

# 長榮海運

## 企業社會責任報告書

Corporate Social Responsibility Report

# 2014



長榮海運股份有限公司  
EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWAN) LTD.

# 目錄 Contents

董事長的話	04	第二章 公司治理	12
第一章 長榮海運股份有限公司	06	2.1 公司治理架構	12
1.1 公司簡介	06	2.2 經營管理與風險	21
1.2 營運策略	08	2.3 營運績效	29
1.3 榮譽事蹟	09	2.4 客戶關係	32
		2.5 供應鏈管理	36
		2.6 利害關係人溝通	38



第三章 愛護地球	44	第五章 員工的關懷	70
3.1 節能減碳及具體措施計劃	44	5.1 員工之組成與權益	70
3.2 船舶設計與建造	46	5.2 員工福利	75
3.3 船舶排放管理	49	5.3 健康檢查	77
3.4 船舶維修保養	53	5.4 勞資關係	78
3.5 參與國際組織溫室效應研究計畫	56	5.5 教育與訓練	78
第四章 環境的維護與勞工安全	58	第六章 社會的參與	88
4.1 環安衛的管理系統	58	6.1 社區關係	88
4.2 工作的安全	59	6.2 公益活動	88
4.3 環境保護	65	6.3 關懷弱勢與協助	90
		編輯方針	93
		附錄	94
		● GRI 4.0 指標對照表	94
		● 確信標的資訊彙總表	99
		● 會計師有限確信報告	100

## 董事長的話

歡迎大家藉由此企業社會責任報告書，一起來分享長榮海運對企業社會責任的一些想法和作法。長榮海運公司自 1968 年創立以來，憑藉著「誠信經營、照顧員工、回饋社會」的經營理念，努力打拼提供貨主優質、安穩的運送服務，滿足客戶對國際貿易航運的需求。發展至今締造了許多航運史上的佳績；共經營約 200 艘全貨櫃輪、總艙位約 100 萬 TEU，不論船隊規模或貨櫃承載量皆位居全球重要地位。



員工是我們最寶貴的資產。長榮海運關懷員工，重視海洋人才培育，富挑戰性且全球化的工作環境，福利制度優渥，是嚮往成為具國際觀青年最理想的工作職場。我們深信企業照顧員工將可轉化員工對企業的向心力，同時也可提升員工對客戶的服務熱忱和品質，更有利於企業永續經營。

為確保船舶的航行安全，防止海難及污染事故的發生，長榮海運於 1999 年成立了「長榮船員訓練中心」，該中心備有全世界最大的一比四「主機模型」、全世界第三部的「主機控制系統」、「360 度全功能船橋訓練模擬機」等。除了新穎完善的實體機具、模擬機室之硬體教學設施外，該中心亦提供船上醫療實作訓練及電腦輔助教學，針對船員進行專業嚴格的訓練，達成「人安」、「船安」、「貨安」三大海洋運輸使命。

由於地球暖化問題日趨嚴重，長榮海運責無旁貸對環保善盡責任。公司一向重視節能減碳，為了加速船隊汰舊換新，2012 年 7 月公司集團訂造之 30 艘全新 L 型船，不論材質、結構、設備等及航行安全方面，均採用最新技術環保船之設計經驗，秉持「最優化船型」概念，採用節能效率與環保兼俱之新一代設計，包括電子控制噴油引擎、主機低速航行控

制裝備、壓艙水處理設備、船舶最少壓艙水設計等，以提高推進效率，使 L 型船可較前一代 S 型船減少 15% 之二氧化碳排放率。長榮集團長期致力於積極、前瞻性的規劃，採用最新的船舶技術保護環境，為海洋生態的永續發展貢獻心力。

長榮海運在追求經濟效率的同時，也非常重視社會責任，歷年來積極的投入社會關懷活動回饋社會，帶動社會良善向上的力量。我們將社會責任，環境保護與經營策略結合起來，建立一種和諧、協調發展的關係，這是公司未來更具永續經營的動力來源。

面臨全球經濟成長持續放緩，航運界面臨貨量低成長、低運價、運力供需嚴重失衡、航商競爭貨載更加劇烈之經營環境，然本公司團隊殫精竭慮地採取多種興利減損之營運策略：打造年輕船隊、積極聯營、成本單位結構性調整、落實航線績效管理等，力求營運之穩健發展，以讓我們為社會繼續培養更多的人才，並發揮更大的社會責任。

盼此份企業社會責任報告書能呈現、傳達長榮海運所作的長期努力。未來我們在環境保護、社會關懷活動以及追求公司治理卓越方面將持續貢獻心力，以實際行動加以深化。期許對社會、大眾能有所助益。

董事長

張正錦

# 第一章 長榮海運股份有限公司

## 1.1 公司簡介

長榮集團始於長榮海運公司，由長榮集團總裁張榮發博士創立於 1968 年 9 月 1 日。成立之初，僅以一艘十五年船齡的雜貨船刻苦經營，憑藉著「創造利潤、照顧員工、回饋社會」的經營理念，締造了許多航運史上的佳績；發展迄今，服務網路已遍及全球五大洲，在 114 個國家設立 315 處營業據點，無論是船隊規模、貨櫃承載量與造船理念皆位居全球領先地位。

長榮海運在世界貨櫃航運史上寫下了許多輝煌的紀錄。1975 年，正當能源危機衝擊全球，海運市場衰退之際，長榮海運即洞察趨勢，毅然展開船隊貨櫃化之計劃，以新造的快速全貨櫃船隊，開闢遠東／美國東岸全貨櫃定期航線，是臺灣第一家開闢全貨櫃航線的船公司。1984 年，以全新打造的二十四艘 G 型船，成功開闢了史無前例的環球東西雙向全貨櫃定期航線。1985 年長榮海運榮登世界排名第一的貨櫃船公司。

長榮集團 張總裁榮發先生有感於優秀航海人才培育不易，遂於 1999 年 8 月特別於桃園南崁自行斥資興建「長榮船員訓練中心」。希望藉由密集、系統化的實際操作訓練課程提升集團船員之各項專業技能，達成人安、貨安、船安的「三安」目標，積極預防海難事故與環境污染之發生。該中心除了承辦各項換證訓練外，亦承辦交通部與其他機構委託之各項專業船員訓練。

此中心為臺灣第一家榮獲挪威驗船協會 ISO-9001:2000 認證的船訓單位，所提供的訓練課程不但符合國際海事組織 (IMO) 的標準，並獲得新加坡海事局、英國海事局、香港海事處及日本海事協會等專業機構的認可。

為便利全球貨主掌握貨物運送進度及運輸時程，長榮海運在電子商務上，建置有專屬電子商務網站 ShipmentLink.com，並提供海關訊息 (Customs Information)，方便各國進出口商能隨時掌握海關申報狀況。同時亦推出「ShipmentLink Mobile」，方便貨主透過智慧型手機，不受時間與空間的限制，隨時隨地輕鬆掌握船期資訊與貨物的載運進度。

2007 年起，長榮海運公司整合長榮集團旗下的意大利海運公司、長榮海運英國公司、長榮海運香港公司及長榮海運新加坡公司 (2009 年加入) 共同組成 Evergreen Line，以單一品牌提供全球貨主完善的運送服務。並透過航運聯盟、航線聯營或艙位互換等方式，積極與同業進行策略合作，以期提供貨主綿密的運輸服務網路與提升營運績效。

在企業永續經營的發展歷程中，長榮更以「綠色地球的守護者」自我期許，長

榮集團總裁張榮發先生曾說：「航商們不能只是消極地等待法律來規範我們的行為。應該更積極、更前瞻地使用最新的船舶技術，盡一切的可能來維護海洋生態、港區安全與人類幸福。」

在張總裁的指示之下，長榮以先進的造船技術，打造新一代環保船隊，2005 年起投入營運的 S 型環保船具有「雙層船殼」、「內置式油艙」與岸電系統等超越當時法規要求的前瞻性設計。S 型環保船於 2006 年榮獲第八屆勞氏亞洲海運獎之「年度最佳船舶獎」。此外，2012 年起陸續交付的新式 L 型船，除了以最新科技提升各項環保設備的效能之外，更具備最佳船型設計，可提升主機推進效率，降低燃油消耗，並藉此減少溫室氣體的排放。

為提供客戶一貫、高效率的服務，長榮在亞洲、美洲及歐洲等地重要港口設立區域轉運中心，例如在台灣的高雄港、台北港與巴拿馬的箇朗港等地皆有設立貨櫃碼頭，進一步優化服務品質。

### 1.1.1 長榮海運股份有限公司

設立日期：1968 年 9 月 25 日

資本額：347.75 億元

營業額：1442.8 億元

主要業務：經營定期貨櫃船航線

董事長：張正鏞先生

總經理：李孟傑先生

員工總數：1,517 人 (陸勤 1,179/ 海勤 338)

公司地址：台北市中山區民生東路二段 166 號



## 1.2 營運策略

### 1.2.1 長榮海運營運策略

長榮海運以貨櫃運輸為主要業務，雖然面臨競爭激烈之經營環境，全體員工努力履行各項政策，戮力以赴達成各項目標管理，公司營運穩健，2014 年從第三季開始轉虧為盈，並且達成全年獲利的目標。

公司之營運策略與方針摘要如下：

#### (1) 打造年輕船隊

建造年輕船隊不僅可展現營運效能，且可維持優質航運服務，新船配備各項環保設計，並以維護海洋生態的永續發展為主要考量重心。2014 年已有 7 艘 8,500TEU 及 4 艘 13,800TEU 的新船交付營運，同時退租 14 艘租約到期的舊船，以減少高成本又耗能的營運費用及高額租船費用負擔。新船將持續加入，讓長榮海運得以升級各主力航線的船隊配置，降低成本及提高競爭力。

#### (2) 營運四大成本結構性調整

有效管理購油、加油、用油、廢油卸岸作業，落實加船減速策略，規劃各航線經濟船速及最適加油港；要求碼頭供應商提升效率，爭取各地碼頭裝卸櫃量回饋金；進一步降低貨櫃供應係數及對全球空櫃存量進行嚴密控管；提升轉船效率、降低內陸運送費用及貨櫃滯留。

#### (3) 落實航線績效管理

成立航線經理人對航線進行定期審核及檢討，要求航線經理人提升船舶裝載率與調整貨載結構，以追求航線營運效益之極大化，並於發現營運效益不佳時立即提出改善方案。

#### (4) 積極聯營

海運同業透過各項擴大合作方案，以航線聯盟方式發揮高度的營運彈性，提供客戶更完整的服務範圍、更密集的航線網路及更穩定的運送時間，而聯盟成員透過緊密的合作，可持續提升各項節能減碳措施的效益，維護海洋環境的永續發展。長榮海運於 2014 年 3 月 1 日與韓進、中遠、陽明及川崎汽船正式共組 CKYHE 聯盟，並自四月中旬起，展開新航線的營運，包括六組亞洲至歐洲航線與四組亞洲至地中海航線，經過半年經營獲得初步成果後，聯盟成員於 10 月 21 日正式宣布將合作範圍拓展至美國市場，進行亞洲與美洲之間航線網路的優化調整。

此外，長榮海運除繼續深耕利基市場如亞洲的區域航線外，對於南北航線如南美東、西岸、澳洲航線及非洲等前沿市場，在 2014 年陸續與適合之聯營夥伴新開闢航線或部署新船加入營運，以更綿密航線服務這些新興市場客戶。總計，長榮在 2014 年分別與韓進、中遠、陽明、川崎汽船、正利航運、萬海航運及 Mariner Express 航運等公司合作新航線達 11 條之多，航線覆蓋亞洲、歐洲、美洲、非洲等區域。

### 1.2.2 公司未來發展策略

公司業務發展已不是單純簽約攬貨而已，目前正戮力推動之各項政策如提升船舶準時到靠率、爭取碼頭貨櫃裝卸量回饋、提升購油、加油、用油、廢油卸岸管理、打造高效能年輕船隊、降低貨櫃供應係數、擴大聯營合作、提供客戶增值服務並收取合理費用、航線經理人小組專責檢視航線營運效益、貨櫃進出口力求平衡及充分使用船舶艙位等，皆以效益最大化、成本極小化為目標。為有效展現具體成果，我們建立策略管理與各項量化績效指標 KPI 的管理並定期檢討，使整體營運結果易於掌握、分析與調整，並有具體績效指標數據供參考。

公司領導階層與高階主管亦承諾及支援導入與實施量化績效後所需的資源，形成公司政策與共識以建立更穩健的經營模式達成長期獲利永續經營的營運目標及盡到照顧員工、回饋社會的企業社會責任，以維護公司在全球海運業之領導品牌。

## 1.3 榮譽事蹟

### 1.3.1 長榮「長旺輪」獲頒年度船舶獎

中國造船暨輪機工程師學會為國內造船及輪機工程界學術性機構，為促進國內船舶設計及建造技術的提升，每年針對國內各船廠設計的船型評選出年度船舶，以彰顯該船舶相關團隊的傑出貢獻。



長榮集團委請台灣國際造船公司承造的第一艘「L」型環保船「長旺輪」於2014年3月15日獲中國造船暨輪機工程師學會頒發「年度船舶獎」。「長旺輪」於2013年8月交船，可承載8,508個20呎標準貨櫃，具有最佳船型設計，在船體結構上，台船首度採用與中鋼合作研發的特殊高張力「HT47」鋼材，以較輕的鋼材達到相同的結構強度，符合省能源、低排放的環保需求，同時配備多項先進環保設備。這項殊榮肯定了長榮在打造環保船舶方面長期致力於船型的優化，提升服務品質，減少對環境的影響，為海洋生態的永續發展所做的貢獻。

配合船隊汰舊換新，長榮集團在2010年船價趨於合理化時，啟動新造船計劃，陸續訂造30艘「L」型貨櫃輪，2014年已有21艘投入營運，其餘新船預計至2015年下半年全數交付。

### 1.3.2 長榮獲選為「亞洲近洋最佳航商」

航運媒體「亞洲貨運雙週刊」(Cargonews Asia)主辦的第二十八屆「亞洲貨運供應鏈獎」，2014年6月17日於上海評選出長榮海運為「亞洲近洋最佳航商」(Best Shipping Line -Intra-Asia)。

「亞洲貨運供應鏈獎」獎項的評選標準，包括船期準確率、電子商務系統、客戶服務與航運網路的範圍等項目，各獎項是由「亞洲貨運雙週刊」一萬多名讀者票選產生，除了表彰運送業者在服務品質的提升與創新，亦突顯出貨主心目中理想航商的排名。



### 1.3.3 長榮獲勞氏訓練獎

長榮在人員訓練方面，除了透過各項紮實的專業課程，更積極落實輪調制度，藉此培訓員工的專業職能及國際視野，更可確實掌握全球市場脈動，強化營運績效。船員訓練方面，透過「長榮船員訓練中心」全功能船舶訓練模擬機等多項先進設備與嚴謹的專業訓練課程，大幅提升了船員的專業技能。

全球航運權威媒體勞氏報業集團2014年10月30日舉辦的「勞氏亞洲大獎(Lloyd's List Asia Awards)」，長榮獲頒「年度訓練獎」。



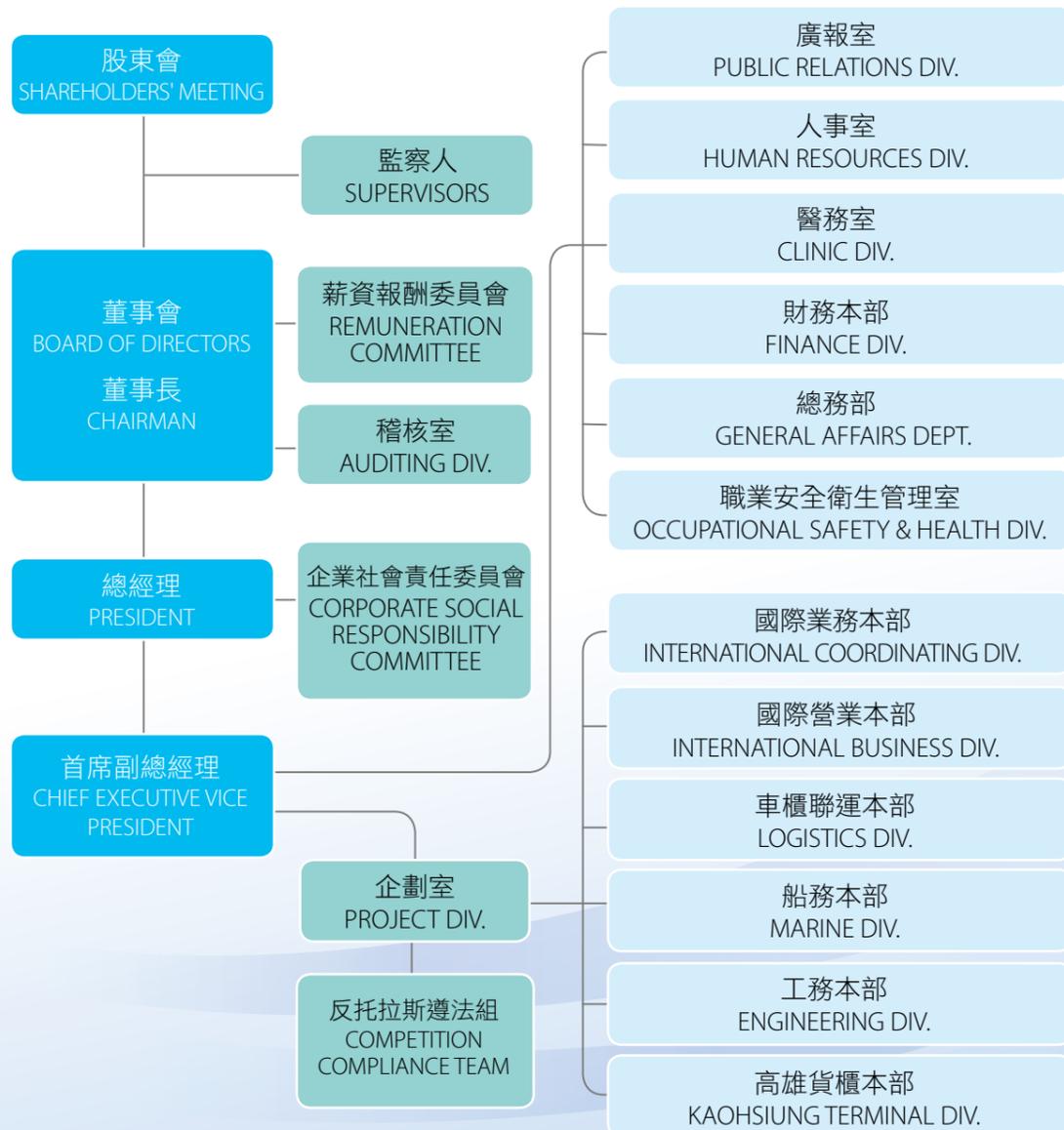
## 第二章 公司治理

### 2.1 公司治理架構

#### 2.1.1 所有權的性質與法律形式

長榮海運股份有限公司及合併子公司主要營業項目為定期貨櫃運輸、船務代理業及經營貨櫃集散站等業務。本公司於 1982 年 11 月 2 日經證券暨期貨管理委員會核准為公開發行公司，並於 1987 年 7 月 6 日核准通過為第一類股上市公司，同年 9 月 21 日在台灣證券交易所公開上市。

#### 2.1.2 組織架構



#### 2.1.3 公司組織增減異動情形

列入合併財務報告之子公司增減異動情形：

- (1) 本公司之子公司 Peony Investment S.A. 於 2013 年 12 月 27 日經董事會決議，於 2014 年 1 月 1 日出售孫公司 PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia 2% 股權。合併公司出售後持股比例降為 49% 且失去董事會大多數表決權之權力，故判斷已喪失控制力，採權益法評價。
- (2) 本公司透過子公司 Peony Investment S.A. 持有 100% 股權之孫公司 Vigor Enterprise S.A.，於 2014 年 12 月 31 日經股東會決議辦理清算，並於 2014 年 12 月 31 日清算完成。

#### 2.1.4 各部門主要業務及職責

- (1) 本公司設置總經理一名，其委任、解任均由董事會過半數同意之。總經理下並得設副總經理及其他經理人若干名。
- (2) 首席副總經理：協助公司高級主管執行各項業務。
- (3) 稽核室：秉承董事會之命令，負責公司各項業務之稽核與內控制度有效性評估及企業社會責任政策之推動與執行，以提升公司之營運績效，健全企業社會責任之推動與執行。
- (4) 廣報室：負責公共關係之推展、媒體關係之經營、新聞訊息之發佈與企業品牌形象之提升與維護。
- (5) 人事室：負責組織編制之規劃、薪資福利之擬訂、人才延攬招募及員工在職教育訓練。
- (6) 醫務室：設置醫師、醫事放射師、護士若干名，提供員工醫療門診、不定期健康檢查及醫藥諮詢服務。
- (7) 財務本部：負責運費處理、出納作業、資金調度、會計帳務處理、各航線營運效益分析、各港口、船運航次及代理行等所發生之收入及費用彙計審核與帳款收受等業務。
- (8) 總務部：負責公司一般性庶務之管理、通訊設備及工程維修清潔。
- (9) 職業安全衛生管理室：依職業安全衛生法推動各項職業安全衛生相關業務。
- (10) 企劃室：負責監督整合全球營運、船期/租船/碼頭櫃場、內陸/拖船聯運、海技、工務、冷凍貨載、資訊系統等業務作前瞻性之規劃，並設有反托拉斯遵法組專責建立遵循各國反托拉斯規範機制及因應程序與準則。
- (11) 國際業務本部：負責全球貨載營收分析系統/聯營帳單/租船帳單、海事案件處理、船舶相關保險費支付、各類船損、貨損爭議理賠案件處理及海事保險法規諮詢。
- (12) 國際營業本部：負責各航線報價策略及艙位控管以有效提高公司之營運效能。
- (13) 車櫃聯運本部：負責全球內陸運輸規劃與全球鐵路、拖車與轉船(子船)合約、貨櫃及車架之調度、管理與空櫃櫃場合約等相關業務。
- (14) 船務本部：負責全球船期及港口裝卸計劃與執行、碼頭/重櫃櫃場合約、碼頭櫃

場營運管理、船員管理、船員教育訓練、與國際海事法規相關之內 / 外稽核。

(15) 工務本部：負責屬輪船舶保養維修、船舶用品、油料之補給、造船專案、船型開發與研究及集團屬輪監造計劃等業務。

(16) 高雄貨櫃本部：負責港口貨櫃儲運、裝卸管理及碼頭機具保養維修等業務。

## 2.1.5 董事會

### (1) 董事會組織

依本公司章程規定，設董事七至九人，其中二至三名為獨立董事，監察人二人，任期均為三年。董事及監察人之選任，採公司法第 192 條之 1 規定之候選人提名制度，股東應就本公司公告之候選人名單選任之。



### (2) 董事會結構

職稱	姓名	選(就)任日期	任期
董事長	長榮航勤(股)公司	2014.06.18	3年
	代表人：張正鏞	2014.06.18	3年
董事	財團法人張榮發慈善基金會	2014.06.18	3年
	代表人：張榮發	2014.06.18	3年
董事	巴拿馬商長榮國際有限公司	2014.06.18	3年
	代表人：謝志堅	2014.06.18	3年
	代表人：林榮華	2014.06.18	3年
董事	代表人：張國華	2014.06.18	3年
	長榮航勤(股)公司	2014.06.18	3年
獨立董事	代表人：張國煒	2015.01.01	2.5年
	吳金順	2014.06.18	3年
獨立董事	張家琦	2014.06.18	3年
獨立董事	陳慶堃	2014.06.18	3年
監察人	長榮鋼鐵(股)公司	2014.06.18	3年
	代表人：柯麗卿	2014.06.18	3年
	代表人：古賴美雪	2014.06.18	3年

### (3) 董事會之權責

本公司業務之執行，除相關法令或本章程另有規定應由股東會決議之事項外，均應由董事會決議行之。本公司董事會至少每季召開一次，召集時應載明召集事由，於七日前通知各董事及監察人。但遇有緊急情事時，得隨時召集之。本公司下列事項應提董事會討論：

- 公司之營運計畫。
- 年度財務報告。
- 依證券交易法第十四條之一規定訂定或修正內部控制制度。
- 依證券交易法第三十六條之一規定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。
- 涉及董事或監察人自身利害關係之事項。
- 重大之資產或衍生性商品交易。
- 重大之資金貸與、背書或提供保證。
- 募集、發行或私募具有股權性質之有價證券。
- 簽證會計師之委任、解任或報酬。
- 財務、會計或內部稽核主管之任免。
- 對關係人之捐贈或對非關係人之重大捐贈。但因重大天然災害所為急難救助之公益性質捐贈，得提下次董事會追認。
- 股東依公司法第一百七十二條之一所提議案。
- 各功能性委員會之提案。
- 董監事薪酬架構及績效制度之擬訂與薪酬之議訂。
- 經理人薪酬架構及績效制度之擬訂與薪酬之議訂。
- 其他依法令或章程規定應由股東會決議或董事會決議事項或主管機關規定之重大事項。

董事對於會議事項，與其自身或其代表之法人有利害關係者，應於當次董事會說明其利害關係之重要內容，如有害於公司利益之虞者時，不得加入討論及表決，且討論及表決時應予迴避，並不得代理其他董事行使其表決權。董事會之決議，對依前項規定不得行使表決權之董事，依公司法第二百零六條第三項準用第一百八十四條第二項規定辦理。

#### (4) 董事會運作情形

2014 年度董事會開會 8 次，董事及監察人出席情形如下：

職稱	姓名	實際出席 (列) 席次數 (B)	委託出席 次數	實際出席 (列) 席率 (%) 【B/A】	備註
董事長	長榮航勤(股)公司 代表人：張正鏞	8	0	100%	連任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：8 次
董事	張榮發慈善基金會 代表人：張榮發	0	8	0%	連任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：8 次
董事	長榮航勤(股)公司 代表人：林省三	8	0	100%	連任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：8 次
董事	巴拿馬商長榮國際有 限公司 代表人：謝志堅	7	1	87.5%	連任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：8 次
董事	巴拿馬商長榮國際有 限公司 代表人：林榮華	5	3	62.5%	連任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：8 次
董事	巴拿馬商長榮國際有 限公司 代表人：張國華	0	5	0%	新任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：5 次
董事	巴拿馬商長榮國際有 限公司 代表人：張新億	3	0	100%	舊任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：3 次
董事	長榮航勤(股)公司 代表人：戴錦銓	3	0	100%	舊任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：3 次
獨立 董事	吳金順	5	0	100%	新任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：5 次
獨立 董事	張家琦	5	0	100%	新任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：5 次
獨立 董事	陳慶堃	5	0	100%	新任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：5 次
監察人	長榮鋼鐵(股)公司 代表人：柯麗卿	5	0	100%	新任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：5 次
監察人	長榮鋼鐵(股)公司 代表人：古賴美雪	5	0	100%	新任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：5 次
監察人	英屬維京群島商 友華國際投資公司 代表人：柯麗卿	3	0	100%	舊任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：3 次
監察人	英屬維京群島商 友華國際投資公司 代表人：古賴美雪	3	0	100%	舊任 股東常會 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：3 次

#### (5) 2014 年董事會重大決議事項

- 2014.03.25 決議於 2014.06.18 股東常會改選董事及監察人。
- 2014.12.22 決議聘請李孟傑先生自 2015.01.01 起，擔任總經理職務及本公司發言人。

#### 2.1.6 薪資報酬委員會

為落實公司治理及健全本公司董事、監察人及經理人薪資報酬制度，本公司依「股票上市或於證券商營業處所買賣公司薪資報酬委員會設置及行使職權辦法」，及本公司「薪資報酬委員會組織規程」規定，於董事會下設「薪資報酬委員會」，該委員會成員人數不得少於三人，由董事會決議委任之，其中一人為召集人。本公司薪資報酬委員會每年至少召開二次會議，協助訂定並定期檢討董事、監察人及經理人績效評估與薪資報酬之政策、制度、標準與結構，定期評估並訂定董事、監察人及經理人之薪資報酬。

##### (1) 薪資報酬委員會運作情形

2014.06.18 薪資報酬委員會進行改選，原委員：許水德、簡又新、戴錦銓自 2014.06.18 起卸任，新任委員由獨立董事：吳金順、張家琦、陳慶堃擔任。

職稱	姓名	實際出席 次數 (B)	委託出席 次數	實際出席率 (%) 【B/A】	備註
召集人	吳金順	3	0	100%	新任 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：3 次
委員	張家琦	3	0	100%	新任 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：3 次
委員	陳慶堃	3	0	100%	新任 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：3 次
召集人	許水德	0	0	—	舊任 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：0 次
委員	簡又新	0	0	—	舊任 改選日期：2014.06.18 應出席次數 (A)：0 次
委員	戴錦銓	0	0	—	舊任 解任日期：2014.03.19 應出席次數 (A)：0 次

#### 2.1.7 內稽內控作業

本公司依據「臺灣證券交易所」訂定之「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」，已建立「長榮海運公司內控制度自行評估作業辦法」及「長榮海運股份有限公司內部稽核實施細則」，落實部門作業自我監督機制，及時因應環境的改變調整內部控制制度，有效提升公司內部控制制度品質及效率，透過內部稽核作業協助董事會及經理人檢查及覆核內部控制制度之有效性及衡量營運之效果及效率，並適

時提供改進建議，以確保內部控制制度得以持續有效實施及作為檢討修正內部控制制度之依據。

#### (1) 內部控制制度

依「內部控制制度處理準則」之規定訂定公司各項營運循環作業、管理制度之內部控制制度，每年執行一次內部控制制度修訂及自行評估作業。

#### (2) 內部稽核作業

依風險評估結果擬訂年度稽核計畫，包括每月、每季、每年應稽核之項目執行年度稽核計畫，據以檢查公司之內部控制制度之有效性。

#### (3) 申報作業

依規定之申報時間及項目，向主管機關完成內稽內控作業之各項申報。

- 每會計年度終了前：申報次一年度稽核計畫。
- 每年 1 月底前：申報內部稽核人員名冊。
- 每會計年度終了後二個月內：申報上一年度之年度稽核計畫執行情形。
- 每會計年度終了後三個月內：申報內部控制制度聲明書。
- 每會計年度終了後五個月內：申報上一年度內部稽核所見內部控制制度缺失及異常事項改善情形。

### 2.1.8 道德與誠信

長榮是一家強調以「道德心」做事的企業，常藉著倫理道德教育激勵員工。長榮集團創辦人暨總裁張榮發先生曾說：「許多人認為，為了成功，可以不擇手段，但我相信成功的秘訣在於道德，道德帶來長榮集團今日的成功。」張總裁更自 2008 年 1 月起創辦《道德月刊》，內容從個人道德出發，擴及家庭倫理，乃至社會價值，讓人得到啟發。

本公司居於全球貨櫃運輸業領導地位，向來秉持廉潔、透明及負責的態度從事業務活動，為貫徹公司經營理念與核心價值，制定「道德行為準則」，導引所有員工之行為符合道德標準，並使公司之利害關係人更加瞭解公司道德標準，防止利益衝突、避免圖私利之機會。

我們於員工服務守則及社會責任政策中，要求每位員工做到：

- (1) 遵守公司一切規章及工作程序，盡忠職守，服從主管之命令、指揮及監督。
- (2) 應公私分明、謹言慎行、操守廉潔、維護公司榮譽、摒除一切不良習慣，同事間要和睦相處、相互尊重。
- (3) 應堅守崗位，分層負責，並與有關部門保持密切聯繫，同心協力完成經辦事項，以利公司業務之推行。
- (4) 提供服務時絕對不會從事賄賂 / 貪腐之行為。
- (5) 嚴格禁止對於僱員、包商和 / 或客戶做出歧視之行為。
- (6) 遵守全球競爭法規，決心絕不從事違反競爭法之行為。

此外，本公司訂立有「誠信經營守則」，規範有關公平透明商業活動、禁止行賄、收賄等不正當利益以及利益衝突迴避等規定，明訂違規之懲戒及申訴制度，並由人事室負責誠信經營政策與防範方案之制定及監督執行。除每年定期舉辦公平交易法講座之外，透過公司內部各種管道宣導公司誠信經營理念。本公司 2014 年未發生任何賄賂之貪腐事件。此外，公司向來注重員工福利，管理制度健全，勞資關係良好，2014 年亦未有因勞資糾紛而遭受損失之情形。

### 2.1.9 參與的公 (工) 協會

長榮海運公司參與各種與船舶營運、管理相關之公會組織，或同業組織、協會。公司確切遵守由外部所制定的經濟、環境與社會規章、原則或其他倡議。

#### (1) 參與公會狀況

組織名稱	參與狀況
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會 (船聯會)	擔任理事 會員代表 專業委員會召集人及委員
台北市輪船商業同業公會 (市公會)	理事長 監事 會員代表 專業委員會召集人及委員
中華民國海運聯營總處 (海聯總處)	常務理事 理事 航線組主任委員及代表委員
中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會	常務理事 會員代表
台北市船務代理商業同業公會 (船代會)	常務理事 理事 會員代表
台北市商業會	會員代表
中華航運學會	團體會員代表
中華海運研究協會	團體會員代表
中華海洋事業協會	團體會員代表



## (2) 參與同業組織狀況 (會員)

組織名稱	參與狀況
TSA (Transpacific Stabilization Agreement) 跨太平洋運價穩定協議組織	研究與討論此一區域市場相關議題。
AWCSA (Asia-West Coast of South America Agreement) ACTA (Asia-Caribbean Trade Agreement)	每年舉辦兩次面對面會議，視需要舉行電話會議，主要功能在於交換市場近期發展和拉美市場訊息。
IADA (Intra-Asia Discussion Agreement) 近洋航商討論協定	近洋市場同業組織，其主要功能在於透過此組織之各項會議，各會員船公司彼此交換市場訊息。
IRA (Informal Rate Agreement) 中東航商同業會議	每年舉辦四~五次面對面會議，視需要舉行電話會議，主要功能在於交換市場近期發展和市場訊息。
ISAA (Informal South Asia Agreement) 南亞航線同業會議	每年舉辦四~五次面對面會議，視需要舉行電話會議，主要功能在於交換市場近期發展和市場訊息(印度除外)。
IRSA (Informal Red Sea Agreement) 紅海航線同業會議	每年舉辦四~五次面對面會議，視需要舉行電話會議，主要功能在於交換市場近期發展和市場訊息。
AADA (Asia Australia Discussion Agreement) 亞澳運務協會	每年舉辦二次面對面會議，視需要舉行電話會議，主要功能在於交換市場近期發展和市場訊息。

### 2.1.10 法規遵循

本公司對於主管機關所訂之相關法令均確實遵守，並隨時注意相關法令之調整與變動，且本公司對外資訊揭露及申報作業均符合法令規範。2014 年度，本公司未有受主管機關處以巨額罰款之情事。

#### (1) 反托拉斯

長榮海運公司提供至全球各地點對點的海上貨物運送服務，並依客戶之需求提供內陸拖車、火車接駁運送或內河之駁船運送服務，公司管理階層經常於內部各項會議中強調所有員工必需遵守反托拉斯法之重要性，並指定反托拉斯法專責人員負責反托拉斯法相關法規及判例之研讀。另外，更設立反托拉斯法信箱供所有同仁諮詢任何與反托拉斯法有關之問題，長榮海運公司張董事長正鏞亦發佈了長榮海運的競爭法政策，以宣示本公司遵守反托拉斯法之決心。

公司為了讓員工瞭解反托拉斯法的重要性，2014 年度於台灣安排了兩次大型反托拉斯法訓練課程，教導相關部門瞭解反托拉斯法之規定。另外，2014 年於新加坡和巴黎舉行的地區性代理行會議中也特別安排反托拉斯法之課程訓練，以協助各地區代理行瞭解法規相關規定暨宣示本公司對於遵守反托拉斯法之決心。

除了一般性的反托拉斯課程訓練之外，反托拉斯法專責人員不定期針對各部門之業務內容特別提供特定反托拉斯法訓練課程，以實際業務可能會遇到的情況來分析應對方式是否會違反反托拉斯法，並根據部門之業務內容制定競爭法自查表 (Check List)，讓員工得以在處理業務時有所依據。

反托拉斯法專責人員秉承本公司高級主管之指示，已著手準備本公司之競爭法遵法準則以供所有同仁及代理行遵循。

長榮海運公司以往於市場上均採獨立經營之策略，為因應航運市場之劇烈變化，於 2014 年加入 CKYHE 聯盟，並於正式加入前依照相關法律之規定進行自我評估 (Self-assessment)，及向各國主管機關提出申請或核備，確認以本公司之市佔率及各種條件下加入該聯盟並不違反競爭法。

公司經常收到來自各國反托拉斯法主管機關來文，要求提供資訊以供主管機關查核並瞭解本公司是否有違反反托拉斯法的情形，截至 2014 年 12 月底未收到任何國家主管機關有關本公司違法之裁定。

## 2.2 經營管理與風險

### 2.2.1 經營管理

長榮海運公司航線經營範圍涵蓋全球市場，無論是獨立經營單一航線、與其他航商共同聯營航線、或以換艙 / 買艙方式經營，在市場經營方面均有賴於事前縝密之規劃及與時俱進的航線管理與績效追蹤。

期前作業主要是按照預訂航線灣靠港口整體貨量作全盤調查，並評估該區域市場未來經濟發展態勢、研究當地市場及其他航商運營模式、外在作業環境之限制與優缺點比較等因素，再依據整體投入成本試算預期效益，以掌握區域市場發展的利基。

評估依據，根據貨載結構實施細部管理，提高攬收優質高收益貨載之比率、降低較不具明顯效益之貨載比率，並持續強化運輸服務品質以吸引優質客戶對本公司的支持。

公司依據市場整體貨量發展趨勢，以系統分析規劃船隊中、長期發展方向，滿足客戶未來發展需求為首要目標，使公司成為全球客戶穩定可靠的合作夥伴。

另一方面，公司全球綿密的服務網路可提供客戶一站式服務，便利而有效率，電子化服務更可協助客戶掌握即時貨物動態、迅速因應客戶各項需求。

藉由推動各項優質服務計劃，長榮海運公司在全球貨櫃運輸市場上已位居主要領導品牌，服務品質深獲眾多客戶長期信賴。

### 2.2.2 未來經營方針

船舶大型化改善了航商 2014 年的營運績效。2015 年各航商仍有超大型船舶陸續投入，運能供給將隨之持續成長，對運費之有效提升形成極大挑戰。長榮海運公司訂造之新船陸續於 2014 年加入營運優化各航線之船隊配置，降低公司營運成本成效卓著，2014 年已轉虧為盈。

公司對 2015 年營運結果抱持審慎樂觀之態度。營運方案摘要如下：

#### (1) 最佳裝載率與貨載結構

長榮海運公司 2015 年將有 3 條新船交付，整體艙位至年底將較 2014 年僅微幅成長，公司將致力於挑選對營運績效更有利的貨載組合，以充分利用艙位達成最佳裝載率。

## (2) 擴大聯營佈局

全球四大聯盟 2M、O3、CKYHE 及 G6 已於 2014 年獲得各國管轄單位批准成立或擴大合作範圍，各聯盟將於 2015 年陸續投入新的航線網絡，市場競爭型態正式進入以聯盟互相角力時代。本公司所屬之 CKYHE 聯盟，在現有的合作基礎上將成功的運作模式拓展至美國航線，擴大之合作方案將使聯盟成員發揮高度的營運彈性，提供更完整的服務範圍、更密集的航線班次及更穩定的運送時間，滿足客戶的貨載需求。

## (3) 持續降低營運四大成本

公司各成本管理單位已訂出 2015 年應執行之關鍵績效指標，不論是購油、用油、加油及廢油管理，或是船舶到靠率、爭取碼頭裝卸櫃量回饋金及碼頭裝卸效率等船舶營運皆有量化之目標。貨櫃運用方面，提升轉船作業、減少空櫃滯留、縮短內陸運輸時間及降低貨櫃供應係數等，以人人有責的方式達成節約成本之目標。

## (4) 優化船隊配置

連續幾年的船隊汰舊換新計劃使公司營運績效呈現明顯改善。2015 年將再交付 3 艘新船，船隊年輕化及活絡的航線配置將再進一步提升營運績效。

## 2.2.3 預期營運概況

### (1) 貨量成長

IMF 預估 2015 年全球 GDP 成長約 3.5%，歐元區及美國分別為 1.2% 及 3.6%，均較 2014 年之 3.3%、0.8% 及 2.4% 為佳，新興市場及開發中經濟體則為 4.3%。由於新興市場及開發中經濟體的成長遲緩，IMF 雖預估 2015 年年全球貿易成長量為 3.8%，優於 2014 年之 3.1%，全球經濟在已開發國家經濟體的單獨帶領下，復甦之路緩慢。

### (2) 運能供給

2014 年底市場已有 1 萬 9 千 TEU 的最大船交付營運，預計 2015 年 G6 及 CKYHE 將投入訂造超大型船舶，最大型船之艙位將達 2 萬 TEU。從 2015 年開始，主要傳統市場將呈現由 2M、O3、G6 及 CKYHE 四大聯盟互相競爭的情勢，在聯盟的運作架構下，航商對於超大型船舶的投資越來越有信心。

據 Alphaliner 預估，2015 年全球新交付船隻總艙位預計達 178 萬 TEU，總運能成長約 7.8%；其中，遠歐航線將成為超大型船交付營運的主要航段，2015 年第一季運能成長恐達 10%，太平洋線東向艙位成長相對緩和，第一季大約增加 3% 左右。

### (3) 業界營運狀況

2015 年貨櫃運輸市場仍是處於供過於求狀態，但航商們對如何有效管理多餘之運力已有充分經驗，整體市場將較 2014 年樂觀，再加上油價自 2014 年 6 月至 12 月已下跌超過 50%，超大型船及聯盟的運作模式將可有效降低營運成本，2015 年之營運結果預期將有明顯改善。

## 2.2.4 設備投資

港口發展除可帶動物流產業及相關服務業的發展，及整合工業區、保稅區的功能之外，並可提供當地的更多的工作機會，對經濟發展做出相當程度的貢獻，長榮海運分別於台北港、高雄港進行碼頭投資。

### (1) 台北港貨櫃碼頭

配合政府政策，長榮海運公司參與政府的 BOT 專案，在台灣北部興建一座貨櫃深水港。該項目於 2009 年 3 月開始營運，2014 年的建設已經完成七座泊位中的四座，完成後將可減少北部貨櫃南北運輸的數量，減緩高速公路的壅塞與減少空氣污染，降低物流運輸成本。

### (2) 高雄港第四與第五貨櫃中心

為配合高雄港的發展及本公司營運需求的投資，2014 年第四與第五貨櫃中心有三座泊位營運中，總投資金額共計 USD13,070,841，詳如下表所示。

項目	數量	金額 (USD)
輪胎式門型起重機 (RTG)	4	6,000,000
船邊板架	6	125,400
Forklift 12 噸 (高雄五櫃中心)	1	102,400
保養廠及庫房重建	2	983,974
橋式機 RCMS 光纖工程	5	127,119
輪胎式門型起重機能 (RMG) 吊架	24	1,920,000
輪胎式門型起重機能 (RMG) 控制系統升級	14	508,500
自動化軌道式起重機 (ARMG) 備品採購	1	33,900
纜樁整修工程	1	101,260
橋式機及軌道式起重機加裝軌道夾工程	40	1,132,727
兩部橋式搬移工程 (修改部分)	2	753,510
兩部橋式搬移工程 (搬運部分)	2	1,282,051
合計		13,070,841

## 2.2.5 風險管理

### (1) 風險管理組織架構

本公司設置稽核室、制定年度稽核計畫，以檢查並評估各項內控制度執行情況，以確保風險管理政策有效實施。茲表列本公司之風險管理組織架構如下：

風險管理	負責部門	風險業務事項
策略及營運風險	企劃室	負責擬定公司經營方針、評估成本效益、規劃航線船隊及督導營運等。
市場風險	企劃室 航線經理人 成本控管小組 燃油採購小組 船期協調中心 各單位最高主管	就業務範圍專責並跨部門協調相關策略規劃與風險評估。
財務風險	財務本部	就各項重大財務風險事項之匯率、利率及價格等潛在風險之防範機制設定。
風險管理稽核	稽核室	檢查各部門風險管理執行情形。



## (2) 財務風險管理政策

- 合併公司日常營運受多項財務風險之影響，包含市場風險（含匯率風險、利率風險及價格風險）、信用風險及流動性風險。合併公司整體風險管理政策著重於金融市場的不可預測事項，尋求降低對財務狀況及財務績效之潛在不利影響。
- 風險管理工作由合併公司財務部按照董事會政策執行。合併公司財務部透過與合併公司營運單位密切合作，負責辨認、評估與規避財務風險。董事會對整體風險管理訂有書面原則，亦對特定範圍與事項提供書面政策，例如匯率風險、利率風險、信用風險、衍生與非衍生金融工具之使用，以及剩餘流動資金之投資。

以下就各項重大財務風險事項，逐一說明其潛在風險及防範機制。

風險類別	可能之潛在風險	防範機制
市場風險	匯率風險	
	1. 合併公司係跨國營運，受多種不同貨幣所產生之匯率風險，主要為美元、人民幣、英鎊及歐元。 2. 匯率風險來自未來商業交易、已認列之資產與負債，及對國外營運機構之淨投資。 3. 未來商業交易、已認列資產或負債係以非該個體之功能性貨幣之外幣計價時，匯率風險便會產生。	1. 合併公司管理階層訂定政策，規定合併公司內各公司管理功能性貨幣之匯率風險。 2. 透過合併公司財務部就其整體匯率風險進行避險。 3. 合併公司內各公司透過合併公司財務部採用遠期外匯合約進行，管理來自未來商業交易及已認列資產與負債之匯率風險。
	利率風險	
	合併公司之利率風險來自於長期借款。	合併公司之借款主要為浮動利率，按浮動利率計算之借款主要以新台幣及美元計價。 按浮動利率發行之借款使合併公司承受現金流量利率風險，部分風險被按浮動利率持有之現金及約當現金抵銷。
	價格風險	
	由於合併公司持有之投資，於合併資產負債表中分類為備供出售金融資產，或透過損益按公允價值衡量之金融資產，因此合併公司暴露於權益工具之價格風險。 合併公司主要投資於國內上市櫃及國內外未上市櫃之權益工具，此等權益工具之價格會因該投資標的未來價值之不確定性而受影響。	合併公司未有重大商品價格風險之暴露。為管理權益工具投資之價格風險，合併公司將其投資組合分散，其分散方式係根據合併公司設定之限額進行。

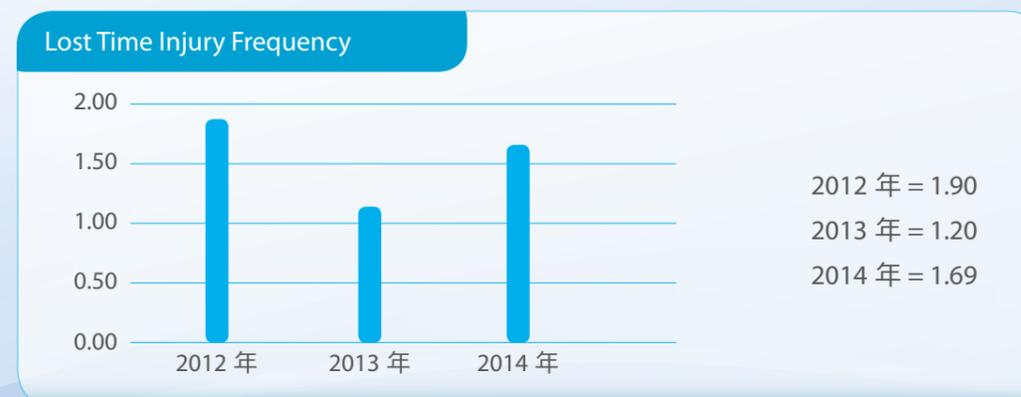
風險類別	可能之潛在風險	防範機制
信用風險	匯率風險	
	1. 信用風險係合併公司因客戶或金融工具之交易對手無法履行合約義務而產生財務損失之風險。 2. 主要信用風險來自現金及約當現金、衍生金融工具，及存放於銀行與金融機構之存款，亦有來自於批發和零售顧客之信用風險，並包括尚未收現之應收帳款及已承諾之交易。 對銀行及金融機構而言，僅有信用評等良好之機構，才會被接納為交易對象。	1. 合併公司依內部明定之授信政策，合併公司內各營運個體於訂定付款及提出交貨之條款與條件前，須就其每一新客戶進行管理及信用風險分析。 2. 內部風險控管係透過考慮其財務狀況、過往經驗及其他因素，以評估客戶之信用品質。 3. 個別風險之限額係董事會依內部或外部之評等而制訂，並定期監控信用額度之使用。
流動性風險	合併公司之營運資金足以支應衍生性金融商品合約到期時之現金需求，故未有因無法籌措資金以履行合約義務之流動性風險。 合併公司所投資之受益憑證具活絡市場，預期可在市場上以接近公平價值之價格出售。	現金流量預測是由合併公司內各營運個體執行，並由合併公司財務部予以彙總。 合併公司財務部監控合併公司流動資金需求之預測，確保其有足夠資金得以支應營運需要。

## (3) 船隊保險業務管理

船舶營運風險包括對人員、貨物、貨櫃、船舶、第三人財產及環境的損失責任，長榮海運秉持著善盡社會責任的理念，對於船舶營運風險皆購買充足的保險，以保持公司正規營運。船東責任保險 (P & I Insurance) 所承保的範圍包括人員、貨物、第三人財產及環境的損失賠償，而對於自身船隊、貨櫃損失亦有船體保險 (Hull and Machinery Insurance)、戰爭保險 (Hull War Risk Insurance) 及貨櫃保險 (Container Insurance) 來承保。

基於海事事故處理是專業性的課題，其處理程序也相對複雜。長榮集團不但有專責風險管理的風險管理部門，亦有業界少有的保險理賠專責團隊，可以充分保障公司及股東的利益。

LTIF (Lost Time Injury Frequency) 過去 3 年內長榮海運船員受傷之比例如下：



LTIF 為船隊年度每百萬分之時 / 船 / 人 (船員) 受傷事故頻率。

長榮集團船隊航行於世界各地，在貨櫃運送的過程歷經內陸櫃場、碼頭、船舶（或是轉船）、港口或是再經過內陸的公路、鐵路拖運才送到客戶手中。倘若客戶收到貨物發現有毀損、短少等情況，其將通知船公司。若是有必要，船、貨雙方將聯合勘查貨損原因。客戶提出相關文件向船公司求償貨損。長榮海運設有專責部門處理此類案件，並於收到文件後六個工作天之內回應給客戶，讓客戶知悉案件已經處理中。

為保障貨主權益、讓貨物能安全送到目的地，本集團運送貨櫃多年以來一直努力進行損害防阻，包括加強要求履約輔助人的服務品質、公司內部的教育訓練、海外代理行的高度配合等，因此貨損發生的機率逐年降低。

#### (4) 營運中斷之風險

電腦備援系統是公司為因應突遭受天然重大災害或意外事故，導致公司之電腦控制中心系統無法運作，為避免營運中斷影響客戶權益與信心，及確保公司電腦系統永續運作所設立；公司每年進行海內外備援中心電腦系統切換測試，以因應電腦控制中心無法正常運作時得以順利切換至另一備援中心繼續運作，2014年順利完成切換測試。

### 2.2.6 貨物營運管理

#### (1) 收受客戶託運貨物作業規範

- 為求安全運送貨物至目的地，針對鋼捲、電纜等此類貨品，本公司僅提供運送至美國港口之服務。如客戶交付承載之貨物須以美國鐵路或當地卡車運送至卸貨港以外目的地，為避免因內陸運輸造成櫃損及基於安全考量，公司將予以婉拒裝船。2014年本公司自遠東出口開往美國數百航次之船舶，所有客戶均能配合依相關規定辦理，未發生未告知上述貨物品項違規事項。
- 為求安全運送貨物，如客戶交付承運之貨物中含有危險品且需以墨西哥鐵路運輸，本公司將予以婉拒不接受任何危險品貨物承運。  
2014年，本公司自遠東出口開往墨西哥數十航次之船舶，所有客戶均能配合依相關法規辦理，並無發生前述未告知貨物為危險品之違規事項。
- 為求安全運送貨物，20呎超重櫃攬收以不超過櫃體承受之最大重量為限（相關重量限制標記於櫃門上），若違反其規定，將通知客戶不予裝船，直到客戶減少裝貨重量至櫃體能夠承擔範圍之內。  
至2014年為止，無因超重事件引起運送糾紛。
- 為求安全運送特殊櫃貨物，攬收特殊櫃前要求客戶提供確實尺寸及重量，以不超過櫃體及各港口可接受之尺寸及重量為限。若貨物實際尺寸和重量有違反相關規定限制，將通知客戶不予裝船。  
至2014年為止，客戶皆能配合相關規定。

#### (2) 危險品管理

- 貨櫃標示危險品等級及管控作業  
依照國際海運危險品運送章程規定，危險品的運送必須貼示合於規範的危險品圖形標籤，以達到警示與易於辨認的作用與效果。

由於該章程標籤規定複雜多樣，一般客戶無法做到要求，本公司為提供完善的客戶服務，主動提供標籤以期贏得客戶的信心。

貨物運送屬國際貿易一環，各港口皆有危險品出口，本公司遂制定採購及運送分配作業規定。然而並非所有港口皆有此等需求，或必須遵照當地習性、海關規定，則不予配送，例如美國及印度等國。

本公司採購的危險品貼紙，完全依照國際標準訂定的尺寸與品質，可以在運送過程中明白顯示各種貼紙之形狀顏色。

- 本公司之洩漏處理流程遵循四大原則：1. 疏散與隔離 2. 切斷火源 3. 個人防護 4. 洩漏控制，避免事態擴大及保護環境優先為宗旨。2014年未有被當地主管機關處罰的紀錄。

### 2.2.7 貨櫃營運管理

車櫃部負責本公司的貨櫃營運管理，主要目標以較低的成本取得貨櫃，並以最少的成本管理龐大的貨櫃資產、活化貨櫃並有效率地運用貨櫃。車櫃部透過以下幾個主要管理方向來達成目標。

#### (1) 降低貨櫃供應係數

所謂貨櫃供應係數是指集團貨櫃總 TEU 數（分子）除以船隊 CAPACITY（分母）得到的一個係數，係數愈高代表要準備的貨櫃供應量愈多，貨櫃供應量多代表花在貨櫃的成本就愈高，因此降低貨櫃供應係數有助於降低公司的貨櫃營運成本。

年度	係數
2012	平均在 1.95~1.90
2013	平均在 1.90~1.85
2014	平均在 1.72~1.67

#### (2) 減少貨櫃滯留

每一只貨櫃都是公司的資產，唯有活絡貨櫃的使用才能活化資產，不讓貨櫃滯留才能提高貨櫃的使用率。

#### (3) 控管貨櫃維修成本

貨櫃在全世界流動難免需要維修，因此要落實做到該維修才維修才能減少維修成本。

#### (4) 有效率的空櫃搬運

由於國際貿易分工型態使然，造成有些國家是以進口為導向，有些國家則是以出口為導向，這都會造成貨櫃的進出口不平衡進而產生貨櫃搬運，每搬運一次都是成本的產生，因此如何執行有效率的空櫃搬運並節省搬運成本更是貨櫃管理的重點事項之一。

#### (5) 貨櫃管理電腦化

以上各項貨櫃管理業務都需要透過系統來管理，因此貨櫃管理系統愈完善則管理的績效更佳，可達事半功倍的效果。

### 2.2.8 提單及報關作業管理

本公司對於船舶在港進出口貨櫃物、海關結關業務之申辦手續，提供完整之服務，並繕製船舶裝卸貨物的明細清單，向海關辦理通關手續，以利船舶進港、裝卸及貨物通關之用。另為確保進出口文件作業品質，提供客戶更優質的服務，本公司採取了以下的執行方法：

- (1) 繕製工作手冊並依該手冊教導新進人員標準作業程序、模擬操演、線上實作之漸進訓練。
- (2) 確實掌控各進港船名 / 航次之到港時間。
- (3) 依中華民國海關規則確實審核裝卸之提單資料，並於時效內正確、及時向海關申報海運進出口艙單。
- (4) 提供查核表來輔助員工檢視每一項作業流程的執行狀況，以確保進出口作業流程符合標準作業程序。
- (5) 設立自查機制，每月執行正確與及時性進出口文件的抽查，其結果列為部門績效管理之重要項目，以穩定文件服務品質。
- (6) 持續加強專業知識，透過部門教育訓練課程規劃、案例研討、情境模擬演練，以提升員工專業素養及其業務處理之能力及技巧。

### 2.2.9 長榮海運船隊的保安全管理

長榮船隊航行於海上或靠泊各國港口時，為防止恐怖份子攻擊、海盜挾持、走私、偷竊及偷渡客藏匿於船上等保全事件，船舶備有符合「國際船舶暨港口設施保全章程」(International Ship and Port Facility Security Code, 簡稱 ISPS Code) 要求，且經船級協會認證的「船舶保全計劃書」(Ship Security Plan)，並以此做為船上人員日常保全教育訓練及操作準則，有效維護人員、船舶及貨物的安全。

- (1) 長榮船隊所有在船工作的船員，都必須經過航海人員訓練、發證、當值標準國際公約 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 縮寫：STCW) 2010 馬尼拉修正案相關法規要求的保全意識及職責訓練課程，並取得相關證書始得上船服務。
- (2) 船舶航線若航經海盜襲擊和搶劫高風險水域，船上按照「第 4 版反海盜最佳管理措施」(Best Management Practice, BMP4) 採取防盜因應措施，公司方面則根據船型、乾舷、季節等因素評估船舶遭海盜攻擊得逞的風險，如有必要於船舶航經高風險區時，僱用國際專業武裝保全護航通過該高風險水域。
- (3) 船隊每一艘屬輪每年都必須根據「船舶保全計劃書」(Ship Security Plan) 及「第 4 版反海盜最佳管理措施」(Best Management Practice, BMP4)，與公司進行海盜海上襲擊雙向模擬操演，提升船員保全意識及保全應變能力。
- (4) 根據 2014 年全年統計資料顯示，全球海盜襲擊案件跌至八年新低 (245 件)，其中亞丁灣索馬利亞海域去年共發生 2 起海盜襲擊和搶劫案件，比 2013 年減少 78%，創下 10 年來新低，而亞洲海域去年 2014 年共發生 200 起海盜襲擊和

搶劫案件，比前年增加 9.3%，創下 10 年來新高，並已占全球總案件 75%。長榮海運有專人每日收集全球各地海盜活動資訊及可疑海盜船行蹤，及時通報附近屬輪提高警覺及加強防範措施，並每週將國際海事局 (IMB) 所發布的全球海盜襲擊和搶劫案件予以統計分析，同步公告船隊屬輪，提高海上同仁們的保全意識 (Security Awareness)。

- (5) 身為國際安全供應鏈中的一份子，各個運送環節的保全措施都必須以國際公約的規範為實施依據，長榮海運亦於 2012 年取得安全認證優質企業 (AEO: Authorized Economic Operator) 的認證，不但可享有便捷的國際優惠通關程序，企業對於公司實體安全、程序安全及資訊安全亦可經由其認證基準及年度內部稽核查驗，使其安全系統管理機制更加完善，滿足客戶對安全的要求，降低人員、船舶及貨物的風險。

回顧 2014 年度，長榮海運無偷渡、無恐怖攻擊、海盜挾持、走私等保全事故發生。

## 2.3 營運績效

### 2.3.1 2014 年營業概況

2014 年全球政經情勢依然險峻低迷、經濟景氣復甦不如期待，無法強力帶動市場貨量成長。而海運業在船舶大型化之趨勢下，船舶運力增速始終高過實際需求，市場運費上下動盪頻繁，航運業經營慘澹如昔。

為更強化經營競爭力，本公司在船隊結構及航線佈局上作了重大變革，大量性能優異新船加入，使船隊更年輕化，裝載量極大化，極致發揮節能省油功能、省錢兼具環保。同時更積極聯營，與同業共組聯盟，優化航線網路，充分利用艙位，為今後營運打下良好基礎。全體同仁亦秉持團隊精神及熱忱專業服務態度，在公司經營方針和正確策略的引導下，本著永續經營之理念，落實客戶服務。

2014 年業績已轉盈，相信以新調整之結構更能對應 2015 年市場充滿變化之考驗。茲將相關之市場變化摘要如下：

#### (1) 貨櫃航運市場概況

##### ● 貨量成長

據國際貨幣基金會 (IMF) 預估，2014 年全球 GDP 成長僅 3.3%，過去十年，只比金融風暴當年 (2008 年) 及 2009 年好，與 2013 年 3.3% 成長相當，但比原本在年初預估的 3.7% 差。全球貿易量成長 3.1% 比前一年 3.4% 低，無法強力帶動貨量成長。2014 年全球櫃量成長 5.4%，增幅與 2013 年相同，已無本世紀初動輒雙位數之強勁成長。

##### ● 運能供給

2014 年全球新運力交付 147 萬 TEU，為歷年來新高。除役 (包括拆船、改為非貨櫃輪及損壞) 之船舶量雖然低於 2013 年，但仍達 39.4 萬 TEU。然即便如此，2014 年全球貨櫃運能仍增加了 6.3%，整體約達 1,837 萬 TEU。市場供需成長差距較前 2 年縮小，但航商仍得持續以加船減速及擱置船隻等措施來管理多餘運能。

超低速加船減速措施實施多年，2014 年持續吸納約 130 萬 TEU，相當於 7% 之市場運能，持續扮演著運力節制之主要力量。閒置運能至 2014 年底時只達約 22.8 萬 TEU，相較前一年同期 78 萬少了 71%，除了超低速加船減速之外，美國西岸的港口壅塞也箝制了不少船舶，減少了年底市場淡季時可閒置的運力。

#### ● 業界營運狀況

航運市場近幾年來一直受制於需求不如預期暢旺、大型船舶不斷交付，運價持續跌宕起伏，航商持續以拆船、還船、處分舊船、延遲交付、加船減速、航線重組及空班等措施等經營策略以為因應。

雖然自 2014 年第四季開始燃油價格已大幅滑落，已較前一年同期大幅降低 50%，但無法完全翻轉整年營運成本持續上升的事實，整體業界營運結果普遍較前一年改善。

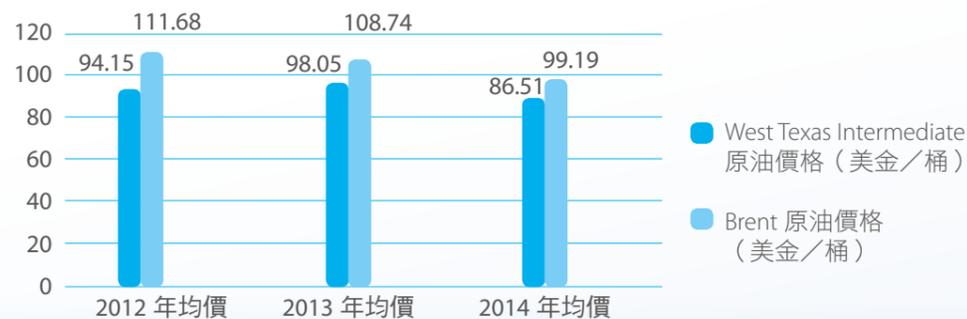
#### (2) 原油價格變動對營運的衝擊

回顧 2014 年國際原油價格走勢，BRENT 原油價格自 2014 年中旬以來不斷走跌，最高點為 6 月每桶 115.06 美元，跌至 2014 年 12 月每桶 57.33 美元，跌幅超過 50.17%。

受惠於燃油價格走跌，使燃油成本大幅減少，為公司利潤挹注動能。此外，低油價走勢亦將刺激經濟活動，帶動美國、歐洲及中國景氣復甦力道，提升全球貨運需求，對公司營運將有顯著助益。

然而，低油價效應亦使北美頁岩油業者大砍資本支出，結果預估可能導致油價於 2015 年下半年反彈。有鑑於此，本公司已提高燃油避險比率，鎖定未來油料採購成本，以減少燃油價格波動對公司營運可能造成之影響。

最近三年度油品市場價格比較圖：



(資料來源：路透社)

### 2.3.2 財務績效

#### (1) 最近三年度合併公司財務績效

單位：新台幣仟元

項目	2012 年度	2013 年度	2014 年度
營業收入	141,026,391	139,216,384	144,284,374
營業成本	136,864,018	138,827,639	136,937,563
營業毛利	4,162,373	388,745	7,346,811
稅前淨利(淨損)	45,000	(1,589,147)	3,239,358
所得稅費用	256,671	457,657	1,184,694
本期淨利(淨損)	(211,671)	(2,046,804)	2,055,164
淨利歸屬於母公司業主	312,544	(1,497,304)	1,176,039
淨利歸屬於非控制權益	(524,215)	(549,500)	879,125
每股盈餘	0.09	(0.43)	0.34

(資料來源：擷取本公司 2012~2014 年度 IFRS 合併財報)

#### 2.3.3 自政府取得之財務補助

設備投資抵減情形說明：本公司歷年因參與重大公共建設支出，而享有投資抵減租稅優惠資訊如下表：

#### (1) 租稅優惠

新台幣仟元

法令	抵減項目	2012 年度	2013 年度	2014 年度
促進民間參與公共建設法第 40 條	重大公共建設	60,000	36,000	0

#### (2) 2014 年獎勵與補助

新台幣 元

項目	金額	說明
臺灣港務股份有限公司 - 客製化行銷獎勵措施	5,764 萬元。	1. 貨櫃航商客製化獎勵 2. 高雄港貨櫃船舶到港獎勵 3. 貨櫃碼頭經營業客製化獎勵
臺灣港務股份有限公司 - 藍色公路實櫃獎勵	1,860 萬元。	實施期間自 2014 年 7 月 -12 月
高雄港風災損害補助	11,931,483 元。	依據高雄港第四與第五貨櫃中心租任契約
消費者物價指數 (CPI) 調整租金	調降年租金共 180 萬元。	依據高雄港第四與第五貨櫃中心租任契約

## 2.4 客戶關係

長榮海運一直以提供客戶完善優質的服務為努力的目標，我們重視客戶的需要，並且以行動提供客戶最滿意的服務，我們的服務航線遍佈全球。我們深信服務品質是鞏固客戶滿意及忠誠度的最重要關鍵，長榮海運以不斷超越自我為努力的目標，秉持永續經營的企業理念，在誠信務實的基礎上，以高素質的人力資源、專注熱忱的工作態度、前瞻宏觀的視野，將一流的服務品質積極落實在每個業務環節上，秉持長榮集團「挑戰、創新、團隊」的企業精神，為社會大眾提供最卓越與滿意的服務為目標。

### 2.4.1 持續提升客戶滿意度

為不斷提高服務品質，長榮海運於內部執行「客戶服務管理專案」，持續不斷的進行人員訓練(包含專業實務及服務禮節)及品質的稽核；另一方面，我們堅信客戶的寶貴意見是精進服務品質不可缺少的重要元素，因此定期進行外部客戶滿意度調查，從客戶的回饋中，了解客戶的需求及需要改善之處，藉以提供更完善的服務來滿足客戶的需求。



依據客服人員之專業實務及服務禮節，執行「客戶服務管理專案」，依 Plan、Do、Check、Action 之管理循環模式，自訓練開始，至線上實務操作，建構相關作業指標及其標準、定期檢測各層面作業品質、持續改善作業缺失。同時，定期客觀紀錄各階段服務品質曲線之變化，並與外部客戶滿意度調查交叉比對，創造優於其它同業的服務品質，進而贏得客戶的信賴與長期支持。

### 2.4.2 客戶服務績效

#### (1) 自評

2014 年度針對台灣地區服務本部全體人員，定期每季稽核。

- 評鑑項目：專業實務評鑑與服務禮節評鑑。
- 受稽人數：總抽樣人數 146 人次。
- 評鑑結果：專業實務與服務禮節評兩項評鑑成績總平均等級 4.99，達燈號管制綠燈合格標準。
- 矯正措施：
  - 本年度個人成績未達標準 0 人。
  - 稽核中發現疏忽錯誤，要求即時改善，並持續辦理內部控制宣導訓練、檢討強化內部控制作業，以及逐級督導落實執行制度，以期減少類似錯誤重覆發生。

#### (2) 外評

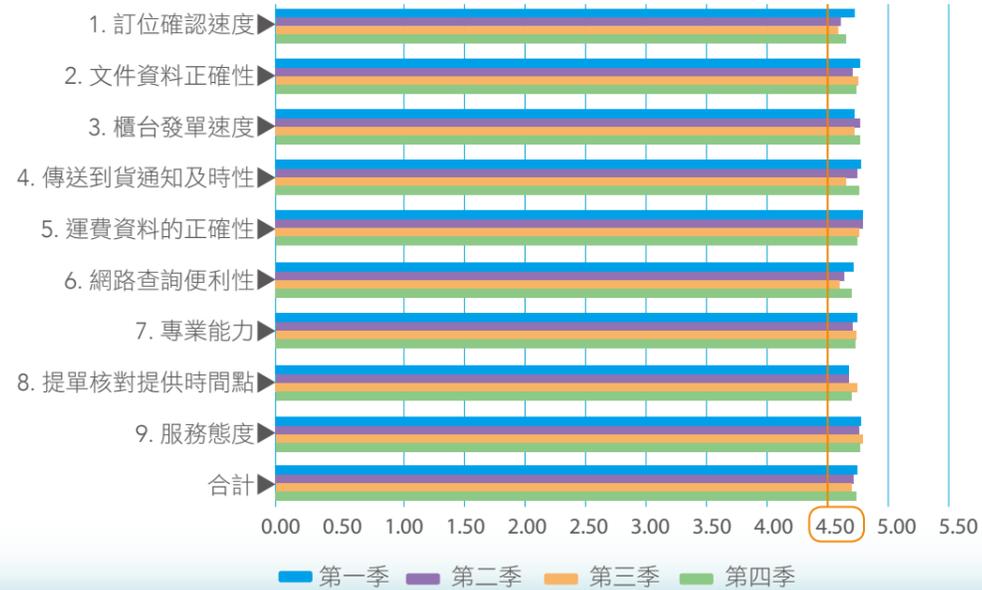
2014 年度藉由客戶訪談、E-mail 或傳真，送出問卷調查表，針對台灣地區客戶進行滿意度調查。

- 問卷內容：分「專業實務」與「服務禮節」兩大項。
- 送出樣本：1,069 份，有效樣本：1,069 份。
- 評鑑結果：客戶對於服務整體表現之滿意度平均分數為 4.71，高於合格標準 4.5。其中以「服務態度」與「運費資料的正確性」兩項最受肯定，其次為「專業能力」及「櫃台發單速度」，最低分為「訂位確認速度」，分析表詳如下圖。

2014 年客戶滿意度調查樣本統計

執行單位	2014		Q1		Q2		Q3		Q4	
	發出	回饋	發出	回饋	發出	回饋	發出	回饋	發出	回饋
服務本部訂位部	302	302	75	75	75	75	77	77	75	75
服務本部文業部	447	447	106	106	116	116	109	109	116	116
台中辦事處客服課	160	160	40	40	40	40	40	40	40	40
高雄辦事處客服課	160	160	40	40	40	40	40	40	40	40
總計	1069	1069	261	261	271	271	266	266	271	271

2014 年各季客戶滿意度比較表



2014 滿意度調查項目		全年度	第一季	第二季	第三季	第四季
專業實務	1. 訂位確認速度	4.63	4.71	4.60	4.58	4.65
	2. 文件資料正確性	4.73	4.75	4.70	4.73	4.71
	3. 櫃台發單速度	4.73	4.71	4.75	4.71	4.75
	4. 傳送到貨通知及時性	4.73	4.77	4.73	4.67	4.74
	5. 運費資料的正確性	4.76	4.78	4.78	4.75	4.74
	6. 網路查詢便利性	4.65	4.70	4.62	4.59	4.68
	7. 專業能力	4.72	4.73	4.70	4.72	4.72
	8. 提單核對提供的時間點	4.68	4.66	4.66	4.71	4.69
服務禮節	9. 服務態度	4.77	4.77	4.76	4.78	4.76
總平均		4.71	4.73	4.70	4.69	4.72

### (3) 矯正措施

客戶較不滿意的項目為「訂位確認速度」，經分析結果，大部分原因為運費問題、艙位供給、貨櫃短缺、審核超重、危險品特殊貨物等作業問題導致訂位確認延遲。此問題已請內部相關單位改善。同時要求客服人員在發現上述問題時，除應立即通知相關單位處理外，亦應書面告知客戶該筆訂位正在處理中。在未取得有效訂位前，客服人員務必每日回覆客戶處理進度，避免客戶久候。

另一項「櫃台發單速度」客戶評價雖然不差，但多數反應仍具有改善空間。經長期分析其原因多為客戶臨櫃欲繳交的費用與系統資料不符，或內部相關單位尚未維護正確資料。此外，客戶端尚未被告知提單已完成確認就臨櫃要求領單等因素，服務本部將再針對個案積極進行宣導，力求改善，以期內、外部客戶共同配合讓「櫃台發單速度」可以更為順暢、快速。

### 2.4.3 客訴處理

接收到公司網頁轉來客戶抱怨信息，業務承辦人判斷權責部門，將客訴信函以 E-mail 轉呈相關部門處理，五日內回覆其處理結果。

客訴網頁：

(1) [http://www.shipmentlink.com/tw/tcc1/jsp/TCC1\\_contact.jsp](http://www.shipmentlink.com/tw/tcc1/jsp/TCC1_contact.jsp)

(2) [http://www.evergreen-marine.com/tcc1/jsp/TCC1\\_Contact.jsp?en=n](http://www.evergreen-marine.com/tcc1/jsp/TCC1_Contact.jsp?en=n)

2014 年度本公司台灣地區經由公司網頁管道收集之客戶指教案件共有 6 件，主要為「日常聯絡人員的處理效率之表揚和抱怨」，相關權責單位除依本作業規定處理回應客戶外，亦針對客戶抱怨信息進行分析暨執行適當矯正措施。

對於客戶隱私保護方面，公司已對全體員工實施個人資料保護法教育訓練課程，以有效落實個資保護意識，各部門並已確實執行個資法對保護客戶隱私所要求的各項規範。在 2014 年度中未發生侵犯顧客隱私權，或遺失、洩漏顧客資料及違反法律相關規定的情形發生。

### 2.4.4 電子商務服務

長榮海運以「思考全球化，服務在地化」的創新思維，整合全球服務據點及上下游協力廠商的電腦資訊，推出多項電子商務服務，「All-in-One Service」(全方位整合服務)使客戶可經由單一入口操作線上訂位、提單製作及提單更正等服務，輕鬆掌控完整的貨載運送資訊及文件處理的最新狀態。

#### (1) 「全方位整合服務」的功能特色

- 便捷的線上文件瀏覽與列印服務
- 友善且客製化的操作介面
- 全方位整合服務包含以下功能
  - 貨載總覽
  - 訂艙
  - 提單製作指示
  - 提單核對
  - 美國進口商安全申報

#### (2) 「行動商務系統」

本公司並提供「行動商務系統」可供客戶快速便利的查詢進、出口相關資料，並掌握貨物及船公司的最新資訊與動態，其功能及特色如下。

- 貨櫃追蹤
- 船期查詢
- 電子郵件放貨查詢
- 全球據點通訊資料
- 在港船舶動態查詢
- 長榮最新消息

目前積極推廣的電子商務服務，不僅可以提昇資料處理的正確性、提高整體作業效率、減少 E-mail 數量及以傳真方式傳輸資料所耗費的時間，及可能產生的接收問題，並且透過客製化的服務滿足客戶不同的需求。

此外，為提供更為人性化服務，本公司提供「One-Stop Service」，針對客戶的每一通來電，不使用語音系統，直接由客服人員親自接聽，詳細瞭解客戶的個別需求後，提供客戶最滿意的答覆與服務。

## 2.5 供應鏈管理

### 2.5.1 長榮海運營運主要供應商

供應商	公司
碼頭機具設備	台灣 (2 家) 5.7%、美國 (1 家) 31.8%、中國 (2 家) 1.3%、日本 (4 家) 61.2%
保險服務	台灣 (1 家)
堆場及貨櫃維修	美加 (787 家) 26.8%、中國 (175 家) 5.4%、日本 (55 家) 4.5%、台灣 (44 家) 4.9%、德國 (38 家) 7.3%、其他遍及全球約 (800 家) 51.1%
櫃體及冷凍機製造廠	美國 (1 家) 3.8%、中國 (4 家) 70.7%、新加坡 (1 家) 23.1%、馬來西亞 (1 家) 2.4%
租櫃	美國 (9 家) 74.5%、英國 (1 家) 2.3%、德國 (1 家) 6.1%、荷蘭 (1 家) 0.7%、新加坡 (2 家) 8.1%、香港 (3 家) 8.3%
內河駁船	亞洲地區 (8 家)、中國 (32 家)、美洲地區 (3 家)、歐洲 / 地中海 / 非洲地區 (32 家)，100% 皆來自當地供應商
駁船	亞洲地區 (32 家)、中國 (76 家)、美洲地區 (10 家)、歐洲 / 地中海 / 非洲地區 (15 家)，100% 皆來自當地供應商
鐵路	亞洲地區 (6 家)、中國 (3 家)、美洲地區 (7 家)、歐洲 / 地中海 / 非洲地區 (27 家)，100% 皆來自當地供應商
卡車	亞洲地區 (11 家)、中國 (7 家)、美洲地區 (34 家)、歐洲 / 地中海 / 非洲地區 (44 家)，100% 皆來自當地供應商
造船	台灣 (1 家) 44%、韓國 (1 家) 56%

### 2.5.2 船舶供應商之決定

#### (1) 合理的價格

考量未來船舶適當的使用年限，新船的造價如能符合未來營運的經濟效益，航商可維持一定的競爭優勢。

#### (2) 船舶建造之品質

新船交船後航商尚須負擔相關的運航與維修等必要費用，優良的船舶建造品質將可確保船舶安全及降低日後維修成本。

#### (3) 設計能力

船廠如能以優秀的設計能力發展較佳的船型，將可降低日後營運時的油耗成本，並達到船舶節能減碳之目的。

#### (4) 售後服務

船舶開航後如遇重大的機器故障，如主機等，將可能導致停航進而產生營運損失，船廠保固提供的售後服務可即時聯絡製造廠商或合格的修理商立即安排修理，確保船

舶的持續營運。

#### (5) 勞安 / 環境 / 倫理道德及誠信經營 / 社會公益 / 人權

為善盡航商的社會責任，船廠的選擇除了新船建造品質的考量外，尚包括了安全的工作環境、優良的倫理道德、誠信的經營管理、盡力貢獻於社會公益及人權等的社會責任評選要目。

### 2.5.3 供應商評鑑

本公司針對供應商訂定評鑑作業辦法，針對有實際業務往來並會影響公司服務品質之合格供應商每年至少評鑑乙次，若因供應商業務性質的特殊性，或產品性質的特異性不能定期作評鑑者，亦依實際往來作業之日起，於當年度給予評鑑乙次。目前評鑑內容主要以下列前四項之評鑑分數作為與其業務往來之依據，惟自 2015 年後將加入 5 至 7 項之評估結果做為評估要項。

為要求供應商共盡社會責任，本公司已於 2014 年以發送問卷的方式針對各類供應商在環境、勞工實務及人權以及社會責任方面進行調查暨評鑑作業，經挑選有效問卷並選取本問卷較具代表性的題目進行統計，結果如附表，本份調查結果將作為本公司對各供應商選擇的依據。2015 年將擇定主要供應商進行實際訪查並進行供應商實地評鑑。

#### (1) 品質

- 品質：產品、服務或作業之品質，是否符合要求。
- 專業性：業務相關人員是否有足夠專業的知識能力。
- 安全性：生產或提供服務過程是否符合勞安、衛生及環保要求。

#### (2) 服務

- 責任感：業務相關人員是否具負責任與主動服務的態度。
- 配合度：能否充份配合公司要求，提供高效率的服務。
- 應變力：緊急需求是否能立即理解並誠摯快速地為我們解決問題。

#### (3) 檢驗

- 交期：進度是否確實掌控，準時完成服務、完工與交貨。
- 驗收：驗收時之數量、品質規格等是否符合公司需求。

#### (4) 價格

- 價格：價格是否合理公道，有無虛報之情形。
- 帳款管理：請款單、簽收單、對帳單是否齊全，帳目款項是否經常出錯。

#### (5) 供應商環境評估

項次	評估項目	評估結果	
		Yes 份數	No 份數
1	請問貴公司有否環保政策嗎？	80	56
2	請問貴公司有否合適的環保管理系統嗎？	52	84
3	在過去一年內，貴公司有否發生重大環保意外事故？	11	125

## (6) 供應商勞工實務及人權評估

項次	評估項目	評估結果	
		Yes 份數	No 份數
1	請問貴公司有具體勞工實務或人權政策嗎？	120	16
2	貴公司有否全面實施加班酬勞 / 給予休假或支薪年假或工作連續 7 天期間內須有 1 天休息措施？	133	3
3	貴公司有否有具體措施確保有效地執行童工政策？	132	4
4	貴公司之勞工是否有加入工會權利，或其他參與集體協商機制？	117	19
5	貴公司有否投保公共及產品責任或勞工意外事故或職業等保險？	131	5

## (7) 供應商社會衝擊評估

項次	評估項目	評估結果	
		Yes 份數	No 份數
1	貴公司是否已執行反貪污與賄賂、公平競爭及誠信經營等相關政策？	111	25

## 2.6 利害關係人溝通

### 2.6.1 利害關係人經營

為適時與利害關係人溝通，掌握利害關係人所關注之重大性議題，使之融入企業永續發展策略中，並與之建立順暢之溝通與回應機制，長榮海運公司採取開放及嚴謹態度，依據 GRI 4.0 與 AA1000AS 標準的方法，以符合三大原則—包容性 (Inclusivity)、實質性 (Materiality) 及回應性 (Responsiveness) 的具體作法進行利害關係人之溝通。秉持本原則，溝通過程包含對利害關係人之鑑別，溝通的管道，所關注的議題以及關注議題之重大性分析，其過程與結論亦為長榮海運公司永續發展的重要資訊。

### 長榮海運公司利害關係人清單

利害關係人	溝通管道 / 頻率
員工： 1. 員工 2. 上級主管	1. 公司內部相關公告 / 隨時 2. 定期及不定期會議 / 每月、隨時 3. 教育訓練 / 每月、不定期 4. E-mail、電話、書面 / 隨時
政府機構： 1. 交通部航港局 2. 財政部關務署 3. 高雄市環保局 4. 高雄市勞檢處	1. E-mail、電話 / 隨時 2. 公文、會議、拜訪 / 不定期 3. 教育訓練、研討會 / 不定期
非政府機構： 1. 高雄港務分公司	1. E-mail、電話 / 隨時 2. 公文、會議、研討會、拜訪 / 不定期
供應商： 1. 承攬商 2. 設備廠商	1. E-mail、電話、作業會議 / 隨時 2. 勞安協議組織會議 / 每季 3. 供應商評鑑 / 每年
客戶： 1. 貨主 2. 報關行 3. 拖車運輸業者 4. 聯營業者	1. E-mail、電話 / 隨時 2. 公文、會議、拜訪 / 不定期 3. 公司網站訊息 / 隨時
股東	拜訪、公司網站投資人服務專區 / 隨時
社區	電話、拜訪 / 隨時

### 2.6.2 利害關係人分析

基於利害關係人係對公司產生影響或受公司影響之內、外部團體或個人，因此為了實踐對利害關係人之承諾，以及尊重其應有之權益，公司內部各負責部門透過適當溝通管道，與各相關利害關係人建立良好溝通平台，並適當回應其所關注之議題，以維持良好關係。本公司利用 CSR 編製之推動，透過 CSR 委員會之運作，進行相關利害關係人之議和作業。

### 2.6.3 成立 CSR 推行委員會

為順利推動企業社會責任之相關事務，並確保與利害關係人有效溝通及良好回應，長榮海運公司已成立企業社會責任委員會，委員分別由人事室、企劃室、國際營業本部、國際業務本部、船務本部、工務本部、財務本部、車櫃聯運本部、總務部、高雄貨櫃本部、廣報室、長榮國際服務本部、資訊管理本部等部門最高主管組成，總經理擔任主任委員，稽核室室主管擔任總幹事，除推動有關企業責任報告書之編製外，並將企業責任相關事宜列為長期性之作業，定期檢討追蹤、檢討成效，以展現公司永續經營之績效。

委員會組織如下：

### 長榮海運企業社會責任委員會

主任委員：長榮海運總經理		
總幹事：稽核室室主管		
部門	委員	執行秘書
人事室	楊璧韶協理	林安翊
企劃室	蔡炳輝副總	陳美琪
國際營業本部	彭振祥副總	黃柏仁
國際業務本部	林安國協理	彭素芳
船務本部	林沛樵副總	林春光、蕭一中、李靜耀
工務本部	余惠廣副總、黃崇榮副總	林添福、翁肇岳
財務本部	蔡宜榕副總	許文哲
車櫃聯運本部	楊李嶽副總	蔡文凱、吳茂林
總務部	俞德欣經理	吳瑞權
高雄貨櫃本部	陳榮覺協理	黃明伶、鄭肇昌
廣報室	陳泰澄經理	陳泰澄
長榮國際		
服務本部	周莎蕙協理	尹培華
資訊管理本部	方玉燕副總	陳惠芬

### 2.6.4 利害關係人與議題之鑑別程序

對相關之利害關係人類別與其所關注議題之鑑別，議題之確認與其重大性之分析，均依一定程序進行，程序如下所示：



### 2.6.5 利害關係人之鑑別

CSR 委員指示各部門利用系統性分析，鑑別出各部門所經營之利害關係人，彙總各部門之利害關係人類別，經由內部綜合鑑別結果及討論，並經由 CSR 委員會確認後列出員工、政府機構、非政府機構、供應商、客戶、股東 / 投資者、社區為本公司重要之利害關係人。



### 2.6.6 利害關係人溝通與關注之議題

#### (1) 溝通管道與議題

與利害關係人良性溝通互動是維護公司運作重要的一環，希望藉由多元溝通管道達到有效掌握利害關係人寶貴意見，以作為公司回應之依據。溝通方式因利害關係人多元化而有所不同，有例行處理方式，亦有非例行之溝通管道，所關注之議題亦因類別不同而有差異。

#### (2) 關注議題之類別彙整

利害關係人名單確認並經由各部門內部召開會議進行討論，綜合平時溝通管道中之關注議題、釐清及彙整 2014 年重要資訊，彙整所關注議題就經濟、社會及環境予以分類如下：

類別	關注議題	內部	外部
經濟面	公司治理與營運績效	●	●
	投資成本與風險管理		●
	航線規劃與船隊管理	●	
	提升競爭力	●	●
	市場競爭與行銷	●	●
	客戶滿意度		●
	擴充航線網路	●	●
	提升產品與服務品質	●	●
	產業研究與發展	●	
	聯營策略	●	
	貨櫃營運管理	●	
	貨損通知、賠償與追償	●	●
	採購管理	●	●
	提單與報關作業管理	●	●
電子商務		●	
環境面	國內外法規遵循	●	●
	反壟斷法規遵循與因應	●	●
	船舶設備維護	●	
	船舶設計與建造	●	●
	船隊汰舊換新	●	●
	海洋環境污染與防治	●	●
	氣候變遷與溫室氣體排放	●	●
	供應鏈管理	●	●
	危險品儲運管理	●	
	災害防止與事故調查	●	
	綠色能源推廣		●
	環境監測與衛生	●	
	廢水、廢棄物處置與管理	●	●
節約能源	●	●	

類別	關注議題	內部	外部
社會面	倫理道德與誠信經營	●	●
	緊急應變處理程序	●	
	工作環境安全	●	
	員工薪資、福利、晉升管道	●	
	勞資關係與人權	●	
	員工訓練與人才培育	●	
	勞工安全與健康	●	
	門禁安全	●	
	社區關係經營	●	●
	社會公益	●	●
	人才招募與產學合作	●	●

### 2.6.7 關注議題之重大性

利害關係人所關注的各項重大議題，經本公司企業社會責任委員會委員及執行秘書，分別就各議題再以重大性分析，針對議題受到利害關係人關切程度與對本公司產生立即或潛在的衝擊程度分別給予 1~10 分之評分，彙總各成員之評分結果置入「重大性的矩陣圖」，再依評估準則，將其區分為主要、次要及一般關注議題三種等級，主要關注議題則為公司所應重視及揭露之重點，而次要及一般關注議題僅於報告書內容概述之。各等級涵括之議題如下所示：

項目	關注議題	
主要關注議題	1. 公司治理及營運績效	12. 船隊汰舊換新
	2. 投資成本與風險管理	13. 海洋環境污染與防治
	3. 倫理道德與誠信經營	14. 提升競爭力
	4. 國內外法規遵循	15. 市場競爭與行銷
	5. 反壟斷法規遵循與因應	16. 客戶滿意度
	6. 緊急應變處理程序	17. 擴充航線網路
	7. 工作環境安全	18. 供應鏈管理
	8. 員工薪資、福利、晉升管道	19. 危險品儲運管控
	9. 船舶及設備維護與改善	20. 海陸勤員工訓練與人才培育
	10. 船舶設計與建造	21. 氣候變遷及溫室氣體排放
	11. 航線規劃及船隊管理	22. 勞工安全與健康

類別	關注議題
次要關注議題	23. 產業研究與發展 24. 聯營策略 25. 貨櫃營運管理 26. 貨損通知、理賠與追償 27. 採購管理 28. 災害防止與事故調查 29. 提單及報關作業管理 30. 電子商務作業 31. 提昇產品與服務品質
一般關注議題	32. 勞資關係與人權 33. 綠色能源推廣 34. 節約能源 35. 環境監測與衛生 36. 廢水、廢棄物處置與管理 37. 門禁及保全 38. 社區關係經營 39. 社會公益 40. 人才招募與產學合作

利害關係人關注議題重大性分析結果



### 2.6.8 利害關係人專區

於本公司網頁首頁之明顯處建置「利害關係人專區」，並於該專區下分別建置【投資人服務】、【客戶服務】、【員工專區】、【供應商專區】，於該些項次內提供本公司相關部門信箱以作為與利害關係人之溝通管道，及揭露利害關係人關切議題及相關資訊。

網址 <http://www.evergreen-marine.com/tw/>

## 第三章 愛護地球

### 3.1 節能減碳及具體措施計劃

長榮海運致力發展一套具體可行的全球貨櫃運送體系，並兼顧環保、社會、經濟，我們無疑是站在時代的前端。我們非常清楚在國際社群中，身為指標企業所需肩負的責任；並要建立一套專業的航行安全、品質暨環境保護管理系統照顧我們的船員及船舶。

#### 3.1.1 遵守國際環保法規

本公司遵守各項國際安全及環保公約，致力於船舶各項管理，以減少海洋、空氣及陸地的污染，透過先進的軟、硬體設施，將船舶產生的廢棄物、污水及廢氣排放降到最低。並採行標準作業流程，監控硫化物及氮化物之排放，並對壓艙水、污水及垃圾做一妥善管理，防止油污染及冷媒洩漏等；同時也要節能減碳，愛護我們的地球，以提供安全、高品質暨有效率的運送服務。

#### 3.1.2 船隊 L 型環保船設計

新世代環保船項目說明



L 型環保船之研發設計

海運節能目標	特殊的環境研發設計	符合環保要求
組成 L 型環保船隊	1. 減碳船型	碳排放量將較公司前一代環保船 S 型船減少 15%。
	2. 最佳船型設計，提高推進效率，減少油耗	搭配先進的螺槳設計並採用新型平衡吊舵，使船型阻力降至最低，提高推進效率，以較少的馬力達到相同船速，減少油耗以達到降低污染物排放的目的。
	3. 最少壓艙水船型設計	藉由適當增加船寬來提高船舶穩度，可使船舶於航行中減少壓艙水的使用量，一則降低壓艙水在不同區域交換可能引起生態浩劫之風險，一則提高單位馬力之貨物承載量，提高主機馬力使用效率，間接達到節能效果。

海運節能目標	特殊的環境研發設計	符合環保要求
組成 L 型環保船隊	4. 主機採用符合 NOx Tier II 排放規定之電子控制引擎，並包含 Slow Steaming 之設計	將搭載電子控制引擎，該型主機可以更低轉速維持運轉，而不會排放黑煙，低運轉時之耗油量較傳統主機為低，可達到節能、減少污染物排放的目的；另外，新造船亦將搭載 Slow Steaming 裝備，配合主機低轉速運轉時提高主機運轉效能。在主機氮氧化物 (NOx) 排放方面，採用符合國際空污法 NOx Tier II 排放規定，較目前 Tier I 排放規定更嚴格。 註：主機 Tier I 排放量為 17.0 g/kW · Hr、Tier II 排放量為 14.36 g/kW · Hr、Tier III 排放量為 3.4 g/kW · Hr。
	5. 機艙預留空間，以便加裝符合 NOx Tier III 排放規定之裝備	船用主機 NOx Tier III 排放規定已無法藉由機器的調整來達到，必須以外在設備來達到，由於目前該等相關設備仍在研發中，8,000TEU 新造船設計已考慮加裝該等設備之可行性而預留空間。
	6. 裝設 AMP 岸電裝備	美國加州港口規定，當船舶停靠碼頭期間，為避免船用發電機所產生之廢氣污染港區空氣，停止船用發電機運轉，船舶經 AMP 轉接碼頭岸電，以維持船舶電力。
	7. 裝設壓艙水處理設備	採用壓艙水處理設備 (壓艙水管理公約之 D-2 規定)，可完全確保消滅壓艙水中微生物，避免因壓艙水在不同區域交換，使得環境因外來生物滋生所產生生態浩劫；目前船隊仍採用 D-1 規定，即壓艙水交換方式。
	8. 海水泵採變頻控制	海水泵採用變頻控制，可依負荷自動調整電力使用量，提高船舶電力使用效率，以達到節能及降低污染物排放的目的。
	9. 空氣密封式艙軸封	採用空氣密封式艙軸封，有別於以往傳統方式，在油水介面間 (艙軸滑油 - 海水) 再以一道加壓空氣保護，形成海水、空氣、滑油三道介面，利用三者壓力差關係 (海水 > 空氣 > 滑油)，防止負壓力側的艙軸滑油洩漏至海洋中，造成海洋污染。
	10. 裝設使用低硫燃油裝備	為降低二氧化硫 (SOx) 的排放，必須降低燃油內硫的含量。因此，L 型新造船設計使用一套完整的低硫燃油供應系統，當船舶航經限制水域時，如波羅的海 (Baltic sea)，可簡單並更有效率的切換使用低硫質的燃油，以符合排放標準。
	11. 油艙設計符合油艙保護規定	在油艙佈置上，完全符合油艙保護法之規定，因雙重船殼的保護，可避免船舶遭遇碰撞時大量的燃油溢出，造成無法彌補的環境污染。
	12. 裝設生活廢水暫存櫃及貨艙污水暫存櫃	裝設有生活廢水暫存櫃及貨艙污水 (Cargo Hold Bilge) 暫存櫃，船舶在港泊靠時，可將所產生之生活廢水及貨艙污水暫存於船上，避免排放港內造成污染；另外當船上危險貨櫃有洩漏時，貨艙內遭污染之廢水也可暫存船上直至船舶到港時交由專業環保公司處理，避免污染海洋。
	13. 電動甲板機械，減少油污染機率	傳統式的電動油壓甲板機械存在著甲板機械液壓油漏油的風險。全電動甲板機械則可以預防這個問題的發生，同時亦減少噪音的污染。

海運節能目標	特殊的環境研發設計	符合環保要求
組成 L 型環保船隊	14. 採用新式不含錫防污漆	前航運界慣常使用的船用外板防污漆，多為含有機錫的防污系統 (organotin AFS)，然而過量的「錫」會影響海洋生態的遺傳基因導致病變，對海洋環境與生態造成難以彌補的傷害。為了海洋生態永續發展，L 型新造船亦採用新式不含錫的船用外板防污漆，讓海洋更純淨。
	15. 採用新型低溫室效應指數之環保冷媒 (GWP：2,000 以下)	採用更新一代環保冷媒，除符合國際空污法規定，沒有破壞地球臭氧層的問題，而其溫室效應指數 GWP 低於 2,000，更有助於地球溫室效應的控制。
	16. 採用新型高張力鋼 (HT47)	船體結構上採用新型高張力鋼材 (HT47)，可以較輕的鋼材達到相同的結構強度，減少船體重量設計，並達到省能源、低排放之目的。
	17. 符合船級協會之環保 Notation	在船級協會登錄上，將另外採用船級協會之環保標章，以宣示公司屬輪船舶完全符合國際法規以及船級協會對於環境保護的各項要求。
	18. 申請 Green Passport 以符合 Ship Recycling 公約	雖然目前 Ship Recycling 公約尚未生效，本公司本著保護地球環境，響應最新環保議題，L 型新造船將會依未來 Ship Recycling 公約的要求，申請 Green Passport，禁止已知有害物質 (如石棉、含鉛、錫之塗料、海龍) 使用於船上，減少並管理及監控船上潛在性有害物質之產生 (如廢油、灰渣) 及使用 (如塑膠、碳氟化物、電池、化學溶劑 / 清潔劑)，並儘量採用可回收材料，避免環境污染及地球資源的損耗。

### 3.2 船舶設計與建造

#### 3.2.1 船舶設計及建造理念

航商作為社會的一份子，亦需善盡企業的社會責任，建造新船除了日後運航成本的考量外，並需就環保、節能、船員居住環境及航安等社會責任，於建造初期即進行規劃設計，以求新船日後營運時能有優越的節能環保、航安及勞安表現。

本公司 2014 年新造的 8,000 TEU L 型船為例，於建造時即充分考慮上述因素，L 型船並榮獲 2014 年中國造船暨輪機工程師學會“年度船舶獎”，相關綠色環保之設計理念說明如下：

##### (1) 綠色環保

###### ● 綠色護照 (Green Passport)

雖然法規尚未強制要求，本公司考量海洋環保的社會責任，對新造船自主性的申請綠色護照以符合未來 Ship Recycling 之國際公約。

###### ● 防止油污染

L 型船設計雙重船殼及內置式油艙設計，可減少船舶碰撞時油艙受損造成油污染之風險。在艙軸油封及海水之間以空氣分隔，可防止艙軸滑油洩漏至海水造成漏油污染。

###### ● 防止空氣污染：船舶廢氣排放

機艙預留空間，預留安裝設備，以符合嚴格的 NOx Tier III 排放規定。航行船舶之主機廢氣排放問題已成為國際環保焦點之一。經過燃燒所產生的氮氧化物 (NOx) 排放至大氣中，除了造成都會區的光學煙霧外，對於人體肺功能的影響甚劇。且易溶於水的氮氧化物會造成酸雨。酸雨滲入泥土中導致泥土酸化破壞農作物生產。國際間，對於氮氧化物 (NOx) 的排放日趨嚴峻。到第三期 (NOx Tier III) 的氮氧化物排放量要求將限制低於 3.4g/kW。從 2016 年 1 月 1 日起，當船舶於控制排放區 (ECA, Emission Control Area) 航行時，將依據第三期之標準，控制 NOx 排放量。目前所謂 NOx 控制排放區為北美及 US Caribbean。因此，L 型船在設計階段，即於機艙預留充足的空間，即保留未來加裝設備以符合 NOx Tier III 排放規定的彈性。

###### ● 防止空污染：裝設岸電設備 (AMP, Alternative Maritime Power)

美國加州近年來執行所謂 Cold Iron 的政策。當船舶停靠加州港埠時，要求船舶之內燃機，包括船用發電機停止運作。避免因燃燒所產生的廢熱、煙害，影響港區及當地的空氣品質、視線。船舶停靠碼頭之後，船用發電機必須停止運轉供電，改由岸上提供船舶設備所需的電力。L 型船配備有岸電設備 (AMP)，如日後加州以外的其它港口亦裝設岸電接電之相關設備，L 型船於靠該港口時可接岸電，避免船舶之內燃機、發電機等設備的排煙影響當地的空氣。

###### ● 防止水污染：壓艙水處理設備 (Ballast Water Treatment Plant)

當船舶空載、或是載重不足時，為了調整適航的船舶姿態，會注入適當的海水，也就是船舶壓艙水 (Ballast Water)。當船舶進入港埠裝載貨物時，則會排出多餘的壓艙水以便裝貨。依據國際海事組織 (IMO) 的估計，每年將近有 30~50 億噸的海水，在各港埠之間流通。這些被流放到各港埠的海水極有可能破壞當地的原生物種，或是帶入其他危害人體的病原，對於異地的生態環境造成衝擊。

依據 IMO 的精神，對於全球船舶壓艙水排放的管理，從消極、簡單的經由交換壓艙水 (Ballast Water Exchange)；漸進到積極、嚴格的以機器過濾處理排放的壓艙水 (Ballast Water Treatment)。

雖然國際公約尚未通過強制裝設壓艙水處理設備，然 L 型船自新船設計階段，即自主性地在交船前安裝該設備於船舶上，以符合未來公約規範。

###### ● 防止水污染：灰水櫃 (生活用污水儲存櫃)

近年來，環保意識抬頭。各國對於港埠的保護，日趨嚴格。因此，對於灰水的排放，除了旅客船之外，大量的商船進出港埠產生的灰水量也成了關注的焦點。目前，對於商船的灰水排放進行限制的港埠，早年除了南美洲的巴西之外，近年來美國東岸也開始要求，限制商船於港埠之內排放灰水。

雖然，灰水櫃的加裝尚未有國際公約規範，長榮 L 型船在建造前即要求導入灰水櫃的設計。

##### (2) 節能設計

L 型船透過各種節能設計，經船級協會認證，提前符合 IMO EEDI 2020 船舶效能標準。

- 最佳船型設計

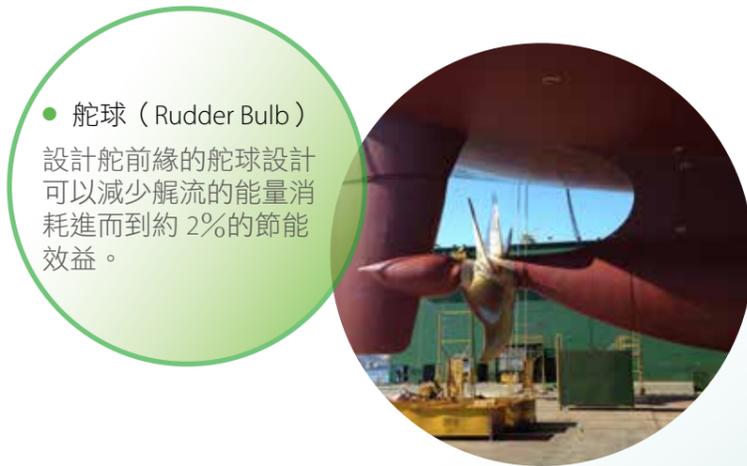
長榮各型貨櫃船在船型設計上採用船型最佳化處理，使船型阻力降至最低以提高船殼效率、減少油耗。

- 採用 HT47( 新型高張力鋼 )

L 型船於船體結構上採用新型高張力鋼材，以較輕的鋼材達到相同的結構強度。因船體重量減輕，將可減少油耗並達到節能減碳之目的。與 8,000 TEU 級貨櫃船相比可減少約 2,000 噸之輕船重量。

- 舵球 (Rudder Bulb) 設計

舵前緣的舵球設計可以減少艤流的能量消耗進而達到約 2% 的節能效益。



- 節能球艖

節能型之球艖設計改善偏離設計船速及設計吃水時油耗性能變差之現況，有效改善於營運船速及吃水下之油耗表現，節能效益約 12%~21%。



- 電子控制主機

電子控制之主機可以更低轉速維持運轉，而低運轉時之耗油量較傳統主機為低，可達到節能、減少污染物排放的目的。

- 變頻控制海水泵馬達

L 型船海水泵馬達採用變頻控制，將可降低船舶電力使用，以達到節能及降低污染物排放的目的。

- (3) 舒適的住艙環境

持公司照顧員工之最高原則，船舶住艙居住環境之設計採高規格標準設計，配置有娛樂間、lounge、餐廳、café lounge、運動間、圖書室及三溫暖等空間及設備。

- (4) 航行安全

船上配備有最新的航行設備以維護航行之安全。

### 3.3 船舶排放管理

我們積極降低船舶廢氣、廢油水之排放，例如在二氧化碳 (CO2) 排放部份，若以長水路越洋航線所使用的 L、S、E、U、D、R 型船為例，2014 年度 CO2 平均排放率每一 20 呎貨櫃於海上行駛一公里為 64.4 克，年減率 11.01%。其他氮氧化物 (NOx)、硫氧化物 (SOx)、塑膠類垃圾、廢油水等排放比較往年亦大幅度的降低。

歷年來長榮海運船隊致力於節能減碳成效，歸因於下列的努力：

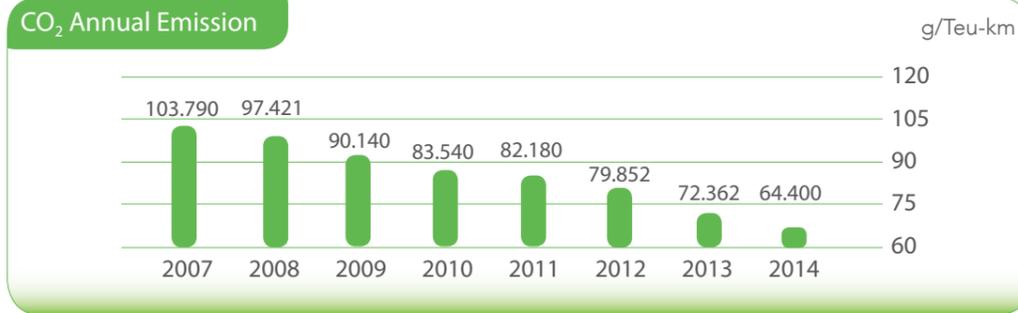
- |                   |               |
|-------------------|---------------|
| ● 低速航行            | ● 優質航行計劃      |
| ● 氣象導航諮詢          | ● 最佳化俯仰差      |
| ● 最少壓艙水裝載         | ● 加強機器維修降低故障率 |
| ● 封閉一台主機增壓機提高主機效率 | ● 船隊的汰舊換新     |

此外我們在環境保護上的管控亦取得優異的成果：

#### 3.3.1 二氧化碳排放管控

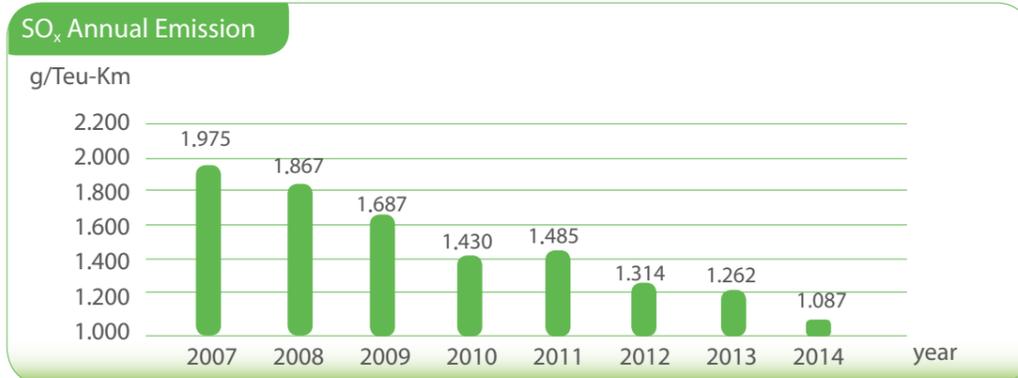
2014 年度計有 L 型新船 7 艘加入營運，船隊貨櫃裝載量增加 22.44%。比較 2014 年與 2013 年度 CO2 排放，船隊 CO2 排放量增加了 2.78%，但排放率下降 11.01%。





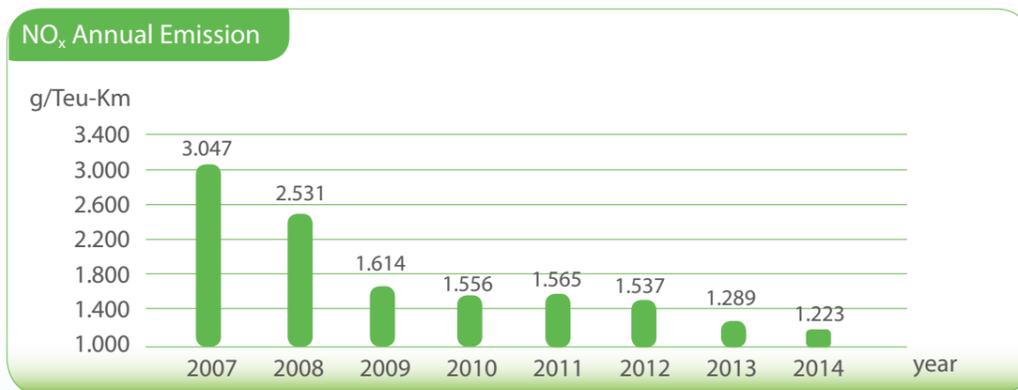
### 3.3.2 硫化物排放管控

2014 年度 SO<sub>x</sub> 排放與 2013 年度相比，船隊產生率共下降了 13.87%。



### 3.3.3 氮化物排放管控

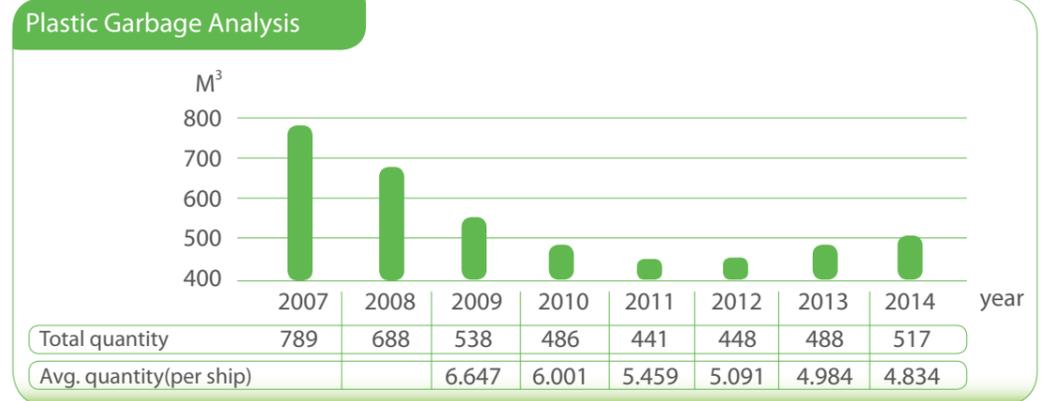
2014 年度 NO<sub>x</sub> 排放與 2013 年度相比，船隊產生率共下降了 5.12%。



### 3.3.4 塑膠類垃圾量分析

國際法規並未明文禁止船上焚化爐焚化塑膠包裝或瓶罐，但公司強烈要求船上產生的塑膠類垃圾不允許焚化，必須卸岸回收。

又船隊都裝備大容量濾水設備，確保飲用水的品質與衛生，船上因而減少購買塑膠包裝飲用水。故船上塑膠類垃圾在過去幾年中有顯著的減低，塑膠垃圾產生量 2014 年與 2013 年度相比，船隊平均每船減少了 3.01%。



### 3.3.5 廢油水管理

由於船上動力機器都是燃燒低階的重油，在燃燒的過程會產生數以噸計的廢油水。然為降低船舶對空氣的污染，我們的船員也都依公司規定進行定期保養主機、發電機及輔助鍋爐，達成增進燃油燃燒程度與降低廢油產生量。對於船舶在維護保養中產生的廢油、油污水等液態污染清除物及污水和需要處理的各類含油固態污染物、垃圾等，主要安排在台灣及大陸各港口簽署合約並經國家核准的合格油污水回收處理廠商和垃圾處理廠商進行回收處理。

公司在與廠商簽訂合約前，對處理廠的資格和能力做評估和考察，確保卸岸的污水和固體垃圾能被科學環保的方式處置。要求廢油水收受商建立安全生產管理制度，保障實行全面的安全生產管理。認真進行日常安全自查、消除隱患、排除不安全因素，認真貫徹“安全第一、預防為主”的方針，減少或杜絕各類事故。並且每年一次對廢油商及其簽約處理廠與溢油應急防備中心做年度評鑑及檢查工作，參訪廢油商之廢油水接收船舶與處理工廠，審查其相關營業証照、船舶設備、操作流程與衛生環境等等，以確保合法性及船舶安全性。一旦發現特殊缺失即要求提出改善方案，給予明確的目標和改善時間，以符合公司的要求。

2014 年與 2013 年度比較，船隊廢油水年減率 6.85%，每船排放量減少了 14.68%。

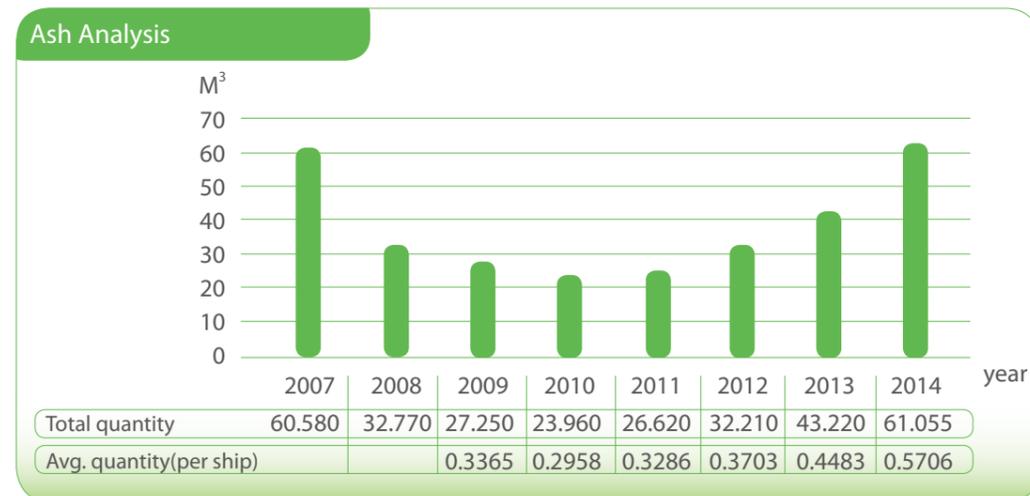


### 3.3.6 垃圾及焚化爐管理

為符合國際環保公約中對防止海上垃圾污染之要求，我們已建立一套完善的船隊垃圾管理計劃，處理船上所產生之有害廢棄物及固態垃圾。

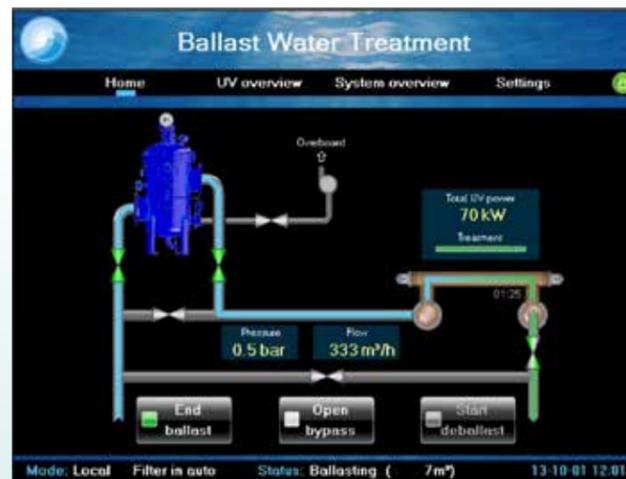
依據本公司的「垃圾管理計劃」包含五大主要程序：收集、處理、存放、棄置及紀錄，我們將所有的垃圾分類成數種類別，包括廚餘垃圾，為不污染海岸及近洋海域，長榮船隊產生之廚餘垃圾只允許於離岸 15 海浬以外才能排放，為符合此一自發性的環保要求，每船配置有冷凍功能之廚餘冰箱，以供船舶在港內或下錨時暫時存放廚餘使用，避免造成船上環境衛生之問題。

近年來，世界各國港口注重環保，已開始不收取部分可燃廢棄物，特別是油泥，船上須使用焚化爐焚燒可燃廢棄物後，將產生之 Ash (灰燼) 卸岸處理。因此，2014 年與 2013 年度相較，船隊 Ash 平均每船共增加了 27.28%。



### 3.3.7 採行壓艙水交換措施

新造船採用最新科技之壓艙水處理系統設備 (Ballast Water Treatment Systems)，可完全確保消滅壓艙水中微生物，避免因壓艙水在不同區域交換，使得環境因外來生物滋生產生生態浩劫；現有船舶未來將陸續改裝最新型壓艙水處理系統設備，以保護海洋生態。



### 3.3.8 海洋生態保護

船長在規劃航線上會依當地法令避開海洋生態保護水域，並依季節的不同，不定期以通告方式公告集團船隊避開鯨魚出沒區、避免亞洲舞毒蛾入侵美洲大陸、採行壓艙水交換措施，以避免水生動植物的生物入侵浩劫等等，以確保海洋生物多樣性。

### 3.3.9 嚴禁臭氧層破壞物質的排放

國際海事組織 (IMO) 海上環境保護委員會 (MEPC) 於 2008 年 10 月 10 日第 58 次會議，通過防止船舶污染國際公約有關消耗臭氧層物質管理之修正案，並於 2010 年 7 月 1 日正式生效。長榮船隊早已禁用如海龍 / 氟氯碳化物 (R-12) 等消耗臭氧層物質，對於目前合法使用之含氯氟烴之冷媒 (R-22) 亦逐步汰換而採用更新一代環保冷媒，更有助於地球溫室效應的控制。

### 3.4 船舶維修保養

為達成「人安」、「船安」、「貨安」三大海洋運輸使命，並積極預防海事意外的發生，長榮海運於組織中配置工務本部 / 保船部，專責全船隊輪機、航儀裝備以及船體結構之維護保養工作與推行。並於亞洲各主要港口建立長榮船隊港口維修站，確保能及時安排岸上修理廠商登輪協助船上人員維修船舶機器、設備，使其恢復原有性能。其中更以台灣 / 高雄港為長榮船隊維修母港。

除不定時之港口維修外，長榮海運更妥善規劃船隊定期於大型修船廠之乾塢或浮塢，使船底露出水面，進行船體及水下設備之檢查及維修。近年維修情形如下：

- 2012 年：安排船隊入塢歲修共 48 艘船。
- 2013 年：安排船隊入塢歲修共 26 艘船。
- 2014 年：安排船隊入塢歲修共 33 艘船。

長榮海運於船舶塢修期間，除進行船舶重要裝備修理及檢驗外，為確保維修品質，依國際公約規定安排船籍國政府授權之公正的船舶檢驗機構，或船舶船體機器保險公司所認可之驗船單位進行品質檢驗與監控。目前本公司船隊所申請船舶入級的檢驗協會主要有下列四個：

- 中國驗船中心 (CR Classification Society)，簡稱 (C.R.)。
- 美國驗船協會 (American Bureau of Shipping)，簡稱 (A.B.S.)。
- 日本海事協會 (Nippon Kaiji Kyokai)，簡稱 (N.K.)。
- 英國勞氏驗船協會 (Lloyd's Register of Shipping)，簡稱 (LR)。

另外，除上述之船舶維修外，長榮海運更積極進行前瞻性的船舶設備汰舊換新計畫以及導入各項環保設備，以求降低船舶燃油消耗、減少溫室氣體的排放以及航行所帶來的各項污染，善盡海洋環保的心力，成效如下：

### 3.4.1 提高船舶航行安全

#### (1) 計畫性的 ICCP 系統陽極板汰舊換新工程：

船舶逆壓電流防蝕系統 (Impressed Current Cathodic Protection System, 簡稱 ICCP 系統) 為船舶浸水船體之重要防蝕裝備，其中釋放保護電流之陽極板更是核心元件，攸關船體結構安全。老舊的 ICCP 陽極板會使船舶處於海水腐蝕的潛在風險中，長榮船隊 2011 年開始進行船隊計畫性汰舊換新。成效如下：

- 2012 年：換裝 4 艘船，共計 7 組 ICCP 陽極板。
- 2013 年：換裝 2 艘船，共計 4 組 ICCP 陽極板。
- 2014 年：換裝 10 艘船，共計 18 組 ICCP 陽極板。

#### (2) 計畫性的船隊雷達 (RADAR) 汰舊換新工程：(持續進行中)

雷達為船舶航行安全之重要裝備，堪稱船舶之眼，更是避免船舶碰撞的主要避險設施。老舊的雷達設備可能使船舶處於潛在的航行風險中，長榮船隊於 2012 年開始進行船隊計畫性汰舊換新，近期成果如下：

- 2012 年：換裝 15 艘船，共計 38 部雷達。
- 2013 年：換裝 15 艘船，共計 39 部雷達。
- 2014 年：換裝 13 艘船，共計 30 部雷達。

### 3.4.2 降低燃油消耗及節能

#### (1) 配合降低油耗之船舶減速方案

船舶是靠主機直接驅動螺旋槳推進的，理論上柴油主機的功率正比於航速的三次方，扭矩則正比於航速平方。如果航速減為一半，推進功率會降為全速的八分之一，扭矩則降為四分之一，耗油率隨扭矩減少而下降。降低航速將使耗油率隨扭矩減少而下降，因此降低航速對節省燃油的效果特別顯著。僅降低航速會造成主機燃燒需要的空氣供應量不足，主機系統必須配套調整，本公司之遠洋船隊為配合降低船舶油耗，將船隊之船用主機一台排氣渦輪增壓機 (Turbo Chareger) 停用，以降低燃油消耗。

#### (2) 配合降低油耗之節能船艙改裝方案

節能船艙是針對船舶低速運轉之節能概念，搭載節能船艙可使船舶於低速航行時達到更低耗油。根據台灣國際造船廠之資料，以 4,700TEU 貨櫃輪為例，評估改裝為節能球艙的平均油耗約可減少 4.8 噸/天，如一年航行 270 天，每年約可節省燃油 1,296 噸，CO<sub>2</sub> 排放量約可減少 3,888 噸。因此，長榮海運於 2014 年已完成 2 艘船艙改裝。

- EVER LOADING：省油 180 噸 - CO<sub>2</sub> 540 TON
- EVER LADEN：省油 64 噸 - CO<sub>2</sub> 192 TON

### 3.4.3 減少海洋污染

#### (1) 船舶入塢歲修時船殼板塗裝採用不含錫之防污漆

過往航運界慣用的船用外板防污漆多為含有機錫的油漆，然而過量的「錫」會影響海洋生態的遺傳基因導致病變。為了海洋生態永續發展，長榮船隊定期入塢歲修時均採新式不含錫的船用外板防污漆，並由船級協會核發船體防污漆無毒證書 (Certificate of Anti-fouling System)，讓海洋更純淨。2014 年入塢歲修計有 21 艘。

#### (2) 環保滑油及防蝕鋁板的採用

2013 年 12 月生效的美國船舶綜合許可證 (VGP) 等國家法令規定在美國水域之油水介面僅允許使用環保潤滑油以避免油污染。同時 VGP 亦建議船舶以鋁板代替鋅板以降低船舶污染對生態的破壞。因此，本公司遠洋船隊於 2014 年起規劃於入塢歲修時，已將 8 艘艙軸封系統改採相容環保滑油，同時將船體水下之防蝕鋅板換裝為環蝕鋁板。

#### (3) 壓艙水處理設備 (Ballast Water Management System, BWMS) 的導入

船舶壓艙水是保證船舶安全和穩度的最方便手段。然而，船舶壓艙水的壓載和排放造成有害的水生物和病原體轉移另一海域港口，一些物種會對當地的經濟和環境造成災難性的後果。船舶壓艙水的排放若經處理設施後，能大幅降低壓艙水中的有機體及病原性微生物如霍亂弧菌、大腸桿菌及腸球菌。因此，長榮海運於 2014 年開始積極研究各項船舶壓艙水處理設備評估與加裝，計畫於 2016 年起陸續裝設於現行 72 艘船上，實現綠色航運。

### 3.4.4 減少空氣污染

#### (1) 船用柴油機之 VIT 裝置汰舊換新以降低氮氧化物 (NO<sub>x</sub>) 排放

船用柴油機可藉由電子式可變噴油定時裝置 (Variable Injection Timing, VIT) 以及搭配改裝之主機噴油裝置來降低氮氧化物的排放。長榮海運於 2014 年完成 4 艘 R 型船之電子式可變噴油定時裝置。

#### (2) 低硫油櫃改裝以降低硫氧化物 (SO<sub>x</sub>) 排放

氧化物 SO<sub>x</sub> 由 SO<sub>2</sub> 與 SO<sub>3</sub> 組成，主要來自燃燒廢氣，溶於水形成亞硫酸及硫酸為酸雨的來源。國際海事組織 (IMO) 規範，2015 年船舶在北美及歐洲北部地區使用燃料的硫排放量不能超過 0.1% (目前船用燃油之含硫量為 4.5%)。長榮船隊於 2014 年遠洋船隊已完成 73 艘船之低硫油櫃加裝，以配合含硫量為 0.1% 的低硫油存放與使用。

### 3.5 參與國際組織溫室效應研究計畫

太平洋溫室效應氣體觀測計畫 (Pacific Greenhouse Gas Measurement, PGGM)

人類一年約排放 300 億噸的二氧化碳到大氣中，所排放的 CO<sub>2</sub> 當中約有一半留在大氣中持續累積，另外的一半則是靠自然的過程如地表和海洋的吸收。這些人為二氧化碳的自然移除過程隨時間和空間的變化情形仍然是個未知數。因此，搜集全球海洋大氣中的二氧化碳濃度分佈資料，將能幫助瞭解大氣二氧化碳濃度的變化過程。

歐美先進國家紛紛投注大量資源從事相關研究。台灣於 2008 年啟動「太平洋溫室效應氣體觀測計畫 (Pacific Greenhouse Gases Measurement (PGGM) Project)」，在相關單位支持下，由中央大學執行，建造全球最大的空中和海上溫室效應氣體觀測平台。長榮集團提供 2009 年至 2018 年的 10 年海上觀測平台協助蒐集 100 公尺以下海洋邊界層的觀測資料，以蒐集大氣資料作為全球暖化和全球氣候變遷之研究，至 2014 年底為止已歷 5 年 6 個月，共已投入 9 艘遠洋船舶協助此觀測計畫，協助搜集 245 個航次的海洋大氣邊界層上的二氧化碳濃度資料。

長榮海運公司於 2014 年執行此計畫的 L-type 及 S-type 船隊皆為最新設計之環保型船舶，成為全球第一家協助蒐集海洋邊界氣體觀測資料的海運公司。

2014 年度工作一共成功的完成 47 個航次的大氣二氧化碳觀測工作，下圖為 2014 年度觀測工作所涵括的範圍，包括北太平洋、西北大西洋、西北赤道太平洋、印度洋、波斯灣、紅海、地中海、東北大西洋等 9 艘長榮海運定期貨櫃輪在 2014 年的定期航線航行路徑。自 2014 年夏天起，由於長榮海運航線調整的原因，研究團隊於 2014 年夏天逐漸將儀器由 D-type 的觀測貨櫃輪全部改裝至 S-type 的觀測貨櫃輪，以持續的進行跨境的二氧化碳溫室氣體觀測工作。

由於 D-type 的貨櫃輪是進行美國東部外海及加勒比海區域觀測工作前的主要船型，將 D-type 貨櫃輪觀測船改為 S-type 和 L-type 貨櫃輪觀測船影響是使得西北大西洋的觀測資料減少，但是前往歐洲的航道上的觀測資料增加，亦即赤道西北太平洋、印度洋、紅海、地中海和東北大西洋等海域大氣二氧化碳的觀測資料在 2014 年下半年起開始增加。

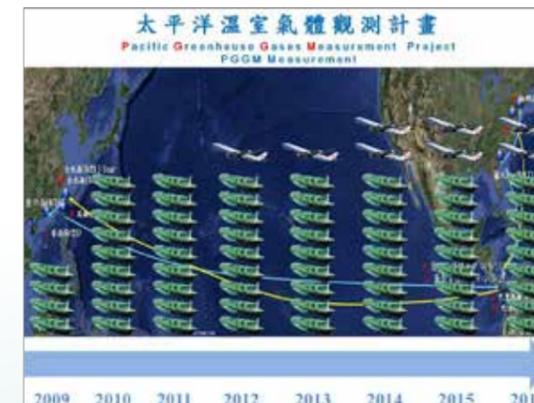
在未來的展望方面，貨櫃輪在歐洲地區二氧化碳觀測資料可提供歐盟國家研究歐洲地區大氣二氧化碳濃度變化趨勢，校驗歐洲的氣候模式，及其他與碳循環有關的研究，進一步的將環保貢獻的版圖拓展至歐盟國家。



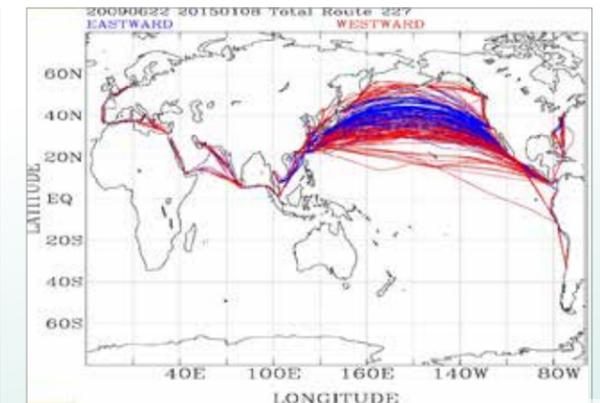
太平洋溫室效應氣體觀測計畫 1



太平洋溫室效應氣體觀測計畫 2



太平洋溫室效應氣體觀測計畫 3



太平洋溫室效應氣體觀測計畫 4



## 第四章 環境的維護與勞工安全

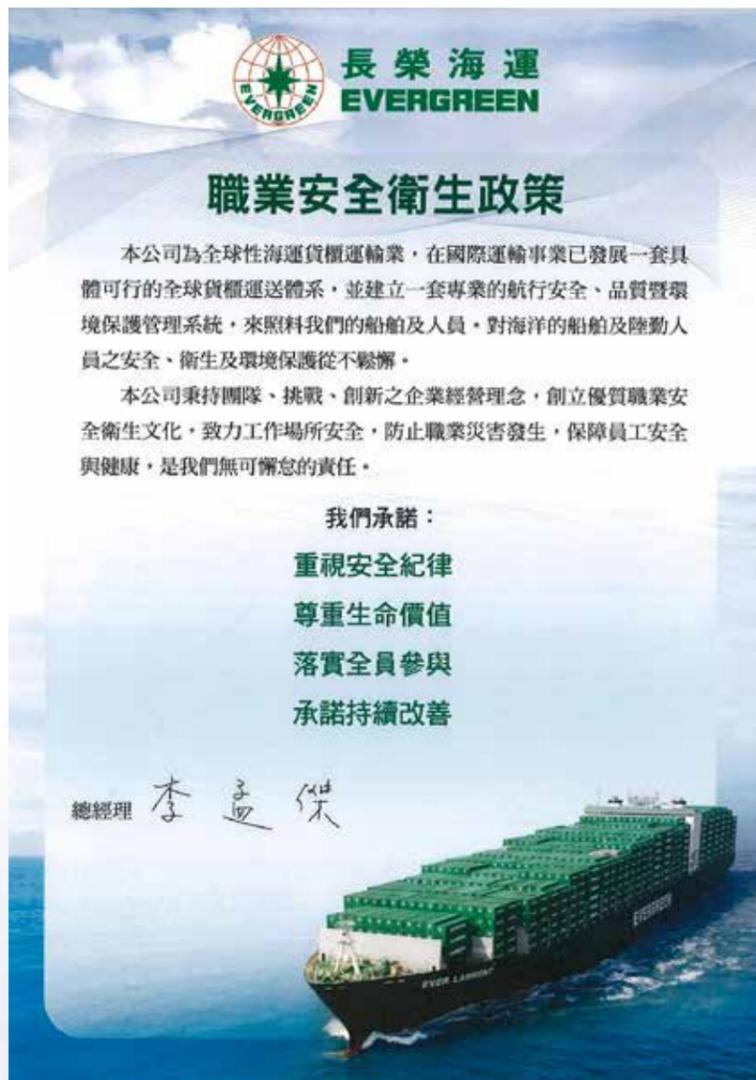
### 4.1 環安衛的管理系統

#### 4.1.1 政策與目標

長榮海運為全球性海運貨櫃運輸業，在國際運輸事業已發展一套具體可行的全球貨櫃運輸體系，並建立一套專業的航行安全、品質暨環境保護管理系統，來照料我們的船舶及人員，秉持挑戰、創新、團隊之企業經營理念，創立優質職業安全衛生文化，致力工作場所安全，防止職業災害發生，保障員工安全與健康。

我們承諾：

重視安全紀律、尊重生命價值、落實全員參與、承諾持續改善。



#### 4.1.2 安全衛生委員會

本公司設有「安全衛生管理單位」，負責擬訂、規劃、督導及推動安全衛生管理事項，並指導有關部門實施。另成立「安全衛生委員會」，由總經理擔任主委外，其中勞工代表有9人，佔全部17名委員人數比例52%。委員會每三個月開會一次，負責審議、協調及建議安全衛生有關業務，討論職業安全與健康有關的議題，包含職業安全政策修訂、消防自衛編組訓練及安全衛生教育訓練規劃等議題，經委員會討論後皆能達成共識並有效實施。其中於2014年9月25日委員會中經委員同意，將已不符合現況需求之『安全衛生工作守則』，交由勞工安全衛生管理室會同勞工代表共同修訂，並報請檢查機構備查後公告實施。

#### 4.1.3 認證

本公司職業安全衛生管理系統已通過CNS-15506及OHSAS 18001認證，秉持『P-D-C-A』持續改善原則，藉由定期辦理公司內部稽核、管理階層審查及驗證公司稽核，以確保職業安全衛生管理系統其持續適用性、適切性及有效性。



外稽



管審會

### 4.2 工作的安全

本公司訂定嚴謹之環境管理程序並確實執行，以維持辦公環境安全無虞。

#### 4.2.1 消防

為落實消防防護訓練之成效，所有員工均須參加疏散演練，公司定期舉辦大樓各樓層全員參與之消防疏散演練，演習項目包含滅火器操作及滅火要領、疏散路徑、集合地點及位置，以及疏散後人員掌握等，相關紀錄由職業安全衛生管理室彙編成冊，並陳報市府消防單位核備。



消防演練



消防演練

### (1) 消防編組

因應消防防護應變之需要，本公司規劃了指揮班、緊急救護班、新聞處理班、通報班、安全防護班、消防滅火班、避難引導班等七班，藉由妥善分組及完善教育訓練，以求落實消防防護計畫。

### (2) 消防設備

使用公司目前常備之消防防護設備，如滅火器及室內消防栓。

### (3) 消防演練次數

消防法施行細則第 15 條第 1 項第 5 款及消防署『防火管理制度提報核備流程』之規定，十一層以上建築物...，每半年至少實施自衛消防編組演練一次。

## 4.2.2 事故傷害調查統計分析

(1) 本公司近三年事故傷害調查統計分析數據如下：

項目	年份		
	2012 年	2013 年	2014 年
總經歷工時	2,563,502	2,715,371	3,043,181
事故發生總件數	5	3	5
事故死亡件數	1	0	0
失能傷害人次數	5	3	5
失能傷害損失日數	6,179	251	327
失能傷害頻率 (FR)	1.95	1.10	1.64
失能傷害嚴重率 (SR)	2,410	92	107

註：

- 員工上下班通勤交通事故不列入統計分析。
- 失能傷害頻率 (FR)：每一百萬工時中，發生失能的次數，  
FR = (失能傷害人次數 \* 1,000,000) / 總經歷工時。
- 失能傷害嚴重率 (SR)：每一百萬工時中，發生失能傷害所損失的日數。  
SR = (失能傷害總損失日數 \* 1,000,000) / 總經歷工時。

### (2) 2014 年重大設備損害事故 - 營運機具損害事故一

2014 年 3 月 31 日上午軌道式橋式機 G/C No.5、G/C No.6 兩部，因強風大雷雨吹襲之影響被現代公司之橋式機衝撞，造成機具損壞及碼頭 210 公尺無法靠泊船舶，影響

嚴重，但無人員傷亡。經搶修 G/C No.6 於 4 月 3 日，G/C No.5 於 4 月 14 日修復後恢復作業，4 月 11 日 117 號碼頭恢復船舶靠泊作業，117 號碼頭受影響期間調整船舶靠泊 121 號碼頭及台北港作業。



越界撞擊情形 -1



越界撞擊情形 -2



高壓電纜斷裂



高壓電纜捲盤設備損壞



馬達脫落、電源線拉扯損壞、大車右側防撞限位開關動作桿損壞  
車防撞限位開關及動作桿損壞



### (3) 2014 年重大設備損害事故 - 營運機具損害事故二

2014 年 3 月 31 日下午瞬間強風暴雨吹襲，造成本公司第五貨櫃中心第 80、81 號碼頭 10、7、8、9 號四部橋式機緊靠一起，影響作業，幸無人員傷亡，經全力搶修於 5 月 29 日恢復作業。

#### 軌道式橋式機損壞情形



損壞情形 -1



損壞情形 -2



海側立柱加裝兩副鋼索，繫於纜樁固定



大車底座中點位置製作大型支撐柱，以防止車機再次傾倒

### 4.2.3 緊急應變教育訓練及演練

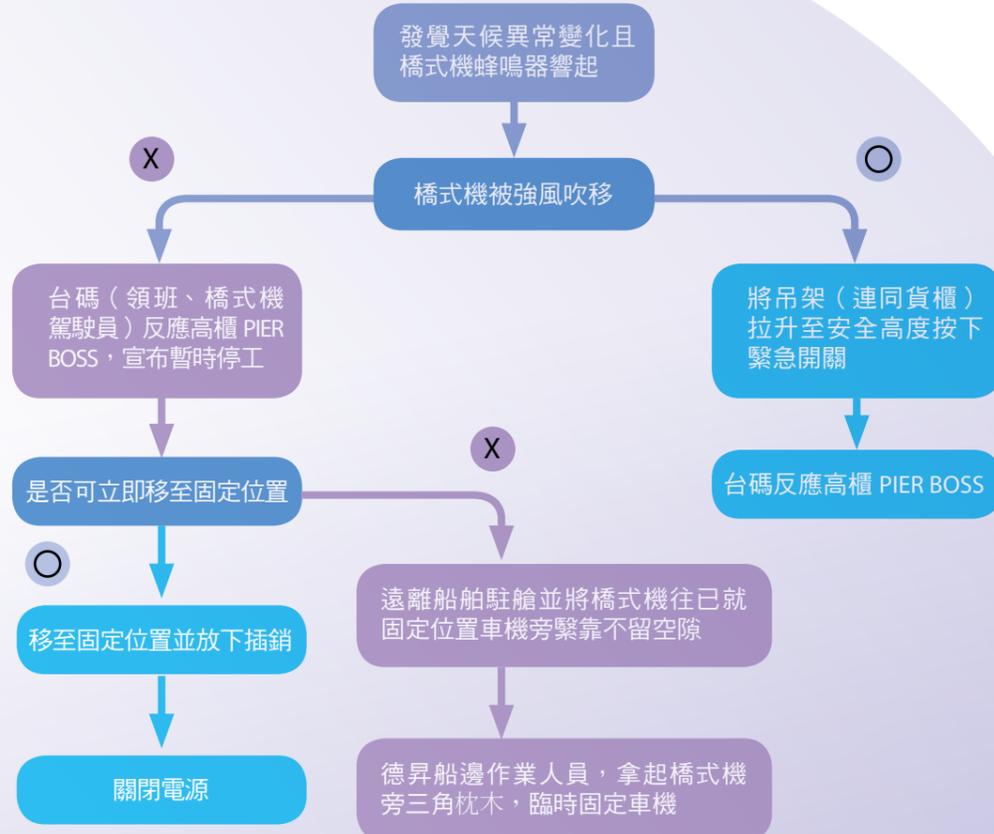
天然災害可能對員工及作業環境、工作場所周遭環境造成生命、財產、環境重大的損害。各部門依據作業安全規範，製訂緊急應變流程，實施緊急應變教育訓練及現場演練。

#### (1) 緊急應變流程

櫃場作業車機 (QC、RMGC) 遇突發性強大風雨之應變措施：

- 針對突遇極端氣候變化，平時加強對駕駛員臨場反應能力，若遭遇強大風雨，須先停止作業並及時回報高櫃控制中心與領班。
- 領班或駕駛員若發現周遭烏雲密布，可能有劇烈天氣變化，可提前回報高櫃控制中心，由高櫃控制中心指示先暫停作業。
- 接獲高櫃控制中心或領班停止作業指令時，作業車機 (QC、RMGC) 馬上停止作業，軌道門式機駕駛員須將吊架升至最高點，關閉電源。
- 軌道門式機 (RMGC) 吊架上若有貨櫃來不及放置，則將吊架升至最高點，並將台車移入儲櫃區內，遠離 A、B 車道後，關閉電源。
- 以上應變措施，每三個月對駕駛員實施教育訓練，每月不定時演練一次。

#### 高雄貨櫃本部－營運中斷應變作業流程



#### (2) 訓練及演練



教育訓練 -1



教育訓練 -2



現場演練 -1



現場演練 -2

### 4.2.4 保全安全管制

本公司委由集團企業負責門禁安全管制、機電設備維護及環境清潔等工作。

#### (1) 大樓門禁安全管制

- 本公司為落實門禁安全管制作業，確保公司人員財產安全，已建置完成大樓門禁管制系統，加強進出大樓人員管理。
- 長榮警備保全公司駐點警衛人員，配合安全認證優質企業 (AEO) 實體安全作業規定，落實身分辨識及進出管制。公司員工進出大樓及在辦公區域內應依規定佩掛員工識別證，以利值勤警衛人員辨識；來賓、訪客、廠商來訪除問明事由，並經電話查證受訪單位人員無誤後，來訪者提供個人證件核對身份換領公司證件後始得進入。

#### (2) 海事工安專題

長榮海運船隊以「零人員傷亡」、「零海事事故」、「零貨損」為安全管理目標，除了遵守國際安全法規以外，藉由長榮船員訓練中心對船員進行專業職能的訓練、安全文化的養成，我們更期許各項任務執行前嚴格執行風險評估，並做好事前預防工作，在船隊深植「安全工作文化」，有效降低事故發生。

### 長榮海運船隊的安全管理

- 根據現行國際四大海事公約規範，制定安全管理政策及「安全、品質、管理手冊」(SQE Manual) 及「船舶保全計劃書」(Ship Security Plan) 為船隊安全及保全操作、教育訓練的準則，有效維護人員、船舶及貨物的保全與安全，及避免海事事故造成直接或間接的污染、船員未遵守法規或操作不當，造成的環境污染。

—海上人命安全國際公約 (SOLAS) 其中包括兩大重要章節：

- 國際安全管理章程 (ISM Code)
- 國際船舶與港口設施章程 (ISPS Code)

—防止船舶污染國際公約 (MARPOL)

—航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約 (STCW)

—海事勞工公約 (MLC)

- 各級船員上船前，都必須參加長榮船員訓練中心國際公約標準訓練、專業訓練及職前講習，藉由專業講師傳授工作職能技巧、風險評估、法規新知及案例探討，確保海上人員了解安全管理制度及相關公約，提升船隊安全文化。

- 船隊屬輪除了依相關國際公約要求定期舉行各式操演訓練外，每年都必須根據安全、品質、環保管理手冊 (SQE Manual) 的指導與公司進行即時雙向模擬操演，總計 2014 年共進行雙向模擬操演 65 艘次，項目包括船舶大量進水、主機失靈、發電機失靈、舵機失靈、船殼破裂、觸底、火災與爆炸、擱淺與救助、碰撞、人員落水與搜救，以及船員受傷與死亡等 11 種海事事故的操演主題，藉由即時船岸通訊模擬海事事故的處理、損害管制、強化團隊合作、證據收集及海事報告的製作，以提升船員安全意識及緊急應變能力。

- 鼓勵船舶回報虛驚事件 (Near-Miss report)，經驗分享經由海技通報給其他屬輪，以期船隊各屬輪能及時提高安全意識，避免事故發生。

年度	船舶虛驚事件回報件數
2012	213
2013	260
2014	320

- 對於多變的天候狀況及洋流趨勢，為達到航行安全、環保節能及履行對客戶提供最好運輸品質的

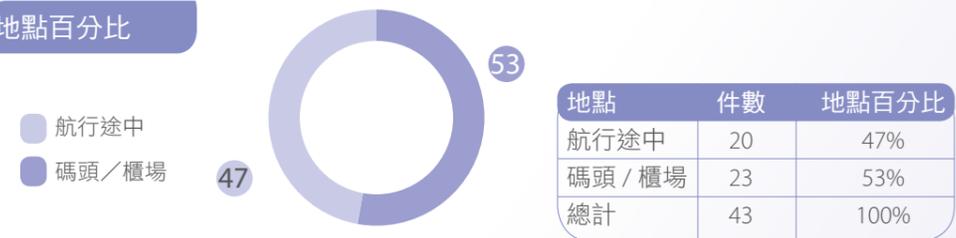
承諾，長榮船隊與專業氣象情報公司 (Weathernews Inc.，簡稱 WNI) 長期合作，根據每艘船舶特性、貨櫃積載情況、季節條件等提供最優化的航路建議供船長參考。藉由每日跨國氣象視訊會議、每日 2 次港口惡劣天候警告、以及每日 3 到 8 次網頁船舶船位、每季舉行績效檢討會議及 24 小時窗口服務，確保船隊管理最佳化。

- 為確保海上航行安全、維護海洋生態環境以及船員工作條件，除了公司內部的安全、品質、環保 (SQE) 稽核、船級協會外部稽核及船旗國的年度檢查外，國際海事組織 (IMO) 另外建立一套港口國管制程序 (Port State Control, PSC)，作為各港口國檢查造訪該港口的外國籍船舶狀況及設備是否符合國際公約，藉由針對船舶安全以

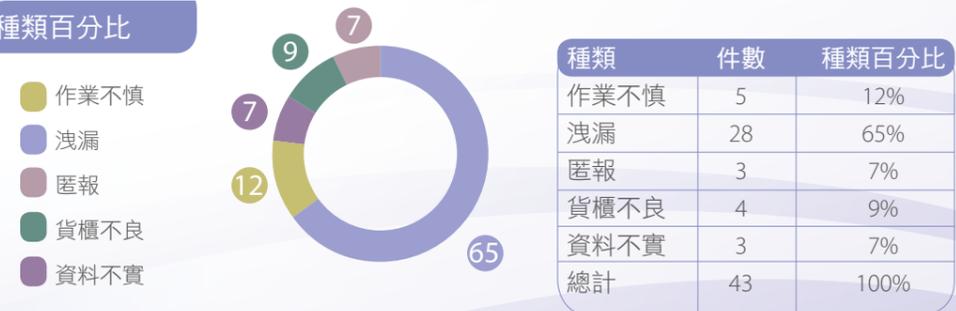
及防止污染方面的管制檢查淘汰次標準船舶 (Substandard Ship)，長榮船隊航經由巴黎備忘錄 (Paris MoU)、東京備忘錄 (Tokyo MoU)、美國海岸警衛隊 (USCG) 等各區域檢查機制，每年共經過各式檢查達三百餘次，零缺失率皆維持在六成以上，優於其他海運業者表現。

- 人員在進行各項作業前須落實作業前之風險評估 (Risk assessment)，讓每一位作業人員充分了解每一環節的潛在危險。作業中由甲級船員現場觀察風險評估及安全管制措施的落實。公司稽核員定期登輪查核船上的工作記錄或甲板 / 機艙日誌，確認船上風險評估的執行狀況。
- 危險品意外事件統計本公司 2014 年度與運送貨物相關之意外事件，共 43 件，其中 20 件發生於海上航行途中，23 件發生於碼頭、櫃場。

#### 地點百分比



#### 種類百分比



### 4.2.5 機電設備維護

長榮機電公司機電駐點人員每日定期巡檢作成紀錄備查，各項設備均訂定維護合約，依設備類別按月、季、半年、年等頻率進行保養維修以確保設備安全運作。

### 4.3 環境保護

本公司為維持美好的環境，積極實踐環保工作，積極檢討和評估日常運作對環境造成的直接和間接影響，並實施創新和務實的解決方案以減輕公司運作對環境的影響。

### 4.3.1 能源使用

#### (1) 能源消耗量統計

本公司近三年陸上能源消耗統計量如下：

年份	2012 年	2013 年	2014 年
柴油年使用量	847,500 L	1,290,000 L	1,725,000 L
汽油年使用量	31,766 L	45,584 L	46,312 L
電力年使用量	41,144,140 度	42,546,004 度	44,734,505 度
自來水年使用量	46,340 度	44,941 度	62,252 度

#### (2) 溫室氣體排放量統計

本公司近三年陸上溫室氣體排放量相關數據如下： (單位：公斤)

年份	2012 年	2013 年	2014 年	
柴油	2,616,585.57	3,400,626.73	4,523,839.00	
汽油	71,889.64	103,161.15	104,808.70	
電力	21,477,241.08	22,209,014.09	23,351,412.00	
空調耗量 (Kg)	R22 冷媒	25,303.8	9,122.4	923.1
	R134A 冷媒	32,643.00	36,387.00	46,332.00
	R404A 冷媒	42,640.80	45,868.20	11,736.00

- 溫室氣體排放量的計算主要依據排放係數法計算，計算方法如為：活動數據 × 排放係數 × 全球暖化潛勢 (GWP) = CO<sub>2</sub> 當量數。
- 汽油、柴油計算係使用環保署公告之「環保署溫室氣體排放係數管理表」中「汽油與柴油」係數分別為 2.263 kg/L 與 2.606 kg/L。
- 本公司之電力購自台灣電力公司，依據經濟部能源局公告之電力排放係數，若當年度係數於查證前未公告，以最新公告值為基準。故本次計算採用 102 年公告之電力係數為 0.522 kg/度。
- 因冷媒之採購量或委外補充量計算有困難，因此以各設備上銘牌所標註之冷媒容量計算。其排放係數使用環保署公告之「環保署溫室氣體排放係數管理表」中逸散排放源「五、溶劑、噴霧劑及冷媒使用」中採用排放因子 0.3 (%) 來估算。
- 依據「環保署溫室氣體排放係數管理表」選擇排放係數後，計算出之數值再依 IPCC 公告之各種溫室氣體之全球暖化潛勢 (GWP)，將所有之計算結果轉換為 CO<sub>2</sub>e (二氧化碳當量值)，單位為公斤/年。
- GWP 值之選用以 IPCC 第二次評估報告 (1995) 公告之各種溫室氣體之全球暖化潛勢 (GWP)。

### 4.3.2 節能減碳

響應政府目前所提出的節能減碳政策因應全世界石油短缺，減少空氣污染排放二氧化碳降低地球暖化等之問題及響應高雄綠色港口，降低因環保相關費用之支出。

#### (1) 帶動發電機方式

高雄貨櫃中心使用市電提供電力替代引擎帶動發電機方式，減少因燃燒柴油所造成空氣污染及節省成本，使用市電提供電力替代引擎帶動發電機方式減少能源消耗，本櫃場於 2009 年末使用市電提供電力替代引擎帶動發電機方式所消耗柴油量一年約 2,474,188 公升，於 2010 年開始使用市電提供電力替代引擎帶動發電機方式所消耗柴油量一年約 703,997 公升，一年可節省 1,770,191 公升的柴油消耗量。

各年度因車機數量及營業冷凍板台數量不同，所呈現柴油消耗量無法具體表現柴油節省量。下表為高櫃全年度柴油消耗量：(單位：公升)

年份	四櫃	五櫃	合計
2012 年	562,500	285,000	847,500
2013 年	930,000	360,000	1,290,000
2014 年	1,395,000	330,000	1,725,000



使用滑車組及滑軌轉換市電供給車

採用柴油引擎供應動力

使用市電供應車機動力

#### (2) 降低產品和服務的能源需求

節能燈具使用量	2014 年高雄貨櫃場內作業車機照明改採用 IED 燈具 70 盞 (新車機 56 盞, 舊車機 14 盞), 並將陸續改裝, 從 940 瓦及 400 瓦鈉燈改為 300 瓦、450 瓦、150 瓦、37 瓦 LED 燈。
貨櫃場燈具總量	貨櫃場內照明燈具及作業車機照明燈具總數為 940 瓦、400 瓦燈具共 1486 盞。



節能燈具 LED 燈



車機上一般納燈燈具



櫃場照明一般納燈燈具



冷凝器

### 4.3.3 污水處理

廢(污)水處理設施之廢水來源，主要為貨櫃清洗廢水，申請最大量(四、五櫃)合計 50 立方公尺 (CMD)/日，本公司已於高雄貨櫃中心四櫃建置洗櫃專用區及廢水處理設備，預計於 2015 年取得環保單位排放許可，五櫃洗櫃專用區和廢水處理設備目前正進行建置，尚未有實際年排放量。

### 4.3.4 廢棄物處理

維護辦公室環境清潔，讓大家能在乾淨的環境中工作，辦公室各置有一般垃圾、紙類、金屬、玻璃、塑膠等各類回收箱，供同仁依垃圾類別分開放置，進行資源回收作業，以節省垃圾處理費及提高回收再生品質。

本公司報廢之文件銷毀作業定期由專業廠商進行，並簽署文件保密協定，文件銷毀過程全程錄影監控存檔，確保文件確實完成銷毀。

本公司 2014 年廢棄物統計量如下：(僅高雄貨櫃中心)



### 4.3.5 飲用水安全

南崁海運大樓送驗作業委由大樓駐點機電人員依樓層排序，每月選定五個樓層將飲用水之水質做大腸桿菌群檢驗，檢測結果均遠低於法定標準最大限值 ( $\leq 6$  CFU/100ml) 之下。

### 4.3.6 作業環境安全

依照勞工作業環境監測實施辦法規定，每半年對南崁海運大樓、高雄貨櫃本部實施作業環境監測(二氧化碳濃度)，經測定機構測定結果，各大樓二氧化碳濃度均遠低於法定容許濃度(5,000ppm) 之下。



## 第五章 員工的關懷

### 5.1 員工之組成與權益

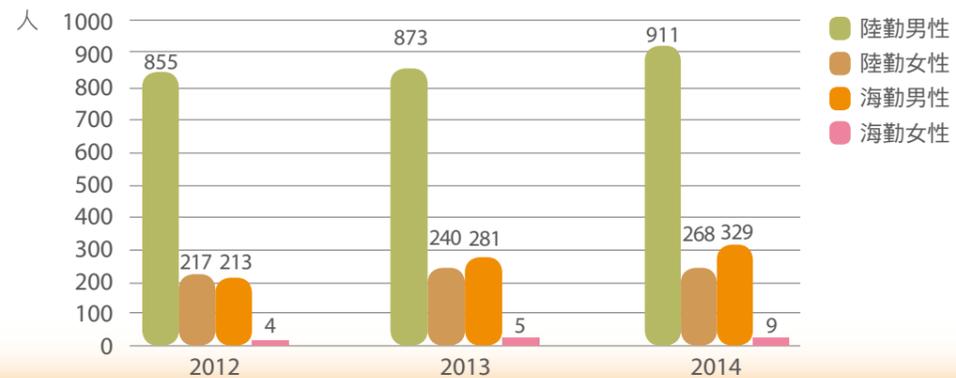
#### 5.1.1 員工組成

至 2014 年 12 月 31 日，長榮海運員工人數為 1,517 人，服務於陸勤有 1,179 人，皆為本國籍，主要為管理船東業務相關之部門及高雄貨櫃場人力，不含代理行暨派駐國外人員，平均年齡 41 歲。海勤人數 338 人，其中本國籍船員 268 人，外籍船員包含陸籍船員共 70 人。

長榮海運所有員工皆為正式聘僱員工，受到勞動基準法的保障。

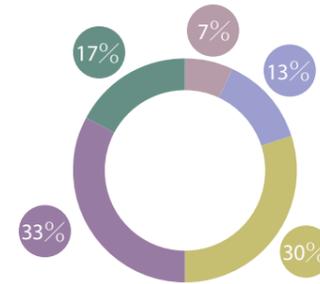
員工	類別	人數		人數小計	比例
		男性	女性		
年齡分布	60 歲以上	102	1	103	6.8%
	50-59 歲	185	14	199	13.1%
	40-49 歲	389	65	454	29.9%
	30-39 歲	364	133	497	32.8%
	20-29 歲	200	64	264	17.4%
學歷分布	碩士	118	27	145	9.6%
	大學	691	193	884	58.3%
	專科	247	49	296	19.5%
	高中(職)	153	8	161	10.6%
	國中以下	31	0	31	2.0%
職別分布	高階主管	69	3	72	4.7%
	中階主管	112	12	124	8.2%
	基層主管	270	42	312	20.6%
	非主管	789	220	1009	66.5%
人數總計	-	1240	277	1517	100.00%

2012-2014 年海陸勤員工總人數



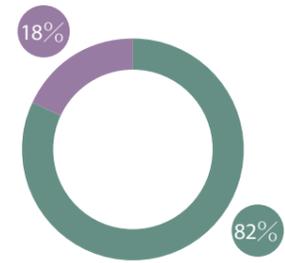
依年齡

- 60 歲以上 103 人
- 50-59 歲 199 人
- 40-49 歲 454 人
- 30-39 歲 497 人
- 20-29 歲 264 人



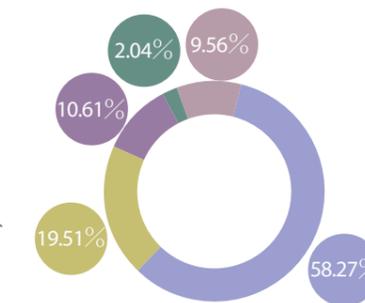
依性別

- 男性 1240 人
- 女性 277 人



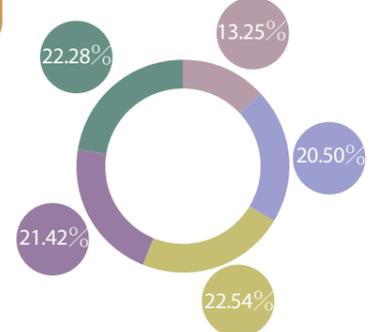
依學歷

- 碩士 145 人
- 大學 884 人
- 專科 296 人
- 高中(職) 161 人
- 國中以下 31 人



依職能

- 業務 201 人
- 專業 311 人
- 管理 342 人
- 技術 325 人
- 海勤 338 人



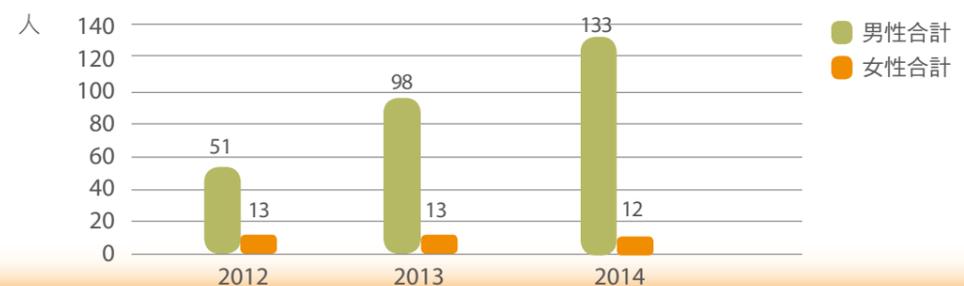
#### 5.1.2 人員招募

為因應持續擴充之業務需求，長榮海運近五年皆舉辦陸勤人員之年度招募，除透過公司官網、各大平面媒體、人力銀行網站等刊登招募廣告外，亦參與校園徵才、就業博覽會等活動，以網羅各校優秀人才前來報考。

長榮海運的新進人員起薪較一般企業為高，且相同職位、職等之女男員工敘薪標準相同。基層員工之課員級同仁在正式任用後，其起薪標準高於台灣最低基本工資之 2 倍，是相當吸引初入社會的新鮮人。

海勤人員的招募是隨時都在進行的，有意願報名者可以上公司官網查詢，人才招募的相關訊息也會在報章媒體刊登，此外，本公司亦持續透過海事院校及訓練機構推薦等方式招募各級優秀船員。

2012-2014 年海陸勤新進員工總數



### 5.1.3 禁用童工

根據中華民國「勞動基準法」規定，雇主不得僱用未滿十五歲者從事勞動工作，且滿 15 歲以上未滿 16 歲者稱之為童工。長榮海運恪遵相關法令規定，從未雇用童工，並於管理規則明訂不得錄取年齡未滿十五歲之人；目前陸勤人員皆已滿 20 歲。惟若於錄取後發現有僱用到年齡未滿 16 歲之童工，即會通知其法定代理人至公司辦理離職手續並責付其法定代理人帶回。另本公司依船隊船員招募之規範，應徵者依船員法均需年滿 16 歲以上。

### 5.1.4 人權與遵法

本公司身為全球貨櫃運送的領導企業，特別重視所肩負的社會責任並依照「世界人權宣言」、「國際勞工組織公約」核心勞工標準，由公司承諾並制定反賄賂/反貪腐、反歧視、環境保護、公平競爭等政策，以及與所有相關的利害關係人溝通，且從未阻止或妨礙員工結社之自由。2014 年未發生任何歧視、強迫與強制勞動及任何侵害原住民權利事件。

此外，本公司在管理政策與程序上一向秉持禁用童工、消除雇用與就業歧視，落實薪酬、訓練、考評與升遷平等，定期召開勞資會議充分溝通；成立職業安全衛生單位，並根據 HSQE 管理系統進行健康、安全、品質與環保等風險評估，保障職業健康與安全。

本公司 2014 年未舉辦人權相關訓練課程，惟已規劃自 2015 年起，將人權訓練列入各部門年度教育計畫之企業社會責任訓練課程中。

### 5.1.5 兩性平等法及性騷擾防治

為維護兩性工作平等及人格尊嚴，使員工免於遭受性騷擾及性別歧視，長榮海運於 2002 年 9 月訂定「工作場所性騷擾防治措施、申訴及懲戒辦法」，明訂申訴管道，且不定期宣導兩性於工作場所和諧、尊重與共處之道。如性騷擾行為經調查屬實，本公司將視情節之輕重，對被申訴人進行懲戒或其他處置。本公司 2014 年未接獲任何違反工作場所性騷擾防治之申訴案件。

本公司遵循《性別工作平等法》之規定，對所有員工不分性別、一視同仁，並依個人專長及績效表現安排適當之職務。目前陸勤女性員工總數為 268 人，占全體陸勤員工數的 22.7%，女性主管有 48 人，其佔總人數之比例每年持續上升中。

### 5.1.6 職場種族、宗教、性別歧視

長榮船隊自 1999 年以來就開始僱用本國籍女性甲級船員，迄今散布在海上各航線船舶上及岸上辦公室內，在實際經過多元化國籍的工作環境及累積相當海上經驗後，依個人意願申請海陸輪調，加入岸上管理工作，可選擇在國內服務或派駐海外。在船上，不論是本國籍船員、中國籍、菲律賓籍、越南籍、印尼籍、緬甸籍及巴拿馬籍，或佛、道、儒、回、天主及基督等教別，海上同仁們抱著同舟共濟的精神，對彼

此的宗教信仰及飲食傳統皆能彼此尊重和包容，在船上工作期間都能相處和諧愉快。

### 5.1.7 整體薪酬

為吸引暨留任優秀人才，強化全球營運團隊，在薪資政策的制訂上，我們遵守相關勞動法令規定，符合履行船員團體協約要求，提供陸勤及海勤人員具競爭力的整體薪酬，且不因性別、宗教、種族、黨派之差異而有所不同。

此外，依公司當年度的獲利狀況及個人績效表現，發給年終獎金，以獎勵績效優良的員工。

為達成企業永續經營的社會責任，本公司將船舶環保與節能、省油政策納入相關部門目標及員工績效，充分進行目標管理與個人績效評估，並連結獎酬制度，提升永續經營目標達成情況。

### 5.1.8 船員薪資待遇

本國籍及外國籍船員的薪資除了符合交通部最低薪資基準及國際交通運輸工人聯盟 (INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION-ITF) 之團體協約所訂薪資要求外，本公司亦用優於國內外市場船員薪資行情，來招募優秀人才加入船隊，迄今國內外未發生任何勞資糾紛的案例。

### 5.1.9 船員工安議題及個人保險的保障

本公司為提升船員工安的危機意識，已於各級職船員職前講習中，宣導船上工作安全的重要性及案例探討的訓練課程，並經由不定期通告及每月安全會議，加強船員工安意識。另一方面，對於在船員訓練中心受訓學員，本公司亦對受訓學員投保相關意外保險。在本國籍船員投保勞工及全民健康保險方面，本公司亦為服務於國輪之本國籍船員補助部分勞保費，而為服務於外輪之本國籍船員在中華海員總工會投保勞工保險，並鼓勵集團船隊本國籍船員自費投保長榮集團員工年度富邦團體保險之人壽/意外/醫療保險，以強固個人的人身保障。

### 5.1.10 船員升遷途徑

船員升遷方面，本公司皆以公平、公正及公開的三公原則為本，升遷時需符合年資、考績及推薦等條件，依各條件累計點數，再依總點數順序參加晉升筆、面試，通過後始依考試成績高下排序晉升。

### 5.1.11 考核機制

本公司陸勤暨海勤所有的員工自晉用日起，即須進行定期之績效考核，以檢視其工作績效成果，並作為其未來職涯發展之參考。

#### (1) 陸勤員工考核

新進人員在報到並接受由人事室安排之職前訓練後，即分發各業務單位，由所屬

部門安排進行指導訓練計劃，並於三個月後藉由試用期滿考核作業檢討新人各項表現。

陸勤員工及各級主管經由年度初期工作目標設定、期間工作目標執行追蹤，以及期末之成果表現與達成度之確認，進行每年二次之績效考核作業。此外，主管亦可透過工作面試，加強雙向溝通與輔導，強化員工績效表現暨規劃其職涯之發展；針對績效不佳的同仁，會啟動績效提升流程予以輔導、改善，並定期追蹤成效。

#### (2) 海勤員工考核

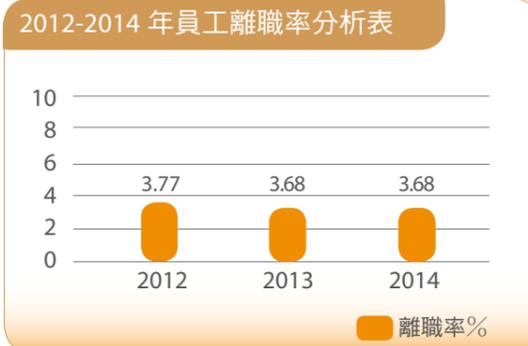
新進海勤人員分發派船之後，分別依照甲板或輪機等項目由船上資深同仁帶領實習，並於三個月實習（見習）期間，由船上主管進行考核檢討新人表現。

現職海勤人員則視其在船工作表現與績效，透過電腦化的長榮船員考績作業系統，由船上各級主管（船長、輪機長、大副、大管及水手長）進行每年二次績效考核，作為日後續雇、晉升之依據。

#### 5.1.12 良好環境和發展空間

「人才」是企業最重要的資產，攸關企業未來的發展與永續經營，長榮海運透過「全方位」的教育體系規劃，及「一對一」的師徒制訓練方式，確保各項業務的正常運作，透過資深人員專業知識的教授與生活經驗的分享，不斷傳承「挑戰、創新、團隊」的長榮精神。此外，「海、內外輪調制」，提供員工跨領域的學習及培養深度的國際觀，更能使台灣總部「國際化」、海外公司「長榮化」。

長榮提供良好的環境和發展空間，讓優秀的專業人才長期留在長榮，員工的平均年資約有 15.5 年，近十年平均離職率僅 3.14%，使各項業務得以穩定運作。目前派駐於海外各據點之派駐員額達四百多名，培養出許多具國際觀與跨國管理經驗的人才。



#### 5.1.13 2014 年育嬰假申請情形

2014 年育嬰假申請情形	男性	女性	合計
當年度符合育嬰留停申請資格人數	70	30	100
當年度申請育嬰留停人數	1	4	5
育嬰留停預計於當年度復職人數	2	10	12
當年度育嬰留停復職人數	1	9	10
前一年度育嬰留停復職後持續工作一年人數	2	4	6
前一年度育嬰復職人數	2	4	6
育嬰留停申請率 (%)	1.43%	13.33%	5.00%
育嬰留停復職率 (%)	50.00%	90.00%	83.33%
育嬰留停留職率 (%)	100.00%	100.00%	100.00%

備註：上表僅統計陸勤人員，海勤人員採約聘制不計入。

## 5.2 員工福利

### 5.2.1 福利項目

1. 給假	週休二日。
2. 特別休假	員工服務滿一年後享有特別休假，日數依年資累積而增加。
3. 退休制度	依勞工退休金條例。
4. 保險	勞工保險、全民健保、團體意外險、員工國外出差住院暨傷害醫療險、團體定期人壽保險優惠費率。
5. 膳食	員工餐廳免費供應營養衛生之午餐及加值班餐。
6. 保健	醫務室專業醫師醫療諮詢、一般醫療就診。並提供定期免費健康檢查。
7. 休閒	員工搭乘立榮航空公司國內線機票享有折扣優惠；本集團國內、外旅館住宿折扣優待。
8. 教育訓練	全年度定期及不定期之教育訓練、專業講座、研習會及外語訓練補助。
9. 營運績效給予	年終獎金、紅利（上市上櫃公司）。
10. 各類補助費	婚/喪補助費、結婚禮金、奠儀、傷病慰問金、急難救助、調任安家補助費、調職外地津貼補助。
11. 衣物	提供長榮航勤公司優惠洗衣服務。
12. 社團	籃球、網球、壘球、羽球、桌球、游泳、太極養生、瑜珈、登山、高爾夫球、拉丁有氧社等。

### 最近三年度合併公司員工福利費用比較表

單位：新台幣仟元

項目	2012 年度	2013 年度	2014 年度
薪資費用	4,306,065	4,775,152	5,305,538
勞健保費用	293,962	315,607	350,872
退休金費用	357,551	373,076	373,680
其他用人費用	269,130	298,532	339,138
總計	5,226,708	5,762,367	6,369,228

(資料來源：擷取本公司 2012~2014 年度 IFRS 合併財報附註)

### 5.2.2 退休制度

長榮海運勞工退休準備金監督委員會成立於 1986 年 12 月 24 日，本公司訂有「員工退休辦法」，該辦法涵蓋所有全職正式員工，依勞工退休準備金提撥及管理辦法第二條之最高級距，每月按薪資總額之 15% 提撥退休準備金儲存於銀行。2014 年實際支付退休金總額為 NT\$46,675,769，目前退休準備金餘額約為 NT\$ 453,293,554 元。

因應 2005 年 7 月 1 日施行之勞工退休金條例退休金制度，本公司已依規定辦理所屬勞工參加勞退新制或舊制之意願徵詢、勞工舊制年資之處理、新制之申報及退休金提繳等相關作業。

### 5.2.3 船員傷亡撫卹

在船員傷亡撫卹方面，船員於服務期間生病、受傷或死亡，本公司根據交通部公佈的標準船員僱用契約規範，負責將船員送醫治療、遣送回國，並支付相關醫療費及傷病薪資、殘廢補償金及死亡撫卹。

### 5.2.4 友善職場

走進長榮海運的辦公大樓，就可以看到整潔明亮、井然有序的工作環境。

為了讓員工能夠「食在安心」，公司斥資重新裝潢員工餐廳並透過長榮國際公司團膳廚房供應膳食，並以配膳檯現場取菜方式提供員工營養、美味的膳食；此外，在每個辦公樓層增設研磨咖啡機，提供員工免費飲用。



### 5.2.5 休閒活動

#### (1) 社團及健身設備

在休閒生活方面，每天下午三點的健身操時間，有助於紓緩緊張忙碌的工作壓力，此外，於台北、南崁與高雄等地區分別設有「球類運動、健康養生、戶外休閒」等三個類別共 24 個社團及健身設備，鼓勵員工藉此紓解工作壓力、聯絡感情並促進身心健康。



#### (2) 長榮員工家庭日

為凝聚同仁向心力，並藉由家庭親子活動促進團體默契，本公司 2014 年於金山青年活動中心盛大舉辦長榮員工家庭日活動，有近 500 名同仁攜帶家眷踴躍參與。



#### (3) 音樂會

在藝文活動參與方面，2014 年邀請長榮交響樂團演出共計 5 場音樂會，分別為新春慰勞音樂會、新春主管音樂會、仲夏慰勞音樂會、「長榮集團四十六週年慶祝音樂會」及歡慶音樂會，邀請數千名同仁眷屬一同進行音樂饗宴。

### 5.3 健康檢查

員工是公司珍貴的資產，本公司除了對員工施行體格檢查及一般健康檢查外，亦僱用勞工健康服務護理人員，辦理健康管理、職業病預防及健康促進等勞工健康保護事項，另於工作場所設有運動休閒設施，以促進員工健康體能，提昇公司競爭力。

長榮船隊每一艘屬輪不論是軟體、硬體，或者在人員的配置上，都經過船籍國行政主關機關認可發證，並由第三方認證，取得國際海事勞工公約 (Maritime Labour Convention) 證書，以確保船員的就業條件、工作與休息時數、設施、娛樂設備、食物、健康保護、醫療照顧、福利及社會安全保護等各方面的保障受到重視。船舶行經世界各個角落，每六個月做船舶衛生檢查，並取得船舶出境衛生檢疫申請證書 (SSCEC-Ship Sanitation Control Exemption Certificates) 以符合國際衛生條件的標準。

每位船員上船服務都需達到體檢的標準，以確保航行安全及個人健康受到重視。在海上船員健康服務及健康促進作業有三大重點：一、完善的醫療配備，船上配置有符合國際海事組織 (IMO) 規定的藥品及醫療設備，二、藉由岸上職前的醫療與急救訓練，使每位甲級船員都具備實際的醫療急救處理能力，保障船員在船上工作期間的安

全與健康，三、24 小時醫療諮詢，由長榮醫務室提供 24 小時醫療諮詢服務，當船上船員在海上工作可能因意外或疾病發生需要緊急醫療諮詢協助時，船長可經由衛星電話或電子郵件立即聯繫醫務室醫師，獲得即時之醫療指導與保持後續情況追蹤。

## 5.4 勞資關係

### 5.4.1 員工溝通

我們非常重視與員工的溝通，透過每月部門會議、公司 NOTES 作業系統、員工訓練、船員座談會、官網「利害關係人專區～員工專區」等管道，建立員工定期或雙向溝通之機制，強化溝通成效；高級主管經由每月的經營會議指示以及不定期精神講話，將公司經營環境、績效變化與營運方向傳達予各級員工。

此外，本公司勞資會議依勞資會議實施辦法，至少每三個月召開一次會議，2014 年共舉辦四次勞資會議，重要決議事項包括延長工作時間、女性夜間工作約定、天然災害發生事業單位勞工出勤原則、工作晝夜輪班制之規定及 2015 年員工出勤日曆表等。

### 5.4.2 員工申訴

為維護勞資和諧、保障員工權益，本公司訂定有「員工申訴處理辦法」，規範本公司員工因權益受損、受到不公平待遇或檢舉其他員工違法違紀案件之救濟管道，並設置獨立檢舉信箱：comment@evergreen-marine.com，供公司內部及外部人員使用。該檢舉信箱已指派專人負責，對於申訴人身份及申訴內容均保密處理，並應保護申訴人不因申訴情事而受到不當處置。本公司 2014 年未有經正式申訴機制立案、處理和解決的勞工實務申訴、人權問題申訴或社會衝擊申訴的案件。

### 5.4.3 員工勞動權益

本公司恪遵勞動基準法相關法令規定，以保障勞工工作權益。如遇重大營運變化欲中止合約時，會依下列條件提前預告：於公司服務滿 3 個月以上 1 年未滿者，提前 10 日預告；於公司服務 1 年以上 3 年未滿者，提前 20 日預告；於公司服務 3 年以上者，提前 30 日預告。此外，公司會透過勞資會議協商合作、說明會等機制，確保雙方順暢溝通，創造和諧勞資關係。

公司內所有員工皆為正式任用，主要職位亦由自聘之正式員工擔任。除 5 位合約聘僱人員（含 1 位女性）外，其餘皆為正式員工，比例高達 99.7%。

## 5.5 教育與訓練

長榮集團總裁張榮發先生強調『人才是企業最重要的資產』。

2014 年 10 月 30 日全球航運權威媒體勞氏報業集團舉辦「勞氏亞洲大獎 (Lloyd's List Asia Awards 2014)」，長榮獲頒「年度訓練獎」(Training Award)，此項殊榮肯定了長榮在訓練方面的努力，我們長期致力於海陸勤人員的專業職能訓練，以提供優質的航運服務，並確保作業安全。



長榮海運提供同仁完整的培訓，給予社會新鮮人平等的工作機會，耐心教導有志青年從頭學起。此外，對於在職員工除了各項紮實的專業課程訓練外，更積極落實輪調制度，藉此培訓員工的專業職能及國際視野，強化營運績效。

此外，長榮更實施業界首創的「海陸輪調」制度，提供海勤人員到陸上工作的機會，借重優秀海勤人員的專業知識，使得陸勤的船期規劃、艙位配置、碼頭裝卸及船舶維修等工作能夠兼顧海勤作業需求，以提升服務鏈的整體運作效率。

### 5.5.1 用人唯才

長榮海運以創新的用人理念，陸續雇用女性船副，提供優良的工作環境，於 2005 年培育出第一位女性大副，該員目前亦已考取船長執照。

至 2014 年 12 月 31 日，長榮海運本國籍甲級船員共計 150 名，其中女性船員有 9 人，佔國籍甲級船員 6%，包含大副 1 名、二管 1 名、三副 5 名及實習船副 2 名。而集團船隊女性船員人數則由 2012 年 41 人增加至 2014 年 62 人，近三年來女性船員比例增加 51.2%。

海勤人員如想至岸上學習運航管理職能，或因個人因素需待在陸上，可透過張總裁首創的「海陸輪調制度」，向公司申請輪調陸勤工作。2014 年依該辦法申請海陸輪調的員工有男性 78 人、女性 12 人。

### 5.5.2 陸勤員工訓練

陸勤員工訓練包括新進人員訓練、部門專業訓練、管理發展訓練、國內外輪調及國際化人才培訓語言進修等。

在海運專業能力養成方面，員工透過在職訓練、部門內部訓練、參與外部訓練機構課程等方式，學習執行業務所需技能；藉跨部門 / 跨公司的輪調訓練，進行進階專

業訓練並強化團隊合作默契；如海外業務有人力需求時，安排派駐國外進行國際化人才訓練。在累積海運專業知識與經驗的同時，公司以職務層級安排主管管理能力訓練課程，除公司內部講師外，亦聘請外部知名人士、專業師資授課。



員工 / 課程類別	參加人數			課程人時			平均每人受訓時數		
	法令	專業	管理	法令	專業	管理	法令	專業	管理
高階主管	2		46	32		322	16		7
中階 / 基層主管	34	1172	176	450	12132	1186	13.2	10.4	6.7
一般同仁	105		—	2933		—	27.9		—
總計	141	1172	222	3415	12132	1508	24.2	10.4	6.8

#### (1) 新進人員訓練

長榮海運對於新進人員的培訓格外重視，新人在加入公司後，隨即接受為期一週的職前訓練暨集團相關企業參訪活動，協助新進人員瞭解公司核心價值、經營理念，並融入企業文化，快速地從「非長榮人」成為「長榮人」。

在分發至所屬部門後，以「師徒制」的傳承方式教導新進人員正確的觀念與工作內容，並隨時在職場生活適應方面提供協助，使得長榮人相處就像大家庭一樣融洽。



新進人員訓練



新進人員訓練

#### (2) 部門內部專業訓練

各部門依據教育訓練規劃原則提出年度訓練計畫，並於執行訓練課程後至教育訓練管理系統紀錄訓練結果。2014 年部門內部教育訓練執行率達 100%，平均每人每年受訓時數為 10.4 小時，受訓總人時為 12,132。

公司內部電腦系統亦設置知識專區，存放各單位專業知識檔案供同仁隨時查閱。此外，公司自行開發「危險品教育訓練」線上學習系統，所有國內外之危險品操作人員皆須完成必修課程，並於取得內部證書後方得承辦相關業務。

#### (3) 外部機構專業訓練

基於加強專業之需要或配合法令規定，安排勞工安全衛生管理室、稽核室、船務本部海技部、財務本部財務部及高雄貨櫃本部參加外部訓練機構所辦之訓練課程，並於課後取得結業証(書)照。2014 年度共派訓 141 人，受訓總人時為 3,415。

#### (4) 管理發展訓練

新升任基層主管訓練課程涵蓋行政管理與管理能力發展，透過公司內部線上學習系統，以及內部講師引導與角色模擬，讓學員能夠更深刻體認課程所學，並應用於工作中。

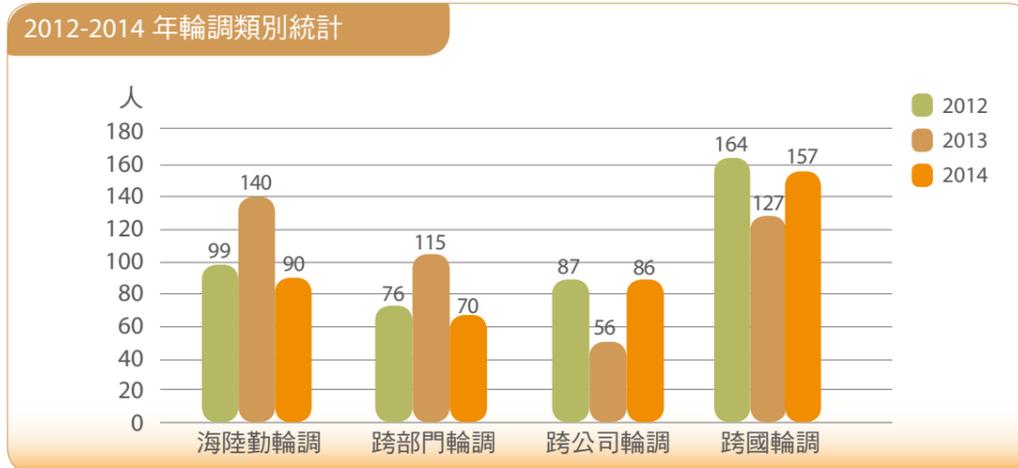
在外部講師授課方面，2014 年安排二梯次共計 144 位基層及中階主管進行溝通技巧訓練，學員課後滿意度調查高達 95.6%。

另為鼓勵部門高階主管發揮創新思維，並強化團隊默契，安排 46 名學員於長榮鳳凰酒店(礁溪)進行兩天一夜之「情境式互動體驗」培訓課程，學員滿意度達 95.2%。



(5) 跨部門輪調訓練

長榮集團所投資的業務範圍廣泛，為提升執行業務所需之各項專業能力，公司投入大量的訓練成本進行全方位教育訓練，對員工施予跨業務、跨部門、跨公司、跨國家之輪調制度，讓員工得以開拓視野，接受多方位的職務訓練以因應未來業務需求。



(6) 國際化人才培訓

長榮海運服務網路遍佈全球 114 個國家，315 處服務據點，派駐國外人員達 400 多名，派駐人數仍在逐年增加中。2014 年駐外人員佔陸勤人員人數三成以上，為國內少數國際化程度既深且廣的企業之一。

透過派駐海外機會，讓總部員工得以瞭解國外分公司與代理行之業務運作模式，更可促進雙方良好之溝通與合作。此外，同仁亦可歷練多國人才管理模式，增進國際經營視野與格局，成為具有多方面能力的人才。

為使派駐人員赴任前了解赴任後各項任務與職責，公司依其赴任所擔任之職務屬性安排相關訓練課程。



(7) 語言進修

本公司設有語文學習補助辦法，補助服務滿一年之同仁至指定進修機構或學習網站學習英、日、西、法、義、德、俄語等。2014 年參加語言學習補助課程共 52 人，總費用 NT\$155,374。

為了解同仁之英文程度暨配合晉升制度，公司補助每人一次之測驗費，激勵同仁提升外語能力，並作為晉升及派駐國外之參考。



5.5.3 在岸海勤員工訓練

船員可透過「長榮船員訓練中心」訓練課程學習最新航海知識科技、航海輪機專業，加強對公司制度管理的認識，強化船員對公司的向心力與認同，船員在正式派任上船服務前必須先完成所有訓練課程。

長榮海運於 2014 年對在岸海勤人員辦理各項訓練課程計 32 項，開辦 307 期，受訓總達 2,417 人次，2014 年海勤人員訓練費用總額為 NT\$4,893,989。依各人在船職務及訓練需求不同，個人在岸訓練天數由 1 天至 16 天不等。



領導統御與機艙資源管理 - 模擬機訓練



輪機部操作級船員職前講習

訓練課程	開辦期數	課程天數	受訓人次
領導統御與駕駛臺資源管理 (STCW 2010 換證訓練)	20	5	146
領導統御與機艙資源管理 (STCW 2010 換證訓練)	18	5	99
電子海圖與資料顯示系統訓練 (STCW 2010 換證訓練)	13	5	143
保全職責訓練 (STCW 2010 換證訓練)	12	2	179
TOKYO KEIKI 電子海圖機型訓練	8	2	34
甲板部管理級船員職前講習	13	2	156
甲板部操作級船員職前講習	11	2	126
航行員航行安全實務模擬機訓練	5	3	44
ISPS Code-SSO 訓練 - 船舶保全人員訓練	1	3	26
L 型新船船長操船模擬特訓班	11	2	22
L 型新船航行員操船模擬特訓班	12	1	45
晉陞船長操船特訓班	2	2	8
晉陞船長操船特訓班 (外籍船員)	1	2	2
危險貨裝載複習訓練	6	1	139
危險貨裝載訓練	3	2	31
接船人員勤前講習	7	1	129
輪機部管理級船員職前講習	13	2	126
輪機部操作級船員職前講習	11	3	107
主機遙控操伸系統訓練	9	3	35
MAN ME 型主機操控系統	11	5	42
EP 新進人員訓練	7	2	83
EP 新進人員訓練 (中國籍船員)	43	2	174
EP 複習訓練	7	1	49
海洋環保意識訓練	5	2	86
海洋環保意識訓練 (中國籍船員)	6	2	25
海洋環保複習訓練	5	1	43
英籍船舶安全官 CBT 訓練	24	1	24
英籍船舶安全官 CBT 訓練 (EMU 船上紀錄)	7	1	7
乙級船員工作安全講習訓練	12	1	213
Medical Care 複訓 - 船上醫護複習訓練	2	3	32
Medical Care 訓練 - 船上醫護訓練	1	5	18
冷凍櫃維修培訓課程	1	3	24
總計	307	77	2,417



L 型新船船長操船模擬特訓班



MAN ME 型主機操控系統訓練



Medical Care- 船上醫護訓練



乙級船員工作安全講習訓練

### 5.5.4 產學合作

#### (1) 講習課程

為培育更多優秀的海運人才，同時增進航海學生之商船實務操作知能，長榮資深海勤人員 2014 年參加國立台灣海洋大學「船舶實務操作」課程授課，其授課時間自 2014 年 9 月 25 日至 2014 年 10 月 30 日止為期六週。

日期	課程
9/25	船舶避碰案例探討與分析
10/2	船舶風險評估的應用
10/9	駕駛台資源管理
10/16	貨櫃裝卸管理
10/23	東京/巴黎備忘錄港口國新檢查體制
10/30	海上保險與理賠實務

參加各大院校進行相關資訊的傳達與授課，一直是長榮海運多年來積極進行的方式，不僅可提高學生從事海運事業的興趣，亦可傳達較為正面的影響。



大學生聽講情形



講師授課情形

#### (2) 提供國內海事院校建教合作及學生實習機會

- 公司與國內三所大專海事校、院建教合作。
- 推行預選實習生制度，每學年度提供各校、院定額的實習生名額，以培育未來航業界所需用的海事人材。
- 公司在各學校開辦「長榮講座」或就業輔導研討會，與學校交流海事實務的經驗，除可提升學術水平之外，也可藉著到學校上課的機會與學生互動及覓材。



### 5.5.5 長榮船員訓練中心

長榮海運在 1999 年成立「長榮船員訓練中心」，配備 360 度全功能船舶訓練模擬機、1:4 柴油主機模型等多項先進設備，以完善的設備與嚴謹的專業標準為提升船員的專業技能而努力。

此外，為因應 STCW 公約 2010 年馬尼拉修正案對船員適任性的新要求，本中心於 2011 年新增 ECDIS 電子海圖訓練教室，並開辦相關新課程，包括「ECDIS 電子海圖與資訊系統操作課程」、「領導統御與船橋、機艙資源管理」、「船舶保全意識、保全職責」等訓練課程。上述新課程亦取得 Class NK 之海事教育訓練課程認證，並獲得新加坡海事局、馬紹爾群島共和國海事局、英國海事局、香港海事處等海事單位之認可。

本中心硬體上配置有最先進之全功能船舶訓練模擬機、電腦輔助教學教室、多媒體簡報室、圖書閱覽室、一般教室、一比四柴油主機模型、TERASAKI 機艙遙控系統、NABCO 主機操車系統、油水分離器、淨油機、空壓機、造水機、渦輪增壓機、冷凍櫃



系統、各式泵浦、電子電工設備及船上醫護實作訓練教室等設備。相關訓練設施除包括實體機具、合格之模擬訓練設備外，另亦針對集團船隊之特色，自行開發各項輔助教學器材及軟體，以朝多元化的教學方式進行。講師都是由海上現任船長、輪機長及資深甲級船員所擔當，堅強的師資陣容在國內首屈一指。

在長榮海運，無論是本國籍或外國籍的新進船副/管輪，或者是資深的船長/輪機長，公司皆持續安排前往位於南崁的「長榮船員訓練中心」學習最新航海知識科技，充實航海輪機專業，加強公司制度管理的認知，強化船員對公司的向心力與認同，並且在完成所有訓練課程後，方予正式派任上船服務。若是調派至新型的船舶服務時，船員在上船前，更需經過特別設計的訓練課程與講習，方才交付駕駛新船的重要任務。

#### (1) 認證

- 挪威 DNV 的海事訓練中心與海事模擬機中心認證
- 日本海事協會 ClassNK 的海事訓練中心認證
- 英國海事局 MCA 認證的海事教育訓練課程之一保全職責訓練
- 香港海事局 MARDEP 的海事教育訓練課程認證

#### (2) 相關細節請見長榮船員訓練中心網站

[http://www.evergreen-marine.com/tw/tbi1/jsp/TBI1\\_TrainingCenter.jsp](http://www.evergreen-marine.com/tw/tbi1/jsp/TBI1_TrainingCenter.jsp)



## 第六章 社會的參與

### 6.1 社區關係

本公司於 2014 年向市政府提出辦公大樓前方路段鄰近新南路人行道認養及維護，配合鄰近公園及社區之整體景觀，進行人行步道地磚重新鋪設、路緣美化及行道樹栽植綠化工程。



人行道 -1



人行道 -2

### 6.2 公益活動

長榮海運公司於 2014 年度經董事會決議捐贈財團法人張榮發慈善基金會新台幣 20,146 仟元，作為慈善救助之用，以協助其落實在地服務，以達及時救助功效、擴展社會救助志業。

#### 6.2.1 推廣海洋文化

長榮海事博物館以保存、傳播船舶的歷史、藝術與科學為宗旨，希望喚起民眾對海洋文化的興趣與關懷，進而激發其探索求真的精神。

館內收藏張總裁多年來從世界各地蒐集及拍賣會上標到的作品，包含各式各樣的模型船、海洋畫作和航海儀器約 4 千多件。希望藉由寓教於樂的展示，做為社會大眾接觸海洋歷史、藝術與科技的橋樑。長榮海事博物館商店將珍藏的館藏，複製、開發成多項精美商品，商店所得與門票收入均做為張榮發基金會慈善救助之用。

#### (1) 繪畫比賽

2014 年 5 月份與臺北市政府教育局共同舉辦「彩繪船奇—海洋繪畫比賽」，並於 6 月 8 日世界海洋日當天招待得獎小朋友與家長至基隆登上海巡署船艦參觀。

#### (2) 海事船政特展

2014 年 6 月 20 日長榮海事博物館與中國船政文化博物館舉辦「紀念沈葆楨撫臺 140 週年—船政與臺灣」特展開展儀式，展期達半年，共分四大主題：「築海防保臺灣」、「推新政建臺灣」、「大開發興臺灣」、「夢相同心相通」，讓大家明瞭沈葆楨撫臺事蹟及「船政」如何推動臺灣現代化。

臺北市 2014 年度國民小學海洋繪畫比賽得獎作品



高年級特優



中年級特優



低年級特優



海事船政特展

### 6.2.2 發行「道德月刊」

2008年1月發行《道德月刊》，發行量已經超過26萬份，讀者遍布全世界各地。該刊物內容淺顯易懂，藉著人生12堂道德課程喚醒人性的真善美。

2014年承續本會免費發行「道德月刊」，協助全台1700所各級學校及機關等行號推動品格道德教育，讓學生在潛移默化中受到啟發。每月發行量約36萬本。



道德月刊



海上救援



弱勢關懷與協助

### 6.2.3 行善足跡遍及海外

#### (1) 協助載運救援物資

2013年11月強烈颱風「海燕」肆虐菲律賓中部，造成嚴重災情。長榮響應國際慈善機構之賑災活動，共計免費載運七十只貨櫃的救援物資，以疏緩災區的需求。此外，出借十七只四十呎貨櫃予菲律賓的馬尼拉北港碼頭，作為運送救援物資之用，以實際行動將全球的愛心送抵災區，充份落實世界公民的企業社會責任。

#### (2) 海上救援

長榮的「長峰輪 (EVER SUMMIT)」於2014年1月20日在南中國海收到巴拿馬籍貨輪 BITU GULF 發出的求救訊號，船長立即指揮全體船員待命救援，並迅速前往海難事故地點，並在越南外海約40海哩處發現該艘沉沒貨輪的救生艇，成功救起全船16名遭遇船難的印度籍船員，充份發揮海上人饑己饑，人溺己溺的精神。

### 6.3 關懷弱勢與協助

長榮集團的員工經常轉述張總裁的一個信念：「人活著就是要積功德、做善事」，長期以來，張總裁秉持著這種信念行事，他認為一個企業家在事業上有所成就，賺了錢應該要心存感恩的心，不能忘本，並要適時行善佈施，回饋社會。

張榮發基金會成立於1985年，在過去三十年來，長榮海運與基金會共同從事各項慈善與文教公益活動，善盡企業之社會責任



弱勢關懷與協助

與使命。在慈善救助方面，透過全台八大聯絡處提供急難及醫療救助、震災重建、清寒助學等，提供在地、及時的救助與關懷。

#### 6.3.1 大陸地區清寒助學

基金會在1988年設置「清寒學生助學金」，幫助家境清寒、有心上進的青年學子完成學業，除了關懷台灣學子外，也在海外提供獎助學金，二十多年來，已有數萬名國內外清寒學生受惠。2014年11月從全中國20所重點海事學校中評選出143位優秀清寒學生頒予「中國航海學會-張榮發助學金」。

#### 6.3.2 持續推動釣竿計畫

張榮發基金會秉持除給魚吃、教釣魚，更要給釣竿的想法，推動各項釣竿計畫，同時廣宣張總裁「航海脫貧」理念，辦理講座鼓勵弱勢學子上船工作，快速改善家計。



持續推動釣竿計畫



持續推動釣竿計畫

### (1) 系列講座

自 2013 年起辦理「我也要當船長 - 打造人生黃金航路」系列講座，截至 2014 年底共舉辦 8 場活動。

- 2014 年 1 月 23 日與花蓮縣政府特別邀請縣內安置機構青少年及兒童共同享受溫馨的年夜飯，並請來長榮海運現役輪機長參與為小貴賓舉辦的「海空黑手大集合」職涯分享活動，由賀照祥輪機長分享自己海上工作經驗及心路歷程，一路從最基層的黑手經過努力晉升到輪機長。



系列講座 -1

- 2014 年 10 月 22 日接受國立澎湖高級海事水產職業學校校長許得邀請，特別安排長榮海運前船長，也是現任長榮海事博物館館長田本源前往該校介紹貨櫃船運產業及海上工作，大方分享船長賺取高薪的秘訣。



系列講座 -2



系列講座 -3

- 2014 年 11 月，為鼓勵海事職校畢業生投入乙級船員就業市場，交通部委託航港局拍攝宣導短片「青春時光」。長榮海運指派海勤人員協助短片拍攝，並安排登上長榮屬輪取景。希望鼓勵海事職校學生畢業後上船服務，除賺得人生第一桶金，還可以在取得 3 年乙級當值海勤資歷後，通過航海人員測驗成為甲級船員。

## 編輯方針

本報告書含括期間自 2014 年 1 月 1 日至 12 月 31 日，為長榮海運股份有限公司第一次完整發行，內容包含公司治理、經濟、社會及環境面等永續指標之揭露；2013 年報告書已於 2014 年 12 月發行。

為了完整揭露長榮海運公司企業社會責任的成效，並呈現與利害關係人溝通的結果，報告書編輯架構係依據

- 全球永續性報告指標 GRI(Global Reporting Initiative) G4.0 之「核心」選項。
- ISAE 3000 確信準則。

向利害關係人報告本公司在經濟、環境及社會上的策略及活動，及展現對社會落實永續發展的決心。

### 外部保證

本報告書內容經由資誠會計師事務所完成確信，符合 GRI(Global Reporting Initiative) G4.0 「核心」選項依據及 ISAE 3000 確信準則。

### 報告書撰寫原則及綱領

長榮海運公司蒐集國際間重要的經濟、環境及社會議題，透過分析來鑑定利害關係人會關切的議題，並參考本公司營運策略邀集相關部門討論並篩選重要議題，議題之執行結果已呈現於本報告書。

本報告書揭露主要以長榮海運台灣地區為主，包括船隊管理，但海外據點未納入本報告範圍內。

### 報告書發行日期與週期：

本公司預計每年發行，下次發行時間預定 2016 年 9 月。

### 聯絡方式：

歡迎於長榮海運公司的網站 <http://www.evergreen-marine.com/tw/> 下載本報告 (PDF 檔案形式)。

對於本報告書有任何疑問與建議，請您與我們聯絡。

住址：桃園市蘆竹區新南路一段 163 號

電話：呂禮儀 (03) 312-3241

王素清 (03) 312-3385

傳真：03-3510940

Email：comments@shipmentlink.com

# 附錄

## • GRI 4.0 指標對照表

一般標準揭露			
類別	指標	內容	對應章節
策略分析	G4-01	機構最高決策者對於永續性與策略之相關聲明	董事長的話
	G4-02	描述關鍵衝擊、風險及機會	營運管理與風險
組織概況	G4-03	組織名稱	公司簡介
	G4-04	主要品牌、產品與服務	公司簡介
	G4-05	組織總部所在位置	公司簡介
	G4-06	組織營運所在的國家數量及國家名	公司簡介
	G4-07	所有權的性質與法律形式	公司治理架構
	G4-08	組織所提供服務的市場	公司簡介
	G4-09	說明組織規模	公司簡介 / 營運績效
	G4-10	員工總數	公司簡介 / 員工之組成與權益
	G4-11	受集體協商協定保障之總員工數比例	公司簡介 / 員工之組成與權益
	G4-12	描述組織的供應鏈	供應鏈管理
	G4-13	組織規模、結構、所有權或供應鏈的任何重大變化	公司治理架構
	G4-14	說明組織是否具有因應之預警方針或原則	營運管理與風險
	G4-15	組織簽署認可，而由外部所制定的經濟、環境與社會規章、原則或其他倡議	公司治理架構
	G4-16	參與的公協會（如產業公協會）和國家或國際性倡議組織的會員資格	公司治理架構
鑑別重大考量面與邊界	G4-17	列出組織合併財務報表或等同文件中所包含的所有實體	營運績效
	G4-18	界定報告內容和考量面邊界的流程	利害關係人溝通
	G4-19	列出所有在界定報告內容過程中所鑑別出的重大考量面	利害關係人溝通
	G4-20	說明組織內部在考量面上的邊界	利害關係人溝通
	G4-21	說明組織外部在考量面上的邊界	利害關係人溝通
	G4-22	說明對先前報告書中所提供之任何資訊有進行重編的影響及原因	無重編
	G4-23	說明和先前報告期間相比，在範疇與考量面邊界上的顯著改變	無顯著改變
利害關係人議合	G4-24	列出組織進行議合的利害關係人群體	利害關係人溝通
	G4-25	就所議合的利害關係人，說明鑑別與選擇的方法	利害關係人溝通
	G4-26	說明與利害關係人議合的方式	利害關係人溝通
	G4-27	說明經由利害關係人議合所提出之關鍵議題與關注事項，以及組織如何回應這些關鍵議題與關注事項	利害關係人溝通

一般標準揭露			
類別	指標	內容	對應章節
報告書本資料	G4-28	所提供資訊的報告期間	編輯方針
	G4-29	上一次報告的日期（如果有）	編輯方針
	G4-30	報告週期（如每年一次、兩年一次）	編輯方針
	G4-31	提供可回答報告或內容相關問題的聯絡人	編輯方針
	G4-32	說明組織選擇的「依循」選項	編輯方針
	G4-33	說明組織為報告尋求外部保證 / 確信的政策與現行做法	編輯方針
治理	DMA		公司治理
	G4-34	說明組織的治理結構，包括最高治理機構的委員會。鑑別哪些委員會分別負責經濟、環境及社會衝擊的決策	公司治理架構
倫理與誠信	DMA		公司治理架構
	G4-56	描述組織之價值、原則、標準和行為規範，如行為準則和倫理守則	公司治理架構
經濟績效	DMA		營運績效
	G4-EC1	組織所產生及分配的直接經濟價值	營運績效
	G4-EC3	組織確定福利計畫義務的範圍	員工之組成與權益
	G4-EC4	自政府取得之財務補助	營運績效
市場形象	G4-EC5	不同性別的基層人員標準薪資與當地最低薪資的比例	員工之組成與權益
間接經濟衝擊	G4-EC7	基礎設備的投資與支援服務的發展及衝擊	經營管理與風險
採購實務	G4-EC9	於重要營運據點，採購支出來自當地供應商的比例	供應鏈管理
能源	G4-EN3	組織內部的能源消耗量（焦耳）	船舶排放管理 / 環境保護
	G4-EN4	組織外部的能源消耗量	環境保護
	G4-EN5	能源密集度	船舶排放管理
	G4-EN6	減少能源的消耗	環境保護
	G4-EN7	降低產品和服務的能源需求	船舶排放管理 / 環境保護
水	G4-EN8	依來源劃分的總取水量	環境保護
	G4-EN9	因取水而受顯著影響的水源	環境保護
生物多樣性	G4-EN11	組織所擁有、租賃、管理的營運據點或其鄰近地區位於環境保護區或其他高生物多樣性價值的地區	船舶設計與建造 / 船舶排放管理
	G4-EN12	描述組織的活動、產品及服務，對保護區或其他高生物多樣性價值的地區在生物多樣性方面的顯著衝擊	船舶設計與建造 / 船舶排放管理

一般標準揭露			
類別	指標	內容	對應章節
排放	DMA		船舶排放管理 / 環境保護
	G4-EN15	直接溫室氣體排放 (範疇一)	船舶排放管理 / 環境保護
	G4-EN16	能源間接溫室氣體排放量 (範疇二)	環境保護
	G4-EN18	溫室氣體排放強度	船舶排放管理
	G4-EN19	減少溫室氣體的排放量	船舶排放管理
	G4-EN20	臭氧層破壞物質 (ODS) 的排放	環境保護
	G4-EN21	氮氧化物、硫氧化物和其他顯著氣體的排放	船舶排放管理
廢污水及廢棄物	DMA		船舶排放管理 / 環境保護
	G4-EN22	依水質及排放目的地所劃分的總排放量	船舶排放管理 / 環境保護
	G4-EN23	按類別及處置方法劃分的廢棄物總重量	船舶排放管理 / 環境保護
	G4-EN24	嚴重洩漏的總次數及總量	2014 年無發生嚴重洩漏事件 (化學品、油料、燃料)
	G4-EN26	受組織廢水及其他 (地表) 逕流排放而顯著影響的水體及相關棲息地的特性、面積、保護狀態及生物多樣性價值	船舶設計與建造 / 船舶排放管理
產品及服務	G4-EN27	降低產品和服務對環境衝擊的程度	船舶設計與建造 / 船舶排放管理
供應商環境評估	DMA		供應鏈管理
	G4-EN32	採用環境標準篩選新供應商的比例	供應鏈管理
勞僱關係	DMA		員工之組成與權益
	G4-LA01	按年齡組別、性別及地區劃分新進員工和離職員工的總數及比例	員工之組成與權益
	G4-LA02	按重要營運據點劃分, 只提供給全職員工的福利	員工福利
	G4-LA03	按性別劃分, 育嬰假後復職和留任的比例	員工之組成與權益
勞資關係	G4-LA04	是否在集體協商中具體說明有關重大營運變化的最短預告期	員工勞動權益
職業健康與安全	DMA		環境的維護與勞工安全
	G4-LA05	在正式的勞工健康與安全管理委員會中, 協助監督和建議職業健康與安全相關規劃的勞方代表比例	環安衛的管理系統
	G4-LA06	按地區和性別劃分的工傷類別、工傷頻率、職業病、損失日數比例及缺勤率, 以及因公死亡事故總數	工作的安全
	G4-LA07	與其職業有關之疾病高發生率與高風險的勞工	工作的安全
	G4-LA08	工會正式協約中納入健康與安全相關議題	環安衛的管理系統

一般標準揭露			
類別	指標	內容	對應章節
訓練與教育	DMA		教育與訓練
	G4-LA09	按性別和員工類別劃分, 每名員工每年接受訓練的平均時數	教育與訓練
	G4-LA10	強化員工持續受僱能力以及協助其管理退休生涯的職能管理與終生學習計畫	教育與訓練
	G4-LA11	按性別和員工類別劃分, 接受定期績效及職涯發展檢視的員工比例	教育與訓練
員工多元化與平等機會	G4-LA12	按性別、年齡層、少數族群及其他多元化指標劃分, 公司治理組織成員和各類員工的組成	員工之組成與權益
男女同酬	G4-LA13	按員工類別和重要營運據點劃分, 女男基本薪資和的比例	員工之組成與權益
供應商勞工實務評估	DMA		供應鏈管理
	G4-LA14	針對新供應商使用勞工實務準則篩選的比例	供應鏈管理
勞工實務問題申訴機制	G4-LA16	經由正式申訴機制立案、處理和解決的勞工實務申訴的數量	勞資關係
投資	G4-HR01	對於人權條款接受人權審議, 相關重要投資協議的比例和總數	員工之組成與權益
	G4-HR02	員工接受營運相關人權政策的訓練總時數, 以及受訓練員工的百分比	員工之組成與權益
不歧視	G4-HR03	歧視事件的總數, 以及組織採取的改善行動	員工之組成與權益
結社自由與集體協商	G4-HR04	已發現可能違反或嚴重危及結社自由及集體協商的營運據點或供應商, 以及保障這些權利所採取的行動	員工之組成與權益
童工	G4-HR05	已發現具有嚴重使用童工風險的營運據點和供應商, 以及採取有助於杜絕使用童工的行動	供應鏈管理 / 員工之組成與權益
強迫與強制勞動	G4-HR06	已鑑別為具嚴重強迫或強制勞動事件風險的營運據點和供應商, 以及有助於減少任何形式的強迫或強制勞動的行動	供應鏈管理 / 員工之組成與權益
原住民權利	G4-HR08	涉及侵害原住民權利的事件數, 以及組織所採取的行動	員工之組成與權益
供應商人權評估	DMA		供應鏈管理
	G4-HR10	針對新供應商使用人權標準篩選的比例	供應鏈管理
人權問題申訴機制	G4-HR12	經由正式申訴機制立案、處理和解決的人權問題申訴的數量	勞資關係
公共政策	G4-SO06	按國家和接受者 / 受益者分類的政治獻金總值	無政治獻金
反競爭行為	DMA		公司治理架構
	G4-SO07	涉及反競爭行為、反托拉斯和壟斷行為的法律訴訟之總數及其結果	公司治理架構

一般標準揭露			
類別	指標	內容	對應章節
法規遵循	G4-SO08	違反法規被處巨額罰款的金額，以及所受罰款以外之制裁的次數	無任何處罰及罰款
供應商社會衝擊評估	DMA		供應鏈管理
	G4-SO09	針對新供應商使用社會衝擊標準篩選的比例	供應鏈管理
產品及服務標示	DMA		客戶關係
	G4-PR05	客戶滿意度調查的結果	客戶關係
顧客隱私	G4-PR08	經證實與侵犯顧客隱私權或遺失顧客資料有關的投訴次數	客戶關係
法規遵循	G4-PR09	因產品與服務的提供與使用而違反法律和規定被處巨額罰款的金額	無任何罰款情事

● 確信標的資訊彙總表

編號	頁次	確信項目	標的資訊	報導基準	對應章節
1	16	2014 年董事會運作情形	2014 年度董事會議開會次數為 8 次、全體董事個人全年度實際出席率請詳 2.1.5 董事會	年度董事會會議召開次數、年度全體董事個人全年度實際出席率（即不含委託出席次數）	2.1.5 董事會
2	60	2014 年職場安全績效	2014 年度失能傷害頻率 FR（不含員工上下班通勤交通事故）為 1.64	依據勞動部規定計算之失能傷害頻率（FR）：每一百萬工時中，發生失能的次數 FR = 失能傷害人次數 / 總經歷工時 × 1,000,000	4.2.2 事故傷害調查統計分析
3	60	2014 年職場安全績效	2014 年度失能傷害嚴重率 SR（不含員工上下班通勤交通事故）為 107	依據勞動部規定計算之失能傷害嚴重率（SR）：每一百萬工時中，發生失能傷害所損失的日數 SR = 總損失工作日數 / 總經歷工時 × 1,000,000	4.2.2 事故傷害調查統計分析
4	79	2014 年 12 月 31 日船隊員工性別與職別統計	2014 年 12 月 31 日長榮海運船隊女性本國籍甲級船員人數為 9 人	年度結束日，依人事系統中職別為海勤或海陸勤並取得甲級船員資格（具備大專學歷及交通部航海人員測驗合格證明）之台灣籍女性員工人數進行統計	5.5.1 用人唯才
5	82	2014 年 12 月 31 日海外派駐員工統計	2014 年 12 月 31 日海外派駐員工為 420 人	依人事系統中年度結束日之任職地點進行統計，因長榮海運公司海外派駐員工係屬當地員工，故未包含於長榮海運公司員工總體人數之計算	5.5.2 陸勤員工訓練

● 會計師有限確信報告



會計師有限確信報告

長榮海運股份有限公司 公鑒：

本所受長榮海運股份有限公司（以下稱「貴公司」）之委任，就選定 2014 年度企業社會責任報告（以下稱「社會責任報告」）所報導之永續績效資訊執行確信程序，並依據結果出具有限確信報告。

確信標的資訊與報導基準

有關 貴公司所選定 2014 年度社會責任報告所報導之永續績效資訊（以下稱「確信標的資訊」）及其報導基準詳列於 貴公司 2014 年度社會責任報告第 99 頁之「確信標的資訊彙總表」。

管理階層責任

貴公司管理階層應依據適當報導基準編製及報導 2014 年度社會責任報告及其永續績效資訊，並應建置相關流程、資訊系統及內部控制以防範 2014 年度社會責任報告及永續績效資訊有重大不實表達之情事。

執業人員責任

本執業人員依據確信準則公報第一號「非屬歷史性財務資訊查核或核閱之確信案件」，對確信標的資訊執行確信程序，以發現前述資訊是否存在所有重大方面有未依報導基準評估而須作重大修正之情事，並出具有限確信報告。此報告不對 2014 年度社會責任報告整體及其相關內部控制設計或執行之有效性提供任何確信。另 2014 年度社會責任報告中屬 2013 年 12 月 31 日及更早期間之資訊未經本執業人員確信。

適用品質管制規範

本所適用審計準則公報第四十六號「會計師事務所之品質管制」因此維持完備之品質管制制度，包含與遵循職業道德規範、專業準則及所適用法令相關之書面政策及程序。

遵循獨立性及其他道德規範

本執業人員及本所已遵循會計師職業道德規範中有關獨立性及其他道德規範之規定，該規範之基本原則為正直、公正客觀、專業能力及盡專業上應有之注意、保密及專業態度。

資誠聯合會計師事務所 PricewaterhouseCoopers, Taiwan  
11012 臺北市信義區基隆路一段333號27樓 / 27F, 333, Keelung Road, Sec. 1, Xinyi Dist., Taipei City 11012, Taiwan  
T: +886 (2) 2729 6666, F: +886 (2) 2757 6371, www.pwc.com/tw



所執行確信程序彙總

本次確信工作依據確信標的資訊，以 貴公司為工作執行範圍，執行之程序包括：

- 閱讀企業社會責任報告；
- 對參與提供永續績效資訊的相關部門進行訪談，以瞭解並評估編製前述資訊之流程、內部控制與資訊系統；
- 基於上述瞭解與評估，對永續績效資訊進行分析性程序，如必要時，則選取樣本進行測試，以取得有限確信之證據。

上述執行程序之選擇係基於本執業人員之專業判斷，包括辨認確信標的資訊可能發生重大不實表達之領域，以及針對前述領域設計及執行程序，以取得有限確信並作出執業人員之結論。有限確信所執行程序之性質及時間與適用於合理確信案件者不同，其範圍亦較小。有限確信所取得之確信程度明顯低於合理案件所取得者。

先天限制

本案諸多確信項目涉及非財務資訊，相較於財務資訊之確信受有更多先天性之限制，對於資料之相關性、重大性及正確性等之質性解釋，則更取決於個別之假設與判斷。

有限確信結論

依據所執行之程序與所獲取之證據，本執業人員並未發現確信標的資訊在所有重大方面有未依報導基準評估而須作重大修正之情事。

其它事項

貴公司網站之維護係 貴公司管理階層之責任，對於確信報告於 貴公司網站公告後任何確信標的資訊或報導基準之變更，本執業人員將不負責就該等資訊重新執行確信程序之責任。

資誠聯合會計師事務所

會計師 周建宏



2015年9月29日

# 2014 長榮海運企業社會責任報告書

## Corporate Social Responsibility Report