



新興航運股份有限公司

SINCERE NAVIGATION CORPORATION



2016 CSR

企業社會責任報告書

目錄 Contents

關於本報告書 03

報告書內容	03
報告發行時間與週期	03
邊界與範疇	03
報告書確信	03
聯絡資訊	03

經營者的話 04

董事長的話	04
總經理的話	05

新興航運 06

航運世家大事紀	06
船型介紹	08

GRI 4.0 指標對照表 52

Ch1 穩健經營，共創價值 10

1.1 關於新興	12
1.2 公司治理	14
1.3 誠信經營	16
1.4 法規遵循	17
1.5 經濟績效	17
1.6 參加公協會組織	19

Ch2 利害關係人議合 20

2.1 利害關係人議合	22
2.2 重大議題	23

Ch3 新環境，興作為 28

3.1 能源及溫室氣體排放	30
3.2 廢汙水與廢棄物	37
3.3 法規遵循與環保支出	28

Ch4 齊心協力，共同成長 44

4.1 員工組成	46
4.2 悉心照護	46
4.3 職涯規劃攜手並進	48
4.4 嘉惠學子回饋社區	50

報告書內容

新興航運股份有限公司 (以下簡稱新興航運或我們) 於 2017 年首次發行企業社會責任報告書 (下稱 CSR 報告書或本報告書)，本報告書係依照全球永續性報告協會 (Global Reporting Initiative, 簡稱 GRI) 所公布之 GRI 4.0 版 (以下簡稱 GRI G4) 指引及架構，並依循核心揭露原則進行撰寫。財務數字以新台幣仟元為計算單位，各項指標內容數據資訊的蒐集、量測與計算方法，係以符合當地法規要求為主要依據，如當地法規無特別規定，則以國際標準為準，如無國際標準可適用，則參考產業標準或產業慣例。以上所揭露之量化指標含特殊意義時，另以註解方式說明。

我們將於公開資訊觀測站及本公司網站同步上傳 CSR 報告書。希望能藉由出版本報告書作為與新興航運利害關係人之間的溝通管道及平台，並說明我們在經濟、環境、社會... 等面向的努力與實際績效。

報告發行時間與週期

新興航運於 2017 年發行 2016 年企業社會責任報告書，揭露 2016 年度 (2016 年 1 月 1 日起至 2016 年 12 月 31 日止) 之永續發展績效及回應利害關係人所關注之議題；為求資訊之完整性及可比較性，部分資訊將追溯至 2014 年或往後延伸至 2017 年，此後將每年持續發行企業社會責任報告書。

邊界與範疇

本報告書所揭露之邊界與範疇為新興航運股份有限公司及其子公司，公司治理章節之財務資訊包含合併財務報表中之資料；其他永續性資訊，如：環境與社會面向資訊以新興航運股份有限公司及其子公司樂利航運公司、海德股份有限公司所屬船隊，共計 13 艘散裝貨輪 (新興 1 + 海德 7 + 樂利 5) 為主，其中因為油輪僅提供承租服務，非有實際營運控制權，故暫不列入統計。

報告書確信

本公司係首次發行，尚未委任外部第三方針對本報告書內容進行確信。

聯絡資訊

聯絡窗口：	新興航運股份有限公司 行政處 舒曉琳
地址：	台北市大安區復興南路一段 368 號 14 樓
電話：	02-27037055 分機 218
E-mail：	sncsd@snc.com.tw
網站：	http://www.snc.com.tw/

董事長 蔡景本

蔡景本



董事長的話

這是新興航運股份有限公司第一本企業社會責任報告書，藉此報告書呈現本公司實際治理狀況予各界及投資大眾分享。本集團於 1960 年由許文貴先生創辦，並於 1968 年成立新興航運股份有限公司。新興航運總部設於台北，秉持 -「誠信、決斷、勤勉、慎謀、精進」等五項基本核心價值理念及企業主要文化內涵，累積超過 40 年之海運管理經驗，不斷精益求精，以達企業永續經營之目標。

本公司首重船舶的航行安全及維護保養，責無旁貸地致力於防止海洋汙染及節能減碳等環保工作，本集團各屬輪皆配備有污水處理裝置、污水分離器及廢油燃燒爐等設備，處理污水及油污，避免污染各港口水域及海洋，同時並制訂「國際安全管理章程手冊」，明文訂立各屬輪符合國際環境保護相關之規定及程序，提供符合國際公約的優質海運服務。

關懷與善待員工一直是新興航運所堅持的理念，從許文貴創辦人開始力行並延續至今，我們相信員工得到完善照顧及優渥福利，必能轉換為對工作的熱忱，進而提升組織效能，齊心為公司永續經營而打拼。

近年來航運界面臨運力嚴重供需失衡的現象，波羅的海指數大幅滑落，在如此惡劣的環境之下，除積極規劃耕耘現貨市場之經營，並努力節約各項費用的支出，本公司專業經營團隊將會持續竭盡心力，以維護投資大眾與關係人之權益。

感謝您閱讀此企業社會責任報告書，在往後的日子裡，我們將更加致力於環境保護、社會公益及誠信經營，不負社會大眾之期望。



總經理 許積皐

許積皐

總經理的話

我非常榮幸在此向您說明新興航運股份有限公司第一版企業社會責任報告書。企業社會責任報告書的概念，源自於大眾對跨國企業獲利行為的關切，早先企業發展並未考慮整個社會的福利與自然環境的維護。企業社會責任報告書發展於 1970 年代，於 1990 年代在歐美開始盛行。進入 2000 年代後，這股自我規範的趨勢終於進入了亞洲地區，這是我非常所樂見的。

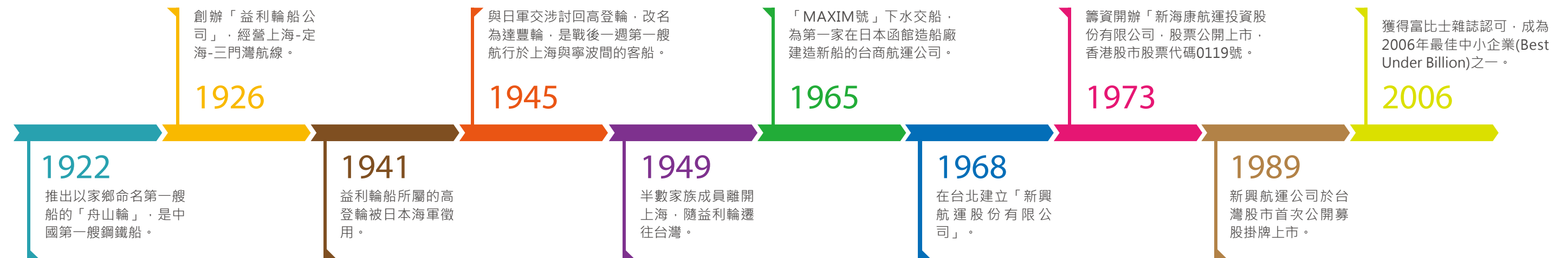
我的祖父許文貴先生在 1968 年創立了新興航運股份有限公司，當時他可能無法想像透過國際貿易的普及與科技的進步，如今已實質上統合了全球整體的經濟體制，台灣企業社會責任理念的啟動，可說是與此全球趨勢接軌。

新興是一家業務跨足世界各地的航運公司，有超過半世紀的營運經驗，我們非常熟悉並嚴謹遵守國際、地區、國家及

地方的最新法規。航運事業的本質在於能夠與各方的夥伴合作，無論是在當地、國內、各個地區或國際間都能有著良好的合作。再者，新興航運股份有限公司經營航運事業的固有重心在於長期永續的成長，而非短期的獲利。

本公司秉持著由許文貴創辦人傳承下來的五大核心價值：「誠信、決斷、勤勉、慎謀、精進」，透過穩定一致的企業決策，以開創永續合作的夥伴關係。因此，新興航運股份有限公司以最高標準的誠信、尊重，以及審慎的態度對待每個合作夥伴，涵蓋我們的社會、船隊及岸上作業人員，以及整個自然環境。

當您閱讀本公司這第一版的企業社會責任報告書時，我希望您能瞭解本公司永續經營的企業文化，已深植於本報告書所述的營運標準之中。



航運世家最早可以追溯至 1830 年代，許世源先生於舟山群島一帶，以捕魚為生，開啟許氏家族從此以「航、海」有關的航運世家之起源。

出生於 1882 年的許廷佐先生，雖然早年並未從事航運事業，但因事業經營有成，於 1920 年代，實現了他想恢復家族航海根性的夢想。1922 年他推出以家鄉命名第一艘船「舟山輪」，它亦是中國第一艘鋼鐵船。1926 年許廷佐先生創辦「益利輪船公司 (EDDIE STEAMSHIP COMPANY)」，購買多艘輪船，經營上海 - 定海 - 三門灣航線，成為他的旗艦事業。

許文貴先生於 1906 年出生，此時家道日興，1941 年日本偷襲珍珠港，爆發第二次世界大戰，益利輪船公司所屬的高登輪被日本海軍徵用。1945 年日本宣布投降，許文貴先生與三弟許文華先生前往日軍位在上海的總部，交涉討回高登輪，改名為達豐輪，是戰後一週第一艘航行於上海與寧波間的客船。



1945 年 KONDOR 高登輪由寧波返上海黃浦江口

1950 年益利輪船公司遷至台灣安頓後，許文貴先生與三弟許文華先生合力重建家族航運事業。適逢韓戰爆發與日本戰後重建，刺激原物料、穀物、重機械的運輸需求，促使經營散裝船運輸業務為主的益利輪船公司趁勢日益茁壯，至 1959 年益利輪船公司的船隊已增加到八艘船。1960 年許文貴先生與許文華先生兄弟分家，許文華先生繼續以益利輪船公司之名繼續經營航運業務，而許文貴先生則在台北建立「新興航運股份有限公司」。





卡姆薩型散裝貨輪

是可航行於赤道幾內亞共和國Kamsar港的最大船型，載重噸為8萬噸~9萬噸。

圖：合盛輪(載重噸位81,594)



特大型油輪

巨型原油船，載重噸介於18萬至32萬噸之間。

圖：高登輪(載重噸位296,714)



超靈便型散裝貨輪

載重噸3萬噸~6萬噸以下之散裝船隻。

圖：佐興輪(載重噸位53,383)



海岬型散裝貨輪

海岬型船舶是指載重噸在10萬噸以上之散裝貨船，因其無法通過巴拿馬運河必須在遠洋航行中可以通過好望角 (Cape of Good Hope)。

圖：青山輪(載重噸位175,569)





穩健經營·共創價值

- ▶ 1.1 關於新興
- ▶ 1.2 公司治理
- ▶ 1.3 誠信經營
- ▶ 1.4 法規遵循
- ▶ 1.5 經濟績效
- ▶ 1.6 參加公協會組織

1.1 關於新興

新興航運股份有限公司成立於民國 57 年，以一艘輕便型 (HANDY SIZE) 萬噸級散裝貨輪起家，40 餘年來持續發展，曾經營過多艘輕便型、巴拿馬型 (PANAMAX SIZE)、海岬型 (CAPE SIZE) 及自卸式等各類散裝貨輪，並發展為以海岬型散裝貨輪及巨型油輪 (VLCC) 為主之航運公司，至今船隊約有 280 萬載重噸。

新興公司子公司樂利航運公司 (NORLEY CORPORATION INC.) 及海德股份有限公司 (HEYWOOD LIMITED) 分別於民國 78 年及 90 年登記於賴比瑞亞及馬紹爾群島，由本公司 100% 出資，主要目的為擴大市場接觸面，以建立全球航運網。新興航運與其關係企業所經營之業務包括：控股投資業、輪船及油輪運輸業，營業項目為原油及散裝貨運輸業務 (關係企業之完整名單及基本資訊請詳 2016 年股東會年報第 163 至 166 頁)。

新興航運目前擁有懸掛國旗之貨輪為超靈便極限型麥唐娜輪壹艘計 53,390 載重噸，另共擁有懸掛外旗之海岬型貨輪九艘：舟山輪、寶山輪、衡山輪、明安輪、黃山輪、青山輪、玉山輪、明和輪、泰山輪，壹艘多用途超靈便型散裝貨船佐興輪，及二艘 82,000 噸 (Kamsarmax) 散裝貨輪「合盛輪」、「寶隆輪」，並有三艘 30 萬噸級巨型油輪「高登輪」、「美生輪」及「海福輪」(海福輪係 2017.1.18 交船)。

目前營運中的船舶 (截至 2017/11)

船名	船型	交船日期	載重噸
麥唐娜輪 Madonna III	Supramax	09/2007	53,390
佐興輪 Georgiana	Supramax	10/2008	53,383
合盛輪 Oceana	Kamsarmax	09/2014	81,594
寶隆輪 Palona	Kamsarmax	11/2014	81,676
明安輪 Mineral Antwerpen	Capesize	03/2003	172,424
黃山輪 Huang Shan	Capesize	08/2003	175,980
青山輪 Chin Shan	Capesize	11/2004	175,569
舟山輪 Chou Shan	Capesize	07/2005	175,569
寶山輪 Bao Shan	Capesize	09/2006	175,009
衡山輪 Heng Shan	Capesize	01/2007	174,145
玉山輪 Yue Shan	Capesize	09/2009	177,798
明和輪 Mineral Oak	Capesize	03/2010	177,921
泰山輪 Tai Shan	Capesize	08/2011	176,469
美生輪 Maxim	VLCC	06/2011	296,887
高登輪 Kondor	VLCC	01/2012	296,714
海福輪 Elbhoff	VLCC	01/2017	300,837

目前建造中的船舶

船名	船型	預定交船日期	載重噸 (約)
天山輪 Tien Shan	VLOC	03/2018	250,000

新興航運為經營海岬型散裝貨輪及巨型油輪為主之航運公司，供應鏈的上游為船廠、船員代理公司、船舶配件商、物料、油料供應商。下游則為船舶之租方。一直以來我們與供應商緊密合作，提供優質的航運服務。

我們自創建以來即致力於將「誠信、決斷、勤勉、慎謀、精進」的經營理念落實於日常營運，透過穩健的經營策略，與各利害關係人建立夥伴關係，持續創造了平穩持續的獲利，近年來為因應急遽動盪的市場變化，考量風險因子，將重心放在經營現貨市場之船舶管理，調適長期租約期滿之後的營運模式，相信未來能保持長期競爭優勢，永續經營也為公司創造價值。



新興航運股份有限公司

董事長	蔡景本
總經理	許積阜*(註1)
總部所在位置	台灣台北市復興南路一段三六八號十四樓
成立日期	57年2月27日
上市日期	78年12月8日
實收資本額	5,683,041,710 元
員工總人數	379 人*(註2)

註1：原總經理張豐州先生於 2016 年 6 月 29 日屆齡退休請辭，並由許積阜先生接任。

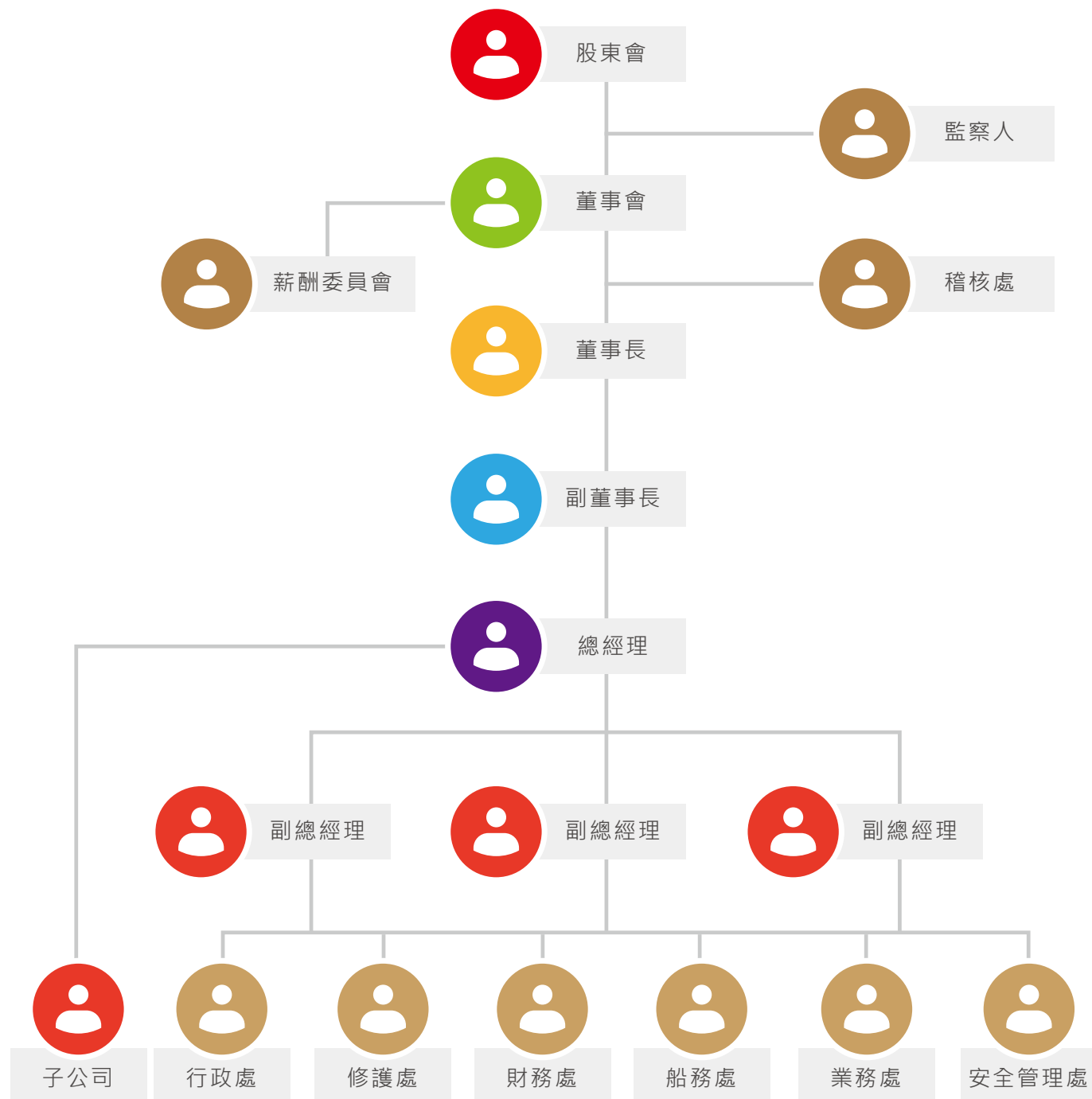
註2：統計至 2016/12/31，包含辦公室職員及海勤人員。

新興航運於 2006 年獲選美國富比士商業雜誌評比「亞洲地區前 200 名中小企業」，更於 2012 到 2016 年連續五年蟬聯交通部「發展綠色航運」績優表揚，我們確實遵守國際環保公約，相關獎項皆是對我們的最大肯定。



1.2 公司治理

新興航運股份有限公司組織結構



1.2.1 董事會運作

新興航運的最高治理機構為董事會，並另設有監察人，旨在協助董事會履行及監督公司在執行有關會計、稽核、財務報告編製及內部控制上的品質與誠信。董事會下設有稽核處，稽核主管定期將稽核報告送獨立董事及監察人，審閱並提報董事會。

董事會目前已改選至第 17 屆（第 17 屆就任日 2016 年 06 月 29 日），包含董事五人、獨立董事二人及監察人二人，任期均為三年。董事會之職責主要為任命及監督公司的經營團隊，確保利害關係人之權益及創造股東最大利益。為避免發生利益衝突之情事，我們建立有董事利益迴避之制度，並隨時提供董事需要注意之有關內部人利益迴避的法規資訊。我們自 2014 年起即為全體董事及監察人投保「董監事及經理人責任保險」，以建立完善之公司治理機制。並於 2016 年 6 月 29 日選任首屆獨立董事，發揮獨立監督職能，落實公司治理精神。

我們的董事會成員依其職能所需不定期至外部機構進修，2016 年度董事及監察人進修時數為 6 小時，董事會成員其他背景資料請參考我們 2016 年度股東會年報的第 7 頁。

第 17 屆董事會任期三年，迄今已開會 8 次 (A)，列席情形如下：

職稱	姓名	實際出 (列)席次 數 (B)	委託出 席次數	實際出 (列) 席率 (%)【B/A】	備 註
董事長	蔡景本	6	2	75	105.06.29 全面改選連任
副董事長 / 總經理	許積阜	8	0	100	105.06.29 全面改選連任
董 事	許志勤	8	0	100	105.06.29 全面改選連任
董 事	駿峰企業有限公司 (代表人：蔡淑麗)	5	3	63	105.06.29 全面改選連任
董 事	東方朝代有限公司 (代表人：David C.C.Koo)	8	0	100	105.06.29 全面改選連任
獨立董事	毛觀海	6	2	75	105.06.29 全面改選新任
獨立董事	李燕松	8	0	100	105.06.29 全面改選新任



1.2.2 薪資報酬委員會

新興航運之薪資報酬委員會目前已改選至第二屆，委員共計三人。其主要職責為定期檢討董事、監察人及經理人績效評估與薪資報酬之政策、標準及結構。此外亦負責定期評估與訂定董事、監察人及經理人之薪資報酬。本屆薪資報酬委員會於 2016 年共開會 2 次，平均出席率達 100%。

1.2.3 風險辨識與控管

董事會不定期評估公司整體營運環境之風險並擬定因應對策，除一般財務面，例如匯率風險、利率風險、信用風險、衍生與非衍生金融工具之使用，以及剩餘流動資金之投資。我們亦主動辨識營運時可能面臨的特殊狀況，依據內部評估之衝擊程度判斷潛在風險與對應機會，並進一步設計緊急應變機制，以降低不可抗力因素所帶來的損害。



1.3 誠信經營

本公司尚未訂定防範不誠信行為之作業守則，亦未對違規之懲戒及申訴設立正式書面制度，惟董事會及管理階層均秉持「誠信、決斷、勤勉、慎謀、精進」之公司誠信經營理念積極落實公司政策，例如秉持誠信基礎與主要合作夥伴簽訂商業契約、不定期針對船員進行教育訓練，訓練內容包含誠信經營等。此外，我們亦確實執行會計制度、內部控制制度及內部稽核人員查核，以防範不誠信行為，集團內部溝通管道通暢，確保檢舉人不因檢舉而遭受不當處置。

1.4 法規遵循

新興航運嚴謹遵守國際、地區、國家及地方的最新法規，並依照國際海事組織相關法規制訂「國際安全管理章程手冊」，明文訂立各屬輪符合國際環境保護相關之規定與程序，提供符合國際公約的優質海運航行服務，達成安全、環保之航運使命。2016 年度並未有因違反當地社會、環境與產品法規而受罰之情形。

1.5 經濟績效

本集團已有 40 餘年的海運管理經驗，主要客戶包括國內及世界上著名鐵礦砂供應商、鋼鐵公司及航運業經營者，並都與其訂有長期貨運租船合約，因此，受到經濟景氣循環變動的影響程度較低。新興航運歷經航運市場的波動起伏，仍能穩定經營及獲利，主要是因為我們除了優化船隊配置、持續監控成本及依照國際法規制定公司安管政策外，亦擬定了彈性的營運策略，隨時瞭解造船發展趨勢及新船造價，期能於最適宜時機，增建新船汰舊換新，擴增船隊以達營收成長。



靈活規劃船舶

公司於 2017 年新增一艘巨型油輪(VLCC)加入營運之行列，考量散裝船舶運價走勢，適時研究處分老舊船舶，持續汰舊換新計畫。

嚴格管控成本

嚴控油料成本，現貨船採相對低價決標，並由信譽卓著之油料供應商補給燃料。



適時調整船舶租約

公司船隊營運採期租與現貨市場營運，靈活調度，以獲取最大收益。

多樣化船型的經營模式

船隊包含：巨型油輪(VLCC)、海岬型散裝船舶、Kamsarmax散裝船、超靈便型散裝船及木屑專用船，涵蓋多種船型，於不同海運市場領域營運，分散風險。



與世界航商維持良好合作關係

與世界一流航商(NYK, MOL, BOCIMAR, EURONAV, etc)、鐵礦供應商(RTS, BHP, VALE)保持密切聯繫，建立友好合作關係。

我們希望能踏著穩健經營的步伐，兼顧股東收益與員工權益，將實質的經濟價值回饋予各利害關係人，2016 年產生及分配的經濟價值如下：

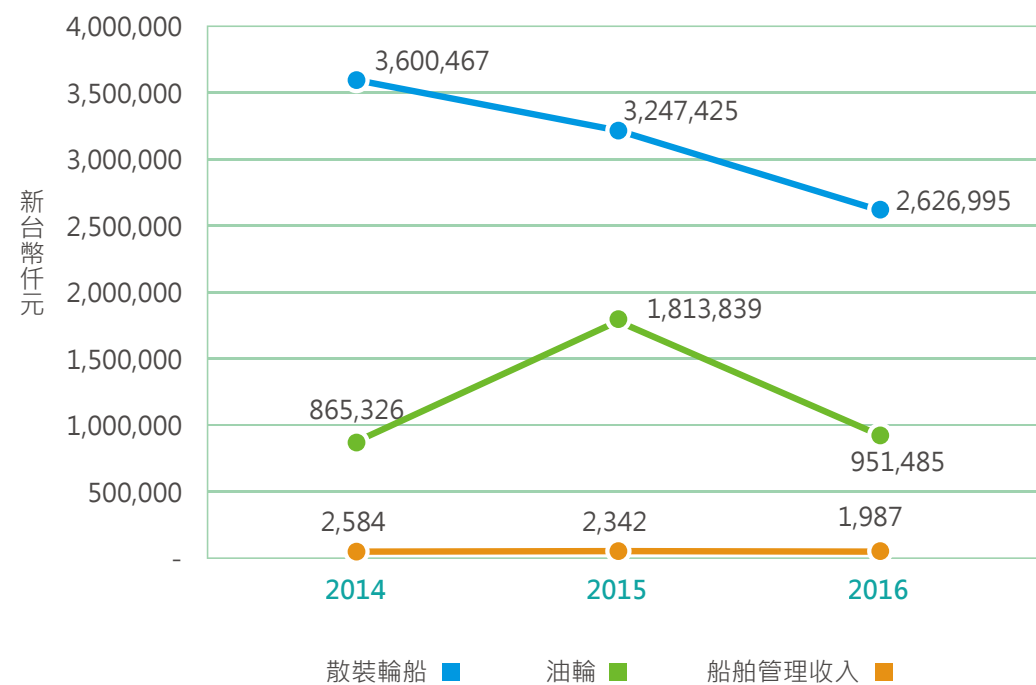
2016 年金額
單位：新臺幣仟元

直接經濟價值之產生		
營業收入 *(註 1)	銷貨淨額	3,580,467
直接經濟價值之分配		
營運成本 *(註 1)	因營運活動所產生之成本	2,621,142
員工薪資與福利 *(註 2)	薪資、紅利、獎金、員工福利 (退休金、保險)	585,495
支付給資金提供者 *(註 1)	利息費用	136,392
	股利支付	568,304
政府往來 *(註 2)	營利事業所得稅	207,454

註 1: 係引用或加總自 2016 年經會計師查核簽證之個體財務報表。

註 2: 係統計自公司財會系統資訊。

輪船別營收



註 1：係引用自 2016、2015、2014 年經會計師查核簽證之合併財務報表。

註 2：其他營運財務績效請於公開資訊觀測站參閱新興航運集團合併及新興航運個體財務報告。



為提升資訊透明度，本公司主動於公司網站公告股東會重要決議事項及法說會簡報檔供投資人審閱。

1.6 參加公協會組織

雖然我們並未參與任何國家或國際性的倡議，但新興航運從創立之初即積極參與航運業相關之公會，未來我們亦會持續參與相關的公協會組織，並把握與同業間交流合作的機會，藉由實務經驗及專業分享，共同討論相關產業政策。

組織名稱	組織所在國家及地區	擔任職位
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	台灣	常務理事一位 理事一位
台北市輪船商業同業公會	台灣	常務理事一位 理事一位
台北市船務代理公會	台灣	團體會員
財團法人台灣海峽兩岸航運協會	台灣	董事一位
中華民國海運聯營總處	台灣	常務理事兩位
港埠協會	台灣	團體會員
中華海運研究協會	台灣	團體會員
中華航運學會	台灣	團體會員
中華海洋事業協會	台灣	團體會員
社團法人中國造船暨輪機工程師學會	台灣	團體會員



▶ 2.1 利害關係人議合

▶ 2.2 重大議題

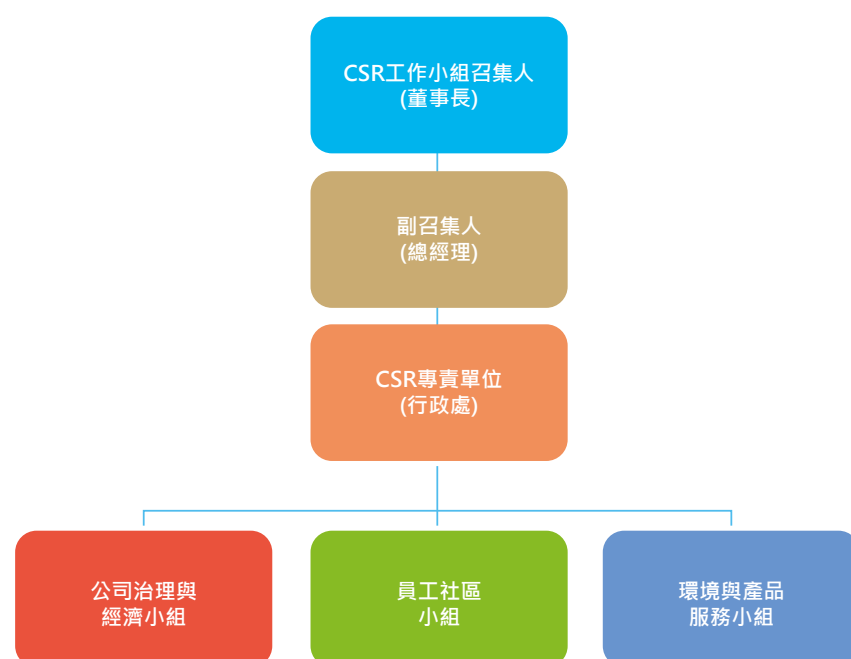
利害關係人議合



2.1 利害關係人議合

2016 年為了能夠順利推動新興航運企業社會責任的相關事務，我們成立 CSR 工作小組，由董事長擔任召集人，行政處為專案負責單位，組織各部門相關人員著手進行永續活動盤點及重大議題辨識。除了欲透過發行我們第一本的企業社會責任報告書與利害關係人溝通，也期望逐步將企業社會責任中經濟、環境、社會...等面向之管理精神，融入平常的營運管理當中，期許我們能夠因應各式的風險與機會，讓企業的經營更加穩固、更加永續。

CSR 工作小組組織圖



我們於內部 CSR 工作會議中討論及辨識與新興營運往來密切，且對我們在經濟、環境及社會面向上具影響的利害關係人族群。並根據 AA1000 Stakeholder engagements standard(AA1000 SES) 之五項原則：依賴程度、責任、影響程度、多元觀點、關注度及考量公司實際營運情形後，鑑別出與新興航運相關的六大類利害關係人族群，包括：投資人、客戶、政府機關、供應商、員工、社區。



2.2 重大議題

在編製企業社會責任報告書的過程，我們試著從不同的角度瞭解利害關係人關心之議題與需求，參考 GRI G4 與 AA1000 SES 之指引，透過鑑別、排序、確認、檢視四個步驟辨識及確認利害關係人所關注的議題。

鑑別

- 藉由外部專家協助及內部討論，參考GRIG4，考量產業特性，依經濟、環境、勞工實務、人權、社會及產品六大考量面整餉議題清單。
- 召集與各利害關係人直接往來互動的公司部門代表，透過內部問卷評估各利害關係人對各議題可能的關心程度。

排序

- 統計回收之問卷，計算各議題利害關係人關心程度與衝擊程度繪製矩陣圖。
- CSR議題經關心程度和衝擊程度分析後，進一步評估重大議題(高度重要議題)的影響範圍、邊界及蒐集報導期間，以符合利害關係人關注之重要資料與績效。

確認

- 運用完整性、回應性和包容性原則編製本報告書，以確保利害關係人所關注的資訊均已於報告書中揭露。

檢視

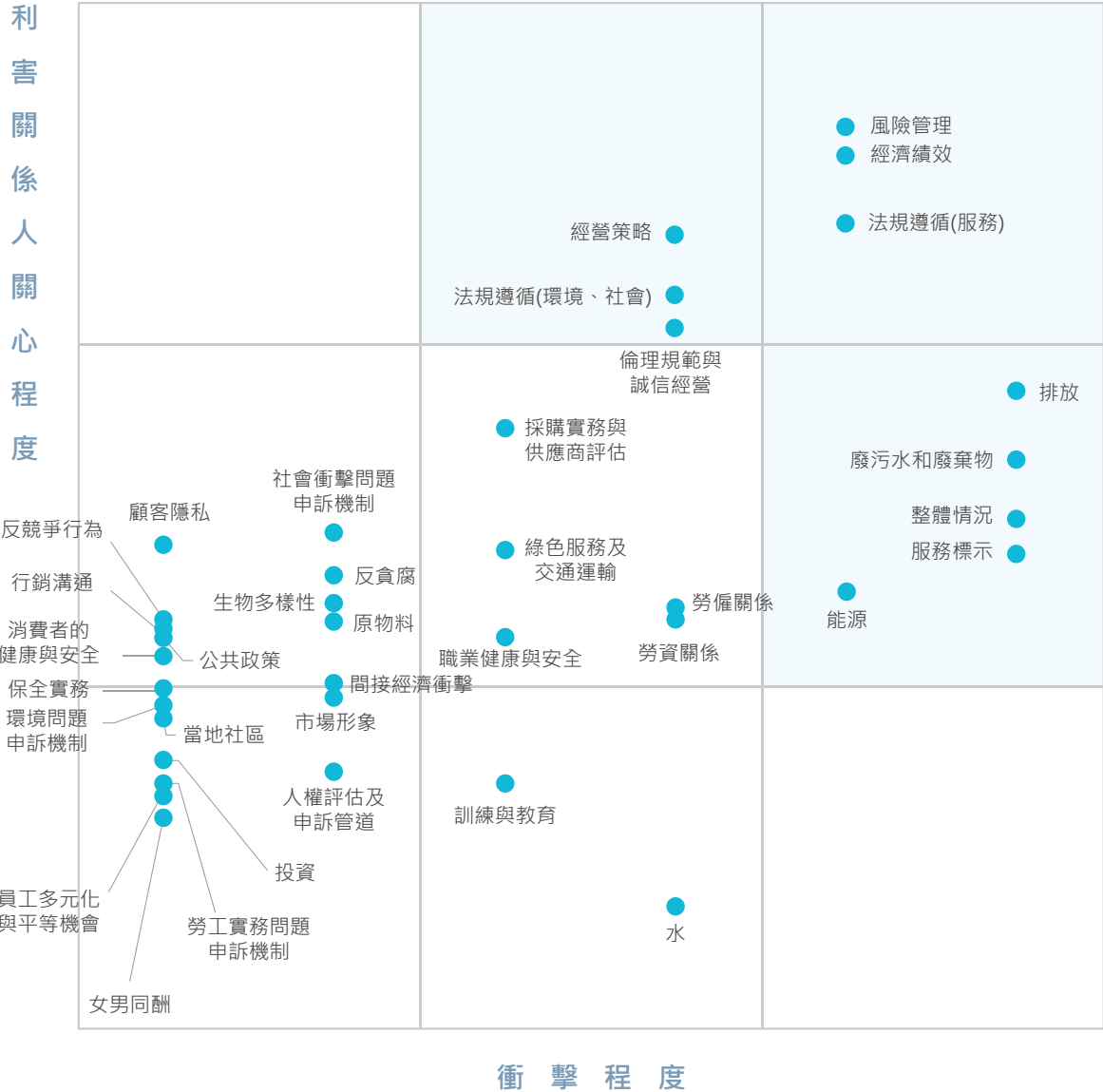
- 在編製完成報告書後，由各部門對報告書進行檢視與審閱，以確保CSR資訊與績效是否有不當或不實表達。
- 針對資訊缺口，作為編製下一年度報告書之重要參考。

首先，我們利用 GRI G4 指引，依經濟、環境、勞工實務、人權、社會及產品六大考量面，彙整與新興相關的 37 項永續性議題；接著我們透過發放內部問卷的方式，蒐集各利害關係人關心議題的程度及各項議題相對的衝擊程度；最後繪製重大議題矩陣圖，辨識出重大議題，並於 CSR 專案推動會議中與外部專家討論後，考量自身行業特性，辨識出與新興高度相關的 11 項重大議題：經營策略、風險管理、倫理規範與誠信經營、經濟績效、能源、排放、廢污水和廢棄物、法規遵循 (環境、社會)、整體情況、服務標示、法規遵循 (服務)。

新興航運的永續性議題

面 向	議 題	面 向	議 題
公 司 治 理	1 經營策略	勞 工 實 務	20 訓練與教育
	2 風險管理		21 員工多元化與平等機會
	3 倫理規範與誠信經營		22 女男同酬
	4 法規遵循		23 勞工實務問題申訴機制
經 濟	5 經濟績效	人 權	24 投資
	6 市場形象		25 人權評估及申訴管道
	7 間接經濟衝擊		26 保全實務
環 境	8 原物料	社 會	27 當地社區
	9 能源		28 反貪腐
	10 水		29 公共政策
	11 生物多樣性		30 反競爭行為
	12 排放		31 社會衝擊問題申訴機制
	13 廢污水和廢棄物		32 消費者的健康與安全
	14 綠色服務及交通運輸	服 務	33 服務標示
	15 整體情況		34 行銷溝通
	16 環境問題申訴機制		35 顧客隱私
			36 法規遵循
勞 工 實 務	17 勞僱關係		37 採購實務與供應商評估
	18 勞資關係		
	19 職業健康與安全		

重大議題矩陣圖



根據重大議題辨識結果，我們將於本報告書各對應章節予以回應，報告邊界如下表：

新興航運 2016 年重大議題、對應之考量面與報告邊界

編號	重大議題	對應 GRI G4 考量面	對應章節	對應指標	組織內		組織外		
					新興	投資人	客戶	供應商	社區
1	經營策略	策略與分析	經營者的話	G4-1	V	V	V	V	V
2	風險管理	策略與分析	1.2 公司治理	G4-14	V	V	V	V	V
3	倫理規範與誠信經營	治理 / 誠信經營	1.3 誠信經營	G4-56	V	V	V		
4	經濟績效	經濟績效	1.5 經濟績效	EC1	V	V		V	
5	能源	能源	3.1 能源及溫室氣體排放	EN3、5	V				V
6	排放	排放	3.1 能源及溫室氣體排放	EN15、16、18	V				V
7	廢污水和廢棄物	廢污水和廢棄物	3.2 廢汙水與廢棄物	EN23	V				V
8	法規遵循 (環境、社會)	法規遵循	1.4 法規遵循 3.3 法規遵循與環保支出	EN29、SO8	V	V	V	V	V
9	整體情況	整體情況	3.3 法規遵循與環保支出	EN31	V	V			
10	服務標示	產品及服務標示	3.3 法規遵循與環保支出	PR3、4	V	V	V	V	
11	法規遵循 (服務)	產品法規遵循	1.4 法規遵循	PR9	V	V	V	V	V

我們彙整出新興航運六類利害關係人所關注的議題及我們與利害關係人溝通的管道與頻率，詳述如下表：

利害關係人溝通管道一覽表

利害關係人	關注議題	溝通管道與方式	溝通頻率
投資人	經營策略 經濟績效 風險管理 法規遵循 (環境、社會)	公司網站投資人關係處理窗口 (E-Mail 及電話)	隨時
		公司網站利害關係人處理窗口 (E-Mail 及電話)	隨時
		法說會	不定期
		股東會	一年一次 (股東常會：2016/6/29)
		公司年報	一年一次
		企業社會責任報告書	一年一次
客戶	風險管理 法規遵循 (服務)	中國信託商業銀行股務代理	隨時
		E-Mail	隨時
政府機關	經濟績效 風險管理 法規遵循 (環境、社會) 排放 法規遵循 (服務)	證交所	隨時
		公司網站	隨時
供應商	採購實務與供應商評估 社會衝擊問題申訴機制	E-Mail	隨時
員工	風險管理 經濟績效 勞僱關係	E-Mail	隨時
社區	間接經濟衝擊 當地社區	公司網站利害關係人處理窗口 (E-Mail 及電話)	不定期



03

新環境·興作為

- ▶ 3.1 能源及溫室氣體排放
- ▶ 3.2 廢汙水與廢棄物
- ▶ 3.3 法規遵循與環保支出

3.1 能源及溫室氣體排放

2015 年聯合國氣候變遷綱要公約 (UNFCCC) 第 21 次締約國大會 (COP 21) 通過影響全球的「巴黎協定」(Paris Agreement)，締約國達成一致共識，目標將全球平均溫度上升的幅度控制在工業化前的 2°C 以下。台灣雖非締約國，但也於 2015 年 6 月通過「溫室氣體減量及管理法」，規定必須在 2050 年將溫室氣體排放量減至 2005 年排放量的 50% 以下，並宣布「國家自主減排貢獻 (INDC)」，設定 2030 年溫室氣體排放量為依現況發展趨勢 (business as usual, BAU) 減量 50%，相當於比 2005 年排放量再減 20%。

航運業的營運需使用大量的燃料，然而這些燃料的使用會增加溫室氣體的排放，因而加劇全球暖化。目前世界各國都欲降低其溫室氣體排放量，以達到國家自主減排貢獻或控制全球升溫幅度在工業化前的 2°C 以下的目標。航運業可能也因此成為氣候變遷下受衝擊較大之產業，我們瞭解所處行業可能面臨的挑戰，積極投入各項活動以減緩氣候變遷之衝擊。除了符合法規外，我們採取更積極的減碳行動，例如：換裝 LED 燈、導流罩、響應再生能源、購買綠電等。希望透過各種管道將營運可能造成的環境衝擊降至最低，兼顧企業永續經營與環境友善。

3.1.1 能源使用

新興航運主要的營運單位可區分為船隊及辦公室，分別統計能源使用及揭露相關資訊。以船隊而言，主要的能源使用為用於航行及船上發電機之柴油及重油；辦公室則僅使用電力。2016 年新興航運船隊並未使用再生能源燃料，非再生能源燃料共使用重油 105,319,367 公升及柴油 683,549 公升，外購電力 69,249 度。2016 年新興航運的能源消耗總量為 4,257,623.35(GJ)。詳細能源使用情形，請見下方圖表。2016 年雖然船隊的能源消耗隨著營運成長，有所增加，但不論在船隊或辦公室，能源消耗密集度則皆有逐漸減少趨勢，相較 2015 年，能源消耗密集度降低 3.5%。我們更有效率的利用每一分自然資源，也期望未來能夠持續進步。



船隊歷年能源使用情形

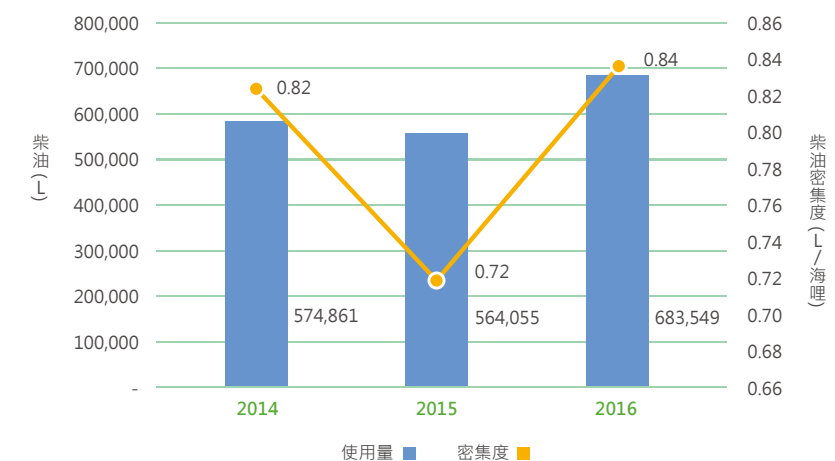
使用能源種類	2014 年	2015 年	2016 年	單位
柴油	574,861	564,055	683,549	公升
重油	93,798,677	104,749,831	105,319,367	公升
航行海哩數	698,964.60	784,148.10	816,992.60	海哩
柴油密集度 *(註 1)	0.82	0.72	0.84	公升 / 海哩
重油密集度 *(註 2)	134.20	133.58	128.91	公升 / 海哩
能源消耗量 *(註 3)	3,790,475	4,230,279	4,257,374	GJ
能源密集度 *(註 2)	5.42	5.39	5.21	GJ / 海哩

註 1: 密集度係利用船隊航行海哩數作為分母進行計算。柴油使用量依照靠泊區域更換，如靠泊 ECM(Emission Control Area) 排放控制區域，柴油用量就會增加，因此造成 2016 年柴油密集度增加。

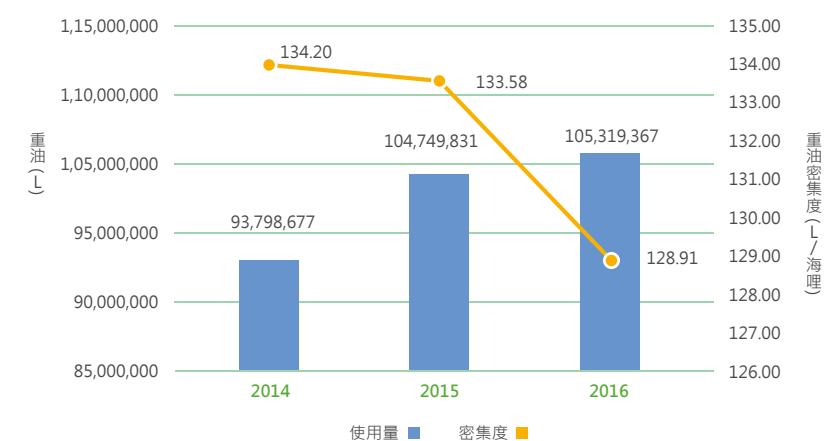
註 2: 密集度係利用船隊航行海哩數作為分母進行計算。

註 3: 能源消耗量係依經濟部能源局 106.6.30 出版之 105 年能源統計年報之附錄「能源產品單位熱值表」轉換，其中柴油 :8400 仟卡 / 公升、燃料油 :9600 仟卡 / 公升。

船隊歷年柴油使用情形

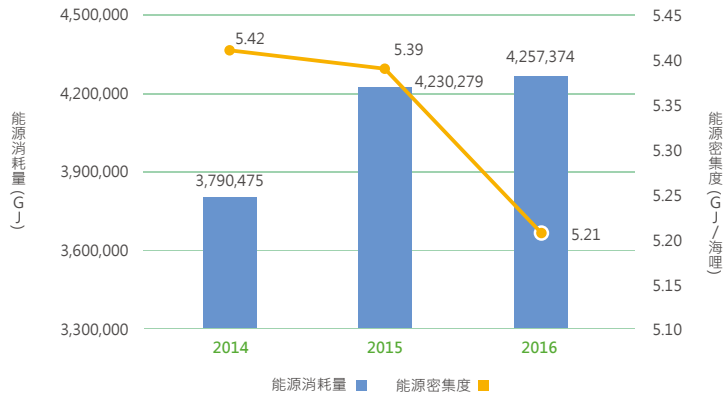


船隊歷年重油使用情形





船隊歷年能源使用情形



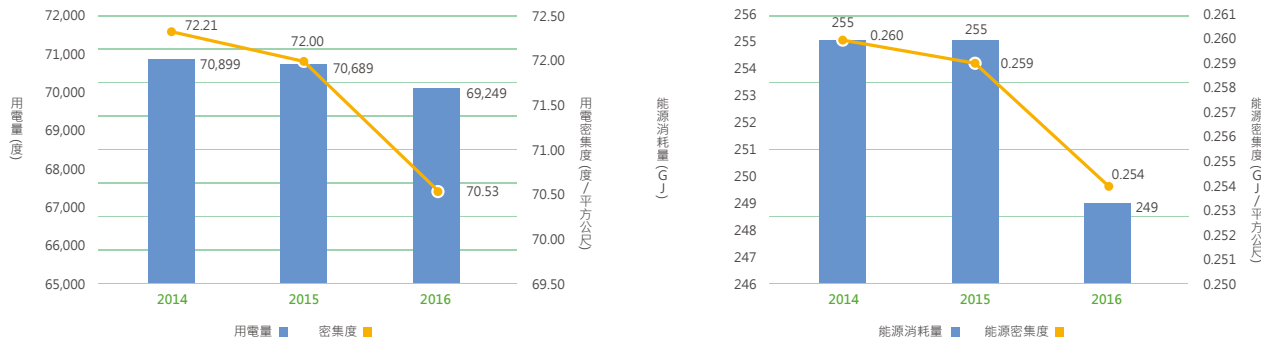
辦公室歷年能源使用情形

使用能源種類	2014 年	2015 年	2016 年	單位
外購電力	70,899	70,689	69,249	度
用電密集度 *(註 1)	72.21	72.00	70.53	度 / 平方公尺
能源消耗量 *(註 2)	255	255	249	GJ
能源密集度 *(註 1)	0.260	0.259	0.254	GJ/ 平方公尺

註 1: 用電及能源密集度係利用樓地板面積作為分母進行計算。

註 2: 能源消耗量係依經濟部能源局 106.6.30 出版之 105 年能源統計年報之附錄「單位換算表」轉換，其中用電 :860 仟卡 / 度。

辦公室歷年能源使用情形



3.1.2 溫室氣體排放

新興航運的溫室氣體排放來源主要來自船隊航行燃料燃燒所造成的範疇一溫室氣體排放，2016 年範疇一溫室氣體排放量為 314,453(噸 CO₂e)；範疇二排放主要來自於辦公室用電，2016 年範疇二溫室氣體排放量為 36.6(噸 CO₂e)。2016 年範疇一與範疇二溫室體排放量共 314,489(噸 CO₂e)，排放密集度為 0.38 (噸 CO₂e/ 海哩)，相較 2015 年降低 5%。

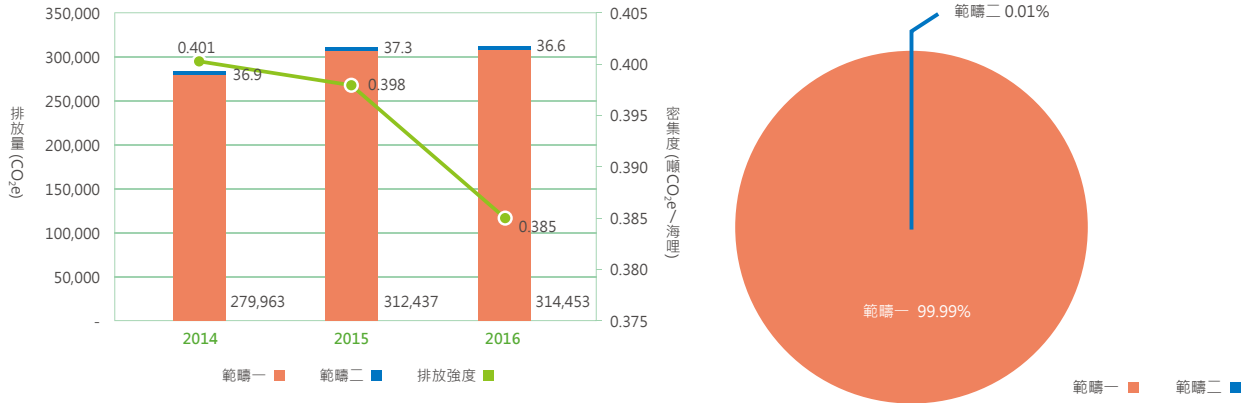
新興航運歷年溫室氣體排放情形

單位：噸 CO ₂ e	2014 年	2015 年	2016 年	2016 年排放量佔比 (%)
範疇一	279,963	312,437	314,453	99.99
範疇二	36.9	37.3	36.6	0.01
範疇一 + 範疇二	280,000	312,474	314,489	100
航行哩數 (海哩)	698,965	784,148	816,993	
排放密集度 (噸 CO ₂ e/ 海哩)	0.401	0.398	0.385	

註 1：燃料轉換係數參考來源 ISO 8217 Grades DMX through DMC 及 ISO 8217 Grades RME through RMK，柴油 CF=3.206；重油 CF=3.1144(噸 CO₂/ 噸燃料)。

註 2：電力排放係數參考能源局 2016 年公告之電力排放係數，其中 2014 年 0.521、2015 年 0.528 及 2016 年 0.529 (kgCO₂e/kWh)。

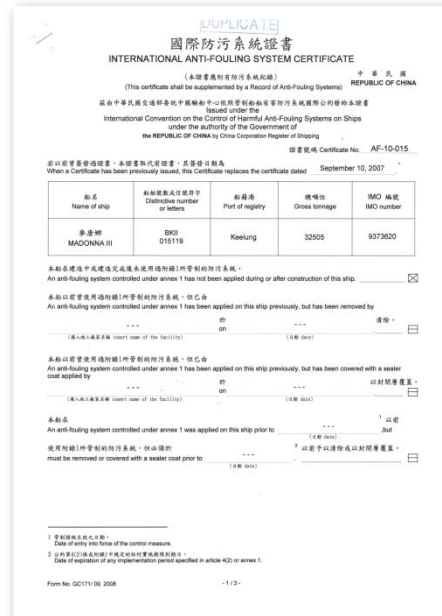
新興航運歷年溫室氣體排放情形





3.1.3 減緩營運的環境衝擊

企業希望能夠永續發展，減少營運時造成的環境衝擊遂成為企業重要的課題之一。為了兼顧企業經營與環境友善，我們於新船建造時優先考慮符合「船舶回收國際公約草案」的船廠，保護環境以及減少人員傷害。並制定【國際安全管理章程手冊】，明文訂立船舶符合國際環境保護相關的規定及程序。船舶外板全面採用環保防污油漆，並取得「國際防污系統證書」。現有船隊在船舶入塢歲修時，船殼板塗裝採用不含錫之自拋光防污漆，除了減少海洋污染外並能增進船舶推進效能。另外使用低成本低硫燃油以及高效率柴油機主機，減少硫氧化物 (SOx) 及氮氧化物 (NOx) 的排放量。



國際防污系統證書 (麥唐娜輪)

為有效降低燃油消耗及溫室氣體排放，除了我們的船舶全面配合租家採取經濟航速航行外，我們也由自身作起，重視能源效率。利用國際海事組織所頒布的能源效率營運指數計算式，計算船舶營運過程中的碳排放量，以因應未來將採取的強制性二氧化碳減排措施。2016 年我們積極多項減碳行動以達到節能減排的目標，減碳行動彙整如下表。此外，雖然目前我們尚無法自行產生及使用綠色電力，但我們響應發展再生能源，於 2016 年向台電認購綠電 10 萬度，超出 2016 年辦公室用電 44.4%。



綠色電力購買證書

新興 CSR 小百科

香港國際船舶安全環保無害環境回收公約

IMO 於 2009/5/15 通過【香港國際船舶安全環保無害環境回收公約】簡稱香港公約，2009 年 5 月 15 日通過，公約需 15 個國家簽署，且其註冊船隊佔全球商船總噸位的 40% 以上，同時簽署國在過去 10 年中任何一年的拆船能力 (以總噸位算) 佔簽署國同一年船隊量 (以總噸位算) 的 3% 以上，以上皆滿足後的 24 個月後生效。其目的在確保船舶在運轉結束後被回收，且不會對人體健康和環境造成不必要的風險。新公約的規範涵蓋：船舶的設計、建造、運行和準備，以便於安全和無害環境的循環利用，同時不影響船舶安全和運行效率；船舶回收設施的運行安全無害環境；並建立適當的船舶回收執行機制，並納入認證和報告要求。

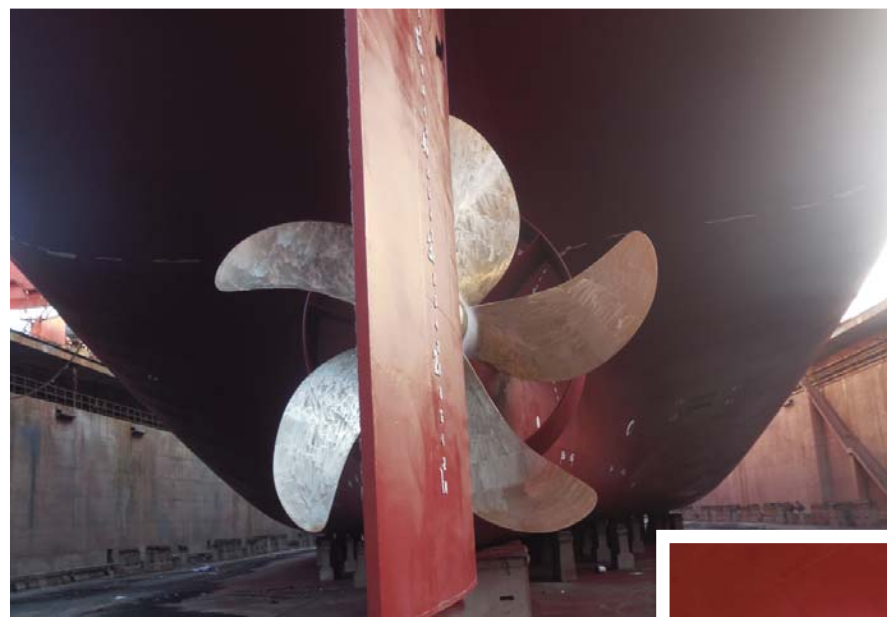


2016 年新興節能減碳行動方案

實施地點	節能減碳方案說明	節能績效 (節油、節電量)	減碳績效 (溫室氣體減排量)*	備註說明
合盛輪	更換 100 支 LED 燈管 (60W 改為 20W)	節省 35,040 度	18.5 噸	新船時一次換裝，與初始設計或同型姊妹船相比較每年可省 35,040 度
合盛輪	加裝導流罩	176.81 噸 (節省耗油 3%)	550.7 噸	
寶隆輪	加裝導流罩	174.52 噸 (節省耗油 3%)	543.5 噸	
合計			1112.7 噸	

註 1: 節電減碳績效係利用能源局公告之電力排放係數 2016 年 0.5298 (kgCO₂e/kWh) 計算。

註 2: 節油減碳績效之轉換係數係利用 ISO 8217 Grades RME through RMK，重油 CF=3.1144(噸 CO₂/噸燃料) 計算。



貨輪導流罩安裝情形

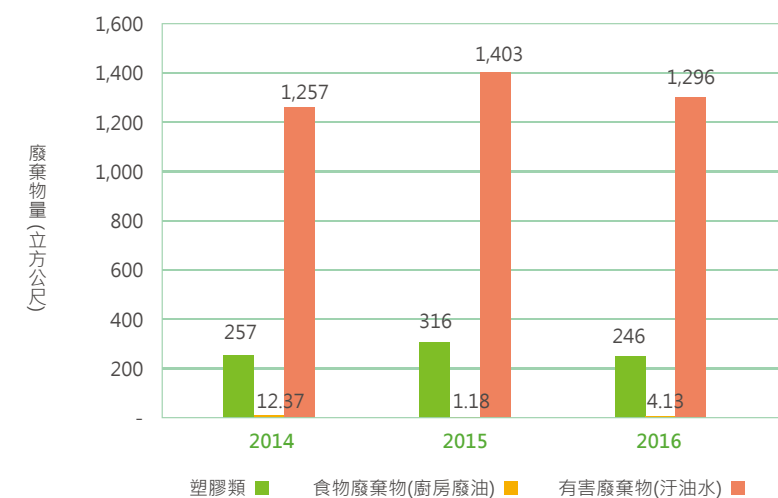
3.2 廢汙水與廢棄物

船隊航行營運時產生的廢棄物，例如塑膠廢棄物、油污水等若未謹慎處理，將可能嚴重衝擊海洋生態，並可能增加陸地環境污染及對人體造成危害的風險。因此我們審慎以對，將所有的船舶上實施廢棄物分類管理，目前船隊的廢棄物依國際規定分類，其中塑膠類廢棄物、食物廢棄物及有害廢棄物。我們要求廢棄物於處理前妥善分類、收集，貯存以避免任何外洩的發生。新興各船舶裝設污水處理機，油水分離器及廢油焚化爐，處理污水及油污等，避免污染海洋或港口水域。另外船舶符合「防止船舶污染國際公約 (MARPOL)」，營運航行均遵守防止油污染、防止空氣污染、防止壓艙水污染、垃圾處理及生活污水排放...等相關規定。

船隊所產生的廢水，皆遵循防止船舶污染國際公約及各國港口法規，船舶污水皆經廢水設備處理，符合標準後排放至海洋，不影響水體及相關棲息地。另船舶正常操作下，主機、電機、鍋爐以及淨油機所產生的殘油，或油水分離器所分離的廢油等，均依照規定送交由政府認可合格的岸上處理機構進行妥適處理；小部分使用船上符合排放公約規範的焚化爐焚燒，並於合乎法規規定之洋區進行。我們亦根據國際海事組織 (IMO) 相關規範，訂定船舶壓艙水標準管理方式，避免因壓艙水在不同水域做交換或是排放時，將水中所含的微生物排入當地環境，造成當地生態環境污染。為遵守國際公約與特殊港口國規定，並因應未來航線，2014 年以後新造船舶皆安裝壓載水處理系統。船隊 2016 年主要的廢棄物為汙水，約佔總量的 83.8%。2016 廢棄物總量共 1,546 立方公尺，與 2015 年相比，減少約 10.2%。

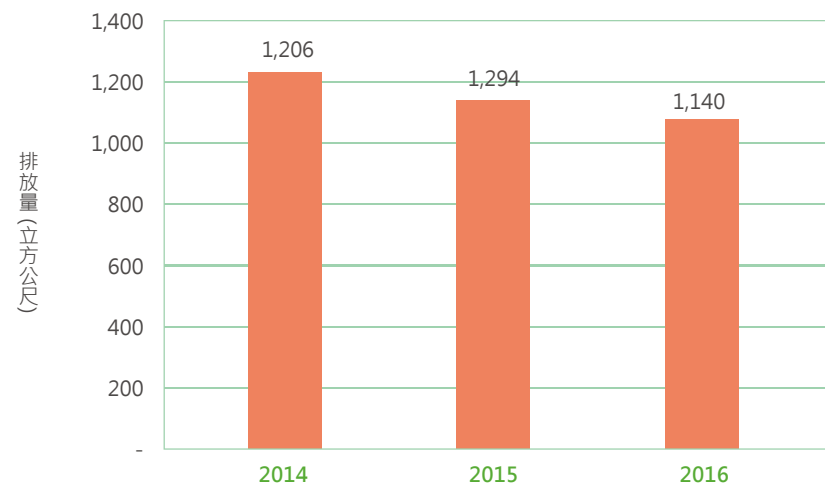
船隊歷年廢棄物產出與處理情形

項目 單位:立方公尺	年份			2016 年佔比 (%)	處理方式 (%)	
	2014 年	2015 年	2016 年		焚化	回收
塑膠類 (一般廢棄物)	257	316	246	15.9	11	89
食物廢棄物 (廚房廢油)	12.37	1.18	4.13	0.3	35	65
有害廢棄物 (汙水)	1,257	1,403	1,296	83.8	26	74
合計	1,526	1,721	1,546	100		



船上各式機械運轉的過程會產生油汙水，而此類油汙水通常包含廢水與廢棄物 (水 + 油 + 油泥)。大多因添加之燃油品質較差而造成油泥 (SLUDGE) 增加，如能控制加油品質可減少船上產生汙油水量，即可達到減排目的。另外我們也透過加強淨油，來減少汙染。我們於船上裝設汙水處理機，油水分離器及廢油焚化爐，將部分汙油水使用船上油水分離器以及焚化爐處理，其於部分則會於靠泊方便港口時，委由船舶廢油水處理公司進行回收處理。

船隊歷年汙油水 (送岸) 排放情形



自 2007 年起，每年定期接受聯合國國際海事組織依據國際安全管理章程 (International Safety Management Code，簡稱 ISM code) 及國際船舶與港口設施章程，International Ship and Port Facility Security Code 簡稱 ISPS code) 嚴格審查，新興及子公司取得「符合文件證書 DOC」，船隊船舶取得「安全管理證書 SMC」，保障本公司集團旗下所經營的船舶、污染預防與安全管理均可符合國際標準，也進一步保障員工所處的工作環境。



符合文件 DOC

船隊皆遵從安全管理制度 (ISM) 的規範，海事勞工公約 (MLC) 的規範，船舶保安制度 (ISPS) 的規範，並獲得船級協會認證，船隊各屬輪亦遵照 MARPOL(防止船舶汙染國際公約) 之準則具備船級協會簽發之 IOPP 國際防止油汙染證書及 IAPP 防止空氣污染檢驗，符合國際海事組織 (IMO) 之相關規範標準。

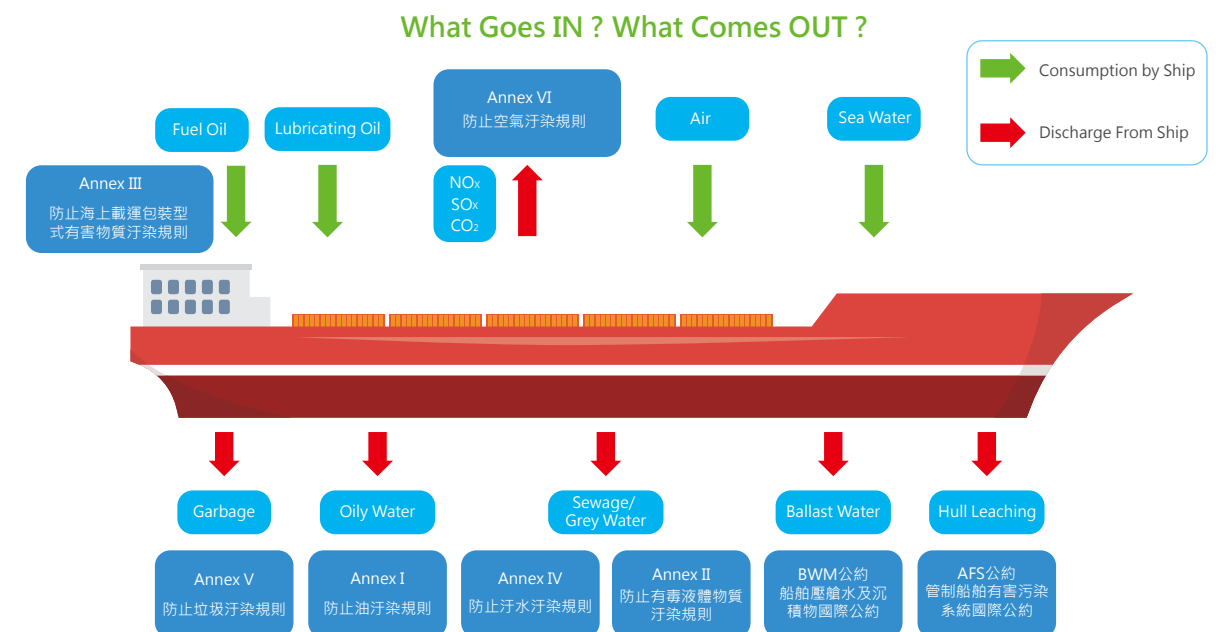
船舶國際公約

船舶與環保(MARPOL公約及其他公約等)

3.3 法規遵循與環保支出

3.3.1 法規遵循

因為航運業的特殊行業屬性，除了可能適用各國法令外，亦須遵循許多國際公約及國際規定。我們深知法規遵循對於我們的重要性，唯有一切的營運皆符合法規，甚至超越法規，企業才可能穩定成長、永續經營。新興秉持永續經營海運事業的企業精神，嚴格管理船隊且恪遵國際航運安全及海洋環境保護法規。我們於 2010 年 6 月成立【安全管理處】，專職負責船舶安全管理及海洋環境保護之相關作業，響應全球節能減碳策略，同時亦制訂【國際安全管理章程手冊】，明文訂定船舶管理需符合國際環境保護相關的規定及程序。



防止船舶污染國際公約

國際海事組織 (IMO) 制定的 1973 防止船舶污染國際公約 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973)，以及於 1978 年修訂之議定書，而後合稱為 73/78 污染防治公約，主要是針對船舶對海洋環境污染的法規，共有六個附則。



新興航運作法：

為確保新興航運所屬船舶的航行安全及對環境的保護，我們特制定【安全管理與環境保護政策】，以符合國際航運業之管理標準。

壓艙水公約

船舶靠港卸貨時為維持船身穩定，需抽取海水壓艙，並依載貨情形調整排放壓艙水。但因為船舶往來世界各地海域，可能因為壓艙水的排放，導致水中夾帶的病菌與外來種被排放到該地區，進而衝擊及影響當地海洋環境生態。有鑑於此，國際海事組織通過「2004 年船舶壓艙水及沉積物管理國際公約」(International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004) (簡稱壓艙水公約) 規定。隨著芬蘭政府正式批准此項公約，並向國際海事組織遞交簽署書，以致壓艙水公約達到生效條件，已於 2017 年 9 月 8 日正式生效。

壓艙水公約主要規範以下事項：

- 1 船舶管理控制要求：船舶應備有壓艙水管理計畫、壓艙水紀錄簿...等。
- 2 壓艙水管理標準：包含壓艙水更換標準、壓艙水性能標準、壓艙水管理系統認可要求。
- 3 壓艙水管理檢驗核發證要求。



新興航運作法：

我們於 2014 年後所交之新船及建造中的船舶，均已加裝 BWTS 系統，以符合公約要求。

船舶管制有害防污系統國際公約

2001 年 10 月 5 日，在倫敦舉行的國際海事組織會議上，通過了船舶管制有害防污系統國際公約 (International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships) (AFS)。自 2008 年 1 月 1 日起生效，船上不得：

- 1 在船殼或者外表部位表面上附著防污有機錫化合物；
- 2 或附著有礙於從其底下的不合格防污系統中滲出有機錫化合物的任何塗佈。



新興航運作法：

使用符合規範之油漆，並於油漆防污效能期限內進場重新實作外板防污漆，以符合公約要求。

在全體新興夥伴的努力下，2016 年我們並沒有違反相關法律。未來我們仍謹慎以對，將合法合規經營視為我們的首要之務，甚至進一步能夠做到超越法規的積極作為。

3.3.2 服務標示

由於我們主要提供散裝航運服務，根據不同的載運貨物、不同的載運國家，會有相關的對應規定需遵守，例如：根據 IMO circular DSC.1/Circ.71 及 “ Australian Maritime Safety Authority Exemption Certificate: Ex. 5186，載運之貨物需明確標示貨物的濕度並確保沒有超過規定。另外像是載運流動性較高的貨物或是危險品的載運也都有其相對應的規定。因此我們會於裝載貨物前皆會向託運人取得貨物宣告文件，文件中載明如下列資訊：1. 貨名 2. 散貨分類 3. 裝載係數 4. 可載運濕度 5. 貨物實際濕度 6. 殘餘貨物是否含汙染海洋的成份...等。我們 100% 符合相關標示規定，2016 年我們並沒有違反商品與服務資訊標示的法規及自願性規範之事件，亦沒有因服務的提供與使用而違反法律和規定被處巨額罰款情況。



貨物宣告文件

3.3.3 環保支出

近年來由於環境意識提升，不僅各國政府更加重視，連一般大眾也更加關注企業除了營運外的環境保護作為。隨著各式國際公約與環境法規的日趨嚴格，我們為此提前因應，投資汙染防治裝備、.....等。希望藉此減少營運時對環境的衝擊外，促使企業邁向永續發展。2016 年我們的環境保護相關支出約 560 萬元。

新興歷年環保支出

單位：元

	2014 年	2015 年	2016 年
防治污染裝設備	3,199,120	2,736,825	5,498,931
購置綠電	0	0	106,000
合計	3,199,120	2,736,825	5,604,931



- 
- ▶ 4.1 員工組成
 - ▶ 4.2 悉心照護
 - ▶ 4.3 職涯規劃攜手並進
 - ▶ 4.4 嘉惠學子回饋社區

04

齊心協力·共同成長

4.1 員工組成

員工是我們的好夥伴，沒有員工的辛勤付出，新興航運也不會有近五十年穩定的發展，我們本著照顧員工、視同仁為家人的宗旨，期許我們能提供讓員工安心安定的工作環境。我們的員工平均有 15 年以上的年資，可以從許多在新興服務到退休年齡的前輩中窺見一二。

航運業因行業性質之故，船員多以男性為多；辦公室職員的組成則較為平均，我們秉著性別平等、唯才適用的方針進行招聘，目前公司組成如右表：

辦公室職員		
2016/12/31		
	男性	女性
正式員工人數	11	16
非正式員工人數	0	0
總員工人數	11	16

海勤人員		
2016/12/31		
	男性	女性
正式員工人數	0	0
非正式員工人數 *	352	0
總員工人數	352	0

註：船員均依船期簽訂定期聘雇合約，多為九個月期，聘雇之規範均比照國際海事勞工公約辦理

針對船員部分，我們恪守國際規範與船員遵守勞資談判協定 Collective Bargaining Agreement(CBA)，與多個海員工會簽訂勞動協約規範雇用員工的所有條款和條件，包括工資、工作時間、休假、病假及補償等相關處理方法，讓四海為家的船員有全方位的權益保障。

(G4-11)

	2016/12/31	2015/12/31	2014/12/31
已簽署加入 CBA 之員工人數	352	423	442
海勤員工總人數	352	423	442
比例	100%	100%	100%

4.2 悉心照護

本公司未有兼職人員，正職人員可分為辦公室職員及海勤人員，海勤人員之福利、休假等均參照國際海事勞工公約 (MLC) 之規定辦理；辦公室員工福利包括員工酬勞分配、特休制度及退休金等，均參照公司章程及當年度結算狀況辦理。

辦公室職員並享有員工旅遊及健康檢查補助等福利，詳細三年度福利費用支出情形請詳下表：

單位：新台幣仟元

	2016 年	2015 年	2014 年
辦公室職員福利費用總額	63,750	67,256	63,908
占年度營收比例	1.78%	1.33%	1.43%
海勤人員福利費用總額	521,745	610,643	532,770
占年度營收比例	14.57%	12.06%	11.92%



沖繩員工旅遊



宜蘭員工旅遊

除主動提供各項福利，讓員工在工作之餘互相交流，保持健康快樂的身心外。我們也很重視通暢的申訴管道，讓員工有機會提出自己的需求，主管人員不定時的向員工宣導，員工亦可以透過信件、電話等多種管道找到窗口，近年員工溝通的事項，我們亦積極處理，以期達到更高的員工滿意度，保留我們珍視的人才。

針對船上船員，我們特別有訂定「員工申訴處理辦法」，申訴管道為其直屬主管、船長，有嚴重情事者再由船長呈報予公司，近三年相關申訴案件及後續處理彙總如下：

件號	溝通管道	申訴事由	後續處理狀況
1	電話及郵件	伙食不佳	駐埠船長上船檢查提醒改善後結案
2	郵件	大廚不佳	於韓國調換大廚
3	傳真	船上 Sintel 衛星電話訊號不佳	立即開放船上 FBB 衛星電話給船員使用

- **2016 年**
- 我們並未有船員在勤務
- 中發生工傷之情形，亦
- 未發生訴訟案件。

4.3 職涯規劃攜手並進

透過持續的在職訓練，員工才能發揮所長達到更好的績效，亦提升工作滿意度，為此我們也鼓勵員工參與和職務內容相應的訓練課程，並給予適當補助，於 2016 年度我們亦舉辦內部訓練課程，讓同仁們一起學習，激發互助合作及求知的精神。

在職訓練



為了更加充實台灣高級船員幹部最新專業知識，每年在辦公室教室內舉辦訓練會議，邀請航運界相關單位的專責人士及辦公室的高階主管進行演講及經驗交流分享，請在岸休假的船員及公司內部同仁參加其訓練課程。

海勤人員訓練會依職務不同由有經驗的船長、輪機長及公司相關主管講授及培訓，並鼓勵高階船員及公司主管、人員等工作之餘參加進修及研討會增進專業知識，下表為 2016 年度船員參與訓練情形：

日期	名稱	地點	參加人員
2016.11.23	年度高級船員訓練	台北公司	在岸高階船員
2016.09.19	RT-Flex Operation & Practice Course -5 days	Shanghai HHM Marine Power Academy	輪機長及大管輪
2016.08.16	高級船員新知訓練	台北公司	在岸高階船員
2016.07.20	年度大陸船員訓練	廈門海隆勞務公司	在岸高階船員
2016.07.13	岸上高階輪機員新知訓練	台北公司	輪機長及大管輪
2016.06.23	GEA Westfalia 淨油機教育訓練	福華飯店	輪機長及大管輪
2016.06.13	ME-C COURSE	Shanghai HHM Marine Power Academy	輪機長及大管輪
2016.05.18	Britannia Superintendents' & Officers' seminar Programme	六福皇宮	在岸高階船員
2016.01.17	Britannia Superintendents' & Officers' seminar Programme	六福皇宮	在岸高階船員

透過定期的績效考核，能讓員工及時知道自己的績效表現，並透過與直屬主管的面談，藉能了解公司的成長目標及擬定自己的職涯發展計劃，公司考核頻率為每年一次，船員則半年考核一次。

三年度績效考核統計表：

2016/12/31			
	辦公室職員	海勤人員	合計
接受定期績效及職涯發展檢視的員工人數	27	352	379
員工總人數	27	352	379
比例	100%	100%	100%
2015/12/31			
	辦公室職員	海勤人員	合計
接受定期績效及職涯發展檢視的員工人數	29	423	452
員工總人數	29	423	452
比例	100%	100%	100%
2014/12/31			
	辦公室職員	海勤人員	合計
接受定期績效及職涯發展檢視的員工人數	29	442	471
員工總人數	29	442	471
比例	100%	100%	100%

4.4 嘉惠學子回饋社區

台灣是我們的家園，新興航運除了力求本業穩健經營回饋股東外，也透過經驗的傳承及提供產學合作來教育人才。航運是一門專精講求實務的學問，除學校的訓練之外，學生們更需要有實戰經驗的前輩給予指導，透過實作更能將理論融會貫通。

我們與國立高雄海洋科技大學產學合作，透過此項合作讓全台海事職業學校的學生，可以有機會到高海科大就學，並來公司實習。連續三年全台各地的海事學校，包括澎湖海事職業學校、基隆海事職業學校、蘇澳海事職業學校、東港海事職業學校等，招募數十名大專學子，其中更有表現出色，畢業後亦加入我們的行列成為正式員工者，共計有 9 位。



2016/03/05 國立澎湖海事職業學校招募



2016/03/12 協同高雄海洋科技大學到
國立蘇澳海事職業學校甄試



2016/03/13 國立基隆海事職業學校面試

除透過產學合作，提供工作機會予優秀學生外，我們員工更自動自發發起於每年招生季及新生報到（九到十二月）時，至各產學專班舉辦航運知識講座及專題演講，藉由經驗的交流促進學生們對航運業的了解，也讓我們有第一線接觸優秀人才的機會。



日期	地點	課程 / 講座名稱	講師名稱	參與人數
2016/9/21	國立蘇澳海事職業學校	新興航運簡介及散裝貨船船型及航線簡介	船務處 - 塗紹忠	21
2016/9/22	國立基隆海事職業學校	新興航運簡介及散裝貨船船型及航線簡介	船務處 - 塗紹忠	12
2016/9/22	國立海洋大學	散裝貨船船型及航線及上船實習說明	船務處 - 塗紹忠	60
2016/10/11	國立澎湖海事職業學校	新興航運簡介及散裝貨船船型及航線簡介	船務處 - 塗紹忠	23
2016/10/14	國立高雄海洋科技大學	散裝貨船船型及航線及上船實習說明	船務處 - 塗紹忠	123
2016/10/14	國立高雄海洋科技大學	產學專班大一航運講座	船務處 - 塗紹忠	50
2016/10/20	國立東港海事職業學校	新興航運簡介及散裝貨船船型及航線簡介	船務處 - 塗紹忠	23
2016/10/26	國立澎湖海事職業學校	ISM 安全管理系統之建立 (簡介)	船務處 - 塗紹忠	23
2016/11/3	國立高雄海洋科技大學 (航運技術系)	航運船舶類型暨新興航運介紹	船務處 - 塗紹忠	60
2016/11/4	國立臺中高級工業職業學校 (電機科)	國立高雄海洋科技大學輪機產學專班招生說明	船務處 - 塗紹忠	120
2016/11/30	國立蘇澳海事職業學校	ISM 安全管理系統之建立 (簡介)	船務處 - 塗紹忠	21



GRI 4.0 指標對照表

標示 * 者為核心揭露及重大考量面

一般標準揭露

GRI4.0	揭露項目	頁次	對應章節及特別說明
策略與分析			
*G4-1	提供組織最高決策者對永續性議題的聲明及回應議題的策略	4~5	經營者的話
組織概況			
*G4-3	說明組織名稱	12	1.1 關於新興
*G4-4	說明主要品牌、產品與服務	13	1.1 關於新興
*G4-5	說明組織總部所在位置	13	1.1 關於新興
*G4-6	組織營運所在的國家數量及國家名	12	1.1 關於新興
*G4-7	所有權的性質與法律形式	12	1.1 關於新興
*G4-8	說明組織所提供服務的市場	13	1.1 關於新興
*G4-9	說明組織規模	13	1.1 關於新興
*G4-10	按聘僱類型、聘僱合約、聘僱地區及性別分類的員工總數	46	4.1 員工組成
*G4-11	受集體協商協定保障之總員工數比例	46	4.1 員工組成
*G4-12	描述組織的供應鏈	13	1.1 關於新興
*G4-13	報告期間有關組織規模、結構、所有權或供應鏈的任何重大變化	-	無重大變化
*G4-14	說明組織是否具有因應相關之預警方針或原則	16	1.2 公司治理
*G4-15	列出經組織簽署認可，而由外部所開發的經濟、環境與社會規章、原則或其他倡議	19	1.6 參加公協會組織
*G4-16	列出組織參與的公協會（如產業公協會）和國家或國際性倡議組織的會員資格	19	1.6 參加公協會組織 未參與專案或委員會，亦未提供大額補助，僅繳交年費。
鑑別重大考量面及邊界			
*G4-17	合併財務報表所包含的所有實體	3 12	報告書內容 1.1 關於新興
*G4-18	界定報告內容與考量面邊界的流程及組織如何依循	22~27	2.1 利害關係人議合 2.2 重大議題
*G4-19	所有在界定報告內容過程中所鑑別出的重大考量面	26	2.2 重大議題
*G4-20	針對每個重大考量面，組織內部在考量面上的邊界	26	2.2 重大議題

GRI4.0	揭露項目	頁次	對應章節及特別說明
*G4-21	針對每個重大考量面，組織外部在考量面上的邊界	26	2.2 重大議題
*G4-22	對先前報告書中所提供之任何資訊有進行重編的影響及原因	-	不適用，首次發行報告書
*G4-23	和先前報告期間相比，在範疇與考量面邊界上的顯著改變	-	不適用，首次發行報告書
利害關係人議合			
*G4-24	組織進行議合的利害關係人群體	22	2.1 利害關係人議合
*G4-25	鑑別與選擇利害關係人的方法	22	2.1 利害關係人議合
*G4-26	與利害關係人議合的方式	27	2.2 重大議題
*G4-27	利害關係人所提出之關鍵議題與關注事項及組織的回應	26	2.2 重大議題
報告書基本資料			
*G4-28	提供資訊的報告期間	3	報告書內容
*G4-29	上一次報告的日期	3	報告書內容
*G4-30	報告週期	3	報告書內容
*G4-31	聯絡資訊	3	報告書內容
*G4-32	GRI 揭露指標、遵循選項以及外部確信報告	3 52~55	報告書內容 GRI4.0 指標對照表
*G4-33	組織為報告取得外部確信的政策與做法	3	報告書內容
治理			
*G4-34	組織的治理結構	14	1.2 公司治理
倫理與誠信			
*G4-56	描述組織之價值、原則、標準和行為規範	16	1.3 誠信經營



特定標準揭露

考量面		DMA 與指標	頁次	對應章節及特別說明
* 經濟績效	DMA	管理方針揭露	17~18	1.3 誠信經營
	G4-EC1	組織所產生及分配的直接經濟價值	18	1.3 誠信經營
* 能源	DMA	管理方針揭露	30~36	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN3	組織內部的能源消耗量	30	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN5	能源密集度	31~32	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN6	減少能源的消耗	36	3.1 能源及溫室氣體排放
* 排放	DMA	管理方針揭露	30~36	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN15	直接溫室氣體排放 (範疇一)	33	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN16	能源間接溫室氣體排放量 (範疇二)	33	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN19	減少溫室氣體的排放量	36	3.1 能源及溫室氣體排放
* 廢汙水和廢棄物	DMA	管理方針揭露	37~38	3.2 廢汙水與廢棄物
	G4-EN23	按類別及處置方法劃分的廢棄物總重量	37~38	3.2 廢汙水與廢棄物
產品及服務	G4-EN27	降低產品和服務對環境衝擊的程度	34~35	3.1 能源及溫室氣體排放
* 法規遵循	DMA	管理方針揭露	38~42	3.3 法規遵循與環保支出
	G4-EN29	違反環境法律和法規被處巨額罰款的金額，以及所受罰款以外之制裁的次數	41	3.3 法規遵循與環保支出
* 整體情況	DMA	管理方針揭露	42	3.3 法規遵循與環保支出
	G4-EN31	按類別說明總環保支出及投資	42	3.3 法規遵循與環保支出
勞僱關係	G4-LA2	按重要營運據點劃分，只提供給全職員工的福利	47	4.2 悉心照護
訓練與教育	G4-LA11	按性別和員工類別劃分，接受定期績效及職涯發展檢視的員工比例	49	4.3 職涯規劃攜手並進
當地社區	G4-SO1	營運據點中，已執行當地社區議合、衝擊評估和發展計畫的據點之百分比	50~51	4.4 嘉惠學子回饋社區
法規遵循	G4-SO8	違反法規被處巨額罰款的金額，以及所受罰款以外之制裁的次數	41	3.3 法規遵循與環保支出

考量面		DMA 與指標	頁次	對應章節及特別說明
* 產品及服務標示	DMA	管理方針揭露	42	3.3 法規遵循與環保支出
	G4-PR3	依組織資訊與標示程序所劃分的產品與服務資訊種類，以及需要符合此種資訊規定的重要產品及服務類別的百分比	42	3.3 法規遵循與環保支出
	G4-PR4	依結果類別劃分，違反商品與服務資訊標示的法規及自願性規範之事件數量	42	3.3 法規遵循與環保支出
* 法規遵循	DMA	管理方針揭露	42	3.3 法規遵循與環保支出
	G4-PR9	因產品與服務的提供與使用而違反法律和規定被處巨額罰款的金額	38~42	3.3 法規遵循與環保支出

