

104 年海運青年論壇北部場次提問與回應

1、提案一：

(1) 提案內容：

船員欲自費報名參加訓練，需自行找齊足以開班之人數，與訓練機構協調時間、講師及地點。

(2) 提案人：

長榮海運股份有限公司黃柏凱駐埠船副。

(3) 綜合回應：

1. 交通部航港局船員組梁瑞聰組長：

(1) 現行船員專業訓練報名方式：

為免除以往船員需以電話、傳真等方式分別向各訓練機構報名或查詢報名進度之不便，本局建置「船員專業訓練報名平臺」，供船員線上報名公費班，並於每年度公告公費班期程。

考量各訓練機構目前電子化作業未完全成熟，及其籌辦自主性，故自費班現階段仍由船員向各訓練機構報名，訓練機構開班時依自費名單通知受訓。

(2) 如屬規模較大之航商，建議可由公司人員湊齊

一定人數，並與訓練機構接洽自費開班事宜。

- (3) 另本局後續將協調各訓練機構研議辦理調整自費報名機制以及建置網站媒合平臺之可行性。

(4) 總結：（交通部航港局祁文中局長）

1. 現階段船員訓練係由各個訓練機構單獨作業，本局業建置「船員專業訓練報名平臺」，未來透過網路分享相關資訊，能夠讓各個訓練機構資源呈現予需求者做選擇。
2. 針對專案性需求，本局將與相關訓練機構商議，提供客製化服務，例如現行航海、輪機專班或特殊需求專班等。

2、提案二：

(1) 提案內容：

1. 東京備忘錄於 2013 年 10 月修正備忘錄條文內容，採用新檢查制度（New Inspection Regime）作為制定船舶屬於高風險船（HRS）、標準風險船（SRS）或低風險船（LRS）之基準。該新制度已將旗國之自願稽核機制（VIMSAS）列入評估作為低風險船之基準。我國目前為非締約國，雖已安

排自願稽核，並已在媒體披露，並以書函通知 IMO、巴黎/東京備忘錄及 USCG，但無法經 IMO 秘書長將最終稽核報告公諸於世，主管機關亦未予以公佈於官方網站，讓全世界都知道我國履行公約之詳情，亦未循外交途徑與各區域備忘錄（目前有九處）之秘書處聯繫。建議主管機關以積極方式，將所列之缺失，在最短時間矯正，並再安排稽核跟催（Audit follow-up），並與各備忘錄秘書處溝通，將我國列入已被稽核名單，而且將所有稽核報告之內容公佈在交通部官網。

2. 去年十月敦請三位稽核員對臺灣航政體系作總體稽核，從缺失報告中，不難發現，某些已生效之 IMO 法規文件所歸屬之主管機關，尚未定奪。欣聞海洋委員會組織法甫於本年六月通過，隸屬行政院，冀期海洋委員會儘早運作、檢討 IMO A.1067（28）決議案「海事履約章程準法律文件之非完整無缺清單」所列中華民國在船旗國、港口國及沿岸國之角色下，所應盡之責任與義務是否均有適當主管機關妥善處理，俾及早矯正自願

稽核所列之缺失。

(2) 提案人：

傑舜船舶安全管理顧問股份有限公司邱啟舜董事長。

(3) 綜合回應：

交通部航港局船舶組吳雅瑜專門委員：

1. 本局透過與加拿大駐臺北貿易辦事處簽署之「臺加海事體系技術合作計畫備忘錄」，自民國 101 年起逐步辦理自願稽核前置作業，102 年由加拿大海事專家陸續拜訪可能接受稽核之機關，預先撰寫稽核前問卷並邀請 IMO 資深稽核員來臺實地稽核，103 年 10 月 6 日至 14 日德國籍主任稽核員 Stephan Assheuer 率同 3 位稽核員組成稽核團隊陸續針對本局、交通部、環保署、海巡署、國搜中心、國家通訊傳播委員會中央氣象局、大氣海洋局、海巡署、基隆海岸電臺、基隆港及臺北港相關海事行政措施及硬體設備進行實地稽核，針對稽核報告提出之缺失項目，本局已協請各受稽核單位檢視，並撰

寫矯正行動計畫及根本原因分析，104年5月已完成最終稽核報告並請主任稽核員簽屬確認後於104年5月28日委由加拿大將最終稽核報告送交IMO秘書長，並將我國完成自願稽核之消息通知Tokyo MOU、Paris MOU及USCG。本局將持續針對缺失項目督導各單位辦理改進事宜，後續視實際需求再行安排跟催稽核。

2. 另有關所詢問稽核報告內容案，依據國際海事組織公布的會員國稽核框架規定，最終稽核報告係屬密件，僅供稽核人員及秘書長參閱，受稽國得授權秘書長將其解密，考量稽核報告內容涉及各機關單位內部行政事項，本局將研議是否將最終稽核報告公布於網站。

(4) 總結：（交通部航港局祁文中局長）

臺灣目前非聯合國會員，海運係具高度國際性之產業，想在國際立足必須依循公約相關規定，目前的作法係透過外部稽核方式，透過加拿大聘請IMO資深稽核員來臺稽核並提出稽核報告，稽核的用意在於瞭解各國際海事組織對於公約落實執行之

情形，本局針對今年稽核檢討事項將持續檢討與改善。

3、提案三：

(1) 提案內容：

無論何種投資建設均需要投入許多資金及人力，是否有係創意且節省經費之方式可達到相關建設效果，尤其是港口建設。面對中國大陸不斷投資建設、人力以及吸引人才，臺灣如何因應，另外是否有與臺灣相同處境之國家已有相關建設可作為臺灣學習的標竿。

(2) 提案人：

國立臺灣海洋大學運輸科學系學生。

(3) 綜合回應：

1. 交通部航港局祁文中局長：

- (1) 中國大陸是如何快速經濟發展，中國大陸係釋出其國家資源、給予法規鬆綁及誘因，吸引外國資金協助建設，在港口建設部分勢必需要投入資金，可用促參或 BOT 方式，不必投入政府資金。

(2) 我國因應進出口量減少，改變政策推動轉口貨運，訂定自由貿易港區設置管理條例，例如自由貿易港區其中一種運作模式，藥廠利用海運進口大量藥丸，進口後再分裝出口利潤較低，而他的方式是在課稅保稅區分裝不同國家說明書之小藥罐，再利用空運送到目的地，利用這種方式帶來商機。

2. 臺灣國際物流暨供應鏈協會葉建明名譽理事長：

(1) 港口及機場之建設係整體運輸環節之一環，目前我國港口無塞港問題，另一角度來說係利用率不足而不是船無法靠泊需要擴充，由此可見臺灣需要改善的是軟實力部分。港口第一項功能為裝卸港，第二為轉運，增加港口運能，高雄港吞吐量曾為全球排名第6名，如今為第13名，但是不應僅單檢視吞吐量，而是在吞吐量減少的情況下如何創造附加價值，例如我國現今已鬆綁之MCC多國拆併裝或在倉庫中進行初級加工，港口功能之轉型，不單僅是裝卸作業尚加入產品加值，並創造就業機會。

(2) 另外臺灣也推動 6 海 1 空自貿區，除了港口加值外，雖然基層技術及製造外移大陸，臺灣仍保有關鍵技術，透過前店後廠方式做最後加值出口，並透過關稅等相關法令解禁，可增加我國港口功能並提升價值。除了前店後廠外，未來我國可推動智慧港口，利用智慧運籌節省人力成本，順暢整體海運及物流產業鏈，大陸雖然投資、建設多，但事實上許多僅是需有外表而無內在，我國面對大陸崛起也不要氣餒，而是要大家一起努力發揮創意。

(4) 結論：（交通部航港局祁文中局長）

創意來自於具備充分的資訊，很重要的就是資源分享、利益共享，葉理事長曾經提出一個創意「庫容互換」，我國港口有些時間、區域使用率不高，有其他與我國港口相似情形的競爭或合作國家，何不將我國倉庫與對方交換，互相在尖峰及非尖峰時刻均能充分提升倉庫使用率，達到資金節省、資源分享及利益共享的目標。

4、提案四：

(1) 提案內容：

本校僑生尤其是港澳生非常關心，能否比照一般外籍生參加航海人員訓練，取得服務手冊及證照。

(2) 提案人：

國立臺灣海洋大學張清風校長。

(3) 綜合回應：

交通部航港局船員組戴重仁簡任技正：

我國現行制度港澳生可比照外籍生參加航海人員測驗，今年8月份透過修法將外籍生參加航海人員測驗之資格及上船實習等放寬規定，另外有關外籍生上船實習部分，建議在校期間由學校協助安排實習艙位，目前規定以在校生方式實習係較順利的，若等畢業後再尋找實習艙位會比較困難。

5、提案五：

(1) 提案內容：

明年即將參加航海人員測驗，根據航港局10月份到學校宣導之10本參考書目，經學校老師協助審題後發現10本書中並無包含部分出題範圍，請問是否有缺漏的部分。

(2) 提案人：

國立臺灣海洋大學商船學系學生。

(3) 綜合回應：

交通部航港局船員組戴重仁簡任技正：

航海人員測驗題庫從今年第3次測驗開始實施後，因為係新題庫無過去之考古題可參考，及格率較過去低，本局經過檢討後再10月底赴各海事院校宣導。有關參考書目部分，新的題庫建置方式係屬常態分佈，分難、中、易，以難度中等居多，目的在測驗出擔任一位操作級船員應具備之基本知識。

(4) 結論：（交通部航港局祁文中局長）

航海人員考試由本局接棒為航海人員測驗，之後本局即開始進行新題庫之研擬，新題庫與移往舊題庫不同在於學界、業界及政府機關以「6比3比1

方式擬出新題庫，期望透過業界經驗增加實務操作題，並透過「6比3比1

之比例重新審視能否達成教育及實務需求。

6、提案六：

(1) 提案內容：

1. 我目前為大學1年級，若4年後畢業碰上產業寒冬實習名額大約剩下幾位。
2. 除了英文能力外，還有哪些需要培養成為亮點的專業，符合未來產業需求。

(2) 提案人：

國立臺灣海洋大學輪機工程學系學生。

(3) 綜合回應：

1. 陽明海運股份有限公司曾秉仁協理：
 - (1) 各個產業均有寒冬現象，以臺灣近幾年比較面臨的產業如科技業，無論處於寒冬，其對相關訓練、研究及研發依舊沒有中斷，而海運產業將時間序別拉長來看，雖然寒冬是一個事實，但長時間來看他僅是一個小踉蹌，相信他會度過，公司不會因為小踉蹌而打亂整體船隊計畫及佈局，只要國輪船隊在，國籍船員仍是公司的需求，而實習艙位不太會因為如此而有影響。
 - (2) 就目前航運產業而言，船隊之發展係不斷再改變，從以往中小型船舶走向甲板長達370公尺

之大型船舶，對於船舶操縱、管理等相關人員之教育及培訓係不可或缺的，所以實習艙位是不會縮減的，只有不斷提升我國籍船員實力，強化船舶營運能力才是終極目標。

2. 長榮海運股份有限公司余玉成協理：

行業榮衰就如同人生一樣，都有起起伏伏的時候，這個問題即凸顯今天海運青年論壇的價值，我們最擔心的是一個人對他所處的環境不知不覺或者是後知後覺，透過青年論壇由產業界將實際產業現況讓各位同學瞭解，同學即可設立目標，如何應對、如何提升自己的專業知能，面對未來就業市場。

(4) 結論：（交通部航港局祁文中局長）

除了語言能力外態度最重要，各位同學心理須認定海運職場是終身志向，將目標設定後如何邁進，則隨著時間的改變滾動檢討，補強自己較弱的地方，朝著目標勇敢前進。未來在臺灣年輕人之工作舞台絕對不會在臺灣，必須將臺灣成功經驗複製到其他國家，海運產業與全球經貿高度相關，我們需要國

際化團隊一起打世界杯，共同把臺灣推向世界舞台。

7、提案七：

(1) 提案內容：

中國在一帶一路的政策藍圖下，透過鐵路的方式將貨物從亞洲運送到歐洲，請問中國一代一路政策對臺灣船公司之影響以及船公司之因應對策。

(2) 提案人：

國立臺灣海洋大學商船學系學生。

(3) 綜合回應：

1. 陽明海運股份有限公司曾秉仁協理：

到目前為止對海運無重大之影響，在整體運輸過程中，鐵路之運能較受到限制，其仍然無法取代大量船舶之功能。運輸係特許產業，跨國境之後其問題是複雜的，所以中國一帶一路之運輸量是否大到造成海運功能轉變，目前尚無跡象顯示對海運產業造成影響。

2. 長榮海運股份有限公司余玉成協理：

不僅是中國一帶一路會對航運產業造成衝擊包括美國歐巴馬總統呼籲美國企業家回國及推動

北美自由貿易區等國家戰略，造成海運運送需求量減少，一帶一路也是類似的狀況，中國想突破美日防堵中國從太平洋找到出口的途徑，所以往西亞方向發展等戰略性考量，航運業或多或少也會受到影響，所以海運寒冬係受到多方面衝擊，這都是包括在其中，如何因應呢，則是靠船公司經驗累積及觀察全球航運變化情形創造對策。

(4) 總結：（交通部航港局祁文中局長）

這個問題係我國必須重視之議題，無論中國在一帶一路政策上對臺灣航運業、製造業、生產業等產業之影響如何，我們均應做最壞的打算、做最好的準備。

綜整意見：

項次

提案內容

提案人

決議

業務單位

1

船員欲自費報名參加訓練，需自行找齊足以開班之人數，與訓練機構協調時間、講師及地點。

長榮海運股份有限公司黃柏凱駐埠船副。

現階段船員訓練係由各個訓練機構單獨作業，本局業建置「船員專業訓練報名平臺」，未來透過網路分享相關資訊，能夠讓各個訓練機構資源呈現予需求者做選擇。

針對專案性需求，本局將與相關訓練機構商議，提供客製化服務，例如現行航海、輪機專班或特殊需求專班等。

船員組

項次

提案內容

提案人

決議

業務單位

2

我國目前為非公約締約國，雖已安排自願稽核，並已在媒體披露，並以書函通知 IMO、巴黎/東京備忘錄及 USCG，但無法經 IMO 秘書長將最終稽核報告公諸於世，主管機關亦未予以公佈於官方網站，建議主管機關以積極方式，將所列之缺失，在最短時間矯正，並再安排稽核跟催，並與各備忘錄秘書處溝通，將我國列入已被稽核名單，而且將所有稽核報告之內容公佈在交通部官網。

傑舜船舶安全管理顧問股份有限公司邱啟舜董事長。

臺灣目前非聯合國會員，海運係具高度國際性之產業，想在國際立足必須依循公約相關規定，目前的作法係透過外部稽核方式，透過加拿大聘請 IMO 資深稽核員來臺稽核並提出稽核報告，稽核的用意在於瞭解各國際海事組織對於公約落實執行之情形，本局針對今年稽核檢討事項將持續檢討與改善。

船舶組

項次
提案內容
提案人
決議
業務單位

3

無論何種投資建設均需要投入許多資金及人力，是否有係創意且節省經費之方式可達到相關建設效果，尤其是港口建設。面對中國大陸不斷投資建設、人力以及吸引人才，臺灣如何因應，另外是否有與臺灣相同處境之國家已有相關建設可作為臺灣學習的標竿。

國立臺灣海洋大學運輸科學系學生。

創意來自於具備充分的資訊，很重要的就是資源分享、利益共享，葉理事長曾經提出一個創意「庫容互換」，我國港口有些時間、區域使用率不高，有其他與我國港口相似情形的競爭或合作國家，何不將我國倉庫與對方交換，互相在尖峰及非尖峰時刻均能充分提升倉庫使用率，達到資金節省、資源分享及利益共享的目標。

港務組

項次
提案內容
提案人
決議
業務單位

4

本校僑生尤其是港澳生非常關心，能否比照一般外籍生參加航海人員訓練，取得服務手冊及證照。

國立臺灣海洋大學張清風校長。

我國現行制度港澳生可比照外籍生參加航海人員測驗，今年8月份透過修法將外籍生參加航海人員測驗之資格及上船實習等放寬規定，另外有關外籍生上船實習部分，建議在校期間由學校協助安排實習艙位，目前規定以在校生方式實習係較順利的，若等畢業後再尋找實習艙位會比較困難。

船員組
項次
提案內容
提案人
決議

業務單位

5

明年即將參加航海人員測驗，根據航港局 10 月份到學校宣導之 10 本參考書目，經學校老師協助審題後發現 10 本書中並無包含部分出題範圍，請問是否有缺漏的部分。

國立臺灣海洋 大學商船學系學生。

航海人員考試由本局接棒為航海人員測驗，之後本局即開始進行新題庫之研擬，新題庫與移往舊題庫不同在於學界業界及政府機關以「6 比 3 比 1

方式擬出新題庫，期望透過業界經驗增加實務操作題，並透過「6 比 3 比 1

之比例重新審視能否達成教育及實務需求。

船員組

項次

提案內容

提案人

決議

業務單位

6

我目前為大學1年級，若4年後畢業碰上產業寒冬實習名額大約剩下幾位。

除了英文能力外，還有哪些需要培養成為亮點的專業，符合未來產業需求。

國立臺灣海洋大學輪機工程學系學生。

除了語言能力外態度最重要，各位同學心理須認定海運職場是終身志向，將目標設定後如何邁進，則隨著時間的改變滾動檢討，補強自己較弱的地方，朝著目標勇敢前進。未來在臺灣年輕人之工作舞台絕對不會在臺灣，必須將臺灣成功經驗複製到其他國家，海運產業與全球經貿高度相關，我們需要國際化團隊一起打世界杯，共同把臺灣推向世界舞台。

船員組

項次

提案內容

提案人

決議

業務單位

7

中國在一帶一路的政策藍圖下，透過鐵路的方式將貨物從亞洲運送到歐洲，請問中國一代一路政策對臺灣船公司之影響以及船公司之因應對策。

國立臺灣海洋大學商船學系學生。

這個問題係我國必須重視之議題，無論中國在一帶一路政策上對臺灣航運業、製造業、生產業等產業之影響如何，我們均應做最壞的打算、做最好的準備。

船員組