

「學術」這條路——「責任」二字而已

許鉅秉*



第一次得國科會傑出研究獎是「榮耀」；第二次得獎是「感恩」；第三次得獎是「責任」——面對世界嚴峻的學術競爭與求新求變，這次得獎，除承接前兩次的心情寫照外，我知道內心的喜悅變少了，惶恐增多了；緊張變少了，壓力變多了；越到山之巔，越看得到來時的足跡、前輩們的提攜、還有外界更多群山的對峙，以及隨即翻騰而來千變萬化的雲浪，這就是此次得獎後，我的心情寫照！感謝臺大為我鋪陳的梯，學術界前輩們放任我於學涯盡情地奔騰，感恩家人的默默支持，也謝謝學生們還願意陪我走過孤寂的一段；回首來時路，「研究」對我而言，當下就是「責任」二字了吧！

回想二十多年前（1989年），我甫獲交通大學運輸工程與管理學系（現為運輸科技與管理學系）學士學位，兩年後（1991年）自臺灣大學土木所取得碩士學位，服完兩年義務預官役後（1993年），五月退伍，六月結婚，緊接

* 國立臺灣大學工商管理學系教授



著當年七月便隻身赴美國加州大學——爾灣分校土木所攻讀交通系統工程博士學位，於 1997 年完成學位後，續留一年於原單位擔任博士後研究員，至 1998 年 5 月正式歸國。其後便一路踏上「教育與研究」這條路，先後在高雄第一科技大學、交通大學、臺灣大學任教至今。在這近三十個年頭裡，我對研究最大的體會是：「研究」的歷程是有階段性的——「懵懂」——「煎熬」——「習慣」——「興趣」——「責任」！

在獲得博士學位之前，我對「研究」其實沒有太多的體悟，暢揚在無邊的學涯裡，外在的一切對我而言都是新奇的，好奇心使然，我僅花了半年即完成臺大碩士論文；花了三年半，便完成一般要花五年才得以完成的美國博士學位，其實當完成博士論文時，我承認當時對自己所用的方法論「延伸性卡門濾波理論」(extended Kalman filtering)、「一般化連續性機率比測試」(GSPRT) 還是一知半解，就如金庸武俠小說所述一般，當令狐沖剛學會獨孤九劍總心法後，還得假以時日才能慢慢體悟消化。我的求學過程，看似順利，其實也有煎熬。當日在攻讀博士學位期間，因「衝」得太快，所有博士論文審議委員，僅有我的指導老師 Stephen Ritchie 教授同意我進行學位資格考外，其餘委員無一同意，硬將我的口試擋了下來，說是需待其餘學長、姐先通過再說。當時我的人生處境，用「槁木死灰」還不足以形容，一個人隻身在國外，與內人分隔兩地(臺灣—美國)，說有多煎熬就多煎熬！

在美國三年半的博士生涯加上一年的博士後研究，自 1998 年回國並於 1999 年起，便開始踏上國內研究的生涯，期間經歷高雄第一科技大學、交通大學，並於 2012 年二月起，有幸回母校臺灣大學，這十六年的研究與任教學涯，讓我體悟研究的另外三個階段：「習慣」——「興趣」——「責任」。每天晚上十點半以前入睡，清晨四點起床，在「夜深人靜」的尾聲中，我已「習慣」於靜靜的泡一壺茶，坐在電腦前，將一天當中頭腦最清楚、思緒最純淨的兩個小時，花在個人研究上，十幾年來如一日，至今仍是如此，因為我相當清楚——「這是我一天中唯一可讓自己的心沉澱下來，神清氣定心明，最有研究創造力的時刻！」

養成「研究習慣」之後，我在研究之途盡情的揮灑，卻也孤獨地走著……，這一路，我嘗遍發表挫敗的辛酸、血淚、人情，看破了世俗的「名利與成敗論」，這一切，都是因為「研究」已不知不覺溶入我的血液、生命、生活，不知曾幾何時，我已把它當作興趣。一旦把「研究」當成了生命中不可

或缺的「興趣」之後，「研究過程也是一種涅槃」！之後先後榮獲交大教師傑出研究獎、國科會吳大猷獎及三次傑出研究獎，並得國際期刊 *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* (TR-E; SCI, SSCI) 主編 Wayne Talley 教授的賞識，得以自 2013 年接任期刊主編，在這看似風光的研究成果下，我嘗過的失敗次數，卻遠多倍於此，但是當「研究」已成一種「興趣」，這箇中研究與發表的甘苦，終究只是「雲淡風輕」而已。

而今回首研究生涯，這段旅程啟航至今，不是終點，可能還只是個起點，因為我不知不覺跨越了「運輸」－「物流」－「供應鏈管理」－「行銷」－「應用心理」－「認知」－「情感科學」－「行為決策」等領域：

- －很多的理論與實務問題，還有待解決；
- －很多的疑惑還有待釐清；很多的知識還有待分享；
- －很多的新領域還有待開發；
- －很多前輩的學術成果還有待傳承；
- －很多的後輩還有待提攜；

學者求知當有「道之所在，心之所向」；研究發表更當要有「自反而縮，雖千萬人，吾往矣！」的氣魄，也要耐得住寂寞，學會「乘勢待時」；而「學術」沒有「最後一哩路」，這條路上走到最後——「責任」而已矣！