



中鋼運通股份有限公司  
*China Steel Express Corporation*

# 2013 企業社會責任 報告書

Corporate Social Responsibility Report





● 交通部頒發2013年接受國內海事院校學生上船實習人數及總天數第3名獎狀。



● 交通部頒發2013年發展綠色航運績優獎狀。



● 交通部頒發2013年接受實習(見)習生上船實習人數第3名績優獎狀。



● 交通部頒發2013年擴建船隊績優獎狀。



● 交通部頒發2013年發展港口營運績優獎狀。

## 關於本報告書

### 報告書之依據與架構

#### (1)以G3.1版指引

本報告書的內容架構參照全球報告倡議組織(Global Reporting Initiative, GRI)的G3.1版揭露指引。

#### (2)範圍與量化指標

本公司自2011年起首度出版發行企業社會責任書，以作為與所有利害關係人溝通最好工具，充分揭露所有利害關係人所關切的資訊。本報告的內容涵蓋2013年1月1日~2013年12月31日營運相關系統與活動，不包括子公司及其他轉投資企業。財務報表依據國際財務報導準則(IFRS)，彙編各轉投資企業挹注財務績效，財務報表數字以新台幣計算；環保安全衛生的績效則以國際通用指標來呈現。若所述之量化指標有特殊意義者，會以註解說明。為呈現報告書一貫性，亦提供2011、2012年度數據做為比較參考，及2013年12月31日以後的行動內容目標與績效。

#### (3)數據來源與管理

本報告之資料數據係由業務一處、業務二處、財務、船務、管理處及勞工安全衛生室等一級單位所提供，管理處彙編應用，並經行政程序審查確認符合本報告書之用途。其中，已列入公司財務報告之成本與會計資訊均經由會計師查證；品質環境及安全衛生之管理系統則除定期進行內部稽核外，每半年都接受ISO9001、14001、OHSAS 18001及CNS 15506的外部稽核。2010~2013年的溫室氣體盤查資料已通過DNV外部查證。

### 報告書之審查與查證

英國勞氏(LRQA)依據GRI3.1綱領查證本報告之透明性、包容性、重大性及回應性，本報告經查證結果2013年揭露項目共66項，較2012年揭露59項，顯著成長12%，符合GRI應用等級B<sup>+</sup>，LRQA的查證報告附於本報告書附錄。

### 報告聯絡或諮詢

對於本報告書內容如有任何建議或詢問，歡迎透過下列方式與我們聯絡：

聯絡人/湯錦泉

地址/高雄市前鎮區成功二路88號24樓

電話/07-3378866

E-mail/adm@csebulk.com

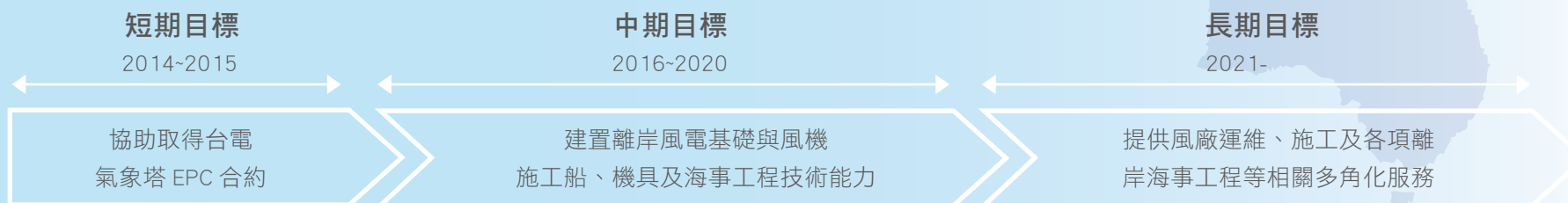
## 願景與目標檢討

► 在 2012 年本公司 CSR 曾揭露十一項以 2012 年為基準所設定未來三~五年永續經營之願景與目標，經過了一年的努力，檢討執行成果，因應對策如下：

公司營收	將大幅增加。 2015 增加 3 艘，2016 增加 1 艘，營收 已投資擴建船隊，2014 年新增 4 艘，	專輪船隊擴充 (艘/萬載重噸)	稅前 EPS (NT\$/股)	場預測準確度，優化船隊營運配置， 低成本新船隊陸續投入營運，強化市 場預測準確度，	降低平均每艘專輪年總耗油量 (%)	汰舊高耗能與換新節能船隊， 及執行船隊減速航行。	增進僱用人員 (人)	隨新船隊陸續加入營運，將持續增僱船 上與岸上人力。	研究發展 (案/年)	集團政策督促積極創新發展事業，本公 司已著手推動數個專案計畫進行研究。	嚴重工安污染 (件)	秉持一貫落實「零污染、零工安」政策。 志工活動 (次/年)	本著回饋社會與熱心公益的精神 ，持續進行捐款與贊助行動。	社會關懷捐款與贊助學術暨公會活動 (NT\$/萬元)	積極規劃快樂志工活動及鼓勵員工參與 ，增進融入社會、深植愛護家園的心境。	組織活化及員工平均年齡降低 (歲)	未來幾年內屆齡退休員工激增，新進年 輕員工增加，有助於員工年輕化，平均 年齡可望續降。	海域風力發電 (座)	投資管理營運與海事工程業務。 組安裝設置，本公司負責海上安裝工作船 中鋼集團已規劃參與投資海域風力發電機
2015~2017 (目標值)	300	28/365	10 ↑	90%	90%	600	5	0	3	400	45	參與建設 示範發電機座							
(2013 年實績值)	171.07	20/271	8.07	98%	583	3	0	0	534	47.18	委請船舶 中心規劃中								

- 2011 天下雜誌 500 大服務業調查獲利率排名第一
- 2013 榮獲「台灣 TOP50 企業永續報告獎」服務業「特優」
- 2012 天下雜誌服務業別 - 海運營收第五名

## 中鋼運通公司海事工程事業發展策略初步規劃





# Contents

## 一．經營者的話

1.1 經理人承諾	6
1.2 中運企業社會責任政策	6
1.3 社會責任理念	6
1.4 海運產業供應鏈關係	7

## 二．管理架構

2.1 管理階層	8
2.2 公司治理	10
2.3 誠信透明	11
2.4 績效管理制度	13

## 三．業務概況

3.1 中運簡介	14
3.2 業務介紹	18
3.3 營運概況	23
3.4 績效數據導覽	23
3.5 利害關係人關切議題與溝通	26
3.6 利害關係人關切議題重大性分析	28
3.7 利害關係人回饋與評價	29

## 四．風險管理

4.1 市場風險管理	30
4.2 財務風險管理	30
4.3 內部風險控管	31
4.4 氣候變遷對本公司所產生風險管理	32
4.5 法律風險管理	32
4.6 信用風險管理	32
4.7 資訊安全控管	33

## 五、勞資關係

5.1 薪資福利	34
5.2 船員薪資福利	38
5.3 兩性平等與人權	39
5.4 內部溝通宣導	40
5.5 遵守職業安全衛生法規	40
5.6 職場健康促進	42
5.7 員工教育訓練與強化勞工安全衛生意識	44

## 六、供應鏈管理

6.1 供應商溝通與評鑑	48
6.2 顧客運輸服務產品責任之溝通與回饋	49
6.3 承攬商安全衛生管理	49
6.4 採購作業規範	49
6.5 誠信透明問卷調查	49

## 七、環境保護

7.1 環保投資專案	50
7.2 國際環保法規	55
7.3 水資源回收	59
7.4 推動綠色生活	59

## 八、社會參與

8.1 捐助社團活動	60
8.2 致力創造社會就業機會	61
8.3 關懷照顧弱勢團體	62
8.4 推動參與產學合作	63
8.5 提供船員實習與產學教育資源	64

## 九、附錄

附錄一：GRI G3.1 對照表	66
附錄二：英商勞氏檢驗（股）公司（LR）查證聲明	71

# 一、經營者的話

中鋼運通股份有限公司（以下簡稱中運或本公司）係以經營船舶運送為核心事業，商業活動乃在全球開放成熟之海運市場中經營與競爭，需遵守國際海運規範。為善盡企業社會責任，即須致力於實踐船舶安全、環保、節能減碳與照顧船員生活等要件。本公司已投入最多資源與時間讓本公司所有船隊能滿足國際海運規範，確保船隊通行全球港口無礙。必須仰賴一支訓練有素且團結合作的全體員工共同努力，維持企業的永續經營。

本公司以達成「零工安、零污染」為使命。為確保本公司船隊安全無疑，除了遵照所有相關法規已建立完善船舶安全管理制度外，為鼓勵優秀船員加入船上工作團隊，除提供優渥待遇福利，照顧我船上工作同仁，使無後顧之憂外，每年皆贊助海事航輪科系學生獎學金，以培養船上優秀幹部船員來源，促進台灣海運事業繁榮發展。為善盡照顧地球及維護海洋環境，本公司也完成建立完善環境能源管理系統，並強化船上同仁環保與節省能源之教育訓練。同時，為尊重船上人命價值，本公司已建立工作安全管理防護網，通過取得 ISM/ISPS/ISO9001/14001/OHSAS18001/CNS15506 之品質環境及安全衛生管理系統的認證。

最後，本公司還是要以營運獲利為主軸，同時追求永續經營與員工工作幸福美滿，行有餘力則努力回饋社會和照顧社會弱勢。本公司除了繼續致力提升內部組織管理效能及激勵員工工作績效外，也非常重視船舶管理與營運績效，持續強化公司企業文化、船舶創新管理與業務拓展，持續落實風險控管，期盼達成穩健經營成長並繼續追求股東、員工與社會福祉。



▶ 現任董事長李慶超先生（左）  
總經理盧俊東先生（右）

## 1.1 經理人承諾

- 1 保障股東權益
- 2 強化董事會職權
- 3 發揮監察人功能
- 4 尊重利害關係人權益
- 5 提昇資訊透明度
- 6 促進員工生活幸福
- 7 回饋社會照顧弱勢

## 1.2 企業社會責任政策

- 1 遵守國際法令，確保船舶航行安全
- 2 尊重人命安全，貫徹零工安零事故
- 3 維護海洋環境，達成零污染節能減排
- 4 創新卓越管理，提高顧客附加價值
- 5 持續創造績效，維護投資人利益
- 6 促進員工成長，照顧員工福祉
- 7 參與社會公益，關懷弱勢回饋社會

## 1.3 社會責任理念

### 1.3.1 與社會共榮

正派永續經營、綠色運輸、環保工安、員工幸福與社會價值是中運所重視的經營理念。在此理念下，透過公司治理、環保工安管理、能源環境管理及共創社會和諧等四個面向的展開，落實於日常作業之中，以達成「企業永續發展」與「促進社會和諧」為目標。

### 1.3.2 資訊揭露與持續改善

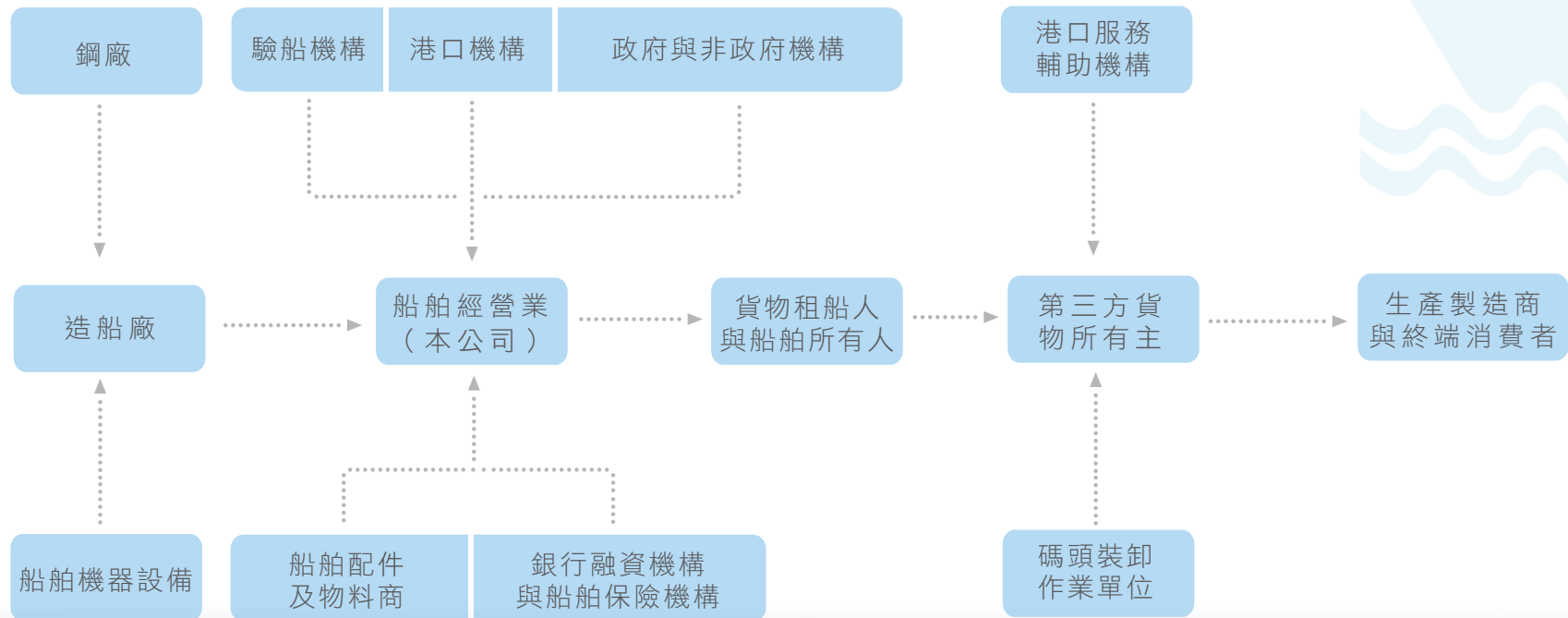
中運除了公司網頁經常性的揭露公司治理、環保工安管理、能源環境管理及致力社會和諧的相關資訊外，近年來每年出版企業社會責任報告書，做為進一步揭露企業社會責任信息的重要途徑。

自 2012 年，中運已推出建置完整的 CSR 網頁專區 (<http://csr.csebulk.com>)，除了方便利害關係人及社會大眾點選及閱覽外，也期盼藉以加強信息的可及性、透明性、及時性、完整性及互動性等，並參考各界的回饋意見，作為持續改善及提高讀者滿意度。





### 1.4 海運產業供應鏈關係



# 二、管理架構

## 2.1 管理階層

### 2.1.1 董事會

本公司係中鋼公司轉投資百分之百子公司，董事會董監事成員全數為中鋼公司所指派，除董事長外，包括六位董事與一位監察人，董事會下設置一位主任稽核。依公司法規定，董事會每季召開會議，聽取經理部門業務報告與審查提案，全程錄音，且於下一次董事會開會時先行確認上次董事會議事錄內容與報告討論事項、決議執行情形。

### 2.1.2 經營團隊

本公司秉持中鋼集團「團隊、企業、踏實、求新」之四大精神作為企業經營理念。組織架構與 2012 年相同，於董事會下置總經理一人，秉承董事會決定之策略與方針綜理公司一切業務；置副總經理 2 人，協助總經理綜理公司一切業務；置協理共五人，協助副總經理分別主管船務處、管理處、財務處、業務一處、業務二處；置勞工安全衛生室專責規劃督導及推動勞工安全衛生工作；置總經理特別助理一人，協助總經理之諮詢業務。本公司經營團隊皆是學有專精，在海運產業領域具有豐富的經營資歷，表現非常優異，在他們卓越的領導下，本公司持續維持高獲利水準，領先國內外同業，為投資人創造豐碩利益。

► 經營團隊圖表

職稱	姓名	職稱	姓名
董事長	趙國樑 (現任李慶超)	業務二處協理	蕭瑞宏
總經理	盧俊東	財務處協理	柯鴻祺
副總經理	任樹傑	船務處協理	魏振生
副總經理	荊培鈞	主任稽核	黃慶富 (現任張琪)
管理處協理	湯錦泉	總經理特助	趙清榮
業務一處協理	陳 侖	勞工安全衛生室主任	陳永順



2.1.3 轉投資事業

公司名稱	經營業務	中鋼運通持股
中鋼運通股份有限公司	船舶運送業	100%
中運巴拿馬公司 (CSE TRANSPORT CORP.)	船舶運送業	100%
中運國際巴拿馬公司 (CSEI TRANSPORT (PANAMA) CORP.)	船舶運送業	100%
高雄港裝卸股份有限公司	船舶貨物裝卸	65.5%
運揚航運公司 (TRANSYANG SHIPPING PTE.LTD.)	散裝航運業務	51%
運鴻投資公司	產業投資	49.9%
尚揚創投基金公司	創業投資	6.4%

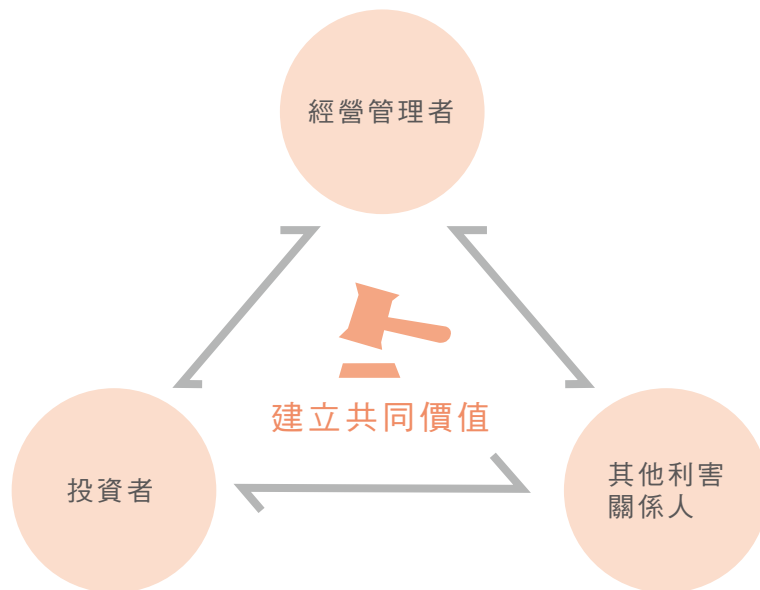
► 註：1. 中鋼運通(股)公司為國內成立之公司。

2. CSE TRANSPORT CORP., CSEI TRANSPORT (PANAMA) CORP. 屬於 100% 轉投資公司，註冊在巴拿馬；TRANSYANG SHIPPING PTE.LTD.(佔股權 51%) 係與國內陽明海運公司合資，註冊在新加坡。以上四家公司為合署辦公，人員相同。

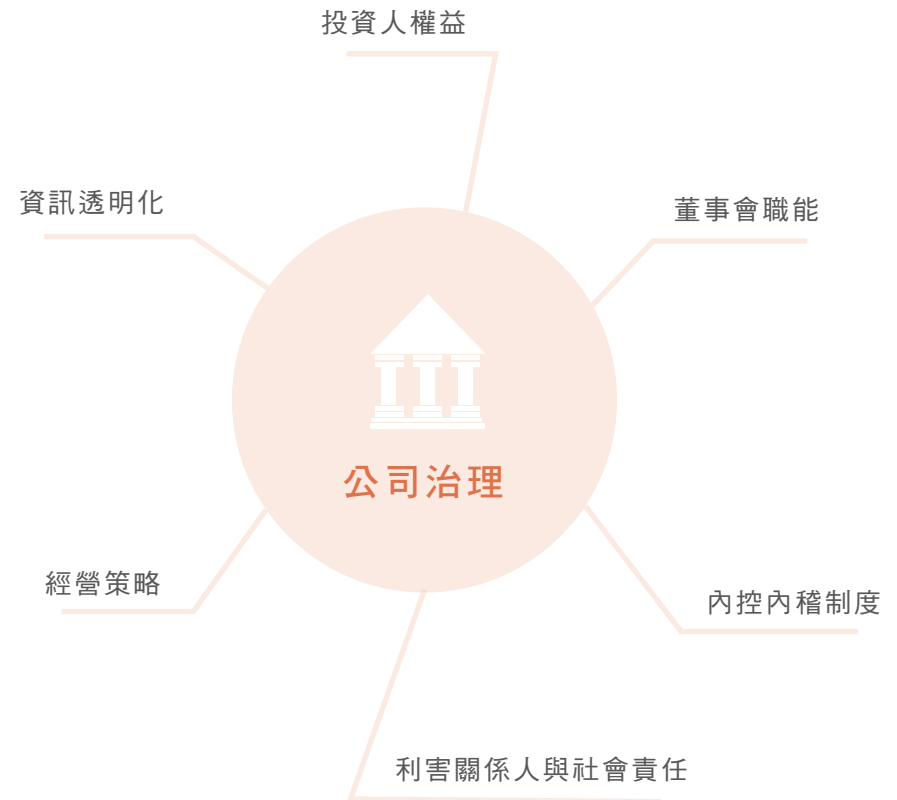
3. 高雄港裝卸(股)公司為國內設立之公司，佔股權 65.5%。

## 2.2 公司治理

▶ 中鋼運通公司將維持健全的經營決策及執行機構，持續提高公司經營效率，並以實際行動落實公司治理，建立公司之投資人、經營管理者與所有利害關係人的共同價值。



▶ 公司治理的自評內涵包括董事會實際運作情況、維護投資人的權益的措施、資訊透明化的方式、內控制度的實施、公司推動經營策略及對利害關係人與社會責任的承諾等。本公司在這些內涵實際運作與績效說明如下。



## 2.3 誠信透明

誠信透明為企業永續經營的基石，名言「人無信不立」，首要高階經理人樹立好榜樣，以身作則，塑造公司誠信透明優良文化。企業員工對內勿怠忽職守與徇私，兢兢業業，熱誠工作，團結合作，開源節流，養成節約美德，恪遵公司內外法令規範。對外，嚴守勿洩露公司機密，勿行使欺騙詐術，嚴禁賄賂或索賄，遵守公平競爭交易守則，以獲得所有利害關係人完全信賴與景仰。本公司董事長念茲在茲要求全體員工必須誠實面對經營風險與弊端，以獲得股東投資人、顧客及供應商等信賴，以及員工向心力。本公司向來堅持資訊公開透明與企業誠信。2013年本公司未發生重大舞弊及任何貪污賄賂事件。

▶ 本公司為落實「透明誠信」的政策，已實施策略

### 1 訂定誠信政策與原則

保障股東權益、強化董事會職權、發揮監察人功能、尊重利害關係人權益、提昇資訊透明度、禁止貪瀆索賄，違背職責。

### 3 爭議處理

尊重法令與合約的規定，合情合理地處理爭議案件。主動揭露負面資訊。

### 2 訂定內控相關原則

董事長代表董事會經常宣告原則、稽核審核日常事項、法規遵循及審議法律爭議。

### 4 揭露網路

官方網路 - 定時隨時更新、社群媒體溝通、公開資訊觀測站、重大事件記者會。



### 2.3.1 建立防範不法機制

#### 1 董監事道德規範

本公司有制定實施「董事與監察人道德行為準則」，規定董事、監察人行使職權時應盡善良管理人之注意義務，注重誠信、公平原則，秉持高度之自律並遵守法令與本公司章程。同時本公司董事長與總經理之配偶及二等親以內血親均禁止進入本公司服務。

#### 2 從業人員道德規範

本公司有制定實施「從業人員道德行為準則」，規定員工必須遵守：誠實及道德的行為、防止利益衝突、避免圖私利之機會、保守營業機密、從事公平之交易、公司資產之保護及正當使用、遵循法令規章、遵守防止內線交易相關法令、鼓勵陳報任何非法或違反道德行為準則之行為、懲戒措施。

#### 3 宴客及饋贈規範

本公司有制定實施「公共關係費處理受贈財物及請託關說作業要點」，本公司從業人員因執行業務及發展對外關係而有所花費時，得依本要點辦理。

#### 4 請託關說規範

從業人員應依規定公正執行職務，不得因請託關說而違反有關規定。從業人員遇請託關說事件時，應於三日內詳填「中鋼運通公司員工受請託關說簽報登錄表」，簽報部門協理以上層級核閱後存檔備查，並影印送稽核建檔及定期彙報。各級主管人員受理從業人員之簽報，不得隱匿、延宕或積壓不報。

#### 5 舞弊舉報機制

- ▶ 本公司有訂定實施「工作場所性騷擾防治措施、申訴及懲戒辦法」，規定工作場所性騷擾之被害人得以言詞或書面，透過申訴專線或申訴書郵寄地址至「中鋼運通公司訴願處理委員會」向申訴委員會提出申訴。
- ▶ 根據本公司從業人員道德行為準則中規定，鼓勵員工舉報任何非法或違法道德行為，若懷疑或發現有違反法令規章或道德行為準則之行為時，可向監察人、稽核或其他適當人員舉報，公司應盡全力保密舉報者之身分並保護其安全使其免於遭受報復及威脅。
- ▶ 本公司經理人及其他從業人員違反公司內部控制制度致公司蒙受重大損失時，依照本公司從業人員獎懲辦法，視情節輕重辦理懲戒。

### 2.3.2 內部控制制度

#### 1 控制環境

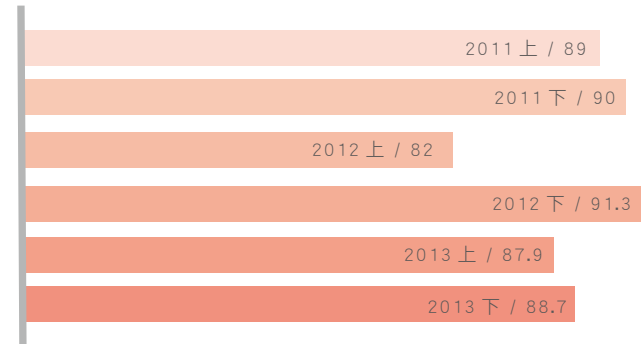
- ▶ 本公司依據金管會證期局頒佈之「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」之內部控制制度，特訂定本公司內部控制制度，以作為本公司各相關人員參與及執行內部控制制度之依據。本公司之內部控制制度指為達到本公司經營目標所實施之管理活動。其組織依公司現行之組織體系行之，以各級主管為所轄單位之內部控制制度負責人。本辦法適用於本公司各項作業及各種管理過程，並包含對子公司之監理。規定包含「內部控制制度」、「內部稽核制度」、「自行評估表」等。

▶ 本公司內部稽核為獨立單位，直接隸屬董事會；除在董事會例行會議報告外，並每月或必要時向董事長報告。內部稽核制度明訂內部稽核覆核公司作業程序的內部控制，並報告該等控制之設計及例行實務作業是否適當及其效果和效率；其範圍包涵公司所有作業及其子公司。

## 2 顧客滿意度調查

本公司非常重視顧客意見，因此，本公司每半年都會執行顧客滿意度問卷調查，透過定期書面問卷與不定期電話或電子郵件調查顧客對本公司所提供船舶運送服務滿意程度如何，並要求提供不滿意理由，藉由顧客意見的表達，以便讓本公司知道有那些應改進的地方，進而獲致降低經營風險及增進對外營運競爭力。

## ▶ 各年度顧客滿意度績效表



## 2.4 績效管理制度

為了動態監督管理本公司在執行營運、環保、安全衛生與社會關懷等政策之成果及績效，乃透過以下管理制度進行動態監督及管理。

管理制度種類	參與人員	功能
週會 / 週報	一級主管以上及指定業務人員	各業務單位進行業務報告及檢討，上級指示辦理事項
管理月報	各業務單位提報每月執行成果	彙報每月營運成果，船舶管理及管銷成本的支出與預算比較成果的報告，陳高階經理人核閱
每季目標管理會議	一級主管以上	檢討每季與年度訂定營運、環保及安全衛生等目標之執行及績效
每季預算執行檢討會議	一級主管以上	報告及檢討每季預算執行成果
每季勞工安全衛生委員會會議	勞安衛相關人員、一級主管以上及勞工代表	審議勞工安全衛生執行情況及實施計畫
每半年管理審查會議	一級主管以上、稽核人員、勞安衛人員及勞工代表	審議品質環境及安全衛生績效等
年度愛心捐款協調會議	全體員工	報告捐款概況與執行社會關懷、照顧、回饋之情形及建議

# 三、業務概況

## 3.1 中運簡介

1. 本公司成立於 1996 年 2 月，係中國鋼鐵股份有限公司百分之百轉投資公司，實收資本額新台幣 42 億 2545 萬 2500 元，登記營業範圍包括海上運送服務、船舶買賣與租賃、船舶經營管理、海運貨物承攬運送與船務代理等項目。

2. 本公司為散裝航運業，核心業務主要為以自有、租入船舶運送承攬煉鋼原料、鋼品及其他散雜貨等大宗貨載。本公司成立宗旨係基於穩定中鋼集團進口原料供應，降低運輸成本，取得穩定充足船舶運力支應中鋼集團進口原料船運需求，以達成中鋼集團企業成長與多角化經營目標。

3. 本公司已有 19 年的航運經營經驗，近年來已大幅擴充船隊規模，除了穩定既有基本業務規模外，也積極拓展外部業務規模，2009 年最高曾達占總毛利比例 65%，2013 年為 30%，創造更多商機，以增裕公司營收獲利。



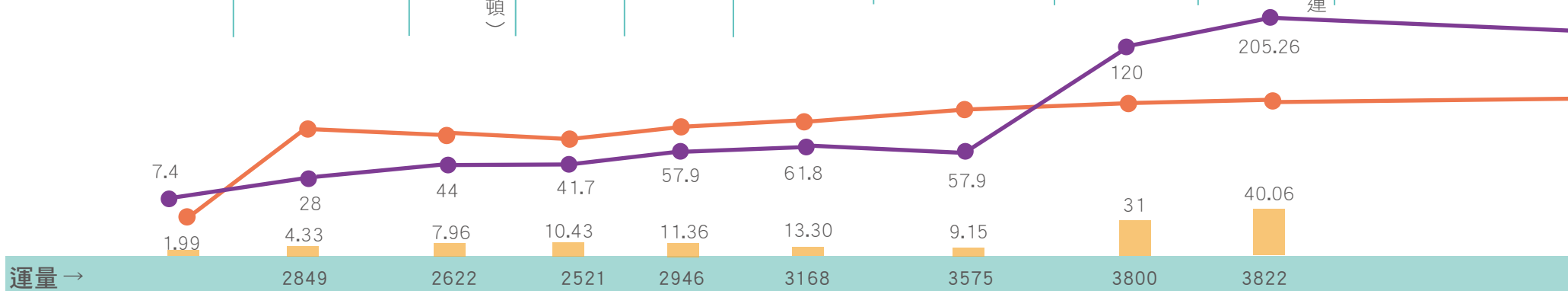




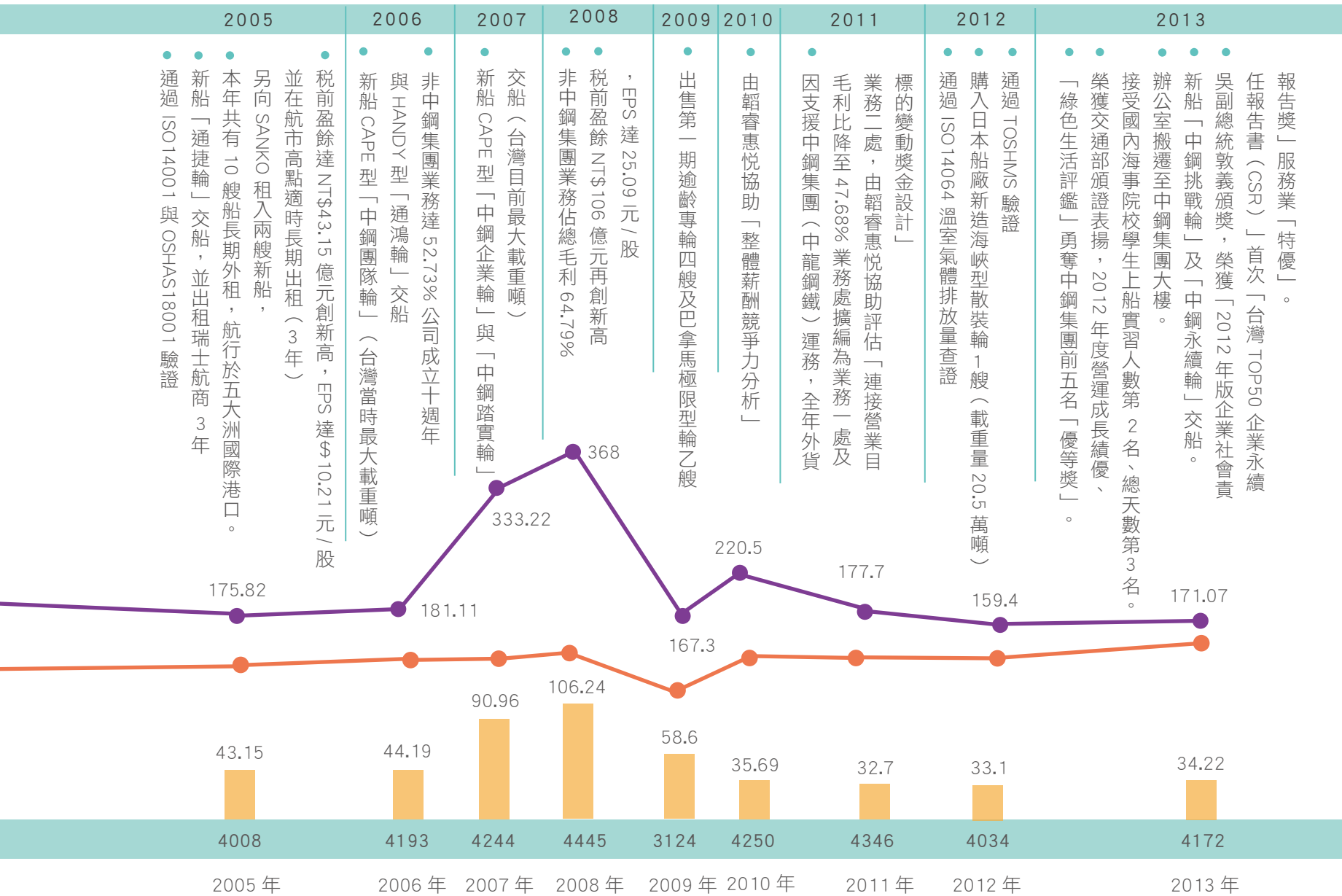
4. 中運大事紀



1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
<ul style="list-style-type: none"> <li>6月1日正式對外營業與中鋼公司簽訂船運承攬合約。</li> <li>85年2月中鋼運通公司成立，資本額NT\$25億，</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>成立運揚航運（新加坡）公司（進入 PANAMAX 船運）</li> <li>論時租船 CAPE 4 艘、PANAMAX 1 艘</li> <li>論時租用 3 船航行台日線</li> <li>第二期 CAPE 3 艘命名交船（中鋼運通輪、</li> <li>論時租用 3 船航行台日線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>完成 ISM 船運安全認證</li> <li>進入 HANDY 型船運</li> <li>第一期 CAPE 1 艘命名交船（中鋼運發輪，各 15.3 萬載重噸）</li> <li>中鋼運發輪、中鋼運盈輪，各 15.3 萬載重噸）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>論時租船 CAPE 2 艘（一年期長租）、PANAMAX 4 艘</li> <li>進入鋼品中日航線船運並與日本航商聯盟</li> <li>成品船 2 艘命名交船（通達輪、通安輪，各 1 萬載重噸）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>盈餘轉增資（實收資本額 NT\$32.88 億元）</li> <li>通過 ISO9001 驗證</li> <li>代管台電電昌一、二號</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>推動「運通網作業與資訊系統發展」</li> <li>盈餘轉增資（實收資本額 NT\$42.25 億元）</li> <li>石料自卸船加入營運</li> <li>完成台日成品船電腦資訊系統</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全部船員完成 STCW95 訓練</li> <li>自建 PANAMAX 型（通利、通祥輪）與</li> <li>加入營運，航行歐、美、亞、澳等世界港口</li> <li>CAPE 型（中鋼卓越輪與中鋼成長、中鋼正派輪）</li> <li>每年定期舉辦「公司未來發展策略規劃高階研討會」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船員開始 ISPS CODE 訓練</li> <li>公司整體電腦化作業系統完成</li> <li>至少六艘專輪中短期外租，非中鋼公司業務達 30% 以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>完成 ISPS 認證</li> <li>與「員工紅利提撥公式」以較大幅度激勵員工貢獻</li> <li>非中鋼集團業務全年達 46%，修訂公司「盈餘激勵獎金」</li> <li>中鋼責任輪加入營運</li> <li>新建 CAPE 型三艘及 HANDY 2 艘，預計於 4 年內加入營運</li> </ul>



單位：萬噸



運量為中鋼運通集團  
1996-2002年營收 / 稅前  
為中鋼運通公司  
2003年後營收 / 稅前為  
中鋼運通集團(含子公司)

■ 營收  
■ 運量  
■ 稅前淨利  
單位：新台幣億元

報告獎「服務業「特優」。

任報告書(CSR)「首次」台灣 TOP50 企業永續

吳副總統敦義頒獎，榮獲「2012年版企業社會責

新船「中鋼挑戰輪」及「中鋼永續輪」交船。

辦公室搬遷至中鋼集團大樓。

接受國內海事院校學生上船實習人數第2名、總天數第3名。

榮獲交通部頒發表揚，2012年度營運成長績優、  
「綠色生活評鑑」勇奪中鋼集團前五名「優等獎」。

通過 TOSHMS 驗證

購入日本船廠新造海峽型散裝輪 1 艘 (載重量 20.5 萬噸)

通過 ISO14064 溫室氣體排放量查證

標的變動獎金設計

業務二處，由韜睿惠悅協助評估「連接營業目

毛利比降至 47.68% 業務處擴編為業務一處及

因支援中鋼集團(中龍鋼鐵)運務，全年外貨

由韜睿惠悅協助「整體薪酬競爭力分析」

出售第一期逾齡專輪四艘及巴拿馬極限型輪乙艘

，EPS 達 25.09 元 / 股

稅前盈餘 NT\$106 億元再創新高

非中鋼集團業務佔總毛利 64.79%

交船(台灣目前最大載重噸)

新船 CAPE 型「中鋼企業輪」與「中鋼踏實輪」

非中鋼集團業務達 52.73% 公司成立十週年

與 HANDY 型「通鴻輪」交船

新船 CAPE 型「中鋼團隊輪」(台灣當時最大載重噸)

稅前盈餘達 NT\$43.15 億元創新高，EPS 達 \$10.21 元 / 股

並在航市高點適時長期出租(3年)

另向 SANKO 租入兩艘新船，

本年共有 10 艘船長期外租，航行於五大洲國際港口。

新船「通捷輪」交船，並出租瑞士航商 3 年

通過 ISO14001 與 OSHAS18001 驗證

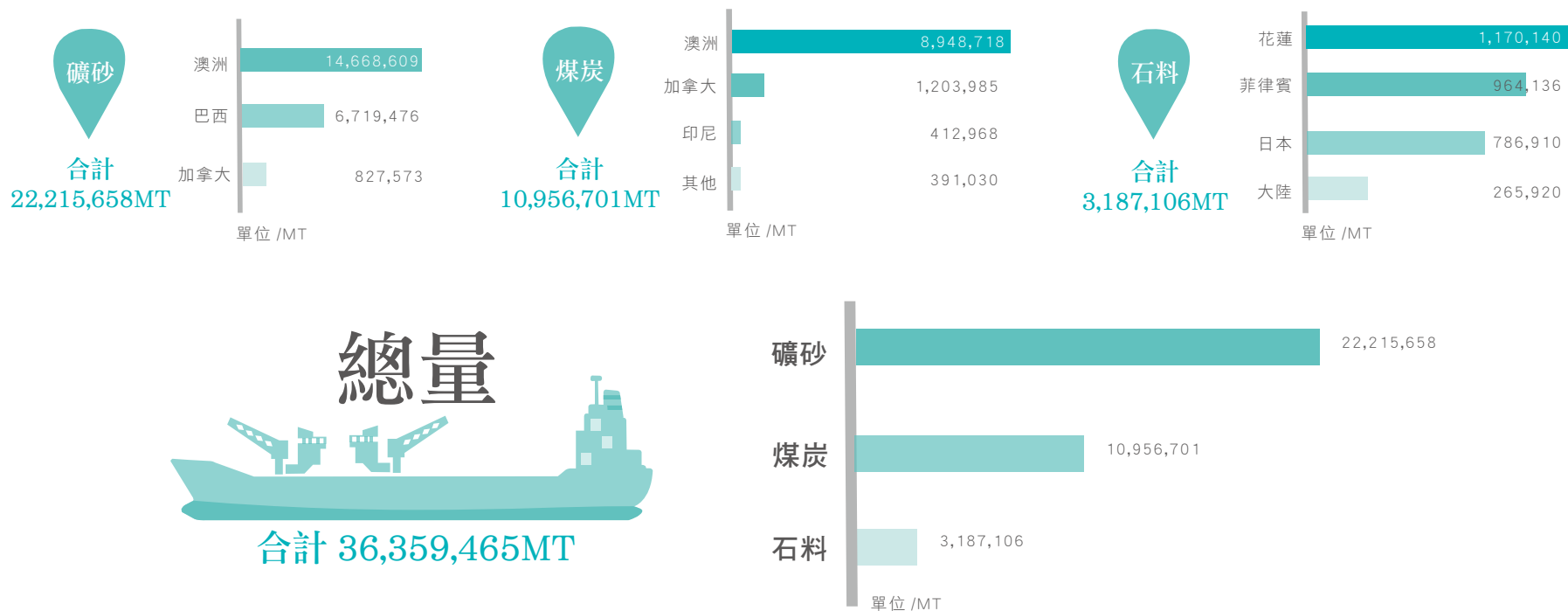
## 3.2 業務介紹

本公司係中鋼公司轉投資百分之百子公司，專門經營散裝貨船與散雜貨船，從事於承攬海上貨物運送、船舶租出入與船舶買賣等主要業務。重要任務負責中鋼集團煉鋼原料進口與鋼品出口船運安排與運送。2013 年本公司自有各類型散裝貨船與散雜貨船共計 20 艘，總計 271 萬載重噸位 (Dwt)，2014 年至 2016 年將陸續建造交付營運有 8 艘，屆時總計達 365 萬 Dwt。2013 年承運中鋼集團進口煉鐵原料總計約 36.36 百萬噸，以及攬載鋼材出口貨載約 3.40 百萬噸。

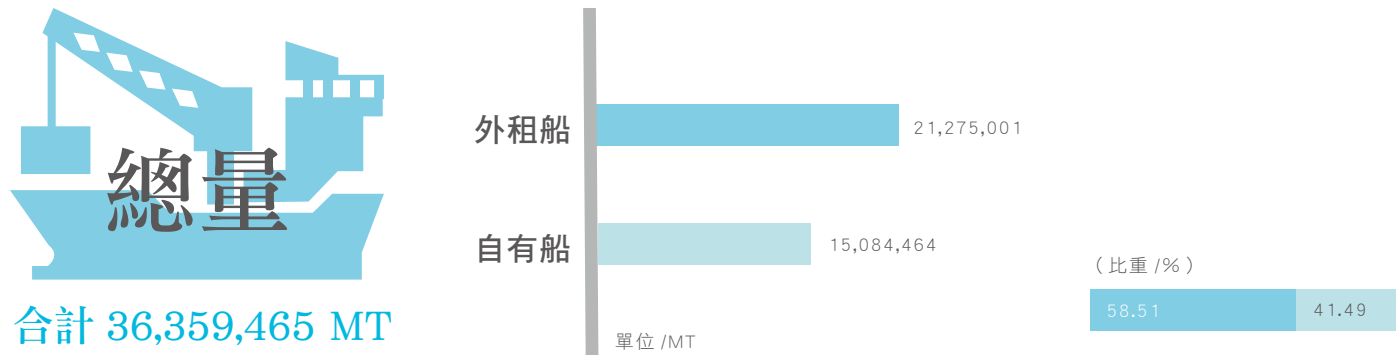
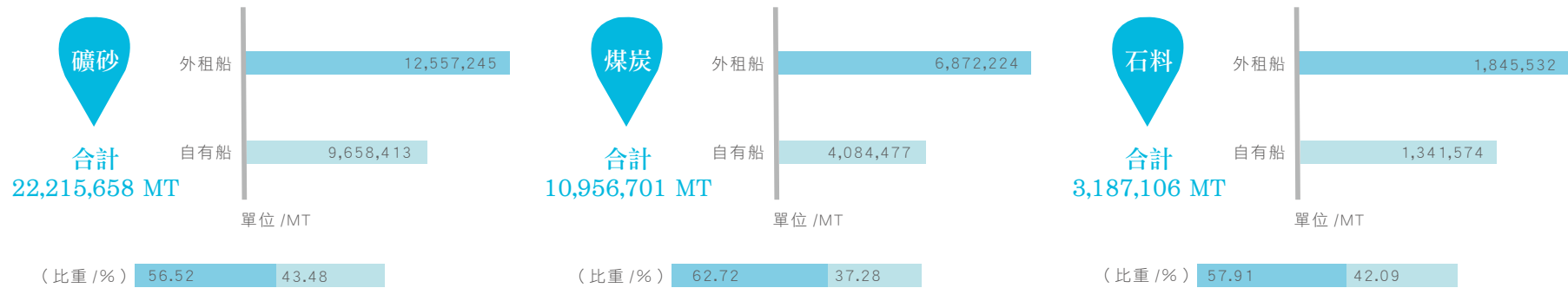
### 3.2.1 業務規模

本公司經營業務除必須擔負中鋼集團進口煉鋼原料與鋼品出口船運運送業務外，尚有餘力視市場情況儘力擴充外部非中鋼集團業務。2013 年本公司營收來自中鋼集團佔 89.43%，毛利率 15.58%；來自非中鋼集團營收佔 10.57%，毛利率 55.71%。本公司船隊有 11 艘長期固定配置裝運中鋼集團進口原料與鋼品出口。

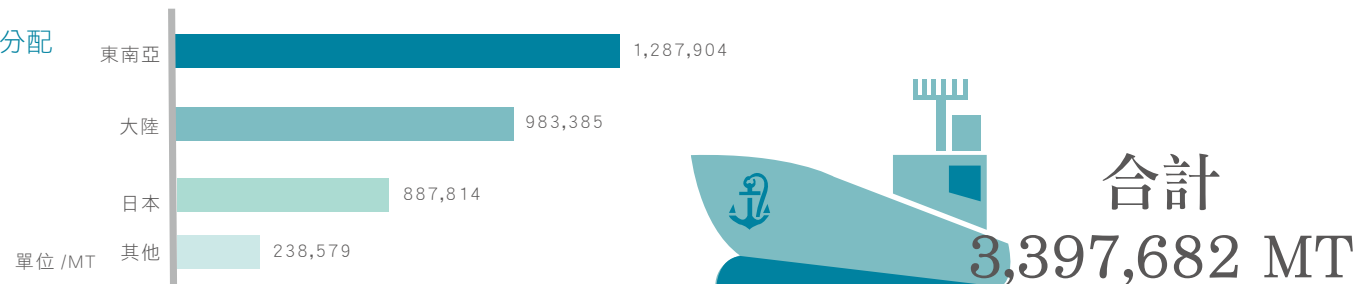
#### ▶ 2013 年中鋼集團進口煉鋼原料與鋼品貨量分配



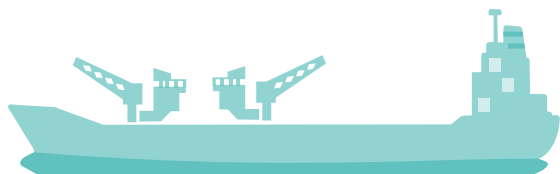
▶ 2013年自有船與外租船承運比重分配



▶ 2013年中鋼集團出口鋼材貨源流通分配



### 3.2.2 船隊型態



本公司在中鋼集團進口煉鋼原料與出口鋼品貨源為後盾下，以經營運送礦砂及煤炭為主力之海岬型船（15 萬 Dwt 以上），其次以運送如鋼品、穀物等散雜貨之輕便型船（3.5 萬 Dwt 以下）。本公司 2012 年趁船舶市場船價低檔啟動造船計劃，陸續訂造 20 萬 Dwt 海岬型船與輕便型船等 11 艘，2012 年船隊規模 18 艘，2013 年增至 20 艘，預計 2016 年船隊規模達 28 艘，屆時總計達 365 萬 Dwt。

#### ► 2013 年中運公司船隊列表

Vessel Name	船名	船型 / DWT	載重噸 / DWT	年份 / Year	國籍
China Steel Express	中鋼運通輪	BC	153,000	1997	R.O.C
China Steel Trader	中鋼運貿輪	BC	153,000	1997	R.O.C
China Steel Investor	中鋼運盈輪	BC	153,000	1997	R.O.C
China Steel Developer	中鋼運發輪	BC	153,000	1998	R.O.C
Bonanza Express	通達輪	GC	10,000	1999	PANAMA
Concord Express	通安輪	GC	10,000	1999	PANAMA
Hwa Lien Express	通華輪	SUL	18,900	2001	R.O.C
China Steel Excellence	中鋼卓越輪	BC	176,000	2002	R.O.C
China Steel Growth	中鋼成長輪	BC	176,000	2002	R.O.C
China Steel Integrity	中鋼正派輪	BC	176,000	2002	PANAMA
China Steel Responsibility	中鋼責任輪	BC	176,000	2003	PANAMA
CSE Harmony Express	通祥輪	BC	76,000	2002	PANAMA

CSE Clipper Express	通捷輪	BC	28,350	2005	PANAMA
CSE Prosperity Express	通鴻輪	BC	28,350	2005	PANAMA
China Steel Team	中鋼團隊輪	BC	202,500	2006	2013 改籍 R.O.C
China Steel Entrepreneur	中鋼企業輪	BC	202,500	2007	2014 改籍 R.O.C
China Steel Realist	中鋼踏實輪	BC	202,500	2007	2012 改籍 R.O.C
China Steel Innovator	中鋼求新輪	BC	202,500	2012	2012 改籍 R.O.C
China Steel Challenge	中鋼挑戰輪	BC	202,500	2013	PANAMA
China Steel Sustainability	中鋼永續輪	BC	202,500	2013	PANAMA
CSE Glory Express	通耀輪	BC	35,000	2014	PANAMA
CSE Fortune Express	通裕輪	BC	35,000	2014	PANAMA
CSE Bravery Express	通勇輪	GC	12,000	2014	PANAMA
China Steel Endeavor	中鋼奮進輪	BC	209,000	2014	PANAMA
CSE Wisdom Express	通智輪	GC	12,000	2015	PANAMA
China Steel Exploration	中鋼探索輪	BC	209,000	2015	PANAMA
China Steel Success	中鋼成功輪	BC	209,000	2015	PANAMA
China Steel Vision	中鋼遠見輪	BC	209,000	2016	PANAMA

► 註：

1. BC-Bulk Carrier 散裝船，GC-General Cargo 雜貨船，SUL-Self-Unloading自卸船。
2. 配合政府鼓勵國輪政策及噸位稅優惠，陸續將巴拿馬籍船改為中華民國國籍，2013年獲交通部頒發擴建船隊績優表揚。

專輪船隊成長：

2013 CAPE 14 艘 成品船 2 艘 石料 1 艘 PANAMAX 1 艘 HANDY 2 艘  
總載重 271 萬噸 船員 517 人

2012 CAPE 12 艘 成品船 2 艘 石料 1 艘 PANAMAX 1 艘 HANDY 2 艘  
總載重 230 萬噸 船員 414 人

2009 CAPE 11 艘 成品船 2 艘 石料 1 艘 PANAMAX 1 艘 HANDY 2 艘  
總載重 210 萬噸 船員 389 人

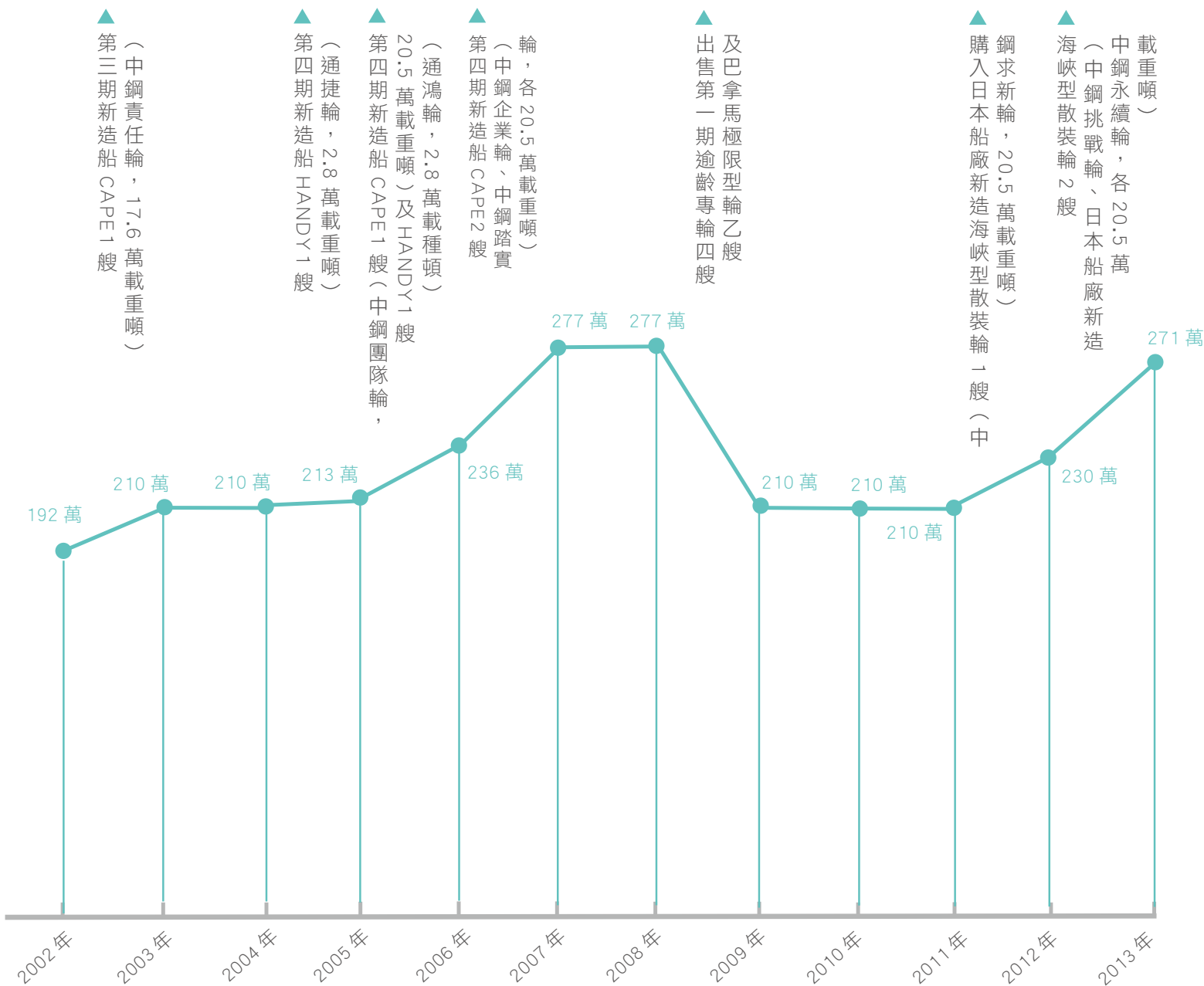
2007 CAPE 15 艘 成品船 2 艘 石料 1 艘 PANAMAX 2 艘 HANDY 2 艘  
總載重 277 萬噸 船員 339 人

2006 CAPE 13 艘 成品船 2 艘 石料 1 艘 PANAMAX 2 艘 HANDY 2 艘  
總載重 236 萬噸 船員 332 人

2005 CAPE 12 艘 成品船 2 艘 石料 1 艘 PANAMAX 2 艘 HANDY 1 艘  
總載重 213 萬噸 船員 327 人

2003 CAPE 12 艘 成品船 2 艘 代管 2 艘 石料 1 艘 PANAMAX 2 艘  
總載重 210 萬噸 船員 317 人

● 總載重 (噸)





### 3.3 營運概況

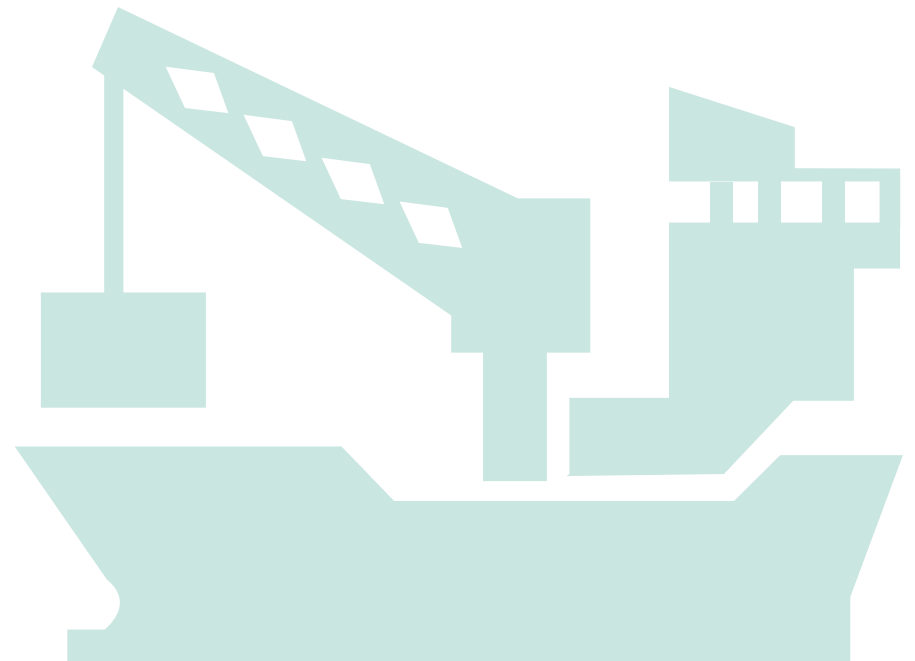
- 1 本公司自有船舶與營運貨載大多以海岬型船為主，海岬型船主要以攬運礦砂及煤炭海運貨載，其他海運貨載不適合攬運，致海岬型船運費市場比其他類型船運費市場波動更加迅速劇烈，亦即經營風險最高。本公司其他自有 3.5 萬 Dwt 以下散雜貨船可攬運海運貨載較多元化，可營運航線多且彈性高，運費波動較小，故營運風險較低。
- 2 本公司所屬海岬型船多數配置在載運中鋼集團進口礦砂及煤炭貨載，但仍有多餘運力必須在外部市場安排洽議運務，因而須面對運費市場高度波動風險。自有 3.5 萬 Dwt 以下散雜貨船多數配置裝運中鋼集團出口鋼品貨載，若有剩餘運力則攬運外部鋼品或其他散雜貨載。
- 3 本公司為致力降低市場營運風險，除強化市場研究分析能力，準確掌握市場波動週期，做好船舶營運組合配置外，並為獲得穩定貨源與拓展船舶出租機會，致力尋找產業知名可靠的大宗原料貨主與租方，以建立強化合作伙伴關係，並提高船舶運輸服務品質與船舶運轉性能。
- 4 本公司所經營散裝船產業市場，係屬完全競爭，沒有任何船公司、團體或政府可左右壟斷市場價格，因此本公司不可能涉入不公平競爭行為、反托拉斯與壟斷之法律行動與結果。

### 3.4 績效數據導覽

#### 3.4.1 績效指標

近年來，相較其他同業的營運績效，本公司表現績效卓著，2013 年營收為新台幣 171.07 億元，稅前淨利新台幣 34.22 億元，每股稅前盈餘新台幣 8.10 元，領先同業，除為投資人創造豐碩利益外，也為國家貢獻新台幣 3.61 億稅收，員工享受優厚獎金。

另中鋼公司年度會計對集團子公司在組織績效包括在經濟面、環境面及社會面等表現進行評分，年度評分之高低將影響子公司高階經理人的績效獎金，本公司過去幾年在績效評分皆獲得高分，亦即中鋼公司肯定本公司組織績效的優異表現。



績效指標 (年度)	2011 年	2012 年	2013 年
營業收入 (NT\$ 億元)	177.70	159.41	171.07
稅前淨利 (NT\$ 億元)	32.75	33.10	34.22
稅後淨利 (NT\$ 億元)	28.94	31.79	30.52
每股稅前盈餘 (NT\$/ 股)	7.75	7.83	8.10
股利分配 (NT\$/ 股)	6.29	6.77	6.50
支付所得稅 (NT\$ 億元)	3.66	1.15	3.61
研發投入 (NT\$ 萬元)	463	908.9	551.5
總資產報酬率 (%)	17.9	20.19	16.09
股東權益報酬率 (%)	27.09	29.05	27.16
享受噸位稅替代營所稅， 租稅效益 (NT\$ 億元)	1.90	2.14	2.12

▶ 註：自 2009 年獲准享受營運總部營業所得稅優惠，2011 年開始獲准適用噸位稅替代營業所得稅率 17%，上述退稅收入共計 NT\$3.76 億元於 2012 年入帳。

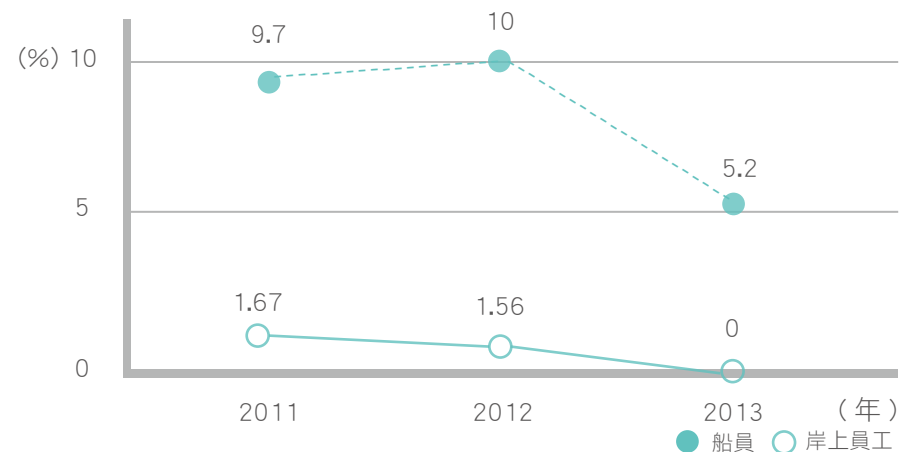
### 3.4.2 員工聘用狀況

	2011 年	2012 年	2013 年
典型僱用員工總數	56	58	58
非典型僱用員工總數	5	5	5
國籍船員	398	420	525
外籍船員	35	30	39

▶ 註：典型僱用員工：正職員工  
非典型僱用員工：派遣人員與定期性員工等


單位 / 人

### 員工離職率 (不含退休)



## 2013 年各職級人員人數及年齡、學歷資料統計

### ▶ 船員平均年齡





29 歲以下	141
30-39 歲	143
40-49 歲	71
50-59 歲	102
60 歲以上	60

平均  
40.9

單位 / 人

### ▶ 辦公室人員平均年齡




29 歲以下	1	4
30-39 歲	4	9
40-49 歲	18	5
50-59 歲	12	1
60 歲以上	12	0

平均  
47.18

單位 / 人

合計 47 人    合計 19 人




### ▶ 船員 / 辦公室男女學歷人數統計

學歷	船員	學歷	辦公室人員性別	
博士	0	博士	1	0
碩士	5	碩士	13	8
大專	287	學士	25	9
高中職	205	專科	8	2
高中以下	20	高中以下	0	0

單位 / 人

### ▶ 船員 / 辦公室男女職級人數統計

職級	船員	職級	辦公室人員性別	
管理級 (主管)	119	主管以上	12	0
操作級 (甲級)	127	中階經理	27	10
助理級 (乙級)	271	基層管理師	8	9

單位 / 人

### 3.4.3 薪資調幅比例 (全體同仁均一視同仁)

▶ 2011	平均調薪 3.5%
▶ 2012	未調薪
▶ 2013	平均調薪 2.2%
▶ 2014	平均調薪 2.7%

- ▶ 本公司 2013 年沒有被政府單位 (因資訊披露、稅務、環保、消費者投訴、不當勞動行為等) 課以罰款或行政處分。

### 3.4.4 相關福利與政策實施情況

	符合規定	備註
育嬰留職停薪	✓	性別工作平等法
家庭照顧假	✓	性別工作平等法
產假	✓	性別工作平等法
陪產假	✓	性別工作平等法 可請假期間已放寬至分娩之前二日起十日內請畢，優於法律規定。
托育服務	✓	性別工作平等法

## 3.5 利害關係人關切議題與溝通

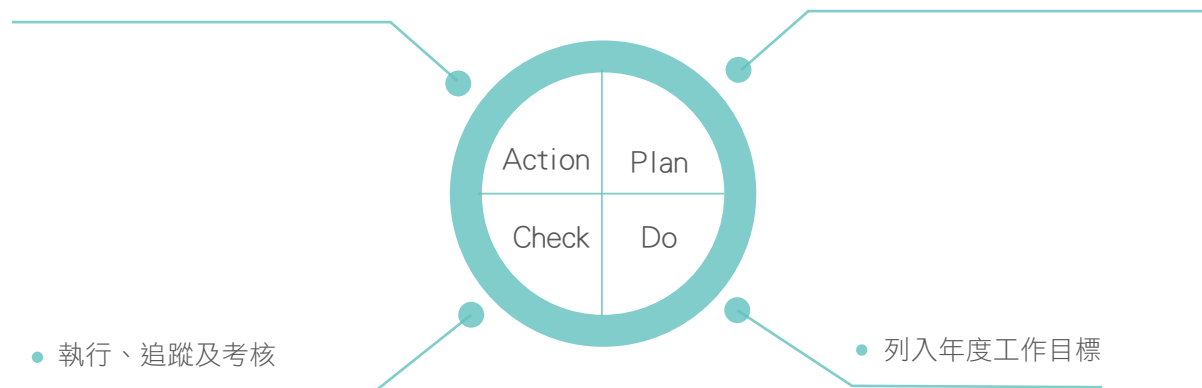
經鑑別中運各部門業務往來的利害關係人，包括員工、客戶、供應商、投資人股東、社區、政府與非政府營利組織、外部評鑑機構及媒體等。

利害關係人所關注重大議題，包括客戶服務、營運績效、員工薪資福利、船舶環保工安與節能、社會參與等，由各負責部門在日常作業中與利害關係人持續溝通並搜集回饋意見。為加強內、外部雙向有效溝通，以提升服務滿意度，降低環境的衝擊與工安意外發生，並適切將相關資訊傳達給利害關係人，本公司訂有「溝通、參與及諮詢管理程序書」，使員工充分瞭解公司的政策，以確保公司政策的落實執行，員工的期待亦可透過管道傳遞至高階管理者及權責主管。

#### ▶ 持續改善企業社會責任報告書的程序

- 社會責任報告書

- 鑑別利害關係人關切議題
- 評估重大性納入社會責任議題
- 決定優先處理議題順序



- 執行、追蹤及考核

- 列入年度工作目標

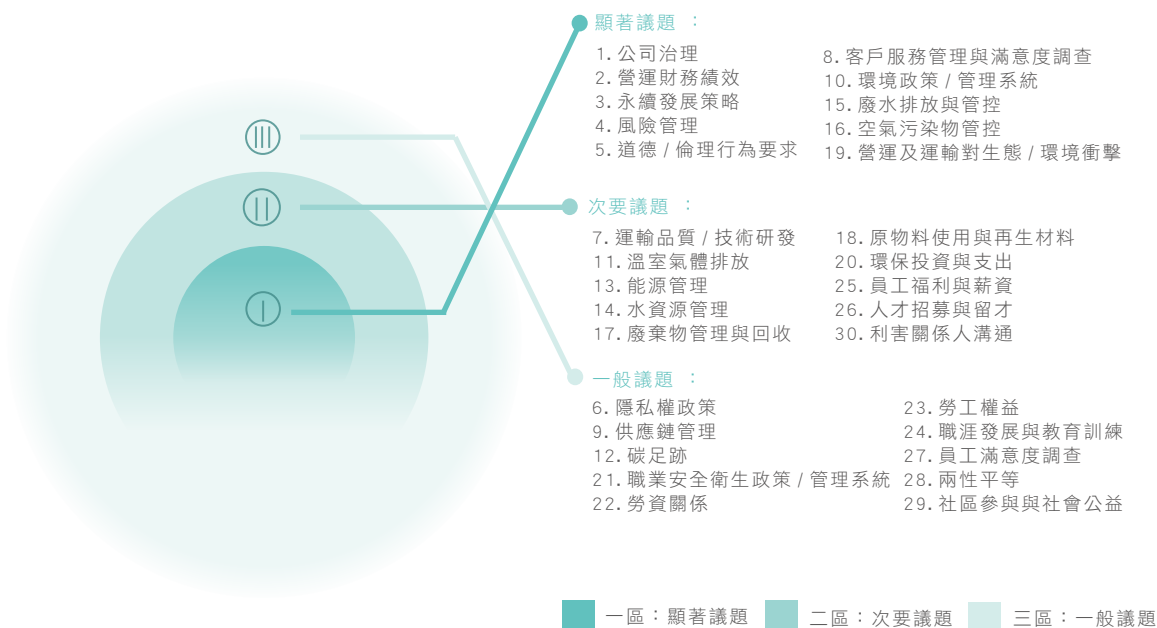
利害關係人關切議題與溝通圖表

利害關係者	主要溝通管道	關注議題	2013 年相對應措施及成果 (內容參考報告書相關章節)
員工： 指辦公室員工、船上船員及眷屬	<ul style="list-style-type: none"> <li>以電子信箱公告</li> <li>定期 / 不定期召開溝通會 (公司目標管理檢討會議、勞工安全衛生委員會會議等)</li> <li>員工意見箱</li> <li>內部稽核</li> <li>文件管理系統</li> <li>教育訓練</li> <li>提案建議</li> <li>其他</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>勞資關係</li> <li>薪資福利</li> <li>職業安全衛生</li> <li>教育訓練與發展</li> <li>員工照護及福利</li> <li>公平升遷</li> <li>健康促進</li> <li>品質、環境與安全衛生</li> <li>人事聘用與資遣</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.1 薪資福利</li> <li>5.2 船員薪資福利</li> <li>5.3 兩性平等與人權</li> <li>5.4 內部溝通宣導</li> <li>5.5 遵守職業安全衛生法規</li> <li>5.6 職場健康促進</li> <li>5.7 員工教育訓練與強化勞工安全衛生意識</li> </ul>
客戶： 指船舶與載貨租船人、託運人、進出口商等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>半年客戶滿意度調查</li> <li>客戶貨載包攬會議及每週原料會議</li> <li>不定期電話或電子網路溝通回饋</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運輸服務品質</li> <li>環境保護</li> <li>公平交易</li> <li>提供高效能與高運轉效率船舶</li> <li>競爭力與創造客戶價值</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.5 利害關係人關切議題與溝通</li> <li>3.6 利害關係人關切議題重大分析</li> <li>3.7 利害關係人回饋與評價</li> </ul>
供應商： 指造船廠、船舶物料配件供應商、燃油潤滑油供應商、承攬商、協力廠商、船務代理行、銀行保險業、責任互保協會、船舶暨海洋產業研究中心等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>供應商問卷調查</li> <li>供應商現場稽查</li> <li>不定期電話或電子網路溝通回饋</li> <li>供應商評鑑</li> <li>供應商聯誼大會</li> <li>共同作業協議組織安全衛生協議會議</li> <li>承攬商共同協議會議</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>供應鏈管理</li> <li>環保、安全衛生管理</li> <li>符合法令規範</li> <li>職災與工安</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 風險管理</li> <li>5.5 遵守職業安全衛生法規</li> <li>6.1 供應商溝通與評鑑</li> <li>6.3 承攬商安全衛生管理</li> </ul>
股東 / 投資人：指中鋼公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>每月財務報告</li> <li>每季召開董事會</li> <li>定期與不定期營運狀況報告</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>財務資訊</li> <li>營運狀況</li> <li>投資計畫</li> <li>風險控管</li> <li>公司治理政策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.2 業務介紹</li> <li>3.3 營運概況</li> <li>3.4 績效數據導覽</li> </ul>
政府： 指聯合國國際海事組織、國際勞工組織、船籍國的中華民國交通部及巴拿馬共和國、港口國管制機關等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>公文</li> <li>政策、法規說明會或公聽會</li> <li>透過公會與主管機關溝通</li> <li>參加政府機關舉辦座談會</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>溫室氣體減量</li> <li>環境保護</li> <li>運輸安全</li> <li>職業安全衛生</li> <li>增加船員就業機會</li> <li>法令遵循</li> <li>勞資關係</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.5 遵守職業安全衛生法規</li> <li>7.2 國際環保法規</li> <li>7.3 環保績效</li> <li>7.5 水資源回收</li> <li>8.2 致力創造社會就業機會</li> </ul>
社區與非政府 / 非營利組織： 指全國船舶聯合會、高雄市輪船公會、海運聯營總處、中華民國海員工會、中華海運研究發展協會、弱勢貧困社團法人及教育機構等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>志工活動</li> <li>參加商業團體活動與建言</li> <li>愛心捐款</li> <li>支助學術性與商業團體運作經費</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>企業社會責任</li> <li>環境保護</li> <li>節省能源</li> <li>社會關懷與回饋</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.1 捐助社團活動</li> <li>8.2 致力創造社會就業機會</li> <li>8.3 關懷照顧弱勢團體</li> <li>8.4 推動參與產學合作</li> <li>8.5 提供船員實習與產學教育資源</li> </ul>
外部評比機構： 指國際驗船機構包含中國驗船中心、勞氏、美國、日本、法國及挪威等驗船機構、港口 RightShip 機構、海事公証機構及台灣永續能源研究基金會等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>獎項競賽</li> <li>公司網頁 / email</li> <li>稽核 / 認證</li> <li>設計 / 監工</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶安全</li> <li>環境保護</li> <li>生態保育</li> <li>節省能源</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.4 氣候變遷對本公司所產生風險管理</li> <li>5.5 遵守職業安全衛生法規</li> </ul>

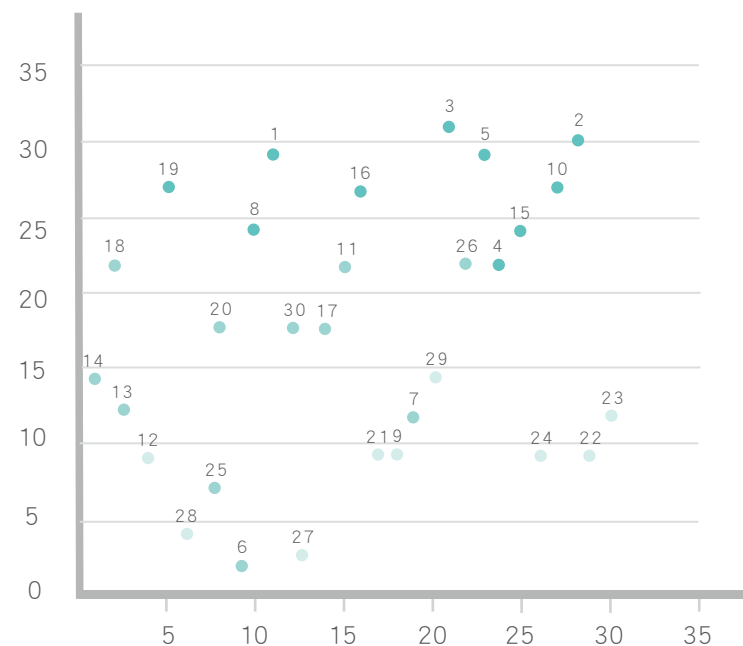
利害關係者	主要溝通管道	關注議題	2013 年相對應措施及成果 (內容參考報告書相關章節)
媒體：指報社、雜誌社、海運刊物及統計報導機構等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 採訪</li> <li>● 新聞稿</li> <li>● 訂閱報刊及國內外專業雜誌</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市場變化與營運狀況</li> <li>● 船隊擴建投資計劃</li> <li>● 人才招聘</li> </ul>	3.1 中運簡介 3.2 業務介紹 3.3 營運概況 5.1 薪資福利 8.2 致力創造社會就業機會

### 3.6 利害關係人關切議題重大性分析

中運製作利害關係人重大議題問卷調查表，內容涵蓋經營面九項、環境面十一項及社會面十項，分送利害關係人回答。本問卷依五分法設計分析利害關係人所關切議題的優先順序，以瞭解那些實質重大議題可能衝擊本公司永續經營，並進行重大性議題的評估。將其分為顯著、次要與一般等三等級。將其優先順序納入年度目標中，作為中運永續發展經營策略的依據。



對公司之衝擊度



### 3.7 利害關係人回饋與評價

透過多元溝通管道，得到利害關係人對中運在相關議題的評價意見，茲將評價結果包括給予高度肯定與有待努力改善者摘錄如下：

► 高度肯定努力成果者

利害關係者	項目	對應章節
員工： 指辦公室員工、船上船員及眷屬	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 學習與發展</li> <li>● 薪資福利</li> <li>● 社團多樣化與活動活潑</li> <li>● 公司經營形象</li> </ul>	3.4 績效數據導覽 5.1 薪資福利 5.2 船員薪資福利 5.7 員工教育訓練與強化勞工安全衛生意識
股東 / 投資人：指中鋼公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 積極擴展船隊規模</li> <li>● 持續獲利</li> <li>● 公司治理</li> <li>● 投資計劃</li> <li>● 資訊揭露透明度</li> </ul>	2.2 公司治理 2.3 誠信透明 3.1 中運簡介 3.2 業務介紹 3.3 營運概況 3.4 績效數據導覽
供應商： 指造船廠、船舶物料配件供應商、燃油潤滑油供應商、承攬商、協力廠商、船務代理行、銀行保險業、責任互保協會、船舶暨海洋產業研究中心等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 交易透明公正</li> <li>● 履約誠信</li> <li>● 高效率與清廉操守</li> </ul>	2.3 誠信透明 6.1 供應商溝通與評鑑 6.3 承攬商安全衛生管理
客戶： 指船舶與載貨租船人、託運人、進出口商等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 運送安全服務</li> <li>● 船舶性能效率</li> <li>● 環保措施</li> <li>● 資訊服務</li> <li>● 客戶滿意度</li> </ul>	2.3 誠信透明 4.4 氣候變遷對本公司所產生風險管理 4.7 資訊安全控管 7.2 國際環保法規 7.3 水資源回收
政府： 指聯合國國際海事組織、國際勞工組織、船籍國的中華民國交通部及巴拿馬共和國、港口國管制機關等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 響應支持國輪船噸</li> <li>● 遵守法令</li> <li>● 優良納稅人</li> <li>● 增加台灣船員就業機會</li> </ul>	3.2 業務介紹 3.3 營運概況 5.5 遵守落實國內勞動法與職業安全衛生法規

社區與非政府 / 非營利組織：指全國船舶聯合會、高雄市輪船公會、海運聯營總處、中華民國海員工會、中華海運研究發展協會、弱勢貧困社團法人及教育機構等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 熱心公益</li> <li>● 重視與參與公共事務</li> <li>● 關懷照顧弱勢團體</li> </ul>	8.1 捐助社團活動 8.3 關懷照顧弱勢團體
媒體：指報社、雜誌社、海運刊物及統計報導機構等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 經營高績效</li> <li>● 給予員工高獎金及福利</li> </ul>	3.4 績效數據導覽 5.1 薪資福利

► 有待努力改善者

利害關係者	項目	對應章節
員工： 指辦公室員工、船上船員及眷屬	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 組織活性不足</li> <li>● 公平獎懲未落實</li> <li>● 團隊合作與參與熱忱低</li> </ul>	2.2 公司治理 3.4 績效數據導覽 5.4 內部溝通宣導
股東 / 投資人：指中鋼公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 對外招商及拓展業務</li> <li>● 創新發展</li> </ul>	3.3 營運概況 4.5 法律風險
客戶： 指船舶與載貨租船人、託運人、進出口商等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 產品售後服務</li> <li>● 加強運輸協同合作</li> </ul>	2.3 誠信透明 3.3 營運概況
政府： 指聯合國國際海事組織、國際勞工組織、船籍國的中華民國交通部及巴拿馬共和國、港口國管制機關等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 為海事教育與海運公共事務給予更多關注與協助</li> </ul>	8.4 推動參與產學合作
社區與非政府 / 非營利組織：指全國船舶聯合會、高雄市輪船公會、海運聯營總處、中華民國海員工會、中華海運研究發展協會、弱勢貧困社團法人及教育機構等。	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 舉辦融入社區活動</li> <li>● 關心地方環境社會發展</li> </ul>	8 社會參與

# 四、風險管理

本公司認為有效的企業永續管理，必須全面性評估及管控相關風險，因此，我們已建構完整的風險管理機制，來辨識、評估企業日常營運可能遭遇的風險，進而提出風險因應及相關控制活動。本公司設有專責稽核單位，以有效風險管控為主要目標，協助強化企業的內部控制制度，以減少錯誤、防止弊端、提高經營績效為目標，致力於維護與提升企業的整體利益。

本公司已落實風險管理機制，各層級主管應就所經營之業務及目標以辨識內、外在環境之變化，分析各種風險發生之機率及危害度，評估應採取之對策與行動，使其設定目標能夠達成。其中船務處負責中運之自有船舶維護、船員之調派…等；財務處負責中運之會計、財務、船舶保險…等；業務處負責中運之自有船舶營運、外租船舶營運、代理洽船業務及接受其他公司之業務代理…等；管理處則負責中運人事、總務、公關、採購、轉投資公司之規劃及管理、網路資訊及其他…等，勞工安全衛生室就辦公室與船上工作場所具有危害因素予以規劃督導防止發生工安事故，各部門應就所負責之風險評估項目，隨時向經理部門報告。

## 4.1 市場風險管理

本公司所從事散裝船海運產業市場運費、燃油價格及資產價值波動劇烈，使海運經營風險非常高。為了降低經營投資風險，本公司除訂購各個權威研究機構出版市場資訊報導刊物及搜集及時市場成交報導外，並指派專人專注在市場研究，以及參加國際型市場研討會。除慎選交易有利時機，從事例行性現貨市場交易外，公司重大投資均需撰寫投資可行性分析，循行政程序陳報高階經理人或董事會核准。

## 4.2 財務風險管理

中運的資金管理，主要包括了日常出納業務及長、短期融資管理。出納業務在於執行各類款項收入與支付的作業，長、短期融資管理乃透過金融機構調度所需的營運及資本支出資金，或是把節餘資金償還既有借款。主要的籌資工具為銀行借款及票券融資，資金過剩時主要購買定期存款及附買回商業本票等投資工具。



#### 4.2.1 現金流量管理

現金流量管理與各項經營活動息息相關，為確實掌握公司現金流量，我們定期分析經營活動、投資活動及管理活動的相關資訊，有效預測未來現金流量。

#### 4.2.2 外匯風險管理

本公司因有較高比例美元收支部位，基本上採自然避險，即在扣除外幣需求後如有外幣剩餘，我們會針對入帳匯率，以現貨進行避險，以期降低匯率波動對企業的影響。

#### 4.2.3 資本市場籌資

為提升經營應變能力，分散籌資管道，以及嚴控利率上升風險，將視資本市場及資金流通狀況，擇機向國內融資銀行簽訂長期借貸固定利率契約，以強化財務結構與預留資金，因應未來支應各項資產投資之資金需求。

### 4.3 內部風險控管

本公司設有專責稽核單位，以有效風險管控為主要目標，協助強化企業的內部控制制度，致力於維護與提升企業的整體利益。每年將內部稽核計畫提報予監察人及董事會核准及查閱，讓董事會、監察人及管理階層瞭解稽核結果及後續改善進度，並作良好的溝通。本公司內部控制制度其目的在於促進公司的健全經營，並確保達成下列目標。

- 1 營運的效果及效率，含獲利、績效及保障資產安全等。
- 2 財務報導的可靠性。
- 3 遵循相關法規。



## 4.4 氣候變遷對本公司所產生風險管理

近年來因氣候變遷所引發的自然災害（如暴雨及乾旱），都可能對原料供應、船舶運送與港口作業造成衝擊，本公司營運船隊將暴露在氣候變遷風險下，對此，有效運用保險來進行因應及控管。本公司已有制訂實施船隊「緊急準備」，並制定「應急作業程序書」、「船舶防颱作業規定」、「火災/爆炸應急作業程序書」及「碰撞應急作業程序書」等，作為災害發生時的緊急應變機制，期能有效減少颱風、火災及地震等可能損害，降低保險支出。

## 4.5 法律風險管理

遵守相關法規為基本的社會責任，主要法律風險包括：1. 不知法或法律變動致違反法律發生訴訟或使公司蒙受損失。2. 所簽訂契約不利於公司或造成公司權益受損情事。對此，我們隨時注意國內外重要政策及法律變動對經營的影響，並規劃因應措施，確保不致違反相關法律，相關策略包括：

- ▶ 確保公司所簽訂合約的條款清楚、公平，且產生法律上的效果。
- ▶ 透過審核各項契約與提供法律諮詢，事先規劃相關權利義務事項，降低、移轉或避免風險。

● 香港安生理算介紹保險理賠訓練課程



## 4.6 信用風險管理

我們以「零呆帳」為信用風險管理目標，執行商業交易時，慎選交易對象，並透過多方管道徵信，以及應收帳款的控管，相關控管及因應措施機制說明如下：

- ▶ 交易前多方管道徵詢客戶信用，原則優先與過去已往來信用佳客戶合作，交易後及時掌握客戶的營運狀況。
- ▶ 若有契約產生未來巨額期望利得時，必須時向保險公司購買期望利得損失險保險合約，以移轉風險。

- ▶ 透過專屬法律顧問及列管，確保訴訟案件均能遵守時效規定並能獲得有利結果。
- ▶ 處理各項契約及爭議事件所衍生的糾紛及訴訟案件，降低、移轉或避免損害。



● 教育訓練，業務人員合約條款解析

## 4.7 資訊安全控管

為維護網路資訊系統的正常運作、確保網路資訊傳輸交易安全，保障電腦處理資料的機密性與完整性，本公司制訂「資訊安全管理程序書」，以確保資料、系統、設備及網路安全。對於客戶所提供的資料做最佳的防護以確保客戶隱私權，於 2013 年無發生任何因洩漏客戶隱私或遺失客戶資料等情事。

### 4.7.1 電腦資訊安全控管

針對系統開發、取得與維護、資訊系統處理、電腦設備與系統軟體、網路系統安全等管制，確認各項作業符合資訊安全的要求。此外，每年外部稽核單位，針對資訊中心的各項電腦系統架構、作業程序、資安政策、帳號、權限控管、程式及系統開發管理、交易紀錄管理、批次作業、資料拋轉、例行維運與備份作業等項目進行查核，確保各項電腦作業符合安全與法規需求。

### 4.7.2 個資管理

為因應 2011 年實施的個人資料保護法，將其造成的影響與衝擊降到最低程度，本公司關注個人資料保護法最新修法進度，並陸續採取下列因應措施：

- ▶ 本公司關注個人資料保護法最新修法進度。
- ▶ 將辦公室員工之薪資、人事、考評與健康檢查資料列為公司機密，依公司「機密維護要點」對於個資的保管、分發、傳遞與維護嚴格管制。
- ▶ 於新進人員教育訓練或管理規章講解時，均會對同仁加強宣導及說明。



# 五、勞資關係

本公司員工招募均委請外部專業機構，經由公平客觀與公正之方式徵選優秀人才，船上招募則依據船員法規，需持有政府認可之相關合格證書與訓練，方得任用，不會因種族、年齡、性別而有歧視。

本公司依法不僱用童工，也要求協力廠商及供應廠商必須提供符合法令之勞動條件。

## 5.1 薪資福利

中興以人才為本，為延攬與留置優秀人才，本公司制訂有完善薪酬獎金與福利辦法，以激勵員工工作士氣。除本薪外，其他盈餘激勵獎金與紅利高低與公司獲利掛勾，可激勵員工全力以赴為公司創造更多獲利。本公司過去幾年拜海運產業呈現一波繁榮景象，並在經營團隊卓越擘劃帶領與全體員工共同努力之下，員工所獲得獎金紅利令人羨慕不已，被喻為國內最幸福企業之一。

### 5.1.1 薪資制度

- 1 本公司員工年薪包括固定薪及非固定薪，固定薪一年發給 13 個月基本薪，非固定薪包括盈餘激勵獎金與紅利，其與公司盈餘獲利高低有關。自 2009 年全球金融危機後，深陷船舶運力供給過剩的困擾，雖國際海運產業榮景不在，但比起國內外同業，本公司獲利依然亮麗，2013 年本公司員工平均獲得年薪 25.73 個月基本薪。
- 2 本公司僱用新進員工均為學士（含）以上學歷，大學剛畢業且無任何工作資歷之新進人員，本公司給予敘薪 3.28 萬元，工作資歷期滿 6 個月，依考評等級辦理調薪，爾後每年依考評等級所任職位於薪資級距中值以下者或核定年度全面調薪時，皆可辦理調薪，故新進人員調薪速度比資深者比率高。

▶ 中運 2011 ~ 2013 年平均年薪與新進人員起薪表 (全體同仁均適用)

	2011	2012	2013
平均年薪 (單位: 月)	31.95	29.2	25.73
新進人員月薪 (單位: 萬)	3.28	3.28	3.28

- 3 本公司薪酬結構包括 1. 本薪 2. 主管 / 專業加給 3. 伙食津貼 4. 交通津貼 5. 盈餘激勵獎金 6. 重點分配 7. 員工紅利 8. 年終獎金 9. 不休 / 不請假獎金 10. 超時工作津貼等。其中盈餘激勵獎金項目係依據公司每月盈餘按公式提撥，員工可立即享受激勵，薪資越低者，發放比率越高，重點分配及員工紅利依據員工績效表現與對公司的貢獻度，於當年結算後發放。
- 4 建立及維護明確、公正、公平、資訊透明的獎懲、升遷及考核制度，表現優良之員工將會獲得合理的升遷、獎金等獎勵。一切勞動條件均符合或優於勞工法令，員工薪資福利及昇遷不因種族、政黨、省籍、性別而有歧視或強迫勞動之情形，員工可透過申訴管道反應。每年由公司推薦表現優良及具傑出貢獻的員工，參加模範航港從業人員及模範海員選拔。

### 5.1.2 福利事項

員工除可領到前述名目薪酬外，本公司必遵行國內相關勞動法規規定，給予員工各種福利如下述：

#### 1 全方位照顧員工的保險計劃

勞保、健保、團保 (包括員眷壽險、意外險、員眷住院醫療及癌症險、海外差旅險、團體旅遊平安險等)，員工也可透過優惠自費方式為其眷屬額外增加優惠意外保險，使其保障擴及家眷。

#### 2 完善的退休金制度

依據「勞動基準法」及「勞工退休金條例」條件，提撥與給付員工退休金。退休人員退休之日或自因公或職業災害死亡之日起十年內，每年三節 (端午、中秋、春節) 均發給退休人員及因公或職業災害死亡人員之遺屬三節慰問金。

### 3 兼顧工作與生活的休假方案

依法提供各種假別。除定期休假外，當員工遇有育嬰、重大傷病等情況，需要一段較長時間休假時，也能申請留職停薪，期間屆滿後再申請復職，以兼顧個人與家庭照顧的需要。2013 年僅有一位同仁懷孕生產，產假後回任原職，並無申請育嬰假。

### 4 持股信託獎勵

凡員工服務滿一年後可參加從業人員儲蓄信託購買母公司中鋼股票，參加人員得在其基本薪給百分之十之上限內，自由選擇每月提存基數，每一個基數為新台幣壹仟元整，每月最多以提存十二個基數為限，由公司按月自薪資中提撥，並提供 20% 獎勵金補助。

- 2013 年終尾牙慶生會摸彩與歡送退休人員



### 5 其他福利

中運公司全體員工皆加入中鋼公司職工聯合福委會，中鋼福委會所提供之福利均可共享，主要福利項目如下：彈性福利制（員工可依個人的需要來選擇福利項目包含全身精密檢查、安養托育、交通補助、進修補助、旅遊補助等）、子女教育補助、三節及勞動節福利代金、旅遊補助、年終餐費補助、生日禮金、生育禮金、結婚補助、公傷住院慰問金、應急無息貸款。

- 退休船員聯誼餐敘



### 5.1.3 考評

► 辦公室員工

(新進同仁 6 個月實習期滿第一次考評)

(員工年度考績考評)

等第	加給本薪百分比 (N)	調薪百分比 (N)
優等 (90 分以上)	$6\% < N \leq 8\%$	本薪調整比率：Y3
甲等 (一) (85 分以上未滿 90 分)	$N \leq 6\%$	本薪調整比率：Y2
甲等 (二) (80 分以上未滿 85 分)	維持原薪	本薪調整比率：Y1
乙等 (70 分以上未滿 80 分)	維持原薪，但於三個月後應就其適任與否再行考評；如為乙等 (含) 以下者，則予資遣。	維持原薪
丙等 (未滿 70 分)	資遣	第一年：考績分數在 60 分以上未滿 70 分者，扣減原支本薪 2%；未滿 60 分者，予以資遣。 第二年：資遣
備註	加薪後之本薪，以不超過所任職位核定薪幅之最高值為限。	1.Y1 到 Y3 之幅度，視當年度實際狀況另訂之 2. 加薪後之本薪，以不超過所任職位核定薪幅之最高值為限，超過部分乘以 13 (月) 當做獎金一次發給。

► 船員晉升

不論船副 / 管輪晉升大副 / 大管輪或大副 / 大管輪晉升船長 / 輪機長均須參加晉升訓練與考試，合格取得執業證書才可晉升。

## 5.2 船員薪資福利

本公司船員人力資源的能力素質與數量將重大影響本公司賴倚營生船隊運轉操作，近年來全球船隊大幅擴充，海上船員人力吃緊，我國籍船員培育不足，年輕一代較缺乏長期上船服務意願，為吸引年輕船員上船，並穩定本公司船員人事，本公司近年來致力提供優渥待遇與船上工作生活環境，船員勞動條件皆優於海事勞工公約 (MLC) 與我國船員法規定標準。

- 1 以永續經營、長期任用做法，充分保障在職船員同仁工作權益，不論在船服務或在岸休假皆享有勞保及健保，並依新舊制勞工退休金條例提撥退休金。
- 2 春節、端午節、中秋節及個人生日皆發放禮金。
- 3 依船員在船服務天數計算可領有給年休獎金。連續 3 個月以上不返靠台灣港口時，發給久航獎金。每月給予定額加班費。為慰勞船上同仁辛勞，每季辦理加菜，春節並另提撥賀節加菜金。
- 4 派船資訊公開透明，異動安排公平公正，並充分尊重個人的時間需求，服務公司船隊，不虞被無端閒置而收入無著。
- 5 升遷管道暢通：公司從基層培養船員，優先對內拔擢人才，晉升機會多，帶薪訓練（公司全額負擔訓練費）、提供國外交通車補助、權宜船籍證照由公司負擔…等，皆較其他公司優渥。

● 公司旅遊全體合影 - 苗栗





● 船上文藝走廊



● 公司旅遊 - 騎士社一日遊

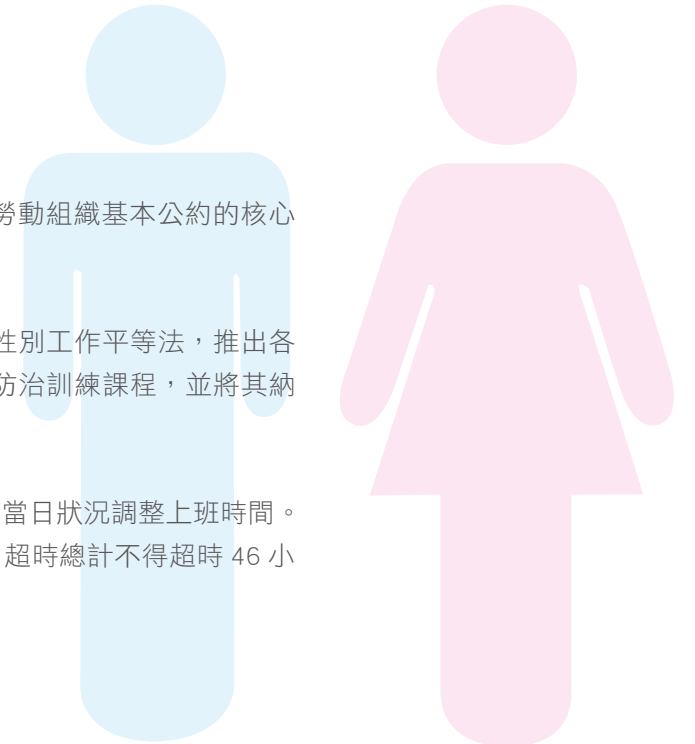


● 2013 年終尾牙摸彩暨退休人員及慶生會 - 走秀



### 5.3 兩性平等與人權

- 1 本公司所有員工皆受到公平的對待與尊重，除致力維護並符合聯合國世界人權宣言及國際勞動組織基本公約的核心勞動標準。
- 2 遵循法規，除人事規章中已制定工作場所性騷擾防治措施、申訴及懲戒辦法外並積極宣導性別工作平等法，推出各項性騷擾防治相關政策與措施，促進性別工作平等的工作環境。我們提供所有同仁性騷擾防治訓練課程，並將其納入新進員工的新人訓練課程。
- 3 實施彈性工時 - 上班時間 08:00~09:00，下班 17:00~18:00，只要符合每日工作滿 8 小時，可依當日狀況調整上班時間。為考量員工身心健康與重視家庭生活，嚴格控管超時加班時數，每日不得超時 4 小時，每月超時總計不得超時 46 小時。要求部門主管注意所屬員工工作量分配，以及改進工作流程，提高工作效率。



## 5.4 內部溝通宣導

本公司 2013 年針對企業社會責任相關議題如反賄賂、人權、環境、勞動準則等，已透過內部通訊（含書面、電子郵件）、舉辦員工訓練及管理階層會議等方式作內部進行宣導。2013 年度平均每位新進人員有受過反貪瀆、反賄賂、人權教育等員工相關權益訓練 5 時 / 人。

### 5.4.1 勞資會議

本公司係屬中鋼公司百分之百子公司，本公司員工可自願加入中鋼公司產業工會，2013 年員工共計 16 人加入中鋼產業工會，約佔 24%。中鋼公司產業工會與中鋼公司間勞資會議所協議勞動條件、福利等結果，無特別例外，本公司比照辦理。此外，設有勞工安全衛生委員會，每季召開會議討論安全衛生相關事項，針對員工健康管理及健康促進事項提出建議，其中勞工代表（含船員）有 7 位，依法佔所有委員人數三分之一以上，提供管理者與員工面對面溝通管道。

## 5.5 遵守職業安全衛生法規

為落實「零工安、零事故」的政策，尊重生命無價的理念，本公司遵循所有相關勞工安全衛生法令及國際公約，確實執行勞工安全教育訓練、風險評估、危害告知，以及做好安全防護措施。

### 5.5.1 完善的品質與勞工安全衛生管理系統

1997	通過 ISM 國際安全管理系統驗證
1999	通過 ISO 9001 品質管理系統驗證
2004	通過 ISPS 國際船舶和港口設施保全章程驗證
2005	通過 ISO14001/OHSAS18001 環保與安全衛生管理系統驗證
2011	每年均定期舉行溫室氣體盤查
2012	通過 CNS15506(TOSHMS) 台灣職業安全衛生管理系統驗證
2012	每年均定期舉行 CSR 報告
2013	通過 MLC 海事勞工公約評鑑簽證

● 船員職前講習



► 完善勞工安全衛生管理系統

- 1 遵守國內外法規，一向是本公司標榜正派經營最典型展現。以照顧員工及家庭生活幸福美滿與確保員工身心健康安全為本公司經營奉為最高職志。基本上，員工的工作勞動條件，舉凡薪資、工作時數、加班、休假、預產假、產假、陪產假、育嬰假等，均依勞動基準法與其相關子法辦理，未曾發生違反相關規定。本公司船員在船上勞動條件必須滿足國際海事勞工公約的規定，已通過中國驗船中心發證，船舶航行至先進國家港口也通過港口當局檢查，顯示本公司船員海上勞動條件符合國際公約規定。
- 2 員工及船員為本公司重要企業資源，維護員工及船員身心安全健康免於受到傷害，是本公司重視人力資源最基本任務。本公司已建立完善職業安全衛生管理防衛體系，早就獲得英國勞氏(LRQA) 通過OHSAS18001 與台灣職業安全衛生管理系統(CNS15506) 驗證。船上船員工作安全衛生條件不只滿足現行管理防衛體系，也通過驗船機構驗證符合國際船舶安全規章(ISM Code) 的要求標準，並訂有完整之標準化作業流程，訂定風險評估安全指標，用來評定各種事故如碰撞、擱淺等所造成船期延誤或發生之頻率，以利檢討與改進作業流程，為達到我們的安全管理目標與避免事故的發生，我們採取加強登輪檢查及定期進行內部稽核等以增進船舶安全。近年來本公司員工與船上船員未發生職業災害事件，顯示本公司嚴格落實職業安全衛生管理成效顯著。
- 3 防止本公司碼頭及船上作業場所發生工安事故，除每年定期召集所有協力廠商舉行共同作業協議組織安全衛生協議會議，告知所有可能招致危害因素進行宣導告知外，同時備妥船上工作場所危害因素與安全作業標準規定之書面告知文件，凡任何人在船上從事具有風險性作業時，船上人員必遞交該危害告知盡通知義務。

- 4 要求各單位必須依據作業現場特性，進行工作環境之改善，以提供安全舒適的工作環境。針對危害作業場所，教導並要求員工及協力廠商必須遵守相關作業規定並使用個人防護器具，以期將危害減至可接受的範圍。
- 5 安全衛生相關法規所列管之危險物、有害物及特殊機械設備等，船上皆依相關法令設置並依航政主管機關要求檢查及管理，油漆及其溶劑之內含物，平時儲放於獨立防爆儲區，遵照 MSDS 規範取用。
- 6 嚴格要求承攬商人員依標準作業程序及施工順序進行施工。承攬商施工期間每日全程在場督導安全衛生。工程依危險性予以分級，高危險工程監造人員全程督導。加強門禁檢查，禁止攜帶違禁或不符合安全規定之工具、物品入廠；工程契約明訂工作項目及責任歸屬，要求承攬商簽署安全切結書，保證施工安全。
- 7
  - ▶ 飲用水安全：大樓管委會對於飲水機過濾設備每三個月會進行取樣檢測水質一次，檢測紀錄並張貼於各飲水機明顯處供同仁參考。
  - ▶ 辦公環境安全：針對大樓各項重要設備（如機電設備、消防設備、空調系統及電梯保養等）均訂定嚴謹之定期檢修程序確實執行，以維持辦公環境安全無虞。
- 8 虛驚事故統計如下

	2011	2012	2013
虛驚事故	28 件	12 件	19 件

## 5.6 職場健康促進

員工的身心健康是公司生產力的基石，持續透過多元的健康促進方案，舉辦健康促進計劃之減重及推動綠色生活等活動，打造健康的職場環境。

### 1 健康檢查及推動健康促進計劃

本公司以優於勞基法規定，安排員工健康檢查，實際作法乃依照員工年齡實施年度健檢，另增加特殊健檢項目（如聽力及肺活量等），健檢後公告結果異常項目，並建議定期追蹤複檢，列入本公司目標管理推動健康促進計劃（健康講座、職災疾病防治）。推動減重活動，每週定時舉辦快走運動活動及登高活動，建立員工健康自我管理觀念，養成終生每日運動習慣並注意飲食安全，降低罹患慢性因子。

### 2 實踐健康生活

積極瞭解員工最關心的健康議題，規劃各種健康生活行動方案，協助員工實踐健康生活。鼓勵同仁養成運動習慣，維持健康體魄。2013 年度持續舉辦乒乓球、保齡球等運動競賽。每月羽球社 / 書法社 / 國畫社及瑜珈社定期舉辦社團活動，公司並訂有社團補助辦法鼓勵同仁踴躍參加社團活動。

● 同仁及員眷於高雄圓山飯店合影



▶ 本公司已將員工健康促進列入 2013 年公司目標管理推動

基準值	目標值	目標制定說明	實績值第四季 / 累計
67.94kg	-4%	1. 以 2012 年 10 月參加體檢人員體重記錄，追補未於上述時間體檢者體重，加總作為基準值。 2. 達成員工體重總重量比基準值減少 4%。	-2.28%(66.39KG) 第四季減重 23 人、加重 19 人、持平 7 人，第 4 季實績值僅 -2.28%(66.39kg) 未達成目標



● 同仁及員眷於澄清湖合影

### 3 舉辦員工親子同樂活動

本公司透過邀請家屬參加公司所舉辦各種內外活動，包括年終聚餐、國內旅遊等，讓員工家屬提高認同公司的政策或活動。2013 年舉辦各項活動包含尾牙餐會暨慶生會、騎士社大崗山蚵仔寮一日遊、騎士社澄清湖遊園健身活動等。

● 保齡球比賽活動



### ▶ 2013 年舉辦心靈健康講座

日期	課程名稱
2013/03/26	健康減重與營養指導
2013/06/07	102 年度防制就業歧視促進性別平等宣導會
2013/06/18	深層溝通與衝突管理
2013/07/05	非瘦不可—健康體重管理
2013/10/16	兩性平等、退休兼論人生生涯旅程

## 5.7 員工教育訓練與強化勞工安全衛生意識

### 5.7.1 員工教育訓練

為增進新進人員儘速融入本公司企業文化與習得工作崗位應有職能提升本公司提供客戶運輸服務之品質，提高船舶業務營運績效，有效管理船舶機艙維修保養與確保船舶航行安全，促進員工工作安全和衛生，以及工作經驗的傳承等需求，本公司定期與不定期在公司內舉辦實施新進人員教育訓練、在職教育訓練、專業技術訓練及勞工安全衛生教育訓練，以及船員相關教育訓練，有必要時安排參加國內外相關機構舉辦之教育訓練。

### 5.7.2 船員訓練

- ① **應急訓練** - 各員到職後必須參加應急操演訓練，先由船長、輪機長督導所屬進行研讀船上有關手冊，熟悉各種應急布署及措施，於操演時進行訓練。訓練項目應包括應急操演作業程序書內計劃表所列之各項應急操演。
- ② **本職訓練** - 甲員由船長或輪機長親自或指派大副或大管指導新接任人員，務使儘速熟悉本職業務及工作內容。乙員由大副或大管親自或指派適當人員，對其任務與工作給予介紹和指導，務使於最短期間內熟知本身職責。
- ③ **進修訓練** - 船長應確保所有船員都能積極參加提升個人技能之進修訓練，包括在上一級船員之督導下，讓下級船員能熟悉上級的職責和工作內容，以便有機會晉升時能立即熟練地升任。
- ④ **見習人員之訓練** - 見習人員上船見習時，除施以應急訓練外，船長或輪機長尚應親自或指派所屬妥為安排相關之本職或專長性訓練，督導各見習人員之學習。
- ⑤ **實習生之訓練** - 海事院校之實習生上船實習時，除施以應急訓練外，尚請大副、大管親自或指派所屬給予最佳之照顧與指導，安排參與實際作業，以學習船副或管輪之本職工作內容為主，並應注意其在船期間之一切安全及批閱其實習報告。
- ⑥ 完成各項訓練後，除實習生登錄於由學校提供之實習記錄冊外，在職船員所受訓練應即記錄於船員訓練記錄表
- ⑦ 每週六為訓練日，實施 ISM/ISPS 有關之各項講習、訓練及操演，若逢航行狹窄水道、進出港或在港裝卸貨時則順延舉行。訓練後登錄於船上訓練記錄表及船員訓練記錄表
- ⑧ 配備有電子海圖 (ECDIS) 之船舶，甲板部甲級船員 (含船長) 應於上船日起 72 小時內，完成電子海圖 (ECDIS) 操作熟悉訓練並記錄。



► 各職級船員依 STCW 公約 2010 年修正案應受專業訓練對照表

	甲板甲員 需受訓練	乙員 需受訓練	機艙甲員 需受訓練	訓練天數 或時數	各項證書生效 日期 (Y/M/D)	備註
ECDIS 基本訓練	✓			5 天	2017.1.1.	新船交船前完訓取證
ECDIS 廠家訓練	✓			1~2 天	2017.1.1.	新船交船前完訓取證
保全意識訓練	✓	✓	✓	1 天	2014.1.1.	本公司船員皆已完訓
保全職責訓練	✓	✓	✓	2 天	2014.1.1.	本公司船員皆已完訓
基本安全訓練	✓	✓	✓	1.5 天	2017.1.1.	補差訓及換證複習訓練
進階滅火訓練	✓		✓	4HR	2017.1.1.	換證複習訓練
救生艇筏訓練	✓	✓	✓	4HR	2017.1.1.	換證複習訓練
BRM 訓練	✓			5 天	2017.1.1.	
ERM 訓練			✓	5 天	2017.1.1.	

● 棄船操演 (上圖) 急救訓練 (下圖)



► 應急操演計劃及油污染應急計劃表

每月操演乙次項目	1. 滅火操演 (含防火門及消防設備之操作) 2. 棄船操演 (依求生佈署實施, 穿救生衣、帶棄船時用之物品在救生艇甲板集合點名) 3. 救生艇操演 (搖出或放下、引擎測試、緊急照明及附屬品確認)					
每 2 個月操演乙次項目	油污應急操演 - 項目包含警告 / 通報、管路洩漏、被拖、艙櫃滿溢、燃油轉駁、擱淺、火災與爆炸、碰撞、觸礁、船殼洩漏					
每季操演乙次項目	1. 救生 (救助) 艇放至水面, 操艇及附屬品確認 2. 緊急舵操演					
每 4 個月操演乙次項目	救生筏使用 (模擬操演)					
年度操演乙次項目	1. 擱淺 / 觸礁	3. 火災及爆炸	5. 浸水	7. 人員落海及搜救	9. 結構損壞	
	2. 貨物移動	4. 碰撞	6. 直升機著陸小組定期訓練	8. 恐怖分子與海盜劫持	10. 引擎、設備故障	

- 註：1.所有甲級船員均應接受油污預防及處理訓練。  
2.操演項目之搭配由船長決定，以不重複相同之操演情節為原則。操演情節如涉及油污者，可搭配年度油污應急操演同時舉行。  
3.油污應急操演應每兩個月操演乙次。每次操演後，應留下完整記錄及參加人員之名單。

### 5.7.3 強化勞工安全衛生意識

勞工安全衛生做得好，員工工作效率與生產力才會提高，由國內標竿企業典範得到最好佐證。本公司深切體認安全衛生與企業經營績效同等重要，因此重視勞工安全衛生教育訓練，依據員工擔任不同勞安管理職位與作業性質，安排員工接受規定內外部訓練課程與時數，以強化員工安全衛生意識，確保其生命免於招致意外傷害威脅。經統計 2013 年所有不同崗位員工所接受勞工安全衛生教育訓練課程與時數均符合法規要求標準。

▶ 本公司 2013 年員工接受勞工安全衛生教育課程統計

課程	勞安衛		
	丙種主管回訓	環安衛管理系統	健康保健課程
時數 / 堂	6	2	3
人 X 時數	12	54	55.5

▶ 船隊與辦公室職災統計，2013 年本公司船隊與辦公室沒有發生任何重大工安事故，故依勞工安全衛生法所定義的失能傷害頻率與失能傷害嚴重率數值為零。

年度	2011	2012	2013
失能傷害頻率	0.78	0	0
失能傷害嚴重率	78	0	0
總合傷害指數	0.24	0	0

● 船上滅火操演



● 船上求生操演



● 2013 年度召開共同作業協議組織安全衛生協議會議

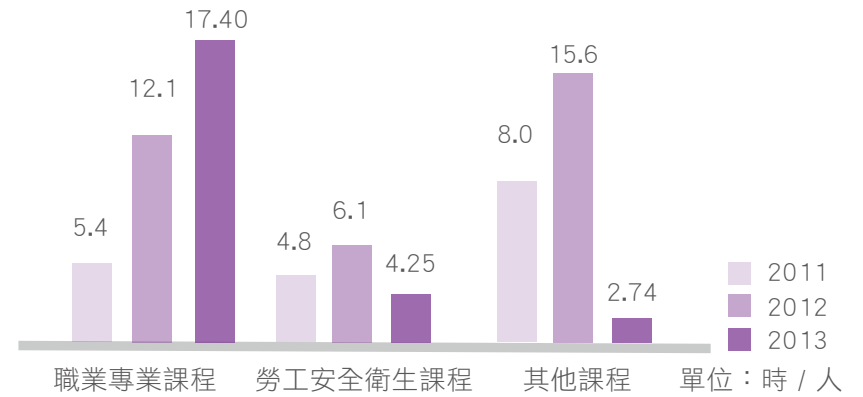




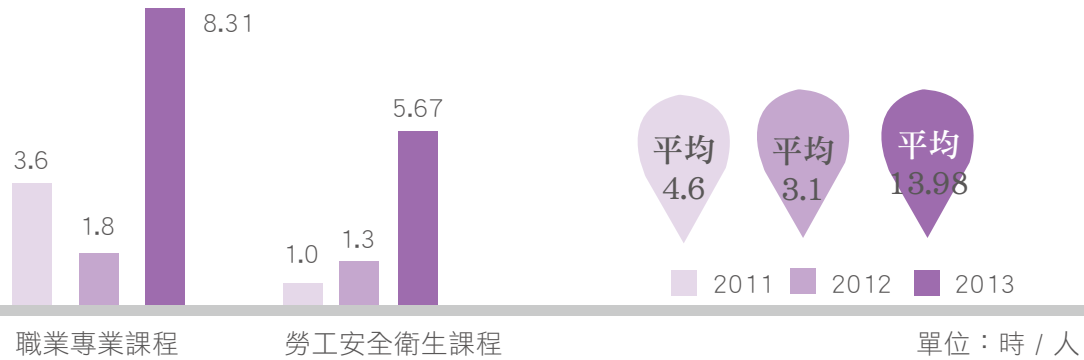
### 5.7.4 員工教育訓練實績

#### ▶ 辦公室員工教育訓練統計

	計算單位	2011年	2012年	2013年
員工訓練總金額	萬元 (NT)	98.6	188	144
員工訓練總時數	小時	1,090	2,163.5	1,634.5
每位員工平均受訓金額	N T	16,438	29,375	21,818
每位員工平均受訓時數	小時	18.2	33.80	24.39



#### ▶ 船員教育訓練統計 (2013年船員受訓人數498人次，訓練總時數7,227小時)



#### ▶ 勞工安全衛生教育訓練實施實況

● 勞工安全衛生管理系統介紹



● 登輪安全教育訓練



● 船上消防操演



# 六、供應鍊管理

本公司除了關心我們的員工，致力於營造安全健康的工作環境外，我們也關注其是否對本公司實體供應與服務供應品質安全造成影響，以及本公司所提供船舶運輸服務產品是否滿足國際法規及契約對運輸責任之要求。為進行供應鍊管理，本公司訂定實施「供應商評鑑與管理程序」、「航商評鑑與管理程序」，以及「顧客意見反應處理程序」以作為向顧客溝通與傳達運輸服務產品之責任的使命。

## 6.1 供應商溝通與評鑑

為了讓供應商夥伴能夠瞭解符合我們對相關交易履約、環保及安全等要求標準，以及港口代理、裝卸、堆積、繫固與船舶維修協力廠商等服務條件，透過書面契約及承攬商共同協議會議，將涉及環保及勞工安全衛生規範，以及服務品質等傳達給所有往來的承攬商，並藉此推廣企業社會責任觀念，具體落實供應鍊責任，帶動供應鍊夥伴共同響應對社會及環保的責任。

### 6.1.1 供應商行為規範

- (1) 遵守勞基法及政府相關法律規定。
- (2) 資訊的保密：與案件相關的技術、品質、產品以及服務等的資訊應發商業道德責任予以保密。
- (3) 對「請購」、「採購」有清楚的權責界定，供應商與使用單位可以討論技術議題，但不得討論或傳遞任何商業條款予使用單位。
- (4) 要求廠商遵守職業道德，採購人員應避免接受廠商招待、饋贈等實際活動。

### 6.1.2 供應商評鑑

為了確保服務品質，我們分別每年或半年進行對供應商、船舶維修協力廠商與航商進行評鑑，依據評鑑結果做為爾後是否繼續往來依據。

- ① 每年進行供應商評鑑，對於供應商每案供應項目中有 90% 金額品質符合規定者，認定為合格（界定為 1），若不符合項目金額超過案件 10% 總金額時，列入不合格（界定為 0），依年度總交易案件數評鑑結果加權平均，評鑑總分 60 分以上者合格；60-69 分列為「待改善」供應商；59 分以下者不合格，列入拒絕往來。2013 年供應商評鑑計 67 家，沒有發生供應商評鑑分數 60 以下，有 32.8% 評鑑為「優」等，評鑑分數 90 分以上。其中向國內供應商採購比例約占 83.78%。
- ② 每年進行船舶維修協力廠商與小額採購供應商評鑑，103 年評鑑逾 200 多家，結果皆通過評鑑。
- ③ 每半年進行對航商評鑑對象包括港口裝卸代理行、裝卸及繫固等協力廠商，103 年計評鑑 25 家，沒有廠商評鑑發生不及格記錄，多屬優良廠商。

### 6.1.3 實地訪查供應商

我們透過計畫性的拜訪供應商、航商與協力廠商，促進良好的互動，經由面對面溝通，除了有助瞭解彼此需求外，也藉此增加了信任感，有助提昇彼此合作的品質。

## 6.2 顧客運輸服務產品責任之溝通與回饋

本公司以經營船舶提供顧客運輸服務之產品，運輸服務產品的責任符合性之要求標準，乃遵照國際海上貨物運送公司所要求運輸人必須盡到運輸責任為要件，即擔保貨物必須達到安全與準時運送標準，另外若提供船舶給租船人指揮使用船舶時，必須遵照契約所約定責任，提供具有適航性船舶，達到約定之船舶運轉效率標準，以滿足租船人指揮營運，以及確保貨物運送安全。本公司已透過包括每季定期貨載包攬會議及每週原料會議進行與顧客溝通討論運輸服務產品之履行檢討，以表達本公司在運輸服務產品之責任於契約中所承諾的標準。另外，以電子文件、電話或傳真即時與顧客溝通或接受反應本公司履行運輸服務產品責任之符合性。

迄今顧客抱怨運輸服務產品責任之符合性，最常見發生在船期準確度與船舶性能問題，但在運輸服務產品之安全與環境保護等問題，均符合法規與契約要求標準。

## 6.3 承攬商安全衛生管理

本公司不僅只重視員工的安全，也關心承攬商的工作安全。我們一方面致力於提供更安全的工作環境，另一方面為減少職業災害，保障碼頭及船上所有勞工（包含承攬商）的安全與健康，在與承攬商簽訂合約後，都會要求簽訂「承攬人安全衛生承諾書」、「勞工安全衛生管理人員設置報備書」、「承攬作業安全衛生事項告知記錄表」等安全衛生規範。此外，我們要求承攬商工作人員皆需參加安全衛生教育訓練並考試合格，並不定時召開各類承攬商教育訓練及會議，包括承攬商的機動車輛、機械設備皆需符合安全衛生標準。每年度與承攬商簽訂協議組織，確保承攬商人員能安全進行作業。

## 6.4 採購作業規範

- ▶ 為避免發生採購弊端，損害本公司利益，本公司明文規定採購作業人員禁止與三等親內親屬關係人進行採購交易。
- ▶ 採購作業絕對必須公開公正，採購人員不得洩露手中報價給其他競爭者。除非請購單位考慮機器零組件的品質、規格符合性與性能可靠性，限定採購專屬原製造業零組件外，原則必須公開向兩家以上詢價、議比價，若符合規範，則以最低價決標。
- ▶ 交貨驗收嚴禁驗收人員接受廠商饋贈，確實依照請購下訂規格驗收，若發現品質或數量不符合時，應拒絕簽收或於簽收單上予以批註問題，以確實維護本公司權利。

## 6.5 誠信透明問卷調查

- ▶ 本公司為瞭解在誠信透明化執行績效，於是製作中英式誠信與透明度問卷調查表，問卷調查表設計內容包含各作業情況是否符合誠信透明原則，以客觀五個量化尺度來計算外部評分。
- ▶ 本問卷調查表以書面邀請本公司往來採購供應商包括船舶物配件供應商 / 船舶經紀商 / 船務代理行 / 協力廠商等，對本公司在辦理洽詢採購 / 維修 / 租船 / 船務代理 / 堆裝繫固協力廠商作業時，在誠信與透明化表現給予量化之滿意度評分，本年度發送給供應商配合填寫共發出 83 份，回收 33 份問卷，回收率約 40%。依回收問卷所填報之滿意度給予分數加權平均計算，計算分數為 89.77 分，顯示本公司在誠信透明績效表現應屬優異。
- ▶ 本公司會持續加強建立更完善誠信透明化政策推動方案與管理制度。

# 七、環境保護

本公司以經營船舶海上運輸服務，與海洋共生，本公司經營理念在追求企業永續之餘，也宣示必需為海洋環境保護盡心盡力。本公司很早已推動「零事故、零污染」之海洋環境保護政策，除已把環保觀念納入企業政策外，並依據國內外環境保護法規及國際海洋環境保護公約等，透過制訂本公司環保作業準則手冊與制訂環保管理目標，並落實綠色產品採購政策，以及執行船隊節能優化措施等作為。

## 7.1 環保投資專案

本公司在追求業務獲利成長之餘，也竭力做好保護地球環境，促成地球環境活力生生不息。本公司 2013 年在執行環境保護議題，最具創新與代表性者有投資建造節能環保船 (Eco Ship) 與現有船隊執行減速航行等兩專案，可成功地大幅減少燃油耗用量。

● 船上焚化爐，處理船上廢油、可燃垃圾（破布、紙類）



### 7.1.1 投資節能環保船

專案名稱	節能環保船投資
內容	近十年來國際船運市場供過於求，而船用燃油價格漲幅逾 4 倍以上，燃油成本高漲帶給船舶經營者極大負擔與壓力，船舶主機製造商呼應船舶經營者需求，近年來成功研發製造節能引擎問世。本公司為追求節能，降低地球溫室效應，於是，2011 年下半年開始投資節能環保船。
做法	日本造船廠領先設計推出節能環保船，同型船 20 萬載重噸比傳統型節省約 20% 油耗。首艘試用後性能優越，再續訂購 6 艘，合計 7 艘 20 萬載重噸節能新船，另外 2 艘 3.5 萬及 2 艘 1.2 萬載重噸新船亦皆為新型之節能減碳船舶。
績效	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7 艘 20 萬載重噸在正常運轉負荷下，比傳統型年共減少約 28,560 噸燃油，折回減少 Co2 排量 88,947 噸。</li> <li>• 2 艘 3.5 萬及 2 艘 1.2 萬載重噸在正常運轉負荷下，比傳統船年可省燃油共 6,000 噸，相當於減少 Co2 18,686 噸排量。</li> <li>• 本節能環保型船投資案，在正常運轉負荷下，年度減少 Co2 排量超過 107,633 噸。</li> </ul>

● 船隊停中鋼 B 碼頭期間圍設攔油索畫面



### 7.1.2 執行船隊減速航行

專案名稱	減速航行減耗油量
內容	近十年來國際船運市場供過於求，而船用燃油價格漲幅逾 4 倍以上，燃油成本高漲帶給船舶經營者極大負擔與壓力，同時兼顧落實節能減碳政策，以降低地球溫室效應，於是，2011 年起啟動船隊減速航行措施，預期可大幅減少燃油消耗量。
做法	公司返台二期專輪減速至 60% 負荷，三、四期專輪減速至 50% 負荷航行。 新一代 Eco Ship 環保船使用 ME-C engine 新型主機，將可操控減速航行船隊採取主機負荷由 75% 降低至 50% 運轉，則油耗可節省約 30%，目標將減速至 45% 負荷運轉航行。
績效	節省燃油成本為經營船舶業者首要任務，採減速航行最直接捷徑，績效立竿見影，省錢又環保，2013 年本公司各期不同型船實施減速船行計有 88 航次，節省油耗總量 11,544.71 噸，減省 Co2 排量 35,954.84 噸，扣除因減速而增加航行時間所增加的成本，淨省油效益約新台幣 1.14 億元。



▶ 自有船減速航行績效統計表：(2013 年共 88 航次)

	二期船	三期船	四期船	成品船	合計
省油總量 (噸)	3,125.19	2,007.63	6,080.33	331.56	11,544.71
總減排 CO2 (噸)	9,733.09	6,252.57	18,936.58	1,032.61	35,954.84

▶ 註：船舶燃油碳排放系數 (CF) 係採用 IMO (國際海事組織) 發行 MEPC.1/C.684/ANNEX 公告數字為 3.1144 (單位：t-CO2/ t-Fuel)

### 7.1.3 績效

本公司 2013 年所屬船隊因遵守國際環保公約且無遭國外港口國管制滯留紀錄，提升國際形象獲得交通部頒發 2013 年度發展綠色航運績優獎。

#### ▶ 鼓勵綠色採購

我們透過綠色採購的行為，期望帶動產業鏈邁向綠色生產及環境友善。

2013 年本公司綠色採購績效如下：

#### ▶ 辦公室及船上採購環保標章產品金額統計表：

年度 (NT\$)	2011	2012	2013
辦公室用品	442,240	618,370	519,128
船上事務用品	797,500	2,019,845	2,269,394
合計	1,239,740	2,638,215	2,788,522

#### ▶ 2011-2013 年中運公司船隊環保支出統計

年度	2011	2012	2013
金額 (NT\$)	427.2 萬	*3,606.4 萬	194.4 萬

- ▶ 註：1. 上述金額為船隊購買焚化爐、油水分離器及污泥泵備品等金額，至於新購環保船 (E C O -Ship) 已納入新船造價故不計入。  
 2. 2012 年進行船舶岸電設備之增設，此項設備將取代船上現有發電機於泊岸期間之電力供應，除可節省發電機耗油外，更可減少泊港期間之廢氣排放，設備及施工共投資 3,321.7 萬元。  
 3. 2012 年二代船全部更新油水分離器設備，使 2013 年購買相關備品及維修費用大幅降低。



● 船員休息室



● 船員視聽室

### 7.1.4 投資離岸風力發電計畫

近幾年來，Co<sub>2</sub> 的污染與溫室效應日益嚴重，導致自然環境受到重大的破壞，且因溫室效應的影響以致於用電量與日遽增，進而造成電力不足的問題日趨嚴重。各國致力於綠色能源的開發，其中「風力發電」正在全球蔚為一股風潮，因風力發電不但無燃料耗盡問題，亦不會產生輻射和 Co<sub>2</sub> 等污染破壞自然環境，或造成地球溫室效應的惡化的結果，因此風力發電將普遍被先進國家新進綠色能源的最佳方案。

我國政府於九十六年八月公布「第一階段設置離岸式風力發電廠方案」，全力支持本土風力發電設備產業的推動，透過離岸風力政策及研發資源之投入，協助國內業者建置自主開發離岸風機關鍵零組件與系統整合能量，規劃可開發之海域區塊，以達我國能源獨立自主與安全之目標。我國屬海島型國家，陸域可供開發風力發電場址有限，相對於陸地，面積廣闊之海域為一風能佳、平穩、少亂流之風場環境，台灣海峽有優良離岸風力發電條件，提供台灣一個開發風力資源之最佳海域。

中鋼董事會已於 2013 年底通過成立「風電事業發展委員會」，以搶攻風電商機，中鋼將綠能相關領域，列為業務主要推動方向。依照政府能源政策，預計 2030 年前將在西部等海域裝設 3GW 容量約 600 架的風力發電機。在風電部分，中鋼加入海洋風力發電團隊，可著力的部分，除了鋼品供應，還有風力機製造、海工船施工及運轉維護等相關產業，創造多重商機，將可提升中鋼集團經營綜效，促進公司永續發展。本公司將規劃投資建造或租入各種功能的海工船，並從事海域風機安裝、電纜鋪設等作業。





## 7.2 國際環保法規

全球環境保護不僅 NGO 組織愈來愈活躍且各政府機構所訴諸行動愈來愈積極嚴苛監控全球環境污染問題，企業經濟者已無法心存僥倖。本公司所屬船隊在海上航行必需符合聯合國 IMO 海洋環境保護委員會 (MEPC) 所制定防止海洋油污染公約 (MARPOL) 的要求，該公約規範嚴格控管船舶在海上油污、廚餘、硫化物含量等排放控管。2011 年 MARPOL 73/78 公約附則 VI 修正案確定新船效能設計指數 (EEOI) 及船舶能效管理計畫 (SEEMP)，強制規定船舶二氧化碳排放量。若船舶違反排放規定，除將被港口國罰鍰或扣留外，船長恐也會被判刑入獄。本公司每年度各船隊均會提報 SEEMP 之 EEOI 執行計畫，並以 PDCA 進行管理與成果檢討，以逐步降低排放量。

### 7.2.1. 推動環境計畫

本公司訂定有短中長期的環境推動計畫如 SEEMP、EEOI。本公司已通過取得 ISO14001 環境管理系統，並根據 ISO14064-1 委託專業機構 DNV 進行「溫室氣體盤查」。為符合聯合國國際海事組織 (IMO) 要求，已實施船舶能源效率管理計畫 (SEEMP)，其標準要求能滿足 ISO50001 能源管理系統標準。本公司投入投資節能減碳船隊，提供綠色服務運輸產品，節能減碳船隊特色為設計符合環保節能概念及運輸過程重視環保節能要求。

#### ① 船上油污、廢棄物處理

本公司 2013 年所有船隊未曾因發生汙染而被港口國罰款或扣留情事。本公司規定所有船隊必須採取各種環保因應措施如下：

- ▶ 含油艙底水排海前，必須確認遵守國際防止船舶污染公約 (MARPOL 73/78) 的規範及其 1992 年修正案。
- ▶ 所有艙底水及含油艙底水在排海之前，都已先經過油水分離器之處理，將含油量降至 15PPM 以下才可排海。



● 船隊垃圾分類於靠岸時送岸處理

- ▶ 油水分離器分離出的油渣應泵入廢油櫃收集，於適當時機及港口申請卸岸，若無法及時卸岸再以廢油燃燒器燒掉。可避免造成海洋中的生物死亡或者體內殘留有有毒重金屬物質，而在體內殘留重金屬物質的魚類經由漁民捕捉後販售給民眾，對人類的健康及生命造成重大的威脅。
- ▶ 船舶進港或航行於特定水域時，住艙區之衛生水，應經衛生水處理裝置適當處理後方可排海，以免造成港區或特定水域之污染。
- ▶ 生活污水的排放規定：船舶排放生活污水，必須符合；距最近陸地 4 海浬以外，使用主管機關批准的生活污水打碎與消毒系統，排放業經打碎與消毒的生活污水，或距最近陸地 12 海浬以外，排放未經打碎與消毒的生活污水；進行上述排放時，不得將集中櫃內所有穢水一次排光；應在航速 4 節以上的航行途中，以適中速率進行排放；使用經主管機關批准的生活污水處理裝置，並且排出的廢液在其周圍水中不產生可見的漂浮固體與使水變色。
- ▶ 船殼塗裝均採用環保無毒性船殼防污漆，在不毒害水中生物的前提下，減少海生物附著於船身所產生阻力，降低油耗。

- ▶ 垃圾管理：為符合國際環保公約中對海上垃圾之要求，已建立完善的垃圾管理計畫，處理船上所產生之有害物質及固態垃圾，垃圾依六類收集處理、存放、棄置及記錄，船隊實施垃圾分類、減量及資源回收，船上的廢棄物均依照國際公約與當地法規的要求予以送岸，經合格廠商妥善回收處理，達成廢棄物產量最小化與資源回收再利用最大化。可避免造成海洋生物的死亡，漁業減少收穫量，重金屬累積於海生物，對人類健康及生命威脅。此外海上的漂浮廢棄物易造成船舶的障礙及海中生物受漁網或繩索纏繞而死亡，海灘上的廢棄物影響美觀及休閒利用價值。
- ▶ 每艘專輪均配置垃圾分類專用不鏽鋼垃圾桶於船上供分類使用，儘量不要焚燒如廢油，油布等，以減少空氣污染及二氧化碳產生，此外將焚燒後產生的垃圾灰燼予以打包，卸岸交由合法之回收機構處理，垃圾類塑膠一律禁止焚燒，必須卸岸處理。
- ▶ 本公司生產運輸服務之船舶在營運生命週期結束後，若欲報廢解體必遵守巴塞爾公約之規定，將欲解體船隻選定合格拆解廠商，依法有能力處理可回收及有害物質，防止污染海洋環境，影響人類身體健康。其實本公司過去曾將逾齡船以二手船出售給其他船公司，並未直接報廢拆解。

## 2 燃油耗油量與廢油處理量

雖然 2013 年本公司船隊從 2012 年的 18 艘增加至 20 艘，但因節能減排措施，重燃油使用量僅較 2012 年小幅增加 91 公秉，約 0.06%，而柴油消耗量大幅減少至 540 公秉。2013 年廢油經由船上焚化爐燃燒 545 公秉，經駁岸送中鋼 W21 煤製備場回收量為 1,273 公秉，除避免空氣汙染外，也減少額外柴油消耗。

### ▶ 船隊年度船用燃油耗用、柴油耗用量、廢油處理量及廢棄物回收數據

年度（單位：公秉）		2011	2012	2013
船用燃油	重燃油 (HFO)	153,853	147,061	147,152
	柴油 (MDO)	1,735	2,424	540
廢油焚化爐燃燒		902	575	545
返台船廢油駁岸送中鋼 W21 煤製備場回收		400.09	914.63	1,273
回收金額 NT\$		350,893	681,679	515,004

- ▶ 註：1. 部份船輪因靠港時間太短或因當地無廢油駁岸服務，只能安排船上焚化爐燃燒。
- 2. 廢棄物回收包含廢舊纜，報廢汽缸 LINER，舊鋼索及辦公室報廢之電腦回收。

### 3 運輸能源績效

2013 年自有專輪承運中鋼集團貨載，陸續增加節能減碳船隊，船隊運輸能源使用績效越來越好，裝運澳洲煤炭與礦砂每噸貨載消耗熱量如下表所示：

單位：千卡 洛里 / 公噸	澳洲煤碳	澳洲礦砂
二期船（運通 / 運賢 / 運盈 / 運發）	86,447.78	59,945.00
三期船（卓越 / 成長 / 正派 / 責任）	85,210.38	56,130.78
四期船（團隊 / 企業 / 踏實）	75,363.37	51,478.91
五期船（求新）	-	42,768.32

- ▶ 註：1. 1 噸 IFO380 船用燃油 =9,563,000 千卡洛里。  
2. 運輸能源使用績效即從澳洲裝貨港運送 1 噸貨載需耗費多少熱能。

#### 7.2.2 碳排放查證

2013 年度溫室氣體盤查結果與基準年（2010 年）相較，差異如下說明，2012 年中鋼求新輪加入營運，2013 年增加中鋼挑戰輪及中鋼永續輪加入營運，船隊由 2010 年 17 艘增為 20 艘，但範疇一排放量仍減少 71,793.69 公噸，主要原因有：

- ▶ 採行船舶減速，大幅降低二氧化碳排放率 - 公司返台二期專輪減速至 60% 負荷，三、四期專輪、中鋼求新輪、中鋼挑戰輪及中鋼永續輪減速至 50% 負荷航行。
- ▶ 推動船員節能減碳環保觀念教育與技術交流訓練，提供船隊最新環保法規及節能技術資訊
- ▶ 所有船隊皆配置氣象導航服務系統，運用氣象導航資訊監控氣候及海況變化，提供船舶調整航線及航速，以減少航行風險，讓船長可以選擇最短且安全之海上航路，節省航行時間及油耗，避開惡劣天候及減少不必要之船舶阻力 - 各輪依據海象，如風力、洋流、海況等條件規劃最佳的航線；調整船舶最佳俯仰差狀態，減小航行阻力。

- ▶ 新增中鋼求新輪、中鋼挑戰輪及中鋼永續輪皆屬新型節能環保船，燃油效率高。
- ▶ 主動關閉不必要之照明與幫浦，降低船上發電機的油耗，減少二氧化碳排放。
- ▶ 定期監控船舶主 / 副機出力與滑油消耗、統計分析與及時改善機器異常燃油及滑油消耗情況。
- ▶ 配合法規規定於進入 ECA 區域燃燒低硫燃油，以減少硫化物排放造成酸雨改變生態環境，甚至湖中生物死亡。
- ▶ 為降低間接能源耗用量，除了持續採行隨手關閉電源等節能措施外，平時做好船舶維修保養，對於重要設備，優先購買原廠製造配件，以延長使用壽命，同時，為降低供應運輸距離與銷售層次，盡量優先以需求地當地採購供應。

本公司參酌國際間現階段所採用方式僅以定性盤查為主

單位：千卡洛里 / 公噸	範疇一 (直接主要能源消耗)	範疇二 (電力間接排放源)	總計
2010 年溫室氣體排放當量 (公噸 CO <sub>2</sub> e)	537,268.46	106.70	537,375.16
2011 年溫室氣體排放當量 (公噸 CO <sub>2</sub> e)	490,757.35	98.59	490,855.49
2012 年溫室氣體排放當量 (公噸 CO <sub>2</sub> e)	471,536.83	91.52	471,628.35
2013 年溫室氣體排放當量 (公噸 CO <sub>2</sub> e)	465,204.26	377.21	465,581.47
排放量變化 (2010-2013 年) (公噸 CO <sub>2</sub> e)	-72,064.20	+270.51	-71,793.69

- ▶ 註：1. 範疇一為中運所有船隊 20 艘船之直接排放，來源為船隻營運中所耗用燃料；範疇二主要為外購之電力間接排放源  
2. 範疇二排放量增加 270.51 公噸，辦公室雖採節能措施，但因公司人員增加，電力度數由 2010 年度 174,338 千度增為 2013 年度 178,304 千度，再加上於 2013 年度開始有通華輪在中鋼碼頭接用岸電為 530,744 千度移入之故。

### 7.3 水資源回收

2012-2013 年各年度水資源耗用量統計 (包含船上製造蒸餾水回收使用及岸上補給淡水) 如下：



年度	2012(18 艘船)	2013(20 艘船)
回收數量 (公噸)	43,402.5	41,835.8
岸上補給淡水數量 (公噸)	21,308.0	23,293

註：2011 年無水資源回收統計數據

### 7.4 推動綠色生活

中鋼集團為鼓勵集團公司重視環境保護、節能減碳與提升員工工作生活品質與參與社會服務等活動，每年 3-4 月份舉辦上年度綠色生活評鑑競賽，本公司已連續兩年包括 2013 年獲得中鋼集團所舉辦綠色生活評鑑競賽的績優獎。



● 2013 年獲頒中鋼集團綠色生活評鑑績優獎

● 本公司協助高雄市政府執行海洋污染防治工作著有成效，獲高雄市政府頒發 101 年度海洋汙染防治考核全國優等佳績獎狀

# 八、社會參與

## 8.1 捐助社團活動

本公司熱心參與國內相關航運社團，透過航運社團平台，參與關心討論航運產業公共政策議題，為我國航運發展政策提出建言，促進產業繁榮發展。目前本公司參加中華民國全國船聯會、高雄市輪船公會、高雄市船務代理公會、中華海運研究發展協會、中華民國海運聯營總處及高市郵輪及客輪產業發展協會、台灣風力發電產業協會等。至於政治性捐獻，本公司均不參與。

### ▶ 贊助各團體與公會、協會金額統計

年度 (NT\$)	2011	2012	2013
贊助活動	5,346,000	1,963,000	3,770,000
公會運作及活動	560,019	445,286	406,000
贊助廣告	1,330,757	1,195,477	1,165,762

▶ 主要贊助團體協會活動

贊助財團法人台灣海峽兩岸航運協會 -10 萬元	贊助中鋼真善美合唱團舉辦與你同行 - 慶祝中鋼集團總部大樓落成音樂會 -2 萬元
分攤贊助中華文化總會年度活動經費 -90 萬元	贊助台灣高山舞集文化藝術服務團隊參加亞太文化節目演出 -3 萬元
中鋼集團名義贊助「動物狂歡節 - 法國 vs 台灣」音樂會 -10 萬元	中華民國環境工程學會第 25 屆年會暨各專門學術研討 -2 萬元
財團法人台灣志願服務國際交流協會 -2013APCS 亞太城市高峰會 -90 萬元	贊助中華民國運輸協會辦理 102 年年會暨學術論文研討會 -2 萬元
中鋼集團教育基金會 102 年運作經費分攤捐助金額 -160 萬元	贊助中華海洋事業協會 2013 海峽兩岸海事教育與訓練論壇經費 -2 萬元
贊助中華民國運輸學會第十屆東亞運輸學會國際研討會 -2 萬元	

## 8.2 致力創造社會就業機會

企業的永續發展可創造更多社會就業機會，提高企業獲利，可增進提高員工薪資福利，員工能夠享受更好生活，以及提高社會消費能力，進而提供更多雨露均霑的機會。

本公司使命善盡企業社會責任，致力於創造更多國內勞工就業機會，尤其船員就業機會，除逐漸減少僱用外籍船員外，近年來陸續投資擴建新船隊，達成增加僱用國內船員。從 2011 年至 2013 年增加僱用員工 129 人，增長率 28.1%。

▶ 近 3 年來本公司各年度僱用人數與增長率（包含船員）

年度	2011	2012	2013
僱用員工總數	459	483	588
增加僱用數	-10	24	105
增加率	-2.18%	4.97%	17.86%

## 8.3 關懷照顧弱勢團體

本公司重視推廣關懷社會的精神。企業在致力於高獲利與創造成長之餘，員工在享受幸福企業後，有能力實踐回饋社會舉動，幫助弱勢團體，讓整個社會往上提升。本公司透過社團愛心康福社每年投入社會參與的相關活動，如捐贈金錢與實物給弱勢團體，近三年捐贈與相關活動情況如下：

年度 (NT\$)	2011	2012	2013
現金捐獻 (萬 NT\$)	135 (以現金購買實物捐贈)	96.2	110
實物捐贈	米 / 蔬菜 / 油 / 棉被 / 雞蛋麵 / 內衣褲 / 其他等	報廢電腦用品	辦公桌椅 / 屏風 / 電腦用品 / 盆栽 / 沙發 / 電視機 / 鐵櫃 / 傳真機 / 印表機等

● 愛心康輔社



- ▼ 高雄市中正國小軟式少棒代表隊 7/26~28 以 Chinese Taipei 身分代表台灣於日本江戶出征比賽，表現精采，榮獲亞軍。本公司愛心社於開賽前 7/17 下午至中正壘球場為小朋友們加油打氣，並贊助愛心基金新台幣 4 萬元及礦泉水，對於小選手們高昂的鬥志及團隊表現印象深刻，該代表隊能獲此殊榮，本社與有榮焉。



● 贊助伊甸社會福利基金會弱勢社區象圈工程計劃經費

● 贊助弱勢兒童感謝狀



## 8.4 推動參與產學合作

船舶機器維修保養與船舶管理營運等工作係屬相當實務性，為協助海事院校教學與產業界間學用落差，本公司資深同仁具有豐富現場實務經驗，公司鼓勵參與產學合作之專題講座，將職場豐富經驗不吝傳授給海事院校師生。

### 8.4.1 推動參與海事職校輪機科產學合作專班

為向下紮根培育船上機艙輪機人才，有利於國內航商覓得優秀輪機工作人員，促使船舶機器的維修保養能確實維持高效率的運轉作業，本公司具備豐富實務經驗員工踴躍參與教育部專案全國四所海事職校輪機科產學專班，培育優秀學生保送海事院校輪機系繼續精進輪機理論與實務課程，成為船上優秀輪機幹部。



● 本公司同仁擔任海事職校輪機科產學專班講師實景

### 8.4.2 參與實務工作經驗分享服務

本公司鼓勵員工參與海事院學校教職與學生海運經營、船舶管理與海上船舶保險等實務工作經驗之專題演講，促進教職與學生能充分瞭解海運實務操作，俾能提升授課老師教學品質與學生的學以致用。



● 船員職前訓練

● 本公司同仁擔任國立高雄海洋科技大學航運講座講師實景



## 8.5 提供船員實習與產學教育資源

基於國際公約 STCW 規定要求初任正式船員必須具備有一年海勤資歷，為協助國內海事院校航輪科系畢業有志從事海上工作學生，本公司樂意提供更多學習名額，以解決有志者難覓得實習機會。

國內海事院校航運經營管理科系在校教學課程之餘，因學校根本無法提供實體船舶作輔助教學，於是對船上甲板與輪機相關設備，以及港口裝卸作業難有親臨實體觀摩機會，為讓學校師生瞭解船上設備與用途，以及船舶港口裝卸作業實際狀況，本公司也樂意提供海事院校航運經營管理科系師生登輪參訪觀摩。

### 8.5.1 提供船員海上航行實習

本公司深切體認用才育才的重要，船員人力資源是本公司經營船舶最重要資源，必須努力紮根培育種子船員。船員職業特殊，海事院校航輪科系學生必須接受一年上船海勤實習資歷後，才有資格執業船員工作。本公司積極提供更多名額給海事院校航輪科系學生實習，實習名額逐年增加，對提供國內學生實習機會獲得交通部頒發績優獎。

● 澎湖海事學生參訪中鋼踏實輪



▶ 近 3 年來本公司各年度提供航輪學生上船實習名額與天數



年度	2011	2012	2013
人數	29	29	33
天數	3983	3626	4686

▶ 註：1. 另 2013 年提供見習人數 77 人共 7,888 天  
2. 實習生為甲級船員，見習生為乙級船員

### 8.5.2 提供海事院校師生船上參訪

為增進海事院職校的師生教學與學習效果，利用本公司船隊靠泊碼頭卸貨期間，每年 3-4 次不定期提供海事院職校的師生上船參訪見習，提升學生在課堂上學習效果及興趣，以降低學用的落差。



● 高雄科大航管系學生參訪

● 愛心社送愛心捐贈實物至弱勢團體實景 - 紅十字育幼中心



● 一日環境志工活動 - 美濃街景



● 愛心社捐贈電腦至弱勢團體



# 九、附錄

## 全球永續性報告指標 GRI (Global Reporting Initiative) G3.1 對照表

揭露狀況：◎ 完全揭露  
○ 部分揭露  
△ 未揭露或不適用

	指標編號	標準	揭露狀況	對應章節	編碼 / 頁碼
層面策略與分析	1.1	組織最高決策者聲明	◎	1.1	6
	1.2	主要衝擊、風險及機會之描述	◎	3.3/4.4/7.1.4	23,32,54
組織簡介	2.1	組織名稱	◎	3.1	14
	2.2	主要品牌、產品與服務	◎	3.2	18
	2.3	營運架構，包括主要營運公司、子公司與轉投資公司	◎	2.1	8,9
	2.4	總公司位置	◎	封面內頁	封面內頁
	2.5	營運之區域與國家	◎	3.2	18
	2.6	法律所有權	◎	2.1.3	9
	2.7	產品或服務供應之市場	◎	3.2	18
	2.8	組織規模	◎	3.2.2	20-21
	2.9	組織在報告期間之重大改變	◎	2.1.2	8
	2.10	報告期間獲獎情形	◎	封面內頁 3.3	封面內頁 6.2
報告書基本資訊	3.1	報告期間	◎	封面內頁	封面內頁
	3.2	過去的報告日期	◎	封面內頁	封面內頁
	3.3	報告出版週期	◎	封面內頁	封面內頁
	3.4	報告聯絡或詢問之處	◎	封面內頁	封面內頁
	3.5	報告內容定義程序	◎	封面內頁	封面內頁
	3.6	報告的界線	◎	封面內頁	封面內頁
	3.7	報告範疇或界線的特別限制	◎	封面內頁	封面內頁
	3.8	分公司、子公司、承租廠房、外包業務與對組織有顯著影響之實體	◎	2.1.2	8,9
	3.9	資料量測技術與計算基準	◎	封面內頁	封面內頁
	3.10	與以往報告重複之說明及其原因	◎	封面內頁	封面內頁
	3.11	與以往報告的顯著差異	◎	首頁	1
	3.12	揭露標準之對照表	◎	9	66-70
	3.13	報告之外部認證政策與目前實施方式	◎	封面內頁	封面內頁

	指標編號	標準	揭露狀況	對應章節	編碼 / 頁碼
公司 治 理、 承 諾 及 參 與	4.1	組織之治理架構	◎	2.1	8
	4.2	指出最高治理者是否兼任營運主管	◎	2.1	8
	4.3	組織獨立董事與非營運成員	◎	2.1	8,9
	4.4	股東 / 員工參與提供建議給最高治理者之機制	◎	3.5	27
	4.5	最高治理者與高階經理人的薪酬與組織績效 (包含社會與環境)的關係	◎	3.4	23
	4.6	避免最高治理者利益衝突的程序	◎	2.3	11,12
	4.7	最高治理成員在經濟、環保及社會方面的資格 與專長審查程序	△	△	△
	4.8	經濟、環保及社會績效之任務、行為準則與原則說明	◎	2.3.1/3.3/8.3	12,23,62
	4.9	最高治理者管理經濟、環保及社會績效的程序，包括相關 風險與機會及國際相關標準、行為準則與原則	◎	2.3/2.4/7.1	12,13,54
	4.10	評估最高治理者本身績效的程序，尤其在經濟、環保 及社會績效	◎	2.4/3.4	13,23
	4.11	組織預防措失或原則之說明	◎	2.3	11,12
	4.12	外部的經濟、環保及社會特許、原則或其他計劃	◎	7.1/7.2	50-58
	4.13	國內或國際組織協會會員身份	◎	8.1	60
	4.14	利害相關團體之清單	◎	3.5	26,27
	4.15	利害相關者之鑑別	◎	3.6	28
	4.16	利害相關者之參與方式	◎	3.5	26,27
	4.17	利害相關者主要關注之議題與組織之回應	◎	3.6/3.7	28,29

## 管理方法與績效指標

層面	指標編號	標準	揭露狀況	對應章節	編碼 / 頁碼
經濟指標	EC1	經濟價值產生與分佈，包括營收、營運成本、員工薪酬、捐獻及其他社區投資、保留盈餘、投資者與政府之給付	◎	3.4/5.1/8.3	24,35,62
	EC2	因氣候變遷引起之財務應用與其他組織活動相關之風險與機會	◎	7.1.4	54
	EC3	組織定義之福利計劃義務範圍	◎	5.1/5.3/5.4	35,36,38
	EC4	政府之主要財政補助	◎	3.4	24
	EC5	標準起薪與營運所在地最低薪資比較	◎	5.1	35
	EC6	營運所在區域供應商之比例	◎	6.1	48
	EC7	當地人員聘僱程序與高階主管比例	◎	3.4.2	25
	EC8	公共福利設施投資與服務	◎	8.3	62
	EC9	顯著間接經濟衝擊之了解與說明	◎	3.3	23
環境指標	EN1	原料使用量	◎	7.2	56
	EN2	再生原料之使用率	△	△	△
	EN3	直接的主要能源消耗	◎	7.2.1	56
	EN4	間接的主要能源消耗	◎	7.2.2	58
	EN5	節約能源	◎	7.1/7.2	51,52,57,58
	EN6	提供高效率能源及再生能源的產品與服務計劃	◎	7.1	51,52
	EN7	減少間接能源消耗計劃	△	△	△
	EN8	總用水量	○	7.3	59
	EN9	用水對水源之顯著影響	△	△	△
	EN10	水回收率	○	7.3	59
	EN11	位於或鄰近於生態保育區之土地位置與面積	△	△	△
	EN12	活動、產品與服務對於生態保育之顯著衝擊	◎	7.1.1/7.1.2/7.2	51,52,55,56
	EN13	受保護或保留之棲息地	△	△	△
	EN14	對生物多樣性管理之策略、目前行動方案與未來計劃	△	△	△
	EN15	因營運而造成保育類物種之影響	△	△	△
	EN16	直接與間接溫室效應氣體排放量	◎	7.2.2	57,58
	EN17	其他相關之間接溫室效應氣體排放量	◎	7.2.2	57,58
	EN18	減少溫室效應氣體排放之計劃與成果	◎	7.2.2	57,58
	EN19	破壞臭氧層物質的排放量	△	△	△

層面	指標編號	標準	揭露狀況	對應章節	編碼 / 頁碼
勞動行為	EN20	氮氧化物、硫氧化物及其他顯著空氣污染物之排放量	△	△	△
	EN21	廢水總排放量與去處	○	7.2	55
	EN22	依種類與處理方法分類之廢棄物總量	◎	7.2	56
	EN23	重大洩露事件	◎	7.2	55
	EN24	依照巴爾塞公約定義之有害廢棄物輸出入量與比例	△	△	△
	EN25	組織之放流水與逕流對生態環境之顯著衝擊	○	7.2	55
	EN26	減低產品與服務之環境衝擊計劃	○	7.2	56,58
	EN27	產品與其包裝按種類回收之比例	△	△	△
	EN28	違反環保法令紀錄	◎	3.4.3/7.2.1	26,55
	EN29	產品運輸與員工通勤之顯著環境衝擊	△	△	△
	EN30	各類環保支出與投資	◎	7.1.3	53
	LA1	按雇用類型、雇用合約及區域區分之員工數	◎	3.4/8.2	25,61
	LA2	依據年齡、性別與區域區分之員工離職數與比率	◎	3.4.2	24,25
	LA3	全職員工之福利	◎	3.4.4/5.1/5.2	26,35,38
	LA4	員工參與協商之比例	◎	5.4	40
	LA5	重要作業變更之最短通知期	△	△	△
	LA6	參與安全衛生委員會之勞工比例	◎	5.4	40
	LA7	職業傷害、職業病、損失日數及死亡事故率	◎	5.7.3	46
	LA8	協助員工及其家庭或社區關於嚴重疾病之教育訓練、諮詢、預防與風險控制計劃	○	5.6	43
	LA9	與工會健康與安全主題之正式協議	◎	5.4.1	40
	LA10	員工受訓時數	◎	5.7	45,46,47
	LA11	職能訓練計劃	◎	5.7	44,45
	LA12	定期績效與發展檢討之員工比例	◎	5.1.3	37
	LA13	員工按性別、年齡與其他分類之組	◎	3.4.2	25
	LA14	男女基本薪資比例	◎	5.1.1	35
	LA15	產假及陪產假的回任比例	◎	5.1.2	36

層面	指標編號	標準	揭露狀況	對應章節	編碼 / 頁碼
人權	HR1	重大投資合約中包含人權條款之比例	△	△	△
	HR2	已執行人權審查之重要供應商比例	△	△	△
	HR3	與運作相關之人權考量政策與程序員工教育訓練	○	5.4	40
	HR4	歧視事件與行動方案	○	2.3.1/5.1.1/5.3	12,35,39
	HR5	結社自由權利與支持其行動方案	◎	5.4	40
	HR6	不使用童工	◎	5	34
	HR7	無強迫勞動之情形	◎	5.2/5.3	38,39
	HR8	保全人員與人權考量相關之訓練	○	5.7	45
	HR9	違反當地雇員人權之事件	◎	5	34
	HR10	受到人權的審查和(或)影響評估的營運活動的總數和比例	△	△	△
	HR11	經由正式申訴機制解決的與人權有關的申訴數量	△	△	△
社會	SO1	營運對於社區的影響	◎	8.2/8.3	61,62
	SO2	賄賂風險分析	○	2.3	12
	SO3	員工反賄賂政策與程序訓練之比例	◎	2.3/5.4	40
	SO4	賄賂事件採取之行動	◎	2.3	12
	SO5	參與公共政策訂定與遊說	◎	8.1	60
	SO6	政治捐獻	◎	8.1	60
	SO7	不公平競爭行為、反托拉斯與壟斷之法律行動與結果	○	3.3	23
	SO8	違反法令之罰款與處罰紀錄	◎	3.4.3	26
	SO9	對當地社區具重大潛在或實質的負面影響的營運活動	◎	7.2	55,56
	SO10	對當地社區具重大潛在或實際的負面影響之預防和減緩措施	◎	6.2/7.2	49,55
產品責任	PR1	產品與服務生命週期階段之健康與安全衝擊評估與改善	◎	7.2.1	56
	PR2	違反產品與服務之健康與安全相關法令案件	◎	3.4.3	26
	PR3	產品與服務訊息	◎	3.2.2	20-21
	PR4	違反產品服務訊息與標示相關法令之案件	◎	3.4.3	26
	PR5	客戶服務與滿意度調查結果	◎	2.3.2	13
	PR6	堅持符合法令標準之市場溝通與推廣計劃	△	△	△
	PR7	違反市場溝通相關規定之案件	◎	3.4.3	26
	PR8	破壞客戶隱私與遺失客戶資料之抱怨事件	◎	4.7	33
	PR9	關於產品與服務相關之違反法令紀錄	◎	3.4.3/7.2.1	26,55





Lloyd's Register  
LRQA

## LRQA Assurance Statement Relating to China Steel Express 2013 Corporate Social Responsibility Report for the calendar year ending 31st December 2013

This Assurance Statement has been prepared for China Steel Express Corporation in accordance with our contract but is intended for the readers of this Report.

### Terms of Engagement

Lloyd's Register Quality Assurance Ltd. (LRQA) was commissioned by China Steel Express Corporation (CSE) to provide independent assurance on the Chinese version of its Corporate Social Responsibility (CSR) Report for the calendar year 2013 ("the Report") to a limited level of assurance using LRQA's verification approach. LRQA's verification approach is based on current best practice and uses the principles of AA1000AS (2008) - Inclusivity, Materiality, Responsiveness and Reliability of performance data and processes defined in ISAE3000.

Our assurance engagement covered CSE's operations and activities in Taiwan and specifically the following requirements:

- Confirming that the Report is in accordance with GRI G3.1 reporting guidelines and application level B
- Validating CSE's self-declaration for GRI's application level B+
- Evaluating the accuracy and reliability of CSR performance indicators in the Report

Our assurance engagement excluded the data and information of CSE's suppliers, contractors and any third-parties mentioned in the Report, and any historical data and information disclosed in the context of illustrating trends in CSE's CSR performance.

LRQA's responsibility is only to CSE. LRQA disclaims any liability or responsibility to others as explained in the end footnote. CSE's responsibility is for collecting, aggregating, analysing and presenting all the data and information within the Report and for maintaining effective internal controls over the systems from which the Report is derived. Ultimately, the Report has been approved by, and remains the responsibility of CSE.

### LRQA's Opinion

Based on LRQA's approach nothing has come to our attention that would cause us to believe that CSE has not:

- Met the requirements above
- Disclosed accurate and reliable CSR performance indicators as no errors or omissions were detected
- Covered all the issues that are important to the stakeholders and readers of this Report.

The opinion expressed is formed on the basis of a limited level of assurance and at the materiality of the professional judgement of the verifier.

Note 1: The extent of evidence-gathering for a limited assurance engagement is less than for a reasonable assurance engagement. Limited assurance engagements focus on aggregated data rather than physically checking source data at sites.

### LRQA's Approach

LRQA's assurance engagement was carried out using LRQA's verification approach. The following tasks through were undertaken as part of the evidence gathering process for this assurance engagement:

- Assessing CSE's approach to stakeholder engagement to confirm that issues raised by stakeholders were captured correctly. We did this by reviewing its past and current engagements with its main stakeholders through various communication tools and events that establish and promote dialogues and information exchanges.
- Reviewing CSE's process for identifying and determining CSR material issues to confirm that the right CSR issues were included in their Report. We did this by benchmarking reports written by CSE and its peers to ensure that sector specific issues were included for comparability. We also tested the filters used in determining material issues to evaluate whether CSE makes informed business decisions that may create opportunities that contribute towards sustainable development.
- Auditing CSE's data management systems to confirm that there were no significant errors, omissions or mis-statements in the Report. We did this by reviewing the effectiveness of data handling processes and systems, including those for internal verification. We also spoke with key people in various departments responsible for compiling the CSR performance indicators.
- Visiting CSE's facility at their head office at 24F., No.88, Chenggong 2nd Rd., Qianzhen Dist., Kaohsiung City 806, Taiwan, and reviewing supporting evidence to confirm the accuracy and reliability of the CSR performance indicators.

Note 2: LRQA did not verify the data back to its original sources, nor did it assess the accuracy and completeness of the data reported by individual locations and on board vessels.

Note 3: GHG data was taken direct from another third-party verified report.

This document is subject to the provision on page 2.



Lloyd's Register  
LRQA

- Interviewing management representatives at CSE's head office as well as holding telephone interviews with personnel at its headquarters.
- Checking that the GRI index allows stakeholders to access CSR performance indicators.

#### Observations

Further observations and findings, made during the assurance engagement, are:

- Stakeholder inclusivity:  
We are not aware of any key stakeholder groups that have been excluded from CSE's stakeholder engagement process. CSE is committed to being accountable to its stakeholders. CSE has identified their stakeholder groups, engaged with them and then used this information to develop their sustainability vision, strategy, targets and key action plans.
- Materiality:  
We are not aware of any material issues concerning CSE's CSR performance that have been excluded from the Report. CSE has also benchmarked its identified and evaluated material issues with publicly available information. It should be noted that CSE has established a risk assessment criteria for determining material issues and that these criteria are not biased to CSE's management. However, we believe that future Reports should clearly define specific responsibilities, mission and procedures relevant to its corporate governance for CSE's CSR performance indicators. Future Reports should also provide more details for material environmental performance such as the amount of SO<sub>x</sub> and NO<sub>x</sub> emissions, volume of water discharge to the sea, and amount of solid wastes resulting from shipping.
- Responsiveness:  
Processes were taken to respond to shareholders, government authorities, customers, employees, suppliers and communities either by inclusion in this Report or through other communication channels. We believe that future Reports should consider disclosure of CSR performance indicators that are related to the nature of CSE core business and public concerns particularly relevant to marine industry, e.g. addressing human rights issues associated with CSE's investment and procurement practices as appropriate.
- Reliability:  
The processes for collecting, aggregating and managing CSR performance indicators were well defined. Effective implementation of these processes will ensure that CSE reports reliable data and information.

#### LRQA's Competence and Independence

LRQA ensures the selection of appropriately qualified individuals based on their qualifications, training and experience. The outcome of all verification and certification assessments is then internally reviewed by senior management to ensure that the approach applied is rigorous and transparent.

LRQA is CSE's certification body for ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001. The verification and certification assessments, together with the training, are the only work undertaken by LRQA for CSE and as such do not compromise our independence or impartiality.

Signed

Kuo-Pao Huang  
LRQA Lead Verifier  
On behalf of Lloyd's Register Inspection Ltd.  
11F, Worldwide House, Room 1102  
129 Min Sheng East Road, Section 3, Taipei, Taiwan

Dated: 19 August 2014

LRQA Reference: TWN6016327

Lloyd's Register Group Limited, its affiliates and subsidiaries, including Lloyd's Register Quality Assurance Limited (LRQA), and their respective officers, employees or agents are, individually and collectively, referred to in this clause as 'Lloyd's Register'. Lloyd's Register assumes no responsibility and shall not be liable to any person for any loss, damage or expense caused by reliance on the information or advice in this document or howsoever provided, unless that person has signed a contract with the relevant Lloyd's Register entity for the provision of this information or advice and in that case any responsibility or liability is exclusively on the terms and conditions set out in that contract.

The English version of this Assurance Statement is the only valid version. Lloyd's Register Group Limited assumes no responsibility for versions translated into other languages.

This Assurance Statement is only valid when published with the Report to which it refers. It may only be reproduced in its entirety.

Copyright © Lloyd's Register Quality Assurance Limited, 2014. A member of the Lloyd's Register Group.



