

# 【中國捕魚業全球擴張】向全球展示權力，中國已成海鮮強權大國（一）

「不法之徒的海洋計劃」(The Outlaw Ocean Project) 製作  
2023.10.11



## 阿里的故事

烏拉圭蒙得維的亞——2021年3月8日凌晨，一艘裝載外發動機的小型充氣艇，悄悄開進該國最大的港口，放下一名垂死的漁工，然後加速離開。

這名二十出頭歲的印尼籍漁工，名叫丹尼爾·阿里托南 (Daniel Aritonang)，此前已經在中國籍鮫船「振發7號」(Zhen Fa 7) 工作了一年半。如今他被拋棄在碼頭邊，幾乎失去知覺，雙眼淤青，身軀兩側有瘀傷，脖子上有繩痕，雙腳和雙手則腫脹得像甜瓜一樣大。

急救人員將阿里托南抬上救護車，緊急送往附近的醫院。在當地的翻譯雷耶斯 (Jesus Reyes) 趕到時，阿里托南還在救護車停診站時，他告訴雷耶斯，自己被毆打、掐脖子並挨餓多日。當醫生把他帶往急診室時，他開始發抖哭泣，問她「我的朋友在哪裡？」然後低聲呢喃，「我很害怕。」

蒙得維的亞是世界上最繁忙的港口之一，向來深受中國鮫船青睞。近年來，數百艘中國鮫船將目光瞄準了南美洲東南海域豐富的海魚漁場，而巴西、阿根廷和馬爾維納斯群島的其他備選港口也有價格過於昂貴，有些不對中國鮫船開放，因此這些船隻通常會選擇到蒙得維的亞加油、維修和補給。

許多中國漁船的船員都是印尼人，當漁船抵達蒙得維的亞時，若有船員死亡、受傷或生病，港口官員便會聯繫雷耶斯——當地少數會說印尼官方語言的口譯員。雷耶斯經常接到電話，委托她與逝世船員的家屬協調相關事宜。在過去十年的大部分時間裡，平均每隔一個月就會有一具屍體被丟棄在這個港口，其中大部分來自中國的鮫船。

阿里托南接下「振發7號」的工作後，可謂踏入了全球迄今為止規模最大的海上作業之一。在世界對海鮮日益增長且索求無度的需求推動下，中國在公海大幅擴大勢力範圍，遠洋船隊多達6500艘船隻，是全球第二名競爭對手的兩倍多。中國如今在世界各地還擁有或運營90多個港口，並收獲到許多政治忠誠度，特別是南美和西非沿海國家，中國無疑已是全球海鮮強權大國。

## 中國遠洋捕魚船上的工人悲歌

但中國在海上的卓越地位，顯然付出了相當代價。債役、人口販運、暴力、過失犯罪和死亡屢見不鮮。環境正義基金會 (Environmental Justice Foundation) 採訪了116名曾於2020年9月至2021年8月期間在中國遠洋船上工作過的印尼船員，約97%的人稱曾經歷過強迫勞動，或被沒收保證金和證件，58%的人稱曾看到或經歷過肢體暴力。

美國華府研究機構史汀生中心 (Stimson Center) 的環境保護計劃主任尤澤爾 (Sally Yozell) 表示，相較於其他國家，中國不僅缺少回應有關勞工權利、海洋保育等國際法規和來自輿論的壓力，漁船和加工廠的作業也較不透明。

「振發7號」從2019年8月29日自中國山東省的石島港啟航後，就前往韓國釜山接印尼籍漁工登船。中國秋季捕魚季通常始於8月最後一周，每年此時有超過2萬艘漁船下水。

阿里托南努力為自己爭取到一份船上的工作。2018年高中畢業後，他找工作並不順利。當時印尼全國的失業率高達5.5%，青年失業率更是超過16%。所以，當他的朋友安哈爾 (Anhar) 提議一起出國上漁船工作時，阿里托南同意了。雖然船上的工作要求很高，報酬卻少，親友對這個決定也感到訝異，但這好歹是一份工作。安哈爾回憶當時被問及上漁船工作的動機時，說道：「面試時他們問我有甚麼技能，老實講，我甚麼技能都沒有。」

2019年夏天，阿里托南和安哈爾聯繫了位在爪哇島中部的船員招募代理公司「海洋之舟」(PT Bahtera Agung Samudra)，並受指示前往直葛市。在海事領域，這些機構負責為漁船招募漁工、處理工資單、工作合同、辦理機票、港口免稅、簽證等一切事務。但通常缺乏監管，除了濫權頻傳外，還不時涉及人口販運。(根據政府資料，「海洋之舟」沒有營業許可，對我們的詢問也未作回應。)

接下來兩個月，兩人便在直葛市等待錄取結果。但旅費逐漸拮据，阿里托南只好透過Facebook私訊朋友努格拉哈 (Firmandes Nugraha)，向他借錢求溫飽。不過對方勸他返鄉，還提醒他：「你連游泳都不會」。最後面試結果通過，阿里托南9月2日在韓國釜山上傳一張和其他印尼籍漁工準備登船的Facebook照片，寫著「一群底層小人物，期待著成功燦爛的未來」。

那天，阿里托南和安哈爾登上「振發7號」，開始了橫跨太平洋的航行。船上共有30個人，包括20名中國人和10名印尼人。

## 國家補助締造捕魚業帝國 壟斷產業影響他國政經堅收集情報

細數20世紀大部分的時間裡，遠洋捕撈業是由蘇聯、日本和西班牙等三國主導。蘇聯瓦解後，除了船隊的規模縮小，勞工和環境標準也使得漁業成本變高。就在此時，中國挾注了數十億美元的資金開始打造船隊，以新技術擠身這個利潤豐厚的產業。此外，中國也企圖藉由在海外建造自己的加工廠、冷藏設施和漁港等，加強在產業上的主導權。

這些投資空前成功，中國現在無疑是全球海鮮強權大國。1988年，中國捕撈的漁獲總計1億9800萬磅；2020年增長至500億磅。其他國家望塵莫及。

對中國而言，擁有龐大船隊所創造的巨大價值，遠不只是為了維持海鮮強權大國的地位。還包括對內創造工作機會、增加收入、餵養國內人口；對外，這支船隊則有助於開發新的貿易航線、展現政治實力、重申領土主張，並加強中國對開發中國家的政治影響力。

政治分析家 (尤其是來自西方國家) 表示，由單一國家掌控像海鮮食品這種寶貴的全球資源，會造成不穩定的權力失衡。而海事分析家和海洋保護工作者也擔心，中國正在以破壞全球糧食穩定、侵蝕國際法律，和加劇軍事緊張局勢的方式，擴大海洋影響力。

全球海事安全顧問公司I.R. Consilium執行長拉爾比 (Ian Ralby) 表示，「雖然許多國家都在從事破壞性的捕撈活動，但中國截然不同，除了規模龐大，他們也在利用這些船隊達成地緣政治的野心。」他更強調，「以此產業而言，沒有任何國家像中國一樣屬於高度國有，或用法律規定漁船持續收集並向政府提交情報，也沒有任何國家會如此積極入侵他國水域。」

恰逢全球對海鮮產品的需求日益強烈，中國順勢取得主導地位。過去50年來，全球海鮮食品的消费量成長超過5倍。以中國為首的漁業，則透過冷藏、引擎效能、船體強度和雷達等各方面的技術精進，恰好滿足大眾的需求。此外，衛星導航也徹底改變了船隻能在海上航行的時間與距離。

如今，商業捕撈技術如此精進，與其稱之為藝術，不如稱之為科學；與其說是捕獲，不如說是收割。參與這樣的競爭需要知識技能與巨大的資本儲備，這正是日本和歐洲國家近幾年來都缺乏的要素。中國不但兩者兼具，還具有強烈的競爭意願與必勝決心。

中國最主要是靠國家補助來擴大船隊規模，截至2018年止，每年投入高達70億美元，成為全球最大的漁業補助提供國。這些補助大部分投資在燃料和打造新船的成本。但海洋研究人員認為這對產業有害，因為補貼擴大了船隊規模或增強效率，也導致日益減少的漁業資源進一步被消耗。

中國政府對船隊的支持顯然相當關鍵。國家地理雜誌原海洋項目主任薩拉 (Enric Sala) 表示，若缺少政府補助，全球有超過一半的公海捕撈活動會無利可圖，其中又以鮫魚捕撈的利潤最少。

此外，中國還為船隊提供包括後勤、維安和情報支援。例如，中國會向船隊更新有關全球主要鮫魚聚落的規模與位置的消息，使得這些漁船能夠更加協調一致地進行捕撈作業。

2022年7月，記者親眼目睹了一壯觀的景像：大約有260艘中國鮫魚船正在加拉帕戈斯群島以西的海域進行捕撈，突然間全部的船同時起錨，並一起往東南方航行一百英里。海事監測組織「天窗」(Skylight) 的主任施密特 (Ted Schmitt) 對我說，「這樣的協調動作並不常見，大多數國家的漁船通常不會有如此大規模的合作。」

## 隨船採訪揭現代奴工實錄

過去四年來，「不法之徒的海洋計劃」(The Outlaw Ocean Project) 的採訪團隊對全球海鮮供應鏈中的勞動條件、人權侵害和環境犯罪等進行了大規模的調查。由於中國遠洋船隊規模龐大、分布範圍廣泛，又以凶狠著稱，因此這項調查的焦點便集中在中國船隊上。記者分別在加拉帕戈斯群島附近的南太平洋；靠近馬爾維納斯群島的南大西洋；岡比亞附近的大西洋；靠近朝鮮的日本海，登船並採訪船長。

透過登船後的實際採訪，更深入揭發許多違反人權和迫害勞工權益的模式，包括債務勞役、扣留薪水、超時工作、毆打漁工、沒收護照、限制漁工及時就醫，甚至致死的暴力事件。在許多中國遠洋漁船上，漁工的日常工時長達15小時，每周工作六天。船艙住處狹小封閉。受傷、營養不良、患病和遭到毆打竟為常態。

2022年2月，由海洋保育組織「海洋守護者」(Sea Shepherd) 促成的考察行程裡，包含了登上一艘在馬爾維納斯群島附近作業的中國鮫船。船長同意讓記者在船上自由採訪，只要報導中不提到船隻名稱即可。

鮫魚船在捕撈作業時，最繁重的工作往往落在夜間。捕撈船的兩側，有數以百計、保齡球般大小的燈泡懸掛在支架上，用來將鮫魚從深海中誘出。

這時船上的氣氛感覺像一座水牢。船身兩側各懸掛著約50個「釣魚夾具」，每個夾具都是用自動捲軸操作。甲板上的漁工每人同時負責監控2至3個捲軸，以免卡住。這些漁工們的牙齒因為長期吸煙而泛黃，皮膚呈現病態的蠟黃色，他們的雙手也因为銳利的設備和長久處於潮濕狀態，浮腫又傷痕累累。

兩名身穿亮橘色救生背心的中國籍漁工站在甲板上，監視著自動捲軸的運作。其中一位是28歲、另一位年僅18。這是他們有生以來第一次在海上工作，工作合同長達兩年。他們的年薪大概是1萬美元，但只要傷病缺勤一天，就會被扣三天的工資。較年輕的漁工提到，他曾目睹一名船員的手臂被失控的釣鉤重物打斷。這時船長雖待在駕駛台上，但有一名人員一直默默跟著失控。後來那個人中途被叫走，較年輕的漁工便閃入黑暗的走廊上，低聲求援。

「我們的護照被沒收了，」他對來訪的記者說，「他們不還給我們。」

後來他不再說話，而是在手機上打字，以免被竊聽。「您能帶我們到阿根廷的大使館嗎？」

他寫道：「我不能透露太多，因為我選得在船上工作，在船上說得太多可能會有關，」他表示：「請您幫我聯繫我的家人，」然後在船上的幹部返回時，便突然中斷對話。

之後陸續有漁工遭囚禁的事情浮出水面：最近一次是在2023年6月，有一只瓶子漂流到烏拉圭蒙得維的亞海灘上，瓶子裡有一封心急如焚的求救信，是來自另一艘中國鮫魚船的漁工：「你好，我是『魯青遠漁765號船』(Lu Qing Yuan Yu 765) 的船員，漁工：我被公司囚禁了。當你看到這張紙時，請幫我報警！救命！救命！」(該船所屬的青島嶺海漁業有限公司，表示這些指控是船員捏造的。)

## 死者家屬受壓被噤聲

2021年1月下旬，阿里托南已經病得很重。他的眼白發黃，腿部和雙腳腫脹疼痛，食慾全無，也無法行走。他很可能是罹患了因缺乏維生素B1 (又稱為硫胺素) 而引起的腳氣病。這種病有時也會被稱為「大米病」，在歷史上，腳氣病曾在船上、監獄、收容所和移民營等場所裡爆發，這些場所的主食多半是精米、白米或面粉，都缺乏硫胺素。法醫病理學家表示，當腳氣病發生在船上時，可以被視為是過失犯罪的潛在指標，因為這種疾病發生進度緩慢、是可治療且可逆的。

船上其他印尼籍漁工懇求船長讓阿里托南上岸就醫，但都被拒絕。後來問及船長拒絕的原因時，阿里托南的朋友兼工作伙伴安哈爾說：「當時還有很多鮫魚等著捕撈，我們那時正忙於捕撈作業中。」

直到二月，阿里托南已經完全無法站立。他發出痛苦的呻吟，不時陷入昏迷。所有印尼籍漁工都被激怒了，揚言罷工。「我們大家都反抗船長，」安哈爾回憶道。船長終於在3月2日屈服，將阿里托南轉移到附近一艘名為「馬林」(Marlin) 的油輪上，而六天後該油輪的船員將他棄置在蒙得維的亞。

然而為時已晚。蒙得維的亞急診室的醫生竭力數小時試圖挽救他的生命，印尼翻譯人員雷耶斯也焦急地在走廊等候，但最終醫生從急診室出來，向她表示，阿里托南已經去世了。

第二天，當地法醫進行了屍檢，報告顯示「有身體虐待的跡象」。負責蒙得維的亞印尼領事館的波特里 (Nicolas Potrie) 回憶起，本案檢察官莫拉萊斯 (Mirta Morales) 曾致電給他，說道：「我們需要繼續追查到底發生了甚麼事。這些傷痕，大家都看到了。」莫拉萊斯拒絕透露調查是否已經結案，但她也補充說，正如多數的海上犯罪行為一樣，她能獲取的資訊相當有限。

4月22日，阿里托南的遺體終於從蒙得維的亞空運返抵雅加達，然後開車送往鄉下故鄉。沿途有哀戚肅穆的村民列隊向他致敬。他的家人則選擇不開棺。

隔天便舉行了葬禮，阿里托南被安葬在距離他父親墳墓僅幾英尺、離所屬教會也不遠的一處路邊墓園中。他的墓碑上是由兩塊木板交叉所組成的十字架。當晚，阿里托南當初加入的船員管理機構主管到家中拜訪，並商討一份「和平協議」。安哈爾說，家人最終接受了一筆2億印尼盾 (約1.3萬美元) 的賠償金。家人不太願意談論船上發生的事。阿里托南的兄弟貝本 (Beben) 表示，他不希望家人陷入困境，而談論這個案子可能會為他的母親帶來麻煩。「我們，丹尼爾的家人，已與船方代表和解，願他安息。」

而在9,000英里外的海上，「振發7號」已展開漫長的歸途。2021年5月，它抵達新加坡，讓船上剩餘的印尼籍漁工下船，他們近兩年的時間幾乎未曾踏上陸地。最後這艘船返回山東，卸下330噸的鮫魚。港口紀錄上顯示，這批漁貨將用於出口。

在某封電子郵件的內容裡，「振發7號」所屬的榮成市王島大洋水產有限公司 (Rongcheng Wangdao Ocean Aquatic Products Co. Ltd) 拒絕對阿里托南的死發表任何評論，且表示沒有任何證據顯示有船員曾抱怨船上的生活或工作情況。該公司並補充，他們已將此事交由負責監管該產業的中國遠洋漁業協會處理。而目前提交至該協會的問題尚未獲得回覆。

2022年4月10日，阿里托南已去世一年，他的母親希洪賓 (Sihombing) 與另一個兒子萊昂納多 (Leonardo) 坐在客廳裡的一張豹紋地毯上。根據村長所表示，用船價金進行的家屋維修最終還是讓阿里托南達成了修繕父母家的願望。當談到關於阿里托南，希洪賓忍不住開始哭泣，她說：「你看，我現在在這個樣子。」

「別傷心了，」萊昂納多耐心地安慰母親，「那是他的命。」

\*\*\*\*\*

本篇報道由位於華盛頓特區的非營利新聞組織「不法之徒的海洋計劃」製作。感謝 Ian Urbina, Joe Galvin, Maya Martin, Susan Ryan, Daniel Murphy and Austin Brush 共同報道與撰寫。

\*\*\*\*\*

主題	其他語種	收聽	關注我們	關於我們	Address
新聞	普通話	聲音資料	Facebook	守則	Radio Free Asia
演說台新聞		播客表	Twitter	就業機會	2025 M Street NW
評論	粵語	播客	聯合新聞	隱私條款	Suite 300
取言堂	한국어	音頻播放器插件下	訂閱電郵新聞	使用條款	Washington, DC
專題		載		美國全球媒體總部	20036 USA
抗疫日記	हिन्दी		<b>技術服務</b>	美國之音粵語部	<b>Phone</b>
聯誼知識	இந்திய	<b>影片</b>	RFA+電視APP	網站地圖	1 (202) 530-4900
共進史話	မြန်မာ	YouTube	自由亞洲洋蔥網		<b>Email</b>
聽眾熱線-九鼎	မြန်မာ		手機與平板		news@rfa.org
茶居	தமிழ்		翻譯服務		
聲音	ភាសាខ្មែរ				
多媒體	Tiếng Việt		<b>聯絡我們</b>		
影片	English		電郵		
			總翠報料		