

永續發展的道路如何走？

永續發展的道路如何走？行政院下設有兩個涉及國家整體發展前景的委員會。其一為民國九十一年五月游錫堃院長指示改組重新出發之「行政院國家永續發展委員會」，其二為今（民國九十三年）年初在游院長核定下設立，具協調、諮詢、審議、規劃及督導職權之「行政院海洋事務推動委員會」。

此二委員會於六月三日聯席召開「海洋及海岸永續發展論壇」，永續會於六月五日我國及聯合國「環境日」當天舉辦「與民間團體交流座談會」，後者因有環保團體在場之抗議行動而受到媒體的關注，否則外界亦少有機會注意到我們國家在永續發展與海洋事務上的努力。

「永續發展」目前已成為一個人人都能琅琅上口的「片語」，但「永續發展工作」推動之困難卻在於其努力常是跨部會機關、跨學術學門、跨產業部門的，任何進展亦有賴打破現有既存之慣性思惟與運作方式。多數時候，「永續」一詞亦會被錯誤地理解或解讀。譬如，「永續利用」一詞常被產業界以為是「一直不停地利用」，而非「在生態與環境限制下的利用」。

政府機關在此二委員會中所提出之業務報告亦顯示出突破既有思惟與作為的困難。

譬如，漁政機關所提出之「施政願景」中出現「佈局全球，擴大鮪、魷漁業版圖市場，建構漁業大國實力與形象」一語，吾人不禁要問，此一施政願景要藉何種政策措施達成？是繼續擴張我國遠洋漁船隊的漁捕能量（fishing capacity）與漁獲量（catch）嗎？當全球海洋漁業資源管理主流思潮、法律體制及管理措施均趨向降低各國漁捕能量、限制各國漁獲配額之際，我國漁政機關之施政願景是否將使我國

由惡名在外之海洋資源掠奪者更加惡化為全球漁業資源管理的公敵？漁政機關所提出的另一項願景是「漁業與外交經貿事務相輔相成，創造國家整體最大利益」，但漁業署迄今只對加入涉及漁獲配額分配利益的區域漁業組織有興趣，對加入以海洋生物保育為目的之國際組織的建議卻「抵死不從」，此種心態與作為又如何改善我國的形象，創造國家整體最大利益？

當航政機關表示為強化港埠競爭力，「高雄港貨櫃碼頭均由航商承租經營、台北港貨櫃中心以 BOT 方式由航商投資興建經營」，航政機關是否警覺或認知到，此種管理方式的變革事實上已涉及對港埠管理經營模式定位的基本變革。如果我國是將港埠之定位由「服務港」（港務單位提供所有與海運、貨物裝卸、棧埠相關的設施與服務）走向「工具港」（港務單位提供所有的基礎建設與大部分的地上設施或設備），甚至「地主港」（港務單位僅負責提供基礎建設與設施）的管理營運模式，如果此為航政機關所欲達成的政策目標，則我國港務機關的內部組織與人力資源都必須有「翻天覆地」的大變化。航政機關表示將「加強港埠行銷，授權各港務局得進行招商與簽訂契約」，事實上此已涉及港務機關「公法人化」，唯有在法律體制上給予大的變革，一個行政機關本質的港務局才得以轉化成為具「公部門公權力與私部門經營體」合一的機構，亦才可以達到此一政策要求。

以上一些小例子都在指出，為求國家的永續發展，為求成為一個真正的海洋國家，吾人真正需要改造與加強或許是思維的改變與能力的建構，否則一切的政策規劃與典章制度都不會出現令人激賞的變化。

（作者為國立中山大學海洋政策研究中心主任）