

推動永續發展執行情形

114.04.01 更新

(一) 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(註 1) | | | 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 | |
| 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>本公司於 105 年 5 月 11 日董事會通過企業社會責任守則，後續更名為永續發展實務守則，並於 112 年 3 月 20 日通過於董事會轄下設置永續發展委員會，就本公司永續發展相關工作之推動與落實，進行督導。</p> <p>本公司推動永續發展之專責單位為永續工作小組，由董事長擔任主任委員、總經理擔任管理代表，轄下設執行秘書，協助各單位委員執行永續發展相關工作。</p> <p>為實踐永續發展，永續工作小組執行面向包括落實公司治理、發展永續環境、維護社會公益、加強永續發展資訊揭露，隨時注意國內外永續發展相關準則之變動，據以檢討並改進公司的制度。並於年度彙整公司營運活動所產生之經濟、環境、社會、員工關注議題，參考國際永續發展政策及規範，訂定相關目標及執行規劃。永續工作小組每年一次向董事會報告其執行情形。113 年度已於 113 年 11 月 14 日向董事會報告。</p> <p>同時，本公司 113 年度已委由顧問公司協助完成永續報告書編纂事宜，並領先主管機關要求，對合併報表公司進行溫室氣體盤查，相關執行情形於 113 年 8 月 8 日永續發展委員會及每季度董事會報告。</p> | 無差異 |

| 推動項目 | 執行情形(註 1) | | | 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 | |
| 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？(註 2) | V | | <p>本揭露資料風險評估邊界涵蓋合併報表公司於 113 年 1 月至 113 年 12 月間之永續發展表現。</p> <p>本公司於 109 年 12 月 8 日通過風險管控政策，並由董事會擔任風險管控最高治理單位。</p> <p>本公司風險管控組織由總經理擔任執行委員，採跨部門組成形式，基於當前資本結構與企業模式並顧及公司企業策略與收益目標下，定期評定公司的風險取向。並依據風險管控程序分析特定風險所獲得的結果，來制定公司應對風險時的策略，並每年一次向董事會報告其運作情形。113 年度已於 11 月 14 日董事會報告職安衛、法務、資訊安全等各層面風險管控執行情形。</p> <p>本公司另由審計委員會監督公司存在或潛在風險之管控；並由專責單位依據重大性原則進行分析，與內外部利害關係人溝通，並透過檢視相關資料，據以評估具重大性之環境、社會、公司治理等 ESG 議題，113 年評估結果將環境永續、員工永續、職業安全衛生、船舶安全、服務及產品品質管理列為重大，說明請詳本公司永續報告書。</p> | 無差異 |
| <p>3、環境議題</p> <p>(1) 公司是否依其產業特性建立合適之環境管理制度？</p> | V | | <p>本公司所屬船隊持續關注環境保護與氣候變遷對營運活動之影響，依循防止船舶污染國際公約(MARPOL)與歐盟法規要求：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 持續監測船隊碳排放數據 (IMO DCS, EU/UK MRV) | 無差異 |

| 推動項目 | 執行情形(註 1) | | | 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 | |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> ● 實施船舶有害物質控管：建立在船有害物質清單(IHM)，藉採購管理杜絕石棉製品及管控重金屬等有害物質，以符合歐盟船舶回收規則(EU-SRR)及香港公約(Hong Kong Convention)並獲得船級社核發證書。 ● 依「船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」加裝壓艙水管理系統防止外來物種危害港口水域環境。 ● 為能有效減少使用塑膠，本公司除依國際海洋環境保護法嚴格禁止並管制塑料的拋海外，並進一步採取加裝新式濾水設施及環保垃圾袋等方式，鼓勵船員減少瓶裝水以及其他塑膠產品及包裝的使用。實施以來成果極其顯著，平均每船塑料垃圾的產出量持續下降，113年相較於前一年度降幅達50%。 | |
| (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？ | V | | <p>本公司為降低營運對自然環境之衝擊，採取了多項措施：</p> <p>在船舶方面，全新四艘環保高效能散裝輪已在113年上半年全數交付加入船隊營運，在113年8月及114年3月更簽定新造四艘具備高效率柴油主機與節能設計的雙燃料船型之散裝貨輪，並在113年10月完成出售船齡最高的中華和平輪。</p> <p>現有船隻亦持續執行能耗效率提升改裝工作，採取加裝推進節能裝置(energy saving device)、採用頂級防污漆並定期清潔船體外板、與船級社合作節能研究等措施。這些節能措施，使得公司所屬的船舶已開始獲得船旗國的綠色獎勵金(green incentive)；為</p> | 無差異 |

| 推動項目 | 執行情形(註 1) | | | 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 | |
| | | | <p>推動減廢、減塑政策，完善船端優質飲用水供應系統，要求供應商減少包裝材料，鼓勵船端重複利用容器、墊材等，並獎勵垃圾減量。</p> <p>在內陸貨櫃運輸與倉儲方面，本公司持續推動節能減碳的各項措施，積極引進高效能的六期新世代環保曳引車取代舊型柴油曳引車，將舊車有計畫淘汰，並引進純電動車及電動堆高機，提升能源使用效率，降低環境衝擊。</p> <p>在場區及辦公室方面，例如：室內照明設備使用節能燈管、減少燈管數量、隨手關閉未使用電源、夏季時控制冷氣最低溫、廢紙回收、垃圾分類、降低廢棄物量，儘可能使用電子文件取代書面資料。</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，並採取氣候相關議題之因應措施？ | V | | <p>在海運方面，日益嚴格的國際公約及港口國法規要求，使得船隊面臨溫室氣體減量及空氣汙染持續改善的壓力及成本增加之風險。鑑此，本公司持續從管理措施與船舶設備著手，使用低硫油、以氣象導航優化航路並安裝節能設備等措施，提升現成船之能效。更進一步規劃建造具備高效率柴油主機，與節能設計的船型，適時汰舊換新。同時密切注意相關法規發展，盡早規畫應對措施，以控制營運之風險於可接受範圍內，並達到降低整體能源密集度之目的。</p> <p>在內陸貨櫃運輸與倉儲方面，針對曳引車及堆高機，公司以汰舊換新方式，陸續採購更符合環保標準的車種及機具設備。</p> | 無差異 |

| 推動項目 | 執行情形(註 1) | | | 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 | |
| (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，並制定溫室氣體減量、減少用水或其他廢棄物管理之政策？ | V | | <p>本公司統計數據涵蓋海運、陸運、倉儲物流及商用車等合併公司。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 溫室氣體排放量： 請參考本公司年報第 36 頁，最近二年度公司溫室氣體盤查及確信情形。 ● 場區及辦公室用水量： 112 年 15,212 度 113 年 11,609 度 ● 可回收再利用之廢棄物量： 112 年廢鐵廢五金 30,190 公斤 113 年廢鐵廢五金 59,510 公斤 112 年廢機油 54,152 公升 113 年廢機油 28,300 公升 ● 一般廢棄物為年度實際產出量，委由合格環保廠商妥善處理： 112 年 70 公噸 113 年 67 公噸 <p>相關減量政策及驗證情形請參考本公司年報第 34-37 頁，氣候相關資訊執行情形。</p> | 無差異 |
| <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>為善盡企業社會責任，保障員工及利害關係人基本人權，本公司遵循國際人權公約(聯合國世界人權宣言、聯合國工商企業與人權指導原則、國際勞工組織-關於工作中基本原則和權利宣言、海事勞工公約、身心障礙者權利公約、消除對婦女一切形式歧視公約、兒童權利公約)之原則，及本國勞動基準法、性別工作平等法、就業服務法等相關法規，已制定人權政策，</p> | 無差異 |

| 推動項目 | 執行情形(註 1) | | | 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 | |
| | | | <p>並公告於公司網站。落實執行多元包容性、薪酬福利考評升遷之公允公正、免於歧視、提供健康安全職場環境的管理政策並每季召開勞資會議、職安衛委員會確保員工及利害關係人權益。</p> <p>112 年度本公司修訂及推行本公司執行職務遭受不法侵害預防計畫書與工作場所性騷擾防治措施申訴及懲戒辦法。</p> <p>113 年度維持無歧視事件、無聘用童工、無強制勞動案件，亦無因違反勞動相關法令遭受裁罰情事。</p> <p>113 年度合併公司參與人權與職安衛相關教育訓練時數共計 1,409 人時。</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? | V | | <p>本公司實施之各項員工福利措施請參閱本公司年報第伍、五章節之營運概況-勞資關係(第 59-60 頁)。本公司每年辦理員工調薪作業，公司經營成果與員工薪酬具有高度關聯性。績效獎金係依據公司年度獲利情形發放。本公司 113 年員工平均績效獎金較 112 年高出 19.5%。</p> <p>為使職場多元化與平等，本公司 113 年底女性職員占 53.23%；本公司副理級以上女性高階主管比例為 17.74%。</p> | 無差異 |
| (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? | V | | <p>本公司關注職場安全健康，已於 112 年 12 月 22 日通過健康職場認證，取得健康啟動標章。並透過健全職安衛管理制度深化同仁防災意識。每日早午晚於辦公室及保養廠等工作場所巡視清理環境衛生、定期實施消毒、檢查機電設備的安全性、測試消防設施，並不定期宣導員工遵守工作流程，避免危害發生風險。本公司將持續增進</p> | 無差異 |

| 推動項目 | 執行情形(註 1) | | 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>工作場所安全措施，並強化員工作業安全意識。</p> <p>同時，本公司每年持續提供優於法令要求的員工健檢、醫護人員健康諮詢服務，並設立自動體外心臟去顫器（AED）及 CPR 與 AED 之教育訓練，增加對自身與環境安全之認知，以備不時之需。</p> <p>113 年度合併公司參與人權與職安衛相關教育訓練時數共計 1,409 人時。</p> <p>有鑑於新加坡船舶子公司於 113 年度所發生之船員於搬運鋼板時，因海象驟變所致生之不幸職安案件，本公司除積極配合船旗國進行詳細調查外，隨即採取一系列強化措施，並加強提升船員在船對於氣候變遷下海象突變之風險評估等各項安全意識，俾防止類似事件再發生；亦重新檢討船舶安全管理程序及風險評估機制及採取強化精進船上相關硬體設備等措施，且各項強化措施均經各相關主管機構核准結案。</p> <p>公司各有關部門透過此案例分析及研討，持續向船隊全體船員作再教育及實地訪船時作相關演練，加強船隊全體船員安全意識與教育訓練，確保全員遵循最佳安全作業標準。113 年度合併公司無發生火災事件，無人受傷。本公司安排消防局講師指導自衛消防編組，指派部門代表參與防災教育培訓，並不定期舉辦消防演練。</p> |

| 推動項目 | 執行情形(註 1) | | | 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 | |
| (4) 公司是否為員工建立有效之職涯能力發展培訓計畫？ | V | | 公司透過職務輪調機制，培訓員工專業能力，鼓勵同仁持續進修，並加強英文等專業能力，有效提升其職場競爭力。合併公司 113 年參與專業領域課程共 3,111 人時。包括新進人員訓練、專業進修、部門主管及同仁參加內部、外部培訓課程。 | 無差異 |
| (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述程序？ | V | | 公司經營散裝航運、內陸貨櫃運輸、倉儲物流等業務，分別遵循「國際安全管理章程」(ISM Code)、「汽車運輸業管理規則」、「海關管理貨櫃集散站辦法」等相關法規。 本公司訂定「誠信經營守則」、「內部行為準則」等政策，以保障客戶權益，另於公司網站設有利害關係人專區以妥適回應申訴者之議題。 | 無差異 |
| | | V | 本公司非以設計、生產、製造或經銷商品為業，故制定保護消費者權益等事項對本公司不適用。 | 如摘要說明 |
| (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？ | V | | 為保護環境、維護勞動人權等目標，公司網站已揭露供應商管理政策及其實施情形。每年主要供應商須進行自評，公司據以篩選優質廠商。評估內容包括供貨品質、交期、營運狀況、永續治理，評估供應商在 ESG 三面向的表現，作為採購策略重要參考。 113 年度由採購單位及使用單位抽樣進行供應商品質系統評鑑，評鑑年度包含 112 年及 113 年，並依供應商性質分別採自評問卷或單位評鑑表型式，內容包含供應商品質、價格、交貨期限、組織結構及管理、環境永續情形等，本年度主要廠商抽樣比率達 80%，僅 2 家供應商經評比後停止採 | 無差異 |

| 推動項目 | 執行情形(註 1) | | | 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 | |
| | | | 購，其餘供應商評比等級均為合格以上。 | |
| 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？ | V | | 本公司 112 年永續報告書依 GRI 及相關通用準則編製，已於 113 年 8 月 30 日申報於公開資訊觀測站，並於 113 年底取得會計師確信報告。永續報告書、相關資訊亦揭露於公司網站。 | 如摘要說明 |
| 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：無。 | | | | |
| 7、其他有助於瞭解推動永續發展執行情形之重要資訊： | | | | |
| <p>已於公司網站揭露履行社會責任及社會回饋情形，本公司秉持企業永續經營的精神，多年來正派經營努力不懈，不但給予員工家庭穩定健康的成長環境，同時創造股東權益極大化，實踐企業的社會責任。</p> <p>本公司積極推廣公益，關注青年培育並關懷弱勢，以善舉回饋社會。本公司期待這些善舉能推動社會關注公益，鼓勵更多企業投入，帶來社會良性循環。</p> <p>本集團總部設立於臺北市，多年來關注社會議題及社區福祉，長期捐助偉慈慈善基金會關懷社福團體、幫助弱勢家庭及個人、支持公益活動，該基金會捐助對象包括如社會局、孤苦貧病家庭，並支持臺北醫學大學義診社團夏令及冬令外島義診、臺北市政府社會局愛心餐食、愛心年菜等活動；同時，本集團亦捐贈學術基金會體現中航重視社會公益並積極參與。113 年度集團累計捐贈金額為新台幣 1,710,000 元。臺北市政府社會局中正社福中心愛心餐食受惠人數約 1,600 人。</p> <p>中國航運獎學金於 110 年創立，本公司堅信以人為本、員工至上的經營理念能讓企業做精做強。獎學金的成立，除可為學子們的家庭減輕負擔，更可讓學子不需為生活費煩憂，能因此專注於學業，進而為海運界培育出更多人才！ 112 年-113 年間累計捐贈金額為新台幣 320,000 元。112 年- 113 年間獲頒獎學金人數每學期 4 人，共計 16 位學子獲獎。</p> | | | | |

註 1：有關推動項目一及二，上市上櫃公司應敘明永續發展之治理及督導架構，包含但不限於管理方針、策略與目標制定、檢討措施等。另敘明公司對營運相關之環境、社會及公司治理議題之風險管理政策或策略，及其評估情形。

註 2：重大性原則係指有關環境、社會及公司治理議題對公司投資人及其他利害關係人產生重大影響者。

(二)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。 | 本公司董事會為氣候變遷風險議題最高治理單位，負責監督相關政策制定及執行成果。為強化氣候風險管理機制，本公司同時制定「風險管控政策」，並設置由董事長擔任指導委員、總經理擔任執行委員之治理架構，採跨部門協作機制，定期召集討論，針對氣候變遷所帶來之風險與機會進行識別、評估及應對策略研擬。相關風險管控機制之運作情形，除受審計委員會監督外，亦定期提交董事會報告，每年至少一次，確保董事會能即時掌握並因應氣候相關風險與機會，及對公司營運與財務之潛在影響。 | | | |
| 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)。 | 本公司依據氣候相關財務揭露(Task Force on Climate-Related Financial Disclosures, TCFD)指引，及外部專家協助系統性辨識與分析氣候變遷所帶來之風險與機會，範圍涵蓋子公司海運、陸運、倉儲物流三大核心事業體，透過分析各項風險與機會發生可能性、衝擊程度與影響之時間尺度，並納入風險可能造成的財務影響，識別出本公司主要風險及機會 | | | |
| 3. 敘明極端氣候事件及轉型行動對財務之影響。 | 主要風險/ 機會類型 | 衝擊期間 | 衝擊與影響 | 管理策略及計畫 |
| | 實體風險 熱帶氣旋 | 短期(1-3年) | 熱帶氣旋引發之颱風與強降雨可能導致航路變更、內陸物流鏈中斷、設備或貨物毀壞，造成營收減損與成本上升。 | 本公司建立氣候災害預警與營運應變機制，導入專業氣象導航系統及車隊與倉儲調度等動態風險管理工具，以強化整體氣候韌性與決策穩健性。 |
| | 實體風險 極端降雨與乾旱 | 短期(1-3年) | 極端降雨可能導致原物料礦區開採裝卸作業受阻，而可能之陸上交通中斷、作業場區淹水及貨物受損等影響，對於內 | 本公司持續進行強化風險應變之優化措施，利用氣象預報提前進行災害準備，並彈性調整作業排程，以增加營 |

| | | | | |
|--|--------------------|-----------|---|---|
| | | | 陸運輸與倉儲作業亦有不利風險，進而造成營收減損。 | 運韌性。 |
| | 轉型風險 顧客偏好 改變 | 中期(3-10年) | 隨永續趨勢加速，客戶對低碳運輸需求升高，將影響傳統航運、陸運、倉儲物流服務吸引力。若未能提供碳足跡資訊或低排放解決方案等，可能流失重點客戶或遭受價格壓力，將造成營收減損。 | <p>本公司已規劃並持續進行綠色轉型，以爭取在綠色轉型中之商機。</p> <p>在海運方面，除陸續執行現有船隊的能耗效率提升改裝工作且四艘高規格環保節能散裝輪已於113年上半年全數交付投入營運外，更展開新階段造船計劃，新建四艘更高環保效能節能散裝輪。</p> <p>在陸運與倉儲方面亦持續透過設備汰舊換新的方式加以進行，繼續引進六期環保新型曳引車與電動曳引車及新型堆高機等設備取代舊型高耗能車輛，經數年之執行，陸運現已建立具優勢規模之最新環保六期車隊，並於網頁建立碳排計算機，以配合政府及客戶需求提供永續資訊揭露、低碳服務等選項，強化競爭</p> |

| | | | | |
|--|-------------------|-----------|---|--|
| | | | | 力。 |
| | 轉型風險 碳費或碳稅 | 短期(1-3年) | 全球碳費與碳稅機制逐步落實，而國際海事組織 (IMO) 亦預計於第83次海事環保委員會議 (MEPC 83)討論海運業溫室氣體減排措施。運輸業面臨高碳排放導致的財務壓力，預期將推升營運成本。 | 各事業單位成立任務編組，積極參與各船級社及有關單位舉辦之研討會並蒐集資訊，掌握國際碳費、碳稅與相關法規細節，並透過同業交流汲取改善經驗。評估在不同收費情境下的成本變化，並制定應對計畫，包括船舶及設備汰換，以及加裝節能設備，來提升能源效率，減少碳排放，降低碳費與碳稅帶來的營運壓力。 |
| | 機會 運輸模式 | 短期(1-3年) | 透過新型技術，提升船隊、車隊或倉儲物流管理營運效率，同時減少碳排，以優化營運成本結構。 | 本公司將持續推動永續、節能，關注環保新技術及替代能源，推出高效節能運輸等低溫室氣體 |
| | 機會 低碳產品 或服務 | 中期(3-10年) | 因應國際永續趨勢，打造永續供應鏈，客戶將環保效能納入供應商管理考量，提供低碳服務將提高公司競爭力，提升營收，並有機會取得綠色融資等，降低資金取得成本。 | 排放密集度之服務，於提升市場形象及競爭力的同時，與客戶共同打造具備氣候韌性的永續供應鏈。 |

| | | | | |
|---|--|-----------|---|--|
| | 機會 低碳能源 | 中期(3-10年) | 採用低碳燃料或運具設備，可有效降低碳稅與排放成本，同時，亦有機會取得政府相關補助。 | |
| | 詳見本公司永續報告書及氣候相關財務揭露。 | | | |
| 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>本公司已將氣候相關風險納入整體風險管理制度之框架中，由總經理召集相關部門（包含各單位主管或專責人員）定期召開風險評估會議，針對永續工作小組對潛在之氣候變遷風險與機會進行系統性辨識與評估結果，研擬可行之應對策略。</p> <p>在風險評估結果基礎上，將各項氣候風險納入整體風險矩陣，並由風險管理機制進行優先排序，據以規劃風險處置策略，依據風險管控程序分析特定風險所獲得的結果，來制定公司應對風險時的策略。</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>本公司已進行氣候實體風險、轉型風險、轉型機會等評估，並已將氣候情境分析納入中長期風險營運管理規劃，分析氣候變遷對公司營運及財務可能造成之潛在財務衝擊。</p> <p>詳見本表2、3。</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>本公司依政府2050淨零轉型計畫路徑積極執行溫室氣體減量作為，目前已初步識別航運、陸運、倉儲等產業於能源轉型與政策調適下可能面臨之實體風險及轉型風險，具體措施及目標請詳本表2、3。</p> | | | |
| 7. 若使用內部碳定價作為規劃 | <p>本公司目前尚未制定內部碳定價制度，惟已關注國內《氣候變遷因應法》所揭示之碳費政策方向，並密切追蹤環境部相關法規之公布進程。另</p> | | | |

| | |
|--|---|
| <p>工具，應說明價格制定基礎。</p> | <p>亦評估歐盟碳邊境調整機制 (CBAM) 及國際海事組織(IMO)相關碳價格機制對國際航運市場可能產生之衝擊。為提升碳風險管理能力，預計於未來展開內部碳定價制度可行性研究，初步將參考國內預期碳費價格區間 (每噸新台幣300-500元) 及歐盟碳市場價格進行模擬評估，以作為資本支出規劃與營運策略調整之依據。</p> |
| <p>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。</p> | <p>請參考下表(二)-1-1、(二)-1-2、(二)-2</p> |
| <p>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。</p> | |

(二)-1 最近二年度公司溫室氣體盤查及確信情形

(二)-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 CO ₂ e)、密集度(公噸 CO ₂ e/百萬元)及資料涵蓋範圍。 | |
| 本公司採用 ISO14064-1 為溫室氣體排放之盤查標準，並以海岬型散裝輪船隊、貨櫃運輸曳引車及倉儲物流機具為盤查範疇(亦即涵蓋子公司-海運、陸運及倉儲物流)，盤查類別包含直接排放量(範疇一)、能源間接排放量(範疇二)(註 1) (註 2)。 | |
| 範疇一、溫室氣體直接排放量(類別 1)： | |
| 112 年排放 26,427.44 公噸 CO ₂ e， | |
| 113 年排放 28,875.59 公噸 CO ₂ e | |
| | |
| 範疇二、能源間接排放量(類別 2)： | |
| 112 年排放 1,416.87 公噸 CO ₂ e | |
| 113 年排放 1,972.27 公噸 CO ₂ e | |
| | |
| 範疇三、其他間接排放量(類別 3-6)： | |
| 112 年排放 363,225.63 公噸 CO ₂ e | |
| 113 年排放 435,050.59 公噸 CO ₂ e | |
| 排放量明細 | 排放量(公噸 CO ₂ e) |
| 類別 4： | |
| 處置固態和液態廢棄物 | 59.42 |
| 燃料和能源相關活動(不包括類別1及2) | 7,223.92 |
| 類別 5： | |
| 下游租賃資產 | 427,757.25 |
| | |
| 碳排放密集度(計入範疇一、二，註 3) | |
| 112 年 6.94 公噸二氧化碳當量(CO ₂ e)/百萬元 | |
| 113 年 6.65 公噸二氧化碳當量(CO ₂ e)/百萬元 | |

註1：直接排放量(範疇一，即直接來自於公司所擁有或控制之排放源)、能源間接排放量(範疇二，即來自於輸入電力、熱或蒸氣而造成間接之溫室氣體排放)及其他間接排放量(範疇三，即本公司船隊於客戶租賃期間之排放量)。

註2：直接排放量及能源間接排放量資料涵蓋範圍，依 公開發行公司年報應行記載事項準則第10條第2項規定之令所定時程辦理。

註3：溫室氣體排放量之密集度係以營業額（新臺幣百萬元）計算之數據。

(二)-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、確信準則及確信意見。 |
| 前表(二)-1-1所列112年溫室氣體排放數據已取得安侯建業聯合會計師出具之確信報告書，113年溫室氣體排放數據則擬於114年中完成確信。 |
| 另範疇三內有關散裝輪船隊全年二氧化碳當量資料，依國際公約要求，經美國驗船協會(ABS)或英國勞氏船級社(LR)驗證後，核發符合聲明書(Statement of Compliance, SoC)；如有歐盟區航程，則其二氧化碳當量亦依當地法規要求，由ABS或LR驗證後，取得符合文件(Document of Compliance, DoC)。 |

(二)-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。 |
| 。 |
| 本集團已進行溫室氣體盤查，釐清營業活動的各項排放源後，再評估機會及效率確定改善目標，除符合法規要求外，長期可降低溫室氣體排放密集度，並減少極端氣候衝擊之風險。 |
| 。 海運： 本公司船隊之減排目標依國際海事組織(IMO)要求逐年減量。以108年(2019)年排放量為參考基準，制定目標如下： |
| 1. 112年(2023)至115年(2026)：船舶碳強度指標(CII)相較於2019年水準每年平均減量2%； |
| 2. 長期目標則依 IMO 最新要求制訂。 |
| 本公司持續監測船隊碳排放數據，並透過定期保養以確保船舶機械效能，防止船殼污損(fouling)導致的能源浪費，本公司除採取現有船隻加裝節能設備並持續進行船舶汰舊換新，新建造環保高效能新船外，亦僱用外部專業氣導公司提供最優化航路方案，同時引進智能船舶監控系統，以精準掌握船舶能耗。 |

陸運及倉儲：本公司將持續關注綠能產業及新型作業機具技術發展，在陸運方面，透過採購六期節能曳引車及電動曳引車進行汰舊換新，並積極推廣節能駕駛行為以減少能源消耗，另引導員工執行垃圾分類，落實資源回收再生。在倉儲方面，本公司陸續引進電動堆高機等新型節能機具設備，可減少溫室氣體排放並降低維護成本。

減量目標達成情形：

本公司整體碳排放有所增加，主要肇因於散裝船隊規模擴大，惟透過汰舊換新及加裝節能設備等措施，113年碳排放密集度較112年明顯減少。

海運部分，自108年迄113年，船舶碳強度指標(CII)已達成減量逾10%，平均每年的 CII 降幅達2%；陸運部分，113年累計採購29輛六期曳引車，並汰換40輛老舊曳引車；倉儲部分，112年環境部依據施工機具清潔排放自主管理標章規範，實施作業機具之空氣污染排放檢定，受檢22台檢定結果達99%為金質標章(核發年限3年)相當於日本4期，僅一台為銀質標章(核發年限2年)相當日本3期。113年添購燃油及電動空櫃堆高機各一台並已正式啟用。