



「2015高雄國際貨櫃藝術節」作品（收容者）設計團隊：邱維揚、易雲扶、奧麗維婭·佩爾森（攝影：鄭景陽）

高雄國際貨櫃藝術節與城市進化

看貨櫃藝術節的發展與改變

文 / 黃志偉（崑山科技大學視覺傳達設計系所專任副教授）

兩年一度的「高雄國際貨櫃藝術節」在2015年底於駁二鐵道園區隆重登場，今年以「明日方舟」為題，延續上一屆貨櫃藝術節以建築師為策展與創作主體——「可以居」，提出末日說的感知想像，開展出對環境與居住的概念貨櫃建築空間探討，貨櫃建築藝術仍是矛盾的指涉了資本主義全球化下不可逆的環境生態問題。資本經濟賴以傳遞維生的鐵盒子，諷刺的被賦予環保生態的議題，是衝突、是反省、是救贖，櫃體材料本身亦是問題意識的拋出……

鐵打的藝術節

「高雄國際貨櫃藝術節」自2001年開辦至今已邁入第八屆，與2002年登場的「高雄國際鋼雕藝術節」年復一年相互輝映輪番上陣著，充分展現出高雄港都鮮明的產業特徵與獨特的城市風貌，讓我們嗅到這城市從破銅爛鐵的黑手油氣味，進化為高雄所獨具的鋼鐵藝術礦味，成為港都文化藝術硬派實力的重要標記。一年貨櫃、一年鋼雕交織出的藝術節慶，不難看出高雄市政府主政者的用心與氣魄，試圖透過鐵打的產業文化風景，將港都城市包裝轉化為充滿藝文氣息的都市景觀。歷經8屆約莫16年的「高雄國際貨櫃藝術節」，時間雖未夠長久但在與「高雄國際鋼雕藝術節」相互推展下，鋼鐵印象已深植烙印在城市居民的心中，紮實的建構起港都鮮明又醒目的城市象徵符號，讓鐵打的藝術節成為城市行銷成功的標記。

1996年丹麥哥本哈根舉辦了「貨櫃96·藝術跨洋」(Container96')至今剛好滿20年，第一屆「高雄國際貨櫃藝術節」和哥本哈根相較下雖是

追隨其風潮，但在與國際接軌的時間差距上並不太遠，而說這長不長、短不短的16年過程中，主辦單位可說是招數盡出，各種舉辦節慶的手法與運作模式不斷的被嘗試與實驗運用，推陳出新的經營出自己的軌道與特色。本文試著以「明日方舟」為引，回探這16年貨櫃藝術節的發展、變化與影響，從每一屆不同的議題設定、資源條件、經費挹注、展出場域與時空背景中，探勘港都進步的過程與貨櫃藝術節之間互為的影響，嗅出一些進化的線索與看不見的軌跡。

明日方舟

不可諱言，藝文活動節慶化操作已被政府部門視為最直接、最快速達到效果的城市行銷絕佳手段。而我們也經常提問質疑喧囂煙火的活動過後又創造了些甚麼？留下了些甚麼呢？而貨櫃藝術節雖屬一種季節式、短暫時間性的文化藝術活動，雖說參與藝術家也是一時之選，針對性的來對貨櫃做創作思考與表現，但卻跟一般以藝術為名的節慶不太一樣，有著特殊的藝術形式——貨櫃作為創作載體，肯定留下了諸多值得被討論與研究的藝術文本。

筆者得知此展的訊息來自《文化高雄》一刊的封面，在酷與新而頗具吸引力的平面視覺設計下，乍見以為又有甚麼好展覽要推出，細看之下才知貨櫃藝術節又將開啓，且以「明日方舟」為名更讓人期待，不過心中亦浮現怎麼那麼快就走到了方舟之說，明顯的連結到暖化後地球的生存處境，2013年的「可以居」是首次跳脫視覺藝術框架走入建築居住空間的貨櫃藝術主題設定，相隔一屆後馬上進入明日與末日的禍福想像與希望

期待，讓人覺得有種不合時宜之感，那下一屆該會走向何方？該是以何為題？所謂的不合時宜，一者可能跟筆者希望循序漸進的延續「可以居」之議題的個人期待有關，二者，現在又不興末日說或說環保議題是否已被過度操作而了無新意（過去幾屆有關環保議題不斷的被操弄）；不過，進場深入觀看後才發現到，「明日方舟」一題的策畫乃是針對貨櫃這一載體議題的釋出與希冀帶動的對話主題想像，聚焦在人類面對極端氣候變異下我們的居住生存空間與環境所面臨的挑戰，以貨櫃作為希望方舟的隱喻，提出救助、賑災與環保再生等問題，帶出收容方舟、移動方舟與希望之舟的「未來居」，可以實踐進入到我們真實的生活空間裡，就此「明日方舟」的議題設定上是成功的。

來到駁二鐵道園區，漆上鮮明橘黃色高聳的主題櫃體引領著我們的視線進場，各式各樣的貨櫃藝術作品沿著鐵道曲線錯落有序的配置在這空曠的空間中，這些依照著其實用性或概念性計

畫想像的櫃體建築，造形上其實並不奇異帶著簡樸的俐落，外顯或加裝的結構形式多半來自功能的需求，去除了為增添貨櫃體型的獨特性所做的裝飾。如「呷飽末」一作，將貨櫃變成結合耕種、行動廚房和水資源回收利用系統自給自足的行動救助居所。再者，如針對災民而提出臨時性避難所能延展使用時程的設計思考「收容者」，創造出一個可開放閉合的新類型貨櫃體。這兩者皆是以功能性考量來對貨櫃體進行切割延展所帶出的櫃體形式。而另一較大形體以四座傾斜的大貨櫃和四個小型貨櫃所組構出的「種子方舟」，則全然的以末日的明天過後為主要思考概念，建造一座在形式上將工業與自然並存且極具儀式性的種子倉庫，象徵著延續生命的聖堂，種子方舟內部中心種植了一棵大樹，藉以撫慰被災難肆虐後殘破的心靈。

末日方舟

關於末日方舟的另一層面思考，則是對自然

能源的利用與開發來作櫃體的改裝設計，像「星核」一作，以太陽能板包覆櫃體表面，從貨櫃內部可變化隊形延伸出各種小型櫃體，具備著多層次空間、衛星通訊，自行發電和機動迅速的空投進入災區之功能，如同一座「微型發電站」為災難現場提供最即時的緊急救援方案；而在整個貨櫃藝術節的作品中讓筆者最感興趣的「蟄居」一作，將一20呎的小型貨櫃體打造成一行動式的膠囊旅館，提供了睡覺休息、盥洗、餐飲與垂直式菜圃植栽牆，同時也設置了太陽能光電板於櫃體屋頂來供應用電，不僅於災難時提供成臨時避難所，也可做為郊外旅遊休憩使用，此一貨櫃單元件的提案相當具有發展潛力，可於平時量產為不時之需預作準備，政府相關部門應將此案納入救災防災系統的規劃裡。

2015高雄國際貨櫃藝術節「明日方舟」一展的總體提案，基本上不全然針對末日說做出思維想像，絕大多數皆對氣候變遷或震災所帶來的災難，提出安頓災民物質與精神的庇護所的意念，

然而，明日一展在冬季展出，並無事先預期到會有豪雨驟降，讓這些貨櫃體陷入窘境，絲毫無法抵擋突如其來的豪大雨量，到處漏水及電力配置因雨失靈，僅為展覽的臨時性裝置變成了需要被救援的方舟。這裡帶出另一個貨櫃建築設計與材料工程的問題，是否我們仍把貨櫃視為一種臨時性的居住建築？我們先撇開短期展覽性功能的理由，是否至少該推出一種堅固的、安全的避風遮雨的示範呢？概念的丟出與實驗想像的精神，若能在實踐上將櫃體與材料上做出完整而實用的成品，讓發想具體成真則能真正的嘉惠眾生，或許主辦方在下一屆可以針對此一問題來思考！這一問題讓人聯想到上一屆2013年以貨櫃建築為主體的「可以居」之議題，「可以居」適時的推出新的貨櫃藝術方向，讓前幾屆以視覺藝術為本體，玩到快沒招數、逐漸節慶形式化的貨櫃藝術一掃陰霾。也就是說從過去當代藝術被過度運用在節慶場域後的一種朝向實用的思維轉向，以貨櫃建築和建築師為操作主體，把視野放在以「人」為



「2015高雄國際貨櫃藝術節」林志峯建築師作品（蟄居）（攝影：鄭景陽）



「2015高雄國際貨櫃藝術節」林志峯建築師作品（蟄居）（攝影：鄭景陽）



「2013高雄國際貨櫃藝術節」姜樂靜、陳子豪作品《聚與散—吸菸亭》（攝影：鄭景陽）



「2009高雄國際貨櫃藝術節」張淵程作品《好久》（攝影：林宏龍）

尺度的城市生活空間上，並重新思考貨櫃於過去被視為簡便臨時性居所，到現今可納入永久性建築的可能性想像。

由於貨櫃成本低、切割、拆卸組裝和移動性簡單的特性下，在台灣的常民生活裡，我們經常看到廢棄貨櫃被運用在檳榔攤、工寮、小型倉庫等臨時性用途，通常都以一種恣意縱性、混搭雜置、竹篙裝菜刀的形式外表顯現，因而被視為廉價且具髒亂破壞性的城市景觀。「可以居」貨櫃藝術節的提出與轉向，不僅讓人有耳目一新感且激發了人們重新省思與面對自己生活環境和空間，當時提出的概念除了貨櫃做為永久性建築居住的可能，也涉及到貨櫃做為災區最快速的庇護想像。如作品提案：〔樂高櫃〕即是以模矩化的概念納入貨櫃為基本單元型，可做不同的空間組合和重複使用。而〔住宅〕一案，主體結構簡單的外表，內部空間變化多端有趣，營造出寬敞明

亮的貨櫃住宅，屋頂以太陽能板覆蓋既遮陽隔熱外，又可提供內部照明及通風之電力，是相當成功的貨櫃綠建築的提案案例。從「可以居」到「明日方舟」，基本上都帶出貨櫃建築與當前人類生存環境的互為關係，綠建築、環保、自然資源回收利用與再生能源等設計考量，應已然滲入建築本質而非口號宣告，議題概念釋出後的實踐和面對居住實用問題的解決，將是未來貨櫃做為永久庇護所一家的重要課題。

流變的展域與城市進化

高雄國際貨櫃藝術節，從它的操作機制、主題設定、展演場域、行銷方式和經費資源挹注，皆隨著港都市政府的城市與文化治理政策有著極為微妙的關係，唯一不變的則是要利用這一高雄獨特的產業經濟象徵來做城市行銷，經費資源投入的多寡更影響了藝術節的操作機制與規模，這

點我們可從其展覽場域不斷在遷移更替看出一些眉目。

自2001年以「關於貨櫃的101種想法」為主題，在海洋之星以節慶式、嘉年華會的方式熱鬧登場後，直到2011年「新式幸福風：藝術家」為止，十年來都是以當代視覺藝術角度來對貨櫃這一鐵盒子進行創意想像，有的把貨櫃當成替代性展場，或裝置切割、塗鴉彩繪、焊接、架接或外掛模組等，幾乎是花招盡出新意難尋，「新式幸福風：藝術家」議題的出現，在無形中卻埋下了一個伏筆，從Arbitat到Habitat，讓2013年的「可以居」得以以實用居住空間來重新定位貨櫃藝術，讓僵化的形式與機制操作的惰性找到出口；回探細數過去，初登場享有新鮮特權的第一屆高雄國際貨櫃藝術節，在公部門運用與整合資源和大筆預算的投入下，各種儀式、表演等活動輪番上場，參與族群不僅只有藝術相關人員甚至是以全市嘉年華會的方式在進行著，讓貨櫃藝術節轟動各界也成功的行銷了高雄，不過，雖以貨櫃藝術為主角，但滿溢的表演與行銷活動卻不自覺的搶了貨櫃的風采。2003的「後文明」試圖以「城市產業特質」VS.「城市文化特色」來和全球的港灣城市彼此連接交流，邀請12個國家來參與意欲營造出「國際貨櫃藝術村」的氛圍來跟國際藝壇接軌。雖是此，當屆貨櫃藝術的重任仍是背負著行銷城市、促進觀光休閒產業為重要使命，同時為得到更多的經費補助也得列出配合中央「二〇〇四台灣觀光年」活動的名目，本末倒置的讓主角變成配角。這裡其實反映出台灣在十多年前開始推出各項文化政策有關的總體現象，尤其文創產業更是罪惡，藝術文化真實內涵被節慶活動包裝為耍花槍、跑龍套的角色，大量的經費預算都跑去辦活動、放煙火、做行銷，因此，讓台灣生活真的「好多節」。

到了2005的「童遊貨櫃GBox」經費開始縮減，展覽場域也從海洋之星移轉到城市內部，在高美館大門對面的大草坪展出且由高美館接手主辦，讓貨櫃進入社會的價值思考，回歸藝術表現本質。這一屆採公開招標的方式進行比件，想得

標的藝術家面對貨櫃的臨時/即時思考，必須選擇性政治正確以回應主題要求，以至於該屆的貨櫃藝術節猶如藝術遊樂場，回應了「童遊貨櫃GBox」的主題，而招標模式也規範了廠商(藝術家)，並依招標條件驗收的方式來檢驗「貨櫃藝術」提案，藝術本質的回歸去了哪裡？儘管每屆資源條件不一，主辦方也僅能依有限的現實條件來執行，經費資源外其他相關產業單位的整合和配合，其實也影響了貨櫃藝術節的走向。2007以「永續之城」生態貨櫃創作計畫為題，因企業贊助貨櫃體無法再給藝術家切割破壞，高美館以策展和徵件的方式執行，策略上提出以自然環境生態回收概念為主軸，為貨櫃載體表皮進行彩繪，在高美館周邊人行步道現場彩繪和展出。全然的以視覺藝術為主的一種難以窺見的浪漫想像，讓展覽在海上發生漂浪到各國去，讓各國看見高雄貨櫃藝術的表現。因為這些彩繪後的櫃體將繼續物流工具的任務，它在海洋航行中展覽展給鯨魚看，留下藝術交流文本，這是在地文化內涵向外主動溝通、跨界移動的好樣板。

從海洋之星轉進到高美館周邊及內部，再從高美館拉到高雄駁二藝術特區(2009「邁向理想城市的N種想法」、2011「新式幸福風：藝術家」與2013「可以居」)和2015的鐵道園區，我們看到展覽場域的流變亦隨著港都的城市文化治理藍圖而變動著，這些場域都是藉由文化藝術的推動來成就其休閒觀光產業勃發與城市行銷的目的，尤其是2009到2015這幾屆都放在大駁二藝術特區內，除了駁二在近幾年成為觀光休閒的火熱景點外，也跟整個高雄發展亞洲新灣區的城市願景有著密切的關係。另外我們也從貨櫃藝術節每屆的主題中看到，關於貨櫃藝術的想像幾乎很難逃離「環境生態一家一城市」的關係，就連創意思考、製作工法甚至在行銷手法上也難以再提出新意，呈現文化極速耗損，惡性循環焦躁疲軟的窘境。

未來方舟

沿著「明日方舟」一展的動線逐一觀看，到



「2007高雄國際貨櫃藝術節」日本藝術家鈴木貴彦作品〈全球商店資訊網〉(高美館資料片)

鐵道園區末後的路橋下有一件類似貨櫃藝術的作品，但又好像是一座雙人或闔家可盪鞦韆的休憩工具，筆者在書寫本文的期間，媒體正好報導了這件裝置的危險性，更應證了當時觀展的感受，明明一個好好的有深度的貨櫃藝術展，為何要放置一件遊戲或休憩性的物件在那兒？可見辦理活動的心態仍是存在，仍會希望或要求承辦或策展方提出某種較為親民或可供遊戲的類作品的貨櫃藝術之櫃體，實是多此一舉也自找麻煩。這問題其實是一種迷失，都是以讓普羅大眾更容易體驗藝術為理由而做出的弱化藝術主體的舉動，希望未來主辦單位能更堅持專業的純粹與主導性。

從「可以居」到「明日方舟」相當成功的帶出貨櫃藝術的新方向和可能性，然就櫃體與各種材料媒合的研究與實踐，若能提出具體的方案來展現將會更好，這裡當然不是要說貨櫃藝術以視覺或建築角度切入孰優孰劣，而是希望主辦方能以更開放、更活潑的思維，將此獨特的城市美學實驗場釋出，或許請藝術家與建築師相互置換對位，邀請純粹視覺藝術家來進行貨櫃建築設計想像，請建築師用其專業來處理貨櫃視覺化的另類思考，讓建築師與藝術家彼此視野交融，可能會擦出貨櫃藝術新視野的火花。■