

## 與赤航同學分享...我在赤航畢業離校後的濟遇

---

林傑船長，Master Mariner, M.I.S.

324 元(港幣，以下相同)。

你對 324 元有何感想？

(與學生討論.....)

我於 1968 年 8 月 (44 年前) 畢業離開赤航後，經學校介紹加入渣甸船務代理公司(即今日的怡和洋行)，在其代理的遠洋船任職初級水手(Junior Sailor)，月薪 324 元，超時補水每小時 1.70 元。

當時岸上尋找工作不易，要鋪保，辦公室見習生月薪 120 – 150 元。當年很多人「行船」(即是航海)，1960 年至 1980 年間香港海員差不多 9 萬多人，為的是生活。

因此，除了香港航海學校和香港工業專科學院(香港理工學院前身，後來晉級成爲香港理工大學)外，香港還有很多私人海員訓練學校，計有：

- 1 金山海員訓練班 (金山輪船有限公司辦)，
- 2 環球海員訓練班 (環球輪船管理有限公司辦)，
- 3 香港海員訓練學校 (登航、亞細亞和太古合辦)，
- 4 航海日夜專 (黃漢明老師開辦訓練伙長)
- 5 觀德無線電 – 海員訓練及航海電報，
- 6 哥倫比亞無線電學校 – 航海電報，
- 7 香港科技學校 – 航海電報。

當年很多青年人加入這些公司或私人報讀課程成爲遠航海員(Seafarer)，貢獻航海界(Seafarer Industry which is a basic part of Maritime Industry)。

我第一次出海時是在一艘流動探油船 m.v. Nyhavn Rose，於澳洲環海作業，勘探海床，發掘石油；現今澳洲環海的鑽油台已經作業採油了。後來船隻進入澳洲雪梨港(即今日叫悉尼)回復原來乾貨船面貌，進行運貨航行，途經香港後我且被晉升爲水手(Sailor)，直至返回丹麥賣船，我也因此調去另一艘大小相同的姊妹船 m.v. Frijsenborg 繼續航海工作。

Frijsenborg 在地中海航行時，因爲船長五天都喝醉了，在船長班時我只能獨力應付，把在母校黃漢明老師教授的國際避碰規例一一用上來趨吉避凶，避免撞船。因此，有一名船東兼船長鼓勵我學多點航海技術，將來擔任駕駛員；這個鼓勵令我邁向船長的目標進發，因而在航海界中漂泊十七年，終於考取了英聯邦船長牌，第十八年在英國旗的船隻擔當船長之職，這是赤航仔可以引以爲榮的。

考獲得英聯邦船長牌後，岸上需求有學術、有經驗的航海人材擔當船隊、海港管理甚殷，所以在那時離開航海界，加入香港港英政府的海事處，協助管理海港工作，繼而過渡至香港特別行政區政府，最後的工作崗位是航海訓練學校校長和訓練主任凡十三年(1998 – 2011)，訓練政府有關人員海事上的知識與技術，直至退休。

1980 年之後世界性船務開始走下坡，海員開始上岸工作，也是海員界斷層開始。

在香港現今當海員已不是為生活了，因香港經濟太好，曾是亞洲四小龍之一；香港人除興趣海上生活外，已沒有人「行船」了，所以上文所說的訓練班等都結束了。

後來，連香港理工學院的航海系、輪機系都相繼結束不辦，升格大學級成為航運及物流學系，不再訓練高級海員；香港航海學校於上世紀末已不再訓練普通海員，有志者會被推薦往屯門海事訓練學院。

30 年後 (2010 年)，航運界不斷大嗌香港已沒有航海經驗的人材，對航運業不利，政府應做點什麼什麼吸引青年人入行才是。

什麼是航運業？航運業包括上游、中游和下游人材。誰是上、中、下游人材？

上游：船東、船舶經營人、船舶融資人材、海事律師、海事仲裁員、海損理算師、船舶經紀；

中游：船舶安全管理人(即總船長[Port Captain]、海事機務總管[Superintendent of Marine Engineering]等)、船舶供應(包括燃油)，有關海港操作人員(例如領港員、海事官員)；

下游：海員，他們在驚濤駭浪中負起國與國之間的國際的貿易及運輸任務。沒有海員，人類的生活用品、貨物和其他必須的東西如發電煤、天然氣、石油氣等都沒法運通流動，所以海員是航運業是最基本的一群。

我曾於[海運季刊 2010 年春季號第 89 期](#)發表過的文章部份，現摘錄如下：

【國際海事組織(IMO)於 2008 年發起了“GO TO SEA”運動，因為全球航運界預見未來缺乏很多遠航海員(Seafarers)。2008 年 11 月 17 日 IMO 秘書長依費蜜奧士·米曹波羅斯(Efthimios.E.Mitropoulos)在此運動上演說，呼籲吸引新人加入航運界，在其演說中，他提到由一顧問公司評審，發現全球商船隊 498,000 名高級船員中缺乏 34,000 名；船隊不斷擴張，報告預期至 2012 年，全球會缺乏高級船員達 83,900 名。

航運界缺乏人材，看來並不單只是香港的事，而是全球的事；香港海事專才推廣聯盟也發起呼籲年青人入行，他們不時到各中學校去演說，談談航運業的前途，引用不少過來人的經驗及其上岸後的發展和前景，希望能吸引年青人加入航運業；筆者尊敬他們的努力。

事實上，年青人加入航運業是非常有前途的，有了航海經驗和專業證書後，上岸還有很多航運相關行業需要類似經驗，如特區政府的海事處、領港員(引水)、船隊管理、監督、機務、船塢/船廠、造船、驗船和航海培訓等等。

以筆者為例子，筆者只是小學畢業，進入香港航海學校接受航海訓練，17 歲出海，17 年後考獲英聯邦船長適任證書，並在英旗船上擔任船長之職。多年航海可以環遊世界大部份的港口和城市，甚至旅行團也不會去的地方都去了，增廣見聞；在海洋上所見所聞的，學習的知識，非一般學校可以教授的。

筆者認為：年青人如要航海，應趁年青時出海，同時尋求自己的專業資格，如想終止航海，可以在 40 歲前上岸，擔任與航海專業有關的航運行業。但是，全球大量遠航海員空缺，為什麼香港的年青人不想遠航呢？筆者在 1999 年海運季刊第 49 期曾討論

過，在此不贅。

另外，特區政府的有關政策也出了問題，鼓勵不足，政策上沒有給與海員什麼保障，年青人便可能因此卻步，所以政府設了航海獎勵金等，以金錢來誘惑年青人加入航海(筆者以前是沒有獎勵金的)；一旦考取了第一個專業資格(即遠洋三級甲板高級船員或三級輪機師適任證書)，便可能成爲失業者；僱主能保證會繼續僱用他們(因爲薪金太高)？不要忘記，遠航海員是全球性僱用的，僱主會找尋薪金更低的國家的海員，節省成本，這永遠是做生意的人的想法，僱員永遠是最吃虧的一群。

現今入讀航海，法例太多限制，第一，學員要中五會考五科合格，爲什麼？(筆者只是小學畢業啊！證明能力高於學歷，教育程度不是重要因數。) 如果從少就培訓航海技能，相信沒有中五畢業水平的學員也可以成爲船長的(筆者便是一實例子，遠航漁民也是)。