

中華海員總工會泰雅渡假村/惠蓀林場旅遊

10月3日、4日中華海員總工會台北總會及基隆分會會員及眷屬據舉行自強活動，在會務人員精心的規劃下，會員及眷屬在圓滿及愉悅心情下順利的完成。

本次自強活動共計滿載三台大型遊覽車，會員、眷屬加上會務人員二人共計115人參與，由總會蔡常監睦寅及基隆分會余理事長惠廣領隊，由於旅遊時間及節目安排詳實，各項參訪及餐飲均能準時完成，著實讓會員及眷屬在愉快的心情下，放鬆緊繃的工作壓力，得到所有參與會員及眷屬的衷心感謝。

(1)第一站月眉觀光糖廠

自強活動於10月3日一早0700由基隆出發二台大型遊覽車，與台北一台大型遊覽車於高速公路中壢休息站會合，0900到達新竹月眉觀光糖廠參訪，由於月眉糖廠建造於日據時代，民國60、70年代曾為台灣糖業賺進了大把外匯，現已停產；古老的鍋爐、發電機、榨糖機、運甘蔗舊火車及車箱、舊倉庫及為二次世界大戰所建為躲避盟軍轟炸的地下避難坑道都完整轉變為觀光紀念館，讓國人勉懷。紀念館建築物內巧經裝飾並販售各台糖產品及副產品，包括冰品及農特產品，看到古老的蒸汽機及鍋爐，幾乎與民國60、70年代船舶蒸汽推進動力的系統一樣，可以想像到當時船員及糖廠員工工作的辛勞。

0930離月眉糖廠車使南投草屯午餐。

(2)第二站『炭雕藝術博物館』

午餐後直駛南投『炭雕藝術博物館』，本館為2005年新成立的博物館，由南投縣炭雕藝術研究發展協會的『炭』愛好者成立。

炭在日常生活中已被廣泛使用，通常炭被認為是燃料的一種，現在科技進步，炭早已被石油等其他燃料取代，更何況是『炭的藝術品』，更是少見。為了對炭有更一層的了解，來到『炭雕藝術博物館』內，會員及眷屬們可以聽到由炭琴，所敲出來的音樂，及各式各樣的炭雕藝術品外，館內還設有實驗區，在欣賞之餘還能了解有關各種炭形成的方法及炭的各種功能性，讓大伙大開眼界不虛此行如圖12所示。

自古木炭從民生燒烤、醫療、軍事、養生、化妝品、等，近代更走入了科技，世界各國也興起對炭研究的熱潮，已將炭運用更生活化。

白炭的起源，根據古籍記載，在中國唐、宋時期便開始利用，當時是一種朝廷貢品，古人多用於御膳食物的保存及燒烤，是呈給皇帝享用的特別聖品。日本專注研究，進而發揚推廣。構成白炭與黑炭的材料的原木並不同。白炭以堅櫟木、枹樹等材質堅硬的樹木為主。有名的備長炭是以櫟樹類中最堅硬的姥芽櫟(老目櫟、馬目櫟)為原木作成的白炭。

白炭與黑炭在燒炭過程中大致相同，精鍊時，白炭要用1000℃~1200℃的溫度，黑炭要用六百~

八百度的溫度。精練結束後，即進行消火作業。若是白炭，要將炭取出窯外，以"消火粉"(將樹皮的灰和炭燒後的灰以水調製成的)熄火。白炭表面上的白色粉末就是這種消火粉，"白炭"之名就是由此而來的。



圖1 炭雕藝術博物館



圖2 竹炭鐘琴

『備長炭』是一種木炭，其實是平安時代(西元800元年)弘法大師從中國傳入製炭技術，在今天的和歌山縣各地推廣。直到西元1700年時，日人『備中屋』長左衛門的商人，加以發揚光大，將備中屋的『備』，加上長左衛門的『長』，合成商店名，稱為『備長炭』，從此打響了這個名號，所以現統稱『備長炭』。

竹炭則由於氣孔數是木炭的2倍，吸附力是木炭的10倍，因此使用上更受到日本大眾喜愛。竹炭是採用3~5年生孟宗竹，於600~1000度高溫窯燒下，歷經月餘燒製而成的(加熱約14天，冷卻約需20~30天)。對濕氣而言，它就是最佳的藏身處，環境的溼度大於竹炭的溼度時，竹炭就大口吸入濕氣，當大氣溼度下降時，竹炭則釋出水氣，保持平衡。但是對於微塵則緊抓不放，對於塵蹣則在活性炭作用下，讓它無法生存。

一般傳統上所使用的活性炭為粉末狀或顆粒狀，近十年來美、日、蘇等先進國家之後研發出第三種型態的活性炭稱為活性炭纖維(Activated Carbon Fibers, ACF)，因為吸著脫著時內外部的擴散阻力較小，以及可經由二次加工，成為不同型態的氈狀、布狀，相較於傳統顆粒碳，具有較快的吸脫附速率及更便利的操作維護等優點，可廣泛應用於環保、化工、工安、醫療等相關用途。

最近，由於活化肌膚的效果受到注目，有助於創造美肌或改善敏感肌，木醋液的使用急增。而且，自園藝、家庭菜園掀起風潮後，由於木醋液能安全地驅除害蟲，同時幫助植物生長，人氣更是逐漸上升。

1530全體上車後直駛『泰雅渡假村』。

(3)第三站『泰雅渡假村』

1600抵泰雅渡假村，分配妥泰雅皇宮房間，二人一間的大房看了就讓人心寬意滿，佔地56甲在廣闊的園

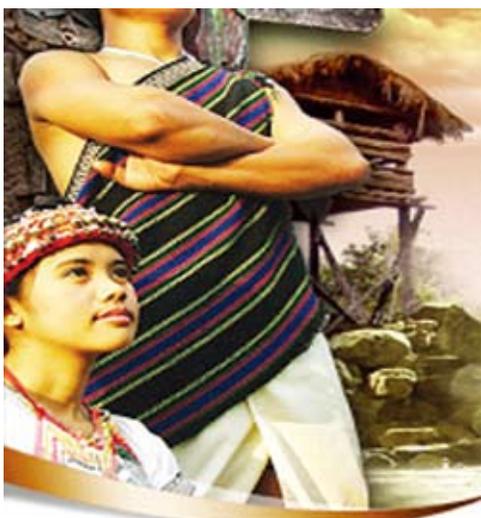


圖3 泰雅渡假村原住民

區中，將山林野趣與溫泉設施、結合休閒遊樂，是一個全方位的多功能渡假村。村內以泰雅文化為創辦及經營為主軸(如圖3所示)，園區內處處可見泰雅族原住民的文化特色，並精心安排了原住民文物館展示泰雅族的傳統文物，讓終年工作忙碌的船員及眷屬們有機會深入了解泰雅族歷來的文化演進與風俗習性。

除了文化及萃森林的洗禮之外，還有園區內的櫻花林、中國山水、石頭谷、歐式花園、玫瑰花園及數百種特有植物、藥用植物教學園區等庭園



圖4 泰雅渡假村夜景

風光，也有野溪步道等自然景觀，坐上登山列車更能輕鬆一覽關刀山夕照原野的自然景色。

渡假村內也有其他刺激的活動，如雲龍飛車，夢幻飛車、宇宙蜘蛛等遊樂設施，提供心跳加速的娛樂快感。玩累了，少數團員到沖瀑水療區來個冷泉及溫泉三溫暖洗盡疲勞，讓全身的筋骨都舒活起來。

晚餐安排在園區內『泰雅飯店』吃了豐盛及精緻的晚餐，總會更準備了高粱及紅葡萄美酒，酒足飯飽後觀賞1930的泰雅劇場原住民秀，一個小時的精彩表演，劇場原住民並廣邀船員及眷屬們上台與之共舞，讓工作緊張的壓力得到充分的放鬆。

2100主辦單位於『泰雅咖啡廳』安排了卡拉OK及慶生會，總會準備了慶生蛋糕，包括余理事長惠廣、羅常務監事國城、陳理事耀華及田理事文國等10人巧登十月壽星，在生日快樂的高歌音樂下，達到自強活動最高潮(如圖4、5所示)。

晨曦喚醒沉睡大地，露珠閃爍的清晨，是賞鳥觀樹的好時光；第二天早起運動及芬多精的催化下團員們精神抖擻的在『泰雅飯店』吃了豐



圖5 泰雅渡假村慶生會員及眷屬

盛早餐，在『泰雅渡假村』原住民導覽下，登上聳立在泰雅山上的泰雅勇士巨像及日人欺侮我原住民及原住民抗日勇士事跡的模型展示，散發著泰雅族人勇士『莫那駑道』的勇敢與威嚴，登上勇士像更可以在山上一覽泰雅的全部美景。

1120全體團員依依不捨的離開『泰雅渡假村』，吃完午餐後直駛『惠蓀林場』。

(4)第四站『惠蓀林場』

『惠蓀林場』於日據時代，原屬南投廳官有林，民國5年8月移交東北帝國大學農科演習林，民國7年3月又改為北海道帝國大學農學部實驗林，設辦公地址於今之埔里鎮。民國34年12月臺灣光復後，由農林處林務局接收。35年7月，改組成立第三模範林場，直屬臺灣省行政長官公署農林處林務局。民國38年8月臺灣省政府代電移交給中興大學前身臺灣省立農學院接管，改名為能高林場。合併本處早有之新化林場、東勢林場及文山林

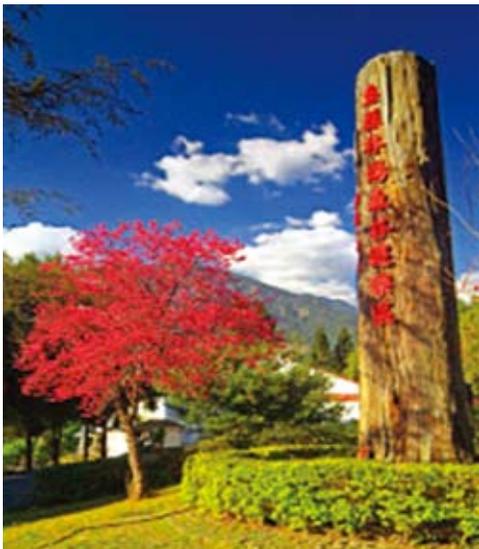


圖6 惠蓀林場大門口標誌

場，成立實習林管理處，處址設在該場原辦公處埔里鎮，民國43年8月本處遷至臺中市校本部，民國52年林場辦事處遷入該場之第三林班關刀溪，原址成為林場連絡處，民國56年5月1日為紀念中興大學湯故校長惠蓀於55年11月20日視察本場育林工作，登山殉職於現場，乃改名為惠蓀林場(如圖6~9所示)。

全體船員及眷屬們分三團跟隨林場志工導覽說明，本團丁姓導覽熱心說明，步道上可以欣賞松針飄落滿地的美景，享受踩在柔軟松毯上的蓬鬆舒適感，以及遠眺北港溪谷、苗圃和大草坪的景觀。

除了像鳥兒這些可愛的林中精靈之外，走在小徑中還可以看見各式各樣的蕨類，像是有活化石美名的台灣沙羅、筆筒樹；具有特殊功用的骨碎補、金狗毛蕨、山蘇花；以及台灣特有種的『蘇鐵蕨』等等。綠色多樣的蕨類世界，構成步道中的另一項特殊景觀。



圖7 惠蓀林場楓紅步道

導覽建議我們走一趟青蛙石步道；步道沿途百鳥爭鳴，是個充滿各種生命驚奇的景點。沿著石階而下來到觀景亭，可以在這裏驗證歲月雕刀的鬼斧神工，雖然地震後『青蛙石』已經流失，但是秀麗的北港溪以及溪谷旁群飛的蝴蝶，依然將大地妝扮得五彩繽紛，形成一幅美麗的圖案。

不過由於青蛙石步道比較陡峭難行，雖然下波道但少數船員及眷屬評估自身的體力狀況，很失望的無法玩得開心。

告別了青蛙石步道，來到遊客服務中心。景色優美的渡假山莊，有如桃源仙境，配合規劃完善的自然環境，是旅客休息及採購林場特產咖啡、蜂蜜及葡萄酒的好地方。而位在服務中心附近的山嵐小徑，就是這個時後最好的選擇。漫步在幽靜的杉林，除了可以呼吸提神益氣的芬多精和聆聽畫眉鳥美妙歌聲外，觀賞色彩繽紛的五色鳥啄樹築巢，和『台灣藍

鵲』的育雛行爲，都帶給團員們充滿生命的一天！

當夕陽緩緩西下，惠蓀的黃昏變得比白天還要熱鬧！團員們懷著一顆悠閒的心，觀賞惠蓀明亮耀眼的滿天翠綠。

(5)滿存感激順利的返家

告別『惠蓀林場』車返台中林信一福堂休息，船員及眷屬們又是一陣促進地方經濟的大規模採購，大包小包的各個笑得合不攏嘴，返苗栗『紅棗餐廳』豐盛的晚餐後，接著車上北二高，分別順利返回台北及基隆。

本次自強活動最感謝中華海員總工會台北總會及基隆分會主辦會務謝小姐及王小姐等精心費神的規劃，雲輝國際旅行社的沿途照料，尤其更是老天氣候的幫忙，太陽不大且陰天時又沒下雨，使本次會員及眷屬自強活動在人助天助之下，圓滿順利完成。

〈作者任職於海洋大學〉



圖8 惠蓀林場青蛙石山壁步道

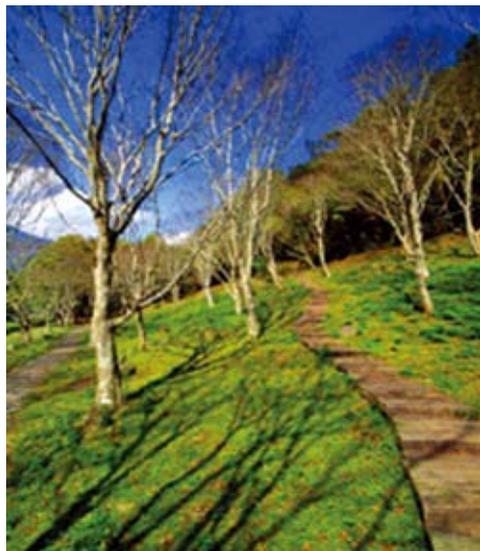


圖9 惠蓀林場櫻花林布道

海巡署巡防艦十年發展歷程與變革

洪銘聰、黃秀蓉

前言

領海為國土的延伸，行政院於民國88年2月10日公告我國第一批領海基線、領海及鄰接區外界線，其範圍包含台灣本島及附屬島嶼、東沙群島及南沙群島等四個區域。另金門、馬祖及烏坵等地雖然為我國實質有效控制的領土，但因涉及兩岸關係及政策暫不公告，國防部依據「台灣地區與大陸地區人民關係條例」特別以「限制水域」及「禁止水域」制度，規定大陸公務及民用船舶非經主管機關許可，不得進入台灣地區，以達保障國家安全及人民權益之目標。

本文將以海巡署成立十年，巡防艦之發展為主軸，探討其海域執法能力的歷程與變革，並對目前所遇到之問題提出建議。

海岸巡防署成立

回顧我國海洋巡防工作，長期以來分屬內政部警政署水上警察局、國防部海岸巡防司令部、財政部關稅總局及行政院農業委員會等單位，分別負責海域、海岸、關稅、貨物運輸及人員入出境等業務，由於事權不一，致海洋事務管理協調產生諸多困擾。

為求統一事權，民國88年3月18

日於國家安全會議正式提案，經行政院成立籌備委員會研議，在各方共同努力下，於89年1月14日立法院審議過，並完成相關立法程序，民國89年1月26日總統公布海巡五法，同年1月28日納編內政部警政署水上警察局、國防部海岸巡防司令部及財政部關稅總局8艘緝私艦，揭牌成立「海岸巡防署」，開啓岸海合一之執法機構新紀元，依據海岸巡防法，執行海上交通秩序之管制與維護、海難救助、海洋災害救護、海上糾紛處理、漁業巡護、漁業資源之維護、海洋環境保護及保育等事項。

巡防艦之編成

「海岸巡防署」下設「海洋巡防總局」及「海岸巡防總局」，成立初期內政部水上警察局以4艘50噸級、4艘100噸級巡防艇與財政部關稅總局基隆、台中、高雄三個關稅局8艘緝私艦交換，分別建置於「海洋巡防總局」之北部、中部及南部地區機動海巡隊（以下簡稱北機隊、中機隊及南機隊），艦上關務人員隨艦移撥，這8艘緝私艦仍沿用移撥當時海關名稱未經變更，緝私艦由於任務轉型正名為巡防艦，並以海岸巡防署之英

文「Coast Guard Administration Executive Yuan」前兩個英文字母縮寫CG表示大型艦，由101為起始編號，再跳過中國文化傳統中不吉利的數字4及數字相加總和為4之數字，於是這8艘海上執法先鋒正式成軍，分別為和星艦(CG101)、偉星艦(CG102)、謀星艦(CG105)、福星艦(CG106)、寶星艦(CG107)、欽星艦(CG108)、德星艦(CG109)及潯星艦(CG110)。

內政部警政署保七總隊與水上警察局時期，最大之警艇排水量為100噸，水上警察局委託中信造船廠建造，聯合船舶設計中心參考海軍錦江艦設計，並依據海岸巡防署任務特性改良，籌建第一艘500噸級巡防艦，民國90年3月20日完工交船，配置於海洋巡防總局直屬船隊，為第一艘警職為主之巡防艦，並以首都命名為台北艦(CG116)，是唯一未配賦於機動海巡隊之巡防艦。

海洋巡防總局依據海洋巡防總局組織條例第十條規定，編制四個機動海巡隊，成立之初納編基隆關、台中關及高雄關緝私艦分別成立北機隊、中機隊及南機隊，民國91年1月14日於花蓮成立東部地區機動海巡隊（以下簡稱東機隊），並以花蓮港為母港，初期以第六（花蓮）海巡隊移撥100噸巡防艇執行勤務，後期則由

各機動隊分別派遣巡防艦協防東部海域。

執法範圍外界線

我國專屬經濟海域外界線與日本、菲律賓等國家海域重疊，海洋主權及資源爭議自多，需進行雙邊談判協商解決劃界問題，惟目前仍未達共識。

鑑於我國與鄰國專屬經濟海域嚴重重疊，短期內難以協商解決，行政院於民國92年11月7日核定，內政部11月18日函頒「中華民國第一批專屬經濟海域暫定執法線」，海巡機關海域執法範圍北界向西延伸端點位置訂為北緯29度18分；東經122度43分，南界以北緯20度以北；東經119度至125度7分間海域為原則（不含北緯21度19分以南、東經121度18分至122度23分巴丹群島周邊海域）。北部最遠點處距富貴角約300浬，南部最遠點處距鵝鸞鼻則約為270浬，此範圍內水域面積約54萬8千餘平方公里，為台灣面積之15倍，執法範圍大幅擴增。

以目前大型艦艇數量，尚不敷勤務調派，且許多艦艇因機件老舊，無法發揮正常效能，未來如欲有效執行管轄海域內之巡防任務及各項突發狀況之處置，恐生勤務調度捉襟見肘之情形。

海岸巡防署成立之初，財政部關稅總局仍有委託慶富造船廠籌造四艘600噸級緝私艦，行政院於民國89年院務會議中決定將此四艘緝私艦移撥海巡署，於民國93年陸續移撥海洋巡防總局，並分別配置於中機隊、北機隊及南機隊，仍以縣市地名命名，分別為台中艦(CG117)、基隆艦(CG118)、花蓮艦(CG119)及澎湖艦(CG120)。

海巡署首度籌建巡防艦

民國94年，海巡署自行委託中信造船廠建造之第一艘500噸級巡防艦，以唯一不靠海之縣市命名為南投艦(CG122)，由謝長庭先生於4月29日主持下水典禮，以三大核心「海域執法」、「海事服務」及「海洋事務」等任務需求設計規劃，小艇採用船艙放收方式下水，除了操作靈活之優點外，另傾覆時仍可靠自體預留浮力自動扶正，並強化駕、住艙空間之防噪音功能，是一款符合海巡任務之高性能巡防艦。

巡防艦舷側標誌

世界各國海域執法機關，多於其艦艇舷側圖有特殊紋線標誌，以象徵其海域執法之專屬性、識別性與顯著性，前謝院長於下水典禮時指示海巡署建立專屬標誌，與其他公務船舶有所區隔，完全符合世界潮流並與國際

接軌。

民國94年12月6日，於高雄漁訓碼頭舉行南投艦編成暨艦艇舷側標誌發表活動，藉由海洋年成果展示，將南投艦投入我國東部海域巡護行列，以強化海域執法能量，擔負起守護東北海域及台日漁場重疊經濟海域的重要任務，並成為常駐東部海域第一艘巡防艦，北、中、南、東四個機動海巡隊巡防艦至此正式到位。

此外，海巡署藉南投艦編成首次發表艦艇舷側標誌，海巡署為國家行使公權力機關，以國旗顏色紅白藍為紋線標誌主色。紅色：象徵犧牲奉獻的服務精神；白色「T」：代表TAIWAN英文字之首；藍色：象徵海洋。整個連貫起來即有服務台灣海域之隱含意義，原意為「守護台灣」，而正指出海巡署的功能。之後各級巡防艦艇均利用歲修時漆上舷側標誌，使民眾及其它船舶看見較明顯的舷側標誌時，即知為海巡署之船舶；同年，中機隊潯星艦除役。

強化各海域巡防能量

民國95年11月5日，為強化東部海域巡護能量，將原本配賦於南機隊之花蓮艦移撥至東機隊，常駐花蓮港，為東部第一艘600噸級巡防艦。

海巡署接續委託中信造船廠，將推進系統由傳統的螺旋式改為新型噴

水式，創下我國艦艇造船史的首例。500噸級金門艦（CG123）及連江艦（CG125）於民國97年1月24日成軍，加入海洋巡防任務，分別建置於中機隊及北機隊；同年，北機隊之寶星艦除役。

澎湖海域特性常有大陸船舶越界捕魚，嚴重影響我國漁民權益，亦常有海難事件發生，因此南機隊每週派遣巡防艦輪流協防，為增加澎湖海域執法能量及海事救難效能，民國98年4月2日將南機隊之澎湖艦納編第八（澎湖）海巡隊，為第一艘建制於海巡隊之巡防艦。

擴大海巡編裝

目前日本海上保安廳共有艦艇522艘，包括可載直昇機之大型巡邏船3000~7000噸級PLH型(Patrol vessel Large with Helicopter)13艘及900~3000噸級PL型(Patrol vessel Large)大型巡邏船40艘，韓國海洋警察廳有5000噸級巡防救難艦艘及3000噸級巡防救難艦2艘，中共亦有3500噸級東方紅2號海洋綜合調查船，菲律賓海岸防衛隊擁有大小艦艇61艘，輕型飛機3架，相對我國海巡能量與國際接軌維持區域海巡力量之平衡發展或有落差，必須迎頭趕上。

行政院海洋事務推動小組於民國

98年4月3日上午召開第二次會議，提出「強化海巡編裝發展方案（草案）」，將充實我國北、中、南、東四海域值執勤艦艇武器數量，同時增加執勤與執法人力，以強化我國遠距巡防能量，維護我國主權、捍衛漁權的安全。該方案已報請行政院審查核定，將自99年起分8年執行，逐年新建及汰除老舊船艦，將於民國106年完成新建船艦、增補人力及專屬基地港等計劃，總經費達250億餘元，強化編裝後500噸級船艦20艘，大幅強化遠距離巡防能量及執行公海遠洋巡護任務。

民國98年9月30日興達港海巡基地興建完工，直屬船隊之巡護船由原本駐防之高雄港移至興達港，唯一之巡防艦台北艦於同年11月1日移撥南機隊。同年12月29日，委託中信造船廠所興建之2000噸級巡防艦「台南艦（CG126）」及1000噸巡護船「巡護七號」下水，預計民國99年6月交艦，目前德星艦之汰換計畫已奉行政院核定執行，屆時亦將同步汰換欽星艦，以強化遠洋巡弋及護漁能量。

民國99年海巡署成立第十年，仍交由中信造船廠建造2艘3000噸級巡防艦，並持續以縣市地名為方式命名為「新北艦」及「高雄艦」，巡防艦規模又更甚以往。

建議事項

海巡署成立迄今，已堂堂邁入第十年，巡防艦無論在海上執法、亦或是船艇監造與維修方面，皆累積不少經驗，回顧過往巡防艦的發展歷程，管見以為仍有進步的空間，茲歸納說明如下：

一、人員斷層嚴重：

海巡署成立初期，巡防艦成員以海關隨艦移撥為主，而海關人員遇缺不補，目前平均年齡已超過50歲，此情形造成船舶操控及維修上經驗傳承不易，所幸目前海洋巡防總局已陸續舉辦海巡特考招募巡防艦上航海及輪機人員，並開始將警察大學第721期畢業生陸續送往艦上培訓，除可降低巡防艦上人員平均年齡外，未來亦可擔負起中堅幹部，以遞補巡防艦之人力，惟從事巡防艦上工作意願偏低，易造成技術斷層，建議提供相當誘因（如海巡技術加給）以激勵士氣。

二、宜採用可靠性較高之同型輔機：

巡防艦所採用之輔機型式種類繁多，雖廠牌相同但型式不同，使各料件無法互用，而艦艇發生故障後必須採購料件或招商維修，以致於造成巡防艦停擺；當中又以台中艦、基隆艦、花蓮艦及澎湖艦之減速機故障所造成的損害最大，其減速機採用德國RENK PWS50型，此減速機控制

油壓係以舵輪帶動，每次故障點均為該舵輪之軸承，而更新則須將減速機吊出，光是招商維修之公文往返與維修施作工程，少則為期三個月多則半年，南投艦則採用RENK PWS70型，不同之處係採用液壓泵來取代舵輪，從服勤至今該減速機尚未有重大故障發生，穩定性較PWS 50型高，因此在相同主機的情況下，則可選用PWS 70型。

三、艦艇分布欠缺機動性：

目前各機動海巡隊擁有巡防艦形式頗多，若遇任務需緊急出勤，則必須仰賴專人駕駛以維航安，雖顧慮航安卻降低機動性；倘若將同型艦編制於同一隊，由於主、輔機與系統相同，則可由艦上相同工作性質之人員擔任服勤，除可增加人員機動性，庫房料件亦可統一管理，以提升料件互通性及靈活度；又以各海域之特性，建議北機與南機以1800噸級以上巡防艦為主，中機與東機以500至900噸級之巡防艦為主。

四、耗油量過高：

巡防艦均採用MTU高速柴油主機，具備俾時間短與機動性高之優點，但高耗油量則為其缺點，艦上油艙存量無法供應高速長程油耗之所需，因此若能採用中速柴油主機，必可節省油耗，此項可為未來造艦之考量。

五、暢通輪機人員發展空間：

艦艇人員長期於海域執法，體力與耐力耗損速度驚人，當經過一、二十年後，漸漸無法負擔海上的工作，進而需要轉型。目前規定簡任艦長可轉任機動海巡隊隊長、九職等艦長亦可轉任機動海巡隊之組主任，而輪機人員卻無處可去，往往任職輪機長後即欠缺升遷管道，倘若能有效規畫，不但可使輪機人員之技術世代傳承，更可令輪機人員無後顧之憂全心投入工作。以專業技能而言，建議考量暢通升遷管道，提供渠等人員轉任各機動海巡隊一組組主任或研習中心輪機教官職務，若是有意續留海上發展，未來組織調整時建議可於二千噸以上巡防艦編制簡任輪機長職缺，以有效激勵士氣。

結 論

目前我國海洋事務權責分散在各主管部門，惟實際執行方面大多仍需海巡署艦艇配合協助辦理，為遂行各項海上任務，則有賴整體人力、裝備等資源整合運用，始能達成具體行政目標。唯有運用大型船艦之高續航力，結合中長程通信建設計畫及空中偵巡能量，建立三度空間之立體偵蒐模式，充分運用預警情資，方能有效掌握全般海域狀況，使勤務執行發揮事半功倍之最佳效益。

海巡署職司維護我國海域安全、海岸秩序及資源保護，所轄涵蓋臺、澎及金、馬離島與東沙、南沙海域，勤務範圍廣闊，面對複雜的周遭海域情勢，實需強而有力的海域執法能量，以維護海上秩序、保障民眾生命財產安全及確保國家權益。為因應海域執法環境的變遷，配合我國未來海洋事務發展，海巡署以「藍色國土守護者」為發展願景，未來除持續強化巡護作為、積極充實救難能量、執行海洋環境保護及保育事宜、加強查緝走私偷渡、有效防制疫病入侵，並協力推動海洋事務專責機關籌設事宜，強化海巡編裝，厚植海巡能量。

海洋是國家安全的重要緩衝空間，更是維護國家安全的屏障和門戶，二十一世紀的海洋，是機會，也是責任；是風險的來源，卻也是新經濟的資產，馬總統在競選政見中特別提出「藍色革命，海洋興國」的施政理念，指出政府未來應致力統合海洋管理事權，提升國民海洋意識、加強海洋科技研發、明智利用海洋資源、永續發展海洋產業，以保護海洋環境，維護豐澤健康的海洋，讓臺灣世代子民均可永遠享用海洋。

年 代	重 要 記 事
89.01.28	海巡署成立
90.03.20	500噸級台北艦成軍
91.01.14	東部地區機動海巡隊成立
93.03	600噸級台中艦、基隆艦、澎湖艦、花蓮艦納編海巡署
94.04.29	500噸級南投艦下水，行政院長謝長廷指示建立艦艇舷側標誌
94.12	潯星艦除役
94.12.26	南投艦成軍典禮、艦艇舷側標誌發表
95.11.05	花蓮艦自南機隊移撥東機隊
96.12.11	海洋巡防總局組織條例第十條修正案立法完成
97.01.24	500噸級金門艦、連江艦成軍
97.02	寶星艦停航，年中除役
98.04.02	澎湖艦自南機隊移撥澎湖海巡隊
98.11.01	台北艦自直屬船隊移撥南機隊
98.12.29	2000噸級台南艦下水，1000噸級巡護七號下水
99.01.28	海巡署成立十週年

參考文獻：

- 黃聰正，民國94年4月，海巡艦艇介紹專欄7 600噸級巡防艦，海巡雙月刊第14期，pp72-75。
- 黃聰正，民國94年4月，海巡艦艇介紹專欄8 500噸級巡防艦，海巡雙月刊第15期，pp66-67。
- 王立仁，民國94年12月，海巡署「南投艦編成」典禮暨艦艇舷側標誌發表會，海巡雙月刊第18期，pp5-7。
- 陳永昌，民國94年12月，行政院海岸巡防署艦艇舷側標誌介紹，海巡雙月刊第18期，pp11-15。
- 海巡艦艇誌，民國94年12月，行政院海岸巡防署。
- 海巡服務手冊，民國95年12月，行政院海岸巡防署。
- 李凱貞，民國97年2月，海巡署新艦成軍典禮總統陳水扁蒞臨親校，海巡雙月刊第31期，pp2-6。
- 洪銘聰，民國97年8月，海巡巡防艦之簡介，中華海員月刊658，pp30-33。
- 行政院海岸巡防署網站
<http://www.cga.gov.tw/>
- 行政院研究考核發展委員會網站
<http://www.rdec.gov.tw/>

<2位作者目前皆任職於海巡署>