聯合報 民國115年10月7日 第A11版

不想搏命

高雄引水人集資 造首艘專用艇

頻傳落海事故 引水人：安全不能靠他人 高雄港現有引水船齡均逾20年 亟待換新

記者劉星君、巫鴻瑋／高雄報導

高雄港引水人長年搭乘老舊交通船，風浪中靠近大型商船、在船身搖晃下攀爬繩梯登輪執勤，頻傳落海、夾傷事故。二〇二四年黃姓引水人登輪遭兩船夾斷腿，更促使逾三分之二的高雄港引水人集資打造符合新規格專業引水船「昕航一號」，昨下水啟航；然而，高雄港現有載送引水人的十五艘船，船齡均逾廿年，亟待汰舊換新。

高雄港是全台引水作業最繁忙港口之一，每天進出港船舶約六十至八十艘，載送引水人的十五艘船由六家民營業者經營，現有船齡均超過廿年、有三艘更逾卅年。高雄港引水人辦事處主任陳策勤說，高雄港近年新港區陸續建設，引水人接送距離從過去約二浬拉長至四、五浬，老舊船舶速度、耐海性與效率面臨考驗。

造價至少三千萬元 業者有壓力

陳策勤直言，新造一艘符合高規格的引水船，造價至少三千多萬元，較高規格更逾四千萬元，加上燃油、維修及人員成本，既有業者也有經營的現實壓力。

近年台北、台中港曾有引水人落海身亡，二〇二二年高雄港黃姓引水人登船時遭夾斷腿，骨頭外露，他歷時兩年復健，已回到工作崗位，昨出席昕航一號下水啟航典禮時感嘆，「自己的安全不能依靠他人的善意」，盼新船成為改善引水人登離輪安全的第一步。

由引水人與造船廠集資設立昕航公司，打造的「昕航一號」船長約十七公尺、總噸位約四十六噸，雙主機合計約一六〇〇匹馬力，海試最高航速廿點九節，並加裝船艏推進器，提高在風浪中貼靠大型商船的穩定性，船尾另設落水人員回收平台。昕航財務長蘇寶玉表示，待與既有業者協商聯營，希望年底前能納入營運體系，或先採試營運。

長期缺乏引水船標準 今年訂定

監察院去年調查報告指出，我國長期缺乏引水船專用及性能標準，船舶設備、安全等級不一；為此，航港局今年三月訂定「新造載運引水人船舶規格指引」，對船舶噸位、鋼質船殼、雙俥、船速、落水救援及登輪監視設備等訂出標準，另研擬「引水船汰換暨新船升級推動計畫」，協助汰舊換新。

「高收入」是外界對引水人工作的另一印象，據了解，引水人月薪約六十萬元到八十萬元不等，但要扣四成的稅，一名引水人說，收入並非一般固定月薪，與船舶進出港量、值勤次數、船舶噸位與實際勤務情況密切相關，且入行也有極高門檻，例如甲種引水人須取得一、二等船長資格，並具三千總噸以上船舶船長三年以上資歷，不少人從三副、二副、大副一路做到船長，海上歷練十多年甚至近廿年，才取得報考資格。

高薪背後「一失手就回不了家」

然而，高薪背後，可能一次失手就回不了家。引水人李汶彥形容，從小艇攀上萬噸巨輪最危險就是「關鍵三秒」，兩船在浪中碰撞、分離，只能抓住短暫空檔，一把抓住繩梯往上爬，他形容「這叫賣命」。上船危險，下船更難。引水人從巨輪沿繩梯往下爬，腳下小艇隨浪上下起伏，有時瞬間落差接近一層樓，只能抓準小艇被浪推高的瞬間往下跳。

「熬了廿年換來的工作，可能一次落海就結束。」原是國際商船船長的引水人李汶彥，因長年與家人聚少離多轉考引水人，他說，外界看到的或許是高收入，但這份工作另一面是長時間待命、高度專業要求，與任何一次判斷或登離輪意外，都可能付出極高代價。



因落海、夾傷事故頻傳，高雄引水人集資打造符合新規格專業引水船「昕航一號」，昨天舉行啟航典禮。　記者劉學聖／攝影

「海上蜘蛛人」的一天

不分晝夜晴雨三班輪，行前評估水文氣象，一天約領4到5艘進離港



❶ 搭小船出港迎進港大船



❷ 看準海浪湧動攀繩登船



❸ 接管駕駛室指揮路線



❹ 呼叫拖船協助進離港

高薪背後的代價

- 海象惡劣時風險更高
- 24小時港口輪班待命
- 小船貼近巨輪，搏命攀梯
- 有落海、夾傷，死亡風險
- 船舶老舊，登乘設施不足
- 整體養成時間需15到20年

近年引水人事故

時間	地點	傷亡
2020年	基隆港	1傷
	和平港	1傷
2022年	基隆港	1傷
	台中港	1死
	高雄港	2傷

想考執照有多難

- 甲種引水報考須未滿50歲、65歲須退休
- 曾任3千總噸以上船舶船長3年以上
- 具有一等或二等船長資格
- 筆試、口試、體測要求60秒徒手攀登9公尺繩梯，上下各一次

資料來源／記者採訪、監察院「引水作業及引水人領航安全」調查報告
圖／台灣港務公司提供、聯合報系資料照
製表／劉星君、巫鴻瑋
編輯／翁海玲　視覺／楊國長

■聯合報　2026.10.06製表