

2009 北北基三縣市中小學學生專題寫作比賽

“船” 遞關懷

~ 基隆港的美麗與哀愁



學 校：基隆市立武崙國中

研究成員：吳品潔

李佳芳

歐芷君

張汝瑤

指導教師：徐仁斌

王淑華

顏民和

專題簡介

基隆人靠港吃飯，曾經我們相信「大船入港」，為基隆帶來喧囂繁榮與美麗前景。隨著全球化時代的來臨，再加上產業結構的改變，基隆港的「美麗」悄悄有些鑿痕，漸漸的有了「哀愁」。在全球化競爭下，多元的價值觀充斥，有人繼續讚揚基隆港的美麗與榮景，有人哀愁基隆港的未來。我們試著從關懷在地人的各種角度，透過訪問及觀察不同崗位上的人們，傾聽他們的心聲，尋找基隆的共同價值，點出基隆人的矛盾心情。希望可藉由這個小研究，凸顯全球化的趨勢下，基隆在地的掙扎，我們可以試著關懷底層勞工的需求，讓每個聲音被聽見、每個心情被看見。



緣 起	3
第一章 緒論	4
壹、研究動機	4
貳、研究目的	4
參、研究問題	6
第二章 文獻探討	8
壹、認識過去和現在的基隆港	8
貳、探討基隆港發展經濟狀況	10
參、探究基隆港與碼頭日漸沒落的原因	12
肆、全球化對基隆港的影響	13
伍、世界主要國家近來較活絡的港口政策	13
第三章 研究設計與實施	16
壹、研究架構與流程	16
貳、研究方法與對象	17
參、研究工具之編製	17
第四章 研究過程與資料處理	20
壹、訪談實施經過	20
貳、訪談記錄總整理	20
參、訪談內容分析	28
第五章 結論與建議	32
壹、研究結論	32
貳、研究建議	34
參、研究省思	35
研究後心得	36
附錄	38



去年暑期輔導，在課堂上得知有小論文比賽，沒想到下課時我們竟異口同聲說出「要不要參加？」這時，四人臉上都浮現又驚訝又興奮的笑容，並決定以我們的默契報名參加這充滿挑戰的任務。

這次的小論文比賽，主要在於瞭解全球化以及社會關懷等相關問題。上公民課時，老師曾經提到，許多港口因為產業結構、全球化等種種因素而受到影響。我們都是基隆人，離我們最近也最相關的港口，當然就是基隆港了！在基隆，有許多人是靠港吃飯的，如果港口逐漸沒落，這些市民的生存將面臨窘境，政府的許多相關政策也會帶來影響，基隆港是否能有良好的未來呢？我們覺得這都是值得關注的問題。

我們想探討近年來基隆港的沒落主因；想瞭解這些勞工們的心聲；想知道社會上各個崗位的人們對基隆港的想法。希望能藉由這次研究，更了解基隆港的發展目標及社會問題，並試著找出有待解決的疑慮。

第一章 緒論

壹、研究動機

一、基隆港的美麗與榮景逐漸消失

曾經，我們相信「大船入港」，為基隆帶來繁榮與美麗前景。但隨著全球化時代的來臨，以及產業結構的改變，加上各項政策的執行，使基隆港的「美麗」悄悄有些鑿痕，漸漸的有了「哀愁」。在多元的價值觀充斥下，雖有人繼續讚揚基隆港的美麗與榮景，但也有人哀愁基隆港的未來。

二、台北港的通港對基隆港造成危機

位於淡水且即將在民國 103 年完工的台北港，與基隆港距離相近，很可能對基隆港造成不利的結果。我們可從訪問的結果及資料的分析，來探討有哪些想法或建議，可將台北港對基隆港的傷害降低。

三、各個社會角色對基隆港有著不同的期待

我們可以透過訪問及觀察在不同崗位上的人們，傾聽他們的心底聲音，尋找對基隆的共同價值，並點出基隆人的矛盾心情。

四、底層勞工因政策及經濟改革而受到波及

許多中央及地方政策的啟用，使勞工們面臨裁員危機，甚至因此失業，但政府卻無視他們的困境。所以，我們想試著去了解這些底層勞工們的需求和困難，讓每個聲音被聽見、每個心情被看見。

貳、研究目的

一、瞭解基隆港經濟及產業結構

近年來基隆港在台灣進出口運輸的優勢已大不如前，以往以港為主的地方產業面臨發展瓶頸。基隆港的經濟及產業結構都逐漸在變化，而變化的類型為何，會使基隆港與碼頭的經濟會有什麼發展，經濟是否會成長或

降低，而現在又有台北港興建的情況下又會帶來什麼影響？值得深入了解。

二、探討基隆港與碼頭日漸沒落的主因

基隆港為北部地區的國際商港，是北部的一個主要輸出入門戶。過去基隆港雖然帶來了基隆市產業的繁榮發展，但是近年來基隆港在台灣進出口運輸的優勢已大不如前。面臨發展瓶頸值得我們探討。

三、瞭解政策與經濟的改變對碼頭從業人員的影響

從民營化到全球經濟風暴，基隆港的經濟逐漸衰落，碼頭工人的勞動權是否也因為這樣而有受到波及，而中央與地方執行或未執行的政策，是否會對碼頭從業人員有所影響，又會帶給碼頭從業人員哪些益處及壞處。

四、瞭解他國近來較活絡的港口政策

近年來許多活絡的港口，像是香港、新加坡港和釜山港。而在全世界這個大環境下的轉變，為什麼其他國家的港口，能出淤泥而不染，而其他港是否有什麼應對政策值得我們去效法，回復基隆繁榮的風貌，值得我們了解。

五、比較基隆港與其他港的差異

基隆港是台灣少有可關建的深水港，基隆港有相當好的地理條件。但是為何基隆港無法像其他的人造港那麼活絡、繁榮，在港口之營運管理制度與政策上，是不是有什麼不一樣的地方，值得研究與探討。

六、探討全球化對基隆港及碼頭從業人員造成的改變

世界變化的很快，而現今是個地球村的時代在全球一體化的今天，整個世界日益成為一個不可分割的巨大市場，基隆港除了要面對國內外傳統港口的競爭，還要應付中國大陸東南各新興港口的快速崛起。然而這對碼頭從業人員有何衝擊，是否也影響碼頭從業人員的收入與家庭。瞭解並觀察全球化下的港口困境，以及港口面臨全球化所擬之發展策略。

七、探討基隆港的未來走向

未來基隆港的生存將面臨更大的挑戰，而必須面對的是大環境之改變，除了提高兩岸經貿往來外，尚可做為國際區域性的港口，為台灣打開

更多國際貿易市場的大門，且在台北港建設未完成前，基隆港應未雨綢繆積極研擬發展策略，基隆港會有什麼應對的政策，值得我們深入探討。

參、研究問題

一、瞭解基隆港經濟及產業結構

- (一)基隆港近年來貨櫃類型變化及貨櫃收入為何？
- (二)貨櫃減少和台北港有何關連？
- (三)過去與現在港口運輸貨櫃設備的比較？

二、探討基隆港與碼頭日漸沒落的主因

- (一)過去與現在港口收入量比較？
- (二)台北港通港後，帶來哪些影響？
- (三)民營化後，帶給碼頭哪些影響？

三、瞭解政策與經濟的改變對碼頭從業人員的影響

- (一)碼頭從業人員的工作保障為何？
- (二)公共政策(民營化、機械化)對碼頭從業人員有何影響？
- (三)台北港開港及大三通對碼頭從業人員的影響？
- (四)碼頭經濟改變是否有造成社會影響？

四、瞭解他國近來較活絡的港口政策

- (一)近年來世界主要國家港口經濟狀況如何？
- (二)這些港口城市的航管體制與營運狀況如何？

五、比較基隆港與其他港的差異

- (一)基隆港的裝卸效率和其他港有何差別？

(二)其他港口與城市發展間的關係是什麼？

六、瞭解全球化帶給基隆港和碼頭從業人員的衝擊

(一)金融海嘯帶來哪些影響？

(二)全球化下，貨櫃吞吐量變化？

(三)全球化對碼頭從業人員的影響？

七、探討基隆港的未來走向

(一)未來基隆港要發展何種經濟導向的政策，以恢復繁榮？

(二)是否能朝觀光路線發展？是否有較清楚的藍圖？

(三)現今機械化作業及全球經濟低迷下，基隆港有什麼對應政策？

第二章 文獻探討

壹、認識過去和現在的基隆港

一、港區環境及設施

基隆港港區總面積為 572.17 公頃，共 57 座碼頭，港灣形狀大致呈北寬南窄的漏斗狀，分為外港、內港及牛稠港三大區域，各碼頭之中，東五碼頭為軍用碼頭，碼頭入口對面設有海軍威海營區。（資料來源）



圖 2-1：基隆港貨櫃碼頭



圖 2-2：基隆港貨櫃裝卸情形



圖 2-3：港埠拖船設施



圖 2-4：基隆港東岸

二、基隆港港埠發展策略

近十年來，工商業及經濟轉型，使基隆港發展受到相當程度的衝擊，過去有：港灣費率過高、船舶大型化、北櫃南運…等問題，使基隆港競爭力低，成長率下降。現在，又有台北港興建的情況下，將挑戰基隆港北部主要港口的龍頭地位，甚至取而代之，因此，未來 5-20 年基隆港生存面臨更大的挑戰，是重要關鍵期。（資料來源）

三、基隆港現況與威脅

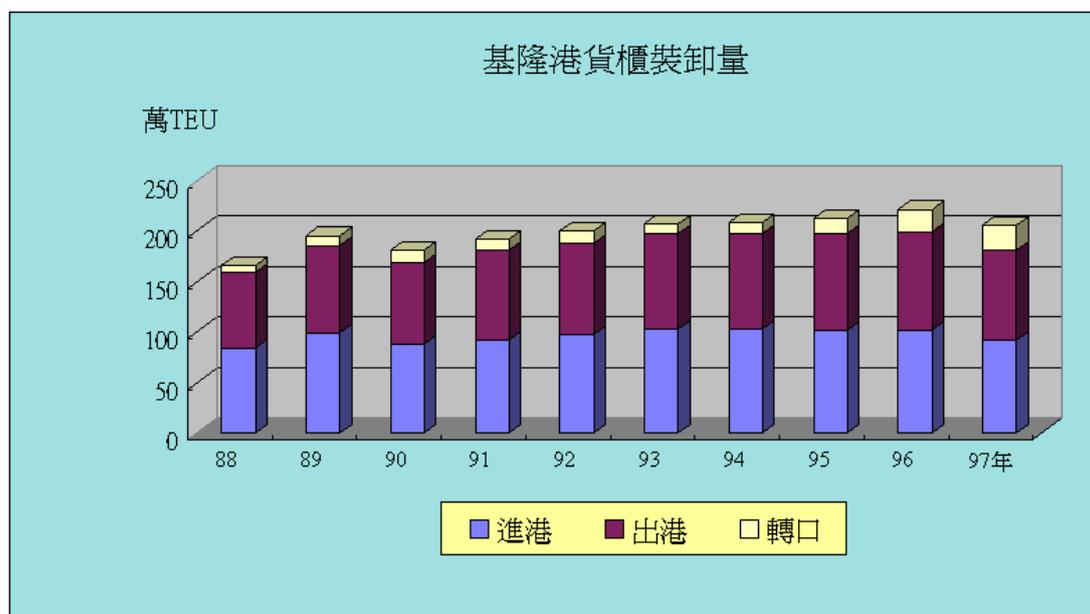
基隆港區規模已達極限，卻因港埠腹地狹小，港內大部分碼頭的吃水深度無法停泊巨型貨櫃輪，導致許多船隻被迫彎靠高雄港與台中港。基隆港總運量於 1990 年代開始衰退，港口排名也在十年內，由世界前十大迅速跌到三十名外。為了解決基隆港的擁擠狀況，提出在基隆港西岸外海興建「基隆超級深水港」計畫，在基隆港營運狀況開始衰弱時，曾被認為是重振基隆港營運的最佳方法，但之後一直無實際動作。1997 年，交通部否決了興建新港的提案，以台北港為替代方案。（資料來源）

貳、探討基隆港經濟發展近況

一、基隆港民國 97 年營運概況分析

97 年基隆港貨櫃裝卸量計 205 萬 5,258TEU，為 93 年來之新低，較上年負成長 16 萬 225TEU 或 7.23%，其中以轉口貨櫃成長 2 萬 2,665TEU 或 10.33%表現最佳，而進、出口貨櫃則負成長約一成。至於預算目標達成率為 97.87%，為近六年首度未達到預算目標數。（資料來源）

(一)基隆港貨櫃裝卸量統計圖（資料來源）



(二)基隆港營運實績（統計表）

民國	進港船舶		貨物裝卸量	貨櫃裝卸個數
	艘次	總噸位(萬噸)	公噸(萬噸)	TEU(萬TEU)
89	9,165	12,106	8,834	195
91	9,085	11,901	8,891	192
93	9,494	10,807	9,777	207
95	9,181	10,357	9,948	213
97	8,053	9,515	9,126	206

(本小組自行整理，參考資料來源)

二、比較基隆港與國內其他港的差異

港口	港口特點	港口功能	是否有結合觀光?	裝卸量成長率 %	裝卸量佔有率 %	吞吐量成長率 %	吞吐量佔有率 %
基隆港	承擔北部區域貨源之主要國際商港	1. 高價值貨物進出口港 2. 以貨櫃為主·散貨為輔 3. 環島航運之主要樞紐港 4. 兩岸直航港口	有，親水性港口	6.05	15	6.38	12
台中港	中部海運之中心地位	貨櫃裝卸運輸以及散裝貨各佔一半 (散裝貨多為穀物等貨)	有，親水性港口	14.87	12	12.5	16
高雄港	全國性綜合國際商港	1. 遠洋航線轉運中心 2. 兩岸直航港口 3. 結合海運轉運中心，商業特區與港埠資訊設備，發展	有，觀光港口	8.93	65	5.37	48

		成高附加價值營運特區					
蘇 澳 港	基隆 港的 輔助 港	1. 目前沒有貨櫃裝卸設備 2. 以散裝貨為主，如：砂石、 礦砂為大宗		10.89	0.8	10.76	1.8
花 蓮 港	東部 主要 國際 港	1. 環島航運之主要據點 2. 臺灣東部水泥、礦石之主 要出口港	有，觀 光郵輪 停靠	9.31	2.6	9.86	6.5

本小組自行整理，參考資料來源 1 2 3

叁、探究基隆港與碼頭日漸沒落的主因

一、台北港通港之影響

台北港的陸域、水域總面積，是基隆港的 8 倍。基隆港務局表示，台北港提升為國際港後，基隆港的砂石進口量將直接受到衝擊，屆時中國砂石可直接從台北港上岸裝卸，節省不少陸運成本。雖然台北港與基隆港位置相近，台北港勢必會搶走不少基隆港的生意，但兩港可區分不同功能，在港埠良性競爭下，反倒可提升效能，降低航商成本。（資料來源）

二、民營化對碼頭之影響

民營化已為各國政府解決公營部門營運效率低落之直覺反應，為力挽基隆港逐年衰退趨勢，在政府政策推動下，基隆港繼高雄港之後於八十八年一月一日開放棧埠作業由民間經營。在延人工時及延機工時作業效率方面，各貨種之裝卸效率於民營化後亦有顯著進步。整體而言，基隆港於民營化後已展現實質成效，然而在制度上仍有部分缺失。（資料來源）

肆、全球化對基隆港的影響

一、金融海嘯來的影響

97 年全球受到金融海嘯影響，各國經濟成長率同步衰退，致使我國對外貿易成長力明顯減弱，各港貨物裝卸量較上年全面下滑，而各季年增率中以第 4 季衰退幅度明顯較大；其中基隆港並為 92 年以來之新低。（資料來源）

二、大三通

大三通後，包括基隆、台中、高雄等港口都將成為台灣對大陸的重要對口港。市港合一後，基隆港的發展方向將更加明確；而如果中央決定將「戒急用忍」政策鬆綁，並實施「大三通」，基隆港應可擔任與大陸來往的聯絡港，盼中央能優先指定基隆港為大三通直接往來港口。基隆港是國際港，大三通、加入 WTO 等皆與基隆港未來發展息息相關。以基隆來說，港區開發難取得共識，或許正因如此，基隆市民的光榮感逐漸下降，各項民調也墊底，最後基隆市成了最不快樂的城市之一。

伍、世界主要國家近來較活絡的港口政策

一、效法其他國家面臨問題時的應變政策

隨著船舶大型化趨勢日漸明顯，東京港等亞洲各大港口紛紛擴大“體積”。其中，韓國的反應最為明顯，釜山港等港口必須引進中轉費用減免等制度，將行政手續實現“一條龍”服務，同時須吸引世界各大船舶公司的超大型貨輪，否則極有可能被排擠成二流港口。（資料來源）

二、港市合一提案無疾而終

行政院在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，作為將來港市合一運作的過渡機制，但是因為相關法律上及體制上的爭議，使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」，將港務局轉型成公法人組織。（資料來源）

三、各國航管體制整理

國別	航政	港政	港埠經營	市港關係傾向
中華民國	行政院交通部	交通部港務局	公法人	市港分治
日本	國土交通省	中央海運港灣廳負責政策，地方港灣廳負責管理	公私營、採埠	市港合一
韓國	海運港灣廳	同上	公私營公司	市港分治
美國	運輸省	港口委員會	私營公司	各地情形不同
英國	交通部	港務公司	私營公司	因類型而有不同
中國大陸	交通部等單位	雙重領導，地方為主	海洋運輸管理局 國營事業	市港合一
德國	中央經濟部	市政府	民營公司	市港合一
荷蘭	市政府	市政府 市議會	公營	市港合一
新加坡	海事處	港務局（設管理委員會，公法人）	民營公司	市港合一

（資料來源）



圖 2-5：韓國釜山港



圖 2-6：中國上海港



圖 2-7：荷蘭鹿特丹港

第三章 研究設計與實施

壹、研究架構與流程

本研究架構與流程圖如下：

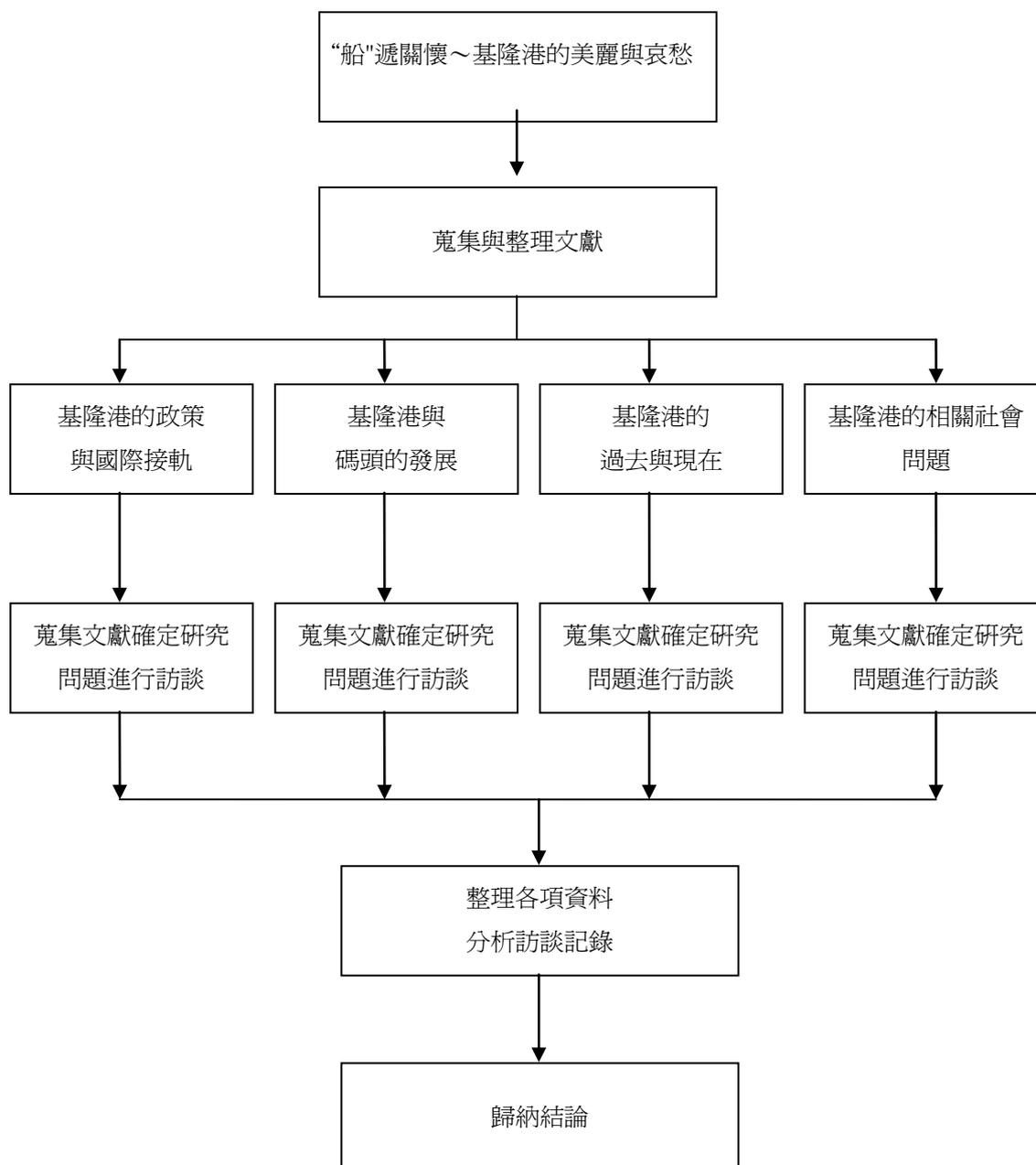


圖 3-1：研究架構圖（資料來源：本小組共同討論，吳品潔編製）

貳、研究方法與對象選取

本研究採取文獻分析法與訪談法，經由文獻分析歸納研究問題後，針對不同的訪談對象提問。研究對象以基隆港相關的人士為主，包括碼頭從業、行政機關單位、勞工代表及利益團體等。期望經由不同的社會角色詮釋基隆港的樣貌，並進一步整理出共同與相異的觀點。現在說明研究對象如下：

一、碼頭從業人員訪問

本研究以「基隆港的美麗與哀愁」為題目，訪問對象以曾參予過基隆港大大小小的事情，對基隆港瞭若指掌且為基隆港服務多年的碼頭從業人員，了解基隆港歷年來碼頭的轉變。我們共訪問四個對象，分別是船務公司資深人員、碼頭工人領班、貨櫃公司資深經理及報關公會理事長。

二、利益團體代表之訪談

在基隆，有許多為基隆以及基隆港而努力的利益團體，我們想深入訪談他們，並了解他們如何付諸行動，為基隆港帶來更美好的光景。所以，此次訪談我們以關注基隆勞工議題的「人民火大行動聯盟」為訪談對象及其相關人員，共二位。

三、基隆港務局代表之訪談

本次訪問主要是想深入了解，近幾年代的港口政策發展上有什麼轉變，以及因應各種環境下面臨的考驗，港務局所改變的政策。也想知道從每個人不同的角度，去觀看基隆港的變化，有什麼樣的優、缺點。我們以港務局棧埠管理處秘書為訪談對象。

參、研究工具之編製

一、訪談問題

針對不同的訪談對象分別選出合適的訪談問題，現說明如下表：

編號	訪談內容	碼頭 從業 人員	利益 團體 代表	港務 局代 表	報關 行業
1.	請問您的基本資料？	√	√	√	√
2.	現在基隆港變的有比較沒落嗎？這過去與現在的轉變是什麼？	√	√	√	√
3.	關於「港口還人民，稅收進基隆」要求中央政府將基隆港還給基隆人，港口稅收歸入基隆市，對於這方面，您有什麼看法呢？	√	√	√	
4.	近年來，碼頭的經濟每況愈下，而工人所領的錢也越來越少，那要怎麼爭取就業穩定並保障工人的權益呢？	√	√	√	
5.	台北港通港後，會為基隆港帶來什麼優、缺點？會對貴公司造成威脅嗎？	√	√	√	√
6.	基隆港的稅收已不再有從前的繁榮，如果基隆港將觀光與海洋資源結合，轉為觀光產業的港口，是否有利於基隆港的發展呢？會不會使基隆港收入減少？	√	√	√	√
7.	大三通後，對基隆港有哪些影響？經濟是否提升？	√	√	√	√
8.	88年民營化後，對碼頭工人的影響為何？	√	√	√	
9.	這一波金融風暴是否使基隆港面臨沒落危機？還是會帶來轉機？	√	√	√	√
10.	基隆港的碼頭經濟改變是否造成社會影響？其影響為何？	√	√	√	√
11.	請問您對「港市合一」的政策有何看法？	√	√	√	
12.	您覺得全球化是否造成碼頭工人的影響？而影響為何？	√	√	√	
13.	「自由貿易港區」的政策，對基隆港有什麼影響？	√		√	
14.	通關便捷化，是基隆港近年來得意的政策之一。除了能讓貨物快速通關，還也有帶來哪些好處或壞處呢？	√		√	
15.	港埠政策該如何調整，才能讓目前勞工都有保障？	√		√	
16.	可以先介紹一下人民火大行動聯盟的宗旨與理念嗎？		√		
17.	當初參選的政見還有哪些？如實施會對基隆港有何影響？其目的為何？		√		
18.	在你們勞工運動的經歷中，有關勞工的哪一樣政見實行起來最為困頓？		√		
19.	您覺得有那一個國際大港的政策，可以讓基隆港效法的？或是基隆港可以有什麼發展策略比較好？		√		
20.	您認為基隆港近年來有什麼缺失需要改善？有何建議嗎？		√	√	√

二、訪談前過程之準備

每次訪談由全組組員各別針對訪問人士想十至二十個問題，討論後再將問題統整於會議紀錄。後上網查詢訪談人士的相關資料，並選出一位組員訪問，列印問題內容。

第四章 研究過程與資料處理

壹、訪談實施經過

本研究共訪問 7 位從事基隆港相關行業或關心基隆港發展的人士，並透過課堂或假日時間訪談。每次訪談由一位組員訪問，全組組員一同紀錄。之後，每人再將紀錄整理並上傳至會議紀錄，由組員李佳芳發表於第四章。最後再從各次訪談紀錄中歸納共同與矛盾之處，並統整於一表格內，詳細內容請參考會議紀錄。



訪問報關工會理事長林文賢先生



訪問工人市長候選人張通賢先生



訪問資深船務公司人員黃炳陽先生



訪問資深碼頭工人領班李上齊先生



訪問人民火大行動聯盟王醒之先生



訪問基隆港務局棧部管理處秘書許光亮先生



訪問聯興貨櫃公司資深經理郭建皇先生

貳、訪談紀錄總整理

一、訪問時間與地點

受訪對象	姓名	服務單位/職稱	訪問日期	訪問時間	訪問地點
碼頭從業人員	李上齊	義樹公司，領班	980213 (四)	1650~1830	仙洞公園
利益團體代表	張通賢	北縣聯結車司機 工會常務理事、基 隆市失業勞工保 護協會理事	980306 (五)	1300~1440	人民火大行動聯 盟辦公室
利益團體代表	王醒之	春風文教基金會 執行長	980309 (一)	1110~1300	小歇餐館
船務公司	黃炳陽	船務代理	980309 (一)	1635~1830	基隆港旁 oten
港務局官員	許光亮	棧埠管理處秘書	980310 (二)	0920~1235	港務局棧埠管理 處
聯興東岸港口 貨櫃公司	郭建皇	聯興副理	980313 (五)	1250~1615	聯興東岸港口貨 櫃集散站辦公室
報關行業者	林文賢	基隆市報關公會 常務理事	980316 (一)	1730~1900	基隆市報關業職 業工會辦公室

二、訪問內容摘要

第一題	請問您的基本資料？
李上齊	義樹公司，從事這行業約 40 年。
張通賢	18 歲就去開貨櫃車，從事運輸業約 30 年。
王醒之	從民 83 年從事倉儲運輸業的勞工運動。王醒之和張通賢為有革命感情的戰友。
黃炳陽	從事船務代理行已 36 年。
許光亮	棧埠管理處秘書，服務港務局約 30 多年。
郭建皇	港務局退休，一手創造聯興貨櫃的市占率，為資深的副總經理。
林文賢	從事報關業，民 66 年入行。
第二題	請問碼頭從業人員日益沒落的原因？而沒落後，對碼頭工從業人員的家庭有什麼影響？通常在做什麼行業？
李上齊	過去人力需求多；現在以機器取代人力，且民營化後，使基隆港碼頭工人更不受到重視。
王醒之	因基隆港沒落，從事相關工作的人都受影響而失業。如貨運倉儲業、報關行。

黃炳陽	現今改為電腦化，讓人力精簡化。雖然效率較高，也較便捷，但需要的人力減少，工人失業率提高。
林文賢	因跟隨世界潮流自動化，使工人日益減少。而台灣無原料，無廠商，讓進出口量減少。
第三題	近年來，為何碼頭的經濟每況愈下？那要怎麼爭取就業穩定並保障碼頭從業人員的權益呢？碼頭經濟改變是否造成社會影響？其影響為何？
李上齊	民營化後，利潤低，福利少，且對碼頭工人無保障。但現在人少，公司講求利潤，也無福利，且大部分基隆港的公司都有縮編。
張通賢	1. 民營化後成立 7 家貨櫃公司，薪水減半，工作量增加，勞動權受損。早期工人較團結；現在則無，大家各自求生。 2. 以底層工人的生活需求出發，為勞工爭取權利。為工人發聲，讓政府重視他們的權利，也讓失業勞工被瞭解，不被污名化。
黃炳陽	希望政府可增加工作機會。而電腦化，讓很多人沒有工作。
許光亮	1. 政府在民營化時，將碼頭工人工作權買斷，而碼頭工人大多轉行或退休，讓民間企業代替。 2. 各行各業也會隨著碼頭經濟改變而有變化。如和平島從散雜貨(航運工具)轉變為漁船，當地消費型態會有所改變。
郭建皇	1. 碼頭從業人員人數比較：民 65 年有 6500 人，民營化前有 2700 人，民營化後剩下 600 人。 2. 過去碼頭工會很有權力，但現在解散。而工人的工作量未減，且收入也不到往年的一半。
第四題	您覺得全球化是否造成碼頭從業人員及基隆港的影響？而影響為何？
王醒之	1. WTO 主導全球化，打破區域組織及保護主義，把投資障礙降到 0，且降低關稅，影響基隆港收入。 2. 通關便捷化降低投資障礙、速度加快，節省時間，但也因這樣，造成報關業的人失業。
許光亮	1. 全球化：姊妹港的互惠簽訂有影響，互惠越多越好，如匯率低、成本低。且必須看政府參與全球化程度。 2. 便捷化：80 年代後，政府全面推行電子化，不但節省時間，且效率也提高。但報關行業須紛紛轉型。
郭建皇	在金融風暴摧殘下，全球經濟大蕭條，若無此擾亂，基隆港的營運皆維持正常。
第五題	現在基隆港變得有比較沒落嗎？這轉變是什麼？而基隆港過去和現在的差

	別為何？
李上齊	過去：60年代的十大建設，基隆港需用大量工人；現在：因成本低，工廠多移到國外，使基隆港貨櫃量及出口量減少。
張通賢	1. 轉變：基隆港的建設25年來都無太大的改變，因早期台灣無原料，須從外地引進原料，再將成品轉賣；現在大多工廠都轉到外國，成品直接進口到台灣。 2. 若當初深水碼頭(深度超過18米以上，現在約是12米到14米)的政策實施，如今的基隆港會有更進一步的發展。 3. 目前以來最大轉變：碼頭的作業，從97年12月開始，港務局將碼頭出租，使工作量減少，影響碼頭從業人員。
黃炳陽	沒落原因有1/3是工作效率高，1/3是船隻減少，1/3是貨櫃減少。以公司來說，而兩年前從每月約40艘船至今一月內32艘船，現在貨量少很多。
許光亮	基隆港過去以散雜貨為主，民80年後轉為貨櫃(世界潮流)。成績最好為世界第11名，但至今降到33名。
郭建皇	1. 基隆港原為多元化港口(漁、軍、商)，過去以散雜貨物為主(大豆、玉米、砂石…)，現在散雜貨物已轉到台中港，基隆港則以貨櫃為主。 2. 基隆港、市已被中央漠視，地理及交通方面被邊緣化。
林文賢	1. 基隆港雖沒落，其中二分之一是碼頭工會造成，因工作效率差，加上港區狹小，大型貨輪吃水較深，無法進港。 2. 東岸道路20年來未開發。使市區交通混亂，船貨難暢其流。
第六題	台北港通港後，會為基隆港帶來什麼影響？那請問您有什麼想法或理念，能讓基隆港的經濟不受影響？
李上齊	基隆港可能被台北港取代且更加沒落。也影響到碼頭從業人員。
張通賢	未來：大船→台北港；小船→基隆港。他們雖說台北港是基隆港的副港，實際卻是相反。
王醒之	目前台灣的港口應該避免競爭思維，採取合作方式，才會使台灣經濟有更進一步的發展，而不是極力開發台北港，放棄基隆港。
黃炳陽	1. 經濟多少會有影響，但對本公司沒差別，因台北港有設分公司。 2. 上面決策已開放，港務局蕭局長只好到台北港招生意，但員工須台北基隆兩地奔波，較麻煩。
許光亮	1. 目前台北港是基隆港的替港，但台北港被稱明日之星，將來可能成為獨立的港。

	<p>2. 台北港開港後對基隆港造成排擠作用，因多家公司紛紛投資到台北港，使貨櫃影響最為嚴重。</p> <p>3. 基隆港須有好的策略，才可留住客源，重點在於服務、收費及優惠。</p>
郭建皇	<p>1. 台北港因財團化，對基隆不利，預計 103 年完工。</p> <p>2. 台北港為河港(人工)且泥砂易淤積，潮差約 3、4 米，而基隆港水面較穩定。在風力上，基隆港與台北港雖都有東北季風，但基隆港四面環山，台北港則無。</p> <p>3. 前立委張堅華曾建議在外木山開闢新港，卻因政治考量改為建造台北港。</p>
林文賢	台北港完工後，可能會使基隆港逐年減少貨櫃運輸量。但 78 年後，報關費未調整，使各家報關行惡性削價競爭。
第七題	大三通後，對基隆港及碼頭從業人員有哪些影響.？經濟是否提升？
李上齊	大三通後基隆港成為轉運中心，可能會恢復往日的盛況且對碼頭從業人員有利益，增加工作機會、薪水增加。
王醒之	現在有無三通對基隆港來說並不重要。
黃炳陽	希望三通後船務量可增多。
許光亮	<p>1. 目前還在評估且有爭議，大三通會帶來人潮與錢潮。</p> <p>2. 經濟無法提升，基隆港需以觀光及文化交流為主。</p>
郭建皇	目前還看不太出來，且三通後兩岸航權不對等，被大陸牽制，無獲利，所以大三通可以說是毫無獲利。
林文賢	大三通對基隆港完全沒有幫助，且台灣廠比大陸廠少，因無稅或稅過低，使收入更難增加。而工廠外流嚴重，台灣無貨可出，進來台灣的貨也減少。
第八題	關於「港口還人民，稅收進基隆」要求中央政府將基隆港還給基隆人，港口稅收歸入基隆市，您有什麼看法呢？
張通賢	想真正改變基隆，應把港口的稅收用在基隆的建設。基隆港是中華民國政府的，可惜不等於基隆市民的。希望給予基隆市多一點建設及政策，才能幫助基隆恢復以往風貌。
許光亮	如要改善，必須是由中央方面的地方財政劃分法決定，所以基隆港稅收的改變需透過中央才能決定。港務局是執行單位不是決策單位，但可透過民意向政府反應，並與中央協調。
郭建皇	基隆的財源從原本 30 億降到現在只剩 4 至 5 億，根本不足。所以中央體制須改革，行政方面應以中央航政局管理航政。
第九題	請問您對「港市合一」的政策有何看法？
李上齊	基隆港還沒港市合一，所以港務局是交通部的。
王醒之	在政府關卡方面上無法解決。港(中央)和市(地方)的利益問題產生的矛盾。

黃炳陽	若港市合一，會使基隆市政府的收入增加，但好處多被基隆市佔據，所以基隆港務局不太願意妥協。
許光亮	80 年代而選定高雄港為實驗對象，但終究為失敗。原因：高雄市為直轄市，所以組織架構上，中央與地方有紛爭。若沒有合理修法，則阻力十分大。
郭建皇	1. 李前總統說要將基隆港發展成小香港，但卻毫無動靜；陳前總統成立基隆港管理委員會，但最後卻不了了之。 2. 而日本港口轉為地方化，但最後卻使港口無競爭力。 3. 基隆市府人力不足，還無法管理。
第十題	「自由貿易港區」的政策，對基隆港有什麼影響？
李上齊	須大量人力，而這條例是三年前才通過的，但如今已經變成基隆港貨櫃堆積場，嚴重影響運輸業司機，失業率增加、薪資減少。
許光亮	因應全球化(世界潮流)。低關稅、免收稅，也可租地，不出去港區，而在裡面加工，為國家營收(如台基)。
郭建皇	可帶來工作機會，但稅則及物流控管若得宜，才可能有商機。且基隆港沒有廣大的腹地。
第十一題	請問您認為基隆港未來可實施哪些政策？而該如何調整，才能讓目前勞工都有保障？那如果基隆港轉為觀光產業的港口，是否有利基隆港發展呢？會不會使基隆港收入減少？
李上齊	如果發展觀光業，對基隆港會有所影響，且碼頭從業人員的工作機會及收入將減少。
張通賢	1. 政治還給普通人，以底層的人價值之想法，將權利還給人民。 2. 觀光和文化必須結合，但因為北部有東北季風，會對觀光業有所影響，而較無期望。所以基隆港未來有可能變成以小船為主的貨櫃港。 3. 靠山吃山，靠海吃海，一定要保護生態環境，讓基隆港不變為水泥港口。也可以結合在地文化發展成一個有特色的港口。
黃炳陽	開放觀光對東 3、4 碼頭卸砂石較有影響，可能因環保而無法進行。
許光亮	1. 勞工有受到勞基法保障，且重視勞安業務。但港務局無法針對勞工政策進行決策。 2. 未來走向：東岸為觀光休憩中心 shopping mall，1F~3F 旅客碼頭中心，4F 聯絡辦公室，另有免稅商店，而頂樓建摩天輪當地標。西岸：棧埠局部拆除(保留貨櫃場)，轉變為雙子星行政大樓，且與大陸直航，而目前專案已通過，預計 101 年完工。

	3. 收入不會減少，因觀光產業淺力不可預測，且可能帶來更多利益，而這只是型態上的改變，但收入非基隆港是港務局的。
郭建皇	基隆無適合的觀光資源(東北季風、無觀光景點)，若要發展觀光，需將基隆市先規劃好(街道、交通、房舍)，否則觀光客一下郵輪，也會直往台北跑，會留在基隆的人少之又少。
林文賢	基隆港目前得朝觀光路線發展，目前寄望輕軌連接海科館能順利完成，但須併入台北市才能有發展。
第十二題	金融風暴是否使基隆港面臨沒落危機？還是會帶來轉機？
李上齊	因全球金融海嘯的問題造成前 2 個月的貨櫃收入只剩下往日的 4 成。
黃炳陽	金融風暴，減少 1/3 量，但同業中算好的了。
許光亮	1. 因發展觀光(新的經營方式)，會帶來轉機。 2. 金融風暴是全球性的，所以基隆也會受到影響，面臨衰退，但不會沒落。
郭建皇	對基隆港來說會有轉機，雖然 1~2 月虧損且報關行、船員、運輸業等…皆會受影響，但預計 5 月後會平衡，2011 年好轉。
第十三題	您認為基隆港近年來有什麼缺失需要改善？
王醒之	用不同的角度來看，各方面上皆有缺失。 1. 如以勞工立場：基隆港在民營化政策上有嚴重缺失。把公部門的資產廉價出售(從中間抽取好處)，把勞動力市場價格往下壓，使勞動條件下降，而員工無效率應先求管理制度改善，並非全責怪勞工。 2. 如以國家利益立場：管理、招商等皆有缺失。 3. 解決方法：透過地方性公民投票，讓基隆人投票，希望把基隆港還基隆人。
黃炳陽	1. 希望政府可以增加工作機會。 2. 交通亂，若讓貨櫃車進入市區，將會造成大塞車。
郭建皇	公營事業較有保障，但現民營化已難回頭。
林文賢	1. 東岸沿岸道路未開發，使貨物運輸效率差(市府得負責) 2. 基隆腹地小，建設毫無改變，中央應補助基隆市，且應寄望「港市合一」，才可發展更好。 3. 政府應修改不合時宜的法規，若因申報錯誤就開罰，會造成困擾。而政府降低貨物稅，便宜了少數人，圖利財團。

參、訪問內容分析

一、 共同的價值觀

(一)基隆港的沒落

訪談中大家一致認為基隆港的確逐漸沒落中，從散裝貨物轉變為貨櫃，而在政策制度上有嚴重的缺失，所以使基隆港無法再度興盛。



圖 4-1：日治時期的基隆港

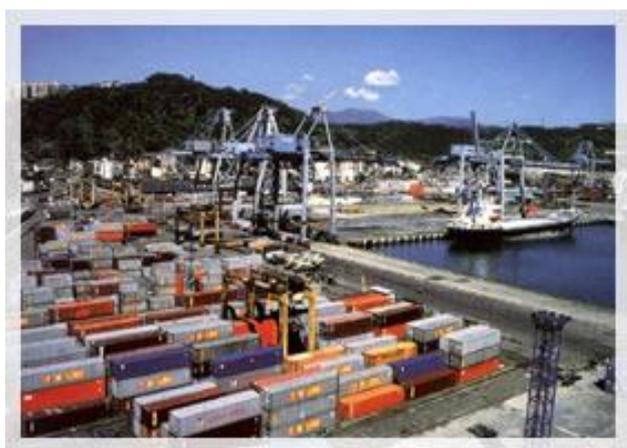


圖 4-2：基隆港貨櫃碼頭的全盛時期



圖 4-3：基隆港貨櫃碼頭大不如前

(二)對台北港的看法

大家皆認為台北港的開始就是基隆港的世界末日，雖然基隆港是天然港，但是缺乏良好的政策，而現在政府又極力開發台北港，嚴重影響到基隆港的發展，產生排擠作用。

(三)稅收進基隆的看法

大家都希望政府可以利用稅收來增進公共建設，才可使基隆港再度興盛，但是中央方面須修改相關政策。

(四)港市合一的看法

政府雖曾考量港市合一政策，但卻因中央與地方的利益問題產生衝突，且組織架構須合理修法，否則此政策就不適合台灣。

二、矛盾的價值觀

(一)全球化下對碼頭從業人員的影響

基隆港因應全球化所提出的通關便捷化政策，王醒之認為，雖然降低投資障礙、速度加快，但使從事相關行業者失業；許光亮則認為他們只須轉型。

(二)大三通的看法

李上齊認為大三通可讓基隆港回復往日風貌，且對碼頭從業者有利益；其他受訪者則認為大三通對目前基隆港經濟毫無利益。其一受訪者還覺得三通後，還造成兩岸航權不對等。

(三)發展觀光的想法

每位受訪者看法各有差異，李上齊認為觀光發展會影響工作及收入；張通賢與郭建皇認為基隆無適合的觀光資源，且與地理環境有關，需做適當的規劃。許光亮則認為政府所進行的政策，收入並不會減少，因觀光產業淺力無窮。而林文賢寄望在科海館。

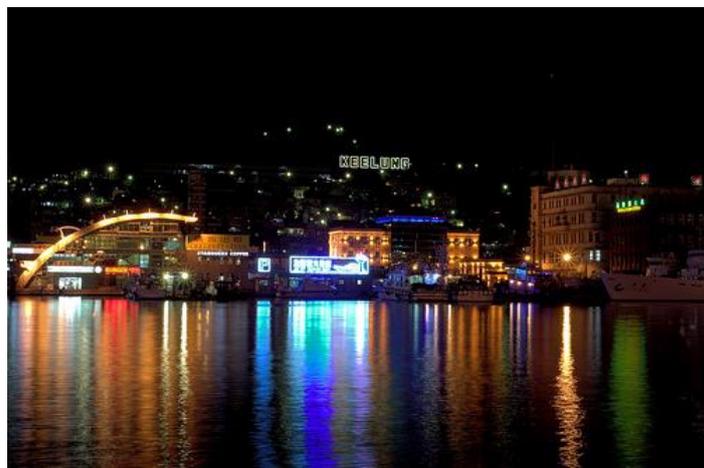


圖 4-4：基隆港夜景



圖 4-5：基隆港未來規劃（本小組自編）

(四) 競爭及合作問題

目前台灣的港口應該要競爭還是合作？才會讓台灣經濟提升呢？不過現在都偏向於競爭，而王醒之認為如果合作的話，會使台灣經濟有更進一步的發展，而不是極力開發台北港，然後完全放棄基隆港。

(五) 通關便捷化

王醒之認為通關便捷雖降低投資障礙且速度加快，但也使許多報關行業者失業。所以一個政策必然有好有壞，且不能只看好不看壞，必須兩邊兼顧。許光亮則認為報關行可以轉型，從事別的行業，可能未顧慮到報關行者失業問題。

第五章 結論與建議

壹、研究結論

一、基隆港的哀愁—經濟逐漸沒落

基隆港的確在沒落，因產業結構的轉變及政策制度上的變遷，加上政府開發台北港，在在衝擊了基隆港，而漸漸有了風華不再哀愁。

二、全球化對碼頭從業人員影響甚大

在全球化浪潮下，棧埠民營化、產業結構改變以及通關便捷化等政策，雖降低了許多貿易經營上的障礙，但卻導致從事相關行業的工作權受到影響、勞動權受到忽視、經濟力直直滑落等現象，這些都需要我們多加關注。

三、大三通政策的前景仍待觀察

大三通後，雖可能為基隆帶來收入。但因兩岸有不對等的航權，再加上彼此對進出口的依賴程度不同，基隆港是否獲利仍眾說紛紜。近來又壟罩在全球金融風暴陰影下，大三通所帶來的優、缺點，有待觀察。



圖 5-1：大三通直航時期貨櫃



圖 5-2：直航時剪綵畫面

四、發展港埠觀光之策人人看法不一

市政府和港務局認為觀光業的潛力無窮，可讓基隆港恢復往日風貌，但也有不同聲音。一方面是因應地理環境位置，欠缺適當配套以及統整的規劃；另一方面也需考量是否影響碼頭從業人員的工作權及基隆港收入。

五、對「稅收進基隆」有高度期待

訪問的結果顯示，大家對「稅收進基隆」有高度期待，希望政府可利用稅收來增進基隆市的公共建設。參考先進國家的作法，期許基隆港和基隆市能突破行政障礙，進行港市合一，展望基隆未來。

貳、研究建議

一、突破競爭的迷思，促進港口之間的合作

基隆港和台北港應突破互相競爭的思維，採取合作方式，兩港可區分不同的功能以相輔相成。例如：基隆港以近航線為重點，以貨櫃為主、散雜貨為輔；台北港則可發展遠洋航線，以砂石、水泥、成品油等散雜貨及綜合貨櫃為主。

二、審慎評估政策轉變，關懷相關行業的困頓

在全球化的思考下，政府不該只考慮政策的經濟效益，而忽略負面效應。我們應審慎評估產業轉型、民營化、通關便捷等現象所引發的員工失業、低價勞動、惡性競爭等問題，他們需要被看見、被聽見、被重視、被輔導。

三、開拓大三通政策的實質效益

大三通要有實質效益，應先促使兩岸有對等的航權，大陸對台灣不能只進不出。雖然此問題，已涉及政治層面考量，但我們確實需透過對話協商，達到真正實質互惠的三通效益。

四、在港口經營與觀光發展之間取得平衡點

審慎考量觀光效益和現有港埠經營的利弊得失，嚴謹評估招商的策略，勿捨本逐末。觀光應與在地文化結合，透過完整的配套與都市更新計

畫結合，發展成有特色的港市。另外，我們也需考量發展觀光可能帶來部分港口產業受到排擠的負面效應。

五、稅收進基隆的政策建議

多年來基隆建設未有改變，希望政府應利用基隆港稅收來回饋基隆市的公共建設上。我們可以透過利益團體的力量、結合人民的聲音、舉辦公聽會等策略，讓中央聽建在地基隆人的心聲，讓基隆港和基隆市能夠真正的共存共榮。

參、研究省思

做了這個研究讓我更深入基隆港，關心基隆港議題。我們小組盡量訪問不同的「基隆港成員」，代表性可能仍嫌不足，但希望可以呈現在地基隆人對於基隆港的矛盾和掙扎。（吳品潔）

經過許多研究及訪談，我瞭解到基隆港的確在競爭下逐漸沒落，然而許多原因都是環境變遷造成的。希望我們可以從不同的角度關心這個問題，在多元價值觀的拉扯下，找到一個最好的平衡點。（歐芷君）

研究後，我覺得港和市是緊密不分的，且港市的發展與碼頭從業人員息息相關。有許多政策，對基隆港及碼頭從業人員影響極大，但我從未仔細去觀察、去關心我們身邊最近的事。很幸運這個研究使我瞭解到基隆港的美麗與哀愁，希望大家都能多給予關懷。（李佳芳）

我們訪問了幾位基隆港相關從業人員，基隆港從過去的興盛，到現在因種種因素造成的經濟下滑，這危機讓基隆港更加衰退，這次的研究讓我更了解基隆港過去和現在經濟的差異。（張汝瑤）

研究後心得

壹、品潔的心得

回想起剛要做小論文時，我滿腔狐疑，心想「這是什麼樣的活動呢？」後來我聽班導說，這是很適合同學參加的比賽，不僅能訓練寫作能力，還可以培養當記者呢！所以我就興致勃勃的參加了。在過程中，不僅要兼顧小論文和課業很困難，有時還會遇到瓶頸（次主題想不出來、文獻找不到等），但做完這個報告，我更了解基隆港了！身為一個基隆人，不了解基隆的事，實在太不應該！所以我很慶幸有參予這次的比賽。

貳、芷君的省思

原本只是抱著一顆對基隆港充滿好奇的心，報名這個小論文比賽，想不到在各訪談中，讓我了解基隆港並非只是個飄著淡淡海水味、堆滿許多龐大貨櫃的集散地，而是個充滿基隆人的期望及希望的「港」。

雖然過程中遇到許多問題，不過在大家的討論與協助下，將問題一一解決，使我深深體會團隊合作的重要性。而且，原本不想裝網路線的爸爸，還為了比賽裝網路呢！參加小論文比賽也許辛苦，但使我受益良多。

參、汝瑤的感想

在同學熱情邀約下，我參加了北北基小論文比賽，大家決定要研究基隆港。到底是什麼美麗和哀愁呢？基隆港這個多元港口，怎麼會日漸沒落呢？這就是矛盾的地方，經幾次的訪問，使我了解到基隆港衰退原因。

過程中雖歷經不少挫折，我們還是一一克服，我相信只要『堅持』一定能獲得美好的收穫。

肆、佳芳的心情

在得知這個比賽，我們便鼓起勇氣報名，挑戰這充滿艱辛的關卡，並決定從生活最密切的地方做起，那就是我們家鄉『基隆』。雖然在這塊土地生活，但我們從未真正去關心它、瞭解它。完成這份報告我們才真正的瞭解到基隆港的美麗與哀愁。在過程中，我們也面臨許多困難，但在大家共同努力下都一一克服了，很高興與我的好友們一起完成這個任務。

附錄

壹、參考資料

貳、原始文獻探討檔案

參、各次詳細訪談記錄

受限於篇幅，請點選本專題網頁之「會議記錄」與「資源流通」。