



裕民航運股份有限公司
U-MING MARINE TRANSPORT CORP.

2021 永續報告書



遠東集團

顧客、員工、投資者的第一選擇

www.uming.com.tw

TAIEX:2606



關於報告書

裕民自2012年開始每年定期出版「企業社會責任報告書」，於2021年起改版為「永續報告書」，主要揭露裕民在環境(E)、社會(S)與公司治理(G)上之績效。除報告書之外，另建構ESG網頁，提升資訊的透明度、及時性及互動性。

報告期間與週期 [GRI102-50](#) [GRI102-51](#) [GRI102-52](#)

資訊揭露期間為2021年1月1日至2021年12月31日。每年定期發行一次。上期出版日期為2021年6月，下次改版為2023年6月。每期發行中、英文兩種版本，可於裕民官網「ESG」專區下載。

報告依據 [GRI102-54](#)

發布單位	依循項目
<ul style="list-style-type: none">全球永續性報告協會 (The Global Reporting Initiative, GRI)	GRI準則: 核心選項
<ul style="list-style-type: none">臺灣證券交易所	上市上櫃公司永續發展實務守則 上市公司編制與申報永續發展報告書作業辦法
<ul style="list-style-type: none">國際金融穩定委員會 (Financial Stability Board, FSB)	氣候相關財務揭露建議(TCFD)
<ul style="list-style-type: none">永續會計準則委員會 (Sustainability Accounting Standards Board)	永續會計準則(SASB)
<ul style="list-style-type: none">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、裕民香港及裕民廈門)、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	母公司陸動人員及全體海動	部份數據採地區人員揭露，以註解說明

② Overseas Shipping Pte Ltd (OSPL)所屬之自有油輪已於2021年8月18日處分;OSPL由子公司改認列為投資公司



外部確信 [GRI102-56](#)

數據類別	認證單位	依循標準
<ul style="list-style-type: none">永續數據	DNV – Business Assurance	DNV VeriSustain 中度保證等級的查證標準
<ul style="list-style-type: none">財務數據	勤業眾信(Deloitte)	財務年報資料

聯絡單位 [GRI102-1](#) [GRI102-3](#) [GRI102-53](#)

 **裕民航運股份有限公司** (2606)
U-MING MARINE TRANSPORT CORP.

地址：台北市敦化南路二段207號29樓
電話：(02)77526179 (企劃處)



公司網址 報告書下載

目錄



裕民航運

2021 永續報告書

外部肯定與重要成果	05
2021年永續挑戰與創新	06
經營者的話	08
關於裕民	10
永續發展理念與願景	13
永續運輸供應鏈	14
倡議參與公協會或國際組織	16
利害關係人議和	17
重大議題分析	19

1 環境永續治理 / E

環境面發展目標與績效	25
1-1 環境治理架構及政策	27
1-2 氣候變遷因應	29
1-2-1 能源管理	32
1-2-2 排放防治	35
1-3 海洋生態保護	41
1-4 廢水、廢棄物管理	43
1-5 環境法規	46





2 團隊哲學 / S

社會面發展目標與績效	49
2-1 人力結構與流動	51
2-2 薪酬與福利	61
2-3 職業健康與安全	65
2-3-1 岸上職業安全	66
2-3-2 船上職業安全	67
2-4 教育訓練	70
2-5 勞動人權	71



3 永續治理 / G

治理面發展目標與績效	75
3-1 治理架構	77
3-2 誠信問責	81
3-3 內控制度	82
3-4 風險管理	83
3-5 經營績效	85



4 附錄

GRI對照表	89
DNV GL 保證聲明書	93
SASB 海運行業揭露準則	95





· 外部肯定與重要成果	05
· 2021年永續挑戰與創新	06
· 經營者的話	08
· 關於裕民	10
· 永續發展理念與願景	13
· 永續運輸供應鏈	14
· 倡議參與公協會或國際組織	16
· 利害關係人議和	17
· 重大議題分析	19

外部肯定與重要成果



富時社會責任新興指數

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



「WeCare最佳員工關懷」

榮獲人資雜誌HR Asia 2021年度
「亞洲最佳企業僱主獎」，
為台灣散裝航運界
唯一獲獎之企業



World Finance Corporate Governance Awards

獲頒2021年度
台灣區最佳公司治理獎



發展港口營運績優獎

台灣港口貨物裝卸年度成長率排名第1
名，榮獲交通部頒給109年度
「發展港口營運績優」獎狀
2021.7 頒獎



發展綠色航運績優

確實遵守國際環保公約且所屬國輪均無
遭國外港口國管制滯留紀錄，榮獲交通
部頒給109年度
「發展綠色航運績優」獎狀
2021.7 頒獎



擴建船隊績優

持續更新船舶設備，榮獲交通部頒給
109年度「擴建船隊績優」獎狀
2021.7 頒獎



產學合作績優

與國立高雄科技大學校產學合作，榮
獲交通部頒給109年度
「產學合作績優」獎狀
2021.7 頒獎

2021年永續挑戰與創新



挑戰/

聯合國氣候大會 (COP26) 回應 |

格拉斯哥氣候峰會COP26於2021年11月12日落幕，各國政府以「零碳經濟」為核心，達成多項承諾。對抗氣候變遷已全然不是一個議題，而是一種行動。丹麥、美國和英德法等12國因此簽下宣言，要求國際海事組織(IMO)為2030年和2040年設定排放目標。IMO 宣布於2022年11月1日起「現成船能源效率指標(EEXI)」及「碳強度指標(CII)」新規定生效，並自2023年1月1日起實施。目標是在2050年讓航運業整體導致溫室氣體排放，較2008年減少50%，其中碳排要減少70%。



回應/

裕民針對碳強度指標(CII)超前部署，訂定自2023年開始往後每年船隊碳強度至少要降低2%，2050年較2019年降低至少59%。具體將規劃汰舊換新船舶、使用替代能源及購買綠電等行動來達成目標。

2023年起
往後每年船隊碳強度



2050年較
2019年



挑戰/

新冠疫情 (COVID-19) 回應 |

2020年初爆發的新冠疫情對全球經濟和航運市場產生巨大影響。2021年市場需求急速復甦，造成塞港及物流中斷的現象，使得運力不足。船員也因受到港口防疫要求，無法自由的上、下船，並必須配合延長合約，影響身心健康。



回應/

裕民自2020年2月1日開始參照世界衛生組織和國際海事組織之防疫指南，結合公司船舶疫情防控要求，視疫情發展而訂定並落實COVID-19疫情防控滾動式管理計劃，管理計劃根據處理流程編寫成正式程序書(目前為3.0版本)，保障職/船員身心健康和降低船舶營運損失風險，與世界同步抗疫。



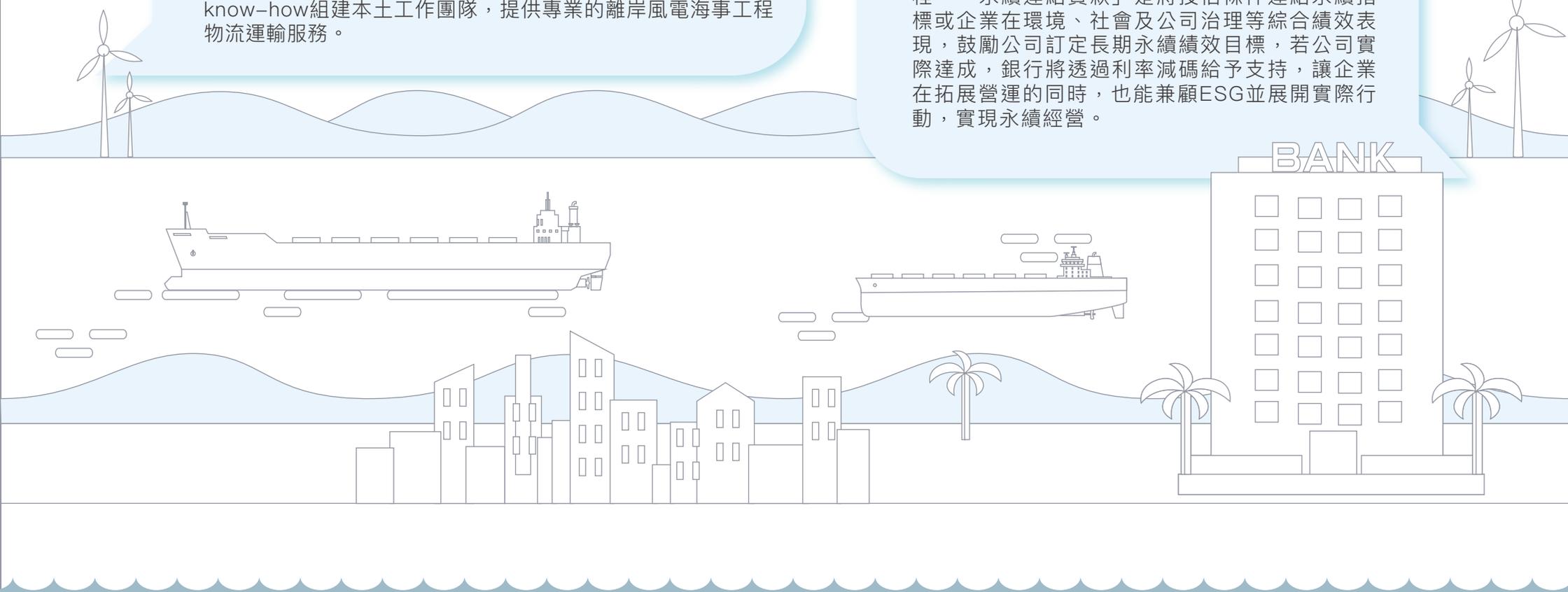
綠色創新/

配合政府發展離岸風電能源及培植在地相關產業政策，裕民與丹麥World Marine Offshore A/S (WMO) 達成合資協議，於2021年6月共同成立裕民風能航運股份有限公司 (U-MING MARINE OFFSHORE COMPANY LIMITED)，投入離岸風電海事運輸服務。目前裕民自有2艘高效耐浪型CTV二手船國輪，已簽訂光船租約正式投入臺灣風場工作。另外，裕民風能航運已委託知名造船廠建造2艘CTV新船，預計於2022年第二季陸續交船，並規劃購入另外2艘CTV二手船，預計於2022年3月抵達台灣。後疫情時代，裕民跨足風能產業，借重WMO的know-how組建本土工作團隊，提供專業的離岸風電海事工程物流運輸服務。



綠色融資/

玉山銀行於2021年2月4日核准通過裕民航運所屬全資子公司-裕民航運新加坡公司美金4,475萬元「永續連結貸款」，此額度更於3月10日經該公司董事會核准，為ESG Linked Loan寫下新里程。「永續連結貸款」是將授信條件連結永續指標或企業在環境、社會及公司治理等綜合績效表現，鼓勵公司訂定長期永續績效目標，若公司實際達成，銀行將透過利率減碼給予支持，讓企業在拓展營運的同時，也能兼顧ESG並展開實際行動，實現永續經營。





經營者的話 ↓ GRI102-14

回顧2021年，新冠疫情逐漸趨緩，全球經濟活動開始復甦，受限於港口仍施行防疫措施，塞港及船員換班問題仍未緩解，運力不足的情況帶動供不應求狀態，使運費節節上升，波羅的海指數(BDI)在第三季時來到全年的最高點5,650點 (2021/10/07)。全年平均2,943點，年均較去年成長176%。散裝航運迎接榮景，裕民全年合併營收為新台幣14,012,433千元，稅後盈餘為新台幣4,892,584千元，稅後基本每股盈餘(EPS)為5.79元，財務績效顯著。

後疫情時代，作為全球企業公民的一份子，我們配合創新的思維及數位化引進，整合組織資源，藉由跨部門間團隊合作，發展智能船隊管理，提供永續多元服務。地球暖化與極端氣候日趨嚴重，企業的發展必須兼顧業務與環境、社會的永續平衡。裕民在船價的低基期，訂購15艘環保智能船舶，預計於2022年開始陸續投入營運，並淘汰老舊船舶，節能減碳；我們也與多間銀行簽訂「永續連結貸款」，攜手供應鏈一起達成共生、共好的願景；除此之外，跨足綠色能源產業，發展離岸風電；發揮裕民本業專業精神，具體呼應聯合國永續發展目標(SDGs)。

董事長

徐旭東

公司治理3.0、國際海事組織(IMO)營運碳強度指標(CII)環保新規、歐盟碳交易制度(EU ETS)，都即將在2023年正式實施，不僅考驗企業在碳足跡揭露的完整性，也考驗企業如何快速調整經營策略，彈性應對市場變化。裕民持續採取汰舊換新船舶之外，將積極與船廠、貨主及技術顧問合作，採用合理航速、縮短港口滯留、研究發展新型主機能源(氨、氫等成效)，留才培才，重視職業安全，發展董事多元化架構，目標在散裝航運市場持續領先，永續經營。

總經理

朱書長





公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄

關於裕民

↓ GRI102-1 ↓ GRI102-2 ↓ GRI102-4 ↓ GRI102-6 ↓ GRI102-7 ↓ GRI102-10

裕民總部設於台灣台北遠企大樓，與遠東集團各大分公司比鄰而居。長期與亞洲水泥合作，承運亞泥「東泥西運」業務及外銷市場。近年來，也協助亞泥汰換老舊的水泥運輸船；2021年下半年配合政府發展綠色能源及培植在地相關產業政策，與丹麥WMO合資成立「裕民風能航運股份有限公司」，為離岸風電船舶在地化政策貢獻心力。另外，裕民自有油輪：星光勇士輪已於2021年8月18日處分資產，因此原認列為海外子公司之Overseas Shipping Pte. Ltd.(OSPL)改為認列為投資公司。目前，裕民在新加坡、香港及中國等海運重地皆設有子公司、投資公司及合資公司。擁有遠東集團的核心動能，佈局多元化的潛在市場。



公司名稱:



裕民航運股份有限公司
U-MING MARINE TRANSPORT CORP.



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

海外子公司

- 裕民(廈門)國際船舶管理有限公司
- 裕民航運(香港)有限公司
- 裕民航運(新加坡)私人有限公司

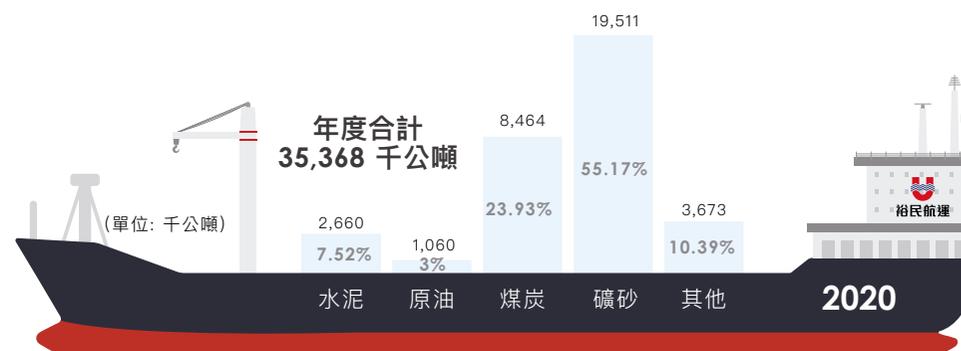
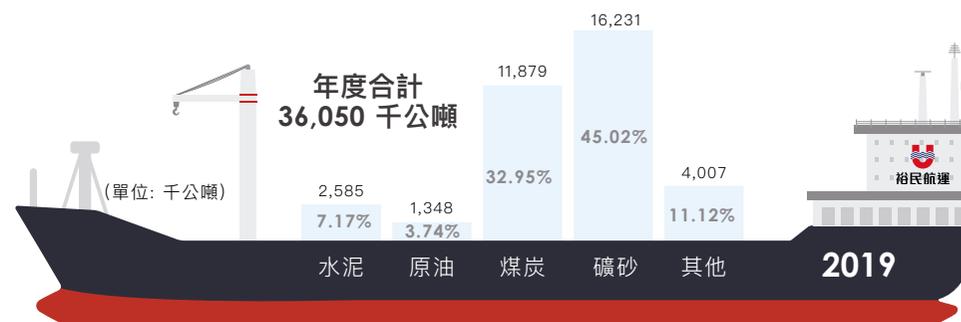
投資公司

- 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.
- 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
- Winyard Investments
- Cape Asia
- 裕民風能航運股份有限公司

運載量



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄

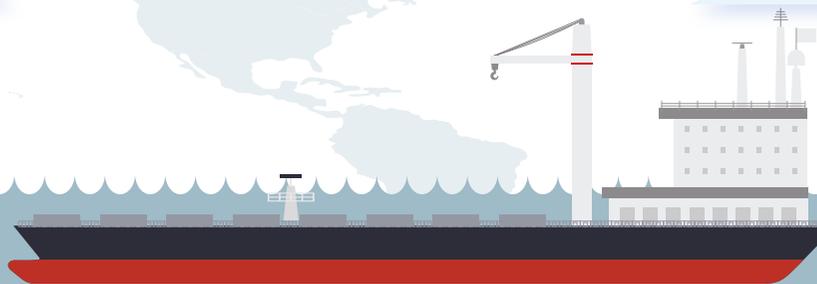
船隊

船舶營運天數 (天)
13,390.97

船舶利用率 (%)
98.2%

總艘數
61 艘

載重噸 (DWT)
8,017,878



自有

自有散裝船
平均船齡(年)
6.4



水泥船4艘



風電船-人員運輸船2艘



超大型礦砂 (VLOC)2艘



海岬型12艘



巴拿馬極限型10艘



輕便型6艘

合資



油輪4艘



海岬型3艘



巴拿馬極限型3艘

在建



海岬型8艘



巴拿馬極限型4艘



水泥船1艘



人員運輸船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，自有油輪已於2021年8月18日處分。

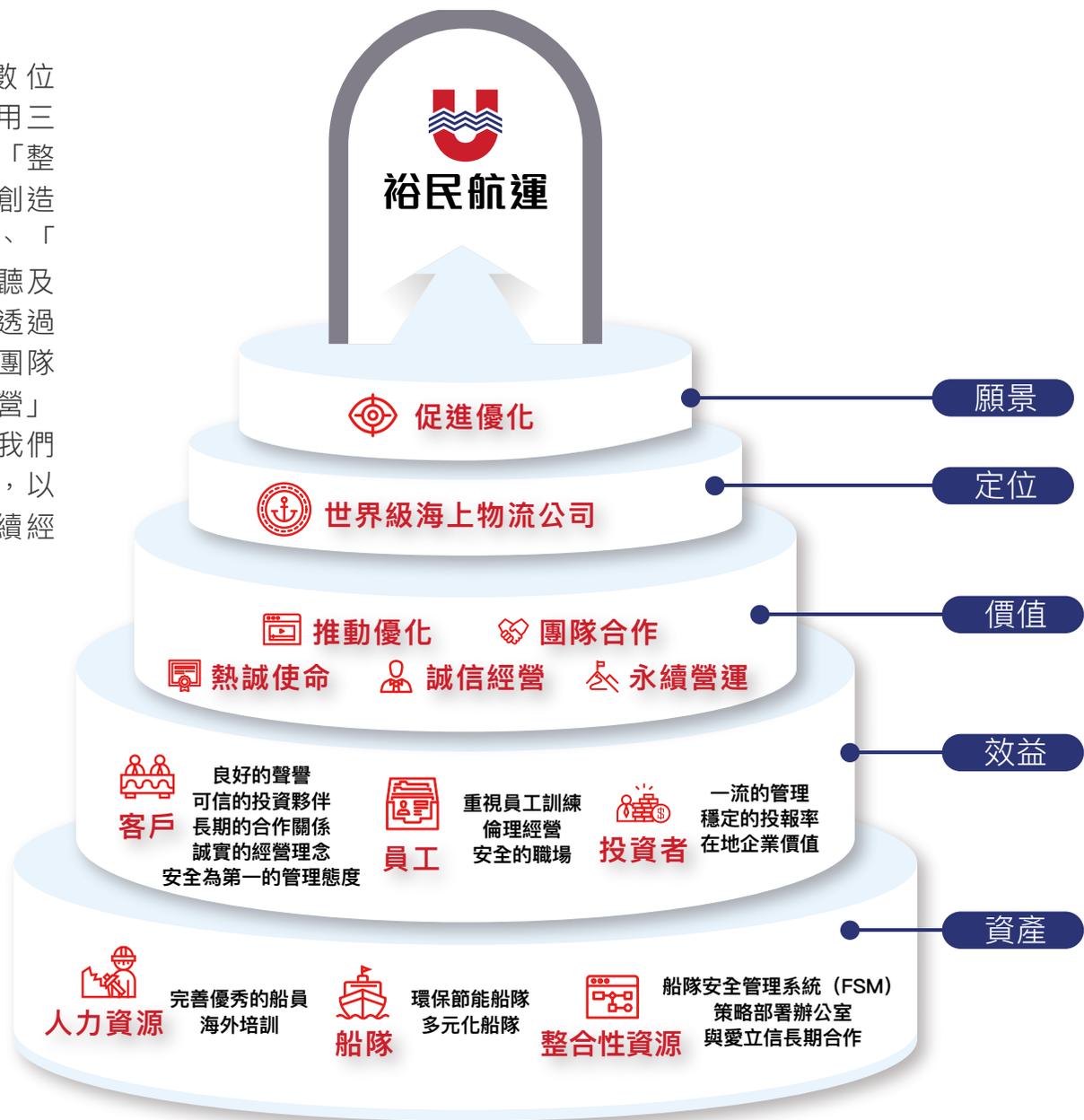
永續發展理念與願景

⚓ GRI102-26

⚓ GRI103-2

⚓ GRI102-31

裕民自2016年開始導入數位化，2020年建立新品牌形象，運用三大資產「人力資源」、「船隊」及「整合性資源」完成客戶交付的任務，創造最大效益給利害關係人：「客戶」、「員工」及「投資者」。我們時時傾聽及了解及回應多元利害關係人需求，透過多方的管理，建立「推動優化」「團隊合作」、「熱誠使命」、「誠信經營」及「永續營運」的五大核心價值。我們也自身定位為世界級海上物流公司，以促進優化ESG各面向為願景，永續經營。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



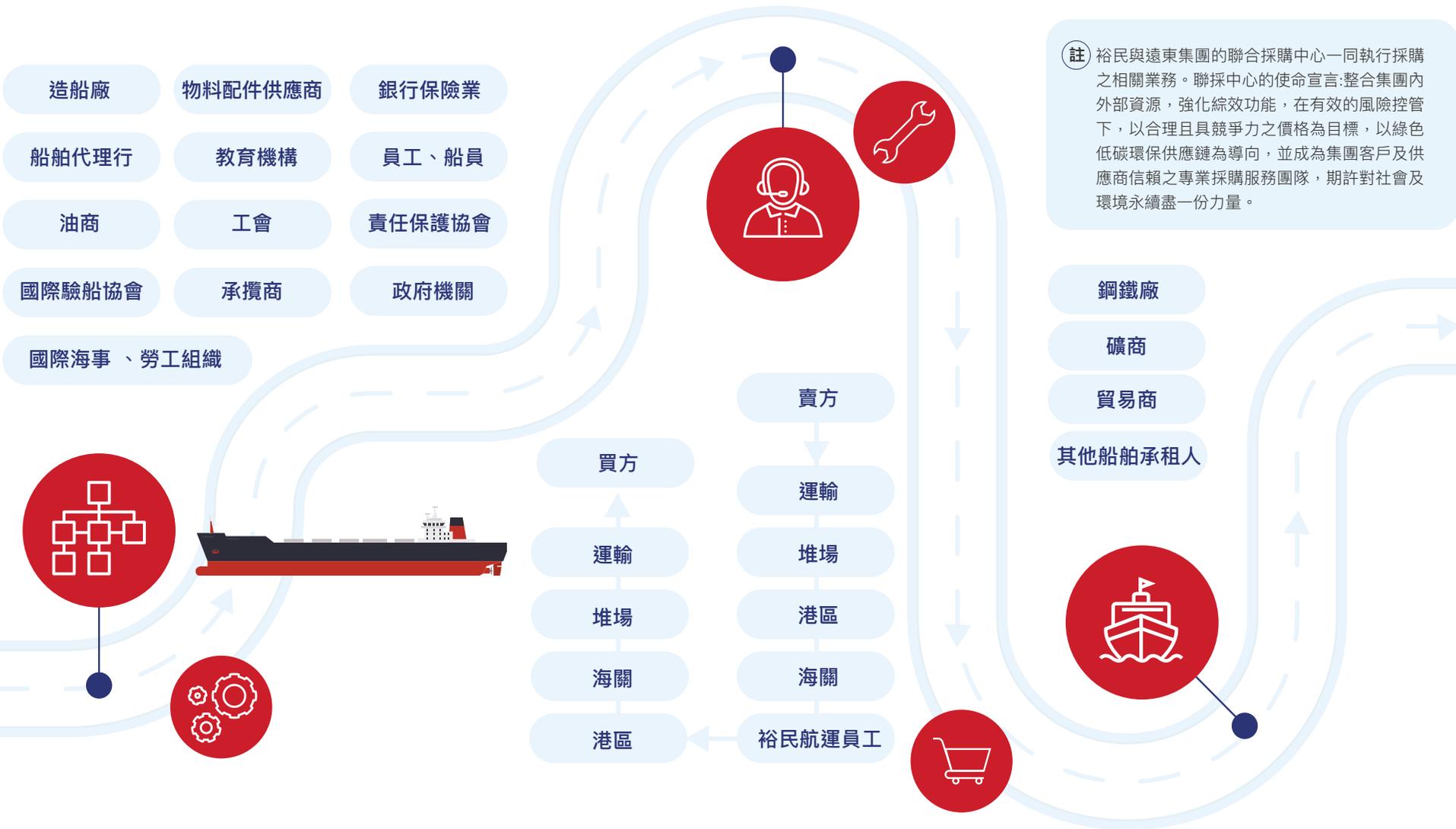
永續治理 G



附錄

永續運輸供應鏈 GRI102-9

海洋運輸是全球貿易的主要載體，供應鏈錯綜複雜，環環相扣，無地域局限性，裕民具備良好的管理體制，訂定不同的供應商管理作業辦法，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」(註1) 供應商管理作業辦法選定服務對象，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。



供應商管理政策

裕民為確保供應商在環境、社會及經濟面向符合永續發展原則，承擔企業社會責任。我們鼓勵合作之供應商簽署「供應商社會責任承諾書」，並以此作為供應商篩選條件之一，如供應商涉及違反政策，且對環境與社會造成顯著影響時，得隨時終止或解除契約。



勞工與人權

- 自願雇用
- 禁用童工
- 工資和福利
- 工作時間及休息
- 結社自由及勞資談判
- 騷擾、虐待及處罰
- 尊重及不歧視
- 女性員工保護



健康與安全

- 職業安全
- 工傷和職業病
- 緊急應變措施
- 醫療服務及急救
- 工業衛生
- 體力勞動工作
- 機器防護
- 公共衛生和食宿
- 健康與安全資訊



環境

- 環境許可和報告
- 預防污染和節約資源
- 危害性物質
- 污水、無害固體廢棄物及噪音
- 廢氣排放
- 產品及服務限制
- 能源、資源消耗及溫室氣體排放



道德規範

- 誠信經營
- 資訊公開透明及合作
- 知識產權及資訊保密
- 身分保密的申訴管道
- 隱私
- 未經同意之轉包
- 遵循進出口相關法規
- 避免利益衝突



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，履行海洋環保的永續經營理念。2021年度裕民進行船隊擴增，整體載重噸增加。整年支出金額比去年增加，總金額將近53萬元左右(各組織金額請詳見下表)。



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。

利害關係人	溝通管道	頻率	2021年溝通情況	年度議題
 員工 (含總、子公司之陸、海勤人員)	<ul style="list-style-type: none"> 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 不定期 每季一次	<ul style="list-style-type: none"> 📢 舉辦各類員工訓練 (2-4) 📢 員工ESG 問卷 	<ul style="list-style-type: none"> ✅ 氣候變遷 ✅ 海洋生態保護 ✅ 廢水、廢棄物排放管控 ✅ 職業安全 ✅ 教育訓練 ✅ 職涯發展 ✅ 船舶安全
 股東/投資人	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 📢 公司網站定期更新股利、財務資訊 📢 2021.7.13舉辦股東常會 📢 2021年共舉辦過4次法說會 	<ul style="list-style-type: none"> ✅ 氣候變遷 ✅ 職業安全 ✅ 公司營運與財務狀況 ✅ 永續發展策略
 客戶	<ul style="list-style-type: none"> 公司網站 業務部門專線、信箱 客戶拜訪 	隨時 隨時 不定期	<ul style="list-style-type: none"> 📢 回應客戶租船環保法規及問卷填寫 📢 配合客戶(Rio Tinto)船上安全檢查 📢 公司官網、FB等不定期資訊公開 	<ul style="list-style-type: none"> ✅ 氣候變遷 ✅ 能源耗用與燃油效率 ✅ 國際環保公約遵循 ✅ 職業安全 ✅ 客戶服務管理 ✅ 船舶安全



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



利害關係人	溝通管道	頻率	2021年溝通情況	年度議題
 供應商	<ul style="list-style-type: none"> · 供應商評鑑 · 現場稽核或拜訪 	工程案結後 不定期	<ul style="list-style-type: none"> 📢 公司官網、FB等不定期資訊公開 📢 供應商社會責任承諾書 📢 召開供應商協商會議 	<ul style="list-style-type: none"> ✔ 環保投資與支出 ✔ 公司營運與財務狀況 ✔ 供應商管理
 航運同業	<ul style="list-style-type: none"> · 公司網站 · 業務部門專線、信箱 	隨時 隨時	<ul style="list-style-type: none"> 📢 出席公協會會議(船聯會) 	<ul style="list-style-type: none"> ✔ 氣候變遷 ✔ 能源耗用與燃油效率 ✔ 海洋生態保護 ✔ 廢水、廢棄物排放管控 ✔ 國際環保公約遵循 ✔ 公司營運與財務狀況 ✔ 永續發展策略 ✔ 創新、數位化
 社區/地方團體/ 非營利組織(海員工會)	<ul style="list-style-type: none"> · 公司網站 · 研討會或座談會 	隨時 不定期	<ul style="list-style-type: none"> 📢 公司官網、FB等不定期資訊公開 📢 海事學校授課，培育人才 	<ul style="list-style-type: none"> ✔ 員工福利與薪資 ✔ 職業安全 ✔ 人權
 政府/主管機關	<ul style="list-style-type: none"> · 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	<ul style="list-style-type: none"> 📢 出席政府機關會議(航港局) 📢 依法發布中英文重大訊息 📢 定期申報職安衛等資料 	<ul style="list-style-type: none"> ✔ 氣候變遷 ✔ 能源耗用與燃油效率 ✔ 海洋生態保護 ✔ 廢水、廢棄物管理 ✔ 國際環保公約遵循 ✔ 職業安全 ✔ 人權 ✔ 公司營運與財務狀況 ✔ 永續發展策略 ✔ 風險及反貪腐管理 ✔ 道德/倫理行為準則

重大議題分析

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

1. 鑑別/蒐集:

裕民依照AA1000議合標準原則，定義七大類利害關係人為員工、股東、客戶、供應商、航運同業、社區及政府。ESG小組以2021年永續與海運產業發展之趨勢為基礎，彙整20個永續發展議題。員工以問卷方式，其它類別之利害關係人以收集利害關係人信件往來、法說會、政府機關會議、參加航運同業會議等方式歸納、鑑別各類利害關係人對應之相關議題。

2. 排序:

關注程度

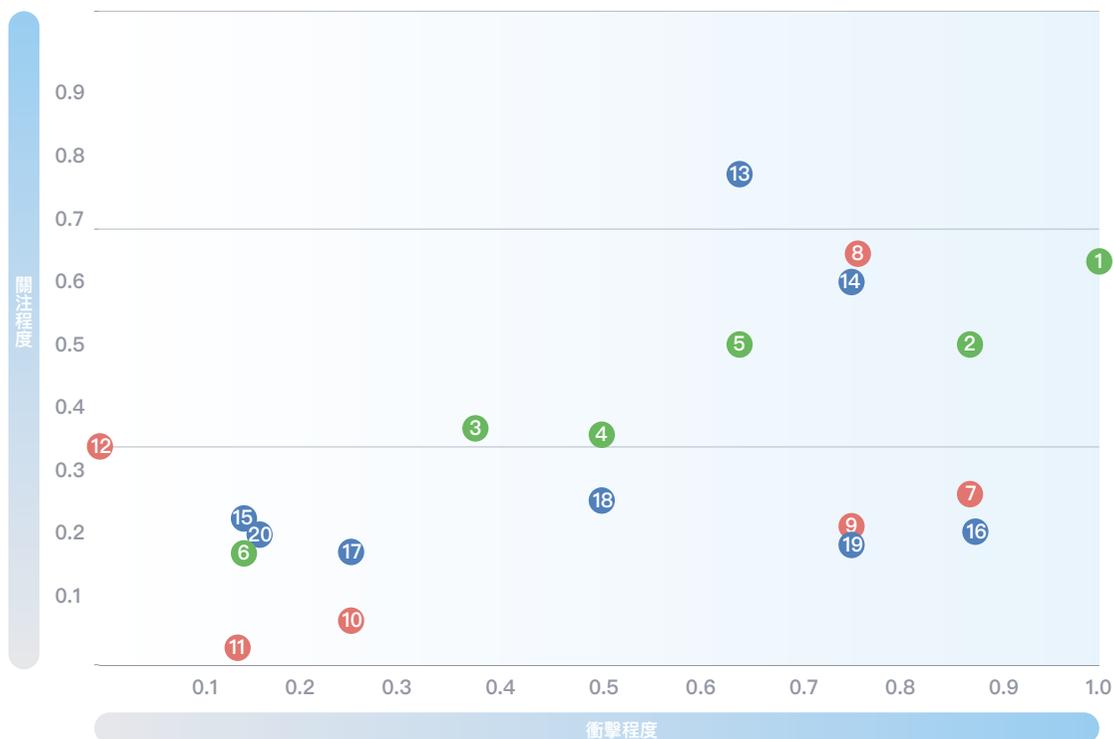
員工部份共收集了479份問卷，依據問卷結果及各類別利害關係人關注程度給與對應之權重，評估利害關係人關注程度。

衝擊程度

8份
由8位高階管理階層評估各項永續議題的影響程度。

永續議題重要性

最後結果依「衝擊程度」及「利害關係人關注程度」二個面向排序，繪製散佈圖，確立2021年度永續議題重要性程度。



- | | | |
|-----------------|---------------|-------------------|
| 1 氣候變遷因應/溫室氣體排放 | 7 員工福利與薪資 | 13 公司營運與財務狀況 |
| 2 能源耗用與燃油效率 | 8 職業安全(岸上及船上) | 14 永續發展策略 |
| 3 海洋生態保護 | 9 教育訓練(岸上及船上) | 15 供應商管理 |
| 4 廢水、廢棄物排放管控 | 10 職涯發展 | 16 風險及反貪腐管理 |
| 5 國際環保公約執行情況 | 11 社會公益 | 17 客戶服務管理(隱私、滿意度) |
| 6 環保投資與支出 | 12 人權 | 18 船舶安全 |
| | | 19 創新、數位化 |
| | | 20 道德/倫理行為準則 |



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄



3.制定:

本報告書主要揭露13項永續議題。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 (2020)	GRI 考量面		對應 SDGs	重大原因 (對應章節)	衝擊邊界		永續管理方針
							直接/間接	範圍	
環境 E	氣候變遷	不變	↓GRI302 ↓GRI305	能源 排放	13	1-2 氣候變遷因應	直接	裕民自有散裝輪 (航行時)	配合國際海事公約，檢視氣候變遷相關風險與機會，透過船隊汰舊換新、合理航速及船舶管控等環節，2050年船隊碳強度(CII)目標值比2019基準年CII目標值降低59%。
	能源耗用與燃油效率	不變	↓GRI302	能源	13	1-2-1 能源管理	直接	裕民自有散裝輪 (航行時)	數位化導入，船岸合作，避開惡劣天氣，減少不必要的油耗。為提升船舶效率達到節能減排裕民在2024年前至少將投入2億新台幣以上的成本購置及保修船舶環保設備。
	海洋生態保護	不變	↓GRI304-2	生物多樣性	14	1-3 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	↓GRI303 ↓GRI306	水與排放水 廢棄物	14	1-4 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立方米，平均每月垃圾量需低於800公斤。
	國際環保公約執行情況	名稱變更	↓GRI307	環境 保護法規	16	1-5 環保法規	直接	裕民及子公司	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 (2020)	GRI 考量面		對應 SDGs	重大原因 (對應章節)	衝擊邊界		永續管理方針
							直接/間接	範圍	
社會 S 	員工福利與薪資	不變	↓GRI401	勞雇關係	5	2-2 薪酬與福利	直接	裕民及子公司	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，薪資不因性別而有差異。
			↓GRI405-2	女性對男性基本薪資加薪酬的比率	8				
	職業安全	不變	↓GRI403	職業安全衛生	3 8	2-3 職業健康與安全	直接	裕民及子公司	
治理 G 	公司營運與財務狀況	不變	↓GRI404-1	每名員工每年接受訓練的平均時數	4 5	2-4 教育訓練	直接	裕民及子公司	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。
			↓GRI201-1	組織所產生及分配的直接經濟價值	8	3-5 經營績效	直接	裕民及子公司	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。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄

面向	重大議題	與去年差異 (2020)	GRI 考量面		對應 SDGs	重大原因 (對應章節)	衝擊邊界		永續管理方針
							直接/間接	範圍	
治理 G	永續發展策略	不變	↓GRI102-31	經濟、環境和社會主題的檢視	17	永續發展理念與願景 3-1 治理架構	直接	裕民及子公司	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，永續發展。
	風險及反貪腐管理	不變	↓GRI102-11	職業安全衛生	3 8 13 14	3-4 風險管理	直接	裕民及子公司	裕民每年利用「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；並每年一次報告於董事會。
	船舶安全	名稱變更	↓GRI403	職業安全衛生	3 8	2-3-2 船上職業安全	直接	裕民及子公司	裕民以「數位化船隊安全管理系統」(FSM)管控船舶安全，岸端得以無時差的協助船端作業，此系統提供多種的告警功能，事先提醒船端人員，避開危險，大幅降低船員死傷率及提升船舶安全性。
	創新、數位化	不變	無適用GRI 重大主題		3 13 14	2-3-2 船上職業安全	直接	裕民及子公司	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」(FSM)，2019年完成各項告警功能。2021年12月，FSM榮獲日本海事協會核發創新認可證書。驗證了FSM系統的各種功能：一、船隊安全監控；二、船隊性能監測；三、天氣預報系統；四、海盜狀態預報 (Pirate Situation Awareness)；五、多種告警類型；六、危險區域告警。



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附
錄



1	環境永續治理 / E	
	環境面發展目標與績效	25
	1-1 環境治理架構及政策	27
	1-2 氣候變遷因應	29
	1-2-1 能源管理	32
	1-2-2 排放防治	35
	1-3 海洋生態保護	41
	1-4 廢水、廢棄物管理	43
	1-5 環境法規	46

環境永續治理 (E)

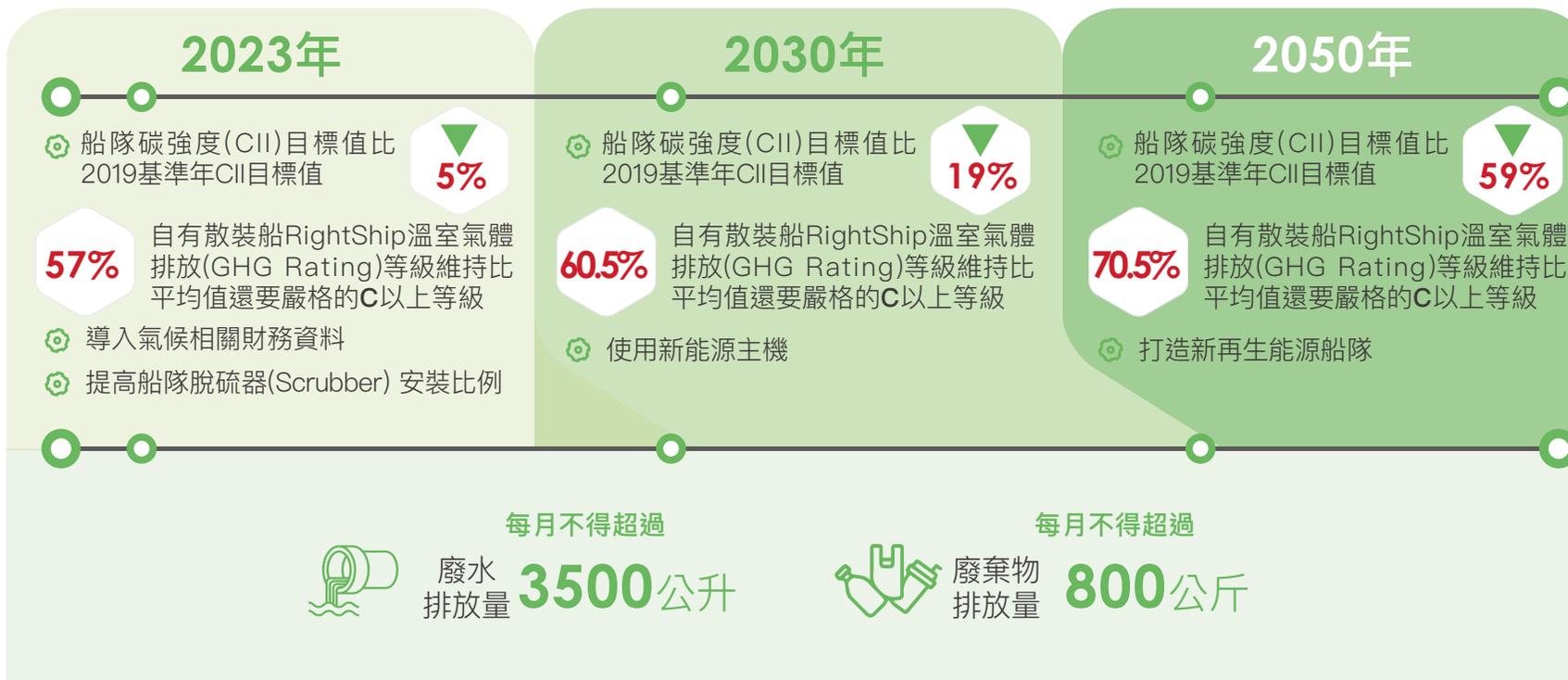
環境面發展目標與績效

理念

遵循國際及各國港口區域污染防制法規，透過能源管理及排放防治來降低氣候變遷的危機，並執行

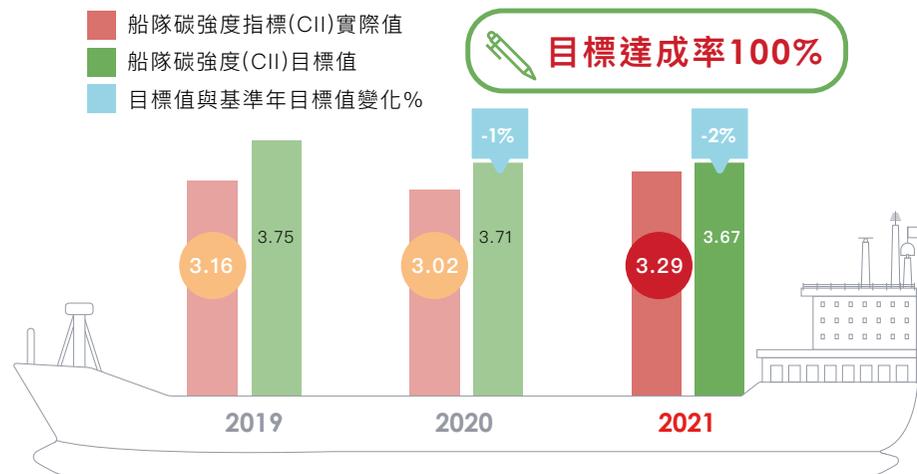


策略目標

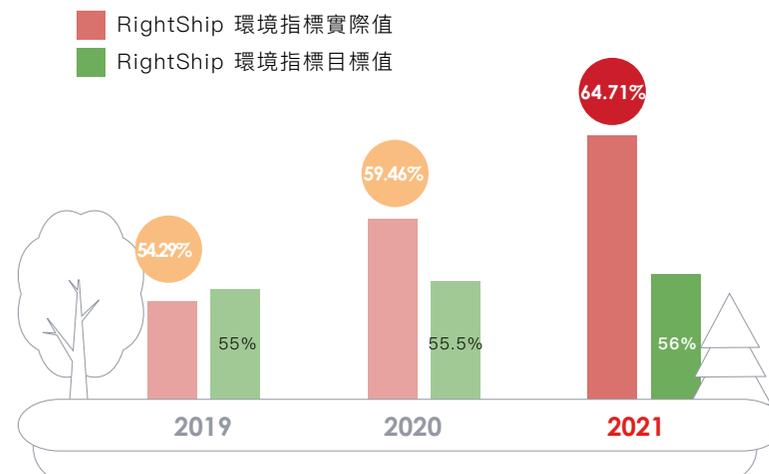


2021年環境績效

船隊碳強度指標(CII/AER)



RightShip環境指標

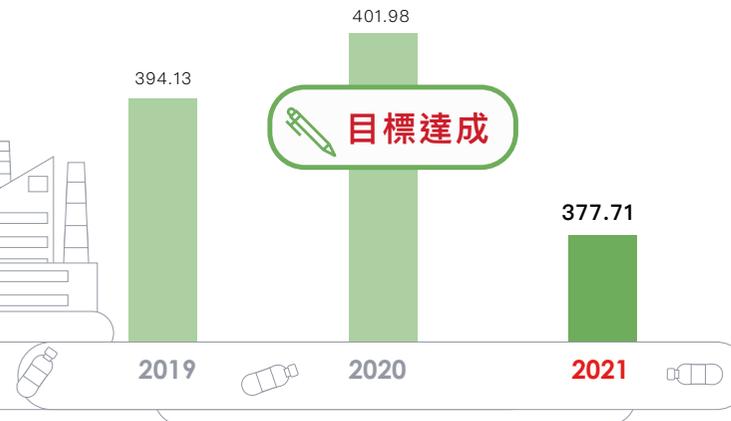


廢水實際排放量(公升)



廢水排放限制 **3,500**公升

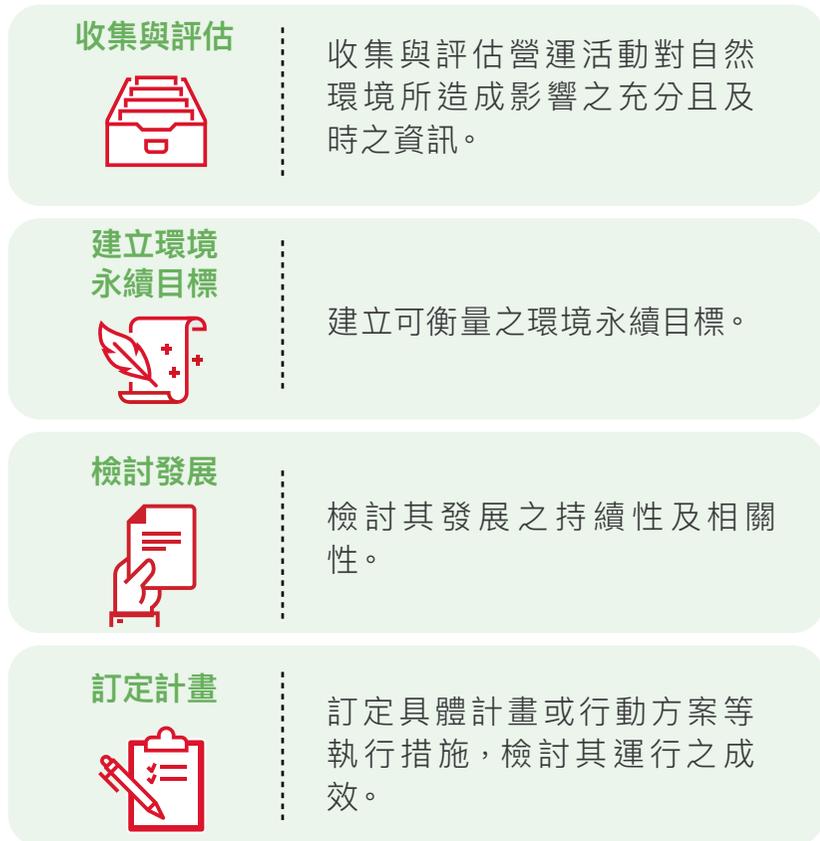
廢棄物實際排放量(公斤)



廢棄物排放限制 **800**公斤

1-1 環境治理架構及政策

裕民依循董事會發布之「永續發展守則」為治理概念，遵循環境相關法規及國際準則，考量組織前後環節與生命週期，建立環境管理制度。包括：



裕民設有「環境管理工作小組」，由總經理指派船工部門、業務、行政及企劃等職員組成環境管理工作小組成員，負責指派之工作，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。亦針對特定議題成立功能性專案小組，包括：



針對重大性環境議題，不定期呈報董事會，採取上到下的決策模式。

配合本公司永續工作推行，於2022年3月正式成立「永續工作小組」，在總經理監督下，指派財務長(CFO)擔任主席，分環境(E)、社會(S)、治理(G)小組，由各部門專家擔任管理代表，共同檢視公司核心能力，制定短、中、長期永續發展計畫。

「永續工作小組」負責鑑別永續議題，擬定ESG行動方案，整合資源，協調跨部門溝通，並追蹤各面向永續議題的實踐績效，建立持續改善計畫，2022年開始每季由主席向董事會報告執行成果與工作計畫。

環境管理系統

裕民採用國際標準環境管理系統ISO 14001，建立管理作業機制，涵蓋多項環境議題，亦導入船舶生命週期思維，完整控管組織營運前後環境，考量利害關係人關注議題，執行內部環境管理工作。

環境管理方案鑑別程序



環境議題

小組內部討論後送交高階主管認可後決定



利害相關者環境期望

小組內部討論後送交高階主管認可後決定



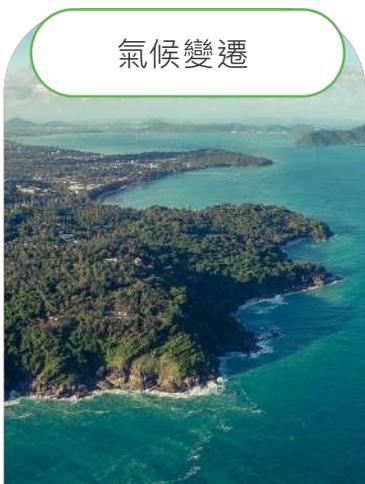
環境考量面(生命週期)

依環境衝擊分數大小程度決定



環境法規

以法規符合性決定



氣候變遷



海洋保護



廢水、廢棄物管理



環保法規



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄

1-2 氣候變遷因應

2021年11月在英國格拉斯哥所召開的第26屆聯合國氣候變遷大會(COP26)，會議中決議:以守住升溫臨界值攝氏1.5度為目標，敦促各國政府提出減碳期程與積極路徑。人為的氣候變遷已再度被科學證實是造成世界各地許多極端天氣與氣候事件的主因而暖化程度愈高，情況也會愈嚴重。國際海事組織(IMO)也於今年(2021年)中旬為減少船舶溫室氣體排放，發布船舶能效指數 (EEXI) 及碳強度指標 (CII) 二項指標，於2023年開始實行，預計2030年國際航運的碳足跡與2008年相比得以減少40%。

裕民自2013年開始打造綠色船隊節能減碳，對抗氣候變遷，2019年開始遵照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，領先業界以氣候變遷為議題定義裕民的風險及機會，2021年報告書中加入部份氣候變遷相對應之財務分析，預計於2023年前完善TCFD架構，發行「氣候相關財務揭露報告」展現管理結果。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



氣候變遷對裕民的重大意義

⚓ GRI201-2



公司簡介



環境永續治理 E



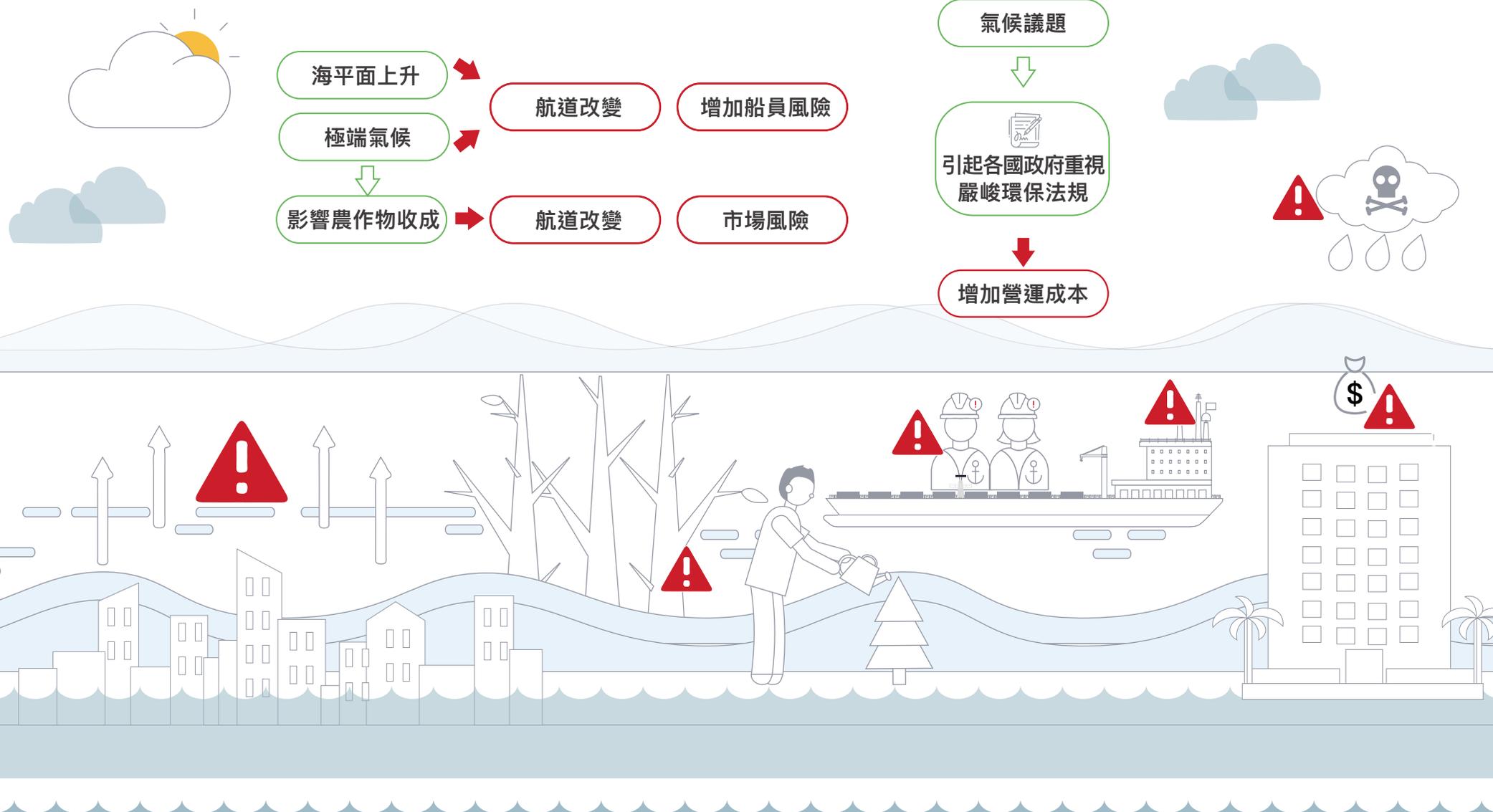
團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



風險與機會	面向	項目	利害關係人	挑戰與機會	因應對策
 物理風險	長期性	極端氣候	裕民航運	海平面上升及極端氣候造成航道改變及威脅船員安全。	裕民數位化升級，引進船舶安全管理系統(FSM)優化航路並增加警示系統提升船舶安全性。
 轉型風險	市場	消費者行為	裕民航運 客戶	乾旱及暴雨造成農作物損傷，收成減少，影響船運貿易。	裕民有專門的市場分析團隊緊密監控市場資料，提供即時資訊給團隊作決策。
 轉型風險	市場	消費者行為	裕民航運	世界各國逐步減少化石燃料政策，可能導致煤礦進口需求降低。	尋求多元替代運務，與優良貨主訂立長期合約，穩定現金流，降低業務衝擊。
 轉型風險	政策與法規	總量管制與排放交易	裕民航運 國際海事組織(IMO) 歐盟 (EU ETS)	節能減碳，使用低硫燃油增加營運成本，國際海事組織於2021年6月發布，碳排放強度(CII)指標可能造成投資成本增加;歐盟計劃從2023年開始對航運業徵收碳稅。	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。
 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。	投資風電相關運輸工作船隊及建造液化天然氣(LNG)為燃料的船舶。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄

1-2-1 能源管理 ↓ GRI302 ↓ LC4 ↓ SDG13

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。2021年裕民共淘汰3艘自有散裝輪(含2艘海岬型及1艘巴拿馬極限型)，維持船隊船齡年輕化。船隊航行時與岸上合作，避開惡劣天氣，減少不重要的油耗。在航行中使用環保航速，與2020年相比，船隊使用燃(重)油量增加約21%，主因是2艘超大型礦砂輪在2020年第四季加入營運以及因受疫情影響船進塢數變少，在市場上營運導致。為了提升船舶效率達到節能減排裕民在2024年前至少將投入2億新台幣以上的成本購置及保修船舶環保設備(USD:TWD=1:27.85) (p.33提供更清楚的船舶節能說明)。



碳排放



註 燃油熱值41百萬焦耳/公斤;輕柴油熱值42.5百萬焦耳/公斤。



油耗表

	2019	2020	2021	(與前年比較) %
專輪數量	35艘	37艘	34艘	-8%
燃油使用消耗(噸)(HFO/LFO)	236,972	198,368	240,254	21%
(輕)柴油使用消耗(噸) (MDO+MGO)	14,185	13,972	7,755	-44%
燃油使用消耗之熱值(兆焦耳)	9715.85	8,133.08	9850.40	21%
柴油使用消耗之熱值(兆焦耳)	605.70	593.81	329.60	-44%
航行船隻噸位數 (DWT)	47,781,315	49,812,963	52,032,359	4%

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，有線收集船用數據以利後續分析

- 船殼使用不含有機錫的自動魔光漆
- 船殼使用低阻力油漆
- 使用雙層船殼

- 淡水製造機
- 燃油均質機
- 污水處理系統
- 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)

- 螺槳將軍帽改PBCF
- 定期做螺槳磨光

- 船艏安裝導流鰭/球型舵
- 艏軸軸封Air Guard System



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



環境設備投資	支出成本	預算 (編列至2024年)	成效
<ul style="list-style-type: none"> • 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 (FSM) • 主輔機定期保養 	 USD 90,000 + USD 231,562 = USD 321,562	 USD 506,000	 節省燃油與潤滑油消耗
<ul style="list-style-type: none"> • 船殼使用低阻力油漆 • 船艙安裝導流鰭/球型舵 • 採新式ME主機/螺槳 	 0	 USD 6,160,000	 提升推進效率
<ul style="list-style-type: none"> • 定期做螺槳磨光/表面高壓沖洗及打砂後塗上特殊塗層 • 調整船舶航行時前後吃水 	 USD 52,133	 船進塢	 減少船舶阻力
<ul style="list-style-type: none"> • 艙軸軸封Air Guard System 	 USD 100,000	 USD 700,000	 防止漏油

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。

管控措施

溫室氣體管控另一方法為減少排放(以下稱之減排)。裕民主要採用二大國際性指標來監測自有船隊溫室氣體排放在全球船隊中的表現。其一為:第三方船舶評估機構RightShip所發布之溫室氣體排放等級評等(GHG emission Rating), RightShip方法中將每艘船舶的相對性能評級為A級到G級, A級代表能效最高, 排放最少, G級代表能效最低, 對環境傷害最大。裕民自定目標:自基準年2019年開始自有散裝船舶相對性能評級C及以上需佔比達55%, 爾後以55%為基準值, 每年需遞增0.5%(2019年55%, 2020年55.5%, 2021年56%, …… , 2030年60.5%, 以此類推)。2021年共有64.7%自有散裝輪達到評等C及以上, 表現優於2021年目標值56%。其二, 我們導入國際海事組織發布之碳強度指標 (CII) 指標來監控船舶的能效, 減少船舶溫室氣體排放, 守護環境。2021年整年度自有散裝碳強度指標為3.29比目標值3.67低10.35%。

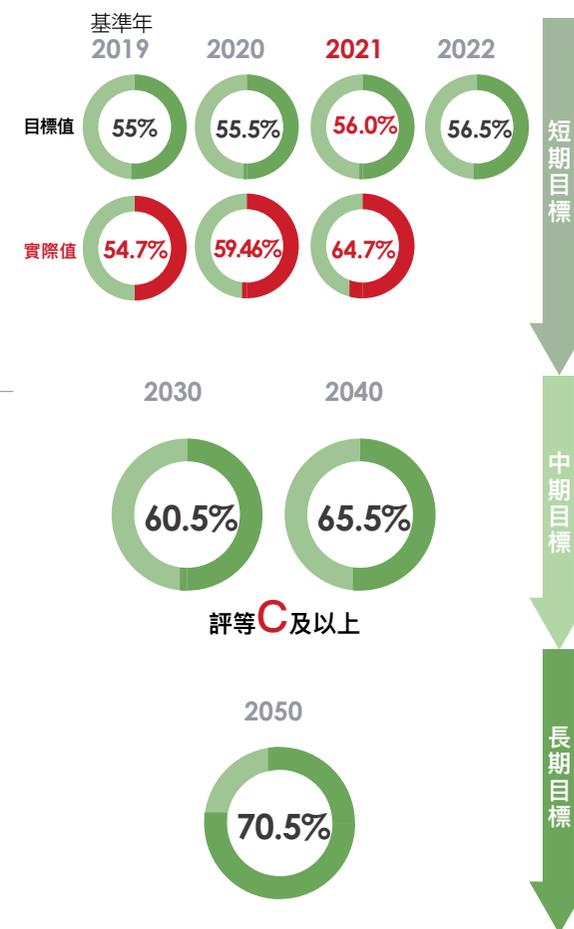
管控目標二: IMO碳強度指標CII/AER [GRI305-4](#)

	2019 (基準年)	2020	2021
船隊碳強度指標總和(Sum of CII)	97.95	99.76	108.49
當年度船舶艘數(Number of ships)	31	33	33
船隊平均碳強度指標實際值(Sum of CII / No. of ships)	3.16	3.02	3.29
船隊碳強度指標目標值	3.75	3.71	3.67
目標%增減		-1%	-2%

註 自有散裝船。

管控目標一: RightShip 溫室氣體排放等級

裕民自有散裝輪RightShip溫室氣體排放相對性能評級C等及以上之佔比: 短、中、長期目標。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



公司簡介



環境永續治理 E



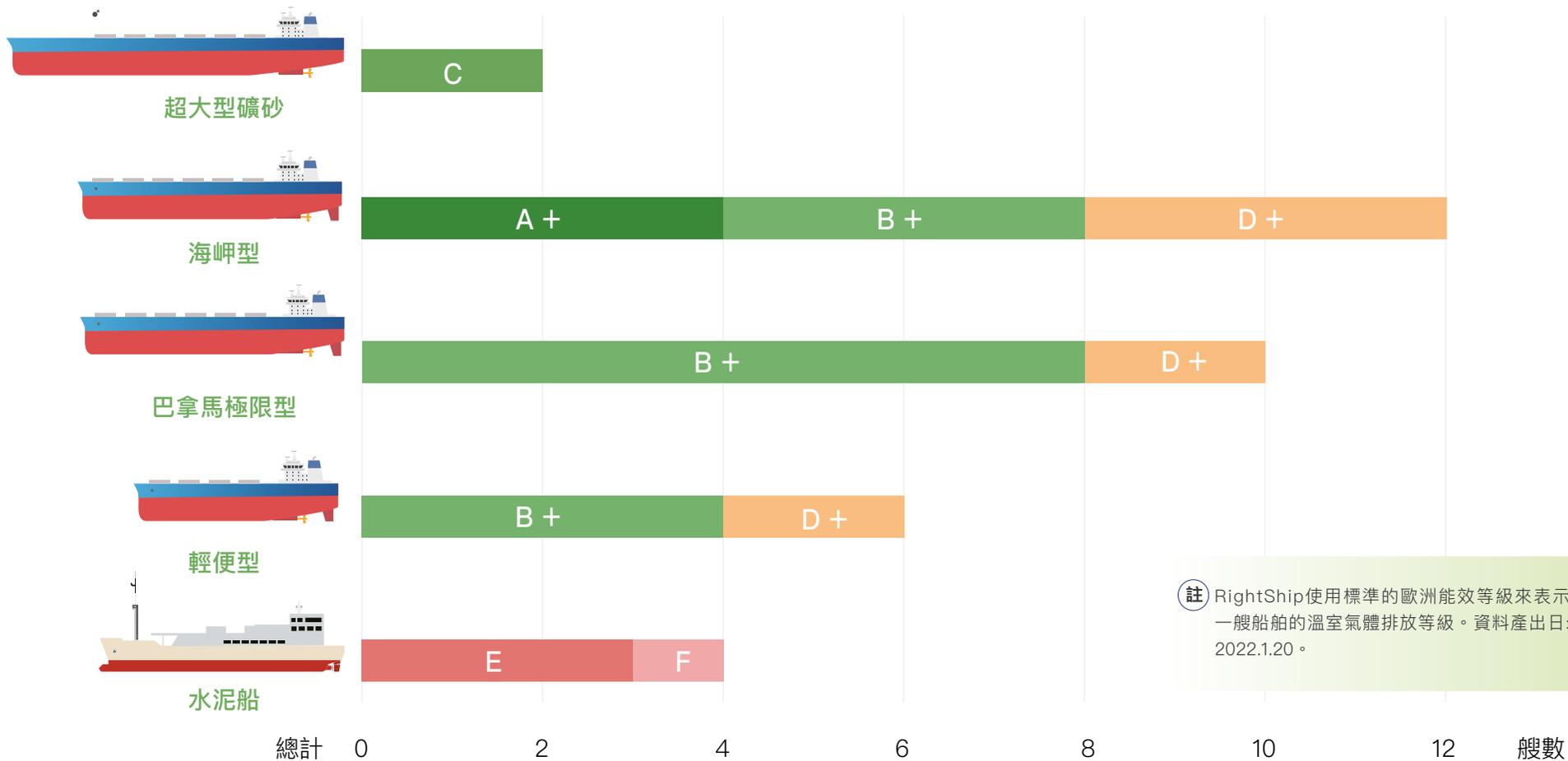
團隊哲學 S



永續治理 G



2021年裕民各輪RightShip溫室氣體排放等級



註 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。資料產出日: 2022.1.20。

等級

A+

B+

C

D+

D

E+

E

F

G

總艘數%

11.76%

47.06%

5.88%

23.53%

0.00%

0.00%

8.82%

2.94%

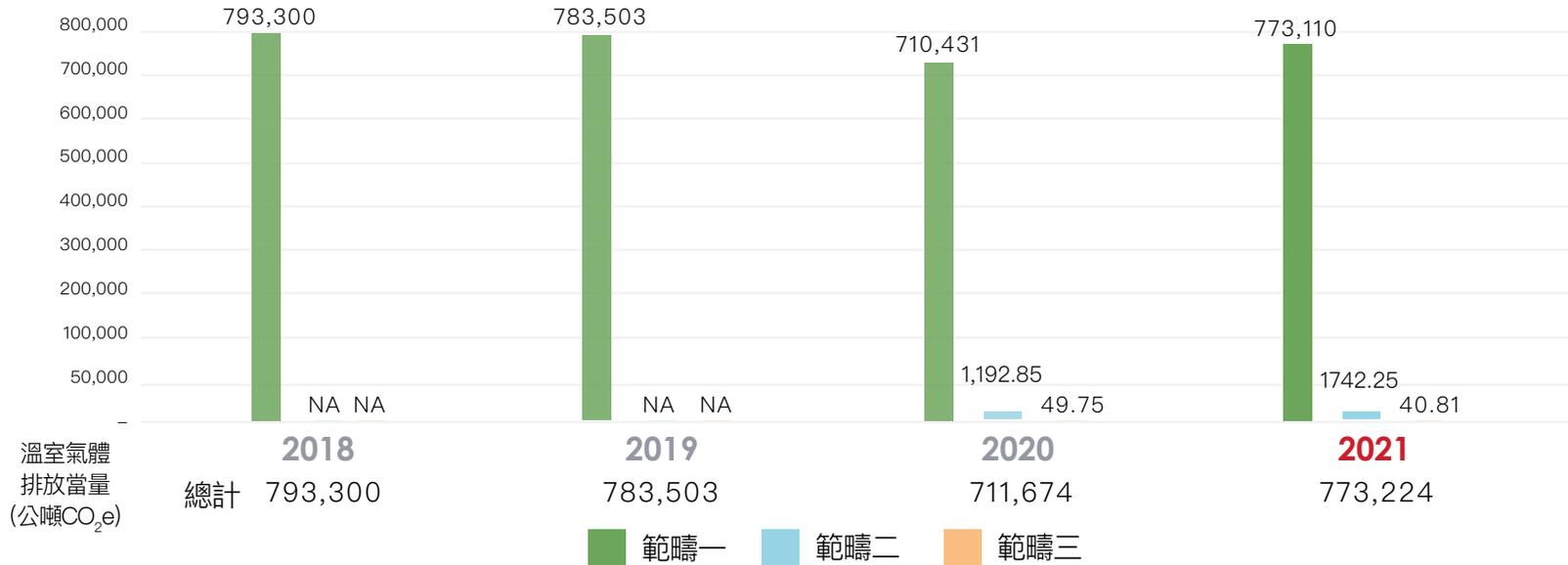
0.00%



溫室氣體排放量(CO₂e)

↓ GRI305-1 ↓ GRI305-2 ↓ GRI305-3

七大溫室氣體排放量中，二氧化碳(CO₂)為主要溫室氣體排放，佔比約99.993%。裕民首度揭露供應鏈相關排放(範疇三)，2021年整體排放以範疇一船舶排放為主，佔比約99.985%。



- 註** (1) 依據營運控制權原則界定溫室氣體報告邊界
 (2) 範疇一: 本公司所有船舶直接排放，來源為船隻營運中所耗用之燃料(以燃柴油係數: 重油3.1144; 低硫油3.151; 柴油3.206換算，此依據IMO溫室氣體排放第四版報告);
 (3) 範疇二: 主要為外購之電力間接排放源，包含辦公室用電)
 (4) 範疇三: 現階段僅包含員工通勤及出差排放(利用行政院環境保護署國家溫室氣體登錄平台碳活動計算器計算交通碳足跡排放量)

- 註** (1) 自有散裝(不含水泥船)
 (2) 排放係數依據IMO溫室氣體排放第四版報告
 (3) 引用IPCC 2013, AR5 GWP值

範疇一 七大溫室氣體排放量統計表

氣體	排放當量(公噸 CO ₂ e/年)	氣體別占比 (%)
CO ₂	751,279.90	98.48%
CH ₄	362.32	0.05%
N ₂ O	11228.05	1.47%
HFCs	-	0.000%
PFCs	-	0.000%
SF6	-	0.000%
NF3	-	0.000%
七種溫室氣體年總排放當量	762,870.27	100.00%



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S

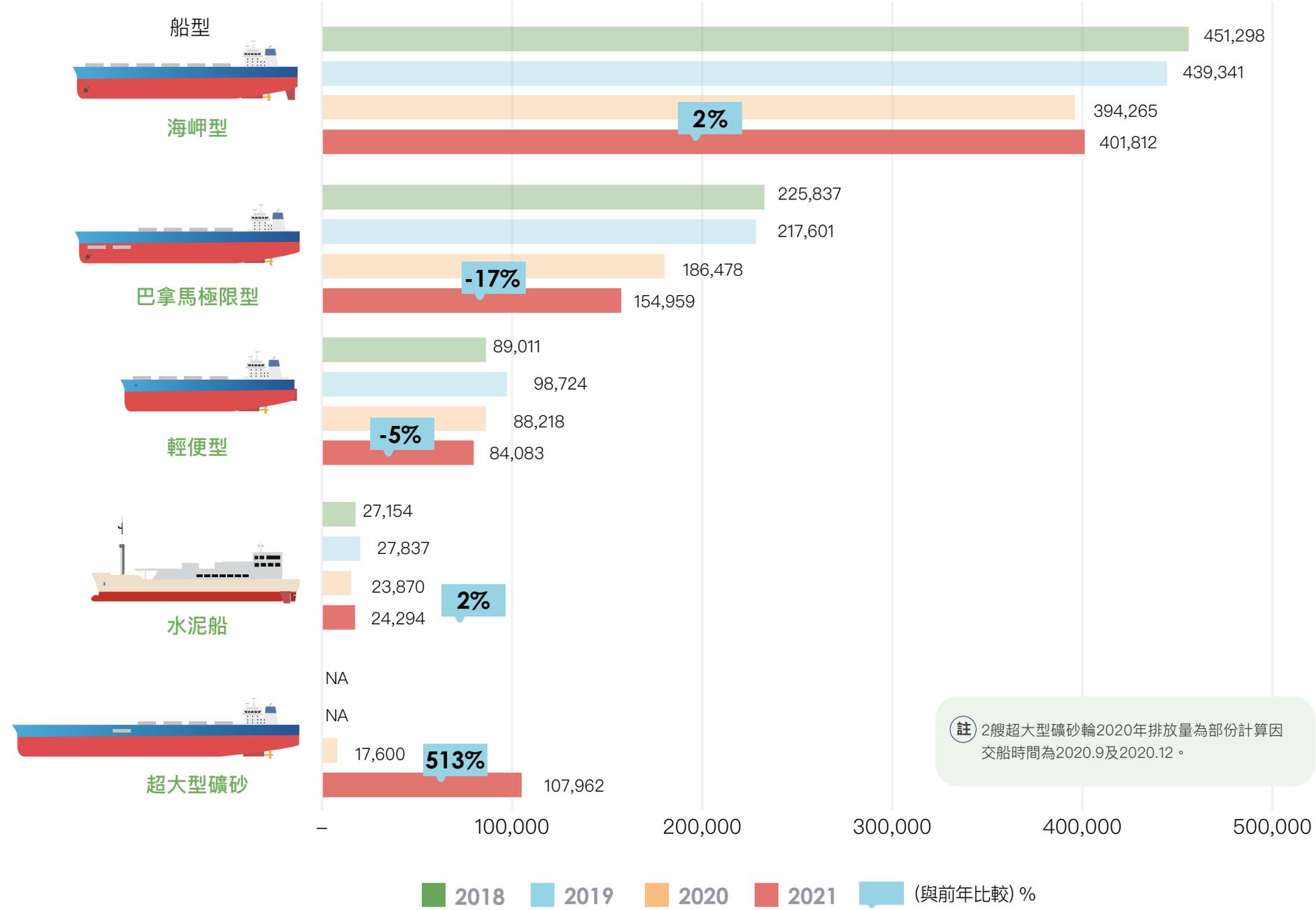


永續治理 G



附錄

範疇一 各船型溫室氣體排放量統計表



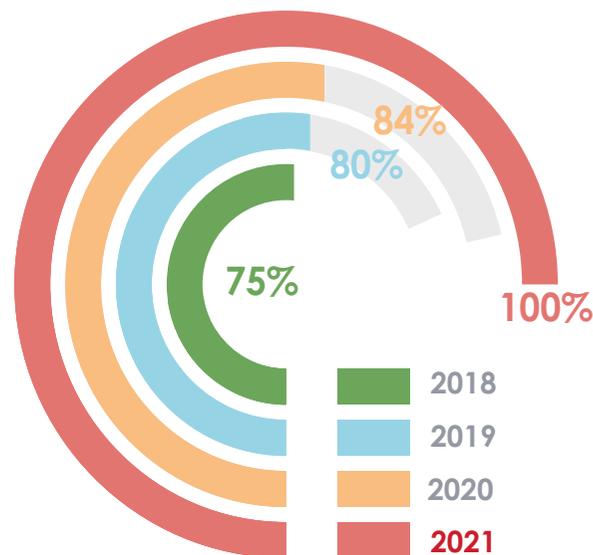
註 2艘超大型礦砂輪2020年排放量為部份計算因交船時間為2020.9及2020.12。



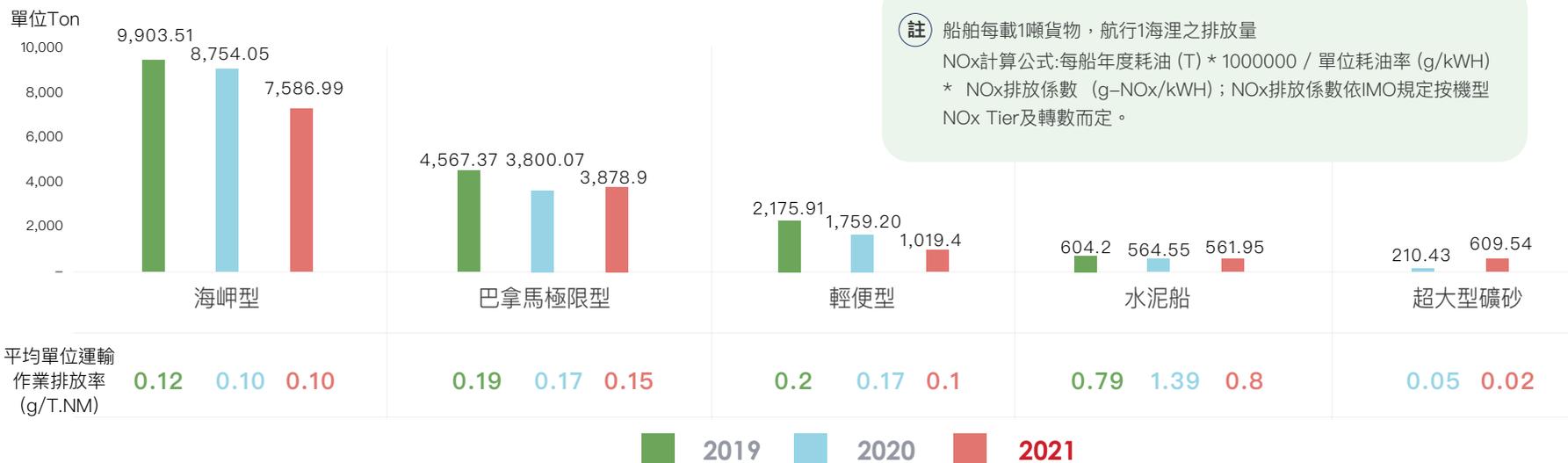
氮氧化物(NOx)排放 ↓ GRI305-7

船舶氮氧化物是經由船舶主機及發電機燃燒燃油產生，而柴油機規格則在造船設計時決定，因此船舶持續汰舊換新，將視為有效的降低船舶氮氧化物(NOx)途徑之一。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，以降低氮氧化物的排放。裕民現有30艘自有散裝輪當中，所有的船舶柴油機均符合IMO第二階段氮氧化物排放規定(2020年為84%)。我們以國際海事組織(IMO)溫室氣體排放第四版報告為指引，計算裕民船隊氮氧化物(NOx)的排放量，2021年大部份船型的單位排放量均有改善(海岬型維持不變)，其中，水泥船的平均單位運輸排放率依舊高於其它船型，此係因此船型仍使用第一階段(TierI)柴油機及載重噸較小所致。針對此，董事會已核准建造1艘新水泥船，預計於2024年交船營運。持續改善氮氧化物(NOx)的排放。

Tier II柴油機比率



各船型NOx排放量



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



硫氧化物(SOx)排放 ↓ GRI305-7

根據國際海事組織(IMO)關於船舶硫排放限制的要求，自2015年1月1日開始，波羅的海、北海、北美及美國加勒比海等硫排放控制區(ECA)內船用燃料硫含量不超過0.1%；2020年1月1日起，世界船用燃料硫含量不超過0.5%。裕民經評估後採取三種方案減少船舶的硫排放。



1. 安裝脫硫設備洗滌(Scrubber)得以使用船用重質燃料油(HFO)

裕民至2021年底共有7艘自有船加裝廢氣淨化系統。使用脫硫裝置之船舶，其排放相當於使用含硫量0.1%燃油。



2. 船舶使用含硫量小於0.1%的船用輕柴油(MGO)作為燃料

其它未裝脫硫器(Scrubber)的船隻航行於海上時，我們統一加注及使用含硫量小於0.1%的船用輕柴油。

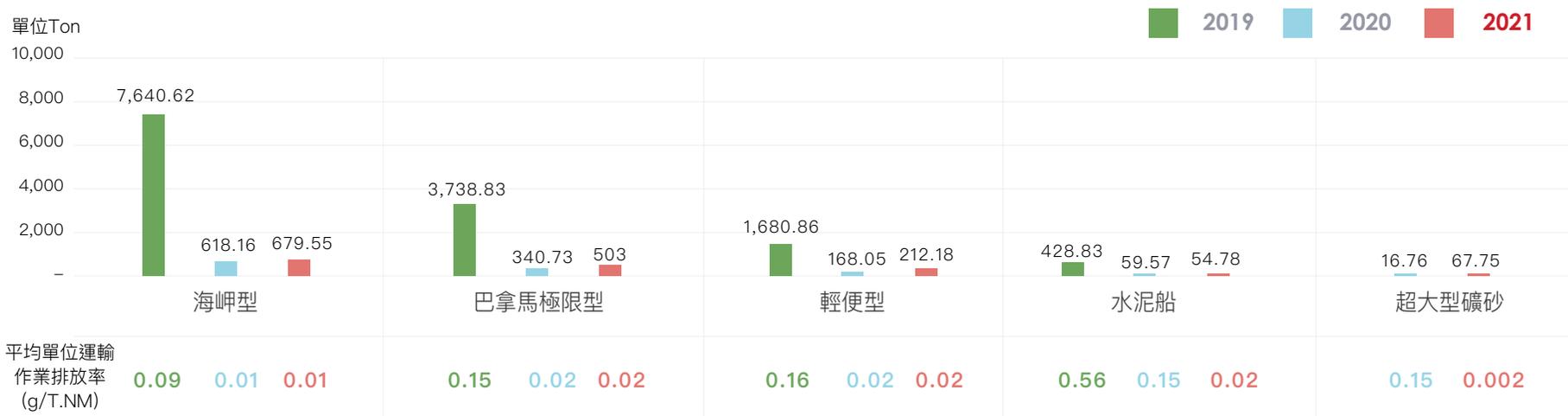


3. 使用液化天然氣(LNG)作為燃料

LNG本身不含硫和粉塵，因此燃燒物中也不會有硫氧化物(SOx)和顆粒物(PM)的排放，由於LNG在主機中的燃燒溫度低，氮氧化物(NOx)排放相應也較低。裕民現有自有散裝船中有2艘LNG預備的大型船舶；在建船舶中將有4艘LNG燃料船於2023年前交船，提供更環境友善的船舶選擇。

船隊二氧化硫(SO₂)的排放量約佔SOx整體排放之90%左右，由下表揭露各船型的SO₂排放量發現船舶大型化可有效降低SO₂的平均單位排放量。

各船型SO₂排放量 ↓ GRI102-48



註 船舶每載1噸貨物，航行1海哩之排放量

SO₂計算公式: 2021年度硫排放量依使用燃油實際含硫量計算；使用脫硫裝置之船舶，其排放相當於使用含硫量0.1%燃油

每公斤燃油SO₂排放重量 = 2*0.97753*每公斤燃油中含硫量。例：燃油中含硫量為3%時，每公斤燃油排放58.65克的SO₂，含硫量為1%時每公斤燃油排放19.55克。

1-3 海洋生態保護

⚓ GRI304-2 ⚓ LC4 ⚓ SDG14

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。裕民依照國際海事組織(IMO)的「國際船舶壓艙水及沉積物控管公約」規定，安裝壓艙水處理系統，目前裕民34艘船中已有25艘完成安裝壓艙水處理系統，安裝率為74%，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。



壓艙水處理系統安裝進度

	2017	2018	2019	2020	2021
已安裝艘數	19	20	22	26	25
船隊艘數	37	36	35	37	34
安裝比率(%)	51.35%	55.56%	62.85%	70.27%	74%

壓艙水排放量

	2017	2018	2019	2020	2021
壓艙水排放量(M³)	307,833.24	314,143.44	302,663.76	312,777.48	392,227.32

註 上表數值每艘自有散裝輪及代管散裝輪整年排放量。

完成安裝壓艙水處理系統



裕民

25 艘

2021年



安裝率

74%



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



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海裡內為之，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。

1-4 廢水、廢棄物管理 ↓ GRI303 ↓ GRI306 ↓ LC4 ↓ SDG14

廢水管理 ↓ GRI303-1 ↓ GRI303-2 ↓ GRI303-4

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ISO14001，依照「環境管理制度程序書」明確限制船舶平均排放汙水量。2021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5.33%，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	2020	2021	(與前年比較) %
 艙底水(Bilge)	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 (公升)	395.89 (公升)	451.68 (公升)	412.04 (公升)	429.75 (公升)	4.30%
 排泄汙水 (Sewage)	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(所安裝的汙水處理系統皆符合國際海事組織(IMO)規定之排放標準)。	1252.44 (公升)	1109.76 (公升)	1106.81 (公升)	1086.51 (公升)	1148.21 (公升)	5.68%
 月平均加總			1775.06 (公升)	1505.65 (公升)	1558.49 (公升)	1498.05 (公升)	1577.96 (公升)	5.33%
 裕民廢水排放限制量(每月)			3500 (公升)					

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。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



廢棄物管理

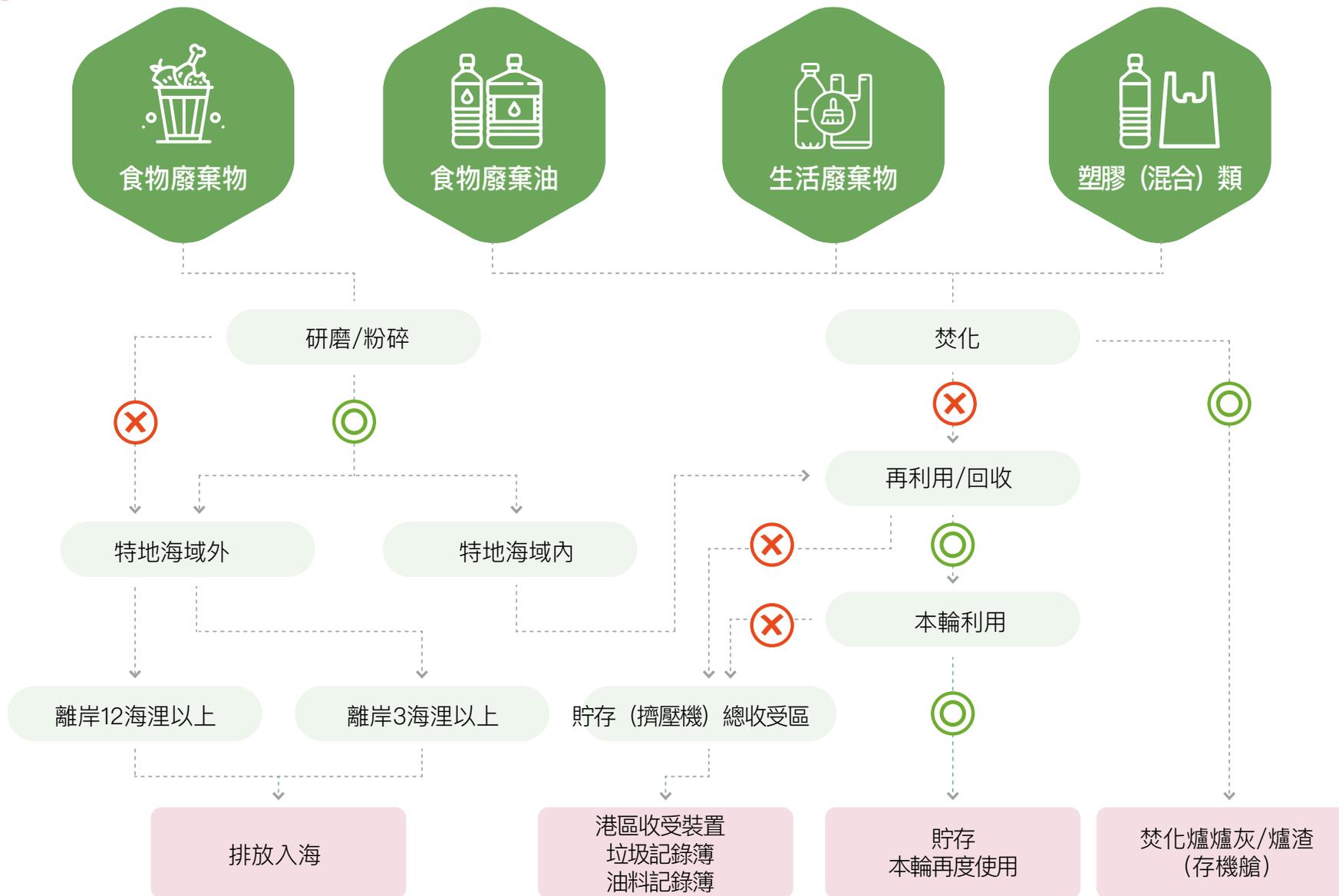
⚓ GRI306-1 ⚓ GRI306-2 ⚓ GRI306-3 ⚓ GRI306-5

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，2021年月平均廢棄物量為377.71公斤符合規定標準，整體每月平均廢棄物比2020年降低6.04%左右。

項目	來源	管理方針	2017	2018	2019	2020	2021	(與前年比較) %
海拋	食物廢棄物	參照廢棄物管控流程圖	341.22 (公斤)	337.5 (公斤)	309.92 (公斤)	322.78 (公斤)	295.72 (公斤)	-8.38%
送岸處理	紙、玻璃、金屬類		52.9 (公斤)	48.7 (公斤)	52.22 (公斤)	50.51 (公斤)	52.96 (公斤)	4.85%
	塑膠類		25.46 (公斤)	23.22 (公斤)	22.72 (公斤)	22.42 (公斤)	20.43 (公斤)	-8.88%
焚化	食用油		7.33 (公斤)	3.02 (公斤)	9.26 (公斤)	6.27 (公斤)	8.6 (公斤)	37.16%
月平均加總			426.91 (公斤)	412.45 (公斤)	394.13 (公斤)	401.98 (公斤)	377.71 (公斤)	-6.04%
裕民廢棄物排放限制量(每月)			800 (公斤)					

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。

 廢棄物管控流程表





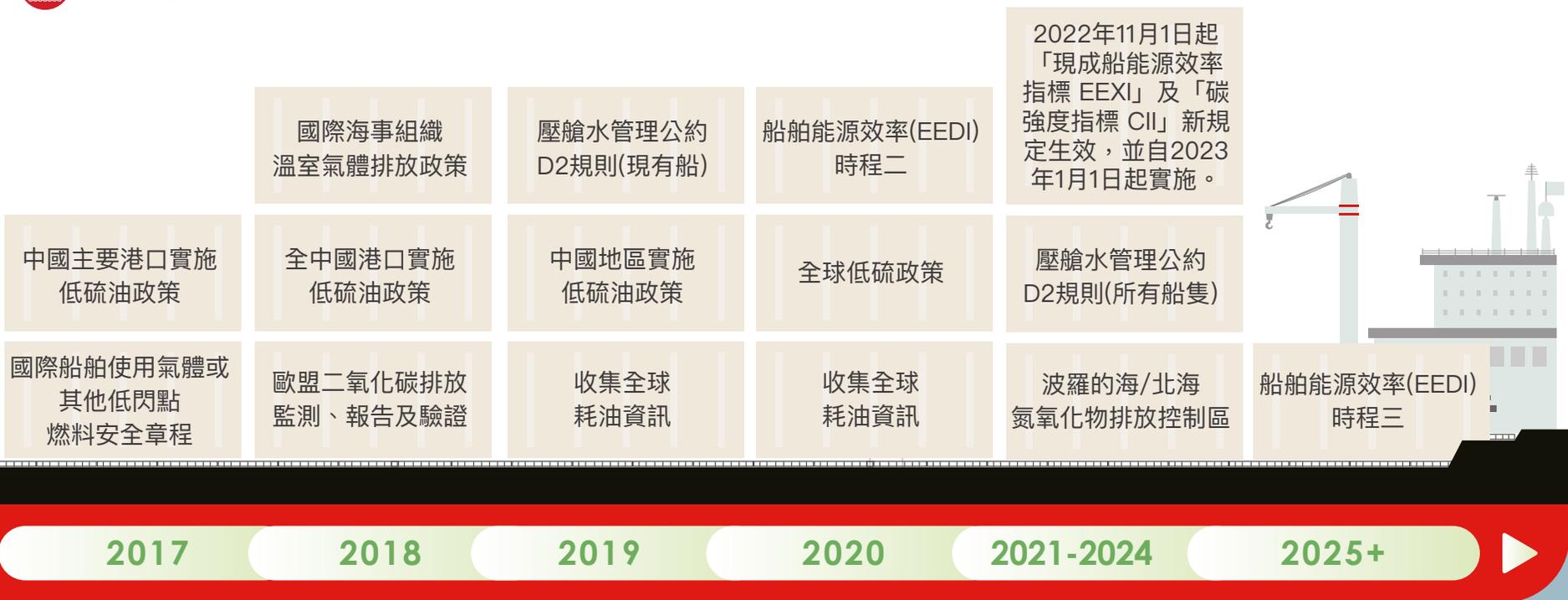
1-5 環境法規

⚓ GRI307 ⚓ LC1~LC6 ⚓ SDG16

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。2021年一整年並無任何環保罰款產生。

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

國際海運環保規範趨勢



資料來源:驗船協會DNV及國際海事組織(IMO)



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄



2

團隊哲學 / S

社會面發展目標與績效	49
2-1 人力結構與流動	51
2-2 薪酬與福利	61
2-3 職業健康與安全	65
2-3-1 岸上職業安全	66
2-3-2 船上職業安全	67
2-4 教育訓練	70
2-5 勞動人權	71

2 團隊哲學 (S)

社會面發展目標與績效

理念

給與員工一個安全的工作環境，以及優於同業的薪酬，留才、用才。



策略目標



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄

2021年執行結果

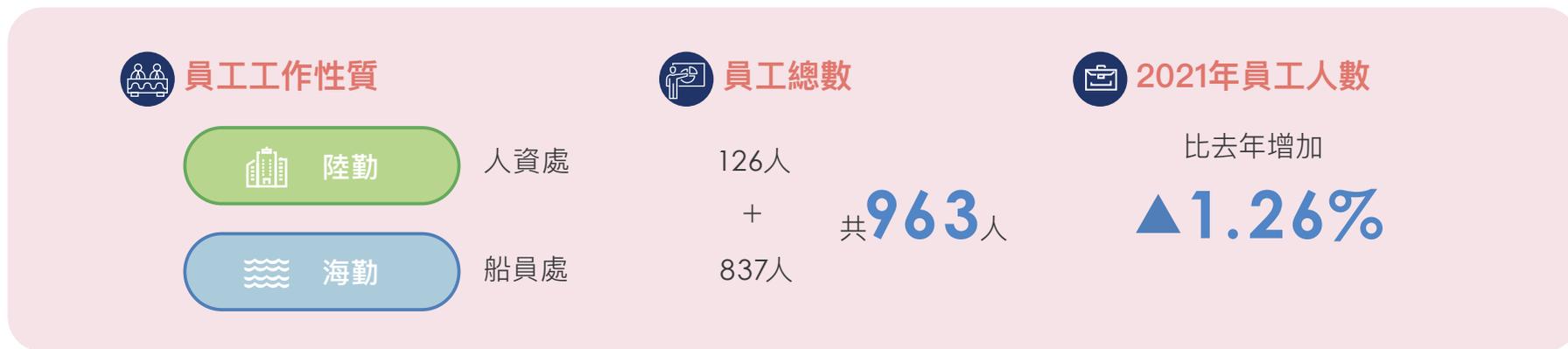
薪酬福利



職業安全



2-1 人力結構與流動 ⚓ GRI102-8 ⚓ GRI401-1



陸勤

人力結構

陸勤126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114人(含身心障礙2人)及約聘人員12人。人力結構健全，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:83.33%，新加坡: 100%，廈門:100%)。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G

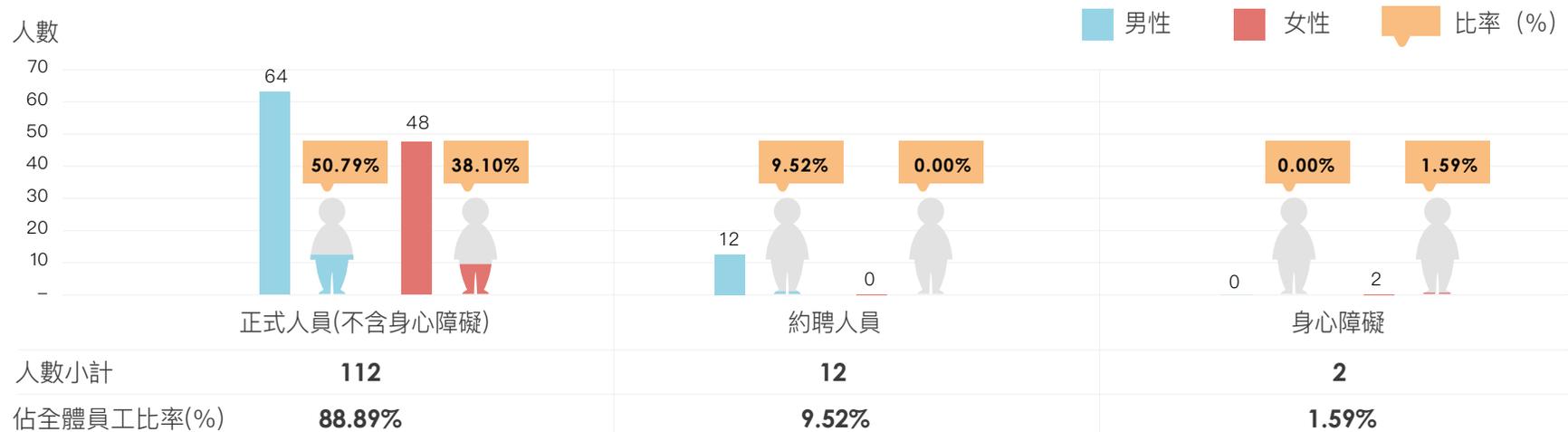


附錄

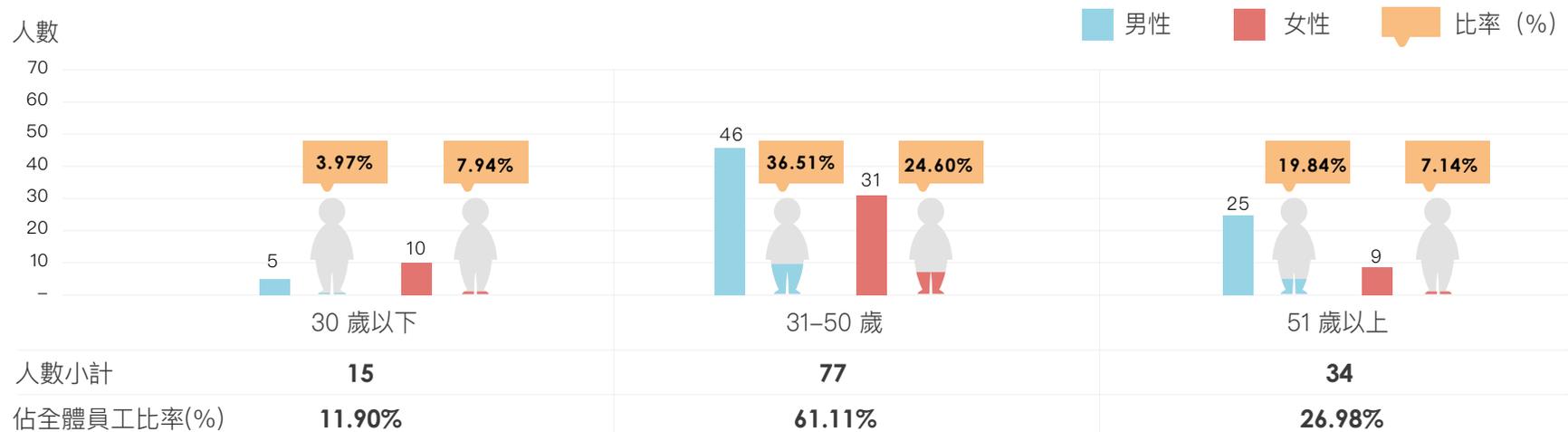


2021年岸勤(辦公室)各項目資料統計

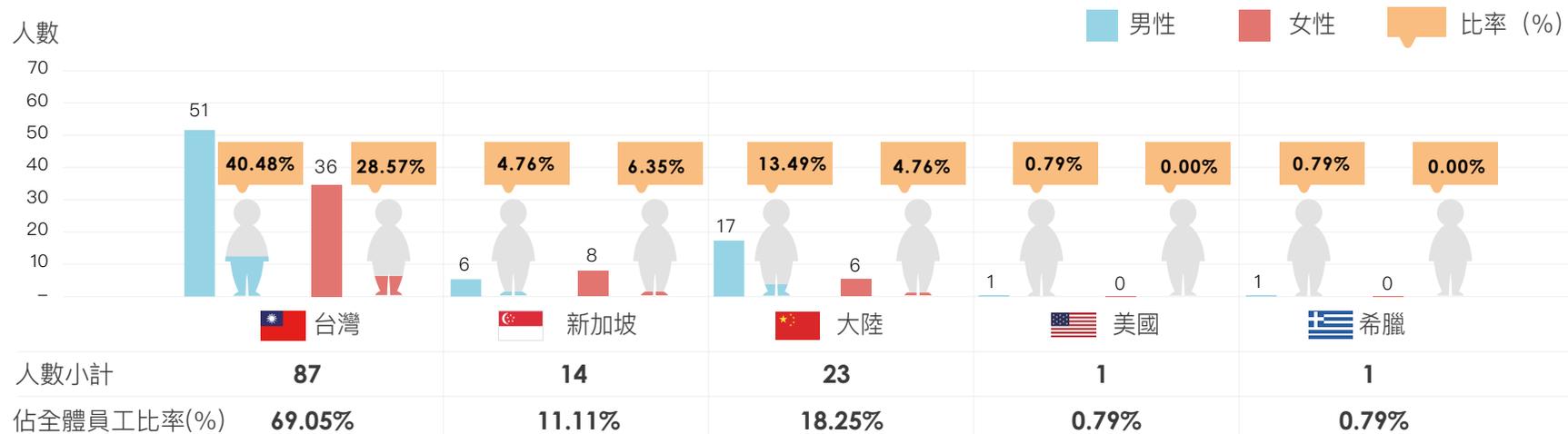
類別



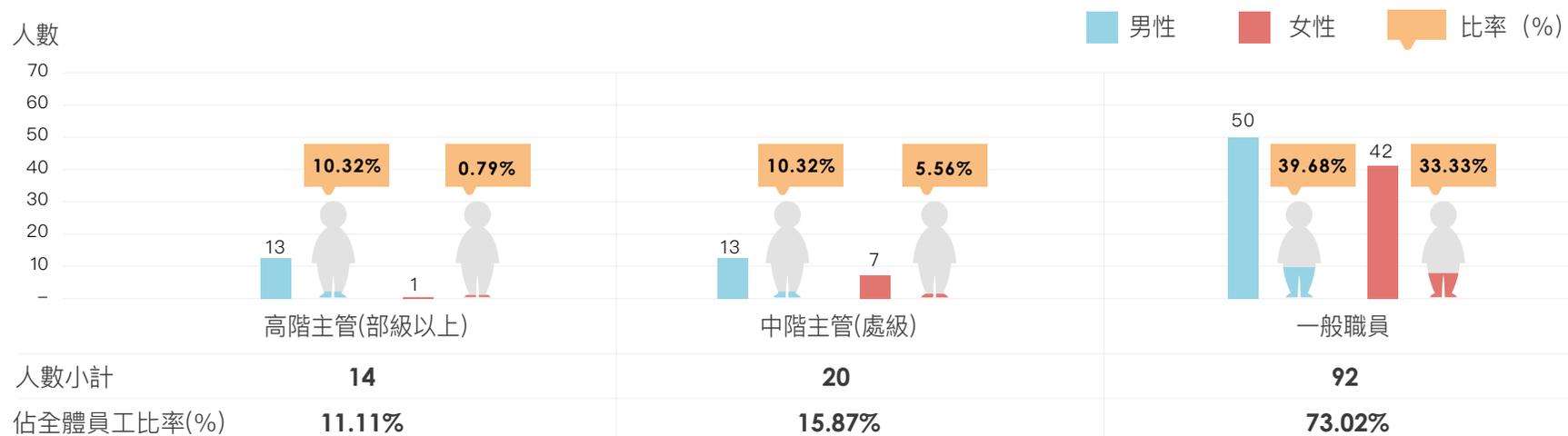
年齡



國籍



職務





公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G

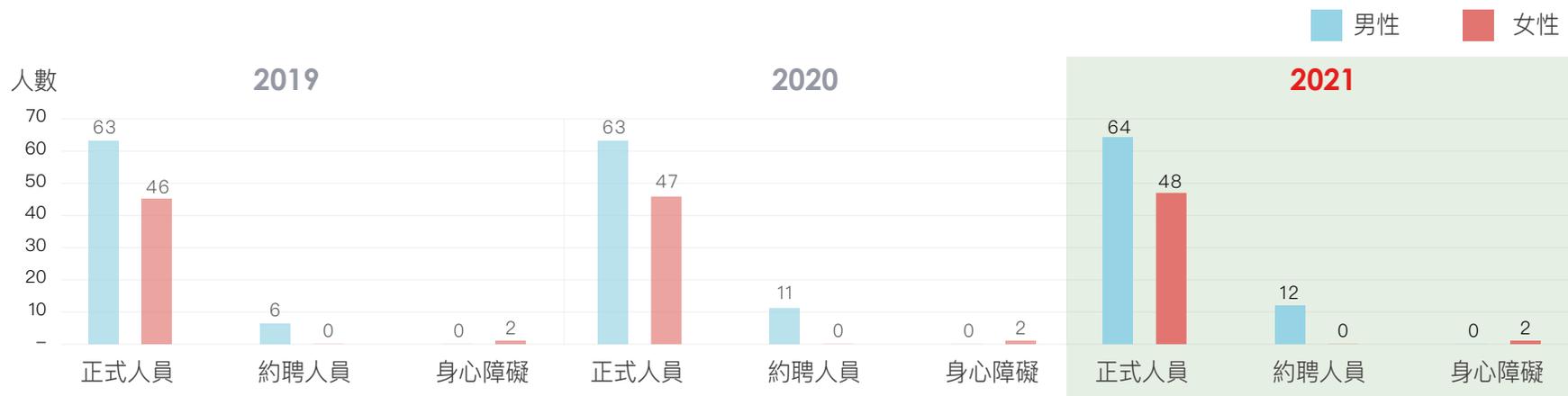


附錄

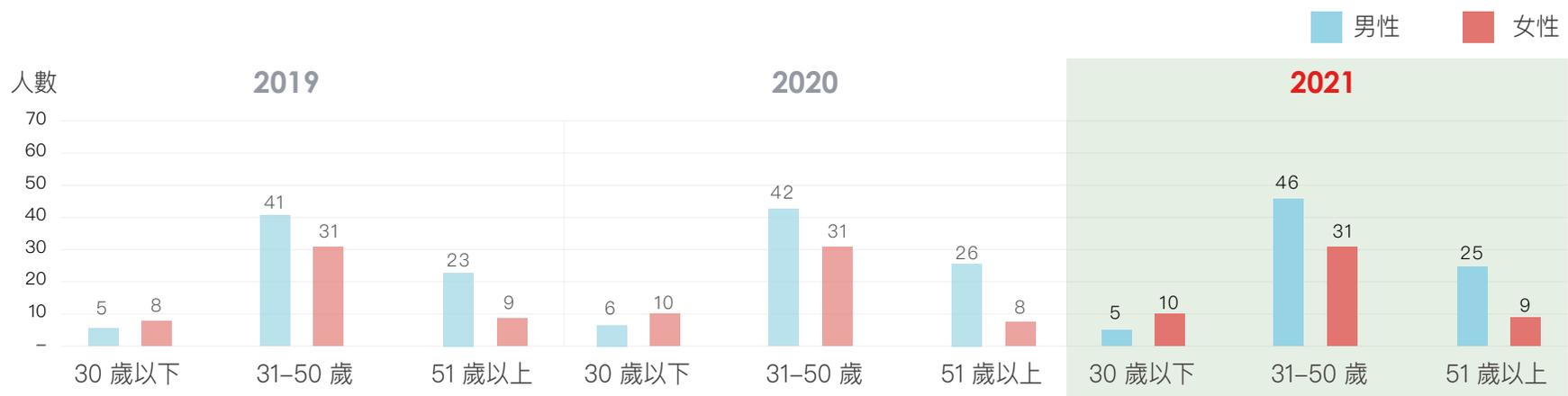


年度岸勤(辦公室)各項目資料統計

類別

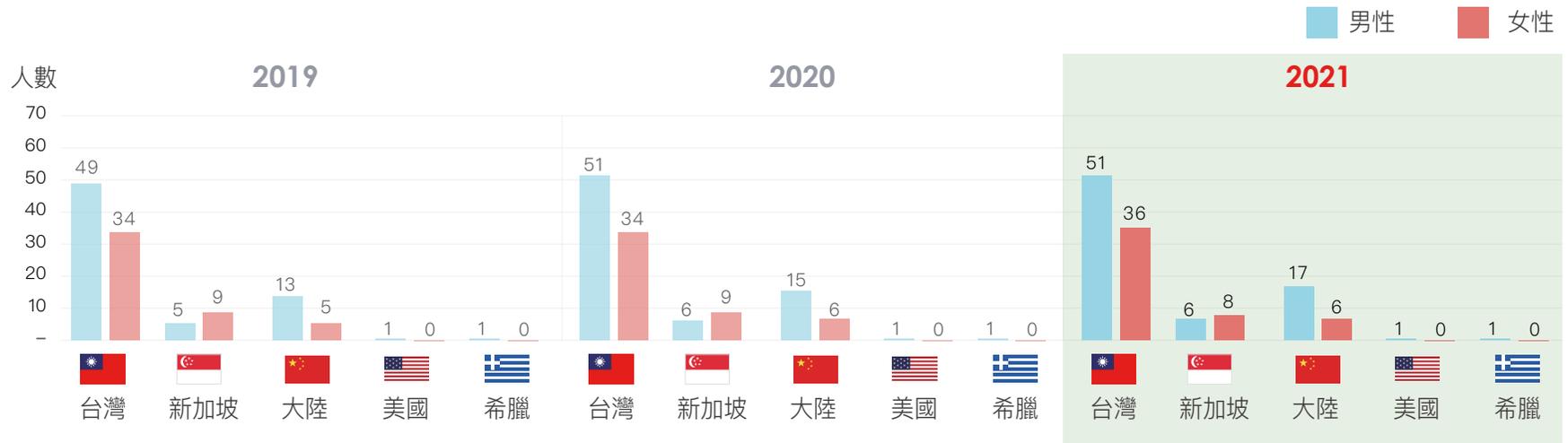


年齡

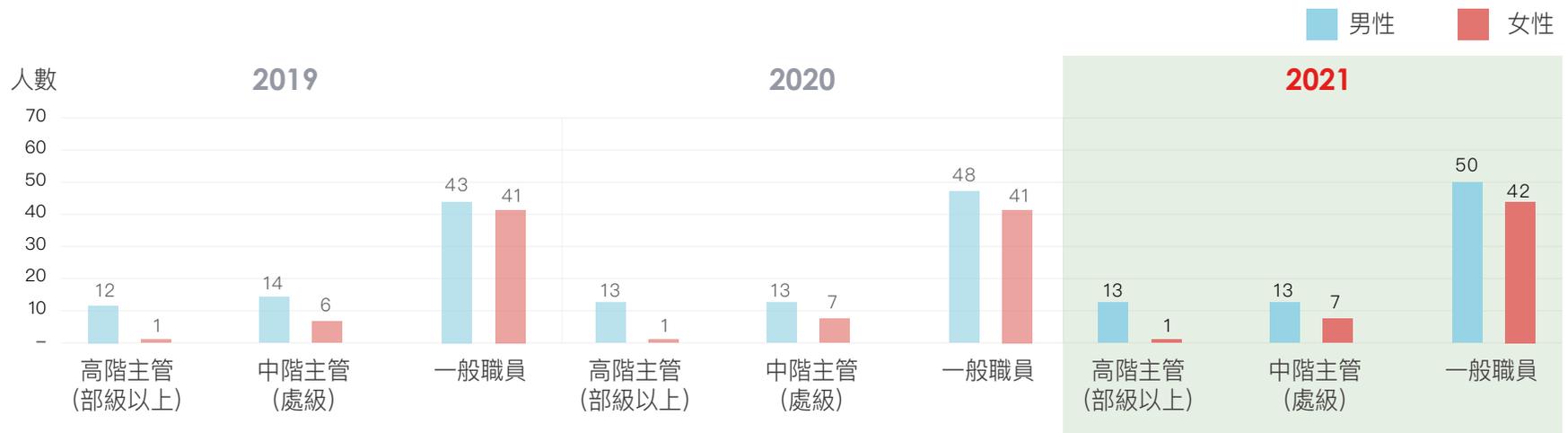




國籍



職務

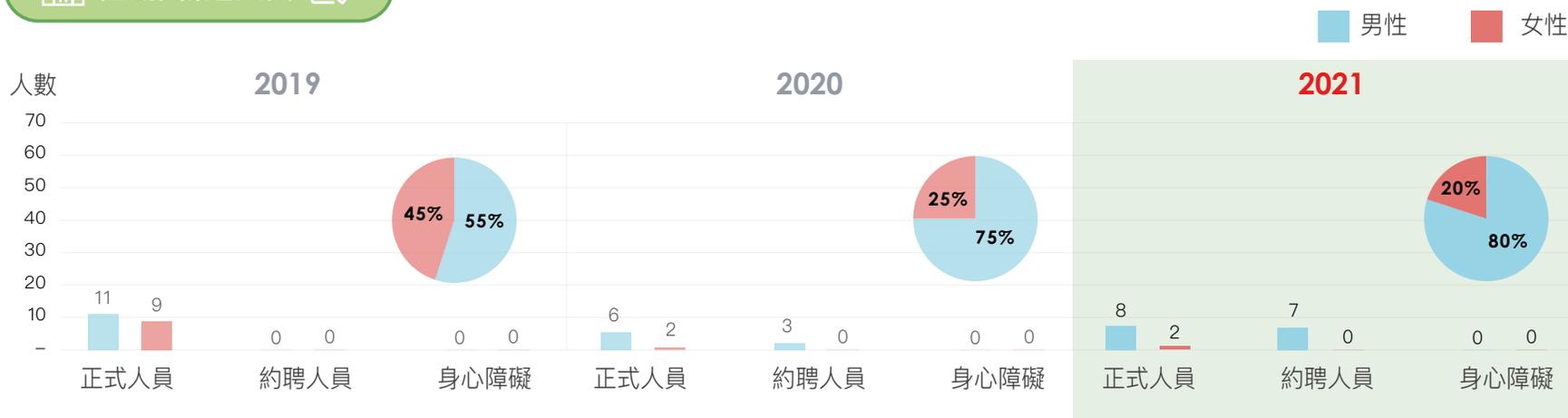




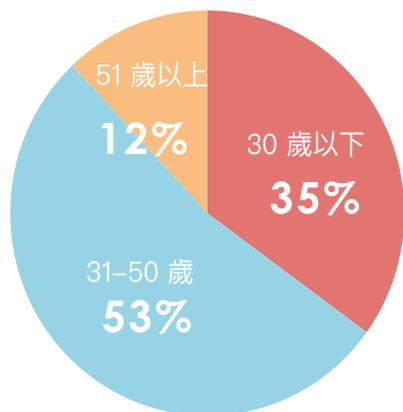
人才流動

裕民近三年平均離職率為6.06%，年資平均為10.59年，全體員工均受勞動契約保障，2021年經離職訪談，了解員工離職主因為個人職涯規劃，今後裕民仍會致力於提高企業永續經營理念及自我競爭優勢，積極規劃接班人員計畫，進行關鍵人才專業訓練與部門輪調，包括工程師派駐船廠監工、業務同仁派駐國外公司培訓、船工同仁參與海陸輪調與隨船見習等各種方式，希望培養多方位人才，可於必要時進行彈性調配。2021年也因裕民子公司廈門辦公室擴編，招攬更多新進人才。

陸勤/新進人員

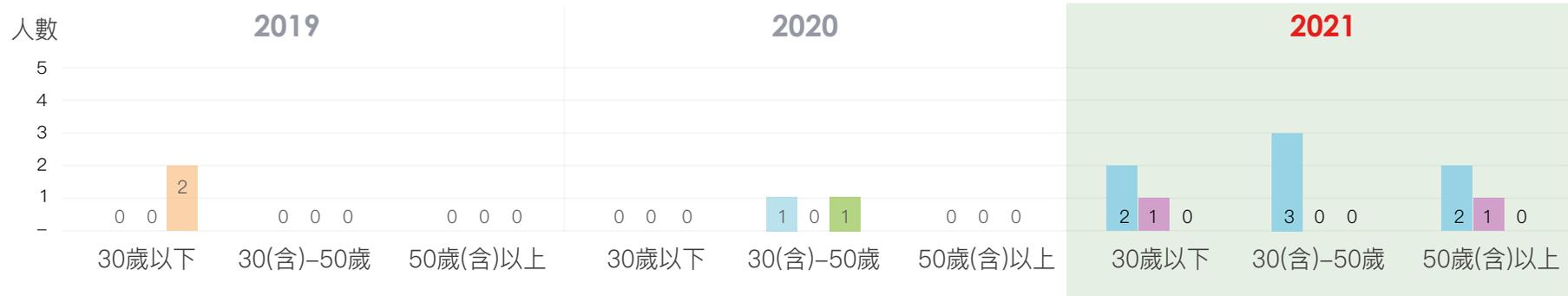


2021年新進陸勤人員年齡分佈

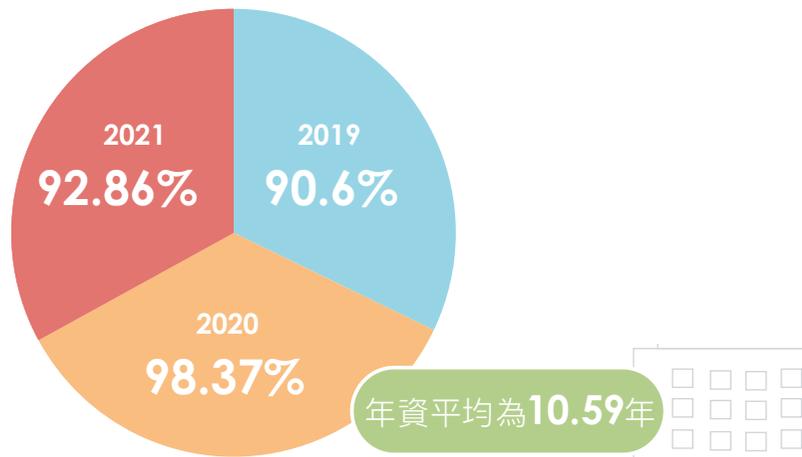


陸勤/離職人員

台灣男性 新加坡男性 廈門男性
 台灣女性 新加坡女性 廈門女性



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



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G

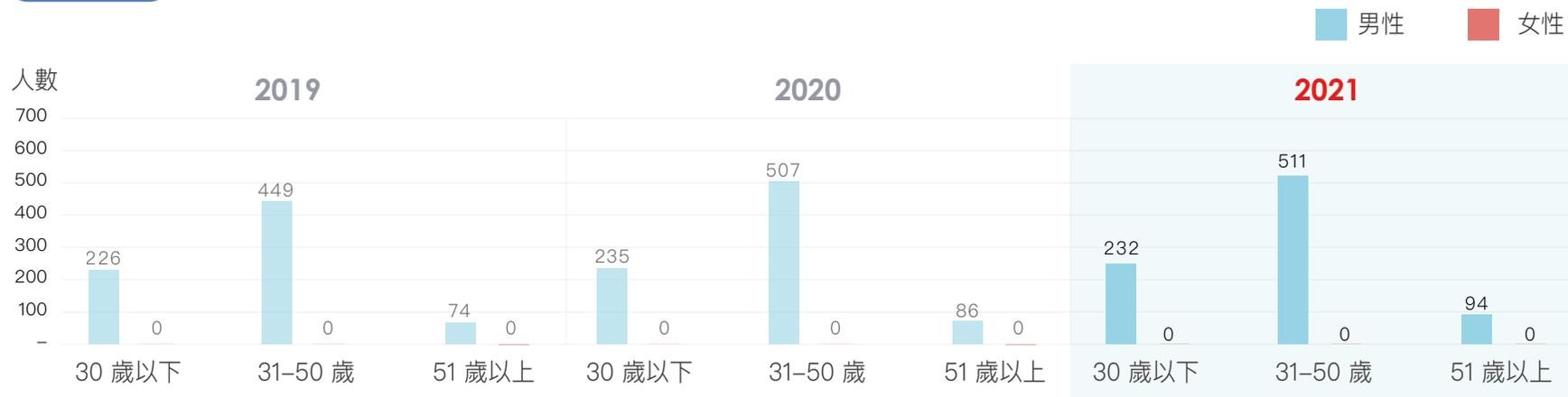


附錄

海勤

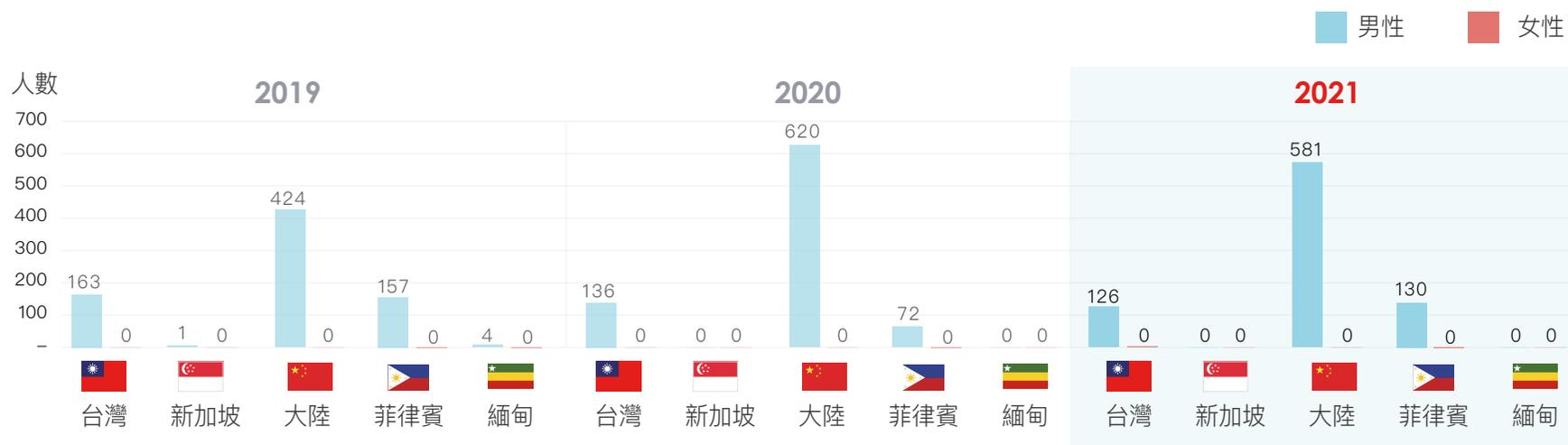
裕民營運管理之船舶總共34艘，每艘船舶人數編制大約為18~24人不等，全數皆屬合約聘僱。總共有837位在船人員，其中以中生代船員占最多數，共有511位，占比約61.05%。若以國籍區分，僱傭船員國籍包含台灣、大陸、菲律賓，而以大陸籍人員占最多數，共581位，占比69.41%。

年齡

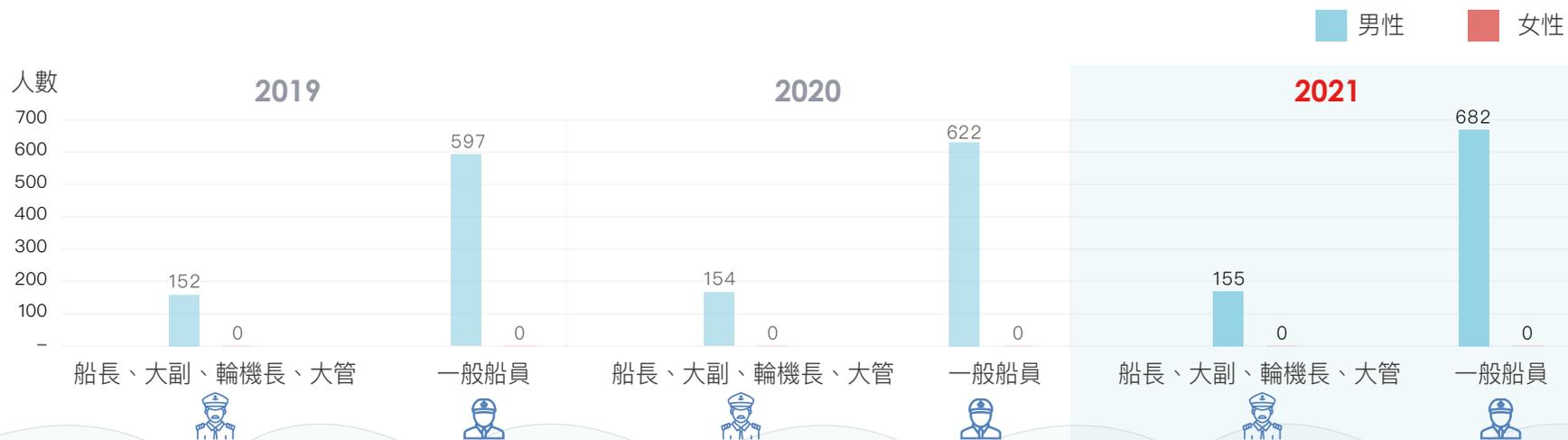




國籍



職務



註 海動資料產出日2022/01/21



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S

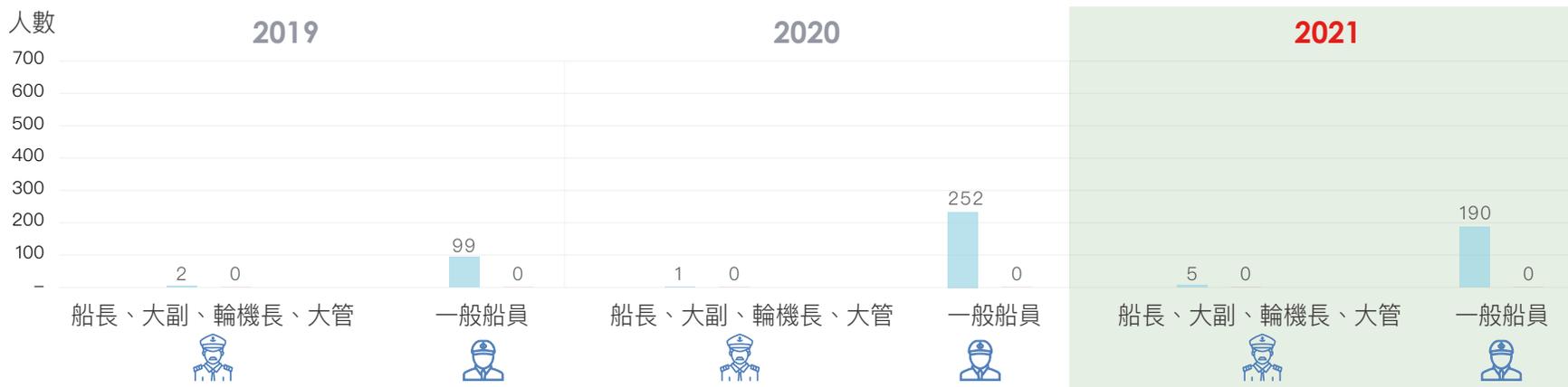


永續治理
G

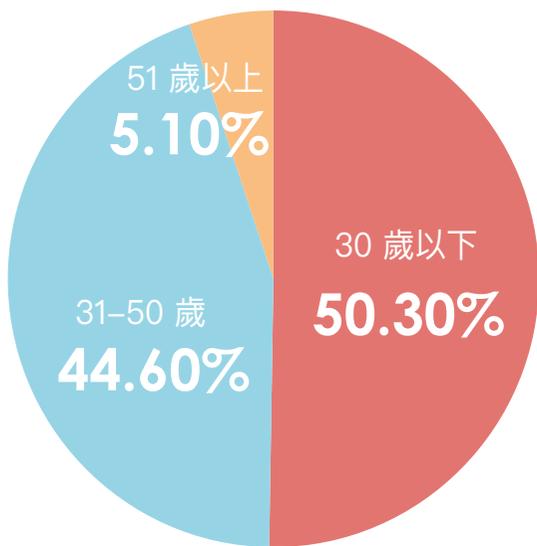


附錄

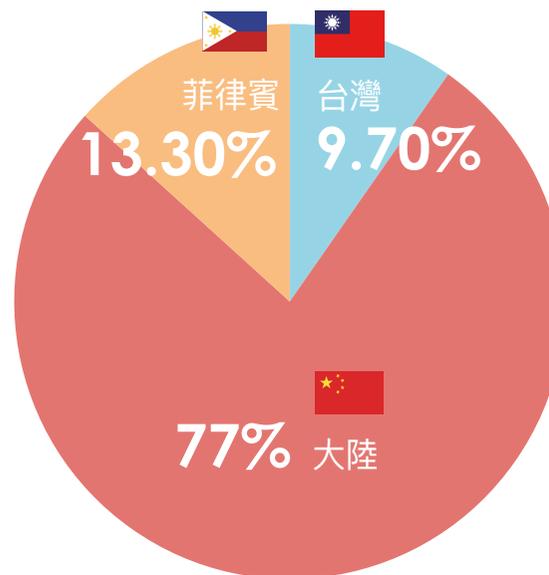
海勤/新進人員



2021年新進海勤人員年齡分佈



2021年新進海勤人員國籍分佈



註：海勤資料產出日2022/01/21

2-2 薪酬與福利 📍 GRI401-2 📍 GRI405-2 📍 SDG5 📍 SDG8

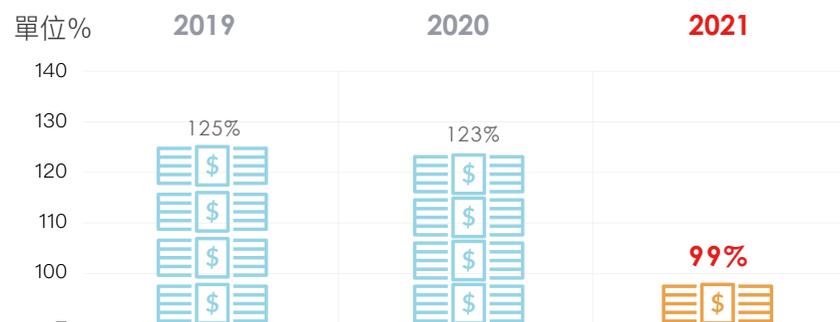
員工是裕民最重要的資產，我們設有薪酬委員會，定期召開會議，檢討員工薪資水準。另外，也設有職工福利委員會，統籌推動福利事宜。平時舉辦休閒活動、員工旅遊、年節慰勞等活動，並發放生日禮券及旅遊補助，使員工在工作之餘，能兼顧身心之休閒健康與促進同仁之情。為關心同仁眷屬，我們另有同仁及子女獎學金、婚喪喜慶、住院補助之福利。

🔍 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。台灣地區陸勤基層人員起薪男女皆優於本國法定最低基本工資金額1.5倍以上。為了激勵員工，鼓勵持續優秀表現，裕民2021年台灣地區的薪酬成長比率約為7.2%，遠大於目標3%。

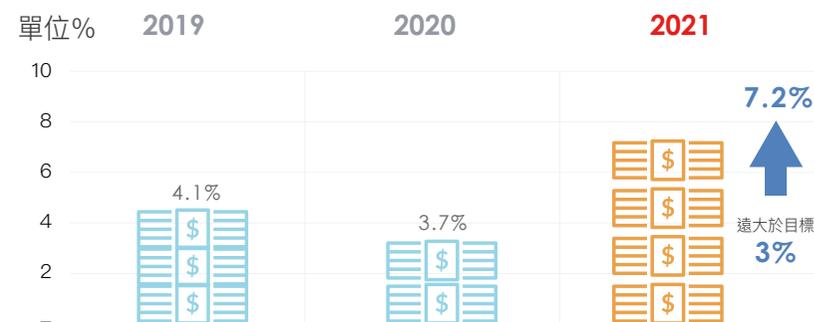
另外，海勤人員方面:基層船員標準薪資除新加坡旗等同於新加坡海員工會協議之最低工資金額外，香港旗優於所屬船旗國工會協議之1.17倍。中華民國船員則優於船員法訂定最低月薪津之2.5倍。

員工薪資與航運同業比較率



註 航運同業資料來源為各航運公司之年報資料中的員工福利費用及員工人數。

員工薪酬成長比率



註 台灣地區陸勤全體同仁。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S

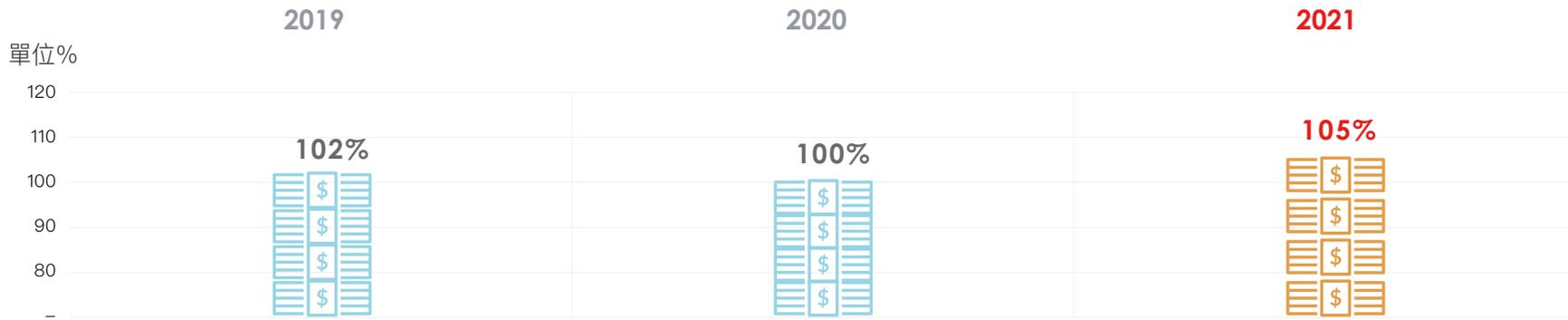


永續治理 G



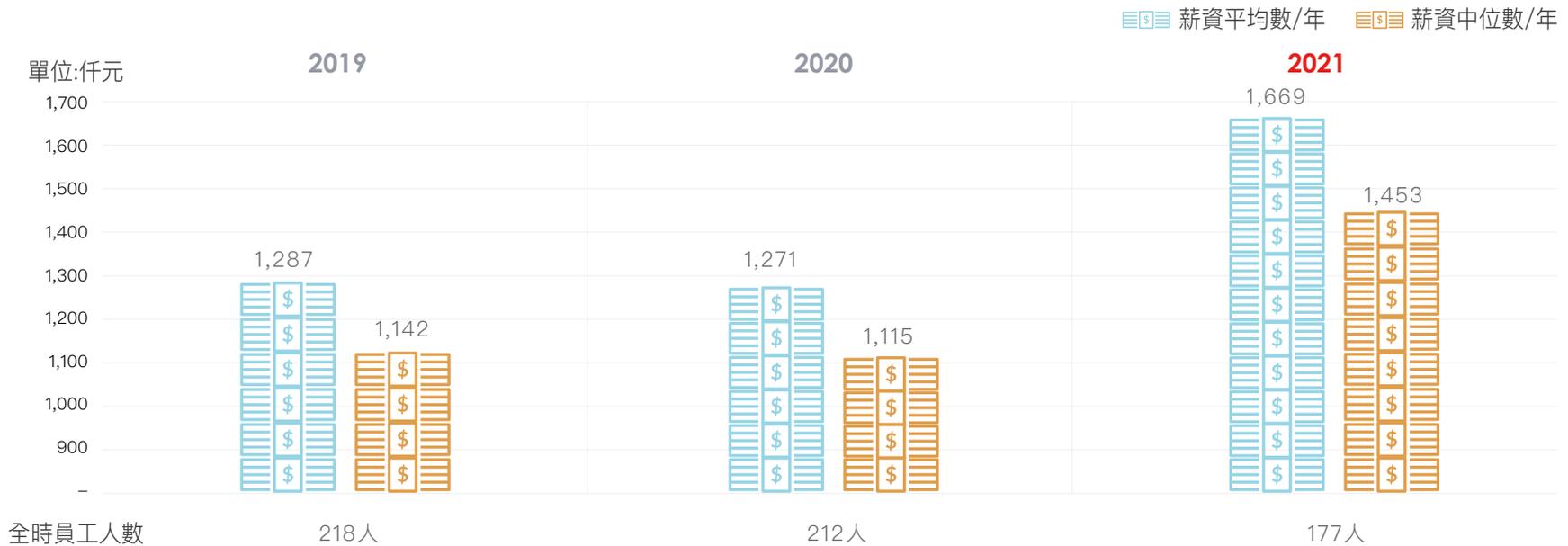
附錄

女/男薪資差異比率 ⚓ GRI405-2



註 台灣地區陸勤全體同仁 薪資差異比率以男女同職等比較。

非擔任主管職務之全時員工福利費用統計



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G

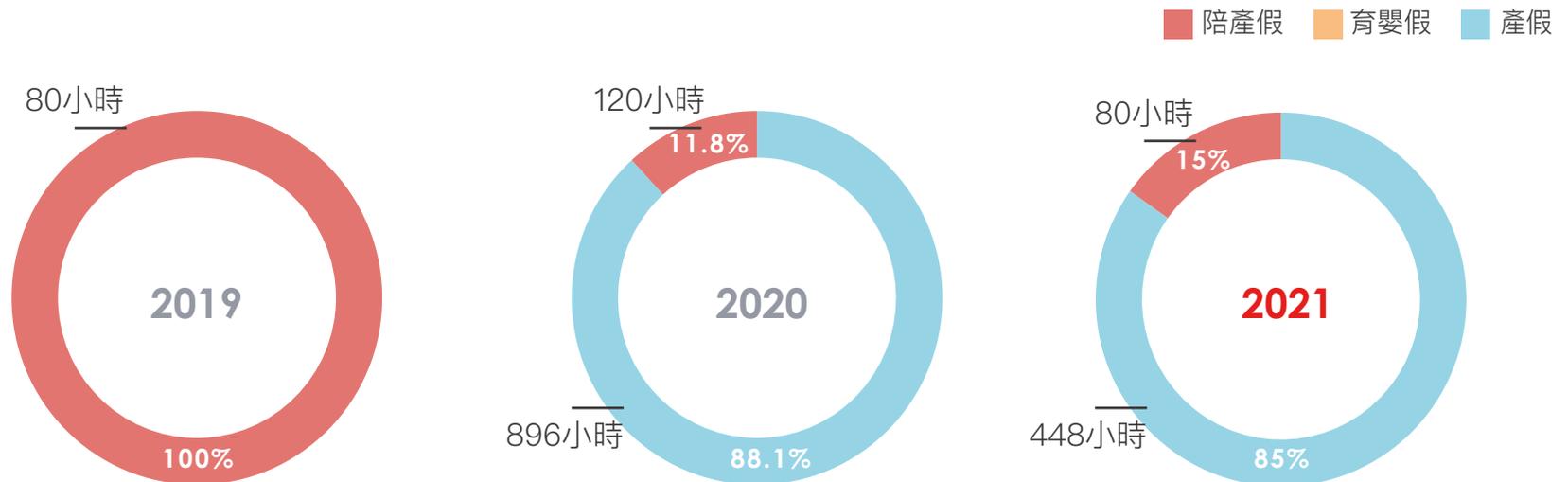


附錄



休假制度

台灣地區裕民陸勤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。2021年有三位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2020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。



育嬰假詳細資訊 [GRI401-3](#)

2021	男	女	合計
享有育嬰假人數 (A)	2	1	3
申請育嬰留停人數 (B)	0	0	0
育嬰假使用率 (B/A)	0	0	0

2021	男	女	合計
育嬰留停應復職人數 (C)	N/A	N/A	N/A
育嬰留停實際復職人數 (D)	N/A	N/A	N/A
育嬰留停復職率 (D/C)	N/A	N/A	N/A

2020	男	女	合計
育嬰留停復職總人數(E)	N/A	N/A	N/A
申請育嬰留停復職後服務滿一年人數(F)	N/A	N/A	N/A
2021年育嬰留停復職留任率(F/E)	N/A	N/A	N/A





員工保險與退休制度

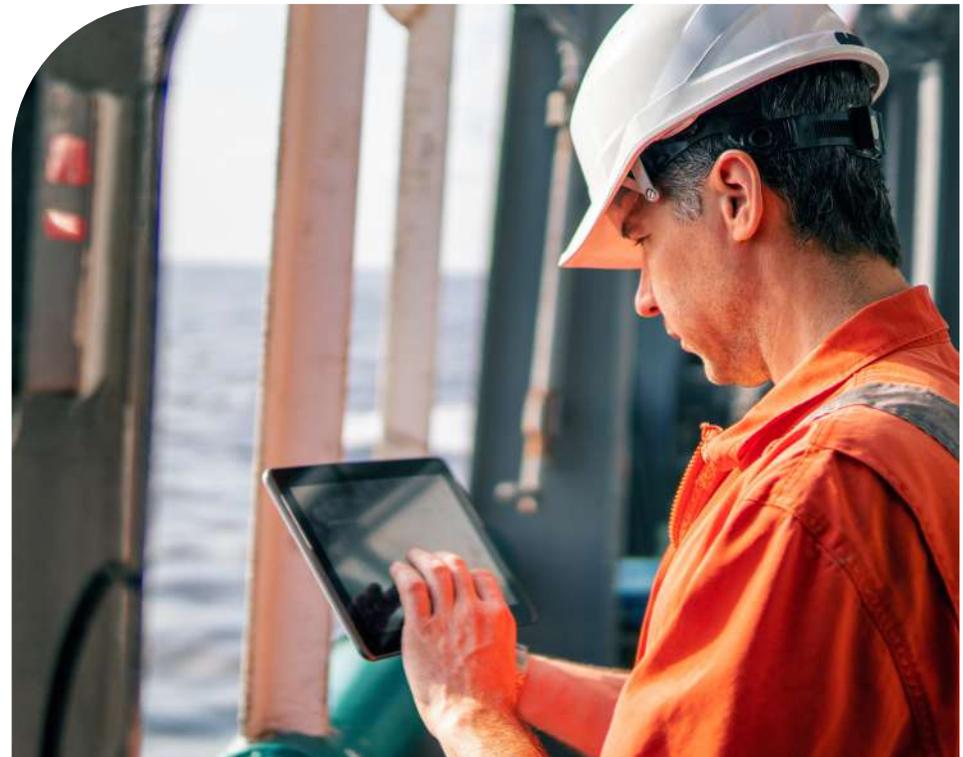
台灣地區裕民陸勤人員依法辦理勞工保險、就業保險及全民健保外，並加保團體壽險、意外保險等，提高員工保障。退休金制度依照當地勞動基準法、勞工退休金條例及船員法、海商法等相關法規，訂有職員退休辦法及船員退休辦法，台灣地區陸勤人員，公司每月按員工薪資總額提撥一定比例退休金存至政府指定機構之公司退休金專戶，每季定期召開勞工退休準備金監督委員會監督與審核退休金提撥運用情形。另針對選擇採用勞工退休金條例之員工，公司每月依勞工退休金月提繳工資分級表提撥6%及代扣員工個人自願提繳比例，存於員工在勞保局之個人退休金專戶，充分保障同仁退休之權益。



員工職涯發展 [GRI404-3](#)

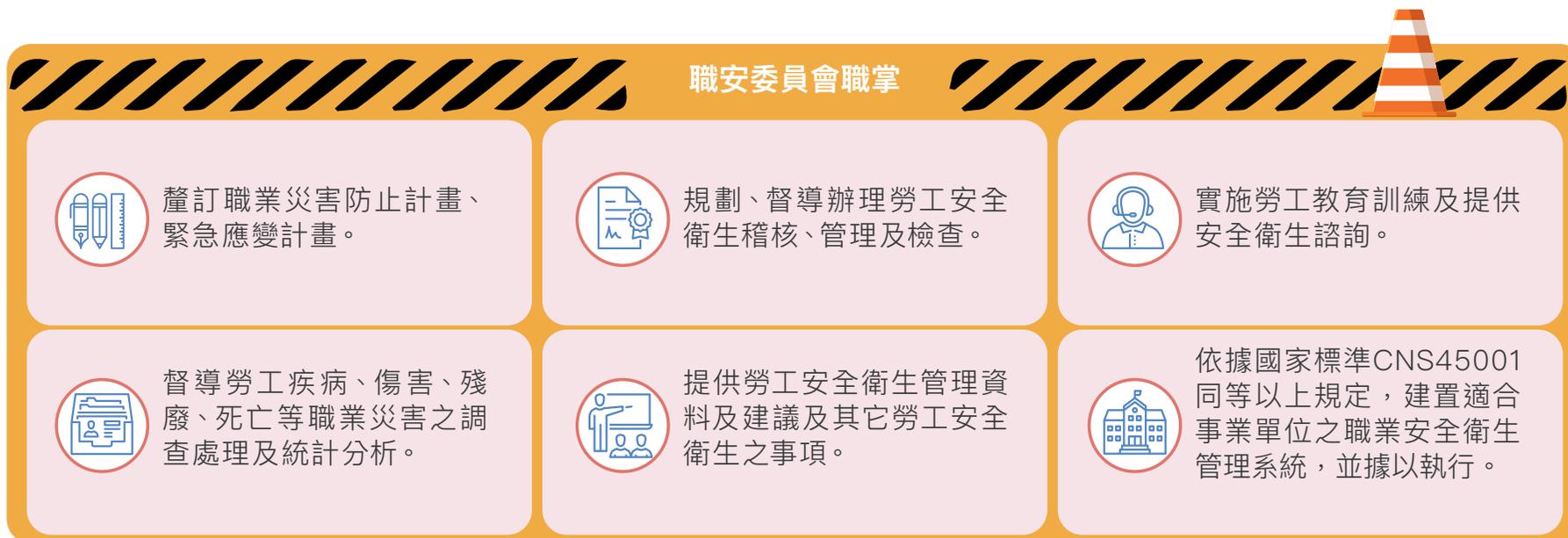
岸勤員工每年每人皆定期接受年度績效考核，除半年檢視一次工作績效指標外，也同時提供各部門一、二級主管與員工之間溝通之平台，藉此機會使部門建立上下檢視與回饋機制，有效評估目前與未來職涯發展。

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，2021年度共升遷9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，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。但因受COVID-19疫情影響，受限全球性邊境管制、航班減少等因素，因此有關船員國籍多元化於今年暫時無法依規畫進行。



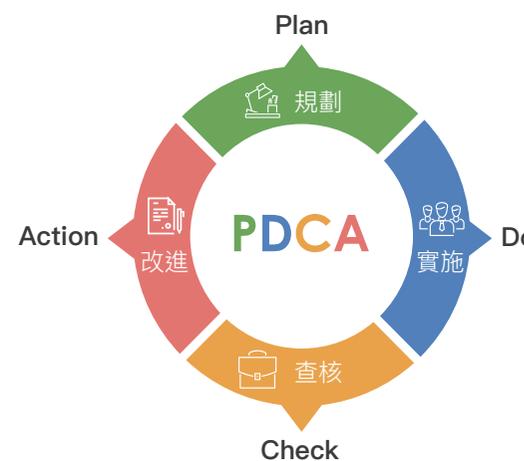
2-3 職業健康與安全 ⚓ GRI403-4 ⚓ SDG3 ⚓ SDG8

裕民依法設有職安委員會，成員9人，有副總經理(當然委員)及部門主管等6名，勞工代表3名；每三個月至少召開會議一次，協調、建議職業安全衛生管理計畫，審議安全衛生教育訓練、健康管理計畫與健康促進及其他有關職業安全衛生管理事項。



職業安全衛生管理系統內容 ⚓ GRI403-1 ⚓ GRI403-2 ⚓ GRI403-7

職業安全衛生管理系統:對各項安全衛生工作予以「標準化、文件化、程序化」，透過PDCA的循環過程，實現安全衛生管理目標。註:PDCA:規劃 (Plan) 實施 (Do) 查核 (Check) 改進 (Action)，我們會根據工作環境或作業危害 (製程、活動或服務) 之特性，界定潛在危害之分類或類型分成岸上職業安全及海上職業安全兩方面管理，並藉由已經發生的事故或虛驚事件中學習，並且改善管理系統的缺失，避免相同或類似的意外事故再次發生。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄

2-3-1 岸上職業安全 ↓ GRI403-8 ↓ GRI403-9

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。岸上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%。

↓ GRI403-3 ↓ GRI403-5 ↓ GRI403-6

目的	辦公室安全管理政策	管理辦法
 辦公環境安全	設置安全設備	設置消防設施、緊急避難路徑及通報系統，嚴禁東西堆放於逃生走道，保持走道暢通。
	載具定期保養維修	定期保養電梯防止人員受困。
	防範外部威脅	加強門禁管理防止有不良意圖之人員進入辦公場所。

目的	辦公室安全管理政策	管理辦法
 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。
	職安教育訓練	新進人員教育訓練3小時，於員工入職一個月內舉行，最近一次以在2021年11月份完成訓練；安全衛生在職教育訓練為3年3小時，最近一次在2020年10月份完成。

目的	辦公室安全管理政策	管理辦法
 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。

目的	辦公室安全管理政策	管理辦法
 職員健康	評估員工健康風險	辦公室同仁每兩年一次健康檢查，特約醫護人員根據健檢報告、異常工作負荷檢核表及肌肉骨骼症狀調查表，分析員工的十年內心血管風險指數、危害分級，並針對其風險高低進行健康指導、個別面談及追蹤管理。透過勞工接受面談與指導之參與率、個別風險勞工檢查異常值之改變情形、參與職場健康促進計畫之達成率及滿意度、工作環境改善等，持續關心公司員工的身心健康狀況。



2-3-2 船上職業安全 GRI403-2 GRI403-4 GRI403-6 GRI403-7 GRI403-8

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。船員安全依據國際安全管理章程 (International Safety Management Code, ISM Code) 執行。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」(FSM)，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。2020年成立船舶營運協調中心(Operation Center)會發出船隻的速度偏差警報。藉由速度監控自動化功能，系統將自動發出表單來記錄速度偏差的原因，並提供統計報告以彙整結果，這有助於提高船隊安全性。2021年裕民為縮短船員海上急需緊急醫療申請時間，FSM新增海上急難救助(MRCC)即時查詢功能。船舶能即時藉由此功能，按照船位的所在位置，找出船舶周邊岸上各救難單位的聯繫方式，縮短以往查找的時間。我們的「船隊安全管理系統」榮獲日本海事協會核發創新認可證書。驗證了FSM系統的各種功能：一、船隊安全監控；二、船隊性能監測；三、天氣預報系統；四、海盜狀態預報 (Pirate Situation Awareness) ；五、多種告警類型；六、危險區域告警。裕民以最高安全標準來管理船隊，大幅減少因安全事件而造成的額外營運開銷。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



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，保障船員健康與安全。2021年失能傷害率(FR)為0.58%，主因係1名船員未落實執行公司律定之標準操作程序操作船上懸吊設備，發生工安意外案件。事故發生後，裕民即執行案件調查及相關責任歸屬，並將肇事因子發布船隊參考，以避免類似案件再次發生。



海上安全管理方針 GRI403-3 GRI403-5

目的	船上安全管理政策	管理辦法
 航海安全	設置職業安全裝備	船員皆配有鋼頭安全工作靴及安全盔，並配有符合ISM, SMC及DOC規範之求救裝配。
	電子輔助系統，降低海事案件	船上需配有氣象導航系統、GPS、自動識別系統(AIS)、船舶警報系統(SSAS)輔助船長決策、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。

目的	船上安全管理政策	管理辦法
 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，提升船員安全意識。
	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，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。

目的	船上安全管理政策	管理辦法
 船員健康	落實船員派工前之風險評估及數位醫生方案	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。若船員有任何不適，利用船上通訊系統與亞東醫院醫師即時連線，快速有效做簡易處理。



歷年海事案件

案件類型	2017	2018	2019	2020	2021
船/貨損案	1	0	1	0	0
海事碰撞案	0	2	1	0	1
船員死亡/失蹤	0	0	1	0	1
船員受傷案	3	4	8	3	5
船員生病案	10	6	10	3	10

船員意外事故傷害頻率及嚴重率 ⚓ GRI403-9

	2019	2020	2021
失能傷害頻率(FR) ^(註1)	0.65	0	0.58
失能傷害嚴重率(SR) ^(註2)	3,911	0	3,500
可記錄之職業傷害比率 ^(註3)	NA	1	2

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

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

註 3 每百萬總經歷工時之可記錄之職業傷害次數(計算至整數)=(船員可記錄之職業傷害次數×10⁶)÷總經歷工時。

港口國檢查(PSC Inspection)

	2019	2020	2021
檢查數	104	80	62
缺失數	21	7	10
扣船數	1	0	0
無缺失數	82	73	52
% 無缺失率	78.85%	91.25%	83.8%



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄

2-4 教育訓練 ⚓ GRI404-1 ⚓ SDG4

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。2021年受疫情影響，減少異地移動，大型課程多採遠距教學，實施重點課程。

教育訓練架構/2021年教育訓練時數



2-5 勞動人權 ↓ GRI102-12

裕民注重人權，參考國際人權公約，制訂保障人權政策及具體管理方案：

 <p>符合基本工資</p>	<p>員工工作時，有權享受公正和合適的報酬，保證使他和本人和家屬有一個符合人的尊嚴的生活條件，必要時並輔以其他方式的社會保障。</p> <p>本公司確保員工薪資不低於當地最低薪資並提供員工福利，及每年度因應生活水平適當調整薪資。本公司完成MLC2006系統認證，依國際勞工組織 (ILO) 2006年海事勞工公約 (MLC2006) 規範事項辦理，改善船員在船上工作和生活的條件。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。</p> <p>執行狀況</p>	 <p>反對歧視及騷擾</p>	<p>雇主應消弭僱用及職業上的歧視，並反對各種形式的騷擾。</p> <p>本公司於招募時符合法令規定，不因種族、階級、語言、思想、宗教、黨派、籍貫、出生地、性別、性傾向、年齡、婚姻、容貌、五官、身心障礙或以往工會會員身分...等為由，予以歧視。為塑造性別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，致力於確保工作場所無各種形式之騷擾情事發生。</p> <p>執行狀況</p>
 <p>落實平等尊重</p>	<p>員工有同工同酬之權利，不受任何歧視。</p> <p>為消弭性別偏見並支持平等機會，本公司致力於不同性別間之薪資達平等化，並反對任何形式歧視。</p> <p>執行狀況</p>	 <p>禁用童工</p>	<p>確實地廢除童工。</p> <p>本公司並無聘用童工，於招募時也不任用任何童工。</p> <p>執行狀況</p>
 <p>不強迫勞動</p>	<p>消弭所有形式之強迫性勞動。</p> <p>本公司遵守政府勞動法令及國際規範，不強制或脅迫任何無意願之人員進行勞務行為。</p> <p>執行狀況</p>	 <p>工作及休息時間</p>	<p>員工有享受休息和閒暇的權利，包括工作時間有合理限制和定期給薪休假的權利。</p> <p>本公司符合法令規定，依據員工年資定期給予有薪休假，如同仁於當年度將特別休假休畢，將提供休假獎勵金以鼓勵同仁適度休息。本公司亦提供彈性上下班時間及限定每日工時，避免員工工時過長。</p> <p>執行狀況</p>
 <p>員工集會結社自由</p>	<p>員工為維護其權益，有組織及參加工會之權利。</p> <p>本公司尊重員工選擇、組建、加入或者拒絕加入工會或其他類型員工組織。本公司符合法令，設立勞資會議及選派勞資代表，定期召開會議討論勞資雙方權益。</p> <p>執行狀況</p>	 <p>母性保護</p>	<p>女性員工保護。</p> <p>本公司致力於母性權利的保障，建構性別友善的工作制度與工作環境。本公司提供哺乳乳空間及員工彈性哺乳時間。針對女性員工，如因公務滯留至夜間，公司提供交通協助及補助，以保護女性員工人身安全。</p> <p>執行狀況</p>



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



新型冠狀病毒造成全球的旅遊限制，商輪不像過去一樣能自由替換船員。受限於國家限制與班機中斷等問題，船員無法任意從第三國下船返家，被迫漂流海上或滯留港口，無奈因疫情危機延長僱傭契約。裕民一般船員正常的僱傭合約為8-9個月，基於人道考量，公司積極的安排船員能夠準時下船回家，若因受疫情影響，船員的下船時間必須被迫延遲，也以不超過3-6個月為主，並加發防疫獎金及延超(合約)獎金，慰勞船員的辛苦。如遇國家班機限制，公司會啟動包機流程，讓船員順利返家。所有的離船流程，裕民謹定一套完整的SOP，遵守國際海事組織(IMO)、國際勞工組織(ILO)及人權理事會通過之44/15<企業與人權指導原則>，考量防疫之需求也照顧船員的心理感受，確保在危機期間採取負責任的企業行為。2021年1月25日，我們聯同海運價值鏈中的300多家公司，共同簽署<Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change>，確保四項主要行動來推動船員換班，保障勞動人權。

Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change 宣言



承認船員是關鍵工作人員，並讓他們優先接種新冠疫苗



根據當前的最佳實踐，建立和實施統一標準的健康規程



加強船舶經營方與租船人之間的協作，為船員換班提供便利



確保船員換班關鍵樞紐之間的航空運輸連接





公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄



3

永續治理 / G

治理面發展目標與績效

75

3-1 治理架構

77

3-2 誠信問責

81

3-3 內控制度

82

3-4 風險管理

83

3-5 經營績效

85

3 永續治理 (G)

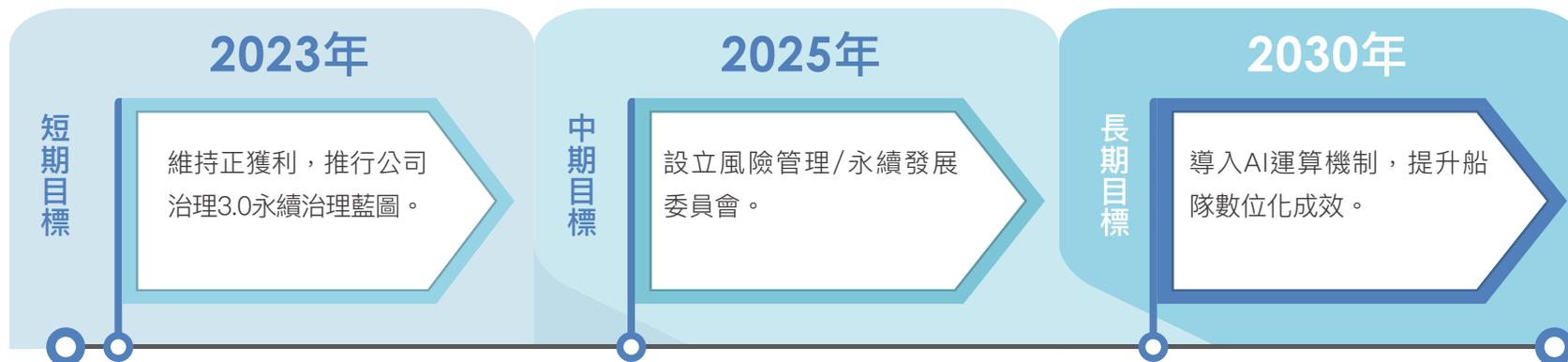
治理面發展目標與績效

理念

利用自身優勢及資產，誠實的對待利害關係人，達成ESG優化的願景。



策略目標



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄

2021年執行結果

公司營運與財務狀況



2021年目標

正獲利

2021年績效

稅後盈餘新台幣
4,892,584仟元
EPS5.79

目標達成

執行重點

維持船舶利用率於97%以上，減少塢修及離租(off-hire)天數，並持續整合自我之優勢，參與優質客戶原物料物流運輸計畫，擴展全球經營領域，降低地緣政治營運風險。



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



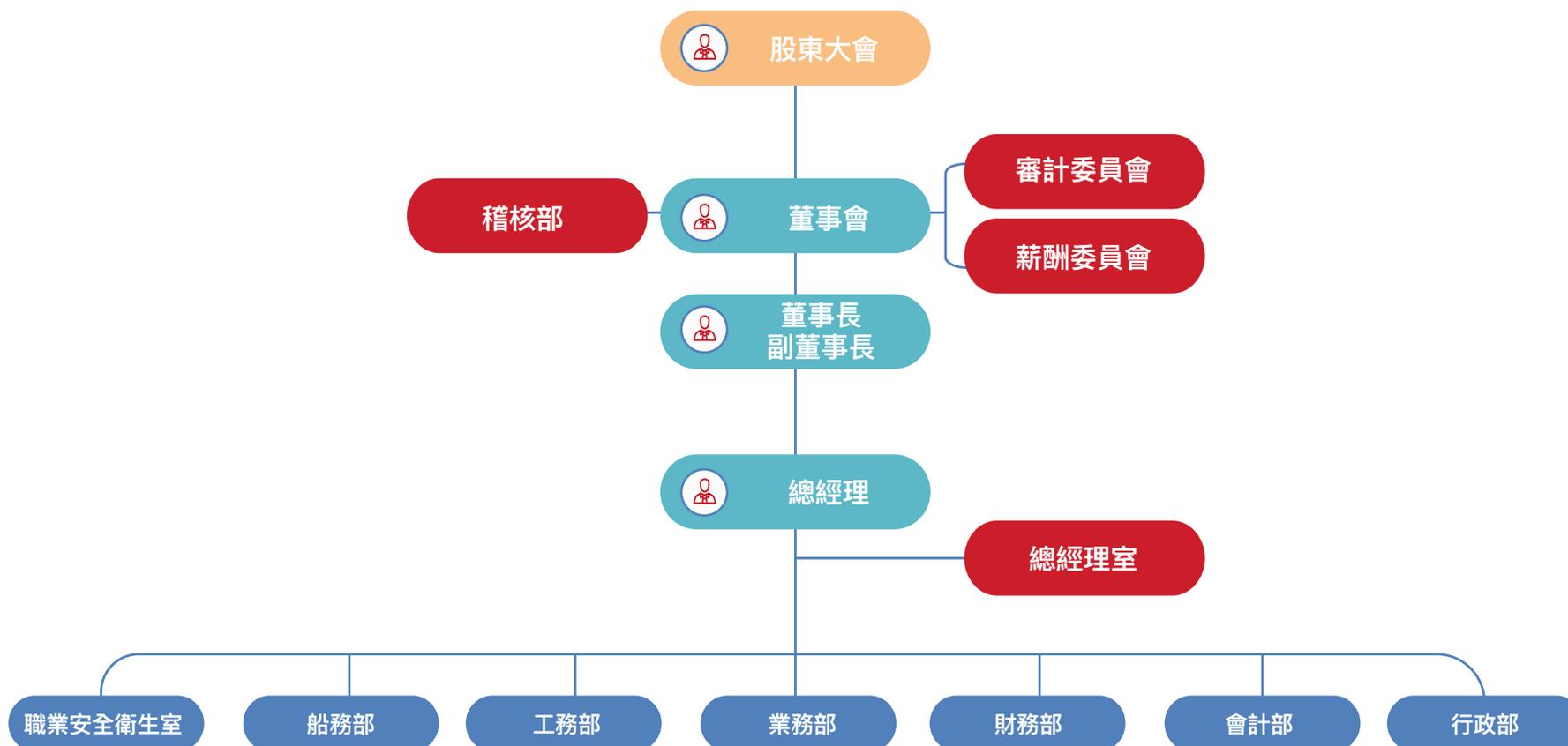
永續治理
G



附錄

3-1 治理架構 ↓ GRI102-5 ↓ GRI102-18

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。





董事會組成及運作

董事會為裕民最高治理單位及重大政策決定者，我們於公司相關章則中明定，董事採取累積投票制度及候選人提名制度，並依規定由董事會就股東或董事提名之董事候選人之資格條件等事項，進行事先檢視，並將檢視結果提供予股東參考後，選出適任之董事。董事整體成員應具營運判斷、會計及財務分析、經營管理、危機處理、產業知識、國際市場觀、領導及決策等多元能力。本屆董事於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)。任期從2019年6月13日到2022年6月12日。

董事會主要責任為監督，並透過各委員會的成立，提高董事會監督及決策品質。公司每季至少日開一次董事會議，聽取經營團隊的相關業務報告及各類議題檢討。

針對公司治理3.0永續治理藍圖，董事會項目裕民加以評估並列出已完成及加強二大項目，未來將漸近式規劃改善需加強之項目。

註 公司治理3.0 永續治理藍圖

<p>一、 董事會成員 多元化</p>	<ul style="list-style-type: none"> 獨立董事席次不得少於董事席次之三分之一 	加強項目	<p>二、 強化董事會 之職能</p>	<ul style="list-style-type: none"> 導入風險管理機制 	加強項目
	<ul style="list-style-type: none"> 設置提名委員會 	加強項目		<ul style="list-style-type: none"> 功能性委員會績效評估 	已完成
	<ul style="list-style-type: none"> 董事會多元化 	加強項目		<ul style="list-style-type: none"> 多元化董事進修規劃 	已完成
<p>三、 強化獨立董事及 審計委員會 職能及獨立性</p>	<ul style="list-style-type: none"> 半數以上獨立董事續任不得超過三屆 	加強項目	<p>四、 落實董事會 之當責性</p>	<ul style="list-style-type: none"> 設置公司治理主管及強化其職能 	已完成
	<ul style="list-style-type: none"> 獨立董事及審計委員會行使職權參考範例 	已完成		<ul style="list-style-type: none"> 投保董事責任險 	已完成
	<ul style="list-style-type: none"> 每季財報須經審計委員會同意 	已完成		<ul style="list-style-type: none"> 董事薪酬資訊透明化與合理訂定 	加強項目
	<ul style="list-style-type: none"> 獨立董事獨立性之揭露 	已完成		<ul style="list-style-type: none"> 推動非營業活動之關係人交易於股東會報告 	加強項目

註 永續治理與董事會 GRI102-31

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，編寫永續發展報告書，揭露具體的成果。

董事會績效評估

裕民已於2015年11月6日經第十六屆第十三次董事會議通過訂定「董事會績效評估辦法」每年定期進行董事會績效評估，並將辦法及評估結果完整揭露於公司網站。為加強落實公司治理並提升本公司董事會功能，於2019年11月13日經第十八屆第三次董事會通過，修訂「董事會績效評估辦法」，修訂重點如下：

1 每年應至少執行一次內部董事會績效評估。

2 每三年應至少執行一次由外部專業獨立機構或外部專家學者團隊評估。

3 評估之範圍，包括董事會、個別董事成員及功能性委員會。

4 將辦法及評估結果完整揭露於公司網站。

2021年11月4日經第十八屆第十二次董事會通過，修正部份條文，問卷評分系統化，詳細內容揭露如下：



董事會內評結果



董事會相關資訊

註 董事酬勞與績效的連結性

裕民之董事酬勞明訂於公司章程，與公司績效連結，以當年度扣除分派員工及董事酬勞前之稅前利益，分別以不高於1%提撥董事酬勞。

歷年董事酬勞

(單位:新台幣仟元)

	2019	2020	2021
淨利	1,621,695	878,425	4,892,584
董事報酬	17,590	8,390	49,929

註 2019年由董監事報酬變更為董事報酬。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



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，於2019年六月進行第四屆薪資報酬委員會改選，由董事會委任劉崇堅先生、朱少華先生及董麗貞女士擔任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定期檢討董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。2021年度薪資報酬委員會共開會2次，三位委員的出席率皆為100%。



2021年度薪資報酬委員會

開會 **2** 次

3位委員

出席率 **100%**



審計委員會

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。



薪資報酬委員會相關資訊



審計委員會相關資訊

3-2 誠信問責 📌 GRI102-16

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。2021年我們並未有任何因違反社會經濟法而遭受罰則。

裕民航運誠信守則	連結	裕民航運道德行為準則	連結
<ul style="list-style-type: none"> 🚫 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 		<ul style="list-style-type: none"> ❤️ 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 	
 <p>違反道德行為及誠信經營之檢舉及懲戒辦法</p>			



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄

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，2021年共查核40件案件，提出108項應改善事項，以期刪除組織營運過程不適切的程序。

2021年全年查核案件

案件類型	專案查核							法令遵循					合計
	銷售及收款	採購及付款	船務	薪工	固定資產	投資	資訊系統	固定資產	薪工	融資	投資	其他管理辦法	
查核案件數	1	1	2	1	2	1	2	1	1	6	12	10	40
矯正措施改善事項數	6	11	30	13	15	12	12	2	0	0	0	7	108



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄

3-4 風險管理 ↓ GRI102-11

1 為強化本公司治理、建立健全之風險管理作業，以合理確保本公司營運目標之達成，於2011年3月17日第十五屆第五次董事會通過，訂定「風險管理政策及辦法」及「風險事項及管理政策」。

2 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; 並每年一次報告於董事會。最後依業務性質不同, 分由相關管理單位負責。

3 裕民風險管理作業除本辦法另有規定外, 依本公司「辦公室緊急應變措施」及ISM「船上應急計劃」之相關政策及程序辦理。

風險管理



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄



註 風險管理運作情形

1

裕民管理階層每週進行各項風險議題討論以即時掌握內、外部環境風險趨勢；每年召開自行評估委員會檢討風險管控成效，並於2021年3月9日向董事會報告風險管理事項之運作情形。

2

2021年除持續進行一般風險管理作業外，另依據公司內、外部環境重要風險因子評估結果篩選出前5大風險管控項目，並由各部門提出具體風險管控措施，以確保公司營運目標之達成。

3

2022年提升氣候變遷及生態環境保護層級至前5大風險管控項目，採取適當因應措施，降低氣候變遷造成的營運風險。

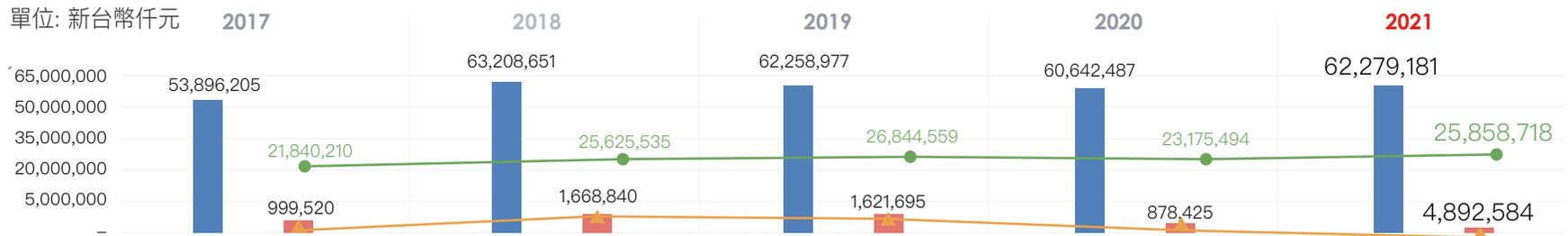
風險項目		風險因子	因應措施	
1	 市場波動	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 長短期租傭船舶市場波動進行船型及貨物運載分析 ▲ 租方徵信及合約內容款項收取 ▲ 客戶營運型態轉變並提出因應策略 ▲ 依據航運市場行情適度調整船舶經濟航速 	<ul style="list-style-type: none"> ✎ 訂定租入船風險管理機制 ✎ 適當分配長短期、固定價及浮動價租傭船契約比例 ✎ 商業模式多樣化 	
2	 油價/油品	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 油價波動風險 ▲ 國際船舶法規遵循項目(油品規範\低硫油議題) ▲ 能源供需趨勢轉變 	<ul style="list-style-type: none"> ✎ 長期購油合約 ✎ 加油數量及油品檢驗 ✎ 船上即時低硫油含硫檢測、油料相容性測試設備 ✎ 換油操作指南 ✎ 投保Scrubber故障保險 	
3	 後疫情時代	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 各國對防疫限制變化 ▲ 疫情對公司營運的影響 ▲ 執行各式防疫措施以長期對抗疫情發展 	公司	船舶
			<ul style="list-style-type: none"> ✎ 遠距工作(居家辦公)流程 ✎ 無接觸溝通模式 ✎ 定期環境消毒作業及備妥三個月防疫物資 	<ul style="list-style-type: none"> ✎ 根據各國疫情情況調整防疫措施 ✎ 在台灣港口外錨地執行船員更換以減少時間損失 ✎ 船舶操作作業均與岸上人員進行非接觸式操作 ✎ 追蹤疫苗開發進度及船員施打疫苗情況
4	 新造船舶	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 工程建造進度/品質迥異/監工技術 ▲ 新船規範不符業務需求 ▲ 老船汰舊換新 	<ul style="list-style-type: none"> ✎ 建置具有經驗的監造團隊 ✎ 新船各項設備資訊傳輸須符合公司M2M規格要求 ✎ 掌控建造時程 	
5	 設備妥善率	<ul style="list-style-type: none"> ▲ 機械故障及操作不當 ▲ 船舶維修&保養 	<ul style="list-style-type: none"> ✎ 屬輪機器發生故障原因分析 ✎ Responsibility owner ✎ 加強船員裝備操作及維保教育訓練 ✎ PM控管保養時程並配合CBO ✎ 引擎性能監控 	

3-5 經營績效 ↓ GRI201-1 ↓ SDG8

新冠疫情逐漸趨緩，全球經濟活動開始復甦，因塞港及船員換班問題仍未緩解，運力不足的情況帶動供不應求狀態，使運費節節上升，波羅的海指數(BDI)全年平均2,943點，年均較去年成長176%。裕民2021全年合併營收也再創新高為新台幣14,012,433仟元，稅後盈餘為新台幣4,892,584仟元，稅後基本每股盈餘(EPS)為5.79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。

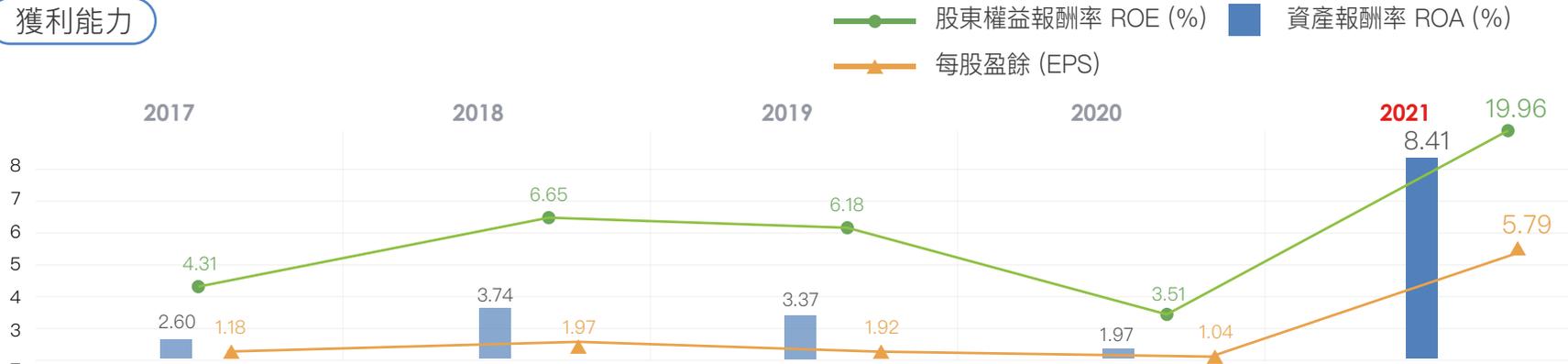
財務資訊

經營能力



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。

獲利能力



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。



公司簡介



環境永續治理 E



團隊哲學 S



永續治理 G



附錄

分配經濟價值

單位: 新台幣仟元



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

單位: 新台幣仟元



註 合併公司適用中華民國所得稅法之個體於106年所適用之稅率為17%，107年2月修正後中華民國所得稅法將營利事業所得稅稅率由17%調整為20%，並自107年度施行。此外，107年度未分配盈餘所適用之稅率由10%調降為5%；中國地區子公司適用之稅率為25%；其他轄區所產生之稅額將依各相關轄區適用之稅率計算。



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄



4

附錄

GRI對照表	89
DNV GL 保證聲明書	93
SASB 海運行業揭露準則	95

4 附錄1

GRI對照表

GRI 102:一般揭露 2016			
揭露	描述	頁碼	省略理由
102-1	組織名稱	p.1, p.10	
102-2	活動、品牌、產品與服務	p.10	
102-3	總部位置	p.1	
102-4	營運活動地點	p.10	
102-5	所有權與法律形式	p.77, 110年年報	
102-6	提供服務的市場	p.10	
102-7	組織規模	p.10-11	
102-8	員工與其他工作者的資訊	p.51	
102-9	供應鏈	p.14	
102-10	組織與其供應鏈的重大改變	p.10	
102-11	預警原則或方針	p.83-84	
102-12	外部倡議	p.71	
102-13	公協會的會員資格	p.16	
102-14	決策者的聲明	p.08	
102-16	價值、原則、標準及行為規範	p.81	
102-18	治理結構	p.77	
102-31	經濟、環境和社會主題的檢視	p.13, p.78	
102-40	利害關係人團體	p.17	
102-41	團體協約	p.61	
102-42	鑑別與選擇利害關係人	p.17-18	





102-43	與利害關係人溝通的方針	p.17-18	
102-44	提出之關鍵主題與關注事項	p.17-18	
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.19-22	
102-47	重大主題表列	p.19-22	
102-48	資訊重編	p.40	
102-49	報導改變	p.19-22	
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.89-92	
102-56	外部保證/確信	p.93-94	

GRI 103:管理方針 2016

揭露	描述	章節	省略理由
103-1	解釋重大主題及其邊界	p.19-22	
103-2	管理方針及其要素	p.19-22	
103-3	管理方針的評估	p.19-22	

GRI 200:經濟

系列	揭露	描述	章節	省略理由
GRI 201: 經濟績效	201-1	組織所產生及分配的直接經濟價值	p.85-86	
	201-2	氣候變遷所產生的財務影響及其它風險與機會	p.30	
	201-4	取自政府之財務補助		無

GRI 300:環境				
系列	揭露	描述	章節	省略理由
GRI 302: 能源	302-1	組織內部的能源消耗量	p.32	因應航運業特性採部份揭露
	302-4	減少能源消耗	p.32	
GRI 303: 水與放流水	303-1	共享水資源之相互影響	p.43	
	303-2	與排水相關衝擊的管理	p.43	
	303-4	排水量	p.43	
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.41	因應航運業特性採部份揭露
GRI 305: 排放	305-1	直接(範疇一)溫室氣體排放	p.37	
	305-2	能源間接(範疇二)溫室氣體排放	p.37	
	305-3	其它間接(範疇三)溫室氣體排放	p.37	
	305-4	溫室氣體排放密集度	p.35	
	305-5	溫室氣體排放減量	p.35	產業方法學
	305-7	氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)，及其它重大的氣體排放	p.39-40	因應航運業特性採部份揭露
GRI 306: 廢棄物	306-1	廢棄物產生與廢棄物相關顯著衝擊	p.44-45	
	306-2	廢棄物相關顯著衝擊之管理	p.44-45	
	306-3	廢棄物的產生	p.44-45	
	306-4	廢棄物的處置移轉	p.44-45	
	306-5	廢棄物的直接處置	p.44-45	
GRI 307: 有關環境保護 的法規遵循	307-1	違反環保法規		無違反環保法規之事項



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄

GRI 400:社會

系列	揭露	描述	章節	省略理由
GRI 401: 勞雇關係	401-1	新進員工和離職員工	p.56-57	
	401-2	提供給全職員工(不包含臨時或兼職員工)的福利	p.61	
	401-3	育嬰假	p.63	
GRI 403: 職業安全衛生	403-1	職業安全衛生管理系統	p.65	
	403-2	危害辨識、風險評估、及事故調查	p.65	
	403-3	職業健康服務	p.66 , p.68	
	403-4	有關職業安全衛生之工作者參與、諮商與溝通	p.65 , p.67	
	403-5	有關職業安全衛生之工作者訓練	p.66 , p.68	
	403-6	工作者健康促進	p.66-67	
	403-7	預防和減輕與業務關係直接相關聯之職業安全衛生的衝擊	p.66-67	
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.70	
	404-3	定期接受績效及職業發展檢核的員工百分比	p.64	
	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.62

附錄2

DNV GL 保證聲明書



Independent assurance statement

Scope and approach

U-Ming Marine Transport Corporation (“U-MING” or the “Company”) commissioned DNV Business Assurance Co. Ltd. (“DNV”) to undertake independent assurance of the 2021 ESG Report (the “Report”) for the year ended 31 December 2021.

We performed our work using DNV’s assurance methodology VeriSustain™, 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.

The Report also incorporated the relevant sustainability reporting guidelines, such as Sustainable Development Best Practice Principles for TWSE/TPEX Listed Companies, Marine Transportation SASB Standards, and TCFD.

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 U-MING stakeholders. DNV 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 9th year that we have provided assurance. DNV’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 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 ESG 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 ESG issues and review of selected evidence to support issues discussed;
- Site visits to the HQ to review process and systems for preparing ESG data and implementation of ESG 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.

¹ The VeriSustain protocol is available on dnv.com



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄



- 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.

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.

- This is the first year U-MING declares the GHG scope 3 data. It is recommended to apply ISO 14064-1: 2018 for GHG reporting.
- For the office safety management, it is suggested to emphasize on the occupational health control, such as the risk control of the human factor, and over workload prevention, etc.

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 ESG issues identified through this process are reflected in the Report.

Sustainability Context

ESG Report provides an accurate and fair representation of the level of implementation of related ESG 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 ESG 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 ESG data and information presented in the Report is not reliable.

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

Date: 13 April 2022

Chun-Nan Lin
Lead Verifier
DNV Business Assurance Co. Ltd.
Statement Number: CS22760-2021-DNV-TWN

David Hsieh
Sustainability Service Manager, Greater China

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

附錄3

SASB 海運行業揭露準則

表一:永續指標及財務指標

主題	指標項目	數值或說明	相關章節
溫室氣體	範疇一排放量 (CO ₂ e)	773,110	1-2-2
	管理範疇一排放的長期和短期策略或計劃，減量目標及績效分析	p.35	1-2-2
	(1)總能源消耗 (GJ) (2)重油百分比(%) (3)再生能源百分比 (%)	(1) 10,180 (2) 100% (3) 0%	1-2-1
	新船平均EEDI (100k*4，210k*4，190k*4)	(1) 100k: 2.923 g-co2/ton-mile (2) 210k: 2.003 g-co2/ton-mile (3) 190k: 1.751 g-co2/ton-mile	
空污	(1) Nox (T) (2) Sox (T) (3) PM ₁₀	(1) 13,656.78 (2) 1,517.26 (3) 尚無統計資料	1-2-2
生物多樣性影響	生態保護區航行天數	尚無統計資料	
	壓艙水處理系統安裝百分比 (%)	74%	1-3
員工健康安全	(1)意外洩露次數(2) 意外洩露排放量(m ³) (m ³)	未發生意外洩露事件	
	失能傷害嚴重率 (LTIR)	3,500	2-3-2
誠信經營	停靠國際透明組織(TI)定義之最差20名清廉印象指數(CPI) 國家港口數	0	
	賄賂和腐敗活動有關的法律 訴訟導致的金錢損失總額	0	
意外、安全管理	海事案件發生嚴重率(%)	6.67%	2-3-2 (船員死亡/失蹤事件:1件)
	船級社建議事項(因碰撞)	0	
	港口國監督(1)缺失數(2)扣船數	(1)10 (2)0	2-3-2



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄

表二:活動指標

主題	指標項目	數值或說明	相關章節
營運活動	船員人數	837	2-1
	總航行距離(NM)	1,940,672	
	船舶營運天數	13,390.97	關於裕民
	船舶載重噸 (DWT)	8,017,878	關於裕民
	船舶總艘數	61	關於裕民
	港口停靠數	無	不適用
	20呎櫃容量	無	不適用



公司簡介



環境永續治理
E



團隊哲學
S



永續治理
G



附錄



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