

台北海洋科技大學

文字 / 陳筱君 圖片提供 / 台北海洋科技大學

十八萬月薪值多少痛苦？登御風求解

二〇二五年六月十日，即便第一號颱風蝴蝶在南海上空蠢蠢欲動，六十一位台北海洋科技大學輪機工程系和航海與航運管理系的師生，依舊如期在上午八點三十分從士林校區出發，直奔高雄港，登上教育部全新打造的御風輪，準備前往日本東京展開為期兩週的海上實習。

正如師長預期，御風輪駛離高雄港不到一天，就有幾名學生因強勁海潮引起的暈船，開始嘔吐，甚至臉色發白地躺在艙房無法起身。隨著身體慢慢適應搖晃的船艙後，有些人開始想起校長呂曜志常鼓勵學生思考的一個問題：「你願意為了未來的十八萬月薪承受多少痛苦？」

「我們的學生果然不會讓人失望，」呂曜志欣慰地說，這些學生很快就強忍不適，自動回到教室和觀摩駕駛臺上課。更讓航海與航運管理系主任陳安國驚喜的是，他們擔心跟不上進度，竟主動利用空檔聚集在餐廳，請隨隊老師協助補課，並抓住經過的教學船副不停提問，「這種積極求知的態度，與在校的表現判若兩人，應該是這趟實習為學生帶來最大的改變。」

從被動到主動，學生在御風輪上自我突破

「御風輪相比過去從漁船改裝的育英二號，或是我們學校實習



配合的澎湖輪和臺馬輪來說，船體相對大且平穩、教學與培訓設備齊全，」在二月跟著御風輪首航到日本的呂曜志回憶，「當船開入東京港時，好幾所日本海事高等專門學校（相當於技術學院或科技大學）對臺灣海事教育的進步大為讚賞。」

配置先進航海、輪機及高壓電模擬機系統、現代化油電分離輪機設備的御風輪，搭配視聽教室、機艙教學動線規劃及實境實習專用駕駛室等空間，掀起一場實習教學模式的革命。呂曜志解釋，過去學生實習大多直接跟著船員學習，比較沒有系統性的教學規劃；現在則先設計教案，由專職教學的船副負責教學與實作指導，系上老師不只帶學生上船，還得一起上課，回到學校之後，還可以將實務經驗轉化成課堂教學素材，「這種『教訓合一』的實習，可說是學生和老師雙贏的模式。」

輪機工程系講師黃柏斯記得，學生第一次走進機艙的表情，那種融合震撼、緊張，甚至帶點退縮的表情。「同學們雖然知道機艙裡十分吵雜、溫度又高，但真正的環境仍超出他們想像。」在震耳欲聾的設備運轉聲中，船副必須提高語調，才能讓所有學生聽清楚自己說的話；無法適應高分貝和高溫的學生，會先退到陰涼處休息，再重新進入機艙繼續上課，然而這卻是最寶貴的體驗。

「過去的實習船不是紙上談兵、只講操作理論，就是讓學生看船員操作儀器或設備，沒有幫學生從源頭建立基礎學理概念。」黃柏斯表示，學生若懂得核心概念，實作就更容易，也更有成就感，想繼續學習。副校長兼輪機工程系系主任吳肇哲補充，他希

望學生在實習中能體認到，機艙是相對危險的工作環境，輪機員最重要的就是訓練自己，即使面對強烈風浪，也能「全身而退」。

海事訓練中心主任徐嘉良指出，技專教育強調實作，「在校訓練主要靠模擬機，但就算是幾千萬元的模擬機也還是『模擬』，沒有在船上真實操作、拆裝設備那種事半功倍的效果。」海事人員訓練部主任林威志則重視學生的自我覺察，「實習能夠完整體驗長期在海上生活、工作的實際情形，可以提前判斷自己適不適合去跑船。」

實習激發熱情，八成學生續登商船實習

經過兩週實習生涯，師長都感受到學生的成長，而這一趟「真實體驗」對培育未來海事人員的成效如何？數據會說話！

「過去因為資訊的不完整，大概只有約五成的學生想要完成一年海勤實習，拿到海員適任證書。」今年情況完全翻轉，陳安國以自己的學生為例，主動爭取到萬海、中鋼、陽明等大型航運公司實習的學生達到八成，共計有二十五位學生將分批登船。

「其實這就是一種價值的轉換與取捨，學生發現上船沒有想像中痛苦，甚至激發了他們的熱情，十八萬月薪成為考取三副證照的誘因。」呂曜志再度以他擅長的經濟分析詮釋學生思路，「對於剛開始跑船的學生來說，七到十天的近洋航線是一道門檻，適應良好的人會想繼續挑戰十幾、二十天的遠洋航線，也有人因此想要上岸、另謀發展，職涯選擇愈來愈兩極化，但這段找尋自我航道的過程，就是御風輪帶給年輕海事學子最美好的價值。」