



新興航運股份有限公司  
Sincere Navigation Corporation



2017 企業社會責任報告書  
Corporate Social Responsibility Report

## 目錄

<b>關於本報告書</b>	<b>- 1 -</b>
• 報告書內容	- 1 -
• 報告發行時間與週期	- 1 -
• 邊界與範疇	- 1 -
• 報告書確信	- 1 -
• 連絡資訊	- 1 -
<b>經營者的話</b>	<b>- 2 -</b>
• 董事長的話	- 2 -
• 總經理的話	- 3 -
<b>新興航運</b>	<b>- 4 -</b>
• 航運世家大事紀	- 4 -
• 所屬船型介紹	- 5 -
<b>Ch1 穩健經營・共創價值</b>	<b>- 6 -</b>
• 1.1 關於新興	- 6 -
• 1.2 公司治理	- 8 -
• 1.3 誠信經營	- 10 -
• 1.4 法規遵循	- 10 -
• 1.5 經濟績效	- 11 -
• 1.6 參加公協會組織	- 13 -
<b>Ch2 利害關係議和</b>	<b>- 14 -</b>
• 2.1 利害關係人議和	- 14 -
• 2.2 重大議題	- 15 -
<b>Ch3 新環境・興作為</b>	<b>- 18 -</b>
• 3.1 能源及溫室氣體排放	- 18 -
• 3.2 廢汗水與廢棄物	- 23 -
• 3.3 法規遵循與環保支出	- 24 -
<b>Ch4 齊心協力・共同成長</b>	<b>- 29 -</b>
• 4.1 員工組成	- 29 -
• 4.2 悉心照護	- 30 -
• 4.3 職涯規劃攜手並進	- 31 -
• 4.4 嘉惠學子回饋社會	- 33 -
<b>GRI 4.0 指標對照表</b>	<b>- 34 -</b>

## 關於本報告書

### 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)已於 2017 年發行首本企業社會責任報告書(以下簡稱 CSR 報告書或本報告書),並預計於 2018 年 6 月發行第二本 CSR 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 2018 年發行 2017 年企業社會責任報告書,揭露 2017 年度(2017 年 1 月 1 日起至 2017 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 2015 年。

### 邊界與範疇

本報告書所揭露之邊界與範疇為新興航運及其子公司,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及其子公司樂利航運公司、海德股份有限公司所屬船隊,台北管理 8 艘,加拿大管理 5 艘,共計 13 艘散裝貨輪(新興 1 艘+海德 7 艘+樂利 5 艘)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  
行政副總經理 柯秀燕  
地 址: 台北市大安區復興南路一段 368 號 14 樓  
電 話: 02-27037055 分機 210  
E-mail: [sncsd@snc.com.tw](mailto:sncsd@snc.com.tw)  
網 站: <http://www.snc.com.tw/>

## 經營者的話



董事長 蔡景本

### 董事長的話

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」等五項基本核心理念及企業主要文化內涵，累積超過50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汗水處理裝置、汗水分離器及廢油燃燒爐等設備，處理汗水及汗油，避免汙染各港口水域及海洋，同時制訂「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，我們希望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；在往後的日子裡，我們將更加致力於環境保護、企業公益及誠信經營，不負社會大眾之期望。



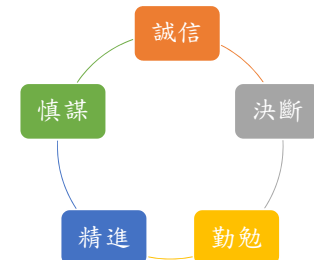
總經理 許積舉

### 總經理的話

新興航運公司經營全球性海運業務，跨足散裝原物料與原油運輸已超過半個世紀，我們非常熟悉並嚴謹遵守國際、地區、國家及地方的海事法規，航運事業的本質在於能夠與各方的伙伴合作，創造利潤並且照顧各方利益。再者新興公司經營航運事業的理念在於長期永續的成長，而非短期的獲利。因此，新興航運公司秉持以最高標準的誠信、尊重、審慎的態度對待每個合作夥伴，涵蓋社會、船隊、岸上作業人員以及整個自然環境。

2017年我們出版了本公司第一本，也就是2016年版的企業社會責任報告書，我們嘗試將新興公司過往從事海運事業所累積對待環境、社會等利害關係人的經驗與實績導入GRI(全球永續性報告指標)手法與格式，以完成首份報告書。值得一提的是，我們詳實引用船隊的油耗、溫室氣體排放、汗水及廢棄物處理資料與數據，來說明該年度節能、減碳行動方案以及恪遵國際防汙染公約及港口國法規的成果。

企業社會責任關注的重點雖然包括環境、社會及公司治理等三大面向，但是對於經營國際海運業務為主的新興公司而言，環境議題最能彰顯其對企業營運有正向貢獻，同時又能與聯合國永續發展目標接軌，並以具體行動回應全球關注的環保問題。因此本公司2017年度的CSR報告書將著重於環境面向相關的節能、減碳、減廢、減排以及為符合相關國際海事規章所投注之成本與努力。



新興航運的五項基本核心理念

## 航運世家大事紀

推出以家鄉命名第一艘的「舟山輪」，是中國第一艘鋼鐵船。 益利輪船所屬的高登輪 被日本海軍徵用。 半數家族成員離開上海， 隨益利輪遷往臺灣。 在臺北建立「新興航運股份有限公司」。 新興航運公司於臺灣股市首次公開募股掛牌上市。



航運世家最早可追溯至 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的「舟山輪」，他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」。



**Supramax 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)



**Kamsarmax 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)  
及寶隆輪(載重噸位81,676)



**Capesize 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)



**VLCC 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)

## Ch1 穩健經營，共創價值

### 1.1 關於新興

新興航運成立於民國 57 年，以一艘輕便型(HANDY SIZE)萬噸級散裝貨輪起家，50 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(CAPESIZE)及自卸式等各類散裝貨輪，至今船隊約有 244 萬載重噸，並發展為以特大海岬型散裝貨輪及巨型油輪(VLCC)為主之航運公司。

新興航運目前擁有懸掛國旗之貨輪為輕便極限型麥唐娜輪壹艘計 53,390 載重噸。其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 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 2017 年股東會年報第 141 至 144 頁)。

另共擁有懸掛外旗之海岬型貨輪共九艘：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，壹艘多用途輕便型散裝貨輪佐興輪，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」。

#### 目前營運中的船舶(截至 2017/12/31)

船名	船型	交船日期	載重噸	
麥唐娜輪	Madonna III	Handymax	09/2007	53,390
佐興輪	Georgiana	Handymax	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	預訂交船日期	載重噸(約)	
天山輪	Tien Shan	VLOC	03/2018	250,000

新興航運為經營特大海岬型散裝貨輪及巨型油輪之航運公司，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鏈廠商緊密合作，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，調整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	許積卓
總部所在位置	臺灣臺北市復興南路一段 368 號 14 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	322 人*(註)

註：總人數統計至 2017/12/31，包含辦公室員工及海勤人員。



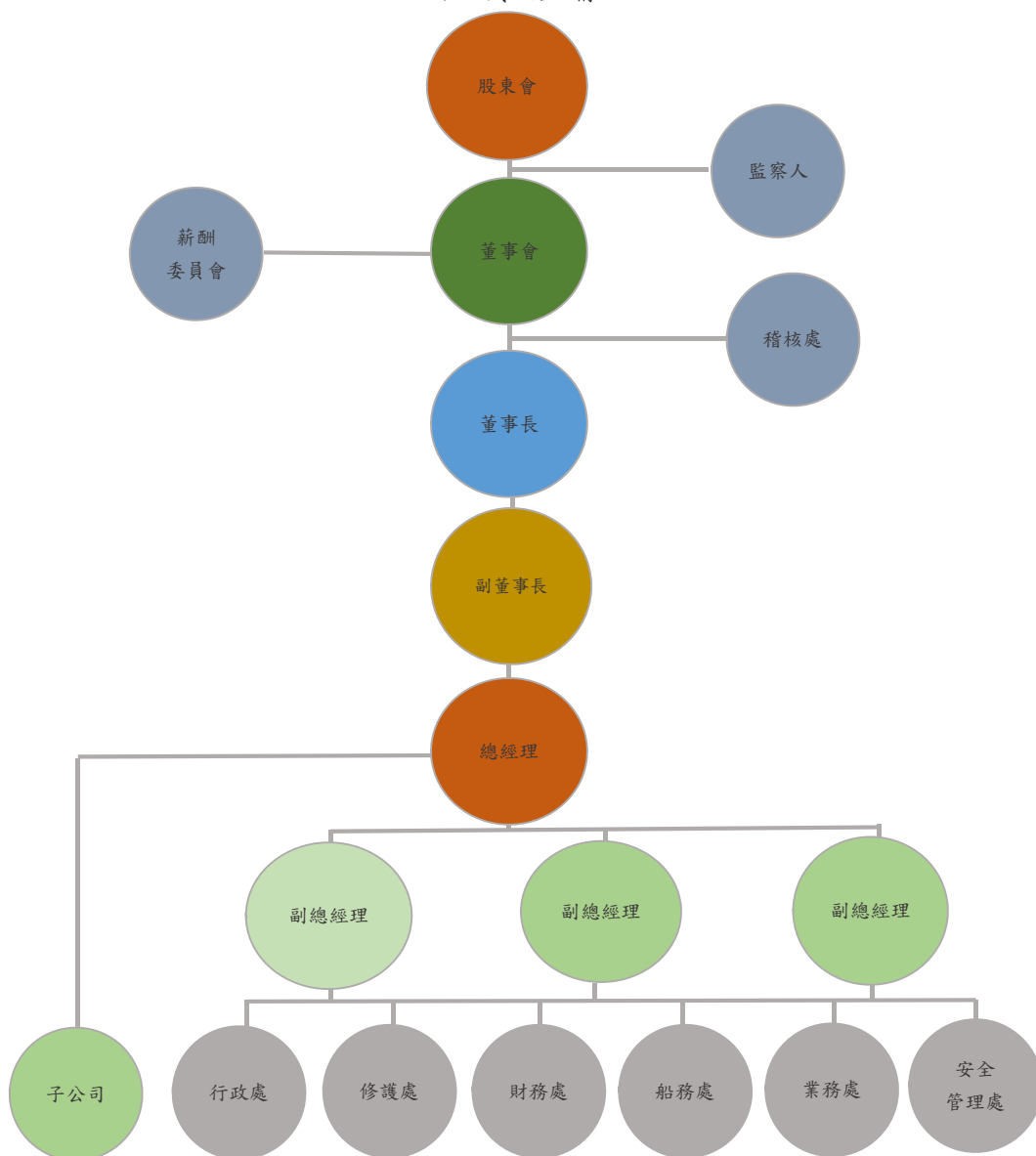
新興航運於 2006 年獲選美國富比士商業雜誌評比「亞洲地區前 200 名中小企業」。

於 2012 到 2016 年連續五年蟬聯交通部「發展綠色航運」績優表揚，全因我們確實遵守國際環保公約，國輪均無遭國外港口國管制滯留紀錄。



## 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 屆就任日為 2016 年 6 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」，已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，2017 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 2017 年度股東會年報的第 7 頁。

第 17 屆董事會任期三年，至 2017 年 12 月 31 日止已開會 9 次，列席情形如下：

職稱	姓名	實際出席次數(A)	委託出席次數(B)	實際出席率(%) (A/B)	備註
董事長	蔡景本	4	1	80.00	105.06.29 全面改選連任
副董事長	許積臯	5	0	100.00	105.06.29 全面改選連任
董事	許志勤	5	0	100.00	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)	3	2	60.00	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)	5	0	100.00	105.06.29 全面改選連任
獨立董事	毛觀海	4	1	80.00	105.06.29 全面改選新任
獨立董事	李燕松	5	0	100.00	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三屆，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酬勞。本屆薪資報酬委員會於 2017 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。

#### 風險因應對策

波羅的海指數	船噸供需問題	原油價格波動	美金與台幣匯率變化
<ul style="list-style-type: none"><li>• 潛在風險：反映海運市場現況之具體指標。</li><li>• 衝擊程度：高</li><li>• 對應機會：研判波羅的海指數之趨勢，適時調整船舶營運型態。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 潛在風險：船舶供過於求，目前海運市場低迷。</li><li>• 衝擊程度：高</li><li>• 對應機會：加速老舊船舶淘汰。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 潛在風險：油價影響船舶營運之虧損至鉅。</li><li>• 衝擊程度：高</li><li>• 對應機會：洽詢信譽卓著之油料供應商，取得最有利的燃油價位，補給船隊所需油料。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• 潛在風險：本公司收益與成本均採美金計價，相對自然避險，較不受匯率影響。惟發放股利時，將美金營收及獲利所得兌換新台幣，亦因匯率波動而受影響。</li><li>• 衝擊程度：中</li><li>• 對應機會：選擇於新台幣貶值時機，適時將子公司美金盈餘匯回母公司，兌換成新台幣，配發股息。</li></ul>

### 1.3 誠信經營

新興航運為建立誠信經營之企業文化及健全發展，並提供公司人員道德行為標準之遵循，已擬定「誠信經營守則」及「道德行為準則」，預計於2018年股東常會報告後即刻實施。除此之外，董事會及管理階層均秉持「誠信、決斷、勤勉、慎謀、精進」之公司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。2017年度並未因違反當地社會、環境與產品法規而受罰之情形。

### 1.5 經濟績效

本集團已有近50年的海運管理經驗，主要客戶包括國內及世界上著名之鐵礦砂供應商、鋼鐵公司及航運業經營者，並積極與其保持密切聯繫維持友好的合作關係，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訂公司安管政策外，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

- 除原有巨型油輪(VLCC)，輕便型/Kamsarmax/海岬型散裝貨輪外，我們預計於2018年新增一艘載重噸25萬級超大型礦砂船，增加營收。

#### 嚴格管控成本

- 嚴控油料成本，現貨船採相對低價採標，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

- 公司船隊包括：巨型油輪(VLCC)、海岬型(Capesize)散裝船舶、Kamsarmax型散裝船舶以及袖珍極限型散裝船等，由多種船型所組成並分別營運於不同類型的海運市場，分散風險。

#### 與世界航商維持良好合作關係

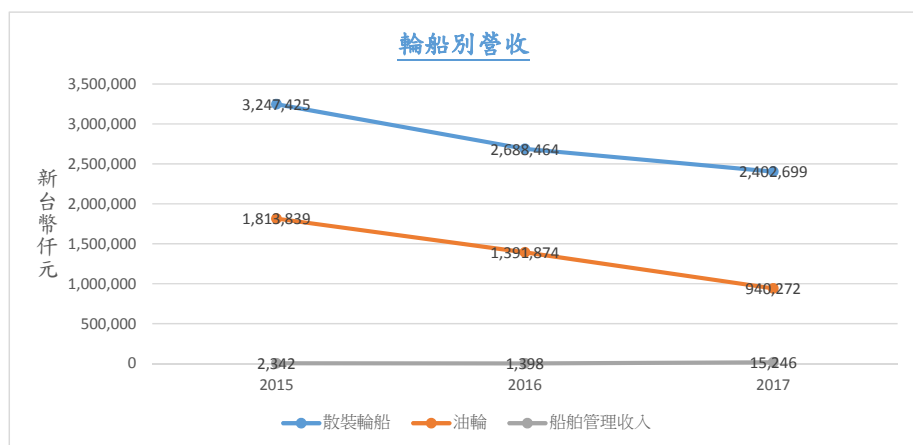
- 與世界一流航商(如：NYK、MOL、BOCIMAR等)以及鐵礦供應商(如：RTS、BHP、VALE等)保持密切聯繫，建立並維持友好的合作關係。

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，2017年產生及分配的經濟價值如下：

		2017年金額
		單位：新臺幣仟元
<b>直接經濟價值之產生</b>		
營業收入*(註1)	銷貨淨額	3,358,217
<b>直接經濟價值之分配</b>		
營運成本*(註1)	因營運活動所產生之成本	2,489,135
員工薪資與福利*(註2)	薪資、紅利、獎金、員工福利(退休金、保險)	527,375
支付給資金提供者*(註1)	利息費用	173,239
	股利支付	397,813
政府往來*(註1)	營業所得稅	136,979
社區投資	捐贈、贊助、投資	220

註1：係引用或加總自2017年經會計師查核簽證之合併財務報表

註2：係統計自公司財會系統資訊



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，新興航運從創立之初即積極參與航運業各相關公會，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。

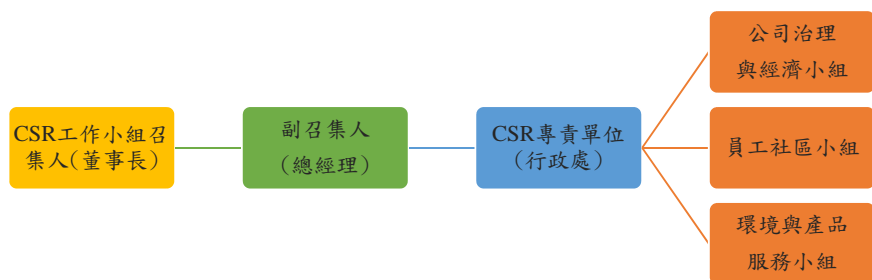
組織名稱	組織所在國家及地區	擔任職位
中華民國輪船商業同業公會全國聯合會	台灣	常務理事一位 理事一位
台北市輪船商業同業公會	台灣	常務理事一位 理事一位
台北市船務代理公會	台灣	團體會員
財團法人台灣海峽兩岸航運協會	台灣	董事一位
中華民國海運聯營總處	台灣	常務理事兩位
港埠協會	台灣	團體會員
中華海運研究協會	台灣	團體會員
中華航運學會	台灣	團體會員
中華海洋事業協會	台灣	團體會員
社團法人中國造船暨輪機工程師學會	台灣	團體會員



## Ch2 利害關係議合

### 2.1 利害關係人議合

我們自 2016 年編寫第一本企業社會責任報告書起，即成立 CSR 專責工作小組，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資料統整。希望透過此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。

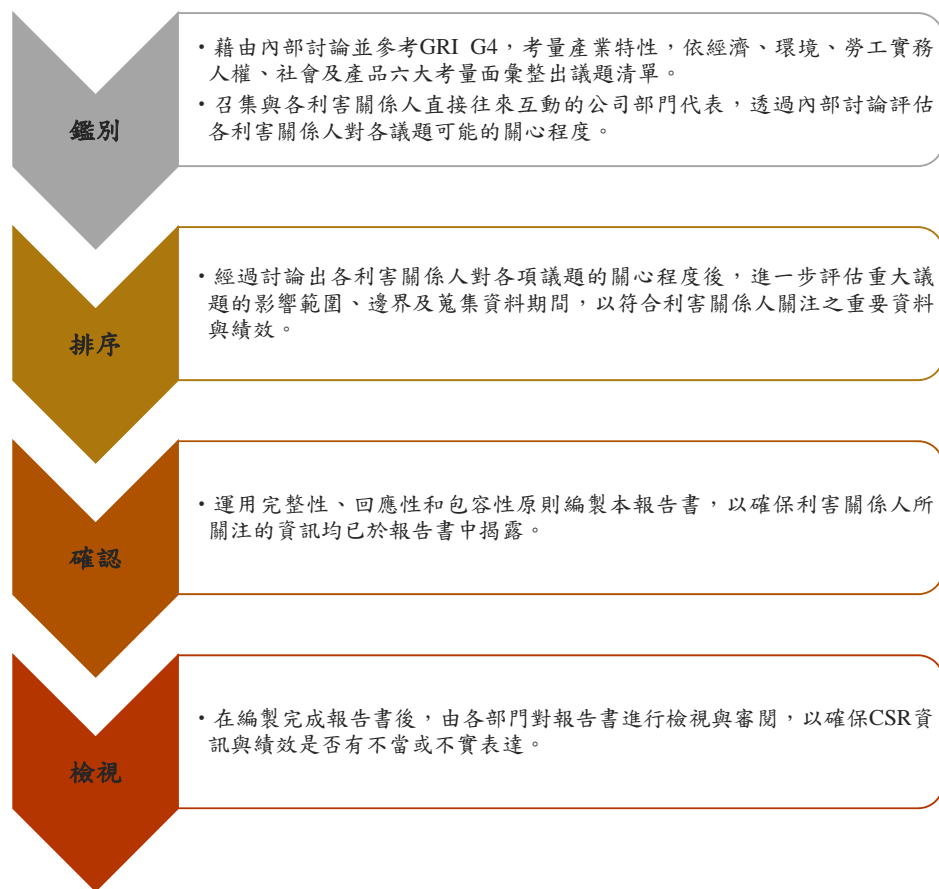


我們於內部 CSR 工作會議中討論及辨識與新興航運往來密切，且對我們在經濟、環境及社會面向上具影響的利害關係人族群。並根據 AA1000 Stakeholder engagements standard (AA1000SES)之五項原則：依賴程度、責任、影響程度、多元觀點、關注度及考量公司實際營運情形後，建別出與新興航運相關的六大類利害關係人族群，包括：投資人、客戶、政府機關、供應商、員工、社區。



### 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、檢視四個步驟變是及確認利害關係人所關注的議題。



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，考量自身行業特性，辨識出與新興航運高度相關的 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、廢汙水和廢棄物、法規遵循(環境、社會)、整體情況、服務標示、法規遵循(服務)。

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 2017 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	廢汙水和廢棄物	廢汙水和廢棄物	3.2 廢汙水和廢棄物	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 (Email 及電話)	隨時
		公司網站利害關係人處理窗口 (Email 及電話)	隨時
		法說會	不定期 (2017/3/16 & 2017/6/13)
		股東會	一年一次 (股東常會 2017/6/23)
		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
		Email	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	Email	隨時
員工	風險管理 經濟績效 勞僱關係	Email	隨時
社區	間接經濟衝擊當地社會	公司網站利害關係人處理窗口 (Email 及電話)	不定期

## Ch3 新環境·興作為

### 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，同意控制溫室氣體排放，以達到工業化前至2100年全球平均氣溫上升不超過2°C，並努力控制在1.5°C內的目標。臺灣雖非締約國，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%。

船舶的營運需使用大量的燃油並排放二氧化碳(CO<sub>2</sub>)，航運業因此成為氣候變遷綱要公約影響下，受到衝擊較大之產業；我們深切瞭解所處行業可能面臨的挑戰，所以積極投入各項節能活動以減緩氣候變遷之衝擊。除了符合法規外，我們更積極地採取各項減碳行動，例如：換裝LED燈、船舶安裝導流罩、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。2017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110,801,184公升及柴油860,799公升，外購電力65,302度。2017年新興航運的能源消耗總量為4,483,736(GJ)。詳細能源使用情況，請見下方圖表。

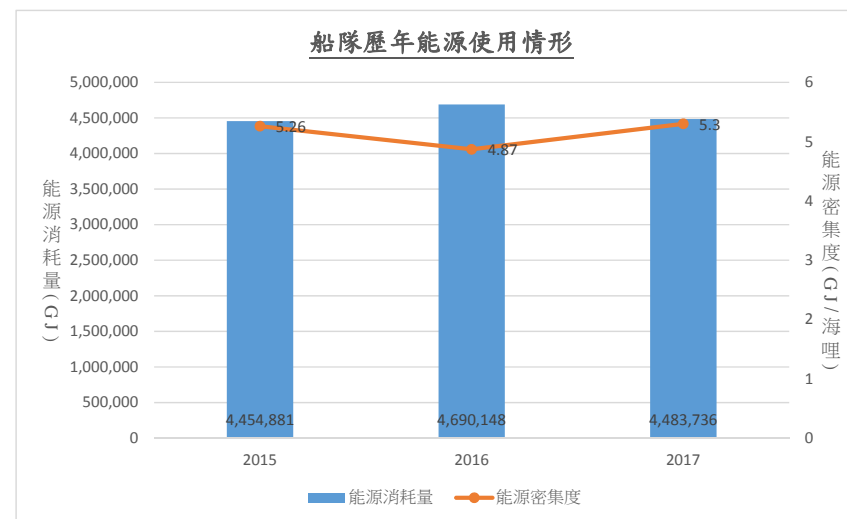
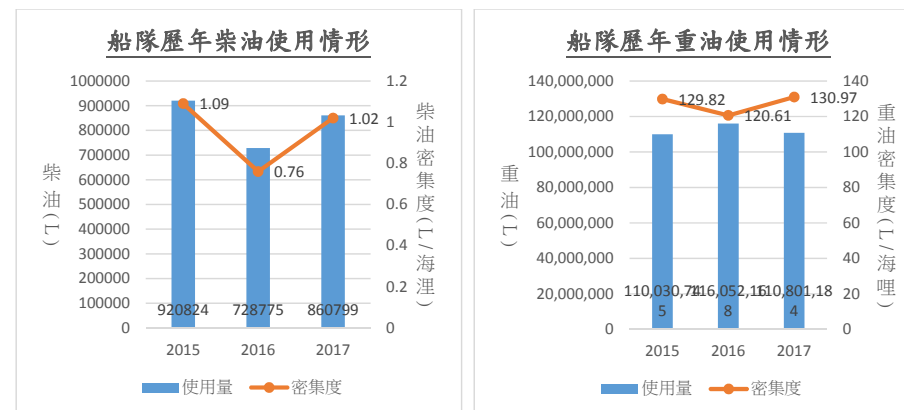
#### 船隊歷年能源使用情況

使用能源種類	2015年	2016年	2017年	單位
柴油	920,824	728,775	860,799	公升
重油	110,030,745	116,052,168	110,801,184	公升
航行海哩數	847,585.10	962,209.60	845,998.50	海哩
柴油密集度 *(註1)	1.09	0.76	1.02	公升/海哩
重油密集度 *(註2)	129.82	120.61	130.97	公升/海哩
能源消耗量 *(註3)	4,454,881	4,690,148	4,483,736	GJ
能源密集度 *(註2)	5.26	4.87	5.30	GJ/海哩

註1：2017年消耗重油總數量為110,801,184公升，相比2016年消耗重油總數量116,052,168公升，減少5,250,984公升；航行海哩數則由2016年的962,209.60海哩，降低至2017年的845,998海哩，主要因為船舶在裝貨港或卸貨港，等待裝貨或卸貨的滯港天數增加所造成。

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。

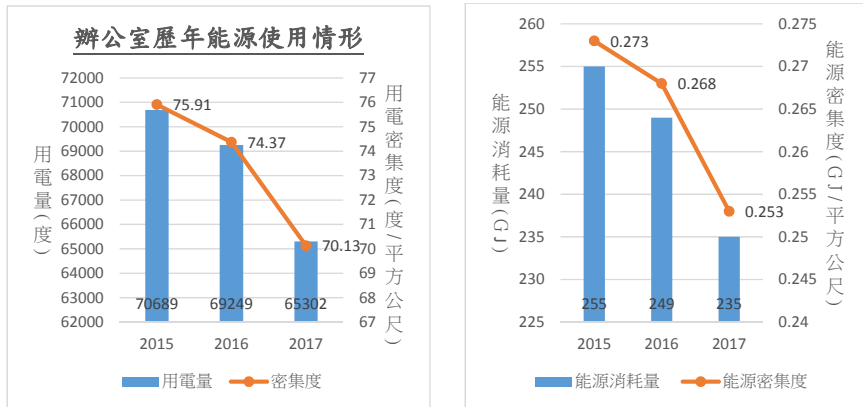


### 辦公室歷年能源使用情形

使用能源種類	2015年	2016年	2017年	單位
外購電力	70,689	69,249	65,302	度
用電密度*(註1)	75.91	74.37	70.13	度/平方公尺
能源消耗量*(註2)	255	249	235	GJ
能源密度*(註1)	0.273	0.268	0.253	GJ/平方公尺

註1：用電及能源密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。



### 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，2017 年範疇一溫室氣體排放量為 347,839 (噸 CO<sub>2</sub>e)；範疇二排放主要來自於辦公室用電，2017 年範疇二溫室氣體排放量為 34.5(噸 CO<sub>2</sub>e)。

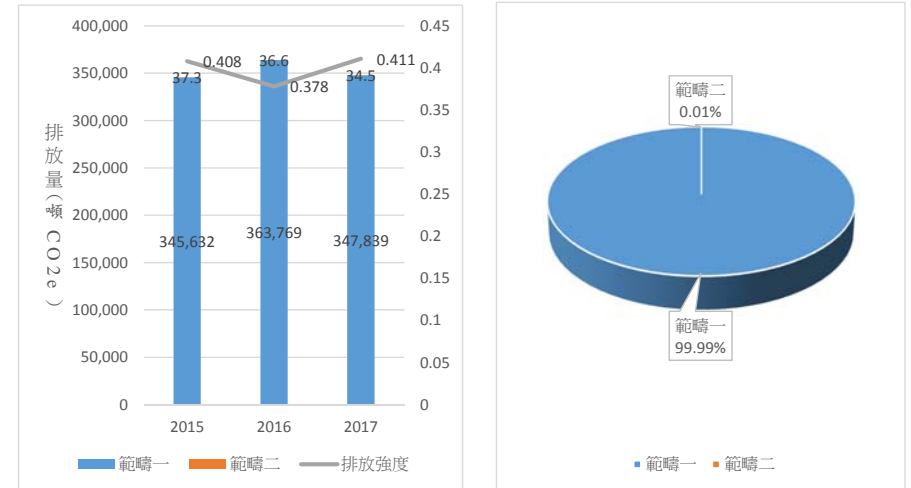
### 新興航運歷年溫室氣體排放情形

單位：噸 CO <sub>2</sub> e	2015年	2016年	2017年	2017年排放量佔比(%)
範疇一	345,632	363,769	347,839	99.99
範疇二	37.3	36.6	34.5	0.01
範疇一 + 範疇二	345,669	363,806	347,874	100
航行哩數(海哩)	847,585	962,210	845,999	
排放密度 (噸 CO <sub>2</sub> e/海哩)	0.408	0.378	0.411	

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 C<sub>F</sub>=3.206；重油 C<sub>F</sub>=3.1144(噸 CO<sub>2</sub>/噸燃料)。

註2：電力排放係數參考能源局 2016 年公布之電力排放係數，其中 2015 年 0.528 及 2016 年 0.529(kgCO<sub>2</sub>e/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，期能促進將來船舶回收的安全及良好的環境，而不傷害船舶的安全及操作效率。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汗油漆，並取得「國際防汗系統證書」。現有船隊在船舶入塢歲修時，船殼板塗裝採用不含錫自拋光及低阻型之外板防汗漆，除了減少海洋污染外並能增進船舶推進效能。另外使用高成本低硫燃油以及高效率柴油機主機，減少硫氧化物(SO<sub>x</sub>)以及氮氧化物(NO<sub>x</sub>)的排放量。



圖：國際防汗系統證書(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，我們也由自身做起，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。2017年我們採行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。

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	18.50 噸	自新交船換裝，與初始設計或同行姐妹船相比較結果。
合盛輪	加裝導流罩	417.31 噸 (節省耗油 3%)	1,299.67 噸	
寶隆輪	加裝導流罩	358.45 噸 (節省耗油 3%)	1,116.36 噸	
合計			2,434.53 噸	

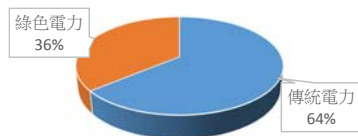
註 1：節電減碳績效係利用能源局公告知電力排放係數 2016 年 0.529(kgCO<sub>2</sub>e/kWh)計算。

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

此外，雖然目前我們上無法自行產生及使用綠色電力，但我們為響應發展再生能源，於 2016 及 2017 年間分別向台灣電力公司認購綠電各 10 萬度，分別超出 2016 年及 2017 年辦公室用電 36% 及 22%。



2016年辦公室用電比例



2017年辦公室用電比例



### 3.2 廢汗水與廢棄物

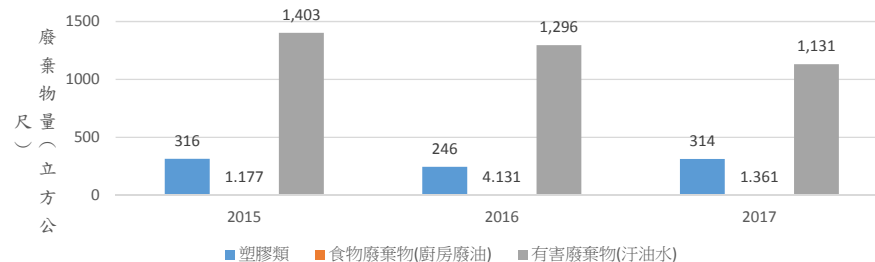
船隊航行營運時產生的廢棄物，例如塑膠廢棄物、油汗水等若未謹慎處理，將可能嚴重衝擊海洋生態，並可能增加陸地環境污染及對人體造成危害的風險。因此我們審慎以對，將所有的船舶上實施廢棄物分類管理，目前船隊的主要廢棄物為三大類：塑膠類廢棄物、食物廢棄物及有害廢棄物。

新興公司規定各船舶裝設汗水處理機，油水分離器及廢油燃燒爐，處理汗水及油污等。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，船舶汗水皆經廢水設備處理，符合標準後排放至海洋，未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廢油燃燒爐焚燒，並於合法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並取得壓艙水管理證書，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 2017 年主要的廢棄物為汗水，約佔總量的 78.20%。2017 年船隊廢棄物總量共 1,446 立方公尺，與 2016 年相比，減少約 6.47%。

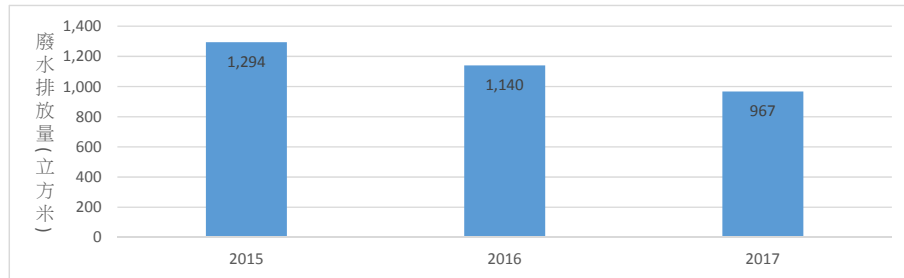
#### 船隊歷年廢棄物產出與處理情形

項目 單位：立方公尺	年份			2017 年佔比 (%)	處理方式(%)	
	2015 年	2016 年	2017 年		焚化	回收
塑膠類 (一般廢棄物)	316	246	314	21.71	24	76
食物廢棄物 (廚房廢油)	1,177	4,131	1,361	0.09	95.22	4.78
有害廢棄物 (汗水)	1,403	1,296	1,131	78.20	14	86
合計	1,720	1,546	1,446	100		



船上各式機械運轉的過程會產生油污水，而此類油污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、油水分離器及廢油燃燒爐，將部分汙油水使用船上油水分離器以及焚化爐處理，其餘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



### 3.3 法規遵循與環保支出

#### 3.3.1 法規遵循

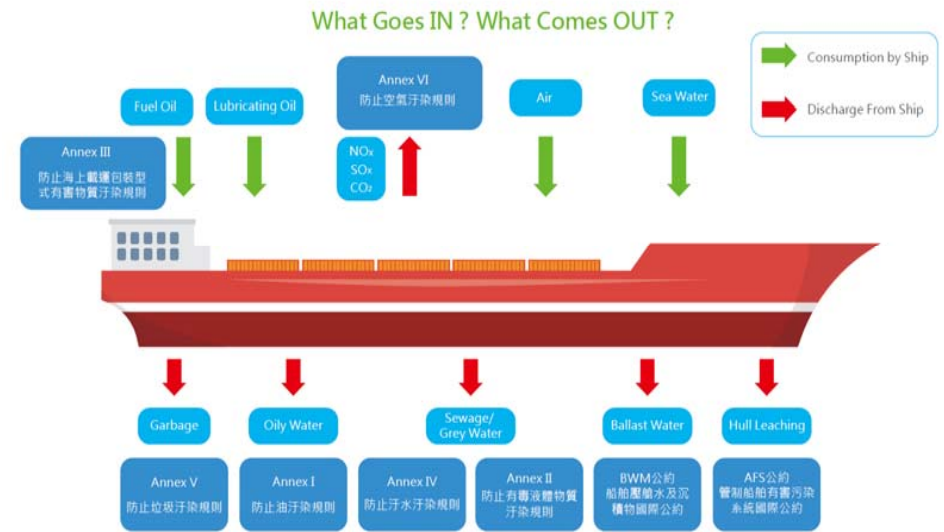
因為航運業的特殊行業屬性，除了可能適用各國法令外，亦須遵循許多國際公約及國際規定。我們深知法規遵循對於我們的重要性，惟有一切的營運皆符合法規，甚至超越法規，企業才可能穩定成長、永續經營。新興航運秉持永續經營海運事業的企業精神，嚴格管理船隊且恪遵國際航運安全及海洋環境保護法規。我們於 2010 年 6 月成立【安全管理處】，專職負責船舶安全管理及海洋環境保護之相關作業，響應全球節能減碳策略，同時亦制訂【國際安全管理章程手冊】，明文訂定船舶管理需符合國際環境保護相關的規定及程序。

自 2007 年起，新興航運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 Security Code, 簡稱 ISPS Code)嚴格審查，取得「符合文件證書 DOC」；船隊船舶亦取得「安全管理證書 SMC」，保障本公司集團旗下所經營的船舶、汙染預防與安全管理均可符合國際標準，也進一步保障船員所處的工作環境。

船舶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 國際防止空氣汙染證書，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)



#### ➤ 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。



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

## ➤ 防止船舶污染國際公約

國際海事組織(IMO)制訂的 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。

### 附則I

#### • 防止油汙規則

- 除另有明文規定外，適用於所有船舶。對船舶機艙、所有油輪貨艙油區設計排洩標準。

### 附則II

#### • 管制有毒液體物質污染規則

- 除另有明文規定外，適用於所有運輸有毒液體物質的船舶。有毒液體物質分為A、B、C、D四類。

### 附則III

#### • 防止海上以包裝形式載運有害物質造成污染規則

- 除另有明文規定外，適用於所有裝運有害物質的船舶，利用包裝將海洋污染減至最小程度。

### 附則IV

#### • 防止船舶生活污染水污染規則

- 適用於400總噸以上或准載超過15人以上之國際航程船舶，針對污水需備有相關處理設備及符合相關排放要求。

### 附則V

#### • 防止船舶垃圾污染規則

- 除另有明文規定外，適用所有船舶。針對垃圾分類及排放要求進行規範。

### 附則VI

#### • 防止船舶大氣污染規則

- 管制對象分為五類：消耗臭氧層物質(ODS)、氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)、揮發性有機化合物(VOC)、船上焚化物質。

### 新興航運做法

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

## ➤ 船舶管制有害防汙系統國際公約

2001 年 10 月 5 日，在倫敦舉行的外交會議上，通過了船舶管制有害防汙系統國際公約(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：

- ⊗ 在船殼或者外表部分表面上附著防汙有機錫化合物；
- ⊗ 或附著有礙於從其底下的不合格防汙系統中滲出有機錫化合物的任何塗佈。

### 新興航運做法

使用符合規範之油漆，並於油漆防汙效能期限內進場重新實作外殼防汙漆，以符合公約要求。

在全體新興航運夥伴的努力下，2017 年我們並沒有違反相關法規，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，甚至進一步能夠作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須遵守，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向託運人取得貨物宣告文件(Cargo Declaration)，文件中載明如下列訊息：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.殘餘貨物是否含污染海洋環境的成份...等。我們 100%符合相關標示規定，2017 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。



圖：澳洲礦砂貨



圖：澳洲煤礦貨



圖：義大利穀物貨

### 3.3.3 環保支出

近年由於環境保護意識提升，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，採用污染防治裝備...等，希望藉此減少營運時對環境的衝擊，促使企業邁向永續發展。2017年我們的環境保護相關支出約125萬元。

#### 新興歷年環保支出

單位：元

	2015年	2016年	2017年
防制汙染裝備	2,736,825	5,498,931	1,254,140
購置綠電	0	106,000	106,000
合計	2,736,825	5,604,931	1,360,140

## Ch4 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。我們的員工平均有近17年以上的年資，可以從許多在新興航運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，目前公司組成如下：

辦公室職員		
至 2017/12/31		
	男性	女性
正式員工人數	10	17
非正式員工人數	0	0
總員工人數	10	17

海勤人員		
至 2017/12/31		
	男性	女性
正式員工人數	0	0
非正式員工人數*	295	0
總員工人數	295	0

註：船員均依MLC公約及法規之規定簽訂定期聘雇合約，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)

	2017/12/31	2016/12/31	2015/12/31
已簽署加入CBA之員工人數	295	352	423
海勤員工總人數	295	352	423
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；辦公事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，近兩年度福利費用支出情形請詳下表：

	單位：新台幣仟元	
	2016年	2017年
辦公事職員福利費用總額	63,920	58,324
占年度營收比例	1.57%	1.74%
海勤人員福利費用總額	583,456	457,966
占年度營收比例	14.29%	17.23%

### ✿ 日本東北之旅 ✿



### ☞ 苗栗泰安之旅 ☞

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，主管人員不定時地向員工宣導，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，近兩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	後續處理情形
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
4	郵件	年資計算爭議	公司重新計算後予以調升結案
5	郵件	輪機長聚眾喝酒及不公	經調查後發現其領導統御失常，予以調岸並受勸誡結案
6	郵件	電機師罷工	經調查後，該員態度惡劣永不錄用
7	郵件	二副態度不佳	經調查後發現為雙方溝通不良，但二副確實有態度不佳的情況，要求其向申訴人道歉並不再犯結案。

2017年我們並未有船員在船上發生工傷之情形，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2017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

為了更加充實臺灣高級船員幹部最新的專業知識，我們每年均會在辦公室訓練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，在岸休假的船員及公司內部同仁皆可參加其訓練課程。



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、人員於工作之餘參加進修及研討會增進專業知識，下表為 2017 年度船員參與訓練情形：

日期	名稱	地點	參加人員
2017.03.02	船長實務	船長工會	在岸船長
2017.03.17	Britannia Claims Seminar	遠東國際大飯店	
2017.03.17	Britannia Superintendents' & Officers' Seminar	六福皇宮	在岸高階船員
2017.04.20	安全管理系統熟悉訓練	廈門誠毅勞務公司	在岸船員
2017.04.20	提升人力素質-碰撞案例	海員總工會	在岸高階船員
2017.06.14	年度大陸船員訓練	廈門誠毅勞務公司	在岸高階船員
2017.09.04	WinGD electronic engine training course-5 days	Shanghai HHM Marine Power Academy	輪機長及大管輪
2017.11.16	Britannia Superintendents' and Officers' Seminar	六福皇宮	在岸高階船員
2017.12.20	年度高級船員訓練	台北公司	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，能了解公司的成長目標及擬訂自己的職涯發展計畫，公司考核頻率為每年一次，船員則半年考核一次。

近三年績效考核統計表

2017/12/31			
	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	295	322
員工總人數	27	295	322
比例	100%	100%	100%
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%

#### 4.4 嘉惠學子回饋社會

臺灣是我們的家園，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灣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。連續三年全台灣各地的海事學校，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。

透過產學合作，提供工作機會予優秀學生外，我們也參與各職校的航運講座課程，或至高雄海洋科技大學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
2017.09.13	基隆海事職業學校	ISM 安全管理系統之建立(簡介)	塗紹忠
2017.09.27	蘇澳海事職業學校	散裝貨船船型及航線(簡介)	塗紹忠
2017.10.13	高雄海洋科技大學	海運新知-散裝貨船及航線	塗紹忠
2017.10.13	高雄海洋科技大學	散裝貨船船型及航線	塗紹忠
2017.10.18	澎湖海事職業學校	ISM 安全管理系統之建立(簡介)	塗紹忠
2017.10.26	東港海事職業學校	ISM 安全管理系統之建立(簡介)	塗紹忠
2017.11.16	東港海事職業學校	散裝貨船船型及航線(簡介)	呂進成
2017.11.22	澎湖海事職業學校	散裝貨船船型及航線(簡介)	呂進成
2017.12.06	基隆海事職業學校	散裝貨船船型及航線(簡介)	呂進成
2017.12.29	高雄海洋科技大學	散裝貨船船型及航線	呂進成

## GRI 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
<b>策略與分析</b>		
*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	2~3	經營者的話
<b>組織概況</b>		
*G4-3 說明組織名稱	6	1.1 關於新興
*G4-4 說明主要品牌、產品與服務	7	1.1 關於新興
*G4-5 說明組織總部所在位置	7	1.1 關於新興
*G4-6 組織營運所在的國家數量及國家名	6	1.1 關於新興
*G4-7 所有權的性質與法律形式	6	1.1 關於新興
*G4-8 說明組織所提供服務的市場	7	1.1 關於新興
*G4-9 說明組織規模	7	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	28	4.1 員工組成
*G4-11 受集體協商協定保障之總員工數比例	28	4.1 員工組成
*G4-12 描述組織的供應鏈	7	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	10	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	13	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	13	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。
<b>鑑別重大考量面及邊界</b>		
*G4-17 合併財務報表所包含的所有實體	1 6	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	14~17	2.1 利害關係人議和 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	16	2.2 重大議題

GRI4.0 揭露項目	頁次	對應章節及特別說明
*G4-20 針對每個重大考量面，組織內部在考量面上的邊界	16	2.2 重大議題
*G4-21 針對每個重大考量面，組織外部在考量面上的邊界	16	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	1	報告書內容
*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	1	報告書內容 邊界與範疇
<b>利害關係人議合</b>		
*G4-24 組織進行議和的利害關係人群體	14	2.1 利害關係人議合
*G4-25 鑑別與選擇利害關係人的方法	14	2.1 利害關係人議合
*G4-26 與利害關係人議合的方式	17	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	16	2.2 重大議題
<b>報告書基本資料</b>		
*G4-28 提供資訊的報告期間	1	報告書內容
*G4-29 上一次報告的日期	1	報告書內容
*G4-30 報告週期	1	報告書內容
*G4-31 聯絡資訊	1	報告書內容
*G4-32 GRI 揭露指標、遵循選項以及外部確信報告	1 34~37	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	1	報告書內容
<b>治理</b>		
*G4-34 組織的治理結構	8	1.2 公司治理
<b>倫理與誠信</b>		
*G4-56 描述組織之價值、原則、標準和行為規範	10	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	10	1.3 誠信經營
	G4-EC1 組織所產生及分配的直接經濟價值	10	1.3 誠信經營
*能源	DMA 管理方針揭露	18~22	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN3 組織內部的能源消耗量	18	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN5 能源密集度	18~20	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN6 減少能源的消耗	22	3.1 能源及溫室氣體排放
*排放	DMA 管理方針揭露	18~20	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN15 直接溫室氣體排放(範疇一)	20~21	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN16 直接溫室氣體排放(範疇二)	20~21	3.1 能源及溫室氣體排放
	G4-EN19 減少溫室氣體的排放量	22	3.1 能源及溫室氣體排放
*廢汗水和廢棄物	DMA 管理方針揭露	23~24	3.2 廢汗水與廢棄物
	G4-EN23 按類別及處置方法劃分的廢棄物總重量	23~24	3.2 廢汗水與廢棄物
產品及服務	G4-EN27 降低產品和服務對環境衝擊的程度	21~22	3.1 能源及溫室氣體排放
*法規遵循	DMA 管理方針揭露	24~28	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	27	3.3 法規遵循與環保支出
*整體情況	DMA 管理方針揭露	28	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	28	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	30	4.2 悉心照護

考量面	DMA 與指標	頁次	對應章節及特別說明
訓練與教育	GA-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	32~33	4.3 職涯規劃攜手並進
	G4-SO1 營運據點中，已執行當地社會議合、衝擊評估和發展計畫的據點之百分比	33	4.4 嘉惠學子回饋社會
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	27	3.3 法規遵循與環保支出
*產品及服務標示	DMA 管理方針揭露	27	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	27	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	27	3.3 法規遵循與環保支出
*法規遵循	DMA 管理方針揭露	28	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	24~28	3.3 法規遵循與環保支出