

學術
論壇

大高雄地區之優勢產業現況與 潛力產業發展分析

鄭兆宏 | 國立中山大學企業管理系博士班研究生

吳濟華 | 國立中山大學公共事務管理研究所教授

張玉山 | 國立中山大學財務管理系教授

投稿日期 100 年 11 月 9 日

摘要

因應全球化的快速發展，合併後的高雄市、縣在面對瞬息多變的國際經貿環境時，需審視目前所面對的各項內外環境因素，發揮在地的特色與優勢，據以擬定大高雄地區經濟建設策略及各項實施方案與具體措施。透過分析，本研究認為鋼鐵與金屬加工業、物流產業與遊艇及造船產業為大高雄地區具競爭優勢產業。此外，配合行政院의國土空間發展策略構想，本研究認為應持續深耕石化鋼鐵金屬產業與海洋產業等核心產業，並進一步發展觀光休閒、精緻農業、綠色能源暨生物科技及文化創意等潛力產業。

關鍵詞：大高雄地區、產業發展、競爭優勢

The Discussions for Dominant Industries and Development of Potential Industries on Kaohsiung City

Zhao-Hong Cheng | Graduate Student, Department of Business Management National Sun Yat-sen University

Jih Hwa Wu | Professor, Graduate Institute of Public Affairs Management National Sun Yat-sen University

Yue-shan Chang | Professor, Department of Finance National Sun Yat-sen University

Abstract

In response to the globalization and rapidly changing environment, one of important things for Kaohsiung City is to plan and implement more effective policies of industry development. The findings of this study suggest that steel and metal, logistic, and yachts manufacturing industries possess competitive advantages. In addition, this study indicates that traditional industries (i.e., petrochemical, steel, and metal) and marine industries are Kaohsiung City's core industries that need to be strengthened continuously, and the government should further develop tourism, intensive agriculture, green energy and biotechnology, and cultural creativity industries.

Keywords: Kaohsiung City, industries development, competitive advantage

壹、緒論

全球化的現象快速發展，使得過去二十年來，世界貿易活動一直以全球經濟成長兩倍左右的速度在擴增。商品的製造必須更有效率、更低廉的激烈競爭下，帶給亞洲新興國家許多商機，亞洲新興國家經濟因而迅速發展，中國經濟更是快速崛起，使得亞洲在全球經貿所扮演的角色愈形重要。另一方面，由於貿易障礙消除，運輸成本低廉，企業的生產過程得以切割、分散在不同國家，因此企業的跨國投資也明顯增加，國際分工成為全球化發展下的必然趨勢。

跨越國界的商業行為與城市競爭，已成為二十一世紀全球城市發展所必須面對的共同挑戰，一個城市要提升其城市國際競爭力，除了創造良好的居住環境、高效率的城市治理外，活化產業經濟、強化在地優勢產業，清楚地確認城市之定位，方能在全球化競爭的態勢下取得優勢。

面對瞬息多變的國際經貿環境，合併後的高雄市、縣，在總體目標下，需審視目前所面對的各項內外環境因素，發揮在地的特色與優勢，據以擬定大高雄地區經濟建設策略及各項實施方案與具體措施，藉以提升城市的國際競爭力。

此外，依據行政院의國土空間發展策略構想，高屏地區為所規畫的七個重點發展區域之一，未來大高雄市與鄰近的屏東縣將形成一整合性的大生活圈，並逐步發展相關的合作平台與運作機制，因此，在發展大高雄未來的產業發展策略時，也需同時考量大高雄市與屏東縣的施政目標、地理環境、自然資源、產業環境以及經濟發展條件。

綜合上述，本研究希冀對大高雄地區的產業環境進行資料蒐集、分析，來釐清高雄市、縣合併後產業發展所面臨的挑戰，並且同時考量高屏地區未來整體的產業推動及發展，作一全面性的評估，進而為大高雄地區經濟與產業發展提供相關建言。

貳、文獻探討

一、原高雄市產業結構

(一)產值特色

就各產業的產出而言，90 年高雄市各產業全年生產總額為 1 兆 6,200 億元，

其中工業部門為 9,564 億元，佔全市產業生產總額之 59.03%，其中製造業生產總額為 8,051 億元，佔 49.70%；服務業部門生產總額僅 6,455 億元，佔全市產業生產總額的 39.85%。若就五年來之變動觀察，工業部門生產總額增加 24.61%，而服務業部門則僅成長 1.71%，顯示高雄市以工業部門產值較大，且服務業部門近年來的成長較為趨緩。

觀察高雄市 98 年產值結構表可發現，高雄市 98 年產業總產值有 19,725.98 億元，其中批發及零售業產值有 7,593.94 億元，佔總產值的 38.5% 為最多，製造業產值有 7,094.35 億元，佔總產值的 35.96% 次之，而營造業產值 1,493.08 億元，佔總產值的 7.57% 為第三。

就原高雄市的製造業而言，以基本金屬製造業的產值佔全市總產值的 15.24% 最多，產值高達 3,006.98 億元，可見基本金屬工業在原高雄市地區產業中佔有舉足輕重的地位。

其次電子零組件製造業類佔全市總產值的 6.36%，化學材料製造業類佔 4.70% 為第三，與基本金屬製造業三類產業共佔原高雄市工業產值約 80% 左右。顯示原高雄市的產業還是以較傳統的基本工業為主，服務業雖有成長，但其佔整個原高雄市經濟總產值的比例仍遠比我國整個服務業佔國家經濟總產值的比例來得低。原高雄市的高科技工業近年來持續發展，但是仍未如台灣北部地區一樣具有重要地位。

(二) 產業環境概況

由原高雄市工業結構看來，目前仍是以製造業為核心，且製造業結構已逐漸轉型成資本及技術密集產業，如高科技工業、資訊軟體產業等，藉由提供外資企業設立區域營運總部，並協同支援性協力廠商的合作，以帶動地方就業機會與經濟發展。

從製造業廠商家數來看，原高雄市的工廠家數分別為 94 年的 1,574 家，96 年的 1,550 家、97 年的 1,519 家，分別佔全國廠商家數的 2.02%、2.00% 以及 1.97%。從製造業營收來看，原高雄市的製造業營收分別為 94 年的 9,743 億元、96 年的 12,411 億元、97 年的 11,924 億元，分別佔全國製造業營收的 7.65%、8.25% 以及 8.12%。從製造業研發投入金額來看，94 年及 96 年原高雄市的製造業研發投入

金額分別是 73.1 億元及 95.4 億元，佔全國製造業研發投入的 3.30% 以及 3.55%。整體來說，97 年的製造業廠商家數與整體營收分別受到金融海嘯的影響而衰退；研發投入費用部分比重約在全國的 3.5% 左右，變動不大。(南部傳統產業科技關懷計畫—南部整體產業發展策略研究，2008)。

在台灣經濟發展歷程中，原高雄市始終是鋼鐵、石化工業的發展重鎮，配合雙港利基，使傳統基礎工業成長快速，不少原料需求等外資企業紛紛來此設立辦事處與連絡中心，帶動加工出口區的興盛，並成為原高雄市的競爭優勢。

二、原高雄縣產業結構

(一)產值特色

根據 95 年高雄縣工商普查，觀察各種類行業別生產總額，前 10 大行業即創造了高雄縣逾 7 成 5 的生產總額，其中前 3 大行業與 90 年排名相同，且生產總額合計達 58.55%，所佔比重較 90 年增加 10.78 個百分點，提供近 2 成的就業機會，是高雄縣產業發展重心所在，前三大分別為：(95 年高雄縣工商普查，2006)

1. 化學材料製造業

全年生產總額 3,445 億元居高雄縣之冠，佔全國該行業之 28.09% 亦位居首位，其中以石油化工原料製造業與合成樹脂、塑膠及橡膠製造業為大宗，對比 90 年工商普查，5 年來增加 1,755 億元即 103.83%；而從業員工 1 萬 1,140 人，亦較 90 年普查增加 203 人或 1.86%，其主要以林園鄉及仁武鄉為生產地。

2. 基本金屬製造業

全年生產總額 2,650 億元居次，佔全國該業之 22.65% 位居第 2，自民國 90 年起 5 年來增加 1,738 億元或 190.54%，其中以鋼鐵製造業為大宗；從業員工 1 萬 1,703 人，較 90 年普查增加 2,332 人或 24.89%，以岡山鎮及大寮鄉為主要生產地。

3. 金屬製品製造業

全年生產總額以 1,414 億元居第 3，佔全國該業之 14.94% 居第 3，其中以其他金屬製品製造業及金屬加工處理業為大宗，90 年到 95 年來增加 578 億元，增幅達 69.04%；而從業員工 3 萬 7,102 人居全縣各業之冠，較 90 年普查增加 9,291 人即 33.41%，以岡山鎮及路竹鄉為主要生產地。

除前述三類行業外，廢棄物清除、處理及資源回收業生產總額 76 億元，佔全國該行業比例為 15.52% 高居第 1，其中以資源回收業為大宗，主要集中於大寮鄉；此外，木竹製品製造業及用水供應業生產總額分別為 47 億元及 27 億元，均居全國第 3，分別集中於梓官鄉及鳥松鄉。

(二) 產業環境概況

從製造業廠商家數來看，高雄縣的廠商家數分別為 94 年的 4,352 家，96 年的 4,535 家與 97 年的 4,648 家，分別佔全國廠商家數的 5.59%、5.85% 以及 6.03%，其中又以基本金屬製造業為大宗。

從製造業營收來看，高雄縣的製造業營收分別為 94 年的 1 兆 1,415 億元，96 年的 1 兆 3,928 億元與 97 年的 1 兆 2,962 億元，分別佔全國廠商家數的 8.97%、9.26% 以及 8.83%。從製造業研發投入金額來看，94 年及 96 年高雄縣的製造業研發投入金額分別是 43.0 億元及 56.8 億元，佔全國製造業研發投入的 1.94% 以及 2.11%。(南部傳統產業科技關懷計畫—南部整體產業發展策略研究，2008)。

三、具優勢產業現況

(一) 鋼鐵與金屬加工業

合併前高雄市、縣的工業在全國產業跟經濟發展的過程中扮演著極為重要的角色，其鋼鐵與金屬加工業在其中更是佔有相當的產業，而勞工人數與勞工人口比更是全國之冠。在長久的發展歷程以來，鋼鐵與金屬加工業早已發展出屬於自己的產業聚落，羅啟源(2007)在高雄市產業聚落調查與發展研究計畫中提到，鋼鐵聚落的區位分佈主要集中在南部地區，比例高達 80%，像是台南縣的永康市、仁德鄉；原高雄縣的鳳山市、大寮鄉以及原高雄市的小港區，但從生產總額、員工數與廠商數來看，大高雄地區仍是台灣鋼鐵業的重鎮。

從產業鏈的角度來看，將上游之鋼鐵業當作核心，把下游，如汽車零件、船舶製造、手工具業等金屬相關產業納入考量，可以發現整個大鋼鐵金屬產業鏈分布極為廣闊，北起嘉義、南止屏東，整個南台灣都可以被視為產業聚落的範圍，產值可以高達 9,226 億元，就業人數也逼近 11 萬 5,000 人。雖然相較於台南縣來說，大高雄地區的整體產值與就業人數較低，但總體來看，上游鋼鐵產業主要群聚地點仍以大高雄地區為主，且高雄之仁武、永安、鳳山與大發等工業區同時具

有金屬加工與製造的技術優勢，因此整體而言，高雄在發展鋼鐵金屬產業時仍是具有其優勢與利基。

(二) 物流產業

高雄港可以說是南部，甚至全台灣運輸需求最主要的來源之一，並為天然深水良港及歐、美、亞必經航線。挾帶著航線與天然港灣之優勢，過去國內北貨南運的現象極為興盛，而這樣的現象也替高雄港帶來更龐大的聯外貨運量，在高雄的全盛時期時，全台的進出口貿易量約有 75% 集中於高雄港，高雄港之龐大市場利基與優勢不言可喻。

此外，高雄港區周邊的陸運系統完整，對物流與轉運業來說亦為一大優勢。除了高雄港此一海運中心之外，小港機場則屬於南部地區中國際航空運輸的中心，且小港機場鄰近高雄港，兩者結合之下具有「海空雙港」之運輸優勢，可以大大省下運輸的成本與時間。在眾多拉力之下，物流、倉儲、貨運等相關產業便群聚於高雄港區周邊，形成一產業聚落。

除高雄港與小港機場此一現存產業聚落之外，高雄市政府亦選定了數個具有發展潛力的工業區及產業園區，積極地輔導並轉型成物流相關產業的發展中心，希冀能擴展目前的產業聚落，提升整體高雄物流業之國際競爭力。據點包含成功物流園區、軟體園區、高雄航空貨運園區等地。

雖然高雄港具有先天上港灣與航線的優勢，但近年來面臨到全球區域自由貿易協定、兩岸經貿逐漸開放等壓力以及全球運籌管理的趨勢之後，高雄港區意識到必須進行轉型，以維持並提升高雄港之競爭力。行政院經濟建設委員會於民國 90 年起推動「自由貿易港區」計畫，提供物流業者整合物流、商流、金流與資訊流之環境，政府推動自由貿易港區以提升物流產業服務效率與品質，最終期藉此改善國內投資環境，引領國內業者根留台灣及吸引外商投資進駐。

(三) 遊艇與造船產業

台灣目前的遊艇製造廠區大致可分為南、北兩大塊，共有 31 家遊艇製造廠商，高雄地區便有 19 家，產值佔全台的 80%，可見高雄身為產業重鎮的重要地位。高雄港為主要的出口中心，製造廠區以大發工業區、小港臨海工業區、與旗津及高雄港區為目前主要群聚地點。

在遊艇製造的方面，以台灣遊艇產業之龍頭－嘉鴻、嘉信與東哥等工廠所座落的小港臨海工業區為目前較大的聚落，另外尚有銘船與大鹿等供應商亦座落在此；合興、東締等以小型船為主的廠商則是以大發工業區為目前的座落地，而當地也己成為遊艇產業的另一個聚落；近年來旗津也逐漸成為另一新興遊艇聚落，旗津早年僅有大瑞一家遊艇製造商，這幾年高港與中信造船所併購之高鼎也開始進駐旗津，然因其用地來源為承租國有用地之緣故，最近面臨都市計劃等土地使用之議題而陷入兩難。

高雄市小港臨海新村漁港的遊艇下水碼頭已正式啟用，該設施是全台第一個遊艇專用的下水設施，且鄰近小港臨海工業與大發工業區。對高雄的遊艇業者來說，臨海新村碼頭的啟用不僅能夠減少舊時測試遊艇時可能造成的遊艇損傷之外，更重要的是可以減少測試時的運輸成本、碼頭租金與耗費的時間，可謂是一大利多。

除了臨海新村碼頭之外，為了進一步發展遊艇產業，高雄市政府正積極的推動相關計畫與建設。例如，在去年 4 月與台灣區遊艇公會簽訂投資意向書，有 22 家廠商有意願進駐高雄市政府在南星計畫所設立的遊艇產業專區，除了預期吸引將近 50 億的投資之外，在 104 年完工之後每年更可產值達 100 億元，並可以增加 5,000 至 8,000 個就業機會。在 22 家廠商之中除了遊艇製造商之外，更包含遊艇製造相關的五金、零件、設備等廠商，預估會在當地形成另一嶄新且碩大的遊艇產業聚落。

參、產業分析

一、具優勢現況產業分析

(一) 鋼鐵與金屬加工業

高雄鋼鐵業發展甚早，不僅累積了豐富且優秀的製鋼技術與經驗之外，在整體產業鏈上也已經發展成熟，趨於穩定的階段。而產業的人力素質具有一定的水準，在產品品質的維護上也相對穩定，因此下游廠商的滿意度與忠誠度也較高。

雖然高雄的鋼鐵產業具有上述優勢，但近年來廠商外移的情形越來越嚴重，對整體鋼鐵產業來說為一大劣勢。除此之外，誠如上段所言，國內鋼鐵產業雖然

擁有技術與經驗，但在設備上仍依靠國外進口，對業者來說缺乏自主維修與供應的彈性；另外，雖然在鋼鐵產業的集中度極高，但大多數仍以中小企業為主，而中小企業在研發與資金上的不足也轉化為整體鋼鐵產業的劣勢之一。最後，年輕人才大多不肯投入鋼鐵的產業，長久下來將造成人才斷層的問題。

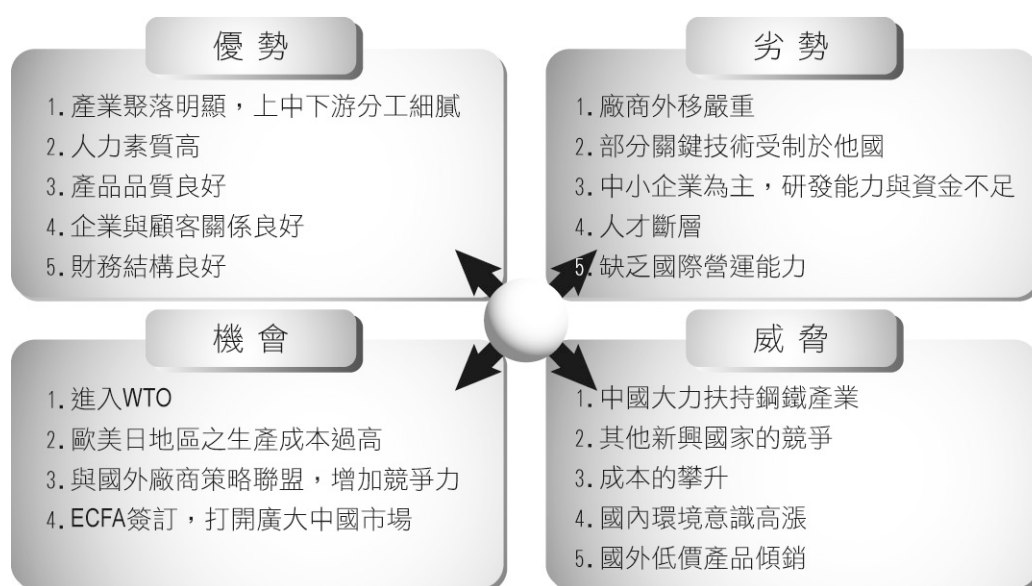


圖 1 鋼鐵金屬業之 SWOT 分析

資料來源：本研究整理

在產業機會的部分，台灣加入 WTO 之後將使得鋼鐵產品能進入到更多國家之中，換言之，外銷市場的開發與需求都將出現成長的機會；同時，歐美與日本等國因國內鋼鐵生產成本過高，勢必將朝國際間尋求相關原料與產品，屆時高雄出產之鋼鐵製品將挾帶著品質上的優勢，獲得更多訂單與青睞。而 ECFA 的簽訂，也將對大高雄地區之鋼鐵產業帶來優勢，除了市場開放之外，更多的是原料的供應將更穩定。

國外低價產品的傾銷與競爭為目前鋼鐵產業最大的威脅，特別是中國正在針對其國內的鋼鐵產業進行大力的扶植，搭配上對岸極為廉價的人力，將大幅瓜分台灣的市場；除此之外，後 ECFA 時代，政府需要制訂更有效的產業策略，以免鋼鐵產業鏈整體外移。鋼鐵業實屬污染型的產業，適逢國內環保意識抬頭，在各

個層面上都將增加鋼鐵業的營運成本。

(二) 物流產業

高雄港的區位與航線優勢一直以來都是高雄物流業的發展利基，再加上周邊的加工出口區與小港機場的配合，以及政府相關計畫的推動，使得高雄港周邊成為一完整的物流園區與產業聚落。但根據廠商表示，雖然在硬體上已經有所改善，但政府在相關法規的制定上仍有許多限制，而位於產業鏈之中的相關政府單位之效率也需要改進，而個體公司間也存在著資金周轉上的困難，這些問題與限制則成為高雄物流業的發展劣勢。

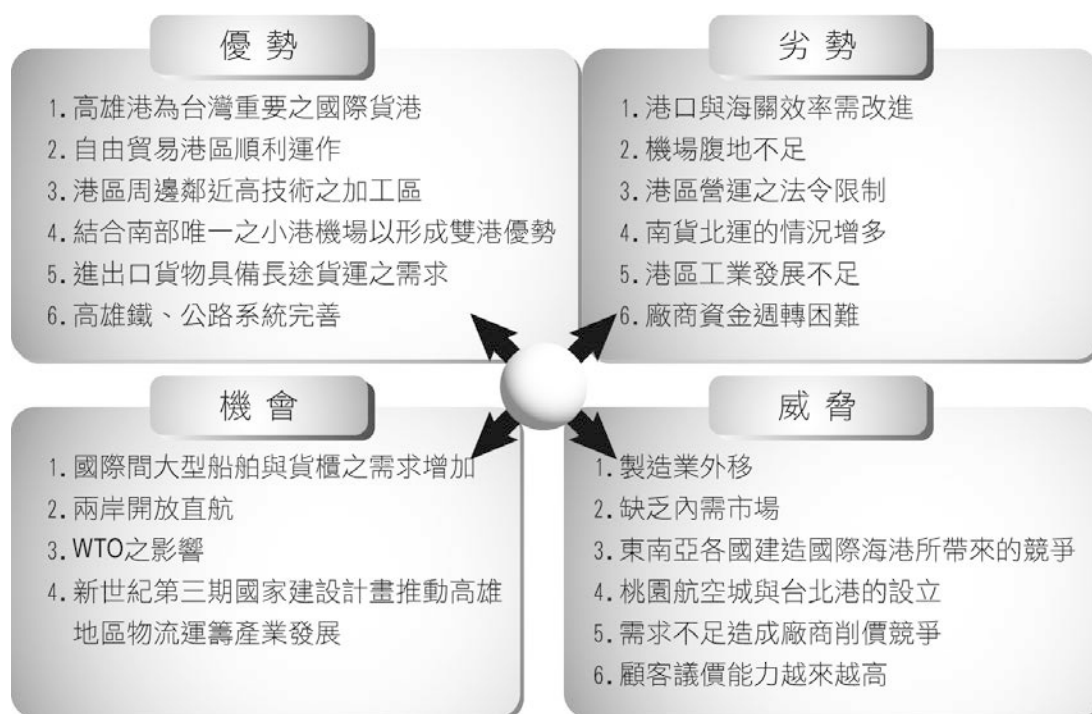


圖 2 高雄物流產業的 SWOT 分析

資料來源：本研究整理

在產業的機會上，由於加入 WTO 的關係，高雄將更有機會擴大或深化台灣國際貿易之規模與層面，亦提供高雄國際海空運進入全球運籌市場之機會。此外，兩岸在 2008 年 12 月兩岸開放海運及空運直航之後，中國方面開放 48 個海

港及 15 個河港供貨櫃運輸，亦開放上海浦東及廣州白雲兩座機場實施常態性貨運包機。隨之而來之效益即為兩岸經貿成本降低、效率提高與往來關係正常化，有助於高雄海空運物流產業於東亞及全球之佈局。在國內的部分，隨著新世紀第三期國家建設計畫的推動，高雄地區物流運籌產業也將往國際運籌中心的定位的目標邁進。

雖然開拓國際市場對物流業來說為一大目標，但台灣內需市場的不足對高雄物流業的法展來說仍是一大問題，尤其是在台北港與桃園國際機場的競爭之下，更顯威脅。除了國內的競爭之外，現今國際間的競爭也越來越激烈，東南亞各國也正在積極建設國際海港，在東南亞各國的國際海港完工之後，高雄港原先的區位優勢將受到挑戰。劉芳怡、劉漢岳與洪一忠（2004）在談及物流產業的時候表示國內的物流業法展已經進入成熟期，相關業者數目眾多，對顧客來說議價與選擇能力也隨之提升，各家業者為了生存，紛紛祭出削價競爭的策略，導致許多的物流業者面臨倒閉與歇業的危機，對整體產業的發展亦為一個相當的威脅。

(三) 遊艇及造船產業

根據行政院經濟建設委員會的「高雄地區產業再生策略規劃」的分析，對於遊艇及造船產業而言高雄的港灣環境深具發展優勢，且相對於日本、韓國等高緯度的國家，高雄一年四季皆適合造船作業，換言之生產期較長。除了天然優勢之外，高雄地區的遊艇與造船產業另有高人力素質的優勢，近數十年間，由於政府對造船業的重視，國內數所大專校院開始設立造船相關科系，並培育了許多學有專精的造船專業人才，其人力之素質相較於大陸新興發展地區更為明顯，而高雄遊艇產業的設備與相關基礎建設也較顯完善。

然而目前高雄，甚至全台灣的遊艇產業面臨最大的劣勢正是法規的未確定，儘管政府表態支持遊艇產業的發展，但在相關法規的制定上呈現停滯的狀態，以遊艇法為例，自從行政院觀光發展推動委員會於 92 年決議訂定遊艇法之後，各部會之間意見分歧，迄今尚未有相關法規條文出現，造成遊艇廠商在土地與獎勵取得等面向上面臨問題，周邊產業也因前景未明而減少進駐意願，對整體產業競爭力影響甚大。除法規之外，目前廠商設備大多仰賴國外進口，致使國內造船廠無法有效掌控及降低建造成本。在人力的方面，雖然台灣遊艇產業之人力

素質優良，但近期在人力的補充上略顯不足，預計是受到其他新興產業的牽引，也因此造成工資上漲的局勢。

高雄遊艇廠商的實力與技術已經受到國際間的重視，訂單漸趨穩定，再加上目前國際間遊艇訂單呈現穩定的局勢，特別在 2015 年巴拿馬運河之拓寬及開闢新航道計畫完工後，配合國際經濟的發展，船舶載運量將再度興起，對造船的需求會擴大，對國內遊艇廠商實屬利多。此外，中國大陸經濟快速成長，對遊艇的需求逐年增加，因此新興亞洲市場開始受到國際重視，在這樣的發展局勢與市場之下，台灣在地理位置上有著絕佳的優勢。在遊艇船型的發展中，目前以巨型遊艇為主，近年來台灣的遊艇公司也開始進入 80 呎以上巨型遊艇的競爭行列，朝向大型化高值化發展的趨勢相當明顯，並且在全球巨型遊艇市場已取得一席之地，受到全世界頂級遊艇買主的矚目。

在產業威脅的部分，國內在遊艇休閒文化的觀念上尚未建立，使得國內遊艇市場無法發展，對廠商來說喪失許多發展的機會。再加上目前缺乏專業的遊艇製造專區，相較於國外的自動化程度來說，國內廠商的競爭優勢顯得不足。



圖 3 高雄遊艇及造船產業的 SWOT 分析

資料來源：本研究整理

二、新興潛力產業分析

(一)大高雄地區潛力產業

在追求未來經濟發展的同時，除了看重現有產業在產值上之助益，現在也留意到新興潛力產業對民眾生活品質的提升度。從大高雄地區現有的經濟和產業條件來看，包括傳統產業升級、海洋產業、低碳能源產業、文創觀光產業、物流產業和精緻農業產業皆為未來值得開發的潛力產業。

1. 傳統產業升級：

長久以來，高雄是台灣的石化業、鋼鐵業、金屬製造業的重要生產基地，以石化業為例，合計石化相關產業每年產值達 6700 億元，產值約占全國的三分之一。未來仍需以上述傳統產業為大高雄地區產業發展之主力，並逐年加強環保、工安等工作，協助產業就地升級。

2. 海洋產業：

高雄除原有的遠洋相關產業(如海洋運輸、海洋科技製造業、漁產加工業等)，更具有遊艇製造廠區，其中，根據初步調查，未來若想發展亞洲豪華遊艇製造中心，有意投資廠商有 23 家，包括遊艇製造廠 17 家。

3. 低碳能源產業：

大高雄地區目前產業結構以製造業為主，工廠林立，二氧化碳人均排放量排名第一，未來對綠能產業的需求也日漸增加，加上大高雄地區天然日照時數長以及具有強勁的能源產業，發展綠能產業可謂相當具有優勢。目前高雄地區已有 20 餘家綠能產業廠商，岡山、本州工業區及南科高雄園區，已有具體招商計畫，預計可創造 60 億元產值。

4. 文創觀光產業：

大高雄地區目前已完成許多具備在地文化的軟硬體建設，包括駁二特區、流行音樂中心、北高雄左營眷村文化園區、橋頭糖廠、衛武營藝術文化中心等，皆已形成文創產業聚落，市政府更进一步規劃成立數位內容與創意中心。

5. 物流產業：

大高雄地區目前的地理條件十分適合發展物流相關產業，包括第六貨櫃中心後方土地約 20 公頃，第二貨櫃中心後方土地初期約 9 公頃、南星計畫區域約

50 公頃，皆可供倉儲、物流中心、加工組裝、製造工廠使用。

6. 精緻農業產業：

原高雄縣在許多農產品項年產量為全台第一，例如稻米、香蕉、鳳梨等，市政府更於縣市合併後成立農業局，專責農業推動相關業務，並與鄰近屏東縣共同合作輔導農產品加值計畫，拓展品牌及行銷通路。

(二) 屏東縣潛力產業

基於中央政府區域整合發展的構想，大高雄地區在發展未來產業發展策略時，需同時考量鄰近屏東縣的產業發展條件與現況，以彙整出適合未來高屏地區發展之產業。根據屏東縣政府「產業有家、家有產業」的調查內容，屏東縣未來擬發展的產業分別為觀光產業、綠色能源暨生物科技產業、農業生技產業、南島與客家文創產業以及小琉球慢活悠遊島。

1. 觀光產業：

屏東縣擁有許多國際級的天然資源，包括全國最大的海湖水域大鵬灣、大武山系及墾丁國家公園等，均具備吸引海外觀光客的能力。此外高速公路下的單車國道及賽嘉飛行場，也都具有發展運動旅遊的優勢。

2. 綠色能源暨生物科技產業：

屏東縣目前具有日照時數全國最長，以及土地取得成本最為低廉兩大優勢，極適合發展綠能產業。此外，政府推動養水種電計畫來輔導漁民進行產業轉型，例如魚塭養殖可提煉生質油料的擬球藻。

3. 農業生技產業：

屏東縣在農林漁牧的產值全台第一，並擁有許多專業的農業生技單位，包括農業生物科技園區(全國唯一)、恆春畜試所、東港水試所等，透過科技與農業的結合，提高傳統作物之經濟產值。

4. 南島與客家文創產業：

除了縣府極力發展的部落與客家文化產業軸，境內全國物種源庫最豐富之大武山山區，為台灣老鷹最多，以及為紫斑蝴蝶遷徙起點，加上紅藜花海，適合發展深度生態旅遊。

5. 小琉球慢活悠遊島：

目前縣政府正推動全島無縫隙綠色交通，海岸地區復育計畫，綠能及電動運具，試圖將小琉球建構為低碳能源示範島。

(三) 高屏地區未來發展之重點產業

根據上述高雄市政府與屏東縣政府兩地方之產業環境與資源條件，可以歸納出高屏地區未來發展的六大重點產業，分別為：以石化鋼鐵金屬產業及海洋產業為兩大核心產業，觀光休閒、精緻農業、綠色能源暨生物科技(農業生技、生醫器材)、文化創意產業為四大潛力產業。

高雄市長久以來為台灣的工業重鎮，包含鋼鐵業、金屬業和石化業等，不僅發展甚早，且皆為台灣的重要基地，因此這些傳統產業仍應作為高屏地區發展之主力，並朝向產業就地升級與低污染工業發展。而高雄市因其先天的雙港優勢和優越的海灣條件，因此發展海洋相關產業則成為高雄的另一核心事業，包括海洋運輸業、遊艇製造業、海洋教育與研究等，持續深耕兩大核心產業為政府未來高屏地區產業發展的首要之務。

除了核心事業外，高屏地區擁有豐富的海洋生態、山林生態、海岸生態，和宗教、都會等景觀，未來可以高雄都會區為核心門戶，向南擴散至恆春半島、向北延伸至台南，向東與台東花蓮連接發展觀光產業。其次，高雄市和屏東縣在許多農業生產項目上皆居全國第一，加上許多專業農業生技單位(如農業生物科技園區)皆位於高屏境內，未來可以屏北為核心區域，發展精緻農業產業。此外，高屏地區除具有日照時數長的天然優勢外，綠能產業廠商進駐，加上政府推動的綠能相關計畫(如林邊、佳冬的養水種電、小琉球的低碳能源示範島等)，顯示綠色能源暨生物科技產業是高屏地區值得發展的潛力產業。最後，搭配高雄現有的硬體設施(如駁二特區、流行音樂中心、藝文展演中心等)，以及屏東縣現有的原民與客家文化產業，文化創意產業亦可作為進一步發展的重點產業。

肆、結論

本研究針對大高雄地區現有的具競爭優勢之產業現況進行資料整理與分析，並整體考量高屏地區的產業發展條件，冀望能作為政府日後產業策略發展與推動的先前參考資料。

在產業現況部分，本研究認為鋼鐵金屬業、物流業與遊艇及造船產業為大高雄地區具優勢的產業，然而，產業分析的結果指出，這些優勢產業仍有許多劣勢有待政府協助廠商去克服。例如鋼鐵金屬業廠商嚴重外移的情形，政府應在後ECFA時代制定更有效的產業策略，減少鋼鐵產業鏈整體外移的情形。針對遊艇法規不明確的部分，政府也應協調相關單位積極去推動立法，以提升周邊廠商進駐的意願。

另外，在發展大高雄地區未來潛力產業時，必須同時考量到高屏地區的發展態勢與前景，才能夠真正有效地推展並協助在地產業的發展。本研究認為石化鋼鐵金屬產業、海洋產業、觀光休閒產業、精緻農業產業、綠色能源暨生物科技產業及文化創意產業為高屏地區未來發展的六大重點產業。其中，持續深耕石化鋼鐵金屬產業與海洋產業兩大核心產業為政府未來高屏地區產業發展的首要之務，而觀光休閒產業、精緻農業產業、綠色能源暨生物科技產業及文化創意產業等可作為進一步發展的重點潛力產業。

參考文獻 |

- [1] 行政院主計處(2006)，95 年工商業普查。
- [2] 財團法人金屬工業研究發展中心(2008)，南部傳統產業科技關懷計畫—南部整體產業發展策略研究。
- [3] 羅啟源（2007），高雄市產業聚落調查與發展研究計畫，高雄市：高雄市政府建設局。
- [4] 劉芳怡、劉漢岳、洪一忠（2004），掌握全球物流競爭力－轉型中的高雄區加工出口區儲運服務中心，第二屆全國當代行銷學術研討會，中興大學行銷管理系。
- [5] 99 年建立高高屏區域合作平台暨運作機制計畫案，2011。