

目 錄

關於本報告書	- 1 -
• 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 -
• 聯絡資訊	- 1 -
經營者的話	- 2 -
• 董事長的話	- 2 -
新興航運	- 4 -
• 航運世家大事紀	- 4 -
• 所屬船型介紹	- 5 -
Ch1 穩健經營・共創價值	- 6 -
• 1.1 關於新興	- 6 -
• 1.2 公司治理	- 8 -
• 1.3 誠信經營	- 11 -
• 1.4 法規遵循	- 11 -
• 1.5 經濟績效	- 12 -
• 1.6 參加公協會組織	- 14 -
Ch2 利害關係議合	- 15 -
• 2.1 利害關係人議合	- 15 -
• 2.2 重大主題	- 16 -
Ch3 新環境・興作為	- 19 -
• 3.1 能源及溫室氣體排放	- 19 -
• 3.2 廢汗水與廢棄物	- 23 -
• 3.3 法規遵循與環保支出	- 24 -
Ch4 齊心協力・共同成長	- 29 -
• 4.1 員工組成	- 29 -
• 4.2 悉心照護	- 29 -
• 4.3 職涯規劃攜手並進	- 31 -
GRI 內容索引表	- 33 -

關於本報告書

報告書內容

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 Standards (以下簡稱GRI準則)指引及架構,並依循核心選項進行撰寫。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,則以國際標準為主,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。依主管機關規定,新興航運股份有限公司(以下簡稱新興航運)首次於2018年6月28日出版2017年度企業社會責任報告書(以下簡稱CSR報告書)並完成申報,並將於2020年6月底前出版2019年度CSR報告書。

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2020年發行2019年企業社會責任報告書,揭露2019年度(2019年1月1日起至2019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主題;為求資訊之完整性及可比較性,部分資訊將追溯至2017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6艘,共計14艘散裝貨輪(新興1艘+海德7艘+樂利6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
網 站: <http://www.snc.com.tw/>



董事長 許積卓

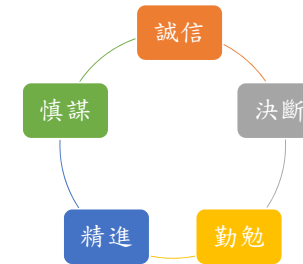
董事長的話

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。本公司秉持「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。

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。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污染及節能減碳等環保工作，同時公司制訂「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。

2017年我們出版了本公司第一本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。2018年度的CSR報告書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。新興航運於2020年發行2019年企業社會責任報告書，揭露2019年度之永續發展績效及回應利害關係人所關注之主題。

新興航運的五項基本核心價值



環境面向今(2020)年1月1日起執行船舶使用含硫量低於0.5%(低硫燃油)燃油的新規定，本公司船隻採使用符合規定的低硫燃油作為選項。為呼應此項環保新規定，船東就未安裝脫硫器船舶，自去年下半年起，施工改裝船舶油管配置、加裝燃油冷卻器設備，並需慮及0.5%低硫燃油的成分標準及不同油料供應商所提供燃油產品間的相容性問題，是本公司於2019年竭思盡慮、迎接新挑戰，完成改裝工程，並就各種可能產生的情況預作防範措施。

關懷與善待員工一直是新興航運所堅持的理念，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。

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。

航運世家大事紀

推出以家鄉命名

第一艘船「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。



1922 創辦「益利輪船公司」，經營上海-定海-三門灣航線。
 1941 與日軍交涉討回高登輪，改名達豐輪，是戰後一週第一艘航行於上海與寧波間的客船。
 1945 「MAXIM 號」下水交船，為第一家在日本函館造船廠建造新船的台商航運公司。
 1965 籌資開辦「新海康航運股份有限公司」，股票公開上市，香港股市股票代碼 0119 號。
 2006 獲得富比士雜誌認可，成為 2006 年最佳中小企業 (Best Under Billion) 之一。

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船「舟山輪」，-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趨勢日益茁壯，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)



VLOC 大型礦砂貨輪
 主要是運輸各種礦砂，煤炭，或者鋼材、肥料、糧食等等大宗散貨的船舶
 圖：天山輪(載重噸位250,327)



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 300 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，如：澳洲/中國的太平洋航線，印尼/泰國/越南等的東南亞航線，巴西/荷蘭等的大西洋航線，以及南美/中國的跨洋航線。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 2019 年股東會年報第 160 至 162 頁)。

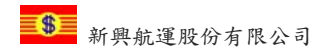
另共擁有懸掛外旗之海岬型貨輪共九艘：舟山輪、寶山輪、衡山輪、明安輪、黃山輪、青山輪、玉山輪、明和輪、泰山輪，壹艘多用途輕便型散裝貨輪佐興輪，二艘 82,000 噸(Kamsarmax)散裝貨輪「合盛輪」、「寶隆輪」，及壹艘 250,000 噸大型礦砂貨輪(VLOC)，並有三艘 30 萬噸級巨型油輪「高登輪」、「美生輪」及「海福輪」。

目前營運中的船舶(截至 2019/12/31)

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
天山輪	Tien Shan	VLOC	03/2018	250,327
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

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。

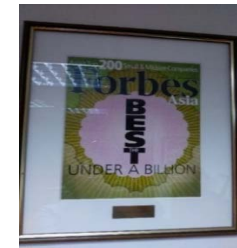


董事長	許積阜*(註1)
總經理	許積阜
總部所在位置	臺灣臺北市復興南路一段 368 號 14 樓
成立日期	57 年 2 月 27 日
上市日期	78 年 12 月 8 日
實收資本額	5,853,532,970 元*(註2)
員工總人數	333 人*(註3)

註 1：本公司於 2019 年 6 月 28 日全面改選董事會成員，並選任許積阜先生出任董事長。

註 2：經 2019 年 6 月 28 日股東常會決議通過以未分派盈餘轉增資發行新股計 17,049,126 股，面額 10 元，實收資本額 5,853,532,970 元。

註 3：總人數統計至 2019/12/31，包含陸勤職員及海勤職員。



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」。

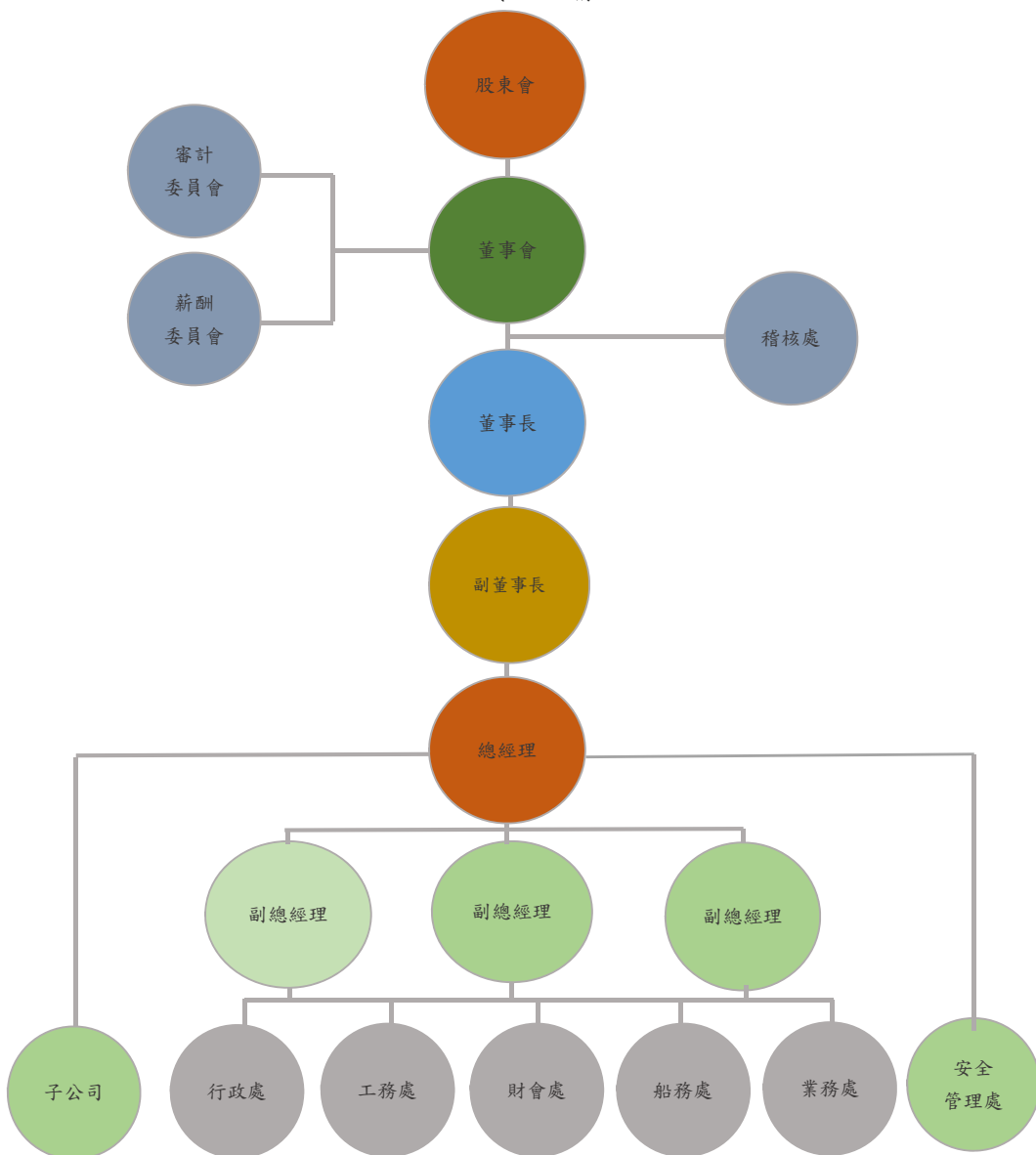
於 2012 到 2018 年連續七年蟬聯交通部「發展綠色航運」績優表揚，全因我們確實遵守國際環保公約，國輪均無遭國外港口國管制滯留紀錄。



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及決策單位為董事會，主責公司內部各面向事務之定奪；並於 2019 年設立審計委員會，旨在取代監察人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提送獨立董事審閱並提報董事會。

董事會目前已改選至第 18 屆(第 18 屆就任日為 2019 年 6 月 28 日)，包含董事七人，任期為三年。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，2019 年度董事及監察人進修時數為 12 小時，進修內容如下，董事會成員其他背景資料請參考我們 2019 年度股東會年報的第 7 頁。

職稱	姓名	進修日期		主辦單位	課程名稱	進修時數
		起	迄			
獨立董事	李燕松	108.05.13	108.05.13	社團法人中華公司治理協會	企業誠信經營與企業社會責任	3.0
		108.08.02	108.08.02	中華民國會計師公會全國聯合會	108 年度紀律研討會	3.0
		108.08.02	108.08.02	中華民國會計師公會全國聯合會	營所稅最新解釋函令解析及納保法稅務行政救濟案例	3.0
		108.10.31	108.10.31	中華民國會計師公會全國聯合會	因應新公司法修正之公司登記相關問題	3.0

第 17 屆董事會任期三年，至 2019 年 6 月 27 日屆滿日止已開會 17 次(A)，列席情形如下：

職稱	姓名	實際出席次數(B)	委託出席次數	實際出席率(%) (B/A)	備註
董事長	蔡景本	13	4	76.47	105.06.29 全面改選連任
副董事長	許積阜	17	0	100.00	105.06.29 全面改選連任
董事	許志勤	17	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)	11	6	64.71	105.06.29 全面改選連任

東方朝代有限公司						
董事	(代表人：David C.C.Koo)	16	1	94.12	105.06.29	全面改選連任
獨立董事	毛觀海	12	5	70.59	105.06.29	全面改選新任
獨立董事	李燕松	17	0	100.00	105.06.29	全面改選新任

第18屆董事會於2019年6月28日全面改選，任期三年，至2019年12月31日止已開會4次(A)，列席情形如下：

職稱	姓名	實際出席次數(B)	委託出席次數	實際出席率(%) (B/A)	備註
董事長	許積阜	2	2	50.00	108.06.28 全面改選新任
董事	許志勤	3	1	75.00	108.06.28 全面改選連任
董事	梭羅船務代理股份有限公司 (代表人：蔡景本)	4	0	100.00	108.06.28 全面改選新任
董事	東方朝代有限公司 (代表人：蔡淑麗)	4	0	100.00	108.06.28 全面改選連任 (代表人新任)
獨立董事	李燕松	4	0	100.00	108.06.28 全面改選連任
獨立董事	范光男	4	0	100.00	108.06.28 全面改選新任
獨立董事	鄭輔國	4	0	100.00	108.06.28 全面改選新任

1.2.2 審計委員會

新興航運於108年6月28日召開股東常會改選第18屆董事會成員，取消監察人並成立審計委員會，審委會由獨立董事組成共計三人，任期三年。其主要職責為監督公司財務報表之允當表達、簽證會計師之選(解)任及獨立性與績效、公司內部控制之有效實施、公司遵循相關法令及規則、公司存在或潛在風險之管控。本屆審計委員會於2019年共開會2次，平均出席率達100%。

1.2.3 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2019年共開會2次，平均出席率達100%。

1.2.4 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

低硫燃油使用限制	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"> 潛在風險：增加營運成本。 衝擊程度：高 對應機會：針對耗油量較大的新船，考量是否購入並裝配脫硫器來應對未來低硫燃油供應量及價格差距的不穩定性 	<ul style="list-style-type: none"> 潛在風險：反應海運市場現況之具體指標。 衝擊程度：高 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 潛在風險：船舶供過於求，海運市場低迷。 衝擊程度：高 對應機會：加速老舊船舶淘汰。 	<ul style="list-style-type: none"> 潛在風險：油價影響船舶營運之虧損至鉅。 衝擊程度：高 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。 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 衝擊程度：中 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。

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，已於2018年股東常會報告「誠信經營守則」及「道德行為準則」，並即刻實施。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。2019 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

本集團已有逾 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、超大型礦砂船外，另有一艘載重噸位25萬級超大型礦砂船(VLOC)，增加營運彈性及營收。

優化船隊配置

- 適時汰舊換新，降低船舶平均船齡外，並增添不同的船型，分別營運於海運市場，分散風險。

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

- 公司船隊包括：巨型油輪(VLCC)、超大型礦砂船(VLOC)、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。

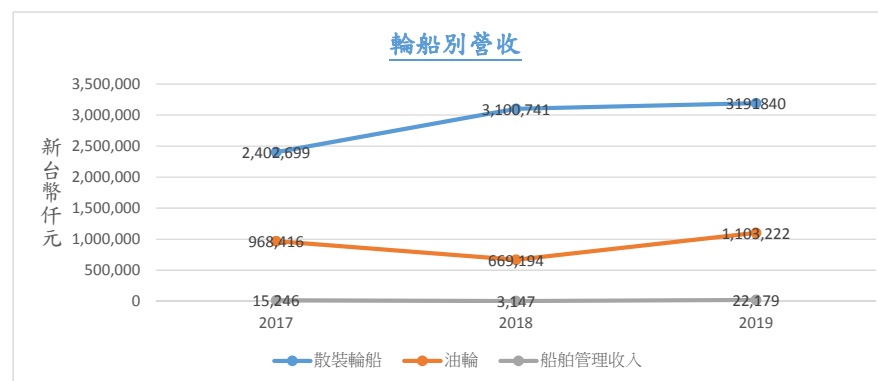
我們希望能踏著穩健經營的步伐，兼顧股東收益與員工權益，將實質的經濟價值回饋予各利害關係人，2019 年產生及分配的經濟價值如下：

2019 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	4,317,241
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	3,728,291
員工薪資與福利*(註 2)	薪資、紅利、獎金、員工福利(退休金、保險)	629,309
	利息費用	266,551
支付給資金提供者*(註 1)	股利支付	113,661
	政府往來*(註 1)	營業所得稅
社區投資	捐贈、贊助、投資	25

註 1：係引用或加總自 2019 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

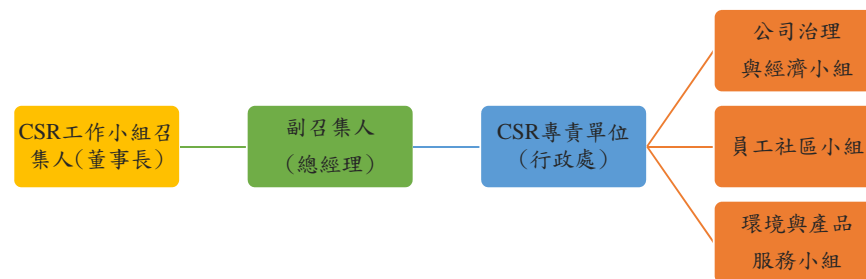
雖然我們並未參與任何國家或國際性的倡議，新興航運從創立之初即積極參與航運業各相關公會，未來我們亦會持續參與相關的公協會組織，並把握與同業間交流合作的機會，藉由實務經驗及專業分享，共同討論相關產業政策。

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
中華民國公開發行公司股務協會	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。

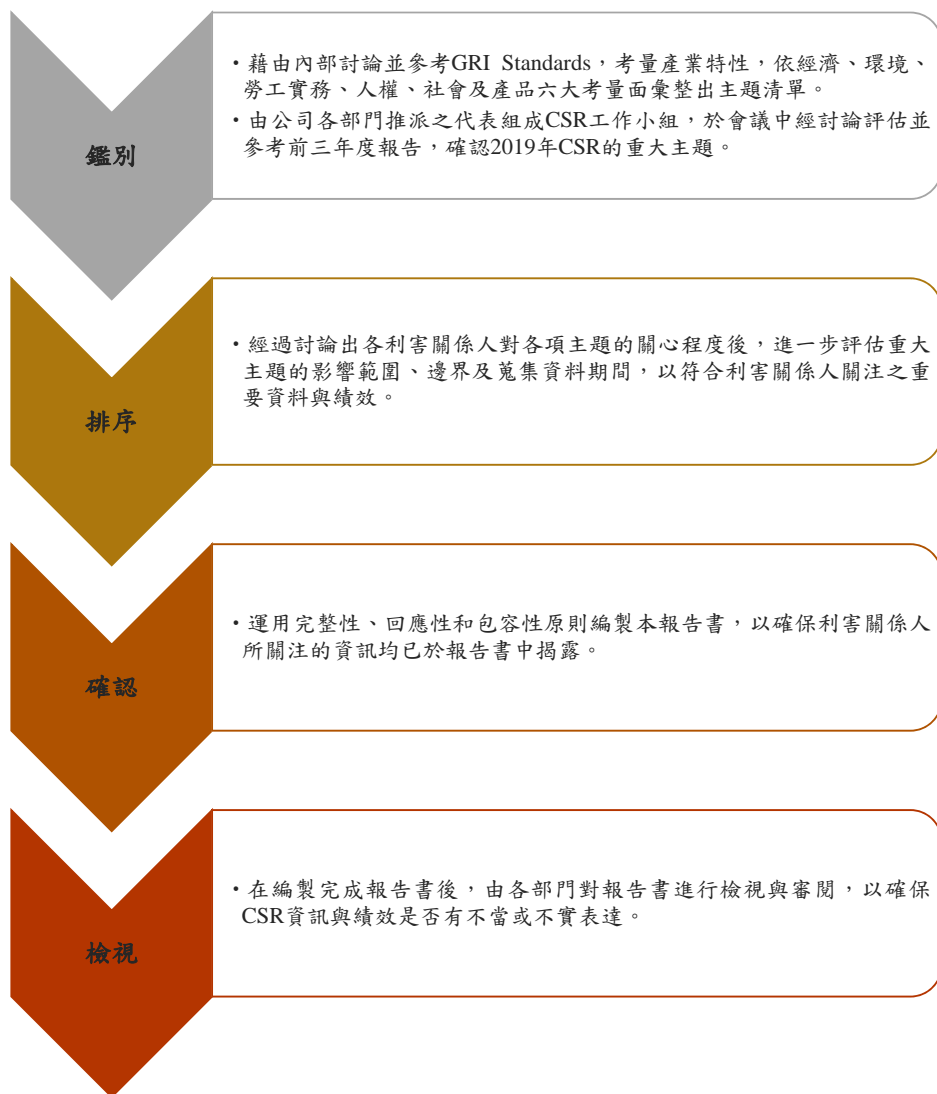


我們於內部 CSR 工作會議中討論及辨識與新興航運往來密切，且對我們在經濟、環境及社會面向上具影響的利害關係人族羣。並根據 AA1000 Stakeholder engagements standard (AA1000SES)之五項原則：依賴程度、責任、影響程度、多元觀點、關注度及考量公司實際營運情形後，鑑別出與新興航運相關的六大類利害關係人族羣，包括：投資人、客戶、政府機關、供應商、員工、社區。



2.2 重大主題

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 Standards 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。



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 2019 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 準則標題	對應章節	對應 GRI 揭露項目	組織內		組織外		
					新興	投資人	客戶	供應商	社區
1	經營策略	一般揭露 - 決策者的聲明	經營者的話	102-14	V	V	V	V	V
2	風險管理	一般揭露 - 關鍵衝擊、風險及機會	1.2 公司治理	102-15	V	V	V	V	V
3	倫理規範 與誠信經營	一般揭露 - 價值、原則、標準及行為規範	1.3 誠信經營	102-16	V	V	V		
4	經濟績效	經濟績效	1.5 經濟績效	201-1	V	V		V	
5	能源	能源	3.1 能源及溫室氣體排放	302-1、3	V				V
6	排放	排放	3.1 能源及溫室氣體排放	305-1、2、4	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	306-2	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	307-1	V	V	V	V	V
9	服務標示	行銷與標示	3.3 法規遵循與環保支出	417-1、2	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 一般揭露-關鍵衝擊、風險及機會法規遵循(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 (2019/7/23 & 2019/9/6)
		股東會	一年一次 (股東常會 2019/6/28)
		公司年報 企業社會責任報告書	一年一次
客戶	一般揭露-關鍵衝擊、風險及機會 行銷與標示	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 一般揭露-關鍵衝擊、風險及機會 法規遵循(環境、社會) 排放 行銷與標示	證交所	隨時
		公司網站	隨時
供應商	供應商社會評估	Email	隨時
員工	一般揭露-關鍵衝擊、風險及機會 經濟績效 勞僱關係	Email	隨時
社區	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 (CO₂)，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。為因應自 2020 年起對於低硫燃油要求之國際法規，本公司船隊已全面使用含硫量 0.5% 之燃油以提升環保、減少空汙；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、船舶使用低阻力型外板防汙漆、響應再生能源、休息及下班時間關閉燈源及各電器用品等。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。2019 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 103,558,286 公升及柴油 9,021,864 公升，外購電力 68,580 度。2019 年新興航運的能源消耗總量為 4,479,638 (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

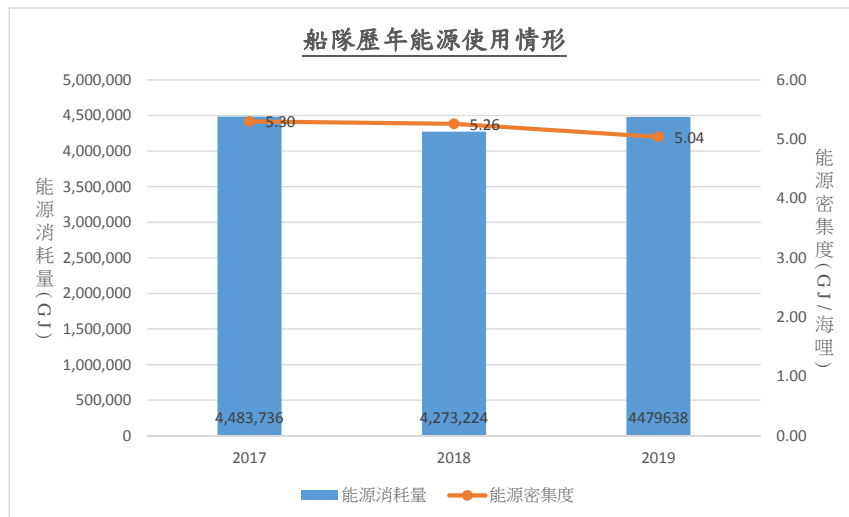
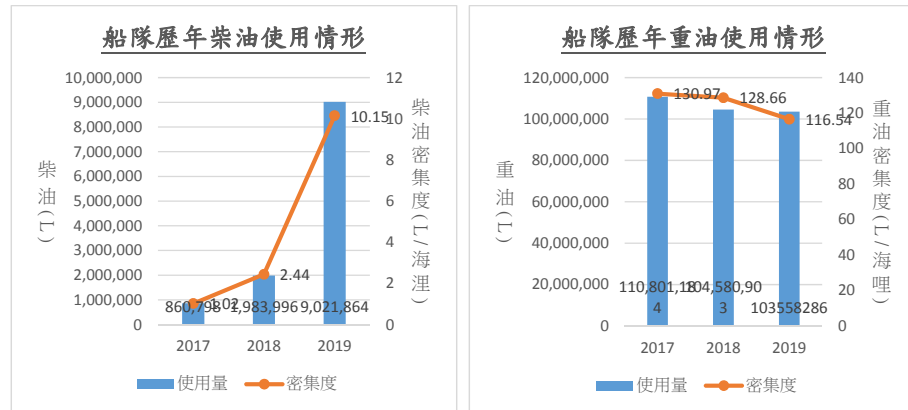
使用能源種類	2017 年	2018 年	2019 年	單位
柴油	860,799	1,983,996*(註 4)	9,021,864*(註 4)	公升
重油	110,801,184	104,580,903	103,558,286	公升
航行海哩數	845,998.50	812,843.00	888,622.00	海哩
柴油密集度 *(註 1)	1.02	2.44	10.15	公升/海哩
重油密集度 *(註 2)	130.97	128.66	116.54	公升/海哩
能源消耗量 *(註 3)	4,483,736	4,273,224	4,479,638	GJ
能源密集度 *(註 2)	5.30	5.26	5.04	GJ/海哩

註 1：2019 年消耗重油總數量為 103,558,286 公升，相比 2018 年消耗重油總數量 104,580,903 公升，減少 1,022,617 公升；航行海哩數則由 2018 年的 812,843 海哩，增加至 2019 年的 888,622 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 109.5.20 出版之 107 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：8,400 仟卡/公升、燃料油：9,600 仟卡/公升。

註 4：年度油耗量與運務量成正比，柴油用量增加與運務航行區域有關，去年度船隊進入硫排放限制區頻率較高，故柴油總量提高。

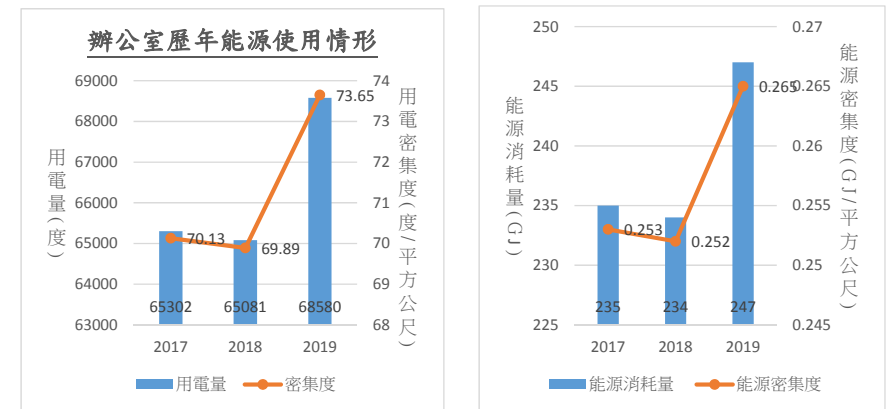


辦公室歷年能源使用情形

使用能源種類	2017 年	2018 年	2019 年	單位
外購電力	65,302	65,081	68,580	度
用電密集度*(註 1)	70.13	69.89	73.65	度/平方公尺
能源消耗量*(註 2)	235	234	247	GJ
能源密集度*(註 1)	0.253	0.252	0.265	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 109.5.20 出版之 107 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，2019 年範疇一溫室氣體排放量為 351,446 (噸 CO₂e)；範疇二排放主要來自於辦公室用電，2019 年範疇二溫室氣體排放量為 36.6(噸 CO₂e)。

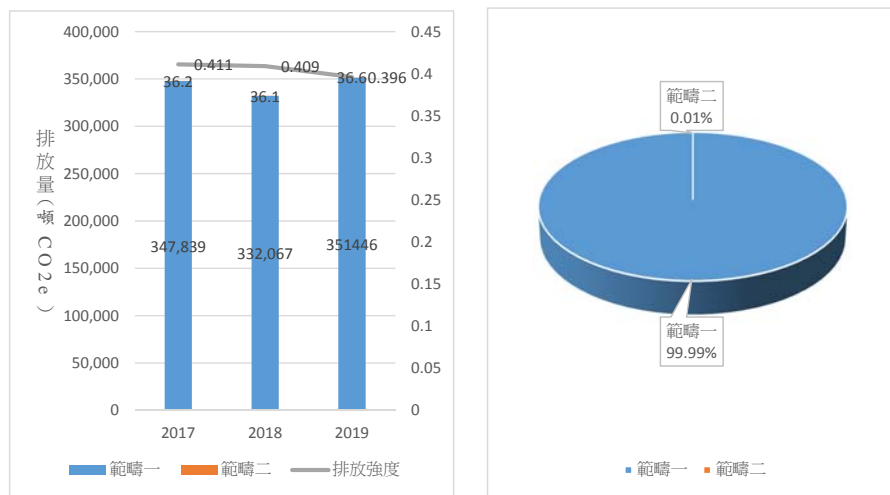
新興航運歷年溫室氣體排放情形

單位：噸 CO ₂ e	2017 年	2018 年	2019 年	2019 年排放量佔比(%)
範疇一	347,839	332,067	351,446	99.99
範疇二	36.2	36.1	36.6	0.01
範疇一 + 範疇二	347,875	332,103	351,483	100
航行哩數(海哩)	845,998.50	812,843.00	888,622.00	
排放密集度 (噸 CO ₂ e/海哩)	0.411	0.409	0.396	

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 $C_F=3.206$ ；重油 $C_F=3.1144$ (噸 CO_2 /噸燃料)。

註 2：電力排放係數參考能源局 2019 年公布之電力排放係數，其中 2017 及 2018 年為 $0.554(kgCO_2e/kWh)$ ，2019 年為 $0.533(kgCO_2e/kWh)$ 。

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汙油漆，並取得「國際防汙系統證書」。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汙漆，除了減少海洋汙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(SOx)以及氮氧化物(NOx)的排放量。



圖：國際防汙系統證書(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。

3.2 廢汙水與廢棄物

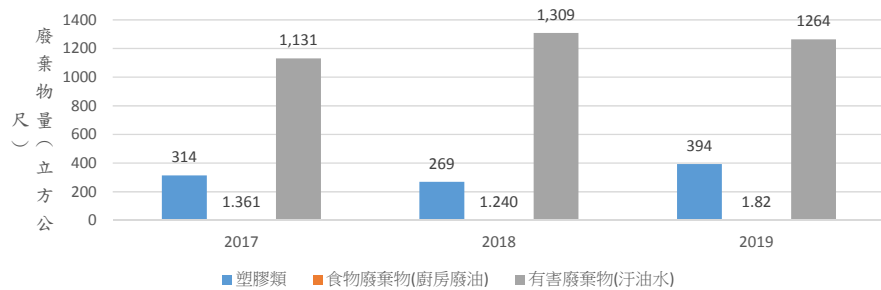
船隊航行營運時產生的廢棄物，例如塑膠廢棄物、油汙水等若未謹慎處理，將可能嚴重衝擊海洋生態，並可能增加陸地環境汙染及對人體造成危害的風險。因此我們審慎以對，將所有的船舶上實施廢棄物分類管理，目前船隊的主要廢棄物為三大類：塑膠類廢棄物、食物廢棄物及有害廢棄物。

新興公司規定各船舶裝設汙水處理機，油水分離器及廢油燃燒爐，處理汙水及油汙等。避免汙染海洋或港口水域。另外船舶符合「防止船舶汙染國際公約(MARPOL)」，營運航行均遵守防止油汙染、防止空氣汙染、防止壓艙水汙染、垃圾處理及生活汙水排放...等相關規定。

船隊所產生的廢水，皆遵循防止船舶汙染國際公約及各國港口法規，船舶汙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，造成當地生態環境汙染。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 2019 年主要的廢棄物為汙油，約佔總量的 76.15%。2019 年船隊廢棄物總量共 1,660 立方公尺。

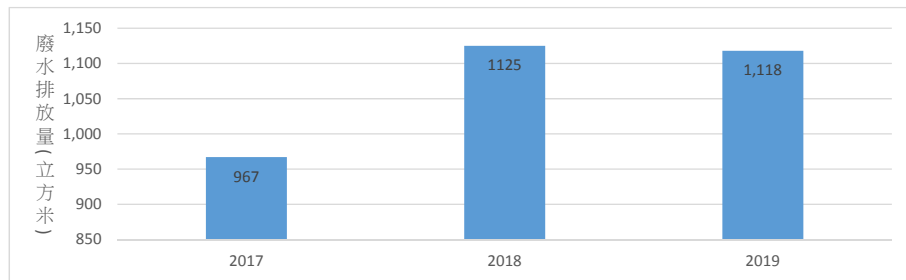
船隊歷年廢棄物產出與處理情形

項目	年份			2019 年佔比(%)	處理方式(%)	
	2017 年	2018 年	2019 年		焚化	回收
單位：立方公尺						
塑膠類 (一般廢棄物)	314	269	394	23.74	12	88
食物廢棄物 (廚房廢油)	1,361	1,240	1,820	0.11	88.96	11.04
有害廢棄物 (汙油)	1,131	1,309	1,264	76.15	12	88
合計	1,446	1,579	1,660	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。

新興航運作法

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。

防止船舶汙染國際公約

國際海事組織(IMO)制訂的 1973 防止船舶汙染國際公約(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 汙染防治公約，主要是針對船舶對海洋環境汙染的法規，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訂排洩標準。

附則 II

管制有毒液體物質汙染規則

- 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。
- 防止海上以包裝形式載運有害物質造成汙染規則

附則 III

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

附則 IV

防止船舶生活汙染水汙染規則

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

附則 V

防止船舶垃圾汙染規則

- 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

防止船舶大氣汙染規則

- 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。

新興航運作法

使用符合規範之油漆，並於油漆防汙效能期限內進場重新施作外板防汙漆，以符合公約要求。

為確保新興航運所屬船舶之航行安全，對環境之保護，並符合國際航運業之管理標準，本公司特別制定「船舶安全管理制度」供所屬船隊參酌辦理。



在全體新興航運夥伴的努力下，2019 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 行銷與標示

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.殘餘貨物是否含汙染海洋環境的成份...等。我們 100%符合相關標示規定，2019 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：巴西黃豆貨

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，採用汙染防治裝備...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。2019年我們的環境保護相關支出約 665 萬元。

新興歷年環保支出

單位：元

	2017 年	2018 年	2019 年
防制汙染裝備	1,254,140	1,630,570	6,652,799

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 18 年的年資，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：

全體職員	至 2019/12/31	
	男性	女性
陸勤員工人數*(註 1)	10	15
海勤員工*(註 2)人數(含實習生)	308	0
總員工人數	318	15

註 1：陸勤員工屬正職、全職。

註 2：海勤員工屬正職、全職。

針對船員部分，我們恪守 MLC 2000 國際公約規範與多個海員工會簽訂勞動協約 Collective Bargaining Agreement (CBA)，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。

(GRI 102-41)

	2017/12/31	2018/12/31	2019/12/31
已簽署加入 CBA 之員工人數	295	307	308
海勤職員總人數	295	307	308
比例	100%	100%	100%

4.2 悉心照護

本公司未有兼職人員，正職人員可分為陸勤職員及海勤職員，海勤職員之福利、休假等均參照國際海事勞工公約(MLC)之規定辦理；陸勤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。

依臺灣證券交易所「上市公司編製與申報企業社會責任報告書作業辦法」第四條第一項第四款之規定，本公司 2019 年度非擔任主管職務之全時員工人數為 36 人，薪資平均數為 1,394 仟元，薪資中位數為 1,360 仟元。

陸勤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

	2017年	2018年	2019年
陸勤職員福利費用總額	58,324	52,117	114,439
占年度營收比例	1.74%	1.38%	2.65%
海勤職員福利費用總額	457,966	490,572	514,870
占年度營收比例	17.23%	13.00%	11.93%



Oct./2019

◆台南十股文創(奇美博物館之旅)◆



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	郵件	年資計算爭議	公司重新計算後予以調升結案
2	郵件	輪機長聚眾喝酒及不公	經調查後發現其領導統育失常，予以調岸並受勸誡結案
3	郵件	電機師罷工	經調查後，該員態度惡劣永不錄用
4	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。

2019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。

在職訓練

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2019年度船員參與訓練情形：

日期	名稱	地點	參加人員
2019.01.07~10	輪機長提職評估課程	新海聯船員培訓中心	輪機高階船員
2019.01.14~17	船長提職評估課程	新海聯船員培訓中心	甲板高階船員
2019.01.18~20	大船操作課程	新海聯船員培訓中心	甲板高階船員
2019.05.22	Britannia Superintendents' & Officers' Seminar	遠企香格里拉	在岸高階船員
2019.05.30~31	年度大陸船員訓練(上半年)	廈門海隆勞務公司	在岸高階船員
2019.07.08~12	RT-Flex 電噴主機培訓	上海 WinGD 總部	輪機高階船員
2019.11.18~19	年度大陸船員訓練(下半年)	廈門海隆勞務公司	在岸高階船員
2019.11.25	SNC In-house Seminar	SNC Training Room	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。

績效考核比例統計表

	陸勤職員		海勤職員		合計
	男性	女性	男性	女性	
2019/12/31					
接受定期績效及職涯發展檢視的員工人數	10	15	308	0	333
	25		308		
員工總人數	10	15	308	0	333
	25		308		
比例	100%		100%		100%

GRI 內容索引表

一般揭露

GRI 準則	揭露項目	對應章節	頁碼	備註
組織概況				
102-1	組織的名稱	報告書內容	p.1	
102-2	活動、品牌、產品與服務	1.1 關於新興	p.6	
102-3	總部位置	1.1 關於新興	p.7	
102-4	營運據點	1.1 關於新興	p.7	
102-5	所有權與法律形式	1.1 關於新興	p.7	
102-6	提供服務的市場	1.1 關於新興	p.6	
102-7	組織規模	1.1 關於新興	p.7	
102-8	員工與其他工作者的資訊	4.1 員工組成	p.29	
102-9	供應鏈	1.1 關於新興	p.7	
102-10	組織與其供應鏈的重大改變	1.2 公司治理	p.9	
102-11	預警原則或方針	1.2.3 風險辨識與控管	p.11	
102-12	外部倡議	1.6 參加公協會組織	p.14	
102-13	公協會的會員資格	1.6 參加公協會組織	p.14	
策略				
102-14	決策者的聲明	經營者的話	p.2-3	
倫理與誠信				
102-16	價值、原則、標準及行為規範	1.1 關於新興	p.7	
治理				
102-18	治理結構	1.2 公司治理	p.8-10	
利害關係人溝通				
102-40	利害關係人團體	2.2 重大主題	p.16-18	
102-41	團體協約	4.1 員工組成	p.29	
102-42	鑑別與選擇利害關係人	2.2 重大主題	p.16	
102-43	與利害關係人溝通的方針	2.2 重大主題	p.18	
102-44	提出之關鍵主題與關注事項	2.2 重大主題	p.16-18	

GRI 102 :
一般揭露
2016

報導實務			
102-45 合併財務報表中所包含的實體	邊界與範疇	p.1	
102-46 界定報告書內容與主題邊界	邊界與範疇	p.1	
102-47 重大主題表列	2.2 重大主題	p.17	
102-48 資訊重編	--	--	前期資訊未經過重編
102-49 報導改變	--	--	與前期報告相比，無範疇與考量面邊界的顯著改變
102-50 報導期間	報告發行時間與週期	p.1	
102-51 上一次報告書的日期	報告發行時間與週期	p.1	
102-52 報導週期	報告發行時間與週期	p.1	
102-53 可回答報告書相關問題的聯絡人	聯絡資訊	p.1	
102-54 依循 GRI 準則報導的宣告	報告書內容	p.1	
102-55 GRI 內容索引	GRI Standards 索引表	p.33-35	
102-56 外部保證/確信	--	--	無外部保證/確信

重大主題

GRI 準則	揭露項目	對應章節	頁碼	備註
GRI 201：經濟績效 2016	103 管理方針 201-1 組織所產生及分配的直接經濟價值	1.1 關於新興	p.6-7	
GRI 302：能源 2016	103 管理方針 302-1 組織內部的能源消耗量 302-3 能源密集度 302-4 減少能源的消耗	3.1 能源及 溫室氣體 排放	p.19-21	
GRI 305：排放 2016	103 管理方針 305-1 直接（範疇一）溫室氣體排放 305-2 能源間接（範疇二）溫室氣體排放 305-4 溫室氣體排放密集度 305-5 溫室氣體排放減量	3.1 能源及 溫室氣體 排放	p.21-23	
GRI 306：廢汙水和	103 管理方針 306-1 依水質及排放目的地所劃分的 排放水量	3.2 廢汙水與 廢棄物	p.23-24	

廢棄物 2016	306-2 按類別及處置方法劃分的廢棄物 306-3 嚴重洩漏			
GRI 307：有關環境保護的法規 2016	307-1 違反環保法規	3.3 法規遵循與 環保支出	p.24-27	
GRI 417：行銷與標示 2016	103 管理方針 417-1 產品和服務資訊與標示的要求 417-2 未遵循產品與服務之資訊與標示法規的事件	3.3 法規遵循與 環保支出	p.27	
GRI 419：社會經濟法規 2016	103 管理方針 419-1 違反社會與經濟領域之法律和規定	3.3 法規遵循與 環保支出	p.11-12	

其他主題

GRI 準則	揭露項目	對應章節	頁碼	備註
GRI 401：勞雇關係 2016	401-2 提供給全職員工的福利	4.2 悉心照護	p.29-31	
GRI 404：訓練與教育 2016	404-3 定期接受績效及職業發展 檢核的員工比例	4.3 職涯規劃攜手並進	p.31-32	