

凱達格蘭的海洋精神[※]

～談外強環伺中的台灣海事產業發展

陳彥宏*

壹、 前言

據說凱達格蘭族的祖先是從遙遠的沙那賽(Sanasai)，分乘舟筏自台灣北部海岸登陸，依水捕撈、挖土播種、入山狩獵，就這麼的「在有限的條件中，在最惡劣的環境下，要開創無限的最大可能。」

這樣的凱達格蘭精神，伴隨著台灣子民們從海洋、台地、平原、盆地、丘陵、山地，以至於到最高的玉山，每個認同凱達格蘭精神的台灣子民們，都是這麼認份地活，也都是這麼攜手同進的為代代台灣子民的更好生活，開疆拓境、尊嚴的活著。

台灣的海事工程業者，過去六十年來，一直是在有限的條件中、惡劣的環境下盡心安分的做著那少數人要做的 4D 行業¹，伴隨著台灣經濟發展歷程中，對海事工程時有時無的需求，台灣的海事工程業者，黯然退出的，遠高於那現今僅存且勉強糊口，一息尚存的。

這個島嶼，台灣，需要海事工程業嗎？答案應該是無庸置疑的！但是，這個島嶼，台灣，需要在地、本土的海事工程業嗎？

[※] 本文榮獲凱達格蘭學校第 24 期「國家領導與發展策略班」最佳結業報告獎，承蒙凱達格蘭學校張惠博教務長勉勵應將此報告發表，特轉載於本學刊。

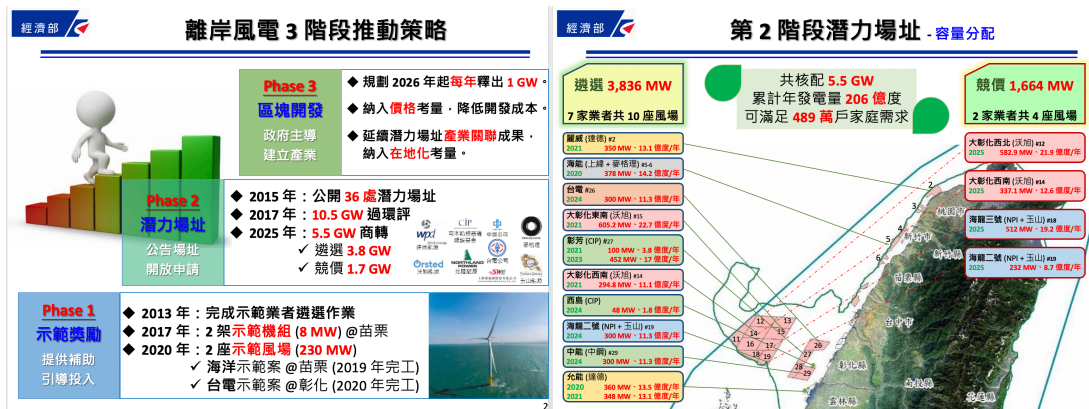
* 陳彥宏 Solomon Chen, Maritime Arbitrator, Lead Auditor (ISO:9001, ISO:14001, OHSAS:18001)。台灣海事安全與保安研究會理事長，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。曾任教於：國立臺灣海洋大學、國立高雄海洋科技大學、澳大利亞海事學院。曾客座於：澳大利亞海事學院、上海交通大學凱原法學院、廈門大學南海研究院。Email: solomon@safetysea.org

¹ 所謂 4D 行業指的是：危險的(Danger)、艱苦的(Difficult)、骯髒的(Dirty)、離家的(Distance)四項。

這一題，或許大多數台灣人民希望看到的答案是肯定的，但實務操作上，內憂外侮侵尋下，或許答案是不容樂觀的，特別是在民進黨政府努力推展離岸風電的政策下，本來可能是振興本土海事工程業的一局棋，非常可能的，將是成為殲滅自家人的悲劇！

貳、目前現況

離岸風電政策是民進黨政府在兼顧能源安全、環境永續及綠色經濟下，建構安全穩定、效率及潔淨能源供需體系的一個偉大政策，也是面對全球溫室氣體減量趨勢與達成非核家園願景的一個負責任的政治表現。這個政策除了將達成促進能源多元化及自主供應的目標外，並期能透過「先示範、次潛力、後區塊」的段開發策略，帶動海事工程、水下基礎、塔架、風機等本土產業鏈及基礎設施等能源供應鏈的內需與就業的穩定成長，進而搶攻亞太及國際市場。



資料來源：經濟部能源局「離岸風電推動進展」，20191119 離岸風電鳴槍起跑-離岸風電成果總體檢

就海事工程而言，囿於台灣過去不具離岸風電開發經驗，起步艱難之下，仰賴國外技術團隊的協助自然也是天經地義。因此，對於行政院所云的：「施工船隊：短期成立海事工程產業聯盟，以既有或購租施工船舶組成船隊，爭取離岸風場海事工程；中長期規劃新建離岸風機安裝船並成立船隊，投入國內及東南亞市場。」當然也是覺得合理。

然而，這個偉大且合理的理念，在「想到、知道、做到、得到」的進展歷程中，似乎並不是那麼順遂。畢竟要轉換這個 4D 的傳統海事工程產業到能更夠配合執行離岸風電海事工程的歷程中至少還有人(Manpower)、機器(Machine)、材料(Material & Logistics Supply)、方法(Methods & Procedures)、維護(Maintenance)、管理(Management)、資金(Money)、市場(Market & Mission)等上述 8 項 M 開頭的議題外加 1 個環境議題 E (Environment)有待克服！

2019.11.19 立法院委員邀集了工業局、環保署、海委會、漁業署、勞動部、教育部、

風商、學界等興高采烈地在立法院群賢樓大禮堂召開「打造離岸風電盛世光景 - 離岸風電成果總體檢公聽會」，報告及分享在能源轉型過程中，推動離岸風力的努力成果、面臨困境及建議事項。

這個連直接管理海運、船舶、海事的交通部航政司與交通部航港局都沒邀請與會的會議，告訴我們要迎接的離岸風電，到底是「盛世」？還是只不過是個「光景」？

2019.11.20 一艘中國造的離岸風電安裝船通過「國安審查」要來台灣執行台電一期的風場工作，如果執政黨可以接受中國的船舶進來台灣海域工作，那又何須讓經濟部下面的台船去造這樣的船呢？那又何須在前面喊些什麼國產化與在地化呢？

參、 問題分析與論證觀點

離岸風電的海事工程中主要牽涉：大地科學(Geo Science)、基礎建設(Foundation)、施工(Construction)、風機(Turbine)、電纜(Cables)等不同面向的工程計畫。所需船舶包含：架設與施工船舶類、海纜船舶類以及支援、運輸與輔助性船舶類等。船舶種類可約略細分為：

- | | |
|---|---|
| 1. 人員運輸船(Crew Transfer Vessels) | Commissioning Vessels) |
| 2. 打樁船(Pile driving vessels) | 14. 氣幕船(Bubble screen vessel) |
| 3. 生態調查船(Ecological survey vessels) | 15. 海上旅館船(Accommodation vessel) |
| 4. 多用途專案船 (Multi-purpose project vessel) | 16. 海上變電站安裝船(Offshore Sub-Station installation vessels) |
| 5. 安全防護船(Safety vessel) | 17. 起/佈錨船 (Anchor Handling vessels) |
| 6. 自升式風機安裝平台船(Jack-up Turbine Installation vessel) | 18. 探測船(地球物理調查船)(Survey vessels (Geophysical survey vessels)) |
| 7. 佈纜船/駁船(Cable Laying Vessel/Barge) | 19. 探測船(鑽探船)(Survey vessels (Drilling vessels)) |
| 8. 拋石船(Rock Dumping vessels) | 20. 淺水支援船 (Shallow draft support boat) |
| 9. 拖船(Tug) | 21. 移動式落管船(Fall Pipe Vessel) |
| 10. 施工支援船(Construction Support Vessel) | 22. 運維作業船(Service Operations Vessel) |
| 11. 重型架設起重船(Heavy Lift Installation Vessel) | 23. 電纜運輸及儲備船/駁船 Cable transport & Storage vessel/barge) |
| 12. 風機施工船 (Wind Turbine Installation Vessel) | 24. 管線清理-架設後(Pile cleaning - post installation) |
| 13. 風機試運行安裝船/海纜終止與測試船 (Cable Termination & Testing / WTG) | 25. 駁船(Barge) |

- | | |
|---|---|
| 26. 潛水支援船(Diving support vessel) | 29. 警戒船(Guarding vessels) |
| 27. 濬渫船(Dredging vessel) | 30. 灌漿船(Grouting vessel) |
| 28. 營運住宿與運輸船 (Service Accommodation and Transfer Vessels) | 31. 纜線埋設支援 (Cable Trenching Support Vessel) |

上述船舶的分類雖然繁複，但是配合前節所提的 8M+1E 的考量，用比較白話的分類，可以分別以下列的類別區分述之：

1. 船舶的操作技術門檻如何？是短期可以成就的？還是需要長期培養的？
2. 保養維護與後勤支援的技術、材料、設備是可以取得的？是否昂貴？本地可否再製再生？技術門檻是可以達到的？
3. 投資資金是天價？可以借到錢的？利息是可以負擔的？還是全部要自籌？
4. 市場需求是只有在風電建設時所需？還是可以跨及未來的風電營運與保養維護？船舶機具設備人力等有沒有可以投入其他海事工程作業的可能？
5. 在台灣海峽的可工作天候一年有幾天？單一特定船種在一個風場建設中能用多久？稼動率怎麼算？租金與合約該怎麼簽？
6. 專業船舶的專業船員技術人員在哪裡？保養維護與後勤支援的技術人員在哪裡？管理人才在哪裡？精通專業術語並具備溝通能力的人才在哪裡？
7. 配合操作這些船舶的政策、程序、規定、標準、法規在哪裡？船員、技術人員、管理人員受否真正熟悉這些政策、程序、規定、標準、法規以及其因應與操作？
8. 海洋台灣需要海事產業嗎？還是政治、經濟、技術等各方面的總體效益考量下，這一局乾脆就放手給外國人做？

肆、 解決方案

離岸風電，是台灣原本沒有的，全國都是一起從零開始學習。千架風車的偉大計畫當然可以說是正確的，但如果以深耕、深根的讓這個產業在台灣成長茁壯，或許當時一開始的規劃是 2025 年前就全套開放讓外國人進來先示範完成個 100 支，這期間，台灣人就跟在旁邊好好的學習，這麼經過 5、6 年的造船、籌備以及練兵，2025 年後剩下的

900 支，讓真正的台灣隊用 10~15 年時間來完成，這樣才能打造技藝精熟的台灣團隊，也只有這樣，那些每艘動則十億甚或百億的昂貴造船才有可能合理攤提。

不過，事與願違，政府推動非核家園以及掌握新綠能的決心遠遠的跑在人民的前頭，上述的幻想，已經不可能了！而且，最危險的狀況是，2025 年這些主要風場完成後，即便是台灣人學會了如何做，但也將如《莊子·列御寇》中所云：「朱泚漫學屠龍於支離益，單千金之家，三年技成，而無所用其巧。」畢竟，那些高價、高科技、高技藝的投資，前面講的那些 8M+1E，台灣還是欠缺的！

佛經中有云：「虛空有盡，我願無窮。」這原本的意思是，即便是無窮無盡的虛空都盡了，我的願力仍然是持續無窮的。但是反過來用比較負面的解釋是，想做的很多，能做的卻不多。即便是如此，也是不打緊，或許《紅樓夢》的經典名句：「任憑弱水三千，我只取一瓢飲。」正是可以做為詮釋台灣的海事產業，如何在這麼大的離岸風電工程中先取一瓢飲，等到大肚能容時，再取那更多的水來用！

台灣海事產業在離岸風電工程中面臨的問題很多，但也不是都沒解方，問題還自在於如何看待問題與願不願意解套而已。

1. 錢的問題，是最基本的問題。

- (1) 離岸風電的施工船隻屬於特殊工作船，因為台灣從未有過這方面的建設需求，所以過去台灣的海事業者也都沒有這方面的設備。隨著離岸風電建設的興起，許多業者雖然有心投資，但因為造船金額龐大，以國內現有海事業者的財力現況，根本無力投資。沒有船就沒有工作，沒有工作就無法學到關鍵技術，如果因此使得離岸風電的海事工程施工與運維部份產業未能落實本土化，恐怕政府的政策目標不但很難能達成，而且將被魚肉數十年。直白的說，需要被保護的產業不被保護，最後就是產業的被消滅。
- (2) 現在的問題是，有錢的人不懂海事工程，懂海事工程的沒幾個有錢，即便有一點點錢，湊起來總還是不夠錢。政府雖然拍胸脯說有專案融資金額 600 億元可以提供貸款，但可惜的是，拿著這些人的一身子本領和滿腦子 Know-how 去銀行貸款，可能還借不到 600 元。
- (3) 有鑑於此，政府是不是該想想如何協助有意投資造船或購船的業者低利或專案融資的方法？是不是該想想如何強力的對國內相關海事工程，落實國輪優先政策，提高投資意願？是不是該想想如何能有一個真的口惠實至的獎勵投資辦法或輔導措施？

(4) 至於或有人提到最近也有一些國人也開始造船，也開始輸入船舶了，這當然是好事，市場這麼大，國家需要非常龐大的海事工程團隊一起進來貢獻力量。但是，作為一個海事圈的人，我們是真的有點好奇，第一，這些非專業的人進來做專業的事，他們的專業是要從哪裡來？其二，他們的資金到底是哪裡來？¹

2. 人的問題，分為船員、技術人員以及人員英文能力等三個議題：

(1) 台灣的船員本來就已經短缺到僅剩四千餘人在船，交通部航港局規定離岸風電的外籍工作船舶要聘 1/3 台灣船員，這算起來數量不少的船員，是要去哪裡找？這是問題一，其次是，是準備開多少薪水來挖角這樣的船員？很經典的「給香蕉只能請到猴子」用在這裡再適當也不過！但是市場現狀的海事工程船的薪資水平和外國船的薪資水平甚至和本國主力商的船薪資水平相比，根本是連給香蕉都不如！這樣怎麼能聘到好船員呢？²

(2) 離岸風電的技術人員是本來就沒有的，所有的離岸風電的專業人才都是必須經過專業訓練的，現在比較值得爭議的是，開發商說我需要這樣的人，政府就急忙準備招生開班、開訓來培養人給風商用！這種事，怎麼不讓最具訓練經驗的風商自己找人、自己訓、自己用比較快也比較務實？現階段，政府幹嘛沒事找事，白花一堆錢財，讓一群沒經驗的新手教官來教生手，讓人家來指指點點、嫌棄又不放心？與其如此，政府是不是應該等個幾年，接手風商培訓出來的人才再來規劃開班吧？³

¹ 我國法規定國輪的船舶所有人必須為台灣公司，且對於台灣資金及台籍董事人數亦有要求，但近聞已有外國公司為打入台灣離岸風電海事工程的市場，藉由與國內公司合作之假象成立所謂的台灣公司，實際上資金全部來自國外，台籍董事及董事長也只是掛名的人頭。除此之外，亦有傳聞，部分中資藉由其國外資金輾轉以台資名義投入，更引人憂心。

² 離岸風電工作船的種類繁多，對於現階段來台的施工船船員聘用現況而言，基本上可以分為二大類，一為高階的甲級船員(Officers 或 Engineers)，一為乙級船員(Ratings)。來自歐洲先進國家的甲級船員薪資高於國內現有船員薪資數倍之多，來自開發中國家的乙級船員卻又低於台灣現有的乙級船員薪資。實務操作上，目前在徵人的離岸風電工作船所需要的甲級船員薪資，卻又以台灣近岸航線的新資招募船員，這樣的低薪環境，也就難以吸引一線的甲級船員轉業至離岸風電產工作船。至於台灣的乙級船員，囿於其薪資高於便宜的開發中國家的乙級船員，所以也就不會是離岸風電工作船的首選？

³ 教育部在「20191119 離岸風電鳴槍起跑-離岸風電成果總體檢公聽會，離岸風電人才培育」推估：「依國家發展委員會 108-110 年重點產業人才供需調查及推估，離岸風力發電業 108-110 年平均每年新增需求人數約 803 人。目前大專校院並無離岸風電之專門學系，惟其所涉相關領域學系，如機械工程細學類(07151)、河海工程細學類(07122)、能源工程細學類(07132)、造船工程細學類(07163)等，106 學年度畢業生計 1 萬 3,767 名。」比較令人納悶的是，教育部的這個簡報完全沒有考慮到交通部航港局所關心的「船員」類別，沒有人把船開出去，沒有人去做最基本的「海事」，後續的離岸風電是要

- (3) 有關需要工作船之間相互協調聯繫的離岸風電作業，要求適當的英文能力是合情合理的，但與其開發商或主承包商要求台灣海事工程大大小小的每艘船舶都必須具備有人有適當的英文能力，何不乾脆要求開發商或主承包商的船舶或聯繫窗口都必須準備一個可以用華語或台語和台灣的海事工作船聯繫的人來得省事呢？這種問題，只要會算數的人都懂，哪一個用人比較省，哪一個比較有溝通效率！
- (4) 有關國輪船員的聘用，政府規定船上的外籍甲級船員不得超過全船甲級船員人數的 1/3、外籍的乙級船員不得超過全船乙級船員人數的 1/2。這個立場我完全贊同。但是現在的問題是引進某些台灣人不熟悉操作的特殊海事工作船時，台灣的適任船員是不足的。如有這種情況，應該是設定可以有三年至五年內專案放寬外籍船員聘僱比例，以利有充裕時間讓外國船員的技術得以轉移至本土船員。
- (5) 至於那些長期在海上討生活，熟悉潮流變化與漁船操作又能認識鯨豚等海洋生物而且不會暈船的台灣漁民，他們應該是最理想的離岸風電的警戒船與鯨豚觀察船的船員，可惜的是，這些人普遍教育程度不高，航港局的考試也很難考得過。針對這一批可以為國家效命的在地人才，我們的政府應該也可以想個法子為他們開扇窗，讓他們做他們會做的。國父的「人盡其才」，講的不就是這個嗎？

3. 船的問題，其實可以分為幾個不同層面來看：

- (1) 政府對於國輪優先的政策我們當然要給予高度肯定，但是現實面是如前面所列有關離岸風電的施工船種多樣、專業又昂貴，復考慮到工作的未來性，台灣人真正能引入的船種實在有限，憑良心說，未來在離岸風場的海上，應該是滿滿的外國船，台灣船能加減撿拾點碎肉碎骨頭也就偷笑，是以，政府對於未來真正台灣人有的真正台灣船是必要加強力度的完全保護。⁴
- (2) 港灣設施方面，在這麼短時間要完成這麼多風場，那肯定必須來的船會有很多。安全的航道、安全的水域、安全的錨地、安全的泊位、安全的港勤服務、安全的進出港作業與船席調度、安全的倉儲環境、效率的後勤補給與 CIQS(海關、證照、檢疫、保安)服務以及船舶維修船塢及機具，這些是

怎麼做？

⁴ 這裡必須再次強調，政府必須對於人頭公司予以特別的重視，與其讓這些假台資的真外資進來，不如讓那些坦蕩蕩的外資合法的做事。

準備好了嗎？舉個例來說，規劃「台中港」成為「離岸風電產業發展專區」，「彰化漁港、台中港」成為「離岸風場運維基地」，「興達港、台北港」成為「水下基礎產業發展專區」，這其中的彰化漁港可以稱之曰「安全港口 (Safe Port)」嗎⁵？至於這屬於淤積性淺灘棚的興達海岸、興達港航道的泥和淤積物會不會永遠濬深不完？

- (3) 在公平競爭性的議題上，外國船來台作業，基本上就是依外國船的規矩行事，他們可以用相對便宜沒有勞健保沒有超時加班費而且不用提撥退休金的外籍船員，他們可以用和我們價差 30%，有貨物稅減免及價格優惠的免稅油品，他們不需要對台灣政府繳營業稅、印花稅，更離譜的是這些外國船的船齡是沒有像台灣人要輸入二手船時有船齡輸入限制規定的，顯而易見的，原本就已經專業技術相對弱勢的台灣隊，在租稅不公平的財務壓力下，在營運成本不對等的劣勢下，又怎能與國際隊公平競爭？

4. 有關海上安全與秩序管理上的問題：

- (1) 在安全的議題方面，風險總是有的，在這個風場水域的船舶發生碰撞時該怎麼辦？船舶失去動力時該怎麼辦？發生其他類型的海事事故時又該怎麼辦？這些事故船舶會不會變成是碰撞風機的危險物？海上救援的應急因應機制是什麼？誰來監管？誰來救人？誰來救船？誰來救風機⁶？有些事該誰做？有些事誰該做？這些根本問題，一直有被討論，但一直沒有得到合理的答案，反正，還沒發生事情前，勇敢的台灣人是不會害怕的！
- (2) 在海上秩序方面，海那麼大，風場那麼廣，海上秩序誰來管？外國人、外國船違反規定偷跑進來打工做事偷載貨又非法滯留該誰管？抓到趕走好嗎？好像也沒有罰則。至於外國人想的是，反正各個風場工期都很短，抓到的時候也差不多做完事了，正好回家，無傷、無損！國際間各國普遍主張用來保護國家經濟與戰略利益的境內航運權(marine cabotage)，我們這個不是國家的台灣是要自我遺忘還是自動放棄？
- (3) 在海洋環境的保護議題上，海上的每一艘船都有載油、都有生活污水、都有生活廢棄物與施工的廢棄物、也都可能會有其他有毒、有害的污染物質，

⁵ 陳彥宏，總編輯評論：不安全的安全港，TAMSS Bimonthly - Vol. 8 No. 4, 台灣海事安全與保安研究會，基隆，pp 1-10.

⁶ 陳彥宏，總編輯評論：離岸風場的海上航行風險與因應機制 ~ 除了仰賴林默娘保佑和托夢以外的另一些想法，TAMSS Bimonthly - Vol. 10 No. 3, 台灣海事安全與保安研究會，基隆，pp 1-17.

防止船舶污染國際公約(MARPOL)所關心的 I, II, III, IV, V, VI 附則所列的污染議題⁷,無一不缺,更有《船舶壓艙水及沈積物控制及管理國際公約》(BWM)、《管制船舶有害防污系統國際公約》(AFS)與《防止傾倒廢物及其他物質污染海洋的公約》(LC)這幾個國際公約的問題,這些污染防範,是由那個沒有船、沒有海上除污設備、沒有岸上收受設備的海洋保育署管理嗎?⁸

- (4) 至於整體和「人」有關的安全方面,根本的來講是繫乎這個群體的「安全文化」之上⁹。勞動部自 2018.03.31 成立作業安全跨部會技術平台後,在 2019.01.11 發佈了「離岸風電海域作業安全指引」,2019.06.10 勞動部職安署赴英國安全衛生執行署(Health and Safety Executive, HSE)簽署職場安全及健康資訊交流與合作備忘錄。這些都是非常好的事,不過海事安全所關心的有很多和勞動部想的不太一樣。舉例而言,ISO 45001:2018 (OHSAS 18001) 職業安全衛生管理系統所關心的安全, HSE (or HSEQ) 健康、安全與環境所關心的安全,國際海事組織(IMO)所關心的安全,ISM Code《國際船舶安全

⁷ 防止船舶污染國際公約(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL)主要包括下列六個附則:

- 附則 I 防止油污規則:除另有明文規定外,適用於所有船舶。對船舶機艙、所有油輪貨油區設定排洩標準。
- 附則 II 管制有毒液體物質污染規則:除另有明文規定外,適用於所有運輸有毒液體物質的船舶。有毒液體物質分為 A、B、C、D 四類。
- 附則 III 防止海上以包裝形式載運有害物質造成污染規則:除另有明文規定外,適用於所有裝運有害物質的船舶,利用包裝將海洋污染減至最小程度。
- 附則 IV 防止船舶生活污水污染規則:適用於 400 總噸以上或准載超過 15 人以上之國際航程船舶。
- 附則 V 防止船舶垃圾污染規則:除另有明文規定外,適用所有船舶。
- 附則 VI 防止船舶大氣污染規則:管制對象分為五類,消耗臭氧層物質(ODS)、氮氧化物(NOx)、硫氧化物(SOx)、揮發性有機化合物(VOC)、船上焚化物質。

⁸ 環保署在「20191119 離岸風電鳴槍起跑-離岸風電成果總體檢公聽會」,「目前環評對海洋保育的規劃」的結語中寫道:「基於環境影響評估環境保護之目的,要求離岸風電業者落實海洋保育之責。」這個結語闡明了環保署要離岸風電業者自行負責,但比較令人好奇的是,在環保署的專業定義中,海洋保育署是該做些什麼事?是海委會「20191119 離岸風電鳴槍起跑-離岸風電成果總體檢公聽會,海洋生態保育制度規劃」自行提出的噪音影響減輕措施還有鯨豚觀察與海洋野生動物救援嗎?橫豎不論,讓我們反思一下,政府的海洋環境的保護議題與聯合國國際海事組織所考慮的,是不是有很大的差距呢?

⁹ 安全文化的首創者國際核安全諮詢組(INSAG)認為:「安全文化是存在於單位和個人中的種種素質和態度的總和」英國健康安全委員會核設施安全諮詢委員會(HSCASNI)認為「一個單位的安全文化是個人和集體的價值觀、態度、能力和行為方式的綜合產物,它決定於健康安全管理上的承諾、工作作風和精通程度。」(<https://wiki.mbalib.com/zh-tw/企业安全文化>)

營運和防止污染管理規則》所關心的安全，我們航港局 NSM 推動「國籍船舶安全營運與防止污染管理制度」所關心的安全，一樣都是「安全」二字，內容差異是非常大的。但是差異更大的是台灣固有的海事工程界根本沒有這般安全文化的概念。在這種態勢下，是該如何導入能符合風商標準的安全水平？誰要來做？誰要來輔導？誰來買單？風商認不認可台灣的海事工程安全文化能和外國工作船一起「安全」的聯合或共同作業？

伍、 結語

天底下的事情是沒有所謂「公平」的！作為一個凱達格蘭「在有限的條件中，在最惡劣的環境下，要開創無限的最大可能。」的精神傳承者，我們可以認同有些事是沒有很公平。但再怎麼不公平，也沒有像這一次離岸風電建設過程中，外邦人侵門踏戶來到台灣，把我們當殖民地這般的耍弄的不公平。再怎麼看不下去，也沒有像這一次離岸風電建設過程中，台灣竟然有這麼多像舊約聖經中所提到的以東(Edom)¹⁰人的不當惡行正在施加在他們自己的兄弟之上！

我們相信，我們的政府為了綠能，努力地引進高科技的離岸風電的苦心；我們相信，我們的父母官，也努力的為了讓離岸風電能健康地走向本土化、在地化，不斷的規劃出更有利於台灣的政策與措施。

這些努力我們都有看到！

但只是想利用這個機會，藉由這篇報告，提醒政府部門，從海事工程界的角度，深深覺得，如果政府部門能在本報告中所陳的一些議題中，給予本土海事產業多一些支持、多一些鼓勵，台灣的離岸風電建設以及未來數十年的有效營運與維修，將會走上更健康、更久長的方向。

¹⁰ 舊約聖經俄巴底亞書 Obadiah (v.10-14)：

「因你向兄弟雅各行強暴，羞愧必遮蓋你，你也必永遠斷絕。

當外人擄掠雅各的財物，外邦人進入他的城門，為耶路撒冷拮据的日子，你竟站在一旁，像與他們同夥。

你兄弟遭難的日子，你不當瞪眼看著；猶大人被滅的日子，你不當因此歡樂；他們遭難的日子，你不當說狂傲的話。

我民遭災的日子，你不當進他們的城門；他們遭災的日子，你不當瞪眼看著他們受苦；他們遭災的日子，你不當伸手搶他們的財物；

你不當站在岔路口剪除他們中間逃脫的；他們遭難的日子，你不當將他們剩下的人交付仇敵。」

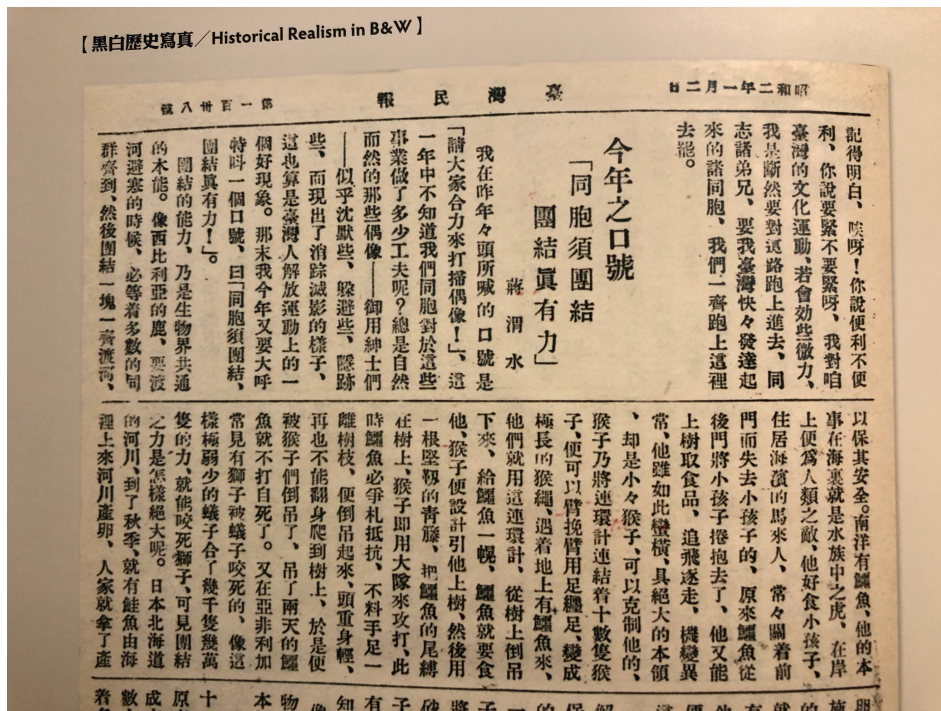
2019年10月12日，我們的小英總統在臉書中寫道：

「國家的進步，就是慶祝國慶最好的方式！就在國慶日前一天，台灣第一座離岸風場正式完工，年底即將商轉。今天，我也來到台北港，見證世紀風電的水下基礎基樁廠房啟用。能源轉型的成果陸續展現，不僅外商大力投資，本土的鋼鐵產業也成為離岸風機產業鏈的一份子。投資、技術、廠房、產線，正在一項一項升級發展。我們從國內市場開始練兵，未來更要放眼國際市場。新能源、新商機、新就業，綠能產業就是扭轉台灣命運的契機！」

這是個令人感覺振奮的臉書宣告，但是，不知道我們的小英總統知不知道，目前協助完成這些任務的海事工程船舶幾乎都是外國船、外國人的天下？是小英總統真不知道？還是滿朝群臣讓總統不知道？是姑息懈怠下的政府各部門合力讓在有限條件中的台灣海事產業、讓在最惡劣環境下的台灣海事工程，連要開創無限最大可能都變為絕不可能？

我們樂觀的相信民進黨政府絕不會如是，但是，如果再沒有點作為，台灣的海事產業就很快將會如是消逝！就像那些撐不到、看不到轉型正義的白色恐怖政治受難者一樣，冤屈的不知道自己死在哪裡！

誠如昭和二年(1927年)1月2日，蔣渭水先生在台灣民報發表「今年之口號『同胞須團結，團結真有力』」文中寫道「團結的能力，乃生物界共同的本能。像西比利亞的鹿，要渡河避寒的時候，必須等到多數的同群體齊到，然後團結一塊一起渡河，以保其安全。」、「在亞非利加常見有獅子被蟻子咬死的，像這樣極弱少的蟻子合了幾千隻幾萬隻的力，就能咬死獅子，可見團結之力是怎麼樣絕大呢。」又誠如我們凱達格蘭族的精神一再告示我們的「在有限的條件中，在最惡劣的環境下，要開創無限的最大可能。」今天台灣的離岸風電產業，對於台灣的海事工程界而言，已經是給了這群人最惡劣的環境，現在也只能期待，每天都會有更多更多的台灣同胞，願意和台灣的海事工程界站在一起，共同來體會與響應蔣渭水先生的「同胞須團結，團結真有力」的真實大義，團結一致，攜手開創無限的最大可能，不要讓那外邦人和像那「以東」一般的自己同胞手足們，為了己利，把我們這原本就已經艱苦求存的海事工程界給殲滅了！



資料來源：彩色與黑白的歷史對話：蔣渭水畫影集，蔣渭水文化基金會，p138。