

國立臺灣海洋大學海運暨管理學院九十九學年度第一次院務會議紀錄

時間：民國99年10月11日(星期一)中午12時10分

地點：海空大樓204室

主席：張院長志清

紀錄：潘慧蘭

<u>出席單位</u>	<u>出席者</u>		
商船學系	陳志立	賴禎秀	林 彬
	張啟隱 (請假)	陳建民 (請假)	
航運管理學系	余坤東	朱經武 (請假)	梁金樹 (請假)
	李選士	王棟華	盧華安
	林秀芬		
運輸與航海科學系	桑國忠	廖坤靜	黃燦煌
	丁士展	鍾添泉	
輪機工程系	李賢德	林成原	王正平
	張文哲 (請假)	李仁傑 (請假)	
助教代表	林厥輝	林宗德	
職員代表	周鑫佑		
商船系學生代表	許永霖 (請假)		
航管系學生代表	褚益志		
運輸系學生代表	李宗穎 (請假)		
輪機系學生代表	廖海翔 (請假)		

壹、主席報告：

貳、討論事項：

提案一

提案單位：航運管理學系

案由：有關「國立台灣海洋大學航運管理學系綠色航運與物流研究中心」設立案，
提請 討論。

說明：

- 一、本案業經99年9月13日系務會議通過。
- 二、檢附相關法規及規劃書，詳附件一，第1頁。

決議：通過，送研發會議審議。

提案二

提案單位：運輸科學系

案由：有關運輸科學系調整系所學位學程授予學位之中、英文名稱案，
提請 討論。

說明：

- 一、本案業經99年9月23運輸科學系系務會議通過。
- 二、檢附相關法條及申請表詳附件二，第11頁。

決議：通過，後續事宜請與註課組配合辦理。

提案三

提案單位：海運暨管理學院

案由：有關「國立臺灣海洋大學海運暨管理學院院長推選辦法」是否修訂，提請討論。

說明：

- 一、96學年度院長遴選委員會曾有委員提案，在院長選舉前須提前檢討本院院長推選辦法。
- 二、檢附「國立臺灣海洋大學海運暨管理學院院長推選辦法」，提請院務會議代表檢視是否需修訂。詳附件三，第16頁。

決議：經討論後無修正意見。

參、臨時動議：

動議一

案由：有關本學院核心能力、基本素養是否修訂，提請討論。

說明：

- 一、本案業經99年6月22日98學年度第3次院務會議通過，相關資料詳附件四，第17頁。
- 二、本學院核心能力為：
 1. 運用資訊科技能力
 2. 英文表達能力
 3. 協同作業能力
 4. 溝通及談判能力
 5. 自我學習能力
 6. 解決專業問題能力。
- 三、本學院基本素養：1. 人文關懷素養 2. 全球化素養 3. 科學應用素養。

決議：經討論後暫無須修改。

肆、散會。12時55分。

抄
一、影印分送本院印局各系及各委員存查。

二、又以 陣間後存查。

潘崇岡啟

張如生 10/12

國立臺灣海洋大學航運管理學系綠色航運與物流研究中心

規劃書

一、設立宗旨及具體目標

(一) 設立宗旨

1. 因應航運產業對節能、減碳、環保之新需求，建立以需求為導向的「知識生產機制」。
2. 推動綜合型之綠色航運產學知識服務平臺，以發展增值網路。
3. 結合產學服務相關資源，建構綠色航運及綠色物流教學及研究。

(二) 具體目標

本中心之任務在發展跨領域整合型研究、產學合作及人才培育，其具體目標如下：

1. 建立綠色航運與物流知識資料庫。
2. 發展綠色航運與物流之產學服務平臺。
3. 進行綠色航運與物流在技術、管理、資訊、法律層面之交流及增值服務。
4. 提供綠色航運與物流之教學人才及建構有關教材。

二、設立依據及必要性

(一) 設立依據

依據「國立臺灣海洋大學研究中心設立準則」第二條。

(二) 設立之必要性

1. 綠色航運與物流已成為全球未來航運及物流產業所須面對之重要課題。本系有必要針對產業界之需要創造知識，並建構綠色航運及綠色供應鏈人才培育之基本教材。
2. 隨著知識經濟時代來臨，學術研究除了要以需求導向的「知識生產機制」，來支援產業發展的需求外，在產學知識交流方面，也應該積極建立產學間知識夥伴關係，以加速學術知識更有效的轉換為產業競爭優勢。臺灣推動產學合作已經有一段時間，然而，過去所推動的產學合作，多著重於分析型知識（即以自然科學研發為主體的知）的移轉為主，較少針對特定產業知識(industry specific knowledge)為主體的綜合型知識，進行產學雙方合作交流。本中心將發展以綠色航運及物流綜合型知識產學服務平臺為核心。

三、具體推動工作、業務內容

本研究中心將推動之工作及其業務內容如下：

1. 建構以綠色航運與物流為核心的知識服務平台，以推動綜合型知識的產學交流。
2. 針對航運、港埠及供應鏈各環節之需求及所面臨永續發展相關問題，從技術、法規、管理及資訊上進行整合研究。
3. 將以上所獲得之知識與經驗以個案、工作小組、出版品、研討會、講座等方式呈現，為將來形成航運「知識密集服務產業(Knowledge Intensive Business Service, 以下簡稱 KIBS)」作準備。
4. 發展相關教材，並進行綠色航運與物流經營人才之培育，由學校在學學生開始，逐步擴充至在職學員。

四、組織、運作及管理方式

1. 組織

在中心設四組，其組織架構如圖 1 所示。

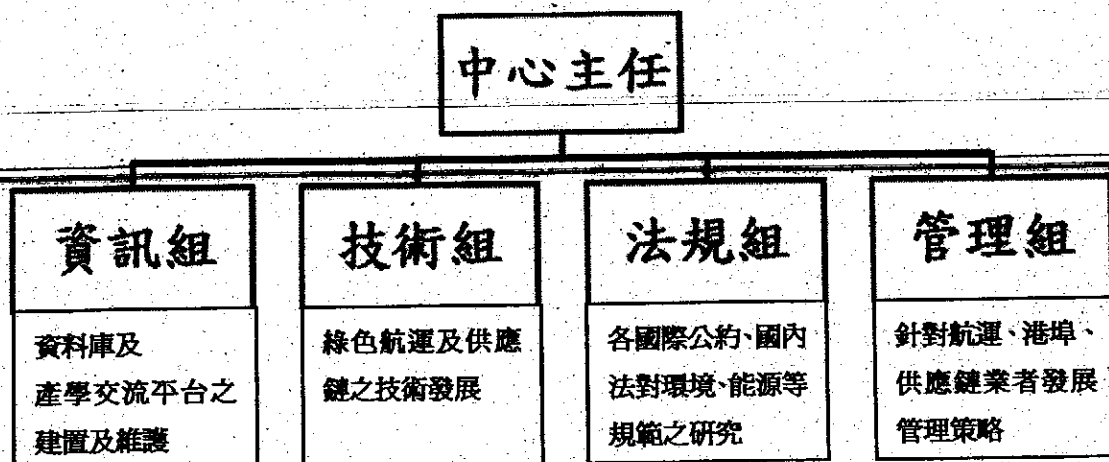


圖 1 本中心組織架構圖

2. 運作及管理方式

本中心之運作方式如下：

(1) 透過「行動實驗室」(Living Lab)的執行概念，引進外部知識

「行動實驗室」概念是麻省理工大學的William Mitchell 提出。主要構想係以實際環境作為實驗新觀念或理論的場域，而非如傳統研究，在實驗室中進行新構想的發明。芬蘭為目前推動「行動實驗室」先進的國家之一，透過行動實驗室發展各種創新模式，應用到解決產業發展或社會問題，獲得相當效果。雖然「行動實驗室」概念仍十分抽象，但其運用日益擴大。例如2007年，日本的仙臺地區與芬蘭的「行動實驗室」頗

問公司合作，希望發展出創新模式，解決該地區人口高齡化所衍生的各項問題，目前該項計畫仍在持續進行當中。資策會也於2007年，在臺北市民生社區建立國內第一個「行動實驗室」，其目的是希望推動社區科技化的服務創新(諸如購物、學童上下學等的科技創新應用)。

與海運產業相關的永續發展理念、知識、經驗目前仍多處在發展與摸索階段，國內各單位雖已體會此一趨勢的重要，但行動上仍以被動配合居多。尚無法透過組織之間的合作，發展出引領潮流的具體行動方案。鑒於臺灣不論在造船、航運物流或港埠作業方面，都在全球佔有一席之地，若可有系統地引進新觀念知識，透過組織間的整合，可提升臺灣海運產業在全球市場的競爭力。本中心擬採類似「行動實驗室」概念，以解決實際問題取向的創意實驗為主，有系統地引進國外特定知識，再加以整合運用。目前，關於永續發展、綠色供應鏈等議題的思考，以北歐國家最為具體。本中心擬針對這些國家重要的綠色概念相關知識，諸如：生態港埠網絡(eco port)、生態工業園區(Eco-Industry Park)、乃至於逆物流(Reverse Logistics)等知識，透過引進、整合與應用步驟，將知識應用於解決產業之綠色供應鏈問題。

在研究的合作對象方面對，初步擬以航運、造船、港埠三大次產業為標的，選擇這三大產業的原因，一方面是因為這三大產業皆學臺灣推動國際化的基礎產業，而且彼此高度相關，如果能透過產學合作平臺予以整合，將是臺灣海運產業以綠色供應鏈知識交流合作模式提供其競爭力的重要里程碑。另一方面，因研究資源有限，在初期仍以集中在重點產業為宜。若本計畫的推動模式可行，可擴散到其他相關領域之綠色供應鏈知識交流服務平臺。

(2) 技術層面與內容層面並進

本中心構想的綠色航運及物流知識服務平台，在推動策略方面，則可以再劃分為「內容層面」與「技術層面」二部分(如圖2所示)。內容層面主要是指此一綠色航運及物流知識服務平台的知識內容。技術層面則是從所規劃的知識服務平台功能之觀點，來建立此一產學介面。

在內容層面，本中心擬以「個案研討」、「專家訪談」等方法、在綠色供應鏈的問題解決為出發點，透過與這些大型企業產學合作的方式，從合作個案中逐漸累積經驗與主體知識，同時界定產業界對知識需求內涵，探討不利於產學知識交流的因素。主體知識的內容將從個別企業組織永續發展議題為起點，由點到面，逐步擴充到整個海運產業綠色供應鏈的建構問題。再擴充到海運產業在整個經濟發展體系中關於永續發展的可能定位。

在技術層面部份，本中心擬從海運產業綠色供應鏈知識的電子資料庫建制開始，提供廠商相關知識庫，再擴充電子資料庫功能。透過整合及內容層面的知識累積，由資訊與網路技術，發展成為多功能的綠色供

應鏈知識服務平臺。可提供更高附加價值知識服務，並擴充為功能完整的知識交流社群。最後，探討知識服務的商業功能的建置，朝向KIBS 方向來發展。

至於具體的功能或活動，本中心擬從靜態到動態。從知識引進、知識整合到知識交流。以各種活動形式，擴散到產業界的知識需求單位。最終目標則希望能由綠色供應鏈知識經驗累積、人才培養，提供人才培訓、特定議題的工作會議、研討會等活動。隨著主體知識內容的充實，以及知識交流的多元，將知識交流網站發展成為可以促成KIBS產業的標竿。

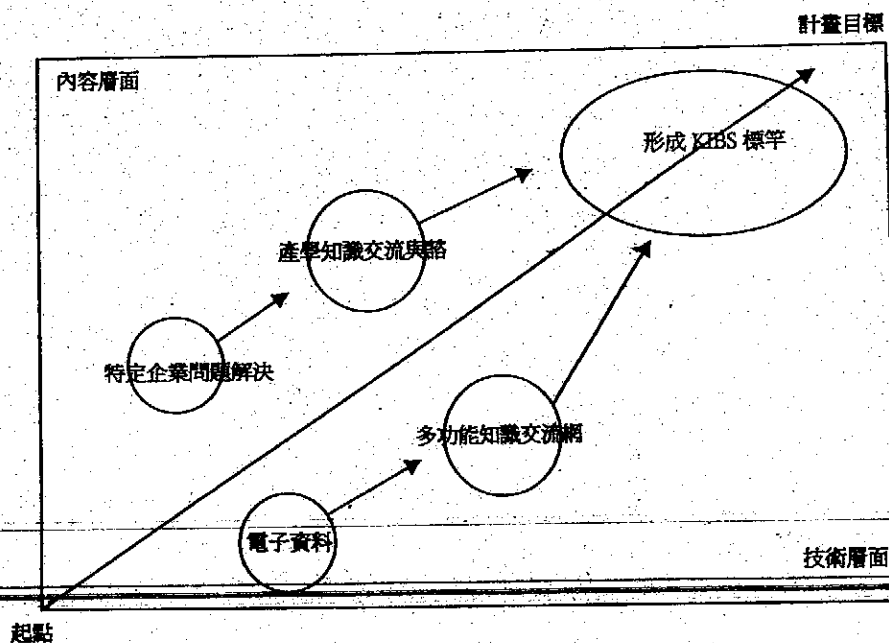


圖2 本中心技術與內容層面的執行構想

本中心之管理方式如下：

- (1) 日常運作管理：由中心主任統籌。行政工作由航運管理系系辦公室同仁支援。其細節部分依本校「研究中心管理辦法」等相關規定辦理。
- (2) 研究事務管理：由各組之負責教師管理。其細節部分依研究案之性質及研究計畫內容進行。

五、近、中程規畫

本中心近、中程研究規畫如下：

1. 近程研究規劃

以主體知識建構為核心，分別發展綠色航運、綠色供應鏈相關議題之產學知識，包括資訊、技術、法規及管理。初期將以標竿企業(例如陽明海運、基隆港務局、台灣國際造船公司等)之個案為主軸，匯集創新產學知識。

2. 中程研究規劃

- (1) 在內容層面，本中心將建立創新產學服務平臺，作為推廣知識之基礎，將標竿企業個案研究所得逐步擴散至其他公司。將透過加值平台，以永續經營之目的，提供航運及物流產業在節能、環保之創新應用知識。
- (2) 在技術層面部份，本中心擬從海運產業綠色供應鏈知識的電子資料庫建制開始，提供廠商相關知識庫，再擴充電子資料庫功能。透過整合及內容層面的知識累積，由資訊與網路技術，發展成為多功能的綠色供應鏈知識交流平臺。可提供更高附加價值知識服務，並擴充為功能完整的知識交流社群。知識服務的商業功能的建置，朝向KIBS 方向來發展。

至於具體的功能或活動，本中心擬從靜態到動態。從知識引進、知識整合到知識交流。以各種活動形式，擴散到產業界的知識需求單位。最終目標則希望能由綠色供應鏈知識經驗累積、人才培養，提供人才培訓、特定議題的工作會議、研討會等活動。隨著主體知識內容的充實，以及知識交流的多元，將知識交流網站發展成為可以促成KIBS 產業的標竿。

六、預期具體績效

本中心擬建構一個「海運產業知識服務平臺(Knowledge Service Platform)」為基礎，推動需求導向的產學合作模式。鑒於近年來永續發展的理念漸受重視，應思考如何將永續發展的精神，落實在企業營運活動中。但因個別公司對相關知識與經驗仍相當欠缺，本中心初步將知識服務的範圍，界定在綠色航運及綠色供應鏈相關知識，希望透過此一知識服務平臺，推動產學合作，促成海運相關產業由點到面，建立良好的綠色供應鏈基礎環境條件。本中心的推動與執行，預期可以發揮以下的效益。

1. 幫助海運產業主動回應綠色航運及綠色供應鏈的趨勢

海運產業包括航運、造船及港埠經營，為國際化產業。此等跨國產業已由企業與企業間之競爭，逐步演變成供應鏈與供應鏈間之競爭。為提升其競爭力，常需耗費大量資源而造成社會成本及全球環境之變遷。2009年12月7日至18日舉行的聯合國氣候變化哥本哈根會議，對地球暖化、節能省碳等議題，為京都議定書之延續，已作出重大結論。在此之前，海運等相關之國際公約，如1973/1978年防止船舶污染國際公約等已形成國際規範，已要求海運產業符合綠色供應鏈之要求。鑒於國際規範之推陳出新，其規範內容及實務上運作模式漸趨複雜，個別企業不論在資訊的掌握或是對綠色航運及綠色供應鏈運作的知識累積上，往往處在相對落後與被動的劣勢，遑論促成企業垂直與水平方向的合作。此一問題可以透過有效的產學合作模式來解決。由學術界扮演知識生產者的角色，負責引進或研發相關知識，再透過知識服務平臺作為知識擴散與交流介面，將綠色供應鏈的相關知識與情報，傳遞給業界(知識需求單位)，形成有效率的知識供需體系。

2. 構建海運產業的知識基礎環境(knowledge infrastructure)

隨著知識經濟時代來臨，國家競爭力的界定，已經從工業時代強調有形資源整合與使用效率，轉為注重知識生產要素的學習與創新。從歐洲、日本等先進國家的發展經驗中亦可看出，知識經濟就是建構一個良好的知識基礎環境，讓以知識為主要生產要素的產業價值鏈，從研發創新到商業化，可以在最短的時間，獲得最大的經濟效益。因此，許多國家紛紛致力於建構國家創新系統(National Innovation System; NIS)，亦即由中央政府負責知識創新活動的整合與協調，規劃創新資源的分配、應用、改善創新基礎環境，以強化國家知識創新能力的各種政策與相關作為。例如，日本在1998年開始推動的「技術先進首都圈地區」(Technology Advanced Metropolitan Area; TAMA)，乃以建構產學合作平臺為基礎，形成產業群聚。美國的矽谷也是產學合作下，所形成最具代表性的高科技知識群聚。其以史丹佛大學為核心的學術機構，在基礎知識研究、人才供應、甚至於資金的仲介等方面，扮演著全方位的角色。

在知識經濟時代中，企業運用越多的「知識」作為生產要素，其競爭優勢將越強。然臺灣多數企業，僅少部分投入知識創新，或購買外部知識，尤其在「非研發」類型的知識更為明顯。海運產業除必要的知識(如法律、IT等)外，很少主動引入外部知識。本中心擬由建立綠色供應鏈知識服務平臺，作為改善海運產業知識經濟基礎環境的起步，促成海運產業運用知識來提升整體競爭力。若此一模式可行，將有助於將相關理念擴展到其他知識產業中。

3. 以綜合型知識為核心的產學合作模式

Ashame (1998)曾經將知識區分為：分析型、符號型、綜合型三大類。分析型知識主要以客觀科學知識為主體(如：電子、物理、化學等)，以專利權、發明、公式等形式存在。這型知識較容易技術轉移，國內各大學創新育成中心的產學合作，大都以分析型知識移轉為主。符號型知識則是以藝術相關知識為主，例如一件藝術作品。此類知識往往具有高度的文化背景鑲嵌性，知識的移轉最為困難。綜合型知識則強調多種知識的應用與整合，例如：組織的經營管理、行銷、生產等。綜合型知識的生產與移轉型態，與分析型截然不同。綜合型知識的生產較強調經驗與跨域整合。知識的傳遞擴散，則須依賴知識供需雙方的密切互動。故在其過程中，知識傳遞經常是雙向的，有賴知識需求者提供特定領域的情報與見解。在供需雙方互動下，能完成知識創新的程序。故無法僅以移轉專利權或公式，來進行知識移轉。

過去國內產學合作經驗，以分析型知識的移轉居多。但企業的競爭優勢，除新產品的創新或技術突破外，尚需營運模式、作業流程、管理制度的創新。對海運產業而言，經營技術已大致成熟，競爭優勢取決於有效應用綜合型知識進行營運上的創新。本中心以綠色航運及綠色供應鏈為主題所發展的知識服務平臺，推動綜合型知識產學合作交流及創新。

4. 永續發展概念由點到面的擴大

雖多數企業已具有永續發展的觀念，但對如何落實，仍由個別企業活動的角

度思考，欠缺從整個產業供應鏈、跨組織合作的思考。海運產業領域中，關於永續發展概念的落實，例如：綠色港埠或生態港埠概念的推動、對防止船舶污染國際公約之遵守，或航商與造船業者依循ISO 14000 標準所發展出來的環境規範等要求，有必要在港埠、航商與造船業者集體合作的觀點下，界定三方面可以共同努力與互補的議題，透過跨組織之間的合作，來消除永續發展議題的推動障礙等。此外，海運產業所提供的運輸服務為跨國產業供應鏈中不可或缺的一環。若以整個經濟體系的供應鏈來思考，海運產業可思考的永續發展議題必然更加寬闊。

本中心建構的綠色航運及綠色供應鏈知識服務平臺，將有助於提供由點(個別企業)到面(產業上下游之間)永續發展知識創新與擴散。藉由知識創新與擴散，提升整體產業的競爭優勢。

5. 由產學合作來豐富海事領域的學術研究

在學術研究的貢獻方面，本中心的運作，預期有助於將「永續發展」與「知識密集服務(Knowledge Intensive Business Service; KIBS)」二大方面來充實海運研究的領域。

(1) 永續發展研究議題的擴充

雖然關於綠色企業、綠色供應鏈等議題的探討不少，但多數研究關切的重點，仍集中在「綠色」所帶來的效益。而研究對象，也多以製造業的供應鏈體系，或國際品牌廠商採購政策中的環保意涵為主。本計畫的執行，除將既有的研究知識引進海運產業之外，也將轉被動為主動，思考運輸服務業者應該在整個永續發展的潮流中，扮演何種更積極角色，以促進整個產業永續發展理念的落實。此一議題不論對海運研究，或跨學域的整合，都具相當價值。

(2) 海運產業導入知識密集服務產業議題的探討

從歐美先進國家推動知識經濟的經驗中發現，知識經濟體系的推動，除要強化知識生產能力外，更要建構良好的基礎環境，以促成知識供需雙方的交流。傳統產學合作雖可扮演某些知識交流角色，但產業與學術單位性質、任務與功能有異，如何調和雙方需求，仍具相當難度。從美國矽谷的成功經驗發現，產學間能緊密合作，主要是因雙方可以透過有效率的市場機制進行協調與整合。在市場機制下，學術單位以「市場需求導向」所生產的知識內容，自然可獲產業界重視，使產學雙方互蒙其利。其成功經驗可吸引更多的資源與人才群聚。

北歐國家在知識經濟時代發展出來的「產學合作創新模式」，透過「知識密集服務產業」的扶植與推動，搭建產學合作平臺。希望透過KIBS 產業來彌補此一產學間的落差，進行有效率的綜合型知識合作與交流。

本中心雖以知識服務平臺的建立為初步目標，但此一交流機制的持續運作，必須考量建構「知識密集服務產業」的可行性，以KIBS 的商業化運作模式作為產學間的介面，可充分發揮知識引進、消化與移轉的角色。惟KIBS 的發展仍須多方評估與研究，故可透過本計畫的執行，以海運產業綠色供應鏈為研究焦點，探討KIBS 的發展與推廣上的可能議題。

七、人員編制、空間規劃、經費來源及使用規劃

(一) 人員編制

1. 設中心主任一人，由航運管理學系系主任就航運管理學系專任教師簽請院長同意，報請校長聘兼之。
2. 本中心分四組：資訊組、技術組、法規組及管理組，其召集人由中心主任聘任之。
3. 各組由召集人聘請研究人員，組織團隊，進行相關研究。
4. 設執行秘書一人，由中心主任聘任之。

(二) 空間規劃

本中心將設於沛華大樓(航管二館)。

(三) 經費來源

本中心採自給自足方式，不增加本校經費負擔。若未來對外承接計畫，將依本校規定提撥管理費。

(四) 經費使用規則

依本校規定辦理。

八、自我評鑑指標及方式

每年向研究發展會議提出書面報告及次年度之規劃(含自我評鑑指標及方式)，並依規畫執行自我評鑑。

九、裁撤條件及處理原則

本中心如未能達成設立宗旨，得經航運管理學系務會議通過，報請院務會議及研究發展會議通過後裁撤。

國立臺灣海洋大學研究中心設置準則

中華民國 89 年 01 月 24 日校務會議通過

中華民國 92 年 01 月 09 日校務會議修正通過

中華民國 92 年 06 月 19 日校務會議修正通過

中華民國 92 年 08 月 07 日海研企字第 0920006012 號令發布

中華民國 93 年 05 月 06 日研究發展會議修正通過

中華民國 93 年 06 月 17 日 92 學年度第 2 學期校務會議修正通過

中華民國 93 年 07 月 22 日海研企字第 0930006132 號令發布

中華民國 95 年 05 月 25 日 94 學年度第 2 學期研究發展會議修正通過 修正第 5 條

中華民國 95 年 06 月 15 日 94 學年度第 2 學期校務會議修正通過 修正第 5 條

中華民國 95 年 08 月 04 日海研企字第 0950007329 號令修正發布

中華民國 97 年 01 月 03 日 96 學年度第 1 學期校務會議修正通過 修正第 7 條

中華民國 97 年 01 月 21 日海研企字第 0970000815 號令發布

第一條 本校為因應教學、研究及服務需要之發展，規劃整合學者專家及教學研究資源，以發揮整體效益，訂定「國立臺灣海洋大學研究中心設置準則」（以下簡稱本準則）。

第二條 各單位為配合國家、學校及單位之發展所需，得根據本準則設置各類研究中心（以下簡稱中心）。設置之性質得分別屬於校、院及系（所），跨系所整合之中心屬於院、跨院整合之中心屬於校。

第三條 中心設置之主要任務如左：

- 一、規劃、整合各學門之研究人員及資源。
- 二、整合不同領域進行跨學門之教學、研究及推廣服務等合作事宜。
- 三、推動本校與國內外相關機構之合作。
- 四、推動與產、官、學、研相關單位之合作。

第四條 校級中心經校務會議審議通過後納入研究發展處組織規程，但各級中心採任務編組運作，不得增加學校經費及員額，兼任行政業務之人員不得支領學校經費之主管加給或減授授課時數，經費收支以自給自足為原則，並納入校務基金，依相關規定辦理。

第五條 中心得置主任一人，綜理中心業務；校級之中心主任，由校長就本校專任副教授以上之教師聘兼之；院級之中心主任，由院長就該學院專任助理教授以上教師，報請校長聘兼之；系（所）級之中心主任，由系（所）主管就該系（所）專任助理教授以上教師簽請院長同意，報請校長聘兼之。

中心主任任期一任最多三年。

第六條 中心得依「國立臺灣海洋大學進用專案計畫教學人員、研究人員暨工作人員實施原則」規定約聘僱研究人員暨工作人員若干人。

第七條 校級中心之設置，由跨系（所）院之所屬教師共同擬訂設置辦法及規劃書送研發處企劃組，提研究中心諮詢委員會諮詢，再經研究發展會議審議通過後，報請校務會議審議成立；系（所）級、院級中心之設置，擬訂設置辦法及規劃書經系（所）院務會議通過後，提請研究發展會議審議通過後設置。

第八條 中心設立規劃書內容應包括下列項目：

- 一、設立宗旨及具體目標。
- 二、設立依據及必要性。
- 三、具體推動工作、業務內容。
- 四、組織、運作及管理方式。
- 五、近、中程規劃。
- 六、預期具體績效。
- 七、人員編制、空間規劃、經費來源及使用規劃。
- 八、自我評鑑指標及方式。
- 九、裁撤條件及處理原則。

第九條 本準則經研究發展會議、校務會議通過後實施，修正時亦同。

國立臺灣海洋大學各院系所學位學程授予學位中、英文名稱申請表

申請日期：99年09月23日

(新設院系所免填)

院系所組別	原名稱：運輸與航海科學系 擬變更名稱：運輸科學系				
類別	<input type="checkbox"/> 增設院系所學位學程 教育部核定文號： <input checked="" type="checkbox"/> 調整院系所學位學程 (<input type="checkbox"/> 系所合一 <input type="checkbox"/> 分組) <input checked="" type="checkbox"/> 整併 <input checked="" type="checkbox"/> 更名) 教育部核定文號：台高(一)字0980163582A號				英文學位名稱縮寫
學士	中文學位名稱全稱(原)	中文學位名稱全稱(修正後)	英文學位名稱全稱(原)	英文學位名稱全稱(修正後)	英文學位名稱縮寫
學士	運輸與航海科學系 航海組工學學士 運輸與航海科學系 運輸組工學學士	一、 1. 99學年度(不含99)以前：運輸科學系(原系所名稱：運輸與航海科學系航海組)工學學士 2. 99學年度(不含99)以前：運輸科學系(原系所名稱：運輸與航海科學系運輸組)工學學士 二、99學年度以後：運輸科學系工學學士	Department of Transportation and Navigation Science, Division of Transportation Bachelor of Science	1. Before 2010.08.01 entrance: Department of Transportation Science (Original Name: Department of Transportation and Navigation Science, Division of Navigation) Bachelor of Science. 2. Before 2010.08.01 entrance: Department of Transportation Science (Original Name: Department of Transportation and Navigation Science, Division of Transportation) Bachelor of Science. Since 2010.08.01 entrance: Department of Transportation Science Bachelor of Science	B.S.
碩士	中文學位名稱全稱(原)	中文學位名稱全稱(修正後)	英文學位名稱全稱(原)	英文學位名稱全稱(修正後)	英文學位名稱縮寫
碩士	運輸與航海科學系 碩士班工學碩士	運輸科學系 碩士班工學碩士	Department of Transportation and Navigation Science Master of Science	Department of Transportation Science Master of Science	M.S.

陸 七 二

211

博士	中文學位名稱全稱 (原)	中文學位名稱全稱 (修正後)	英文學位名稱全稱 (原)	英文學位名稱全稱 (修正後)	英文學位名稱縮寫
系學通	(所)學位	實施學期	99 學年 1 學期	系(所)學位	學管章
	程過	99.09.23		程主	章
院通	務過			院簽	
	會日				
議期	註冊課務	擬請核提教務會議審議。			長章
	務章				
簽發			教務核		

選輔科學系主任 桑國忠

附表 補報授予學位中英文名稱一覽表

國立臺灣海洋大學 95 學年度新設系(所)(組)暨變更學位授予中、英文名稱一覽表
(報部函號：海研企字第 0940004159 號)

系(所)組別	學士學位名稱			碩士學位名稱			博士學位名稱			實施 年度 (畢業學 年度)	檢核		備註
	中文全稱	英文全稱	英文縮寫	中文全稱	英文全稱	英文縮寫	中文全稱	英文全稱	英文縮寫		同部 定名 稱	與部定名稱不同 或未編列 (請檢附系所學位 授予等說明及課程 規劃等相關資料)	
運輸與航海科學系 碩士班				中文全稱 工學碩士	英文全稱 Master of Scienc e	英文縮寫 M. S.				96	未編列(檢附報 部計畫書)	新增運輸與航 海科學系碩士 班 台高(一)字 0940129121 號 核准	

附表 系(所)(組)調整授予學位中英文名稱一覽表

國立臺灣海洋大學 99 學年度系(所)(組)調整授予學位中、英文名稱一覽表

(報部函號：海研企字第 0980008101 號)

系(所)組別	學士學位名稱			碩士學位名稱			博士學位名稱			實施年度		同部定名	檢核 與部定名稱不同 或未編列 (請檢附系所學位 授予等說明及課程 規劃等相關資料)	備註
	中文全稱	英文全稱	英文縮寫	中文全稱	英文全稱	英文縮寫	中文全稱	英文全稱	英文縮寫	入學 學年度	畢業 學年度			
運輸科學系	工學學士	Bachelor of Science	B.S.	工學碩士	Master of Science	M.S.				99	99		未編列(檢附報 部計畫書)	取消分組並 由原「運輸與 航運科學系」 更名為「運輸 科學系」字 台高(一)字 0980163582 A 號核准 原學位名 稱：工學學士 由原「運輸與 航運科學系 項士班」更名 為「運輸科學 系項士班」 原學位名 稱：工學項士

國立臺灣海洋大學各院系所學位學程授予學位中英文名稱作業要點

中華民國 97 年 12 月 18 日 97 學年度第 1 學期第 2 次教務會議通過
中華民國 98 年 1 月 16 日海教註字第 0980000665 號令發布

- 一、為統整本校各院、系、所、學位學程授予學位中英文名稱作業程序（以下簡稱學位授予），特訂定本要點。
- 二、本要點所稱授予學位中英文名稱作業係指各院、系、所、學位學程於學位授予之增設、調整、變更及補報等事項相關作業程序。
- 三、各院、系、所、學位學程學位授予名稱之訂定應依以下原則辦理：
 - （一）依據部頒「大學各系所（組）授予學位中、英文名稱參考手冊」檢視各院、系、所及學位學程學位名稱。
 - （二）學位名稱應依據各院、系、所、學位學程之發展方向、課程內容及修課性質所屬學術領域而訂定。
 - （三）學位名稱以廣泛為佳，並應符合國際慣例與趨勢，不得逕以院、系、所及學位學程名稱自創學位名稱。
- 四、各院、系、所、學位學程經教育部核准增設後，至遲應於第一屆入學學生畢業前一學年完成學位授予報核。
- 五、各院、系、所、學位學程經教育部核准調整後，自核准生效日起，即應以核准之新名稱授予之，且應於以新名稱授予學位之學生畢業前一學年完成學位授予報核。
前項所稱調整含系所合一、分組、整併、更名。
- 六、各院、系、所、學位學程之學位名稱經教育部核准變更後，自核准生效日起，即應以核准之新名稱授予之，且應於以新名稱授予學位之學生畢業前一學年完成學位授予報核。
- 七、各院、系、所、學位學程如有未經報部之學位名稱，應即依法補報，並一併說明未於當年度報部之原因，及未報部期間該院、系、所、學位學程名稱或學位名稱其變更或調整情形。
- 八、各院、系、所、學位學程之學位授予，其為該學年度第一學期實施者，應於前一學年度第二學期五月三十一日以前；其為該學年度第二學期實施者，應於當學年度第一學期十二月三十一日以前完成教務會議之審議程序。
各院、系、所、學位學程之學位授予，同一學年度以授予相同學位為原則。
- 九、各院、系、所、學位學程辦理學位授予報核，應提經院、系、所、學位學程相關會議討論，提請教務會議審議通過，報請教育部備查後公告實施。
各院、系、所、學位學程學位授予報核未獲教育部同意備查者，應於教育部文到二週內依來文說明提出申覆。其申覆通過，經教育部同意備查者，方可公告實施。
- 十、本要點經教務會議通過後發布實施。

附件三

國立臺灣海洋大學海運暨管理學院院長推選辦法

94.11.03 94 學年度院務會議通過

95.2.20 簽奉校長核可並公告

第一條 依據國立臺灣海洋大學教學研究單位主管遴聘要點設置本辦法(以下簡稱本辦法)。

第二條 為處理院長遴選事務，設置「海運暨管理學院院長遴選委員會」。遴選委員會由下列人員組成之：

- 一、現任院長為當然委員。
- 二、各系推舉二名副教授以上教師擔任委員。
- 三、校長得推薦院外公正熱心人士二名擔任委員，但院外委員不得超過總額三分之一。

第三條 遴選委員若同意列入院長候選人名單，即當然喪失遴選委員資格，由原單位另推選委員遞補。

第四條 本學院應於院長任期屆滿前六個月內第一週或因故出缺後兩週內選出遴選委員，進行遴選作業。

第五條 現任院長擔任召集人，應於全體遴選委員產生後一星期內召開第一次會議，由遴選委員互選一人為主任委員。

第六條 遴選委員會之職責：

- 一、接受各界推薦並審查候選人資格。
- 二、主動推薦適當人選參與遴選。
- 三、辦理院長遴選事宜。

第七條 院長候選人須具國內外大學相關領域之教授資歷三年以上，具學術成就、服務熱誠、高尚品德、富行政經驗及領導能力者。就任院長時，須為本校支薪之專任教授。

第八條 院長候選人之遴選分初選、複選二階段，其方式如下：

初選：遴選委員會徵詢院內具候選人資格者之意願，以同意候選者連同合格候選人，並各附簡要之學經歷，名冊製成初選選票，公告時間地點，通知全學院教師投票，每票圈選一人。

複選：遴選委員會統計初選結果，以獲最高票之四位為複選候選人，製成複選選票，公告時間地點，通知全學院教師投票，每選票圈選一人。遴選委員會負責統計結果，以獲最高票之二至三位簽請校長擇聘之。

前述之初選與複選，第一次以投票人數超過選舉人數二分之一為有效。若投票人數未及選舉人數二分之一，遴選委員會應於一週內舉行第二次投票；第二次投票之投票人數不受最低人數限制。若初選候選人未超過四人，則不舉辦複選，以初選結果為準。

第九條 院長任期三年，連選得連任一次。

第十條 本辦法經院務會議通過後，報請校長核備後施行。

國立台灣海洋大學航運管理學系綠色航運與物流研究中心 設置辦法(草案)

99.9.13 99學年度第一次系務會議通過

99.10.11 99學年度第一次院務會議通過

第一條：為因應航運產業對節能、減碳、環保之新需求，建立以需求為導向的「知識生產機制」，有效結合產學服務相關資源，建構綠色航運、綠色物流教學及研究，以提升本系研究、教學與服務的品質與競爭力，茲依『國立台灣海洋大學研究中心設置準則』，設立『綠色航運與物流研究中心』（以下簡稱本中心）。

第二條：本中心之主要任務如下：

- (一) 建立綠色航運與綠色供應鏈知識資料庫。
- (二) 發展綠色航運與綠色供應鏈之產學服務平臺。
- (三) 進行綠色航運與綠色供應鏈在技術、管理、資訊、法律層面之交流及增值服務
- (四) 提供綠色航運與綠色供應鏈之教學人才及建構有關教材

第三條：本中心為系級中心。中心得設置主任一人，綜理中心對內與對外各項業務。中心主任由航運管理學系系主任就本系專任教師簽請院長同意，報請校長聘兼之。本中心分四組：資訊組、技術組、法規組及管理組，各組由召集人聘請研究人員，組織團隊，進行相關研究，其召集人由中心主任聘任之。本中心亦得設執行秘書一人，由中心主任聘任之。

第四條：本中心得因業務需要，進用約聘助理若干人，協助中心推動各項行政業務與軟、硬體設備之維護與管理；必要時亦得聘用博士後研究員參與中心研究工作之拓展與開發。

第五條：本中心採任務編組運作，經費收支以自給自足為原則，經費使用依校務基金相關規定辦理，若未來對外承接計畫，亦將依本校規定提撥管理費。

第六條：本中心設置辦法經系務、院務會議通過後，提經本校研究發展會議通過後實施。