

第一章 緒論

自從我國加入 WTO 以後，我國已與世界重要貿易國家接軌，海空運成為對世界接軌的主要樞紐。對海空運的發展，其港口扮演關鍵性的角色，而全球化的經貿活動，已將世界衍化為地球村，但地球村的每一個港口之角色可能要與當地社經相結合。基於此一考量，全球化(globalization)與全球在地化(glocalization)正成為世界最受重視的新語彙之一。

全球在地化就港口的發展，係在於強調港口的特殊性與發展性，這是港口須要由國家經營走向地方經營的原因之一；甚至有所謂「市港合一」(fusion of city and port)的政策主張。本研究即以此主題進行研究分析。

第一節 研究動機與目的

壹、研究動機

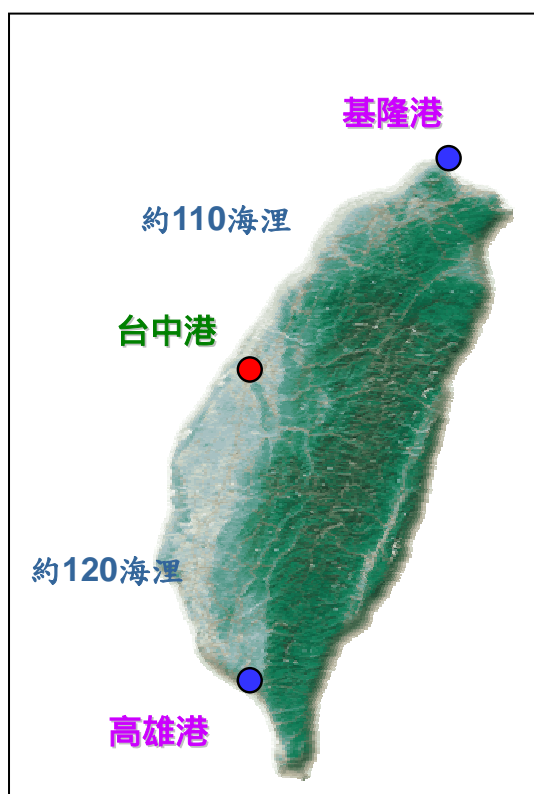
我國在兩岸加入世界貿易組織(WTO)後，可以預見的未來經貿活動將更加頻繁，為配合政府發展全球運籌能力政策，善用臺灣既有優勢能力，以及良好的地理位置，四個國際商港之一的臺中港位在本島西海岸中央，距離北部基隆港約一一〇浬，南部高雄港約一二〇浬航程（如表 1-1），是台灣西部平直沙岸上，由國人自行設計、施工的國際港，為一新興的國際商港。民國六〇年代臺灣經濟起飛，與世界貿易往來活動與日俱增，因而造成基隆與高雄兩港產生擁塞，為了紓緩基、高兩港之營運壓力，及減輕內陸運輸負荷，於是政府自民國六十二年開始興建臺中港，六十五年完成第一期工程，並且正式通航啟用（如圖 1-1 臺中港位置）。

表1-1：相關港口至臺中港距離（浬）航程

相關港口	到臺中港距離（浬）
基隆港	110
馬祖	120
金門	130
高雄	120
澎湖	86
日本神戶	1030
香港	365

資料來源：交通部臺中港務局全球資訊網，〈臺中港務局地理位置〉，
<http://www.tchb.gov.tw/>。

圖1-1：臺中港位置



資料來源：交通部臺中港務局全球資訊網，〈臺中港務局務地理位置〉，
<http://www.tchb.gov.tw/>。

三十年來臺中港成為均衡南北發展的重要關鍵，不僅成功地減緩南北兩港的負荷；同時也為中部地區帶來繁榮商機，開啟國際自由貿易之門戶。在精省後，原由台灣省政府代管的四大國際商港收回由中央管理，由於國內四大國際商港每年所產生大筆的商港建設費及盈餘，導致中央與地方對於國際商港的管理權爭奪僵持不下。台灣國際商港採行「航政、港政、港埠」三合一的管理體制，但是因為港、市（縣）分屬兩個不同管理系統及層級，平常欠缺溝通協調，使得港（縣）市間關係逐漸疏離。在本位主義作祟下，港埠與市區發展未能互蒙其利。再者，商港所在地之地方政府或民眾關心的港（縣）市合一後，帶來的市港共榮發展，而中央政府則著重於如何推動國家港埠政策，讓港埠發展較有利於國家整體經濟政策。

行政院於民國九十年五月十日，通過交通部所提「國際商港管理委員會設置要點」，國內四大商港均可依此設置管理委員會，作為將來港（縣）市合一運作的過渡機制，但是因為相關法律及體制上之爭議，使得這個定位不明的管理委員會無法發揮作用，而後又提出「港務局設置及監督條例」草案，擬將港務局轉型成行政法人組織。

事實上，交通部已修正其組織法第 18 條之 1，將台灣省前述四大港設置港務局正式納編，遂使台灣商港管理正式回歸中央化體制。研究者正服務於臺中港務局，深感臺中港務局雖為國內四大國際商港，但不論在營運或商港建設上皆需與台中縣相結合。臺中港務局隸屬中央機關；台中縣屬地方自治團體，兩者間的互動非常有限，造成與其他國家港口施行地方化顯有格格不入之現象。基於此點考量，試著以一般所謂「市港合一」或「商港地方化」之觀點進行研究。基於國際港之港務管理係採取地方化為原

則，我國正好相反之事業管理取向，是否有檢討之必要，爰為文檢討之。

貳、研究目的

固然臺中港建港已有三十年的光景，其做為一個商港而言固有其成就，但因為未與地方相結合，亦形成以下問題：

- 一、商港未與地方相結合，造成商港非城市的組合體，而有孤立作為的困難。
- 二、商港未與地方相結合，造成商港的發展不能形成特色，僅具海運功能而缺乏地方功能。
- 三、商港未與地方相結合，造成商港僅是貨運港而難以成為客運港，其功能受到限制。
- 四、商港未與地方相結合，造成商港的發展未能與當地形成互補關係。
- 五、商港未與地方相結合，造成商港的經營人力與地方關係欠缺合作，致有脫鉤的現象。

基於上述五項問題，而衍生出本論文之研究目的如下：

- 一、瞭解商港不與地方相結合所造成問題之所在。
- 二、因為商港未與地方相結合結果缺乏互補性，希望藉此研究瞭解商港與地方相結合可能形成互補的可能性。
- 三、希望藉此研究瞭解，商港如由地方政府經營是否可增加地方人民就業機會、增加地方人民的認同，並強化其認同感。
- 四、地方所舉辦之大眾活動可否由地方與商港合辦，形成商港之發展帶及生活圈。

第二節 研究方法與架構

本研究首先欲透過相關文獻與現況資料的蒐集，在瞭解世界主要國家港埠管理體制實施現況以及趨勢，並探討臺中港目前之營運狀態以及港市合一執行後的特性，分析比較商港地方化推動後，對港口所產生的影響。

壹、研究方法

本研究針對上述研究課題選擇適當之研究方法。研究方法主要包括資料蒐集、文獻分析法、制度研究法等三種方法。茲分別說明如下：

一、資料蒐集

本研究資料蒐集歸納如下：

- (一)文獻類資料：蒐集各學者有關決策衝突理論，探討和認知衝突的成因作為理論基礎，並蒐集港埠規劃、港埠營運市場相關研究資料。
- (二)參考世界各港口的經營現況以對照國內做法。
- (三)瞭解著名國際商港營運主體為何。

二、文獻分析法

在研究分析法上，文獻探討法為最普遍之應用方法，也是傳統研究方法之一。其經由蒐集相關之資料方式，檢索出相關的邏輯及論題，並應用於進一步的研究分析，以利找出其相關之命題和因果關係。文獻探討之目的為旁徵博引，引經據典某概念或理論，使得研究熟悉目前知識，瞭解與研究主題有關的理論、重要變數、概念型定義及操作型定義，並且掌握已經研究過的問題、

研究假設、及研究方法。蒐集國內、外港埠管理體制相關的文獻。在國內外文獻方面，採用比較分析各國現行國際商港管理體制，藉以指引改制方向之參考依據。

三、制度研究法

以制度面進行結構、過程、法制之研究，著重在倫理及文理方面取向，並以國內現行管理相關之法令、規章及國際商港經營理論，就臺中港現狀，包括：臺中港興建沿革、組織介紹、人力資源、港埠經營方式、營運量、經營理念與目標加以分析；依商港法及國內法規研析國際商港是改隸中央或改歸商港所在地方政府管理的適法性及修法可行性等課題，探究臺中港縣港合一或地方化之可行性評估，以期找出臺中港港埠與市區發展互蒙其利，且與地方之發展相結合，以達致共存共榮之目標。

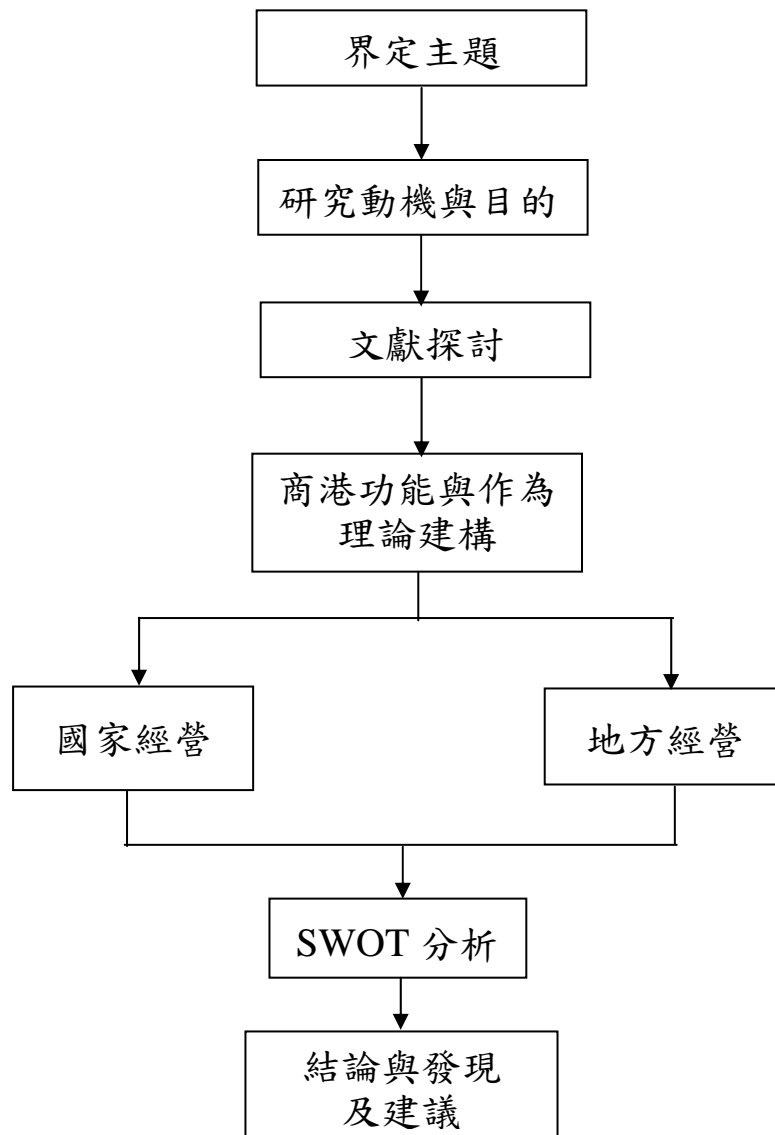
貳、研究流程

本研究基本上透過下列幾個步驟進行：(如圖 1-2 研究流程)

- 一、界定主題。
- 二、確定研究動機及目的。
- 三、蒐集商港與地方間有關之文獻理論資料整合加以探討可供分析架構。
- 四、本研究根據商港功能與作為理論建構，分析商港由國家經營或由地方經營，透過 SWOT 分析未來商港經營之最佳可行性。
- 五、提出結論與發現及建議：資料經過整理、比較、分析，依據商港組織功能及港埠作業的運作之下，同時再經過經營作為，評析其是否符合現代全球化與在地化之可行性。從此觀念，即可作為商港之競爭指標；亦即從港埠所具有之功能建

構理論，進而說明本研究之結論，並研擬出提高競爭力之港埠經營策略建議，藉由商港地方化可行性之適當配合，以發揮經營綜合效果。

圖1-2：研究流程



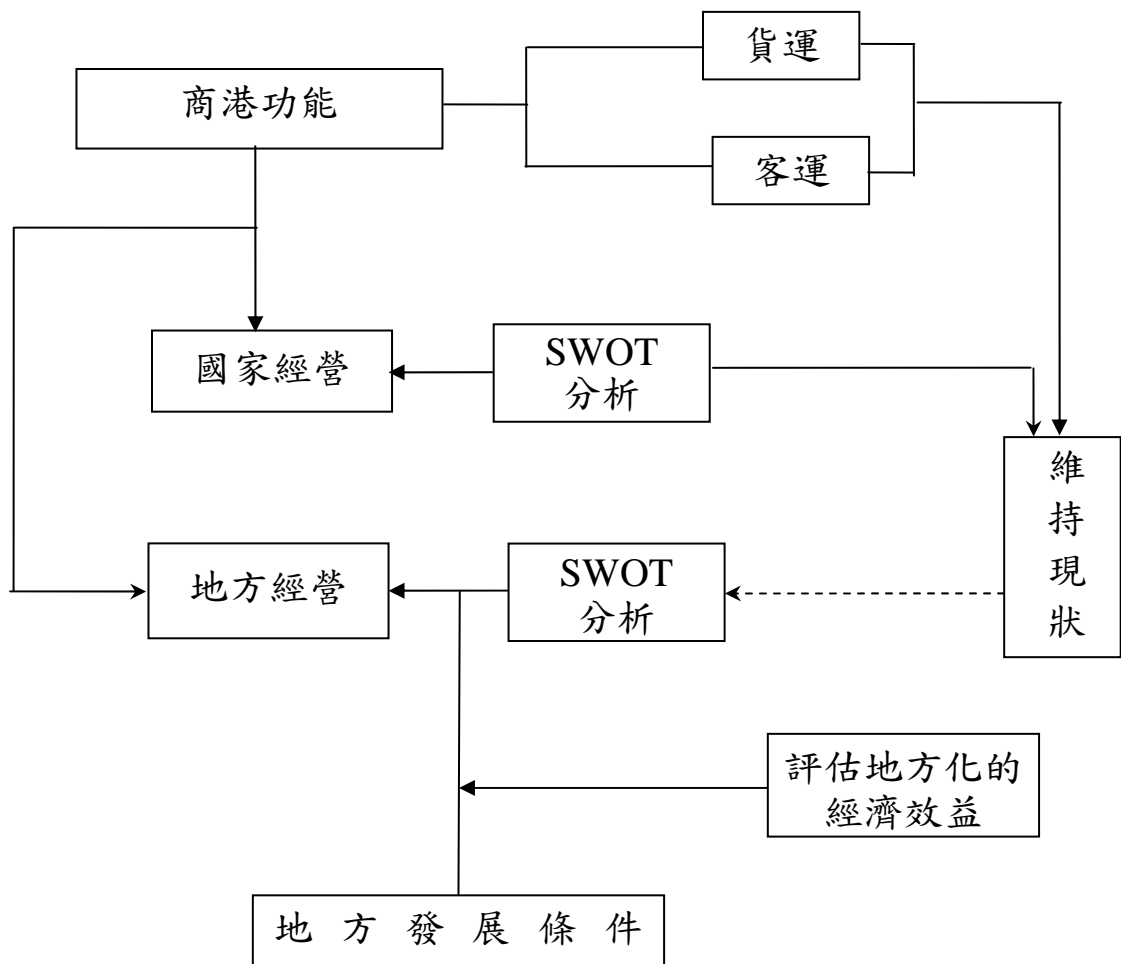
資料來源：作者自行繪製

參、研究架構

本研究架構說明如下：

- 一、就商港究由國家經營或地方經營進行 SWOT 分析。
- 二、唯在商港之營運究係貨運或客運須加以統計分析。
- 三、然後評斷維持現狀之可行性。
- 四、復以地方發展角度評斷商港之作為能力。
- 五、最後評析商港地方化的可行性究竟如何，是否有其他行動方案。（如圖 1-3 研究架構）

圖1-3：研究架構



資料來源：作者自行繪製

第三節 研究範圍與限制

壹、研究範圍

本研究之範圍，只限於針對台中市及台中縣與臺中港務局管理體制之相關問題探討和研擬建議，以臺中港市（縣）港合一或地方化可能問題進行分析，依循策略管理理論，並依重要性政策分析方法，作策略選擇之建議。針對國內、外商港管理體制之比較分析，由目前交通部管轄的管理體制問題，探討市（縣）港合一之評估，或商港地方化分析與評估，商港地方化之可行性、效益性、影響性分析，包含：對中央及地方政府之施政影響，對港埠建設財源籌措之影響，以及港埠管理制度與組織調整方案之研擬。

貳、研究限制

臺中港與地方化能否順利發展，並非只是單純法制層面的技術性政策，實屬為高度敏感之政治取向問題，其政策之規劃、制定過程較複雜，須列入考慮因素之多元，以致最後影響政治性決策做成之因素多變。本研究單以公共利益、公共政策、人民最大福祉等因素作考量分析，提出研究發現與建議，但對其他國家商港地方化情形不甚瞭解，再且有關這方面資料並不多，恐有思慮不足的遺珠之憾。

本研究所涉及議題，其困難度考量均是屬於政策面；甚且是政治面的因素，這亦為一般在研究「公營事業組織變革」時通常需要加以設限，且需多所說明者。政策方案的明確性與一致性，係臺中港組織變革能否成功的關鍵，然因整個政策方案目前均處於一個不確定性之情況，若就公共政策分析五個階段過程為 1.政

策問題認定 2.規劃 3.合法化 4.執行 5.評估來說，臺中港地方化之進程與航政收歸中央之進程，尚僅止於「規劃階段」。是以，「對於未來不確定性」特別是「政策合法化」以及「政策執行」時，將無可避免會面臨公共行政上負面衝擊力的牽制與爭論。事實上，在近程階段任務尚未完成前，就要直接跨進對於臺中港組織體制變革，或對於經營管理權責之劃分等研擬方案，實有其無法掌握之因素，遂於此先有所敘明。

第四節 相關文獻探討與重要名詞詮釋

壹、相關文獻探討

文獻資料的重點在於臺中港地方化相關文獻之蒐集，主要在於確認研究方向之正確與研究本身的價值，並應用適當之研究方法從事研究工作。因之，本章將探討與本研究相關的文獻，內容包括：地方治理以及商港地方化設計理論，以作為本研究的理論基礎，並比較港務組織重組相關的研究及介紹國外美、歐、亞洲等國，為主要港口之組織結構以供借鏡，綜合整理重要的架構與機制。

二十一世紀在「全球化」浪潮下，新知識經濟時代(the age of knowledge economy)已經來臨；尤以近十數年來，「全球城市」(global city)、「全球治理」(global governance)及「城市治理」(urban governance)、「地方治理」(local governance)等概念的逐一興起，意味著全球化浪潮，已衝擊著傳統社會對於國際關係、各級政府間的府際關係、各地方間的跨域合作，乃至城市、地方的認知與定位。然而地方政府亦受到全球政府行政革新風潮之帶動，在過去大約十數年間，出現全球地方政府改革，以期能將地方政府現

代化，俾能與世界接軌。¹

政治學者彼得斯(B. Guy Peters)和皮耶(John Pierre)在世紀交替之際，從治理的概念途徑出發，有系統的探索在全球化衝擊之下，國家地方的本質和政治權力之運作方式產生如何變化。在新的治理模式之下，政治主體已不再獨占社會資源的統合分配，然其統治的正當性，端賴建構新的治理網絡。彼得斯與皮耶兩人都認為，治理結構不單只是網絡關係；亦須考慮到社區及層級市場等因素。²

當代民主國家的地方治理實體，其治理的界限已經十分模糊，實際參與治理的行動者；也不再是侷限於地方政府或機關。因為在實際的治理過程中，隨著地方政府與中央政府、其他地方政府、私部門廠商、非政府組織，乃至國家以外的機構或非政府組織等行動者，建立各種新的互動關係。因而地方政府在治理過程中的角色職能，也開始出現明顯的轉變。鑒於傳統的「地方政府」概念，已經難以描述或解釋此種新的地方體制，西方學者已開始逐漸以「地方治理」的概念加以補充，並將此一演變的過程稱之為「從地方政府轉變為地方治理」。

有關航港體制的研究，歷年來國內、外相關學者亦曾進行研究與討論，然而以改善我國航港體制現況為出發點之研究中，近年來較卓著的有吳榮貴與林光、黃聲威、洪順發、許宗力、許神縣、胡念祖等。茲將其論述要點分述如下：

吳榮貴與林光研究題目為「我國臺灣地區港埠行政與營運分

¹張其祿、黃榮護，〈全球化下的地方政府「治理」：理論挑戰與策略展望〉，《空大行政學報》，第12期，民91.08，頁150。

²陳文樟，〈高雄市港合一之研究〉，博士論文，中國文化大學政治學研究所，民95.12，頁16。

立之研究」。其研究重點結論為：

該研究係針對臺灣地區現行國際商港的行政與營運進行深入探討，由交通部所屬港務局負責行政上「管理」與棧埠業務的「經營」，但又兼辦「航政」管理體制所潛藏之角色定位混淆及港埠營運效率不彰之組織問題進行探討研究。³其研究目的在解答以下三大問題：

- 一、現行體制是否有改制的必要，如何改制？
- 二、檢討比較國內外港埠經營管理體制。
- 三、其改制方案的執行與配合措施為何？

上揭有關港埠行政與營運分立的研究，對本研究具有參考價值。

黃聲威(1996)研究題目為「高雄港務局組織調整為企業經營具體方案之研究」。作者從企業化之精神，就高雄港組織體制中存在的行政定位、角色扮演、效率問題等三項議題，探討現行高雄港港埠營運組織，在航政歸中央及民營化二項策略規劃下，高雄港務局之組織將如何變革問題，俾就從高港局經驗探討臺中港組織體制變革如何因應。

洪順發研究題目為「從各國航港管理體制之研究探討我國較適採行模式」。作者從產官學者專家的觀點，以及政府當局所規劃的方向「由中央成立航港局、各港務局成立航港分局、港務經營與管理採成立特殊公法人制度」，提出我國未來航港管理體制較適採行模式的假設命題。再從亞太地區、歐美地區較具航運規

³吳榮貴，林光，〈我國台灣地區港埠行政與營運分立之研究〉，《中華民國交通運輸研究所委託研究報告》，民92，頁113。

模之國家航政體制、港政體制以及港埠經營方式之特色加以分析並比較歸納出當今主要航運國家，航運管理體制中的差異。在港埠經營管理方式，荷蘭的鹿特丹及阿姆斯特丹就「府會共治」之模式；英國採「民營公司化」模式；德國採「市府經營」模式；美國以「港口委員會」模式來經營管理。再從各國國際商港經營管理體制之形式及經營方式與所有權的歸屬，以歸納出中央政府經營、地方政府經營、特殊自治法人經營、港務股份有限公司經營等四種型式。並就各種不同的形式管理體制、特色、優缺點加以分析比較，以擷取借鏡之處，做為該研究命題的佐證。該研究重點在我國國際商港港務管理機關應如何重組，經過研究結果建議航政採政商分離，公權力由航政局主政，港政採公法人型態執行港埠內的公共秩序。該項公權力之行使，係接受國家之委託，適應港埠經營；亦即業務方面採取企業化經營方式，更明確的將航政、港政、港埠經營三者職權之行使予以劃分，有助於該研究在組織結構設計之部門分類處理。作者提出航港管理體制的三種可行模式對本研究具有參考性。

許宗力研究專題為「國家機關組織法人化之研究-以港務局法人化為中心」。其旨在探討組織面的民營化態樣；即就法人化的相關議題作整體性、一般性之研究，如須是否有法律之依據？其屬性宜定為公法人或私法人？職員是否具公務員身份？預算、決算是否須經立法院等。最主要目的是在釐清上述問題，以便可供日後政府採行民營化之參考，並選定已在輿論逐漸議題化的公營事業機關—港務局，作為落實法人化一般理論於具體個案的操作對象。目前行政院送立法院審議的「港務局設置及監督條例草案」；即為該項研究之後續結果，為我國國際商港行政法人化法案，開啟研究之先河，亦為本研究之假設公法人後，臺中港組織

結構建構模式之法律面重要之參據。⁴

許神縣研究專題為：「臺灣國際商港改制對競爭力提升的探討」。基於作者研究所述，臺灣地區國際商港之競爭力有日漸下滑趨勢，加上長久以來政府並無一套完整的港埠政策，為瞭解國外主要國際港埠經營管理之運作，及未來整體發展趨勢，以提供政府決策參考，並建立起因應環境變遷所需的港埠制度。該研究以競爭力觀點，探討國外各主要國際港口的變革演進，以及其港埠管理體制之情形及優劣勢，藉以瞭解其成功關鍵因素及現今經營概況及未來趨勢；再分析我國港埠演進及政府整體政策，並研析政府所提改革方案對競爭力所產生的影響，以檢討我國港埠管理體制未來之方向。經由該文之分析結果得到結論，為提昇我國國際港埠競爭力之因素很多，然組織管理體制的改變為必要因素之一，而就整體而言，瞭解本身之競爭力所在加以強化及針對相對弱處予以具體改善，是為最佳解決之道。

貳、重要名詞詮釋

市港合一：使商港和地方能朝整體多功能方向結合，在不影響港區航運功能之前提下，完善規劃與地方政府之都市計劃相容，使港市得以同步發展。⁵

公法人(public corporation)：乃相對於私法人之概念，用於指稱公部門之非自然人團體，係指國家或其他行政主體依據公部門所創設，在法定範圍內得享有權利負擔義務之法主體，其地位之取得或先於國家法規範而賦予；其由法規範賦予者，或由憲法為

⁴許宗力，〈國家機關組織法人化之研究-以港務局法人化為中心〉，《行政院經濟建設委員會委託研究報告》，民 88.7，頁 160-167。

⁵長榮大學航運管理學系海運組，〈海運業經營策略研究彙編〉，《長榮大學 90-92 學年度教學資料》，民 92，頁 55。

之或以法律為之。⁶

民營化(privatization)：所謂的「民營化」一般而言，係指藉由非政府機關去提供昔日為政府所提供的財貨或服務。就廣義而言，它是指將政府所涉入之特定服務的設計或執行移轉給民間單位經營。唯就狹義而言，它則指政府雖維持對特定服務的政策角色，卻把服務的傳送工作交由其他機關來執行。釐清這個概念有助於我們重新認識所謂的民營化政策，重新認識過去許多關於民營化的見解。「民營化」其實是「私有化」或「私營化」有著比台灣法律上的所謂「移轉民營」更為廣泛的意涵。按照廣義的定義，我們可以大致將私有化分為（一）市場開放（二）所有權向私人資本轉移以及（三）所有權不變但經營權轉移私人或經營型態向私人企業看齊這三種類型。⁷

利益衝突(interest conflict)：指決策者對決策之結果有不同的偏好，如零和或是零和的競爭情境即為典型之利益衝突情形，一般而言，此種衝突會受到認知差異的影響，致使決策者並非完全偏好某一結果，而是傾向偏好某一結果。

地方化(localization)：即是透過由下而上的方式，授予地方更多的自治權力，充實在地的量能，使得民主精神能夠紮根。地方化也強調地域性及地利性的措施或服務，在政策的設計上才能更貼近民意。至於商港地方化係指商港的管理機制、資源共享、產業經營及社會活動的地方性運作而言。

經濟全球化(economic globalization)：最本質的特徵是通過自

⁶係賦與地方政府主體地位之名詞，性質上為政府層級屬性的概念，〈台灣省政府法規會，1998〉。

⁷林鍾沂，《行政學》。台北：三民，民93，頁608。

由市場機制和強勢之國際競爭，使國際資本及其跨國公司向資源廉價、勞動力廉價的地方移動，以較低的成本獲取高額利潤。⁸

⁸顧長永，《台灣與世界：地方化與全球化》。高雄：高雄復文，民 94.3，頁 3。

第二章 商港的功能與作為理論建構

商港(commercial port)是位於沿海、內湖或河口之水陸運輸交接運之場所，為船舶旅客及貨物提供服務，並為國內外貿易貨物之集散地，海陸運輸之轉運站；亦即所謂海運終站(marine terminal)。⁹

一個未經人工修飾之港口，具有天然屏障，寧靜之水面及足夠的水深，可供船舶出入及錨泊，稱之為港灣(harbour)。若再具備航道、導航、通訊、船舶泊靠、旅客上下、貨物裝卸、倉儲、船舶修理、物料補給等經常性的商港設施(port facility)，便利貨物及旅客運輸、轉運之場所及港埠管理機關，則可稱之為港埠(port)；尤其具有商業營運行為者通稱之為商港。

商港區域之規劃、興建，由交通部擬訂計畫，報請行政院核定施行；商港區域內，除商港設施外，得按當地實際情形，劃分各種專業區，並得設置加工出口區、自由貿易區，商港需用土地，得依土地法及有關法律徵收之；商港建設計畫有填築新生地者，應訂明其權屬，於填築完成後依照計畫辦理登記，並由商港管理機關使用收益；商港區域內各種建築物及設施之興建、增建、改建或拆除，除各種專業區及加工出口區、自由貿易區與商港管理有關者，應經商港管理機關同意外，其餘均應經商港管理機關之許可；未經許可擅自建造者、設置者，商港管理機關得逕行拆除之；商港區域內，原有之建築物及障礙物，如有妨礙商港建設之目的時，由商港管理機關會同當地有關機關通知所有人或使用人限期改建、遷移或拆除，逾期不依規定辦理者，得代執行，並對其私有建築物及障礙物因改建、遷移或拆除所生之直接損失予以

⁹林光、張志清，《海運學》。台北：航貿，民95，頁178。

相等之補償。¹⁰

全球化帶來新型態的人類生活，資訊科技的快速進展及全球化運動的形成，促使世界經濟邁入知識經濟時代，整個地球村的面貌正在迅速改變，知識、學習及研發創新，已逐漸成為主流價值與核心；傳統型政府的運作模式正遭遇前所未有的困境，面對內外環境的複雜、動態與多元性，政府在型態上與功能上均須有所因應；即使國家之間國情各有所不同，但是全球一致的趨勢是：厲行地方服務品質的改善，包括：設定績效標準，以及改善服務規劃與執行的機制。¹¹

瑞士政治學家(Pohn Pierre)從環境變化與治理發展驗證治理的意義，皮耶認為治理發生於二十世紀末，是因應民族國家為適應全球化的拉力，做出適應外在環境要求的努力；另一方面治理也是一個概念性、理論性的框架，用以說明協調、合作的社會體系，以及治理過程中國家權力作用和秩序所發生的一連串變化過程。¹²

第一節 商港的機制設計原則

一般言之，商港可提供下列機能，包括：

- 一、提供貨物裝卸，旅客之設施，並配合社會、經濟環境之需求，提供服務。
- 二、能使貨物流暢之各項服務，例如棧埠作業，並收取費用。
- 三、行使政府賦予之權利如海關(customs)、檢疫(quarantine)、移民(Immigration)、港口國管制(port state control)、港務等行政

¹⁰商港法民國 94 年 02 月 05 日修正。

¹¹朱景鵬，〈地方政府治理能力評估模式建構之研究〉，《行政院研考會研究報告》，民 92.1，頁 2。

¹²John ,Pierre, "Introduction: Understanding Governance," in John Pierre ed., *Debating Governance*, New York: Oxford University Press, 2000, p. 20.

行為。¹³

因之，港埠經營之成功，並非僅取決於技術性設施及組織系統的質與量，還有賴於港埠管理、費率結構、港埠勞工、內陸運輸相關法令規章、政府政策與執行等之配合，始可克盡全功。就此而言，臺灣地區商港體制，依據「商港法」之相關規定建立，以下略以說明臺灣地區的商港機制之變革過程。¹⁴

首次出現「港務局」，採取「航、港、稅關合一」的港埠管理體制，於1943年日本政府將臺灣總督府交通局海務部基隆海事出張所、臺北州港務部、基隆稅關等三者合併為基隆港務局；另將臺灣總督府交通局海務部高雄海事出張所及高雄稅關合併為高雄港務局，兩個港務局均直隸於臺灣總督府，在1945年將基隆港務局與高雄港務局負責海關業務之稅關部都降為課級，分別改隸於基隆港務局總務部及高雄港務局總務部。

1945年臺灣光復後，由於臺灣地區的政經局勢的變化，歷經中央設立臺灣行政長官公署，綜理臺灣地區之行政業務，1947年臺灣省政府成立，1949年中央政府遷臺，1980年商港法頒布，以至於1999年的精簡臺灣省政府組織等不同階段的外在環境變化；也直接、間接推動臺灣地區港埠管理體制之變革。茲將商港法頒布後之港埠管理體制變革說明如下：

以1980年公布的「商港法」為我國商港管理之主要依據。該法規範商港之規劃、建設、管理、經營與安全等事權，其規定如表2-1所示。

¹³同註8，頁178。

¹⁴同註10。

表2-1：商港法相關法規

重 要 措 施	依 據
商港，由交通部主管。	第 3 條
國際商港之指定，由交通部報請行政院核定後公告之；商港區域與管轄地區之劃定，由交通部會商內政部及有關機關後，報請行政院核定之；輔助港，亦同。國內商港之指定，由交通部報請行政院備案後公告之；商港區域與管轄地區之劃定，由交通部會商內政部及有關機關後核定之。	第 4 條
商港區域之規劃、興建，由交通部擬訂計畫，報請行政院核定施行。 商港區域內，除商港設施外，得按當地實際情形，劃分各種專業區，並得設置加工出口區、自由貿易區。	第 6 條
交通部為管理商港，於各港設商港管理機關。 商港區域內劃設之各種專業區及加工出口區、自由貿易區，由各目的事業主管機關管理或專設機構管理經營之。	第 11 條
商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機關興建自營外，其餘得視需要，由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。 前項由公私事業機構使用商港區域內之公有土地投資興建之商港設施，投資人得使用之年限，由投資人與商港管理機關按其投資金額與獲益報酬約定，報請商港主管機關核定之，不受土地法第二十五條之限制。但其產權，應屬商港管理機關所有。	第 12 條
公私事業機構經核准經營之商港設施，其碼頭裝卸工人之編組及作業訓練，應受商港管理機關之指導、監督；其辦法由交通部定之。	第 14 條

<p>為促進商港建設及發展，商港管理機關應就入港船舶依其總登記噸位、離境之上下客船旅客依其人數及裝卸之貨物依其計費噸量計算，收取商港服務費，並全部用於商港建設。</p> <p>前項商港服務費之費率及收取、保管、運用辦法，由交通部擬訂，報請行政院核定。</p> <p>商港管理機關與公私事業機構向商港設施使用人收取使用費、管理費與其他服務費之項目及費率，由商港管理機關擬訂，報請交通部核定。</p>	<p>第 15 條</p>
<p>交通部未於商港設管理機關者，其業務管理、經營，由交通部報請行政院以命令定之。</p>	<p>第 49 條</p>

資料來源：依據商港法等法規自行整理

此外，復依據商港法再委託臺灣省政府代管國際商港；由於商港法施行後，交通部仍未能在臺灣地區四個國際商港設置商港管理機關，乃依商港法第四十九條之規定，委由臺灣省政府代管。按交通部於 1980 年 5 月 17 日以交航(69)字第 10224 號函陳報行政院核示；行政院則於 1980 年 6 月 4 日以臺 69 交 6412 號函核示：「基隆港、高雄港、臺中港、花蓮港等四個國際港，准照所擬，在貴部未設管理機關前，仍繼續委託臺灣省政府代管。」；交通部再於 1980 年 8 月 19 日以交航(69)字第 17287 號函臺灣省政府及各港務局代管¹⁵。

此時，港務局仍身兼「航政」管理、「港政」管理、與「港務」經營；由於交通部再於 1980 年依商港法規定，委由臺灣省政府代管國際商港。因此，各港務局仍然與商港法頒布前一樣，被視同為國際商港的「商港管理機關」；又因為接受交通部委託辦理其所掌管航政轄區的「航政業務」，亦是當地的「航政管理機關」；再加上其設有棧埠管理處自營港埠業務，已成為身兼「航政」管理、

¹⁵按當時為戒嚴時期，委託代管係交通部一種權宜處置。

「港政」管理與「港（埠業）務」經營的「三機一體」機關。由於港務局的「政商合一」的組織體，不利於港埠業務的經營，因此，政府早已在各港推動港埠業務的民營化，只是各港步調不一，至今大多數尚未完成民營化之「政商分離」者。

自 1999 年 7 月 1 日起，依據「臺灣省政府功能業務與組織調整暫行條例」，裁撤臺灣省政府交通處。因此，將原隸屬於臺灣省政府交通處的基隆、高雄、臺中、花蓮等四港務局暫行以原組織、原編制員額改隸交通部，各港務局名副其實的成為商港港法第十一條第一項的「國際商港的管理機關」。港務局此時仍身兼「航政」管理、「港政」管理、與「港（埠業）務」經營。自 1998 年起各港陸續開放「船舶貨物裝卸承攬業」承作碼頭裝卸業務，各港務局所屬棧埠管理處（所）的裝卸作業相關工作已顯著減輕，但因各港務局仍維持原組織、原編制員額，仍然是身兼「航政」、「港政」、「港（埠業）務」經營的「三機一體」的機關。其因為「政商合一」組織架構仍然不利於港埠業務的經營。

各港務局得代管臺灣省的國內商港，精簡臺灣省政府組織作業，將原臺灣省政府交通處裁撤，因之，原由屬於臺灣省政府交通處高雄港務局設辦事處管理的布袋與馬公等二個國內商港，在高雄港務局改隸交通部成為國際商港的管理機關以及在臺灣省未在該等國內商港設立管理機關以前，將暫時代管該等國內商港。

為推動市（縣）港合一的港埠經營管理新政策，行政院於 2001 年 5 月 9 日，通過「國際商港管理委員會設置要點」，於各港務局設置管理委員會。使各港所在地政府得以透過參與該委員會，而對港務局重大事項進行審議及諮詢、市（縣）與港區間相關事項進行協調、以及港務局年度預（決）算進行審議等；唯因設置各港「管理委員會」，於法無據，2002 年 1 月，已由立法院撤銷，現已停止運作。

不論商港之組織管理經營型態為何，為使商港港埠採企業化經營，其港埠管理應重視下列原則：

一、儘量自治原則

在制定一個港埠的行政型態時，公共利益為最重，無論這個行政型態是代表中央、州、縣市政府或其他組織，在許多階層，港埠與公共利益間普遍存在著相互依存關係。因而凡在狹義範圍內不屬於政府功能之任務，譬如除警察、海關與衛生行政外，均應在儘量自治情況下完成任務。其他如貨物裝卸作業、引水、拖船、助航設施等，亦應在一個共同指導控制機關之儘量採取自治原則。¹⁶

我國商港法第 12 條第 1 項規定：「商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機關興建自營外，其餘得視需要，由公私事業機關以約定方式興建或租賃經營。」已提供商港管理機關採取「儘量自治」原則之法源。

二、經濟實體原則

一個港埠不止是通棧、碼頭、機具設施等集合體。港埠除具有執行公權力的公法之地位，且常有多種經濟功能，從整個國家經濟的觀點來看港埠無論何時都是一個經濟實體。因此，港埠就其所在之地區及其功能而言應該只有一個管轄機關。雖然其中一些專用地區可以例外，如石油、礦砂、煤等高度專業化碼頭，或為船公司所有之定期航線專用船席。此時，接管由廠商控制作運

¹⁶同註 8，頁 195-196。

輸貨品或原料之港埠設施不切實際亦無必要。在某些情況中，若其碼頭營運係屬於一貫作業運輸體系之一部分時，亦可不必將其分開。但是，一切公用港埠設施仍應由一個統一的港埠機關負責管理。

三、自給自足目標原則

港埠的行政權力應該包括港埠有關的收入與支出。在此種情況下，則港埠經濟發展資料可以更準確予以分析，費率結構可以更準確之資料為依據，更容易評估投資與報酬之經濟效益等，港埠行政當局如能在財務方面維持其權力，則縱使港埠只能達到的自給自足，則以上優點也就能相對地發生效益。

四、港埠行政商業管理原則

每個港埠都面對著不斷變遷的需求，港埠決策若以商業化經營容易適應環境，官僚體制之行政費用必較低，每人的職責可以更明確的規定，機具採購及投資計畫可迅速實行。

五、人事自決原則

一個企業的成功與失敗大部分依賴其管理人員之能力與行動，此一原則同樣適用於港埠行政。所以港埠從業人員，不能取決於公職服務的資敘原則，為此港埠必需人事自決。升遷、薪資給付可以個案辦理不必再受公職服務的硬性規定。

六、儘量授權原則

港埠的行政權力應儘量授權，而政府只加強行使其控制功能或致力基本問題之解決，如此可增加彼此合作的可能性，同時可

提高實際經濟的效益，亦可以儘量避免不當決策所造成之傷害。

七、文件簡化原則

各種現代化運輸體系需要有一定之進口標準及貨物通關的可靠性與速度。若通關文件須經由幾十個不同單位蓋章簽字，則文件的迅速流通與爭取商機殆無可能。

第二節 商港的組織功能設定

從商港之中央與地方港政管理業務權責歸屬方面來觀察，各國商港有歸中央，亦有歸地方管理者。因為在運輸系統上，港埠只是一個「航站」(terminal)或節點(node)，其通常係位於一個地方政府轄區內，不像航政的業務涉及跨多個地方政府轄區之航線或航網的運作，所以不一定要由中央政府管理。究竟在何種情況下劃歸中央或地方管理？在這個方面吳榮貴、陳福照與陳淑玲(1998)在交通部委託的商港管理體制研究中曾指出，這與一國之國土大小有關。凡國土比較大而港口數目眾多者（大國），多歸地方管理（所謂「市港合一」之模式即其一），如歐洲各國及美、日、澳、紐等國及中國大陸；凡國土較小而港口數目較小者（小國），多歸中央管理，如香港、新加坡、東南亞各國及我國臺灣地區。也就是說，商港的管理有「大國」歸地方，「小國」歸中央的普遍模式。¹⁷

在港務局的組織上，各國可以區別為具行政機關性質或公法人兩種模式，如表 2-2 所示。在行政機關的港務局，其民營化的程度是非常高的，所以仍能維持某種程度的港埠經營的效率，如日

¹⁷交通部，《因應政府組織再造-航政機關與行政法人港務局組織間權責分工之研究》。台北：中華海運研究協會，民 95.7，頁 79。

本、香港、韓國及我國臺灣地區港口。在公法人的組織上，以歐美國家及新加坡為主；不過原則上多以由行政機關或另設置具獨立自主特性的機關或公法人組織，成立所謂的「港埠管理委員會」(port commission)或理事會(board of directors)之組織型態來管理。至於新加坡則為特別立法的公法人海事及港務局，負責管理航政與港政，但如上所述，此一演變也是另外搭配「公司化」的模式而來。¹⁸

表2-2：各國商港管理組織架構比較

國家/ 項目	美國	英國	日本	韓國	中國 大陸	香港	新加坡	臺灣
主管機 關	運輸部 (海事 局)	運輸部	國土建 設及運 輸省(港 灣局)	海洋水 產部(航 運與物 流局、港 灣局)	交通部	香港 政府	交通部	交通部
管理機 關	各地方 (州、 市)政 府港務 局	各港務局 獨立法人	各地方 (市)政 府港務 局	各地方 港灣分 局、釜山 港公法 人港務 局	各地方 (市) 政府港 管理局	香港 海事 處	新加坡 海事與 港務局	各港務 局
港務局 組織型 態	管理委 員制的 機構	公法人、 信託法 人、民營 公司	政府機 關	政府機 關、釜山 港公法 人	政府機 關	政府 機關	公法人	政府機 關(構)

資料來源：交通部，《因應政府組織再造-航政機關與行政法人港務局組織間權責分工之研究》。台北：中華海運研究協會，民 95.7，頁 80。

因為各國航政都是採「中央化」的模式由中央政府負責，而

¹⁸同註 17，頁 80。

在商港管理上則有「大國」歸地方，「小國」歸中央的普遍模式，所以世界各國之航港管理體制可以依在各地的航政與商港管理組織是否為「合一」或「分立」管理情形，劃分為「大國各地航港分立」及「小國各地航港合一」兩種模式，如表 2-3 所示。

表2-3：各國中央與地方航港管理組織模式

區分	航政管理	商港管理	航港管理
大國	中央	地方	各地航港分立 (歐美、日本、中國)
小國	中央	中央	各地航港合一 (韓國海洋水產部、新加坡海事港務局、香港海事處、我國港務局)

資料來源：交通部，《因應政府組織再造-航政機關與行政法人港務局組織間權責分工之研究》。台北：中華海運研究協會，民 95.7，頁 81。

具體規劃前述各國航政與港務管理機關組織架構在航政與商港管理機關的權責劃分，則可得到表 2-4 的比較結果。從表中可得知各國在商港航政與港政業務的管理體制上，有「各地航港合一」與「各地航港分立」兩種模式。「各地航港合一」的體制如新加坡、香港、韓國與我國臺灣地區為典型之例子；「各地航港分立」的體制，多屬所謂採取「市港合一」模式的國家，包括：歐美、日本及中國大陸地區。

表2-4：各國航政與港務管理機關組織權責劃分比較

國家/ 項目	美國	英國	日本	韓國	中國 大陸	香港	新加坡	臺灣
航政管理機關	海事局、海岸防衛隊	海事與海岸巡防局 (MCA)	海事局	航運與物流局	海事局、長江與珠江航務管理局、救撈局	香港海事處	新加坡海事與港務局	各港務局
商港管理機關	各地方(州、市)政府港務局	各港務局獨立法人	各地方(市)政府港務局	各地方港灣分局、釜山港公法人港務局	各地方(市)政府港口管理局	香港海事處	新加坡海事與港務局	各港務局
航港權責劃分模式	各地航港分立	各地航港分立	各地航港分立	各地航港合一	各地航港分立	各地航港合一	各地航港合一	各地航港合一

資料來源：交通部，《因應政府組織再造-航政機關與行政法人港務局組織間權責分工之研究》。台北：中華海運研究協會，民 95.7，頁 81。

綜合比較各國港埠在管理與經營兩方面組織的分工情形，所謂的「港埠管理」(port administration)係從公法人之觀點定義，即為政府對於港埠事業之行政管理，或「港埠行政」或簡稱「港政」。至於「港埠經營」(port management or operation)則係指港埠事業之經營而言，係為船、客、貨提供港灣與棧埠服務(marine & terminal services)之經營項目。

第三節 商港的營運規劃與發展

在一個公、私分工明確的港埠管理與經營體制下，港埠的管理是由公部門的「港埠管理當局」(port authority)或簡稱「港務局」

負責，而港埠的經營則由私部門民營企業承擔；當然其間有由公私部門合作經營之模式。惟在實務上，港埠事業的行政管理公權力事務都是由港務局負責無疑，但其參與經營的程度有所不同。¹⁹ 針對港務局參與港埠經營程度上的差異，港埠學界慣常將港埠經營的型態區分為「營運港」(operationg port)及非「營運港」(non-operating port)，係指港務局參與經營的港口經營模式，而後者則為港務局不參與經營模式。因為港務局雖不參與經營，但大都仍扮演港區土地之地主或房東(landlord)的角色，所以也有將非營運港再區分為地主港(landlord port)及工具港(tool port)兩種。茲將該三種經營模式說明如下：²⁰

一、地主港

係指港務局將港區土地出租與民營企業投資與經營的模式。在此一模式下，港務局既為管理者，亦為地主港(指土地之所有者)。歐、美、日本、香港大部分的港口都屬此一模式。在這個模式中，有所謂的「純粹地主港」(pure landlord port)，即是特別強調一個港口的港務局將營業用土地完全出租之極端模式，在經營上港務局「純粹」是個地主。完全由民間公司經營的港口(如英國的 Flexitowe)及香港屬之。

二、工具港

係指港務局將其在港區土地上投資興建的港埠設施與設備出租與民營公司經營之模式。在此一模式之下，港務局既為管理者，亦為地主與「房東」(係指港埠設施與設備等工具之所有者)。這是在開放民營的過程中，因為港務局逐漸退出經營而將既有港

¹⁹同註 17，頁 82。

²⁰Baudelaire(1976)用服務港(service port)及非服務港(non-service port)分別來稱呼營運港及分營運港。

埠設施與設備出租予民間經營的一種模式。²¹

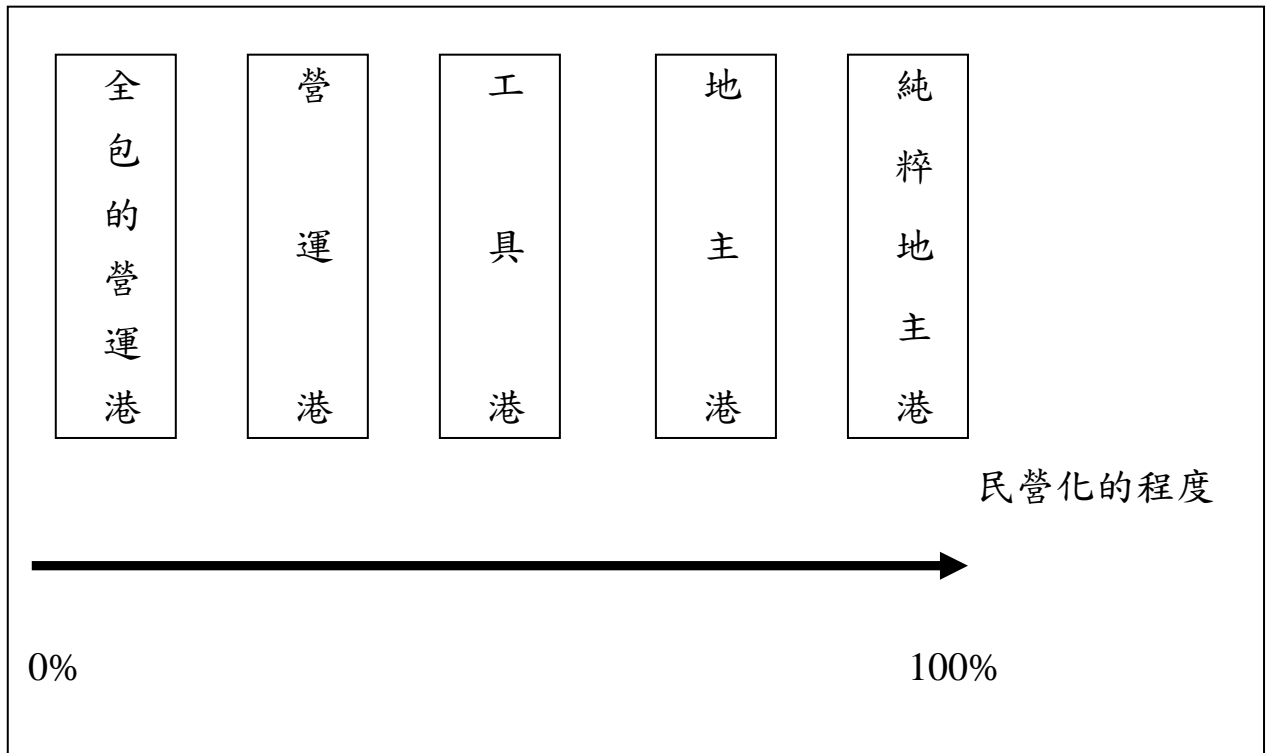
三、營運港

係指港務局不但在自有土地上自行投資興建港埠設施與設備，而且也自行經營港埠服務的模式。大部分的港口在開放民營之前，大都是採取此一模式經營。在營運港的經營模式中，有所謂「綜合的營運港」(comprehensive operating port)，係指港務局完全自行包辦了港埠事業的經營，沒有開放予民間經營的極端模式。早期我國臺灣地區港口尚未開放民營的時候，以及新加坡港務局在未「公司化」(corporatization)之前，均屬於此一模式。

以上三種港口經營模式的分類，如再參照各國的實際情況，可知在任何時候，將任何港口的經營模式加以歸類，並非絕對性。這主要是因為港埠服務多樣化，而且世界各國港埠經營的組合，也已隨著民營化的過程逐漸演變；唯為便於相對性的比較，本研究將各種模式，採取光譜的形式，綜合成圖 2-1，瞭解各模式之相對意義。

²¹ 「工具港」之名稱參考 Baudelaire(1976)之分類。

圖2-1：各種港埠經營模式



資料來源：交通部，《因應政府組織再造-航政機關與行政法人港務局組織間權責分工之研究》。台北：中華海運研究協會，民 95.7，頁 84。

從上述各國港務局在港埠經營模式上的歸納結果可以明顯地發現，港埠民營化不但是個重要的趨勢，而且探究其民營化的過程；其民營化的模式也有所不同。依照民營化過程的不同，可以將民營化的模式區別為「自由化」與「公司化」兩種，茲分述如下：

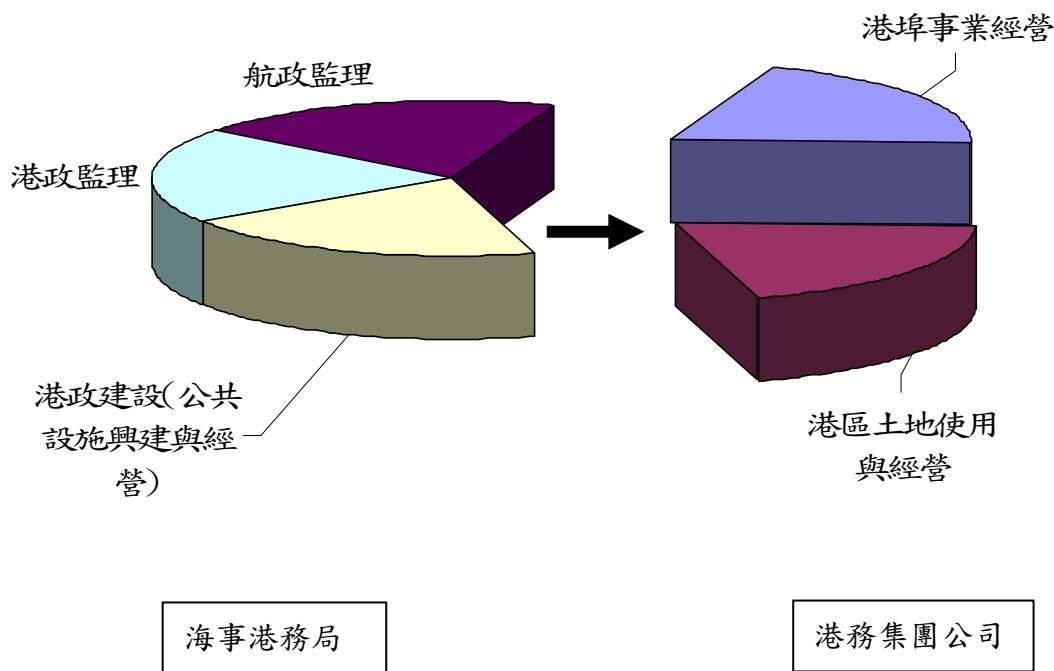
一、自由化的模式

「自由化」係由港務局將港埠業務逐項開放民間企業經營的模式，我國臺灣地區一直採取該一模式。

二、公司化的模式

將負責港埠業務企業的港務局部門另行成立公司經營之，但其港政業務仍保留在港務局。這種模式是屬於將港埠業務「整批」移轉給民營公司組織經營的有效模式。典型的公司化例子有新加坡及中國大陸；另外澳洲也是將港務局改組為公司，而將港政業務移轉至其他政府相關部門。在這種公司化的模式下，海事港務局之航港管理與經營權責的重新劃分如圖 2-2 所示。

圖2-2：港務局公司化模式下的航港管理與權責劃分示意



資料來源：交通部，《因應政府組織再造-航政機關與行政法人港務局組織間權責分工之研究》。台北：中華海運研究協會，民 95.7，頁 86。

上述港務局公司化或公法人化的發展趨勢，實際上是以前者最為流行。比較受矚目的有 1996-1997 年的新加坡港務局公司化、1998 年以來中國大陸推動各港陸續依「政企分開」的公司化，以及韓國 2004 年釜山港的公法人化。相對的，或許是因為屬行政機

關或公法人組織之港務局已經民營化到相當的程度，所以認為沒有必要再採取「政企分開」的變革措施使然。因此，原屬行政機關性質的港務局採取公法人的實例，除了韓國釜山港之外，其實也不多見。臺灣若是如此改制，則應為商港管理與經營組織發展過程中的一個特例。但無論如何，上述比較獲得一個重要的結論，即各國港務局的經營模式大都朝民營化之方向前進，逐漸從「營運港」的模式向「地主港」靠攏。而在民營化過程中，當採取「自由化」的模式緩不濟急或難以澈底達成民營化之目標時，則多採「公司化」之模式將港務局的事業經營部門改組為公司或進一步移轉民營。

從各個國家的案例可以看出，每個國家都會依其特性，發展出適於該國施行的航港管理體制。在航港管理體制上，因為各國航政都是採「中央化」的模式由中央政府負責，而在商港管理則有「大國」歸地方，「小國」歸中央的普遍模式，所以世界各國乃可劃分為「大國各地航港分立」及「小國各地航港合一」兩種模式。我國可以說是「小國」之一，目前採「各地航港合一」的模式。各國體制是可以做為未來改制之參考，但卻無法完全比照辦理。不過從最近這些年來已有重大變革的國家看來，其為因應國際間貨櫃港埠競爭環境的挑戰，大都已經完成了航港體制之改制。

第四節 商港的國際化與在地化趨勢預測

海運是國際事業，港口是國家門戶。港口的經營是項古老行業，岸口碼頭也是最早和外邦接觸的所在，人與貨經此飄洋往來，貿易因之而繁榮四海。然而科技的日新月異，使得這行業的風貌更見迷人，港口的現代化建設和發展，也讓門戶的氣勢愈現恢宏。為了市場的開拓、也為了趨勢的掌握，甚至是為了彼此間安全的

依賴，海運社群中之各個份子間相互的需要和影響也愈形顯著，因此港口的國際化是必然，港口在國際間的互動自是愈見頻繁，也愈見積極。港口不只要拓築營運業績，也要配合政策開展國際的空間。以下就美國、新加坡等國之商港國際化與在地化趨勢的關係，探討港埠與地方兩者效益情形。²²

一、美國

美國是一個聯邦制國家，依據美國憲法的規定，除了國防、外交和貨幣是由國家統一管理外，其他各項業務均由地方分權治理，因此，美國沒有全國性的港埠政策，也沒有全國性的港埠規劃，其航港的經營管理體制在歷經近 100 年來的發展與變革，各港間有相當的差異，但也秉持地方分權的精神來架構。

美國聯邦政府設運輸部，其下的海運管理局 (Maritime Administration；MARAD) 負責制定具有全國一致性質的海事相關法規、政策，並協調各種運輸方式、各地區運輸發展，以及透過各種方案來扶持美國商船隊的發展。有關港口發展、規劃與建設，由港務局制定，報呈州政府批准後施行，聯邦政府通常不加以干預。²³

由聯邦政府介入的航港相關工作，包括有：由海岸巡防隊 (U.S. Coast Guard) 負責航路標誌、登船臨檢、船舶安全、港口安全、航行安全、海難救助、以及航道管制等工作；陸運工兵署 (U.S Army Corps of Engineers；COE) 負責港口相關基礎工程的建設與維護、航道之疏浚等工作，海關則負責船舶丈量、註冊、登記、以及證照發放等行政作業；水污染防治則由各州政府之環保局及聯邦政

²²臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 96，頁 141。

²³同註 1，頁 89。

府處理。

除極少數以私人公司(firm)形式經營外，大多數的港埠，都被定位為「公共企業」。因之，是一種「應考慮公共利益的企業體」。在此原則下，這些港口就屬於政府所有，而且由具公共性質的港務局經營管理。港務局則有隸屬於州或雙州政府體制內的部門(department)、獨立的機關(agency)、或隸屬於市或都政府制等諸多不同形式，並以法人(corporation)組織架構經營管理，沒有股東，不必納稅，日常業務的運作由理事會(board of directors)負責，不過各港因隸屬之單位不同，故理事會成員組成方式亦有相當差異，而各港務局之權利與義務，亦因各所屬政府不同而有所不同。

對於被定位為「公共企業」的港埠，都可以獲得相關公共資金的補助，包括：所屬政府的直接補助、稅收上之補助、由港務局(port authority)強制課徵特定稅捐、由所屬政府強制課徵特定稅捐等。依據統計，在 1992 年調查 55 個港口發現，16%獲得各級政府短期資金上的補助，30%獲得各級政府長期資金的補助，另外 40%的港口當局有課徵特定稅捐之公權力。

各港務局大都呈現「財務獨立但無法自給自足」的窘態，因此，港口建設資金的來源，除仰賴港埠相關規費的徵收、強制課稅相關稅捐、與租金收入外，還須倚賴發債券、(有息的)金融機構貸款、以及政府補助等以資挹注。這些具公共企業(public corporation，或稱公法人)性質之港務局，具有以下特質：

- (一)獨立於相關政府官僚體系之外。因此，能自行控制其基金。
- (二)與其他政府附屬單位沒有任何衝突與不明確的關係。
- (三)成員之任命儘可能的遠離政黨之干涉。

- (四)在港埠相關事務範圍內有相當的自由裁決權。
- (五)自行聘任有能力的職員。
- (六)可依需要簽署商港合約不必受政府之監督。
- (七)可享免稅等財務上的利益。

港務局除負責行使港埠行政管理業務外，一般不直接從事貨物裝卸業務，但可以租賃方式經營碼頭設施以及依據上級政府的政策和撥給港區土地等資源，進行多角化經營，但是財務獨立。至於港埠裝卸等相關業務則有多種不同經營方式，較常見的例如碼頭公司經營，做為公用性質，開放給所有航商、貨主使用；另一種則是航商經營，以服務該公司所屬船舶靠泊為主。

美國港口在如此的體制下，也面臨一些問題，包括：財務不足的問題；特別是 1998 年 3 月美國最高法院判決商港維護稅（harbor maintenance tax, hmt；自美國 1986 年起向出口商徵收）違憲後於 1998 年 4 月停徵，雖然改課以船舶載重噸為計算基礎的商港服務費(harbor services user fee USUF)，但有關港埠建設與維護的財源仍是一大問題，及港區濬深的問題與港區防治污染之問題。

二、新加坡

新加坡雖然如同香港一樣，地理面積不大，卻是一個獨立的國家，其地控麻六甲海峽，為歐亞航線必經之地，更是跨越太平洋航線的最西臨界點，加上擁有天然深水的條件，使其自然形成轉運港；同時一個國家只有一港口。因之，其港埠既是對外貿易主要管道與口岸，而且港埠之經營成果，更是國家財政收入之重

要來源，其在港埠經營與管理上甚具特色。²⁴

新加坡為港市國家，對港口的管理體制沒有像其他國家有中央與地方權責劃分的問題。設有交通部負責全國交通建設和發展政策的制定與推行，以及全國性交通相關法規的頒布。交通部下設有各種專業的委員會、職能部門、和專業局。在 1996 年以前，與航運相關的有港灣部(Marine Department)、國家海事委員會(National Maritime Board)和港務局(Port Singapore Authority, Psa)。港灣部是交通部的行政部門，負責船舶的登記註冊、航行安全和防止船舶污染環境等相關行政業務；國家海事委員會則管理船員的選用、福利和培訓等相關業務，港務則負責港埠之經營與管理。

1996 年以前，依新加坡港務局法(Singapore Port Authority Act)成立的港務局，實行「政商合一」的港埠經營管理模式，港務局除行使部分港埠行政管理業務外，也比照一般公司獨立自主之精神，直接負責港埠的貨物裝卸、倉儲及其他相關業務之經營。港務局設董事會（由交通部部長秘書和工會、海關、海軍部、航運公司、石油公司等單位派員組成），負責港務局重大問題與決策的制定，並聘任局長負責日常業務之執行。港務局設 8 個署，其中海事署負責執行港務相關行政管理職能，海事署內再分設港務監督、海事船舶、消防等部門。其餘如商務、港務、通訊、人事、財務等署，則均負責港埠的貨物裝卸、倉儲及其他相關業務之經營與服務工作。

1996 年 1 月，新加坡進行「政商分離」的航港經營體制改革，主要目的是希望以公司化的港務組織，強化具有商業機能的港埠

²⁴同註 1，頁 86。

經營活力，以使應付來自馬來西亞、印尼、泰國等鄰近國家不斷進行深水港埠開發所帶來的競爭壓力，並為原新加坡港務局之港埠相關業務部門尋找新的（港埠）業務發展機會，以保障原新加坡港務局近萬名員工的工作權。改制的方式是在 1995 年底通過「新加坡海事港務法(Act of Maritime and Port Authority of Singapore)」依據此法於交通部之下另成立「新加坡海事港務局(Maritime and Port Authority of Singapore; MPA)」，將原港務局執行港埠行政管理的部門（即公權力部門，如海事署）各人員與港灣部、國家海事委員會一併納入，執行港埠相關行政管理業務，而原港務局所屬的事業與作業相關部門，則在 1997 年 10 月 1 日改制為股份制的「新加坡港務有限公司(PSA Corporation Ltd.)」，初期所有股份均由政府擁有，但計畫在未來適當時機釋出官方股份，以進行民營化。

改制後的新加坡港務有限公司和香港和記黃埔集團、以及澳洲 P&O 港口集團並列為全球三大貨櫃碼頭營運集團。近年來正積極配合全球各地貨櫃碼頭民營化的潮流，爭取在各國建造、經營與管理貨櫃碼頭，新加坡三個港務有限公司更曾在 1998 年四月派員來我國高雄港爭取貨櫃碼頭建造與經營管理的機會，1999 年也曾表示對投資臺北港之興趣，其積極的業務拓展策略，已充分顯示「港務公司」之「國際化、商業化」之特質。大抵而言，港務管理係採取「大國地方化，小國中央化」，而航政與港政係分離，唯航政係以「中央化」為原則，並且港政正由政商合一傾向政商分離。

第三章 商港在地化的經驗分析

因為各國歷史的淵源與發展之背景，其間的經營管理方式與權責劃分方式仍有相當差異，茲將各國際商港就其在地化型態，進一步分析香港等港管理體制與航港管理機關之定位，俾能進一步瞭解商港管理模式在地化之分析。以下簡略介紹著名國際商港之管理問題。

第一節 著名國際商港的營運主體

在目前全球約有 140 個國家有海港，在這些國家之港口總計有 4,333 個。茲將若干世界著名之港口，以其政府及市與港相互關係說明如次：

一、由政府管轄之國際商港：

(一)香港港

香港因為歷史背景特殊，自英國殖民統治開始即以「自由港」之精神與方式吸引航商靠泊，政府不設專門港口管理機構，各航港相關企業，如同其他行業的企業，只要符合相關法規的規定即可自由經營。香港地理位置如圖 3-1。

圖3-1：香港地理位置



資料來源：香港地圖 Hong Kong Mag，<http://www.vectormap.com/>。

多年來，香港已成為華南地區的轉口港。香港毗鄰珠江三角洲，得天獨厚，擁有風平浪靜的深水港，是靠泊船隻的天然避風港，經過多年發展，香港已蛻變為一個世界一流的貨櫃港。

港口一直是香港繁榮和經濟發展的要素，處理的貨運量約占全港總貨運吞吐量的八成。貨櫃港不但對香港極為重要，對全球工業發展最蓬勃地方之一的華南地區也同樣重要，香港所處理的貨櫃運輸業務，約有百分之八十與華南地區有關，香港也是全球供應鏈上的主要樞紐港，現有約八十家國際航運公司，每週提供約五百班貨櫃船班次，往返全球五百多個目的地，香港是主要的國際港口之一，港口設施全部由私營公司投資、擁有和經營，這種運作形式全球少見，在港口設施上，政府的角色是負責制訂長

遠的策略規劃，及提供所需的基建配套。²⁵

其在港埠的經營與管理上具有下列的特色：

- 1.在經濟局下設海事處執行航政管理相關職能，包含：港口航行安全、港口污染防治、海灘搜索及救援、船舶檢驗、船舶登記、以及港口發展劃定方案等。
- 2.關於港口的發展、規劃等相關研究、作業、與建議案，則由具半官方性質的港口及航運局(Ports & Maritime Board；PMB)負責。該局主席由私營機構人員出任，負責提供新港口發展和規劃的建議，相關的經費則由港府撥款；重大事項則須經立法局的審核、批准。
- 3.港府不設專門港埠經營管理機構，有關港埠行政管理與港埠業務經營，均由民營業者承擔，港口設施由私人企業在港府規劃之區域內，依其與港府之合約與相關法律規定，在商業考量下投資興建，以及經營港埠裝卸服務。

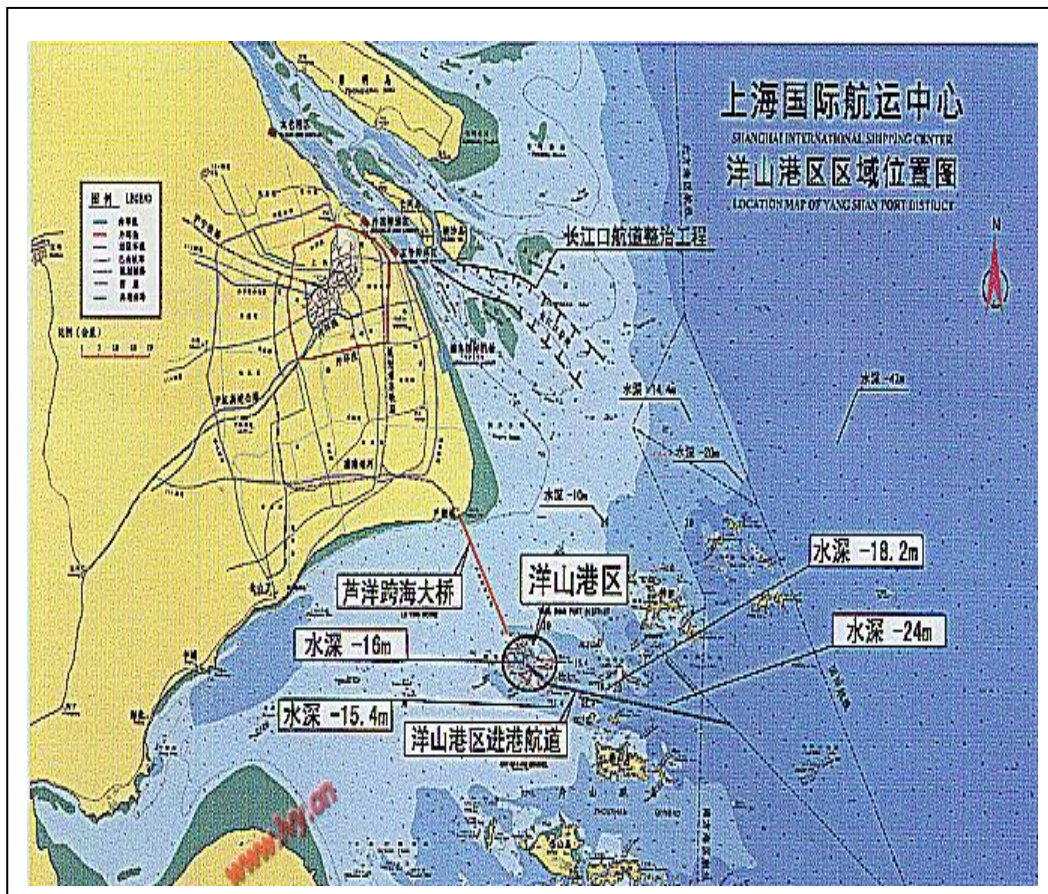
(二)上海的新外港：洋山港

上海是個依靠港口、航運業逐步發展起來的城市，位於黃浦江和長江交匯處，地理位置極佳。但由於最近十多年來，上海經濟持續快速進步，和上海毗鄰的長江三角洲地區經濟同樣高速發展。因此，上海港貨櫃運輸量隨著迅速增加，碼頭吞吐能力和航道水深嚴重不足。上海現有二十五個貨櫃船泊位，設計年吞吐能力為 645 萬個標準貨櫃，以 2002 年的實際吞吐量來講，不足 25 %。此外，長江口航道水深僅 8.5 公尺，而且黃浦江內港區水域狹窄，上海港的現狀已不能適應國際航運市場上船舶大型化的趨勢，尋求新的港口實刻不容緩。進入二十世紀九〇年代後，港灣

²⁵同註 1，頁 81。

工程專家對上海市附近的「羅涇」、「外高橋」和「金山嘴」等地進行調查，但都因航道水深不足或岸線不夠長等原因而作罷。最後，位於崎嶇列島，具有 15 公尺水深條件的大、小洋山島被定為建設深水港的地點。(如圖 3-2 洋山港港區位置)

圖3-2：洋山深水港區位置



本圖所示者為上海的新外港—洋山港的位置，它是個小群島，和大陸間必須興建一座跨海大橋相聯，即圖中的「蘆洋跨海大橋」，或稱「東海大橋」。

資料來源：國際航運中心洋山港地圖，<http://www.tripwat.cn/html/>。

根據規劃，洋山深水港一期工程主要包括四部分：洋山深水港區、東海大橋、海港新城和滬蘆高速公路。港區一期工程計劃建設五個貨櫃船泊位，岸線長 1,600 公尺。東海大橋總長約 31 公里，橋下容 5,000 噸級船隻通過。橋為雙向六車道，年設計通過能

力為 500 萬個標準貨櫃以上。「海港新城」位於南匯蘆潮港，面積約 65 平方公里，集物流、商貿和居住為一體。「滬蘆高速公路」總長 37 公里，將成為港區通達市區的大動脈。洋山深水港區位於杭州灣口，長江口外，上海南匯蘆潮港東南，距離蘆潮港 27.5 公里，距離國際航線 68 公里，水深 15 公尺。洋山深水港是中國港口建設史上規模最大、建設時間最長的工程。先期先建設 1,600 公尺的泊位，在小洋山島和鑊蓋塘島之間，共五個大型貨櫃碼頭，可停靠第五、六代貨櫃船。規劃至 2020 年，北港區（小洋山一側）可形成十多公里的深水岸線，可以布置三十多個大型貨櫃船泊位。從長遠的觀點來看，洋山港區發展潛力巨大，總體規劃可形成陸域面積二十多平方公里，深水岸線二十多公里，可布置五十多個大型深水泊位。²⁶

(三)新加坡港(Port Singapore)

新加坡港係世界著名的貿易港，現由新加坡政府直接管理，新加坡位於馬來半島南端之一島上，與半島有石場相連，居麻六甲海峽之東口，扼印度洋與太平洋通道之咽喉，地位優越，貿易發達，轉口業興盛，為南洋之冠。一八一九年英人羅敷里斯航經此地時，經與土酋訂約而開闢建港。原新加坡港務局則在 1997 年 10 月 1 日改制為新加坡港務公司(BSA.Ltd)。

新加坡港地處新加坡島南端。該島東西長 42 千米，南北寬 22.5 千米，既是新加坡的首都，也是天然良港。優越的地理位置是新加坡港迅速發展的重要條件。隨著世界航運業的繁榮和馬六甲海峽航運的繁忙，新加坡的作用和地位越來越重要。新加坡港內有 3.4 千米的碼頭群，能同時容納 30 多艘巨輪停靠。從新加坡港起

²⁶政治地理-圖與文一：上海的新外港-洋山港-yam 天空部落，〈國際航運中心洋山港網址〉，<http://blog.yam.cm/dili/article/5454795>，民 95.4.6。

航，有 200 多條航線通往世界各主要港口。新加坡港的管理非常現代化，採用的是最新之電子技術和機械。1992 年與 1976 年相比，出入新加坡港的船隻增加了一倍。新加坡港還擁有 40 萬噸級的巨型早船塢和兩個 30 萬噸級早船塢，可以修理世界上最大的超級油輪，能夠同時修理總噸位達 204 萬噸的船隻，是亞洲最大的修船基地。新加坡市政建設是以港口為中心發展起來的。樟宜國際機場是利用填海造陸而建設起來的。繁華的城市、整潔美麗的市容、便利的交通設施吸引著世界各地旅遊者來新加坡觀光，使新加坡港更具魅力。²⁷

(四)漢堡港(Port of Hamburg)

漢堡港是德國主要的港口之一，也是德國最具典型的港口經營模式代表，德國憲法機關有二：一是邦議會為立法機關，二是由邦議會和參議院的管轄權，漢堡市（州）無所謂「港務局」，這個名詞，其港口管理之職權或運作係依功能分散於市（州）政府各相關部門之中，其中又以經濟部為主要負責機關，負責海運、港口道路、與水路的管制。因此，港口本身在法律上及在其經濟或行政上並不構成一獨立的實體；亦因此，港口本身並無法律能力，亦不具有損益帳。

漢堡港位於易北河畔，距北海出海口約 120 公里，為德國第一大商港，亦為世界第七大及歐洲第二大貨櫃港，為北歐及東歐貨物之轉運站，縱橫交錯的運河、湖塘、堤壩和橋樑給人留下深刻印象。漢堡港(Hamburger Hafen)是世界上領先的海運貨物裝卸碼頭之一，港口周游、港口大道和魚市展示出漢堡港無盡的魅力。漢堡是德國最大的城市和港口，港區面積 100 平方公里，碼頭全

²⁷維基百科，自由的百科全書，〈新加坡港簡介〉，<http://zh.wikipedia.org/>，民 95.3.5。

長 65 公里，共有 500 多個泊位，大小碼頭 63 個。該港港口設備現代化，泊港作業時間短，素有「快港」美稱。2004 年，該港實現集裝箱吞吐量 700 萬標準箱，在世界十大集裝箱港口排名中居第九名。漢堡與上海是友好城市，兩大港口是友好港口。²⁸

二、由當地市政府管轄之國際商港

(一)上海港(Port Shanghai)

為中國大陸的第一大河港，由上海直轄市所管轄，上海港為一河港，位於東海之濱，在長江支流的黃埔江及其支流吳淞江之會處，自張家塘至江口一段，全長約三十九公里，闢建港埠，並以長江流域為其腹地，總面積共計二百萬平方公里，約等於中國本部之半，其區域內土地豐腴，人口稠密，水陸交通甚為便利，為世界著名之港口。上海港在抗戰前之管理，因政出多門，制度非常紊亂，戰後由交通部成立上海港管理委員會，不久即成立上海港務局並改隸上海市政府。

2005 年上海港貨物吞吐量達到 4.43 億噸，一躍成為世界第一大貨運港。2004 年上海港標準 TEU 貨櫃吞吐量達到 1,454.4 萬箱，居繼香港、新加坡之後的世界第三大貨櫃港口。港城共興，上海港的發展也是上海城市高速發展的一個縮影。20 世紀 50 年代末，上海港貨物平均年吞吐量僅為 0.17 億噸；1984 年，首次突破 1 億噸大關；從 2000 年開始，上海港的貨物吞吐量以每年 1 億噸的速度飛躍；2005 年，上海港一舉邁過 4 億噸大關，首次超過新加坡港成為世界第一貨港；2006 年又突破 5 億噸，不僅連續第二年成為世界第一貨港，同時也拉開了與第二名的差距。²⁹

²⁸ 中華民國（台灣）外交部領事事務局全球資訊網，〈漢堡港簡介〉，<http://www.boca.gov.tw/>，民 95.3.8。

²⁹ 維基百科，自由的百科全書，〈上海港簡介網址〉，<http://zh.wikipedia.org/wiki/>，民 95.3.6。

(二)天津港(Port Tianjin)

為中國大陸的第三大港口，現由天津直轄市管轄，天津，昔為漕運之樞紐。1412年大運河修通後漸成華北地區經濟中心，西北距北京約120公里，為北京之門戶，京哈、京滬兩鐵路在此交會，為華北地區進出口之基地，天津有兩港：舊港為一河港，東臨渤海北倚燕山，地當海河五大支流的總匯。天津港2006年完成貨物吞吐量2.58億噸，居世界港口第六位。這也是天津港連續三年位居世界港口貨物吞吐量十強行列。

天津港位於天津市塘沽區、海河入海口處，地處渤海西部海岸中心位置，地理坐標為北緯 $38^{\circ}59'08''$ 、東經 $117^{\circ}42'05''$ ，距北京市約170公里，距天津市區60餘公里，是中國大陸最大的人工港。天津港是中國大陸北方重要的國際港口和首都北京之海上門戶，也是渤海中部與華北、西北地區內陸距離最短的港口。天津港經濟腹地遼闊，包括天津、北京、華北、西北及西南部分地區，腹地地產、物產資源極為豐富，土地面積和人口分別占中國大陸的46.9%和18.8%，天津港同世界上160多個國家和地區的300多個港口有業務往來。多年來外貿進出口量始終位居中國大陸國內港口行業前茅。2001年11月15日，天津港物資吞吐量一舉突破億噸大關，成為中國大陸北方第一個億噸國際大港。1995年在「中國的脊梁」全中國大陸500強企業終合評價中位居66位，居中國大陸內港口行業第二位，主要經濟效益指標居中國大陸內港口行業之首。³⁰

天津新港為大陸最大的人工港，水陸交通可遍達各省及陝、甘兩省的大都市和豫北、魯北等地區，其地位幾可取代國父孫中

³⁰天津港，〈天津港簡介〉<http://www.tpl.cn/>，民95.2.3。

山先生擬建之北方大港，位處華北而成為北方最大的商港，天津舊港原由海關兼管，後由天津市政府管轄。新港屬天津港務局，由天津市管轄。

(三)大連港(Port Taliadn)

為中國大陸的第二大港，現由大連市管轄。大連港三面環海，港區水域遼闊，水深不凍，為大陸唯一的出超港，亦為東北地區的第一大港和最重要的門戶，最大的石油輸出港。它是東北地區同華北、華東、華南等地區聯繫的水陸運輸樞紐。大連港地處遼東半島南端，瀕臨黃海大連灣，地理坐標為北緯 38°55'42"、東經 121°39'30"。大連灣三面陸地環繞，東南向黃海開口，有大三山島和小三山島作屏障，港闊水深，冬季不凍。大連港的經濟腹地遼寧、吉林、黑龍江三省和內蒙古自治區東部，是中國重工業和石油工業的重要基地。大連港對外交通便利，陸上有沈(陽)大(連)鐵路與東北鐵路網相連，港內道路連接大連市道路網，並經過哈(爾濱)大(連)公路幹線溝通東北全境。³¹

大連港進出貨物主要有石油、糧食、鋼鐵、雜貨等。1983 年吞吐量 3,520 萬噸，其中對外貿易物資占三分之二，石油出口達 2,000 多萬噸。大連港已同世界上 140 多個國家和地區有貿易運輸往來，外輪來港一年達 1,000 多艘次，近 1,100 多萬總噸。大連港有開往日本和香港的集裝箱運輸航線。國內客運航線有 7 條，1983 年旅客流量近 260 萬人次。

一九七六年，中國於金州黃海沿岸距離大連東北約三十公里處，新闢一「大連新港」，為石油輸送專用港，大慶油田之原油，

³¹維基百科，自由的百科全書，〈大連港簡介〉，<http://zh.wikipedia.org/wiki/>，民 95.3.5。

經 1,200 公里而至此出口。大連港務局仍由大連市政府管轄，營運與管理狀況均良好。

(四)神戶港(Port Kobe)

神戶港位於日本內海，現由神戶市政府管轄，為一高取、鐵拐、鉢伏諸山與六甲山脈圍成之扇形海港，港內水深、潮差極微、風光明媚，為世界十大名港之第三名，日本第五大都會與第三大商港。神戶市於 1868 年開放了神戶港以來，一直與神戶港共同發展起來。神戶港是具備最新設備的國際貿易港口，自從修建了日本第一個貨櫃集散地以來，做為支撐神戶經濟，甚至支撐日本經濟的人、物，以及資訊往來之重要基點，一直擔負著重責大任。神戶港有能同時處理 170 艘大型船隻的優良停泊設施。另外，也有能夠處理重量物、汽車、危險物、穀物、水果等各式各樣的貨物之專用停泊處。還有 35 個運轉集裝箱起重機的停泊處，2002 年處理了大約 7,900 萬噸的貨物。也有能夠儲藏大量貨物的堆貨場、倉庫、戶外堆貨場和冷凍倉庫區等寬廣的保管設施。因為這些設施都與高度發達而疏通日本國內全域的高速公路或幹線公路網直接連接，所以由陸路將貨物運輸到港灣地區時，不須走壅塞的市內一般公路，就能順利地完成。除此之外，利用國內支線運輸網、渡輪路線網、Ro/Ro 船和鐵路網，就能容易到達國內所有的目的地。³²

神戶港位於世界海運的主要航線上，成為東亞地區出海大門，通過定期航線服務或國內支線運輸與世界更密切地連接。神戶港有北美航線、歐洲航線、中南美航線、非洲航線、大洋洲航線、東南亞航線、中國航線等，連接到世界大約 130 個國家以及

³²同註 1，頁 105。

地區，500 個以上的港口以及城市之定期航線的船隻都能停泊，能夠滿足乘客的需要。在定期航線的數量以及航行頻率方面而言，神戶港排在亞洲第一級的港口。大致上位於日本列島正中心的神戶港在將來也可望持續成為日本主要國際貿易港口。

神戶於一七〇〇年即已開港，公元三世紀時即為與中國通商之門戶，宋、明時稱其為「大輪田之泊」，以「兵庫津」等番見稱，該港原由日本中央政府管理，一九五〇年後，併入神戶市政府管轄，與東京港之組織大致相同。

(五)東京港(Port Tokyo)

東京位於日本海岸之東，東臨東京灣，後據關東平原並以橫濱為外港，現由東京都廳管轄；為世界第二大會及日本十世紀後之政治中心。東京灣內有東京、橫濱、川崎三大名港，均可供萬噸級商船進出停泊。東京於一九〇八年開始建港，港區面積遼闊，設備自動化，作業效率極高，為世界名港之一。該港業務由東京都廳設立港務局管理，港務局置局長一人，下設總務、業務、計畫、工程與新生地建築等五處。

東京港於 1941（昭和 16）年才開放，是一座較新的港口。當然從明治時代開始就有無數的東京港設計規劃案被提出，但由於各種反對意見以及財政困難等原因，都沒有被採用。1923（大正 12）年的關東大地震，導致陸地交通網崩潰，往東京運送物資變得困難，因此急速促進了東京港的建成。此後，日出（1925 年）、芝浦（1932 年）、竹芝（1934 年）等碼頭建設相繼竣工。伴隨着經濟的蓬勃發展，東京港終於在 1941 年 5 月 20 日成立國際貿易港口開放。隨着戰後日本國內產業的復興，丰洲石炭碼頭、晴海碼頭相繼建成。昭和 40 年代（1965-1974 年），以集裝箱快速投運

契機，確立了東京港作為國際貿易港的地位。³³

(六)釜山港(Port Pusan)

釜山港為韓國第一大商港，現由釜山直轄市管理，釜山港位於朝鮮半島南端的釜山灣內，面臨朝鮮海峽，係一天然良港，為韓國第二大都市和重要工商業中心與進出口基地及對日交通之樞紐。該港港埠設施優良，機具設備及倉棧供應充足。港埠業務係由釜山市政府設立港務局管理。

韓國釜山港的 2006 年的集裝箱處理量是世界第 5 位。而全球首 4 位則是新加坡、香港、上海、深圳。從 2000 年到 2002 年，釜山港的集裝箱處理量是世界第 3 位，不過，從 2003 年開始，中國經濟的增長速度太快，而使釜山港快速下滑。³⁴

(七)紐奧良港(Port New Orleans)

紐奧良港係一河港，位於路易斯安那州及密西西比河的三角洲上，為美國南部大商港，現由紐奧良港市管轄。該港除港埠市區外，尚連接密西西比河、哈威遜河、公用運河、新船渠運河、工業運河、直曼圖水道、瑞格富水道南岸，與沿海運河諸水流河道，故內陸水運暢通。

紐奧良是美國南部大港之一，由墨西哥灣經密西西比河進入美國大陸，第一個見到的港口便是歷史長久的紐奧良港。紐奧良是全美第一大港，全球第五大港，美國大部分穀物是沿密西西比河南送到紐奧良港，出口到全世界，紐奧良市是美國經濟的重要

³³同註 1，頁 105。

³⁴釜山港，〈釜山港簡介〉，<http://www.portbusan.or.kr/>，民 95.3.18。

港口，把 2 萬 4 千公里長的河流運輸網絡與海運商業連接起來。廉價的駁船運輸意味著美國中西部的農民可以把谷物非常經濟地出口到中國和其它主要市場。³⁵

(八)舊金山港(Port San Francisco)

舊金山港位於美國西海岸之中部，乃美國西部航海之門戶，現由加州之州政府管轄，為一戰備要衝海港及太平洋第一要港與軍港，一八四九年因發現金礦而聞名世界。

舊金山港是一個世界級的遊艇港口，每年有超過 25 艘遊輪在這裡停泊超過 100 次。一八六三年該港之碼頭、倉棧及裝卸業務，由州政府收回自營後，即成立管理委員會，委員由州長提名經議會通過後任命，並推一人任主席。委員會聘港務長一人，下設貿易、工程、主計、公關、棧埠租用管理、汽車運輸協調、鐵道運輸與自由貿易區管理等部門，負責實際業務及派遣駐外貿易代表等。³⁶

(九)紐約港(Port New York)

紐約港位於美國紐約灣內，紐約港也叫新澤西港，是美國最大的海港，是世界上最大的天然深水港之一，跨哈德遜河及長島，現由美國紐約州(New York State)與新澤西州(New Jersey State)共同管理。該港於一六一四年由荷蘭人開闢，各項設備均由私人投資興建，至一八三九年港內百分之九十以上設備均屬私人經營。其後紐約市政府為統一管轄權，曾設計購買各私營設備，但因需款額龐大，市府財力不足，又因紐約市與新澤西州共組紐約港港

³⁵同註 1，頁 104。

³⁶舊金山港，《舊金山港簡介》，<http://www.simic.net.cn/>，民 95.4.17。

務委員會，由兩州州長各指派六人為委員，再推出一人任主席，主持全港之規劃發展、保修、聯繫與協調事宜。從此以後，港務即迅速發展。

紐約港有水域約 700 多平方公里和陸地 1,000 多平方公里。全港有 16 個主要港區，全港深水碼頭線總長近 70 公里，有水深 9.14、12.80 米的遠洋船泊位 400 多個。早期是沿哈得遜河建設突堤式狹棧橋碼頭，布置緊湊，後方陸域小，近期建設的伊麗莎白港區和紐瓦克港區的碼頭是順岸布置，陸域面積寬敞。集裝箱碼頭 37 個，整個港區有 140 多條貨、客運輸線通往世界各地，外貿進出口年貨運量達 6,000 萬噸。1980 年吞吐量達 1.6 億噸，多年來都在 1 億噸以上，每年平均有 4,000 多艘船舶進出。有兩條主要航道。一條是哈得遜河口外南面的恩布斐斯航道，長 16 公里，寬 610 米，維護深度 13.72 米，由南方或東方進港的船舶經這條航道進入紐約灣駛往各個港區。另一條是長島海峽和東河，由北方進港的船舶經過這條航道。哈得遜河入海口的峽水道，水深 30 多米，東河水道大部分河段水深在 18 米以上，最深處近 33 米，港內淤積量小。紐約港腹地廣大，公路網、鐵路網、內河航道網和航空運輸網四通八達。³⁷

(十)洛杉磯港(Port Los Angeles)

洛杉磯港位於加州南岸，為美國第二大城，係世界最大之人工港，現由洛杉磯市管轄；太平洋岸之第一大都會，十九世紀末葉，為輔助舊金山港之貨運業務及運銷美國西南部之農產品為主要目標，但一經開鑿後，卻發現市區附近之大油田，而轉為變成美國產油中心之輸出港。該港港務管理採委員會制，委員五人由

³⁷中國長三角發展與機遇論壇，〈紐約港簡介〉，<http://www.kepu.net.cn/>，民 95.2.14。

市長指派，經議會同意後任命，互推一人任主席並主持港務。委員會延聘總經理一人，及行政業務人員多人，以執行委員會決策。

洛杉磯港不僅是美國西岸最繁忙之貨櫃港及領先的郵輪港，亦為世界級多元的海港。排名全球十大貨櫃港口之列的美國第一大貨櫃港-洛杉磯，2006年櫃量再創新高，除跨過了年櫃量八百萬TEU，並較2005年度增加櫃量將近一百萬TEU。洛杉磯港務局統計，去年該港全年櫃量已達八百四十六萬九千八百TEU，較前年的七百四十八萬四千六百TEU增加九十八萬五千二百TEU，年增率百分之十三點一六。據統計指出，洛杉磯港在2005年以前尚維持全球貨櫃港第七、第八名席位，惟在2005年已被漢堡與杜拜港趕上落居第十，其中漢堡在2005年櫃量即突破了八百萬TEU，杜拜港亦以不到十四萬TEU的差距擠下洛杉磯港，至於2006年的排名尚待該兩港公布最終數字。洛杉磯港，從繁忙程度看，洛杉磯港是全美第一，世界第八繁忙的集裝箱運輸港口。³⁸

(十一)安特衛普港(Port Antwerp)

安特衛普港位於比利時須德河口東岸，有運河連接萊茵河及馬士河，距河口九十公里，水道深廣，五至十萬噸級船舶可自由進出，為比利時之最大商港，現由安特衛普市管轄。安特衛普港為比利時北部的第二大都市，也是世界著名商港，工商業發達，為比利時貿易中心，德、法、瑞士貨物，亦多取道於此。該港與歐洲大陸一般港埠相似，設有港務局，隸屬市政府，建港所需經費，由發行股票獲得。

安特衛普港是歐洲第二大港口，世界第四大港口。2004年，安特衛普港吞吐量為1億5千2百萬多噸(55%進港、45%出港)，

³⁸同註1，頁104。

使之成為歐洲最大的運輸和物流中心之一。安特衛普港是歐洲主要的管線樞紐，也是最大的化學工業群，提供 300 多條定期班輪的服務，每年發送 14,000 個海運航班，到達 800 多個目的地，正把集裝箱的吞吐能力提高到每年 7 百多萬個標準箱，為普通和專門貨物提供各種裝卸和物流設施，擁有歐洲最大有覆蓋的倉儲面積（1,186 英畝，或 480 萬平方米）。³⁹

(十二)鹿特丹港(Port Ratterdam)

鹿特丹港位於萊茵河與馬斯河河口，西依北海，東溯萊茵河、多瑙河、勒克河及鹿特河之會流處，扼中水陸要衝，可通至里海，有「歐洲門戶」之稱。為荷蘭第一商港，現由鹿特丹市管轄。一八六六年至一八八四年開闢成港，現有深水碼頭一百六十座，長二十三公里，淺水碼頭約一百座，長十三公里。該港設有港務局，局長由鹿特丹市政會議任命，另設港務長一人，主管港務與領港業務，並兼港警與防火等工作。港埠擴展、改良與維護等工作，則由港務局計畫，而交由市府公共工程局施工。港區土地大部分出租給私人設廠建倉庫，出租權歸市議會負責。小部分通棧與倉庫等，由港務局自行營運。⁴⁰

鹿特丹港港區面積約 100 平方公里，碼頭總長 42 公里，吃水最深處達 22 米，可停泊 54.5 萬噸的特大油輪。港區基礎設施歸鹿特丹市政府所有，日常港務管理由鹿特丹港務局負責，各類公司承租港區基礎設施發展業務。二次世界大戰後，隨著歐洲經濟復興和共同市場的建立，鹿特丹港憑藉優越的地理位置得到迅速發展，1961 年，吞吐量首次超過紐約港（1.8 億噸），成為世界第一大港。此後一直保持世界第一大港地位。2000 年，吞吐量達 3.2

³⁹安特衛普港，〈安特衛普港簡介〉，<http://www.easypass.com/>，民 95.2.11。

⁴⁰鹿特丹港，〈鹿特丹港簡介〉，<http://www.chinaembassy.nl/>，民 95.3.11。

億噸，創最高記錄。目前，鹿特丹年進港輪船 3 萬多艘，駛往歐洲各國的內河船隻 12 萬多艘。鹿特丹港有世界最先進的 ECT 集裝箱碼頭，年運輸量達 640 萬標準箱，居世界第四位。鹿特丹港就業人口 7 萬餘人，占全國就業人口的 1.4%，貨運量占全國的 78%，總產值達 120 億荷盾，約占荷國民生產總值的 2.5%。鹿特丹港區服務最大的特點是儲、運、銷一條龍。通過一些保稅倉庫和貨物分撥中心進行儲運和再加工，提高貨物的附加值，然後通過公路、鐵路、河道、空運、海運等多種運輸路線將貨物送到荷蘭和歐洲的目的地。

(十三)哥本哈根港(Port Copenhagens)

哥本哈根港位於西蘭島(Sjælland)東岸，為波羅的海出入松德海峽的門戶，是丹麥的首都，北歐第一大都市，及全國政治文化中心與最大工商都市。現由哥本哈根市管轄。全國工業有百分之三十集中於此，也是北歐鐵路和航空必經之地。哥本哈根的碼頭、倉儲及裝卸設施優良，進出口業務發達，現由哥本哈根市政府組織港埠管理委員會管理。

位於丹麥（全稱：丹麥王國 The Kingdom of Denmark, Kongeriget Danmark）西蘭(Sjælland)島東北沿海厄勒(Ore)海峽的西側，與瑞典南部的馬爾默(Malmö)隔峽相望，相距約 14 海浬，有火車輪渡可通，是丹麥的首都和最大港口。早在 16 世紀開始因波羅的海的海運發展而繁榮起來。地處北歐海、陸、空交通樞紐，是丹麥的政治、經濟及文化中心，也是北歐最大的貿易城市，並有北方巴黎之美稱，這是因為它有許多與巴黎相似之處，如有許多宮殿、博物館和各種娛樂園及公園，最著名的有克里斯蒂安六世的宮殿，還有創建於 1479 年的北歐最早的大學哥本哈根大學等。丹麥全國有 30% 工業集中於此，主要工業有造船、機械製造、

冶金、化學、食品加工和紡織等。港口距機場約 11km，有定期航班飛往世界各地，該港屬溫帶海洋性氣候，盛行西西南風。年平均氣溫最高為 28°C，最低約 -2°C，1 月中旬到 2 月下旬為冰凍期，但有破冰船協助，一般不妨礙航行和靠泊，全年平均降雨量約 700mm。潮汐甚微；該港有兩個防波堤圍護，包括北港、外港、南港和內港四個港區，其中北港區是遠洋港區，自由港也在內。裝卸設備有各種岸吊、龍門吊、集裝箱吊、跨運車、捲揚機、浮吊、吸糧裝置及滾裝設施等，其中浮吊最大其中能力達 180 噸，該港倉庫面積達 50 萬平方米，木材場地約 3.7 萬平方米，煤炭場地為 9 萬平方米、保溫水果貨棚有 4 萬平方米；港口自由貿易區的面積達 87 萬平方米，主要出口貨物為糧穀、肉類、紡織品、貂皮、機械、船舶、酒、水果、動植物油、牛奶製品、糖及化工產品等，進口貨物主要有煤、原油、生鐵、木材、飼料及工業品等，其中貂皮出口約占全世界的 60%，1994 年集裝箱吞吐量為 17.3 萬 TEU，比 1993 年增長 18%，年貨物吞吐能力約 2,500 萬噸。⁴¹

(十四)阿姆斯特丹港(Port Amsterdam)

阿姆斯特丹為荷蘭首都，位於荷蘭西部沿海的北海運河，現由阿姆斯特丹市管轄，為荷蘭第二大港，也是歐洲重要國際港口之一，阿姆斯特丹港是歐洲第六大港口。自世紀以來，即為世界重要貿易都市，現為該國工商業之中心點。港埠暢通，國內進出口貨物多集散於此。該港業務，由阿姆斯特丹市設立港務局管理。⁴²

阿姆斯特丹港：海港，設有保稅倉庫，經緯度：52 度 22 分 N，004 度 54 分 E，其航線為西歐，距運河出海口艾默伊登(IJMUIDEN)

⁴¹上海外服新通國際教育諮詢服務有限公司，〈哥本哈根港簡介〉，<http://www.efesco.com/mix/wfxt/cdetail>，民 95.4.12。

⁴²阿姆斯特丹港，〈阿姆斯特丹港簡介〉，<http://baike.baidu.com/view/176722.htm>，民 93.1.13。

約 10 海哩。有艾默伊登港的船閘與北海溝通，是荷蘭的最大城市和第二大海港；也是世界上第一可裝卸大港。早在 12 世紀時還是一個漁村，1206 年建市。14 至 15 世紀開始因開展與東方的貿易到 17 世紀成為歐洲之重要港口。19 世紀定為荷蘭首都，是荷蘭的政治、經濟、文化中心。工業主要有造船、電子、化學、鋼鐵、機械、食品及紡織等。有歐洲最現代化的國際機場，又是歐洲著名的文化藝術城市、旅遊中心。與威尼斯一樣，它還是一座水城，由 100 多條河道把城市分割成為 100 多個小島，又有 600 多座橋樑將它連成一體，頗具自己的特色。該港屬溫帶海洋性氣候，盛行偏西風，溫和潮濕。年平均氣溫最低約 2°C，最高約 19°C。全年平均降雨量約 600mm。由於有船閘相隔，所以港內無潮差影響。因之，本研究將世界重要港口之屬性繪表說明，如表 3-1、表 3-2 所示。

表3-1：世界各主要國家或地區國際商港管理與經營體制比較

國家、地區或港口		管理機構與組織架構		
所有與管理權	經營	港務局	港務局	港埠公司

	型態	(政府部門)	(公法人、管理委員會)	(董事會)
中央政府	公營	印度、基隆港、花蓮港	波蘭、拉脫維亞、奈及利亞、以色列	東德、新加坡港
	民營	馬來西亞、巴生港、泰國 Laem Chabarg 港、菲律賓馬尼拉港、香港	英國國有港及公有信託港、法國自主港、加拿大港口(溫哥華等十八個港口)	香港
	公 民 營 並 存	韓國、高雄港、臺中港		印尼譚君普來克港(jan jung priok)
省(州)政府	公營	基隆港、蘇澳港、花蓮港(中央委託代管)		
	民營	義大利幾內亞港、澳州部分港口(如昆士蘭州之港埠)	美東及灣區港口	澳州(如墨爾本、雪梨)
市(地方)政府	公營	中國大陸由港務局自營或設公司經營之港口	美國波特蘭港、日本	
	民營	中國大陸部分合資經營之港口	美西及大湖區港口、荷蘭(鹿特丹)、比利時(安特衛普)、英國市有港	瑞典 Goteborg 港
	公民營並 存	紐西蘭		
私有	民營	英國信託港(如 Tilbury)		英國港埠協聯盟(ABP)22 個港、曼徹斯特、菲列斯特、利物浦、及標售的信託港、瑞典斯德哥爾摩港

資料來源：交通部，《外國港埠民營外化實例之研究》。台北：交通部委託研究報告，民 89，頁 105。

表 3-2：世界前二十名貨櫃港口之管理經營體制

2005 年世界前二十名貨櫃港口之管理經營體制

排名	港口名稱	吞吐量 (千 TEU)	管理機關	經營體制
1	新加坡港	23,192	中央政府	民營**
2	香港港	22,602	中央政府*	民營**
3	上海港	18,084	省政府	公民營並存
4	深圳港	16,197	市政府	民營
5	釜山港	11,843	中央政府	民營
6	高雄港	9,471	中央政府	民營
7	鹿特丹港	9,287	市政府	民營
8	漢堡港	8,050	市政府	民營
9	杜拜港	7,619	市政府	公民營並存
10	洛杉磯港	7,485	市政府	民營
11	長堤港	6,710	市政府	民營
12	安特衛普港	6,482	市政府	民營
13	青島港	6,310	市政府	民營
14	巴生港	5,544	州政府	民營
15	寧波港	5,191	市政府	民營
16	天津港	4,801	市政府	民營
17	紐約港	4,800	私有	民營
18	廣州港	4,684	市政府	民營
19	丹絨不祿港	4,169	中央政府	民營
20	南查邦港	3,815	中央政府	民營

註：*香港自一九九七年七月一日以後已納入中國大陸之管轄。

**新加坡港務局已於一九九七年十月一日改制為新加坡港務局公司，其雖仍為國有，但事實上已與民營無異。

資料來源：交通部，〈交通統計要覽〉，<http://www.motc.gov.tw/>。

第二節 國際商港與駐在地政府的關係網絡建構

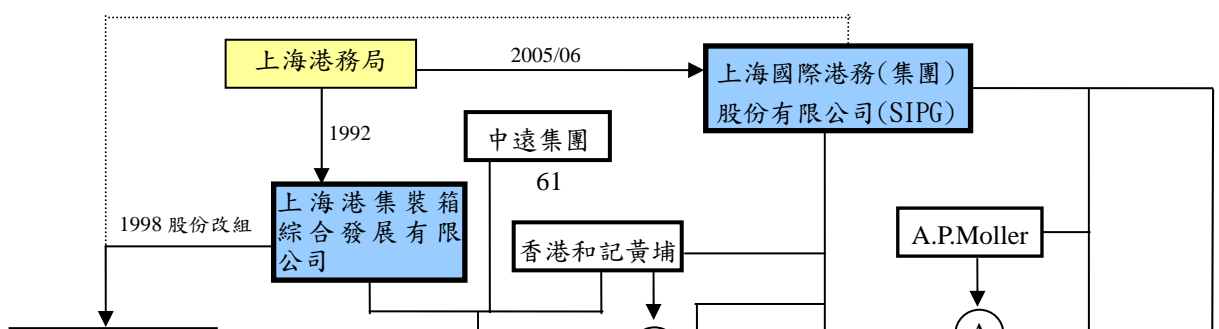
國際商港與駐在地政府係共生共榮的關係，除由地方政府管理國際商港外，其運輸功能及經濟發展係互補的關係。因此，如何建構網絡關係甚為重要，今以上海為例說明之。中國大陸隨著經貿與產業的快速發展，大量的海運需求迫使其必須更積極進行港埠之開發建設作業，為解決大量資金與營運技術需求的課題，而擬定有吸引入國際資金與碼頭營運管理技術的策略，現有深圳港與上海港之快速發展，便係透過民營化的策略，促使貨櫃碼頭的建設快速前進中。⁴³

如以上海港務局為例，其於 1992 年透過成立「上海港集裝箱綜合發展有限公司」方式，在 1993 年 8 月與中遠集團、香港和記黃埔(HIT)公司共同成立「上海集裝箱碼頭有限公司(SCT)」以管理張華濱、軍工路及寶山等原有碼頭。隨後於 1998 年改組該綜合發展公司為「上海港集裝箱股份有限公司(SPC)」對「上海集裝箱碼頭有限公司(SCT)」進行控管外，該公司另以成立「上海港集裝箱股份有限公司外高橋碼頭分公司(SPCWT)」方式進行外高橋二、三期碼頭之管理業務。由該等發展來看，成立新集裝箱碼頭公司來與外資或其他碼頭營運公司共同參與新計畫的建設及營運模式，已為其重要的執行策略之一。然隨著相關投資業務不斷的擴展，採集團控管模式的需求漸漸產生，而有採類似新加坡港務局將 PSA 民營化的考量。於 2005 年 6 月上海港務局經上海市民政府批准，改制為「上海國際港務(集團)股份有限公司(SIPG)」以統籌上海港等貨櫃、大宗貨櫃及一般散雜貨的裝卸作業，及與港口有關的引水、船舶拖帶、理貨、駁運、倉儲、船貨代理與卡車運輸等業務；有關外高橋四、五期與洋山一、二期計畫等投資開發與管理業務，亦改由該集團所成立新的集裝箱碼頭公司與不同外資共同進行。

⁴³交通部運輸研究所，《2006 航運及港埠發展研討會論文集》。台北：中心，民 95，頁 6-2。

初步整理上海港相關民營化之發展關係，如圖 3-3 所示。大陸國際港埠採營運管理與航政業務分離的策略，在深圳港與上海港被強力執行，新成立港務集團公司同時被賦予轉投資的能力，使其在競爭強烈的海運市場中，兼具彈性與因應環境變化的能力。

圖3-3：上海港務局於營運方式之變動與發展



資料來源：交通部運輸研究所，《2006 年航運及港埠發展研討會論文集》。台北：中心，民 95，頁 6-3。

近期國際間民間單位透過各種方式積極參與全球貨櫃碼頭的興建與營運計畫，使得各民間碼頭營運公司(Terminal operator)的股權

結構變得日益複雜，導致原對碼頭權屬關係的定義（公、民營或所屬關係企業的定義等）變得更為模糊不清，碼頭經營模式在100%公有至100%私有間產生許多不同組合同時存在的現象。由各類碼頭權屬關係的變化過程中，又以貨櫃碼頭民營化的變化最具多樣性與代表性，初步整理相關貨櫃碼頭之權屬與營運關係結構，如表3-3所示。該表所列之民營化範疇，包含碼頭建置、所有權歸屬（含土地及相關設施）與營運方式（包含前、後線作業）等多種組合，各模式中民間參與的深度可透過出租、特許、BOT程序與併購等不同方式而形成，該表所列之架構模式列中，位置越向下方其民營化的深度相對越深。

表3-3：碼頭權屬與營運方式之架構關係

架構方式	土地 權屬	建置與權屬		營運方式		案 例
		基礎設施	裝卸設施	前線作業	後線作業	
100%國有營運	公有	港務局興建並擁有	公有	港務局	港務局	Callao,peru
委託裝卸公司	公有	港務局興建並擁有	公有	民間裝卸公司	港務局	Norfolk International Terminal,Hampton Roads,USA
民間承租營運	公有	港務局興建並擁有	私有或 向港務 局承租	碼頭營運業	碼頭營運業	Oakland Container Terminal,USA
特許合約	公有	港務局興建並擁有	私有	碼頭營運業	碼頭營運業	Port2000,LeHavre, France
BOT	公有	民間興建	私有	碼頭營運業	碼頭營運業	LaemChabang International Terminal,Thailand
100%私有	私有	民間興建並擁有	私有	碼頭營運業	碼頭營運業	Teeport,UK

資料來源：交通部運輸研究所，《2006年航運及港埠發展研討會論文集》。台北：中心，民95，頁6-3。

就以上海港經營型態，可看出國際間採用對商港之經營方式的轉變與對投資港埠活動的具體成果，如何獲得足夠的自由度，

以進行最有利與具彈性的全球佈局考量，或許才是其中重要的考慮因素，由於現有國際商港仍未有非具航商背景之大型國際貨櫃碼頭營運業者參與投資營運現象。因此，未能藉此成為其中某全球經營網路之一環，且在港務局無法自行投資構建自有競爭網絡狀況下，是否會失去納入未來全球化貨櫃碼頭競爭網絡一員之機會，而處於海運產業鍊中議價能力最弱勢的一方，值得予以注意。

透過全球國際商港營運網絡的建構，於 2004 年民營貨櫃碼頭業者於全球所能掌控之貨櫃處理量約達 2.84 億 TEU（佔有率約 79.1%），已足以影響海運市場發展趨勢，為除航商外，於市場上另一不容輕忽的重要力量；相對於公部門貨櫃碼頭市場佔有率逐年下降而言，未來民營碼頭的規模與影響力將進一步擴大。但就上海港為公民營並存制，經由上海市人民政府批准其民營化策略，為促使碼頭之快速成長，是以商港之經營未來公營與民營並存制較利於其商港發展性，而其與駐在地政府之關係網絡息息相關，其網絡之互通有無相對增加商港之功能反之恐將不利商港功能之提昇。⁴⁴

港埠並非決定一個經濟發展的唯一因素，卻是一項具有決定性的影響因素，而且港埠的存在與經濟發展互為因果，並非單向性的關係；此即一個國家經濟發展之結構與速率大部分依賴運輸體系的存在，同時更依賴運輸體系的品質。對於海島型經濟型態的台灣，由於內需市場較小，對外貿易成為經濟成長的先決條件之一，為加強國際貿易，任何一個國家都要有一完整的運輸體系及提供運輸工具便利進出之門戶。在所有有助於國際貿易的運輸工具中，航運是最重要的一環；尤其因為海島型經濟，幾乎所有輸出與輸入產品皆需仰賴海運的國家，港埠就更形重要。

⁴⁴同註 23，頁 6-14。

港埠的存在能影響一國貿易運輸成本，如有更充分的港埠設施，則更能提升一國的貿易活動，港埠是與世界各國溝通的直接通道，可以免除轉道他國的中間剝削，再者有充分的港埠設施可吸引船舶靠泊，使船期緊密及航線密布，而便利進出口貿易，使其國家能與各地區進行貿易；亦即能使國家在購買國外貨物時得到賣方提供之更有利的條件，同時可使本國之出口貨直接送到最有利的市場，在既有之貿易關係上增加貨物的交換，或輸出國內產品，開闢新的市場以促進國際貿易之發展。海港形成了海運與各種內陸運輸的連接點，在整個運輸網中，自發貨人到收貨人，港埠內之任務為在海運與內陸的環節之間提供安全、迅速與經濟設施的質與量，在此所謂設施，除碼頭、倉棧、起重機、輸送帶等有形設施外，尚包含地理位置、費率標準、技術程度、裝卸速度、管理措施、勞工情況及內陸運輸之連繫等「無形設施」。

沒有充分港埠設施或根本就沒有港口的國家，為了要保持國際貿易活動必需仰賴其他國家提供港口服務，這種情形不但經濟上受牽制，政治上亦受牽制。再者累積的港埠稅捐與裝卸成本之負擔，是一筆很大的外匯支出；反之，如果一個國家有高效率港埠，則此港埠不但有節省外匯的功能，同時也直接成為外匯收入的來源。倘若沒有自己的港口而需仰賴他國轉運，則易遭受政治上牽制，如果對外貿易完全依靠鄰國港轉運，則可能遭受轉運國施加壓力切斷轉口供應的危險。港埠在貿易與運輸上對一個國家之重要性，除以上所述外，尚有就業機會與工商業發展效果兩項間接影響。就業機會主要來自在港口船舶的裝卸作業，一般而言，貨物單位包裝及機械化與就業量成正比，且工廠設於港埠附近可節省大量的運輸成本。因此，在整個國家的經濟發展上，商港可說是一項主要的力量，然而先決條件是港埠設施及作業方式應能

符合航商及貨主之運輸需求。

隨著國際化趨勢，企業在不同國家採購、生產，並將產品行銷全球，造成物流業務之蓬勃發展。發展整合型物流服務已是世界各大國際商港之發展方向，如新加坡、鹿特丹等港埠。依其貨物之起迄點屬國外或國內，可分為下列三種：

- 一、轉口物流：貨物由國外進口，經由港埠物流倉儲設施，配送至其他國家之顧客。
- 二、進口物流：貨物由國外進口，經由港埠物流倉儲設施，配送至國內顧客。
- 三、出口物流：貨物由本國供應，經由港埠物流倉儲設施，配送至國外顧客。⁴⁵

進口物流與出口物流所使用之物流倉儲設施可不必緊鄰港區，而轉口物流則基於時效與便利性之考量，多需利用港埠物流設備進行流通加工、倉儲、理貨等作業。在台灣建立國際港灣物流園區，應具有相對競爭優勢，基隆港、台北港為台灣國際港中最接近北部腹地者，由於北部地區為人口集中地，消費力強，更由北部港埠進口貨物所占比重大，且北部港埠進口貨物物價高，對發展進口導向型物流中心為基礎的北部港埠具有相當的利基。如何在港區內推動物流中心（或在臨近地區發展物流園區）的構想，以構建港埠成為一高效率物流配送環境，不僅可對國內進口商品整體物流效率產生重要貢獻，同時透過與航商或相關業者合作方式設立物流中心，以吸引航商靠泊，成為提升港口競爭力重要思考方向。

⁴⁵林光、張志清，《航業經營與管理》。台北：航貿，民 90.8，頁 356-357。

比如臺中港區腹地廣闊，加上為海峽兩岸距離最近的地區，對海運運輸及貨運物流之便利占有優勢，現在臺中港已開發加工出口區，並於民國八十五年正式轉型，將原先以高科技、高附加價值產業為基礎的目標，擴大至倉儲物流及其他關聯性產業，並重新檢討行政作業，將配合亞太營運中心計畫，調整加工出口區的功能，設置倉儲轉運區、從事製造業及製造業前後段業務之關聯產業，創造更高的產值。發展此項國際儲運業務將可提升台灣經濟自由化、國際化的程度，也促使人員、貨品、資金及資訊的流通，間接地吸引跨國企業並鼓勵本地企業以台灣作為投資及經營東亞市場之根據。

事實上，海港功能可發揮到何種程度全靠港埠所能提供對於現階段台灣地區港埠「國際自由化」(inter-liberalization)的問題，主要來自於為加入國際關貿組織，而主動建立台灣成為亞太營運中心，而積極「主動地」藉開放外來投資經營，而改善台灣地區港埠經營的體質。這樣一種港埠國際自由化意義，展現在港埠服務的投入與產出兩個層面。在投入面，國際自由化將涉及開放外來投資經營的問題，而在產出面則給予國外廠商無歧視的國民待遇。以我國台灣地區目前的港埠經營體制而言，可謂「三機一體」制；即港埠行政、航業行政以及港埠事業經營管理三者混為一體，統由港務局辦理。港埠乃是船貨海陸交接點。因此，港埠業務大體可區分為「船」與「貨」服務的港勤業務及棧埠業務兩大類。港勤業務部分大體以船舶之服務為主體，包含：領水服務、拖曳船服務、帶解纜服務、給水及給油服務、垃圾清理服務、緊急修理服務、岸上之水、電、通訊服務、其他服務（包含打撈、救難服務、污染事故處理、如船舶船員日用品供應）。而棧埠業務之服務對象大體以貨物為主體，其中重要之服務項目包括：船上裝卸服務、陸上裝卸服務、拖駁船服務、搬運服務、倉儲服務、理

貨服務、港口貨櫃集散站、其他服務。⁴⁶

在此二大項目之業務中，目前我國港勤業務引水服務，部分帶解纜服務以及船舶小修開放民間業者經營提供服務外，大致上完全由我國的港埠經營管理機構經營，皆屬公營狀況。而棧埠業務則除出租之專用碼頭、理貨開放予民間經營以及在臺中港之雜貨裝卸有三家民營公司參與服務，有所謂民營化的傾向外，大體亦由港務局提供之公營型態營運為主。基、高、花三港散什貨雖有民間裝卸業者參與經營，但只限於船上裝卸服務且有承攬數量限制，因此在追求國際自由化的過程中，港埠業務之民營化乃是先決條件。

全球化發展與地方直接面對國際競爭，多元化的環境變遷來檢視臺中港與臺中縣相互間如何回應全球化發展空間競爭的衝擊，以臺中港的永續經營帶動臺中縣的發展，並發展成為臺灣中部地區兼具貨物吞吐、產業需求及加值型物流服務之多功能國際商港目標；自由貿易港區吸引各類型物流產業進駐後，可衍生金融、行銷及服務等功能，藉資金、物流、人員與商務活動，可活絡地方工商及產業經濟活動，利於製造業轉型為製造、物流整合型產業，使臺中港成為國際物流中心的整合型物流港，並落實全球運籌，吸引海外台商運用臺灣港埠運籌貨物或在臺加工後再出口，提升自由港區設置成效，以提高產業回流或根留臺灣之機會，俾達成吸引外資及海外台商回流臺灣再投資之最佳商機。故國際商港與全球化的發展是未來必然的趨勢，而國際商港與全球化發展的條件將越來越密切且互相設定。

第四章 臺中港的國際商港地位與作為

⁴⁶行政院經建會經濟研究處，《台灣地區港埠自由化問題與對策之研究》。民 84.5，頁 151。

在國際上，港口與港口間不僅是一種競爭的關係，也有相互合作的必要，在國民外交的領域裏，港口也能扮演促進外交及拓展實質往來的角色，成為協助建立瞭解與國家間合作的另一重要管道，臺中港因緣際會的與許多國際港口締結姊妹港（如表 4-1 姊妹港締結日期），並發展出常相交往、互通有無之姊妹港關係，有助於臺中港在國際上商港知名度之提昇。為建港需要，供經營的借鏡，臺中港自開港以來即經常派員前往歐美、日本、新加坡等國家參訪，以求取各項先進技術與營運的知能，而在行有餘力、業績精進之後，臺中港不只成為許多國外港口要求參訪學習對象，更主動熱切的展開國際行銷工作，這是臺中港以港埠經營者，邁向歷史突破與國際行銷的一大步。

表4-1：姊妹港締結日期

締結日期	姊妹港
71 年 2 月 5 日	美國加州長堤港 (Port of Long Beach, California,U.S.A)
85 年 11 月 27 日	聖露西亞卡斯翠港 (port of Castries, St. Lucia)
86 年 4 月 21 日	美國華盛頓州西雅圖港 (Port of Seattle, Washington,U.S.A)
87 年 8 月 17 日	加拿大卑詩省菲沙河港 (Port of Fraser River, British Canada)
89 年 1 月 18 日	西非甘比亞港 (Ports Authority of Gambia, Gambia, West Africa)

資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 147。

第一節 臺中港的興關計畫回顧

臺中港自 65 年 10 月 31 日正式通航啟用至今已 30 年，從通航時的 7 座碼頭至現在已有 46 座碼頭，尚有 3 座碼頭正興建中。以下就臺中港自建港以迄現今各階段重大興建計畫分別說明如下：

一、臺中港興建計畫工程準備期（60 年 7 月～62 年 10 月）

前置作業是施工準備期的重要依據，包括自然環境調查、模型試驗、地質鑽探與材料的試驗、細部計畫等等。其所進行的工作項目計有：

- (一) 施工道路的興建：北防波堤道路、南海堤道路、舊堤整修、採石場施工道路、甲南至港區的運料鐵路、甲南至北堤運料公路的興建、擴建等。
- (二) 開闢採石場：在大甲溪下游建立第一採石場，在谷關開闢第二採石場。
- (三) 沈箱渠工程：沉箱渠之製作與安置等工程。
- (四) 工作船渠工程：包括防波堤、護岸、碼頭、挖泥、給水工程等的建設。
- (五) 增加購置施工機具：除了本局增購拖船及自航式挖泥船外；同時也輔導施工單位增購：施工船舶、傾卸車、推土機、壓路機、起重機、卡車、抓斗式挖泥船、拖船、台船、起重船、運泥船、加油船、打撈船…等。⁴⁷

二、臺中港興建計畫第一階段建港工程（62 年 10 月～73 年 5 月）

列為國家十大建設之一的臺中港建港第一階段工程，在民國 62 年 10 月 31 日全面展開。

⁴⁷同註 21，頁 47。

(一)第一階段第一期工程 62 年 10 月～65 年 10 月，施工期限為三年。其主要工程如下：

1.外廓堤防工程

由於臺中港是人工港，缺乏天然屏障，為了擋風與抗浪，外廓堤防工程是建港工程的首要工作。

2.港埠工程

- (1)工作船渠工程：是準備工程之一，本應於準備期完成，但因稍有落後，延至本期才施工，主要供作臺中港各種工作船隻停泊補給之用。
- (2)沉箱渠工程：沉箱渠長 115 公尺，寬 28 公尺，深 8.5 公尺，以鋼板樁結構為主，作為防波堤及碼頭沉箱製作場所，渠內可以容納 4~5 座沉箱同時施工，民國 65 年 3 月底完成啟用。
- (3)1~3 號沉箱式碼頭工程：興建三座沉箱式碼頭，可供 5 萬噸船隻停靠，63 年 12 月開工，沉箱的製造也在沙灘上完成，採端進法拖放，65 年 9 月完成。
- (4)5~8 號棧橋式碼頭：棧橋式碼頭共長 826 公尺，可供 3 萬噸船隻靠泊，於 65 年 9 月底完成。
- (5)相關配合工程：包括臨海路、港區道路與排水及堆貨場配合碼頭工程施工、信號台、儲貨通棧、海港聯合大樓、防風林造林…工程等，均配合需要先後完成。

3.浚填工程

臺中港係於沙灘上建造的人工港，航道與港池均需濬挖至航

行所需的水深，浚填工程利用挖泥船在海灘開挖航道及港池，抽取的泥沙經排泥管輸送至計畫的排區以填新生地，開挖泥量總計有 2,200 萬方公尺，填築新生地 530 公頃。

4.臺中港啟用通航

65 年 10 年 31 日，臺中港第一階段第一期工程如期完成。

5.第一期工程成果

第一期工程三年施工期間，共計完成堤防工程包括南北防波堤 2,942 公尺、南北內堤 648 公尺、北防沙堤 600 公尺，南海堤 2,000 公尺、北海堤臨時護岸 1,746 公尺，深水碼頭共 7 座船席，另完成辦公大樓及其他房舍、臨海路等港區道路…等設備。

(二)第一階段第二期工程 (65 年 11 月～68 年 10 月)

在第二期工程中，除繼續完成外廓堤防工程外，並依實際需要再增建 6 座深水碼頭與淺水船渠，並繼續浚挖航道。其主要成果如下：

1.堤防工程

- (1)北防波堤全長 1,962 公尺，第一期已完成 1,646 公尺，所餘 316 公尺在本期完成。
- (2)南防波堤全長 1,490 公尺，第一期完成 1,296 公尺，所餘 194 公尺在本期內完成。
- (3)北防沙堤全長 800 公尺，第一期工程完成 600 公尺，所餘 200 公尺在第二期完成。
- (4)南海堤延長工程第二期計畫長度 1,300 公尺，68 年 6 月底完成

1,000 公尺。

2. 港埠工程

- (1) 4 號液體散貨碼頭：為深度低潮位下 11 公尺之沉箱式雜貨碼頭，長 200 公尺，全部工程在 67 年 4 月完成。
- (2) 9~11 號貨櫃碼頭：此三座碼頭為水深負 13 公尺之棧橋式貨櫃碼頭船席共長 900 公尺，於 68 年 10 月 18 日完成。
- (3) 12 號碼頭：為水深低潮位 11 公尺之棧橋式雜貨碼頭，長 200 公尺。
- (4) 西一石化品碼頭：為水深低潮位下 13 公尺之沉箱式碼頭，長 250 公尺。
- (5) 淺水船渠：在北防波堤與北內防堤內側，是臨時的漁船碼頭，水深 4.5 公尺，包括高碼頭 5 座，低碼頭 5 座，全長 200 公尺，防波堤 52 公尺，67 年 3 月底完成，供漁船靠泊之用。
- (6) 貯木池：在北泊渠最內側，水域面積 10.8 公頃，在 69 年完工。
- (7) 港區交通設施：二期港區臨港道路南段及南海堤道路。
- (8) 建築工程：海港聯合大樓南北樓、船舶機械修造廠房、辦公廳、眷舍、修造廠供水設備、防空避難設備等。
- (9) 港航輔助設施：包括防風林種植工程、草皮 27 公頃、設置防風籬 38 公頃、導航燈塔工程及港區給、排水工程等。

3. 浚填工程

第二期浚填工程預定挖泥 1,384 萬立方公尺，擴大港池面積 60 公頃，填築港區新生地 170 公頃。

(三) 第一階段第三期工程 (68 年 11 月 ~ 73 年 5 月)，第二期、三期工程併列為國家十二項重大建設之一。

1.堤防工程

本工期施工重點南海堤再延長為 825 公尺與南突堤護堤工程 500 公尺。南海堤是臨海工業區的屏障。

2.港埠工程

(1)8A 號碼頭：68 年 10 月完工

(2)13~15 號碼頭：

13 號碼頭為水深 11 公尺之棧橋式雜貨碼頭，長度共 200 公尺，70 年 2 月完成啟用。

14、15 號碼頭為水深 10 公尺之棧橋式雜貨碼頭，共長 360 公尺，70 年 4 月完工。

(3)4A、5A 碼頭：

4A 碼頭為水深 9 公尺沉箱式木材專用碼頭，與貯木池連接，長 150 公尺，70 年 7 月完工。

5A 碼頭為水深低潮位下 11 公尺棧橋式雜貨碼頭，長 200 公尺，72 年竣工。

(4)23~25 號碼頭：

23、24 號碼頭為水深 10 公尺沉箱式雜貨碼頭，各長 185 公尺，72 年完工。

25 號碼頭為水深 11 公尺之沉箱式雜貨碼頭，長 190 公尺，72 年完成。

(5)26~29 號碼頭：

26、27 號碼頭為水深 11 公尺，棧橋式雜貨碼頭，共長 408 公尺，71 年 3 月底完工。

29 號碼頭為水深 14 公尺之棧橋式卸煤碼頭，長 215 公尺，72 年度完工。

(6)31、32 號碼頭：此兩座碼頭為水深 14 公尺之棧橋式貨櫃碼頭，共長 640 公尺，72 年度完成啟用。

3. 漁港工程

臺中港興建之後，中部漁業界人士反應，希望在港內附建漁港，以改善漁民生活及發展中部地區之漁業，並解決本地與寄籍漁船靠泊之問題。

(四)第一階段建港工程成果

至民國 73 年 5 月第一階段建港工程告一段落(含漁港興建)，其成果為興建南北防波堤共 3,452 公尺、南北內堤 648 公尺、海堤 9,846 公尺。

三、臺中港興建計畫第二階段建港工程(民國 73 年 5 月～84 年 6 月)

第一階段建港完成後，建港工作並未結束，經檢討第一階段建港成果與考慮如何克服環境的不利因素及未來展望，隨即進行第二階段的建港工程。

(一)興建工業港區

為使臺中港的興建計畫完整執行及確保營運能穩定成長，臺中港在第一階段的商港區建港完成後，隨即展開工業港區的開發，本計畫係與台電公司合作開發。

1.海堤新建工程：在工業港航道浚挖之前，首先需將海堤從第一階段完成的南海堤延伸至台電的導流堤，全長 4,900 公尺，分三標

工程施工。

- (1)第一標工程延長 900 公尺，由第一階段完成的南海堤頭往南延伸，於 78 年 2 月完工。
- (2)第二標工程延長 2,100 公尺，由台電導流堤向北推進，於 78 年 4 月完工。
- (3)第三標工程延長 1,800 公尺，由一、二標完成的堤頭從南北方同時向中心推進，於 79 年 5 月完工。

2.航道的浚挖工程：工業港區的航道浚挖工程共分為三標施工，共浚挖泥沙 4,000 萬立方公尺，填築新生地 700 公頃。

(二)延長北防波堤 850 公尺 (76 年 7 月~84 年 6 月)

為配合未來海運船舶大型化之趨勢，提高港埠營運量，且為因應台電臺中火力發電廠進泊大型煤輪之需求及貨櫃輪進港的安全性，在第二階段建港工程中執行港口擴建計畫，將北防波堤延長 850 公尺，以提供足夠的安全屏障，確保 6 萬噸級的散雜貨輪及 3,000TEU 的貨櫃輪能安全進港，本工程完成後營運量大幅成長。

(三)增建五座碼頭及增建穀倉一座

- 1.101、102 號碼頭興建工程 (75 年 5 月~82 年 2 月)：台電公司為進口電廠所需燃煤，與臺中港合作興建兩座長各 340 公尺之卸煤碼頭。
- 2.西二號石化品碼頭工程 (76 年完工啟用)：增建石化品碼頭一座，以供進口石化品卸儲轉之用。
- 3.三號碼頭六萬噸穀倉工程 (76 年 1 月~80 年 10 月)：工程內容

包括穀倉本體一座、機械塔工作大樓一棟、卸穀機二部（能量 650T/H）進出倉輸送設備、電機設備及其他附屬設施等。

4.22 號及 30 號碼頭興建工程（82 年 11 月~84 年 5 月）：興建 22、30 號兩座一般碼頭，22 號碼頭水深 11 公尺，30 號碼頭水深 14 公尺，此兩座碼頭均為棧橋式碼頭。

(四)臺中港北側淤沙區整治第一期工程（83 年 10 月完工）

臺中港北側淤沙區在退潮後即露出大片沙灘，在冬季期間因受東北季風吹襲，形成飛沙。為求有效改善乃提報整治計畫，完成後除大幅改善防風定沙外，並填築新生地 116 公頃，供港埠未來發展之用。

四、「臺中港興建計畫」第三階段建港工程（民國 84 年 7 月~95 年 12 月）

為因應航商進泊更大型船隻的需求與提供附近居民遊樂場所，決定繼續進行第三階段的建港工程。

(一)擴建商港區

- 1.北防波堤延長工程：再延長北防波堤 480 公尺，以提供足夠的安全遮蔽區供大型船隻安全進港，本工程得到行政院品質優良金質獎。
- 2.航道濬深及拓寬工程：將航道由原來-13 公尺濬深為-16 公尺並將港口拓寬為 350 公尺，煤輪航道拓寬為 400 公尺，全部工程分為 8 標進行已於 95 年 6 月全部完成。
- 3.南填方區圍堤回填工程：因濬深拓寬航道產生 3,320 萬立方公尺之泥方，在排泥之前，須先將 220 公頃的海域築起圍堤，如此

泥沙才不會被沖刷流失，也不會造成海洋污染。

4. 增建深水碼頭 16 座

- (1) 西 3、西 4 號石化品碼頭興建工程：中油公司為因應業務成長及遷移位於北防風林區內之油庫需要，與臺中港務局在西碼頭區合作興建兩座各 250 公尺長之石化品碼頭，於 86 年 4 月完工。
- (2) 廢鐵作業碼頭興建工程：為解決中部地區鋼鐵廠商，進口廢鐵等製鋼用料激增之需求，以及提高臺中港碼頭裝卸效率及營運效益，在 99 號碼頭臨近鋼鐵工業專業區，興建廢鐵作業碼頭一座，促使臺中港成為現代化、高效率作業之港埠，於 86 年 8 月完工。
- (3) 33、34 號碼頭興建工程：為因應臺中港營運之快速成長，興建 33、34 號貨櫃碼頭 2 座。水深-14 公尺，長度各 250 公尺，於 87 年 12 月完工。
- (4) 35 號碼頭興建工程：為因應營運業務成長需要，增建 35 號碼一座，本碼頭為-14 公尺深、340 公尺長之棧橋碼頭，87 年 12 月完工。
- (5) 21 號碼頭興建工程：擴大港埠服務功能，於 88 年 6 月完成。
- (6) 19A 客運碼頭興建工程：為配合臺中港朝多元化國際港發展，開闢旅遊航線及規劃休閒遊憩之旅遊中心，並為因應未來環島及離島航運以及兩岸可能三通後直航之旅客交通問題，興建客運碼頭一座，於 89 年 6 月完成。
- (7) 20 號碼頭興建工程：因應散雜貨裝卸需要及兩岸通航需求，藉以擴大港埠功能，增建一般碼頭一座，於 89 年 6 月完成。
- (8) 103 號碼頭興建工程：為台電公司投資興建之卸煤碼頭，興建工程期間為 87 年 7 月~89 年 6 月。

(9)104 號煤碼頭興建工程：為因應中部地區業者進口煤炭裝卸之需要，由臺中港務局投資增建民間煤炭碼頭一座，於 86 年 6 月完成。

(10)西 5、西 7 號石化品碼頭興建工程：中部地區化學品業者為儲轉化學品需要，與臺中港務局合作投資興建石化品碼頭。

以上增建之 13 座碼頭均已完工加入營運行列，使臺中港目前營運的總碼頭數達到 46 座，另外還有西 6、43 及 98 號碼頭正在興建中，96、97 年將可陸續加入營運，到時臺中港將擁有 49 座營運碼頭。

5.拓建港區及聯外交通系統（84 年~90 年）：為因應臺中港運量快速成長所衍生之交通需求，有需要適時拓建港區運輸路網，及獨立、便捷的聯外道路系統，以銜接國道、省道、或生活圈主要道路，為進出口貨物提供便捷交通管道，提昇營運效率。其工程包括：

(1)將中棲路向西延伸，接中南一路並遷建中突堤管制站，以徹底解決交通壅塞問題。

(2)新建中二路南段及中南一路，以暢通中突堤碼頭區南向及通往西碼頭區的交通。

(3)新建特 1、特 3 高架道路以聯接國道 1、國道 3、西濱 61 等道路系統。

以上為本計畫之主要工程，已全部完工，目前臺中港港區對外交通有臺 10 線、臺 12 線、臺 12 甲線及國道 4 號聯結至中山高、國道 3 號、臺 61 線、臺 1 線、臺 17 線，可暢達臺灣南北部及通達中部各縣市，為臺灣交通最便捷的國際商港。

(二)增建遊憩區及休閒設施

為提供附近民眾休閒娛樂的場所，臺中港在建港工程達到主要功效後，於建港第三階段也規劃添建遊憩休息場所，以提供附近居民休閒解勞的場所，包括：

- 1.濱海遊憩專業區。
- 2.親水遊憩專業區。
- 3.港區釣魚平台。
- 4.公園綠地。
- 5.海線藍帶自行車道系統。（北堤路及中一路自行車道）
- 6.遊艇碼頭。

綜觀臺中港以上興闢計畫，可歸納為四大階段。（如表 4-2 臺中港興闢計畫四大階段）

表4-2：臺中港興闢計畫四大階段

興建計畫階段（期間）	建設工程
------------	------

工程準備期 (民國 60 年 2 月~62 年 10 月)	建造施工道路、工作船渠等
第一階段建港工程 (民國 62 年 10 月~73 年 5 月)	建設第一階段商港區： 1.外廓堤防工程：興建南北防堤共 3,452 公尺。 2.港埠工程：興建碼頭共 28 座、道路及辦公大樓等。 3.浚挖航道、港池。 4.正式通航啟用。
第二階段建港工程 (民國 73 年 5 月~84 年 5 月)	建設工業港區、延長北防波堤 850 公尺及增建五座碼頭。
第三階段建港工程 (民國 84 年 6 月~95 年 12 月)	擴建商業港區、浚深與拓寬航道、再延長北防波堤 480 公尺及增建 1 座碼頭。

資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港局，民 95，頁 47。

第二節 臺中港的國際商港營運成效

臺中港總面積達 3,760 公頃，為臺灣各國際商港中面積最大者，尚未完全開發，可配合自由貿易港區之規劃發展。臺中港目前規劃自由貿易港區總面積 536 公頃，尚有 185.53 公頃土地可供出租。自民國六十五年開港以來即開放公私事業機構經營港口裝卸、倉儲業務，其中雖有部份業者進行物流、發貨中心業務，但僅限國內物流；惟自臺中港自由貿易港區設置後，則可進行深層加值作業、享有賦稅優惠、境內關外、資金流通、引進商務活動等等，有利臺中港區內業者從「國內物流」發展為「國際物流」，使港口「碼頭裝卸」、「貨物儲轉」、「生產加工」三大機能結合成為一體。臺中港未來將發展成為臺灣中部地區兼具貨物吞吐、產業需求及加值型物流服務之多功能國際商港目標。自由貿

易港區吸引各類型物流產業進駐後，可衍生金融、行銷及服務等功能，藉資金、物流、人員與商務活動，可活絡地方工商及產業經濟活動，利於製造業轉型為製造、物流整合型產業，使臺中港成為國際物流中心的整合型物流港，並落實全球運籌、吸引海外臺商運用臺灣港埠運籌貨物或在臺加工後再出口，提升自由港區設置成效，以提高產業回流或根留臺灣之機會，俾達成吸引外資及海外臺商回流臺灣再投資。

國際貿易活動因市場開放，使企業得以突破國界限制將全球視為單一市場，在不同國家採購或生產，並將產品行銷至全球。臺灣加入全世界貿易組織(WTO)後，已無法置身於世界潮流之外，基於自由化及國際經營模式，政府於民國 89 年 10 月通過「全球運籌發展計畫」。為強化臺灣的競爭優勢能力，政府於 92 年 7 月公佈「自由貿易港區設置管理條例」，整合物流、商流、資訊流、金流，創造臺灣與世界接軌的環境。爭取商機，達到「投資全球運籌基礎建設，使臺灣成為臺商及跨國企業設置區域營運總部的最佳地區」。⁴⁸

臺中港區自由貿易港區開發總面積共計 536 公頃，分為兩期三區域開發：(如圖 4-1 臺中港自由貿易港區範圍)

第一期區域一：1-18 號碼頭後線 181 公頃 (94 年 10 月 31 日正式營運)。

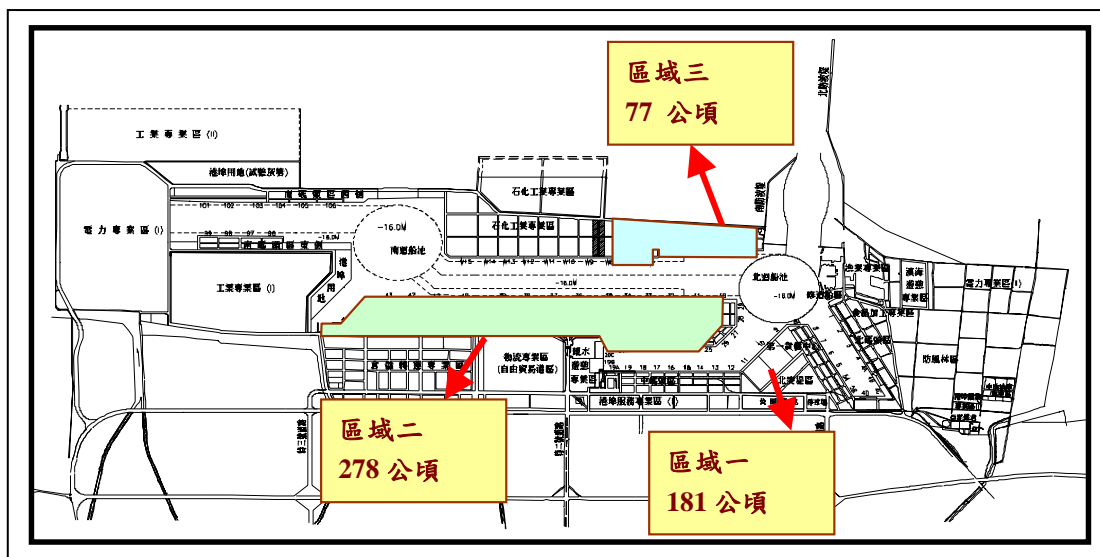
第一期區域三：西 1 至西 7 號碼頭後線 77 公頃 (94 年 10 月 31 日正營運)。

第二期區域二：20A-46 號碼頭後線 278 公頃 (95 年 8 月 8 日

⁴⁸同註 21，頁 133。

正式營運)。

圖4-1：臺中港自由貿易港區範圍



資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 134。

為使自由貿易港區能以電腦連線或電子資料傳輸方式處理相關業務，正建置下列各項軟硬體設施，預計 96 建置完成。

一、自由港區自動化門哨管制系統

為使自由港區之貨物控管電腦化，將依三區域規劃位置，在北堤、北突堤、十四路口、十路口、中突堤、南泊渠及西碼頭等七處門哨設置自動化管制化系統。該系統將登錄貨櫃（物）進出港區門哨之資訊，並經自由港區管理機關之資訊平台與海關貨櫃（物）動態資料庫及港區事業交換資料。其主要功能包括：人車進出門哨自動化辨識、人車資料即時核對，貨櫃（物）進出門哨即時資料核對及紀錄、車道監視錄影及網路傳輸、門哨訊息傳輸顯示、資料統計報表、異常訊息處理機制等。

二、自由港區 CCTV 監視系統

配合自動化門哨管制，設立實體圍牆及 CCTV 監視器總距離約 7,340 公尺，明顯區隔自由港區管制區與非管制區，並符合國際船舶與港口設施保全章程(ISPS)規定。

三、資訊平台建置

自由港區管理機關將整合港區相關單位對人、車、貨櫃進出管制之電子資料需求，在不同作業與申辦流程中，規劃可行的系統整合方案，以達成單一平台、單一窗口之目標。將港警局人車通行管理、自由港區事業、港區門哨、海關放行資訊、關貿網路櫃動庫等進行資料交換與傳遞。並由本台控管所有資訊之流通，經由此介面作為電子資料傳輸機制之橋樑，達成人車貨控要求。

四、不同自由港區間貨況追蹤系統

配合交通部自由貿易港區貨況追蹤共通資訊平台可行性及規劃研究計畫結論事項辦理。將自由貿易港區事業可進駐之產業區別如下：（如表 4-3 臺中港港埠進駐業者概要）

五、自由港區事業

貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修配、加工、製造、展覽或技術服務。

六、自由港區貿易事業以外之事業

金融、裝卸、餐飲、旅館、商業會議、交通轉運及其他經核准之事業。

表4-3：臺中港埠進駐業者概要

區域別	營運地點	自由港區事業	營運業務
區域一	3 號碼頭後線穀倉	東森國際（股）公司	經營穀類倉儲、物流、轉口業務
	16 號碼頭二線空地	京揚國際（股）公司	經營汽車倉儲業務
	11 號碼頭後線倉棧	中國貨櫃（股）公司	經營貨櫃倉儲、集散業務
	16 號碼頭三線倉棧	福斯倉儲（股）公司	經營汽車倉儲、物流業務
區域三	西 5 號碼頭後線儲槽	益州海岸（股）公司	經營燃料油貿易、倉儲、物流、轉運、製造業務
	西 5 號碼頭後線	台灣燃油（股）公司	燃料油承攬業務
	西 7 號碼頭後線儲槽	中華全球（股）公司	經營油品倉儲、轉口、加工業務

資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 136。

以下就發展自由貿易港區營運之利基分別論述如下：

一、低度管制境內關外

區內事業高度自主管理，政府低度行政管制。港區事業應實施貨物控管、電腦連線通關及帳務處理作業之自主管理。

二、稅捐優惠

國外運入自由港區內之貨物、自用機器、設備，免徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費等。區內免稅貨物、機器、設備，因修理、測試、檢驗、委託加工而須輸往課稅區，經向海關申請核准者，得免提供稅款擔保。

三、營運範圍擴大

- (一)業務項目增加：如貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、展覽或技術服務等。
- (二)營運條件寬廣：享有關務作業調整、租稅優惠、經營業務範圍擴大、貨物存儲時間不受限制及可僱用外勞等有利經營之措施，營運空間較現行物流中心業者寬廣。
- (三)增值轉運整合：自由貿易港區內可進行各項增值加工作業，其後再轉運出口。

四、貨物自由流通

區內得進儲之物品，除違禁品、毒品、槍械、武器、彈藥等少數物品須經各該目的事業主管機關核准外，不受其他法律或其他法規命令之輸入規定限制。國外貨物進儲自由港區、或區內貨物輸往國外或轉運至其他自由港區，區內事業以電腦連線或電子資料傳輸方式向海關通報，並經海關電腦回應紀錄有案，即可進出自由港區。

五、資訊化門禁管制

檢查哨建置影像辨識系統結合關貿網路貨櫃動態資料庫系統，可縮短車輛進出站作業時間，加速轉運作業時效，節省轉口

櫃人工押運作業成本。

六、單一窗口服務

除港埠服務業務外，經目的事業主管機關委託或委任，自由港區管理機關可辦理下列各項業務：

- (一)勞工行政、勞工安全衛生及勞動檢查。
- (二)工商登記證照之核發。
- (三)工業用電證明之核發。
- (四)外籍或僑居國外專門性或技術性人員聘僱之核發。
- (五)申請稅捐減免所需相關證明之核發。
- (六)貨品輸出入簽證、原產地證明及再出口證明之核發。
- (七)土地使用管制及建築管理。⁴⁹

臺中港自由貿港區招商實績，95年招商目標為6家，推動情形如下：

- 一、臺灣燃油公司（新業者）：從事海上油品承攬運送業務，已於95.7.5核發營運許可證在案。
- 二、中華全球石油公司（既有業者）：從事化學品倉儲業務，已於95.7.10核發營運許可證在案。
- 三、福斯倉儲公司（既有業者）：從事汽車倉儲、物流業務，已於95.7.10核發營運許可證在案。
- 四、建新公司（既有業者）：從事倉儲、港區貨棧業務，已於95.11.29核發營運許可證在案。
- 五、三歲國際公司（新業者）：從事貿易、倉儲等業務，已於95.12.12核發營運許可證在案。

⁴⁹同註21，頁137。

六、關貿公司（新業者）：從事技術服務業務，已於 95.12.14 核發營運許可證在案。

臺中港自由貿港區營運實績：95 年 1 至 11 月，進出口貿易值約新台幣 57 億元，進出口貨物量為 472,962 噸。

以下就臺中港營運三十年績效，予以檢視臺中港應思考如何增加投資效益，善用區域地理環境，順勢將臺中港的港口地位持續成長。⁵⁰

一、進港船舶艘次

臺中港自民國 65 年營運以來，早期港埠規模未臻完善，進港船舶艘次不多，但於民國 72 年第一階段建港工程結束後，進港艘次快速增加，民國 73 年至 81 年間每年平均成長率達 13.6%，至民國 84 年第一期港口擴建完成後進港艘次更明顯增加，民國 86 年已超過 5,000 艘次，其後成長趨緩，民國 91 年底港口二期擴建完成後，進港艘次又開始逐年增加，至民國 93 年進港船舶達 5,950 艘次，為歷年來之最。

進港船舶總噸位之變化趨勢大致上與進港艘次相同，隨著港埠建設日益完善，進港艘次逐年增加，船舶亦逐漸朝向大型化發展。民國 92 年進港船舶總噸位約達七千九百萬 GT.為最高峰。進港船舶噸級之分佈，民國 80 年前主要集中在萬噸級以下，尤以 1,000~4,999GT.居多；民國 85 年起逐漸由萬噸級以上貨輪取而代之，以 10,000~19,999GT.比例最高，至於 40,000GT.以上之船舶歷年來並無明顯增加。主要係因臺中港進港船舶以近洋航線為主，故航商多以較小之第二代貨櫃輪來營運，至於 40,000GT.以上主要

⁵⁰同註 21，頁 102。

為煤輪、穀類輪、散裝輪及汽車輪，但此類船舶艘次又不多，故整體而言，臺中港進港船型仍以 1~2 萬噸之船舶占大多數。（如表 4-4 臺中港進港船舶營運實績、圖 4-2 臺中港進港船舶總噸位歷年實績趨勢、圖 4-3 臺中港進港船舶艘次歷年實績趨勢）

表4-4：臺中港進港船舶營運實績

臺中港 65 年至 94 年間營運實績表（進港船舶）						單位：公噸	
年度	合計		貨櫃船		一般船舶		
	艘次	總噸位（噸）	艘次	總噸位（噸）	艘次	總噸位（噸）	
65	19	57,372	1	6,824	18	50,548	
66	412	1,783,307	10	68,517	402	1,714,790	
67	627	3,172,669	6	32,227	621	3,140,442	

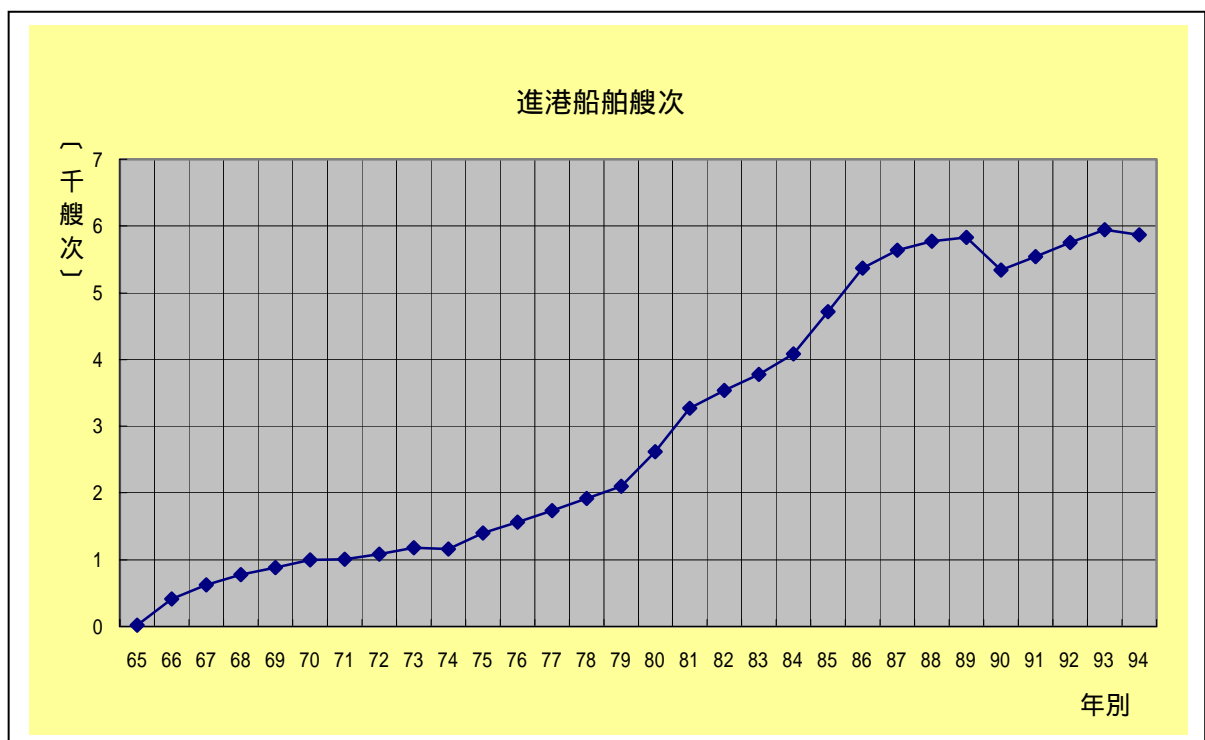
資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 104。

圖4-2：臺中港進港船舶總噸位歷年實績趨勢



資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民95，頁103。

圖4-3：臺中港進港船舶艘次歷年實績勢趨



資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民95，頁103。

二、貨物吞吐量

臺中港民國 66 年吞吐量僅 149 萬公噸，於民國 77 年始超過 1,100 萬公噸，民國 82 年突破 3,000 萬公噸。至民國 86 年則超過 4,400 萬公噸，10 年間成長 2.9 倍，平均年成長率達 16.3%。近 10 年來雖有起落，整體而言，仍呈現持續成長趨勢，平均年成長率亦達 1.4%，至民國 93 年年吞吐量已達 5,079 萬公噸。⁵¹

貨物吞吐量包含貨櫃、散裝貨與雜貨等 3 類。貨櫃貨吞吐量於民國 66 年僅 1 萬 6,010 公噸，至民 94 年達高峰為 732 萬 152 公噸；散裝貨吞吐量於民國 66 年為 55 萬 7,482 公噸，至 93 年達高峰為 4,289 萬 9,685 公噸，占當年吞吐量之 84.5%；雜貨吞吐量於民國 66 年為 91 萬 9,474 公噸，至民國 73 年達高峰為 248 萬 4,164 公噸，占當年吞吐量之 36.26%。（如表 4-5 臺中港貨物吞吐量營運實績、圖 4-4 臺中港貨物吞吐量歷年實績趨勢）

⁵¹同註 21，頁 117。

表4-5：臺中港貨物吞吐量營運實績

臺中港 65 年至 94 年間營運實績表 (貨物吞吐量)								單位：公噸
年度	合計	貨櫃貨		散裝貨		雜貨		
		噸量	%	噸量	%	噸量	%	
65	40,755	---	---	9,260	22.72	31,495	77.28	
66	1,492,966	16,010	1.07	557,482	37.34	919,474	61.59	
67	2,695,403	---	---	1,701,128	63.11	994,275	36.89	
68	3,659,508	16,751	0.46	2,159,590	59.01	1,483,167	40.53	
69	4,200,115	---	---	2,617,387	62.32	1,582,728	37.68	
70	5,035,524	29,069	0.58	3,478,134	69.07	1,528,321	30.35	
71	5,268,784	27,933	0.53	3,958,102	75.12	1,282,749	24.35	
72	5,877,809	37,634	0.64	3,653,390	62.16	2,186,785	37.20	
73	6,850,166	39,594	0.58	4,326,408	63.16	2,484,164	36.26	
74	6,781,282	90,242	1.33	5,951,114	87.76	739,926	10.91	
75	7,990,696	227,787	2.85	7,177,627	89.82	585,282	7.32	
76	9,856,494	317,941	3.23	8,874,954	90.04	663,599	6.73	
77	11,508,299	594,873	5.17	10,144,195	88.15	769,231	6.68	
78	12,956,514	671,170	5.18	11,020,173	85.06	1,265,171	9.76	
79	16,671,858	862,334	5.17	14,217,330	85.28	1,592,194	9.55	
80	21,005,575	1,384,926	6.59	17,978,501	85.59	1,642,148	7.82	
81	26,104,145	1,786,464	6.84	22,510,634	86.23	1,807,047	6.92	
82	30,985,865	2,062,674	6.66	26,696,868	88.16	2,226,323	7.18	
83	33,983,071	2,440,943	7.18	29,221,884	85.99	2,320,244	6.83	
84	36,025,303	2,930,030	8.13	31,247,590	86.74	1,847,683	5.13	
85	38,867,608	3,863,970	9.94	33,051,641	85.04	1,951,997	5.02	
86	44,832,560	4,968,320	11.08	37,758,379	84.22	2,105,861	4.70	
87	44,831,092	5,551,649	12.38	37,577,995	83.82	1,701,448	3.80	
88	46,448,689	6,708,560	14.44	38,084,528	81.99	1,655,601	3.56	
89	48,352,628	6,860,975	14.19	39,532,605	81.76	1,959,048	4.05	
90	41,404,142	6,116,507	14.77	34,730,004	83.88	557,631	1.35	
91	43,610,470	6,572,726	15.07	36,545,697	83.80	492,047	1.13	
92	45,642,946	6,547,337	14.34	38,700,992	84.79	394,617	0.86	
93	50,792,911	7,289,485	14.35	42,899,685	84.46	603,741	1.19	
94	50,256,797	7,320,152	14.56	42,606,781	84.78	329,864	0.66	

資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 118。

圖4-4：臺中港貨物吞吐量歷年實績趨勢



資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民95，頁103。

三、貨物裝卸量

臺中港因起步較基隆、高雄兩港為晚，營運初期並受各種自然條件之限制，因此業務拓展未臻理想，民國66年裝卸量僅174萬噸，但於第一階段建港工程結束以後，業務成長快速，裝卸量逐年大幅增加，民國76年終於超過1,100萬噸之預計目標，至民國85年已超過6,000萬噸，10年間成長4倍之多，平均年成長率達19.8%。近10年來雖因經濟景氣影響略有漲跌，整體而言，仍呈現持續成長趨勢，平均年成長率亦達4.3%，至民國94年裝卸量已達8,843萬噸。⁵²

貨物裝卸量可分為貨櫃貨及一般貨物，而一般貨物包含管道、穀類、原木、其他散裝及雜貨等5類。貨櫃裝卸量在民國66

⁵²同註21，頁119。

年為 13 萬 3,056 噸，至民國 92 年達高峰為 4,485 萬 6,972 噸，占當年裝卸量之 53.04%；管道裝卸量在民國 66 年為 22 萬 492 噸，至民國 85 年達高峰為 423 萬 7,847 噸，占當年裝卸量之 7.0%；原木裝卸量在民國 66 年為 55 萬 7,482 噸，至民國 81 年達高峰為 126 萬 421 噸，占當年裝卸量之 3.6%；其他散裝貨裝卸量在民國 66 年為 88 萬 1,306 噸，至民國 94 年達高峰為 2,935 萬 5,034 噸，占 94 年裝卸量之 33.2%；至於雜貨裝卸量在民國 66 年為 12 萬 4,894 噸；至民國 83 年達高峰為 287 萬 722 噸，占當年裝卸量之 6.37%。（如表 4-6、4-7 臺中港貨物裝卸量營運實績、圖 4-5 臺中港貨物裝卸量歷年實績趨勢）

表4-6：臺中港貨物裝卸量營運實績

臺中港 65 年至 94 年間營運實績表 (貨物裝卸量)						單位：計費噸
年度	合計	貨櫃貨		一般貨物		
		噸量	%	噸量	%	
65	39,124	---	---	39,124	100.00	
66	1,740,028	133,056	7.65	1,606,972	92.35	
67	2,944,255	66,592	2.26	2,877,663	97.74	
68	4,094,615	122,544	2.99	3,972,071	97.01	
69	4,747,259	204,552	4.31	4,542,707	95.69	
70	5,888,107	273,780	4.65	5,614,327	95.35	
71	6,599,402	192,240	2.91	6,407,162	97.09	
72	7,551,722	262,656	3.48	7,289,066	96.52	
73	7,682,986	290,340	3.78	7,392,646	92.22	
74	7,917,249	592,488	7.48	7,324,761	92.52	
75	9,472,320	1,265,652	13.36	8,206,668	86.84	
76	11,912,021	1,933,164	16.23	9,978,857	83.77	
77	14,923,088	3,473,658	23.28	11,449,430	76.72	
78	16,981,798	3,911,373	23.03	13,070,425	76.97	
79	21,261,172	4,612,986	21.70	16,648,186	78.30	
80	27,546,773	7,517,061	27.29	20,029,712	72.17	
81	34,672,121	9,995,544	28.83	24,676,577	71.17	
82	39,940,226	10,895,436	27.28	29,044,790	72.72	
83	45,026,434	12,990,132	28.85	32,036,302	71.15	
84	49,170,212	16,084,872	32.71	33,085,340	67.29	
85	60,436,430	25,013,007	41.39	35,423,423	58.61	
86	69,783,481	30,310,974	43.44	39,472,507	56.56	
87	70,802,987	31,688,622	44.76	39,114,365	55.24	
88	79,238,481	39,840,057	50.28	39,398,424	49.72	
89	82,013,784	40,692,834	49.26	41,320,950	50.38	
90	75,367,738	38,496,744	51.08	36,870,994	48.92	
91	81,507,847	42,971,634	52.72	38,536,213	47.28	
92	84,573,967	44,856,972	53.04	39,716,995	46.96	
93	88,901,905	44,826,678	50.42	44,075,227	49.58	
94	88,429,531	44,240,940	50.03	44,188,591	49.97	

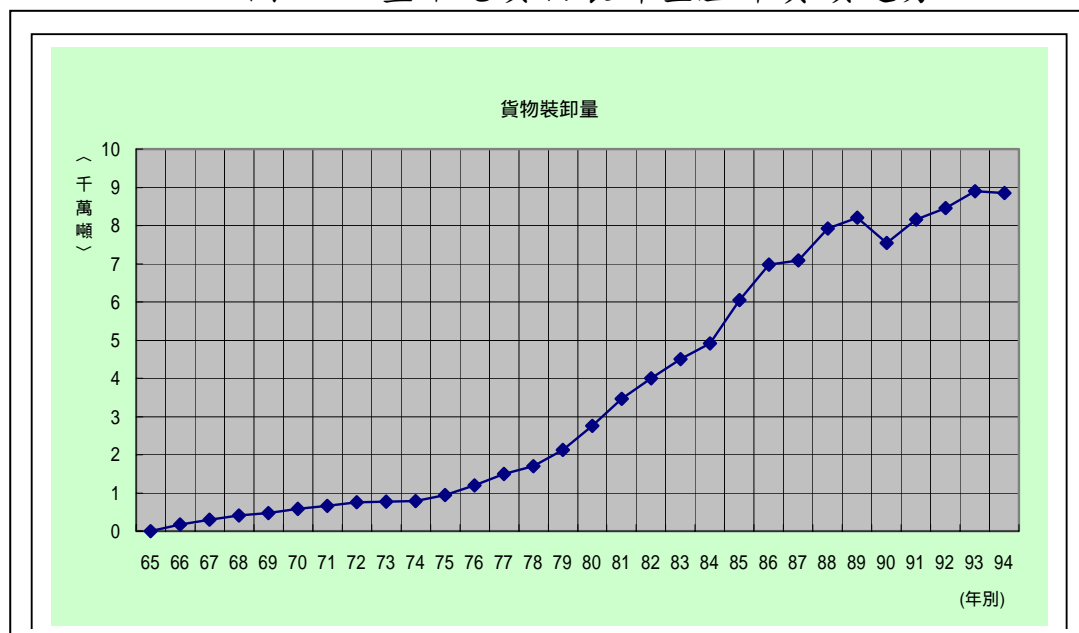
資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 121。

表4-7：臺中港貨物裝卸量營運實績（續）

臺中港 65 年至 94 年間營運實績表(貨物裝卸量) 單位：計費噸					
年度	一 般 貨 物				
	管道	穀類	原木	其他散裝	雜貨
65	12,633	11,704	9,260	---	5,527
66	220,492	522,798	557,482	181,306	124,894
67	624,838	863,009	933,300	164,725	291,791
68	1,051,400	1,177,135	1,095,964	185,790	461,782
69	1,178,846	916,953	1,155,361	691,474	600,073
70	1,357,322	1,096,361	1,069,089	1,422,443	669,112
71	1,260,688	1,870,655	801,951	1,617,225	856,643
72	1,605,488	2,079,662	839,796	1,616,392	1,147,728
73	1,557,462	2,026,674	880,617	1,735,766	1,192,127
74	1,693,152	2,176,986	679,089	1,797,012	978,552
75	2,022,926	2,462,505	656,830	2,055,165	1,009,242
76	2,152,606	3,034,380	770,906	3,075,541	945,424
77	2,623,175	2,801,366	801,182	3,939,346	1,284,361
78	3,158,019	3,036,469	799,234	4,108,501	1,968,202
79	4,005,008	3,573,084	877,703	6,022,678	2,169,713
80	6,025,450	3,606,648	1,109,856	7,249,767	2,037,991
81	7,585,756	3,768,725	1,260,421	10,026,181	2,035,494
82	10,148,551	3,873,105	736,434	11,570,654	2,716,046
83	11,813,020	4,066,025	710,330	12,576,205	2,870,722
84	12,373,074	4,191,436	791,194	13,382,066	2,347,570
85	12,138,681	4,237,847	746,418	15,846,607	2,453,850
86	11,712,654	3,988,616	908,481	20,199,199	2,663,557
87	12,381,550	3,503,724	705,013	20,539,467	1,984,611
88	12,343,953	3,533,798	774,249	21,011,660	1,734,764
89	12,985,928	3,783,843	767,980	21,572,341	2,210,585
90	10,591,596	3,912,612	595,862	20,187,407	1,583,571
91	10,127,598	3,778,982	663,607	21,909,564	2,056,462
92	8,998,130	3,931,496	672,966	24,063,926	2,050,477
93	8,550,595	3,841,169	638,452	28,727,069	2,317,942
94	8,120,847	3,939,007	613,394	29,355,034	2,160,309

資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 121。

圖4-5：臺中港貨物裝卸量歷年實績趨勢



資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民95，頁120。

四、貨櫃裝卸量

臺中港初期貨櫃裝卸量不多，民國66年僅4,200餘TEU，直至貨櫃專用碼頭興建完成後，才快速成長，民國78年終於超過10萬TEU，至民國88年已超過110萬TEU，10年間成長9倍之多，平均年成長率達26.1%，近幾年來成長趨於緩和，唯每年貨櫃量仍維持120餘萬TEU之水準。至於轉口櫃部分，由於從民國85年起始將貨櫃碼頭出租予業者，轉口櫃始有顯著成長，並突破14萬TEU；至民國91年已超過32萬TEU，其間平均年成長率達14.1%；至今仍維持30餘萬TEU之水準。⁵³（如表4-8 臺中港貨櫃裝卸量營運實績、圖4-6 臺中港貨櫃裝卸量歷年實績趨勢）

表4-8：臺中港貨櫃裝卸量營運實績

⁵³同註21，頁123。

年度	合計	進口	出口	轉口
65	---	---	---	---
66	4,242.00	1,914.00	2,328.00	---
67	2,081.00	1,078.00	1,003.00	---
68	3,404.00	1,348.00	2,056.00	---
69	5,682.00	2,762.00	2,920.00	---
70	7,605.00	3,924.00	3,681.00	---
71	5,340.00	2,477.00	2,863.00	---
72	7,296.00	3,985.00	3,063.00	248.00
73	8,065.00	4,259.00	3,806.00	---
74	16,458.00	8,171.00	8,287.00	---
75	35,157.00	18,047.00	17,032.00	78.00
76	53,699.00	27,089.00	26,607.00	3.00
77	96,491.00	44,568.00	51,406.00	517.00
78	108,649.00	49,918.00	58,647.00	84.00
79	128,139.00	58,981.00	69,158.00	---
80	208,807.25	100,640.25	108,063.00	104.00
81	277,765.00	133,563.00	143,260.00	942.00
82	302,651.00	142,481.00	159,598.00	572.00
83	360,837.00	174,675.00	182,862.00	3,300.00
84	446,802.00	219,629.00	222,820.00	4,353.00
85	694,805.75	260,277.00	286,406.75	148,122.00
86	841,971.50	334,989.00	358,830.50	148,152.00
87	880,239.50	353,946.00	366,994.50	159,299.00
88	1,106,668.25	416,871.50	434,641.75	255,155.00
89	1,130,356.50	425,090.50	426,074.00	279,192.00
90	1,069,354.00	398,315.00	401,488.00	269,551.00
91	1,193,656.50	430,679.50	436,365.00	326,612.00
92	1,246,027.00	434,593.50	455,242.50	356,191.00
93	1,245,185.50	441,949.00	476,046.50	327,190.00
94	1,228,915.00	448,180.00	464,561.00	316,174.00

資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 121。

圖4-6：臺中港貨櫃裝卸量歷年實績趨勢



資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民95，頁123。

五、倉儲量

臺中港務局在倉儲量方面之績效於民國66年貨物存倉量不到3百萬延日噸，直到民國71年始突破13百萬延日噸，其後，成長速度驚人，至民國87年已超過260百萬延日噸，16年間成長18倍，平均年成長率達20.3%，之後成長趨緩，至民國92年突破300百萬延日噸後又快速成長，至民國94年已達到366百萬延日噸，期間平均年成長率達11.9%。⁵⁴其成長趨勢如表4-9 臺中港倉儲量營運實績、圖4-7 臺中港延日存量歷年實績趨勢。

表4-9：臺中港倉儲量營運實績

臺中港 65 年至 94 年間營運實績表 (倉儲量)							單位：計費噸
年度	進倉量	出倉量	延日存倉量				
			合計	倉棧穀倉	露置場	貨櫃場	
65	12,632	12,632	90,382	90,382	---	---	
66	370,908	363,008	2,925,872	2,850,291	75,581	---	
67	361,263	360,980	3,721,621	3,521,725	199,896	---	
68	400,480	404,646	3,894,826	3,048,950	845,876	---	
69	495,199	491,409	3,940,843	3,308,263	632,580	---	

資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 126。

圖4-7：臺中港延日存倉量歷年實績趨勢

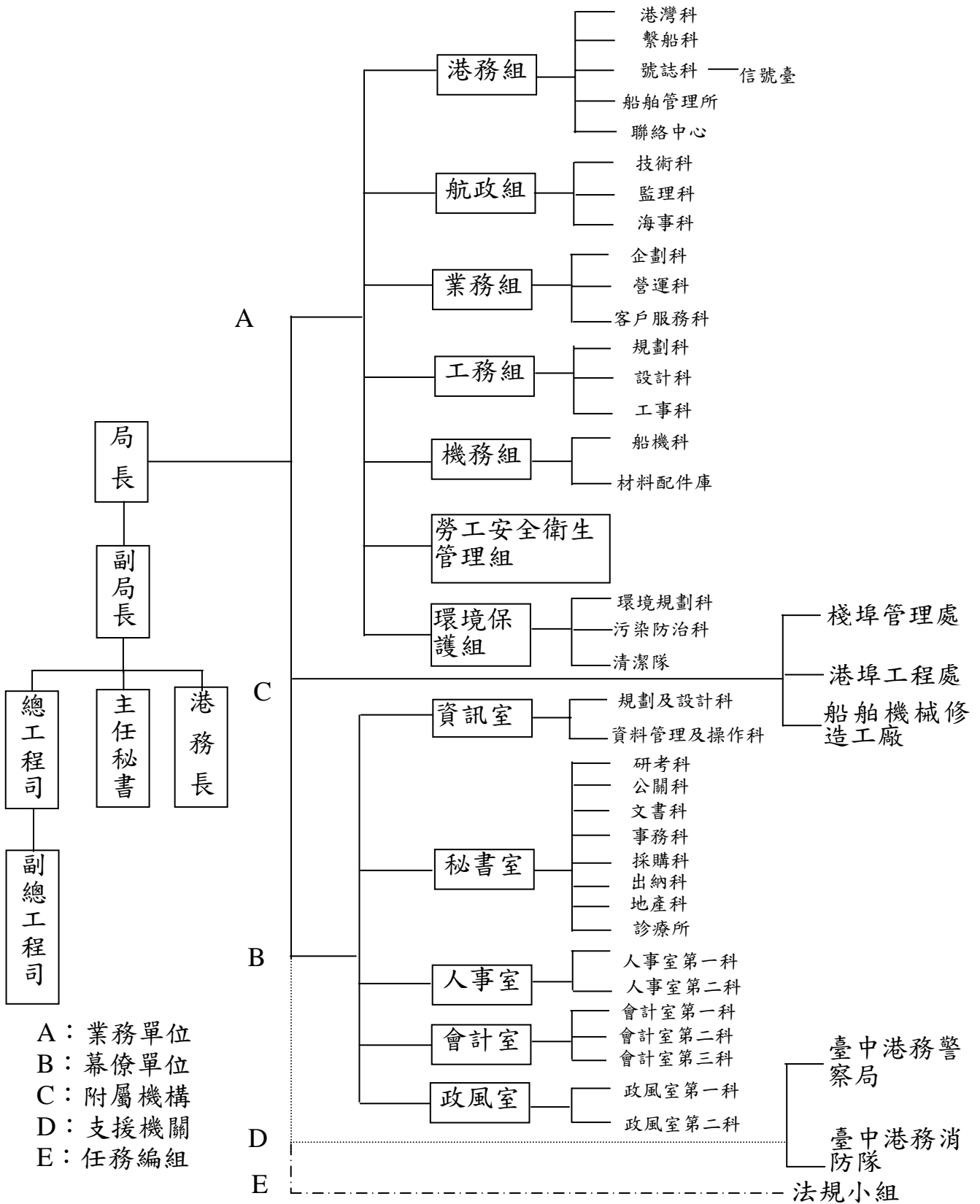


資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 125。

第三節 臺中港的國際商港營運問題檢視

臺中港務局隸屬於交通部二級機構，局內設七組五室，一個任務編組及三個附屬機構，另有二個支援單位。（如圖 4-8 交通部臺中港務局組織架構）

圖4-8：交通部臺中港務局組織架構



資料來源：作者自行繪製

臺中港與大陸沿海航線港口區位鄰近，地理位置優越，現有的港灣基礎設施完善，對於發展轉運中心、經貿特區，有極佳的基礎，臺中港港大水深，港域遼闊更居台灣各港之冠，目前陸續推動臺中港碼頭增建與聯外道路興建、臺中港倉儲轉運專區等計畫，港埠基礎設施及規模將更具水準。臺中港擁有廣大腹地，港區內並已劃設多處專業區，港內外尚有大片土地可供相關業者投資開發；同時，臺中港位於東亞航運中心的中心點，平均航程最短，對於發展海運轉運中心有良好的競爭優勢。其營運概況：

- 一、港灣業務：提供碼頭供船舶停靠，包括停泊、曳船、帶解纜、給水、垃圾清理等項目。
- 二、棧埠業務：裝卸船上貨物，包括散雜貨裝卸、貨櫃裝卸、貨物儲轉等項目。
- 三、營業資產出租：提供土地、設備等供廠商營運使用，包括房地出租、專用碼頭出租、其他設備出租等項目。
- 四、其他：包括代辦修造業務、其他管理收入等項。

台灣各港發展定位不同，臺中港以大宗散貨為主：依「台灣地區商港整體發展規劃」賦予各港之定位，各港發展方向並不相同，自無法相互比較競爭。臺中港係以「主要能源、重工及石化原料進口港」、「製造、加工再出口及物流中心」為主要發展，臺中港未來工作重點應朝開發大宗散貨貨源方向發展。基於臺中港聯外交通便捷、港埠設施完善，擁有廣大港埠用地，為吸引業者到港投資，提昇港埠營運競爭力，擬定以下具體措施，以創港區繁榮：

一、研議優惠費率，提供航商、港區承租廠商合理經營成本

(一)實施優惠費率，降低航商貨主經營成本，吸引到港營運。

(二)依個別業者訂定合理保證運量與彈性優惠措施，提供業者永續經營誘因。

二、鼓勵民間業者投資港埠設施

(一)加強港埠行銷，全力發展自由貿易港區。

(二)持續推動港埠資訊發展，提昇申辦作業效率。

(三)持續建設港口設施，提供優質服務品質。

在各國港口漫長發展過程中，港口的主管機關最初是以承辦貨物裝卸業務的面具出現。時至今日，棧埠業務仍是任何商港的主要機能之一，且其重要性並不稍遜於過去。但如何經營此一業務，卻因港務主管機關不同，而有相當大的區分，各商港可依主管機關經營棧埠之方式，區分為地主港(landlord port)、作業港(operation port)及地主作業兩合港(landlord & operation port)三種。⁵⁵

臺中港務局棧埠業務營運三十年來，亦依前述三種營運方式經過三個蛻變期。茲將此三階段分述如下：

一、第一階段：地主港時期（民國 65 年～73 年）

地主港：係指港務局將港區土地出租與民營企業投資與經營的模式。在此一模式下，港務局既為管理者，亦為地主港（指土地之所有者）。**營運港**：係指港務局不但在自有土地上自行投資興建港埠設施與設備，而且也自行經營港埠服務的模式。大部分的港口在開放民營之前，大都是採取此一模式經營。臺中港於民國 65 年開港時即決定棧埠業務全部開放民營，由投資興建或租賃

⁵⁵同註 21，頁 105。

經營棧埠設施之公私事業機構自行遴僱員工經營棧埠業務。

- (一)一般散雜貨：民國 65 年由民營公司承租第 5 至 8 號碼頭後線土地並合建通棧 6 棟；民國 71 年另一民營倉儲公司承租第 12 至 15 號碼頭後線土地並合建通棧 4 棟。該兩公司除經營承租區之倉儲作業外，並經營其前線碼頭裝卸作業及其他碼頭之裝卸倉儲作業。
- (二)貨櫃：臺中港於 65 年通航時，中國貨櫃公司為配合政策需要，承租臺中港第三號碼頭後線土地並與該局合建貨櫃集散站，該局將前線裝卸作業委託該公司承作，於 71 年間第 9 至 11 號貨櫃專用碼頭建竣時，該公司放棄仍有免租使用年限 3 號碼頭後線設施，而遷移至剛完成的貨櫃碼頭後線投資興建各項設施。
- (三)大宗貨物：由民營公司於 1 號碼頭後線投資興建 6 萬噸穀倉，經營散裝穀物裝卸儲轉業務，及三家民營公司合建液體儲槽，經營液體貨裝卸儲轉業務。

二、第二階段：地主港兼作業港時期（民國 73 年～89 年）

民國 73 年臺中港務局以「業務編組」的方式成立「臺中港海運儲運中心」（該中心於民國 78 年底正式改制為棧埠管理處）。其目的係在不增加現有員額編制下，自行經營後線未出租土地之一般碼頭棧埠業務及貨櫃裝卸作業。臺中港棧埠業務乃呈公民營並行型態，及由棧埠處與兩家民營倉儲公司分配運量之局面。

- (一)一般散雜貨：臺中港務局為避免民營之台中港、德隆倉儲裝卸公司及公營之棧埠處三家作業單位惡性競爭，造成人力、機具不足或閒置現象；同時避免裝卸困難或裝卸費率太低，貨物無人承攬之情事，因而實施「運量分配制度」（即兩家民

營公司除分別經營其承租區前線碼頭之裝卸業務外，其他散雜貨碼頭之裝卸作業由棧埠處負責承作之噸量，由民國 74 年分配至少 10% 的運量，民國 76 年提高為 14%，民國 77 年再提高到 16%，自民國 82 年起至 89 年止皆維持為 13%，其餘噸量再由兩家民營公司分別承作 45.02%、41.98%）。

(二)貨櫃：臺中港務局海運儲運中心於 73 年間成立時，臺中港第 9 至 11 號貨櫃碼頭之裝卸業務由臺中港務局棧埠處收回自營，中國貨櫃公司僅經營後線貨櫃場及貨櫃集散站業務。自民國 85 年起為提昇臺中港競爭力及爭取航商在臺中港經營貨櫃儲運基地，陸續開放第 32 至 35 號 4 座貨櫃碼頭及後線土地，由兩家民營公司分別承租兩座貨櫃專用碼頭，並分別與臺中港務局合建貨櫃集散站及自備機具，經營貨櫃裝卸儲轉業務。

(三)大宗貨物

1.非出租碼頭

租賃後線倉儲設施：該局將所興建之 3 號 6 萬噸穀倉及通棧等設施出租予公私事業機構。

合建後線倉儲設施：由公私事業機構投資興建化學品、水泥儲槽等設施，以經營裝卸儲轉業務，前線碼頭由後線承租業者共同使用。

2.出租碼頭

除由公營之中油、台電公司合建油品、煤炭專用碼頭外，亦有民營公司投資興建石化品碼頭及後線儲槽設施，以經營裝卸儲

轉業務。

三、第三階段：地主港時期（民國 90 年至今）

臺中港務局棧埠處自民國 90 年起結束散雜貨與貨櫃裝卸業務，臺中港務局棧埠處業務又回復到地主港時期。

- (一)臺中港務局為配合棧埠業務自由化、民營化政策，及因應航商貨主反應意見，自民國 90 年起將棧埠處所承辦之裝卸業務開放民營。
- (二)棧埠處所僱用之碼頭工人，依行政院民國 89 年 1 月 28 日核定之「交通部臺中港務局專案精簡契約制碼頭裝卸作業人員處理要點」辦理優惠退休或資遣。經統計專案精簡人員計 115 人。
- (三)臺中港務局棧埠處原作業之 9 至 11 號貨櫃碼頭裝卸業務，委由中國貨櫃公司接手。至於一般散雜貨裝卸作業取消「運量分配制度」，由兩家民營倉儲裝卸公司自由承攬、公平競爭。
- (四)為提昇一般散雜貨裝卸作業效率與服務品質，增加作業家數，以引入自由市場競爭機制。該局核准另一民營公司加入經營一般散雜貨裝卸作業，並於民國 94 年 8 月 30 日核發船舶貨物裝卸承攬業許可證予該公司，該公司於 94 年 10 月 1 日起正式營運。
- (五)為建立公平競爭市場與保護碼頭工人權益，原有一般散雜貨裝卸業（兩家民營公司）僱用之碼頭工人全部結算年資，所需經費由新申請業者民營公司與原先已經營之兩家民營公司共同向銀行貸款新台幣 8.4 億元，未來再由三家業者依裝卸噸量提撥償還該筆貸款，該筆金額已於民國 94 年 10 月 6 日及 7 日發放完畢。

關於棧埠業務營運狀況，說明如下：

臺中港棧埠業務經營方式分為同時經營前線裝卸及後線倉儲業務或僅經營後線倉儲業務兩種。並依碼頭種類再加以區分，為一般與專業兩種，如雜貨為海運最多又最重要部分，係屬於一般範圍；至於化學品、穀類、油料、旅客，以及貨櫃等，必須有特殊之碼頭設備與裝卸工具，以適合此類船舶靠泊而增強其裝卸效率。此等特殊客貨碼頭，其專用效能遠勝一般，故設置專業碼頭。

56

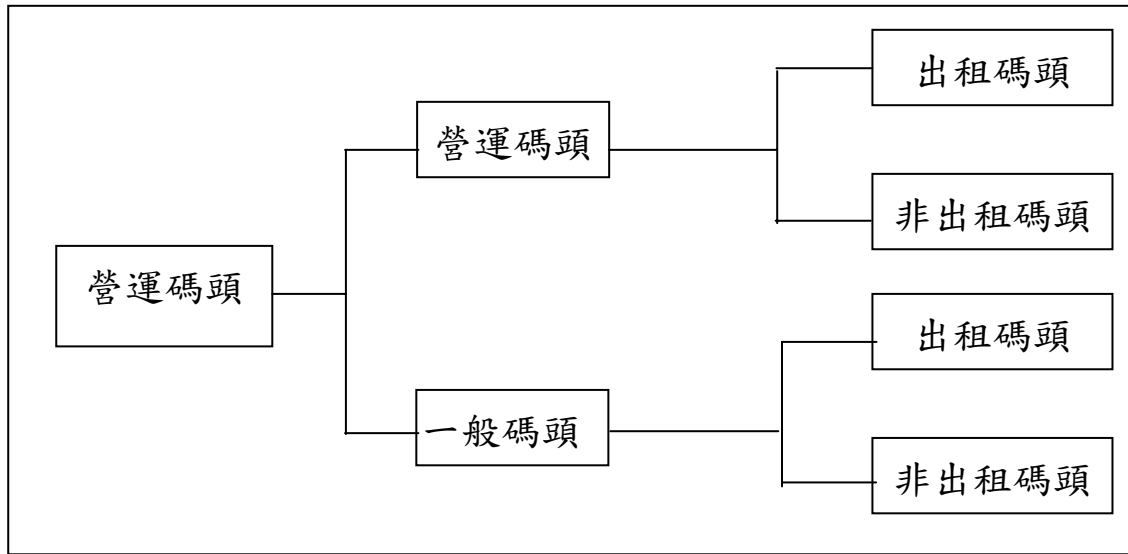
一、前線裝卸

(一)營運碼頭：區分為專業及一般兩種。兩者又分別依是否收取碼頭租金，區分為出租、非出租；其中的出租再分為租賃或合作興建方式兩種。（其結構流程如圖 4-9）

- 1.專業碼頭：裝卸散裝乾貨（如煤炭、穀類、廢鐵、砂石、水泥、砂糖等）、散裝液貨（如油品、化學品、動植物油等）及貨櫃等貨物之碼頭，其岸肩必須有特殊設備裝卸工具。
- 2.一般碼頭：其岸肩無設置裝卸機具，基本上以船上吊桿作業。
- 3.出租碼頭：依促參法或商港法第 12 條規定，由公私事業機構以租賃或合作興建方式向臺中港務局承租碼頭，即一般所稱之「專用碼頭」。
- 4.非出租碼頭：碼頭由不特定的船方貨主使用，或由碼頭後線承租公司共同使用，即一般所稱之「公用碼頭」。

⁵⁶同註 21，頁 109。

圖4-9：前線裝卸結構流程



資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 96，頁 110。

(二)機具設備：專業碼頭岸肩上所設置之裝卸機具。該機具可由公私事業機構自備，或由業者向臺中港務局承租或合作興建。

二、後線倉儲

公私事業機構承租後線土地，租賃或合作興建倉儲設施（含通棧、儲槽等），以從事貨物儲轉業務。

三、專業碼頭（28 座）

- (一)貨櫃專業碼頭（8 座）。
- (二)液體散貨專業碼頭（1 座）：以管道裝卸液體散貨。
- (三)石化品專業碼頭（6 座）：以管道裝卸石化品。
- (四)水泥專業碼頭（3 座）：以卸船機及管道裝卸散裝水泥。
- (五)穀類專業碼頭（2 座）：岸上架設吸穀機及輸送帶將穀類卸至穀倉。
- (六)煤炭專業碼頭（4 座）：岸上架設卸煤機及輸送帶以卸煤炭。

(七)砂石專業碼頭 (2 座)。

(八)廢鐵專業碼頭 (1 座)。

(九)客運專業碼頭 (1 座)：為因應兩岸通航及環島與離島航線之旅客運輸，臺中港興建第 19A 客運碼頭並購置旅客橋乙式，且為提供旅客、候車、入出境、餐飲及休憩等服務等，於後線興建旅客服務中心乙座。

四、一般碼頭 (18 座)

臺中港一般碼頭皆為未出租碼頭，其裝卸作業由三家民營裝卸業者分別承作。

(一)散雜貨：由台中港、德隆公司分別承租第 5 至 8、第 12 至 15 號碼頭後線通棧及空地；建新公司承租第 24、25 號通棧、宏吉公司承租第 26 號通棧，另有台鐵、建華公司承租露置場承作儲轉業務。

(二)汽車：由民營業者分別合建汽車保稅倉庫，承作汽車儲轉業務。

交通部為規範商港區域之規劃與興建計畫，已草擬「臺灣地區整體商港暨各港整體規劃作業準則」，並要求各港務局配合每五年交通部完成上位之「臺灣地區整體商港發展規劃」成果，依各港實際發展環境及需求，重新檢討修正各港務局的整體規劃及未來發展計畫。⁵⁷

一、發展定位

依據上位計畫「臺灣地區商港整體發展規劃(96-100)」，臺中

⁵⁷同註 21，頁 161。

港未來發展定位如下：

- (一)中部區域之主要國際商港。
- (二)主要能源、重工、石油及化學原料進口港。
- (三)具自由貿易港區。
- (四)製造、加工出口及物流中心。
- (五)境外航運中心指定港。
- (六)兼具觀光及親水性港口。

二、發展目標

配合上位計畫對臺灣地區國際商港整體港埠之發展目標，參酌臺中港之發展定位，設定臺中港未來發展目標如下：

- (一)適時檢討改進港口基礎設施，提昇整體服務品質，確保臺中港海運地位。
- (二)拓展貨櫃業務、自由貿易港區事業、製造、加工再出口及物流中心，發展臺中港西碼頭區成為全國最大化學品及油品儲運中心。
- (三)積極誘導港埠關聯產業投資臺中港，充分發揮港區廣大土地之效益。
- (四)落實港埠業務自由化、民營化、健全管理與經營體制。
- (五)規劃建設親水遊憩及公共服務之多元化空間，促進港縣共榮發展。

三、未來發展願景

依據臺中港功能、定位、所承擔之任務，未來發展願景如下：

- (一)配合國家運輸政策，妥善規劃各項港埠設施，加強各項軟硬體設施，提升港口服務品質，使臺中港不只是中部地區的主要國際商港，也成為世界級的國際大港。
- (二)藉由能源基礎產業進駐臺中港，使港區廣大土地得以充分運用；同時進口能源、重工、石油及化學原料等貨物，達到穩定貨源的功效。
- (三)充分發揮臺中港與中國大陸港口間航程較短的優勢條件，吸引兩岸貨源，增加臺中港的業務，達成境外航運中心的功能。
- (四)利用臺中港充足的土地資源及完善的港口設施條件，吸引工、商業投資自由貿易港區事業，製造、加工再出口及物流中心…等，促進臺中港整體發展，帶動中部地區的繁榮。
- (五)結合梧棲觀光漁港、高美濕地、大肚溪野鳥區等地方觀光資源，提供親水遊憩、公園綠地等港區空間，營造港縣生活意象，為地方注入全新的活力。

四、未來發展計畫及執行時程

臺中港未來碼頭的需求，將以提昇現有碼頭能量為優先考量，當現有碼頭不敷使用時，方進行碼頭之興建。此外鼓勵民間投資碼頭及親水性設施，故制定臺中港未來發展計畫，在發展計畫的興建時程中，如配合政府「促進民間參與公共建設法」政策，有民間投資興建碼頭及後線相關設施時，其興建時程配合辦理之。

臺中港務局未來發展計畫應以提昇國際形象，來吸引廠商進駐，並結合地方建設提供休閒遊憩設施為施政主軸，分就碼頭設施、外廓及水域設施、土地開發及公共設施等四項分類來敘明臺中港之營運作為，以檢視該港營運績效。

一、碼頭設施

- (一)#W6 碼頭復建工程：為整體規劃之延續性計畫，計畫核定期程 94 年 1 月至 96 年 12 月，除#W6 碼頭 250m 岸線外，另包含北側與#W5 碼頭交接之 110m 垂直岸壁，目前工程正在施工中，將依計畫進度持續進行。
- (二)#W8、#W9 碼頭合作興建計畫：預期將由民營公司辦理，完工後將專供該公司後線進口原物料之用。
- (三)#W13 LNG 碼頭新建工程：為整體規劃之延續性計畫，碼頭及後線接收站工程目前正由中油公司施工中，預定於 97 年開始供氣。
- (四)#43 散雜貨兼重件碼頭新建工程：為整體規劃之延續性計畫，為配合業者投資開發專業區之政府協助事項，提昇業者投資意願，改善港埠運輸能量，擴大港埠服務功能，興建長 250m、水深-14m 棧橋碼頭，其中 100m 為重件碼頭，預定於 96 年底完工。
- (五)#44~#45 砂石碼頭新建工程：為因應砂石預期成長量，以及重新規劃適當的區位將砂石碼頭集中管理，計畫於南泊渠北側 #44~#46 岸線選取兩席新建砂石專用碼頭，碼頭區位視業者需要而定。
- (六)#98 碼頭新建工程：本計畫由民營公司執行，預定於 98 年完工營運。
- (七)#105 碼頭新建工程：由投資工業專業區 II 電廠之廠商依相關法令自行投資興建，完工後將專供該電廠卸運燃煤之用。
- (八)#20A 公務碼頭新建工程：中泊渠底之#20A 碼頭將由海巡署爭取預算來興建，專供海巡署中機隊之巡防艦停靠。
- (九)中油 LNG 碼頭遷建工程先期作業：依中油與臺中港簽訂之協議書內容，#13 碼頭開始營運後，中油應立即著手進行碼頭遷建外港之先前作業，須與後續「外港區及二港口開發可行性研究」相互配合。

二、外廓及水域設施

- (一)港池泊渠浚深工程（含中泊渠底護岸設施）：北、中、南泊渠航道及港口登輪區水深已有逐漸淤淺之情形，此外中泊渠底配合岸線之規劃，渠底陸域需再開挖，並施築必要的護岸設施以維持岸線穩定。
- (二)外港區及第二港口開發可行性研究（含外港區防波堤設計）：依中油公司與臺中港簽訂之協議書內容，#W13 LNG 碼頭營運後 10 年應調整使用港外碼頭為原則，由於#W13 碼頭於 97 年開始營運，暫定外港區外廓設施應配合於 106 年完成。所以有必要於近程階段著手進行外港區及二港口之相關研究工作。
- (三)北填方區圍堤工程（含規劃、設計及環評）：南填方區填滿之後，港區後續仍有土方亟待處理，有必要繼續規劃北填方區來收容；擬於 96~97 年間辦理新填區的可行性研究、規劃及環評工作，98 年接續進行設計作業，並儘速發包施工。
- (四)舊海堤（南海堤）護岸材料回收吊儲工程：港區內部分舊有海堤因新海堤完工後已失去原有擋浪功能，相關護岸材料（如消坡塊、石料、胸牆等）可予回收，計畫吊放至漂飛沙整治區作為定沙整治之工材，於短期內達成初步海岸整治及護岸材料再利用之目標。
- (五)漂飛沙區第三期整治工程：為解決北防波堤北側之飛沙問題，有必要再檢討漂飛沙整治區後續整治工作，本工程預計於 96~97 年間辦理規劃、環評及設計工作，並於 97 年下半年進行施工。

三、土地開發

(一)石化工業專業區

- 1.中油公司承租#W13~#W15 後線約 53.72 公頃土地興建 LNG 接收站，預計於 97 年開始營運。
- 2.台肥公司計畫租用#W8~#W10 碼頭後線約 30 公頃土地建構肥料化學工廠。
- 3.貝民公司計畫承租石化工業專業區內土地，設置氫氧化鋁、磺胺酸、硫酸鋁工廠及相關設施。

(二)港埠服務專業區 II 南段：港埠服務專業區 II 由南段開始，將由臺中縣政府以 BOT 興辦世貿展示館，面積約 4.7 公頃，視經營情況必要再擴大營運範圍。

(三)親水遊憩專業區：擬配合中泊渠底客運碼頭及旅客服務中心來開發，繼續納入近程階段持續推動，結合臺中港爭取退役軍艦到港展示，成立軍艦展示園區的構想，以及縣府世貿展示館建設計畫，應可再增值本區開發之商機。

(四)濱海遊憩專業區：91 年~95 年版整體規劃即將濱海遊憩專業區列入 96~100 年來執行。

(五)物流專業區 I、II：本計畫已將本區中二路西側 82.7 公頃委由顧問公司辦理公共設施規劃，公共設施興建工程將納入近程計畫來實施，後續再繼續辦理招商事宜。

(六)工業專業區 I：配合民營公司建廠需要，將本區北側之港埠用地及部分碼頭後線土地併入，修正面積約 252.17 公頃，以符合煉鋼擴建需求。

(七)工業專業區 II：配合經濟部第四階段開放民營發電廠設立方案，已有民間電力業者提出電廠計畫。

(八)工業專業區 III：為整體規劃後再依專案變更程序辦理調整新增之專業區，由民營公司進駐設置重型機械廠。

(九)工業專業區 IV：為新編專業區，面積約 7 公頃，已有民營公司依促參法提出申請於該專業區上設置廠房。

- (十)港埠專用區範圍調整及容積率修訂研究規劃：為避免港區範圍擴增及調整後，受都市計畫法限制，致使部分新增填地之投資廠商無法申請建照，影響投資意願，爰辦理本項研究案俾供後續作業執行之參考。

四、公共設施

- (一)防風林週邊道路工程：為結合港區各項觀光資源及配合縣政府濱海遊憩設施的開發，擬沿防風林週邊闢建聯外道路（含自行車道），以完善港區公共基礎設施。
- (二)港區內道路綠美化工程：為塑造港區美好景觀意象，給予用路人綠蔭盎然的觀感，辦理港區道路綠美化的工作。
- (三)中棲路三段景觀及意象工程：中棲路由臨港路以西至中南一路間為臺中港主要之出入門戶，本工程計畫於道路兩側廣植草皮及樹木，塑造臺灣大道臺中港端的意象，強化民眾蒞港的感受，進而達到宣傳的效果。
- (四)港區道路整建工程：本工程將全面檢視港區道路現況，並針對損壞路段加以整建修護。
- (五)航港資訊系統整體發展計畫：配合交通部推動航港作業流程簡化及電子化，臺中港航港資訊系統後續五年之計畫內容包括船貨進出港自動化，港口管理現代化等
- (六)導助航設施改善及海氣象監測系統建置：因應中油 LNG 船進港需求，現有導助航設施需再予補強，工程內容包括增設進港航道後疊標、其他各組導標改善、潮波流測站二站、風速測站三站，預計由中油公司自行辦理。
- (七)退役軍艦陳展相關設施興建工程（含可行性研究）：為拓展臺中港之觀光機能，計畫爭取退役軍艦到港陳列。
- (八)中碼頭區鐵路側線拆除：中碼頭區鐵路側線已無用途，將列入近程計畫中拆除，以方便碼頭區後側土地利用。

(九)物流專業區 I 公共設施興建工程：為加速開發物流專業區，亟需闢建該區聯外交通路網及排水等公共設施，以提昇業者進駐投資之意願。

(十)工業專業區 II 公共設施工程(含規劃研究)：工業專業區 II(原南填方區)即將填築，相關公共設施應及早進行規劃，以提高業者進駐開發之意願。

以上所述，未來臺中港務局發展計畫列如表 4-10 臺中港 96~100 年發展計畫表。

表4-10：臺中港 96~100 年發展計畫

分類	項目名稱	說明
碼頭設施	1.#W6 碼頭復建工程	延續計畫，96 年底完工
	2.#W8、#W9 碼頭合作興建工程	預期由台肥公司興建
	3.#W13 油 LNG 碼頭新建工程	延續性計畫，97 年營運
	4.#W43 散雜貨兼重件碼頭新建工程	延續性計畫，96 年底完工
	5.#W44~45 砂石碼頭新建工程	評估民間投資可行性
	6.#W98 礦砂碼頭新建工程	中龍公司興建
	7.#W105 碼頭新建工程	由工專 II 電廠廠商興建
	8.#20A 公務碼頭新建工程	供海巡署爭取航港基金興建
	9.中油公司 LNG 碼頭遷建工程 先期作業	依協議書內容，由中油公司辦理
外廓及水域設施	1.港池泊渠浚深工程(含中泊渠底護岸設施)	包含港口登輪區、北中南泊渠水域浚深、儲木池界樁拆除、中泊渠底護岸工程
	2.外港區及第二港口開發可行性研究(含外港區防波堤設計)	配合 LNG 碼頭遷建，研究外港區及二港區未來開發規模
	3.北填方區圍堤工程(含規劃、設計及環評)	解決港區後續土方棄置問題
	4.舊海堤(南海堤)護岸材料回收吊儲工程	含淤沙區短期整治研究
	5.漂飛沙區第三期整治工程	解決該區長期飛沙問題
土地開發	1.石化工業專業區	中油 LNG 廠站正在施工中，預期台肥、貝民公司再加入
	2.港埠服務專業區 II 南段	其中約 4.7 公頃提供縣府興辦世貿展示館
土地開發	3.親水遊憩專業區	開放民間投資
	4.濱海遊憩專業區	開放民間投資
	5.物流專業區 I、II	開放民間投資
	6.工業專業區 I	中龍公司擴建煉鋼廠

	7.工業專業區Ⅱ	民間業者開發燃煤火力電廠
	8.工業專業區Ⅲ	延續性計畫，金豐公司投資
	9.工業專業區Ⅳ	預期中聯爐石進駐
	10.港埠專用區範圍調整及容積率修訂研究規劃	另以專案辦理
公共設施	1.防風林週邊道路工程	防風林區對外開放
	2.港區內道路綠美化工程	美化港區景觀
	3.中棲路三段景觀及意象工程	塑造港區入口意象
	4.港區道路整建工程	修復港區毀損路段
	5.航港資訊系統整體發展計畫	配合交通部航港作業電子化，包含港區無線網路建置
	6.助導航設施改善及海氣象監測系統建置	中油因應含 LNG 船入港需求辦理
	7.退役軍艦陳展相關設施興建工程（含可行性研究）	興建军艦陳展設施
	8.中碼頭區鐵路側線拆除	拆除廢棄鐵路，方便土地利用
	9.物流專業區Ⅰ公共設施興建工程	完善專業區內基礎設施
	10.工業專業區Ⅱ公共設施工程（含規劃設計）	包含跨越灰塘之聯絡道路

資料來源：臺中港務局，《浪淘沙的雋永》。台中：臺中港務局，民 95，頁 134。

第四節 臺中港與所在地政府的互動關係模式

臺中港對港口周邊地區之發展並未如預期，而對於中部區域發展亦沒有明顯之助益。在 80 年代中期以後，臺中港營運因受到中部區域產業納入亞太區域分工之影響，與亞太地區貿易頻繁，促使以近洋航線為主的臺中港進出港貨運量快速成長，貨物種類及進出口地區也有明顯的轉變。

臺中港周邊地區發展遲緩、特定區計畫無法落實，則是由於缺少促進型之臨港工業在當地發展，加上中部區域廠商遷廠意願低落，而港口聯外之內陸交通運輸便利，港區所能提供之都市設施服務又不足等因素影響，進而使人口與產業的引進效果不佳。因此，現今港口發展模式中，港口區位優勢不一定能吸引產業進駐，港口對地方區域之帶動效果有限，而港口之發展反而更受到區域產業結構變遷所影響。「台灣地區商港整體發展規劃」之目的，以建構台灣地區商港的整體發展方向為前提，藉檢討近年整體商港周遭環境之變化，並展望未來港埠之可能發展，研擬台灣地區整體商港的發展策略，進而賦予各商港發展定位及功能，做為台灣商港進行整體規劃時之上位計畫，期能發揮現有商港整體資源之最大功效。台灣國際商港整體港埠發展目標，大致可分為：鞏固海運樞紐地位；落實自由化、民營化，促進商港發展；提昇國際競爭力；創造港與市共榮生活圈。

台灣地區多港共同參與船貨服務局面隱然形成，港灣資源公平合理分配利用及港埠營運秩序維持，加強港際間之分工，促進台灣地區海運發展，仍為未來重要之發展方向；台中縣長黃仲生在臺中港特定區經濟發展策略計畫學術研討會中商討『臺中港區發展困境與未來願景』時表示，臺中縣政府已經就臺中港區發展規劃有市鎮中心、藍帶遊憩區、自由貿易招商等計畫，目前正逐一實現中；另與會其他學者專家也認為臺中港目前腹地與法令配套完善，發展觀光遊憩及貿易前景可期。⁵⁸

茲將該次研討會學者專家之看法，以凸顯臺中港與在地政府的關係，黃仲生縣長表示，臺中港腹地廣大，為了港區未來的發

⁵⁸臺中縣政府全球資訊網，〈縣府資訊〉，<http://www.taichung.gov.tw/>。

展，必須妥善規劃，目前由於兩岸之間的願景，加上近年台中縣有中科、國際機場及臺中港成為自由貿易區港口等條件，將臺中港發展成貿易、遊憩、觀光等多功能港口刻不容緩，臺中縣政府已經針對不合時宜的限制臺中港特定區發展法令解除，且將港區規劃為多重機能的新式生活圈，不只讓當地繼續發展，也吸引外來的廠商與觀光客；黃縣長指出，臺中縣政府已經將過去三十年港區不合時宜之法令解除，未來還會編列二億元經費修正港區中心樁，另外商業區市地重劃與區域連接道路的打通等，都同步在做，至於觀光休憩方面，臺中縣政府已經將大安溪以南到大肚溪以北的沿海區域，規劃海線藍帶計畫，加上風力發電、電力博物館、高美溼地等景點的設施，相信未來港區發展將成為中部地區的新寵兒。臺中港務局港務長王俊友於會中並表示，臺中港本來就是把港和縣看做生命共同體，臺中縣政府目前與臺中港務局合作關係非常良好，港口聯外道路發達，廠商在港區投資非常熱絡，帶動港區相關行業發展。經濟部加工出口區管理處中港分處長郭孟雄表示，臺中港在民國九十年以前，港區成長幾乎是停滯的，九十一年以後，臺中縣政府與加工出口區大力招商，投資總額超過兩百億，未來港區還有四大商機，包括就業人數增加、商務休閒與消費增加、兩岸三通後觀光商機增加、旅遊人數增加。另逢甲大學王大立教授與彰師大莊翰華教授均認為，臺中港區發展觀光遊憩區與市場有其潛力，應以高質美感、深度體驗的模式，打造有特色、創意的全民新港灣。

臺中港為台灣與大陸東南沿海航線最近之港口，對於未來兩岸直航後發展為海運轉運中心，有最佳之天然條件，未來配合政府政策在中部地區設置國際機場，則隨著兩岸經貿往來日益頻繁及規劃臺中港為自由貿易區等，臺中縣將自然成為兩岸台灣中部經貿轉運中心。因此，臺中縣政府特別把臺中港特定區開發案列

為重要施政重點，目前正辦理市鎮中心開發計畫、臺中港特定區計畫土地使用分區管制要點專案檢討案、變更臺中港特定區計畫（第三次通盤檢討）案等工作，臺中港特定區開發案將提供約五十六公頃商業使用土地，匯集成地區性商業行政中心，亦可配合臺中港區各項建設發展及為日後三通及中科之建設，提供港口商業腹地；係為健全臺中港區各項建設發展，落實市鎮中心功能，建設完善公共設施，促進土地有效利用，以配合日後兩岸三通及中部科學園區之建設，提供充足之港口商業腹地。過去三十年來，港區發展受限於市鎮中心都市計畫未修正，況且臺中港發展自由貿易港，為因應臺中港成為亞太營運中心，所以港區必需突破困境，才有翻轉機會。

其次在經濟方面，對臺中港與臺中縣而言，當縣與港之經濟彼此間互惠互動時，則縣與港即成為經濟共同體，相互共創經濟效益，因為城市之各種活動將依賴港口作為交通重要門戶，當都市產業活動愈活絡之際，依賴交通門戶的活動需求必然增加，當港口的客貨運輸愈暢旺，城市必將承受到港口關聯活動對土地需求之壓力，在規模經濟、聚集經濟而言，臺中縣與臺中港因為縣港毗鄰關係透過自然管道來增加互動是未來努力的方向。

第五章 臺中港地方化的整備措施與效益評析

台灣因早期戒嚴，海防具相當重要性，而國際商港是國家的進出口之門戶，基於安全理由，門禁相當森嚴，故長期以來，不僅造成都市與港區各自規劃發展，無法密切配合之障礙，更隔絕了民眾享有親近大海及親近大港之權利，因此，地方人士與居民，莫不強烈要求拆除「市」與「港」之間的藩籬，熱切希望能適度開放親水空間，並利用港務局空間建設必要親水設施，添增港埠之色彩，使商港與地方建設能朝整體多功能方向結合，在不影響港區航運功能之前提下，完善規劃與地方政府之都市計畫相容，使港縣得以同步發展。

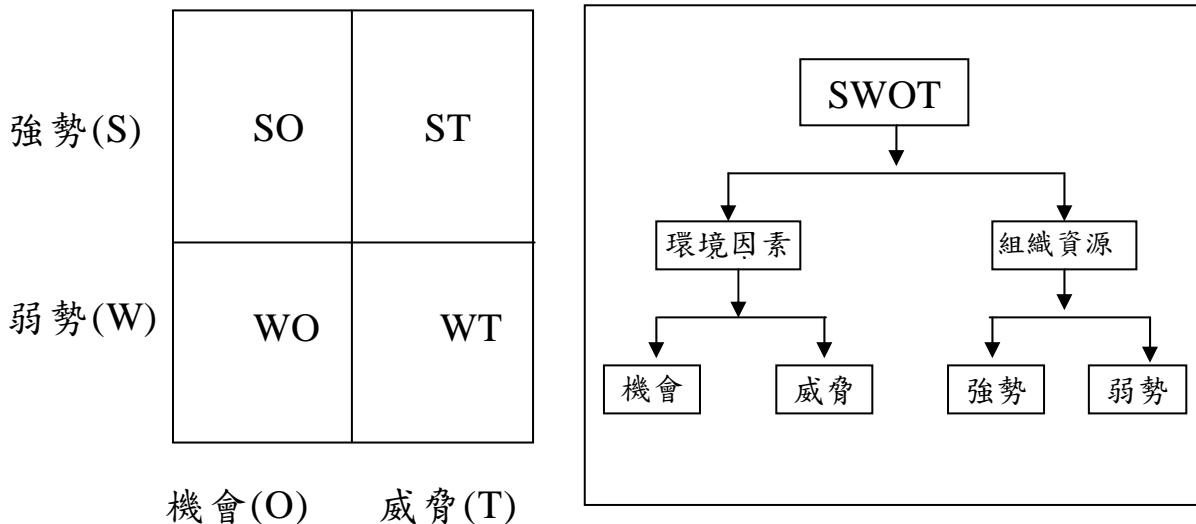
第一節 臺中港地方化的 SWOT 分析

何謂 SWOT 分析？指對組織「外部環境」及「內部條件」之分析，進而獲得環境中蘊藏之機會及威脅與組織中之優勢及弱點，這種優勢(strengths)、劣勢(weaknesses)、機會(opportunities)、威脅(threats)之比較稱 SWOT 分析。在進行分析以後，可採行 Wehrich 所提出的 SWOT 矩陣之策略配對(matching)方法，如圖 5-1SWOT 矩陣策略所示。⁵⁹

- 1.SO 策略表示使用強勢、利用機會，即「最大—最大」(Maxi-Maxi)原則。
- 2.WO 策略表示克服弱勢、利用機會，即「最小—最大」(Min-Maxi)原則。
- 3.ST 策略表示利用強勢、避免威脅，即「最大—最小」(Maxi-Min)原則。
- 4.WT 策略表示減少弱勢、避免威脅，即「最小—最小」(Min-Min)原則。

⁵⁹同註 47，頁 283。

圖5-1：SWOT 矩陣策略



資料來源：林光、張志清。《航業經營與管理》。台北：航貿，民 90.8，頁 283。

一、外部環境分析 (OT 分析)

企業之規劃者必須針對所面臨的環境進行分析。一般環境包括政治、經濟、社會文化；特殊環境係針對其產業環境或任務環境之利益關係人(stake holders)加以剖析。就定期航商而言，其外部環境分析包括：運輸技術之變化、經濟景氣之變動、貿易結構的變化、船貨供需的變化、雙率（匯率及利率）之影響、燃油價格之變動、通貨膨脹之壓力、政治情況之變動、航業法律之遵守、航業政策之配合。

二、內部條件分析 (SW 分析)

規劃者必須針對下列三個項目進行分析：

- (一)資源：核心競爭力為何，如公司之船隊規模及財產健全。
- (二)結構：企業之現行分工協調機制是否適應策略，如公司組織精

簡、人力素質高、作業規範能上下、內外貫徹。

(三)文化：成員共享且傳承之價值觀、基本假定、特殊行為模式，如公司之管理制度能發揮員工之專長。

商港經營能否獲致成功，端視其能否經由內外環境分析，找出港埠外在機會和威脅，及內在的優勢及劣勢。本研究將藉以SWOT分析架構，闡述臺中港與臺中縣之環境優勢、劣勢、機會、威脅，以期找出未來臺中港地方化之發展方向。如表 5-1 臺中港地方化 SWOT 分析

表5-1：臺中港地方化 SWOT 分析

優勢(strengths)	機會(opportunities)
<p>一、地理位置適中、港區面積廣闊、碼頭岸線最長、聯外交通便捷、經濟腹地廣及中部、港區與市區明顯分隔、人工港可塑性大、具發展空間、擴建投資成本最低、具備民營化基礎。</p> <p>二、聯外交通便利性帶動郊區住宅之發展。</p> <p>三、臺中港發展境外航運中心，加工出口區、物流(運輸、倉儲)等製造業與相關服務業帶動效果。</p> <p>四、臺中港、特定區可發展腹地充足且可塑性高，可支援周邊地區活動。</p> <p>五、大型公有地及農業分佈，有利各項建設開發。</p> <p>六、具「海、山、田、文化」等</p>	<p>一、政府繼續推動改善國內投資環境，促進民間投資及經濟發展。</p> <p>二、兩岸直航後，以臺中港之地理位置，對大陸福建、浙江、江蘇等地區之航程最近，可增加航運之利基。</p> <p>三、高鐵通車、臺鐵捷運化及輕軌運藍線等建設，構成計畫區完整之大眾運輸系統。</p> <p>四、海(港)、陸、空(機場)交通匯集，聯外道路系統發達。</p> <p>五、臺中港具有潛力發展並享受兩岸海、空直航帶來轉運商機。</p> <p>六、港埠區重大投資紛紛入駐，建設效應帶動地區整體經濟發展。</p>

<p>豐富多樣化的觀光遊憩資源。</p> <p>七、高美濕地蘊含豐富生態及景觀資源。</p> <p>八、港區內排水整治及沿岸景觀作業推動。</p>	<p>七、中科發展帶動活動人口及經濟活動引入。</p>
<p>劣勢(weaknesses)</p>	<p>威脅(threats)</p>
<p>一、貨櫃航線主要為香港、日本等近洋航線，目前缺少遠洋航線，以致形成「中櫃南運」之問題。</p> <p>二、現況、都計及地籍圖無法整合，造成圖與地不符。</p> <p>三、港區大型產業進駐，水、電等資源環境條件容受力有限。</p> <p>四、與台中市間受山脈阻隔不利道路線形。</p> <p>五、活動及生產運輸之干擾衝突。</p> <p>六、遊憩資源未妥善規劃，串連性差。</p>	<p>一、台灣地區之傳統產業外移，使台灣地區的直接貨源將減少。</p> <p>二、鄰近中科特定區之競合。</p> <p>三、台中市發展腹地空間仍大，人口成長有限下磁吸效應愈趨明顯。</p> <p>四、東海商圈（非都市土地）開發蔓延脫序。</p> <p>五、生產建設與觀光活動之介面及景觀相容性極待克服。</p>

資料來源：作者自行整理

第二節 臺中港地方化的整備措施規劃

臺中港為一興建在台灣西部沙質海岸上的人工港，目前為中部地區大宗散雜貨的主要進出口港。為因應世界經貿環境的變遷，臺中港務局積極的推展港區建設，以滿足港埠日益增加之運

量需求。有鑑於港區的建設，必須考量經濟發展與生態保育的平衡，因此臺中港務局目前辦理工程，無論是港口擴建、航道浚深、以至於「南填方區圍堤」、「北側淤沙區整治」之浚填、圍堵、覆蓋、定沙植生等開發工程，都持續實施環境影響評估及環境監測作業，以免破壞環境生態，現為配合政府「生態工法」計畫推動，刻正進行「臺中港北側淤沙區漂飛沙整治暨生態保育研究」專案，以長期之生態現況調查與歷史資料分析為依據，探討港區生態環境之演替與重要性，進而規劃出保護區合理範圍，及漂飛沙整治之因應對策，並於實際整治建設時，引入「生態工法」之觀念及技術，逐步完成港區綠化及美化工作，營建優良作業環境，以期更能達成港區發展與生態保育均能兼顧之目標。

21世紀全球化趨勢，港口不再僅是海運市場、是城鄉的花園、是休閒遊憩的天堂，臺中港為配合世界潮流發展，提升國際形象，締造成為兼具商港、工業港、漁港之綜合性國際大港，同時，在第一階段第一期工程已完成親水性港區公園和休閒遊憩的防風林區生態公園。環顧臺中港的範圍，毗鄰大甲、清水、梧棲、沙鹿、龍井及大肚等鄉鎮，有山脈、有海洋，萬商樓船泊滿港，是文化、觀光、遊憩的好去處。⁶⁰

茲就臺中港為親近民眾並與地方政府相互配合之相關設施規劃如下：

一、臺中港旅客服務中心

位在臺中港務局大樓後側，從沙鹿、清水至該中心僅需 10 分鐘車程，交通便利四通八達。旅客服務中心主體結構為地上五層、

⁶⁰同註 21，頁 175-185。

地下一層，總面積 13,582 平方公尺。為便利旅客出入境，提供各種設施以服務旅客快速通關，特設有旅客船橋，直接連接客輪與出入境大廳，使上下輪更加便捷舒適，避免旅客風吹雨淋，另設有行李輸送帶、行李轉盤、手提行李檢查 X 光機、大件行李檢查 X 光機等設備，使旅客行李檢查與托運更加迅速確實，為提供旅客休息與購物等服務，設有郵電、銀行、餐飲服務與免稅商店服務區等。臺中港每日貨輪進出相當頻繁，目前為滿足民眾欣賞港區風光的需求，特別在南側 3 樓頂設有港區觀景台，觀景台在大樓南側門設置獨立入口，無須經由旅客服務中心即可上樓，入夜後，港區裡燈火璀璨之景象，靜泊的貨輪碼頭、忙碌的裝卸景象、星空璀璨波光潋潋，港區浪漫迷人夜色，常令旅客流連忘返。

二、濱海遊憩專業區

是港務經營多元化的措施，其於漁業專業區的北側，並與電力專業區相隔，本專業區以規劃發展臨海之休閒遊憩設施為主軸，其計畫包括海洋水上遊樂中心、海洋生態館、海洋渡假村、海洋造景區、海洋購物中心、自然體驗區等，並可結合既有灘地及臺中港風勢特性，引進動態形式的水上活動，如衝浪、風帆、沙灘越野車等，形成一處以海洋為主題，具豐富想像力及夢幻色彩的海上樂園。

濱海遊憩專業區可結合梧棲漁港的觀光產業，鼓勵業者來投資海洋樂園相關遊憩設施的興建，展現結合海濱人文、活力遊憩及海洋運動之新型休閒特區。本計畫將可擴大海濱遊憩開發範圍與空間，營造港區多元化遊憩的經營潛力，並開創大量就業機會，帶動港區鄉鎮的繁榮，建構一個多元化且滿足不同年齡、社會階層等人士的娛樂需求，創造全方位的海洋休閒遊憩事業。

三、親水遊憩區

緊鄰現有港務局大樓及旅客服務中心及臺中縣政府規劃之世貿展覽館，未來是人潮鼎沸的重要區域，因此配合規劃休閒設施，提供公務或商務人員駐足停留之處。此外，臺中港積極爭取退役之各型軍艦來港陳列，規劃停泊碼頭，後線並成立軍艦展示園區，將可形成以「軍艦與臺中港親水遊憩區」為主要觀光景點，本區除了親水遊憩功能外，並預留空間規劃為港口作業服務區，以提供到港作業人員休息膳宿、車輛停靠、加水加油服務、申辦進入港區手續及各項指引等。未來親水遊憩區逐步完成後，必能營造更完善的遊憩環境，帶動業者參與共同建設與經營的意願。

四、梧棲海鮮觀光漁市

梧棲海鮮觀光漁市是享譽全國的觀光漁市，亦是全國第一座觀光漁市，其早已和中部民眾的生活緊密連繫，是一個享受海鮮美食、觀賞夕陽的濱海休閒新天地。也有「藍色公路」的海上遊艇可供遊客乘坐，出海飽覽海上風光，欣賞臺中港落日餘暉或從事海釣活動等。漁市週邊規劃有體能活動區、沙灘排球區、放風箏區、觀海及野餐區等。

五、港區釣魚平台

商港開闢之後的臺中港，由於諸多作業上的考量，致使規定週邊地方禁止釣魚，因此愛好海釣之樂的釣客們，甘冒著危險與罰款的風險，仍然到附近釣魚，增添港務管理及海釣安全之風險，有鑑於此，臺中港特別規劃將臺中港北防波堤開放約 1,350 公尺的平台設置「海釣平台」藉以開放，供民眾免費享受釣魚休閒，本案並於 94 年度投入預算 2,700 萬元，建置海釣相關安全措施，此

後亦將陸續投入相關建設。臺中港釣魚平台專區，將提供中部喜好海釣人士一個最佳的休閒場所，同時為港區遊憩增添特色，提升港區觀光旅遊的人潮與評價，帶動港區鄰近周邊景點與店家的繁榮。此外亦能讓喜歡釣魚的民眾，擁有安全而合法的釣場，減少港務管理及海釣風險所衍生的問題。

六、海線藍帶自行車道系統

臺中港已闢建自行車道納入「臺中港中一路、北堤路及相關港區親水遊憩設施計畫」之中，所闢建的自行車道將連接高美溼地、港區濱海遊憩區與假日觀光漁市等，形成優美的海線藍帶觀光區，一則疏解梧棲漁港假日人潮壅塞；二則減輕北碼頭區運輸車流量的負擔；三則因應民眾假日休閒來體驗梧棲之美。原本 30 公尺寬的北堤路重新修建，加上北側新增綠帶拓寬為 50 公尺，北側綠帶做為自行車道及人行步道之用，並配合意象牌面、解說牌，加上植栽、鋪面、休閒座椅等設施，營造成為港區最具動態、美感、觀光價值的景觀道路，提供中部民眾一處與山城截然不同的休閒景觀享受。自行車道全長 7、8 公里，從濱海遊憩區到梧棲假日觀光漁市，再沿著北堤路往臨港路方向，到了臨港路分為 2 條路線，往北連接到高美濕地，往南則通往中一路。

臺中港國際級的海洋觀光休閒發展規劃，與臺中縣政府所推動的海線藍帶觀光區計畫相得益彰。未來，臺中港與縣府將共同攜手，打造一座合作經濟、生態及能源的三 E 新港灣。

七、港區公園及森林公園

臺中港是在沙灘上闢建的人工港，港區平坦遼闊，因受天然環境及東北季風影響，季風期間，經常風沙漫天，因此防風林的

營造及植生綠化工作特別重要。臺中港自 64 年配合建港工程開始種植防風林，迄目前累計面積廣達五百公頃，除已發揮防風定沙之預期效果外，港區更呈現一片綠蔭之景象，同時臺中港亦逐年委託辦理綠化更新。為樹立臺中港之優良形象，建立與鄰近鄉鎮、社區之相容性與親和性，更積極加強綠化工作，逐年在港區主要道路綠地植栽花草樹木，並在 72 年闢建港區公園一座，85 年完成海港大樓周圍綠地景觀綠美化，使本港的門面煥然一新，此外，有鑑於民眾休閒娛樂之需求並配合地方觀光產業的推動，臺中港特將北突堤區 6.8 公頃面積的土地闢建為森林公園，與原有港區公園作一整體性的規劃，此區基地內林相豐富且生長茂盛，動植物生態多元，本區完成之後，毗鄰觀光鐵道、臨港路、臨港舶來品商店街，不僅符合港區整體發展計畫，更可做為遊客旅遊的休憩中繼站，為休閒觀光增添一綠色景點，有一舉數得之功效。

八、中部電力博物館

「中部電力博物館」係由鄰近之台電公司為增進敦親睦鄰，斥資新台幣 3 億 8 千萬於臺中港特定區內設立興建中部電力博物館，預計於民國 97 年底完工，該電力博物館之用地，目前由臺中港管理的國有土地，由於該用地處於防風林區，故配合眺望高台的建置，讓民眾一覽高美濕地及風力發電運作等之特殊美景。該館將融合太陽光電、再生能源等科技，進行規劃配置「台電」及「再生能源」等兩大主題特區，同時結合濱海生態學習園區的規劃，成為教育、生態、美食、遊憩等之嶄新景點。興建的電力博物館，將配合鄰近風力發電區，利用臺灣中部沿海得天獨厚的風力條件，建立綠色港埠的新電能，目前已於防風林北側由台電設置 18 座風力發電機組，成為臺中港醒目的新地標，同時塑造臺中港環保與節能的形象，組合電能主題之現場實景，宣傳再生能源的認知，達到寓教於樂之目的。

九、高美溼地賞鳥區

高美濕地腹地廣達 300 公頃，因為濕地裡擁有潮溪、草澤、沙地、碎石、泥灘等多樣性的棲息環境，孕育著種類繁多，且數量可觀的底棲生物。而在每年冬季，候鳥遠從北方長途遷到此過冬，而成為自然保育人士的樂園。在高美溼地棲息的鳥類多達 120 餘種，其中常見的水鳥類有鷓鴣科、鷺科、鵬科、雁鴨科等類。

十、大肚溪口野生動物保護區

大肚溪出海口坡度平緩，擁有寬約 4 公里的潮間帶和高生產力的河口溼地。每年秋冬候鳥遷徙必經之地，其鳥類的種類、族群數量及密度均高，已成為全省最大水鳥棲地之一，並廣受世界研究鳥類遷移及保護學者之重視，是亞洲四大重要溼地之一。大肚溪口野生動物保護區之範圍北界由臺中火力發電廠邊界起，沿臺中縣龍井堤防往東至堤防右 10 號斷面樁為止；東界從出海口上溯約 10 公里的採砂場旁；南界為伸港區海埔新生地田尾排水溝；西界往西至外海，約 2 公里處。涵蓋河口區、河口流域、海埔新生地、溼地、潮間帶及魚塢，並包含了河堤內保安林帶水鳥自然公園。

第三節 臺中港的地方化利益得失評議

亞太地區各個國家，彼此在經濟上採取分工及互補之原則，形成一利益相關之合作體，而其中又以台灣、香港、大陸東南沿海地區所形成的華南經濟圈，更是貿易熱絡，吸引國際企業投資的高度意願；而台中縣市為台灣第三大都會區，若在兩岸通航後，臺中港將是到大陸東南沿岸最近的航運路線，因此，台中縣市為台灣南北交通中點，而臺中港又是與大陸東南沿海航線最近之港

口，地理位置優越，臺中港現有的港灣基礎設施完善，對於發展海運轉運中心，有良好的基礎。1997 年中共接收香港，我國有很好的機會接收香港目前之地位，香港一直是台灣與大陸間接通航的第三地，香港被大陸接收後，有壓力促使兩岸通航，臺中港有機會成為直航港口。全球大多數國家（包括臺灣在內）正推行貿易自由化，有利於區域性轉運港口的設立，臺中港務局已依循臺中港整體規劃，以「保育」與「開發」並重為綱領，進行發展臺中港觀光及休閒遊憩事業初步可行性規劃，規劃開發濱海遊憩區部分。臺中港長久以來未與地方建立情感與良性互動，希望藉著與地方相結合，可望打破過去的藩籬，與社區現有的高美溼地、梧棲魚市等地方特色結合，並規劃海釣專區、簡易碼頭等親水遊憩場所。未來台中以建設成為台商之鄉、兩岸交流樞紐地位為目標，因此，促成臺中港成為兩岸直航港，是必要實現的目標。

開放經營兩岸海運之客船與貨輪，在兩岸定點港口間往來直航。其中貨運部份，各港口之定點直航均不成問題，臺中港與廈門港之直航，亦應包括其中。但在客船部份，考量時間效益，可能只有在航程 200 海哩以內，以高速船艇營運的客船業務，始具有經營上的競爭力，因此，臺中港可以客船直航之定點，只有泉州與湄州（與臺中港相距 102 海哩）、廈門（136 海哩）、福州（134 海哩），其中廈門聚集台商最多，較具經營效益。因此，推動臺中港貨輪與大陸沿海各港口之直航，以及客船與廈門港之直航，從而確立臺中港為兩岸直航定點之地位。未來配合兩岸經貿交流持續增加，大陸旅客來台觀光擴大開放，當可發揮巨大之效益，臺中港成為兩岸轉運中心可直接利用臺中港的海運基本設施，加強貨物轉運功能，發揮遼闊港區優勢，全力發展商業特區及大型貨櫃中心，吸引高附加價值活動如設置貨物物流中心、轉運專區等，營造臺中港成為兩岸直航港口有利環境，準備肩負兩岸直航任

務，落實行政改革，達成港埠民營化、作業自動化、租金費率合理化、公文行政效率化。

天然良港是國家珍貴的資源，如何發揮港口對全民經濟的附加價值，是臺中港進行組織改造所需深刻思考的方向。港務局組織轉型攸關我國整體港埠產業的發展契機，港口經營業務由於具有強烈市場競爭特性，民營公司的組織性格正符合所需；港口公共服務業務則較適合行政機關或公共性格強的組織運作之。由於，港務局原為行政機關，所屬員工對港務局存有強烈歸屬感，港務局在組織轉型的議題上，應滿足其社會體功能，以增加組織功能體的轉型成功，臺中港組織轉型目的應著眼於提昇港口資源之利用效率，健全港埠產業發展環境，使全民共享港口發展利益，綜觀世界各國港埠管理體制之現況，並無一致的情形，基本上一個國家國土愈大或海岸線愈長而中央政府會有鞭長莫及之慮時，其便不太管港埠，而交由地方政府管理，包括州或縣市政府，即所謂的市營港。⁶¹

港務機關隸屬中央或地方各有優缺點，其利弊得失乃係相對而非絕對的，因我國現行港務管理之弊，乃在於其係行政組織式之營業機關，處處受到上級機關與議會之節制，以致毫無效率，因此將商港地方化，體制依舊，缺失仍在。目前政府組織再造將港務局定位為行政法人，就是要去除人事財務的干預，使其獨立自主，讓港務局朝向專業技能去發揮，不管任何管理制度只要是一個有競爭力且經營有效率的港埠，就是一個好的港埠。隨著時代之進步，港埠之功能亦呈多樣化，以往港埠主要係作為海陸運輸之交點，但目前港埠已不僅是貨物、旅客之交通運輸基地，有些港口亦是各種工業活動及能源生產之場所，甚至有提供作為生

⁶¹陳文樟，〈港務局組織變革之探討-以高雄港為例〉，《中國地方自治》，第59卷，第9期，民92，頁26-35。

活空間，朝親水性、海洋遊憩活動發展之趨勢，此種港埠功能之多樣化、複合化，亦即代表港埠為適應內、外在環境之改變以及經營型態而有所變革。臺中港亦為由大陸或其他國家進口零件與港口相關之裝配製造業之中心港，具有最低航運成本與最低之內陸運輸成本，此於腹地廣大之臺中港而言，實有發展成為亞太航運轉運中心輔助港之潛力。

未來如果台中縣（市）升格為直轄市後，更可進一步爭取港（縣）市合一，透過港（縣）市合一或地方化不僅可使行政管理統一協調，進而達到區域計畫、都市計畫、港埠規劃縱向與橫向構成全面結合，透過統一開發與規劃觀光資源，不僅提供更多市民遊憩場所，更帶動周邊經濟發展，且相關之運輸建設容易整體規劃，進而強化運輸網路系統功能。因此，就航運建設而言，未來配合行政區域重劃，大台中之整合成功之後，更可對此做進一步之規劃。

然而長期而言港埠經營並不能保障賺錢，有些政府視港口為燙手山芋，連年虧損，尤其未來台北港一旦開始營運，臺中港將會受到影響，港埠建設費用龐大，非縣政府所能承擔，在現有港埠經營與管理尚未分離下，市（縣）港合一有礙港埠作業效率，而地方化亦有其困難執行之處，依現有由中央管理，在立法院的監督下，已使港務局效率下降，未來若如受市議會監督，很難排除政治干預，更難改善現況，縣政府缺乏港埠專業人才管理，航商有可能會出走雪上加霜。為提昇臺中縣的競爭力，臺中縣政府與臺中港港務局須共同合作，才能共創雙贏。建議臺中縣政府積極改善臺中區域中部地區的投資環境，吸引產業進駐臺中，以提昇就業機會與貨源，而臺中港務局扮演支援產業的發展與運輸作業，二者相輔相成，才能提昇城市的競爭力。

第六章 結論

臺中港不僅位於台灣中部，更位於上海至香港航線中點，不僅可以此航線網路服務台灣之進出口貨物，亦可作為前進大陸之轉運港。世界著名港口，如：香港、新加坡、鹿特丹、紐約、上海、長堤等，其港口經營及所擔負之角色，不僅是當地市民的海港；也同樣是服務全球客貨運輸的樞紐港。因之，有關臺中港隸屬問題，應以提昇港埠經營效率及競爭力為前提，而非一級政府有權管轄。事實上，港口或因行之已久之傳統，或因各種設施之所有權及一些當地情況，其行政組織結構不同；然其是否有所謂最適之行政管理組織類型？行政學者似都認為「組織形成無絕對的優劣，端視如何用其所長則優，用其所短則劣。」由此可知，港務局隸屬中央或地方，其利弊得失乃係相對而非絕對者，因此，臺中縣在爭取港務管理權時，應考量另一相當嚴肅的問題—權力與責任是相對，是以臺中港地方化在港務管理時，是否能更有效率的管理港埠，提高其競爭力，才是本研究問題的核心所在。

就臺中港地方化之發展所衍生之問題，本研究經由上揭各章分析，獲得以下之發現、建議。⁶²

第一節 研究發現

一、國際商港收歸中央，回歸商港法，以符法制精神

依據商港法第 107 條第 5 款之規定：航空、國道、國有鐵路、航政、郵政及電政由中央立法並執行之。另依據商港法第 3 條第 1 項及第 11 條第 1 項規定；國際商港由交通部主管，交通部為管理國際商港，於各港設管理機關。為落實法制管理精神與回歸商港

⁶²同註 1，頁 193。

法，臺灣地區各國際商港宜收歸中央，除能促進航業發展，更有利於國際商港之自由化與國際化。

二、縣港分治，不利港埠發展與縣政建設

臺中港已由交通部收回管理，地方行政則由臺中縣政府管理，造成國際港之國際性事務與國內地方行政事務之協調處理常因本位主義，而難以解決共同性之事務。因而有礙國際港埠發展與台中縣之縣政建設；惟目前有港市（縣）合一委員會議，祇有透過該委員會協商，以資彌補發展缺失。

三、縣港發展互助共利，相輔相成

臺中縣已形成大都會都市，有關港、縣之共同關係，諸如；都市計畫、交通運輸、環保與衛生、建設與工務…等及未來可能面臨之問題（勞工管理、社會福利、車船管理、航政問題），應由港縣各相關機關本著發展縣、港互助互利之精神與誠信原則，摒除本位主義，戮力溝通協調、共同處理，方能互蒙其利。

四、港埠應充分配合國家整體經濟發展

我國為海島型經濟出口導向之國家，經濟發展為國家生存的命脈，國家經濟發展屬於整體性之考量，而以地方分項執行為原則。港埠發展應配合區域經濟之發展外，更應與國家整體經濟充分配合，健全港埠發展；亦即健全我國經濟發展之大門，更能使貨暢其流，達到便利運輸之終極目的。

五、國家港埠整體規劃並未兼顧縣港整體規劃

國家港埠整體規劃目標在於配合港埠能量供給與需求，降低

運輸成本，達成運輸系統之完整性，節約運輸用地與運輸資源合理化分配，促進國土與區域均衡發展，節約運輸能源，維護環境生態及運輸安全。因之，就國家港埠整體規劃而言，尚須配合國家整體發展政策，各個區域計畫，制定各港的發展計畫，而在各港的發展計畫方面，亦須考量相關區域與都市的發展計畫。綜合而論，國家港埠整體規劃除考量其上位計畫以外，尚須配合同級之各個發展計畫層層相扣，不偏於任何區域或地方之發展，俾能達成國土均衡發展之終極目標。

第二節 研究建議

不論將來市港合一或地方化，國人都應站在整體國家利益發展及對全民福祉最有利的觀點，以理性的態度判斷此地方化其體制的問題，即使無法與地方相結合，只要有協調整合機制，雙方充分配合，問題還是可以解決。

一、交通部

於交通部方案中，可得知此方案朝三方面去發展敘述如下：

- (一)航政方面：成立航政局，將各港務局中的航政組獨立出來，掌管有關航政與港務相關的公權力部分。
- (二)棧埠經營方面：鼓勵民間投資經營。
- (三)港務方面：將於航政局下成立航港管理局，以代替現行的港務局，並將港務有關行政、政府公文方面，交由航港管理局處理，受交通部監督。
- (四)航政監理方面：中央欲成立航政局，而此項作法只是一個提議草案，需待立法院三讀通過後才能成立。

唯在公權力賦予上，能有更大的空間讓臺中港發揮，並給予

更多的應用資源及意見上宣傳管道之暢通，俟航政局成立後正式將航政與港務公權力部分移轉至航政局下統籌規劃，並將臺中港推向企業化、公司化的方向，以符合企業自由競爭之精神。

二、臺中縣政府

在「市（縣）港合一」的聲浪中，其目的不外乎藉由市（縣）港合一帶動發展臺中縣的繁榮，但研究發現若市（縣）港合一後，臺中港由臺中縣管理恐有負面影響；另外其他國際商港所在地政府亦比照辦理，則影響甚遠；以及地方民意代表介入港務管理機關之人事、預算及工程採購等。研究發現此一做法，對於臺中港之阻力，更甚於其原來的體制，所以本研究建議商港法之主管機關仍是交通部，並在中央政策指導下，全力配合國家整體利益，而臺中港現有資產及港務局將收歸中央所有，地方政府需要以投資方式取得股份。現行港務局兼具航政監督、棧埠管理及棧埠經營三種職能，其中航政監督由航政局接管，棧埠管理則民營化，港務局組織調整為企業經營體予以公司化，成立港務管理公司；臺中縣政府如要在未來成立的臺中港管理公司占有一定股份，必須以投資方式取得股權。

三、臺中港務局

臺中港的未來組織再造，不僅對其他國內港口具有示範作用；同時對我國推動亞太營運中心影響甚鉅，所以政府在規劃臺中港務局的組織再造時，實須審慎考慮之。關於臺中港務局的組織再造，本研究歸納出下列供參：

(一) 在主張「臺中港地方化」之際，首先對「縣港」的內涵需有正確的認識。世界上著名之國際商港，如：漢堡港表面上雖

為「市港」，然在其運作上並非我國傳統政治文化思維下「以臺中縣政府為其上級機關，受到臺中縣政府之影響」。今日社會所最關切的問題是港口之規劃、建設、經營與管理能夠獨立於政治勢力或影響力之外，而能在強大的國際競爭壓力下，更具效率地營運，而非那一級政府有權監督、管理國際商港而已。

- (二)以縣港建設合一，取代縣港合一。臺中縣與臺中港唇齒相依、相輔相成、密不可分。因此，如何使臺中港為維持發揮國際商港的基本功能，對於臺中縣與臺中港發展介面間所衍生的聯外道路，應配合臺中縣港建設合一的作業，予以整合。
- (三)臺中港為期快速增加貨櫃轉運量，應及早規劃推動兩岸通商直航，以降低成本、高效益增加轉運功能，並轉型為自由貿易港，以增加就業機會。
- (四)臺中港務局應配合臺中縣發展多功能經貿特區、倉儲轉運區、基礎建設，臺中港務局應透過資金回饋與溝通協調方式，以促使港縣建設合二為一繁榮臺中縣，並與縣政府共同攜手締造臺中縣成為國際工商大都會。
- (五)未來臺中港務局如改制成行政法人化，是否可使航政業務上有關公權力一事，得有兩種作法：其一是航政與港務分開，由航政局在臺中港務局內設立航政業務單位處理，而港務業務則由臺中港務局管理；其二是未來交通部航政局委託臺中港務局執行航政業務。
- (六)政府應力求維持港務局的獨立自主性，避免因來自外部利益團體或個人，而干涉港務局的人員任用、公共建設、資材採購與預算補助等問題。因此，政府單位未來立法上或行政監督上，須保留港務局或未來港務管理企業的獨立自主性。

附錄：

交通部臺中港務局相關組織條例：

交通部臺中港務局組織條例 (中華民國九十一年一月三十日制(訂)定)	
第一條	本條例依交通部組織法第十八條之一規定制定之。
第二條	交通部臺中港務局(以下簡稱本局)掌理下列事項： 一、港灣設施、船舶指泊、工作船舶之調度、維護、信號指揮等事項。 二、船舶檢丈、監理與海事評議等事項。 三、港埠業務規劃、民間投資營運及旅客貨運業務、管理等事項。 四、各項工程之規劃、設計、勘驗、指導、考核、發包、訂約及接受委託代辦工程等事項。 五、船舶機電及材料配件供應業務之審查、規劃、考核、通訊、儲存及維護等事項。 六、勞工安全衛生管理等事項。 七、環境保護、防治公害及港區清潔之維護等事項。 八、港區土地之運用發展、經管、使用及出租收益。 九、其他有關港務事項。
第三條	本局設七組，分別掌理前條所列事項，並得分科辦事。
第四條	本局設資訊室，掌理資訊業務之整體規劃、設計、協調與推動及電腦設備之操作、管理與維護等事項，並得分科辦事。
第五條	本局設秘書室，掌理研考、議事、公共關係、檔案、印信、出納、事務管理、財產管理及不屬於其他各組、室事項，並得分科辦事。
第六條	本局置局長一人，綜理局務，並指揮監督所屬員工；副局

	長一人，襄理局務。
第七條	本局置港務長一人，綜理港務事項。
第八條	本局置總工程司一人，綜理工務事項；副總工程司一人，襄助之。
第九條	<p>本局置主任秘書一人，專門委員二人，秘書一人，專員一人，組長七人，其中工務、機務二組組長均由正工程司兼任；勞工安全衛生管理組組長由正工程司或秘書、專員兼任；室主任二人，科長三十二人，其中設計、工事、規劃等三科科長由正工程司或副工程司人員兼任；船機、技術、海事、環境規劃、污染防治等五科科長由正工程司或副工程司或高員級技士兼任；規劃及設計、資料管理及操作等二科科長由高員級設計師、管理師、分析師兼任；正工程司十一人，技正二人，副工程司五人，高級分析師二人，船舶管理所主任一人，由正工程司或副工程司或高員級技士兼任；庫主任一人，臺長一人，由幫工程司或技士兼任；隊長一人，幫工程司九人，設計師二人，管理師二人，分析師二人，助理管理師一人，助理設計師一人，帳務檢查員一人，稽查員三人，工務員八人，勞工安全管理師一人，勞工安全衛生管理員一人，技士十二人，科員四十一人，材料管理員二人，巡察員二人，助理員二人，辦事員十人，監工員八人，技佐三人，書記八人，事務士六十一人，操作士五十人，船長十三人，輪機長十三人，大副二十人，船副三十人，管輪二十人，正駕駛一人，正司機一人，挖泥長一人，副挖泥長一人，領班三人，各類船士七十人。</p> <p>本局置診療所主任一人，列師（生）級；護士一人，列士（生）級。</p> <p>本條例施行前原臺灣省政府交通處臺中港務局原依雇員管理規則僱用之現職雇員，其未具任用資格者，得占用第一項書記職缺，繼續僱用至離職時為止。</p> <p>本條例施行前未具交通事業人員任用條例所定資位之船</p>

	員，得適用原有法令之規定，繼續任原職至離職時為止。
第十條	本局設人事室，置主任一人，其資位依交通事業人員資位職務薪給表之規定，或職務列薦任第九職等至簡任第十職等，依法辦理人事管理事項；其餘所需工作人員，就本條例所定員額內派充之。
第十一條	本局設會計室，置會計主任一人，其資位依交通事業人員資位職務薪給表之規定，或職務列薦任第九職等至簡任第十職等，依法辦理歲計、會計及統計事項；其餘所需工作人員，就本條例所定員額內派充之。
第十二條	本局設政風室，置主任一人，其資位依交通事業人員資位職務薪給表之規定，或職務列薦任第九職等至簡任第十職等，依法辦理政風事項；其餘所需工作人員，就本條例所定員額內派充之。
第十三條	本條例所列各職稱之資位，依交通事業人員資位職務薪給表之規定。原適用公務人員任用法之人事、會計、政風人員各職稱之官等、職等，除本條例另有規定外，得依公務人員任用法有關職務列等表之規定。但人事、主計、政風機構列委任第四職等至第五職等之職稱，得以個別職稱之員額二分之一以內列薦任第六職等。
第十四條	本局人員之任用，適用交通事業人員任用條例。但人事、會計、政風人員之任用，並應適用人事、會計、政風人員任用相關規定。本局醫事人員，依醫事人員人事條例規定進用之。本局原依公務人員任用法任用之現職人員，得繼續適用相關規定至離職時為止。
第十五條	本局得設棧埠管理處、港埠工程處、船舶機械修造工廠，並得在所轄施工地點設置工程處；其組織另以法律定之。
第十六條	本局辦事細則，由本局擬訂，報請交通部核定之。
第十七條	本條例施行日期，由行政院以命令定之。

交通部臺中港務局棧埠管理處組織條例
中華民國九十一年一月三十日 制（訂）定

第一條	本條例依交通部臺中港務局組織條例第十五條規定制定之。
第二條	交通部臺中港務局棧埠管理處（以下簡稱本處）掌理下列事項： 一、貨物駁運（改）裝卸、工人調配及技術指導效率統計等事項。 二、倉位分配貨物提存及簽證船舶停靠碼頭聯絡等事項。 三、機具設備、調配、管理保養及效率考核等事項。 四、工人編組、管理、文書、庶務、出納、保險、福利及工資核算等事項。 五、旅客運送之服務事項。 六、勞工安全衛生業務事項。 七、其他有關棧埠管理事項。
第三條	本處設四課，分別掌理前條所列事項。
第四條	本處為辦理碼頭倉庫、倉儲管理、貨物、貨櫃裝卸等業務，設各等通棧（倉庫）、穀倉及貨櫃儲運場；其所需工作人員，就本條例所定員額內派充之。
第五條	本處為辦理裝卸機具增添、改善、保養維護業務，設機具所；其所需工作人員，就本條例所定員額內派充之。
第六條	本處置處長一人，綜理處務，並指揮監督所屬員工
第七條	本處置課長四人，主任一人，工務員一人，課員一人，副主任一人，勞工安全衛生管理員一人，倉庫管理員八人，助理員一人，辦事員四人，技佐三人，領班一人，事務士八人，操作士八人。
第八條	本處設人事室，置主任一人，其資位依交通事業人員資位職務薪給表之規定，或職務列薦任第七職等，依法辦理人事管理事項；其餘所需工作人員，就本條例所定員額內派充之。

第九條	本處設會計員一人，其資位依交通事業人員資位職務薪給表之規定，或職務列委任第五職等至薦任第七職等，依法辦理歲計、會計及統計事項；其餘所需工作人員，就本條例所定員額內派充之。
第十條	本條例所列各職稱之資位，依交通事業人員資位職務薪給表之規定。原適用公務人員任用法之人事、會計人員各職稱之官等、職等，除本條例另有規定外，得依公務人員任用法有關職務列等表之規定。但人事、主計機構列委任第四職等至第五職等之職稱，得以個別職稱之員額二分之一以內列薦任第六職等。
第十一條	本處人員之任用，適用交通事業人員任用條例。但人事、會計人員之任用，並應適用人事、會計人員任用相關規定。本處原依公務人員任用法任用之現職人員，得繼續適用相關規定至離職時為止。
第十二條	本處辦事細則，由本處擬訂，層報交通部核定之。
第十三條	本條例施行日期，由行政院以命令定之。

交通部臺中港務局港埠工程處組織條例
中華民國九十一年一月三十日制（訂）定

第一條	本條例依交通部臺中港務局組織條例第十五條規定制定之。
第二條	交通部臺中港務局港埠工程處（以下簡稱本處）掌理下列事項： 一、工程設計發包、施工、考核及工務行政等事項。 二、港灣疏浚及回填等工程事項。 三、文書、事務、出納及財產管理等事項。 四、港區之調查測量等事項。 五、其他有關工程擴建維修事項。
第三條	本處設三課、五工務所、一勘測隊，分別掌理前條所列事項。
第四條	本處置處長一人，綜理處務，並指揮監督所屬員工；副處長二人，由臺中港務局正工程司兼任，襄理處務。
第五條	本處置秘書一人，課長三人，其中工務、浚港課課長由正工程司或副工程司兼任；主任五人，由正工程司或副工程司兼任；隊長一人，由正工程司或副工程司兼任；正工程司四人，副工程司十人，幫工程司十三人，工務員二十一人，勞工安全衛生管理員一人，課員二人，監工員六人，書記一人，領班一人，事務士六人，操作士二十人。
第六條	本處設人事室，置主任一人，其資位依交通事業人員資位職務薪給表之規定，或職務列薦任第七職等至第八職等，依法辦理人事管理事項。
第七條	本處設會計室，置會計主任一人，其資位依交通事業人員資位職務薪給表之規定，或職務列薦任第七職等至第八職等，依法辦理歲計、會計及統計事項。
第八條	本條例所列各職稱之資位，依交通事業人員資位職務薪給表之規定。原適用公務人員任用法之人事、會計人員各職稱之官等、職等，除本條例另有規定外，得依公務人員任

	用法有關職務列等表之規定。
第九條	本處人員之任用，適用交通事業人員任用條例。但人事、會計人員之任用，並應適用人事、會計人員任用相關規定。本處原依公務人員任用法任用之現職人員，得繼續適用相關規定至離職時為止。
第十條	本處辦事細則，由本處擬訂，層報交通部核定之。
第十一條	本條例施行日期，由行政院以命令定之。

交通部臺中港務局船舶機械修造工廠組織條例
(中華民國九十一年一月三十日 修正)

第一條	本條例依交通部臺中港務局組織條例第十五條規定制定之。
第二條	交通部臺中港務局船舶機械修造工廠（以下簡稱本廠）掌理下列事項： 一、設計、規劃、研究、施工、招標、驗收等事宜。 二、文書、事務、出納等事宜。 三、其他有關船舶機械修造事項。
第三條	本廠設二課、一機具保養場，分別掌理前條所列事項。
第四條	本廠置廠長一人，綜理廠務，並指揮監督所屬員工；副廠長一人，由臺中港務局正工程司兼任，襄理廠務。
第五條	本廠置課長二人，其中工務課課長由正工程司或副工程司兼任；場主任一人，由正工程司或副工程司兼任；正工程司一人，副工程司三人，幫工程司四人，工務員三人，勞工安全衛生管理員一人，課員一人，材料管理員一人，監工員二人，領班六人，事務士四人，操作士二十三人。
第六條	本廠設人事室，置主任一人，其資位依交通事業人員資位職務薪給表之規定，或職務列薦任第七職等至第八職等，依法辦理人事管理事項。
第七條	本廠設會計室，置會計主任一人，其資位依交通事業人員資位職務薪給表之規定，或職務列薦任第七職等至第八職等，依法辦理歲計、會計及統計事項。
第八條	本條例所列各職稱之資位，依交通事業人員資位職務薪給表之規定。原適用公務人員任用法之人事、會計人員各職稱之官等、職等，除本條例另有規定外，得依公務人員任用法有關職務列等表之規定。
第九條	本廠人員之任用，適用交通事業人員任用條例。但人事、會計人員之任用，並應適用人事、會計人員任用相關規定。本廠原依公務人員任用法任用之現職人員，得繼續適用相

	關規定至離職時為止。
第十條	本廠辦事細則，由本廠擬訂，層請交通部核定之。
第十一條	本條例施行日期，由行政院以命令定之。



交通部臺中港務局辦事細則
(中華民國九十三年五月二十日 修正)

第一章 總則

第一條	本細則依交通部臺中港務局(以下簡稱本局)組織條例第十六條規定訂定之。
第二條	本局業務，除法令另有規定外，均依本細則規定辦理。

第二章 職掌

第三條	本局設港務組、航政組、業務組、工務組、機務組、勞工安全衛生管理組、環境保護組、資訊室、秘書室、人事室、會計室、政風室。
第四條	<p>港務組設港灣、繫船、號誌三科及船舶管理所，分別掌理下列事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、商港範圍檢討擬訂事項。 二、港區安全管理及災害事故通報協調處理事項。 三、港工作業許可證核發事項。 四、船舶船員日用品供應業、船舶理貨業、船舶小修業管理事項。 五、船席指定及調配管理事項。 六、船舶運轉時間及碼頭使用資料之統計事項。 七、船舶停泊違規處理事項。 八、船舶進出港口及港內航行交通管理事項。 九、導助航設備維護管理事項。 十、港勤船舶作業維護管理事項。 十一、民營港勤業務協調督導事項。 十二、商港法與港務管理規則等法規擬議修訂事項。 十三、其他交辦事項。 <p>號誌科下設信號台。</p>
第五條	<p>航政組設技術、監理、海事三科，分別掌理下列事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、船舶檢查丈量及載重線勘劃事項。

	<ul style="list-style-type: none"> 二、載客船舶適航性抽查事項。 三、船舶檢查證書等核發事項。 四、船舶進出港簽證事項。 五、船舶監理執行有關事項。 六、船員監理執行有關事項。 七、船舶運送業及船舶出租業監理事項。 八、引水人管理事項。 九、船務代理業監理事項。 十、海運承攬運送業監理事項。 十一、貨櫃業散站經營業監理事項。 十二、動力小船駕駛監理事項。 十三、船舶海事案件調查及海事評議業務事項。 十四、船舶海事報告簽證及航海、輪機記事簿核閱簽證事項。 十五、打撈業管理事項。 十六、其他交辦事項。
第六條	<p>業務組設企劃、營運、客戶服務三科，分別掌理下列事項：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、商港設施合作興建或租賃經營管理事項。 二、船舶貨物裝卸承攬業經營許可事項。 三、港埠業務費率項目擬訂及計收事項。 四、商港服務費收取申訴及退費事項。 五、有關商港營運發展企劃事項。 六、辦理轉投資業務事項。 七、客戶服務事項。 八、商港法及國際商港棧埠管理規則等法規擬議修訂事項。 九、港區土地之使用及出租收益，及港區土地區段值之訂定事項。 十、其他交辦事項。
第七條	<p>工務組設規劃、設計、工事三科，分別掌理下列事項：</p>

	<ul style="list-style-type: none"> 一、發展計畫中之工程、設施規劃之擬訂事項。 二、各種港灣、土木、建築工程新建及更新之設計、審查、建照執照之取得事項。 三、工程發包、施工督導、考核、驗收、決算之處理事項。 四、工程圖檔建立及管理事項。 五、工程計術諮詢事項。 六、工程預算之擬訂及執行事項。 七、其他交辦事項。
第八條	<p>機務組設船機、供應二科及材料配件庫，分別掌理下列事項：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、裝卸機具、船舶資料蒐集、研究及諮詢，船舶及機具購置、汰舊換新計畫審核事項。 二、裝卸機具、船舶採購規範及預算之審查事項。 三、裝卸機具、船舶修護制度之訂定及修正事項。 四、裝卸機具、船舶保養不定期檢查事項。 五、各種電力、電信、照明、空調、監視及電梯等機電工程設計、施工督導、考核、驗收暨相關機、電證照請領事項。 六、機電、船舶相關工程設計標準蒐集、建立及圖檔管理事項。 七、船舶年度修護施工督導、考核事項。 八、有線電、無線電通訊架設管理及證照檢驗申請事項。 九、裝卸機具、無線電通訊架設之督導管理及證照檢驗申請事項。 十、材料及油料收發、儲存管理、清點及盤存等事項。 十一、其他交辦事項。
第九條	<p>勞工安全衛生管理組掌理下列事項：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一、勞工安全衛生委員會設置與執行事項。 二、勞工安全衛生自動檢查計畫訂定事項。

	<p>三、勞工安全衛生工作守則擬訂及宣導事項。</p> <p>四、勞工安全衛生教育訓練之督導、實施事項。</p> <p>五、規劃勞工健康檢查及實施健康管理事項。</p> <p>六、督導實施作業環境測定與危險機具定期檢查事項。</p> <p>七、辦理職業災害統計與督導調查、處理事項。</p> <p>八、勞工安全衛生管理資料之蒐集與建議事項。</p> <p>九、其他交辦事項。</p>
第十條	<p>環境保護組設環境規劃、污染防治二科及清潔隊，分別掌理下列事項：</p> <p>一、港區環境綠美化及生態保育事項。</p> <p>二、港區環境稽查及污染防治事項。</p> <p>三、有害物質管理事項。</p> <p>四、環境影響評估與監測事項。</p> <p>五、港區環境清潔、衛生管理事項。</p> <p>六、港區環保行政法規之研議、修訂及相關政令之推動、宣導事項。</p> <p>七、其他交辦事項。</p>
第十一條	<p>資訊室設規劃及設計科、資料管理及操作二科，分別掌理下列事項：</p> <p>一、資訊業務發展計畫研擬修訂事項。</p> <p>二、應用作業系統開發維護事項。</p> <p>三、資訊設備規劃及預算編擬事項。</p> <p>四、網路連線規劃、建置及管理事項。</p> <p>五、電腦設備請購經營事項。</p> <p>六、電腦系統管理操作事項。</p> <p>七、資訊安全稽核事項。</p> <p>八、資訊業務委外事項。</p> <p>九、電腦事務用品經營事項。</p> <p>十、資訊訓練事項。</p> <p>十一、他交辦事項。</p>

第十二條	<p>秘書室設研考、公關、文書、事務、採購、出納、地產七科及診療所，分別掌理下列事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、施政計畫、工作考成、行政革新、為民服務、人民陳情、研究發展、出國報告及綜合業務視察等事項。 二、新聞宣導、國會聯繫、參觀接待、慶典及睦鄰活動等公共關係事項。 三、印信典守、文書流程管理、文書處理、檔案管理、文書保密及機關首長交接等事項。 四、分層負責及權責劃分事項。 五、辦公處所、宿（眷）舍之營繕、維護與使用管理，以及事物用品採購、車輛管理等事項。 六、財物、勞務之採購、變賣事項。 七、營業稅申報、現金出納、有價證券保管及出納帳冊報表處理事項。 八、財產、房地之登記、管理及投保事項。 九、診療業務事項。 十、其他不屬於各組、室之掌理事項。 十一、其他交辦事項。
第十三條	<p>人事室設二科，分別掌理下列事項：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、機關組織編制事項。 二、機關人力規劃及評鑑事項。 三、任免、銓敘、俸給及遷調事項。 四、退休、離職、資遣及撫卹事項。 五、考核、獎懲及考成（績）事項。 六、表揚褒獎及申訴事項。 七、差假勤惰管理事項。 八、訓練、進修、講習、出國及考察事項。 九、保險、待遇、福利互助及各項補助費事項。 十、員工文康活動及慶典集會事項。 十一、勞資關係、工作規則等事項。

	<p>十二、人事資料管理事項。</p> <p>十三、其他交辦事項。</p>
第十四條	<p>會計室設三科，分別掌理下列事項：</p> <p>一、年度預算編製事項。</p> <p>二、預算分配及執行事項。</p> <p>三、收支審核及記帳憑證編製事項。</p> <p>四、採購及出租業務監辦事項。</p> <p>五、補助款保留事項。</p> <p>六、會計報告編製及辦理上級暨審計機關查核事項。</p> <p>七、記帳憑證、會計簿籍及會計檔案管理事項。</p> <p>八、公務統計、調查統計、應用統計分析及統計刊物編製事項。</p> <p>九、主計人員管理事項。</p> <p>十、其他交辦事項。</p>
第十五條	<p>政風室設二科，分別掌理下列事項：</p> <p>一、政風法令之擬（修）訂及宣導事項。</p> <p>二、員工貪瀆不法之預防、發掘及處理檢舉事項。</p> <p>三、政風興革建議事項。</p> <p>四、政風考核獎懲建議事項。</p> <p>五、公務機密維護事項。</p> <p>六、危害及破壞事項之預防及協助處理陳情請願事項。</p> <p>七、公職人員財產申報及審查事項。</p> <p>八、政風督導小組規劃執行事項。</p> <p>九、政風機構組織、政風人員之任免、遷調、考成（績）、考核、獎懲及訓練管理事項。</p> <p>十、政風工作年度計畫之策劃、擬訂、預算編列及推動執行事項。</p> <p>十一、其他交辦事項。</p>
第三章 分層負責	
第十六條	局長綜理局務，並指揮監督所屬員工；副局長襄理局務；

	主任秘書，襄助局長、副局長處理局務。
第十七條	港務長，綜理港務事項；總工程司，綜理工務事項；副總工程司襄助總工程司處理相關業務。
第十八條	組室主管承局長、副局長之命，處理本單位事務，科長承本單位主管之命，處理業務。其餘各級人員，各承長官之命，辦理應辦事項。
第十九條	局務會報每月召開一次，必要時得召開臨時會議，由局長主持，副局長、主任秘書、港務長、總工程司、副總工程司、專門委員、各組、室主管及所屬機構首長暨港務警察、消防單位首長為出席人員，並得通知有關人員列席。
第二十條	局務會報以外之各項會議視業務需要，由局長或指派專人主持，得隨時召開之。
第五章 附則	
第二十一條	本局暨所屬機構各項業務權責劃分，依各該分層負責明細表辦理。本局分層負責明細表由局長核定後施行。所屬機構分層負責明細表由各該機構擬訂，報本局核定之。
第二十二條	本細則自發布日施行。

參考書目

壹、中文部份

一、書籍

- 呂祖望，《台灣未來大預言》。台北：胡氏，民 94。
- 李惠宗，《行政法要義》。台北：五南，民 91。
- 宋鎮照，《臺海兩岸與東南亞-三角政經關係之解析》。台北：五南，民 88。
- 林水波，《政府再造》。台北：智勝文化，民 88。
- 林光、張志清，《航業經營與管理》。台北：航貿，民 90。
- _____，《海運學》。台北：航貿，民 95。
- 吳萬益、林清河，《企業研究方法》。台北：華泰，民 89。
- 林鍾沂，《行政學》。台北：三民，民 93。
- 洪謙德，《當代政治經濟學》。台北：揚智，民 88。
- 紀俊臣，《地方政府與地方制度法》。台北：元照，民 93。
- _____，《臺灣地方政治轉型與自治法制設計之析論》。台北：時英，民 85。
- 夏力生，《港務管理與棧埠經營》。高雄：建工，民 87。
- 孫本初，《政府未來的治理模式》。台北：智勝文，民 89。
- 許宗力，《憲法與法治國行政》。台北：元照，民 95。
- 黃清藤，《棧埠業務概論》。基隆：福明，民 82。
- 許道然、劉坤億、熊忠勇與黃建銘譯，B，Guy Peters 著，《政府未來的治理模式》。台北：智勝，民 89。
- 黃錦堂，《行政組織法論》。台北：翰蘆，民 94。
- 黃營杉，《策略管理》。台北：華泰，民 88。
- 張有恆，《交通政策分析》。台北：華泰，民 94。
- 張潤書教授榮退紀念論文集編輯委員會，《新世紀的行政理論實務

—張潤書教授榮退紀念論文集》。台北：三民，民90。

顧長永，《台灣與世界：地方化與全球化》。高雄：高雄復文，民94。

二、期刊

史美強，〈公共組織再造理論基礎〉，《臺北研考報導》，第3期，民94，頁9-15。

中華港埠協會，〈中華港埠〉，《中華港埠協會會刊》，第1期，民95，頁8-9。

_____，〈中華港埠〉，《中華港埠協會會刊》，第3期，民94，頁38-40。

紀俊臣，〈兩岸直航之政策思辨與爭議選擇〉，《中國地方自治》，第58卷，第5期，民95，頁39-40。

倪安順，〈亞洲國家航港管理體制之研究(上)〉，《航運季刊》，第1卷，第3期，民83，頁19-26。

_____，〈亞洲國家航港管理體制之研究(下)〉，《航運季刊》，第2卷，第3期，民83，頁1-30。

_____，〈我國航港管理體制改善芻議〉，《航運季刊》，第3卷，第3期，民83，頁19-49。

陳文樟，〈港務局組織變革之探討-以高雄港為例〉，《中國地方自治》，第56卷，第9期，民92，頁26-35。

三、論文

李朝富，〈政府組織再造公法人化-以「港市合一」為中心〉，碩士論文，國立海洋大學法律系，民92.5。

李綱紀，〈季節性預測模式比較-以台中港進口貨櫃預測為例〉，碩士論文，國立海洋大學航運管理系，民92.6。

洪順發，〈從各國航港管理體制之研究探討我國較適採行模式〉。

海洋大學航管所碩士論文，民 89。

陳文樟，〈高雄市港合一之研究〉，博士論文，中國文化大學政治學研究系，民 95.12。

張瑞德，〈高雄市港合一公私協力機制與推動策略之研究〉，碩士論文，國立海洋大學航運管理系，民 90.7。

廖嘉蓮，〈台中港與中部地區區域產業發展關係之初探〉，碩士論文，國立台灣大學建築與城鄉系，民 89.7。

四、文件

交通部運輸研究所，〈2006 航運及港埠發展研討會論文集〉，《2006 航運與港埠發展研討會資料》，民 95。

長榮大學國際運輸研究中心，〈台中港自由貿易港區開發計畫企畫書〉，《2006 航運與港埠發展研討會資料》，民 95。

_____，〈台中港自由貿易港區開發計畫企畫書〉，《2006 航運與港埠發展研討會資料》，民 95。

長榮大學航運管理學系海運組，〈海運業經營策略研究彙編〉，《長榮大學 90-92 學年度教學資料》，民 92。

臺中港務局，〈浪淘沙的雋永〉，《臺中港建港 30 週年發展史》，民 95。

五、網路

維基百科，自由的百科全書，〈上海港簡介〉，
<http://zh.wikipedia.org/wiki/>，民 95.3.5。

維基百科，自由的百科全書，〈大連港簡介〉，
<http://zh.wikipedia.org/wiki/>，民 95.3.5。

天津港，〈天津港簡介〉 <http://www.tpl.cn/>，民 95.2.3。

臺中縣政府全球資訊網，〈縣府資訊〉，<http://www.taichung.gov.tw/>，民 95.3.12

安特衛普港，〈安特衛普港簡介〉，<http://www.easipass.com/>，民 95.2.11。

交通部臺中港務局全球資訊網，〈臺中港務局地理位置〉，<http://www.tchb.gov.tw/>，民 95.3.16。

交通部，〈交通部交通統計要覽〉，<http://www.motc.gov.tw/>，民 95.4.12

阿姆斯特港，〈阿姆斯特丹港簡介〉，<http://baike.baidu.com/view/176722.htm>，民 93.1.13。

釜山港，〈釜山港簡介〉，<http://www.portbusan.or.kr/>，民 95.3.18。

上海外服新通國際教育諮詢服務有限公司，〈哥本哈根港簡介〉，<http://www.efesco.com/mix/wfxt/cdetail>，民 95.4.12。

中國長三角發展與機遇論壇，〈紐約港簡介〉，<http://www.kepu.net.cn/>，民 95.2.14。

政治地理-圖與文一：上海的新外港-洋山港-yam 天空部落，〈國際航運中心洋山港〉，<http://blog.yam.cm/dili/article/5454795>，民 95.4.6。

鹿特丹港，〈鹿特丹港簡介〉，<http://www.chinaembassy.nl/>，民 95.3.11。

交通法規，〈商港法法規〉，<http://210.69.99.15/>，民 95.1.11。

維基百科，自由的百科全書，〈新加坡港簡介〉，<http://zh.wikipedia.org/>，民 95.3.5。

交通法規，〈臺中港務局組織條例相關法規〉，<http://210.69.99.15/LawRelateLaw.php?LawID=A0109>，民 95.4.7。

中華民國（台灣）外交部領事事務局全球資訊網，〈漢堡港簡介〉，<http://www.boca.gov.tw/>，民 95.3.8。

舊金山港，《舊金山港簡介》，<http://www.simic.net.cn/>，民 95.4.17。

六、研究報告

- 行政院經建會經濟研究處，〈台灣地區港埠自由化問題與對策之研究〉，《推動服務業自由化專案小組-運輸分組委託研究（貳）》，民 95。
- 交通部，〈因應政府組織再造-航政機關與行政法人港務局組織間權責分工之研究〉。《中華海運研究協會》，民 95，頁 79。
- 朱景鵬，〈地方政府治理能力評估模式建構之研究〉，《行政院研考會研究報告》，民 92。
- 吳榮貴，林光，〈我國台灣地區港埠行政與營運分立之研究〉，《中華民國交通運輸研究所委託研究報告》，民 92。
- 胡念祖、李彌，〈精省後高雄港港務體制之研究〉，《高雄市政府建設局委託研究報告》，民 87。
- 紀俊臣，〈金門縣政府辦理港航業務之適法性及因應〉，《研析「金門縣政府辦理港航業務之適法性及因應」研究報告》，民 96。
- 許宗力，〈國家機關組織法人化之研究-以港務局法人化為中心〉，《行政院經濟建設委員會委託研究報告》，民 88。
- 許宗力、湯德宗、陳春生、洪家殷，〈國家機關組織法人化之研究—以港務局法人化為中心〉，《行政院經濟建設委員會委託研究報告》，民 88。
- 黃清藤、王克尹，〈港埠經營管理國際化、自由化研究〉，《台灣省交通處港灣技術研究所研究報告》，民 89。
- 黃聲威、吳朝升、袁劍雲，〈高港務局組織調整企業經營體具體方案之研究〉，《交通部八十五年度委託研究計畫報告》，民 85。

貳、西文部份

(I)Books

Pierre, John, "Introduction.: Understanding Governance , " in Pierre John ed., *Debating Governance*. New York: Oxford University Press, 2000, pp.20.