

第八章 高雄市港埠整體規劃與前瞻計畫

(一) 高雄市港埠之整體規劃

1. 1984年高雄港區域整體規劃：

- (1) 為了使港埠用地能密切配合港埠營運發展之需要，依商港法之規定研擬訂定港埠用地整體運用計畫，並劃定專業區，經與各有關單位不斷溝通、協調、研議後，高雄港務局於1984年4月報奉行政院核定。
- (2) 規劃之範圍為報奉行政院核定之高雄港港區範圍。
- (3) 港區整體規劃分區說明

① 港埠營運區

(a) 蓬萊商港區：

本區包括新濱1、2號碼頭(軍用)及1至10號碼頭以長1,866公尺，水深負9公尺，主要靠泊中日韓與東南亞航線之雜貨船及台澎航線之客貨輪，部分為高雄港務局工作船自用。

(b) 鹽埕商港區：

本區包括淺水碼頭及11、12號碼頭共長817公尺，水深由負6.5公尺至負9公尺，主要靠泊香港航線、高花線與高金線之雜貨船及部分碼頭由高雄港務局自用及海關租用。

(c) 苓雅商港區：

本區包括登記屬於軍用的1、2號碼頭及13號至21號碼頭，長1,437公尺，水深由負5至號負10.5公尺，主要由中油公司租用及高雄港給水碼頭，部分供非作業船舶靠泊。

(d) 中島商港區(含第一貨櫃儲運中心)：

本區包括28至58號碼頭共31座碼頭，長6,248公尺，其中28、29號兩碼頭為化學品碼頭，30號為駁船起水碼頭，31、32號為中日航線進口貨調節碼頭(31號以運蕉船為優先)。33、44、45號為穀類碼頭，34至40號為一般雜貨碼頭，46、47號台糖公司優先使用碼頭，48至57號為大宗貨物碼頭，58號為高雄港務局工作船碼頭。41、42、43號碼頭為第一貨櫃中心，碼頭長662公尺，水深除30及58號碼頭為負5及4.5公尺外，餘均為負10.5公尺。

(e) 第二貨櫃儲運中心：

本區包括63至67號碼頭共長1,180公尺，水深達負12公尺。

(f)小港區商港區(含第三貨櫃儲運中心)：

本區包括68至71號共四座碼頭，其中68至70號為第三貨櫃儲運中心，71號為散裝穀類碼頭，因外計畫興建72至73號碼頭，本區碼頭共長2,000公尺，水深負14公尺。

(g)中興商港區(第四貨櫃儲運中心)：

本區計畫興建74至81號碼頭共八座全長2,283公尺，水深由負12至負14公尺。

(h)石油化學品中心：

本區包括60至62號碼頭三座，水深由負6.5至負10.5公尺碼頭全長611公尺。

(i)貯木池：

包括第一貯木池及第五船渠。

②港埠行政區：依本區現有辦公室之分布而列，並包括一、二港口南北信號台等港航檢查單位辦公室。

③造船工業區：包括第6、7船渠、新8船渠、中船等現有造修船業集中之地區，並包括專用碼頭(中船)二座。

④工業區：包括高雄加工出口區、高雄港擴建區開發土地所出售之工業用地，唐榮中興鋼廠及部分中鋼臨港土地等，均為工業使用者並包括工業專業碼頭(中鋼)二座。

⑤電力專業區：該區為台電大林發電廠之現址。

⑥石油專業區：本區包括中國油公司高雄煉油總廠大林分廠的石油化學品儲運中心。

⑦漁業專業區：包括第一船渠、第二船渠、旗后漁港、大汕頭漁港、上竹里船渠、中洲漁港、前鎮漁港等。

2.高雄港整體規劃及未來發展計畫

台灣經濟貿易蓬勃發展，各國際商港運量逐年大幅成長，並在世界海運市場中佔有舉足輕重地位。從世界海運市場發展趨勢及相關重要研究報告指出，亞太地區將是二十一世紀經貿發展的重心，政府乃制定亞太營運中心的政策及全球運籌管理中心之計畫，期藉高雄港的地理優勢及完備的軟硬體設施等條件，配合加速港埠營運自由化作業，致力發展高雄港為亞太營運海運轉運中心，期使高雄港在未來全球經濟及海運市場中扮演更積極的角色與地位。

為發展高雄港成為亞太營運海運轉運中心，如何將有限的港灣資源加以充分利用，甚為重要，高雄港務局遂依報奉行政院核定的「台灣地區國際港埠整體規劃」結果，配合各項業務推動，以及兼顧市、港共同的發展，研訂「高雄港整體規劃及未來發展」。高雄港整體規劃及未來發展計畫於2001年4月24日奉行政院核定，為高雄港未來發展的主要藍圖，其分區使用配置規劃結果如8-1所示。

(1) 港內水、陸域開發：

- ① 航道：#55～#64碼頭前方主航道浚深至負14公尺
- ② 迴船池：
 - a. #21、#22碼頭前方水域劃設一直徑400公尺，水深為負11公尺之迴船池
 - b. 前鎮河口迴船池水深改善為負14公尺
- ③ 泊渠：

#25～#29碼頭前泊渠配合台塑等碼頭遷移予以回填使用，除碼頭場地及聯外道路等必要設施外，其餘做為物流倉儲功能使用；#30碼頭則予以改建，並將其後線約2.35公頃土地挖除，以增加船舶靠離碼頭之運轉空間。
- ④ 碼頭改善及新建：
 - (a) #55～#57碼頭改建為水深負14公尺之散雜貨碼頭
 - (b) #61～#62碼頭改建為水深負14尺之貨櫃碼頭
 - (c) #63～#66碼頭改建為水深負14公尺之貨櫃碼頭
 - (d) #30碼頭配合台塑石化碼頭遷移及第四船渠泊渠寬度調整進行改建
 - (e) 第四船區東側岸線增建水深負10.5公尺之散雜貨碼頭
- ⑤ 親水遊憩商業區(鹽埕、苓雅商港區)：

配合港埠區位調整進行親水休閒遊憩區之開發，鹽埕、苓雅商港區先行辦理，蓬萊商港區則俟散雜貨裝卸作業移轉後開發。

(2) 外海區位開發

- ① 高雄港洲際貨櫃中心計畫(原大林商港區興建計畫)：

計畫於高雄港第二港口南側之外海區域，以填海造陸方式填築約512.7公頃之新生地作為開發基地。設置5座水深負16.5公尺以上之深水貨櫃碼頭及後線場地183公頃，將可泊靠15,000TEU級的新一代巨型貨櫃輪；並興建42,000DWT級之石化油品碼頭8座及石化油品卸儲中心，碼頭水深為負14公尺。

計畫完成後將可滿足高雄港未來貨櫃運輸之需求以提昇高雄港之國際競爭力，維持成為洲際貨櫃樞紐港埠之優勢。並藉由石化油品卸儲中心之興建，進行港埠區位功能之調整增進整體作業效率與資源運用，以滿足南部地區石化油品儲運需求，並促進高雄市、港之整體發展。

②長程貨櫃發展計畫

計畫於高雄港第二港口北防波堤北側之海域填築約322公頃之新生地，作為貨櫃業務之長程發展基地。初步計畫將興建13席直線型碼頭及2席船渠式碼頭，碼頭總長度約6,500公尺，水深條件在負16.5m～負18m。未來將視全球海運市場之發展情況，規劃容納最新式的貨櫃船舶，以保留高雄港繼續發展貨櫃，提升營運量業務之空間。

(3)港區聯外交通

①交通工程與管制

- (a)路段改善
- (b)路口改善
- (c)聯結車管制路線
- (d)停車問題改善
- (e)港區內部道路改善

②聯外交通路網規劃：

- (a)興建港區專用道路，連接中島商港區及第二、三、四、五貨櫃中心，並以高架方式逕與高速公路連接
- (b)興建第二過港聯外道路，連接旗津地區

(4)導助航系統

①增設導航設施

配合外海擴建計畫於第二港口增設南、北防波堤燈塔、燈杆等設施，外海部分配合分道航行制實施，增設航道導航燈浮

②興建船舶交通管理系統

設置雷達、訊號傳輸設備、自動追蹤系統，配合數位式地形資料及電腦化管制，徹底掌握海上船舶交通動態，有效管制船隻進出及安全

(5)環境保護規劃

①興建高雄港船舶廢棄物收受處理系統，內含：

- (a)海上收受系統
- (b)陸上收受系統
- (c)岸上收受系統
- (d)處理系統

②設置高雄港環境品質自動監測系統，內含：

- (a)空氣品質監測系統
- (b)水質監測系統

(c) 噪音監測系統

(d) 油污擴散監測系統

③ 辦理港區綠美化工程

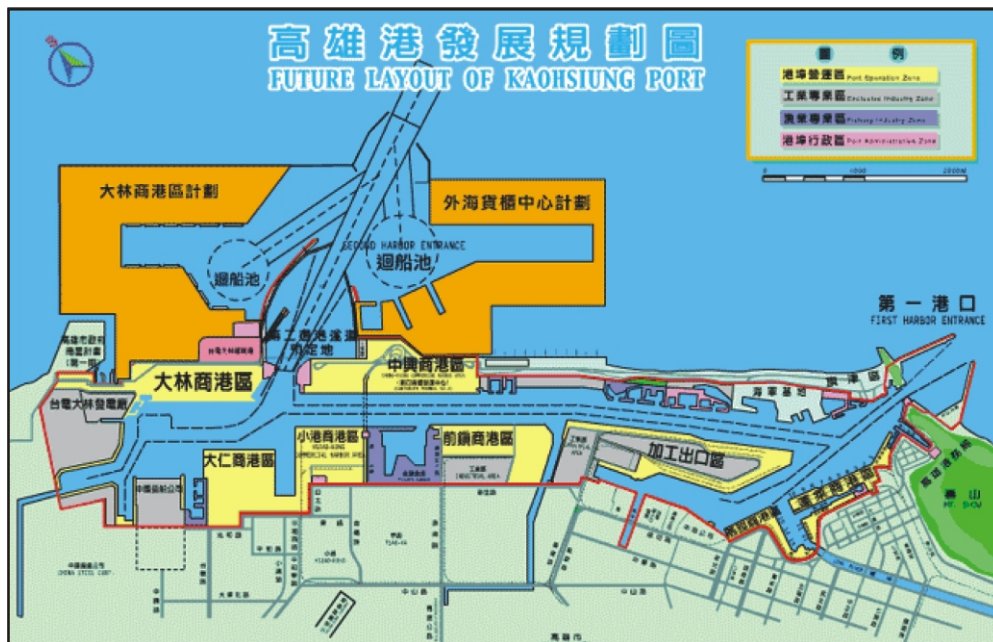
(6) 資訊系統

如何強化並發揮硬體作業功能，有賴資訊作業的配合，高雄港務局已完成四年資訊系統規劃，期以結合資訊網路、關貿網路、網際網路，以達到自動化及無紙化作業之目的。其內容包括如下：

① 資訊作業系統。

② 海運資訊通信系統(PORTNET)建構港灣系統，航政系統，及棧埠系統的港區連絡網路，並和國內及國際網路連線作業。

③ 船舶交通管理系統(VTMS)建立船舶交通電腦化管理系統，使在有限的水域，能提高船舶作業能量及效率，並維持水上秩序及操船作業安全。



△ 圖8-1 高雄港發展規劃圖

(二)高雄港相關前瞻計畫

1.營運總部計畫：

為吸引台商及跨國企業來台設置區域營運總部，採取以完整軟硬體構面強化台灣產業經營環境，提供整合性的作業平台，有效率的處理物流及資訊流等介面問題，以爭取企業來台設置營運總部。其中即含建設海空聯港，整合海空運輸服務，以配合複合性運輸之需求。

2.高雄2022主要計畫綱要：

本計畫在確定高雄市發展目標，並整合市府刻正推動中之「市港合一」、高雄多功能經貿園區特定區計畫、雙港計畫(高雄港、小港機場)、高雄車站、左營高鐵、捷運、輕軌等大眾運輸轉運計畫及哈瑪星、南鼓山之都市更新活化計畫，使高雄市邁向國際舞台，成為全球運籌管理中心之海洋首都。

3.高雄多功能經貿園區特定區計畫：

為推動台灣成為亞太營運中心，並配合經濟部加工出口區之轉型發展與高雄商港地區再開發，高雄市政府劃設臨港地區土地為高雄多功能經貿園區，以港埠都會與吸引跨國及國內企業植根為整體發展目標，並以亞太營運中心計畫及都市更新政策規劃內容為規範，配合調整高雄市都市機能與結構，制定本計畫「高雄多功能經貿園區特定區計畫」以整合相關計畫，規劃符合亞太營運計畫之製造中心、海運中心所需服務機能。

4.整合高雄海、空港暨周邊運輸系統，發展全球運籌中心：

本計畫目標在於提昇高雄市的都市競爭，配合中央推動「全球運籌計畫」，建置「全球運籌管理」之物流環境，本計畫規劃重點即整合現有資源和計畫，以高雄經貿園區、高雄港及高雄國際機場週邊地區為主要規劃範圍，而研究涵蓋南部科學園區至高屏地區之科技產業、海運、空運及陸運、資訊、通訊、通關等相關制度法令及加入世界貿易組織與兩岸三通政策對產業影響之研究。

5.高雄加工出口區設置倉儲轉運專區(含擴區)整體規劃：

配合「境外航運中心」及「經貿營運特區的政策」，於台中港、高雄港及高雄機場設置倉儲轉運專區，藉由台中港、高雄港及高雄機場優越之地理條件，與其鄰近地區設置專區使其成為亞太地區(東亞與大陸)與歐、美間貨物往來接駁之轉運中心。

6.高雄國際機場主計畫修訂計畫：本計畫之內容主要如下。

- (1)依據航空運量預測評估，探討未來高雄國際機場各項設施需求規模。
- (2)檢討高雄國際機場與周邊環境發展現況，修訂機場主計畫(整體)配置，釐定高雄國際機場未來發展計畫與藍圖。

(3)進行工程經費估算與分期執行計劃研擬，以為政府進行財源籌措、預算編列與工程推動之參考依據。

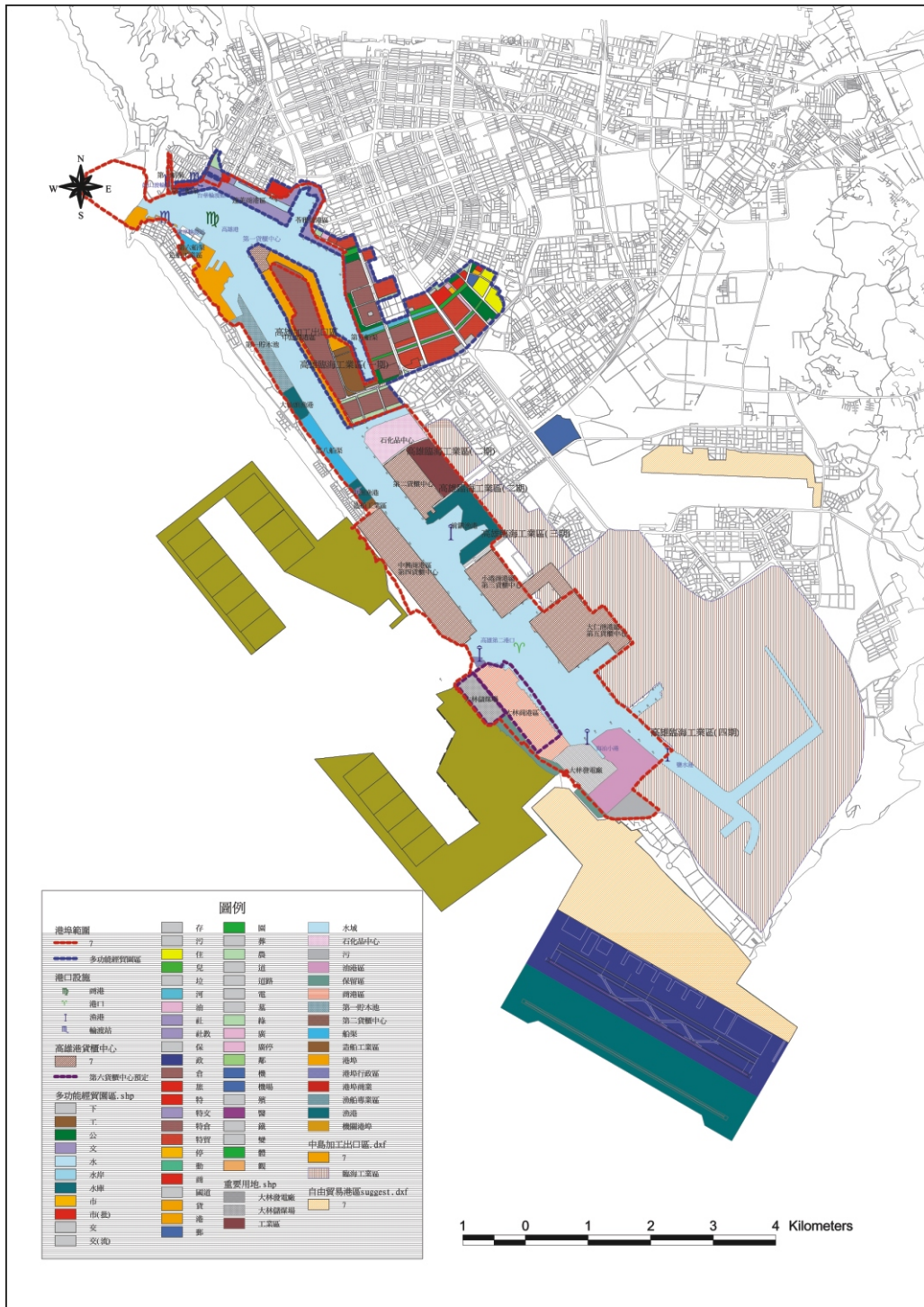
7.高雄港洲際貨櫃中心規劃：

由上位計畫之定位，高雄港將朝綜合性且多功能之港埠機能發展，其中為達成貨櫃遠洋航線轉運中心之目的，將藉由推動兩岸直航港口及物流與運籌中心計畫等方式，以增加高雄港對貨櫃貨源之競爭力。

8.大林商港計畫：

本計畫係為配合政府亞太營運中心政策之推動並發展高雄港為一綜合性多功能國際商港為目標，以在亞洲地區海運市場扮演積極的角色，以「高雄港之整體規劃及未來發展計畫」為其上位計畫。計畫將大林港區及外側海域合併開發作為高雄港能源、礦產、油類、石化原料卸儲中心，另保留作為港埠及關聯產業使用之空間。計畫區任務包含配合原先散佈舊港石化碼頭及危險物品儲槽遷移需求提供空間。





△ 圖8-2 高雄港市未來前瞻規劃—高雄港洲際貨櫃中心及南星自由貿易特區