



裕民航運股份有限公司

船員發展願景



**105年度航運概論
23/SEP, 2016**



台灣商船人力資源與就業發展探討-1

- 台灣四面環海，位於東亞航運樞紐之位置，經貿活動和工業發展所需資源之運送均以海運為主，海洋運輸帶動了台灣進出口貿易之興盛，各種農工產品之輸出入，依賴海運極高，每年經由海洋運輸之貨品約為全部進出口貨物之 99% 左右。
- 現階段台灣船員人數逐年下降，船員人力已被中國大陸及東南亞船員所取代。目前在船工作之台灣船員只剩不到五千人，多數為甲級船員。



台灣商船人力資源與就業發展探討-2

- 甲級船員係指在船舶擔任航行員之船長、大副、船副，以及輪機員之輪機長、大管輪、管輪等職務之船員，以上船員又分一等、二等、三等。由於一等及二等航行員及輪機員才能受雇於國際航線之船舶，而目前台灣各國際航線之航運公司多僅雇用一等航行員及輪機員。此外，船長、輪機長、大副、大管輪均需由船副及管輪逐次晉升。

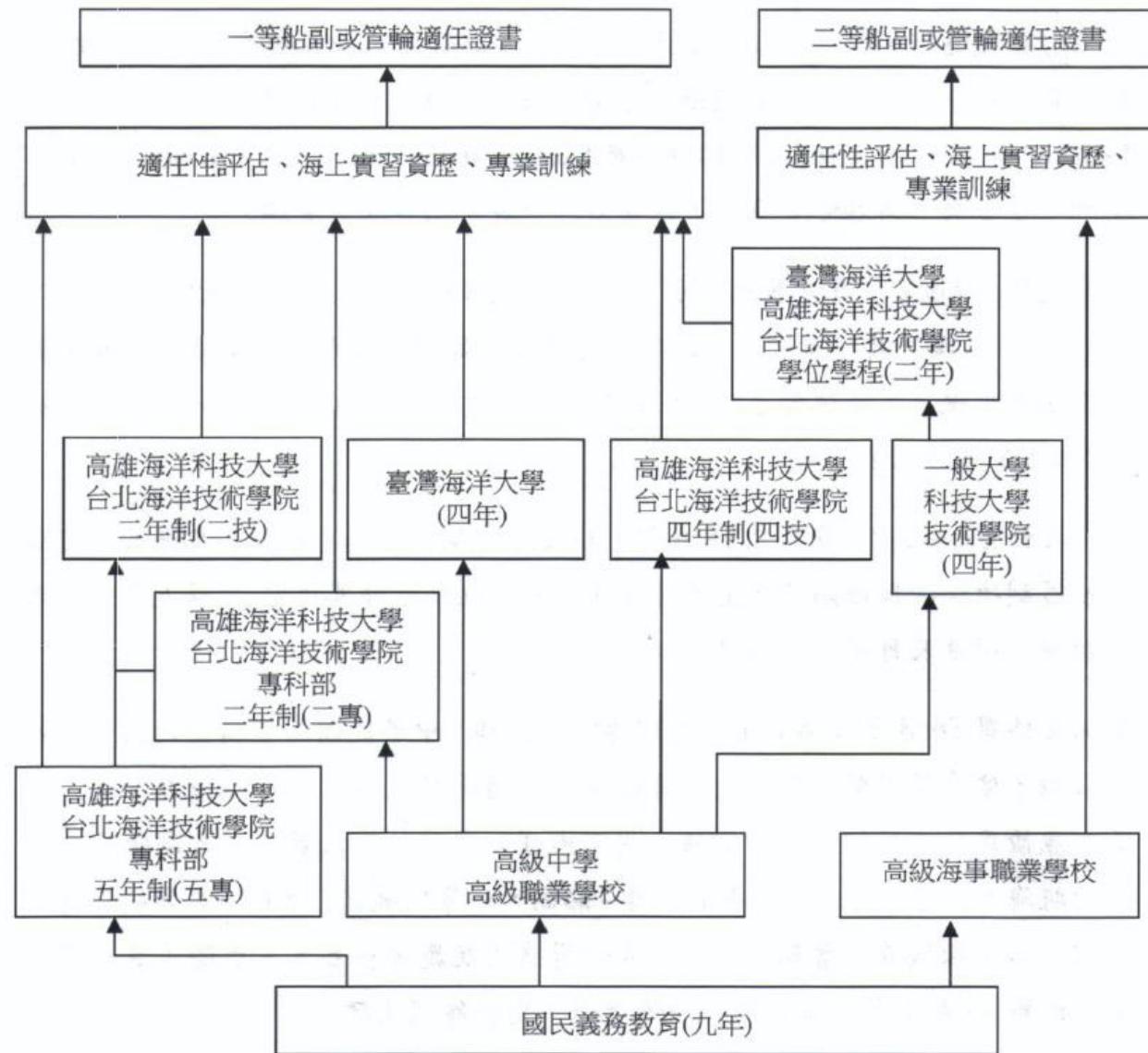


台灣海事教育體制-1

- 台灣培養一等船副及管輪之學校共有三所：台灣海洋大學、高雄海洋科技大學、台北海洋技術學院。台灣海洋大學屬於高教體系，主要招收一般高中畢業學生，高雄海洋科技大學及台北海洋技術學院則屬技職體系，主要招收海事職業學校畢業學生。



台灣海事教育體制-2





學生選擇上船的主因-1

經由各校航、輪學生問卷調查中發現，學生選擇將來上船工作的原因，主要是高薪資吸引、可以遨遊四海、可以海陸輪調工作、未來會有良好前景、師長鼓勵等因素，其中高薪資的標準差、偏態、以及峰度的數值均顯示其重要性。



學生選擇上船的主因-2

- 船上工作之薪資比陸上工作高出許多，以裕民公司遠洋船之一等船副或管輪之月薪約有14.3萬元，對於家境清寒的學生可改善家庭經濟。
- 散裝船非固定航線，船舶航行於世界各港口，上船工作步調緩慢可以遨遊四海，自由而浪漫。
- 執行海陸輪調制度，上船工作一段時間後可至公司擔任岸勤工作，後續又可再上船，如此可以家庭及工作兼顧。
- 上船工作多年後可升任船長或輪機長，船上資歷有利於個人未來在相關職場的發展。
- 如個人能力及興趣適合上船工作，且受家人及師長的鼓勵， 則容易持續於職場工作。



學生不選擇上船的主因

- 船上生活孤寂，航行中沒有網路可用，而且靠岸時間很短，生活無趣，個人生涯規劃適合在陸上發展。
- 長年在外漂洋過海，無法照顧家人，與家人感情會逐漸淡薄。
- 家庭經濟環境優渥或為獨子，海上生活辛苦又危險，新聞報導許多海難事故，家人反對上船。
- 雖有意願上船，但中意的航運公司所提供之名額有限，無法如願被僱用或派船等候的時間太久。
- 上船工作必須常在國外以英語交談應對，英文程度不佳，不敢接受挑戰。
- 各航運公司大量僱用外籍船員，船上人員國籍不同，不易相處。



結論-1

- 航、輪學生如果未來會上船工作，他們希望進入的航運公司能提供薪資高、福利好、升遷制度完整、前途有發展、人情味濃厚、工作壓力較輕、規模大、知名度高、船舶能常回台灣。主要圈選的公司包括：長榮海運、陽明海運、萬海航運、台塑海運、中鋼運通、裕民航運等。



結論-2

- 船上工作對於許多海事畢業學生而言，是一項很困難的抉擇。當初進入航海或輪機科系就讀時，多滿懷熱誠，以船長或輪機長為奮鬥目標，待遇高，又可航行國外港口，有最美好的願景。可是隨著學習的過程，對這行業了解越多，上船的意願也會逐漸降低。高薪是由漂洋過海、孤寂生活、與家人分離等代價所換來的。畢業後，多數學生乃決定在岸上發展，航運相關的工作為學以致用之最佳選擇，又可能因航運公司提供船員的機會有限，否則只好轉入其他相關行業，例如港務公司及海巡署。
- 輪機學生在岸上工作之出路更廣，縱使有很高的上船意願，當面臨船舶機艙內攝氏40度以上的高溫、機器高分貝的運轉噪音，就打了退堂鼓，所以輪機學生上船率始終低於航海的學生。



結論-3

- 近年台灣經濟發展停滯，岸上就業機會減少，海事學校學生上船率已由十年前的10%提升到目前的30%以上，可是人數還是不敷航運公司所需。
- 由於航、輪畢業生多數集中在長榮、陽明、萬海等少數幾家航運公司，致使其他航運公司一直為招聘船副及管輪而煩惱。現在台灣海洋大學及高雄海洋科技大學航、輪學生可在校期間參加專業訓練、航海人員測驗及第三階段實習，優秀學生在畢業時即有機會取得一等船副或一等管輪適任證書，大大縮短上船擔任正式船副及管輪的時程，將有助於增加學生往海上發展之意願。



報告完畢

Thank you for listening

