

高雄市議會舉辦「高雄港市合作的新挑戰與推動策略」公聽會紀錄

日期：106年3月29日（星期三）下午2時

地點：本會一樓第一會議室

出席(列)席：

本會一議員黃柏霖

政府官員—高雄市政府都市發展局王啟川副局長

高雄市政府經濟發展局產業服務科陳杏怡科長

高雄市政府財政局非公用財產開發科陸奇峯科長

高雄市政府文化局簡嘉論課長

高雄市政府交通局洪嘉亨技正

臺灣港務公司高雄港務分公司王彥超副處長、何依珍副管理師

學者—高雄海洋科技大學航運管理系楊清喬副教授

義守大學李樑堅副校長

文藻外語大學國際企業管理系賴文泰教授

中山大學政治經濟系張其祿教授

義守大學公共政策與管理學系鄭安廷副教授

其他—立法委員陳其邁特助許鶴龍

丁福祥、敖博勝、劉榛

主持人：黃議員柏霖

記錄：蘇美英

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始並說明公聽會要旨。

乙、議員、學者、各單位陳述意見：

高雄市政府都市發展局王副局長啟川

高雄市政府經濟發展局產業服務科陳科長杏怡

高雄市政府財政局非公用財產開發科陸科長奇峯

高雄市政府文化局簡課長嘉論

高雄市政府交通局洪技正嘉亨

臺灣港務公司高雄港務分公司王副處長彥超

高雄海洋科技大學航運管理系楊副教授清喬

義守大學李副校長樑堅

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰

中山大學政治經濟系張教授其祿

義守大學公共政策與管理學系鄭副教授安廷

丙、主持人黃議員柏霖結語。

丁、散會：下午 3 時 35 分。

「高雄港市合作的新挑戰與推動策略」公聽會錄音紀錄整理

主持人(黃議員柏霖)：

高雄港、市合作的新挑戰與推動, 為什麼要來舉辦這個議題, 因為事實上大家也知道高雄市在一百多年前就是一個小漁村, 什麼也不是就是一個小漁村, 後來有幾次很大的變革, 當時設置了一個加工出口區, 引來大量就業機會, 當時號稱加工區一下班都看不到路面, 因為人太多。騎摩托車的、用走的、騎腳踏車的, 只要加工區人多, 大量就是機會。另外一個造就高雄市就是民國六十幾年那時候的十大建設, 包括中鋼、中油、台電發電廠都在大高雄地區。還有高速公路的末端也在高雄, 這也是造成高雄人口快速累積, 所以民國六十幾年高雄市就升格為院轄市, 成為台灣第二個人口數超過 100 萬的城市。

高雄慢慢發展, 整個台灣外貿的增加, 高雄港曾經是世界第三大的貨櫃港, 吞吐量很大, 一直到了民國 70 年、80 年, 接著高雄就沒有比較重大產業的支撐, 那時候的 IC、電子產業都在竹科, 所以高雄這幾年比較停滯。如果你長期觀察高雄人口, 事實上這十幾年來幾乎沒有什麼變化, 如果你扣掉在外的, 在大陸、在世界經商、出國的, 事實上在高雄活動的淨人口數是少的, 所以你會發現整個停滯。

我常常說一個數字 2015、2014 兩年高雄區的營利事業銷售額少了 2,700 億, 這個代表什麼? 這個營利事業銷售額代表個人減少消費, 你沒有消費就沒有營利事業, 跟納稅額有相關但不是直接跟納稅有關係。個人沒有消費營利事業銷售額就減少, 因為企業沒有投資, 消費鏈沒有下來, 整個從上游、下游、個人全部都減少, 所以營利事業銷售額少, 當然稅收也會跟著減少, 因為人少什麼都沒有。所以反應在去年 2016 年年底不算, 2015、2014 高雄總人口每年都是少的, 少 800 多個、少 1,000 個, 少不多但是就是少, 去年勉強正幾百個, 也是這樣。

所以高雄應該要怎麼樣的發展? 這幾年來我們一直在推自由經濟示範區, 市政府曾經組團參訪韓國的自由經濟示範區, 我也隨同, 當時他們韓國跟台灣同時在提自由經濟示範區, 四、五年前去的時候韓國已經開始做了我們還在談, 很不幸隔了四年多我們還在談還沒有做好, 我覺得這個母法上如果立法通過在推動相關政策上, 是更大的推力。我在議事廳市長來備詢, 我都會跟他提高雄要更大發展, 我覺得自由經濟示範區

的推動應該滿關鍵的。他就說你們馬政府搞的五港一空什麼什麼的，我說對啊！那以前沒有做好，現在新的你總是要做，我一直鼓勵他，這是一個。如果有法律支撐當然是最好，另外一個就是在現有的基礎下，港、市合組了一個公司，如何推動，所以今天請相關局處還有教授來給我們一些指導，我們怎樣在目前沒有一個更有效、更大的所謂自由經濟示範區的母法作推動支撐下我們還能做什麼？我們就努力來做。

今天邀請了相關單位，我們就依序請你們做報告，就從左邊開始，請都發局副局長，謝謝。

高雄市政府都市發展局王副局長啟川：

大家好，透過今天的座談提供一些好的建議給市政府，大家一起共同來努力，有關港、市合作這個議題，過去就談了很多，不過在這幾年有很大的變化，因為過去港、市是在不同的轄屬，治權上有若干的重疊，這樣的情況在空間上產生若干的錯置或土地上不相容。在這個過程中在協調上、行政上產生一些摩擦，產生效益不張的問題。

過去大家對市、港合一的問題談了非常的久，這幾年從市、港合一慢慢談到市、港合作的議題來延伸，慢慢跟港區之間建立一個共識。港的部分從機能上也可以分成兩種，除了貨物運輸，包含散貨跟貨櫃貨，尤其過去在舊港區的地方，1998年以後貨櫃開始大型化，高雄在原來舊港區的部分，水深也比較淺。在大型貨櫃的趨勢需要較深的深水港來滿足貨運上的需求。舊港區原來水深10-12米深的情況之下，大家都有一個基本的共識，其實就可以做一些轉型、轉變，所以那時候我們逐步建立這樣的共識，就是在港區功能上的調整。前鎮河以北的部分，散雜貨的部分慢慢可以做轉型，從過去貨物的經濟，開始轉型為人的經濟，人的經濟包含文創、觀光、數位科技、會展等等這些相關的產業可以逐步在前鎮河以北做調整。

前鎮河以南的部分，包含目前正在推展的洲際貨櫃中心等等，可以滿足原來港區，我們現在雖然是排名13，我們的貨櫃量其實還在增加，等一下港務公司會說明。世界的貨物在港區有在調整，有這樣的需求，在前鎮河以南就是滿足這樣的機能。包含物流、倉儲、轉運甚至綠能的產業可以在南邊發展。

現在大家在這樣的共識之下，過去市、港不合一的問題，透過市、港合作的方向，比較又一個大方向、大格局的調整，也就是舊港區跟原來

早期戲獅甲工業區那一帶就是現在亞洲新灣區這一帶，就有更好的發展機會。

其實在亞洲新灣區這一帶透過這樣的機制，目前大概有兩個方向，第一，方向的部分共識已形成，土地規劃已完成，市政府也透過跟中央合作，把五大建設放在亞洲新灣區，包含會展的產業建設、文化的海音中心跟總圖。觀光的建設就是旅運中心，包含重要的交通建設，輕軌就在這個地方。這個基礎建構完成之後，接下來怎麼樣去做招商，這是大家比較关心的部分。

市政府有兩個方向，第一，與港務公司共同成立高雄港區土地開發公司，透過這樣的公司可以針對灣區裡面的土地來共同開發。成立這個開發公司的方向大概是，透過這樣的規劃整合，怎麼樣追求最大的利益，讓這個利益由市民來共享，其實這跟過去大家追求的是一樣的。透過開發公司，透過資源整合、專業的營運、行政上的簡化，透過專業的經營共同開發的方式，針對港區的土地，透過這樣的機制，追求最大的效益，這是第一個。港區的土地可以整塊的聯合招商，避免細碎缺乏整合的方式開發，對整個灣區的開發或者灣區周邊產業的引入，這個絕對是正面的，而且有很大的幫助。現在 85 大樓正在進行開發公司的揭牌，預算也經過中央跟地方合資成立。

另外一個部分在灣區周邊就是以前的戲獅甲這個地帶，前階段都有很多的重工業在這個地區，現在高雄市的產業要轉型，透過剛才灣區建設後，那些公營事業土地還是在這個地方，我們剛剛講的基礎建設完成後，怎樣促使大家的土地共同合作，來加速招商的活動，引入更多的產業在高雄。所以我們也試著跟這些國營事業，成立一個新灣區的聯盟，台肥、台糖、台電、中油、台灣菸酒、台銀，由市政府跟港務公司跟這六家公司的董事長成立一個亞洲聯盟，定期來開會共同來研商。在這樣灣區的基礎架構下，及港務開發公司的開發之下，來型構共同招商。

以團隊的力量我們提到是一個國家級的團隊或是國際級的團隊，針對灣區的土地共同開發，希望把軟科部分擴大，吸引像體感科技也進駐到灣區裡面，透過土地能夠有這樣的機能，在國際能夠提供更多招商的機會，把招商引入也帶來更多的就業機會。如果這些土地開發完成，能夠為高雄帶來更多的就業機會，就像過去的高雄工業的部分，在這個地方有新的產業轉型的機會帶來更多的服務或者帶來相關科技的數位內容的

相關產業，能有更多的就業機會。我先簡單的跟各位報告，各位有什麼意見也可以提供我們參考，謝謝。

主持人(黃議員柏霖)：

請經濟發展局陳科長發言，謝謝。

高雄市政府經濟發展局產業服務科陳科長杏怡：

大家好，其實副座剛剛講大都講完了，今天主持人有提到自由經濟示範區，雖然這個議題從民國 100 年談到現在，是有一些遺憾，因為母法沒有通過，其實在大家參與的過程當中，就有第一階段五海一空的成立，後階段的母法也確實在立法院，在立法的過程受阻沒有繼續進行，可是自經區的案子，幾位老師都有參與，也指導我們，我覺得那是個讓地方政府同仁真正參與了解所謂的解除管制，跟法規鬆綁的概念，算是滲透也好或者是擴散。

從過往比較是管制類的東西，這一些的處理都比較偏重在中央政府，地方政府的參與是比較少的，從自經區討論的過程當中，市政府也因為這個題目，我們提出自經區的一個想像，如同剛剛副座特別提到整個港區周邊，前鎮河以南是一個運籌中心，前鎮河以北我們希望從過去的港務能翻轉成為商務的使用。

這一個想像在自經區的時代，我們希望這樣的土地上面能長出什麼樣的產業，所以有探討一些金融、會展，甚至是醫療或者是有潛力的觀光，這些項目能落在前鎮河以北，也就是我們現在稱的亞洲新灣區這樣的地點。主持人前言提到的整個台灣產業的進展可能在六、七十年代以後，高雄市缺乏一個強而有力的產業政策的支撐，雖然很遺憾他沒有完全成功，其實這樣一個開發灣區的概念，怎麼讓高值服務業的可能能落在灣區，也一直是市府縱使自經區條例沒有通過，仍然是我們努力的方向。我先做這樣的一個說明，也因此在新政府提出新政策計畫，市政府仍然會跟著中央政府的腳步來進行，像剛剛副座也提到，整個土地的開發無非是希望在這麼精華的市中心商業用地上，他的開發用途，會更清楚符合中央的政策，符合在地產業的需求。

以最近中央剛通過的前瞻基礎建設計畫，他總共有 5 個大項在灣區裡面的一個落點，我們爭取到 10 億 Fun Tech 的體感園區計畫，這個計畫應該從我們過去這幾年來像駁二的高軟，陸續引進了像智崴、兔將，等等大小不同的軟體業者已經陸續進駐，我們覺得整個產業的成熟度，應

該也可以支持我們的體感科技園區，所以這樣的想法透過中央，還有在地立委的支持，這個想法目前已經被核定進入行政院的前瞻計畫裡面。

第二，我們也搭配中央新南向政策的想法，我們希望亞灣他不只是會展，當然會展是一個展覽館的性質，未來其實我們比較完整的會展的PICTURE，像台北的會展中心，他不只是一個展覽會館，他應該有相關更大型的會議中心，我們也知道，像一個5千人的階梯會議中心，目前高雄其實是沒有的。整個會展能量的完整，還是必須在有會展二期計畫的推動，我們搭配中央新南向政策，我們現在也積極的希望爭取中央支持，除了展覽館之外，能規劃興建高雄國際貿易中心，讓整個灣區會展的規模甚至有相關配合的飯店，能讓會展的機能更完整。

貿易中心我們的想像裡面，更希望是新南向的一個據點，讓東南亞國家的貿易或經貿，這些往來的公司，他在台灣的落點上面，我們也知道高雄往新南向他是最近的距離，尤其在總統宣示高雄是一個新南向基地的同時，我們讓基地具體化，所以也希望在下一階段，可能我們要跟港務開發公司或者是跟中央一起來合作爭取後階段貿易中心的一個興建計畫。讓我們跟東南亞國家商務往來互動，譬如說有中央機關在高雄他有設點的可能或者是東南亞國家商務往來設點的一個選擇上面，都能以高雄這樣的場域做優先的選項，我就以產業方面做以上的一個報告。

主持人(黃議員柏霖)：

謝謝科長，接下來請財政局陸科長。

高雄市政府財政局非公用財產開發科陸科長奇峯：

大家好，在這邊代表財政局就今天的幾個議題提出我們的一些淺見，首先高雄港、市發展的介面整合問題的部分，我們看到高雄港務公司跟高雄市政府現在已經成立高雄港區土地開發公司，這比較重要的意義就是說，過去利益爭奪的狀況，轉換成利益的共享，這個是踏出關鍵的里程碑。

在整體的社會層面其實我們也看得到，無論是中央的行政立法部門或者在地方上的立法部門就是議會這邊，還有產官學界，其實不分黨派不分業界都非常關注港、市未來的發展，在這樣的狀況之下大家都希望藉由既定交流能夠對未來推動政策，提供有效的建議方案，這是整體大環境面向的優勢，在市政府執行的階層上，我們看到無論是在未來開發規劃上，重大公共建設的配合上，甚至公、私有土地的準備上，現在都是

全面啟動的狀態。

譬如說：都發局他們積極準備多功能經貿園區的都市計畫，也與港務公司合組開發公司，新灣區裡面也有一些都市更新開發規劃的案子在推動。經發局除了有循環經濟整體規劃之外，也有高值化產業的規劃，也有持續進行國際招商業務的推動，地政局也辦理 205 兵工廠的區段徵收，財政局協助各局處辦理促參業務之外，我們今年二月份剛簽約完成小港區二橋段臨海工業區地上權的招標案，廠商預計會投資四十餘億元，這一個是在未來的開發上，另外在公共建設的配合上，目前可以看得到整個新灣區，有許多的重大公共建設在推動，不管是地方上的，還是港務公司中央的，這一些全力推動的重大公共建設，這一些完備的公共建設，正是未來吸引各項投資，以及帶動港務發展最基礎的建設。有這些公共建設才能吸引外人的投入。

第三，各公、私有土地的準備上，我們大家都熟知 DC21，這些公司都非常積極的在準備他們的土地，還有我們港務公司，副座提到的，中油、台糖、台灣菸酒還有 205 兵工廠，這些都積極的在準備，綜合上面各項的優勢，中央、地方、府會、產官學界大家的努力，這個介面整合，現在已經踏出關鍵的里程碑，後續在推動上，我們是認為如果秉持這樣的精神，放棄以前利益爭奪的概念，大家利益共享的精神，整合之路是可以越走越順遂。

提到高雄市、港合作面的挑戰課題上，在整合順利的腳步踏出以後，我覺得挑戰的重點不是內部整合問題，而是外部競爭問題，包括第一，可能是城市間的競爭，每一個直轄市都在互相競爭，國內城市間要勝出，就是要厚植實力，對於市政府自己的公共建設之外，爭取像前瞻基礎建設這樣，中央補助的公共建設，就是希望把高雄的公共建設能夠做到更完善，厚植自己的實力，才有辦法去競爭。

另外一個國際城市間的競爭，除了厚植實力，還涉及到經貿上的合作競爭關係，一般來說要先建構國家的產業政策，就像剛剛科長提到高雄產業目標方向在哪裡？是很重要的，如果有這個東西再強化重點發展或者優勢產業，透過國際貿易比較利益法則，再跟其他國家看怎麼樣，競爭和合作是放在一起的一體兩面。這個會涉及高階層國家經濟建設的目標，其實這一點在某種程度上，還是有賴中央政策的指引。譬如說像剛剛科長提到的自由經濟示範區，就是立法被卡住，這個部分還需要中央

多多的幫忙。

第三，挑戰課題上很重要的是一個完整的基礎建設，基礎建設是經濟發展的根本，當然在城市階層我們市政府有很多重大公共建設正在推動中，在國際競爭上，國家層級重要的基礎建設可能更為重要，譬如說海、空的運輸，水、電長期發展的規劃這些都需要中央和地方共同努力。最近看到一則新聞，科技部為了要留下台積電，全力的協助處理環評、水、電這些基礎設施的問題，這個東西也可能是未來港、市合作面對的國際挑戰積極正向發展方向，期望未來這些發展能夠循著這樣的方向前進，就可以看到光明的未來。

針對推動策略還有相關配套，這個部分可能僅就財政局的業務比較直接相關的部分來進行說明，在港、市合作的過程中，在這個區域內一定會產生許多的公共建設的需求，這個公共建設的需求在財政局會持續協助各局處促參，以促進民間參與的方式來推動減少政府的支出，讓公共建設可以達成，這樣子的方式我們已經做了滿多的努力，包括各單位要辦理的促參業務的時候，都會協助去爭取財政部前置作業的補助。

我們也制定了一個促參權利金、獎勵金的分配要點鼓勵各機關。他如果能夠用促參的方式推動，有獎勵措施給他們，他們會比較積極努力的去做，確實有一些成效，譬如說去年促參的招商成績我們在地方政府獲得第一名。今年也獲得中央已經核定的五項，發放 5,000 多萬的促參獎勵金，另外去年向財政部也爭取到 2 案前置作業補助，最近又提了 3 案希望爭取財政部給我們補助去做一些促參案件的規劃後續我們也會持續協助各局處的推動，有效的利用民間的資源來做公共建設，以上是財政局的報告。

主持人(黃議員柏霖)：

謝謝財政局，接下來請文化局。

高雄市政府文化局簡課長嘉論：

大家好，前面各局處前輩都有提到關於產業、都市建設的部分的一些想法跟作為，我這邊就針對文化做一些補充說明。一直以來文化局朝向面向海洋這樣文化的發展來做，針對這個部分我們大概可以用現在、過去跟未來，以點、線、面以及立體深化這幾個角度來談，例如像文化局之前推廣文化觀光，我們有成立英國領事館、紅毛港文化園區、駁二藝術特區，分別代表的是高雄開港的文化，以及庶民生活文化，駁二代表

的就是以前日據時代到現在海陸聯運產業的歷史，這幾個重要的點，也是讓我們在經營文化觀光方面，有一個著力點，當然這幾個點的設立也要感謝之前陸陸續續跟港務公司這邊的合作，促進了第一波港務公司市、港之間的合作交流，最後我們再用文化遊艇線的方式，交通的方式將這幾個點串聯在一起，當然期待未來海洋文化流行音樂中心成立之後，那時候就可以把這些文化的能量推展到海邊，目前進行的方法，希望透過文化、藝文、展演、文創能量的引入，就是軟實力、軟能量資源的帶入，剛剛提到的是點的部分，文化觀光景點的部分，以及與一些文化形成線的部分串聯，我們希望從線走到面。其實整個高雄和高雄港是密不可分的，很多產業、很多聚落是從高雄港發展起來的，特別是哈瑪星地區，所以我們希望現階段做一些不一樣的進步方法，重現港區的風貌。

首先我們會針對駁二附近的舊倉庫，舊倉庫代表整個海陸聯運的狀況，產業進來之後的產業風貌，透過這些舊倉庫的活化再現，可以讓市民重新認識，原來高雄有這樣的產業歷史，當然包含港務公司的載運倉庫、新濱碼頭等區域，都有非常豐富的港區歷史，我們希望透過文化能量展演帶入之後，讓港區的風貌再現。再來是保留歷史文化的痕跡，譬如哈瑪星地區，是因應港區發展而興起的聚落，整個生態面都是非常重要的港區文化歷史的痕跡，這也是非常值得保留的，透過這些保留及活化再生，可以讓世人知道，高雄是一個與海洋接近的城市，從以前就是這樣，這些重要的歷史痕跡保留下來之後，就是要活化再生，因此我們希望透過一些主要的公益型文化活動，導入一些商機，讓舊的商圈、舊的城市、舊的部落可以重新再活化，這是線到面的部分。

最後我們希望透過一些更深層的文化活動，讓市民理解到，其實高雄市民就是海洋的子民，每一個人都應該面向海洋去思考，越在地是越國際，今天高雄港市合作面臨的課題，是在層面上我們要走出自己的獨特性，越獨特的東西是越國際，連鎖事業事實上已經停止化了，不會在國際上看見，高雄雖然是一個年輕的都市、年輕的港口，事實上有非常多的故事，所以我們希望在這個層面上透過更多的方法，讓這件事情被彰顯出來，配合亞洲新灣區的政策，營造出獨一無二的港灣風貌。最後透過很多深化活動，一些文化歷史的保存，在軟體層面、思想層面的深化，讓市民很清楚地意識到，高雄人就是海洋的子民，我們要怎麼去面對這個港口，這是我們希望走向的境界，也希望高雄未來可以面向大海、

春暖花開。

主持人（黃議員柏霖）：

接下來請交通局發言。

高雄市政府交通局洪技正嘉亨：

主持人、各單位代表，大家好。針對交通的部分，其實未來港區發展，包括港區內的部分，我們會提供一些相關的交通意見，因為港區內未來會有很多建築物產生，包括港區之間各個建築物聯繫的部分，我們會提供港務公司針對這個部分做一些處理。另外，港區外的聯外交通，我們會運用既有的多元化運具，跟現在的一些新科技，包括智慧城市等等相關的科技，共同來提升運輸品質，因為未來港區不僅僅只有以前的貨運需求，未來也會衍生郵輪及客運的需求，整體會從哈瑪星、駁二到亞洲新灣區整個帶狀區塊的運輸，不像以前只是內部居民的產業，未來會針對產業怎麼運輸到外面，包括裡面的觀光遊憩，這部分我們也會提供港務公司針對區內的第二過港隧道，跨港橋等等相關的新型建設，讓整個港區聯外交通更加順暢。另外會針對智慧化城市等等相關的，包括科技新型的運輸方式，提供多元化的運輸場域，以上做一個補充。

主持人（黃議員柏霖）：

接著請台灣港務公司高雄港務分公司王彥超副處長發言。

台灣港務公司高雄港務分公司王副處長彥超：

主持人、市府長官、與會的各位專家學者，大家好。高雄港務分公司做以下的說明，事實上高雄港本來就擔負著國際貨物的運輸，包括國內的部分，所以長久以來高雄港本來就是一個很成熟、很飽和的港口，過去講港市要合一，合作、建設、開發，事實上有腹地的侷限性，當然我們非常感謝有一個契機，從紅毛港遷村開始，洲際貨櫃中心一期之後，才有第二期往外延伸部分，當初我們往外海延伸的時候，也考慮到跟市民介面的部分，當時我們就把石化部分定位在靠近二十幾號碼頭，把靠近新灣區石化品的部分遷移到外海，也把中島區有一些比較高污染的，譬如煤礦、廢鐵材，可能對市民生活影響比較大，我們也把它遷到洲際二期的外海，所以整個時程預計，石化品的土地最快年底就會交付業者去做土地夯實及後續建廠，中島區審查過的部分，大概在110年會讓他們在那裏營運。當然就會牽涉到一些介面的部分，尤其石化產業，大家都會想到管線，尤其高雄發生氣爆之後，對管線會非常在意，事實上這

些石化品不管遷移到哪裡都會有一些管線產生，所以未來的介面的部分，是如何確保市民的安全，以及廠商如何可以繼續在那營運的重要因素，就是管線要如何妥善規劃好，以上是市府跟港務公司要合作把它處理好。

回過頭來講，其實大家一直很關心亞洲新灣區和 1 到 22 號碼頭的開發，事實上我們跟文化局在好幾年前就合作，從駁二那邊開始，我們釋出土地交給文化局辦活動，甚至今天中午同一時間成立土地開發公司，短期現階段我們以駁二那裏為最主要的開發區域，當然延伸到 1 到 10 號碼頭，畢竟有很多國內線，有一些木板材料、物流業者要做遷移，接下來可能一年內就要遷移，事實上我們預先做規劃，但是對港區業者來講，會面臨到一個陣痛期，就是中島區或其他地方還沒辦法遷移到洲際二期的狀況之下，還要移植到這些既有的地方，作業上會產生很大的陣痛期，當然港務公司的立場，我們希望配合市府，整個港市合作的關係，我們會盡量幫業者解決遷移面臨的問題，把土地空出來，給土地開發公司，以及借助文化局文化延伸，把 1 到 10 號碼頭，甚至到 22 號碼頭，將產業活絡起來，目前港務公司一直在配合市政府，針對既有的物流業者，如何去解決他們的問題，這是目前我們積極在做的事情，以上報告。

主持人（黃議員柏霖）：

第一輪都報告完了，請學者專家講完之後，如果還有要再補充的就再補充，我們依照邀請的順序，先請海洋科大楊教授發言。

高雄海洋科技大學航運管理系楊副教授清喬：

主持人黃議員、市府代表、港務公司代表、在座的教授及專家學者，大家午安。我是高雄海科大航管系楊老師，剛剛大家提到港埠機能的調整及產業型態的轉變等等，這是一個趨勢，港市合作是必然的，但是第一個問題是介面上，港、市要怎麼合作？一個港主要的顧客是貨主，市主要的部分是居民，以現狀來講，第一個會有衝突的問題，所以港的定位跟市府的規劃上會不會有衝突？第二個，土開公司成立了，土開公司跟市政府，三者之間的介面要怎麼合作、聯繫？我想，一開始是一個介面上的問題，其實剛剛王處長有提到，港會有遷移的動作，比較著名的例子是新加坡，從最早克拉碼頭的退出，到 2025 年甚至要退到整個外海大使港，高雄港一定會面對，但是現在最大的問題是業者。

高雄港從港群帶來對高雄的整個就業、產值或周遭的產業，觀光很重

要，但是那些業者要怎麼去照顧，所以我剛剛提到合作的部分，我建議市政府是不是可以結合中央，跟港務公司共同面對碼頭遷移之後的一些困難，這些困難當然是現有的碼頭業者，或拖船業者，怎麼樣共同創造一個好的永續環境，這是未來永續合作要思考的。當我們講新灣區，高雄港面臨跟業者之間的 argue，這是一開始大家提出的。除了這個之外，就是我剛剛講的，港公司跟碼頭是一個利益衝突，因為現在會有與民爭利的概念。第二個，市民和政府之間也有一個問題，就是環評的問題，另外就是貨主跟航運業的問題，今天你把所有的航運業者都移到洲際，國道7號一直卡在環評問題，不管是國道7號或其他配套措施，從市府角度或港務公司角度都一定要解決，因為沒有聯外交通，所有的業者移到那邊，供應鏈也好，所有的海運業都在那裡，加工區的業者、進出口等都會有額外成本，這些陸運成本及額外成本誰要吸收呢？第一個，在開發公司成立之後，以整個市的角度來講，這個問題已經不是港的問題，因為產業也是市政府經濟發展的一環，所以聯外交通沒做好，所有的業者一定會抱怨，甚至可能出走，這是第一個部分。

第二個部分，我去年剛好指導一個港務公司在職班的學生，專題是舊有設施的轉型再利用，針對經發局及文化局做一些調查及訪問，謝謝他們。我們從這個研究來講，基本上一個永續的發展不外乎考量到社會、經濟、環境層面，經濟層面還考量到未來土開公司成立之後，你導入的業者的條件及能力，不論文化局或市政府，如果以永續角度來講，不希望導入的業者突然面臨一些問題就中斷了，這是一開始我們歸納的幾個點，所以我們從空間、環境、資產和經濟條件來看，目前現有設施比較遇到的是法令及法規的問題，不論是消防、資產文化問題或都計法的問題等等，建管、文資、都計都是市政府、港務公司和土開公司一起要去協助解決的，包括剛剛提到的公司夥伴關係，怎麼跟業者及市民共同協商，所以要結合環保的概念。第二個是文化的概念，剛剛文化局提到，調查顯示，業者期盼觀光和商業活動，但是你看國外的克拉碼頭或其他的一些案例，另一個成分是文化，高雄港剛好有港埠和海洋文化，有沒有辦法將觀光及商業議題也導入現有的港埠設施。最後一個是交通的問題，以既有的設施來講，也就是舊的港區，因為現有周遭的已經成形了，最大的問題還是聯外交通及停車場問題，我講的是針對既有重新再利用，可能這是交通及聯外要思索的，未來可能針對聯外交通、政策條件

、法令條件和公司夥伴是比較迫切的，我大概先提出這些，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

接下來請義守大學李副校長發言。

義守大學李副校長樑堅：

主持人、與會的市府同仁、台灣港務公司高雄分公司、各位學者專家，剛剛聽了王副局長、市政府單位及港務公司的說明，之前是不談港市合作，市政府當時談的是「港市合一」，所以曾經高雄市政府建設局李文良當局長的時候，去掛了一個牌子，最後不了了之，所以港市要合一的前提，當然國外有很多的地主港和當地的市政府合在一起，可是高雄港有一些特殊的地理條件，所以從省政府到現在的國營公司，在運作的機制上變得不太一樣。以往我們所知道的，雖然要談港市合作，現在市政府跟港務局也成立一個港市土地開發公司，畢竟分屬不同單位，管轄權不同，目標定位也不太一樣。之前高雄港務局曾經委託做一個計畫，高雄港設立衍生出來為高雄市所創造的就業、稅收、產值，針對整個區域產業關聯的發展做了一個研究，其實那個數據出來也是相當大，高雄港原來就是全世界第三大的貨櫃港，所帶動的物流、港區相關服務、日用品供應商、船舶小修理等等，其實有很多關聯產業，你們不能否定高雄港對高雄市帶來的建設及發展，因為分屬不同的單位，稅收部分對當地有一些貢獻，但市政府的立場是希望港市共榮，這個目標應該是不變，但是我們怎麼站在一個三贏的立場，在既有的業者、市政府、港務局。當然，市民的觀點有另類的需求，怎麼樣站在一個三贏的立場去規劃推動共同的目標？

其實經發局剛剛也談到很多，文化的建設活動要能納進來，產業經濟也要帶進來，我們這裡就要面臨到幾個挑戰，第一個，我們引進的產業，到底在現在 1 號到 21 號碼頭，甚至連接到推動的 DC21 部分，因為中間還卡一個單位，叫做經濟部加工出口區，中島是台灣最早開始設立第一個加工出口區的地方，就是高雄加工出口區，市政府也是希望他能有所調整，但是這些區內的產業要調整，不是一時半刻的，雖然我們剛剛聽到高雄港務公司提到的，不管是石化碼頭、廢鐵、相關的部分，因為一個是在 106 年就開始啟動，一個是 110 年才能到洲際二期，洲際二期填海造陸的工程，其實還在持續進行，你現在想要求把這些產業都移到洲際二期裡面，剛剛楊教授提到一個重點，聯外交通不是各位想像的，

因為在市區可能 30 分鐘就可以到達的，但聯外交通可能要花二小時，對於這些航商及跟港口相關的產業來講，到底有沒有競爭力？如果你將他搬到那裏，讓他更沒有競爭力，慘了！誰要去呢？寧願留在這裡。我覺得市政府也要去了解航商及相關聯產業，也就是聯外交通的新關，因為現在很多事情都卡在環評，很多業界要出走也因為卡在環評，我不是說環評不好，而是環評要怎麼去跟經濟融合，不是環評最大，其他都其次，如果台灣這個社會是這樣，那就回家種田就好。所以環保和經濟要怎麼去共榮、並存？要有一個比較好的 solution 的方案出來，站在政府的立場，要協助產業進來，可能不是無污染或是局部污染可控，而是你要不要讓這個產業進來呢？政府的立場要很明確，產業如果符合標準，一進來就卡在環評，三年、五年搞不定，沒有人要來了，高雄怎麼辦？這真的是一個很嚴重的問題，因為北部和南部的產業結構不一樣，北部可能是 IC 產業、軟體產業，可能是商業、金融比較多，南部如果要搞金融，要怎麼搞？南部跟北部是不一樣的，南部要搞商業，要怎麼搞？我們人口不多，從 2010 年縣市合併以來，成長人數增加不到 1 萬人，立委好像又少一席，就代表人口進不來，人口為什麼進不來？對！城市變漂亮了，但為什麼產業不進來？為什麼好的就業進不來？這些問題點我們要清楚，所以如果站在高雄市整體港市要發展的結構上，我們要把局部產業去轉型升級，我們要引進具有競爭力的產業，就剛剛王副局長提到的，在 1 號到 21 甚至到 DC21 這個區域，你要引進什麼產業？這些產業對高雄市來講是要創造就業，也就是創造高薪就業的工作機會，如果不是，引進這樣的產業，價值是不大的，如果舊有的產業本身有一定的產業機能，而你把他趕走了，結果讓他也活不下去，慘了！剛好雙輸，我們希望是雙贏，所以這機制不是把「騰籠換鳥」，好像就沒事了，不是喔！像大陸的廣東，以前汪洋就推一個「騰籠換鳥」，結果鳥飛走了，因為籠子打開，鳥都飛光了，沒有人要進來，要怎麼辦？產業都出走了，這是一個必須具體考量的問題。

剛剛提到有金融、商業、數位經濟，現在軟科招商進駐率已經達到 95%。數位經濟，剛剛提到體感，體感就是智歲，但是畢竟就是一家廠商，我們要創造的是一個產業群聚，所以引進這種新的產業，到底是不是能變成一種新的產業聚落。第二個，我們政府推動的五加二加一，現在叫五加 N，好像很多新的產業要進來，而這些新產業的導入，我們推動的

1 號到 21 號碼頭，甚至延伸到 DC21 部分，有哪些產業真正能夠在這個區域增值、加碼、創造產業的新活力？我們要的是這樣，如果是同質性，不具有競爭力的產業進來，慘了！大家都玩一樣的東西，能不能創造產值，能不能創造高薪的就業？我再強調，高雄市需要高薪的就業，不應該是低價的，在六都裡面，我們的薪水只贏台南市，也輸給台中、新北市、台北市，稍微贏桃園一點點，六都裡面只贏一、二都，我們希望的是，要引進經濟內容高附加價值的產業，現在我們看到北高雄有很多觀光業進來，高級的飯店也進來了，因為現在北高雄人口比南高雄多，我們看到中產階級比較具體的流動，是往北高雄去，剛剛王副局長提到的，南高雄是不是經由港市合作，把 1 號到 21 號碼頭開發出來以後，能讓南高雄有新的產業活力注入，這才是重點，因為要把與港口有關的產業移到洲際二期，洲際二期到底這些廠商要不要走，高雄港務公司也有代表來，你們有沒有問過航商的看法，那些關聯產業是不是願意搬到那裏去，如果每天上班要開二個鐘頭的車才能到洲際二期去，你問他們要不要去，如果他們不去怎麼辦？這個就是大問題，而且興建還要那麼久，現在很多企業經營的速度變化是很快的，幾年就一變，結果要等 110 年才 OK，可能他們會評估，所以決定先去別處，這樣就糟糕了，變成雙輸，我覺得這方面要特別注意。因為現在有合開一家公司，這家公司所扮演的功能和角色，因為你只有 1 億的資本額，不是 100 億喔！1 億能做到什麼程度？只是起一個頭，把原來中油的那些公司…，剛剛王副局長提到一個重點，在 1 號到 21 號碼頭裡面，有一些國公營和私人的土地，要經由開發公司來規劃，共同開發、專業經營，而且更可能是聯合招商，整個區域結構會變得好一點，但是我們希望玩真的，不要只有理想，可是卻做不到，所以要有配套，要怎麼樣讓產業群聚，進來的產業要具有高附加價值。其實國外有很多港口的作法，可以去參酌，既然市政府和港務公司已經合開一家公司，大家都是生命共同體，有些國外好的做法，配合台灣的產業特性，還有南高雄再發展的策略，因為南高雄現在有二個大區塊，一個是 205 兵工廠，外加亞洲新灣區，這二個大區塊要如何去連結整合？你所創造的商業、金融、數位經濟等等機能，跟北高雄是不是有明顯的區隔，現在已經有一點南北高雄失衡了，如果大家的投資還是往北高雄，這部分則要靠政府去投資，民間企業都不進來投資是沒有用的，所以我是比較 worry 這裡，希望市政府多一些了解，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

接下來請文藻外語大學企管系賴教授發言。

文藻外語大學國際企業管理系賴教授文泰：

我每次聽完我的同學講話，我心裡都感慨，以前在學校念書念不贏他，出來社會那麼久了，講話還是講不贏他，可是很高興，他講完了，我就不太需要講了，但是每次被黃議員邀約，多少都要講一點話。我的同學講了很多，剛剛市政府的好朋友也講了很多，我想，歸納成二點，面對外在的環境，找出我們的競爭力，這是第一點。要整體有計畫地結合政府和民間的力量，循序來推動。

事實上，面對外在的環境，剛剛主持人及陸科長有說，港灣城市面對的，基本上不只是國內城市的競爭，還有國際間城市的競爭，我們看一個數字，大家應該知道，高雄港去年的世界排名，大概貨櫃吞吐量是第十三名，我們曾經第三名，可是那時大概只有 700 萬 TEU，就第三名，現在是 1,100 萬左右，反而掉到第十三名。簡單說，我們的貨櫃吞吐量增加了快三成，排名反而掉了十名，所以整個海運市場，事實上的競爭不是僅只國內，我們面對是世界的競爭，當然世界是有契機的，這幾年海運的市場非常差，去年五大航商整併，台灣的長榮和陽明，目前經營的環境，包括他們的利潤，都受到很大的挑戰，所以面對外在的環境，簡單說，從港口要賺到錢，不只從物流的觀念來想，可能更需要從人流、客流方面來賺錢。聽我同學說，我是港務公司的董事，我是參加過幾次董事會，台灣港務公司要有這樣的體認，所以面對環境的競爭，不只面對大環境、面對城市，我們需要找出競爭的契機是什麼？民國 80 年大家有印象嗎？那時有六年國建計劃、六大區運中心，海運中心就在高雄港，變了一個名詞叫做全球運籌中心，高雄市推出多功能經貿園區，不管這個名詞怎麼變化，基本上來講都是求自由，自由就不外乎四項，人、貨、金融、資訊。這幾個部分，事實上面對外在的挑戰，我們都要厚植自己的競爭力。所以我們可能要捉住契機，我剛好有看到高雄港每五年都有計畫，剛好 106 年有新的計畫經過行政院核定了，基本上有三大方向。港口就一定是物流的部分，所以洲際貨櫃港的定位在主體上還是要維持，希望做智慧物流的運籌，譬如大家可能希望從後線到經濟發展局和財政局關心這些產業的發展。最後除了貨之外，要把客運打造成觀光遊憩港。

這幾個是計畫明確的，我們要在這幾個主軸底下，就回到計畫是否成形。可是剛剛大家都有提到，或許因為時空的轉變和我們基本上面對的環境變遷，我們可能有很多要努力的空間。這個空間，大家都談了很多，目前智慧科技的發展和環境的變遷，事實上大家都有體認。我們講了很多，最重要的事情是，我每次都跟黃議員講，每次開完公聽會，都只有三個英文字—Just do it！想清楚之後就是要做。然而執行的方法，公部門的角色就是提供硬體建設。畢竟公部門不是在做生意，受到的束縛和法規的規範真的很多。簡單來說，有整體性的計畫之後，我們標榜出來，我們要維持貨櫃的樞紐港，要對後線的運籌裡面建造一個智慧運籌的環境，要針對客運打造遊憩港，計畫已經明確了，再來就是看我們怎麼做。從公部門的角色，就是把硬體和軟體的建設環境塑造好，把人流的通關、金融的環境和資訊的環境建構好，再結合民間的力量，最後就是Just do it！謝謝大家。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝。接著請張教授發言。

中山大學政治經濟系張教授其祿：

黃議員、各位市府同仁以及學者專家好。我想前面幾位老師也講得很清楚，今天報告也都非常的完整。我同意剛才賴教授談的這些概念。今天看了公聽會的題目，從當年我們在談海空經貿城、自經區、亞洲新灣區，現在又冒出前瞻計畫、新南向計畫。計畫真的繁多，重心就是賴教授剛才講的三個英文字。認真來講，如果我們之前提到的任何一個計畫能執行好，就沒有問題了，我們規劃都有了。事實上所有的這些規劃版本，認真講起來還有點像，你不能說它不像。我想在座能想的也都是那些了，從過去一直到現在，幾乎就是這整個構想。計畫面是絕對都有，但是組織面呢？我們今天樂觀一點，因為今天既然新的開發公司開幕了，又有亞灣區聯盟等等的。所以計畫有了，組織上不管是市府和港務公司之間有更整合一些，當然這裡面可能還有一些可以再更整合的，但是組織至少也沒問題了。另外，我們實際能想像的這些內容，不管他們怎麼分，北邊的商務、南邊的港務或是科技、數位、循環經濟、文創、觀光等等，大概整個都想透徹了。

我反而是這樣想，剛才大家也都講得滿清楚的，我倒是比較想回到一個問題，就是政府真正能做什麼？好像有一次也是柏霖議員開的公聽會

，我記得請了一位大陸學者，就是對岸廈門大學的湯永鴻。我們那時候就在談自經區，他們是 copy 我們的，他們叫做自貿區。我印象很深刻的是，他講了一句話：「政府真的會比民間聰明嗎？」就是他一直覺得政府不用太主導，因為民間是哪裡有商機，自己就一定會去的。我們的公務員想破頭去幫忙想這個產業、那個產業的，如果真如公務員想得那麼好，就不用在公部門服務，去當 CEO 多好，不就可以賺很多錢了。我們真的不需要這樣。大陸是一個集權的地方，他們學者都能想到，政府可能就只是提供一個環境，而不是說那個要多厲害，要得是我們都是靠自己。其實我不覺得，我也不覺得學者有多厲害，最厲害的就是業者自己，就是這些老闆，他們一定是哪裡有商機，哪裡方便去，哪裡投資比較方便，他一定就會去。

所以我覺得我們政府講了那麼多計畫，我就認真問幾件事，我們的單一窗口夠好嗎？剛才我們好幾位先進也提到，像環評這種，如果我們真的要在這裡申設，雖然我們的計畫提出來，他們看得眼花撩亂，但是今天如果真的要來投資的時候，誰是我的單一窗口，誰來協助我一條龍的就馬上把這件事做好，我中間會碰到多少障礙。剛才科長提到法規鬆綁，我深有同感，這才是核心。如果我今天來投資遭受到這麼大的困境的話，我很難願意投資。最近義守集團的總裁抱怨為什麼要來投資卻沒有回應，但是美國那邊馬上就有回應。所以我們不是缺計畫，我們是缺少怎麼把它做好這件事的執行，單一窗口、法規鬆綁、快速環評等等，我覺得這可能是我們的核心。

另外一個就是我們自己內部的問題，牽涉到橫向聯繫行政效率。也就是這些單位如果要有一個很好的單一窗口，招商引資來方便這些業者，內部還是我們自己的行政效率跟橫向聯繫。不能說經發局找我來，但是到了另外一個部門忽然又被卡關。這個東西如果叫業者來協調，那就完蛋了，他大概就退卻了，因為他沒辦法協調。這是我們政府內部裡面真的必須要把它做好的。所以我覺得我們不缺計畫或是想像規劃，我全部都支持，就是回到我們政府自己，如果我們能把單一窗口、法規鬆綁，更有效率的橫向協調做好，我覺得這是一個關鍵。

第二點、我的建議很簡單，我覺得今天談的港市，概念是這樣，港是港口，市就是腹地，或是我們以前在講自經區的時候有前店後廠。前面這個港是我們的店面，後面有這些腹地，甚至剛才也有一些與會人士在

討論說要發展觀光等等，下了船之後可以到處去旅遊觀光等等的。這部分重點是，我們今天要談「合一」的意思就是兩者真的要合。我所謂的「合」的概念是什麼？譬如說，因為昨天航港局有委託我們做一些小小的研究，我們有一位老師已經做了一個訪問，碰到一位外國人，結果外國郵輪旅客來到台灣是有點抱怨的，他說不像到別的國家，下了船是有地方去的，但是今天到了高雄發現不知道下船後要幹嘛，總不能下船後就在馬路上轉一轉。我說的「合一」是這個合一，就是我們有這麼好的店面和旅運港口，或者未來落成的旅運中心，但是我們後端，下船之後要做什麼，後面這部分要做什麼，或是如果以自經區的概念而言，我們後廠到底要提供什麼出去。所以這可能也要認真的把它弄清楚，我想我們只要把這些基礎性的東西，既然是兩個介面要整合，到底要怎麼配合。我們可能有很多想法，但是目前確實在執行上沒有看到總體系統性的規劃，譬如說未來郵輪旅客到高雄的時候，你要規劃他能做什麼，或是這幾天他能做什麼，有哪些路線出來，我覺得這可能需要整體再思考一下。

我也非常支持我們只要能有效的執行，這些計畫總是比數字要好很多。謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝。接下來請鄭教授發言。

義守大學公共政策與管理學系鄭副教授安廷：

主持人黃議員、市政府各位長官先進、今天與會的來賓、現場的各位先進大家好。前面許多先進都已經重砲轟過了，所以小弟我的工作就是清理戰場，把先進們所提的建議做個收整。我就依照主持人給的提綱，就依照這個提綱來做簡單的收整和回覆，也提出我的一些想法，還請各位給予指教。

我們今天討論的港市這個部分的第一個課題就是介面整合，誠如剛才幾位先進所講到的。高雄市港合一這件事是從我小時候就開始談了，一直談到現在，我記得開始熱炒是從吳敦義擔任市長的時代，後來謝市長也接續這個議題。這個雛型終於在最近可以慢慢看到比較正向的曙光，所以一路走來將近 30 年是一件很不容易的事。但我們在談論市港這件事情的時候，我們必須先釐清，到底有幾個主體，我們看到港和市，很清楚的至少有兩個主體。就是土地的主管部門，也就是高雄市政府；另外

一個就是過去的港務局，也就是現在的港務公司。在剛才幾位先進的提點裡面，如同剛才李副校長提到還有一個主體是我們一直比較忽略的，但其實它是跟高雄港務發展有切身相關的，因為你只要談到發展，經濟部門在這件事情的地位就特別的重要。特別是高雄過去肩負了很強的國家建設執行的工具或是平台，所以高雄港區周邊的土地都跟經濟部或多或少有相關性，特別是現在高雄港區內還有加工出口區。所以光是要談高雄港市，就必須要先去釐清目前有哪些主體在這裡面，除了港和市之外，其實還有一個經濟部門，其在這裡所扮演的角色也非常重要。

如果就這三個主體而言，我們再來看看這些主體可能會產生什麼樣的介面。從上位到下位，上位包括了實質的空間以及非實質的制度，空間和制度的不相容是過去市政府歷屆市長非常抱怨的一點。所以成立土地開發公司的目的，大概是想把空間和制度不相容的問題做個處理。接下來還有剛才幾位先進以及張院長所提到的組織、計畫和財務，這些執行面的東西，由於現在土開公司成立了，我們看到了一個比較正面性的方向，所以也許在未來的計畫方面比較不會重疊。過去可能高雄港務局對於土地開發有自己的想法，港務公司有自己的想法，但是現在變成一家共同的公司，簡單來講就是利潤共享、共榮。這個東西會有組織、計畫，也會有財務，所以在這個介面上我們看到一個比較正面的未來。可是在另外一個主體性，也就是經濟部門未來的介入，我印象中沒錯的話，經濟部加工區對高雄港的土地利用有自己的想法，特別是那一塊高雄加工區，因為那是一個黃金地段。我覺得未來不管是高雄市政府，或港務公司、乃至土地開發公司也好，也可以試著把這個算是很重要的利益關係人拉進來做為我們的伙伴。事實上加工區過去在高雄港是扮演共存共榮的關係，因為加工區，所以高雄港一開始就有基本的貨運量；也因為高雄港，加工區在這個地方才會這麼好的區位。兩者共同促使了高雄港的發展，所以缺一不可。這是第一個，我覺得在介面整合的部分，可能還缺了一個主體，也就是經濟部門。這個部分接續剛才李副校長談到的，經濟其實才是高雄最重要的引擎。

第二個高雄港市合作面對的挑戰，我非常贊成財政局的陸科長剛才所提到的。高雄港市所面對挑戰其實是比較外部性的挑戰，這個外部性的挑戰是來自於城市競爭。我們過去一直在討論高雄港市的問題，其實講難聽一點，都在進行一種零和性的遊戲，我要從你那邊拿到主導權；你

要從我這裡拿到資源。但是我們都忽略了外在的世界一直在變動，剛才賴教授有提到，其實我們不是沒有在進步，我們有在進步，只是進行得比較慢，我們走得比較慢，而其他外圍的城市一直在拼。2014 年的時候，我接受亞洲開發銀行以及中國城市規劃協會邀請，我們進行了廈門港區的港市總顧問計畫。我記得在 2015 年所得到的數據，廈門那一年的貨櫃吞吐量是 918 萬個集裝箱，那一年他們排名第十六，可是前一年他們只排名第二。所以光是海峽競合的狀況，我們就可以發現高雄所承受的壓力其實非常龐大。而這個城市競爭並不是單單城市的單打獨鬥，而是跟整個區域的整合有很大的關係。為什麼高雄港可以在 1997 年、1998 年的時候，只不過憑著七、八百萬個集裝箱就可以榮登世界第三大港，但是現在多了三、四百萬還沒有辦法擠進前十名，那是因為過去 20 年幾乎所有貨櫃的成長都集中在大陸沿海地區。而過去因為政治上的關係，我們並沒有把所有的利潤或是中間的利益完全拿到，或是應該有的部分都不見得拿到。這段期間促使了香港在過去的 20 年坐穩了第一大港的位置，當然現在也被挑戰。所以我們要講的是這不是一個城市的問題，是上升到區域整合和全球化競爭的問題。在這個部分不是一個土地開發公司能夠解決的，土地開發公司可以處理內部介面衝突，可以把高雄市和高雄港過去彼此的利害衝突的東西坐下來好好談。但是接下來我們要思考的是，我們的敵人不是彼此，我們的敵人不在內部，我們真正的威脅是在外部。當高雄或是台灣的經濟被孤立了以後，我們再怎麼分都沒有用，因為這個餅一直在萎縮，即便我們高雄市政府拿到 90% 的土地開發公司股權又怎麼樣，反之亦然，都沒有任何太大的意義。所以港市要面對的問題是怎麼樣在整個城市的競爭當中，在全球化的架構當中去做突破。這個部分，我們憑良心講，高雄市政府並不是沒有努力，但是地方政府能做的部分相對有限，所以就會扣到第三個問題，港市合作怎麼去推動？我們還能夠做什麼？相關的配套措施有什麼？

我們這麼想好了，過去高雄港和高雄市，我們先不談經濟部門，我們就講空間部門的高雄市和運籌部門的高雄港過去在想什麼。高雄市想到的東西當然是根植於他土地管轄的地區，他想土地開發，他想建築改造，他想做觀光文化的推動，當然還有最基本的基礎建設。而高雄港在想什麼，他在想國際的運籌、貨流、港區內的建設，他也在想土地活化。而現在的高雄港開發公司把高雄港的土地活化跟高雄市政府想做的土地

開發這個介面搭起來了，所以這一塊未來的開發是指日可待。但是如果這個開發，我們把它當成是誘餌的話，我會肯定這個趨勢是正面的，因為開發也許可以成為未來招商引資重要的利多；但是如果今天反過來把開發這件事當成是我們的最終目標，我個人對這件事會是憂心的。因為如果土地開發是做為整個開發公司最後的結果，也就是土地開發公司如果是以利潤為導向的話，而不是以推動高雄港的再升級，推動高雄市產業再升級為導向，那麼它就是一次性。我們都很明白，高雄港如果沒有辦法回到往日的榮景，高雄市的產業如果沒辦法起來，任何一種土地開發只會愈開發愈小而已。扣掉高雄港，扣掉高雄市原本的三根煙囪，高雄市在全世界的城市裡面是模糊的，印象是模糊的。

所以今天跟高雄港務公司，除了在土地開發和土地活化這兩件事，因為我們雙方有共同目標可以合作之外，還可以在其他部分找到什麼樣的共通點或什麼樣的平台。這不是我能夠回答的問題，我相信市政府和港務公司雙方都有很多菁英，他們應該不斷的在想這個問題。身為高雄市民的觀點，我們很願意看到除了土地開發之外，土地開發能夠誘使什麼產業落腳，土地開發能夠誘使什麼樣的航商進駐，或是土地開發最後就是土地開發。如果土地開發最後只是土地開發的話，我們會多了很多開發案，可是這個東西在短期之後，我們可能還是會面臨同樣的問題，在五年後可能還要再辦一個公聽會；十年後還要再辦一個公聽會，而這個公聽會是無窮無盡的，是 public hurting，我覺得這樣的意義就比較弱了。我舉一個例子，什麼樣的情況下是我們可能可以互相的，現在除了土地開發之外，也許第二部分是在基礎建設，這個部分我們就可以開始談了，也許可以在這個土地開發公司的基礎上。譬如說，如果我們目前的趨勢既然前客後貨這件事情是免不了，也就是1~21號碼頭現在就是以觀光、文化、遊憩為推動的話，後面還有新的洲際貨櫃港一直在往南移動。如果是一個免不了的趨勢，高雄港務公司也確立了未來我們還有擴大的需求，未來還可能必須往南再去做填移的話。高雄市政府在這個階段如果能配合都市發展計畫、經濟發展計畫、財政計畫、地政相關的業務開始去思考小港區跟林園區未來相關的定位。因為如果你往南移，就空間來講勢必要去對接，把這邊的基礎建設和相關的計畫去銜接到高雄港務公司未來的發展計畫的話，會有比較明確的結果。而這個東西就是剛才張院長所講到的，能不能把跨部會或是跨局處的東西合一。

近期有一個機會，我也請主持人黃議員到時候跟我們市政府這邊多多合作，就是高雄市即將要開始制定高雄市國土計畫，國土計畫算是目前在台灣來講，唯一一個具有空間整合性質的法定計畫。這個計畫我相信在王副局長的帶領之下，都發局會很認真的做。所以我們未來有一些大的方向，可以寫進國土計畫的話，會讓我們很多事情不需要一直開會，不需要每換一個市長或局長就重新再討論一次。如果它的方向在空間框架下確定的話，有可能給未來的推動策略和推動主軸一個具體的穩定性，因為企業界投資最怕的就是不穩定性。這個東西對於未來高雄產業的明確性以及高雄港和高雄市，未來在空間上的合作，至少就合作的區塊和方向上而言，可以有一個比較穩定並且長期性的目標和設定。以上是我個人的淺見，謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

謝謝。請副座回應一下，謝謝。

高雄市政府都市發展局王副局長啟川：

謝謝各位老師的建言。第一、其實外在的競爭、外在挑戰隨時都在，我們當下的每一個人、每一個組織都在面臨現在所面對的問題，這個問題本來就是無所不在，應該要去面對。這是我先做的第一個破題。第二、我也同意大家剛才所講的，現在港市合作或是整個的發展，其實就是進入不要說 2.0 或 3.0，就是 just do it 的狀況，就是要進入這個階段了。已經攜手，手牽著手共同去面對這樣的環境，一起往前衝的階段，而不是在過去還在談立場、利益的階段。所以我先做這樣的說明。

剛才各位老師所提到的幾個部分，我也試著做說明和澄清。第一、介面怎麼合作，其實剛才大家也都點出問題了，定位也清楚了，南港區、北港區定位都非常清楚。在這樣的整體定位之下，計畫也定位了，計畫定位包含都市計畫的定位，包含剛才提到的港區每五年的計畫檢討，也定位非常清楚。所以過去在談舊港區要維持散裝碼頭或是要做為休閒、文化、親水、觀光之用的計畫也都定位了，都非常清楚。所以定位清楚，計畫也明確了。第三個部分就是剛才成立的開發公司，開發公司成立就是大家真的開始要來做了，這個組織也有了，現在就是朝這個方向來共同努力，趕快來完成。

所以剛才提到的問題，介面整合的問題大概已經不是什麼太大的問題了，剛才各位從我們部門之間在談事情的時候，已經跟過去談的不太一

樣了。過去在談我要這樣、你要這樣，但是大家剛才在談的問題是我現在要做什麼，我要怎麼做了。譬如說剛才提到的包含管線的部分要遷了，要怎麼遷等等，已經到了這個層次的問題了。這個部分我先回應到這裡。

第二個問題是開發公司是一個工具，但最終的目的是這個地方的整體發展、產業發展，最終的目的是這樣。而開發公司就是一個組織和工具而已，透過這樣的方式可以把資源整合起來，而不是像在切豆腐一樣零碎的開發，產生彼此間的競合，產生很多行政上的摩擦。所以開發公司是透過這個方式，讓大家把手牽得更緊，朝著剛才的定位和計畫時間往前推進。所以這沒有與民爭利的問題，這樣是創造雙方及市民的最佳利益，如果像過去大家還在談黑白或是立場各分一邊的時候，那就是雙輸或是三輸的情況。以上針對這個問題回應。

第三個提到的部分，我們不是把所有的東西都往南邊移。剛才提到的是在這樣的架構之下，大家有開始去做基礎環境的建構了。環境的建構在灣區的部分，如同剛才我提到的，把五個重大建設都在這個地方建構起來。包括我們的地政局現在在進場，在這個地區將近有十個公辦重劃區同時在進行。進行之後包含更細部的，例如道路公園這些基礎建設也會建構，等於除了那五大建設加上重劃的工程建設之後，這裡的氣勢就更為完整，將來要招商引資或是促進民間投資開發的部分，當然就會更活絡。

第四個我要講的是，我們這裡不是在騰籠換鳥，原來的鳥就不在。其實獅甲那個地方過去就是因為產業轉型的改變，所以像早期周邊的台肥、台塑等等那些土地就是在進行一些開發前的整飭。所以我們透過這樣的機會把這些土地重新轉型，讓它有新的發展機會。所以我們是整籠希望把鳥吸進來，把新的產業吸進來，築巢引鳳的概念。大概是這樣的概念。

第五個是我們的1、3、5、4貨櫃基本上還是靠國1的部分來處理，為了整個港區的作業機能上做調整，包含剛才講的市區裡面石化儲槽的調整，會調到洲際貨櫃中心那裡。所以洲際貨櫃中心的基本建設，大概在106年中就會有一個雛型的建構完成，當然就可以提供這些機能功能上的轉移。但是並不是所有的東西都往那個地方移，所以這部分會有一些階段性的調整，大家不用太擔心這樣的問題。

剛才還有提到一個部分是整合或是合作，應該是連串性或是整體性的。所以剛才提到郵輪，其實觀光局已經規劃好郵輪下船的四條觀光路線，有短程的，也有長程的，甚至可以到佛光山或十鼓園區，都有一套完整的路線。所以這段期間整體上都會互相搭配，事先就先搭配好，將來郵輪真的完工之後靠港，其實像今年的郵輪預估應該會有 43 艘，將近會有十萬人到高雄來，例如麗星郵輪的首航或是公主號的郵輪也都希望在高港靠港。郵輪產業就是剛才講的部分。港的部分，其實這是世界的趨勢，不管是像剛才提到國際港口，例如漢堡港或是法國的地中海港，其實這些港口的機能都隨著大型貨櫃化之後一定會做適當的轉型。港口的發展不只是處理貨的問題，包含人流經濟、觀光經濟，這一塊也是新的發展趨勢，所以現在為什麼會發展郵輪經濟這一塊，市政府和港務局也是全力支持發展這樣新的產業。過去歐洲的郵輪或是中南美洲的郵輪，隨著亞洲這邊的形態發展之後，已經慢慢轉移到亞洲這個地區來了。當然現在相對量比較多的是在基隆，我們希望在高港建構出完整的基礎環境建設之後，也能夠發展出高雄更大的郵輪經濟。

在這幾個介面上來講，就回應到最後那一個，就是 Just do it! 剛剛講的計畫、組織和定位大概都清楚了，大家就朝這個方向來共同來努力。

主持人（黃議員柏霖）：

最後也希望副座幫忙，很多人關心國道 7 號的問題，一直都卡關。前幾天我有經過小港機場，旁邊有一條路看起來就像千層糕一樣，就是因為重車在大熱天下一直行駛在那條路上，就一直往兩旁延伸，我看那個摺痕就有好幾十個。你想想看，如果我們國道 7 號一直沒有辦法突破的話，那些從洲際 2 號碼頭上來的貨櫃，出入的人流都要從大林蒲經過小港再到國道 1 號，造成時間成本等等各方面的浪費。我覺得我們應該真的要去正視我們的環評是真的很有效促進環境和經濟發展的平衡，還只是為了環評而環評，我覺得這應該是要去面對的。因為我們也不可能再走回頭路，以後什麼都不做就回家種田，回到一級產業，自己捕魚自己種田，那是不可能的事。但是我們真的要去面對這樣的問題，就是怎麼讓它加速，有時候速度真的會影響很多，尤其是人家要來投資會看。

昨天市長施政報告時，我也跟市長提到，你現在面對很多產業要來，你缺水、缺電、缺空排量，這個空排量的問題也是要去面對。否則像台

積電那麼好的公司都待不下去，其他的怎麼做？所以這些我們都要積極面對，知道未來可能會遇到什麼問題，我們趕快去面對。我想我們今天就到這裡。好，李副校長要補充，謝謝。

義守大學李副校長樑堅：

副局長剛好在這裡，我建議市政府內部應該要成立一個港市合作小組，這個港市合作小組要定期請土開公司做專案報告。擬訂出來的重點，可以透過台灣港務公司也派代表，請一些相關的第三方學者專家一起參與。有些問題到了一定的規模，必要時就要到行政院會做提案報告，把一些可能碰到的困難問題做一些突破和解決，這樣速度才會更快。

第二、引進的產業不要有太多的同質性，區域的土地開發不是要讓建商賺錢，更重要的是要創造就業機會。我一直提醒的是，建商賺到錢之後，接下來要做什麼？最重要的還是要讓產業能夠活絡下來，能夠創造好的就業機會，這才是我們高雄市最需要做的。我們要把人口引入就是要有就業機會，這個就業機會薪水不夠他們就不會來，就會往中北部跑，這是絕對不變的道理，我比較擔心的是在這個地方。謝謝。

主持人（黃議員柏霖）：

現場有陳其邁立委的助理、陳議員麗娜的助理出席。今天的會議就到這裡，謝謝大家，謝謝。