



◎◎◎◎
中華日報

兩岸四地海員工會共同探討 2006年海事勞工公約中國船 員條例議題

由我中華海員總工會主辦的2006年海事勞工公約及中國船員條例研討會12月3日盛大登場，大陸中國海員建設工會、香港商船高級船員協會、香港海員工會、香港航業海員合併公會、新加坡高級海員總工會，新加坡海員聯合會及我中華海員總工會等兩岸四地海員工會團體齊聚台北王朝大酒店。

針對未來將施行2006年海事勞工公約，及大陸今年公佈中國船員條例等兩大議題進行探討，開幕式由我海員總工會理事長盧水田主持，並邀請勞委會勞資關係處副處長吳征陵、交通部船員科科長陳翠華，及這次率團來台中國海員建設工會主席吳子恒致詞，會中包括關心兩大議題我航商等約有近百人與會。

中華海員總工會理事長盧水田表示，九月一日實施的中國船員條例，與未來將施行2006年海事勞工公約對於航業界是兩大課題，透過這次研討會舉行，可以進行兩岸四地的資訊交流，盧水田並談到，修法比立法難，大陸中國船員條例因為是新立法，因

此條例中可說是完全因應符合2006年海事勞工公約的規定。

中國海員建設工會主席吳子恒在致詞時談到，大陸港口今年貨櫃裝卸破億TEU，船員也就是海洋兄弟貢獻很大，中國大陸目前在全球經濟成長重要地位，連帶帶動港口航運業務增長，貨櫃船大型化及裝卸機械更先進，大陸港口管理已朝現代化建設發展，港口裝卸速度效率大幅提高，軟硬體結合促進航運物流發展。

中共交通部海事局船員處處長李恩洪在以貫徹船員條例推進船員發展為題進行專題演講時指出，九月一日生效中國船員條例是中國船員管理的第一部法規，可說是與2006海事勞工公約相吻合，為落實船員條例推進船員發展，將制訂配套規章，落實監管職責，及調整考試政策提高船員整體素質，改革管理模式方便學校教學與船員考試，構建信息化管理平台提高行業服務水平。

船聯會提海事教育培訓3Q政策方能長治久安

教育部召開學生實習船聯合輔導會政策規劃會議，全國船聯會秘書長許洪烈代表該會提案建議，該部應儘速研商規劃完成我國各級海事校院優質的航輪科系在校生及畢業生海上訓練實習生的實習制度和航海人員教育

及培育制度，俾利與世界各國競爭商船船員的市場佔有率，他提出3Q的政策才是長治久安合格的制度。

許洪烈認為，現行航輪科系畢業生上民間商船就業實習與在校生也上民間商船教學實習的矛盾、衝突又紊亂的制度，令航運公司及船上船員不知道該先照顧畢業生還是先照顧在校生？先照顧時間長的還是短的畢業就業實習生或在校教學實習生？更無法按交通部「實習辦法」第三條安排確定的「實習項目」，不知該如何輔導。

因此目前的實習制度實在需要重新研商規劃成優質的航輪科系在校生及畢業生海上訓練實習生的實習制度，其實只要讓在校生及畢業生的海上實習機會是不衝突的制度與辦法，就是產、官、學三方三贏優質可行的對策，產界研究如何挽留有經驗船員的方法(Quite Attractive Contract)，將工作能力能傳承給合格的船員(Eligible Crew)，官界研究如何認定船員的資格(Qualification of Crew)，學界研究如何提升船員的素質(Quality of Crew)，在航海人員教育及培育的制度中各司其職，分辨得很清楚，相信這種3Q的政策，才是長治久安合格的制度。

許洪烈建議比照日本各級海事院校均擁有訓練船的優點，改善該船及交通部訓練船隊均無貨物裝卸設施及實際營運情境的缺點，並採納韓國海上訓練制度的優點（其實從前也曾經

擁有過這種實習制度，而且現在高雄海洋科技大學有比它更好的制度及辦法），調節我國航海人員教育、專業訓練、考試、適任性評估、海上訓練實習生的實習制度。

他強調，討論船員短缺的問題是多方面的，BIMCO及ISF的報告厚厚的各一本，單一項Fatigue issue疲勞的課題又是一大本，但討論都是一時不易解決的，想要擁有的是一部長治久安合格的航海人員教育及培育制度(Eligible System)，不受外界國際船員就業市場起伏變化的影響。

前11月我國國際商港櫃量1250萬TEU貨量6.4億噸

根據交通部彙整統計，我國國際商港貨櫃裝卸量截至96年11月底計1,250萬TEU，較95年同期成長4.49%，貨物裝卸量為6億4,650萬噸，較95年同期微幅成長0.15%，其中高雄港及基隆港之貨櫃裝卸量因實施港埠費率優惠措施，仍維持4%以上之成長幅度，在貨物裝卸量方面，除高雄港為成長情形外，其他各港均較95年同期減少。

高雄港截至96年11月底貨櫃裝卸量為934萬TEU，其中轉口櫃佔50.23%，進出口櫃佔49.77%，較95年同期增加42萬TEU，成長4.71%，其中進出口櫃量較去年同期增加10.44%，主要係因散裝船舶運價升高，穀類改以回頭櫃裝載進口，另因該等貨櫃週轉率較低，影響貨櫃場轉口櫃處理空間，致該港轉口櫃量較95年同期減少

0.39%，境外航運中心運量為52.6萬TEU，較95年同期減少5.41%。

基隆港年1-11月貨櫃裝卸量為202萬TEU，較95年同期成長4.47%，其中轉口櫃部分，仍因該港東岸增加東亞貨櫃轉運中心新航線，成長幅度高達50.83%；該港貨物裝卸量為8,853萬計費噸，較95年同期減少2.36%，除受大陸砂石禁止進口影響，砂石進口量較去年同期減少398萬公噸外，另鋼材及汽車進口數量分別因價格高漲及汽車市場需求量大幅降低，亦較95年同期各減少53%及47%。

臺中港櫃量為113萬TEU，較95年同期成長3%，貨物裝卸量為8,179萬計費噸，則較95年同期減少0.84%，主要仍因散裝穀類改以貨櫃裝載減少105萬公噸所致。

臺北港及安平港亦受大陸砂石禁止輸入臺灣影響，貨物裝卸量各較95年同期減少15.28%及31.66%，衰退情形再持續擴大，另因部分業者將石油改由麥寮港進口，致臺北港石油進口量累計僅有38萬公噸。

花蓮港截至11月底貨物裝卸量較95年同期減少89萬計費噸，主要係東部砂石受總量管制政策影響，產量減少，雖經花蓮縣府自96年10月22日開辦砂石公共造產業務，惟因車輛等候過磅及超載卸料等情形，出料速度緩慢，無法迅速將開採之砂石運送至花蓮港輸出影響運量。

去年我國籍航商營運船隊規模世界排名跌至第11

據聯合國公布海運報告，我國籍航商營運船隊規模二〇〇六年被擠出十大之列。

聯合國公佈最新海運報告指出，以控有貨船的總載重噸位計算，臺灣去年在世界船噸排名十一大，較二〇〇五年下降了兩名。UNCTAD所作「二〇〇七年海運檢討報告」統計，去年臺灣貨船數量為五百七十四艘，比前年增加廿一艘，總載重噸位為二千四百八十五萬八千噸，比前年仍增加四十七萬噸，但在全球所佔比率較前年降千分之一點五為百分之二點五四，世界排名則由原第九名降至十一名。

資料顯示，台灣前年的第九大地位已被原分居其後的英國與新加坡追上，成為第九與第十大船運國家。

據統計，去年船隊規模前八大國家與地區依序是：希臘、日本、德國、中國大陸、挪威、美國、香港與韓國。

高明高港洲際貨櫃中心一期31日動工

高雄港洲際貨櫃中心第一期計畫興建工程，於12月31日上午10時，由得標特許公司－陽明海運集團所屬「高明貨櫃碼頭股份有限公司」舉行動土典禮，為該計畫案啟動新頁，碼頭興建完成後可供裝載量1萬TEU以上之貨櫃船靠泊，預期可增加高雄港每年200萬TEU貨櫃裝卸能量。

高雄港務局基於整體港埠貨櫃營運發展需要，以因應未來貨櫃碼頭不足情形，自92年即辦理可行性評估、先期規劃及招商規劃一直到與特許公司完成投資簽約，歷經4年半時間，該案採BOT招商為高雄港歷年來第一件依「促進民間參與公共建設法」推動的重大建設，推動主軸係朝兼顧國家利益及民間投資業者永續經營的方向規劃。

興建及營運期自96年9月28日簽約日起算共計50年，高明貨櫃碼頭公司計畫投資金額達新台幣160億元以上，興建4席貨櫃碼頭，碼頭岸線長1,500公尺，設計水深16公尺，後方縱深為475公尺，預定民國99至102年陸續完工營運，全部完成後，將可供裝載量1萬TEU以上之貨櫃船靠泊，預期可增加高雄港每年200萬TEU貨櫃裝卸能量。

高雄港洲際貨櫃中心第一期基地位於高雄市紅毛港地區，基地面積為74.8公頃，為配合國家重大建設，在政府與當地居民通力合作下將延宕多年的紅毛港遷村案得以順利執行，並提前於97年1月1日前將土地交付該案特許公司執行作業。

中港創首例受理鐵路、客運車行駛進港區參觀

鐵路客車進港區臺中港開港首創。臺中港自民國65年開港以來，民眾進港區參觀皆以汽車或遊覽車行駛方式，進入港區參觀，中華民國鐵道文化協會為瞭解港口作業與鐵路貨運

情形，並充實會員交通專業知識，專案向臺中港務局申請，以臺鐵客運車專車方式載運該協會會員進港區，停靠臺中港2號碼頭，下車參觀，預訂停留港區50分鐘，這是臺中港開港以來首次受理以鐵路客運車行駛方式，申請進港區參觀，創下鐵路客車進臺中港區首例。

為使鐵道文化協會會員能以搭乘火車客運車箱，進入臺中港參觀活動順利進行，中華民國鐵道文化協會會長鄭銘彰，赴臺中港務局拜會港務局李龍文局長及相關業務單位，並詳細說明活動企劃及理念。

臺中港務局局長李龍文表示，港口為管制區，港區鐵路係為載運貨物而用，惟為使民眾對港埠陸路聯運機能及帶動外圍非管制區之鐵路路線有活化再利用的正面意義，讓民眾更有機會接近鐵道、認識港灣，共創港埠與鐵路發展雙贏之局面，臺中港務局對該活動除樂觀其成外，並對活動的意義和理念持肯定的態度；惟，基於港區安全考量，請入港參觀之鐵道文化協會會員務必遵守港區各項安全規定及配合港警局之港區安全查驗。

台中自由港區業績亮麗

臺中港自由貿易港區營運績效亮眼，去年1至11月進出口貿易值已突破百億台幣。

臺中港自由港區營運績效於前11月展現亮眼成績，進出口貨物量達55.7萬噸，約佔全國四海一空五座自由貿易港區總量的85%，進出口貿易

值更一舉突破100億元，達102.74億元，約佔全國總量20%，與95年1至11月比較，進出口貨物量增加16%，進出口貿易值增加79%，臺中港申設自由貿易港區之效益已逐步落實。

臺中港港區事業益州海岸、中華全球石油自國外進口燃料油，儲放至自由貿易港區油槽，進行摻配後再出口輸往國外客戶，兩公司為臺中港自由港區進出口貨物量及貿易值貢獻度最大之合作夥伴，另京揚國際公司、東立物流公司、香港商亞博臺灣分公司、坤廣國際公司、臺灣仕康公司等港區事業皆於今年陸續開始營運，共同為臺中港自由貿易港區提昇營運實績，預計中港96年進出口貨物量將可達70萬噸，貿易值可望突破120億元以上。目前臺中港自由貿易港區已有20家港區事業進駐並取得營運許可證，已超越今年度招商目標，臺中港務局與臺中關稅局合組之專案招商小組仍積極聯合招商中，期能吸引更多業者進駐，以擴大設置成效。

建構無障礙通關環境 運輸、倉儲、報關業齊聚基 關聯合座談

96年度第2次運輸業、倉儲業暨報關業聯合座談會於基隆關稅局大禮堂舉行，會議由該局副局長呂財益主持，並邀集基隆港務局、輪船公會、船代公會、貨櫃儲運協會、報關商業公會、報關職業工會及該局各通關單位等代表30餘人參加，會中就貨物通關之各項議題進行討論，增進海關

與業者間之互動與瞭解，並統合業者需求，建構無障礙通關環境，基隆關表示，本次座談會共討論10項提案，該局各單位主管均親自參與並詳細解說，每一提案經熱烈討論後，均取得共識。

會中基隆市報關商業同業公會提案建議進口報單申請於辦公時間外查驗，因船隻延遲抵達，致未能於申請時間內查驗，而於正常辦公時間再次申請派驗，免徵特別驗貨費，該局表示，上述情形報關業者如無疏誤，第2次派單查驗，該局將不予徵收特別驗貨費。

船聯會推動我國船員教育訓練 採行一階段制

為解決國輪甲級船員荒，全國船聯會大力推動我國船員教育訓練採行「一階段」制度，該會秘書長許洪烈同時建請各級海事院校成立「船員實習輔導中心」，照顧所有的畢業生及在校生完成交通部認可一年的海勤資歷，俾利取得交通部核發的船員適任證書。

船聯會12月27日召開理監事會議，會中許洪烈特別就他所參與的海事教育政策提出專案報告，其中一項即包含了前述建議，並獲致以下決議：建議各級海事院校落實「船員實習輔導」制度，協助畢業生及在校生完成交通部認可一年的海勤資歷，順利取得交通部核發的船員適任證書。各校執行成效可於教育部學生實習船聯合輔導會海事訓練組做定期專案報

告，確實督促各級海事院校船員實習輔導制度。

據指出，全世界的海事院校不論有無公有的訓練船，其實習制度對畢業生及在校生均公平討論。

基港局人事異動

基隆港務局長蕭丁訓核定該局九十六年度主管人員異動，其中包括了秘書室主任林昌輝轉任台北港分局長，該項人事一月十六日生效。

本次基港局人事更動主要因為部分人員退休遞補、名單如下：企劃科長陳榮聰升任業務組，秘書室主任林昌輝轉任台北港分局長，業務組長李格則調至秘書室，港務組長陳坤莫轉任航管中心主任，棧埠處副處長江忠發升任港務組長，機務組長王立明升任副總工程司，棧埠處副處長劉永裕升任機務組長，北櫃場主任張幸士與機務課長李國樑兩均升任棧埠處副處長。

台灣新生報

海事勞工公約及中國船員條例研討會 中港台星海員代表同台經驗分享

中華海員總工會主辦「二〇〇六年海事勞工公約及中國船員條例研討會」，12月3日於台北王朝大酒店舉行，由中華海員總工會理事長盧水田引言主持，會中特地邀請中國海員建設工會，該會主席吳子恆率團一行9人來台參觀訪問。

由於目前各國政府正積極推動國際海事勞工公約之際，在這次研討會

中我海員總工會也邀請香港海員工會及新加坡海員工會代表，對二〇〇六年海事勞工公約近況發展及因應方式分享經驗與相互交流。

中華海員總工會理事長盧水田表示，中華海員總工會與大陸中國海員建設工會十年來持續進行兩會互訪，而新公佈的中國船員條例已於九月開始實施，我船東所屬權宜輪上所僱用的大陸船員多達四、五千個，我航商對於中國船員條例的規定相當關心，藉由這次中國海員建設工會來訪及研討會的舉辦，有助於對中國船員條例的了解，及大陸、香港、新加坡因應ILO2006年海事勞工公約的現況經驗分享。

盧理事長表示我船員法已大致符合二〇〇六年海事勞工公約，公約開始實施後不但體面之勞動條件，工作及生活環境提升船員之素質及精神、物質層次，減少航安環保事故，且船籍國及港口國之檢查使得次標準船消失，國際各國航業在相同條件下做公平競爭。

聯合國最新報告指出，以載重噸位為基準，台灣去年是全球第九大海運國，和二〇〇四年相比，向前推進了一級；聯合國貿易暨發展會議(UNCTAD)最近公布了海運檢討報告，台灣以二四三八萬噸的載重噸位，名列二〇〇五年全球第九大海運國，前年則以二三三三萬噸，排名第十；

如果以船隻數量為單位，台灣去年增加了二十二艘，以五五三艘位居

全球第十七，其中一〇九艘懸掛中華民國國旗，在四四四艘懸掛外國國旗的船隻中，巴拿馬籍佔二八七艘，賴比瑞亞籍六十八艘。

海事院校畢業生免筆試制度應屬可行

教育部學生實習船聯合輔導會政策規劃組96年12月7日召開第三次會議，與會專家一致認為，為建立長治久安合格的我國航海人員教育及培育制度，推動設置海事院校教育畢業生免筆試制度應屬可行，該組將向主管機關提出採行之建言。

提出上述建議之全國船聯會秘書長許洪烈並表示，免筆試制度不僅可紓解海事院校畢業生在畢業與就業間重重障礙和難關，此項制度之推行，並可減輕相關部會經費與人員編制負擔。

教育部學生實習船聯合輔導會政策規劃組上週召開會議，就規劃各級海事院校優質的航輪科系在校生及畢業生海上訓練實習制度和航海人員教育培育制度研討後，獲致上述決議。

我國在校生與畢業生的教學實習及畢業後就業實習制度，一改再改變成在校生及畢業生從零至十二個月的實習期限，在各民間航運公司的商船上，甚至同一艘船上都有可能同時出現各種不同組合的狀況在一起，讓船公司及船長不知該如何安排確定的訓練項目。

業界期待的航海人員教育及培育制度，是畢業直接能接受世界各航商就業前各種合格員訓練及考驗，許洪

烈所提出的上述建議，擁有一部長治久安合格的我國航海人員教育及培育制度，不受外界國際船員就業市場變化的影響，也是解決我國船員短缺問題最有效的方法。

基港與美德州柯帕克斯地港簽FTZ合作備忘錄

雙方將舉辦國際物流運輸會議

基隆港姊妹港—美國德州柯帕克斯地港港務局長Mr. John Larue伉儷、美國摩根大通集團副總裁Kevin Carney一行三人96年12月中旬應「中美洲經貿辦事處」邀請來台訪問，並於12月14日假基港局會議室與基港局合作辦理「二〇〇七年—基隆港—柯帕克斯地港自由貿易港區合作備忘錄簽署暨國際物流運輸會議」，與會業者有航運界與物流業一百餘人共襄盛舉。

基港局蕭局長強調：國際港埠已不再單純是不同運具間的介面而已，港口已轉變為可以提供加值服務的重要結點。

這也意謂著目前的港埠服務，必須配合前述趨勢予以提昇，並應該切合產業的需要。舉例而言，今年於基隆港與臺北港自由港區所創造的貨物價值就高達二億美金。

並期望藉由本次合作備忘錄的簽訂，相信對產業物流與運輸相關活動的進展，都將會因此進一步的提昇。

交通部次長游芳來致詞時表示：交通部為執行政府重大政策，配合自由貿易港區的設置目的：「吸引外商

自由進出，並提供商品免稅自由輸出入的優惠，以期達到增加財政收入，促進經濟發展和繁榮」，已積極進行推動港口、機場自由貿易港區發展，各自由貿易港區成效與日俱增，相信隨著本次合作備忘錄簽署後，未來雙方在自由貿易港區業務的推動與交流將更加密切。

經建會副主委葉明峰表示，政府自九十二年頒布「自由貿易港區設置管理條例」，全面推動我國自由貿易港區發展以來，激發了促進經濟繁榮及帶動港埠發展，同時為地方創造相當就業機會。

面對自由貿易港區是二十一世紀國際競爭的新趨勢，未來冀望透過類似合作備忘錄模式，將可尋求資訊與經驗交流機會，亟思提昇便捷的物流速度與經貿能量的具體作法，以達成增進國家經濟貿易發展的任務。

國際運籌會議意見交流部份，針對德州柯帕克斯地港La Quinta貨櫃碼頭推廣；自由貿易港區合作發展與商機；航運物流業者交流合作商機等議題，與台灣航運物流業者等進行交流。

美國德州柯帕克斯地港港務局長Mr. John Larue一行三人抵台行程，除與基港局合作辦理「基隆港－柯帕克斯地港自由貿易港區合作備忘錄簽署暨國際物流運輸會議」外，並由基港局安排拜會「萬海航運」、「長榮海運」、「交通部」、「陽明海運」，「台北港／東立物流」，於12

月15日離台。

臺中港自由港區進出口貿易值破百億台幣

二十家港區事業進駐營運 招商小組大力招商中

臺中港自由貿易港區營運績效亮眼，根據該局統計96年一至十一月進出口貿易值已突破百億台幣，預估年底可達一百二十億元。

臺中港自由貿易港區於九十四年十月三十一日獲准營運，營運總面積計五百三十六公頃，共分為一至十八號碼頭暨後線土地（第一區）、二十A至四十六號碼頭暨後線土地（第二區）及西一至西七號碼頭後線（第三區）等三區域，因具備港區面積遼闊、腹地廣大及便捷的聯外交通等利基，自營運以來，不斷有航商業者洽詢進駐事宜，九十四及九十五年營運績效均為全國四海一空五座自由貿易港區中最佳者，行政院張院長更於本月一日專程至臺中港給予李局長及工作同仁慰勉打氣。

臺中港自由港區今年前十一個月再次展現亮眼成績，進出口貨物量達五十五萬七千噸，約佔全國四海一空五座自由貿易港區總量的八成五；進出口貿易值更一舉突破一百億元，達一百零二萬七千四百萬元，約佔全國總量二成。與去年同期比較，進出口貨物量增加一成六，進出口貿易值增加七成九，臺中港申設自由貿易港區之效益已逐步落實。

臺中港港區事業益州海岸股份有限公司、中華全球石油股份有限公司自國外進口燃料油，儲放至自由貿易港區油槽，進行摻配後再出口輸往國外客戶，兩公司為臺中港自由港區進出口貨物量及貿易值貢獻度最大之合作夥伴；另京揚國際股份有限公司、東立物流股份有限公司、香港商亞博有限公司臺灣分公司、坤廣國際貿易公司、臺灣仕康有限公司等港區事業皆於今年陸續開始營運，共同為臺中港自由貿易港區提昇營運實績，預計臺中港96年進出口貨物量將可達七十萬噸，貿易值可望突破一百二十億元以上。目前臺中港自由貿易港區已有二十家港區事業進駐並取得營運許可證，已超越今年度招商目標，臺中港務局與臺中關稅局合組之專案招商小組仍積極聯合招商中，期能吸引更多業者進駐，以擴大設置成效。

高港櫃量破千萬TEU 邁向新里程

根據統計，高雄港至12月24日貨櫃裝卸量已突破一千萬TEU大關，提前達成年度目標量，預計全年貨櫃量可達一千零二十萬TEU，開創歷年新高，更為台灣地區貨櫃運輸發展史寫下歷史新頁。

高雄港務局表示，台灣地區屬海島型經濟，對外貿易依賴海運運輸，尤其國際商港的長期發展幾與國家經貿同步發展，高雄港自五十八年十一月第一艘貨櫃船「東方神駒」號靠泊以來，貨櫃量自五十九年約一萬餘TEU

起步，七十年達到一百萬TEU，八十四年超越五百萬TEU，到今年突破指標性一千萬TEU大關，歷經三十八年持續不斷成長，才有如此豐碩績效。

回顧過去，高雄港務局因深切體認貨櫃運輸的重要性與急迫性，亟力關建貨櫃碼頭，積極推行貨櫃化運輸，在這將近四十年發展過程中，伴隨著台灣經濟的發展，由勞力密集、資本密集轉型為高精密科技產業，港埠運量亦隨著由量變到質變，逐漸走向重視顧客服務與價值提升的年代，顯見港埠運量支援國家經濟，而國家經濟以港埠發展為依托的例證。

近年來，高雄港為因應貨櫃船舶大型化的發展趨勢，並滿足貨櫃量持續成長需求，積極辦理紅毛港遷村及推動高雄港洲際貨櫃中心第一期BOT招商案，並於96年九月二十八日完成簽約，預訂12月31日動工興建，完工後將可供滿載的巨型貨櫃輪靠泊作業，每年將增加貨櫃裝卸能量二百萬TEU以上，除可改善現有航商承租貨櫃基地分散問題並可增加貨櫃運送的便利性及提高作業效率，將有助提升高雄港成為世界海運轉運中心發展目標的達成。

基港今年櫃量創新高將達221萬TEU

基隆港九十六年度貨櫃營運實績亮麗，截至十二月二十五日止，九十六年度貨櫃裝卸量累計數已達2,179,607TEU，較上年同期累計數增加91,664TEU，成長率為

四・三九%，突破八十四年所創2,165,193TEU紀錄；若以96年一月至十一月累計月平均量估算，96年貨櫃裝卸量應可望達到2,210,000TEU左右，將創下歷年新高紀錄。基隆港務局表示，展望基隆港未來一年，若以過去三年的平均成長率二・四三%，預估九十七年貨櫃裝卸量，將以二二六萬TEU為目標，該港風華再現，可拭目以待。

基隆港務局表示，雖然96年以來國內外經濟景氣不甚理想，但基隆港貨櫃裝卸量仍能連續二年締造佳績，究其主因，為基隆局全力以赴，提出多項港埠優惠政策奏效，包括建立貨櫃集散站實施自主管理作業、裝卸作業服務保證、貨櫃成長優惠及鼓勵業者投資該港自由貿易港區等，吸引目前世界貨櫃船公司排名第十三，以色列境內第一大貨櫃輪船公司ZIM選定基隆港為其亞洲貨櫃轉運中心，帶來的大量轉口櫃，使96年一至十一月轉口櫃量達到202,989TEU，較九十五年同期增加68,404TEU，成長率高達五〇・八三%，佔整體貨櫃裝卸量之一〇・〇三%，較歷年平均約佔五至七%左右大幅成長，轉口櫃佔有率亦創下歷年來新高，為基隆港貨櫃營運量大幅成長之一大功臣。

基隆局引用全球透視機構(Global Insight)最新全球經濟預測報告指出，二〇〇八年全球經濟成長的腳步雖可能趨緩，但預估經濟成長仍將有三・三%（二〇〇七年預估為

三・七%）；另據國內航運業界樂觀表，只要不發生無法預期的世界性災害，在全球貨量持續成長及實際有效艙位緩步增加的情況下，預估二〇〇八年整體貨櫃航運市場仍會繼續呈現均衡穩定發展。

長榮海運續租高港碼頭十年

長榮海運公司決定續租高雄港第四貨櫃中心一一五至一一六號碼頭。簽約儀式於12月27日假桃園長榮國際大樓舉行，由長榮海運總經理顏火耀與高雄港務局局長謝明輝代表簽約，租期自二〇〇八年三月一日起至二〇一八年二月二十八日止，共計十年。

長榮自一九八七年起，即開始承租使用高雄港一一五、一一六號碼頭，該二座碼頭全長五百九十六公尺，總面積達二十萬零六千四百八十平方公尺，配置有橋式機六座、門式起重機二十六座及堆高機六座，港埠設施完善先進。此外，長榮在高雄港第五貨櫃中心也承租使用七十九至八十一號三座專用碼頭，是目前使用高雄港碼頭最多的航商，也是該港最大的客戶。長榮96年一至十一月於高雄港的貨櫃作業量，較去年同期成長百分之十三。

高雄港位處於亞太地區的中心位置，為長榮海運公司重要之轉運樞紐，地理位置優越、裝卸作業效率高，具有極佳的發展前景，故該公司繼今年七月續租高雄港第五貨櫃中心七十九至八十一號碼頭後，昨再簽約續租一一五至一一六號碼頭，以持續提供客戶高效率的港埠裝卸服務。


CMT
中國航運股份有限公司
Chinese Maritime Transport Ltd.
<http://www.cmt.tw>

召聘公司高階管理暨主管儲備人員

- 1.大專理工科以上畢業。
- 2.年齡50歲以下（45歲以下尤佳）。
- 3.具海勤一等大副一年以上、一等管輪三年以上資歷；具修造船監工經驗者優先。

應徵者請備妥履歷表及自傳、學經歷證明(或海勤服務證照)等，逕寄本公司人力資源處收

地址：台北市10051濟南路1段15號

電話：+886(0)2 2397 6609

傳真：+886(0)2 2397 6698

電子郵件：kuobh@agcmt.com.tw

履歷條件初審合格者將通知擇期面試。


HSIN CHIEN MARINE CO., LTD.
新健海運股份有限公司

誠徵優秀岸勤服務人員

職 稱	年 齡	資 格
駐埠船長	50歲以下	曾於國際航線任職船長，並持有適任證書及所有STCW訓練證書。
駐埠輪機長	50歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書，具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作。
駐埠工程師	45歲以下	海事院校輪機科系畢業，具管輪或岸勤工程師經驗者尤佳，諳英語，熟悉電腦基本軟體操作。

誠徵優秀海勤服務人員

職 稱	年 齡	資 格
船長	55歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船船長經驗
輪機長	55歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船輪機長經驗
大副	50歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船大副經驗
大管	50歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船大管經驗
船副	45歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船船副經驗
管輪	45歲以下	持本國籍一等適任證書及所有STCW訓練證書；具遠洋航線散裝船管輪經驗

應徵方式：

- 1.岸勤人員：備履歷(附照片)、自傳、相關證件影本及最高學歷畢業證書影本等，並於信封上註明應徵職稱，逕寄本公司船務部收
 - 2.海勤人員：備履歷(附照片)、海員手冊影本、本國籍一等適任證書影本、STCW訓練證書影本，並於信封上註明應徵職稱，逕寄本公司船務部收
- 本公司地址：104台北市中山區民權東路3段4號3樓 聯絡電話：02-25080389
 E-MAIL：marine@hcm.com.tw



萬海航運股份有限公司
WAN HAI LINES LTD.

WE CARRY, WE CARE.

萬海航運的航行網從亞太到中東、美西與世界各地不斷延伸，並於2000年、2002年及2003年Maritime Asia讀者票選亞洲區間最佳航運公司。因應新造船隊，組織擴編，歡迎符合以下資格之優秀人員加入萬海！

誠徵優秀海勤服務人員

職 稱	資 格
船 長	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職遠近洋貨櫃船船長經驗尤佳。
輪機長	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職遠近洋貨櫃船輪機長經驗尤佳。
大 副	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職遠近洋貨櫃船大副經驗尤佳。
大 管	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職大管經驗尤佳。
管 輪	持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職管輪經驗尤佳。
大 廚	持有中餐丙級技術士證書及所有STCW95訓練證書；及最近二年任職大廚經驗尤佳。

~本公司薪資待遇優渥，福利制度良好，升遷管道暢通及人性化管理~

應徵方式

- 1.至本公司網站一線上徵才登錄 www.wanhai.com.tw
- 2.郵寄履歷表：

☒應徵海勤人員：備履歷(附照片)、海員手冊影本、本國籍一等適任證書影本、STCW95訓練證書影本、最高學歷畢業證書影本，並於信封上註明應徵職稱逕寄本公司船務部船員課收。

~本公司住址：104台北市中山區松江路136號10樓~



達和航運股份有限公司

誠徵海勤人員

職 稱	資 格
船 長	持有國籍一等船長證書。
大 副	持有國籍一等大副證書。
船 副	持有國籍一、二等船副證書。
輪 機 長	持有國籍一等輪機長證書。
大 管 輪	持有國籍一等大管輪證書。
管 輪	持有國籍一、二等管輪證書。
乙 級 船 員	符合STCW95資格者

公司地址：台北市中山區中山北路二段113號10樓

聯 絡 人：船務部船員課

Tel: (02)2531-0909分機22 黃政雄

E-mail: js-hwang@thmc.com.tw

Tel: (02)25310909分機 26 沈大敬

E-mail: djs@thmc.com.tw



臺灣海陸運輸股份有限公司

※誠徵海勤人員※

職 稱	資 格
船 長	1. 持有國籍一等執業證書 2. 具有駛上駛下 (RORO) / 雜貨船之經驗
輪 機 長	持有國籍一等執業證書
大 副	持有國籍一等執業證書
船 副	持有國籍一等執業證書
大 管 輪	持有國籍一等執業證書
管 輪	持有國籍一等執業證書
水 手 長	持有國籍執業證書
幹 練 水 手	需具有乙級航行當值
機 匠 長	持有國籍執業證書
機 匠	需具有乙級輪機當值
大 廚	持有國籍執業證書

公司地址：台北市建國北路一段126號1樓

1TH FL, NO.126, CHIEN KUO NORTH ROAD,
TAIPEI, TAIWAN, R.O.C.

聯絡電話：02-25156618#325 E-MAIL: crew@tmtship.com

瑞榮船舶管理有限公司

誠 徵 海 勤 人 員

職稱	年齡	國 證	資 格
船長	面洽	中執一等 中執二等	(一) 有船長經驗優先錄取 (二) 有國內、外航線船長經驗優先錄取 (三) 國際、國內航線資深大副可
大副	面洽	中執一等 中執二等	(一) 有國際航線大副經驗優先錄取 (二) 有國際、國內航線資深二副
輪機長	面洽	中執一等 中執二等	(一) 有國際航線輪機長經驗優先錄取 (二) 有國內、外航線輪機長經驗優先錄取
大管輪	面洽	中執一等 中執二等	(一) 有國際航線大管輪經驗優先錄取 (二) 有國內、外航線資深二管經驗優先錄取
銅匠	面洽	當值證書	有國際、國內航線資深經驗

(A)駐埠資深船副、大專航海學科系畢，須對船上文書管理熟悉。住高雄優先。

(B)

- (1)本公司擴展業務，目前國際、國內航線共計8艘，急須以上之海員同仁。
- (2)待遇優渥(已調整)，管理人性化。
- (3)須有合格STCW 95合格訓練證書。
- (4)以上如有合適者先將履歷(附照片及海員手冊資歷)註明應徵職稱，寄到本公司或傳真。

聯絡電話：07-3974257 傳真：07-3974258

本公司地址：80764高市三民區九如一路551號5樓之2



裕民航運股份有限公司

U-MING MARINE TRANSPORT CORPORATION

誠 徵 岸 勤 人 員

職 務	資 格
駐埠船長	①學歷：海事院校航海、商船、航技等科系畢業。 ②資歷：持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書，三年以上船長或駐埠船長經驗。 ③其他：具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作(Word、Excel、Power-point、E-mail等)。
駐 埠 輪機長	①學歷：海事院校輪機工程科系畢業。 ②資歷：持有本國籍一等適任證書及所有STCW95訓練證書，三年以上輪機長或駐埠輪機長經驗。 ③其他：具英文溝通能力，熟悉電腦基本軟體操作(Word、Excel、Power-point、E-mail等)。
工 程 師	①學歷：海事院校輪機、造船科系畢業。 ②資歷：不拘，具管輪以上或岸勤工程師經驗者尤佳。 ③其他：諳英文，熟悉電腦基本軟體操作(Word、Excel、Power-point、E-mail等)。

◎應備資料：中英文履歷(附照片)及自傳、學經歷證明、考試及訓練證照等，註明應徵職務及希望待遇。

◎應徵方式：1.至本公司網站登錄資料：www.uming.com.tw

2.E-mail應徵資料：simonpen@metro.feg.com.tw

3.郵寄應徵資料：106台北市敦化南路二段207號29樓

◎聯 絡 人：人力資源處 彭副理 Tel：02-27338000 ext.6093

海 事 新 聞

資料來源：TAMSS (台灣海事安全與保安研究會)

航政局未成立交部難接辦航海特

考交通部航政司官員昨日表示，在航政局未成立前，以航政司現有的人力與預算，尚難接辦航海人員特考一、二等船副與管輪等四職級的考試業務；為因應航商的用人需求，提昇考選部航海人員特考之報考人數與及格率為當前解決之道。

這位官員係對教育部學生實習船聯合輔導會政策規劃組提議，將考選部舉辦之航海人員考試全部移由交通部辦理之可行性，而提出上述說明。

據指出，因交通部航政局迄今未能成立，以航政司現有人力與預算等相關行政資源，恐無法再配合承辦考選部航海人員考試一、二等船副及管輪等四職級之考試業務。

主管官員表示，現階段應以如何提昇考選部航海人員特考之報考人數與及格率，相關因應措施諸如放寬航輪學生能於在校期間先行取得應考資格、增訂非航輪學生修滿航海人員國際公約學程並取得學程證明即具報考資格、航輪教材與考試題庫出處應為合一

禁錮異國 台灣老船長嗚咽懷鄉

2007年最後一個周六的正午，巴拿馬原始雨林中的運河小鎮甘波亞外的「重生監獄」內，例行的探監日，包括了來自哥倫比亞、厄瓜多甚至南美的囚犯家屬，經過多重安檢，在鐵棚下的會客區裡遞上了親情：幾張全家福照片、一塊耶誕蛋糕、幾個家鄉

的玉米粽。

如果不是圍繞著叢林的圍牆和刺絲網，這先前美國運河區教改所成排椰樹，倒像個農莊。只是管理處側斜坡上獨棟獄舍裡的一位白髮老翁，卻盼不到親友。

判決充滿歧視 刑期破紀錄

72歲的台灣籍犯人端木惟錯，不僅是巴拿馬監獄中唯一服刑的中華民國公民，還是全中美洲監獄裡年紀最大的犯人。這位海軍官校正科班50年次的畢業生作夢也沒有想到，會在充滿歧視的判決下承受破紀錄的高刑期。由一位令人欽羨的船長跌入異鄉監獄裡，在近乎絕望中度過了四年半的鐵窗歲月。

管理員和同舍犯人口中的「Capi」(Capitan)船長有著一張方正和符合年紀的面孔，老舊但乾淨的襯衫和一頭華髮，遮掩不住當年船長的架勢。攝氏30多度的高溫 and 90%的相對濕度下，安靜但難掩沮喪的端木船長在大樹下打了補釘的舊塑膠椅上，向我訴說他由雲端跌落的故事。

2003年3月28日，由端木船長指揮的台灣2萬1千噸巴拿馬籍散裝貨輪，由加勒比海多明尼加駛近美國德州休士頓港。清晨五時距港口八海里清查船艙時，突然冒出5名多明尼加偷渡客。領港人員登船前，怕遭扣薪罰款的船員臨時以木板就地釘成兩張木筏，將5人分成兩批放到海上。

70多歲蹲牢房 獄卒也不忍

天亮後一艘貨輪救起了一張木筏上的3名偷渡客，另一張木筏失蹤，2

人葬身墨西哥灣。3名偷渡客被交給美國海岸防衛隊後，指稱遭惡意遺棄海上，導致2名同夥失蹤。

由於船隻登記為巴拿馬籍，端木船長和大副、水手長等13人由聯邦調查局送交巴拿馬司法單位調查。在拘留所和牢裡長達兩年多等待宣判，10名大陸船員獲得無罪釋放，端木船長在一審時卻以兩起謀殺罪被判了19年徒刑，大副、水手長則判刑2年，因已關押超過刑期而獲釋。

人滿為患的巴拿馬監獄裡，滅門連續殺人兇手判刑最高15年，走私成噸毒品6至10年，一般殺人5、6年，貪汙2千萬美元在家軟禁不等。端木被以滔天大罪破紀錄重判，甚至無法享有當地受刑人65歲申請交保，70歲依法可在家軟禁的人權考量。

一名「重生監獄」的年輕管理員私下皺著眉頭向記者說：「Capi都70多歲了還關在這裏，台灣不是成天捐錢給我們修法院、蓋監獄、還請法官去台灣玩嗎？你們大使館也該想想辦法把他弄出去了！」另外一名犯人在經過記者身旁時悄悄的丟下一句話：「昨天才有一位荷蘭籍的犯人在山下大統艙裡上吊」。

台巴外交脆弱 換囚拖字訣

台灣和巴拿馬的換囚協定文本橫跨太平洋多次，卻還在官僚體系的逗號和翻譯上打轉，雙方國會折騰兩年多還未定稿，這或多或少可以看作是兩國脆弱外交關係的縮影。我國大使侯平福答覆我提問時表示，該協定「應該」很快就可以由雙方國會批准執行。只是抽象和虛幻的「應該」，

已在端木的額頭上，加上了新的皺紋。

大使館秘書、職業婦女會、甚至包括中時在內的國內媒體，都會在過年過節適時的送上食品和報刊雜誌。負責該案的大使館何秘書即將調任，照顧老船長的任務交由年輕熱心的陳秘書定期探視，給予急於擺脫噩夢的老船長少許安慰。

如果不是船東貪圖懸掛巴拿馬旗廉價方便的話，端木船長完全可以在台灣接受司法審判甚至服刑。老船長懷鄉的嗚咽讓我突然激動起來，想到冷氣房裡的船東們不會體會受到受僱的船長船員在言語不通的異邦被糟蹋，更別提叢林烈日下鐵皮屋裡令人發暈的汗臭，和難以下嚥的飯菜。

早已失去收入的端木不僅無法聘請律師上訴，沒有人權團體關懷，更糟的是無法回國而自動失去戶籍，多年前退休後領取的榮民生活補助費也因而在兩年前被輔導會註銷；至於在台灣的老伴失去每月微薄的1萬3千台幣補助金如何過活，他不願再談下去。

沒戶籍失補助 無人問問

我揮別端木船長時，看到的是只眼神中剩下寂寞、剩下惶恐的老者，他，不屬於這叢林。

2008年已經到來，72歲老船長的意志力還將繼續面對殘酷的考驗；萬里外的台灣和島上的親人，從來沒有在夢中消失，只是那實在太過遙遠和飄渺了。

撞船背後...台灣船員凋零

日前蘇澳籍接駁船「太平洋一六八號」行經基隆嶼附近，遭新加坡籍國富輪攔腰撞成兩截沉沒。基隆港務局認為國富輪涉嫌重大，檢方也初判是國富輪肇事；案發當時國富輪值勤的大陸籍二副則堅稱，以為閃避過去了，不知撞到船。發生事故是非曲直將由航港管理當局作公正判斷。

值得探討的是，為何航儀設備先進的國富輪及訓練合格的船員，還會發生如此不可思議的重大事故？甚至「太平洋一六八號」在事發後施放信號彈求救，連附近航行的海釣船都發現了，但貨櫃輪「沒感覺，就是沒感覺」？我有超過二十多年航行經驗，國富輪當值人員對於如此重大的撞擊居然說不知道，恐怕如果不是當時他酒醉不醒人事便是睜著眼說瞎話，太不可思議了。

商船及船員為我海軍國防的後備武力，但如今幾乎所有我國權宜船都大量使用大陸船員，正如國富輪全船都是，大陸船員真是又便宜又好嗎？台灣船員到那去了？這個事故正好讓政府、業界及學界共同思考未來的海運和人才培訓政策。

台灣船東真正的想法如何呢？從最簡單的經濟學供需面來看，供應面不足必須要使價格提高，這是不變的鐵律；船東就是不願價格提高，找不到台灣船員就換外籍。

目前大陸海事院校的航海及輪機

專業人員都是全公費生，中國大陸花錢訓練出高品質幹部船員，會給台灣揀便宜嗎？台灣船東若能有高品質又價廉的幹部船員可僱用，就不會再使用台灣船員。就是因為找不到價廉又物美的外籍船員，使台灣永遠成為國際上外籍船員的訓練中心，外籍船員來台灣「過個水就走了」去別國賺大錢，不就是這般嗎？

在台灣，學校新血也無法達到業界要求。我希望業界告知是那方面的差錯，包括知識、技能及態度等，知識不足學校虛心改進，對表現不好的學生業界可予淘汰。我國船員兄弟們則千萬要自立自強多充實自己，只要技術好、能力足，肯吃苦耐勞，全球海運界都會向你招手。

商船船員的悲哀，曾幾何時台灣船員薪水水準已經要和第三世界外籍船員甚至於中國大陸作比較了。今天外籍船員薪資不斷三級跳，就是因為外籍人力仲介確定台灣已沒有自己的船員，他們慫恿外籍船員不斷毀約，且越毀約後薪水越高，因為他們吃定台灣已沒有船員可補充。

二十一世紀的海運高科技技術人才是要靠船東花時間、心血來培育的，誰能夠有效掌握海運科技的技術與人才，誰就是未來的贏家。



海員俱樂部報導

臺中港國際海員俱樂部報導



安地瓜島及巴布達籍(ANNGUA & BARBUDA) M/V BELUGA ENDEAVOUR菲律賓籍船長(APT. VILLAPANDA, MARLON C.表示航運業中際船舶港口規則ISPS CODE概括了安全方面的改進必須以確保海員人權為前提。這包括應該保證船員享有上岸休息的權利。新的報告制度將使我們了解問題的存在程度，並幫助我們合適地實行ISPS規定和其他安全有關的措施。

安地瓜島及巴布達籍，MULTIPURPOSE, HEAVY LIFT型式船舶“M/V BELUGA ENDEAVOUR”，此航次由日本神戶(KOBE)裝載

臺電(ON BINED CYCLE POWER GENERATING EQUIPMENTS)至臺中港卸貨。

全船包括船長一共17位外籍船員(2位烏克蘭籍船員，2位俄羅斯籍船員，2位德國籍實習生，11位菲律賓籍船員)。船東為德國BILUGA SHIPPING GMBH CO., KG MS” BFLUGA ENDEAVOUR “, BREMEN, GERMANYM。光船租船人(BAREBOAT CHARTERER) 為安地瓜島及巴布達BELUGA ENDEAVOUR SHIPPING LIMITED, ST. JOHNS, ANTIGUA, WEST INDIES.



陽明海運股份有限公司

誠徵海勤人員

職 稱	年 齡	資 格
船 長	45歲以下	持有國籍一等執業證書 需有貨櫃或散裝船經驗
大 副	45歲以下	持有國籍一等執業證書 需有貨櫃或散裝船經驗
船 副	40歲以下	持有國籍一等執業證書
輪 機 長	50歲以下	持有國籍一等執業證書
大 管 輪	45歲以下	
管 輪	40歲以下	

本公司待遇優渥，福利佳，管理人性化，歡迎洽詢
 報名地點：201基隆市信義區信一路150號12樓 船務部船員管理組
 連絡人：陸忠良 Tel: (02) 2429-8296 Fax: (02) 2422-5525
 E-MAIL: cllu@yml.com.tw

壹、主旨及目的：

依據中華海員總工會會章第三條：『本會以團結海員意志，保障海員權益與福祉，增進海員智識與技能，促進勞資協調，維護航運發展，配合國家決策為宗旨』，舉辦本次研討會。

貳、主辦單位：中華海員總工會。

參、協辦單位：國立台灣海洋大學海運暨管理學院海運研究中心。

中國航海技術研究會。

中華民國船舶機械工程學會。

肆、時間：97年4月25日。

伍、地點：台北市國聯大飯店(台北市光復南路200號)。

陸、參加對象：本會會員、航運業、海事院校及相關航運社團組織。

柒、研討會主題：

本次研討會強調以海運實務技術為主，針對最新航運技術的開發與問題，提出解決方案或辦法，研討會範圍為航海技術、輪機技術、運航技術、船機維修技術、海事教育與人才培育。

捌、研討會論文徵稿：

一、徵稿主題：有關航海及輪機及海運技術方面論文。

徵稿之內容係以未發表之原著為主。已在其他期刊刊登者，雖使用語文不同、題目更改、或內文經改寫，均不接受投稿。已於國內外會議發表之論文，不論有無收錄於其

會議資料中，除經大幅修改者外，均請作者提附該會議主辦者之同意書，並於論文中加註說明。論文如屬接受公私機關團體委託研究出版之報告書之全文或一部份或經重新編稿者，作者應提附該委託單位之同意書，並於論文中加註說明。

二、稿件格式：

(一)文字：稿件以中文或英文橫式撰寫。

(二)題目、作者：題目(20號標楷體)宜簡明，作者姓名列於題目之下方置中(12號標楷體)，服務單位及職稱列於第一頁左下方。

(三)內容：來稿不超過1萬字(不論中、英文，連同圖表以10個印刷頁為原則)，包括摘要(不超過300字)、關鍵詞(3-5個)、緒言、……、結論、參考文獻。符號說明：如文中使用符號者，請附符號說明，按英文字母及希臘字母順序排列。

(四)數學式：所有公式及方程式均須打字，其後標明式號於圓括弧內。為清晰起見，每一式之上下須多空一列。

(五)圖表說明：圖表必須附有阿拉伯數字編號及標題或簡短說明，應置放靠近本文所提之位置。照片請用光面紙(背面記以圖號)貼於稿紙上。

(六)打字：來稿經審查被採用者，以Microsoft Word打字輸出，並附文稿磁片。

(七)內文：內文以楷書體12點橫式打印於21×30公分之A4紙上，每頁上留2.5公分、下留2公分、左右各留3.17公分，頁碼請以鉛筆編於右下方，俾統一編輯。

(八)參考文獻：所有參考文獻需按其在文中出現之先後，予以標示號碼，並依序完整列於文末，期刊、書籍（英文請以斜體表示）需列全名。

(九)本次研討會採用之文章，其他刊物如需轉載，應同時徵得作者及主辦單位同意；作者應授權主辦單位擁有重製權及結集出版專刊之權利。

(十)本次研討會論文徵稿，請國立台灣海洋大學田文國老師負責收集，投搞收件地點：以word檔寄202基隆市北寧路二號，或以電子郵件傳送至c0055@mail.ntou.edu.tw。

三、論文稿件投稿期限：97年2月1日起至97年3月15日止。

「2008年中華海員品質提升研討會」研討會報名表

姓 名：			
職 稱：			
服務單位：			
身分證字號：	出生年月日：		
性別： ☐ 男 ☐ 女	飲食習慣： ☐ 葷食 ☐ 素食		
聯絡電話：（ ）	傳真：		
行動電話：	E-mail：		
通訊地址：			
備註：			
一、聯 絡 人：中華海員總工會業務處 謝珍鳳小姐 TEL：02-25150304、02-25150307 FAX：02-25078211			
二、報 名：請於97年3月15日前，以傳真或親自報名。			

中華海員總工會退休註銷補助一覽表 96年12月24日

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
018945	羅芳久	2007/11/15	退休補助金	40200
062010	朱亮	2007/11/16	退休補助金	38400
023001	黃勝雄	2007/11/16	註銷補助金	15750
038171	沈富雄	2007/11/16	退休補助金	34200
065966	顏明陽	2007/11/20	註銷補助金	42600
058696	曲振威	2007/11/23	註銷補助金	21750
055525	張樹基	2007/11/23	退休補助金	48750
076763	柯明聰	2007/12/5	註銷補助金	20775
051633	王進來	2007/12/5	註銷補助金	9600
084726	趙崇富	2007/12/11	退休補助金	9900
067441	吳文欽	2007/12/11	註銷補助金	17100
019620	陳三榮	2007/12/18	退休補助金	62250
031188	桑鶴年	2007/12/19	註銷補助金	27000
	人數	13	總金額	388275

中華海員總工會急難救助一覽表 96年12月24日

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
036893	伍光燦	2007/11/16	在岸住院	2000
059639	許明福	2007/11/19	在岸住院	2000
084475	陳文彬	2007/11/19	在岸住院	2000
053780	錢健平	2007/11/21	在岸住院	2000
054362	張榮華	2007/11/23	在岸住院	2000
063754	禹義霖	2007/11/23	在岸住院	2000
067085	黃鴻博	2007/11/28	在岸住院	2000
048156	顏吉傑	2007/11/30	在岸住院	2000
084147	王威舜	2007/12/4	父喪濟助	1000
052460	曾謝寬	2007/12/5	在岸住院	2000
054658	應明士	2007/12/5	在岸住院	2000
083788	梁德法	2007/12/5	母喪濟助	1000
082676	葉國斌	2007/12/6	在岸住院	2000
063251	陳明茂	2007/12/12	母喪濟助	1000
031714	鄭清野	2007/12/12	在岸住院	2000
077978	李妙壽	2007/12/12	在岸住院	2000
084420	施煌榮	2007/12/13	父喪濟助	1000
086054	李訓良	2007/12/18	在岸住院	2000
056499	陳清池	2007/12/19	在岸住院	2000
055394	許安樂	2007/12/20	在岸住院	2000
034166	孫兩傳	2007/12/20	在岸住院	2000
	人數	21	總金額	38000

資料來源:內政部營建署

96年度購置、修繕住宅貸款利息補貼第2次受理申請

為協助弱勢家庭解決居住問題，政府96年度辦理「購置住宅貸款利息補貼」、「修繕住宅貸款利息補貼」等二種補貼。申請方式如下：

一、	受理申請期間：自96年12月17日起至97年6月30日止。	
二、	申請方式：	
	(一)	申請人於受理期間，填寫申請書並備妥相關檔案，於受理截止日前，以掛號郵寄或送至申請人戶籍所在地之直轄市、縣(市)主管機關。
	(二)	各直轄市、縣(市)政府受理方式採隨到隨辦，不需評點排序。
三、	受理申請單位：申請人戶籍所在地之當地直轄市、縣(市)政府如(附件一)。	
四、	申請書取得方式：	
	(一)	從本部營建署網站下載 (網址： http://www.cpami.gov.tw)。
	(二)	向直轄市或縣(市)主管機關購買(每份工本費新臺幣10元)。
五、	申請資格：	
	(一)	申請購置住宅貸款利息補貼者，應具備下列各款條件： 1. 年滿20歲。 2. 符合下列家庭組成之一： (1) 有配偶者。 (2) 與直系親屬設籍於同一戶者。 (3) 單身年滿40歲者。 (4) 父母均已死亡，戶籍內有未滿20歲或已滿20歲仍在學、身心障礙或沒有謀生能力之兄弟姐妹需要照顧者。 3. 住宅狀況應符合下列條件之一： (1) 無自有住宅：申請人及其配偶、戶籍內之直系親屬及其配偶均無自有住宅(以「父母均已死亡，戶籍內有未滿20歲或已滿20歲仍在學、身心障礙或沒有謀生能力之兄弟姐妹需要照顧者」之家庭組成提出申請，申請人及其戶籍內兄弟姐妹均須無自有住宅。) (2) 申請人2年內購置住宅並已辦理貸款者，且其配偶、戶籍內之直系親屬及其配偶均無自有住宅(以「父母均已死亡，戶籍內有未滿20歲或已滿20歲仍在學、身心障礙或沒有謀生能力之兄弟姐妹需要照顧者」之家庭組成提出申請，申請人2年內購置住宅並已辦理貸款者，且其戶籍內兄弟姐妹均須無自有住宅)。 4. 申請人家庭年收入、每人每月平均收入均低於(附件二)之金額。

	(二)	申請修繕住宅貸款利息補貼者，應具備下列各款條件： 1. 年滿20歲。 2. 符合下列家庭組成之一： (1) 有配偶者。 (2) 與直系親屬設籍於同一戶者。 (3) 單身年滿40歲者。 (4) 父母均已死亡，戶籍內有未滿20歲或已滿20歲仍在學、身心障礙或沒有謀生能力之兄弟姊妹需要照顧者。 3. 申請人及其配偶、戶籍內之直系親屬及其配偶僅持有一戶使用執照逾10年之老舊住宅；以「父母均已死亡，戶籍內有未滿20歲或已滿20歲仍在學、身心障礙或沒有謀生能力之兄弟姊妹需要照顧者」之家庭組成提出申請者，申請人及其戶籍內之兄弟姊妹須僅持有1戶住宅。 4. 申請人家庭年收入、每人每月平均收入均低於(附件二)之金額。
六、		購置住宅貸款、修繕住宅貸款之額度、利率、償還方式及年限如(附件三)。
七、		申請購置住宅貸款利息補貼者，應檢附下列書件，於申請期間內，向戶籍所在地之直轄市、縣（市）主管機關申請：
	(一)	申請書。
	(二)	戶口名簿影本或全戶戶籍謄本（夫妻分戶者或戶籍內之直系親屬與其配偶分戶者，應同時檢具其配偶、戶籍內直系親屬之配偶之戶口名簿影本或戶籍謄本）。
	(三)	家庭成員具備下列條件之證明檔案（不具備下列條件者免附）： 1. 身心障礙者：身心障礙者手冊影本。 2. 65歲以上老人：戶籍謄本。 3. 原住民：戶籍謄本。 4. 列冊低收入戶：低收入戶證明影本。 5. 單親家庭：戶籍謄本（另依申請人之條件檢附下列檔案：就學證明影本、配偶服刑證明影本、向警察機關報案協尋證明影本或無謀生能力之證明）。 6. 受家庭暴力侵害者及其子女：家暴事件保護令影本、由直轄市、縣（市）政府家庭暴力防治單位轉介之檔案或其他足資證明之檔案影本。 7. 因重大疾病致長期失業者：醫院醫師診斷證明影本。 8. 重大災害災民經相關主管機關認定者：該主管機關認定之檔案影本。

	(四)	申請人2年內購置住宅並已辦理貸款者，檢附該住宅之建物登記簿謄本或建物權狀影本（主要用途登記應含有住宅或住字樣）。
	(五)	貼足雙掛號郵資之回郵信封
八、	申請修繕住宅貸款利息補貼，應檢附下列書件，於申請期間內，向戶籍所在地之直轄市、縣（市）主管機關申請：	
	(一)	申請書。
	(二)	戶口名簿影本或全戶戶籍謄本（夫妻分戶者或戶籍內之直系親屬與其配偶分戶者，應同時檢具其配偶、戶籍內直系親屬之配偶之戶口名簿影本或戶籍謄本）。
	(三)	修繕住宅之建物登記簿謄本或建物權狀影本（主要用途登記應含有住宅或住字樣）。
	(四)	家庭成員具備下列條件之證明檔案（不具備下列條件者免附）： 1.身心障礙者：身心障礙者手冊影本。 2.65歲以上老人：戶籍謄本。 3.原住民：戶籍謄本。 4.列冊低收入戶：低收入戶證明影本。 5.單親家庭：戶籍謄本（另依申請人之條件檢附下列檔案：就學證明影本、配偶服刑證明影本、向警察機關報案協尋證明影本或無謀生能力之證明）。 6.受家庭暴力侵害者及其子女：家暴事件保護令影本、由地方政府家庭暴力防治單位轉介之檔案或其他足資證明之檔案影本。 7.因重大疾病致長期失業者：醫院醫師診斷證明影本。 8.重大災害災民經主管機關認定者：主管機關認定之檔案影本。
	(五)	貼足雙掛號郵資之回郵信封。
九、	其他事項悉依「住宅補貼作業規定」、「96年度購置住宅貸款利息補貼申請須知」、「96年度修繕住宅貸款利息補貼申請須知」及有關規定辦理。	

附件一 直轄市、縣（市）政府辦理購置、修繕住宅補貼之單位

製表日期：九十六年十二月十七日

縣市別	受理單位	地 址	電 話
臺北市政府	都市發展局	臺北市羅斯福路一段八號一〇樓	(02)2321-2186
高雄市政府	都市發展局住宅發展處	高雄市四維三路二號六樓	(07)337-3529, (07)3373530
臺北縣政府	城鄉局企建課	臺北縣板橋市中山路一段一六一號一一樓	(02)2960-3456 轉7060、7065
宜蘭縣政府	工務局下水道課	宜蘭市縣政北路一號	(03)9251000 轉1351~1354
桃園縣政府	城鄉局都市更新課	桃園市縣府路一號七樓	(03)332-2101轉5713
新竹縣政府	建設局公用事業課	新竹縣竹北市光明六路一〇號	(03)551-8101轉2351
苗栗縣政府	建設局建築管理及國宅課	苗栗市縣府路一〇〇號	(037)357-741, (037)337-251
臺中縣政府	工務局使用管理課	臺中縣豐原市陽明街三六號	(04)2526-3100轉2564
彰化縣政府	工務局建築工程課	彰化市中山路二段四一六號	(04)7222-151轉0573
南投縣政府	城鄉局發展課	南投縣南投市中興路六〇號	(049)222-0711
雲林縣政府	建設局使用管理及國宅課	雲林縣斗六市雲林路二段五一五號	(05)532-9559
嘉義縣政府	工務局公用事業課	嘉義縣太保市祥和新村祥和一路東段一號	(05)362-0123轉400
臺南縣政府	城鄉局綜合計畫課	臺南縣新營市民治路三六號	(06)633-4251
高雄縣政府	工務局國宅課	高雄縣鳳山市光復路二段一三二號	(07)747-7611轉1672
屏東縣政府	建設局都市計畫及住宅課	屏東市自由路五二七號	(08)732-0415轉3322
臺東縣政府	城鄉局綜合開發課	臺東市中山路二七六號	(089)330-580
花蓮縣政府	城鄉局城鄉規劃課	花蓮市府前路一七號	(038)242-688
澎湖縣政府	建設局建管課	馬公市治平路三二號	(06)927-0690
基隆市政府	都市發展局國宅課	基隆市義一路一號	(02)2422-4030
新竹市政府	都發局國宅課	新竹市中正路一二〇號	(03)521-6121轉492
臺中市政府	都發局住宅課	臺中市民權路九九號	(04)2228-9111 轉15851~1853
嘉義市政府	工務局使用管理課	嘉義市中山路一六〇號	(05)225-2712
臺南市政府	都發局都市更新課	臺南市永華路二段六號	(06)390-1347
金門縣政府	建設局	金門縣金城鎮民生路六〇號	(082)312-877
連江縣政府	建設局	連江縣南竿鄉介壽村七六號	(0836)22910

附件二 申請人家庭年收入、每人每月平均收入均低於下列金額

戶 籍 地	家庭年收入	每人每月平均收入
臺北市、臺北縣縣轄市（新店市、板橋市、中和市、永和市、土城市、三重市、新莊市、蘆洲市、樹林市、汐止市）	145萬元	52,083元
高雄市、臺灣省轄市（基隆市、新竹市、臺中市、嘉義市、臺南市）、高雄縣鳳山市	105萬元	37,478元
臺灣省(臺灣省省轄市、臺北縣縣轄市、高雄縣鳳山市除外)	94萬元	33,281元
金門縣、連江縣	94萬元	22,750元

附件三 96年度購置住宅貸款利息補貼、修繕住宅貸款利息補貼之貸款額度、償還年限、優惠利率及適用對象

製表日期：96年12月17日

貸款 額度	購置住宅貸款		最高新臺幣（以下同）220萬元
	修繕住宅貸款		最高80萬元
償還 年限	購置住宅貸款		20年(付息不還本之寬限期最長5年)
	修繕住宅貸款		15年(付息不還本之寬限期最長3年)
優惠 利率	第一類	優惠利率	按「臺灣郵政股份有限公司2年期定期儲金機動利率」機動調整。（目前為2.555%）
		適用對象	經主管機關認定符合下列條件之一者： 一、社會救助法審核列冊之低收入戶。 二、身心障礙者。 三、獨居或與配偶同住且無子女或有子女但為無撫養能力之老人。 四、受家庭暴力侵害者及其子女。 五、單親家庭。 六、因重大疾病致長期失業。 七、原住民。 八、重大災害災民。
	第二類	優惠利率	按「臺灣郵政股份有限公司2年期定期儲金機動利率」加百分之零點五七五計算機動調整。（目前為3.13%）
		適用對象	不具第一類條件者。

考試公告

資料來源:考選部

97年第一次至第四次專門職業及技術人員特種考試航海人員考試於1月8日公告考試有關事宜**公告事項:****壹、考試類科:**

一、航行員

(一)一等航行員：船副。

(二)二等航行員：船副。

二、輪機員：

(一)一等輪機員：管輪。

(二)二等輪機員：管輪。

貳、考試日期:

一、第一次考試時間：民國97年3月29日至30日。

二、第二次考試時間：民國97年6月21日至22日。

三、第三次考試時間：民國97年9月6日至7日。

四、第四次考試時間：民國97年11月22日至23日。

參、考試地點:北部考區。**肆、報名有關規定:**

一、報名開始日期：自民國97年1月21日（星期一）起。

二、報名截止日期：

(一)第一次考試報名截止時間：民國97年2月18日（星期一）下午5時止。

(二)第二次考試報名截止時間：民國97年5月12日（星期一）下午5時止。

(三)第三次考試報名截止時間：民國97年7月28日（星期一）下午5時止。

(四)第四次考試報名截止時間：民國97年10月15日（星期三）下午5時止。

三、報名地點：考選部專技考試司第四科（台北市文山區試院路1之1號）。

四、報名方式：一律採網路報名，應考人可利用考選部全球資訊網（網址：www.moex.gov.tw），進入網路報名資訊系統〈網址：register.moex.gov.tw〉，任選各梯次線上預約報名，登錄報名資料並上傳至考選部後列印報名表件，並將報名表件、應考資格文件及繳費證明等資料，於該次考試收件截止日前〈即報名截止日之次日，郵戳為憑〉，以限時掛號郵寄考選部專技考試司第四科，逾期原件退回。

伍、本項考試各類科之應考資格、應試科目、試題題型、成績計算與及格方式，均依據考試院修正發布之「專門職業及技術人員特種考試航海人員考試規則」之規定辦理。陸、本項考試各類科之應考資格、應試科目及其他有關事項，均詳載於本項考試應考須知，請應考人於網路報名開始後，自行至考選部全球資訊網網路報名網頁下載。

交通部97年船員岸上晉升訓練及適任性評估日期

一、報名日期：

- (一)第一梯次報名時間：自97年1月21日起至97年2月15日止。
- (二)第二梯次報名時間：自97年5月12日起至97年5月23日止。
- (三)第三梯次報名時間：自97年9月8日起至97年9月19日止。

二、岸上晉升訓練及適任性評估日期：

- (一)第一梯次訓練時間：預定自97年3月24日起施訓，以交通部委託岸上晉升訓練之船訓機構（以下簡稱岸訓機構）、適任性評估之船訓機構（以下簡稱評估機構）依當梯次報名人數多寡所排定之岸訓、評估日程表為最後確定之日期。
- (二)第二梯次訓練時間：預定自97年7月7日起施訓，以岸訓機構、評估機構依當梯次報名人數多寡所排定之岸訓、評估日程表為最後確定之日期。
- (三)第三梯次訓練時間：自97年11月3日起施訓，以岸訓機構、評估機構依當梯次報名人數多寡所排定之岸訓、評估日程表為最後確定之日期。

三、報名方式：

(一)親自領取：

- 1、時間：每一梯次報名前10日（領取時間：上午9時至下午5

時，下班時間及星期例假日不予受理）。

2、地點：

- (1)中華海員總工會（地址：104台北市南京東路3段25號8樓）；電話：【（02）25150304、25150307】。
- (2)中華海員總工會基隆分會（地址：200基隆市義一路56號3樓）；電話：【（02）24241191】。
- (3)中華海員總工會高雄分會（地址：803高雄市七賢三路12號3樓）；電話：【（07）5311124】。
- (二)函索：請貼足回郵郵資（限時印刷品郵資17元、限時掛號郵資37元）之大型回件信封一個，寫妥姓名、地址、郵遞區號，註明索取「船員岸上晉升訓練及適任性評估報名書表」字樣，寄至中華海員總工會、基隆分會或高雄分會（地址詳上所述），以憑寄發。
- (三)網路下載：請參訓（重行評估）人員逕自中華海員總工會網站下載相關報名資料

網址：<http://www.ncsu.org.tw>）。

- (四)報名地點一律以掛號郵寄通訊報名，地址：104台北市南京東路3段25號8樓，中華海員總工會。

榜單 96年第四次專門職業及技術人員特種考試航海人員考試錄取名單

發文日期：中華民國96年12月26日

發文字號：選專字第0963302523號

主旨：檢送96年第四次專門職業及技術人員特種考試航海人員考試錄取人員榜單乙份，請查照。

說明：本項考試業於民國96年12月18日上午10時在本部國家考場公告欄榜示。

96年第四次專門職業及技術人員特種考試航海人員考試各科目成績，計錄取全部科目及格人員一等航行員船副蔡欣潔等捌拾玖名。茲將全部科目及格人員依入場證字號順序榜示如後：

一、一等航行員船副 肆拾玖名

蔡欣潔 30140011	徐義東 30140031
何契緯 30145031	廖建雄 30145037
黃政儒 30145038	劉冠言 30145046
丁婉嫻 30145052	甘亞迪 30145054
許立岡 30145057	林家倩 30145060
呂幼如 30145063	黃明森 30145064
李嘉承 30145067	李冠 30145070
林書伶 30145072	洪志杰 30145086
余旭釗 30145087	張斯璇 30145088
朱緯璿 30145089	劉正宏 30145090
湯至正 30145094	王祥 30145095
陳禹辰 30145096	鄭淳佑 30145099
劉俊豪 30145100	侯博元 30145101
李明哲 30145102	洪苗婷 30145105
陳佩如 30145106	林介婷 30145107
莊文豪 30145108	許傑豪 30145109
黃榮和 30145110	吳衍霖 30145111
林耿守 30145117	廖昱 30145120
張志源 30145122	江英郎 30145124
陳乃民 30145125	李振宇 30145127
蔡銘鴻 30145128	洪銘蔚 30145132

二、一等輪機員管輪 參拾捌名

黃昭雄 30240084	黃健勇 30240085
邱連中 30240108	蔡松彬 30245031
何尙軒 30245044	陳景星 30245062
蕭宏偉 30245071	陳寬 30245087
徐國欽 30245088	陳裕閔 30245097
陳俊穎 30245098	陳志昂 30245100
陳志富 30245103	吳俊德 30245104
許育瑋 30245106	童俊維 30245107
侯東成 30245109	郭士豪 30245110
黃炳鴻 30245111	王唯壬 30245112
林志澤 30245113	蘇峻毅 30245116
楊景揮 30245117	林郁 30245118
曾峻盟 30245119	邱景星 30245122
蘇信益 30245123	洪國芳 30245124
謝宗余 30245125	方毓稚 30245126
李豫賢 30245128	曹秉鈞 30245129
金旻睿 30245130	林世恩 30245131
潘建融 30245132	林秉南 30245133
陳禹州 30245134	李立本 30245135

三、一等輪機員管輪(加註) 參名

邱嘉銘(加註諳習蒸汽推進機組、燃氣渦輪機) 30340001
 陳二郎(加註諳習蒸汽推進機組) 30340002
 謝英祥(加註諳習蒸汽推進機組) 30340003

四、二等航行員船副 參名

駱天雄 40145002 杜品驊 40145013
 黃信源 40145014

五、二等輪機員管輪 參名

薛富陽 40245007 王嘉宏 40245013
 薛宏國 40245016

※以上料僅供參考，正確名單以交通部為準

全民健保

資料來源：健保局

全民健康保險家庭醫師整合性醫療照護計畫**一、家庭醫師整合性照護制度介紹**

為提供家庭成員由疾病預防、診斷治療、健康教育以至復健的廣泛性健康服務，中央健康保險局自92年3月10日起推動辦理全民健康保險家庭醫師整合性照護制度試辦計畫，讓社區醫療群之基層診所醫師發揮家庭醫師功能，提供各種急慢性疾病照顧及轉診服務，建立家庭醫師制度，提供民眾周全性、協調性與持續性的服務。截至96年11月底計有302個社區醫療群運作，參與基層診所計1,744家，占西醫診所18.84%；參與醫師約1,992位，占西醫基層醫師16.09%。

二、計畫目的與策略

- (一)建立家庭醫師制度，提供民眾周全性、協調性與持續性的服務。
- (二)以民眾健康為導向，建立以病人為中心的醫療觀念，提升醫療服務品質。

三、計畫預期達成目標

- (一)民眾可獲得24小時電話諮詢服務、整體性的初級醫療與預防保健及基層門診轉介住院的持續性照顧。
- (二)提供高品質的家庭醫師照護，建立良好的醫病關係，享受優質醫療服務。
- (三)建立整合性照護網及基層診所與

醫院之合作關係，促使醫療設施及醫事人力資源之有效利用。

四、特約院所如何成立社區醫療群

社區醫療群之組成以同一地區五至十家特約基層院所與醫院合作成立，並以家戶為單位提供民眾整體性的初級醫療與預防保健，凡有意參與試辦計畫之社區醫療群均得擬訂計畫內容(如社區醫療群之組織運作與如何加強服務會員措施等)向中央健康保險局各分局提出申請，並於計畫書審核通過後實施。

五、民眾如何加入計畫

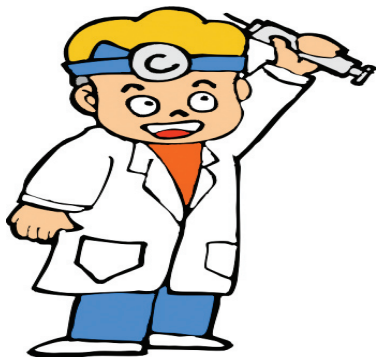
凡加入健保之民眾可選擇參與計畫之診所醫師登記為家庭醫師，但不限制民眾就醫之選擇。加入計畫之民眾平時可有專屬家庭醫師提供健康諮詢、24小時電話諮詢、預防保健等醫療服務，若突生急、重症，需到大醫院檢驗、手術，可由對自己病史最了解的家庭醫師轉診至合作醫院，解決您到處找醫師，節省金錢與時間的浪費。

六、97年計畫修正方向

本計畫自92年開始執行迄今已進入第五年，為提昇醫療群照護品質，96年度計畫已針對費用支付方式及費用評核指標，訂定5年支付方案，逐年加重品質提升費用占率及提高會員

固定就診率等措施。針對97年計畫，本局於96年11月6日召開「全民健康保險家庭醫師整合性照護計畫」檢討會議，會中邀請專家學者及台灣家庭醫學會等單位就本計畫支付方案提供建議，本局並於96年12月11日參考前述建議擬定97年修正重點如下：

- (一)本計畫支付方案仍維持2種支付方式，「A型支付方案」更名為「基本支付型方案」，「B型支付方案」更名為「健康回饋型方案」，較貼切本支付方式精神。
- (二)「健康回饋型方案」回饋金額之計算方式，以固定就診率50%為目標值，固定就診率設定13級，固定就診率低於50%者，回饋金額須折付，最低折付差值0.8倍，回饋金額最低200萬；固定就診率大於50%，最高回饋差值1.5倍，回饋金額最高700萬。
- (三)嚴選必要退場指標項目三項，會員指定率、會員固定就診率及24小時諮詢專線，三項占分至少60分，選擇性退場指標項目8項，占40分，總分未達60分者，必須退出本計畫。



國民飲食指標

★維持理想體重

體重與健康有密切的關係，體重過重容易引起糖尿病、高血壓和心血管疾病等慢性病；體重過輕會使抵抗力降低，容易感染疾病。維持理想體重是維護身體健康的基礎，個人的理想體重請參閱「理想的減重方法」之內容。維持理想體重應從小時候開始，建立良好的飲食習慣及有恆的運動是最佳的途徑。

★均衡攝食各類食物

沒有一種食物含有人體需要的所有營養素，為了使身體能夠充分獲得各種營養素，必須均衡攝食各類食物，不可偏食。每天都應攝取五穀根莖類、奶類、蛋豆魚肉類、蔬菜類、水果類及油脂類的食物。食物的選用，以多選用新鮮食物為原則。

★三餐以五穀為主食

米、麵等穀類食品含有豐富澱粉及多種必需營養素，是人體最理想的熱量來源，應作為三餐的主食。為避免由飲食中食入過多的油脂，應維持國人以穀類為主食之傳統飲食習慣。

★儘量選用高纖維的食物

含有豐富纖維質的食物可

預防及改善便秘，並且可以減少患大腸癌的機率；亦可降低血膽固醇，有助於預防心血管疾病。食用植物性食物是獲得纖維質的最佳方法，含豐富纖維質的食物有：豆類、蔬菜類、水果類及糙米、全麥製品、蕃薯等全穀根莖類。

★少油、少鹽、少糖的飲食原則

高脂肪飲食與肥胖、脂肪肝、心血管疾病及某些癌症有密切的關係。飽和脂肪及膽固醇含量高的飲食更是造成心血管疾病的主要因素之一。平時應少吃肥肉、五花肉、肉燥、香腸、核果類、油酥類點心及高油脂零食等脂肪含量高的食物。日常也應少吃內臟和蛋黃、魚卵等膽固醇含量高的食物。烹調時應儘量少用油，且多用蒸、煮、煎、炒代替油炸的方式可減少油脂的用量。

食鹽的主要成分是鈉，經常攝取高鈉食物容易患高血壓。烹調應少用鹽及含有高量食鹽或鈉的調味品，如：味精、醬油及各式調味醬；並少吃醃漬品及調味濃重的零食或加工食品。糖除了提供熱量外幾乎不含其他營養素，又易引起蛀牙及肥胖，應儘量減少食用。通常中西式糕餅不僅多糖也多油，更應節制食用。

★多攝取鈣質豐富的食物

鈣是構成骨骼及牙齒的主要成分，攝取足夠的鈣質，可促進正常

的生長發育，並預防骨質疏鬆症。國人的飲食習慣，鈣質攝取量較不足，宜多攝取鈣質豐富的食物。牛奶含豐富的鈣質，且最易被人體吸收，每天至少飲用一至二杯。其他含鈣質較多的食物有奶製品、小魚乾、豆製品和深綠色蔬菜等。

★多喝白開水

水是維持生命的必要物質，可以調節體溫、幫助消化吸收、運送養分、預防及改善便秘等。每天應攝取約六至八杯的水。白開水是人體最健康、最經濟的水分來源，應養成喝白開水的習慣。市售飲料常含高糖分，經常飲用不利於理想體重及血脂肪的控制。

★飲酒要節制

在外應酬飲酒，應加節制。飲酒過量會影響各種營養素的吸收及利用，容易造成營養不良及肝臟疾病，也會影響思考判斷力，引起意外事件。懷孕期間飲酒，容易產生畸形及體重不足的嬰兒。



壹、前言

高科技引導的現今生活中，每個產業都不斷的追求最高地效率及最大利益。因此，相較之下，各產業對於員工的技術或能力要求也勢必節節攀升，唯有如此才能符合高競爭率的現代化商業市場。

以航海運輸而言，在各種運輸及起卸貨設備不斷的革新之下，雖為航商帶來了無限的效率及利益，但對於不斷提昇工作效率的員工而言卻相反的產生出許多工作上的危機，而這些長期以來被忽視的危機將隨時可能爆發出來，輕者僅造成航商運輸上的貨損，重者可能污染環境，造成生態上的浩劫。

以目前商船海事案例而言，佔絕大多數的為人員因素，而造成這些海事案例的，也不外乎都是為了在不影響運輸效率的情況下而發生。在必須持續高精神專注的航行之下，航海人員當班時的任何疲勞或恍神，將直接影響其專業的正确判斷，而這也是決定是否會發生海難的關鍵所在。

國內長程運輸業對於駕駛疲勞之研究中，最為完善的屬航空業。探究其主要原因為航空機具飛行速度快、駕駛員判斷時間短，以及載運的大都以旅客為主。因此航空業長期以來皆不斷的要求駕駛員的體能及精神狀況於飛航中必須時時保持完美，以避免

因駕駛的錯誤判斷而發生空難。反觀航海人員，從過去至今，尚無相似的要求或研究，以避免航海人員因疲勞的累積而造成海難的發生。

本研究將首先參考類似研究飛航駕駛員疲勞之文獻，並將航海人員中航行員可能產生疲勞的關鍵原因抽出。透過對於不同航行員發放問卷填寫的方式，加以分析各個不同環境及職位下的航行員對疲勞問題程度上的反應，以確認是否有相關的差異性存在，同時合理的解釋其可能的原因。

貳、航行人員之疲勞分析

1. 本研究將針對回收問卷之130位不同性別、航行資歷、職稱、船種及婚姻狀況之航行員做分析，本份問卷共計有如表一至表五所示。

表一 抽樣之性別

抽樣之性別	
男性	107位
女性	23位

資料來源：本研究回收之問卷分析

表二 抽樣之航行資歷

抽樣之航行資歷	
1年以下	59位
1-3年	17位
3-5年	8位
5-8年	37位
8-12年	9位

資料來源：本研究回收之問卷分析

*國立臺灣海洋大學運輸與航海科學系 教授。

**國立臺灣海洋大學運輸與航海科學系碩士班 研究生。

表三抽樣之職稱

抽樣之職稱	
船長	8位
大副	11位
二副	9位
三副	40位
見習三副	62位

資料來源：本研究回收之問卷分析

表四 抽樣之船舶型式

抽樣之船舶型式	
貨櫃船	48位
油輪	10位
散裝船	13位
液貨船	0位
化學品船	0位
礦砂船	8位
原木船	4位
客輪	2位
其他(海軍及海巡)	45位

資料來源：本研究回收之問卷分析

表五 抽樣之婚姻狀況

抽樣之婚姻狀況	
已婚	41位
未婚	89位

資料來源：本研究回收之問卷分析

本份問卷除基本資料外，共計有12題項，以下將先依各題項，針對全部回收問卷之130位不同性別、航行資歷、職稱、船種及婚姻狀況之航行員做分析，以了解大部分航行員對於航行疲勞問題的認知程度。

一、航行人員最容易產生疲勞影響之個人原因為何？

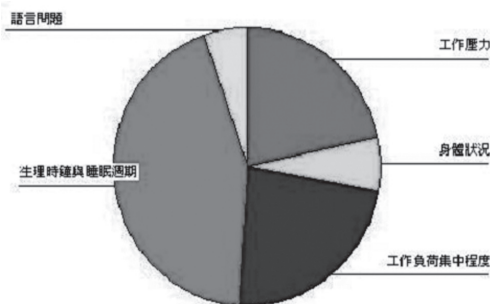
以航行人員最容易產生疲勞影響個人原因之因子分為工作壓力、身體狀況、工作負荷集中程度、生理

時鐘與睡眠週期、語言問題。在130份問卷中可知，生理時鐘與睡眠週期佔43.8461%，工作負荷集中程度佔23.0769%，工作壓力佔21.5384%，此三項主因是導致船員在個人因素方面容易產生疲勞的關鍵因子如圖一所示。

生理時鐘與睡眠週期所影響航行人員個人疲勞比例明顯最高，而生理時鐘與睡眠週期直接又與本研究在航行人員工作之船舶型式上有直接的關連。

本份問卷的航行人員工作之船舶型式以貨櫃船(36.9%)及海軍與海巡(34.6%)船員所佔比例最高，因此可推估，貨櫃船及海軍與海巡船員最容易產生疲勞影響之個人原因為生理時鐘與睡眠週期的不規則變化。

若要進一步加以解釋則為，貨櫃船船員最易受跨時區的影響而改變生理時鐘，進而產生疲勞。海軍與海巡人員則是除了一般勤務之外，還必須隨時待命出勤，如此也可能導致睡眠週期的不規則變化，進而產生疲勞。



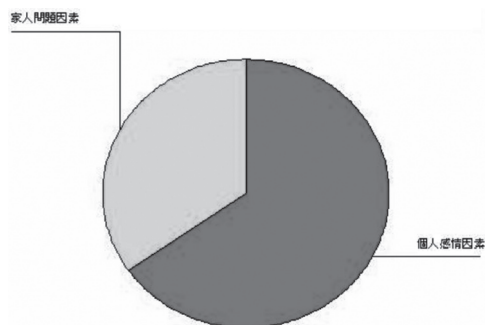
圖一：航行人員最容易產生疲勞影響之個人原因
資料來源：本研究回收之問卷分析

二、航海人員最容易產生疲勞影響之家庭原因為何？

以航行人員最容易產生疲勞影響家庭原因之因子分為個人感情因素

和家人問題因素，在130份問卷中可知，個人感情因素佔65.3846%，家人問題因素佔34.6153%，兩者中以個人感情因素所佔比例較高如圖二所示。

航海人員最容易產生疲勞影響之家庭因素將直接與航行人員之婚姻狀況直接相關，依據本研究中航行人員之婚姻狀，未婚佔68.5%，已婚佔31.5%，因此可以合理解釋，未婚的航行員在產生疲勞影響之家庭因素主要為個人感情因素，而已婚的航行員在產生疲勞影響之家庭因素則主要為家人問題因素。



圖二：航海人員最容易產生疲勞影響之家庭原因

資料來源：本研究回收之問卷分析

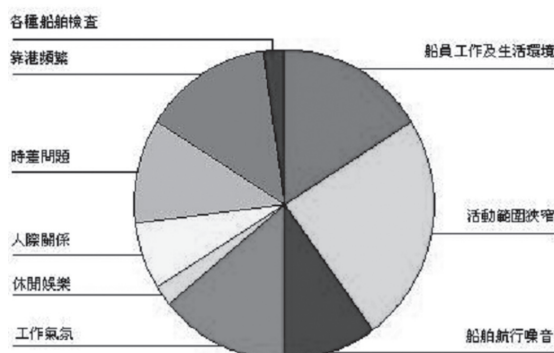
三、航海人員最容易產生疲勞影響之環境原因為何？

以航行人員最容易產生疲勞影響環境原因之因子分為船員工作及生活環境、活動範圍狹窄、船舶航行噪音、工作氣氛、休閒娛樂、人際關係、時差問題、靠港頻繁，在130份問卷中可得知活動範圍狹窄佔23.8461%，船員工作及生活環境佔16.1538%，工作氣氛及靠港頻繁皆佔13.8461%如圖三所示。

而此題項之解釋也將直接與航行員所工作之船舶型式有關，本研究之

貨櫃船船員佔36.9%，海軍與海巡船員佔34.6%。

合理解釋此題項前四大因子，活動範圍狹窄因與海軍與海巡船員所值勤的船艦環境有關，船員工作及生活環境與工作氣氛則因與貨櫃船及海軍與海巡船艦之環境兩者皆有相關，至於靠港頻繁則是直接與貨櫃船之工作環境有關。



圖三：航海人員最容易產生疲勞影響之環境原因

資料來源：本研究回收之問卷分析

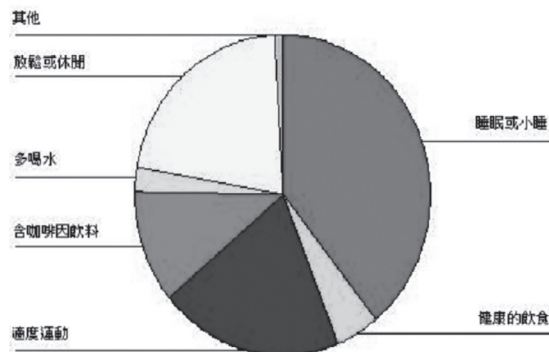
四、當班前採取何種避免疲勞的方法？

由問卷次數分配統計中顯示，航行人員於當班前較常採取避免疲勞的方法前四名分別為：睡眠或小睡佔39.2307%，放鬆或休閒佔21.5384%，適度運動佔20%，飲用含咖啡因飲料佔11.5%，如圖四所示。

由此前四大因子中可發現，利用較健康概念的放鬆休閒及適度運動以避免疲勞的方式，已明確取代可立即抵抗疲勞的咖啡因飲品，而放鬆休閒與運動又大都為年輕船員所不可或缺的平時性休閒，此若依據本研究針對之航行資歷及職稱即可略加解釋。

本研究之航行資歷以一年以下

(45.4%)所佔最多，職稱則是以見習三副(47.7%)所佔最多，因此可以合理解釋較年輕一輩的船員會採用較健康的抗疲勞方式以抵抗航行中疲勞的產生。



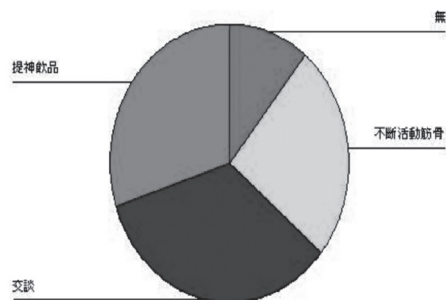
圖四：當班前採取何種避免疲勞的方法

資料來源：本研究回收之問卷分析

五、當班中採取何種避免疲勞的方法？

由問卷中顯示，航行人員於當值中採取避免疲勞的方法，其中交談佔33.8%，提神飲品佔30%，不斷活動筋骨佔25.3%，無佔10.8%，如圖五所示。

由上述可得知，航行人員於當值時大多會採取各種抵抗疲勞的方式，僅有10.8%的航行員不需採取抗疲勞的措施，若要深入研究則可能為此10.8%的航行員，於當值前已經由充分的休息，或者是因其當值經驗的累積，降低其航行疲勞的程度，如此使其當值時不需採取任何抗疲勞的措施。

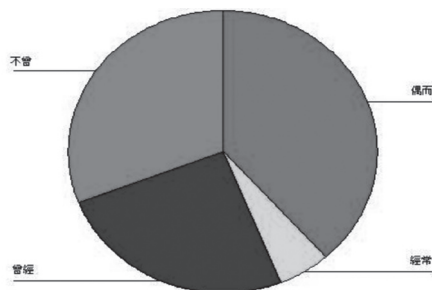


圖五：當班中採取何種避免疲勞的方法

資料來源：本研究回收之問卷分析

六、航行中是否會不自覺打瞌睡、恍神或精神不集中？

由問卷中顯示出航行人員於航行中不自覺打瞌睡、恍神或精神不集中，其中偶而佔38.5%，曾經佔25.4%，經常佔5.4%，因此三者合併共佔69.3%，如圖六所示，如此明顯顯示目前航行人員於當值時，確實存在疲勞的影響。



圖六：航行中是否會不自覺打瞌睡、恍神或精神不集中

資料來源：本研究回收之問卷分析

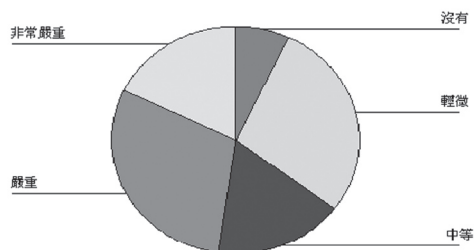
七、航行中感覺疲勞對航行操作的影響程度？

由問卷中顯示出航行人員於航行中感覺疲勞對航行操作的影響程度，其中非常嚴重及嚴重共佔47.7%，中等佔16.9%，輕微及沒有共佔35.4%，如圖七所示。

一般來說，人在疲勞的情況下，身體的機能以及身體的反應等等，都會因為疲勞而降低其靈敏度，因此大多數航行員仍然認為疲勞確實會對航行操作產生負面的影響。

而相反的也有35.4%的航行員認為疲勞對於航行操作所產生的影響輕微，甚至是沒有，此亦可能與抽樣中之航行資歷(5-8年佔28.5%，航行資歷排序第二位)有關，這個族群可能依其

對航行操作的熟析度而降低疲勞對於航行操作的影響程度。



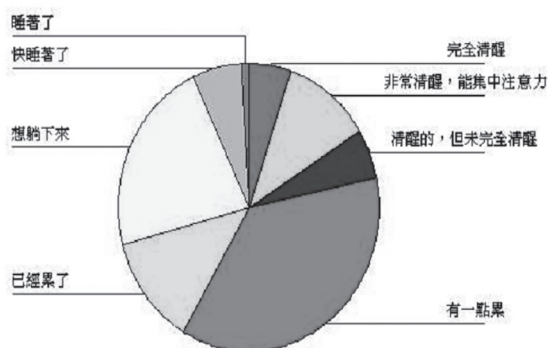
圖七：航行中感覺疲勞對航行操作的影響程度

資料來源：本研究回收之問卷分析

八、當班結束後的精神狀態？

由問卷中顯示航行人員於當班結束後的精神狀態，其中感覺累的(已經累了之程度以上)共佔41.6%，有一點累的佔36.9%，屬清醒的共佔21.6%，如圖八所示，因此航行員於當值時確實會因精神或工作的集中而增加疲勞程度，並於當值後普遍產生疲累感。

由此可知，船員對於自身下班後的休息管理是相當重要的，工作前充分的休息將可使船員在工作時避免疲勞的產生，進而減少錯誤的發生機率。



圖八：當班結束後的精神狀態

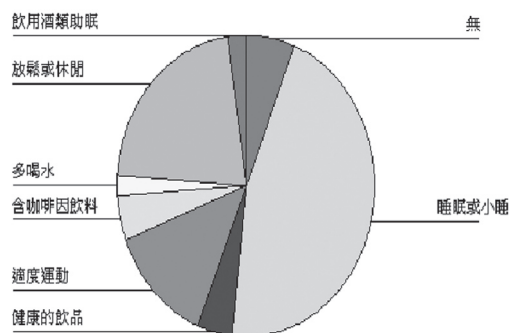
資料來源：本研究回收之問卷分析

九、當班後是否有採取降低疲勞的方法？

由問卷中顯示出航行人員於當值後採取降低疲勞的方法，其中睡眠或小睡佔45.4%，放鬆或休閒佔21.5%，適度運動佔13.1%，如圖九所示。

由上述可知，當值後與當值前採取降低疲勞方式的排序大致相等，僅睡眠或小睡所佔百分比提高約6%(當值前39.2%->當值後45.4%)，適度運動所佔百分比則下降約7%(當值前20.0%->當值後13.1%)，如此則可合理解釋，大多數人對於當值後仍普遍採用較有效率的睡眠或小睡以迅速恢復體力，抵抗疲勞。

至於當值前採用適度運動的方式抵抗疲勞，則將其解釋為適度運動能使腎上腺素增加，提高航行員靈敏度及精神集中度，但相反的卻會耗費些許的體力，因此對於當值後的航行員，採用適度運動的比率才會略為下降。



圖九：當班後是否有採取降低疲勞的方法

資料來源：本研究回收之問卷分析

永不沉沒的海上戰艦－劉公島

◎ 田 文 國

從膠東半島的威海市向東眺望，威海灣伸向茫茫碧海的兩側，就像巨人敞開的雙臂，環抱著一座被白浪簇擁的小島。這是一座曾有著『東隅屏藩』和『永不沉沒的戰艦』之稱的島嶼，一百多年前，那場震驚中外的『甲午海戰』讓她從此聞名。她便是經歷了那場血雨腥風和目睹了那段悲壯歷史的見證者－劉公島。

離開威海市乘渡船駛往劉公島，僅用幾分鐘的時間，就能看見一座高聳在島嶼之巔的尖方碑－『北洋海軍忠魂碑』，這座散發著豪光的紀念碑便是劉公島的標誌性建築。距離威海市只有2.1海裡的劉公島，東西長4.08公里，南北最寬處1.5公里。這座面積僅有3.15平方公里的小島，四周還有4個小島拱衛：南有日島、東北有黑魚島、東有大小泓島、西有黃島與之連接。海拔153.5公尺的旗頂山是劉公島的制高點。登上山頂，全島之勝可盡收眼底：靈岩迭翠的山巒，佳木繁蔥，清幽奇秀，整個島嶼像是籠罩在一層層的『綠雲』之中。東西走向的劉公島，北披的地勢最為險峻，勢如刀削的峭壁下是白浪飛濺的礁石群，而島的南坡則是灘緩坡平，是船舶停泊避風的天然良港。

美麗的劉公島不僅風光秀麗，而且歷史悠久，早在戰國時期就有人居住。明朝末年，海運興盛時，劉公島這個天然避風港，也就成了過往船舶的駐泊之所，島上的居民也逐年增多。

威海以其天然的港灣屏蔽和重要的地理位置，歷來是兵家比爭之地。

明朝洪武三十一年(1398年)，爲了抵禦倭寇的襲擾，設立了威海衛，並屯兵駐守。到了清朝末年，爲了加強海防，1888年12月17日，在劉公島設立了北洋海軍提督署，正式成立了中國近代第一支海軍－北洋海軍。成軍初期，艦隊擁有艦船25艘，總噸位達4萬多噸。實力世界第四，亞洲第一。從此，劉公島便成了北洋海軍艦隊駐泊和補給的基地和防務嚴密的軍港要地。

站在旗頂山砲台遺址環視港灣，地處港灣前沿的劉公島，其重要的地理位置的確顯而易見：分布在島上的各個砲台，不僅可以首先抗擊來犯的敵艦，而且，可以協同港灣兩側的砲台，實施對海面的封鎖。而劉公島有利的地形還可以將戰艦隱藏在島後，隨時可發動對敵艦的攻擊。劉公島，這座港灣前的天然屏障，就像一塊巨大的盾牌，扼守著港灣的咽喉。

1894年，震驚中外的中日甲午戰爭爆發，一場激烈的海戰在劉公島至遼東半島的海域展開，以鄧世昌爲代表的中國海軍將士威武不屈，同日本侵略者展開了殊死的戰鬥。海戰期間，設在劉公島上的砲台曾給予敵艦沉重的打擊，但由於清政府的腐敗無能和戰略上的失誤，導致了北洋海軍的全軍覆沒。以丁汝昌爲首的一批北洋海軍將士或爲國捐軀，或自殺殉國，劉公島也被日軍佔領。

一百多年過去了，劉公島這座濃縮著北洋海軍興衰歷史，銘刻著中國屈辱與教訓的島嶼，如今，以成爲人們憑吊甲午故地、緬懷甲午英烈、接

受愛國主義教育的基地。現在每年進島觀光的旅客多達400萬人。

經歷了百年的滄桑，劉公島依舊是古風猶存，依然保存著那些沒有改變的風貌那威嚴肅穆的北洋海軍提督署，仍然雄距在劉公島的高坡之上；那鏽跡斑斑，曾給以侵略者重創的鐵砲，仍舊高昂著砲口，怒視著遠方，默默地刻畫著歷史的年輪，向世人訴說著悲壯的往事。

走近劉公島南坡的北洋海軍提督署，廣場上，迎風飄揚的青龍軍旗，給人以威風凜凜的感覺。沿著高高的石階，登上這座曾是北洋海軍軍事指揮中心的『水師衙門』，可見門檻上方高懸著一塊，由北洋大臣李鴻章題寫的『海軍公所』的金字匾額。在兩側的邊門上，還分別繪有點金描漆的『秦瓊』、『尉遲敬德』門神各兩幅。在大門外東西兩側各置飛檐翹角的樂亭一座，南面與之相連，各建東西轅門一座。在西轅門旁還有一座觀海樓，若登樓遠望，港內艦船的動態，可一覽無餘。

建於1887年的提督署，為清式磚木樑架結構。按中軸線建有前、中、後三進院落，佔地面積達17 000平方公尺。每進有中廳、東西側廳和廂房。前、中後院的中廳依次為，禮儀廳、議事廳和祭祖廳。整個提督署廳、廂、院落，廊道相接，曲縵回環，雕梁畫棟，渾然一體。這座龍蟠虎踞、庭深院闊的提督署，其建築形式，在清代的官府建築中，可謂是屈指可數的。然而這座雄居高坡，俯視滄海的水師衙門，隨著北洋海軍的全軍覆沒，在日軍佔據三年後，又成了英國皇家遠東艦隊的俱樂部。直到

1945年才回到我國的懷抱。新中國成立後，海軍訓練部隊進駐。1977年被山東省政府公布為省級重點文物保護區。1985年3月，由駐軍移交給地方政府，並設立『北洋海軍提督署文物管理所』，1992年更名為中國甲午戰爭博物館』。

經過十多年的不斷修繕和保護，提督署又重現了當年的舊貌。博物館利用原有建築，開闢了陳列展覽，並運用聲、光、電的科技方法與文物、圖片、景觀、沙盤、蠟像、模型等展覽形式相結合，把逝去的歷史場面還原成生動形象逼真的歷史現實，集中體現了當年北洋海軍和甲午戰爭的歷史風貌。

復原後的禮儀廳，莊重肅穆；議事廳裡北洋海軍將領的蠟塑群像，栩栩如生，仿佛讓人看到1894年8月8日，北洋海軍提督丁汝昌與主要將領，在此商討迎敵制勝的軍事會議的場景；丁汝昌服毒殉國的廂房，讓人從悲涼的氣氛中，看到了愛國將士凜然不屈的民族氣節；濟遠沉艦的海底打撈古物陳列，讓人真實、直觀地感受到那場戰爭的慘烈與悲壯……倘佯在提督署的每一個展廳，顧盼在每一件文物前，總令人追憶起那硝煙瀰漫、悲歌迭起的歲月，不由得讓人感慨萬千，走出提督署，由西轅門往西，途徑曾安放過丁汝昌靈樞的龍王廟，便能看到坡地上丁汝昌的寓所，這座掩映在綠蔭之間的寓所，是一棟座北朝南，主體為磚木結構的建築。分為前花園、寓所和後花園三部分，佔地面積7000平方公尺。其中寓所分又為左中右三跨院落。中跨院分別是丁汝昌的居室、客廳和書房。院內有

一株枝幹紮曲的百年紫藤，這株由丁汝昌親手栽培的紫藤，每逢五月便綻放出一串串清香四溢的紫花。這瀰漫在院中的芳香總令人懷念起提督的芳澤。在寓所的花園中，築有假山和涼亭，並廣植花草竹木，環境十分清幽。北洋海軍駐泊劉公島後，丁汝昌攜帶家眷在此居住達六年之久。甲午戰爭日軍佔領劉公島後，寓所陳設被洗劫一空。英租威海衛及劉公島時，寓所被闢為英軍將校俱樂部。如今，來到這裡，不僅能見到復原後丁汝昌的臥室、客廳和書房而且還能看到丁汝昌的生平事跡展覽。

離開丁汝昌的寓所，登上劉公島西北的坡地，在曾是北洋水師學堂的校址上只能見到殘留在坡地上的蝶牆、旗桿座等建築。曾經佔地達14000平方公尺，有房屋63間的水師學堂，是繼天津、北京水師學堂後，北洋海軍興辦的第三所水師學堂，丁汝昌曾兼任學堂總辦。1894年甲午戰爭前夕，第一屆30名學生畢業，學堂即停辦，後遭戰火焚毀。

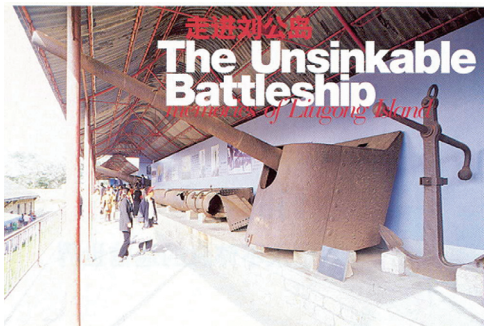
從水師學堂的坡地向南眺望，在劉公島南端的海面上，可見一條長達205公尺的碼頭。這是一座用厚鐵板和水泥建成的鐵碼頭，在經歷了一百多年的風浪，至今仍為人民海軍所使用。在碼頭的北側，當年北洋海軍開設的

工程局、機器局、屯煤所和魚雷修理廠依然保存完好。在這排建築前，仍能見到一條條通往碼頭的鐵軌。

登上劉公島最西端的黃島砲台，目睹殘存在島上大大小小的砲位，彷彿走入硝煙猶漫的戰場，不禁得叫人追思起，曾在這裡浴血奮戰、寧死不降的勇士。這座地勢險要、三面環海的小島，曾是扼守港灣北口重要的砲位之一。戰爭期間，劉公島上分布有6個砲台。在黃島砲台設有大小火砲9門，砲台的山崖下還建有與之相通的兵舍和地下坑道。設在離黃島砲台不遠處的公所後砲台，與黃島砲台大致相同。在圓形的地拼砲位中，可見一尊照原樣復制的火砲，以供游人憑吊。

有人說，劉公島上的每一個建築、每一件文物，甚至是每一塊礁石，都飽蘸著歷史的濃墨，走遍劉公島，書寫在這些遺跡上的歷史，不僅讓人看到了以往的興衰與悲哀，而更多是讓人從那段被屈辱的歷史中，感到了憂患與震撼。

站在茅草叢生的黃島砲台，回望威海市，繁忙的港灣與繁華的都市，都籠罩在一片祥和、安寧的氣氛中，戰爭的硝煙雖早已散盡，但那一百多年前的斑斑痛史，會像這山崖下的層層白浪，永遠拍打著每一個中國人的心底。



▲濟遠艦艦炮



▲丁汝昌提督雕像