

評論

專題

攝影

多媒體

議題

血淚漁場 >

## 【台灣現場 | 產業篇】困港的遠洋漁業，還有機會嗎？

文 鄭涵文 攝影 林佑恩 吳逸驊 共同採訪／李雪莉、蔣宜婷 2016.12.19



前鎮是台灣遠洋漁業的基地，靠港的船曾經縱橫三大洋，養活數萬個家庭；但過去2年卻落得困港，漁船被困在港裡，進退維谷。遠洋

漁業最冷的冬天將至，在全球公海最新一波秩序重整的遠洋戰局中，台灣為何被夾殺？還有生存下去的機會嗎？

---

以往秋末就該回港的秋刀魚船，今年景況不好，11月底了，各船隻仍死守北太平洋的「海尾」，想再撐一下、多捕一些。高雄前鎮漁港裡，靠遠洋漁業撐起家計的人們等著漁船滿載而歸。

這個產業很少遭逢這麼糟的環境。過去遠洋漁業長達30年的狂削年代，遠洋漁業為台灣賺進大量外匯，1,500多艘漁船橫掃三大洋，前鎮漁港周邊也跟著豐盛的漁撈繁榮起來。

Google地圖上的前鎮漁港是個「凹」字型的藍色區塊，這裡是台灣最重要的遠洋基地，不僅漁獲量第一，還能停泊噸數最大的漁船，屬於中央機關直接管轄的「第一類漁港」。卸魚、冷凍、補給、加油或修船，周邊一應俱全。隔海相望的旗津，還有數十家造船廠及漁具公司。

「凹」字型平坦的這一邊停了多艘漁船。走在漁港，穿著低調來去的人，很可能是身價上億的船老闆；家門口停著好幾台名車的是漁撈長或船長。過往公海捕撈自由、海洋保育未成氣候時，滿載是常態，於是一艘造價5億的圍網漁船出海一年所賺，能讓船老闆隔年再添一艘新船出海。陸上負責「卸魚」的出魚班，總卸魚到天黑。

「以前每天都拍賣，這裡滿滿都是魚，5點半開始，賣到8點9點還沒賣完，喊的人都燒聲！」負責記錄賣價的王先生還記得過去美好的光景。但過去2年，進港漁獲大幅減少，出魚班收入砍半，拍賣市場冷清了。

這種蕭條的情況，連前鎮對岸的旗津，感受也深。民間最大造船廠中信造船董事長韓碧祥，從早年的造船學徒到被稱為「台灣船王」，他的辦公室裝潢，猶如豪華遊艇。景氣好時，漁船是中信造船的主力，船廠有3年內造100艘延繩釣船的紀錄，甚至遊艇、政府巡艦，導演李安的電影少年Pi裡那艘漂流汪洋的小船，也出自中信。

但近3年是遠洋漁業的景氣低谷，漁船訂單銳減，讓船王相當苦惱。「船都不出港啦，」韓碧祥說，近年來魚況、魚價都不好，油價又高，「你看（漁港裡）船那麼多，都沒出去作業。很多家公司停航，或停在國外港口啊。不想出去，出去虧更多，乾脆綁起來虧比較少。」

不少船東告訴《報導者》，有的圍網公司已連賠了2年，延繩釣船則有幾十艘相繼退場。遠洋漁業的嚴冬，來得又急又快。

遠洋產業的劇變對每年產值438億元台幣、養起數萬個家庭的漁業大國來說，是難以承受之重。

過去，台灣以最低成本追求最大產量的發展邏輯向世界擴張，但這種生存方式正被全球的環保、生態、消費者意識所反噬。

「有船就捕、有魚就撈」的快樂日子，已經過去了。

## 資源島國的逆襲：緊縮的撈捕權

第一個重擊遠洋漁業的，是長期來擁有豐富漁場、被剝削的太平洋沿海島國，他們起身逆襲漁業大國。

中西太平洋是全球最多鮪魚、旗魚的洋區，是漁家必爭之區。台灣漁船若要進入洋區上其他島國的經濟海域裡捕魚，必須先與這些國家談漁業合作、並付「入漁費」

進場。但近幾年入漁費成本高漲的幅度，就像一波波打在船身的大浪，讓人難以招架。

豐群水產最清楚島國崛起如何影響台灣。作為全球前三大漁業貿易公司，豐群在全球有30個漁業據點、每年收購65萬噸的鮪魚，年營業額高達400多億元，是台灣經手最多鮪魚的貿易公司。

「島國崛起」是豐群水產董事長李文宏所下的精準註解，他分析，這些年島國發現捕魚是門好生意，也被教得聰明，開始利用資源上的優勢，向撈捕者要得更多。現在漁船要進場，要先投資、提供就業、幫助當地發展，最好船還能入籍。「以前他們沒有建立產業鏈、沒有參與，只有賣祖產。現在他們要求你抓了魚，要在這邊加工、製造就業，設工廠」，若只想佔他們便宜，是拿不到入漁資格的。



豐群水產董事長李文宏。豐群水產是全球前三大漁業貿易公司，年營業額高達400多億元，是台灣經手最多鮪魚的貿易公司。（攝影／吳逸驊）

但對一般船東來說，這種投資非常困難。豐群2004年在巴布亞紐幾內亞（PNG）耗資近9.5億台幣（當時約3千萬美元）投資精肉處理廠，並僱用當地人，用此換得14艘圍網漁船的撈捕資格，豐群再將資格轉給業者。只不過這筆投資經營起來很不容易，加工廠管理者認為當地人工作態度隨意，常常翹班，難以管理。李文宏說，為了拿下入漁權，和島國合作得很有耐性。

島國崛起的背景除了求自身發展，也有來自區域漁業管理組織的壓力。為了減緩魚類消失，區域漁業管理組織要求島國減少撈捕。這個要求進而催生了讓全球船隊叫苦連天的漁撈新制——「漁船作業天數方案」（Vessel Day Scheme，簡稱VDS）。

這個新創制度，把漁船原本繳一次可撈到飽的入漁年費，改成以船隻作業的「漁撈日」（fishing day）計價。一開始實施時，每日收9萬元台幣，現在飆漲到最貴一日要36萬元。根據業界估計，一艘圍網船一年要買到250個作業天才會賺錢，一旦低於160天就拉警報，等於每年要支付島國5千到9千萬元台幣。而島國顧及區域漁業組織的壓力，未來釋出的總天數只會愈來愈少，捕撈成本會愈來愈高。

對圍網船隊來說，島國是以資源保育之名行獲利之實。一名船東對這個制度有絕妙比喻：「這就像看電影，你有沒有看是你的事，反正你買票就進去，時間到就要出來。」

狂飆的「每日入場費」，連擁有10艘船的台獨大老辜寬敏都吃不消。

多數人熟悉的是政治上的辜寬敏：台獨大老、總統府資政。不熟悉的則是他的另一個身份：縱橫中西太平洋，擁有7艘千噸漁船和3艘運搬船，辜氏漁業公司

(KOO' S Fishing Company) 的董事長。他的船隊，也是台灣第一批掛上中西太平洋島國國籍的船隊。

90歲的辜寬敏至今每週至少3天，仍穿著西裝到位於台北松江路的辜氏漁業總部坐鎮，他坐位旁的白牆上掛著一幅照片，是他與一群穿著藍白色如海軍制服的漁工合影，身後是辜氏在太平洋島國的第一艘船KOO' S 101。



獨派大老辜寬敏，也是辜氏漁業公司（KOO' SFishingCompany）的董事長。他的船隊，是台灣第一批掛上中西太平洋島國國籍的船隊。（攝影／林佑恩）

1994年，68歲的辜寬敏進入這個產業，他原本預定88歲要退休，至今無法如願，仍為了船隊的生存奔波。2015年最後一季，當時高齡89歲的辜寬敏飛了近48小時，終於抵達太平洋上不到7萬人口的馬紹爾。他身著白西裝、打黑領帶，對著10幾位漁撈長和船長說：「真歹勢，阮是姑不而終愛去公海掠魚；誠遠，雖罔大家沒去過，毋過不得不按呢做！（註）」口氣既是請求也是命令。

原來，那年辜氏船隊沒買到足夠的漁撈日，作業天數一用完，就無法進入島國經濟海域裡捕撈，船只能停在港口。圍網船很少進入公海捕魚，辜寬敏親上火線，漁撈長與船長們二話不說，殺去不熟悉的公海，解決當年危機。

過去辜氏漁船每年獲利可達4億，現在獲利1億多，辜寬敏手裡夾著未點的香菸，感嘆這幾年巨大的變化：「3年前漁價很好的。以前賺100元，現在只能賺20元，其他都被島國徵收去了。」

高額的漁撈日制度確實起了作用，歐盟的圍網船硬生生地被趕出中西太平洋。漁業署副署長黃鴻燕說：「現在VDS貴，漲到歐盟受不了，主要是法國、西班牙的船，去年底全數撤出，太貴了。」

然而，船東們一方面得想盡辦法取得撈捕資格，另一方面，還得面對來自己開發國家消費者的壓力。

因為市場端對漁撈端的永續要求和制裁的威脅，一環一環地燒過來了。

## 來自餐桌的壓力：別給我血汗海鮮！

過去2年，歐美大媒體紛紛把焦點投注在被剝削的漁工。2014年6月，英國《衛報》的調查報導指出，泰國蝦業的生產鏈奴役勞工；隔年，《美聯社》則以「血汗海鮮」([Seafood from Slaves](#))系列報導，揭露美國超市裡的海鮮來自被奴役、剝削的東南亞漁工，此報導獲2016年普立茲公共新聞獎。該份調查發現，數千名漁工被囚禁在印尼小島上、被迫在非法漁船上工作，回不了家。漁船上的非法捕撈，以及人權盡失的惡劣環境，浮上檯面。

沾著漁工血、汗、淚的海鮮從船上卸下後，先流進泰國加工廠，再被運到如沃爾瑪(Walmart)、克羅格(Kroger)等美國大型零售商，最後上了消費者的餐桌。生

態與人權NGO工作者透過在賣場前站崗、在零售商的標誌上抹上血紅色顏料，讓消費者感受剝削的海鮮生產鏈如何運作。

這在豐群水產董事長李文宏眼裡特別有感觸。豐群每年經手數十萬到數百萬噸漁獲，和全球各大通路、零售商有密切合作關係，他觀察到這種抗議場景愈來愈多，「NGO會在賣場前問，你有沒有買泰國（生產）的蝦？接著開始指控：你買的蝦，背後是奴役這些人，把人家關在籠子裡，你等於幫他們幹這種事情。」

餐桌的這一端憤怒了。美國相關人權倡議者呼籲消費者拒買使血汗海鮮。2016年2月，美國總統歐巴馬則簽署禁止血汗海鮮進入美國的法令。

這讓超市、品牌與通路商壓力極大。他們害怕變成消費者眼裡剝削漁工的幫兇，更怕商品被抵制。國立海洋大學教授黃向文表示，不少歐美國家的消費者已開始拒絕購買沒有生態標籤的罐頭或水產品。

「不管是面對NGO還是消費者，（零售商與品牌）要確定店裡販售的東西符合永續概念，生產供應鏈裡沒有勞動問題，甚至連碳足跡都要控制。這被認為理所當然，一關又一關地逼到供應鏈上游來。」李文宏說，大家在檢視遠洋漁業的社會責任。

而隨著品牌、通路往前端施壓，火先往前燒到了加工廠，再一環、一環地往源頭咎責，原本只顧著狂撈的漁船，無法再置身事外。而這股壓力也將直接衝擊漁撈大國台灣。

因應來自餐桌的壓力，Costco等全球大型零售業者在2014年7月成立「永續蝦專案組」（Shrimp Task Force），組內包括通路商、加工廠、大型漁業公司及NGO等37個組織，除了追究泰國忽視人權的蝦生產鏈，也試圖建制更永續的漁撈制度。2016年10月專案組改名為「永續海鮮專案組」（Seafood Task Force），鮭魚成為下一個被檢視的生產鏈。

撈鮪大國台灣無從逃避。豐群在接受《報導者》採訪的前一天，才正式加入專案組。包括李文宏在內的8位主管，11月飛到日本東京和Costco高層、NGO進行馬拉松式的會議，主軸在談鮪魚生產鏈的捕撈，如何維繫人權與生態永續。

談判桌上的重點之一，是訂定合理的海上工作環境及安全衛生條件，避免剝削、奴役漁工情事一再發生。正式會議之前，豐群先召集前鎮的船東，開會尋求共識。只不過這樣的國際新趨勢，對於習慣惡劣捕撈環境的船東們來說，卻是難以理解。

有些船東說：「漁況好的時候，起鉤或起網作業就要16小時，怎麼算工時？」有些不理解仲介制度如何苛扣外籍漁工薪水的老闆會抗議：「我們給的薪資遠超過當地水平啦！」甚至有船東表示，現在國際抓得嚴，船長不太虐待漁工了。光這些爭議就引發爭辯，遑論國際專案組裡的NGO還要求給船上多國籍漁工們組工會的權利。

但事實上，台灣漁船上原始、拚搏的海上生活，30年如一日。根據《報導者》調查，外籍漁工被虐待、剝削、無故扣薪是常態，不良仲介亦假招募工作之名，行人口販運、強迫工作之實。海上暴力、喋血時常發生，船上生活明顯有改善必要。豐群副總經理許培霖說，這樣的工作會議一直折騰到第4次，船東們才開始理出共識。

## 遠洋「慘」業面對夾殺……

台灣遠洋漁業四面楚歌：島國設立撈捕限制、消費國嚴格要求永續與人權，負責任漁撈變成最低門檻，留在海上的成本疊高、獲利變薄。

對整個產業來說，還有個雪上加霜的困境。根據區域漁業管理組織（RFMOs）科學小組在2015年的評估，好幾種鮪魚已處於資源量不樂觀的「過漁」（過度漁撈）狀

態。連以往未被納入管理的魷魚及秋刀魚，未來都將有配額限制，全球資源管理只會趨嚴。

在過去，台灣的遠洋漁業似乎只有一種贏的方式：用最低成本、撈最多的魚。這種想像綁住了產業，導致漁撈成本一提高、魚一變少，船就困港。

但實際上，拚量的邏輯只會遭遇阻力。有轉型意識的船隊近幾年開始採取永續漁法，建立可溯源的標誌，甚至建立起品牌；也有的進一步改進冷凍技術，讓鮪魚的冷凍狀態好到足以製成生魚片，賣得更好的單價，以質取勝。

前鎮漁港裡，不少困港的船，船身互倚。他們終要出航，只是面對這波翻打上來的巨浪，想要破浪而不覆沒，就取決於撈捕者能多快轉彎、升級了。

本文依 CC 創用姓名標示-非商業性-禁止改作3.0台灣授權條款釋出

高雄

產業

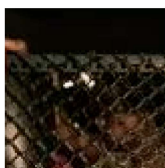
政治政策

海洋

血淚漁場



【走入印尼 | 懸案篇】未解的謎團：一名印尼漁工之死



【走入印尼 | 仲介篇】台印聯手剝削萬名漁工



【台灣現場 | 造假篇】濫捕、洗魚、造假——觀察員眼中的真相



載入更多文章



關於我們

聯絡我們

隱私政策

許可協議



訂閱電子報



單筆贊助

定期定額



Facebook

Instagram

Line

Github

RSS