

理事長開講：疫情擾亂下的離岸風電海事工程船員市場♥

陳彥宏*

"It is not the strongest of the species that survives, nor the most intelligent, but the one most responsive to change."

最終能生存下來的物種，不是最強的、也不是最聰明的，而是最能適應改變的物種。"

Charles Darwin 達爾文(1809~1882)

一、前言

「市場供需機制很大程度上主導著船員市場的變化。在航運低迷時期，很多船員閑賦在家，海事院校的學生連實習分配都有困難。相反，在全球航運景氣時期，卻又造成船員嚴重短缺的現象。無論何者，船員市場的變化，從二次大戰後迄今，似乎未曾穩定過。

金融危機爆發前夕，全球沉醉於經濟與產業的蓬勃發展，船員的供不應求造就了很多供給面的強勢作為。以中國大陸為例，甚至設立了百餘所海員教育培訓機構，金融風暴引燃之後的航運業衰退，使船員的供應由不足暫態反轉為過剩，也讓“彈性”低的供給面迄今仍無法調適，事實上也可能是不知道該如何調適。

原因很簡單，從船員培育的角度來看，一般而言，從招收新生開始，國際航線操作級高級船員的培養，至少需要 4 至 6 年，管理級則可能需要 7 至 9 年或更長時間；相對地，從造船的角度來看，一艘新船的建造僅需時 8 至 9 個月；而從市場機能的角度來看，瞬息萬變的國際貿易與經濟活動所牽動的航運市場的變化，可能是隨時激發的，也可能是循環往復的。

▼ 本文得以順利完成必須感謝很多位實際在離岸風電海事工程船工作的船員、船務代理、船員代理、船舶管理、船東、海事工程業者及相關政府部門的一些好朋友們提供第一手的資訊，敬申謝忱。

* 陳彥宏 Solomon Chen。台灣海事安全與保安研究會理事長，國立高雄科技大學國際海事公約研究中心執行長，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。曾專職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，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。多次擔任海事案件仲裁人、受法院以及當事人委託進行調查或鑑定等工作，持有國際船舶安全管理、一等船員、英國勞氏 ISO:9001, ISO:14001, OHSAS:18001 主任稽核員、澳大利亞遊艇船長以及甲種職安衛與多種職安作業主管等證照。Email: solomon@safetysea.org

在這種條件基礎之下，就經濟學的供需理論、彈性理論、市場均衡理論而言，船員市場與航運市場的活動本來就無法達成和諧，再從市場預測機制理論，以及植樹造林式的人才培養觀念來看，海事人才培養機構在滿足航運市場需求方面，具有極大的難度。」

上面的部分內容是 2008 年 6 月，我在中國深圳「首屆國際海員高級經理人峰會暨國際海員勞務洽談會」以《失衡滯後的航海高級人才教育》為題的專題演講開場¹。現在 2021 年 8 月，回頭過去看看還是適用的。

「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，問題還是在於如何看待問題與願不願意解套而已。

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³？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

¹ 陳彥宏，失衡滯後的航海高級人才教育 (本文在 2012 年客座於上海交通大學法學院時重寫，全文刊登於，《中國海洋法學評論》China Oceans Law Review, Volume 2013, Number 2, pp234-261，承蒙同意轉載，僅此一併致謝)。http://www.safetysea.org/modules/wfdownloads/visit.php?cid=35&lid=69。

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薪資招募船員，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 2019 年年初曾有風商向航港局提議是否可以不要採用航港局的 1/3 制，他們願意自己培育並聘僱 6 x DP Operators 和 6 x DP maintenance Engineers 作為他們風場專用的船員。可能雙方立場差距太大，後來？就沒有下文了。

班吧？

- (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各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，他們應該是最佳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？」

這是 2019 年 12 月，我在凱達格蘭學校第 24 期「國家領導與發展策略班」的專題報告⁴。現在 2021 年 8 月，回頭過去看看也還是適用的。

說好了要乖，不太想發言理離岸風電船員的事了，但是理事長開講講太多了，講到一些委屈的船員、船務、勞方、資方、代理、仲介甚至官方也都來找我，落落長的抱怨一些我這種「先知」早就警告過的議題，是不是非得逼著讓我再開講一篇，繼續當不受歡迎的路人甲⁵。

我現在的感覺是，只有耶穌了解我。或許也可以說，我愈來愈能體會主耶穌在講啥了！

⁴ 陳彥宏，凱達格蘭的海洋精神~談外強環伺中的台灣海事產業發展，
<http://www.safetysea.org/modules/wfdownloads/visit.php?cid=55&lid=101>。

⁵ 路加福音 4:24：「我確實地告訴你們：沒有一位先知在自己的家鄉是受歡迎的。」
<https://cnbible.com/luke/4-24.htm>。

不過也不能怪大家，誰會料到 2019 年末一個感覺和台灣不相干的武漢肺炎，會變成 Covid-19，然後又是印度 Delta 變種病毒株，接下來呢 Echo、Foxtrot、Golf 嗎？迎在我們前頭的，會更沈重的打擊這已經完工遙遙無期的台灣離岸風電嗎？

二、 現況

幾個基本前提要先敘明的：

1. 政府政策是高瞻遠矚的，我們需要離岸風電的同時，我們也要有能掌握風電船舶技術的人員，航港局三分之一的船員限額理想與用心是不用懷疑的，我當時也非常肯定與支持；
2. 「生日暈母捌看著目眉」，台灣就是第一次做離岸風電，台灣船員更不見得看過，也不見得會操作那麼多種不同型態的風電船；
3. 台灣船員就這麼多，「生食都無夠，哪有通曝乾」，一下子也生不出來另一批；
4. 政府有政策，風商必須要有對策，「官有正條，民有私約」，不然是要怎麼開船？怎麼開工？
5. 沒有人料到疫情，但是「頂司管下司，鋤頭管畚箕」，也沒有人會想到原來就很艱困安排的「人流」會因為疫情管制，雪上加霜加冰不加價到這種地步；
6. 「日頭赤焱焱，隨人顧性命」，離岸風電工程要動起來，從船員端、船東端、承包商、風商、每個中間環節的利害關係方、每個不同主管官署，感覺就是「家己的家己好，別人的生蟲母。」也感覺是「人有人情理，賊有賊情理。」

我感覺這些基本前提都是對的，但是這一年多來的運作「現況」，似乎有了下列幾個議題可以標出來讓大家一起思考：

1. 離岸工作船，台籍船員類型：

- (1) 依英語能力分為：有英語工作能力、有英語溝通能力、有肢體語言溝通能力、完全無英語語言能力；
- (2) 依工作船經驗分為：有過工作船經驗者、從無工作船經驗者，還有那種

在已經岸很久，古時候「曾經」跑過船想要跳進來的；

- (3) 依年齡區分為：大齡船員工作者、社會新鮮人兩個主區塊以及介於兩者之間的其他人；
- (4) 依態度分為：初生之犢型、混吃等死型、苦幹實幹型、充滿抱負型、時間換現金型；
- (5) 依世代(Generations)分為：考試分數所逼者、航港局影片感動者、中年轉換跑道者；
- (6) 依取得證書路徑概分為：海事院校、海事職校、學士後專班、乙訓班、其他(換證)。

可以確定的是，風電產業目前就是不可能由台灣人自主完成，那到底要如何讓這一局走下去呢？是否該重新審視船員素質、專業能力、供需等等議題，再來洗牌重新出發？

姑且不論其他問題，單單英文須為工作語言這事，就會被開發商、船東拿來嫌棄台籍船員。給台灣船員一個完全英文的環境，並非人人都能適應，錢若可以挪移，省下來將台灣海事院校打造成全英語教學嗎？

等等，台灣海事院校的老師有幾位可以全英語教學？

還是務實的挑選一些國家風電產業專用的種子船員送出國受訓，畢竟只要政策不變、風車不倒，這些船員都可以做三十年以上做到退休，本益比很高的，而且還可以當種子教官，傳承下去。

2. 落實本土化，重思船員政策：

外國風電船最低安全配額(Minimum Safe Manning Certificate; MSMC)三分之一必須為台籍船員這是政策上的美意，但是實務上就是遭遇了一些問題，例如：

- (1) 外國船東(外輪風電船)如果真的要將台籍船員當成真正的船員編制使用，首先要考慮的就是語言溝通能力，然後才是本職才能。事實上，魚與熊掌本來就很難兼得。台灣因政治情勢，過去五百年來，有著不斷學習「不同本國語」之歷練，除不同的原住民語外，荷語、西語、法語、日

語都有過曾經，但英國語(美語)卻自始至終都沒能排上本島「國語」的機會。四、五十年前，台籍商船船員還有「出國比賽」之需求而且號稱船員數高達六萬人時，生活中、工作時耳濡目染練就出還能與非華語系人士溝通的「洋涇幫式英文」，也常讓老一輩船員津津樂道。上個世紀末出國比賽的機會少了，海事院校逐漸減班後，另類的「航運鎖國」，搭配華國式「大家說英語」，這才發現除非小學有開始專攻英文，否則就常常有人會提及：「Your English is better than my Chinese」。以船員資歷來分，有趣的現象是，不見得越高階的台籍船員英語能力就會越好。這就是現況！

- (2) 船上能有足夠鋪位搭載台籍船員與外籍船員者，外國船東就會把台灣船員當花瓶船員運用；這算是另一類比較聰明的外籍船東，他們打心眼就不把台籍船員當作編制內之實際戰力，真的是「官有正條，民有私約」，風商的對策，就是擺明了把台灣船員當花瓶看待，擺明了看不起你，「風商」不與官鬥，借力使力，都照你自己規定的文字走了，不然你要怎樣？
- (3) 配合本土化，政府要求聘僱多少比例的船員為本土船員，船東就照做，重點只擺在外輪要能合法到風場作業即可，換個講度思考，船東其實也超委屈，為什麼要多擺這些要花錢還要供三餐的花瓶？像極了吃了什麼悶虧。綜觀業界，來自東南亞、南亞、少數中東系的風電船東很有可能採取此種作法。算一算 2021 年也過去 8 個月了，歐美系列的船東也從吃虧中蛻變，也學會並跟進、改進了不少。
- (4) 電影中飾演洪拳宗師洪震南的洪金寶在「葉問」這一片的一句台詞說：「為生活，我可以忍；但侮辱中國武術就不行！」但是在離岸風電這一局，咱們可能要倒過來看，「極」少數台籍船員在詢問風電行情與工作時，除了詢問月薪多少外，下一句最常出現的問句就是：上外籍風電船，需不需要「工作」？此「花」系列「類本土化」之操作，短期對本土化相關規範還能應付，但絕非長久之計。
- (5) 以一般最低安全配額職位大概分：甲板甲級、甲板乙級、機艙甲級、機艙乙級以及餐勤部門。經濟考量下，三分之一為台籍船員之員額多從低階乙級船員聘起。主要是一般乙級船員之同質性較高(所持證書可以互通)，因此聘用乙級船員彈性高、起薪低，更重要的是專業性也較平易近人。兩個角度來評論此「乙級」操作：一、台人永遠都只能作外輪的乙級船員，此舉除了促進國內船員就業機會外，就只剩累積風電工作資歷；二、短期內台人要與外國船員搶乙級船員工作大餅，外國籍乙級船員對本國籍船員的提防、藏私以及不友善大多由此開始。

- (6) 短時間要兼顧魚與熊掌，坊間就常出現商船甲級台籍船員「委屈」充當工作船乙級船員聘僱的現象。針對只計畫短期在台作業之風電船，很難遇到會有國外船東願意做有計畫性之訓練、教育以及台人升遷規劃。這樣的操作模式，與當時航港局想的本土化理想完全悖離。我們公平一點來看，商船甲級台籍船員多半也是名校畢業，學士後的還有台政成清交，也多數經歷過台灣上市上櫃船運公司之運作，不知道是看航港局的勵志短片？還是能源局的廣告？反正大夥都想趁著這股風電熱潮，報效一己之長，成為第一批離岸風電寶寶。這群擁有大專學歷以上的台灣囡仔囡，現階段遇到高門檻的徵才條件，有時也只能先圖短期的溫飽，計畫能否累積一定之風電海勤資歷，再觀望或跳槽到相對有在地化誠意的風商了。你以為我在膨風嗎？我就舉個實例，我的學生，某國立頂尖大學外文系畢業、高海大二技、綠巨人實習 15 個月，還正式在綠巨人幹過三副 8 個月，然後抱著滿腔熱誠興高采烈，說要投入離岸風電產業跟「阿凸仔」學功夫，但卻在人員運輸船(CTV)幹了一年的水手！然後美其名說給他升為三等船副。沒錯，這麼強的中華民國甲級的一等船副，去當乙級的水手，然後一等職能去做三等職缺！將心比心，這孩子如果是你家孩子，你捨得嗎？
- (7) 以實習生甚至服務生作為應付三分之一台籍船員員額替代方案，船東或開發商是否誠心培養新一代台籍船員，你我「青盲食圓仔，心內有數。」趁著你現在還在算圓仔吃了幾顆，讓我告訴你開發商的錄用限制其實不大，就是個天羅地網而已：有年齡喜惡、有性別喜惡、有嚴格英語程度限制、有挑剔台人從沒有過海事工程船服務資歷等。這種米其林等級的要求，大概要在基隆那所台灣海洋大學設立一班航輪資優班才能符合少數外國船東開出的菜單。簡單白話文來說，就是完全沒誠意罷了。這樣的開發商素質更不如錄用花瓶船員的老闆，心態上不只對我國政府本土化政策採應付了事，更藐視主管機關的公權力，盡情的在灰色地帶走動，以聘用廉價實習生及服務生上船充抵三分之一台籍船員員額替代方案。這種「撇步」是開發商想出來的嗎？還是又是效命於開發商的台灣人？古有吳三桂引清兵入關，不過究竟是吳三桂、清兵還是明崇禎皇帝哪一個比較顧人怨？還是各有各的立場與主張？其實跟《莊子·應帝王》「儻與忽謀報渾沌之德」一樣，每個人的想法都對，但合起來就錯了。說真的，你要這樣搞也沒問題，不過，要接這一招，政府應規定風商在「實習生」實習資歷期滿時，應有續留該產業晉升為正式職的考核條款或是作為一種計分模式，有賞有罰，鼓勵正規航商，逐漸淘汰勢利、短淺的投資商。
- (8) 僅在台進行短暫工期之外國船東遇到國內風電產業本土化之要求，實在

雙方(船東與船員)都有委屈之處，也難怪影子船員(外籍)、花瓶船員(本土)、提交風電訓練計畫(實習生)等，都成為桌上選項。要論實質約束力，大概也只剩提高國人之就業率了，針對沒有影子船員的外籍船東，他也只能寄望上船的台籍本地船員能適應、適任以及適格，但通常這個機率會遠低於威力彩中頭彩的機率。

3. 外輪轉國籍，適任船員難尋：

為保護在地風電產業免於被外國聯軍的船堅炮利給擊沉，執政團隊真的有在認真做事。只要該型風電船舶種類需求，國內已有對等船型，開發商就得優先採用該種國輪(綁標的問題我們就暫時假裝不知道)，先不論本國輪、本地企業是否能立刻接下風電工程之合約要求，至少「本土化」方向是對的，在此就要給執政團隊鼓掌。但池水深、魚蝦蟹也多，這本土國輪優先的遊戲規則，倒也讓歪國船東、業主趨之若鶩，香蕉船(外表絕對是國輪、但僅止於外表)乘風破浪者比比皆是，此種商業操作既然有遵守遊戲規則，倒也無傷大雅。只是過程中台人參與之「類本土」之合資企業，有無「賣某做大舅」的現象也只能：讓我們繼續看下去。

事實上現成船轉籍成功後，緊接著就是全船最低安全配額所列之大部分船員(甲乙級、甲板輪機部門)都得是本土台灣籍船員擔任，這乍看沒有問題，但是上一段的共識不是在於海角七號中恆春鎮民代表的經典台詞：「誰說我們恆春沒人才？」那船果真交給全台籍船員之後，然後呢？更多影子船員嗎？台籍船員繼續當花瓶？海角七號另一段經典台詞說：「你是來亂的喔！吹口琴跟彈貝斯都是一樣 DO RE MI，會吹這個就會彈那個啦，你以為我不懂音樂喔？」，不仿改成：「會跑商船就會跑風電船啦，你以為我不懂跑船喔？」

可是真實的世界是，會跑商船，還不見得會跑風電船！會跑風電船，也不見得會跑商船！更何況，船種那麼多，你還真的以為「你以為你以為的就是你以為的嗎？」

- (1) 如果假設有證書就代表能力，要不要問問是誰教的、是誰訓練的、是誰發證的；誰教的、誰訓練的、誰發證的其實也都不重要，沒有人當年是報考要來做風電船的，也沒有一個老師的真正專長背景是做離岸風電的。

實務上，現階段風電領域幾乎都有高齡化的問題，工作船其實工作強度不比商船輕鬆，且要求為符合國際開發商需求，也極度要求船員素質水平，但由於現在供不及求，導致劣幣逐良幣，船員因為影子船員產生錢

多、事少、離家近而且還可以天天上網玩遊戲的夢幻誤會，使得整個產業變得極不健康。外國船東、業主以及開發商只差沒說出台灣要勒索多少？我照付就是了，別玩我了(Stop torturing me)。但這點不得不引人重新思考，可不可以採納我前面 1.2.4 以短期間鬆綁政策開放錄用外籍船員嗎？讓這些原船的外籍船員來帶領有意願加入風電產業的本土甲、乙級船員，這樣似乎才是相對比較正的路途。至於短期鬆綁政策所配套的「風電船員培訓基金或保護聘僱制度」，沒得抄，至少有《政府採購法》第 98 條有「繳納代金」的模式可以參考⁶，方向精神都是一致的。

- (2) 現在的船員市場感覺好像有點在發疫情國難財？有些風電船的船員是因為疫情沒上商船，若疫情趨緩，商船人才回流，現在這些風電船的船員空缺要怎麼應對？但反過來想，離岸工作船有分為一等、二等、三等船舶，分類制度「表面上」是沒問題的，因船種大小本就應該分等，但某些船員的證書會被加註「限服務於公務船舶或工作船舶」，這種權宜之法，對船員是好？是不好？船員會不會感覺好像回到宋朝被「黥刑」？還是說這是給他另一種榮耀的徽章(Badge)？未來，台灣這麼有限的船員在散裝、貨櫃、液化、雜貨等等船種間的流動，投入離岸風電產業的船員，會不會因為他的「工作船」資歷，被加分？被減分？還是這又是一個見仁見智的議題？還是這是像 2014 年船員法修法讓海巡和船員脫鉤，只要是從海事院校投入海巡的，就得認命認份地繼續待在海巡，因為五年大小證書一過期，就很難很難回到商船了？
- (3) 再回到「船員訓練檢覈及申請核發證書辦法」第 49 條「限服務於公務船舶或工作船舶」的加註，都已經被加註了，還規定「於完成船上訓練紀錄簿並經航政機關簽署合格後，換發適任證書。」真的很有意思，政府是有出版「工作船專用的訓練紀錄簿」嗎？為什麼，所有人都簽同一本，然後換出來的票不一樣？
- (4) 目前的風電船以二等、三等船居多，風電船員的資歷會不會成為這些本來是一等船員在二等船工作，考照、晉升、換證的服務資歷時間必須加倍，在三等船工作的，根本就只能維持他的原有資歷，即便服務一百年，晉升所需的海勤資歷完全不算，也就是斷了他的升等之路，這也算是服務風電產業的另類的負面成本？就像我前面提的那位綠巨人培養出來的

⁶ 《政府採購法》第 98 條：得標廠商其於國內員工總人數逾一百人者，應於履約期間僱用身心障礙者及原住民，人數不得低於總人數百分之二，僱用不足者，除應繳納代金，並不得僱用外籍勞工取代僱用不足額部分。<https://law.moj.gov.tw/LawClass/LawSingle.aspx?pcode=A0030057&flno=98>。

頂大外文系的一等船副，CTV 跑到退休，他還是一等船副！

- (5) 風電船員的養成，一般而言，機艙應該比甲板容易，機艙管輪、輪機長只要英文好，還能自商船平調，但是甲板就很難只靠商船船員直接平調過來。風電船的工作型態，論船種、工作項目、職務分配等等皆有其獨特性，也因此，風電船台籍甲板 **Officers** 船員比機艙 **Engineers** 更為挑戰。
- (6) 一艘船用二組或三組船員輪班工作，對船和船員的 **ISM(NSM)**、**HSE** 都是好的，但是這是不是增加了船員的需求量？這是往好處看但又擔心找不到人的一種「既期待又怕受傷害」現象。可是實務上的另一種事實現況是，囿於台籍船員在語言、技術等能力問題尚無法獲得船東的認可，部分船舶，為了搶風電工作，急忙將船舶轉籍為國輪，但並不做實際的技術轉移，原本的外籍的船員以影子船員喬裝為工作人員，讓台灣船員、技師成為掛牌的作用，淪為花瓶，導致目前船員市場像極了一灘死水，甚有坊間在面試、工作時總是會有人提某間公司只要上去負責吃飯、睡覺、打東東，錢自然就進帳這種令人感到其實是在羞辱台灣船員之詞。影子船團如果持續採取此模式，會像舊中國鴉片入境時一樣，圖一時之吞雲吐霧，虛無飄渺間，全部人也跟著就爛到底，然後，離岸工作船的操作技術就永遠受制於外人。
- (7) 台籍船員管理級的適任能力誰把關？平心反思，台灣本土一開始就是沒有人有適任能力，管理級對操作級業務不熟悉也是很正常的事，領導統御有困難更是在所難免，但總是得培養出被認可確定適任的，才能來認可別人是否適任！不得不想替風商說句話，由此觀之，不難理解為何許多船東要大量採用影子船員，因為只能靠沒有牌照但有能力之外籍船員才能在現階段撐起海上作業。上面所指的風商，只限於那些有良心的風商，那些挾著洋人高傲氣勢，對台灣人卡東卡西還有故意不教導不傳承還留一手的不算！
- (8) 「相愛容易相處難」。適任國籍船員難尋已經說這麼多了，反過來看，即使是國輪風電船也免不了必須與外籍船員、外籍技師、外籍工安監督以及外籍業主代表共事的機會。你真的以為在船上的生活飽食三餐、海闊天空、卡膜脈卡膜脈、悠閒度日，即使有爭端也是「揖讓而升，下而飲，其爭也君子」嗎？不是的，船員的工作一個蘿蔔一個坑，大家都有自己該做的事，生活空間小，又加上來了武漢又變成印度的疫情，海事工程船產業的船員們，已經快要變慘業，慘絕人寰的慘！

4. 疫情與風電，封城封船瘋人：

- (1) 人員的輪替本來就是常態，台灣因疫情，嚴管邊境，政府應表明態度，要就無限期停工到解封，否則就認真面對與承擔。
- (2) 航港局 110.8.17 「疫情境管期間船員下船出港區之流程」看起來是合情合理，大家一起避免防疫缺口，無可厚非。但想想從五月封城迄今，甚至回推說從去年疫情迄今，一大票船員全關船上，連下地都不行，也難怪說做船員心理素質要夠！
- (3) 幸福是比較出來的，如果大家一起關也就算了，就怕有些人要關，有些人不用關，起了差別心，船員相處就難以和睦，船上工作肯定會出問題。特別是對於離鄉背井的外國船員，如果連從台灣下船回家的機會都沒有，真叫人情何以堪。將心比心，想想這些外籍船員，他們家人重病、死亡，他們國家政變動盪，拼死拼活也想下船回家看看家人。我們台灣人口口聲聲講的「人道」、「台灣最美的風景是人」是真的嗎？好像要加註「我們的人情味只對某些人，船員除外。」有啦！有個案例是說可以安排，但是「根據申請低風船險的規定是不允許這 14 天內有任何人員上或下」，現在因為有人離船，鄭重聲明，只是有人離船，但沒人上船喔，隔離的狀態既然不變，該員離船也不影響船舶的開航，有什麼必要讓整條船重新算 14 天，這算不算另一種形式的霸凌還是情緒勒索？
- (4) 政府自 109 年疫情爆發後，為因應離岸風電各風場陸續開工，且相關國外特殊海事工程船舶來台作業，有船員、技術人員更換之必要，因而制定相關的離岸風電防疫措施計畫。船舶風險分為「低風險」與「具風險」船舶二種，區分方式為是否通過檢疫申請的程序；故外籍風電船舶自國外駛抵台灣時皆為具風險狀態，必需經過相關檢疫才可轉換為低風險船舶，而相關程序自第一版防疫檢疫計畫書起皆並無變動，其方式包括：「全員更換⁷」與「全員檢疫⁸」二類。

為了達到了疫情控制，即便是各方因申請作業的繁雜與程序問題而導致工程作業的延宕或是人員的轉換困難多有抱怨，但大家也是努力配合政

⁷ 全員更替：船上所有人員(船員&技師)上岸進行 14 天居家檢疫，並且全面清掃消毒後，並且更換完成居家檢疫的人員。

⁸ 全船檢疫：向主管機關申請全船檢疫獲同意後起算 14 天。期間不可有人員互換、加油水、補給等人員接觸，但本期間可涵蓋海上航行，執行風場作業。

府機關防疫方式進行。因為遵循政府提供基本準則給各個風電開發商，使得過去這一期間即便離岸風電工作需要不時轉換外籍船員與技術人員來台的境外風險也得以控制，縱使疫情發生也只在零星地方，且亦無散播。這方面，我們真的誠心要大力稱讚公部門、開發商與外籍船東們的通力合作與配合執行。然而，2021年5月，台灣本土疫情大爆發，為了保護國人的健康，主管機關根據中央疫情指揮中心的指引限縮了外籍人員入境後，整個離岸風電船舶運作模式，旋即轉入「封船」、「瘋人」的階段。

- .1 2021.05.17 開始加強邊境管制，為因應中央疫情指揮中心措施，航港局分別於 05.17、05.18 兩天發出公文通告各相關單位，將停止發出外國籍船員入境許可、商務履約等相關證明，並且也要求除去已取得居留證人員外，原先取得商務履約者自 05.19 暫緩入境。
- .2 2021.05.28 發布「加強邊境管制外籍船員人員」入境防疫計畫，距離上次的公文又過了 11 天。船舶檢疫回到如前述所提及的方式，針對人員更換，則是區分為從哪類風險等級船舶下船而有不同的方式，並且搭配工作許可或是商務履約證明申請後以專案入境。但是不知是否因為擔心成為防疫的眾矢之的，似乎忘記已在 11 天前告知所有單位暫停發出商務履約證明，既已停發文件是否意味著計畫中的外籍船舶人員入境已是不可行，也就沒有接替人員，更遑論船上人員下船離境了。船上的人員開始等著遙遙無期的更換時間，這種不確定感對比起知道自己 7 個月後可以下船的商船人員還令人難熬。寫到這邊，當然還是可以稍作提醒，上有政策下有對策，所以外籍風電工作船船東和開發商們紛紛跑(大大方方地跑，不是偷跑)到鄰國更換船員和技術人員，成為了真正的防疫決戰於國境之外。
- .3 即至台灣疫情逐漸趨緩，2021.08.17 航港局發布了「疫情境管期間船員下船出港區之流程」，但邊境嚴管政策依舊並未放寬，即使在低風險船舶上作業，外國籍人員沒有居留證還是必須經過專案申請才可入境。至於耗時多長才能通過申請？這也只有各開發商自己去申請看看才能知曉的了。
- .4 針對本國船員，「疫情境管期間船員下船出港區之流程」也說明包含行駛國內線船舶亦須(1)經過船代陪同並且(2)辦理聯檢單並(3)經過一連串驗證才可通過哨口出港。這樣的方式實不知是否是擔心船代太閒，要讓船代多做點事，或僅是希望國輪船東們可以共體時艱，要

嘛讓船代多做事，要嘛船員繼續關起來比較省事？

政策的不確定性使得開發商、外籍船東、外國技師心中惶惶不安，而在離岸風電工作高強度的工作壓力下與外國人一起工作的台灣船員則變成第一線承受外國人們對政策不滿的承受者。

說真的，大多數的台灣人，不管習性上再怎麼愛訐譙台灣，到了外籍工作船上都還是有一種要為國爭光不要漏氣的使命感和尊嚴感。但是，這群無辜的台灣船員，卻要聽到他們的外籍同事對於政策不滿，乃至上升到對台灣全體的怒氣，「Fxxking Taiwanese」、「Fxxking Taiwan government」聽到這樣內容的第一線人員實際上真的不少。本有機會能發揚台灣的國際能見度，結果現在更常聽到的是一堆外國人說他們再也不要來台灣了！這種事對很多人來說是真的很洩氣很傷心的事。然而上述說粗話侮辱的方式，相對起來還算是最無傷大雅的了，畢竟在不能確定未來走向的情況下，若是有人悶到精神不正常，故意、無意做出傷害自己或是其他人員舉動的事情發生，那才是大家最不願意見到的事了！這不是危言聳聽，只是在等日子而已。

三、 SWOT

不免俗的我們還是可以將潑婦罵街用科學的方法，來一段強弱危機分析。

Strength

- 大批人力資源可以投入風電產業；
- 許多曾經在商船服務過，對於基本法規、環保和安全有基礎認知；
- 近岸有網路可以使用及有明訂工作與休假合約，較能提供船員具有品質的生活模式；
- 外國人主導工區，較能第一手吸收新知識、培養正確工作文化。

Weakness

- 疫情關係阻礙船員更換；

- 開發商受成本限制將壓縮工期，容易衍生疲勞及導致錯誤/意外發生；
- 沒有本土公司願意投入龐大資源培養船隊及人才；
- 傳統海工業者壓低工資的陋習，導致惡性循環；
- 新成立的公司則存在壓低員工薪水、船隊管理不佳、安全管理規章不落實的現象；
- 政府先規劃政策，相關軟硬體配套規劃不明或發展晚一步；
- 傳統海事教育只著重於商船，海工教育薄弱。進而導致海工發展缺乏專業人才，現階段較有優勢的只有維修保養部分，建造施工則完全別想。

Opportunity

- 如果產業能順利發展，且產官學能配合的話，可以培養為數不少的年輕海事工程人才，餅做大了自然能吸引更好的人才回來；
- 薪資結構方面台灣人相對有優勢，容易吸引外商在地聘用。

Threat

- 政黨輪替後能源政策有沒有可能會轉變；
- 法規配套沒有跟上，風場和漁民無法清楚劃分彼此權利義務；
- 強制最低配合政策淪為形式，是否有更好策略；
- 風場工作人員在現行法規下仍然屬於乘客，依規定必須使部分工作船符合客船規範，諸如：配置兒童救生衣、無障礙設施等，這樣是否合宜？

四、 然後勒

2021.08.18 蔡英文總統說：「自己不作為，只依賴別人的保護，不是我們的選項。」風電進度落後，再搞下去「船若翻，平平沈」，倒楣的還是台灣。千萬不要寄望國外

風商會和我們共存亡。為了台灣的子子孫孫，「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。」我們這一代該做的事，我們還是要好好做完。

離岸風電市場的需求以及工程落後的雙重壓力下，目前船員們的待遇漸漸地從數十年如一日的水準逐步提升，所以要肯定的是「香蕉」已經變成「日本青森特選世界第一蘋果」了。但是苦幹實幹型、充滿抱負型、能脫穎而出的人還是麟毛鳳角，不禁擔心這樣的市場是否健康？對於優秀的、想要認真在離岸工作船領域工作的船員們是否公平？他們的熱情會不會被「劣幣」給消磨同化掉？

長遠來看就像前面說的，無論是政府、開發商、台灣船東抑或是船員，現在不過就像是在抽鴉片一樣享受一時的紅利，爽過後就回歸虛無。或許這樣的批判會有部分人員不能同意，但真是很遺憾的只能嘆氣說聲猴子還是太多。雖然有人很感嘆的跟我說，猴子才是風電的正常人⁹。

政府的美意是培養離岸風電人才，但相較岸上或是風機維修有漸進式技術轉移或是人才培訓，海上操作工作船的船員卻沒有相應的培訓。海事工程船有其特殊性，不同於現行商船培訓的工作方式和型態，加上離岸風電工作船要求也不比商船低，甚至更為高風險的也不少，如果政府相關部門、教學機構和偉大的學者專家教授們不能意識到其中的差異並且進行相應的調整，那也不過就是為了急於滿足市場的需求，急就章塞一堆質與量不適任的船員到海上，培訓的質與量以及考試與發證制度也就很可能在這段時期失去原有的水準。我們試著思考一下，「不適任船員」可以完成「適格工作」的機率怎麼樣？

「生食都無夠，哪有通曝乾」，囫圇吞棗的把船員丟上船固然造就了就業機會，但現實面就是人力的不足，使得人才素質參差不齊。人員面對新產業的認知不足，不僅是造成了工程進度的延宕、船東的受損，也傷害了台灣船員的名聲和尊嚴。我們大有為的政府是不是可以考慮改用積極正面的鼓勵方式，來敦促開發商和國際船東培訓船員，而不是頒布了 1/3 方案強制規定但實質上卻採放任的態度，讓台灣船員上去只能當服務生、或是花瓶？

台灣人不笨、肯做、好學的也很多，想踏入離岸風電產業的新世代船員也不是沒有，但是，如果不能讓他們看到未來，很可能連我們自己都沒有未來。

⁹ 除此之外，引用某航運界大佬的補充是：「船員招募，人本為要，目前以高薪為餌，適足“飲鳩止渴”，老外不以本土化為目標，所以就是“餵船員安非他命”。」

沒有人有錯，都是武漢肺炎的錯，陳時中部長指揮體系下的各種船員管制辦法感覺好像也都對，我們也完全贊同不可以有破口，但是這些流程，不同公司、過不同關卡，有的人說可以，也的人說卡東卡西，對台灣的聲譽不僅沒有幫助，更如前述說過的，如此種種限制，不僅僅是風電外商投資意願逐漸降低、他們對政府的工作效率與政令的一致性產生質疑與不滿，將進而澆熄了到原來希望透過離岸風電產業所連帶衍生出的船員就業機會。

一個「離岸風電海事工程船員」的小小議題，沒有稿費，還落落長講了一萬多字。講那麼多，然後勒？

引用美國大法官 Oliver Wendell Holmes 的名言：「The life of the law has not been logic: it has been experience. (法律的生命不是來自於邏輯，而是來自於經驗。)」 「離岸風電海事工程船員」的議題在公共政策上的「施政」邏輯很重要，但前述這一萬多字的「經驗與經歷」一樣重要，甚至更為重要。我們必須知道「離岸風電海事工程船員」這件事情是什麼？曾經以及現在正在發生的是什麼？以及如果我們不去管它，它將會變成什麼？

說真的，這一題的「然後勒？」，再一次以路人甲寫文章的我，大概也只能回答：「你問我？我跋扈喔？」