



● ● ● ●
中華日報

陽明高港洲際貨櫃中心一期 工程動工、多溫層倉儲物流 中心啓用

陽明海運高雄港洲際貨櫃中心一期BOT去年十二月卅一日舉行動土，及二期多溫層倉儲物流中心落成啓用典禮。

典禮由陽明海運集團董事長黃望修及高雄港務局局長謝明輝共同主持，行政院長張俊雄、交通部長蔡堆、高雄市長陳菊與總統參選人前行政院前院長謝長廷均參與動土儀式。

陽明表示，該貨櫃中心預計於2011年至2014年陸續完工，屆時可提供一萬TEU級以上超大型貨櫃船停靠，增加高雄港每年貨櫃裝卸能量兩百萬TEU以上，高雄港的競爭力將大為提升。

高雄港洲際貨櫃中心一期BOT案為台灣的新十大建設之一，對於台灣貨櫃碼頭未來之發展將具有指標上的意義，陽明海運公司自去年9月28日與高雄港務局正式簽約後，正式取得該案50年的特許興建與經營權。

除高雄港洲際貨櫃中心第一期BOT動土典禮外，陽明海運並舉辦二期多溫層倉儲物流中心落成啓用典禮；陽明海運集團為使集團物流事業更具經濟規模，以滿足客戶日益增加之各項作業需求，與高雄港務局再度

合作，於陽明海運高雄一期物流旁興建國內第一座多溫層物流中心，並於今日正式啓用；該多溫層物流中心包括冷凍、冷藏及恆溫恆濕三個溫層，與一期常溫層的國際物流中心結合，即建構整合成為一全溫層之國際物流中心，可符合貨主各種不同貨品之特殊性及需求，進而為高雄港發展國際物流業務創造更優異之競爭利基。

陽明海運強調，該公司本著根留台灣的理念與決心，持續發展各項硬體建設，配合集團海運、物流、拖車及碼頭經營等資源，提供客戶全方位的最佳服務，未來期許在業務上穩健向上成長，全面提升集團全球競爭力。

上海港去年櫃量突破2600 萬TEU今年挑戰全球第一大港

據上海港口管理局最新統計，該港二〇〇七年不論是整體貨物量或貨櫃量雙雙創下歷史新高，其中貨櫃量一如預期的突破兩千六百萬TEU，增幅達兩成，今年將挑戰新加坡港全球第一大貨櫃港寶座。

該局統計，去年上海港貨物量以5.6億噸，比二〇〇六年成長4.2%，其中外貿貨物量佔2.55億噸，年增率19.7%，貨櫃量計達2615萬TEU比前年成長20.4%。

據分析，上海港去年首度超過香港，奪得全球第二大貨櫃港地位，目前世界前廿大貨櫃船公司全部進駐上

海，隨著洋山深水港的建成啓用，解決了上海缺乏深水岸線和深水泊位、貨櫃運能力嚴重不足的瓶頸。另外，長三角經濟快速發展，外來物資運輸也由三角改從上海航運增加上海港貨量，這些都是上海港超越香港的原因。

1980年上海港貨物量全球僅排在第160名，隨著中國大陸經濟改革開放以來的成長，特別是1990年代後期年增長率維持20%，並於2005年邁過四億噸大關，按此增加速度，預計2010年上海港貨運總量將超過六億噸。

今年散裝船運貨量成長幅度近7%

十二月份國際散裝船運全面走滑，跨入二〇〇八新的年度走勢如何？依據上海航運交易所發布市場報告顯示，今年散裝船運貨量仍將維持成長，增幅近七個百分點。

據上海航運交易所發佈的「2008/2009年水運形勢分析報告」預測，今年全球三大類乾散貨海運需求量為19.08億噸，二〇〇七年成長6.8%，其中鐵礦石海運量為8.4億噸，煤炭為7.87億噸，穀物為2.81億噸。2008年全球乾散貨船隊規模為4.06億載重噸，比去年的3.88億載重噸增加4.6%。其中海岬型船隊規模為1.35億載重噸，增幅為5.2%，巴拿馬型船隊為1.15億載重噸亦增5.1%，輕便極限型船隊為8100萬載重噸增6.1%，輕便型船隊為7400萬載重噸略增0.8%。

值得觀察的是，今年輕便型船隊

（一至四萬載重噸）的租金費率將相當看好，海岬型船隊在保持5.2%較高增幅同時，還將面臨VLCC改裝為超大型礦砂船(VLOC)對海岬型營運船隊的衝擊。

另據消息指出，中國大陸一月一日起將大幅調高對鋼材、煉焦煤和焦煤的出口關稅；其中焦炭出口關稅由15%上調至25%，不銹鋼為15%，半成品鋼材的出口關稅為25%。與此同時，大陸亦大幅調整煤炭、成品油、鋁和精煉銅的進口關稅，其中汽油、柴油和航空汽油的進口關稅從2%至6%下調到1%，並取消銅和煤炭的進口關稅，其中取消煤炭進口關稅和調高出口關稅將使中共今年完全轉型為煤炭淨進口國，推動全球煤炭海運貿易顯現利多。

基隆關率先取得27001 ISO認證

基隆關稅局已通過ISO27001認證成為各關稅局中率先取得該項國際認證標準，該局局長丘欣獲頒證書時特別強調，該局同仁對資訊安全的用心值得肯定，取得證書只是資安工作的開始，未來將持續落實資訊安全維護及不斷的檢討改進，俾提供商民更便捷安全的通關服務。

該局表示，依據行政院資通安全會報規定，資訊安全等級A、B級之政府單位必須分別於96、97年建置完成資訊安全管理系統(ISMS)，並取得第三方認證通過該局經行政院資通安全會報評定為資安等級B級機關，依規定應於97年底前完成建置，並取得第三方認證通過該局在全體同仁的努力下，已率先於96年12月20日取得英

國UKAS及我國TAF ISO/IEC 27001：2005證書，本項工作較行政院規定提前1年完成，亦是各關稅局中第一個完成ISMS建置及通過認證之關稅局，績效卓著。

基隆關為提早取得認證，提前編列96年預算，推動ISMS建置工作，並在該局資訊安全小組及所屬各分組全體同仁努力下，完成研訂資訊安全政策等22種作業規範文件及舉辦27場次教育訓練。在全體同仁的努力下，終於96年底經SGS國際驗證機構驗證通過，取得英國UKAS及我國TAF ISO/IEC 27001：2005證書。

中港局人事異動

臺中港務局高層人事調整，由於今年元月16日將有二名幕僚長退休，為配合該二缺之補實及活絡機關內部人力，該局特別作部分職務之調整，並於1月6日發布5位高階職務及5位主管職務異動訊息如下：

主任秘書由港務組組長梁善柏調升，總工程司由副總工程司吳啓東調升，副總工程司由港埠工程處處長郭明哲調升，港埠工程處處長由副處長林景章調升，港埠工程處副處長由正工程司張雁南調兼。

港務組組長由資訊室主任劉昆海調任，資訊室主任由科長陳世鴻調升，秘書室科長由科員藍政宗調升；工務組科長由副工程司郭豪彥調兼；機務組庫主任由幫工程司徐清貴調升。

去年我國國際商港櫃量1373萬TEU貨量7.1億噸

交通部1月8日發佈96年我國國際商港貨櫃裝卸量年1至12月累計達

1,373萬TEU，較前(95)年同期成長4.78%，貨物裝卸量為7億1,027萬噸，較去年同期微幅成長0.53%，高港局訂定九十七年貨櫃量目標，希能突破一千零五十萬TEU，基隆局今年貨櫃量希能達二百二十六萬TEU。

據了解，高雄港去年貨櫃裝卸量為1,026萬TEU，首次突破1,000萬TEU之年營運目標，較95年成長4.93%，營運績效極為亮麗，其中進出口櫃及轉口櫃各佔約50%，進出口櫃較95年增加51.6萬TEU，成長11.18%，主要係因中國、印度等新興國家原物料需求暢旺，96年散裝船舶運輸價持續飆漲，部分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，致該港轉口櫃量較去年減少0.66%；境外航運中心運量為57.9萬TEU，較去年同期減少6.07%。

基隆港96年貨櫃裝卸量為222萬TEU，較95年成長4.07%，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46.74%，該港貨物裝卸量為9,721萬計費噸，較95年減少2.28%，除受大陸砂石禁止進口影響，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為降低。

臺中港96年貨櫃裝卸量為125萬TEU，較95年成長4.11%，貨物裝卸量為9.080萬計費噸，則較95年成長0.53%。

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年減少16.50%及32.31%，另因部分業者將石油改由麥寮港進口，致臺北港

石油進口量累計減少68萬公噸。

花蓮港96年貨物裝卸量較95年同期減少68萬計費噸（下滑3.39%），主要係東部砂石受總量管制政策影響，產量減少。

經建會鬆綁外籍專業人士享租稅優惠溯自今年元月一日生效

為加強吸引外人來台投資與工作，以提升台灣之國家競爭力，並協助國內企業延攬優秀國際人才，經建會持續鬆綁之相關法規將陸續推動，自97年起，受聘來台之外籍專業人士得享有租稅優惠，來台投資、工作或依親申請簽證之手續也將更加便捷。

經建會副主委葉明峰表示，行政院於96年6月核定「吸引外籍專業人士來台工作之友善措施」，自租稅面與非租稅面提供誘因，吸引外籍專業人才來台工作與投資。「外籍專業人士租稅優惠適用範圍」1月9日發布，並溯自97年1月1日起生效，凡屬機關、團體、學校或事業延攬外籍專業人士（一年中在台居住滿183天）所支付之旅費、搬家費、租金等得以費用列帳，不列為該外籍人士之應稅所得。

另在入境居留及生活方面，經建會除協調簡化外籍人士及其隨行眷屬來台簽證與居留，放寬外籍專業人士之居留展延申請，由有效期屆滿前15日提前至屆滿前1個月，同時也協調核發外籍專業人士之大陸配偶多次入出境簽證。

另在外商關切之投資居留簽證方面，政府將調高簽證核發之人數，在

台投資額達20萬美元以上者，居留簽證之核發人數由1人增加為2人，投資金額每增加50萬得增發1人，核發上限制由5人提高為8人。此外，經建會也協助重點外僑學校擴建及租金調降事宜，以使外商家屬在台生活與教育無後顧之憂。

交部航海人員考試承辦不力？獨漏中階特考！

交通部已接辦考選部高階與初階的十二個職等級航海人員考試，卻無法辦理四類科中階航海人員考試？全國船聯會1月10日行文建議交部依船員法接辦中階考試，航運業界不諱言，交部若不能接辦，豈非被考選部看衰，形同自廢武功否定自身的能力？

依據日前一場有關考選部舉辦之航海人員考試移由交通部辦理之可行性及相關配套措施研討會，交部以該部「航政局迄今未能成立，以航政司現有組織架構人力、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等之考識業務，故在航政局未成立前，尚難接辦該項業務」為託辭，形成至今我國兩套航海人員考試制度。

其中一、二等管理級大副、大管、船長、輪機長及三等操作級船副、管輪、三等管理級船長、輪機長共十二個職等級的航海人員，採用含實作適任性評估的制度，與日本、歐美一樣，符合STCW國際公約的規定，但一、二等操作級船副、管輪共四個職等級的航海人員，採用欠缺實作適任性評估的制度，不符合STCW國際公

約的規定。

船聯會的意見是，交通部應依據船員法第六條，船員的資格由交通部定之的規定，將一、二等操作級船副、管輪共四個職等級的航海人員考試制度，比照另十二個職等級的航海人員考試制度一樣，回歸符合STCW國際公約的規範。

同時，船員法第六條仍維持現行船員資格由交通部定之的原條文，無需增加「並經航海人員考試及格」等文字，符合航運業界期待的航海人員教育及培育制度，是畢業後能直接接受世界各航商就業前各種合格船員訓練及考驗。概因交通部指派考官筆試（依學校教育畢業生及海上訓練實習生的背景建立免筆試制度）、口試（適任性評估）」，並體檢合格後依其他相關規定核發適任證書，等同交通部現行已承辦四年有成高、初階航海人員考試做法一樣。

交通部擬修正船員非因執行職務死亡補償薪津

交通部1月10日邀集相關單位召開研商船員法部分條文修正草案，會中勞方大力爭取，研擬修正對於船員在服務期間非因執行職務死亡或非因執行職務受傷、患病死亡之死亡補償為平均“薪津”二十個月。

本次討論修正還包括為受僱於我國籍船舶的本國籍船員適用勞退條例的退休金制度，至於受僱於外國雇用人即非我國籍船舶之本國籍船員，其退休金之提繳及存儲由勞資雙方協議，刪除船員法授權訂定之船員退休儲金提撥、存儲辦法規定。

其他還包括因應目前已無雇用人與船員於國外簽證訂僱傭契約的核可需求，刪除委託中華民國駐外領館、代表處、辦事處或其他外交部授權辦理規定。

星港去年櫃量2793萬TEU領先 上海僅178萬TEU

貨櫃量／進港船舶噸位／掛旗註冊／燃油銷售量大幅成長確立星港國際地位

新加坡港航局(MPA)公布二〇〇七年全年港埠業績，其中貨櫃量以二千七百九十三萬五千四百TEU比二〇〇六年仍增加百分之十二點六八，刷新該港歷年櫃量紀錄，與排名第二的上海港二千六百一十五萬TEU比較領先一百七十八萬，穩坐全球第一大貨櫃港。

值得注意的是，新加坡港去年櫃量雖仍比上海港高出將近一百八十萬TEU，但與二〇〇六年間兩港差距三百萬TEU明顯縮小。

統計指出，去年星港貨櫃貨量以兩億八千九百萬噸，佔全港貨物量的百分之五十九點八。

新加坡港二〇〇七年港埠業績表現佳，除貨櫃量將近兩千八百萬TEU創新高，新加坡港航局(MPA)指出，星國在進港船舶噸位、星旗船註冊噸位和燃油銷售總量三項指標均呈兩位數字成長，確立新加坡在海事與港口營運的國際地位。

MPA公布數字顯示，去年船舶掛新加坡港總噸位達14.6億噸，貨櫃吞吐量是2793萬TEU，燃油銷售量首次突破3000萬噸大關達3150萬噸，貨

物總量4.834億噸，分別比二〇〇六年上升11%、12.7%、11.2%和7.8%，是船舶註冊總量是3960萬噸則上升13.8%。

據統計，新加坡引以為傲的星旗船舶達3960萬噸，新制定的國際航運企業(AIS)方案，去年吸引了18家新公司註冊，致國際船舶公司在新加坡營運總數接近100家。

專家教您如何預防海攬責任保險事故產生

由台北市海運承攬公會舉辦的『海運承攬運送業責任保險條文分析』研討會1月16日於師大綜合大樓五樓509國際會議廳舉行，由理事長陳木枝李彌教授主持，會中邀請到國立高雄海洋科技大學航運管理研究所副教授曾文瑞主講，他指出若無法取得保險公司同意「延長報案期間」，海運承攬運送人更須注意貨主之求償時效，建議於保險期間屆滿前，對於保險期間內所發生之保險事故，尚未求償但可能發生者，備其相關文件以書面通知保險公司，以預防該項風險之產生。

他也談到，不能主張單位責任限制之情形由於運送人或船舶所有人之故意或重大過失所發生之毀損或滅失，及貨物之性質及價值於裝載前，已經託運人聲明，並註明於載貨證券者，提醒業界注意。

產學合作高雄海大物流協會簽定策略聯盟夥伴

為促進產學合作，增強學生實務交流經驗，國立高雄海洋科技大學航運管理系與中華民國物流協會於1

月17日上午於高海大舉辦簽定策略聯盟夥伴關係儀式，並由高海大陳哲聰校長及物流協會秘書長鍾榮欽代表簽約。

據陳校長表示，該校有航運及運籌管理兩系均與物流領域相關，希望能藉彼此合作，讓物流協會作為本校學生與業界間的橋樑，縮短業界與學術界的距離，讓技職院校的學生，能夠真正學習到一技之長。

鍾秘書長則表示，物流的人才在產業間未來數年仍是不足，特別是具有整合能力的人才，協會與學術界間應密切合作，降低學術與實務間的落差，共同為培育物流管理人才盡一份心力。

高海大航管系許文楷主任表示，高雄地區原本就有一大部份的人依靠高雄港與小港國際機場及其衍生出的航運及物流產業為生，該系（所）佔有地利之便，並設有碩士在職專班，能為業界提供在職訓練的機會，希望能與物流協會有更進一步的合作，除了協助業界人士人才培訓外，更能提升本系師生的專業能力。

經建會再釋利多放寬減免自由港區國際物流營業稅

為促進國際物流，經建會推動自由貿易港區的營業稅在鬆綁，經建會與財政部密集洽商，並達成共識，同意放寬減免國際物流相關之營業稅。

凡自由港區事業接受國外客戶訂購保稅貨物，並依其指示將該保稅貨物運交課稅區買受人，且取得外匯收入者，其營業稅稅率為零。此項措施自去年12月20日起正式生效實施，將

更有助於外商在台灣之採購，預期可促進自由貿易港區成為外商在台灣的物流配送中心。

經建會副主委葉明峰表示，在此措施尚未施行鬆綁前，由於國外客戶有實質退稅困難，可能因此降低國外客戶在台採購之意願。以往，自由貿易港區事業接受國外客戶之訂貨，自由貿易港區之營業人須開立應稅統一發票予國外客戶，該國外客戶因非屬我國境內營業人，故貨物進項之稅額不得申報扣抵，而該保稅貨物運交國。

薛來梯接掌航訓中心主任

中華航業人員訓練中心最近配合業務發展進行主管人員調整，其中該中心主任內升由原專責訓練工作的薛來梯接掌，原主任轉任該中心董事長李在方特別助理。

薛來梯表示，該中心今後走向將因應航運業界與社會變遷需求朝向多元化，新增業務包含了代訓水上摩托車駕駛與職業潛水人。據指出，依據行政院勞委會規範，對於各地方政府水下工程均應配置合格職業潛水人，有關部門已初步完成對該中心的會勘，並辦理相關登錄作業。

交部研訂船長應製作海事事務報告請求簽證

交通部再度開會研商訂定海上交通安全法草案會議，目前對於該法中有關海事報告調查方面，研擬船舶遭遇海事事務或有損害之虞時，明訂船長應製作海事報告，並依規定至航政機關或法院公證人處請求簽證。

另外，對發生事故的船舶航政

機關認為有必要進一步了解案情時，得責令當事船長提送海事報告，以了解海事事務原因及受損情形，以決定是否需進一步調查，依據國際慣例海事報告需有當事船舶船員或旅客之證明，始具海事報告之法定效力，海事報告原則上由船長提出，船長遭難時由大副提出，全船均遭難時由船舶所有人或其代理人提出之順序。

對海事報告內容簽證之程序及現行海事報告簽證收費納於法，授權主管機關訂定。

中港局貨櫃裝卸資料E化即起單軌作業

臺中港務局棧埠作業資料遠端傳輸邁向e化，將可大幅節省時間與成本，臺中港務局為提昇裝卸作業資訊化，加強服務航商，自行開發完成

【貨櫃裝卸作業資料電子化傳輸】，並自即日起正式實施單軌作業，業者可自遠端透過系統鍵入船舶裝卸資料，無須再派員至港務局遞送紙本文件，估計全年可節省近5,500份文件。

為配合交通部96年度【提升國際商港營運競爭力】之推動，臺中港務局提報具體措施【貨櫃裝卸作業資料電子化傳輸】，為推動該系統，自實地訪談裝卸業者瞭解需求起，歷經多次溝通、協調及整合，於96年11月起由貨櫃裝卸及相關理貨業者進行雙軌作業，期間系統作業穩定，97年1月9日召開系統上線說明會，並自今年1月15日起正式實施單軌作業，運作一週來系統穩定，無操作及系統管理問題產生。

就裝卸業者而言，船舶裝卸資料透過遠端線上輸入，取代以往文書作業及人工遞送，節省人力物力，就港務局而言，可免除資料重覆登打，提高資料正確性，並即時取得現場裝卸資訊。且該系統上線除可達資訊共享之利外，預估全年可節省近5,500筆之資料輸入時間及紙本文件費用，共創業者與港務局雙贏局面。

去年大陸出口貨櫃激增突破300萬個

中國大陸扮演世界工廠角色無庸置疑，同時也是全球最主要的貨櫃製造基地，據中共海關統計，二〇〇七年大陸出口貨櫃激增，其中出口量突破了三百萬個，出口金額直逼九十億美元。

中共海關統計，去年大陸出口櫃量計達三百一十三萬，比前年增幅高達百分之四十二點二七，出口金額則以八十七億七千五百萬美元，亦成長百分之四十六點六三，無論是價或量成長率均超過四成，顯現主要貨櫃船公司擴建船隊加船及換大船，促成市場貨櫃需求激增。

統計指出，大陸出口貨櫃由二〇〇二年間首破一百萬個，二〇〇五年再破兩百萬個，去年超過三百萬個，六年間增幅達兩倍，出口金額亦由二〇〇二年的超過廿億美元、二〇〇四年的五十億，至去年六年間增加三倍的規模。

去年大陸拆船總量明顯下滑產能過剩

二〇〇七年中國大陸拆船總量明

顯下滑，拆船業呈現產能過剩。

據大陸「中國拆船協會統計，去年大陸拆解廢舊船總量僅為28.4萬輕噸，其中拆解國內廢舊船計219艘、11.9萬輕噸，拆解國外廢舊船87艘、16.5萬輕噸，拆船總量明顯低於二〇〇六年。

該協會表示，去年大陸拆船企業年拆解廢舊船能量達到300至350萬輕噸，但是實際拆船總量卻不及十分之一。拆船協會歷年統計資料顯示，大陸拆船業從2004年開始走弱，下滑趨勢一直延續至今。

該會認為，拆船業持續低迷主要是受航運業持續走強的影響，2004年至今，航運一直在高位運行運價高、運輸忙促使航運企業想方設法延長在航船舶的使用期廢船上市量因此大為減少。

另一方面，受供求關係影響，國際市場上廢舊船價格逐年攀升。當前世界最大拆船國孟加拉2006年舊船收購價格在410美元／輕噸，到了2007年底，該國廢舊船收購價格達到500美元／輕噸，而大陸拆船業安全和環保成本較高，廢船購買價格目前最高也只有300美元／輕噸的水準，價格競爭完全處於劣勢。

消息指出，去年拆船業還遭遇了始料不及的不利因素，即改裝船市場火爆給拆船業帶來重創。在幾大船型中，油船出材率最高，備受拆船企業青睞，但是依照IMO規定在2010年前淘汰的單殼油船，並沒有轉移到拆船行業，而是直接流向修船廠被大量改裝成散貨船、FPSO等繼續使用。

船用汽油含硫量航海新規 您不可不知！

英國海事及海岸警衛隊管理局公佈了關於汽油和船用汽油含硫量的航海資訊公告，UK P&I CLUB提醒業界注意於今年元月起生效的一些新規則。關於降低某些液體燃料含硫量的歐盟理事會第1999/32/EC號指令有如下的修訂內容：

1. 自今年元月起，含硫量超過0.1%的汽油和船用汽油不能在英國境內使用。此處的英國境內包括英國的領水，但該規定不適用於英國的反污染區。
2. 下列定義已被修改，以符合歐盟的規定：重燃料油：指由石油提煉的、除船用燃油以外的符合CN Code 2710 19 51至2710 19 69規定的任何液體燃料；或者除以下所定義的汽油以外的任何由石油提煉的，因其餾分限制而被用作燃料使用的重質石油、且在加熱至250℃後少於65%的容量（包括損耗）用《石油產品在常壓下蒸餾的試驗方法》（ASTM D86方法）蒸餾。如果用《石油產品在常壓下蒸餾的試驗方法》無法決定餾分，則此種石油產品同樣地屬於重燃料油類別。

基港局主辦2009太平洋港埠協會年會報部核備

基隆港務局預定九十八年年中在台主辦太平洋港埠協會（APP）2009年會，目前正報請交通部核備中。

據了解，基隆港局是太平洋港埠協會會員，往年並視業務需要派員參

加該協會年會，除藉參加會議機會進行業務行銷，並經由研討交流過程汲取港埠相關新知，做為港埠經營管理參考。

基港局去年派員太平港港埠協會2007年年會，該協會理事會議改選2007-2008年主席、理事及各區域代表，會中並提案由基港局接辦2009年年會。

經該局考量年會由各會員輪流舉辦，且該項會議對提升我國港口國際地位及推動國民外交等均有助益，另主辦年會也是會員應盡的義務與享有的權利，因此基港局表達配合意願，並經大會通過，基隆港務局局長蕭丁訓接任2007-2008年第一副主席，並主辦及主持2009年年會。

台灣新生報

航政局未成立 交部難接辦航海特考

交通部航政司官員1月2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。

巴拿馬運河船閘工程四財團入圍

巴拿馬運河管理局(ACP)興建總造價達五十二億美元的新船閘進行的工程招標工作，取得階段性進展，共有四個財團資格入圍最後階段，船閘設計方案在財團資格審查時一同曝光，建成後足可讓配載一萬二千五百箱的超大型船貨櫃船通過，即可容納除VLCC以外的所有較大型船舶。

新船閘設計總長四百二十七米，型寬五十五米，水深十八點三米。這兩個三級提升船閘的建設之大，實在令不少船東感到驚訝，因為以公布的資料來衡量，船閘就算應付較大型的蘇伊士油輪、海岬型散貨船甚至超巴拿馬型船等通過亦游刃有餘。其中一船閘將在米拉弗洛斯船閘的西南面興建，另一座則坐落於加通湖船閘的東面，預期在二零一四年完成投產。最後中標者將負責具體設計及建造兩個船閘，包括儲水池，當中六成的水可以循環再用，大大減少用水量，達到環保目的。

已知目前有四個合乎資格的財團入圍，分別為Consorcio Canal、

Consorcio Atlantico-Pacifico de Panama、Consortia Bechtel Taisei Mitsubishi Corp及Consorcio Grupo Unidos por el Canal，由十三個不同國家的公司組成，他們將通過競爭，決定最後合同花落誰家。財團將於今年二月與ACP會面，預計八月交出計劃書，年底前敲定最後承建商。ACP將以技術及價格因素評估呈交的計劃書。

近年全球貿易活動大幅增加，越來越多大型船隻投入營運，但目前巴拿馬運河船閘的寬度和長度分別只有三十三點五米和三百零五米，較大型船皆不能通過船閘。為保持運河在未來的競爭力，巴拿馬政府在二〇〇六年四月正式提出運河擴建計劃，在同年十月就擴建工程舉行全民投票，並獲通過。大部分擴建資金將通過收取運河通行費來籌集，預計工程完成後，每年將有一萬七千艘船隻通過該運河，貨物年通過量也將從現在的三億噸增加到六億噸。

貿易便捷化／網路化全面上線指日可待

航材免稅單證比對作業海關民航局啟動

海關與交通部民航局十日起實施「貿易便捷化／網路化」之航材免稅單證比對會辦作業，廠商通關與簽審資料可互轉互用，一次輸入全程使用，大幅減少資料重複登打與可能產生的錯誤，提高簽審通關作業速度。該項作業一月間預計還有經濟部加工出口區、環保署陸續跟進，全面上線將指日可待。

關稅總局資料處理處處長石豐雄十日表示，該案係依據行政院前院長蘇貞昌核定之「挑戰二〇〇八：國家發展重點計畫」之七「營運總部計畫」，其下「無障礙通關」項下之「貿易便捷化／網路化」子計畫，由經濟部國際貿易局主辦，海關配合辦理。其主要效益係為簡化簽審文件，提供服務窗口，便利廠商通關資料與簽審資料互轉互用，一次輸入全程使用，除可減減少資料重複登打與產生錯誤的可能，亦可大幅提高簽審通關作業速度。

資料處理處科長吳培鈺表示，海關與相關單位的連線單證比對無紙化作業，是一改過去人工跑單的不便，只要在線上完成比對即可立即核可放行，相較以往多以C2報單處理的方式，在線上完成單證比對即可以C1免審免驗通關放行，大幅提升貨物通關速度。

該項作業係自九十四年起陸續推動上線，初期有貿易局、標檢局、防檢局先導上線，迄今上線相關單位已達十一個，尚未上線者包括竹科園區、新聞局、農委會漁業署、經濟部商業司等。

資料處理處科長吳培鈺表示，該項作業其中原由海關審核簽審文件或單證比對業務將回歸簽審機關自行執行，再將准否訊息傳送海關辦理後續通關手續，以達到權責分明、簡化作業，加速進出口貨物通關目的。實施迄今已有貿易商、標檢局、防檢局、國家傳播委員會、農委會農藥、農委會動物用藥、國庫署、原子能委員會、工業局、能源局、智慧財產局等

單位上線作業，成效優良，有效提升我國企業總體競爭力。

海關與交通部民航局自實施「貿易便捷化／網路化」之航材免稅單證比對會辦作業，適用範圍為進口民用航空器等物品、複合輸入規定代號為六〇一。

船聯會建議交部速接辦海員晉升業務

全國船聯會十日建議交通部，維持現行船員資格由交通部定之規定，並早日接辦考選部中階一、二等船副、管輪四類科之晉升評估業務，補實考選部筆試無法辦理船員工作能力的實作適任性評估，俾符合航海人員國際公約要求。

船聯會係就交通部將研商船員法部分條文修正草案，而提出上述建議。

針對交通部研商修正船員法第六條條文，增加「並經航海人員考試及格」等文字，該會建議維持現行船員資格由交通部定之的條文，無需再增加上述文字。

該會並表示，九十三年交通部即已依船員法第六條現行條文接辦考選部高階的一、二等船長、輪機長、大副、大管輪及初階的三等船長、輪機長、船副、管輪等十二類科之晉升評估業務，為符合航海人員國際公約要求，建議交部早日接辦考選部中階一、二等船副、管輪四類科之晉升評估業務。

CSIS成立發表會倫敦舉行

由全球二十四家貨櫃航運業者共同發起成立的中立機構－「貨櫃航

運訊息服務」(Container Shipping Information Service, 簡稱CSIS), 於本月十日假倫敦舉行成立發表會。

該機構成立之宗旨希望增進企業界及民眾對貨櫃航運業的認識, 讓民眾知道貨櫃航運業為世界與日常生活所帶來的進展與影響, 並提升貨櫃航運業在全球的正面社會形象。CSIS的成立, 係全球產業界首見。

長久以來, 貨櫃航運業在公眾領域, 一直扮演沉默的角色。不過根據最近由CSIS委託GMI研究機構, 針對美國、德國與中國等三個國家八百二十一位意見領袖所做的一項調查研究結果顯示, 貨櫃航運業要提升其形象的唯一重要步驟就是要「更加成功地宣傳自己」。

透過CSIS此一組織的成立, 貨櫃航運業界希望讓大家知道其在民眾日常生活中所扮演的重要角色。貨櫃航運業界也計畫公開討論其在某些特別領域, 例如環保、全球化與保安的角色扮演。

達成上述目標所採取的第一步驟就是同步上線的CSIS全球資訊網www.shipsandboxes.com。透過此網站的成立, CSIS希望讓更多的民眾瞭解貨櫃航運產業, 並且在網站上找到更多有用的訊息。此外, CSIS也將透過與媒體的持續互動, 將貨櫃航運業的相關訊息傳播給更多的民眾知道。

CSIS與其他主要產業團體也有聯結, 不過該組織最大的特點是一希望透過提供民眾更多與生活息息相關的訊息, 來增進其對貨櫃航運產業的認識。

談到貨櫃航運產業在創新領域的

作為時, CSIS核心成員公司之一的長榮海運公司董事長王龍雄表示:「持續性的創新引領貨櫃航運業成為高效率的主力運輸型態, 令人無法相信貨櫃運輸業係五十年前才開始。雖然簡單一如在海上航行, 標準貨櫃船與其他陸地運輸型態的結合, 讓運輸變得格外有效率。」

CSIS為一透明、公益、跨產業的中立組織, 台灣의長榮海運公司、陽明海運公司與萬海航運公司皆為CSIS的成員。

屬地申報、口岸驗放 廣州海關新模式

廣州海關與海口、南昌、南寧、貴陽、長沙、拱北、江門、深圳、黃埔、重慶等十五個海關實施「屬地申報、口岸驗放」, 海、陸、空運輸以新模式運作, 以提升跨關區物流運轉效率。

「屬地申報、口岸驗放」可以當天申報、當天驗放, 部分不需查驗的貨物通關時間僅需三十分鐘, 較之前採用的傳統模式通關時間一至一·五個工作日, 大幅提升速度。

業者指出, 企業可在屬地海關申報, 口岸海關辦理驗放、提貨或裝貨手續, 並可自主選擇運輸工具、運輸線路, 不需再強制使用海關監管車輛。由於減少來回屬地海關與口岸海關間的奔波, 可節省通關時間和成本。

深圳海關率先展開水運轉關業務改革, 目前已與黃埔、廣州、拱北、湛江、江門、南寧、海口等關區轄下二十七個隸屬海關簽訂「水路轉關貨

物海關監管聯繫配合辦法」，開始運作。

目前香港是泛珠三區域重要的物流中心，大陸海關與香港海關合作，制定跨境快速通關模式，也是新型通關模式，無論來自香港進口貨物，或出口至香港的貨物，均可向海關發送載貨清單電子資料。

船員岸上晉升訓練及適任性評估事宜公布

交通部航政司公布「九十七年船員岸上晉升訓練及適任性評估事宜」，為符合航海人員訓練、發證及當值標準國際公約規定，自九十三年起由該部辦理一、二等船副、管輪以外之其他各職級船員晉升、三等航行員及三等輪機員資格取得之岸上晉升訓練及適任性評估（包含實作及筆試測驗）。

第一梯次訓練時間預定將自三月二十四日起施訓，以該部委託岸上晉升訓練之船訓機構、適任性評估之船訓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。

第二梯次預定自七月七日起施訓，第三梯次則預定自十一月三日起施訓，各類別船員岸上晉升訓練之岸訓機構、適任性評估之評估機構為：岸訓機構：1. 一等船長、二等船長、一等大管輪、二等大管輪：海洋大學航訓中心。2. 一等輪機長、二等輪機長、一等大副、二等大副：高雄海洋科技大學船訓中心。3. 三等船長、三等船副：台北海洋技術學院海訓中心。4. 三等輪機長、三等管輪：中華

航業人員訓練中心。

評估機構為中華海員總工會。

至於報名日期，第一梯次報名時間自一月二十一日起至二月十五日止；第二梯次自五月十二日起至五月二十三日止；第三梯次自九月八日起至九月十九日止。

亞洲航運量年增率將可達7%

據總部設在新加坡的亞洲商業情報顧問機構傅盛諮詢公司，最近公布的一份調查報告顯示，世界航運業的競爭將會因亞洲區的發展而越演越烈。目前亞洲區航運量佔世界航運總量約百分之三十九的市場份額，報告預測在二〇〇六年至二〇一〇年內，該地區的年增長率平均可達百分之七。

報告稱，海運服務、離岸石油勘探、開採業和貨運代理是航運業中增長得最快的部分，其中貨代及海運服務增長雖然較快，但發展的原基礎卻相當低，分別只錄得三十億美元及九十億美元。

據該機構的資料顯示，泛太平洋海運航線貨值報四百三十億美元，佔世界港口營運市場業務總貨值的四成二，預期到二〇一〇年，此數字會上升至百分之四十四，即五百四十億美元。該報告預測，中國、印度及韓國的港口和碼頭量未來增長得最快，又稱到二〇一一年，亞洲區集裝箱處理量將達二億六百萬箱，包括六千四百萬箱中轉貨物。

報告特別提到，中國近期有積極投資全球各港口的趨勢，以保障其國際運輸路線，又有減少原材料向外

求的跡象。離岸石油裝置、造船及修船業亦被報告認為將有強勁增長的業務。目前全球離岸裝置總價值約為一千三百六十億美元，報告預期到二〇一〇年，將可達到一千五百九十億美元，亞洲區在此市場的份額可望從現時的二成三、約三百一十億美元，升到二〇一〇年的四百一十億美元，年增長為百分之八。

亞洲區造船及修船業務佔目前世界市場份額的六成六，價值約四百三十億美元，報告預料這行業將有亟大的變化。它指出，韓國現時佔有該行業約四成的市場份額，難有再進步的空間，相反中國雖然只佔一成五市場份額，但卻有相當大的發展潛力。

報告估計亞洲區修船及業務將從目前全球市場份額的四成五升至二〇一〇年的四成八，價值約七十億美元，並將有更多新加坡、香港及韓國的修船廠在中國設廠，而且大有可能以合資公司形式營運，以減低經營成本。報告特別指出，長遠來說，新加坡修船廠面對中國、印度、印尼及越南的低成本船廠將會顯得相當吃力。

世界內河居首 中國長江貨量破11億噸

據中國「二〇〇八年長江航務管理工作會議」披露，長江幹線貨運量二〇〇七年首次突破十一億噸，蟬聯世界內河第一名，是美國密西西比河的兩倍和歐洲萊茵河的三倍。中共官方「人民日報」報導，中國交通部水運司司長宋德星說，長江幹線港口貨物吞吐量從二〇〇五年的六億五千萬噸，增加到二〇〇七年的九億一千

一百萬噸，年均成長百分之十八，貨櫃吞吐量年均成長百分之四十四。統計顯示，二〇〇七年，長江幹線港口完成外貿貨物吞吐量一億一千四百萬噸，比二〇〇六年同期成長百分之十九點五；貨櫃吞吐量五百五十多萬標準貨櫃(TEU)，比二〇〇六年同期成長百分之卅七。

宋德星認為，這得益於長江幹線船舶大型化較快發展趨勢，特別是三峽庫區船舶大型化趨勢明顯，重慶市長江幹線散貨運輸船舶平均噸位從二〇〇二年的四百二十噸，提高到一千三百噸，超過預定的二〇一〇年幹線貨運船舶平均噸位一千噸的目標。

據統計，公元兩千年，長江幹線貨運量僅四億噸，二〇〇五年達七億九千五百萬噸，二〇〇六年增至九億九千萬噸，貨運量超過萊茵河和密西西比河。報導分析，長江幹線貨運量連年大幅增長，得益於中國投入巨資整治黃金水道，同時中國沿海沿江開發熱潮興起，一批新興產業經濟帶初顯輪廓，沿江各省市突出長江水運的戰略地位。

專家：中國物流業增加值年漲16%

中國物流與採購聯合會近日預測，今年中國物流業增加值增幅將達百分之十六左右，中國社會物流總額增長幅度將不低於百分之二十。

據表示，二〇〇八年中國物流市場的國際化競爭將更為激烈，企業分化重組將加劇；普通型的低端服務利潤越來越小，創新型業務、增值型服務和適合客戶需求的特色服務將獲得

較大的發展空間。

因此，鼓勵企業主輔分離，流程再造，分立、分離、外包業務；支持物流企業向專業領域滲透，特別要推動製造業、商貿業、農業與物流業加速融合，聯動發展；鼓勵大型物流企業做大做強，中小企業做精做細，發展各類企業在專業化分工基礎上的聯合協作。

臺中港棧埠資料 遠端傳輸 e化邁進

臺中港務局為提昇裝卸作業資訊化，加強服務航商，自行開發完成「貨櫃裝卸作業資料電子化傳輸」，自一月十五日起正式實施單軌作業，業者可自遠端透過系統鍵入船舶裝卸資料，無須再派員至港務局遞送紙本文件，估計全年可節省近五千五百份文件。

配合交通部九十六年度「提昇國際商港營運競爭力」之推動，臺中港務局提報具體措施「貨櫃裝卸作業資料電子化傳輸」，為推動該系統，自實地訪談裝卸業者瞭解需求起，歷經多次溝通、協調及整合，於九十六年十一月起由貨櫃裝卸及相關理貨業者進行雙軌作業，期間系統作業穩定，今年一月九日召開系統上線說明會，並自一月十五日起正式實施單軌作業，運作一週來系統穩定，無操作及系統管理問題產生。

就裝卸業者而言，船舶裝卸資料透過遠端線上輸作，取代以往文書作業及人工遞送，節省人力物力；就港務局而言，可免除資料重覆登打，提高資料正確性，並即時取得現場裝卸

資訊。

且該系統上線除可達資訊共享之利外，預估全年可節省近五千五百筆之資料輸入時間及紙本文件費用，共創業者與港務局雙贏局面。

美經濟疲弱油價續漲將衝擊航運發展

德國不萊梅航運經濟和物流研究所表示，由於美國經濟疲弱加上油價持續高漲，對世界航運發展將造成一定衝擊，預計泛太平洋及泛大西洋線的運費均會向下調整，但亞歐之間的貿易活動將更趨活躍。

據分析指出，亞洲至歐洲的海運貿易活動預計將有百分之二十的增長，而歐洲至亞洲亦有百分之六至百分之八的增長。目前船用燃料價格約為每噸五百美元，比三、四年前的油價高出近三倍，但航行大西洋線的船公司發覺難以將油價成本全部轉移給顧客，故越來越多船東減慢船速以節省用油。

不過，有船舶經紀認為，中東、亞洲區內及亞歐的貿易將更趨頻繁，集裝箱船租賃市場大有發展潛力。他們表示，由於很多廠家將生產線轉移亞洲，美國需要從中國及其他東南亞地區輸入大量貨物，而且目前仍有不少船東投資建造新船，故相信航運業並未因為美國經濟衰退而造成嚴重影響。

海關進口稅則修正案將公布實施

「海關進口稅則」部分稅則修正草案，近期將送請總統公布實施。財政部指出，本次稅則修正主要係為執

行關稅減讓承諾，正式生效實施後，對於促進我國與薩國、宏國及巴國之經貿關係，將有正面助益。

財政部表示，我與薩爾瓦多及宏都拉斯自由貿易協定去年完成簽署，另我與巴拿馬自由貿易協定第一次執行委員會會議，我方承諾五十二項原產於巴國之產品加速降稅，並擴大部分關稅配額貨品數量。為履行關稅減讓承諾，財政部研擬「海關進口稅則」部分稅則修正草案。

依據修正草案，對於原產於薩國及宏國之產品，除食米、乾香菇等二二〇項感性產品不予調降關稅，及砂糖實施關稅配額外，其他產品將立即免稅、或分五年、十年及十五年降為免稅等方式取消進口關稅，該執行我與薩國及宏國關稅減讓修正稅則部分，將俟我與薩國及宏國交換其批准文件，以證明完成所有法定程序及手續後第三十日生效。

另在執行我國與巴拿馬自由貿易協定第一次執行委員會會議部分，對於原產於巴國之產品，計有諾麗果汁等五十二項貨品，自九十七年起立即免稅、或分三年及四年降為免稅。此外，豬腹脅肉、液態乳等六種實施關稅配額之貨品將擴大配額數量，及增加乾、燻製之牛肉乙種實施關稅配額，該部分將自總統公布之日起算至第三日生效。

基港局交通新意象政策績效佳

基隆港務局推動「交通新意象政策」迄今，在港警局強力執行及車主全力配合下，執行成效十分良好，並

有效改善基隆市港交通秩序。

基隆港務局為配合推動「交通新意象政策」，自去年七月一日起實施修訂之「基隆港區載運貨物車輛通行單核放須知」，規定凡進入港區之聯結車、大貨車，應於車頭右側氣窗明顯處標示申訴電話、市區限速警語及擋風玻璃明顯處放置駕駛員名牌，以提醒駕駛人行駛市區道路應緩車慢行，共同維護交通安全。

對於未配合實施，經該局棧埠作業單位或基隆港務警察局舉發違規者，均依前項規定處以特定期限禁止出入港區作業。

經嚴格執行結果，去年度共計開出二千一十張告發單，一月份共計開出一百六十一張告發單。在申訴電話部分，本年度計接獲九件申訴電話，均已轉知駕駛人改善，且基隆地區無任何申訴案件，顯示本政策在港警局強力執行及車主全力配合下，執行成效十分良好。

駕駛人若對於前項修訂內容有疑義，可至基隆港務局網頁／法規費率／港務法規／基隆港區載運貨物車輛通行單核放須知查詢。





<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



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

報導

「人道救援協助囚禁於巴拿馬之端木惟鐸先生」立法院協調會

在今年1月6日經中國時報記者發表了一篇關於端木船長被囚禁於巴拿馬的案件，引起社會大眾的重視，端木船長的家屬經奔走多年，現委請立委賴清德委員協助處理。

賴委員於97年2月25日主持了「人道救援協助囚禁於巴拿馬之端木惟鐸先生」協調會。並在會中承諾會持續向法務部及交通部施壓，希望法務部與外交部能儘快處理有關端木船長的案件；並將拜會長榮集團張榮發總裁，期望能透過長榮集團與巴國之友好關係，能夠予以適當的協助。

會中交通部船員科陳翠華科長表

示此案已經以專案方式處理中，交通部會持續的追蹤並督促四維公司儘速讓端木船長回台。四維張芸生經理表示四維公司承諾會負責端木船長回國的所需費用並有持續與家屬聯絡。

中華海員總工會吳學基秘書長與中華民國船長公會郭長齡秘書長亦表示會盡最大力協助，使端木船長可以儘快的返回家園。

在召開協調會前夕，中國時報於2月16、23日分別有發表2篇文章，報導中巴拿馬政府在人道的考量下，已同意中華民國派人員將端木船長接回台灣接受中華民國的司法審判。



海員俱樂部報導

臺中港國際海員俱樂部報導

俄羅斯籍 M/V “MIKAIL STREKALOVSKIY” 俄羅斯籍船長 CAPT. TSUMANKOV GENNADY 表示“很多船舶註冊和航運公司忽視船員們所承受的負面壓力，船員過度疲勞問題是由於工作量增加以及工作節奏加快所造成。這些航運公司只依照航商競爭的需要來決定船員配額的數量。船員通常工作時間極長，給自己和海洋環境造成很大潛在危險。越來越多國家重視及認識到船員過度疲勞是造成許多海事事故的最大原因，航商應向這方面研究及學習”。

俄羅斯籍 DWT 19,252mTs, M/V

“MIKAIL STREKALOVSKIY” 此航次由俄羅斯聖彼得堡(ST. PETERSBURG)裝載廢鐵(METAL SCRAP)至臺中港卸。全船包括船長一共是22位俄羅斯籍船員。船東為俄羅斯 JSC MURMANSK SHIPPING COMPANY, MURMANSK, RUSSIA。



會員服務

中華海員總工會高雄分會會員及眷屬 『大板根森林遊樂區+鶯歌老街休閒春季之旅』

自強活動行程公告

- 一、**依據：**「中華海員總工會暨基隆/高雄分會會員及眷屬自強活動實施辦法」及高雄分會第廿三屆第四次理事會議決議通過辦理。
- 二、**活動地點：**『大板根森林遊樂區+鶯歌老街休閒二日遊』
- 三、**實施日期：**九十七年三月三十、三十一日（星期日、一），計兩天一夜。
- 四、**活動對象：**本會返航休假會員及其眷屬；另因經費有限，每名會員限攜眷乙名（若自行攜帶第二名眷屬，含未成年孩童，本會除收該名眷屬全額費用，並以不佔位、不佔床為原則，以茲公平），另為求公平起見，每名會員每年以參加一次為原則，不便之處，敬祈見諒。
- 五、**活動名額：**兩輛車（八十人次）；若截至報名期限，報名人數未達兩車人次，則以報名先後順序先行辦理乙台車（每車四十人次，唯報名人數未達30人次，將取消本次活動）；另報名而未排入本梯次者，將視其意願優先安排下次活動。
- 六、**活動費用：**會員之費用（會費需繳清）由本會全額補助，會員眷屬需繳交行程部份費用即新台幣貳仟伍佰元整（工會補助部份）。
- 七、**報名日期：**自即日起至本（97）年3月14日止（唯額滿不再受理）。
- 八、**報名方式：**請親自至高雄分會報名，每名參加者需先繳交保證金新台幣壹仟元，俟出發上車後再行退還，若因個人因素而無法前往，需於出發前3日告知承辦單位，若未告知則其所繳納之保證金將挪為此次活動之用，不予退

還，唯眷屬自付費用予以退還；會員攜眷者，請於報名時攜帶眷屬身份證明文件並一同繳交會員眷屬費用。

九、活動行程：

第一天：九十七年三月三十日（星期日）07:00~07:30工會門口準時集合出發→南二高→東山休息→泰安休息→11:40~12:30竹東（午餐）→15:00大板根森林遊樂區【園內最值得一遊的是原始板根區，仍維持天然的樹木、突起的板根及攀附著生的植物等】+大板根溫泉渡假村（膳宿）【晚餐後可歡唱卡拉OK或享受戶外泡湯之樂】。

第二天：九十七年三月三十一日（星期一）07:30~09:30飯店自助式早餐→10:10~11:30鶯歌老街巡禮【鶯歌陶瓷老街為鶯歌陶業最早聚集地，工藝到目前已有200年歷史，鶯歌因此冠上「台灣景德鎮」之美稱。】→大溪（午餐）→泰安休息→15:30田尾公路花園【有台灣花之都盛名是全國最大型的大花園，沿路園區內有盆花、盆景、綠化苗木（庭園造景）等】→18:00嘉義（休息+晚餐）→20:00返程回到溫暖可愛的家（高雄）。

【注意事項】：

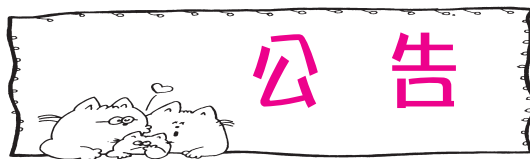
- ※因本次活動之對象限為本會返航休假會員及其眷屬，恕不接受眷屬單獨報名參加，不便之處，敬祈見諒。
- ※本次活動恕不提供素食（素食者，則需於報名時自行繳交素食餐費）特此聲明。
- ※若參加者對本次活動內容有任何不解或疑惑之處，歡迎電詢本會業務組：☎（07）5311124~6譚小姐

本會會證遺失補發名單

湯世榮 024008 田先凱 05821
 應明士 54658 張家儒 84166
 游新平 64641 吳文已 67441
 吳懷志 74980 黃永志 80071
 林祥開 85696 林聰明 48897
 艾光亮 62021 范熙平 83967
 邱福田 85814 薛旭星 86442
 高坤榮 86510

更正啓示

本會海員月刊2月份第652期第29頁「96年第4次專門職業及技術人員特種考試航海人員考試錄取名單」右下角文字『以上資料僅供參考，正確名單以交通部為準』更正爲『……以考選部為準』，特此更正!!



96學年度第1學期會員子女獎學金於97年3月1日起開始受理，3月31日截止。

申請應具備之條件：

- 1.持有效之會員證書
- 2.欠繳會費未超過半年並補繳或結清會費
- 3.成績單正本(須有分數成績)
- 4.戶口名簿影本



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

中華海員總工會退休註銷補助一覽表

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
030902	陳政定	2007/12/20	註銷補助金	48000
033254	李添財	2007/12/24	註銷補助金	52350
024874	孫有志	2007/12/25	註銷補助金	11250
029804	王方岳	2007/12/26	註銷補助金	52650
039034	李慶賀	2007/12/26	註銷補助金	37050
048464	龔建國	2008/1/2	註銷補助金	45300
051711	張巧生	2008/1/3	註銷補助金	43800
059574	謝炳南	2008/1/3	註銷補助金	41700
069041	張光年	2008/1/3	退休補助金	39450
035006	謝清吉	2008/1/7	退休補助金	48600
081201	劉清昇	2008/1/7	註銷補助金	22500
023383	蔡富雄	2008/1/7	退休補助金	53250
056107	胡志剛	2008/1/7	退休補助金	47250
023874	劉春祥	2008/1/10	退休補助金	60450
035916	魏樹水	2008/1/10	退休補助金	51600
082755	徐新元	2008/1/11	退休補助金	28650
027116	高永吉	2008/1/11	退休補助金	23100
046725	楊邦輝	2008/1/11	退休補助金	13500
024119	蔡 榮	2008/1/17	退休補助金	66750
073168	張哲雄	2008/1/18	退休補助金	36000
012588	陳扶福	2008/1/24	退休補助金	51900
077914	江俊忠	2008/1/24	註銷補助金	33300
039757	林茂祈	2008/1/28	退休補助金	51150
040436	高昭彥	2008/1/28	退休補助金	49800
078105	張和星	2008/1/28	註銷補助金	40800
037939	黃錫禧	2008/1/28	註銷補助金	12900
045171	尤三郎	2008/1/31	退休補助金	53100
013352	王 駿	2008/2/4	退休補助金	52500
015668	溫武昌	2008/2/4	退休補助金	58050
036938	莊奕秋	2008/2/4	退休補助金	42450
063190	薛東海	2008/2/12	退休補助金	23400
	人 數	31	總金額	1292550

中華海員總工會急難救助一覽表

會證號碼	會員姓名	日 期	摘 要	金 額
083849	王亦強	2007/12/26	父喪濟助	1000
083026	曾克雄	2007/12/26	母喪濟助	1000
081074	王萬權	2008/1/3	母喪濟助	1000
042766	劉傳平	2008/1/3	母喪濟助	1000
036562	吳厚發	2008/1/3	父喪濟助	1000
063895	魏開通	2008/1/3	在岸住院	2000
085599	洪付信	2008/1/3	妻喪濟助	1000
084838	洪家和	2008/1/3	在岸住院	2000
053848	杜慶華	2008/1/3	母喪濟助	1000
045152	戴慶舜	2008/1/10	母喪濟助	1000
068917	葉堯文	2008/1/10	在岸住院	2000
053400	李英傑	2008/1/11	母喪濟助	1000
085661	蔡萬來	2008/1/11	在岸住院	2000
065019	張明東	2008/1/11	母喪濟助	1000
045422	何火發	2008/1/14	在岸住院	2000
046037	馮國徐	2008/1/17	在船工作生病住院	2000
079373	吳國芳	2008/1/17	父喪濟助	1000
064403	朱聰明	2008/1/28	母喪濟助	1000
035519	湯森榮	2008/1/30	在岸住院	2000
024630	陳新巷	2008/2/12	父喪濟助	1000
	人 數	20	總金額	27000

中老年病防治

一、高血壓防治

隨著生活水準不斷的提高，醫療衛生長足的進步，國人平均壽命逐漸的延長，老年人口持續增加，慢性病遂成為威脅國人健康的重要疾病。根據調查顯示，台灣地區四十歲以上人口，每百人就約有二十人罹患高血壓，而與高血壓有直接及密切關係之疾病。如腦血管疾病、心臟疾病及高血壓性疾病，於民國八十九年分占十大死因排名之第二位、第三位及第十一位。然加強高血壓的預防、篩檢治療與控制，可有效的減低此三種疾病的發生率。

(一)高血壓的定義：

正常血壓值：140/90mmhg ↓

邊際高血壓：

140/90~160/95mmhg

高血壓：160/95mmhg ↑

(二)高血壓之症狀：

(1)初期大多無症狀。

(2)漸漸發生後腦不適或疼痛、頭痛、耳鳴、腦脹、易累、無精打采、心悸等症狀。

(3)接著發生合併症之症狀如：

視力減退、呼吸困難、左心衰竭、腦機能減退、夜尿增多。

(三)高血壓之控制原則：

(1)按時就醫、服藥。

(2)飲食控制：多吃含纖維、含鉀之食物。

(3)運動每天一次，每次三十分鐘，飯後一小時後運動。

• 控制值以140/90mmhg ↓ 為準，但若醫生根據個案之情況另有標準，則以醫師討論確定。

二、糖尿病防治

近年來，糖尿病一直高居國人十大死因之第五位，台灣地區有數十萬名糖尿病患。如果這些病患沒有獲得適當的治療與控制，一旦出現合併症，均將造成殘障，甚至導致死亡，對個人、家庭、社會、乃至於國家，都是相當大的損失與負擔。糖尿病是一種複雜的慢性代謝性疾病，而良好的糖尿病控制，需要飲食、運動、藥物，多管齊下，才能避免急性及慢性合併症的發生。

(一)糖尿病定義

當身體沒辦法「正常」運用糖份時就產生了糖尿病。如果來自腹腔內胰臟蘭氏小島的貝他細胞(b細胞)，無法分泌足量的胰島素，或是體內的胰島素不能充分發揮降糖的生理作用時，我們攝取的食物，經消化吸收，轉化合成葡萄糖，就會大量累積起來，這種血糖升高的狀況，就叫做「糖尿病」。(diabetes mellitus, dm)

(二)糖尿病之症狀：

1. 初期大多無症狀。

2. 漸漸發生多尿、多飲、多食及虛弱、疲倦、體重減少、傷口不易癒合之症狀。

3. 接著發生合併症之症狀，如：視力減退、劇癢、手腳酸麻或刺痛。

(三)控制糖尿病之原則

1. 按時就醫、服藥
2. 飲食控制(1)少糖(2)少量多餐且一日攝取熱量需限制(3)維持理想體重
3. 運動(1)每天二到三次，一次二十到三十分鐘(2)勿空腹或飯後一小時內運動(3)預防低血糖休克，要隨身帶糖(尤其是注射insulin者)

(四)怎樣才算糖尿病控制良好?

1. 尿糖檢查(1)飯前保持陰性(2)飯後2小時保持在陰性或(+)
2. 血糖檢查(1)只用飲食控制或吃降血糖藥物病人：飯前120毫克以下，飯後2小時140毫克以下(2)60歲以上或注射胰島素病人：飯前140毫克以下，飯後2小時160毫克以下。

三、高血脂防治

研究資料顯示，血脂異常係導致心臟病最重要的因素；只要將膽固醇的濃度降低1%，心臟病的危險性就減少2%。高血脂除將導致心臟病外，同時也是腦血管疾病與高血壓之重要危險因子，而腦血管疾病與高血壓又分別高居國人十大死因之第二位及第九位。故加強高血脂防治，是防治中老年病當務之急。

(一)中華民國血脂異常之建議分類

分 類	血漿脂類濃度
高膽固醇血症 (hypercholesterolemia)	膽固醇 (tc)>200mg/dl

混合型高血脂症 (mixed type)	膽固醇 (tc)>200mg/dl 三酸甘油酯 (tg)>200mg/dl
高三酸甘油酯血症 (hypertriglyceridemia)	三酸甘油酯 (tg)>200mg/dl

※抽血檢查應至少空腹12小時以上

(二)血脂異常之處理：

1. 按時就醫治療、追蹤。
2. 非藥物治療：
 - (1)維持理想體重
 - 肥胖與糖尿病、高血壓、高血脂症等許多疾病相關。
 - 減肥有助於身體健康。
 - 改善肥胖可以減少糖尿病藥物劑量。
 - 肥胖的糖尿病人，體重控制不良，會加重疾病的惡化。

理想體重之算法：

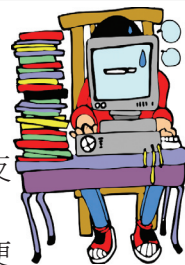
- 20~34歲：
 - 男：62+(身高 - 170) x 0.6
 - 女：52+(身高-158) x 0.5
- 35~54歲：
 - 男：62+(身高 - 166) x 0.6
 - 女：52+(身高-154) x 0.5
- 55歲以上：
 - 男：62+(身高 - 164) x 0.6
 - 女：52+(身高-152) x 0.5

體重理想與否之判斷標準：

- 正常：介於理想體重正負10%內
 - 過重：超過理想體重10%至20%內
 - 肥胖：超過理想體重20%
 - 過輕：低於理想體重10%至20%內
- (2)飲食：低油低飽和脂肪飲食
- (3)運動

資料來源:行政院衛生署

操作電腦終端機視力保健須知



前言

電腦已經成為現代生活中廣泛使用的工具，在操作電腦終端機時，由於設備(如：電磁波、螢幕閃光、軟體設計不當等)、以及其他問題(如：公室照明不當、身體活動受限，軟體作的訓練不足等)，可能引起眼睛不適與疲勞等問題。

您使用電腦終端機嗎？

為了您視力健康，在操作電腦終端機時，請您注意以下八點建議。

1. 定期作眼科檢查，及早發現問題，作適當治療或矯正。
2. 建議每工作兩小時，休息十五分鐘，以減少眼睛疲勞。

3. 裝置隔濾鏡，以防止反射光。
4. 減低背景光，如為方便閱讀文件，可裝置個別的輔助照明設備。
5. 終端機背後應有最少一公尺的空間，且背景色彩柔和，讓操作人的視線可以離開螢幕休息。
6. 螢幕位置應在視線十到二十度之間，且距離在六十到七十公分之間。
7. 機器應定期檢查，並選擇設計良好的螢幕。
8. 若在近距離內使用電腦(一公尺內)連續操作終端機，每天的工作時間不宜超過四小時。

勞保資訊

留職停薪續保，傷病仍給付

資料來源：勞保局

- 一、依勞工保險條例規定，被保險人因傷病請假致留職停薪，普通傷病未超過1年者，可繼續參加勞工保險。這項規定是為考量被保險人因傷病無法工作，而於留職停薪期間仍需醫療照護，所以可繼續加保，以保障其給付權益。
- 二、被保險人因普通傷病而致留職停薪續保期間，如因傷病住院診療，仍可依勞工保險條例規定，請領普通傷病給付。

- 三、勞保被保險人如於保險生效期間遭遇普通傷病，住院治療合計達4日以上，未能取得原有薪資，依照勞工保險條例規定可自住院不能工作的第4日起，請領普通傷病給付，以6個月為限，但傷病事故前參加保險之年資合計已滿1年者，增加給付6個月。上項給付是薪資補助性質，僅限住院診療期間才能請領，門診及在家療養期間均不在給付範圍。

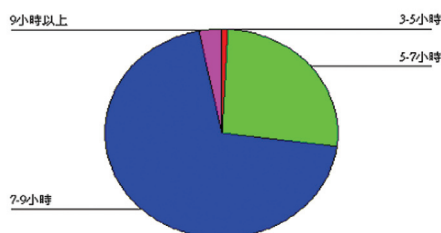
(接652期月刊)

十、每日睡眠時間？

由問卷中顯示出航行人員於每日之睡眠時間，其中7-9小時佔70%，5-7小時佔26.2%，僅有少部份航行人員每日僅睡眠3-5小時，如圖十所示。

由於本份問卷之填答者大多為較年輕的見習三副(佔47.7%)及正式三副(佔30.8%)，因此在此較年輕的族群中，大致都能保持一正常的睡眠時間。

本份抽樣僅有少部份睡眠時間3-5小時，此部份將推估為工作性質較煩雜的大副。至於睡眠時間9小時以上，此部分將推估為不需當值的船長。



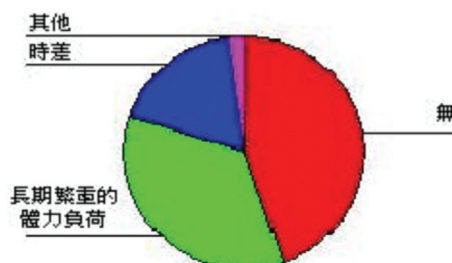
圖十：每日睡眠時間

資料來源：本研究回收之問卷分析

十一、認為體能上導致疲勞的主因？

由問卷中顯示出航行人員體能上導致疲勞的主因，其中長期繁重的體力負荷佔35.4%，時差佔17.7%，無佔44.6%，如圖十一所示。

由於本研以貨櫃船船員與海軍、海巡人員居多，因此無時差及繁重體力負荷可能屬於海軍、海巡人員的部份，至於時差及長期繁重的體力負荷應屬於貨櫃船船員所填答的結果。



圖十一：認為體能上導致疲勞的主因

資料來源：本研究回收之問卷分析

十二、認為精神上導致疲勞的主因？

由問卷中顯示出航行人員認為精神上導致疲勞的主因為繁重的精神負擔佔16.2%，遠離家鄉佔15.4%，長時間的使用腦力佔11.5%，無佔53.1%，如圖十二所示。

因此根據航行人員之工作船舶型式加以分析此題項，繁重的精神負擔、遠離家鄉及長時間的使用腦力當可能屬於貨櫃船航行員，而無精神上導致疲勞的當可能屬於海軍、海巡人員居多。



圖十二：認為精神上導致疲勞的主因

資料來源：本研究回收之問卷分析

參、各種不同船型下，航行人員之疲勞分析

*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。

以下將針對問卷回收後，主要航行人員之工作船舶型式與疲勞之影響加以分析，本份問卷之貨櫃船船員共佔36.9%，海軍與海巡船員共佔34.6%，因此以下將針對此兩種不同工作性質之航行人員加以分析其主要疲勞影響因素，如表六、表七所示。

表六、貨櫃船

類別	百分比
性別	男72.9%；女27.1%
航行資歷	1年以下62.5%；1-3年12.5%；3-5年6.3%；5-8年12.5%；8-12年6.3%
職稱	船長10.4%；大副0%；二副8.3%；三副18.8%；見習三副62.5%
婚姻狀況	已婚18.8%；未婚81.3%

資料來源：本研究回收之問卷分析

表七、海軍與海巡

類別	百分比
性別	男86.7%；女13.3%
航行資歷	1年以下4.4%；1-3年15.6%；3-5年11.1%；5-8年68.9%；8-12年0%
職稱	船長6.7%；大副11.1%；二副11.1%；三副51.1%；見習三副20.0%
婚姻狀況	已婚28.9%；未婚71.1%

資料來源：本研究回收之問卷分析

由本研究表六、表七其針對此兩種不同工作性質之航行人員加以分析主要疲勞影響因素之差異性如下：

1. 樣本兩者之性別大致一致，皆為男性顯著多於女性。
2. 樣本兩者之航行資歷，貨櫃船船員集中於1年以下至1至3年間，海軍海巡人員之航行資歷則是集中於5至8年間。
3. 樣本兩者之職稱，貨櫃船船員集中

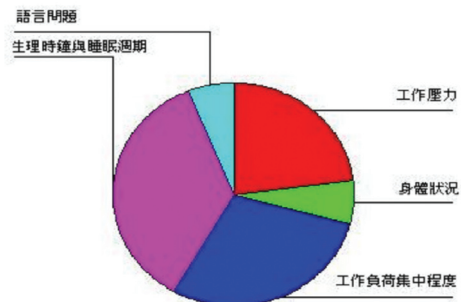
於見習三副與正式三副間，海軍海巡人員則是集中於船副等級部份。

4. 樣本兩者之婚姻狀況大致一致，皆為未婚顯著多於已婚。

肆、針對二者航行人員進行比較分析

- 一、兩者航行人員最容易產生疲勞影響之個人原因為何？

貨櫃船

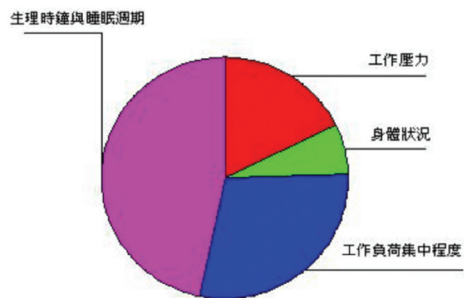


圖十三、最容易產生疲勞影響之個人原因

資料來源：本研究回收之問卷分析

海軍、海巡

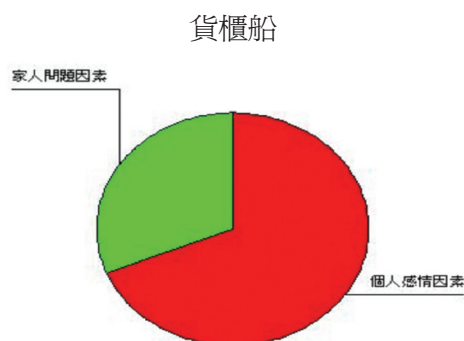
圖十四、最容易產生疲勞影響之個人原因



資料來源：本研究回收之問卷分析

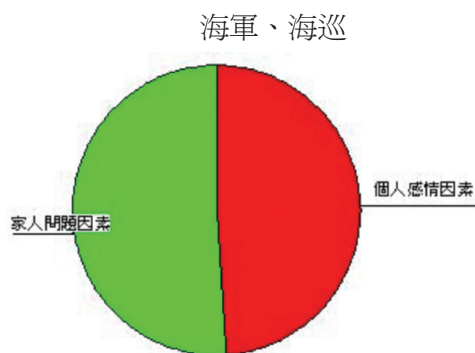
此兩者比較中可明顯得知，兩者航行人員最容易產生疲勞影響之個人原因大致趨於一致，僅貨櫃船部份因多少包含外籍船員，因此會有6.3%語言溝通問題導致疲勞的影響產生，如圖十三、十四所示。

- 二、兩者航海人員最容易產生疲勞影響之家庭原因為何？



圖十五、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



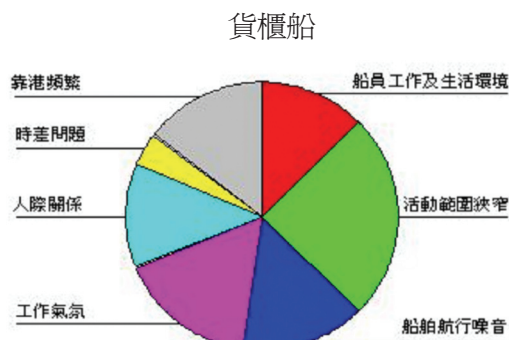
圖十六、最容易產生疲勞影響之家庭原因

資料來源：本研究回收之問卷分析

藉由兩者的比較中可得知，貨櫃船員因家庭問題引起的疲勞所佔比例較少，而因個人感情因素影響疲勞所佔比例較大，探究當中原因可能為貨櫃船抽樣中大多以未婚的見習三副(62.5%)及正式三副(18.8%)居多，因此對於正值年輕時期的男女船副而言，感情問題為他們心中容易因此產生疲勞的主因。

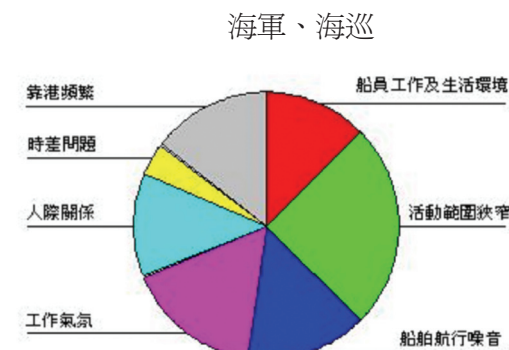
對於海軍、海巡而言，雖然所佔比例亦以正式三副(51.1%)居多，如圖十五、十六所示，但因其巡航區域大都在台灣週圍，因此能定期返回台灣，如此對於這些船員因感情問題產生疲勞的程度將不如航行較遠的貨櫃船來的大。

三、兩者航海人員最容易產生疲勞影響之環境原因為何？



圖十七、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



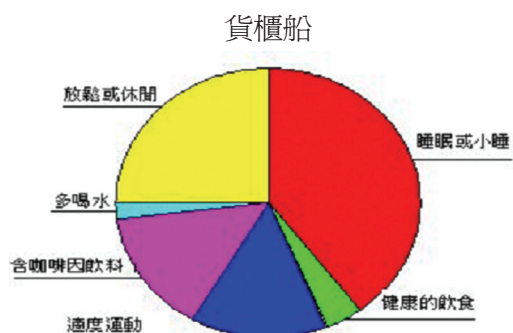
圖十八、最容易產生疲勞影響之環境原因

資料來源：本研究回收之問卷分析

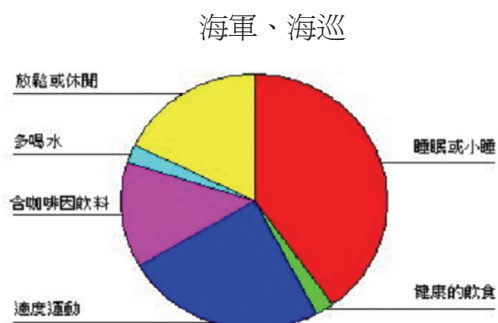
由於貨櫃船船員大多以船為家，因此對於環境影像產生疲勞的各項條件要求，皆趨於平均，惟獨時差問題影響較小，因此可能與抽樣者大多為年輕，體能較好的三副有關，如圖十七、十八所示。

致於海巡、海軍則是較著重於船員工作生活及工作氣氛的要求方面，大多數海巡、海軍航行員認為，船員工作生活及工作氣氛能影響疲勞產生的程度。

四、兩者當班前採取何種避免疲勞的方法？



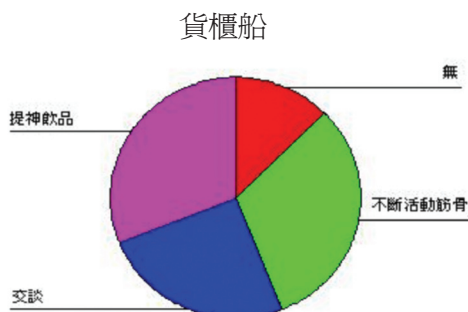
圖十九、當班前採取何種避免疲勞的方法
資料來源：本研究回收之問卷分析



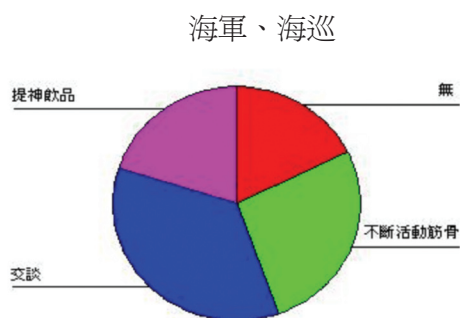
圖二十、當班前採取何種避免疲勞的方法
資料來源：本研究回收之問卷分析

兩者航行員對於當班前採取何種避免疲勞的方法有明顯一致的趨向，如圖十九、二十所示，普遍認為睡眠或小睡最優，其次為放鬆或休閒以及適度的運動。

五、兩者當班中採取何種避免疲勞的方法？



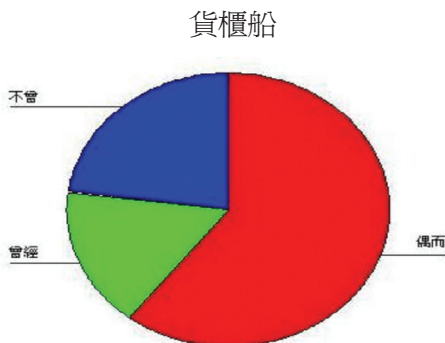
圖二十一、當班中採取何種避免疲勞的方法
資料來源：本研究回收之問卷分析



圖二十二、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

兩者航行員對於當班中採取何種避免疲勞的方法亦有明顯一致的趨向，如圖二十一、二十二所示普遍認為交談最優，其次為提神飲品及不斷活動筋骨。

六、兩者航行中是否會不自覺打瞌睡、恍神或精神不集中？



圖二十三、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

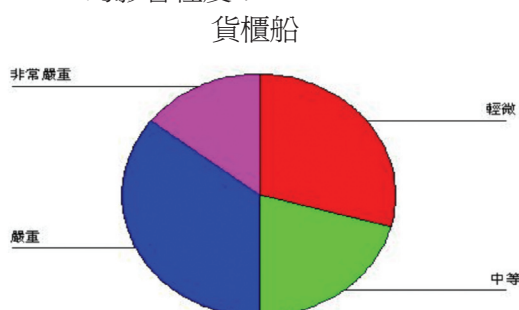


圖二十四、航行中是否會不自覺打瞌睡、恍神或精神不集中

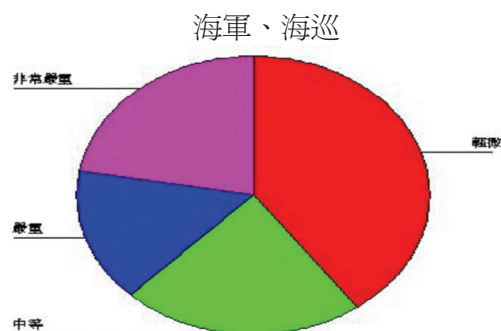
資料來源：本研究回收之問卷分析

由於貨櫃船船員於航行當值之時，必須負起全船航行安全之責任，相較之下海軍或海巡船員所必須負擔的責任相對較少，如此可能就是造成貨櫃船船員於航行當值之時精神不集中之比率較少，而海軍或海巡船員當值時，精神不集中之比率較高之原因，如圖二十三、二十四所示。

七、兩者航行中感覺疲勞對航行操作的影響程度？



圖二十五、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

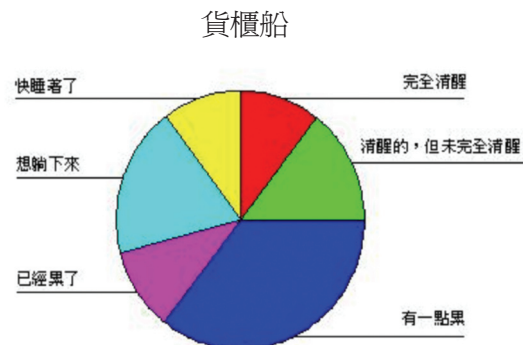


圖二十六、航行中感覺疲勞對航行操作的影響程度
資料來源：本研究回收之問卷分析

貨櫃船船員對於航行中感覺疲勞對航行操作影響的負面程度(嚴重+非常嚴重)認為影響較大，海軍與海巡人員則是認為影響較小，故其原因可能也與船舶操縱性質有關，海軍、海巡船艦大都設計較為靈活，而一般商船之操縱靈活性則遠不如海軍、海巡

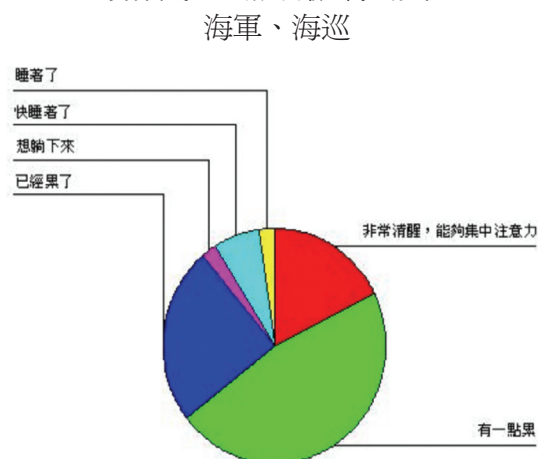
艦艇，因此當疲勞造成操作失誤時，商船修正反應將不如海軍、海巡艦艇，如圖二十五、二十六所示。

八、兩者當班結束後的精神狀態？



圖二十七、當班結束後的精神狀態

資料來源：本研究回收之問卷分析

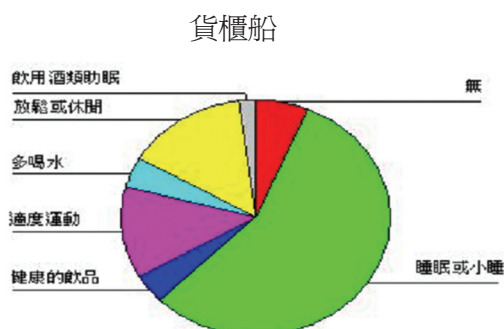


圖二十八、當班結束後的精神狀態

資料來源：本研究回收之問卷分析

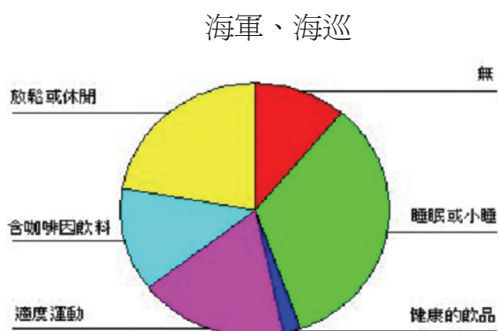
兩者當值結束後的精神狀態大致也趨於一致，清醒與有一點累所佔比例兩者略同，而反應疲累的已經累了、想躺下來、快睡著了及睡著了，也趨於一致，因此此題項兩者表現並無顯著差異，如圖二十七、二十八所示。

九、兩者當班後是否有採取降低疲勞的方法？



圖二十九、當班後所採取降低疲勞的方法

資料來源：本研究回收之問卷分析



圖三十、當班後所採取降低疲勞的方法

資料來源：本研究回收之問卷分析

兩者當值結束後所採取降低疲勞的方法也趨於一致，睡眠或小睡所佔比例最高，其次為放鬆或休閒與適度的運動，如圖二十九、三十所示。

十、兩者每日睡眠時間？



圖三十一、每日睡眠時間

資料來源：本研究回收之問卷分析



圖三十二、每日睡眠時間

資料來源：本研究回收之問卷分析

兩者船員睡眠時間大都為7-9小時，部分為5-7小時，僅有貨櫃船部分船員之每日睡眠僅3-5小時。如此可知，貨櫃船部分船員每日有超時工作的趨向，而海軍、海巡人員則較不會產生這種現象，主因可能為其下班後不需處理其他繁雜的工作，此為兩者中最大之差異所在。

伍、結論

航行人員最容易產生疲勞影響之個人原因：由130份問卷中可知，重要的關鍵因素依排序分別為：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%；航行人員最容易產生疲勞影響之家庭原因，由130份問卷中可知，重要的關鍵因素依排序分別為：個人感情因素佔65.3846%，家人問題因素佔34.6153%；航行人員最容易產生疲勞影響之環境原因，由130份問卷中可知，重要的關鍵因素依排序分別為：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%；由130份問卷中可知，航行人員於當班前較常採取避免疲勞的方法前四名分

別爲：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%；航行人員於當值中採取避免疲勞的方法，由130份問卷中可知，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%；航行人員於航行中不自覺打瞌睡、恍神或精神不集中，由130份問卷中可知，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%；航行人員於航行中感覺疲勞對航行操作的影響程度，由130份問卷中可知，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%，航行人員於當班結束後的精神狀態，由130份問卷中可知，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%；航行人員於當值後採取降低疲勞的方法，由130份問卷中可知，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%；航行人員於每日之睡眠時間，由130份問卷中可知，其中7-9小時佔70%，5-7小時佔26.2%，僅有少部份航行人員每日僅睡眠3-5小時；航行人員體能上導致疲勞的主因，由130份問卷中可知，其中長期繁重的體力負荷佔35.4%，時差佔17.7%，無佔44.6%；航行人員認爲精神上導致疲勞的主因由130份問卷中可知，繁重的精神負擔佔16.2%，遠離家鄉佔15.4%，長時間的使用腦力佔11.5%，無佔53.1%。

經由本研究問卷回收後，利用不同領域之航行員對於各題項之次數累計分配加以分析結果後，合理推論認爲，航海人員工作性質不單僅有駕駛

之工作，還須包含平時之設備維護、貨物裝卸、航行當值、人員起居、人員管理等問題，因此疲勞產生之層面將不如航空駕駛般單純。本研究僅首先針對粗略的航海人員疲勞產生之原因做初步分析，後續仍需規劃更完善的分析層面，如此才能更確實的反應出航海人員疲勞之現實面問題。

參考文獻

- 1.顏進儒、楊玄，「應用結構方程式分析飛航組員的疲勞程度」，國立台灣海洋大學航運管理學系，碩士論文，基隆，2006。
- 2.顏進儒、余坤東、邵珮琪，「短程航線客艙組員執勤疲勞影響因素之探討」，國立台灣海洋大學航運管理學系，碩士論文，基隆，2006。
- 3.顏進儒、陳信豪，「直昇機飛航組員疲勞因素分析」，國立台灣海洋大學航運管理學系，碩士論文，基隆，2004。
- 4.顏進儒等人，「疲勞因素對飛航安全之影響評估與對策」，交通部運輸研究所與國立台灣海洋大學合作辦理，基隆，2004。
- 5.顏進儒，「飛航組員疲勞因素研究」，國立台灣海洋大學專題演講，基隆。
- 6.王延忠，「汽車駕駛人員的人爲因素與交通事故」，青海交通科技，2007。
- 7.楊友東、周月婷，「疲勞對飛行員的影響」，南京運區杭州療養院，2006。
- 8.胡文東，「飛行疲勞的預防和監測手段」，中國臨床學報，2004。

我國船員「個體化」管理觀念分析

廖坤靜*、吳展嘉**

隨著國際貿易蓬勃發展，船舶運輸已成為物流運送之不可或缺的方法之一，由各方之統計可知目前世界上有98%之大宗進出口貨物仰賴海上船舶之運送，而負責將貨物安全從貨主送至收貨人手上正是船員之職責。每次海難的發生皆是難以估計的財產及人命損失，近年來我國交通部及農委會統計數據指出平均每兩天就有一起海事案件，每三天海上就損失一條人命，而引起這些事故的原因有絕大部分歸咎於人為的疏失因素。因此，重視船舶安全管理即要從重視「船員」優先做起。

目前台灣各航運公司之管理仍偏重以團隊管理為主，此方式為由上至下之直線式管理方法，船上之任何事故需由上層公司給予指令再逐層往下佈達。管理為一極大之學問，如何有效能管理並不容易。船上工作生活就如同一小型社會組織，其成員有來自不同國籍、種族、語言之人種，故欲以一套相同的管理模式管理眾多船員，相信其必有未能完善顧及之處，目前團隊式管理之優點主要有1.團隊化管理可快速將所有船員雕塑為其所欲雕塑之行爲模式，故若其管理辦法及培訓措施完善，將可達到極佳之績效；2.團隊生活著重於團隊合作、培養全船之極佳向心力，故若領導者能有效掌握船上士氣之控制，適時激勵船上工作人員，則也可使船員有效提昇工作效率。但其缺點為1.對個人個性的壓抑，倘若管理制度不甚完善，

則將可能出現個人潛能得不到最大限度之發揮；2.團隊化管理雖能快速讓公司及船上步入軌道，但船員極可能只是按照制度做事，而未真正對公司及船上有一定之向心力，「帶人不帶心」則船上領導者無法真正瞭解船員之個體，讓船員與船上化為一體，此乃安全之隱憂。

勒溫(Kurt Lewin)曾提出一套知名的人類行爲公式 $B=f(P \cdot E)$ ，當中說明一個人的行爲乃為個人內在心理與外在環境所相互影響，而個人內在又有「個性上」、「能力上」、「學習上」、「認知上」、「技能上」、「價值看法及態度上」之差異性，且外在環境也隨著各國不同的民俗風情、不同社經背景及成長環境所影響，因此，每個人的行爲模式幾不相同，故團隊化管理經營只能有效控制船上船員大方向之管理範圍，而無法真正深入每位船員個體化之行爲差異性，其每位船員之身、心、靈、技術之情況，致使船員產生異狀之時無人發現進而予以改善，此常為事故發生之主因。目前每條商船上船員皆少於二十人，身為船上領導者的船長應一肩擔起照顧到每位船員之角色，且鼓勵船員彼此關心、互助、監督，使現在之直線式管理逐漸成為平行式船員對船員之相互個人管理，終而演變成船員之自我管理目標。在二十一世紀的今天，良好之企業應開始展開重視「個人」與「團隊」之同等重要性。

* 國立台灣海洋大學 運輸與航海科學系 教授

** 國立台灣海洋大學 通訊與導航工程學系 碩士班

International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW) 國際海員福利委員會東南亞區域研討會

報告人：黃渝生

時間：2007年9月17-20日

地點：新加坡Downtown East hotel

研討會主題：

1. 增進海員福利特別是強化1987年ILO 163號海員福利公約及173號海員福利建議書相關規定之履行。
2. 評估現行東南亞區域海員福利之實施現況。
3. 鼓勵本區域內之相關團體或組織加入I C S W為會員。
4. 研擬發展區域計劃加強東南亞地區海員福利組織之架構並及提供服務。

參加國家：中華民國、印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國、越南

參加人數：相關之團體或組織代表計98人與會。

本國與會之單位與團體：基隆港務局、臺中港務局、高雄港務局、國立中山大學、天主教海星國際服務中心、臺灣基督教長老教會海員服務中心、臺灣基督教長老教會漁民服務中心及本會之代表計9人與會。

研討會就2008年5月至2011年12

月所研訂之區域工作計畫其目標及處理方案節略如下：

1. 區域合作與網路：

- ★鼓勵區域中各國際海員福利機構間之相互溝通與合作。
- ★建立「區域福利委員會」(R C W、Regional Welfare Committee)。
- ★建立本區域協調員辦公室及區域網絡連絡點。
- ★出版新聞刊物刊登有關本區域進展計畫及航運業與全球福利工作之消息。
- ★喚起對「國際海員協助實體機構」之認知及加強相互間之合作。

2. ILO國際海員福利公約之促進及履行

- ★依據國內法建立國家及港口層級之海員福利委員會。
- ★訂定國家策略與行動計畫推廣及發展福利包括實際履行ILO國際海員福利公約之立法提案。
- ★藉由會議及其他方式促進ILO國際海員福利公約之實際履行。

3. 訓練

- ★加強資訊技術、英語文、志願訪船者之訓練。
 - ★推廣由其他機構諸如「基督教國際海事協會」所提供之教育與訓練。
4. 發展及維護現有之福利設施及服務
- ★擬訂資金計畫。
 - ★籌措財源(例如征收港口費)。
5. 喚起及倡導認知
- ★促進航運界發展海員福利相關之議題。
6. 聯繫溝通
- ★建立網絡與設備以促進海員福利相關機構與海員之聯繫溝通。
7. 健康與健身
- ★提供涉及海員健康之資訊。
 - ★提供從事海員健康工作者相關健康之資訊。
 - ★海員福利工作者對健康相關之訓練以便於登輪訪問時使海員了解。
 - ★對海員提供運動、康樂之設施及服務。
 - ★喚起認知及倡導參與「海員健康資訊計畫」、「海員國際運動」及「國際海員福利委員會」。
8. 登輪訪問
- ★登輪訪問者之訓練包含對港口及船舶禮儀之認知、應攜帶之物品、資訊及提供所需之服務。
 - ★對到港船舶之海員提供適當之設

施與服務，提出業經事先協調各相關團體之登輪訪問計畫。

- ★港口主管機關之聯繫。

9. 登輪遵守事項

- ★遵守「國際船舶與港口安全設施規則」(I S P S)之相關登輪之規定。

- ★登輪訪問者之訓練使其達到港口主管機關能夠批准之標準。

10. 海員及其家庭提供服務

- ★在本區域提供服務並協助及改善現有之組織結構。

研討會達成協議事項如下:

1. 每一參加東南亞International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW) 區域研討會之7個國家均支持在國家及港口之層級相互合作及團結之觀念並將調查研擬建立類似「國家海員福利實體機構」成立之可行性，如果此一「實體」尚未建立及存在於該國。

在初步階段將由如下7個國家：

中華民國、印尼、馬來西亞、菲律賓、新加坡、泰國、越南各自分別派代表2名共同組成東南亞區域福利委員會(R C W、Regional Welfare Committee)。

2. 組成後之Regional Welfare Committee 將於2008年5月底集會，每一出席會議之國家代表將向

R C W 提出簡報就有關在其國內將實施海員福利之相關計劃及草案並包含對海員福利之相關事宜所組成以國家層級實質相互合作之實體之可能性，此次R C W之集會將由ITF海員信託基金負責召集。

3. 出席R C W之每一國家代表將依據1987年ILO 163號海員福利公約及173號海員福利建議書之相關規定由海員工會、船東、港務局主管機關及志願組織、社會福利團體中選出擔任之。
4. 每一國家可自行決定在前述之團體或組織中選出參加Regional Welfare Committee之代表，但此出席之兩名代表不可選自同一團體或組織，除非在獲得Regional Welfare Committee基於特殊情況而予同意則不在此限。
5. 每一參加2007年ICSW區域研討會國家代表團之團體或組織，同意於其國內指定單一聯絡人並應在本次研討會結束前向ICSW主席提報其在國內聯絡人之名單及其聯絡處所。
6. 在2008年5月底前，將由I C S W指定本東南亞區域之協調員。
7. R C W將優先草擬發展方案之優先順序表並於最初開始之階段著重於如何實施及履行ILO 163號海員福利公約所規定之有關傳達、聯繫、施訓、提昇、推廣及實務上履行之

實施計劃及方案，同時為發展及維持海員福利工作及提供服務，應先針對國家層級所訂定策略及行動方案擬訂履行計劃。

8. 為增進Regional Welfare Committee與International Committee on Seafarers' Welfare間之相互合作將由雙方合作起草並簽訂正式之「了解備忘錄」提交ITF信託基金與ICSW 批准與認可。
9. ITF信託基金捐贈款之申請程序依然如舊未有變更。
10. 依據第1條所成立之Regional Welfare Committee與每一國家之國家或地方層級所成立之福利委員會，將於各國與其區域內擔任履行與協調者之角色。
11. ITF信託基金與ICSW 之代表將參與Regional Welfare Committee之每次會議，以便回應該次會議所提出特別之需求。





基本「腸」識

△您知道嗎。腸道一生消化的食物相當於十二頭大象的重量哦！

△腸道是人體最大的免疫器官，有七成以上的免細胞分佈在腸道，捍衛身體健康。

△腸道具有監控腸胃活動，分泌多種荷爾蒙，影響心理狀況，因此又稱為人類的第二大腦。

△腸道細菌多達100兆個，總重量達1.5公斤，將它們一隻一隻排列起來，可以繞地球一圈半。

△腸道健康是由腸內好壞菌的比率平衡來決定，當好菌、壞菌比例失衡時，各種成人疾病的比率將大幅提升。

現代人腸道健康狀況，持續惡化

△我國腸癌死亡率及發生率，近年急速竄升，名列國人十大癌症第三名。在先進國家，包括日本、新加坡等國，腸癌甚至有直逼第一名的趨勢。

△老化由腸道開始，年輕族群腸道老化的弊害，將在中年以後顯現。而許多成人疾病，也與腸道健康有關。

△國人腸道老化問題嚴重，許多人深受便秘所苦。十萬名小學生七天才

排便一次，高中生高達六成有腸道老化的問題。（此係台灣乳酸菌協會於2005年調查）

肉眼無法察覺的世紀戰爭～好菌與壞菌的拉鋸戰

△腸道內，好菌與壞菌隨時都在進行慘烈的戰爭，就像天使與魔鬼的世紀大戰，也是「發酵」與「腐敗」的戰爭。

這場戰爭是長期的拉戰鋸戰，腸道的壞菌增加，會產生大量的毒素，蔓延擴散到全身，不但使人免疫力減弱、精神變差、膚色黯淡，也會引發包括癌症在內等各種疾病，所以我們一定要好好照顧自己的腸道，在飲食、規律、運動、壓力、排便、腸道健檢等方面下功夫。再次提醒你，腸道健康是可以靠自己的積極主動而提升。

腸內壞菌如何危害健康呢？

1. 生成高濃度惡臭的氨，影響肝臟功能。
2. 產生太多的亞胺，引發消化性潰瘍、高血壓及癌症。
3. 分解胺基酸，產生的引朵、酚類都是致癌物質。
- 4 莢膜梭菌是產生致癌性二次膽汁酸的元兇。