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

www.uming.com.tw
TAIEX:2606

2022
永續報告書

顧客、員工、投資者的第一選擇

FAR EASTERN GROUP

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。2022年報告書依循GRI通用準則（2021）編製，著重人權議題；另報告書依循金管會公布公司治理3.0–永續發展藍圖，執行氣候相關財務揭露(Take Force on Climate–related Financial Disclosures, TFCD)及永續會計準則(Sustainability Accounting Standards Board, SASB)，強化永續資訊揭露。除報告書之外，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 GRI 2-3

本報告書資訊揭露期間為2022年1月1日至2022年12月31日，本次出版日期為2023年6月。每年定期發行一次，資訊揭露週期與財務報告報導期間一致。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

發布單位	依循項目
全球永續性報告協會 (The Global Reporting Initiative, GRI)	GRI通用準則2021
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
國際金融穩定委員會 (Financial Stability Board, FSB)	氣候相關財務揭露建議(TCFD)
永續會計準則委員會 (Sustainability Accounting Standards Board)	永續會計準則(SASB)
聯合國	永續發展目標 (SDGs)

報告範疇 GRI 2-2

類別	主要揭露	報告書與財務年報差異
財務資訊	母、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	與年報一致
環境資訊	母、子公司(裕民新加坡、裕民香港及裕民廈門)所屬之自有散裝輪及母公司營業據點	盤查範圍未包含子公司辦公室據點
社會資訊	陸勤人員及全體海勤	部份數據採地區人員揭露，以註解說明

報告確信 GRI 2-5

內部稽核

本報告書所揭露之數據或資料，經永續工作執行小組彙整編製後，呈報企業永續推行委員會，由委員投票選定保證/確信單位後執行，確信流程與最高治理單位/高階管理階層參與狀況揭露於保證聲明書中。

外部查證

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

聯絡單位 GRI 2-1 GRI 2-3

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（遠企大樓）
- 報告書負責單位: 企業永續推行委員會永續工作執行小組
- 電話：(02)77526179

公司網址　報告書下載　利害關係人問卷

目　錄

關於報告書

| 經營者的話 4
| 年度亮點 6
| 關於裕民 7
| 永續策略與治理 10
| 參與公協會或國際倡儀 14
| 利害關係人議合 15
| 重大性分析 18

E.環 境

E-1.氣候變遷 24
1-1 | 氣候策略 25
1-2 | 能源管理 32
1-3 | 溫室氣體排放防治 35
1-4 | 空氣汙染物排放管控 39
1-5 | 環境法規 42

E-2.生物多樣性 43
2-1 | 廢水、廢棄物管理 44
2-2 | 壓艙水管理 47
2-3 | 鯨豚保護 48

S.社 會

S-3.友善職場 54
3-1 | 人力結構與流動 55
3-2 | 薪酬與福利 60
3-3 | 教育訓練 63
3-4 | 公正轉型 64

S-4.職業安全與健康 65
4-1 | 岸上職業安全 67
4-2 | 船上職業安全 68
4-3 | 健康促進 70

S-5.人權 71
5-1 | 人權 72

S-6.社會共榮 75
6-1 | 社會公益 76

G.治 理

G-7.誠信治理 80
7-1 | 治理架構 81
7-2 | 風險管理 86
7-3 | 誠信經營行為準則 88

G-8.供應商管理 90
8-1 | 供應商管理 91

G-9.經營績效 94
9-1 | 財務績效 95

附　錄

附錄一 | 重大主題索引 98
附錄二 | GRI內容索引表 101
附錄三 | SASB海運行業揭露準則2018 109
附錄四 | DNV GL 保證聲明書 111

關於報告書

| 經營者的話 4
| 年度亮點 6
| 關於裕民 7
| 永續策略與治理 10
| 參與公協會或國際倡儀 14
| 利害關係人議合 15
| 重大性分析 18

經營者的話 GRI2-22

2022年對海運業仍是充滿挑戰，俄烏戰爭、通膨升息及新冠疫情導致全球經濟不穩定。波羅的海乾散貨指數 (BDI) 全年平均達1,934點，較2021年同比下降34%。在海運需求不確定之下，裕民發揮靈活應變能力，掌握散裝航運市場供需趨勢，彈性操作運務，調整長約及現貨比例，創造出全年合併營收141億7,039萬元，每股盈餘 (EPS) 5.21元的佳績。

作為全球公民的一份子，裕民從2013年開始著力打造優質綠能船舶，並陸續導入數位化，建立企業核心價值，從單純著眼環境(E)的面向，漸漸深化到社會及人群(S)並將這些好的理念融入整體的治理(G)，成為公司的經營策略。數年走來，過往的努力都成為裕民持續成長的基石，2022年11月經董事會同意，成立「企業永續推行委員會」，以有組織及系統化的方式，邁向永續航業。

裕民在2022年參與工商協進會「1.5度C氣候行動宣言」，簽署「R20氣候行動區域組織」之氣候倡議書、加入零排放聯盟(Getting to Zero Coalition)、回覆碳揭露計劃(CDP)問卷，與國際接軌，承諾投入資源對抗氣候變遷，並承諾2030年前發展零碳排船型，攜手更多供應鏈夥伴，響應2050年淨零碳排。有了大的願景，我們導入好的工具來幫助我們分析氣候策略韌性，於是2023年2月裕民正式成為氣候相關財務揭露(TCFD)的支持者(Supporter)，根據TCFD框架，進行氣候相關風險評估及財務衝擊分析，讓我們更有信心對抗嚴峻的環境法規、碳關稅等氣候風險及掌握機會，低碳轉型。

董事長 徐旭東

全球脫碳行動只會與日俱增，裕民逐步取代傳統重油燃料使用更潔淨的能源，成為台灣第一間擁有液化天然氣(LNG)雙燃料動力船的船東。節能減排的同時，我們重新培訓現有船員，讓船員適應新型能源船舶，倡議公正轉型，不遺落任何人。除了紮實的教育訓練外，裕民提供一個友善、安全的職場，支持兩性平等、同工同酬，2022年員工加薪平均3.72%，船員職員無人因職業傷害而失能或死亡。從照顧員工到回饋社會，我們知道好的理念要內化，需要管理並把規則訂清楚。

2022年裕民透過企業永續推行委員會，跨單位合作，檢視、優化永續相關政策，進行部份政策修訂及新增人權/申訴政策，建立盡職調查流程，由下到上反饋至董事會並由上到下監督執行成果，落實永續事務於公司營運之中。

展望未來，新冠疫情已接近尾聲，各國陸續鬆綁，經濟活動可望恢復，根據克拉森(Clarksons)2023年1月發佈於《Dry Bulk Trade Outlook》數據，預期2023年散裝船舶供給成長率為1.8%，海運需求將高於供給估計達2.0%，散裝航運成長可期。裕民於2023年初導入溫室氣體盤查系統ISO14064-1並預計於2024年第一季發佈母、子公司全面盤查報告書，提高碳揭露的全面性。同時，將持續汰舊換新船舶，關注船舶新技術及市場替代能源的趨勢，研究傳統燃料混生質燃料(biofuel)可行性，投入碳捕捉(CCS)、氨、甲醇船舶研究，評估新型替代能源船，增進裕民氣候變遷調適能力。另外，裕民注重生物多樣性，啟動鯨豚保護專案。持續做公益，落實企業責任及治理精神，不斷優化永續策略，打擊航運貪腐行為，推動營運治理永續，達成公平貿易。

總經理 王書青

年度亮點

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

第9屆公司治理評鑑6~20%

公司治理評鑑表現優異獲得
99.58分，於上市櫃公司排名
級距為6–20%。

台灣企業永續獎 (TCSA)

榮獲2022年企業永續報告類
– 運輸業組 金獎

亞洲最佳企業僱主獎

榮獲人資雜誌HR Asia 2022年度
「亞洲最佳企業僱主獎」，
為台灣散裝航運界
唯一連續兩年獲獎企業

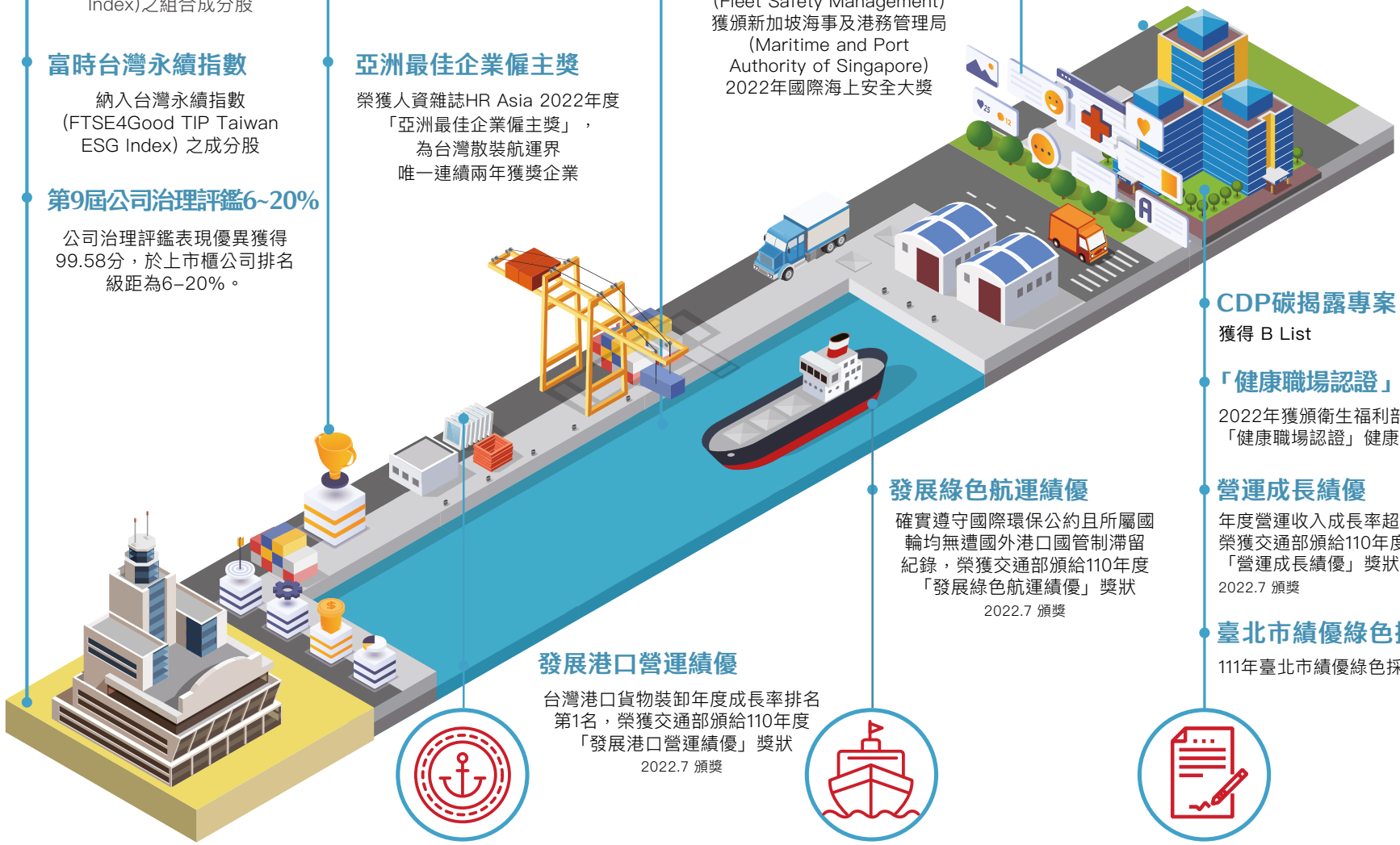
2022年國際海上安全大獎

(MPA International Safety@Sea Award 2022)

船隊安全管理系統
(Fleet Safety Management)
獲頒新加坡海事及港務管理局
(Maritime and Port
Authority of Singapore)
2022年國際海上安全大獎

產學合作績優

與國立臺灣海洋大學產學合作，榮獲交通部頒給110年度
「產學合作績優」獎狀 2022.7 頒獎



發展港口營運績優

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110年度
「發展港口營運績優」獎狀
2022.7 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110年度
「發展綠色航運績優」獎狀
2022.7 頒獎

CDP碳揭露專案

獲得 B List

「健康職場認證」健康啟動標章

2022年獲頒衛生福利部國民健康署
「健康職場認證」健康啟動標章

營運成長績優

年度營運收入成長率超過20%，
榮獲交通部頒給110年度
「營運成長績優」獎狀
2022.7 頒獎

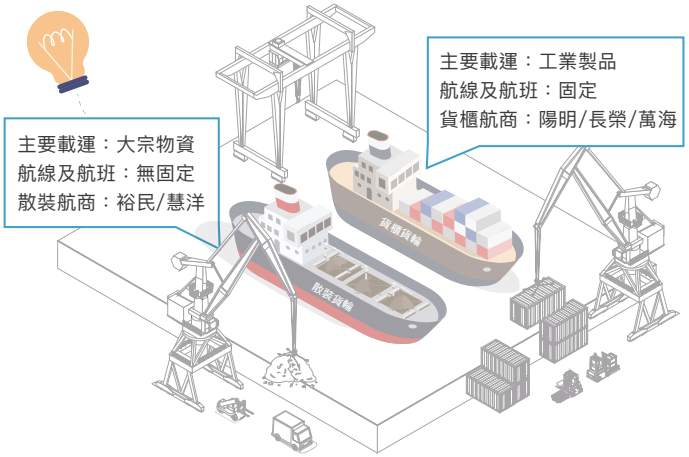
臺北市績優綠色採購民間企業

111年臺北市績優綠色採購民間企業

關於裕民 GRI2-1 GRI2-6 SASB

公司簡介

裕民航運成立於1984年，企業總部設於台灣台北市遠企大樓，與遠東集團各大分公司比鄰而居。2013年起投入節能船舶技術開發，2019年導入船舶效能管理及智慧物聯網。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。2022年強化ESG各項政策，成立企業永續推行委員會，倡儀淨零轉型、打擊貪腐。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
- 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

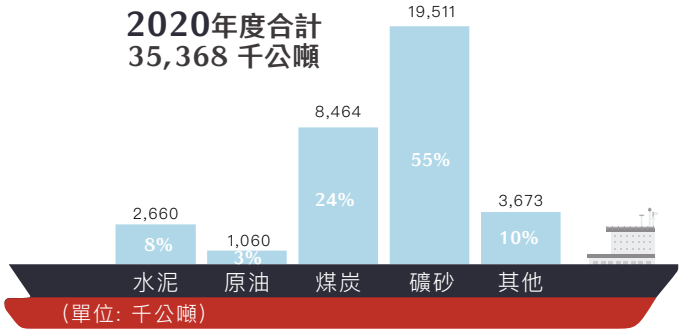
投資公司

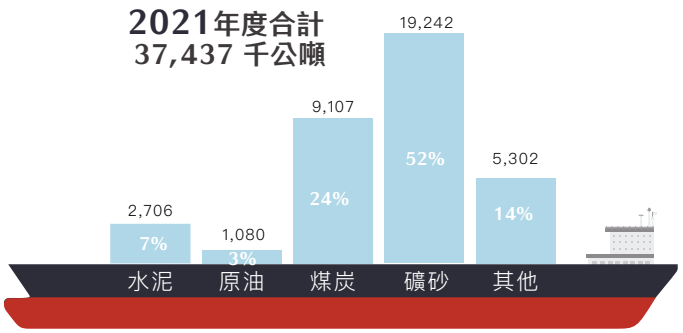
- 裕利投資股份有限公司
- 裕通投資股份有限公司
- Falcon Investment Pte. Ltd.
- Eagle Investment Pte. Ltd.
- Overseas Shipping Pte. Ltd. (OSPL)

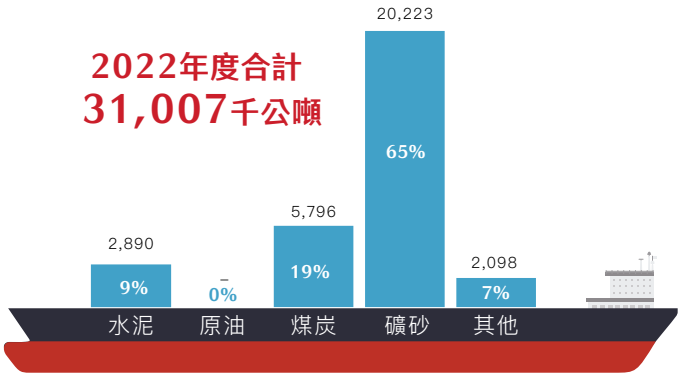
合資公司

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

船隊運能







船隊規模

平均船齡(年)
6.8

自有

306,399 載重噸
輕便型 5艘

43,125 載重噸
水泥船 4艘

78 載重噸
風電船-人員運輸船 2艘

650,000 載重噸
超大型礦砂 (VLOC) 2艘

2,517,013 載重噸
海岬型 13艘

1,064,698 載重噸
巴拿馬極限型 12艘

合資

987,685 載重噸
油輪 4艘

244,716 載重噸
巴拿馬極限型 3艘

529,460 載重噸
海岬型 3艘

200 載重噸
風電船-人員運輸船 4艘

在建

1,410,000 載重噸
海岬型 7艘

199,980 載重噸
巴拿馬極限型 2艘

256,000 載重噸
輕便型 4艘

7,750 載重噸
水泥船 1艘

總艘數
66艘

載重噸 (DWT)
8,217,104

船舶營運天數 (天)
13,533.17

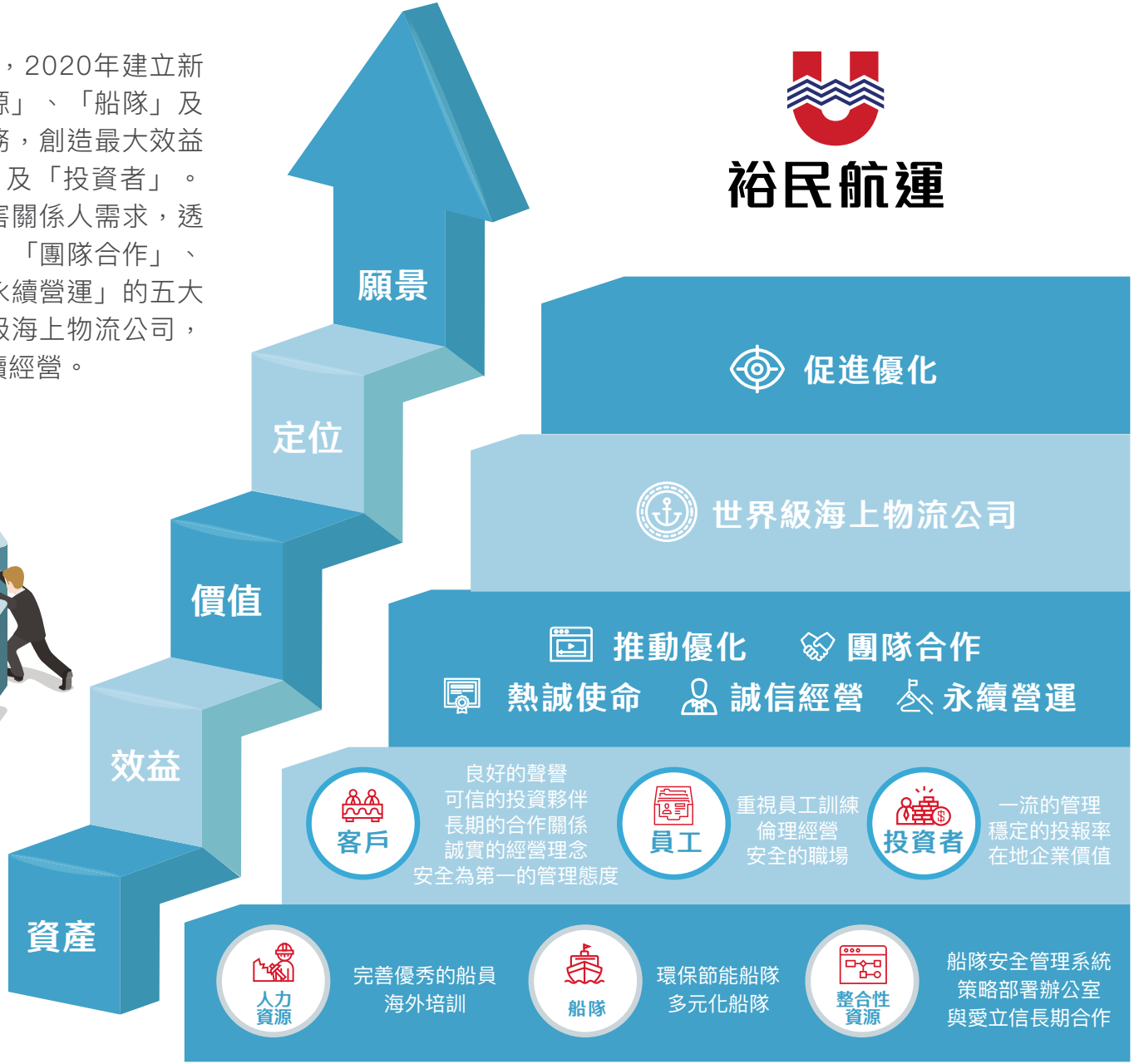
船舶利用率 (%)
96.86%

永續策略與治理 GRI2-14 GRI2-23 GRI2-24

永續理念

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。

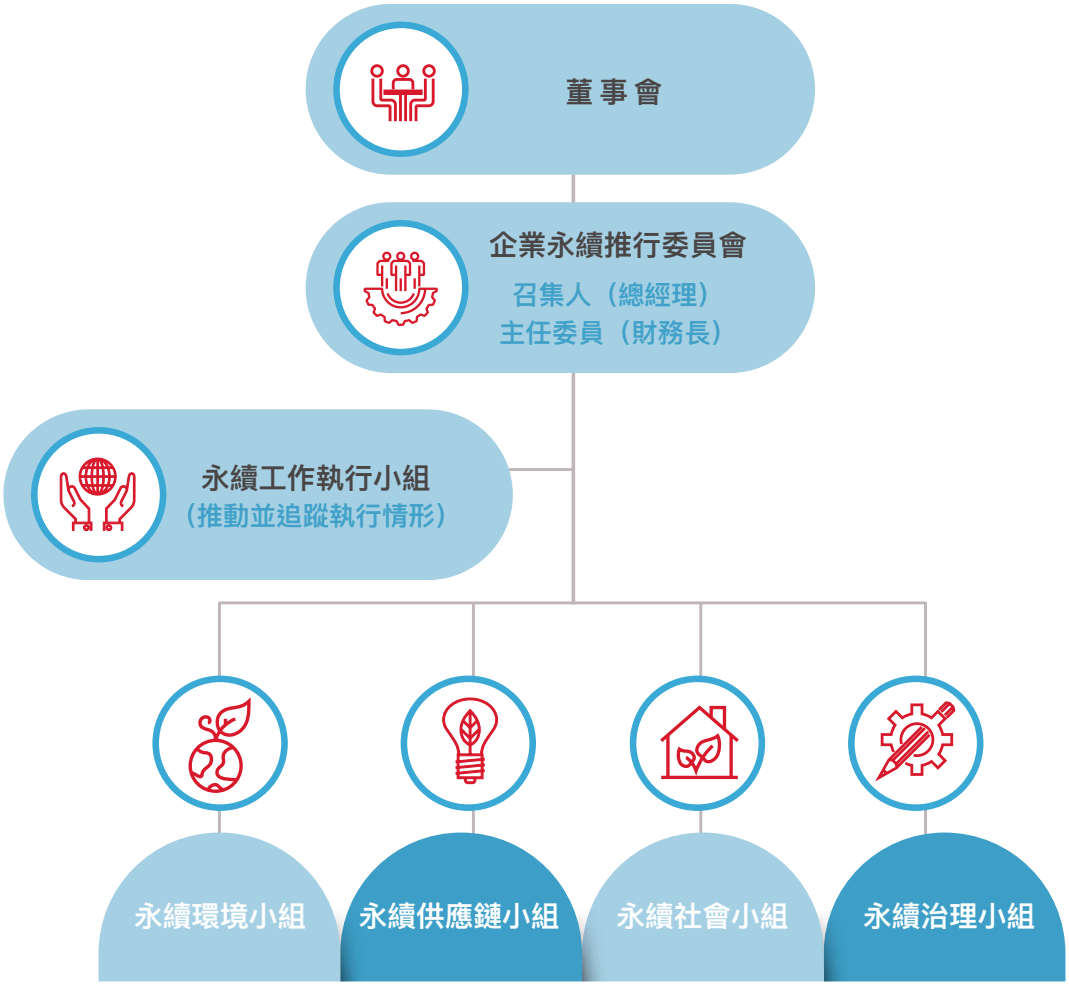
企業永續發展政策



永續治理架構 GRI2-9 GRI2-12 GRI2-13 GRI2-14 GRI2-16

裕民2022年11月經董事會同意，成立總經理下「企業永續推行委員會」，為裕民發展永續工作專責組織，由總經理擔任召集人，委任財務長為主任委員，透過永續環境、永續供應鏈、永續社會、永續治理等四個工作小組，將永續理念融入整體營運的經營策略，以有組織及系統化的方式，長期深耕並邁向永續航業。

永續工作執行小組平時蒐集永續標準與規範(如:GRI,SDGs,SASB)、永續投資機構(如:CDP,MSCI,ESG Index,TCFD)及透過利害關係人議合及專家訪談，平時不定期召開工作小組會議，匯整「環境」、「社會」(人群)、「治理」等相關議題，由主席每季定期向董事會進行永續相關策略、執行成效與關鍵重大事件報告。其中若有任何影響利害關係人之衝擊情事，由董事會討論後決議，於各部門實際執行。



2022/11/11董事會通過後執行

永續策略主軸

「世界級海上物流公司」是裕民對自身的定位與期許。一直以來，裕民航運致力於建立以人為本的航運安全管理文化，關心氣候及海洋生態議題，追求更深化的綠色運輸，期望打造永續的海洋物流服務。透過檢視自身經營理念、利害關係人議合及重大議題鑑別，進一步將永續發展策略聚焦於六大主軸，並秉持聯合國永續發展目標(Sustainable Development Goals, SDGs) 不遺落任何人（Leave No One Behind）的原則，積極落實與推動永續發展，以建立裕民的永續價值及文化，實踐裕民的價值與願景。

1 消除貧窮　4 教育品質　策略目標

持續推動社會公益、協助弱勢族群，以實際行動回饋社會，並將永續發展的理念以推行到社會。職場方面，深植員工永續意識，傳承公司文化與經營理念。

9 工業/創新基礎建設　13 氣候行動　策略目標

投入高性能、節能環保船舶之研發，優化船舶性能並深化綠色運輸，打造兼具安全及永續之船舶。

17 全球夥伴　策略目標

積極參與外部組織，連結產業夥伴以開拓多元產業價值、增進價值鏈對人權之重視；強化客戶與供應商信任與夥伴關係，建立永續供應鏈。

13 氣候行動　策略目標

氣候變遷是21世紀最重要及立即性的議題。啟動低碳運輸轉型及公正轉型，以因應氣候變遷帶來之風險與挑戰，降低溫室氣體排放，強化企業氣候韌性。

14 海洋生態　策略目標

海洋生態環境是航運產業的根基，維護健康的海洋生態環境與海洋生物多樣性，降低航運對海洋衝擊，與海洋共生共榮。

8 就業與經濟成長　策略目標

運用數位技術實踐更安全、環保的海運模式，促進資源有效利用，增加船舶操作安全性，同時落實誠信經營、保障人權及打造友善安全職場。

2022年執行亮點

1/發展永續節能船舶，深化綠色運輸

裕民逐步更新現有船隊，建造節能船舶、LNG雙燃料船，搭載節能引擎、低阻防污漆等節能措施，貫徹裕民綠色航運的信念。裕民的努力也獲得來自金融業界的肯定，2022年裕民與多間銀行簽訂「永續連結貸款」作為拓展綠色航運之用，總綠色融資金額超過3億美元。

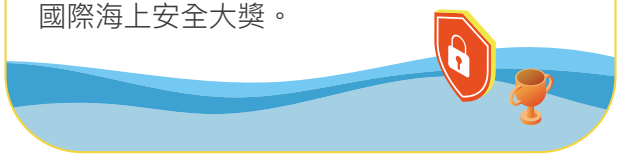
2/響應氣候行動，啟動低碳運輸轉型

裕民響應政府2050淨零路徑規劃，重視環境永續，參與工商協進會「1.5度C氣候行動宣言」，邁向淨零轉型。2022年10月份，裕民參與由元智大學與R20（R20氣候行動區域組織）共同主辦的「氣候變遷永續議題高峰論壇」，並簽署R20氣候倡議書。裕民承諾，在邁向淨零這條道路上，扮演航運產業的領頭羊，帶領整個供應鏈邁向永續之路。

3/打造數位化與安全職場

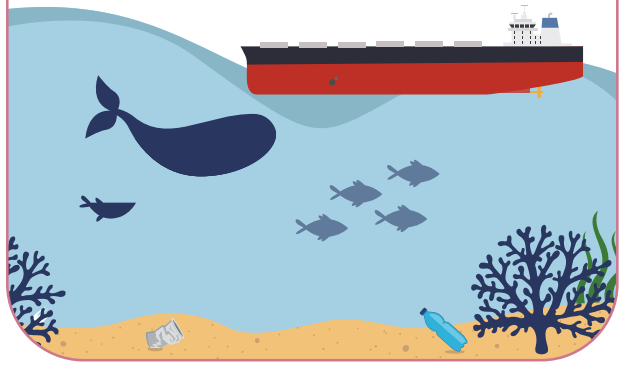
裕民重視建構安全、數位化職場環境。2022年度榮獲人資雜誌HR Asia 2022年度「亞洲最佳企業僱主獎」。

裕民與愛立信研發之「船隊安全管理系統(Fleet Safety Management，簡稱FSM)」，可掌控即時船舶資訊，達到路線優化、節能及降低航行風險之成效。2022年度，FSM獲頒新加坡海事及港務管理局(Maritime and Port Authority of Singapore) 2022年國際海上安全大獎。



4/維護海洋生態，與海共生

2022年10月在新北市萬里翡翠灣沙灘，參與「2022年度公益淨灘活動」，為潔淨海洋盡一份心力，同時透過淨灘活動的參與，瞭解廢棄物處理議題及垃圾源頭減量的重要性。

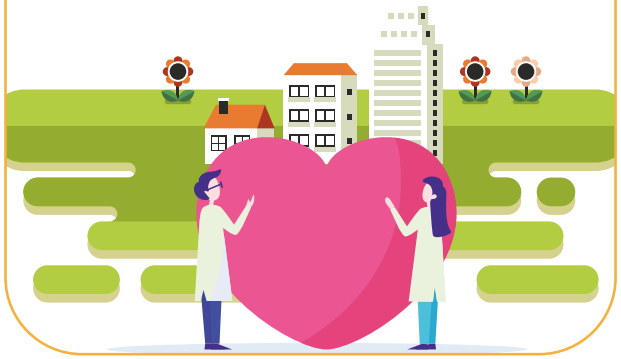


5/強化夥伴關係，打造永續供應鏈

裕民正式加入《海洋反貪腐網絡》(Maritime Anti-Corruption Network, MACN)平台。強化相關之反貪腐政策，依據MACN提供之數據資料庫，加強訓練第一線海事人員，強化風險概念及應對策略，增進處理港口國不當索賄處理能力，以落實裕民反貪腐的核心價值。

6/傳遞永續理念，共創永續共榮社會

秉持關懷弱勢族群之理念，裕民於2022年分別向「財團法人中華民國唐氏症基金會」及「社團法人臺灣視障協會」《愛 幸福庇護工場》認購公益禮盒、並參與淨灘、幫助弱勢兒童。



參與公協會或國際倡議 GRI2-28

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。2022年度裕民加入國際倡議並進行船隊擴增，整體載重噸增加。整年支出金額比去年增加約2.5倍，總金額將近128萬元左右(各組織金額請詳見下表)。

年度新增

		參與情況	支出金額
國際組織	零排放聯盟 (Getting to Zero Coalition)	會員代表	NA
國際組織	海洋反貪腐網絡 (Maritime Anti-Corruption Network, MACN)	會員代表	NT$271,065 (US$8,500) (匯率1:31.89)
國際倡議組織	R20氣候行動區域組織	倡儀簽署	NT$100,000
國內公協會	中華民國工商協進會	會員代表	NT$50,000
國內公協會	台北市輪船商業同業公會	常務理事/理事/監事	NT$815,098
國內公協會	中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	常務理事/理事/常務監事	N/A
國內公協會	中華民國海運聯營總處	理事	NT$20,000
國內公協會	台北市船務代理商業同業公會	會員代表	NT$15,000
國內公協會	中華民國仲裁協會	會員	NT$12,000

利害關係人議合 GRI2-12 GRI2-23 GRI2-29

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。

裕民重視利害關係人的意見與對公司的期待，公司透過多元管道定期、不定期與利害關係人溝通交流，相關回饋同時做為永續議題與衝擊評估的資訊來源。相關公司治理與企業責任資訊皆定期揭露於公司網站，供利害關係人檢視。

利害關係人	對裕民的意義	議合管道	頻率	關注議題	裕民的回應及作為	永續策略主軸
員工 (含總、子公司之陸、海勤人員)	員工是公司最重要的資產，打造安全工作環境、健全的福利制度與紮實的教育訓練是裕民永續發展的根基。	• 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	氣候變遷 海洋生態保護 廢水、廢棄物排放管控 員工福利與薪資 人權 員工心理健康 職業安全 教育訓練 船舶安全 道德/倫理行為準則	裕民並建立各項溝通管道與員工進行溝通，並依ESG問卷調查結果了解員工關注之永續議題。2022年依前年度調查結果，在員工心理健康方面投入更多關注。 1 根據人資雜誌HR Asia匿名調查，結果顯示裕民綜合評分高於同業10%以上。 2 連續7年獲得勞動部之「工作生活平衡補助計畫」，將資金挹注於員工身心健康關懷。 3 2022年加薪3.72%高於3%之目標值設定。 3-2 | 薪酬與福利 4 員工教育訓練累積超過2,700小時 3-3 | 教育訓練 5 失能傷害頻率(FR) 0% 4-2 | 船上職業安全 6 提供完整員工福利及紅利，2022年啟動員工協助方案(Employee Assistance Program, EAP) 4-3 | 健康促進 7 啟動人權盡職調查專案 5-1 | 人權	打造數位化與安全職場

利害關係人	對裕民的意義	議合管道	頻率	關注議題	裕民的回應及作為	永續策略主軸
股東/投資人	股東及投資人的支持與信賴是裕民公司經營重要的力量來源。	• 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	氣候變遷 職業安全 公司營運與財務狀況 永續發展策略	裕民持續強化公司治理及營運管理並持續推動ESG，回應對股東及投資人的期待。 1 公司網站定期更新股利、財務資訊 2 2022年6月8日舉辦股東常會 3 2022年共舉辦4次法說會 4 連續二年營運創造佳績，稅後基本每股盈餘(EPS)超過股本五倍以上 9-1 | 財務績效	強化夥伴關係 打造永續供應鏈 響應氣候行動 啟動低碳運輸轉型
客戶	瞭解客戶需求、維護客戶權益以提升服務品質。	• 公司網站 • 業務部門專線、信箱 • 客戶拜訪	隨時 隨時 不定期	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	裕民持續了解客戶需求，並進行相關服務的改善或啟動相關專案。 1 公司官網、FB不定期更新業務相關資訊 2 回應客戶各類型ESG問卷 3 配合客戶執行船上安全檢查	強化夥伴關係 打造永續供應鏈
供應商	供應商是永續供應鏈的重要關鍵，裕民的永續經營仰賴健全的供應鏈。	• 供應商評鑑 • 現場稽核或拜訪	工程案結後 不定期	環保投資與支出 公司營運與財務狀況 供應商管理	裕民鼓勵合作的供應商簽署「社會責任承諾書」，不定期拜訪供應商，與供應商進行意見交流。 1 2022綠色採購經額高達500萬以上，獲頒台北市績優綠色採購民間企業	強化夥伴關係 打造永續供應鏈

利害關係人	對裕民的意義	議合管道	頻率	關注議題	裕民的回應及作為	永續策略主軸
航運同業	航運同業帶來良性競爭與多元資訊交流，促使裕民在永續發展議題上不斷進步。	• 公司網站 • 業務部門專線、信箱	隨時 隨時	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	裕民出席航運相關公協會會議，並不定期與同業拜訪、意見交流。 1 出席公協會會議 2 出席航港局會議	強化夥伴關係 打造永續供應鏈
社區/地方團體/非營利組織(海員工會)	社區/地方團體及非營利組織提供多元觀點，使裕民可以更全面保障其相關權益。	• 公司網站 • 研討會或座談會	隨時 不定期	員工福利與薪資 職業安全 人權 社會公益	裕民持續投入量能至社區/地方團體及非營利組織，擴大公司之影響層面與影響力。 1 2022年參與工商協進會「1.5度C氣候行動宣言」，邁向淨零轉型 2 回覆CDP氣候變遷問卷，向國際投資人揭露裕民氣候風險，獲得B(管理)等級 3 2022年加入海洋反貪腐網絡(Maritime Anti-Corruption Network, MACN)與航運同業協同打造反貪腐航運環境	強化夥伴關係 打造永續供應鏈
政府/主管機關	政府及主管機關制定包含勞工權益、氣候行動、環境保護等相關規範，保障航運產業權益並促進產業永續發展。	• 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	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	裕民遵守法令、配合主管機關各項政策，並對員工宣導最新法令或進行相關教育訓練。 1 依法發布中、英文重大訊息 2 定期申報環保及職安衛等相關資料 3 依循國際海事組織(IMO)/船旗國/港口國相關規範	打造數位化與安全職場 響應氣候行動啟動低碳運輸轉型 強化夥伴關係打造永續供應鏈 維護海洋生態與海共生

重大性分析 GRI2-23 GRI3-1 GRI3-2

裕民依循GRI通用準則（2021）的重大性鑑別四階段流程，重新定義重大性鑑別方法。由以往了解利害關係人對於議題的「關注程度」改以「衝擊（impact)」做為主題是否具重大性為評估原則。

1.持續鑑別與評估衝擊：

1. 了解組織脈絡

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 利害關係人議合

2. 鑑別/蒐集議題

永續工作執行小組以永續與海運產業發展之趨勢、國際海事組織(IMO)之新規、產業研究報告如:Clarksons、立恩威(DNV)、Bureau Veritas(BV)等專家意見為基礎，彙整22個永續發展主題。

3. 評估衝擊顯著性

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衝擊程度。

對於外部環境、社會(人群)、經濟衝擊程度

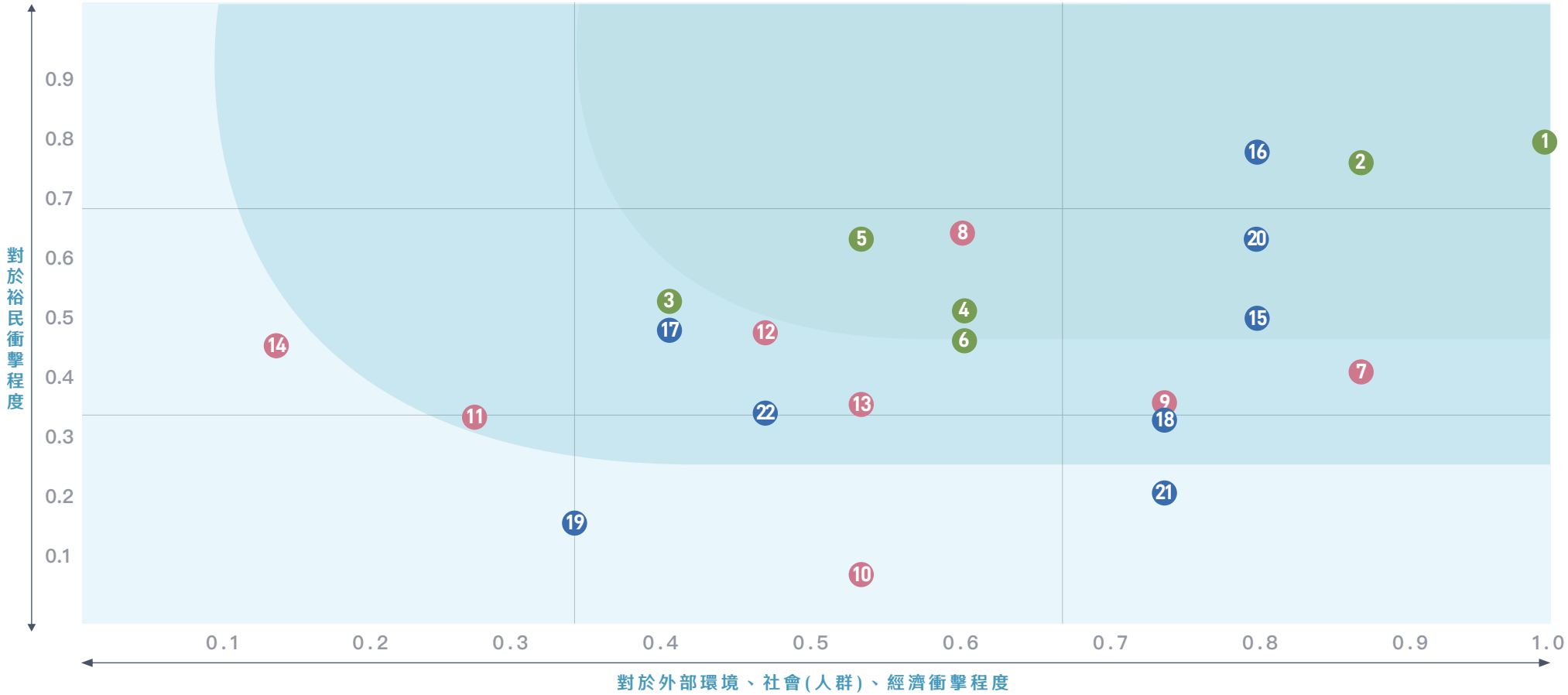
員工部份共收集339份問卷，依據問卷結果及各類別利害關係人衝擊程度給與對應之權重，評估對於外部環境、社會(人群)、經濟衝擊程度。

對於裕民衝擊程度

由15位管理階層及企業永續推行委員會評估各項永續主題的影響程度並檢視正負面影響。

永續議題重要性

最後結果依「對於外部環境、社會(人群)、經濟衝擊程度」及「對於裕民衝擊程度」二個面向排序，繪製散佈圖，確立2022年度永續主題重要性程度。



E.環 境

1. 氣候變遷因應/溫室氣體排放 −
2. 能源耗用與燃油效率 −
3. 海洋生態保護 −
4. 廢水、廢棄物排放管控 −
5. 國際環保公約執行情況 +
6. 環保投資與支出 +

S.社 會

7. 員工福利與薪資 +
8. 職業安全(岸上及船上) −
9. 教育訓練(岸上及船上) +
10. 職涯發展 +
11. 社會公益 +
12. 人權 −
13. 員工心理健康 −
14. 公正轉型 +

G.治 理

15. 公司營運與財務狀況 +
16. 永續發展策略 +
17. 供應商管理 −
18. 風險及反貪腐管理 −
19. 客戶服務管理 (隱私、滿意度) −
20. 船舶安全 −
21. 創新、數位化 +
22. 道德/倫理行為準則 +

− 負面衝擊: 因自身的活動導致負面衝擊

+ 正面影響: 因自身的活動為永續發展做出貢獻

2.決定報導的重大主題:

重大主題

本報告書主要揭露18項永續主題。各項主題對應之GRI考量面、重大主題管理方針及回應，請參閱 重大主題對照表

1. 重大主題完整性確認及審查

企業永續推行委員會彙整相關重大性主題鑑別流程及結果資訊，呈主任委員審核確認，以確保涵蓋所有議題。相較於2021年，2022年度除主題的廣度外，更著重於主題的深度因此增列環保投資與支出、社會公益、人權、員工心理健康、供應商管理及道德/倫理行為準則6項主題，更具體描述主題內容及建立管理方針。

2. 重大主題確認及報告書編制

裕民透過編製永續報告書，對公司內外部利害關係人報導2022年的永續成果。由企劃處蒐集資料後進行分析、統整與內部稽核，並透過第三方外部機構做保證/確信。內部稽核於 2023/2/22–23進行，DNV外部查證於2023/3/27、3/28二日進行。

3. 董事會呈報與因應

裕民以總經理下設之企業永續推行委員會為推動永續工作決策中心，由總經理指派財務長擔任企業永續推行委員會主任委員，負責核准ESG年度計畫及督導永續工作執行成效，每季向董事會報告。年度報告書定期於每年第三季呈報董事會。

E.環 境

E-1. 氣候變遷 24

1–1 | 氣候策略 25

1–2 | 能源管理 32

1–3 | 溫室氣體排放防治 35

1–4 | 空氣汙染物排放管控 39

1–5 | 環境法規 42

E-2. 生物多樣性 43

2–1 | 廢水、廢棄物管理 44

2–2 | 壓艙水管理 47

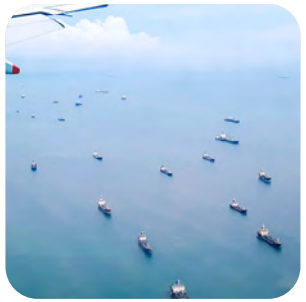
2–3 | 鯨豚保護 48

E.環　境 SASB SDG13 SDG14

永續環境主軸

響應氣候行動
啟動低碳運輸轉型

氣候變遷



維護海洋生態
與海共生

生物多樣性

永續環境治理

永續環境小組委員由船、工務部門及行政部門高階主管為代表，出席企業永續推行委員會，針對環境議題進行專案研究，決定環境相關風險與機會，並實際執行船隊及公司的環境管理工作。

永續環境目標

2023年

1. 船隊碳強度(AER/CII)目標值比2019基準年AER/CII目標值降低 5%
2. 57% 自有散裝船RightShip溫室氣體排放(GHG Rating)等級維持比平均值還要嚴格的C以上等級
3. 完成母、子公司的溫室氣體盤查
4. 推動生物多樣性相關專案

2030年

1. 船隊碳強度(AER/CII)目標值比2019基準年AER/CII目標值降低 19%
2. 60.5% 自有散裝船RightShip溫室氣體排放(GHG Rating)等級維持比平均值還要嚴格的C以上等級
3. 發展零碳排船型

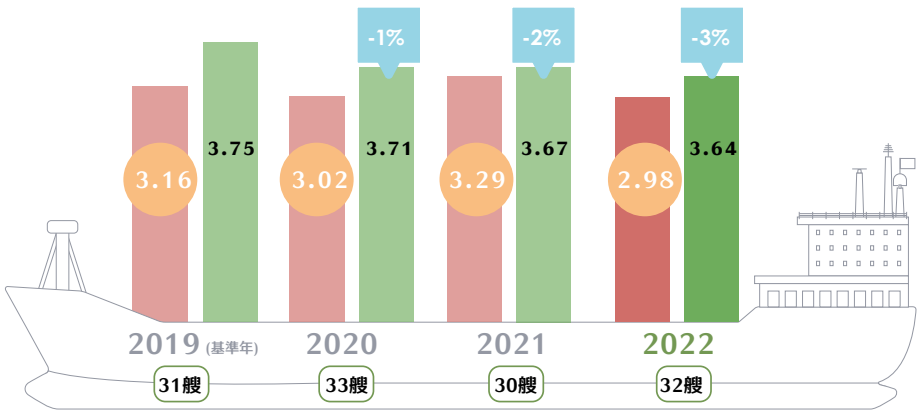
2050年

打造零碳排船隊

廢水排放量不超過每月3500公升　廢棄物排放量不超過每月800公斤

永續環境績效

船隊碳強度指標 (AER/CII)



船隊平均碳強度指標實際值 (Sum of CII / No. of ships)

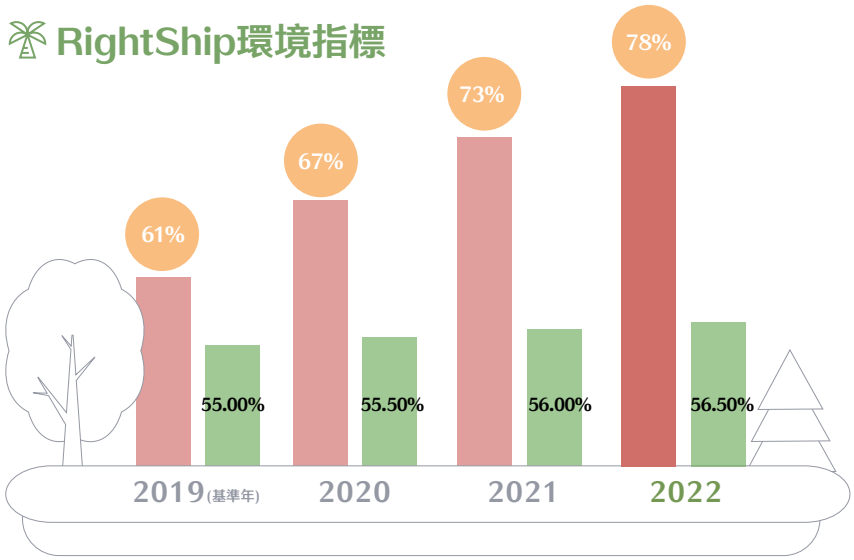
船隊碳強度指標目標值

目標值與基準年目標值變化%

當年度船舶艘數(Number of ships)

註 自有散裝船。

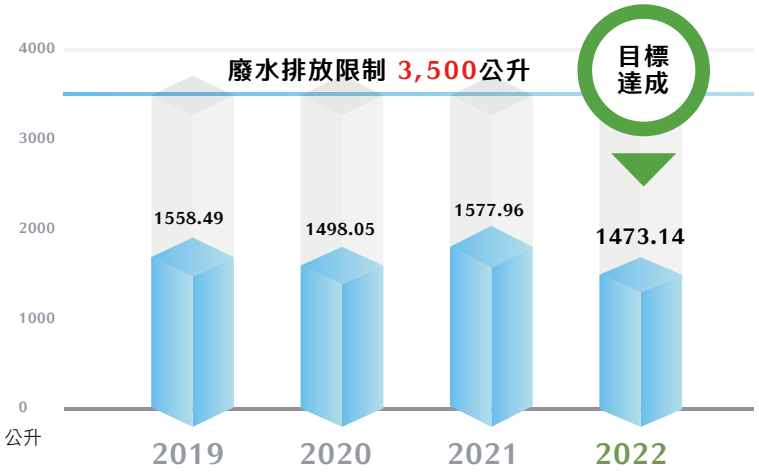
RightShip環境指標



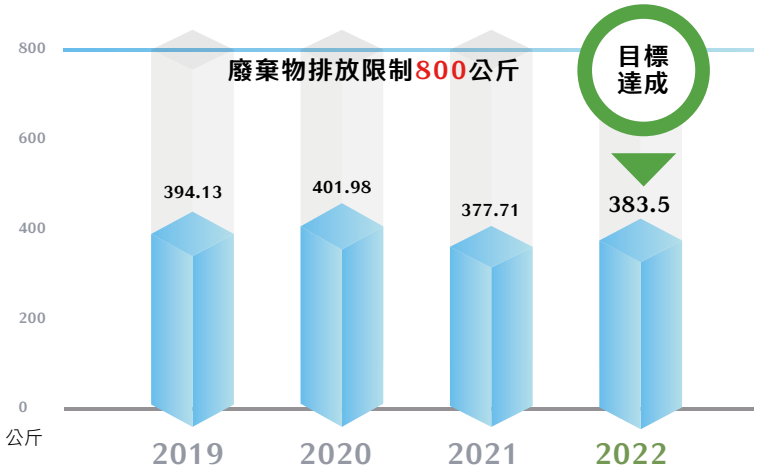
RightShip環境指標裕民自有散裝船"C"評等以上佔比(%)

RightShip 環境指標目標值

廢水實際排放量(公升)



廢棄物實際排放量 (公斤)



E-1.氣候變遷 SDG 13

重大主題管理

裕民響應政府2050淨零路徑規劃，重視環境永續，逐步更新現有船隊，短期投資過渡性燃料，建造液化天然氣(LNG)散裝貨輪，搭載節能引擎及低阻防污漆等節能措施，貫徹裕民綠色航運的信念。

重大主題範疇

- 氣候變遷因應/溫室氣體排放 −
- 能源耗用與燃油效率 −
- 環保投資與支出 +
- 國際環保公約執行情況 +

衝擊影響

裕民船舶航行時，會造成環境及相關利害關係人產生負面衝擊，如產生溫室氣體、氮氧化物、硫氧化物等有害環境及人體的氣體排放。為減少船舶溫室氣體排放，國際海事組織(IMO)也於2021年發布船舶能效指數（EEXI）及碳強度指標（CII）二項規範，訂定於2023年開始實行，將對產業造成衝擊。

承諾及倡議

1. 裕民承諾執行碳揭露CDP專案（2022年榮獲B管理等級）、落實TCFD、推動2050淨零。
2. 參與工商協進會「1.5度C氣候行動宣言」
3. 簽署R20(R20氣候行動區域組織)氣候倡議書
4. 加入零排放聯盟(Getting to Zero Coalition)
5. 進行母、子公司溫室氣體盤查(ISO14064-1)

管理系統或制度

1. ISO14001環境管理系統，系統性控制對環境的衝擊 已認證
2. 國際海事組織規範之防止船舶汙染國際公約（MARPOL） 依規執行
3. ISO 14064-1 溫室氣體盤查 進行中
   將於2024年第一季發布盤查報告

1–1 | 氣候策略 TCFD GRI201-2 SDG13

裕民深知氣候議題對於海運產業的直接影響性與重要性，積極推動各項氣候變遷減緩與調適作業，2022年支持並加入淨零轉型國際倡儀組織(Getting to Zero Coalition)，啟動低碳運輸轉型。裕民根據氣候相關財務揭露(Task Force on Climate–Related Financial Disclosures, TCFD)之架構，全面檢視公司面臨之氣候風險及機會，設定氣候減緩階段性目標，並採取合宜氣候調適行動，降低氣候變遷負面衝擊，把握氣候變遷正面機會，同時響應聯合國永續發展目標SDG 13–氣候行動，強化公司氣候治理能力，從自身做起，進而影響整體運輸價值鏈，共同攜手打造永續發展。

氣候財務揭露

1 治理

氣候變遷治理相關工作由裕民「企業永續推行委員會」主責，由總經理擔任召集人、財務長擔任主任委員，每季定期向董事會報告執行進度。該委員會下設永續工作執行小組負責追蹤、掌握裕民相關氣候議題，評估裕民氣候相關風險與機會並擬定、執行因應方案。有鑑於氣候議題涵蓋層面廣泛，因此不定期召開委員會會議，透過跨部門合作、擴大氣候議題之重視程度與影響力。

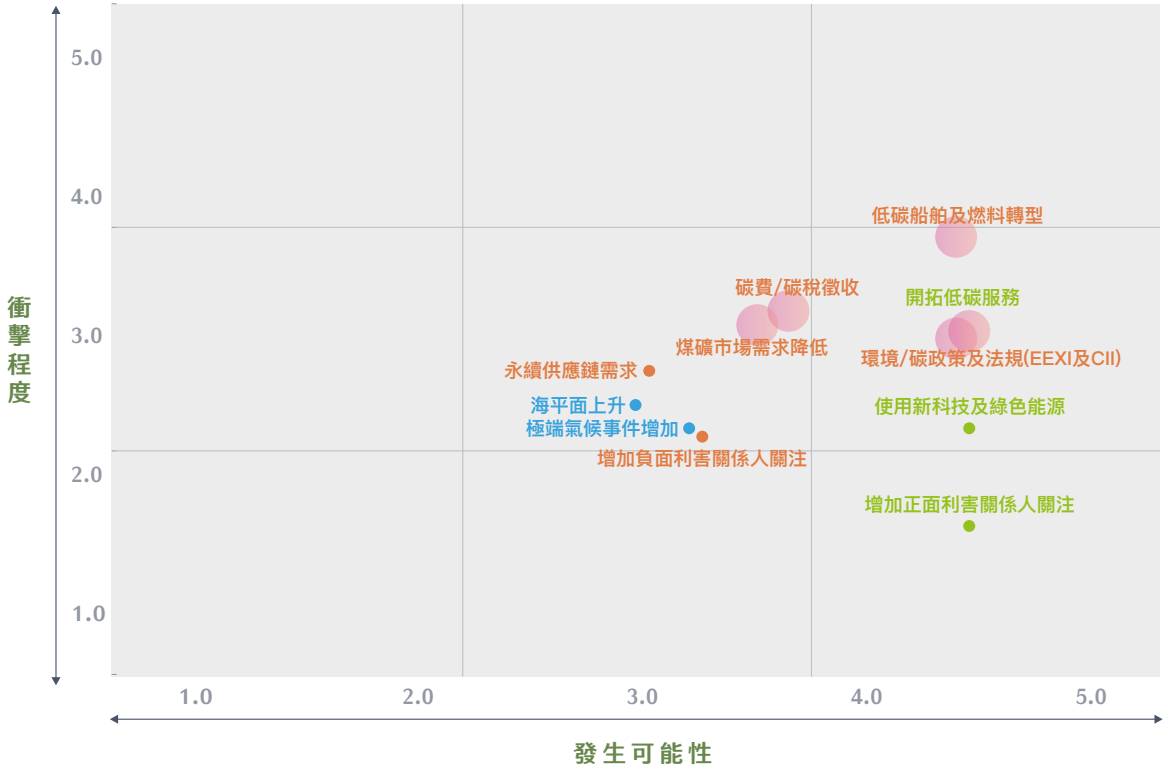
董事會	監督	監督裕民氣候變遷工作執行情形及成果。
企業永續推行委員會	管理	❶ 委員會不定期召開會議，針對氣候相關議題進行討論。 ❷ 委員會每季向董事會報告溫室氣體盤查執行進度及相關工作執行成果。 ❸ 委員會下設之永續工作執行小組持續追蹤氣候議題，鑑別裕民氣候相關風險與機會並擬定、執行因應方案，以減輕氣候變遷對裕民營運造成的衝擊，並掌握其可能帶來的機會。
各部門	落實	落實企業指標及目標並滾動檢討，以因應外部環境變動。

2 策略 GRI201-2

裕民持續關注國際最新氣候議題及航運產業減碳策略規劃，並依照TCFD指引分析歸納氣候變遷可能為裕民帶來的風險與機會(含6項轉型風險、2項實體風險及3項機會)，由企業永續委員會召開氣候變遷風險與機會工作坊，評估各項氣候相關風險與機會的發生可能性、衝擊程度及影響之時間尺度。依據工作坊評估結果將氣候相關風險與機會進行分級，於每年1–3月公告鑑別出之風險與機會，並依據風險與機會提出一項或多項管理方案，持續追蹤管理。針對顯著氣候風險，裕民透過情境分析與財務衝擊評估，瞭解其可能對公司產生的衝擊，並提出相關應對措施，減低氣候風險對公司營運可能帶來的危害，增加氣候策略韌性。

氣候變遷風險及機會說明

2022年依據工作坊評估結果將氣候相關風險與機會進行分級，鑑別出4項顯著風險與1項顯著機會，如矩陣圖所示：



類 別	項 目
轉型風險	環境/碳政策及法規(EEXI及CII) 碳費/碳稅徵收 低碳船舶及燃料轉型 煤礦市場需求降低 永續供應鏈需求 增加負面利害關係人關注
實體風險	極端氣候事件增加 海平面上升
機 會	開拓低碳服務 增加正面利害關係人關注 使用新科技及綠色能源

發生可能性：氣候相關風險、機會發生的可能性 (1:0%–20%; 2:20%–40%; 3:40%–60%; 4:60%–80%; 5:80%–100%)

衝擊程度： 氣候相關風險、機會影響裕民年營收之程度(1:影響年營收大於1%但小於3%;2:影響年營收大於3%但小於5%;3:影響年營收大於5%但小於7%;4:影響年營收大於7%但小於10%;5:影響年營收大於10%)

● **顯著之定義：**發生可能性及衝擊程度皆大於或等於3

風險與機會	面相	項目	時間尺度 短期 2022年~2025年 中期 2025年~2030年 長期 2030年~2050年	說　明	因應策略	是否為顯著
轉型風險	法規	環境/ 碳政策及法規 (EEXI及CII)		IMO訂於2023年1月1日開始適用船舶效能指數 (Energy Efficiency Existing Ship Index；EEXI) 及船舶碳強度指標 (Carbon Intensity Indicator；CII) 兩項最新法規規範，預計將加速淘汰高碳排船隻。	維持船隊船齡年輕化，新船採用最新環保節能裝置。 搭配營運控制(降速、減少等待時間)節能減碳。 此外，持續關注相關環境法規及低碳船舶研發趨勢，短中期船隊以液化天然氣燃料(LNG dual-fuel)船作為過渡時期船舶。	●
	法規	碳費/碳稅徵收		為達到2050年淨零排放目標，世界各國預計透過碳費、碳關稅等管制手段加強碳管理，可能增加裕民營運成本。	導入節能船舶技術，使用生質燃油、低碳/零碳替代能源，降低碳費與碳稅成本。	●
	技術	低碳船舶及 燃料轉型		因應全球淨零趨勢，重油船可能逐漸被其他燃料船取代。目前其他燃料船建造及其燃料成本較重油船高，且替代能源供應鏈仍不明確。同時，需加強或重新培訓新型燃料船船員與相關人才。	因應現階段對於替代燃料的不確定性，裕民已下訂4艘液化天然氣燃料 (LNG dual fuel)船作為邁向淨零之過渡時期船隻，並針對LNG船培訓相關船員。裕民將持續關注低碳船舶及替代燃料研發趨勢，由管理團隊訂定後續船隊經營策略。	●
	市場	煤礦市場 需求降低		為達成2050年淨零排放目標，世界各國逐步開展化石燃料淘汰政策，預期未來各國煤礦需求量將逐步下降。	裕民專責市場分析之團隊緊密監控市場資料，提供即時資訊給團隊做決策。此外，裕民尋求多元替代運務，與優良貨主訂立長期合約，穩定現金流，降低業務衝擊。	●
	市場	永續供應鏈需求		因應淨零排放趨勢，未來受到來自供應鏈對船舶溫室氣體減量的需求與壓力可能逐漸增大。	裕民從自身做起執行低碳運輸轉型，進而影響整體運輸價值鏈，共同攜手打造永續發展。	
	聲譽	增加負面 利害關係人關注		若裕民在氣候變遷、減碳議題表現不佳，將降低利害關係人信賴、減少綠色融資，喪失享有優惠利率之永續連結貸款。	裕民2022年取得多家銀行之永續連結貸款，總金額累計超過3億美元，享有優惠利率。未來裕民將持續深耕永續與氣候議題、打造永續企業，並持續爭取綠色融資挹注。	

風險與機會	面相	項目	時間尺度	說　明	因應策略	是否為顯著
註 實體風險	立即性	極端氣候事件增加	短期 2022年~2025年 / 中期 2025年~2030年 / 長期 2030年~2050年	氣候變遷提高颱風、熱帶氣旋等極端氣候事件的發生機率及強度，可能影響船舶航行、導致船期延誤、碼頭封港、船隻維修成本增加等狀況，進而影響公司營運。	裕民數位化升級，引進船舶安全管理系統(FSM)優化航路，將極端氣候事件使航行產生的影響降至最低，並增加警示系統提升船舶安全性。	
	長期性	海平面上升		海平面上升可能導致較低窪地區之港口基礎設施的破壞、港口被迫遷移，並造成航線改變。	團隊不定期關注受海平面上升影響之高風險港口，適時規劃相關替代航線及港口。	
機會	產品和服務	開拓低碳服務		因供應鏈淨零排放需求增長，若裕民減碳成效良好，或於脫碳領域處與領先地位，將有望開拓更多有減碳需求的客戶。	裕民將持續打造環保、節能船隊。吸引優質有減碳需求的客戶。	●
	市場	增加正面利害關係人關注		若裕民在氣候變遷、減碳議題表現佳，將提升利害關係人信賴、吸引更多投資及綠色融資（享有優惠利率之永續連結貸款）。	裕民2022年取得多家銀行之永續連結貸款，總金額累計超過3億美元，享有優惠利率。未來裕民將持續深耕永續與氣候議題、打造永續企業，並持續爭取綠色融資挹注。	
	韌性	使用新科技及綠色能源		裕民如果打造低碳排船隊及使用綠色能源或燃料，可減少對環境及氣候的負面影響、降低碳排放量，並提高裕民氣候變遷調適能力。	裕民持續不斷的關注船舶新技術及市場替代能源的趨勢，新船部門已研究傳統燃料混生質燃料(biofuel)可行性，並將實際進行船舶測試，同時投入碳捕捉(CCS)、氨、甲醇船舶研究，提高未來替換替代能源船的可行性，增進裕民氣候變遷調適能力。	

註 裕民定期追蹤政府間氣候變化專門委員會(Intergovernmental Panel on Climate Change,IPCC)研究報告，了解最新暖化趨勢及影響。

顯著氣候變遷風險及機會情境分析

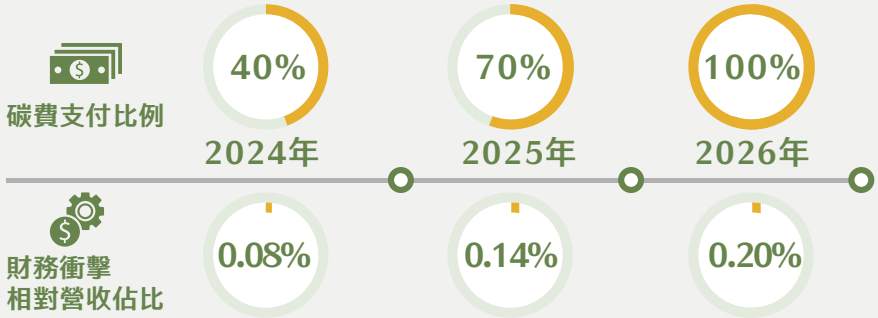
裕民依據國際能源署(International Energy Agency, IEA)2022年世界能源展望(World Energy Outlook, WEO)中的三種情境及數據取得性及可量化原則，評估2項顯著風險：**碳費/碳稅徵收、煤礦市場需求降低**，對裕民可能產生的衝擊。最後，依照情境分析結果，研擬對應減緩策略。

IEA WEO情境	說　明	風險分析應用情境	
		碳費/碳稅徵收	煤礦市場需求降低
既定政策情境 Stated PoliciesScenario, STEPS	預估全球將在世紀末升溫 2.7℃	✓	✓
宣示目標情境 Announced Pledges Scenario, APS	預估全球將在世紀末升溫 2℃	✓	✓
2050年淨零情境 Net Zero Emissions by 2050 Scenario, NZE	預估世紀末升溫不超過 1.5℃	✓	

轉型風險- 碳費/碳稅徵收

為減緩氣候變遷與達成淨零排放的目標，碳定價(包含碳費、碳稅)為一普遍的碳排管制方式。裕民評估航運產業可能會受到碳費或碳稅影響的政策，主要來自歐盟排放交易體系(EU Emissions Trading Scheme, EU ETS)。歐盟於2022年12月通過協議，將海運納入排放交易體制。自2024年起五千總噸及以上船舶開始實施階梯式的配額繳納：2024年40%，2025年70%，直至2026年繳納實際排放量100%的配額。針對配額分配和繳納覆蓋之範圍將依進、出口港而不同:(1)航行於歐盟成員國港口間將100%納入航行排放量，若(2)船舶僅航行於歐盟港口與第三國港口之間只計算50%的海運排放量。裕民依據2019–2021年航行於歐盟港口船舶平均碳排放量，分析不同情境底下的碳價改變對裕民造成的財務衝擊。分析結果顯示歐盟碳排放交易體系徵收碳費對裕民營收的衝擊風險等級低，主因可能為歐洲非大宗原物料主要的進、出口地，因此若只考量歐盟為徵稅區域，將不會造成顯著影響。惟因未來淨零趨勢，航運產業可能面臨除歐盟外之碳定價政策，裕民將持續追蹤各國及國際海事組織(IMO)的碳費、碳稅等相關政策，及早因應可能發生的衝擊。

自2024年施行針對船舶收取碳費後，對裕民營收的衝擊程度



註 碳費以2022年平均碳費79.62(歐元)為假設，匯率:EUR:TWD=1:31.32

不同情境下2030、2040、2050年EU ETS碳費對裕民營收的衝擊程度

財務衝擊相對營收佔比

	既定政策情境 (STEPS)	宣示目標情境 (APS)	2050年淨零情境 (NZE)
2030年	0.22%	0.33%	0.34%
2040年	0.24%	0.43%	0.50%
2050年	0.27%	0.49%	0.61%

註 IEA預估碳費，匯率:USD:TWD=1:29.85
既定政策情境 (STEPS):2030年=90USD;2040年=98USD;2050年=113USD
宣示目標情境 (APS):2030年=135USD;2040年=175USD;2050年=200USD
淨零情境 (NZE):2030年=140USD;2040年=205USD;2050年=250USD

轉型風險- 煤礦市場需求降低

全球多個國家及地區，包含歐盟、美國、日本、韓國等已宣示淨零排放的承諾，約涵蓋全球溫室氣體排放量的90%。世界各國已逐步開展化石燃料淘汰政策，預期中、長期的未來各國煤礦需求量將逐步下降。

2022年裕民煤碳載運量約佔公司整體載運量18.69%，是裕民主要運載貨物之一。全球煤炭需求在「既定政策情境(Stated Policies Scenario,STEPS)」與「宣示目標情境(Announced Pledge Scenario, APS)」下皆降低。以巴拿馬極限型為財務模組，依據情境分析結果顯示，煤礦市場的需求降低將在2030年對裕民營收1%~3%財務衝擊；於2050年將產生4~9%的財務衝擊。

在商業操作上，巴拿馬極限型係載運煤、礦砂及穀物的常用船型，因應煤礦需求降低之趨勢，裕民將積極尋求如穀物(註1)等多元替代運務。我們將持續分析並積極掌握因氣候變遷造成商品運載變化的走向趨勢，據以尋找多元替代運務，與優良貨主訂立長期合約，穩定現金流，降低業務衝擊。

不同情境下煤炭市場需求降低對裕民營收衝擊程度

情　境	既定政策情境 (STEPS)		宣示目標情境 (APS)	
年(西元)	2030	2050	2030	2050
預估全球需求(單位：Mtce)	5,149	3,828	4,539	1,613
全球煤炭需求減少比例	−9%	−32%	−20%	−71%
財務衝擊(註3)	1.08%	4.08%	2.47%	9.11%

(註1) Mtce：百萬公噸煤當量

(註2) 以2022年為基準年，全球煤炭需求減少比例

(註3) 以2022年為基準年，因需求減少導致營收減少比例(運費收入日租金:以2022年巴拿馬平均日租金為假設條件)

(註1) 美國國家航空暨太空總署（NASA）發表在科學期刊《Nature Food》上的一項最新研究指出，受氣候變遷及大量溫室氣體排放影響之下，2030年小麥收成可能會有大約 17% 的增長。

❸ 企業風險與機會管理

裕民為有效管理公司營運風險，已建立風險管理政策及辦法，由風險管理委員會執掌追蹤可能影響公司營運與獲利的潛在風險，各風險主責單位執行風險辨識、管控及資訊呈報。氣候變遷風險已於2022年提升至裕民前5大風險管控項目，並經高階管理階層評估為2023年度公司營運的主要風險之一。 7-2 | 風險管理

❹ 指標與目標

裕民於2022年支持並加入淨零轉型國際倡儀組織（Getting to Zero Coalition），承諾邁向淨零排放。為達成淨零排放的目標，裕民以永續節能船隊及數位優化管理的核心策略，依循現階段法規政策擬定短中長期目標與指標。裕民氣候指標的擬定旨在完善裕民溫室氣體排放管控，未來將持續精進、定期滾動檢討短中期目標與指標，以切合淨零排放的目標。相關指標如下表所示：

指　標	指標詳情
溫室氣體排放量(範疇一、二、三)	裕民於2023年導入母、子公司溫室氣體盤查ISO14064-1。預計於2024年第一季出版溫室氣體盤查報告書。同時依據第三方船舶舶檢驗機構及國際海事組織(IMO)規範，參照GRI302及GRI305指引建立溫室氣體排放指標，訂立管控目標 1-3 | 溫室氣體排放防治
RightShip溫室氣體排放等級評等 (GHG emission Rating)	
碳強度指標（CII）	
新船能效設計指數（Energy Efficiency Design Index, EEDI）	附錄三 | SASB 海運行業揭露準則

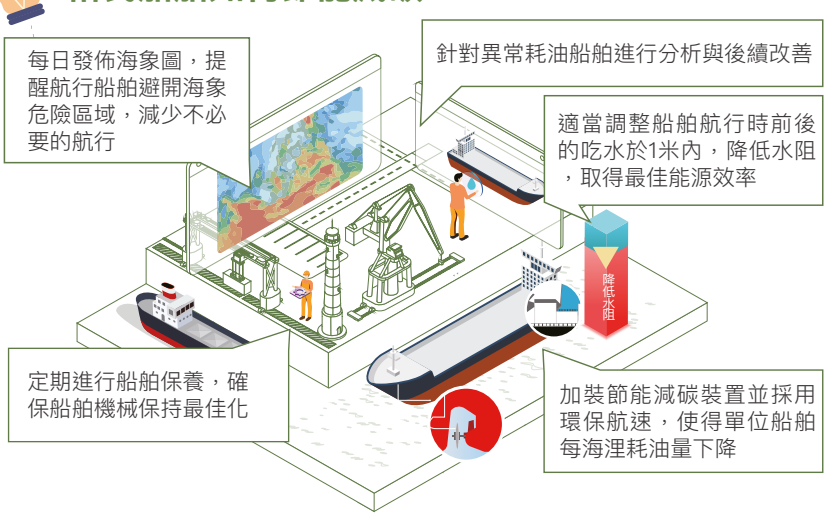
裕民航運氣候變遷減緩與調適策略及因應極端氣候事件調適守則，請參照公司官網ESG專區–氣候相關財務揭露

1–2 | 能源管理 GRI302 SDG13 SASB

裕民透過能源管理(以下稱之節能)達成溫室氣體減量主要手段之一。裕民船隊不斷地汰舊換新，建造新型環保節能船隊，優化船隊運力。2022年裕民共淘汰1艘自有散裝輪並有2艘自有散裝輪及1艘液化天然氣雙燃料散裝貨輪加入營運，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，減少不必要的油耗。與2021年相比，船隊使用燃(重)油量減少約9%，主因為在航行中使用環保經濟航速，降低排放。2022年投入66萬美元以上成本購置環保設備及保養船舶 (USD:TWD=1:29.85)。船舶節能說明

我們從2020年開始投資過渡性新燃料船舶:液化天然氣雙燃料散裝貨輪，每艘造價貴重油船30%，2023年3月已交付4艘，若以船舶折舊攤提18年計算，每年低碳投資成本約400萬美元。

裕民船舶如何節能減碳?



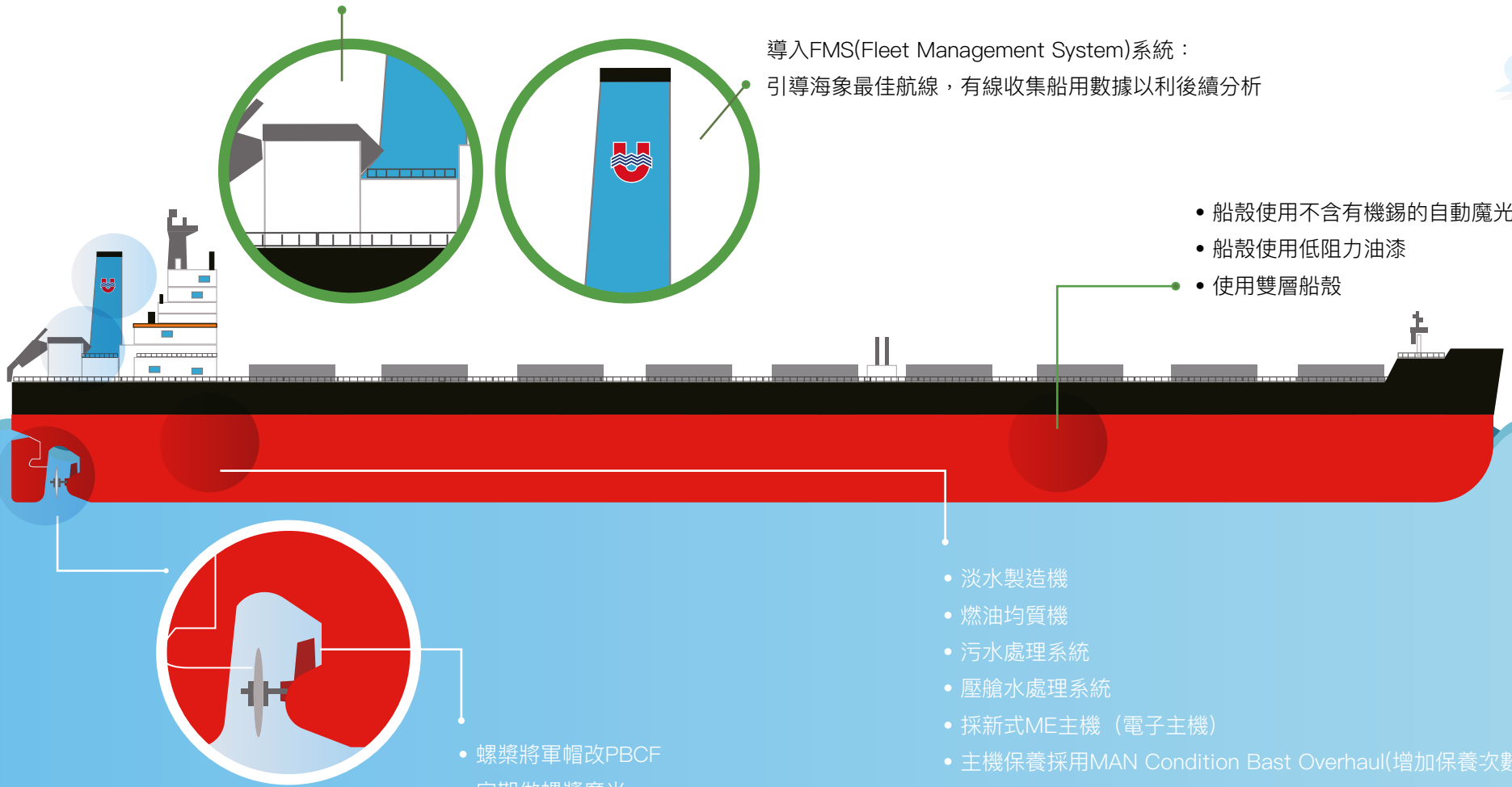
油耗排放表

	2020	2021	2022	(與前年比較) %
專輪數量(艘)	37	34	36	6%
燃油使用消耗(噸)(HFO/LFO)	198,368	240,254	218,302	–9%
(輕)柴油使用消耗(噸) (MDO+MGO)	13,972	7,755	5,432	–30%
液化天然氣使用消耗(噸) (LNG)			42	–
燃油使用消耗之熱值(MJ)	8,133,088,000	9,850,414,000	8,950,370,520	–9%
柴油使用消耗之熱值(MJ)	593,810,000	329,587,500	230,863,825	–30%
液化天然氣(LNG)使用消耗之熱值(MJ)	–	–	2,010,240	–
二氧化碳排放量 (CO_2e)	718,480	793,757	708,912	–8%
航行船隻噸位數 (DWT)	49,812,963	52,032,359	51,852,766	–0.003%
單位排放量 (CO_2/DWT)	0.01442	0.01526	0.01367	–8%

註 燃油熱值 41MJ/kg; 輕柴油熱值 42.5MJ/kg; LNG熱值 48 MJ/kg

新船裝設環保設備及船舶定期保養

環境設備投資	支出成本 (2022年)	預算 (編列至2024年)	成 效
• 加裝燃油均質機 • 螺槳將軍帽改PBCF • 改裝阿爾發注油器 • 航行海象較佳航線 (FSM) • 主輔機定期保養	USD 597,311	USD 298,000	節省燃油與潤滑油消耗
• 船殼使用低阻力油漆 • 船艉安裝導流鰭/球型舵 • 採新式ME主機/螺槳	0	USD 3,080,000	提升推進效率
• 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 66,107	船進塢	減少船舶阻力
• 艉軸軸封Air Guard System	0	USD 380,000	防止漏油


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
• 船艉安裝導流鰭/球型舵
• 艉軸軸封Air Guard System

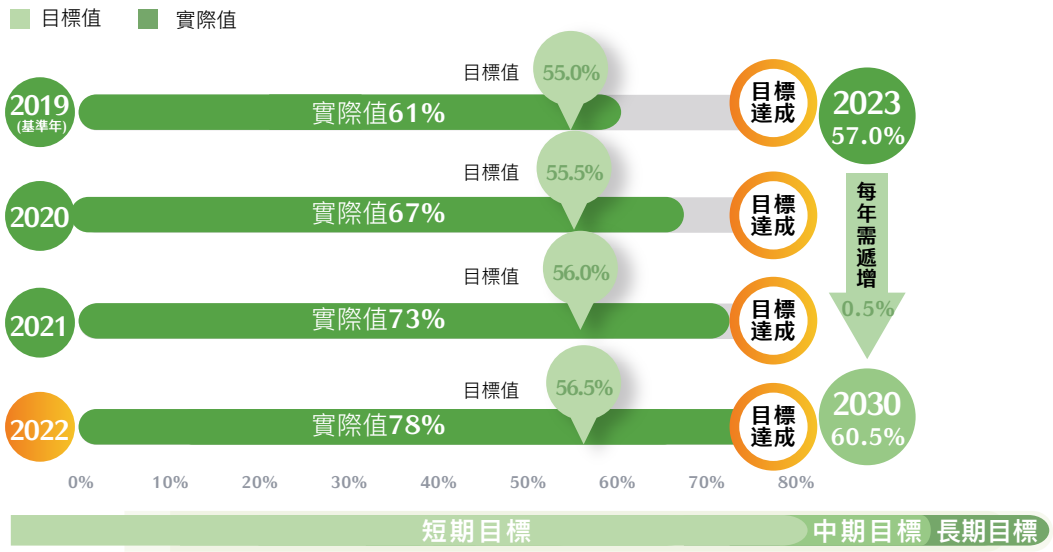
1–3 | 溫室氣體排放防治 GRI305 SDG13 SASB

管控措施 GRI305-5

減少排放(以下稱之減排)為溫室氣體減量上另一管控措施。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等級以上需佔比達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)。2022年共有78%自有散裝輪達到評等C等級以上，表現優於2022年目標值56.5%。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。2022年整年度自有散裝碳強度指標為2.98優於目標值3.64。

管控目標 1 RightShip溫室氣體排放等級 GRI 2-4

裕民自有船RightShip溫室氣體排放相對性能評級C等級以上之佔比



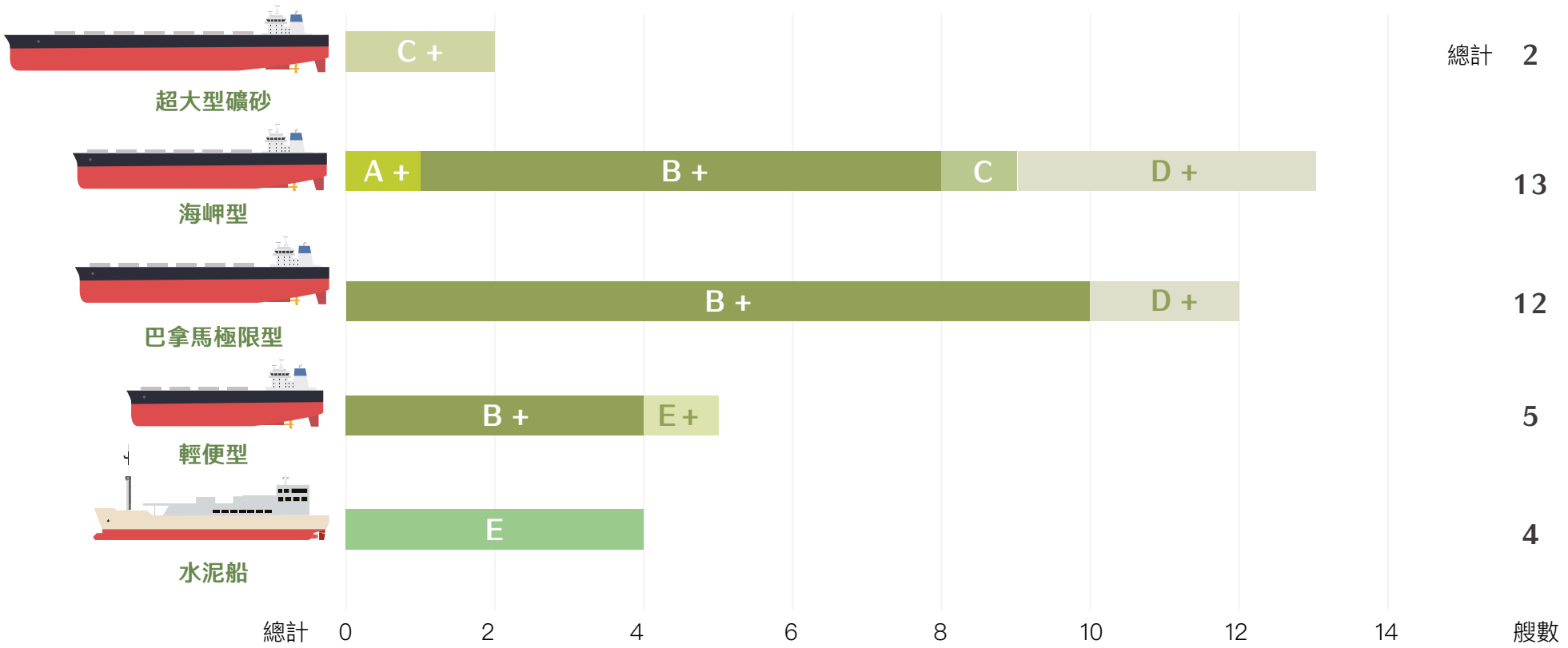
註 實際值揭露更改:分母由自有船艘數變更為自有散裝船艘數，因此更正各年度的實際值數值。

管控目標 2 碳強度指標 (AER/CII) GRI305-4

	2019 (基準年)	2020	2021	2022
船隊碳強度指標總和(Sum of CII)	97.95	99.76	108.49	95.48
當年度船舶艘數 (Number of ships)	31	33	33	32
船隊平均碳強度指標實際值 (Sum of CII / No. of ships)	3.16	3.02	3.29	2.98
船隊碳強度指標目標值	3.75	3.71	3.67	3.64
目標%增減		–1%	–2%	–3%

註 自有散裝船。

2022年裕民各輪RightShip 溫室氣體排放等級

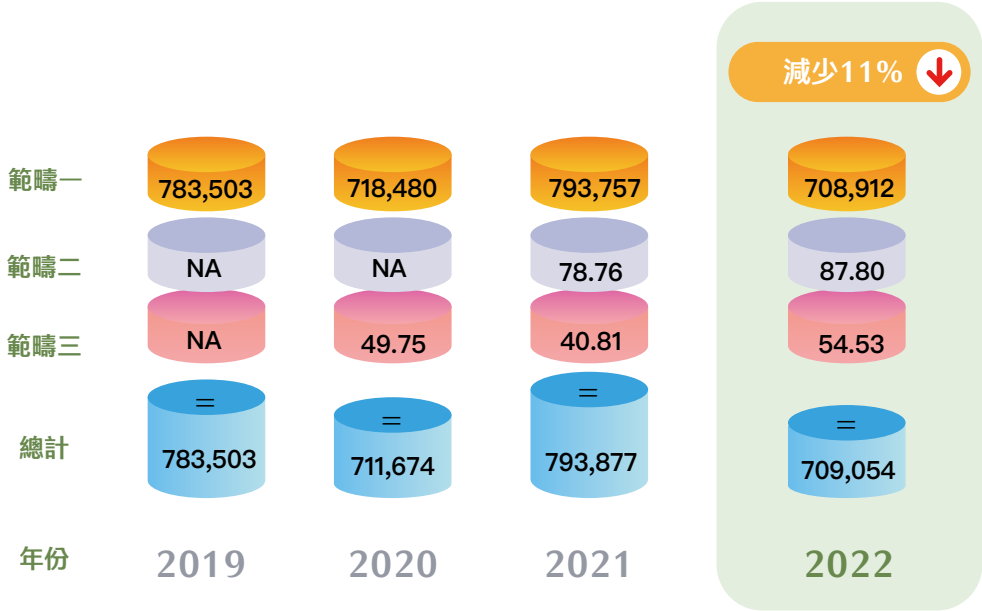


等級	A +	B +	C	C +	D +	E +	E	F	G	
總艘數 (不含水泥船=32)%	3%	66%	6%	3%	19%	3%	0%	0%	0%	100%
總艘數 (含水泥船=36)%	3%	58%	5%	3%	17%	3%	11%	0%	0%	100%

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: 2023.1.12

溫室氣體排放量(CO_2e) GRI2-4 GRI305-1 GRI305-2 GRI305-3

七大溫室氣體排放量中，二氧化碳(CO_2)為主要溫室氣體排放，佔比約98.43%。裕民領先業界於2021年開始揭露供應鏈(範疇三)相關排放，2022年溫室氣體排放計算範疇以船舶直接排放及母公司排放為主(詳細範疇請見表格下方註解)，將於2023年正式導入 ISO 14064-1 溫室氣體管理機制，擴大盤查範圍至子公司，揭露裕民母、子公司船端及岸端整體排放，全方位管理企業營運碳風險議題。與2021年相比，船隊整體排放減少11%，主因為在航行中使用環保經濟航速，燃油消耗變少，排放量變小。



溫室氣體排放當量(公噸CO_2e)

註[1] 依據營運控制權界定溫室氣體報告邊界。

註[2] 範疇一：本公司船舶直接排放，來源為船隻營運中所耗用之燃料
(以燃柴油係數:重油3.114;低硫油3.151;柴油3.206換算);

註[3] 範疇二：主要為外購之電力間接排放源(母公司辦公室用電);

註[4] 範疇三：依照資料可取得性，進行第一階段盤查僅包含裕民母公司員工通勤(未考量電動車及電動機車的計算)及商務差旅(利用行政院環境保護署產品碳足跡資訊網及交通部運研所研究成果報告計算交通碳足跡排放量)。

註[5] 排放範疇變更：
(1)提高數據可比性，新增2020年及2021年之CH4及N_2O排放量，完善溫室氣體排放量揭露
(以往數值只包含二氧化碳CO_2排放)
(2)依照營運控制權，重新定義範疇二的排放量，刪除水泥船岸電。

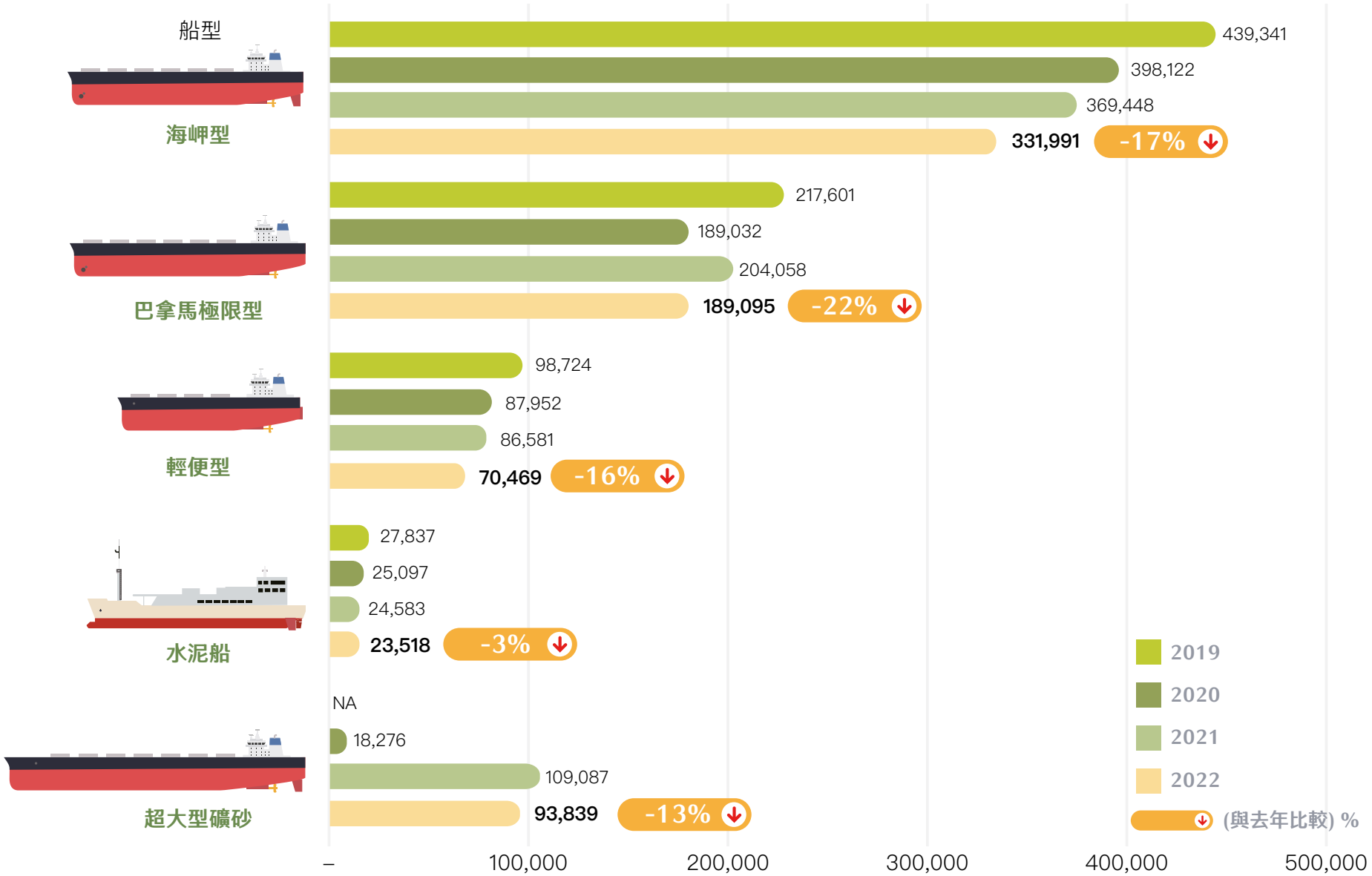
範疇一 七大溫室氣體排放量統計表

	排放當量(公噸 CO_2e/年)	氣體別占比 (%)
CO_2	697,810	**98.43%**
CH_4	381	0.05%
N_2O	10,721	1.52%
HFCs	0.00	0.00%
PFCs	0.00	0.00%
SF_6	0.00	0.00%
NF_3	0.00	0.00%
七種溫室氣體年總排放當量	**708,912**	**100.00%**

註[1] 排放係數依據國際海事組織(IMO)溫室氣體排放第四版報告。

註[2] 引用IPCC 2013，AR5 GWP值。

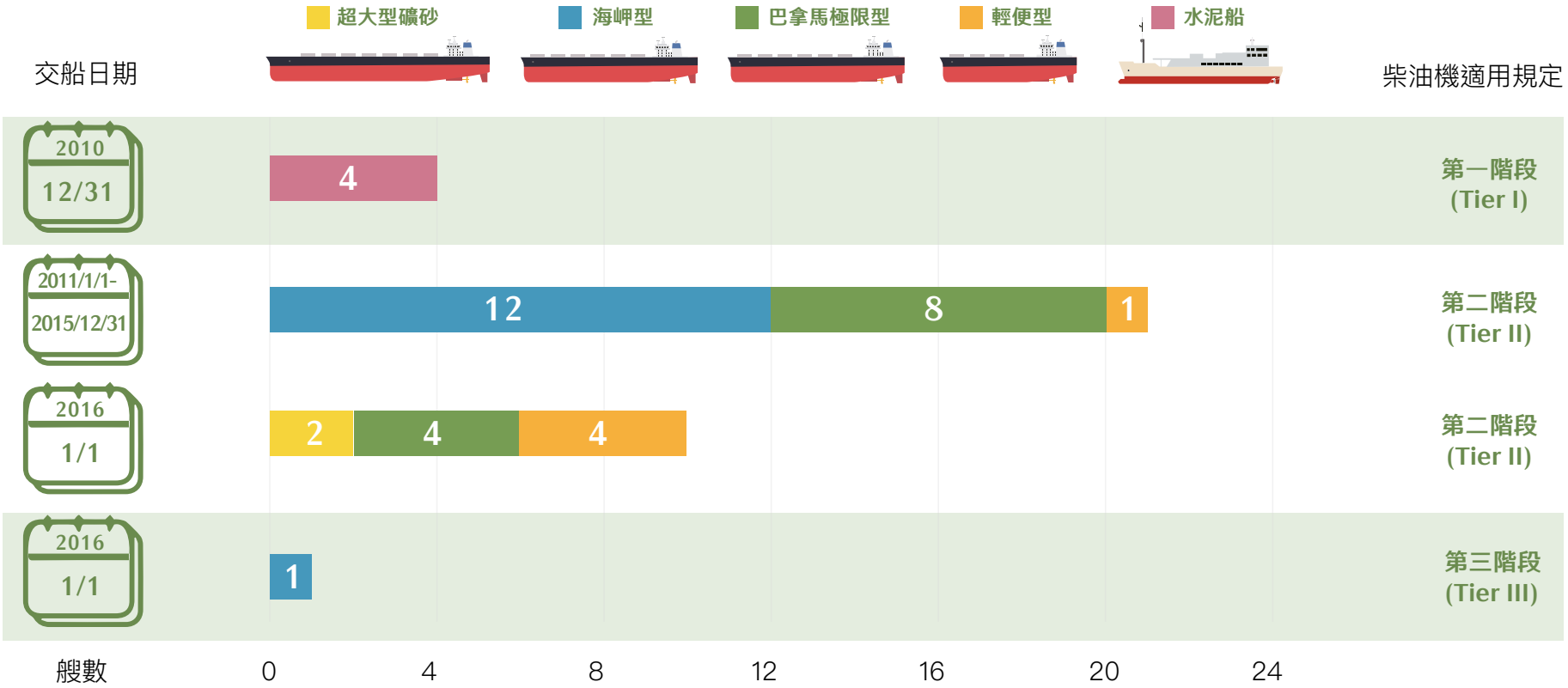
各船型溫室氣體排放量統計表 GRI2-4



註 2020年及2021年新增CH_4及N_2O排放量

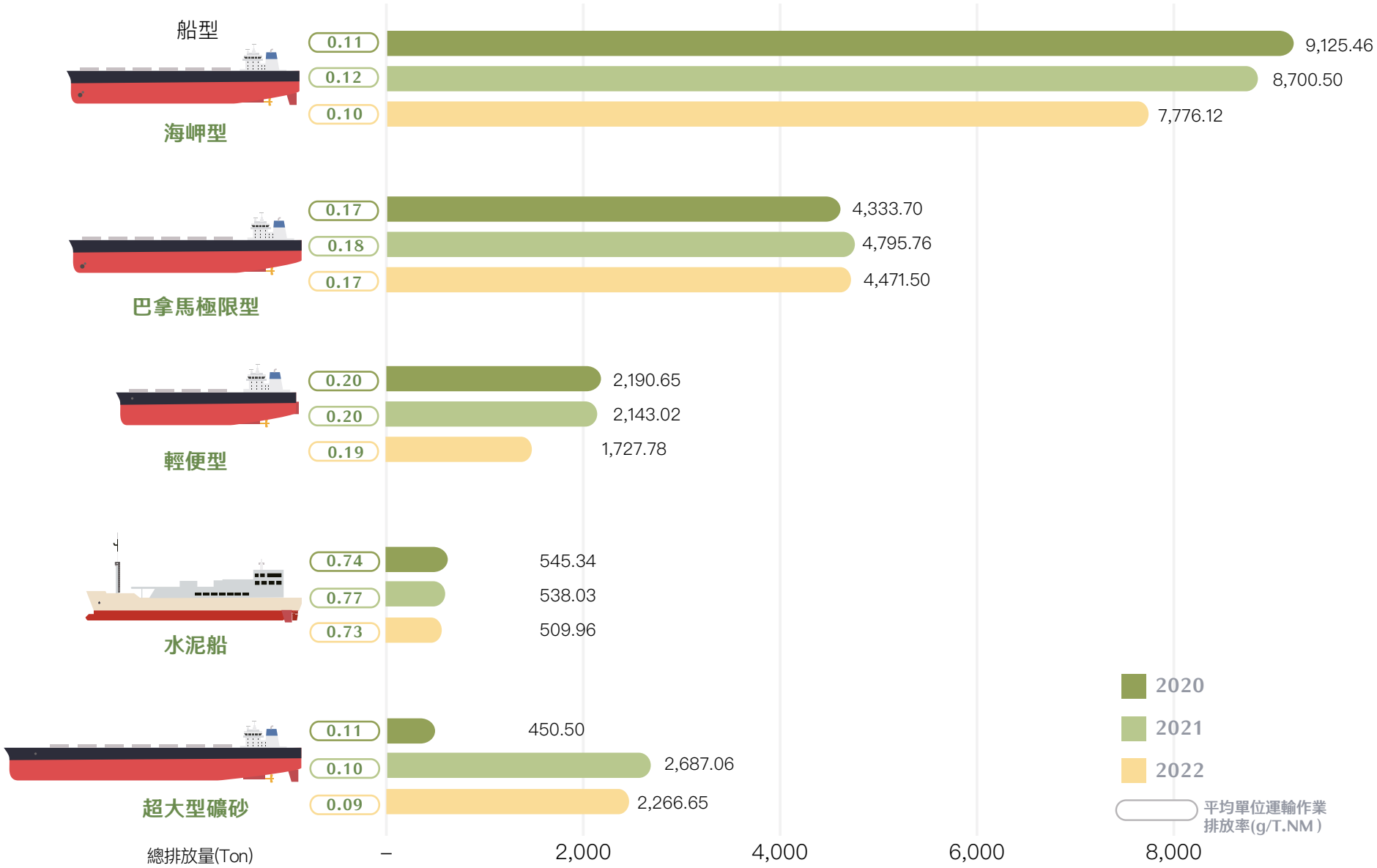
氮氧化物(NOx)排放 GRI305-7

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32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。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，2022年大部份船型的氮氧化物單位排放量均下降，此係由船隊持續汰舊換新，所有的自有散裝貨輪已使用Tier II柴油機。2022年底裕民第一艘搭載TierIII柴油機的液化天然氣雙燃料船已投入營運。依據研究液化天然氣(LNG)比起傳統船用油，將有效降低NOx排放量70%以上。



註 柴油機規格在造船設計時決定

各船型NOx排放量 GRI2-4



註 船舶每載1噸貨物，航行1海浬之排放量
NOx計算公式:每船年度耗油 (T) * 1000000 / 單位耗油率 (g/kWH) * NOx排放係數 (g–NOx/kWH)；NOx排放係數依IMO規定按機型NOx Tier及轉數而定。
配合系統更新主機設定值，重編2020年及2021年排放。

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。

❶安裝脫硫設備洗滌器(Scrubber)得以使用船用重質燃料油(HFO)	裕民至2022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。
❷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。
❸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2022年12月有1艘LNG已正式投入營運，另有3艘在建LNG燃料船於2023年上半季交船，提供更環境友善的船舶選擇。

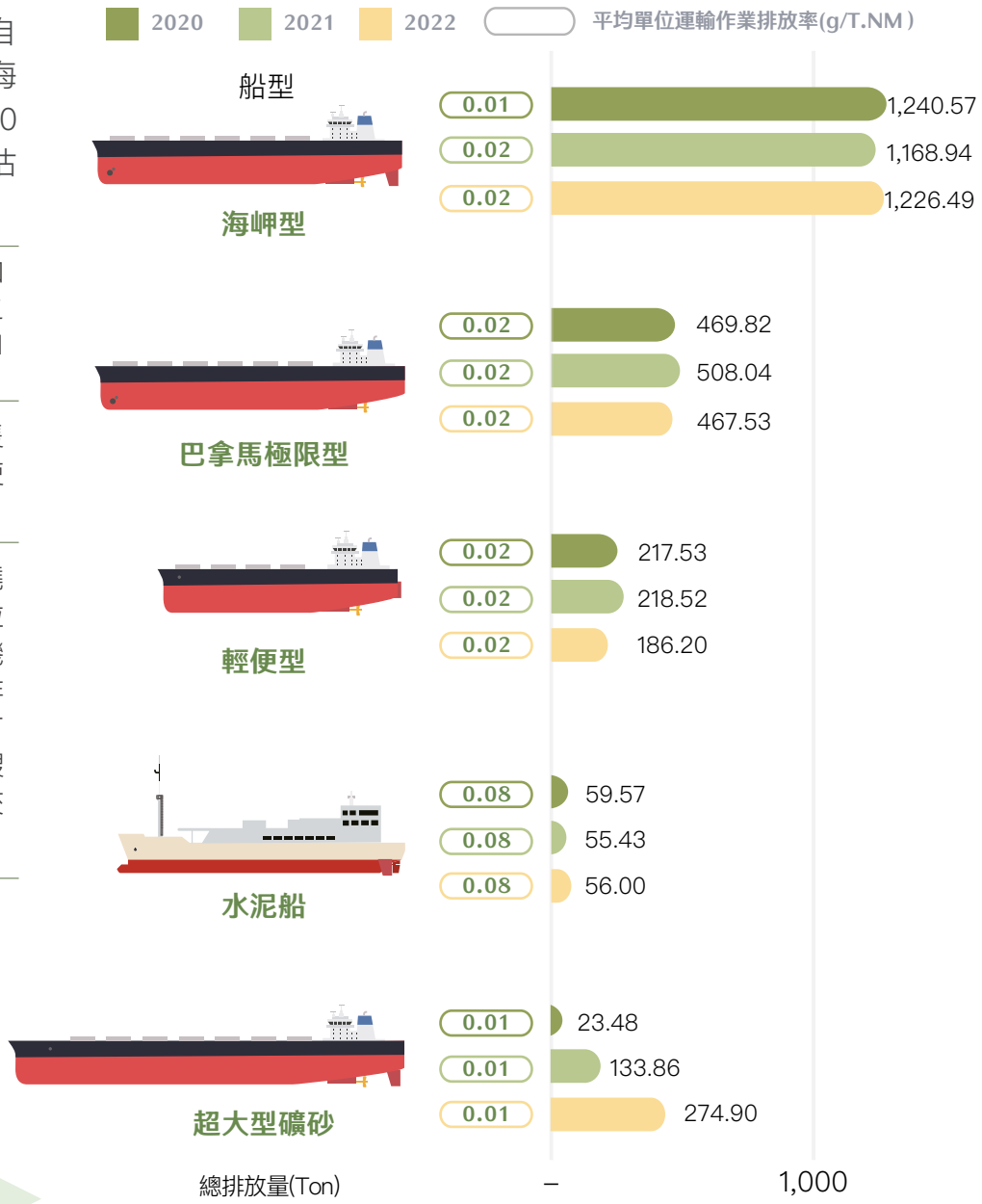
註 船舶每載1噸貨物，航行1海浬之排放量

SO_2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SO_2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SO_2，含硫量為1%時每公斤燃油排放19.55克。

船隊二氧化硫(SO_2)的排放量約佔SOx整體排放之90%左右，為更精準揭露船隊二氧化硫排放值，2022年度硫排放量改由依使用燃油實際含硫量計算；使用脫硫裝置之船舶，依IMO指南按SO2/CO_2之排放比(Emission Ratio: ppm/% v/v) 計算排放量。

各船型SO_2排放量 GRI2-4



1–5 | 環境法規 GRI2-27

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，為即將生效的環保法規，採取預防措施。

2022年一整年並無任何環保罰款產生

環保法規鑑別權責單位

法規種類	查詢方式	負責鑑別單位
國際海事法規	國際海事組織(IMO)網站	工務部
各國港口法規	法務公司網站與各國港口代理	船務部
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

2019年
- EU MRV認證生效 國際海事組織及燃油消耗數據收集(IMO DCS)開始報告
- 歐盟船舶資源回收規則（EU SRR）
- 生效
- 《壓艙水管理公約》(BWMC)D2規則(現有船)

2020年
- 船舶能源效率(EEDI)時程二
- 全球硫氧化物排放上限0.5%

2021年
- 北海及波羅的海氮氧化物排放管制區
- 生效

2023年
- IMO短期溫室氣體措施(EEXI, CII) EU ETS規劃加入航運

2025年
- 地中海排放管制區
- 生效
- 船舶能源效率(EEDI)時程三

2030年
- 二氧化碳強度減量40%目標

2050年
- 溫室氣體減量50%目標
- 審核中

排放管制區 (Emission Control Areas)

溫室氣體/船舶能源效率 (GHG/EEDI)

氮氧化物 (NOx)

硫氧化物 (Sox)

綠色回收 (Green Recycling)

壓艙水 (Ballast Water)

E-2.生物多樣性 SDG14 SDG15

重大主題管理

海洋是航運產業的根基，提供約全球50%的氧氣，並具有調節地球氣候的重要能力。海洋生物多樣性更是促進地球永續的重要基石，提供人類涵蓋食物、醫藥、娛樂、氣候調節等多元生態系服務價值。裕民身為航運產業的一員，將「維護海洋生態，與海共生」作為公司永續發展策略的重要一環，希望能維護健康的海洋生態環境與海洋生物多樣性，降低航運對海洋生物的衝擊。

重大主題範疇

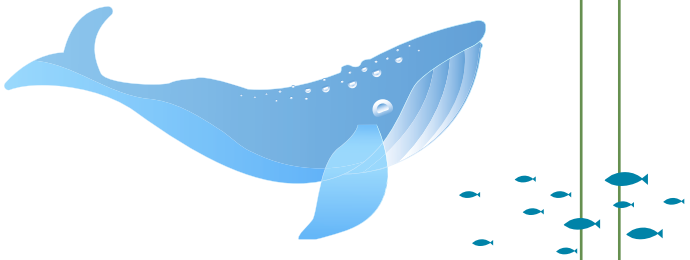
- 廢水、廢棄物排放管控 −
- 海洋生態保護 −
- 國際環保公約執行情況 +

衝擊影響

裕民船舶航行時，會造成環境及相關利害關係人產生負面衝擊：營業廢水如艙底水(Bilge)及生活汙水(Sewage)對水體產生影響; 船舶於異地排放壓艙水有機會造成外來物種入侵現象，這些生物如果被排放在沒有天敵的地區，將可能對排放地之海洋生態環境產生衝擊。而船舶航行範圍常與鯨豚的遷徙及活動路線重疊，船隻撞擊(Ship Strikes)與水下噪音是鯨豚生存上常見的威脅。

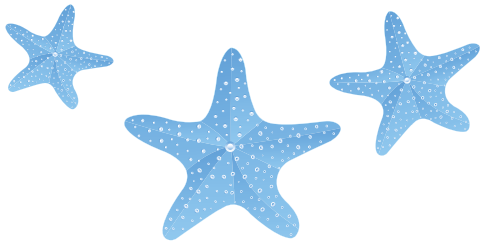
承諾及倡儀

1. 垃圾減量、依規排海
2. 船舶安裝壓艙水處理系統
3. 啟動鯨豚保護專案



管理系統或制度

1. ISO14001環境管理系統，系統性控制對環境的衝擊 已認證
2. 國際海事組織規範之「國際船舶壓艙水及沉積物控管公約」規定 依規執行



2-1 | 廢水、廢棄物管理 GRI303 GRI306 SDG14

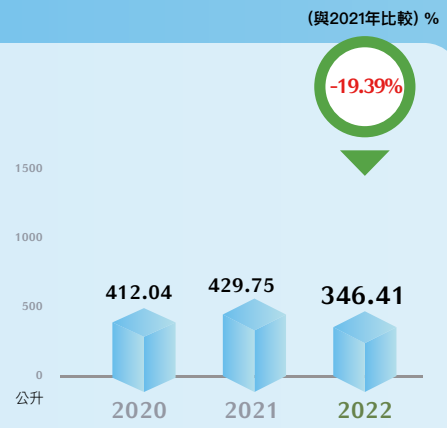
廢水管理 GRI303-2 GRI303-4

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以及廢水處理程序。船舶營運廢水主要有二種來源：其一為外板滲漏或機艙機器設備累積的艙底水(Bilge)，其二為船員於船上生活所產生的生活汙水(Sewage)。針對船舶廢汙水裕民明訂管理方針，符合國際海事組織(IMO)排放規定並記載於環境程序書中。2022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減少6.64%，遠少於目標設定值之3,500公升。

艙底水(Bilge)

來源 機艙機器設備所累積

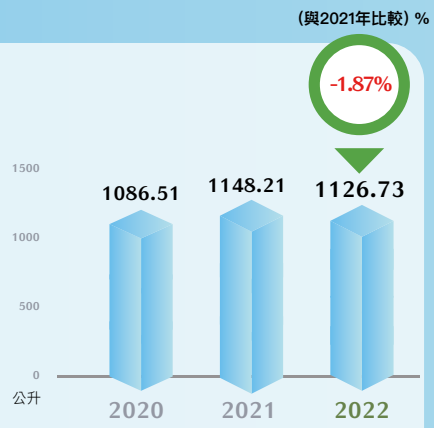
管理方針 艙底水排出前要先用油水分離器使含油成分低於15ppm，再將殘油以廢油燒器焚化，或將其送岸上收受設備處置。

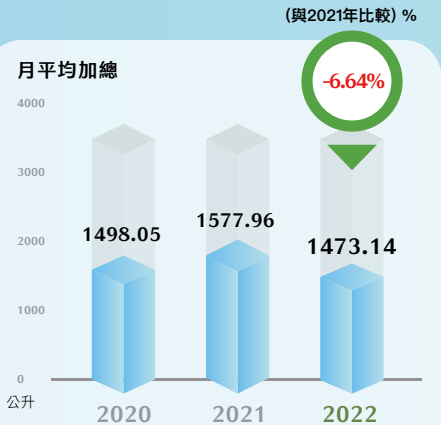


排泄汙水(Sewage)

來源 人體排泄物

管理方針 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)。



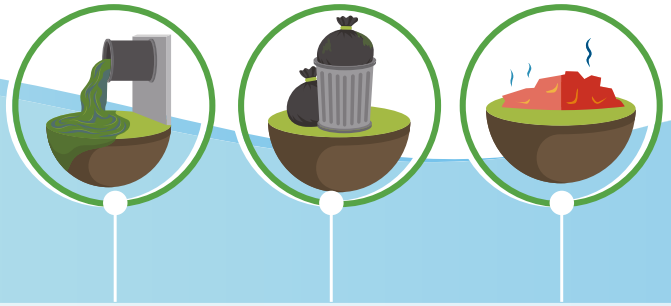


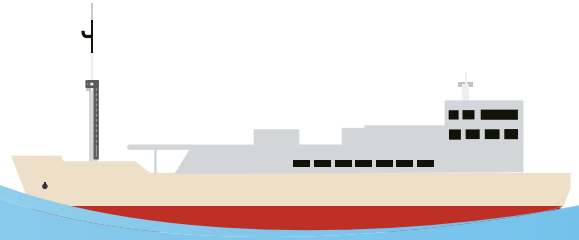
裕民廢水排放限制量(每月) 3,500公升

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。

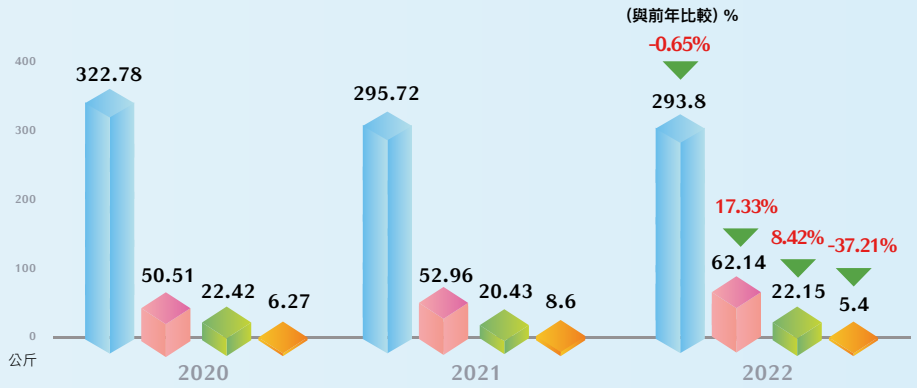
廢棄物管理 GRI306-1 GRI306-2 GRI306-3 GRI306-5

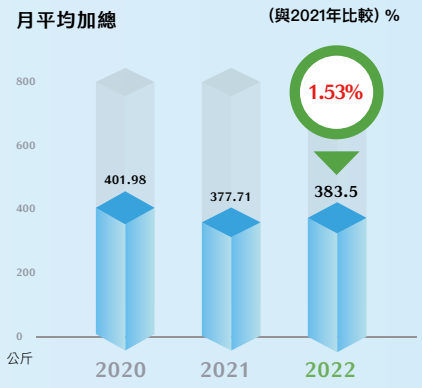
船上的廢棄物來源包含像廚餘、油汙破布、其它紙類、塑膠類垃圾、食用油等。根據不同屬性的廢棄物，先以不同顏色的垃圾桶做好分類，使用粉碎機，將得以在海上拋棄之垃圾(如廚餘)壓碎至其顆粒大小能通過小於25mm網目的漁網，於12海浬外傾倒。另外，其它不得在海上拋棄之廢棄物集中收集，需等船靠港時再交予回收公司處理(詳細處理流程請參閱廢棄物管控流程表)。裕民每月廢棄物限制量為800公斤，2022年月平均廢棄物量為383.5公斤符合規定標準。





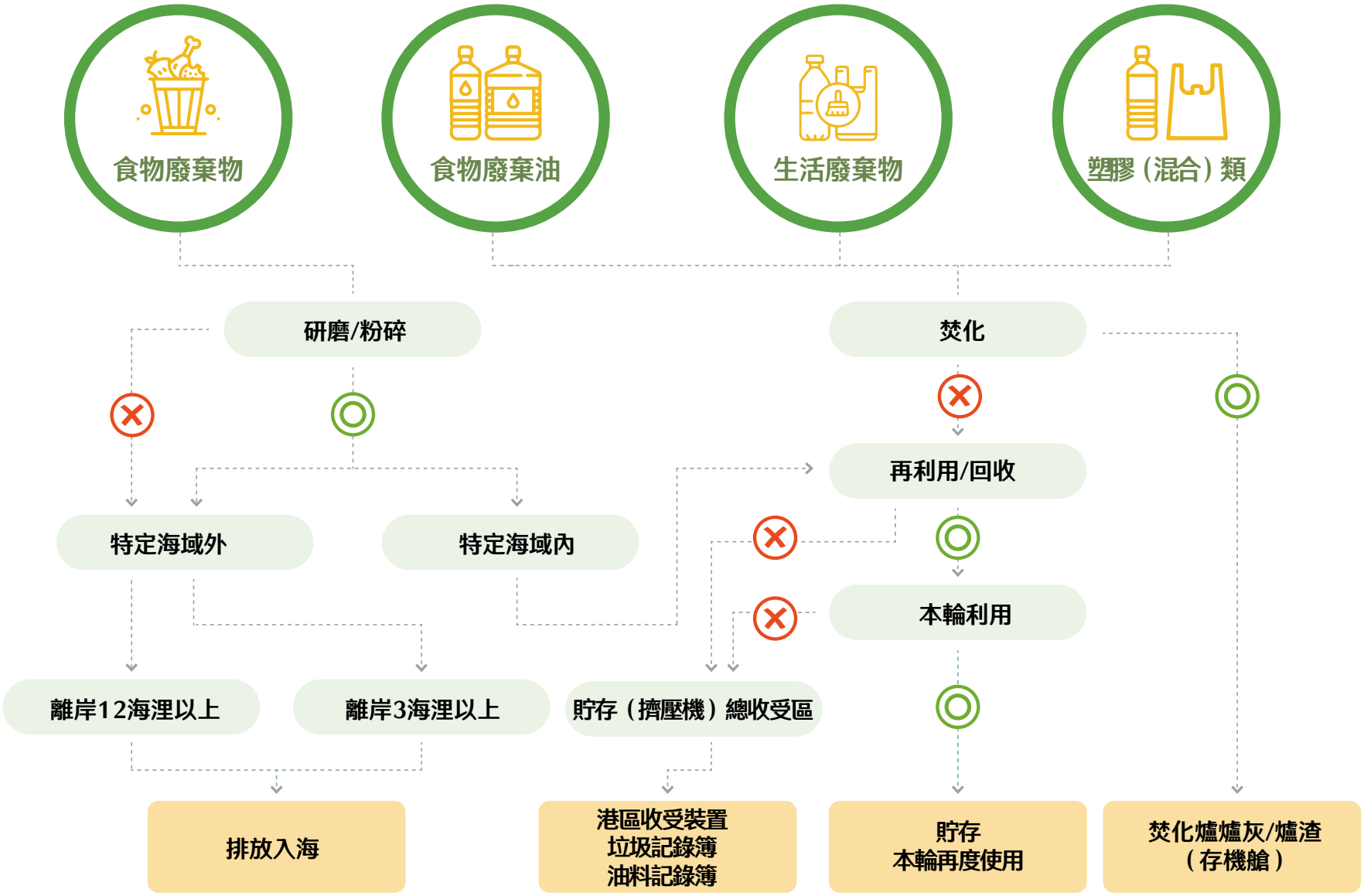
	海拋	送岸處理(回收)	焚化
來源	食物廢棄物	紙、玻璃、金屬類 塑膠類	食用油
管理方針		參照廢棄物管控流程圖	





裕民廢棄物排放限制量(每月)800公斤

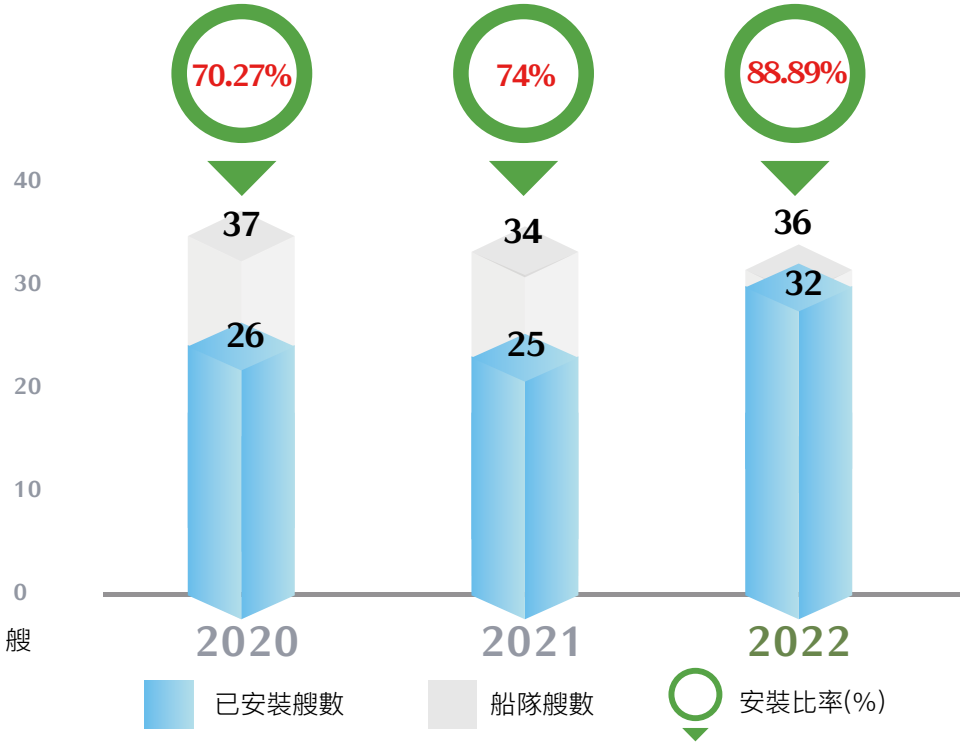
廢棄物管控流程表


食物廢棄物
食物廢棄油
生活廢棄物
塑膠（混合）類
研磨/粉碎
焚化
再利用/回收
特定海域外
特定海域內
本輪利用
離岸12海浬以上
離岸3海浬以上
貯存（擠壓機）總收受區
排放入海
港區收受裝置
垃圾記錄簿
油料記錄簿
貯存
本輪再度使用
焚化爐爐灰/爐渣
（存機艙）

2–2 | 壓艙水管理 GRI304-2 SDG14 SASB

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。壓艙水中可能攜帶取水地之水生生物與病原體，若在異地排放壓艙水有機會造成外來物種入侵現象。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。截至2022年，裕民36艘船中已有32艘完成安裝壓艙水處理系統，安裝率為88.89%，比率年年上升。該系統可有效移除、大幅降低壓艙水及沈積物中的水生生物與病原體，而不影響海洋環境與生態平衡。此外，所有船舶均依照「壓艙水管理計畫」進行壓艙水管理，同時備有壓艙水管理紀錄簿及壓艙水管理證書以強化執行力、降低壓艙水對海洋生物多樣性造成的危害。

壓艙水處理系統安裝進度



壓艙水管理程序

記錄與報告程序

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

實際預防作業

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

選擇可管理程序

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

實際執行人員

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

註 裕民各船舶依該輪配備之壓艙水管理計畫規定辦理。

2-3 | 鯨豚保護 GRI304-2 GRI304-4 SDG14 SDG15

船隻撞擊(Ship Strikes)與水下噪音是鯨豚生存上常見的威脅。降低航速已被證實可減少船舶撞擊鯨魚的機率，及減低船舶引擎與螺旋槳噪音，進而降低水下噪音對鯨豚造成聽力受損的衝擊。2022年裕民依據國際自然保育聯盟(IUCN)所推動之「海洋哺乳動物重要棲息地(Important Marine Mammal Areas,IMMAs)」為基礎(註)，啟動鯨豚保護專案:以IUCN全球重要鯨豚棲息地為專案規劃範圍，進行主航線環境比對，並圈定警戒區域，透過船隊安全管理系統(FSM)之告警功能，提醒航行於鯨豚活動熱點之船舶慢速航行。

IUCN IMMAs網站

鯨豚保護專案

2022年
前置規劃

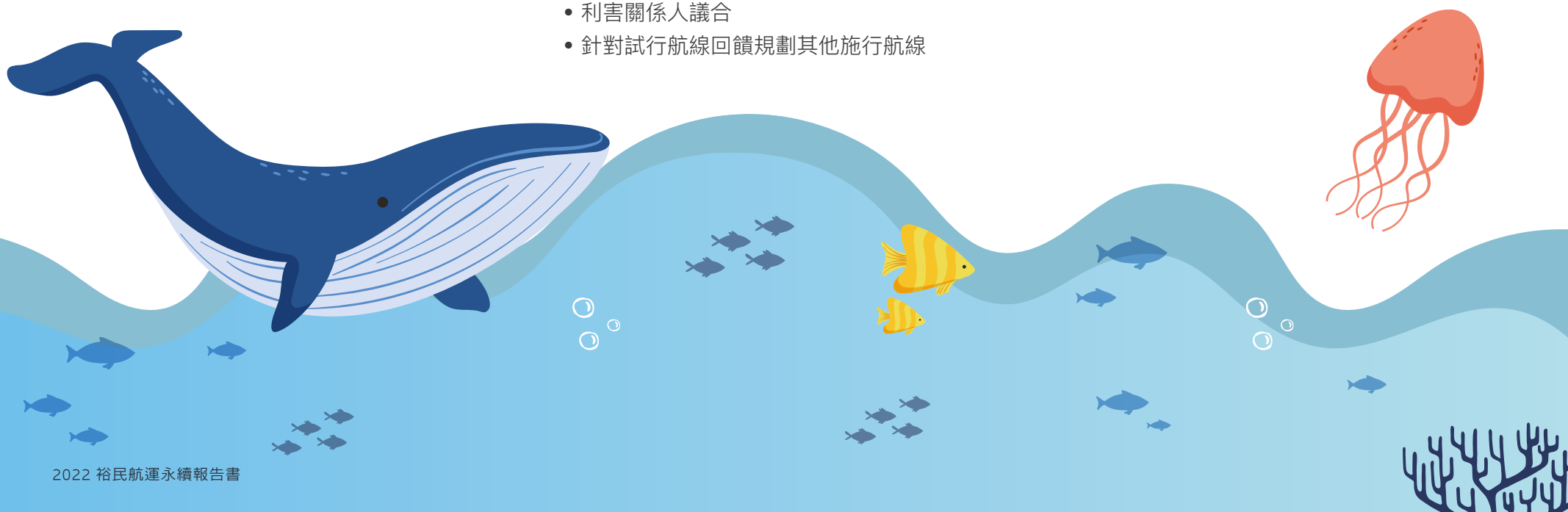
- 全球鯨豚重要棲息環境資訊蒐集
- 裕民主要航行路線彙整

2023年-2024年
可行性評估與減速試行

- 船舶減速可行性評估
- 依據資料可取得性與營運狀況選出航線試行
- 利害關係人議合
- 針對試行航線回饋規劃其他施行航線

2025年
執 行

- 依試行結果擴大施行範圍



2022年階段性執行成果

裕民已於2022年完成全球鯨豚重要棲息地環境資訊蒐集以及裕民主要航行路線彙整。預計將於2023年進行船舶減速可行性評估，在與利害關係人議合後確定減速程度及試行之航線。

裕民初步選定澳洲東部作為預計試行範圍，係因裕民每年承運約50%以上的鐵礦砂，主要航行於中國–澳洲及中國–巴西之間。依資料可取得性原則進行初步篩選後，選定澳洲東岸為第一個試行區域。經裕民執行團隊研究發現，裕民於東澳經常性停泊的港口包含艾博特角港(port of Abbot Point)、海波因特港（port of Hay Point)、格拉德斯通港（port of Gladstone)、紐卡索港(port of Newcastle)等，與多個海洋哺乳動物重要棲息地(註1)以及大堡礁(註2)範圍重疊，其中大堡礁更是全球重要的生物多樣性熱點之一。澳洲東部已知至少有43種鯨豚物種，包含10種大型鯨魚、20種小型鯨魚、13種海豚，依據IUCN紅色名錄資料顯示，其中涵蓋2種為瀕危物種、4種易危物種及3種近危物種。並有5種鯨魚被列入澳洲政府《環境保護和生物多樣性保育法案》（Environment Protection and Biodiversity Conservation Act, EPBC Act）之國家受威脅物種(見右表)。由於該地區具豐富的鯨豚族群，且是裕民重要的營運路線，因此選定此區作為第一階段預計之試行區域。

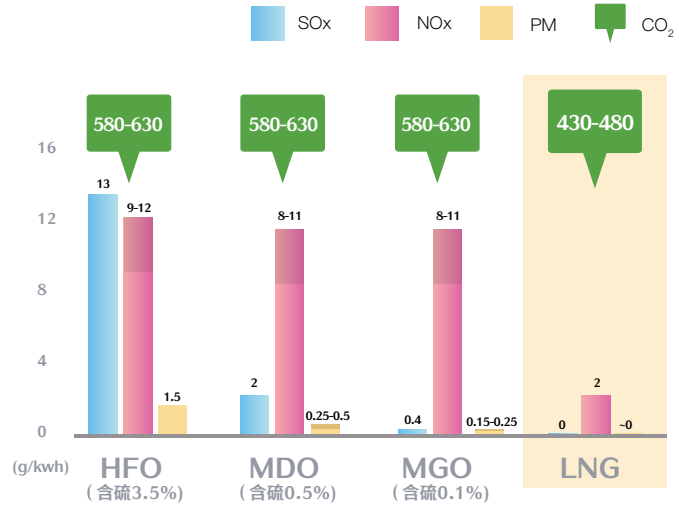
物種名稱	IUCN 紅色名錄等級
藍鯨 *(Balaenoptera musculus)*	瀕危
南露脊鯨 *(Eubalaena australis)*	無危
塞鯨 *(Balaenoptera borealis)*	瀕危
長須鯨 *(Balaenoptera physalus)*	易危
大翅鯨 *(Megaptera novaeangliae)*	無危

註1 詳見IMMA e–Atlas – Marine Mammal Protected Areas Task Force (marinemammalhabitat.org) 東澳地區之IMMAs

註2 大堡礁位於澳洲東北部，占地約344,400平方公里，擁有全球最大的珊瑚礁群，並擁有紅樹林、海草床等多樣的生態系，計有超過1,600種魚類及600種珊瑚，，被聯合國登錄為世界遺產及被IMO列入特別敏感海域 (Particularly Sensitive Sea Area, PSSA)。

液化天然氣雙燃料船對環境的貢獻

LNG相較傳統燃料排放較少溫室氣體，詳細LNG與傳統燃料排放比較見下表：



註 International Refereed Journal of Engineering and Science (IRJES): MDO and LNG as Fuels (Duel Fuel) to Support Sustainable Maritime Transport (A Case Study in KM. Ciremai)

S.社會

S-3. 友善職場 54

3–1 | 人力結構與流動 55

3–2 | 薪酬與福利 60

3–3 | 教育訓練 63

3–4 | 公正轉型 64

S-4. 職業安全與健康 65

4–1 | 岸上職業安全 67

4–2 | 船上職業安全 68

4–3 | 健康促進 70

S-5. 人權 71

5–1 | 人權 72

S-6. 社會共融 75

6–1 | 社會公益 76

S.社 會（人群） SDG1 SDG4 SDG8

永續社會主軸

傳遞永續理念，
共創永續共榮社會

人權、社會共融

打造數位化與
安全職場

友善職場、職業安全與健康

永續社會治理

永續社會小組委員由船務部門及行政部門高階主管為代表，出席企業永續推行委員會，針對社會、人群、人權議題進行專案研究，決定環境相關風險與機會，並實際執行船員及岸勤人員的管理工作。

永續社會目標

2023年

1. 工傷率少於 1%
2. 推動人權盡職調查
3. 推動文化藝術公益活動，回饋社會
4. 深化海運/永續人才培育

2025年

1. 工傷率小於 0.5%
2. 加薪幅度大於 3%
3. 人才庫培育訓練大數據化

2030年

1. 零工傷率 0%
2. 加薪幅度優於產業水準
3. 推動產業人才培育，回饋社會

2022年

薪酬福利

薪資成長率

2022年目標	2022年績效	目標達成
大於3%	3.72%	

*台灣地區

執行重點

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。

職業安全

失能傷害頻率(FR)

2022年目標	2022年績效	目標達成
小於1%	0%	

*台灣地區

執行重點

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，有助於提高船隊安全性。 船上職業安全

S -3.友善職場

SDG4 SDG5 SDG8

重大主題管理

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。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。

重大主題範疇

- 員工福利與薪資
- 教育訓練(岸上及船上)

衝擊影響

企業仰賴人才方能正常運作。裕民提供一個友善的職場，支持兩性平等、同工同酬，並提供完善的訓練，為員工的職涯發展創造良好的環境。裕民依法提撥公司獲利做為員工績效獎金，海運產業的平均薪酬優於多數產業，對留才、用才為正面影響。針對綠色轉型，裕民提前加開訓練課程，落實「不遺落任何人(Leave no one behind)」的治理精神，助於提升公司形象。

承諾及倡儀

1. 員工工作與生活平衡
2. 接班人培育計畫
3. 倡議Sustainable Shipping Initiative (SSI)船員權利行為準則(Seafarers' rights code of conduct)，簽署重視船員承諾書

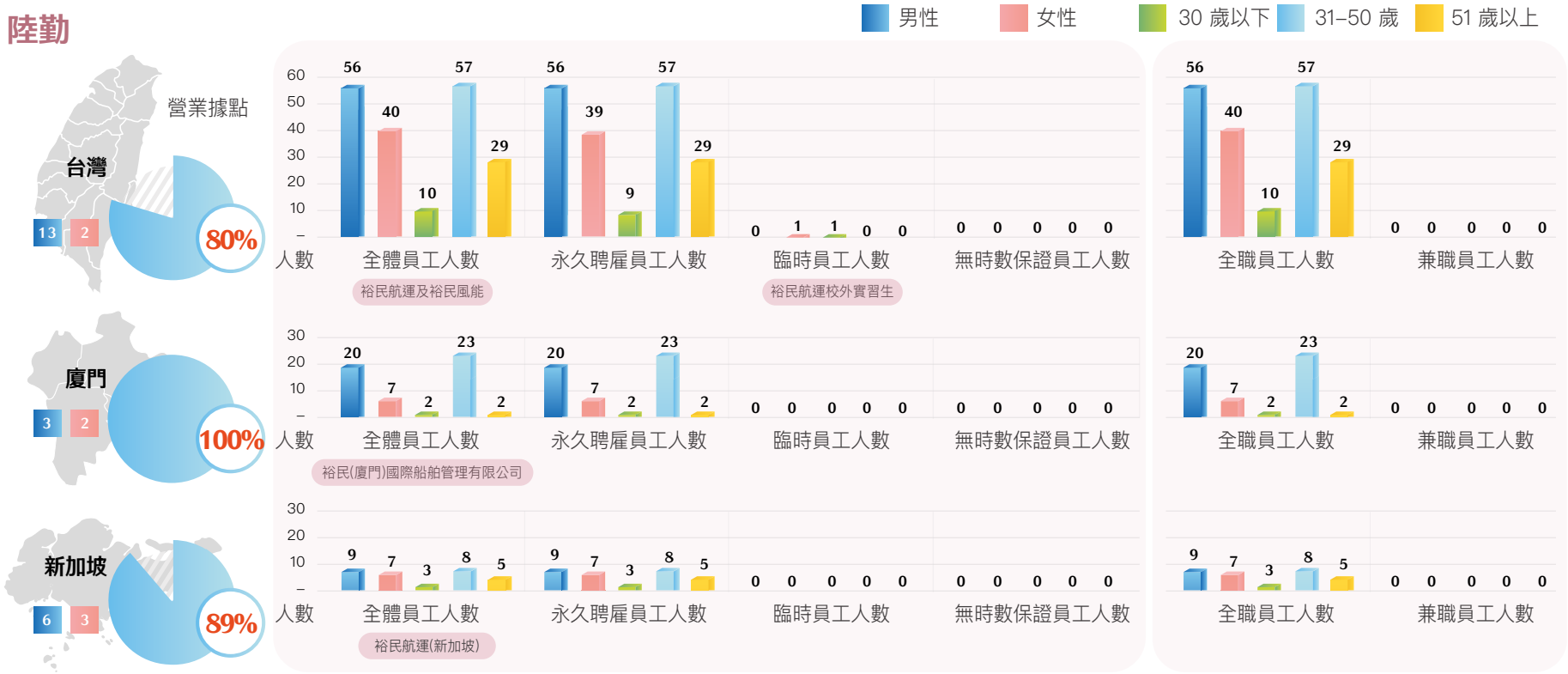
簽署重視船員承諾書

3-1 | 人力結構與流動

GRI2-7 GRI401 GRI405-1 SDG5 SDG8 SASB

裕民員工依工作性質不同分為陸勤與海勤兩種，分別由人資處及船員處管理。裕民員工總數為1,154人:含陸勤139人及海勤1,015人。2022年由於代管船增加及組織擴編，員工人數比去年增加19.83%。陸勤139人包含裕民航運台北總公司、新加坡子公司及廈門子公司及裕民風能。正式人員共有138人(含身心障礙2人)及臨時人員1人。人力結構建全，大部份員工屬中生代。海運公司因工作性質與行業特性，需招募具專業學科如機械、航海等相關科系背景之員工，員工男女比為男多於女，為業界之常見狀況。員工多元化方面，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：80%，新加坡：89%，廈門：100%)。裕民營運管理之船舶總共43艘，每艘船舶人數編制大約為18~24人不等，所有船員皆屬僱傭契約，通常8~10個月一聘。總共有1015位在船人員，國籍區分，雇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603位，占比59.41%。

陸勤

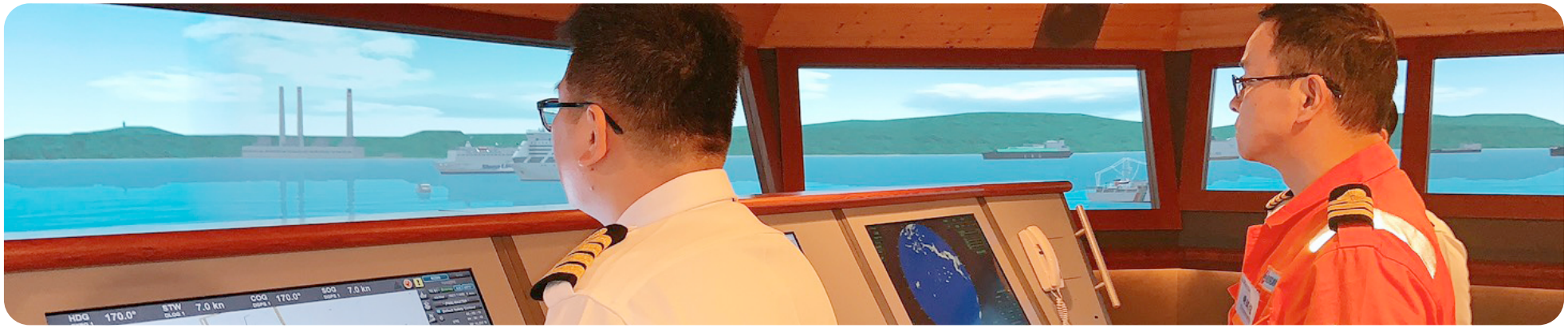


高階管理者(部級以上)雇用當地員工比率 (%)

GRI202-2

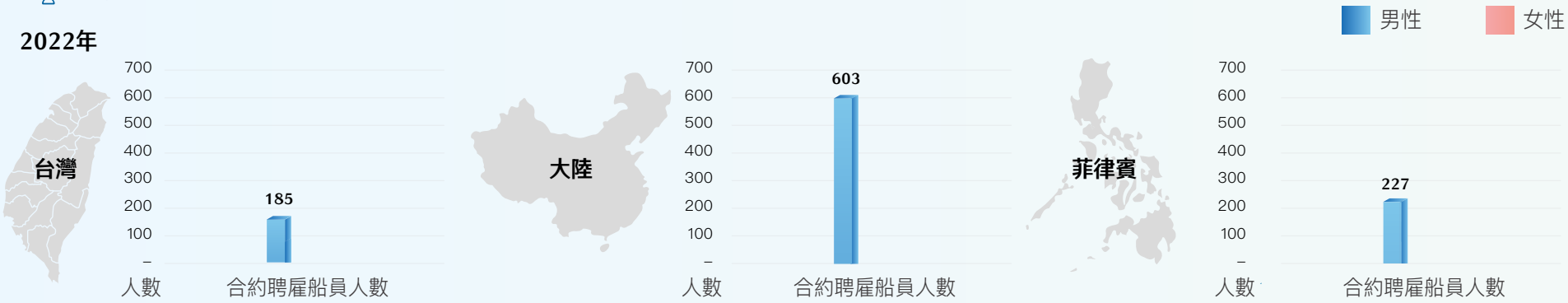
2022年　陸勤139人　正式人員共有138人(含身心障礙2人) 及臨時人員1人

註 全時等量法(full-time equivalent. FTE)統計:2022/12/31當天數值

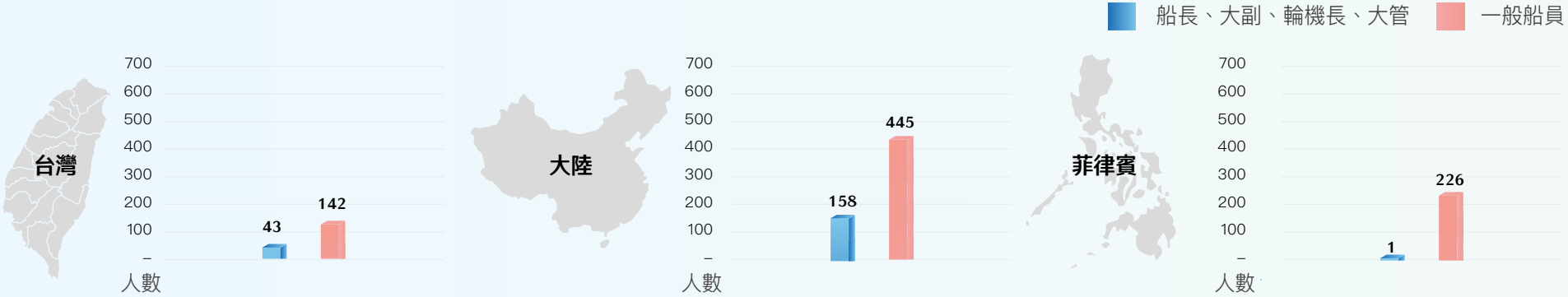


海勤

2022年



註 海勤資料產出日2023/01/4

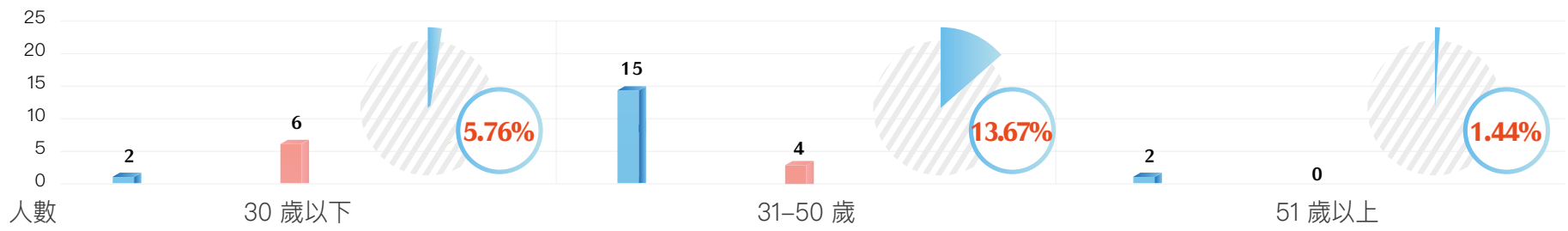


註 海勤資料產出日2023/01/4

陸勤人才流動 GRI401-1 GRI405-1

裕民近三年平均離職率為6.19%，年資平均為10.18年，全體員工均受勞動契約保障，2022年經離職訪談，了解員工離職主因為退休、轉換跑道、短期合約人員契約屆滿，今後裕民仍會致力於提高企業永續經營及自我競爭優勢，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。2022年也因裕民組織擴編，招攬29位新進人員，增加更多新血。

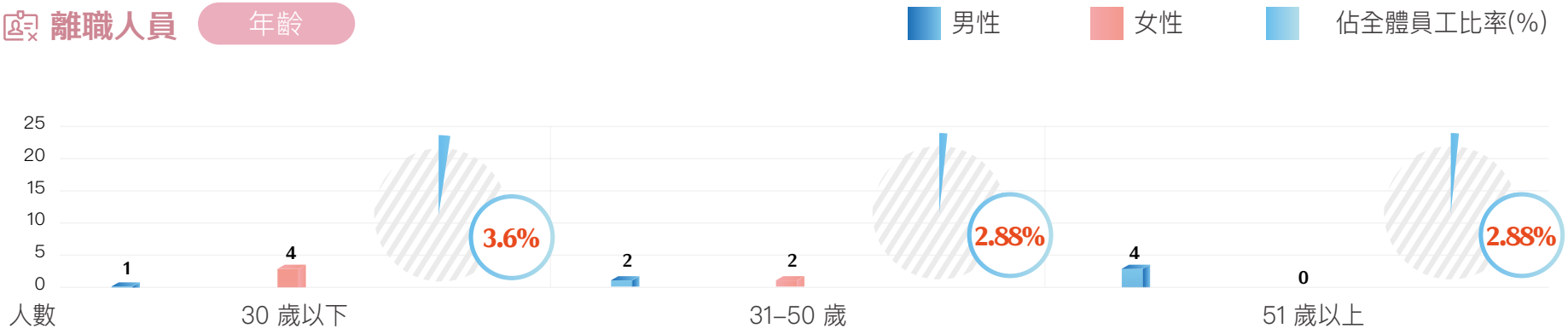
新進人員 年齡



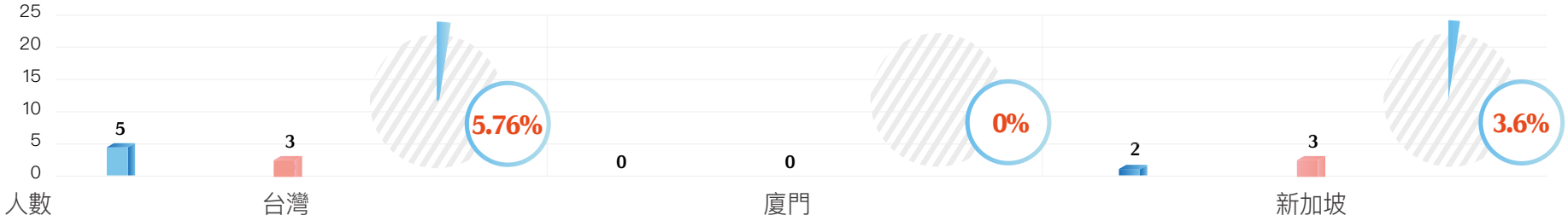
營業據點

離職人員

年齡



營業據點



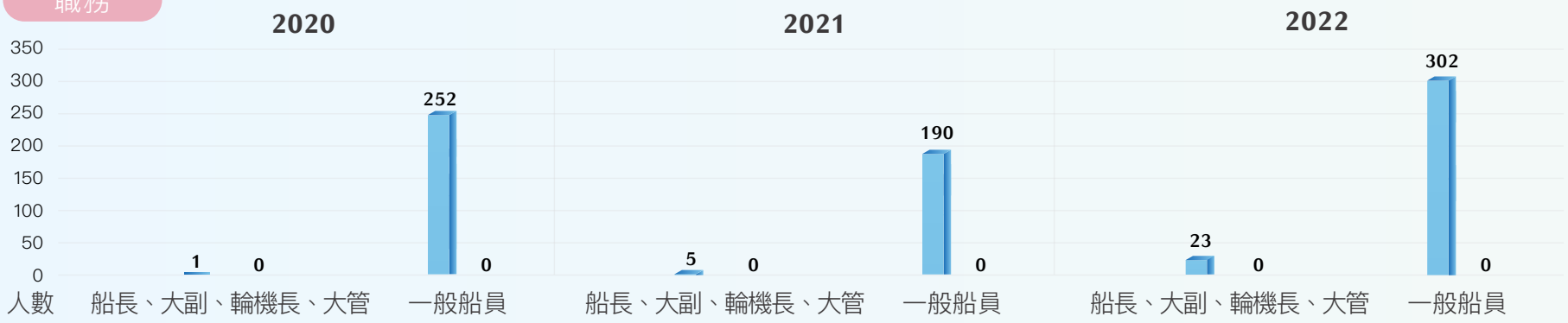
人才保留率(陸勤)

註 年離職總人數/年末總人數
人才保留率: 1–離職率

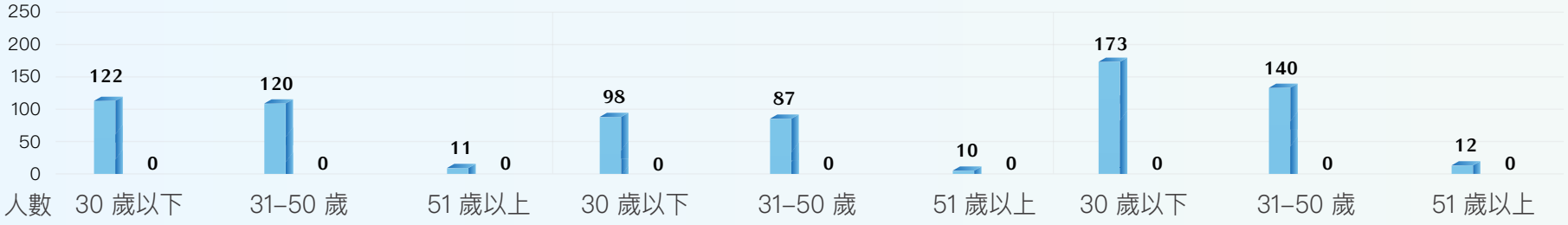
海勤 新進人員(在船船員) GRI401-1

男性 女性

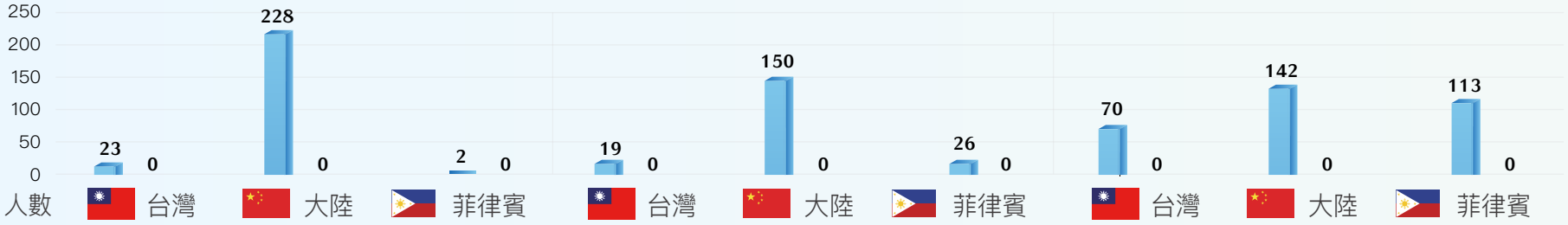
職務



年齡



國籍



註 海勤資料產出日2023/1/4

3-2 | 薪酬與福利 GRI401-2 GRI405-2 SDG5 SDG8

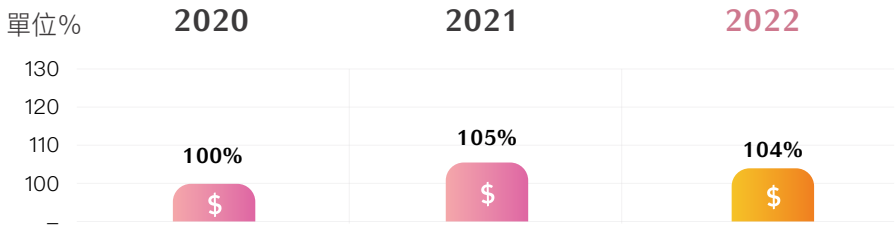
員工是裕民最重要的資產，裕民設有薪酬委員會與職工福利委員會，前者定期召開會議檢討員工薪資水準。後者則統籌福利推動，負責舉辦休閒活動、員工旅遊、年節慰勞等活動，並發放生日禮券及旅遊補助，使員工在工作之餘，能兼顧身心之休閒健康與促進同仁之情。為關心同仁及其眷屬，裕民另設有同仁及子女獎學金、婚喪喜慶、住院補助之福利。

薪酬制度 GRI202-1

陸勤 GRI202-1

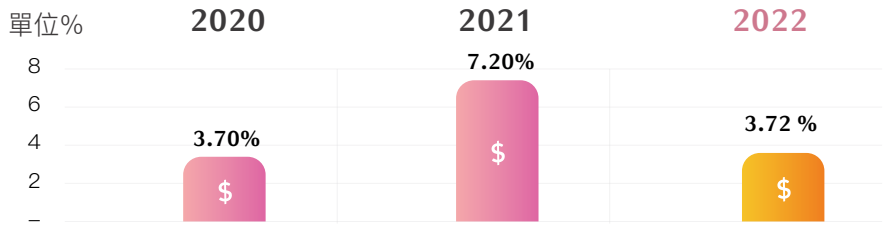
根據員工學、經歷背景、專業技能及個人績效表現以核定薪資水準。基本薪資不因性別、種族、宗教、政治立場、婚姻狀況、工會社團等有所不同。台灣地區陸勤基層人員起薪男女皆優於本國法定最低基本工資金額1.5倍以上，男女同工同酬，無性別差異。為了激勵員工，鼓勵持續優秀表現，裕民2022年台灣地區的薪酬成長比率約為3.72%，大於目標3%。

女/男薪資差異比率



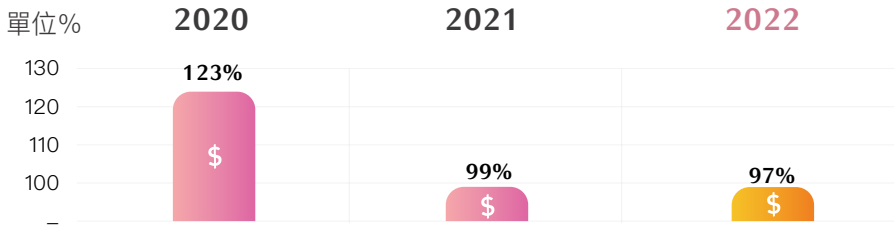
註 台灣地區母公司陸勤全體同仁 薪資差異比率以男女同職等比較。

員工薪酬成長比率



註 台灣地區母公司陸勤全體同仁。

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前一年度年報資料中的員工福利費用及員工人數。

非擔任主管職務之全時員工福利費用統計

項目	2020	2021	2022
全時員工人數	212	177	249
薪資平均數/年	1,271	1,669	1,574
薪資中位數/年	1,115	1,453	1,359

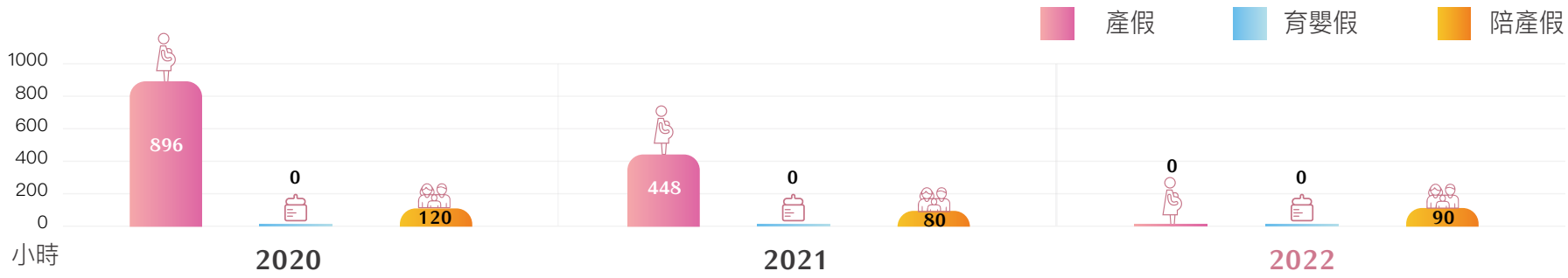
單位:人/仟元

海勤 GRI2-30 GRI 202-1

船上海勤人員皆屬僱傭契約，船員薪酬受船旗國工會協議或船員法保障。裕民自有船舶隸屬新加坡、香港及中華民國船旗，船員標準薪資受船旗國工會(新加坡旗、香港旗)或船員法(國輪)最低薪資保障之外，裕民以市場機制做為船員薪資調控，給與船員相對優渥的薪資水準。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1.2~1.98倍，而中華民國船員則優於船員法訂定最低月薪津之2.8~3.2倍。

休假制度 GRI401-3

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。2022年有2位男性同事享有育嬰假資格，但並無提出申請，申請率為0%;復職率及回任率2021年則因無人申請育嬰假，無計算數值。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

2022年	男	女	合計
享有育嬰假人數 (A)	2	0	2
申請育嬰留停人數 (B)	0	0	0
育嬰假使用率 (B/A)	0	0	0

2022年	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

2021年	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
2022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 GRI201-3

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。海勤人員則受船員法、海商法等相關法規保障。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。海勤台籍船員則受船員法、海商法、勞工退休金條例等相關法規保障，服務於國輪之台籍船員，雖為僱傭性質，但公司每月依勞工退休金月提繳工資分級表提撥6%及代扣船員個人自願提繳比例，存於船員在勞保局之個人退休金專戶，充分保障船員退休之權益。

員工職涯發展 GRI404-3

陸勤

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。

海勤

船員的考核根據其甲級船員(41.18%)及乙級船員(58.82%)而有不同的考核項目，但全體船員皆每半年進行績效考核，並於船員下船時進行個別考核。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，2022年度共升遷12位船長，11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，降低陸籍船員比例，並逐年增加菲籍甲級船員以及實習生比例，使得裕民船隊之船員更為多元化。

3-3 | 教育訓練 GRI404 SDG4

裕民為傳承公司文化與經營理念，同時促進員工專業職能、創造良好職涯發展環境，藉由建立有效之職涯能力發展培訓計畫及開辦新人訓練、語言訓練、專業訓練、外部訓練等四個面向之課程，以落實培育人才之目標。2022年受疫情影響，海員訓練減少異地移動，大型課程多採遠距教學，實施重點課程。

教育訓練架構

2022年教育訓練 GRI404-1

教育訓練

語言訓練

	♂	♀
平均訓練時數(小時)	22	21.43
受訓人次(人)	5	7

全面性提升同仁英文能力與營造學習風氣。

新人訓練

	♂	♀
平均訓練時數(小時)	16	16
受訓人次(人)	11	6

為幫助未有航運領域之新進人員加速了解相關產業知識及公司各部門運作。

外部訓練

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

	♂	♀
平均訓練時數(小時)	10	10.53
受訓人次(人)	8	19

專業訓練

專業職能訓練課程，包括船務、工務、市場相關、財務、企業社會責任、ISM Code、船員在岸訓練等訓練課程。

		♂	♀
陸勤	平均訓練時數(小時)	52.88	19.64
	受訓人次(人)	8	11
海勤	平均訓練時數(小時)	26.46	
	受訓人次(人)	999	

註 陸勤訓練–台灣地區母公司陸勤全體同仁。

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

NEWSPAPER

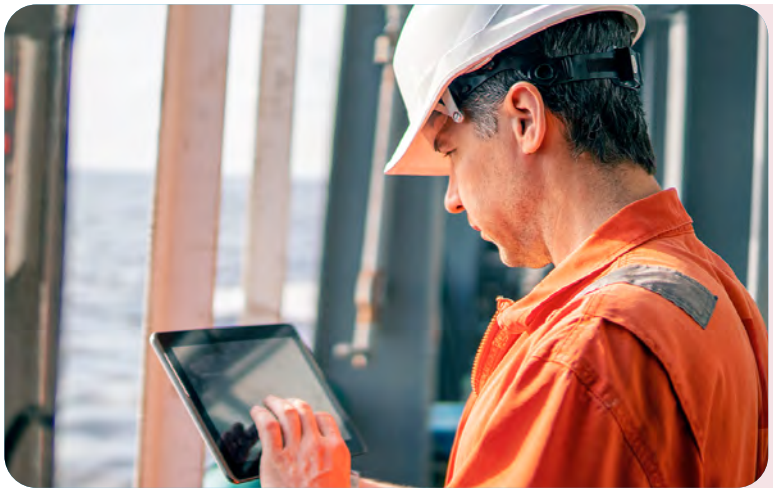
2022 www.uming.com.tw TAIEX:2606

3-4 | 公正轉型 GRI404-2 SDGs

裕民認知公正轉型是必須捍衛的理念，依循海運公正轉型工作小組的宗旨，以確保邁向低碳轉型的過程中不會加劇社會不平等或環境不正義。

隨著全球加速脫碳行動，裕民逐步取代傳統重油船舶燃料成更潔淨的能源(氫、甲醇...)，為國際上最早使用液化天然氣(LNG)為燃料動力的散裝航運業者之一，且為台灣第一間擁有LNG雙燃料動力船的船東。當這些新船成為減碳計畫下新的生力軍，節能減排的同時，我們重新培訓現有船員，針對LNG燃料船舶的設計和操作特性、燃料系統和燃料儲存系統、船上燃料的安全加注、裝載和儲存的計劃和監控、採取預防措施，防止船舶燃料泄漏污染環境、監測和控制應遵守要求、船舶涉及燃料的監測、控制和滅火的方法和消防設備等內容進行再訓練及取得服務證書，讓船員適應新型能源，不遺落任何人。

S -4.職業安全與健康 SDG3



重大主題管理 GRI403-4

裕民依現行職安法規及安全衛生管理系統訂定職業安全衛生政策，政策宗旨為落實職業安全，增進員工福祉及促進員工身心健康，職安管理系統適用範圍為公司全體同仁。裕民依法設有職安委員會，成員11人，有總經理(當然委員)及部門主管等7名，勞工代表4名；每三個月至少召開會議一次，釐訂職業災害防止計畫、緊急應變計畫。並針對辦公室安全及海上安全分別設有管理方針/辦法，提升安全意識，降低職業災害為目的。

重大主題範疇

- 職業安全(岸上及船上) +
- 員工心理健康 −
- 船舶安全 −

衝擊影響

航運安全的改善會提高船舶運輸效率。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。岸上的職安風險，因辦公室位於高樓層，著眼於高樓地震、火災的安全逃生。此外，近三年來的新冠疫情，也深深的影響著員工身、心方面的健康。

承諾及倡儀 GRI403-4

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

管理系統及制度

GRI403-1 GRI403-2 GRI403-7 GRI403-8

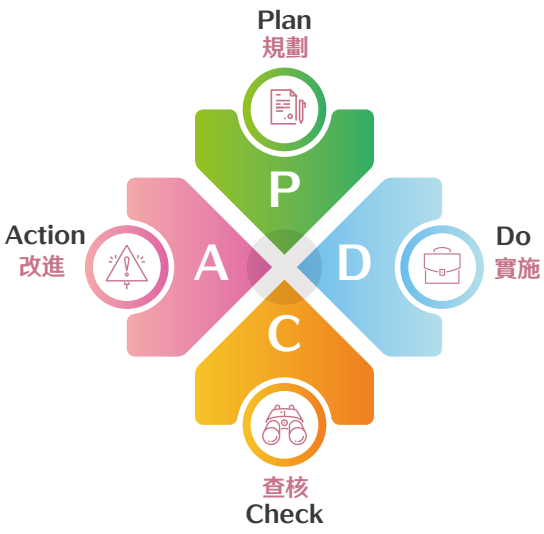
1. 依據國家標準CNS45001同等以上規定，建置適合事業單位之職業安全衛生管理系統(註1)，並據以執行（員工：352人；非員工(註2)：10）
2. 海勤人員嚴格遵守國際安全管理章程(ISM code)規定，建置系統化職業安全管理系統，取得認證及執行(所有船員)

(註1) 依據職業安全衛生管理辦法第2–1條：裕民依人數規定設置職業安全衛生業務主管及管理人員，為未經第三方驗證之管理系統。

(註2) 非員工類型為無勞雇關係系受作業場所負責人指揮監督者與承攬。

職業安全衛生管理系統內容

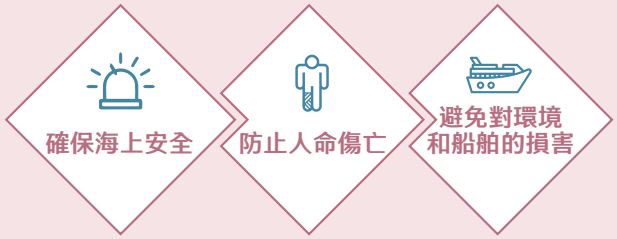
職業安全衛生管理系統：對各項安全衛生工作予以「標準化、文件化、程序化」，透過PDCA的循環過程，實現安全衛生管理目標。裕民根據工作環境或作業危害（製程、活動或服務）之特性，界定潛在危害之分類或類型分成岸上職業安全及海上職業安全兩方面管理。岸上職業安全方面，每年由職護進行辦公室危害辨識，針對需要調整改善部分，列於臨場健康服務報告書，優先從風險等級較高者做改善；海上職業安全方面，則在船上發生事故時由船長提供事故報告，事故報告內容包含事故發生流程、發生原因及改善方法或措施，後經由事故調查過程提高全員安全意識，避免危害再次發生。



國際安全管理章程

國際安全管理章程(ISM Code,International Safety Management Code)為聯合國國際海事組織(IMO,International Maritime Organization)所制訂，並於1994年納入海上人命安全國際公約(SOLAS,International Convention for the Safety of Life at Sea)章節中，為廣受國際承認之海上安全管理章程。

ISM Cod主要宗旨包括



如同我們熟知的ISO14001環境管理系統及ISO45001職業安全衛生管理系統，ISM Code 同樣以系統化、標準化為原則，結合環境及安全衛生要求項目而成，因此程序書(SOP)的說、寫、做一致，以及PDCA持續改善同ISO精神。ISM Code適用於所有類型船舶，但過去國內較常見於500總噸以上之國際線商船。所有符合SOLAS規範船舶只要申請進入締約國家港口，皆必須通過ISM Code認證，以確保人安、船安、貨安。

職業安全宣言

職業安全衛生政策

職業安全政策（船舶）

4–1 | 岸上職業安全 GRI403-9 SDG3

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。岸上職員無任何因職業關係受傷事件、失能及死亡案件，工傷率、職業病率皆為0%。

職員職業傷害頻率及嚴重率 GRI403-9 GRI403-10

項目	2020	2021	2022
職業傷害所造成的死亡比率 註1	0	0	**0**
嚴重的職業傷害比率 註2	0	0	**0**
可記錄之職業傷害比率 註3	0	0	**0**
職業病率 註4	0	0	**0**

註1 每百萬總經歷工時之職業傷害所造成的死亡人數=
(職員因職業傷害所造成的死亡人數×10^6) ÷ 總經歷工時

註2 每百萬總經歷工時之嚴重的職業傷害人數(排除死亡人數)=
(職員因嚴重的職業傷害所造成的受傷人數(排除死亡人數)×10^6) ÷ 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=
(職員可記錄之職業傷害次數×10^6) ÷ 總經歷工時

註4 無職員因職業傷害鑑別為職業病

辦公室安全管理方針 GRI403-3 GRI403-5 GRI403-6

目　的	辦公室安全管理政策	管理辦法
職員健康	實施健康檢查/健康講座	二年一次與亞東醫院合作，員工得以追蹤自身的健康狀況;不定期舉辦健康講座，並根據勞工健康保護規則提供特約醫護理人員為岸勤員工提供服務。

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2022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
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
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。

4–2 | 船上職業安全 GRI403-6 GRI403-7 SDG3 SASB

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。在預防海勤職業危害上，裕民訂定「職業健康管理程序」，內容包含提供健康和衛生的環境、預防疾病等措施及針對噪音、震動等12項船上工作易產生的危害制定管理程序，維護船員身心健康。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，裕民屬輪(新加坡旗、香港旗、中華民國旗)皆有依循的保障措施。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與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)，100%國輪海員受中華民國船員法及中華民國勞動基準法，保障船員健康與安全。2022年無船員死亡及失蹤案件，惟發生2起船舶蹤撞事件，其中1起於10月31日傍晚，本公司一艘散裝貨輪在長江口以東海域，不幸與漁船發生碰撞事故，造成漁民落海失蹤，事件發生第一時間，裕民立即成立事故應急處理小組，第一時間派遣廈門分公司高階主管和應急小組人員前往上海，配合中國政府部門進行搜救和失蹤漁民善後補償，日前已與漁民家屬達成和解理賠協議，本公司對此事件深表遺憾並立即進行檢討。裕民於本事件的積極處理態度也獲得中國各級政府的肯定及漁民家屬的諒解。而2起船員受傷及生病案均為輕傷害，經治療後於六個月內恢復至受傷前健康狀態。

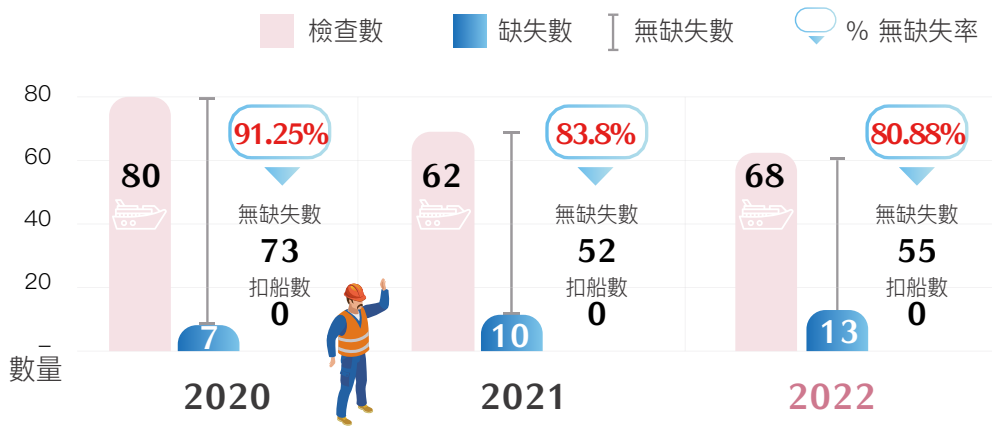
歷年海事案件 GRI403-9

案件類型	2020	2021	2022
船/貨損案	0	0	**0**
海事碰撞案	0	1	**2**
船員死亡/失蹤	0	1	**0**
船員受傷案	3	5	**2**
船員生病案	3	8	**2**

船員意外事故傷害頻率及嚴重率 GRI403-9

	2020	2021	2022
失能傷害頻率(FR) 註1	0	0.58	**0**
失能傷害嚴重率(SR) 註2	0	3,500	**0**
可記錄之職業傷害比率 註3	1	2	**0**

港口國檢查(PSC Inspection) SASB

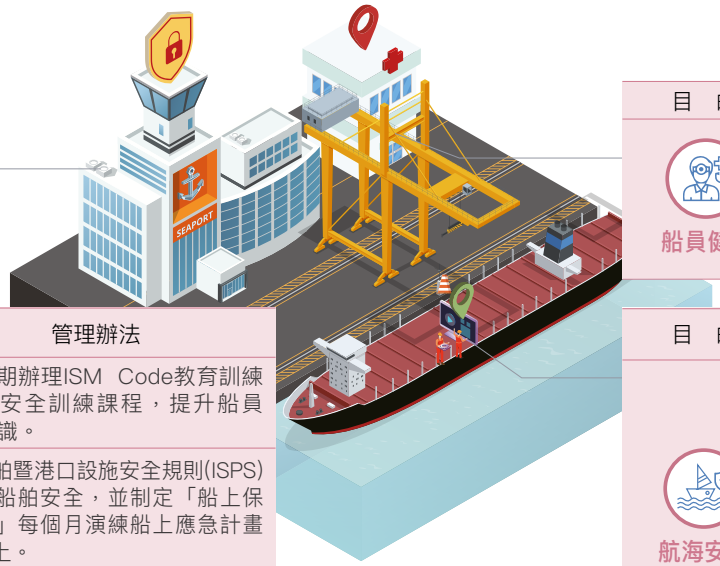


註1 每百萬總經歷工時之失能傷害次數(計算至小數點後兩位)=(船員意外傷害事故與死亡人數×10^6) ÷ 總經歷工時

註2 每百萬總經歷工時之失能傷害損失日數(計算至整數)=(船員意外傷害事故與死亡日數×10^6) ÷ 總經歷工時

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×10^6) ÷總經歷工時 (根據職災月報表計算)

海上安全管理方針 GRI403-3 GRI403-5 GRI403-6



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。

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。

數位化與船安

數位化鏈結

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)。

船隊安全

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。

數位化升級

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。

營運效能

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。

創新認可

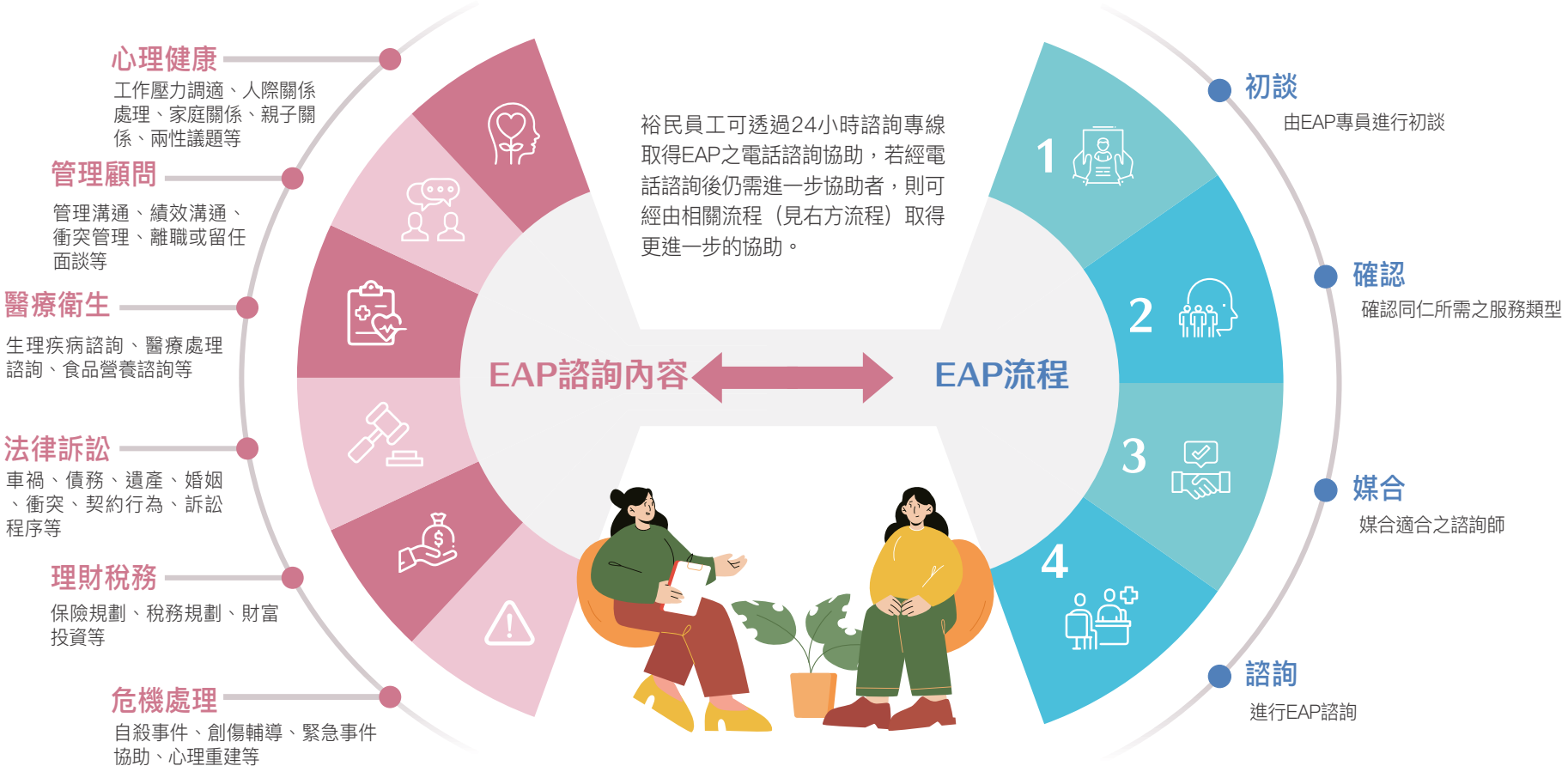
2021年裕民為縮短船員海上急需緊急醫療申請時間，FSM新增海上急難救助(MRCC)即時查詢功能。船舶能即時藉由此功能，按照船位的所在位置，找出船舶周邊岸上各救難單位的聯繫方式，縮短以往查找的時間。

國際海上安全大獎

2022年更進一步獲得新加坡海事及港務管理局(Maritime and Port Authority of Singapore)所頒發之2022年國際海上安全大獎(MPA International Safety@Sea Award 2022)。裕民以船舶數位化及安全管理居業界領導地位，未來將繼續堅持最高的船隊安全標準、持續落實裕民航運堅持"安全第一"文化的永續承諾。

4-3 | 健康促進 GRI403-3 GRI403-6 SDG3

裕民航運連續7年獲得勞動部「工作生活平衡補助計畫」，將資金挹注於員工身心健康關懷。2022年取得衛生福利部國民健康署之健康啟動標章認證，在推動無菸環境及職場健康促進上績效卓越。而為協助員工取得工作與生活的平衡，裕民自2022年11月委由外部專業團隊協助，啟動員工協助方案(Employee Assistance Program, EAP)，照顧員工身、心方面的健康。員工協助方案提供24小時諮詢服務，諮詢範圍涵蓋「工作」、「生活」與「健康」三大層面，且諮詢內容受隱私保密政策保護，未經當事人同意不會透漏資訊給第三方。裕民鼓勵員工在遇到問題或壓力時能善加利用，藉由專業諮詢顧問的協助，促進公司員工身、心理健康並提升工作品質。截至2022年底，已有一名同仁透過此方案，獲得專業顧問協助。



S -5.人權 SDGs

重大主題管理

「人權」為所有人與生俱來的權利，它不分種族、性別、年齡、國籍、政治立場、膚色、宗教、性傾向或其他身分地位。裕民依循聯合國工商企業與人權指導原則 (UNGPs)：企業作為社會專門機構、履行專門功能的角色，必須遵守所有可能適用的法令及尊重人權，並傳達對於尊重人權的承諾、執行人權盡職調查、將盡職調查結果內化於營運中並追蹤結果，就其努力進行溝通，設立申訴機制以減輕衝擊。

人權政策及申訴政策

重大主題範疇

人權

衝擊影響

隨著法規及利害關係人關注，員工工作條件、健康和安全，船隻的建造及供應商守則等人權議題，將造成營運上不同程度的衝擊。

承諾及倡儀

1. 遵守所有可能適用的法令及尊重人權
2. 2023年3月董事會通過不同語言版本之人權政策及申訴政策
3. 執行人權盡職調查 進行中，預計於2023年6月完成
4. 海王星宣言之海員福祉和船員換班
5. 進行人權教育訓練，未來將透過利害關係人議合具體方式，輔導建置順暢勞資溝通管道、溝通保障集會結社自由與集體談判權的重要性
6. 響應永續航運倡議(Sustainable Shipping Initiative, SSI)船員權利行為準則(Seafarers' rights code of conduct)，簽署重視船員承諾書

[海王星宣言]
Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change

- 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。

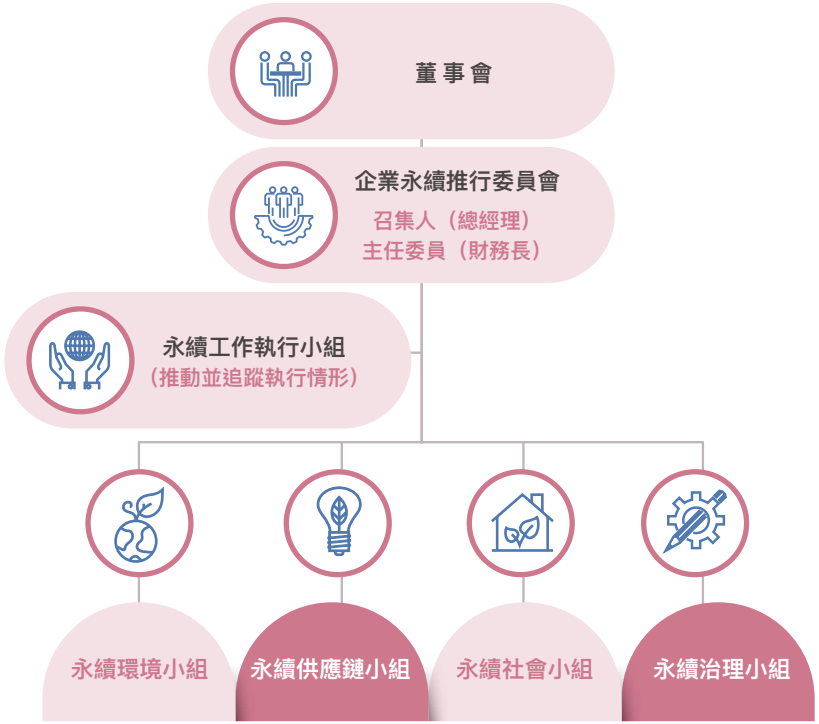
5-1 | 人權 GRI2-23 GRI2-24 GRI2-25 GRI2-26 SDGs

裕民致力於保障人權與打造有尊嚴的工作環境，除遵循所有海內外營運據點之當地法規，也依循並支持國際人權公約，包含：國際人權法典(International Bill of Human Rights)、聯合國世界人權宣言(UN Universal Declaration of Human Rights)、聯合國工商企業與人權指導原則(United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights)、聯合國全球盟約(The UN Global Compact)、OECD多國企業指導綱領(OECD Guidelines for Multinational Enterprises)、國際勞工組織三方原則宣言(International Labor Office Tripartite Declaration of Principles)與海事勞工公約(Maritime Labour Convention) ，制定與落實人權政策，保障基本人權，自從新冠疫情爆發以來，受限於國家旅遊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，以致僱傭契約延長，而有強迫勞動之疑慮。

裕民謹定一套完整的SOP，依循國際海事組織(IMO)、國際勞工組織(ILO)及聯合國人權理事會(HRC)於2020年7月17日會議中通過的決議，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。疫情期間，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。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<海王星宣言>，確保推動船員換班，保障勞動人權。

2022年裕民與第三方顧問合作，完善人權政策，實行人權盡職調查，事後將持續追蹤結果，設立申訴機制以減緩與補救人權衝擊。

人權治理架構



董事會	負責監督人權管理執行情形與成果。
企業永續推行委員會	向董事會呈報人權管理作為。
永續工作執行小組	鑑別永續人權議題、追蹤執行情形及回應外部評比。
永續治理小組主責	依據各類利害關係人跨部門合作推動人權相關作為，加強岸勤、海勤與合作夥伴的人權意識。 ・人資處：岸勤員工 ・船務部：海勤員工 ・工務部：供應商端 ・業務部：供應商端

人權盡責調查

註 報告書發行時，人權專案僅進行至風險評估階段（上述第3項），完整專案預計於六月下旬完成，完成後同步揭露於官網。

1 人權政策:

此政策適用於裕民航運所有營運據點之員工、子公司(新加坡/廈門/香港)、商業夥伴、供應商、承攬商，以及營運據點所在之當地社區。

工時保障與福利	本公司確保所有工時、加班、工作酬勞、相關福利與生活條件均符合法規要求和滿足所有人員的基本生活需求。針對工時保障，禁止要求員工在每周的正規工作天中工作超過48小時，或是含加班時數超過60小時，並且確保所有加班工作都與員工取得共識和提供較高的報酬。
平等與反歧視	本公司禁止任何因族群、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、星座、血型或以往工會會員身分為由，而有差別待遇，並且確保重視塑造有尊嚴、尊重、多元且包容的工作環境，禁止一切形式的歧視，以及精神、言語或肢體的暴力、騷擾與報復。
禁用童工	本公司禁止任何招募與聘用童工之情事。
不強迫勞動	本公司禁止以欺騙、限制行動、暴力、恐嚇、威脅、扣留身份文件、扣發薪資、抵債勞務等形式，強制或脅迫任何無意願之人員進行勞務行為。
集會結社自由與集體談判權	本公司支持與保障員工選擇、組建、加入或者拒絕加入工會或其他類型員工組織的權利，並且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。
母性保護	本公司致力於母性權利的保障，建構性別友善、保護女性員工人身安全的工作制度與工作環境。
健康且安全的職場	本公司致力於營造安全、健康的工作環境，制定並落實陸上/海上的安全管理方針，提升全體人員的安全意識、降低職業傷害。

2 管理實務：

其中管理實務涵蓋二項主題內容:

1.公司營運及治理中落實人權管理

企業永續推行委員會已於2023年3月7日經董事會提案通過，並由總經理簽署，公告實施。

2. 與利害關係人議合公司的人權政策與管理措施

啟動人權管理會議，核定利害關係人範疇為

海勤員工　陸勤員工　供應商

3 人權風險評估 ：

1 利害關係人議合

海勤員工　陸勤員工　供應商

2 風險議題分析

- 統計各利害關係人問卷中每項議題的發生可能性與影響嚴重程度。
- 進行人權風險議題排序。
- 查找內外部與人權議題相關的資訊。

3 顯著人權風險議題列表

- 確認顯著人權風險議題。
- 後續依照海勤/陸勤員工和供應商個別的顯著人權風險議題，盤點風險減緩與補救措施。

依問卷結果依影響嚴重程度、發生可能性得出顯著人權風險議題，經相關單位確認後，鑑別出人權風險議題清單。

裕民航運人權風險議題清單

海勤員工

- 海上工作的心理支持
- 海盜與外在威脅
- 職業安全
- 船上醫療資源不足
- 過長工時與休息時間不足
- 滯留船員
- 童工與未成年工

陸勤員工

- 職業安全
- 過長工時
- 同工不同酬
- 人道待遇

供應商

- 言論自由
- 人道待遇
- 過長工時
- 職業安全

S -6.社會共融 SDG1 SDG10

重大主題管理

裕民身為企業公民的一員，秉持著回饋社會、發揮企業正面影響力的理念投入社會公益活動。裕民從「身心障礙關懷服務公益」、「環保公益」、「社區及教育團體公益」、「婦女人權公益」四大公益面向出發推動社會公益，以善盡企業社會責任以達到社會共融的目標。

重大主題範疇

社會公益

衝擊影響

永續、共融的社會是造就企業永續經營的基石，而企業取之於社會、用之於社會，亦有責任回饋社會，創造善的循環。裕民期盼藉由投入社會公益活動回饋社會，發揮企業正面影響力，同時對聯合國永續發展目標「不遺落任何人(Leave no one behind)」的精神貢獻一己之力。

承諾及倡儀

1. 積極培力弱勢族群
2. 投入海洋公益

6–1 | 社會公益 SDG1 SDG10

2022年裕民共投入4項公益活動，積極培力弱勢族群、協助其能翻轉不利處境。裕民亦投入海洋公益活動，員工手拉手彎腰挽袖力行海岸減廢，維護海岸生態。裕民未來也將持續投入社會公益活動，並逐步完善社會公益活動的內容與流程，盼能有效整合資源，將資源發揮最大效益。

1/身心障礙關懷服務公益

服務計畫

弱勢「一技之長」關懷計畫

服務內容

關懷身心障礙者社會參與及就業：購買弱團體或機構產品，接船禮品兼做公益。

1. 愛幸福庇護工場 /手工肥皂 (財團法人台灣視障協會)
2. 自信向前走 / 皂夢小作所 (中華民國唐氏症基金會)

2/環保公益

服務計畫

淨灘活動–北台灣海岸親手做環保

服務內容

1. 結合扶輪地區舉辦萬里淨灘活動。
2. 北海岸線撿拾寶特瓶、保麗龍、塑膠袋等廢棄品。

3/社區及教育團體公益

服務計畫

- 弱勢新住民少年助學萌芽獎助學金
- 陽光送暖飽飽福箱計畫佳節關懷服務

服務內容

1. 弱勢新住民少年獎助學金辦法。盼以「教育投資」理念，協助翻轉弱勢新住民少年不利處境。
2. 以台北市新民國中新住民、弱勢少年為助學關懷對象。
3. 每學期10名共計兩學期，每名5000元。
4. 必要時提供遭遇家庭變故之急難救助。
5. 捐贈家訪及生活物資。(華夏社會公益協會)
6. 親手做服務，同仁參與福箱組裝。

4/婦女人權公益

服務計畫

受暴家庭關懷受暴家庭過好年計畫

服務內容

1. 受暴家庭服務及關懷方案。(現代婦女基金會)
2. 參與圍爐公益桌長，親身為受暴家庭孩子溫暖服務並捐贈助學紅包及小禮物，平安過年。

G.治 理

G-7. 誠信治理 80

7-1 | 治理架構 81

7-2 | 風險管理 86

7-3 | 誠信經營行為準則 88

G-8. 供應商管理 90

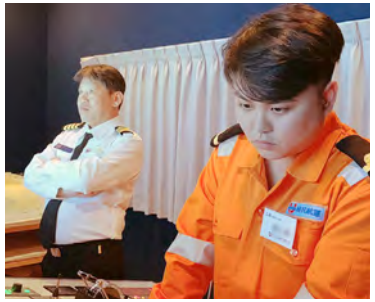
8-1 | 供應商管理 91

G-9. 經營績效 94

9-1 | 財務績效 95

G.治　理 SDG9 SDG13 SDG17

永續主軸



發展永續節能船舶
深化綠色運輸

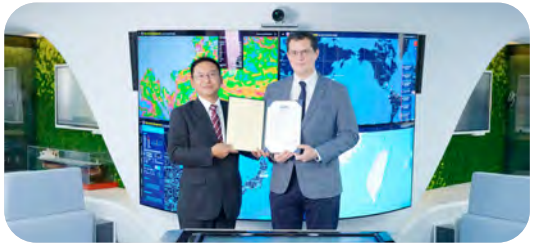
誠信治理、公司營運與財務狀況

強化夥伴關係
打造永續供應鏈

誠信治理、供應商管理

永續治理

永續治理小組委員由行政部門主管為代表，出席企業永續推行委員會，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。



永續治理目標

2023年

1. 維持正獲利，推行公司治理3.0永續治理藍圖
2. 秉持誠信原則，導入專業化誠信訓練
3. 量化永續指標

2025年

1. 完成永續指標系統建置

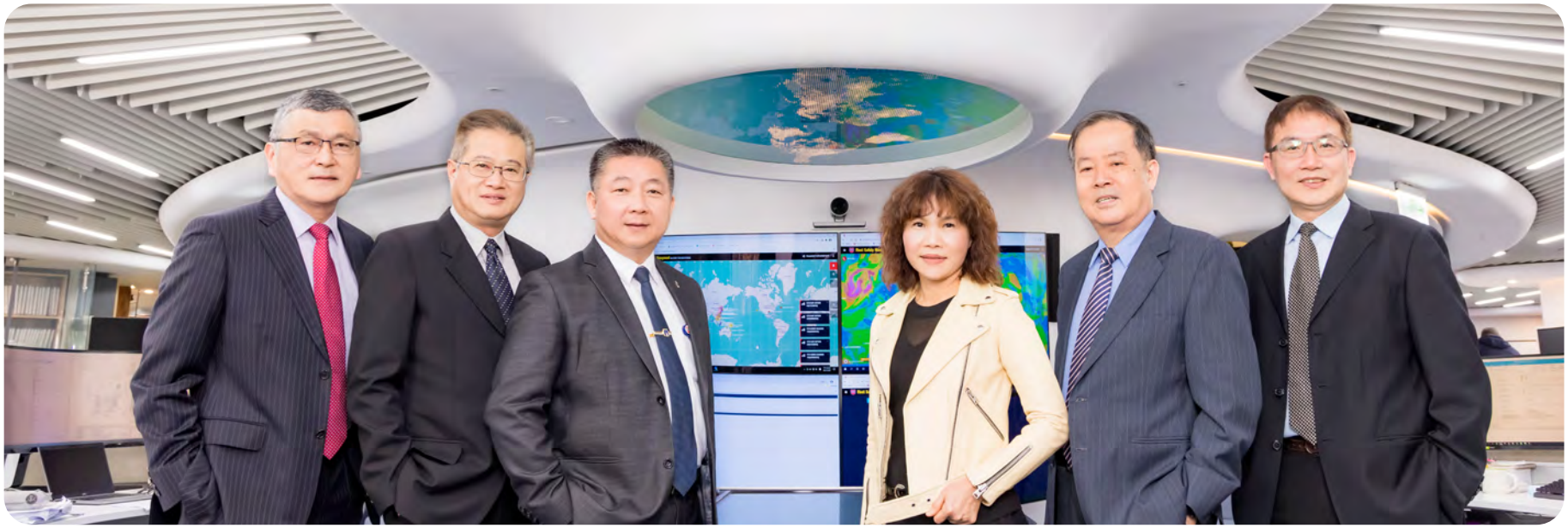
2030年

1. 導入AI運算機制，提升船隊數位化成效

2022年

公司營運與財務狀況

2022年目標	2022年績效		執行重點
正獲利	稅後盈餘新台幣4,406,169仟元，EPS5.21	目標達成	維持船舶利用率於96.86%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。



G-7.誠信治理 SDG16

重大主題管理

堅持遠東人「誠、勤、樸、慎、創新」的核心價值，裕民透過優質公司治理架構及機制，穩健經營已邁入第39年，並主動制定「裕民航運誠信守則」及「裕民航運道德行為準則」，鼓勵舉報、積極處置不誠信的行為，落實誠信經營。

重大主題範疇

- 風險與反貪腐管理
- 道德/倫理行為準則

衝擊影響

誠信經營不只是道德問題，而是真實的商業、財務風險，掩蓋貪腐行為，不僅破壞商業環境的穩定，還會增加貿易成本。企業除有效做永續營運風險控管外，仍需鼓勵舉報、積極處置不誠信的行為，才得以降低企業風險。

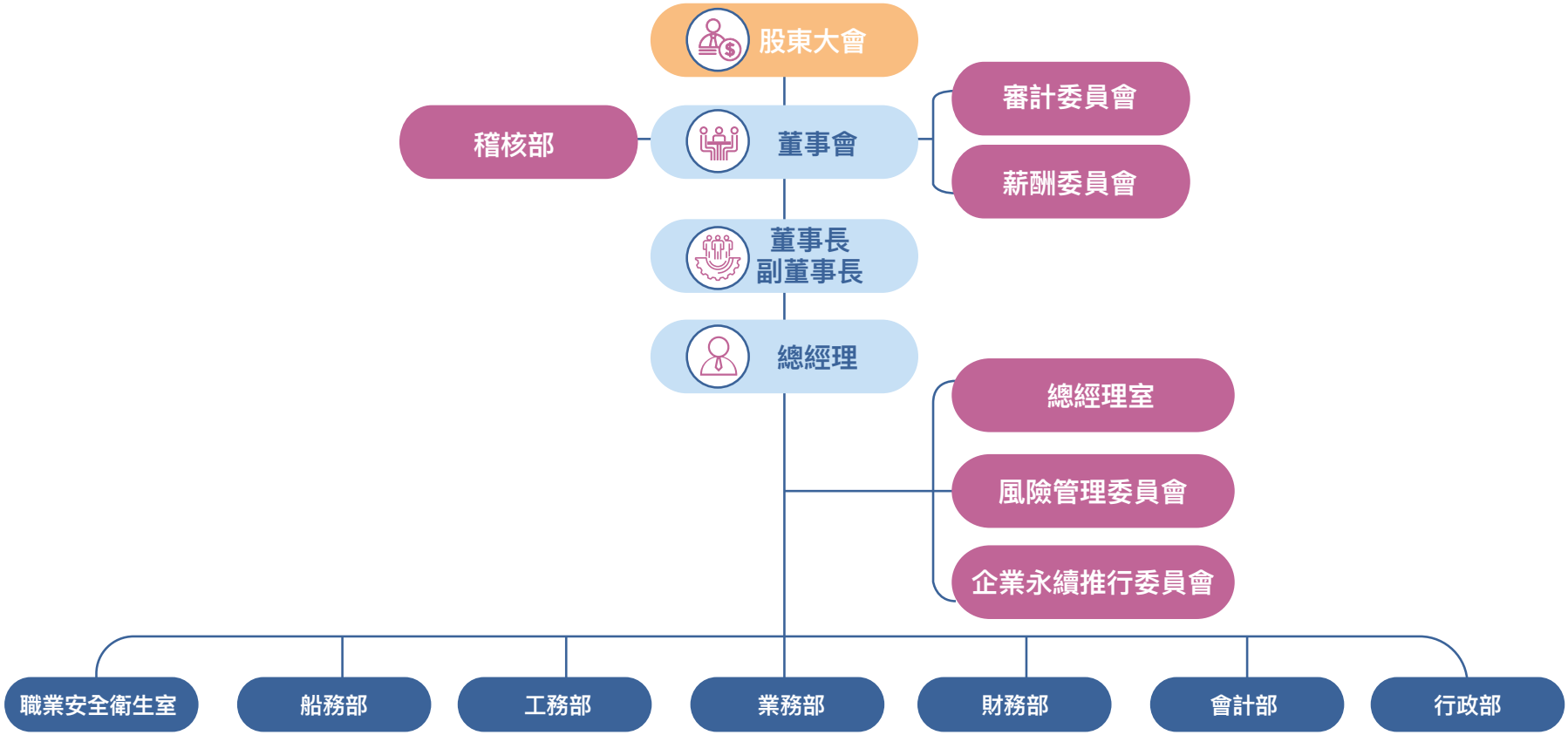
承諾及倡儀

1. 風險管理以實現公司目標；提升管理效能；提供可靠資訊；及有效分配資源為首要目標。
2. 任何商業往來之前，先加以評估交易往來對象之合法性，避免與有紀錄不良者進行商業交易。
3. 《海洋反貪腐網絡》(Maritime Anti-Corruption Network, MACN) 成員之一。

海洋反貪腐網絡

7–1 | 治理架構

裕民設有董事會，決定公司經營方向、承擔營運風險。設置審計委員會，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。並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。總經理之下設有風險管理委員會、企業永續推行委員會、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 GRI2-9 GRI2-10 GRI2-11 GRI2-15 GRI2-16 GRI2-17 GRI405-1

董事會為公司最高治理單位，除依據相關法令規章及股東會所賦與之職權，制定並遵循各項法規與辦法外，並負責監督執行結果、決議重要事項及指導經營團隊。裕民遴選董事時，依公司章程採候選人提名制，由股東會投票產生，秉持董事會成員多元化政策，不設限於性別、國籍及種族，惟需擁有良好素養及應具經營管理、領導決策、產業知識、財務會計、國際市場觀、危機處理、環保與氣候變遷等多元化核心能力，導入外部利害關係人觀點，以利達到公司治理之理想目標。本屆（第19屆）董事於2022年6月改選，新任董事共有11位董事（含1位女性董事及3位獨立董事），任期為3年(自2022年6月8日到2025年6月7日止)。

董事長為董事會主席及高階管理階層，有權利及義務領導董事會執行其主要職責，包含監督公司經營績效、防制利益衝突及確保公司遵循法令等，並對股東負責。本公司訂有「裕民航運股份有限公司董事會議事規則」，根據議事規則第11條規定：『董事應秉持高度自律，對於會議事項，與其自身或其代表之法人有利害關係者，應於當次董事會說明其利害關係之重要內容，如有害於公司利益之虞時，不得加入討論及表決，且討論及表決時應予迴避，亦不得代理其他董事行使其表決權。』且董事或經理人為自己或他人從事屬於公司營業範圍內之行為時，必須依法事先取得股東會決議同意。

裕民董事會每季召開，由董事共同審視企業經營狀況，與可能影響公司營運之關鍵重大事件。若有影響利害關係人之負面情事發生，由權責單位至董事會報告事由及處理辦法。

董事成員

董事之主要學經歷及持續進修情形詳年報

2022年永續相關之關鍵重大事件

2022年報告至董事會且與永續相關之關鍵重大事件共5件，
詳細內容請參考公司網站(董事會–重要決議事項)。

董事會績效評估 GRI2-18

裕民依據「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，評估頻率及獨立性應符合公司治理原則。

01
每年應至少執行一次內部董事會績效評估。

02
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。

03
評估之範圍，包括董事會、個別董事成員及功能性委員會。

04
將辦法及評估結果完整揭露於公司網站。

內評結果

2022年本公司完成董事會績效內部評估，結果公告於本公司網站並提報2023年3月董事會。評估結果說明如下：

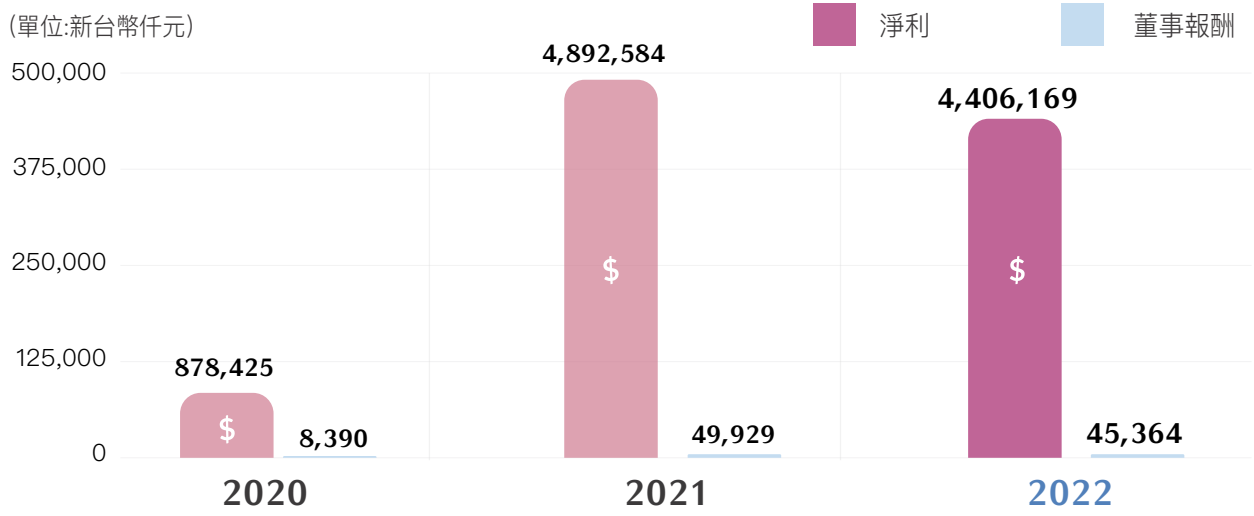
1 整體董事會	董事會運作順暢且符合公司治理精神，各項評估結果平均	優 極優
2 個別董事成員	董事成員針對各項評估指標評分平均為	好 極好
3 各功能性委員會	各功能性委員會運作順暢且能符合公司治理精神，各項評估結果平均為	優 極優

董事與經理人的薪酬政策 GRI2-19 GRI2-20

本公司給付董事及經理人之酬金係根據公司章程規定，並經薪資報酬委員會、董事會決議通過後，依法提報每年股東常會報告。訂定酬金之程序參酌國內外散裝航運同業上市公司與外部薪酬標竿公司之薪資標準制定。

董事酬金	依照「董事會績效評估辦法」之績效評估結果作為評核之依據，結合公司整體營運績效、產業未來發展與經營風險後，給予合理之報酬。	經理人酬金	依照本公司獎金辦法制度辦理，涵蓋公司營運績效結果及個人績效結果。

薪資報酬委員會亦定期檢討評估董事及經理人薪資報酬政策、制度、標準與結構，並將所提建議提交董事會討論，以謀公司永續經營與風險管控之平衡，近期亦針對董事及經理人薪資報酬納入永續績效之可能性進行評估。裕民曾於2021年度透過外部顧問–安永執行董事會外部績效評鑑及曾於2010年委由韜睿惠悅顧問公司執行薪資市場競爭力與變動獎金設計專案，此二間顧問公司皆獨立於組織、最高治理單位及高階管理階層。



註 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。詳細酬金細節請見年報中有關「最近年度給付董事、總經理及副總經理等之酬金」資訊。

董事會功能性委員會 GRI2-10

董事會下設置之「審計委員會」及「薪資報酬委員會」功能性委員會，分別協助董事會執行其監督及指導之職責並依照董事會通過之組織規程召集會議，行使法令授予之職權審議及討論相關議題。

薪資報酬委員會

裕民依法自2011年12月26日設置薪資報酬委員會，於2022年8月進行第五屆薪資報酬委員會改選，由董事會委任劉崇堅先生(獨立董事)、朱少華先生(獨立董事)及潘文炎先生(獨立董事)擔任第五屆薪資報酬委員會成員，任期自2022年8月5日至2025年8月4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。2022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%。

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。2022年度審計委員會共開會 4 次， 三位委員的出席率皆為100%。

7–2 | 風險管理

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。2022年5月17日裕民成立風險管理委員會，由總經理擔任召集人與主席，成員包含總經理及高階主管，主要權責包括審查重大風險議題之管理報告、風險管理政策、程序與架構，及執行董事會之風險管理決策，確保風險管理機制能充分處理公司所面臨之風險，並融合至日常營運作業流程中。

裕民的風險管理以部門為主軸，辨識其經管業務中可能面臨的風險來源，彙整以往經驗以預測未來可能發生的風險，將所辨識的風險歸類並定期控管呈報於本公司CSA(Control–Self Assessment)系統，再與既定之風險胃納或風險可接受門檻比較，並設定風險排序。重大風險由部門設置具代表性、前瞻性之關鍵風險指標(KRI)，呈報於風險儀表板作為預警機制並由風險部門即時監控。

風險管理程序

風險鑑別結果

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2022年3月7日向董事會報告風險管理事項之運作情形。
2. 2022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。

風險項目	風險因子	因應措施
船員管理	大陸籍船員短缺與成本增加 船員需求及流失率 船員培訓	調整船員國籍雇傭比率 安排船員進行公約(證書)及廠家(技術)培訓 液化天然氣燃料船(LNG)培訓 (法規、技術、現場實作)

風險項目	風險因子	因應措施
市場波動	長短期租傭船舶市場波動 全球經濟發展及國際貿易政政策改變 租方徵信及合約內容款項確認與執行 客戶營運型態轉變並提出因應策略	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 供給需求分析

風險項目	風險因子	因應措施
氣候變遷及生態環境保護	國際船舶法規要求項目 (壓載水公約/EEXI/CII等)	極端氣候管理:依據相關法規做長中短期的監控計畫 環境法規遵循： a.壓艙水處理系統(BWTS)安裝及檢驗、D-2標準 b.現成船能源效率指標(EEXI)及碳強度指標(CII)

風險項目	風險因子	因應措施
船舶建造	工程建造進度/品質迴異/監工技術 船舶設備改裝 老船汰舊換新	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

風險項目	風險因子	因應措施
船舶維修管理	機械故障及操作不當 船舶維修&保養 船舶塢修工程項目及天數	屬輪機器發生故障原因分析 指派維修保養負責人(Responsibility owner) 加強船員裝備操作及維保教育訓練 保養計畫(PM)控管保養時程並配合現況保養(CBO) 引擎性能監控 已訂定塢修工作手冊及備忘錄並要求工程師執行

7–3 | 誠信經營行為準則

GRI2-23 GRI2-24 GRI 2-27 SDG16

誠信經營是裕民營運的根基。對內，裕民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。

2022年裕民並未有任何因違反社會經濟法而遭受罰則之情事。

誠信經營作業程序及行為指南	裕民航運誠信經營守則	裕民航運道德行為準則	供應商行為準則-簽署社會責任承諾書
內容摘要	內容摘要	內容摘要	內容摘要
誠信經營程序及行為指南，具體規範本公司人員於執行業務時應注意之事項。	第十條（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。	第四條 (防止利益衝突) 本公司人員應以客觀及有效率之方式處理公務，不得以其在公司擔任之職務而使其自身、配偶、父母、子女或二親等以內之親屬獲致不當利益。本公司與前項人員所屬之關係企業有資金貸與或為其提供保證、重大資產交易、進貨、運輸服務或其他業務往來之情事時，相關之本公司人員應主動向公司說明其與公司有無潛在利益衝突，並依本公司之行為規範辦理，以防止利益衝突。	道德規範:必須在所有商業互動關係中謹守最高的誠信標準。禁止任何形式的賄賂、貪污、勒索、盜竊、濫用權力及不正當的利益，包括任何形式或名義之金錢、餽贈、傭金、職位、服務、優待、回扣等。
內容索引	內容索引	內容索引	內容索引

誠信經營及反貪腐之宣傳與訓練

2022年透過誠信宣導，同仁們均簽名同意遵守相關誠信經營規範。

而為了進一步展現裕民反貪腐的決心，正式加入《海洋反貪腐網絡》(Maritime Anti-Corruption Network, MACN) 平台。

該組織成立宗旨為打擊航運業的貪腐行為，透過會員與政府、及非政府組織等的資訊及實務分享，辨識導致海運業貪腐的根源，提供會員領先業界的創新解決方案，進而透過集體行動遏止行業內各種形式貪腐，推動營運環境的永續轉變，以達到公平貿易之目的。

《海洋反貪腐網絡》(Maritime Anti-Corruption Network/MACN) 平台

賄賂防制管理政策

成為MACN會員後，裕民將強化相關之反貪腐政策，依據MACN提供之數據資料庫，加強訓練第一線海事人員，強化風險概念及應對策略，增進處理港口國不當索賄處理能力，以落實裕民反貪腐的核心價值。

2023年規劃與管顧公司合作，客製化裕民誠信經營教育訓練影片，以線上課程方式辦理，透過法規介紹與說明，帶領同仁更了解誠信經營規範與具體作法，並加強宣導行為守則。

檢舉申訴機制 GRI2-25 GRI 2-26

裕民為落實誠信經營政策，並積極防範不誠信行為，為杜絕違法或貪腐，明訂「誠信經營作業程序及行為指南」，具體規範人員於執行業務時應注意之事項並設有多項檢舉申訴管道。我們依循國內外法規、公司規章及行為準則、人權政策，於2023年3月經董事會通過申訴政策，建立完整的申訴處理機制。申訴政策翻譯為多國語言、設置24小時不間斷的申訴管道、保障申訴機制的獨立性、保密性、匿名性和不受報復，並積極落實補救措施。

詳細機制內容

G-8.供應商管理 SDG17

重大主題管理

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、善盡社會責任，並持續改善提升，故推動與合作的供應商簽署《供應商社會責任承諾書》，並以此作為供應商篩選條件之一。

重大主題範疇

供應商管理

衝擊影響

永續供應鏈議題日益受到重視。企業關注的永續構面不僅止於本身的營運行為，而是需積極與供應商議合並協助推動供應商永續轉型，衡量並改善其產品在整個供應鏈過程中對環境和人類的影響，包括採購、生產、交付以及其間的每個環節。若合作供應商無法配合轉型，亦可能對裕民之營運、公司形象造成影響。

承諾及倡議

1. 推動供應商簽署《供應商社會責任承諾書》，並以此作為供應商篩選條件之一。
2. 目標於2030年輔導50%供應商轉型，完整揭露永續相關數據。

8–1 | 供應商管理 SDG17

裕民秉持遠東集團「誠、勤、樸、慎及創新」之立業精神為經營發展的最高指導原則，無論在經營管理、生產製造或善盡環境保護及社會關懷等議題均以此為基礎，凡事但求確實、不隱瞞、不作假，立即改善、精益求精，以善盡企業之社會責任。我們希望利害關係人與我們的精神一致，在服務的過程中尊重社會和道德標準、瞭解並遵循法律、積極應對環境保護與社會相關議題，勇於承擔責任並持續改善與提升。

供應商政策

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，承擔企業社會責任並持續改善與提升。推動與合作之供應商簽署《社會責任承諾書》，此作為供應商篩選條件之一。

供應商社會責任承諾書

勞工與人權

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

道德規範

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

環　境

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

健康與安全

1. 職業安全
2. 工傷和職業病
3. 緊急應變措施
4. 醫療服務及急救
5. 工業衛生
6. 體力勞動工作
7. 機器防護
8. 公共衛生和食宿
9. 健康與安全資訊

供應商管理流程

裕民物料採購、船上廢料處理時，配合「遠東關係企業聯合採購中心(註)」供應商管理流程選定服務對象(下表)，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。

新供應商成為合格供應商管理流程

新供應商

1. 新供應商上網註冊填寫基本資料。
2. 向聯合徵信中心申請信用報告書。
3. 網站下載「徵信同意書」、「遠東集團聯合採購中心對供應商夥伴們的要求」、「供應商社會責任承諾書」填寫後用印連同「企業信用報告書」寄回聯採中心。

供應商管理組

收到供應商上網註冊資料之寄來之「企業信用報告書」、「徵信同意書」、「遠東集團聯合採購中心對供應商夥伴們的要求」及「供應商社會責任承諾書」。

國外供應商編號

國內供應商資料未齊全

聯採中心IT小組

1. 進行文件資格審查。
2. 呈聯採中心最高主管審核。

收到回覆(供應商代號、聯絡人姓名及參與競標密碼)。

依據主管審核結果，登錄於供應商管理系統主檔中，以為備查。

合格供應商管理流程

供應商不定期拜訪

採購人員依據供應商名單排程實地拜訪供應商，並據實做成「拜訪供應商報告」以為繼續往來之參考。

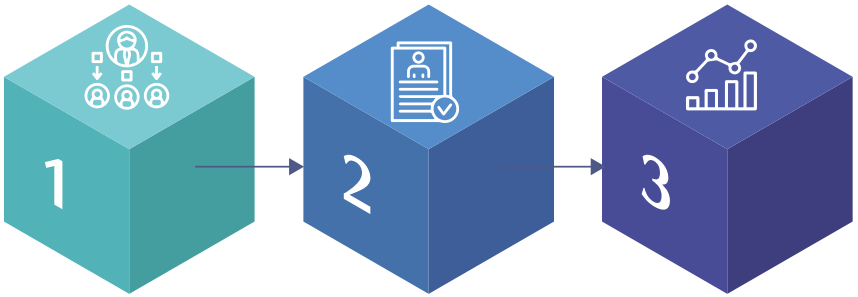
意見反應表

聯合採購中心根據使用單位填寫之【意見反應表】或異常反應報告，分別或同時約請供應商或使用單位至聯合採購中心，或直接派員拜訪相關供應商，實際瞭解異常狀況發生原因並尋求解決之道。

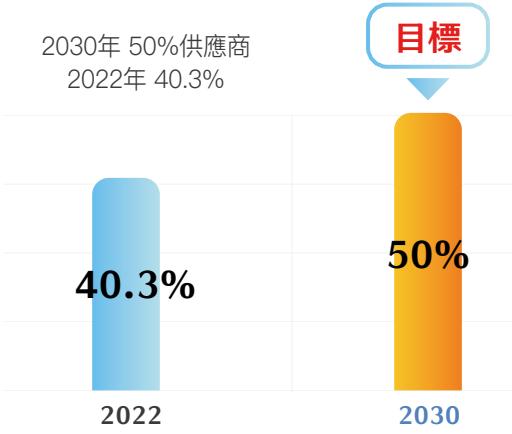
(註) 裕民與遠東集團的聯合採購中心一同執行採購之相關業務。聯採中心的使命宣言:整合集團內外部資源，強化綜效功能，在有效的風險控管下，以合理且具競爭力之價格為目標，以綠色低碳環保供應鏈為導向，並成為集團客戶及供應商信賴之專業採購服務團隊，期許對社會及環境永續盡一份力量。

輔導供應商轉型流程

裕民從2021年開始推動綠色供應鏈，將環境影響納入整體供應鏈管理流程中，2022年度獲頒台北市績優綠色採購民間企業，綠色採購金額高達500萬元以上。另外，輔導供應商轉型至更為永續的生產模式來減少碳排。



1. 依照採購金額鑑別重大物料配件供應商（採購金額由高至低排序）
2. 供應商議合
3. 目標於2030年輔導50%供應商轉型，完整揭露永續相關數據



(註) 百分比計算=議合供應商採購金額/總物料採購金額

永續綠色供應鏈 GRI2-6

造船廠
油商
物料配件供應商
承攬商

鋼鐵廠
礦商
貿易商
其他船舶承租人

賣方
運輸
堆場
港區
海關
裕民航運員工

買方
運輸
堆場
海關
港區

G-9.經營績效

SDG8

重大主題管理

裕民以穩健做為長期財務規劃之基礎，同時追求股東投資效益最大化。透過有效率使用資產經營企業、妥善規劃長短期融資借款與審慎進行海內外投資，為股東資金創造高報酬率，並將相關報酬、獎金回饋給員工。

重大主題範疇

公司營運與財務狀況

衝擊影響

營運與財務狀況是公司永續經營的基石，結構健全的財務狀況、穩定創造獲利方能公司持續運營。隨著海運景氣回升，裕民連續二年創造佳績，稅後基本每股盈餘(EPS)超過股本五倍以上。

承諾及倡儀

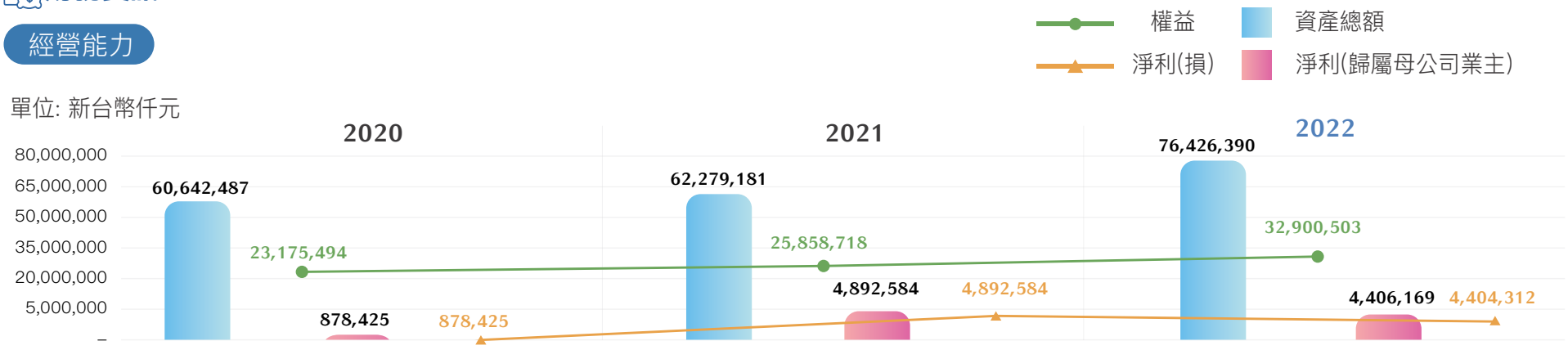
1. 打造永續船隊
2. 持續創造成長
3. 發展數位船舶
4. 優質客戶合作

9–1 | 財務績效 GRI201-1 SDG8

裕民2022全年合併營收為新台幣14,170,396仟元，稅後盈餘為新台幣4,406,169仟元，稅後基本每股盈餘(EPS)為5.21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。

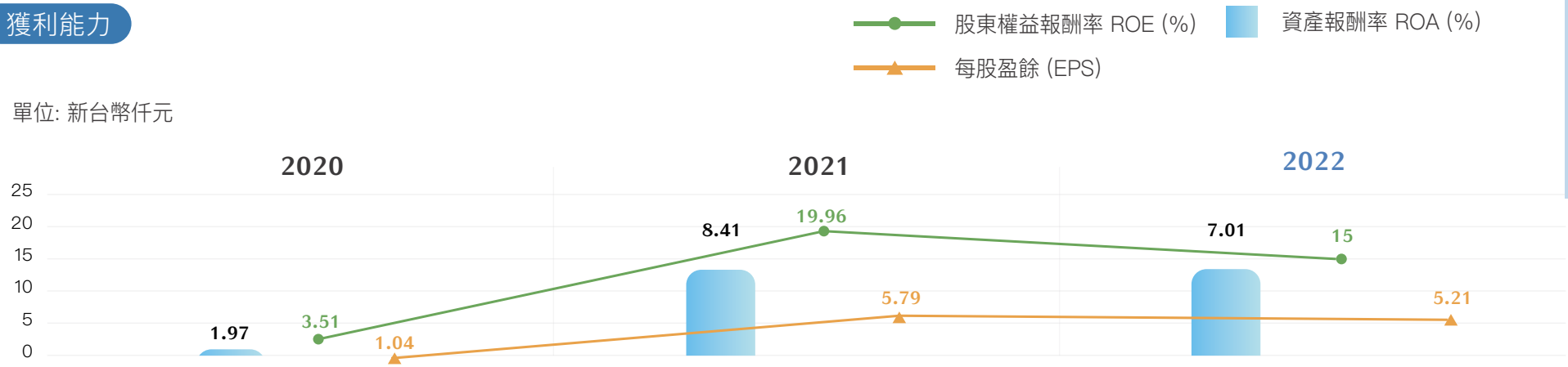
財務資訊

經營能力



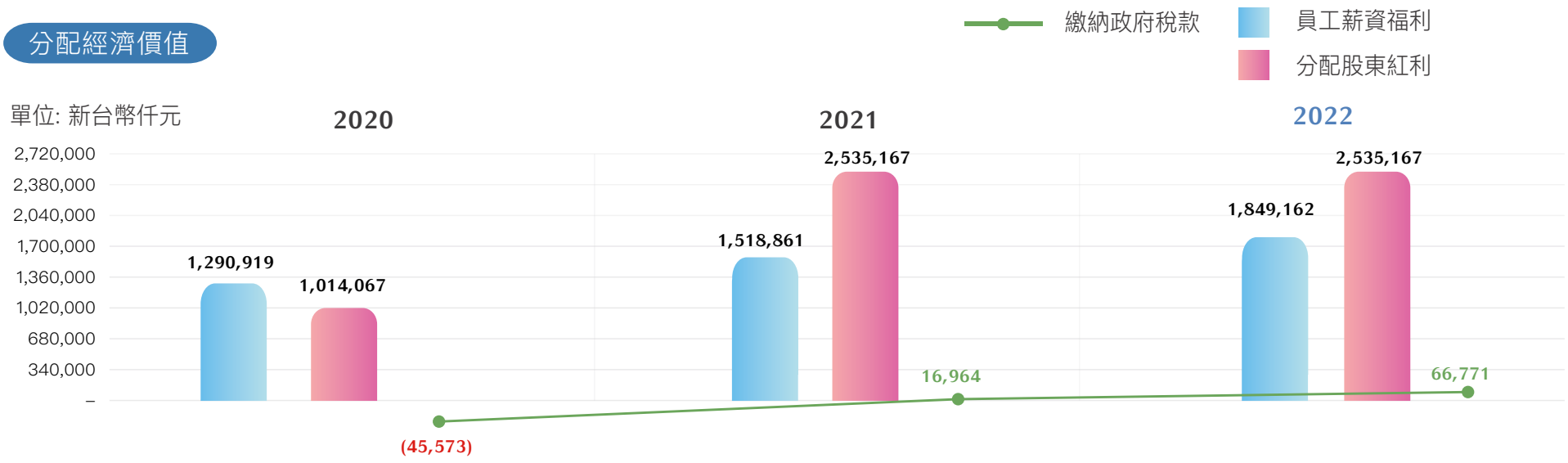
註 以上數據依據國際財務報導準則版本(IFRSs)編製，並由勤業眾信聯合會計師事務所查證。

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。

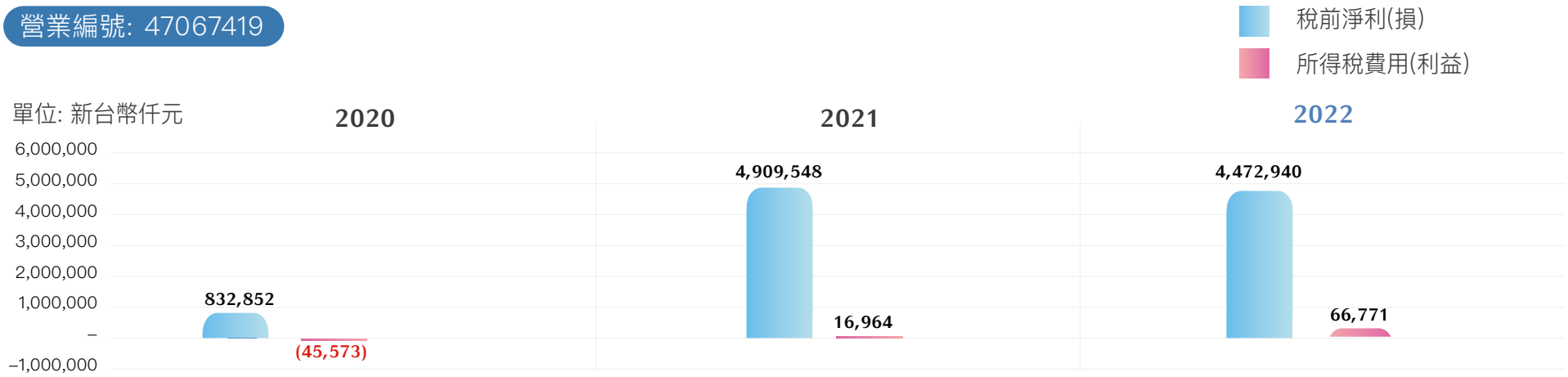
分配經濟價值



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

稅務資訊

營業編號: 47067419



註 合併公司適用中華民國所得稅法之個體於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。

附 錄

附錄一 | 重大主題索引 98
附錄二 | GRI內容索引表 101
附錄三 | SASB 海運行業揭露準則 2018 109
附錄四 | DNV GL 保證聲明書 111

附錄一 | 重大主題索引

類別	重大主題	對應標準	章節	頁碼	重大主題管理方針	頁碼
環境	氣候變遷因應/溫室氣體排放	TCFD	1–1 氣候策略	p.25–p.31	E–1.氣候變遷	p.24
	能源耗用與燃油效率	GRI302 GRI305	1–2 能源管理 1–3 溫室氣體排放防治	p.32–p.34 p.35–p.38	E–1.氣候變遷	p.24
	海洋生態保護	GRI304	2–2 壓艙水管理 2–3 鯨豚保護	p.47 p.48–p.49	E–2.生物多樣性	p.43
	廢水、廢棄物排放管控	GRI303 GRI306	2–1 廢水、廢棄物管理	p.44–p.46	E–2.生物多樣性	p.43
	國際環保公約執行情況	GRI2-27	1–5 環境法規	p.42	E–1.氣候變遷	p.24
	環保投資與支出	裕民自訂	1–2 能源管理	p.32–p.34	E–1.氣候變遷	p.24

類別	重大主題	對應標準	章節	頁碼	重大主題管理方針	頁碼
社會	員工福利與薪資	GRI202 GRI401 GRI405	3–2 薪酬與福利	p.60–p.62	S–3.友善職場	p.54
	職業安全(岸上及船上)	GRI403	4–1 岸上職業安全 4–2 船上職業安全 4–3 健康促進	p.67 p.68–p.69 p.70	S–4.職業安全與健康	p.65
	教育訓練(岸上及船上)	GRI404	3–3 教育訓練	p.63	S–3.友善職場	p.54
	社會公益	裕民自訂	6–1 社會公益	p.76	S–6.社會共融	p.75
	人權	GRI2-23 GRI2-24 GRI2-25 GRI2-26	5–1 人權	p.72	S–5.人權	p.71
	員工心理健康	GRI403	4–3 健康促進	p.70	S–4.職業安全與健康	p.65

類別	重大主題	對應標準	章節	頁碼	重大主題管理方針	頁碼
治理	公司營運與財務狀況	GRI201	9–1 財務績效	p.95–p.96	G–9.經營績效	p.94
	永續發展策略	GRI2-9~GRI2-14 GRI2-16 GRI2-23 GRI2-24	永續策略與治理	p.10–p.13	永續策略與治理 (永續策略主軸)	p.10–p.13
	供應商管理	裕民自訂	8–1 供應商管理	p.91–p.93	G–8.供應商管理	p.90
	風險管理 反貪腐管理	裕民自訂 GRI2-23 GRI2-24 GRI2-27	7–2 風險管理 7–3 誠信經營行為準則	p.86–p.87 p.88–p.89	G–7.誠信治理	p.80
	船舶安全	裕民自訂	4–2 船上職業安全	p.68–p.69	S–4.職業安全與健康	p.65
	道德/倫理行為準則	GRI2-23 GRI2-24 GRI2-27	7–3 誠信經營行為準則	p.88–p.89	G–7.誠信治理	p.80

使用聲明 裕民航運已依循GRI準則報導2022年1月1日至2022年12月31日期間的內容。 GRI 1使用版本 GRI 1: 基礎 2021 GRI行業準則應用 無

GRI 2:一般揭露 2021

指標	揭露項目	章節	頁碼	省略的要求/理由/解釋
1.組織及報導實務				
2-1	組織詳細資訊	關於報告書(聯絡單位) 關於裕民	p.1 p.7–p.8	
2-2	組織永續報導中包含的實體	關於報告書(報告範疇)	p.1	
2-3	報導期間、頻率及聯絡人	關於報告書(報告期間與週期、聯絡單位)	p.1	
2-4	資訊重編	1–3 溫室氣體排放防治 1–4 空氣汙染物排放管控	p.35–p.38 p.40–p.41	修正資訊與外部驗證報告書一致
2-5	外部保證/確信	關於報告書(外部確信) 附錄四 DNV GL保證聲明書	p.1 p.111	
2.活動與工作者				
2-6	活動、價值鏈和其他商業關係	關於裕民 8–1 供應商管理(永續綠色供應鏈)	p.7–p.8 p.93	
2-7	員工	3–1 人力結構與流動	p.55–p.59	
2-8	非員工的工作			由鼎鼎企業顧問駐派9位電腦專業人員及遠東集團創新辦公室派駐秘書1人，共10人

指標	揭露項目	章節	頁碼	省略的要求/理由/解釋
3.治理				
2-9	治理結構及組成	永續策略與治理(永續治理架構) 7–1 治理架構(董事會) 111年年報	p.11 p.82–p.85 111年年報	
2-10	最高治理單位的提名與遴選	7–1 治理架構 (董事會) 7–1 治理架構 (董事會功能性委員會)	p.82–p.85 p.85	
2-11	最高治理單位的主席	7–1 治理架構(董事會)	p.82–p.85	
2-12	最高治理單位於監督衝擊管理的角色	永續策略與治理(永續治理架構) 利害關係人議合	p.11 p.15–p.17	
2-13	衝擊管理的負責人	永續策略與治理(永續治理架構)	p.11	
2-14	最高治理單位於永續報導的角色	永續策略與治理(永續治理架構)	p.11	
2-15	利益衝突	7–1 治理架構(董事會) 111年年報	p.82–p.85 111年年報	
2-16	溝通關鍵重大事件	永續策略與治理(永續治理架構) 7–1 治理架構(董事會)	p.11 p.82–p.85	
2-17	最高治理單位的群體智識	7–1 治理架構(董事會) 111年年報	p.82–p.85 111年年報	
2-18	最高治理單位的績效評估	7–1 治理架構(董事會績效評估)	p.83	
2-19	薪酬政策	7–1 治理架構(董事與經理人的薪酬政策) 111年年報	p.84 111年年報	
2-20	薪酬決定流程	7–1 治理架構(董事與經理人的薪酬政策)	p.84	
2-21	年度總薪酬比率			涉及個資不揭露

指標	揭露項目	章節	頁碼	省略的要求/理由/解釋
4.策略、政策與實務				
2-22	永續發展策略的聲明	經營者的話	p.4–p.5	
2-23	政策承諾	永續策略與治理 利害關係人議合 重大性分析 5–1 人權 7–3 誠信經營行為準則	p.10–p.13 p.15–p.17 p.18–p.20 p.72–p.74 p.88–p.89	
2-24	納入政策承諾	永續策略與治理 5–1 人權 7–3 誠信經營行為準則	p.10–p.13 p.72–p.74 p.88–p.89	
2-25	補救負面衝擊的程序	5–1 人權 7–3 誠信經營行為準則(檢舉申訴機制)	p.72–p.74 p.89	
2-26	尋求建議和提出疑慮的機制	5–1 人權 7–3 誠信經營行為準則(檢舉申訴機制)	p.72–p.74 p.89	
2-27	法規遵循	1–5 環境法規 7–3 誠信經營行為準則	p.42 p.88–p.89	
2-28	公協會的會員資格	參與公協會或國際倡儀	p.14	
5.利害關係人議合				
2-29	利害關係人議合方針	利害關係人議合	p.15–p.17	
2-30	團體協約	3–2 薪酬與福利(薪酬制度:海勤)	p.61	陸勤員工雖未成立工會，無團體協約，但每季定期舉辦勞資會議，且具備透明溝通管道。

GRI 3:重大主題 2021				
指標	揭露項目	章節	頁碼	省略的要求/理由/解釋
3-1	決定重大主題的流程	重大性分析	p.18–p.20	
3-2	重大主題列表	重大性分析	p.18–p.19	
GRI 201：經濟績效 2016				
3-3	重大主題管理	G–9.經營績效	p.94	
201-1	組織所產生及分配的直接經濟價值	9–1 財務績效	p.95–p.96	
201-2	氣候變遷所產生的財務影響及其它風險與機會	1–1 氣候策略(氣候財務揭露：2. 策略)	p.26–p.30	
201-3	定義福利計劃義務與其它退休計畫	3–2 薪酬與福利(員工保險與退休制度)	p.62	
201-4	取自政府之財務援助			無取自政府之財務援助
GRI 202：市場地位 2016				
3-3	重大主題管理	S–3.友善職場	p.54	
202-1	不同性別的基層人員標準薪資與當地最低薪資的比率	3–2 薪酬與福利(薪酬制度)	p.60–p.61	
202-2	雇用當地居民為高階管理階層的比例	3–1 人力結構與流動(高階管理者雇用當地員工比率)	p.55	
GRI 302:能源 2016				
3-3	重大主題管理	E–1.氣候變遷	p.24	
302-1	組織內部的能源消耗量	1–2 能源管理	p.32–p.34	因應航運業特性採部份揭露
302-4	減少能源消耗	1–2 能源管理	p.32–p.34	產業方法學

GRI 303:水與放流水 2018				
指標	揭露項目	章節	頁碼	省略的要求/理由/解釋
3-3	重大主題管理	E–2.生物多樣性	p.43	
303-2	與排水相關衝擊的管理	2–1 廢水、廢棄物管理(廢水管理)	p.44	因應航運業特性採部份揭露
303-4	排水量	2–1 廢水、廢棄物管理(廢水管理)	p.44	因應航運業特性採部份揭露
GRI 304: 生物多樣性 2016				
3-3	重大主題管理	E–2.生物多樣性	p.43	
304-2	活動、產品及服務，對生物多樣性方面的顯著衝擊	2–2 壓艙水管理 2–3 鯨豚保護	p.47 p.48–p.49	因應航運業特性採部份揭露
304-4	受營運影響的棲息地中，已被列入IUCN紅色名錄及國家保育名錄的物種	2–3 鯨豚保護	p.48–p.49	因應航運業特性採部份揭露
GRI 305: 排放 2016				
3-3	重大主題管理	E–1.氣候變遷	p.24	
305-1	直接（範疇一）溫室氣體排放	1–3 溫室氣體排放防治(溫室氣體排放量(CO_2e)	p.37	產業方法學
305-2	能源間接（範疇二）溫室氣體排放	1–3 溫室氣體排放防治(溫室氣體排放量(CO_2e)	p.37	產業方法學
305-3	其它間接（範疇三）溫室氣體排放	1–3 溫室氣體排放防治(溫室氣體排放量(CO_2e)	p.37	產業方法學
305-4	溫室氣體排放密集度	1–3 溫室氣體排放防治 (管控目標二:碳強度指標 (AER/CII))	p.35	產業方法學
305-5	溫室氣體排放減量	1–3 溫室氣體排放防治	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	1–4 空氣汙染物排放管控(氮氧化物(NOx)排放) 1–4 空氣汙染物排放管控(硫氧化物(SOx)排放)	p.39–p.40 p.41	產業方法學

GRI 306: 廢棄物 2020				
指標	揭露項目	章節	頁碼	省略的要求/理由/解釋
3-3	重大主題管理	E–2.生物多樣性	p.43	
306-1	廢棄物的產生與廢棄物相關顯著衝擊	2–1 廢水、廢棄物管理(廢棄物管理)	p.45–p.46	
306-2	廢棄物相關顯著衝擊之管理	2–1 廢水、廢棄物管理(廢棄物管理)	p.45–p.46	
306-3	廢棄物的產生	2–1 廢水、廢棄物管理(廢棄物管理)	p.45–p.46	
306-5	廢棄物的直接處置	2–1 廢水、廢棄物管理(廢棄物管理)	p.45–p.46	
GRI 401: 勞雇關係 2016				
3-3	重大主題管理	S–3.友善職場	p.54	
401-1	新進員工和離職員工	3–1 人力結構與流動(陸勤人才流動) 3–1 人力結構與流動(海勤:新進人員(在船船員)	p.57–p.58 p.59	因應產業特性，所有船員皆屬僱傭契約。
401-2	提供給全職員工（不包含臨時或兼職員工）的福利	3–2 薪酬與福利	p.60–p.62	
401-3	育嬰假	3–2 薪酬與福利(休假制度)	p.61	
GRI 403: 職業安全衛生 2018				
3-3	重大主題管理	S–4.職業安全與健康	p.65	
403-1	職業安全衛生管理系統	S–4.職業安全與健康(管理系統及制度)	p.66	
403-2	危害辨識、風險評估及事故調查	S–4.職業安全與健康(管理系統及制度)	p.66	

指標	揭露項目	章節	頁碼	省略的要求/理由/解釋
403-3	職業健康服務	4–1 岸上職業安全(辦公室安全管理方針) 4–2 船上職業安全(海上安全管理方針) 4–3 健康促進	p.67 p.69 p.70	
403-4	有關職業安全衛生之工作者參與、諮詢與溝通	S–4.職業安全與健康(重大主題管理) S–4.職業安全與健康(承諾及倡儀)	p.65 p.65	
403-5	有關職業安全衛生之工作者訓練	4–1 岸上職業安全(辦公室安全管理方針) 4–2 船上職業安全(海上安全管理方針)	p.67 p.69	
403-6	工作者健康促進	4–1 岸上職業安全(辦公室安全管理方針) 4–2 船上職業安全 4–3 健康促進	p.67 p.68–p.69 p.70	
403-7	預防和減緩與業務關係直接相關聯之職業安全衛生的衝擊	S–4.職業安全與健康(管理系統及制度) 4–2 船上職業安全	p.66 p.68–p.69	
403-8	職業安全衛生管理系統所涵蓋之工作者	S–4.職業安全與健康(管理系統及制度)	p.66	
403-9	職業傷害	4–1 岸上職業安全 (職員職業傷害頻率及嚴重率) 4–2 船上職業安全 (歷年海事案件、船員意外事故傷害頻率及嚴重率)	p.67 p.68	
403-10	職業病	4–1 岸上職業安全 (職員職業傷害頻率及嚴重率)	p.67	

GRI 404: 訓練與教育 2016				
指標	揭露項目	章節	頁碼	省略的要求/理由/解釋
3-3	重大主題管理	S–3. 友善職場	p.54	
404-1	每名員工每年接受訓練的平均時數	3–3 教育訓練(2022年教育訓練)	p.63	
404-2	提升員工職能及過渡協助方案	3–4 公正轉型	p.64	
404-3	定期接受績效及職業發展檢核的員工百分比	3–2 薪酬與福利(員工職涯發展)	p.62	
GRI 405: 員工多元化與平等機會 2016				
3-3	重大主題管理	S–3. 友善職場	p.54	
405-1	治理單位與員工的多元化	3–1 人力結構與流動 7–1 治理架構(董事會)	p.55–p.59 p.82	
405-2	女性對男性基本薪資與薪酬的比率	3–2 薪酬與福利(女/男薪資差異比率)	p.60	

表一:永續指標及財務指標

主題	指標代碼	指標項目	數值或說明	相關章節
溫室氣體	TR–MT–110a.1	範疇一排放量（CO_2e）	708,912	1–3 溫室氣體排放防治
	TR–MT–110a.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	永續環境目標/p.22 永續環境績效/p.23	E.環境
	TR–MT–110a.3	(1)總能源消耗（GJ） (2)重油百分比(%) (3)再生能源百分比（%）	(1)9,181,234.35 (2)97.46% (3)0%	1–2 能源管理
	TR–MT–110a.4	新船平均EEDI (100k*4，210k*4，190k*4)	(1)100k: 2.923 g–Co_2/ton–mile (2)210k: 2.003 g–Co_2/ton–mile (3)190k: 1.751 g–Co_2/ton–mile	
空污	TR–MT–120a.1	(1)Nox (T) (2)Sox (T) (3)PM_{10}	(1)16,752.01 (2)2,211.12 (3)1,253.51	1–4 空氣汙染物排放管控
生物多樣性影響	TR–MT–160a.1	於海洋保護區或受保護地區航行天數	尚無統計資料	
	TR–MT–160a.2	壓艙水處理系統安裝艘數及百分比（%）	(1)32 (2)88.89%	2–2 壓艙水管理
	TR–MT–160a.3	油及有害物質洩漏次數與總量	無	2–2 壓艙水管理
員工健康安全	TR–MT–320a.1	失能傷害嚴重率（LTIR）	0	
誠信經營	TR–MT–510a.1	停靠國際透明組織(TI)清廉印象指數(CPI)排名最低20名之國家港口次數	0	
	TR–MT–510a.2	因賄絡或腐敗進入法律訴訟所造成的金錢損失總額	0	
意外、安全管理	TR–MT–540a.1	航運相關重大傷亡事故 (1)數量 (2)比例	(1)0 (2)0	4–2 船上職業安全
	TR–MT–540a.2	船級社建議事項之數量	0	
	TR–MT–540a.3	港口國監督(1)缺失數(2)扣船數	(1)13 (2)0	

表二:活動指標

主題	指標代碼	指標項目	數值或說明	相關章節
營運活動	TR–MT–000.A	船員人數	1,015	3–1 人力結構與流動
	TR–MT–000.B	總航行距離(NM)	1,906,913	
	TR–MT–000.C	船舶營運天數	13,533.17	關於裕民
	TR–MT–000.D	船舶載重噸（DWT）	8,217,104	關於裕民
	TR–MT–000.E	船舶總艘數	66	關於裕民
	TR–MT–000.F	港口停靠數	無	不適用
	TR–MT–000.G	20呎櫃容量	無	不適用

DNV

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 2022 ESG Report (the "Report") for the year ended 31 December 2022.

We performed our work using DNV's assurance methodology VeriSustain™[1], which is based on our professional experience, international assurance best practice including International Standard on Assurance Engagements and the Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Standards.

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 Universal Standards 2021. 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 Universal Standards 2021.

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 10th 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

DNV

- An independent assessment of U-MING's reporting in accordance with the GRI Universal Standards 2021.
- 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.

- For the Climate-related Financial Disclosures, it is suggested to further analyse the financial impact from the new technological innovations and new market entrants can weaken companies' market position, resulting in lower revenues, higher costs, and narrower margins.
- U-MING launched 4 new alternative fuel (LNG) ships in 2022. Elaborate on greenhouse gas reduction investment and benefits can be enhanced.

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 Universal Standards 2021.

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 Universal Standards 2021 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: 24 April, 2023

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

David Hsieh
Sustainability Service Manager, Greater China

Statement Number: C595368-2022-AG-TWN-DNV

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

遠東集團
FAR EASTERN GROUP

裕民航運股份有限公司

29TH FL., TAIPEI METRO TOWER, 207, TUN HWA S. RD., SEC.2, TAIPEI 106,
TAIWAN, R.O.C.
TEL +886-2-2733-8000 FAX +886-2-2735-9900
E-MAIL uming@metro.feg.com.tw
WEBSITE www.uming.com.tw