

副本

發文方式：郵寄

檔 號：

保存年限：

高雄市政府都市發展局 函



高雄市大高雄不動產開發商業同業公會
轉 發 文：發文日期 - 109.06.15
發文字號：高市大動開盛字第109110號

地址：80203高雄市苓雅區四維三路2號6樓
承辦單位：綜企科
承辦人：林琬純
電話：07-3368333轉3521
傳真：07-3315080
電子信箱：wanchun@kcg.gov.tw

受文者：高雄市大高雄不動產開發商業同業公會

發文日期：中華民國109年6月8日

發文字號：高市都發企字第10932807500號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：會議紀錄逐字稿1份

詳細內容惠請連結本會網站(點閱下載)

<http://www.khcda.org.tw>最新消息→公會發文

主旨：檢送109年5月27日召開「加速高雄多功能經貿園區開發產官學界座談會」會議紀錄1份，請查照。

說明：依本局109年5月22日高市都發企字第10932481900號開會通知單續辦。

正本：社團法人台灣智慧城市發展協會 林建元理事長、文藻外語大學國際企業管理系 賴文泰教授、崑山科技大學房地產開發與管理系 徐中強助理教授、屏東大學不動產經營學系 陳永森副教授、高雄市立空中大學通識教育中心 胡以祥助理教授、仲量聯行 趙正義董事總經理、高力國際 劉學龍董事總經理、戴德梁行 顏炳立董事總經理、高雄市高雄港區經濟發展促進會 黃德成理事長、高雄市倉庫商業同業公會 顏銘傳理事長、高雄市船務代理商業同業公會 馬世德總幹事、高雄市國際輪船商業同業公會 朱介立理事長、大有不動產估價師聯合事務所 王璽仲主持估價師、高雄市經貿發展協會 祁士鉅理事長

副本：高雄市高雄港區經濟發展促進會、高雄市倉庫商業同業公會、高雄市船務代理商業同業公會、高雄市國際輪船商業同業公會、高雄市不動產估價公會、高雄市經貿發展協會、高雄市不動產開發商業同業公會、高雄市大高雄不動產開發商業同業公會、高雄市建築經營協會、臺灣遊艇工業同業公會、京城建設股份有限公司、國城建設股份有限公司、中欣開發股份有限公司、日勝生活科技股份有限公司、遠東建設事業股份有限公司、第一太平戴維斯股份有限公司、香港商世邦魏理仕有限公司台灣分公司、臺灣人壽保險股份有限公司、馬來西亞柏威年集團、香港商柏威年集團、高雄市政府財政局、高雄市政府經濟發展局、高雄市政府海洋局、高雄市政府地政局、高雄市政府觀光局、高雄市政府都市計畫技師公會、本局綜企科(均含附件)

局長 林裕益

休假

副局長 王屯電 代行



加速高雄多功能經貿園區開發產官學界座談會

會議記錄

一、時間：109年5月27日（星期三）下午2時

二、地點：高雄市政府四維行政中心6樓第四會議室

三、主持人：林局長裕益

紀錄：林琬純

四、出席單位及人員：

高雄市高雄港區經濟發展促進會 黃德成理事長

高雄市倉庫商業同業公會 顏銘傳理事長

高雄市大高雄不動產開發商業同業公會 林詠盛理事長 ✓

屏東大學 陳永森總務長

高雄市立空中大學通識教育中心 胡以祥助理教授

高雄市不動產估價公會 鄭清中理事長

高雄市建築經營協會 涂耀斌理事長

高雄市經貿發展協會 祁士鉅理事長

香港商柏威年集團 鄒傑森董事

第一太平戴維斯股份有限公司 黃瑞楠董事長

馬來西亞柏威年集團 郝欣民董事

高雄市不動產開發商業同業公會 楊品輝理事

高雄市船務代理商業同業公會 馬世德總幹事

國城建設股份有限公司 馮智皓專員

臺灣人壽保險股份有限公司 王韻森經理

高雄港區土地開發股份有限公司 林昭廷經理

中欣開發股份有限公司 郭錦燐處長、郭毓斌

高雄港區土地開發股份有限公司 林昭廷經理

高雄市政府經濟發展局 陳怡良專門委員

高雄市政府海洋局 張港舟股長、陳鉉

高雄市政府財政局 李樑堅局長、陸奇峯科長

高雄市政府觀光局(請假)

高雄市政府地政局 土地開發處萬美娟主任秘書、陳志宏

高雄市都市計畫技師公會

五、主辦單位說明：略

六、意見交流及討論：

主席

謝謝所有與會的專家學者，接下來多聽聽所有與會來賓的寶貴意見，作為後續本案都市計畫草案研擬之參考。

高雄市高雄港區經濟發展促進會 黃德成理事長

與會的同業先進還有貴賓，我想剛才介紹的時候，可以知道我們多功能經貿園區的範圍非常大。高雄是一個雙港城市，就是臨近高雄港及高雄機場，可是它的發展，我想中央事實上也沒有非常注重，甚至高雄港在世界上這麼好的港口，沒有好好的利用。

在剛才的簡報中，我覺得有幾項文字要修正的。因為在講說舊港區，有時候講舊就是廢棄沒辦法使用的，其實高雄港的港口最少都是水深十米的港口，是可以停泊一萬噸位以上船舶的港口，所以一到二十二號碼頭，它本身都還是可以靠船。高雄市高雄港區權益促進會的產生是為因應高雄市政府推動中央的南部流行音樂中心的土地。那個時候我們港區相關業者，初期是十一個公會，接下來到後來有二十幾個公會參與，為的就是流行音樂中心的設置地點，我們覺得是損害到港區發展的業者的生計，當時我也在調解會裡面，我們當時的召集人就是我們現在的船務公會理事長顏銘傳理事長，當時他指派我去跟市政府辯論，事實上我們長期關注，我們了解高雄市民，可是高雄市民因為當時的一線之隔，所以他們不了解高雄港，所以會有一些誤解，包括到現在都是還有誤解。

高雄港區本身你可以去把它改造，去呼應其他國家的港口，甚至像日本的小樽運河，他原來就是一個運河，就像我們的愛河，原來我們在沿岸的部分有木業產生，所以愛河才有運輸作用的產生，這個大家都可以查到歷史資料。

那高雄港第二個情形就是高雄港也需要產業的進駐，我是比較反對國家的南向政策，因為就是把產業導向國外，變成我們是靠觀光為主，事實上在臺灣它有很多在地產業，就像我們中鋼它本身在高雄已經這麼久了，不可能把它廢棄也不可能移走，義聯集團也是在這裡發展生根，可是他的發展性就發生了問題，這一塊是比較可惜的地方。另外像我們在全世界最有名的就是我們的螺絲、螺帽的產業聚落是在岡山，這個是不能廢棄掉的一個產業，所以經貿園區範圍多大我沒有意見，因為那部分我不是很懂，可是牽扯到高雄港的進出貨物，我要提出兩項意見，高雄港不是只有貨櫃集中箱，它還有散雜貨，它的裝卸量跟集中箱(就是所謂的貨櫃)是差不

多一樣的，是上億噸的近出量，它主要就是鋼鐵類的原料、半成品、成品的進出口，我們可以把高雄市區作為親水式碼頭，把它做得更漂亮。

可是相形之下，我們也要保留高雄市的人文地理，讓它變成是一個大家可以懷念，來過之後還願意再來的地方，就是像日本它為甚麼可以讓你每每都想要去玩，或者大阪的港口，它也是一個工業港，可是為甚麼大家喜歡去那邊，就是你玩過之後還想要來，我希望市政府要努力去做這一塊，讓他去做一個更好的商業、或者人文、或者觀光的發展，這個是我的一個期待。以上是我簡單的敘述，我也有提出兩個書面資料，提供我們都發局做為參考，謝謝。

主席

謝謝黃理事長，黃市政顧問，今天所有與會學者專家的意見，會做成文字紀錄，請大家盡量將意見表述。

高雄市倉庫商業同業公會 顏銘傳理事長

主席、林局長跟與會的專家跟市政府單位的同仁大家好，剛剛黃理事長有稍微介紹我一下，我是在高雄港區已經十幾年，我從小在高雄港長大，對高雄港的熱情到現在也是不變的，我當過重劃代理公會理事長兩任，港區促進公會我是創辦人，那現在是船務公會理事長，對於多功能經貿園區，尤其夢時代周邊那一大塊土地，事實上早期就被公營單位占著，而不好好利用，然後因為這背景關係它的產業也已經退化、移出，現在如果能活絡這一塊土地，事實上是高雄的福氣。我們是當然贊成投資計畫，也看到包括香港等業者發展高雄，我們現在開發的地方跟南港不一樣，它是一個港但也不是港，高雄港是一個多元性的綜合港口，裡面充斥了主要行業商船以外，還有中港、經建、海巡，有貨輪包括遊艇，有漁港、有工作船還有一些港勤的設備等等。

高雄港在世界的 ISPS 國際船舶與港口設施章程，一直都維持達標，表示是一個安全的港口。為了維繫港區在世界上的名氣，所以大家也必須要在 ISPS 部分作考量，就是在安全及保全的部分，在船上它們會自己做 ISPS 的規範，那在水岸邊，照理講應該由港警主導，但是我不知道各位在水岸開發有沒有跟市警局或港警局聯繫，日後由誰來維護這邊的安全跟保全，因為你們規劃 10 到 30 公尺的綠帶，那這個綠帶留在水邊是對的，讓行人可以觀光、行走、欣賞水岸的美是一個很好的規劃。一般正常來講，以前是有一個 10 公尺屬於保全保安的範圍，在原港區是要歸責到港警，所以現在的情形是市政府開發了之後到底要歸責到港警還是市警，這個很重要，因為我們從二號碼頭就是棧二庫那一帶一直到一到十號碼頭開放了以後，已經發生多少落水事件，同時我們在流行音樂中心六隻鯨魚那一帶，也因為有人太靠近沒有阻攔設備而落水，曾經要申請國賠，所以現在要把那塊圍起來，因為這是責任行為的問題，到底是港公司的責任，還是要文化局去把這圍牆擋起來，所以說綠帶的保全跟水岸的安全要列入考慮，不然日後開發後行走真的會有危險。我們回想一下高雄最美的一條河叫愛河，愛河已經這麼久了，除了自己要跳下去的不算，

很少有人掉下去，因為它有一個綠帶，然後它有一個阻攔設施，一般人不會走過，警察或其他人看到會制止他，這是一個安全性，我想在開發同時也需顧及安全情況。

1 號碼頭目前是定為港勤專區，因為那個地方是上來做港內的檢查登岸、海關、港警局，另外棧二庫後面那條路接捷興街通往哈瑪星，兩邊車子都很多，從捷興街離開會接鼓山路，我發現很多人騎摩托車移到那邊就轉不掉，因為摩托車沒辦法從那邊過去，人也沒辦法，所以本來哈瑪星跟棧二庫沒辦法通行，如何串連哈瑪星、棧二庫到駁二，行人及摩托車之動線，那條便道原是為了港區交流，為了發展觀光，現在既然已經都成為事實，那何不把這邊的路都通了，讓大家都走這邊的路。我相信棧二庫坐船到旗津的應該不多，因為人過不來，幹嘛要走這一條路，就直接到哈瑪星坐就好了，所以這一條是可以產生互通的通道，另外一個缺點就是外地人開車從停車場出來就是走錯路了，走到捷興街去了，一般人不會走那裡，高雄人不會走那裡，但外地人會走錯。

另外就是說在港區提貨的區塊，尤其 27 號碼頭這邊高雄港務公司已經早就規劃，那 27 碼頭規劃為多功能經貿園區，希望將來臺塑離開後規劃成為一個多功能經貿倉庫區，這對我們倉庫業者是很重要的，而且旁邊有一個鐵道，市政府是不是可以跟鐵路局談一下，跟碼頭這塊做完整性規劃，而且將來國內線的碼頭萬一移到這裡也要用到那塊地，對於都發局發展 27 號的碼頭作倉庫區，我們倉庫公會是全力支持，以上跟各位報告謝謝。

主席

謝謝理事長寶貴的建議，我們收到意見時會列出來再做分類，在區內就納入作檢討。涉及到區外的相關意見部分，則會透過都發局分送相關局處研處，其他有關航港局、港務公司，另外專案協調。

高雄市大高雄不動產開發商業同業公會 林詠盛理事長

好，謝謝主席，還有各位專家，那我想我代表公會一些意見跟大家分享。我想一個城市的發展，不管在任何方面產業的引進是非常重要的，今天下的標題非常好「加速高雄多功能經貿園區開發」，這個開發速度剛剛有提到大概 7 年的時間，大家都一直在看亞洲灣區未來的走向，最近市府一直在打通連通道路，最近 70 期重劃已經完成，我想在我們不動產業界，因為要有產業才有消費，才有經濟，相對對不動產有所謂引進的效果，我們在這裡一直建議把多功能經貿園區的速度加快，我想今天有馬來西亞、香港的業者都有來，那國際招商我認為是非常重要的，國內國外一起同心來開發。

第二個，剛剛有提到就是舊港區跟原市區的融合非常重要，我們看到市府的努力，這是我們業界樂意看到的，我們不動產業界大家都希望趕快開發完成，讓我們趕快投入這個項目作開發，再這裡非常感謝市府的努力，我們不動產業界也樂意幫忙，如果希望我們的幫忙，我們可以幫忙，以上謝謝。

屏東大學 陳永森總務長

局長，各位先進大家好，今天要談的角度，要從比較大的角度去看，我過去擔任內政部都委會委員的過程中，從全國的角度去看各個地方。最近也幫忙高雄國土計畫，營建署最近也對高雄整體的都市轉型及更新，做了相當多的用心，所以從這幾個角度去看多功能經貿園區該怎麼發展，也思考了相當多。這個案子應該是配合主要計畫的通盤檢討，來當作我們未來的一個發展趨勢的探討。那主要計畫的探討，最重要的重點在於如何將規劃內容落實到市民的生活，以及現在的發展型態哪裡有窒礙難行的地方需要透過通盤檢討來檢討。

那從高雄轉型談起，三十年前就談了港市合一的概念，到現在還沒有真正落實，這是政策面的問題，我們很難去談。高雄市政府跟高雄港結合發展，是一個很重要的趨勢，高雄港最近幾年也一直在轉型當中，包括洲際貨櫃碼頭的完成，高雄港靠近市區這邊的商用功能以及貨櫃功能逐漸往南去移動，配合高雄整體工業的轉型，在這樣的轉型結果之下，我們是有相當多的土地可以作活化跟運用，港區的概念就從此處出來了。

港區這個地方，也就是亞灣這些區塊，我們要如何去定位，這是從早期國家建設的概念，一直到現在。高雄有幾個轉型的重點，第一個，整個高雄北區五輕退場，代表石化產業跟這個地方產業的位移，第二個是南科，在高雄新市鎮這個區域，目前也已經開始在做整體規劃跟投資，必定是在短期一定會放進來，那這產業型態跟重工業型態開始轉變的過程中，高雄更缺的是商業服務業，跟相關的加值服務如何在港區做？我們去看幾個國家大的城市發展，包括美國東岸、巴爾的摩、波士頓，西岸的舊金山灣，這些都是很典型的港跟市做結合，並且在產業型態的轉變及商業產業發展有很大的一個連動，所以，我們這個地方事實上要先確認哪一種的定位跟策略性的發展，然後在這個地方做城市的改造。

早期我們小時候開車開到這裡都覺得這裡很臭，因為都是工廠，很多的工業都在這裡，以前高雄港也很難接近，剛理事長說其實高雄港跟高雄人的生活是分開的，這些目前已經開始拉進，這些拉進，我們如何把更高值的部分拉進來，所以我一直會把它定位說，如同局長講的，我們這個地方就是高雄市的信義計畫區，像臺北的信義計畫區一樣，希望將這個地方能將相關的服務產業都拉進來，但這裡面也需要一些開發，包括水岸住宅的開發。水岸住宅的開發代表都市的一個新住宅型態的移轉，這樣的移轉會吸引國際人士來投資，就是所謂的水岸景觀住宅，再來就是我們的商業服務業，跟其他相關的工業服務等等，可以透過怎麼樣的方式，引進國際的投資，提高高雄的國際能見度。高雄的前一波發展也是四十幾年前，就是美軍在這邊的時候，鹽埕區那時期熱鬧滾滾，現在鹽埕區也沒落了。目前國際的投資是透過幾個觀光建築、公共設施的置入，對港區的改變也相當的大，那如何透過公共服務設施的改變吸引國際投資呢？波士頓就是一個很好的案例，它把所有公共服務設施放進來之後，廠商就進來，所以事實上完善公共服務設施置入，讓廠商知道這個地方是值得投資就會進來。至於產業的型態，希望市府的都發局或經發局可以好好

的思考一下，目前的型態是怎麼樣，那如果單一住宅的投資是最快，但是住宅的投資一旦定下，產業型態就很難做改變，這要好好去思維一下，它的比例該如何，該如何進行，那前一次的通盤檢討有提到先產後住，這概念也可以去思考一下比例問題，讓這個地方趕快做轉變。那至於中島這個地方大家比較少提到，中島純粹還是目前的工業跟倉儲型態，這樣很可惜，因為這裡剛好就是一個很理想的水岸經營型態，這方面也可以去思維一下。很多灣區的都市，他們的捷運的渡輪，不是車子是船，船的來來去去可以造就都市不同性的景觀跟新的發展型態，以上先提出一個概念跟大家分享一下，謝謝。

高雄市立空中大學通識教育中心 胡以祥助理教授

局長，理事長，還有各位學者專家大家好，我過去是在經建會服務，也在行政院南部中心十幾年，那剛剛大家都談過在1995年的亞太營運中心計畫中，我們高雄多功能經貿園區是被定位為海運中心的基地，其實我在亞太營運中心計畫的時候就有參與，我本人是負責金融中心跟媒體中心，所以我們就很清楚，當時的確是海運中心的定位。但是產業政策是都計政策的上位概念，那產業政策一定是根據國際的需要，還有主客觀的環境變化，以及跨國間的生產比較利益，即誰可以發展得更多的方式。今天的臺灣，恐怕已經不是以製造做為主流的產業，高雄市已經從舊高雄市到現在的新高雄市，也有更多新的基地產生，所以製造的概念以及它所衍生的倉儲，就未必是需要放在多功能經貿園區，所以我在這裡比較大膽的提出，建議把原來的特倉區全部檢討掉，盡量增加特文、特貿跟住宅的比例，這就是我的看法，就是說，製造不在了，那特倉的依附性也不在。

那另外來講，洲際貨櫃中心現在正在建設，等它完工之後，以及未來可能的大林蒲遷村，甚至還有南星計畫的一個用地，我們都知道南星計畫，中林路以北已經賣給港務局了，那以南是要做遊艇的製造區，但是案子也已經結束了。所以說南區的地方，還有很多的倉儲的可能性可以運用，例如現在的中林路以南的南星計畫，所以說讓特倉的概念，徹底的從高雄多功能經貿園區移出，這個是我的一個建議。

此外，也許還有海事文化觀光相關的規劃，我個人建議，應該要把這種具有特色的文化營造設在旗津區，也就說高雄多功能經貿園還可以做很多的用途，我們現在傷腦筋用途太多不知道做什麼，那能做純粹的住宅，純粹的商業區是大賺錢的，又好像捨不得，又要把文化放進來，那海事文化的部分，我個人建議應該可以全部移到旗津區，讓旗津區也可以共享共榮。現在這個區域裡面，因為有市立圖書總館已經完工，事實上我當年在議會發言時曾經反對過，我認為有一個圖書館的話，應該到新市鎮去，無論如何，它現在就在這個地方了，使用圖書館的概念跟住宅的觀念是比較接近的，所以說的確對於住宅的興建跟招商，它是有吸引力的。我們假設說在這個區域裡面已經營造好的一個圖書總館，那麼漂亮，如果還沒蓋就算了，那已經蓋了，但是我們又要把可以吸引住宅的吸引力去除掉，是一件非常可惜的事情，所以在這邊建議，在住宅的比例是可以提高，但我是反對全部變成住宅的，不應該類似美術館特區或是農十六的概念，它還是要承擔很強度的商業機能，才能發揮都

市核心區的商業中心的概念。

那我們也舉幾個城市為例子，一個是紐約的曼哈頓，白天是華爾街非常的熱鬧，但是我曾經去過一段時間，在晚上的時候都沒人，是無人之城，大概六點以後，全部都黑漆漆，連麥當勞都不開，所以這樣子的以純商業為主的模式，並不適合我們的高雄多功能經貿園區，同樣的故事也發生在洛杉磯的中心，我們每次看到好幾棟高樓大廈集中的地方，也是一樣到晚上沒什麼光在那邊，我們比較贊同的方式是橫濱港模式，它是結合摩天輪、郵輪、遊艇、古蹟跟歷史的園區，它成為一個重要的觀光機能，商業機制也是有的。還有釜山北港，釜山它把新港遷到釜山鎮海區的新港裡面，而釜山北港的發展模式一樣有摩天輪還有郵輪、遊艇，所以我們可以說它也是學習橫濱的模式。

最後提到智慧城市的引進概念，我們舉一個案例，就是仁川的松島市，因為它是最早標榜他是智慧城市，在大家都還沒理解什麼是智慧城市的時候，它是最早發展投資投入的，它成為這時候大家要取經的地方，結果智慧城市的發展太快，太早投資，後來看起來都是陰暗的灣區，所以我反對由政府帶頭作智慧城市的投資，因為時間變化太快，它很可能會在一段時間之後，成為落伍的象徵，應該還是要維持讓有市場機制的商業模式發展，讓政府來做整體的規劃，來讓民間來投資，那這樣智慧城市才會與時俱進，而且有回收率。

高雄市不動產估價公會 鄭清中理事長

各位好，我個人的淺見，比較不曉得的是說，我們高雄經貿園區的角色定位要往什麼地方？看起來什麼都有，但到底哪個是主軸？我們高雄市最近的開發叫做新市鎮開發，為什麼大幅修正？橋頭產業園區的開發，是因為我們產業的用地不足，南科跟路科也是產業用地不足，這麼多產業用地不足的情形之下，我們高雄經貿園區這裡能做什麼？我覺得這部分可能現在要做一個思考，因為角色定位確定之後，才有一個集中的產業聚落，才有上中下游，那相對的，如同先進說的，上下產業的聚落整合之後，就是帶進人口，商業帶進消費，接下來就是促進土地的開發，因為我們今天的主軸是在加速高雄多功能產業園區的開發，所以我個人覺得，是不是要先把這個地方帶動，這個地應該是要走向低汙染或是零汙染的產業，就是服務性的加值產業，我們希望國際的服務人口進來，那我們的交通呢？我們的高雄港是非常棒的，我們曾經是世界前幾名的港口，可是我們的空港是沒辦法讓飛機下來的，所以變成長期以來南北的發展就是南空北商，高雄是一個這麼好的地方，我覺得角色定位先確定之後，再思考怎麼去吸引它，因為我們周圍的南科、路科，包括橋頭產業園區，未來都會需要有更多的產業進來，然後這些產業都會有商務的需求，那我們當然希望把它引進到這邊來，因為這些產業進來之後，他們的一些加工出口也是會引用到高雄港的運輸功能，可是現在出口沒有增加，所以我們高雄港的倉儲一直下跌，加工出口區沒落之後，沒有產業的再升級計畫，那我們現在在談經貿特區很發散，是不是反覆的思考一下，我們要怎麼做，因為這個地方要純商會比較辛苦，純住我也覺得不適合，因為我們地政局在周圍都有一、二十個重劃區了，然後我們

美術館成熟了，農十六也成熟了，我想高雄不是很缺高級住宅區，剛剛永森教授說的，我們缺的是親水岸的住宅，可是畢竟這不是我們的主軸，我們這裡 590 公頃的地要開發，我個人給規劃單位的建議是，定位在哪裡先想一下。

高雄市建築經營協會 涂耀斌委員

局長、各位前輩，這邊代表高雄市建築經營協會，談下一個建築經營研究團隊對高雄市願景和期待。因為高雄市的亞洲新灣區，包括我們之前談的多功能經貿園區，高雄人對這裡已經有期待，一個偉大城市誕生到底在哪裡？那在這種情況之下，我們今天有兩個方向要談：第一個講到願景，第二個講到加速開發。

在願景部分，我們講到都市更新，有個記憶歷史的存在、有一個市民的期望，我們等了這麼多年，結果會變成什麼？在第三次通盤檢討的時候，是不是該考慮在座各位與市民的想法，那接下來提到主辦單位拿了很多全世界成功開發案例來回應港區發展，那麼都更、新生，包括變成成功的研究計畫案等，高雄市有沒有可能？在這個區塊包括流音中心和旅運中心即將啟用，在這種情況下，原本園冶獎頒獎典禮要在流行音樂中心辦，因為疫情關係所以可能沒有辦法。談到第二點，從臺中、彰化、南投到雲林、嘉義、臺南、高雄與屏東等，我們在這麼多的城市舉辦活動，所以我們深入了解公共建築，亞洲新灣區有一個很奇怪的特性，私有土地只占 15%，公有土地占的比例這麼高，這麼多年來，政府用了很多的獎勵措施希望園區能夠發展，但是為什麼亞洲新灣區沒有發展？第一個，私有土地受到一些限制，成功路以西的部分可能沒辦法當住宅，開發效益在整個景氣面上有很多的辛苦，很難做有效益開發。

接下來這個部分我們需要主辦單位協助，因為我們看到公部門這麼多的土地，市政府能做什麼推動？市政府會很辛苦，其中很多是中央部會應該要做的事，但假如我們中央部門都不動，那就會看到我們能動的都動了，包括市地重劃的部分已經大部分都動工，接下來公部門要不要讓它動起來？所有的產官學員一定要讓中央政府知道一件事情：那就是高雄市的發展，高雄市人有權利要求政府來推動發展，可是多功能經貿園區的發展被延誤了 30 年，這是一個不可思議的事情，所以我覺得是應該好好思考的。

剛剛我們講到常住人口和流動人口，那流動人口大於常住人口，我要講一個很簡單的題目：我們到駁二、到棧貳庫，因為我常常接待全國朋友包括國外的朋友，每次帶他去那邊，我很怕帶他禮拜天來，因為開車是很大的夢魘，很難開車也很難停車，所以如果流音中心、旅運中心全部啟用後，我們以後要怎麼去這個地方？只有想辦法經過五福橋進去，就算繞到七賢橋、中正橋，交通一樣打結，那在這個問題之下應該思考流動人口。

另外我真的很怕這邊跟衛武營一樣，衛武營文化中心要帶動的是戲劇、音樂與文化的人口，實際上有沒有真的發展起來？在這種情況之下，我們要思考以後的人流怎麼去打通？這些關鍵很重要。其實我最常停在軟科，搭輕軌進去駁二，因為車開不進去，車開進去開不出來，連吃飯的時間都會耽誤，訂餐廳的時間都會錯過，

因為到那邊有小孩、孕婦、行動不便的人，那在這麼大區塊裡面活動的時候，未來這些人會再來嗎？這可能是要討論的第二個題目。

可以考慮民間部門開發順序，因為現行計畫是先產後住，做區塊的總量管制，就是我們使用分區的管制，或許可以把先後順序調換，但是留下的地一定要做商業，住宅以外的土地固定使用性質，市政府不用擔心以後只做住不做商。假如城市的居住人口聚集，就不用擔心商業活動是否活絡，因為城市有居住人口才會有商業行為，但是現行計畫的概念是希望先商業後住宅，住宅部分是獎勵性質，希望拋磚引玉讓它做住宅，那未來我們講到願景、講到操作過程、講到說我們共同參與的單位等等，如果中央不跳進來，每年開這個會效益不大。

高雄市經貿發展協會 祈士鉅理事長

我是嘉新水泥股份有限公司的總經理，同時也是高雄市經貿發展協會現任的會長，經貿協會已經成立 20 年，從謝長廷到陳菊市長，高雄市經過每一任市長的努力才走到今天這步，我也佩服局長開這個會議，多功能經貿園區是大家重視、一定要往前推的，不是受什麼改朝換代的限制，我們的會員包括新灣區的土地 70% 的公地主和 30% 的私地主組成，那這幾年來一直和政府做溝通協調，推動如何開發園區，包括市地重劃、都市更新、開發許可，目前完成七成以上，之後就要劃分土地、計算如何投資，所以這裡面有特貿區、特倉區，不是說商人重利，因為現在企業有社會責任，假如企業不賺錢，如何做到回饋社會？企業背後有多少工作者？所以我們的投資案一定要分析。

另外每個企業持有的土地規模都很大，如果 20% 的住宅區要先產後住，這就碰到產業的定義，什麼是「產業」，多功能經貿園區是特貿區、特倉區，其他產業還有污染的、有煙囪的，或是產業指的是服務業？所以產業是怎麼定義的很重要，如果「先產後住」退一步變「先住後產」，投資只有 20% 額度，依我們分析的報告計算結果，都沒辦法投資，這也就是為什麼都沒有廠商有興趣投資，因為算來算去，這就是虧本的生意，所以所謂的「先產後住」一定要調整，假如沒有住宅做調解的話，商業根本做不起來，這是以財務角度去設想。像夢時代他投資那麼多他有賺錢嗎？他沒有賺錢。所以這是很現實的問題。

但從實際面來看，有人進來、有消費才能撐住，講難聽點做功德。所以第一個訴求，希望不要「先產後住」，調節成「以住養商」，且住商比例一半才能平衡；第二點，第一、二次通盤檢討與時俱進，每次都有一些調整與進步，前次變更住宅區開放 20% 時程獎勵和開發獎勵，在去年六月到期，以前的獎勵看得到吃不到，希望這些獎勵真正用得上的時候拿出來；第三因為特倉區在南邊，事實上與夢時代直線距離大概 200 公尺，環境天差地遠、地價天差地遠，所以要把人流帶去那裡的話，建議應該是把輕軌線拉到擴建路那裡，土地不是問題，有人流才會有消費，而且高雄市有海港、空港，所以有機會塑造高雄多功能經貿園區。

高雄市政府財政局李樑堅局長

以前多功能經貿園區是在吳敦義市長時代就開始推出來，當初一號到四號還是有些散雜貨的船在運作，而現在 1 號到 4 號的碼頭已不是這樣的運作模式，很多倉庫已經做轉型，所以要調整回去原來的狀態似乎有很大的困難性。第二，對於多功能經貿園區，我們從亞太的高雄、到臺灣的高雄、到高雄的高雄，到底應該引進什麼產業？因目前南北高雄呈現特殊狀態，以前南高雄有港口經濟帶動高雄市工業發展，但現在北高雄明顯商業機能較南高雄強，那我們又希望這個區域能引進商業機能，最近的特貿三，包括捷運局和財政局的區塊，都沒招商成功，而去年至少還有 5 件，前年則有富邦人壽投資 375 億，把龍華國小變成富邦的第二個營運中心，但是南高雄有沒有這樣的區域條件，因自身是負責財審會，估價到財審會，明顯感受到委員擔心這個區塊能引進多少商業機能，而每個人都希望是馬上可以賣的住宅用地，所以住宅比率可以從二八改五五，但是住宅只是一個短期資金的注入，商業機能才是多功能經貿園區具體能辦理的功能和角色，高雄缺金融，如營業額就比臺北差很多，因為高雄人口沒有具體增加，商業受到相對的限制，所以不管要引進新的產業及智慧科技，定位顯得十分重要，我們的商業機能和土地條件到底能夠吸引什麼產業進來，以及相關的配套措施、獎勵投資是否完備，都是需要考量的部份。

另外，之前比較沒有思考到，假如變成住宅、商業為主的時候，水域的管理誰要負責？

而第一個定位的問題需要都發局，今天也有很多商業、產業的投資人進來，因為產業要先定位我們才能聚焦全力，極盡所有力量把產業招進來，住宅比例要不要適度放寬，相信都發局會做一個審酌考量，至於產業的招商，一般先有旗艦型產業進來，如果在南高雄這邊有像是富邦這樣比較重大的投資帶動，我覺得就會帶動周遭關聯產業吸引進來，前提是人口要不斷進駐，但人口總量就是這麼多，人口少子化是必然的趨勢，我們不像中國大陸，大陸說要開發一個城市，從其他城市就有一堆人過去了，臺灣則不然，目前臺灣人口成長以桃園、臺中較明顯，臺北則因生活成本高，所以人口在降低，那假如我們只是單純把臺灣其他城市人口移入到這邊來，較為困難，反而可考量外國人口能不能移民過來，以此方式實現人口注入。

市長提到，針對外國移民如果能引入，高雄變成一個不管是投資、就業還是移民的首選，這樣人口的注入，帶來居住、消費、和投資的流動性，所以我們目標不一定鎖定在國內人口城市的移轉，國外城市的角度也是很重要。

我們看到有馬來西亞或是香港的投資進來，如果這個區域的條件、土地取得成本夠，一些相關的投資獎勵條件也夠，最希望是市政府的政策有些相關的投資配套，讓投資更有信心，如果能夠鎖定一些旗艦型產業進來，就會帶動一個很好的投資效能，誠如和發產業園區，在以前招商 60%，去年 8 月全部完銷，很快就完銷了，所有的可出售土地都完銷，一個風潮進來後就有很多產業的投資。就臺灣南北發展來說我們還缺少一個很重要的機能—金融產業，目前金融產業主要是在北臺灣，南

臺灣相對比較辛苦，本來市長提出了一個自由經濟示範區，那個部份就希望能有一些政策上的鬆綁，例如教育產業學費能夠不用受到太多教育部的限制，醫療產業的進駐能夠變成一個國際醫療中心的進駐，這樣是不是能帶動一些條件，所以我們還是需要配套措施，像是一些法規的建構、鬆綁，對於一個區域條件的推動應該有很大的發展。

愛情摩天輪很可惜，他選在一號到二十四號碼頭裡面的三個區位，外國投資者搶進來，但是你的土地不簽協議書、不交給市政府使用，又去招商，這像是雞生蛋、蛋生雞。土地所有權是在交通部航港局身上，如果工 20 土地願意開發，廠商就進來興建了，所以我們跟鄰近的國營，像臺灣港務公司、交通部要做很多的協調，再來是中島區塊，全世界第一個加工出口區，其產值高、廠商多，又是水岸第一排，如果能做一個更完整的區位會更好，不過加工出口出有它發展背景跟歷史，所以這個部分的產業融合、經貿園區的開發，其實可以請市政府都發局這些單位，彼此探討雙贏機制，把這個區域產業共同帶進來。站在市政府立場及租稅減免來說，高雄市有一個促進產業投資條例，這個部分經發局一直跟我們財政局來做協調，引進產業是不是可以透過一些租稅減免機制，如租稅減免、補貼，像我們促產基金來講，大學的產業進來投資，有投資的獎勵、雇用人員的獎勵和房屋稅也有補貼，也希望盡量把額度、尺度盡量拉高，這樣廠商具體誘因就會提高，我覺得是市政府在這個區塊上要共同努力的部分，不過招商其實很看心情，一個旗艦產業一進來，大家全部都進來，而廠商要的是什麼？要租稅減免、住宅比例提高還是交通措施的配合？配套措施都要釐清，另外，產業需求的條件、重點引進的旗艦型產業為何？相信顧問公司會給一個很好的建議，而且市政府最近在規劃市民卡，相信未來城市 Smart City 的功能跟具體落實會越做越好，這都是我們市政府相關的配套措施，也希望業界能繼續給予支持。

主席

剛剛涂主委有提到很多土地，尤其是特貿這塊，很多屬於國公營土地，占 68%，三分之二以上的土地都是國公營土地，現在搭配的是中央大南方大發展計畫，那都發局也正式發函國發會，邀我們多功能經貿區這個區塊，促成國公營土地加速開發，這個部份已正式提案到中央反應，未來根據國發會的指示來推動。

高雄港區幾乎都是國有土地，港埠用地管理機關屬於交通部，在四年前成立土開公司，是高雄市和港務公司合資的開發公司，指定經營範圍是二號碼頭到四、十六、十七、十八、二十一號碼頭，剛剛國外廠商選中的是一個適合發展愛情摩天輪的區位，開發協議書航港局跟港務公司在去年上半年和高雄市政府談定，只差用印，因為港務局跟港務公司在交通部點頭之前不敢蓋下去，但去年 6/4 算逾期延誤，時程超過期限，所以回饋比例原本是 42% 恢復到 52%。臺電招商，特貿三招商第二次招商暫時流標，剛好在選舉前後，雖說領標廠商很多，有 14 家，但是可能很多人都在觀望選舉結果，而招商時聽很多廠商意見，都有提到都市計畫放寬住宅比例，已納入本次都市計畫通盤檢討。

高雄市政府經濟發展局

主席大家好，經發局站在招商、刺激經濟發展上，謝謝局長幫我們說了很多，在促進產業投資上面，我們有獎勵促參條例，是希望有吸引母雞帶小雞的效果，那包括房地租金、請聘人員的薪資補貼，希望有吸引大企業駐進高雄，帶動周邊產業發展，在獎勵措施是這樣的。那當然在這塊多功能經貿園區，我們有相關聯的產業，包括會展中心和高軟，那衍伸的會展產業，包括數位內容產業、包括我們現在也爭取到前瞻計畫市府投入的計畫案，科技的發展，如軟科，智慧科技就是一個很好的標竿，帶動了數位和體感，延伸到目前在駁二大魯閣前面，那當然，我們是希望在數位發展上，有些附屬產業的發展，雖然高雄市是重工業發展起家，但是也希望在未來產業上能帶動一些相關產業的價值高級產業，所以在這塊的區域發展，我們設想會有一個產業的附屬發展，帶動後續 5G 建置，且相關聯的都能在這個區域裡面，那這 1 年來高雄確實都有一個很大的新聞性，所以不少人都有興趣，在我們所接到土地和一些的進駐需求上面，從工業、商業甚至要來投資做樂園的都有，當然我們希望在這區域的發展上面，也能做一個整體的考量，曾經在高雄展覽館旁邊的中油土地，我們希望在中油土地的規劃上跟會展中心有一個相關聯的帶動，除了展覽和會議新中心，做一個全面性的考量，在外來的人流引進上面有一些周延、突破性做些思考，比如說剛剛提到的自由經濟示範區，做一些金融、教育或是醫療做一些示範區的突破，對於高雄引進人口會有一個相當的幫助，但受限於些相關法令和政策面，在推動上就會有些困難，舉個例子，我們想推動旗津的免稅區，那受限於旗津不是在中央離島條例中規定的離島，所以光是在這塊就費了很大的勁，不過還好最近民意代表給了正面的回饋，會在條例上的修正給予很大的支持，而經濟發展上，產業有這些土地能提供的話，希望盡量把高雄土地推銷出去，且希望在法令政策上也有全面的思考和再去爭取。

高雄市政府地政局

整個多功能經貿園區，地政局處理了總共 10 期的重劃區，加 1 期的區段徵收區，總面積總共有 170 公頃，目前總共處理六期已完工，計算起來會釋出 32.43 公頃的可建築用地，也就是特貿的這些土地量其實非常大，地政局在辦理相關市地重劃時反覆跟地主開說明會、座談會都是在討論未來能做什麼使用，而在使用上面，大概就是類似夢時代、旅館、那些商業使用，而這麼多土地競合，需要更清楚的方向定位，也就是這次通盤檢討的重點。

區內公設有無檢討空間？比如說中山路跟凱旋路兩側都有一塊交通用地，面積加起來是 3 公頃，那這兩塊交通用地未來要做什麼使用，對於整個多功能經貿園區是一個資源性公設，那這個資源性的公共設施怎麼發揮它的功能且恰到好處，這部分就在都市計畫這個層面上先做好一些檢討、討論，不然這個重劃，一個在 205 兵工廠的區段徵收區，另一個在我們重劃區內，那馬上這些都在建設完成後，都是要交還給土地所有權人的，但是開發方向不確定這個部分，也是這一區比較重要的議題，另一部分也是在土開過程中滿有感受，首先，區內交通如成功路以西，在開發招商上有困難，主要是因為輕軌有把這個區塊跟市區做一個阻隔，因此整個街廓內的土地使用、進出道路順暢度，因輕軌關係比較受限，是不是還有機會檢討，尤其輕軌以西的交通怎麼去處理。剛剛都是講說多功能經貿園區區內的部分，假如多功能要發展起來，其實對外交通更顯重要，現在的對外交通的部分是不是已經足以應付大開發量體，而且論現在多功能經貿園區的開發率其實是偏低的，以後陸續開發後時，交通量令人擔憂，前面也有專家學者提醒，尤其是旅運大樓開始營運的話，這麼大量體的郵輪進來高雄勢必有很多遊覽車，那這些遊覽車可能好幾十部、上百部，請問這些停駐空間在哪？交通量體如何疏散？此部分可能欠缺討論，那這些是一個非常基礎的交通建設，勢必在土地整備階段要有解答，這些是我比較擔憂的部分，以上。

高雄市政府財政局開發科

產業政策不是地方層級，而是國家層級的議題。不是我們地方單獨的問題。剛剛委員提到過，其實經建計畫應該是在前面的，都市計畫跟著經建計畫，所以我這邊覺得委員講得很對，中央政府應該動起來。理事長剛剛講過，我們這個區域的定位和服務性的產業要服務誰？這個地方要服務的，就是我們整個高雄市的廠商以及居民、市民，可是我們高雄市到底有沒有這麼多廠商跟居民？需要這樣的一個經貿園區來做服務？我們如果以我們財政局辦理許多商業地上權開發的經驗來看，我們高雄市的商業開發其實已經算是非常好了。沒有那麼多的廠商、居民，所謂的「服務對象」需要服務的時候該怎麼辦？那實際上，怎麼樣可以吸引人力密集的產業進入大高雄、屏東，而不是只在這個園區內。有這樣的產業進來，才有辦法帶動人口、經濟行為。我們看到像臺南、台積電，臺中中科很多的廠商帶動了很多高科技的收入的中產階級進去。所以你發現臺中的土地增值稅快速地成長，它的牌照稅

也激增。這都是因為產業帶動就業人口進來的原因。

高雄現在的困難是在於要怎麼做，基本上幾個簡單的一個看法是：第一，中央政府能做的就是改善國內和國際的交通條件。我們發現新灣區在一個港灣的位置非常好，可是我們現在發現一個很大的問題是，我們的高雄機場宵禁然後大型飛機無法起降，國內交通也都坐高鐵了，不坐飛機。所以高雄機場原來的效用已經降低很多了，它與國際的連結已經大打折扣。另外，我們的高鐵站只有到左營，沒有到高雄市。那目前北高雄變成是主要的國內交通重心，南高雄那邊的交通變成受到非常大的阻礙，這是一個問題必須要解決。那另外就是，必須要去創造產業的投資機會。包括產業園區，包括水、電的供應有沒有穩定，吸引高值的產業進駐，這需要目的性的招商。像是前政府時代也提過，當時說臺積電要來，結果最後選擇臺南。我想，如果臺積電來到高雄，現在應該是不一樣的狀況。這些做得到才有辦法改善年輕人的就業機會，這不容易。我認為還是必須要想辦法爭取中央直接的財政挹注。這個是剛剛提到，產業政策不是地方層級，而是國家、中央層級。

第二，很多東西涉及到政策誘因的時候必須要立法。很多法令都是中央立法，中央立法之後成為政策誘因，變成胡蘿蔔之後才有辦法吸引人家來。

第三，我認為航港局還有國公營事業的土地，按道理來說，配合中央政策來高雄做一些相關的開發，不應該是以賺取它們的金錢收益為目的，而是要招商開發，創造這裡的發展為主要目的。在這樣子的情況之下，中央政府能夠動起來的話，我想我們的地方政府配合這樣子的一個經建計畫來做都市計畫的配合，那是完全沒有問題的。

高雄市政府海洋局

主席、各位代表先進大家好。海洋局這邊補充一下，多功能經貿園區的開發，在土地上固然有其一定的價值。但它其實未來要發展的話，是牽涉到整個水岸的開放。我們發現多功能經貿園區是沿著整個高雄商港區的範圍來做開發，商港區內有所謂的商港法，中央的主管機關是交通部航港局，營運管理單位是臺灣航港公司。所以在海洋局的狀態，針對開發一直相當積極努力。但是，在與港公司原有歷史背景之因素下，整體開放港區趨於保守，目前還是積極地在跟港務公司做協調。或許未來二期那邊已經營運啟用的時候，有一些產業可以引入過去的話，那未來那邊才會有一些起色。

第二個，就是有關於在這次主要計畫通盤檢討下面，在我們新光碼頭到二十二號碼頭，我們發現有規劃綠帶。剛剛的簡報有提到說開發遊艇產業，開發遊艇產業需要有碼頭和相關陸上設施的存在，或許在這次的通盤檢討上，我們針對綠帶的部分可以做水岸發展設施使用，來做一個特例。那麼這樣對於這個港區，或是整個多功能經貿園區，在未來的發展上面會有更多的彈性，能夠讓未來的發展可以更加地明確。

香港商柏威年集團 鄒傑森董事

局長、各位理事長好。在前幾年跟局長認識之前，就一直在跟高雄市、港務公司做一些建議。我講三個重點，當年我們在做協調的時候，港務公司時任的董事長吳宏謀董事長，邀請公司的大老闆，都到了。他們談完之後，也跟各個董事長等相關的合作的夥伴都開了會。資料我們也提供，大概開了三次會之後，這個案子就停掉了。

我滿感慨的，當年一個國際大廠商來談事情，很認真要談事情。結果答案是中央還在協調中。我覺得這樣在開國際玩笑，我覺得這樣不妥。前理事長之前也和我私下聊過，中央和地方結合是很重要的一個接觸。這個接觸才會讓你踏出國際這一步，我剛聽到的內容、包含找個這些廠商，還是侷限在臺灣裡面的「國際的」廠商，並不是還沒有引進到臺灣國內的「國際廠商」。不能還是一直站在我希望臺南能過來，高雄誰不要走，然後屏東能夠來。再給你二十年，高雄的市民也不會來，你可能自己生還比較快一點。你應該營造一個很好的環境，比如說住的問題，你沒有誘因談何群聚性？你沒有群聚性，你哪有需求？你沒有需求，談何提升？我覺得這是一個階段。所以說，高雄市政府本身跟中央或地方的建設環境，給一個很好的條件，或是一個範圍。國際都在看，這個是可行的，我們可以去參加競標，或是討論合作方式，這個比較直接。

現在的國際情勢，因為疫情的問題。相信再過幾個月，全世界疫情都趨緩後。因為大家經濟都遲緩衰退了，回流資金，來吸引國家投資。

第二個，哪個國家釋出最多誘因？或者是我的投資報酬率是否可以更吸引我去投資？以這個角度去找國際的廠商。

第三個，臺灣針對疫情有優勢，疫情控管好。我有很多臺商朋友都跟我講說，乾脆回臺灣買房子。我覺得這個是一個誘因啊，局長說可以弄一個香港村，對不對？這也是個方法。因為臺灣對於這次疫情的處理，包含高雄的管制。我們可以提出說，怎麼建設一個優質的住的环境。因為有住才有需求，因為有住，我來這附近工作。或者財團定居在這邊，它的效能、效益能不能提升？唯有走到這步，才能從工廠變成代理商，才會變成金融。國外財團總部90%都在臺北，即便高雄有土地，但對國際投資不方便，光要開一個金融匯兌，就要跟總行報告，所以經貿園區的開發，並不是土地的提供，而是功能要提升，高雄市政府對於銀行的管理是不是能和中央協調？讓部分國營事業銀行總公司移至高雄，金管會某些部門移到高雄，不要每次國外投資來都要求人家到臺北開會、跟總行、跟金管會報告，這樣這些公司才會想到高雄設公司，不會跑去臺北。如果只是單純地建築，我會希望百分之百是住宅，這樣子至少增加高雄的人口數。總比土地一直放在那裡，土地的主人想要開發無法開發。沒錯，從吳敦義市長任內，就已經是這樣先行。每個市長都有他的貢獻。如果你今天是要跨國際，我的建議是本身內需問題先解決。要跟國際廠商交接的時候，盡量不要說走到了一個進度之後，才跟人家講說：「我們等待，很感謝你寶貴的意見。」，光是光榮碼頭的案子，我寫了三份報告。就是港務局的某某局長跟我講說：

「傑森，真的不是我們港務局的問題，是上面的問題。」後來又講說，我們都水線第一排了，幹嘛蓋七十幾層樓？要就蓋個五六十層樓、三四十層樓就夠了。後來又沒消息，所以這樣不太 ok 啦。

等到這裡佈建都 ok 了之後，我覺得才能踏出國際那一步。我覺得現在高雄還招募國內自己的外商，那可能會有限。我覺得至少有一個標的，由那個點去擴散。引進一個真正的國際財團，他願意跟高雄市合作，高雄市全力的來協助，中央來配合。

第一太平戴維斯股份有限公司 黃瑞楠董事長

從產業需求來提供最近從廠商所得到的意見彙整，剛好碰到中美貿易戰跟疫情，因為臺灣疫情控制得非常好，在全球供應量來講，臺灣是唯一還能維持正常商業活動及生產製造的區域。這波疫情下來跟持續的中美貿易戰，個人及公司感受非常高的是，產業界對南部的土地需求與過往十幾年相比是高的，有一很大的因素是北部土地太貴了，且北部產業用地供給其實非常的飽和，誠如有些先進所提，臺積電在第一波中美貿易戰時急著回臺灣，臺中以北的各科學園區其實都急著想找地，能不能分給這些產業其實是非常困難的，他們要做的事情是必須重新換一塊地，要徵收跟想辦法做重劃，這個時程一下去其實都是十幾二十年的事，所以剛為何我提到南臺灣，其實在最近這兩三年，林局長也提到，像橋頭園區，最近只要有地可以拿出來，產業認購或願意進駐比例是非常高的。這次的中美貿易戰，就我們觀察應會再持續很長一段時間，這個的確對臺灣產業發展很有利基，有機會可以轉型，雖然這裡是南臺灣，剛好在這時間點上，有土地供給的時候可以趁這次的機會做產業轉型。在回流臺商裡，前一波是高科技的大型廠商，研發、製造都需要回流，那製造，我相信我們有其他工業區的開發，那研發呢？如果他們需要大型的研發區間，那跟我們產業用地的需求的限制是否能多給一些獎勵跟刺激，讓他們申設大型研發中心，這是一個方向。

另外，我認為高雄港這個特區有一大優勢：有空港也有海港，過往幾年我從新加坡學到一些經驗，在區域核心裡，新加坡的倉儲物流角色是非常好，同時有空港及海港的優勢，它的地理環境可能跟高雄比較不一樣，但我們同樣具有空港跟海港，剛好臺灣這一波的物流跟倉儲都在轉型改變中，大廠商、甚至境外廠商都在尋求倉儲物流能升級跟改變，剛好前陣子，連統一這樣的傳統服務廠商，都在臺南的樹谷園區，拿很大塊的地想要做新世代物流倉儲，那這部分在我們的園區、空港或海港有沒有辦法把這些功能加進來，大家提到倉儲物流聽起來在印象中不是那麼厲害的產業，但就我們實際與這些產業接觸，其實是非常厲害的產業，在新加坡的這些物流倉儲，其實他們可以做到的是幫這些業者從遠在歐洲所製造出的半成品，在無人的倉儲區可以幫它貼標，然後再出貨到實際要出貨的地點，在新加坡中轉，貼好臺灣中文標籤，再出貨到臺灣，貼好簡體字，再出貨到中國，它是一個中轉集散地，剛好提到的中美貿易戰，很多廠商都要回流，他們的產品製造具高附加價值，還是要外銷，剛好我們有海港、空港，那如果我們只想的是如何增加空港的人跟旅次，

那我們是不是可以去思考增加貨運的功能性，去提供願意回流到臺灣、高雄，在這邊設立研發製造的這些廠商更好更方便的功能，當然這些功能聽起來一定有些如剛所提，有些是中央的層級、有些是地方的層級，但若以我產業界角度，這是我們可以思考的方向。

高雄市建築經營協會 涂耀斌主任委員

這邊有個意見提供市府參考，下次可邀請中央來聽聽看我們大家的意見，因為南部人的聲音需要被聽見。

第二個，有關在整個產業中，今天各局處都有代表來，各位可能記得，高雄錯失兩個機會，第一個是南科選址的時候，高雄用路竹當備援基地，沒有在市中心裡面有一個機會，那我們看臺南南科的發展，在善化、新化那一帶，居住並沒有形成一個居住生活圈出來，因為這些科學園區的技術人員居住回到臺南市。

接下來看到中科，選址本來選高雄，結果高雄也沒被選上，可能因為許多歷史背景，可能因為我們不歡迎產業，在這種情況之下，中科在整個居住環境的改變，我們看到五期、七期，包括整個西區的發展，這部分，我們如果北漂青年，現在在桃園買房子三千萬起跳，一個月不到二十萬的薪水買三千萬的房子，要如何買？那如果橋頭科園，我們可以想一想，就南科與中科的發展，年輕人一定不會住橋頭，因為小孩就學要找學區，這些在高科技公司上班的技術人員、研發人員讀書都很辛苦讀上去讀到碩博士，今天他不會讓小孩在橋頭讀書的啦，所以當高速公路連接到市區，產業會發生很大的變化，例如臺南南科園區，所有高階人員全部居住在臺南市，開車上班僅需十分鐘，如今當地住的人多生產線人員。

就此情況我們回推到高雄，在嘉義長庚衛福部有個研究計畫—高齡醫療健康促進產業，嘉義長庚四十公頃的地要在雲嘉南地區發展高齡的醫療產業，像我們北漂的技術人員，只要橋頭科學園區開始量產的時候，甚至在試營運，當初台積電在南科試營運的時候，把臺南地區所有汽車旅館全部租完，讓人員趕快有地方住，要試機器，那今天橋頭科學園區若短期有機會發展，產業牽動人口及生活圈的改變。

如黃董提到的概念，多功能經貿園區有二期計畫，紅毛港一帶直到林園地區，沒有在我們計畫區裡面，二期本身我們說的和發工業區，就是說大寮、林園、小港，若有一個備援基地時，現在所有的貿易戰及高科技回流臺灣的時候，形塑出來的產業結構，可能會發生完全不一樣情況，之前剛也有提到加工出口區，之前經驗有幫兩間大公司做員工培訓，員工說只要公司去大陸，他們就要離職，因為父母年紀都大了，他們不怕找不到工作，我跟公司說要做安家計畫，因為這些人的父母年紀很大，怕回來會看不到父母，那如何做安家計畫？當初我跟長庚合作，做VIP醫療，直接由公司人資處配合家屬，包括小孩的幼教、學區的選擇，讓這些高階技術人員願意離鄉背井為公司打拼，除了吸引國際投資外，高雄馬上有一個新產業要發生，那就要有個配套，教育局、衛生局等各局處是否能產生一個高齡醫療產業，如何做健康促進？不是講安養，而是健康促進，如何讓年輕人願意回鄉，甚至吸引外地技術人員回高雄，這已不是單獨討論經貿園區的問題，就像我們討論經貿園區，就要

把中央帶進來。

事實上高雄很好玩，上班車流人流是往南高雄跑，市府最近把所有高架橋、地下道打通，交通變得非常方便，以前的民族路幾乎天天塞，現在有了復興路直接接自由路，結果現在塞復興路。北高雄在我們建築產業來說只有住，但沒有產業，那南高雄未來的發展趨勢要看什麼東西？這類討論我個人認為應跨局處、跨中央，地方自治法源本來有能力做很多決定，中央要管我們都很難，根據地方自治條例的法源，有很多地方可以衝撞體制，那高雄市政府應該拿出不一樣的想法，讓高雄真的動起來，高雄市悶太久了，希望此次都發局的討論能有適度的發生、改變高雄，快速發展的機會，以上。

高雄市經貿發展協會 祈士鉅理事長

剛才許多先進講到定位、中央與地方的關係，個人認為就這案而言，定位很清楚，經過二十多年的努力，像亞洲新灣區就是一個特貿、特倉，除非給它一個新的定位，比如全部改成高科技園區，若純粹從特貿、特倉來看，就牽涉到前面所提的獎勵和誘因，至於中央跟地方的關係，沒有錯，很多權力在中央，譬如 205 智慧新區，如果中央不畫，205 能做智慧新區嗎？所以地方能做的就是製造誘因，把環境弄好，投資商自然會進來，如果誘因夠高，投資者搞不好可以蓋 101，若誘因不足，地主就把地放著做大賣場、停車場，因為開發下去就是賠錢，所以能夠提供誘因、獎勵的，地方政府能做的，我想可以先做，謝謝。

高雄市倉庫商業同業公會 顏銘傳理事長

我呼應一下剛剛黃董事長有提到物流的問題，現在就是說物流事實上是很厲害的，我們在中美貿易戰之前，整個高雄港區的倉庫使用率是超過 100%，都幾乎沒有倉庫可以用，那甚至於從臺中的業者也跑來高雄這邊，尤其高雄港已經是 LME 就是國際倫敦堆疊金屬交易中心，物流的一個儲存的地點。我們雖然不是第一線，但是金馬都是已經在交易中心已經承認的地方，現在我們有規劃新的倉儲地區，當然對我們倉庫業者是好的一個機會。大家或許對洲際二期或者是南星計畫有一種迷思，早期說要把倉儲放到南星計畫，那試問，那邊可以？那邊有船可以裝嗎？沒有，你還是要靠陸運。從港區再運到南星要花多久？至少要一個鐘頭，你的成本就增加了。就像南星二期計畫裡面，本來在大林蒲那邊也有計畫要蓋，最後取消。未來還會不會再往南延伸呢？事實上與海爭地是不對的，你看高雄市政府每年都在旗津養灘，為什麼？因為我們已經阻礙沙灘的滄注，以前旗津才現在的不到一半的面積、寬度，現在比起前多出一倍出來，那是高屏溪的沙引過來。我們不要了，所以他們把沙抽回去，所以我們要攔沙壩、要有鵝卵石，把整個海岸線用的很醜。我小時候很喜歡在那裡，為什麼？因為從小就在那邊出入，我看到黑色的海岸線筆直、很漂亮，假如看到國外的那種建築物，在那海邊那裡，有別墅有那種觀光飯店，有海灘可以玩呀！那才真的是休憩呀！那現在旗津海岸線是完蛋，不能用了。

好，那我們回頭來講，我們港都現在的這些倉儲業者，事實上有點可憐，因為

都發局，不好意思，你們規劃的建蔽率，我們不敢改建，我們不敢重建，我們只能用舊的倉庫去補強去修理，因為當我們被重建的話，我們建蔽率會變成要縮小，成本就增加，使用的土地面積就沒了。按照過去的港埠用地的話，我們可以百分之一百重建，這點可以請都發局這邊能夠考慮一下，因為港區沒有所謂的阻礙視線的問題，因為它蓋的大概都是兩層樓高而已，現在不敢改建為什麼？因為地基的問題，我們沒有辦法做升降梯，所以二樓都造的很低，然後堆高機不用壓沙直接衝上去，我們沒有辦法完全使用到二樓的面積，港務公司自己蓋的3~6樓，花了很多的錢，好幾億，有沒有回收回來？沒有。那我們一般的業者就用舊有的倉庫繼續使用，有壞掉、破掉，我們就補強，所以主要的就是誘因，不然只是浪費空間。這一點是不是之後有機會？因為港區它本身就具有遼闊的水域，有其它道路調整這些的，應該的開發是一個整體性，而不是以單一個碼頭或是單一塊基地來做建蔽率的計算。這是我代表業者來跟都發局順便提，因為剛剛聽了黃董事長的一番對我們物流業者的一個讚賞，我很感謝，然後就趁這個機會跟各位報告一下。之後可以讓我們舊的倉庫，那是真的舊倉庫，讓我們百分之百重建，能夠比較完整的來應用。因為，事實上物流業可以帶動高雄很多的機會，不管早期的前店後廠，或者是市長在推的自由貿易園區，這個都是要用到物流業，以上的一個報告，謝謝。

主席

謝謝顏理事長，我常以數學習題為例，要發掘問題就是發散，盡量思維發散，最後才能發掘多方的問題，然後評估做取捨。之後，解決問題的時候，就開始收斂，所以在數學習題要求解，解答的時候就是在做收斂。今日座談會就是廣納各方意見，盡量就各界各個角度看，這些寶貴意見讓本案重新思考，要大幅修改或是微調，這最後參考各方意見之後再來綜整。

高雄市高雄港區經濟發展促進會 黃德成理事長

黃德成第二次發言，我想綜合大家這麼多意見，我們還是要把它回溯到我們原來的高雄多功能經貿園區的範疇，因為講得太廣了，又到路科又到南科又到哪裡，把它收回來，我倒覺得是說我們可以引用第一任港務公司局長一蕭局長的話，這樣的事情叫做騰籠換鳥，把籠子騰出來之後，這個鳥才有辦法去轉到另外一個籠子。今天多功能經貿園區出來，它是一個空曠的地方，所以會去容納高雄的其它地方的人口或者經濟動能去往這個方向，如果我沒有記錯，之前高雄市政府在所謂的駁二特區那個地方，它會認為拿到一到十號碼頭跟哈瑪星這一帶的時候，會招商引資達到300億、280幾億，那現在呢？已經過幾年了，到現在連一毛錢都沒看到，而且還更沒落，河邊海產進駐到香蕉碼頭，你看它都出了狀況，它初期的時候遇到甚麼問題？第一個，回應到我們顏理事長所講的，港區不能動火，它的東西都要從市一路做好了之後再送過來，然後做簡易加溫，送給客人吃，你覺得這種餐好吃嗎？

所以很多事物就是說，跟民生息息相關的東西，而且這些地方屬於一個交通部跟一個高雄市政府，兩個三不管地帶，一個是港區的消防，就是說高雄港消防隊，

市政府的消防局是管不了的，所以你說怎麼做？業者還是現在還再苦撐硬撐，當然疫情到了，可能它真的是要收掉了，可是這個區塊它就慢慢地會去改善，我倒覺得是說，如何去看待高雄多功能經貿園區的互相結合，不要思考說你的動線或怎麼樣，我倒覺得是說，道路不要太多，高雄市就是缺口太多，它的巷弄太多，每到一個地方就要停等紅綠燈，然後它的路口太多，所以我倒覺得說，應該去學習國外的每一個建築應該有五十米或一百米的一個長度才會有一個路口，我真的覺得這一塊是高雄交通永遠的痛，而且港區是狹長形的，它從北到南或者南到北，今天為什麼會有一到二十二碼頭的釋出？就是因為有南星計畫的部分，為什麼會有洲際碼頭的產生？就是為了要把石化區挪移，這是一個高污染的現象，所以，等它弄好之後，你自然而然有多餘的碼頭可以去做休憩，在你還沒有達到這樣子的狀態之下，你貿然的去做，第一個就會影響到基本上港區業者的生存，就誠如來講，你的成功路，現在要開發是因為土地有釋出或者怎麼樣，可是中間又遇到剛才所提的，中油如果要參加，那它的建築是不是有跟展覽館可以去呼應？然後接下來，又看到一個臺電的火力發電廠都還沒有移走，那個都是在在問題，高雄港的問題在哪裡？就是中間插了一個漁港，漁港不撤除，貨櫃碼頭沒辦法引入，所以說必須利用高雄市的土地、道路，高雄市的道路維修成本高，所以才會演變到後來你的港口的收入有 5~10% 回饋金，那你看現在又做高架聯外道路，這個是之前就必須要做的事情。成功路一帶本來就是要開發，你讓業者去開發，如果說是政府的土地你就去開國際標，看有沒有人啊！它們的想法要怎麼做，不是你空想，它不是要聽你要怎麼去規劃，你要聽它，它希望來這裡招商引資，它帶給你什麼樣的產業，我倒覺得是這樣。就像 LME，你說帶進來了，事實上業者有沒有得到好處？不見得，你知道中鋼鋁業它虧損多少錢，我有做他的承包商，我倒覺得是他沒有辦法得到他既有的獲利，我們就不可能等到我們所需要的獲利。多功能經貿園區它是延伸到哈瑪星一帶，如果去串接這兩塊，然後去做一個開發，一到十號碼頭，我也可以很大膽的講，像亞果我也有投資，那是我同學開發的，它在那個地方，它已經投資下去了你知道嗎，投資下去了大概快 40 億，土地還沒取得，土地卡在誰？土地卡在航港局還沒有撥給高雄港務分公司，高雄港務公司還沒有撥給土地開發公司，顏理事長也有出面，去幫它疏通一下，還好我們長官都很認識，它就趕快幫它去處理這一塊，才會把用地取得趕快交出來，它才能去使用 50 年，現在還在蓋，亞果侯董說：「我蓋的房子不是要賣給你臺灣的，是要賣給全世界的人。」所以，他的定位自己就很清楚，所以他為什麼去選擇與悅榕集團合作？悅榕集團也許跟他不錯，所以他才會作為第一個優先去跟他談論合作案的一個對象，他才會取得這樣的一個程序，我做這樣簡單的一個敘述，我倒覺得是說他是一個空空的地方，不管說你是公家單位、人民單位，政府該做的事情是要去整合，至於業者他們會有他的想法，你不用替他想，你只要告訴他，這個地方是要做濱海創意門戶，或者經貿生活城、智慧科研聚落，你只要告訴他我們的定位是這樣，業者自然會想辦法，他也會去招這些的國外廠商進來，以上做這樣的說明，謝謝。

高雄市高雄港區經濟發展促進會 黃德成理事長

我再補充一些事情，我們當時因為流行音樂中心在抗爭，那個地段的土地是怎麼樣？就是只有一條海邊路，大家可以回想一下，各位如果是高雄市民應該很清楚，只有一條海邊路，它的出口就只有四維路，然後再往北走就只有到青年路，那因為我們抗爭的結果，市府才知道要把三多路開闢出去，去連接到海邊路。所以，抗爭不是一件壞的事情，抗爭會改變政策，會讓生活更好，會讓日子更美好。可是，三多路開通了之後又如何？旁邊還是有油廠，它的土質要改變，它的漏油怎麼樣處理？當時都可以想到，因為當時就是苓雅寮油庫，所以也會產生另一種形式的污染，你必須要去改造、改變，所以說，這樣的一個處理方式會造成城市之間交通的流暢，就跟現在所謂鐵路地下化之後，我們要拆橋，要把地下道把它填平，讓南北更順暢的意義在這裡，謝謝。

七、結論：

- (一) 感謝所有與會專家提供寶貴意見，請高雄市都市計畫公會詳實記錄，予以分門別類，納入研擬草案計畫之參考。
- (二) 非屬本案範疇。涉及其他業管之意見，由都發局函轉相關主管機關研處。

八、散會

