

# 104 年海運青年論壇南部場次提問與回應

## 1、提案一及二：

### (1)提案內容：

1. 無論參加本次論壇或先前參加其他與海事人員相關之論壇、座談會等活動，經常聽到業界呼籲同學加入他們的行列，但目前我們三年級的學生已陸陸續續參加面試，所面對的現況似乎不如業界所說缺乏人才，一個班級 50 人，能參加實習面試之名額卻僅開放約 10 人，在這裡想請學校及業界能多替學生爭取實習名額。
2. 第 2 為實習船問題，2 個月前我們原先要參加育英號實習，但在出港前半小時接獲通知主機設備故障，經過船員檢查後為 8 位元 IC 板故障，在現今的科技 8 位元係屬較老舊的設備，如此老舊的船舶設備對學生之培育相對較無幫助，希望政府機關及學校能協助學生爭取一艘真正的實習船。

### (2)提案人：

國立高雄海洋科技大學產學專班三年級學生。

### (3)綜合回應：

1. 中華民國輪船商業同業公會全國聯合會許洪烈秘書長：
  - (1) 各位同學在校期間相關名詞定義務必要確認清楚，勿與法規規定定義有所出入，實習 2 字在國際公約以及國內法規係無定義的，實習的定義僅在陸勤的工作上出現過，如教學醫院、實習工廠，但在船上實習部分，無論在最有名的 STCW 國際公約，或交通部相關法規中僅能見到訓練 2 字，若以教學醫院的概念，實習船的定義應如中國大陸、日本、韓國稱為「教學實習船」，係屬於學校教育之一部分。
  - (2) 若以交通部相關法規規定之訓練船可分為 2 種，1 種為航商之訓練船、另 1 為政府之訓練船，如長榮海運股份有限公司長訓輪及教育部之育英二號，並且請各位同學釐清概念，赴航商之訓練船實習並非學分制之訓練制度，若要以學分制實習為教學之一部分，建議教育部為學校置備教學訓練船。
  - (3) 至於商船的部分，中華民國輪船商業同業公會

全國聯合會所屬會員包括外國船共計約有 800 多艘船舶，均係船上訓練船，若各位同學有志加入，只要上交通部 MTNet 網站「船員就業輔導及航運公司徵才媒合平臺」應徵實習生，實習生在現行法律規定係屬標準的工作職位，只要經過交通部審核相關文件通過，即會請航商進行實習生工作媒合，歡迎各位同學加入商船訓練行列。

2. 交通部航港局許國慶主任秘書：

- (1) 過去法規上對於實習及職前訓練有比較容易讓人誤解觀念在內，現在航商依照 STCW 公約基本精神、當今船員供給生態及法規限制，早期所謂的實習生係不佔職缺、無薪水，如今演變為佔缺並支付薪水，因此將來法規將朝向船上訓練及實習分立的方式運作，以上為航商對於船員職前訓練的認知，航商認為學生完成各項專業訓練證書、航海人員測驗及體格檢查合格這些條件成立後，至交通部航港局就業媒合平臺，接下來的責任即是交通部航港局與航商，

航商願意提供畢業同學上船從事訓練，依照2010公約規範航海、輪機技術各1年海勤資歷，船上訓練合格後取得適任證書即可正式任用為合格的航行員、輪機員，以上為當今船舶運送業與政府機關取得之共識。

(2) 至於實習船或實習訓練船部分，係屬教育部體系下教學實習制度，建議仍由學校與教育部共同研議較為妥當。

3. 中華民國輪船商業同業公會全國聯合會許洪烈秘書長：

航商並無規定必須取得畢業證書方可上船訓練，而是在校期間必須完成所有課程並取得學分，不是上船實習以取得學分。

(4)總結：（交通部航港局祁文中局長）

1. 這個問題本局與產官學交換意見結果，教育以教育部為主導機關，辦理的就是所謂教育訓練，交通部係目的事業主管機關，辦理的是實務及實習之訓練，就如同剛才許秘書長所說，要上船進行船上訓練，就是基本應該學習都已準備完畢，需

要上船取得實務經驗，現行機制係全國船聯會透過海員總工會、船長公會以及航港局共同規劃之資訊媒合平臺，來協助學生上船訓練。

2. 另外實習船較老舊或設備無法穩定運作的問題，係牽涉到船舶維修及營運，任何的設備若無經常性維護，則會經常發生問題，然而設備是否需要提升與時俱進，這部分則需要透過年度性、計畫性編列預算維護及設備提升。

## 2、提案三：

### (1)提案內容：

1. 其實我非常謝謝各位航運界長官還有前輩的支持，我也算是這個航運界，海運產業的獲利者之一，我從大學畢業退伍之後就一直在海上服務到現在也考上引水人，但是我今天想要提出一個比較不同的觀點，就是剛才聽很多前輩講 30 年、40 年、50 年好像談的都是船舶運送業，在海上海員部分的培養，就我自己的觀察，臺灣在整個全球航運產業鏈比較偏向在相對低端我們叫 Low End 的這些產業上，譬如像船舶營運、管理、還有海員的

調派、船舶的建造、維修等等...。

2. 這些產業它主要特色就是它第一勞力密集，第二的話就是資本密集，這些東西一但投入進去之後就變成一個沉默的成本，很容易就會被套牢住，比如說像現在景氣不好就會套牢住，另外在這個全球產業價值鏈比較高附加價值的高端的部分，比如說像航運金融、海事保險還有高價的貨物的承攬、還有船舶的像是買賣、租賃、租傭還有像是海事法律的訴訟處理等等....。
3. 這些部分臺灣在全球角色扮演上幾乎是缺席的，所以不曉得有哪位前輩或長官可以回應一下目前的現況為什麼是如此？那第二個的話就是有沒有什麼可能可以從國家戰略或者是產業升級的層面去提升臺灣整體的海運產業，也就是結構的轉型。
4. 那當然也同時可以培育一些相關的國際人才，也可以創造更多對青年高優質及高附加價值的工作機會。

(2)提案人：

高雄港引水人辦事處葉達仁引水人。

(3)綜合回應：

1. 交通部航港局企劃組許堂修組長：

- (1) 其實為什麼會指定企劃組來回答呢，不是港務不是船員不是航務不是船舶，因為前面所述的業務組其實都係有專業性的，係為了航海產業服務，但是我們海運產業包括哪些？就如同葉引水人所講的，包括很多。今天航港局會貼近校園、貼近產業，就是要找出哪些是與海洋產業有關的，今天我們到了學校，看到學校的水產學系，水產學系包括養殖，在我們海洋產業也包括養殖，我們希望將台灣的米、農產品搬到船上去這個就是我們創造海洋產業。
- (2) 航港局未來要努力的方向是更高層面、是我國整體海洋產業的服務，不僅是船舶的服務、船員的服務、港口的服務以及航線的服務，所以本局正在挖掘，我們貼近了台大，貼近了清華，貼近了交大，貼近了淡江，貼近逢甲，聽聽學生，瞭解哪些係航港局尚未做到

的，所以包括葉引水人所說的訴訟、海事的我們正在修海商法，也希望能否在臺灣產生一個海事仲裁機構，這個就是航港局目前正在努力的方向。

2. 交通部航港局許國慶主任秘書：

- (1) 在聯合國 CPC Code 裡面，所謂的船舶運送業就是海運產業裡面的主軸，其它的包括我們航業法管的特許行業等等都是所謂海運輔助業包括拖船、海事、公證、一般的檢丈（survey）、或者是航運金融、仲裁等等... 整個通通是包含在我們海運產業裡面，那今天我們重點是從船舶運送業這邊衍伸出來的問題。
- (2) 剛剛葉引水人所講的這些問題都是在我們整個海運產業的大環境底下，事實上來講臺灣是有，只是我們沒有
- (3) 它進行整合，在港區內有海事公證業，也有船舶管理及勞力仲介，相關產業要如何整合並建立法治，這個部分本局都有逐步在構思，



系統性的將它整合，為我國海運產業做一些貢獻。航港局才3歲還很年輕，大家可以冀望我們，我們一定會成長，各位的期許將來有一天航港局會發光會發亮，大家一起來努力。

### 3、提案四：

#### (1) 提案內容：

1. 今天舉辦之海運青年論壇，因為論壇主軸為海運，與本校相關科系較無關聯性，請問像這樣的活動，國立高雄大學師生可否出席參加。
2. 另外有關臺灣郵輪產業，郵輪上有許多工作機會，目前不論是臺灣或中國大陸畢業學生，在郵輪上工作者仍佔少數，請問航港局未來是否朝郵輪產業人才培訓方向努力。

#### (2) 提案人：

國立高雄大學張秀瓊老師。

#### (3) 綜合回應：

##### 1. 交通部航港局祁文中局長：

- (1) 本局去年首次辦理海運青年論壇，無論所就讀系所或所從事的行業與海運有無相關，只要有

興趣者均歡迎大家蒞臨與會。

- (2) 至於有關郵輪產業，大家可以思考郵輪產業為我國帶來什麼樣的效益，以往國際商港較不重視客運而是貨運，貨運帶來國際貿易、港口收益，近年來趨勢改變，港口經濟要能串連城市經濟，客運雖無法為港口帶來直接效益，但可藉由港口創造城市效益，帶來觀光經濟，大約是在 100—101 年政策上有這樣的改變，開始發展客運，包括郵輪、渡輪。
- (3) 整體郵輪產業不僅是來臺艘次、人次，而是為我國觀光產業、城市經濟帶來多少效益，其中效益分為 2 層面，第 1 為郵輪旅客在岸上創造的消費經濟；第 2 為郵輪經濟，包括郵輪上民生物資之供給、表演團體或船上配備之服務等可帶動另一波經濟效益。
- (4) 目前市場上有幾位同好正準備籌組臺灣國際郵輪產業協會，期望透過協會以跨部會方式帶動郵輪趨勢。

#### 4、提案五：

(1) 提案內容：

女生上船工作機會較少，請相關單位協助。

(2) 提案人：

國立高雄海洋科技大學航海系五專三年級學生。

(3) 綜合回應：

中華海員總工會蘇國愛秘書長：

以目前臺灣船員就業市場無性別歧視的狀況，我國航運公司陽明、長榮、達和等均有女性船員並歡迎女性船員加入行列，並且有女性船長正在船上服務。對於進入職場，並無男女差別，仍需靠自身努力、發揮強項，讓公司能夠信任，若各位女生同學在訓練、求職或在職期間遇到障礙，歡迎隨時與中華海員總工會聯繫，公會將提供適當之協助。

5、提案六：

(1) 提案內容：

請問高職乙級船員之升職及未來變動狀況。

(2) 提案人：

國立東港高級海事水產職業學校學生。

(3) 綜合回應：

1. 中華民國輪船商業同業公會全國聯合會許洪烈秘書長：

- (1) 以陽明海運股份有限公司為例，女性船員比例約 42%、男性船員比例約 58%，幾乎是各一半的狀況，目前我國航商國輪及外籍輪上女性船員比例係全世界數一數二。
- (2) 另外我國政策將大學三年級升四年級學生，只要修滿學分即可參加考試，於畢業後取得考試及格證書。
- (3) 我國甲級船員可分為一等、二等、三等，職校畢業可直接報考二等甲級船員，二等及一等甲級船員在公約規範之教育及訓練課程是一樣的唯一的差異是二等考試不得測驗美國及英國法規，範圍從東京 90 度印度以東到東京 150 度以及北緯 45 度到南緯 15 度區間。另外航港局推動職校生可從事助理級船員 3 年資歷，即可直接考取 1 等甲級船員，所謂助理級，若就讀輪機科，在校期間就讀輪機當值（PSC 基本安全訓練、救生艇筏、保全意識）可從事助理級

機匠，比大學畢業生多3年賺錢機會，只要各位同學肯付出，國家政策支持你一條平坦的道路。

2. 國立高雄海洋科技大學葉榮華副校長：

我在這邊提出一個與許秘書長不同的觀點，構想若高海科大成立附屬高職，是否可進行三明治教學，高職畢業從事2年乙級船員，再回學校就讀二專，畢業後考取操作級一等管輪，再回學校就讀二技後可從事管理級大管輪，也就是三明治教學後可成為管理級人員，若能將高職及大學結合一體，在船員培育上可更便利、更完備，並可滿足我國航運產業人才需求。

(4) 總結：（交通部航港局祁文中局長）

有關海事職校是我們目前鎖定一個人才培訓的重點，本局今年度宣導重點即是針對職校學生，若學校願意本局將走入校園面對面座談，與同學交換意見，將政府機關想法與學生所遭遇問題共同找出最適當的解決方案。

## 6、提案七：

### (1) 提案內容：

學校對於我們的教學課程較死板，對於未來上船訓練、工作，較需要實際操作之學習。

### (2) 提案人：

國立高雄海洋科技大學航海系五專三年級學生。

### (3) 綜合回應：

#### 1. 國立高雄海洋科技大學葉榮華副校長：

國際公約及相關法規經常滾動式修訂，同學在學期間對於必修課程中之公約、法規應深入瞭解其中意義而不是用死背的方式，至於實際操作方面，學校將會協助同學進行相關訓練。

#### 2. 國立高雄海洋科技大學呂學信代理校長：

今天海運青年論壇非常具有收穫，也達到產官學互動之目的，航運產業與本校有密切的關係，尤其航輪兩系，針對剛剛同學所提 SOLAS 公約問題，SOLAS 公約是同學將來報考相關考試所必須之測驗，學校老師係希望同學能夠深入瞭解進而

幫助大家未來求職需要，若對學校教學有任何問題，請大家儘管提出，學校將給予各位同學幫助，並循管道反映相關單位協助處理。

(4) 總結：（交通部航港局祁文中局長）

再次感謝呂校長及高雄海洋科技大學共襄盛舉南部場次海運青年論壇，在座各位未來皆是海運產業接班人，是未來海運產業的掌舵者，海運產業是國家經濟動脈，從曾協理的簡報中可看出我國 GDP 及生產指數均與海運興衰密切相關，所以國家如何走出經濟困境，須由海運產業先起帶頭的作用，希望大家同樣在航運產業領域中共同努力，隨時有任何問題與學校或航港局保持聯繫。

綜整意見：

項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
1	<p>無論參加本次論壇或先前參加其他與海事人員相關之論壇、座談會等活動，經常聽到業界呼籲同學加入他們的行列，但目前我們三年級的學生已陸陸續續參加面試，所面對的現況</p>	<p>國立高雄海洋科技大學產學專班三年級學生。</p>	<p>本局與產官學交換意見結果教育以教育部為主導機關，辦理的就是所謂教育訓練，交通部係目的事業主管機關辦理的是實務及實習之訓練就如同剛才許秘書長所說，要上船進行船</p>	<p>船員組</p>



	<p>似乎不如業界所說缺乏人才，一個班級 50 人，能參加實習面試之名額卻僅開放約 10 人，在這裡想請學校及業界能多替學生爭取實習名額。</p>		<p>上訓練，就是基本應該學習都已準備完畢需要上船取得實務經驗，現行機制係全國船聯會透過海員總工會、船長公會以及航港局共同規劃之資訊媒合平臺，來協助學生上船訓練。</p>	
項次	提案內容	提案人	決議	業務單位
2	實習船問題，2 個月前我們原	國立高雄海洋	有關實習船較老舊或設備無	船員組

	<p>先要參加育英號實習，但在出港前半小時接獲通知主機設備故障，經過船員檢查後為8位元IC板故障，在現今的科技8位元係屬較老舊的設備，如此老舊的船舶設備對學生之培育相對較無幫助，希望政府機關及學校能協助學生爭取一艘真正的實習船。</p>	<p>科技大學產學專班三年級學生。</p>	<p>法穩定運作的問題，係牽涉到船舶維修及營運，任何的設備若無經常性維護，則會經常發生問題然而設備是否需要提升與時俱進，這部分則需要透過年度性、計畫性編列預算維護及設備提升。</p>	
--	--	-----------------------	---	--

項次
提案內容
提案人
決議
業務單位

3

全球產業價值鏈比較高附加價值的高端的部分，比如說像航運金融、海事保險還有高價的貨物的承攬、還有船舶的像是買賣、租賃、租傭還有像是海事法律的訴訟處理等等.....。

這些部分臺灣在全球角色扮演上幾乎是缺席的，所以不曉得有哪位前輩或長官可以回應一下目前的現況為什麼是如此？那第二個的話就是有沒有什麼可能可以從國家戰略或者是產業升級的層面去提升臺灣整體的海運產業，也就是結構的轉型。

高雄港引水人辦事處葉達仁引水人。

在聯合國 CPC Code 裡面，所謂的船舶運送業就是海運產業裡面的主軸，其它的包括我們航業法管的特許行業等

等都是所謂海運輔助業包括拖船、海事、公證、一般的檢丈（survey）、或者是航運金融、仲裁等等...。整個通通是包含在我們海運產業裡面，那今天我們重點是從船舶運送業這邊衍伸出來的問題。

企劃組

項次

提案內容

提案人

決議

業務單位

剛剛葉引水人所講的這些問題都是在我們整個海運產業的大環境底下，事實上來講臺灣是有，只是我們沒有

它進行整合，在港區內有海事公證業，也有船舶管理及勞力仲介，相關產業要如何整合並建立法治，這個部分本局都有逐步在構思，系統性的將它整合，為我國海運產業做一些貢獻。航港局才3歲還很年輕，大家可以冀望我們，

我們一定會成長，各位的期許將來有一天航港局會發光會發亮，大家一起來努力。

項次

提案內容

提案人

決議

業務單位

4

有關臺灣郵輪產業，郵輪上有許多工作機會，目前不論是臺灣或中國大陸畢業學生，在郵輪上工作者仍佔少數，請問航港局未來是否朝郵輪產業人才培訓方向努力。

國立高雄大學張秀瓊老師。

有關郵輪產業，大家可以思考郵輪產業為我國帶來什麼樣的效益，以往國際商港較不重視客運而是貨運，貨運帶來國際貿易、港口收益，近年來趨勢改變，港口經濟要能串連城市經濟，客運雖無法為港口帶來直接效益，但可藉由港口創造城市效益，帶來觀光經濟，大約是在 100—101 年政策上有這樣的改變，開始發展客運，包括郵輪、渡

輪。

船員組  
項次  
提案內容  
提案人  
決議  
業務單位

整體郵輪產業不僅是來臺艘次、人次，而是為我國觀光產業、城市經濟帶來多少效益，其中效益分為2層面，第1為郵輪旅客在岸上創造的消費經濟；第2為郵輪經濟，包括郵輪上民生物資之供給、表演團體或船上配備之服務等可帶動另一波經濟效益。

目前市場上有幾位同好正準備籌組臺灣國際郵輪產業協會，期望透過協會以跨部會方式帶動郵輪趨勢。

項次

提案內容

提案人

決議

業務單位

5

女生上船工作機會較少，請相關單位協助。

國立高雄海洋科技大學航海系五專三年級學生。

以目前臺灣船員就業市場無性別歧視的狀況，我國航運公司陽明、長榮、達和等均有女性船員並歡迎女性船員加入行列，並且有女性船長正在船上服務。對於進入職場，並無男女差別，仍要靠自身努力、發揮強項，讓公司能夠信任，若各位女生同學在訓練、求職或在職期間遇到障礙，歡迎隨時與中華海員總工會聯繫，公會將提供適當之協助。

船員組

項次

提案內容

提案人

決議

業務單位

6

請問高職乙級船員之升職及未來變動狀況。

國立東港高級海事水產職業學校學生。

有關海事職校是我們目前鎖定一個人才培訓的重點，本局今年度宣導重點即是針對職校學生，若學校願意本局將走入校園面對面座談，與同學交換意見，將政府機關想法與學生所遭遇問題共同找出最適當的解決方案。

船員組

項次

提案內容

提案人

決議

業務單位

7

學校對於我們的教學課程較死板，對於未來上船訓練、工作，較需要實際操作之學習。

國立高雄海洋科技大學航海系五專三年級學生。

今天海運青年論壇非常具有收穫，也達到產官學互動之目的，航運產業與本校有密切的關係，尤其航輪兩系，針對



剛剛同學所提 SOLAS 公約問題，SOLAS 公約是同學將來報考相關考試所必須之測驗，學校老師係希望同學能夠深入瞭解進而幫助大家未來求職需要，若對學校教學有任何問題請大家儘管提出，學校將給予各位同學幫助，並循管道反映相關單位協助處理。

船員組