

理事長開講：從文明社會請勿吐痰到海運韌性成為顯學

陳彥宏*



兩千多年前，老子大概是最不相信標語的人。兩千多年後，我，和他仍一個樣！

《道德經》第 18 章說：「大道廢，有仁義；智慧出，有大偽；六親不和，有孝慈；國家昏亂，有忠臣。」第 38 章又一路往下說：「失道而後德，失德而後仁，失仁而後義，失義而後禮。夫禮者，忠信之薄，而亂之首。」這兩段話，我年紀愈長，愈覺得有意思。

老子看見的其實是一個很簡單，也很殘酷的道理。當一種秩序安安靜靜存在於日常生活裡，人們通常不會整天把它掛在嘴上。大道還在的時候，不必天天講仁義；六親和睦的時候，也不必到處選拔孝子；一個國家如果太平無事，大概也不需要滿朝尋找忠臣。

真正需要把一種價值高高舉起來的時候，那個價值往往已經出了問題。

我對關羽歿後從厲鬼一路變成武廟當家，本來就頗有意見；偏偏宋徽宗在位二十餘年間，又四度替他加封。一個朝代愈來愈需要把「忠義」兩個字往神壇上抬，我這個不太相信標語的人，難免又會多想一下，宋，究竟是忠義太多了，還是忠義已經不太夠用了？現在？大概也差不多一個樣？

* 陳彥宏 Solomon CHEN，英國威爾斯大學海洋事務與國際運輸學博士，台灣海事安全與保安研究會理事長，新台灣國策智庫諮詢委員，國家運輸安全調查委員會諮詢委員，海洋委員會海巡艦隊分署海損評議審查會委員，海事仲裁人。曾任教於臺灣海洋大學、澳大利亞海事學院國家港埠與航運中心、高雄海洋科技大學。曾客座於上海交通大學凱原法學院國際海事研究中心、廈門大學南海研究、澳大利亞海運學院。EMAIL: solomonyhchen@gmail.com。

老子參透這件事情之後的六百年，古羅馬歷史學家塔西佗(Publius Cornelius Tacitus)也在另一個世界裡留下了一句冷冷的話：「Corruptissima re publica plurimae leges.」國家愈腐敗，法律愈繁多。

一個在東方看見仁義禮法的興起，一個在西方看見法律禁令的繁殖，他們隔著不同的文明與遙遠的距離，看到的其實是同一件令人不太舒服的事情。人類經常在失去某樣東西之後，才開始大聲談論那樣東西。

所以我一直覺得，中國街頭那些「文明社會，請勿隨地吐痰」之類的標語，非常有哲學意味。如果大家原本就不吐痰，何必寫「請勿吐痰」？更妙的是另一句：「吐痰請向外吐，提升個人素質。」這已經沒有禁止吐痰了，甚至還很體貼地教你往哪裡吐。每次看到這種標語，我都忍不住想，老子如果活到今天，大概不用再寫五千言《道德經》，帶他到街上走一圈就懂了。一個真正沒有人隨地吐痰的地方，不需要提醒大家不要吐痰；一個文明已經沉澱為日常習慣的社會，也不需要再在牆上寫著「文明社會」。

標語從來不只是未來的期許，它經常也是當下缺陷的拓印。

「本末究『竟』」、「究『盡』諸法實相」，是我長久以來很喜歡也很習慣的一種觀察與思惟方法。看到一條標語，我經常先不管它要求大家做什麼，反過來看看它究竟招供了什麼。嚴禁插隊，說明有人插隊；嚴禁關說，表示後門大概沒有關得很好；請勿隨地吐痰，表示地上的痰可能還沒有乾。文明這兩個字尤其耐人尋味，當文明真正沉澱為日常生活的呼吸與血液時，沒有人需要把它刻在牆上昭告天下。

這幾年，我卻發現另一個字也開始被寫得愈來愈大，而且愈來愈多人談，那就是「韌」。

韌性(Resilience)。國家韌性、社會韌性、能源韌性、供應鏈韌性、港口韌性、海運韌性。

智庫辦研討會，政府編預算，大學做研究，專家開論壇，這個過去在航運與經濟研究裡還算安靜的字，一下子熱鬧起來，儼然成為一門顯學。照老子的邏輯，我就開始有點擔心了。因為韌性從來不是太平歲月最自然的語言。風平浪靜的年代，人們談的是效率、成長、全球分工、零庫存與規模經濟，船要造得更大，港口要挖得更深，航線要排得更密，庫存最好壓到最低。那個年代相信的是，只要世界繼續正常運轉，整個系統就可以跑得更快、更便宜、更有效率。

「韌性」問的卻是另外一套問題。航道走不通了怎麼辦，港口不能靠了怎麼辦，能源船進不來了怎麼辦，保險人不願意承保了怎麼辦，甚至港口還在、碼頭也沒有壞、航道依舊有水，外國商船卻不願意開進來，那又怎麼辦？一個社會開始問這些問題，關心的事情就已經從「怎麼跑得更快」，慢慢變成「挨了一拳以後還站不站得起來」。承受、替代、繞道、備援、恢復，最後我們把這一整包其實不怎麼令人愉快的事情，裝進一個聽起來相當堅毅的名詞裡，叫做「韌性」。

西方思想其實也沒有比老子樂觀多少。英國哲學家霍布斯(Thomas Hobbes)之所以需要《利維坦》(Leviathan)那頭龐然大物，正因為他不相信失去共同權力以後，人類社會還能永遠客客氣氣。基督宗教也不會在伊甸園(Garden of Eden)裡討論救贖；救贖之所以成為問題，是因為人已經離開了伊甸園。佛家說諸行無常，也從來沒有承諾世界會按照我們希望的方式一直運轉。東西方幾條相隔千年的思想線，到了今天竟然在「韌性」這個現代名詞背後碰到了一起。

人類開始認真研究如何承受打擊，往往是因為心裡已經知道，有些打擊未必躲得掉。所以最近看見「海運韌性」突然熱鬧起來，我真正關心的反而不是韌性本身。我開始想，我們究竟遇到什麼麻煩了？一個似乎快要躲不過的麻煩？

這個問題，我其實已經想了好多年。我寫過《商船停止航行之之前》，問的是一艘商船究竟到了什麼地緣政治與商業風險臨界點，才會決定不再往前走；後來寫《當航線重劃之時》，想的是原來理所當然的海路如果不再理所當然，港口、能源與供應鏈會跟著發生什麼事情；最近寫《當海運開始改道》，又一路追著來源、航線、運力、港口與契約跑，看一個海運系統究竟還能替換幾次、繞幾次、撐幾次，最後才會碰到它的調適天花板。

寫這些文章的時候，我其實一直希望，海上無事、天下無事，是我自己想太多。

最近令我憂心的是，談這些事情的人愈來愈多了。以前坐在角落裡談的東西，慢慢搬到了講台中央；以前還要花很大力氣解釋「商船為什麼可能不來」，這一兩年卻忽然發現，海運韌性的專家原來比我想像的多得多，滿場都是專家，都在談「商船不來以後怎麼辦」。你們現在終於都來了，我怎麼卻開始希望你們不要來。

《路加福音》4:24：「我實在告訴你們，沒有先知在自己家鄉被人悅納的。」這句話以前讀來，容易把注意力放在「先知」的孤獨，現在再讀，我倒覺得「不被悅納」也沒有什麼不好。寫一些沒有人相信的警告，被說成想太多，被擺在角落裡，甚至被笑幾句杞人憂天，只要最後證明天下太平，那些不被悅納又算得了什麼。真正讓人不

安的，反而是有一天大家突然都開始談同一件事，都開始研究同一種風險，都開始為原本沒有人願意想像的情境準備答案。

我從來不介意預言沒有人相信，我只是不希望它成真。

這種感覺很像那個 1929 年，華爾街崩盤，Joseph P. Kennedy Sr. 的「擦鞋童理論」(Shoeshine Boy Theory)，連擦鞋童都開始向他提供股票明牌，他便意識到市場已經熱到了不尋常的程度。這個故事後來有多少傳奇加工並不妨礙它留下來，因為大家都懂那個令人不舒服的寓意：當一件原本只有少數人在意的事情，忽然成為街談巷議，有時不是全世界突然都變聰明了，可能只是那個問題已經走到了大家門口。

照理說，一個研究者看到自己曾做過的研究題目突然成為顯學，多少該有一點「你看吧，我早就說過了」的快意，但我卻高興不起來。心裡反而有一種很難說清楚的蒼涼。

我寧願多年以後，有人把《商船停止航行之前》、《當航線重劃之時》、《當海運開始改道》從網路上再翻出來，笑我杞人憂天，笑我把事情想得太遠，甚至笑我寫了三篇洋洋灑灑十餘萬言的無病呻吟。那大概會是我最好的嘲笑，也是最好的結局。先知最幸運的命運，從來不是預言成真，而是警告說完以後，什麼事情都沒有發生。不被家鄉悅納也好，沒有人相信也罷，只要船還照常進港，航線還在，能源還能進來，街上還有人嫌我危言聳聽，我都願意接受。因為研究風險的人真正想看到的，從來不該是自己的預測被歷史證明，而是那些推演永遠只停留在紙上。

想到這裡，我又想起那面寫著「文明社會，請勿隨地吐痰」的告示。我是真心覺得荒謬。但如今看著「韌性」兩個字愈來愈頻繁地出現在會議、報告與研究題目裡，竟有了一種似曾相識的荒謬感覺。兩者當然不能相提並論，我在意的只是那個人們原本是不必反覆提醒自己的，怎麼變成必須反覆提醒自己？是天國真的近了嗎？

現在的我，只希望有一天，「海運韌性」又變成一個乏人問津的冷門題目。

那時，春和景明、波瀾不驚、上下天光、一碧萬頃、海上無事。