

趑趑畏畏不前的台灣航海教育^{*}

陳彥宏^{*}

或許是大家漸漸的體會了我們海洋台灣航海教育的重要性，或許是大家漸漸的體會了我們台灣航海教育目前面臨的困境，或許是大家漸漸的發現台灣航海人才的斷層已經顯現。過去這幾個月，台灣航海教育界好像還挺熱鬧的。從「海洋教育政策白皮書」的擬定、「海洋教育高峰會議」、「海事教育評鑑制度研討會」、「商船航輪人才培育策略座談會」、「海事教育座談會」、「海事教育發展會議」等等數不完的會議還有數不完的出國考察還有電視台的專訪與評論節目等等，這麼多有關航海教育的議題，讓產、官、學、研們好像很熱絡的一天到晚聚會，探討著這個這麼重要的「台灣航海教育」的大小問題。教育部甚至在「高教論壇」上暢談「海洋技職教育現況」，並也委託大學校長親自執行「調查研究各類海洋資源技術」計畫，還要成立「國際海事研究發展中心」等等。這整個系列的大小活動，好像力挽狂瀾般的要一次解決我們台灣航海教育的大小問題。慶幸之餘，再仔細思考這些探討的議題，卻不免失望的發現，這些大小活動探討的竟只是繞著「公約」、「證照」、「實習船」這三個不該是問題的問題而討論。

首先，挾著所謂聯合國國際海事組織的 STCW 公約當尚方寶劍，大家的努力都好像一再訴明「以期國內海事發展能順應 1978 年 STCW 國際公約 1995 年修正案的規定，及全球國際間海運界的潮流趨勢。」但是這樣的訴求，好像不太了解，所謂要符合 STCW 規定者，即是符合國際的「最低」要求。但是，如果位居全球第九位航運大國的台灣，學者、專家們的視野僅止於要為符合「最低」標準而努力，那台灣大概也可以退出航海人力與航海科技的市場。另外，所謂要順應「全球國際間海運」潮流者，究竟係指「航運經營」？亦或是「船員勞務輸出」？此二者是差異很大的事情。

其次，這些會議與討論中也關心著「技專校院航輪二系學生如何在畢業之前取得所有訓練證照」的問題。在深思這個問題的同時，我們也不得不質疑，為什麼台灣的航輪科系學生，念書的期間比任何歐美海事院校學

^{*} 本文轉載自 2007 年 8 月 12 日中華海運研究協會船舶與海運通訊第四十四期 - 海運專論

^{*} 台灣海事安全與保安研究會秘書長，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。

生還長，修習學分數比任何歐美海事院校學生還多，為什麼歐美海事院校學生甚至對岸的中國海事院校的學生都可以取得證照，我們台灣的交通部卻說我們的學生不行？這個問題很明顯的告訴我們，如果不是我們台灣的交通部在航海「訓練」的規劃方面有問題，就是我們台灣的航海教育的課程安排根本上就是有很大錯誤。最近，在教育部召開的「研商航海輪機漁業海事教育發展第四次會議」中決議：「自九十六學年度起，我國商船教育訓練合一，而且經費完全由教育部負擔。」復云：「此一制度改變並未造成實質內容的增加或減少，但可創造良好的教育、考試、訓練環境給所有的海事院校學生。」試想，如果「實質內容」沒有增加或減少，那麼到底這些航海校院的課程規劃還是交通部的船員訓練規劃是「今是而昨非」？還是「昨是而今非」？還是到底過去不知道有多少想上船的航海學子們，就這麼被這些不負責的政策與制度踐踏與糟蹋了？另外，再從「經費完全由教育部負擔」的這個天大的喜訊來看，我們比較好奇的是，教育部到底知不知道訓練經費是多少？教育部到底知不知道交通部過去所負擔的訓練經費，僅是最後一小部分真正有意願上船的航海科系畢業學生的訓練經費，而非全部的在學學生？

其三，實習船的問題，主要的訴求是希望能建造一艘三千總噸以上船舶的問題，是要冀望爭取 14 億台幣來建造五千總噸實習船的問題。這個問題就這麼沸沸揚揚的討論了三十年，卻又做不出什麼成果。究其根本，好像也被我們國家自己綁住罷了。從「船」的角度來看，有關學生實習方面，公約從來沒規定要三千總噸以上的字眼，就連船員的分級，在船副的分級上也沒有一、二等之分，但是我們卻都能自廢武功、畫地自限的讓自己做不好事，做不成事。其實，「船」不「船」也沒啥關係，如果能靜下心來想一想全世界到底有幾艘三千總噸以上的實習船，或許就可以明白，完成海事教育的手段是很多樣的，「可以有」但也「可以不見得要有」實習船。我想這一部分，台灣的教育部最清楚。畢竟大部長官們行禮如儀的和這些海事院校應對纏鬥了三十年，就是不造船，更反正也沒有錢造船，就連 96 年 6 月 11 日新出爐的「教育部學生實習船聯合輔導會設置要點」的內容，也看不出真想造船的跡象。更何況，三十年來，台灣的海事教育還不是繼續在運作，這不是更印證著長官的睿智與英明嗎。其實，從另外一個角度，或許 14 億的造船經費省起來，就拿維持這艘船的數千萬費用來投入作為和國內外的航商共同安排學生的實習事宜，或許成效更好。至於有關「實習學制規劃」的議題更是有意思，說是「因應國際公約規定」，要將實習制度由四十五天改為一年，問題是，從當初把實習制度活生生的由一年縮短為三個月，又再縮短到現在的四十五天的多次演變過程，其實，真實的故事

是，所謂聯合國國際海事組織的 STCW 國際公約，自 1978 年以來，對實習期限的規定從來沒變過啊！可是，就只有我們台灣一校一制，實習期間、實習長短各自不同，更可怕的是一校內更很彈性的弄了很多制，弄得學生也可以實習，也可以不實習，也可以長，也可以短，如此的多元，也搞得願意配合安排學生上船實習的航商們，實在也不清楚艙位該如何分配？或許乾脆就不要用實習生還省事一點。

台灣的航海教育存在著不少問題。問題的根源或許可以說是航海教育性質定位的不清晰，打亂了整盤的航海教育。舉例而言，或有云曰航海教育就是一種職業教育，既然是職業教育，就應當按照職業教育的思路去辦學；或有云曰航海教育是學位教育與職業教育相結合的教育，認為航海教育應當按照普通工程教育的要求，應兼顧航海本身特點的思路去辦學；又或有云曰高等航海教育是屬於學位教育，中等航海教育則屬於職業教育的範疇，認為航海教育應當分層次按不同的要求去辦學。事實上，由於航海教育本身所具有專業性，以及必須遵守 STCW 國際公約等強制性要求的特殊性來看，如果又要同時滿足學位教育的要求，那麼課程科目與時數的安排都是捉襟見肘。其結果是，所培養人才存在「理論不清」、「實務不行」等品質不佳的問題與現象。

另外一個問題主要還是圍繞在航海教育的目標定位的問題上。爭議的地方，在於航海教育的培養目標，究竟是單純的只培養船員？還是以培養船員為主，兼顧於海運業有關的其他航運產業需求？但是，再究其義，到底要兼顧哪一種「航運產業」？誠如佛家講的：「虛空有盡，我願無窮。」我們的航海教育的課程安排不但樣樣都要，甚且更常常是本末倒置的去因應教師的專長與偏好而開課，而非是培育的目標與需求而規劃課程。最後，不但連基礎的航海養成教育都無法具體落實，所謂的「航運產業」也當然學得「樣樣稀鬆」、「樣樣不通」。

我們就事論事，台灣船東擁有的船隊在國際間名列第九，掌控 1000 總噸以上之船舶達五百餘艘，台灣船東在國際海運市場上具有相當之影響力。但是，為什麼台灣的航海人力供需市場，卻同時面臨資深高級船員的老化與斷層的現象，又同時面臨實習生與資淺高級船員的無船分發實習與難能就業的現象？為什麼台灣船東不斷的追憶著過去能力優秀的高級資深船員的難尋難覓，卻又感嘆著一代不如一代的實習生與資淺高級船員的能力與敬業精神？換言之，國人船東不用國人船員的真正因素是應該要很誠實的去面對與探討的。

從比較更務實更寬廣的角度來看，台灣的航海教育的問題還真的是族繁不及備載。要了解這些問題，當然不能只看教育的本身，更不能老是繞著像是「公約」、「證照」、「實習船」等幾個不是問題的問題就這樣的打轉打混三十年。事實上，台灣的航海人才的培育所面臨的是社會變遷的根本問題、是國際船員市場人力供需的根本問題、是動作技能學習之社會價值與定位問題、是航海專業人才身心體能上之適任能力的問題、是航海專業人才流失與資源浪費的問題、是教育與訓練體制的基本問題、是過與不及的課程規劃問題、是實習及實作體制所衍生的動作技能的問題、是學生英語文溝通能力低劣的問題、是師資斷層以及外行領導內行的問題，但是，這些問題卻好像因為不夠偉大也沒有什麼值得吸引人的誘因而沒人關心。

航海事業是個需要有雄心壯志的事業，是個需要有豪氣沖天且能乘風破浪的冒險性的事業。也因此，在培育航海人才的過程，我們也需要有智慧、有遠見、有膽識、有熱情、有胸襟氣度的產、官、學、研共同的努力與配合，特別是要有真正願意關心、願意認同、願意投入、願意奉獻、願意跟著航海科技一起成長的航海教育工作者的誠心付出與無私的奉獻，才能成就此一航海事業。

回顧唐朝玄奘大師西天取經，立下「寧向西天一步死，不願東土一步生」的志願，才能順利完成取經的偉大使命。很可惜，我們反觀從台灣航海人力輸出開始衰退的這三十年來的航海教育，這樣的情形好像未曾發生。反倒是可以看到，過去這三十年來，我們一直討論同樣的議題，甚至一直有同樣的結論與建議，但也一直有相同的敷衍或是應付的政策與執行。如此趑趄不前、畏葸不前的消磨了航海教育工作者自己的生命歲月，更很不負責的浪費了年輕人的大好青春，也浪費了我們國家納稅人點點滴滴所累積的資源，更消磨掉台灣的過去好不容易累積的航海實力。反正，時間拖久了，牽涉的人也廣了，更何況隨著老成凋謝，公案無頭，大家也就都沒責任了。不過，倒是可以留個後話，說是：「台灣，曾經也是個航海大國！」讓後輩子孫們緬懷與追憶那曇花一現般的短暫榮景罷了。