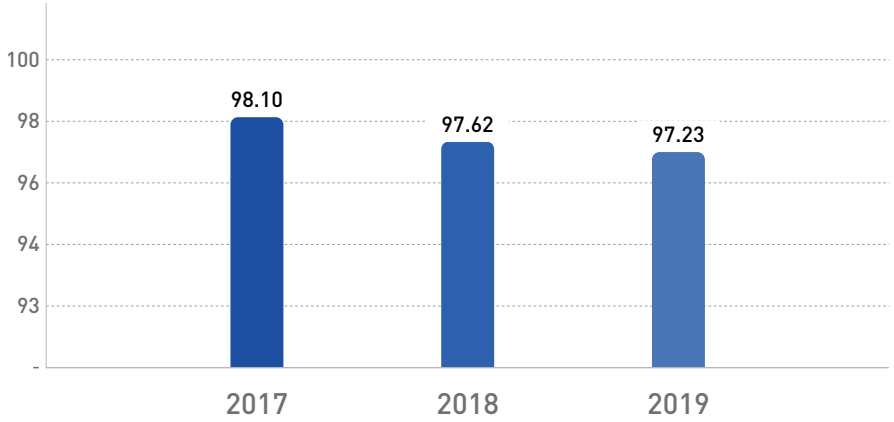


註： 自有散裝輪及代管散裝輪

治理

船舶利用率

單位 %



永續策略

GRI102-31

裕民自創業以來，自許成為世界級的物流運輸公司。我們以航運為核心價值，不斷地尋求機會與優質的公司合作，擴展事業版圖，達成多角化經營。近年來，配合國際海事組織（IMO）的公約規範，發展綠色航運，提升海事安全並引進數位化智能管理。裕民不斷地往前邁進，仰賴明確的永續管理目標，徹底執行。每年年初，裕民依據聯合國永續發展目標、利害關係人關注議題以及符合產業／法規環境之相關主題，研議符合「環境」、「社會」、「治理」之永續發展清單並向董事會報告，董事會採整體表決決議永續發展議題，於各部門實際執行。最後再由企劃處依循重大性分析結果，編寫企業社會責任報告書，揭露具體的成果。

目標及執行結果

類別	2019 年目標	2019 年執行結果	未來短期目標（2020-2022 年）	未來中長期目標（2022-2032 年）
環境（E）	船舶汰舊換新計畫	裕民 2019 年度實施汰舊換新船舶。出售 2 艘巴拿馬極限型散裝輪並加入 1 艘新建巴拿馬極限型散裝輪。	持續進行船舶汰舊換新計畫，打造高效能的環保船隊。	規劃擴充高效能的環保船隊（LNG 動力），達成節能減碳。
	船舶加裝環保設備	因應國際海事組織（IMO）「壓艙水公約」及「低硫公約」統計至 2019 年 12 月 31 日自有散裝船隊已有 62.85%加裝壓艙水設備；8.57%加裝脫硫器。	因應國際海事組織（IMO）2020 限硫規定，排放控制區使用低硫油，針對低硫供應短缺航線，規劃加裝脫硫器。	
	歐盟船舶油耗數據收集計劃	裕民配合歐盟執行船舶油耗數據收集，船上定期回報用油資訊到岸端，由工務部統計並上傳至相關系統。	裕民計劃再度升級「船隊安全管理系統（Fleet Safety Management FSM）」加入「油耗資訊」。	投資「綠色能源」，善盡社會責任。
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	2019 年裕民升級「船隊安全管理系統（Fleet Safety Management, FSM）」。加入「天氣資訊」、「流錨警報」及「危險區域顯示」等功能，完善船聯網安全資訊並降低天氣及海象影響所導致的事故。	持續舉辦 ISM 船員訓練，加強船員安全意識，降低人為風險並落實各項港口國管制（PSC）措施。	完善 FSM 安全系統，升級船隊硬體安全設備，強化人員訓練，零死傷率為目標。
治理（G）	善用自身資源，強化各船型市場營運策略	裕民運用人才資本，結合外部市場資源，積極擴展租入船舶及船舶代管業務，2019 年全年 EPS 達 1.92。	公司規劃運用人才資本，結合外部市場資源，積極擴展租入船舶業務，船舶代管業務等，以極大化公司投資報酬。	持續整合自我之優勢，評估入股或併購合宜且資產良好的相關企業，擴展經營領域，同時，也將尋求資質良好的業務夥伴合作，簽定長約，穩定長期固定收入。
	增加船舶營運天數，提高船舶利用率	2019 年，裕民船舶仍維持高利用率，利用率為 97.23%與往年無異。	維持船舶利用率於 97%以上，減少塢修及離租（off-hire）天數，為股東創造最大利益。	
	推動海事數位化，提升各部門作業效率	2019 年度所有自有散裝輪已 100%完成安裝船舶安全管理系統（FSM），提升船舶安全並降低人工作業。	利用大數據，達到收益最大化，成本最少化及風險預估。	數據分析為服務建立新商業環境。
	業務多元發展	裕民與台灣電力股份有限公司、光明海運股份有限公司、KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.（日商 K-LINE）研擬合資成立船運公司，於 2019 年 7 月簽訂合作備忘錄。	積極開拓新的業務可能，例如：評估離岸風電船運服務業務。	拓展液化天然氣（LNG）船運業務。

利害關係人議和

GRI102-40 GRI102-42
GRI102-43 GRI102-44

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於我們的網站（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。

類別	溝通管道	頻率	年度議題
 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	海上安全（揭露於 2-3-2 船上職業安全中）
 股東 / 投資人	法說會 股東會 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	2019 年 9 月 11 日： 國泰證券第三季大中華高峰論壇
 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	客戶要求船東配合國際海事組織（IMO）2020 年限硫公約，船舶安裝脫硫設備或採用硫含量 0.5%以下之低硫燃油

類別	溝通管道	頻率	年度議題
 供應商	供應商評鑑 現場稽核或拜訪	工程案結後 不定期	要求供應商確認油品品質，提供符合國際海事組織之低硫燃油
 航運同業	公司網站 業務部門專線、信箱	隨時 隨時	裕民航運股份有限公司與台灣電力股份有限公司、光明海運股份有限公司、KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.（日商 K-LINE） 合資成立船運公司。（詳給資訊請點此）
 社區 / 地方團體 / 非營利組織（海員工會）	公司網站 研討會或座談會	隨時 不定期	海員福利（揭露於 2-2 薪酬與福利中）
 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	停舶歐美或中國大陸部份港口需採用硫含量 0.5%以下低硫燃油或具有同等減排效應之裝置或替代燃料

重大議題分析

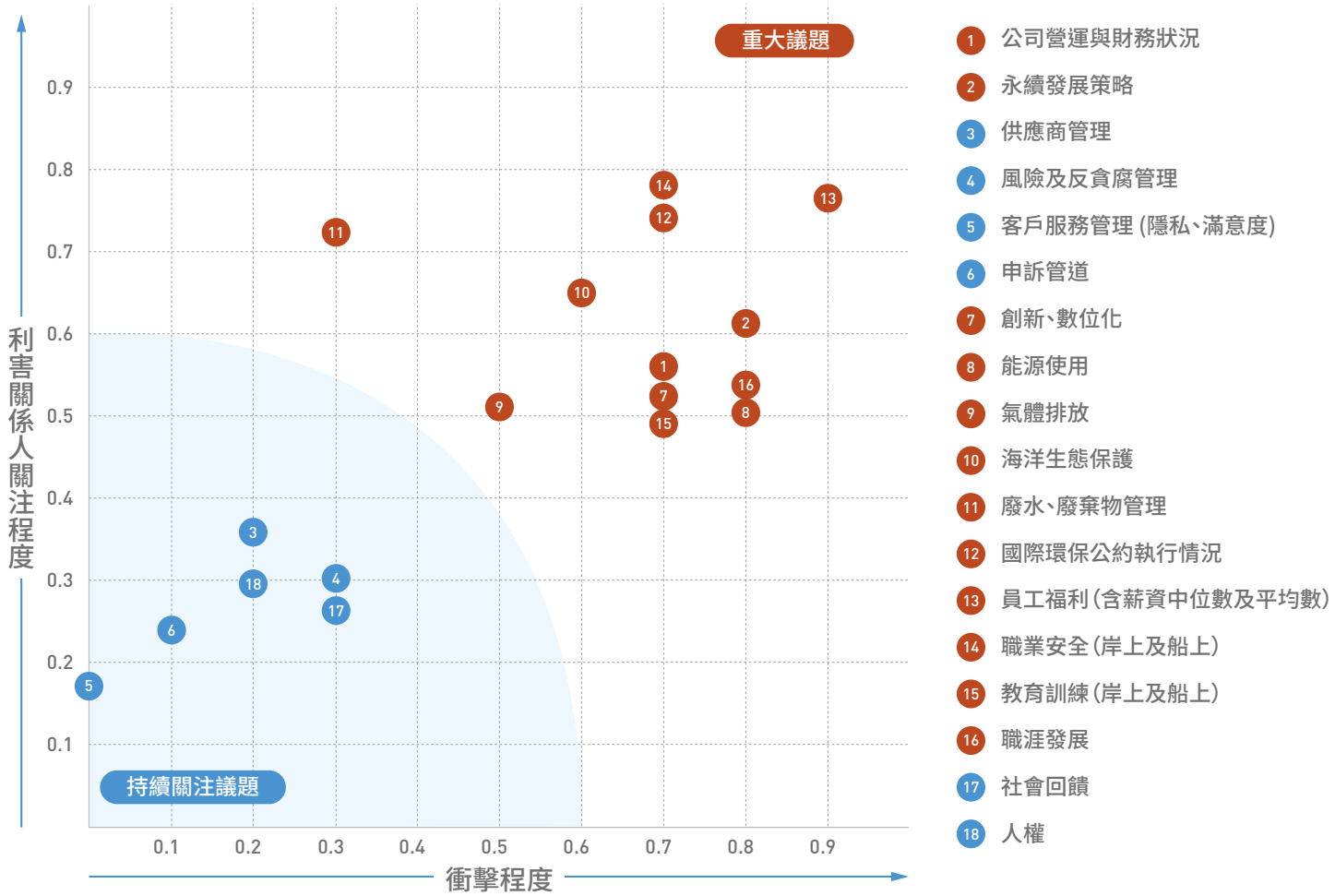
GRI102-46 GRI102-47 GRI102-49 GRI103-1 GRI103-2 GRI103-3

1. 鑑別

2019 年重大議題分析，我們以全球永續性報告協會發佈之 GRI Standards 指標為基礎並結合聯合國永續發展目標（SDGs）、企業經營策略目標（ESG goals）、利害關係人關注議題進行分析，彙整出年度相關議題十八項並製作成問卷。問卷分中、英兩版本。放置於 google 平台及騰訊平台。問卷內容可參照：

2. 排序

透過網路問卷形式，發放給利害關係人及各部門一級主管填寫，從 2019 年 11 月 13 日至 2019 年 12 月 31 日為止，共回收問卷分別為利害關係人 386 份、各部門一級主管 10 份問卷。2019 年問卷回收數較 2018 年上升約 71.56%，除整體回收數量增加之外，同時加強重視不同族群利害關係人之回饋。問卷結果依「衝擊程度」及「利害關係人關注程度」二個面向之重要性排序呈現於下列散佈圖中。



3. 制定

本報告書依矩陣結果優先揭露具高度影響之十二項「重大議題」。2019年新增「創新、數位化」議題，說明在這個資訊爆炸的時代，產業必須不斷地創新，導入數據分析。各項議題之對應 GRI 考量面、對應 SDG 指標、衝擊邊界及管理方針，請詳見下表：

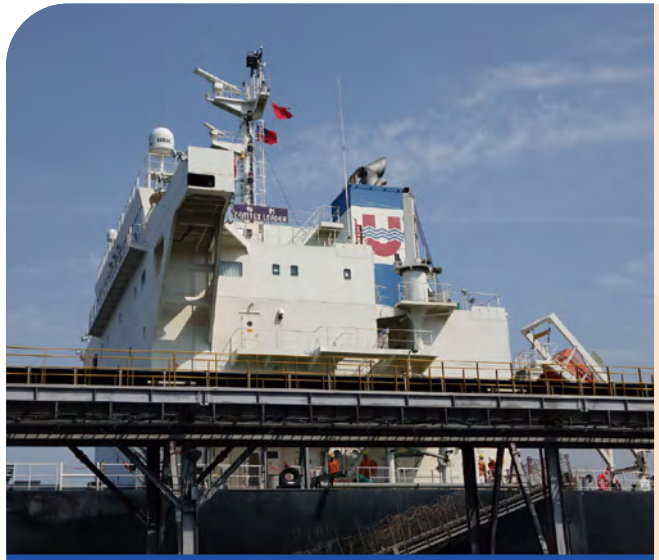
面向	重大議題	與去年差異（2018）	GRI 考量面		對應 SDGs	重大原因（對應章節）	衝擊邊界		管理方針
							直接／間接	範圍	
環境（E）	能源使用	歸納於氣候變遷因應子項目中討論	GRI302	能源	13 氣候變遷對策	1-1-1 能源使用	直接	** 裕民自有散裝輪（航行時）	藉由船隊汰舊換新提升船舶燃油表現，並搭配使用經濟航速，達到節能之目的。
	氣體排放	歸納於氣候變遷因應子項目中討論	GRI305	排放	13 氣候變遷對策	1-1-2 排放防治	直接	** 裕民自有散裝輪（航行時）	碳排放、氮氧化物、硫氧化物排放控制為裕民排放防治之三大主軸。碳排放控制採取降低油耗。氮氧化物控制為改良船用柴油機。硫氧化物控制從採用高成本之低硫油及安裝船用脫硫器兩方面著手。
	海洋生態保護	不變	GRI304	生物多樣性	14 海洋生態	1-2 海洋生態保護	直接	裕民自有及代管船舶（航行時）	裕民船舶安裝壓艙處理系統並備有壓艙水管理計劃、壓艙水管理紀錄簿、壓艙水管理證書，管制壓艙水的排放，降低環境生態衝擊。
	廢水、廢棄物管理	不變	GRI306	廢汙水和廢棄物	14 海洋生態	1-3 廢水、廢棄物管理	直接	** 裕民自有散裝輪（航行時）	裕民「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	不變	GRI307	環境保護法規	16 公平、正義與和平	1-4 環保法規	直接	裕民子公司	裕民設有專職單位主動詢問最新法規或定期登入環保法相關網站查詢，以掌握最新環保法規新增及修訂動向。

面向	重大議題	與去年差異（2018）	GRI 考量面		對應 SDGs	重大原因（對應章節）	衝擊邊界		管理方針
							直接／間接	範圍	
社會（S）	員工福利	不變	GRI401	勞雇關係	5 性別平權 8 良好工作及經濟成長	2-2 薪酬與福利	直接	裕民子公司	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。裕民為消弭性別偏見並支持平等機會，女對男薪資差異比率為 102%。
			GRI405-2	女性對男性基本薪資加薪酬的比率					
	職業安全	名詞變更（職業安全與健康）	GRI403	職業安全衛生	3 健全生活品質 8 良好工作及經濟成長	2-3 職業安全	直接	裕民子公司	裕民依法設有職安委員會，釐訂職業災害防止計畫、緊急應變計畫。並針對辦公室安全及海上安全分別設有管理方針／辦法，提升安全意識，降低職業災害為目的。
	教育訓練	不變	GRI404-1	每名員工每年接受訓練的平均時數	4 優質教育 5 性別平權	2-4 教育訓練	直接	裕民子公司	裕民每年分為四個面相： 新人訓練、語言訓練、專業訓練、外部訓練，開辦完善的課程。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。同時也提升海上安全，降低港口國（PSC）檢查缺失率之發生。
	職涯發展	不變	GRI404-3	定期接受績效及職業發展檢核的員工百分比	5 性別平權 8 良好工作及經濟成長	2-5 職涯發展	直接	裕民子公司	裕民提供員工平等平權的工作環境，職涯發展不因性別、種族、宗教、政治立場、婚姻狀況、工會社團等有所不同。陸勤員工，每年每人皆定期接受年度績效考核。海勤員工根據職位的而實施不同的考核。

面向	重大議題	與去年差異（2018）	GRI 考量面		對應 SDGs	重大原因（對應章節）	衝擊邊界		管理方針
							直接／間接	範圍	
治理（G）	公司營運與財務狀況	不變	GRI201-1	組織所產生及分配的直接經濟價值	8 良好工作及經濟成長	3-5 經營績效	直接	裕民子公司	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，使得資產更新整合發揮綜效，並持續整合自我之優勢，評估入股或併購合宜且資產良好的相關企業，擴展經營領域，同時，也將尋求資質良好的業務夥伴合作，簽定長約，穩定長期固定收入。
	永續發展策略	不變	GRI102-31	經濟、環境和社會主題的檢視	17 全球夥伴關係	永續策略	直接	裕民子公司	每年年初裕民會根據公司整體目標，重新擬定符合該年度及未來的 ESG 目標，朝永續之路前進。
	創新、數位化	新增	無適用 GRI 重大主題		3 健全生活品質 13 氣候變遷對策 14 海洋生態	2-3-2 船上職業安全	直接	裕民子公司	裕民從 2016 年開始持續投資船用安全系統的開發與研究，增設數位功能，得以有效收集船舶航行數據及船舶資訊，任何警示訊息（如：流錨警報、火警偵測），也能第一時間傳回岸上，達到岸船一體化的管理。

裕民概述

公司簡介 GRI102-1 GRI102-2 GRI102-6



裕民航運股份有限公司，由原裕民運輸公司改組成立。秉持著遠東人『誠、勤、樸、慎』與『創新』的企業精神，應世界趨勢，將數位化、技術提升加入經營方針，積極開發多元化市場。2019 年礦砂與煤炭依舊是裕民主要的載貨商品，二者合佔比為 77.97%，較 2018 年減少 2.68%，受巴西淡水河谷礦場水壩潰堤事件影響，礦砂的載運量稍有下降。

成立時間

1984 年

所屬集團

遠東集團國內八大上市公司之一

股票代碼：2606

經營業務

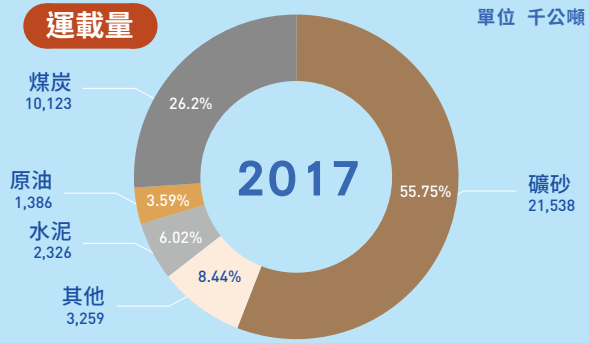
船舶運送業、船舶買賣及船務代理業

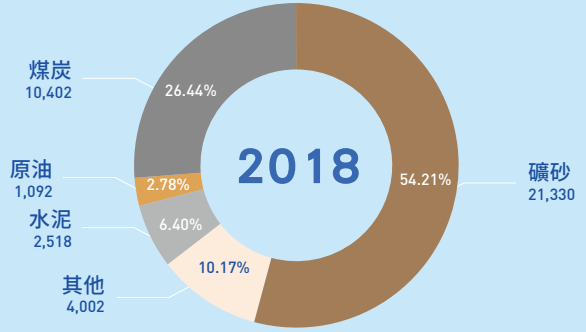
主要客戶

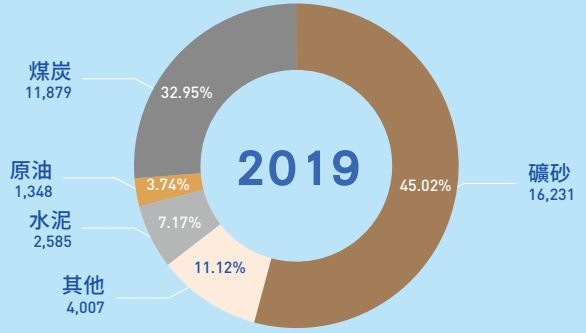
全球主要煤、鐵礦砂供應商、鋼鐵廠及電廠

運載量

單位 千公噸







公司規模 GRI102-4 GRI102-7

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。裕民近年來加速拓展業務，2018 年為深耕中國市場與國貿集團公司（ITG）成立了兩家合資公司：國貿裕民（廈門）海運有限公司及國貿裕民船務有限公司。2019 年與台灣電力股份有限公司、光明海運股份有限公司、KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.（日商 K-LINE）簽訂合作備忘錄。合資船運公司預計於 2020 年底前成立，穩定台灣燃煤供應，並於日後適當時機進一步拓展 LNG 船運業務。

裕民航運

海外子公司

- 裕民航運(新加坡)私人有限公司
- 裕民航運(香港)有限公司
- 裕民(廈門)國際船舶管理有限公司
- Overseas Shipping Pte. Ltd. (OSPL)

合資公司

- 環能海運
- 國貿裕民(廈門)海運有限公司
- 國貿裕民船務有限公司
- Winyield Investment
- Cape Asia

投資公司

- 裕利投資股份有限公司
- 裕通投資股份有限公司
- Falcon Investment Pte. Ltd.
- Eagle Investment Pte. Ltd.

註： 合資公司採權益法評價

船隊規模

總艘數

48 艘

6,709,019 DWT 載重噸

=100,000 載重噸
=10,000 載重噸

自有

自有散裝船平均船齡 5.5 年

43,125 載重噸
水泥船散裝輪
4 艘

318,824 載重噸
*自有油輪
1 艘

2,679,089 載重噸
海岬型散裝輪
14 艘

938,312 載重噸
巴拿馬極限型散裝輪
11 艘

362,961 載重噸
輕便型散裝輪
6 艘

代管

176,023 載重噸
台電-巴拿馬極限型散裝輪
2 艘

合資

353,000 載重噸
海岬型散裝輪
2 艘

987,685 載重噸
油輪
4 艘

在建

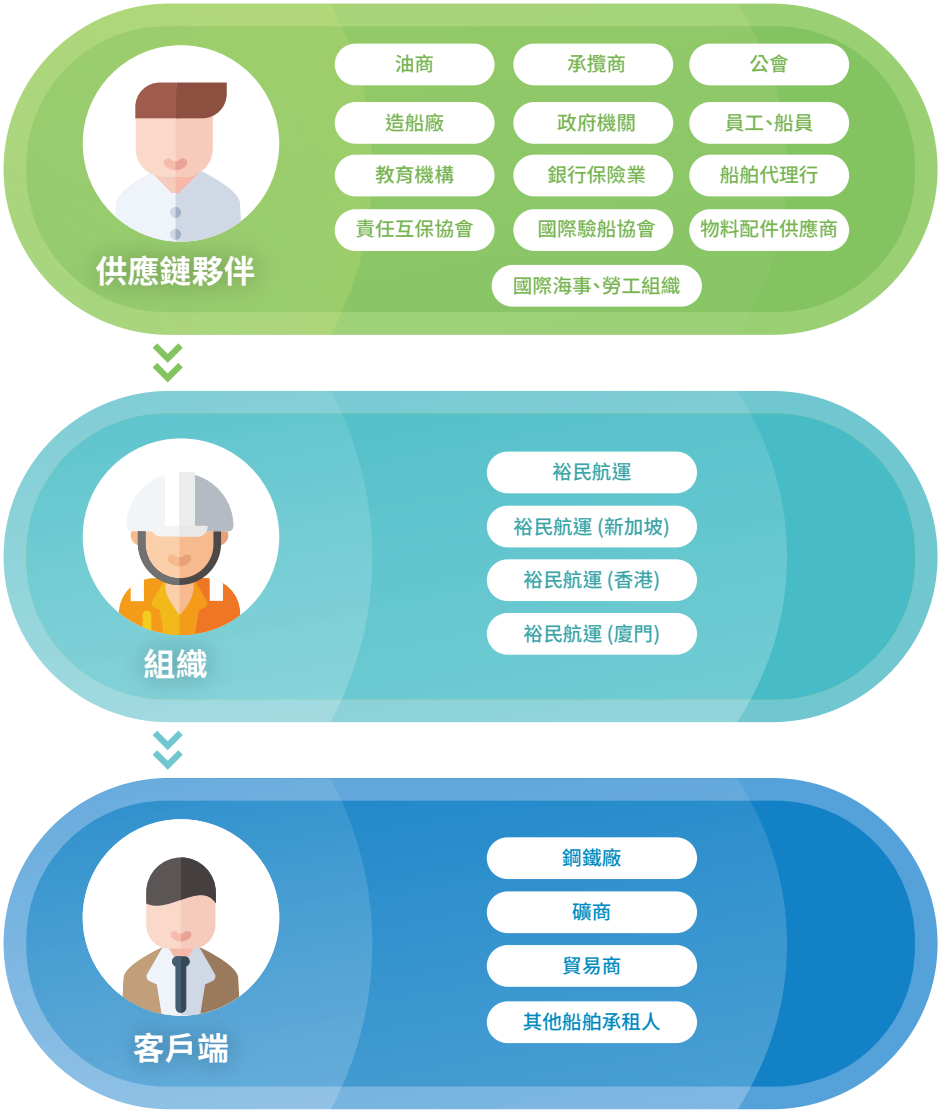
650,000 載重噸
大型礦砂散裝輪
2 艘

200,000 載重噸
巴拿馬極限型散裝輪
2 艘

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

供應鏈價值 GRI102-9

海洋運輸為產業鏈重要一環，與全球貿易息息相關。裕民訂定不同的供應商管理守則，評估往來的供應者。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。



倡議參與公協會或國際組織 GRI102-13

裕民處於多變的散貨市場中，船舶技術日新月異，我們選擇志同道合的產業鏈夥伴合作，積極地參與外部組織與社會各界先進更緊密的聯繫。合作的好處是能夠吸取各方專業意見，為未來的商業合作埋下伏筆，開拓不同的產業價值及成長商機。同時，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。2019 年度整年支出金額與去年無異。總金額將近 20 萬元（各組織金額請詳見下表）。

單位 新台幣元

組織名稱	參與情況	支出金額
中華民國工商協進會	會員代表	50,000
台北輪船商業同業公會	理事／監事／會員代表	85,110
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	常務監事	NA
中華民國海運聯營總處	理事	20,000
財團法人台灣海峽兩岸航運公會	董事	NA
財團法人船舶暨海洋產業研發中心	董事	NA
台北市船務代理商業同業公會	會員代表	15,000
中華航運學會	會員代表	6,000
中華海運研究協會	會員代表	5,000
中華民國仲裁協會	會員	12,000

第一章
環境管理(E)

1-1 氣候變遷因應 24

1-1-1 能源使用 27

1-1-2 排放防治 29

1-2 海洋生態保護 34

1-3 廢水、廢棄物管理 36

1-4 環境法規 38

環境管理（E）

裕民遵守國際海事組織（IMO）下的國際公約（如 MARPOL 73/78 公約）並依循 ISO14001 環境管理系統，考量組織前後環節與船舶生命週期，規劃及制定環境管理方案。由「最高管理者」副總經理指派船務部、工務部及行政部等職員組成環境管理工作小組成員，負責「管理代表」指派之工作，收集各項可能造成環境影響之因子進行資料評估，藉以決定與環境管理有關之風險與機會，並實際執行於日常公司及船隊的環境管理工作。2019 年選定「氣候變遷」、「海洋保護」、「廢水、廢棄物管理」及「環保法規」四大主題為管理重點。

環境管理方案鑑別程序

裕民船舶生命週期圖

	▼評估重點說明	▼管控措施
LC 1 初步規劃階段	若船舶規劃未考量能源與環境因素可能會造成的額外環境汙染	與合格船廠合作
LC 2 設計訂單階段	設計錯誤造成能源(含電力)效率的額外浪費；設計錯誤造成汙染防治(制)設備無法充分發揮功能	指派人員參與船圖設計與討論
LC 3 船舶建造階段	建造疏忽或監督不周可能造成環境額外的汙染，例如：廢水或重金屬汙染等	造船時指派駐點工程師監工
LC 4 運作航行階段	運作航行過程可能產生有關廢氣、廢水、廢棄物、危害性化學品	管控能源使用，控制廢棄物排放，以及防制汙染
LC 5 維護塢修階段	考量利用塢修時機加／改裝汙染防治(制)設備，以符合最新法規要求	採用tin-free油漆，增加壓艙水設備及其它節能設備
LC 6 轉賣報廢階段		合法二手船買家

1-1 氣候變遷因應

裕民參照 CDSB 氣候變遷報告架構 (Climate Change Reporting Framework) 與 TCFD 氣候相關財務揭露的建議與實施指引 (Implementing the Recommendations of the Task Force on Climate-related Financial Disclosures)，及配合聯合國永續發展指標 SDG13，作為公司整體氣候變遷報告與管理之依據。

氣候變遷治理

組織在氣候相關風險與機會下的治理

組織

船務部+工務部。

二大政策

能源管理及排放防治。

風險管理策略

立即與潛在對組織業務、策略與財務規劃的衝擊

風險管理流程

配合國際海事公約，檢視風險與機會，於每年1- 3月決定公告。

風險與機會

鑑別出之風險與機會，選擇一項或多項管理方案進行後續改善。

目標與標的

組織用以評估和管理氣候相關風險與機會的指標與標的

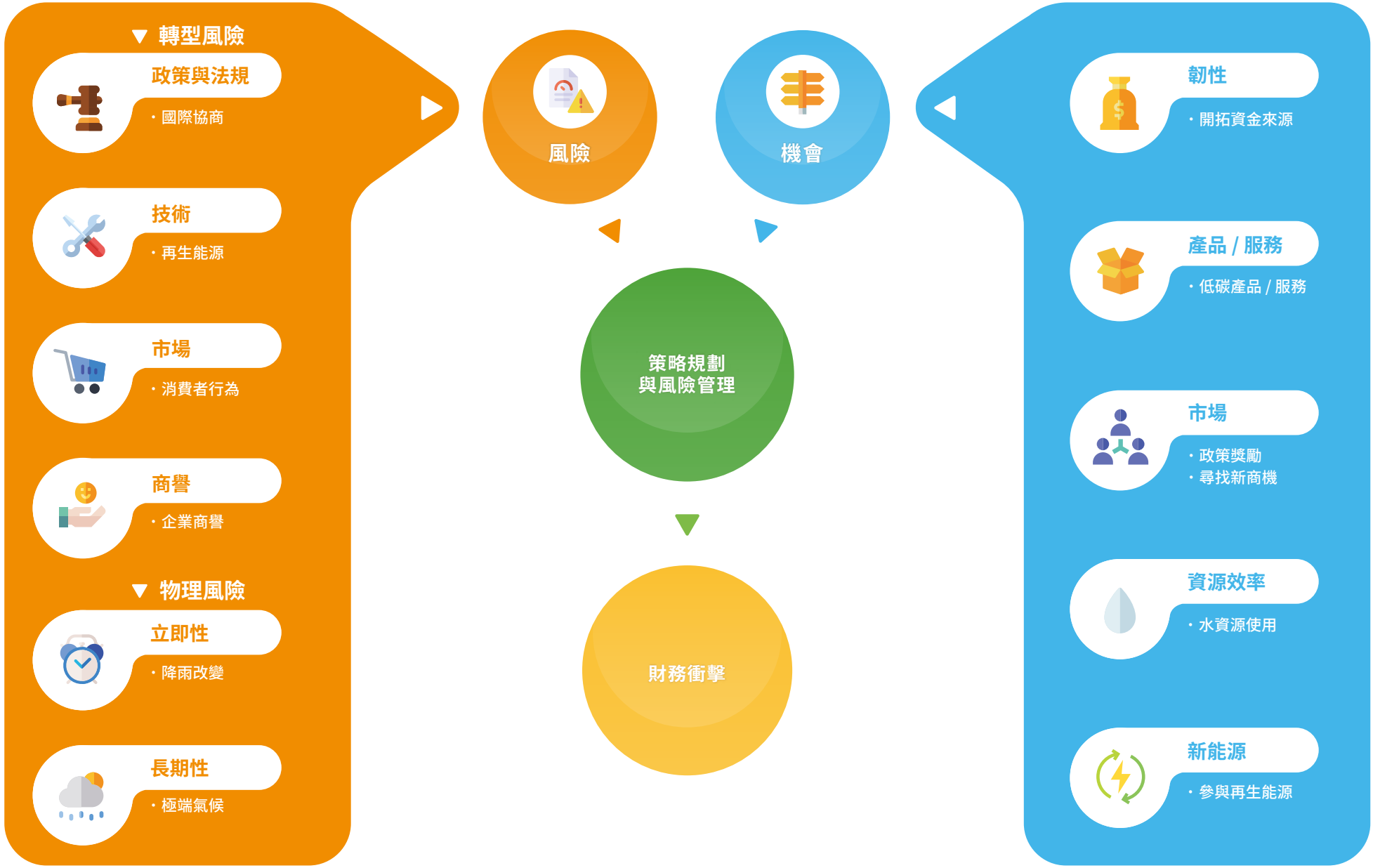
節能減碳

2025年後要達到減排30%的目標。

標的

船隊汰舊換新、經濟航速及船舶保養等。

氣候相關風險、機會和財務影響



資料來源：TCFD 氣候相關財務揭露建議

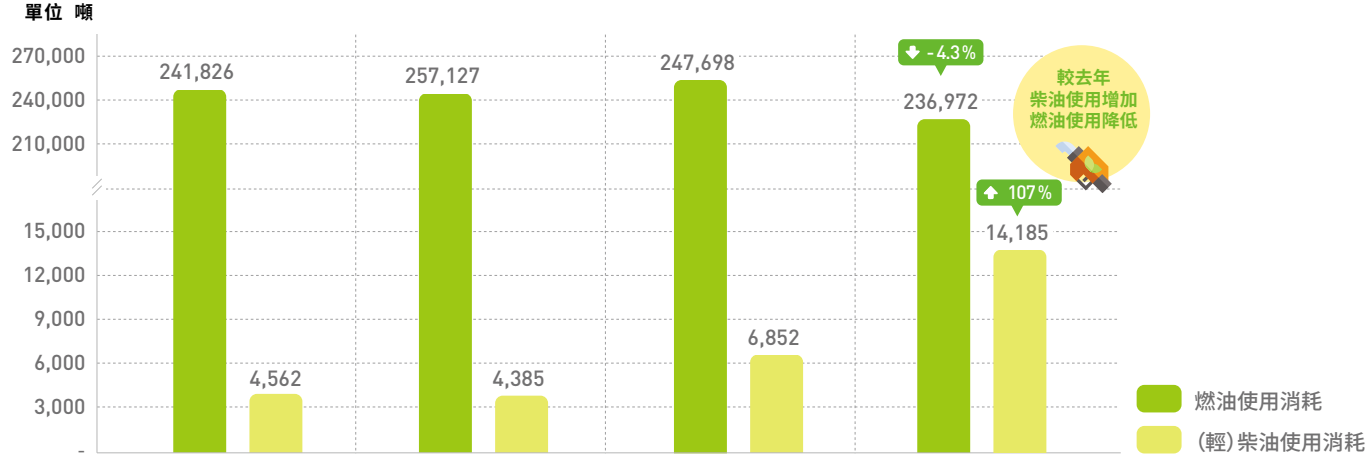
裕民氣候風險及機會因應

風險與機會	面向	項目	利害關係人	挑戰與機會	業務、策略和財務規劃
轉型風險	市場	消費者行為	* 裕民航運 * 客戶	客戶對於船舶效能的要求日益增進，裕民必須淘汰老舊船舶 。	船隊汰舊換新，所有租賃船舶須符合 Rightship 規定船舶碳排放量。
轉型風險	政策與法規	總量管制與排放交易	* 裕民航運	節能減碳，使用低硫燃油增加營運成本。	船舶進出港適當降低航速及船舶主引擎所產生污染排放量，另公司屬輪進塢維修時換用低阻船底油漆，以有效降低水中阻力。
轉型風險	政策與法規	總量管制與排放交易	* 裕民航運	MARPOL 新增「燃油消耗收集數據」規定 5,000 噸以上船舶，需提交的資訊包含：IMO 編號、船型、總噸、載重噸、主輔機功率、燃油年度消耗、航行距離等大量資訊。	裕民所有自有船舶依規定實施，未來導入油耗記錄系統。
機會	市場	尋找新商機	* 裕民航運	因應政府綠能政策，開創新興商機。	合作發展以液化天然氣（LNG）為燃料的船舶。

1-1-1 能源使用 GRI 302 LC4

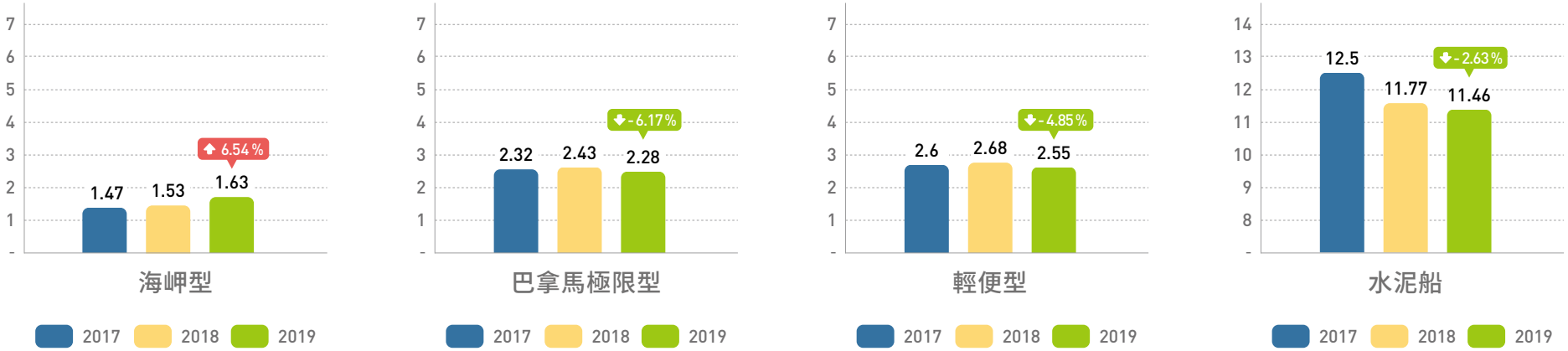
裕民透過能源管理（以下稱之節能）達成溫室氣體減量。裕民船隊不斷地汰舊換新，建造新型環保船隊 (P.28 提供更清楚的船舶節能說明)，航行中使用環保航速，與 2019 年相比，船隊使用燃（重）油量減少約 4.3%，足以顯示環保船節省油耗的表現。另外，我們導入以單位貨重航距所耗油量之燃油消耗指數 (FCI) 檢視船隊用油效率，結果得知：海岬型散裝船優於巴拿馬極限型及輕便型散裝船；2018 年燃油消耗指數表現不佳的巴拿馬極限型船型，因進行船隊的汰舊換新，所以 2019 年油耗獲得大幅改善。預計 2020 年將有二艘海岬型散裝輪下水營運，應可有效提升此型船舶之燃油表現。

油耗表



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

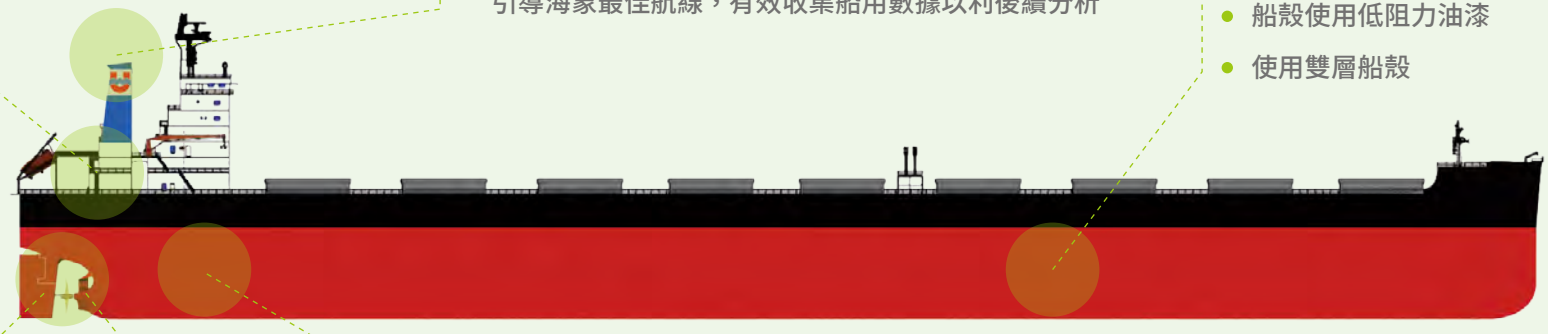
燃油效率



註：燃油消耗指數（FCI）= 燃油消耗 *106 ／載重噸 * 距離 （g/t-nm）（船舶每載 1 噸貨物，航行 1 海浬，所耗油量）；值愈小，代表愈省油

船舶節能設計

- 空調及冰機冷媒採用R-407C環保冷媒
- 導入FMS(Fleet Management System)系統：
  引導海象最佳航線，有效收集船用數據以利後續分析
- 船殼使用不含有機錫的自動磨光漆
- 船殼使用低阻力油漆
- 使用雙層船殼



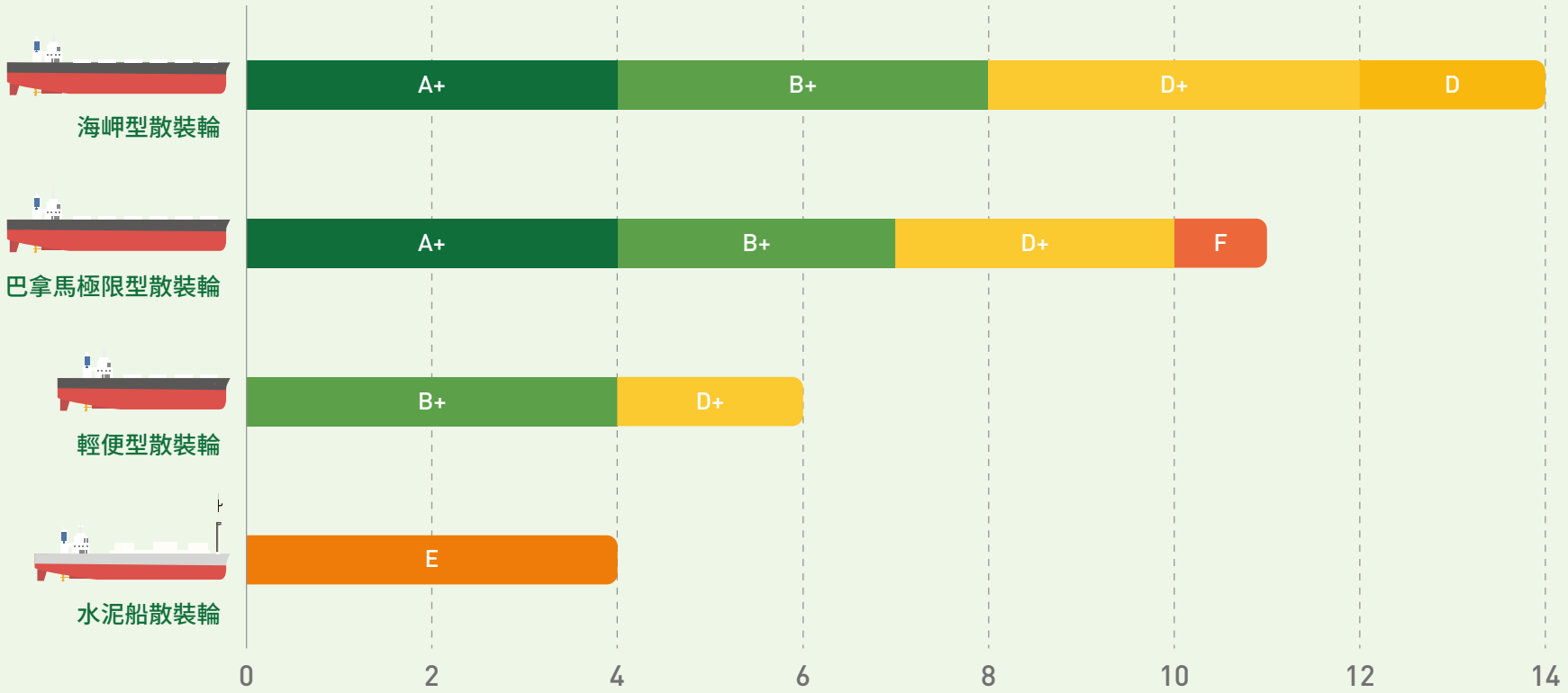
- 船艉安裝導流鰭 / 球型舵
- 艉軸軸封Air Guard System
- 螺槳將軍帽改PBCF
- 定期做螺槳磨光
- 淡水製造機
- 燃油均質機
- 汙水處理系統
- 壓艙水處理系統
- 採新式ME主機(電子主機)
- 主機保養採用
  MAN Condition Bast Overhaul
  (增加保養次數)

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

1-1-2 排放防治 GRI 305 LC4

溫室氣體管控另一方法為減少排放(以下稱之減排)。船用引擎容易造成海運溫室氣體(GHG)排放。其中排放量當中，以二氧化碳(CO_2)為主，佔比約為 96%，而氮氧化物(NOx)及硫氧化物(SOx)為次。裕民採用第三方船舶評估機構 RightShip 之評等，揭露我們的溫室氣體排放等級，一艘船舶的相對性能評級為 A 級到 G 級，A 級代表能效最高(A+ 的能效優於 A)，排放最少，G 級代表能效最低，對環境傷害最大。裕民自有船隊超過 86% 以上大於業界的平均值 D，與 2018 年同期比較，進步 6%。

溫室氣體排放等級(GHG Emissions Rating)



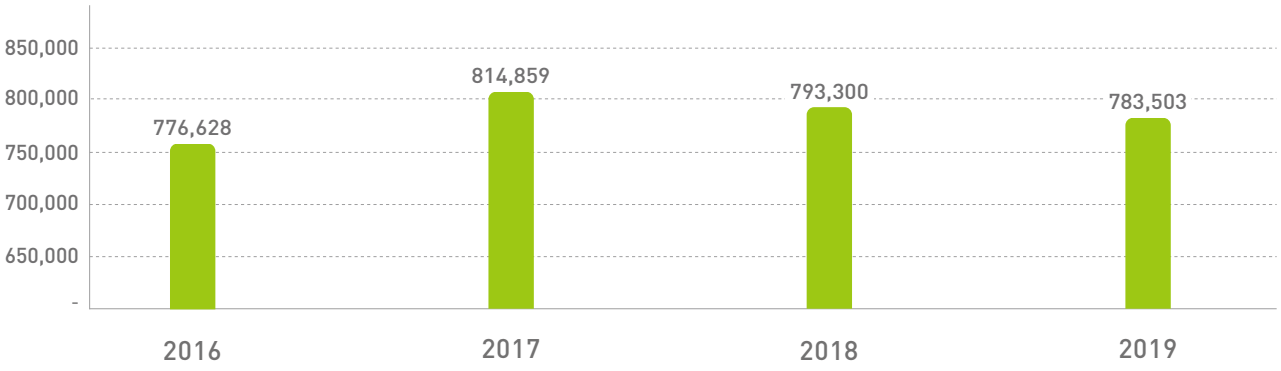
等級	A+	B+	C	D+	D	E+	E	F	G
總艘數 %	22.86%	31.43%	0%	25.71%	5.71%	0%	11.43%	2.86%	0%

註：自有散裝船。 RightShip 使用標準的歐洲能效等級來表示一艘船舶的溫室氣體排放等級。更多方法論請參閱 RightShip 網頁：https://bit.ly/2MtAdy6 資料產出日：2020.1.7

碳排放 (CO_2)

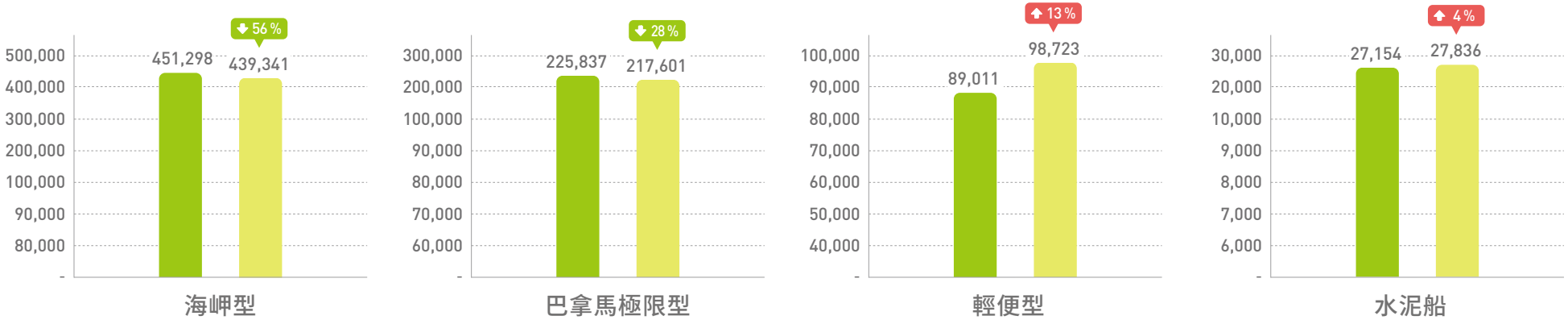
裕民自有船隊的碳排放量計算採燃油及柴油使用量 * 相對應係數而得知。2019 年二氧化碳總排放量相較於去年（2018 年）降低 2.6%，裕民計劃在 2025 年後要達到減排 30% 的目標。

二氧化碳 (CO_2) 排放



註：CO_2e 噸

各船型二氧化碳當量 (CO_2e)



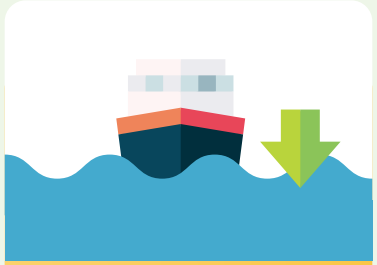
註：以燃柴油係數 3.1144 及 3.206 換算

節能減碳

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

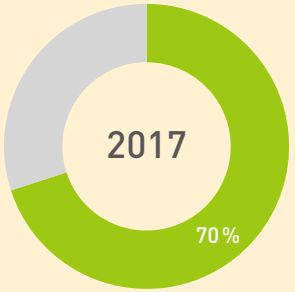


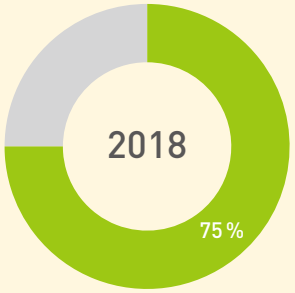
適當調整船舶航行時前後的吃水於 1 米內，降低水阻取得最佳能源效率

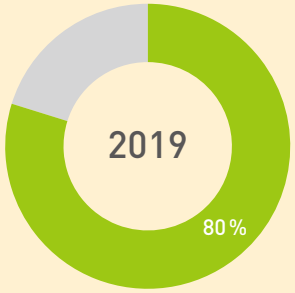
加裝節能減碳裝置並採用環保航速，使得單位船舶每海浬耗油量下降

氮氧化物（NOx）排放

船舶氮氧化物是經由船舶主機及發電機燃燒燃油產生。國際海事組織（IMO）限制船用發動機的氮排放，應分三階段執行，以有效降低氮氧化物的排放。裕民船舶持續汰舊換新，使用新型船用柴油機，現 35 艘自有散裝輪當中，已有 80%（2018 年為 75%）的船舶柴油機符合 IMO 第二階段氮氧化物排放規定。今年，我們根據燃料消耗的排放測算模型，計算船隊氮氧化物（NOx）的排放量，發現水泥船的平均單位運輸排放率是高於其它船型，此係水泥船仍使用第一階段（Tier I）柴油機及載重噸較小。







各船型 NOx 排放量

	海岬型	巴拿馬	輕便型	水泥船
總排放量（Ton）	9903.51	4567.37	2175.91	604.2
平均單位運輸作業排放率（g/T.NM）	0.12	0.19	0.2	0.79

註：自有散裝船
NOx 計算公式：Tier I: 每公斤燃油，主機（二衝程）排放 NOx 是 87.18 克，發電機（四衝程）是 57.27 克
Tier II: 每公斤燃油，主機（二衝程）排放 NOx 是 78.46 克，發電機（四衝程）是 49.34 克
鍋爐係每公斤燃油排放 NOx 是 6.89 克計算

各船型交船日期及柴油機適用規定

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

註：柴油機規格在造船設計時決定

硫氧化物（SOx）排放

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）。今年，根據燃料消耗的排放測算模型，計算船隊二氧化硫（SO_2）的排放量（SO_2 佔 SOX 整體排放之 90% 左右），其計算量主要與使用燃油含硫量相關；同時也發現船舶大型化可減少 SO_2 的排放。另外，針對 MARPOL 即將在 2020 年低硫油公約，2019 年裕民已有 3 艘自有船加裝廢氣淨化系統，並排定 4 艘於 2020 年安裝，其餘船隻則直接使用含硫量 0.5% 以下低硫油，未來將視燃油市場狀況及國際公約修正方向，擬定最佳策略。除此之外，我們也計劃與合作夥伴研發液化天然氣（LNG）船舶（綠色走廊計劃進度請點此），以控管硫氧化物的排放。

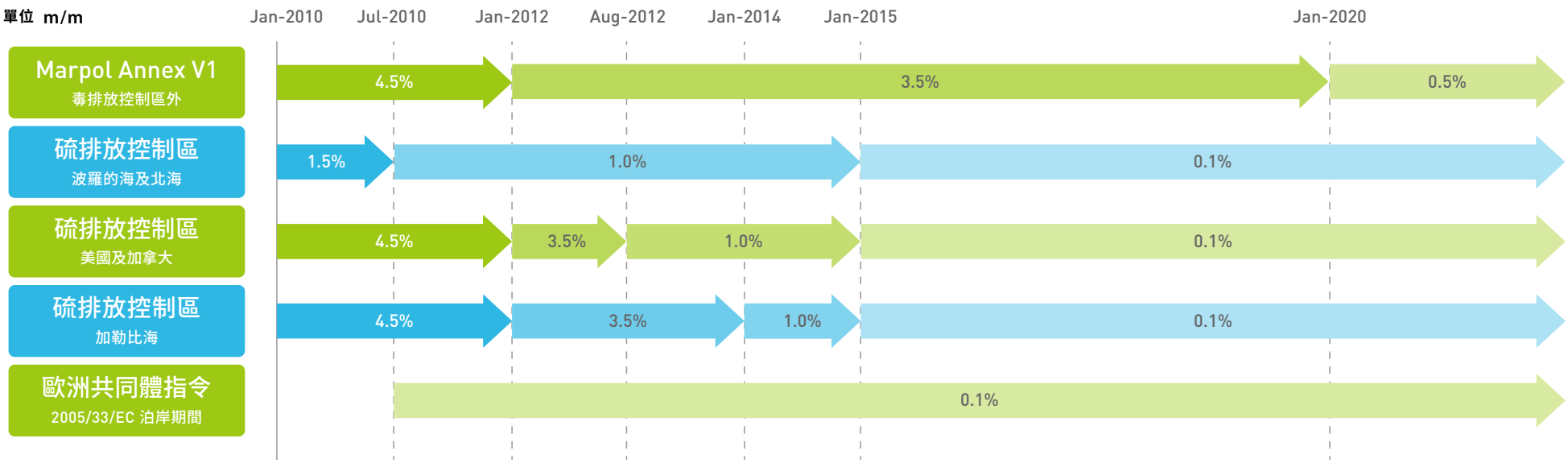
各船型 SO_2 排放量

	海岬型	巴拿馬	輕便型	水泥船
總排放量（Ton）	7640.62	3738.83	1680.86	428.83
平均單位運輸作業排放率（g/T.NM）	0.09	0.15	0.16	0.56

註：自有散裝船

SO_2 計算公式：燃油中含硫量為 3% 時每公斤燃油排放 58.65 克的 SO_2，含硫量為 1% 時每公斤燃油排放 19.55 克。2019 年度裕民船隊使用的燃油平均含硫量為 3.0%，低硫燃油平均含硫量為 0.45%；柴油的平均含硫量為 1.0%，低硫 MDO/MGO 平均含硫量為 0.1%。

MARPOL 公約硫含量限制



1-2 海洋生態保護 GRI 304 LC4

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。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。裕民35 艘自有散裝輪中已有 22 艘完成安裝壓艙水處理系統，安裝率為 62.85%，比率年年上升。因此系統有效移除、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，所以裕民格外重視。此外，船上也備有：壓艙水管理計劃、壓艙水管理紀錄簿、壓艙水管理證書，落實執行力。

壓艙水排放量

	2017	2018	2019
壓艙水排放量（M3）	25652.77	26178.62	25221.98

註：上表數值平均每艘自有散裝輪及代管散裝輪每月排放量

壓艙水處理系統安裝進度

	2017	2018	2019
已安裝艘數	19	20	22
船隊艘數	37	36	35
安裝比率（%）	51.35%	55.56%	62.85%

註：自有散裝輪

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

- 減少汲取有害水生物、病源及沉澱物。目前雖未強制規範，但若可行，避免在有害生物或病源發生、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

集團七十周年公益活動 - 致贈《海洋危機》桌遊

裕民特別挑選此款《海洋危機》桌遊，希望孩子們能從遊戲中了解、學習海洋保育，同時也建立環保意識。由此透過遊戲的方式教育下一代，可以喚醒更多大人與孩子對環境友善的支持與行動，並從自身做起對海洋的保育與維護，進而影響周遭所有人讓海洋環境更美好，替守護海洋盡一份力。

《海洋危機》桌遊是全球第一款探討海洋環境議題的「合作型遊戲」。遊戲中，玩家將體驗陸地、沙灘、海洋前所未有的「海洋廢棄物」大災難，並透過回收、淨灘、環保用品、綠色科技研發等方式找尋生態問題的解決之道。在處理海洋廢棄物的主線任務之外，遊戲中還提供近10 種獨特的支線任務與劇本，包含海豚救難、棲息地復育、油輪擱淺等情境模擬，讓參與者了解並意識到海洋生態正在遭遇的種種問題。任務與玩家保護海洋同時進行、並提供獎勵回饋的小支線；劇本則是在顧及海洋汙染的同時須確保生態不能被破壞，遊戲中的每一位參與者必須各司其職、共同努力，一起決定海洋環境的未來！

1-3 廢水、廢棄物管理

GRI 304 GRI 306 LC4

14 海洋生態

廢水管理

船舶行駛於海上可能對水體產生之環境衝擊。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。2019 年船舶透過污水處理系統，經過兩次吹放處理、沉澱及殺菌後，排海之廢水量月平均與去年相比約略增加 3.51%，但遠遠低於每月總限制排水量 3500 公升。另外，各屬輪皆具備船級協會簽發之國際防止油汙染證書（IOPP）。針對高度風險的油輪，我們採用安全系數較高的雙層船殼，減少漏油的發生機率，顯示保護海洋的決心。

項目	來源	管理方針	2017	2018	2019	+/-
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	522.62（LTR）	395.89（LTR）	451.68（LTR）	14.09%
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	1252.44（LTR）	1109.76（LTR）	1106.81（LTR）	-0.27%
月平均加總			1775.06（LTR）	1505.65（LTR）	1558.49（LTR）	3.51%
裕民廢水排放限制量（每月）			3500（LTR）			

註：上表數值平均每艘自有散裝輪及代管散裝輪每月排放量

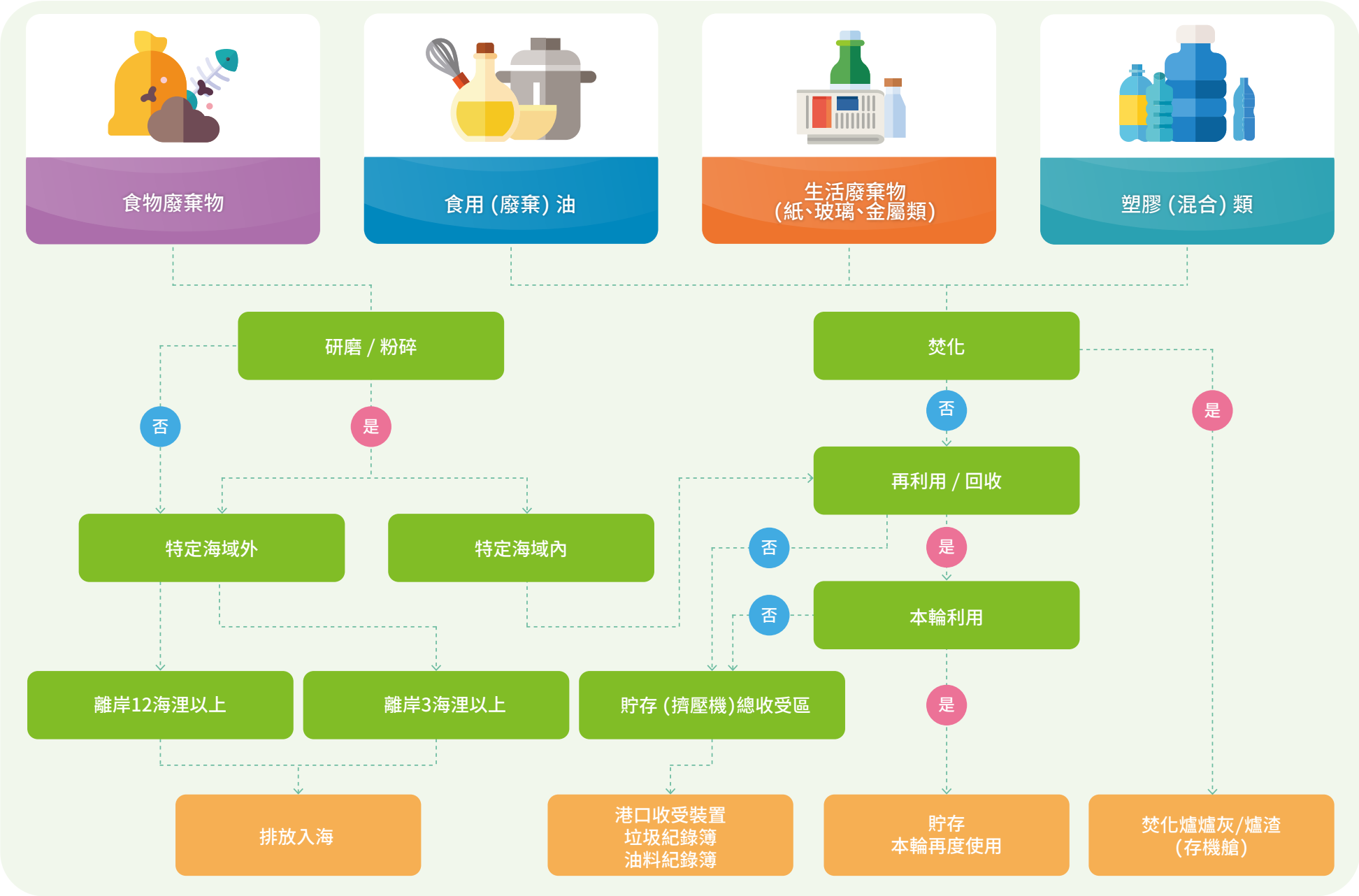
廢棄物管理

船上的廢棄物來源包含像廚餘、油汙破布、其它紙類、塑膠類垃圾、食用油等。根據不同屬性的廢棄物，先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，需等船靠港時再交予回收公司處理（更加詳細的處理流程請參閱下）。裕民每月廢棄物限制量為 800 公斤，2019 年月平均廢棄物量為 394.13 公斤符合規定標準，各項廢棄物排放量皆比 2018 年降低，月平均總量減少約 4.44%。

項目	來源	管理方針	2017	2018	2019	+/-
海拋	食物廢棄物	參照廢棄物管控流程圖	341.22（KG）	337.5（KG）	309.92（KG）	-8.17%
送岸處理	紙、玻璃、金屬類		52.9（KG）	48.7（KG）	52.22（KG）	7.23%
	塑膠類		25.46（KG）	23.22（KG）	22.72（KG）	-2.15%
焚化	食用油		7.33（KG）	3.02（KG）	9.26（KG）	207%
月平均加總			426.91（KG）	412.45（KG）	394.13（KG）	-4.44%
裕民廢水排放限制量（每月）			800（KG）			

註：上表數值平均每艘自有散裝輪及代管散裝輪每月排放量

廢棄物管理


食物廢棄物
食用（廢棄）油
生活廢棄物
（紙、玻璃、金屬類）
塑膠（混合）類
研磨 / 粉碎
焚化
否
是
否
是
再利用 / 回收
特定海域外
特定海域內
否
是
否
本輪利用
離岸12海浬以上
離岸3海浬以上
貯存（擠壓機）總收受區
是
排放入海
港口收受裝置
垃圾紀錄簿
油料紀錄簿
貯存
本輪再度使用
焚化爐爐灰/爐渣
（存機艙）

1-4 環境法規

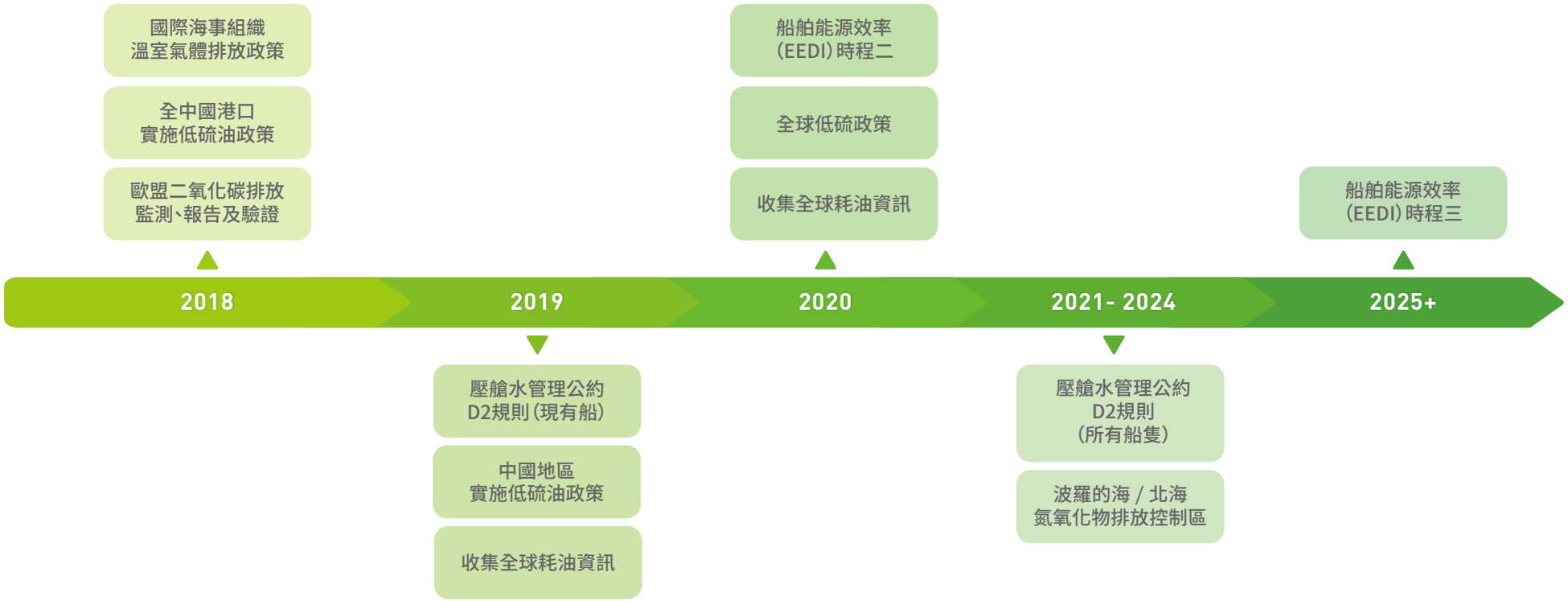
GRI 307 LC1 LC2 LC3 LC4 LC5 LC6

16 公平、正義與和平

裕民設有專職單位主動詢問最新法規或定期登入環保法相關網站查詢，以掌握最新環保法規新增 / 修訂動向。面對二重大國際海運法規：壓艙水管理公約及限硫政策，裕民已提前自發性安排所屬船舶進行加裝壓艙水處理系統及廢氣淨化系統，為即將生效的環保法規，採取預防措施。2019 年一整年並無任何環保罰款產生。

環保法規鑑別權責單位

法規種類	查詢方式	負責鑑別單位
國際海事法規	國際海事組織（IMO）網站	船務部
各國港口法規	法務公司網站與各國港口代理	工務部
台灣環保署與環保局	全國法規資料庫	秘書處
客戶環保要求	依客戶要求	業務處



資料來源：驗船協會 DNV 及國際海事組織（IMO）

2

第二章

裕民團隊(S)

2-1 人力結構 40

2-2 薪酬與福利 44

2-3 職業健康與安全 47

2-3-1 岸上職業安全 47

2-3-2 海上職業安全 48

2-4 教育訓練 50

2-5 職涯發展 51

裕民團隊（S）

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。裕民員工總數為 866 人：含陸勤 117 人及海勤 749 人。2019 年陸勤人數增加，海勤人員較去年減少，為船隊汰舊換新，整體營運管理艘數降低之因。

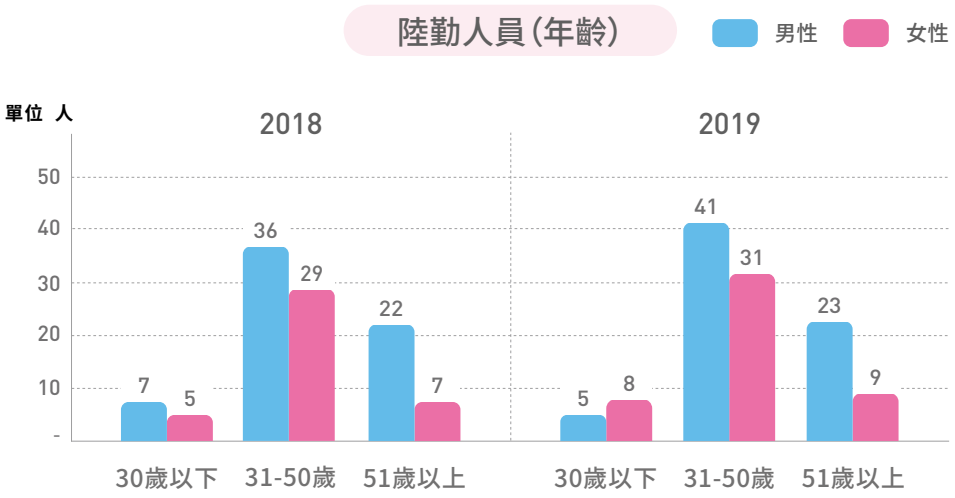
2-1 人力結構 GRI102-8

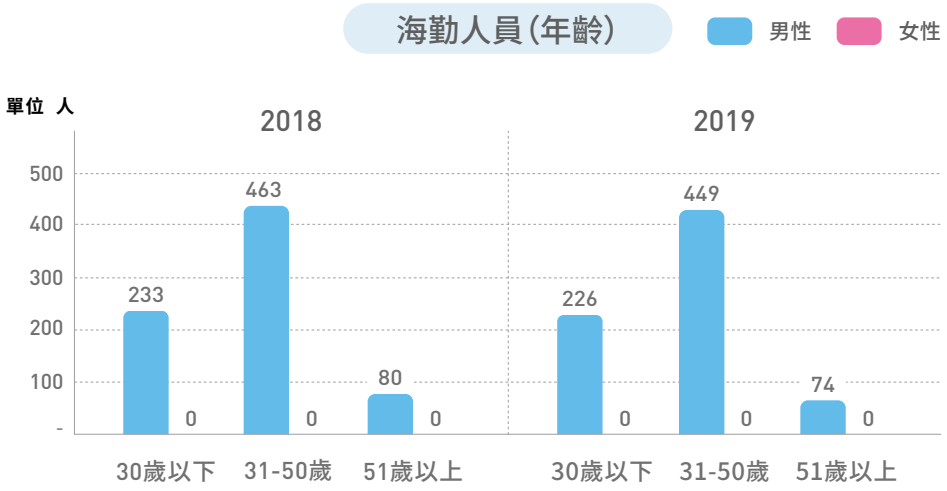
陸勤

陸勤 117 人包含台北總公司、新加坡子公司及廈門子公司。正式人員共有 111 人（含身心障礙 2 人）及約聘人員 6 人。人力結構建全，大部份員工屬中生代。海運公司因工作性質與行業特性，於招募時需專業學科如機械、航海等相關科系，員工男女比為男多女，為業界之常見狀況。員工多元化，雇用來自不同國籍的人才，而母公司及子公司之高階管理階層則大於 80%以上雇用當地人員（台灣： 82%，新加坡：100%，廈門：100%）。

海勤

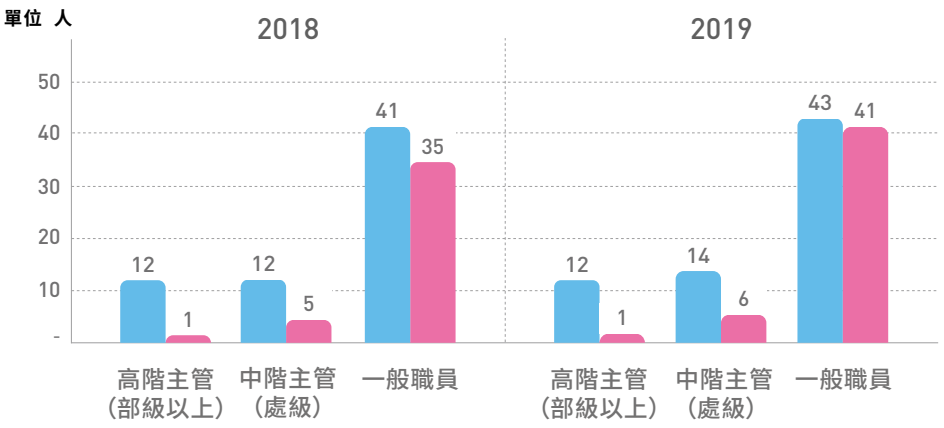
裕民營運管理之船舶總共 37 艘，每艘船舶人數編制大約為 18~24 人不等，全數皆屬合約聘僱。總共有 749 位在船人員，其中以中生代船員占最多數，共有 449 位，占比約 59.95%。若以國籍區分，雇傭船員國籍包含台灣、大陸、菲律賓、新加坡及緬甸，而以大陸籍人員占最多數，共 425 位，占比 56.74%。





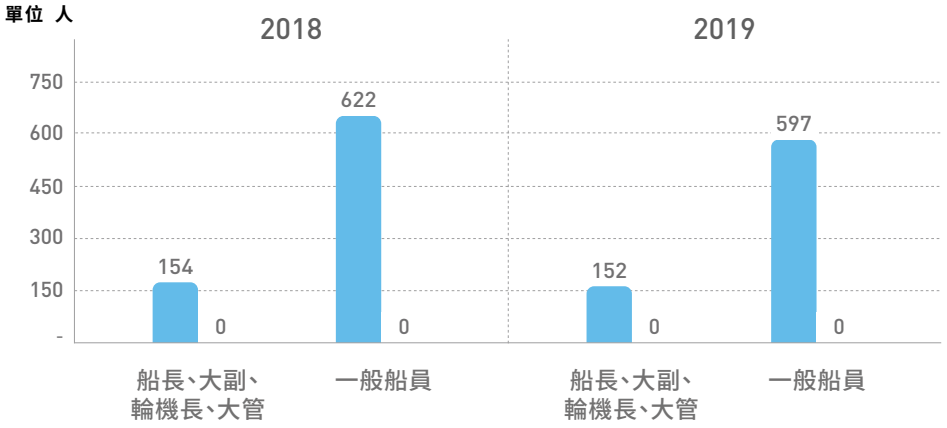
陸勤人員(職務)

男性 女性



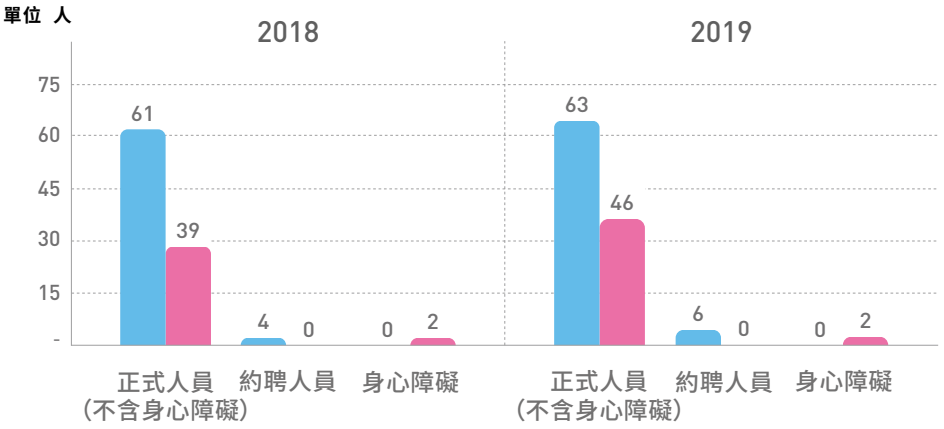
海勤人員(職務)

男性 女性

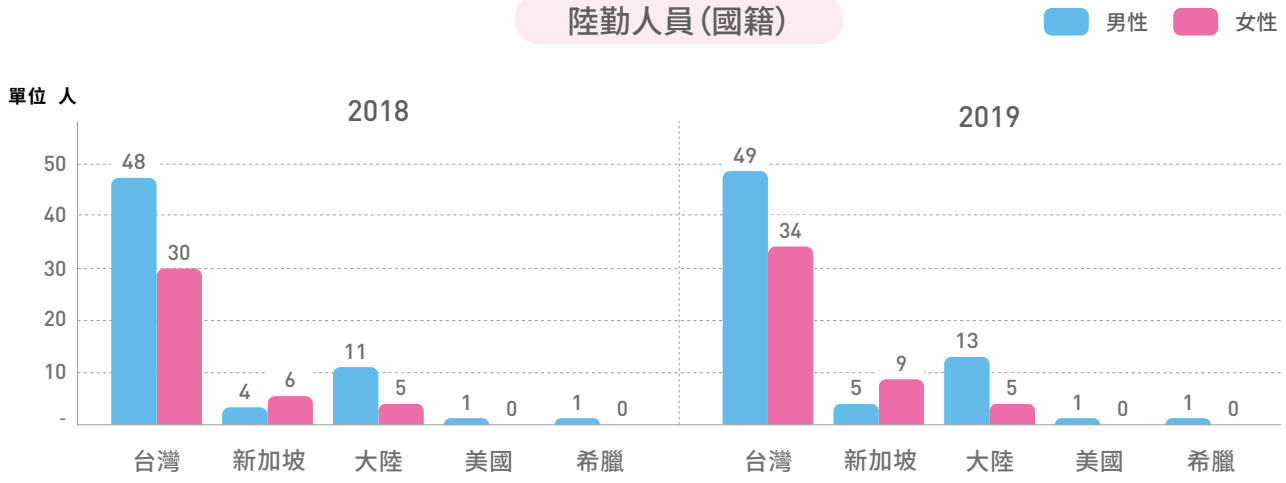


陸勤人員(類別)

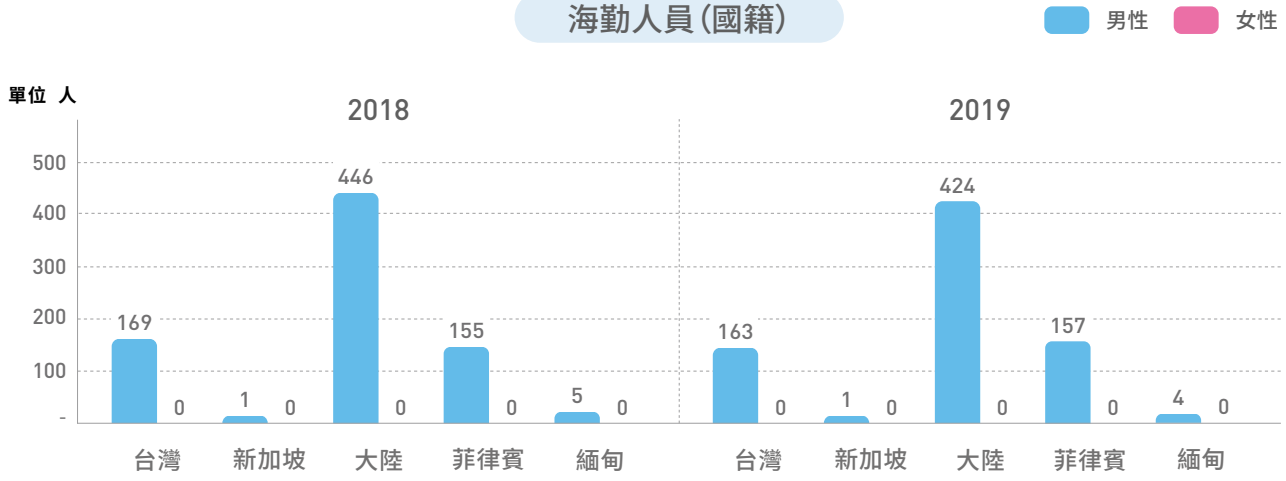
男性 女性



陸勤人員(國籍)



海勤人員(國籍)

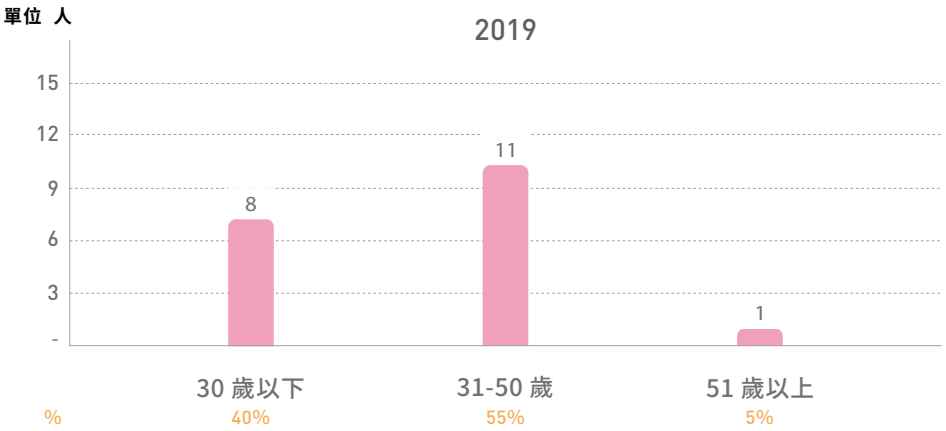


註：海勤資料產出日 2020/01/31

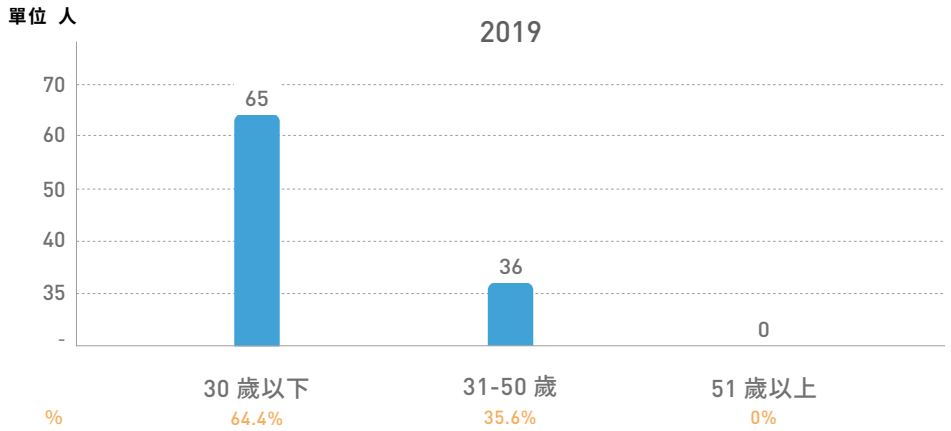
人才招募及流動 GRI 401-1

裕民持續擴充船隊及業務版圖，持續引進各領域專業人才，並與大專院校合作，提供實習機會。我們也長期提供職缺並予進用，幫助退除役官兵重返職場。共有 121 位新人加入裕民（包含 20 位陸勤人員及 101 位海勤人員）。新進陸勤人員分佈於新生代及中生代，而海勤人員年紀為 50 歲以下，新生代為主並以大陸及菲律賓籍居多。裕民陸勤人員流動率約 9.4%，主要離職原因為家庭需求及個人職涯規劃，根據離職員工訪談內容及建議，公司適時修定人事管理制度以降低離職率。

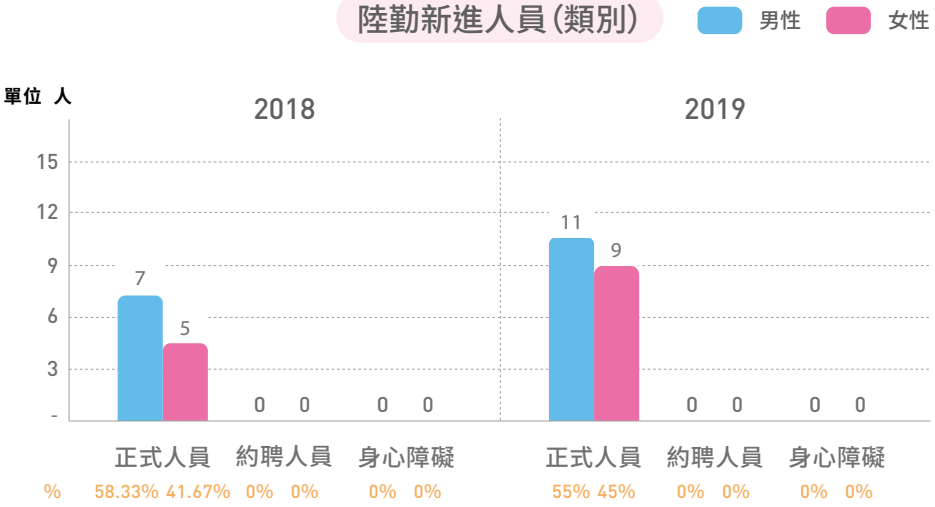
陸勤新進人員(年齡)



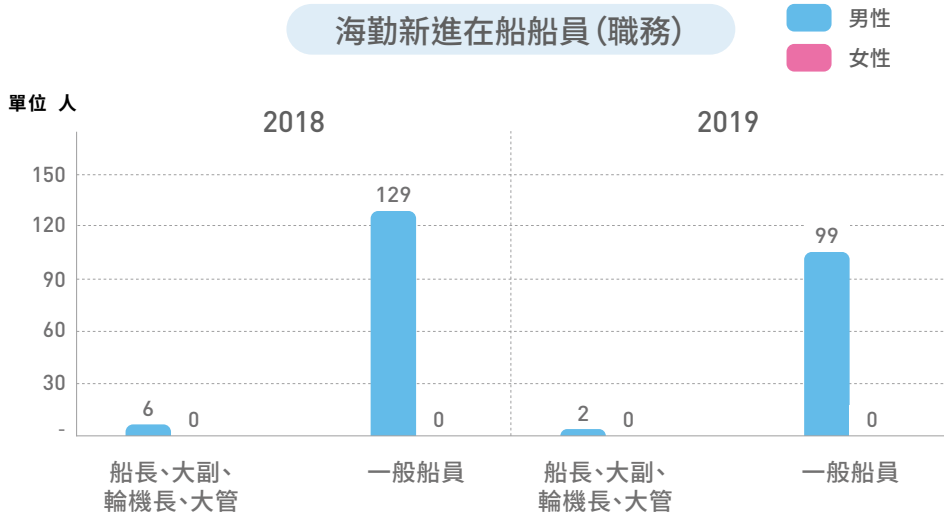
海勤新進在船船員(年齡)



陸勤新進人員(類別)

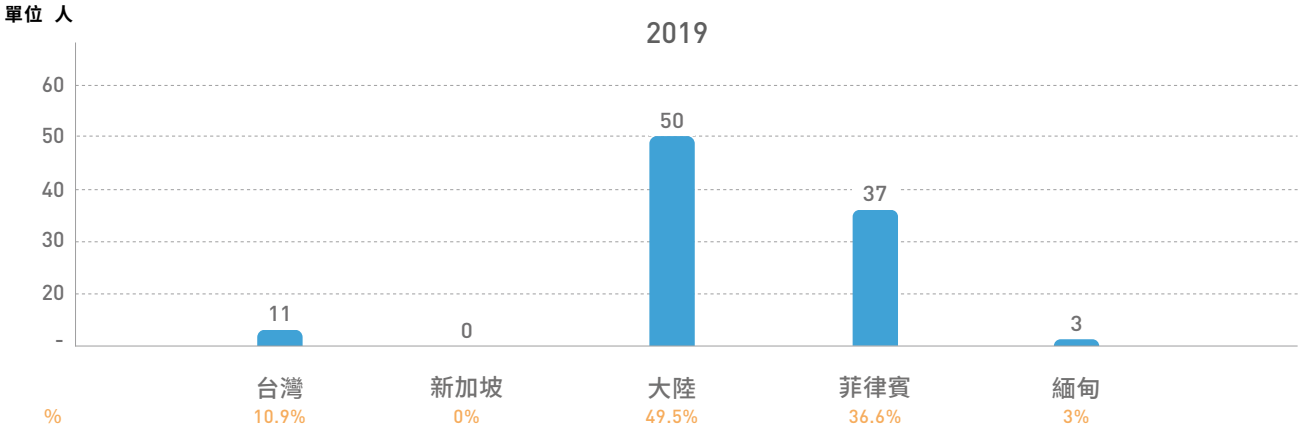


海勤新進在船船員(職務)

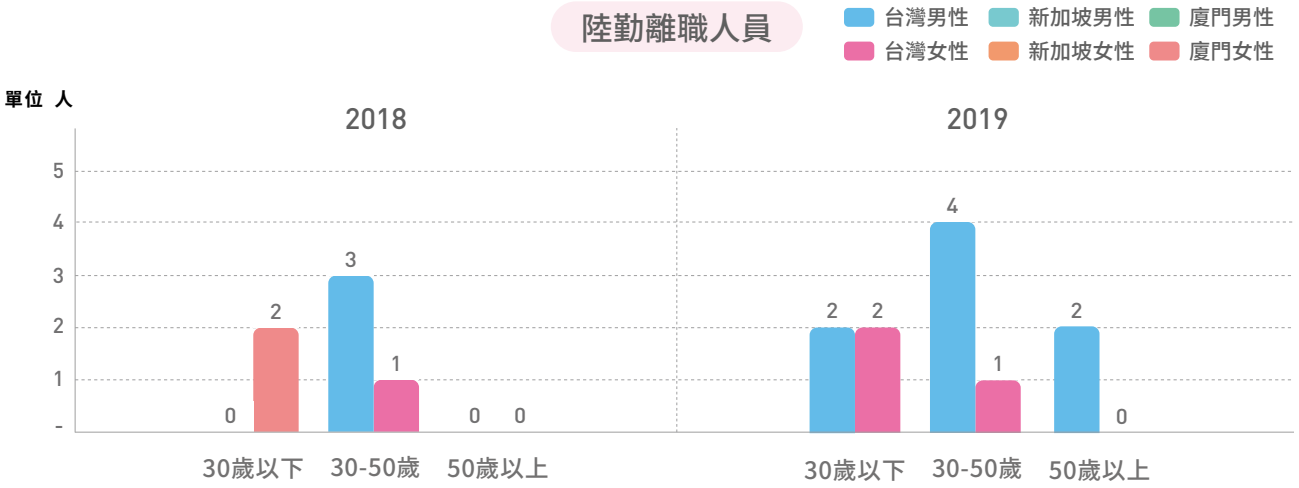


註：海勤資料產出日 2020/01/31

海勤新進在船船員(國籍)



陸勤離職人員



2-2 薪酬與福利 GRI 401-2 GRI 405-2

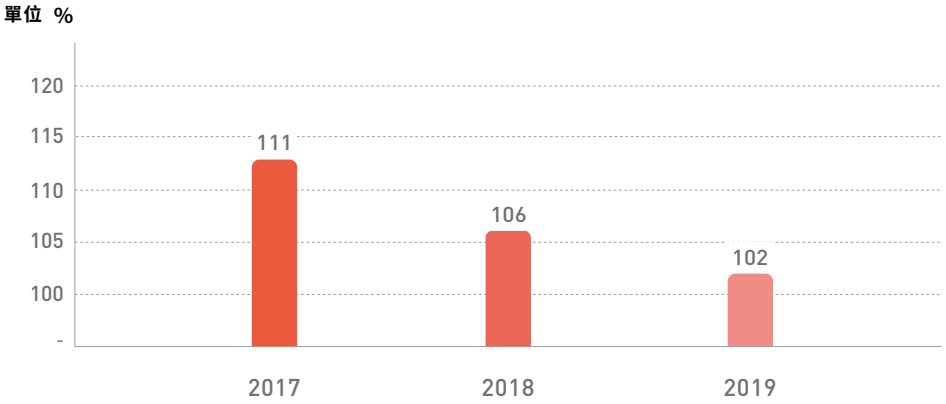
5 性別平權 8 良好工作及經濟成長

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，並發放生日禮券及旅遊補助，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 GRI102-41

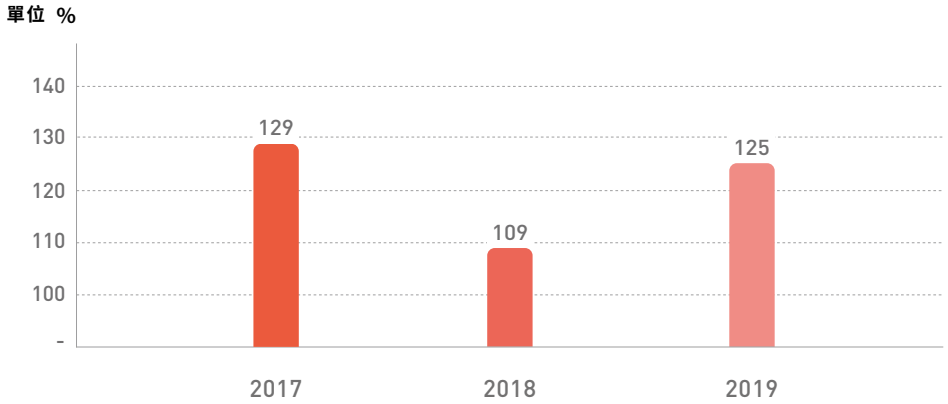
根據員工學、經歷背景、專業技能及個人績效表現以核定薪資水準。基本薪資不因性別、種族、宗教、政治立場、婚姻狀況、工會社團等有所不同。2019 年全體同仁平均薪資福利符合產業水準，陸勤基層人員標準薪資男女皆優於本國法定最低基本工資金額 1.5 倍以上。其中，台灣地區的薪酬成長比率 4.1%，略優於去年。女性員工平均資同於往年亦優於男性。另外，海勤人員方面：基層船員標準薪資除新加坡旗等同於新加坡海員工會協議之最低工資金額外，香港旗優於所屬船旗國工會協議之 1.4 倍。中華民國船員則優於船員法訂定最低月薪資之 2.5 倍。

女/男薪資差異比率 GRI405-2

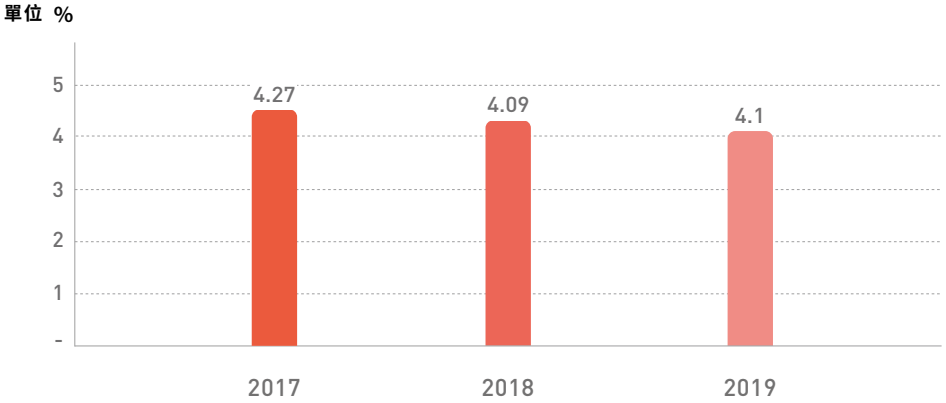


註：台灣地區陸勤全體同仁

員工薪資與航運同業比較率

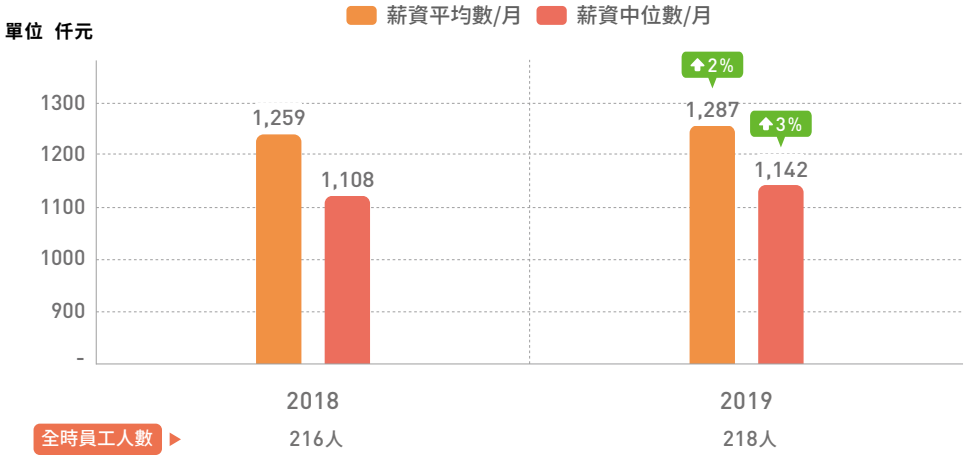


員工薪酬成長比率



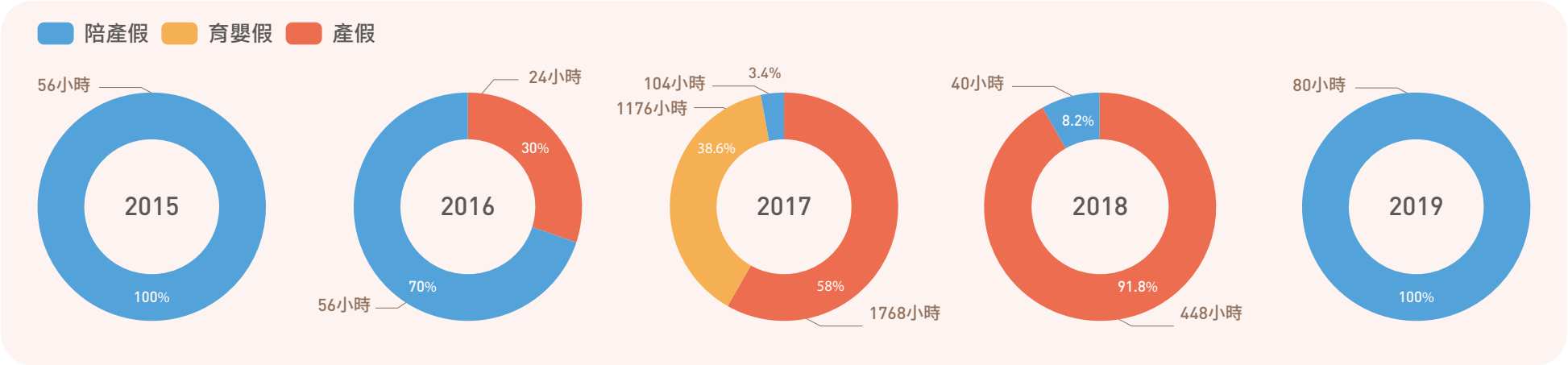
註：台灣地區陸勤全體同仁

非擔任主管職務之全時員工福利費用統計



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。2019 年有二位男性同事享有育嬰假資格，但並無提出申請，申請率為 0% ; 復職率及回任率 2018 年無人申請育嬰假，因此不列入計算範圍。公司為鼓勵生育，辦公室設有哺集乳室，讓女性同仁餵哺母乳無後顧之憂。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。

育嬰假詳細資訊 GRI401-3

2019年享有育嬰假人數 (A)	♂ 2 人	♀ 0 人	合計 2 人
2019年申請育嬰留停人數 (B)	♂ 0 人	♀ 0 人	合計 0 人
育嬰假使用率 (B/A)	♂ 0 人	♀ 0 人	合計 0 人
2019年育嬰留停應復職人數 (C)	♂ NA	♀ NA	合計 NA
2019年育嬰留停實際復職人數 (D)	♂ NA	♀ NA	合計 NA
育嬰留停復職率 (D/C)	♂ NA	♀ NA	合計 NA
2018年育嬰留停復職總人數(E)	♂ NA	♀ NA	合計 NA
2018年申請育嬰留停復職後服務滿一年人數(F)	♂ NA	♀ NA	合計 NA
2019年育嬰留停復職留任率(F/E)	♂ NA	♀ NA	合計 NA

註：資料重編 :2018 年無人申請育嬰留停，所以育嬰留停復職總人數為 NA(無此資料)

2-3 職業健康與安全 GRI403

裕民依法設有職安委員會，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 :

職安委員會職掌

- 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
- 釐訂職業災害防止計畫、緊急應變計畫
- 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

裕民致力推動無菸環境，並推動職場健康促進工作。定期舉辦健康檢查，2019 年榮獲國民健康署「健康職場認證」健康促進標章，營造更健康安全的工作環境。

2-3-1 岸上職業安全

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。職員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%。

辦公室安全管理方針

	▼ 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

2-3-2 船上職業安全

增進航運安全減少海上事故一直是航運業者關注的一大重點，航運安全的改善更會提高船舶運輸效率。而影響航運安全的因素有許多面向，包含船隻碰撞、海上衝突、天氣因素及擱淺事故，再加上醫療不便等因素，職安風險遠大於岸上。裕民從 2016 年開始與愛立信合作著手設計「數位化船隊安全管理系統」，2018 年底所有裕民自有散裝輪皆完成安裝提供「碰撞預警」與「海盜預判」功能的船聯網安全系統，大幅增進船舶安全。2019 年裕民航運更進一步針全面升級船隊安全，加入「天氣資訊」、「流錨警報」及「危險區域顯示」等功能，完善資訊並降低天氣及海象影響所導致的事故。

數位化鏈結 → **船隊安全** → **營運效能**

2016/01
裕民開始導入數位化船隊理念

裕民與愛立信合作，利用雲端技術，隨時記錄船隊位置及動態，傳回岸端。使岸端人員及客戶夥伴能即時掌握船隊資訊。

2017/06
數位化強化船隊管理

裕民計劃加設船隊告警功能：如：碰撞提醒及海盜預判。提升船隊安全

2018/07
落實智能船隊

船隊告警功能（如：碰撞、漁區顯示、海盜等）正式上線。落實智能船隊，有效提升船隊安全降低海事意外及人為錯誤。

2019/02
數位化升級

進一步針對全面升級船隊安全管理系統，加入「天氣資訊」、「流錨警報」及「危險區域顯示」等功能，完善船聯網安全資訊並降低天氣及海象影響所導致的事故。

天氣資訊系統結合流錨警報　降低天氣影響航行安全

掌握天氣資訊是影響船舶安全與船舶效能的重要因素，然而目前多數散裝貨輪所裝設的氣象資訊系統 ，或是市面上其他海洋氣象資訊服務無法即時依據船舶所在位置，提供準確船位的資訊，因此愛立信與裕民航運所整合的天氣資訊系統，加上船隊安全管理系統將可提供近乎即時的船位更新資料，預計能減少天氣影響事故發生，提供更準確的船舶資訊給岸端的監控人員，進一步協助航線調整避開可能危險的區域。

由於台灣沿岸易受東北季風影響，使下錨後的船錨因強烈風浪而鬆動，因此導致船舶流錨擱淺。有鑑於此，當船舶下錨後，「流錨警報」將於船位移動超過安全範圍時，即時發出警報，讓相關人員 可在第一時間處理，預防擱淺事故發生 （流錨警報運作方式）。

危險區域顯示系統　減少海上衝突事件

如何避免海上武裝掠奪也是航運安全重點之一，國際海事局（International Maritime Bureau）在 2019 年度報告中指出，去（2018）年鎖定船隻攻擊的衝突事件比起前（2017）年增加了約 12%。 為避免船舶航行路線進入高風險區域，船隊安全管理系統也計劃納入「危險區域顯示功能」， 協助裕民航運岸端監控室掌握資訊並即時發佈危險區域或不應進入的區域資訊至全船隊，危險區域顯示功能將標示出海盜好發區域、漁場、高風險區域（High Risk Area, HRA）、排放管制區域（Emission Control Area, ECA）等，保護裕民航運船隻避開危險海域以減少不必要的保險求償事件。

有別於其它航商，裕民成立「船隊安全紀律訪察小組」，藉由登輪實地訪察，降低人為缺失。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%。2019 年度，很遺憾發生一件船員死亡事件，初步判定原因為設備設計不良導致，裕民已全面停用同一時間購買之設備，採購不同替代產品備用。

歷年海事案件

案件類型	2017	2018	2019
船 / 貨損案	1	0	1
海事碰撞案	0	2	1
船員死亡 / 失蹤	0	0	1
船員受傷案	3	4	8
船員生病案	10	6	10

船員意外事故傷害頻率及嚴重率

案件類型	2017	2018	2019
失能傷害頻率（FR）（註 1）	0	0	0.65
失能傷害嚴重率（SR）（註 2）	0	0	3911

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 ×10^6）÷ 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 ×10^6）÷ 總經歷工時

海上安全管理方針

	▼ 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、FSM
	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

2-4 教育訓練 GRI404-1

4 優質教育

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。2019 年整年度開辦了 3 萬多小時的學習課程，多達 7 百多人次接受訓練。這次特別新增兩岸廚師培訓課程，共有 41 位廚師參加培訓，未來將提供船員一個更好的飲食環境。

專業訓練

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、ISM Code、船員在岸訓練等訓練課程

陸勤	♂	♀
受訓人數	46 人	22 人
平均受訓時數	10.61 小時	13.27 小時
總受訓時數	488 小時	292 小時

海勤	♂	♀
受訓人數	551 人	0 人
平均受訓時數	48.86 小時	0 小時
總受訓時數	27,473 小時	0 小時

語言訓練

全面性提升同仁英文能力與營造學習風氣

	♂	♀
受訓人數	7 人	5 人
平均受訓時數	21.43 小時	22 小時
總受訓時數	150 小時	110 小時

教育訓練

外部訓練

配合個人發展潛能，同仁可參加遠東集團關係企業人力發展中心所舉辦的各類研習課程

	♂	♀
受訓人數	19 人	35 人
平均受訓時數	10.16 小時	7.71 小時
總受訓時數	193 小時	270 小時

新人訓練

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

	♂	♀
*受訓人數	0 人	0 人
平均受訓時數	0 小時	0 小時
總受訓時數	0 小時	0 小時

* 註 :2019 年度因應辦公室整修，新人訓練改由部門訓練而未開設統一課程

2-5 職涯發展 GRI404-3

裕民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」、「消除雇傭與就業歧視以及各種形式之強迫勞動」及「享有集會結社自由」。職涯發展不因性別、種族、宗教、政治立場、婚姻狀況、工會社團等有所不同。

全體 117 名職員，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。

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，2019 年度共升遷 8 位船長，10 位輪機長。另外，為了因應不同國籍船員市場之變化，針對在船不同國籍船員的配置，已逐步調整比例，亦拓展緬甸籍乙級船員之僱傭，以及逐年增加菲籍甲級船員實習生比例，使得裕民船隊之船員更為多元化。

第三章
治理 (G)

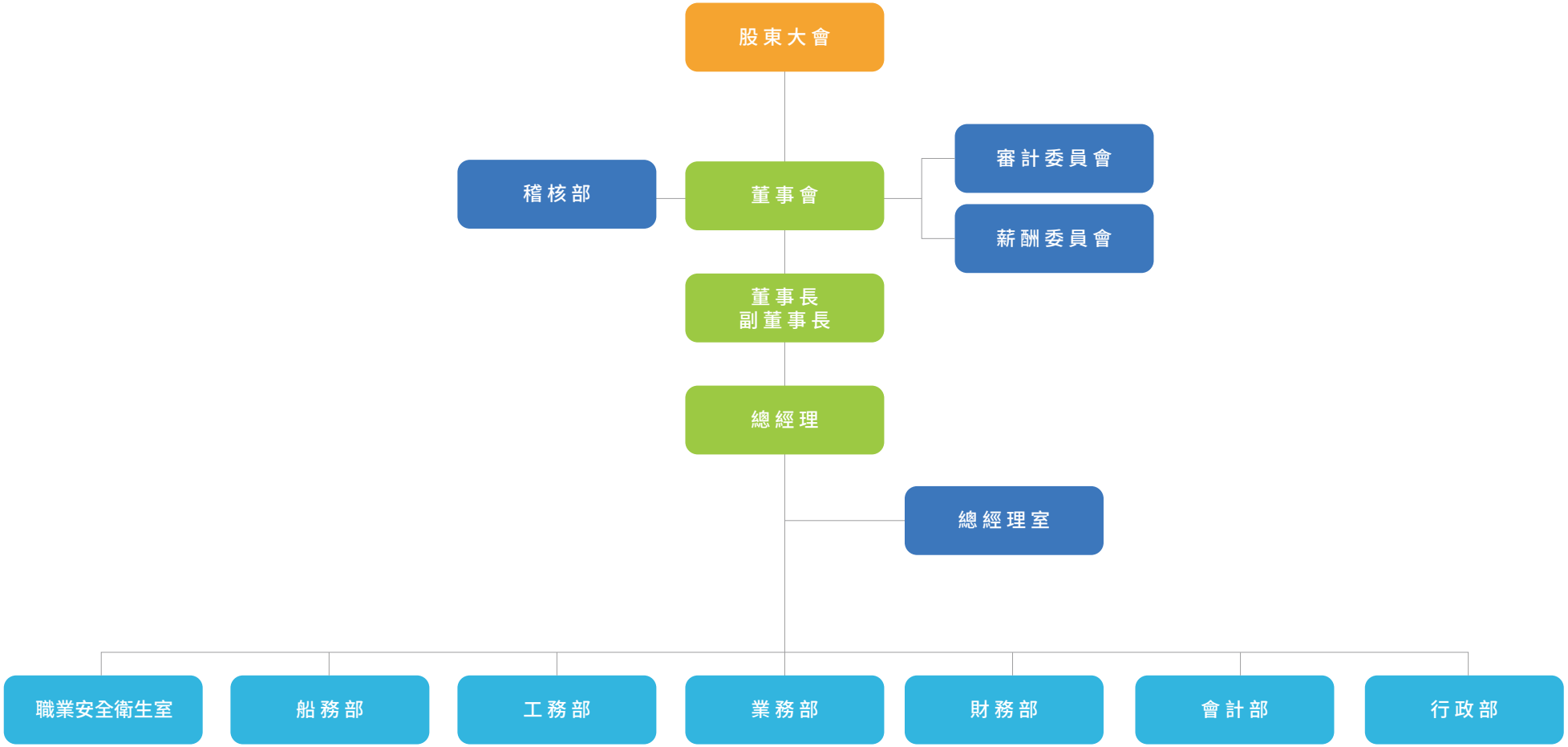
3-1 治理架構 53
3-2 誠信與道德 55
3-3 內控制度 56
3-4 風險管理 57
3-5 經營績效 60

治理（G）

3-1 治理架構

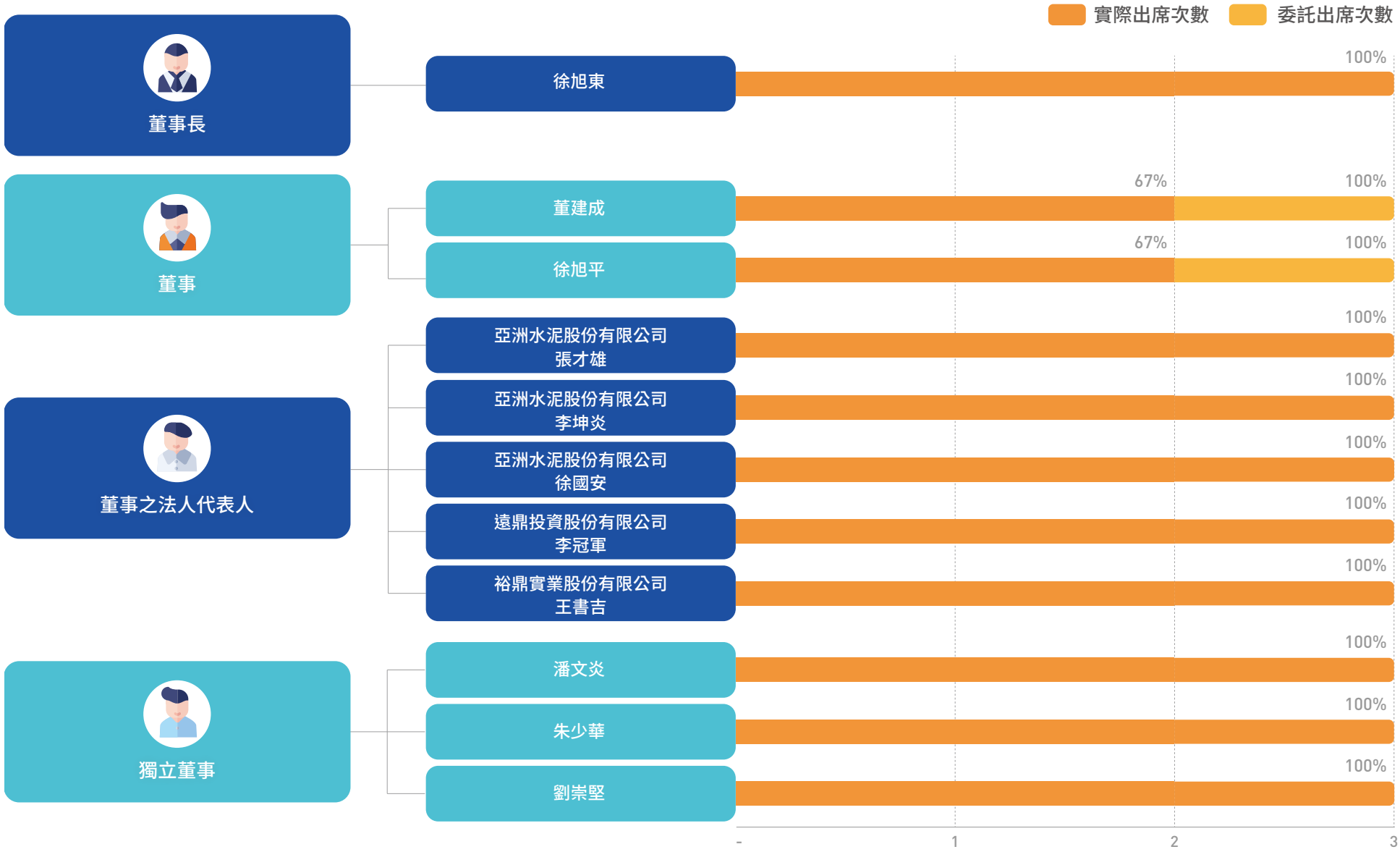
GRI 102-5 GRI 102-10 GRI 102-18

裕民設有董事會，決定公司經營方向，承擔營運風險。於 2019 年 6 月設置審計委員會取代監察人制度，提升監督效果，增進公司治理及維護公司少數股東的權益，改善內部控制的有效性。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。



裕民遴選董事時，秉持董事會成員多元化政策，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。上屆董事於 2019 年 6 月屆期改選，新任（第 18 屆）董事共有 11 位董事（含 3 位獨立董事）。此屆任期從 2019 年 6 月 13 日到 2020 年 6 月 12 日。

第 18 屆董事名單及開會出席次數



董事會功能委員會

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（自 2016 年 8 月 5 日至 2019 年 6 月 7 日止），並於 2019 年六月進行改選由董事會委任劉崇堅先生、朱少華先生及董麗貞女士為第四屆薪資報酬委員會成員，任期與委任之董事會屆期相同（自 2019 年 6 月 13 日至 2022 年 6 月 12 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。2019 年度薪酬委員會一共開會 2 次，出席率 100%。

董監事報酬

單位 新台幣仟元

	2017	2018	2019
淨利	999,520	1,668,840	1,621,695
董監事報酬	7,942	16,344	17,590

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事酬勞

審計委員會 GRI 102-10

裕民自 2019 年 6 月 13 日起設置審計委員會，由全體獨立董事組成，朱少華先生、潘文炎先生及劉崇堅先生為第一屆審計委員會成員。審計委員以監督公司財務報表之允當表達、簽證會計師之選（解）任及獨立性與績效、公司內部控制之有效實施、公司遵循相關法令及規則、公司存在或潛在風險之管控為主要之目的。

審計委員會
組織規程

3-2 誠信與道德 GRI 102-16

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。2019 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 • 禁止行賄及收賄 • 禁止提供非法政治獻金 • 禁止不當慈善捐贈或贊助 • 禁止提供或接受不合理禮物、款待或其他不正當利益 • 禁止侵害智慧財產權 • 不得利用未公開資訊從事內線交易	• 防止利益衝突 • 不得圖私己利 • 對公司之資訊，盡保密責任 • 公平交易 • 公司資產之妥善保護及使用
連結		
	違反道德行為及誠信經營之檢舉及懲戒辦法：	

3-3 內控制度

裕民為促進公司之營運績效，落實公司治理，依據金管會頒布的「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」，訂定「內部控制制度」、「內部稽核制度暨實施細則」，作為內部稽核執行依據。稽核部為獨立專責單位，隸屬於董事會，配置稽核主管一名及三位專職稽核人員，人員除需具備金管會要求的適用資格外，並於每年進修專業課程以提昇稽核品質及能力。稽核部每年依本公司所辨識出之主要營運風險，訂定年度稽核計畫以執行各項稽核作業與專案；並協助董事會及經理人檢查、覆核及強化內控制度推動與執行，進而提高營運效率、增進公司整體利益。並配合公司數位化趨勢及創新轉型，推動稽核 E 化：2013 年導入「內控自評系統」、2015 年導入「年度稽核計畫系統」及 2018 年導入「持續性電腦稽核系統」，透過稽核自動化發展，強化資料分析、建立事先預防的機制，協助公司監控重大營運風險。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。覆核各部門及各子公司之自行評估結果，依業務屬性分門別類，2019 年共查核 41 件案件，提出 94 項應改善事項，以期刪除組織營運過程不適切的程序。

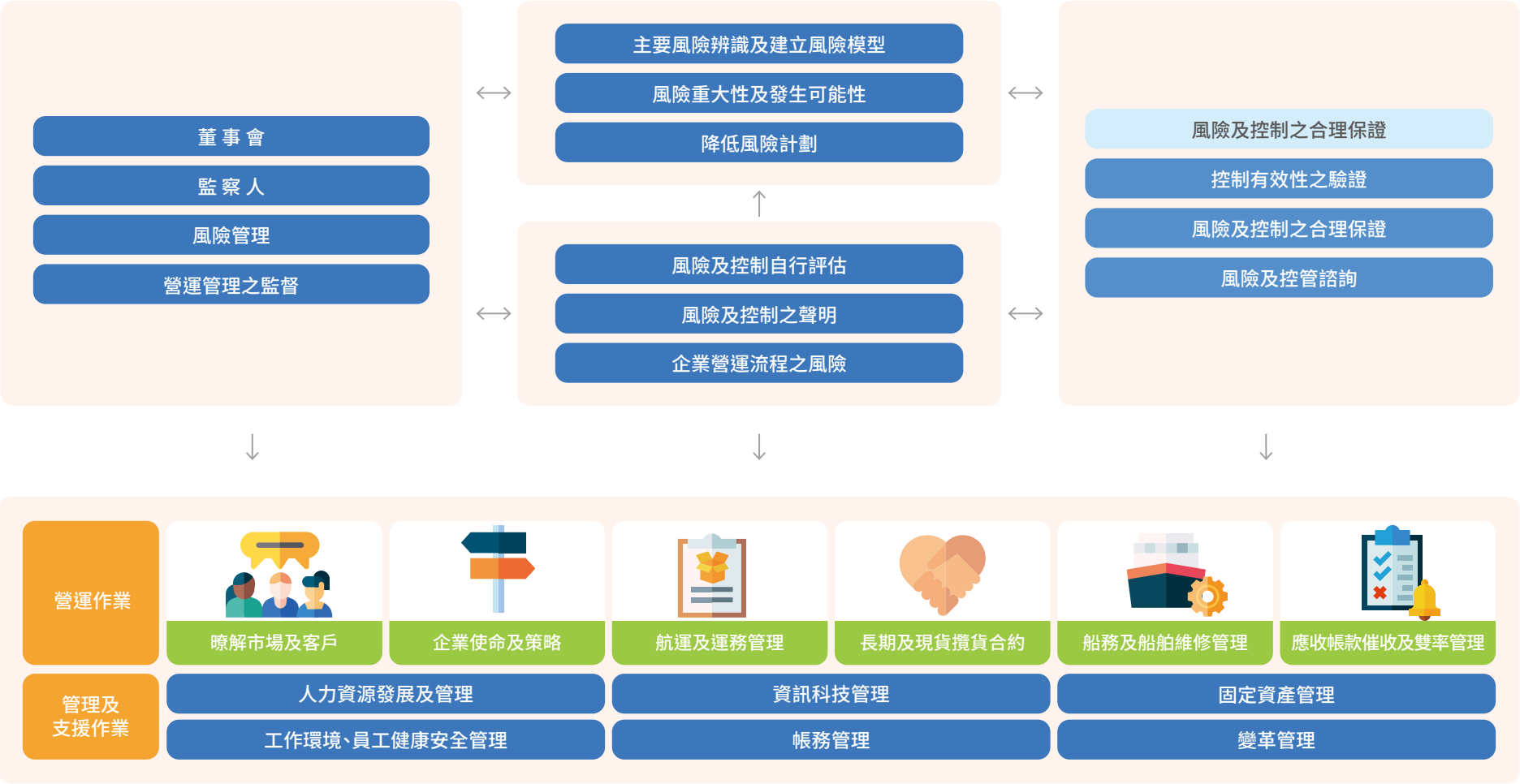
2019 年全年查核案件

案件類型	銷售及收款	採購及付款	船務	薪工	融資	固定資產	投資	資訊系統	其他管理辦法	合計
查核案件數	2	2	3	2	6	2	13	1	10	41
矯正措施改善事項數	10	22	26	6	0	1	19	3	7	94

3-4 風險管理 GRI 102-11 GRI 102-15

裕民於 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

風險管理

財務風險

財務部

規劃公司短、中、長期財務及投資策略，提供高階主管財務諮詢與投資計劃財務風險評估。並對投資風險、匯率及利率風險、保險規劃安排合適工具避險。

營運風險

業務部

第一線風險管理之責任，負責分析及監控所屬單位內之相關風險，確保風險控管機制與程能有效執行。

船隊風險

工務部

嚴格縝密的監造新訂船舶，減少新船營運風險，並加強現有船隊之維修保養，充分掌握船舶及船塢狀態，降低船舶故障風險，提高船隊使用年限以使船隊發揮最高週轉效率。

職業安全風險

職業安全衛生室

負責安全衛生業務及船舶安全檢查事宜，提供船舶營運及工作環境之安全，並針對可預見之危險，建立預防措施，進而降低營運風險，提升客戶信任。

海勤人員風險

船務部

使船岸同仁熟悉工作環境，提升安全管理降低風險，定期辦理相關訓練，同時船處取得「國際船舶與港口設施保全規程」等相關證書，以便船岸同仁悉本身保全職責及防止不法活動之保全措施。

風險管理因子及對應行為

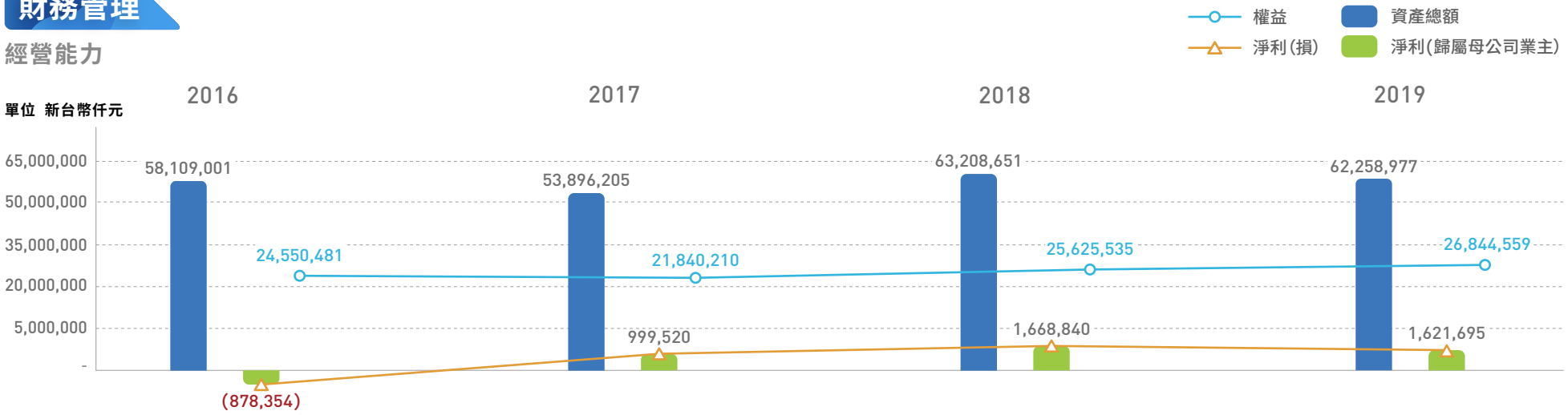
風險項目		風險因子	因應措施
1	油價 / 油品 & 能源趨勢	a. 油價波動風險 b. 國際船舶法規遵循項目（油品規範 \ 低硫油議題） c. 能源供需趨勢轉變	· 已簽訂油料統購合約以降低油價波動風險 · 安裝 Scrubber 以降低單一油價波動的風險 · 注意油價波動趨勢，適時地選擇最有利加油港安排加油 · 換油操作指南 · 加油數量及品質檢驗作業流程
2	機器故障	a. 機械故障及操作不當（船員知識不足）情況發生 b. 船舶維修保養	· 遵守屬輪岸修 / 保養 / 塢修作業規範 · PM 控管保養時程並配合 CBO · 屬輪機器發生故障分析原因 · 引擎性能監控 · 加強船員裝備操作及維保教育訓練
3	市場波動	a. 是否針對長短期租傭船舶市場波動進行船型及貨物運載分析 b. 因應市場快速變化是否採取分散風險應變機制以創造利潤	· 適當分配長短期、固定價及浮動價租傭船契約比例 · 訂定租入船風險管理機制
4	法規暨設備	a. 國際船舶法規要求項目（壓載水公約 / 低硫油 vs. 脫硫設備 / 有害物質清單（IHM）	· 脫硫塔操作程序書 · 持續追蹤管控屬輪 IHM 建置情況 · 針對 BWTS 裝備之屬輪加強控管
5	新造船舶	a. 工程建造進度 / 品質迴異 / 監工技術 b. 新船規範不符業務需求	· 新造船舶監造及驗收作業流程圖 · 導入具有經驗的監造團隊 · 前期制定新船建造規範暨後期審圖期間，納入業務部資深同仁參與討論 · 掌控建造時程

3-5 經營績效 GRI201-1

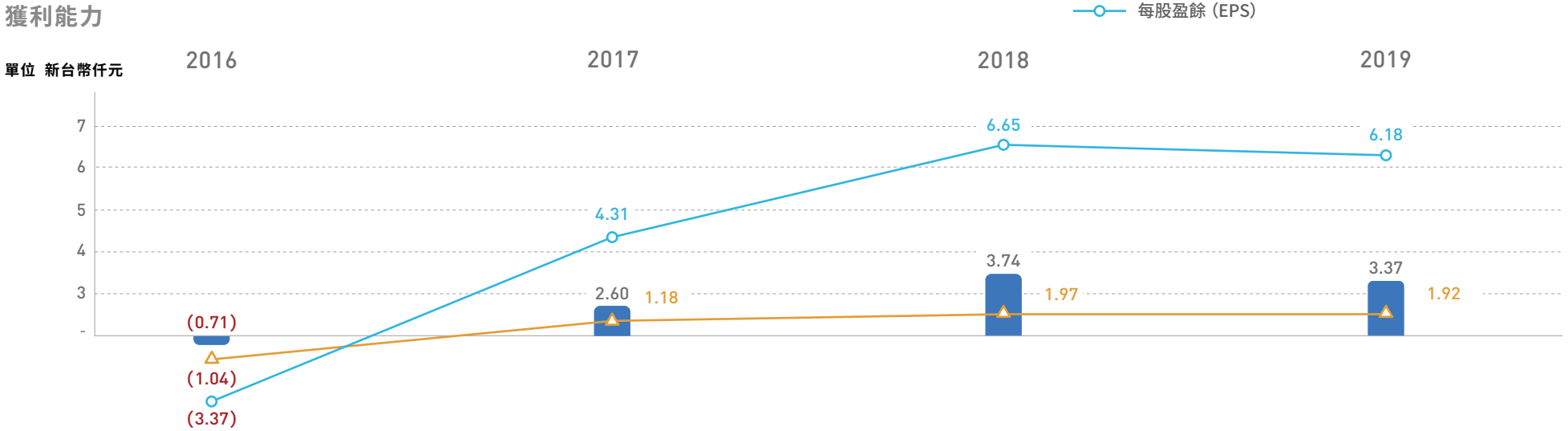
2019 年裕民整體獲利表現亮眼，全年合併營收為新台幣 10,067,914 仟元，稅後盈餘為新台幣 1,621,695 仟元，稅後基本每股盈餘（EPS）為 1.92 元。公司自有資金充足，財務結構健全，有效率使用資產經營企業，為股東資金創造高報酬率。裕民也將企業經營績效，分享給員工，每年根據獲利表現，發放員工福利金，獎勵員工優秀表現，肯定其努力。

財務管理

經營能力

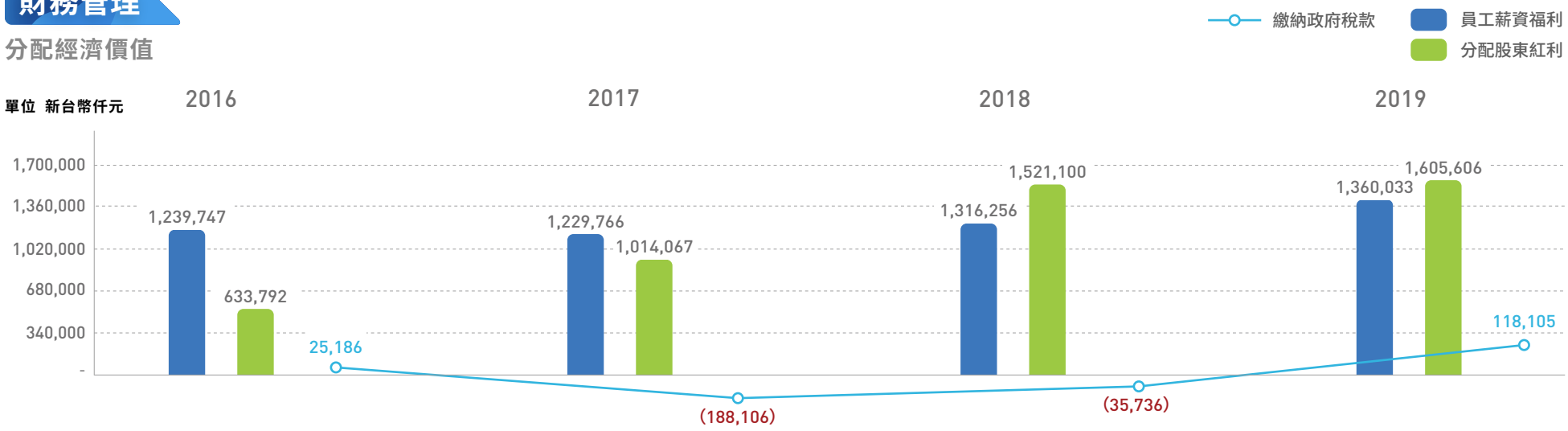


獲利能力



財務管理

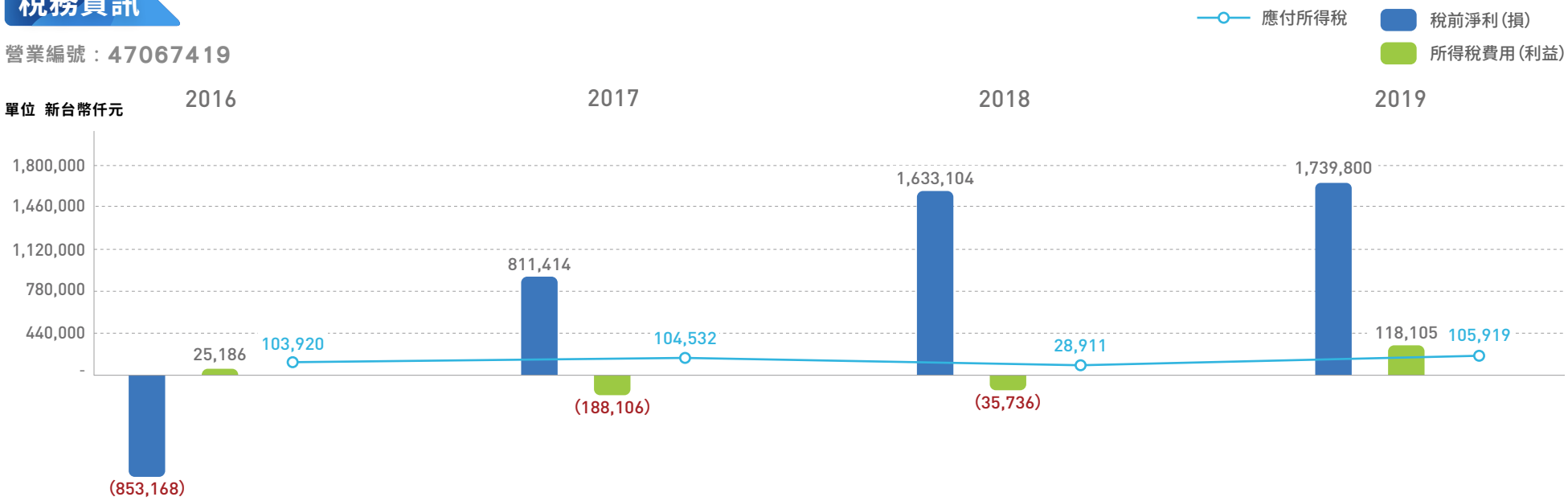
分配經濟價值



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

營業編號：47067419



註：合併公司適用中華民國所得稅法之稅率為 17%（自 107 年度起營所稅稅率為 20%）；中國地區子公司所適用之稅率為 25%

附錄一 GRI 102-55

GRI 102：一般揭露 2016		頁碼	省略理由
揭露	描述		
102-1	組織名稱	p.01, p.18	
102-2	活動、品牌、產品與服務	p.18	
102-3	總部位置	p.01	
102-4	營運據點	p.19	
102-5	所有權與法律形式	p.56-58, 108 年年報	
102-6	提供服務的市場	p.18	
102-7	組織規模	p.19-20	
102-8	員工與其他工作者的資訊	p.40-42	
102-9	供應鏈	p.21	
102-10	組織與其供應鏈的重大改變	p.55	新增審計委員會
102-11	預警原則或方針	p.57-59	
102-12	外部倡議		無外部倡議
102-13	公協會的會員資格	p.21	
102-14	決策者的聲明	p.04-05	
102-16	價值、原則、標準及行為規範	p.55	
102-18	治理結構	p.53	
102-31	經濟、環境和社會主題的檢視	p.10-11	
102-40	利害關係人團體	p.12-13	
102-41	團體協約	p.44	
102-42	鑑別與選擇利害關係人	p.12-13	
102-43	與利害關係人溝通的方針	p.12-13	

102-44	提出之關鍵主題與關注事項	p.12-13	
102-45	合併財務報表中所包含的實體	p.01	
102-46	界定報告書內容與主題邊界	p.14-17	
102-47	重大主題表列	p.14-17	
102-48	資訊重編	p.7	基準值 EEOI
102-49	報導改變	p.14-17	
102-50	報導期間	p.01	
102-51	上一次報告書的日期	p.01	
102-52	報導週期	p.01	
102-53	可回答報告書相關問題的聯絡人	p.01	
102-54	依循 GRI 準則報導的宣告	p.01	
102-55	GRI 內容索引	p.62-65	
102-56	外部保證 / 確信	p.66-67	
GRI 103：管理方針		章節	省略理由
揭露	描述		
103-1	解釋重大主題及其邊界	p.14-17	
103-2	管理方針及其要素	p.14-17	
103-3	管理方針的評估	p.14-17	

GRI 200：經濟			章節	省略理由
系列	揭露	描述		
GRI 201：經濟績效	201-1	組織所產生及分配的直接經濟價值	p.60-61	
	201-4	取自政府之財務補助		無

GRI 300：環境			章節	省略理由
系列	揭露	描述		
GRI 302：能源	302-1	組織內部的能源消耗量	p.27-28	因應航運業特性採部份揭露
	302-4	減少能源消耗	p.27-28	
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	p.34-37	
GRI 305：排放	305-1	直接（範疇一）溫室氣體排放	p.29-33	
	305-5	溫室氣體排放減量	p.30-31	因應航運業特性採部份揭露
	305-7	氮氧化物（NOx）、硫氧化物（SOx），及其它重大的氣體排放	p.32-33	因應航運業特性採部份揭露
GRI 306：廢汙水和廢棄物	306-1	依水質及排放目的地所劃分的排放水量	p.36	
	306-2	按類別及處置方法劃分的廢棄物	p.36-37	
	306-3	嚴重洩漏		無嚴重洩漏案件
	306-4	廢棄物運輸		無有害廢棄物運輸
GRI 307：有關環境保護的法規遵循	307-1	違反環保法規	p.38	

GRI 400：社會			章節	省略理由
系列	揭露	描述		
GRI 401：勞雇關係	401-1	新進員工和離職員工	p.43-44	
	401-2	提供給全職員工（不包含臨時或兼職員工）的福利	p.44-46	
	401-3	育嬰假	p.46	
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	p.47	
	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	p.47,p.49	
	403-3	高職業疾病發生率與高職業風險的工作者	p.48	
	403-4	工會正式協定涵蓋的健康與安全相關議題	p.49	
GRI 404：訓練與教育	404-1	每名員工每年接受訓練的平均時數	p.50	
	404-3	定期接受績效及職業發展檢核的員工百分比	p.51	
GRI 405：員工多元化與平等機會	405-2	女性對男性基本薪資加薪酬的比率	p.45	

附錄二 GRI 102-56

DNL GL 保證聲明書

DNV·GL

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 2019 Corporate Social Responsibility Report (the "Report") for the year ended 31 December 2019

We performed our work using DNV GL's assurance methodology VeriSustain™[1], which is based on our professional experience, international assurance best practice including International Standard on Assurance Engagements 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.

The Report has been prepared in accordance with the GRI Standards 'Core' option. We planned and performed our work to obtain the evidence we considered necessary to provide a basis for our assurance opinion. We are providing a 'moderate level' of assurance of the reporting principles for defining the sustainability report content and the quality as expressed in the GRI Standards.

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 5th 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;
- 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 in accordance with the GRI Standards 'Core' option.
- The verification was conducted based only on the Chinese version Report.

[1] The VeriSustain protocol is available on dnvgl.com

DNV·GL

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, in accordance with 'moderate level' of assurance, 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 the stakeholder engagement process, it is suggested to include the seamen's union.
- This is the first year that U-MING applied the frameworks provided by Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD). Followings are the areas that need improvement:
  - consider longer-term strategies and most efficient allocation of capital in light of the potential financial impacts of climate change;
  - resilience strategy, taking into consideration a transition to a lower-carbon economy consistent with a 2°C or lower scenario, and scenarios consistent with increased physical climate-related risks.

Stakeholder Inclusiveness
The Company has identified the expectations of stakeholders through internal mechanisms in dialogue with different groups of stakeholders. The stakeholder concerns are well identified and documented. The significant CSR issues identified through this process are reflected in the Report.

Sustainability Context
Corporate Social Responsibility Report provides an accurate and fair representation of the level of implementation of related Corporate Social Responsibility (CSR) policies, and meets the content requirements of the GRI Standards.

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: 20 April, 2020

Chun-Nan Lin
Lead Verifier
DNV GL Business Assurance Co. Ltd.

David Hsieh
Sustainability Service Manager, Greater China

Statement Number: 00002-2020-ACSR-TWN

DNV GL Business Assurance Co. Ltd. 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

遠東集團
FAR EASTERN GROUP

裕民航運股份有限公司

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