



臺中市政府 99 年度 自行研究發展報告

經濟全球化下城市競爭力及新市政中心在臺中 邁向世界城市的地位



-
- 研究單位：臺中市中興地政事務所
 - 研究人員：第三課課員范彩雲
 - 研究日期：99 年 4 月 1 日至 99 年 8 月 31 日

圖目錄.....	3
表目錄.....	3
摘要.....	4
第一章 緒論.....	5
第一節 研究動機與目的.....	5
一、 研究緣起.....	5
二、 本文研究的目：.....	5
第二節 研究方法.....	6
第二章 文獻回顧與理論基礎.....	7
第一節 全球城市之發展與定位.....	7
第二節 城市競爭力要素與競爭力指標.....	11
一、 城市競爭力內涵.....	11
二、 城市競爭力決定因素.....	12
第三節 世界城市新興發展區(新區)之建設.....	19
一、 各國透過新區開發以吸引跨國活動的投資或進駐.....	19
二、 世界城市新區的特色.....	21
第四節 經濟全球化下的城市競爭力的形塑.....	22
一、 提升全球化之基礎設施服務水準.....	23
二、 發展都會區域空間全球特色產業.....	23
三、 加強國際間及都會區域空間內運輸之便利性.....	23
四、 強化人流、物流、資訊流，使流動阻礙降至最小.....	24
五、 積極參與國際分工及整合過程，將地方市場擴及全球市場.....	24
六、 提升都會區域空間的整體勞動力素質.....	24
七、 都會區域政府的開放態度.....	25
八、 營造吸引外資投資的都會區域空間.....	25
九、 促使都會區域空間中的城市，參與全球化過程，避免極化.....	25
第三章 臺中市的城市競爭力.....	27
第一節 經濟全球化下臺中市的城市發展.....	27
一、 生產者服務業比例愈來愈高.....	27
二、 經濟產業型態轉變為第二、三級產業及高科技業.....	28
三、 便捷之交通運輸.....	29
四、 提昇文化產業.....	32
五、 人才教育.....	33
第二節 臺中市新市政中心的全球鏈結功能.....	34
一、 地理環境.....	34
二、 人口變化.....	36
三、 交通建設.....	38
四、 消費型態.....	39

五、	公共設施完善.....	39
六、	地價變遷-全臺中市地價最高地區.....	40
七、	與世界城市新區實體建設之比較.....	44
第四章	結論與建議.....	47
第一節	結論.....	47
一、	提昇科技產業之競爭力.....	47
二、	提昇人力素質，朝高科技及技術人員與提升研發環境.....	47
三、	提昇文化創意.....	48
四、	提昇國際交流的運輸功能.....	48
五、	新市政中心的發展定位.....	48
第二節	建議.....	49
參考文獻.....		50
一、	中文文獻.....	50
二、	英文文獻.....	53

圖目錄

圖表 1	Douglas Webster 城市競爭力模型.....	14
圖表 2	Linnamaa 的城市競爭力模型.....	15
圖表 3	大肚山台地科技走廊.....	29
圖表 4	臺中市都市運輸系統.....	30
圖表 5	臺中市台中港及清泉崗機場地理位置.....	31
圖表 9	臺中市歷年人口數.....	37
圖表 10	臺中市歷年戶數.....	38
圖表 11	臺中市歷年公告現值調整幅度.....	40
圖表 13	新市政中心歷年平均區段地價.....	42
圖表 14	新市政中心歷年公告土地現值.....	42
圖表 15	新市政中心歷年抵費地標售價格.....	44

表目錄

表格 1	Friedmann 所構建的世界城市階級.....	9
表格 2	城市定位與特徵比較.....	10
表格 3	全球競爭力定義與評估指標整理表.....	16
表格 4	新區的特色.....	22
表格 5	臺中市工商及服務業場所單位數及從業員工人數按行業別分.....	27
表格 6	94 年台中市、新竹市與台北市之教育力面向表現.....	34
表格 7	新市政中心專用區土地使用分區使用強度及用途一覽表.....	36
表格 8	臺中市各區人口數及戶數成長幅度.....	37
表格 9	新市政中心週邊交通路線一覽表.....	38
表格 10	臺中新市政中心抵費地得標資料.....	43
表格 11	新市政中心和世界城市新區實體建設之比較.....	45

摘要

1970 年代的經濟危機發生以來，全球的壟斷資本為了克服經濟危機，推動了資本主義再結構，促使跨國企業的全球佈局，以致全球經濟體系進行再結構與整合，又隨著運輸通訊技術的進步，促使國際貿易、資本流通、跨國企業與資訊科技的迅速發展，造成國家與城市全球化的現象。當全球化過程不斷激化國家或經濟體之間競爭同時，城市間之競爭亦日趨明顯與激烈。有些城市甚至超越國家成為全球經濟、政治文化重鎮，與影響世界來源，不少城市正不斷尋求發展之道，以增加其競爭力與影響力。然而，究竟一個競爭力的城市應具備哪些要素？

基於 Friedmann(1986, 1993)和 Sassen(1991)的世界城市研究認為世界經濟活動的範圍是超越實際地理界線的，使得世界經濟活動是跨越在國家之上的，國家的重要性與主導能力也因此逐漸被削弱。然而，Hill&Kim(2000)認為東京漢城這些城市與紐約、倫敦等歐美都市，在歷史、思想和文化背景等都有不同的特性，且全球城市的出現並不是意味著政府的衰退，至少於東南亞都市中，政府仍然是國際事件和國內社會、經濟發展過程等主要活動的推動者，在這樣的概念下，如何採取政策改善其投資環境，吸引大量外國投資，以求其在世界城市之等級能提昇，而增加其在世界功能體系的地位，成為探討的要素。

為因應全球化區域城市發展趨勢，新市政中心的設置係為使臺中市成一多核心發展之都市，期能帶動中部區域整體繁榮均衡發展目標，以發展經濟來提昇文化內涵，以文化水準來培養經濟環境，建設臺中市為國際化、現代化之文化城，而新市政中心是否朝向具有世界城市功能之方向發展，亦值得加以探討。

本文研究的目的是：

1. 在經濟全球化的影響下，對都會區域空間中的影響特徵為何？從經濟全球化特徵歸納及世界都市的發展經驗加以思考，並透過都會區域空間的形塑，是否能夠有效地提升全球競爭力，積極回應經濟全球化的影響。
2. 探討臺中這個城市在面對全球城市的競爭壓力時，中央政府與地方政府在當中所扮演的角色，及如何引導臺中朝向世界城市功能發展。
3. 探討新市政中心之是否具有世界城市功能及在臺中邁向世界城市發展中所扮演的角色。

第一章 緒論

第一節 研究動機與目的

一、 研究緣起

1970 年代的經濟危機發生以來，全球的壟斷資本為了克服經濟危機，推動了資本主義再結構，促使跨國企業的全球佈局，以致全球經濟體系進行再結構與整合，又隨著運輸通訊技術的進步，促使國際貿易、資本流通、跨國企業與資訊科技的迅速發展，造成國家與城市全球化的現象。當全球化過程不斷激化國家或經濟體之間競爭同時，城市間之競爭亦日趨明顯與激烈。有些城市甚至超越國家成為全球經濟、政治文化重鎮，與影響世界來源，不少城市正不斷尋求發展之道，以增加其競爭力與影響力。然而，究竟一個競爭力的城市應具備哪些要素？

基於 Friedmann(1986, 1993)和 Sassen(1991)的世界城市研究認為世界經濟活動的範圍是超越實際地理界線的，使得世界經濟活動是跨越在國家之上的，國家的重要性與主導能力也因此逐漸被削弱。然而，Hill&Kim(2000)認為東京漢城這些城市與紐約、倫敦等歐美都市，在歷史、思想和文化背景等都有不同的特性，且全球城市的出現並不是意味著政府的衰退，至少於東南亞都市中，政府仍然是國際事件和國內社會、經濟發展過程等主要活動的推動者，在這樣的概念下，如何採取政策改善其投資環境，吸引大量外國投資，以求其在世界城市之等級能提昇，而增加其在全世界功能體系的地位，成為探討的要素。

為因應全球化區域城市發展趨勢，新市政中心的設置係為使臺中市成一多核心發展之都市，期能帶動中部區域整體繁榮均衡發展目標，以發展經濟來提昇文化內涵，以文化水準來培養經濟環境，建設臺中市為國際化、現代化之文化城，而新市政中心是否朝向具有世界城市功能之方向發展，亦值得加以探討。

二、 本文研究的目：

1. 在經濟全球化的影響下，對都會區域空間中的影響特徵為何？從經濟全球化特徵歸納及世界都市的發展經驗加以思考，並透過都會區域空間的形塑，是否能夠有效地提升全球競爭力，積極回應經濟全球化的影響。
2. 探討臺中這個城市在面對全球城市的競爭壓力時，中央政府與地方政府

在當中所扮演的角色，及如何引導臺中朝向世界城市功能發展。

3. 探討新市政中心之是否具有世界城市功能及在臺中邁向世界城市發展中所扮演的角色。

第二節 研究方法

1. 理論分析法

經由理論的探討，探尋適用都市發展的理論，其中包括全球化概念、全球城市發展及競爭力理論。經由理論之分析做為整篇論文之研究基礎，再輔以相關文獻之回顧，以瞭解整個研究的發展背景。

2. 文獻回顧法

主要藉由歷年來與經濟全球化、都會區域空間發展變遷及政府政策相關文獻的歸納整理，分析出經濟全球化、都會區域空間區域發展與政府政策之間的關係，並藉由各個文獻及研究整理，統整出有助於政府政策規劃之參考。

3. 歸納法

從經濟全球化發展、全球城市及都會區域空間發展等相關文獻進行歸納整理，並回顧世界都市的發展歷程與政府政策的影響，期望藉此整理出具有全球競爭力都市發展所需之政府政策，作為臺中市都會區域發展及面對全球化發展時之參考依據。

第二章 文獻回顧與理論基礎

隨著全球化時代的來臨，許多城市成為世界經濟連結的重要節點，城市被認為是世界城市或全球城市，甚至有世界城市理論之提出，世界城市之產業發展策略及空間結構也被許多都市計畫規劃者所採用，作為政策指導方針，促使保持或者是加強全球功能而朝世界城市發展(Bunnell et al., 2002; Sim et al., 2003; el-Khish, 2003)。欲探討經濟全球化下的城市發展，勢必將從全球城市(global city)及全球競爭力(world competitiveness)的相關理論概念進行討論。以下部份將先回顧世界城市理論相關發展，以了解世界城市理論的基本概念架構。

第一節 全球城市之發展與定位

關於世界城市的概念在 1920 年代的帝國時代就曾被使用了，之後 Hill(1966)提出世界城市概念，他認為所謂的世界城市具有下列特性：(1)通常是政治權利中心，(2)更是國家貿易中心，(3)是主要銀行的所在地與國家金融中心，(4)各類專業人才匯集之地，(5)是資訊匯集與出版業總部的聚集，(6)擁有眾多人口，且其中包含相常比例的富有階級，(7)隨著製造業向海外擴張，娛樂業成為城市另一項主要產業。其對於世界城市的概念可說是未來導向的觀點(Shachar, 1994)。

後來世界經濟系統的改變，有關城市的研究都直接連接到世界經濟，例如 Friedmann (1986)企圖將都市化過程和全球經濟力量放在一起研究，提出了世界城市的七大假設，這七大假設包含：(1)都市內部結構的變遷取決於該都市整合進入世界經濟系統中的形式與內涵，(2)世界城市是國際資本投資與生產的主要據點，(3)世界城市的全球掌控功能直接反映於生產部門和就業部門的結構與動態發展情形，(4)世界城市是國際資本集中與累積的主要地點，(5)世界城市是大量國內及國外移民的目的地，(6)世界城市有勞工、空間與階級等級化的社會現象，(7)世界城市需負擔本極高的社會成本。Friedmann 主要藉由這些假設來解釋在世界經濟中世界城市發生了什麼事，以及這些城市的政策衝突；除此之外，Friedmann 透過對國際勞動分工的研究所發展出的跨國公司決策活動和跨國集團資本控制中心的基準，還將世界城市分類為核心區、邊陲區及半邊陲區(表格 1)，依據這些分區進一步列出世界城市的等級；並經由這些等級的空間分佈，以及跨國公司的決策、

命令、控制管理等活動的運作，提出了世界城市系統的連結特性。從 Friedmann 的概念可以得知，世界城市是跨界流動得以運作的重要節點，也是在全球流動網絡中扮演主導性之功能。

David Heenan 傾向主張應取決於吸引國際資本的能力，以及與其它城市是否存在網絡來定論。

Yue-man Yeung and Fu-chen Lo 則提出世界城市的運作已脫離傳統線性、核心與邊陲，或是依賴的模式，轉為強調其在世界城市體系(world city system)的中心地位來凸顯其重要性，而取決位置的要素則包含經濟生產能力、服務導向的基礎建設、行政管理以及參與全球資本運作的金融能力。

Ake Andersson 與 David E. Andersson 認為，城市是區域的經濟實體(economic entity)，城市透過與其它節點的連結，進而形成網絡。

Sassen(1991, 1993)認為僅有少數城市得以躍居成為世界城市的中心，Sassen 的研究將東京、倫敦與紐約歸類為三大「全球城市」。這主要是因為他們在商品市場上掌握絕對優勢的中央管理(central functions)與服務集中(Service functions)的雙重功能。Sassen 也進一步提出「世界城市」的四大功能特徵：(1)重要國際經濟組織的所在樞紐，(2)城市內專業與服務導向(金融與財務)的企業取代傳統的製造生產，成為產業經濟的主體，(3)處於產業鏈中生產與創新的領導地位，(4)擁有商品與創新的市場。根據其定義，上世紀八〇年代崛起的新型態城市，如紐約、洛杉磯、東京、巴黎、法蘭克福、阿姆斯特丹、蘇黎世、香港、新加坡、聖保羅與雪梨等，皆屬「世界城市」。Sassen 對世界城市所做的特徵定義，與 Hall 的定義，出現許多相似或重疊的特質。譬如說，金融服務成為城市主要產業，象徵城市發展已提升至高附加價值取向的金融服務業為主軸，甚至扮演主導國際金融市場的中；而政治權利中心、資訊匯集與傳播功能，則多已被國際經濟組織取代。

進入二十世紀末、二十一世紀初，隨著資訊科技的發展，許多論述開始將「資訊科技的素養與能力」視為城市競爭力的另一要素。美國學者 Manuel Castells 在「網路社會崛起」(The Rise of Network Society)一書中主張，網路社會已取代之工業發展型態的城市社會現況，成為控制與指揮其他區位的中心。網路社會的城市具有資訊化、網絡化與全球化等 3 大特徵，這類型城市的功能已精簡為僅從事知識生產、資訊的蒐集與傳遞，並逐漸發展為「資訊城市」、「數位城市」(如荷蘭阿姆斯特丹)。這類城市強調資訊科技的使用

與訊息交換所形塑的網絡力量，將主導城市的發展。

從資訊科技衍生而來的還包含「知識城市」與「科技城市」(Technopolis)等概念。Patricia Hewitt 主張「知識的生產、傳播與應用」決定城市競爭力，其中「文化」被視為是知識城市的動力，並定義擁有此種特徵的城市為「知識城市」。這與「學習型城市」，也就是強調市民參與，以學習型社區夥伴關係與環境，以強化生活能力，進而促進就業的概相似。而在知識經濟與科技基礎上衍生而來的有強調以知識作為基礎之高科技創新、傳播與發展的「科技城市」。

近年來，Richard Florida 在人力資本理論的基礎上，提出「創意資本」理論。他提出以創意階級為主的「創意城市」(Creative City)來作為驅動城市產業發展的論述。他認為擁有科技、包容與人才(Technology、Tolerance、Talent)的「三 T」環境，最能吸引創意人力移入，進而創造具競爭力的「創意城市」，這樣的城市通常具有科技應用、多元文化與包容差異的特徵。

可見，與國家相較，城市的定位與特性更為鮮明，不同類型與定位的城市擁有不盡相同的特性與具備不同的要素(參見表格 2)。當然，這些定位不同的城市所具備的要素，是否必然轉化為其競爭力仍有待進一步探究。

表格 1 Friedmann 所構建的世界城市階級

主要	核心國家		主要	半邊陸國家	
	次要	次要		次要	次要
倫敦 I	布魯塞爾 III				
巴黎 II	米蘭 III				
鹿特丹 III	維也納 III				
法蘭克福 III	馬德里 III				
蘇黎世 III				約翰尼斯堡 III	
				布宜諾斯艾利斯 I	
紐約 I	多倫多 III	聖保羅 I			
芝加哥 II	邁阿密 III			開羅 III	
洛杉磯 I	修斯頓 III			墨西哥城 I	
	舊金山 III			里約熱內盧 I	
東京 I	雪梨 III	新加坡 III		香港 II	
				台北 III	
				馬尼拉 II	
				曼谷 II	
				漢城 II	

資料來源：Friedmann, 1986.

表格 2 城市定位與特徵比較

定位	特徵	代表
全球城市	<ul style="list-style-type: none"> ● 在商品市場上掌握絕對優勢的中央管理(central functions)與服務集中(Service Intensity)的雙重功能 	如東京、倫敦與紐約
世界城市	<ul style="list-style-type: none"> ● 政治權利中心； ● 國家的貿易中心； ● 各類專業人才匯集的中心； ● 資訊匯集與傳播的中心，擁有發達的媒體與出版業聚集； ● 擁有眾多人口，且其中包含相當比例的富有階級； ● 娛樂業為城市另一項主要產業； ● 重要國際經濟組織的所在樞紐； ● 專業與服務導向(金融與財務)的企業成為產業經濟的主體； ● 處於產業鏈中生產與創新的領導地位； ● 擁有商品與創新的市場。 	巴黎、法蘭克福、阿姆斯特丹、蘇黎世、香港、新加坡、聖保羅與雪梨等
資訊/ 數位城市	<ul style="list-style-type: none"> ● 資訊化潮流的社會，強調資訊流通交換形塑之網絡力量，將創造自主意識的網絡社會的文化； ● 具有完善的資訊建設、擁有高資訊素養公民、資訊近用，以提供與滿足市民生活所需的資訊與服務； ● 支援產業發展的資訊服務與環境整備； ● 高效能的電子政府(e-government)。 	台北
虛擬城市	<ul style="list-style-type: none"> ● 應用資訊科技創造城市之「虛擬實境」； ● 在資訊科技的基礎上擴大“複製”城市空間； ● 模擬市景與建築，以提供城市相關資訊、線上政府暨商務服務。 	芬蘭赫爾辛基
科技城市	<ul style="list-style-type: none"> ● 強調以知識為基礎之高科技創新、傳播與發展的城市。 	韓國大邱
知識城市	<ul style="list-style-type: none"> ● 資訊科技作為傳播工具、建立圖書網絡、資訊素養與近用，文化參與(圖書閱報率、文化設施使用率)、文化素養(多元公民文化、文化藝術教學)、文化活動(活動與集會)。 	巴塞隆納
創意城市	<ul style="list-style-type: none"> ● 科技、包容與人才(Technology、Tolerance、Talent)的三 T 環境； ● 衡量指標包含：技術標竿指數、綜合多元化指標、同性戀指數、科技成長指標、鎔爐指數、波西米亞指數與人才指數。 	波士頓、西雅圖

資料來源：劉宜君，提升城市競爭力治理途徑之研究，政策研究學報，第四期，頁 47-80，55-56；Yue-man Yeung，Globalization and Networked Societies；Urban-Regional Change in Pacific Asia，Honolulu；University of Hawai’ I Press，2000，p. 21.；Saskia Sassen，The Global City，2ed，Princeton:Princeton University Press，2001，pp. 3-84，345-363.

第二節 城市競爭力要素與競爭力指標

城市競爭奠基於全球互動的基礎上，在此全球化發展趨勢下，包括勞力、物力、資金與資訊等所有資源的開發利用都已經打破傳統界域，跨越國家、地域與產業發展藩籬的限制，世界上任何企業或城市都可能與其他的企業或城市產生競爭與合作等依存關係；任何企業或城市都不得自外於無邊界的競爭事實，而將自己限制在既定的界域裡，迴避與外界環境的互動，因為，跨國企業或城市的全球競爭已在沒有空間與時間的限制下，持續進行中，將城市的發展空間封閉在既成的界域內，祇有坐視全球經濟體系的入侵，爭奪地方的資源，最終迫使地方喪失任何競爭優勢（Kanter, 1999）

一、城市競爭力內涵

競爭力視其研究範圍及研究對象而有不同定義，研究對象可以是國家、區域、城市、個別產業或廠商，換句話說，競爭力本身是個模糊的概念，研究者必須經過嚴謹的定義及具體的衡量準則才能正確地使用之。

Kresl (1995)認為城市競爭力不僅是經濟的成長，而是在經濟發展的過程中，能創造出令人滿意的特質。例如在都市經濟中，較好的工作機會比較多的工作機會顯的重要。Lever (1999)認為：「城市製造財貨與勞務，並分配於廣大區域、國家與國際市場的等級能力，同時增加實質收入、改善民眾生活品質，並以永續經營方式促進發展」；黃文櫻（2000）亦提出看法：「都市在經濟競爭的環境中，本身具有能吸引人口、廠商及經濟活動聚集的特性」。Lever and Turok (1999)認為都市競爭力除了經濟的成長之外，應包括公平及分配效果、經濟的永續發展，因為若僅著眼於經濟發展，許多策略，如降低勞工成本、環境品質的破壞、稅賦減免的排擠效果（將影響社會福利的預算）是非常不適當的。因此廣義的都市競爭力定義應為：都市可生產出適合區域、國家或國際市場的產品或服務，同時增加實質所得、提高市民生活品質及永續不斷地成長（Lever & Truok, 1999）。另外，英國貿易與企業局（DTI, 1995）則針對公司競爭力定義為：「所生產財貨與勞務控制在適當品質、合理價格、適當時機的能力，意謂比其他公司更有效地迎合消費者需求」。

而若以一個國家為思考方向，波特（1996）探討「國家競爭力」，他認為在談經濟繁榮時，「國家競爭力」這個名詞本身並沒有意義。國家經濟的基本目標是提供人民高水準的生活，要實踐這目標並非依賴模糊不清

的「競爭力」一詞，而是藉著運用勞動與資本等國家資源所得到的生產力，故「競爭力」在國家的層次上即是指「生產力」，生產力是國民平均所得的本源，因此也是決定一個國家長期生活水準的關鍵。

全球國家競爭力研究主持人、瑞士洛桑管理學院學者蓋樂利 (Stephane Garelli 7, 1996) 提出競爭力的內涵不只是談產品與服務，還包括社會價值觀和心態，同時教育更是蓄積國家競爭力的要素，他從國家產業發展與地區發展環境營造的角度提出構成一國競爭力的因素，包括生產要素（自然資源、人力資源、資金）的量與質，利用生產要素創造財富的效率（生產技術、管理效率），每年所創造財富的實績（國民所得），以及影響創造國家財富相關的環境（政府效能、基礎建設、生活品質、經濟自由化）等項目。OECD 亦曾定義國家競爭力為：「在自由且公平的市場條件下，能生產出迎合國際市場的財貨與勞務之等級能力，與此同時，並能長期維持並增加人民的實質所得。」

因此，從不同角度或不同競爭目的來看競爭力均有不同競爭內涵，但是可歸納出競爭力營造基本軌跡應包括競爭資源、資源轉化能力、資源轉化成果等過程的運作；地區的資源包括有形資源（自然環境、人文地景資產、人口規模等）與無形資源（地理區位優勢、和諧的社群組織、產業的群聚效應等），而資源轉化能力則包括人力素質、政府效能與組織管理能力、科技創新能力、法令機制的輔助、教育養成等，資源轉化成果則包括地區營造出的生活環境、生產環境與環境的永續力等，透過地區所擁有的資源及其轉化能力的運作，呈現最終吸引人居住、投資生產、觀光消費與永續環境績效。

二、 城市競爭力決定因素

Gordon and Cheshire (1998) 指出，城市競爭力是一個城市在其邊界之內能夠比其他城市創造更多的收入和就業。這意味著一個城市的競爭力是城市之間在區位、所在企業的優勢與劣勢相互比較中體現出的能力。如果市場是完善的，城市間的比較優勢決定它們之間的分工格局，而比較優勢又會通過城市之間的本質差異表現出來。所以，一個城市有競爭力，意味著在一些關鍵性的經濟指數上面持續存在不均衡，這種不均衡作為一種系統性差異使得一個城市相對其他城市而言具有更強的吸引力。

Douglas Webster 指出，城市競爭力是指一個城市能夠生產和銷售比

其他城市更好的產品。非交易性的勞務也是競爭力的一個重要組成部分（倪鵬飛，2003）。

Gordon and Cheshire (1998) 進一步指出，區域競爭力是一種能夠增進區域優勢、提升地區價值的力量。但從整體上，競爭力這一概念最適宜在企業的層次上來理解。競爭優勢的來源可能有很多，有些直接影響著企業的經營成本，對它們的分析最適宜在企業的層次上進行。對企業來說，總是試圖在給定的成本水平上通過占有更大的市場份額戰勝競爭對手，或者在既定的市場份額條件下改善盈利狀況，但是這兩種目標在企業的擴張時可能是相互衝突的。企業競爭可以在價格基礎上進行也可以在非價格基礎上進行，但價格和非價格因素均要受到企業所在的區位的影響。對城市而言，如果資產價格很高，勞動力成本昂貴而其他要素又沒有差異，這無疑是城市的劣勢。非價格要素更是千差萬別；交通擁擠會影響貨物交接的準時性；如果缺乏專業化的商業服務，城市品質的提升肯定會受到限制。

Gordon and Cheshire(1998) 探索了環境對一個企業的重要影響。首先，城市的生活環境會影響到工人流動的意願；一個城市的歷史和產業結構會對自己所能擁有的新事物的種類和形式產生持久的影響。制度環境會影響一個城市中企業的生產率、創新和商業發展的動力（倪鵬飛，2003）。

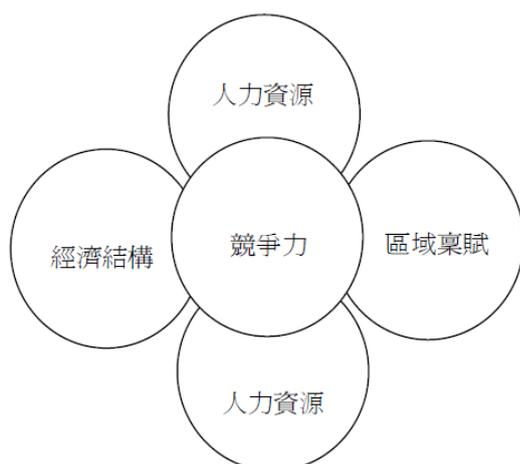
Putnam (1993) 提出“社會資本”對於競爭力的影響。Porter (2000) 提出“企業戰略和競爭環境”概念，以此闡述制度環境的意義。Porter 在討論地區競爭優勢時，強調某些規則、激勵和論理可產生的經濟效果，諸如鼓勵投資、崇尚競爭和持續進取的精神資源。這些制度形式決定一個城市競爭力的性質，如投資環境、商業慣例、網絡和合作傾向等。

Kresl (1995) 是少數幾個試圖清晰地定義城市競爭力的學者之一，他強調，在評價城市競爭力時，指標的選擇至關重要，並且對城市競爭力與國家競爭力加以區分是評價城市競爭力的關鍵。他提出了影響城市競爭力的六個因素：1. 給居民提供的工作應該是高技術、高收入的工作；2. 生產的產品應該符合環保要求；3. 生產的產品應該是質量優良，並且其需求的收入彈性較大；4. 經濟增長率能夠滿足充分就業的需要；5. 在專業化發展中，城市能自主地控制自己的未來，而不是被動地接受命運的安排；6. 城市政府能夠不斷改進行政管理績效。

城市與國家一樣正面臨經濟全球化所帶來的衝擊，商品貿易和資本流動給城市帶來的機遇和威脅一同增長，而城市應對衝擊所能利用的資源是有限的。國家政策和社會經濟狀況對城市競爭力的影響變得越發重要，例如，國家稅收、人力資源、關稅、宏觀經濟、產業激勵政策等都是影響一個城市競爭力的重要因素。特別是，一個國家的政治是否穩定對有關城市的競爭力的影響常常是決定性的。Douglas Webster 指出，在評價城市競爭力時，區分兩類不同的要素是必要的。一類是“活動“要素；另一類是“地點“要素。前者包括金融、旅遊、電腦製造等，後者泛指一切不可轉移的因素，諸如人力資源、區域稟賦和制度環境等。“地點“要素決定“活動“要素發揮作用的空間和方式。Douglas Webster 將決定城市競爭力的要素劃分為四個方面，它們是經濟結構、區域性稟賦、人力資源和制度環境（如圖表1）。

經濟結構一直作為競爭力評價體系的焦點，屬於這方面的關鍵性要素有經濟成分、生產率、產出和附加值以及國內和國外的投資。區域性稟賦是專屬一個固定區域、基本上不可轉移的地區性特徵。例如地理位置、基礎設施、自然資源、城市印象等。人力資源是指技能水平、適用性和勞動力成本。人力資源的價值越來越依賴其所在的環境，在不同的制度環境和工作的場所，同樣的人力資源會導致巨大的差異。在提升一個城市的價值鏈上，人力資源決定其所達到的程度。所以，提升城市競爭力要求新生的經濟部門必須有適宜的人力資源相支配。在這個意義上，教育及訓練的質量至少和受教育及訓練的人數一樣重要。制度環境是指企業文化、管理架（包括激勵機構）、政策導向和網絡行為傾向。在一定意義上，競爭力是制度環境的產物。

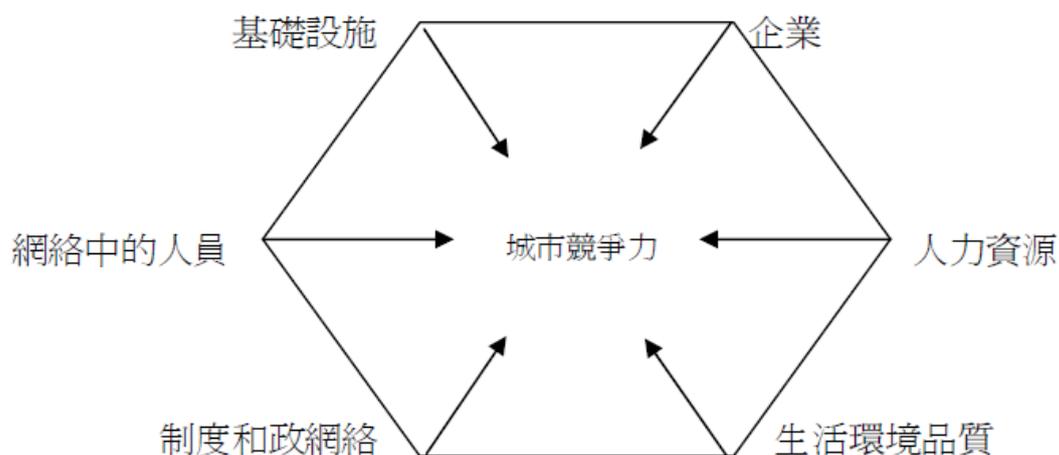
圖表 1 Douglas Webster 城市競爭力模型



進入 21 世紀，城市之間的競爭力更加激烈。傳統的在國家與市場、公有與私有之間取其一的思維方式已經被超越。競爭與合作一同被重視，城市之間既有激烈的競爭又有緊密的合作。在網絡條件下，競爭與合作的邊界已變得非常模糊。全球和地區各類功能和活動以網絡的方式來組織，而不是以純粹的科層方式和市場方式來完成的。在經濟全球化的推動下，網絡管理愈來愈成為城市競爭力的一個要素。世界各城市開始注意提升自己城市的競爭力，並且把城市的發展模式越來越建立在合作和網絡的基礎之上。

Linnamaa 不再把政策的目標直接定在企業和就業等單一面向，而是將城市作為一個整體來經營，有意識地發展城市的核心競爭優勢。根據 Linnamaa 的研究，一個城市的競爭力主要由六個要素決定。它們是基礎設施、企業、人力資源、生活環境品質、制度和政策網絡、網絡中的組織成員（如圖表2）。

圖表 2 Linnamaa 的城市競爭力模型



全球經濟一體化和新技術革命正在改變著人們身邊的一切。城市發展應建立一種具有彈性、張力和創新性的機制，使城市具有較強的轉換資源的能力。制定城市發展策略必須要有新的觀念，評價城市的發展前景不但要以擁有多少自然資源、多少勞動力和多少資本為依據，而且更要用能力的概念，關鍵是看其是否能把這些要素綜合起來變成現實的經濟能力。而這種資源轉換能力主要依賴人力資源，科技和教育已成為新世紀城市面對

全球競爭的動力來源。

表格 3 全球競爭力定義與評估指標整理表

學者	對象	定義評估	指標
Buckley (1988)	國家	將競爭力視為一種進行中的過程(ongoingprocess),屬於動態的概念,包括競爭面的績效、競爭面的潛能、管理面的過程(3P 架構)	1.績效 (Competitive Performance) : <input type="checkbox"/> 出口市場佔有率 <input type="checkbox"/> 製造業產值佔總產值之比例 <input type="checkbox"/> 貿易餘額 <input type="checkbox"/> 出口成長率 <input type="checkbox"/> 獲利率 2.潛能 (Competitive Potential) : <input type="checkbox"/> 比較優勢 <input type="checkbox"/> 成本競爭力 <input type="checkbox"/> 生產力價格競爭力 <input type="checkbox"/> 技術指標 <input type="checkbox"/> 資源取得難易程度 3.過程 (Competitive Process) : <input type="checkbox"/> 對國際企業活動的投入程度 <input type="checkbox"/> 政府政策 <input type="checkbox"/> 教育訓練水平
Dunning (1980、1993)	國家	認為需具備有「特定因素」以吸引投資,增加競爭力	1.天然資源和創造資源的分佈 2.在地勞動力、能源和半成品的提供 3.國際運輸和通訊成本 4.投資的有利和不利誘因 5.社會性和基礎建設的提供 6.跨國的意識型態、語言、文化、商業、政治上的差異
美國喬治亞理工學院 (GIT)	國家	一個國家的科技研發能力高低	1.國家導向 2.社會經濟 3.科技基礎建設 4.生產能力
瑞士洛桑管理學院 (IMD)	國家	一個國家在世界市場上創造附加價值,並增加國家財富之能力	1.國內經濟實力 2.國際化 3.政府 4.金融 5.公共建設 6.管理

			7.勞動力 8.民事制度
瑞士世界 經濟論壇 (WEF)	國家	一個國家能夠達到持續高經濟成長率的能力	1.開放程度 2.政府 3.金融 4.公共建設 5.管理 6.勞動力 7.民事制度
Michael Porter (2001)	國家 產業	國家在某業產業的國際競爭力，為一個國家能否創造一個良好商業環境，使該國獲得競爭優勢之能力	1.開放程度與法律責任的履行 2.企業營運與策略 3.科技基礎建設 4.教育體系 5.需求條件
Kresl (1995)	城市	不僅是經濟的成長，而是在經濟發展過程中，能創造出令人滿意的特質	1.經濟決定因素 <input type="checkbox"/> 生產因素 <input type="checkbox"/> 基礎設施 <input type="checkbox"/> 區位 <input type="checkbox"/> 都市寧適性 2.策略決定因素 <input type="checkbox"/> 政府效能 <input type="checkbox"/> 都市策略 <input type="checkbox"/> 公司部門合營 <input type="checkbox"/> 適當以及彈性的制度
Lever (1995)	城市	都市能適合於廣大區域、國家與國際市場的生產財貨與勞務，同時增加實質所得、改善民眾生活品質，並以永續經營方式促進發展	1.農業人口比例 2.製造業人口比例 3.人口總數 4.人口密度 5.研發投入經費 6.區域虛擬變數
Begg (1999)	城市	以都市經濟績效 (UrbanPerformance) 所保持之市場佔有率	1.都市經濟績效 <input type="checkbox"/> 部門趨勢以及總體經濟環境 <input type="checkbox"/> 公司特質 <input type="checkbox"/> 企業環境 <input type="checkbox"/> 創新與學習能力 2.市場佔有率
黃文櫻 (2000)	城市	都市在經濟競爭的環境中，本身具有能吸引人口、廠商及經	綜合 Kresl 及 Begg 之觀點： 1.經濟面向

		濟活動聚集的區域特性	<input type="checkbox"/> 國家總體經濟部門趨勢 <input type="checkbox"/> 公司特質 <input type="checkbox"/> 企業環境 <input type="checkbox"/> 廠創業與學習能力 <input type="checkbox"/> 生產力 <input type="checkbox"/> 公共建設 <input type="checkbox"/> 區位 <input type="checkbox"/> 都市寧適性 2.策略層面 <input type="checkbox"/> 政府管理效率 <input type="checkbox"/> 都市策略 <input type="checkbox"/> 公司部門合營 <input type="checkbox"/> 適度的組織彈性 <input type="checkbox"/> 公平與分配因素
陳冠位、 施鴻志 (2001)	國家 地區 城市	國家競爭力應奠基在地區永續競爭優勢環境的基礎下，永續的城市競爭力才能締造久遠的國家競爭優勢	1.國家 <input type="checkbox"/> 總體經濟實力 <input type="checkbox"/> 人力素質與勞力市場 <input type="checkbox"/> 資本生產能力 2.地區/都市 <input type="checkbox"/> 生產環境向度 <input type="checkbox"/> 理想投資環境 <input type="checkbox"/> 法令制度 <input type="checkbox"/> 健全生產體系 3.生活環境向度 <input type="checkbox"/> 安全環境 <input type="checkbox"/> 健康生活 <input type="checkbox"/> 居住安定 <input type="checkbox"/> 便利交通 <input type="checkbox"/> 文化與休閒 4. 生態環境向度 <input type="checkbox"/> 自然環境 <input type="checkbox"/> 社會發展 <input type="checkbox"/> 經濟結構 <input type="checkbox"/> 永續環境
李懷建、 劉鴻鈞 (2003)	城市	城市競爭力指在社會、經濟結構、價值觀、文化、制度和政策等多個不因素綜合作用下創造和維持的一個都市為其	1.投資成本和市場機會 2.政府管理和服務 3.社會保障與社會治安 4.生態環境與生活質量

	自身發展在其區域中進行資源優化配置的能力	5.文化、體育、教育的環境 6.交通和通信基礎設施建設
--	----------------------	--------------------------------

資料來源：吳敏華，2002 及張雅惠，2005。

第三節 世界城市新興發展區(新區)之建設

依據 Sassen(1993)所論述，世界城市中是全球性質企業總部、金融服務和生產者服務業聚集場所，促使許多城市紛紛企圖建立具有現代化特色的新興發展區，以提供生產者服務業進駐和吸引跨國投資。而這個新區中應該具備哪些基礎設施，在其它世界城市又是如何做的，這都是本節想要瞭解的部分，基於此概念下，本節主要分為二個部分，第一部分介紹各國如何競相建立新區，第二個部分即是建設出一個新區必須具備哪些條件，以進而界定出本文所要探討的臺中市新市政中心在規劃上是否達到世界城市的實質條件。

一、各國透過新區開發以吸引跨國活動的投資或進駐

在全球化的過程中，Douglass(2000)指出國家政府在世界經濟活動上的角色將是提供一個穩定、健全和限制低的制度和實質環境以供跨國資本的運用；因此國家應該做的就是努力強化城市在經濟體系中所扮演的功能，吸引具有前瞻性的產業、高素質的人員以及先進技術與資金等，來促進當地的經濟繁榮。而藍逸之和莊翰華(2002)進一步指出一個具有競爭力的都市必須透過一些必要條件方能與全球城市網絡密切接合，這個必要條件就是建立在都市實質環境上，良好建成環境的開發不僅有效地提供高品質的實質空間與降低土地使用成本外，更是具有吸引投資人前來的吸引力。地方都市透過建立良好的都市實質環境，和良好的都市基礎設施，才有能力與其他全球都市進行競爭；這個實質環境的建設包含捷運、機場、高速鐵路、通信基礎設施、新興開發區、科學園區、加工出口區等 (Shachar, 1994; Lo and Marcotullio, 2000)

其中，新區開發的部分，對於許多發展中國家而言，是除了交通建設之外，另一個相當重要且可吸引外國資本、跨國總部、國際金融機構等進駐是實質環境建設；在許多城市之間的競爭中，會發現許多城市競相開發新區以吸引跨國活動的聚集。以下即舉亞太地區數個都市之發展情況加以說明，新加坡早在 1980 年代就開始著重觀光、銀行和海外活動，同時也提出吸引跨國集團區域運作總部的計畫，主要提供股利方面、管理費和所

得稅方面、利息方面、權利金方面的獎勵；在減稅措施方面，將公司營業稅從 32% 降到 10%，並且經由積極招商來吸引跨國公司的區域總部進駐(尤敏君，1995；周志龍，2001)。到了 1990 年，並在舊有 CBD 旁創造一個新興的銀行商業區，此區域現今已成為許多國際保險、銀行、消費電子和運輸服務等產業總部(Sim et al，20003)。

吉隆坡的新 CDB 開發則是依據「世界最大不動產開發」原則下進行，藉由世界級的開發，將城市和國家展現在世界地圖上；因此在 CBD 中建築了世界著名超高建築物「雙子星大廈」，成為世界金融中心，並聚集了大量的商業銀行和生產者服務業(Bunnell et al., 2002)；此外，馬來西亞也擬定了相關的租稅優惠措施以吸引跨國企業設立營運總部，這措施包含管理費、借貸利息收入、專利權使用、稅後所得分配及股息收入等皆享有減稅措施(尤敏君，1995)。

在上海方面，最著名的就是浦東新區的建設，用以吸引外資，在浦東新區的建設上是朝發展對外貿易、提倡建築、金融服務業以及高科技產業方面進行。浦東建設之實施步驟可分為三階段，1991-1995 年為開發起步階段，主要在編制規劃，進行全面性基礎建設，並同時發展外高橋寶稅區、全橋出口加工區和陸家嘴金融貿易區等三個綜合分區的開發建設；第二階段為 1996-2000 年，是重視開發階段，2000 年以後則為第三階段，計畫將浦東新區發展成為世界第一流水準的現代化經濟特區。此外，上海為了吸引外商來浦東新區投資，還訂定了幾項優惠措施，除了租稅方面的減免與優惠之外，還允許外商在浦東新區內投資興建機場、港口、鐵路、公路、電車等交通項目，也允許設置第三級產業，以及允許增設外商銀行和財務公司等措施(尤敏君，1995)

在韓國則是開發漢城的江南區，這個地區在中央政府和市政府的推動下逐漸成形，主要以吸引國際資本注視的大型開發案作為吸引外資進入，此區目前已經成為漢城最主要的高級住宅區，大部份高科技和生產者服務業集中區，也是漢城最典型後現代、新貴集中的地區；另外，為了吸引世界投資，這個地區亦是南韓世界貿易中心，金融活動和各式展覽中心的集中地。除了亞太地區的這些城市對新區加以建設成為國際金融中心之外，其他地區還有開羅也是開發新區並朝著建立國際金融大樓方向發展(El-Khishin，2003)。

由這些國家所執行的措施看來，開發新區再加上相關配合的獎勵措施已經是吸引跨國活動的重要策略了，這些國家也透過這些新區的開發，提高其國際競爭力，以及藉由進駐新區內的跨國經濟組織或廠商的帶動，促進其城市成為國際經濟網絡的節點。由此可見，新區的開發不但是提高城市實質環境的競爭力，更可以促成城市連結上世界經濟網絡；新區的開發就顯得相當重要了，而新區應該如何開發，就由下面來說明。

二、世界城市新區的特色

從前述內容可以得知，新區開發已經是吸引跨國活動進駐以及聚集的主要方式之一，但是應如何建設一個新區呢？應該要包含哪些基礎設施以及區域特色呢？這是這部分主要探討的內容。

對於新區應該如何建設可以從 Shachar(1994)對於世界城市實質環境和社會環境的建設中看出，Shachar 認為在世界城市的實質環境建設包含中心商業區的頂級辦公室區、空運、便捷鐵路的建設；而中心商業區的頂級辦公室區必須結合高名望、舒適及吸引人氣的特性，並且對雇員和觀光客而言新區應擁有最好的公共建設。由於新區的辦公室區位選擇傾向於接近員工和國際顧客，因此除了對於區域內辦公室的品質必須注意之外，對於交通建設也必須特別注重，因此要建構一個新區交通是不可或缺的建設之一；不過對於交通，在前一個部分所述的城市中，只有上海浦東新區有獎勵機場的設置，其他新興市中心區大多皆是透過捷運或是高速公路連接到機場或港口(像吉隆坡透過捷運連接到機場)；基於機場所需使用的土地空間相當大，因此本研究認為機場的設置可依城市所規劃的新區之空間而考慮其是否設置的必要，也可興建捷運或高速公路等交通設施以取代機場對外聯絡的方便性。

在一個新區中，除了提供一個優良的辦公環境外，也要提供和工作生活息息相關的社會及文化建設，Shachar(1994)就指出這些社會和文化建設包含有名望的學校、會議場所、博物館、劇場、電影院、美術館等，用以提供到新區辦公者及企業有接觸資訊和社會網絡的機會和場所，以及下班後有休閒娛樂的場所。除此之外，接觸資訊方面，從前述的地區對納入新區基礎機構或設施來看，還可透過建設貿易中心和展覽中心以加強商品的貿易和展覽，以利資訊的流通和取得最新的資訊；對於到新區觀光或開會的人而言，也需要商務中心和購物中心，提供他們休息或購買必需品、

消耗品或紀念品的地方，基於這些需求，在社會建設中應該還要加入展覽場、商務中心和購物中心等相關建設。

在新區內的特色方面，除了有高名望、舒適及吸引人氣的特性外，辦公室建築應該融合地方特色和國際特性，而且這些辦公室在都市的不動產市場中也擁有最高租金。此外，基於經濟成長、區域內的土地價值上漲和預期利益的心態，更導到新區內成為都會區內地價最高的地方以及變成廠商主要的投資區位，在新區內也會因為功能上的需求以及辦公室的高度集中，所以需要預留擴張的辦公空間(Shachar, 1994)。

綜合以上，可見要塑造一個新區必須包含如表格 4 所述的建設內容，在本文的後續研究當中，將以此表內容檢驗臺中新市政中心的實質環境建設。

表格 4 新區的特色

	建設內容	區內特色
實質建設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高品質的辦公大樓 ■ 具有寬廣網絡和高飛行頻率的空運 ■ 捷運 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高品質、舒適以及吸引人 ■ 建築物融合地方特性和國際化 ■ 高租金 ■ 預留擴張的辦公空 ■ 租金是整個都會區中最高的地方 ■ 主要投資的區位 ■ 外部連接性便利
社會建設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 學校 ■ 會議場所 ■ 展覽會場 ■ 商務旅館 ■ 購物中心 	
文化建設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 博物館 ■ 劇場 ■ 電影院 ■ 美術館 	

資料來源：Shachar, 1994。

第四節 經濟全球化下的城市競爭力的形塑

歸納上述所探討的經濟全球化各項特徵及各國的發展經驗，做為未來在思考經濟全球化下城市競爭力時之參考。具體而言，經濟全球化下的城市發展可以分成以下九點：

一、 提升全球化之基礎設施服務水準

由於經濟全球化開放國際性投資，因此為了吸引外資投資意願，必須要加強都會區域空間中的基礎設施服務水準，除了要求基礎設施的數量比例之外，更應該要求基礎設施服務水準的品質是否達到國際化、全球化的水準。例如：國際會議廳的數量及設備、國際金融服務機構的設置等；除此之外，亦應該要求在此都會區域空間中的文化涵養及藝術水準，透過人文文化的方式，使得都會區域空間能夠比其他地方更加地具有外資投資吸引力，這才是在因應經濟全球化下，都會區域空間發展所應該考量的面向。

二、 發展都會區域空間全球特色產業

由於在經濟全球化下，各國的資訊及科技發展交流快速，將會造成產業之間的競爭及挑戰更加激烈，因此勢必要透過具有全球特色的產業開發，才能夠面對此波經濟全球化下的挑戰與競爭。如何發展出都會區域空間全球特色的產業，一直是各個都會區域在全球化發展過程中相當大的難題；透過結合地方化資源、全球化市場，塑造出屬於都會區域空間的產業競爭力，再透過網絡的快速發展行銷至全球市場，充份利用經濟全球化下的發展優勢。因此，在經濟全球化的影響下，都會區域空間產業的形塑，由以往形塑出地方性、區域性的品牌及特色，轉變至形塑出全球性、國際性的品牌及特色，同時在轉型的過程中，相關的空間、土地、區域亦必須隨著全球化政策而改變，才能夠使得都會區域空間的產業持續不斷的成長，避免成為被經濟極化之一員。

三、 加強國際間及都會區域空間內運輸之便利性

為了充份享受經濟全球化所帶來的全球便利性，建立起都會區域空間與全球間無礙的交通運輸是不可輕視的一環。透過都會區域空間與全球間便利運輸網的建立，可以使得生產過程中的集貨、配銷成本降至最低，除此之外，亦可節省不少的時間成本及交通成本，使商品因為運輸便利性反映出更高的商品競爭力。當然除了要加強國際間的運輸外，對於都會區域空間中各個都市的交通運輸亦是不能輕忽。由於未來的發展，都會區域空間將會成為一個猶如網絡上的節點，因此在此節點中的運輸連結，要完全地反映出「同一節點」的發展特徵，也就是「即時的」迅速及便利，換言之除了要強化國際間的交通運輸外，亦要重視都會區域空間中的交通運輸情況。在運輸發展的前提下，土地的政策配合則必須要進行整個區域的空

間規劃，才能夠將原本發展緊密的都會區域空間，透過有效的交通運輸設施發展變得更加緊密。

四、 強化人流、物流、資訊流，使流動阻礙降至最小

在經濟全球化影響下，人流、物流、資訊流的交換情形激增。因此為了因應此一趨勢所需，都會區域空間必須提供使人流、物流、資訊流流動阻礙最小的都會區域空間，才能夠因應全球化發展趨勢所須。在此波人流、物流、資訊流的交換過程中，都會區域空間所扮演的重要角色，除了能夠使得往來交換過程便利、迅速之外，更能夠適當地提供交換過程中安全性的服務；從機場入境的國際專業人才，能夠以最迅速便利的方式，抵達其目的地；從加工出口區製成的貨品，也能夠利用最迅速便利的方式，馬上送達全球各地，而這些交換過程都將在都會區域空間中落實。而在這個流動過程中，如何將機場與海港規劃在能夠發揮其最大效益的地方，如何與其相關產業進行最佳的空間配套，亦是在面臨經濟全球化下與國際連結的最大課題。

五、 積極參與國際分工及整合過程，將地方市場擴及全球市場

在經濟全球化發展下，國際分工及整合是一個相當重要的發展特徵。透過全球化的過程，可以促使國際間不同的都會區域空間針對生產過程中的特定部份進行分工及整合；也唯有透過分工的過程，才能夠使得都會區域空間具有全球化、國際化的意義。因此都會區域空間的發展必須要積極地參與國際分工及整合過程，透過不同地區的分工及合作，串連成一個國際間的產業發展鏈，將地方特色產品透過全球連結的方式擴及全球市場；同時也可以透過都會區域空間的營造，使得在參與國際分工的過程中，能夠更具有競爭潛力，形塑出更多在國際分工過程中所需之發展優勢。

六、 提升都會區域空間的整體勞動力素質

都會區域空間中所提供的勞動力素質，隨著經濟全球化的程度加深，要求亦愈來愈高。由於全球勞動力市場開放，對於勞動力的要求轉向成本低、素質高的趨勢；而具有全球競爭力的產業多半是需要素質高的勞動力來提供服務，不論是透過國際間都會區域空間的發展經驗，或是藉由全球產業發展所須之勞動力分析，都可以發現到，對於勞動力的要求逐漸地轉向高學歷、專業性高、具有技術性的勞動人口為主，由過去單純勞力密集的產業轉向知識密集的產業發展。因此在都會區域空間中，則要具有提升

勞動力素質的策略，以因應經濟全球化的發展所需；同時，都會區域空間中，亦必須要提供可以容納這些勞動人口的住宅空間及生活空間，以供應勞動人口生活發展之所須。

七、 都會區域政府的開放態度

都會區域政府的態度往往會對於外資是否願意投資開發造成直接的影響。在都會區域空間的發展過程中，除了強調一切因應經濟全球化發展下所需的軟硬體設施外，政府的態度亦是決定此都會區域空間是否具有投資吸引力的最大關鍵因素。透過政府相關的政策措施、獎勵條件及開放態度，可以促使具有投資意願的外資願意進入此都會區域空間投資開發。因此在經濟全球化講究外資投資的時代中，如何透過政府政策的開放吸引外資，卻又不打擊其原本所存在的商業環境，則是未來政府所應該要積極思考的面向。透過相關獎勵條件的設置，既可以有效地引進外資投入，又可以有助於整體都會區域空間的發展，可見在因應經濟全球化的時代下，政府亦扮演了都會區域空間發展過程中一個相當重要的角色。

八、 營造吸引外資投資的都會區域空間

都會區域空間在全球化的影響下，必須形塑出一個具有投資吸引力的環境。因此政府的政策制定及發展導向，亦必須要以是否能夠吸引外資投資為考量，才能夠因應經濟全球化下的發展。因此在思考都會區域空間的發展目標及制定相關的發展政策時，同樣地亦是從都會區域空間是否具有投資吸引力來加以著手思考。

九、 促使都會區域空間中的城市，參與全球化過程，避免極化

經濟全球化下的都會區域空間發展，會促使都會區域空間中的城市藉由都會區域空間發展的方式參與全球化過程。在都市參與全球化的過程中，都會區域空間所扮演的角色除了要積極營造整體都會區域空間發展環境外，更需要藉由都會區域空間的整體帶領，使各個都市能夠進入經濟全球化的發展影響中，促使每個城市都能夠積極地參與全球化過程，使全球化不再是專屬於經濟或資源大國所有的發展優勢；而極化效應正是經濟全球化下對邊緣都市所不可避免的威脅之一。

總而言之，經濟全球化的特徵造成都會區域空間的發展過程產生改變，而這些變化正是都會區域空間發展在經濟全球化影響下所應加強思考的面向；透過這些經濟全球化對於都會區域空間發展所產生的影響層面，

可以提供都會區域空間中政府相關政策的制定的方向，做為都會區域空間未來的發展目標形塑一個在經濟全球化下具有全球發展競爭潛力及優勢的都會區域空間。

第三章 臺中市的城市競爭力

第一節 經濟全球化下臺中市的城市發展

一、生產者服務業比例愈來愈高

在一般世界都市體系中一個重要的評估面向，就是生產者服務業的發展（producer service；PS），因為生產者服務業一方面有助提昇當地的生產效率與競爭力。另一方面生產者服務業較健全的都市較能吸引跨國企業與國際資金的進駐。因此生產者服務業的發展被視為是能協助都市提昇全球掌握能力，成為經濟發展的動力。（金家禾，1999）

臺中市位居臺灣中部地區要津，境內交通便利，台中工業區及中部科學工業園區之發展，促使臺中科技走廊逐漸成型；另市區內如美術綠園道及精明等商圈形成，吸引百貨、金融、住宿及餐飲業進駐，復以政府持續推動各項休閒娛樂及藝文活動，使臺中市成為鄰近縣市居民之消費重鎮，工商業日益繁榮，形成大臺中都會區之中樞。就分類行業別觀察，以電子零組件製造業、批發業、機械設備製造業、零售業及醫療保健服務業為本市產業發展重心。

由下表格 5 臺中的各產業的產所單位與員工人數，可以看出生產者服務業有大幅度的成長，尤其在製造部門並無明顯的成長情況下，生產服務業在台中產業所佔的比例也越來越高，其吸引國外企業資金、人才和活動的效果也會越來越明顯。

表格 5 臺中市工商及服務業場所單位數及從業員工人數按行業別分

行 業 別	年底場所單位數(家)			年底從業員工人數(人)		
	95 年	90 年	增減率(%)	95 年	90 年	增減率(%)
總 計	71 462	55 093	29.71	413 769	367 889	12.47
工 業 部 門	10 610	9 428	12.54	118 533	98 704	20.09
礦業及土石採取業	12	10	20.00	(D)	(D)	(D)
製 造 業	6 637	6 395	3.78	90 601	72 672	24.67
電力及燃氣供應業	6	9	-33.33	(D)	(D)	(D)
用水供應及污染整治業	177	143	23.78	1 765	1 817	-2.86
營 造 業	3 778	2 871	31.59	25 238	23 256	8.52

服 務 業 部 門	60 852	45 665	33.26	295 236	269 185	9.68
批 發 及 零 售 業	33 178	27 197	21.99	129 194	120 137	7.54
運 輸 及 倉 儲 業	2 168	2 341	-7.39	13 724	13 467	1.91
住 宿 及 餐 飲 業	6 115	3 632	68.36	28 149	16 940	66.17
資 訊 及 通 訊 傳 播 業	944	624	51.28	8 831	11 267	-21.62
金 融 及 保 險 業	1 379	995	38.59	22 391	49 098	-54.40
不 動 產 業	1 645	854	92.62	8 564	5 956	43.79
專 業 、 科 學 及 技 術 服 務 業	4 077	2 533	60.96	15 698	11 659	34.64
支 援 服 務 業	1 699	1 231	38.02	19 508	9 968	95.71
教 育 服 務 業	1 354	...	...	7 628	...	...
醫 療 保 健 及 社 會 工 作 服 務 業	2 109	...	...	25 066	...	...
{ 醫 療 保 健 服 務 業 }	1 807	1 485	21.68	20 665	16 052	28.74
{ 居 住 照 顧 服 務 業 }	54	...	...	1 502	...	...
{ 其 他 社 會 工 作 服 務 業 }	248	...	...	2 899	...	...
藝 術 、 娛 樂 及 休 閒 服 務 業	885	685	29.20	5 194	4 856	6.96
其 他 服 務 業	5 299	4 088	29.62	11 289	9 785	15.37

註：1.「教育服務業」與「醫療保健及社會工作服務業」中之「居住照顧服務業」、「其他社會工作服務業」二個中業別，為95年普查新增之調查對象。

2.教育服務業僅調查短期補習班及汽車駕駛訓練班。

3.金融及保險業包括強制性社會安全。

4.(D)：表示不陳示數值以保護個別資料。

資料來自工商普查

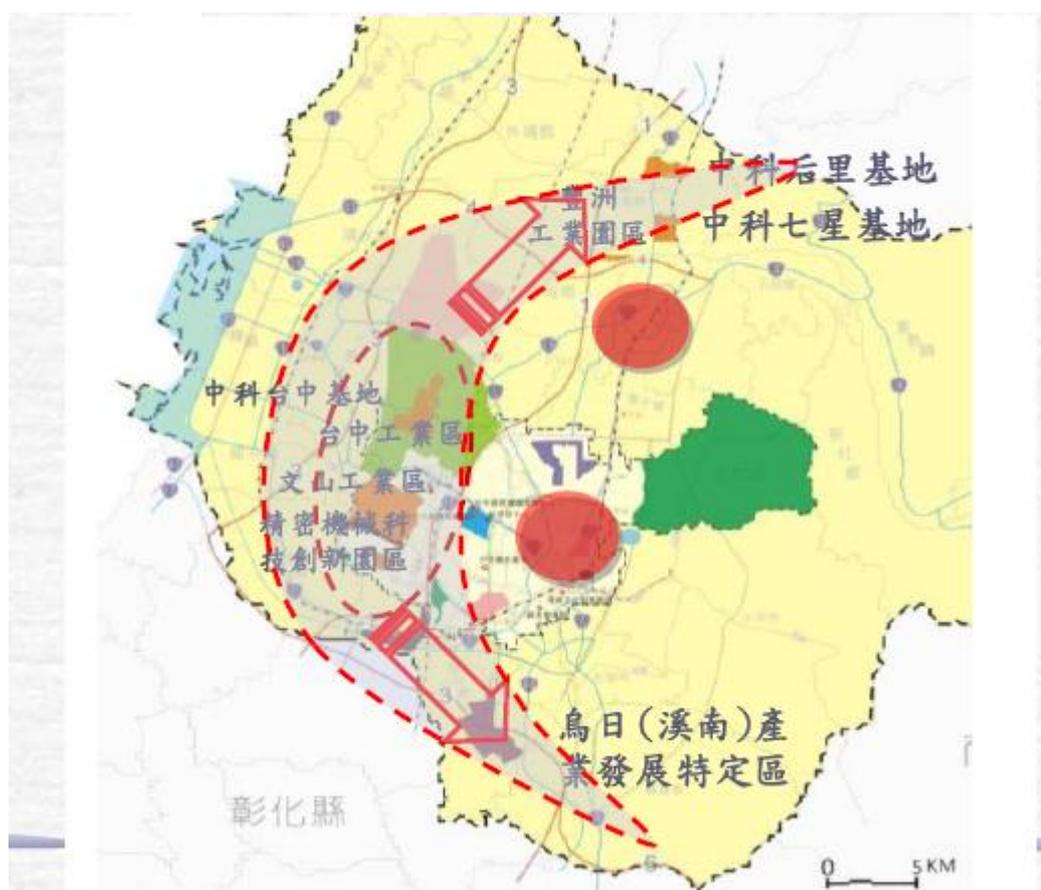
二、經濟產業型態轉變為第二、三級產業及高科技業

台中市經濟型態由交通轉運及貨物集散中心，演變成台灣中部都會區之消費、金融及政治中心，都市經濟結構由各產業均衡發展，其中尤以三級產業的發展最為快速，並且逐漸以服務業為都市經濟的發展主軸，形成中部五縣市購物、休閒、消費、娛樂的都會區核心都市，無論是在就業人口、產值以及地域商圈發展上，都讓台中市已有成為消費型都市的明顯趨勢。（台中市政府網站，瀏覽日期：2008/2/20）

中部科學園區92年7月動土開發，以發展光電科技、半導體、奈米科技、生物科技、精密機械、通訊航太等產業，其中包括國際知名光電產業龍頭廠商友達公司及美國康寧公司也選擇中部科學園區為全球最大單

一廠投資地點。台中市未來還將結合中科三期、豐洲工業園區、台中工業區、文山工業區、台中市精密機械科技創新園區以及烏日(溪南)產業發展特定區，形成「大肚山台地科技走廊」，整合上、中、下游產業垂直分工，以提昇產業及國家競爭力。

圖表 3 大肚山台地科技走廊



三、 便捷之交通運輸

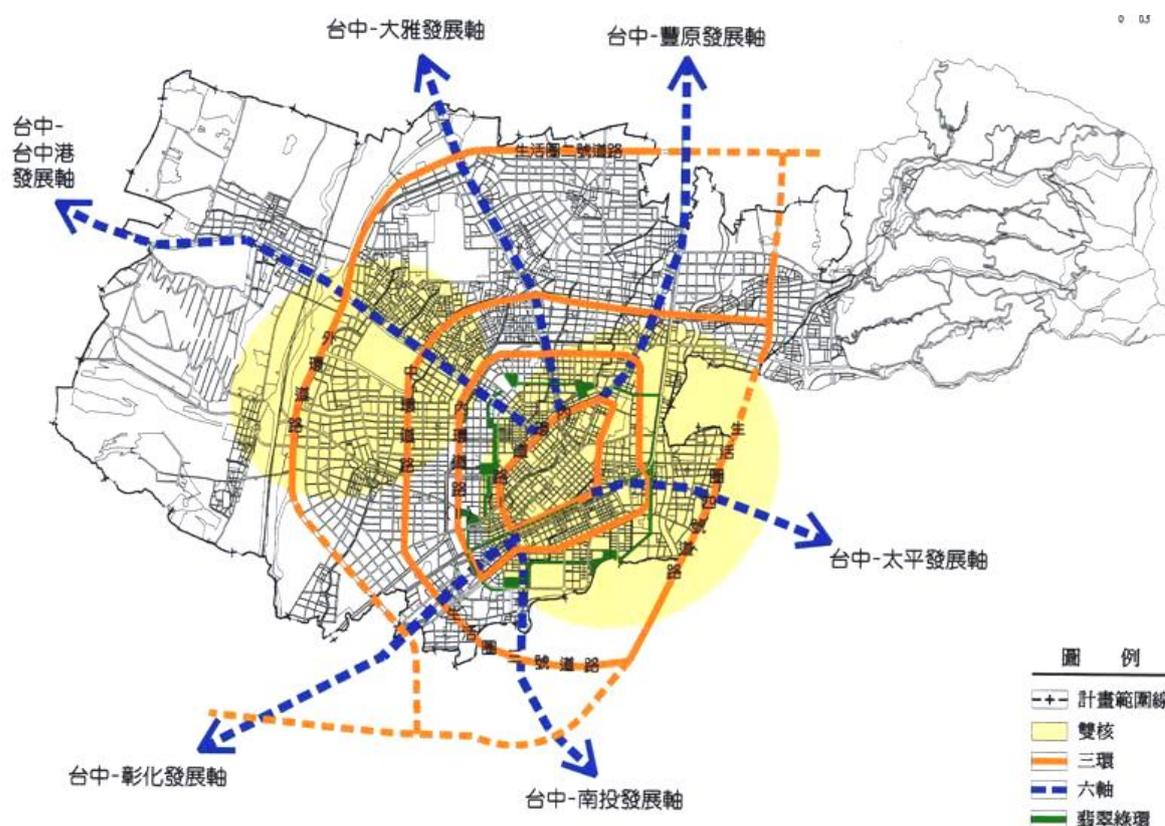
1. 陸運

由於都市是國家對外競爭的主要單位，因此除了要加強都會區域空間對外的交通聯結便利性之外，更重要的莫過都會區域空間內的交通連結—陸運；透過都會區域空間內陸運的完善建設，讓各種經濟活動及產業活動，皆可提高其流動性，加強之間的整合功能，發揮出更大的經濟效率。而此處所謂的陸運設施，主要包括：公路的建設、鐵路的建設及捷運的建設，透過完善的交通設施及交通系統，將能有效地、緊密地把整體都會區域空間整合在一起；除此之外，各種活動亦可透過區域之間便利的流動性

與其他的都會區域空間進行交流及交換；當然陸運便利性提高的好處，對於廠商而言，莫過於降低整體的生產成本，同時也間接地提高了競爭力。

台中市都市運輸系統規劃為三環六軸發展，聯外系統有台鐵、公路客運、國道1號、國道3號、中彰快速公路、中投快速公路、生活圈2號、生活圈3號及生活圈4號等重要交通系統，乘客可以快速轉往中部所有重要城鎮。而對內交通網絡為中港路、文心路等道路系統，及市政府即將闢建捷運綠、紅、藍及橘線。

圖表 4 臺中市都市運輸系統



2. 海運

海運在運輸的層面中，主要扮演著對外聯結的角色。由於海運為貨物進出口的主要方式，因此透過海運的發達及整合，可以快速地使都會區域空間中的貨物與世界其他各國的貨物進行交流及交換。海運若要發達，主要建構在地理位置是否優越，同時是否具有足夠的海運吞吐口，可以容納大量的貨櫃及船舶。

臺中港是一座人工港，具有遼闊的港區。港區範圍北起大甲溪南岸，南至大肚溪北岸，東以臨港路為界，西臨台灣海峽，南北長十二點五公

里，東西寬二點五至四點五公里，總面積約三千七百九十三公頃，其中陸域面積佔二千八百二十公頃，水域面積佔九百七十三公頃。

臺中港地理優越，為東亞航線中點，距廈門港、福州港最近，幅射狀便利交通網，可發揮海空聯運效果，完善港埠設施、及鄰近 6 個工業區及加工出口區優勢條件。兩岸直航，加強客運航線，促進中部地區觀光發展，帶來實質效益。雖然台中港為距離廈門、福州最近之商港，可供發展之腹地大，年吞吐量已超過基隆港，但貨櫃運量仍不及基隆港之一半，主要因目前碼頭水深不利大型貨櫃船駁靠，所以台中港如欲作為兩岸重要運港口，應該加強貨櫃轉運功能，改善其貨櫃運送的機能，加速台中港貨櫃碼頭改善與興建，並改善臺中市與台中港區的聯外交通系統，配合台中港工業專業區與中港加工出口暨倉儲轉運中心的興建，以促進廠商在科學園區的進駐與刺激當地之發展。

圖表 5 臺中市台中港及清泉崗機場地理位置



3. 空運

在空運方面，由於空運是國際之間人才、貨物流通最快速的方法，因此一個地區的空運機能強弱往往可以推斷出地區與全球的聯結程度。而在形塑都會區域空間的過程中，不能忽略空運所帶來的全球競爭力程度，透過發達的空運系統，可以積極塑造出一個與國際往來便利的空間，而此空間可以促使國際間的人才及貨物流動快速，藉由快速的流動形態，更可以讓許多產業及外資願意投資，有效地透過便利的運輸提升都會區域空間的全球競爭力。因此，若要形塑出一個具有全球競爭力的都會區域空間，在運輸層面中的空運是相當重要的一環。透過空運系統的建立，讓各國的人才及貨物皆可通暢於全球各地，有助於進行人才及貨物的交換行為。

由空運航線來看，根據美國聯邦航空總署（FAA）與國際航空運輸協會（IATA）的預測顯示，全球四分之一的貨運與五分之一的客運將透過航空運輸，而亞太地區經濟成長快速，帶動空運市場蓬勃發展，而台灣正位於此一全球最繁忙、運量最大之地區。而根據民航局的研究，民國 109 年中部地區潛在國際航空運量需求在 523~791 萬人次/年。因此長期而言，中部地區在運量上有設置國際機場之需要，經候選其地方案評選，以清泉崗為最佳區位（洪佳君，2003）。再根據運研所的資料，以台北直航廣州、上海、北京為例，大圓航線之航程分別為 1.0、0.8、1.9 小時，較目前經香港轉機接駁節省 1.6~4.0 個小時不等（交通部運輸研究所，1997、1998），如不設中部國際機場，未來臺中都會區需透過機場捷運線與高鐵接運，在台灣內部陸運轉乘時間約 1~1.5 個小時，此對來訪臺中都會區的兩岸旅客或近程航線的旅客將極為不便，應極早規劃與興建，以因應國際化的發展。

民國 61 年 7 月臺中水湳機場成立「候機室」，至民國 82 年 1 月 1 日奉行政院核定為「臺中輔助站」，屬臺北國際航空站監管。於民國 85 年 2 月 1 日奉行政院核定為「臺中航空站」，配合中部國際機場發展政策，於 93 年 3 月 5 日搬遷至台中清泉崗機場。目前已飛航臺中往返馬公、花蓮、台東、金門、馬祖南竿等六條國內航線，及韓國首爾、日本名古屋、關西等國際包機。

四、 提昇文化產業

都會空間中的文化涵養及藝術水準，透過人文文化的方式，使得都會

區域空間能夠比其他地方更具有外資投資吸引力，這才是在因應經濟全球化下，都會空間發展所該考量的面向。

「我的策略非常簡單，就是用文化搭台，讓經濟唱戲」歷任駐美代表、外交部長等職的台中市長胡志強，深諳國際級城市必須要有獨特的臉孔，吸引所有人的目光，才能在激烈的競爭中勝出。而台中沒有台北的政治金融中心角色，亦無高雄的工業運輸重鎮地位，唯一的出路，就在於樹立整個城市的文化氛圍，包裝和提升產業的競爭力。

因此古根漢美術館案失敗後，胡市長仍然沒有放棄。圓滿劇場、洲際棒球場內一場場國際級表演盛宴，由國際知名建築師伊東豐雄設計的國家歌劇院，乃至市府組織一萬兩千名「文化種子志工」隨時通報市民各種大大小小的藝文活動。台中市成功地揚名國際。2007年英國「世界領袖論壇協會」頒給台中市世界最佳文化藝術城市首獎，成為台中轉型最好的見證。（天下雜誌，2008）

五、人才教育

過去的產業生產模式，主要依靠大量的廉價勞工，透過加工的方式來進行生產，因此，擁有大量廉價勞工的國家往往具有其發展競爭優勢。然而在經濟全球化的影響下，透過知識經濟及創新技術帶動產業升級發展，具有全球競爭力的產業所需之人才，已經從過去單純的勞動生產，轉變成為需要基礎教育的勞動人才，甚至是需要經過專業訓練的勞動人才才能勝任。由於高科技產業的發展，需要高等教育下的專業人員來從事研發及研究，因此一國若想要朝向高科技產業發展，勢必要提升國內的研發科技及增加研發人員，透過創新研發的方式使國家競爭力提升；然而在經濟全球化影響之下，受到影響的人還不只是這些研發人員，還有一般的勞動人口同樣地也是需要受到教育訓練及整體教育提升，才有辦法提升國家整體的競爭力。透過人才教育的方式，可以提升整體國家的教育水準及人民素質，如此一來，在科技日新月異的同時，政府才能夠進而教育民眾及推行各項現代化的設施；而未來的產業發展型態也逐漸地由傳統產業轉向服務業、高科技產業或是技術加工的產業發展，因此在此發展趨勢之下，人才教育的重要性將會與日劇增。

教育是百年大計，要能在城市競爭的永續競賽中取得領先，就要能在教育競賽舞台上勝出，因為教育是培育城市競爭人才的利器。因此，教育

科學文化佔總歲出比例是就成為最好的觀察指標，教育科學文化佔總歲出比例係指教育科學文化支出占歲出之百分比。台中市在 90 年就達 42.21%，91 年為 50.95%，92 年為 46.99，93 年為 49.67，94 年為 36.2%，此段期間教育科學文化佔總歲出比例之全國排名在 90 年為第 6 名，91 年排名第 1，92 年排名第 2 名，93 年排名第 1，94 年排名第 10，且以一年增加一年減少的方式，有效分配市政資源。

初等教育師生比指的是國小平均每一教師所教導的學生數。本市初等教育師生比在 90 年每一位教師平均教導 21.62 人，91 年為 21.39 人，92 年為 20.96 人，93 年為 20.75 人，94 年為 20.5 人，5 年來共減少了 1.12 人。

15 歲以上大專學歷普及率係指 15 歲以上民間人口（本國籍民間人口，惟不包括武裝勞動力及監管人口）受高等教育（大專及以上教育）者占 15 歲以上民間人口之百分比。本市之人力素質極高，15 歲以上大專學歷普及率僅次台北市，居全國第二。

表格 6 94 年台中市、新竹市與台北市之教育力面向表現

項次	教育科學文化佔總歲出比例(%)	初等教育師生比(人/人)**	出席藝文活動次數(次/人)	15 歲以上大專學歷普及率(%)	每區擁有社區發展協會數目(個/區)	市長是否有關心下一代教育?(有)	總排名
台中市 (排名)	36.2(10) 36.23(9)*	20.5 (2) 20.5(22)*	10 (2) 10.09(2)*	41.2 (2) 42.96(2)*	17.8(11) 17.75(12)*	11 (19)	4
新竹市 (排名)	33(14) 32.95(14)*	19.1(7) 19.09(15)*	5.7(9) 5.73(9)*	40.2(3) 37.44(4)*	34.0(1) 34(1)*	25.7 (1)	2
台北市 (排名)	37.6(8) 37.61(7)*	15.5(18) 15.5(6)*	7.8(4) 7.73(4)*	48.1(1) 52.32(1)*	29.9(3) 29.92(3)*	13.8 (11)	1

註：* 引用行政院主計處公佈數據分析。(林敏棋、陳文治，2007)

第二節 臺中市新市政中心的全球鏈結功能

一、地理環境

臺中市第七期重劃區(惠來重劃區)，重劃前是大片農田的農業區，屬西

屯區何厝、惠來厝、潮洋、馬龍潭段，南屯區田心、溝子墘、三塊厝、黎明段，於 81 年 11 月重劃完成，全區面積 353.3983 公頃，重劃後變更為住宅區及新市政專用區，因新市政中心位居台中市中港路與文心路交通樞紐位置，且附近有八十米尺外環道、中彰快速道路，距中山高速公路中港交流道約一公里，使得臺中市發展漸漸往新市政中心週邊移動，至 89 年底新光三越臺中店進駐新市政中心，更帶動此區的快速的發展。

新市政中心的設置係為使臺中市成一多核心發展之都市，期能帶動中部區域整體繁榮均衡發展目標，以發展經濟來提昇文化內涵，以文化水準來培養經濟環境，建設臺中市為國際化、現代化之文化城。

新市政中心專用區，北以六十公尺寬臺中港路為界，南至六十公尺寬之市政路，西以二十公尺寬之朝富路為界，東至四十公尺寬之文心路，計劃面積

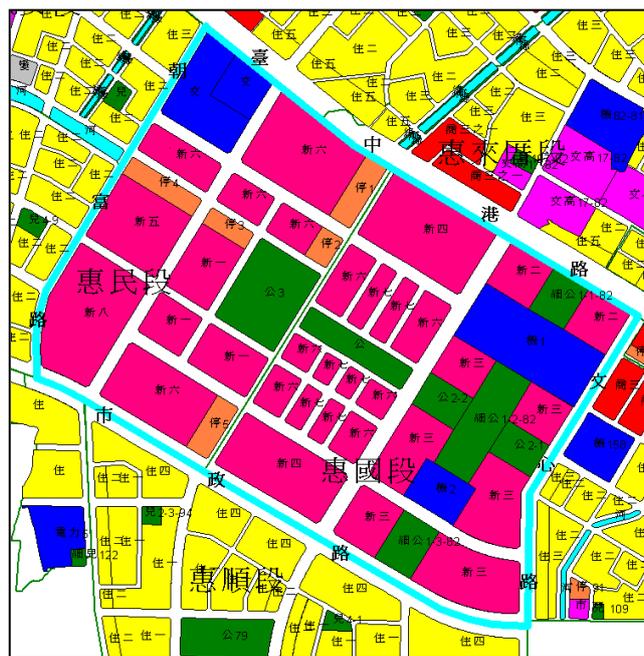
108.1046 公頃。新市政中心專用區除劃設道路系統及公共設施用地外其餘土地再予劃分為第一至第八種新市政中心專用區等使用分區，另訂土地使用分區管制要點管制之。



圖表 6 七期重劃前為農業區



圖表 7 七期重劃後規劃為新市中心



圖表 8 新市政中心範圍及使用分

表格 7 新市政中心專用區土地使用分區使用強度及用途一覽表

使用分區	面積(公頃)	建蔽率%	容積率%	可供用途
第一種使用分區	5.3878	50	350	供住宅使用
第二種使用分區	2.9315	40	320	供一般事務所及自由業事務所使用
第三種使用分區	12.5293	50	400	
第四種使用分區	9.4992	50	650	供百貨公司及娛樂設施使用為主
第五種使用分區	3.5223	50	600	供觀光旅館使用
第六種使用分區	17.4868	50	600	共商業使用
第七種使用分區	3.0795	80	480	供一般零售業使用
第八種使用分區	5.5648	50	600	供旅館、娛樂及各項文藝活動等使用

二、 人口變化

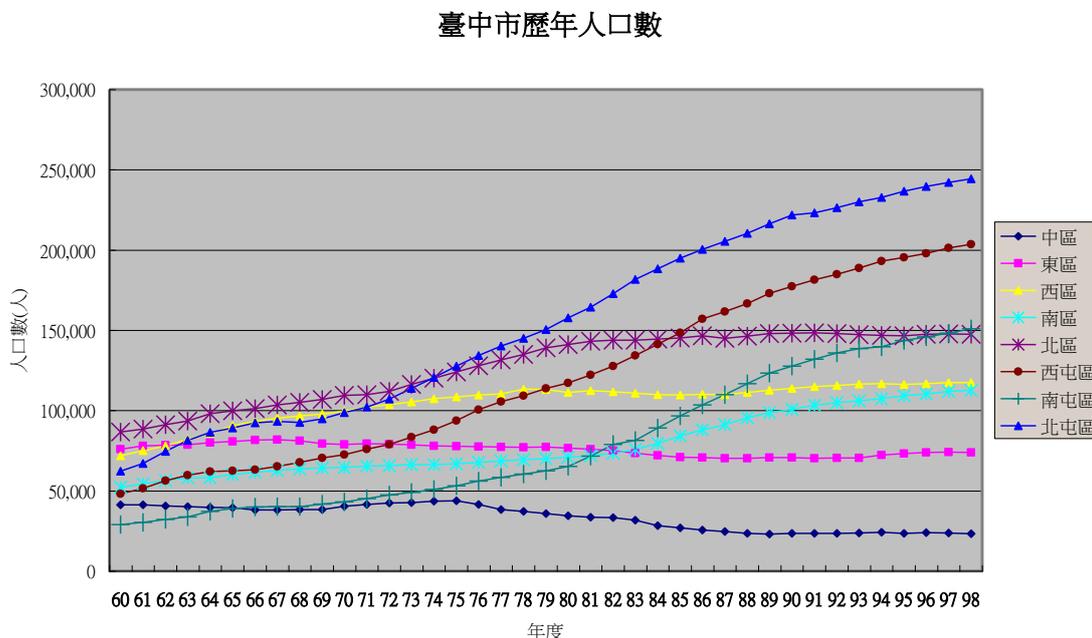
都市的發展常常會隨著人口的遷移而變化，由以下臺中市歷年各區人口數、戶數趨勢圖觀察台中市都市發展之變動。由表格 8、圖表 9、圖表 10 可知，西屯、南屯及北屯等屯區，屬新興發展地區，人口數持續移入，南屯區人口數自 60 年至 98 年成長最高為 420%，西屯區人口數成長次之為 323%，北屯區人口數成長第 3 為 293%；原先之舊市區中區及東區人口

數自 75 年開始呈現向外移出的趨勢，中區人口數自 60 年至 98 年減少最多為 44%。南屯區戶數自 60 年至 98 年成長最高為 927%，西屯區戶數成長次之為 720%，北屯區人口數成長第 3 為 582%；原先之舊市區中區戶數自 60 年至 98 年最減少 9%。

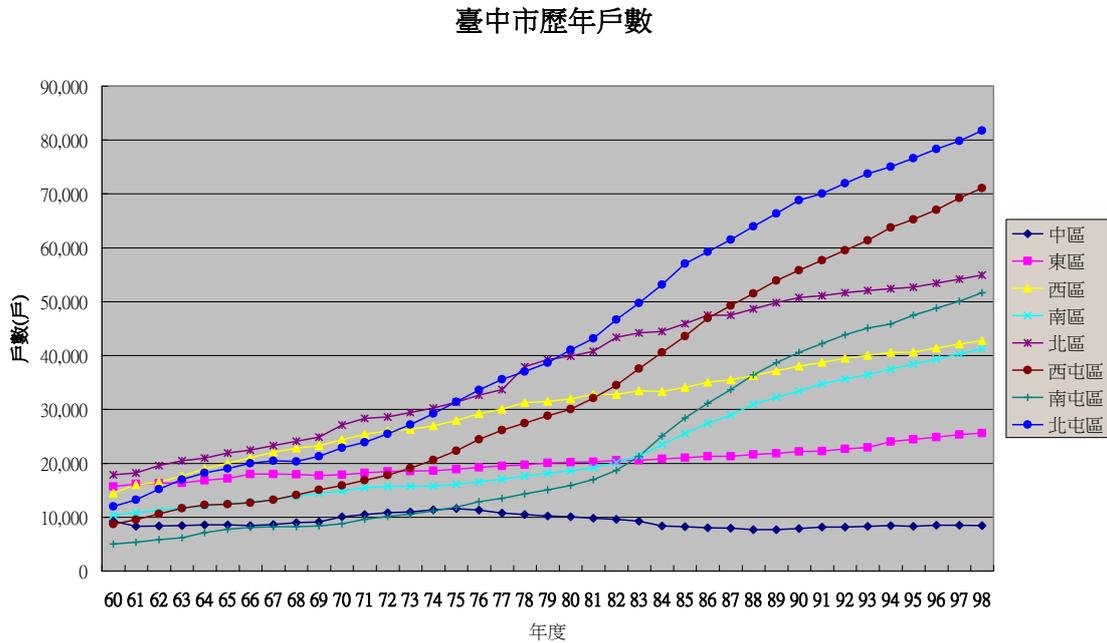
表格 8 臺中市各區人口數及戶數成長幅度

行政區	60 至 98 年人口數成長(%)	60 至 98 年戶數成長(%)
中區	-44	-9
東區	-3	63
西區	64	197
南區	116	297
北區	70	207
西屯區	323	720
南屯區	400	927
北屯區	293	582

圖表 9 臺中市歷年人口數



圖表 10 臺中市歷年戶數



三、 交通建設

交通的公共建設帶動或影響下，一個區域或地方的商機及發展核心，往往因此而有所移轉。新市政中心位居臺中市港路與文心路交通樞紐位置，且附近有八十米尺外環道、中彰快速道路，距中山高速公路中港交流道約一公里，使得臺中市發展漸漸往新市政中心週邊移動，再加上高鐵的通車與 98 年底開始動工興建之捷運綠線，使新市政中心不但成為臺中市的發展中心，更是成為中部地區生活消費的核心。

表格 9 新市政中心週邊交通路線一覽表

編號	建設項目	計劃目的及內容	範圍
1	中港路國際交流軸帶(1958年鋪設完成，1978年升格為省道)	連結臺中及沙鹿、梧棲之主幹道	臺中、沙鹿
2	中山高速公路(1978年全線通車)	國道一號高速公路	中山高速公路北起基隆市，南至高雄市，全長 372.7 公里
3	四十米文心路與文心南路	臺中都會區最重要的環形幹道及聯外主幹道的聯結道	由北屯區經北區、西區經由南區通達大里，橫貫臺中都會區主要精華區，並橋接台中主要聯外幹道

4	八十公尺外環道 (2003 年完工)	貫穿台中都會南北，減少臺中市 南北向穿越交通量連結彰濱東西 向快速道路及中二高的主要連絡 道	北起潭子經臺中西屯、南屯、烏日、大肚 及彰化
5	中彰快速道路 (2005 年通車)	連結臺中與彰化之快速道路	臺中－彰化
6	高速鐵路 (2007 年通車)	縮短城際間旅行時間促進人口及 產業均衡分佈	民國 96 年 1 月 5 日高鐵正式通車，規劃 在台灣西部走廊設置 12 個車站。營運初 期，有 8 個車站提供服務，分別是台北、 板橋、桃園、新竹、台中、嘉義、台南和 左營。南港、苗栗、彰化、雲林 4 站預計 於 2010 年加入營運。
7	臺中捷運烏日文心北屯線 (捷運綠線)(2009 年底動 工，預計 2013 年完工)	建設臺中都會區便捷交通網路加 強城鎮聯繫、促進區域發展，全 長共約 16.5 公里，預計民國 97 年臺中市政府完成用地取得後， 民國 102 年完工通車。	自臺中市北屯區松竹路，沿文心路、文心 南路、建國北路至高鐵臺中車站

四、 消費型態

在國人愈來愈重視生活品質的需求下，購物不再是單純的購物，希望在購物之餘能同時滿足視覺感觀、飲食及休閒娛樂等需求，大型化、連鎖化的百貨賣場愈來愈符合現代人的需求，區域型、主題式的小型賣場的經營愈來愈困難。89 年底打著號稱擁有東南亞最大面積的百貨「新光三越台中店」，進駐新市政中心，帶動其它的賣場及商家紛紛進駐，如「TIGER CITY」、「衣蝶百貨」及正在興建中的遠東 SOGO 旗艦店等，新市政中心成為各龍頭百貨業者插旗台的最佳選擇。

目前國人使用汽車做為交通工具的普及率非常高，尤其臺中人的生活型態更是使用汽車高於使用大眾運輸工具，如此停車空間的需求愈來愈高；舊市區因街道狹小，停車空間不足，交通及停車問題使舊商圈趨於沒落，即使是 SOGO 商圈目前也面臨同樣的問題；而新市政中心因道路規劃完善，且停車空間尚未產生問題，使得消費者較願意向這個區域從事消費及休閒娛樂。

五、 公共設施完善

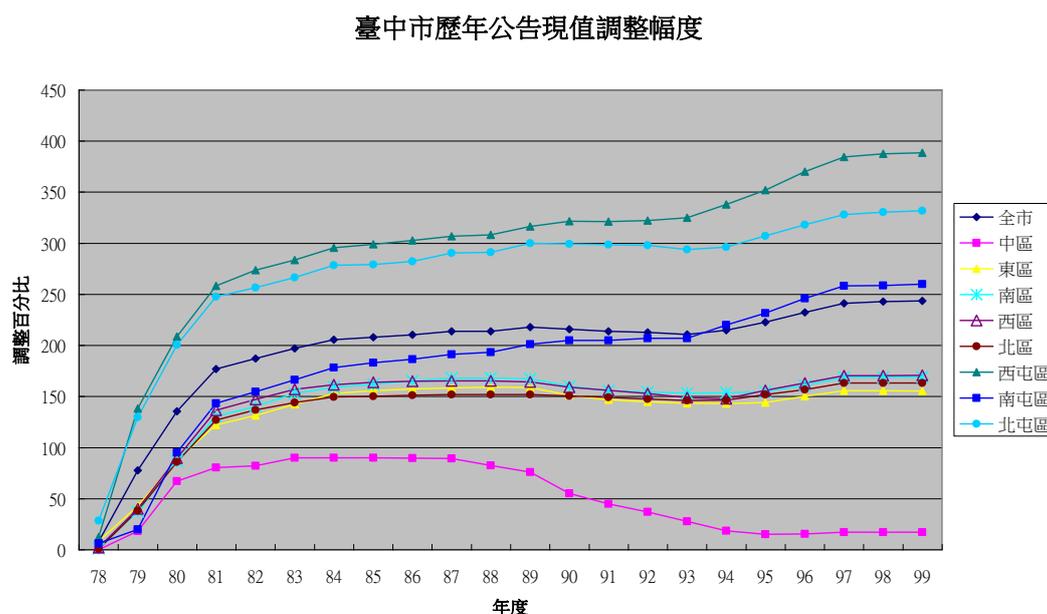
在愈來愈重視城市行銷，希望城市能走向國際化，具有競爭力時，新

的土地使用規劃往往導入城市設計的手法及理念，不但道路、公共設施規劃完善，更注重與環保、文化結合，新市政中心的規劃使用，便以使臺中市成為一多核心發展的都市，成為一個國際化、現代化的文化城。新市政中心內有兩座百米綠園道，呈十字型交叉，縱向線北接新市政府、南接新市議會，橫向線東接文心路、西接國家歌劇院。雙百米綠園道上可供民眾休閒活動，而園道的兩側頂級住宅匯聚，使得新市政中心的十字型綠園道，儼然成為台中市豪宅聚落的燙金地，此外尚有健保局、國稅局、台中稅捐處等機關進駐，及規劃興建臺中國際展演中心，營造出國際化都會城市的氣勢。

六、地價變遷-全臺中市地價最高地區

一個都市的發展及商圈的繁榮，往往帶動地價的上漲，由臺中市 78 年至 98 年公告現值調幅(圖表 11)可以看出，因著商圈由火車站向西往屯區的方向移動連帶也帶動屯區地價的上漲，由 78 年至 98 年西屯區公告現值共上漲了 388.45%漲幅最高、北屯區上漲 331.68%次之、南屯區上漲 259.96%位居第三，皆高於全市的 243.46%；反觀中區因商圈的沒落，78 年至 98 年公告現值只上漲了 17.07%，且自 84 年起呈現衰退的現象。

圖表 11 臺中市歷年公告現值調整幅度



備註：調幅% = $\left[\frac{\text{本年現值} - \text{去年現值}}{\text{去年現值}} \right] 100\%$

1. 新市政中心專用區地價變遷三階段：

新市政中心專用區於81年11月重劃完成，以歷年平均區段地價圖(圖表 13)及歷年平均公告現值(圖表 14)可得知，新市政中心專用區不動產價格經歷了三個不同的階段。

第一階段(82年至87年)

為重劃後82年至87年間，此階段臺中市商圈尚未往這個區塊移動，當時因五期重劃區公共設施完善，交通便利，臺中市發展核心在SOGO商圈。此階段新市政中心內的建案很少。

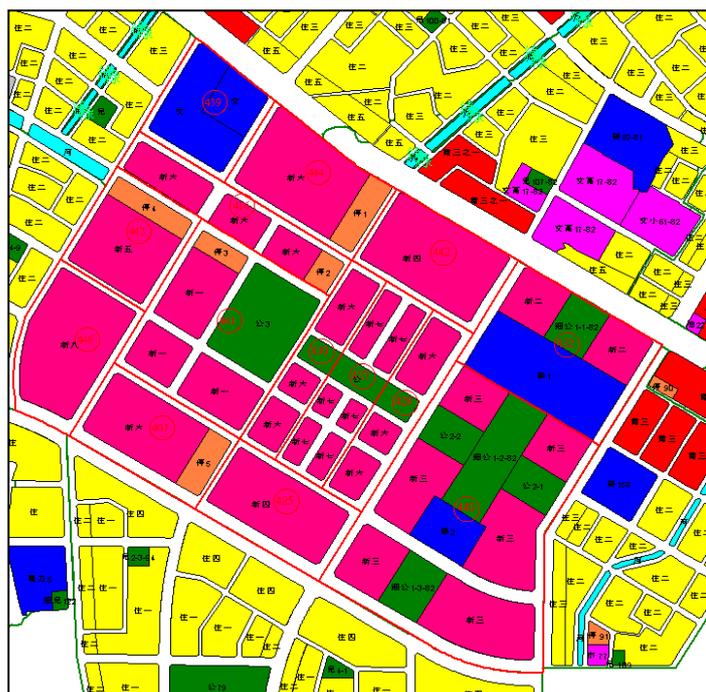
第二階段(88年至95年)

此階段因新光三越台中店進駐新市政中心專用區，新市政商圈已漸漸成形，新市政專用區地價呈現一波的漲幅；但因此階段遭逢921大地震，就大環境來說房地產不影氣，且臺中市空屋率居全台最高，使得此波新市政專用區地價漲勢無法持續，甚至有衰退的現象。此階段房屋價格約為每建坪十幾萬至二十萬間。

第三階段(96年至99年)

此階段為最近一波全臺灣房地產上漲的時期，因全世界景氣復甦，尤其是新興國家如中國、俄羅斯及拉丁美洲等，造成基礎建設及民生需求量大，原物料價格上漲，原油價格曾飆至200美元/桶，通貨膨脹嚴重，而此時房地產便成為富人避險的工具，新市政中心專用區因位處交通樞紐，有完善的公共設施、寬廣的綠地及良好的市地規劃，成為於臺中市購屋的首選。

臺商回流置產也是推升新市政中心專用區此波地價漲幅的因素之一，中部各縣市回流的臺商回臺置產，首選為有「臺中信義計劃區」稱號之新市政中心，因這時期新市政中心興起一股豪宅風，建案一個比一個高檔，形成羣聚效應，此區成為豪宅的代號，亦有不少政商名流在此區購屋，



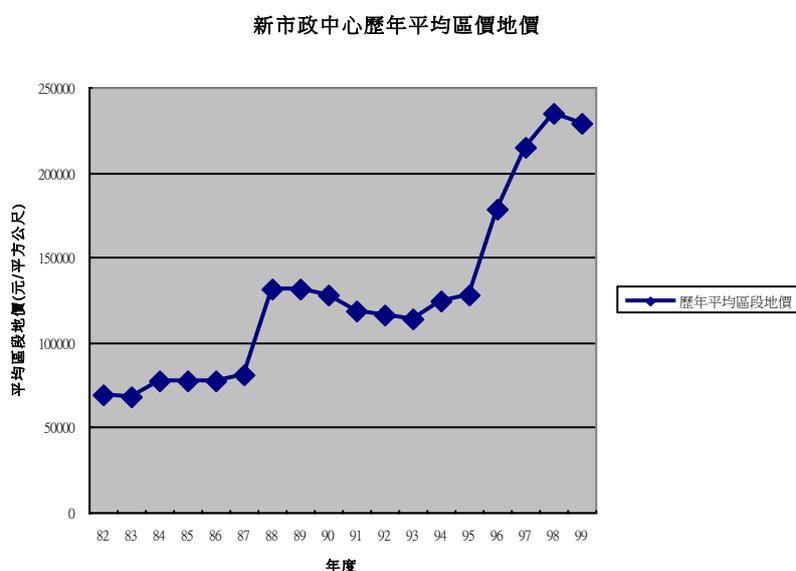
圖表 12 新市政中心地價區段示意圖

在此區置產成為身份的彰顯。

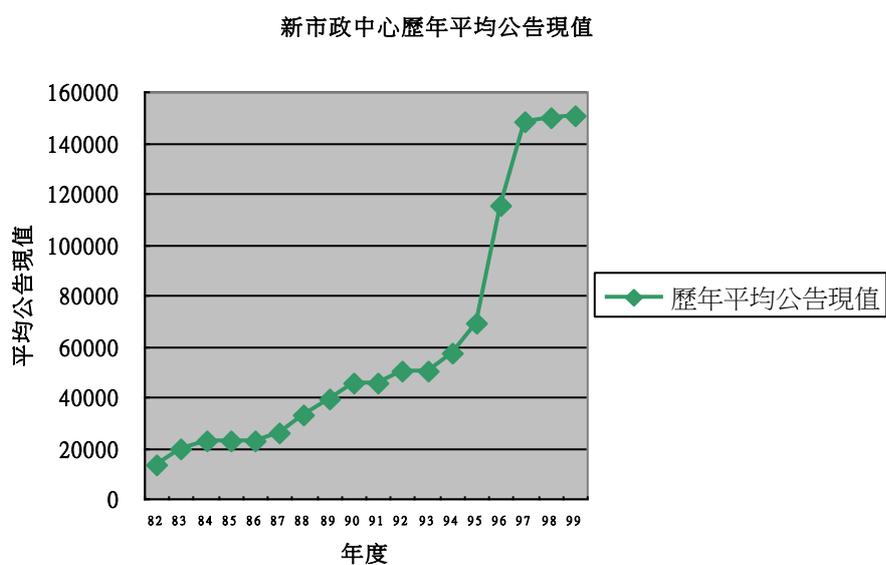
高鐵通車的效應造成北客南遷亦是推升新市政中心專用區此波地價漲幅的另一因素，相對於臺北市的高房價，臺中市不但房價相對便宜、生活條件好、氣候宜人，加上高鐵所形成的一日生活圈，吸引不少北部人南下置產。

綜合上述原因，將新市政中心專用區的房價又向上拉升，新的建案成交價已站上每建坪三十萬元。

圖表 13 新市政中心歷年平均區段地價



圖表 14 新市政中心歷年公告土地現值



2. 新市政中心專用區歷年抵費地標售

新市政中心抵費地初期開始標售時，因臺中市的發展中心尚位於SOGO商圈，標售情形並不理想，每次標案能成功標出的筆數很少，大多只有一筆，到近幾年新市政中心發展已趨成熟，且新市政中心這幾年幾項大型開發案陸續動工，如新市府大樓、國家歌劇院等，及建商豪宅建案之推動下，此區愈來愈國際化、愈來愈多政商名流入住，土地價格也大幅上漲，從臺中市政府抵費地標售價格可知(如圖表 15)。

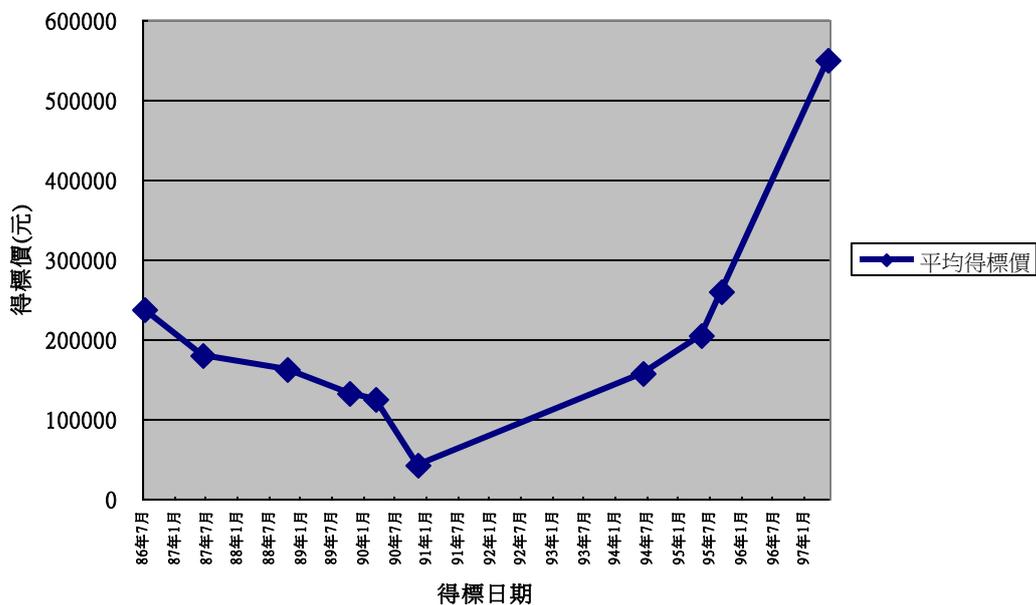
表格 10 臺中新市政中心抵費地得標資料

臺中市新市政中心抵費地得標資料					
得標日期	地段	地號	面積	得標價	平均得標價
			(平方公尺)	(元/平方公尺)	
86.07.24	惠國	93	3,074.66	236,780	236,780
87.06.18	惠國	58	1,723.23	180,000	180,000
88.10.07	惠國	4	1,655.41	162,008	162,008
89.10.26	惠國	149	1,148.41	132,301	132,301
90.03.29	惠國	120	1,237.89	126,100	126,100
90.11.22	惠國	29	1,787.60	43,000	43,702
	惠國	32	4,210.60	44,000	
94.06.05	惠國	22	1,743.34	158,889	156,660
	惠國	42	1,628.36	154,274	
95.05.27	惠國	82	1,845.00	305,525	203,848
	惠民	134	1,499.25	226,888	
	惠國	167	1,083.92	214,178	
	惠民	88	1,184.73	199,600	
	惠國	179	3,205.00	188,458	
	惠國	161	1,060.74	187,858	
	惠民	113	1,117.50	180,188	
95.09.28	惠國	137	1,776.65	389,723	261,130
	惠國	141	1,665.15	375,890	
	惠民	74	1,000.45	368,800	
	惠民	16	2,171.46	266,666	
	惠民	12	2,938.51	261,111	

	惠民	13	2,003.20	246,000	
	惠國	184	5,407.35	235,959	
	惠民	98	1,636.83	235,888	
	惠國	185	4,030.97	178,889	
97.05.21	惠國	105	1,408.73	667,000	549,792
	惠國	144	1,057.37	571,000	
	惠國	112	1,538.55	427,898	

圖表 15 新市政中心歷年抵費地標售價格

臺中市歷年抵費地標售價格



七、與世界城市新區實體建設之比較

新市政中心內實質環境除了豪宅林立、公共設施完善外，也聚集了展覽會場、電影院、百貨公司、辦公大樓及政府機關用地(見表格 11)，從新市政中心內實質環境開發情形可發現，新市政中心區內特色，是以追求高品質、舒適、吸引人氣、具有國際化的新興商業中心；此外，對外連接交通方面，新市政中心是交通相當便利的地區；就開發狀況來看，新市政中心目前更是一個開發商主要投資區以及帶動臺中市地價上漲的指標地區；而這些特色和世界城市中的新區相符合。從表格 11 中可呈現出新市政中心和世界城市的新區在實體建設方面哪相同處及相異處，從表格 11 的比較結果可知，新

市政中心除了沒有飛行頻率的空運、學校及商務旅館外，其餘幾乎都是符合世界新區的開發實體建設的基準。關於空運部分，除了新市政中心的土地空間不足以建設一個機場外，由於新市政中心是屬於市中心區地價高昂的地區，和建設機場比起來，反而不如透過連外道路連到計劃外的機場來的有效率，且清泉岡機場位屬大臺中地區，只要交通網絡完善，便可改善此缺點。關於新市政中心沒有設立學校方面，因同屬七期重劃區內有惠文國小、惠文國中及惠文高中，故也符合有完善的就學環境。而關於商務旅館方面，雖新市政中心內無商務旅館，但週邊不乏商務旅館或大飯店，如長榮桂冠、麗緻永豐棧等，且新市政中心的尚有可開發之空地，尚可興建新的商務飯店。經過表格 11 的分析與比較後，可得到一個結果就是，新市政中心如能建設完善的交通網絡，連繫高鐵與機場，加強商務功能，便是具有世界城市新區實體建設。

雖然就目前新市政中心實體開發建設，接近世界城市的建設基礎，但並不表示世界城市中有的建設，新市政中心都有了，新市政中心就因此帶領著臺中市往世界城市邁進一步。相較於紐約、倫敦、東京等已發展好幾百年歷史的城市，臺中市朝世界城市發展的歷史只有短短的十多年，新市政中心的開發雖為臺中市邁向世界城市路途上一個重要的發展目標，但相較於紐約、倫敦、東京這些城市，新市政中心的實體建設在國際化的規劃格局上有努力的空間，除此之外，發展世界觀的文化精神也是新市政中心有待政府、開發商及外資等所需努力的部分。

表格 11 新市政中心和世界城市新區實體建設之比較

	實質建設	社會建設	文化建設	區內特色
世界城市內的新核心區	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高品質的辦公大樓 ■ 具有寬廣網路和飛行頻率高的空運 ■ 輕軌地下鐵設施 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 學校 ■ 會議場所 ■ 展覽會場 ■ 商務旅館 ■ 購物中心 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 博物館 ■ 劇場 ■ 電影院 ■ 美術館 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高品質、舒適、吸引人潮 ■ 具有國際化 ■ 高租金 ■ 預留擴張空間 ■ 租金是整個都會區最高

				<p>的地方</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 開發商主要投資區位 ■ 外部連接性便利
新市政中心	<ul style="list-style-type: none"> ■ 高品質的辦公大樓，例如達摩大樓、敬業樂群大樓、新光人壽大樓等。 ■ 具有正在興建的捷運綠線、中山高、中彰快速道路等交通建設。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 會議場所有即將興建的市政大樓及市議會大樓。 ■ 展覽會場有新光三越展覽館、及計劃興建之臺中國際展演中心。 ■ 購物中心有新光三越、老虎城及興建中的遠東SOGO旗艦店。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 劇場方面有興建中的臺中大都會歌劇院。 ■ 電影院有新光影城、華納威秀影城。 ■ 新光三越展覽館不定期展出美術作品。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 是目前臺中市最有高品質、舒適及吸引人氣的新興商業中心。 ■ 為臺中市國際化的櫥窗地區是故具有國際化。 ■ 帶動臺中市地價上漲，是臺中市的指標區。 ■ 對外連接交通便利。

第四章 結論與建議

在經濟全球化的影響下，許多城市都在找尋自己的出路，如何成為世界網絡中的結點之一，如何發展成為具有特色及競爭力的城市，是許多城市發展正面臨的問題。本研究透過分析經濟全球化的特徵，及世界城市新區的特色，瞭解臺中市的發展潛力，及尋求發展方向及定位。

第一節 結論

一、 提昇科技產業之競爭力

相較於其他都會區，臺中都會區具有發展科技產業之條件，包含了可發展的腹地尚稱充裕，將促使「科技產業」有機會在地生根。臺中都會區較具優勢之二級產業為機械設備業、精密器械製造業及金屬製品業，而手工工具機之產值世界第五，且占全台之比重達 30%。臺中市長久具機械設備業及金屬製品製造業的基礎，同時隨著技術的逐漸升級，自 1990 年前後各式強化產業網絡與公共研發機制陸續成立，包括中華民國精密機械協會（CMD）、精密機械研究發展中心（PMC）、金屬研發中心、工研院機械所、中國生產力中心等（台中市政府，2001）。透過這些產業網絡與研發機制的建立，勢必能形成中部地區產業創新的觸媒與升級的核心。

由歷史資料分析來瞭解地方產業發展的特性，挑選具有地方特色產業競爭，才能帶動技術級的產業升級。臺中市長期以來具製造業發展的基礎，不論在機械製造設備業亦或是金屬製品及加工業上，皆有相當專業化技術之累積，同時在工業用地提供上亦相當充足，除了開發完成台中工業區第一、二、三期工業用地外，正繼續研擬擴大開發台中工業區第四期，並更名第四期工業區為台中文山工業區，面積約為 196 公頃。而推動機械製造設備業之成長，為整體工業發展政策之重要環節，臺中市政府勘選約 124 公頃土地，作為臺中地區機械業發展之據點，協助該項優勢產業，以「亞太機械產業營運中心」為目標，為國內機械產業之永續發展鋪設基石。

二、 提昇人力素質，朝高科技及技術人員與提升研發環境

許多研究都指出，擁有充沛與優良的高生產人力，對地區的成長將扮

演重要的關鍵因素。Florida 提出的「經濟發展的三 T」，其中亦包含「人才」這項條件，可見其對地區或城市發展已獲普遍的共識。假若台中能以大學或專業研究等機構為發展中心，推動產學合作與企業研發，藉以吸引與豐富相關領域更多元的人才，未來人力資源的可看性依然相當高。

三、提昇文化創意

文化創意這些層面的事務在傳統經濟競逐的年代一直被嚴重忽略，惟近幾年在國內外興起一股文化創意產業的熱潮，文化、創意、藝術、設計與美學…等元素似乎又成了注目焦點，許多歐洲城市甚至喊出文藝再次復興的口號，可見各界的重視程度與它的影響力。

臺中市近幾年因市政府的主導與努力，漸漸以文化藝術城市，在世界的舞台上展現，但如何提昇市民文化生活品質，應是下一步的任務，讓臺中市民與民間資源成為未來臺中發展文化創意的主體，使臺中成為一個具有文化深切涵養的城市。

四、提昇國際交流的運輸功能

面對著全球人流、物流、資訊流快速變遷的同時，臺中市若在交通運輸上可以與全球迅速的連結，將可快速帶動中部地區進入全球市場的場域。

目前臺中港區周邊支援配套不足，未能發揮交通轉運及倉儲物流潛力，且周邊交通運輸不完善；而清泉崗機場則因基礎設施建構不完備，無法因應客運的需求，且國際航線只有國際包機而無定期航班，且也有周邊交通不完善的缺點，故應積極改善臺中港及清泉崗機場的問題，符合國際的水準；籍著海、空雙港合一的優勢，結合大臺中的文化、科技及休閒產業，使臺中成為世界網絡的結點之一。

五、新市政中心的發展定位

雖然就目前新市政中心實體開發建設，接近世界城市的建設基礎，但相較於紐約、倫敦、東京這些城市，新市政中心的實體建設在國際化的規劃格局上有努力的空間，除此之外，發展世界觀的文化精神也是新市政中心有待政府、開發商及外資等所需努力的部分。

另新市政中心內生產者服務業及跨國總部或國內企業總部進駐的很

少，即使是周邊的辦公大樓內也少有跨國總部或國內企業總部進駐，可見新市政中心要帶臺中市成為國際化的城市，尚有努力的空間。

新市政中心應朝向吸引跨國總部或國內企業總部進駐，並塑造為國際經融中心、業務中心、展覽中心的功能，籍以成為大臺中科技、文化及休閒產業邁向世界的窗口。

第二節 建議

臺中市以文化、經濟、科技及知識城市作為邁向國際的目標，以新市政中心帶領臺中進入世界城市網絡，但未來還有許多需要努力的地方。本研究有下列研究建議：

- 一、 新市政中心朝世界城市功能發展之際，政府在政策上如何強化及吸引生產者服務業及跨國總部或國內企業總部進駐，則有待後續之研究。
- 二、 如何強化產業及學術研究之合作，以大學或專業研究等機構為發展中心，推動產學合作與企業研發，藉以吸引與豐富相關領域更多元的人才，也有待後續的研究。

參考文獻

一、 中文文獻

1. 金家禾、陳怡如(2003)，信義計劃區全球連結功能之探討，國立臺北大學地政學系。
2. 張雅惠(1991)，經濟全球化下城市競爭力與土地政策：以臺中市為例，臺中市政府自行研究發展報告。
3. 黃智彥、鄭慶豐(2003)，全球化下的地方發展－以台中市為例，建築及都市計劃研究所。
4. 鄭慶賢(2010)，臺中縣市合併論都市發展新視野，中興地政事務所 20 週年所慶系列講座。
5. 林敏棋、陳文治(2007)，如何提升城市競爭力：以台中市為例，臺中市政府自行研究報告。
6. 陳冠位、張學聖、陳碧祥，從全球化趨勢與鉅型城市發展看城市競爭力，立德管理學院資產科。
7. 江啟臣、黃富娟(2006)，全球化下城市競爭力指標之探討，研考雙月刊 30 卷 5 期。
8. 吳松林(2006)，全球化下的城市競爭策略，研考雙月刊 30 卷 5 期。
9. Paul Wilding，孫健忠譯(1999)，全球化、區域主義與社會政策，「社區發展季刊」，第 85 期，第 237-250 頁。
10. Porter, Michael E. (1999)，「競爭優勢」，臺北市：天下遠見。
11. W. Chan Kim、Renee Mauborgne，黃秀媛譯(2007)，藍海策略，臺北市：天下遠見。
12. 尹啟銘(2004)，「台灣經濟轉捩時刻」，台北市：商周。
13. 王和興(2001)，全球化對世界政治、經濟的十大影響，「全球化與中國」，台北縣：創世文化。
14. 王萬山(2002)，經濟全球化背景下世界經濟發展的七大走勢，「未來與發展」，第 2 期，第 53-55 頁。
15. 台中市政府(2001)，「台中軟體工業園區產業引進與園區經營模式研究」，台中市政府。
16. 台北市政府研究發展考核委員會(2000)，「台北市產業與就業發展

- 策略之研究」，國立政治大學經濟學系執行。
17. 台北市政府研究發展考核委員會 (2002)，「我國加入 WTO 後台北市的全球政經定位與因應措施之研究」，國立台灣大學建築與城鄉研究所執行。
 18. 台北市都會發展局 (2000a)，「全球城市發展總結報告 (第一部份)-摘要與調查方法」，台北市：城閣工程顧問公司。
 19. 台北市都會發展局 (2000b)，「全球城市發展總結報告 (第二部份)-倫敦」，台北市：城閣工程顧問公司。
 20. 台北市都會發展局 (2000c)，「全球城市發展總結報告 (第二部份)-紐約」，台北市：城閣工程顧問公司。
 21. 台北市都會發展局 (2002)，「全球化趨勢下台北市空間發展目標與策略研訂」，國立台灣大學建築與城鄉研究所執行。
 22. 交通部運輸研究所 (1997)，「台灣地區國內民航發展之研究總報告」，交通部運輸研究所。
 23. 交通部運輸研究所 (1998)，「赴港澳地區國際空運旅客特性調查與分析」，交通部運輸研究所。
 24. 吳敏華 (2002)，「台灣產業空間在地條件之研究—以科學園區為例」，政治大學地政系碩士論文。
 25. 李桂旻 (1998)，蛛網市域理論及其研究議程，「第三屆國土規劃實務論壇研討會論文集」。
 26. 李桂旻 (1999)，「台灣地區都市區域功能網路關係之研究-以物流為例」，中興大學法商學院都市計劃研究所。
 27. 李懷建、劉鴻鈞 (2003)，城市競爭力的結構與內涵，「城市問題」，第 112 期，14-21 頁。
 28. 杜建山 (2002)，知識經濟與國家競爭政策，「競爭政策通訊」，第 6 卷，第 1 期，第 8-13 頁。
 29. 杜震華 (1999)，競爭力的意義與台灣競爭力的過去與未來，「競爭政策通訊」，第 3 卷，第 5 期，第 2-6 頁。
 30. 周志龍 (1997)，資本主義全球化過程中的台灣都市及區域發展之結構變遷，興大法商學報，第 33 期，第 1-46 頁。
 31. 周志龍 (2001a)，全球化與地方發展，「都市與計劃」，第 28 卷，第

- 4 期，第 387-389 頁。
32. 周志龍 (2001b)，跨界經濟、時空的接合與國土再結構策略：亞洲四小龍的再結構比較，「都市與計劃」，第 28 卷，第 4 期，第 461-494 頁。
 33. 周志龍 (2002)，全球化、國土策略與台灣都市系統變遷，「都市與計劃」，第 29 卷，第 4 期，第 491-512 頁。
 34. 林右昌 (1996)，「經濟全球化下的城市發展—新加坡案例分析」，台灣大學建築與城鄉研究所碩士論文。
 35. 林建元 (1999)，「智慧型工業園區經營管理制度之建立」，經濟部工業局。
 36. 林靜宜、周慧如、李若華、師瑞德、陳碧珠 (2006)，第二章台中市政府，「發現台灣藍海」，臺北市：天下遠見。
 37. 金家禾 (2001a)，全球化與台灣都會區生產者服務業之發展，「都市與計劃」，第 28 卷，第 4 期，第 495-518 頁。
 38. 金家禾 (2001b)，競爭力與產業用地政策，「經社法制論叢」，第 27 期，第 215-245 頁。
 39. 金家禾 (2001c)，兩岸土地開發制度與城市競爭力關係之探討，「台灣土地研究」，第 2 期，第 73-100 頁。
 40. 俞可平 (1999)，全球化研究的中國視角，「戰略與管理」，第三期。
 41. 施振榮 (1996)，「營造生生不息的台灣競爭力」，財團法人宏碁基金會。
 42. 洪佳君 (2003)，「全球與在地的對話：台中市都市規劃的空間想像」，南華大學環境與藝術研究所。
 43. 徐進鈺 (2001)，新世紀台北城市—區域發展戰略前瞻：邁向創造性與學習性城市，「亞太四城發展論壇」，台北市都市發展局。
 44. 朗沃斯 (1996)，經濟革命的痛苦代價，芝加哥論壇報。
 45. 高希均、石滋宜 (1996)，「競爭力手冊」，台北：天下文化。
 46. 高洪深、楊宏志 (2003)，「知識經濟學」，台北：五南。
 47. 許文聖 (2006)，魅力台灣—談台灣的城市行銷策略，「研考雙月刊」，第 30 卷，第 5 期。
 48. 陳宜靖 (1998)，「台灣主要都市全球城際資訊網路之研究」，中興大

學法商學院都市計劃研究所。

49. 廖淑容、周志龍 (2000), 全球化與台灣地方再發展的競爭策略, 「都市與計劃」, 第 27 卷, 第 2 期, 第 191-209 頁。
50. 趙永茂、陳華昇 (2003), 「推動行政區域重劃, 促進區域均衡發展」, 財團法人國家政策研究基金會, 內政 (析) 092-001 號。
51. 賴宗裕 (2001a), 經濟全球化與國土規劃策略之探討, 「都市與計畫」, 第 28 卷, 第 4 期, 第 519-542 頁。
52. 賴宗裕 (2001b), 全球化下區域空間再結構之初探, 中華民國都市計畫、區域科學學會聯合年會暨論文研討會。
53. 賴宗裕 (2003), 全球化下之國土政策, 2003 年全球化下的全球治理學術研討會。
54. 賴順盛、曾藍因 (1989), 「臺中市發展史」, 臺中: 臺中市政府。
55. 戴佑敏 (2002), 市空港合一就要起飛, 「國家政策論壇」, 第 2 卷, 第 6 期。

二、 英文文獻

1. Amin, A. (1997), "Placing globalization," *Theory, Culture & Society*, 14(2): 123-137.
2. Batten, David F. (1993), "Network Cities Versus Central Place Cities: Building a Cosmocreational Constellation," *The Cosmocreational Society*. Heidelberg: Springer.
3. Batten, David F. (1995), "Network Cities: Creative Urban Agglomerations for the 21st Century" *Urban Studies*, 32 (2): 313-327.
4. Clark, D. (1996), *Urban World/Global City*. London: Routledge.
5. Cohen, R. (1981), "The New International Division of Labor, Multinational Corporations and Urban Hierarchy," *in Urbanisation and Urban Planning in Capitalist Society*. New York: Methuen.
6. Douglass, M. (2000), "Mega-urban regions and world city formation: globalisation, the economic crisis and urban policy issues in Pacific Asia," *Urban Studies*, 37 (12): 2315-2335.
7. Florax, R. and H. Folmer (1992), "Knowledge Impacts of Universities on Industry: An Aggregate Simultaneous Investment Model," *Journal of*

- Regional Science*, 32:437-466.
8. Friedmann, J. (1986) , “The World City Hypothesis,” *Development and Global*, 17 : 69-83.
 9. 9. Friedmann, J. (1995) , “Where we stand: a decade of world city research,” In: *World Cities in A World-System*, Edited by P.L. Knox and P.Taylor, pp.21-47. Cambridge : Cambridge University Press.
 10. Giddens, A. (1994) , “Beyond Left and Right : The Future of Radical Politics,” Cambridge : Polity Press.
 11. Jacobson, (1984) , “Global information technology networks and the world-cityworld,” Unpublished paper.
 12. Jao, Y. C. (1979) , “The rise of Hong Kong as a financial center,” *Asian Survey*, 19:674-694.
 13. Kindleberger, C. P. (1974) , “The Formation of Financial Center: A Study in Comparative Economic History,” *Department of Economics*, Princeton University: Princeton Studies in International Finance, no.36.
 14. Meyer, D. R. (1984) , *The world system of cities : relations between international financial metropolises and South American cities*. Providence, RI: Department of Sociology, Brown University.
 15. Nijkamp, P. (1986) , *New Technology and Regional Development*, Research memorandum 1986-1, Free University, Faculty of Economics, Amsterdam.
 16. Noyelle, T. J. and Stanback, Jr Thomas M. (1984) , “The Economic Transformation of American Cities,” Totawa NJ: Rowman and Allangeld.
 17. OhUallachain, B. and M. A. Satterthwaite (1992) , “Sectoral Growth Patterns at the Metrolitan Level: An Evaluation of Economic Development Incentive,” *Journal of Urban Economics*, 31:25-58.
 18. Port Authority of New York and New Jersey (1982) , *Teleprot: A Satellite Communication Center*. New York: Port Authority.
 19. Rimmer, P.J. (1984) , “Japanese seaports, economic intervention and state intervention.” In seaports, Systems and Spatial Change. ed. B. S.

Hoyle and D.Hilling. London: Wiley.

20. Sassen, S. (1995) , “On concentration and centrality in the global city,”
In : *WorldCities in a World-system*, Edited by P.L. Knox and
P.Taylor,pp.63-75.Cambridge : Cambridge University Press.
21. Sassen, S. (2000) , *Kant's early critics : the empiricist critique of the
theoreticalphilosophy*. Cambridge : U.K..
22. Thift, N. (1989) , *New models in geography : the political-economy
perspective*,London : Boston.
23. United Nations Centre on Transnational Corporations. (1982) ,
TrannationalCorporations and Transborder Data Flows : A Technical
Paper. New York : UnitedNations.ST/CTC/23.
24. Yeung, W. C. Henry (1998) , “Capital, state and space : Contesting the
borderlessworld,” *Transaction Institute of British Geographers*, 23 :
291-309.