

陸、業務座談與意見交流

業務座談與 意見交流討論

一、提案議題

項次	一	提案單位	中華民國貨櫃儲運事業協會
提案 議題	移動式、固定式起重機駕駛及維修人員人力短缺，未來恐造成斷層		
內容 說明	貨櫃集散站內之各式起重機駕駛人員及維修人員有許多已屆退休年齡，但在人力資源網站刊登需求後，應徵情況不如預期，或是應徵者無相關經驗，無法即時填補人力空缺。		
具體 建議	希望航港局能協調職訓局，進行相關駕駛及維修人員訓練，重視相關重機具駕駛及維修人員培訓，並在訓練後媒合人才與企業結合，避免未來相關人員及技術斷層，長此以往將影響我國海運產業競爭力。		
初審 意見 (航務 組、港 務組)	一、依據職業訓練法、技術士技能檢定及發證辦法之規定，移動式、固定式起重機駕駛訓練為勞動部勞動力發展署技能檢定中心主辦之「即測即評及發證技術士技能檢定」範疇，該檢定每一年於全國各地均有開辦，建請洽該中心查詢；至其維修人員之培訓，宜依公司規劃之需求，洽該中心予以協助為妥。 二、查內陸貨櫃集散站係港區作業之延伸，本提案業者雖係內陸貨櫃集散站經營業者，惟經洽基隆市船舶貨物裝卸承攬商業同業公會表示：「港口貨櫃集散站經營業、船舶貨物裝卸承攬業者亦有相同困擾，公會已會同臺灣港務公司協商解決方法中，本提案可併同處理」，爰建請中華民國貨櫃儲運事業協會依該公會之建議辦理，俾應週延。		

項次	一	提案單位	中華民國貨櫃儲運事業協會
決議	一、本局(航務組)調查全國貨櫃集散站各類機械技術操作人員之缺額。 二、請臺灣港務股份有限公司海運學院研議，「延續前基隆港務局員工訓練所之做法」，辦理移動式、固定式起重機操作及維修人員之訓練。 三、由本局邀集勞動部、臺灣港務股份有限公司等相關單位，協調在北部能設立訓練機構或委託代訓訓練機構開班辦理訓練。(港務組)		

項次	二	提案單位	長鴻海運股份有限公司
提案議題	修訂國輪對外國籍船員僱用許可及管理規則及其他法律之有關僱用外國籍船員之限制。		
內容說明	一、當今海運市場不景氣，世界潮流日新月異不斷進化演變，海運相關法令規則本應貼近且符合實務上之需求進行修正調整，不應墨守成規，忽視全台灣實際營運者之困境。 二、臺灣為確保自身船員就業市場，侷限國籍船舶僱傭外籍船員之條件。在 ILO 推動 MLC 的情況下，目前薪資水準並不再存有國籍差異。而如此之限制條件，本公司以為在國家法定確保就業機會狀況下，台灣船員較容易失去提升自我的競爭心態，以致於在世界海員就業市場上，競爭力越來越低。 三、本公司作為船東多年，深刻感受到臺灣船員之國際溝通語言能力		

項次	二	提案單位	長鴻海運股份有限公司
			日趨橈弱，這與法令規定國籍船舶僱傭外籍船員之條件有很深的連帶關係。由於國輪上大多僱用臺灣船員，溝通變得少用國際語言，不難發現國輪上產生臺灣船員與外籍船員溝通不良導致無法準確向外籍船員下達指令或是溝通。長年下來，恐臺灣船員將難以與世界各國共同服務、錯失與他國船員共同學習成長之良機，致使走不出臺灣市場，削減自身競爭力。 四、所有在船服務之船員對船東而言，均佔有相同地位之重要性，尤以甲級船員為重要管理幹部。大副以及大管之工作量，可說是位居甲級船員之首，不論是技術、知識、體力，均非常吃重。臺灣船員多年下來人數銳減，年齡層趨於高齡化，雖擁有高技術、高知識，但因年邁以致需要體力之事務力不從心。 五、目前年輕海員大多來自於校園莘莘學子，願意終身投入海員事業之比例越來越低，使得斷層明顯可見。再者，願意從乙級船員開始學習成長之青年船員一星半點，大多選擇繼續進修知識，直接晉升為甲級船員，此為法令規定所驅使，致使本國乙級船員日趨高齡化。船上的保養以及船體維修，許多繁重的工作均須依賴乙級船員付出大量勞力，本國乙級船員高齡化、以及年輕甲級船員缺乏時間所累積的實務經驗，為臺灣海員市場一重要課題，亦不可忽視。 六、交通部航港局航員字第 1041910448 函復： (一)「經徵詢海事校院及相關公(工)會，就綜合船員市場、健全海運發展、海事人才教育與訓練、及非常時期徵招國輪之國防安全等面向，均主張現階段不宜放寬國輪之甲級船員除船長及輪

項次	二	提案單位	長鴻海運股份有限公司
		機長外之外籍甲級船員及乙級船員僱用名額比例。」 (二)各單位所認為之主張，無提出其他配套措施改善目前臺灣船員斷層狀況、亦無提及如何提升臺灣船員競爭力之可行方式，本公司認為絕不會有助於健全海運發展之面向，海事人才教育與訓練也並未改善促使臺灣船員素質提升，僅單方面為保全臺灣海員及即將投入就業市場之莘莘學子的工作權。 七、依輪船公會全國聯合會所提，ILO 研究所示，全球僅 8.3%船籍國限制僱用該國級船員。唯有放寬僱用限制，勿故步自封，提高臺灣船員和外籍船員接觸之機會，間接提升臺灣船員之外語能力以及國際觀，如此利多，方能順應世界趨勢、間接提升臺灣船員自我素質要求，以及符合當今船舶運送業者需求。	
具體建議		一、經營懸掛中華民國國旗的船舶，對於船員僱傭的問題，是所有船東最頭大的一個問題，多年來許多船東不斷向交通部請益或建請修法，但是交通部又為保障船員工作權益而不肯放寬僱傭外籍船員之比例，本公司以為，船員的工作權益是應以自身的工作能力、以及工作經歷來作為一個擔保，而不是利用國家政策來做為保護傘，交通部應該多費心在如何增加本國船員在國際上的競爭力，而不是持續的張大保護傘。 二、本公司建請 貴局評量如何在維護船員工作權、增進全國船員工作及語言能力水準、以及台灣船東的實際真正需求之間取得真實的平衡，本公司作為多年的台灣船東，經營過很多條船，但大多數船舶都不願意懸掛中華民國國旗，實感羞愧，但法令限制確實	

項次	二	提案單位	長鴻海運股份有限公司
		讓許多台灣船東寧願懸掛鄰近的日本旗、香港旗、甚至其他方便旗，也不願意懸掛中華民國國旗。 三、本公司建議，船長、輪機長、大副、大管，海員四巨頭維持強制僱傭台灣船員，而管輪、船副、及船員應解除外籍船員限制，望貴局費心思量。	
初審意見 (航員組)		一、以永續發展我國海運事業為根本思考，並從全球船隊發展來談人才供需情況，為使我國籍船員在航運景氣低迷時，成為航商積極留用人力，應培養我國籍船員為專業化高素質人才，同時具備英語溝通能力，及高度協調能力。爰此，為分析我國船員人力資源現況，並保障我國籍船隊的營運、賡續推動我國航運事業的發展及保障國家的海洋運輸能量，本局於 105 年完成「我國船員組成結構與在船服務船員現況調查及未來人力供需推估規劃案」，調查我國船員組成結構，並進行在船服務船員現況分析，了解到我國海事院校培育的航輪學生大部分是流失的，而且我國船員金字塔式的航輪專業人才結構依然存在，從「入學」→「畢業」→「考試」→「上船工作」，從「實習生」→到「操作級」的船副或管輪→到「管理級」的大副、船長或大管輪、輪機長，僅有 1/8 甚或更低至 1/15 的比例能跨過管理級的門檻。 二、同時，該報告亦統計 MTNet 之船員人數，以 MTNet 104 年 10 月 16 日查詢「船員手冊於效期內」，過去 1 到 10 年間有海勤資歷的船員數量為例，這個數字可以上看 14,757 位船員，保守計算仍有 9,408 位船員；依主要船員職級分，仍可上看 10,219 位船	

項次	二	提案單位	長鴻海運股份有限公司
			員，保守的說仍有 7,811 位船員。過去 10 年各層級船員數量變化上，國輪船員總人數統計顯示 10 年前至今的船員數量出現不斷遞減的情況，與 10 年前的船員總數相較已減少了 33.6% 的船員，其中以國輪事務乙級人數減少的情況最為明顯。然而，對照 MTNet 實際在船人數卻不到 4000 人，也就是取得船員資格的人數，遠多於實際能找到船員工作的人數。我國船員斷層問題發生在船長、輪機長等高階職務，現行就實務看來，船副、管輪還常等著公司通知安排上船；此外，擔任乙級船員門檻雖然低，在國內線船員薪資偏低情形下，船員上船工作意願也隨之降低。上述種種差異不僅來自於學用落差，也來自於航商雇用意願，以及因應航運景氣循環時，航商徵才需求與船員求職之間如何取得營運平衡之議題，並非開放外籍船員配額即可突破困境，而應以教育、訓練、考試、雇用之不同面向，綜觀提出船員專業人才培育政策。 三、為廣納航海人才、引進船員新血輪，本局自 101 年起接辦航海人員測驗以來，陸續實施「開放在校生報考」、「暫准報名」及「增設高雄考區」等服務及保障考生措施，深獲外界好評。綜此，從國家角度看整體資源之運用，本局辦理「我國船員發展中程實施計畫」，滾動檢討業務辦理情形，並提出中長程計畫願景，諸如「產官學共同合作」（如規劃建立實習制度、推動高職生擔任乙級船員及相關配套措施）、「船員教育分流管理」（如推動菁英式海事教育、學士後學程（即 4+X 學程））、「積極培養專業化高素質

項次	二	提案單位	長鴻海運股份有限公司
	人才」(如執行 STCW 資訊研究中心計畫、學科 E-learning 計畫、優化航海人員測驗與岸上晉升訓練及適任性評估)等。同時，本局刻推動優質船舶運送業者得簡易僱用船員相關監理業務之申辦程序，並優先審核等行政流程簡化作業，並自我期許為良好海運經營環境服務者，透過持續研議各項措施並以航商及船員為出發點，為我國海運相關產業建構更完善的經營環境。		
決議	一、本局持續就船員之教育、考試、訓練、僱用等面向強化，並滾動檢討及簡化行政作業流程。 二、本局持續與海事院校、訓練單位及船舶運送業協調船員之訓練與紮根，並符合 STCW 公約規定與國際接軌，提高船員競爭力。 三、本局邀會研議「國籍船公司僱用我國籍船員之優惠獎勵措施及分流管理」，以提升航商經營效能。 (船員組) 四、列入下一年全國性航港業務座談會中報告最終進度。		

二、臨時提案

項次	一	提案單位	臺北港貨櫃碼頭股份有限公司- 林澤宇總經理
提案 內容	各港自動門哨系統，目前僅核發貨櫃車輛通行證，建請研議增加其他(貨主)車輛及人員通行證，並加快核發速度，以提高系統之使用率；另建請降低或優惠該項通行證之費用。		
決議	一、未來如有需求應可增加核發相關通行證。 二、本局可透過 MTNet 系統提高核發通行證之行政效率，至通行證之費用係屬行政規費，調降有相當困難。 三、列入下一年全國性航港業務座談會中報告最終進度。 (港務組)		

項次	二	提案單位	中鋼運通股份有限公司-陳佾副總經理
提案內容	「因應全球航運景氣衰退，航運業獎勵、紓困暨促進產業升級措施方案」之對象為，於我國商港經營貨櫃運輸之船舶運送業、貨櫃碼頭經營業及轉口散雜貨裝卸倉儲業或於本方案實施期間，提出申請時前 4 季發生累計虧損之我國籍船舶運送業，建請調整供散裝海運業者均可適用。		
決議	一、該方案之獎勵措施，臺灣港務股份有限公司每年均有客製化行銷獎勵方案，各航運公司如有需求可與該公司洽商。 二、紓困方案之措施規定，申請資格包括前 4 季發生累計虧損之我國籍船舶運送業，其主要目的為「救急不救窮」，未來是否放寬，交通部及本局將持續滾動檢討。 三、列入下一年全國性航港業務座談會中報告最終進度。 （航務組）		