

## 專刊暨經驗交流

# 海事院校學生參加公職考試之現況分析

文/ 洪銘聰

### 前言

根據報導顯示，今(104)年所舉辦之初等考試總計報考人數為3萬7551人，錄取468人，錄取率為1.66%，光看數字一眼帶過沒什麼特別的，但從87年首次辦理初考開始至今17個年頭，今年有著不同的現象。

初考的報名資格為年滿18歲，學歷不限，考試科目為四科，且皆為選擇題，月薪薪俸加上專業加給為2萬9000元，因此每一年都吸引不少民眾投入報考，爭搶鐵飯碗。光是舉辦的頭一年就吸引了8萬7438人報考，錄取率極低只有0.61%，隔年民國88年報考人數甚至破10萬人，來到11萬2147人，報考初考成爲了「全民運動」。

民國92年到97年間，報考初考人數回歸正常，每年約4萬到5萬人報考，但民國98年因金融海嘯來襲，各行各業景氣低迷，工作難找，人人搶捧鐵飯碗，初考又成爲熱門選項，當年度報考人數大幅回升至9萬多人。

近年來，報考人數每年近乎以「萬人」爲單位驟減，去年僅4萬3984人報考，今年甚至連4萬人都不到，只有3萬7551人報考，報考人數創下史上新低記錄。

考選部統計資料指出，歷年初考平均錄取率僅約1.13%，今(104)年因報考人數減少，相對的錄取率也提升至1.66%，雖然錄取率創下史上新高紀錄，但初考還是非常競爭。

另外，初考舉辦17年來，過去16年沒有任何博士生錄取紀錄，今年也首度出現第一位博士學歷錄取者。

### 服公職的管道

國家招募人才的方式，是透過考選部的高考、普考、初考、特種考試等方式來招考，公務員的職等可分成委任、薦任及簡任等三大官等，細分成十四職等，初考及五等特考及格經過訓練後銓敘爲委任一職等，爲公務體系之初階公務人員，普考及四等特考銓敘爲委任三職等，高考三級及三等特考銓敘爲薦任六職等，亦有高考二級(報考須具碩士學歷)與高考一級(報考須具博士學歷)，但相對其它考試每年招考人數較少，資格也嚴苛。

公務員之職等數字越多，表示其職位越高，特考爲各機關因應其特性，所辦理之考試，與高普初考之差異，在於分派至機關後需服務滿六年才能調任其它單位，目的是希望能減少人員流動率，避免人員異動後新進人員需要重新訓練並熟悉業務之時

間，進而造成行政資源的浪費，高、普、初考則限制時間較短，為期3年6個月。

### 海事院校學生服公職相關之機關與考試

目前海事大專院校具有航海科與輪機科之學校計有海洋大學、高海科大及台北海院等三所，高職之部分有基隆海事、蘇澳海事、澎湖海事、台南海事、屏東海事及中華海事等，總計不超過10間，政府部門對於航海、輪機人員之需求機關大致有海岸巡防署、航港局及台灣港務股份有限公司(原交通部港務局分拆為二)及關稅總局等。

近年以上述機關來看，海岸巡防署招募人力最為積極，為因應海巡擴大編裝計畫，不僅增加預算新造巡防艦、艇，更增加每年警察大學水上警察學系新生人數，從每屆10人增加到30人，另基層警力方面於警察專科學校於29期開始，招生海洋巡防科航海組及輪機組各一班，每班人數40人，非警大警專之畢業生，可參加一般警察特考，考試及格並訓練期滿後，同樣具有警察身分，其餘海巡特考則為一般文職人員。

原交通部港務局改組後，台灣港務股份有限公司於103年開始連續兩年透過高、普考之管道大舉招考港口國管制之人員(PSC)，關務部分之招

考人數，相較於其它機關人力需求較少。

目前各航海、輪機人員之招考，除學歷限制外，還附帶了航海人員考試及格證書，光是這一點就已經擋了外面機械、電子、電機等相關工科學生來報考，再加上每年畢業生人數全部加起來粗估不到500人，不想跑船的同學不考證書，讀錯科系硬著頭皮唸完的不想考，繼續深造志不在此的不去考，光看歷年考試報名人數，沒有一次超過200人，十幾個人報考的情況時有所聞，更發生不足額錄取的現象(考試成績未達平均50分)，讓那些台北南陽街萬年國考生跌破眼鏡。

### 結論

今年初考博士生上榜這件事情上新聞，端看近年來博士畢業生在台灣的發展，確實是不如預期，過去藉由讀書取得學歷成為大學教授是件光宗耀祖之事，如今若能取得國立大學正式教職亦同，從西元2000年開始的台灣少子化現象，今年教育也宣佈了不在舉辦教師聯合甄試，由各校依據需求辦理代理代課教師，也就是說如果你讀博士只是為了取得教職，已經是行不通了。

西元2013年政大博士畢業生宋耿郎賣雞排，鴻海董事長郭台銘說要徵”教育資源浪費稅”，也因為這件事後讓大家發現，過去”萬般皆下

品，惟有讀書高”的時代已經過去了，時代的變遷你不能跟著改變，被淘汰的就是你，宋先生在新聞上表示，如果人生能從來，不會去念博士。

隔年5月，更有許多在大專院校敲鐘點的博士畢業生，舉著白布條上街頭抗議他們的收入比流浪教師還要低，私立學校欠老師薪水，為爭取自己的工作權…

過去風光的工作，如今卻褪了色，到處是流浪教師、流浪律師、流浪警察、流浪船員、律師找不到案子當公辯律師、有牌的會計師居然只多3000元，醫生、護士在現行的體制

下，成為血汗醫院，外科醫生執刀手術所得到的收入比腳底按摩還低，努力在業界打拼居然只能拿到22K，想考公職辭去工作專心讀書，年過30還在考，反倒成了萬年國考生、啃老族。

不管你是為了什麼就讀航海科或輪機科，投入職場實現自己的人生是不可避免的，這是個最差的年代，也是個最好的年代，只要你能把握好機會，同樣能創造屬於你自己的成功，願大家都能乘長風，破萬里浪，勇敢追求自己的夢想，航向自己心之所向的幸福彼岸。

表格一 近年政府相關機關招考人力一覽表

年度	高考三級暨普通考試				海岸巡防人員考試		關務人員考試				水上警察人員考試			一般警察人員考試	
	高考輪機	高考航海	普考輪機	普考航海	三等輪機	四等輪機	三等輪機	三等巡航海	五等輪機	五等船舶駕駛	三等	四等輪機	四等航海	四等輪機	四等航海
101							1	2	2	2	15	38	40	40	40
102					10	10	1	2	2	3	31	42	40		
103	17	22	1	1						1	32	41	40		
104	5	3	4	1	10		1			2	33	35	36	22	

備註：資料來源考選部網站-統計101年至104年止  
資料如有錯漏，以考選部公告為準

表格二 公務人員官別職等與考試一覽表

官別	職等	考試別		行政職系之職稱	備 註
簡任	14				
	13				
	12				
	11				
	10				
薦任	9			科 長	
	8	高考一級		專 員	報考需具有博士學歷
	7	高考二級	二等特考		報考須具有碩士學歷
	6	高考三級	三等特考	科 員	報考須具有大學學歷
委任	5				
	4				
	3	普考	四等特考	辦事員	報考須具有高中學歷
	2				
	1	初考	五等特考	書 記	報考無學歷限制

備註：另有技術職系的職稱，各單位不同；中央與地方機關之官等與職稱會有所差異。

## 輪機長經驗談（三） （1980~1981，台航台蓮輪）

文：李為國

### 主機十字頭軸承及導板，太平洋漂流搶修記(3/3) – 人在異鄉，輕狂教訓，獎金USD 4000

台蓮輪主機第四缸的十字頭軸承和導板故障，在太平洋中央停俾漂流搶修，全船將士用命，三天三夜順利完工後，繼續開向美國西岸。航行中，我又停俾檢查了三次，一切正常，船就一路平安，順利開到美國西岸裝貨。

總經理陳東海慰勉的搶修獎金USD 6000，我怕萬一主機再出狀況，不敢馬上發，只能宣佈到港正常就發。全船一共有30人，搶修時，每個人都拼了命仔細認真工作，船長和我都非常感動也感謝，真是同舟一命，才能共渡難關。

一直拖到進港前一晚，主機一切正常沒事，我才分配公佈獎金。吳船長非常尊重我的決定，起先我考慮我們倆人不要獎金，想想也不太妥，似乎有故作清高之嫌。最後，我公佈的最高獎金是石大管輪的USD 400。最少的一共有三個人，每人USD 100，就是船長、我自己、和當時船在台中港卸貨，回家休假期間，發生車禍腳受傷，開船時不良於行的銅

匠，搶修時雖然腳不好，但是也在旁熱心當技術顧問和照顧工安。

任何團體都有人的問題，銅匠個性直爽，綽號叫大喇叭，向船長反應有位姓王的機匠領太多，他不服氣。船長是大好人一個，就建議我，把他的獎金讓給銅匠。那時候，我還有滿肚子的狗熊窩囊氣，後續靠港提心吊膽的事，也還有一大堆。我針對這次搶修，就事論事，馬上拒絕船長的建議，私下的事我管不到，但是我已經公佈了，我不改，不領就充公。真是自己不去爭氣，光會去生別人的閒氣。怪不得我們樣樣都輸給韓國人一大截。

船靠好碼頭後，我馬上檢查主機第四缸的十字頭軸承和導板。這時候，英國勞氏的驗船師第一個上船，直接下到機艙找我，作主機海上故障的臨時檢驗。他就和我一起檢查主機，在討論的時候，他提出了倒俾導板的間隙確認問題，並且要求我作正倒俾導板的磨合測試。這是我第一次接觸到勞氏的驗船師，他的柴油機運動力學非常好，要求的非常合理，讓我很佩服。我就遵照他的要求，把所有的測試再作一次，順利的檢驗完畢。

驗船師檢驗滿意，從機艙爬上來到我房間，簽完報告和證書，把船舶安全的法定程序文件處理完畢後，這時候，代理行、修理廠、保險公司代表等，也都已經上船了，因為驗船師已經檢驗滿意簽字，大家就一起來處理後續的海事保險理賠，以及訂購備品等事情。

台航公司當時是台灣省政府所屬的公營輪船公司，那時候的船務部經理，是剛剛從海軍退役轉任的王家驥將軍，我完全不認識，也還沒有機會見過王將軍。

以前我們船上遇到緊急的輪機技術問題，向各船主辦工程師請示，最後都是由總公司船務部施清溪副理裁示定案。因為施副理學識經驗豐富，又瞭解台航船上的實際狀況。他作的裁示，明快果斷，及時有效，廣受船上好評。

所以台蓮輪靠碼頭後，在處理後續的海事保險理賠，以及訂購備品等事情，遇到問題時，因為時差的關係，我會在美國西岸傍晚的時候，打電話回台北總公司，向施副理請示。前後已經打過好幾通電話，也順利處理了一些問題。有時候，遇到大問題，施副理會在電話中裁示後，把電話轉接給王將軍，要我再向王將軍詳細報告，再作最後定奪。

有一天我打電話回台北總公司，接通時，總機小姐告訴我，施副理出

差不在，王經理跟我講話。我告訴總機小姐說，我今天這件事，一定要找施副理才可以，王經理剛到公司沒多久，根本不瞭解船上的實際狀況，什麼都不懂，只會打官腔，我不要跟他講，講也沒有用。沒想到那時候，他已經把電話接聽在手上，我這幾句牢騷不敬的話，全被王將軍親耳聽到了。

當我講完這幾句牢騷不敬的話後，電話另一端沉寂了很久很久，最後王將軍終於簡單扼要的說，李輪機長，既然我什麼都不懂，只會打官腔，那等施副理出差回來，你再向他報告好了，說完就把電話重重掛了。剩下在美國這一端的我，手上拿著電話傻在那裡，悔恨莫及，不知道該怎麼辦才好。走回船上時，心不在焉，天又黑，還狠狠摔了一跤。一跛一跛回到船上後，心情就七上八下，可是也沒有任何辦法，誰叫自己要闖禍，咎由自取，鐵定該被處罰。

裝完貨離港開船前，我就把整個事故的完整書面報告，連同後續靠港自修獎金申請單，寄回台北總公司呈報結案。同時也寫了一封自己都不能說服自己的，自圓其說的道歉信，一起寄回去，向王將軍道歉。期盼能夠多多少少，彌補一點自己的年少輕狂過錯。

但是在我的事故書面完整報告中，我把故障的可能原因，完全歸

咎於天氣非常壞所造成的，故意把台中港緊急上船報到和準時開船這一段，全部漏掉不提。人世間的是非公道爭議，本來就沒有絕對的理論界定標準，完全在於個人的本性素養及內省。既然我人在江湖，承諾同意準時開船，老天爺也有保佑，全船的人沒死在太平洋中央，機器也修好了，我再去提人家的事，就不夠厚道了。

何況人在江湖，職場風險，在所難免，自求多福，與人為善，圓融真誠，才是根本之道。而且三十多年後，居然還能夠有機會，提筆把當年的狗熊窩囊氣，吐一點出來，也能夠給年輕人一個借鏡，我已經非常知足惜福感恩了。

現在是民國101年，我目前的工作正是負責船舶安全的檢驗，就在提筆寫自己輪機經驗的這段時間，基隆外港沉沒了兩條砂石船，稍早的是瑞興輪，這兩天正在報紙電視上整天報導的是海翔八號，總計有十幾條人命傷亡，以及海岸的油污染。

想想自己的故事，看看眼前的事，不知道明天還有什麼海難會發生。我們這些現在有公權力，負責船舶安全檢驗的驗船師們，要如何作，才能問心無愧，防患於未然，以杜悠悠之口，是非常值得深思的議題。否則，這些海上的冤魂，會甘心嗎！

言歸正傳，從美國西岸開船後不久，應該是台北總公司一收到我的事故書面報告，就立刻電報核准

自修獎金USD 400Ø。當時看不懂400Ø是什麼意思，不知道是400還是4000，待罪之身，也不敢回電去向公司問。我就請報務主任向海岸電台，把電文密碼再確認一次無誤，再查中文電報明碼本和警備總部密碼本上，ØØ這兩個字有沒有任何可能會譯錯，結果都不可能。但還是不知道，到底是USD 400還是USD 4000，也不敢把獎金發出去。

一直拖到韓國仁川港靠碼頭後，我請報務主任向台北總公司電台私下詢問，確認是USD 400沒錯，一個0被長官損掉了，可是不知道原因，我這才敢把獎金給大家分了。

下一航次，船再回到台灣，主辦工程師上船後，我就問他到底是怎麼回事，他說，他核准我的後續靠港自修獎金是USD 4000，我的道歉信他也讀過了，一點說服力都沒有，所以王將軍還是非常生氣，認為我不尊敬長官，就把自修獎金USD 4000，損掉一個0，變成400，並且堅持在電報上寫成400Ø，要給我一個教訓。這和我當年台順輪的賽洛馬颱風海損修理帳單，在總金額前面加一個1，關鍵性的數字運用，頗有異曲同工之妙。

就是因為這個電話教訓的緣份，往後十幾年間，王將軍待我如子姪，是我人生唯一的良師。如今哲人已遠，只能懷念永存，敬焚心香一瓣，跪禱將軍平安。