

## 總編輯評論 – 有關學士後專班引起的議題

陳彥宏\*

緣起於長榮海運開辦「學士後航運技術人才專班」，我在 20160527 寫了封公開信給長榮海運董事長，並於 0530 張貼於本人的臉書。

這封公開信的張貼短短一天被分享轉載超過四百次，但是按讚的人數卻相對低得詭異，網路上以及私訊也有非常多的論議。有贊成的、有反對的、有辱罵的，甚至也有恐嚇的。

對於此事，本人謹於 0530、0531、0601 連續三日貼文留言，並未多做回應。但仍將三日的臉書全文刊載於此，以示本人對此事的負責，也為海事教育的歷史留下見證。

### **PART I: 2016.05.30 solomonyhchen 臉書全文**

敬致長榮海運董事長的一封公開信

張董事長正鏞先生您好：

我是高雄海洋科技大學航運技術系的老師陳彥宏，很冒昧的寫這封信給您，因為也不知道要寄哪裡，更不知道您會不會看到，因此，就以公開信的方式來表達。希望，不管是喜歡我的人，還是痛恨我的人，總會有人，會把這信的一點點信息轉達給您。

首先，還是要依據我們從媒體得悉的信息來恭喜長榮海運與國立高雄海洋科技大學簽訂了「學士後航運技術人才專班」的大好事情。雖然我們很遺憾這樣的事情必須保密到身為系上老師，竟然什麼都不知道，還要等新聞來通告；雖然我們也很遺憾，這事沒有循正常的行政程序，好讓我們可以更妥善更圓滿的來完成這件好事。不過我想，對國

---

\* 陳彥宏 Solomon Chen, AFRIN, MNI, CMILT, Maritime Arbitrator, Lead Auditor 國立高雄海洋科技大學航運技術系副教授兼海事安全研究中心主任、航輪漁技職教育中心主任、海事調查與鑑定中心主任、行政院海岸巡防署海洋事務研究委員會研究委員、台灣海事安全與保安研究會秘書長、廈門大學南海研究院研究員、國立中山大學海洋事務研究所兼任副教授，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士。Email: solomon@safetysea.org

立高雄海洋科技大學的對外形象與業績總是加分的，也因此必須在此鄭重地表達感謝長榮海運對於國立高雄海洋大學的支持之意。

由於這事的嚴謹保密，除了媒體知道以外，國立臺灣海洋大學是渾然不知的、交通部的長官們，特別是主管海事教育的航港局船員組的長官們也是不知情的，這也是這過去十天，我經常被海洋大學的老同事以及交通部的朋友問「這到底是怎麼回事？」的談話議題。這更是我過去十天經常被學生們憂心地問這個「學士後班」會不會衝擊到他們的未來。

基本上，對於這個問題，我總是回答：「你問我，我擲筊問神嗎？」

韓愈的《師說》中云：「師者，所以傳道、受業、解惑也。」雖然，我目前忝為人師，但是對於這個專班的大事，我亦有感，所以無能為任何人解也。

我想，長榮之所以能長榮，肯定就是能有出類拔萃的不同想法與策略，才能屹立於競爭激烈的海運事業，因此，也只好藉由這封公開信，從我個人膚淺的論點提出一點看法，尋求您的解惑與斧正我以紛亂的思緒和情緒。

從船員供需的角度來看，依據 2016 年 1 月交通部航港局的「我國船員組成結構與在船服務船員現況調查及未來人力供需推估規劃案」的資料來看，台灣其實不僅是不缺船員，而且是有過剩的問題，一大堆有執照的船員上不了船，特別是您這次要招的「航海」部門已經是嚴重過剩，甚至發現有很多公司是拿合格船副當水手用的，一大票熱血的學生沒船上的事實數也數不完。也因此，有海洋大學的老師直接告訴我，即使要招生，也應該是招「輪機」而不是「航海」。

從船員素質的角度來看，我想這是個最不用擔心的問題，所謂「良禽擇木而棲，賢臣擇主而事。」基本上，長榮海運一向都是國內三校航輪菁英的最愛，而事實上也真的是只有成績好的、聰穎乖巧的才能獲得長榮的青睞。

或許也有人提出來說，現在船員普遍能力差、素質低。但是，如果能進長榮的還是能力差、素質低，那麼全台灣的海運界都可以關門了吧？當然，或許治事嚴謹，期待青出於藍而勝於藍的人會如是說。

但我們持平來看，講國立台灣海洋大學就好，這幾年學生入學成績標準愈來愈高，學生的英文能力也在持續提升，從這些事實來看，這些孩子們應該都不笨！

在此，我不得不舉我個人的例子來向您報告，1992 年我自英國取得博士學位返回海洋大學任教，上過幾週課以後，我向我的大學導師盧翰飛先生抱怨說：「老師，我感覺現在的學生程度很糟糕，真的是一代不如一代！」我記得我的導師微笑的回應我：「我當時看你唸大學的時候也是這麼想的。」

這個棒喝讓我有了很大的改觀。

就像《侏羅紀公園》電影中的台詞：「生命會找到自己的出路(Life finds a way)」一樣，我發現所有的孩子們，都會慢慢地找到他們的出路，所有的孩子們也都會成長茁壯，特別像是在貴公司裡面能存活下來的那些現在的菁英們，哪個不是上船或進公司後，在「壓力」與「需要」下才漸漸成長與茁壯的？更何況國際航運市場上日新月異的科技與事物、更換不斷的公約與法規，也只有長榮這樣大規模的公司有能力將「優秀」的船員訓練培育成「傑出」的管理人才。

再從船員調度的角度來看，長榮海運現階段的船副的合約，比以前合理且人性化的普遍縮到七個月了。這是個好事，代表是我國的船員僱傭制度已經又往前邁了一大步。但是，據我們的了解，這些下船船副們的候派時間有 60 天、90 天、120 天、150 天甚至更高的。因此，如果可以讓下船船員休息維持在 60 天以內，或許長榮船隊的人力籌碼就多了許多，應該也不會缺太多人。

回歸到船員教育的層面，依據 2016 年 3 月的「交通部航港局辦理專屬海事教育訓練機構之可行性評估規劃案」的研究報告，「學士後專班」的確是台灣在廣設大學後，目前大學生過剩現況下，快速遴選與培育菁英的一個手段，但是設班的先決條件是三校的海事教育已經偏離、已經失效、已經無法供應國內所需時，才適合啟動的機制。

客觀地來看，目前三校再怎麼混、再怎麼爛，似乎也都還沒達到這個要件。更何況，長榮海運總是那學生搶著爭取的。就白話一點說，即使爛，也是比較不爛那個。

再退一步想，如果長榮海運真有心要培養出具備長榮風格的海員，或許大不了就從三校或現有的船員市場中精挑個 30 位，集中到長榮船員訓練中心，由長榮自己來原汁原味關起來魔鬼密集訓練一個學期，這也比這次的「學士後專班」委由高海教師混合長榮師資的從頭訓練三個學期來得經濟、有效、及時，不是嗎？

從上面的幾個角度來思考，長榮海運開辦這個「學士後班」到底是為什麼？我要怎麼回答我的朋友和我的學生呢？想了在想，我是真的資質魯鈍渾然無解？

張榮發先生一直是我這輩子非常敬重與敬佩的偶像，我回想 1998 年，我有幸能蒙張榮發先生接見，聆聽他對於創辦包含海運與民航的航運學院的構想。一個多小時的會面時間，張榮發先生談得非常高興，幾乎都是張榮發先生在講話、在訓勉我們，言談間無時無刻充滿了他對航運的熱情與理想。最讓我印象深刻的是，張榮發先生他談到，他非常的希望學校能有機會開放部分名額或是一整班都可以，他希望能找偏鄉的、弱勢的優秀孩子們，提供他們全額的獎學金與生活津貼，培育他們成為長榮專用的海空運人才。

我從張榮發先生的理念中，感受到這大概是最有慈悲、最有智慧的人才培育理念，作為點傳師的典範，張榮發先生當然是當之無愧的。

這個理想，在 1998 年那時的教育部招生的所有管道中是不被允許的，也因此海洋大學並未能與長榮成功攜手。但是張榮發先生的這個理念，的確是成為我後續提出「菁英式海事教育」的思想啟發的根源。

長榮專班很快就要開班了，我的「惑」還是無解，但也或許不用解了，只有請託董事長先生仍能不嫌棄的繼續照顧現在「有照」的「無業」船員還有台灣這三個海事院校的其他孩子們！

謝謝您！並祝

健康愉快

陳彥宏敬上  
27 May 2016

## **PART II: 2016.05.31 solomonyhchen 臉書全文**

各位好友們

超級意外的發現我的 PO 文被分享超過四百次

謝謝關心這個議題的所有朋友們

謝謝那些傳信息鼓勵我和支持我的朋友們

還有那些告訴我他們不方便按讚不方便轉載分享的朋友們

還有那些幹譙和責罵我的人也是一樣要感謝的

(以賽亞書 41 章 10~13 節)

「你不要害怕，因為我與你同在；不要驚惶，因為我是你的上帝。我必堅固你，我必幫助你；我必用我公義的右手扶持你。

凡向你發怒的必都抱愧蒙羞；與你相爭的必如無有，並要滅亡。

與你爭競的，你要找他們也找不著；與你爭戰的必如無有，成為虛無。

因為我耶和華 - 你的神必攙扶你的右手，對你說：不要害怕！我必幫助你。」

我們的對手絕對不是長榮

也只有不想活的笨蛋會想找長榮作對手

我們關心的是這個海事教育的整個圈圈

是這個海事人才培育的體制

是這個圈圈的生態平衡與市場機制

五專也好、二技也好、四技也好、四年制的大學也好、學士後也好、甚至循著乙級船員三年資歷不用讀海事院校直接考船副管輪的也好

只要能符合 **STCW** 的要求與認證

大家都歡迎進入這一行

但是

台灣的船員市場已經從三萬下滑到四千

四千的現況

如果沒有靠更多的船東願意用台灣船員

如果沒有靠更多的船舶管理公司願意爭取拿到外國船的 **Manning** 授權

如果沒有靠勇敢的台灣船員敢走出去真正的國際海員市場和全球的船員一起競爭

把四千的餅做大回原來的三萬、四萬

卻只有一味的努力讓學校持續開班招生

創造教學業績、創造老師上不完的課、創造更多有票沒船上的人

這樣的結果

和漁牧業搶養某種魚類或牲畜、和農林業搶種某種水果或花卉一樣

是沒有差別的

當供給遠大於需求時  
只有作賤自己  
只有浪費教育資源  
只有浪費那些鎩羽而歸年輕人的青春歲月的幾年「生命」  
這不就是在浪費我們國家的資產  
也就是在消耗我們的國力

生命是短暫的  
我擔任過十次告別式司儀  
我在急診室、加護病房外面看過無數次生離死別  
我進出殯儀館出席告別式也早就超過百次  
而我自己也曾進出手術室幾次  
我也算是死過幾次的人了

我常常提醒自己  
是我命大  
現在活的  
都已經算是多賺到的  
就多做點該做的事吧

我想  
我也許能多少體會想活卻不能活下去的人的感受  
我或許能多少體會在臨命終時他們對「生命」價值的無限期待

也因此  
我對海事教育的看待  
我對年輕人的青春歲月的看待  
一向是用「生命」的價值來對待

我  
害怕糟蹋了他們的一分一秒  
我  
害怕造業作孽

四百多次的分享

應該是大家關心這事的最直接表現了



應該是我們同樣身為船員或船員眷屬或船員的朋友或想當船員還沒機會當船員的人們  
共同對這議題的關心、關懷甚或無力與無奈吧

期待明天  
期待明天天光以後

有權有責的人  
和我們每一位關心這個事的所有朋友們

會一起讓這世間  
更美好！

再次謝謝大家

陳彥宏敬上

### **PART III: 2016.06.01 solomonyhchen 臉書全文**

雖然我大學畢業的成績是全系第二高的  
很光榮的告訴大家  
其實  
我大一大二也是有補考也是有死當  
我的英文一開始也不怎麼樣

但是  
我們的台灣  
真的是有必要短視到變成是個拿成績衡量人的社會嗎

學校學的畢竟真的只是一小部分  
有很多有潛力的璞玉  
有很多晚啼的大隻雞  
他們投入職場後續的學習與進步總是令人刮目相看

我是真的看過問過也調查過  
現在檯面上的船長領港輪機長還有其他航運精英和主管們  
還有一些一天到晚在罵學生程度差的高階主管們  
其實他們的大學成績  
不也普普通通一堆 60 邊緣的成績  
其實他們一開始的英文能力也是烏烏的

所以  
有關這方面的問題  
大家回去找找自己的成績單  
大家好好回想我們念書那時的時光  
再來回想我們投入職場後續的努力學習與被磨練成能掌握工作需要的高手  
然後

再來好好想想  
要罵這些年輕孩子的時候  
是不是可以再想想宋老師引用  
張總裁曾訓示說的  
辦教育訓練不只是為好學生，對那些學習有障礙，態度有偏差，技巧不熟悉的人，更要  
加倍關懷！

學習是個一生永不間斷的歷程  
別忘了  
我們這一生  
吃飯大小便行住坐臥都是學來的

有關這則留言  
如果有想要罵我的人  
或是你的長官指示你要出來罵我的人  
請先附上你們的成績單  
還有你這一生的輝煌成就

我會跪著拜讀