

YANG MING

陽明海運股份有限公司
民國113年度年報



股票代碼
2609

查詢年報網址 | <https://mops.twse.com.tw>
<https://www.yangming.com>
刊印日期 | 114年03月31日



陽明海運
YANG MING

本公司發言人

姓名 | 白崑榮
職稱 | 總經理
電話 | (02) 2455-9988
信箱 | pr@yangming.com

本公司代理發言人

姓名 | 李明輝
職稱 | 業務長暨資深協理
電話 | (02) 2455-9988
信箱 | pr@yangming.com

姓名 | 劉麗雯
職稱 | 公共事務部協理
電話 | (02) 2455-9988
信箱 | pr@yangming.com

辦理股票過戶機構

名稱 | 凱基證券股份有限公司
地址 | 100 台北市中正區重慶南路一段 2 號 5 樓
電話 | (02) 2389-2999
網址 | <https://www.kgi.com.tw/zh-tw/institutional-services/stock-agent>

最近年度財務報告簽證會計師

會計師 | 鄭欽宗、楊承修
名稱 | 勤業眾信聯合會計師事務所
地址 | 110016 台北市信義區松仁路 100 號 20 樓
電話 | (02)2725-9988
網址 | <https://www2.deloitte.com/tw/tc.html>

海外有價證券掛牌交易場所資訊

本公司無發行海外有價證券

公司網址

<http://www.yangming.com>



公司永續網址

<https://esg.yangming.com>



總公司及分公司地址電話

總公司 | 206006 基隆市七堵區明德一路 271 號
電話 | (02) 2455-9988

基隆分公司 | 201015 基隆市信義區信一路 150 號 8 樓
電話 | (02) 2423-0149

台中分公司 | 407330 台中市西屯區文心路三段 241 號 20 樓之 1
電話 | (04) 2295-9188

高雄分公司 | 812002 高雄市小港區新生路 999 號
電話 | (07) 812-9200



2024

ANNUAL REPORT CONTENTS 目錄

壹、致股東報告書	01
貳、公司治理報告	05
一、董事、監察人、總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管資料	05
二、最近年度支付董事、監察人、總經理及副總經理之酬金	20
三、公司治理運作情形	28
四、簽證會計師公費資訊	74
五、更換會計師資訊	75
六、公司之董事長、總經理、負責財務或會計事務之經理人，最近一年內曾任職於簽證會計師所屬事務所或其關係企業者	75
七、會計師獨立性評估	76
八、最近年度及截至年報刊印日止，董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之股東股權移轉及股權質押變動情形	78
九、持股比例占前十名之股東，其相互間之關係資料	80
十、公司、公司之董事、監察人、經理人及公司直接或間接控制之事業對同一轉投資事業之持股數、並合併計算綜合持股比例	81
參、募資情形	82
一、公司資本及股份	82
二、公司債(含海外公司債)辦理情形	85
三、特別股辦理情形	86
四、海外存託憑證發行情形	86
五、員工認股權憑證與限制員工權利新股之辦理情形	86
六、併購或受讓他公司股份發行新股辦理情形	86
七、資金運用計畫執行情形	86

肆、營運概況	87
一、業務內容	87
二、市場分析及航線概況	93
三、最近二年度及截至年報刊印日止從業員工資料	99
四、環保支出資訊	99
五、勞資關係資訊	101
六、資通安全管理	103
七、重要契約	105
伍、財務狀況及財務績效之檢討分析與風險事項	107
一、財務狀況比較分析表	107
二、財務績效比較分析表	107
三、現金流動性分析	108
四、最近年度重大資本支出對財務業務之影響	108
五、最近年度轉投資政策、其獲利或虧損之主要原因、改善計畫及未來一年投資計畫	108
六、風險事項	109
七、其他重要事項	112
陸、特別記載事項	113
一、關係企業相關資料	113
二、最近年度及截至年報刊印日止，私募有價證券辦理情形	113
三、其他必要補充說明事項	113
四、最近年度及截至年報刊印日止，如發生證券交易法第三十六條第三項第二款所定對股東權益或證券價格有重大影響之事項，亦應逐項載明	113

運
載
世
界



STEADY WAVES
CONNECTED PROMISES

穩
健
航
行





致股東報告書

民國(下)113年全球貿易市場走出衰退低潮，趨向穩定復甦趨勢。貨櫃航運市場原預期新船供給大幅增加，呈現供過於求局勢，然而，由於以色列與巴勒斯坦地緣衝突因素，航商為因應紅海危機採行繞道好望角取代原本經蘇伊士運河航行歐洲，使得當年度原本新造船運力大幅增加的壓力得到紓緩，卻也導致營運成本上升。散裝市場方面，113年整體營運受益於大宗物資需求大於船噸供給因素，整體散裝運費呈現上揚。

展望未來，貿易衝突及保護主義、地緣政治緊張局勢、中國增長速度放緩等重大挑戰仍存，全球經貿發展存在諸多不確定性；另以色列與哈瑪斯於今年初達成分階段停火協議，是否能永久結束戰爭仍需觀察後續談判結果，而航商能否恢復蘇伊士運河航行亦將視後續雙方和談進度並兼顧整體安全性考量而定；歐洲方面，整體復甦力道仍需以烏克蘭與俄羅斯戰爭是否能順利結束為觀察指標，整體市場雖充滿機會，但也存在諸多挑戰。

另公司治理以及永續政策部分，有鑒於環保議題日益受到重視，本公司訂定集團減排目標於139年(2050年)達成淨零排放，以善盡企業社會責任與符合國際環保法規要求。對於歐盟與美國FMC等主要國家監管機構之法規要求，本公司保持審慎態度應對，持續以提供最佳服務為最高原則，確切落實「團隊、創新、誠信、務實」的經營理念，以不負各位股東與社會各界的支持與期待。

一、113年(2024年)營業報告：

(一) 外在環境變化

1. 總體經濟景氣：

由於通膨持續放緩、全球貿易開始復甦，經濟成長保持穩定，根據經濟合作暨發展組織(OECD)及國際貨幣基金(IMF)報告，113年全球GDP增長幅度皆為3.2%；根據兩機構預測，113年全球貿易量分別增長3.5%、3.4%，較112年大幅成長。在國際原油價格方面，由於疫情後中國經濟成長動力趨緩、非OPEC(Organization of the Petroleum Exporting Countries)產油國增產影響，國際原油平均價格較112年下跌約3%，113年全年每桶平均油價約在76~80美元區間。

2. 產業供需：

依據專業海運諮詢機構Alphaliner今年1月份報告，113年貨櫃航運需求成長4.5%，相較於112年-0.3%大幅增加4.8個百分點；艙位供給方面，113年成長率為10.3%，相較於112年8.2%增加2.1個百分點，新船交付達到近年來高峰。雖然呈現供過於求之局勢，但航商為因應紅海危機持續採行繞道好望角，Alphaliner統計113年新增運力近300萬TEU，其中至少176萬TEU(約59%)被亞-歐航線所需額外船隊所消化；同時受紅海事件外溢效應影響，部份港口出現壅堵、缺櫃狀況及勞資談判導致碼頭罷工頻傳，讓原本新造船運力大幅增加的壓力得到緩解；散裝航運市場方面，113年BDI平均1,755點，較112年上漲27%。根據Clarksons今年1月份報告，散裝航運113年需求成長5.0%，供給增長3.0%，顯示散裝市場113年整體供需趨勢有利於航運業者。

(二) 實施概況

1. 營業計畫實施成果：

達成全航線盈餘，113年營業結果為稅後淨利新台幣641.8億元。

2. 營業收支執行情形：

113年合併營業收入為新台幣2,227億元，較112年合併營業收入新台幣1,406億元，增加新台幣821億元，增幅58%。113年合併營業成本為新台幣1,451億元，較112年合併營業成本新台幣1,344億元，增加新台幣107億元，增幅8%。

3. 獲利能力分析：

資產報酬率：15.13%

權益報酬率：20.83%

純益率：28.95%

每股盈餘(稅後)：新台幣18.38元

(三) 研究發展狀況

1. 數位化發展策略：

- (1) 建置碳盤查管理系統：在推動 ESG 目標方面，建置符合 ISO-14064 標準的碳盤查管理系統，有效監控和管理碳排放。在電腦機房方面，我們實施能效改善方案，顯著減少能耗並提升設備運行效率，從而降低運營維護成本，為實現綠色數據中心的目標奠定基礎。
- (2) 強化資安防護：升級後的主機儲存設備大幅提升資料處理速度及穩定性。為了強化企業的資訊安全，導入零信任安全架構，有效加強對內外部威脅的防護。這些措施提升系統效能與穩定性，並促進公司在環境與資訊安全領域的可持續發展。
- (3) 創新數位流程提升便捷的客戶服務：積極參與數位貨櫃航運協會 DCSA (Digital Container Shipping Association)，依 DCSA 最新標準完成 e-Booking、e-B/L、Operational Vessel Schedule 與 Track & Trace 的開發與升級，並結合電子小提單與 QR CODE 實現貨物提領的創新數位流程，進一步提升用戶體驗的便利性。
- (4) 數位化技術應用與提升：為了提升企業的數位化轉型，同仁參與生產力與自動化工具 (Power BI、Power Platform、MS365 Copilot) 應用分享講座逾 700 人次，有助同仁了解並掌握最新的技術工具。發展內部規章機器人，幫助新進同仁了解內部的工作程序，顯著提升整體作業效率。此外，透過導入機器人流程自動化 RPA (Robotic Process Automation) 技術，優化多項業務流程，將繁瑣的手動工作自動化，減少錯誤率。

2. 綠色節能船隊：

- (1) 優化綠色節能船隊：針對自有船隊，113 年完成 6 艘船舶加裝脫硫設備 (Exhaust Gas Cleaning System) 及 9 艘船舶加裝 AMP 岸電系統 (Alternative Maritime Power System)，並配合船舶塢修進行船殼清潔及使用防污油漆，以節省油耗、提升船舶能效。114 年預計 7 艘自有船舶加裝脫硫設備及 11 艘船舶加裝 AMP 岸電系統。在中長期船隊規劃方面，本公司於 114 年將優先規劃船齡逾 20 年之船舶汰舊換新並針對各型主力船型進行節能優化；同時緊密關注國際環保法規變化，穩健布建節能型雙燃料貨櫃船，響應本公司對環境永續與全球航運責任的承諾。
- (2) 落實船安及環境管理：遵循 ISM/ISO 14001 規範，全面落實船舶安全及環境保護，確保船舶操作、貨物運輸、人員安全以及突發事件應急措施，並積極推動船舶節能減排、廢棄物管理和防止海洋污染。
 - i. 有關船隊管理部份，制訂年度船隊安全管理系統 SMS (Safety Management System) 課程，並每月依序執行訓練。建立嚴密的船舶自我缺失檢查機制 SID (Self Inspection Deficiency) 及登(隨)輪督導機制，降低事故發生率，保障航行安全，達到船舶安全。
 - ii. 加強船員的安全意識培訓、統計船隊無職災工時記錄表及登輪檢查職安項目，改善船上工作條件，排除潛在危險因子，達到人員安全。
 - iii. 優化貨物裝載及運輸流程，依氣象導航公司 WNI (Weathernews Inc.) 建議航路，避開惡劣海象，確保貨物在運輸過程中的完好性與可靠性，達到貨物安全。
 - iv. 定期檢視國際海事組織 (IMO) 防止船舶污染國際公約 MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) 及海洋環境保護委員會 MEPC (Marine Environment Protection Committee) 會議決議，遵循環保法規和政策，減少船舶對海洋環境的影響，實現永續發展，達到環境安全。
- (3) 現有營運船隊碳排強度符合 CII 評級：持續推動現有營運船隊落實船舶能源效率管理計畫 SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) 及船舶碳強度監控 (Carbon Intensity Indicator) 並實施節能減碳措施，藉由船舶航行姿態最佳化，配合配艙作業調整貨物壓載及吃水之綠色節能操作，達到節能航行目的，各艘船舶碳排放強度評級控制在連續三年不落入 D 級以及一年不落入 E 級為目標。針對大型貨櫃船舶持續進行船舶能效監測，以適時進行改善作業。同時與氣象導航公司 WNI 合作開發燃油能效管理系統，並導入生質燃油使用，建立船隊船期動態監控及調整模組，降低溫室氣體排放及廢棄物量。

(4) 實現綠色承諾：本公司於 98 年 (2009 年) 即投入環保船隊規劃與興建，積極強化船舶效能管理與減少溫室氣體排放；本公司營運船舶於 113 年 (2024 年) 二氧化碳強度 37g/teu-km 相較 97 年 (2008 年) 降低達 62.76%，提前達成國際海事組織 (IMO) 119 年 (2030 年) 降低 40% 的目標。為達成溫室氣體減排目標，透過不間斷之優化船舶設計，搭配營運船隊汰舊換新、新建船舶採替代燃料規劃、既有船舶使用生質燃油、陸上營運據點陸續採用綠電等措施，進一步降低碳強度，以逐步達成 139 年 (2050 年) 淨零排放目標。

(註) 船隊碳排數值為自行估算，仍需經第三方驗證後公布於永續報告書。

3. ESG 永續發展策略與推動方針：

面對市場競爭環境與綠色轉型趨勢，本公司以穩健發展貨櫃運輸本業為核心，力求營運規模持續成長契合全球貿易需求、經濟發展與供應鏈生態的趨勢，並兼顧利害關係人之關切議題，協助社會和地球環境實現永續發展。故本公司以「提供永續卓越的運輸服務，為客戶帶來價值，為人類帶來福祉」為使命，在優化客戶服務、落實節能減排、強化公司治理、推動員工關懷等重要議題落實 ESG 發展趨勢。

面對產業競爭環境，本公司致力於提升運輸品質與客戶滿意度，強化航線布局以維持航班與靠港的頻率及完整性，提供多元數位化服務，重視 AI 智慧之應用以落實航運安全管理，確保人員、船舶日常營運及貨載運送安全無虞，並促成海運產業數位轉型以提供客戶更完善的服務。

針對節能減排之布局，本公司嚴格遵守 IMO 國際法令規範，積極提升船舶能效管理，並於岸上辦公室使用綠電，著手布建新型替代能源船舶、擴大營運船舶使用生質燃料與岸電等措施達成減排目標並善盡海運運輸作為客戶供應鏈一環的環境責任。同時，本公司亦取得第三方 ISO 14064-1 及 GHG Protocol 雙認證，以提升溫室氣體排放管理落實環境永續，並積極加入國際組織，攜手海運產業鏈相關成員，共同發展並推動海運業脫碳策略，呼應氣候變遷治理與邁向低碳轉型。

誠信經營的落實是企業營運的根基，本公司嚴格遵守反托拉斯法的規範以確保市場競爭的公平性；導入 ISO 37001 反賄賂管理系統並加入海洋反貪腐網絡 MACN (Maritime Anti-Corruption Network)，提高公司營運之透明度與可信度，達到企業永續治理；亦將持續強化資安管控與落實供應鏈永續管理機制，以確保供應商符合本公司行為準則要求。同時本公司亦落實人權保障，以職業健康與安全為優先，重視培育多元人才並尊重性別平權，以創造開放、包容且多元尊重之工作環境。

4. 獲獎實績：

本公司專注本業，致力提升航線服務品質，並藉由數位轉型優化運送服務流程，為客戶提供高水準的貨櫃運輸服務，同時本公司亦落實人才培育、員工照顧與環境保護等永續相關目標，以滿足各利害關係人的期待與信任。

本公司在各領域的努力與成果備受肯定，包含：

- (1) 環境保育 – 參與美國國家海洋暨大氣總署主導之保護藍鯨船舶減速計畫，並獲頒最高榮譽藍寶石獎；透過自有船舶配有岸電系統等多項環保設備，獲溫哥華港務局 Blue Circle 獎項。
- (2) 數位競爭力與優化客戶服務 – 獲 Asia Cargo News 2024 亞洲貨運暨供應鏈大獎 (Asian Freight, Logistics & Supply Chain Awards) 之區間年度最佳航商；交通部發展綠色航運績優、臺灣港務股份有限公司金舫獎 (船務代理業)；落實數位轉型理念，系統化管理以業務流程改善及營運風險控管等目標，獲數位發展部 2024 IT Matters Awards 數位轉型獎；另以「綠色航運、永續港區」獲頒第四屆航港大數據創意應用競賽社會組第一名。
- (3) 員工照顧與企業社會責任 – 致力打造多元友善職場，提供多項員工及其家眷之專屬友善措施，獲勞動部第五屆「工作生活平衡獎」與衛生福利部 113 年全國績優健康職場選拔之「健康關懷獎」；持續支持專業體育選手，獲教育部體育署「體育推手獎」贊助類銅質獎。
- (4) 永續綜合績效表現 – 本公司於環境保護政策、人權保障、勞工權益、資訊安全推動、風險管理及誠信經營等綜合表現，於 113 年分別獲得美國聯合太平洋鐵路公司「永續發展合作夥伴獎」、EcoVadis 全球供應鏈評鑑銀級 (全球可持續發展企業前 15%) 認證、TCSA 台灣企業永續獎「台灣百大永續典範企業獎」及「企業永續報告 / 運輸業第一類 - 白金獎」肯定。

二、114 年 (2025 年) 營業計畫概要：

1. 總體經濟環境：

展望 114 年，依據經濟合作暨發展組織 (OECD) 及國際貨幣基金 (IMF) 最新預測，全球經濟將穩定成長 3.3%，全球貿易成長率分別為 3.6% 和 3.2%，隨著通膨壓力緩解，全球已經陸續進入降息周期，經濟成長應可持續保持穩定。然而，貿易衝突及保護主義、地緣政治緊張局勢、中國增長速度放緩等重大挑戰仍存，全球經貿發展仍存在諸多不確定性。

2. 產業環境：

根據 Alphaliner 今年 1 月報告預測，114 年貨櫃航運需求成長率為 2.5%，艙位供給成長率為 5.7%，航運市場供需成長差距縮小。另以色列與哈瑪斯於今年初達成分階段停火協議，是否能永久結束戰爭仍需觀察後續談判結果，而航商能否恢復蘇伊士運河航行亦將視後續雙方和談進度並兼顧整體安全性考量而定；歐洲方面，整體復甦力道仍需以烏克蘭與俄羅斯戰爭是否能順利結束為觀察指標。散裝市場則受美國關稅政策及中國對進口大宗物資需求不確定性影響，整體展望可能較 113 年疲軟，呈現供過於求的局面。本公司將持續關注變化，精進業務能力、提升服務品質、強化成本管控，以財務穩健與永續經營為目標，提供客戶優質且長期的服務承諾。

為因應日益競爭的產業環境與提升公司整體實力，本公司擬進行公司營運調整及獲利精進，茲將主要發展計畫摘要如下：

(1) 航線經營方針：採取穩健布局策略；船舶資源最適化的運用以增裕營收。

- i. 東西向航線：搭配 Premier Alliance 聯盟策略與盟外合作，提供穩定、高效、覆蓋率高且頻次綿密的網絡運送服務，提升聯盟之競爭力。
- ii. 南北向及近洋區間航線：持續與主流航商深化策略合作，拓展業務機會並強化成本效益，實現共同成長與市場競爭力提升。

(2) 業務發展策略：

- i. 收入面：靈活航線配置，最大化裝載率，提高櫃流平衡。
- ii. 成本面：提高運櫃效率，強化成本控管。

(3) 數位發展策略：

- i. 推動數位轉型，降低陽明與客戶的交易成本。
- ii. 全面優化服務與資訊系統。

(4) 投資策略：

- i. 研議碼頭 / 堆場等相關投資機會，伺機多角化經營。
- ii. 探索新能源投資機會。

(5) 溫室氣體減排目標：為符合 IFRS 永續揭露準則，未來將定期辦理溫室氣體盤查作業，並以 113 年 (2024 年) 溫室氣體排放量為減排目標基準年，致力於 139 年 (2050 年) 達成淨零排放。

(6) 人力資源發展策略：發展制度化輪調進行人員培訓、規劃 AI 知識技能學習，拓展員工多元能力。

回顧 113 年，貨櫃航運市場受到紅海危機、港口壅塞、碼頭罷工等因素推升運價，同時受惠於全球貿易市場穩定復甦，擺脫貨櫃航運低潮。新的一年，鑒於國際間政經局勢的變化、競爭的產業環境、法令監管的強化與低碳轉型等挑戰日益迫切，本公司將竭盡所能，朝財務穩健發展的目標邁進，以達成股東們的託付。

董事長：蔡豐明





公司治理報告

一、董事、監察人、總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管資料

(一) 董事 (含獨立董事)

114 年 03 月 31 日

職稱	國籍或註冊地	姓名	性別/年齡	選(就)任日期	初次選任日期	選任時持有股份		現在持有股份		配偶、未成年子女現在持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之其他主管、董事或監察人			備註
						股數	持股比例%	股數	持股比例%	股數	持股比例%	股數	持股比例%			職稱	姓名	關係	
(交通部法人代表) 董事長	中華民國	蔡豐明	男/50歲以下	113.07.26	113.05.24					0	0	0	0	本公司董事長 財團法人台灣海峽兩岸航運協會董事長 中華民國輪船商業同業公會全國聯合會理事長 國立臺灣海洋大學航運管理學系教授兼系主任 國立臺灣海洋大學海洋觀光管理學位學程合聘教授 交通部 APEC 海運專家小組 (MEG) 代表 臺灣港務股份有限公司海運發展學院教育訓練顧問 台灣遊輪產業發展協會 (ACDT) 常務理事 美國紐澤西州理工學院國家交通及工業發展研究中心研究助理 台灣高速鐵路股份有限公司營運策略部專員 美國紐澤西州理工學院運輸管理所博士 美國紐澤西州理工學院運輸管理所碩士 中原大學土木工程學系學士	陽明德拉瓦控股公司、陽明(新加坡)私人有限公司、陽明海運(英屬維京群島)有限公司、陽明荷蘭控股公司等公司董事 高明貨櫃碼頭股份有限公司董事長	無	無	無	
(交通部法人代表) 董事	中華民國	戴佐敏	女/61-69歲	113.05.24	113.05.24					0	0	0	0	國立成功大學交通管理科學系暨電信研究所副教授 中華顧問工程司工程師 馬利蘭大學土木工程學士	無	無	無		
(交通部法人代表) 董事	中華民國	楊靖儀	女/51-60歲	113.08.06	113.08.06					0	0	0	0	公晟法律事務所所長 公晟法律事務所主持律師 中華民國仲裁人 屏東縣家庭暴力防治委員會委員 屏東縣性騷擾防治委員會委員 屏東縣醫事審議委員會委員 中華民國消費者文教基金會義務律師 財團法人法律扶助基金會律師 國立臺灣大學法律研究所商法組碩士 國立臺灣大學法律系學士	中華郵政股份有限公司董事	無	無	無	

職稱	國籍或註冊地	姓名	性別/年齡	選(就)任日期	初次選任日期	時任股份		現有持股		配偶、未成年子女現在持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之其他主管、董事或監察人			備註
						股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%			職稱	姓名	關係	
(交通部法人代表) 董事	中華民國	陳純純	女/50歲以下	113.05.24	113.05.24	共同持有 467,682,372 股；法人代表人持有 0 股	共同持股比率 13.39%	共同持有 467,682,372 股；法人代表人持有 3,000 股	共同持股比率 13.39%	0	0	0	0	本公司資深經理 輔仁大學英國語文學系學士	無	無	無		
(行政院國家發展基金管理會法人代表) 董事	中華民國	詹方冠	男/61-69歲	113.08.21	113.08.21 三年得連選連任	共同持有 460,000,000 股；法人代表人持有 0 股	共同持股比率 13.17%	共同持有 460,000,000 股；法人代表人持有 0 股	共同持股比率 13.17%	0	0	0	0	國家發展委員會副主任委員 國家發展委員會產業發展處處長 行政院經濟建設委員會部門計劃處處長、副處長 行政院經濟建設委員會經濟研究處專門委員 國立交通大學(現陽明交通大學)經營管理研究所博士 國立政治大學經濟學研究所碩士 國立臺灣大學工商管理系學士	兆豐金融控股股份有限公司董事	無	無	無	
(行政院國家發展基金管理會法人代表) 董事	中華民國	張建一	男/51-60歲	113.05.24	107.06.22	共同持有 0 股	共同持股比率 0.00%	共同持有 0 股	共同持股比率 0.00%	0	0	0	0	台灣經濟研究院院長 台灣經濟研究院研究員 台灣經濟研究院研究所所長 台灣經濟研究院研究所副所長 台灣經濟研究院副研究員 台灣經濟研究院助理研究員 經濟部產業諮詢委員會工業審議會副執行秘書 經濟部產業諮詢委員會商業審議會副執行秘書 中華民國商業總會經貿政策研究委員會副主任委員 東吳大學國際經營與貿易學系兼任副教授 亞洲航空股份有限公司董事 國立台北大學(前中興大學法商學院)經濟學系博士	彰化銀行、亞太新興產業創業投資股份有限公司、中華民國證券櫃檯買賣中心董事 聯合再生能源股份有限公司獨立董事 台灣中油股份有限公司常務董事兼獨立董事 台灣服務業聯盟協會批發零售委員會委員 中央銀行理事	無	無	無	



職稱	國籍或註冊地	姓名	性別/年齡	選(就)任日期	初次選任日期	時任股份		現在持有股份		配偶、未成年子女現在持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之其他主管、董事或監察人			備註
						股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%			職稱	姓名	關係	
(行政院國家發展基金管理會法人代表)	中華民國	許婉琪	女/51~60歲	113.05.24	113.05.24	共同持有 460,000,000 股；法人代表人持有 0 股	共同持股比率 13.17%；法人代表人持股比率 0.00%	共同持有 460,000,000 股；法人代表人持有 0 股	共同持股比率 13.17%；法人代表人持股比率 0.00%	0	0	0	0	中臺科技大學行銷管理學系副教授 財團法人中小企業信用保證基金董事長 財團法人台灣中小企業聯合輔導基金會總經理 台灣育成中小企業開發股份有限公司董事 陽明海運股份有限公司協理 財團法人陽明海運文化基金會執行長 行政院公共工程委員會副研究員暨醫學會聯絡人 臺北市政府社會局秘書 國立中央大學企業管理博士 國立臺北大學企業管理碩士	財團法人陽明海運文化基金會董事	無	無	無	
(行政院國家發展基金管理會法人代表)	中華民國	陳方元	男/61~69歲	113.05.24	113.05.24 三年得連選連任	共同持有 460,000,000 股；法人代表人持有 0 股	共同持股比率 13.17%；法人代表人持股比率 0.00%	共同持有 460,000,000 股；法人代表人持有 8 股	共同持股比率 13.17%；法人代表人持股比率 0.00%	0	0	0	0	逢甲大學運輸與物流學系兼任副教授 逢甲大學運輸與物流學系副教授 逢甲大學運輸與物流學系系主任 逢甲大學建設學院院長秘書 遠東航空股份有限公司業務處副主任 中華航空股份有限公司機場運務員、空服員 交通部民用航空局飛航安全評議會委員 國立成功大學交通管理科學系博士 美國安柏瑞德航空大學航空管理碩士 國立中興大學水土保持學系學士	無	無	無	無	
(臺灣港務股份有限公司法人代表)	中華民國	李賢義	男/61~69歲	113.10.21	113.10.21	持有 160,438,579 股；法人代表人持有 0 股	持股比率 4.59%；法人代表人持股比率 0.00%	持有 160,438,579 股；法人代表人持有 0 股	持股比率 4.59%；法人代表人持股比率 0.00%	0	0	0	0	臺灣港務股份有限公司董事長 臺南市政府水利局局長 臺中市政府副秘書長 高雄市政府水利局局長 高雄縣政府水利處處長 高雄縣政府水利局局長 臺灣自來水股份有限公司董事、監察人 國立高雄第一科技大學工程科技研究所博士 國立成功大學土木工程研究所碩士 國立成功大學土木工程學士	無	無	無	無	

職稱	國籍或註冊地	姓名	性別/年齡	選(就)任日期	任期	選任時持有股份		現在持有股份		配偶、未成年子女現在持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之其他主管、董事或監察人			備註	
						股數	持股比例%	股數	持股比例%	股數	持股比例%	股數	持股比例%			職稱	姓名	關係		
(台灣航業股份有限公司法人代表)	中華民國	劉文慶	男/70歲以上	113.05.24	三年得連選連任	107.06.22	持有 37,290,858 股；法人代表人持有 0 股	持有 37,290,858 股；法人代表人持有 0 股	持有 37,220,858 股；法人代表人持有 0 股	持有 1.07%；法人代表人持有 0.00%	0	0	0	0	台灣航業股份有限公司董事長 高雄硫酸銻股份有限公司董事長 中殼潤滑油股份有限公司董事長 台灣中油股份有限公司高級顧問 香港理工大學應用生化科技研究所碩士 國立中興大學化學系學士	台新海運公司、新旺海運公司董事長	無	無	無	
獨立董事	中華民國	唐達興	男/61-69歲	113.05.24	三年得連選連任	107.06.22	0	0	0	0	0	0	0	0	唐達興律師事務所主持律師 專門職業及技術人員高等考試律師及格 財政部財稅人員訓練所結業 高考金融業務人員及格 國立臺灣大學經濟系學士 國立臺灣大學法律系學士(輔系)	無	無	無	無	
獨立董事	中華民國	邱景泉	男/61-69歲	113.05.24	三年得連選連任	113.05.24	0	0	0	0	0	0	0	0	玫瑰道明法律事務所主持律師 環球商務法律事務所合夥律師 國際通商法律事務所律師 聯合法律事務所律師 英國劍橋大學法律碩士 國立臺灣大學法律學士	台灣高速鐵路股份有限公司獨立董事 龍德造船工業股份有限公司獨立董事 中華精測科技股份有限公司獨立董事 日高工程實業股份有限公司董事 中央通訊社常務監事 財團法人鄭南榕基金會董事 財團法人台灣省私立普門仁愛之家董事	無	無	無	



職稱	國籍或註冊地	姓名	性別/年齡	選(就)任日期	初次選任日期	選任時持有股份		現在持有股份		配偶、未成年子女現在持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任本公司及其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之其他主管、董事或監察人			備註							
						股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%			職稱	姓名	關係								
獨立董事	中華民國	黃智聰	男/51-60歲	113.05.24	112.05.26	0	0	0	0	0	0	0	0	國立政治大學專任教授、特聘教授 經濟部、國防部、桃園市、新北市：委 外計畫或招標案件甄審委員 臺灣工商企業聯合會：國際產學交流合 作委員會主任委員、會務顧問 財政部公共債務管理委員會委員 考試院典試委員(2010、2016年地方 特考財政學科目) 開南大學：人文社會學院院長、兼公共 管理碩士在職專班主任、兼台北教育訓 練處處長 財團法人兩岸交流遠景基金會：副執行 長、研究中心主任 國立政治大學專任助理教授、專任副教 授、系主任 中華經濟研究院第一研究所助理研究 員、博士後研究員 中華民國空軍：馬公基地中隊中隊部少 尉補給官 美國西雅圖華盛頓大學經濟學博士 美國西雅圖華盛頓大學經濟學碩士 國立台灣大學經濟學碩士 國立台灣大學經濟學學士	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	三年得連選連任
獨立董事	中華民國	熊正一	男/51-60歲	113.05.24	113.05.24	0	0	0	0	0	0	0	0	台南應用科技大學國際企業經營系暨碩 士班教授 艾訊股份有限公司獨立董事 亞太電信股份有限公司獨立董事 台南應用科技大學研發長、管理學院院 長 國立成功大學交通管理科學系博士 淡江大學中國大陸研究所商學碩士 文化大學資訊管理學系工學士	桃園國際機場股份有限公司董 事(法人代表)	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無	無

1. 法人股東之主要股東

114 年 03 月 31 日

法人股東名稱	法人股東之主要股東
交通部	中華民國政府 (100%)
行政院國家發展基金管理會	中華民國政府 (100%)
臺灣港務股份有限公司	交通部 (100%)
台灣航業股份有限公司	交通部 (26.46%)、陽明海運(股)公司 (16.96%)、運旺投資(股)公司 (2.42%)、中科國際物流股份有限公司 (1.34%)、匯豐(台灣)商業銀行股份有限公司受託保管三菱 UFJ 摩根士丹利證券公司－證券交易單 (1.25%)、陳昌宏 (0.70%)、全球人壽保險股份有限公司 (0.53%)、永裕興股份有限公司 (0.47%)、渣打國際商業銀行營業部受託保管瑞穗證券股份有限公司投資專戶 (0.47%)、美商摩根大通銀行台北分行受託保管 JP 摩根證券有限公司投資專戶 (0.43%)

2. 主要股東為法人者其主要股東

截至刊印日止，最近一次停止過戶日：114 年 03 月 31 日

法人名稱	法人之主要股東 (註 1)
中華民國政府	不適用
交通部	中華民國政府 (100%)
陽明海運股份有限公司	交通部 (13.39%)、行政院國家發展基金管理會 (13.17%)、臺灣港務股份有限公司 (4.59%)、元大台灣高股息基金專戶 (4.04%)、新制勞工退休基金 (1.56%)、台灣航業股份有限公司 (1.07%)、美商摩根大通銀行託管 JP 摩根證券有限公司 (1.00%)、大通託管挪威中央銀行投資專戶 (0.64%)、滙豐託管三菱 UFJ 摩根士丹利證券交易戶 (0.61%)、台驊國際投資控股股份有限公司 (0.58%)
運旺投資股份有限公司	陽明海運股份有限公司 (49.75%)、台灣航業股份有限公司 (49.75%)、富利榮投資股份有限公司 (0.50%)
中科國際物流股份有限公司	建新國際股份有限公司 (64.60%)、新竹物流股份有限公司 (13.80%)、台灣航空貨運承攬股份有限公司 (12.93%)
匯豐(台灣)商業銀行股份有限公司受託保管三菱 UFJ 摩根士丹利證券公司－證券交易單	不適用
全球人壽保險股份有限公司	中瑋德惠股份有限公司 (100%)
永裕興股份有限公司	林玉琴 (59.49%)、佳永豐投資股份有限公司 (25.64%)、李炯樵 (14.87%)
渣打國際商業銀行營業部受託保管瑞穗證券股份有限公司投資專戶	不適用
美商摩根大通銀行台北分行受託保管 JP 摩根證券有限公司投資專戶	不適用

註 1：法人之主要股東名稱 (其持股比例占前十名)。

3. 董事 (含獨立董事) 專業資格及獨立性資訊揭露

114 年 03 月 31 日

姓名	條件	專業資格與經驗	獨立性情形	兼任其他 公開發行 公司獨立 董事家數
蔡豐明		現任本公司董事長及國立臺灣海洋大學航運管理學系教授，曾任交通部 APEC 海運專家小組 (MEG) 代表、臺灣港務股份有限公司海運發展學院教育訓練顧問等，具航運產業相關之專業及大專院校教授資格，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	0
戴佐敏		現任國立成功大學交通管理科學系暨電信研究所副教授，具運輸產業相關之專業及大專院校副教授資格，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	0
楊靖儀		現任公晟法律事務所所長、中華民國仲裁人等，具律師專業資格及相關執業經驗，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	0
陳純純		現任本公司資深經理，具航運產業相關之專業與經驗，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	0
詹方冠		現任國家發展委員會副主任委員，曾任國家發展委員會產業發展處處長、行政院經濟建設委員會部門計劃處處長等，具備經營管理與決策領導之專業，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	0
張建一		現任台灣經濟研究院院長，曾任東吳大學國際經營與貿易學系兼任副教授，具國際經貿、產業發展與政策研究之專業及大專院校副教授資格，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	2
許婉琪		現任中臺科技大學行銷管理學系副教授，曾任財團法人中小企業信用保證基金董事長、財團法人台灣中小企業聯合輔導基金會總經理及本公司協理等，具經營管理、財務金融之專業與航運產業之經驗及大專院校副教授資格，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	0
陳方元		現任逢甲大學運輸與物流學系兼任副教授，曾任遠東航空股份有限公司業務處副主任、交通部民用航空局飛航安全評議會委員等，具運輸產業相關之專業及大專院校副教授資格，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	0
李賢義		現任臺灣港務股份有限公司董事長，曾任臺南市政府水利局局長、臺中市政府副秘書長、高雄市政府水利局局長等，具經營管理、決策領導之專業與航運產業之經驗，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	0
劉文慶		現任台灣航業股份有限公司董事長，具航運產業相關之專業與經驗，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合證券交易法第 26 條之 3 規定，董事之配偶及二親等以內親屬未擔任本公司董事或監察人。	0
唐達興		為本公司獨立董事及審計委員會召集人，現任唐達興律師事務所主持律師，具律師專業資格及相關執業經驗，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」規定之獨立性情形。	0
邱晃泉		為本公司獨立董事及審計委員會成員，現任玫瑰道明法律事務所主持律師、台灣高速鐵路股份有限公司獨立董事、龍德造船工業股份有限公司獨立董事等，具律師專業資格、相關執業及運輸與航運產業相關經驗，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」規定之獨立性情形。	3
黃智聰		為本公司獨立董事及審計委員會成員，現任國立政治大學特聘教授，曾任財政部公共債務管理委員會委員、中華經濟研究院第一研究所博士後研究員等，具財經領域之專業及大專院校專任教授資格，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」規定之獨立性情形。	0
熊正一		為本公司獨立董事及審計委員會成員，現任台南應用科技大學國際企業經營系暨碩士班教授、桃園國際機場股份有限公司董事 (法人代表)，具經營管理之專業及大專院校教授資格，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」規定之獨立性情形。	0

4. 董事會多元化及獨立性

本公司訂定公司治理守則，於第三章強化董事會職能中明訂董事會成員多元化政策，並將董事會多元化及獨立性揭露於年報及公司網站。

(1) 董事會多元化

i. 董事會多元化政策

本公司之董事會應指導公司策略、監督管理階層、對公司及股東負責，其公司治理制度之各項作業與安排，應確保董事會依照法令、公司章程之規定或股東會決議行使職權。

本公司之董事會結構，應就公司經營發展規模及其主要股東持股情形，衡酌實務運作需要，決定七人至十五人之適當董事席次。

董事會成員組成應考量多元化，除兼任公司經理人之董事不宜逾董事席次三分之一外，並就本身運作、營運型態及發展需求擬訂適當之多元化方針，宜包括但不限於以下二大面向之標準：

- (i) 基本條件與價值：性別、年齡、種族或民族、國籍及文化等。
- (ii) 專業知識與技能：專業背景(如法律、會計、產業、財務、行銷或科技)、專業技能及產業經歷等。

董事會成員應普遍具備執行職務所必須之知識、技能及素養。為達到公司治理之理想目標，董事會整體應具備之能力如下：

- (i) 營運判斷能力。
- (ii) 會計及財務分析能力。
- (iii) 經營管理能力。
- (iv) 危機處理能力。
- (v) 產業知識。
- (vi) 國際市場觀。
- (vii) 領導能力。
- (viii) 決策能力。
- (ix) 風險管理知識與能力。

ii. 具體管理目標與落實情形

本公司現任董事會由 15 位董事組成(其中 1 席獨立董事暫缺)，包含 5 位獨立董事，成員具備海運、國際經濟、財務金融、會計、法律及管理等各領域之豐富經驗與專業。具備員工身分之董事占比為 6.7%、女性董事占比約 26.7%；獨立董事占比為 33.3%，其中 3 位獨立董事任期年資在 3 年以下，1 位獨立董事任期年資為 3~9 年；2 位董事年齡在 50 歲以下，5 位董事年齡在 51~60 歲間，6 位董事年齡在 61~69 歲間，1 位董事年齡在 70 歲以上；相關落實情形如下表：

董事姓名	多元化核心項目														
	基本條件							具備能力			專業背景				
	性別	國籍	兼任本公司員工	年齡(歲)				獨立董事年資	經營管理	領導決策	產業經歷	國際經濟	會計財務	業務行銷	法律實務
				50 以下	51~60	61~69	70 以上								
蔡豐明	男	中華民國		✓					✓	✓	✓				
戴佐敏	女	中華民國				✓			✓	✓	✓				
楊靖儀	女	中華民國			✓				✓	✓					✓



董事姓名	多元化核心項目														
	基本條件							具備能力			專業背景				
	性別	國籍	兼任本公司員工	年齡(歲)				獨立董事年資	經營管理	領導決策	產業經歷	國際經濟	會計財務	業務行銷	法律實務
50以下				51~60	61~69	70以上									
陳純純	女	中華民國	✓	✓					✓	✓	✓				
詹方冠	男	中華民國				✓			✓	✓		✓			
張建一	男	中華民國			✓				✓	✓		✓			
許婉琪	女	中華民國			✓				✓	✓	✓			✓	
陳方元	男	中華民國				✓			✓	✓	✓				
李賢義	男	中華民國				✓			✓	✓	✓			✓	
劉文慶	男	中華民國					✓		✓	✓	✓			✓	
唐達興	男	中華民國				✓		3~9年	✓	✓					✓
邱晃泉	男	中華民國				✓		3年以下	✓	✓	✓				✓
黃智聰	男	中華民國			✓			3年以下	✓	✓		✓	✓		
熊正一	男	中華民國			✓			3年以下	✓	✓	✓				

本公司致力於提升董事會成員組成之性別平等，規劃於 22 屆董事會提高女性董事比率達董事席次三分之一，持續提高女性決策參與並健全董事會結構。

(2) 董事會獨立性

本公司董事會對公司事務皆做出獨立判斷並提供客觀之專業意見，以有效監督公司運作，且董事(含獨立董事)間皆無證券交易法第 26-3 條規定之配偶或二親等以內親屬之關係。

本公司董事會共計 5 席獨立董事(其中 1 席獨立董事暫缺)，占比為 33.3%，於執行業務範圍內均保持其獨立性，未與本公司有直接或間接之利害關係，且於選任前兩年及於任職期間皆符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」之規定並出具書面聲明。

5. 董事會成員接班規劃

本公司董事之選任，除法令或章程另有規定者外，悉依照本公司「董事選舉辦法」辦理，並就公司經營發展規模、主要股東持股情形及實務運作需要，配合本公司董事會多元化政策，考量董事會整體應具備能力以及年度董事會績效評估結果，進行董事會成員人選配置。本公司亦參考外部產業環境及內部公司環境條件變化及發展需求，協助董事安排每人每年度至少 6 小時以上之進修課程，以提升董事專業知識並強化董事會職能。

為強化董事會管理功能及選任機制，本公司設置提名委員會，制定董事及重要經理人所需之專業知識、技術、經驗、性別及獨立性等標準，並定期檢討董事及重要經理人之繼任計畫。

本公司高階經理人列席董事會及各功能性委員會以熟悉相關議事運作，並透過制度予以職務輪調、外派、派任至各子公司擔任董事職務等，擴大其對集團各單位之參與度與熟悉度，提升其對公司策略之擬定及發展、內部控制與法令遵循之監督與執行、風險管理之專業知識及因應能力，以執行董事所提需求或接任未來董事成員。

為維持董事會成員之專業及經驗傳承，本公司經由下列方式規劃董事接班人選：

- (1) 考量股東推薦之董事人選
- (2) 洽請現任董事推薦人選
- (3) 以年度董事會績效評估結果作為提名董事續任之參考依據
- (4) 本公司高階經理人

依前揭方式獲得之董事人選名單，適時提送本公司董事會審議，作為規劃董事接任人選之參考。

整體而言，本公司董事接班規劃除延攬外部適任之專業人士外，亦透過培育公司內部高階經理人及各子公司董事、高階經理人之歷練，儲備未來專業之接班人才，以充分發揮董事會決策與督導功能。

(二) 總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管資料

114年03月31日

職稱	國籍	姓名	性別	選(就)任日期	持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之經理人			備註
					股數	持股比例%	股數	持股比例%	股數	持股比例%			職稱	姓名	關係	
總經理	中華民國	白崑榮	男	113.08.01	14,101	0	0	0	0	0	本公司資深副總經理暨策略長 國立交通大學碩士	光明海運股份有限公司/環明(上海)國際船務代理有限公司等董事長 陽明(美洲)股份有限公司/好好國際物流股份有限公司/高明貨櫃碼頭股份有限公司/陽明德拉瓦控公司/陽明(新加坡)私人有限公司/陽明海運(英屬維京群島)有限公司等董事	無	無	無	註1
(副總經理) 技術長	中華民國	鄭正雄	男	111.05.01	24,382	0	0	0	0	0	本公司資深協理暨技術長 國立臺灣海洋大學碩士	全洋海運股份有限公司董事總經理 陽明(新加坡)有限公司/光明海運股份有限公司等董事	無	無	無	註2
(副總經理) 台灣營運長	中華民國	林楹棟	男	111.05.01	8,575	0	0	0	0	0	本公司資深協理暨台灣營運長 逢甲大學學士	好好國際物流股份有限公司/駿明交通運輸股份有限公司/鴻明船舶貨物裝卸承攬股份有限公司/台北港貨櫃碼頭股份有限公司/聯合碼頭裝卸承攬股份有限公司/台灣國際控股股份有限公司等董事	無	無	無	註2
(資深協理) 業務長	中華民國	李明輝	男	112.06.01	0	0	0	0	0	0	轉投資事業管理部資深協理 克萊蒙研究大學彼得杜拉克管理研究所碩士	陽明日本株式會社社長 環明(上海)國際船務代理有限公司/陽凱有限公司/陽明(韓國)株式會社/陽明(印度)私人有限公司/台灣航業股份有限公司等董事	無	無	無	註2
(資深協理) 行政長	中華民國	邱增玉	女	112.07.12	1,843	0	0	0	0	0	環明(上海)國際船務代理有限公司資深副總經理 中國文化大學碩士	財團法人陽明海運文化基金會董事長 駿明交通運輸股份有限公司/好好國際物流股份有限公司/陽明專屬保險公司等董事	無	無	無	註2
(資深協理) 策略長	中華民國	吳宜達	男	113.08.16	2,000	0	0	0	0	0	本公司資深協理暨策略長兼運籌長 澳洲皇家莫爾本理工大學碩士	光明海運股份有限公司/陽明(澳洲)有限公司/環明(上海)國際船務代理有限公司/高明貨櫃碼頭股份有限公司/West Basin Container Terminal LLC/United Terminal Leasing LLC等董事	協理	李寶琳	配偶	註2 註3
(資深協理) 運籌長	中華民國	江嘉文	男	114.01.01	2,000	0	5,000	0	0	0	本公司運務部協理 國立臺灣海洋大學碩士	無	無	無	無	註3

職稱	國籍	姓名	性別	選(就)任日期	持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之經理人			備註
					股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%			職稱	姓名	關係	
(資深協理) 財務長	中華民國	蘇育文	男	114.03.01	0	0	0	0	0	0	陽明(新加坡)有限公司總經理 國立臺灣大學碩士	陽明(法國)股份有限公司董事長 陽明德拉瓦控股公司/陽明(新加坡)私人有限公司/陽明海運(英屬維京群島)有限公司/好好國際物流(新加坡)私人有限公司等董事 高明貨櫃碼頭股份有限公司監察人	無	無	無	註2
資安長	中華民國	曹德溪	男	114.03.01	180,893	0.01	0	0	0	0	本公司副總經理暨資訊長兼資安長 淡水工商管理專科學校	無	無	無	無	註2 註4
(資深協理) 資訊長	中華民國	張錫昌	男	114.03.01	1,564	0	0	0	0	0	本公司資訊部資深協理 國立交通大學碩士	無	無	無	無	註4
副總經理	中華民國	史美琦	男	109.04.01	0	0	0	0	0	0	環明(上海)國際船務代理有限公司總經理 淡江大學碩士	鴻明船舶貨物裝卸承攬股份有限公司董事長兼總經理	無	無	無	註2
資深協理	中華民國	楊正行	男	100.12.16	24,000	0	0	0	0	0	鴻明船舶貨物裝卸承攬股份有限公司董事長 國立臺灣海洋大學博士	無	無	無	無	
資深協理	中華民國	黃世男	男	108.01.01	0	0	0	0	0	0	環明(上海)國際船務代理有限公司資深副總經理 逢甲大學碩士	陽明日本株式會社/陽明(英屬維京群島)船務公司/陽明(韓國)株式會社/陽明(菲律賓)股份有限公司/陽明(越南)船務公司等董事	無	無	無	
協理	中華民國	曾秉仁	男	103.06.01	5,290	0	28	0	0	0	本公司副協理 實踐大學學士	嘉明置業有限公司董事	無	無	無	
協理	中華民國	王冷輝	男	107.02.01	2,283	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立交通大學學士	無	無	無	無	
協理	中華民國	李寶琳	女	107.04.01	345	0	0	0	0	0	本公司副協理 東吳大學學士	陽明英國克斯特貨櫃場公司 / Transcont Intermodal Logistics, Inc. 等董事	資深協理	吳宜達	配偶	
協理	中華民國	蔡門火	男	108.05.16	0	0	0	0	0	0	陽明(荷蘭)財務行政主管 伊拉斯姆斯大學鹿特丹管理學院碩士	高明貨櫃碼頭股份有限公司 / 連旺投資股份有限公司 / 財團法人陽明海運文化基金會 / 鴻明船舶貨物裝卸承攬股份有限公司 / 駿明交通運輸股份有限公司等董事	無	無	無	

職稱	國籍	姓名	性別	選(就)任日期	持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之經理人			備註
					股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%			職稱	姓名	關係	
協理	中華民國	劉麗雯	女	109.02.04	45,474	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣大學碩士	財團法人陽明海運文化基金會董事	無	無	無	
協理	中華民國	鍾美玲	女	109.04.01	808	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立中興大學學士	無	無	無	無	
協理	中華民國	陳隆富	男	109.04.16	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立成功大學碩士	萬和株式會社董事	無	無	無	
(公司 治理 主管)	中華民國	呂亭玉	女	109.07.01	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣海洋大學 學士	無	無	無	無	
(會計 主管)	中華民國	傅冠昇	男	110.04.01	7,846	0	0	0	0	0	本公司協理代理財務 長暨會計部部門 主管 國立成功大學學士	福爾摩莎國際開發公司董事 環明(上海)國際船務代理 有限公司/光明海運股份有 限公司/好好國際物流股份 有限公司監察人	無	無	無	
協理	中華民國	簡宏仲	男	110.07.01	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 逢甲大學學士	陽明(拉丁美洲)股份有限 公司/陽明(馬來西亞)公 司/Yang Ming Shipping (Canada) Ltd./陽明(美洲) 股份有限公司/Transcont Intermodal Logistics Inc.等 董事	無	無	無	
協理	中華民國	李金蓉	女	110.07.06	784	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣科技大學 學士	陽明(比利時)股份有限公 司/陽明(英國)有限公司/ 陽明(荷蘭)有限公司等董 事	無	無	無	
協理	中華民國	林振鐸	男	110.07.19	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣大學學士	無	無	無	無	
協理	中華民國	蘇怡嘉	男	112.01.01	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 東吳大學學士	無	無	無	無	
協理	中華民國	李嘉鳳	女	112.01.01	79,748	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣海洋大學 碩士	無	無	無	無	
協理	中華民國	陳彥邦	男	112.06.14	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣海洋大學 碩士	陽明(英國)有限公司/全 洋海運股份有限公司等董 事	無	無	無	

職稱	國籍	姓名	性別	選(就)任日期	持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之經理人			備註
					股數	持股比例%	股數	持股比例%	股數	持股比例%			職稱	姓名	關係	
協理	中華民國	張馨文	女	112.07.01	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 南安普敦大學碩士	台灣國際控股股份有限公司董事總經理 光明海運股份有限公司/臺印貨櫃倉儲物流股份有限公司/West Basin Container Terminal LLC/United Terminal Leasing LLC等董事	無	無	無	
協理	中華民國	陳昭宏	男	112.07.01	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 逢甲大學學士	陽明(義大利)股份有限公司/陽明(西班牙)有限公司/陽明(土耳其)有限公司等董事	無	無	無	
(財務主管) 協理	中華民國	歐淑卉	女	112.07.01	1,229	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立成功大學碩士	全洋海運股份有限公司/陽明專屬保險公司等董事 台北港貨櫃碼頭股份有限公司/聯合碼頭裝卸承攬股份有限公司/運旺投資股份有限公司/臺印貨櫃倉儲物流股份有限公司等監察人	無	無	無	
協理	中華民國	林珈如	女	112.08.01	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣海洋大學碩士	陽明專屬保險公司董事	無	無	無	
協理	中華民國	呂振宗	男	112.10.12	2,000	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣海洋大學碩士	無	無	無	無	
協理	中華民國	張智誠	男	112.10.12	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立交通大學碩士	陽明阿聯有限公司/LogiTrans Technology Private Limited/陽明(印度)私人有限公司/陽明(拉丁美洲)股份有限公司等董事	無	無	無	
協理	中華民國	劉學文	男	113.01.01	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣海洋大學碩士	陽明(菲律賓)股份有限公司/陽明(泰國)有限公司/陽明(泰國)船務有限公司/陽明印尼股份有限公司等董事	無	無	無	
協理	中華民國	陳鴻隆	男	113.02.19	0	0	0	0	0	0	國立政治大學博士	無	無	無	無	
協理	中華民國	林玠志	男	113.07.01	1,000	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立高雄科技大學碩士	無	無	無	無	
(稽核主管) 協理	中華民國	蔡淑貞	女	113.08.13	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣大學學士	無	無	無	無	



職稱	國籍	姓名	性別	選(就)任日期	持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義持有股份		主要經(學)歷	目前兼任其他公司之職務	具配偶或二親等以內關係之經理人			備註	
					股數	持股比率%	股數	持股比率%	股數	持股比率%			職稱	姓名	關係		
協理	中華民國	許清堂	男	113.11.01	0	0	0	0	0	0	本公司副協理 國立臺灣海洋大學碩士	無	無	無	無		
副協理	中華民國	楊美瑩	女	114.01.01	0	0	0	0	0	0	本公司資深經理 國立中興大學學士	無	無	無	無		
副協理	中華民國	潘靜怡	女	114.01.01	0	0	0	0	0	0	本公司資深經理 國立交通大學碩士	陽明海運(香港)有限公司/ 陽明(越南)船務公司等董事	無	無	無	無	
副協理	中華民國	易德華	男	114.02.28	0	0	0	0	0	0	本公司資深經理 國立中央大學碩士	無	無	無	無		
副協理	中華民國	陳藝文	女	114.02.28	0	0	0	0	0	0	本公司資深經理 國立臺灣海洋大學學士	無	無	無	無		
副協理	中華民國	湛善忠	男	114.03.01	0	0	0	0	0	0	本公司資深經理 逢甲大學學士	LogiTrans Technology Private Limited 董事	無	無	無	無	
副協理	中華民國	徐承志	男	114.03.01	0	0	0	0	0	0	好好國際物流股份有限公司副總經理 東海大學碩士	運旺投資股份有限公司/ 台源國際控股股份有限公司等 董事 陽明(韓國)株式會社監察人	無	無	無	無	

註 1：原總經理杜書勤 113 年 8 月 1 日免任總經理，白崑榮自同日起晉升為總經理。

註 2：113 年 8 月 1 日起終止實施委任經理人制度，恢復僱傭關係。

註 3：運籌長吳宜達自 113 年 8 月 16 日起兼任策略長，並自 114 年 1 月 1 日起免兼運籌長，江嘉文自同日起晉升為運籌長。

註 4：原副總經理暨資訊長兼資安長曹德溪自 114 年 2 月 28 日退休，並改聘為委任經理人暨資安長。張錫昌自 114 年 3 月 1 日起晉升為資訊長。

二、最近年度支付董事、監察人、總經理及副總經理之酬金

(一) 董事 (含獨立董事) 之酬金

單位：新台幣仟元

職稱	姓名	董事酬金				兼任員工領取相關酬金				A、B、C及D等四項總額及占稅後純益之比例 (註10)		A、B、C、D、E、F及G等七項總額及占稅後純益之比例 (註8)		領取來自子公司以外轉投資事業或母公司酬金 (註9)		
		報酬(A) (註2)		董事酬勞(C) (註3)		業務執行費用(D) (註4)		薪資、獎金及特支費等(E) (註5)		退離退休金(F)		員工酬勞(G) (註6)			本公司	本公司
		本公司	財務報告內所有公司 (註7)	本公司	財務報告內所有公司 (註7)	本公司	財務報告內所有公司 (註7)	本公司	財務報告內所有公司 (註7)	本公司	現金	股票	本公司			
法人董事	交通部															
法人董事	行政院國家發展基金管理會															
法人董事	臺灣港務股份有限公司															
法人董事	台灣航業股份有限公司															
前董事長	交通部法人代表鄭貞茂 (註1)															
董事長	交通部法人代表蔡豐明 (註1)															
前董事	交通部法人代表張建仁 (註1)	12,098	12,098	3,828	3,828	30,000	30,000	1,277	1,277	0	0	0	0	0	0	0
董事	交通部法人代表戴佐敏 (註1)															
董事	交通部法人代表楊靖傑 (註1)															
前董事	交通部法人代表古安中 (註1)															
董事	交通部法人代表陳純純 (註1)															
前董事	行政院國家發展基金管理會法人代表施克和 (註1)															
董事	行政院國家發展基金管理會法人代表張建一 (註1)															
		47,203	47,203	0.07%	0.07%	47,203	47,203	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		51,526	51,526	0.08%	0.08%	51,526	51,526	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		無	無			無	無									

酬金級距表

給付本公司各個董事酬金級距	董事姓名			
	前四項酬金總額 (A+B+C+D)		前七項酬金總額 (A+B+C+D+E+F+G)	
	本公司 (註 10)	財務報告內所有公司 (註 11)	本公司 (註 10)	財務報告內所有公司 (註 11)
低於 1,000,000 元	張建仁、戴佐敏、楊靖儀、古安中、陳純純、施克和、張建一、陳志立、詹方冠、許婉琪、陳方元、陳劭良、李賢義、劉文慶、唐達興、賀陳旦、黃智聰、邱晃泉、熊正一	張建仁、戴佐敏、楊靖儀、古安中、陳純純、施克和、張建一、陳志立、詹方冠、許婉琪、陳方元、陳劭良、李賢義、劉文慶、唐達興、賀陳旦、黃智聰、邱晃泉、熊正一	張建仁、戴佐敏、楊靖儀、施克和、張建一、陳志立、詹方冠、許婉琪、陳方元、陳劭良、李賢義、劉文慶、唐達興、賀陳旦、黃智聰、邱晃泉、熊正一	張建仁、戴佐敏、楊靖儀、施克和、張建一、陳志立、詹方冠、許婉琪、陳方元、陳劭良、李賢義、劉文慶、唐達興、賀陳旦、黃智聰、邱晃泉、熊正一
1,000,000 元 (含) ~ 2,000,000 元 (不含)			陳純純	陳純純
2,000,000 元 (含) ~ 3,500,000 元 (不含)			古安中	古安中
3,500,000 元 (含) ~ 5,000,000 元 (不含)	蔡豐明	蔡豐明	蔡豐明	蔡豐明
5,000,000 元 (含) ~ 10,000,000 元 (不含)				
10,000,000 元 (含) ~ 15,000,000 元 (不含)	鄭貞茂	鄭貞茂	鄭貞茂	鄭貞茂
15,000,000 元 (含) ~ 30,000,000 元 (不含)				
30,000,000 元 (含) ~ 50,000,000 元 (不含)				
50,000,000 元 (含) ~ 100,000,000 元 (不含)				
100,000,000 元以上				
總計	21 人	21 人	21 人	21 人

註 1：各董事任職時間及情形請參閱「董事資料」與「董事會運作情形資訊」之說明。

註 2：係指 113 年度董事報酬 (含董事薪資、職務加給、離職金、各項獎金、獎勵金等)；勞工董事兼資深經理陳純純及前勞工董事兼協理古安中領取兼任員工薪資及員工酬勞，未支領董事報酬。

註 3：係填列 113 年度經 114 年董事會通過分派之董事酬勞金額。

註 4：係指 113 年度董事之相關業務執行費用 (包括車馬費、出席費、特支費、各種津貼、宿舍、配車等實物提供等)；但不包括給付司機之相關報酬計新台幣 711 仟元。

註 5：係指 113 年度董事兼任員工 (包括兼任總經理、副總經理、其他經理人及員工) 所領取包括薪資、職務加給、離職金、各種獎金、獎勵金、車馬費、特支費、各種津貼、宿舍、配車等實物提供，但不包括給付司機之相關報酬計新台幣 0 元。另依 IFRS2「股份基礎給付」認列之薪資費用，包括取得員工認股權憑證，限制員工權利新股及參與現金增資認購股份等，亦計入酬金。

註 6：係指 113 年度董事兼任員工 (包括兼任總經理、副總經理、其他經理人及員工) 取得員工酬勞 (含股票及現金) 者，應揭露經董事會通過分派員工酬勞金額。

註 7：應揭露合併報告內所有公司 (包括本公司) 給付本公司董事各項酬金之總額。

註 8：為 113 年度個體財務報告之稅後純益。

註 9：本公司董事皆無領取來自子公司以外轉投資事業或未揭露於上表之母公司等相關酬金金額。

註 10：本公司給付每位董事各項酬金總額，於所歸屬級距中揭露董事姓名。

註 11：合併報告內所有公司 (包括本公司) 給付本公司每位董事各項酬金總額，於所歸屬級距中揭露董事姓名。

註 12：除上表揭露外，最近年度公司董事為財務報告內所有公司提供服務 (如擔任非屬員工之顧問等) 領取之酬金：無。

* 本表所揭露酬金內容與所得稅法之所得概念不同，故本表目的係作為資訊揭露之用，不作課稅之用。

(二) 總經理及副總經理之酬金

單位：新台幣仟元

職稱 (註 1)	姓名	薪資(A)(註 2)		退職退休金(B)		獎金及特支費等(C) (註 3)		員工酬勞金額(D) (註 4)				A、B、C及D等四項總額及占稅後純益之比例(%) (註 6)		領取來自子公司以外轉投資事業或母公司酬金(註 7)		
		本公司	財務報告內所有公司(註 5)	本公司	財務報告內所有公司(註 5)	本公司	財務報告內所有公司(註 5)	本公司		財務報告內所有公司(註 5)		本公司	財務報告內所有公司(註 5)			
								現金金額	股票金額	現金金額	股票金額					
總經理	白崑榮															
資安長	曹德溪															
財務長(資深協理)	蘇育文															
技術長(副總經理)	鄭正雄															
台灣營運長(副總經理)	林楹棟															
策略長(資深協理)	吳宜達															
業務長(資深協理)	李明輝															
行政長(資深協理)	邱增玉															
資深副總經理	杜書勤															
副總經理	史美琦															
資深協理(前委任經理人)	張紹豐															
資深協理(前委任經理人)	曾建彰															
前副總經理暨前稽核長	王儷娟															
前副總經理(前委任經理人)	李詩周															
		27,941	34,389	31,913	31,913	29,758	29,758	13,291	0	13,291	0	102,903	0.16%	109,351	0.17%	無

酬金級距表

給付本公司各個總經理及副總經理酬金級距	總經理及副總經理姓名	
	本公司(註 8)	財務報告內所有公司(註 9)
低於 1,000,000 元		
1,000,000 元(含)~ 2,000,000 元(不含)		
2,000,000 元(含)~ 3,500,000 元(不含)	王儷娟、張紹豐	王儷娟
3,500,000 元(含)~ 5,000,000 元(不含)	蘇育文、鄭正雄、林楹棟、吳宜達、李明輝、邱增玉、曾建彰	蘇育文、鄭正雄、林楹棟、吳宜達、李明輝、邱增玉、曾建彰
5,000,000 元(含)~ 10,000,000 元(不含)	曹德溪、史美琦	曹德溪、史美琦、張紹豐
10,000,000 元(含)~ 15,000,000 元(不含)	白崑榮、李詩周	白崑榮
15,000,000 元(含)~ 30,000,000 元(不含)	杜書勤	李詩周
30,000,000 元(含)~ 50,000,000 元(不含)		杜書勤
50,000,000 元(含)~ 100,000,000 元(不含)		
100,000,000 元以上		
總計	14 人	14 人

註 1：本公司 110 年 8 月 1 日至 113 年 7 月 31 日止實施委任經理人制度，期間委任經理人(含已轉任海外之公司者)之訊息亦應予揭露；委任經理人共有 14 位，分別為總經理白崑榮、資安長曹德溪、資深協理暨財務長蘇育文、副總經理暨技術長鄭正雄、副總經理暨台灣營運長林楹棟、資深協理暨策略長吳宜達、資深協理暨業務長李明輝、資深協理暨行政長邱增玉、資深副總經理杜書勤、副總經理史美琦、資深協理張紹豐、資深協理曾建彰、前副總經理暨前稽核長王儷娟、前副總經理李詩周。總經理、副總經理及委任經理人任職時間及情形請參閱「總經理、副總經理、協理、各部門及分支機構主管資料」之說明。

註 2：係填列本公司 113 年度總經理、副總經理及委任經理人之薪資、職務加給等。

註 3：係填列本公司 113 年度總經理、副總經理及委任經理人各種獎金、獎勵金、車馬費、特支費、各種津貼、宿舍、配車等實物提供及其他報酬金額，但不包括給付總經理司機之相關報酬各計新台幣 683 仟元。另依 IFRS2「股份基礎給付」認列之薪資費用，包括取得員工認股權憑證，限制員工權利新股及參與現金增資認購股份等，亦計入酬金。

註 4：係填列 113 年度經 114 年董事會通過分派之員工酬勞金額。

註 5：揭露合併報告內所有公司(包括本公司)給付本公司總經理、副總經理及委任經理人各項酬金之總額。

註 6：為 113 年度個體財務報告之稅後純益。

註 7：本公司總經理及副總經理皆無領取來自子公司以外轉投資事業或未揭露於上表之母公司等相關酬金金額。

註 8：本公司給付每位總經理及副總經理各項酬金總額，於所歸屬級距中揭露總經理及副總經理姓名。

註 9：揭露合併報告內所有公司(包括本公司)給付本公司每位總經理及副總經理各項酬金總額，於所歸屬級距中揭露總經理及副總經理姓名。

* 本表所揭露酬金內容與所得稅法之所得概念不同，故本表目的係作為資訊揭露之用，不作課稅之用。

(三) 分派員工酬勞之經理人姓名及分派情形

113年12月31日

單位：新台幣仟元

職稱		姓名	股票金額	現金金額	總計	總額占稅後純益之比例 (%)
經 理 人	總經理	白崑榮	0	69,566	69,566	0.11%
	資深副總經理	杜書勤				
	資訊長兼資安長(副總經理)	曹德溪				
	技術長(資深協理)	鄭正雄				
	台灣營運長(資深協理)	林楹棟				
	策略長兼運籌長(資深協理)	吳宜達				
	財務長(協理)(會計主管)	傅冠昇				
	業務長(資深協理)	李明輝				
	行政長(資深協理)	邱增玉				
	副總經理	史美琦				
	前副總經理	李詩周				
	資深協理	張紹豐				
	資深協理	曾建彰				
	資深協理	蘇育文				
	資深協理	楊正行				
	資深協理	黃世男				
	資深協理	張錫昌				
	協理	李金蓉				
	協理	李嘉鳳				
	協理	林玠志				
	協理	呂純杰				
	協理	林振鐸				
	協理	許清堂				
	協理	曾秉仁				
	協理	江嘉文				
	協理	陳昭宏				
	協理	張馨文				
	協理	鍾美玲				
	協理	劉學文				
	協理	簡宏仲				
	協理	李寶琳				
	協理	王冷輝				
	協理(財務主管)	歐淑卉				
協理	陳隆富					
協理	蘇怡嘉					
協理	陳彥邦					
協理	呂振宗					
協理(公司治理主管)	呂亭玉					
協理	陳東海					
協理	林珈如					
協理	張智誠					
協理	劉麗雯					

職稱		姓名	股票金額	現金金額	總計	總額占稅後純益之比例 (%)
經 理 人	協理	蔡門火	0	69,566	69,566	0.11%
	協理(風控主管)	陳鴻隆				
	協理(稽核主管)	蔡淑真				
	協理	張見陸				
	協理	蔡泰奇				
	協理	葉文忠				
	協理	王永凱				
	協理	古安中				
	協理	詹忠賢				
	前協理	李德仁				
	前協理	黃漢斯				
	前協理	王俊智				

註 1：係填列 113 年 12 月 31 日之職稱。

註 2：係填列 113 年經理人之員工酬勞金額。

註 3：稅後純益係指 113 年度個體財務報告之稅後純益。

註 4：經理人之適用範圍，依據本會 92 年 3 月 27 日台財證三字第 0920001301 號函令規定，其範圍如下：

- (1) 總經理及相當等級者
- (2) 副總經理及相當等級者
- (3) 協理及相當等級者
- (4) 財務部門主管
- (5) 會計部門主管
- (6) 其他有為公司管理事務及簽名權利之人

註 5：本表亦包含委任經理人(含已轉任至海外子公司者)

(四) 分別比較說明本公司及合併報表所有公司於最近二年度支付本公司董事、監察人、總經理、副總經理及委任經理人等之酬金總額占個體或個別財務報告稅後純益比例之分析並說明給付酬金之政策、標準與組合、訂定酬金之程序、與經營績效及未來風險之關聯性。

1. 本公司及合併報表所有公司於最近二年度支付本公司董事、監察人、總經理、副總經理及委任經理人等之酬金總額占個體或個別財務報告稅後純益比例之分析：

單位：新台幣仟元

項目 職稱	本公司				合併報表所有公司			
	112 年度		113 年度		112 年度		113 年度	
	總額	占稅後 純益 比例	總額	占稅後 純益 比例	總額	占稅後 純益 比例	總額	占稅後 純益 比例
董事酬金	25,611	0.54%	54,278	0.08%	25,611	0.54%	54,278	0.08%
總經理及 副總經理 酬金	51,063	1.07%	102,903	0.16%	60,315	1.26%	109,351	0.17%
稅後純益	4,774,106	-	64,179,071	-	4,774,106	-	64,179,071	-

註 1：本公司已設置審計委員會，依法不設置及選任監察人。

113 年度董事酬金總額較 112 年度增加，係因 113 年度稅後純益增加所致，總經理及副總經理之酬金總額較 112 年度增加，係因獎金給付增加所致。

2. 給付酬金之政策、標準與組合、訂定酬金之程序、與經營績效及未來風險之關聯性：

(1) 給付酬金之政策、標準與組合：

- A. 本公司董事長及董事之報酬，依本公司公司章程第 11 條之 1 規定，依其對本公司營運參與之程度及貢獻價值，並參酌業界水準，授權由董事會議定之。「業界水準」係指航運業相當職務者之年度報酬。另當年度公司如有獲利，依本公司章程第 18 條規定應提撥不高於 2% 為董事酬勞，獨立董事不參與董事酬勞分派。董事長及董事之報酬均經薪資報酬委員會及董事會審核。
- B. 本公司經理人薪酬按所派任職務之責任輕重並參酌同業之水準支給，如需配合市場薪資水準變動而調整，須依法先提交薪資報酬委員會審議，先報經董事會決議通過總調薪額度，再依經理人個別績效考核結果調整之。獎金之發放，除一個月春節獎金外，若公司年度有盈餘，依「岸勤從業人員年度績效獎金辦法」依績效獎金計算公式提撥績效獎金，以獎勵經理人在工作上的貢獻與付出，相關獎金亦視公司年度經營績效、財務狀況、營運狀況及個人工作績效核給；另當年度公司如有獲利，依本公司章程第 18 條規定應提撥 1% 至 5% 為員工酬勞。本公司經理人績效目標包括公司盈虧目標、業務發展計畫、成本控制、人才選育等外，亦個別考核領導統御、策略思維等個人能力以落實績效管理。各職務報酬之核定參酌經理人績效、對公司營運參與程度及個人權責等因素以降低未來之風險性。
- C. 本公司給付酬金之組合，依薪資報酬委員會組織規程所定，包括現金報酬、認股權、分紅入股、退休福利或離職給付、各項津貼及其他具有實質獎勵之措施；其範疇與公開發行公司年報應行記載事項準則中有關董事、獨立董事及經理人酬金一致。本公司設有「永續經營責任小組」，由董事長擔任主席，負責督導公司整體永續發展之推動，總經理及高階經理人則依循永續發展相關政策，督導所轄單位實踐各項業務計畫與行動方案。113 年已將 ESG 項目納入總經理及高階經理人績效管理考核指標，並將考核結果與薪資晉級、績效獎金等進行連動，以強化高階主管對於 ESG 相關議題的承諾，落實企業永續發展願景及達成所設定之永續目標。總經理之「ESG 績效指標」權重為 20%，高階經理人依所任職務及所轄業務範疇之不同，「永續發展績效指標」權重介於 8% 至 20% 之間。各高階經理人的績效目標與 ESG 相關項目及其權重摘要如下：

	ESG 永續經營指標	權重	說明
總經理	節能減排達成環境永續	4%	負責督導各經理單位依照「永續經營責任小組」訂定之目標執行並考核成效，各項 ESG 永續經營指標請參考下列「高階經理人」之說明。
	在地關懷與公益活動	4%	
	綠色採購	4%	
	強化公司治理與誠信經營	4%	
	增加利害關係人溝通	4%	
高階經理人	節能減排達成環境永續	8%-20%	推動節能減排達成環境永續之示例如下： 1. 控制溫室氣體排放總量 2. 船舶廢棄物減量 3. 船舶碳排放監測 4. 用紙量控制 5. 辦公室、貨櫃場水資源管理 6. 動態使用（船舶及航線）生質燃油替代傳統燃料
	在地關懷與公益活動	5%-10%	提升在地關懷與公益活動之示例如下： 1. 特定社會參與項目的贊助 2. 投入文化推廣、藝文活動、海洋教育、社區發展活動 3. 設立獎助學金

	ESG 永續經營指標	權重	說明
高階經理人	綠色採購	5%-10%	執行綠色採購之示例如下： 1.推動單證數位化
	強化公司治理與誠信經營	10%-18%	推動公司治理與誠信經營核心項目之示例如下： 1.持續優化供應商永續管理機制 2.強化員工遵法、風險管控意識及誠信經營管理 3.通過 ISO 27001 年度認證
	增加利害關係人溝通	5%-10%	增加利害關係人溝通之示例如下： 1.強化航線布局 2.落實航運安全 3.優質客戶服務

(2) 訂定酬金之程序：

- A. 為定期評估董事及經理人之薪資報酬，分別以本公司「董事會及功能性委員會績效評估辦法」及適用經理人與員工之績效考核作業所執行之評核結果為依據，另有關董事長及總經理之薪酬係參考「交通部所屬公營事業機構主持人待遇標準參照表」及連結公司經營績效指標訂定，並提送董事會核議，為充分顯現經營績效指標達成情形，公司經營績效指標係以營運、平均每人生產力及財務結果相關之公司年度經營指標結果為衡量基礎，評核範圍包含：資產總額、營業收入、稅前淨利、稅後淨利成長率、平均每人生產力等指標。
- B. 本公司董事及經理人相關績效考核及薪酬合理性，均經薪資報酬委員會及董事會每年定期評估及審核，除參考個人的績效達成情況及對公司的貢獻度，並參酌公司整體營運績效、產業未來風險及發展趨勢，以及隨時視實際經營狀況及相關法令適時檢討酬金制度，另亦綜合考量目前公司治理之趨勢後，給予合理報酬，以謀公司永續經營與風險控管之平衡。113 年度董事及經理人酬金實際發放金額，均由薪資報酬委員會審議後，提董事會議定之。

(3) 與經營績效及未來風險之關聯性：

- A. 本公司酬金政策相關給付標準及制度之檢討，係以公司整體營運狀況為主要考量，並視績效達成率及貢獻度核定給付標準，以提升董事會及經理部門之整體組織團隊效能。另參考業界薪酬標準，確保本公司管理階層之薪酬於業界具有競爭力，以留任優秀之管理人才。
- B. 本公司鼓勵經理人參加本公司持股信託，公司另提撥 30% 獎勵金購買公司股票，鼓勵經理人長期持有本公司股票，即與公司共同承擔未來經營風險。

(五) 加強揭露事項：本公司薪資報酬委員會訂定並定期檢討董事及經理人績效評估與薪資報酬之政策、制度、標準與結構。

三、公司治理運作情形

(一) 董事會運作情形資訊：

113 年度董事會召開 12 次會議，董事出席情形如下：

職稱	姓名	實際出席次數	委託出席次數	應出席次數	實際出席率	備註
董事長	交通部法人代表： 蔡豐明	6	0	6	100%	113 年 7 月 26 日起以交通部法人代表身分就任董事職務並當選為董事長。
前董事長	交通部法人代表： 鄭貞茂	6	0	6	100%	113 年 7 月 26 日卸任。
董事	交通部法人代表： 戴佐敏	8	0	8	100%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任。
董事	交通部法人代表： 楊靖儀	3	1	4	75%	113 年 8 月 6 日就任。
董事	交通部法人代表： 陳純純	7	1	8	88%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任。
前董事	交通部法人代表： 賀陳旦	1	0	2	50%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任； 113 年 7 月 5 日卸任。
前董事	交通部法人代表： 張建仁	4	0	4	100%	113 年 5 月 24 日任期屆滿。
前董事	交通部法人代表： 古安中	3	1	4	75%	113 年 5 月 24 日任期屆滿。
董事	行政院國家發展基金管理會法人代表： 詹方冠	2	1	3	67%	113 年 8 月 21 日就任。
董事	行政院國家發展基金管理會法人代表： 張建一	9	3	12	75%	無
董事	行政院國家發展基金管理會法人代表： 許婉琪	8	0	8	100%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任。
董事	行政院國家發展基金管理會法人代表： 陳方元	8	0	8	100%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任。
前董事	行政院國家發展基金管理會法人代表： 施克和	2	2	5	40%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任； 113 年 5 月 31 日卸任。
前董事	行政院國家發展基金管理會法人代表： 陳志立	4	0	4	100%	113 年 5 月 24 日任期屆滿。
董事	臺灣港務股份有限公司 法人代表： 李賢義	2	0	2	100%	113 年 10 月 21 日就任。
前董事	臺灣港務股份有限公司 法人代表： 陳劭良	4	5	10	40%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任； 113 年 10 月 21 日卸任。
董事	台灣航業股份有限公司 法人代表： 劉文慶	12	0	12	100%	無
獨立董事	唐達興	12	0	12	100%	無
獨立董事	邱晃泉	8	0	8	100%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任。
獨立董事	黃智聰	12	0	12	100%	無
獨立董事	熊正一	8	0	8	100%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任。
前獨立董事	蔡豐明	2	0	2	100%	113 年 5 月 24 日股東常會改選就任； 113 年 7 月 18 日辭任。
前獨立董事	賀陳旦	4	0	4	100%	113 年 5 月 24 日任期屆滿。

其他應記載事項：

一、董事會之運作如有下列情形之一者，應敘明董事會日期、期別、議案內容、所有獨立董事意見及公司對獨立董事意見之處理：

- (一) 證券交易法第 14 條之 3 所列事項：依證券交易法第 14 條之 5 規定，本公司不適用證券交易法第 14 條之 3 規定。
- (二) 除前開事項外，其他經獨立董事反對或保留意見且有紀錄或書面聲明之董事會議決事項：無。

二、董事對利害關係議案迴避之執行情形，應敘明董事姓名、議案內容、應利益迴避原因以及參與表決情形：

董事姓名	議案內容	應利益迴避原因	參與表決情形
鄭貞茂前董事長	本公司董事長及總經理報酬支給方案	自身與本案有利害關係	未參與討論及表決
	本公司 112 年度董事長績效獎金、委任經理人及部門主管級(含)以上人員績效獎金及員工酬勞案		
	本公司董事長報酬支給方案		
蔡豐明董事長	本公司捐贈國立臺灣海洋大學案	自身與本案有利害關係	未參與討論及表決
	本公司董事長報酬支給方案		
	本公司部門主管級(含)以上人員 113 年績效考核結果、預發績效獎金及 114 年薪資調整案		
許婉琪董事	本公司捐贈財團法人陽明海運文化基金會案	自身與本案有利害關係	未參與討論及表決
黃智聰獨立董事	本公司捐贈國立政治大學案	自身與本案有利害關係	未參與討論及表決

三、本公司為落實公司治理並提升董事會功能，建立績效目標以加強董事會運作效率，訂定董事會及功能性委員會績效評估辦法，113 年度董事會績效評估資訊如下，績效評估結果請參閱(六)公司治理運作情形及其與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因。

評估週期	評估期間	評估範圍	評估方式	評估內容
每年執行一次	113 年度	整體董事會、個別董事成員及功能性委員會	董事會內部自評、董事成員自評、功能性委員會自評	1. 董事會績效評估包括對公司營運之參與程度、提升董事會決策品質、董事會組成與結構、董事的選任及持續進修、內部控制等。 2. 個別董事成員績效評估包括公司目標與任務之掌握、董事職責認知、對公司營運之參與程度、內部關係經營與溝通、董事之專業及持續進修、內部控制等。 3. 功能性委員會績效評估包括對公司營運之參與程度、功能性委員會職責認知、功能性委員會決策品質、功能性委員會組成及成員選任、內部控制等。

四、當年度及最近年度加強董事會職能之目標(例如設立審計委員會、提昇資訊透明度等)與執行情形評估：

- (一) 本公司營運透明並注重股東權益，於每次董事會後均即時將董事會之重要決議辦理公告。本公司亦訂定「內部重大資訊處理作業程序」，以建立本公司之內部重大資訊處理及揭露機制，提升並強化公司資訊透明度。
- (二) 本公司於 108 年 3 月 25 日通過訂定「處理董事要求標準作業程序」，適當且適時提供董事協助，以利其履行董事職責並提升董事會效能。
- (三) 本公司董事依「上市上櫃公司董事、監察人進修推行要點」規定持續進修，以提升董事專業知能並落實公司治理；113 年董事及獨立董事依法令規定應進修總時數為 120 小時，實際進修總時數達 153 小時。
- (四) 為強化董事會監督功能及風險管理機能，本公司於 111 年 4 月 15 日經董事會決議通過設置風險管理委員會，訂定各項風險管理政策以就公司重大風險事項提供諮詢建議，考量其職權事項與專案委員會類似，於 111 年 10 月 14 日完成委任風險管理委員會委員後自同日起廢止專案委員會。
- (五) 為健全本公司董事會功能及強化管理機制，本公司於 113 年 12 月 20 日經董事會決議通過設置提名委員會。

(二) 審計委員會運作情形或監察人參與董事會運作情形：

本公司自 102 年 6 月 14 日成立審計委員會，本屆為第五屆審計委員會，原由唐達興獨立董事（召集人）、邱晃泉獨立董事、黃智聰獨立董事、熊正一獨立董事及蔡豐明前獨立董事擔任委員，任期自 113 年 5 月 24 日至 116 年 5 月 23 日，後蔡豐明前獨立董事因個人規劃自 113 年 7 月 18 日起辭任。

1. 審計委員會之職權事項主要包含：

- (1) 依證交法第十四條之一規定訂定或修正內部控制制度。
- (2) 內部控制制度有效性之考核。
- (3) 依證交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。
- (4) 涉及董事自身利害關係之事項。
- (5) 重大之資產或衍生性商品交易。
- (6) 重大之資金貸與、背書或提供保證。
- (7) 募集、發行或私募具有股權性質之有價證券。
- (8) 簽證會計師之委任、解任或報酬。
- (9) 財務、會計或內部稽核主管之任免。
- (10) 由董事長、經理人及會計主管簽名或蓋章之年度財務報告及須經會計師查核簽證之第二季財務報告。
- (11) 其他公司或主管機關規定之重大事項。

2. 審計委員會 113 年度主要工作重點：

- (1) 審閱各項重大資產交易。
- (2) 審閱 112 年度營業報告書、財務報表、盈餘分配案、員工及董事酬勞分派案。
- (3) 審閱 112 年度內部控制制度自行評估總結報告及內部控制制度聲明書。
- (4) 審閱 113 年度及 114 年度簽證會計師之獨立性、適任性評估結果及報酬。
- (5) 審閱簽證會計師事務所及其全球聯盟會員所提供非確信服務預先核准辦法、簽證會計師事務所提供本公司及子公司之非確信服務項目。
- (6) 審閱 114 年度營運計畫及預算、內部稽核計畫案。
- (7) 審閱對子公司辦理現金減資及資金貸與、子公司從事金融商品投資案與授權額度及子公司之轉投資事業股權處分。
- (8) 審閱金融商品投資管理辦法、金融商品投資作業程序書及內部控制制度。
- (9) 審閱財務長及內部稽核主管職務調整。

3. 審計委員會運作情形資訊：

113 年度審計委員會召開 9 次會議，委員出席情形如下：

職稱	姓名	實際出席次數	委託出席次數	應出席次數	實際出席率	備註
獨立董事 (召集人)	唐達興	9	0	9	100%	無
獨立董事	邱晃泉	5	0	5	100%	113 年 5 月 24 日新任。
獨立董事	黃智聰	8	1	9	89%	無
獨立董事	熊正一	5	0	5	100%	113 年 5 月 24 日新任。
前獨立董事	蔡豐明	1	0	1	100%	113 年 5 月 24 日新任； 113 年 7 月 18 日辭任。
前獨立董事	賀陳旦	4	0	4	100%	113 年 5 月 24 日任期屆滿。

其他應記載事項：

一、審計委員會之運作如有下列情形之一者，應敘明審計委員會召開、期別、議案內容、獨立董事反對意見、保留意見或重大建議項目內容，審計委員會決議結果以及公司對審計委員會意見之處理。

(一) 證券交易法第 14 條之 5 所列事項：

審計委員會	議案內容	獨立董事反對意見、保留意見或重大建議項目內容	審計委員會決議結果	公司對審計委員會意見之處理
第 83 次 113.01.12	修正本公司金融商品投資管理辦法及金融商品投資作業程序書部分條文案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	增加子公司得從事金融商品投資授權額度案		經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過本案授權額度，惟須向董事會報告投資績效並經核可後始得動支剩餘額度。	
	本公司 113 年度財務報告之簽證會計師委任、獨立性及適任性評估暨簽證公費事宜案		經主席徵詢全體出席委員無異議後，同意簽證會計師之獨立性及適任性評估，建議調整 113 年度簽證會計師公費並送董事會決議。	
第 84 次 113.03.07	112 年度財務報告案 112 年度內部控制制度自行評估總結報告及內部控制制度聲明書案 本公司辦理子公司減資案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
第 85 次 113.03.27	調整本公司委任經理人及高階主管人員職務案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
第 86 次 113.05.10	113 年度第一季財務報告案 授權子公司繼續執行剩餘金融商品投資額度案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	113 年新櫃採購案		經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過，建議公司採分次招標方式以分散風險。	
	本公司向長租船船東提前購入 3 艘 11,000 TEU 全貨櫃輪案		經主席徵詢全體出席委員，同意經理部門依法議購入並送董事會審議。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事，同意經理部門依董事會決議執行。
	調整內部稽核主管職務案		建議就未來新屆期董事會運作所需之稽核功能再行審酌。	經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員意見後再重新提報。
第 87 次 113.06.20	購買歐盟排放權配額案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意經理部門依法議購，於 3 個月內釐清配權實施情形及同業做法，並於執行時考量避險機制。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	子公司租賃倉儲案		經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員意見補充相關資料後重新提報。	無

審計委員會	議案內容	獨立董事反對意見、保留意見或重大建議項目內容	審計委員會決議結果	公司對審計委員會意見之處理
第 88 次 113.08.08	113 年度第二季財務報告案 新任內部稽核主管甄選任用案 向長租船船東購入 2 艘 11,000 TEU 全貨櫃輪案 修正本公司內部控制制度案 新增本公司對子公司資金貸與額度案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
第 89 次 113.10.09	宣告 10 艘 14,000 TEU 長租船租期選擇權案 本公司續租 15 艘 14,000 TEU 長租船案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，請經理部門將船舶改裝之權利義務、未來環保法規及市場情勢變更之因應納入本案商業合約條件，本案經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
第 90 次 113.11.07	113 年度第三季財務報告案 本公司向子公司購買船舶案 新增本公司對子公司資金貸與額度案 金融商品投資執行情形暨新增子公司得從事金融商品投資授權額度案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	本公司財務報表簽證會計師事務所及其全球聯盟會員所提供本公司及合併個體子公司非確信服務項目案		經主席徵詢全體出席委員，同意經理部門依審計委員會決議執行。	提報董事會，洽悉。
	本公司同意都市更新實施者進行變更程序案	經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員意見後重新提報。	無	
	轉投資公司股權處分案	經主席徵詢全體出席委員無異議後，建議轉投資公司參酌委員意見進行商業談判後再重新提報。		
第 91 次 113.12.12	佈建 6 艘 8,000 TEU 級全貨櫃船案 轉投資公司股權處分案 調整高階主管人員職務案	應審慎評估執行之必要性及時點並將長租船市場現況納入考量。 無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	佈建 7 艘 14,000/15,000 TEU 級全貨櫃船案	建議公司考量分批建造，依市場環境動態調整計畫以降低風險。	經主席徵詢全體出席委員無異議後原則上同意本案佈建需求，實際佈建艘數及取得方式須另行斟酌，並請經理部門依市場狀況滾動檢討，正式購置須再另案提報審計委員會及董事會審議。	
	本公司同意都市更新實施者進行變更程序案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意授權本公司簽署都更案之必要法定文件及與實施者之商業協議。	
	本公司 114 年度財務報告之簽證會計師委任、獨立性及適任性評估暨簽證公費事宜案 本公司財務報表簽證會計師事務所及其全球聯盟會員所提供本公司及合併個體子公司非確信服務項目案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意調整 114 年度會計師公費。 唐獨立董事就本案表示棄權，並無反對或保留意見之意思表示；經主席徵詢其他出席委員無異議後同意通過。	
				提報董事會，洽悉。

(二) 除前開事項外，其他未經審計委員會通過，而經全體董事三分之二以上同意之議決事項：

董事會	議案內容	獨立董事反對意見、保留意見或重大建議項目內容	董事會決議結果
第 389 次 113.01.31	本公司自有船脫硫塔安裝案	審計委員會支持本案之大方向，惟認為目前提供之資訊不足以作出判斷及決策，考量本案時效，同意經理部門補充相關資訊後逕送董事會審議。	經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。

二、獨立董事對利害關係議案迴避之執行情形，應敘明獨立董事姓名、議案內容、應利益迴避原因以及參與表決情形：無。

三、獨立董事與內部稽核主管及會計師之溝通情形（應包括就公司財務、業務狀況進行溝通之重大事項、方式及結果等）：

(一) 本公司內部稽核主管皆列席董事會及各功能性委員會，定期與獨立董事溝通及說明稽核工作結果及其他相關事項，並於每年年底與獨立董事召開單獨溝通座談會。113 年度主要溝通事項摘錄如下：

會議日期	溝通方式	溝通事項	結果
113.01.31	第 389 次董事會	112 年截至 11 月底之內部稽核追蹤報告	獨立董事無異議
113.03.07	第 84 次審計委員會	112 年度內部控制制度自行評估總結報告及內部控制制度聲明書	獨立董事無異議
113.03.07	第 390 次董事會	112 年度內部控制制度自行評估總結報告及內部控制制度聲明書、113 年截至 1 月底之內部稽核追蹤報告	獨立董事無異議
113.04.12	第 391 次董事會	113 年截至 2 月底之內部稽核追蹤報告	獨立董事無異議
113.05.10	第 392 次董事會	113 年截至 3 月底之內部稽核追蹤報告	獨立董事無異議
113.06.21	第 394 次董事會	113 年截至 4 月底之內部稽核追蹤報告	獨立董事無異議
113.08.12	第 397 次董事會	113 年截至 6 月底之內部稽核追蹤報告	依獨立董事建議辦理後續事宜
113.11.11	第 399 次董事會	113 年截至 9 月底之內部稽核追蹤報告	獨立董事無異議
113.12.12	第 91 次審計委員會	114 年度內部稽核計畫	獨立董事無異議
113.12.20	獨立董事與內部稽核主管座談會（單獨溝通）	稽核組織及人力配置、113 年度稽核業務報告、114 年度工作計畫	獨立董事無異議
113.12.20	第 400 次董事會	113 年截至 10 月底之內部稽核追蹤報告、114 年度內部稽核計畫	獨立董事無異議

(二) 本公司簽證會計師透過每季至少召開一次之審計委員會及董事會，定期向獨立董事報告財務報表查核及核閱結果，以及相關法令要求之溝通事項，並每季與獨立董事進行直接溝通之座談。113 年度主要溝通事項摘錄如下：

會議日期	溝通方式	主要溝通事項	結果
113.03.07	獨立董事與會計師座談會（單獨溝通）	112 年度財務報表之查核方式及意見、集團查核、關鍵查核事項、本年度其他重大事項	獨立董事無異議
	第 84 次審計委員會 第 390 次董事會	112 年度財務報表	
113.05.10	獨立董事與會計師座談會（單獨溝通）	113 年度第一季合併財務報表之核閱方式、範圍及結論、重大會計事項	獨立董事無異議
	第 86 次審計委員會 第 392 次董事會	113 年度第一季合併財務報表	
113.08.08	獨立董事與會計師座談會（單獨溝通）	113 年度第二季合併財務報表之核閱方式、範圍及結論、重大會計事項、法令更新	獨立董事無異議
	第 88 次審計委員會	113 年度第二季合併財務報表	
113.08.12	第 397 次董事會	113 年度第二季合併財務報表	獨立董事無異議
113.11.07	獨立董事與會計師座談會（單獨溝通）	113 年度第三季合併財務報表之核閱方式、範圍及結論、重大會計事項、113 年度關鍵查核事項溝通	獨立董事無異議
	第 90 次審計委員會	113 年度第三季合併財務報表	
113.11.11	第 399 次董事會	113 年度第三季合併財務報表	獨立董事無異議

4. 監察人參與董事會運作情形：本公司已設立審計委員會，故無監察人參與董事會運作之情形。

(三) 薪資報酬委員會組成、職責及運作情形：

本公司於 100 年 7 月 6 日經第 278 次董事會通過成立薪資報酬委員會，成員人數至少三人，由董事會決議委任之，其中過半數成員應為獨立董事。本屆為第六屆薪資報酬委員會，於 113 年 5 月 24 日經第 393 次董事會決議通過委任黃智聰獨立董事、唐達興獨立董事、邱晃泉獨立董事、熊正一獨立董事、前獨立董事蔡豐明擔任委員，並由全體委員一致同意推選黃智聰獨立董事擔任薪資報酬委員會召集人，任期自 113 年 5 月 24 日至 116 年 5 月 23 日；後因前獨立董事蔡豐明先生於 113 年 7 月 18 日辭任，目前薪資報酬委員會由四名獨立董事組成。

1. 薪資報酬委員會之職責為：

- (1) 定期檢討薪資報酬委員會組織規程並提出修正建議。
- (2) 訂定並定期檢討董事及經理人績效評估標準、年度及長期之績效目標，與薪資報酬之政策、制度、標準與結構。
- (3) 定期評估董事及經理人之績效目標達成情形，並依據績效評估標準所得之評估結果，訂定其個別薪資報酬之內容及數額。

2. 薪資報酬委員會成員資料：

身分別	條件		獨立性情形	兼任其他公開發行公司薪資報酬委員會成員家數
	姓名	專業資格與經驗		
獨立董事 (召集人)	黃智聰	請參閱 3. 董事 (含獨立董事) 專業資格及獨立性資訊揭露		0
獨立董事	唐達興			0
獨立董事	邱晃泉			3
獨立董事	熊正一			0
前獨立董事	蔡豐明	為本公司薪資報酬委員會前成員及國立臺灣海洋大學航運管理學系教授，具航運產業相關之專業及大專院校教授資格，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」規定之獨立性情形。	0
前獨立董事	賀陳旦	為本公司薪資報酬委員會前召集人，曾任交通部部長、中華電信股份有限公司董事長，具運輸產業知識與經營管理之專業與經驗，亦未有公司法第 30 條各款情事。	符合「公開發行公司獨立董事設置及應遵循事項辦法」規定之獨立性情形。	2

3. 薪資報酬委員會運作情形：

113 年度薪資報酬委員會召開 8 次會議，委員出席情形如下：

職稱	姓名	實際出席次數	委託出席次數	應出席次數	實際出席率	備註
獨立董事 (召集人)	黃智聰	8	0	8	100%	無
獨立董事	唐達興	8	0	8	100%	無
獨立董事	邱晃泉	4	0	4	100%	113 年 5 月 24 日新任。
獨立董事	熊正一	4	0	4	100%	113 年 5 月 24 日新任。
前獨立董事	蔡豐明	1	0	1	100%	113 年 5 月 24 日新任； 113 年 7 月 18 日辭任。
前獨立董事	賀陳旦	4	0	4	100%	113 年 5 月 24 日任期屆滿。

其他應記載事項：

- 董事會如不採納或修正薪資報酬委員會之建議，應敘明董事會日期、期別、議案內容、董事會決議結果以及公司對薪資報酬委員會意見之處理(如董事會通過之薪資報酬優於薪資報酬委員會之建議，應敘明其差異情形及原因)：無。
- 薪資報酬委員會之議決事項，如成員有反對或保留意見且有紀錄或書面聲明者，應敘明薪資報酬委員會日期、期別、議案內容、所有成員意見及對成員意見之處理：請參閱第三點內容。
- 113 年度薪資報酬委員會之議案內容、委員反對意見、保留意見或重大建議項目內容、決議結果以及公司對薪資報酬委員會意見之處理：

薪資報酬委員會	議案內容	委員反對意見、保留意見或重大建議項目內容	薪資報酬委員會決議結果	公司對薪資報酬委員會意見之處理
第 50 次 113.03.07	本公司 112 年度員工酬勞及董事酬勞分派案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	本公司 112 年度岸勤從業人員績效獎金案		經主席徵詢全體出席委員無異議後同意 112 年度岸勤從業人員績效獎金案，本公司委任經理人及部門主管級(含)以上人員之績效獎金(含特別獎金)將另行提報。	
第 51 次 113.03.27	調整本公司委任經理人及高階主管人員職務案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	本公司董事長及總經理報酬支給方案	建議公司考量外在環境、人才需求、經營績效、公司治理或相關法規之變動，適時且合理調整董事及經理人之薪酬。	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過，請經理部門參酌委員意見研擬公司報部建議函併送董事會審議。	提報董事會，除鄭董事長貞茂自身與本案有利害關係迴避未參與討論及表決外，經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。
	本公司 112 年度董事長績效獎金、委任經理人及部門主管級(含)以上人員績效獎金及員工酬勞案	為求制度周延，請人力資源部制定明確員工酬勞辦法。	經主席徵詢全體出席委員無異議後，請人力資源部訂定員工酬勞辦法併送董事會審議。	無

薪資報酬委員會	議案內容	委員反對意見、保留意見或重大建議項目內容	薪資報酬委員會決議結果	公司對薪資報酬委員會意見之處理
第 52 次 113.04.12	訂定本公司從業人員員工酬勞辦法案	建議公司瞭解員工酬勞之立法精神及法律定性，徵詢專家意見並參考其他上市櫃公司實際做法，重新檢討辦法內容。	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意，請經理部門參酌各委員建議於六個月內重新檢討辦法內容再提報薪資報酬委員會審議。	提報董事會，除施董事克和棄權外，經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。
	本公司 112 年度董事長績效獎金、委任經理人及部門主管級(含)以上人員績效獎金及員工酬勞案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後，委任經理人及部門主管級(含)以上人員績效獎金及員工酬勞案依修正後之數字通過；董事長績效獎金逕送董事會審議。	提報董事會，除鄭董事長貞茂自身與本案有利害關係迴避未參與討論及表決外，經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。
第 53 次 113.05.10	修正本公司獎勵型持股信託辦法案	建議公司思考更為多元、彈性之股票獎勵模式並制定更為周詳之辦法。	經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員意見後重新提報。	無
	112 年度特別貢獻獎金案	建議公司明確定義並斟酌妥適分配方式，以達成真正留才、激勵公司同仁之目標。		
	擬報請交通部解除本公司首長支給報酬行政規範限制案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	
	本公司委任經理人制度檢討與未來調整方向案			
第 54 次 113.06.20	本公司董事長報酬支給方案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，除鄭董事長貞茂自身與本案有利害關係迴避未參與討論及表決外，經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。
	本公司委任經理人轉僱傭經理人契約規範案			
	本公司總經理委任經理人契約及報酬支給方案		經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員意見修正後送董事會審議。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	本公司 112 年度特別貢獻獎金案		激勵士氣應基於獎由下起，建議公司再行斟酌並適當分配。	經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員意見後重新提報。



薪資報酬委員會	議案內容	委員反對意見、保留意見或重大建議項目內容	薪資報酬委員會決議結果	公司對薪資報酬委員會意見之處理
第 55 次 113.08.12	本公司董事長報酬支給方案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，除蔡董事長豐明自身與本案有利害關係迴避未參與討論及表決、陳董事劭良表示棄權外，經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。
	本公司總經理委任合約及報酬支給方案		經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過總經理報酬支給方案，委任合約逕送董事會核議。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	本公司高階主管僱傭合約及報酬支給方案		經主席徵詢全體出席委員無異議，同意於董事會通過本案高階主管僱傭合約及聘任條件後，其薪酬條件方得生效。	
	新任內部稽核主管報酬支給方案		經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	
第 56 次 113.11.07	修訂本公司岸勤從業人員員工酬勞辦法案	建議人力資源部依勞動基準法第 29 條規定明確規範酌予發放之比例。	經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員意見後重新提報。	無
	訂定本公司海勤從業人員年度激勵獎金辦法案	建議應考量發放對象、比例及公平性，研議更周延辦法以建立可長可久之制度。		
	本公司 112 年度特別貢獻獎金及分配剩餘績效獎金案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	本公司岸勤人員(含部門主管級以上人員)114 年薪資及伙食津貼調整案		經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員建議進行磋商後提報董事會。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後，同意經理部門依董事會授權範圍辦理。
本公司前總經理退職金計算案				

薪資報酬委員會	議案內容	委員反對意見、保留意見或重大建議項目內容	薪資報酬委員會決議結果	公司對薪資報酬委員會意見之處理
第 57 次 113.12.12	修訂本公司岸勤從業人員員工酬勞辦法案	無	經主席徵詢全體出席委員無異議後同意通過。	提報董事會，經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過。
	修訂集團所屬船隊之本國籍船員待遇辦法及待遇表案			
	本公司 112 年度海勤特別貢獻獎金及分配剩餘績效獎金案			
	本國籍海勤從業人員 113 年績效獎金案			
	本公司 113 年岸勤從業人員績效獎金案		經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員意見調整內容後送董事會審議。	提報董事會，除蔡董事長豐明自身與本案有利害關係迴避未參與討論及表決外，經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。
	調整本公司高階主管人員職務案			
	訂定本公司海勤從業人員年度激勵獎金辦法案			
	本公司部門主管級(含)以上人員 113 年績效考核結果、預發績效獎金，以及 114 年薪資調整案			
本公司駐外待遇制度及 114 年調整說明案	建議公司考量當地物價指數，以駐外人員實際需求為出發點，重新檢視並調整駐外待遇。	經主席徵詢全體出席委員無異議後，請經理部門參酌委員意見調整內容後重新提報。	無	
本公司久任年資獎勵案	建議公司充分研議適法性及可行性，並明確說明獎勵金額之依據。			
本公司旅遊補助案	建議公司於合理之法律基礎下整體評估並建立制度。			

(四) 風險管理委員會運作情形

本公司於 111 年 4 月 15 日經第 372 次董事會決議通過設置風險管理委員會，委員人數由董事五至七人組成，由董事會決議委任之，其中獨立董事為當然成員。本屆為第二屆風險管理委員會，於 113 年 5 月 24 日經第 393 次董事會決議通過委任熊正一獨立董事、唐達興獨立董事、邱晃泉獨立董事、黃智聰獨立董事、前獨立董事蔡豐明、前董事長鄭貞茂及許婉琪董事擔任委員，任期自 113 年 5 月 24 日至 116 年 5 月 23 日；後因前獨立董事蔡豐明先生於 113 年 7 月 18 日辭任，前董事長鄭貞茂先生於 113 年 7 月 26 日卸任，目前風險管理委員會由五名董事組成(含四名獨立董事)，並由全體委員一致同意推選熊正一獨立董事擔任風險管理委員會召集人。其中熊正一獨立董事具備經營管理專業，唐達興獨立董事及邱晃泉獨立董事具備法律專業，黃智聰獨立董事具備財金、經濟專業，許婉琪董事具備經營管理專業及航運產業經驗。

1. 風險管理委員會之職責為：

- (1) 審查各項風險管理政策、架構、制度、規範與風險胃納或容忍度，並視環境變化調整之。
- (2) 審查重大風險損失事件之檢討與因應措施。
- (3) 審查重大風險管理議題之預警與因應措施。
- (4) 就公司重大合約爭議之解決方案或機制，提供風險面諮詢建議。
- (5) 就公司籌資風險、利匯率風險、流動性風險(含變現力及償付能力)等財務風險，提供諮詢建議。
- (6) 就公司組織重大調整，提供諮詢建議。
- (7) 每季向董事會報告風險管理之執行情形。
- (8) 其他國內外主管機關或公司規定、董事會要求之重大風險事項、議題或案件。

以上各項如屬證券交易法第十四條之五所列事項，由本公司審計委員會準用風險管理委員會組織規程之規定審議。

2. 風險管理委員會運作情形：

113 年度風險管理委員會召開 4 次會議，委員出席情形如下：

職稱	姓名	實際出席次數	委託出席次數	應出席次數	實際出席率	備註
獨立董事 (召集人)	熊正一	3	0	3	100%	113 年 5 月 24 日新任。
獨立董事	唐達興	4	0	4	100%	無
獨立董事	邱晃泉	3	0	3	100%	113 年 5 月 24 日新任。
獨立董事	黃智聰	3	1	4	75%	無
董事	許婉琪	3	0	3	100%	113 年 5 月 24 日新任。
前董事長	鄭貞茂	2	0	2	100%	113 年 7 月 26 日卸任。
前獨立董事	蔡豐明	1	0	1	100%	113 年 5 月 24 日新任； 113 年 7 月 18 日辭任。
前獨立董事 (前委員)	賀陳旦	1	0	1	100%	113 年 5 月 24 日任期屆滿。
前董事 (前委員)	陳志立	1	0	1	100%	113 年 5 月 24 日任期屆滿。

3. 113 年度風險管理委員會之議案內容、委員反對意見、保留意見或重大建議項目內容、決議結果以及公司對風險管理委員會意見之處理：

風險管理委員會	議案內容	委員反對意見、保留意見或重大建議項目內容	風險管理委員會決議結果	公司對風險管理委員會意見之處理
第 6 次 113.03.27	集團風險報告案	無	洽悉。	無
第 7 次 113.06.20	集團風險報告案	無	洽悉。	提報董事會，洽悉。
第 8 次 113.08.08	集團風險報告案	建議經理部門就國際地緣政治風險提出各種情境假設並預先擬定因應策略。	洽悉。	提報董事會，洽悉。
第 9 次 113.11.07	集團風險報告案 本公司風險管理政策與程序修訂案	無 建議風險控管室參考相關程序及 ESG 趨勢，研擬完整風險管理政策，再提報新訂辦法。	洽悉。 經主席徵詢全體出席委員無異議後同意撤案。	提報董事會，洽悉。 無

(五) 公司治理主管職權範圍、業務執行重點及進修情形：

依本公司組織規程第五條之規定，董事會秘書室為公司治理之推動及董事會公司治理事項之落實單位，為持續強化公司治理、保障股東權益並有效發揮董事會職能，本公司於 108 年 1 月 25 日第 335 次董事會決議通過指定本公司董事會秘書室主管呂亭玉小姐為本公司專任之公司治理主管，其相關資格條件要求及所負責事務均符合公司治理主管之設置規定。

公司治理主管主要職責為依法辦理董事會、股東會及各類功能性委員會之會議相關事宜並製作議事錄、提供董事及獨立董事執行業務所需資料、協助董事及獨立董事就任及持續進修、協助董事及獨立董事遵循法令、辦理公司登記及變更登記等。

1. 公司治理主管 113 年度主要業務執行重點如下：

- (1) 確保股東會、董事會及各類功能性委員會之運作符合本公司章程、規章制度、法令及股東會決議等相關規定。
- (2) 統整股東會召集事宜，並負責董事會及各類功能性委員會之召集、通知、開會、會議紀錄等事宜。
- (3) 負責獨立董事與會計師及稽核主管單獨溝通會議之召集、通知、開會、會議紀錄等事宜。
- (4) 依董事及獨立董事之要求提供相關資料、說明、召集會議討論並負責會議紀錄等事宜。
- (5) 辦理整體董事會、各功能性委員會及個別董事之內部績效評估作業，與董事會及功能性委員會之外部績效評估作業。
- (6) 協助新任董事及獨立董事就任事宜，並協助董事及獨立董事遵循法令。
- (7) 協助董事及獨立董事安排進修計畫及課程。
- (8) 投保合宜之董事及經理人責任保險。
- (9) 配合公司董事(含獨立董事)選舉、經理人職務及相關資訊異動、經理人及董事持股異動，辦理公司登記及變更登記事宜。

2. 公司治理主管 113 年度進修情形如下：

113 年公司治理主管進修一覽表					
職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
公司治理 主管	呂亭玉	113.03.01	社團法人中華公司治理協會	審計委員會如何解讀與使用審計品質指標 (AQI)	3
		113.06.12	社團法人中華財經發展協會	生成式 AI 對企業的風險及注意事項	3
		113.07.03	臺灣證券交易所	2024 國泰永續金融暨氣候變遷高峰論壇	6
		113.10.23	社團法人中華財經發展協會	董事會如何確保企業永續經營 – 從人才之發掘與培養談起	3
		113.12.17	台北律師公會	2024 公司治理論壇：公司治理主管之新挑戰	3
113 年度進修總時數					18

(六) 公司治理運作情形及其與上市上櫃公司治理實務守則差異情形及原因：

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司 治理實務守則 差異情形及 原因	
	是	否		摘要說明
1、公司是否依據「上市上櫃公司治理實務守則」訂定並揭露公司治理實務守則？	√		本公司已訂定「陽明海運股份有限公司治理守則」，並依法令要求修訂本守則，於 111 年 1 月 14 日經董事會通過，同時揭露於公司官網 (https://esg.yangming.com/download/0/68/)，亦於公開資訊觀測站同步公告。	無
2、公司股權結構及股東權益 (1) 公司是否訂定內部作業程序處理股東建議、疑義、糾紛及訴訟事宜，並依程序實施？ (2) 公司是否掌握實際控制公司之主要股東及主要股東之最終控制者名單？ (3) 公司是否建立、執行與關係企業間之風險控管及防火牆機制？ (4) 公司是否訂定內部規範，禁止公司內部人利用市場上未公開資訊買賣有價證券？	√		(1) 本公司訂定內部控制制度詳細規範股東權益、股務、股利發放作業程序，並依相關規定辦理。本公司召開股東會，均依股東會議事規則進行，並符合法令及公司章程規定。本公司有專責單位妥善處理股東建議、疑義及糾紛事項。 (2) 本公司已建立主要股東名冊，掌握持有股份比例較高及主要股東之最終控制者名單，並依法令規定辦理公告、申報。 (3) a. 本公司與關係企業間已建立各種資金往來控管人員管理辦法，並於內部控制制度中訂定相關機制。 b. 本公司與關係企業間取得或處分資產、背書保證及資金貸與等事項均依主管機關規定辦理。 (4) 本公司已訂定內部重大資訊處理作業程序，禁止本公司內部人利用市場尚未公開資訊買賣有價證券。	無
3、董事會之組成及職責 (1) 董事會是否擬訂多元化政策、具體管理目標及落實執行？ (2) 公司除依法設置薪資報酬委員會及審計委員會外，是否自願設置其他各類功能性委員會？ (3) 公司是否訂定董事會績效評估辦法及其評估方式，每年並定期進行績效評估，且將績效評估之結果提報董事會，並運用於個別董事薪資報酬及提名續任之參考？	√		(1) 本公司董事會已擬訂多元化政策、具體管理目標並落實執行。本公司董事會成員多元化政策、具體管理目標與落實情形請參閱本公司企業 ESG 專網及年報貳、公司治理報告。 (2) 本公司除依法設置審計委員會及薪資報酬委員會外，於 111 年 4 月 15 日經董事會決議通過設置風險管理委員會，訂定各項風險管理政策以就公司重大風險事項提供諮詢建議；另於 113 年 12 月 20 日經董事會決議通過設置提名委員會，定期檢討董事與重要經理人之標準及繼任計畫，強化董事會管理職能。 (3) 本公司業經 110 年 1 月 27 日第 354 次董事會決議通過修正董事會及功能性委員會績效評估辦法，除於每年年度終了時，由本公司董事會秘書室採用問卷方式執行整體董事會、個別董事成員及功能性委員會之績效評估外，至少每三年由外部專業獨立機構或外部專家學者團隊執行董事會及功能性委員會之評估一次。本公司皆於每年第一季終了前，完成前一年度董事會及功能性委員會績效評估之結果，並向董事會提報作為提名董事續任之參考依據。	無

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司 治理實務守 則差異情形及 原因
	是	否	
	V	<p>本公司已於 113 年 12 月辦理 113 年度董事會、董事成員及功能性委員會 (包含審計委員會、薪資報酬委員會及風險管理委員會) 之績效評估，並將績效評估結果及 114 年度可持續強化之方向及改善目標提送董事會報告。</p> <p>a. 董事會績效考核項目達成率為 97.8%、審計委員會績效考核項目達成率為 100%、薪資報酬委員會績效考核項目達成率為 100%、風險管理委員會績效考核項目達成率為 100%，評估結果皆為「超越標準」；董事成員績效考核項目達成率為 87%，評估結果為「符合標準」。</p> <p>b. 為持續落實公司治理、提升董事會績效，本公司 114 年可持續強化之方向及改善目標如下：</p> <p>i. 為使董事有充分之溝通與交流機會，加強董事會對公司營運之參與程度，將盡可能安排董事會於董事成員許可出席之時間，114 年度本公司預計召開 6 次董事會，已預定會議日期並發文予各董事，以利董事安排時程、預留時間參與；將「各董事平均實際出席董事會情形 (不含委託出席) 」之考核項目列為 114 年度可持續強化之改善目標。</p> <p>ii. 為使董事有更多溝通與交流機會，對公司之經營能充分討論，114 年度預計召開 6 次董事會，已預定會議日期並發文寄送予各董事，以利董事安排參與會議時程，並盡可能協調安排於董事會成員許可出席之會議時間；將「董事實際出席董事會情形 (不含委託出席) 」之考核項目列為 114 年度可持續強化之改善目標。</p> <p>c. 本公司已於 113 年 1 月啟動董事會績效外部評估作業，委任「社團法人中華公司治理協會」針對本公司董事會及功能性委員會之效能 (含績效) 進行評估，該協會及執行專家與本公司均無業務往來且具獨立性，外部董事會績效評估報告於 113 年 3 月 28 日完成，並將評估結果提報本公司 113 年 4 月 12 日第 391 次 (第 20 屆第 34 次) 董事會報告，詳細執行情形如下：</p> <p>i. 評估期間：112 年 2 月 1 日至 113 年 1 月 31 日。</p> <p>ii. 評估方式：由前揭協會書面審閱本公司提供評估所需檢視之相關文件，並於 113 年 3 月 14 日委派 4 位評估專家至本公司進行實地訪評，與本公司董事長、總經理、3 位獨立董事、稽核主管及公司治理主管等人訪談。</p> <p>iii. 評估標準：包含董事會之組成、董事會之指導、董事會之授權、董事會之監督、董事會之溝通、內部控制及風險管理、董事會之自律及其他 (董事會會議、支援系統等) 等 8 大構面，並由執行專家參考本公司就各指標執行情形所提供之資料及公開資訊，進行實地訪談後，出具評估報告。</p>	無



評估項目	運作情形		與上市上櫃公司 治理實務守則 差異情形及 原因
	是	否	
	V	<p>iv. 評估結果總評：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 公司董事長領導風格開放，廣納建言、積極溝通，充分尊重各董事意見表達，各項議題藉由多方探討、腦力激盪，以及充分討論而形成共識，且議事紀錄詳實，形塑良好之董事會議事文化。 • 公司三位獨立董事均具備專業才能，勇於任事且積極當責，以獨立超然的角度，兼顧全體股東權益，在各項重要議題（如：船舶建造、轉投資管理、薪資獎酬制度等）皆以前瞻的思維，督導經營團隊，充分協助董事會發揮指導與監督之職能。 • 公司除審計委員會與薪資報酬委員會外，依實際營運需求，自主設置風險管理委員會。風險管理委員會由獨立董事擔任召集人，成員包含董事長、3席獨立董事以及1席董事，負責訂定各項風險管理政策與制度、審查風險胃納、對重大風險事項提供建議，且定期將風險管控情形提報至董事會，充分顯示公司落實風險管理之用心。 • 公司訂有審計委員會受理利害關係人建言及申訴辦法，並設置獨立董事專用信箱揭露於公司網站，此外，為強化吹哨者制度之獨立性，獨立董事特遴聘專責人員協助收件，並由其對獨立董事直接報告，前開作法充分展現公司董事會對利害關係人意見之重視，值得嘉許。 • 公司董事會重視外部專業意見，於110年首次主動委請第三方專業獨立機構對董事會績效進行評估，亦將相關建議事項（如：增加獨立董事席次、女性董事、增設風險管理委員會等）列為後續優先辦理事項，並逐步落實，顯示公司自我精進，不斷提升董事會效能之強烈企圖心。 <p>v. 評估建議 / 改善情形：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 建議公司參照「上市上櫃公司治理實務守則」規範，定期將高階經理人接班培訓相關規劃與作業呈報董事會，以強化董事會督導管理階層繼任之職能。/ 本公司已設置提名委員會並訂定組織規程，定期檢討董事與重要經理人之繼任計畫，以強化本公司董事會管理職能。 • 建議公司可考慮由各獨立董事先就稽核主管之工作績效表示意見後，再送董事長參考，進一步強化內部稽核的獨立性及審計委員會對內部稽核之督導職能。/ 本公司薪資報酬委員會由全體獨立董事組成，定期檢討董事及經理人績效目標達成情形。 	無

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司 治理實務守則 差異情形及原因
	是	否	
(4) 公司是否定期評估簽證會計師獨立性？	V	<ul style="list-style-type: none"> 建議公司訂定新任董事講習制度，並由公司治理主管及相關單位統籌安排新任董事講習 (Orientation)，使新任董事儘速掌握公司營運現況與產業資訊，以利其履行董事職責。/ 本公司於新任董事就任時，由業務相關單位規劃公司簡介會報及安排實地參訪，以利新任董事迅速掌握公司狀況。 建議公司可針對公司治理評鑑得分狀況及可精進項目，責成公司治理權責單位擬定精進計畫，並呈報董事會以利監督後續執行情形，期能提升公司治理評鑑成績至前 5% 之最優等級。/ 本公司每年檢視公司治理評鑑得分結果，並召集相關部門討論改善可精進項目，以持續提升公司治理評鑑結果。 <p>(4) 本公司審計委員會及董事會每年定期評估簽證會計師之獨立性及適任性，請參閱七、會計師獨立性評估。</p>	無
4、上市上櫃公司是否配置適任及適當人數之公司治理人員，並指定公司治理主管，負責公司治理相關事務 (包括但不限於提供董事、監察人執行業務所需資料、協助董事、監察人遵循法令、依法辦理董事會及股東會之會議相關事宜、製作董事會及股東會議事錄等)？	V	<p>(1) 本公司董事會秘書室主管為本公司專任之公司治理主管，其為公司之經理人，並具備議事管理工作經驗達三年以上。本公司公司治理主管之職權範圍及進修情形請參閱本公司企業 ESG 專網及年報貳、公司治理報告。</p> <p>(2) 本公司董事會秘書室為議事事務單位，負責依法辦理董事會、股東會及各類功能性委員會之會議相關事宜並製作議事錄、提供董事及獨立董事執行業務所需資料、協助董事及獨立董事就任及持續進修、協助董事及獨立董事遵循法令、辦理公司登記及變更登記等，本公司公共事務部則負責執行公司治理事務之推動。</p>	無
5、公司是否建立與利害關係人 (包括但不限於股東、員工、客戶及供應商等) 溝通管道，及於公司網站設置利害關係人專區，並妥適回應利害關係人所關切之重要企業社會責任議題？	V	<p>(1) 本公司設置客服、公關等專責人員，負責處理各往來對象、供應商之申訴、建議並速予處理，也設有專責人員處理投資人關係相關事宜，並與往來銀行及其他債權人保持暢通之溝通管道，尊重、維護其應有之合法權益。對員工並設有各種申訴管道。並於本公司企業 ESG 專網設有「利害關係人專區」https://esg.yangming.com/esg/stakeholder/1/，建立多元完整之溝通管道 (包含聯絡窗口、E-mail、電話等)，確實掌握利害關係人關注議題與具體意見，積極回應、檢討並改善；與利害關係人議合成果每年定期提報至董事會並公開揭露於企業 ESG 專網 (https://esg.yangming.com/) 及永續報告書 (https://esg.yangming.com/esg/sustainability_report/1/)。</p>	無

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司 治理實務守則 差異情形及原因	
	是	否		
		V	<p>(2) 各利害關係人瞭解關切議題管道與可利用聯絡方式： 公開資訊觀測站：https://mops.twse.com.tw (請輸入 2609) 公司官網：https://www.yangming.com/ 公司年報： https://esg.yangming.com/investors/finance-detail/113/ 企業 ESG 專網：https://esg.yangming.com/ ESG 信箱：esg@yangming.com 客服信箱：cs@yangming.com 員工信箱：employeebox@yangming.com 職安服務信箱：HOSOs@yangming.com 獨立董事信箱：ymtarantang88@hibox.biz 獨立檢舉信箱：conduct@yangming.com 董事長信箱：chairman@yangming.com</p>	無
6、公司是否委任專業股務代辦機構辦理股東會事務？	V		本公司委任專業股務代辦機構凱基證券辦理股東會事務。	無
7、資訊公開				
(1) 公司是否架設網站揭露財務業務及公司治理資訊？			(1) 本公司已設置中英文網站揭露公司財務、業務、永續經營及公司治理資訊以供股東及利害關係人參考。 (官網網址： https://www.yangming.com/ 、 企業 ESG 專網： https://esg.yangming.com/)	(1) 無
(2) 公司是否採行其他資訊揭露之方式 (如架設英文網站、指定專人負責公司資訊之蒐集及揭露、落實發言人制度、法人說明會過程放置公司網站等)？		V	(2) a. 本公司設有專責部門蒐集產業及公司營運資訊，並有專責人員將相關訊息公布於公司中英文網站。 b. 本公司已設置發言人及代理發言人，並明訂統一發言程序及辦法。 c. 本公司每年公告「永續報告書」揭露本公司的永續發展執行情形。 (企業 ESG 專網： https://esg.yangming.com/esg/sustainability_report/1/) d. 本公司法人說明會相關資訊公布於公司中英文網站。	(2) 無
(3) 公司是否於會計年度終了後兩個月內公告並申報年度財務報告，及於規定期限前提早公告並申報第一、二、三季財務報告與各月份營運情形？			(3) a. 本公司依公開發行公司財務報告及營運情形公告申報特殊適用範圍辦法第 3 條規定，於會計年度終了後七十五日內，公告並申報財務報告。 b. 本公司依證券交易法第 36 條規定，於每會計年度第一季、第二季及第三季終了後四十五日內，公告並申報財務報告。 c. 公司依證券交易法第 36 條規定，於每月十日以前，公告並申報上月份營運情形。	(3) 本公司均按證交法規定於規定期限內公告並申報財務報告與各月份營運情形

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司 治理實務守則 差異情形及原因
	是	否	
8、公司是否有其他有助於瞭解公司治理運作情形之重要資訊(包括但不限於員工權益、僱員關懷、投資者關係、供應商關係、利害關係人之權利、董事及監察人進修之情形、風險管理政策及風險衡量標準之執行情形、客戶政策之執行情形、公司為董事及監察人購買責任保險之情形等)？		V	<p>(1) 員工權益：對於員工權益事項，本公司除嚴格遵守政府法令要求外，基於勞資一體，共存共榮精神，持續傾聽員工心聲，改善員工權益，維持優於法令要求的工作環境。本公司有成立企業工會，每月召開工會交流會，並於每季合併召開勞資會議，113 年共計 12 次會議，惟因迄今的勞資會議未曾有進行團體協約之結論，迄未簽訂團體協約。</p> <p>(2) 僱員關懷：本公司堅信員工是公司最寶貴的資產，秉持以人為本精神，提供健全的工作環境及完整學習體系，讓員工發揮潛能，並提供合理的薪酬及完善的福利制度關懷員工，照護員工。</p> <p>(3) 投資者關係：為保障股東權益，本公司採公平原則對待所有投資人，重大訊息、營運狀況及財務報告等資訊揭露皆依主管機關規定辦理，相關財務及業務資訊亦揭露於公司網站供投資人參考。股東會議事錄除於「公開資訊觀測站」公告外，亦公布於公司網站。</p> <p>(4) 供應商關係：為創造永續發展之經營環境，本公司承諾在環境保護、人權與勞工管理、道德誠信及社會公益等議題，持續與不同供應鏈夥伴進行溝通，建構完善的管理機制。本公司訂有供應鏈管理政策、供應商行為準則及廠商基本資料表、永續聲明表、誠信經營聲明並公告於企業 ESG 專網 (ESG 企業永續 \ 供應鏈管理 \ 供應鏈管理辦法)：https://esg.yangming.com/esg/information/supplychain/procurement/。 本公司要求供應商皆需符合各項法規要求。於 111 年經董事會通過修正「陽明海運集團道德行為準則」、「陽明海運股份有限公司誠信經營守則」及「陽明海運股份有限公司誠信經營作業程序及行為指南」，要求集團員工皆應遵守。決定供應商標準應公正客觀並誠實談判契約內容，對於供應商所提供之機密資訊，陽明海運集團與接觸該項資訊之同仁均負有保密之責任。111 年修訂公告集團檢舉案件處理作業程序制度，並經董事會通過公告本公司「審計委員會受理利害關係人建言及申訴辦法」、「審計委員會受理集團檢舉案件處理作業辦法」及獨立董事專用信箱，適用集團全體員工、供應商客戶及股東等利害關係人之檢舉及提供與本公司審計委員會提出建言或申訴之溝通管道。</p> <p>(5) 利害關係人之權利：本公司與銀行及債權人之交易均依據相關合約辦理，以確保雙方權益。對於往來銀行及債權人，亦提供必要之資訊，以使其對公司之經營及財務狀況有充分之了解。</p> <p>(6) 董事及監察人進修之情形：請參閱年報 10、董事及監察人進修。</p>

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司 治理實務守則 差異情形及原因
	是	否	
	V	<p>(7) 風險管理政策及風險衡量標準之執行情形：</p> <p>a. 本公司風險管理政策 風險為各種因人為、天災、全球或區域性經濟情勢所引起而將對企業經營造成不利影響之事件，並以風險的發生機率與造成之影響作為衡量風險大小的標準。 本公司的風險管理政策為有效率地預防及控制風險，並從而維持正常營運以達成企業之永續經營。</p> <p>b. 本公司風險衡量標準 本公司係以風險的頻率及嚴重度之高低來作為風險衡量的標準，並以量化及非量化數據進行風險等級之區分，最後再以頻率及嚴重度兩者風險等級相乘的數字作為風險程度的判定。</p> <p>c. 執行情形 113 年度已根據本公司風險管理標準作業程序規定將年度適用之「風險評估標準」陳送董事長核定後作為辦理年度集團風險評估之依據，經評估結果本年度風險項目被列為高度以上風險者均已提出有效管控措施，評估結果並已送各單位及稽核室作為風險管理決策之參考根據。</p> <p>(8) 客戶政策之執行情形： 本公司致力為客戶提供高品質服務，在營運策略上，利用策略聯盟擴大服務範疇，提供可靠且綿密之航線網絡，並以客戶需求為導向，持續強化和推廣 e-service，推動智能客服系統、將創新科技導入傳統作業流程，提升作業效能，以節省人力並改善客戶體驗，同時積極參與 DCSA 制訂標準流程，加速產業數位轉型。 本公司亦重視客戶對溫室氣體減排之日益關注，內部持續研議航運技術及法令要求，除船舶日常油耗管理外，亦規劃布建使用較低碳排替代燃料之新船，現有營運船舶亦在 113 年起逐步使用生質燃料。本公司 113 年度完成合併財務報表邊界 112 年溫室氣體盤查並通過 ISO 14064-1 第三方查證。 本公司取得 ISO9001/14001/27001/45001/14064-1、C-TPAT/AEO 及 ISM/ISPS 等國際認證，確保提供的客戶服務品質符合各項國際標準。以上證書及相關政策皆敘明於企業 ESG 專網 (網址：https://esg.yangming.com/)。</p> <p>(9) 公司為董事及監察人購買責任保險之情形：本公司為董事投保董監責任保險，並將其重要內容提報董事會報告。</p>	無
<p>9、請就臺灣證券交易所股份有限公司公司治理中心最近年度發布之公司治理評鑑結果說明已改善情形。</p> <p>(1) 113 年股東常會有過半數董事出席。</p> <p>(2) 本公司董事會成員現已有女性董事，且獨立董事席次達三分之一以上。</p> <p>(3) 本公司期中財務報告皆經審計委員會同意，並提董事會通過。</p>			

10、董事及監察人進修：本公司依「上市上櫃公司董事、監察人進修推行要點」所規定之進修時數、進修範圍、進修體系、進修之安排與資訊揭露。

113年董事進修一覽表					
職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
董事長	蔡豐明	113.06.13	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	董事與監察人(含獨立)暨公司治理主管實務進階研討會—全球風險遽增下的永續供應策略	3
		113.10.04	社團法人中華民國工商協進會	公司法、公司治理及高階人員應懂的稅務知識介紹	3
		113.10.08	社團法人中華民國工商協進會	輝達的三兆奇蹟：人工智慧背後的半導體產業革命新思維	3
		113.10.23	社團法人中華財經發展協會	董事會如何確保企業永續經營—從人才之發掘與培養談起	3
董事	李賢義	113.11.12	社團法人中華公司治理協會	AI時代，企業成長創新思維	3
		113.11.14	社團法人中華財經發展協會	美國總統選後全球政經分析	3
		113.11.22	社團法人中華公司治理協會	上市櫃公司從永續環境角度談碳管理與能源管理之簡介	3
		113.12.05	社團法人中華財經發展協會	全球及台灣經濟展望	3
董事	張建一	113.08.13	社團法人中華獨立董事協會	防制洗錢及打詐最新趨勢及案例解析(含「美國BSA/AML相關規定及裁罰案例介紹」)	3
		113.08.29	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	董事會績效評估	3
董事	許婉琪	113.06.12	社團法人中華財經發展協會	生成式AI對企業的風險及注意事項	3
		113.12.24	社團法人中華公司治理協會	商機無限的淨零路徑—從產業視野解析策略方向	3
董事	陳方元	113.06.25-113.06.26	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	董事與監察人(含獨立)暨公司治理主管實務研習班—臺北班	12
		113.07.03	臺灣證券交易所	2024國泰永續金融暨氣候變遷高峰論壇	6
		113.09.13	社團法人中華公司治理協會	氣候風險辨識工作坊暨淨零碳排宣導會_台南場次	3
		113.10.04	社團法人中華民國工商協進會	公司法、公司治理及高階人員應懂的稅務知識介紹	3
董事	陳純純	113.07.03	臺灣證券交易所	2024國泰永續金融暨氣候變遷高峰論壇	3
		113.09.24-113.09.25	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	初任董事與監察人(含獨立)暨公司治理主管12hr實務研習班	12
董事	楊靖儀	113.09.30	財團法人台灣金融研訓院	公平待客原則與金融友善服務	3
		113.09.30	財團法人台灣金融研訓院	防制洗錢及打擊資恐趨勢	3
		113.10.31	財團法人台灣金融研訓院	國際氣候變遷趨勢與挑戰	3
		113.12.13	社團法人中華公司治理協會	公司治理人員制度介紹及法務人員在公司治理的角色	3

113 年董事進修一覽表

職稱	姓名	進修日期	主辦單位	課程名稱	進修時數
董事	詹方冠	113.10.22	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	智慧財產管理—以專利權及營業秘密為中心	3
		113.11.12	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	員工與董事薪酬議題探討—從證交法第 14 條修正條文談起	3
		113.11.13	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	審計委員會之運作實務	3
董事	劉文慶	113.10.04	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	113 年度防範內線交易宣導會	3
		113.10.18	社團法人台灣專案管理學會	SDGs 與 ESG 永續管理	3
董事	戴佐敏	113.06.27	社團法人中華公司治理協會	董事會 / 高階管理者在 ESG 治理的角色與職責	3
		113.06.27	社團法人中華公司治理協會	從 TIPS 出發：談企業如何建構智慧財產風險防控	3
		113.07.03	臺灣證券交易所	2024 國泰永續金融暨氣候變遷高峰論壇	6
		113.08.27-113.08.28	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	初任董事與監察人 (含獨立) 暨公司治理主管 12hr 實務研習班	12
獨立董事	邱晃泉	113.07.30	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	營業秘密法與企業肅貪案例偵辦實務研析	3
		113.08.07	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	全球淨零碳排趨勢與企業因應之道	3
		113.08.09	社團法人台灣投資人關係協會	ESG 近期產業趨勢與報告書報導實務	3
獨立董事	唐達興	113.10.16	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	2030/2050 綠色工業革命	3
		113.10.30	社團法人中華公司治理協會	董監事不可不知的公司治理評鑑指標最新趨勢—智財管理	3
獨立董事	黃智聰	113.12.05	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	碳權交易機制與碳管理應用	3
		113.12.06	財團法人中華民國證券暨期貨市場發展基金會	以公司角度淺談新興金融科技犯罪與防制洗錢	3
獨立董事	熊正一	113.05.07	社團法人中華民國工商協進會	從公司與家族治理談合法的節稅布局	3
		113.05.08	台北市進出口商業同業公會	企業公關危機處理及媒體公關策略	3

11、總經理、副總經理、稽核主管、會計及財務主管進修之情形：

總經理及副總經理進修之情形：

113 年本公司總經理及副總經理參與公司治理有關之進修與訓練課程一覽表

職稱	姓名	進修日期	課程名稱	進修時數
總經理	白崑榮	113.02.05	優質企業 (AEO) 及 CTPAT 認證範圍	0.5
		113.02.19	資訊安全宣導	0.7
		113.03.29	合約管理重要項目暨合約管理系統相關功能	0.3
		113.04.01	內部重大資訊暨防範內線交易	0.5
		113.05.06	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導	0.5
		113.05.09	招標作業常見流程瑕疵、弊端及相關衍生法律責任	0.3
		113.05.14	員工容易構成之刑事犯罪	0.4
		113.06.27	ISO 14064-1 溫室氣體盤查標準	0.5
		113.08.19	ISO 37001 反賄賂管理系統運作解析教育訓練	2.0
		113.09.02	「集團道德行為準則」、「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」宣導課程	0.5
		113.10.16	「人權政策」宣導課程	0.5
		113.10.23	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導 (II)	0.5
		113.11.19	性騷擾防治課程	2.0
		113.11.27	「性別平等及性騷擾防治」宣導課程	0.5
技術長 (副總經理)	鄭正雄	113.02.05	優質企業 (AEO) 及 CTPAT 認證範圍	0.5
		113.02.19	資訊安全宣導	0.7
		113.03.22	董事如何因應財報不實責任？談董事責任兼論公司治理	1.0
		113.03.29	合約管理重要項目暨合約管理系統相關功能	0.3
		113.04.01	內部重大資訊暨防範內線交易	0.5
		113.05.06	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導	0.5
		113.05.09	招標作業常見流程瑕疵、弊端及相關衍生法律責任	0.3
		113.05.14	員工容易構成之刑事犯罪	0.4
		113.06.27	ISO 14064-1 溫室氣體盤查標準	0.5
		113.08.19	ISO 37001 反賄賂管理系統運作解析教育訓練	2.0
		113.09.02	「集團道德行為準則」、「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」宣導課程	0.5
		113.09.05	競爭法宣導課程	0.5
		113.09.10	「陽明海運內控優化專案」教育訓練	0.5
		113.10.07	「個人資料保護法規」宣導課程	0.5
		113.10.16	「人權政策」宣導課程	0.5
		113.10.23	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導 (II)	0.5
113.11.27	「性別平等及性騷擾防治」宣導課程	0.5		

113 年本公司總經理及副總經理參與公司治理有關之進修與訓練課程一覽表

職稱	姓名	進修日期	課程名稱	進修時數
台灣營運長 (副總經理)	林楹棟	113.02.05	優質企業 (AEO) 及 CTPAT 認證範圍	0.5
		113.02.19	資訊安全宣導	0.7
		113.03.22	董事如何因應財報不實責任？談董事責任兼論公司治理	1.0
		113.03.29	合約管理重要項目暨合約管理系統相關功能	0.3
		113.04.01	內部重大資訊暨防範內線交易	0.5
		113.05.06	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導	0.5
		113.05.09	招標作業常見流程瑕疵、弊端及相關衍生法律責任	0.3
		113.05.14	員工容易構成之刑事犯罪	0.4
		113.06.27	ISO 14064-1 溫室氣體盤查標準	0.5
		113.07.05	公平交易法與企業遵法	2.5
		113.08.19	ISO 37001 反賄賂管理系統運作解析教育訓練	2.0
		113.09.02	「集團道德行為準則」、「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」宣導課程	0.5
		113.09.05	競爭法宣導課程	0.5
		113.09.10	「陽明海運內控優化專案」教育訓練	0.5
		113.10.07	「個人資料保護法規」宣導課程	0.5
		113.10.16	「人權政策」宣導課程	0.5
		113.10.23	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導 (II)	0.5
		113.11.27	「性別平等及性騷擾防治」宣導課程	0.5
副總經理	史美琦	113.04.01	內部重大資訊暨防範內線交易	0.5
		113.05.06	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導	0.5

稽核主管進修之情形：

113 年本公司內部稽核主管參與公司治理有關及專業訓練課程之情形一覽表				
職稱	姓名	進修日期	課程名稱	進修時數
協理 (稽核主管)	蔡淑真	113.02.01	永續報告書教育訓練	2.5
		113.02.05	優質企業 (AEO) 及 CTPAT 認證範圍	0.5
		113.02.19	資訊安全宣導	0.7
		113.03.22	董事如何因應財報不實責任？談董事責任兼論公司治理	1.0
		113.03.29	合約管理重要項目暨合約管理系統相關功能	0.3
		113.04.01	內部重大資訊暨防範內線交易	0.5
		113.05.09	招標作業常見流程瑕疵、弊端及相關衍生法律責任	0.3
		113.05.14	員工容易構成之刑事犯罪	0.4
		113.06.27	ISO 14064-1 溫室氣體盤查標準	0.5
		113.07.05	公平交易法與企業遵法	2.5
		113.08.19	ISO 37001 反賄賂管理系統運作解析教育訓練	2.0
		113.09.02	「集團道德行為準則」、「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」宣導課程	0.5
		113.09.05	競爭法宣導課程	0.5
		113.09.10	「陽明海運內控優化專案」教育訓練	0.5
		113.09.27	企業肅貪與營業秘密法偵辦案例宣導	1.0
		113.10.07	「個人資料保護法規」宣導課程	0.5
		113.10.16	「人權政策」宣導課程	0.5
		113.10.23	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導 (II)	0.5
		113.11.27	「性別平等及性騷擾防治」宣導課程	0.5
		113.12.10	資訊業務查核實務研習班	6.0
113.12.18	企業經營管理的法律風險與內部稽核人員因應之道	6.0		

會計及財務主管進修之情形：

113 年本公司會計及財務主管參與公司治理有關及專業訓練課程之情形一覽表				
職稱	姓名	進修日期	課程名稱	進修時數
協理 (會計主管)	傅冠昇	113.02.01	永續報告書教育訓練	2.5
		113.02.19	資訊安全宣導	0.7
		113.03.08	租傭船 (含 IFRS16) 案例處理	1.0
		113.03.22	董事如何因應財報不實責任？談董事責任兼論公司治理	1.0
		113.03.29	合約管理重要項目暨合約管理系統相關功能	0.3
		113.04.01	內部重大資訊暨防範內線交易	0.5
		113.04.10	全球最低稅負制介紹課程	1.0
		113.05.06	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導	0.5
		113.05.09	IFRS16 簡介課程	1.0
		113.05.09	招標作業常見流程瑕疵、弊端及相關衍生法律責任	0.3
		113.05.14	員工容易構成之刑事犯罪	0.4
		113.06.27	ISO 14064-1 溫室氣體盤查標準	0.5
		113.08.19	ISO 37001 反賄賂管理系統運作解析教育訓練	2.0
		113.09.02	「集團道德行為準則」、「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」宣導課程	0.5
		113.09.05	競爭法宣導課程	0.5
		113.09.10	「陽明海運內控優化專案」教育訓練	0.5
		113.10.09	實質投資適用未分配盈餘減除課程	1.0
		113.10.16	「人權政策」宣導課程	0.5
		113.10.23	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導 (II)	0.5
		113.11.27	「性別平等及性騷擾防治」宣導課程	0.5
113.11.28	發行人證券商證券交易所會計主管持續進修	12.0		
協理 (財務主管)	歐淑卉	113.02.05	優質企業 (AEO) 及 CTPAT 認證範圍	0.5
		113.02.19	資訊安全宣導	0.7
		113.03.29	合約管理重要項目暨合約管理系統相關功能	0.3
		113.04.01	內部重大資訊暨防範內線交易	0.5
		113.05.06	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導	0.5
		113.05.09	招標作業常見流程瑕疵、弊端及相關衍生法律責任	0.3
		113.05.14	員工容易構成之刑事犯罪	0.4
		113.06.27	ISO 14064-1 溫室氣體盤查標準	0.5
		113.08.19	ISO 37001 反賄賂管理系統運作解析教育訓練	2.0
		113.09.02	「集團道德行為準則」、「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」宣導課程	0.5
		113.09.05	競爭法宣導課程	0.5
		113.09.10	「陽明海運內控優化專案」教育訓練	0.5
		113.10.07	「個人資料保護法規」宣導課程	0.5
		113.10.16	「人權政策」宣導課程	0.5
		113.10.23	內部人股權申報與歸入權相關法令教育宣導 (II)	0.5
		113.11.27	「性別平等及性騷擾防治」宣導課程	0.5

(七) 推動永續發展執行情形及與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因：

推動項目	執行情形		與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	
1、公司是否建立推動永續發展之治理架構，且設置推動永續發展專(兼)職單位，並由董事會授權高階管理階層處理，及董事會督導情形？	V	<p>(1) 本公司推動永續發展之治理架構：本公司除參照「上市上櫃公司永續發展實務守則」並考量本公司產業特性，制定「陽明海運股份有限公司永續發展實務守則」供管理階層和全體員工遵循，以管理公司整體營運活動對經濟、環境及社會構面之風險與影響外，更以承擔企業公民的角色出發，透過內部永續經營責任小組的討論與共識，以聚焦在對貨櫃運輸流程、服務產生最大影響之聯合國永續發展目標(SDGs)作為本公司永續發展政策訂定之基礎，並以「提供卓越運輸服務實踐服務客戶承諾」、「節能減排達成環境永續」、「強化公司治理與誠信經營」、「員工照顧與人才培育」、「提升社會參與，實踐取之社會用之社會之理念」作為陽明海運永續發展策略。</p> <p>(2) 本公司各組織之執行情形：110年5月12日經第357次董事會通過，成立永續經營責任小組推動永續發展策略，由董事長擔任主席，其下設置公司治理與誠信經營組、環境永續組、客戶服務組、員工關懷與社會承諾組共4個責任小組，分別由總經理及督導群長擔任各小組督導長官，並分組設置執行秘書(公司治理與誠信經營組由人力資源部擔任，其餘各組由公共事務部擔任)負責召集小組會議。永續策略之落實則由各小組督導長官檢視執行績效，指定權責單位依據利害關係人關注及各政策相關之重大議題制定並展開短、中、長期目標，同時由董事會督導永續發展推動情形並每年提報董事會核定；而執行目標之訂定，每年將從企業治理、環境保護與社會共融的角度重新檢視，發展不同專案以逐步推動永續經營。</p> <p>(3) 本公司每年將永續小組之短期目標與各相關部門績效連結納入年度績效考核項目，每年至少一次將執行成果提報董事會報告，本公司113年永續經營責任小組提報董事會相關議案如下：</p> <p>a. 113年3月7日第390次、113年6月21日第394次、113年8月12日第397次、113年12月20日第400次向董事會陳報本公司合併報表子公司溫室氣體盤查及查證執行進度。</p> <p>b. 113年1月31日第389次向董事會提報永續短中長期目標設定情形。會議中董事建議永續目標之訂定，除考量符合國際趨勢、國內外評鑑要求及兼顧投資人要求外，同時亦需考量公司營運方向與情形，才能達到企業永續與治理的平衡發展；另考量最新公司治理發展趨勢及加強永續發展之專職性，可研議設置永續發展專責單位，並評估設置永續委員會成立之可行性。</p> <p>c. 113年5月10日第392次向董事會提報並通過核議案訂定本公司維護生物多樣性暨零毀林承諾及修正本公司供應鏈管理政策。</p> <p>d. 113年6月21日第394次向董事會提報本公司112年永續報告書核議案，說明永續報告書編製內容包含：a. 112年永續目標執行實績及113年永續目標擬定 b. 重大關注議題鑑別、重要利害關係人鑑別、溝通管道、回應方式及頻率等溝通情形 c. 依氣候相關財務揭露建議書(TCFD)架構專章揭露企業對氣候相關風險與機會之治理情形 d. 本公司永續供應鏈管理執行情形 e. 本公司環境管理實績 f. 依GRI準則對於人權議題揭露之要求，分階段執行人權盡職調查112年執行成果等議題，本案經主席徵詢全體出席董事無異議後同意通過，此外，會議中董事針對公司減碳目標設定及減碳措施提出建議，包含使用綠電的減排效果呈現，並研擬設定積極之碳排放強度減少目標以反映營運需求，對於國際間減碳商業模式的興起，亦建議及早規劃因應措施。</p> <p>最新情形請見永續報告書及企業ESG專網(https://esg.yangming.com/esg/sustainable_goal/1/)。</p>	無

推動項目	執行情形		與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因																		
	是	否																			
2、公司是否依重大性原則，進行與公司營運相關之環境、社會及公司治理議題之風險評估，並訂定相關風險管理政策或策略？	V	<p>本公司針對與公司營運相關之環境、社會及公司治理等重大性議題均每年進行鑑別及風險評估並訂定相關風險管理措施以控管風險。本公司風險評估對象、風險評估流程與範圍描述如下：</p> <p>為有效率地預防及控制風險，並從而維持正常營運以達成企業之永續經營，本公司進行全方位的風險管理，將集團整體皆列入管理範圍，包含集本團所有業管單位 / 部門 (含分公司、關係企業) 及各地區域中心 (美洲、歐洲、南美洲、地中海以及中東地區)。建立風險管理制度與各項管理重點。定期就市場經濟情勢的變化或集團經營方針的調整，檢討各項風險管理程序與評估之標準。本公司風險管理政策已於 110 年陳報董事會，並於每一年度均針對主要風險進行評估，評估內容包含過去年度評估出的高度風險項目之改善措施後的執行成效 (殘餘風險)，及因市場經濟情勢的變化或集團經營方針的調整所產生的新風險。以上評估報告皆陳報至董事會並每季進行追蹤，最新年度集團風險評估結果報告已於民國 113 年 11 月 11 日陳報董事會。</p> <p>本公司之風險評估標準來源共分為五大構面 (策略面、營運面、財務面、法令遵循面以及氣候變遷面)，各風險構面評估範圍涵蓋環境、社會、公司治理相關議題如下：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>風險來源</th> <th>風險評估範圍參考</th> <th>可能產生之衝擊或機會</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>策略面</td> <td>資源配置、營運目標、業務擴張或縮減、市場動態、公眾與投資者關係等。</td> <td></td> </tr> <tr> <td>營運面</td> <td>銷售與行銷、供給鏈、員工、資訊技術、巨大災害、實體資產等。</td> <td>* 公司的資產和資源</td> </tr> <tr> <td>財務面</td> <td>流動性和信用、財務報表、稅務、資本結構等。</td> <td>* 直接和間接營運成本</td> </tr> <tr> <td>法令遵循面</td> <td>公司治理制度、行為準則、各國法令、國際規章等。</td> <td>* 營運績效</td> </tr> <tr> <td>氣候變遷風險面</td> <td>氣候變遷議題與應對方式： • 轉型風險 (政策和法規、市場變化、技術操作面、企業聲譽) • 實體風險 (立即性風險例如：颱風、洪水等極端天氣事件；長期性風險例如：海平面上升、氣候模式的極端變化等)</td> <td>* 無形資產，例如商譽與信用、工作品質等 * 內外部利害關係人 * 資源利用效率</td> </tr> </tbody> </table> <p>詳情請查閱本公司永續報告書風險管理相關章節。(企業 ESG 專網 \ 永續報告書下載)</p>	風險來源	風險評估範圍參考	可能產生之衝擊或機會	策略面	資源配置、營運目標、業務擴張或縮減、市場動態、公眾與投資者關係等。		營運面	銷售與行銷、供給鏈、員工、資訊技術、巨大災害、實體資產等。	* 公司的資產和資源	財務面	流動性和信用、財務報表、稅務、資本結構等。	* 直接和間接營運成本	法令遵循面	公司治理制度、行為準則、各國法令、國際規章等。	* 營運績效	氣候變遷風險面	氣候變遷議題與應對方式： • 轉型風險 (政策和法規、市場變化、技術操作面、企業聲譽) • 實體風險 (立即性風險例如：颱風、洪水等極端天氣事件；長期性風險例如：海平面上升、氣候模式的極端變化等)	* 無形資產，例如商譽與信用、工作品質等 * 內外部利害關係人 * 資源利用效率	無
風險來源	風險評估範圍參考	可能產生之衝擊或機會																			
策略面	資源配置、營運目標、業務擴張或縮減、市場動態、公眾與投資者關係等。																				
營運面	銷售與行銷、供給鏈、員工、資訊技術、巨大災害、實體資產等。	* 公司的資產和資源																			
財務面	流動性和信用、財務報表、稅務、資本結構等。	* 直接和間接營運成本																			
法令遵循面	公司治理制度、行為準則、各國法令、國際規章等。	* 營運績效																			
氣候變遷風險面	氣候變遷議題與應對方式： • 轉型風險 (政策和法規、市場變化、技術操作面、企業聲譽) • 實體風險 (立即性風險例如：颱風、洪水等極端天氣事件；長期性風險例如：海平面上升、氣候模式的極端變化等)	* 無形資產，例如商譽與信用、工作品質等 * 內外部利害關係人 * 資源利用效率																			
3、環境議題 (1) 公司是否依其產業特性建立合適之環境管理制度？	V	<p>(1) 本公司於 93 年 6 月通過 ISO 14001:1996 年版環境管理系統認證，為國內同業首先通過該項認證之航商，該環境管理系統含蓋台灣岸上辦公室及自有船隊，107 年 6 月通過 ISO 14001:2015 年版改版認證並持續維持有效性，最新證書有效期自 113/8/8~116/8/7。陽明海運積極推動綠色航運，111 年導入 ISO 14064-1 溫室氣體盤查並通過第三方查證及取得財團法人全國認證基金會認證，依盤查結果推動及規劃本公司溫室氣體排放減量目標與措施，並於 113 年完成合併財務報表邊界 112 年溫室氣體盤查並通過第三方查證。詳情揭露於企業 ESG 專網 (https://esg.yangming.com/esg/decarbonization/1/) 及永續報告書 (https://esg.yangming.com/esg/sustainability_report/1/)。</p>	無																		

推動項目	執行情形		與上市櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	
<p>(2) 公司是否致力於提升能源使用效率及使用對環境負荷衝擊低之再生物料？</p> <p>(3) 公司是否評估氣候變遷對企業現在及未來的潛在風險與機會，並採取相關之因應措施？</p> <p>(4) 公司是否統計過去兩年溫室氣體排放量、用水量及廢棄物總重量，並制定節能溫室氣體減量、減少用水或其他廢棄物管理之政策？</p>	V	<p>(2) 本公司所有新建船舶、貨櫃機具及貨櫃碼頭皆符合國際法規要求，研採最先進與新型的環保設計，加強預防與避免對海洋及空氣的污染並增進能源的效率。本公司持續關注不同類型船舶替代燃料(如生質燃油、LNG、甲醇、氫、氨)之技術成熟度、供應鏈垂直整合之完整性及國際環保法規之發展。本公司已於112年簽訂5艘15,500 TEU LNG 雙燃料貨櫃船，LNG 燃料碳排放相較於傳統燃油減少約20%，並且為發展成熟較高的替代燃料，透過選擇更潔淨的LNG 動力雙燃料船舶作為新造船規劃，以期在減少碳排外，提升整體船隊營運競爭力。本公司將持續關注太陽能、風力等再生能源應用於貨櫃船的方案，尋求節能技術的創新與突破，以助於實現綠色航運的目標。</p> <p>(3) 陽明海運自95年起即投入資源關注節能減碳的議題，96年起每年出版環境報告書，於101年起，改由企業社會責任報告書(111年更名為永續報告書)的形式揭露本公司對環境保護的因應措施。同時在節能減排以降低環境衝擊的具體措施，涵蓋自108年起成立內部節能省油小組，從航線規劃設計、船期安排、船速控制與船舶重要設備改裝等，由相關權責部門共同討論，以實際降低燃油消耗，與基期97年相較，113年碳排放強度降低62.74%(業經第三方查證，以下亦同)，提前達成國際海事組織(IMO)規範之與97年排放量相比，達成119年需減少碳排放強度40%目標。氣候變遷所帶來的極端氣候變化，是企業在永續發展的過程中需面對的重要議題。有鑑於此，陽明海運將氣候變遷之因應納入公司內部環境永續小組重要議題，正視氣候變遷對企業營運之風險與機會，並於營運規劃及決策過程中納入氣候變遷因子之討論，以氣候相關財務揭露架構(Task Force on Climate-related Financial Disclosures, TCFD)為依據，鑑別氣候變遷與極端氣候帶來的機會與挑戰，並依治理、策略、風險管理及指標與目標四大核心要素擬訂氣候變遷應變與規劃，降低氣候風險影響，以提升企業韌性。詳情揭露於企業ESG專網(https://esg.yangming.com/esg/decarbonization/1/)及永續報告書(https://esg.yangming.com/esg/sustainability_report/1/)。</p> <p>(4) 自96年起每年公布環境績效報告書，說明本公司整體環境保護計畫及成效，並自104年起併入企業社會責任報告書(111年更名為永續報告書)。本公司制訂溫室氣體政策(https://esg.yangming.com/esg/information/certificates/242/)，由永續經營責任小組環境永續組負責推動溫室氣體管理作業，為了更掌握集團溫室氣體排放情形，更於113年完成合併財務報表邊界112年溫室氣體盤查並通過第三方查證，其中營運船舶溫室氣體排放佔類別一99.51%，營運船舶逐年降低二氧化碳排放強度，113年碳排強度較基準年97年降低62.74%，優於國際海事組織(IMO)之目標，本公司針對溫室氣體排放總量另以139年達成淨零碳排為目標；配合安裝脫硫塔及低硫油使用，硫氧化物(SO_x)排放之平均單位排放量無上升、氮氧化物(NO_x)排放較112年減少2.48%。本公司持續推動高效率能資源使用與節約能源等減量工作，期降低溫室氣體排放，達到符合國內外法令要求，與友善環境之永續發展目標。</p>	無

推動項目	執行情形		與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因																																		
	是	否																																			
	V	<p>廢棄物管理：</p> <p>a. 船上垃圾分類收集與船上垃圾處理皆依照國際防止污染公約附則五的相關規定，制定船隊垃圾管理計劃，處理船上所產生之有害廢棄物及固態垃圾。包含 5 大主要程序：收集、分類、處理、存放及記錄。</p> <p>b. 辦公室實施垃圾分類回收，確保廢棄物妥善處理以提高回收再生品質、鼓勵同仁自備餐具，不使用一次性餐具、推動環境相關宣導教育，培育員工環保意識、鼓勵同仁自備環保水杯及午餐適量取餐，避免浪費與減少廚餘、推廣無紙化作業，另外要求紙類雙面影印，盡可能再利用廢紙、一般廢棄物均委託合格之清除廠商清運處理，各營運場所依照該縣市環保法規處理。</p> <p>水資源管理：本公司嚴格遵照營運據點主管機關制定之水資源法規、IMO 及防止船舶污染國際公約 (MARPOL)、國際船舶壓艙水和沉積物的控制及管理公約等國際規章進行水資源的使用與排放。</p> <p>近兩年統計資料、減量目標及達成情形揭露於企業 ESG 專網 (https://esg.yangming.com/) 及永續報告書 (https://esg.yangming.com/esg/sustainability_report/1/)。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>CO₂ 排放量</th> <th>平均單位運輸作業 CO₂ 排放量 (g/teukm)</th> <th>平均單位運輸作業 CO₂ 排放量改善量 (g/teukm)</th> <th>平均單位運輸作業 CO₂ 排放量改善百分比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>113</td> <td>4,252,166</td> <td>37.03</td> <td>62.35</td> <td>62.74%</td> </tr> <tr> <td>112</td> <td>4,074,283</td> <td>37.90</td> <td>61.48</td> <td>61.86%</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">年度</th> <th colspan="2">氮氧化物 NO_x</th> <th colspan="2">硫氧化物 SO_x</th> </tr> <tr> <th>總排放量 (噸)</th> <th>平均單位運輸作業排放量 (g/teukm)</th> <th>總排放量 (噸)</th> <th>平均單位運輸作業排放量 (g/teukm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>113</td> <td>117,301</td> <td>1.02</td> <td>12,946</td> <td>0.11</td> </tr> <tr> <td>112</td> <td>112,538</td> <td>1.05</td> <td>12,134</td> <td>0.11</td> </tr> </tbody> </table>	年度	CO ₂ 排放量	平均單位運輸作業 CO ₂ 排放量 (g/teukm)	平均單位運輸作業 CO ₂ 排放量改善量 (g/teukm)	平均單位運輸作業 CO ₂ 排放量改善百分比	113	4,252,166	37.03	62.35	62.74%	112	4,074,283	37.90	61.48	61.86%	年度	氮氧化物 NO _x		硫氧化物 SO _x		總排放量 (噸)	平均單位運輸作業排放量 (g/teukm)	總排放量 (噸)	平均單位運輸作業排放量 (g/teukm)	113	117,301	1.02	12,946	0.11	112	112,538	1.05	12,134	0.11	無
年度	CO ₂ 排放量	平均單位運輸作業 CO ₂ 排放量 (g/teukm)	平均單位運輸作業 CO ₂ 排放量改善量 (g/teukm)	平均單位運輸作業 CO ₂ 排放量改善百分比																																	
113	4,252,166	37.03	62.35	62.74%																																	
112	4,074,283	37.90	61.48	61.86%																																	
年度	氮氧化物 NO _x		硫氧化物 SO _x																																		
	總排放量 (噸)	平均單位運輸作業排放量 (g/teukm)	總排放量 (噸)	平均單位運輸作業排放量 (g/teukm)																																	
113	117,301	1.02	12,946	0.11																																	
112	112,538	1.05	12,134	0.11																																	
<p>4、社會議題</p> <p>(1) 公司是否依照相關法規及國際人權公約，制定相關之管理政策與程序？</p>	V	<p>(1) 本公司一向恪遵政府相關勞動法規，各項勞動條件亦力求符合國際公認基本勞動人權原則，且致力於建立公平無差別待遇之雇用政策，員工相關之權益事項，均確保依公告制度及程序辦理。本公司支持並遵循國際公認人權規範與原則，包含「國際人權法典」、「聯合國全球盟約」、「國際勞工組織核心公約標準」，依上述指導原則制定本公司人權政策，公告並揭露履行人權政策情形於企業 ESG 專網，揭露網址為：https://esg.yangming.com/esg/information/corporategovernance/rulesand-regulations/ 此外，113 年亦針對人權政策向全公司岸勤員工實施線上教育訓練宣導，共計 1,493 人次通過測驗，完成度 99.93%，以加強員工對於人權保障之認知。</p> <p>本公司於 113 年推動人權盡職調查專案，相關執行成果如下：</p> <p>a. 人權問卷調查與分析：113 年就 1,490 位岸勤員工及 49 艘船上的 968 位海勤員工發放線上問卷。最終填答率為整體 88%；岸勤 88%、海勤 88%。</p>	無																																		

推動項目	執行情形		與上市櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	
<p>(2) 公司是否訂定及實施合理員工福利措施 (包括薪酬、休假及其他福利等), 並將經營績效或成果適當反映於員工薪酬?</p> <p>(3) 公司是否提供員工安全與健康之工作環境, 並對員工定期實施安全與健康教育?</p>	V	<p>b. 實地訪查: 除線上問卷調查另執行實地訪查, 針對辦公室 (七堵總公司、基隆分公司)、員工宿舍 (台北市潮州街)、貨櫃場 (基隆)、船舶 (常明輪) 等現場訪查。</p> <p>c. 員工焦點團體訪談: 另安排四場岸勤員工訪談, 以及一梯次海勤員工訪談, 以了解員工心聲與對公司期待。</p> <p>綜合上述資料蒐集等方式所取得之議題與相關回饋, 並評估各項人權議題之落點, 得出人權風險識別矩陣, 就發生機率與影響程度找出 8 項中風險的議題予以追蹤。</p> <p>(2) 本公司整體薪酬, 秉持同工同酬的精神, 基層人員的起薪無性別差異。在休假部分, 本公司除按勞基法規定給假外, 每年另提供五天的給薪事病假。另公司提供 30% 補助, 鼓勵全體員工參加持股信託, 購買公司股票、20% 補助福利儲蓄信託, 鼓勵同仁長期儲蓄、累積財富、保障未來生活。在其他福利部分, 本公司依營業收入千分之 1.5 提撥福利金, 並按月依員工薪資千分之 5 代為扣繳福利金, 交由職工福利委員會辦理各項福利業務。另為鼓勵員工發揮潛能, 提升公司整體經營績效, 創造利潤, 獎金係按照個人績效考核結果核發。</p> <p>本公司所適用「勞動基準法」之退休金制度, 係屬確定福利退休計畫。員工退休金之支付, 係根據服務年資及退休日前六個月平均工資計算。本公司按員工每月薪資總額百分之 3 提撥員工退休基金, 交由勞工退休準備金監督委員會以該委員會名義存入臺灣銀行之專戶。年度終了前, 若估算專戶餘額不足給付次一年度內預估達到退休條件之勞工, 次年度 3 月底前將一次提撥其差額。</p> <p>本公司所適用「勞工退休金條例」之退休金制度, 係屬政府管理之確定提撥退休計畫, 依員工每月薪資百分之 6 提撥退休金至勞工保險局之個人專戶。</p> <p>(3) a. 根據本公司的職業安全衛生政策 - 落實職業安全、促進人員身心健康, 我們致力實現零災害目標, 打造最佳健康職場, 成為安全衛生的標竿企業。我們促進員工身心健康, 追求工作與生活的平衡, 並與利害關係人持續溝通、攜手合作, 共同降低職場安全衛生風險。以下是我們的執行成效:</p> <p>i. 安全的工作環境: 所有供電、電梯等機電設備、機械設備管理與維護皆遵循職安法規定及內部作業程序書確實執行每日檢點、定期檢查、整體檢查等管理措施。每三年進行一次採光照明, 每六個月進行二氧化碳測試。</p> <p>ii. 進行緊急應變演練與預防: 本公司依據「消防法」及「消防法施行細則」, 委託專業廠商向消防管機關申報, 按照防護計畫內容執行各項消防管理業務, 從根本上降低災害發生的可能性。公司每年進行上半年度及下半年度消防演練, 務求員工及承攬商確實參與。作業場所配置優於法令人數之急救人員, 每三年進行回訓, 岸上辦公室共配置 6 台 AED 緊急心臟電擊器之急救設施。</p> <p>iii. 提供優於法令頻率之健康檢查及醫生諮詢: 40 歲以上員工每年 1 次; 40 歲以下員工每 2 年 1 次, 健康檢查費用為新台幣 10,000 元 / 人, 檢查當天給予公假 1 天。本公司聘請特約醫師及專職護理師, 提供優於法令規定頻率的醫師諮詢、健康檢查與健康追蹤。檢查結果異常之員工, 由醫護人員提供其健康指導; 其經醫師健康評估結果, 不能適應原有工作者, 轉知相關單位考量變更其作業場所、或更換工作或縮短工作時間等。執行年度健檢之結果進行統計分析及比較, 並採取健康管理及健康促進措施, 以達及早發現疾病、及早治療效果。</p>	無

推動項目	執行情形		與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因												
	是	否													
<p>(4) 公司是否為員工建立有效之職涯能力發展培訓計畫？</p> <p>(5) 針對產品與服務之顧客健康與安全、客戶隱私、行銷及標示等議題，公司是否遵循相關法規及國際準則，並制定相關保護消費者或客戶權益政策及申訴程序？</p>	V	<p>iv. 執行職安教育訓練：依據法令對各在職員工，包含安全衛生管理人員、現場作業人員及一般員工定期實施安全衛生教育訓練。同時，我們協助承攬商對其勞工實施相關安全衛生教育訓練。公司近三年的職安教育訓練與宣導成果如下：</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>場次</th> <th>受訓人次</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>113</td> <td>110</td> <td>3,804</td> </tr> <tr> <td>112</td> <td>109</td> <td>5,933</td> </tr> <tr> <td>111</td> <td>152</td> <td>3,831</td> </tr> </tbody> </table> <p>b. 公司各職場皆取得 ISO 45001 與 TOSHMS 證書，有效期為 112.10.25-115.10.24。相關資訊已在企業 ESG 專網進行揭露 (ESG 企業永續 \ 國際認證與參與公協會 \ 國際認證 ISO 45001:2018)。</p> <p>c. 公司 113 年度失能傷害頻率 0.91，發生 3 起職災，共計 3 人，其中 1 件衝撞，1 件跌倒與 1 件海勤人員於作業處不慎踩空導致腳踝扭傷。占員工總人數比率為 0.2%，公司已將案例列入宣導內容，加強訓練。</p> <p>d. 為維護海勤人員在船上工作環境的保護，達到安全標準與維護身心健康，目前船隊中各屬輪均通過船籍國和船級社之定期審核，取得國際安全管理章程 (ISM Code) 及國際海事勞工公約 (MLC) 證書，確保人安、船安、貨安。公司關注海勤人員的身心健康，提供海勤人員優於法令之健檢補助。因應於海上作業環境限制，除了遠距醫療外，於 113 年 7 月船隊皆安裝自動體外心臟電擊器 (AED) 及十二導程心電圖 (12 LEAD EKG)，提升海上醫療診斷與急救能力。海勤人員勤前講習納入代謝症候群預防及慢性病照顧衛教宣導、海勤人員及其眷屬如何使用員工協助方案 (EAPs) 及預防職場不法侵害預防之教育訓練。</p> <p>e. 公司 113 年度發生 1 起船舶火災事故，無人員傷亡，在該事件後，該類危險櫃已全面禁止裝船。</p> <p>(4) 為使人才有效發展，公司提供多元學習資源和管道，鼓勵員工自主學習以提升個人績效及潛能。公司更依據組織與員工需求與職涯發展需要，整合內外部資源設計課程，包含新進人員訓練、職能養成訓練、管理才能訓練型塑學習氛圍，達成組織成長與員工能力精進的目標。公司針對不同職等的同仁亦提供一系列訓練課程，不僅邀請外部專家授課，也鼓勵部門內訓，傳承公司內部的重要知識與技能。除內部學習資源外，公司也補助同仁參與外語課程、專業課程、學分班課程或修習學位。</p> <p>(5) 本公司提供之服務皆有遵循國內外相關法規及國際準則如：臺灣的個人資料保護法、歐盟的一般資料保護規則、公平交易法 / 競爭法 / 反托拉斯法、經濟制裁...等，並會適時配合調整相應服務。為提供良好的服務品質，達到顧客滿意，本公司自 85 年起導入 ISO 9001 品質管理系統並取得證書，對於航線規劃、採購、服務流程、客戶隱私及客訴皆有詳盡的作業程序規範如：個人資料保護作業程序書、隱私權政策、陽明集團遵法行為準則...等，除了內部持續改善外，並配合每年外部稽核，確認作業的有效性。</p>	年度	場次	受訓人次	113	110	3,804	112	109	5,933	111	152	3,831	無
年度	場次	受訓人次													
113	110	3,804													
112	109	5,933													
111	152	3,831													

推動項目	執行情形		與上市櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	
(6) 公司是否訂定供應商管理政策，要求供應商在環保、職業安全衛生或勞動人權等議題遵循相關規範，及其實施情形？		<p>(6) 本公司已在 111 年修訂之「永續發展實務守則」中納入供應商管理之要求，本公司與主要供應商簽訂契約時，其內容得包含遵守雙方之永續發展政策，及供應商如涉及違反政策，且對供應來源社區之環境與社會造成顯著影響時，本公司得隨時終止或解除契約之條款。</p> <p>本公司訂有供應鏈管理政策及供應商行為準則，採用永續採購框架規劃採購流程及建立內部採購管理相關辦法，供應商評選機制亦納入永續評選因子，並公告於本公司 ESG 專網，要求供應商在環保、職業安全衛生或勞動人權等議題遵循相關規範，於商業往來之前，得評估供應商是否有影響環境與社會之紀錄，避免與本公司之永續發展政策抵觸者進行交易。</p> <p>本公司承諾在環境保護、人權與勞工管理、道德誠信及社會公益等議題，持續與不同供應鏈夥伴進行溝通，建構完善的管理機制，並致力推動及持續改善，並參酌 UN Global Compact、International Labour Organization (ILO) 等國際組織規範與公認準則制定本公司供應商行為準則，作為供應商與本公司進行商業合作時，必須遵守共同的價值和標準，同時也鼓勵供應商能超越基本要求，提升在所有領域的服務水準，供應商行為準則包含五大部份：</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 人權與勞工：本公司致力於創造且維持良好的工作環境，使員工得到合理且尊重的待遇，要求供應商採用同等或類似的標準實踐於各自工作環境中，確保員工的人權未受到衝擊及迫害。 b. 職業安全與健康：供應商應重視員工之安全與健康，充實員工安全衛生認知，建立安全之工作環境，避免與工作相關之傷害發生，以利提高服務品質與穩定性。 c. 環境：環境保護是所有企業應共同承擔之責任，本公司依循 ISO 14001、國際產業相關法規、營運地點相關法令規範，落實環境保護，減少營運過程對於社區、自然環境或資源之影響，並希望供應商應於營運過程中考量環境因素，針對影響因子，進行改善與維護，共同減少對環境的負擔及影響。 d. 商業道德與誠信經營：供應商應於營運過程中，遵守最高道德規範，拓展相關業務，並制定相關政策，進行內部宣導，強化員工對企業誠信經營政策的了解。 e. 管理制度：供應商應建立符合相關法規及本準則要求的管理規範，並對本準則中所列之要求推動持續改善。 <p>以上皆同步揭露於企業 ESG 專網 (ESG 企業永續 \ 供應鏈管理 \ 供應鏈管理辦法)： https://esg.yangming.com/esg/information/supplychain/procurement/。</p> <p>為展現陽明永續治理的決心，本公司透過永續供應鏈管理專案推行，分析年度採購活動資料，將 2,298 家供應商進行分級分類，並根據採購品項及服務特性將採購活動分為八大類：一般庶務與勞務、專業服務、船用燃油、船舶、船舶安全營運、貨櫃車架發電機、櫃場機具、運務及航線相關服務，並進一步根據各類別之採購金額及各供應商交易頻率分析，鑑別出 159 家一階關鍵供應商，優先對一階關鍵供應商進行 ESG 盡職調查，未來將逐步擴大調查範圍。113 年已就永續治理、社會、環境管理之面項邀請供應商填寫 ESG 盡職調查問卷，透過問卷了解價值鏈上的關鍵供應商永續治理狀況，並針對 99 家關鍵供應商執行永續書面審查，再依問卷分析結果辦理 5 家實地訪查，以觀察特殊業態供應商的管理狀況，確認相關風險，並透過實地訪查積極議合、了解問卷填寫狀況並加強輔導，引導供應商逐步提升永續認知。</p>	無

推動項目	執行情形		與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因	
	是	否		摘要說明
5、公司是否參考國際通用之報告書編製準則或指引，編製永續報告書等揭露公司非財務資訊之報告書？前揭報告書是否取得第三方驗證單位之確信或保證意見？	√		<p>本公司永續報告書編輯架構依循全球永續性報告協會 (The Global Reporting Initiative, GRI) 最新發布之 GRI 通用準則，國際永續準則理事會 (International Sustainability Standards Board, ISSB) 所制定之海洋運輸業標準 (Marine Transportation Sustainability Accounting Standards 2023)、上市公司編制與申報永續報告書作業辦法及氣候相關財務揭露建議 (TCFD) 進行揭露，並經立恩威國際驗證股份有限公司以英國 AccountAbility(簡稱 AA 組織) 所制定的 AA1000 保證標準 v3 的第 1 應用類型、中度保證等級作為查證標準與等級進行查證，按 GRI 通用準則 2021 年版、國際永續準則理事會 (SASB)、氣候相關財務揭露架構 (TCFD) 進行查證，確保本報告書符合 GRI 通用準則、SASB 與 TCFD 標準對內容要素之需求。</p>	無
6、公司如依據「上市上櫃公司永續發展實務守則」定有本身之永續發展守則者，請敘明其運作與所定守則之差異情形： 本公司已訂制「陽明海運股份有限公司永續發展實務守則」，相關作業均依該守則之要求執行並無差異。				
7、其他有助於瞭解推動永續發展執行情形之重要資訊：				
<p>(1) 公益活動與社區參與方面：本公司長期致力於支持在地社區共榮發展，實踐「取之社會、用之社會」之理念，在發展本業的同時，持續執行國內優秀體育選手培育計畫及投入運動賽事之辦理與贊助，迄今贊助具潛力之體育選手人數已達 66 人次，致力於支持體育產業發展並促進運動全民化。同時，為守護地球環境，本公司號召海內外同仁共同參與淨灘、淨河等環境清潔活動，並首度邀請長期合作的供應商共同攜手參與，為海洋環境貢獻心力，113 年累計 461 人共同清除 2.4 公噸廢棄物；為響應近年以自然為本之永續推動趨勢，本公司亦通過「維護生物多樣性暨零毀林承諾」，並以實際行動守護本土生態，與荒野保護協會合作於新北五股溼地、高雄援中港溼地辦理移除外來種行動，共 101 位同仁響應參與，移除 92 公斤小花蔓澤蘭及 200 株銀合歡，為保護在地生物多樣性盡一份力，航向永續發展的未來。</p> <p>基金會長年透過展覽及文教活動，推廣永續海洋及環境議題，113 年以強化產、官、學不同領域的專業團隊結盟，與鴻海科技集團、國立故宮博物院及國立臺灣海洋大學建立深度的夥伴關係，活動參與總計 6,169 人次、展覽達 25,876 人次。為擴大社會影響力，基金會出版全台第一本船舶永續行動繪本贈送學校，倡議聯合國 SDGs13 減緩氣候行動、SDGs14 保護海洋生態及 SDGs17 多元夥伴關係的優質教育專案，讓更多人關心及參與到永續發展的議題。基金會期望透過創意展覽、思辨與倡議活動，與社會共好、對環境友善及行動實踐，善盡企業社會責任。</p> <p>(2) 本公司於 109 年 5 月取得全臺首艘 ABS 智慧船舶標章；目前累計共 10 條新船取得 BV、DNV 及 CR 智慧船舶標章。本公司利用船舶能效管理，降低油耗，減少二氧化碳排放，本公司自 113 年起導入生質燃油 (採用生質柴油 B24~B30) 以降低碳排放，未來將逐步增加生質燃料在船舶年度燃油消耗中的比例，以推動船隊營運碳強度改善之目標。113 年每 TEU-km 已較 97 年減少 62.74%，減碳實績已優於國際海事組織 (IMO) 要求的減碳目標「至 119 年降低 40%」。</p> <p>(3) 本公司自 108 年加入 DCSA(Digital Container Shipping Association) 協會，持續與國際貨櫃航商共同推動產業數位化的任務，制定產業的標準作業，影響全球供應鏈的效能與效率。目前研擬並建置符合 Track & Trace V.1 Interface 2.1；Operational Vessel Schedule Interface 1.0；Just in Time Port call Interface 1.0；Bill of Lading Interface 1.0 等四項標準制定專案。</p> <p>(4) 本公司提供便捷的客戶訂艙提貨數位服務，繼 108 年 12 月領先業界推出 e-D/O(電子小提單) 後，再於 109 年 6 月推出 e- 領憑 (電子領憑) 服務，鼓勵客戶多加利用網路的便利性，將需現場辦理的業務轉移至網路上進行，有效提升客戶進口作業速度與時效性，並節省快遞往返成本，有利減少碳足跡。本公司的「電子小提單與電子領憑」於 110 年 10 月 1 日取得發明專利「處理貨品提單的資訊系統與其方法及伺服器處理方法 (I741895)」；「櫃場提貨方法、櫃場計算機及提貨資訊系統」之發明專利已獲經濟部智慧財產局核准。另外本公司為更完善及落實船舶督導巡檢，建立模組化的流程精確指出受檢設備在船位置，利用衛星寬頻網路達成督導巡檢訊息即時船岸同步，分別於 113 年 6 月 11 日取得「督導運具運行的方法、客戶計算機與電腦可讀取紀錄媒體」發明專利、113 年 9 月 1 日取得「稽核運具運行和稽核改善運具運行的方法和伺服器方法、客戶計算機、伺服器、電腦可讀取紀錄媒體」發明專利。</p>				

推動項目	執行情形		與上市上櫃公司永續發展實務守則差異情形及原因
	是	否	
			<p>(5) 本公司積極加入國際組織，如絲路聯盟 (The Silk Alliance)、零排放聯盟 (Getting to Zero Coalition)、船用氣體燃料協會 (The Society for Gas as a Marine Fuel, SGMF)，攜手海運產業鏈相關成員，共同發展並推動船舶脫碳策略，呼應氣候變遷治理與邁向低碳轉型；如船舶回收透明度 (Ship Recycling Transparency Initiative, SRTI) 倡議，持續落實海洋環境永續發展的理念；如簽署加入海洋反貪腐網絡 (Maritime Anti-Corruption Network, MACN) 平台，堅守反貪腐與誠信經營政策。</p> <p>(6) 本公司為維護供應鏈安全，提供客戶安全運送，遵照 ISPS 國際公約及 C-TPAT 海關商貿反恐聯盟計畫，確實做好反恐安全措施，目前所有船舶皆已得到 ISPS 國際船舶與港口設施保安章程之認證並獲得 ISSC 船舶保安證書，並自 92 年 3 月起持續獲得美國海關認證為 C-TPAT 成員。通過 ISO 27001:2013 資訊安全管理系統改版認證，持續運用資訊科技，整合風險管控機制，確保集團整體經營競爭力及全球化資訊服務運行。於 101 年 6 月成為台灣海運業第一家取得 AEO 證書的航商。</p> <p>以上資訊細節皆揭露於本公司官網、企業 ESG 專網及永續報告書。</p>

8、氣候相關資訊執行情形

項目	執行情形
1. 敘明董事會與管理階層對於氣候相關風險與機會之監督及治理。	<p>(1) 董事會為氣候變遷議題最高治理單位，負責監督及決議本公司的氣候變遷治理工作，董事會審議本公司氣候變遷有關的風險與機會，並將其納入各項議案內，透過相關資本支出，減緩及調適氣候相關風險對企業營運的衝擊，同時提供能夠適應氣候變化之服務。</p> <p>(2) 本公司永續經營責任小組轄下之公司治理與誠信經營組負責 TCFD 之推動與深化，並視辨認之氣候風險與機會，由永續經營責任小組各組評估風險減緩之因應做法。藉由每年執行氣候變遷趨勢教育訓練和氣候相關風險與機會評估，提升同仁對全球氣候變遷趨勢的認知，並由各部門識別出不同氣候變遷情境設定下所衍生的風險與機會，深化氣候相關風險管理，舉辦由各部門共同參與之相關說明會議，藉由各部門於提供業務過程中所累積之經驗與看法，協助辨識出與企業營運攸關且衝擊較大之風險與機會。董事長及總經理等高階主管亦參與辨認風險與機會的過程，強化未來相關氣候風險及機會之管理。</p> <p>(3) 本公司訂定「風險管理政策」，由風險控管室與永續經營責任小組評估氣候變遷相關風險，待集團風險評估作業結束後將評估結果報告提報風險管理委員會及董事會，並於每季追蹤高風險項目與向風險管理委員會及董事會報告改善結果。</p>
2. 敘明所辨識之氣候風險與機會如何影響企業之業務、策略及財務 (短期、中期、長期)。	<p>(1) 為建立氣候風險管理機制並提出因應策略，針對各部門辨認出之高風險因子及高機會因子，訂定應採取何種適當減少、轉移、接受或控制管理策略。依據所鑑別出的風險/機會項目，本公司推估氣候變遷可能造成之財務變化，研擬各項風險對應策略進行「管理成本」與「管理效益」評估與概算。</p> <p>(2) 本公司根據自身營運狀況及地點，設定四種氣候變遷情境，評估氣候相關風險與機會。評估氣候變遷對營運環境與利害關係人的影響與衝擊。利用風險與機會表單，識別出氣候相關風險與機會，建立風險與機會矩陣，確認氣候變遷風險與機會，完成氣候風險與機會鑑別後，依照風險或機會的「發生可能性」及「衝擊程度」，識別出 113 年高風險因子 3 項、高機會因子 3 項。</p>



項目	執行情形																
	a.3 項風險摘要如下：																
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="448 351 533 387">期間</th> <th data-bbox="533 351 624 387">風險</th> <th data-bbox="624 351 1034 387">影響</th> <th data-bbox="1034 351 1444 387">因應措施</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="448 387 533 981">短期</td> <td data-bbox="533 387 624 981">碳排法規及能源效率要求漸趨嚴格</td> <td data-bbox="624 387 1034 981"> <ol style="list-style-type: none"> 1. 碳費、碳稅徵收：113 年各大航商已開徵 ETS 附加費，其餘國際間碳排放定價制度也愈趨明確，碳費或碳稅支付金額可能增加。另外，遭受國際戰亂影響，政策上以較長航程避險，以遠離高風險區域，將直接導致碳排放的增加及碳稅會超出預期。 2. 環境法規日趨嚴格：企業需漸進式汰換既有船舶並建造採用替代燃料、或節能、排氣洗滌設備之新造船舶，公司現有船舶若無法符合相關規範，將使新造船舶交付時程壓力提高，進而可能影響決策及導致公司聲譽受損、面臨相關罰則。 3. 船期遭受影響：為減低碳排放量，降低船速導致船期延長、船期配置與規劃也同樣受到影響。 </td> <td data-bbox="1034 387 1444 981"> <ol style="list-style-type: none"> 1. 實施船舶能源效率管理計畫 (SEEMP)：提早因應 IMO 對國際航運的碳強度要求。 2. 執行主機限制馬力與降速：112 年起現成船隊執行主機限制馬力與降速，達成降低油耗及碳排放的目標。 3. 以新型環保節能船舶取代老舊耗能船舶：採購新型環保節能船舶取代老舊耗能船舶，本公司已投入 10 艘 2,800TEU 級及 14 艘 11,000TEU 級長租之新型節能船舶，以降低船隊整體燃料消耗及碳排放量。 4. 船端岸電設施改裝：持續關注各國港口岸電設施建置進度與規定，研擬船端岸電設施之改裝，以節省靠港油耗及溫室氣體排放量。 5. 國內外法規趨勢追蹤：相關單位定期提供、追蹤與更新歐盟及各國環保、碳稅等法規細則與變化，以讓營運單位能適時進行因應。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 981 533 1429">中期</td> <td data-bbox="533 981 624 1429">以低碳產品和服務替代現有產品和服務</td> <td data-bbox="624 981 1034 1429"> <ol style="list-style-type: none"> 1. 燃油成本上升：由傳統燃油轉換使用低碳燃料，於低碳燃料尚未普及前，其價格較傳統燃油高，故可能導致營業成本提升。 2. 技術轉型及維護成本：初期低碳船舶操作人員需導入外部管理公司輔導，委由外部協助技術之操作，維修商與船廠費用之維修費用也較傳統設備高，將增加相關營運成本。 3. 新造船舶設備成本：為符合國際法規與最新技術應用現況，新造船舶須搭配低碳設備，使建造成本增加。 4. 既有客戶流失：反映燃油成本上升以及新技術之採用，產品服務售價上升，可能導致既有客戶流失。 </td> <td data-bbox="1034 981 1444 1429"> <ol style="list-style-type: none"> 1. 策略性添購低碳產品與新船舶：與低碳產品供應商洽談或簽署長期合約價格，並使用公開招標進行低碳燃料船舶之採購以降低支出成本。 2. 定期會議討論：針對低碳燃料的使用，納入節能小組的定期會議報告中，以利跨部門協商解決，共同降低營運成本。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 1429 533 2058">短、中期</td> <td data-bbox="533 1429 624 2058">颱風、洪水等極端天氣事件嚴重程度提高</td> <td data-bbox="624 1429 1034 2058"> <ol style="list-style-type: none"> 1. 船舶貨櫃受損：航行於惡劣天候下可能發生貨櫃落海、貨櫃毀損、船舶繫固設備損壞、貨物損壞等情事，造成額外成本增加。 2. 港口作業中斷或停止：極端天氣可能造成港口關閉、船期延誤、跳港、船班取消，近期巴拿馬因降雨量不足，導致可允許通行的船舶數量大幅下降，進而使等待過河時間拉長，增加相關通行成本，且船期延長可能導致客戶流失，甚至影響客戶營運。 3. 燃油耗用增加以追趕船期：因極端氣候導致船舶延誤，為使貨櫃準時抵達，採用加開船或加快航速的方式，將耗費更多燃油，使燃油成本提高。 4. 強風導致碰撞機率增加：季節性強風的逐年加劇，加上船舶大型化趨勢，導致在港期間碰撞事故機率大增。 </td> <td data-bbox="1034 1429 1444 2058"> <ol style="list-style-type: none"> 1. 確實掌握氣象資訊，採用最佳航路服務：船舶遵循氣導航路規劃，實施船舶增減速，以避開惡劣天候海況的水域，本公司已運用氣導公司提供之服務，監控船舶航行及耗油狀況，並於能效異常時追蹤改善。 2. 提升船員風險意識：增加船員的風險意識，提供案例供船隊參考應變使用。 </td> </tr> </tbody> </table>	期間	風險	影響	因應措施	短期	碳排法規及能源效率要求漸趨嚴格	<ol style="list-style-type: none"> 1. 碳費、碳稅徵收：113 年各大航商已開徵 ETS 附加費，其餘國際間碳排放定價制度也愈趨明確，碳費或碳稅支付金額可能增加。另外，遭受國際戰亂影響，政策上以較長航程避險，以遠離高風險區域，將直接導致碳排放的增加及碳稅會超出預期。 2. 環境法規日趨嚴格：企業需漸進式汰換既有船舶並建造採用替代燃料、或節能、排氣洗滌設備之新造船舶，公司現有船舶若無法符合相關規範，將使新造船舶交付時程壓力提高，進而可能影響決策及導致公司聲譽受損、面臨相關罰則。 3. 船期遭受影響：為減低碳排放量，降低船速導致船期延長、船期配置與規劃也同樣受到影響。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 實施船舶能源效率管理計畫 (SEEMP)：提早因應 IMO 對國際航運的碳強度要求。 2. 執行主機限制馬力與降速：112 年起現成船隊執行主機限制馬力與降速，達成降低油耗及碳排放的目標。 3. 以新型環保節能船舶取代老舊耗能船舶：採購新型環保節能船舶取代老舊耗能船舶，本公司已投入 10 艘 2,800TEU 級及 14 艘 11,000TEU 級長租之新型節能船舶，以降低船隊整體燃料消耗及碳排放量。 4. 船端岸電設施改裝：持續關注各國港口岸電設施建置進度與規定，研擬船端岸電設施之改裝，以節省靠港油耗及溫室氣體排放量。 5. 國內外法規趨勢追蹤：相關單位定期提供、追蹤與更新歐盟及各國環保、碳稅等法規細則與變化，以讓營運單位能適時進行因應。 	中期	以低碳產品和服務替代現有產品和服務	<ol style="list-style-type: none"> 1. 燃油成本上升：由傳統燃油轉換使用低碳燃料，於低碳燃料尚未普及前，其價格較傳統燃油高，故可能導致營業成本提升。 2. 技術轉型及維護成本：初期低碳船舶操作人員需導入外部管理公司輔導，委由外部協助技術之操作，維修商與船廠費用之維修費用也較傳統設備高，將增加相關營運成本。 3. 新造船舶設備成本：為符合國際法規與最新技術應用現況，新造船舶須搭配低碳設備，使建造成本增加。 4. 既有客戶流失：反映燃油成本上升以及新技術之採用，產品服務售價上升，可能導致既有客戶流失。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 策略性添購低碳產品與新船舶：與低碳產品供應商洽談或簽署長期合約價格，並使用公開招標進行低碳燃料船舶之採購以降低支出成本。 2. 定期會議討論：針對低碳燃料的使用，納入節能小組的定期會議報告中，以利跨部門協商解決，共同降低營運成本。 	短、中期	颱風、洪水等極端天氣事件嚴重程度提高	<ol style="list-style-type: none"> 1. 船舶貨櫃受損：航行於惡劣天候下可能發生貨櫃落海、貨櫃毀損、船舶繫固設備損壞、貨物損壞等情事，造成額外成本增加。 2. 港口作業中斷或停止：極端天氣可能造成港口關閉、船期延誤、跳港、船班取消，近期巴拿馬因降雨量不足，導致可允許通行的船舶數量大幅下降，進而使等待過河時間拉長，增加相關通行成本，且船期延長可能導致客戶流失，甚至影響客戶營運。 3. 燃油耗用增加以追趕船期：因極端氣候導致船舶延誤，為使貨櫃準時抵達，採用加開船或加快航速的方式，將耗費更多燃油，使燃油成本提高。 4. 強風導致碰撞機率增加：季節性強風的逐年加劇，加上船舶大型化趨勢，導致在港期間碰撞事故機率大增。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 確實掌握氣象資訊，採用最佳航路服務：船舶遵循氣導航路規劃，實施船舶增減速，以避開惡劣天候海況的水域，本公司已運用氣導公司提供之服務，監控船舶航行及耗油狀況，並於能效異常時追蹤改善。 2. 提升船員風險意識：增加船員的風險意識，提供案例供船隊參考應變使用。
期間	風險	影響	因應措施														
短期	碳排法規及能源效率要求漸趨嚴格	<ol style="list-style-type: none"> 1. 碳費、碳稅徵收：113 年各大航商已開徵 ETS 附加費，其餘國際間碳排放定價制度也愈趨明確，碳費或碳稅支付金額可能增加。另外，遭受國際戰亂影響，政策上以較長航程避險，以遠離高風險區域，將直接導致碳排放的增加及碳稅會超出預期。 2. 環境法規日趨嚴格：企業需漸進式汰換既有船舶並建造採用替代燃料、或節能、排氣洗滌設備之新造船舶，公司現有船舶若無法符合相關規範，將使新造船舶交付時程壓力提高，進而可能影響決策及導致公司聲譽受損、面臨相關罰則。 3. 船期遭受影響：為減低碳排放量，降低船速導致船期延長、船期配置與規劃也同樣受到影響。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 實施船舶能源效率管理計畫 (SEEMP)：提早因應 IMO 對國際航運的碳強度要求。 2. 執行主機限制馬力與降速：112 年起現成船隊執行主機限制馬力與降速，達成降低油耗及碳排放的目標。 3. 以新型環保節能船舶取代老舊耗能船舶：採購新型環保節能船舶取代老舊耗能船舶，本公司已投入 10 艘 2,800TEU 級及 14 艘 11,000TEU 級長租之新型節能船舶，以降低船隊整體燃料消耗及碳排放量。 4. 船端岸電設施改裝：持續關注各國港口岸電設施建置進度與規定，研擬船端岸電設施之改裝，以節省靠港油耗及溫室氣體排放量。 5. 國內外法規趨勢追蹤：相關單位定期提供、追蹤與更新歐盟及各國環保、碳稅等法規細則與變化，以讓營運單位能適時進行因應。 														
中期	以低碳產品和服務替代現有產品和服務	<ol style="list-style-type: none"> 1. 燃油成本上升：由傳統燃油轉換使用低碳燃料，於低碳燃料尚未普及前，其價格較傳統燃油高，故可能導致營業成本提升。 2. 技術轉型及維護成本：初期低碳船舶操作人員需導入外部管理公司輔導，委由外部協助技術之操作，維修商與船廠費用之維修費用也較傳統設備高，將增加相關營運成本。 3. 新造船舶設備成本：為符合國際法規與最新技術應用現況，新造船舶須搭配低碳設備，使建造成本增加。 4. 既有客戶流失：反映燃油成本上升以及新技術之採用，產品服務售價上升，可能導致既有客戶流失。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 策略性添購低碳產品與新船舶：與低碳產品供應商洽談或簽署長期合約價格，並使用公開招標進行低碳燃料船舶之採購以降低支出成本。 2. 定期會議討論：針對低碳燃料的使用，納入節能小組的定期會議報告中，以利跨部門協商解決，共同降低營運成本。 														
短、中期	颱風、洪水等極端天氣事件嚴重程度提高	<ol style="list-style-type: none"> 1. 船舶貨櫃受損：航行於惡劣天候下可能發生貨櫃落海、貨櫃毀損、船舶繫固設備損壞、貨物損壞等情事，造成額外成本增加。 2. 港口作業中斷或停止：極端天氣可能造成港口關閉、船期延誤、跳港、船班取消，近期巴拿馬因降雨量不足，導致可允許通行的船舶數量大幅下降，進而使等待過河時間拉長，增加相關通行成本，且船期延長可能導致客戶流失，甚至影響客戶營運。 3. 燃油耗用增加以追趕船期：因極端氣候導致船舶延誤，為使貨櫃準時抵達，採用加開船或加快航速的方式，將耗費更多燃油，使燃油成本提高。 4. 強風導致碰撞機率增加：季節性強風的逐年加劇，加上船舶大型化趨勢，導致在港期間碰撞事故機率大增。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 確實掌握氣象資訊，採用最佳航路服務：船舶遵循氣導航路規劃，實施船舶增減速，以避開惡劣天候海況的水域，本公司已運用氣導公司提供之服務，監控船舶航行及耗油狀況，並於能效異常時追蹤改善。 2. 提升船員風險意識：增加船員的風險意識，提供案例供船隊參考應變使用。 														

項目	執行情形			
	b.3 項機會摘要如下：			
	期間	機會	影響	因應措施
	短、中期	採用新技術提高作業效率	<ol style="list-style-type: none"> 1. 高效率現場碼頭作業：透過採用更高效率的服務產出過程 (例如作業流程優化、營運效率改善、即時滾動式工作環境監測及流程變更等等)，有效提升貨櫃碼頭的服務效率，單位能耗降低、設備妥善率提升、周轉率提高。 2. 提升能源使用效能：採用低碳與節能設備，提高使用能效同時降低碳排放量，減少潛在碳成本。 	更新碼頭相關設備：汰換舊型柴油堆高機與高用電照明設備，使用低碳排/電動堆高機與 LED 照明設備。
短、中期	採用更高效率的運輸方式	<ol style="list-style-type: none"> 1. 提升能源使用效率：透過定期清潔船殼、監測主機扭力狀況與改裝節能螺槳和節能球艙，使船舶在低阻力下航行，有效提升能源使用效率。 2. 符合國際組織及法規要求：台灣政府將於 2025 年開始徵收碳費；歐盟 Fit-55 碳交易平台及 FuelEU 上線也納管海運業，透過採用更高效率的運輸方式，提升燃油使用效率，有助於適應環境法規變化。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 降低船舶油耗：透過採取管理性措施，如：定期清潔船舶、改裝節能螺槳和節能球艙，降低航行阻力、並避免外板遭海洋生物污染，以改善燃油耗用量。 2. 低碳燃料 / 零碳燃料船舶：新造船佈建研議時，除採用新世代節能引擎與其他節能優化設計外，同時研擬雙燃料配置，如甲醇、液化天然氣(Liquefied Natural Gas, LNG)等，以因應未來法規變化及降低船隊全生命週期總體溫室氣體排放量，2023 年與韓國現代重工工業簽訂新船建造合約，建造 5 艘 15,500 TEU LNG 雙燃料貨櫃船，預計 2026 年起陸續加入船隊。 3. 優先考量節能船型：短期船舶之資源取得，在現貨市場條件許可、不影響航線營運下，將優先考量節能船型。 4. 航路規劃及船舶航行速度優化：配合各船舶到港時間，運用氣象導航天候資訊，規劃最佳航路及船速，以提升船舶能效、減少碳排放量，並優化碳強度指標 (Carbon Intensity Indicator, CII) 評級。 5. 加強人員教育訓練：針對海勤同仁及監管船隊人員，實施新觀念之教育訓練，不以最低安全標準保養船舶設備，而以能效觀點來進行保養周期的規劃。 	
長期	使用低碳能源	<ol style="list-style-type: none"> 1. 因應利害關係人需求：為因應國際海事組織 (IMO)2030/2050 減碳目標，船隊需編列一定比例生質燃油，以及在新造船舶使用 LNG/ 甲醇等低碳燃料，以爭取客戶認同與支持。 2. 提升低碳形象：越來越多客戶設定涵蓋範疇 3 的減量目標，因此運輸碳排放量將影響承運方的環境績效，藉由綠色能源的導入提升陽明海運低碳形象，吸引重視環保的客戶。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 採用雙能源船舶：新造船採用低碳燃料及傳統燃油之雙能源船舶，以推動船舶之能源轉型。本公司已簽訂 5 艘 15,500 TEU LNG 雙燃料貨櫃船，預計將自 2026 年起陸續加入船隊。 2. 積極建立低碳能源相關網絡：加入低碳組織 (如絲路聯盟)，以分享使用經驗達到互利的成果；同時積極開發新能源供應商，以提高穩定的低碳能源使用。 	

項目	執行情形										
<p>3. 敘明極端氣候事件及轉型行動對財務之影響。</p>	<p>(1) 針對極端氣候及轉型行動 (碳排放法規及能源效率要求漸趨嚴格)，對財務之影響，詳如上揭項目 2 之說明。</p> <p>(2) 船舶遵循氣導航路規劃實施船舶增減速以避開惡劣天候海況的水域，已於 111 年運用系統及氣導公司提供之服務，監控船舶航行及耗油狀況，並於能效異常時追蹤改善。</p> <p>(3) 因應溫室氣體減量相關法規日趨嚴格及溫室氣體排放定價提高，若監管強度持續提升，企業營運過程中產生的溫室氣體排放，可能被課徵碳稅、碳費，增加營業費用。本公司以新型環保節能船舶取代老舊耗能船舶，研擬船端岸電設施之改裝，並導入生質燃油 (採用生質柴油 B24~B30) 以降低公司船隊整體燃料消耗及碳排放量，並持續強化船隊效率並降低能源消耗，為公司持續精進之目標。</p>										
<p>4. 敘明氣候風險之辨識、評估及管理流程如何整合於整體風險管理制度。</p>	<p>(1) 本公司 111 年於董事會設置「風險管理委員會」，負責審查內部各項風險管理政策、架構、制度、規範、重大風險事件之檢討與因應措施；為使風險管理作業有所依循，本公司也訂定了「風險管理政策」，由風險控管室與永續經營責任小組評估氣候變遷相關風險，待集團風險評估作業結束後將評估結果報告提報風險管理委員會及董事會，並於季追蹤高風險項目與向風險管理委員會及董事會報告改善結果。</p> <p>(2) 本公司風險管理流程主要分為四大步驟如下表：</p> <table border="1" data-bbox="448 790 1444 1126"> <thead> <tr> <th data-bbox="448 790 571 835">管理流程</th> <th data-bbox="571 790 1444 835">內容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="448 835 571 902">風險辨識</td> <td data-bbox="571 835 1444 902">各單位依據過往實務經驗以及參考外部訊息，透過內控作業循環分析、情境模擬分析等各項因素，評估對於內外利害關係人之影響，鑑別與羅列出可能的風險因子。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 902 571 969">風險分析</td> <td data-bbox="571 902 1444 969">將已鑑別出的風險因子，透過實務經驗、情境模擬分析、數據統計分析，以及外部之風險案例以及數據資訊，綜合分析其損失的頻率與幅度。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 969 571 1070">風險評價因應</td> <td data-bbox="571 969 1444 1070">風險評估乃依循所訂定的評估標準，將風險分析步驟中所分析出的損失頻率與幅度加以分級並求出風險程度，最後據此將風險因子在風險矩陣中加以定位。面對風險之因應措施有：風險自留、風險轉嫁，而風險決策參考有：風險規避、風險預防。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 1070 571 1126">風險監控</td> <td data-bbox="571 1070 1444 1126">由各權責單位負責風險管理與控管之執行，配合內外部稽核達成監控目的，並將年度集團風險評估報告結果提報至董事會。</td> </tr> </tbody> </table>	管理流程	內容	風險辨識	各單位依據過往實務經驗以及參考外部訊息，透過內控作業循環分析、情境模擬分析等各項因素，評估對於內外利害關係人之影響，鑑別與羅列出可能的風險因子。	風險分析	將已鑑別出的風險因子，透過實務經驗、情境模擬分析、數據統計分析，以及外部之風險案例以及數據資訊，綜合分析其損失的頻率與幅度。	風險評價因應	風險評估乃依循所訂定的評估標準，將風險分析步驟中所分析出的損失頻率與幅度加以分級並求出風險程度，最後據此將風險因子在風險矩陣中加以定位。面對風險之因應措施有：風險自留、風險轉嫁，而風險決策參考有：風險規避、風險預防。	風險監控	由各權責單位負責風險管理與控管之執行，配合內外部稽核達成監控目的，並將年度集團風險評估報告結果提報至董事會。
管理流程	內容										
風險辨識	各單位依據過往實務經驗以及參考外部訊息，透過內控作業循環分析、情境模擬分析等各項因素，評估對於內外利害關係人之影響，鑑別與羅列出可能的風險因子。										
風險分析	將已鑑別出的風險因子，透過實務經驗、情境模擬分析、數據統計分析，以及外部之風險案例以及數據資訊，綜合分析其損失的頻率與幅度。										
風險評價因應	風險評估乃依循所訂定的評估標準，將風險分析步驟中所分析出的損失頻率與幅度加以分級並求出風險程度，最後據此將風險因子在風險矩陣中加以定位。面對風險之因應措施有：風險自留、風險轉嫁，而風險決策參考有：風險規避、風險預防。										
風險監控	由各權責單位負責風險管理與控管之執行，配合內外部稽核達成監控目的，並將年度集團風險評估報告結果提報至董事會。										
<p>5. 若使用情境分析評估面對氣候變遷風險之韌性，應說明所使用之情境、參數、假設、分析因子及主要財務影響。</p>	<p>(1) 本公司根據自身營運狀況及地點，設定四種氣候變遷情境，評估氣候相關風險與機會。評估氣候變遷對營運環境與利害關係人的影響與衝擊。利用風險與機會表單，識別出氣候相關風險與機會。建立風險與機會矩陣，確認氣候變遷風險與機會。</p> <p>(2) 本公司期望透過不同情境下與氣候相關的財務衝擊進行分析，如下表所示：</p> <table border="1" data-bbox="448 1272 1444 1641"> <thead> <tr> <th data-bbox="448 1272 691 1339">氣候相關風險與機會類型</th> <th data-bbox="691 1272 962 1339">氣候變遷情境</th> <th data-bbox="962 1272 1444 1339">情境內容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="448 1339 691 1529">轉型風險</td> <td data-bbox="691 1339 962 1529"> 1. 2050 年淨零情境 (Net Zero Emissions by 2050 Scenario, NZE) 2. 中華民國「國家自定預期貢獻」(NDC) 情境 </td> <td data-bbox="962 1339 1444 1529"> 1. 基於 IEA 2021 年所提出的 2050 淨零排放情境，評估全球實現 1.5°C 目標與其他能源相關永續發展目標進展情況。 2. 臺灣將以全國為範疇，透過國內相關部門別減量的努力，於 2030 年溫室氣體排放量為 BAU(business as usual) 減量 50%。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="448 1529 691 1641">實體風險</td> <td data-bbox="691 1529 962 1641"> 1. SSP2-4.5 中度排放情境 2. SSP5-8.5 極高排放情境 </td> <td data-bbox="962 1529 1444 1641"> 1. 現時二氧化碳排放量大致維持至本世紀中。 2. 高度排放情境，幾乎沒有氣候政策下的排放情境，二氧化碳排放量約在 2050 年增至 2015 年的一倍。 </td> </tr> </tbody> </table>	氣候相關風險與機會類型	氣候變遷情境	情境內容	轉型風險	1. 2050 年淨零情境 (Net Zero Emissions by 2050 Scenario, NZE) 2. 中華民國「國家自定預期貢獻」(NDC) 情境	1. 基於 IEA 2021 年所提出的 2050 淨零排放情境，評估全球實現 1.5°C 目標與其他能源相關永續發展目標進展情況。 2. 臺灣將以全國為範疇，透過國內相關部門別減量的努力，於 2030 年溫室氣體排放量為 BAU(business as usual) 減量 50%。	實體風險	1. SSP2-4.5 中度排放情境 2. SSP5-8.5 極高排放情境	1. 現時二氧化碳排放量大致維持至本世紀中。 2. 高度排放情境，幾乎沒有氣候政策下的排放情境，二氧化碳排放量約在 2050 年增至 2015 年的一倍。	
氣候相關風險與機會類型	氣候變遷情境	情境內容									
轉型風險	1. 2050 年淨零情境 (Net Zero Emissions by 2050 Scenario, NZE) 2. 中華民國「國家自定預期貢獻」(NDC) 情境	1. 基於 IEA 2021 年所提出的 2050 淨零排放情境，評估全球實現 1.5°C 目標與其他能源相關永續發展目標進展情況。 2. 臺灣將以全國為範疇，透過國內相關部門別減量的努力，於 2030 年溫室氣體排放量為 BAU(business as usual) 減量 50%。									
實體風險	1. SSP2-4.5 中度排放情境 2. SSP5-8.5 極高排放情境	1. 現時二氧化碳排放量大致維持至本世紀中。 2. 高度排放情境，幾乎沒有氣候政策下的排放情境，二氧化碳排放量約在 2050 年增至 2015 年的一倍。									
<p>6. 若有因應管理氣候相關風險之轉型計畫，說明該計畫內容，及用於辨識及管理實體風險及轉型風險之指標與目標。</p>	<p>本公司將氣候變遷相關風險納入本公司風險管理政策，由風險控管室與永續經營責任小組定期評估氣候變遷相關風險與機會，待集團風險評估作業結束後將評估結果報告提報風險管理委員會及董事會，並於每季追蹤高風險項目與向風險管理委員會及董事會報告改善結果並持續進行氣候相關財務揭露 (TCFD) 與原碳揭露計畫 (CDP) 專案，結合低碳技術研發與投資規劃，定期檢視本公司營運之氣候相關風險與機會。辨識營運中可能的實體與轉型風險，使本公司得以及時因應外在環境變化。</p>										
<p>7. 若使用內部碳定價作為規劃工具，應說明價格制定基礎。</p>	<p>無。</p>										

項目	執行情形
8. 若有設定氣候相關目標，應說明所涵蓋之活動、溫室氣體排放範疇、規劃期程，每年達成進度等資訊；若使用碳抵換或再生能源憑證 (RECs) 以達成相關目標，應說明所抵換之減碳額度來源及數量或再生能源憑證 (RECs) 數量。	(1) 本公司積極推動綠色航運，自 111 年起導入 ISO 14064-1 溫室氣體盤查並取得第三方查證，依盤查結果推動及規劃本公司溫室氣體排放減量目標與措施。 (2) 本公司持續超越國際法規的要求，透過採取管理性措施，如船體優化、引進環保新船、最適航速控制、智慧化監控系統以及現有船隻的改裝，營運船舶於 113 年二氧化碳排放強度較 97 年減少 62.74%，提前達成國際海事組織 (IMO) 119 年降低 40% 的目標，朝著 139 年降低 70% 及淨零碳排的目標前進。 (3) 本公司積極推動綠電採購，為呼應公司再生能源政策，七堵總部大樓及北、中、南部營運辦公室於 2024 年度購買使用再生能源 658,000 度及再生能源憑證 658 張。
9. 溫室氣體盤查及確信情形與減量目標、策略及具體行動計畫(另填於 8-1 及 8-2)。	另填於「溫室氣體盤查及確信情形」。

8-1、最近二年度公司溫室氣體盤查及確信情形

8-1-1、溫室氣體盤查資訊

敘明溫室氣體最近兩年度之排放量 (公噸 CO₂e)、密集度 (公噸 CO₂e/百萬元) 及資料涵蓋範圍。

本公司 111 年度及 112 年度溫室氣體盤查組織邊界設定採營運控制權法，111 年度盤查邊界涵蓋七堵總公司、基隆分公司、基隆貨櫃場、台灣營業部、高雄分公司、台中分公司 (含梧棲辦公室) 及營運船舶，並自 112 年度起範疇一、二亦涵蓋合併財務報告邊界子公司所有據點。溫室氣體排放量密集度以每單位營業收入計算，111 年個體營業收入為 261,012.906 (新台幣百萬元)；112 年因邊界涵蓋至合併報表子公司使用合併財報營業收入為 140,623.713 (新台幣百萬元)。

類別	111 年 (公噸 CO ₂ e)	111 年年碳密集度 (公噸 CO ₂ e/百萬元)	112 年 (公噸 CO ₂ e)	112 年年碳密集度 (公噸 CO ₂ e/百萬元)
範疇一	4,034,299.5445	15.4563	4,214,595.4986	29.9707
範疇二	11,200.4093	0.0429	18,136.9886	0.1290
範疇三	648,041.4959	2.4828	1,509,563.5484	10.7348

8-1-2、溫室氣體確信資訊

敘明截至年報刊印日之最近兩年度確信情形說明，包括確信範圍、確信機構、確信準則及確意見見。

本公司 112 年度溫室氣體資訊，查驗範圍涵蓋母公司之 8 個場址及所屬營運船舶，及合併報表子公司共 37 個實體據點。經確信機構立恩威國際驗證股份有限公司 (DNV) 依照 ISO 14064-3 標準查證，查證意見為合理保證。113 年度溫室氣體完整確信資訊將於永續報告書中揭露。

8-2、溫室氣體減量目標、策略及具體行動計畫

敘明溫室氣體減量基準年及其數據、減量目標、策略及具體行動計畫與減量目標達成情形。

本公司於 111 年導入 ISO 14064-1 溫室氣體盤查標準，將自有辦公室、自有基隆 (陽明) 貨櫃場、營運船舶納入盤查範圍並取得第三方查證，其中營運船舶溫室氣體佔類別一與類別二盤查總量之最大比例，就溫室氣體減量規劃，本公司嚴格遵循國際海事組織 (IMO) 之相關規範，就營運船舶碳強度 (Carbon Intensity)，採取積極管理措施如船體優化、引進環保新船、最適航速控制、智慧化監控系統以及現有船隻節能設備加改裝等，控管營運船舶二氧化碳 (CO₂) 排放，在 113 年營運船舶碳排放強度已較 97 年減少 62.74%，提前達成 IMO 設定之 119 年降低 40% 目標，並持續朝著 139 年碳排放強度降低 70% 的目標前進。另本公司針對溫室氣體排放總量，以達 139 年淨零碳排為目標，並將依證交所規定於 114 年完成 113 年度合併財務報告子公司之溫室氣體盤查後，依完成盤查年度為基準年，設定集團減量目標。

(八) 履行誠信經營情形及與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因：

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因
	是	否	
<p>1、訂定誠信經營政策及方案</p> <p>(1) 公司是否制定經董事會通過之誠信經營政策，並於規章及對外文件中明示誠信經營之政策、作法，以及董事會與高階管理階層積極落實經營政策之承諾？</p> <p>(2) 公司是否建立不誠信行為風險之評估機制，定期分析及評估營業範圍內具較高不誠信行為風險之營業活動，並據以訂定防範不誠信行為方案，且至少涵蓋「上市上櫃公司誠信經營守則」第七條第二項各款行為之防範措施？</p> <p>(3) 公司是否於防範不誠信行為方案內明定作業程序、行為指南、違規之懲戒及申訴制度，且落實執行，並定期檢討修正前揭方案？</p>	V	<p>(1) 本公司誠信經營守則於 111 年 12 月 16 日業經第 20 屆第 23 次董事會通過修正，並於公司內部規章、年報、公司網站或其他文宣上揭露誠信經營政策，並明訂本公司之董事、經理人、受僱人、受任人及實質控制者應盡善良管理人之注意義務，督促本公司防止不誠信行為，確保誠信經營政策之落實。同時並於供應商合約中納入誠信條款或加簽誠信切結書。113 年重新回收全體同仁之誠信切結書，共計 1,529 人。</p> <p>(2) 針對本公司營業範圍內具較高不誠信行為風險之營業活動，採取人員定期輪調及加強監督等防範措施。並由風險控管室進行各部室年度風險評估作業，並請各部室就誠信風險部分提出管控方案與未來計畫增加之措施，並據以訂定「陽明海運股份有限公司誠信經營作業程序及行為指南」，以作為各項不誠信行為之防範措施。</p> <p>(3) 為落實誠信經營之理念及政策，本公司已審酌相關法令規定及業界實務，於 111 年 12 月 16 日業經第 20 屆第 23 次董事會通過修正「陽明海運股份有限公司誠信經營作業程序及行為指南」，並於公司內部規章、公司網站上揭露。另於「集團道德行為準則」、「工作規則」及「岸勤從業人員獎懲程序書」嚴格規範員工業務保密與利益迴避規定，當員工發生不誠信行為時，均依情節之輕重依「岸勤從業人員獎懲程序書」究處。</p>	無
<p>2、落實誠信經營</p> <p>(1) 公司是否評估往來對象之誠信紀錄，並於其與往來交易對象簽訂之契約中明定誠信行為條款？</p> <p>(2) 公司是否設置隸屬董事會之推動企業誠信經營專責單位，並定期(至少一年一次)向董事會報告其誠信經營政策與防範不誠信行為方案及監督執行情形？</p>	V	<p>(1) 已要求各單位於契約中明訂誠信行為條款或簽署切結書，如有違反，均留存註記其違反情節，嚴重者則不再與之交易。</p> <p>(2) 為健全誠信經營之管理及強調重視誠信經營之企業文化，本公司由永續經營責任小組轄下所設置之「公司治理與誠信經營組」負責誠信經營政策與防範方案之制定與推動及監督執行，該專責單位由總經理擔任召集人，並由稽核室、法令遵循室、風險控管室、公共事務部及人力資源部等相關部室代表組成，就下列主要掌理事項進行分工，並定期(至少一年一次)向董事會報告執行情形，公司治理與誠信經營組已於 113 年 6 月 21 日第 394 次(第 21 屆第 2 次)董事會報告運作及執行情形：</p> <p>a. 協助將誠信與道德價值融入公司經營策略，並配合法令制度訂定確保誠信經營之相關防弊措施。</p> <p>b. 定期分析及評估營業範圍內不誠信行為風險，並據以訂定防範方案，及於各方案內訂定工作業務相關標準作業程序及行為指南。</p>	無

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因
	是	否	
<p>(3) 公司是否制定防止利益衝突政策、提供適當陳述管道，並落實執行？</p> <p>(4) 公司是否為落實誠信經營已建立有效的會計制度、內部控制制度，並由內部稽核單位依不誠信行為風險之評估結果，擬訂相關稽核計畫，並據以查核防範不誠信行為方案之遵循情形，或委託會計師執行查核？</p> <p>(5) 公司是否定期舉辦誠信經營之內、外部之教育訓練？</p>	V	<p>c. 規劃內部組織、編制與職掌，對營業範圍內較高不誠信行為風險之營業活動，安置相互監督制衡機制。</p> <p>d. 誠信政策宣導訓練之推動及協調。</p> <p>e. 規劃檢舉制度，確保執行之有效性。</p> <p>f. 協助董事會及管理階層查核及評估落實誠信經營所建立之防範措施是否有效運作，並定期就相關業務流程進行評估遵循情形，作成報告協助董事會及管理階層查核及評估落實誠信經營所建立之防範措施是否有效運作，並定期就相關業務流程進行評估遵循情形，作成報告。</p> <p>(3) 已規範於本公司誠信經營守則第 19 條：利益迴避。並提供獨立董事信箱 (ymtarzantang88@hibox.biz) 及獨立檢舉信箱 (conduct@yangming.com)，落實防止利益衝突之執行。</p> <p>(4) 為落實誠信經營，本公司對於法令規章之遵循情形，均透過健全之內稽、會計與內控制度定期查核。本公司就具較高不誠信行為風險之營業活動，建立有效之會計制度及內部控制制度，並隨時檢討，俾確保該制度之設計及執行持續有效。另由稽核室負責查核經理部門誠信經營遵循情形，並定期將稽核報告送交獨立董事查閱及彙整併入內部稽核辦理情形提報董事會。</p> <p>(5) 本公司已於 113 年 9 月 2 日至 113 年 12 月 20 日針對「集團道德行為準則」、「誠信經營守則」及「誠信經營作業程序及行為指南」向全公司岸勤員工實施線上教育訓練宣導，共計 1,470 人次通過測驗，完成度 100%。</p>	無
<p>3、公司檢舉制度之運作情形</p> <p>(1) 公司是否訂定具體檢舉及獎勵制度，並建立便利檢舉管道，及針對被檢舉對象指派適當之受理專責人員？</p>	V	<p>(1) 為建立誠信透明之企業文化並促進健全經營，本公司董事會通過訂定「審計委員會受理利害關係人建言及申訴辦法」、「審計委員會受理集團檢舉案件處理及作業辦法」，亦訂有「集團檢舉案件處理作業程序書」，於公司官網及內部網站公告檢舉電子郵件信箱及書面檢舉收件地址等，並將檢舉電子郵件信箱通告全球各子公司及重要供應商，以提供內部及外部人員對於任何涉及本集團人員之不法、違反工作規則或其他不誠信行為之檢舉管道。檢舉管道資訊如下：</p> <p>a. 書面檢舉：集團母公司登記地址 (基隆市七堵區明德一路 271 號) (指名審計委員會或稽核主管收)</p> <p>b. 檢舉信箱</p> <p>i. 獨立董事信箱：ymtarzantang88@hibox.biz (審計委員會收啟)</p> <p>ii. 獨立檢舉信箱：conduct@yangming.com (稽核主管收啟)</p>	無

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因
	是	否	
<p>(2) 公司是否訂定受理檢舉事項之調查標準作業程序、調查完成後應採取之後續措施及相關保密機制？</p>		V	<p>(2) 本公司相關檢舉作業程序書訂有檢舉案件之受理原則、調查程序、調查報告後續處理措施、檢舉人之保護等規定。</p> <p>a. 檢舉案件有以下情形不受理：</p> <ul style="list-style-type: none"> i. 檢舉內容不符合所訂之檢舉應說明事項或提供之事證不足，致難以調查者。 ii. 具可補正情形，但無法通知或經通知而逾期未補正者。 iii. 檢舉內容屬惡意攻訐、虛偽造假、單純個人私領域事務或人身攻擊、或顯與事實、論理、經驗法則不符者。 iv. 檢舉案件經知悉已在司法機關偵查、審理中或已受不起訴、緩起訴處分或經判決確定者。 v. 同一事實經受理檢舉單位（或審計委員會）決定不予受理或已結案，仍重複檢舉者。但如檢舉人提供確實之新事證，足認有重新調查之必要者，不在此限。 <p>b. 調查程序：</p> <ul style="list-style-type: none"> i. 檢舉案件之調查應秉持公平、公正、依法進行之原則。當事人及相關證人之身分應予保密，調查資料及報告應以密件形式保存。參與受理、調查、審核及具核定權責之人員對案件各項文件應嚴格保密。 ii. 調查報告應於受理之翌日起三個月內完成檢舉案件之調查，必要時得報經董事會或董事長核定後延長。 iii. 調查報告應包含檢舉案由、調查過程、處理建議等，並視被檢舉人層級或檢舉案件重大性經董事長或董事會審核及核定。 <p>c. 所有參與檢舉案處理過程之人員，對檢舉信函、調查報告及其他各項文件應嚴格保密，公司對檢舉人或其他參與或配合調查之人員將予以適當保護並提供懲戒責任減免之程序，以避免遭受不利之處置。</p>
<p>(3) 公司是否採取保護檢舉人不因檢舉而遭受不當處置之措施？</p>			<p>(3) 檢舉人保護及信箱受理情形：</p> <p>a. 本公司已制定集團適用之檢舉案件處理作業辦法及程序書，建立檢舉人保護制度，規定本集團應保護檢舉人或其他參與或配合調查之人員不得因所檢舉案件而遭受不利處置，包含但不限於解僱、降調職、減薪等人事處分、損害其依法或契約應有之權利或其他不利之處分。</p> <p>b. 113 年度本公司獨立檢舉信箱受理舉報件數（含集團子公司）共 12 件（112 年度共 21 件），經調查成立之案件 2 件（112 年度共 2 件），均依本公司及子公司內部懲戒規定辦理，並改善內部控制制度及修訂相關作業程序。</p>

評估項目	運作情形		與上市上櫃公司誠信經營守則差異情形及原因
	是	否	
4、加強資訊揭露 公司是否於其網站及公開資訊觀測站，揭露其所定誠信經營守則內容及推動成效？	√		無
5、公司如依據「上市上櫃公司誠信經營守則」定有本身之誠信經營守則者，請敘明其運作與所定守則之差異情形：目前公司內部執行與「陽明海運股份有限公司誠信經營守則」之規定事項，並無差異。			
6、其他有助於瞭解公司誠信經營運作情形之重要資訊：(如公司檢討修正其訂定之誠信經營守則等情形)：本公司遵守公司法、證券交易法、商業會計法、政治獻金法、貪污治罪條例、上市上櫃相關規章或其他商業行為有關法令，以作為落實誠信經營之基本前提。			

(九) 其他足以增進對公司治理運作情形之瞭解的重要資訊：

1. 公司重要財務資訊皆公告於企業 ESG 專網「投資人專區」項下，亦於網站上定期揭露公司重要營業訊息。
2. 本公司已建立完善之內部控制制度與內部稽核制度，並依集團風險評估結果，根據風險項目訂定年度稽核計畫，均依規定提報董事會核議通過執行，年度稽核計畫亦依規定申報金管會。另依據內部控制制度自行評估作業程序，完成內部控制制度自行評估總結報告後，出具內部控制制度聲明書，提報董事會同意並申報金管會。
3. 本公司均依法令制(修)訂重要財務規章如「取得或處分資產處理程序」、「背書保證辦法」、「資金貸與他人作業程序」，並提報董事會及股東會通過。
4. 本公司訂有「內部重大資訊處理作業程序」，已告知所有董事、經理人及全體員工，為避免違反或發生內線交易之情事，本公司亦每年對全體員工及經理人進行防範內線交易之教育宣導。

(十) 內部控制制度執行狀況

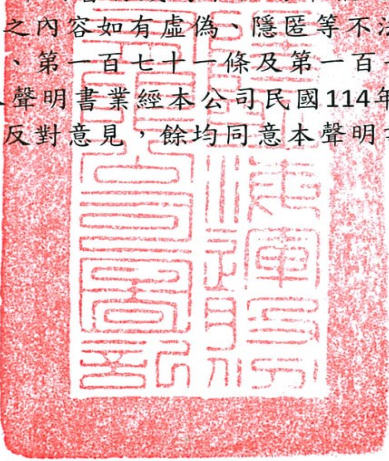
1. 內部控制聲明書

陽明海運股份有限公司
內部控制制度聲明書


日期：114年3月12日


本公司民國 113 年度之內部控制制度，依據自行評估的結果，謹聲明如下：

- 一、本公司確知建立、實施和維護內部控制制度係本公司董事會及經理人之責任，本公司業已建立此一制度。其目的係在對營運之效果及效率(含獲利、績效及保障資產安全等)、報導具可靠性、及時性、透明性及符合相關規範暨相關法令規章之遵循等目標的達成，提供合理的確保。
- 二、內部控制制度有其先天限制，不論設計如何完善，有效之內部控制制度亦僅能對上述三項目標之達成提供合理的確保；而且，由於環境、情況之改變，內部控制制度之有效性可能隨之改變。惟本公司之內部控制制度設有自我監督之機制，缺失一經辨認，本公司即採取更正之行動。
- 三、本公司係依據「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」(以下簡稱「處理準則」)規定之內部控制制度有效性之判斷項目，判斷內部控制制度之設計及執行是否有效。該「處理準則」所採用之內部控制制度判斷項目，係為依管理控制之過程，將內部控制制度劃分為五個組成要素：1.控制環境，2.風險評估，3.控制作業，4.資訊與溝通，及5.監督作業。每個組成要素又包括若干項目。前述項目請參見「處理準則」之規定。
- 四、本公司業已採用上述內部控制制度判斷項目，評估內部控制制度之設計及執行的有效性。
- 五、本公司基於前項評估結果，認為本公司於民國113年12月31日的內部控制制度(含對子公司之監督與管理)，包括瞭解營運之效果及效率目標達成之程度、報導係屬可靠、及時、透明及符合相關規範暨相關法令規章之遵循有關的內部控制制度等之設計及執行係屬有效，其能合理確保上述目標之達成。
- 六、本聲明書將成為本公司年報及公開說明書之主要內容，並對外公開。上述公開之內容如有虛偽、隱匿等不法情事，將涉及證券交易法第二十條、第三十二條、第一百七十一條及第一百七十四條等之法律責任。
- 七、本聲明書業經本公司民國114年3月12日董事會通過，出席董事14人中，有0人持反對意見，餘均同意本聲明書之內容，併此聲明。



陽明海運股份有限公司

董事長： 蔡豐明  簽章

總經理： 白崑榮  簽章

2. 委託會計師專案審查內部控制制度者，應揭露會計師查核報告：無。

(十一) 最近年度及截至年報刊印日止，股東會及董事會之重要決議

1. 股東會

本公司 113 年股東常會已於 113 年 5 月 24 日舉行，會中出席股東決議通過事項及執行情形如下：

決議通過事項	執行情形
承認本公司 112 年度營業報告書及財務報表案	業依決議內容辦理。
承認本公司 112 年度盈餘分配案	已依股東會決議全權授權董事長訂定 113 年 7 月 15 日為除息基準日，並於 113 年 7 月 31 日全數發放完畢。(每股分配現金股利 2 元)。
第 21 屆董事 (含獨立董事) 選舉案	於 113 年 7 月 2 日獲經濟部准予登記並公告於本公司網站。
解除本公司董事 (含獨立董事) 競業禁止之限制案	業依決議內容辦理。

2. 董事會

除前開已揭露之董事會相關議案，其他經董事會決議通過之重要議案：

董事會	重要議案
第 389 次 113.01.31	1. 本公司簽署合作意向書案 2. 本公司捐贈財團法人陽明海運文化基金會案 3. 本公司與金融機構洽定銀行授信額度案 4. 本公司簽署合作意向書案
第 390 次 113.03.07	1. 本公司 112 年度營業報告書案 2. 本公司 113 年股東常會辦理第 21 屆董事 (含獨立董事) 選舉案 3. 本公司 113 年股東常會相關事宜案 4. 本公司 113 年股東常會受理股東提案及提名董事 (含獨立董事) 候選人相關作業事宜案 5. 本公司與金融機構洽定銀行授信額度案 6. 本公司簽署合作備忘錄案
第 391 次 113.04.12	1. 本公司 112 年度盈餘分配案 2. 提名並審查本公司第 21 屆董事及獨立董事候選人案 3. 解除本公司董事 (含獨立董事) 競業禁止之限制案 4. 本公司 113 年股東常會議程調整及會議相關事宜案 5. 本公司與金融機構洽定銀行授信額度案 6. 本公司捐贈中華民國羽球協會案 7. 本公司簽署合作備忘錄案
第 392 次 113.05.10	1. 訂定本公司維護生物多樣性暨零毀林承諾並修正本公司供應鏈管理政策案
第 393 次 113.05.24	1. 互選董事長案 2. 委任本公司第 6 屆薪資報酬委員會成員案 3. 委任本公司第 2 屆風險管理委員會成員案
第 394 次 113.06.21	1. 本公司捐贈國立政治大學案 2. 本公司捐贈國立臺灣海洋大學案 3. 本公司與金融機構洽定銀行授信額度案 4. 本公司 2023 年永續報告書案
第 395 次 113.07.26	1. 選舉董事長案 2. 本公司總經理人事案
第 396 次 113.07.31	1. 本公司總經理聘任案 2. 調整本公司高階主管人員職務案

董事會	重要議案
第 397 次 113.08.12	1. 調整本公司高階主管人員職務案 2. 本公司捐贈中華民國籃球協會案
第 399 次 113.11.11	1. 本公司捐贈國立臺灣海洋大學案 2. 本公司與金融機構洽定銀行授信額度案
第 400 次 113.12.20	1. 本公司 2025 年營運計畫及預算案 2. 本公司 2025 年度內部稽核計畫案 3. 本公司捐贈財團法人陽明海運文化基金會案 4. 本公司捐贈高雄市立美術館案 5. 修正本公司董事會與經理部門權責劃分表案 6. 設置本公司提名委員會並訂定組織規程案 7. 委任本公司第 1 屆提名委員會成員案 8. 修正本公司董事會議事規範部分條文案 9. 修正本公司審計委員會組織規程部分條文案 10. 本公司與金融機構洽定銀行授信額度案 11. 解除本公司經理人競業禁止之限制案
第 401 次 114.03.12	1. 本公司 113 年度營業報告書案 2. 本公司 113 年度財務報告案 3. 本公司 113 年度盈餘分配案 4. 本公司 113 年度員工酬勞及董事酬勞分派案 5. 於 114 年股東常會辦理第 21 屆獨立董事補選案 6. 本公司 114 年股東常會相關事宜案 7. 本公司 114 年股東常會受理股東提案及提名獨立董事候選人 1 人相關作業事宜案 8. 提名並審查本公司第 21 屆獨立董事候選人案 9. 解除本公司董事競業禁止之限制案 10. 修正本公司章程部分條文案 11. 修正本公司取得或處分資產處理程序部分條文案 12. 本公司 113 年度內部控制制度自行評估總結報告及內部控制制度聲明書案 13. 7 艘 14,000/15,000 TEU 級全貨櫃船佈建規劃案 14. 6 艘 8,000 TEU 級新世代全貨櫃船佈建規劃案 15. 修訂本公司建造新船作業程序書案 16. 修正本公司關係人相互間財務業務相關作業辦法案 17. 本公司與金融機構洽定銀行授信額度案 18. 調整分公司主管案

(十二) 最近年度及截至年報刊印日止董事或監察人對董事會通過重要決議有不同意見且有紀錄或書面聲明者，其主要內容：

董事會	議案內容	董事會決議
第 391 次 113.04.12	制訂本公司從業人員員工酬勞辦法案	除施董事克和表示棄權外，本案經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。
第 392 次 113.05.10	本公司委任經理人制度檢討與未來調整方向案	除施董事克和反對外，本案經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意中止委任經理人制度。
第 394 次 113.06.21	捐贈國立政治大學案	除黃獨立董事智聰自身與本案有利害關係迴避未參與討論及表決、陳董事劭良表示棄權外，本案經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。
第 397 次 113.08.12	本公司董事長報酬支給方案	除蔡董事長豐明自身與本案有利害關係迴避未參與討論及表決、陳董事劭良表示棄權外，本案經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。
	調整高階主管人員職務案	除陳董事劭良表示棄權外，本案經主席徵詢其餘出席董事無異議後同意通過。

四、簽證會計師公費資訊

單位：新臺幣仟元

會計師事務所名稱	會計師姓名	會計師查核期間	審計公費	非審計公費	合計	備註
勤業眾信聯合會計師事務所	鄭欽宗 楊承修	113.01.01 ~ 113.12.31	9,000	0	9,000	無
	陳惠明	113.01.01 ~ 113.12.31	0	3,605	3,605	非審計公費主要為稅務諮詢、營業稅直接扣抵法之查核簽證、營利事業所得稅暨未分配盈餘稅查核簽證服務費、移轉訂價報告覆核公費、變更登記。

1、更換會計師事務所且更換年度所支付之審計公費較更換前一年之審計公費減少者，應揭露更換前後審計公費金額及原因：無。

2、審計公費較前一年度減少達百分之十以上者，應揭露審計公費減少金額、比例及原因：無。

五、更換會計師資訊

(一) 關於前任會計師：

更換日期	113 年 1 月 31 日經董事會通過		
更換原因及說明	因勤業眾信聯合會計師事務所內部工作調整需要，原財務報表由楊承修及洪玉美會計師簽證，自 113 年第一季起改為鄭欽宗及楊承修會計師繼任。		
說明係委任人或會計師終止或不接受委任	當事人 情況	會計師	委任人
	主動終止委任	-	-
	不再接受(繼續)委任	-	-
最近兩年內簽發無保留意見以外之查核報告書意見及原因	無		
與發行人有無不同意見	無		
其他揭露事項 (本準則第十條第六款第一目之四至第一目之七應加以揭露者)	無		

(二) 關於繼任會計師：

事務所名稱	勤業眾信聯合會計師事務所
會計師姓名	鄭欽宗會計師、楊承修會計師
委任之日期	113 年 1 月 31 日經董事會通過
委任前就特定交易之會計處理方法或會計原則及對財務報告可能簽發之意見諮詢事項及結果	無
繼任會計師對前任會計師不同意見事項之書面意見	無

(三) 前任會計師對本準則第 10 條第 6 款第 1 目及第 2 目之 3 事項之復函：無。

六、公司之董事長、總經理、負責財務或會計事務之經理人，最近一年內曾任職於簽證會計師所屬事務所或其關係企業者：無。

七、會計師獨立性評估：

本公司審計委員會每年評估所屬簽證會計師之獨立性及適任性，除要求簽證會計師提供「超然獨立聲明書」及「審計品質指標 (AQIs)」外，並依註 1 之標準與註 2 之 13 項 AQI 指標進行評估。經確認會計師與本公司除簽證及財稅案件之費用外，無其他之財務利益及業務關係，會計師家庭成員亦不違反獨立性要求，最近一年度評估結果業經 113 年 12 月 12 日獨立董事討論通過後，並提報 113 年 12 月 20 日董事會決議通過對會計師之獨立性評估。

註 1：會計師獨立性及適任性評估

項次	查核項目	結果	
		是	否
1	係屬經金管會核准辦理公開發行公司財務報告查核簽證業務之會計師事務所。	√	
2	由依會計師法第十五條規定之聯合或法人會計師事務所之執業會計師二人以上共同查核簽證。	√	
3	執業會計師目前未有受會計師法、證券交易法或其他法令規定之停止執行業務處分而尚未執行完畢。	√	
4	事務所參加中華民國會計師公會全國聯合會定期舉辦之同業評鑑。	√	
5	執業會計師目前無重大違反法令或會計師職業道德規範之情事。	√	
6	事務所與本公司間無直接或重大間接財務利益關係。	√	
7	事務所與本公司或董事間無融資或保證行為。	√	
8	事務所與本公司間無密切之商業關係及潛在之僱傭關係。	√	
9	事務所對本公司所提供之非審計服務並無將直接影響審計案件之重要項目。	√	
10	審計服務小組成員目前或最近兩年內並無擔任本公司之董事、經理人或對審計案件有重大影響之職務。	√	
11	事務所並無宣傳或仲介本公司所發行之股票或其他證券。	√	
12	事務所並無擔任本公司之辯護人，或代表本公司協調與其他第三人間發生之衝突。	√	
13	事務所與本公司之董事、經理人或對審計案件有重大影響職務之人員並無親屬關係。	√	
14	事務所卸任一年以內之共同執業會計師並無擔任本公司董事、經理人或對審計案件有重大影響之職務。	√	
15	事務所並無收受本公司或董事、經理人價值重大之餽贈或禮物。	√	
16	事務所無與查核案件有關之或有公費。	√	
17	執業會計師任期符合上市上櫃公司治理規定。	√	

註 2：AQI 指標評估

構面	項次	審計品質指標	評估項目	結果	
				是	否
專業性	1	查核經驗	會計師及查核人員是否有足夠之審計經驗執行查核工作。	√	
	2	訓練時數	會計師及查核人員是否接受足夠之教育訓練，以獲取專業知識及技能。	√	
	3	流動率	事務所是否維持足夠資深之人力資源。	√	
	4	專業支援	事務所是否擁有足夠之查核以外專業人員，包括電腦審計、評價人員等以支援查核團隊。	√	
品質控管	5	會計師負荷	會計師承接審計個案家數及投入查核的工作時數是否過重。		√
	6	查核投入	查核團隊於各查核階段之投入比重是否適當。	√	
	7	案件品質管制複核 (EQCR)	EQCR 會計師是否投入足夠之時數執行審計案件之複核。	√	
	8	品管支援能力	事務所是否具備足夠之品質控管資源，包括風險管理、審計專業諮詢人員等以支援查核團隊。	√	
獨立性	9	非審計服務	事務所提供個別客戶之非審計服務比重是否影響獨立性。		√
	10	客戶熟悉度	事務所累計提供個別客戶審計服務年數是否可能影響獨立性。		√
監督	11	外部檢查缺失及處分	事務所之品質管制及審計個案是否依有關法令及準則執行。	√	
	12	主管機關發函改善			
創新能力	13	創新規畫或倡議	事務所對提升審計品質之承諾，包括採行或規劃提升審計品質相關之計畫或投入。	√	

八、最近年度及截至年報刊印日止，董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之股東股權移轉及股權質押變動情形

(一) 董事、監察人、經理人及大股東股權變動情形

單位：股

職稱	姓名	113 年度		當年度截至 114 年 03 月 31 日止	
		持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數
董事 (大股東)	交通部代表人：蔡豐明、楊靖儀、 戴佐敏、陳純純	0	0	0	0
董事 (大股東)	行政院國家發展基金管理會：陳 方元、張建一、詹方冠、許婉琪	0	0	0	0
董事	臺灣港務股份有限公司： 李賢義	0	0	0	0
董事	台灣航業股份有限公司： 劉文慶	(70,000)	0	0	0
獨立董事	唐達興	0	0	0	0
獨立董事	邱晃泉	0	0	0	0
獨立董事	黃智聰	0	0	0	0
獨立董事	熊正一	0	0	0	0
董事長	蔡豐明	0	0	0	0
總經理	白崑榮	0	0	0	0
經理人	鄭正雄	(45,000)	0	0	0
	林楹棟	(6,000)	0	0	0
	李明輝	0	0	0	0
	邱增玉	0	0	0	0
	吳宜達	0	0	0	0
	江嘉文	0	0	0	0
	蘇育文 (113.08.01解任，114.03.01就任)	0	0	0	0
	曹德溪	0	0	0	0
	張錫昌	0	0	0	0
	史美琦	0	0	0	0
	楊正行	(1,000)	0	0	0
	黃世男	0	0	0	0
	曾秉仁	0	0	0	0
	王冷輝	2,283	0	0	0
	李寶琳	0	0	0	0
	蔡門火	0	0	0	0
	劉麗雯	0	0	0	0
	鍾美玲	0	0	0	0
陳隆富	0	0	0	0	

職稱	姓名	113 年度		當年度截至 114 年 03 月 31 日止	
		持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數	持有股數 增(減)數	質押股數 增(減)數
經理人	呂亭玉	0	0	0	0
	傅冠昇	0	0	0	0
	簡宏仲	0	0	0	0
	李金蓉	0	0	0	0
	林振鐸	0	0	0	0
	蘇怡嘉	0	0	0	0
	李嘉鳳	0	0	0	0
	陳彥邦	0	0	0	0
	張馨文	0	0	0	0
	陳昭宏	0	0	0	0
	歐淑卉	0	0	0	0
	林珈如	0	0	0	0
	呂振宗	0	0	0	0
	張智誠	0	0	0	0
	劉學文	0	0	0	0
	陳鴻隆	0	0	0	0
	林玠志	0	0	0	0
	蔡淑真	(16,000)	0	0	0
	許清堂	0	0	0	0
	楊美瑩 (114.01.01 上任)	不適用	不適用	0	0
	潘靜怡 (114.01.01 上任)	不適用	不適用	0	0
	易德華 (114.02.28 上任)	不適用	不適用	0	0
	陳藝文 (114.02.28 上任)	不適用	不適用	0	0
	湛善忠 (114.03.01 上任)	不適用	不適用	0	0
	徐承志 (114.03.01 上任)	不適用	不適用	0	0

(二) 股權移轉或股權質押之相對人為關係人者：

姓名	股權移轉原因	交易日期	交易相對人	交易相對人與 公司、董事、 監察人、經理 人及持股比例 超過百分之十 股東之關係	股數	交易價格
蔡淑真	贈與	113.08.15	吳東儒	一等親	16,000	60.80

九、持股比例占前十名之股東，其相互間之關係資料

截至年報刊印日止，最近一次停止過戶日：114年03月31日

姓名	本人持有股份		配偶、未成年子女持有股份		利用他人名義合計持有股份		前十大股東相互間具有關係人或為配偶、二親等以內之親屬關係者，其名稱或姓名及關係		備註
	股數	持股比率 %	股數	持股比率 %	股數	持股比率 %	名稱 (或姓名)	關係	
交通部	467,682,372	13.39	0	0	0	0	台灣航業(股)公司、臺灣港務(股)公司、行政院國家發展基金管理會	董事或同為政府機構	無
代表人：陳世凱	0	0	0	0	0	0	無	無	無
行政院國家發展基金管理會	460,000,000	13.17	0	0	0	0	交通部	同為政府機構	無
代表人：劉鏡清	0	0	0	0	0	0	無	無	無
臺灣港務股份有限公司	160,438,579	4.59	0	0	0	0	交通部	交通部擔任港務公司董事	無
代表人：李賢義	0	0	0	0	0	0	無	無	無
元大台灣高股息基金專戶	141,099,376	4.04	0	0	0	0	無	無	無
新制勞工退休基金	54,412,900	1.56	0	0	0	0	無	無	無
台灣航業股份有限公司	37,220,858	1.07	0	0	0	0	交通部	交通部擔任台航公司董事	無
代表人：劉文慶	0	0	0	0	0	0	無	無	無
美商摩根大通銀行託管 JP 摩根證券有限公司	34,788,008	1.00	0	0	0	0	無	無	無
大通託管挪威中央銀行投資專戶	22,215,876	0.64	0	0	0	0	無	無	無
滙豐託管三菱 UFJ 摩根士丹利證券交易戶	21,204,000	0.61	0	0	0	0	無	無	無
台驊國際投資控股股份有限公司	20,425,577	0.58	0	0	0	0	無	無	無
代表人：張立秋	0	0	0	0	0	0	無	無	無

十、公司、公司之董事、監察人、經理人及公司直接或間接控制之事業對同一轉投資事業之持股數、並合併計算綜合持股比例

113年12月31日單位：股；%

轉投資事業(註1)	本公司投資		董事、監察人、經理人及直接或間接控制事業之投資			綜合投資	
	股數	持股比例%	關係人名稱	股數	持股比例%	股數	持股比例%
全洋海運股份有限公司	1,000	100.00	無	0	0	1,000	100.00
光明海運股份有限公司	98,882,111	98.88	無	0	0	98,882,111	98.88
鴻明船舶貨物裝卸承攬股份有限公司	10,000,000	100.00	無	0	0	10,000,000	100.00
駿明交通運輸股份有限公司	8,615,923	50.98	無	0	0	8,615,923	50.98
好好國際物流股份有限公司	115,630,977	96.36	傅冠昇	3,900	0.003	115,634,877	96.36
陽明(新加坡)私人有限公司	2,603,793,000	100.00	無	0	0	2,603,793,000	100.00
陽明(新加坡)有限公司	799,342,500	100.00	無	0	0	799,342,500	100.00
陽明海運(英屬維京群島)有限公司	1,757	100.00	無	0	0	1,757	100.00
陽明德拉瓦控股公司	13,500	100.00	無	0	0	13,500	100.00
運旺投資股份有限公司	5,211,474	49.75	台灣航業股份有限公司	5,211,474	49.75	10,422,948	99.50
高明貨櫃碼頭股份有限公司	323,000,000	47.50	無	0	0	323,000,000	47.50
台源國際控股股份有限公司	3,400,000	34.00	無	0	0	3,400,000	34.00
陽明荷蘭控股公司	2,500	100.00	無	0	0	2,500	100.00
台灣航業股份有限公司	70,793,243	16.96	交通部	110,436,379	26.46	181,229,622	43.42
中外運普菲斯冷鏈物流有限公司	註2	6.67	好好國際物流股份有限公司	註2	13.33	註2	20.00

註1：係公司採用權益法之長期投資。

註2：無發行股數。



募資情形

一、公司資本及股份

(一) 股本來源

1. 股份發行經過

年月	發行價格	核定股本		實收股本		備註		
		股數	金額	股數	金額	股本來源	以現金以外之財產抵充股款者	其他
94.01	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,268,754,549	22,687,545,490	可轉債行使轉換權 22,016,416 股	-	94.01.21 經授商 09401008230 號
94.05	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,276,103,048	22,761,030,480	可轉債行使轉換權 7,348,499 股	-	94.05.30 經授商 09401094490 號
94.08	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,289,127,926	22,891,279,260	可轉債行使轉換權 13,024,878 股	-	94.08.10 經授商 09401153980 號
94.11	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,289,816,718	22,898,167,180	可轉債行使轉換權 688,792 股	-	94.11.14 經授商 09401226910 號
95.05	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,289,834,417	22,898,344,170	可轉債行使轉換權 17,699 股	-	95.05.26 經授商 09501096220 號
96.05	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,294,211,277	22,942,112,770	96 第一季可轉債行使轉換權 4,376,860 股	-	96.06.01 經授商 09601121010 號
96.07	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,299,005,213	22,990,052,130	96 第二季可轉債行使轉換權 4,793,936 股	-	96.07.19 經授商 09601165460 號
96.10	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,317,397,254	23,173,972,540	95 年盈餘轉增資 18,392,041 股	-	96.10.23 經授商 09601260280 號
96.11	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,320,743,953	23,207,439,530	96 年第三季可轉債行使轉換權 3,346,699 股	-	96.11.07 經授商 09601269630 號
97.01	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,328,698,193	23,286,981,930	96 年第四季可轉債行使轉換權 7,954,240 股	-	97.01.29 經授商 09701022310 號
97.05	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,328,962,146	23,289,621,460	97 年第一季可轉債行使轉換權 263,953 股	-	97.05.26 經授商 09701122050 號
97.08	10	2,400,000,000	24,000,000,000	2,329,561,125	23,295,611,250	97 年第二季可轉債行使轉換權 598,979 股	-	97.08.04 經授商 09701191790 號
97.09	10	3,000,000,000	30,000,000,000	2,562,466,476	25,624,664,760	96 年盈餘轉增資 232,905,351 股	-	97.09.23 經授商 09701246760 號
100.10	10	3,000,000,000	30,000,000,000	2,818,713,123	28,187,131,230	99 年盈餘轉增資 256,246,647 股	-	100.10.06 經授商 10001227670 號
104.02	10	3,600,000,000	36,000,000,000	2,856,379,965	28,563,799,650	103 年第四季可轉債行使轉換權 37,666,842 股	-	104.02.04 經授商 10401021610 號
104.05	10	3,600,000,000	36,000,000,000	2,997,918,707	29,979,187,070	104 年第一季可轉債行使轉換權 141,538,742 股	-	104.05.19 經授商 10401094490 號
104.08	10	3,600,000,000	36,000,000,000	3,004,440,135	30,044,401,350	104 年第二季可轉債行使轉換權 6,521,428 股	-	104.08.27 經授商 10401179670 號
106.03	10	3,600,000,000	36,000,000,000	1,565,271,349	15,652,713,490	減資彌補虧損 1,600,498,786 股 及私募現金增資 161,330,000 股	-	106.03.16 經授商 10601027640 號
106.12	10	3,600,000,000	36,000,000,000	2,065,271,349	20,652,713,490	106 年公募現金增資 500,000,000 股	-	106.12.12 經授商 10601165890 號
106.12	10	3,600,000,000	36,000,000,000	2,323,024,791	23,230,247,910	106 年第二次私募現金增資 257,753,442 股	-	106.12.12 經授商 10601171890 號
108.09	10	4,500,000,000	45,000,000,000	2,601,335,728	26,013,357,280	108 年 6 月 27 日私募強轉債轉 換 278,310,937 股	-	108.09.10 經授商 10801118980 號
109.12	10	4,500,000,000	45,000,000,000	2,622,624,180	26,226,241,800	109 年第三季可轉債行使轉換權 21,288,452 股	-	109.12.14 經授商字 第 10901226070 號
110.02	10	4,500,000,000	45,000,000,000	3,167,662,197	31,676,621,970	109 年第四季可轉債行使轉換權 545,038,017 股	-	110.02.23 經授商字 第 11001028210 號
110.06	10	4,500,000,000	45,000,000,000	3,332,104,270	33,321,042,700	110 年第一季可轉債行使轉換權 164,442,073 股	-	110.06.01 經授商字 第 11001088340 號
110.08	10	4,500,000,000	45,000,000,000	3,492,104,270	34,921,042,700	110 年現金增資 160,000,000 股	-	110.08.13 經授商字 第 11001134760 號

2. 股份種類

股份種類	核定股本			備註
	流通在外股份(註)	未發行股份	合計	
普通股	3,492,104,270	1,007,895,730	4,500,000,000	上市公司股票

註：截至 114.03.31 止流通在外之上市股。

3. 總括申報制度相關資訊：無。

(二) 主要股東名單

1. 股權比例達百分之五以上之股東或股權比例占前十名之股東名稱、持股數額及比例

截至刊印日止，最近一次停止過戶日：114 年 03 月 31 日

主要股東名稱	股份	持有股數	持股比例 %
交通部		467,682,372	13.39
行政院國家發展基金管理會		460,000,000	13.17
臺灣港務股份有限公司		160,438,579	4.59
元大台灣高股息基金專戶		141,099,376	4.04
新制勞工退休基金		54,412,900	1.56
台灣航業股份有限公司		37,220,858	1.07
美商摩根大通銀行託管 JP 摩根證券有限公司		34,788,008	1.00
大通託管挪威中央銀行投資專戶		22,215,876	0.64
滙豐託管三菱 UFJ 摩根士丹利證券交易戶		21,204,000	0.61
台驊國際投資控股股份有限公司		20,425,577	0.58

2. 主要股東為法人者，其主要股東名單

法人名稱	法人之主要股東
交通部	中華民國政府
行政院國家發展基金管理會	中華民國政府
臺灣港務股份有限公司	交通部
元大台灣高股息基金專戶	不適用
新制勞工退休基金	不適用
台灣航業股份有限公司	交通部、陽明海運股份有限公司、運旺投資股份有限公司、中科國際物流股份有限公司、滙豐(台灣)商業銀行股份有限公司受託保管三菱 UFJ 摩根士丹利證券公司一證券交易單、陳昌宏、全球人壽保險股份有限公司、永裕興股份有限公司、渣打國際商業銀行營業部受託保管瑞穗證券股份有限公司投資專戶、美商摩根大通銀行台北分行受託保管 JP 摩根證券有限公司投資專戶
美商摩根大通銀行託管 JP 摩根證券有限公司	不適用
大通託管挪威中央銀行投資專戶	不適用
滙豐託管三菱 UFJ 摩根士丹利證券交易戶	不適用

法人名稱	法人之主要股東
台驊國際投資控股股份有限公司	大聯大投資控股(股)公司、品冠投資有限公司、金驊投資(股)公司、匯豐託管摩根士丹利國際有限公司專戶、益緯投資(股)公司、Dynamic Ocean Group Limited、賴文豪、大通託管 JP 摩根證券有限公司投資專戶、益爵投資(股)公司、長捷國際開發(股)公司

(三) 公司股利政策及執行狀況

1. 股利政策：

本公司年終結算，如有當期淨利，除扣除所得稅費用外，應先彌補以前年度虧損，並依相關法令規定提列各項公積外，如有擴充運輸設備及改善財務結構時，得提列或迴轉特別盈餘公積，並得分派特別股息，如尚有盈餘，至少提撥百分之二十五以上為普通股股利。董事會得併同期初未分配盈餘綜合考量公司長期財務規劃、產業環境變化、資本支出、營運資金需求及股東利益，擬定盈餘分配議案，提請股東會決議分配之。普通股股利應以現金或股票方式分派，其中現金股利佔股利總額之比率不得低於百分之二十。

2. 本次股東會擬議股利分配情形：

本公司 113 年度盈餘分配案經 114 年 3 月 12 日董事會決議，擬議分配普通股現金股利 7.5 元，並將提請 114 年股東會承認。

(四) 本次股東會擬議之無償配股對公司營業績效及每股盈餘之影響：不適用。

(五) 員工及董事、監察人酬勞

1. 公司章程所載員工及董事酬勞之成數或範圍：

本公司年度如有獲利，應提撥百分之一至百分之五為員工酬勞及不高於百分之二為董事酬勞。但公司有累積虧損時，應預先保留彌補數額。前項員工酬勞得以股票或現金分派之。

2. 本期估列員工、董事及監察人酬勞金額之估列基礎、以股票分派之員工酬勞之股數計算基礎及實際分派金額若與估列數有差異時之會計處理：

(1) 本期估列員工及董事酬勞金額之估列基礎：本公司 113 年獲利，依公司章程提撥估列員工及董事酬勞。

(2) 實際分派金額若與估列數有差異時之會計處理：如實際配發數與估列數有差異時，本公司將認列為當年度之費用。

3. 董事會通過分派員工及董事酬勞等資訊：

本公司第 401 次董事會通過，決議分派員工酬勞 1%，金額為新台幣 794,449,604 元，及董事酬勞新台幣 30,000,000 元，全數以現金發放。

4. 前一年度員工、董事及監察人酬勞之實際分派情形 (包括分派股數、金額及股價)、其與認列員工、董事及監察人酬勞有差異者並應敘明差異數、原因及處理情形：本公司 112 年度實際配發員工酬勞為新台幣 103,483,211 元，董事酬勞為新台幣 12,000,000 元，與擬議配發情形無異。

(六) 公司買回本公司股份情形：無。

二、公司債(含海外公司債)辦理情形

(一) 公司債辦理情形

114年03月31日

公司債種類	國內第十九次有擔保公司債	
發行日期	110年4月28日	
面額	新台幣10,000仟元	
發行及交易地點	中華民國	
發行價格	100%面額發行	
總額	新台幣5,900,000仟元	
利率	5年期：0.45% 7年期：0.49%	
期限	5年期到期日：115.4.28 7年期到期日：117.4.28	
保證機構	A券：合作金庫商業銀行、B券：台新商業銀行、C券：華南商業銀行、 D券：彰化商業銀行、E券：第一商業銀行、F及H券：臺灣銀行、 G券：上海商業儲蓄銀行	
受託人	兆豐國際商業銀行	
承銷機構	群益金鼎證券股份有限公司	
簽證律師	李志成律師	
簽證會計師	勤業眾信聯合會計師事務所	
償還方法	5年期滿4,5年各償還50%, 50% 7年期滿6,7年各償還50%, 50%	
未償還本金	新台幣5,900,000仟元	
贖回或提前清償之條款	無	
限制條款	無	
信用評等機構名稱、評等日期、公司債評等結果	中華信用評等公司 A券：113.01 twAAA B券：113.10 twAA- C券：113.05 twAA+ D券：113.10 twAA+ E券：113.08 twAA+ F、H券：113.09 twAAA G券：113.12 twAA	
附其他權利	截至年報刊印日止已轉換(交換或認股)普通股、海外存託憑證或其他有價證券之金額	不適用
	發行及轉換(交換或認股)辦法	不適用
發行及轉換、交換或認股辦法、發行條件對股權可能稀釋情形及對現有股東權益影響	不適用	
交換標的委託保管機構名稱	無	

(二) 轉換公司債資料：無。

三、特別股辦理情形：無。

四、海外存託憑證發行情形：無。

五、員工認股權憑證與限制員工權利新股之辦理情形：無。

六、併購或受讓他公司股份發行新股辦理情形：無。

七、資金運用計畫執行情形：

- (一) 截至年報刊印日之前一季止，前各次發行或私募有價證券尚未完成或最近三年內已完成且計畫效益尚未顯現者：無。
- (二) 就前款之各次計畫之用途，逐項分析截至年報刊印日之前一季止，其執行情形及與原預計效益之比較：不適用。

肆 營運概況

一、業務內容

(一) 業務範圍

1. 本公司業務之主要內容

- (1) 國內外水上貨運業務之經營。
- (2) 國內外水上客運業務之經營。
- (3) 倉庫、碼頭、拖船、駁船、貨櫃集散場站業務之經營。
- (4) 船舶之修理、租賃、買賣業務之經營。
- (5) 貨櫃及車架之修理、租賃、買賣業務之經營。
- (6) 船舶代理業務之經營。
- (7) G402011 海運承攬運送業。
- (8) ZZ99999 除許可業務外，得經營法令非禁止或限制之業務。

2. 最近二年度定期航線貨載結構

單位：新台幣仟元

銷售量值 收入項目	年度	113 年度		112 年度	
		金額	櫃量 (TEU)	金額	櫃量 (TEU)
貨運收入：遠洋收入		179,298,522	3,207,000	101,102,721	3,236,354
近洋收入		20,225,158	1,511,288	16,682,933	1,472,500
其他		5,829,536	—	4,801,853	—
船舶出租收入及傭船收入		2,283,922	—	2,031,190	—
艙租收入		3,747,509	—	3,193,068	—
其他營業收入		11,321,302	—	12,811,948	—
合計		222,705,949	4,718,288	140,623,713	4,708,854

3. 本公司現有船隊及經營業務

截至 113 年 12 月 31 日止，本公司各型營運船舶共計 98 艘全貨櫃輪（艙位數逾 71.7 萬 TEU），共計約 813 萬噸重噸。本公司 113 年度經營業務，主要係以全貨櫃輪經營亞洲／北美東岸、亞洲／北美西岸、亞洲／中南美西岸、亞洲／南美東岸、亞洲／西北歐、亞洲／地中海、亞洲／紅海、亞洲／印度次大陸、亞洲／中東、亞洲／澳洲、北美東岸／西北歐、北美東岸／地中海、印度次大陸／西北歐及地中海、歐洲、亞洲區間等定期航線。

4. 計畫開發之新商品（服務）

114 年度本公司預計將自二月起與 Premier Alliance 聯營夥伴海洋網聯與韓新遠洋以 206 艘現代化高效率船舶共同運營 21 條涵蓋東西向航路之航線服務（包含三組鐘擺航線），航線服務範圍覆蓋超過 65 個亞洲、南亞、西北歐、地中海、北美及中東地區港口。本公司搭配 Premier Alliance 之航線架構為：

- (1) 亞洲往返西北歐共六組航線（內含二組歐洲 - 亞洲 - 美洲之鐘擺航線），延續既有航線架構持續提供東北亞、大陸、台灣、東南亞、印度出口快捷直靠服務。其中包含二條與地中海航運換艙航線 FE5、FE6，提供客戶更便捷的比利時與北法運送服務，以及一條向海洋網聯買艙 ISE 航線，提供西印度到西北歐的服務。

- (2) 亞洲往返地中海共五組航線，分別提供西班牙、義大利與以色列 / 土耳其等地中海直航服務，同時透過希臘、土耳其與埃及港口直靠連結歐地區域航線並擴大服務範疇。其中包含三條與地中海航運換艙航線 MD3、MD4 與 MD5，為土耳其、義大利與西班牙提供更多元的服務。
- (3) 亞洲往返北美西南共八組航線 (內含二組歐洲 - 亞洲 - 美洲之鐘擺航線)，強化包括：日本、韓國、台灣、華南、華中、華北、東南亞等地區至美西南網路布局。其中亦包含一條與中國遠洋換艙航線 CEN、一條向海洋網聯買艙 PS7 航線，用以提升越南、中國、台灣往返美西南的航線覆蓋。
- (4) 亞洲往返北美西北共四組航線，適度合理化靠港時間，提升航線準點率。
- (5) 亞洲往返北美東岸共四組航線，除服務美東主要港口，並持續利用跨聯盟合作之墨西哥灣區航線，藉由巴拿馬，延伸航線服務至墨西哥、中南美洲，加勒比海等新興市場。
- (6) 越大西洋共四組航線，廣泛覆蓋西北歐、地中海往返美國東西岸與加拿大等重要港口，優化現有靠港，集中經營北美市場。
- (7) 亞洲往返中東共二組航線連結韓國、中國、台灣、東南亞地區重點港口與傑伯阿里、烏木卡薩、哈瑪德、達曼、朱拜勒。
- (8) 亞洲往返紅海共一組航線連結韓國、中國、東南亞地區重點港口與吉達、蘇赫奈泉、阿卡巴。鑒於紅海危機，將持續關注紅海相關發展，並在確認航行安全無虞後啟動營運。

(二) 產業概況

1. 產業現況與發展

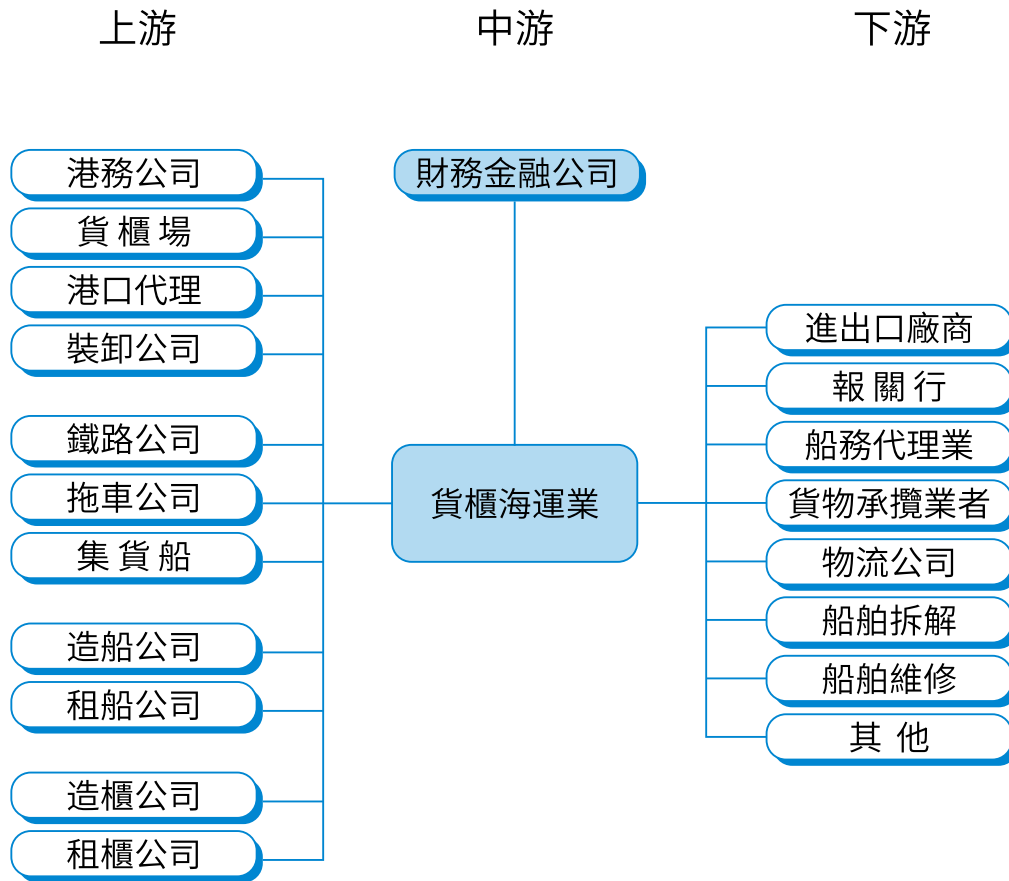
回顧 113 年，貨櫃航運市場受到紅海危機、港口壅塞、碼頭罷工等因素推升運價，同時受惠於全球貿易市場穩定復甦，擺脫貨櫃航運低潮。依據 Alphaliner 報告，113 年貨櫃航運需求成長 4.5%，艙位供給成長率為 10.3%，新船交付達到近年來高峰。雖然呈現供過於求之局勢，但航商為因應紅海危機持續採行繞道好望角，Alphaliner 統計 113 年新增運力近 300 萬 TEU，其中至少 176 萬 TEU (約 59%) 被亞 - 歐航線所需額外船隊所消化；同時受紅海事件外溢效應影響，部份港口出現壅堵、缺櫃狀況及勞資談判導致碼頭罷工頻傳，讓原本新造船運力大幅增加的壓力得到緩解。

展望 114 年，隨著通膨壓力緩解，全球已經陸續進入降息周期，經濟成長可望保持穩定，然而貿易衝突及保護主義及地緣政治緊張局勢、中國增長速度放緩等重大挑戰仍存，全球經貿發展仍存在諸多不確定性。根據 Alphaliner 最新預測，114 年貨櫃航運需求成長率為 2.5%，艙位供給成長率為 5.7%，航運市場供需成長差距縮小。另以色列與哈瑪斯於今年初達成分階段停火協議，是否能永久結束戰爭仍需觀察後續談判結果，也將影響航商航線布局。此外，有鑒於環保議題日益受到重視，同時歐盟與美國 FMC 等主要國家監管機構之法規要求趨嚴，對於航商及聯盟合作趨於嚴謹，產業整體仍充滿各項挑戰。

散裝航運市場方面，113 年 BDI 平均 1,755 點，較 112 年上漲 27%。根據 Clarksons 預測 (Dry Bulk Trade Outlook, January 2025) 113 年散裝航運市場需求成長 5.0%，船噸供給成長 3.0%。展望 114 年，需求增長率預計為 0.9%，船噸供給增長率 3.0%，受美國關稅政策及中國對進口大宗物資需求不確定性影響，整體展望可能較 113 年疲軟，呈現供過於求的局面。

貨櫃碼頭市場方面，根據 Drewry Container Forecaster 2024Q4 報告，113 年全球貨櫃碼頭裝卸作業成長率為 6.9%，Drewry 預測 114 年碼頭作業量成長率為 2.2%，較 113 年減少 4.7 個百分點。Drewry 認為，隨著川普就任美國總統，其關稅政策可能導致貿易衝突及保護主義加劇，經貿前景存在高度不確定性。預期 114 年碼頭作業量成長率將有所減緩。

2. 產業上、中、下游之關聯性(見下圖)。



3. 產品之各種發展趨勢及競爭情形

(1) 產品發展趨勢

A. 船舶大型化

根據 Alphaliner 統計，截至 114 年 1 月 1 日，7,500 TEU 至 9,999 TEU 級的大型船舶占總運能的 15%，10,000 TEU 級以上的大型船舶則占總運能的 44%；以 114 年交付的新船 TEU 數比例來看，10,000 TEU 級以上的大型船舶占比達 82%。而依據 Alphaliner 提供之新造船訂單，10,000 TEU 級以上船舶占 80%，可看出整體萬 TEU 級之船舶仍屬主流。

B. 船齡年輕化

根據 Alphaliner 統計，截至 114 年 1 月 1 日，船齡 20 年以上的船舶僅占貨櫃船總艙位數的 13.9%，15 年以上的船舶占 21.6%，雖中高船齡船舶比例較過往微幅增加，但隨著新環保法規生效，整體貨櫃市場將持續汰舊換新維持船齡年輕化的態勢。

(2) 競爭情形

A. 航商規模大型化及集中化

根據 Alphaliner 統計，目前全球貨櫃運能約有 31,014,145TEU，其中前五大航商占有運能的 64.9%，前十大航商占有運能 84.4%，前二十大航商則占 91.2% (見下圖)。

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Mediterranean Shg Co	6,386,433	20.2%		
2	Maersk	4,518,829	14.3%		
3	CMA CGM Group	3,874,042	12.3%		
4	COSCO Group	3,335,569	10.6%		
5	Hapag-Lloyd	2,352,733	7.5%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,969,127	6.2%		
7	Evergreen Line	1,777,096	5.6%		
8	HMM Co Ltd	906,167	2.9%		
9	Zim	781,026	2.5%		
10	Yang Ming Marine Transport Corp.	711,393	2.3%		
11	Wan Hai Lines	513,059	1.6%		
12	PIL (Pacific Int. Line)	389,380	1.2%		
13	Sea Lead Shipping	203,440	0.6%		
14	SITC	184,506	0.6%		
15	X-Press Feeders Group	179,081	0.6%		
16	KMTC	150,912	0.5%		
17	UniFeeder	148,250	0.5%		
18	IRISL Group	143,472	0.5%		
19	Sinokor Merchant Marine	142,021	0.4%		
20	TS Lines	106,575	0.3%		
21	RCL (Regional Container L.)	106,114	0.3%		
22	Emirates Shipping Line	98,509	0.3%		
23	Ningbo Ocean Shg Co	81,069	0.3%		
24	Global Feeder Shipping LLC	78,841	0.2%		
25	Antong Holdings (QASC)	75,627	0.2%		
26	Tangshan Port Hede Shipping	75,442	0.2%		
27	Matson	71,471	0.2%		
28	SM Line Corp.	70,158	0.2%		
29	Zhonggu Logistics Corp.	68,346	0.2%		
30	Interasia Line	66,759	0.2%		

資料來源：Alphaliner Top 100 2025.02.18

B. 三大海運聯盟

根據 Alphaliner 統計，三大聯盟運能市占率達 83.4%，其中 2M 占 35.2%、OCEAN Alliance 占 29.0% 以及 THE Alliance 占 19.2%；三大聯盟占東西向主要航線達 89.3%，OCEAN Alliance 居首占 31.9%，其次為 2M 占 31.8%，及 THE Alliance 占 25.6%。

(註)114 年 2 月起三大海運聯盟再次改組：原 2M 的地中海航運 (Mediterranean Shipping Company S.A.) 不再加入海運聯盟，改以航線換艙方式與其它航商合作、Maersk 攜手 Hapag-Lloyd 成立新聯盟 Gemini Alliance、原 THE 聯盟更名為 Premier Alliance、OCEAN Alliance 成員不變。新舊聯盟轉換過渡期，運能占比仍以原聯盟成員計算。

(三) 技術及研發概況

113 年度本公司投入新台幣 7.9 億元相關研發支出於下列項目之研發與建置：

1. 船務類部分：

- (1) 船舶低軌衛星寬頻優化及 5G 工作環境研擬。
- (2) SPECTEC 系統測試完成相關驗收。
- (3) 智慧船舶中心第三期。

A. 船隊缺失追蹤改善管理 (QC) 系統。

(4) EAM 系統優化。

- A. 船舶維修保養計畫 (PMS)。
- B. 船舶塢修 (Dry docking)。
- C. 船隊督導 (Superintendent)/ 稽核 (Audit)。
- D. 船員交接 (Handover)。
- E. 考核系統開發 (Evaluation)。

2. 工程類部分：

為呼應 139 年淨零碳排之目標，本公司向韓國 HD 現代重工業株式會社購入 5 艘 15,500TEU LNG 雙燃料貨櫃輪，採用 LNG 與低硫油之高壓型雙燃料主機，配置壓載水處理系統及相關節能裝備，符合國際最新環保與減碳法規。

因應 112 年生效的「現成船能源效率指數 (Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI)」環保法規，本公司已對船隊進行盤點，將採用限制主機最大輸出馬力 (Engine Power Limit, EPL) 即降低船舶最高船速方式來達成 EEXI 法規目標。

配合公司規劃自有現成船舶加裝脫硫塔裝置工程，及因應國際減排趨勢，113 年共完成 6 艘船舶加裝脫硫塔設備及 9 艘船舶加裝岸電系統。

配合船隊定期塢修，113 年共完成 26 艘船殼噴塗節能、低摩擦力油漆工程。

3. 資訊類部分：

開發與修改的系統功能	系統功能摘要說明
優化客戶服務	<ol style="list-style-type: none"> 1.完成 DCSA OVS 3.0、EBL 3.0 (Final)、BK 2.0(Final)、Track & trace 的開發與升級 2.推出電子小提單與 QR CODE 實現貨物提領的創新數位流程，提升客戶便利性與友好度 3.新版官網升級上線
ESG 與資安	<ol style="list-style-type: none"> 1.完成碳管理系統建置 2.升級主機儲存設備 3.完成零信任安全架構規劃與採購 4.改善機房能校指標 (PUE)，提升系統效能與穩定性 5.進行紅隊演練模擬駭客攻擊
AI 技術應用與流程自動化	<ol style="list-style-type: none"> 1.完成內部 AI 訓練 100 人次，並部署生成式 AI 2.完成基隆陽明櫃場櫃況攝影以及車牌與櫃號自動辨識，提升工作效率與營運效能 3.完成基隆陽明櫃場冷櫃 Wifi IOT 暨監控機制

(四) 長、短期業務發展計畫

1. 遠洋線長、短期業務發展計畫

(1) 長期業務發展計畫

本公司東西向遠洋航線，中長期發展目標仍維持穩健布局原則，配合聯盟機制與投船布局進行航線架構微調，除與整體市場成長趨勢並行、持續進行船舶汰舊換新計畫，漸次升級主要航線，並合理調整船期結構，提供穩定之運力增長與船期服務，回應客戶端之殷切需求。展望 114 年，以巴衝突趨緩，可預期航商將逐漸回復通行紅海；又預期美國關稅政策可能重塑全球貨流版圖，接踵而來的挑戰為全球供需平衡之掌握，本公司除透過聯盟合作優化聯盟網路外並加強船期改善措施外，亦妥善配合聯盟新造貨櫃船交船時程，預作漸次升級航線之規劃與前置準備。除著重既有市場如：亞洲／北美、亞洲／地中海、亞洲／歐洲、歐洲／北美、地中海／北美、亞洲／中東、亞洲／紅海、西北歐／地中海外，持續深耕東地中海／黑海、東地中海／亞德里亞海、西北歐／斯堪地那維亞等區間航線，同時研究於適當時機發展潛力航線如北非、中南美等區域航線，以拓展本公司利基市場。

(2) 短期業務發展計畫

本公司短期業務計畫除持續深耕既有航線，以提升服務品質、減少運力缺口、提升服務準點率為目標外，更致力於提供全面且具競爭力的全球運輸服務以滿足客戶需求。

2. 近洋線長、短期業務發展計畫

(1) 長期業務發展計畫

本公司近洋線長期業務發展目標為配合市場有機成長逐步建構整體運輸網路。本公司近洋航線中長期規劃將在既有航線基礎下，針對高潛力市場中國大陸、區域內貿易蓬勃發展的東協國家及日本、韓國等，持續布建完整而縝密的服務網路，如東南亞區間集貨船航線、東北亞／東南亞區間南北向航線、遠東印巴航線、遠東澳洲航線以及遠東南美東西岸航線的服務網路進行整體規劃及布局，並擴大聯營合作以進一步優化航線及港口合理化配置，研擬船舶升級以降低單位成本，並藉由整合船舶資源以更有效率方式經營航線，確保利基並保持競爭力，估計未來近洋線航線營運上將更具彈性，獲利可期。

(2) 短期業務發展計畫

因應亞洲市場的快速變化且看好東協市場發展潛力，精耕東北亞與東協國家間的航線網路。未來將積極擴大服務網路、港口覆蓋率及增加週班頻率以提升業務競爭力。

二、市場分析及航線概況

(一) 市場分析

◆ 114 年度營運計畫

1. 亞洲 - 北美西南岸航線：配置全貨櫃輪 17 艘，與 Premier Alliance 聯盟聯營合作，搭配盟外航線，提供亞洲往返北美西南岸每週 8 航次之定期航線服務 (含 2 西北歐 - 亞洲 - 美西南鐘擺航線)。
2. 亞洲 - 北美西北岸航線：配置全貨櫃輪 13 艘，與 Premier Alliance 聯盟聯營合作，提供亞洲往返北美西北岸每週 4 航次之定期航線服務。
3. 亞洲 - 北美東岸航線：配置全貨櫃輪 1 艘，與 Premier Alliance 聯盟聯營合作，提供亞洲往返北美東岸每週 4 航次之定期航線服務。
4. 亞洲 - 西北歐航線：配置全貨櫃輪 8 艘，與 Premier Alliance 聯盟聯營合作，並與地中海航運換艙，提供亞洲往返西北歐每週 6 航次之定期航線服務 (含 2 西北歐 - 亞洲 - 美西鐘擺航線)。
5. 亞洲 - 地中海航線：配置全貨櫃輪 18 艘，與 Premier Alliance 聯盟聯營合作，並與地中海航運換艙，提供亞洲往返地中海每週 5 航次之定期航線服務 (含 1 地中海 - 亞洲 - 美西鐘擺航線)。
6. 西北歐地中海區間航線：配置全貨櫃輪 2 艘，與海洋網聯與長榮海運集團旗下義大利海運股份有限公司聯營提供西北歐往返地中海每週 2 航次之定期航線服務。
7. 西北歐區間集貨船航線：配置全貨櫃輪 1 艘，提供往返漢堡及波蘭 / 立陶宛集貨船航線 (IE2)，並透過與潛在合作對象進行換艙，以擴大歐洲區間航線服務。
8. 地中海區間集貨船航線：配置全貨櫃輪 1 艘，提供往返土耳其及羅馬尼亞 / 保加利亞集貨船航線 (IBX)，並透過與潛在合作對象進行換艙，以擴大歐洲區間航線服務。
9. 越大西洋航線：與海洋網聯及海洋聯盟合作，取得 3 條西北歐去回北美航線、1 條地中海去回北美航線艙位營運，提供每週共計 4 航次之定期航線服務。
10. 亞洲區間航線
 - (1) 兩岸航線 (TCX)：配置全貨櫃輪 2 艘，提供往來華北、華中與台灣每週 1 航次之定期航線服務。
 - (2) 華中台灣印尼航線 (CTI)：配置全貨櫃輪 1 艘，與 COSCO、GSL 及 OOCL 聯營提供往來華中、台灣、印尼每週 1 航次之定期航線服務。
 - (3) 中國越泰航線 (CTS)：配置全貨櫃輪 1 艘與 OOCL 及 GSL 聯營，提供往來華中、越南、泰國、香港每週 1 航次之定期航線服務。
 - (4) 華中泰國柬埔寨線 (CTK)：配置全貨櫃輪 1 艘與 WHL 及 MAERSK A/S 聯營，提供往來華中、泰國、柬埔寨每週 1 航次之定期航線服務。
 - (5) 中國泰國快線 (CTE)：配置全貨櫃輪 1 艘與 OOCL 聯營，提供往來華中、華南、泰國每週 1 航次之定期航線服務。
 - (6) 中國越南快線 (CHX)：配置全貨櫃輪 1 艘與 OOCL 及 RCL 聯營，提供往來華北、華南、越南、韓國每週 1 航次之定期航線服務。
 - (7) 日韓台灣華南航線 (PAS)：配置全貨櫃輪 1 艘與 TSL 及 IAL 聯營，提供往來日本 (九州)、韓國、台灣、華南及越南每週 1 航次之定期航線服務。
 - (8) 日本台灣香港華南航線 (JTS)：配置全貨櫃輪 4 艘經營，提供往來日本 (關東)、台灣、華南、新馬每週 1 航次之定期航線服務。
 - (9) 日本泰國航線 (JTC)：配置全貨櫃輪 4 艘經營，提供往來日本、台灣、香港、泰國、越南每週 1 航次之定期航線服務。
 - (10) 日韓台灣華南航線 (JKX)：配置全貨櫃輪 1 艘與 TSL 及 IAL 聯營，提供往來日本 (關西)、台灣、華南、越南及香港每週 1 航次之定期航線服務。

- (11) 韓國台灣香港線 (KTH)：配置全貨櫃輪 1 艘與 TSL 及 KMTC 聯營，提供往來台灣、香港、韓國每週 1 航次之定期航線服務。
- (12) 台灣菲律賓一線 (TPE)：配置全貨櫃輪 1 艘經營，提供往來台灣、菲律賓每週 1 航次之定期航線服務。
- (13) 台灣越南線 (THX)：配置全貨櫃輪 1 艘與 EMC 及 OOCL 聯營，提供往來台灣、香港、越南每週 1 航次之定期航線服務。
- (14) 台灣東南亞線 (TSE)：配置全貨櫃輪 4 艘經營，提供往來台灣、香港、越南、新加坡、馬來西亞每週 1 航次之定期航線服務。
- (15) 泰國印尼航線 (ITS)：配置全貨櫃輪 1 艘與 OOCL 及 GSL 聯營，提供往來新加坡、馬來西亞、印尼、泰國每週 1 航次之定期航線服務。
- (16) 韓國中國東南亞線 (KCX)：配置全貨櫃輪 1 艘與 SITC、ONE 及 KMTC 聯營，提供往來韓國、華中、華南、新馬、泰國每週 1 航次之定期航線服務。
- (17) 中國新馬線 (PA1)：與 NGS 以互換艙位方式，提供中國、新加坡、馬來西亞每週 1 航次之定期航線服務。
- (18) 華北泰國線 (NCT)：與 COSCO 以互換艙位方式，提供華北、香港、華南、泰國每週 1 航次之定期航線服務。
- (19) 華南日本航線 (JCV)：與 PanAsia 以互換艙位方式，提供中國至日本每週 1 航次之定期航線服務。
- (20) 台灣日本航線 (JTH)：與 EMC 以互換艙位方式，提供台灣至日本 (關西) 每週 1 航次之定期航線服務。
- (21) 台灣菲律賓二線 (TPS)：與 WHL 以互換艙位方式，提供往來台灣至菲律賓每週 1 航次之定期航線服務。
- (22) 台灣印尼航線 (TPI)：與 EMC 以互換艙位方式，提供往來台灣至印尼每週 1 航次之定期航線服務。
- (23) 台港航線 (PR5)：與 KANWAY 以交換艙位方式，提供往來台灣、香港每週 1 航次之定期航線服務。
- (24) 台灣華中航線 (NSK)：與 SITC 以互換艙位方式，提供往來華中、台灣每週 1 航次之定期航線服務。
- (25) 台灣華中航線 (SK2)：與 SITC 以互換艙位方式，提供往來華中、台灣每週 1 航次之定期航線服務。

11. 亞洲集貨船航線

- (1) 東南亞集貨船八線 (SE8)：配置全貨櫃輪 2 艘經營，提供往來新加坡、馬來西亞、越南區間每週 1 航次之集貨船航線服務。
- (2) 新加坡西哈努克集貨船航線 (RCX)：與 RCL 以艙位互換方式，提供往來新加坡、西哈努克每週 1 航次之集貨船航線服務。
- (3) 新加坡緬甸集貨船航線 (SYM)：與 RCL 以艙位互換方式，提供往來新加坡、緬甸每週 1 航次之集貨船航線服務。
- (4) 新加坡泗水集貨船航線 (RSU)：與 RCL 以購買固定艙位方式，提供往來新加坡、泗水每週 1 航次之集貨船航線服務。
- (5) 華北韓國線 - 大連 (BH3)：與 XPF 以購買固定艙位方式，提供華北 (大連)、韓國每週 1 航次之定期航線服務。
- (6) 華北韓國線 - 新港 (BH2)：與 XPF 以購買固定艙位方式，提供華北 (新港)、韓國每週 1 航次之定期航線服務。
- (7) 泰國新加坡線 (TSS)：與 XPF 以購買固定艙位方式營運，提供曼谷往新加坡 (單向) 每週 1 航次之定期航線服務。
- (8) 新加坡印尼 (雅加達) 線 (IHX)：與 Samudera 以購買固定艙位方式營運，提供新加坡、印尼 (雅加達) 每週 1 航次之定期航線服務。
- (9) 新加坡緬甸線 (SMM)：與 Samudera 以購買固定艙位方式營運，提供新加坡、緬甸每週 1 航次之定期航線服務。

- (10) 台灣菲律賓(宿霧)線(KMC)：與 BTL 以購買固定艙位方式營運，提供台灣、菲律賓(宿霧)每週 1 航次之定期航線服務。
- (11) 新加坡馬來西亞線(MSX)：與 Samudera 以購買固定艙位方式營運，提供新加坡、馬來西亞每週 1 航次之定期航線服務。
- (12) 高雄 - 福州線(FOC)：與 SPS 以互換艙位方式，提供高雄、福州每週 1 航次之定期航線服務。

12. 澳洲航線

- (1) 華中台灣澳洲航線(CAT)：配置全貨櫃輪 2 艘，與 EMC、SINOTRANS、TSL 及 HLC 航行於華中、台灣、澳洲之間。
- (2) 華北 - 澳洲航線(CA2)：配置全貨櫃輪 1 艘，與 TSL、PIL 及 SEALEAD 航行於華北、中、華南、澳洲之間。
- (3) 東南亞 - 澳洲航線(AA1)：與 PIL 以艙位互換方式營運，提供泰國、新加坡往返澳洲航線服務。
- (4) 東南亞 - 澳洲航線(AA2)：與 PIL 以艙位互換方式營運，提供新、馬往返澳洲航線服務。

13. 中南美洲航線

- (1) 遠東 - 南美東航線(SA3)：與 EMC、PIL 以購買固定艙位方式營運，提供中國、新加坡往返巴西、阿根廷、烏拉圭航線服務。
- (2) 遠東 - 南美東航線(SA5)：與 COS、CMA 以購買固定艙位方式營運，提供中國、新加坡往返巴西航線服務。
- (3) 遠東 - 南美西航線(SA6)：與 WHL 以購買固定艙位方式營運，提供台灣、華中南往返墨西哥、中南美西岸航線服務。
- (4) 遠東 - 南美西航線(SA8)：配置全貨櫃輪 3 艘，與 PIL 及 WHL 聯營，航行於華中、華北、韓國往返墨西哥、中南美西岸航線服務。

14. 中東航線

- (1) 亞洲 - 波斯灣航線(AG1)：與 Premier Alliance 聯盟聯營合作，提供韓國、中國、新馬往返波斯灣航線服務。
- (2) 亞洲 - 波斯灣航線(CGX)：自營航線，提供中國往返波斯灣航線服務。

15. 印巴航線

- (1) 華中巴基斯坦航線(CPX)：配置全貨櫃輪 2 艘，與 OOCL 聯營，航行於華中、華南、新馬、巴基斯坦之間。
- (2) 西印西北歐航線(ISE)：與 ONE 以購買固定艙位方式營運，提供西印往返西北歐航線服務。

16. 南亞集貨船航線

- (1) 東南亞六線(SE6)：配置全貨櫃輪 1 艘，航行於新、馬、孟加拉之間。
- (2) 新馬吉大港航線(SCS)：提供吉大港往返新馬航線服務。
- (3) 新馬加爾各答航線(SBS)：提供新馬往返加爾各答航線服務。

◆ 市場占有率及市場未來之供需狀況與成長性

1. 亞洲／北美市場

根據 Drewry 資料顯示，113 年度太平洋航線東向整體市場貨載年成長達 16.4%；預期 114 年度太平洋航線東向整體市場貨載將持續成長約 10.2%。根據 Alphaliner 資料顯示，本公司 113 年度於太平洋航線投船艙位市佔率約為 7%。

2. 亞洲／歐洲暨地中海市場

根據 Drewry 資料顯示，113 年度西北歐航線西向整體市場貨載成長達 10.3%、地中海航線約達 4.0%；預期 114 年度西北歐航線西向整體市場貨載成長率約為 3.7%、地中海航線約為 3.5%。根據 Alphaliner 資料顯示，本公司 113 年度於西北歐暨地中海航線投船艙位市佔率約為 3%。

3. 越大西洋市場

本公司大西洋航線發展主要集中於西北歐至北美東岸市場。根據 Drewry 資料顯示，113 年度越大西洋航線西向整體市場貨載年成長約達 6.1%、東向整體市場貨載年成長約達 7.3%；預期 114 年度越大西洋航線西向整體市場貨載成長率約為 7.7%、東向整體市場貨載成長率約為 6.0%。

4. 亞洲近洋區間市場

根據 S&P Global 資料顯示，113 年亞洲近洋區間市場總量為 3,600 萬 TEU，114 年總量預估為 3,736 萬 TEU，整體市場貨載成長率約為 3.8%。

5. 遠東／澳洲市場

根據 S&P Global 資料顯示，113 年度亞洲進出澳洲整體市場貨載成長 9.2%；預期 114 年度整體市場貨載成長率 3.9%；本公司 113 年度亞洲進出澳洲市場佔有率約為 3.5%。

6. 遠東／中東市場

根據 S&P Global 資料顯示，113 年度亞洲進出中東整體市場貨載成長 12.0%；預期 114 年度整體市場貨載成長率 3.4%；本公司 113 年度亞洲進出中東市場佔有率約為 4.4%。

7. 遠東／印巴市場

根據 S&P Global 資料顯示，113 年度亞洲進出印巴整體市場貨載成長 7.8%；預期 114 年度整體市場貨載成長率 6.2%；本公司 113 年度亞洲進出印巴市場佔有率約為 2.5%。

8. 遠東／中南美洲市場

根據 S&P Global 資料顯示，113 年度亞洲進出中南美洲整體市場貨載成長 9.3%；預期 114 年度整體市場貨載成長率 4.0%；本公司 113 年度亞洲進出中南美洲市場佔有率約為 1.7%。

◆ 競爭利基及發展遠景

1. 有利因素

(1) 新造船舶陸續交船，降低營運成本

為提升航線競爭力，本公司除了已投入營運 20 艘 14,000TEU 級節能船舶外，109 年第二季開始至 111 年陸續共 14 艘 11,000TEU 級長租新型節能船舶及 10 艘 2,800TEU 級自有新型區間型船舶已加入營運。此外，已通過建造 5 艘 15,000TEU 級 LNG 雙燃料船舶，預計將於 115 年後陸續交船，船舶優化將可有效降低單位營運成本，更進一步達到節能減排的環保成效。同時，公司仍將持續關注國際環保法規演進與替代燃料技術發展，研擬最適汰舊換新與船隊佈建策略，確保在優化營運效率的同時，穩步朝向永續發展與淨零排放目標邁進。

(2) 持續強化區域布局，提高航線裝載率

本公司持續強化區間市場布局，除搭配歐美航段提供更多偏港直航服務而需調整亞洲區間航線外，亦將透過自營或換艙於亞洲新興市場更進一步開發區間貨載；在歐洲暨地中海區域，亦透過自營區間航線並透過與區間航商進行換艙以拓展網路覆蓋率。另配合航線多段利用政策，提升艙位利用率以增加攬收沿岸區間貨載提高航線綜效。

(3) 策略聯盟合作效益日增

本公司除維持既有之亞洲往返北美(含)墨西哥灣航線、歐洲、地中海、越大西洋航線以及中東線外，Premier Alliance 聯盟持續進行航線合理化及最適化船舶派遣，並藉新投運力之加入漸次升級東西向主要航線，俾使航線配置運能達到最佳化利用，有效降低成本；另一方面，本公司透過延伸合作範圍至 Premier Alliance 聯盟外擴大航線服務範疇，並透過仔細的航線產品規劃，提升船舶準點率及改善單位營運成本，維持航線競爭力。

2. 不利因素

(1) 環保法規不確定性推升營運成本

IMO 或其他監管機構開始實施的新法環保法規，如 IMO 的 EEXI, CII 規定與歐盟的 ETS 碳稅徵收以及 Fuel EU Maritime 等，旨在減少溫室氣體排放，預期將加速全球航商汰換非節能型之老舊船噸，或因船舶降速減排需求而需增加航線船舶投放艘數，皆將增加海運業者的營運成本。

(2) 地緣政治

國際地緣政治角力衝突、能源價格波動、通膨壓力等因素仍持續干擾航運市場。

3. 因應對策

(1) 持續推動靈活的聯營策略

由於大型船公司併購風興起，航運市場整併浪潮仍將持續，使得市場已呈現大者恆大的趨勢，唯有持續推動靈活的聯營策略，降低營運成本、提高航線服務品質，方能強化競爭力。本公司 113 年度持續與 THE 聯營夥伴快速調整航路以降低紅海航道中斷與巴拿馬運河乾旱的影響至最小。

(2) 開發新興市場

因東西向主要航線競爭激烈，本公司持續開發新興市場，包含越南、東地中海區間、波羅的海以及南美等市場，以擴大服務網路並有效利用本公司船噸及艙位供給。

(3) 加強成本控制

隨時掌握市場動態及競爭者分析，依此進一步與聯營夥伴進行航線聯營、艙位互換合作，適度調整航線架構，以達節省成本(包括燃油及港埠費用)之目的。而其它包括油價避險、租船市場監控、船舶彈性操作、海外代理行合理設置等策略，亦將持續進行。

(4) 嚴控營運安全及品質

營運安全為航運服務業之首要重點，完成船舶 ISPS 認證，深耕營運安全，以確保服務的品質；資訊系統與航運業經營之結合已為航運業發展重要趨勢，故加速整合資訊應用系統，以提升服務品質及管理的效能。

(5) 未來減碳法規以及因應策略

隨未來 IMO 以及歐盟減碳法規陸續生效，航商預期將進一步研究佈建次世代低油耗船型或採用低碳替代燃料等選項，以尋求降低排碳同時極大化船隊營運競爭力。

(二) 主要產品之重要用途及產製過程：不適用。

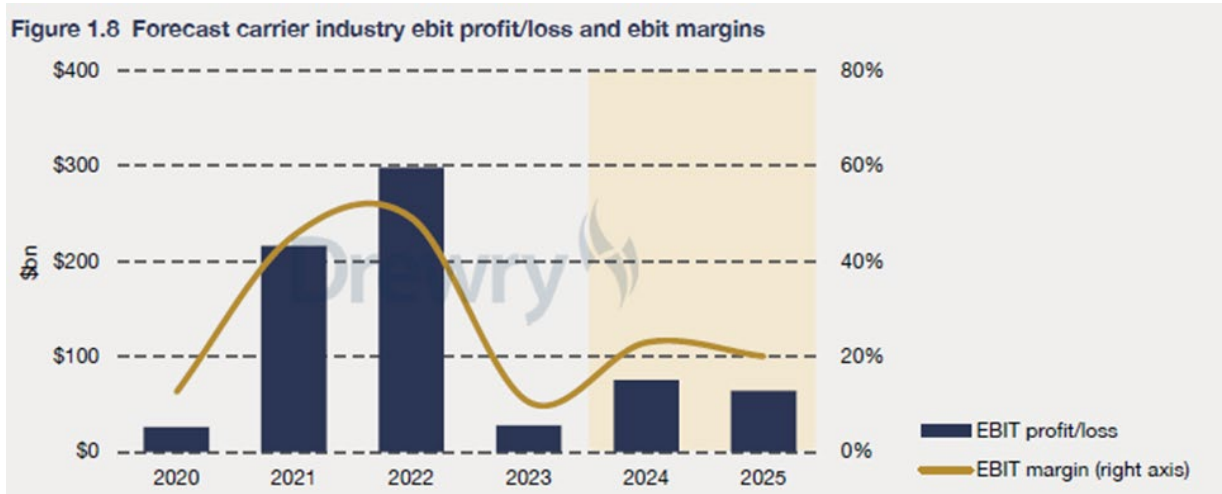
(三) 主要原料之供應狀況：不適用。

(四) 最近二年度占進(銷)貨總額百分之十以上之客戶：無。

本公司最近二年度並無占進、出口收入總額百分之十以上之客戶。

(五) 海運關鍵績效指標

隨著全球貿易市場穩定復甦，擺脫貨櫃航運低潮，根據 Drewry 預測，113 年整體貨櫃航運產業息稅前利潤可望達到 750 億美元，較去年 276 億美元大幅成長 2.7 倍。本公司根據市場趨勢變化，持續進行營運調整及獲利精進，根據 Alphaliner 統計，前十大上市貨櫃航商 113 年前三季息稅前利潤率 (EBIT Margin %) 比較，本公司呈現佳績。



資料來源：Drewry Container Forecaster 2024Q4

Carrier EBIT margin by quarter	1Q24	2Q24	3Q24
Evergreen	17.7%	30.7%	50.5%
HMM	18.1%	26.9%	46.0%
Wan Hai	8.1%	28.5%	44.7%
ZIM	10.7%	25.2%	44.7%
Yang Ming	18.0%	26.9%	44.4%
COSCO Shg	17.6%	24.9%	39.3%
ONE	5.8%	15.8%	31.8%
Maersk Ocean	-2.0%	5.6%	25.5%
Hapag-Lloyd	8.3%	9.8%	18.3%
CMA CGM	N/A	N/A	N/A

*Maersk, CMA CGM, HMM and COSCO container shipping activities only

*COSCO includes COSCO Shg and OOCL

資料來源：Alphaliner Monthly Monitor January, 2025

三、最近二年度及截至年報刊印日止從業員工資料

年度		113 年度	112 年度	114 年 03 月 31 日
員工人數	岸勤人員	4,686	4,769	4,681
	海勤人員	1,272	1,230	1,206
	合計	5,958	5,999	5,887
平均年歲		40.28	40.4	40.36
平均服務年資		12.04	11.7	12.08
學歷分布比率	博士	0.18%	0.10%	0.15%
	碩士	12.01%	11.76%	11.96%
	大專	72.54%	73.26%	72.91%
	高中	12.04%	11.85%	11.69%
	高中以下	3.23%	3.03%	3.29%

四、環保支出資訊

(一) 本公司最近年度及截至年報刊印日止，無重大違反環保規定案例事項。

(二) 本公司於未來環境保護問題之因應對策：

本公司一向把環境保護視為應盡的義務與責任，所有新建船舶，皆採用符合國際標準、最先進與新型的環保設計，加強預防與避免對海洋及空氣的污染。我們訂定環保政策，在 85 年即通過 ISM 的相關認證，是國內航商的第一家，93 年通過 ISO 14001 國際環境系統管理認證與 94 年通過勞安 OHSAS 18001 認證，也是國內第一家率先通過認證的航商，95 年陽明海運也主動加入「企業社會責任」(Business Social Responsibility, BSR) 與「乾淨貨物工作組織」(Clean Cargo Working Group, CCWG)，透過與同業意見與技術的交流，以及參與顧客的供應鏈合作，在整體貨物運輸流程中加強落實對環境的保護。96 年起每年於陽明網站公布環境績效報告書，提供顧客及社會大眾陽明相關環保資訊。98 年設立節能小組，研究及落實節約能源與資源回收的環保行動。自 102 年起於本公司網頁提供貨物運送碳排放計算器服務，幫助我們的客戶實現戶對戶的綠色運送供應鏈盡可能低的碳排放。

1. 本年度預計將延續施展下列環境保護措施：

- (1) 實施船舶能效管理計畫 SEEMP Part I/II/III，增進燃料有效利用且依據法規進行記錄，達到節能減碳之目的。
- (2) 船舶依照 MARPOL 73/78/97 規則及當地法規要求，於排放限制區域使用低硫燃油與減速要求。
- (3) 依「1990 年美國油污染法」(1990 Oil Pollution Act) 規定，航行至美國港口之船舶取得非油輪船舶防止油污染緊急應變計畫、財務擔保及許可證。
- (4) 依「2001 年國際燃油污染損害民事責任公約」(2001 Bunker Convention) 規定，取得締約國簽發之燃油公約證書。
- (5) 參加船東互保協會 (Protection and Indemnity) 之責任險。
- (6) 實施嚴格之 ISM/ISO14001 稽核及矯正措施，以期達成人安、船安、貨安、環安的目標，避免海事與污染之發生。
- (7) 實施船 / 岸人員之環保及風險管理之教育訓練課程，提升全員環保觀念、風險管控、節能減碳之意識與知能，積極預防環境污染的發生。

- (8) 密切注意國際環保法規之發展，配合及遵守新生效之法規，使船隊航行於世界各港口都能符合國際環保規定。
- (9) 依據 SFC(Smart Freight Centre) 之標準，於本公司網頁提供貨物運送碳排放計算器服務，幫助我們的客戶實現戶對戶的綠色運送供應鏈盡可能低的碳排放。
- (10) 管理有害物質清單 (簡稱 IHM) 為 109.12.31 生效的法規，陽明全船隊已完成廠家登輪取樣並取得 IHM 證書，以利辨識船舶上有害物質的位置和數量並予以列表管制。
- (11) 近來海運航運業在減少二氧化碳及硫氧化物排放方面承受著巨大的壓力，IMO(國際海事組織)監管機構制定了越來越嚴格的規定。109 年 1 月限硫令帶來燃油費用的成本提高，該法規規定船用燃料中的硫含量不得超過 0.50%，陽明船隊均符合該要求，與以前使用的重質燃料油相比，硫氧化物的排放減少了 70% 以上。
- (12) 針對 IMO MEPC 會議推出有關 EEXI 及 CII 等環保法規標準，陽明內部已加強與氣導公司合作，進行實時監控，並規劃船齡 10 年以上之船舶，每 2.5 年進塢精進船況 (包含清潔船體)，以降低油耗。
- (13) 113 年度依照 93 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約，完成財明 / 達明 / 展明加裝 BWTS(壓艙水處理設備) 之新版壓艙水管理計畫書。
- (14) 陽明海運與中山大學合作，進行船舶廢氣採樣共同研究新技術、新標準，增加環保實踐經驗。
- (15) 為進一步控制船舶溫室氣體排放量，陽明海運於 2024 年 3 月 7 日及 8 日，分別在香港和新加坡開始為營運船隊添加永續海運生質燃油，並計劃逐步在年度燃油消耗中增加一定比例的生質燃油。透過使用經認證的永續燃料，陽明海運致力於逐年降低船舶溫室氣體排放，達成減排目標。

2. 未來三年預計環保資本支出：

防止污染設備均於造船同時附屬於船舶本身，未來如有購置或加改裝船舶相關之防治污染設備，以符合 MARPOL73/78/97 規則及當地法規要求的成本亦將併入船舶總成本中。

3. 增加設備後對公司之影響：

本公司各船舶均依照 MARPOL73/78/97 規則及當地法規之要求，配置防治污染設備以符合國際環保標準，並預防與避免對海洋及空氣的污染。

- (三) 依 95 年 4 月 13 日台證上字第 0950007006 號函揭露 RoHS (歐盟有害物質限用指令) 資訊：依本公司行業特性，不受歐盟 RoHS 影響。

五、勞資關係資訊

(一) 現行重要勞資協議及實施情形

1. 員工福利措施：依營業額千分之 1.5 提撥福利金，並按月依員工薪資額千分之 5 代為扣繳福利金，交由本公司職工福利委員會辦理各項福利業務。
2. 進修訓練：

單位：新台幣元

訓練項目	訓練內容	受訓總人時 (HR)	金額
新進人員訓練	新進人員職前講習、海運學導讀、海運經營管理實務、企業文化宣達等內 / 外訓教室課程，並安排新進人員完成數位學程。藉由完整課程使新進員工瞭解公司理念、組織、文化以及人力資源制度，熟習學習系統，引領新人順利進入工作崗位。	1,881	11,699
職能養成訓練	人資部辦理各職等必選修、各部門專業知識分享、各部門宣導課程、職場工具、職業安全訓練、外部專業訓練、部門購書、隨船見習、講座等，並鼓勵同仁參加語言及進修課程，透過共通職能的課程，加強員工基礎工作知能。	36,023	5,515,609
管理才能訓練	績效面談技巧、招募面談技巧、經營管理研習、主管管理能力研習會、公司治理等課程，藉由安排主管參與管理才能訓練，以提高管理及規劃能力。	2,117	2,199,386
海勤人員訓練	配合公司政策提升海勤人員職能，舉辦職前訓練、職能提升訓練、系統操作訓練、船舶操作訓練、勞動安全衛生安全訓練、外部訓練勞動安全衛生安全等訓練課程。	36,941	24,533,970

3. 退休制度：請參閱公開資訊觀測站 / 電子書 / 財務報告書 / 113 年第四季財務合併報告書 / 附註二四之退職後福利計畫。
4. 其他重要協議：無。

(二) 最近年度及截至年報刊印日止，因勞資糾紛所遭受之損失及目前與未來可能發生之估計金額與因應措施

本公司最近年度及截至年報刊印日止，因勞資糾紛而遭受之相關損失主要為處理個案之法律費用，占本公司之營收比重甚微；其餘未結案之勞資糾紛案件亦已委請律師處理中，其預估可能發生之損失占本公司營收比重輕微，故對本公司之財務及業務尚無重大影響。

(三) 員工行為或倫理守則

1. 從業人員應忠於職務，遵守政府法令及本公司規章，服從各級主管人員之管理、指揮、調遣。
2. 從業人員有絕對保守本公司技術上及業務上機密之義務，不論是否主管事務，均不得洩漏或侵害本公司營業秘密權益行為，離職後亦同。薪資係個人之隱私，亦屬本公司人事業務機密，從業人員均應遵守不探詢、不評論他人薪資、不吐露自身薪資之義務。
3. 從業人員關於職務上之報告，應循行政體系順序而上，不得越級陳報，但緊急或特殊情況不在此限。
4. 從業人員未經事先核准，不得擅離工作崗位。

5. 從業人員於執行業務時，不得利用職權直接或間接提供、承諾、要求或收受任何形式之不正當利益，包括回扣、佣金、疏通費等或透過其他途徑向客戶、代理商、承包商、供應商、公職人員或其他利害關係人提供或收受不正當利益。
6. 從業人員不得攜帶彈藥刀槍、危險物品、違禁品或其他違反工作場所安全之物品進入工作場所。
7. 從業人員在工作場所應配戴識別證，離職時並應將識別證繳還本公司。

(四) 內部重大資訊作業程序

為強化公司治理，本公司已訂定『內部重大資訊處理作業程序』，建立內部重大資訊處理及揭露機制，並將作業程序置於公司網站『永續經營』項下之重要規章專區。

(五) 職業安全衛生政策

「落實職業安全、促進人員身心健康」

本公司深刻體認員工之「安全與健康」為企業永續經營重要一環，秉持「尊重人性，以人為本」的價值，除了提供所有員工安全健康的工作環境，確保其工作安全與身心健康為我們的基本責任，同時也積極與政府機關、投資人、客戶、供應商、國內外公協會與倡議組織、員工及社區民眾等利害關係人建立良好互動，攜手共創永續未來。

我們的承諾及目標

- 致力達成零災害目標，建構最佳健康職場，成為安全衛生標竿企業。
- 促進員工身心健康及工作與生活的平衡。
- 與利害關係人持續溝通攜手合作，共同降低職場安全衛生風險。

我們的執行方針

- 遵循或超越安全衛生法規與標準。
- 關注職場安全與健康為每一位員工基本責任，每位員工應遵守工作安全優先原則，共同工作夥伴應相互協助，注意防護彼此安全。
- 高階管理階層提供推動安全衛生工作充分必要資源，並積極參與及監督安全衛生管理，定期審查安全衛生管理績效。
- 強化本質安全設計，落實作業前風險評估，及作業中安全衛生管控措施，以預防職業災害發生。
- 推展各項安全與健康相關訓練，使所有員工具備工作安全健康知識及充分認知及承擔個人安全及健康之責任。
- 鼓勵員工積極參與安全健康活動，重視員工安全健康建議，持續改善提升安全健康管理水準。
- 積極與客戶、供應商、外包商交流合作，共同提升供應鏈安全衛生績效。

六、資通安全管理

(一) 資通安全風險管理架構

本公司於民國 97 年 1 月成立資訊安全暨網路管理組，統籌資訊安全相關政策的制定、資訊安全管理系統之執行與管理。同年 10 月通過 ISO 27001 資訊安全管理系統認證，並由資訊長擔任資安管理代表。資訊安全管理系統管理審查會每年舉辦一次，由董事長或其指定人員主持，參加人員為各相關部門主管或代表，報告及審查資訊安全管理系統實施之成效與議案追蹤，同時稽核室就資安年度稽核並提出報告。

為加強管理階層對相關利害團體的資訊安全承諾，於民國 111 年 11 月成立資通安全室，設立資安長一職督導資訊安全管理制度的運作以強化資安防護架構、資安演練、資安情資及風險的收集研析與因應、資安事件管理及法規遵循、提升整體資安意識，落實資訊安全工作。

面對內部或外部之蓄意或意外之各種威脅與破壞，可能導致資訊系統無法正常運作或業務資訊遭受竄改、揭露、破壞或遺失等風險，在 ISO 27001 資訊安全管理系統之實施之際，即制訂資訊安全政策為「運用資訊科技整合風險管控機制，確保集團整體經營競爭力」，並擬訂相關策略如下

- ◆ 硬體 SCOP—系統硬體建置朝向 Standard 標準規格、Consistency 一致相容、Open 開放架構及 Proper-sizing 適當規模的方式，以穩健腳步進行。
- ◆ 軟體與應用系統 CSCIS—資料處理及資訊管理系統建立以 Common Environment 共通環境、Standardization 標準化、Collaboration 相容性、Integration 完整性及 Significance 重要性等為要件進行開發與建置。
- ◆ 網路 STAR—保持網路服務正常運作，達到 Seamless 無疆界、Transparent 透明化、Accessible 易取得及 Reliable 可信賴的網路環境、多重而自動轉換的網路連線，並以零缺失為終極目標。
- ◆ 客戶服務—維持資訊服務支援業務水準，讓客戶享受 Convenient 便利性、Timely 及時性、Accurate 正確性及 Creative 創造性的資訊服務。
- ◆ 資訊安全—確保公司業務資訊之 Confidentiality 機密性、Integrity 正確完整性及 Availability 可用性的達成，提升資訊安全防護能力，有效管理組織風險，並達成業務持續運作目標。
- ◆ 配合集團安全遠景及資訊政策之推動，提昇資訊安全防護能力。

同時設定資訊安全目標為

- ◆ 確保公司業務相關資訊之正確及完整，提高行政效能與品質。
- ◆ 確保公司業務相關資訊設備之可用性，提供資訊業務運作之所需。
- ◆ 確保公司業務相關資訊之機密性，保障營業機密與利害相關者之隱私。
- ◆ 符合國家法令及安全標準之規範，達成業務持續運作之目標。

(二) 具體管理方案

分為三部分，基本資安防護、檢討與持續改善、資安成效監控，參考下表

基本資安防護	
網路安全	網段區隔、強化網路防火牆與網路控管，防止入侵及惡意軟體擴散。OSI(開放通訊系統互連參考模型)各階層防護機制的建立。
端點安全	強化端點防護軟體安裝與運作，防止惡意程式進入到主機與個人電腦。
網頁瀏覽安全	導入代理伺服器，加強網路控管，透過沙箱防止連線惡意網站及惡意軟體下載。
電子郵件安全	過濾郵件及強化郵件偵測，防堵惡意郵件入侵。
漏洞修補作業	及時更新硬、軟體漏洞避免藉由漏洞入侵或提權。

檢討與持續改善	
資安教育訓練與宣導	定期舉辦全員工資安教育訓練及社交工程演練，強化員工資安意識。
資安檢測	除及時安全監控外，定期弱點掃描及資訊安全評測以降低資安風險。
資安成效監控	
資安維運中心	委託外部專家建立資安維運中心，為集中式即時掌控組織資訊安全狀態的單位。收集並管理組織各種情況下的資安訊息，對資安事件依管控機制緊急應變，並整合及分析安全事件，以確保組織資訊安全。
情資取得	加入資安組織及收集國內、外資安情資網，取得、因應最新威脅情資。

(三) 投入資通安全管理之資源

1. 認證

通過 ISO 27001 資訊安全年度認證

2. 訓練 / 宣導

(1) 完成新進員工教育訓練

(2) 完成公司月刊資安專欄

(3) 完成公司全員每年一次資安基本教育

(4) 完成每年三次全員電子郵件社交工程演練及相關之再教育

(5) 完成外派海外人員資訊安全訓練

3. 驗證 / 監控

(1) 完成每年兩次弱點掃描

(2) 完成每年一次異地備援演練

(3) 完成每星期資安狀況追蹤

(四) 重大資通安全事件

本公司於 2024 年 12 月遭受網路駭客攻擊，監控警報響起時，即全面啟動相關防禦機制、委請外部資安公司技術專家共同處理，並依法通報相關部門及持續加強資訊安全管理。

七、重要契約

(一) 聯營契約

114 年 03 月 31 日

契約性質	當事人	契約起訖日期	主要內容	限制條款
投船聯營與艙位互換	海洋網聯船務 / 現代商船	114.02.01~119.01.31，解約需於 12 個月前通知，惟解約通知須於合約經過 36 個月才可提出。	遠東至西北歐 / 地中海 / 美西南、北 / 美東 / 中東往返航線。	-
艙位買賣	海洋網聯船務	114.02.13~117.01.12，解約須於 6 個月前通知。	西北歐往返美東航線。	-
艙位買賣	海洋網聯船務	114.02.11~115.05.10，解約須於 6 個月前通知，合約最短效期為 9 個月。	西北歐往返美東 / 美西航線。	-
艙位買賣	海洋網聯船務	114.02.03~115.08.02，解約須於 6 個月前通知，合約最短效期為 12 個月。	地中海往返美東航線。	-
投船聯營	德國赫伯羅德 / 海洋網聯船務 / 現代商船 / 長榮海運	110.04.05~ 迄今，解約須於 3 個月前通知，開始起算之前 9 個月不得提出終止。	亞洲 – 美東墨西哥灣聯營航線。	-
艙位買賣	海洋網聯船務	114.02.05~ 迄今，解約需於 6 個月前通知，開始起算之前 12 個月不得提出終止。	西印往返西北歐航線。	-
投船聯營	海洋網聯船務 / 義大利海運股份有限公司	114.01.11~115.07.10，解約需於 3 個月前通知，開始起算之前 15 個月不得提出終止。	西北歐 – 地中海區間幹線聯營航線。	-
投船聯營	海洋網聯船務	114.01.04~115.07.03，解約需於 3 個月前通知，開始起算之前 15 個月不得提出終止。	西北歐 – 地中海區間幹線聯營航線。	-
艙位互換	中遠海運	106.04.01~ 迄今，解約需於 3 個月前提出，合約生效日起 6 個月內不得提出解約公告。	西北歐區間駁船聯營航線。	-
艙位買賣	現代商船	112.08.01~114.04.06	亞洲 – 美西南購艙航線。	-
投船聯營	德翔海運 / 高麗海運株式會社 (KMTC)	106.08.13~ 迄今，解約需於 90 天前通知。	韓國 – 台灣 / 香港聯營航線。	-
投船聯營	長榮海運 / 東方海外海運	95.04.04~ 迄今，解約需 90 天前通知。	台港越南聯營航線。	-
艙位互換	建華海運	102.01.07~ 迄今，合約期屆滿後仍具效力，解約需 30 天前通知。	亞洲區間航線之艙位互換。	-
投船聯營	金星海運 / 中遠海運 / 東方海外海運	109.11.24~ 迄今，合約期屆滿後仍具效力，解約需 90 天前通知。	中國 – 印尼聯營航線。	-
艙位互換	長榮海運	98.09.06~ 迄今，解約需 60 天前通知。	亞洲區間航線之艙位互換。	-
艙位互換	宏海箱運有限公司	109.09.11~ 迄今，解約需 1 個月前通知。	亞洲區間航線之艙位互換。	-

契約性質	當事人	契約起訖日期	主要內容	限制條款
艙位互換	萬海航運	107.10.23~ 迄今，解約需 60 天前通知。	亞洲區間航線之艙位互換。	-
艙位互換	福建東方海運	106.07.21~ 迄今，解約需 60 天前通知。	亞洲區間航線之艙位互換。	-
艙位互換	新鑫海運	106.05.27~ 迄今，解約需 90 天前通知。	亞洲區間航線之艙位互換。	-
投船聯營	東方海外海運 / 金星海運 (Gold Star Line)	105.08.13~ 迄今，解約需 3 個月前通知。	華中至越 / 泰之聯營航線。	-
投船聯營	萬海航運 / 穆勒亞洲航運	109.12.08~ 迄今，解約需 60 天前通知。	中國 - 泰國 - 柬埔寨聯營航線。	-
投船聯營	德翔海運 / 運達航運	113.03.08~ 迄今，解約需於 60 天前通知。	日韓 - 台灣 - 華南 - 越南線聯營航線。	-
投船聯營	德翔海運	113.03.13~ 迄今，解約需於 60 天前通知。	日韓 - 台灣 - 華南線聯營航線。	-
艙位互換	上海汎亞航運 (PanAsia)	108.05.12~ 迄今，解約需 30 天前通知。	亞洲區間航線之艙位互換。	-
投船聯營	宏海箱運 / 東方海外海運	107.10.12~ 迄今，解約需於 3 個月前通知。	中國 (華北) - 越南聯營航線。	-
投船聯營	東方海外海運	114.01.10~ 迄今，解約需 3 個月前通知。	中國 - 泰國聯營航線。	-
投船聯營	海洋網聯船務 / 山東海豐航運 / 高麗海運株式會社	110.11.02~ 迄今，解約需 3 個月前通知。	韓國 - 中國 - 東南亞聯營航線。	-
艙位互換	山東海豐航運有限公司	110.05.01~ 迄今，解約需 60 天前通知。	亞洲區間航線之艙位互換。	-
艙位買賣	高麗海運株式會社	108.07.05~ 迄今，解約需 1 個月前通知。	華北 - 越南線賣艙。	-
投船聯營	長榮海運 / 中外運集運 / 德翔海運 / 德國赫伯羅德	109.10.16~ 迄今，解約需 3 個月前通知。	亞洲往返澳洲航線聯營。	-
投船聯營	德翔海運 / 新加坡太平船運公司 / 新加坡海領船務有限公司	111.03.06~ 迄今，解約需 3 個月前通知。	亞洲往返澳洲航線聯營。	-
艙位互換	新加坡太平船運公司	107.07.27~ 迄今，解約需 2 個月前通知。	亞洲往返澳洲航線聯營。	-
投船聯營	東方海外海運	98.05.21~ 迄今，解約需 90 天前通知。	亞洲往返南亞航線聯營。	-
艙位互換	Straits Orient Lines (Singapore) Pte. Ltd.	104.11.03~ 迄今，解約 21 天前通知。	亞洲往返孟加拉 / 加爾各答航線換艙。	-
艙位買賣	長榮海運 / 新加坡太平船運 / 中遠海運 / 法國達飛	113.05.07~ 迄今，解約需前 6 個月前通知。	亞洲往返南美東航線聯營。	-
艙位買賣	萬海航運	110.05.02~ 迄今，解約需 90 天前通知。	亞洲往返南美西航線聯營。	-
投船聯營	新加坡太平船運公司 / 萬海航運	111.06.15~ 迄今，解約需 3 個月前通知。	亞洲往返南美西航線聯營。	-

(二) 長期借款契約：無。

伍 財務狀況及財務績效之檢討分析與風險事項

一、財務狀況比較分析表

單位：新台幣仟元

項 目	年 度	113 年度	112 年度	差異	
				金額	%
流動資產		266,557,699	218,701,443	47,856,256	22
不動產、廠房及設備		101,745,430	83,481,541	18,263,889	22
無形資產		139,067	142,842	(3,775)	(3)
其他資產		115,690,713	90,284,727	25,405,986	28
資產總額		484,132,909	392,610,553	91,522,356	23
流動負債		44,610,875	52,647,360	(8,036,485)	(15)
非流動負債		98,208,634	62,261,984	35,946,650	58
負債總額		142,819,509	114,909,344	27,910,165	24
股 本		34,921,043	34,921,043	—	—
資本公積		27,975,030	27,975,030	—	—
保留盈餘		272,288,411	214,989,725	57,298,686	27
其他項目		6,128,916	(184,589)	6,313,505	(3420)
權益總額		341,313,400	277,701,209	63,612,191	23

增減比例超過 20% 之變動說明：

1. 流動資產、資產總額增加：主係現金及約當現金及應收帳款增加所致。
2. 不動產、廠房及設備增加：主係購置船舶。
3. 其他資產增加：主係使用權資產及按攤銷後成本衡量之金融資產增加。
4. 非流動負債、負債總額增加：主係租賃負債及避險負債金額增加。
5. 保留盈餘增加：主係本年度盈餘所致。
6. 其他項目增加：主係因匯率變動所產生之國外營運機構財務報表換算之兌換差額所致。
7. 影響重大者之未來因應計畫：無。

二、財務績效比較分析表

單位：新台幣仟元

項 目	年 度	113 年度	112 年度	差異	
				金額	%
營業收入		222,705,949	140,623,713	82,082,236	58
營業成本		145,078,257	134,383,170	10,695,087	8
營業毛利		77,627,692	6,240,543	71,387,149	1144
營業費用		10,554,366	8,109,626	2,444,740	30
其他收益及費損		502,009	203,389	298,620	147
營業利益		67,575,335	(1,665,694)	69,241,029	(4157)
營業外收入及支出		12,244,185	12,961,942	(717,757)	(6)
稅前淨利		79,819,520	11,296,248	68,523,272	607
所得稅費用		15,350,159	6,218,624	9,131,535	147
稅後淨利		64,469,361	5,077,624	59,391,737	1170
會計原則變動累積影響數		—	—	—	—
本期淨利		64,469,361	5,077,624	59,391,737	1170

增減比例超過 20% 之變動說明：

1. 營業收入、營業毛利、稅前淨利增加：主係 113 年整體平均運費較去年同期高所致。
2. 營業費用：主係兩期員工酬勞及績效獎金之差異。
3. 其他收益及費損：主係賠償收入增加。
4. 所得稅費用：主係本年度獲利增加所致。
5. 影響重大者之未來因應計畫：無。

三、現金流動性分析

(一) 最近年度現金流量變動情形分析

單位：新台幣仟元

年初現金及約當現金餘額 ①	全年來自營業活動淨現金流量 ②	全年來自投資及籌資淨現金流入量 ③	現金剩餘(不足)數額 ① + ② + ③	現金不足額之補救措施	
				投資計畫	理財計畫
69,921,565	85,345,782	10,234,532	165,501,879	-	-

本年度現金流量變動情形分析及流動性分析：

- 營業活動：來自營業活動淨現金流入 85,345,782 仟元。
- 投資活動：來自基金與金融資產、船舶及機具設備等淨現金流入 47,126,596 仟元。
- 籌資活動：主要來自償還債務及發放現金股利，並配合實際業務推展需要，安排融資活動。
- 流動性不足額之補救改善計畫：不適用。

(二) 未來一年(114年度)現金流量變動情形分析

單位：新台幣仟元

年初現金及約當現金餘額 ①	預計全年來自營業活動淨現金流量 ②	預計全年來自投資及籌資淨現金流出量 ③	預計現金剩餘(不足)數額 ① + ② - ③	預計現金不足額之補救措施	
				投資計畫	理財計畫
165,501,879	27,896,178	59,167,990	134,230,067	-	-

114年度現金流量變動情形分析及流動性分析：

- 營業活動：估計未來一年度之營業活動淨現金流入 27,896,178 仟元。
- 投資活動：估計來自基金與金融資產、船舶及機具設備等淨現金流出 20,921,932 仟元。
- 籌資活動：主要來自償還債務及發放現金股利，並配合實際業務推展需要，安排融資活動。
- 流動性不足額之補救改善計畫：不適用。

四、最近年度重大資本支出對財務業務之影響：無。

五、最近年度轉投資政策、其獲利或虧損之主要原因、改善計畫及未來一年投資計畫

本公司之轉投資政策以泛本業相關之策略性投資為主，關注產業發展機會，審酌各項可能風險，尋找下列適當投資標的：

- 一、本業以擴大市場規模加強深度，搭配區域航線開拓廣度。
- 二、透過垂直與水平整合，創造集團綜效，提升核心競爭力。
- 三、拓展關聯產業，分散本業營運風險，強化營收成長動能。
- 四、關注低碳產業發展，尋求綠色投資機會，分散成本風險。

長期下來除深耕本業，並因應環境趨勢、尋求多角化經營。

合併公司於 113 年度採權益法認列之轉投資投資利益為新台幣 714,076 仟元，主要為認列關聯企業台灣航業股份有限公司的投資利益。本公司將持續優化轉投資公司之營運管理績效，強化市場競爭力，藉以提升投資收益。未來一年主要投資計畫係為配合公司業務發展策略及結合 ESG 企業社會責任，深化聯盟夥伴合作並於全球開發投資機會，拓展碼頭堆場、貨櫃倉儲、物流及乾淨能源等相關投資。

六、風險事項

(一) 利率、匯率變動、通貨膨脹情形對公司損益之影響及未來因應措施：

1. 對公司損益之影響：

(1) 利率風險

本公司 113 年度全年利息淨收入為新台幣 9,093,002 仟元，占營業收入及稅前淨利之比率分別約 4.08% 及 11.39%；而扣除與利率變動相關金融資產及金融負債之全年利息淨收入為新台幣 10,697,107 仟元，分別占營業收入及稅前淨利之比率分別約 4.80% 及 13.40%。

(2) 匯率風險

本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、歐元及英鎊，本公司 113 年度兌換淨利為新台幣 2,322,171 仟元，占營業收入及稅前淨利之比率分別為 1.04% 及 2.91%。本公司分別指定部分美元計價之租賃合約作為規避未來美元營業收入之匯率波動風險及指定部分美元計價之活(定)期存款作為規避預期高度很有可能發生之美元購置船舶之匯率波動風險，並同時指定為現金流量避險，兩者對其他綜合損益影響之損失為新台幣 1,580,829 仟元，占綜合損益總額之比率約為 2.23%。

(3) 通貨膨脹

燃油價格與通貨膨脹息息相關，本公司 113 年度全年船舶油料相關之營業成本為新台幣 24,682,274 仟元，占營業收入及營業成本之比率分別為 11.08% 及 17.01%。

2. 未來因應措施：

(1) 利率風險

本公司將持續改善財務結構及管控淨負債水準，並隨時注意利率走勢，機動性調整固定及浮動利率之存借款比率，以降低利率反轉上揚或下跌之風險。

(2) 匯率風險

本公司力求平衡外幣資產與負債結構，並以同幣別收入支應支出以維持有效的自然避險，利用自然避險之特性來降低匯率波動風險。同時將餘絀部位以即期匯率方式買進或賣出外幣來確保曝險部位維持在可接受之水準。

(3) 通貨膨脹

本公司定期針對燃油市場供需及行情進行分析，以公式化計價集中採購爭取最大折扣，並擇機進行避險操作。同時對客戶收取之燃油附加費依市場行情進行機動調整，以降低油價波動之風險。

(二) 從事高風險、高槓桿投資、資金貸與他人、背書保證及衍生性商品交易之政策、獲利或虧損之主要原因及未來因應措施：

1. 本公司未從事高風險、高槓桿之投資。

2. 本公司資金貸與及背書保證主要係以子公司為對象並均為配合業務之順利推展所必需，相關作業悉依本公司資金貸與他人作業程序、背書保證辦法及相關法令規定辦理。

3. 衍生性金融商品交易之政策則以避險為主要目的，並配合本公司之部位狀況與市場展望等，依據本公司取得或處分資產處理程序及相關規定辦理，在公司可承受的有限風險內爭取合理效益。

(三) 未來研發計劃及預計投入之研發費用：

1. 參與 DCSA (數位貨櫃航運協會) eBK/eBL (數位訂單 / 提單) 的開發與升級，建置海運產業共同標準和優化客戶服務，並導入於公司內。
2. 升級核心電腦系統與設施，規劃雲端架構。
3. 數位化提升競爭優勢，發展電子 EIR、數位貨櫃運送單、與 AI 櫃況辨識等業務。
4. 建置 ESG 碳管理平台，進行公司場域與船隊的碳盤查與碳足跡計算。
5. 綠能機房與環控系統，進行 PUE 管理節能 5%。
6. 建置船舶衛星寬頻及 WIFI 等資訊基礎建設。
7. 升級代理行系統，提高作業效率。
8. 持續 EAM 系統優化。
9. 船舶高低軌衛星優化建置及 5G 工作環境研擬。
10. 船舶替代能源可行性評估。
11. 船舶節能設計可行性評估。
12. 智慧船舶應用可行性評估。
13. 船用碳捕捉系統應用可行性評估。

上述研發計劃投入之研發費用約新台幣 1.58 億元。

(四) 國內外重要政策及法律變動對公司財務、業務之影響及因應措施：

1. 財務：

本公司財務部門有專責人員密切注意公司法及證券相關法規之變動，並參與訓練課程，加強研究、預先規劃因應措施，故國內外重要政策及法律變動對本公司財務並無重大影響。

2. 業務：

國內外重要政策及法律之變動，目前對本公司之業務項目並無明顯之影響。本公司對於主管機關所訂定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。

(五) 科技改變及產業變化對公司財務業務之影響及因應措施：

1. 財務：

因應海運產業劇烈變化及船舶環保法規要求日益嚴格下，以循序漸進調整船舶架構，本公司近年營運情況良好，財務體質已調整至良好水準，對於未來資本支出計劃對財務無重大影響。

2. 業務：

(1) 本公司於全球主要國家皆設有子公司或代理行，為因應業務發展與日益增加的電子商務需求，同時兼顧提升競爭力，本公司持續進行資訊系統與資訊作業流程的改善工程，以及時蒐整訊息、提升作業效率與品質、降低通訊與作業成本。

(2) 本公司向來重視環境保護，主動配合國際公約與環境法規，並因應世界各港口日益重視環保的要求，致力於降低污染排放以維護海洋環境，同時增進能源使用效率。本公司持續執行船隊相關環保設備與防污工程，新造貨櫃船舶皆以符合省油與國際標準之環保規範設計，市場競爭力強。另

因應港口反恐措施，本公司船隊已陸續加裝船舶保全警示系統，更新電子海圖顯示與資訊系統、衛星通訊系統等，以提高航行安全並整合航海資訊。

- (3) 新船設計特別注重節能減碳，燃油能耗效率較同型的舊船佳。為提升航線競爭力，本公司已陸續投入營運 20 艘 14,000TEU 級及 14 艘 11,000TEU 級節能船舶，優化本公司船隊省油能效，同時於 111 年度董事會已通過建造 5 艘 15,000TEU 級 LNG 雙燃料船舶，此批新型節能船舶將進一步符合國際環保減碳規範。本公司將持續觀察節省燃油技術發展、應用新科技之造船技術及改良主機，以期利用該類新技術提升燃油使用效能、減少溫室氣體排放，並強化營運成本競爭力。

(六) 企業形象改變對企業危機管理之影響及因應措施：

本公司依「公開發行公司建立內部控制制度處理準則」建立內部控制制度，其中包含控制環境、風險評估、控制作業、資訊與溝通、監督作業等內部控制五大組成要素，以促進公司的健全經營與有效營運。同時不斷強化公司治理，以因應各種可能之企業危機；且配合法規要求，即時揭露各項重大資訊。持續投入環保與社會責任，建構良好之企業形象。目前已建立危機事件因應機制，規範重大事件發生之通報及處理流程。並由各相關業務單位視所管理業務，針對各種危機迅速反應並建立即時影響評估及溝通管道，在最短時間內提出完善因應措施，以維護公司之企業形象。

(七) 進行併購之預期效益、可能風險及因應措施：不適用。

(八) 擴充船隊及產能之預期效益、可能風險及因應措施：

本公司擴充之船隊及運能，主要投入至 Premier Alliance 聯盟東西向航線營運，除預計增加運力及毛利，並藉由船舶大型化與投放至船型較適及獲利航線，取得降低單位營運成本與增加獲利之效。進入 114 年，因地緣政治衝突持續升高潛在負面因素致使全球景氣復甦不確定性仍高，過去兩年海運市場運能不足與缺船缺艙狀況，已在新船陸續交付下逐漸舒緩，然本公司仍持續採取以下相關措施以期維持艙位穩定供需與船期服務，包括：

1. 加強聯營合作關係：

藉由 Premier Alliance 聯盟緊密合作，共議航線優化設計及最適船舶配置，配合市場即時需求提供適當運能，以妥善利用船舶資源、降低航線營運成本、擴大航線服務範圍，並有效維持主要市場之競爭力與服務水準。同時為降低營運風險，亦不排除因應業務需求與其他特定航商在利基市場合作，提供客戶更多元化的服務，以增進本公司之營運績效。

2. 實施季節性航線調整方案：

配合特定時間（如農曆新年、中國五一與十一長假、日本黃金週或冬季等市場淡季時節）之市場需求變化，執行航線調整、船舶調度與艙位整併作業，以降低營運成本、提升航線準點率與確保艙位充分利用。

3. 臨時性航線調整方案：

除視特定時間之市場需求變化，對於突發性的氣候干擾或地域衝突影響，緊密監控並適時執行額外之航線與艙位調整作業，避免艙位供給需求失衡所產生之風險，同時維持航線裝載、獲利、與業務競爭力。

(九) 進貨或銷貨集中所面臨之風險及因應措施：

本公司最近二年並無占進、出口收入總額 10% 之上之客戶，故無進貨或銷貨集中所面臨之風險。

(十) 董事、監察人或持股超過百分之十之大股東，股權之大量移轉或更換對公司之影響、風險及因應措施：

本公司董事或持股超過百分之十之大股東於 113 年末發生股權大量移轉之情事。

(十一) 經營權之改變對公司之影響、風險及因應措施：不適用。

(十二) 訴訟或非訟事件結果之影響：

1. 韓國公平交易委員會就貨櫃航商於中國 - 韓國線、日本 - 韓國線及韓國 - 東南亞線之營運是否涉及聯合行為等不法行為進行調查一案，本公司於 111 年 4 月 19 日收到韓國公平交易委員會之書面裁決書並遭裁罰韓圓 2,420,000 仟元 (相當於新台幣 56,307 仟元)。本公司不服裁決處分並依法進行救濟程序。本公司於 111 年 8 月 12 日向首爾高等法院提起行政訴訟，目前由法院審理中。
2. 本公司與員工間就退休金、轉任人員權益或員工酬勞等權益事項衍生之勞資爭議，就員工已提請訴訟之案件目前均循法律程序處理中，其餘案件亦將視員工請求依法辦理。
3. 除前述案件外，本公司其餘所涉及之訴訟或非訟案件，多為執行運送服務過程中因貨物毀損或船舶操作所引致之貨損理賠、船舶船體及機械及船東對第三人之責任案件。此類案件均為本公司所安排保險之承保範圍所涵括，引起之損失及費用可依保險契約規定內容向保險公司請求補償，故相關風險尚在本公司可合理控制範圍內。

(十三) 其他重要風險及因應措施：

1. 本公司風險管理政策詳見第 47 頁。
2. 資安風險評估分析：
 - (1) 電腦主機通訊網路中斷風險對外上網線路

已採用雙電信公司線路互相備援，並與電信公司配合監控，且持續進行海外各點線路升級作業。惟預期網路中斷之影響巨大，風險等級未能有所調降。總部部分包括國內專線、國際專線、網際網路，皆有採用雙電信公司線路互相備援。主要代理行與總部連線，以專線為主，網際網路為備援，且持續進行海外各點線路升級作業。另外提供多個 VPN(虛擬私有網路) 入口供一般代理行使用。惟網路仍有可能因不可抗力因素導致大規模中斷，致影響公司正常營運。

- (2) 電腦核心應用系統毀損風險

核心資料庫主機已採安全性較高的系統。針對重要主機採行互相備援，且即時同步資料庫至異地備援中心儲存設備，每日備份結果登錄於機房日誌中供備查。另設置防火牆與防毒軟體等多種資安設施，進行監控與查核。考量資安要求 (Cyber Security) 日趨嚴峻，駭客手法變化多端，仍須保持高度警戒。

(十四) 風險管理之組織架構：

1. 本公司於 93 年 7 月 1 日成立風險管理專責單位，負責統整本公司各項風險管理相關事務。為更健全公司制度及強化風險管理機能，於 111 年 3 月將風險管理相關職能自前述單位劃分出來而獨立設置風險控管室，並提升位階將其直屬總經理轄下。
2. 為使風險管理與公司之策略、目標產生連結，提升風險辨識結果之全面性、前瞻性與完整性，本公司於 111 年 4 月 15 日經董事會決議設置風險管理委員會作為董事會轄下之功能性委員會。
3. 本公司風險管理之組織架構係以風險特性作為劃分，除由風險控管室負責統整各項風險管理相關事務外，一般性質之營運風險均由各業務主辦部門負責最初之風險辨識、風險評估及風險控制。涉及重大風險之項目則分別根據其風險性質及程度依本公司規定呈送各專案審議小組及功能性委員會審查，並送董事會決議。

七、其他重要事項：無。

陸 特別記載事項

一、關係企業相關資料

(一) 關係企業合併營業報告書

1. 關係企業組織圖：請參閱公開資訊觀測站 / 單一公司 / 電子文件下載 / 關係企業三書表專區。
2. 各關係企業基本資料：請參閱公開資訊觀測站 / 單一公司 / 電子文件下載 / 關係企業三書表專區。
3. 推定為有控制與從屬關係者其相同股東資料：無。
4. 整體關係企業經營之行業與分工情形：請參閱公開資訊觀測站 / 單一公司 / 電子文件下載 / 關係企業三書表專區。
5. 各關係企業董事、監察人及總經理資料：請參閱公開資訊觀測站 / 單一公司 / 電子文件下載 / 關係企業三書表專區。
6. 各關係企業營運概況：請參閱公開資訊觀測站 / 單一公司 / 電子文件下載 / 關係企業三書表專區。

(二) 關係企業合併財務報表聲明書：請參閱公開資訊觀測站 / 單一公司 / 電子文件下載 / 關係企業三書表專區。

(三) 關係報告書：無。

二、最近年度及截至年報刊印日止，私募有價證券辦理情形：無。

三、其他必要補充說明事項：無。

四、最近年度及截至年報刊印日止，如發生證券交易法第三十六條第三項第二款所定對股東權益或證券價格有重大影響之事項，亦應逐項載明：

1. 113年7月26日公告本公司董事長異動，董事會通過新任董事長為蔡豐明先生，對股東權益或證券價格無重大影響。
2. 113年7月31日公告本公司總經理異動，董事會通過新任總經理為白崑榮先生，對股東權益或證券價格無重大影響。

陽明海運股份有限公司



董事長：蔡豐明





- 206006基隆市七堵區明德一路271號
- No. 271, Mingde 1st Rd., Qidu Dist., Keelung City 206006, Taiwan (R.O.C.)
- Tel:886-2-2455-9988/Fax:886-2-2455-9958
- <http://www.yangming.com>