

**YANG MING**

YANG MING MARINE TRANSPORT CORP.  
陽明海運股份有限公司

# 2019

## 企業社會責任報告

Corporate Social Responsibility Report



## 編輯原則

歡迎閱讀陽明海運股份有限公司 (以下簡稱陽明海運) 第 8 本企業社會責任報告書 (Corporate Social Responsibility · CSR)。本報告書同時發行中文、英文版本。可至陽明官網「企業社會責任」下載。期望結合網路優點，呈現我們 2018 年實踐企業社會責任的努力成果，讓關心我們的各界利害關係人，對我們在企業社會責任的績效成果更加瞭解與信任。

### \* 陽明海運 CSR 專屬網站：

[https://www.yangming.com/investor\\_relations/Corporate\\_Governance/CorporateSocialReportList.aspx](https://www.yangming.com/investor_relations/Corporate_Governance/CorporateSocialReportList.aspx)

### \* 報告期間

陽明海運自 2012 年開始公布企業社會責任報告書，報告週期為一年一次。本報告書資訊揭露期間為 2018 年度 (1 月 1 日至 12 月 31 日)，內容涵蓋我們各項企業社會責任管理方針、關鍵議題及重大主題、專案績效等資訊，為求完整性，部分內容回溯至 2016 及 2017 年績效。前一次公布報告時間為 2018 年 6 月 30 日並已正式發布於陽明官網，報告期間是 2017 年 1 月 1 日至 12 月 31 日。本次中文報告亦於 2019 年 6 月 30 日於公開資訊觀測站公告及陽明官網揭露。

### \* 報告範圍與概況

目前本公司組織與供應鏈並無重大改變。因本次得出的重大議題著重於航運本身，故本次企業社會責任報告書以陽明海運台灣地區 (含總公司、基中高分公司) 為主，以經濟、環境和社會等層面為範疇，未含合併報表中所提及的子公司，唯陽明海運文化基金會，僅揭露社會層面議題。上一年度與子公司鴻明船舶貨物裝卸承攬股份有限公司、高明貨櫃碼頭股份有限公司有關的環保議題，因本次不屬於利害關係人關注的重要議題，本公司內部仍持續進行關注，若有重大發展，本公司將再次揭露實績。

所揭之財務數據採用經會計師簽證後之公開發表資訊，範圍含陽明海運財務報告認定之合併個體。



### \* 撰寫依據

有別去年使用 GRI G4 原則，今年報告書採用全球永續性報告協會 (The Global Reporting Initiative · GRI)--GRI 準則核心選項。

### \* 外部保證

本報告書經外部立恩威國際驗證股份有限公司依據立恩威國際驗證股份有限公司 VeriSustain TM 及按 GRI 準則核心 (Core) 選項查證，確保本報告書符合 GRI 準則核心選項對內容要素之需求。

### \* 意見回饋

如果您對於「陽明海運企業社會責任報告書」有任何建議及意見，非常歡迎您將寶貴的意見傳達讓我們知道：

陽明海運股份有限公司 / 公共事務部  
 地址 : 206 基隆市七堵區明德一路 271 號  
 電話 : 02-24559988  
 電子郵件 : [apcc@yangming.com](mailto:apcc@yangming.com)  
 公司網址 : [www.yangming.com](http://www.yangming.com)



## 經營者的理念與願景

2018 年全球貿易戰為商貿經濟帶來許多不確定因素，致使部分美國訂單往中國以外的市場轉移，造成東南亞新興市場國家貨量供給產生較大的變化，陽明海運長期積極深耕亞洲近洋市場，貨源移轉可視為公司新的發展契機。公司為了加速強化區域布局，以兼顧航線競爭力與彈性靈活的船隊操作策略來降低貿易戰帶來的衝擊，同時也持續關注後續發展變化及影響範圍，研擬應變對策。

因應 IMO 2020 船舶「限硫令」法規生效，將提前進行船隊用油轉換，目前已規劃相應之預置措施，例如針對部分船齡較老舊之船舶進行低硫燃油之相關設備改裝、針對燃油轉換期間之船隊相關換油程序細節檢討以及相關規範擬定等，皆是為了盡可能減少轉換期使用額外低硫燃油之衝擊。公司也將階段性的檢視因應方案之合理性，適時修正應變方向，以達降低成本及穩健經營之效。

2018 年公司成功發行國內第五次有擔保轉換公司債，並於 5 月 29 日掛牌上櫃，共募得資金新台幣 76.76 億元。主要的目的是用以償還銀行借款，減輕公司財務負擔，降低對金融機構之依存度，進而健全財務結構與提昇償債能力。

2019 年為了公司發展中長期的經營目標及獲利，公司制定了許多發展策略來優化公司的營運體質，增加公司的市場競爭力，同時以提昇貨櫃船舶及貨櫃自有率等策略來降低單位成本；且為了優化公司的財務結構，將視市場情況，自資本市場及往來銀行籌措資金，搭配股權資金及債權資金之籌措，以因應資本支出而產生之融資需求。

員工一直是公司永續發展的基石，公司也非常關心員工的身心健康與重視職場環境。公司不定期透過公開管道招募適職的員工，針對同仁提供優渥的薪資福利、紮實的訓練課程、多元的生涯選擇、順暢的升遷管道。2018 年，公司遵循國際公認人權規範與原則頒布《陽明海運人權政策》，進一步落實承諾提供公平合理的工作條件和安全之工作環境，讓同仁安心工作，與公司同步成長。

公司也期望藉由夥伴關係及企業志工的推動，深化陽明海運企業社會責任精神，未來除了持續進行海洋文化的教育紮根，拓展藝文人口，也將積極配合城市海洋與藝術教育資源的發展，以實踐文化公民權的願景；並且創造深度的海洋文化體驗場域，以帶動周邊文化經濟振興，增加地區觀光吸引力。進一步，透過軟體活化、公共空間的加值，期許能有效媒合與扶植海洋文化的創意展現，創造不同產業的轉化與發展。

人類的生命與文化皆起源自海洋，在企業展望未來營運的同時，我們也賦予自己更多的責任與許諾，面對全球對環保的重視，本公司藉由船隊及岸上各工作場域採取各項節能及污染預防，具體措施以關懷環境及珍惜地球，讓海洋與陽明海運深深的牽絆與結合，我們也將持續地紮根於這塊土地，拉高視野、看向海洋。也期望各位能持續給予我們更多的支持及鼓勵。

董事長暨總執行長

謝志堅

編輯原則.....	01	四、環境管理.....	26
經營者的理念與願景.....	02	4.1 管理範疇.....	26
一、經營概況.....	04	4.2 空污排放量.....	29
1.1 公司綜覽.....	04	4.3 防止海水污染控管作業.....	31
1.2 業務計畫.....	05	4.4 其它的環保措施.....	32
1.3 股權結構與財務績效.....	06	4.5 2018 年永續發展重大專案.....	33
1.4 未來營運規劃.....	07	五、員工關懷與社區融合.....	36
1.5 客戶服務.....	08	5.1 員工僱用狀況.....	36
1.6 供應鏈與供應商管理.....	10	5.2 員工學習.....	40
二、永續發展政策.....	12	5.3 員工發展.....	44
2.1 短中長期永續發展策略.....	12	5.4 職業安全衛生.....	45
2.2 永續發展分工.....	13	5.5 員工權益與福利.....	47
2.3 CSR 內化與溝通.....	14	5.6 暢通的溝通管道.....	48
2.4 參與的組織與身份.....	15	5.7 社區融合.....	48
2.5 2018 獲獎紀錄.....	16	附錄一 CO <sub>2</sub> 及 SO <sub>x</sub> 排放第三方驗證報告.....	55
2.6 鑑別利害關係人與溝通.....	17	附錄二 企業社會責任報告驗證.....	56
三、公司治理.....	22	附錄三 全球永續性報告指標 GRI (Global Report Initiative) Standard 對照表.....	57
3.1 治理架構.....	22		
3.2 避免利益衝突.....	23		
3.3 重視誠信與道德.....	23		
3.4 內稽制度.....	24		
3.5 風險管理.....	24		
3.6 透明的資訊揭露.....	25		

## 一、經營概況

### 1.1 公司綜覽

#### 陽明海運股份有限公司

陽明海運成立於 1972 年 12 月 28 日，目前總部設立於臺灣基隆市。船隊以貨櫃船為主，航線網遍及亞、歐、美、澳、非各洲，於 100 個國家中設立 241 餘個據點，其中在美國、巴拿馬、德國、希臘、杜拜設有區域中心。自成立以來，專注於全球化與精緻化的海運運輸經營，秉持「團隊、創新、誠信、務實」之價值理念，致力於實踐「成為卓越運輸集團」之願景目標。「準、快、穩、省」四大準則提供優良服務，在營運績效及策略上，透過與世界其他知名船公司聯營合作，發揮全球營運資源整合效能，使得業績持續穩健成長，目前為全球排名第八大的海運公司。

YANG MING

為了增進國際服務競爭力，陽明海運不斷提昇品質。獲得下列國內外認證：

- ISO9001 品質管理系統
- ISO14001 環境管理系統
- ISO27001 資訊安全管理系統
- OHSAS18001、TOSHMS 職業安全衛生管理系統
- ISM CODE 國際安全管理規章
- 所有船隊符合國際船舶與港口設施保全章程 (ISPS CODE) 規範並取得國際船舶保全證書 (ISSC)
- C-TPAT 美國海關商貿反恐聯盟
- AEO 安全認證優質企業

陽明海運集團截至 2018 年 12 月 31 日  
 股本：2,323,024,791 股  
 營業額：新台幣 141,832,929 仟元  
 營運船隊共計 98 艘  
 營運總艙位數達 64 萬 TEUs  
 營運總噸位數達 735 萬載重噸



## 1.2 業務計畫



www.yangming.com



iOS



Android

### 國際化全球服務

陽明海運經由服務據點不斷拓展及成功的國際策略聯盟，貨櫃航線服務網大幅擴增，全球服務航線綿密，每週達 82 航次。航線快捷且迅速回應客戶需求，在全球航運市場具備一流服務品質，提供值得客戶信賴的完善運輸服務。

截至 2018 年 12 月全球營運航線計有：

- 亞洲 / 北美東岸：每週 5 航次
- 亞洲 / 北美西岸：每週 10 航次
- 亞洲 / 歐洲：每週 5 航次
- 亞洲 / 東西地中海及黑海：每週 3 航次
- 亞洲 / 澳洲：每週 4 航次
- 亞洲 / 南美：每週 3 航次

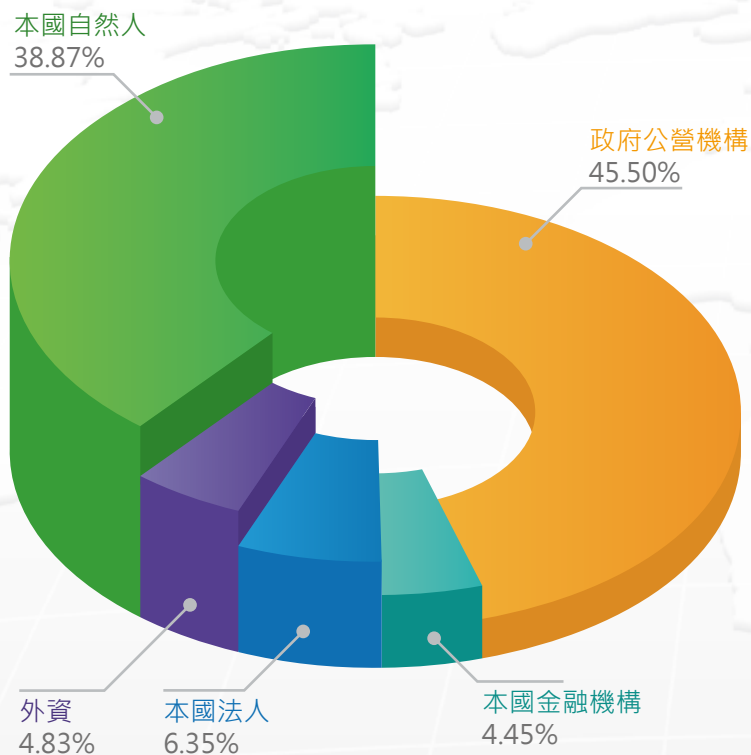
- 遠東 / 紅海：每週 1 航次
- 遠東 / 中東 / 印巴：每週 8 航次
- 北美東岸 / 歐洲：每週 6 航次
- 亞洲區間航線：每週 37 航次

### 1.3 股權結構與財務績效

#### 1.3.1 股權結構

陽明海運主要股東來源包含國內外法人及個人，又以政府公營機構、本國自然人、外資法人及自然人之持股比例佔最多，依 2018 年 4 月 24 日之統計結果，政府公營機構、本國自然人、外資法人持股比例分別為 45.50%、38.87%、4.83%。

陽明海運股權結構



最近一次停止過戶日：2018.04.24

#### 1.3.2 財務績效

本公司 2018 年度合併營收為新台幣 1,418.33 億元，較 2017 年合併營收新台幣 1,310.78 億元成長 8.21%；稅後淨損新台幣 65.91 億元，稅後 EPS -2.53 元；全年營運量為 523 萬 TEU，較 2017 年營運量 472 萬 TEU 成長 11%。近三年度之簡明合併綜合損益表如述，範圍包含陽明海運財務報告認定之合併個體。

(新台幣仟元)

項目 / 年度	2016 年	2017 年	2018 年
營業收入	115,400,150	131,077,812	141,832,929
營業成本	124,463,909	124,582,587	141,790,706
營業毛利 (毛損)	(9,063,759)	6,495,225	42,223
稅前淨利 (淨損)	(15,695,574)	634,790	(7,080,208)
所得稅費用 (利益)	(806,075)	142,924	773,852
本期淨利 (淨損)	(14,889,499)	491,866	(6,306,356)
淨利 (損) 歸屬於母公司業主	(14,912,060)	320,849	(6,590,955)
淨利 (損) 歸屬於非控制權益	22,561	171,017	284,599
基本每股盈餘 (元)- 追溯調整前	(4.31)	0.17	(2.53)
基本每股盈餘 (元)- 追溯調整後	(9.22)		

近三年度陽明海運岸勤及本國籍海勤員工薪資及福利資料如表。

(新台幣仟元)

年度 / 項目	2016 年	2017 年	2018 年
員工薪資及福利費用	2,195,435	2,249,613	2,200,977

相關年報資訊，請利用以下連結：

[https://www.yangming.com/investor\\_relations/TwShareholder\\_Services/financial\\_information.aspx](https://www.yangming.com/investor_relations/TwShareholder_Services/financial_information.aspx)

### 1.4 未來營運規劃

航運業過去兩年的整併浪潮已漸消退，隨著海運聯盟重新洗牌與各國監管機構對於航商聯盟合作態度愈趨保守，未來航商透過整併擴大營運規模的腳步將減緩。

根據 Alphaliner 資料，本公司預測，2019 年貨櫃市場供需趨於平衡，整體的營運相對穩健。展望 2020 年，IMF 2018 年 10 月 World Economic Outlook 預估 2020 年經濟成長率為 3.7%，貿易成長率較 2019 年微升至 4.0%。根據 Drewry 2018 年 Q4 Container Forecaster 報告最新預測 2020 年船噸增長率 3.2%，貨量需求成長率 4.4%；本公司 2019 年暫無老舊船舶之汰售計畫，配合成本結構考量，預計有 6 艘 3,000 ~ 4,000TEU 級以及 1 艘 8,000TEU 級長租船租約到期還船，將不再續約。2019 年共有 4 艘 14,000TEU 新造長租船交船，新增運力共計 56,880 TEU(4 x 14,220)。

在新船布建計畫主要以船隊汰舊換新和提昇船舶競爭力為主要考量，船型選定已權衡未來現貨租船市場的可取得性、全球各主要港口操作限制和全球航線布局等發展需求，整體船舶資源在未來聯盟合作與各區域航線等不同發展趨勢下均能保有靈活配置彈性。

受到日益嚴格的環保法規影響，預期在宏觀面會加速船舶拆解及安裝脫硫器造成部分運能被削減或閒置，使市場供需失衡的情況短期獲得改善，惟考量總體經濟環境與海運產業發展之諸多不確定性，本公司對 2020 年市場看法抱持審慎樂觀的態度。





## 1.5 客戶服務

本公司藉由各項 ISO 管理，朝提昇顧客滿意度前進。我們不斷了解顧客需求，持續改善服務流程與態度，提供顧客滿意的服務。

### 1.5.1 加強電子商務

我們提供了多樣化的客服聯絡方式，除了電話、傳真及郵件到客服團隊外，還可以在網頁及 APP 平台上使用 [ 聯絡我們 ] 功能。客戶可透過網站輕易掌握貨載與船期相關資訊，也可使用雲端商務系統，即時追蹤進度。

本公司的 APP 包括：

#### Yang Ming APP

可供全球客戶使用。QR Code 功能可以讓客戶直接掃描陽明的電子提單上的 QR Code，即可展現提單內容及最新貨載動態，讓全球客戶隨時隨地透過任何手持裝置，掌握貨載最新動態、船期資訊等資訊，功能涵蓋貨載追蹤、交談式船期、船舶追蹤、電報放貨查詢、全球分公司代理行據點、還有新聞稿等多項資訊服務。

依 2018 年統計，全球以 Cargo tracking 使用率最高，Vessel tracking 使用率次之。

#### LINE BOT 貨櫃場對話機器人 (Chatbot) 即時查詢服務

主要針對台灣地區提供 24 小時不間斷服務，取代人工電話查詢。2018 年台灣地區 LINE BOT 使用次數共 124,998 筆。





**YANG MING**

陽明海運 台灣營業部



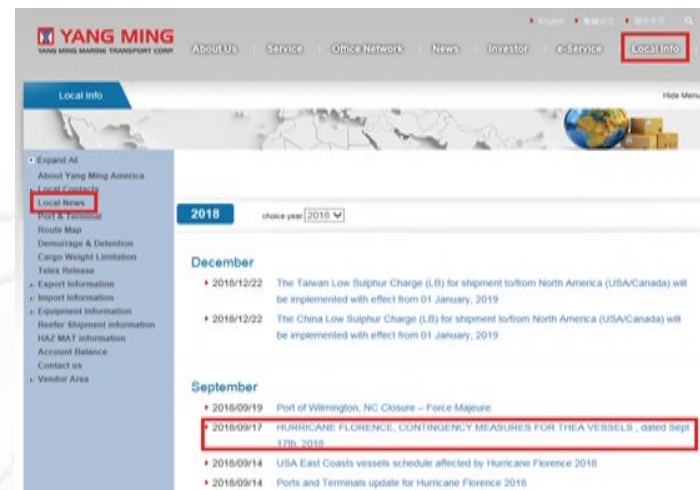
LINE ID : @ymtpe

加入好友 查詢資料更便利



### 1.5.2 客戶滿意度調查

陽明海運今年進行兩年一次的顧客滿意度調查，以期瞭解顧客的聲音及進行內部改善。此次問卷共分「訂艙與到貨」、「貨櫃」、「報價與批價」、「文件品質」、「客訴」、「客戶服務」及「電子商務」，共七大構面 26 個問題，請客戶給予滿意度及比較其他航商給予評分。此次調查問卷共發出 2608 份，回收 646 份，整體回收率為 24.77%。客戶對於整體滿意度平均分數為 4.22 分，較 2016 年之 4.25 分較低，滿意度略為降低。由客戶的回饋中，瞭解客戶愈益重視電子商務，陽明在電子商務的發展，一直不斷在強化精進「網站/APP 實用性」與「網站/APP 正確性」。我們的作法如下：

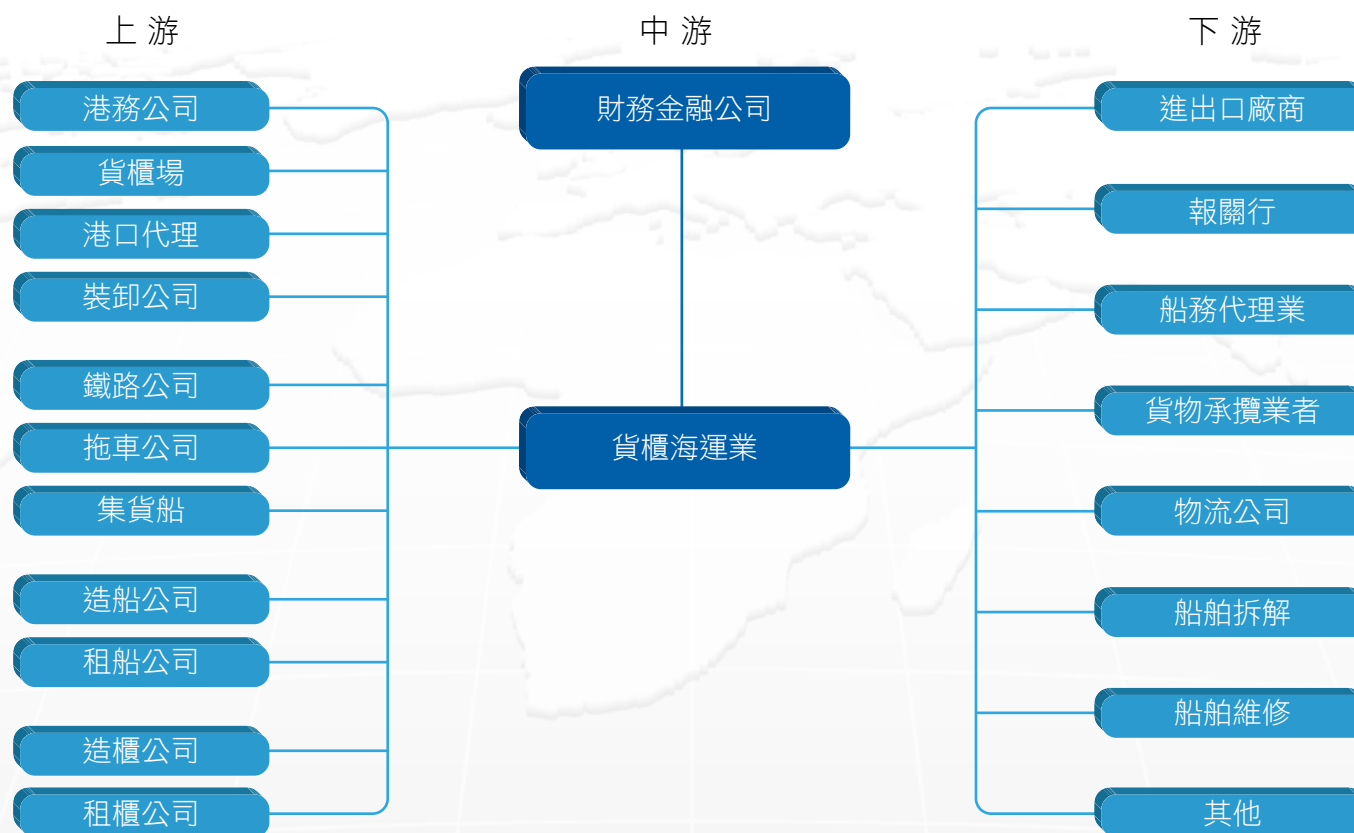


以上圖示為當地代理行更新資訊  
[https://www.yangming.com/LocalSite/Index\\_Local.aspx?](https://www.yangming.com/LocalSite/Index_Local.aspx?)

### 1.6 供應鏈與供應商管理

陽明海運在營運的各作業環節均仰賴不同供應商配合，因此供應鏈的管理可確保陽明海運在運送品質上符合業務需求，達到人安、船安、貨安。也因為我們對供應商的管理，讓陽明海運在環保、安全衛生等方面呼應我們實踐企業社會責任的決心。2018 年未違反相關法規。

海運業上、中、下游之關聯圖



### 1.6.1 供應鏈安全執行方式

- A. 建立供應鏈安全管理系統，本公司取得 AEO/C-TPAT 證書 (註一 / 註二)。
- B. 針對保安議題，持續性地與相關貿易伙伴溝通、合作並定期執行風險評估。
- C. 利用各項資訊技術加強資訊安全。
- D. 協助安全訓練和實務資訊整合，以降低船舶、貨物損失的風險。
- E. 遵守法令規章，滿足海關及客戶的安全需求。
- F. 持續不斷的評估和執行安全解決方案來加強船舶、貨櫃集散站、貨櫃場及相關設施的保全措施。
- G. 貫徹管理審查及持續改善，確保供應鏈安全系統之適用性與有效性。

註一：  
[https://www.yangming.com/About\\_Us/Security\\_Regulation/Authorized\\_Economic\\_Operator.aspx](https://www.yangming.com/About_Us/Security_Regulation/Authorized_Economic_Operator.aspx)  
 註二：  
[https://www.yangming.com/About\\_Us/Security\\_Regulation/C\\_TPAT.aspx](https://www.yangming.com/About_Us/Security_Regulation/C_TPAT.aspx)

### 1.6.2 供應商管理

本公司與供應商訂有合約，要求供應商應遵守：

- A. 執行業務時應遵循之各種相關法令規定，包括但不限於國際或國內的勞工、環保、健康及安全等法規或公約。
- B. 應取得所有因執行業務需取得之執照或特許資格，包括但不限於員工資格符合法令要求、特許業務經營執照的取得等。
- C. 不得對本公司及本公司董事、監察人、經理人、員工與實質控制者等直接或間接提供、承諾、要求或收受任何形式之不正當利益。

除了合約規定，本公司亦有內部管理措施：

- A. 建立合格廠商名單，供應商履約情形作為是否續約的參考。
- B. 對於供應商進行年度評鑑，有不良紀錄者要求改進或停權處理。
- C. 訂有「道德行為準則」、「誠信經營守則」、「檢舉制度」等規章，規定本公司董事、監察人、經理人、員工與實質控制者等不得對供應商直接或間接提供、承諾、要求或收受任何形式之不正當利益。



## 二、永續發展政策

### 2.1 短中長期永續發展策略

陽明海運為實踐企業社會責任，並促成經濟、環境及社會之進步，以達永續發展之目標，參照「上市上櫃公司企業社會責任實務守則」並考量本公司產業特性，制定「陽明海運股份有限公司企業社會責任實務守則」，供管理階層和全體員工遵循，以管理公司整體營運活動對經濟、環境及社會構面之風險與影響。我們每年會重新審視治理、環境、社會的目標，發展不同的專案，往永續經營邁進。

#### 短中長期發展



#### 治理(G)

- 彈性配置全球航線布局
- 配合法規，強化公司治理
- 提昇營運績效
- 深化公司治理
- 有效發揮董事職能
- 提昇資訊揭露品質
- 強化相關法令規章遵循



#### 環境(E)

- 持續進行船舶汰舊換新計畫
- 符合低硫燃油法規的要求
- 加強船岸環保意識，維持ISO14001系統之有效性
- 觀察替代能源的可能性
- 提高船舶效能，持續節能減碳
- 持續綠色採購



#### 社會(S)

- 員工發展與多元性
- 加強企業社會責任資訊揭露

## 2.2 永續發展分工

為落實永續經營，各部門依主管機關規定及本公司「內部控制制度」、「董事會與經理部門權責劃分表」、「分層負責明細表」進行相關公司治理、年度經營管理會議、風險評估、內部稽核所列之「治理」、「環境」、「社會」相關管理事項，依規定送董事長或董事會核定。由公共事務部彙整各部門實際執行績效，參照本公司「企業社會責任實務守則」之要求，編寫企業社會責任報告書，展現實績。

詳細組織分工 : [https://www.yangming.com/About\\_Us/Group\\_Profile/TopManagement.aspx](https://www.yangming.com/About_Us/Group_Profile/TopManagement.aspx)



### 2.3 CSR 內化與溝通

為確保所有員工都理解企業社會責任的精神，確實執行並適時提供回饋建議，我們於公司內部建置多元溝通管道，宣導相關議題，並結合績效考核機制，將 CSR 觀念化為行動，具體落實於日常作業之中。

管道	名稱	內容
高層溝通	高階主管會議	年度提報議題予高階主管會議討論，決議指示改善方向及目標。
員工訓練	企業社會責任相關訓練	每年推動人員參加企業社會責任或公司治理相關教育課程，了解國際趨勢及更新標準要求。
	新進人員訓練	針對新進人員辦理三天職前訓練，安排人事制度介紹、工作規則、勞資關係與海運實務等課程，以了解工作規定、道德行為準則、勞資協調及爭議處理相關事宜。
	e-learning	將教育訓練課程與宣導事項，透過 e-learning 系統，供員工隨時瀏覽。
	道德規範宣導	每年進行道德行為準則、誠信經營守則及防範內線交易規範的宣導或測驗。
	CSR 報告書研討會	不定期針對最近的報告書撰寫趨勢，進行內部或外部訓練。
年度考核	年度執行目標	除了已執行的環保措施持續執行外，每年會針對新的議題事項列入年度執行目標，追蹤執行績效。
其它	官網	於公司官網揭露各項公告，以增加資訊揭露透明度。
	公開資訊觀測站	依規定將公司治理事項上傳公開資訊觀測站，供利害關係人參閱。

## 2.4 參與的組織與身份

陽明海運積極參與許多產業協會活動及各項環保團體，對影響航運業及經濟之公共事務表達關心及提供建言和落實遵循經濟、社會、環保法規以回應客戶對我們在永續經營的期待。本公司於2018年間並無違反經濟、社會及環保相關法律之案件。

### (1) 擔任重要職務之協會

參與協會	參與職位
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	理事長、常務理事 / 理事、常務監事 / 監事、代表、專業委員會成員
台北市輪船商業同業公會	常務理 / 監事、理事、監事、代表
中華民國海聯總處	理事主席、常務理事 / 理事、專業委員會成員
台北市船務代理商業同業公會	常務理事、代表
中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會	常務理事 / 理事
台俄協會	理事
臺灣海峽兩岸航運協會	董事長、董事
財團法人中國驗船中心	董事、專業委員會成員
台灣燈塔協會	理監事、代表

### (2) 參與環保平台會員



World Shipping Council (WSC)

陽明海運於2009年被IMO授予顧問的身份，致力於通過新的船舶國際標準和落實遵循環保法規來促進健全的環境管理。



International Council of Containership Operators · the Box Club

現階段主要目標為環境的永續經營，力求降低海上運輸過程中對環境造成的污染。



Clean Cargo Working Group (CCWG)

CCWG每年測量和報告海運承運商在二氧化碳排放方面的環境績效的行業標準。陽明海運自2017年起由第三方進行資料驗證並取得聲明書。



BICEPS Rating System

目前集中在溫室氣體排放的資料搜集。在14家航商中，獲得LEVEL B成績。



Ecovadis

強調永續議題的調查。陽明海運2018年由銅牌獎進步至銀牌獎。

#### 陽明與大家一起保護海洋：

- 致力環境永續經營
- 減少溫室氣體的排放
- 降低海上運輸過程中的污染
- 引進新的技術、業務創新



## 2.5 2018 獲獎紀錄



- ★ 榮獲 2018 Asian Freight · Logistics & Supply Chain Awards 亞洲區間年度最佳航商獎。
- ★ 榮獲溫哥華港務局 Vancouver Fraser Port Authority 頒發 2017 Blue Circle Awards。
- ★ 榮獲美國第二大貿易進口商暨零售百貨集團 Target Corporation 頒發 Provider of the Year 獎項。
- ★ 榮獲法國馬賽福斯港務局 (Marseille Fos Port Authority) 頒發 Environmental Ship Index Award 2017 獎項。
- ★ 榮獲 Logistics Management 2018 品質優良獎。

*Yang Ming*



Target Corporation 所頒發“Provider of the Year”獎項，主要是針對該公司所有供應商的服務，其中包括船公司的艙位供給、貨載運送、營業人員服務品質以及資訊分享等項目進行評比，陽明海運在完成度高達 99.9% 的優質服務下，確保客戶產品運送之完善及準確度，並且在合約年度中無論是運送淡旺季，或是任何緊急事件發生的情況下，陽明海運均能夠提供最值得信賴的服務，因此得到該客戶的肯定。



2018 年 10 月 2 日 美國 Logistics Management 物流雜誌舉辦「2018 品質優良獎 (Quest Quality Award) 頒獎典禮」由該雜誌讀者票選在「準點率 (On-Time Performance)」、「服務價值 (Value)」、「資訊技術 (Information Technology)」、「客戶服務 (Customer Service)」以及「運輸載具及作業 (Equipment & Operation)」五項指標表現優異之航商，在入選的 12 家航商中，本公司於客戶服務指標獲得年度最佳，總評比亦達到第二名。

## 2.6 鑑別利害關係人與溝通

為使企業內部面對外界關注議題有完整的認知，做出正確的回應，陽明海運依影響重大程度辨視出利害關係人為投資人、客戶、主管機關、供應商、員工、媒體、社區及非營利環保組織，針對此 7 大利害關係人，我們分別建立完善的溝通管道來收集其關注之議題、需求與期望，並在給予回饋後評估溝通之成效，同時達到滿足利害關係人期望及促使公司不斷改進之目的。與利害關係人溝通管道及頻率如表。

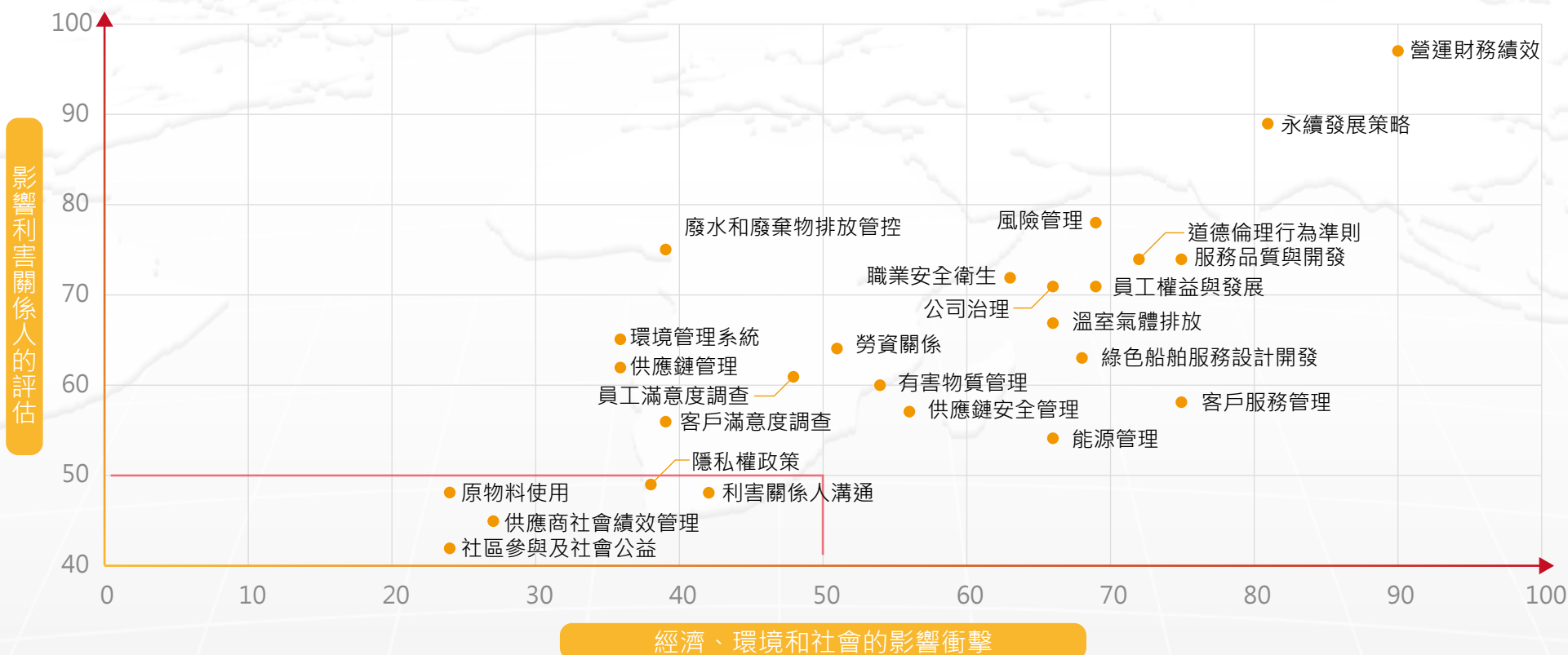
利害關係人	永續性議題	溝通管道	頻率
投資人	經營績效	公開資訊觀測站、 函文或電話	隨時
	風險管理	函文或電話	隨時
	經營策略與實踐	會議、函文或電話	每月
客戶	客戶滿意度	電話 / EMAIL、公司網站	隨時
	顧客隱私	公司網站	隨時
	減少能源消耗及溫室氣體管理	報價、公司網站	每年
	船舶貨物安全	公司網站、電話 / EMAIL	隨時
主管機關	公司治理	函文、公司網站、公開資訊 觀測站	不定期
	法規遵循	函文	不定期
	反貪腐	公司治理評鑑	每年
	職業健康與安全	拜訪、會議	不定期
	當地就業	拜訪、會議	不定期
供應商	反貪腐	公司治理評鑑	每年
	供應鏈管理	電話 / EMAIL、拜訪	隨時

利害關係人	永續性議題	溝通管道	頻率
員工	勞僱關係	電話 / EMAIL	每季
	員工訓練與發展	內部學習網站、內部與外部 訓練、輪調	不定期
	勞工多元性與機會平等	公告、電話 / EMAIL	隨時
媒體	經營策略與實踐	公開資訊觀測站、電話 / EMAIL 或親自拜訪	每月
社區及非營 利環保組織	當地社區影響	親自拜訪、電話 / EMAIL	不定期
	減少能源消耗及溫室氣體管理	來函回覆	每年
	關於環保法規的執行	親自拜訪、公司網站	不定期
	社區的融合	舉辦活動、親自拜訪、電話 / EMAIL	不定期

### 2.6.1 2018 年永續發展重大議題

為了兼顧利害關係人的期望及陽明永續經營獲利的需求，本報告書以全球永續性報告協會發布之 GRI Standards 指標為基礎，利用各種溝通管道收集議題、需求與期望，研議出與航運產業有關議題為 25 項，以問卷型式，委由各相關部門發放給利害關係人及邀請各部門一級主管填寫，從 2018 年 1 月 1 日至 2018 年 12 月 31 日為止，共回收有效問卷分別為利害關係人 110 份、各部門一級主管 38 份問卷。由問卷回覆得知影響利害關係人關注的議題及程度，也聚集高階主管的意見決定重大議題。以下是依「經濟、環境和社會的影響衝擊」及「影響利害關係人的評估」二個面相之重要性排序於下列圖表中。

2018 重大議題分析



與上一年度報告相比，主題邊界並無重大改變，本報告書將優先揭露對陽明營運具有高度影響的 20 項「重大議題」。其中「永續發展策略」、「公司治理」、「道德倫理行為準則」、「綠色船舶服務設計開發 (為上一年度「船舶節能執行情形及績效」的延續)」最受到利害關係人關注程度比重增加，而「環境管理系統」、「員工滿意度調查」為本次新增項目，上一年度的「空污排放管理」，本次則置於「溫室氣體排放」項下，合併揭露。其它重大議題無顯著改變。關於重大議題、對應之 GRI 準則主題、衝擊邊界及管理方針，詳見下表：

永續面向	重大議題	與去年差異	對應之 GRI 準則主題	對應章節	衝擊邊界		管理方針	2018 績效
					直接/間接	範圍		
治理	永續發展策略	新增	GRI102-31 經濟、環境和社會主題的檢視	經營者的理念與願景 2.1 短中長期永續發展策略 2.2 永續發展分工	直接	陽明海運	陽明有專業的經營團隊，根據永續發展之短中長期策略，發展不同永續專案。每年陽明會重新審視符合產業需求的环境、社會及治理之目標，邁向永續經營。	建構符合國際節能環保法規的船隊
經濟	營運財務績效	不變	GRI201-1 經濟績效	1.3 股權結構與財務績效	直接	陽明海運	1. 依據內部相關管理作業規章及流程，進行相關投資及資金管理。 2. 確保符合法令之要求，編製允當表達之財務報告及揭露重大業務之資訊。	2018 年皆依照法令規定，進行每季財務報告，以申報相關重大財務及業務資訊。
治理	道德倫理行為準則	不變	GRI102-16 倫理與誠信	1.6.2 供應商管理 3.2 避免利益衝突 3.3 重視誠信與道德	直接	陽明海運	進行進員工的訓練課程	1. 納入員工訓練課程，全體員工需定期上網重新閱讀並進行測驗。 2. 訂定「檢舉案件處理作業程序」，適用於本公司及所屬關係企業之全體同仁、供應商、客戶及股東等利害關係人之檢舉。
經濟 / 環境	服務品質與開發	不變	GRI417-1 產品和服務資訊與標示的要求	1.2 業務計畫 1.4 未來營運規劃 1.6.2 供應商管理 4.1 管理範疇 4.2 空污排放量 4.3 防止海水污染控管作業 4.4 其它的環保措施 4.5 2018 年永續發展重大專案	直接	陽明海運	提供客戶穩定優質的運送服務，並符合各項法令要求。	1. 進行船舶改裝或擬定船隊換油程序。 2. 符合國際公約的要求，於限定區域使用低硫燃油。
社會	員工權益與發展	不變	GRI401 勞僱關係	5.1 員工僱用狀況 5.2 員工學習 5.3 員工發展 5.5 員工權益與福利	直接	陽明海運	1. 嚴格遵守勞動基準法之規定。 2. 透過公開管道招募適職的員工，提供員工優渥的薪資福利、紮實的訓練課程、多元的生涯選擇、順暢的升遷管道。 3. 公司設有職工福利委員會，統籌推動福利事宜。	1. 未有違反法令事項。 2. 新進岸勤 / 海勤員工共計 197 人。 3. 岸勤人員受訓人數為 1,376 人；海勤人員訓練時數皆符合 ISM 要求。 4. 員工起薪高於台灣平均起薪。

永續面向	重大議題	與去年差異	對應之 GRI 準則主題	對應章節	衝擊邊界		管理方針	2018 績效
					直接 / 間接	範圍		
治理	公司治理	新增	GRI102-18 治理	3.1 治理架構 3.2 避免利益衝突	直接	陽明海運	符合法令要求。	1. 董事會通過《陽明海運股份有限公司治理守則》共 52 條，除內部公告並函請各單位確實執行外，並由董事會秘書室定期追蹤評估。 2. 董事會成員經歷、多元化政策、各功能性委員會運作情形等資料已於公司網站揭露。
治理	風險管理	不變	GRI102-30 風險管理流程的有效性	3.5 風險管理	直接	陽明海運	建立風險管理制度與各項管理重點。定期就市場經濟情勢的變化或集團經營方針的調整，檢討各項風險管理程序與評估之標準。	每年進行風險評估並將結果陳報董事長核可；每季進行追蹤檢討。
社會	職業安全衛生	不變	GRI403-1 由勞資共同組成正式的安全衛生委員會中的工作者代表	5.2.1 海勤人員教育訓練 5.4 職業安全衛生	直接	陽明海運	岸勤設有職業安全衛生部、海勤亦有職業安全衛生組，依法令及國際公約要求，定期舉行演習及訓練，以確保工作人員安全。	依法令規定完成相關訓練，職災比率低於 2017 年。
環境	綠色船舶服務設計開發	新增	GRI302-4 減少能源消耗 GRI302-5 降低服務的能源需求	4.1 管理範疇	直接	陽明海運自有船舶	安裝節能設備，節省油耗，並規劃擴充高效能環保船隊，達成節能減碳。	進行節能船艙、節能螺槳改裝與新造船省油優化計畫評估。
環境	溫室氣體排放	不變	GRI305-1 直接 (範疇一) 溫室氣體排放 GRI305-5 溫室氣體排放減量 GRI305-7 氮氧化物 (NOx)、硫氧化物 (SOx) 及其他重大的氣體排放	4.2 空污排放量	直接	陽明海運及自有船舶	1. 符合國際公約 MARPOL 要求。 2. 持續參加 Clean Cargo Working Group (CCWG) 與第三方確認。	CO <sub>2</sub> 、NO <sub>x</sub> 、SO <sub>x</sub> 平均單位運輸作業排放量皆低於 2017 年。
社會	勞資關係	不變	GRI419-1 遵守社會與經濟領域之法律和規定	5.5.3 結社自由 5.6 暢通的溝通管道	直接	陽明海運	嚴格遵守勞動基準法之規定，維持和諧的勞資關係。	未有違反法令規定。
社會	供應鏈管理	不變	GRI417-2 遵循產品與服務之資訊與標示相關法規的事件	1.6 供應鏈與供應商管理	直接	陽明海運	1. 建立供應鏈安全管理系統。 2. 員工有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。 3. 評估廠商履約情形作為續約的考量。	1. 供應鏈安全依循美國海關商貿反恐聯盟 (C-TPAT) 及安全認證優質企業 (AEO) 的要求並維持證書有效性。 2. 訂有檢舉案件處理作業程序。 3. 未有違反 C-TPAT、AEO 事宜或檢舉案件。
經濟 / 社會	客戶滿意度調查	不變	GRI103-2 管理方針及其要素	1.5 客戶服務面	直接	陽明海運	每兩年進行全球客戶滿意度調查。	精進「網站 / APP 實用性」與「網站 / APP 正確性」
經濟 / 社會	客戶服務管理	不變	GRI103-2 管理方針及其要素	1.5 客戶服務面	直接	陽明海運	加強電子商務，增加網站 / APP 實用性。	增加「二程船」及「轉船」資訊，提昇客戶追蹤貨櫃之效率。
環境	有害物質管理	不變	GRI305-7 其它重大的氣體排放	4.4 其它的環保措施	直接	陽明海運	貨櫃使用水性漆作為貨櫃內外部的噴塗。 冷凍櫃與辦公室空調皆使用合規的冷煤。	採購 35,000 TEU 貨櫃，使用水性漆塗料，共減少約 1,281ton 的揮發性有機化合物。

永續面向	重大議題	與去年差異	對應之 GRI 準則主題	對應章節	衝擊邊界		管理方針	2018 績效
					直接 / 間接	範圍		
環境	環境管理系統	新增	GRI307 有關環境保護的法規遵循	1.1 公司綜覽 4.1 管理範疇	直接	陽明海運及自有船舶	持續維持證書的有效性	持續維持證書的有效性
環境	能源管理	不變	GRI302-4 減少能源消耗	1.4 未來營運規劃 4.1 管理範疇 4.5 2018 年永續發展重大專案	直接	陽明海運及自有船舶	安裝節能設備，並規劃擴充高效能環保船隊，節省油耗。	1. 進行節能球艙、節能螺槳改裝。 2. 因應船舶限硫令，進行船舶改裝或擬定船隊換油程序。
環境	廢水和廢棄物排放管控	不變	GRI306-2 按類別及處置方法劃分的廢棄物 GRI307-1 有關環境保護的法規遵循	4.1 管理範疇 4.3 防止海水污染控管作業	直接	陽明海運及自有船舶	符合 MARPOL73/78 規定及當地港務局要求	按照國際海事組織 (IMO) 訂定的「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」(壓艙水公約) 要求，全船隊皆已取得壓艙水管理證書，以審核通過之壓艙水管理計畫書並配合港口國區域規定施行。
社會	供應鏈安全管理	不變	GRI417-2 遵循產品與服務之資訊與標示相關法規的事件 GRI419-1 遵循社會與經濟領域之法律和規定	1.6 供應鏈與供應商管理	直接	陽明海運	建立供應鏈安全管理系統	供應鏈安全依循美國海關商貿反恐聯盟 (C-TPAT) 及安全認證優質企業 (AEO) 的要求並維持證書有效性。
社會	員工滿意度調查	新增	GRI102-43 與利害關係人溝通的方針	5.6 暢通的溝通管道	直接	陽明海運及自有船舶	維持暢通的溝通管道	1. 自 2018 年 8 月起，共計召開 2 次勞資會議。 2. 設置員工專屬網路信箱。



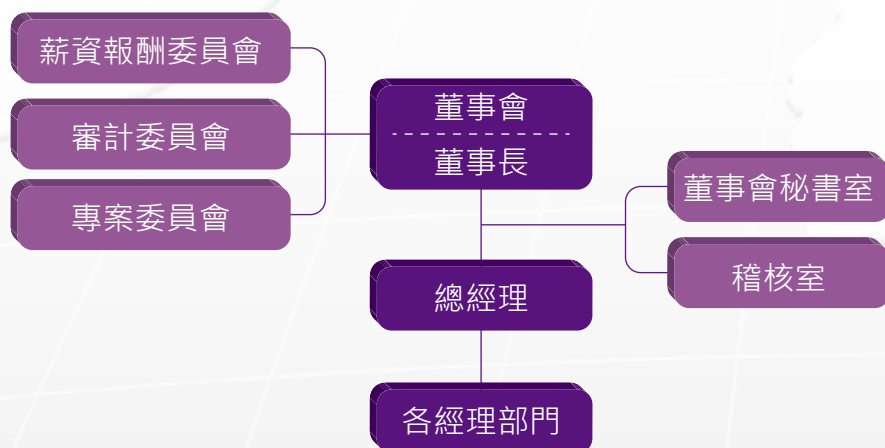
### 三、公司治理

#### 3.1 治理架構

陽明海運董事會為公司最高治理機構，具選任與提名高階管理者的職責，並負責審核企業社會責任及永續發展策略。

本公司章程規定設董事 7~11 人，本 (第 19) 屆董事選任 11 人 (含 3 席獨立董事)，本屆董事會任期為 3 年，自 107 年 6 月 22 日起至 110 年 6 月 21 日止。同時，為確保治理的獨立性並兼具利害關係人觀點，由全體獨立董事組成審計委員會。同時，為實踐董事會多元化，以用人唯才為原則。董事遴選基本條件不限性別、國籍及種族，應具備良好素養、產業經驗及知識等專業背景，以健全董事會結構。有助於董事會做出對公司及股東最有利的決策。

為了保障董事免於因執行職務，而遭受第三人訴訟所引發的個人責任及財務損失，我們亦為董事購買責任險。



#### 各功能性委員會職掌及成員組成

名稱	組成	職掌
薪資報酬委員會	本委員會設委員三人，由全體獨立董事組成並經董事會決議委任之，委員任期與委任之董事會屆期相同。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 定期檢討本組織規程並提出修正建議。</li> <li>2. 訂定並定期檢討董事及經理人績效評估標準、年度及長期之績效目標，與薪資報酬之政策、制度、標準與結構。</li> <li>3. 定期評估董事及經理人之績效目標達成情形，並依據績效評估標準所得之評估結果，訂定其個別薪資報酬之內容及數額。</li> </ol>
審計委員會	本委員會由全體獨立董事組成，其人數不得少於三人。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 訂定或修正內部控制制度。</li> <li>2. 內部控制制度有效性之考核。</li> <li>3. 訂定或修正取得或處分資產、從事衍生性商品交易、資金貸與他人、為他人背書或提供保證之重大財務業務行為之處理程序。</li> <li>4. 涉及董事自身利害關係之事項。</li> <li>5. 重大之資產或衍生性商品交易。</li> <li>6. 重大之資金貸與、背書或提供保證。</li> <li>7. 募集、發行或私募具有股權性質之有價證券。</li> <li>8. 簽證會計師之委任、解任或報酬。</li> <li>9. 財務、會計或內部稽核主管之任免。</li> <li>10. 年度財務報告及半年度財務報告。</li> <li>11. 其他公司或主管機關規定之重大事項。</li> </ol>
專案委員會	本委員會由董事三至七人組成，其中至少一人為獨立董事並經董事會決議委任之，委員任期與委任之董事會屆期相同。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 就重大法規、制度變革、經營環境變化，提供諮詢建議。</li> <li>2. 就公司重大合約爭議，提供諮詢建議，並協助董事會督導經理部門執行相關決策。</li> <li>3. 就公司籌資風險、利匯率風險、流動性風險 (含變現力及償付能力) 等財務風險，提供諮詢建議。</li> <li>4. 就公司組織重大調整，提供諮詢建議。</li> <li>5. 其他股東會及董事會指示辦理之專案事項。</li> </ol> <p>以上各項如屬證券交易法第十四條之五所列事項，由本公司審計委員會準用本組織規程之規定審議。</p>

各功能性委員會運作情形請見官網：

[https://www.yangming.com/investor\\_relations/TwCorporate\\_Governance/Shareholder.aspx](https://www.yangming.com/investor_relations/TwCorporate_Governance/Shareholder.aspx)

### 3.2 避免利益衝突

陽明海運董事長兼總執行長，董事的選任係依證券交易所相關法令及公司章程規定，採候選人提名制度，由董事會及符合法定持股比例要求的股東提名，依法定程序辦理董事提名公告、提名及審查作業，為避免最高治理機構的利益衝突，本公司董事會議事規範第 16 條明定董事對於會議事項，與其自身或其代表之法人有利害關係，致有害於公司利益之虞者，應於當次董事會說明其利害關係之重要內容，惟不得加入討論及表決，且討論與表決時應予迴避，並不得代理其他董事行使其表決權。

在董事的高道德自律標準及完整機制的運作下，陽明海運董事會成立迄今並未有任何利益衝突事件發生。

此外，陽明海運董事會通過《陽明海運股份有限公司治理守則》共 52 條，除內部公告並函請各單位確實執行外，並由董事會秘書室持續追蹤評估。

董事會成員經歷、多元化政策、各功能性委員會運作情形等資料已於公司網站揭露，請參考連結如下

[https://www.yangming.com/investor\\_relations/TwCorporate\\_Governance/Shareholder.aspx](https://www.yangming.com/investor_relations/TwCorporate_Governance/Shareholder.aspx)

### 3.3 重視誠信與道德

為確保所有員工均能以最高倫理標準從事營運活動，本公司訂有「誠信經營守則」、「陽明集團道德行為準則」、「董事及經理人道德行為準則」、「防範不誠信行為要點」，規範員工在從事商業行為時應具備的倫理與責任，並廣泛宣導及深化內部管理。除納入新進員工的訓練課程，全體員工需定期上網重新閱讀並進行測驗，本公司於 2018/10/12-12/31 已針對「誠信經營守則」、「道德行為準則」及「防範不誠信行為要點」向全公司岸勤員工進行線上宣導，共計 1,162 人次通過測驗，完成度 84%。同時本公司亦訂定「檢舉案件處理作業程序」，適用於本公司及所屬關係企業之全體同仁（含經理人）、供應商、客戶及股東等利害關係人之檢舉，經由獨立檢舉信箱 (conduct@yangming.com) 或其他書面方式具名檢舉任何不法與違反工作規則、集團道德行為準則、董事及經理人道德行為準則、誠信經營守則及防範不誠信行為要點之行為，相關規範皆已置於官網供所有員工及商業夥伴檢閱。2018 年無相關舉報事件。

誠信經營守則、道德行為準則等規範

[https://www.yangming.com/investor\\_relations/TwCorporate\\_Governance/Constitution.aspx](https://www.yangming.com/investor_relations/TwCorporate_Governance/Constitution.aspx)

檢舉案件處理作業程序

[https://www.yangming.com/investor\\_relations/Corporate\\_Governance/WhistleblowingSystem.aspx](https://www.yangming.com/investor_relations/Corporate_Governance/WhistleblowingSystem.aspx)



### 3.4 內稽制度

本公司設立稽核室，隸屬董事會，依循規章制度執行稽核業務。每年底依據風險評估結果擬定次年稽核計畫，提報董事會通過後，以網路資訊系統申報予主管機關備查。

### 3.5 風險管理

為有效率地預防及控制風險，並從而維持正常營運以達成企業之永續經營。本公司進行全方位的風險管理，將集團整體皆列入管理範圍。建立風險管理制度與各項管理重點。定期就市場經濟情勢的變化或集團經營方針的調整，檢討各項風險管理程序與評估之標準。本公司每一年度均針對主要風險進行評估，評估內容包含過去年度評估出的高度風險項目之改善措施後的執行成效（殘餘風險），及因市場經濟情勢的變化或集團經營方針的調整所產生的新風險。



本公司於 2018 年評估出高風險項目與對應方式如下：

風險控制	2018 年 風險評估出的項目	陽明的對應方式
市場風險控管	1. 國際局勢不確定 (中美貿易戰)	1. 密切觀察市場以及競爭者動態。 2. 促進加拿大對歐盟的業務，並根據需要收集客戶的意見，以便進一步對 TAEB 定價做調整。 3. 關注其他非中國市場未來趨勢，如東南亞市場。
營運風險控管	1. 碼頭罷(怠)工影響碼頭作業及船期 2. 危險品於船舶上洩漏或起火案件(危險品購報或品名不實申報) 3. 配艙失誤導致海損	1. 加強與各主要靠泊港及船長保持密切聯繫，未有解決方案前，以調整船期、靠泊順序等方式，避免損失持續擴大。 2. 加強人員訓練與宣導，不定時通告相關案例，提昇人員的警覺性與注意，並透過黑名單機制，禁收有不良紀錄貨主的貨載。 3. 加強配艙人員訓練與相關碼頭之聯繫。
財務風險控管	1. 營運資金不足或資金流動性不足 2. 油價波動對公司營運之影響	1. 辦理可轉債籌資與船舶融資。 2. 運用避險工具進行燃油避險。

風險控制	2018 年 風險評估出的項目	陽明的對應方式
資訊風險控管	1. 資訊設備自發性故障 (網路中斷、核心應用系統毀損等二項)	<ol style="list-style-type: none"> <li>對外上網線路已採用雙電信公司線路互相備援，並與中華電信與英國電信配合監控，且持續進行海外各點線路升級作業。</li> <li>核心資料庫主機已採安全性較高的系統。針對重要主機採行互相備援，且即時同步資料庫至異地備援中心儲存設備。</li> </ol>
船舶風險控管	1. 船舶碰撞、觸礁、擱淺等海事案件	<ol style="list-style-type: none"> <li>定期進行船岸應急操演，確保事故發生時之正確回報，以及相關資訊之收集。</li> <li>發現船隊有遭遇惡劣天候之風險時，提供相關氣象資料供船長參考評估，策劃安全航路。</li> <li>每月進行國籍船員職前教育和講習，每半年進行陸籍船員職前教育和講習。</li> </ol>
法規風險控管	<ol style="list-style-type: none"> <li>違反各國競爭法、公平交易法、反壟斷法</li> <li>違反個人資料保護法 / 歐盟一般資料保護規範</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>於集團每月例行會議宣導遵法行為守則。</li> <li>彙整各國競爭法對海運業之規範，且已發布歐盟資料保護一般規則 (GDPR) 法規宣導。</li> <li>出席 Box Club Legal Sub-Committee，與各航商交換最新法規動態與經驗分享。</li> </ol>

### 3.6 透明的資訊揭露

本公司企業形象良好，秉持公司治理精神，透過官網、公關資訊觀測站、公司年報、企業社會責任報告書、記者會、法說會等多元的資訊透明管道，加強與利害關係人的溝通，提昇資訊揭露的可信度。本公司 2018 年獲得臺灣證券交易所公司治理評鑑，前 20% 企業的排名。



## 四、環境管理

### 4.1 管理範疇

本公司經營國際海運服務，維護海洋環境、善用資源、污染預防、回饋社會是我們的主要責任。航行中由於主機及發電機的運行，使用燃油，因而產生 CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub> 等廢氣排放，大方向而言我們努力改善船舶燃燒及推進效率追求降低 CO<sub>2</sub> 的單位排放量，建造或租進新式船舶降低 NO<sub>x</sub> 的排放率，採購低硫燃油降低 SO<sub>x</sub> 的排放率，另有船舶污水、壓艙水需作好控管，減少對海洋生態及氣候變遷產生影響，2018 年皆符合法令要求，並無違反環保規定。

《國際船舶安全管理章程》(ISM Code) 為船舶安全營運及防止海洋污染的國際管理標準公約，我們營運使用的船舶皆符合 ISM Code。為避免造成油污，保護環境，符合國際及國內法規之規定，本公司訂有船隊的「環保手冊」，內含「船舶有害物質事故報告程序」、「載運有害物質貨櫃程序」、「船上垃圾處理程序」、「駁油作業程序」、「船上污水處理程序」、「艙底水作業程序」、「油料紀錄簿作業程序」、「船舶壓艙水作業程序」，採取各種防止措施，預防或及時減輕船舶對海上環境之影響。本公司亦訂有「船上油污染應急計畫」與「重大事故通報及處理程序」，若船舶遭遇船舶損漏事件時，可藉由通報程序，讓公司及主管官署及早瞭解事故狀況，俾採取適當因應措施，以達到減少損害之最終目的。

相關證書請見連結：

[https://www.yangming.com/about\\_us/security\\_regulation/Vessel\\_ISM\\_ISPS\\_Certificate.aspx](https://www.yangming.com/about_us/security_regulation/Vessel_ISM_ISPS_Certificate.aspx)

燃油為船上最大之能源消耗，陽明的新船皆為節能船型設計，現成船舶則透過改裝各種環保設備及能源效率控管措施來節省油耗。未來，陽明將持續進行船舶汰舊換新計畫，提高船隊效能，達到節能減碳目的。



以下是陽明近年來執行節能方針說明，相關成效請見後續 4.2 空污排放量、4.3 防止海水污染控管作業、4.5 2018 年永續發展重大專案中專案一及專案二的說明：



節能方針	管理方式	成效
持續進行船舶省油設備之安裝	主機智慧燃燒控制單元加裝案	讓主機運轉更平順以獲得部分省油效果
	節能球艏	減少船舶阻力
	節能螺槳	提昇推進效率
建置船舶主機油耗異常 Alert 程式系統	透過分析相關大數據資料，以改善異常油耗情況	加強船隊油耗監管的時效性
	船隊衛星通信升級	完善數據之穩定蒐集及資安整合
	利用全球衛星通訊	
	岸上即時查看船端	
布建遠端支援系統		

節能方針	管理方式	成效
開發船隊監控平台	船舶動態、船位、船期三監控	船速監控及主機異常監控 利用衛星擷取資訊以進行船位船速監控
	AIS 大數據分析	船舶船期及能效管理
	監控行動化	船舶異常管理
	商業智慧平台 (BI Business Intelligent System)	利用船報資料進行趨勢圖形評估船端使用設備之狀況
	大數據分析 (BI Big Data Analysis)	利用大數據資料來分析各種效率指標
進行主機節能減排檢測與調整	U2/U3 型船船舶最佳俯仰差專案	依據 8,000TEU 船舶實測報告，一年每艘約省 2%~4% 油耗
	14,000TEU 船舶最佳航行姿態專案 (14K trop project)	依據 8 艘 14,000TEU 船舶實測，一年平均可節省共 290 噸油耗
	因應 EU MRV & IMO 船舶燃料消耗數據收集規定，修訂 SEEMP 納入數據收集程序，以符合驗證需求。	船隊皆符合驗證需求
	列入船舶燃油使用效率 EEOI 為長期監測目標	以貨物重量及實際航行距離來估算溫室氣體排放指數，接軌國際通用指標。
	導入 OPTEMAR 專家合作計畫 - 針對主機調校提昇船隊燃油使用效率，降低溫室氣體排放及廢棄物產生量	與法國 Optemar 公司合作進行實船測試主機能效提昇專案，經過驗證之後正式簽訂合作協議引進該公司節能技術運用於被選擇的自有船舶以提昇引擎效率達到節能減排目的。
船體效率監控	船體效率低落則進行水下清除或進乾塢重新油漆	於適當時間進行改善作業以節省油耗

## 4.2 空污排放量

身為航運公司，船舶航行於海洋間成就了國際貿易。在運送途中，船舶燃燒燃油會產生 CO<sub>2</sub>、NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>，CO<sub>2</sub> 會產生溫室氣體，造成地球溫度上升，NO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub> 則是造成酸雨的元兇。為了達到空污減量，本公司依各港規定於特定海域轉換燃油與低硫燃油的使用、自願參與 Environmental Ship Index(ESI) 專案 (有關 ESI，詳見「4.5 2018 年永續發展重大專案專二」說明)，我們也透過「能源效率營運指數」(EEOI)、「船舶能源效率管理計畫」(SEEMP) 控管能源效率，達到減碳之管理。

以下簡述陽明作法與實績：



近 3 年使用各類能源量統計如表：

年度	海運重油總消耗量	海運汽油總消耗量	總航行海裡數	CO <sub>2</sub> 排放量	平均單位運輸作業 CO <sub>2</sub> 排放量 (g/teu-km)	平均單位運輸作業能源消耗量 (kJ/teu-km)	平均單位運輸作業 CO <sub>2</sub> 排放量改善百分比	平均單位運輸作業能源消耗量改善百分比
2018	1,655,950	106,056	8,482,151	5,479,839	50.32	647.11	1.66%	1.36%
2017	1,655,495	115,433	8,820,244	5,525,283	51.39	658.90	-0.43%	-0.44%
2016	1,512,074	98,870	8,055,983	5,025,576	51.17	656.03	基準年	基準年

- 註：1. CO<sub>2</sub> 計算單位：噸  
 2. CO<sub>2</sub> 公式：每公斤重油排放 3,114 克 CO<sub>2</sub>。每公斤柴油排放 3,206 克。  
 3. 消耗量包括船舶主機、發電機與鍋爐等輔機用的燃油。  
 4. 2016 為基準年的理由 - 公司於 2017 起進行上年度之第三方驗證 -DNVGL，以確保資料品質之正確性。  
 5. 平均單位運輸作業 CO<sub>2</sub> 排放量 (g/teu-km) =  
 (海運重油總消耗量 (T)\*1000\*1000\* 排放係數 + 海運汽油總消耗量 (T)\*1000\*1000\* 排放係數)/(各輪 TEU 數 \* 航行距離 \*1.852)  
 平均單位運輸作業能源消耗量 (kJ/teu-km)=  
 (海運重油總消耗量 (T)\*1000\* 淨熱值 (kJ/kg)+ 海運汽油總消耗量 (T)\*1000\* 淨熱值 (kJ/kg))/(各輪 TEU 數 \* 航行距離 \*1.852)

NOx 排放標準根據發電機最大運行速度 ( n · rpm ) 設柴油發動機的 NOx 排放限值，MARPOL 附則 VI 規定如下：

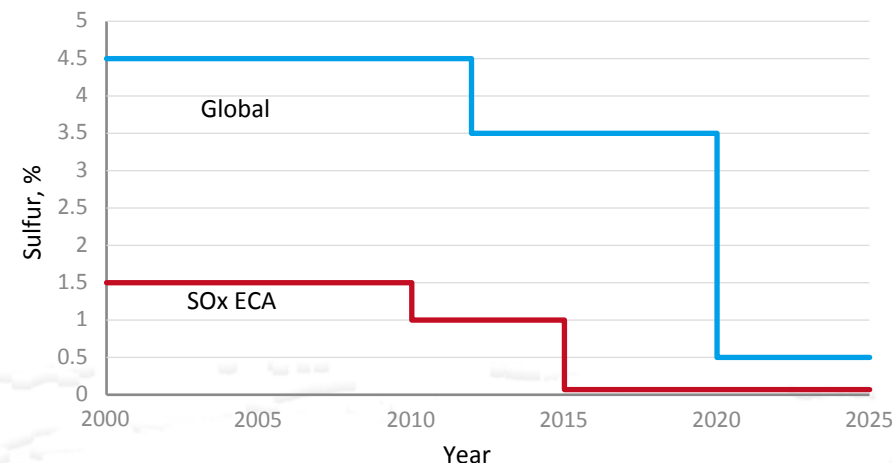
MARPOL Annex VI NOx emission limits				
Tier	Date	NOx Limit · g/kWh		
		n < 130	130 ≤ n < 2000	n ≥ 2000
Tier I	2000	17.0	45 · n <sup>-0.2</sup>	9.8
Tier II	2011	14.4	44 · n <sup>-0.23</sup>	7.7
Tier III	2016*	3.4	9 · n <sup>-0.2</sup>	1.96

\* In NOx Emission Control Areas (Tier II standards apply outside ECAs).

目前本公司自有貨櫃輪的船舶柴油機皆依其建造年份，分別符合 IMO 船舶污染國際公約 (MARPOL) 第一階段與第二階段氮氧化物排放規定，並取得 IAPP & EIAPP 適航證書。

MARPOL 附則 VI 規定包括燃油含硫量的上限，含硫限制和實施日期表示如下：

MARPOL Annex VI fuel sulfur limits		
Date	Sulfur Limit in Fuel (% m/m)	
	SOx ECA	Global
2000	1.5%	4.5%
2010.07	1.0%	
2012	0.1%	3.5%
2015		0.5%
2020		



陽明船隊 2018 年氮氧化物 NOx 排放量為 15 萬噸，平均單位運輸作業排放量 1.38g/teu-km；硫氧化物 SOx 排放量為 8.5 萬噸，相較前兩年成績，平均單位排放量皆有減少的趨勢。

年度	氮氧化物 NOx		硫氧化物 SOx	
	總排放量 (噸)	平均單位運輸作業排放量 (g/teu-km)	總排放量 (噸)	平均單位運輸作業排放量 (g/teu-km)
2018	150,113	1.38	85,328	0.78
2017	150,608	1.40	88,278	0.82
2016	137,186	1.39	82,715	0.84

- 註：1. SOx 排放計算公式：含硫量為 1% 時每公斤燃油排放 20 克硫氧化物。含硫量為 3% 時每公斤燃油排放 60 克硫氧化物。2018 年度本公司船舶使用的重油平均含硫量為 2.57%；柴油的平均含硫量為 0.05%。
2. NOx 排放計算公式：二衝程，每公斤燃油排放 87 克氮氧化物；四衝程，每公斤燃油排放 57 克氮氧化物。
3. CO<sub>2</sub>、NOx、SOx 的揭露依照 CCWG 的規範以 2018 年營運超過 183 天的船隻共 96 艘做為公開資訊之依據，CCWG 的相關數據亦已經 DNVGL 第三方稽核驗證通過。

### 4.3 防止海水污染控管作業

按照國際海事組織 (IMO) 訂定的「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」( 壓艙水公約 ) 要求，本公司全船隊皆已取得壓艙水管理證書，並以審核通過之壓艙水管理計畫書並配合港口國區域規定施行。

項目	實際預防作業	執行人員	管理程序
船上垃圾	防止環境污染，維護海洋生態	各輪大副負責督導全船船員	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 船上垃圾分類收集與船上垃圾處理細節皆依垃圾管理計畫書之要求辦理。</li> <li>2. 食物殘渣皆依公約及港口國之法律規定，作適當處理。</li> <li>3. 可拋棄至大海之垃圾應皆依規定處理。</li> <li>4. 廢電池 / 化學品 / 廢燈管 / 醫療廢棄物..... 等須以特別方式清理並送交岸上回收處理。</li> <li>5. 垃圾貯存區應定期消毒清潔。</li> </ol>
船上污水	防止環境污染，維護海洋生態	各輪船長及船員	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 污水之排洩，同樣以 IMO 制訂之標準為執行基礎，並遵守區域規定。</li> <li>2. 船舶應離最近陸地 3 哩以上排洩經過處理之污水或在離最近陸地 12 哩以上排洩未經過處理之污水。</li> <li>3. 船舶進港或航行於特定水域時，船上污水應導至衛生水處理裝置或收集櫃，經適當處理後方可依 IMO 或區域規定排海，以免造成港區或特定水域之污染。</li> </ol>
艙底水	為規範機艙泵出含油艙底水，確保不污染環境所應採取之管制與措施	大管輪、當值管輪負責實際業務進行。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 艙底水排出前，應經油水分離器處理至含油量低於 15PPM 以下，方可排海。</li> <li>2. 艙底水排海，必須在特別海域以外及距離最近陸地 12 哩以上。</li> <li>3. 依照保養計畫定期保養檢查油水分離器，以確認其功能正常。</li> <li>4. 油水分離器分離出的油渣應予收集、駁送入廢油櫃，再以廢油燃燒器燒掉或申請駁岸處理。</li> <li>5. 航行美國水域船舶需遵守 EPA 有關 VGP 規定。</li> </ol>
船舶壓艙水	為避免船舶任意排放不同地區的壓艙水，造成水源夾帶病菌與非原生種生物，影響海洋環境與生態平衡，必需規範壓艙水泵進及泵出，將沿岸地區、港口生態環境受有害的水生物、有機物、病原菌之影響減至最少。	大副負管理之責，由船員執行實際業務。	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 盡可能在離最近陸地至少 200 海哩且水深至少 200 公尺處，依照 IMO 建立的相關指南進行換水；若無法如上述情形換水，則必須盡可能遠離最近陸地，而且任何情況下都須離最近陸地至少 50 海哩且水深至少 200 公尺。</li> <li>2. 或依各國規定指定某個特定海域，允許船舶在此特定海域內進行壓艙水替換。</li> <li>3. 已安裝壓艙水處理設備之屬輪皆須按規定處理後排放。</li> </ol>

備註：

1. 以上項目必須切實遵守 MARPOL 73/78 規定以及港務當局要求之規章與管制等標準。
2. 無論處理後排海、海拋、送岸交由岸上回收公司處理或焚化皆需留有紀錄。



3. 2018 年度 · 陽明自有船隊統計如下：

項目	2018 年數量 / 單位	2017 年數量 / 單位
塑膠類	890.94(m3)	961.83(m3)
食物廢棄物	60.41(m3)	90.83(m3)
生活廢料	615.88(m3)	696.89(m3)
食用油	4.90(m3)	3.98(m3)
焚化殘餘	5.51(m3)	4.86(m3)
廢燈管	13,066(pcs)	12,559(pcs)
廢電池	5,070(pcs)	6,662(pcs)
污油	21,209.76(m3)	20,040.801(m3)
艙底水	657.05(m3)	184(m3)
油泥	22.30(m3)	372.46(m3)

註：廢棄物揭露部分目前有 52 艘船自有船舶，另因租入船舶的營業費用屬於船東，租方在合約未規範處一般不易介入過多，故在廢棄物方面僅公開自有船舶的相關資訊。

4. 目前船上廢棄物及廢油水多在亞洲處理 -

A. 大陸船上廢棄物及廢油水接收後處理方式流程：

- a. 船上廢棄物（垃圾）：與具有垃圾接收資質的單位（subcontractor）合作，委託其上船接收垃圾，並按照國家環保要求，送至垃圾處理廠進行處理。根據不同的垃圾類別，分別採取回收再利用（如紙、塑料、易拉罐、玻璃等）、焚化（如 F 類操作廢棄物）、掩埋（如灰燼）、堆肥（如食物垃圾）等處理方式。
- b. 船上廢油水：從船上接收廢油水轉移給有相關運輸資質的單位，再運輸到環保局認可的危險廢物處置單位，對廢油水進行無害化處理。

B. 台灣船上廢棄物及廢油水接收後處理方式流程：

- a. 船上廢油水：由環保局許可清除公司負責船上接受廢油水作業，將船上廢油水接受廢油廢水船或車（清除設備）儲放，之後再到碼頭將廢油水用油罐車（清除設備）轉運到環保許可廢棄物處理廠，處理廠收受廢油水後再進行無害化物理方式處理。
- b. 由船員做垃圾分類，分類後委託廠商從船上送至高雄市政府環境保護局南區資源回收廠（焚化爐）或交其合格環保廠商處理。

4.4 其它的環保措施



貨櫃環保措施

管理方案：

近年來有貨櫃使用水性漆作為貨櫃內外部的噴塗，大幅減少揮發性有機化合物 (Volatile Organic Compound) 的產生，可降低對環境以及人體健康的影響。

成效：

雖然使用水性漆的成本會稍高，本公司仍延續 2017 年 45,600TEU 使用水性漆塗料減少 1,668ton 的 VOC 作法，在 2018 年採購 35,000 TEU 貨櫃皆使用水性漆塗料，共減少約 1,281ton 的 VOC。

備註：

使用傳統油漆於 10,000(teu) 的貨櫃製造上，將產生大約 457 ton 的 VOC，若改用水性漆，則可減少大約 366 ton(80%) VOC 的產生。

管理方針：

1. 室內修繕裝修油漆等部分持續採用健康綠建材標章
2. 影印機均租用環保標章機器
3. 列表機多數採用環保再生碳粉匣
4. 影印紙具環保標章
5. 大樓污水、廢棄物、廢食用油皆交由專業廠商處理，符合環保法規要求
6. 冷煤使用依法規要求
7. 採用省水標章的省水用品、多數燈具已汰換成 LED

成效：

鼓勵綠色採購，2018 年綠色採購金額為新台幣 465 萬。較 2017 年的採購金額新台幣 188 萬增加。本公司推行省紙、省水、省電已超過十年，除非有新的技術，能減少的幅度有限。配合業務活動順利進行，目前目標以不超過前年平均值為目標。目前均有達成。



辦公室環保措施

## 4.5 2018 年永續發展重大專案

### 專案一 現成船改裝與新造船之硬體節能方案

油料成本佔航運業約 30% 的營運成本，節省油料的使用，不僅能節省成本也同時降低碳的排放。

現成船改裝 - 節能球艙 (ES BOW)				
船型	萬明型 (8,600TEU)	結明型 (8,600TEU)	震明型 (6,600TEU)	強明型 (4,250TEU)
船名	萬泰常安團 (5 輪)	結恆續運營 (5 輪)	震動盛鮮 (4 輪)	強高發展 (4 輪)
改裝時間	2013~2015	2014~2015	2016~2017	2013~2019
常用船速 省油比例	5%~10%			
常用船速 每日省油 * 註一 * 註二	6~12 噸		5~10 噸	4~8 噸
油價 USD300 每日節省金額	USD 1,800~3,600		USD 1,500~3,000	USD 1,200~2,400

現成船改裝 - 節能螺槳 (ES Propeller)			
船型	常明型 (8,600TEU)	結明型 (8,600TEU)	震明型 (6,600TEU)
船名	常安團 (3 輪)	結恆續運營 (5 輪)	震鮮 (2 輪)
改裝時間	2015~2018	2017~2018	2016~2017
常用船速 省油比例	4%~5%		
常用船速 每日省油 * 註一 * 註二	4.8~6 噸		4~5 噸
油價 USD300 每日節省金額	USD 1,440~1,800		USD 1,200~1,500

\* 註一：若現成船同時改裝兩項節能設施，節能效果是相乘。

\* 註二：雖為同型船但因配置航線有不同的營運船速以及吃水，故節能效率不同。



新造船 2,800TEU 10 艘 省油優化效益計畫評估				
節能設備	節能球艙	節能螺槳	節能全動舵	超長衝程 節能主機
專案時間	2018Q3 簽約 · 2020Q2-2021Q2 交船			
相較於船廠 2017 所造之第一代同型船估算油耗				
常用船速 省油比例	約 5.86%			
每日省油	約 3 噸			
油價 USD300 每日節省金額	約 USD 900			

## 專案二 參與 "Environmental Ship Index (ESI)" · 降低空氣污染

船舶環保指數 (ESI, Environmental Ship Index) 係由國際港口協會 (IAPH) 所屬之世界港口氣候倡議 (WPCI, The World Port Climate Initiative) 提出自願性評估機制的專案工作之一，在自願性辦理的基礎上，依國際海事組織規章 (MARPOL Annex VI) 作為判定越洋航行船舶在空污排放方面對環境影響表現的一種指標，並由參與之港口給予優惠、獎勵等方式進而做為推動清淨航運的一種手段。

其方法係根據船隻排放的氧化氮 NOx (主機和輔機部份)、氧化硫 SOx (使用油料)、是否建立船舶能效管理計畫 (Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP) 以及船上是否備有岸電供應系統 (Onshore Power Supply, OPS) 的情況分別給予不同的積分評點。透過全球性參與的評估、改善、獎勵、追蹤等手段，在追求降低海運對全球氣候變遷衝擊的目標下，達到「貨主」、「船東」和「港口」三贏的結果：

1. 「港口」的環境污染減少，附近居民生活安心，港口形象提昇，無形效益增加。

2. 「船東」由於設備改善，提昇效率，並且獲得各類獎勵，因而降低營運成本，並獲得客戶 (貨主) 信賴，市場成長。
3. 「貨主」則不論是在港口或是在航程中皆能獲得更好、更值得信任的服務，貿易風險相對降低。

自 2011 年起，荷蘭、比利時、德國、法國、義大利等歐盟、韓國、日本及美國迄今共有 50 餘港口已依據 ESI 積點得分，作為港口費用折扣獎勵之依據，目前本公司屬輪業經 ESI 組織核可登錄並公告共計 52 艘船舶，參與在歐洲、亞洲、美洲各港口的 ESI 計畫。

以下是本公司自有船的積點與本公司取得獎勵的港口統計。

自有船的積點統計

積點	自有船舶 (艘)
61-70	1
51-60	3
41-50	34
31-40	9
20-30	3
10-20	2

目前取得獎勵的港口

區域	歐洲	亞洲	美洲
港口	Hamburg	Pusan	Prince Rupert
	Rotterdam	Tokyo	New York
	Antwerp	Yokohama	Los Angeles
	Le Havre		
	Ashdod		

\* 註一：更多 ESI 說明，可參考以下連結。  
[http://www.wpci.nl/docs/Environmental\\_Ship\\_Index\\_Brochure.pdf](http://www.wpci.nl/docs/Environmental_Ship_Index_Brochure.pdf)

### ESI 的特色：

- 1 為航商自願性計畫。
- 2 航商可用來展現其廢氣排放的績效。
- 3 相較 IMO 的法律規定，ESI 採用獎勵的方式去推廣。
- 4 主要是針對 NOx、SOx 排放。
- 5 任何船型皆可採用。
- 6 簡單易行。

Environmental Ship Index (ESI) 實績：



溫哥華港務局 (Vancouver Fraser Port Authority) 頒發 2017 年 Blue Circle Awards

此次受獎是陽明海運自 2015 年來連續三年受溫哥華港務局肯定獲得此項殊榮，表揚公司卓越的環保政策。



法國馬賽福斯港務局 (Marseille Fos Port Authority) 頒發 Environmental Ship Index Award 2017 獎項

“ Environmental Ship Index Award 2017” 獎項係為法國馬賽港、利哈佛港、德國布萊梅港、德國漢堡港、比利時安特衛普港、荷蘭阿姆斯特丹港及鹿特丹港等港務局簽署的「世界港口氣候行動 (World Ports Climate Initiative, WPCI)」指標之一，針對停靠碼頭的貨櫃輪以及郵輪進行空氣污染物排放量調查評比，旨在落實降低船舶廢氣的目標，鼓勵航商實行低硫燃油等環保措施，減少對環境的污染，進而遴選出績效優良的業者頒發“ Environmental Ship Index Award 2017” 獎項，並給予優惠的港埠費用，獎勵航商持續執行環保政策。

專案三 藍色公路

現行運作方式：

配合政府拓展我國藍色公路市場，陽明投入船舶專營國內藍色公路 (YBW) 航線取代大量的南北轉運拖車，以提高我國商港營運績效、減少陸上交通事故的機會與台灣內陸拖車廢氣排放量，本公司積極爭取並提昇島內轉運貨量以持續推動藍色公路市場的正向發展。

開始日期：2017.09.16

投入資源：一艘 600-1,800TEUS 船舶

成效 (2017.09.16-2018.10.22):

	2017 年	2018 年
行駛航次	14 航次	40 航次
裝載櫃次	13,401 TEUs	40,836 TEUs

\* 部分航次因船舶調度而停航。

節省能源項目：

1. YBW 開航期間 (54 航次)，共計裝載 54,237 TEUs，以一車次 2 個 20 呎櫃或 1 個 40 呎櫃去估算，推估可替代約 32,542 車次的拖車。

## 五、員工關懷與社區融合

### 5.1 員工僱用狀況

根據中華民國「勞動基準法」規定，並遵守國際公認之勞動人權，陽明從未雇用童工、強迫勞動或涉及人權侵害之活動。陽明海運在各營運所在地遵守國際公認之勞動人權，不因種族/性別有任何不平等待遇、關懷弱勢族群、消除各種形式之僱傭與就業歧視等。目前共進用 11 位身心障礙及 10 位原住民同仁，如有僱用不足額時，則依法繳納代金。目前均依法令規定辦理。

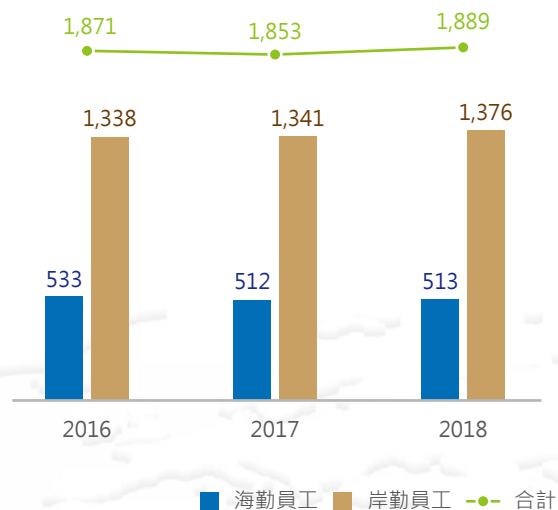
註：本公司因工作性質，未雇有臨時或兼職員工。

#### 支持全球性 CSR 倡議與規範

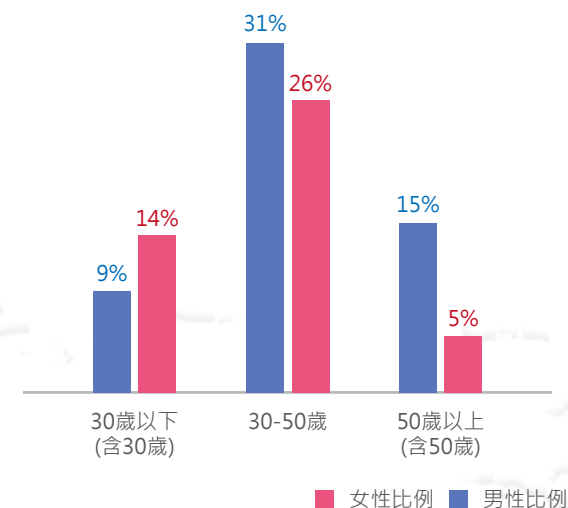
在人權方面，尊重和維護國際公認的各項人權，絕不參與任何漠視與踐踏人權的行為；在勞工標準方面，維護結社自由、承認及維護勞資集體談判的權利，致力消除任何形式的不當勞動行為，並杜絕僱用方面的歧視行為。陽明海運公開揭示人權政策並力挺人權議題的重要性，且建立違反之處理機制，持續將守護人權的相關議題納入公司政策，並公開表明尊重人權的決心。

[https://www.yangming.com/files/Investor\\_Relations/人權政策 .pdf](https://www.yangming.com/files/Investor_Relations/人權政策.pdf)

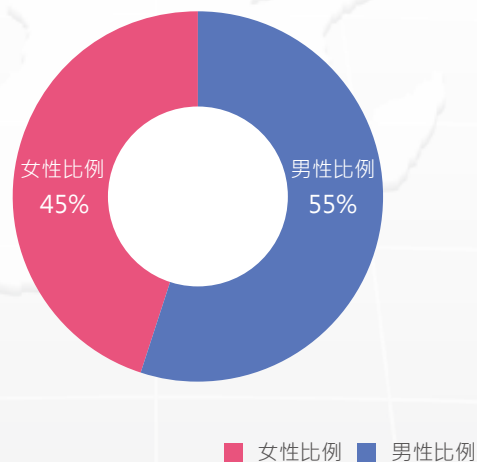
近三年岸勤及海勤員工人數



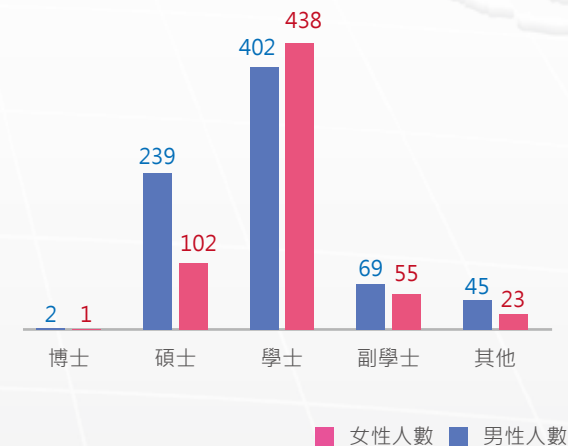
2018年岸勤員工年齡分布



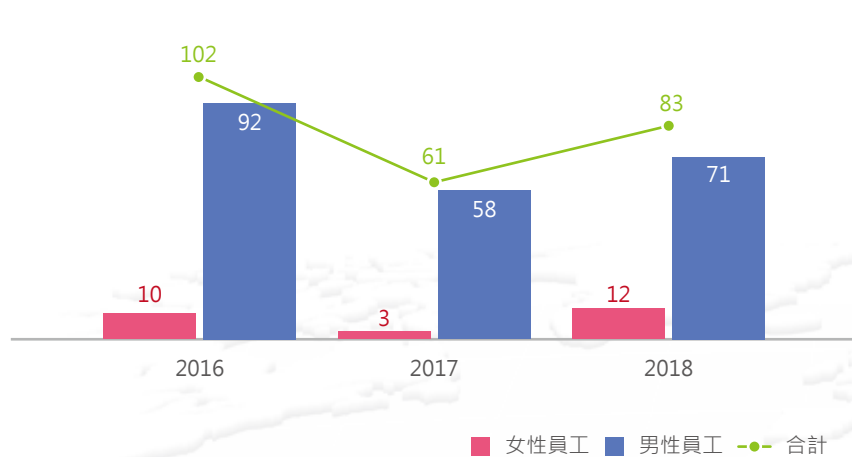
2018年岸勤員工性別分布



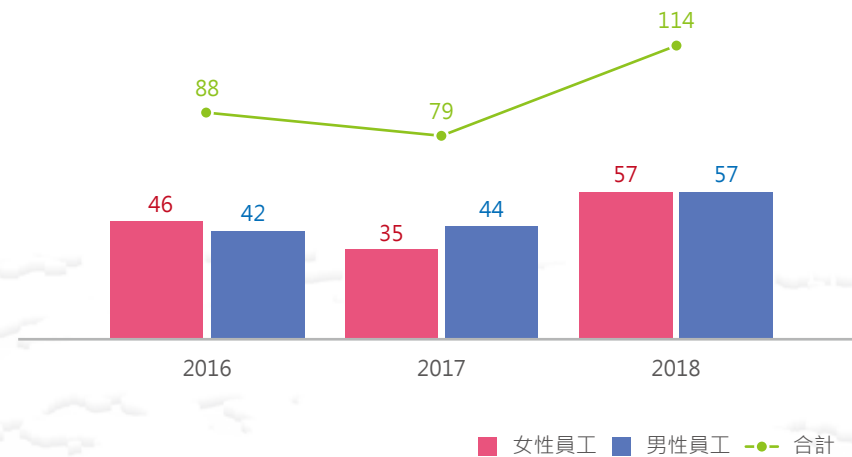
2018年岸勤員工學歷分布人數



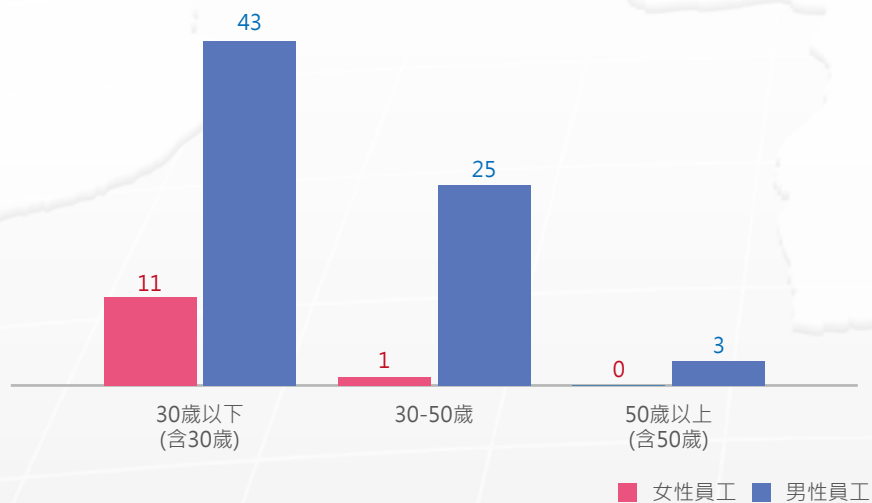
近三年新進海勤員工人數



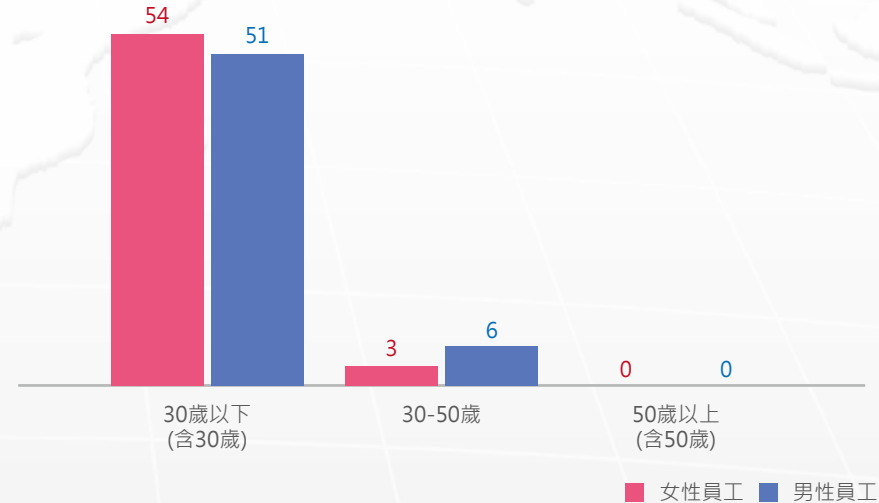
近三年新進岸勤員工人數



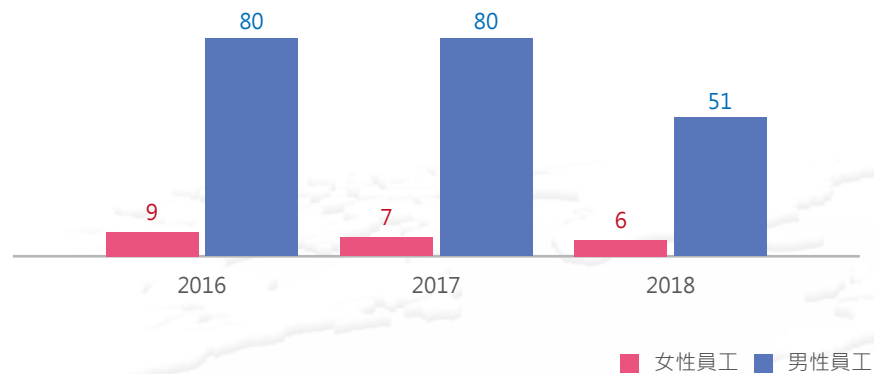
2018年新進海勤員工年齡分布



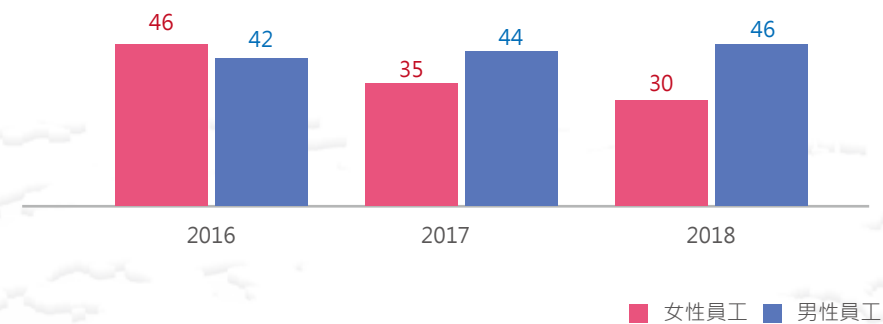
2018年新進岸勤員工年齡分布



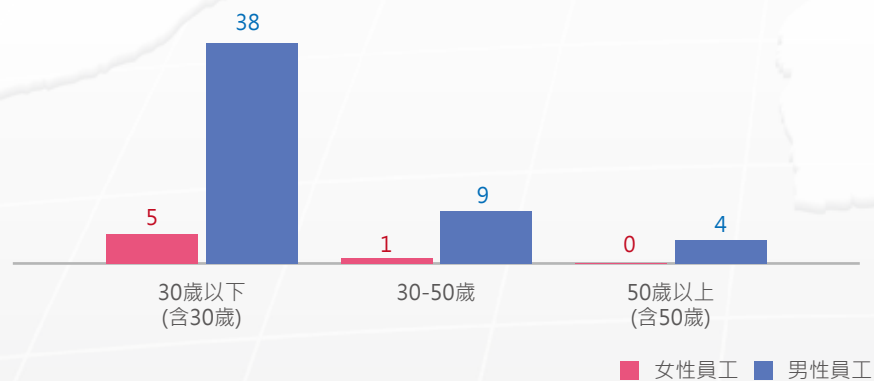
近三年海勤離職員工統計表



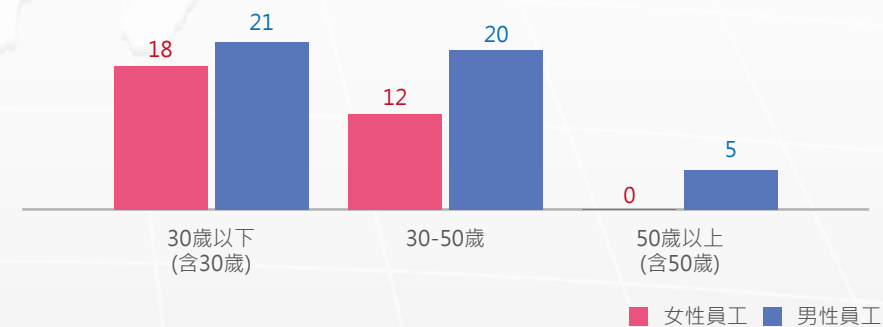
近三年岸勤離職員工統計表



2018年海勤離職人數年齡分布



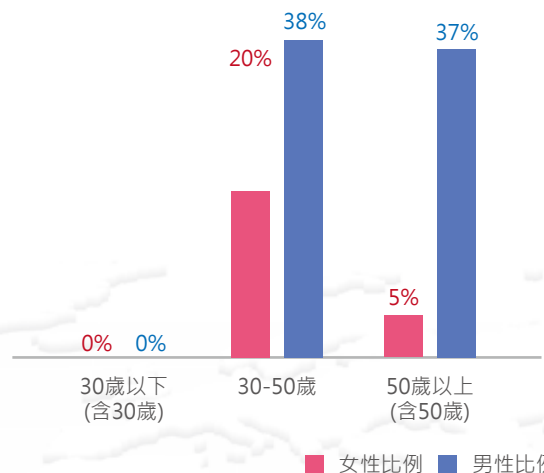
2018年岸勤離職人數年齡分布



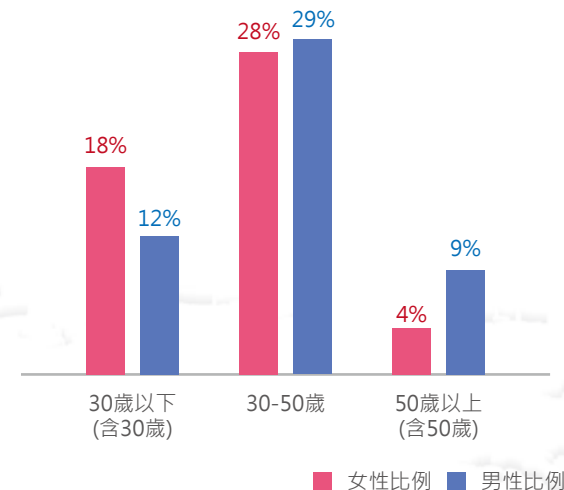
依性別工作平等法之規定，明訂性騷擾防治、申訴及懲戒處理程序書。另外，對於員工的招募、甄選、任用、考核和升遷，也依循性別工作平等法，男女一律平等，雖海運業傳統上仍以男性員工為多數，但本公司的岸勤女性員工及主管都逐年上升。2018 年公司主管性別比例為男性主管 75%，女性主管 25%。

女性船員生產後無法在船服務時，經徵詢個人意願並視公司業務需要，安排轉至岸勤工作。陽明海運員工除可依法申請育嬰留職停薪外，亦享有生育補助之福利。

2018年公司主管年齡比例



2018年公司非主管年齡比例



2018 年育嬰留停岸勤申請情形

類別	女性	男性	合計
本年度符合育嬰留停人數 *	59	62	121
本年度申請育嬰留停人數	12	0	12
育嬰留停預計於本年度復職人數	19	2	21
本年度育嬰留停復職人數	17	2	19
前一年度育嬰留停復職人數	11	0	11
前一年度育嬰留停復職後持續工作一年人數	11	0	11
育嬰留停復職率 (%)	89%	100%	90%
育嬰留停留職率 (%)	100%	0%	100%

註：本表僅統計岸勤人員，依勞基法及本公司留職停薪處理要點之規定辦理。





## 5.2 員工學習

### 5.2.1 海勤人員

船上工作因其氣候多變、醫療不便等因素，職安風險遠大於岸上，為了有效增進航海安全，根據 ISM CODE 訂立船上相關安全管理政策及辦法，並成立船隊品質組與船隊管理一組，藉由隨輪稽核與督導或登輪訪船機制提昇整體船舶操作航行安全。並依規定每年定期辦理 ISM CODE 教育訓練及各種岸訓課程。參訓人員涵蓋甲級、乙級船員及實習生。

目的	管理辦法	實施方式
航海安全	設置職業安全裝備	船員皆配有安全工作靴及安全盔等，符合各項作業規範之人員保護裝備。並輔以標準作業程序 (SOP) 降低作業風險。
	風險評估制度	建立風險評估標準程序，船長得以確實之風險評分來輔助重要決策。
	操船模擬機情境訓練	與國立臺灣海洋大學合作將歷年海事案件利用操船模擬機重建現場模型，定期安排在岸航海人員接受情境訓練，並由資深船長做專業輔導。
	防範海盜威脅	依照船舶航行海域風險，配置保全器材例如刀片鐵絲網等，防阻海盜登輪。平時進行海盜襲擊演練，提昇船員保全意識，並製發海盜及武裝搶劫防範手冊供船長運用。

目的	管理辦法	實施方式
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，並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。
	船舶保全系統執行 SOLAS ISPS Code 之規定	根據船舶暨港口設施安全規則 (ISPS)，所有船員皆取得保全職責訓練證書；高階船員並接受船舶保全員訓練後擔任船舶保全官負責維護船舶保全系統。
	工安體感課程	由實境體驗職災及學習正確的安全技能，以強化個人對風險之認識，進而於日後實務作業時能落實防護措施以降低職安災害的發生。
船員健康	落實船員派船前之風險評估	觀察船員現場身、心狀態，並確保其完全了解安全管理制度及相關公約，才得以派船。

依規定每年定期辦理 ISM CODE 教育訓練及各種岸訓課程，  
2018 年訓練統計如下：

課程	總時數	總人次
船員大訓 (含 ISM & ISPS)	70	79
危險品運載訓練	49	103
BRM 及操船模擬訓練	70	138
船長晉升訓練	14	13
初任船副訓練	26	36
甲板部分班訓練	56	47
纜繩插接	36	38
電焊訓練班	40	15
車床訓練班	40	16
冷凍櫃	28	21
丙種職業安全衛生業務主管	105	13
工安體感	30	33
輪機職能提昇	128	45
輪機部分班訓練	39	55
合計	731	652

### 歷年海事案件

案件類型	2016	2017	2018
船 / 貨損案	26	43	23
海事碰撞案	6	9	3
船員死亡 / 失蹤	0	0	1
船員受傷案	8	6	11
船員生病案	114	153	146

### 國籍船員意外事故傷害頻率及嚴重率

	2016	2017	2018
失能傷害頻率 (註一)	4.78	5.09	3.90
失能傷害嚴重率 (註二)	20	56	22

註一：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 x 10<sup>6</sup>) / 總經歷工時

註二：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 x 10<sup>6</sup>) / 總經歷工時

2018 年整年度，全船隊共發生 146 件船員生病案件，11 件船員受傷案件，1 件死亡案件，無職業病案件。在船隊安全方面，雖較 2017 年來表現進步但仍有改善的空間。

### 5.2.2 海勤人員產學合作

面對海運業競爭越發激烈的趨勢，船員的人力需求已逐漸朝向專業化的領域邁進，身為國際級航運公司，陽明海運除持續拓展運輸服務外，對於專業的航海人員培訓也不遺餘力。陽明海運與國立臺灣海洋大學共同推動產學合作計畫，就雙方既有的設備與資源，提供在校學生一個培養興趣、專注學習且能適性發展的機會。

透過雙方的推動，此合作計畫已在 2017 年 11 月簽署產學合作備忘錄，海洋大學航海及輪機相關科系的學生，將能透過徵選方式，利用寒暑假的時間，參與船務部有關的培育計畫，預先熟悉未來職場工作內容，累積實務經驗，日後取得適任證書後得加入陽明海運船隊服務。此外，為能讓在校師生能了解航運業的現況與發展，未來也將安排開設陽明講座，並提供教師及學生隨輪參訪的機會，加強雙邊合作，讓理論與實務接軌。

2016~2018 年完成實習學程人數如下：

學 校	航海實習生人次	輪機實習生人次	合計人次
高雄海洋科技大學	17	21	38
國立臺灣海洋大學	15	18	33
台北海洋科技大學	7	18	25



### 5.2.3 岸勤人員

員工為企業珍貴之資本，本公司重視人才培育，配合集團發展需要，訂有人力資源培育方針：團隊學習、多能員工、全方位經理人、國際化人才，提供員工完整的培訓計畫。



#### 員工學習方式



### 2018 年岸勤平均每人受訓時數

項目	岸勤員工				小計
	主管		非主管		
	女性	男性	女性	男性	
員工人數	68	208	551	549	1376
訓練總時數	1,643	5,231	16,769	13,617	37,260
平均訓練時數	24.2	25.1	30.4	24.8	27.1

外訓課程	受訓時數	受訓人數	時 / 人
語言訓練補助 (包含英語、日語、德語、西班牙...等)	2,886	116	25hr
專業訓練補助 (包含品質、稽核、財會、人資、運輸、職業安等部門專業訓練)	3,128	198	16hr

年度	數位學習平台 (YM e 起學) 使用人數
2016	2,023
2017	2,928
2018	6,314

### 5.3 員工發展



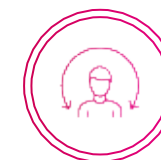
員工績效考核

- 海勤人員總計至2018年12月止，晉升船長4人、大副10人、輪機長2人及大管輪2人，共晉升18人。
- 透過個人績效管理系統(含績效及職涯發展檢核)，全員參與。
- 每年定期之工作目標設定、考核與進度追蹤。



培養國際化人才

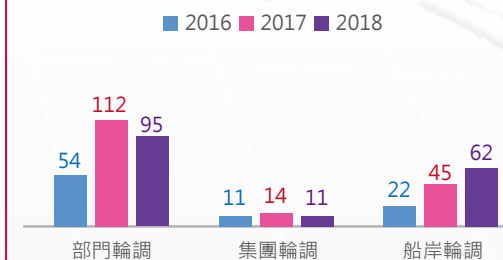
- 2018年駐外人員皆佔當年岸勤人員人數約11%
- 持續辦理國際人才交流計畫，邀請海外子公司同仁至總公司見習



輪調機制

- 職缺公告
- 加強部門內部輪調
- 近兩年輪調人數大幅增加

近三年調動類別及人數



## 5.4 職業安全衛生

### 5.4.1 職業安全衛生委員會

陽明海運依循 OHSAS18001 及 TOSHMS(CNS15506) 標準，設置職業安全衛生委員會，由總經理擔任主席，3 位勞工代表占所有委員人數 (8 人) 超過 1/3，每季由總公司及各職場均依法令規定配置足夠之專任安全衛生管理人員於委員會中報告，討論最新職安法令及政府安全衛生政策方針變化及相關職業安全衛生措施執行情形，並於會後傳達給所有員工。

### 5.4.2 職場工作安全

本公司經營貨櫃碼頭及船舶運輸事業，其高風險工作場所為船上及貨櫃場現場作業部分，船上作業較高風險者為甲板部分之高空作業、裝卸作業以及機艙部分之高溫作業、機械操作運轉維修作業；貨櫃場部分則包括操作機具裝卸貨櫃作業及拖車運輸作業等。相關作業均依照海事法規及陸上安全衛生相關規定進行管理。

另本公司依業務需要辦理各項工作安全訓練，包括危險品訓練、防火管理人訓練、急救人員、作業主管、道路交通安全講習、安全衛生管理人員在職訓練、承攬採購管理訓練等，2018 年岸勤部分辦理完成 61 場次工作安全訓練，共計 930 人次。

本公司 2018 年職災事件的事務類型為員工上下班交通事故及船員船上作業相關作業傷害等，本公司將持續要求落實執行工作場所各項安全衛生措施，以有效防止未來類似情事發生。

海勤部分請參考 5.2.1 說明。

2018 年	總數	男	女
工傷率 (IR)	0.202	0.386	0
職業病率 (ODR)	0	0	0
誤工率 (LDR)	0.605	1.159	0
缺勤率 (AR)	0.0035	0.0035	0.0035
因工死亡數	0	0	0

註：

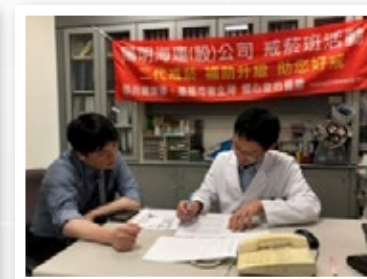
1. 工傷率 IR=(工傷總次數 / 總工時)\*200,000。(指按照每年 50 個星期，每星期 40 個工時計，每 100 名雇員的比率)。工傷率計算不包含員工上下班交通事故。
2. 職業病率 ODR=(職業病總數 / 總工時)\*200,000。(指按照每年 50 個星期，每星期 40 個工時計，每 100 名雇員的比率)。
3. 誤工率 LDR=(工傷損失天數 / 總工時)\*200,000。(指按照每年 50 個星期，每星期 40 個工時計，每 100 名雇員的比率)。指員工因公傷或職業病失去勞動能力，而脫離崗位，即工傷假。
4. 缺勤率 AR=(工傷假天數 + 病假天數) / 總上班天數 \*100%。

### 5.4.3 健康管理與健康照護

陽明海運照顧員工健康措施如下：

項次	項目	說明
1	到院健康檢查	本公司提供員工兩年一次健康檢查，頻率優於法令規定。
2	建構緊急醫療救護機制	於本公司台灣地區 6 個職場設置傻瓜電擊器 (AED)，如有緊急突發健康狀況發生便能給予即時救助。
3	聘僱醫師及護理師	本公司依法令規定聘僱醫師及護理師，辦理健康諮詢、健康管理、健康風險評估及健康促進活動。2018 年全公司共完成健康諮詢 450 人次。
4	健康講座	本公司邀請相關領域的專家舉辦健康安全講座，提供正確的健康與醫療知識。2018 年各職場共辦理完成 23 場次健康講座，參與同仁 803 人次。
5	健康促進活動	2018 年辦理體重控制班，參加人數 184 人；辦理戒菸班，參加人數共 24 人；辦理體適能活動，參加人數共 17 人。
6	推動員工協助方案	辦理員工協助方案 (EAPs)，提供同仁心理、情緒、法律、健康等問題諮詢管道，2018 年共提供同仁初步諮詢服務 37 人次，專家諮詢服務 8 人次。使用滿意度方面，平均滿意度為 5.5-6 分 (滿意度 6 分)。

項次	項目	說明
7	辦理員工紓壓按摩	委託基隆市啟明關懷弱勢協會服務總公司員工按摩紓壓，舒緩肩頸痠痛，員工反應熱烈都很積極參與，一方面照顧弱勢團體，一方面藉此體恤員工工作之辛勞。2018 年度總計提供 3,820 人次按摩服務。
8	健康知識宣導	利用 email 及陽明月刊不定期將健康資訊分享給同仁，提昇同仁健康新知及自我健康管理做法。
9	遠端醫療諮詢服務	船上一旦發生重大船員傷病，船長或幹部需要岸端醫療諮詢，經由傳真醫療諮詢書至衛福部基隆醫院急診室後，醫師根據船上現有醫療資源提供書面診察建議，船員傷病及送岸就醫前的緊急醫療可先依照諮詢書指示處理，讓船員健康照護獲得保障。2018 年船上遠端醫療諮詢服務共計 19 次。



## 5.5 員工權益與福利

陽明海運堅信員工是公司最寶貴的資產，為了使員工發揮潛能，展現高工作品質，我們在符合法令規定或符合履行船員團體協約要求下，提供岸勤及海勤人員合理薪酬、完善福利制度來照顧我們的員工，並結合公司營運目標與個人績效表現給予獎勵，以吸引、留任優秀人才。本公司遵守勞動基準法之規定，維持和諧的勞資關係，2018 年未有違法事件。

### 5.5.1 工作時間

公司之工作時間、休息、休假及加班等相關規定均符合勞動法令規定。

### 5.5.2 員工福利措施

本公司整體薪酬，秉持同工同酬的精神，基層人員的起薪無性別差異。陽明公司岸勤人員基本起薪 NTD 32,000(台灣基本起薪 NTD23,100)。



1. 福利金提撥	依營業收入千分之 0.6 提撥福利金，並按月依員工薪資千分之 5 代為扣繳福利金，交由職工福利委員會辦理各項福利業務。
2. 有薪事病假	除按勞基法規定給假外，每年另提供五天的給薪事病假，方便同仁有請假需求時，可彈性安排。
3. 退休保障	依據「勞動基準法」及「勞工退休金條例」訂定員工退休撫卹辦法，每月皆依規定提撥退休金至指定帳戶，保障員工退休金的提撥及給付，進一步鼓勵同仁在公司長期的服務與投入。
4. 持股信託	公司提供 30% 補助，鼓勵全體員工參加持股信託，購買公司股票。
5. 保險	勞工保險、全民健保及國內外團體商務旅行平安保險。
6. 健康照護與促進	提供優質健康檢查，頻率優於法令規定。由專業人員定期提供正確的健康與醫療知識，並舉辦健康講座與活動。相關內容可見 5.4.3 說明。
7. 各類補助費	2018 年補助項目；參與 / 受惠人次；投入 / 補助金額 生日禮金；1,925 人；3,850(千元) 結婚禮金；27 人；135(千元) 退休慰問金；25 人；250(千元) 住院慰問金；78 人次；156(千元) 生育補助；37 人；185(千元) 員工子女教育補助(每年 2 次)；622 人次；4,210(千元) 員工子女績優獎學金(每年 2 次)；133 人次；569(千元)
8. 結婚金飾	為增進同仁家庭和諧幸福，每年辦理職工結婚四十、三十、二十、十周年紀念活動，致贈每戶金飾乙只，並分六錢、五錢、四錢、三錢為原則。2018 年共計 58 人領取，投入金額為 1,060 千元。
9. 社團	目前有 30 個社團，包括桌球、羽球、高爾夫球、排球、網球、籃球、游泳、保齡球、攝影、有氧舞蹈、瑜珈、桌遊等。
10. 健行活動	舉辦年度健行活動，邀請岸勤 / 海勤同仁及其眷屬，以及退休員工同樂，並舉辦抽獎活動，健全身心且聯絡情感。



### 5.5.3 結社自由

陽明海運企業工會已成立超過 20 年，員工可依個人意願參加或退出，2018 年底統計，工會參與度有 71%。本公司目前勞資關係和諧，目前並未訂有團體協約。

### 5.6 暢通的溝通管道

身為國際性的海運公司，將資訊即時、正確的傳達給各地同仁是必要的。而協助各地員工迅速解決工作上之需求，也是公司責無旁貸的責任。除了日常工作的即時溝通外，公司不定期舉辦員工意見調查、滿意度調查、發行陽明月刊或直接面談，傾聽並回應員工意見及聲音，以提昇管理效益。另為確保勞資溝通管道暢通，自 2018 年 8 月起，共計召開 2 次勞資會議，爾後將每季定期召開。

另為增進團隊和諧、保障員工權益，協助員工解決人資相關問題，公司並設置員工專屬網路信箱：[employeebox@yangming.com](mailto:employeebox@yangming.com)，員工對於人資事項可建議、詢問、投訴至本信箱，信箱僅限專責單位主管或指定之負責人可進入處理，所以過程均機密處理。

### 5.7 社區融合

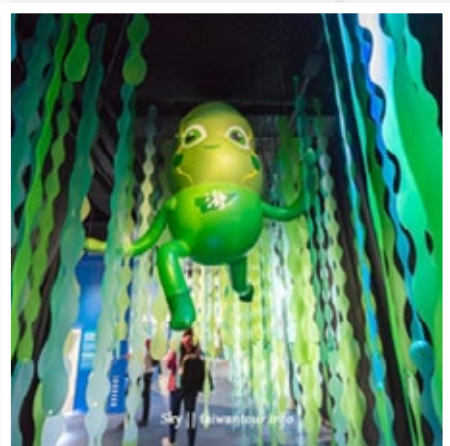
陽明海運結合本身的海運專業與提昇社會人文精神涵養之理念，推展海洋文化事業，設立「財團法人陽明海運文化基金會」，2004 年於基隆成立之「陽明海洋文化藝術館」及 2007 年於旗津地區設立之「陽明高雄海洋探索館」，策劃各種海洋文化特展與活動，積極推廣以社會普遍參與為主軸的在地文化教育，進行文化累積工作，提昇地方人文生活環境，在各項特展、藝文活動、課程、工作坊的推廣上，皆獲得好評。

### 5.7.1 辦理海洋文化特展與活動

#### 【陽明海洋文化藝術館】

獲文化部補助，辦理為期一年「Super Seaweed 海帶特展」，特別創造了「昆布忍」、「海帶俠」、「紫菜寶」等食材玩偶，透過活潑生動又有趣的方式，全方位的介紹海帶對於日常生活的重要影響，期間與北海道鹿部町、聯華食品、臺灣海洋大學水產養殖學系合作推出北海道昆布花、海苔飯糰、藻球等 DIY 活動，另結合崇右技術學院、黎明技術學院戲劇科系師生、聚餐劇團，進行免費北北基校園巡迴演出兒童劇場，結合戲劇、DIY 活動，帶孩子認識神奇的海藻世界，活動共計 31 所學校，2,444 名師生參與，展覽吸引 18,520 人參觀。

館內亦提供空間邀請在地文化創作者辦理展覽，如：《希望森林》繪本創作圖文 x 立體地圖展、王傑 xQ 毛 x 詹益忠 旅繪地圖展。



【陽明高雄海洋探索館】

辦理為期一年的「年年有魚 - 臺灣漁村風情特展」，希望透過臺灣漁港、漁船、食魚與漁村文物的展示，讓大家更加了解臺灣漁村漁情、認識臺灣漁業，更感受海洋的豐富與危機，期間辦理「海洋小學堂」、「好小子夏令營」、「國際學生參訪」等遊程，吸引國內外大小朋友到館逛展、聽導覽、抓螃蟹，透過體驗式參與，讓民眾珍視保護我們的漁村與海洋，終能年年有餘，活動辦理共 21 場、1,348 人參加遊程，41,816 人參觀展覽。



### 5.7.2 在地文化教育

陽明海運贊助基隆童話藝術節，已堂堂邁入第 14 年，除了每年皆與基隆市政府合作，在 4 月兒童節期間規劃多項精彩的活動，2018 年邀請紙風車劇團參與，將大型裝置藝術帶進基隆。高達 15 米以上的造型海洋動物和童話玩偶，將基隆海洋廣場、陽明海洋文化藝術館、基隆港微笑港灣西岸，串連成大型互動樂園，顛覆民眾對海港城市印象，打造城市變裝成海洋藝術歡樂城。活動吸引超過 30 萬人次的觀眾，也同時結合企業贊助，邀請航運相關業者共襄盛舉，為地方帶來耳目一新的藝文活動。



【Color Keelung -- 環境藝術裝置】

結合基隆在地藝術家李奇鴻，藉由工作坊指導民眾和遊客動手彩色染布創作，拼合成一條大型色譜，裝置於海洋廣場。展覽結束後，將棉紗布回收製成飲料杯提袋，發送至基隆各處風格咖啡館，免費贈送給民眾使用，循環再利用的概念，減少塑膠，以貼近生活的形式、讓提袋的色譜穿梭於城市之中，增加基隆海港城市的繽紛色彩。共有 14 間店家共同參與推廣環保飲料提袋活動，號召超過 600 位市民志願參與，從手染布到製作飲料提袋，製作 1,200 個贈送市民。



【海上漂浮屋 - 創客競賽活動】

為推廣科學創客精神及環保概念，陽明海運文化基金會連續第二年推出「海上漂浮屋」競賽。希望能培養孩子從小建立環境關懷意識，鼓勵運用科技及自製手作，讓基隆市的學童在創客的領域上，跨出成功實踐的一大步！



以下是 2018 年整年的活動項目及參與人數：

活動名稱	活動時間	參與人數	投入新台幣金額 (含政府補助)	參與對象
<b>基隆海洋文化館</b>				
海帶特展	2018/1/9-2018/12/9	18,520 人	180 萬	全民
年年有魚	2017/12/26-2018/12/9	41,816 人	125 萬	全民
基隆童話藝術節	2018/4/1~4/8	31 萬人	500 萬	全民
旅繪地圖展暨工作坊	2018/9/15~10/14	1,514 人	1.6 萬	全民
《希望森林》繪本創作圖文 X 立體地圖展	2018/10/23~11/30	1,643 人	3 萬	全民
海上漂浮屋 - 創客競賽活動	2018/5/12	60 人	50 萬	基隆市國小師生
環境知識桌上遊戲推廣計畫	2018/3	132 人	30 萬	基隆市國小師生
Color Keelung -- 環境藝術裝置	2018/3/20~6/30	600 人	30 萬	基隆市民
基隆港遊船活動 - 賞鷹	2018 全年	859 人	30 萬	台北、新北、基隆國中小學生
海帶校園巡迴推廣計畫 (分上、下學年度)	2018/4/1~11/30	1,204 人 1,240 人	15 萬 47 萬	北北基隆小學生 上半年度 19 場，下半年度 12 場
行動博物館下鄉—陽明飛行船計畫	2018/7/10	85 人	20 萬	苗栗縣國小學生
教育部環境校外推廣活動 - 未來續航力	2018/9/1~11/30	627 人	37 萬	台北、新北、基隆、宜蘭、桃園 六 ~ 九年級學生
海洋我來了! 小典藏繪本說故事	2018/9/15-11/17	50 人	0( 策略聯盟的方式 · 門票換活動 )	親子
大海之聲系列講座	2018/9/15~10/15	144 人	2.5 萬	成人
繪本說故事 X 萬聖節 Runway 派對	2018/10/27	68 人	1 萬	親子
<b>高雄海洋探索館</b>				
海洋講堂	2018/2/3~2/10	163 人	0( 與其他單位合作 · 志工帶其中一場 )	高雄民眾
『小小解說員』環境教育體驗活動	2018/3/17~6/3	238 人	8,000 元	高雄學童
辦理兒童節“海洋童樂島”活動	2018/4/4~4/8	122 人	38,900 元	親子
辦理世界地球日“愛地球 - 時尚作環保”	2018/4/21~22	67 人	7,000 元	全民
溫馨母親節活動	2018/5/12~5/13	345 人	4,000 元	全民
【海洋小學堂】漁村文化體驗營 (16 場)	2018/7/7~8/19	708 人	17,500 元	親子
好小子夏令營 (4 場)	2018/7/6~8/10	240 人	24,000 元	高雄學童
國際學生參訪 (1 場)	2018/10/14	400 人	20,000 元 ( 高雄市政府國際處主辦 )	共計 34 國的高中以上學生參加



環境知識桌上遊戲推廣計畫 (一)



環境知識桌上遊戲推廣計畫 (二)



小小解說員  
環境教育體驗活動 (一)



小小解說員  
環境教育體驗活動 (二)



行動博物館下鄉 (一)



行動博物館下鄉 (二)

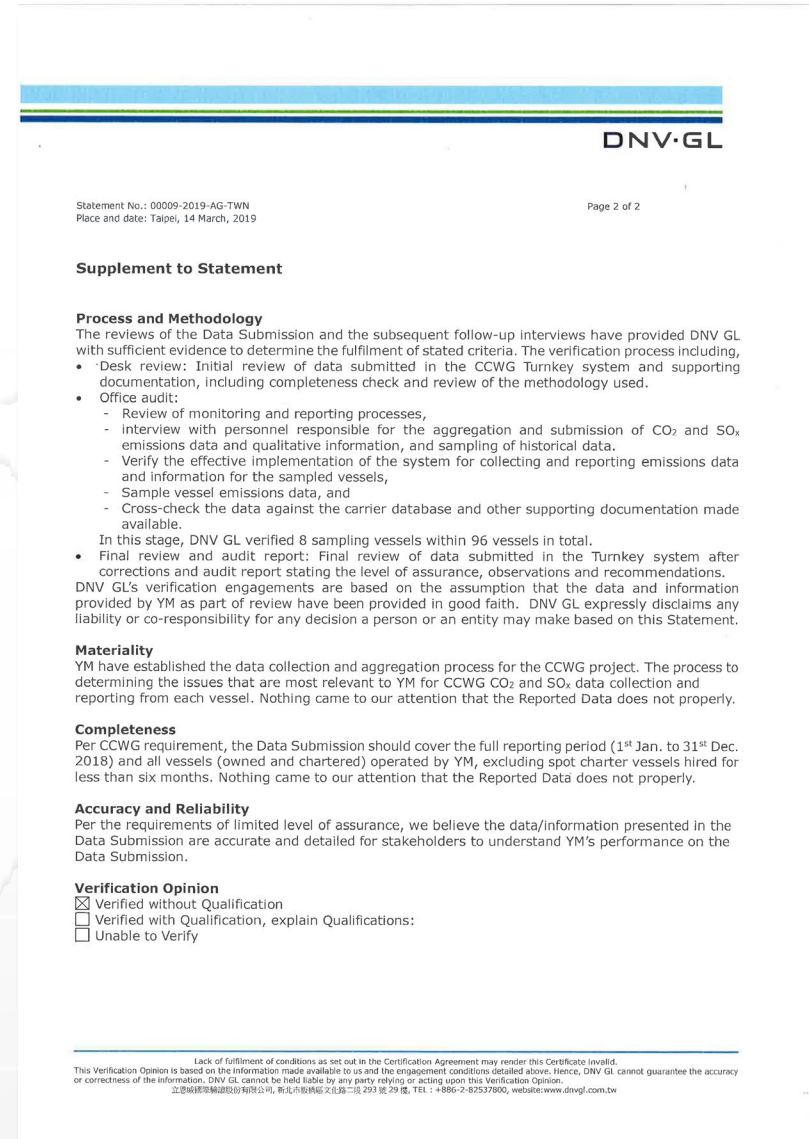


行動博物館下鄉 (三)




海洋我來了!  
小典藏繪本說故事

附錄一 CO<sub>2</sub> 及 SO<sub>x</sub> 排放第三方驗證報告





## 附錄二 企業社會責任報告驗證



### Independent assurance statement

#### Scope and approach

Yang Ming Marine Transport Corporation ("Yang Ming" or "the Company") commissioned DNV GL Business Assurance Taiwan ("DNV GL") to undertake independent assurance of the 2018 Corporate Social Responsibility Report (the "Report") for the year ended 31 December 2018.

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

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

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

#### Responsibilities of the Directors of Yang Ming Marine Transport Corporation and of the assurance providers

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

DNV GL provides a range of other services to Yang Ming, none of which constitute a conflict of interest with this assurance work.


DNV GL's assurance engagements are based on the assumption that the data and information provided by the client to us as part of our review have been provided in good faith. DNV GL expressly disclaims any liability or co-responsibility for any decision a person or an entity may make based on this Assurance Statement.

#### Basis of our opinion

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

- Review of the current corporate responsibility issues that could affect YANG MING and are of interest to stakeholders;
- Review of YANG MING approach to stakeholder engagement and recent outputs;
- Review of information provided to us by YANG MING on its reporting and management processes relating to the Principles;
- Interviews with selected Directors and senior managers responsible for management of corporate responsibility issues and review of selected evidence to support issues discussed;
- Site visits to the HQ to review process and systems for preparing site level corporate responsibility data and implementation of corporate responsibility strategy;
- Review of supporting evidence for key claims and 2018 data in the report. Our checking processes were prioritised according to materiality and we based our prioritisation on the materiality of issues at a consolidated corporate level;
- Review of the processes for gathering and consolidating the specified performance data and, for a sample, checking the data consolidation.
- An independent assessment of Yang Ming reporting against the Global Reporting Initiative (GRI) Sustainability Reporting Standards (Core Option).
- The verification was conducted based only on the Chinese version Report.

<sup>1</sup> The VeriSustain protocol is available on [dnvgl.com](http://dnvgl.com)



### Opinion

On the basis of the work undertaken, nothing came to our attention to suggest that the Report does not properly describe Yang Ming adherence to the Principles. In terms of reliability of the performance data, in accordance with Moderate level assurance requirements, 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.

- The stakeholders engagement process could be improved. Besides the survey to selected stakeholders, the defined mechanism to determine the significant aspects could be considered.
- The mechanism for data collection could be considered for those determined significant aspects and goals for the improvement to continual reporting.

#### Stakeholder Inclusiveness

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

#### Sustainability Context

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

#### Materiality

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

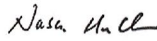
#### Completeness

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


#### Accuracy and Reliability

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

For and on behalf of DNV GL Taiwan  
Date: 19 June 2019



Nasa Chen  
Lead Verifier  
DNV GL – Business Assurance Taiwan  
Statement Number: 00006-2019-ACSR-TWN



David Hsieh  
Sustainability Service Manager,  
Greater China

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

附錄三 全球永續性報告指標 GRI (Global Report Initiative) Standard 對照表

GRI 準則編	GRI 準則標題	揭露項目編號	揭露項目標題	章節	頁碼
GRI 102	一般揭露	102-01	組織名稱	1.1 公司綜覽	P.4
GRI 102	一般揭露	102-02	活動、品牌、產品與服務	1.1 公司綜覽	P.4
GRI 102	一般揭露	102-03	總部位置	1.1 公司綜覽	P.4
GRI 102	一般揭露	102-04	營運據點	1.1 公司綜覽	P.4
GRI 102	一般揭露	102-05	所有權與法律形式	1.1 公司綜覽 1.3 股權結構與財務績效	P.4 P.6
GRI 102	一般揭露	102-06	提供服務的市場	1.2 業務計畫	P.5
GRI 102	一般揭露	102-07	組織規模	1.1 公司綜覽 1.2 業務計畫 1.3 股權結構與財務績效 5.1 員工僱用狀況	P.4 P.5 P.6 P.36
GRI 102	一般揭露	102-08	員工與其他工作者的資訊	5.1 員工僱用狀況	P.36
GRI 102	一般揭露	102-09	供應鏈	1.6 供應鏈與供應商管理	P.10
GRI 102	一般揭露	102-10	組織與其供應鏈的重大改變	編輯原則 - 報告範圍與概況	P.1
GRI 102	一般揭露	102-11	預警原則或方針	4.1 管理範疇	P.26
GRI 102	一般揭露	102-12	外部倡議	2.4 參與的組織與身份	P.15
GRI 102	一般揭露	102-13	公協會的會員資格	2.4 參與的組織與身份	P.15
GRI 102	一般揭露	102-14	決策者的聲明	經營者的理念與願景	P.2
GRI 102	一般揭露	102-15	關鍵衝擊、風險及機會	經營者的理念與願景 1.4 未來營運規劃	P.2 P.7
GRI 102	一般揭露	102-16	價值、原則、標準及行為規範	1.6.2 供應商管理 3.2 避免利益衝突 3.3 重視誠信與道德	P.11 P.23 P.23
GRI 102	一般揭露	102-18	治理結構	2.2 永續發展分工 3.1 治理架構	P.13 P.22

GRI 準則編	GRI 準則標題	揭露項目編號	揭露項目標題	章節	頁碼
GRI 102	一般揭露	102-21	與利害關係人諮商經濟、環境和社會主題	2.6 鑑別利害關係人與溝通	P.17
GRI 102	一般揭露	102-30	風險管理流程的有效性	3.5 風險管理	P.24
GRI 102	一般揭露	102-31	經濟、環境和社會主題的檢視	2.1 短中長期永續發展策略	P.12
GRI 102	一般揭露	102-40	利害關係人團體	2.6 鑑別利害關係人與溝通 2.6.1 2018 年永續發展重大議題	P.17 P.18
GRI 102	一般揭露	102-41	團體協約	5.5.3 結社自由	P.48
GRI 102	一般揭露	102-42	鑑別與選擇利害關係人	2.6 鑑別利害關係人與溝通	P.17
GRI 102	一般揭露	102-43	與利害關係人溝通的方針	2.3 CSR 內化與溝通 2.6 鑑別利害關係人與溝通	P.14 P.17
GRI 102	一般揭露	102-44	提出之關鍵主題與關注事項	2.6 鑑別利害關係人與溝通 3.6 透明的資訊揭露	P.17 P.25
GRI 102	一般揭露	102-45	合併財務報表中所包含的實體	編輯原則 - 報告範圍與概況 1.3 股權結構與財務績效	P.1 P.6
GRI 102	一般揭露	102-46	界定報告書內容與主題邊界	編輯原則	P.1
GRI 102	一般揭露	102-47	重大主題表列	2.6 鑑別利害關係人與溝通	P.17
GRI 102	一般揭露	102-48	資訊並無重編	編輯原則	P.1
GRI 102	一般揭露	102-49	報導改變	2.6.1 2018 永續發展重大議題	P.18
GRI 102	一般揭露	102-50	報導期間	編輯原則	P.1
GRI 102	一般揭露	102-51	上一次報告書的日期	編輯原則	P.1
GRI 102	一般揭露	102-52	報導週期	編輯原則	P.1
GRI 102	一般揭露	102-53	可回答報告書相關問題的聯絡人	編輯原則	P.1
GRI 102	一般揭露	102-54	依循 GRI 準則報導的宣告	編輯原則	P.1
GRI 102	一般揭露	102-55	GRI 內容索引	附錄三	P.57
GRI 102	一般揭露	102-56	外部保證 / 確信	編輯原則	P.1
GRI103	管理方針	103-2	管理方針及其要素	1.5 客戶服務面	P.8

GRI 準則編	GRI 準則標題	揭露項目編號	揭露項目標題	章節	頁碼
<b>GRI 200 經濟</b>					
GRI 201	經濟績效	201-1	組織所產生及分配的直接經濟價值	1.3 股權結構與財務績效	P.6
<b>GRI 300 環境</b>					
GRI 302	能源	302-4	減少能源消耗	4.1 管理範疇	P.26
GRI 302	能源	302-5	降低服務的能源需求	4.1 管理範疇	P.26
GRI 305	排放	305-1	直接 ( 範疇一 ) 溫室氣體排放	4.2 空污排放量	P.29
GRI 305	排放	305-5	溫室氣體排放減量	4.2 空污排放量	P.29
GRI 305	排放	305-7	氮氧化物 (NOx)、硫氧化物 (SOx) 及其他重大的氣體排放	4.2 空污排放量	P.29
GRI 306	廢污水和廢棄物	306-2	按類別及處置方法劃分的廢棄物	4.3 防止海水污染控管作業	P.31
GRI 307	有關環境保護的法規遵循	307-1	遵循環保法規	4.1 管理範疇	P.26
<b>GRI 400 社會</b>					
GRI 401	勞雇關係	401-1	新進員工和離職員工	5.1 員工僱用狀況	P.36
GRI 401	勞雇關係	401-2	提供給全職員工的福利	5.5 員工權益與福利	P.47
GRI 401	勞雇關係	401-3	育嬰假	5.1 員工僱用狀況	P.36
GRI 403	職業安全衛生	403-1	由勞資共同組成正式的安全衛生委員會中的工作者代表	5.4 職業安全衛生	P.45
GRI 404	訓練與教育	404-1	每名員工每年接受訓練的平均時數	5.2 員工學習	P.40
GRI 405	員工多元化與平等機會	405-1	治理單位與員工的多元化	5.1 員工僱用狀況	P.36
GRI 412	人權評估	412-2	人權政策	經營者的理念與願景	P.2
GRI 417	行銷與標示	417-1	產品和服務資訊與標示的要求	1.5 客戶服務面 1.6 供應鏈與供應商管理 2.4 參與的組織與身份 4.1 管理範疇	P.8 P.10 P.15 P.26
GRI 417	行銷與標示	417-2	遵循服務之資訊與標示相關法規的事件	1.6 供應鏈與供應商管理 4.1 管理範疇	P.10 P.26
GRI 419	社會經濟法規遵循	419-1	遵循社會與經濟領域之法律和規定	2.4 參與的組織與身份 5.5 員工權益與福利	P.15 P.47