

## 「高雄自由貿易港建設模式」公聽會會議紀錄

日期：中華民國 107 年 3 月 21 日(星期三)下午 2 時

地點：本會 1 樓（第一會議室）

出席（列）席：

本會—陳議員麗娜、黃議員柏霖、陳議員麗珍

市府官員—國家發展委員會陳科長志閣

經濟部台中貿易局服務組鄭副組長秀芽

交通部航港局郭技正乃宏

高雄國際航空站朱組長文忠

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司李經理湧茂

高雄市政府經濟發展局孫專員嘉良

高雄市政府都市發展局張主任秘書文欽

高雄市政府財政局陳專員明月

高雄市政府研究發展考核委員會郭組長榮哲

專家學者—大仁科技大學文化創意產業研究所副教授林爵士

高雄市立空中大學通識教育中心助理教授胡以祥

義守大學財務金融學系教授李建興

義守大學企業管理學系副教授楊東震

主持人：黃柏霖議員

記錄：江麗珠

甲、主持人介紹與會出席人員，宣布公聽會開始說明公聽會要旨。

乙、專家學者、各單位陳述意見：

國家發展委員會陳科長志閣

經濟部台中貿易局服務組鄭副組長秀芽

交通部航港局郭技正乃宏

高雄國際航空站朱組長文忠

臺灣港務股份有限公司高雄港務分公司李經理湧茂

高雄市政府經濟發展局孫專員嘉良

高雄市政府都市發展局張主任秘書文欽

高雄市政府財政局陳專員明月

高雄市政府研究發展考核委員會郭組長榮哲

專家學者—大仁科技大學文化創意產業研究所副教授林爵士

高雄市立空中大學通識教育中心助理教授胡以祥

義守大學財務金融學系教授李建興

義守大學企業管理學系副教授楊東震

丙、主持人：黃議員柏霖結語。

丁、散 會：下午 15 時 25 分。

## 「高雄自由貿易港建設模式」公聽會錄音紀錄整理

主持人（黃議員柏霖）：

各單位代表、學者專家還有很多關心這個議題的市民朋友，大家午安。為什麼今天下午會來辦這個「高雄自由貿易港建設模式」公聽會？本席長期都在推動自由經濟示範區，因為我總是覺得高雄要有一些比較重大的發展，有時候有一些條例來做支撐，會有更多的誘因來吸引。當時高雄市政府為了這件事，也組團到新加坡，也有到香港，還有到韓國去考察，韓國那一團我有參加，以現在算大概是 10 年前吧！韓國和我們同步都在討論自由經濟示範區，我們 5 年前去的時候，仁川那個樣態都出來了，包括有大樓、也有辦公廳舍等等，相關設備韓國大概就有一定的規模出來。

當然，我們也到釜山，釜山和我們更像，我們真的有到釜山那個港去參觀，後來這件事在我們台灣立法院就停滯了，就很少討論。每次我在市議會質詢市長，我也希望他能夠運用他在中央的影響力，讓有益於高雄的這件事能夠早一點落實，事實上都有做，只是那個效率和規模大概沒有達到我們的預期。

大家知道高雄這幾年實質人口是負成長，我們大概連續 3 年人口都是負成長，如果和 10 年前比起來，我們只有增加 0.7%，是六都裡面最少的，人口增加最少。大家知道民眾會用「腳」投票，你如果沒有好的就業機會、沒有好的生活環境，人家是不會來的。就像我們一樣，你從某一個學校畢業以後，你要選擇居住地，當然要有好的就業、生活條件也不錯、物價可以負擔得起等等，這些都會是考慮的因素。事實上，高雄這幾年，我們就業市場上平均起薪相對於中北部是少的，為什麼？因為我們的工作機會就是那一種，什麼樣類型的工作大概就是那樣的起薪，因為這個市場就會反映嘛！我們希望高雄有更多比較新樣態的就業機會，吸引比較高素質的人、高收入的工作來高雄，讓高雄有一個更好的發展，這個部分本席一直在推。也希望我們今天的公聽會，相關部會以及市政府各局處代表能夠針對我們今天的討論提供一些建議，也希望今天與會這 4 位學者專家給我們一些建議，讓高雄市政府能夠來做推動。很多東西就是當你願意去投入，有

時候需要一點時間，如果我們儘量可以多想好，未來有機會去落實的時候，我們就會比別人更快速去掌握那個狀況，這些我們都應該要去面對。

昨天行政院政務委員唐鳳到高雄來演講，我也有去參與，我覺得那個概念滿好的，就是在於我們到底能做多少，即所謂的開放政府，所有資訊在網路上很清楚的能夠呈現，利用現代資訊科技讓整個開會效率能夠提升，然後去做管考等等，我覺得這些都是好事，大家願意把心思投入在讓政府更有效能、更有效率，甚至政府有一些沒想到的，如果運用民間的力量，所謂的「社會創新」來做補足。舉一個最簡單的例子，我們現在要看 PM2.5，隨時都能透過那個 PM2.5 的空氣盒子看到，全世界最熱心的就是台灣人，你看一打開 APP，到處都有數據上傳，現在唯一的重點是那個盒子的準確度有多少，因為一個好像不到幾百塊錢，但是起碼就是有這些人願意來提供一些試驗的可能。我覺得我們台灣要往前走，尤其是高雄，我覺得我們還要去面對很多創新，如果我們沒有更多的支持、更多的投入，我們停滯或者沒有進步而別人進步很快，我們相對就是落伍，事實上你可以從整體薪資、人員平均薪資等等都可以看到，我們要怎麼來做，今天就要就教於大家。我就依照我們邀請書上的列名順序來一一邀請，首先我請國發會陳科長針對這個議題來發言，然後依序是交通部、國際機場等等。

**國家發展委員會陳科長志閣：**

很榮幸今天議會和主持人邀請我們過來參加，站在本會的立場，今天與會單位提出的一些建議或是意見，我們都會帶回去報告，也會進行了解。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝你從這麼遠來。接著請經濟部代表。

**經濟部台中貿易局服務組鄭副組長秀芽：**

今天有機會來參加這個會議，經濟部的業務和今天要討論的議題有相關的，大概就是今天探討課題裡面的第二項，自由貿易港管理機制裡面有一些管理條例，自由貿易港設置管理條例的第 15 條和第 16 條，對貨品從自由貿易港區輸出入的管理有相關規定。我也是呼應剛

才國發會同仁，今天會議的進行，高雄市政府這邊對於今天要討論的議題是不是有一個比較全面性的看法讓我們來了解，如果這中間有討論到比較細節和各部會業務相關的部分，我們再來做補充說明。

**主持人（黃議員柏霖）：**

接著請交通部。

**交通部航港局郭技正乃宏：**

自由貿易港區是採取「高度自主管理、低度行政干預」來創造自由貿易港區的利基，區內提供很多譬如稅賦的優惠或是其他一些相關制度來協助業者。在營運模式的部分，當然是以境內關外和轉口加值來發展它多元的營運模式，自由貿易港區事業可以在自由港區裡面從事貿易、倉儲、物流等等總共 19 項業務。我國自由貿易港區總共有六海一空，高雄港在民國 94 年 1 月 1 日就已經申請成為自貿管理條例的自由港區，目前有 31 家業者進駐，營運面積有五百多公頃，最近又有在申請增加新的經營面積。高雄港區業者最主要是以國際物流配送和油鹽米倉儲業者居多，目前我們局裡面除了輔導業者陸續籌設營運以外，最近一直在推動前店後廠營運模式，就是委外加工這個自由貿易，來增加業者活絡國內經濟，讓它儘量能夠發展，以推動全球市場。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝。接著請高雄國際機場。

**高雄國際航空站朱組長文忠：**

高雄機場不是部講的那六海一空裡面的「空」，六海一空的「空」是指桃園機場，高雄機場因為腹地沒有那麼大，所以沒有劃在「空」裡面，但是近幾年高雄機場的貨運量有在上升，像去年是 8 萬 1,000 萬噸，前年是 7 萬 1,000 萬噸，所以去年成長了大概 1 萬噸左右的貨運量，成長了 13.6%，將來如果「海」的部分做得好的話，我們對於海空聯運也樂觀其成，希望有一些量可以透過空運的方式轉口出去，對於整個高雄機場貨運量也會有所幫助，以上先做簡單介紹，謝謝。

**主持人（黃議員柏霖）：**

請高雄港務公司。

**臺灣港務股份有限公司李經理湧茂：**

誠如剛才交通部長官所提到的，自由貿易港區現在有六海一空，就高雄港的部分，現在總面積已經到達 518 公頃左右，目前進駐的港區事業有 31 家，最主要的營運模式大概是一些物流、倉儲還有 LME 非鐵金屬進駐的部分，也增加了自由貿易港區的貨運量相當大，也很高興我們在去年績效都大幅成長將近 50% 左右，近年來的績效算是不錯的。港務公司最主要是自由貿易港區的經營機構，我們也會提供業者現場經營服務，還有針對招商的部分，我們也在努力創造自由貿易港區的績效出來，後續如果有針對這些探討議題的部分，我們再來做討論。

**主持人（黃議員柏霖）：**

接著請市政府經發局孫專員。

**高雄市政府經濟發展局孫專員嘉良：**

在自由貿易港區的部分，市政府在經發局的部分有在推動許多會展產業，會展其實就是商機的媒合，我們在商機的部分，就是透過舉辦許多會展來做商機的促成。另外，港灣城市交流的部分，我們也舉辦了港灣城市論壇，邀請三十幾個國家、四十幾個城市的代表到高雄市共同交流相關經驗，促成合作契機。

另外，自由貿易港區很重要的一個是貨源，貨為什麼要來高雄？為什麼要來台灣？這是貨主第一個要問的。貨進來可以在我們這裡加工，所以我們開闢和發產業園區、未來的仁武產業園區、科學園區的擴區以及未來的循環園區等等，這些都是能夠幫助前店後廠的貨源能夠進到高雄港的一個契機。

港區事業的部分，我們在接觸一些航商、碼頭營運商之後，他們希望能夠更降低他的成本，要怎麼降低成本？其實我們港區對外交通是很重要的，我們協助國家把中央資源挹注到高雄投入公共建設，以降低港區事業營運成本，這方面也做了相關努力，例如國道 7 號，雖然國道 7 號目前有一點遲滯，但是如果有了國道 7 號，對於港區貨物運出來，成本差距會非常大，這在我們與相關業者訪談中都有接觸到。

未來將持續引入港區與高雄港務公司相關合作，事實上我們在去年 11 月 7 日就與港務公司合辦了一場委外加工說明會，委外加工是外銷非常重要的利器，我們知道貨物進來、原料進來要免稅、保稅的話，大家想到的是保稅倉庫或自由貿易港區，但是事實上在自由貿易港區如果有一個倉庫的話，貨物到我們自己的工廠，雖然不是保稅工廠，但是它只要有一個委外加工模式的話，事實上是享有這些優惠的，我們也透過這個說明會向工業總會和商業總會的廠商介紹這麼好用的工具。

**主持人（黃議員柏霖）：**

接著請都發局主秘。

**高雄市政府都市發展局張主任秘書文欽：**

今天這個議題我覺得滿佩服主席的，因為這個議題其實滿大的，對於整個高雄未來的發展影響非常深遠。就整個高雄的地理環境，我們最大的優勢就是港口；其次，自由貿易港整個關聯性的發展，因為它還有後段的加工、物流等等，後段可能要搭配一些腹地與加工出口區這些境內關外的運送。我統計近十年來，從民國 94 年到現在，我們在和港的合作裡面，就是和港合作都市計畫，都市計畫調整之後大概增加將近 890 公頃的港埠用地與特倉區。事實上這些接近上千公頃的土地，都可以做為自貿港發展的腹地，其中這些港埠用地，剛才也報告過，高雄一至五櫃，這些自貿港的營運面積目前已來到 518 公頃，我剛才提的，都市計畫調整面積是比這個大，代表高雄還有很多腹地有機會可以再因應自貿港的發展，其實還可以再增加，因為港埠用地比這個還大。

第二個，我們過去在一些媒體或是一些消息看到法令鬆綁的問題，我覺得這是攸關關外業者要不要來台灣投資一個相當重要的關鍵因素，因為有了土地，接下來法令就要鬆綁。我覺得我們政府在效能上還不錯，可以大大的再提升，像目前高雄市和航港局就成立港市平台，目前不管是舊港區的觀光發展或是屬於散雜貨碼頭、南高雄這邊，其實都有一個很好的平台，有互相聯繫，在這個合作模式下，目前是合作無間的。

貿易值目前在整個自貿港裡面，它的貿易值達到 813 億，這個數字看起來很大，但是我覺得這個數字應該還要去和其他相當條件的港口比較看看，這個值是不是還有成長空間，如果有成長空間，我們要達到目標，到底還要增加哪些設施，例如剛才有些先進提到有一些聯外交通，基礎建設要做好，加上我剛才說的法令要鬆綁，土地的提供也要有，然後提升政府的效率，這些可能就是中央和地方要合作的，很多複雜的合作條件都要成就，這樣人家才會願意來這裡投資設立。

**主持人（黃議員柏霖）：**

接著請財政局陳專員。

**高雄市政府財政局陳專員明月：**

財政局比較有關的業務，僅就金融面和租稅優惠面兩點來做討論，首先，租稅的部分，在自由貿易港區管理自治條例第 5 章租稅優惠裡面，它採取的誠如各位先進所提的，它是一個境內關外的概念，貨物從國外進口到我們的自貿港區裡面，相關的營業稅、貨物稅與關稅等等的間接稅，這些障礙都已經免稅了，這個間接稅的障礙已經大幅降低了，這是針對貨物的部分，採境外的觀念，所以沒有課稅。但是對於國外業者到我們自貿港區裡面，把貨物運到自貿港區從事儲存、重整、檢測、維修、組裝和加工等等，我們對於企業主本身可能相對並沒有優惠的情況。

誠如主席剛才所說的，民眾是會用「腳」投票來選擇對他有利的居住環境，企業在選擇是不是一個合適投資環境的時候，我看過各個專家學者做的一個研究，產官學界在討論自貿港區的時候，租稅優惠是排在很前面的，不管排名怎麼樣，它大概都可以排到前幾名。

可能現階段我國的營利事業所得稅，相對並沒有這樣的一個租稅優惠，和鄰近國家比起來，它的誘因就相對比較少，而且在我們的自貿港區，目前台灣也沒有和很多國家簽訂租稅協定，沒有這樣一個觀念，沒有租稅互免協議，可能就會影響外商進駐自貿港區的意願，進而使自貿港區的功能可能相對沒有辦法和鄰近國家的自貿港區做競爭。

在金融面，我們的金管會在自由貿易港區裡面有開放國際金融業務



分行，就是一般的 OBU，來辦理自貿港區事業外幣信用狀的簽發，通知押匯，進出口託收、外幣匯兌與外匯貿易業務等等，希望透過 OBU 建置一個完善便利的金融服務網絡，以吸引更多外資到高雄來投資。如果港區內業者有相關金融業務需求，我們財政局也願意協調高雄銀行全力配合辦理。

**主持人（黃議員柏霖）：**

請研考會郭組長。

**高雄市政府研究發展考核委員會郭組長榮哲：**

我的意見和前面經發局及都發局的意見非常類似，市府在港區這個部分的政策我們的立場是相當一致的，高雄是一個港口城市，港口城市最重要的就是要發揮港口最大的效能，不管怎麼樣做，就是促進港口貿易自由化和它的加值，發揮港口價值，這一定是我們最大不變的方向，不管中央從 94 年開始用自貿港區或是自由經濟示範區，不管中央政策再怎麼變化，我們這個城市發展的標的是不會變的，我們就是在做這些事情，只是包裝方式不一樣。而最關鍵的部分，因為港和市目前畢竟一個還是中央管、一個還是地方政府，在高雄港的發展上來說，地方政府可以做的是加強前店後廠服務效能，在港口腹地這個部分，我們會努力去推展用地取得以及相關產業發展，包括我們很努力在推的會展產業，還有我們努力在做新灣區商業金融貿易的加值，後續仍然在爭取的是循環園區的這個部分，也就是製造業的加值。

剛才經發局也有提到，除了園區建設之外，交通也是整個腹地非常重要的建設，現在很明顯的問題就是卡在國 7 的部分，國 7 沒有蓋好，港區的那些貨櫃量再怎麼成長，它就是送不出來，國 7 也是目前交通部在處理的事情。該做的市政府都已經盡量在做，不管是新灣區、循環園區或會展產業，這都是我們目前可以喊得出來的東西，也已經可以看到具體成果，但是最關鍵最關鍵的部分就是不管你腹地做再怎麼樣的努力，你的服務效能才是真正能夠吸引人家進來這個港口，願意在這個地方做貿易的關鍵點。

我覺得比較遺憾的就是剛才港務公司有提到我們的貨櫃量雖然是上升的沒有錯，有績效，上升 50%，績效有成長，但是我們要面臨

的問題點在於高雄港目前已經從世界第 13 大港口再後退兩名，而且比較關鍵的是對面廈門港都已經超越我們了，這呈現了一個狀態，就是廈門港和我們地緣很接近，它在整個世界上的海運角色和我們相當接近，算是我們直接的競爭對手，它現在整個量能都已經超越我們，我們怎麼樣去因應這個。整個政策利基上面是不是應該要提出一些對應的措施，重新提升我們的競爭力，不管是中央法規的鬆綁或是政策利基的提供，簡單來說，就是怎麼樣去吸引世界上廠商願意再來高雄港做貿易及加值，我覺得整個問題關鍵就是在這個地方而已，不管高雄市政府在外圍怎麼樣做努力，中間核心沒有很順利運轉的話，整個效能還是不會有太大的成長，所以這個部分還是希望中央可以儘速研議一些對策。

**主持人（黃議員柏霖）：**

學者的部分我們依序，先請李建興李教授。

**義守大學財務金融學系李教授建興：**

首先還是要非常謝謝高雄市議會，兩位議員真的很棒，一直都非常關心高雄和台灣的經濟發展，一直在想台灣怎麼樣才能夠更好，我代表高雄市民非常感謝。

再來要提到台灣的經濟發展，按照去年年底中央研究院所提出來的報告，以及我們平常和 EMBA、業界所做的交流，看法是非常吻合的。基本上我把台灣現在經濟發展稱為「台灣經濟發展已經到了在懸崖邊緣的危機」，這個危機我基本上用「4 低」來表達它，第一個是低出生率，第二個是低薪資，第三個是低投資，第四個是低行政法規調整的速度。這 4 個本身是環環相扣的，如果各位有注意到這兩天的新聞，有一個外國媒體報導，台灣的薪資水準和我們以前喜歡講的「抱西瓜」（台語），和「墨西哥」是差不多的，如果各位有看到那個新聞的話就會知道，台灣已經連續好幾十年，我們的薪資幾乎是沒有什麼動的。

還有一個重要的，各位可以想一個重要的問題，我們重要的節日，例如跨年晚會，我們第一線的歌星都沒有留在台灣；還有我們優質的籃球員、職籃球員也沒有留在台灣，去年 SBL 總冠軍決賽觀眾人數比

高中 HBL 的觀眾還要少，原因就是因為沒有球星，主線一流球星都在國外，職籃也是有類似的現象。

昨天我和爵士兄在另外一個場合裡面，聽到有一個新加坡人說：「我太喜歡台灣了，因為你們台灣提供我們很多優質人力。」換句話說，各行各業的專業人士、年輕人事實上現在有很高的比例都到國外去就業了，我們如果沒有痛定思痛正視面對這個問題的話，我們真的非常非常擔心台灣未來的經濟發展。台灣如果沒有產業，就沒有國家經濟的發展，台灣如果沒有提供適度的就業，我們就不要空談國家和人民的尊嚴，因為沒有經濟什麼都沒有。

打個比方，台灣現在很多事情，我們學者看起來是很大的問題，但是我們目前是沒辦法突破的，打個比方，台灣是全世界唯一重大投資要做環境影響評估的地方，而且是全世界唯一由環保署來召開環評會議的地方，各位可以參考一下去年 11 月中央研究院的報告也是這樣寫，但是相對的，國際競爭上，你看新加坡、你看美國，例如鴻海去美國威斯康辛州投資，愈重大的投資，人家這些國家，先進國家美國和新加坡是專案審查，所謂專案就是專人單一窗口。我強調過，我們在地一家化工廠，我不方便把它的名字講出來，它兩年前到新加坡投資化工廠，新加坡的環境影響評估項目比台灣多，新加坡的環境影響評估標準比台灣高，但是這一家廠商，從送件投資到審核下來，兩個半月就通過了。而台灣重大投資，像國光石化要 12 年，台東觀光業例如美麗灣要 12 年，12 年之後還告訴你：「對不起，你的審查沒有通過。」這些都是我們要面對的問題。

我們現在已經不再期待一件事情，如果我們是慢慢的去調整體質，慢慢的去修法，我認為事實上有一點點緩不濟急了，我們 work hard 努力工作之外，現在更應該講的就是 work smart，你要聰明工作，work with strategy，你的工作本身要有策略。所以我們能不能夠有經濟發展的金融監理沙盒，現在我就提出這樣的觀念，我很感謝兩位議員，我認為自由經濟示範區應該就是台灣目前經濟發展金融監理沙盒的觀念，它可以達到境內關外，它可以達到先行先試，它可以達到一次調整到位的調整，也就是先行先試的觀念，因為其他法規調整速

度實在太慢太慢了。打個比方，如果我的專業本身在金融，我們就可以在這個地方做 OBU、做 OSU、做 OIU，最後讓台灣高雄這個地方成為台灣的次金融中心、成為台灣的亞太財務管理中心，就是這樣的觀念。所以不管這個案子本身當初是由哪個政黨提出來的，我覺得好的東西就是國家的東西，它是不分藍綠的，在此有請中央部會出席人員把我們高雄的心聲、台灣人民的心聲、台灣學者的心聲帶回去，再好好去做思考，我們現在已經來不及，不能再牛步化的去調整法規，我們需要有一個先行先試的機會。我再次強調，高雄自由經濟示範區就是台灣經濟發展的金融監理沙盒，先行先試。

**主持人（黃議員柏霖）：**

謝謝李教授。昨天唐鳳政務委員來高雄，他也提到一個觀念，他說，有時候我們必須容許一部分去嘗試，也就是不用怕失敗，就算失敗也不會怎麼樣，但是如果你不做就永遠都沒有，事實上我們和別人比起來已經落後很多。他也提到如果有很多創新，有時候它是需要被實驗的，實驗不一定會成功，但是你想，十件中如果有兩件成功，我們就算賺到了，你不實驗就永遠都在那裡慢慢的，永遠都走不出來，這是第一個。第二個，剛才提到環評的問題，早上環保局也在議會備詢，我也是向環保局提到我們環境保護的環評會，我覺得應該讓它更有效率一點，應該和企業界談清楚，如果不能，一次就告訴它不行了，不要拖了很多年才告訴它不行了，人家的時間成本都耗掉了，對不對？因為有時候我們在算，都沒有把時間成本算進去，像你剛才提到美麗灣那件事，搞了十幾年，業者投資了十幾億，最後說不行，你早一點跟它說不行就不要浪費那麼多金錢和時間，到現在也進退兩難，萬一台東縣政府告輸，我看也差不多要破產了，因為它一年的預算也沒有多少億，對不對？所以我覺得效能和效率的觀點應該要放進來比較好。

**義守大學財務金融學系李教授建興：**

我回應一下柏霖兄的看法，其他國家的環境影響評估還是有在做，但是他們投資專案審查不是由環保署召開審查會議，他們是由目的事業主管機關召開審查會議，打個比方，如果我現在蓋高速公路，它的

主管機關是交通部，所以是由交通部來召開審查會議，不是環保署。假設我現在如果成立的是一個工廠，例如台積電的工廠，它就是由經濟部或是由科學園區來召開審查會議，而台灣是全部都由環保署來審查。

**主持人（黃議員柏霖）：**

再來請胡以祥教授。

**高雄市立空中大學胡助理教授以祥：**

今天自由貿易港這個題目事實上是一個已經談很久的題目，議程裡面的資料，有些項目可能在 2003 年都已經完成了，事實上都已經完成，都做好了，我們就明白的講。因為在 2003 的時候就有自由貿易港區的條例，並且在高雄第五貨櫃中心都已經設立了自由貿易港區，至於後來的五海一空、六海一空，本來是五海，後來又變六海，五海一空、六海一空其實只是重申以前的舊規定而已，並沒有新的東西出來。我們就不客氣講，當時我們在推高雄自由經濟示範區的時候，希望當時的政府提出一個新的方案，但是它拿 10 年前的舊方案來騙我們，我就明白的這樣講，它拿舊的方案來搪塞，又讓我們白討論，一次又一次，而且以前尹啟銘主委也在這裡公開說他多久之內要提出來，但是好像也沒有提出來。

有幾個觀念我們都可以釐清一下，這是大家老掉牙的題目，第一個，港市合一；第二個，海洋首都，乃至於雙港計畫。這一次陳其邁候選人也又提出雙港計畫，也提出經濟首都，當然，我們也不太確定內容，但是他第二次辯論的時候又提出智慧城市的概念，有這麼多觀念的釐清，其實都跟海有關係，何為真何為假，我們高雄要什麼？我們比較更細一步的規劃，最早在我們靠海的這邊是叫做多功能經貿園區，現在是亞洲新灣區，在之後有境外航運中心，還有剛才我們提到的自由貿易港區。吳敦義擔任行政院長之後又提出海空經貿城，這個柏霖最了解，後來是我們剛才提到的自由經濟示範區，大陸後來跟著我們提出自由貿易實驗區，第一階段是上海，第二階段是 2 個省 1 個市，第三階段現在 10 個省，他們現在有 10 個省都在推。

包括剛才我們長官有提到六海一空、前店後廠，那都是在自由經濟

示範區裡面提出來的概念，但是這個都是 10 年前、2003 年，現在算起來是 14 年前自由貿易港區的概念，不知不覺我已經變成一個老骨董了、已經變成教科書了。高雄的經濟產業我就直接這樣講，政府一直在混亂我們的視聽，我覺得很傷心，新的政府應該要提出高雄市的建設計畫，要不然重北輕南我們都罵很久了，你不斷重北輕南的結果就是人才快速移動。高雄市現在面對的危機有兩大項，第一個是南科興起，台積電 3 奈米廠號稱可以提供 3 萬個工作機會，他自己拚 1 萬個，周邊廠商 2 萬個，加起來 3 萬個，3 萬個工作機會就是 9 萬人，因為一個家庭 3 個人，9 萬人要從哪裡引進呢？我看高雄首當其衝，高雄不知道有幾萬人會被吸到南科去上班、去居住，這是我們的一大危機。

第二大危機是陳其邁立委在大陸的評價應該是屬於偏獨或是比較極端的，所以未來的觀光不樂觀，任何的抵制高雄一定是比較優先被抵制的對象，這是在議會，我就明白講，因為有歷史紀錄在。所以我們高雄的服務業和觀光業不樂觀，製造業不樂觀，這都是可以看得到的。

如果要講今天公聽會的題目，很好的後面寫到建設模式，我就提出幾個概念，第一個當然是洲際貨櫃中心還是要繼續建設，但是報傳中遠投資要退場，是否為真我們不知道，也希望港務局是不是能夠繼續爭取，不要讓這樣的事情發生。

第二個，傳說中的 2040 高雄港建設計畫委託世曦建設，到底要不要建，我看到這個計畫是十幾年前，不知不覺又過 10 年了，我覺得這是高雄必要走的路，因為今天高雄已經沒有產業園區了，高雄要找新的土地找不到了，所以我們在港邊的產業建設土地是非常重要的，譬如我們和柏霖議員在 6 年前去釜山，釜山港的舊港變成觀光港，它在旁邊的正海港蓋一個全新的港，那個港的平面非常大，因為它大，所以它可以做起重架，是非常有效率的起重架，因為它的腹地夠大，所以重建一個新港區或是產業園區是必要的。問題是如果在高雄，這樣一個填海計畫誰來填？我切切以為這應該要由高雄市來填，因為由高雄市來填，填出來的地可以變成有價值的，高雄市未來可以賣給港

務局或其他單位，就好像南星計畫的北半部、中林路以北，就賣給了高雄港務局，我忘記了，好像是賣九十幾億還是八十幾億，所以未來我們高雄市填出來的地我們可以來賣。第一個要賣的就是賣給中鋼來填它的廢渣，因為它都不知道要倒在哪裡，如果可以填核廢料，我們也歡迎，好像是 100 億，100 億台電的錢就賺進來了，沒有關係，這樣說我負責。

第三個，因為港務局喜歡用抽砂的方式，抽砂的部分對於海洋生態也是有所破壞，老實說要填那麼大 2040 的地，也沒有砂讓你抽，事實上，最重要的是要把我們高屏溪出海口的砂挖起來，讓上游的砂、中游的砂可以一直往下走，但是這樣的東西港務局沒有興趣，港務公司或港務局只想讓它自己抽砂方便，高雄市本於市政一體，它想到的是我如何把這兩件事結合在一起，這個我們以前在很多場合都呼籲過，但是它說一立方米的砂運費要 40 元，抽砂只要 17 元，這是我那時候聽到的資料，所以它覺得抽砂比較方便，它沒有想到上一個 88 風災，應該是 8 年前對不對？下一個 88 風災不知道是明年還是後年會到？我們其實有必要用高雄市的力量來做這件事情，我建議未來新的政府能夠來規劃 2040 高雄港新港區的建設，讓它能夠大量運用高屏溪的淤砂來做建設。

另外，核心的問題就是大林蒲遷村，大林蒲不遷什麼都做不了，應該要用比較優惠的條件來鼓勵居民遷村，這裡面就牽涉到剛才說的國道 7 號，我個人認為國道 7 號搞到現在應該要重新改變，原因是什麼？因為國道 7 號到最後一定會成為什麼？會成為高雄市市民的交通替代道路，對不對？因為高雄市的市區正在擴大中，國道 7 號未來就在高雄市的市區範圍，你今天看不起大寮、你今天看不起大樹，他們未來都是高雄市市區發展的範圍內，所以當我們有了國道 7 號，它就會成為市區交通的替代道路。我個人認為國道 7 號要徹底解決目前港區以及未來港區那麼多貨物運送的問題，應該抓一條平行線，從南星計畫直接抓水平線到潮州，讓它成為第二條和 88 快速道路平行的道路，因為 88 快速道路太窄了，也會塞車，這個水平線應該就直接連上潮州，然後讓它北上，這樣可以徹底打通國道 7 號興建以後

產生的瓶頸。現在大家開國道 3 號和國道 1 號就知道哪一條高速公路比較塞，我們應該要善用國道 3 號的運輸功能，而不是繼續把國道 1 號擠爆。而且原來國道 7 號的問題是它一直往國道 10 號接，接上去要怎麼走也還沒有想清楚，現在仁武那邊有沒有塞車我們都很清楚，對不對？不管是塞在那裡還是塞在岡山都是災難，我個人認為要立刻廢除國道 7 號，重新規劃新的國道，不管是叫做 12 號還是怎麼樣，它應該是一個水平線，垂直是奇數，橫的是水平，我應該去交通部上班。

還有遊艇製造中心，遊艇產業絕對是我們的強項，因為過去大林蒲居民的反對還有環評說有野鳥棲息，所以兩次環評都沒有通過。其實在我們剛才說的高雄市填海造陸可能性還有大林蒲遷村有著落，我們應該繼續再規劃我們的遊艇製造中心，為什麼？因為未來整個大東亞地區都是有錢人的世界，不管是東北亞或是東南亞，遊艇的需求是大到非常驚人。台灣海峽是淺的海，南海也是淺的海，南海、太平島、南沙群島都是淺海，都是非常適合遊艇活動的，我們高雄已經是世界遊艇製造中心，應該要繼續發揚光大，而這個發展地區應該是在小港、林園再往外拓展，這也是應該來拓展的。

對於廈門的問題，廈門有 10 個港區，它沒有一個大港，它是 10 個分散的港區，我們可以說廈門是我們的對手，不會是朋友，因為全世界的航運裡面，從胡志明市一直往北到香港，香港和深圳就不是朋友，香港和深圳一定是競爭的。反過來說，航運向北走，它不可能那麼無聊跑到廈門又跑到高雄再跑回去，它如果跑到廈門就會直接往北，跑到高雄也會直接往北，高雄和廈門就是競爭對手。上海是我們的朋友，橫濱也是我們的朋友，高雄和廈門是競爭的關係，很少有機會變成合作關係。在這種狀況之下，廈門的興起就是我們的衰弱，但是我們有沒有辦法叫人家不發展？沒有辦法。我們合作的可能性是在觀光，也就是郵輪、渡輪的對接，目前廈門港已經成立渡輪中心，我也明白說，它去年 11 月特地來考察澎湖，他們希望特製打造一艘渡輪到澎湖，就是只航行澎湖和廈門之間，他們覺得從廈門出發到澎湖再回去，正好可以度過一個週末，來到台灣太遠了。他們的港務集團



是有能力經營這個的，它是股票上市公司，他們是有能力經營郵輪的，甚至有能力製造郵輪。反過來說，澎湖經營台華輪，你看它做多久都做不出來，台華輪也是高雄鄉親最倚賴的台澎交通工具。

在郵輪經濟上，我個人認為高雄也許可以來籌組一個郵輪公司，以我們高雄自己為母港，因為我們高雄永遠要請人家來把這裡做為郵輪母港，我們的機會都會被人家吸走，以中共來說，它現在不給你團客，你就死定了，你辛辛苦苦打造了高雄國際航運中心，哪一天中共一聲令下，麗星郵輪不來了，它就是不能來，你蓋的那隻「鯨魚」，那個很像鯨魚的大樓就變成白費了。高雄市其實可以號召大家一起來投資郵輪公司，這個郵輪不要跑哪裡，就跑基隆和花蓮就很好玩了，現在還很少人從基隆到花蓮再繞回來，台灣整個海岸線是非常漂亮的，我們不要妄自菲薄，這是一個賺錢的生意，我們希望高雄的輪船公司不要只遊港內，我們希望它是真的可以走出去，這個可以增資、可以投資，應該是可以賺錢的，在夏天多往澎湖走，冬天就往墾丁和花蓮走，都是可以的。

剛才教授談到金融中心，這個我們都努力過，但是因為金融的決策權在台北，他們台北覺得到台中都不可能了，怎麼可能來高雄？這個要有非常的措施，我們都努力過，但是我們知道很難達成。

大陸最近提出一個策略，就是在廣州、澳門、香港與深圳，他們的民事消費爭訟案件採取仲裁，他們現在把這個區域稱為大灣區，我們的是叫做亞洲新灣區，他們現在把整個珠三角叫做大灣區，在這個區域，他們有法律糾紛的話就用仲裁的方式，為什麼？因為香港用的是英國法，澳門用的是葡萄牙的法律，還包括中國自己的法律，還有世界各國的法律，不同的法律法院審判出來的結果就會不一樣，所以他們就用仲裁的方式。這個仲裁制度的發展最早也是在東歐和西歐之間，因為不同國家的法律有很大歧異，所以要用仲裁的方式。我們高雄可以來努力，高雄可以成為一個特區，這個特區可以發展剛才教授說的金融監理沙盒的制度，在這個特區裡面的消費訴訟也可以用仲裁的制度，世界各國來到我們高雄，你的賠償制度就不是只依我們中華民國的法律，中華民國的民法是很落後的一個部分，你吃了餿水油，

吃了那麼多年，告一告，團體訴訟只能賠 100 元、200 元，在美國你試試看，沒有把你告到賠幾十億、沒有告到你倒絕不可能，因為我們的法律是填補損害原則，沒有懲罰性賠償的制度，在世界各國比較先進國家的民事訴訟都是懲罰性賠償的制度。如果高雄可以在這裡面運用全世界最新最好的法律，然後用仲裁的方式來處理民事糾紛與金融消費爭議，那就會成為一個真正的示範區，我們也期待中央是不是可以給高雄一個機會，設定一個區域，讓它使用最先進試驗性的法律，就在我們高雄。

**主持人（黃議員柏霖）：**

接著請林教授。

**大仁科技大學文化創意產業研究所林副教授爵士**

剛才聽了建興教授的感慨，對台灣有恨鐵不成鋼的感覺，還有以祥教授好像在上課的這個模式，代表他過去在經建會和南服中心的班沒有白上，非常精熟，對相關議題，整個自貿港的歷史沿革，包括它的現狀，都做了非常清楚的說明，我想我提供幾點分享。我剛才從屏東開車來這邊的途中聽到 KISS98.3 電台，剛好秀蘭就在播報，最近打很兇的，就是麗晶郵輪和寶瓶星號，他們從 4 月份開始以高雄為母港跑澎湖，跑澎湖行程可能 3 天 2 夜，也有跑宮崎島、沖繩、香港。我為什麼用這個破題？公部門有沒有在努力？其實是有的，你不能說它沒有，但是所有的進步都是比較值的，對吧！這一點其實是我們大家所在乎關心的問題，不管是法令的鬆綁或是各個行政效率的提升，大家在比的是速度。

最近大家在討論的議題是什麼？中國大陸對台措施，行政院不是也有回應嗎？我們仔細檢視那些內容，光是對於台商的投資，它就有 5 項措施，大陸有 5 項措施，土地和優惠稅率有 3 項措施。剛才市政府財政局代表也有提到全世界各國都在善用的，政府部門現在都在做一件事，那就是招商，因為這關係到政權的穩固性和延續性，這是整個競爭的關鍵，已經是在這裡，你要能夠招商、讓人民就業、提升他的所得，也就是整個就業市場誰做得好誰就有機會。

現在我們就這樣想，全世界政府現在都在善用它的政策工具，也就

是剛才說的，你的政策工具包括優惠稅率、租稅減免，以及各種可能可以提供的軟硬體。我們再以此來看待高雄的自貿港，我們會覺得我們對它有期待，雖然這幾年來我們也看到了軟體科學園區、也看到了碼頭、也看到了海洋文化中心、也看到了新灣區，我們看到很多伴隨的規劃逐步在成熟，但是我們還是要問一句，我們的 LME 金屬和物流中心的成效有沒有如我們所預期？光是剛才大家所提的一件事，一條連結的道路、交通的樞紐，為什麼到現在我們還有學者在提議要打掉重列？那不是耐人尋味的事嗎？當時在規劃這條國道 7 號的時候，它的興建速度是什麼？效率是什麼？它的橫軸、縱軸、所要產生的交通成本效益是什麼？我們用了多少時間在推這件事情？光舉這個例子，就是大家需要思考的。

第二個，大家一直在講環評的部分，我個人倒覺得環評的出現其實是在考驗一個執政者的魄力和企圖心，當一個主政者要施政的時候，面對不同利益團體與他的價值理念產生衝突時，他要看到哪一個方向？這個方向決定這件事情的快慢和速度，如果他被少數利益團體的某些理念所綁架，他就會造成無法前進的一個事實。這件事在台灣非常有人在討論，就是台灣少數人的理念和少數團體組織已經綁架整個台灣前進的動力，當然他們言之有理，他們相當堅持他們的某一些東西，但是如果我們從行政來思考，這件事情該到決斷的時候，有沒有可能需要做一個比較整體性的處理？

不要老是說我們對一個貿易港的管理是「高度自主、低度管理」，我們國家最近的立法，文創法也是這樣，它標榜的第一個主題一定就是「高度自主、低度管理」，政府現在都希望這樣做，它希望所有的協力是讓廠商可以盡量去發揮它比較大的空間，但是問題是你的「低度管理」需要幫它排除障礙、導入政策工具，這樣的低度管理才有作用，否則所謂的低度管理就變成毫無作為，那個差距是在一線之間。所以我們關注這個自由貿易區非常非常久，我不是第一次來討論這個相關的議題，好幾年前柏霖議員和麗娜議員對於整個高雄經濟，包括教育、文化等很多部門，你們都長期關注。大家都在講，高雄港有沒有優勢，大家都在講，高雄港的競爭對象是廈門，我們自己一天到晚

都在講，高雄是海洋城市、智慧城市、創意城市，包括高雄港有山、海、河、港。這個優勢好棒，宣傳寫著我們的優勢是「航線密集」，光這四個字，從我個人的角度來理解，我不知道它是什麼意思，高雄自由貿易區的優勢之一是航線密集嗎？沒有啊！如果我們從周邊各個貿易區的航線搭配來看待高雄，高雄小港機場的規模及班次，其實是偏低的。事實上整個高雄的發展，為什麼會面臨發展上的困境，其實也跟高雄港的深化度不夠有關係，這二個問題其實是連結起來的，今天高雄港的發展如果是一直成長的，剛剛也有一個報告說有成長，我看到的資料也是有成長，但它的幅度相對是輸人家的，我們有成長，但我們的成長是低度的、比較緩慢的，人家可能是爆發，現在幾個媒合協調的工具、政府的魄力，包括整個共識凝聚，才是決定真正高雄港未來的發展。

**主持人（黃議員柏霖）：**

請義守大學楊副教授發言。

**義守大學企業管理學系楊副教授東震：**

18年前，我第一次去大陸，他們跟我宣導了大陸很多的好處，但我看一看，坦白講，不以為然。我舉一個例子，他跟我說，他們有兵馬俑，他們有萬里長城，但我必須說，這都不是共產黨做的，都跟他們沒什麼關聯，如果有一個，就是他們太空的發展。這18年他們幹了什麼，我們幹了什麼？

這個禮拜李敖過世，網路上有瘋傳他的語言，第一個，他說大陸幹了些什麼？他不喜歡政治，第一個就是太空站的對接，台灣可不可能？我們放棄算了。但如果現在看，港、澳、珠跨海大橋通車，自建航母、自建五代戰機、整建南海諸島、京廣鐵路下個月通車，高鐵運輸去印尼、菲律賓、一帶一路加一網，高鐵已經到了歐洲、越南，磁浮列車現在600公里的時數在測試，真的反觀這18年，我們做些什麼？他們還有到西藏的鐵路，早就蓋好了。同樣的18年，他們的發展，政府的建設，我們真的無法說沒看到。我們看高雄，高雄真的有得天獨厚的環境，就像前面教授報告的，台北市跟我們比，我們有這麼好的港，他們當然有一條河，但我們也有一條很漂亮的愛河，他們

是六都，我們也是六都，最重要是我們有這麼大的海港，要怎麼樣去發揮？以前我來高雄，我非常喜歡，高雄常常可以看到藍天，最近藍天數有一點變少了。如果切進這個議題，有點難過，就像剛才以祥兄講的，我來高雄一開始聽到一個東西，高雄大家都在吵「重北輕南」，因為有一個叫亞太金融中心，或叫亞太營運中心，可是講著講著，這去哪了？

自貿區第一次來談的時候，我也覺得興奮，其中有一位學者，我記得是譚大純，他說，不要再騙了，真的會做嗎？口號多了，我覺得是高雄人的無奈，總是喊一喊，反正現在是市港合一了，但真的能夠做出哪些東西？我們真的越來越怕，怕喊越多口號，卻做不出來，政府真的會做嗎？我覺得所有的意見，真的要去落實，才會有一個好的結果。甚至我直接問一個問題，不知道幾年前，大概是六年前吧！高雄港的營運量世界排行第九，後來第十一、後來第十三、現在第十五，請問 2020 年排行是多少？我們會說，我們做得很好、做得很努力，2020 年可能是第十七吧！可是這第十七講得下去嗎？還是我們要回到第十三、第十一，還是第十九，報告楊教授，不可能啊！如果心態上都覺得不可能了，或許就是之前講的，不要再欺騙了！你講這麼多，政府真的要去執行嗎？能夠成功嗎？可能我們的心態都還在內鬥。

回過頭來我們再講一個，剛才李教授也特別談到少子化的問題，人都去哪了？要有人才，就必須有好的就業，要有好的就業，就必須有好的產業政策或產業發展，有好的產業發展，就一定要有競爭力。如果我們沒有一個好的競爭力，其實在台灣留不住產業，也不會有好的就業，沒有好的就業，人才當然不會在台灣，當然我們就從全世界第三掉到第十五，未來是往前走還是往後走，各位心裡大概都有數，講了這麼多，可能只是在做提醒，如果真的要解決，我也提供幾個方案給各位參考，或者說是彙整前面前輩的意見。

第一個，強強聯手、第二個，資源互補、第三個，去除障礙。剛才經發局的官員特別談到，其實自貿區的貨櫃為什麼要來高雄？簡單講，加工、加值，如果我們能夠幫人家加工、加值，或許有好的結果。

第二個是船運分裝，加工、加值就是我剛才講的那三點，強強聯手、資源互補、去除障礙，可能會得到一些結果。

我也在檢視，高雄地區到底有哪些相對競爭的優勢產業，很可能我們必須做一些檢視，其實剛才聽到一些，也幫忙做了一些整理，我自己認為還不錯的，沒有提到的，第一個，剛剛以祥提到的郵輪產業，當然還有一個小一點的遊艇，其實沒有那麼大，因為一個類似觀光，另外一個是港區的加工，就是一次加工、二次加工的部分，其實我們遊艇的配電，甚至遊艇能不能加上太陽能，某些功能把它組合起來，可以產生一個很好的二次加工、加值的產業。第二個是我們的紡織業，以前叫做夕陽工業，所以移到大陸，不過最近的紡織業開始有一些機能衣的出現，好像產業的附加價值也變高了。其實也不妨檢視一下，台灣人在外面發展不錯的，真的可以引鳳還巢，當然，我還是那句話，這個地方的環境夠好，他就會留下來，就像剛才爵士兄講的，去除掉一些障礙，包含稅率的部分，或者一些輔導的部分，他很可能願意再回來。其實我們有一個很健全的 3C 鏈結產業，不管封裝、IC 設計或晶圓代工，應該是整個台灣地區的強項，有時候不要分台北或高雄，智慧機械我們常講工業 4.0，其實我一直覺得，台灣很會做模具機、工具機，甚至機器人，甚至 NIKE 都已經有無人工廠，反正晚上也不用開燈，白天也不用，反正機器人在做，配上一點 AI 的路程，甚至高雄地區有很好的扣件產業，這些其實整合在一起，變成一個很好的工業 4.0，很可能有二次加工發展的情況。

再來，台灣的農業一直是一個驕傲，只是近期被一些國家慢慢的追趕，但我還是覺得我們在相對優勢的部分，不管是無毒有機農業的加工，甚至農業產品提煉的生醫材料，甚至扣件業也可以用在生醫的部分，甚至最簡單的面膜，相對於大陸，我們厲害很多，他們還是喜歡台灣的面膜，真的面膜一定是韓國好，或是日本好嗎？我相信台灣的最好，這等於是強強連手的部分。資源互補或去除障礙，我不知道該怎麼說？所有的強國都在做一件事，剛才爵士兄也特別提到，川普開始重啟貿易壁壘，可是他在做招商，也在提供優惠，希望很多廠商能夠進來，提振就業率。資源互補就是我們缺乏的，我們真的要去求人

家，或許真的求人家，覺得好像很卑微，但我必須說。15年前我那過一篇報導叫「昆山的發展」，昆山是怎麼發展起來的？他打了很多電話給台商，主動拜託，來昆山發展就劃地給你，看這塊地你喜不喜歡，有很多優惠條件給你，重要就是希望你在這落地生根，能夠建廠房，讓我們有就業率，甚至引進技術，甚至給一個專人的窗口、手機門號，24小時服務電話。當然，台灣不能做，因為一例一休，可能會有一點狀況。我的意思是說，他們的專業服務過程當中，為什麼這樣做呢？有人問他，做成這樣子怎麼辦？因為我們比不上上海，我們不像上海有這麼大的港口，我們離上海一點，我們就靠我們的行政力、服務力超越人家，我們才可能生存發展。希望我剛才講的是錯的，2020年我們不是第十五，我們可能回到第十三、或是回到第十一，能有不錯的發展，以上給各位參考。

**主持人（黃議員柏霖）：**

接著請陳麗娜議員發言。

**主持人（陳議員麗娜）：**

我剛剛把今天要探討的題目看過一次，想先聽一下老師們的意見，我來的時候，李建興老師已經講完了，我聽到胡老師在講，我還是覺得胡老師是勇於作夢的人，還是要誇獎一下。其實我們對很多事情還是要有理想性的存在，那是推動我們往前的力量，我們常常在看現階段的狀況，都不免覺得心理面的挫折感比較大，但是面對城市的進步，挫折是沒有用的，還是不斷要尋求在現有的階段點，怎麼去做突破？讓我們有下一段做夢的機會，我覺得這是比較重要的。如果要跟中央做一些呼籲，中央應該給高雄市真正的「港市合一」，我記得剛剛當議員的時候，我對於港市合一的概念，其實不是現在這樣。所謂的「港市合一」是行政權的合一，並非是港口的開放，港口的開放直接在港市合一之後，就會有港口的開放。開放的部分，可以做的功能性，絕對遠遠大於觀光、休憩的性質，這只是其中的一小塊，可能有一定的產值，其實還有更多的東西在它的背後。我相信如果聽得懂我講的，或是看過高雄港運作的人就知道，他會為高雄市帶來非常多的利益點，所以這是中央應該送給地方的大禮物，如果能夠先做到這一

點。高雄市有無比的掌控權的話，高雄市其實在後面的發揮空間會比較大一點。譬如我們剛剛談到國 7 應該要怎麼做。高雄市政府的團隊如果去規劃，會貼近於地方上的需求，怎麼樣讓道路的整個交通真正能夠暢通？剛剛老師在講，應該叫做國 12，奇數和偶數不一樣，所以它的整個改變就會非常大，後續如果有機會，應該要進一步深入了解差異性及可行性，因為現在國 7 真的還談不成啊！如果有建議的空間，我覺得我們的立委應該都要幫一點忙，盡量能夠讓這件事情實踐，當然，在行政權上有資源的人，對於高雄港自由貿易區，都應該要下功夫，它的確會是高雄的一個金雞母，如果努力去做，會讓高雄成為一個比較可能有經濟產值的地方。

當然我們剛剛提到很多，譬如農業或其他產業，都有可能因為自由貿易區而產生一個嘉惠的作用，如果經濟貿易區，中央政府覺得在高雄市一定要做，而且給予大力支持，我相信對高雄來講，是一個脫胎換骨的機會，我們也深切期待。剛剛楊老師有提到，我覺得對高雄來講，真的是這樣，應該你原來不是高雄人，是台北人，台北的朋友來到高雄都很開心，這麼大的馬路、房子這麼便宜、消費這麼便宜、建設又很好，這麼棒的地方，不來住多可惜，聽過很多台北的朋友這樣講，除非他的工作真的在這裡，不然很難將他的住家移到這裡來。有很多台北的朋友來高雄買房子，不超過五年就會後悔了，房價幾乎上揚的機會比較低，事實上投資報酬率跟台北比，落差是很大的，同樣買一個一億的房子，在台北市飆升，在高雄能夠持平就算不錯的水準，這是高雄目前的情形。我相信政府單位基層的公務人員能力都非常好，但上位人的觀念，的確會影響整個城市的發展，所以一個主事者最重要的還是眼光，怎麼樣去設定目標，的確會讓這個城市有不同的面貌展現。我相信在柏霖議員的召集之下，還會有更多次的討論，但是每個時間點，一定會激發出不同的火花，因為每個時間點，我們在看這件事情的時候，我們都會有不同的看法，期待政府單位在這個時間點，有沒有實踐的可能性，如果我們在這個時間點，促成政府可以做我們今天談的理想性的東西，我相信今天在場所有人的貢獻，都能獲得肯定，也很謝謝大家今天的貢獻，我受益良多。



**主持人（黃議員柏霖）：**

各局處有沒有要表示意見或補充？後面有很多來賓，有沒有人要意見分享？我們這是開放的，有意見都可以講。市政府還有要補充的嗎？來賓有想要表達意見嗎？

**來賓周琨廷先生：**

剛才有一位教授，他有說到上海的自由貿易試驗區，因為我有去過上海，他們利用區域展場招商，增加外來的廠商。還有剛才說的那些法令，他們盡量促成鬆綁，在網站上可以查到上海自由貿易實驗區，就會自動去銜接。高雄也有展覽館，和發產業園區實際上招商還不足，因為實際在運作的只有三家，那邊應該還有很多地方可以做，所以應該將那幾家公布出來，如果沒有了，就要找土地，他的模式是利用會展區經營的能力招商，同時增加一些使用群眾。當增加消費量時，是不是應該在工廠增加製造的力道，如果還要從國外原廠製造，再轉過來這裡，對他們的成本是一個損失，上海就是這樣成功的。希望未來的高雄市儘量朝這方面去努力，做自由貿易實驗區就是其中一個項目，剛剛有一位教授說的很好，高雄有製造遊艇的優勢，像德國也有大型遊艇展覽，我們跟世界遊艇展競爭，在這種情況下，才可以達到就業實力，跟世界接軌。

**主持人（黃議員柏霖）：**

我希望在這裡鼓勵高雄市政府勇敢一點，做大一點的夢，因為高雄要自己努力，真的要等到中央關愛的眼神，那都來不及了，自己要勇敢做夢。昨天唐鳳委員來，他也一直提到一個觀念，現在中央政府應該容許民間跟地方政府有一點嘗試錯誤的挑戰，因為不去嘗試，永遠就停頓在那裡，如果去試驗，給一個期限嘛！反正失敗了，最壞就是回到原點而已，但如果成功了，就是我們賺到了。所以自己的城市要自己救，我們應該更積極一點，因為高雄港好，高雄市一定好，這些人一定會在高雄買房子，在這裡消費，只要看高雄這幾年營利事業銷售額是衰退的。說實在的，我們貨櫃港提升的效率很低，整體消費額是下降的，代表民間投資不足，公部門的投資不夠，最重要是民間也不敢消費，就在通縮啊！一個通縮的城市，怎麼會有很多人進來，而

且還要看是什麼人進來。如果有好的優質機會，每一個人都願意來高雄，那當然最好，這不是單一可以解決的一個問題，也不是一個政策，它需要很多面向。譬如我們有好的優質機會，十幾間大專院校的碩士、博士、學士畢業，真正能留在高雄的，事實上也不多啊！中山大學有統計，不到 20% 的人留在高雄，其他都要離開，那不是很可惜嘛！因為就業機會少，所以要共同努力，也期勉高雄市政府針對自由經濟示範區，應該更有主張。

如何讓自由經濟示範區有效能？我常講，我們現在沒有能力去做大的投資，因為高雄市的債務這麼多，大家都知道，我們一年的資本門才一、二百億，扣掉延續性的，真正可以新投資的錢，不過幾十億。再來，利率也一直飆升，我常講，利率加 1%，高雄市政府就多出 28 億的債務付息，因為我們的債務有 2,800 億，2,800 億乘以 1% 就是 28 億。這幾年還好，是因為利率很低，如果回到十年前，那時我們借錢都是 8%、9% 的利息，像這樣，高雄市政府就倒了。財政局還在那邊笑，這是沒辦法的，但是我們講這件事，我和麗娜議員都會令人討厭，要叫大家不花錢，當然會令人討厭，但我覺得應該講對的事，起碼那幾年，我們努力讓每年的公債賒借降低，不然大概 5 年前就花完了，到現在還可剩一些，未來都可以用，因為我們有擋，不然未來會是災難。我常覺得，當代人的事情要當代解決，不要丟給下一代，因為下一代會更辛苦，下一代少子化，繳稅的人越少、撫養的人越多，各位想想看，三十年後，我們這些人都超過 60 歲，都等著下一代撫養我們，我兒子那一代的人口減少了，以前是一比一，未來可能是一比三，一個小孩子要撫養三位老人，他們要怎麼生活呢？再來，還有公共債務不能解決。所以我要拜託大家，我們應該趁著這個條例賺一點錢，債務加減還一些，對未來才有幫助。今天就到這裡結束，謝謝大家、也謝謝台北來的，非常感謝你們。

散會(下午 3 時 25 分)