

正德海運(股)公司

股票代號:2641

FRANBO WIND

報告人：蔡景仲 副總經理
中華民國 103年 9月 10日

大綱

一、公司簡介

二、產業概況

三、業務概況

四、產業發展趨勢

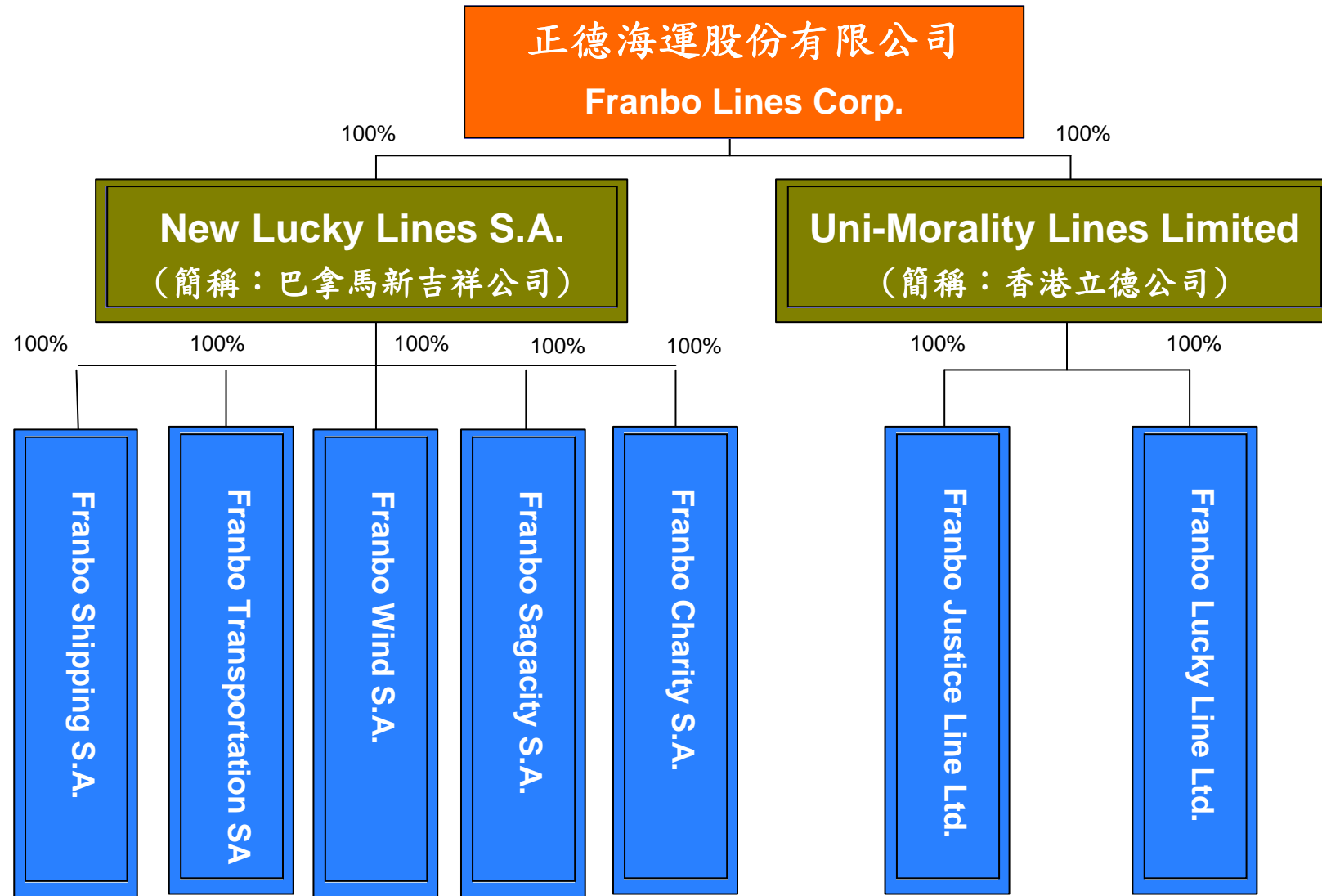
五、未來發展與利基

六、公司經營實績

一、公司簡介

公司概況	
設立日期	民國87年9月27日
董事長	蔡邦權
總經理	吳文仁
資本額	新台幣9.5億元
員工人數	169人
公司地址	高雄市苓雅區海邊路31號3樓

一、公司簡介 — 集團架構



正直 · 誠信 · 公平 · 行德

一、公司簡介 — 公司沿革

87年9月

公司成立 港口代理為主要業務
資本額一仟萬元整

98年2月

成功轉型 跨足海運業
新增『船舶運送業』之營業項目

98年5月

國輪加入營運團隊
並取得交通核發兩岸直航營運許可證

100年7月

增加跨洲際航線、遠洋運輸服務
正風輪：四萬六千噸 輕便極限型船舶

100年12月

核准登錄興櫃股票

正直 · 誠信 · 公平 · 行德

一、公司簡介—經營理念

創新、綠能、永續、幸福



忠於所託、以客為尊
高效安穩、運航全球

• 正直、誠信、公平、行德

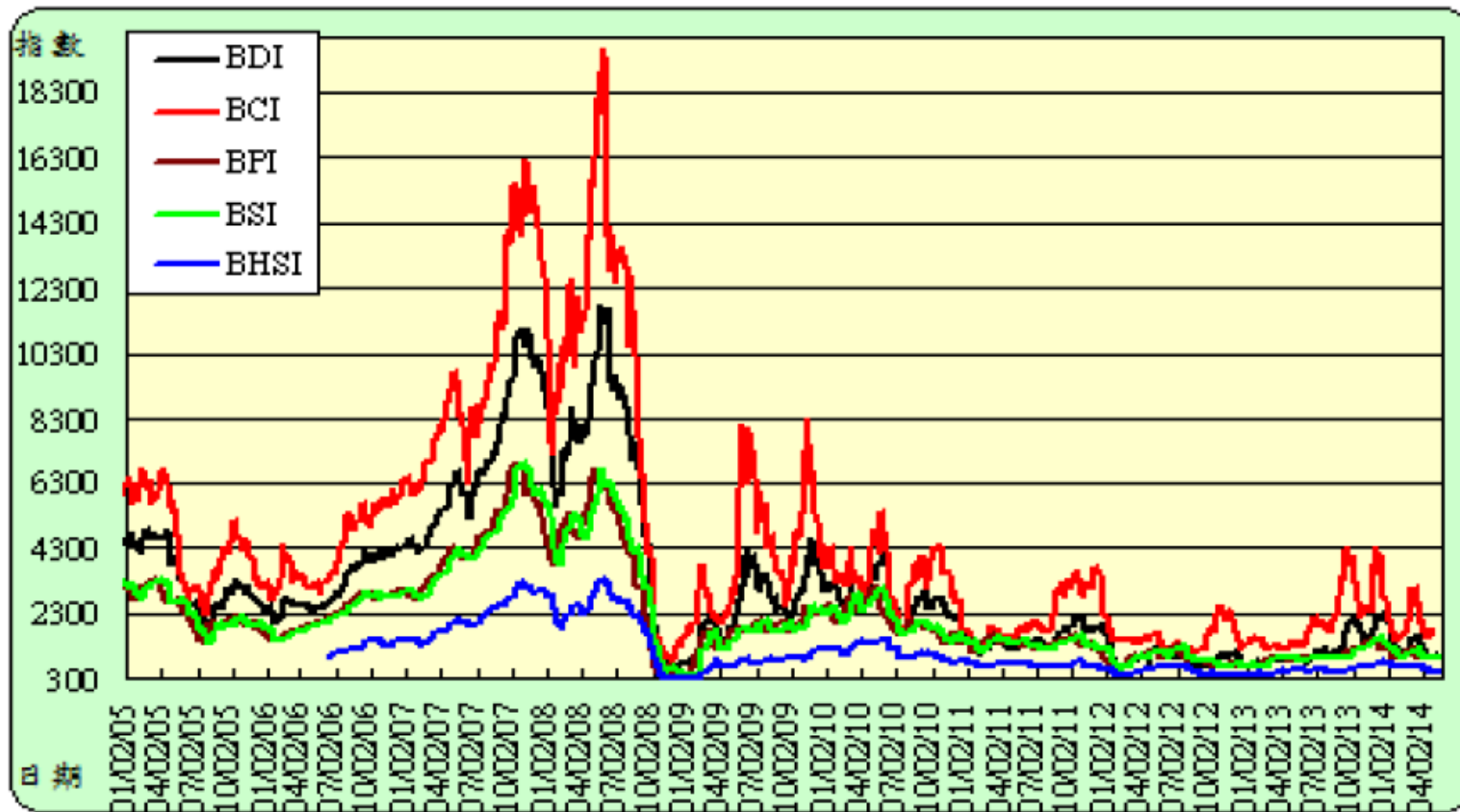
正直 · 誠信 · 公平 · 行德

一、公司簡介——經營團隊

部門	職稱	姓名	主要學（經）歷
	總經理	吳文仁	中國海事專校航海系 海運業資歷共21年
營運處	副總經理	蔡景仲	多倫多大學經濟系 海運業資歷共13年
管理處	副總經理	林勝鶴	東吳大學會計系 上市公司財務副總財會資歷21年
管理部	經理	謝汶岱	海洋大學航運管理所 集團總管理處經理10年
安管部	經理	夏德明	國立海洋大學輪機系 上市航運公司及船舶管理公司共25年
工務部	經理	蔣登海	中國海專輪機科 上市航運公司駐埠輪機長共16年
稽核室	經理	曾台萱	東海大學會計系 上櫃公司內部稽核經理11年

二、產業概況

BDI圖表分析



三、業務概況

散裝船型分類

散裝船型	海岬型 (Capesize)	巴拿馬極限型 (Panamax)	輕便極限型 (Handymax)	輕便型 (Handy)
載重噸	10~20萬噸	6~10萬噸	4~6萬噸	4萬噸以下
主要載運貨物	鐵礦砂、燃煤、焦煤及工業原料為主	民生物資及穀物為主、有時亦承載鐵礦砂及煤炭	穀物、廢鋼與礦石等散裝貨載	石灰石、水泥及木屑、紙漿原料等散裝貨載
指數名稱	BCI	BPI	BSI	BHI

三、業務概況—產品介紹暨經營模式

業務項目	經營型態	說明
船舶長短期 出租(5艘)	<ul style="list-style-type: none">• 長期出租船舶(4艘)• 短期出租船舶(1艘)	鎖定優質租家，因市場波動性較低，營運配置將保持七成以上，以維持穩定基本業務量。
攬貨承運 (2艘)	<ul style="list-style-type: none">• 自營船舶VC/TCT• 經紀業務• 論時/論程傭船	持有兩岸直航證優勢，鎖定兩岸貨主與貿易商進出口鋼材、木材、機械設備、化工產品及大宗物資（礦砂、焦煤、燃煤及穀物）等。
船舶管顧 (9艘)	<ul style="list-style-type: none">• 全資孫公司(6艘)• 集團外其他船東(3艘)	取得CR與NK之DOC認證，管理自有船舶與100%轉投資之子孫公司，並鎖定企業合作夥伴之船舶及業界需專業化管顧服務之船東為主要服務對象。

三、業務概況— 船隊資訊

船型	航行區域	主要載運貨物
輕便極限型	航行全球航線	大宗物資 如礦砂、煤炭、銅精礦等。
高甲板多用途	航行東南亞區域	鋼材、礦砂、機械設備等。
原木船	航行東南亞區域	原木、鋼材、化肥等。



船名	正風輪
船規	載重 46,516 噸
	船型 輕便極限型



船名	正發輪
船規	載重 11,004 噸
	船型 高甲板多用途型



船名	新吉祥三號輪
船規	載重 7,716 噸
	船型 原木船

三、業務概況—營運策略

本集團採取穩健及彈性的經營模式

營運策略：長租六成，短租一成，自營三成

船舶長短期
出租(5艘)

- 長期出租船舶(4艘)
- 短期出租船舶(1艘)

輕便極限型 1 艘
雙甲板多用途 4 艘

攬貨承運
(2艘)

- 自營船舶VC/TCT
- 經紀業務
- 論時/論程傭船

原木船 1 艘
雙甲板多用途 1 艘

三、業務概況— 競爭優勢暨核心能力

船型多樣化

(散雜兩用型、雙甲板型 重吊機具)

具高度競爭性
多貨種選擇性

有效率之營運配置

(出租給日本優質租家 佔約70%以上)

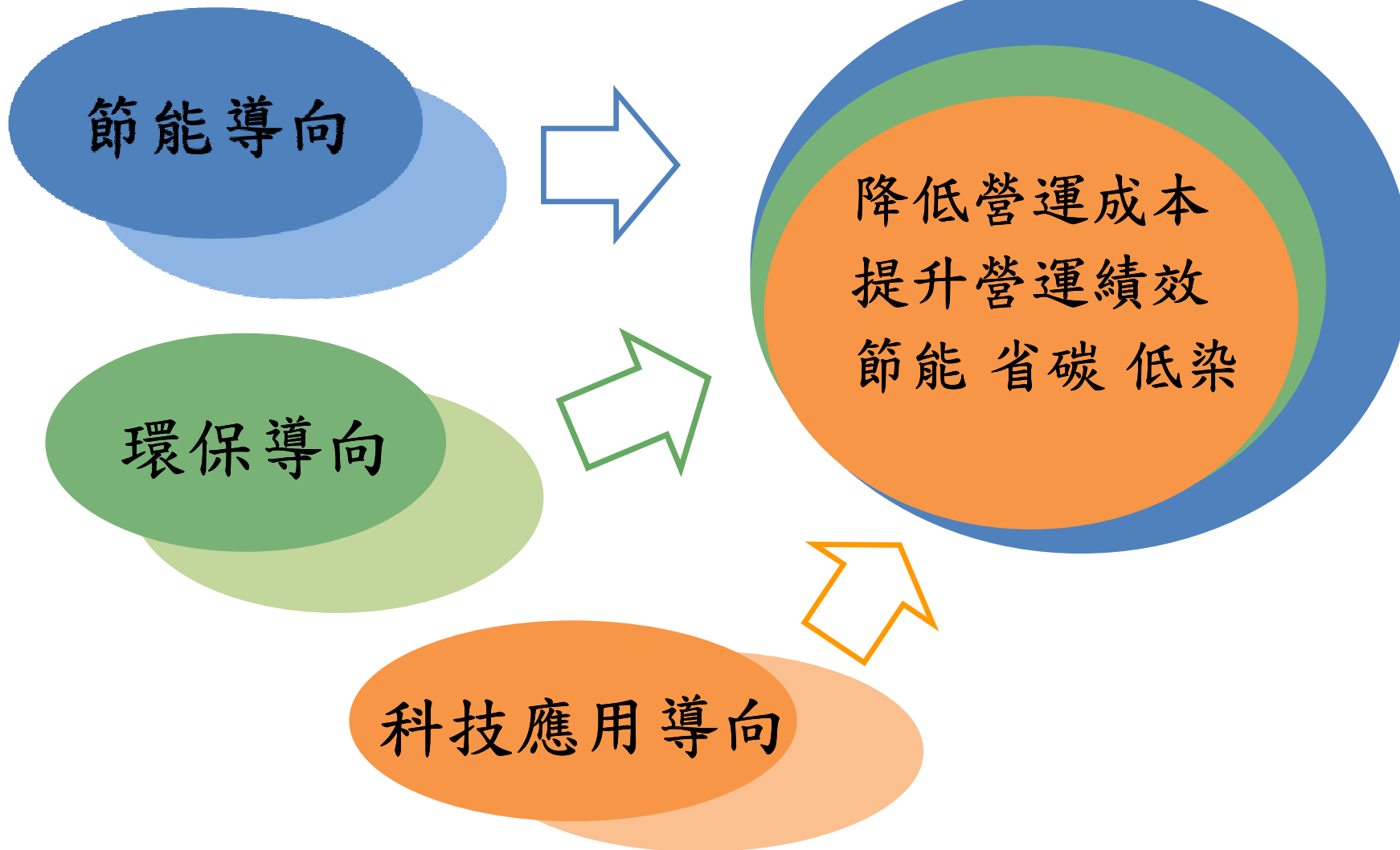
具穩定性的獲利來源
以抵抗因景氣循環下
帶來之不確定因素

持有兩岸間直航許可

(共計三艘)

於兩岸海運市場
具高度競爭力

四、產業發展趨勢



五、未來發展與利基 — 發展利基

高雄首家進入資本市場之海運公司

- 港口城市、高密度的重工產業：具高度結合性
- 人事與管銷費用相對低：低成本優勢

入場時點之優勢

- 船隊規模相對小：無船隊轉型的壓力
- 進場之時間點，可全力發展新型的節能船舶

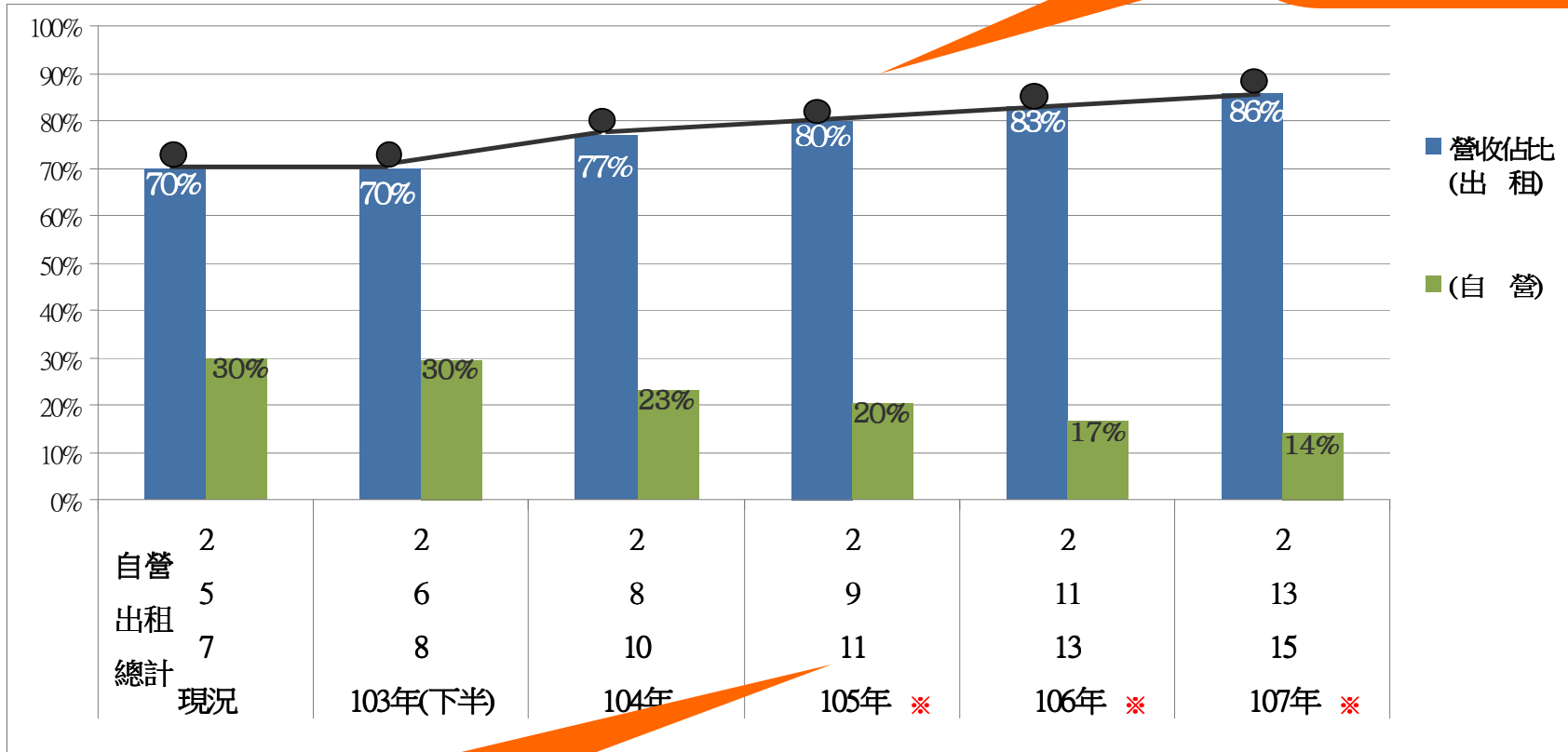
五、未來發展與利基 — 發展計畫

營運發展計畫	經營策略
<p>1. 擴大船隊規模，以提升競爭力與獲利能力。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 以每年增購 2~3 艘為目標，逐年計畫性汰舊換新，預計五年內應可擴充至15艘。
<p>2. 固守原東南亞市場，另轉型增加跨洲際服務能力，為未來全球佈局佈置發展空間。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 船隊規模最佳化，著重於輕便型（Handy）、輕便極限型（Handymax）的航線拓展。
<p>3. 增加兩岸直航拓點</p>	<ul style="list-style-type: none"> 持續強化本公司於兩岸間船舶直航營運優勢。
<p>4. 開發有價值的長租合約</p>	<ul style="list-style-type: none"> 強化與既有租家的合作平台，並積極開發歐美及國際知名之優良租家。

五、未來發展與利基

現況與未來五年營運計畫

船隊逐年成長
確保合理利潤



計畫性分散建造新船

* 視市場狀況 可彈性調整營運模式

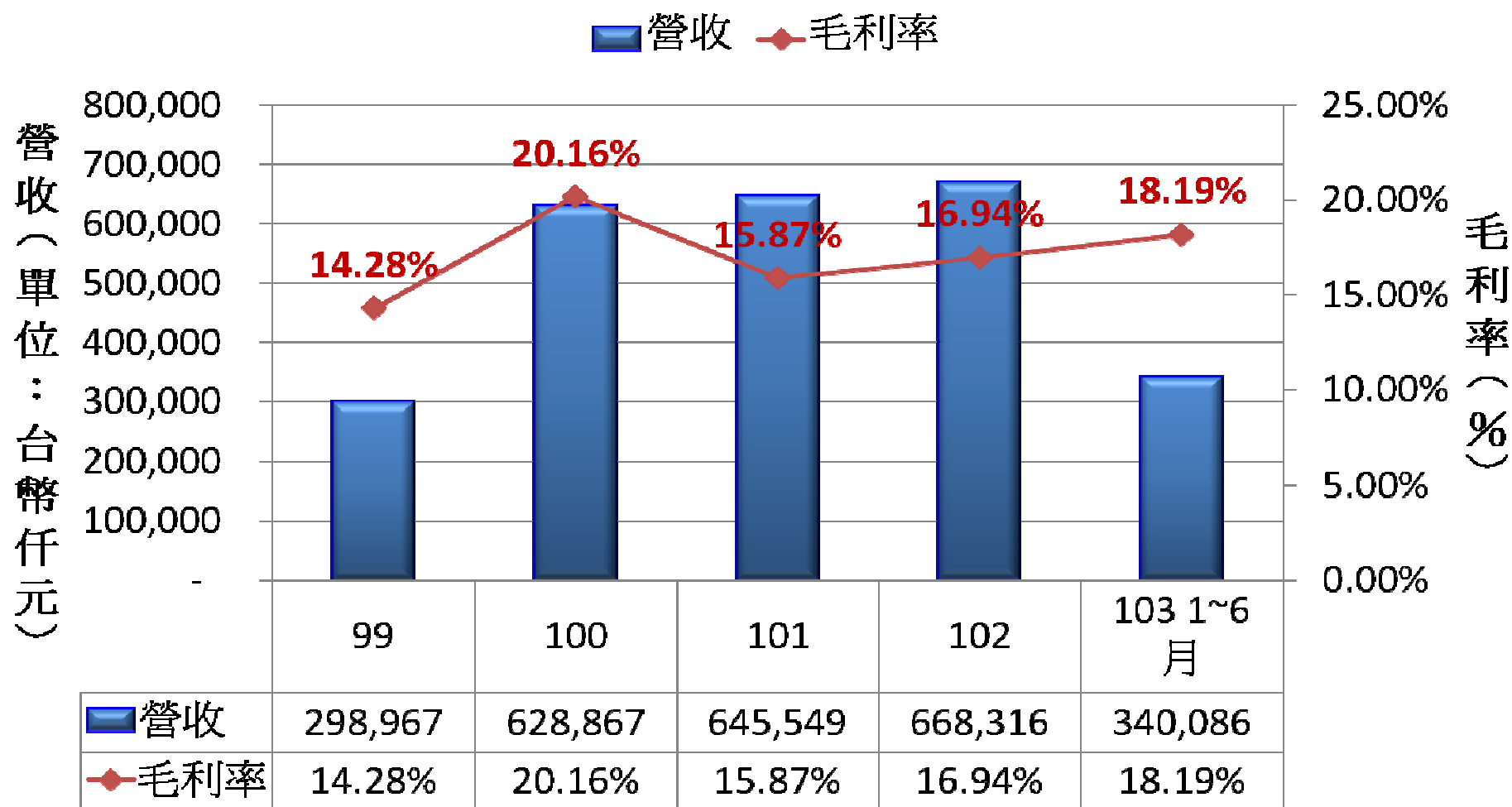
正直 · 誠信 · 公平 · 行遠

六、經營實績 — 最近五年經營實績

單位:新台幣仟元

項目	99年度	100年度	101年度	102年度	103年1~6月
營業收入	298,967	628,867	645,549	668,316	340,086
營業毛利	42,682	126,754	102,431	113,191	61,855
營業毛利率(%)	14.28%	20.16%	15.87%	16.94%	18.19%
稅前淨利	18,668	95,412	49,115	60,007	38,036
稅前EPS(元)	0.27元	1元	0.52元	0.63元	0.40元

六、經營實績 — 最近五年經營實績



簡報完畢，敬請指教!



正德海運
股份有限公司





股票代碼： 2641

正德海運股份有限公司

Franbo Lines Corp.

產業、營運及其他重要風險

103 年 9 月 10 日



一、產業風險

由於海運市場的需求來自所有具有運輸需要的產業，單一產業的波動不容易大幅影響市場，因而相對較少出現劇烈的短期波動，產業需求及風險變化多來自全球總體經濟情勢的改變。

而海運產業的主要蕭條原因，常非來自需求面，而是來自供給面的調整失衡。由於每艘船舶能載運貨物因安全理由有嚴格的限制，海運市場長期而言的均衡狀態是產能接近完全利用(fully employed)的。若因需求大於供給，而造成利潤增加，則擴張產能的方式便是新造船。以新造船調節產能的過程，最大的問題便是從供給不足到供給增加的時間差異。由於新造船從訂造到交船常需要二到三年以上，訂船時的供給不足在交船時可能已是供給過剩。供給過剩所帶來的價格競爭則會讓船隻老舊、營運成本高的公司倒閉；反之船齡較年輕、經營效率好的船公司則能在調整期中保持健全營運，而在調整結束後享有正常、甚至超額利潤，並能在危機中繼續擴張。

二、營運風險

(一) 整體船員人力供應市場成本的上揚：

整體船員人力供應市場成本的上揚，造成船員成本提昇與船員素質降低的風險。

因應對策：

- a. 本公司陸續拓展與菲律賓、印尼、越南等地區船員仲介公司的合作關係，尋找適任的船員，並對船員素質的保障機制在仲介代理合約中作出明確對船員的資格要求、職前訓練，與本公司或轉投資公司到職後的訓練考核，同時控制成本與保證船員素質。
- b. 利用巴拿馬政府對於航運相關優惠政策，本公司可充分運用當地租稅優惠，進而提昇經營效益，強化競爭力，進而提升轉投資效益。

(二) 非洲海域海盜活動攻擊及劫船行為猖獗：

非洲東岸海盜活動攻擊及劫船行為嚴重威脅船舶航運、貨物安全及海勤人員安全。

因應對策：

- a. 與各租傭船人協商盡量避開危險水域或避免近岸航行以降低風險。
- b. 除針對船舶行經保險除外地區加保外，公司相關部門隨時提供各所屬船舶最新防盜資訊並協助各輪船長熟習防盜演習並將通過該危險水域之船舶動態即時通知MSC-HOA(Maritime Security Centre – Horn of Africa)，並配合MSC-HOA 指示協助船舶安全駛離危險水域。

(三) 受全球經濟循環波動影響航運市場運價：

航運業深受全球景氣循環波動影響，如景氣低迷，可能導致航運市場運價及租金下滑。

因應對策：

- a. 於此景氣低迷時期，全球各大租傭船家對於船舶的年齡、設備及保養狀況要求更為嚴謹，期以減少貨物損害機率及縮短貨物運送時間。本集團除了維持船隊輕齡化的既定政策外，對於所屬船舶的定期保養維修從不輕忽，維持最佳船況，進而提升與全球各航商競爭之實力。
- b. 避開單一市場急速下滑之衝擊，分散風險，並搭配以著重市場抗跌性佳之輕便型散裝輪為主之策略，自營或出租相輔相成，遠近洋航線相互支援，以安穩度過此一運價低迷危機。



三、其他重要風險

(一)風險因素：

1. 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)利率變動對公司損益之影響及未來因應措施：

海運業為資本密集的行業，本公司基於行業特性，需投入龐大資金以擴充營運船隊，故現存債務以支應船價款為主。本公司102年度及101年度利息費用分別為26,917仟元及32,426仟元，佔營業收入淨額比率為4.03%及5.02%。本公司長期以來的經營獲利與財務結構狀況都屬良好，所以，本公司有能力保持良好償債信用狀況。為使優化貸款安排，同時與多家銀行洽訂貸款條件，以取得較優惠的利率水準。目前銀行同業的拆款利率屬持平狀態，並預期未來一年之利率變動不大，因此本公司對現有負債之利息負擔不致造成重大影響。本公司密切掌握利率變動的相關訊息，評估研判未來利率之走勢，並視利率條件適時調整短、中、長期融資額度，以降低利率變動對本公司財務之影響。

(2)匯率變動對公司損益之影響及未來因應措施：

本集團營業活動產生之收入、成本及主要船舶融資大多係均以美金計價，匯率變動情形對集團損益影響不大，並可產生自然避險功能，可有效降低匯率變動情形對公司損益之影響。101年度合併匯兌利益為新台幣2,178 仟元，佔營業收入淨額比率為0.34%；102年度合併匯兌損失為新台幣118仟元，佔營業收入淨額比率為0.02%，故匯率變動不致對本集團損益產生重大影響。

本公司在外幣資金管理上採穩健保守方式，平日則密切注意觀察匯率市場變化資訊，盡力規避匯率波動所可能產生之不利影響，並與主要往來銀行保持聯繫，隨時掌握匯率變動之趨勢。

(3)通貨膨脹對公司損益之影響及未來因應措施：

本公司之損益截至目前尚未因通貨膨脹而產生重大不利影響，在整體營運上如果因通貨膨脹，導致營運成本的提高，本公司將會適時調整價格。本公司長期經營以來，與客戶、租船公司、供應商與造船廠等保持良好的互動關係，同時隨時注意原物料、燃油市場價格之波動，提供相關資訊予管理階層作為決策及檢討之依據，以提高因應成本變動之可能，避免因通貨膨脹而產生對公司不利之影響。

2. 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) 本公司及所屬轉投資公司截至公開說明書刊印日止，並無從事高風險、高槓桿投資之行為。

(2) 本公司之資金貸與他人、背書保證僅以子公司、孫公司為對象，相關作業悉依本公司「取得或處分資產作業程序」、「資金貸與他人作業程序」及「背書保證作業程序」辦理，以作為規範資金貸與及背書保證等風險事項之管理制度，達到有效控管本公司營運風險之目的。

(3) 截至公開說明書刊印日為止，本公司並無從事衍生性金融商品交易。



3. 未來研發計畫及預計投入之研發費用：
本公司所營項目以船舶運送業為主，故不適用。
4. 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：
本公司在中華民國登記成立，但部分船舶以巴拿馬孫公司及香港孫公司名義登記為所有權人，營運主體包含巴拿馬設籍的巴拿馬新吉祥公司，香港設籍的香港立德公司等，係以金融服務為主要經濟活動。巴拿馬目前為世界主要船舶登記國，經濟開放且無外匯管制。三地政經環境穩定，截至本公開說明書刊印日為止，本公司並未知悉中華民國、巴拿馬或香港當地有海運業重要政策及法律變動而有影響本公司財務業務之重大情事。由於本公司及轉投資公司之船舶航線遍及亞洲、美洲及大洋洲，在與第三人訂定合約或有爭訟之情況，可能涉及之法律以及爭訟程序依據個案之情形，而可能需要遵循不同國家法令，或在不同國家進行，需要一定的跨國營運及風險管理能力。本公司及轉投資公司為營運之需，雖已就營運的船舶投保海運相關保險，但基與更能避免經營風險，本公司對經營團隊之培養與遴選均著重具有完整學經歷背景，且具備優良外語能力者；同時要求相關人員應充分了解國際上的各種差異，持續注意相關法令調整變動；必要時徵詢國內外相關專家意見，再輔以經營團隊累計多年之經驗及海運專業技術，期能以迅速正確之決策過程進行風險管理及危機管理。
5. 科技改變及產業變化對公司財務業務之影響及因應措施：
本公司係船舶運送業，相關運輸作業技術及產業發展已臻成熟，科技變動及產業變化對公司財務業務並無顯著之影響。
6. 企業形象改變對企業危機管理之影響及因應措施：
本公司秉持「正直、誠信、公平、行德」之經營理念，力求為客戶提供高效周全優質可靠服務。在工作準則以發揚公司團隊精神，培養企業優良文化，為達成具有社會責任企業的願景目標努力。本公司目標朝向成為公眾投資之公開發行公司，所以在公司治理與日常營運作業流程上繼續完善與提升，已經有效的提升內部管理、客戶滿意以及提升了企業的形象；此也將提供了因應未來更大的機會與挑戰的能力。本公司截至目前無危及企業形象之情事發生。本公司持續以客戶導向目標管理，追求客戶滿意與繼續提升本公司良好的企業形象。本公司在追求股東權益最大化的同時，亦將善盡企業之社會責任。
7. 進行併購之預期效益、可能風險及因應措施：
本公司最近年度及截至公開說明書刊印日為止，並未有購併他公司之計畫，故不適用。
8. 擴充廠房之預期效益、可能風險及因應措施：
本公司最近年度及截至公開說明書刊印日為止，並無擴充廠房之計畫，故不適用。
9. 進貨或銷貨集中所面臨之風險及因應措施：
(1)進貨集中風險及因應措施
本公司主要進貨係採購燃油供船舶運行所需，為兼顧集中採購的議價能力與過度集中採購的風險，所以本公司慎選了國際上少數知名的的燃油供應商進行燃油採購。在加油安排上，參酌攬貨狀況、航程、天候、存量與各港口的價格差異等，經



合理分析後依據合理的價格進行採購，有效的分散了購置來源與降低成本。此外，本公司仍持續與國際上多家燃油供應商保持業務聯繫，可隨時取得燃油市場資訊及充足之燃油貨源；也可因供應商的價格、服務與供應能力，內部評鑑後調整供應商，故可分散進貨集中之風險。

(2)銷貨集中風險及因應措施

本公司(含子公司、孫公司)所屬船舶，部分船舶已長期計時租船給Kawasaki Kinkai Kisen Kaisha Ltd. 與 NYK Bulk & Projects Carriers Ltd. 等卓越的海運營運商，提供穩定的收益；部分船舶自行攬貨，或以航次出租等方式，爭取較大的航次收益，航次合約等貨運安排，主要包含散裝雜貨、原木、鋼材等大宗物資，已充分的分散規避可能因銷貨集中的風險。

10. 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：

本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，董事、監察人或持股超過百分之十之大股東並無大量股權移轉之情形。

11. 經營權之改變對公司之影響、風險及因應措施：

本公司最近年度及截至公開說明書刊印日止，並無經營權改變之情事。

12. 其他重要風險及因應措施：

(1)船體碰撞損傷或滅失的風險：

船舶於運營中，可能因不可控制因素或人為原因，船舶遭受碰撞、機械故障或天候惡劣造成海事事故的風險。本公司為管理該風險發生可能對於公司營運之影響，所有船舶都投保船體險及戰爭險，降低營運風險。除了維持保險的效力外，本公司同時對於船舶的安全性與適航性等，加強相關人員的訓練與管理，以有效管理本風險。

(2)對第三人的責任險：

船舶營運中可能發生如船員傷亡、貨物損失的求償，以及污染所致之清理責任等。本公司為管理該風險可能對於公司之影響，所有船舶都參加國際船東互保協會及購置船東責任險以減少營運中因為對第三人責任之發生對公司造成負面的影響。在積極面，本公司同時對於船舶的安全性與適航性等，加強相關人員的訓練與管理，以有效管理本風險。

(3)油價變動的風險：

本公司對於論時出租船舶原則上不需要負擔燃油成本，故燃油價格之波動對於本公司影響原則僅限於在現貨市場的自營船舶。而散裝航運現貨市場實收運價原則上是根據油價漲跌情形調整，故油價變動對於本公司的影響風險較小。

(4)遭遇海盜的風險：

本公司船舶營運航行路線若可能經過具防恐疑慮之水域或國家時本公司將與各租家協商盡量避開危險水域或避免近岸航行以降低風險，如有本公司船舶需航行經過索馬利亞附近海域時，本公司船舶會與各國派駐之武裝護航艦隊同行，加強保護以免海盜挾持事件發生。除針對所屬船舶其船體現有價值要保及投保保險除外地區



之加保外，本公司相關部門隨時提供各所屬船舶最新防盜資訊並協助各輪船長及船員熟悉防盜演習以加強船舶防恐自主之能力。

(5)船員流動之風險

本公司作為專業船東，必須大量聘用船員，近幾年海運市場景氣波動幅度大，其結果便是船員招募困難、素質不一，從而導致營運成本和風險的提高。

本公司目前聘用之非高階船員大多為越南籍，其招募、派遣及管理等事項委由越南當地知名具有海員派遣管理經驗及相關資格的人力仲介公司辦理，篩選當地人力具相關知識背景的合格船員，在兼具專業及成本考量的平衡下，支應本公司海員的人力需求。

(二)訴訟或非訟事件：

- 1.公司最近二年度及截至公開說明書刊印日止已判決確定或目前尚在繫屬中之訴訟、非訟或行政爭訟事件，其結果可能對股東權益或證券價格有重大影響者，應揭露其系爭事實、標的金額、訴訟開始日期、主要涉訟當事人及目前處理情形：

項次	正德集團公司	相對人	訴訟日期	系爭事實及涉訟金額	進度/處理情形
1	Franbo Justice Line Ltd.	寧波寧電進出口有限公司	應訴通知書：102/7/12 第一次開庭：102/10/21	新吉祥三號輪(NEW LUCKY III)於民國101年9月15日航行中貨物移位落海及海上拖救乙案，相對人請求賠償貨物損失USD437,460元。	目前由中國武漢海事法院審理中，本公司之孫公司Franbo Justice Line Ltd.已投保船東責任保險，若經判決應為本貨損事件賠償，本集團實際須負擔之賠償金額為船東責任貨損保險金USD11,550元。該案訴訟業已於103/7/16雙方於法院外合意和解，由Franbo Justice Line Ltd.賠付對方USD235,000元結案，並已於103/7/16簽屬和解書，Franbo Justice Line Ltd.於103/7/21已給付此項賠款，相對人則已於103/7/24向法院撤回本案訴訟，貨物損害賠償損失USD235,000元及保險理賠收入USD235,000元均於民國103年7月全數和解完畢。
2	Franbo Loyalty Line Ltd.	中國人民財產保險(股)公司江蘇省分公司	應訴通知書：102/7/12	新吉祥七號輪(NEW LUCKY VII)於民國101年4月3日在東京外海沉沒乙案，請求貨物損失USD1,387仟元。	目前由中國武漢海事法院審理中，本公司之孫公司Franbo Loyalty Line Ltd.已投保船東責任保險，故評估可能遭受之損失業於民國102年度認列「什項支出」USD20,150元。



項次	正德集團公司	相對人	訴訟日期	系爭事實及涉訟金額	進度/處理情形
3	正德海運(股)公司	臺通股份有限公司	提出答辯狀通知:102.10.25	新吉祥六號輪(NEW LUCKY VI)於民國100年10月間因工人操作不當造成臺通股份有限公司堆高機損毀求償NTD5,308仟元[其中NTD 3,988仟元為德記船舶工程行提告台通(股)公司,台通(股)公司追加提告本公司部份]。	目前由高雄地方法院審理中,本公司已投保船東責任保險,故於本案最大損失風險及賠償責任,僅限於保險自負額USD7,600元(約NTD225仟元)。
4	正德海運(股)公司	德記船舶工程行	提出答辯狀通知:102.10.8	新吉祥六號輪(NEW LUCKY VI)於民國100年10月間因操作不當造成德記船舶工程行高機損毀,請求應負共同侵權責任NTD3,988仟元。	
5	Franbo Justice Line Ltd.	泰州市振陵運輸有限公司	N/A	新吉祥三號輪(NEW LUCKY III)於民國100年7月8日與泰州市振陵運輸有限公司所有之「蘇梅盛0826」輪船發生擦撞乙案,請求賠償。	(1)本案已於民國101年4月1日簽署和解協議達成和解。 (2)本公司於民國101年度「什項支出」總計USD58,414元(約新台幣1,728仟元)。 (3)本公司民國102年度依據理算報告認列賠償收入USD53,900元(約NTD1,599仟元),已於民國103年2月收款完成,本案已結案。
6	Franbo Wind S.A.	RAHBARAN OMID DARYA SHIP MANAGEMENT	聲請假扣押:103.03.31 提供擔保金並執行假扣押:103.04.01	Franbo Wind於民國103年3月31日高雄港第53號碼頭遭受到伊朗籍船舶SANA碰撞,造成損害,請求賠償NTD6,300仟元。	(1)本公司已投保船體險及船東責任保險,故評估可能遭受之損失為保險自負額USD45仟元,業於民國103年3月31日認列「什項支出」。 (2)目前已向台灣高雄地方法院申請假扣押,相關損害賠償費用除自負額外,將由保險公司理賠,故對本公司營運無重大影響。

- 2.公司董事、監察人、總經理、實質負責人、持股比例超過百分之十之大股東及從屬公司,最近二年度及截至公開說明書刊印日止已判決確定或目前尚在繫屬中之訴訟、非訟或行政爭訟事件,其結果可能對公司股東權益或證券價格有重大影響者:無。
- 3.公司董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之大股東,最近二年度及截至公開說明書刊印日止發生證券交易法第一百五十七條規定情事及公司目前辦理情形:無。



(三)公司董事、監察人、經理人及持股比例超過百分之十之大股東最近二年度及截至公開說明書刊印日止，如有發生財務週轉困難或喪失債信情事，應列明其對公司財務狀況之影響：無。

(四)發行人於最近一會計年度或申請上櫃會計年度內，符合會計師查核簽證財務報表規則第二條之一第二項重要子公司標準之一者，或推薦證券商認為對發行人財務報告有重要影響者，應增列其風險事項說明：

依會計師查核簽證財務報表規則第二條之一第二項重要子公司標準，本公司符合標準之子公司有New Lucky Lines S.A.、立德海運(股)公司及Franbo Wind S.A.，惟New Lucky Lines S.A.、立德海運(股)公司為投資控股公司，故僅就New Lucky Lines S.A.底下之實際營運主體Franbo Wind S.A.(以下簡稱孫公司)之風險事項說明如下：

1.風險因素

(1)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：

利率變動：海運業為資本密集的行業，基於行業特性，現存債務以支應船價款為主。

孫公司102年度及101年度利息費用分別為新台幣9,377仟元及11,645仟元，佔合併營業收入淨額比率為1.4%及1.83%。孫公司長期以來的經營獲利與財務結構狀況都屬良好，所以，孫公司有良好償債信用狀況。目前銀行同業的拆款利率屬持平狀態，並預期未來一年之利率變動不大，因此孫公司對現有負債之利息負擔不致造成重大影響。

匯率變動：102年度及101年度兌換利益分別為新台幣9仟元及21仟元，佔合併營業收入之比例甚小，故匯率變動對孫公司損益之影響尚屬不大，惟財務人員需隨時注意匯率變化，蒐集有關匯率變動資訊，持續追蹤美金匯率走勢，以評估於當地進行避險之需求及可行性，以降低匯率帶來之風險。

通貨膨脹：通貨膨脹對孫公司損益並無重大影響，惟仍密切注意相關經濟環境變化及市場情勢變動，以因應之。

(2)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：

A.孫公司截至公開說明書刊印日止，並無從事高風險、高槓桿投資之行為。

B.孫公司之資金貸與他人僅以集團間100%持股之公司為對象，相關作業悉依本公司「取得或處分資產作業程序」、「資金貸與他人作業程序」及「背書保證作業程序」辦理，以作為規範資金貸與及背書保證等風險事項之管理制度，達到有效控管本公司營運風險之目的。

C.截至公開說明書刊印日為止，孫公司並無從事衍生性金融商品交易。

(3)未來研發計畫及預計投入之研發費用：

孫公司所營項目以船舶運送業為主，故不適用。

(4)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：

孫公司在巴拿馬登記成立。巴拿馬目前為世界主要船舶登記國，經濟開放且無外匯管制。截至本公開說明書刊印日為止，孫公司並未知悉巴拿馬當地有海運業重要政策及法律變動而有影響孫公司財務業務之重大情事。由於孫公司之船舶航線遍及亞洲、美洲及大洋洲，在與第三人訂定合約或有爭訟之情況，可能涉及之法律以



及爭訟程序依據個案之情形，而可能需要遵循不同國家法令，或在不同國家進行，需要一定的跨國營運及風險管理能力。孫公司為營運之需，雖已就營運的船舶投保海運相關保險，但基與更能避免經營風險，孫公司對經營團隊之培養與遴選均著重具有完整學經歷背景，且具備優良外語能力者；同時要求相關人員應充分了解國際上的各種差異，持續注意相關法令調整變動；必要時徵詢國內外相關專家意見，再輔以經營團隊累計多年之經驗及海運專業技術，期能以迅速正確之決策過程進行風險管理及危機管理。

(5)科技改變及產業變化對公司財務業務之影響及因應措施：

孫公司係船舶運送業，相關運輸作業技術及產業發展已臻成熟，科技變動及產業變化對孫公司財務業務並無顯著之影響。

(6)企業形象改變對企業危機管理之影響及因應措施：不適用。

(7)進行併購之預期效益、可能風險及因應措施：不適用。

(8)擴充廠房之預期效益、可能風險及因應措施：不適用。

(9)進貨或銷貨集中所面臨之風險及因應措施：

A.進貨集中風險及因應措施

孫公司主要進貨係採購潤滑油供船舶運行所需，為兼顧集中採購的議價能力與過度集中採購的風險，所以孫公司慎選了國際上少數知名的潤滑油供應商進行潤滑油採購。在加油安排上，參酌攬貨狀況、航程、天候、存量與各港口的價格差異等，經合理分析後依據合理的價格進行採購，有效的分散了購置來源與降低成本。此外，孫公司仍持續與國際上多家潤滑油供應商保持業務聯繫，可隨時取得潤滑油市場資訊及充足之潤滑油貨源；也可因供應商的價格、服務與供應能力，內部評鑑後調整供應商，故可分散進貨集中之風險。

B.銷貨集中風險及因應措施

孫公司所屬船舶，已長期計時租船給 NYK Bulk & Projects Carriers Ltd.等卓越的海運營運商，提供穩定的收益，主要包含散裝雜貨、原木、鋼材等大宗物資，已充分的分散規避可能因銷貨集中的風險。

(10)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：無。

(11)經營權之改變對公司之影響、風險及因應措施：無。

(12)其他重要風險及因應措施：

A.船體碰撞損傷或減失的風險：

船舶於運營中，可能因不可控制因素或人為原因，船舶遭受碰撞、機械故障或天候惡劣造成海事事故的風險。孫公司為管理該風險發生可能對於公司營運之影響，所有船舶都投保船體險及戰爭險，降低營運風險。除了維持保險的效力外，孫公司同時對於船舶的安全性與適航性等，加強相關人員的訓練與管理，以有效管理本風險。

B.對第三人的責任險：

船舶營運中可能發生如船員傷亡、貨物損失的求償，以及污染所致之清理責任等。孫公司為管理該風險可能對於公司之影響，所有船舶都參加國際船東互保



協會及購置船東責任險以減少營運中因為對第三人責任之發生對公司造成負面的影響。在積極面，孫公司同時對於船舶的安全性與適航性等，加強相關人員的訓練與管理，以有效管理本風險。

C.油價變動的風險：

孫公司對於論時出租船舶原則上不需要負擔燃油成本，故燃油價格之波動對於孫公司影響原則僅限於在現貨市場的自營船舶。而散裝航運現貨市場實收運價原則上是根據油價漲跌情形調整，故油價變動對於孫公司的影響風險較小。

D.遭遇海盜的風險：

孫公司船舶營運航行路線若可能經過具防恐疑慮之水域或國家時，孫公司將與各租家協商盡量避開危險水域或避免近岸航行以降低風險，如孫公司船舶需航行經過索馬利亞附近海域時，會與各國派駐之武裝護航艦隊同行，加強保護以免海盜挾持事件發生。除針對所屬船舶其船體現有價值要保及投保保險除外地區之加保外，本公司相關部門隨時提供各所屬船舶最新防盜資訊並協助各輪船長及船員熟悉防盜演習以加強船舶防恐自主之能力。

E.船員流動之風險

孫公司作為專業船東，必須大量聘用船員，近幾年海運市場景氣波動幅度大，其結果便是船員招募困難、素質不一，從而導致營運成本和風險的提高。

孫公司目前聘用之非高階船員大多為菲律賓及越南籍，其招募、派遣及管理等事項委由菲律賓及越南當地知名具有海員派遣管理經驗及相關資格的人力仲介公司辦理，篩選當地人力具相關知識背景的合格船員，在兼具專業及成本考量的平衡下，支應孫公司海員的人力需求。

(五)外國發行人申請股票登錄興櫃或第一上櫃者，應增列敘明國外發行人註冊地國及主要營運地國之總體經濟、政經環境變動、相關法令，外匯管制及租稅，暨是否承認我國法院民事確定判決效力之情形等風險事項，並說明所採行之因應措施：不適用。

(六) 其他重要事項：無。



股票代碼： 2641

正德海運股份有限公司

Franbo Lines Corp.

財團法人中華民國證券櫃檯
買賣中心董事會暨上櫃審議
委員會要求補充揭露事項

103 年 9 月 10 日



一、於公開說明書補充揭露事項

(一) 風險事項乙節

1. 本公司與同業相較上並沒有規模上的優勢，在景氣反轉、需求疲弱時，其所面臨之經營壓力及因應措施之說明。
2. 本公司與國外航商簽訂長期租約賺取穩定收入，相對也會導致船舶自營賺取收入潛力將失去彈性，有關本公司如何維持營運獲利穩定之說明。

(二) 營運事項乙節

1. 本公司與同業相較競爭優勢之說明。
2. 本公司最近二年度離職率分別為51.79%及47.40%，其原因及具體改善措施暨未來如何吸引及留住優秀人才之說明。
3. 對本公司租約權益保障情形及未來營運規劃之說明。

(三) 特別記載事項乙節

1. 本公司船舶New Lucky VII沉沒乙案，對財務業務之影響及具體改善措施之說明。

二、推薦證券商於評估報告中對於該公司以下項目說明之評估意見

- (一) 對該公司業績變化合理性及未來發展性之說明。
- (二) 對該公司轉投資策略及效益之說明。
- (三) 對該公司與同業相較上並沒有規模上的優勢，在景氣反轉、需求疲弱時，其所面臨之經營壓力及因應措施之說明。
- (四) 對該公司與國外航商簽訂長期租約賺取穩定收入，相對也會導致船舶自營賺取收入潛力將失去彈性，有關該公司如何維持營運獲利穩定之說明。
- (五) 對該公司與同業相較競爭優勢之說明。
- (六) 對該公司最近二年度離職率分別為51.79%及47.40%，其原因及具體改善措施暨未來如何吸引及留住優秀人才之說明。
- (七) 對該公司租約權益保障情形及未來營運規劃之說明。
- (八) 對該公司船舶New Lucky VII沉沒乙案，對財務業務之影響及具體改善措施之說明。