

# 裕民航運股份有限公司 企業社會責任報告書

Corporate Social Responsibility Report of U-Ming Marine Transport Corp.



**2013**

# Content

總經理的話	4	綠色裕民	31
裕民航運	6	U-Ming Green Initiative	32
企業願景	6	綠色政策	33
組織簡介	7	綠色參與	36
裕民船隊型 /	8	綠色營運	37
主要運送貨物	8	綠色投資	40
業務範圍	9	綠色認證	43
船隊簡介	10	環保績效指標	44
營運發展	13	安全裕民	46
獲獎及優良事蹟	14	安全政策	47
經濟績效指標	16	安全營運	48
利害關係人管理	17	客戶承諾	51
利害關係人管理	17	安全績效指標	53
利害關係人溝通管道	18	幸福裕民	54
CSR 議題	19	幸福職場	54
誠信裕民	20	幸福行動	54
公司治理	20	人才招募	56
經營團隊	20	員工結構	57
公司組織圖	21	員工福利	61
關係企業組織圖	21	勞工績效指標	67
董事會	22	回饋社會	68
獨立董事	23	公益活動	68
監察人	23	國家棟樑	70
薪資報酬委員會	23	莘莘學子	70
內部控制管理制度	24	E 化裕民	71
風險管理	26	U-Ming Digital Platform	71
誠信道德行為管理	28		
企業社會責任管理	30		
附錄一	GRI G3.1 對照表		72
附錄二	立恩威國際驗證股份有限公司(DNV GL)查證聲明		79



## 關於本報告書

本報告書共發行中文版以及英文版兩種版本，為了減少紙張使用，採用電子檔案的形式放置於公司官方網站([www.uming.com.tw](http://www.uming.com.tw))的公司治理專區，內容包含裕民航運對企業社會責任等永續議題的看法及策略、並揭露具體的成果，希望提供暢通的管道，讓更多利害關係人更了解裕民航運。

## 報告依據

裕民航運主動採用全球永續性報告書協會(Global Report Initiative, GRI) 公布的全球永續性報告書指導綱領第 3.1 版(G3.1)，於 2013 年 8 月份出版第一本企業社會責任報告書，無自我宣告等級，而今年 2014 年發行的企業社會責任報告書(Corporate Social Responsibility Report, CSR report)為第二本報告書，為求公正誠信原則以及給予利害關係人保證，第二本報告書經 DNV 驗證符合 GRI B+ 級應用水準，於全文最後提供 GRI G3.1 指標對照表以資索引參考。

## 報告期間

本報告書內容以 2013 年度資料為主(自 2013 年 1 月 1 日至 2013 年 12 月 31 日)。

## 報告範疇

本報告書非財務資訊以台北總公司  
(台北辦公室、自有船隊以及子公司船隊)  
為主，財務資訊則包含子公司及合併子公司。

## 報告週期

每年定期發行一次，出版日期為每年九月。

### 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  
公司網址：<http://www.uming.com.tw/index.htm>  
聯絡窗口：[ashleeyang@mail.uming.com.tw](mailto:ashleeyang@mail.uming.com.tw)  
聯絡單位：企劃處 楊惠伶  
如有任何建議或指教，請不吝與我們聯繫！



# 總經理的話



以航運核心專長為基礎，  
建立裕民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。

裕民航運 總經理  
王書吉

船隊轉型高效節能 綠色環保永續成長

Driving Efficiency for a Sustainable Tomorrow



在現今的環境，公司不僅極大化股東利益外，更須追求永續成長。面對全球暖化衝擊生態環境及社會利益意識高張，維護環境及照顧好所有利害關係人的利益，才是企業永續經營的目標。

民國 57 年成立迄今，我們總是秉持著穩健經營的原則，隨時靈活調整策略來因應市場變化。如今景氣低迷谷底已過，全球經濟回暖訊息已逐漸釋出，裕民航運把握時機投資，大舉訂造高效節能船舶，以期迎上景氣坡頭，更藉此優化船隊結構，提供客戶更好的選擇，且能保護海洋環境，為維護地球盡一份力。

關於公司治理方面，裕民航運用最嚴厲的標準及誠信的原則來經營企業，不論是設立薪酬委員會亦或是公司治理自評系統，裕民絕對以最高標準執行公司治理制度 提升財務透明度 以保障股東權益。並制定「公司治理守則」及「誠信經營守則」，塑造誠信文化於企業中，以提升企業價值。

然而面對地球暖化等環保議題，身為台灣散裝龍頭的裕民竭盡全力，積極建造高效能 Eco 船舶，並訂定「船舶能源效率管理制度(Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP)」及「環境管理政策(Environment Management System, EMS)」等環保相關政策，隨時控管船舶耗油量及二氧化碳排放量，以維持海洋環境的整潔，並制定「企業社會責任實務準則」，就是為展現成為社會公民的決心，並將企業社會責任概念深植於文化中，不論船上或是岸上的全體同仁一起為保護環境盡一份心力，除此之外，裕民更身體力行，參加國際航運永續經營倡議組織(Sustainable Shipping Initiative, SSI)，與航運先進彼此回饋及分享經驗，一起建構出未來航運市場的永續方向。

我們長期與大學產業合作並釋出薪水優渥的職缺，利用自身豐富的資源，培育優秀人才成為未來國家棟樑。裕民航運與集團始終秉持慈悲為懷的中心思想，積極投身於社會公益來回饋社會，讓弱勢族群受到關懷，讓需要救援的人們受到幫助，期許帶動社會朝向福利公平均等的目標前進。

我時時在心中不停提醒自己 員工是公司最重要的資產 沒有員工同仁的努力就沒有今天的裕民，所以裕民盡己所能提供優渥的薪資及完善的福利，安排員工們進修機會，並針對不同業務發展需求的同仁進行全方面的培訓計畫，並確實執行岸上及船上安全演練，塑造安全的職場環境。此外為了體恤辛苦工作同仁，每年會不定期舉辦員工活動，讓同仁放鬆心情並增進彼此的情誼，給予員工一個既舒適又安全的工作環境。

身為全球性航運業者，有責任維護地球環境及利害關係人權益，裕民航運不僅追求股東的利益最大化，更盡心盡力的維護生態環境，積極參與社會公益，並與利害關係人維繫良好且暢通的互動，善盡企業應盡的社會責任。身為裕民航運的經營者，本人允諾未來裕民會持續進步並以卓越企業為目標，帶領全體員工一起邁向永續成長，繼續為社會貢獻一份心力。

總經理

王書生



# 裕民航運

## ■ 企業願景

以「成為讓社會信賴的企業」為目標，從「經濟」「社會」及「環境」三大核心理念執行社會責任，擬定內、外部的企業社會責任行動，加強並提升全體員工的對企業社會責任的共識，將企業社會責任的中心思想深植同仁心中。

裕民秉持著遠東人『誠、勤、樸、慎』與『創新』的企業精神，落實『以航運核心專長為基礎』、『建立裕民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』的願景，懷抱誠信原則及透明化思維使其成為營運創新的驅動力，並帶領員工一起為股東創造價值，與利害關係人一起維護健康的地球環境。



實踐永續發展的價值

落實企業應盡的社會責任

成為社會信賴的企業公民



## ■ 組織簡介

民國五十七年八月成立裕民運輸公司，起初經營貨車運輸業務，民國六十九年散裝水泥專用船交船後，開始從事海洋運輸業。而到了民國七十三年(1984 年)七月改組成立裕民航運公司，專營海運事業，首艘巴拿馬極限型散裝貨輪也開始營運。七十九年股票公開上市，首艘海岬型散裝貨輪也開始營運，並成為遠東集團國內八大上市公司之一。為邁向全球化企業，將裕民觸腳邁向全世界，於民國八十三年一月成立裕民(新加坡)私人有限公司，民國九十二年三月於香港成立裕民航運(香港)有限公司，民國一百年成立廈門船舶服務有限公司，拓展裕民散裝業務。

現今裕民航運提供船舶運送、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，為台灣總載重噸最大的上市散裝航運公司，以台灣為企業營運總部，佈局全球運籌，並秉持著遠東人『誠、勤、樸、慎』與『創新』的企業精神，落實『以航運核心專長為基礎』『建立裕民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』。

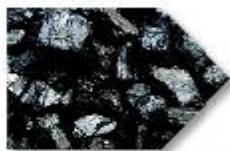
裕民航運股份有限公司	
U-Ming Marine Transport Corporation	
總部	台灣台北市大安區敦化南路二段 207 號 29 樓
成立時間	1968 年 8 月 29 日
股本	85.8 億
董事長	徐旭東
總經理	王書吉
主要業務	船舶運送、船舶買賣、船務代理業，除許可業務外，得經營法令非禁止或限制之業務



## ■ 裕民船隊船型/主要運送貨物



鐵礦砂 Iron Ore



煤炭 Coal



穀物 Grain



石油 Crude Oil



水泥 Cement



裕民航運主要提供散裝貨物之船舶運送、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，目前旗下乾散貨輪類型多元，如海岬型乾散裝貨輪、巴拿馬極限型乾散裝貨輪、超靈便型/輕便極限型散裝貨輪及水泥自動裝卸船，而為了能夠爭取更大的獲利空間，裕民航運看準油輪市場，採取策略聯盟與相關產業公司相互合作，因此裕民與聲譽良好的中油及中航等大型公司合資成立環能海運股份有限公司 ( Global Energy Maritime Co., Ltd. ) 以提高營運績效，回應廣大投資股東期待。

裕民航運橫跨乾散裝及油輪業務，鐵礦砂、煤炭、水泥、穀物以及原油等大宗物品為運載貨品，其中鐵礦砂及煤炭為主要運送物。本公司專業的經營團隊靈活調度船舶，獲得大宗物資客戶之青睞與支持，裕民航運為了提供更優質的服務品質，加強船舶安全及資訊管理，並掌握散裝航運市場的景氣循環，屢創優良業績，績效表現獲得肯定，也因此股東投資報酬率高，獲得股東投資一致好評。

裕民航運自有資金充足，可靈活調度，財務結構健全，一切資訊透明化，並轉投資裕民航運(新



加坡)私人有限公司及裕民航運(香港)有限公司。本公司為深耕大陸市場，於 2011 年成立廈門裕民船舶服務有限公司 透過全球化的布局及宏觀的視野拓展事業 隨時保持靈敏的市場嗅覺 以汰舊換新、船隊輕齡化的原則，來應對瞬息萬變的市場環境，並積極規劃展開散裝船隊擴充計劃，以倍數成長為船隊擴充目標，追求公司營運的茁壯與成長，以「好還要更好」的精神態度，邁向「世界級的專業物流企業」。

## ■ 業務範圍

運送鐵礦砂、煤炭、穀物、水泥及石油等原物料大宗物品為裕民航運主要的營運業務，裕民航運專注於高品質的運輸服務，多元化的船型選擇，滿足不同的客戶專業需求。

身為專業的全球不定期航線運輸服務業者，其船隊服務網絡遍布全球，如亞洲、歐洲、非洲、美洲及大洋洲等大宗商品主要貿易區域，廣大的服務網絡加上輕齡化的船隊，大幅提升裕民航運運輸品質。裕民專業的經營團隊審慎評估景氣狀況並隨時注意市場供需變化，積極與同業間進行業務上的策略合作，本公司跨足散裝乾貨及油輪兩個市場，多元化的獲利空間提高裕民營利能力。

無縫接軌的網絡運輸、現貨與長約市場的妥善船隊配置，降低環境市場變化波動所帶來的營運風險。裕民堅持與穩定且優質的大型企業客戶合作，不僅穩固財務狀況，亦證明裕民的優良服務品質值得信賴，提供可信賴且良好的運輸服務是裕民對股東及客戶的最重要的使命。

## ■ 船隊簡介

目前台灣總載重噸(Deadweight Tonnage, DWT)最大的上市散裝航運公司為裕民航運，旗下營運以下乾散裝貨輪船型供貨主作多樣性的選擇，此外也跨足油輪市場，提供超大型油輪(Very Large Crude Carrier, VLCC)的原油運輸服務，多元化的船型不僅使裕民在運輸服務佔有優勢，更可分享各種船型在市場景氣時獲得的收益，分散市場低迷時所帶來的風險，以利平衡市場波動造成的財務績效：

1. 海岬型乾散裝貨輪
2. 巴拿馬型乾散裝貨輪
3. 超靈便型/輕便型乾散裝貨輪
4. 油輪/化學船
5. 自動裝卸水泥專用船



截至 2013 年底，旗下的船隊規模已逾 33 艘，看準未來景氣復甦，將再陸續加入 19 艘新訂船舶，未來裕民航運總載重噸將達到 600 萬噸(Deadweight Tonnage, DWT)以上。裕民航運持續努力達成船隊規模擴大計畫，掌握時機訂造新船，裕民航運持續汰舊換新維持年輕的動能，全新的設備及輕齡化的運力，提高運輸的效率及航行的安全性，並降低突發狀況發生的風險，為客戶把關。運輸品質是裕民航運最基本的義務及責任。

散裝航運谷底已過，隨著中國經濟的持續成長動能，航運需求會因此隨之提升，未來景氣必定將會慢慢復甦，然而追求盈利之餘，裕民航運更視環保節能為營運的重要環節之一，裕民航運看準市場機會，未來將會陸續訂製節能減碳之環保新船，為迎接下一波景氣復甦做好萬全準備。

#### 海岬型乾散裝貨輪

「海岬型乾散裝貨輪」為乾散貨船中噸位第二大船舶，100,000 噸(Deadweight Tonnage, DWT)以上的乾散貨船歸類為海岬型，鐵礦砂為主要運送貨品，早期由於船型太大無法穿越蘇伊士運河，必須要穿越好望角，因此也有人稱之為「好望角型」散裝貨輪。截至 2013 年底，本公司海岬型船舶 10 艘，香港船東合資建造之海岬型船 2 艘，海岬型船隊共計 12 艘。

編號	船名	載重噸(DWT)	船籍
1	裕華輪	152,042	新加坡
2	裕洋輪	152,025	香港
3	裕浩輪	172,612	新加坡
4	裕瀚輪	172,480	新加坡
5	裕寰輪	165,819	新加坡
6	裕宇輪	175,882	新加坡
7	裕億輪	175,882	新加坡
8	裕日輪	206,095	新加坡
9	裕月輪	206,012	新加坡
10	裕星輪	206,068	新加坡
11	◎Cape Victory	177,000	香港
12	◎Cape Asia	176,000	香港

註：◎為合資船舶



### 巴拿馬極限型乾散裝貨輪

因為是能通過巴拿馬運河的最大型船而命名的乾散貨船，其噸位從 60,000 噸至 100,000 噸，主要運送鐵礦砂、煤炭及穀物等，截至 2013 年底，共 10 艘自有船。

編號	船名	載重噸(DWT)	船籍
1	裕誠輪	79,999	香港
2	裕勤輪	79,999	台灣
3	裕樸輪	80,230	新加坡
4	裕慎輪	80,226	新加坡
5	裕元輪	77,598	新加坡
6	裕智輪	77,598	新加坡
7	裕勇輪	74,000	香港
8	裕東輪	98,000	香港
9	裕創輪	81,326	新加坡
10	裕新輪	81,326	新加坡

### 超靈便型乾散裝貨輪

超靈便型乾散裝貨輪的噸位為 50,000 噸至 60,000 噸，截至 2013 年底，計有 2 艘，提供礦砂、燃煤、穀物、鋼材等乾散貨之運載服務。

編號	船名	載重噸(DWT)	船籍
1	裕冠輪	57,000	新加坡
2	裕勝輪	57,000	新加坡

### 輕便極限型乾散裝貨輪

輕便極限型乾散裝貨輪的噸位為 50,000 噸以下，截至 2013 年底，計有 1 艘，提供礦砂、燃煤、穀物、鋼材等乾散貨之運載服務。

編號	船名	載重噸(DWT)	船籍
1	亞洲光輝輪	45,190	新加坡



## 油輪/化學船

超級油輪(Very Large Crude Carrier, VLCC)是指一些超過 25 萬噸載重量，可以運輸 200 萬桶原油的油輪。「星光勇士輪」為裕民第一艘超級油輪，截至 2013 年底，裕民航運擁有一艘 VLCC，以及一艘「環能八號」化學船，未來數量將持續增加，以提供裕民客戶更多元的服務。註：◎為合資船舶

編號	船名	載重噸(DWT)	船籍
1	星光勇士輪	318,824	香港
2	◎環能八號	3,382	台灣

## 自動裝卸水泥專用輪

截至 2013 年底，本公司此型船隊有「亞泥一號」、「亞泥二號」、「亞泥三號」、「亞泥五號」、「亞泥六號」與「亞泥七號」，共計 6 艘，組成專用自卸輪船隊。

編號	船名	載重噸(DWT)	船籍
1	亞泥一號	6,169	台灣
2	亞泥二號	11,999	台灣
3	亞泥三號	12,332	台灣
4	亞泥五號	12,340	台灣
5	亞泥六號	12,283	台灣
6	亞泥七號	19,651	台灣

## 裕民航運船隊總計

船型	艘數	2013 年運載量	仟公噸
海岬型散裝貨輪	12	鐵礦砂	10,222
巴拿馬極限型散裝貨輪	10	煤炭	13,422
超靈便/輕便極限型散裝貨輪	3	水泥	3,388
油輪/化學船	2	原油	1,317
自動裝卸專用輪	6	其他	1,244
新訂船(Orderbook)	19	總計	29,593
總計	52		同比成長 10 %



## ■ 營運發展

現今的環境，市場依舊存在供給過剩的狀況，但低迷景氣谷底已過，未來景氣將會慢慢邁向復甦道路。裕民航運身為台灣專業海運物流服務業的領導者之一，完善的「顧客關係管理(Customer Relationship Management, CRM)」系統紀錄客戶及產業的動態，健全的 E 化平台可隨時獲得即時市場資訊，裕民航運以此了解客戶動向與掌握市場趨勢來靈活調整公司營運策略，提升營運效率。

財務資金方面也不容馬虎，保持良好的財務體系是永續營運的基礎，裕民航運充分運用多元融資管道，嚴格控制融資成本，並隨時關注外幣匯率及利率的變化趨勢，加以規避匯率及利率風險。

此外裕民更視員工為重要資產，除了不定期培訓岸上及船上優秀人員，亦在中國成立廈門裕民船舶服務有限公司，布局大陸市場，進行船員招募及船舶管理之工作。船舶為裕民另一重要資產，遵守顧客承諾，定期維護及保養並維持良好及安全的船上環境，並制定安全管理制度，嚴格遵守國際法規及各港口檢查。

維護環境人人有責，身為社會公民的一份子，不遺餘力保護海洋環境生態是裕民航運的營運守則，辦公室及船上雙雙制定環保政策，船舶設備安裝節能減碳裝置，並採取低速航行減少有害氣體排放量，由內至外有效綠化環境，揚起裕民綠色航運的永續旅程。

此外根據目前市場變化，採取低速航行節能減碳之外，亦能減少耗油以降低成本，並在適當時機拉高裕民船隊的長約比例，以確保公司的獲利穩定來降低營運風險。合作業務客戶以信譽良好及財務穩定企業為基本考量，並掌握相對低檔船價適時汰舊換新、擴建船隊，保持船隊年輕的動能，維持產業競爭力，以追求股東利潤最大化為目標，達到兩利雙贏的局面。

此外船隊也適時汰舊換新，並持續擴建船隊規模，增加船隊營運效能以及維持船隊年輕化。同時，公司也正加強與各相關優良企業間合作的計劃，並評估適宜入股或併購之體質健全公司，藉由資產更新與整合發揮綜效，輔以加強控管成本及降低風險的管理，提升整體經營績效，加強產業競爭力，持續深化在市場中的營業及服務規模。未來期許能透過船隊的更新及業務的拓展，為公司客戶提供更多元的選擇與更完善的服務。



## ■ 獲獎及優良事蹟

### 1990 年至 1999 年獎項

- 1990 年交通部頒發遠洋定期航線獎第一名
- 1991 年交通部頒發績優船舶運送業
- 1992 年交通部頒發特殊優良事蹟、營運績優、擴建船隊獎章
- 1993 年交通部頒發第三十九屆航海節獲特殊優良事蹟獎、擴建船隊績優獎、模範航港從業人員獎、模範海員獎
- 1994 年交通部頒發第四十屆航海節獲三等交通事業獎章、證書
- 1996 年美國海岸防衛隊頒發「裕東輪」、「裕福輪」獲「海上急難救助獎」
- 1996 年交通部頒發擴建船隊績優獎
- 1997 年美國在臺協會頒發海上急難救助獎獲 AMVER 旗幟
- 1998 年交通部頒發第四十三屆航海節獲擴建船隊績優獎狀
- 1999 年交通部頒發船舶運送業擴建船隊表揚

### 2000 年至 2009 年獎項

- 2002 年基隆港務局頒發貢獻績優獎
- 2003 年因亞泥一號協助搜救遇難船隻，獲船員合贈「義風可行」牌匾
- 2005 年榮登《BusinessWeek Asian Edition》「亞洲 150 最佳表現企業」，為最佳表現企業第 59 名
- 2005 年《Forbes Asia》公布亞太地區年度收益 10 億美元以下的最佳企業，裕民航運榮獲前 200 名傑出企業獎/特別獎
- 2007 年榮獲《Marine Money》頒發「2006 年亞洲最佳船運公司第 6 名」
- 2008 年交通部頒發第五十四屆航海節慶祝大會，獲營運成長績優獎
- 2008 年榮獲《Marine Money》頒發「2009 年亞洲最佳船運公司第 2 名」
- 2009 年交通部頒發第五十五屆航海節獲營運成長績優獎



## 2010 年至 2012 年獎項

2010 年通過社團法人中華公司治理協會「CG6005 公司治理制度評量」認證

2010 年裕民航運榮獲天下雜誌評比為 2010「台灣最佳聲望標竿企業」

2010 年榮獲《Marine Money》頒發「2010 年亞洲最佳船運公司第 3 名

2011 年交通部頒發「99 年度發展綠色航運績優」與「99 年度接受國內海事院校學生上船實習人數及天數第二名績優」

2011 年美國長堤港(Long Beach) 頒發綠旗(Green Flag)認證

2011 年裕民航運通過 ISO-14001:2004 認證，提升裕民航運的國際形象，並擴展於航運市場，證明對於環保努力的持續貢獻

2012 年交通部頒發榮獲「100 年度發展綠色航運績優」與「100 年度接受國內海事院校學生上船實習人數及天數第三名績優」

## 2013 年獎項

2013 年中華民國第 59 屆航海節獲得「交通部 101 年度發展綠色航運績優獎」，顯示裕民航運在環保表現方面獲得肯定

2013 年榮獲遠東精神獎佳作—【營運績效類】，船隊汰舊換新及擴充計畫，大幅提升裕民船隊競爭力



▲交通部 101 年度發展綠色航運績優獎



▲2013 年遠東精神獎佳作



## ■ 經濟績效指標

自股票上市以來 裕民航運財務績效就呈現穩健成長 努力履行承諾 創造股東利潤最大化，2013 年營收受到景氣影響，與 2012 年相比，2013 年營收成長率同比下降 4%。然而景氣低潮已經過去，未來裕民航運會把握機會，繼續實現股東利益最大化，邁向永續經營的目標。

◎註：本公司財務數據皆由勤業眾信聯合會計師事務所查證過。

(單位：新台幣仟元)	2013	2012	2011
營業收入	7,407,948	7,963,624	8,683,502
營業成本	6,364,360	6,760,237	5,763,266
員工薪資及福利	1,029,637	1,003,438	881,958
現金股利	1,716,033	2,145,042	2,574,050
所得稅支出	64,886	-81,259	67,586
保留盈餘	17,554,744	18,162,354	18,941,215
每股盈餘	1.83	2.12	3.18
現金股利殖利率	4%	5%	6%
EBITDA 利潤率(%)	45%	43%	52%
數字來源	2013 年年報	2012 年年報	
會計準則	國際財務報導準則版本、國際會計準則、解釋及解釋公告(簡稱 IFRSs, International Financial Reporting Standards)	中華民國一般公認會計原則	

備註：依據金管會於 2009 年 5 月 14 日宣布之「我國企業採用會計準則架構」，上市上櫃公司及興櫃公司自 2013 年起依證券發行人財務報告編製準則幾經金管會認可之國際財務報導準則版本、國際會計準則、解釋及解釋公告(簡稱 IFRSs, International Financial Reporting Standards)編制合併財務報告。



# 利害關係人管理

## ■ 利害關係人管理

身為台灣散裝航運的領先者，裕民航運了解肩負的企業社會責任，下圖為裕民航運經過討論並歸納出六個裕民航運之利害關係人，分別為投資者、客戶、員工、供應商、當地社區、非營利組織及政府，並針對以下利害關係者建立雙向透明溝通管道，了解利害關係人的需求，根據不同利害關係者的需求擬訂企業社會責任的目標及方向，以期達到更全面及完善的溝通。



## ■ 利害關係人溝通管道

裕民航運積極參與並傾聽利害關係人之需求，透過暢通的管道，讓利害關係人反應需求，使彼此溝通更有效率。以下列表為裕民航運經過內部討論並歸納出以下各個利害關係人關注之議題以及裕民航運與各個利害關係人之溝通方式。

對象	關鍵議題	溝通方式	
投資者	一般股東 法人股東 評等機構	1. 獲利能力 2. 資訊揭露透明度 3. 公司治理 4. 企業社會責任之實行	1. 股東會/法說會 2. 公司年報 3. 定期公布於公開資訊觀測站
客戶	貨主 傭船人	1. 運送/租傭價格 2. 服務品質 3. 誠信經營	1. 定期拜訪客戶 2. 專屬公用信箱交流
員工	管理階級 一般員工	1. 薪資待遇 2. 員工福利 3. 工作環境 4. 職涯發展	1. 人資處公用信箱 2. 公司內部網站 3. 職工福利委員會
供應商	油料供應商 配件供應商 物料供應商	1. 價格競爭力 2. 環境管理	1. 廠商評鑑 2. 合約規範
當地社區 非營利組織(NGOs)	當地民間組織 國際民間組織	1. 社會公益回饋 2. 海洋環境維護 3. 船員福利/安全工作環境	詳見第 31-70 頁
政府	監管單位 各級政府單位	1. 遵守法規 2. 公共政策參與 3. 地方回饋	1. 公司年報 2. 相關單位定期溝通



### 利害關係人溝通聯絡方式

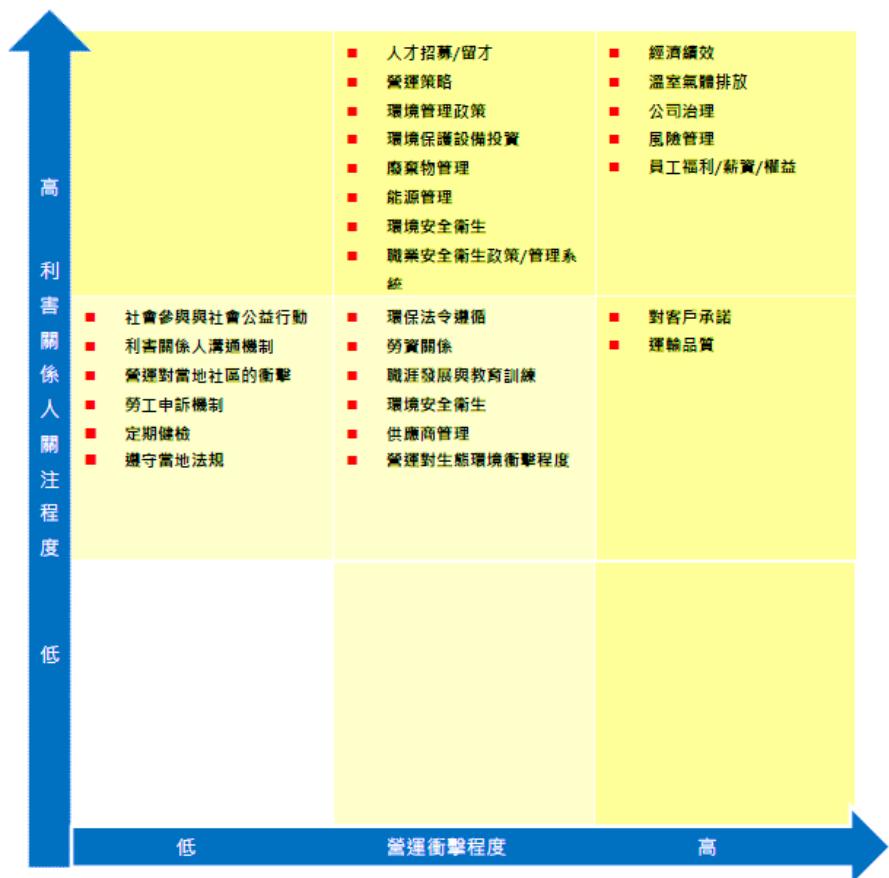
uming@metro.feg.com.tw

亞東證券股份有限公司



## ■ CSR 議題

為兼顧廣大利害關係人需求，裕民航運透過內部討論，彙整利害關係人關注的議題，並依該議題進行關鍵議題重大性(Materiality)評估，其評估結果作為公司永續發展經營策略的依據。裕民航運重視並關心所有利害關係人的要求，除了主動了解他們之外，並藉由不同的方式進行回應並交流，我們相信與利害關係者建立良好的互動，將能為公司創造更大的價值，協助裕民航運邁向永續發展。



▲裕民航運 CSR 實質性分析矩陣



# 誠信裕民

## ■ 公司治理

裕民航運的公司治理架構如下圖，公司治理最重要的目的在於建立公司及股東之間的信任，透過公開的機制來監督結果是否與預期相符，並保障股東應有的權益。本公司於 99 年 6 月通過 CG6005 公司治理制度評量評鑑標準，並取得認證。

參考「上市上櫃公司治理實務守則」制定本公司之公司治理實務守則，已於 100 年 3 月 17 日董事會通過訂定「裕民航運股份有限公司公司治理守則」案，並已確定遵循實施辦理。公司董事會與高階管理階層積極推動公司治理，專注核心事業，審慎風險評估，規劃船隊汰舊換新計畫，增進市場競爭力。此外董事長重視內部稽核，經由集團內部審計，積極推動內部稽核。公司經營管理優良，獲得國際投資評鑑認可，納入 MSCI 成分股。並且成立薪酬委員會，負責制定公司董事及經理人員的考核標準，保障股東權益，以期建立完整的公司治理制度。

此外裕民航運秉持誠信原則，制訂「裕民航運誠信經營守則」、「裕民航運道德行為準則」，將道德及誠信的觀念深植裕民，塑造誠信的企業文化，並訂定「裕民航運企業社會責任守則」，裕民航運不僅是對股東負責，更是要對所有利害關係人負責，透過守則將裕民企業社會責任核心理念傳遞給全體員工，除了盡忠職守追求股東利潤，並將裕民航運的資源於回饋社會，為保護海洋生態環境盡一份心力，帶領員工一起履行企業社會責任。

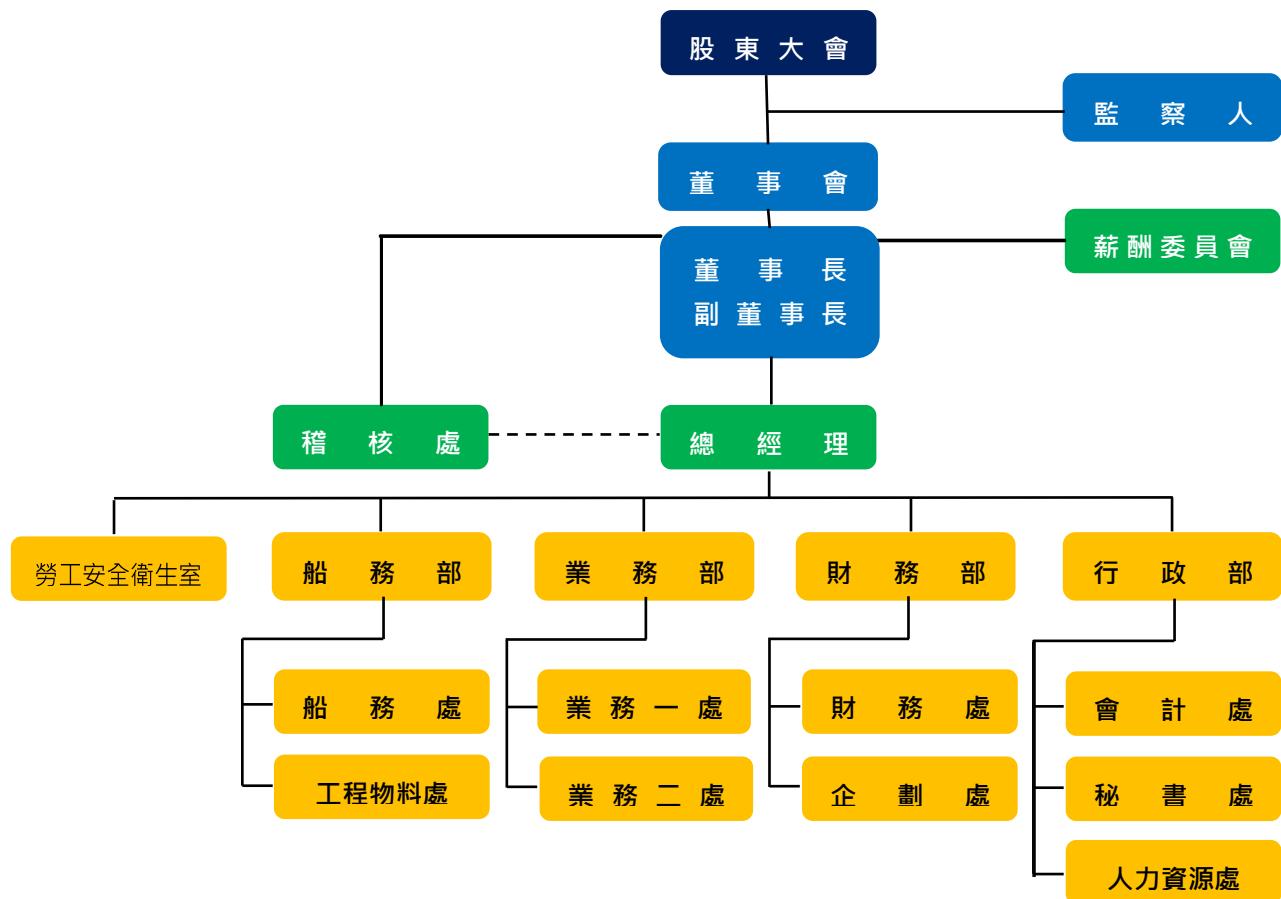
## ■ 經營團隊



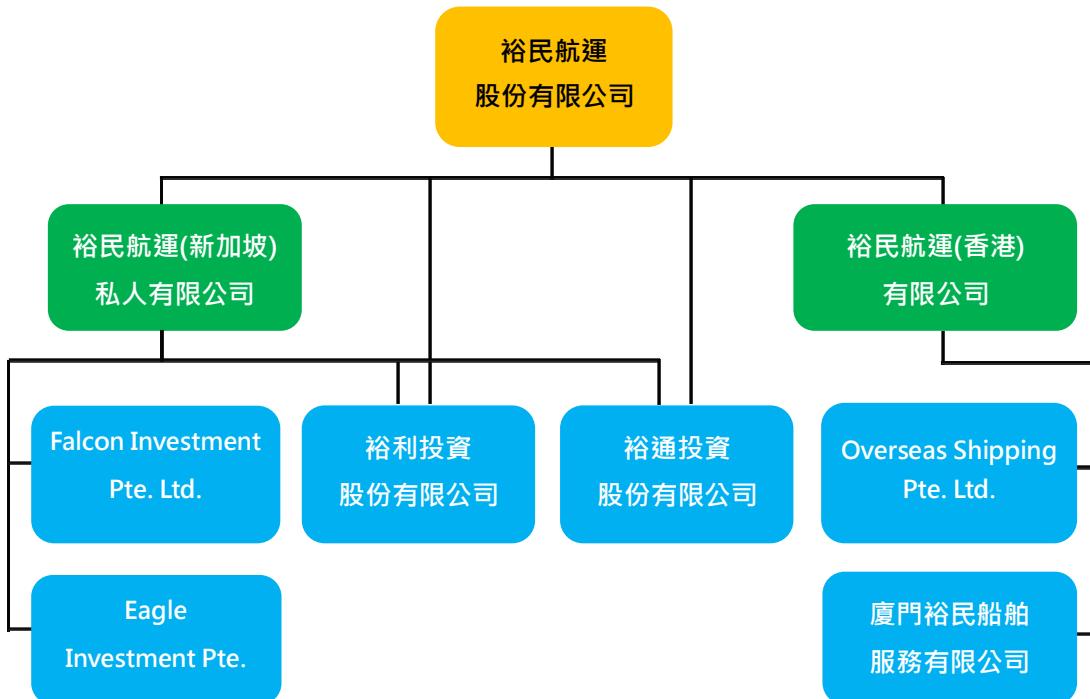
職稱	姓名
總經理	王書吉
副總經理	高雅平
副總經理	徐國安
業務處協理	朱家偉
財務處協理	陳秀能
會計暨企劃處協理	張宗良
船務處總經理特別助理	謝敏雄
人資暨秘書處經理	彭亮萬
稽核處經理	陳長生
工物處總經理特別助理	陳煥昌



## ■ 公司組織圖



## ■ 關係企業組織圖



## ■ 董事會

董事在執行公司治理中扮演著重要的角色，其責任決定公司經營方向，並承擔營運風險，以提升股東權益為目標。裕民航運評估各項專長及才能符合經濟專業知識及擁有社會、環保觀念的專業人士，遴選出現有九位董事，三位監察人，公司部門與內部稽核均列席於董事會，2013 年度董事會議一共開了 6 次，董事及監察人的出席率達 88%，董事主要針對經濟面做監督，其討論內容主要以經濟議題為主，每次會議全程皆已錄音存證，並於董事會議事規則第十一條明文規定，倘若議題涉及具有利害關係之董事將會迴避。

裕民董事會在徐旭東董事長的帶領之下，每名董事竭盡所能履行職責，秉持誠信及對組織的高度承諾，以整體利益為前提行事，保持謹慎的態度，做出準確的判斷，為全體股東創造最大的價值。

### ▼董事長、董事及監察人資料

職位	姓名	性別	主要經(學)歷	商務、法務、財務、會計或公司業務所須相關科系之公私立大專院校講師以上	商務、法務、財務、會計或航運業務所須之工作經驗
董事長	徐旭東	男	美國哥倫比亞大學經濟碩士		■
董事	張才雄	男	亞洲水泥公司總經理		■
	李坤炎	男	亞東預拌混凝土公司董事長		■
	徐國安	男	美國聖母大學門多薩商學院MBA 碩士		■
	董建成	男	美國麻省理工學院機械工程碩士		■
	朱雲鵬	男	美國馬里蘭大學經濟學博士	■	■
	潘文炎	男	美國懷俄明大學化工博士		■
	王書吉	男	新加坡南洋大學工商管理系		■
	李冠軍	男	美國德州 A&I 大學企管碩士		■
	邵瑞蕙	女	東吳大學會計系		■
監察人	徐旭平	男	美國史丹佛大學作業研究碩士		■
	張志鵬	男	台灣大學電機系		■



## ■ 獨立董事

本公司九位董事中，有三位為外部董事，為董建成、朱雲鵬以及潘文炎，預計於民國 104 年修改公司章程，並將於民國 105 年之股東會選任獨立董事，符合上市上櫃公司治理實務守則規定。

## ■ 監察人

裕民航運有三位監察人，為邵瑞蕙、徐旭平以及張志鵬，藉由專業分工及超然獨立立場，協助董事會決策，以健全公司治理制度。監察人除隨時審查公司財務及業務執行情形，並請經營團隊提出報告；更不定期的與公司員工、股東以及內部稽核主管以及會計師溝通。以下為監察人與股東及員工、內部稽核主管以及會計師溝通之情形。

- 1) 監察人與員工及股東之溝通情形：公司員工及股東可隨時透過公司網站與監察人溝通。
- 2) 監察人與內部稽核主管之溝通情形：監察人每季召開監察人會議，會後作成監察人會議紀錄，並通知總經理及本公司部門主管重要討論及決議情形。最近年度共召開五次相關會議，各次會議中內部稽核主管列席報告稽核業務執行情形及重大內控內稽事項，並完成各監察人指示事項的執行、報告與追蹤。
- 3) 監察人與會計師之溝通情形：監察人與會計師定期召開監察人審查會議，最近年度共召開二次相關會議，會議中內部稽核主管及會計主管亦列席，就相關議題進行討論，並完成監察人指示事項的執行、報告與追蹤。

## ■ 薪資報酬委員會

薪酬委員會主要是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。本公司依法於 2011 年 12 月 26 日設置薪資報酬委員會，2013 年度薪酬委員會一共開會 2 次，出席率達百分之百。主要討論公司員工薪酬計畫，揭露和解釋高管人員薪酬狀況，並依法確保薪酬和履行的服務有合理的聯繫。本公司經理人的薪酬及員工分紅金額，皆依職務、績效表現來訂定，內容經董事會決議通過送交薪酬委員會覆核。



## ■ 內部控制管理制度

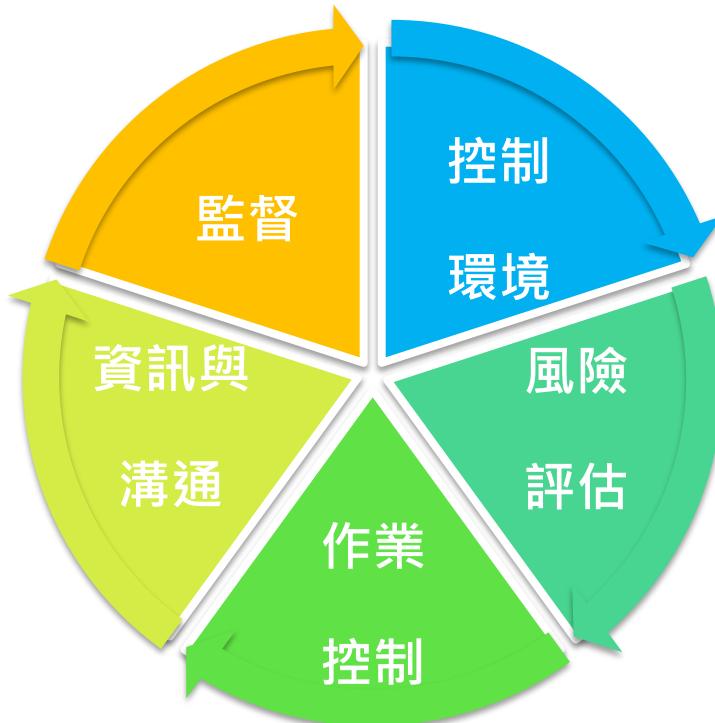
### 稽核處

裕民航運以維護股東權益為目標，設立稽核處，主要目的是促進公司的健全經營及誠信管理並達成下列目標：

1. 確保營運效果及效率已達到目標程度
2. 檢查財務報導可靠，並監督公司遵循相關法令
3. 協助公司董事會及管理階層了解內部控制制度之有效性

本公司稽核處共有四個人，各司其職，內控共分成九大循環，銷售及收款循環、採購及付款循環、船務循環、薪工循環、融資循環、固定資產循環、投資循環、研究發展循環及資訊系統循環。透過內控的機制來協助修改目前制度使其更有效率，刪除組織營運過程不適切的程序，創造 E 化工作環境，強化電腦稽核，量化稽核結果，並追蹤及確認改善情況。2013 年度稽核計畫實際執行情形一共發現 50 項，皆予全數改善，提升營運效率及作業品質，節省成本並確實保全資產。

依據「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」規定之內部控制制度有效性之判斷項目，判斷內部控制制度之設計及執行有效性。該「處理準則」所採用之內部控制制度判斷項目，係為依管理控制之過程，將內部控制制度劃分為五個組成要素：1.控制環境，2.風險評估，3.控制作業，4.資訊及溝通， 5.監督。



▲ 內部控制制度處理準則

## 內控聲明書

每年度發出內部控制聲明書，確實建立、實施和維護內部控制制度。對營運之效果及效率(含獲利、績效及保障資產安全等)、財務報導之可靠性及相關法令之遵循等目標的達成提供合理的確保。

### 裕民航運股份有限公司 內部控制制度聲明書

日期：103 年 3 月 5 日

本公司民國 102 年度之內部控制制度，依據自行檢查的結果，謹聲明如下：

- 一、本公司確知建立、實施和維護內部控制制度係本公司董事會及經理人之責任，本公司業已建立此一制度。其目的係在對營運之效果及效率(含獲利、績效及保障資產安全等)、財務報導之可靠性及相關法令之遵循等目標的達成，提供合理的確保。
- 二、內部控制制度有其先天限制，不論設計如何完善，有效之內部控制制度亦僅能對上述三項目標之達成提供合理的確保；而且，由於環境、情況之改變，內部控制制度之有效性可能隨之改變。惟本公司之內部控制制度設有自我監督之機制，缺失一經辨認，本公司即採取更正之行動。
- 三、本公司係依據「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」(以下簡稱「處理準則」)規定之內部控制制度有效性之判斷項目，判斷內部控制制度之設計及執行是否有效。該「處理準則」所採用之內部控制制度判斷項目，係為依管理控制之過程，將內部控制制度劃分為五個組成要素：1.控制環境、2.風險評估及回應、3.控制作業、4.資訊及溝通，及 5.監督。每個組成要素又包括若干項目。前述項目請參見「處理準則」之規定。
- 四、本公司業已採用上述內部控制制度判斷項目，檢查內部控制制度之設計及執行的有效性。
- 五、本公司基於前項檢查結果，認為本公司於民國 102 年 12 月 31 日的內部控制制度(含對子公司之監督與管理)，包括知悉營運之效果及效率目標達成之程度、財務報導之可靠性及相關法令之遵循有關的內部控制制度等之設計及執行係屬有效，其能合理確保上述目標之達成。
- 六、本聲明書將成為本公司年報及公開說明書之主要內容，並對外公開。上述公開之內容如有虛偽、隱匿等不法情事，將涉及證券交易法第二十條、第三十二條、第一百七十一條及第一百七十四條等之法律責任。
- 七、本聲明書業經本公司民國 103 年 3 月 5 日董事會通過，出席董事 9 人中，有 0 人持反對意見，餘均同意本聲明書之內容，併此聲明。

裕民航運股份有限公司



董事長：

徐旭東

簽章



總經理：

王春吉

簽章



## ■ 風險管理

為強化公司治理並邁向永續經營，裕民航運積極的整合所有對營運及獲利可能造成的潛在風險。本著企業願景及承諾社會的責任，董事會於 2011 年 3 月 17 日核定後實施風險管理政策及辦法，並適當地將風險量化以利事前預防。

為強化公司治理並邁向永續經營，裕民航運積極的整合所有對營運及獲利可能造成的潛在風險，各個部門各司其職，負責各項風向。本著企業願景及承諾社會的責任，董事會於 2011 年 3 月 17 日核定後實施風險管理政策及辦法，並適當地將風險量化以利事前預防。

### 風險管理組織架構

裕民航運風險管理之組織架構，依其業務性質分由相關管理單位負責，並由稽核處對各作業存在或潛在風險予以評估，據以擬定風險導向之年度稽核計劃，各項風險之管理單位分述如下

### 董事會

董事會為公司風險管理之最高單位，以遵循法令，推動並落實公司整體風險管理為目標，明確瞭解散裝航運營運所面臨之風險，確保風險管理之有效性，並負風險管理最終責任。

### 稽核部門

本公司稽核處為獨立之部門，隸屬董事會，職司確保內部控制制度之有效執行等工作，以落實風險管理之功能，促進公司之健全經營，並適時提供改善建議，確保內部自行檢查作業得以持續有效實施及作為檢討修正內部控制制度之依據。

### 財務部門

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。針對投資風險，進行投資標的營運風險的評估、投資組合的管理；針對匯率及利率風險，透過衍生性金融商品等工具避險；針對保險規劃，透過安排船體險(Hull)、戰爭兵險(War Risk)及船東互保協會(Protection and Indemnity Club, P&I)等保險規避及移轉營運風險，並依業務需求規劃其他保險，如：海盜險(Kidnap & Ransom)、營運中止險(Loss of Hire)、傭船人險(Charterer's Liability)。



### 業務部門

業務單位主管負責評估業務營運各項風險，業務承攬前分析客戶信用風險、市場風險，業務承攬時監控貨物運送、天候等風險，業務承運後加速應收帳款的催收，確保風險控管機制與程序能有效執行。

### 工物部門

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。

### 勞工安全衛生室

為執行國家職業安全衛生及國際安全管理章程(International Safety Management Code, ISM CODE)規定及「秉持誠、勤、樸、慎之精神」、「提升船舶安全營運」、「確保海上人命安全」、「避免海洋環境污染」之安全管理政策，本公司設立勞工安全衛生室，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。

### 船務部門

為使船岸同仁熟悉工作環境，提升安全管理降低風險，依規定每年定期辦理 ISM CODE 教育訓練。本公司所屬各類船舶為符合國際海上人命安全公約(International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS)規定，皆已完成「國際船舶與港口設施保全規程」(International Ship and Port Facility Security Code, ISPS)規定，並由相關單位核發證書在案，以便船岸同仁熟悉本身保全職責及熟悉防止不法活動之保全措施。

推行 ISO-14001 環境管理系統認證，執行 SEEMP(Ship Energy Efficiency Management Plan)能源效率政策，落實整體船隊環境品質系統運作，執行證明本公司對環境的承諾，善盡地球村一份子的責任。並建立 MLC2006 (Maritime Labour Convention, 2006)系統，確保公司能照顧所有船隊船員的健康福祉。



## ■ 誠信道德行為管理

裕民航運積極出擊，主動制定「裕民航運誠信經營守則」、「裕民航運道德行為準則」，遵循道德規範並秉持誠信原則，塑造誠信企業文化，將誠信道德觀念深植全體員工心中，建立裕民健全的永續發展。「裕民航運誠信經營守則」、「裕民航運道德行為準則」適用於裕民航運全體員工，並於公司網站、年報及公開說明書揭露。

**「裕民航運誠信經營守則」：**裕民航運訂定誠信經營守則，嚴格禁止本公司之董事、監察人、經理人及所有員工，於從事商業行為之過程中，不得直接或間接提供、承諾、要求或收受任何不正當利益，或做出其他違反誠信、不法或違背受託義務等不誠信行為，以求獲得或維持利益。本公司訂定防範不誠信行為之方案及行為規範時，包含下列行為之防範措施，

### 一、 禁止行賄及收賄。

本公司人員於執行業務時，不得直接或間接提供、承諾、要求或收受任何形式之不正當利益，包括回扣、佣金、疏通費或透過其他途徑向客戶、承包商、供應商、公職人員或其他利害關係人提供或收受不正當利益。但符合營運所在地法律者，不在此限。

### 二、 禁止提供非法政治獻金。

本公司人員對政黨或參與政治活動之組織或個人直接或間接提供捐獻，應符合政治獻金法及公司內部相關作業程序，不得藉以謀取商業利益或交易優勢。

### 三、 禁止不當慈善捐贈或贊助。

本公司人員於慈善捐贈或贊助，應符合相關法令及內部作業程序，不得為變相行賄。

### 四、 禁止提供或接受不合理禮物、款待或其他不正當利益。

本公司禁止本公司人員以直接或間接方式，向與公司有商業往來或尋求與本公司做交易之供應商、承包商或客戶，要求任何饋贈、優惠或特殊待遇，包括與公事或習俗無關的特別及奢侈的餐飲或其他形式的招待。

本公司人員不得接受任何供應商、承包商或客戶之饋贈或優惠。但以當地習俗及禮貌所需而其價值不超過新台幣貳仟元或該公司訂製印有該公司標誌的紀念品或促銷贈品不在禁止之列。其他物品或現金應當說明本公司之規定，予以禮貌地婉拒。若無法拒絕時，需將該物品交由秘書處另作恰當處理。非經事前以書面向單位主管報備，本公司人員於公司慶典聯誼活動時，不得接受有關廠商獎品或贈與。

本公司人員不得向與公司業務有關之供應商、承包商、客戶借款或任何其他有償或無償租賃或使用借貸之行為。



出差（公出）人員不得接受對方不正當或使出差（公出）人員瀆職之邀宴或招待，出差（公出）人員在外之生活、言行代表公司，應特別謹慎注意。

本公司應以公平與透明之方式進行誠信商業活動。本公司於商業往來之前，應考量承包商、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，並避免與有不誠信行為紀錄者進行交易本公司與他人簽訂契約其內容宜包含遵守誠信經營政策及交易相對人如涉及不誠信行為，得隨時終止或解除契約之條款。

裕民航運董事會與管理階層承諾積極落實，並於內部管理及外部商業活動中確實遵守誠信經營守則，並隨時注意國內外誠信經營相關規範之發展，鼓勵本公司人員提出建議，據以檢討改進本守則，以提昇公司誠信經營之成效。

**「裕民航運道德行為準則」：**準則主要方向是導引公司董事、監察人、經理人及其他員工之行為符合道德標準，並使公司之利害關係人更加瞭解公司道德標準，並秉持誠信原則，遵守以下規範。

- 一、防止利益衝突
- 二、不得圖私己利
- 三、保密責任
- 四、公平交易
- 五、公司資產之妥善保護及使用
- 六、法令遵循
- 七、鼓勵呈報任何非法或違反道德行為準則之行為



## ■ 企業社會責任管理

### 企業社會責任守則

保護生態環境，造福社會已是企業的義務及責任，身為地球的一份子，裕民有義務維護生態環境，利用自身資源增加社會福祉。裕民航運為實踐企業社會責任，並促進經濟、社會與環境生態之平衡及永續發展，以管理其環境社會風險與影響，而訂定企業社會責任守則，於 2013 年 8 月董事會通過，此守則適用於裕民航運全體員工，並依下列原則為履行社會責任的主要方向。

- 一、落實公司治理。
- 二、發展永續環境。
- 三、維護員工權益。
- 四、客戶及供應商管理。
- 五、推動社會公益。
- 六、加強企業社會責任資訊揭露

落實公司治理

發展永續環境

維護員工權益

客戶及供應商  
管理

推動社會公益

加強企業社會  
責任資訊揭露

# CSR



# 綠色裕民

本公司除了重視股東利益之外，更重視生態環境，以海洋為家的航運業者，如何維護健康的地球環境是裕民航運密切關注的議題。

裕民航運以「維護海洋生態環境」為目標，制定「船隊轉型高效節能」為差異化策略，分別從「綠色環保投資」、「綠色政策的制定」、「綠色參與」以及「綠色環保營運」等四個具體行動，來實行「環保零污染」，透過環保績效隨時檢討目標達成率，確保裕民邁向永續經營前進。並持續探討以及回應利害關係者關注的環保議題，以下將一一介紹裕民航運執行維護環境的具體行動。

## 船隊轉型高效節能

綠色  
投資

綠色  
政策

綠色  
參與

綠色  
營運



## 2015 年目標

船舶每海浬耗油量下降 15%

船舶每海浬二氧化碳排放量下降 15%  
(以 2010 年為基礎)

EEOI 達 IMO 標準(每艘主力散貨船型)

EEOI 總平均同比下降 1%(主力散貨船型)



## ■ U-Ming' s Green Initiatives

### 船舶增加各種節能設計：

- 高節能特性 G type-ME 引擎以提升效率
- 引擎運轉速度最佳化來提升引擎及螺旋槳效率
- 船體線型最佳化
- 低阻力的外板防汙漆
- 船級社認證的船舶綠色通行證
- 船級社認證的壓艙水處理系統
- 推進器節能裝置(鰭狀導流帽)
- 燃油均質機
- 導流罩加渦流整流鰭片
- 船舶吃水最佳化

身為遠東集團旗下八大上市公司之一的裕民航運股份有限公司，已制定資源使用更具有效率的願景及抱負，藉以減少船舶營運造成的海洋生態系統的衝擊，尤其是降低溫室氣體排放量及燃油消耗量，以竭盡所能地致力於環境永續性的貢獻。

公司全體同仁一起朝向環境永續性的願景前進，更與航運產業領導性組織，如船級協會、船廠等合作，攜手提升環境管理的標準與運作實務。

裕民航運更身體力行參與國際性綠色組織 - 永續航運倡議組織(Sustainable Shipping Initiative, SSI)，全力貢獻提升海洋環境保護技術之概念，透過與航運同業及其他產業領導者彼此回饋及分享經驗，一起建構航運永續經營的願景及方向。

我們全力避免船舶營運時釋放有害物質於環境中，並持續減少船舶不必要的液態及固態廢棄物產生，不遺餘力保護珍貴的海洋生態環境。裕民航運確實遵守國際環境相關規範，環境管理系統更是榮獲國際認證並頒發 ISO-14001 證書。

2013 年，公司船舶透過加裝節能減碳裝置並採用環保航速，使得船舶每海浬總耗油量下降並減少 8% 溫室氣體排放量，並向 2020 年減少 25% 二氧化碳排放量的綠色永續目標前進。

裕民航運自 2012 年來，訂造了 16 艘新一代綠色環保船舶，擁有節能減碳及友善環境之特色，可降低 20-25% 的溫室氣體排放及能源消耗，2014 年 3 月及 4 月將陸續交付的新一代 188,000DWT 環保船舶展現其節能效益。

燃油成本、環保科技及意識喧囂塵上，外在壓力聲浪襲擊而來，促使航運業需自我轉型以適應環境變動。面對瞬息萬變的環境，為了能屹立不搖生存下來，裕民航運隨時調整以保持最佳狀態。

裕民航運會持續努力做好綠色守護者的角色，不僅提升船舶綠色效率，更大力加強船員環保意識，未來將努力不懈善盡企業社會責任，帶領全體同仁一起成長，繼續為環境盡一己之力。



## ■ 綠色投資

### 環保設備

▼船殼水下外板使用不含有機錫自動磨光漆

設備	艘數
不含有機錫自動磨光漆	33
燃油均質機	11
機艙二氧化碳消防系統	33
導流罩	6
螺旋槳/PBCF	10
改裝阿爾發注油器	20
壓艙水處理系統	1

◎裕民不含合資、代管船隊總艘數：33

▼燃油均質機



▼導流罩/螺旋槳/PBCF並定期螺旋槳磨光



▼機艙消防系統改為二氧化碳系統



▼改裝阿爾發注油器



## 新造船

- 裕民為求節能減碳，保護海洋生態環境，2012 年起主動訂節能船舶，一般來說，建造一艘船舶，大約需要二至三年，因此未來會有 8 艘 Eco 設計的海岬型船舶、4 艘 Eco 設計的巴拿馬型船舶、4 艘 Eco 設計的輕便型船舶以及 2 艘超大型油輪(VLCC)將於 2014 至 2017 年陸續年加入裕民船隊，強化裕民綠色運輸能力，積極執行海洋守護者的責任。

船型	載重噸/艘	數量
海岬型	186,300	8
巴拿馬極限型	84,000	4
輕便型	62,000	4
超大型油輪(VLCC)	320,000	2

- 公司針對 2012 年以後所交之新船，均加裝節能裝置，經裕冠輪及裕勝輪(57,000 DWT)實船驗證可節省燃油 5~6%，裕創輪及裕新輪(82,000 DWT)可節省 6-8%，其他建造中的船舶亦將陸續實施海試，來測試節省燃油的比例，我們對於其成效非常樂觀。
- 公司新訂船舶合約包括 4 艘 186,300DWT 海岬型、4 艘 84,000DWT 超巴拿馬極限型以及 4 艘 62,000DWT Supramax 散裝輪散裝船，預定於 2014 至 2017 年陸續交船，均針對特殊航線設計，且採用各種節能設備，預估較舊有傳統型船舶可以節省燃油及增加載量，其節能減碳的效益將達 20%以上，為最優化 ECO-DESIGN 船型，該系列船以及新訂 2 艘 VLCC 均裝置壓艙水處理系統，可避免船舶攜帶不同海域的生物造成生態的危害。

### 海運小知識

### SO<sub>x</sub>

#### 硫氧化物

1997 年通過的 MARPOL 公約附則 VI，對船舶廢氣中的硫氧化物排放量做限制，並規定硫排放控制區。

以下為目前的限制硫排放控制區：

- 歐洲的波羅地海、北海
- 北美海岸
- 美國位於加勒比海的處女島

未來北地中海及新加坡和東京灣皆會陸續列入排放控制區，南韓、大阪灣及澳洲也在討論內。2008 年修正 MARPOL 附則 VI，對於新建船舶之燃油含硫量限制如下：

於 2012 年 1 月前建造船舶，燃油含硫量不得高於 4.5%。

於 2012 年 1 月後建造船舶，燃油含硫量不得高於 3.5%。

於 2020 年 1 月前建造船舶，燃油含硫量不得高於 0.5%。



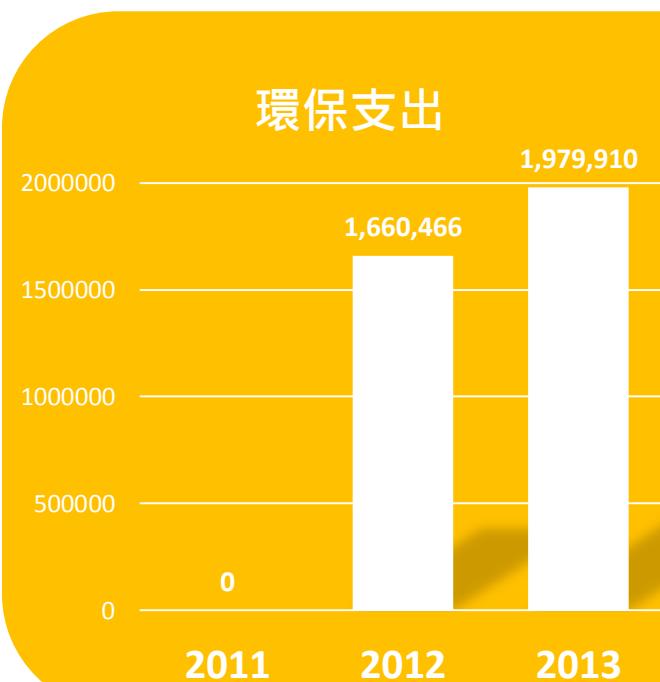
## ▼壓艙水處理系統(Ballast Water Management System, BWMS)

船舶在港口卸貨時，為了保持船舶穩定性，必須考慮打入壓艙水以保持平衡，然而此舉可能會攜帶當地水生生物，異地排放會對環境生態造成衝擊，然而壓艙水管理制度目前並未強制要求，裕民航運自願性控管壓艙水排放狀況，保護海洋生態免於微生物汙染，其船上皆持有船級協會核可之「壓艙水管理計畫書」，如 DNV、CR、ABS 及 BC。從 2012 年後所建造船舶，船上將會安裝「壓艙水處理管理系統」，以高溫紫外線殺死壓艙水中微生物，降低排放汙染的危險性。

裕民針對 2013 年訂製的船舶皆要求裝置壓艙水處理系統(Ballast Water Management System, BWMS)，透過此系統淨化水質，保護海洋生態環境，營運之餘亦盡心盡力為環境盡一份心力。



### 環保支出



◎註：

1. 支出項目：燃油均質機、導流罩、螺旋槳/PBCF
2. 公司船隊老船加裝阿爾發注油器等設備均於 2008-2010 年完成。
3. 單位：美元



## ■ 綠色政策

### ISO-14001 環境管理制度(Environment Management System, EMS)(1/2)

秉持「誠、勤、樸、慎、創新」之精神

珍惜地球資源

用心維護綠色環境

裕民航運於 2012 年獲得 DNV 認證機構系統檢驗 ISO-14001 環境管理制度並發證，公司一向秉持著誠、勤、樸、慎、創新之精神，珍惜地球資源，用心維護綠色環境，副總為環境管理制度的管理代表，並由船務處、工物處及秘書處跨部門組成環境管理工作小組，藉由規劃、實施運作、檢查和管理階層的審查，以達到持續改善，完成設定之環保目標，裕民航運持續落實以下方針，由全體同仁共同努力，以善盡企業責任。

1. 遵守國際公約及環保法規，預防汙染的發生
2. 加強員工的環保意識及訓練，提升環保知識與能力
3. 加強汙染源的控制與改進，預防汙染的發生
4. 資源回收再利用，減少廢棄物
5. 節約資源使用，避免浪費資源



## 環境管理制度 ISO-14001 培訓及宣導(2/2)

本公司定期每年推動環境管理制度 ISO-14001 的培訓及宣導，2013 年 6 月舉行公司同仁培訓工作，講解地球環境因溫室氣體效應已造成的極端型氣候及惡劣環境，致使人類陷於生存的危機中，保護環境是每個人的責任及自覺性地行為，更是企業應盡的責任，因此裕民航運希望實施 EMS 來履行 CSR，使其更有效率。培訓內容講解目前地球環境惡劣的情況，報告管理制度手冊、程序書及表格的內容，使同仁能了解環境管理制度的運作模式、組織、負責人、工作小組、名詞及環保專案等等，使全體同仁可以共同努力來落實 EMS 的成效。



▲2013 環境管理制度培訓及宣導情形

## 船舶能源效率管理計畫(Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP)

### 能源效率管理政策宣示

秉持「誠、勤、樸、慎、創新」之精神

提升船舶安全

善用能源效率及力行環境保護”

近年來，如何降低環境之衝擊對航運業來說已是個焦點，裕民承諾有效減少二氧化碳排放量，降低溫室氣應對環境的影響。

裕民航運依國際海事組織(IMO)之船舶能源效率管理計畫(Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP)規範訂定有效的能源效率管理制度，並根據國際海事組織(IMO)訂定的能源效率設計指標(Energy Efficient Design Index, EEDI)作為新船能效率的標準，並據實揭露能源效率營運指標(Energy Efficient Operational Index, EEOI)，以示裕民航運節能減碳的證明及決心。

本公司了解改善能源效率可減輕全球碳排放，並藉由降低燃油消耗，減少相對應的成本支出。裕民航運為符合客戶對環境保護的需求，回應利害關係人的關注，竭力符合相關法規並盡力優於法令之規範，希望藉一己之力，維護環境的永續性。

#### 海運小知識：

2011 年 MARPOL 73/78 公約附則 VI 修正案確定了新船效能設計指數(EEDI)及船舶能效管理計畫(SEEMP)，強制規定船舶二氧化碳排放量。

1. 2015 年至 2019 年，所有 400 總噸以上的新船須將碳排放量降低 10%。
2. 2020 至 2024 年，碳排放量再減少 10%。
3. 2025 年後再減少 10%，達成減排 30% 的目標。



## ■ 綠色參與

### 航運永續經營倡議組織(Sustainable Shipping Initiative,SSI)

全球航運公司與非政府組織一起推動了 Sustainable Shipping Initiative(SSI) , 透過未來論壇(Forum for the Future)共同激盪出航運業未來永續經營的大方向 , 並攜手承諾對國際航運業未來可持續發展的願景。SSI 代表了船東、租船人、造船廠、工程師、服務提供者、銀行業、保險業和船級社。這是第一次全球範圍內的航運業同心協力應對可持續發展的重大問題 , SSI 為一個跨行業、不分你我的永續組織。

SSI 的最終目標是展現協同行動的可能性 , 勸員各方業界共同支持 , 一起面對可持續性發展的挑戰。其中航運業中具代表性的企業皆是參與的會員企業 , 有此可知 SSI 是個具指標性的跨行永續性組織。然而裕民航運保護環境不落人後 , 於 2012 年主動加入 Sustainable Shipping Initiative(SSI) , 希望能用自身的力量及資源 , 為生態環境及航運業盡一份心力。

SSI 的成員已全數簽署為 2040 年共同願景而訂定的 **Vision 2040** , 以求解決不斷上漲的石油價格以及溫室效應造成日益高漲的環境危機。

透過航運永續經營倡議組織(SSI)聚集大家的力量 , 並訂出以下 **Vision 2040** 來積極打造可持續發展性的全球航運產業 :

1. 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 ;
2. 會員企業提供安全、健康、可靠和有價值的工作環境、
3. 會員企業承諾成為航運業更加可信且負有責任的夥伴
4. 會員企業促進公司和行業更大的透明度以及責任感 ;
5. 會員企業發展融資並大規模吸引技術與業務創新 ;
6. 會員企業確保治理海洋環境的責任性。

希望透過上述 **Vision 2040** , 與所有企業及市場裡的成員們一一降低溫室效應帶給地球的傷害 , 打造健康的地球環境 , 更希望透過聚集的全體力量創造更大的契機讓市場更加活絡 , 最終邁向永續經營目標。

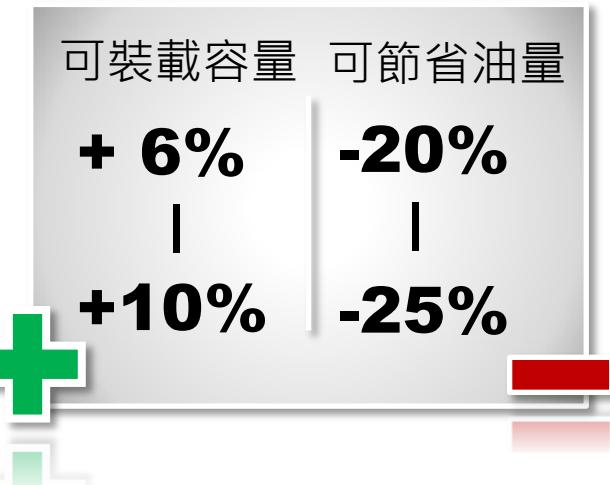


## ■ 綠色營運

### 船舶

1. 主輔機定期保養，隨時注意機器運轉紀錄，維持最佳省油情況，降低不必要的耗油情況。
2. 採用海洋氣象導引航線航行海象較佳航線以節省航次耗油，並降低二氧化碳排放量，保護地球環境及海洋生態。
3. 船隊採經濟航速航行，降低廢氣排放，因燃燒重油而產生的空氣污染及懸浮粒子，致造成其空氣品質下降並危害人體健康，因此裕民改變船型設計，減少污染，保護地球環境，將廢氣排放傷害降至最低。
4. 公司船隊之部分船用燃料採用高成本之低硫燃油，減少二氧化硫及氨氮物質產生，與公司油料供應商共同為環保及節能減碳貢獻心力。
5. 裕民航運遵守國際規範，要求船上減少含油汙水產生，並積極加強廢水並做好廢水處理，每艘船舶均設有油水分離器監控裝置。
6. 2013 年裕民航運未發生扣船事件以及汙染環境之漏油事件，因此未受到任何財務處罰。

### 客製化綠色船舶



## 辦公室

1. 由於冷氣每提高  $1^{\circ}\text{C}$  就可省電 6%，裕民航運依據戶外溫度，由大樓統一控制空調溫度，辦公室溫度一律調整在 26 度，以達成節能之目的。
2. 電冰箱保持緊閉，時常檢查門縫墊圈使否損壞，減少不必要的耗電。
3. 辦公室規定使用節能燈管，且在維持適當照明下，減少燈管支數，並於中午休息時間關閉主要燈源，節約用電。
4. 為了因應環保訴求，致力於環境保護，辦公室照明燈具全面更換成環保節能的 LED 燈管，LED 燈具能將電能轉換成光能，節省能源，其耗電量為傳統日光燈的三分之一以下，此外 LED 燈管不含汞及鉛，對環境具有保護作用。
5. 廁所使用感應式水龍頭，調整出水量，節約用水。
6. 員工人數眾多，避免上班期間阻塞電梯以致遲到，遠東集團實施電梯乘載管制，裕民航運全力配合，採分流管制並且節約用電。
7. 裕民航運透過節能達到減碳目的，並且強力執行資源回收，落實垃圾分類。
8. 積極參與綠色航運的研討會，宣導綠色概念，塑造綠色航運的企業文化。



## 廢棄物管理

### 船舶

裕民航運不論是船上及辦公室的垃圾及廢棄物皆做好分類管理，在船舶上產生的廢棄物及垃圾，皆先在船上做好分類並集中收集，到港口時再交予回收公司做處理，確實保護海洋生態環境。處理船上所生垃圾之步驟可分成五個階段：「收集」、「處理」、「儲存」、「傾倒」及「記錄」，並依「裕民垃圾管理計畫」，認真執行降低環境污染。船舶上並以四種不同顏色垃圾容器以收受所產生之垃圾，這些不同顏色容器收受細節如下：

#### 紅色桶

塑膠類、混有塑膠之非塑膠垃圾

#### 綠色桶

紙類成品、瓶類、玻璃類、金屬類、襯料類及包裝物料

#### 黑色桶

有害廢物及油污破布等垃圾

#### 褐色桶

食物廢棄物及可以在海上拋棄之垃圾

### 辦公室

辦公室部分，將垃圾種類分成以下三種，宣導垃圾分類概念並要求員工做好垃圾分類，不僅維持環境整潔，更準確地將可回收再利用之垃圾分類出來，倘若垃圾不加以分類，焚化爐易阻塞、故障而導致使用年限縮短，裕民愛惜環境也愛惜國家資源，真心希望環境能更好，因此主動做好垃圾分類，不僅可以延長焚化爐壽命更讓環境免於二氧化碳汙染之害，：

1. 廚餘
2. 回收區
3. 不可回收區



## ■ 綠色認證

### 2013 年 - 綠色航運績優獎

裕民航運於 2013 年獲得交通部綠色航運績優獎此項殊榮，肯定裕民航運在保護海洋生態環境盡心盡力。保護環境人人有責，擁有龐大資源的民營企業更是有義務盡全力打造永續環境，裕民航運透過綠色政策及備有節能減碳設備之船舶，努力降低航運業對環境的汙染衝擊，經過持續性的努力，於 2013 年中華民國第 59 界航海節獲得外界肯定，此項殊榮驅使裕民航運更加努力，未來將繼續努力履行保護環境之責任。



▲由裕民航運高雅平副總代表領獎

### 2013 年 - 綠色通行證 Green Passport

國際海事組織(IMO)公布此項重要概念 - 綠色通行證，並於 2009 年 5 月正式納入拆船公約。內容包含紀錄船上具危害性的物品和材料的清單，其目的是希望以更安全和更環保的方式拆解和改建船舶。到目前為止，綠色通行證是船東自發性自願選擇的船級附加標誌，且也適用於新造船及現有營運船舶。而裕民航運新船皆取得 Green Passport，經船級協會認證，確立船舶拆船回收制度。

### 2012 年 - ISO-14001 : 2004 證書

本公司董事長及管理階層致力於全球環保工作，響應國際綠色航運趨勢，不遺餘力地做好本分，並經由第三方認證，2012 年成功取得由 DNV 認證的 ISO-14001 證書，此 ISO-14001 認證使裕民公司在國際形象上更加提升，更符合了遠東集團對於環保努力的不斷貢獻，綠色航運對裕民不僅是目標，更落實在公司的每日運作的環節。

### 2011 年 - 縢優綠旗

美國 Long Beach 港頒發本公司船隊 2011 年的績優綠旗，此外 2011 年 Long Beach 港推出的自願船舶減速計劃 (Voluntary Vessel Speed Reduction Program)，該計劃乃美國 Long Beach 港為降低船舶在其港區範圍，因燃燒重油而產生的空氣污染及懸浮粒子，致造成其空氣品質下降並危害人體健康，身為社會公民，裕民航運自願減速，希望降低因燃油而產生的空氣汙染，保護地球環境，不遺餘力，本公司幸有榮焉，得此綠旗獎勵，亦為公司和船隊同仁的努力。



## ■ 環保績效指標

### 溫室氣體排放評等

此外 RightShip 還針對溫室氣體排放量，建立現有船舶設計指數(Existing Vessel Design Index, EVDI)及以 EVDI 為基礎建立溫室氣體排放評等( Green House Gas Emission Rating)來評估船舶燃料效率及二氧化碳排放量，從高到低評等從 A 至 G，A 代表燃料效率愈好以及溫室氣體排放愈少，**D 以上算平均值以內**，RightShip 的溫室氣體排放評等綜合燃料效率及溫室氣體排放數據，提供貨主及租家找尋優良運輸業者的基本標準。

由下表圖可知，裕民航運自有乾散貨船隊雖有部分船齡達 15 年以上，但經過良好管理及改進，溫室氣體排放皆在平均標準以上，海岬型船舶更有 50%為 A 級，巴拿馬型有 80%為 B 級，整體看下來，裕民自有乾散貨船舶屬於綠色優良船隊。

註：不含合資、代管船舶

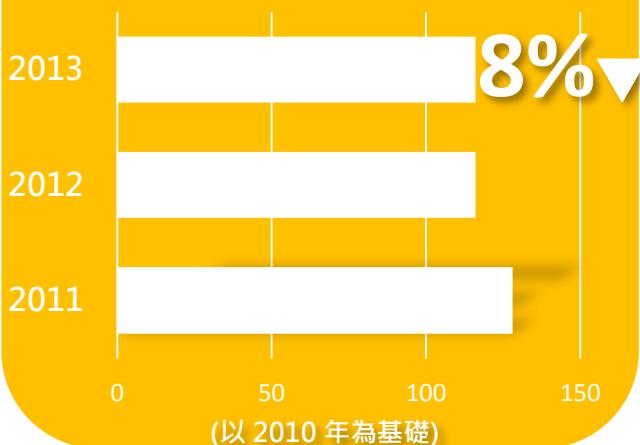
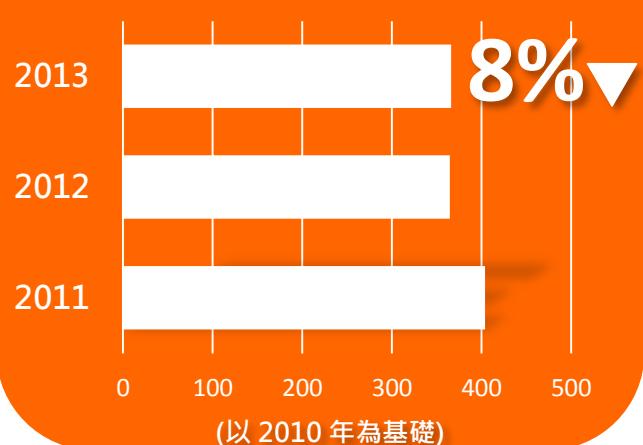
船型	A 級	B 級	C 級	D 級	E 級	F 級	G 級	總艘數
海岬型	5	2	0	3	0	0	0	10
巴拿馬型	0	8	1	1	0	0	0	10
超靈便/輕便極限型	0	0	0	3	0	0	0	3
水泥專用船	0	0	1	3	1	0	0	5

單位：艘

平均值以內

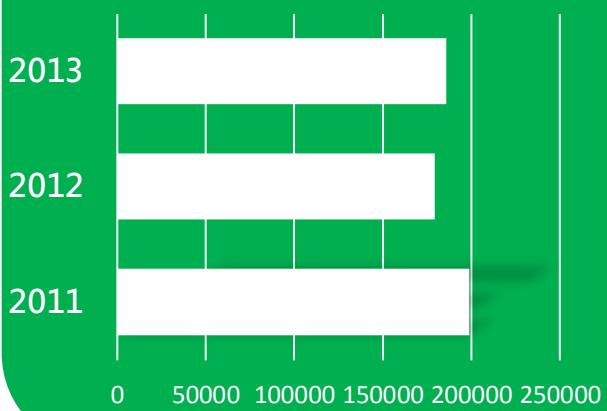
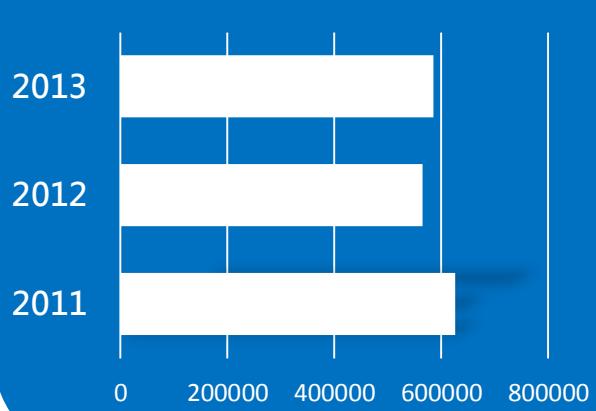


## 耗油量(公斤/海浬)

CO<sub>2</sub>排放量(公斤/海浬)

◎註：二氧化碳每海浬總排放量是根據 IMO 公布之二氧化碳係數(C<sub>p</sub>)計算

## 總耗油量(噸)

CO<sub>2</sub>總排放量(噸)

## EVDI 等級



◎註：A、B、C、D 等級為可接受範圍內的等級

## EEOI



$$EEOI = \frac{\text{總耗油量} \times \text{二氧化碳係數}}{\text{總運載量} \times \text{總距離}} \text{ (tonne CO}_2/\text{tonne-nautical mile)}$$



# 安全裕民

航行時有諸多不可抗力因素，複雜多變的海洋環境，突發的天氣狀況，工作無法回家引起的思鄉病，長期下來皆會影響到船員安全。近年來頻頻發生海盜襲擊事件，儘管有武裝警察，但仍無法百分百保證船員能安然無恙。船員是經營航運事業的重要資產之一，因此如何保證船員及航行安全，並提供安全的職場環境，是航運管理的重點之一。

裕民航運以「人安」、「船安」、「港安」、「貨安」為目標，遵守國際安全法規，岸上及船上嚴格執行各項演練，做好事前預防工作，降低事故發生風險。以「制定安全政策」、「安全營運」以及遵守國際規範「承諾客戶優質的運輸服務」三個面向之具體行動，透過安全績效隨時檢討目標達成率，加強航行環境安全，確保裕民邁向永續經營前進，打造永續安全裕民。以下將一一介紹裕民航運安全方面的具體行動

## 人安 / 船安 / 港安 / 貨安

安全  
政策

安全  
營運

客戶  
承諾



## 2013 年目標

港口國管制(PSC)外部檢查零缺失率 70%

RightShip 符合貨主標準



## ■ 安全政策

### 安全管理政策(The safety Management Policy)

秉持「誠、勤、樸、慎、創新」之精神

提升船舶安全營運

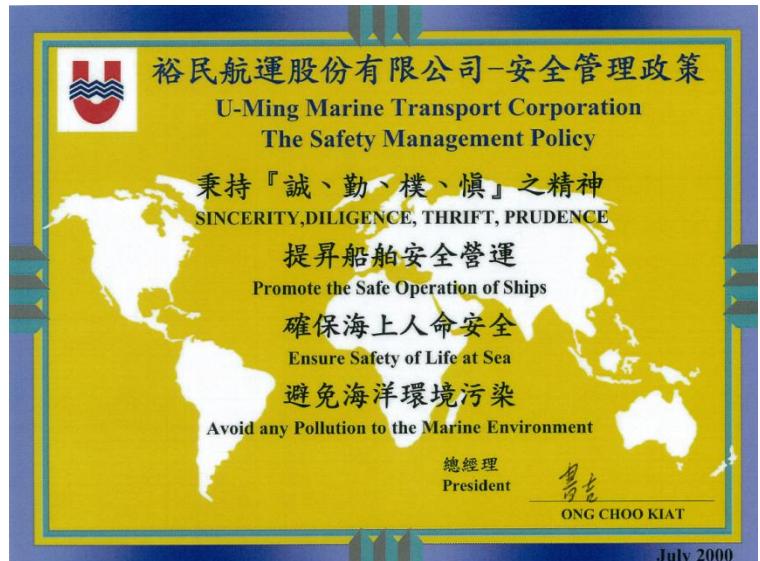
確保海上人命安全

避免海洋環境汙染

裕民航運依國際安全管理章程(ISM Code)訂定有效且適當的安全管理制度 (Safety Management System, SMS) · 管理並維持船舶管理業務的品質。

實行目標：

1. 建立安全文化，以及促進安全與環境保護之持續改進
2. 提升岸上人員及船員安全意識
3. 減少船期延誤，降低成本
4. 獲得客戶更大的信任



## ■ 安全營運

### 船舶

1. 制定安全管理政策，建立健全的安全文化，提升船員的安全意識，確保海上人命安全。
2. 確實執行 SOLAS ISM Code 之規定，提高船上環境安全性，建立安全的工作環境，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。
3. 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 教育訓練及消防安全訓練課程。一〇二年度本公司舉辦三次 ISM Code 教育訓練課程。
4. 惡劣的天氣狀況不僅增加航行安全風險，更是直接影響船員安全，因此船上皆配有氣象導航系統，船長多年的航海經驗搭配岸上人員隨時注意，兩方互相配合將風險降至最低。
5. 落實船員派工前之風險評估，且觀察船員現場之身、心狀態，加強行前教育訓練。對船員實行教育訓練，依據教育訓練程序書完成訓練，確保海上人員了解安全管理制度及相關公約。
6. 裕民船隊根據國際船舶暨港口設施安全規則(ISPS)標準，檢視船舶安全評估，制定並執行「船上保安計畫」每個月演練船上應急計畫回報岸上，針對航行時發生突發狀況，以及模擬遇海盜襲擊時的情況進行演練，提升船員危機意識。
7. 為提升船舶環境安全，每艘船皆備有剃刀刺網，增加攀爬的高度以及難度，以降低海盜上船的風險。



▲102 年度 ISM Code 教育訓練及消防安全訓練課程



8. 每艘船舶皆有全球定位系统(GPS)、自動識別系統(Automatic Identification System, AIS)以及船舶警報系統(Ship Security Alert System, SSAS)，增加航行安全以及船上環境安全。
9. 經過高危險風險區域之船舶，為保護船員安全以及貨物安全，裕民航運僱用國際武裝保全，全面提升船上環境安全，以其航行順利。
10. 船員皆配有鋼頭安全工作靴及安全盔，保護船員免於職業傷害。
11. 船舶安全符合ISM, SMC與DOC規範，保全制度符合ISPS標準，更有完善的保安設施，每艘船舶皆配有求救裝配，提供船員保障。



▲反光背心增加夜晚  
工作安全性



## 辦公室

1. 本公司設有勞工安全衛生室並設置各項安全措施如消防設施、緊急避難路徑及通報系統，同時為預防職業災害，保障員工之安全與健康，特依據職業安全衛生法之規定，訂定勞工安全衛生工作守則，要求員工確實遵守。
2. 定期保養電梯消防設施等及加強門禁管理，定期安排勞安訓練及消防演習，以維護人員生命安全。
3. 公司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，進行緊急處裡。
4. 依規定公司放置安全設備，禁止堆積東西於走道上，保持走道暢通，以免突發狀況發生無法順利逃生。



## ■ 客戶承諾

裕民航運承諾給與顧客最好的運輸品質，做到人安 / 船安 / 港安 / 貨安，並確實遵守港口國管制(Port State Control, PSC)及 RightShip 風險評等，保證優質的運輸服務。以下將一一介紹 PSC 及 RightShip 風險評等。

### 港口國管制(Port State Control, PSC)

國際海事組織(IMO)為確保航行安全、維護海洋環境以及船員工作環境，建立港口國管制程序，作為各國執行港口國管制作業之依據，檢查外國籍船舶狀況及設備是否符合國際公約，針對船舶安全以及防止污染方面的管制檢查，藉以淘汰次標準船(Substandard Ship)。

1. 港口國管制主要檢查標準如下：

國際公約	中文名稱
<b>SOLAS 74/78/88</b> <b>(International Convention for the Safety of Life at Sea 74/78/88)</b>	國際海上人命安全公約
<b>LOAD LINE 66/68</b>	國際載重線公約
<b>MARPOL 73/78</b> <b>(International Convention for the Prevention of Pollution From Ships 73/78)</b>	國際防止船舶汙染公約
<b>STCW 78/95</b> <b>(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 78/95)</b>	國際船員訓練授證值班標準公約
<b>TONNAGE 69</b>	國際船舶噸位測量公約
<b>COLREG 72</b> <b>(International Regulations For Preventing Collisions At Sea 72)</b>	國際海上防止碰撞規則
<b>ILO 147</b> <b>(International Labour Organization 147)</b>	商船(最低標準)公約

2. 缺陷處理原則：

港口國管制檢查發現的船舶缺陷，會依缺陷性質及嚴重程度採取不同的處理措施，共分為糾正以及滯留兩種。

(1) 紛正：船舶缺陷程度對船舶安全、船員健康及海洋環境不構成威脅，但須在規定期間內改正



缺陷。

(2) 滯留：船舶缺陷程度對船舶安全、船員健康及海洋環境構成威脅，其港口國有權滯留缺陷船舶至完成改善後，始准航行。

### RightShip 風險評等

RightShip 是一個於 2001 年成立於澳洲墨爾本，全球海運行業中具公信力的船舶評估機構，由澳洲礦商巨頭 Rio Tinto、BHP 出資創立，爾後穀物貿易及海上運輸巨擘 Cargill 於 2006 年以入股加入，有了 Cargill 的加入，使 RightShip 觸角更突破性延伸遍佈世界各地。

RightShip 建立了一套先進的船舶評估系統，號稱是目前世界上最全面的風險管理系統，被用作於乾散貨船舶審查標準，其系統評等根據主要是參考國際大油商檢查油輪的方法來評估船舶狀態，目的是為船東、貨主或租家雙方提出有第三方認證並具公正性的船舶審查服務，RightShip 根據以下資訊來對船舶進行分析及評分，分成 1 到 5 顆星共五個等級，3 顆星以上的船舶屬於「低風險」船舶，為可被接受的船舶。

- 1) 港口碼頭的報告
- 2) 船舶的 PSC 檢查報告
- 3) 船舶曾經發生過的事故及不良紀錄
- 4) 船舶國際規範的改變
- 5) 船東報告情況

裕民主力船型為海岬型、巴拿馬極限型以及超靈便/輕便型，由下面表格可以得知，裕民自有的乾散貨船隊中，海岬型船舶屬於「低風險」船舶，100% 海岬型船舶達 5 顆星等級，90% 巴拿馬極限型船舶屬於達 5 顆星等級「低風險」船舶，100% 超靈便/輕便極限型船舶屬於「低風險」船舶，由此可知裕民主力乾散貨船隊品質優良，是客戶優良運輸服務的首選。

船型	RightShip 5 顆星比例	五顆星艘數/總艘數
海岬型	100%	10/10
巴拿馬型	90%	9/10
超靈便/輕便極限型	100%	3/3

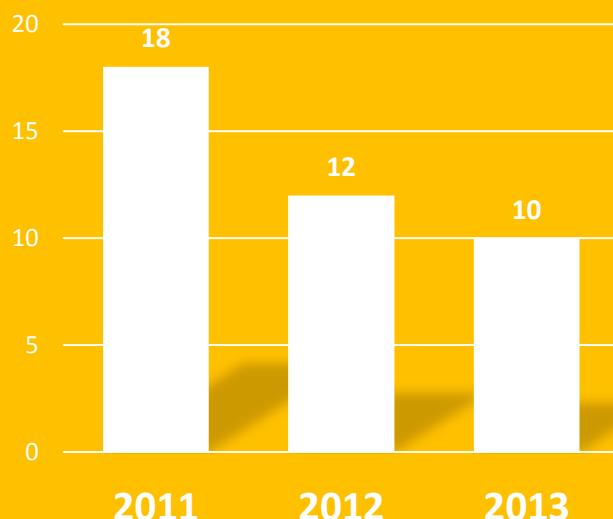
註：不含合資、代管船舶

**RIGHTSHIP**



## ■ 安全績效指標

## 船員意外傷害事故數



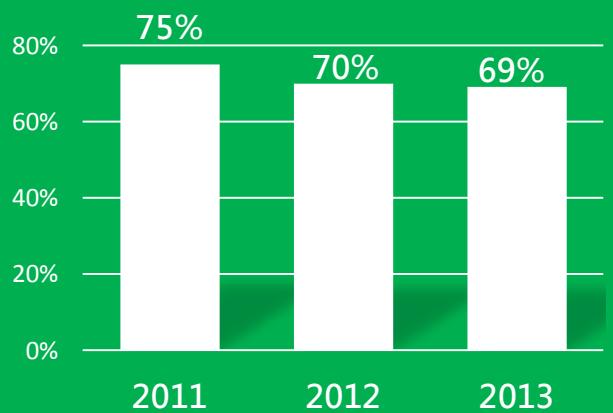
事故事件數下降  
17%

## 船員意外事故傷害比例



$$\text{意外傷害事故數率} = x = \frac{\text{死亡人數} + \text{受傷人數}}{\text{總人數}}$$

## PSC外部檢查零缺失率



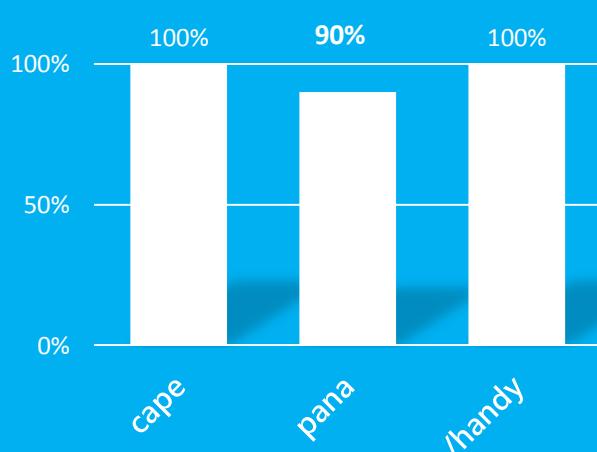
**69.12%**

外部檢查零缺失率

2013



## RightShip 5顆星風險評等



**主力散裝船**

RightShip 低風險評等  
2013

◎註：五顆星為低風險船舶



# 幸福裕民

## ■ 幸福職場

裕民深信員工是公司最大的資產，長期培養優秀人才，與員工一起開創產業的里程碑，沒有優秀的員工支持，就沒有現在的裕民。良好的職場環境，是公司對員工的承諾，豐厚的福利是體恤員工的辛勞。懷著誠、勤、樸、慎及創新的精神，孕育誠信的企業文化，打造優良的工作環境，提升同仁工作效率，憑藉著明確的願景及堅實的核心價值，凝聚同仁向心力，帶領員工一起邁向永續經營。

裕民航運「**工作規則**」載有明確的行為守則，管理上強調員工應自我約束、盡忠職守，部門主管對所屬人員同時負有訓練、領導與考核等責任，使員工得以充分了解行為準則，主要規範內容如下：

本公司訂有『**員工受贈禮物申報辦法**』，建立本公司員工廉政倫理規範，保持絕對的誠實和清廉，防止不誠信行為風險之營業活動。另外本公司所有政治獻金行為皆嚴格遵守內政部『**政治獻金法**』之規定，並依據誠信經營精神運作，嚴格遵守公司法、證券交易法、商業會計法、政治獻金法等法令執行誠信經營相關規範。

### 工作規則

1. 員工應遵守本公司一切合法規章及其監督人員之合理指導，每年須簽署「忠誠聲明書」，非公司書面核准，不得私自經營商業或兼任本公司以外職務。
2. 各級主管對所屬人員應確實按照規定認真考勤，不得徇情蒙蔽。
3. 員工執行職務應力求確實，不得畏難規避、互相推諉或無故稽延。
4. 員工應盡忠職守，努力工作，不得洩漏業務上之秘密或其他資料；非經主管許可，不得以文件帳冊及電子檔案示人或任意發表有關職務之談話。新進同仁須簽署「員工使用 IT 設備暨資訊軟體同意書」，確實遵守相關法令規定及網路規範。
5. 員工對於公物應妥善使用保管之，不得浪費、毀損、變更或侵占私用。

## ■ 幸福行動

員工為公司重要的資產更是營運的基本要素，提供安全工作環境是裕民航運的責任也是對員工承諾，除了制定安全政策以外，也依政府規定放置安全設備，並定期進行安全演練，提升員工安全意識。安全的環境加上員工自身的安全意識，將大幅減少工作風險，提升工作安全性。並定期實施健康檢查，追蹤員工健康狀況。此外，也嚴禁職場性騷擾事件，並制定嚴懲機制防止狀況發生。



## 健康檢查

依法令規定定期實施健康檢查，並依健康檢查結果施行健康管理。並不定期舉辦健康講座，加強員工健康方面的概念。

## 兩性關係

為塑造兩性圓融關係及防治人員發生性騷擾行為，保障員工之權益並提供和諧安全之工作環境，本公司訂有性騷擾防治措施、申訴及懲戒辦法以保護員工。



## ■ 人才招募

裕民航運秉持著遠東人『誠、勤、樸、慎』與『創新』的企業精神，為強化公司未來發展的雄心壯志，計畫性招募志同道合的優秀人才，與裕民一起開創成功的未來，創造公司與員工的雙贏局面。

### 建教合作

推展航運人才培育，裕民航運與台灣海洋大學、高雄海洋科技大學、台北海洋技術學院、基隆海事、蘇澳海事、東港海事及澎湖海事等學校，開辦「裕民航運講座」及「產學合作攜手專班」等相關課程，安排本公司各部門主管蒞校講授實務經驗。並與元智大學合作，設立獎學金暨實習機會以獎勵優秀學子。

每年提供船上實習機會給國內在學學生。本公司會指派同仁在旁協助學生學習，讓學生提早體驗職場文化，並與裕民的工作團隊有良好的互動與學習，並於 2011 年獲得由交通部頒發的「99 年度接受國內海事院校學生上船實習人數及天數第二名績優」的殊榮。

### 校園徵才

新血培訓也是公司人資管理策略的重要一環，時代環境不停的變化，透過新鮮人的想法與創意與最新資訊接軌，使公司氣氛更加年輕且有活力。本公司透過就業博覽會進行人才招募，主動走進校園，發掘優秀人才，以期發掘待磨亮的鑽石，能與裕民一同打拼，邁向永續經營的未來。

此外透過網路資源徵才，招募優秀人員，不放過任何一絲能發掘人才的機會，希冀優秀種子加入裕民，透過裕民的培訓，讓志同道合的人才能適才適所，期許成為閃亮的鑽石，一起為產業貢獻一份心力。



▲2013 國立海洋大學校園徵才說明會



## ■ 裕民航運遵照勞動法令，不雇用童工年齡未滿十六歲之童工。



## ■ 員工結構

裕民航運的員工向心力強，穩定且健康的人力結構，為裕民航運打下紮實的經營基礎。截至 2013 年底，岸上員工共有 91 人，在船及在岸船員共有 1028 人(截至 2014/01/05)，總員工人數共有 1119 。

### 辦公室

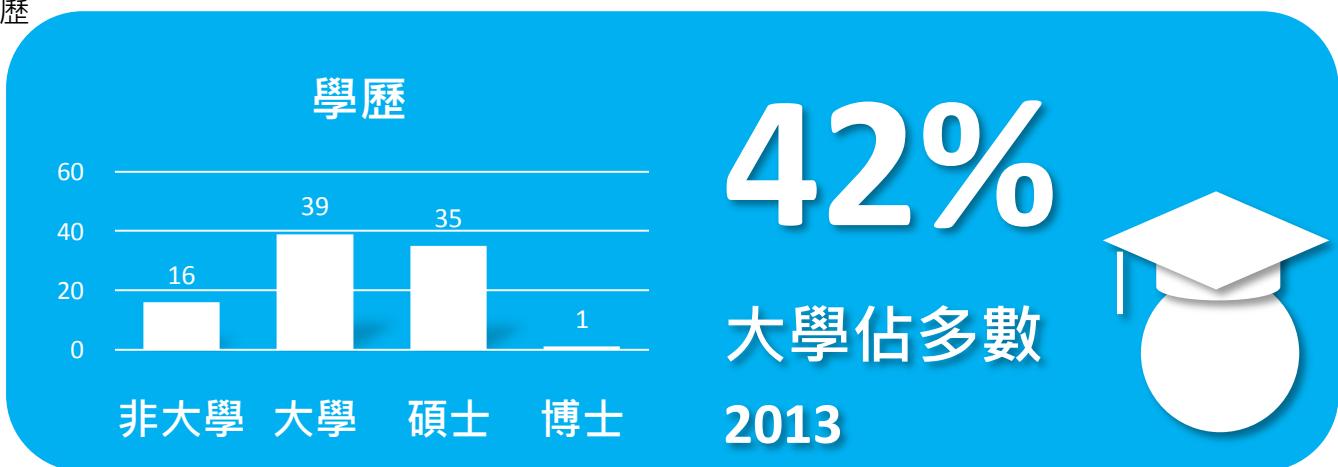
性別



年齡



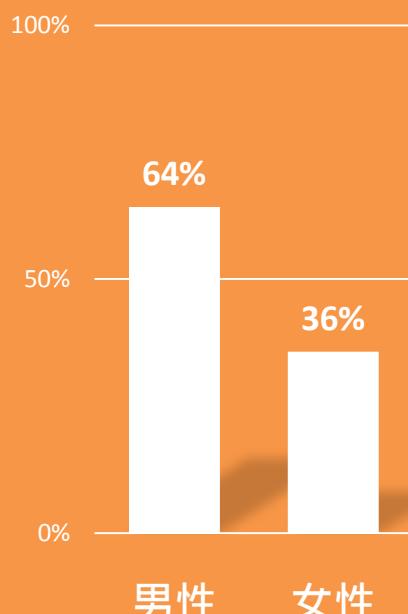
學歷



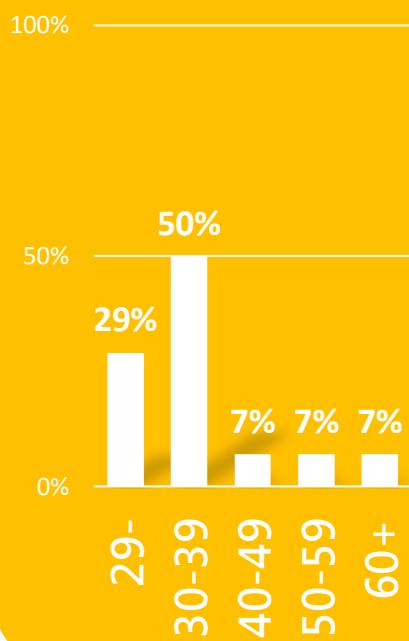
辦公室 ( 新進 x 離職 )

新進人員 ( 新進人員率 : 15% )

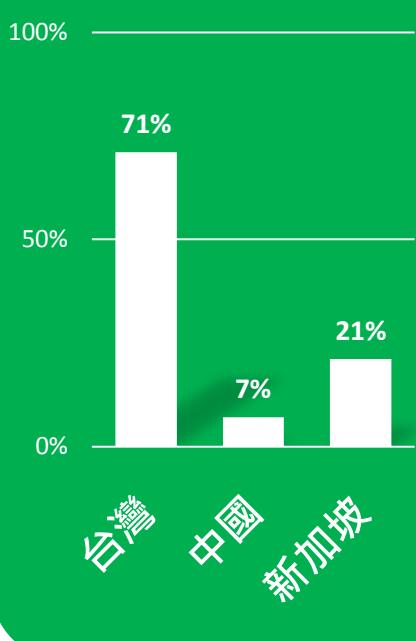
## 性別



## 年齡

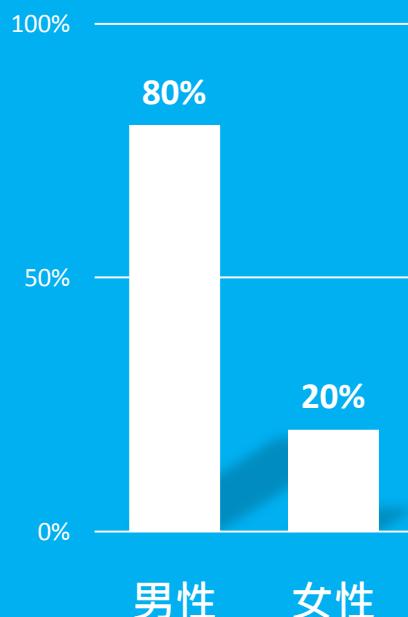


## 國籍

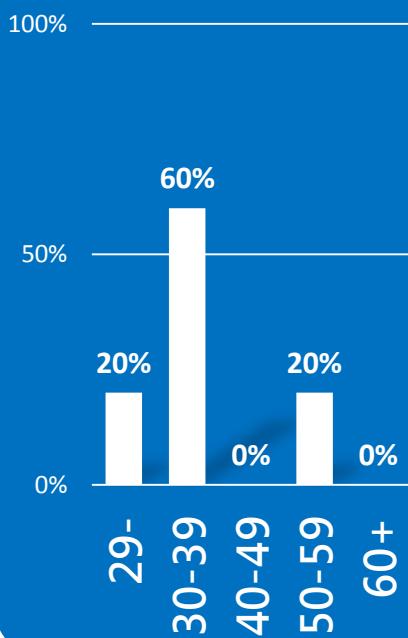


離職人員 ( 職員流失率 : 5% )

## 性別



## 年齡



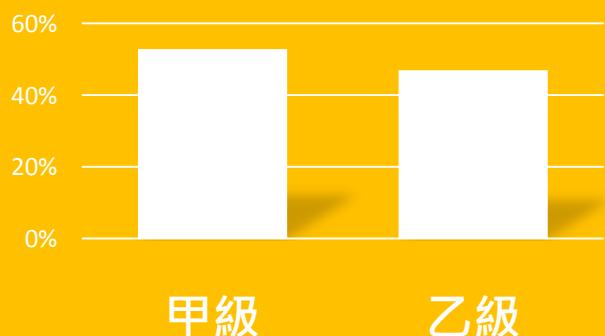
## 國籍



## 船舶 ( 現役 )

職級

## 船員職級



53%

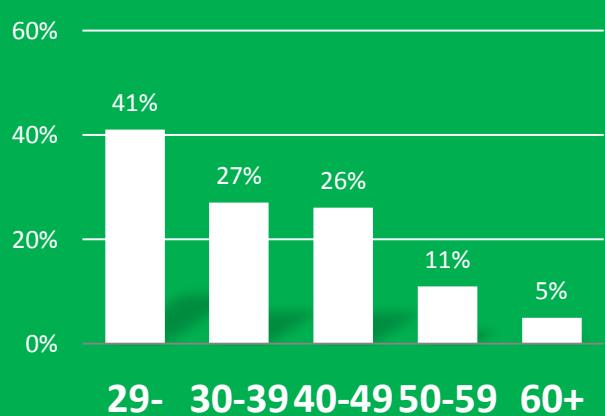
甲級船員

2013



年齡

## 年齡



78%

青年比例

2013

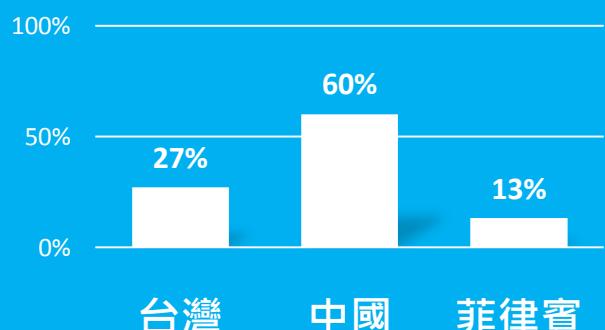


青年定義：14-44 歲人

定義來源：世界衛生組織

國籍

## 國籍



27%

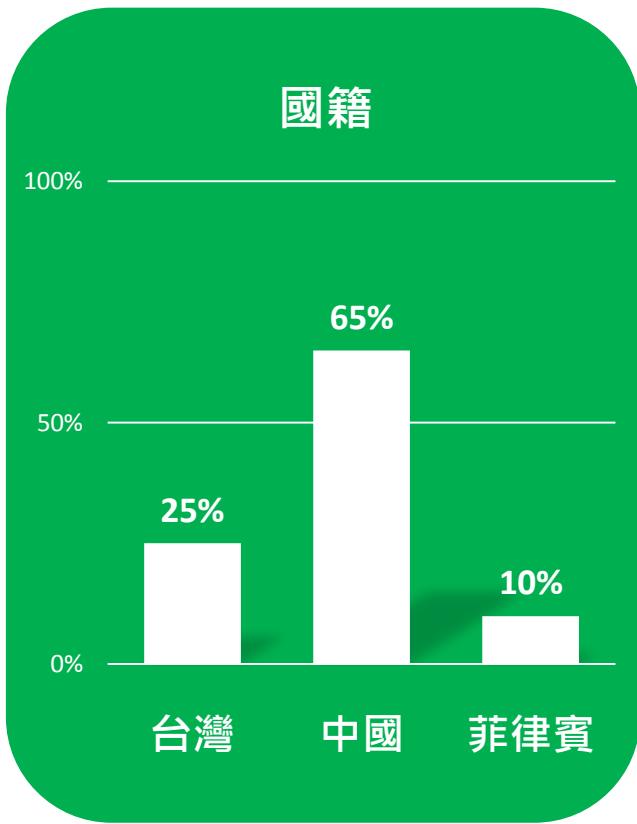
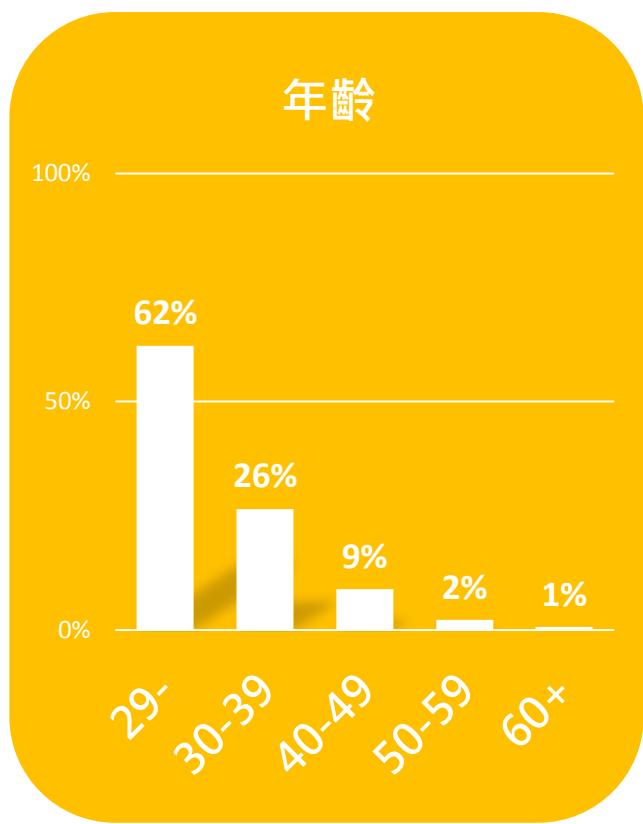
台灣籍比例

2013

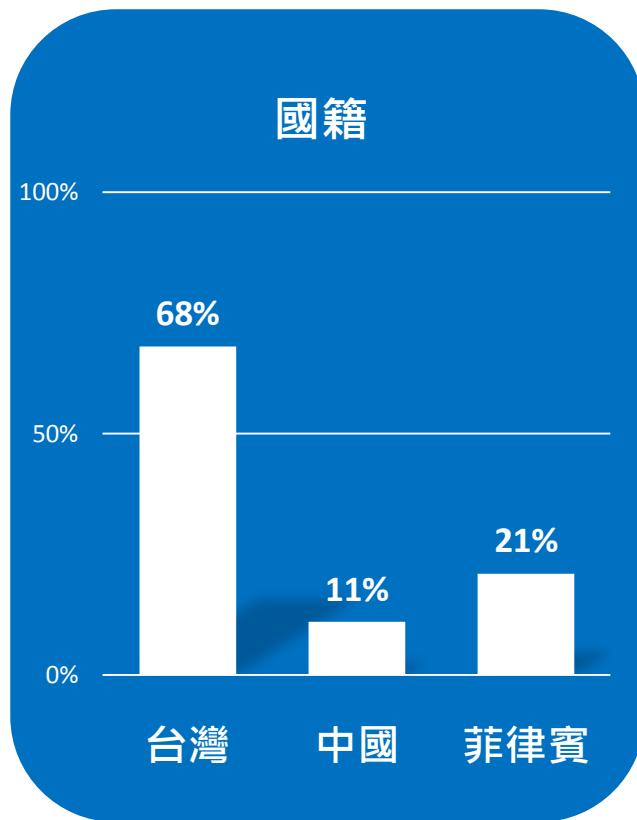
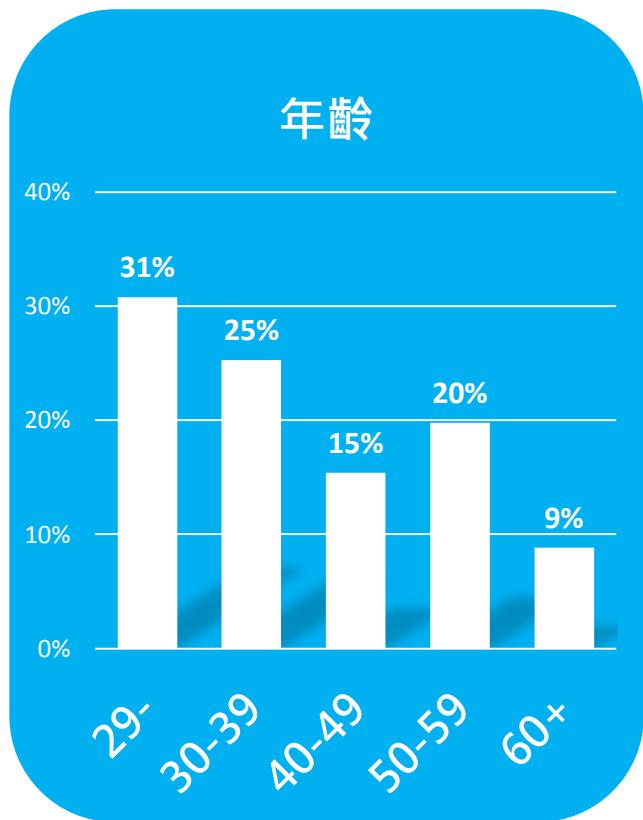


船舶 ( 新進 X 離職 )

新進船員 (新進船員率 : 19%)



離職船員 (船員流失率 : 9%)



## ■ 員工福利

### 岸上員工

員工一直都是裕民航運最大的資產，秉持著追求同仁福利及股東權益的理念，提供同仁最好的福利，體恤工作辛勞之餘，也希望激勵士氣提高效率，並留任優秀同仁，使人才變成企業成長的最佳引擎。裕民航運提供完善的福利政策，以提升同仁的生產力及士氣，並維護同仁的家庭生活品質，鼓勵同仁能達到工作與生活平衡的目的。

1. 上班時間彈性工時，尊重員工於法律上所賦予之權利，依法提供事假、病假、產假及喪假，本公司為了體恤員工，優於勞基法規定，病假一律不扣薪。此外為關心同仁眷屬，本公司提供結婚禮金，表達祝賀之情。
2. 此外本公司不阻止或妨礙員工結社自由，也絕對禁止歧視行為，公平公正地對待不同性別及國別之員工。
3. 每年固定發送三節商品券、生日禮物以及員工分紅，並額外提供員工及子女獎學金。配合不同專案，提供專案獎金制度。
4. 保障員工權益定提供和諧安全的工作環境，本公司設有性騷擾防治措施、申訴及懲戒制度，保護員工不受性騷擾之害。
5. 本公司為辦理同仁福利，依法設立職工福利委員會，統籌推動福利事宜。並鼓勵同仁組成社團，平時舉辦休閒運動、員工旅遊、年節慰勞等活動，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誼。為關心同仁眷屬，設有同仁及子女獎學金、婚喪喜慶、住院補助之福利。



▲2013 年裕民航運共辦了 3 次員工郊外踏青



6. 本公司會隨著節慶，營造過節氣氛，例如耶誕節、春節等造景裝飾，並且號召全體員工穿著應景的服裝，固定節慶發給員工應景食物，例如元宵節吃湯圓等，讓員工感覺到公司就像家一樣，有溫暖的感覺。
7. 本公司依法辦理勞工保險、就業保險及全民健保外，並加保團體壽險，維護員工權益。
8. 本公司配合關係企業措施，以集團名義與附近之幼稚園合作，訂立托兒服務之優惠辦法。
9. 本公司設有員工餐廳，提供多元化的早餐及中餐，中餐可自行選擇餐廳用餐或是便當，並設有微波爐、蒸飯機及購物中心的餐券，員工可隨個人喜好訂定用餐選擇，享受個人化的服務。
10. 裕民航運提供員工享有集團關係企業購物折扣及多項優惠方案。
11. 依照勞工退休金條例，於員工服務之期間，將應提撥之退休基金數額認列為當年度費用。依每月薪資百分之六提撥勞工保險局之個人退休金專戶。

### 海上船員

12. 船員常年在海上工作，為使其安心工作，除給予合理之待遇外，並注重船員之工作環境、飲食起居、休閒活動器材之添置，勞資關係和諧。裕民航員為了保障船員勞動權益，打造良好的工作及生活條件，定期完成「2006 海事勞工公約(MLC2006)」系統認證，根據以下 5 個方面，有效提供船員經濟擔保及健康醫療等保障。

#### ■ 海員上船工作的最低要求

最低年齡/體檢證書/船員訓練及資格/招募及安置

#### ■ 就業條件

船員估傭契約/工資/工作和休息時間/休假的權利/遣返/船舶滅失或沉沒時對船員的補償

船員配額水準/船員職業發展和技能開發及雇用機會

#### ■ 起居艙室、娛樂設施、食品和膳食服務

起居艙室和娛樂設施/食品和膳食服務

#### ■ 健康保護、醫療、福利和社會保障

船上河岸上醫療/船東責任/保護健康和安全及防止事故/獲得使用岸上福利設施/社會保障

#### ■ 遵守與執行

船旗國責任/港口國責任/勞工提供者的責任



13. 裕民航運為使屬輪船員之生活及工作有所歸依，制定船隊行政管理手冊( Fleet Administration Manual)。其目的希望建立一套健全的工作流程及規定，讓各船員遵守，並做為船員日常工作表現評估的準則，其手冊內容包含以下範圍：

- 工作職位/薪資
- 退休
- 獎懲
- 升遷
- 職業災害、傷病處理及補償事宜
- 教育訓練
- 勞雇溝通
- 船上安全衛生



▲船員交誼廳



▲船員洗衣間



▲船員的休閒活動之一



▲船員影視娛樂廳

## 傳承活動暨新進同仁迎新茶會

裕民為提升同仁情誼，並傳承良好的企業文化以及自豪的誠信營運準則，為 2013 年新進同仁舉辦迎新活動，並藉由新人們的自我介紹，促進資深同事及新人感情交流並認識彼此。

透過此次的聚會，讓新人更了解裕民，秉持著青出於藍更勝於藍的精神，讓裕民文化能繼續傳承下去。



▲2013 年裕民航運傳承活動暨新人迎新茶會

## 員工進修

在現今全球化、競爭激烈的環境下，如何增強員工的能力及效率為企業核心價值之一，裕民航運提供員工進修的機會，不斷學習自我成長，由此提高企業效益，增加競爭優勢。進修類型含廣泛性、層次性、協調性、實用性、實踐性為主要內容，多元化豐富的學習資源，以期提升人力素質及能力。

1. 邀選同仁參加遠東集團與元智大學合作開辦之遠企大學 EMBA 學程課程，培養專業管理人才。
2. 每年依同仁業務及工作之需要，配合個人發展潛能，遴派合適同仁參加遠東集團人力發展中心年度訓練計畫之各類研習課程，達到訓用合一之目標。





▲裕民航運員工參與遠東集團人力發展中心課程

4. 為提升同仁專業能力，吸取最新資訊，以增進工作效率，不定期選派同仁參加相關訓練機構各類專業課程。
3. 為拓展同仁國際觀視野，並加強商業英文閱讀、會話及書信寫作能力，視工作需要及英語程度，遴派同仁參加課程或國際英文演講社團，例如：Toastmasters，提供管道並協助員工生涯發展。



▲裕民航運員工為提升英文能力，參與台北遠企 Toastmasters 英文演講社團

5. 為傳承公司文化與經營理念，落實培育人才目標，每年開辦新進人員訓練。



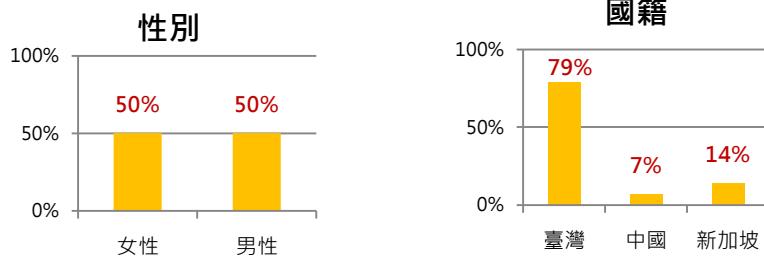
▲王書吉總經理親自為新進人員進行職前訓練

6. 為方便員工吸收新知以提升工作效率及強化個人競爭力，本公司於企業網站設規章制度知識庫，過濾整理最新的政府法令、規章制度與專業知識等供員工瀏覽查詢。

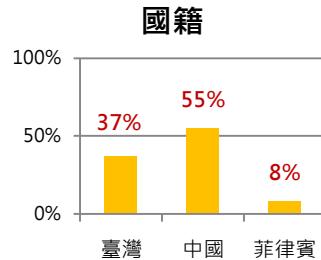
7. 全公司同仁皆定期接受績效評量與自身技能培養計畫，本公司為推動人力資源績效管理暨薪酬制度專案，本公司不定期舉辦研討會，並提供變革文章分享，達到充分溝通與增進同仁認知。

8. 公司計畫性地培訓員工，以發展員工知識以及技能，並發揮員工潛能及潛在技能，同仁訓練時數細節如下，2013 年訓練總人次為 497 人次：

(1). 辦公室：2013 年本公司員工參與各項專業職能及教育訓練課程共 53 班次，課程時數共約 1,608 小時，參與課程員工達 150 人次，細節如下。



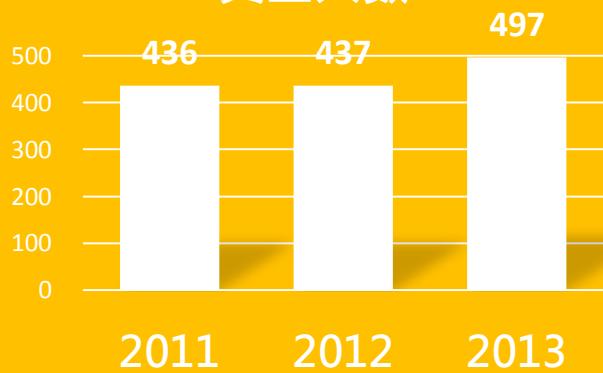
(2). 船員：為使船岸同仁熟悉工作環境，提升安全管理，依規定每年定期在台北、廈門及菲律賓辦理 ISM Code 教育訓練及消防安全訓練課程。2013 年一共舉辦六次 ISM Code 教育訓練課程，課程時數共 94 小時，參與課程之在岸船員達 347 人次，船員皆為男性，因此男性比例 100%，國籍細節如下。



## ■ 勞工績效指標

員工培訓總人次

員工人數



14%

訓練人數成長率  
2013

員工培訓總時數

時數

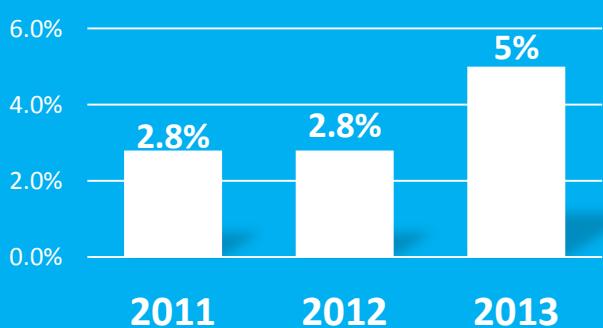


20%

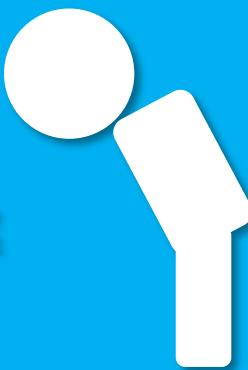
時數成長率  
2013

辦公室員工流失率

流失率



5%

員工流失率  
2013

# 回饋社會

取之於社會，用之於社會，能力愈強，其擔當的責任愈大，世界上有許多弱勢團體需要幫忙，裕民航運透過公司的資源，協助更多需要幫助的人，關懷弱勢，善盡一份公民的責任。

抱以感恩的心並回饋社會是裕民航運的理念，希望能藉自身的綿薄之力製造更多笑容，且將不遺餘力的持續進行，以期與業界的先進一起發揮愛心及力量，共同努力，為社會提供更安定和諧的關懷力量。

## ■ 公益活動

### 自 2008 年以來 -

以海洋為家的航運業者，裕民航運盡全力保護環境，維護海洋環境是我們的使命。裕民航運自 2008 年以來不定期參與港務局舉辦之淨灘活動，響應環保，清潔家園、珍惜海洋，以實際行動來守護海洋，善盡地球村公民的責任，打造乾淨及永續的優質的生態環境。

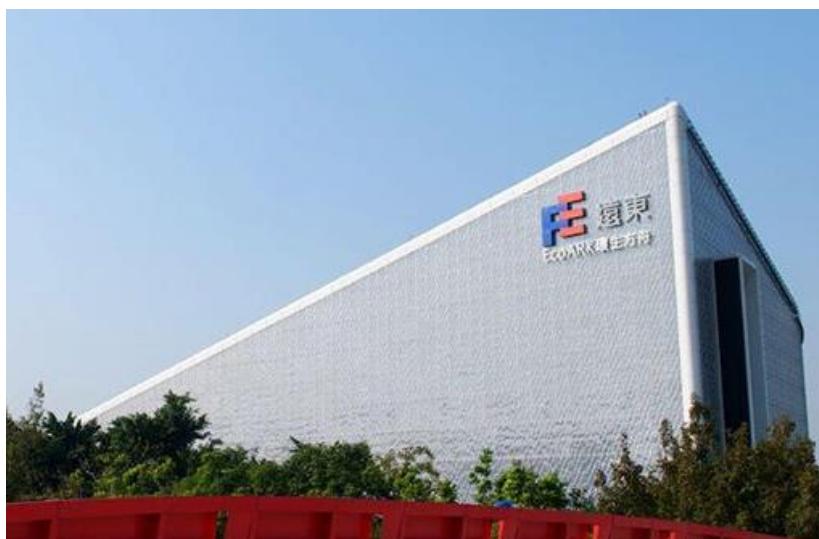
裕民航運自 2008 年以來不定期捐贈財團法人徐有庠紀念基金會及財團法人徐元智醫藥基金會，協助亞東紀念醫院提升服務品質。最近**六年平均**每年捐助社會公益之經費為**新台幣 55,535,103 元**，占合併營業額 **0.5%**，回饋社會不遺餘力。

除了不定期的金錢捐贈回饋社會之外，裕民航運也會定期參與內政部身心障礙福利機構及團體秋節禮品認購活動，透過認購活動發揮關懷社會的力量，為弱勢團體盡一份心力。自 99 年起至 102 年總認購金額為新台幣 300 仟元。



## 在 2012 年 -

遠東集團斥資打造結合環保及時尚的概念的全球第一個零碳排放的綠建築物 - 環生方舟 (EcoARK)，環生方舟 (EcoARK) 使用 150 萬個寶特瓶及寶特瓶蓋，使其建築物具有良好的隔熱效果及高度的透光性，加上太陽板能的設計，用電量大幅降低，國家地理頻道更為此特別拍攝「偉大工程巡禮：台灣環生方舟館」紀錄片，展示建築用續的可能性，裕民航運盡一份心力，於 2010 年捐贈新台幣 **43,000,000** 助建造總額新台幣 300,000,000 環生方舟，其捐贈比例為 **14.3%**，並於 2012 年受邀一起參與遠東環生方舟贈予台北市政府之捐贈儀式，其環保建築的構思獲國際肯定，以期未來使用此方舟來發揮最大效益。



▲遠東環生方舟(FE EcoARK)

## 在 2013 年 -

財政部為強化宣導購物索取統一發票，自 99 年起舉辦統一發票盃路跑，至今已是第四屆，遠東集團每年皆被邀請參與盛會，裕民航運響應公益，推派五名同仁參加路跑，為社會盡一份心力，希望透過此活動將愛延續下去，幫助更多需要幫助的社福團體。



▲遠東集團受邀參加統一發票盃路跑，裕民航運由五位同仁一起響應盛宴，為公益活動盡一份心力。



## ■ 國家棟樑

- 為了元智大學發展更好人才，裕民航運設立元智大學獎學金制度，每學期各提供 2 個名額，大學獎學金為 2 萬，研究所獎學金為 3 萬，希望透過獎學金的激勵制度鼓勵學生奮發向上，成為未來的國家棟樑。自 99 年起至 102 年度共提供元智大學獎學金金額為新台幣 90 仟元。
- 針對現今就業環境，提供實習及就業機會給大學畢業生，發揮企業力量，保障畢業新鮮人的工作權利。

### ▼獎學金

大學生

• 20,000

研究所

• 30,000

## ■ 萍莘學子

為了讓學生能更了解實務界的運作方式，裕民航運不定期應邀參與國內海事院校之專題演講，本公司為推展航運人才，協助台灣海洋大學、高雄海洋科技大學、台北海洋技術學院、基隆海事、蘇澳海事、東港海事及澎湖海事等學校開辦「裕民航運講座」及「產學合作攜手專班」等相關課程，安排本公司各部門主管蒞校講授實務經驗透過與學校建立互助合作關係，幫助學生更加了解經營散裝航運以及產業特點，能夠順利銜接業界工作，發揮所長，與裕民航運一起成長。



▲專題講座合作之學校



# E化裕民

## ■ U-Ming Digital Platform

隨著網際網路發達，個人電腦運算能力也愈來愈來強，如何利用科技力量提升公司營運效率以及減少不必要的成本是現在企業營運基本模式。透過 U-Ming Digital Platform 的協助，不僅利用無紙化的概念提升環保效果，最重要的是減少燃油及營運上等經濟成本，並增加岸上及船舶營運和管理效率，全面促進整體安全及溝通效率，期許為員工、顧客、供應商、社會等利害關係人及環境創造雙贏的局面。



目前正在與廠商接洽後續事宜，未來將透過 U-Ming Digital Platform 來全面提升裕民競爭力，以達到永續經營理想目標。

## ▼U-Ming Digital Platform 建構時程表



## ▼ U-Ming Digital Platform 目標

提升溝通流暢度

減少油耗

人為錯誤最小化

降低營運成本

增進營運管理效率

提升操作彈性及效率

加強資訊儲存性

加強船舶安全管理及溝通



## 全球永續性報告指標 GRI G3.1 索引

●全部揭露 ◎部分揭露 ○未揭露 N/A 不適用

指標類別	條文	描述	揭露程度	說明	頁次
1.策略及分析	1.1	組織最高決策者聲明	●		P.4-P.5
	1.2	主要衝擊、風險及機會之描述	●		P.4-P.5
2. 組織簡介	2.1	組織名稱	●		P.7
	2.2	主要品牌、產品與服務	●		P.8-P.13
	2.3	營運架構，包括主要營運公司、子公司與轉投資公司	●		P.20
	2.4	公司位置	●		P.7
	2.5	營運之區域與國家	●		P.9
	2.6	法律所有權的性質與法律形式	●		P.7, P.20
	2.7	產品或服務供應之市場	●		P.21
	2.8	組織規模	●		P.9
	2.9	組織在報告期間之重大改變	N/A		
	2.10	報告期間獲獎情形	●		P.14-P.15
3. 報告參數	3.1	報告期間	●		P.3
	3.2	過去的報告日期	●		P.3
	3.3	報告出版週期	●		P.3
	3.4	報告聯絡或詢問之處	●		P.3
	3.5	報告內容定義程序	●		P.3
	3.6	報告的界線	●		P.3
	3.7	報告範疇或界線的特別限制	N/A		
	3.8	分公司、子公司、承租廠房、外包業務與對組織有顯著影響之實體	●		P.21
	3.9	資料量測技術與計算基準 (此報告中關於財務與環境之資料，大多經由第三公正機構量測或認證)	●	CO <sub>2</sub> 排放量計算皆依據國際標準，經濟數據經由勤業眾信聯合事務所查證過。	
	3.10	與以往報告重複之說明及其原因	N/A		
	3.11	與以往報告的顯著差異	N/A		



	3.12	揭露標準之對照表	●		P.72-P.72
	3.13	報告之外部認證政策與目前實施方式	●	經 DNV GL 第三方驗證	P.79
4. 治理、承諾及參與	4.1	組織的治理結構，包括委員會在最高管治機關負責的具體任務，如訂定策略或組織的監督。	●		P.20,P.22
	4.2	明確指出最高治理者是否兼任營運主管	●		P.20
	4.3	如果組織為單一董事會體系，揭露董事會當中獨立董事與非營運成員的人數。	●	裕民航運預計 2016 年成立獨立董事	P.22-P.23
	4.4	股東/員工提供建議或經營方向給最高治理者之機制	●		P.18
	4.5	最高治理成員與高階經理人的薪酬與組織績效(包含社會與環境保護)的關係	●	績效內容以經濟績效為主，並無關連環境及社會表現面向。	請連結至 2013 年年報
	4.6	避免最高治理者利益衝突的程序	●	董事會議事規則第十一條	P.22
	4.7	高治理成員在經濟、環保及社會方面的資格與專長審查程序	●	審查標準以經濟面向為主	P.22
	4.8	企業對於自身在經濟、環保及社會績效之任務、行為守則及原則說明，並揭露執行狀況如何。	●		P.6,P.16,P.30-P.31,P.45-P.46,P.62
	4.9	企業最高治理者監督組織所訂立有關經濟、環保及社會績效任務的程序，其中包括相關風險與機會以及國際相關標準、行為準則與原則	●	裕民航運董事主要針對經濟面進行監督	
	4.10	評估最高治理者本身績效的程序，尤其在經濟、環保及社會方面	●	審查標準以經濟面向為主	P.22
	4.11	組織預防措施或原則之說明	●		P.24-P.27
	4.12	外部的經濟、環保及社會績特許、原則或其他計畫的參與與支持	●	裕民航運參與 SSI 國際組織	P.36
	4.13	企業所加入的國內或國際組織協會(包括：在所參與組織的管理機制中佔有席位；參與組織的計畫或委員會；除了定期繳交會費外還提供巨額的捐贈；此會籍對於企業本身有策略上的意義)	●	裕民航運參與 SSI 國際組織	P.36
	4.14	利害相關團體之清單	●		P.17-P.18
	4.15	利害相關者之鑑別	●		P.17-P.18
	4.16	利害相關者之參與方式	●		P.17-P.18



	4.17	利害相關者在參與的過程中主要關注之議題，而組織如何在報告內容中回應	●		P.18-P.19
經濟績效指標	EC1	直接產生和分配的經濟價值（包括銷售額、營運成本、員工獎酬、捐助、社區投資、保留盈餘、股利和稅捐支出等）	●		P.16,P.63
	EC2	因氣候變遷引起之財務應用與其他組織活動相關之風險與機會	●	為保護環境並降低環境污染造成的風險，裕民航運根據國際規範進行SEEMP計畫執行節能減碳，無進行溫室氣體對財務影響之分析	P.31-P.46
	EC3	組織定義之福利計劃義務範圍	●		P.61-P.66
	EC4	政府之主要財政補助	○		
	EC5	標準起薪與營運所在地最低薪資比較	○		
	EC6	營運所在區域供應商之比例	○		
	EC7	當地人員聘僱程序與高階主管比例	○		
	EC8	公共福利設施投資與服務	○		
	EC9	顯著間接經濟衝擊之了解與說明	○		
環境績效指標	EN1	原料使用量	○		
	EN2	再生原料之使用率	○		
	EN3	直接的主要能源消耗	●		P.45
	EN4	間接的主要能源消耗	○		
	EN5	節約能源	●		P.31-P.45
	EN6	提供高效率能源及再生能源的產品與服務計劃	●		P.31-P.45
	EN7	減少間接能源消耗計劃	○		
	EN8	總用水量	○		
	EN9	用水對水源之顯著影響	○		
	EN10	水回收率	○		



勞工及尊嚴工作評量 指標	EN11	位於或鄰近於生態保育區之土地位置與面積	○		
	EN12	活動、產品與服務對於生態保育區之顯著衝擊	●	公司營運範圍並無牽涉生態保護區	
	EN13	受保護或保留之棲息地	○		
	EN14	對生物多樣性管理之策略、目前行動方案與未來計劃	●	公司營運範圍並無牽涉生態保護區	
	EN15	因營運而造成保育類物種之影響	○		
	EN16	直接與間接溫室效應氣體總排放量	●		P.45
	EN17	其他相關之間接溫室效應氣體排放量	○		
	EN18	主動減少溫室效應氣體排放之決心以及計劃與成果	●		P.31-P.45
	EN19	破壞臭氧層物質的排放量	○		
	EN20	氮氧化物、硫氧化物及其他顯著空氣污染物之排放量	○		
	EN21	廢水總排放量與去處	○		
	EN22	依種類與處理方法分類之廢棄物總量	○		
	EN23	重大洩漏事件	●	2013 年裕民航運未發生油汙染事件 也未受到任何財務處罰	P.37
	EN24	依照巴塞爾公約定義之有害廢棄物輸出入量與比例	○		
	EN25	組織之放流水及逕流對生態環境之顯著衝擊	○		
	EN26	減低產品與服務之環境衝擊計劃	●		P.31-P.45
	EN27	產品與其包裝按種類回收之比例	○		
	EN28	違反環保法令紀錄	●	2013 年並未發生扣船及漏油等環保 法令紀錄	P.37
	EN29	產品運輸與員工通勤之顯著環境衝擊	N/A		
	EN30	各類環保支出與環保投資金額	◎		P.41
	LA1	按地區 / 國別、雇用類型、以及雇用合約依性別進行總勞動力的細分	●	因行業特性，本公司船員皆以僱傭契約方式進行雇用。 2013 年辦公室有兩位契約人員，皆為	P.57-P.60



				台灣籍，一位為女性，一位為男性。	
	LA2	按年齡、性別和區域區分計算新進員工人數、比例與員工離職人數和離職率	●		P.58,P.60
	LA3	在營運主要據點對全職、非全職員工提供之福利	●	因行業特性，本公司船員皆以雇傭契約方式進行雇用，且根據國際規範MLC2006 紿與船員應有的福利。辦公室正職員工及契約人員福利僅獎金不同。	P.61-P.66
	LA4	受勞資雙方共同協議保護之員工比例	○		
	LA5	營運改變的最短通告期間。	○		
	LA6	在正式的經理人及員工健康及安全委員會裡(協助監督職業健康及安全的規畫)，勞工所占的比例。	○		
	LA7	傷害、職業性疾病、缺席、工作相關死亡的比例。	◎		P.53
	LA8	在重大疾病方面，協助員工及其家庭的教育、訓練、諮詢、預防及風險控制計畫。	○		
	LA9	與商會正式合約中所涵蓋的健康及安全議題。	○		
	LA10	以性別及員工種類，每年每位員工平均訓練時數。	●		P.66-P.67
	LA11	支持員工能被持續雇用的技能管理與終身學習計劃。	○		
	LA12	接受定期績效評量及生涯發展評量的員工性別比例。	●	全公司同仁，不論性別皆定期接受績效評量及生涯發展評量	P.66
	LA13	以多樣性指標(性別、年齡、少數族群)顯示董事會組成及員工組成。	○		
	LA14	男性員工與女性員工基本工資比例。	○		
	LA15	按性別報告育嬰假後恢復工作和留存	●	2013 年並無任何員工請育嬰假	
	HR1	有多少公司重大投資協議與合約，載有關注人權之條款或經過人權篩選之件數和佔總重大投資件數之比例	○		
	HR2	重要供應商/承包商與其他商業夥伴的選擇，有多少比例經過人權過濾	○		



社會績效指標	且已採取行動			
	HR3 考量人權因素的員工總訓練時數。員工接受許營運相關人權考量的政策和程序訓練的總時數及有多少比例的員工受過訓練	○		
	HR4 歧視事件發生之總數和已採取的矯正行動	○		
	HR5 可能危害或違反員工結社自由和共同協議的作業及重要供應商和採取了什麼樣的行動	●	裕民航運並沒有進行可能違反結社自由之風險分析	
	HR6 企業營運活動及重要供應商對童工可能造成之危險已經確認，且衡量消除童工的貢獻	●	台灣勞動法已規定禁止招用未滿十六周歲之童工，因此裕民航運按照法令未雇用童工，也沒有進行雇用童工之風險分析。	
	HR7 辨認有強迫或強制性勞動風險的營運活動和重要供應商，且能量測消除所有形式強迫勞動的貢獻	○		
	HR8 公司有多少比例的安全人員對營運中相關人權有關的政策和人權考量有關的程序接受訓練	○		
	HR9 違反原住民權利案例及採取行動的總數。	○		
	HR10 受到人權的審查和（或）影響評估的營運活動的總數和比例			
	HR11 經由正式申訴機制與人權有關的申訴件數、處理和解決的數量			
	SO1 就組織營運對社區所形成的影響(如進場、營運及出場)，對這些影響作管理及評量的計畫之性質、範圍與有效性。	●	由於營運範圍為海洋環境，未直接影響至社區，因此未做衝擊評估	
	SO2 對貪腐相關風險作分析之組織部門的數目及比例。	○		
	SO3 組織員工接受反貪腐政策訓練的比例。	○		
	SO4 對貪腐事件所採取的行動。	●	2013 年並未發生任何貪汙事件	P.28
	SO5 公共政策立場與對公共政策發展的參與及遊說。	○		
	SO6 政治獻金及實物捐贈的金額。	○		
	SO7 反競爭行為、反托拉斯與獨占性作法的法律行動數目及其結果。	○		
	SO8 違規罰金及懲處	●	2013 年並未發生任何扣船事件以及	P.37



				汙染環境之漏油事件。	
	SO9	對當地社區具有重大潛在或實際的負面影響的營運活動			
	SO10	對當地社區具有重大潛在或實際的負面影響之預防和減緩措施			
產品責任績效指標	PR1	在產品及服務的生命週期各階段，評量其對健康及安全所產生的後果，以及涉及這種評量流程的產品比例。	○		
	PR2	違反規範及自願性準則之產品及服務的案例總數，以結果類型區分。	○		
	PR3	所要求之產品與服務的資訊類型，以及被要求提供資訊之主要產品及服務的比例。	○		
	PR4	違規事件總數，包含違反相關規定、對於產品的自願性準則、服務信息和產品標示，並將結果按類別劃分。	○		
	PR5	了解客戶滿意度的作法，包括衡量客戶滿意度的調查結果。	●	無客戶滿意度調查，但不定期拜訪客戶，以維持良好關係	P.18
	PR6	組織為支持行銷溝通(包括廣告、促銷及贊助)相關法律、標準及自願性準則所制訂的計畫。	○		
	PR7	違規事件總數，包含違反相關規定以及市場行銷的自願性準則(市場行銷包括廣告、促銷以及贊助商)並將結果按類別劃分。	○		
	PR8	違反客戶隱私及遺失客戶資料的申訴案總數。	○		
	PR9	在產品與服務的提供及使用方面，違規罰款及懲處(以金額計)。	○		

## 立恩威國際驗證股份有限公司(DNV GL)查證聲明(1/2)

### ASSURANCE STATEMENT



#### Introduction

DNV Business Assurance Co. Ltd. Taiwan ('DNV') has been commissioned by the management of U-Ming Marine Transport Corporation ('U-Ming' or 'the Company') to carry out an assurance engagement on the Company's 2013 Corporate Social Responsibility Report ('the Report') against the AA1000 Assurance Standard (2008) ('AA1000AS 2008') and the Global Reporting Initiative 2013 Sustainability Reporting Guidelines Version 3.1 ('GRI G3.1').

The management of U-Ming is responsible for the collection, analysis, aggregation and presentation of information within the Report. Our responsibility in performing this work is to the management of U-Ming only and in accordance with terms of reference agreed with the Company. The management of U-Ming are the intended users of this statement. The assurance engagement is based on the assumption that the data and information provided to us is complete and true.

#### Scope of Assurance

The scope of work agreed upon with U-Ming included the following:

- The social, environmental and economic indicators presented in the Report, for the period of 12 months from 1 Jan. 2013 to 31 Dec. 2013 and covering data on the company's office and activities.
- Evaluation of the reporting principles for defining the Corporate Social Responsibility report content and the quality as expressed in the Sustainability Reporting Guidelines GRI G3.1.
- Evaluation of Accountability Principles and Performance Information (Type 1) with a moderate level of assurance, according to AA 1000 Accountability Principles Standard 2008 and AA1000 AS 2008. Evaluation of specific Corporate Social Responsibility performance information:
  - reported progress against the company's 2013 environmental commitments;
  - the required indicators set forth in the GRI G3.1 B+.

Our verification has not covered data and information related to the financial data. The data and information of financial data has been acquired from the certified balance sheet. The 2012 and before data in this year Report were checked against relevant reports, but were not further verified. The engagement excluded the Corporate Social Responsibility management, performance and reporting practices of U-Ming's suppliers, contractors and any third-parties mentioned in the Report. DNV did not interview external stakeholders as part of this Assurance Engagement.

#### Verification Methodology

The verification was conducted by DNV from July to August 2014, by suitably qualified and experienced professionals, and in accordance with the DNV Protocol for Verification of Sustainability Reporting.

The Report has been evaluated against the following criteria:

- Adherence to the principles of Inclusivity, Materiality and Responsiveness, as well as reliability of the specified Corporate Social Responsibility performance information mentioned above, as set out in the AA1000AS 2008.
- Adherence to additional principles of Completeness and Neutrality, as set out in DNV's Protocol.
- Adherence to principles and requirements of the GRI G3.1 for an application level B+.

As part of the verification, DNV has challenged the statements and claims made in the Report and assessed the robustness of the underlying data management system, information flow and controls. For example, we have:

- Examined and reviewed documents, data and other information made available to DNV by U-Ming;
- Visited the office and one ship;
- Conducted interviews with 10 company representatives, including senior managers and employees of various functions of the ship;
- Performed sample-based reviews of the mechanisms for implementing the Company's own corporate responsibility-related policies, as described in the Report;
- Performed sample-based checks of the processes for generating, gathering and managing the quantitative and qualitative data included in the Report.

The verification was conducted based only on the Chinese version Report. In the event of ambiguity or contradiction in the Report between English version and Chinese version, Chinese one shall be given precedent.

#### Conclusions

In our opinion, the U-Ming 2013 Corporate Social Responsibility Report meets the content requirements of the GRI Application Level B+, and provides an accurate and fair representation of the level of implementation of related Corporate Social Responsibility (CSR) policies. We have evaluated the Report's adherence to the following principles on a scale of 'Good', 'Acceptable' and 'Needs Improvement':

#### AA1000 AS 2008 principles:

**Inclusivity:** Acceptable. The Company has identified the expectations of stakeholders through internal mechanisms in dialogue with different groups of stakeholders. The key CSR issues identified through this process are reflected in the Report.

Page 1 of 2

This Assurance Statement is based on the information made available to us and the engagement conditions detailed above. Hence, DNV can not guarantee the accuracy or correctness of the information. DNV can not be held liable by any party relying or acting upon this Assurance Statement.

立恩威國際驗證股份有限公司,新北市 220 板橋區文化路 2 段 293 號 29 樓

## 立恩威國際驗證股份有限公司(DNV GL)查證聲明(2/2)

**Materiality:** Acceptable. The process developed internally has not missed out any significant, known material issues, and these issues are fairly covered in the Report.

**Responsiveness:** Acceptable. The Company has adequately responded to stakeholder concerns through its policies, management systems, and this is reflected in the Report.

### Additional principles:

**Completeness:** Acceptable. The Report covers performance against the GRI G3.1 B+ required indicators 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.

**Neutrality:** Good. DNV considers that the information contained in the Report is balanced. The emphasis on various topics in the Report is proportionate to their relative materiality.

Finally, in accordance with Type 1, moderate level assurance requirements, we conclude that the specified CSR data and information presented in the Report is reliable. The Company has developed its own data management system for capturing and reporting its CSR performance. No systematic errors were detected.

### Limitations

This statement is based upon the application of sample principles and professional judgment to certain facts, with resulting subjective interpretations. Professional judgments expressed herein are based upon the facts currently available within the limits of the existing data, scope of work, the budget and time schedule. Therefore we cannot provide guarantees that further relevant aspects may not arise in the future which were not known to us during the investigation.

### Opportunities for Improvement

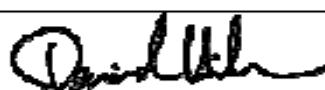
The following is an excerpt from the observations and opportunities reported back to the management of U-Ming. However, these do not affect our conclusions on the Report, and they are indeed generally consistent with the management objectives already in place.

- Strengthen the processes of key stakeholder identification and engagement, as well as implement a more systematic approach to analyzing material CSR issues;
- Improving the linkage between the results of materiality analysis and the content of the report.
- The external requirements on environmental, safety, and labor were clearly described in the report. The improvement can be made to address more specific activities that were taken to achieve these requirements;
- The quantified indicators were established to monitoring CSR performance. It is suggested to review the adequacy of these indicators to make sure that the performance will not be distorted by the indicators.

### DNV's Competence and Independence

DNV is a global provider of sustainability services, with environmental and social assurance specialists working in over 100 countries. DNV was not involved in the preparation of any statements or data included in the Report except for this Assurance Statement. DNV expressly disclaims any liability or co-responsibility for any decision a person or entity would make based on this Assurance Statement.

For DNV Business Assurance Co. Ltd. Taiwan,

Signed: 	Signed: 
Name of Lead Verifier: Chun-Nan Lin	Name of Reviewer: David Hsieh District Manager

DNV Business Assurance Co. Ltd.,  
Taiwan, R.O.C., 26 August 2014  
Statement Number: 00002-2014-ACSR-TWN



AA1000  
Licensed Assurance Provider  
000-10

Page 2 of 2

This Assurance Statement is based on the information made available to us and the engagement conditions detailed above. Hence, DNV can not guarantee the accuracy or correctness of the information. DNV can not be held liable by any party relying on or acting upon this Assurance Statement.

立恩威國際驗證股份有限公司,新北市230板橋區文化路2段293號29樓

## 裕民航運股份有限公司

公司設立時間 | 民國 57 年

公司地址 | 台北市大安區敦化南路二段 207 號 29 樓

公司網站 | [www.uming.com.tw](http://www.uming.com.tw)

報告書聯絡人 | 楊惠伶

聯絡方式 | 02-27338000-6107  
[ashleeyang@mail.uming.com.tw](mailto:ashleeyang@mail.uming.com.tw)