

第六章 高雄港都的地位及港口營運量的變遷

(一) 全球、亞太及台灣中的高雄港都

檢討全球主要的「世界都市」(The world city)的發展脈絡與歷史，可以發現，19世紀，由於英國早在1776年瓦特發明了蒸汽機，機器有效取代人工生產以後，再加上英國本土中心本寧山脈豐富的煤、鐵礦蘊藏與生產量，結果造就了世界上第一個世界都市—倫敦，英國也在19~20世紀之間發展成為世界上工業發展執牛耳的國家。踵繼著英國倫敦之後，在太平洋彼岸美國的新英格蘭地區，隨著工業化成效的快速擴散，也在近一個世紀之後出現了世界上的第二個世界都市—紐約。接續美國這個工業大國之後，東方的日本也以明治維新開啟了另一工業經濟強國的奇蹟締造，日本以比倫敦與紐約更短的時間創造了人口更集中、人口規模更大的第三個世界都市—東京。在邁入21世紀的這五、六年當中，我們看到一個嶄新的，具有超強FDI(Foreign Direct Investment，國外直接投資)吸引力的世界都市正快速崛起。不論是FDI吸引力、外商投資佔社會資產投資比重、外貿依存度的攀升狀況、因外商大量湧進所迫切需求設置的新生產空間等指標，上海都無庸置疑的被認定是21世紀最重要的新世界都市(寧越敏，2004)。

我們深知，擴張的世界經濟為主要的國際都市競爭地位和功能，創造了一個有利的環境和競爭平台，也為新的都市競爭提供了一個更廣泛的空間和更好的機會。這種觀點肇始於華勒斯坦的世界體系理論，華氏認為半邊陲(semi-peripheral)和邊陲(peripheral)國家在世界經濟快速擴張時期，將獲得更大的、向上的流動性(Wallerstein, 1979)。顯然這個理論是建立在世界都市體系的等級和相關的論點基礎之上，在這個體系中，大的國際或世界都市，不論從世界範圍，或是從區域範圍來看都是生產、消費、交換和控制的主要中心(Sassen, 2001； Smith and Timberlake, 1995)。

雖然高雄市曾經以她興盛的工業生產，快速發展的工業機能，在1960~1980年代與香港、新加坡、漢城、釜山、台北等亞洲城市，並列為東亞新製造經濟的生產中心之一(陳向明，2004)。然而從幾位知名世界都市研究學者及相關機構所做的等級劃分和分類或排名中，如表6-1、表6-2，似乎均看不到高雄港都名列其中，其落後香港、新加坡、台北、上海、漢城(首爾)，已是不爭的事實。不只高雄在全球或亞太尺度中的世界經濟體系中的能見度不足，在世界都市體



系的排名上也難有一席之地。即使以全台灣的尺度來看，我們似乎只看到台北一極獨大的現象仍繼續在增強之中。表6-3～表6-5清楚呈現了這樣的事實狀況。早在民國75年(1986年)，就清晰可見台灣都市、人口、產業及大學院校的一極集中之偏頗現象，大台北地區在人口、工廠數、工業產值、服務業、商業及大學校數的比重均是全台最大集中區；到了1993年(民82)，大台北地區高度集中的現象似乎沒有任何改變(表6-4)；如果再以最新統計資料的整理，到2004年，近十餘年來台灣工業的空洞化現象至為顯著，全台工廠數從1993年的143,159家銳減為2004年(民93)年的76,642家，減少了6萬6千多家，而工商服務業則增加了約8萬6千多家(表6-5)，顯示後工業化社會特徵已愈來愈顯著。而前述的各項指標，依然清晰顯示：人口、工廠數、服務業家數、大學校數等大台北地區仍然是獨占鰲頭，高居近三成或三成餘之比重；工商及服務業員工數及生產總值更高占達四成七與五成七；高雄區以同樣指標來看，則均不及一成，或僅占一成有餘(表6-5)，凡此均在在顯示台灣地區區域發展的南北差距現象依然嚴重。高雄地區除了在下節將分析的港口機能明顯有獨占性或較具重要地位外，其實在各項發展指標上的評比仍然是遠遠落後於台北地區。

不過就台灣的六大國際貨櫃港口，及高雄港、基隆港、花蓮港、台中港、蘇澳港及安平港而言，在下兩節的分析中，可以清晰看出：高雄港比之於高雄地區在全台的地位遠遜於大台北地區之後，難以匹敵。可是高雄港在港口貨櫃裝卸量以及在台灣的港口地位卻是一枝獨秀的。如下節表6.12所示，全台灣在2003年(民國92年)六大港口總貨櫃裝卸量為380,937千噸，高雄港即擁有達251,774千噸，高占全台各港口貨物裝卸總量的66.1%，其他五個港口合計只占33.9%(合計只有129,163千噸)。政府為積極拓展港口營運的國際化功能，已正式於民國94年(2005)通過設立五個自由貿易港區，其中高雄港自由貿易港區，即定位為台灣最大國際港。計有航線372條，遍及全球102個國家的367個港口(表6-6)。未來與小港國際機場、高雄多功能經貿園區、加工出口區及各內陸貨櫃集散場站全面整合運作，其發展前瞻與願景應可期待。

■表6-1 世界都市的等級劃分

研究者	第 1 層級世界城市		第 2 層級世界城市	第 3 層級世界城市
富利德曼 (1995)	紐約、東京、倫敦		邁阿密、洛杉磯、法蘭克福、阿姆斯特丹、新加坡、巴黎、蘇黎世、馬德里、墨西哥城、聖保羅、漢城(首爾)、雪梨	大阪-神戶、舊金山、西雅圖、休斯頓、芝加哥、波士頓、溫哥華、多倫多、蒙特利爾、香港、米蘭、里昂、巴塞隆納、慕尼黑、萊茵-魯爾
Thrift (1989)	紐約、倫敦、東京		巴黎、新加坡、香港、紐約、洛杉磯	雪梨、芝加哥、達拉斯、邁阿密、檀香山、舊金山
倫敦規劃 諮詢委員會 (1991)	倫敦、巴黎、紐約、東京		蘇黎世、阿姆斯特丹、香港、法蘭克福、米蘭、芝加哥、波昂、哥本哈根、柏林、羅馬、馬德里、里斯本、布魯塞爾	
Beaverstock 等(1999)	紐約、東京、倫敦、巴黎	香港、新加坡、洛杉磯、芝加哥、法蘭克福、米蘭	舊金山、雪梨、多倫多、蘇黎世、布魯塞爾、馬德里、墨西哥城、聖保羅、莫斯科、漢城(首爾)	阿姆斯特丹、杜塞道夫、羅馬、柏林、邁阿密、蒙特利爾、休斯頓、波士頓、台北、大阪、北京、上海、日內瓦、布拉格、約翰尼斯堡、斯德哥爾摩、華沙、哥本哈根、巴塞隆納、布達佩斯、漢堡、伊士坦堡、慕尼黑、華盛頓、達拉斯、加拉卡斯、聖地牙哥、布宜諾斯艾利斯、亞特蘭大、明尼亞波利斯、雅加、墨爾本、曼谷、可倫坡、馬尼拉

資料來源：根據Friedmann，1995；Thrift，1989；倫敦規劃諮詢委員會，1991；Beaverstock等，1999整理而來

■表6-2 Taylor的世界城市排名

城市名	會計	銀行／金融	法律	分數	世界城市(%)
紐約	35	100	100	235	100
倫敦	100	77	23	200	85
香港	8	71	16	95	40
巴黎	27	54	10	91	39
東京	10	72	5	87	37
新加坡	6	41	5	52	22
台北	6	12	3	21	9
漢城	5	15	0	21	9
吉隆坡	5	16	0	21	9
上海	5	6	0	11	5

此表摘錄自：Taylor, 2000：21-22。

◎註：此項排名是以三項指數為基準，會計以倫敦，銀行/金融以紐約，其他城市則以占這些城市公司總數之百分比來計算。而最後之排名則以紐約之235為基準算出。而東京的排名落後於香港的原因，在於東京的世界城市模式傾向服務本國跨國企業，且製造業重於生產者服務業，而現在香港的跨國公司服務業較多，因此指數分數高於東京。

(二)高雄港的世界(亞洲)地位

根據世界前三十大貨櫃港排名資料，台灣地區僅高雄港上榜，而資料整理(見表6-7)顯示，台灣的貨櫃裝卸量達971萬個TEU(20呎標準貨櫃)，佔居世界貨櫃港口的第六名，而在表6-7的歷年(1999~2004)世界貨櫃港排名上，由原先第三名逐年掉落至第六名(2004年)。表6-9的世界各大貨櫃港，近五年來的裝卸量數據變化正好呈現了高雄港在世界貨櫃港的優勢漸漸被取代的地位。從實際營運層面來分析，如表6-9及圖6-2所示，自1999~2004年，高雄港貨櫃裝卸量其實是逐年成攀升狀態的，而且它在全台各港口的占有率也是最高(一直維持在71%~74%之間)，可是它的世界(或亞洲)地位何以一路下滑呢？推其因，乃因轉運機能與相關政策配套未能相應配合有以致之，而台灣製造業或工業發展優勢不再，三通政策遙遙無期，都是掣肘高雄港都世界地位再躍升的重要限制條件。

而在世界貨櫃裝卸量的排名上，排名在前的都是以亞洲國家的港口為主，其中中國大陸沿海由於改革開放以後，製造業暢旺發展所帶來貿易出口持續增長現象，也連帶使得大陸各貨櫃港快速崛起。除了世界第一的香港和第六的高雄港之外，大陸南北有七個港口也進入前三十名，是全球貨櫃裝卸量增長最迅速的地區。

■表6-3 台灣地區大台北都會區一極集中現象及高雄都會區之地位(1986年及1989年)

都會區	面積% km ²	人口% (78年)	工廠數% (75年)	工業生產值 (75年)%	服務業% (75年)	75年						大學(78年)	
						金融保險 工商服務		社會及個人服務		商 業		24校	教室%
						家%	員工%	家%	員工%	家%	員工%		
						家%	員工%	家%	員工%	家%	員工%		
大台北	6.83	28.21	29.65	48.2	35.27	46.72	54.79	27.55	39.62	34.78	52.41	50.00	55.29
台中	6.15	9.84	19.24	10.9	9.15	8.97	8.77	10.19	9.71	9.13	7.83	6	19.52
台南	6.09	8.41	10.90	7.9	7.90	6.31	5.41	8.23	6.06	8.29	5.45	1	6.89
高雄	8.18	12.33	5.98	11.7	13.00	11.61	10.83	11.94	12.67	13.32	11.19	3	5.88
其他地區	72.00	41.21	44.23	28.3	34.68	26.39	20.20	42.09	31.94	34.48	30.45	4	12.42
台灣地區	100.00 36000.06	100.00 20,107,440	100.00 113,639家	100.00 335,550家	100.00 506,978家	100.00 21,694家	100.00 257,144人	100.00 5,111家	100.00 293,536人	100.00 100.00	100.00 1,119,453	100.00 24校	100.00 10,520人

資料來源：(1)都市及區域發展統計彙編79年，行政院經建會編印，1990年12月。

(2)工商普查75年，行政院主計處編印，1987年12月。

(3)78年教育統計，教育部編印，1989年。

◎註：大台北都會區包括基隆市、台北市、台北縣；台中都會區含台中縣市、台南都會區包括台南縣市、高雄都會區包括高雄縣市。

■表6-4 台灣地區大台北都會區一極集中現狀及高雄都會區之地位(1992及1993年)

都會區	面積 (km ²)	人口	工廠數	服務業家數 (含工商及社會服務業)	工商及服務業 員工人數	工商及服務業 生產總值	大專 院校數	大學 (校數)	大學教師人 數(含專兼任)
大台北	實數	6,217,901	43,743	36,697	2,287,692	4,396,308,517	40	18	16,780
	%	29.96	30.56	33.20	39.58	54.08	32.25	36.00	52.60
台中	實數	2,112,465	28,087	11,648	659,067	762,702,332	15	7	6,013
	%	10.18	19.62	10.54	11.40	9.38	12.10	14.00	18.85
台南	實數	1,741,289	14,450	8,211	429,426	459,119,361	9	2	2,003
	%	8.39	10.09	7.43	7.43	5.56	7.26	4.00	6.28
高雄	實數	2,552,487	9,088	12,630	645,796	808,763,857	12	4	1,387
	%	12.30	6.35	11.43	11.17	9.95	9.68	8.00	4.35
其他地區	實數	8,128,352	47,791	41,350	1,757,414	1,703,034,893	48	19	5,717
	%	39.17	33.38	37.71	30.41	20.95	38.71	38.00	17.92
台灣地區	實數	20,752,494	143,159	110,536	5,779,395	8,129,928,960	124	50	31,900
	%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

資料來源：本研究整理自 1. 中華民國台閩地區人口統計(1993)，內政部編印；2. 中華民國八十年台閩地區工商及服務業普查報告，表1及表19，行政院主計處編印，1992年12月；3. 中華民國教育統計，第145-147頁，教育部編印，1993年；4. 都市及區域發展統計彙編，第1頁，行政院經建會編印，1993年12月。

◎註：大台北都會區包括基隆市、台北市及台北縣；台中都會區含台中縣市；台南都會區包括台南縣市；高雄都會區含高雄縣及高雄市。

■表6-5 台灣地區大台北都會區—極集中現狀及高雄都會區之地位(2004年)

都會區	面積 (km ²)	人口	工廠數	服務業家數 (含工商及社會服務業)	工商及服務業 員工人數	工商及服務業 生產總值	大專 院校數	大學 (校數)	大學教師人 數(含專兼任)
大台北	實數	6,736,234	20,784	331,921	3,121,801	9,698,174	51	21	10,904
	%	29.78	27.11	34.25	46.90	56.98	32.27	31.34	21.07
台中	實數	2,554,884	13,520	122,054	699,720	1,196,756	18	7	3,409
	%	11.29	17.64	12.59	10.51	7.03	11.39	10.44	6.58
台南	實數	1,860,150	8,102	77,877	431,040	817,336	16	5	2,837
	%	8.23	10.57	8.03	6.47	4.80	10.12	7.46	5.48
高雄	實數	2,751,702	5,720	116,034	662,853	1,505,846	23	10	3,510
	%	12.16	7.46	11.97	9.95	8.84	14.55	14.92	6.78
其他地區	實數	8,712,337	28,552	321,002	1,740,416	3,799,474	50	24	31,088
	%	38.54	37.22	33.16	26.17	22.35	31.67	35.84	60.09
台灣地區	實數	22,615,307	76,642	968,888	6,655,830	17,017,586	158	67	51,748
	%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

資料來源：本研究整理自 1. 中華民國九十年台灣地區工商及服務業普查報告，表2、3、14、19、21、23、24、25，行政院主計處編印，2003年12月；3. 中華民國教育統計，第154-168頁，教育部編印，2004年；4. 人口資料取自基隆市政府、台北(縣)市、台中(縣)市、台南(縣)市、高雄(縣)市政府網站；5. 中華民國92年工業統計調查報告，經濟部出版(93年版)。

◎註：大台北都會區包括基隆市、台北市及台北縣；台中都會區含台中縣；台南都會區包括台南縣、高雄都會區含高雄縣及高雄市。

■表6-6 台灣主要自由貿易港區一覽

名稱	進度	業者進駐意願調查	特色
1.基隆港自由貿易港區	2004.03.18 行政院核定 2004.09.30 營運	2005年1月底止，計5家業者表明意願成為港區事業，其中有2家業者已簽署意願書。	基隆港為近洋航線主要靠泊港及遠洋航線轉運港，聯外交通便利，直接連接中山高速公路、北部第二高速公路、北基公路及鐵路通往台北，並有濱海公路通往東部蘭陽平原到蘇澳港。基隆港鄰近三大工業區、北台科技園區與貨櫃集散站等相關產業，可以提供支援性服務。
2.高雄港自由貿易港區	2004.03.18 行政院核定 2005.01.01 營運	2005年1月底止，計2家廠商取得營運許可，已簽署營運意願廠商計有13家。	台灣最大國際港，計有航線372條，遍及102國家的367港口。將可與高雄港鄰近區域，包含高雄多功能經貿園區、加工出口區、高雄小港國際機場暨各內陸貨櫃集散站等整合運作，產生相乘效益。
3.台中港自由貿易港區	2005.02.02 行政院核定 2005.12 (預定營運)	2005年1月底止，計10家業者表明意願成為港區事業。	鄰近彰濱工業區、潭子及中港加工區、中科園區，並有清泉崗國際機場為輔，內外交通便捷，為中部地區貨物進出重要樞紐。
4.台北港自由貿易港區	行政院進行審查 作業中 2005.06 (預定營運)	2005年1月底止，計1家業者表明意願成為港區事業。	位居大台北都會與桃園中正機場的中間點，未來為「海空聯運」的儲運重鎮。
5.桃園航空自由貿易港區	交通部進行初審 作業中 2005.12 (預定營運)	2005年1月底止，特許公司已與近50家業者洽談進駐營運細節。	全球首座兼具航空貨運園區與自由貿易港區功能，生產物料一早運抵中正機場，即可上線加工，下午即能裝機出口，充分滿足業者98/3或100/2的營運需求。

資料來源：經濟建設委員會財經法制協調服務中心，2005年3月

■ 表6-7 2004年高雄港貨櫃量世界排名

城市	貨櫃港世界排名	貨櫃裝卸量
香港	1	2,198 萬個 TEU
新加坡	2	2,133 萬個 TEU
上海	3	1,456 萬個 TEU
深圳	4	1,365 萬個 TEU
釜山	5	1,149 萬個 TEU
高雄	6	971 萬個 TEU

資料來源：國際海運網ShippingChina.com

■ 表6-8 世界貨櫃量歷年排名

歷年	貨櫃港裝卸量的世界排名
1999	1.香港、2.新加坡、3.高雄。
2000	1.香港、2.新加坡、3.釜山、4.高雄。
2001	1.香港、2.新加坡、3.釜山、4.高雄。
2002	1.香港、2.新加坡、3.釜山、4.上海、5.高雄。
2003	1.香港、2.新加坡、3.釜山、4.上海、5.深圳、6.高雄。
2004	1.香港、2.新加坡、3.上海、4.深圳、5.釜山、6.高雄。

資料來源：參考自《中新社香港》(2004.5.6)

■ 表6-9 世界主要貨櫃港裝卸量及排名概況

年別	1999		2000		2001		2002		2003	
	裝卸量	排名	裝卸量	排名	裝卸量	排名	裝卸量	排名	裝卸量	排名
高雄	699	3	743	4	754	4	849	5	884	6
香港	1,621	1	1,810	1	1,783	1	1,914	1	2,054	1
新加坡	1,595	2	1,709	2	1,557	2	1,694	2	1,841	2
釜山	644	4	759	3	807	3	945	3	1,037	5
鹿特丹	634	5	628	5	807	6	650	7	710	8
上海	421	7	561	6	634	5	861	4	1,128	3
深圳	298	11	399	11	507	8	761	6	1,061	4

資料來源：交通部統計處

■表6-10 2004年高雄港貨櫃量亞洲排名

城市	貨櫃港亞洲排名	貨櫃裝卸量	增長率%
香港	1	2,198 萬個 TEU	7.8
新加坡	2	2,133 萬個 TEU	15.8
上海	3	1,456 萬個 TEU	28
深圳	4	1,365 萬個 TEU	39.4
釜山	5	1,149 萬個 TEU	42
高雄	6	971 萬個 TEU	9.8
青島	7	424 萬個 TEU	24.3
天津	8	300 萬個 TEU	24.5
廣州	9	277 萬個 TEU	27
寧波	10	275 萬個 TEU	47.8

資料來源：《兩岸經貿月刊》港澳經貿消息輯要(2005年3月號)

而從表6-10的亞洲各國貨櫃港的排名上，台灣高雄仍舊是亞洲排名第六大的貨櫃港。但是從2004年的增長率上，可以發現除了香港以外，上海、深圳、青島、寧波、天津、廣州及廈門等七個港口，各港2004年裝卸量均有超過20%以上的成長，深圳增長率高達39.4%，而寧波更達47.8%。台灣地區的高雄港是全部增長率最低的一個港口，中國大陸港口增長率卻都是兩位數的成長，因此備感威脅。

(三)高雄港的台灣地位及營運量的變遷

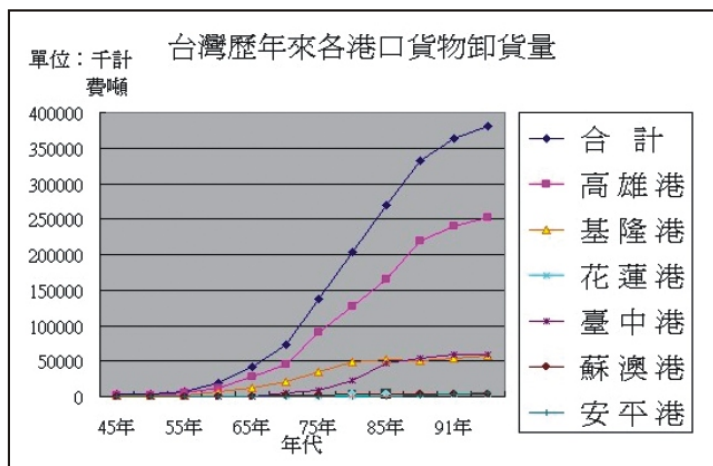
1.台灣地區各港口貨櫃裝卸量比較：

■表6-11、台灣各國際商港貨櫃裝卸量單位： TEU；%

年別	總計	基隆港	高雄港	臺中港	安平港
88年(1999)	9,757,648	1,665,619 17%	6,985,361 72%	1,106,668 11%	- -
89年(2000)	10,510,762	1,954,574 19%	7,425,832 71%	1,130,357 10%	- -
90年(2001)	10,427,714	1,815,855 17%	7,540,525 72%	1,069,354 10.9%	1,981 0.01%
91年(2002)	11,608,634	1,918,598 17%	8,493,052 73%	1,193,657 9.9%	3,328 0.01
92年(2003)	12,094,753	2,000,707 17%	8,843,365 73%	1,246,027 9.9%	4,654 0.01
93年1-11月(2004)	11,944,305	1,899,910 16%	8,897,023 74%	1,143,098 9.9%	4,275 0.01
結構比%	100.0	15.9	74.5	9.6	0.0
93年1-11月較上年同期增減 %	8.4	4.5	10.2	1.5	6.3

資料來源：各港務局

如果我們將觀察範圍界定在以台灣地區來看高雄港的港口地位，表6-11的台灣各國際商港貨櫃裝卸貨量，清楚顯示從民國88年(1999)至93年(2004)的高雄港貨櫃裝卸量占全台總計的比率逐年增加，且增加比例高居其他台灣各國際商港之冠，從71%逐年遞增至74%。再將時間尺度拉長來看，圖6-1與表6-12呈現台灣歷年來各港口貨物卸貨量的變遷情形，從民國45年(1956)至92年(2003)，以47年期的長時間縱觀下，高雄港可以說是一路攀升的持續大幅度增長，居全台之冠，遠遠超過其他五個港口，顯示高雄港在台灣港口地位的重要性。



△ 圖6-1 台灣歷年來各港口貨物卸貨量的變遷

■ 表6-12 台灣國際貨櫃港各港口貨物卸量

台灣各港口貨物卸量							
單位：千計費噸							
年別	合計	高雄港	基隆港	花蓮港	臺中港	蘇澳港	安平港
45年	2,910	1,516	1,309	85	0	0	0
50年	4,135	2,406	1,616	114	0	0	0
55年	7,317	4,643	2,564	110	0	0	0
60年	18,993	12,110	6,735	147	0	0	0
65年	40,951	27,803	12,565	546	38	0	0
70年	73,810	46,086	20,182	1,053	5,432	1,056	0
75年	136,637	89,843	35,108	1,319	8,405	1,962	0
80年	204,160	127,539	48,660	2,315	22,573	3,072	0
85年	270,427	164,897	51,371	3,330	47,263	3,565	0
90年	331,719	219,402	50,677	3,202	54,454	2,805	1,180
91年	362,796	240,565	54,455	3,188	58,332	3,492	2,764

資料來源：基隆、高雄、花蓮、台中、蘇澳及安平六港務局

其中尤以民國70年(1981)至90年(2001)的廿年期成長最快，其成長斜率也最陡峻。基隆則居次，其他各港較微不足道。從實際貨物卸量來分析，可見近50年來，高雄港一路挺進，從45年(1956)占全台各港的52.1%，到65年(1976)已占達63.8%，85年(1996)仍維持占60.9%，到92年(2003)則已攀升至高占全台總卸量的66.1%，居次的基隆港只占了15.2%，高雄港的獨占地位非常明顯。

2. 台灣地區各港口貨物吞吐量比較

而從另一角度上來看，表6-13的台灣各港口貨物吞吐量，在貨物的進港與出港來看，高雄港的貨物進港比率占全台灣的52%，台中港21%名列第二；而貨物出港比率高達55%，遠高於排名第二的花蓮港(22%)而占居全台之冠，因此可以發現高雄港堪稱為台灣貨物吞吐的門戶。

■ 表6-13 台灣各港口貨物吞吐量

92年(2003)台灣各港口貨物吞吐量									
港口	總計			進港			出港		
	總計	國外	國內	合計	國外	國內	合計	國外	國內
高雄港	1.39E+08	1.26E+08	1.3E+07	1.01E+08	98,198,055	2,717,963	37,916,190	2.8E+07	9,862,411
百分率	53%			52%			55%		
基隆港	34,480,584	27,699,597	6,780,987	26,753,539	20,050,611	6,702,928	7,727,045	7,648,986	78,059
百分率	13%			14%			11%		
花蓮港	18,538,802	5,530,438	1.3E+07	3,314,206	2,908,151	406,055	15,224,596	2,622,287	12,602,309
百分率	7%			2%			22%		
台中港	45,642,946	40,208,691	5,434,255	39,966,448	34,640,692	5,325,756	5,676,498	5,567,999	108,499
百分率	17%			21%			8%		
蘇澳港	5,380,218	3,906,885	1,473,333	3,503,570	3,021,137	482,433	1,876,648	885,748	990,900
百分率	2%			2%			3%		
安平港	4,500,889	3,965,332	535,557	4,417,672	3,934,459	483,213	83,217	30,873	52,344
百分率	2%			2%			1%		
其他港口	14,059,423	14,059,423	0	14,059,423	14,059,423	0	0	0	0
百分率	6%			7%			0		

資料來源：基隆、高雄、花蓮、台中、蘇澳及安平六港務局

而以表6-14台灣各港口營運上來看，以高雄港、基隆港、台中港的港口營運概況為例，高雄港的貨物裝卸量仍以430百萬噸高居第一，而民國92(2003)與91年(2002)的成長率高達4.6%。而在貨物吞吐量上，高雄港也以138.8百萬噸居首位，成長率高達7.3%，由這兩項指標來看台灣地區的國際貨櫃港的貨物吞吐量，高雄港的貨櫃營運上，依舊是獨占鰲頭居全台各港之首。

表6-14、台灣地區各港營運概況

單位：%

港別	進出船舶噸位 (百萬噸)			貨櫃裝卸(萬 TEU)			貨物裝卸量 (百萬計費噸)			貨物吞吐量(百萬噸)		
	92 (2003)	91 (2002)	成長 率	92 (2003)	91 (2002)	成長 率	92 (2003)	91 (2002)	成長 率	92 (2003)	91 (2002)	成長 率
總計	1,065	1,047	1.7	1,209	1,160	4.2	608	582	4.5	219.0	207.5	5.5
高雄	685	655	4.6	884	849	4.1	430	411	4.6	138.8	129.4	7.3
基隆	223	238	-6.3	200	192	4.3	93	89	4.5	34.5	34.5	0.1
台中	157	154	1.9	125	119	4.4	85	82	3.7	45.6	43.6	4.7

從台灣各國際貨櫃港口來看高雄港的營運狀況，不管貨物裝卸量或者貨物的吞吐量，高雄港都一直是台灣貨櫃進出口的重要要角；而從時間軸來看，高雄港的成長率逐年增加且高於其他港口。顯示高雄港在台灣扮演了台灣進出口大宗物資的集散中心，其營運腹地涵蓋全台灣，服務範圍擴及台灣全島，顯示高雄港有其港口的空間優勢所在。

3. 微觀下的高雄港

從上述資料可以顯示高雄港堪稱台灣的貨物吞吐進出門戶，而以微觀角度來看高雄港，從高雄港歷年來貨櫃裝卸量(表6-15)，近11年來的總貨櫃裝卸量可說是一路微幅挺進，從82年(1993)的463萬個TEU，上升到90年(2001)的754萬個TEU，93年(2004)已攀升到971萬個TEU。

而在這種營運門戶的作用之下，由表6-16台灣地區高雄港進港船舶按噸位及船種部分的資料下，高雄港各船種類別的差異上，以貨船為主，而總噸量達18,930，高占所有船種的九成七，客貨船占2%，客船則僅占1%。而以高占97%的貨船類別上以貨櫃船以及油船為主，顯示了高雄港為高雄港貨物進出的門戶，且以貨櫃船與油船為重要類別，貨櫃船也占達44%、油船占17%，再依序才是煤船(2%)、冷藏船(1%)及散裝船(1.2%)等。

■表6-15 高雄港貨櫃裝卸量統計

單位：TEU

年別	總計	進港貨櫃	出港貨櫃
82(1993)	4,635,895.75	2,309,930.50	2,325,965.25
83(1994)	4,899,879.00	2,420,140.75	2,479,738.25
84(1995)	5,053,183.25	2,512,137.00	2,541,046.25
85(1996)	5,063,048.00	2,523,896.00	2,539,152.00
86(1997)	5,693,339.00	2,814,591.50	2,878,747.50
87(1998)	6,271,053.25	3,062,479.75	3,208,573.50
88(1999)	6,985,361.25	3,398,908.75	3,586,452.50
89(2000)	7,425,831.50	3,634,739.50	3,791,092.00
90(2001)	7,540,524.50	3,730,342.00	3,810,182.50
91(2002)	8,493,052.00	4,222,174.25	4,270,877.75
92(2003)	8,843,365.25	4,428,744.25	4,414,621.00
93(2004)	9,714,115.25	4,873,325.25	4,840,790.00

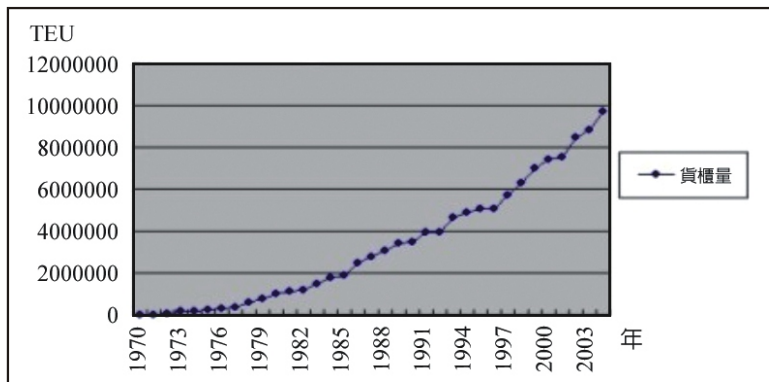
資料來源：高雄港務局／營運實績

■表6-16 台灣地區高雄港進港船舶按噸位及船種分(中華民國92年)(2003)

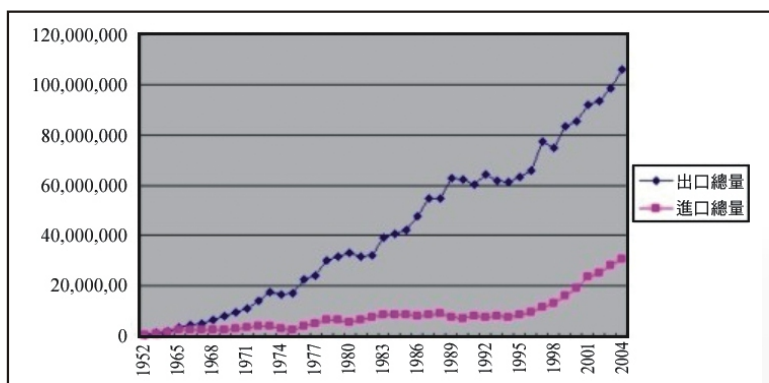
船種別	合計	未滿	1000	5000	10000	20000	40000	60,000
		1000	~4999	~9999	~19999	~39999	~59999	
		總噸	總噸	總噸	總噸	總噸	總噸	總噸以上
總計	18,878	1,619	4,371	3,903	4,375	1,822	1,232	1,556
客船	140	45	14	0	51	30	0	0
百分率	1%	3%	0	0	1%	2%	0	0
客貨船	348	27	34	286	1	0	0	0
百分率	2%	2%	1%	7%	0	0	0	0
貨船	18,390	1,547	4,323	3,617	4,323	1,792	1,232	1,556
百分率	97%	95%	99%	93%	99%	98%	100%	100%
貨櫃船	8,326	2	891	1,634	2,840	661	1,098	1,200
冷藏船	187	19	137	24	7	0	0	0
穀類船	98	0	0	0	6	86	6	0
油船	3,220	454	1,432	389	255	442	71	177
礦砂船	194	0	3	16	52	43	2	78
煤船	329	0	1	0	239	51	21	17
木材船	1	0	0	0	1	0	0	0
散裝船	221	0	4	101	111	5	0	0
乾貨船	4,730	385	1,790	1,130	803	504	34	84

資料來源：高雄港務局

4.高雄港貨櫃營運量的變遷



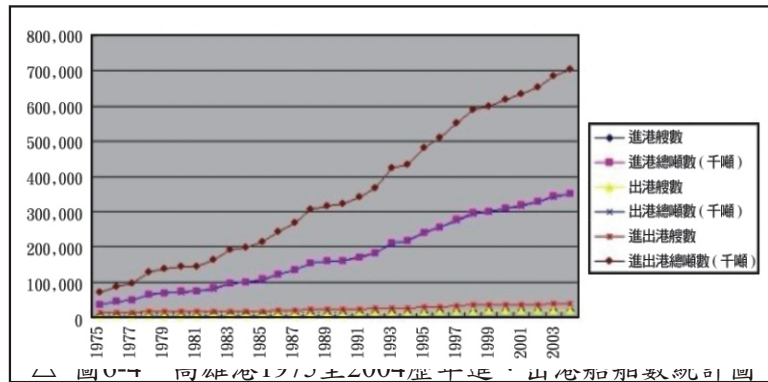
我們再將自民國59年(1970)迄93年(2004)，共計33年高雄港歷年貨櫃裝卸量的成長情形轉繪成圖6-2，也清晰顯見其實高雄港的貨櫃營運量基本上並沒有衰退，而且是呈現穩定攀升的趨勢。只是整個國際的大環境改變了，為什麼從數量上高雄港仍然一路呈現成長的態勢，可是貨櫃營運量的世界排名卻節節後退了呢？顯然是上海、釜山、深圳三個國際港的成長趨勢加快有以致之。而今天高雄港退居世界第六，顯然需要在政策面和實務面上積極改進，方能再擠身世界前三大貨櫃港。從世界快速邁向全球化的經濟與區域整合現況來看，台灣的港埠，特別是第一大港高雄港，也要快步的邁向轉型階段。未來隨著全球化速度加快，恐怕不再僅只是處理台灣地區的進、出口貨物而已，就圖6-3所顯示的，近半個世紀以來(1952~2004年)的高雄港進、出口貨物量統計圖雖略有起伏，但依舊顯示高雄港是持續的呈現增長狀態。圖6-4以高雄港自1975年(民64)至2004年(民93)歷年進、出港船舶來分析，也是30年期間均維持持續成長態勢。



但可以預見，以高雄港在所有亞洲各港口中區位最適中，營運的哩程和效

益最具比較利益(鄧振源、余俐瑤，2003)的優勢來看，未來如何吸引大量港埠或港際運輸轉運量的擴充與加入將是高雄港能否再躍升與提高營運量的關鍵。

高雄港的躍升之道，首先當然最急切要務是海運政策的強化與重視，政策上宜將台灣三大港口加以明確定位。此外，高雄、台中、基隆三港宜有效整合，高雄配合政府發展為亞太營運中心之政策，現雖已轉而更名為全球運籌管理中心，此一政策定位仍可繼續將腹地廣泛遍及台灣全島的高雄港，定位為台灣的新海運中心。而居於台北外港，屬高附加價值、高科技產品出口要角的基隆港，如持續擴建，可以繼續擔任北部地區重要的輔助海運中心，兩大港口的貨櫃港世界地位應仍大有可為。台中港為一典型人工港，總面積廣闊，未來繼續擴建仍將是中部地區的另一個輔助海運中心。



其次在政府「挑戰2008：國家重點發展計畫」中，高雄港和高雄小港國際機場被規劃為海空雙港聯運的運輸專區。未來在亞太、乃至全球仍佔有一席之地，因此如何就海、空雙港間的環境設施全面整合、港埠機能分配，以及海空聯合運輸型態進行有效配套整合；另外根據吳偉銘、陳靜如的研究顯示：港口貨櫃營運量及港埠效率對轉口貨櫃影響甚鉅，工業生產指數與出口引申效果均對高雄港的出口量有著顯著影響(吳偉銘、陳靜如，2003)。準此以觀，配合全球化的洪流，新國際空間分工成為主要生產型態，過去連續的整體產業生產鏈逐漸分散到世界各地。一方面各地的產業結構與產業特性已然有所改變，原先在世界生產體系中居於重要加工基地或中心位置，例如高雄地區，原本工業發展條件優越，加工出口區尤擅勝場。可是如今由於工業條件改變，工廠大量外移使得工業空洞化持續加劇。原先居於世界加工基地的產業或港口節點(nodal)的重要角色已然褪色，也慢慢喪失在全球經濟分工生產鏈上的重要角色。再方面正如吾人所週知的，21世紀的國際港要兼具經貿、物流、工業、貿易、金融、通訊、電訊與多面向的商業功能，形成一個全球化的供應鏈。可是事與願違，當大陸成為世界超級大型經濟體，中國也日益加大其大海綿、大吸鐵效應之後，

雖然民間熱絡的奔向大陸各地投資、設廠、布局，建立起彼岸的生產基地。可是我們卻對暢旺發展的大陸沿海地區與重要港口關起門來，試想中國大陸已是全球最後的經濟景氣最暢旺且成長最快的地區，尤其是珠三角(珠江三角洲)、長三角(長江三角洲)，以及渤三角(渤海灣地區)，中國大陸幾乎有85%以上的外貿出口是完全依賴海運與海港來完成，沿海各大港口成為中國對外進、出口貿易的重要門戶，當大陸已成為世界工廠、世界採購中心與製造中心時，可是我們的政策上卻依舊不准「三通」，平白斷送高雄港擴增吸納各國進出口貿易與轉運量的大好機會。試想，從香港、新加坡兩大港居於世界貨櫃港領先地位的關鍵因素，不正是憑藉著其自然天成的區位優勢、再加上發達的資訊網與金融、物流網路與開放的自由港政策有以致之。平心而論，高雄港都的區位優占性、台灣過去的工業基礎、台商優占的管理人脈與生產技術，它對中國大陸沿海各大都市可說具備強大的輻輳、樞紐與聚集的吸引力。坦白講，我們捨此而不由，實在是殊為可惜！也頗為不智！

(四)小結

一個典型的資源貧乏之海島型經濟國家，因此國內民生工業的供給與需求，大都依靠海運來作為國際貿易的窗口和橋樑。台灣既位於亞太區域之樞紐地位，更是全球電子資訊產業之重鎮。高雄是一國際化都市，也是台灣貨物進出口的最大門戶。高雄港與亞太地區主要港口間的平均航行時間只要53小時，港口水深也足夠作為大型商船的轉運港。因此先天的各種條件極為優越，加上原本根基深厚，發展早已成熟的製造業和龐大的進出口貿易量，都使得她扮演亞太地區或甚至於全球運籌管理中心(Global logistic management center)的實力不容忽視。

高雄港位於東北亞、東南亞以及中國大陸間的航運要衝，同時是歐、亞、美、澳全球貿易與航路必經之樞紐，不僅地緣位置理想，港口條件天成，為優良深水港。甚至人文建設投入歷史甚長，各種港埠設施完善，符合現代船舶大型化、國際化之需求。高雄港不僅是全台最大國際商港，也是目前全球第六大貨櫃港。她的海運網遍及世界五大洲，全球知名的貨櫃航商均承租有專用碼頭營運；她更擁有全台灣地區66%進出口貨物吞吐量，其貨櫃裝卸量更高占全台灣的73%(高雄港務局，2005)。港務局方面也在近年來更積極簡化作業程序、拓展物流業務、實施彈性費率、拓展自由貿易港區業務、實施國際船舶與港口設施保全，並全力落實第3、4、5貨櫃中心自動化管理系統，落實以客為尊之經營理念，並已完成高雄港的整體規劃，希望能全面提升高雄港的國際競爭力(高雄港務局，2005)。



儘管前述各項條件與指標均頗為亮眼，但揆諸本章各節的分析顯示：不但高雄港市在國際、在全球都市的排名上還看不到能見度，即使是高雄港市的世界都市層級也都尚未被列入第三層級，遠遠落於亞洲的東京、香港、新加坡、首爾、神戶，甚至台北之後。就單以台灣來看，大台北地區一極獨大的區域發展偏頗現象在過去的幾十年，乃至於近十年或現階段也都沒有任何改變。高雄港都在台灣的地位，只有以港口腹地、港口進出口貨物量及港口貨櫃營運量等指標居於全台灣所有國際港口之冠。她在貨物進出口貨物總量、進出港船舶總噸數兩項指標也是冠於全台，而且近五年來依舊是呈持續成長的趨勢(表6-17、6-18)。

誠然如前述各節所作的分析，高雄港作為台灣邁向國際，與全球化接軌的最重要窗口，作為駕馭世界的領航者，她擁有許多得天獨厚的大好機會，當然她也必需面對更多的橫逆和嚴峻的挑戰。除了上段所述港務局本身全面邁向現代化港埠的全方位規劃、三通政策儘早明確化並全面落實等兩項基本面的行動方案以外；我們認為，進入廿一世紀最初的這五十年是一個很重要的契機，目前海峽兩岸四地的香港、上海、深圳、高雄已在世界前六大貨櫃港中占有四個席次，宜避免因集散貨物腹地之重疊而產生空間競爭。四港宜以「互補性」與「市場區隔」思維進行港埠規劃與行銷，香港、深圳仍以珠三角、珠江流域及華南為中心，上海以長三角和華東、華中及長江流域，高雄則以溫州、福州至汕頭沿海中、小港口為其集散腹地，以三通為誘因與利基，以擴大兩岸的經貿交流與互補作用，期兩岸共同創造四港四贏之大格局。

當世界經濟朝向全球化與貿易限制全面鬆綁的階段，全球化洪流固然勢不可擋，但區域化壓力更是接踵而來。你如何與其他國家、其他港口建立起交流平台、溝通管道變得十分迫切而且重要，能夠既把握全球化趨勢，也掌握區域化的優勢，亦即多管道的彈性運用關係、人脈，各顯神通，各憑本事，你才有可能在國際化狂流中勝出而立於不敗之地。如今因為三通難有期待，FDI (Foreign Direct Investment，國外直接投資) 與外商均已另作他圖，以致若干實質指標：例如高雄市辦公大樓出租率、入境外籍旅客人數、航運物流業績等均是呈現衰退趨勢。交通部觀光局的統計顯示，今年上半年，日本來台觀光客合計62萬人，但其中僅有4.8萬人從高雄小港國際機場入境，顯示外商及觀光客對高雄興趣缺缺，果不明智儘快開放三通，商機還會持續流失。港埠既是國家對外競爭的門戶，如何以自由化的政策，早早三通，讓高雄港充分利用其在亞太各港口中的比較區位利益和經濟利益，應是十萬火急的大事。唯其如此，高雄港才有機會成為大型國際物流中心—全球供應鏈的核心，連帶帶動大量FDI前來。如此高雄多功能經貿園區、台糖物流園區、軟體科技園區等大型工商園區的再發展方能期待；而目前全市低靡的商業景氣與商機衰退的現象才能走出陰霾，生機重新復甦，高雄作為全球運籌管理中心的美夢方有實現之可能。

■表6-17 高雄港進、出貨物總量統計(2000-2004)

單位：公噸

年	進口總量	所佔比例%	出口總量	所佔比例%	總計
2000	85,413,535	81.91	18,858,985	18.09	104,272,520
2001	91,950,396	79.41	23,841,694	20.59	115,792,090
2002	93,142,974	78.86	24,967,692	21.14	118,110,666
2003	98,198,055	77.78	28,053,779	22.22	126,251,834
2004	1.06E+08	77.37	30,712,286	22.63	1.37E+08

資料來源：高雄港務局

■表6-18 高雄港進、出港船舶噸位統計(2000-2004)

年度	進港艘數	進港總噸數(千噸)	出港艘數	出港總噸數(千噸)	進出港艘數	進出港總噸數(千噸)
2000	18,012	309,021	17,995	307,985	36,007	617,006
2001	18,196	317,905	18,162	317,106	36,358	635,011
2002	18,241	327,674	18,243	327,258	36,484	654,932
2003	18,878	343,222	18,840	342,228	37,718	685,450
2004	19,520	352,019	19,525	351,591	39,045	703,611

資料來源：高雄港務局

高雄市 港埠發展史



△ 照片二十三 紅毛港(1998) 攝影：吳連賞



△ 照片二十四 紅毛港拆船碼頭(1998) 攝影：吳連賞

◎ 參考文獻 ◎

- ◎寧越敏 (2004)，〈對外開放與上海作為世界城市的崛起〉，收於《世界城市－國際經驗與上海發展》，周振華等主編，頁205-219，上海：上海社會科學出版社。
- ◎陳向明 (2004)，〈全球化中的城市定位和競爭策略〉，收於《世界城市－國際經驗與上海發展》，周振華等主編，頁191-204，上海：上海社會科學出版社。
- ◎鄧振源、余俐瑤 (2003)，〈東亞國際轉口貨櫃港競爭態勢之研究〉，收於《2003中華決策科學研討會---21世紀企業管理決策之新思維論文摘要集》，華梵大學工業管理研究所。
- ◎吳偉銘、陳靜如 (2003)，〈國內海運進、出、轉口貨櫃量影響因子之研究---以高雄港為例〉，收於《中華民國運輸學會第十八屆學術研討會論文集》，頁：797-804，中華民國運輸學會第十八屆學術論文研討會。
- ◎高雄港務局 (2005)，高雄港，高雄：高雄港務局。
- ◎陳小紅 (2004)，〈台北與高雄：邁向世界／全球城市之路〉，收於《世界城市－國際經驗與上海發展》，周振華等主編，頁148-163，上海：上海社會科學出版社。
- ◎ Wallerstein, Immanuel (1997), "The Capitalist World — Economy", Cambridge University press.
- ◎ Sassen, Saskia (2001), "The Global City: New York, London, Tokyo, Second Edition, Princeton, NJ: Princeton University press.
- ◎ Smith, David and Michael Timber Lake (1995), "Conceptualizing and Mapping the structure of the world system's City system", Urban Studies, 32(2): 287-302.
- ◎Friedmann, J. (1995), Where we stand: a decade of world city research, In Knox PL. & Taylor PJ. World Cities in a world system, Cambridge: Cambridge University press.