



臺中市政府 96 年度 自行研究發展報告

經濟全球化下城市競爭力與土地 政策：以臺中市為例



-
- 研究單位：臺中市中興地政事務所
 - 研究人員：第一課課員 張雅惠
 - 研究日期：96 年 4 月 1 日至 96 年 8 月 31 日

目 錄

第一章 緒論	1
第一節 研究緣起.....	1
第二節 研究目的.....	2
第三節 研究流程與方法.....	3
第二章 相關文獻與理論回顧	5
第一節 全球城市與全球競爭力.....	5
第二節 經濟全球化之發展與影響.....	13
第三節 都會區域空間之發展.....	22
第四節 都會區域空間發展相關文獻評析.....	26
第三章 經濟全球化對競爭層面的影響	31
第一節 經濟全球化對產業的影響.....	31
第二節 經濟全球化對經濟的影響.....	37
第三節 經濟全球化對運輸的影響.....	40
第四節 經濟全球化對企業的影響.....	44
第五節 綜合分析.....	48
第四章 經濟全球化對城市競爭力的重要性	50
第一節 經濟全球化下的城市發展特徵.....	50
第二節 經濟全球化下城市競爭力的形塑.....	59
第五章 土地政策對城市競爭力之回應：以臺中市為例	64
第一節 土地政策之重要性與競爭力.....	64
第二節 提升臺中市都會區域空間競爭力之土地政策.....	70
第六章 結論與建議	76
第一節 結論.....	76
第二節 建議.....	79
參考文獻	81

圖 目 錄

圖 1：研究流程圖	4
圖 2：全球城市主要發展方向圖	8
圖 3：三種層級競爭力關係圖	9
圖 4：經濟全球化影響層面圖	21
圖 5：都會區域空間的全球競爭力指標圖	24
圖 6：競爭優勢的鑽石體系圖	26
圖 7：經濟全球化下的競爭優勢鑽石體系圖	65

表 目 錄

表 1：形塑全球城市的功能面向比較表	7
表 2：全球競爭力定義與評估指標整理表	10
表 3：經濟全球化下的影響層面表	20
表 4：傳統工業區面對 e 世紀產業的問題	33
表 5：傳統都市成長與全球化下的都會區域空間發展特徵比較表	66

摘 要

經濟全球化使全球各地涵蓋於全球規模之體系下，致使全球大部份之城市難以獨立於世界經濟體系之外；然而在因應經濟全球化的競爭考驗時，城市發展如何於競爭激烈之國際環境中存活？本研究分別藉由產業、經濟、運輸及企業四個面向，探討經濟全球化下之各項影響，發現在經濟全球化下具有競爭力之城市皆以「都會區域」空間型態，做為提升整體城市競爭力之發展策略，而土地政策則是決定此一空間是否能夠有效率落實之關鍵；本研究以臺中市為例，探求提升臺中市都會區域空間競爭力之土地政策。研究結果除提出因應經濟全球化下之都會區域空間發展策略外，並在文末提出創造中部區域科技產業競爭力、提升國際化的城市美學、消除國際交流的運輸阻礙及降低舊市區中心老化危機等四項政策建議與研究意涵，做為未來臺中市政府相關政策擬定修正之具體參考建議。

關鍵字：經濟全球化、都會區域空間、土地政策、臺中市

第一章 緒論

第一節 研究緣起

城市的發展是人類文明發展的重要標記。當我們在閱讀各種文化與文明變遷經濟經驗時，城市的發展總是最關鍵、重要的文本。城市的發展有其連續性，與特定地理空間與文化環境的氛圍有關，但是其都市空間、生活經驗與內涵的展現，則是階段性客觀地受到各種不同時期機會和條件的侷限和結構，以及生活在都市中，各種不同文化背景社會力量之主觀想像與企圖的介入。全球化的都市發展，在學理上被當作是一種新的典範。原因很簡單，因為這個脈絡下的都市發展邏輯，在內涵與形式上是與過去幾個階段大大的不相同。

全球化使全球各地涵蓋於全球規模之生產、交易及消費之體系下，致使全球大部份之地區（都市）難以獨立於世界經濟體系之外（Clark, 1996; Sassen, 1995）。各地之發展既然受全球化所左右，故多努力於全球經濟體系中強化其所扮演之功能，吸引具前景之產業、高素質之人員及先進之技術與資金等，以促進當地之經濟繁榮（Douglass, 2000）。誠如晚近制度學者 Amin & Thrift (1995) 所言，其實無論是老舊的產業城市、成長中心，還是全球性城市，無一可避免受到全球化的影響。而在全球化經濟發展與結構性的變遷趨勢中，台灣除不可避免被緊密地整合納入，並與之同步演化（周志龍，1997）外，內部地方（經濟）發展也深受其總體結構調整與轉變的影響與衝擊（廖淑容、周志龍，2000）。

經濟全球化是當代世界經濟發展最根本的特徵，在世界各國已經引起廣泛的注意及討論；自從民國九十一年台灣加入 WTO，台灣產業經濟的未來藍圖已不能再和全球市場分割，無法再利用以往的發展策略「勞力密集型」產業來促進台灣整體發展，而應該要開始在全球經濟網絡中，找出自己的全球發展定位及全球競爭力，才能夠再次創造經濟奇蹟。根據周志龍（2001）所提出對全球化的看法，全球化是通過「把地方的內在東西，向外帶往全世界」，以及「把外在世界，往裡帶進到地方」的發展，藉由事物、現象與活動的「除領土化與再領土化（deterritorialisation / reterritorialisation）」的雙向過程，使得每個人的地方生活，也都同時帶有某種程度的全球性（Amin, 1997; Yeung, 1998）。因此，台灣在面臨經濟全球化的轉變下，除了要積極發展出具有全球競爭力的產業經濟之外，由於各種的產業經濟活動都與都會區域有著密不可分的關連性，因此，更要積極地塑造出一個能夠支持各種全球競爭力提升的都會區域空間，透過此都會區域空間的存在，讓各種能夠提升全球競爭潛力的策略及方法能夠依此空間加以整合集中，發揮出更大的效益。

Amin & Thrift (1995) 認為除經濟因素外，都市（地域）需有足夠之資源及恆久之學習能力，才能於競爭激烈之國際環境中存活，強調地方特色之發揮並供都市行銷理念建立制度組織向度之架構，將競爭力之焦點置於社會制度之網絡關係上；而金家禾（2001c）亦說明競爭之重要因子已跳脫個別企業廠商，而在於「地域」，廠商之所以被吸引至某一地域，係因當地有滿足其需求之最佳機構、制度及環境（包括網絡及不動產與基礎設施之提供）；又透過對世界都市體系中的主要都市分析研究，可瞭解目前全球城市發展走向，已朝向都會區域空間發展方向來進行（例如像是倫敦、紐約）；而在都會區域空間中各個城市都有其結合上的功能及意義，發揮其在都會區域空間中的最大化價值。因此在經濟全球化影響下的時代，積極探討經濟全球化對都會區域空間的影響及其特徵是重要且必須的；再藉由土地政策的角度分析，如何有效率的落實此一都會區域空間。因此本研究即從經濟全球化的影響分析開始，瞭解經濟全球化造成都會區域空間發展上的影響，再藉由土地政策的研提落實各項要素條件，並以臺中市為例，說明未來因應經濟全球化時代，臺中市政府相關土地政策擬定之具體建議。

第二節 研究目的

經由上述的研究緣起說明，本研究預期達到的研究目的有：

1. 在經濟全球化的影響下，對都會區域空間中的競爭層面影響特徵為何？從經濟全球現況與競爭力概念出發，瞭解在經濟全球化的概念下，對都會區域空間中各項競爭層面的影響及特徵。
2. 在經濟全球化的影響下，都會區域空間的影響特徵為何？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？是本研究要加以討論的重點。
3. 透過都會區域空間的形塑，將有助於整體都市發展競爭潛力的提升；在形塑的過程中「土地政策」是重要的一環。藉由土地政策的訂定，能使都會區域空間中的各種要素能夠進行垂直及水平之間的整合，吸引外資進入投資，發揮出都會區域空間在經濟全球化時代下最大的經濟效率。
4. 以臺中市為例，從都會區域空間整體發展的角色出發，在因應經濟全球化的潮流下，提出形塑具有全球競爭力的都會區域空間所需之土地政策建議，有助於臺中市打造出一個具有前瞻性及發展性的都會區域空間。

第三節 研究方法與流程

壹、研究方法

本研究採行的研究方法主要以下列三種方式為主：

1. 理論分析法

經由理論的探討，探尋適用區域發展的理論，其中包括經濟全球化概念、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土地政策等相關文獻的歸納整理，分析出經濟全球化、都會區域空間發展與土地政策之間的關係，並藉由各個文獻及研究的整理，統整出有助於本研究進行之參考。

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，並回顧世界都市的都會區域空間發展歷程與土地政策的關聯性，期望藉此整理出具有全球競爭力的都會區域空間發展所需之土地政策，作為臺中市都會區域空間發展及面對全球化發展時之參考依據。

貳、研究流程

根據前述的研究內容，本研究之研究流程如下：

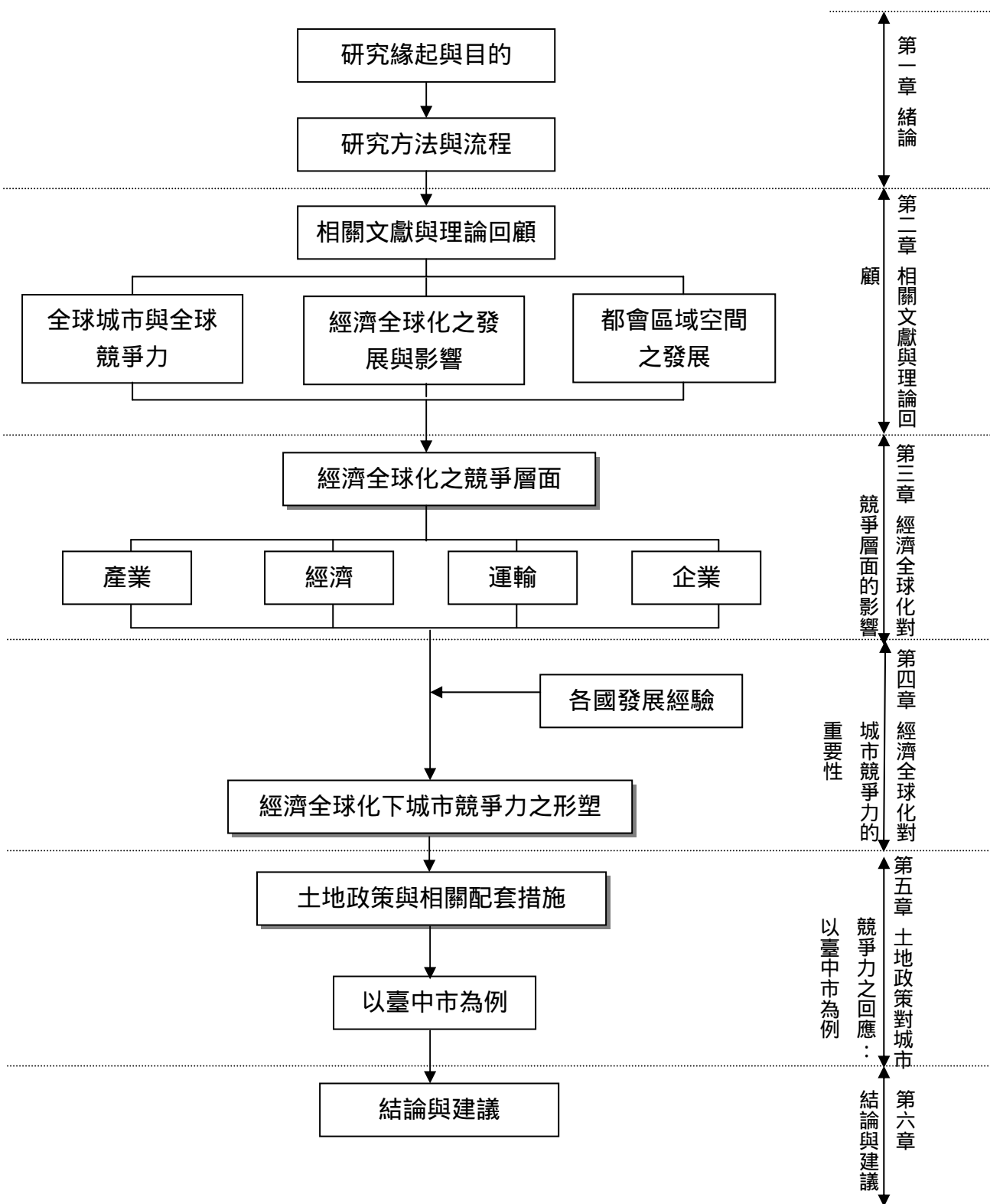


圖 1：研究流程圖

資料來源：作者整理

第二章相關文獻與理論回顧

在進入本研究重點之前，首先將相關的文獻資料及理論做一整理回顧。本章主要研究內容為全球城市的發展、經濟全球化發展與影響及都會區域空間發展等相關理論及文獻，做為後續各章節論述之理論基礎。

第一節 全球城市與全球競爭力

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。首先整理全球城市的發展情況，比較各學者對於全球城市的發展定義及發展要素條件；其次分析經濟全球化下的全球競爭力相關研究，探討各學者對於全球競爭力提升的不同看法；最後綜合歸納出以全球城市發展為目標的全球競爭力指標，做為本文進行分析的理論架構之一。

壹、全球城市（global city）之發展

1980年代後，隨著資本主義經濟結構變遷與全球化發展，許多重要的都市，如紐約、倫敦、巴黎、東京等都市的發展與全球經濟進行全面性的整合，這些都市形成世界經濟高度集中的指揮地點，而成為所謂的全球城市。

Friedmann（1986）所提出之「世界都市假說（the world city hypothesis）」建構出一個研究架構，指出全球經濟下的都市間差異，不僅是因為編整於全球經濟模式的不同，個別都市間的歷史背景、國家政策以及文化影響都是造成差異的原因。然而，經濟仍是其中關鍵的決定性因素。Friedmann 提出全球城市七大項研究命題：

1. 全球城市¹的形式及範圍是與世界經濟全面整合²在一起。全球城市之新功能是決定在新的國際空間勞力分工³上，而這將全面性地影響到都市的結構性變遷。

¹ 城市（city）：就經濟上的定義而言，城市是一個在空間上整合經濟與社會系統的單元。為了管理或政治上的目的，任何地區都可能分化成這多細小的空間單元，以為政治或管理的空間，以及區域的經濟空間（Fridmann，1986）。

² 與世界經濟體系整合：指都市經濟編入全球資本、勞力和商品市場的形式、強度和期間（Fridmann，1986）。

³ 在這個分工體系中，不同的地方，不管是國家、區域或是城市的次系統皆扮演專業的角色。就大都會的經濟而言，有的執行總部的功能，有的為金融中心，其他成為連結區域或國際經濟至全球體系的功能。然而最重要的城市，如紐約，可能同時扮演所有的功能（Fridmann，1986）。

2. 全球城市是以全球資本做為空間組織、生產與市場連結的空間基礎點。這種的經濟節點組織發展，將促使全球所有的城市建構在一個複雜的空間階層關係中。
3. 全球城市的全球性經濟控制功能，是直接反應在他們的生產部門以及就業的結構與動態之中。
4. 全球城市是國際資本集中與實現累積的地方。
5. 全球城市之形成將伴隨著資本主義的矛盾而來，這也將造成世界都市空間與階級的極化發展。空間的極化以三種（全球的、區域的、都會的）不同的尺度發生。
6. 全球城市是國內與國際移民的終點。
7. 全球城市之發展將超出國家財政所能負擔的範圍。

「全球城市」可以意指某個層級的城市，在全球經濟體系的空間接合(spatial articulation) 中扮演著領導的角色，也可以意指某個面向中，城市在不同的情況下被整合至此體系裡。

根據 Paul L. Knox (1994) 的說法，全球城市是跨國公司總部、商業服務、國際金融、跨國機構、電訊傳播及資訊處理的中心；是一個互相依賴、一同支撐起工業全球化之金融和文化流動 (culture flows) 的基地及控制中心。

全球城市成長的力量，發現是由少數快速成長的部門所驅使的。最重要的是結合了總部 (headquarters) (Cohen , 1981 ; United Nations , 1982) 國際金融 (international finance) (Kindleberger , 1974 ; Jao , 1979 ; Meyer , 1984) 全球運輸與通訊 (global transport and communications) (Port Authority of New York and New Jersey , 1982 ; Jacobson , 1984 ; Rimmer , 1984) 以及高等服務業 (high level business service) , 如廣告、會計、保險和法律服務 (Noyelle and Stanback , 1984) 。另外，一個全球城市重要的輔助功能尚包括意識型態的穿透和支配。紐約、洛杉磯、倫敦、巴黎和東京等，都是全球資訊、新聞、娛樂和其他文化藝術的中心 (Friedmann , 1986) 。除此之外，全球城市亦具有財務管控、生產管理、研發、設計、行銷策略、行政策理等指揮控制中心之功能，同時是跨國企業及國際金融機構聚集之處 (Friedmann , 1983 ; Thrift , 1989 ; Clark , 1996) 。而 Sassen (2000) 也認為全球城市的功能應具有下列幾項：

1. 為世界經濟組織的指揮地點；
2. 為金融及專業化服務廠商等領導性經濟部門的關鍵性聚集區位；

3. 包括改革創新等產業的主要領導性產業的生產地點。

總而言之，全球化的現象正劇烈地影響全球城市的形成，包括都市經濟基礎、空間組織與社會結構，並且控制了大部份的重要資源。在其全球化的過程中，特別是金融（financial）及專業化服務業（special services）重新建構了世界關鍵性城市之城市社會與經濟屬性。因此各國為了成為全球城市，具有其全球競爭力，都竭盡所能的透過各種方式來提升其研發、科技技術、基礎建設、交通、人才培育、教育養成等各項措施，以爭取外資投資本國，吸引跨國企業及國際性銀行的進駐，來提升其全球競爭力。因此本文在進行經濟全球化下的城市競爭力分析時，實有必要先從全球城市的發展來加以瞭解。透過全球城市的發展情形，進而分析欲形塑具有全球競爭力的城市空間，應該要從那些面向來加以探討。表 1 整理出在目前的發展情況下，形塑全球城市的幾個重要面向，圖 2 則將這幾個重要面向歸納出四個全球城市的主要發展方向：分別是產業、經濟、運輸及企業。而就台灣目前的發展情況而言，趙永茂、陳華昇（2003）指出，唯有透過建構國際化都會的城市格局與型態，健全都會地區發展，開發各都會區成為製造、金融、資訊、交通與科技的國際中心，才能提升城市競爭力，進而發展成為「全球城市」。

表 1：形塑全球城市的功能面向比較表

功能	學者
國際金融	Kindleberger(1974), Jac(1979), Meyer(1984), Friedmann (1986), Sassen (2000), Clark (1996)
運輸	Port Authority of New York and New Jersey (1982), Jacobson (1984), Rimmer (1984)
通訊	Port Authority of New York and New Jersey (1982), Jacobson (1984), Rimmer (1984), Paul (1994)
高等服務業	Noyelle and Stanback(1984), Paul(1994), Sassen(2000)
文化藝術	Paul (1994), Friedmann (1986)
機構總部	Cohen(1981), United Nations(1982), Friedmann(1983), Sassen (2000), Paul (1994)
生產管理	Friedmann (1983), Thrift (1989), Clark (1996)

功能	學者
研發設計	Friedmann (1983), Sassen (2000), Thrift (1989), Clark (1996)

資料來源：作者整理

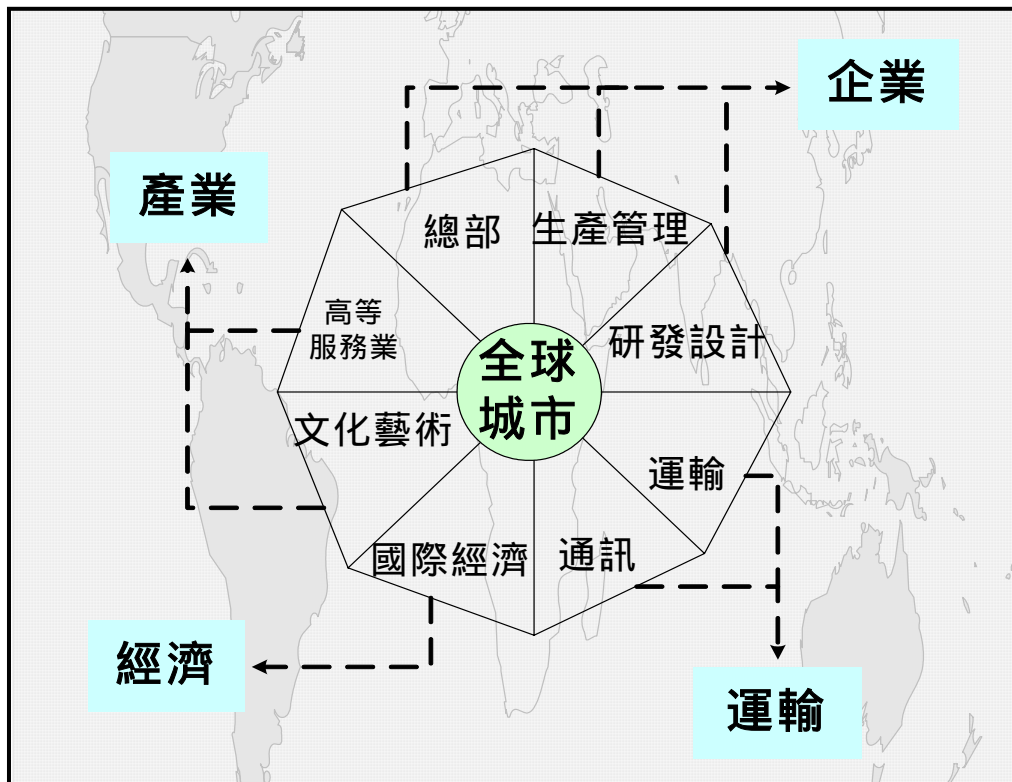


圖 2：全球城市主要發展方向圖

資料來源：作者繪製

貳、全球競爭力之定義與概念

根據瑞士洛桑國際管理學院 (International Institute for Management, IMD) 所出版的『世界競爭力年報』(原名為世界競爭力報告), 「競爭力」定義為：「一國經由經營其資產之加工過程、吸引力、積極性、全球化及親和性, 並將此種關係整合為經濟與社會模式, 來創造附加價值, 以增加國家財富的能力」, 其重點即在於「創造附加價值, 增加國家財富的能力」。而根據自 1996 年由 IMD 分離出之瑞士世界經濟論壇 (World economic Forum, WEF) 所出版的『全球競爭力報告』, 國際競爭力指「一國經濟獲得生活水準快速與持續成長的能力」, 強調成長的能力。而 Michael Porter (1990) 認為, 國家競爭力是「國家在某些產業的

國際競爭，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」，然而在『國家競爭優勢』一書中，認為「國家競爭優勢」並無意義，因一國經濟由不同產業所構成，各種產業所需條件及環境亦有所差異，將所有產業混為一談並無意義。因此國家於全球競爭的過程中，應積極形塑出各種不同產業發展定位的空間，而在這些空間中，皆可提供產業發展所需要的各種發展條件及發展環境，讓國家的競爭力從此空間中先進行整合，再整體提升至國家的全球競爭力，而此空間，即為本研究所要探討的「都會區域空間」。透過各種全球競爭力評比的指標，來分析出各種不同定位的城市空間所應具備的全球化下競爭條件，瞭解為提升其全球競爭力，應從那些全球層面加以分析討論之。

經濟學者高希均、石滋宜（1996）指出競爭力是指一個在世界市場上能創造出每人平均財富的能力，競爭力愈強，創造財富的能力也愈高；而施振榮（1996）則認為競爭力是和價值成正比，和成本成反比，用數學公式來表達就是：競爭力 = f（價值 / 成本）。競爭力的意涵根據吳敏華（2002）的研究指出，包括三個不同的層級：第一層級是企業競爭力（enterprise competitiveness），第二層級是產業競爭力（industry competitiveness），第三層級即是國家競爭力（national competitiveness）。其三者的關係如圖 3：

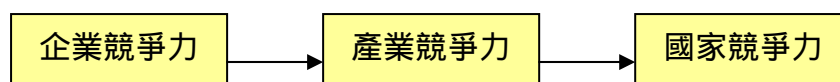


圖 3：三種層級競爭力關係圖

資料來源：吳敏華，2002

而本研究所欲探討的競爭力，主要是指「都會區域空間」的競爭力。由於在經濟全球化的影響之下，經濟的發展競爭，已由單一城市提升為都會區域空間的發展概念，整體的區域經濟發展競爭力遠大於個別都市發展的區位優勢⁴，唯有透過區域的發展概念，強調行政區域間的分工與整合，才能夠讓都會區域形成具有全球競爭力的產業發展空間。因此透過都會區域空間中各種競爭力的整合及提升，創造出都會區域空間的整體競爭力發展；再藉由都會區域空間的競爭力提升以發展國家整體的競爭力。

此時，都會區域空間所扮演的角色即是藉由空間上的整合，促使在全球競爭的過程中，各種競爭力指標皆能夠透過都會區域空間的形塑整合發展，例如：根據 1998 年版的『全球競爭力年報』，新加坡及香港居於前二名，特點為開放的

⁴ 周志龍（2000b）：就國際都市競爭而言，台北市無論從人口或經濟規模來說，皆難以與香港、漢城、新加坡競爭。

貿易與金融、小型政府、超級之基礎設備、商業契約嚴格執行、低度貪污；美國排名第三，主要因其金融、基礎建設排名極高、科技及管理優良。而歐洲國家，因其基礎設施、科技、管理方面獲高分，然政府及勞動市場上均得低分，故總排名僅中等（杜震華，1999）。因此，全球競爭力的發展，並非只考慮單一指標，而是藉由多種指標的整合發展，才能形塑出全球競爭力；而這些指標之間並非毫無關係，彼此之間的發展都是藉由著都會區域空間連結發展出來的，例如外資增加，必然導因於地區的基礎設施；而貿易增加，必然與交通、網路連結相關；此二者的發展又與當地的政府開放程度及投資自由度息息相關，因此，提升全球競爭力的指標之間，有著密不可分的關係；而本文即從都會區域空間的概念出發，企圖透過土地政策的推動，來形塑出一個具有全球競爭力發展的都會區域空間。表 3 即整理出各種對於國家全球競爭力及城市全球競爭力的評估指標，以瞭解在未來進行分析時，應從那些角度進行探討。

表 2：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 (ongoing process)，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) : ➤ 出口市場佔有率 ➤ 製造業產值佔總產值之比例 ➤ 貿易餘額 ➤ 出口成長率 ➤ 獲利率 2. 潛能 (Competitive Potential) : ➤ 比較優勢 ➤ 成本競爭力 ➤ 生產力價格競爭力 ➤ 技術指標 ➤ 資源取得難易程度 3. 過程 (Competitive Process) : ➤ 對國際企業活動的投入程度 ➤ 政府政策 ➤ 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

學者	對象	定義	評估指標
			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 ➢ 生產因素 ➢ 基礎設施 ➢ 區位 ➢ 都市寧適性 2.策略決定因素 ➢ 政府效能 ➢ 都市策略 ➢ 公司部門合營 ➢ 適當以及彈性的制度
Lever	城市	都市能適合於廣大區	1.農業人口比例 2.製造業人口比例

學者	對象	定義	評估指標
(1995)		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	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 (Urban Performance) 所保持之市場佔有率	1.都市經濟績效 ➢ 部門趨勢以及總體經濟環境 ➢ 公司特質 ➢ 企業環境 ➢ 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、廠商及經濟活動聚集的區域特性	綜合 Kresl 及 Begg 之觀點： 1.經濟面向 ➢ 國家總體經濟部門趨勢 ➢ 公司特質 ➢ 企業環境 ➢ 廠創業與學習能力 ➢ 生產力 ➢ 公共建設 ➢ 區位 ➢ 都市寧適性 2.策略層面 ➢ 政府管理效率 ➢ 都市策略 ➢ 公司部門合營 ➢ 適度的組織彈性 ➢ 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 ➢ 總體經濟實力 ➢ 人力素質與勞力市場 ➢ 資本生產能力 2.地區/都市 ◆ 生產環境向度 ➢ 理想投資環境 ➢ 法令制度

學者	對象	定義	評估指標
			<ul style="list-style-type: none"> ➢ 健全生產體系 ◆ 生活環境向度 ➢ 安全環境 ➢ 健康生活 ➢ 居住安定 ➢ 便利交通 ➢ 文化與休閒 ◆ 生態環境向度 ➢ 自然環境 ➢ 社會發展 ➢ 經濟結構 ➢ 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自身發展在其區域中進行資源優化配置的能力	<ol style="list-style-type: none"> 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 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 及作者整理

第二節 經濟全球化之發展與影響

全球化 (globalization) 此一名詞於 1990 年代初期出現於英國社會政策的文獻中 (Paul Wilding , 1999)。「全球化」可概括為：當代人類社會生活跨越國家與地區界限，在全球範圍內展現的全方位的溝通、聯繫、相互影響的客觀歷史過程與趨勢 (俞可平，1999)；而全球化精神的最終代表如 Giddens (1994) 的用語「空間與時間的轉換」。

經濟全球化所帶來的最大好處是實現了世界資源的最優配置，打破以往傳統的市場範圍，將全球資源和市場結合成為一體，擺脫了國界對於資源及市場的束縛；透過最有利的條件來進行生產，在最有利的市場來進行銷售。因此，經濟全球化的概念，已經對過去傳統的都市規劃觀念造成相當大的改變及影響。全球化是一場革命，它使企業家能夠利用世界任何地方的資金、技術、資訊、管理和

勞動力在他希望的任何地方進行生產，然後把產品銷往任何有需求的地方。全球化意味著許多好處：人們能享用來自世界各地大量、新穎而便宜的商品和服務；控制經濟資訊的、受過高度訓練的工作人員能得到王公俸祿般薪水；特別是貧窮國家成千上萬的工人有機會過體面的生活（朗沃斯，1996）。

因此經濟全球化使得國際之間的競爭空前激烈，其中必然伴隨著不同的國家優勝劣汰。在本節中，將整理出針對經濟全球化議題的相關研究及結論，並分析其意義與影響；瞭解在經濟全球化的影響下，對於那些產業發展造成影響，而未來，在進行形塑具有全球競爭力的都會空間時，可以針對這幾個面向來分別討論之。

壹、經濟全球化概念

對於「經濟全球化」，無論是國內還是國外，現在都還沒有一個一致的界定及定義，對於其實質內涵，說法也都不一。而「國際貨幣基金組織」在1997年5月所發表的「世界經濟展望」中，曾對經濟全球化下過這樣的定義：「全球化是指跨國商品與服務交易及國際資本流動規模和形式的增加，以及技術的廣泛迅速傳播使世界各國經濟的相互依賴性增強。」金家禾（2001c）也指出：其實經濟全球化具有多項層面之意義與內涵，如全球金融及貨幣市場之整合、跨國企業進行跨越國界整合生產、貿易及資本投資之活動、管理全球性事務（如經濟、環境）之功能、組織或機構。因此，全球化的概念可以界定為：空間不再是一個限制的範圍，透過全球化時代的來臨，地理空間可以不斷地擴充及流動，可以透過各個地區不同空間尺度的差異進行重組及再分配，讓企業在生產過程中，可以將生產地、運銷及市場，由原本的國界範圍限制中打破，散佈到全球各地中，再透過各國之間的經濟區域整合，產生出人與人之間、國與國之間緊密的經濟體系發展；而經濟全球化，就是在這樣的概念之下，透過具有經濟效率的分配方式及競爭優勢，不論是在技術、原料、勞工、運輸或是市場各個方面，爭取到與全球的經濟活動具有極大關連性的經濟地位。

經濟全球化的特徵針對不同的發展課題，有著不同的影響特徵；廣義而言主要可以分為三個部分，首先，即是經濟體系越來越開放，全球金融及貨幣市場整合，造成國際貿易額占各國生產總值的比重逐年上升，由原本的國內貿易行為轉向國際貿易發展，投資行為也逐漸在國際之間展開；其次，跨國界之人才、運輸、通信、資訊、勞工、知識以及技術快速之時空壓縮，國際之間的流動規模逐漸擴大，流動的成本也逐漸降低，空間阻礙愈來愈小，移動愈來愈方便及迅速；最後，各國之間的經濟、社會、文化及人才出現同質化的現象。由於生產過程逐

漸全球化，遍及國際之中，因此造成不只在經濟上的全球影響，同時也會對於文化及社會造成影響，而在生產全球化的過程之中，跨國公司會取代國家市場成為主要經濟活動中心，換言之，在「生產無中心化、管理集中化」的過程之中，誰能掌握經濟管理中心位置，將會在這一波經濟全球化浪潮之中，具有舉足輕重的地位。

貳、經濟全球化之影響

由於經濟全球化是一種趨勢的描述，代表著生產、資本流動與市場、文化的國際化現象，這些改變涵蓋經濟、社會等各個層面，因此以下將分述經濟全球化對於經濟、社會等各個層面的各種影響。

Batten(1993)指出未來世界城市的發展潛力將取決於以下幾個方面：第一，能否把所有有形的實體網路(即基礎設施)的節點、密度和效率連接到世界各地；第二，能否在世界無形的網絡體系中發揮人口、知識、資金、貨物和服務的全球性交換作用；第三，能夠創新性和適應性地不斷發揮網路中固有的協同作用，並具有超前示範導向作用。

Paul Wilding (1999) 指出全球化對社會政策有七個重要的影響：(1) 全球化產生了社會政策中必須經由超國家行動處理的新問題；(2) 全球化促使國家趨於「空間化」(hollowing out)；(3) 全球化改變了資本家與勞工之間的權力均衡；(4) 全球化競爭的意識型態導致社會政策優先次序的改變；(5) 全球化使得貿易成為社會政策後的重要討論；(6) 全球化代表著社會政策的國際化；(7) 全球化使社會秩序的維持成為社會政策新的優先目標。

陳博志 (2000) 認為全球化對我國產業與經濟影響大致有五點：(1) 全球化提高國際分工利益及產業競爭壓力；(2) 產品生命週期縮減與產業集中趨勢造成經濟景氣波動大；(3) 國際生產要素價格均等化，催化區域所得分配惡化；(4) 被開發中國家掏空我國產業的風險；(5) 先進和開發中國家聯合夾殺我國發展空間。

王和興 (2001) 指出全球化對世界政治、經濟的十大影響有：(1) 經濟全球化使得各國經濟形成「你中有我，我中有你」的局面，相互依存進一步加強；(2) 經濟全球化與科學技術的進步相互作用，人類已步入資訊社會；(3) 經濟全球化向傳統的觀念提出挑戰，國家主權在一定程度上受到衝擊；(4) 經濟全球化進一步深化各國產業結構調整，在世界範圍內形成生產體系；(5) 經濟全球化為世界貿易的自由化奠定了基礎，有助於全球性市場的日漸形成；(6) 經濟全球

化推動國際企業的合併和兼併，跨國公司的經營戰略也會隨之發生變化；(7) 經濟全球化加大國際金融市場的風險，迫使國際金融機構加強監管職能；(8) 經濟全球化導致國際關係發生深遠變化，相互協調將成為時代的主旋律；(9) 經濟全球化給發展中國家追趕世界經濟發展水平創造了機會，同時也提出了嚴峻的挑戰；(10) 經濟全球化把世界連成一個整體，全球性國際問題日益增多。

而王萬山(2002)指出在經濟全球化背景下，世界經濟發展呈現七大趨勢：(1) 全球化與信息化相互交集發展，數字鴻溝日趨擴大；(2) 跨國公司全球化兼併繼續升溫，直接投資全球化趨勢明顯；(3) 金融市場全球化領航先行，國際服務貿易大幅增加；(4) 區域經濟一體化呈加快之勢，經濟全球化併入一體化新階段；(5) 全球產業分工和轉移加快，全球化中西方國家就業問題突出；(6) 國家間二級分化加深，全球經濟不確定性因素增強；(7) 世界中心城市主宰經濟全球化初見端倪，最不發達國家存在邊緣化危機。

由於經濟全球化是一種趨勢的描述，代表著生產、資本流動與市場、文化的國際化現象，這些改變涵蓋經濟、政治與社會層面，因此以下將統整各家所言，分述經濟全球化對都會區域空間發展在經濟、政治及社會方面的各種影響(請參考表4)。

一、對經濟的影響

1. 著重生產分工與生產網絡關係之形成

經濟全球化造成都會區域空間發展在經濟層面最大的影響即是生產分工。新加坡過去的發展經驗，在面臨經濟全球化的來臨，當國內的製造業缺乏競爭力時，透過跨界的經濟發展來解決問題；以新加坡為核心，由馬來西亞的爪哇以及印尼的里澳群島組成「成長三角」。一方面把有關的生產管理、金融服務以及控制指揮等核心的經濟活動集中在新加坡，以運用新加坡當地優越與高效率的經濟環境與基礎設施；另一方面則把電子紡織等低技術經濟活動擺在爪哇，組件構裝生產則置於里澳群島的貝特曼島上(周志龍，2001b)。

在過去經濟全球化的時代尚未開啟時，國與國之間的交通聯絡困難，更談不上跨界的經濟發展，而隨著全球化的時代開啟，各國城市可以利用自己在國際競爭力上的專長，彼此進行生產分工及生產整合，如此一來，則可創造出另一個在經濟全球化時代下的生產網絡。

2. 著重全球市場的佈局與發展

由於全球市場大於個別的區域市場，因此在經濟全球化的影響下，透過各種運輸網絡連結的便利，使得區域市場範圍擴大為全球市場，讓原本市場上的商品及貨物，可以透過網際網路進行全球市場下單，再利用便捷的交通運輸來分送至全世界。因此在經濟全球化的影響下，都會區域空間與全球其他的都會區域空間連結的過程及交通往來的便利，則是決定是否能夠開拓全球市場的關鍵因素。

3. 國際性商業活動連結決定世界體系地位

過去的商業投資行為主要強調區域性的經濟活動，而在經濟全球化的影響下，都會區域空間發展必須提供一個可供跨國投資的商業環境，而其中國際貿易與國際金融所產生的資金流動，將會決定都會區域在世界體系中的地位，而非是決定於以往區域性的商業行為及經濟活動；因此，都會區域空間亦必須要提供一個使各國投資意願高的商業環境，而其中當然包括了基礎公共建設、相關投資法令鬆綁及具有前瞻性的都會發展方向。

4. 個別的都市區位因素影響式微

以往在討論都市成長時，會特別強調個別都市的區位因素。而在經濟全球化的影響下，造成個別都市的區位發展因素影響式微，便利的交通及高科技的發達，取代了過去原料產地因素、市場因素及勞力因素，透過生產分工的方式，可以讓具有原料產地優勢的都會區域或具有市場優勢的都會區域進行整合發展，如此一來，個別都市的區位因素影響會逐漸式微；在經濟全球化的影響下，未來都會區域空間的發展，勢必朝整合都會區域空間中的各個發展優勢為主。

5. 都會區域空間機能複雜多元化

由於都會區域空間在經濟全球化的影響下愈來愈注重分工的發展，因此，在單一的都會區域空間中，其各個都市之間的機能也愈來愈多元及複雜化。在單一的都會區域空間裡，各個都市所扮演的角色及機能不同，以便於功能互補，使得整體的都會區域空間形成一個具有完善生活發展機能的經濟生活圈，也因此使得都會區域空間機能變得複雜且多元化。例如台灣所劃分的都會區域空間，則是希望每一個區域中都有一空港一海港的目標。

6. 經濟強國與經濟弱國的經濟資源極化速度快

由於經濟全球化的影響遍及全世界各個國家，因此往往會造成經濟強國的都會區域空間競爭力遠大於經濟弱國的都會區域空間競爭力，使得整體全球經濟

資源進行重分配時，會產生明顯極化的現象。經濟強國利用其競爭優勢能夠爭取到更好的競爭條件，進行資源重分配；而經濟弱國卻會因為經濟全球化的影響加速其經濟資源向經濟強國集中速度，因此，經濟全球化帶給都會區域空間發展的影響不必然是好的，若是經濟弱國沒有主動採取策略來因應此一趨勢，勢必會造成經濟資源向他國集中的現象，也會深化其經濟資源的極化程度。

二、對政治的影響

1. 跨都會區域間的政治影響加劇

在經濟全球化的影響下，透過都會區域空間彼此的連結，會促使國與國之間的政治關係互動趨於頻繁；同時國與國之間的政治關係，也會直接地影響到都會區域空間的發展。過去封閉型的政治形態，已無法因應經濟全球化的影響，透過全球化的發展，使得國與國之間的交流頻繁，迫使都會區域空間發展造成跨都會區域間的政治影響加劇。例如像是台海兩岸間航運與空運聯繫的限制而言，由於兩岸的政治關係緊張，使得兩岸的都會區域空間沒有辦法直航，必須透過間接第三地（香港）的轉運來完成運輸的過程。因此，在經濟全球化的過程中，在轉運成本的壓力下，會迫使兩岸政策趨於開放，朝向三通的目標來進行；而相對地，兩岸的政治壓力，也會直接地影響到兩岸都會區域空間的交流及互動，造成兩岸的都會區域空間在發展過程中的一個限制與束縛。

2. 都會區域中各個行政區人才、資源、經費的整合協調日益重要

由於都會區域空間往往涵蓋了不同的行政區，因此在各個行政區之間的整合及協調過程，即成為一個相當重要的環節。在經濟全球化的影響下，各個行政區都試圖要在全球化的過程中有所參與，因此，各個行政區之間人才、資源、經費的整合協調工作也就相形困難；除此之外，目前全球化的趨勢都朝向將規劃權下放給地方政府，因此，如何在各個地方政府競相為所在地方進行規劃時，亦能夠來相互進行整合的工作，則變成是在政治執行面上，經濟全球化對都會區域空間在政治方面的最大影響。

三、對產業的影響

1. 產業發展各國相互衝擊影響

過去封閉的經濟產業發展時，各都會區域所發展的產業較無機會相互衝擊影響；而在經濟全球化的影響下，由於訊息及交通便捷快速，因此各都會區域所發展的產業則會產生相互衝擊影響，因此在這一波相互衝擊影響之下，如何發展自身產業的特色及價值，則是一個相當大的考驗。例如像是電影產業，福斯公司

拍「國王與我」不單只是為了東南亞市場，迪士尼公司拍「木蘭」也不單是為了中國大陸，這些就是在全球化眼光考量的過程中，為了要使自身的產業能夠在相互衝擊及影響下，繼續發展與擴大的全球化策略之一（中國時報，92.2.7）。

2. 產業之間的聯結作用加強

都會區域空間在發展的過程中，在全球化的影響下，會加強其產業之間的前向與後向聯結。過去的產業聯結會因為經濟全球化的影響，使得前向與後向聯結作用加強。透過全球化的影響，造成產業的前向聯結會延伸至全球的每一個角落，而不單單只是在固定的區域範圍之內；而在都會區域之中，產業的後向聯結，也會因為都會區域發展的形成，使得各個都會區域之間延伸其後向聯結，造成產業之間的聯結作用加強。在生產的過程中，將對勞力、技術、資本、土地等不同的生產因素產生不同的聯結關係，而在不同階段的生產過程中，也將連結出不同的區位及規模的生產活動空間。例如，設於台北的公司總部接訂單，自加拿大進口原木，由台中港進關，於苗栗三義進行雕刻，在基隆港組裝進口（賴宗裕，2001a）。在此產業發展的過程中，都會區域之間由於經濟全球化的影響，會使得前向與後向的產業聯結更加強化，亦更加複雜；將會導引出在全球經濟體系中，不同地區承接經濟活動的條件不同，形成各個空間的位階與功能性不同，就全球的角度來看，產業的前向聯結國際化、全球化；就國家的角度來看，則強化了各個都會區域空間之間的分工連結功能。

四、對都會區域空間的影響

經濟全球化對都會區域空間發展影響甚鉅，除了強調都市間的分工整合概念，亦造成在經濟、政治及產業等各方面不小的影響。在傳統的都市發展體系下，藉由中地都市體系⁵（central place theory）的發展，讓都會空間呈現出一種規模與層級的關係，但隨著經濟全球化的影響，使得單一都會空間的發展不再具有競爭力；而透過網絡都市體系⁶（urban network）來形成都會區域空間發展。此網

⁵中地理論指出，都市的基本功能在做為其腹地之服務中心，為其腹地提供零售、批發、金融、企業組織、專業服務、行政、文教與娛樂等中心性的商品和服務，可用來解釋區域的發展與國家的成長型態及都市規模（階層）數目、分布、服務面積。由於中心性商品與服務依其特性可分成若干等級，因此各都市可按其所提供之商品與服務等級予以分等，而且各等級都市之間將構成一有規則性之階層關係。同時，中地理論模式將隨著人口、生活習慣、技術等變化而改變，也會隨著人口分佈、人口密度而有所不同。中地理論強調：1.都市成長是都市提供貨物及服務到鄰近地區的結果；2.都市成長主要來自於其腹地對貨物及服務的需求；換言之，都市成長取決於腹地之人口或所得水準。

⁶構成網絡之概念包含二個要素，一是節點，二是鍊環。而在網絡都市中的節點是指網絡中每一個生產與消費的經濟單位；鍊環則是指網絡中各經濟單位（節點）間的經濟相依與競爭關係，代表著各經濟單位間資本、勞力、技術與商品的流動形式、數量以及功能關係。因此，將節點觀念轉換成實質空間即為都市，鍊環即為各都市間物流網絡的關係。

絡的分佈無國界、無規模、無層級，完全藉由市場機能的彈性與各個都市功能的互補來加以整合，發展成一套經濟體系，而都市與都市之間的連結，透過交通的便利，讓原本個別區位的發展優勢式微，取而代之的是，交通的成本降低，產地及市場散佈全球；以全球的角度來看，在都會區域空間裡的各個都市，在發展的過程中，儼然成為同一個都市，利用各個都市的異質機能，來互補其都市功能，讓整個都會區域空間發展能夠更加完備；而以都會區域的角度來看，在都會區域空間裡的各個都市，卻依據它們不同的發展性質，機能互補，彼此支援，共同塑造出一個整體發展目標相同的都會區域空間；因此，經濟全球化提升「國際性」的重要性，將全球的發展視為一體，各個都市無法再用過去單獨發展的策略與世界接軌，而應該要整合區域的經濟，由都會區域空間發展與世界經濟接軌。換言之，經濟全球化對於都會區域發展的最重大影響莫過於：由「點與點」的競爭力，提升為「面與面」的競爭力；由有形的距離成本，演變成無形的資訊交流，而在這個轉換的過程中，如何降低成本，提高競爭力，將是經濟全球化下，都會區域空間發展的最大課題。

表 3：經濟全球化下的影響層面表

層面	影響方向	影響結果
經濟	著重生產分工與生產整合	<ul style="list-style-type: none"> ■ 突顯各國的分工專長 ■ 強化國際交通連結 ■ 跨界區域經濟發展
	著重全球市場的發展	<ul style="list-style-type: none"> ■ 網際網路通行無阻 ■ 交通運輸便捷全球 ■ 全球市場行銷
	國際性商業活動連結決定世界體系地位	<ul style="list-style-type: none"> ■ 提升國際金融的重要 ■ 加強基礎建設 ■ 外資投資獎勵誘因 ■ 政府態度開放
	個別的都市區位因素影響式微	<ul style="list-style-type: none"> ■ 個別區位因素式微，交通的重要性提升 ■ 強化全球優勢的整合
	都會區域空間機能複雜多元化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都會機能功能擴充，機能複雜
	經濟強國與經濟弱國的經濟資源極化速度快	<ul style="list-style-type: none"> ■ 適者生存法則加劇 ■ 由過去城市與城市極化現象，擴充為國家與國家的極化現象

層面	影響方向	影響結果
政治	跨都會區域間的政治影響加劇	<ul style="list-style-type: none"> ■ 政府政策外交因素 ■ 國與國之間的合作關係
	都會區域中各個行政區人才、資源、經費的整合協調	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地方政府的整合協調 ■ 行政區的全球化參與
產業	產業發展各國相互衝擊影響	<ul style="list-style-type: none"> ■ 產業相互影響加劇 ■ 自身產業特色價值
	產業之間的聯結作用加強	<ul style="list-style-type: none"> ■ 全球產業連結關係加強 ■ 生產因素產生相互連結
都會區域空間	單一都會空間競爭力式微，都會區域空間競爭力提升	<ul style="list-style-type: none"> ■ 整合連結的重要性 ■ 交通便利減少阻力
	不同的都會空間結合成都會區域	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都會區域功能複雜 ■ 都會區域機能完備

資料來源：作者整理

而透過以上論述可得知：經濟全球化的影響主要會歸納在經濟、產業、運輸及企業等四個層面，因此，本研究在討論經濟全球化對都會區域空間的影響時，可以針對此四個層面討論經濟全球化的影響力，進而分析臺中市未來發展走向。

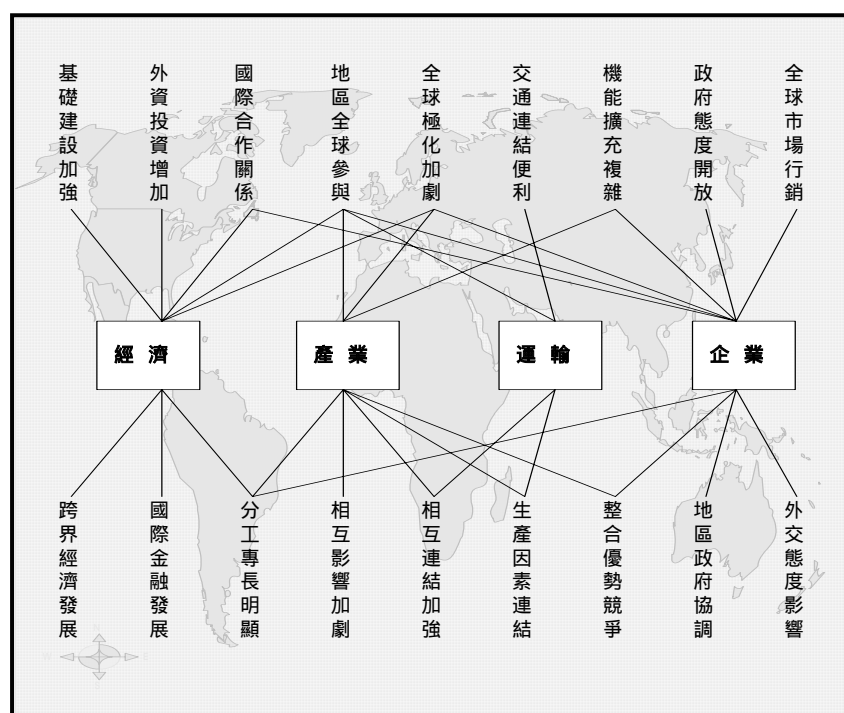


圖 4：經濟全球化影響層面圖

資料來源：作者整理

第三節 都會區域空間之發展

本節將歸納出都會區域空間之經濟全球化下發展影響，作為第三章經濟全球化對競爭層面影響及第四章經濟全球化對城市競爭力重要性依據，並進一步作為落實都會區域空間發展的土地政策建構之參考。

壹、經濟全球化下的都會區域空間發展影響

綜合前二節全球城市、全球競爭力及經濟全球化的相關研究，可以發現到全球城市、全球競爭力及經濟全球化對於都會區域空間中的經濟、社會等各種影響主要可歸納為四個面向，以下分述之。

- 一、就產業面向而言，全球化提高國際分工利益及產業競爭壓力，資本、技術、勞力、人才將會因此全球流動，找尋最低成本、最高附加價值的地區集中發展。因此，各國的產業發展若要具備有其優勢，則必須要從各產業的發展情況加以討論；就農業而言，未來全球化的發展之下，農業生產勢必朝向企業化經營方式，同時也會集中於生產成本低的地區來進行生產；而工業則轉移至工資成本低、勞動力素質高的地區進行生產，或轉型成為高科技產業、生產者服務業，提高其技術性，增加其競爭力；在文化產業方面，勢必在全球文化的交流之下，對文化的整體發展會造成更大的衝擊，因此必須透過有策略的發展及人才的培訓，才能夠將特有的文化繼續保留下來。這些產業的發展面向，都是將來在討論產業的全球競爭潛力時，所不可或缺的層面；同時，亦是未來在分析都會區域空間是否具有全球競爭潛力，所必要的分析指標之一。
- 二、就經濟面向而言，全球化促成跨國公司發展情形增加，直接投資全球化趨勢明顯，金融市場發展全球化，國際服務貿易大幅提升。因此，各國若要吸引更多投資資本、享受經濟規模，則必須提供一個可具投資的經濟環境；在全球化的影響下，對經濟所造成的影響，莫過於大量的國外資本流動情形加深，而若要提升在經濟方面的全球競爭力，則必須形塑出一個都會區域空間，能夠提高國外投資者願意投資的意願，其中包括了產業用地的取得難易、土地相關法令的規定明確、土地投資的獎勵誘因、市場投資的自由度、政府對外資企業的態度（相關的獎勵措施）、當地環境的基礎公共設施、投資地的勞動生產力（包括工資成本及勞動素質）及投資地對外的連結關係（包括有形的運輸系統及無形的網際網路）等，這些都是在經濟全球化發展之下，分析都會區域空間是否能提高外資流入的重要指標之一。

三、就運輸面向而言，由於在全球化的影響下，國與國之間的距離縮短，信息流動快速，因此，不論是產業發展或外國資本投資，運輸及網路的便捷將是評估全球競爭潛力的必要指標之一。在都會區域空間中，若能結合運輸發展及經濟發展，或是運輸發展及產業發展，勢必將會提升整體的競爭潛力。而運輸面向，可分為實體的空運、海運及陸運，又可分為虛體的網際網路及電信發展，這二個層面皆是目前全球化過程中，各個全球城市所不可忽略的重要發展因素；藉由著運輸的便捷，可以提高產品的競爭力，透過空間的結合，使產品的產地及市場發展空間更加擴大；藉由網際網路的快速發展，可以讓信息交換迅速，提高創新科技的便利性，更可結合各地人才之協同合作發展。因此，在經濟全球化的發展下，若要形塑都會區域空間的全球競爭力，運輸層面的考量亦是不可忽略的重要因素之一。

四、就企業面向而言，企業面向主要概括了創新科技、知識經濟、人才教育及績效管理等層面，而這些層面都與經濟、產業及運輸面向發展有著習習相關的關係，同時也是在經濟全球化下，要提升其全球競爭力所不可少的指標之一。創新科技往往代表著一個地區的研發能力，而研發能力愈高亦代表著此區的競爭力愈高；研發能力的提升來自於人才教育的培養，同時也建構在便捷的運輸系統及發達的網際網路之上；除此之外，績效管理及知識經濟更是在經濟面向及產業面向發展過程中所不可欠缺考量的要素之一。因此，在經濟全球化的影響之下，若要形塑出都會區域空間的全球競爭潛力，企業面向發展亦是一個相當重要的關鍵考量因素。

綜合以上四個面向的討論，架構出本文未來在討論都會區域空間的全球競爭潛力指標（請參考圖 5），同時在本文第三章也會針對這些指標逐項分別進行討論及分析，冀望能透過都會區域空間的形塑，讓這些具有全球競爭力的發展指標，能夠在此空間中整合發展，藉以提升城市的全球競爭力。

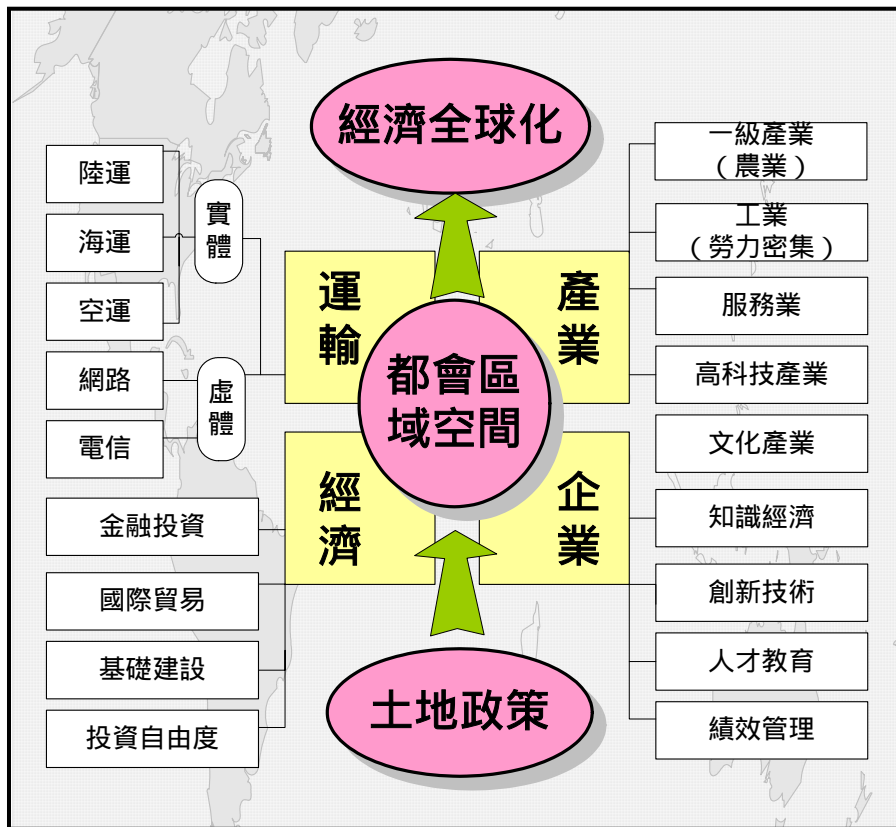


圖 5：都會區域空間的全球競爭力指標圖

資料來源：作者繪製

貳、都會區域空間發展中的土地政策

Michael Porter 的鑽石理論是探討競爭力分析中最典型的分析模式，透過鑽石理論的分析結構，可以讓我們更加地瞭解土地政策在形塑具有全球化競爭力過程中的重要角色。

Porter (1990) 指出，競爭力唯一意義就是「生產力」。在產業的發展上，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，而這種良好投資環境的創造，維繫於一個國家的四大特質，分別是生產因素條件、需求條件、支援與相關產業表現、及企業策略、結構與競爭狀態等。雖然 Porter 的理論模型研究是微觀層面產業的競爭力及宏觀層面上的國家競爭優勢，而都會區域空間競爭力不同於產業競爭力和國家競爭力，但其中蘊含的內容卻有相似之處，因此可以藉由 Porter 的理論模型建立都會區域空間競爭力的理論模型。以下將分述都會區域空間競爭力的四大特質：

一、生產因素條件

生產因素條件指的是傳統經濟理論中的生產要素如勞動力、土地、天然資源等發展基礎。在都會區域空間發展的早期，生產因素條件往往扮演著一個相當重要的角色。而隨著全球化經濟時代的來臨，生產因素條件可以間接地透過大量投資方式以獲得更多的生產要素，保有自己的競爭力；相對地，為了維持競爭優勢，就必須不斷地創造出支援產業發展的生產因素條件，如技術勞動力、科技基礎、研發機構等。因此對一個都會區域空間而言，如何不斷地創造出所需之生產因素條件及機制，是一個相當重要的發展關鍵。

二、需求條件

需求條件往往會帶動都會區域空間的發展及進步。透過需求條件的建立，則會間接地激勵企業的創新力，同時影響整體都會區域空間的經濟發展。在經濟全球化的時代下，打破國與國之間的界線，使得需求條件開放至全球市場規模，因此對於都會區域空間而言，最大的影響是如何透過其他機制及條件之建立，有效地連結至全球市場，建立起全球市場需求條件，才得以不斷地透過「被需要」以維持都會區域空間的競爭力。

三、支援與相關產業表現

由於在經濟全球化的影響下，企業成長強調國際分工；因此在都會區域空間中，相關產業發展與支援性產業發展亦強調在國際分工中的角色扮演。建立起此都會區域空間中的產業，在國際分工中與上下游廠商的重要連結角色，將能夠使得此都會區域空間能夠具有國際競爭力，同時能夠透過分工的方式達到比較利益最大的生產空間。

四、企業策略、結構與競爭狀態

主要包括企業的創造、組織、管理以及競爭方式。面對全球市場的競爭挑戰，企業在進行產業創造、組織、管理及競爭的過程中，要從全球經營的理念出發，隨時能夠接受來自世界各國的產業競爭挑戰；同時能夠開放都會區域空間環境，鼓勵具有效率、具有效能的企業投資開發，才能夠使都會區域空間持續保有競爭力。

而在此四大特質之中，Porter 亦加入了二個附加因素，分別是機會與政府，形成競爭優勢的鑽石體系（請參考圖 6）。而土地政策形塑都會區域空間發展，就是從政府的角度來分別檢視此四大特質，透過政府土地政策的引導與制定，使得都會區域空間能夠透過此四個層面落實其全球競爭力，亦能夠瞭解在經濟全球

化下的都會區域空間應如何透過土地政策的引導，來具有其競爭優勢。傳統的經濟發展政策大多侷限在產業政策、金融政策、財政政策三個領域，而在經濟全球化下的影響，欲塑造一個具有全球競爭潛力的都會區域空間時，應該從土地政策開始，將土地政策擴大視野，超越既有的窠臼，透過政府進行社會多層面的改造，才能夠將此都會區域空間的發展概念加以有效落實。

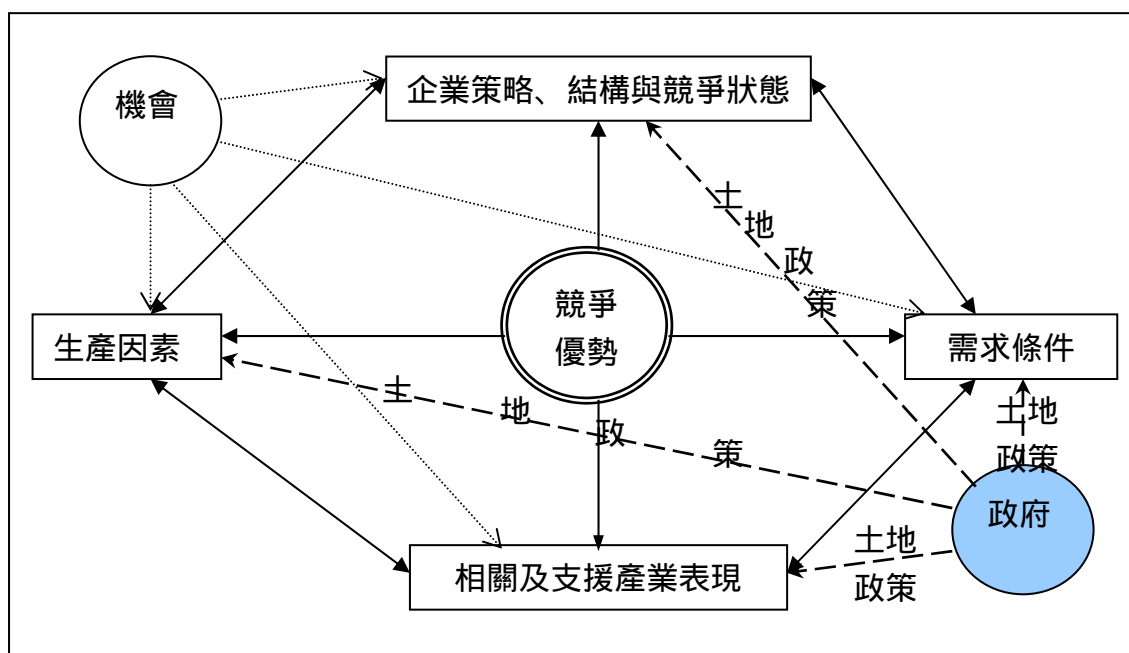


圖 6：競爭優勢的鑽石體系圖

資料來源：Porter (1990)；作者繪製

第四節 都會區域空間發展相關文獻評析

隨著國際間逐漸重視經濟全球化發展對都市功能網絡關係之影響，因此，國內外相關經濟全球化下的都會區域空間發展論述增多，茲分成國外文獻評析與國內文獻評析二部份討論。

壹、國外文獻評析

自 1990 年代起，國外開始熱烈討論相關經濟全球化與都會區域空間發展的議題，而國內有關於都會發展與經濟全球化的議題直到 2000 年開始才逐漸受到重視。以下將簡要說明相關內容：

Mitchelson and Wheeler (1995) 整合經濟學、社會學及地理學的概念，在都市系統試驗性的研究上有相當大的貢獻，詮釋資訊的創造與交換在空間上所呈現之意象，本文之研究成果對於都市的發展十分重要，隨著資訊都市與全球經濟的興起，高度專業化資訊的創造與交換（主要集中在全球都市或資訊都市，而且這些都市構成了階段式的網路組織），對於大都會中心區的繁榮極為重要（陳宜靖，1998）。

Batten (1995) 分析傳統的都市網絡與具創造力的都市網絡本質上、空間上之差異，具創造力的都市網絡有其獨特特質：具吸引力之文化多樣性環境、先進的研發與訓練設施等。此篇文章分析具創造力之都市網絡從該都市之研發能力與空中運輸能力來探討，但是缺乏該都市與其他都市間之網絡互動關係分析（李桂旻，1998）。

Soja (1999) 使用「後都會」這個詞彙來形容新的都市區域群並聚焦在洛杉磯市的經驗，試圖描繪一個關於影響廣及當今城市與世界的「新都市化過程」（new urbanization processes）。本篇強調由於外在或全球力量在區域經濟體上發生效果，因此必須建立與其他都市間之間的經濟連帶，以及高度依賴得以在該區域經濟成長的外勞、資本與企業，導致全球城市區域化的主要效果，集中在該區域因人口與勞力遽增所形成的「社會文化異質性」，以及在管理與規劃上逐漸失去「地方自主性」。本篇文章不足之處在於其為洛杉磯市個案研究，而作者嘗試以洛杉磯市之觀察推論建立新的都市化過程（李桂旻，1999）。

國外文獻的研究價值主要著重在經濟全球化發展對都市的主要特徵分析上，指出資訊的流動對於未來全球都市的發展有著相當重要的角色，同時網絡都市的發展亦是經濟全球化下對於都市發展的影響，未來都市的成長模式會逐漸朝向網絡都市的發展模式，打破以往都市成長過程中規模的限制，以彈性、互補性為主要的發展概念；同時區域經濟成長的重要性亦會提高，將會進行大規模跨國都市間的經濟整合。而在文獻中則較少直接分析在經濟全球化下的都會區域空間形塑過程，包括在網絡都市發展概念下的都市成長，應如何思考未來整體都會區域空間的成長配套措施，即缺乏其執行面的分析探討。本研究將從土地政策的角度加以瞭解在此影響之下，土地政策的相關配套及思考層面應如何加以落實此空間發展。

貳、國內文獻評析

國內有關經濟全球化發展與全球城市之研究，最早由林右昌（1997）所提出，其透過對新加坡都市發展經驗的瞭解，得知新加坡如何在經濟全球化與區域都市地位重組的歷史階段下，取得這樣的發展地位其背後的形成因素及過程，極為可惜的是，他並未對亞洲地區其他全球城市之發展經驗相互比較，以致於無法瞭解新加坡與其他亞洲都市在經濟發展上的差異，但仍可提供作為台灣都市發展的借鏡（林右昌，1997；李桂旻，1999）。

近年來，由於國土計畫法進行重新修正，因此國內專家學者紛紛開始討論經濟全球化與台灣都會區域發展之關係，並企圖透過國土計畫法之上位指導來加強台灣與世界經濟體系之連結，於是經濟全球化對於台灣都會區域空間發展之影響，便引起了相當廣泛之討論。廖淑容、周志龍（2000）提出為因應經濟全球化與跨國經濟網絡關係的趨勢，提升在世界經濟體系中所處的位階，地方制度發展、知識基礎、基礎設施、功能分工、地方經濟產業特色及環境資源的管理機制為發展過程中的重要關鍵因素；在相關的土地政策方面，也提出良善的土地計畫開發措施和產業適當發展區位的選定，透過地方政府實質發展管制權力的適度擴大，與土地及不動產開發之彈性管制機制建立，建分不同功能互補的企業活動分區，方能有效成就關聯地方經濟與土地資源的緊密關係。

此外，賴宗裕（2001b，2003）亦提出在經濟全球化效應下，以目前行政區域之劃分型態而言，易造成國土空間極化現象，除此之外，形塑與維持國土空間內競爭力、思考台灣在全球分工體系中的產業定位、科學園區的產業分工及個別縣市的空間整合都是目前在經濟全球化下的重要課題；而在土地利用方面，應透過土地利用政策與知識產業相結合，強化在地條件，凸顯空間的競爭優勢；同時，目前土地的規劃方式應整合產業型態，以引導不同生產方式產業之空間分佈，且須視經濟全球化之產業趨勢與需要，以及地方之在地條件與資源特性，決定產業用地之區位及業種之引進，避免產業用地之不當供給與資源之浪費。

金家禾（2001a）指出生產者服務業（producer service，PS⁷）提供跨國企業於全球運籌帷幄上所需之服務，故 PS 產業之快速發展，成為全球化過程中之重要特徵，也是判斷不同地區（或都市）納入全球經濟與全球/世界城市體系中所佔有地位或功能之一項指標；換言之，特定地區是否具有足夠之能力以支應跨國企業跨境投資管理工作之所需，便成為該都市是否能留住或吸引跨國企業，亦是

⁷ 此類服務業亦被稱之為高階服務（high-order services）、知識密集服務（knowledge intensive services）或先進服務業（advanced services）。

其能否成為全球重要都市（世界都市）之關鍵因素。而研究結果得知台灣的高階 PS 業者聚集於台北都會中心區，而其他都會地區之業者則呈分散甚至弱化發展之特性。金家禾（2001b，2001c）並分別指出四項競爭力指標⁸對產業用地政策內涵，以檢討台灣地區之產業用地政策；同時亦提出土地開發及其開發管制體制與該城市之競爭力間可能存有密切之關聯，透過問卷訪談的方式，揭露出台商在進行兩岸土地開發評估時，往往會重視那些與土地相關的因素，而這些概念與研究結果皆可做為本研究在研擬相關土地政策時的重要思考方向。

而台北市政府都市發展局（2002）亦提出以「北台都會區域」（包括了基隆市、台北縣市、桃園縣、新竹縣市）做為接合全球經濟的基礎，並在此全球概念之下，討論未來台北市的發展走向。該計畫打破以往以 21 縣市為主的競爭單位，透過都會區域之間的整合，來思考在此都會區域空間單位下，台北市所應扮演的角色及發展方向，更加確定了未來國土規劃的思考基礎，不能再以過去的行政劃分單位出發，必須要以都會區域為基礎來進行與世界經濟接軌。報告書中說明，石化、電子、機械三大主要製造業，成為國際生產網絡中的節點，台北新竹、加州矽谷與中國大陸沿海的都會區域（主要是珠江三角洲與長江三角洲）之間，可說是越界生產網絡結構，其中關鍵角色是企業，甚至是「網絡」本身。因此，企業全球佈局的策略，是以台灣優異的製程開發與品質控管能力，做為產品創新的全國與製造業大量生產基地的中國大陸之間的全球網絡接合點；而金融服務業也扮演了重要角色。簡言之，台灣的競爭力在於台灣企業有能力，順利穿透邊界跨界生產，以及搶先佔駐中國大陸龐大的市場，指出台北市的結構性角色，便是一方面協助北台都會區域的製造業在全球網絡中技術升級，繼續保持代工的技術優勢，另一方面則積極利用搶佔中國大陸市場的機會，在網絡的流動中提升生產者服務的等級（品牌建立、廣告、行銷、市場調查、金融服務等），確定自身的節點功能。

周志龍（2002）說明台灣後工業化都市系統的政策構想，應建構在「多核心發展模式（polycentric model）」以及「區域的台灣（region Taiwan）」的觀念上，其構想重點在於強調國際競爭力和區域協調發展等二個面向。多核心的都市發展，目的在於把處在不同都市階層的都市透過網絡互動，建構起互補合作關係，取代過去都市階層關係；而互補合作關係就是讓所有的都市和鄉鎮，都能在全球化過程中，皆有所參與，並扮演一定功能角色，而不是把資源從核心重分配到邊陲的方式來進行。並提出二個重點來因應全球化。首先，建構新的農村知識系統，

⁸ 此四項競爭力指標為：（1）提升產業用不動產存量品質、（2）較低廉之用地持有及使用成本、（3）較具彈性之供給及使用管理體制、（4）產業使用空間易於移轉流通及其交易成本低。

提升農業創新系統，再藉由新城鄉伙伴關係的網路合作，建構一個新的城鄉關係。而此新的城鄉關係是一個網絡合作關係，有別於過去是一個都市核心與鄉村邊陲的關係。其次，區域內的經濟發展核心與城市區域的國際競爭力，主要還是決定在區域內最大的都市上。合作的一個重點，是集中在較低階層都市間的網絡，藉以讓所有的次區域，都能在發展過程中有所參與，而區域核心都市（如台北市、台中市、高雄市），則被視為是經濟發展的中心，必須擔負起區域發展潛力的動員，也須特別強調都市環境的品質與永續性。

根據以上相關文獻資料的整理，可以發現到：國內在探討相關的研究主題時，主要是偏向以整體國土思維的角度探討之，較缺乏在經濟全球化下的土地政策探討，亦缺乏分析在經濟全球化影響下的都會區域空間發展應如何透過土地政策來加以落實。然而根據這些相關研究的結果可以得知，在經濟全球化的影響下，都市發展已轉向都會區域空間的發展方向（台北市政府都市發展局，2002）；同時在塑造全球化的發展策略時，土地政策亦是重要的發展環節（廖淑容、周志龍，2000；賴宗裕，2001b）。而本研究即以此為研究重點，瞭解在經濟全球化的時代中，都會區域空間發展與土地政策之間應該要有如何的搭配，才能夠使臺中市具有經濟全球化影響下的全球競爭潛力。

第三章 經濟全球化對競爭層面的影響

本章將討論在經濟全球化的影響下，對都會區域空間中競爭層面之影響。經濟全球化造成資本到處流動，生產地可進行全球佈局，全球資本整合為單一市場，國家之間的投資障礙隨之消除，商品、服務市場趨向自由化、資訊化，而重要的廠商與產業部門卻有高度集中的趨向。在此影響下，都會區域空間應如何發展、提升其全球競爭潛力？透過第二章經濟全球化的概念整理，本章將從產業、經濟、運輸及企業四個層面切入探討，討論在經濟全球化的影響下，產業、經濟、運輸及企業等四層面應如何形塑才能夠回應經濟全球化下的各種影響？而在此之後，如何透過相關的土地政策研擬，落實臺中市都會區域空間發展，是本研究所要探討的重點。

由於經濟全球化是一種趨勢的描述，代表著生產、資本流動與市場、文化的國際化現象，這些改變涵蓋產業、經濟、運輸及企業等四個層面，因此本章將從產業、經濟、運輸及企業等四個層面來探討在經濟全球化下的各種影響，並討論針對經濟全球化的改變，此四個層面應如何發展才能具有其全球競爭潛力，而之後欲針對此發展情況研擬相關的土地政策時，才能夠有具體的思考目標及方向。

第一節 經濟全球化對產業影響

在產業層面，主要分成一級產業（農業）、二級產業（勞力密集型）、服務業、高科技產業及文化產業五個方面來加以討論。在經濟全球化的影響下，一級產業及二級產業的發展逐漸受到限制，而服務業及高科技產業的發展轉變成為在經濟全球化下最具有發展競爭力的產業；然而，經濟全球化究竟帶給產業層面如何的影響？以及都會區域空間若從產業的角度分析，應如何形塑才具有全球競爭力？以下將分述討論之。

壹、一級產業（農業）

在經濟全球化的影響下，由於全球化帶來生產地分散的現象，使得過去各國封閉的農業發展型態在全球空間中產生流動現象；農業的發展在全球化的影響之下，會將生產地逐漸地轉向生產規模大、企業式經營、氣候適宜及整體生產成本最低的產地來進行大規模的生產，再透過運輸的方式交換至全球其他的市場中。因此，其他各國的農業經營方式，勢必會在價格及成本上無法與之競爭，同時原本的農業產值也會下降；農業經營方式在全球化的壓力之下，面臨重新思考

及定位的課題。

因此，若從農業角度出發，欲形塑全球化下的競爭力時，可以分成二種都會區域空間發展型態分別討論之：

一、以農業為主的都會區域空間

以農業為主的都會區域空間，在全球化的影響下，不但要將農業的生產成本盡量壓低，透過企業化的經營模式來促進農產品生產，同時也要將農產品市場推廣至世界各國增加收入；除此之外，更要配合科技產業，積極創新研發新的農產品及搭配便捷的運輸系統，讓農業品的新鮮度，可以保持在最佳狀態，將有助於農產品的推廣，因此，透過都會區域空間的形塑，可以將主要農產區與便捷運輸系統、高科技產業結合在一起，提升都會區域空間的全球競爭力。

二、非以農業為主的都會區域空間

非以農業為主的都會區域空間，在全球化的農業競爭壓力下，會致使原本的農產品失去其競爭力，無法與生產成本較低的農產區進行競爭。因此，在全球化的競爭之下，此農業區將逐漸轉向休閒農業、平地造林的方向來進行；透過休閒農業的推廣，將原本一級產業的農業，提升成具有農業及觀光機能的六級產業—休閒農業，而平地造林則是將已不具有耕作價值的地區來整體造林，一方面可以促使土地利用，另一方面亦可維護生態平衡。因此透過都會區域空間的形塑，可以將休閒農業的發展概念結合實體的便捷運輸系統提高其可達性，亦可結合無形的網路行銷提升其知名度，讓休閒農業亦可帶動都會區域空間的全球競爭力。

貳、工業（勞力密集型）

在全球化的影響下，會造成勞力密集型的工業會朝向工資成本較低的地區來移動，在此影響下，如何透過都會區域空間的形塑來提升其全球競爭力？將分二部份來討論之。

一、工資成本較低的都會區域空間

在工資成本較低的都會區域空間中，由於具有生產力上的優勢，藉由工資低廉的環境將會爭取到許多企業爭相在此處進行加工生產，因此，在都會區域空間的形塑中，若能與便捷的運輸系統及自由及優惠的投資環境結合，勢必將會吸引更多的企業進行投資設廠。而未來若能結合科技技術及人才創新等發展，從代

工模式 OEM (original equipment manufacture) 提升到 ODM (original design manufacture) 甚至是 OBM (own brand manufacture) 的發展模式，將會更有助於整體都會區域空間的全球競爭力發展。

二、工資成本較高的都會區域空間

而在工資成本較高的都會區域空間中，此時都會發展型態將會進入所謂的後工業化社會 (post-industries society)，無法再利用低廉的工資吸引企業投資，則要開始進行企業轉型。都會區域空間開始結合知識經濟、人才創新及產品研發，透過基礎建設及運輸業的發展，轉型成為服務業中心或科技研發中心；以教育水準及技術人才，形塑出另一種有別於工資低廉的都會區域空間發展模式，透過其他相關的教育、科技、服務及運輸的提升，帶動都會區域空間提升其全球競爭力。

就台灣目前的發展現況而言，工業用地自 1960 年代開發以來，因國內土地資源有限，土地市場價格大幅成長，近年來產業外移與變遷、環境意識抬頭，對於工業用地開發需求產生劇變；近年來工業局對於傳統工業區，大力進行產業環境改善，包括：工業區污染排除與清除工作、工業區老舊產業進行產業升級、都市變遷造成工業用地多元化使用，重新賦予土地新風貌，這些種種都是使傳統的工業用地轉型使用，提升其全球競爭力之策略。

而根據林建元 (1999) 研究指出，傳統工業區面對 e 世紀產業的問題可從整體性課題、內部環境課題及外部環境課題三個面向來討論 (請參見表 4)，這些思考面向將有助於分析將來透過都會區域空間形塑全球競爭力時，在工業方面所需要重視的課題。

表 4：傳統工業區面對 e 世紀產業的問題

類型	問題	課題
整體性課題	更新法令機制	促進產條例相關法令不足、缺乏推動基礎
		都市更新條例草案適用範圍有限
		雙重管制之適法性問題
	地權處理	地權私有化
	升級能力與誘因	中小企業獨自研發能力不足
		誘因不足
經營管理	缺乏競爭壓力	
	無市場競爭誘因	

類型	問題	課題
內部環境課題	產業結構改變	產業外移或關廠或減產
		對新興產業無法提供適時適地的工業區供給
	公共設施	電信通訊設施不足，無法提供 e 世紀產業需求
		污染處理設施或技術不足
		交通設施配套建設無法因應需求轉變
	生產機能	生活機能不足
		服務機能不足
		倉儲及票示機能不足
	土地使用	擴廠用地不足
		土地使用缺乏彈性
	生產環境	因關廠或外移使產業鏈結構面臨重整
		廠房、設備及生產環境老舊更新不易
外部環境課題	都市發展相容性	土地使用與地區發展相容性衝突
		綠化不足與無現代化景觀設計
		與地方建設配合僵化
	環境衝突	生產污染與生活品質相衝突
		生產污染與生態環境相衝突
	資源供應	土地資源不足擴廠困難
		生產資源供應不足限制產量突破（市場規模不足）
		勞動力不足，外勞引進形成人力資源扭曲

資料來源：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

參、服務業

1960 年代與 1970 年代期間，快速發展的製造業點燃了香港的經濟，但是到了 1970 年代後期，隨著後工業化時代的來臨，香港製造業快速式微，但是香港卻由低階產品的製造地，成功轉型為金融服務業，因此，在香港製造產業廠家數下滑同時，進出口公司家數卻擴增。1980 年不到一萬八千家，1994 年到 1996 年間卻激增至十萬定以上，達到最高峰，這些公司雇用超過五十萬名以上的員工（遠見雜誌，2003）。

因此在全球化的時代之下，隨著工資的提高，一般的傳統產業已經無法具

有競爭力，然而以擴張的支援性服務業取代部分製造業的模式，卻是另一個服務業的發展。由於在全球化的影響下，產業發展的複雜程度與日劇增，在複雜的過程中，如何結合全球訂單、分工製造、金融產業、運輸系統及整合行銷，透過都會區域與都會區域之間有效率的交換，將成為一個未來在全球化之下最重要的課題。

肆、高科技產業

Nikamp (1986) 曾說：「一國高科技產業興盛與否，代表該國未來的產業競爭能力」。在經濟全球化的影響下，高科技產業對整體都會區域空間發展而言，將扮演決定性的關鍵角色，透過高科技產業的帶動發展，會形成技術擴散 (technological diffusion)，使該區域的產業能夠全面升級。例如，農業加入高科技產業，可研發出新的農產加工品；勞力密集型的產業透過高科技產業，可以提升成為技術密集型的產業，因此高科技產業在經濟全球化的影響下，將扮演著帶動產業發展的火車頭角色。

而都會區域如何形塑出有助於高科技產業發展的空間？首先可從基礎建設、廠房建築等硬體設施進行改造，同時也要搭配便捷的運輸系統，以便連結至全球各地；Batten (1995) 認為高科技產業應該鄰近國際機場，由於高科技產業需要不斷掌握國際脈動及維持競爭能力，故與國際其他廠商合作與聯繫相當重要，能夠增進與國外企業的交流，並吸引他們進駐；除此之外，高科技產業的銷售對象常是全球市場，產品亦以外銷為主。

另外，高科技產業的發展與大學研究園區的設置具有強烈相關性，OhUallachain 與 Satterthwait (1992) 的實證結果顯示，高科技產業有聚集於大學附近的傾向。美國舊金山的矽谷 (Silicon Valley) 位於史丹佛大學 (Stanford University) 附近、波士頓的 128 號公路 (Route 128) 之於麻省理工學院 (Massachusetts Institute of Technology) 及英國倫敦 (London) 與劍橋 (Cambridge) 所形成的科學園區鄰近劍橋大學，皆是相當著名的例子。

都會區域空間的營造，除了以上所述之外，還有績效管理、一元化服務及民間與政府的通力合作，結合週邊及上下游產業來進行相關的競爭力提升，方能帶動都會區域空間全球競爭力之提升。值得注意的是，高科技產業本身的種類並不侷限於資訊與半導體產業，高科技科學工業區亦不只是指科學工業園區的一種⁹，在選擇及規劃高科技產業園區時，應該找尋最適合自身產業環境的高科技產

⁹ 孫震 (2001) 指出，排除土地取得困難之障礙，政府設置各種園區，分屬不同部會掌管，如國

業，配合所能使用的土地面積，才不會造成資源的浪費，也更能促進地方的經濟發展（台北市研考會，2000）。

在國際比較方面，美國智慧型工業園區發展傾向於市場競爭方式，園區開發以民間機構為主，扮演產業與學術機構之間的橋樑，促進學術研究商業化；而法國採取中大政策導向園區發展策略，近年來著重創新培育功能，因而區規模有縮小趨勢，同時著重於地區整體發展，與都市或新社區間維持密切居住、休閒、文化、娛樂活動關係；英國的園區開發主要目的在於縮短城鄉差距，用以吸引高科技產業赴該地投資，以創造就業機會及發展經濟。因此，可發現各國在面臨全球化的挑戰時，都以高科技產業為發展方向，在全球化的影響下，高科技產業的發展將整體引導競爭力上升，如何透過各要素間有效率地的整合發展，即是都會區域空間提升整體競爭力之策略。

伍、文化產業

Peter Hall (2000) 從城市的文明發展過程中，區分了三種創意城市，包括文化性的創意、技術創意與為試圖解決都市成長所帶來的問題而進行都市組織創意。這些創意都市顯示了當前都市的經濟發展已經逐漸由製造經濟轉向資訊經濟，由資訊經濟轉向文化經濟（徐進鈺，2001）。而創意都市不但存在於技術的創意，同時也表現在文化的創意；不僅是高科技的資訊設計產業，也涵蓋了針對傳統部門中的工藝設計的創新。例如義大利的皮革服飾業，透過設計美感的形塑，成為東北部義大利區域發展的主要動力；而洛杉磯地區的珠寶與服飾設計，就是將產業與設計創意結合的另一例子。

在過去 30 年中，許多世界的大城市，一方面有追求利潤的文化產業，另一方面亦有非營利性的文化機構成長，形成都市發展的重要推手。透過歷史保存、建新的博物館與旅遊區，乃至於餐館、街道等，都是透過許多的文化策略來促成經濟再發展。而在全球化的影響之下，文化的碰撞衝擊加劇，除了大都會地區的多重文化之外，更融入了外來的與異質的生活與文化型態，形成新的都市文化，也豐富了文化產業發展的可能性。因此若要提高都會區域空間的文化競爭力，勢必要結合企業的創新管理與全球便捷的運輸系統，讓各國的文化都能透過策略性的方式，推廣至世界各國中。例如像是電影產業，福斯公司拍「國王與我」不單只是為了東南亞市場，迪士尼公司拍「木蘭」也不單是為了中國大陸，這些就是

科會之新竹科學工業園區、台南科學工業園區；經濟部之加工出口區、工業區、科技工業區、智慧型工業園區等，不同的立地條件與不同的優惠辦法，對不同的企業所產生的成本不同。

在全球化眼光考量的過程中，為了要使自身的產業能夠在相互衝擊及影響下，繼續發展與擴大的全球化策略之一（中國時報，92.2.7）。

台灣目前的發展情況，文化創意產業推動小組已將視覺藝術、音樂及表演藝術、工藝、設計產業、出版、電視與廣播、電影、廣告、文化展演設施及數位休閒娛樂等十項產業列入「文化創意產業」項目中；而未來文化產業的發展方向可以概括為三個部份：一、人才培育；二、文化創意產業環境整備，包括：台北舊酒廠、台中舊酒廠、嘉義舊酒廠、花蓮舊酒廠及台南北門倉庫群；三、文化創意藝術產業計畫，包括：表演藝術產業化、工藝技術的產業化、數位藝術創作方面。

陸、小結

在經濟全球化的影響下，對產業空間的影響可以分成以上幾種不同的產業，然而，各種不同產業機能的都會區域空間都必須要發展出自己的產業特色及全球定位才有辦法因應全球化的發展。在全球化影響下，各種產業無不以全球市場為導向，不論是農業、工業、服務業，或者是文化產業，都必須要以全球市場為市場主流，在全球的體系之下，找尋生產成本最低的地方來進行產業的發展。因此在產業方面的影響，首先釐清此都會區域是何種發展為主的產業空間，進而透過此產業空間的全球定位來確定在全球體系中的地位。其中，不可否認的是，在全球化的影響下，最有發展潛力的產業莫過於生產者服務業及高科技產業，還有未來即將發展的文化產業；然而，不論此都會區域空間是否為此三種產業機能為主，努力尋求都會區域空間的定位是相當重要的，利用自身有別於其他都會區域的機能及優勢，發展定位出在全球體系下的產業特色，再藉由其他相關的配套措施併同發展，才能夠因應此波在經濟全球化下的影響浪潮！

第二節 經濟全球化對經濟影響

在經濟全球化的影響下，影響最大的層面莫過於經濟層面。在全球化影響下，造成全球經濟轉型發展，由過去國界內轉變成為無國界的經濟發展方式。因此，在經濟全球化下，如何透過國際間的交流活動獲得更多外資的投資及流入，即是在經濟全球化下的一個相當重要的課題。

壹、金融投資

在經濟全球化的影響下，促使世界貿易自由化的發展，不但形成全球經濟的整體性，更加快全球市場的形塑；在國際貿易及國際金融所產生的資金流動過程中，誰能夠與商業活動連結的關係密切，即決定在世界體系中的地位。因此，透過都會區域空間的形塑，強化都會區域空間具有外資投資的優勢，即是因應經濟全球化發展的不二法門；藉由都會區域空間的提供，讓都會區域空間中能夠具備外資投資的一切所需，包括快速的運輸系統、便捷的網路系統、完備的公共設施服務、優惠的外資投資獎勵及創新的知識經濟提供等，都是為了能夠提高國外資金的投資額，使得國家能夠吸引國際之間的資金來發展經濟。

貳、國際貿易

在經濟全球化的過程中，除了金融投資對經濟層面影響深遠外，其次就是國際貿易之擴充。由於經濟全球化的快速發展，國際貿易之成長也逐漸地受到重視；國際貿易除了能夠顯現國家在全球經濟活動中的貿易狀況之外，更能夠表示出國家在國際間貨物流通及商品交換的過程，透過進出口的交流過程，可以知道國家在國際貿易方面的競爭力。因此，在經濟全球化的影響下，國際貿易的情況會因為無國界的經濟發展而更加蓬勃，各國無不透過位置的優越及各項基礎設施來設立加工進出口區，增加國際間的貿易額。而在增加貿易額的過程中，透過都會區域空間的形塑提高其競爭力已是必然的發展趨勢。由於在一個完整發展的都會區域空間中，其交通設備、基礎建設、政府獎勵、網路發達等各項競爭優勢齊備，會使都會區域空間形成一個具備良好發展及投資的環境，將有利於外資的投資及貿易的進行。因此，透過都會區域空間的形塑，藉由政府的政策推動及產業的發展，即能有效地塑造出一個良好的環境，讓企業得以生存及競爭，讓資本得以投入及發展。

參、基礎建設

基礎建設包括許多項目，主要做為評估此國家中提供各種投資的環境是否健全及是否具有吸引外資的能力。因此基礎建設的評估指標相當的多元化，可以依據不同的評估目的而建立不同的評估指標，常用的基礎設施評估指標包括：國際機場、通訊設備（網路普及率、電腦普及率、電話普及率）、旅館房間數、國際會議召開次數、商業辦公室、房租（Ohio, 1997）、市話使用率、手機使用率（ITU, 2003）、電訊投資佔 GDP 百分比、國人取得國外專利數、整體醫療保健

支出佔 GDP 百分比 (IMD, 2003) 等, 因此基礎建設的評比可謂是相當多元及複雜。其背後則顯現出一個實質的意義, 若要形塑出一個具有全球競爭力的都會區域空間, 勢必要加強整體都會區域空間的基礎建設, 才能夠吸引外資進入投資; 換言之, 當外資在考慮投資環境時, 也會希望將資金投入在一個已具有投資環境規模的地區來加以投資, 而非重新改善當地的環境進行投資行為。因此, 未來在形塑都會區域空間時, 要透過整體環境的考慮, 確立都會區域空間的主要發展機能, 而此發展機能須加強何種的基礎建設, 才得以相輔相成。但不論如何, 交通建設、網路電信建設、土地開發及休閒建設, 這些基礎建設都是目前在經濟全球化的影響下所不能缺少的必要條件之一。

肆、經濟自由度

經濟自由度係指在一個國家中, 政府是否干預經濟活動超過國民所需 (天下雜誌, 2003)。根據香港的發展經驗: 香港在戰後 1948-49 年間, 透過工業化的廉價勞力基礎, 不只重建了從上海逃離到香港的成衣紡織業, 而且吸引勞力密集型的跨國電子組裝廠投資, 奠定香港戰後出口導向工業化發展模式的基礎。由於香港是一個殖民地, 它的發展具有相當特殊的政經環境制度與國家的介入; 在累積環境制度上, 香港政府採取不介入的態度 (non-interventionism), 使得香港的勞力市場及資本投機市場, 不只極具有彈性, 而且幾近放任的發展, 奠定國際金融產業在香港從事投機套利, 進行金融累積並快速發展的有利環境制度基礎, 同時也因為如此, 在 1960 年代吸引了跨國性勞力密集型製造業和 1980 年代的國際金融業到香港投資。然而香港政府在其他的發展層面上, 採取了積極介入的態度, 包括交通建設、產業基盤設施、土地開發、國民住宅的提供等, 讓香港的發展投資環境, 形塑出一個具有彈性而且獲利的制度。因此, 一個國家的經濟環境若是採開放且彈性的自由發展, 將有效地吸引外資流入投資, 同時也將會進行金融發展的快速累積; 換言之, 在形塑都會區域空間時, 為了能夠有效地吸引外資進入, 必須營造一個投資彈性、政府干預少且自由程度高的經濟環境, 如此一來, 才能夠有效地帶動經濟發展及提昇其全球競爭力。

而在投資彈性方面, 任何的投資行為都和土地開發及不動產市場有著密切的關係, 除此之外, 政府的干預態度亦會影響到開發時程及開發效益的整體評估。因此, 在經濟全球化下, 若要形塑出具有全球競爭力的都會區域空間, 透過土地政策的投資鬆綁, 增加都會區域空間的投資彈性, 再結合其他相關的投資獎勵措施, 必能夠增加整體的投資吸引力, 亦能夠帶動外資投入, 提昇都會區域在經濟層面的全球地位。

伍、小結

在全球化的轉變過程中，改變了過去國與國的經貿發展關係，取而代之的是透過網路通訊技術及生產地遍佈全球的生產方式，進行全球市場下單、產地分工製造及產品水平結合的全球化生產方式。例如，英特爾（Intel）的總公司在加州，晶片的設計與製造在以色列，組裝在馬來西亞，銷售在矽谷；美國的汽車製造商更是長期以來仰賴製造分工，如電子來自於德國，玻璃出自英國，引擎是日本製造的，南韓則負責油料控制系統，最後才在美國中西部組裝。經由經濟全球化的發展，將原本各自分工的製造廠商結合在一起，形成一個在全球經濟貿易上的重要伙伴關係；而在此關係中，各個都市變成一個一個簡單的潛在投資節點，透過各個都市所提供的各項優惠，吸引跨國投資企業的進駐，同時也使得各個都市重新規劃其自身的比較利益，確立自己在全球經濟體系當中的地位。

因此，在經濟層面，透過金融投資及國際貿易的發展情況，可以瞭解目前台灣在全球經濟體系中的地位，而其他的經濟自由度及基礎建設等項目則是對台灣目前在全球經濟體系中的比較利益做一分析及比較。未來經濟全球化下的發展，勢必要透過都會區域空間的形塑，整合國家整體的發展競爭力，確立在全球經濟體系中的地位。因此，如何提高跨國企業的投資意願，塑造出國家各項在投資方面的比較利益，則是未來所不可忽視的重要課題之一。

第三節 經濟全球化對運輸影響

在運輸層面，主要可分成實體及虛體二個層面來加以討論。其中在實體的層面，可以分為陸運、海運及空運三個部份；而在虛體的層面，則可分為網路及電信二個部份。在經濟全球化的影響之下，對於運輸的需求及要求愈來愈深化，各國都想透過便捷的運輸系統來縮短國與國之間的距離，達到全球化的市場分佈及產地投資；然而，經濟全球化究竟帶給運輸層面如何的影響？及都會區域空間若從運輸的角度分析，應如何形塑才具有全球競爭力？以下將分述討論之。

壹、陸運

陸運在都會區域空間的形塑過程中，最重要的重點在於加強都會區域內的交通便利性。由於都會區域空間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連結便利性之外，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。因此在形塑都會區域空間的全球競爭力時，在運輸層面的首重之要莫過於陸運的建設，唯有對內（都會區域空間）的交通運輸便利，才能真正地有效聯結起整體都會區域空間的其他競爭力發展，而在此前提之下，各種經濟活動及產業活動皆能有效地順應而生；換言之，在都會區域空間中，陸運的提供及其整合功能對整體的全球競爭力發展有著相當重要的功能。

貳、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。

參、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。

肆、網路

網路這種能促使一個社會進入資訊經濟（information economy）的資訊傳播技術（information and communication technology, ICTs），被認為是決定各國未來經濟成長的重要創新活動。這種技術是 1990 年代以來決定各國在國際市場競爭

力的一種強力競爭武器 (competitive weapons)，若一國不能及時研發、應用這種技術，將失去其在國際市場上的競爭力。網路等相關產業是資訊時代的服務業，強調服務消費者與廠商，著重於軟體與服務內容，利用線路作為聯繫工具，將各種產品予以連結在一起，再配合資訊服務業所提供各式各樣的服務，將網路 (internet) 和內容 (content) 加以結合，使得各種服務及產品都能夠愈來愈深入每個人的生活中，使得個人的活動效率提高，因此，若能善加利用於經濟活動中，則商機將是無限的。

在經濟全球化的影響下，若能善加發揮網路的特性：數位化 (digital)、無國界 (seamless) 及互動性 (interaction)，將能夠藉由著虛擬的網路世界，成功的開發出全球市場。網路在現今的討論中，最重要的特性與經濟效益就是網路的外部性 (network externality)；透過上網人數的增加，則網路中的各項訊息及服務也就愈豐富，同時廠商之間也可以利用網路來從事聯繫工作，使彼此的資訊與交易順暢，而藉由著網路所誘發出來的各種服務，如電子商務 (e-commerce) 亦使得服務業也能夠發展到全世界，產生了無國界的商機潛力。

其次，網路也減少了訊息不對稱的問題存在 (information asymmetry)，避免道德危機 (moral hazard) 與逆向選擇 (adverse selection) 的情形發生，提供消費者及廠商更多的資訊，消除及減少事前資訊不完全的問題產生；此外，網路亦可降低交易成本，透過網路所提供的服務及資訊，可以節省許多時間及金錢來從事更多事情。因此，在全球化的發展之下，全世界有形的國界已經被無形的網路打破，如何運用此波經濟全球化下所帶來的網路無國界效應，將是都會區域空間提升競爭力之一大課題。

伍、電信

電信 (telecommunication industry) 又稱為通訊業或電訊業 (以下統一以電信業稱之)，自 1990 年代以來，電信技術一日千里，使得電信不但往手機市場發展，更與資訊業結合，創造出目前廣為人知且影響深遠的網際網路。有人認為，資訊產業的發展是目前經濟發展的主要動力，但實際上若非電信技術的大幅提升，利用網路將每一台電腦連結在一起，就無從產業新經濟世界，更無法將資訊事業為首的高科技產業帶向另一個無限商機的境界。

經濟全球化所帶來的快速技術革新、國際競爭及全球化現象，使得全球電信產業變革的腳步大幅度的加快。而在國際上，由於各國持續對全球網路作大量的投資，使得跨海有線系統傳送相關訊息的能力大增，因而使得國際電信服務價

格降低許多。全球經濟活動大部份與全球電信與資訊傳遞的基礎建設有關，這使得商業、個人或是政府，均比以往更加仰賴電信產業來得到更多的訊息，同時也使得電信業的未來可能將會創造更大的商機。

為了提升社會整體的競爭力與生產力，發展必要的公共基礎設施是重要的。而一般的公共基礎設施包括電信、天然氣、交通設施及水電供應，這些產業常會影響一國所有部門的產出與生產力。而在形塑全球化下的都會區域空間時，如何讓這些基礎設施扮演好推動經濟成長的角色，則是一個重要的課題。

公共基礎建設與國家生產力的提升是相輔相成的，而以電信作為基礎設施必須在成本極小化之下，充分反應公共供給與民眾需求，即電信設施除了必須達成生產效率，也應該達成分配效率¹⁰與動態效率¹¹，才能夠使得需求與供給平衡，避免供給過多，資本使用率過低、單位成本過高，以致收益嚴重侵蝕的情況發生。因此，在形塑都會區域空間的過程中，必須瞭解在此都會區域空間中之電信使用情形是否能夠提升經濟效率、降低交易成本，以及其新的電信技術發展革新情形，透過合理的電信服務範疇、服務品質及現代化的服務等特點，來形塑具有全球競爭力的都會區域空間；而其他的產業、經濟活動，亦能在此都會區域空間中與電信做一完整的結合及服務，共同發展提升其全球競爭力，如此一來，此都會區域空間之形塑，才能夠真正具有其意義。

陸、小結

在形塑都會區域空間的過程中，運輸層面佔了一個相當重要的地位，不論何種產業活動或是經濟活動的發展，無一不需要便捷的運輸系統來與其他世界各國進行溝通。因此，在形塑都會區域空間的全球競爭力時，更需要在運輸層面的基礎建設中積極努力，建構一個完整、便捷的運輸系統，便於各種經濟活動的開發及發展。

而在經濟全球化的影響下，網路層面的影響程度大幅提高，各種服務及金融商品紛紛結合著網路併同發展，因此，若要提升其全球競爭力，網路的建構及研發，更是不可輕視的一環；同時在全球化的影響下，各國人才及貨物的流動能力加強，一個具有全球競爭力的都會區域空間，更需要有足夠的運輸能力來因應此種潮流的變化，因此，除了加強都會區域空間內的公路建設之外，對外聯結的海運及空運系統，更是一個建構具有全球競爭力的都會區域空間重要環節。

¹⁰ 即應達到網路投資效益與其他投資效益均等下的最適水準（台北市研考會，2000）。

¹¹ 即不斷促進新技術的進展，以符合經濟發展之所需（台北市研考會，2000）。

總而言之，在形塑具有全球競爭力的都會區域空間時，除了要積極地引進具有競爭力的產業之外，運輸的基礎建設完備亦是相當重要的過程，也唯有透過運輸的建設完備，才有辦法吸引更多的人才及外資進駐，產生更大的生產力，來提升都會區域空間的全球競爭力。因此，運輸層面的建構、都會區域空間的發展關係及全球競爭力的提升三者之間具有環環相扣、密不可分、共生共榮的關係。

第四節 經濟全球化對企業影響

在本節中所要討論的經濟全球化對企業的影響，主要概括了其他在以上三節所沒有討論到的部份，有關知識經濟、創新技術、人才教育及績效管理的部份。這四大部份在經濟全球化的影響下，並沒有如同其他層面如此明顯的影響結果，但是卻都是在經濟全球化下，都市產業經濟若要持續發展與成長所不可欠缺的項目之一，因此以下將分別討論各項在經濟全球化下的發展情況及未來在形塑都會區域空間時，所必要思考的各種影響。

壹、知識經濟

知識經濟早在 1890 年英國經濟學家馬夏爾 (Alfred Marshall) 於其 48 歲所完成的「經濟學原理」書中第四卷闡述「生產」的章節裡，已對知識經濟有所明確描述「知識是經濟生產最強而有力的原動機」；1912 年，著名美籍奧地利經濟學家熊彼得在「經濟發展理論」一書中就明確提出，資本主義發展的根本原因不是資本和勞動力，而是創新。而創新的關鍵就在知識和資訊的生產、傳播和使用。1957 年美國經濟學家索羅認為，從 1909 年到 1949 年，美國非農業部門勞動生產率成長中，技術進步占了 87.5%，勞動和資本的貢獻只占了 12.5%。而在 1999 年 OECD 所發表的一份跨世紀政策發展報告書 (The Future of the Global Economy : Towards a Long Boom ?) 中，探論未來全球經濟之發展，到底可不可以達致長期之繁榮？報告中提到其可能性，乃取決於三個關鍵事項：知識經濟 (knowledge economy)、資訊通訊科技 (ICT, information and communication technology) 與基礎設施 (infrastructure)，其中「知識經濟」更是關鍵中之關鍵因素。然而知識就必然是經濟嗎？有知識就等同於有知識經濟嗎？答案可是不一定的。要使知識能夠變成經濟之本身，至少須有六要件，也就是各知識必須是可計量、可計價、有效用價值、有交易價值、可市場化、可產業化，具有此六要件之知識，才會變成經濟中之一部份，也才是所謂真正的知識經濟(杜建山, 2002)。

而在經濟全球化的影響下，經濟地理移轉加速、交通運輸系統發達，市場的效率及效能已明顯居於極重要的地位，而知識在市場中更足以影響到國家的資源配置方向、分配的結構與方式。在全球化的轉變之下，使國家間的競爭從有形資本轉變為無形資本，從土地、資金和勞力的競爭，轉化為人力資本、資金、思想、資訊和知識的競爭；而資訊資源、創新能力和知識經濟，共同構成了當代國際經濟競爭的新要素。廠商在現代的國際競爭中，難以尋求絕對優勢，也難以長期保持不變的比較優勢，必須透過知識經濟的不斷開發及創新能力的不斷突破，才能保持競爭優勢。

經濟全球化使得廉價資源已不可能做為國家競爭力來源，必須靠知識經濟做為競爭力的來源。知識及資訊的運用和既有產業或核心能力結合，可以提高國際競爭力及獲利能力，因此發展知識經濟有其必要性，也是目前因應全球化發展下所不可缺少的競爭策略之一。

台灣目前的發展現況，由於台灣企業具有冒險創業精神、資訊產業基礎雄厚、高科技產品具有國際競爭力，且人力素質佳，同時近年來政府積極推動「亞太營運中心計畫」、「國家資訊通信基本建設推動計畫」、「科技化國家推動方案」、「產業自動化及電子化推動方案」與「加強資訊軟體人才培訓方案」等重要計畫，使得台灣目前已具初步發展知識經濟的基礎。然而在發展的過程中，台灣的資訊科技並未充分應用於創造價值；教育體系培育人才之數量及工作能力與產業實際需求有落差；傳統產業面臨資源成本增加的壓力，急需與知識結合，以提高其生產力；同時台灣知識密集型產業的產值占 GDP 比重與先進國家仍有一段差距。除此之外，台灣的網際網路基礎建設，以及政府運用資訊科技所提供的服務，都需建立行政管理技術。因此，未來台灣若想藉由知識經濟的發展來提升整體國家之競爭力，研擬良好的知識經濟發展策略，透過都會區域空間的形塑，結合其他具有全球競爭力的優勢發展，則是邁向全球化經濟發展的不二法門。

貳、創新技術

知識經濟的實質意義在於創新技術，是指透過科學研究，包括基礎研究和應用研究，獲得新的基礎科學和技術科學知識的過程（高洪深、楊宏志，2003）。在全球化的影響下，各國都在為增強「綜合國力」而努力，而在綜合國力構成的要素中，以知識科學為核心的創新技術固然是最根本、最有影響的因素，為構成競爭優勢的一個必要條件；然而只有創新技術，或是只有知識經濟都無法形成經濟競爭的優勢，必須還要有其他條件的搭配及配合，才能形成一個具有發展潛力的競爭實體。因此在全球化的發展下，若要提升國家整體的綜合國力，透過都會

區域空間的形塑，結合各項發展條件，才能夠發揮出知識經濟與創新技術的最大發展潛力。

在 1996 年 7 月，美國科技委員會發表「科學與國家利益」的報告，強調知識經濟時代科學與教育的重要地位。報告中指出，到 20 世紀結束時，資訊將成為全球經濟體系中最重要商品，美國創造知識的速度以及利用新知識的能力，將決定下世紀美國在國際市場中的地位。而日本亦在 90 年代以來，加快了高科技的發展步伐，加速發展和扶植高科技產業，實行產業結構調整；同時在 1994 年 6 月，日本政府也正式提出「新技術立國」政策，同年 11 月又發表了「科技白皮書」。這些種種都是目前幾個全球化程度較高的國家，在面對經濟全球化時代考驗時，針對創新技術方面所做的政策目標調整；因此，台灣在因應此波全球化浪潮時，更應該要開始思考如何透過創新技術的研發，帶動其他的產業發展，才能夠將台灣推向國際競爭力的舞台。

參、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。

在經濟全球化的發展下，人才教育的重要性將會隨著全球競爭的激烈而更顯突出，未來對勞動力的訴求，除了強調低廉的勞動力之外，也會同時針對勞動力的素質進行要求。由於台灣整體腹地過小，因此勞動力的規模相較其他國家而言略嫌弱勢；而未來在發展全球化競爭策略時，若能透過人才教育的方式將台灣的勞動力素質整體提升，同時塑造出一個具有其他相對競爭優勢的都會區域空

間，有助於吸引跨國企業的投資意願時，相信在此情況之下，台灣的全球競爭力將會整體提升，並且轉型成為較高階勞動生產力的國家；這即是透過都會區域空間有效的形塑，來解決目前台灣勞動力規模不足的困境，亦是在人才教育上開創台灣人民未來的路。

肆、績效管理

在經濟全球化的影響下，績效管理是屬於經營多元化市場所必須要的管理概念。由於在全球化的影響下，各個產業的生產製造及運銷配送的過程，都會朝向跨國性的模式發展，因此，在此影響之下，過去傳統的管理是建立在物質資源管理的基礎之上，著眼於企業或廠商內部各類實物或金融資產的配置最適化；而績效管理則是強調企業或廠商擁有和可利用的內外部資源的充分開發和最有效利用。

隨著國家之間貿易壁壘的逐漸減少，產品的供、產、銷在地理上的概念也將逐漸消失，資金流動與產品流通在全球內變得更加容易與方便，透過全球經濟資訊的即時溝通，使得全球經濟融為一體，因此未來企業與廠商所要面臨的市場是一個國際化、全球化的大市場；此時，若仍將視野侷限在國與國之間，那將等於是限制自己的發展未來。因此，在全球化的影響之下，競爭必須立足於全球經營，研究在全球範圍內如何生存和發展全球化競爭策略，透過績效管理方式，讓經營策略從「多國經營」到「簡單一體化」再到「複合一體化」，由初級向高級發展，正是順應了經濟全球化的趨勢（高洪深、楊宏志，2003）。

而在都會區域空間中，將整合出各種的發展競爭優勢，此時更需要藉由績效管理來統合都會區域空間中的各種資訊及資源，並隨時注意全球市場及全球經濟的變化來因應發展；因此未來在建構都會區域的空間發展時，除了要加強硬體設備的競爭優勢之外，更要透過績效管理來統合都會區域空間有效地發展，才能真正形成一個具有全球競爭力的都會區域空間！

伍、小結

在本節中，主要討論在經濟全球化下對企業發展的影響，分析出幾個未來在建構都會區域空間時所要思考的幾個層面，包括知識經濟的開發、創新技術的應用、人才教育的重要及績效管理的需要。在因應經濟全球化的競爭考驗時，必須從都會區域空間的概念加以著眼，從各種層面的擴充來加以著手；而在企業層面所必須要注意的是，在全球化發展快速的今日，資訊及技術的流通快速，唯有

透過不斷地開發及研發才有可能將整體國家的競爭力維持在一個良好的水準之上，而李懷建與劉鴻鈞（2003）亦提出：都市要形成競爭優勢，正確的定位和發展戰略目標是不可缺少的重要因素，而都市競爭力在各種要素之間形成了一個互動的整體，其核心在於創新。因此，唯有透過不斷地發展創新，透過資訊的整合來創造出更多元的產品，才能因應此經濟全球化的衝擊；也唯有在其他各方面不斷地提升與搭配，才能夠透過整體的都會區域發展建設提升全球競爭力。

第五節 綜合分析

根據以上的分析瞭解在經濟全球化的影響下，此四個層面是環環相扣著都會區域空間是否能夠提供足夠的發展競爭優勢。

在產業方面，由於都會區域空間要發展成如何的產業空間，必須要從都會區域空間本身的特徵潛質檢視開始，再配合其他相關的配套措施政策，才能夠使此都會區域空間發展出適合本身、同時適合經濟全球化發展趨勢的產業空間。在經濟全球化的趨勢之下，最具有發展潛力的產業莫過於高科技的發展以及帶動成長的生產者服務業；林育諄（2001）研究認為台灣應以高科技產業及生產者服務業做為推動成長的原動力，建立廣闊的經濟根基。因此未來在思考台灣的都會區域空間發展方向時，亦可以朝此經濟全球化趨勢來加以思考，同時其相關的用地政策、地價政策、土地使用管制方面，政府亦可透過相關法令之制定來促使此空間能夠更有效地落實。

在運輸方面，先不論此都會區域空間未來的發展方向為何，一個具有發達運輸系統的都會區域空間，是與全球經濟產業連結的首要條件。由於在經濟全球化的影響下，講求迅速、立即、低成本的時代來臨，因此在人流、物流、資訊流的過程中，那一個空間能夠提供最立即的資訊、最低的運輸成本、最便利的交換空間，那一個空間即可取得經濟全球化下的發展優勢。因此在形塑經濟全球化下的都會區域空間發展時，運輸空間的設置及提供亦是不可輕忽的一環；同時其運輸空間的配置亦必須要考慮到產業空間的發展，做一全方面的空間及土地政策用地規劃，才能夠真正地成為一個具有發展競爭優勢的都會區域發展空間。

在經濟方面，由於經濟的發展重視其結果，透過政府的政策協助或相關的法令獎勵方式都只是在塑造出一個發展良好的經濟空間。因此在經濟全球化的影響下，各國紛紛開放對外資（foreign direct investment, FDI）投資的限制，積極加入全球的經貿體系；例如像是南韓在1998年通過「外人投資促進法」，一改過去閉關自守、保護國內財閥的立場，開始大幅度開放外資投資領域，並且在租稅

優惠、用地選擇等多方面推出一系列甚至是「超國民待遇」的優惠措施，努力吸引外來的直接投資（尹啟銘，2004）。因此，為了要使此都會區域空間具有其競爭優勢，相關經濟方面的投資開放態度亦是相當重要的一環，而土地政策則是在經濟政策中扮演了一個輔助的角色；透過土地政策的擬定，可以讓產業開發過程中具有相當大的開發誘因，使整體的經濟投資情形更具有彈性、更符合投資開發者所需，此種發展亦是因應經濟全球化下的發展趨勢所須。

在企業方面，由於本研究強調績效管理、知識經濟等概念；而在基礎設施項目，則是有關整體都會區域空間是否具有提供經濟全球化下各個產業發展所需之各項公共設施及基礎建設。由於為配合產業空間的發展，其相關的基礎設施亦需要加以配合，才能夠減少開發投資者對於公共設施的投入成本。例如透過科學園區的設置提供一個高科技產業的發展空間；而在此空間中，則必須透過基礎廠房的設置、公共設施的提供、交通運輸的便利、全球資訊的連結以及人才教育的訓練，才能加以有效形塑出適合高科技產業發展的都會區域空間；又如生產者服務業的發展亦必須建立於經濟活動空間的規劃，在此空間中，提供良好的商業環境，將有助於經濟發展；提供完善的交通設施，將有助於服務層面擴張；提供優惠的投資獎勵，將有助於外資投入；提供良好的公共設施環境，將有助於人口的聚集，進一步提升商業活動發展。

總而言之，在經濟全球化的影響下，這些種種層面的發展都建立在此都會區域空間中，因此若能從都會區域空間的角度思考全球競爭影響，則能夠有助於國家積極回應經濟全球化的發展影響。而各項能夠協助都會區域空間全球競爭潛力提升的條件都建立在土地政策之下（例如像是產業空間的規劃、公共設施用地的規劃、土地開發的取得、交通運輸的連結等），因此，在探討經濟全球化下的都會區域空間形塑時，必然要從土地政策面向來進行探討，透過土地政策的規劃，形塑具有全球競爭力的都會區域空間，才能真正地提升全球競爭力。

第四章 經濟全球化對城市競爭力的重要性

根據第三章的分析可以發現：不論是產業、經濟、運輸及企業那一方面，都是以城市為單位加以延伸，各項生產要素都是藉由城市來提供產業發展所必須具備的運輸機能、勞動人口及研發技術等；若要使勞動人口維持生活品質，必須要在城市中提供公共設施、衛生系統及基礎建設等；除此之外，要使研發技術能夠繼續進步發展，亦必須要在城市中提供教育設施、便捷快速網路與全球科學接軌及人才交流等。因此，各個競爭層面的發展，都與城市的形塑，有著相當密切的關係。

因此，本章將以第三章所分析經濟全球化的特徵為基準，瞭解經濟全球化的發展概念對城市的重要性，以及在經濟全球化的影響下，如何營造一個具有投資吸引力的城市空間環境。

第一節 經濟全球化下的城市發展特徵

城市的發展實際上具有多種不同的發展型態及意涵。早期的城市發展主要以中地理論、首要都市理論及等級大小法則理論為主要的發展型態；在此發展型態中，各個城市的發展主要以區位的考量為主，同時亦受到腹地範圍的侷限。早期的發展中心，往往位於交通中心，透過交通中心的區位帶動其他經濟活動的成長；除此之外，亦有位於原料產地，例如像是漁業、礦業、農業等，而逐漸形成產品服務中心，帶動城市成長；亦有位於勞動人口眾多的城市，透過交通設施的改善而形成加工出口區的城市中心，帶動城市成長。不論是那一種的城市發展型態，主要都是以中心城市的發展，帶動周圍其他城市發展，藉由著發展經濟活動中的其中一項優勢，形成區域中心或是城市中心。

然而此種城市的發展型態，由於是從區位的考量因素而來，因此往往也侷限了城市的整體發展。在城市的發展過程中，城市的擴張侷限於城市中心的腹地大小，城市的發展也侷限於城市中心的競爭力，其餘依附在城市中心周圍的各個城市，往往都只扮演著一個輔助城市中心成長的角色，無法有效地透過周圍城市的改善，來提升其整體的競爭力。

在經濟全球化的影響下，城市的發展型態漸漸地轉向網絡城市型態發展。由於在全球化的影響下，城市的發展愈來愈不受空間與距離的限制，各個城市如同網絡上的一個節點，透過便捷的交通系統及網路設備，可以將城市與城市間發展做有效的連結。此網絡發展型態，不但可使城市的發展不受到城市中心規模的

限制，同時也打破區位因素的侷限，使城市可以形成多核心發展，讓周圍的城市不再是依附於城市中心的發展關係，亦可以在全球經濟發展網絡中，找到自己的全球定位。因此根據 Batten (1995) 所提出的網絡都市型態，可以使過去中地都市體系所產生的發展劣勢受到改善，也可以透過全球化的影響，將城市發展推向另一個新的發展型態。在網絡都市型態中，各個城市（不論是否為過去的城市發展中心）都可以各自發展成一個節點，透過便捷的交通及網路系統，交叉連結成為不同的發展型態，不再受制於過去的城市中心發展型態；在過去的發展型態中，往往城市中必須要具備各種發展基礎設施，才能夠有效地帶動其他城市發展，而各項公共建設也都會聚集投資於城市中心，使得城市中心與其他周圍的城市發展相距甚大；然而在經濟全球化下的網絡城市型態，則可以透過城市間的連結，互補不同發展型態的城市機能，讓各個不同發展機能的都市，能夠透過連結的方式，結合成為一個更大的「都會區域」，發揮出更大的經濟效益；同時此城市間的連結亦可擴充到國與國之間的城市連結，達到在經濟全球化下，各國生產成本最低、比較利益最大的地點，從事各項生產活動。

在經濟全球化的時代下，討論都會區域空間型態的發展是必要且重要的。設立於英國 Loughborough 大學的「全球化與世界城市研究群網絡」(Globalization and World Cities Study Group and Network, GaWC) 堪稱當今城市研究之翹楚，其主張城市（而不是國家）才是全球化經濟的核心「地點」，並以界定世界城市之層級與網絡為其核心研究（台北市研考會，2002）。根據 Friedmann (1986) 所劃分的世界都市體系圖及 Cohen (1981) 所劃分的世界都市階級表中，可發現部份核心地區的主要都市已經開始朝向都會區域的型態成長，例如像是倫敦及紐約。因此在城市的發展過程中，為因應經濟全球化時代的來臨，必須要從都會區域空間的角度來加以討論城市成長的過程，無法再依循過去傳統的中地理論發展模式，藉由著國與國、都會區域與都會區域之間交換、交流的過程，才能夠避免城市發展在經濟全球化的時代下，成為被資源極化、經濟極化的一個角落。

在歐、美二洲及其他高度開發的都市，包括幾個獨立於市府之外的「都會區域」已經成為典型的都市型態；這些都會區域都擁有一個或數個在經濟與文化上主宰全區的主要城市。在此都會區域之中，透過有計畫的機能連結，將都會區域具有競爭力的各項發展活動，規劃至個別具有發展優勢的城市之中，再透過區域連結、區域發展的方式，形塑都會區域成為一個具有總體發展競爭力的空間；打破以往城市間單獨發展競爭的模式，透過計畫性的連結，使整體的都會區域空間更能夠具有發展競爭力。

總而言之，「都會區域」是指一個由數個城市所組成的區域空間，在此空間中，必須具備有城市間連結的便捷交通系統，便於各個城市的往來連結及交換過程；同時也必須要有足夠的人口，可以支持此一都會區域空間中勞動力的需求，可以促使都會區域空間勞動力不虞缺乏；更重要的是，雖然在此區域中，各個城市都是前後向連結上重要的角色，但是必須要經由規劃及設計，使得此都會區域空間具備整體特色及發展競爭力，才能夠帶動整體都會區域空間成長，否則將會落於封閉的都會區域空間，無法與全球其他的都會區域空間競爭及合作，亦無法在全球化的衝擊下繼續成長。

既然在經濟全球化下，從都會區域空間的角度來看城市的成長是重要的，在本節中，則歸納出城市的全球化發展特徵；透過此發展特徵的剖析，可以建立在經濟全球化下，欲形塑一個具有發展潛力的城市，應該透過那幾個面向來強化特質及投資改善，才能夠營造出一個因應經濟全球化時代的都會區域空間。

壹、各國都會區域空間的發展經驗

2006年6月出版的「2005-2006年全球城市競爭力報告」，係由中國大陸社會科學院及美國巴克內爾大學以75個指標對全球110個城市進行評估，評估標準包括人才、企業本體、生活環境、商務環境、創新環境、社會環境以及產業綜合競爭力等項目，指出排名前10名的城市分別是：美國、紐約、愛爾蘭都柏林、英國倫敦、法國巴黎、德國法蘭克福、義大利米蘭、比利時布魯塞爾、美國洛杉磯、丹麥哥本哈根及西班牙巴塞隆納。其中日本東京名列第11、香港名列第19名，是前20名當中僅有的二個亞洲城市。而台北排第48名，上海第69名，北京70名，高雄77名（許文聖，2006）。以下則透過倫敦及紐約的分析，瞭解都會區域空間在經濟全球化下的發展特徵。

一、倫敦¹²

今日一般所稱之「倫敦」其實是指「大倫敦」(Greater London)，其面積將近1600平方公里，包括32個行政區及位於其中心之「倫敦市」(City of London)，是一個多中心的都會區，涵括眾多的核心地區。現代大倫敦的中心區由倫敦市、西敏市及泰晤士河南岸的「南沃區」(Southwark)構成，三者各自扮演獨特而又相輔的角色。倫敦市是一個貿易、商務及銀行業中心所在；西敏市除了是皇室住所外，也成為帝國的行政與司法中樞以及最時髦的住宅及購物區--「西端區」(the

¹²台北市都會發展局，全球城市發展總結報告（第一部份）-摘要與調查方法，2000年；台北市都會發展局，全球城市發展總結報告（第二部份）-倫敦，2000年。

West End)；南沃區則以僧院、旅店、醫院與劇場聞名。其餘的大倫敦區則以此為中心、向四周輻射而出 19 至 31 公里。倫敦市區在 1750 年時由東至西涵蓋約 8 公里，1950 年時已擴增六倍至 48 公里。貿易、行政與休閒構成現代倫敦經濟的發展主軸，三者相輔相成。20 世紀初，倫敦市所扮演的財經角色一度縮減；隨著 1958 年貨幣交易控制解除、50 年代開始發展的歐洲債券及歐元交易市場、以及 80 年代資金與證券市場的開放等等，倫敦才再度活躍在國際貿易的舞台上。直到 80 年代末期，歐洲單一市場的建立及鐵幕國家的解放改寫了歐洲的勢力板圖，大倫敦才受到重視。今天，倫敦與紐約市、東京及香港是現今少數幾個全球性的金融中心。

倫敦目前已經成為國際企業的世界性服務中心，本身為一個涵括製造、服務等業的龐大經濟體，並且享有一個極為前進、開放、而又具有經濟效益的基礎架構（包括人力、產物、電子通訊、運輸及水電等公共設施）。根據統計，1996 年，倫敦市就業人口約 28 萬人，其中約 75% 受僱於銀行業、保險業及其他金融體系，40% 受僱於外國企業；而大倫敦地區提供約 400 萬勞力，若加上倫敦附近區域則可達到 500 萬，是全歐最大的勞力供應區域，同時 30% 的倫敦勞工都有文憑。除此之外，開放空間和都市公園與綠地佔大倫敦區域超過總面積 1/3 以上；倫敦中心商業區的空地比紐約、東京、法蘭克福或巴黎都多，每 25 萬平方公尺的辦公大樓區就有約 6 公頃的空地。

二、紐約¹³

紐約市人口約 730 萬，略超過大倫敦 700 萬人；而面積約 830 平方公里僅及於倫敦一半。紐約市分為五個行政區，包括：曼哈頓區（Manhattan）布朗克斯區（The Bronx）布魯克林區（Brooklyn）皇后區（Queens）及史提頓島（Staten Island）；每一個行政區也是紐約州州郡，這是與倫敦區較不同之處。紐約市與鄰近地區分別組成數個都會區。所謂的紐約市都會統計區（The New York City Metropolitan Statistical Area）僅包含紐約市以及紐約州南部的三個州郡（Putnam, Rockland, Westchester），1990 年人口超過 850 萬人（紐約市民佔 40%），商業（包括貿易及金融）、工業及政府機構在紐約市都會區提供了約 700 萬個職位，其中 330 萬位於紐約市。雖然紐約市及其郊區經濟均持續成長，但在新增建的公路、不斷增長的勞動人口以及可供開發的土地等等因素影響下，紐約市郊區的經濟成長率自 1940 年代起即超過紐約市本身。

¹³ 台北市都會發展局，全球城市發展總結報告（第一部份）-摘要與調查方法，2000 年；台北市都會發展局，全球城市發展總結報告（第二部份）-紐約，2000 年。

一般專家學者所稱的「紐約都會區」是指由紐約、紐澤西州東北部、長島及康迺狄克州南部合併成的都會統計區（Consolidated Metropolitan Statistical Area）。此都會統計區位於「華盛頓—波士頓東北都會走廊」之中心點，所涵蓋範圍與一般所指之「三州都會區域¹⁴」（Tri-State Metropolitan Region）相近，總人口約 1,800 萬人，面積約 32,000 平方公里，涵蓋 24 個州郡。紐約市中心維持著一個十分堅實的都市核心區，雖然紐約都會區內的外圍地區一度完全依靠中心城市提供就業、服務及娛樂，但現今的外圍區已具備高度的自主性。

紐約市的產業及人口情況，根據統計 1970-90 年間，白領階級與服務業的從業人務由 70% 增加到 80% 以上；換言之，選擇從事藍領階級工作的人少於 20%；技術人員和相關人員在近 20 年大幅成長，1970-80 年間成長了 56%，1980-90 年間又增加了 41%；同時間，建築業、運輸業、財務保險及不動產業、商務與維修服務業以及專業相關服務業等持續蓬勃發展；製造業、傳訊業、批發及零售業、公共行政等產業在 1970 年代曾一度造成嚴重失業，直到 1980 年代才漸行復甦。對於勞動力的要求，在 1980 年代以來，成長最快的就業市場是學歷要求至少大學以上的專業管理階層工作；即使在藍領就業市場，低技術性的工作減少 63,000 個，而高技術工作卻增加了 19,000 個工作，因此無論是從個別或是整體產業而言，職工要求均轉向較高的技能及學識。

從倫敦及紐約的發展歷程中，我們可以發現到：具有全球競爭力的城市發展已經朝向都會區域空間的發展模式，而不再只是依靠中心城市的發展競爭力及腹地來進行發展；而此都會區域空間的地理空間廣大，同時也容納相當多的勞動力人口，做為發展競爭力優勢之一。各個城市之間形成一個多中心的發展模式，同時扮演著獨特又相輔的角色，利用彼此之間的發展競爭優勢，結合比較利益最大之處，來發展出整體都會區域空間的全球競爭力。透過二個都會區域空間的發展歷程，可以發現到幾個經濟全球化都會區域空間的發展特徵：

1. 都會區域空間地理範圍廣大，可結合不同發展機能的都市做為連結，而在連結發展的過程中，不一定要以原地理行政區域做為連結的單元，主要偏向城市機能及功能上的連結。
2. 都會區域空間的勞動人口眾多，是具有全球競爭力優勢的主因；

¹⁴ 區域計畫協會（RPA）所界定的「三州都會區」範疇略廣，涵蓋 31 個州郡，面積近 34,000 平方公里。此外，紐約市並與 Nassau, Rutnam, Suffolk, Rockland 及 Westchester 等四個紐約州郡組成的「紐約區域」（New York Region）。「紐約—紐澤西都會區域」（New York—New Jersey Metropolitan）的範疇則由紐約市延展到 4 個紐約州郡（Nassau, Rutnam, Suffolk, Rockland 及 Westchester）以及 8 個紐澤西州郡（Bergen, Essex, Hudson, Middlesex, Morris, Passaic, Somerset 及 Union）。

同時此勞動結構偏向以服務業、技術研究業及具有文憑為主。

3. 都會區域空間中的都市機能可以提供完全的就業、服務、娛樂、教育及交通的自主性；換言之，結合而成的都會區域空間具有獨立單元的特性。

因此，在經濟全球化的影響下，單一城市的發展已經漸漸地缺乏競爭力，依靠單一城市的發展來支持城市成長所需要的各項設施，包括都市空間、勞動力供給、交通系統、公共設施，甚至於教育設施、文化休閒設施等，是不足以形成一股具有優勢的競爭力。而目前全球城市的發展經驗中，也漸漸地朝向以都會區域發展的方式，促使城市間共同成長，進而帶動都會區域空間中其他競爭力較弱的城市與全球經濟接軌發展。

在經濟全球化的競爭下，都會區域空間必須要藉由彈性結合、國際分工的方式，才能夠具備更多的發展優勢及發展潛力；而透過都會區域空間概念的發展方式，不但能夠有效提供都市發展過程當中所需的一切資源（大規模的勞動力、投資發展建設的空間、完善的海運及空運系統等），更能夠使原本競爭力較弱的都市，透過策略結合及區域連結的方式，發展出一股屬於都會區域空間的強大競爭優勢！

貳、經濟全球化下的影響特徵

經濟全球化的最重要精神在於國際分工的組合及比較利益的決定。因此經濟全球化影響都會區域空間發展所呈現出來的各項特徵分析如下：

一、產業層面

1. 透過全球化過程，促使都會區域空間發展比較利益最大的產業

全球化的過程，會促使產業尋找生產成本最小的地方進行生產；而在尋找的過程中，各個都會區域空間則會發展出自身比較利益最大的產業，以便接受其他國際間發展相同產業的競爭挑戰。因此在經濟全球化的過程中，都會區域空間如何建立自身的比較利益，如何塑造出空間比較利益最大，是一個攸關都會區域空間是否能夠持續成長的關鍵因素。

2. 都會區域空間中的產業相互影響加劇，特色價值重要性提高

由於經濟全球化的過程，促使各國之間的交流機會頻繁。以往國界封閉的情況會阻礙國際之間產業的競爭比較機會，但由於全球化時代來臨，產業之間的

交流機會頻繁，若無自身都會區域空間的整體特色，很快地即會被其他的都會區域空間發展所替代；因此，都會區域空間除了是比較利益最大的地區，更要是一個具有發展特色的地區，才能夠面對全球化的競爭挑戰。

3. 強調產業之間必須進行國際分工及整合發展

在經濟全球化的過程中，國際分工是一個相當重要的特徵，因為透過國際分工與整合的過程，才能夠結合全球生產比較利益最大的地區。以往都市在發展的過程中，生產地的決定主要藉由韋伯的工業理論來加以考量，但是在全球化的影響下，區位影響因素的比重逐漸降低；透過全球化的過程，尋找國際間生產成本最低的地方進行生產，再進行組裝、銷售，這樣國際分工的方式，往往可以發揮各個都會區域的優勢，又能夠降低生產成本，因此都會區域空間中的產業進行國際分工及國際整合發展，是一個經濟全球化下的最大影響。

4. 都會區域空間中的產業市場擴及全球市場

在全球化的過程中，產業發展除了尋找生產成本最小的地區進行生產，亦會將原本的市場擴大至全球市場進行銷售。透過都會區域空間連結的方式，將比較利益最大的產品，透過最有效率的方式，推廣至全球市場，這也是經濟全球化下所帶來的另一項經濟發展優勢。

5. 都會區域空間中不同城市可再進行分工及整合，使各都市皆參與全球化

都會區域空間發展可視為此都會區域空間中的每一個城市進入全球化發展的橋樑。藉由都會區域空間整體特色的形塑，可使得每一個城市在此都會區域空間中所扮演的角色被全球化、被國際化。例如像是墨爾本市藉由著「花園城市」(Garden City)的美譽，打造了墨爾本都會區域15國際觀光的競爭力，使得墨爾本區中其他著名的觀光景點，能夠藉由著整體都會區域發展的方式，行銷至全球市場；因此透過都會區域空間發展的方式，能夠有效地帶動都會區域空間中的每一個都市行銷進入全球化的發展中。

二、運輸層面

1. 更強調都會區域空間與國際的物流、人流、資訊流互動關係

在經濟全球化的影響下，國際間的物流、人流、資訊流重要性提升。除了以往強調都市間的交通連結之外，在全球化的潮流下，要更加地強調國際都會區

¹⁵ 墨爾本都會區域範圍達 7,280 平方公里，人口達 320 萬以上（約佔維州人口三分之二），是全球最南方的大都會，也是現今維多利亞州（Victoria）首府所在。

域空間的流動，包括貨物的生產及配銷過程、專業人才的支援性流動、科技訊息的交換過程及其他各種有形及無形的交流活動；高科技產業最重要的生產成本，不是工資及傳統區位理論的交通成本，而是「資訊」(information)的取得，它才是政府在考量發展高科技產業時最需予以注意的問題(Florax & Folmer, 1992; OhUallachain & Satterthwaite, 1992)；因此，在經濟全球化的影響下，都會區域空間更加強調交流過程中的各項運輸設施，以有助於交流活動。

2. 強調都會區域空間與國際運輸區位的便利性

除了要加強整體都會區域空間與國際間的交通連結之外，更要注重這些交通設施在都會區域空間中區位的相對位置，以提高其實質發展意義。例如：在貨物出口區的都市應加強其海運的發展，將有助於貨物進出口的發展；而高科技產業因其產品的附加價值高，且主要來自無形的知識經濟，故其區位較具「無拘束」(footloose)的特性，但靜謐的環境、國際機場的設立及通暢的交通位置，對高科技產業區位的選擇十分重要(Bania, Calkins & Dalenberg, 1992)。因此，除了要加強都會區域空間與國際的交通設施之外，更要注重其在都會區域空間中的發展位置，才能提升其發展便利性。

3. 強化都會區域空間中，各個都市之運輸連結

在經濟全球化下，除了強調與國際的連結外，對於都會區域空間中的各個都市交通連結，亦是需要重視的一環。由於都會區域空間整體相對於全球而言，宛如是網絡上的一個節點，因此此一節點的發展，必須透過交通使得都會區域空間中的各項貨物、人才流動暢行無阻，否則便會失去了其原本以「都會區域」為單位發展的意義。

三、經濟層面

1. 都會區域空間透過分工的過程，使得國際經濟依存度提高

由於在經濟全球化的影響下，各國的經濟發展關係趨於緊密，不只在生產、配銷的過程中有著上下游的連結關係，就連整體的經濟發展、股市起伏亦有著相當緊密的關係，往往他國產業的興衰，都會間接地影響到本國產業的興衰。因此在產業經濟的發展過程中，都會區域空間發展除了必須參與全球的經濟發展之外，更需要注意與其他空間經濟發展的互動性，避免成為經濟全球化下的犧牲品。

2. 都會區域空間對基礎設施之需求水準，隨全球化程度加深而要求更高

由於經濟全球化造成都會區域空間開放給外資投資機會加大，為了吸引其他的外資投入，此都會區域空間必須要提供比原本要求更高的基礎設施，才能夠

吸引外資的投入。而江啟臣、黃富娟（2006）認為城市競爭因素本身可以區分為「基本因素」與「優勢因素」2種。基本因素是指競爭的必要條件，如基礎設施若不足，將造成城市追求發展與財富累積上的障礙。換言之，除了原本都市發展所需的公共設施比例之外，更要要求整體都會區域空間發展的文化涵養及藝術空間；公共設施比例的要求除了量的要求之外，更需要重視質的提升，這些都是面臨經濟全球化都會區域空間所需要做的改變。

3. 都會區域空間的基礎設施要求由地方化轉向全球化

而基礎設施的要求，在過去的都市發展歷程中，主要做為服務地方性質產業及生活之所需，但在全球化的影響下，更需要注重服務全球性質產業及生活所需。例如在生活環境中，營造一個國際化的生活環境是一件相當重要的事，透過英語標誌、英語廣播的設施，可以充份滿足其他全球人才生活之所須¹⁶；而在其他的獎勵投資條例中，亦可適當地開放給外人投資，獎勵具有特殊專才的外商企業來進行投資活動，亦能夠帶給此都會區域空間不同的成長與進步。

4. 都會區域空間中的國際金融機構單位需求增加

由於國際經濟往來頻繁，因此對於國際金融機構單位需求日益增加。而都會區域空間在設置這些國際金融機構單位時，亦必須要多方加以考量其需求性及安全性，以營造一個安全又便利的國際金融環境。

四、企業層面

1. 強化都會區域空間中的教育機構功能

由於在經濟全球化下，對於人才教育的需求提升，因此都會區域空間中亦必須要強化其教育機構功能。除了增加一般大眾的語言教育功能外，亦必須不斷的加強與提升專業人才的教育，才能夠滿足經濟全球化下對於人才之需求。例如高科技產業常和學術研究機構（尤其是大學）緊鄰。如此，大學的「基礎研究（basic research）和私人企業的「應用研究」（applied research）可互通有無，相輔相成（Binswanger, 1978），二者的互動愈多，高科技產業發展愈佳（Nilkamp, 1986）。這種產業與大學合作，將使雙方受益，如美國的矽谷（Silicon Valley）及英國的劍橋奇蹟（Cambridge Phenomenon），都是學術機構和高科技產業結合的最佳範例（Saxenian, 1985；Sternberg, 1996）。

¹⁶ 經建會（2007）評估自民國 108 年起台灣人口將開始出現負成長，規劃自明年起至 2050 年自東歐等地引進 100 萬個經濟及技術移民。若此案順利推動，未來台灣的都會區域空間基礎設施，更需要滿足全球化人士的生活與工作需求。

2. 提高整體都會區域空間中的勞動力教育素質

在經濟全球化下，對於勞動力素質的需求日益提升。以往對於勞動力的素質及教育程度並沒有太大的要求及需要，但是隨著全球化時代的來臨，各種具有競爭力的產業紛紛以知識性、服務性的產業為主，因此對於勞動力的素質亦有趨向高學歷化、高知識化的趨勢；所以在都會區域空間中，亦必須要提供勞動人口具有進修及提升的機構單位，才能夠因應經濟全球化發展所須，促使都會區域空間勞動人口素質能夠進一步的提升。

3. 強調跨國企業管理，都會區域政府角色態度重要

由於全球化的發展，促使都市發展以都會區域空間為一單位，因此都會區域政府的角色態度，即變成經濟全球化過程中，都會區域空間成長的重要關鍵。透過政府的開放及友善態度，可以促使外資投資意願增加，政治干預情形減少，同時也可以透過都會區域政府的規劃確立都會區域空間的發展方向。因此，在都會區域空間發展過程中，政府扮演著一個相當重要的角色。

4. 強化都會區域空間中的外資投資誘因

為吸引外資投資意願增加，應強化都會區域空間中的外資投資誘因；由於在經濟全球化的發展下，外資投資對於都會區域空間發展是個相當重要的關鍵因素；因此強化都會區域空間中的外資投資誘因，能使都會區域空間形成一個具有投資吸引力的都會空間，藉此促成都會區域空間的發展。

總而言之，在面對經濟全球化的影響時，透過都會區域空間發展將是未來都市發展的最重要策略。這也是目前眾多討論城市全球競爭力時，會藉由都會區域空間角度來探討的主要原因。而在經濟全球化的影響下，透過各個層面的探討，使我們瞭解到經濟全球化時代對於都會區域空間所造成的影響及改變，而未來城市在面對經濟全球化的挑戰時，更可透過以上的分析架構進行深入的探討。

第二節 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，未來在思考經濟全球化下城市競爭力時，將以都會區域空間發展方向做為目標，研擬相關的土地政策，以因應經濟全球化的時代挑戰。

具體而言，經濟全球化下的都會區域空間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。土地政策在其中所扮演的角色除了傳統性的基礎設施規劃外，更應該著手思考全球化基礎設施的建設，有助於提升整體都會區域空間的發展潛力。

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絡的建立，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。這亦是在因應經濟全球化影響

下，土地政策必須要從全球化角度加以思考的重點之一。

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；而其相關的土地政策則是形塑經濟全球化下都會區域空間的最大推手。

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。在土地方面，能夠提供最大的投資誘因不外乎是土地取得成本低、土地使用變更彈性大、土地開發相關法令明確等要素，而這些相關具有投資吸引力要素的形成，皆必須經由政府來加以制定政策，因此在形塑能夠吸引外資投資的都會區域空間時，土地政策扮演了一個不可缺少的重要角色。

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；而在這個空間的落實及競爭優勢的提升過程中，土地政策是一個相當重要、佔有舉足輕重地位的思考層面。下一章中，藉由土地政策的角度探討經濟全球化下的都會區域空間，應如何透過土地政策來加以落實；在經濟全球化的趨勢下，土地政策應從何種層面思考，才能夠發揮經濟全球化的實質意涵？是本研究下一章所要探討的重點。

第五章 土地政策對城市競爭力之回應：以臺中市為例

本章藉由 Porter 提出之鑽石理論為發展概念，探討在經濟全球化影響之下，應如何透過政府相關的政策面實施，提升都會區域空間發展的競爭潛力及優勢；藉由著土地政策的角度思考經濟全球化的影響，不但可以以地方化的概念來因應全球化的發展，更可以透過實質的土地政策落實全球化的發展概念。

第一節 土地政策之重要性與競爭力

本節主要從土地政策的角度出發，探討都會區域空間在經濟全球化的影響之下，土地政策所扮演的重要角色地位為何？同時若欲形塑一個具有全球競爭優勢的都會區域空間，土地政策及相關配套措施應朝何方向思考及制定。

壹、土地政策之重要性

D'Arcy & Keogh (1999) 認為都市競爭力係指一都市取得或創造比較利益之能力，以維持比其競爭對手更高且更持久之經濟成長。Amin & Thrift (1995) 認為除經濟因素外，都市（地域）需有足夠之資源及恆久之學習能力，才能於競爭激烈之國際環境中存活，強調地方特色之發揮並使用都市行銷理念建立制度組織向度之架構，將競爭力之焦點置於社會制度之網絡關係上，重要之因子有如信任、強烈之意識追求產業共同目標、當地制度及機構對企業之支持、具有鼓勵研發創新之傳統及機構、技術及構想之流通等。換言之，競爭之重要因子已跳脫個別企業廠商，而在於「地域」，廠商之所以被吸引至某一地域，係因當地有滿足其需求之最佳機構、制度及環境（包括網絡及不動產與基礎設施之提供）。而此論述有助於說明都市政府有其於提升競爭力上之著力點及所需扮演之角色或任務（金家禾，2001c）。

在本研究的探討過程中，由於經濟全球化發展下的都會區域空間必將結合土地利用的規劃發展；透過土地相關政策，提供都會區域空間發展過程中所需要的發展要件。而形塑經濟全球化的都會區域空間過程，必須從產業、經濟、運輸及企業來加以提升（請參考第三、四章的分析），而此四個層面的競爭優勢提升策略，皆結合於都會區域空間中。

Porter (1990) 認為競爭力的唯一意義就是「生產力」；而在生產的過程中，土地、資本、勞力及企業家精神代表著經濟學上所討論生產過程中所需要的生產因素。因此，土地在整個生產過程中所扮演的角色，是一個必要且不容忽視的重要角色。

而在 Porter 的鑽石體系中，四大特質（生產因素、需求條件、相關及支援產業表現、企業策略、結構與競爭狀態）及二個附加因素（政府、機會）的形成（請參考圖 7），則代表了競爭優勢的發展概念。都會區域空間發展若要具有全球競爭優勢，從 Porter 的鑽石體系當中可以發現勢必要在四大特質及二個附加因素中積極形塑，土地政策則是其中相當重要的一環；都會區域空間競爭力之提升需要有一個品質良好的建成環境做為後盾，而優質的建成環境則有賴於健全的土地政策與土地制度，以孕育與引導土地之開發行為及強化其對經濟全球化下情勢變動之調適能力，因此，健全的土地政策是提升都會區域空間發展之全球競爭力必要條件。

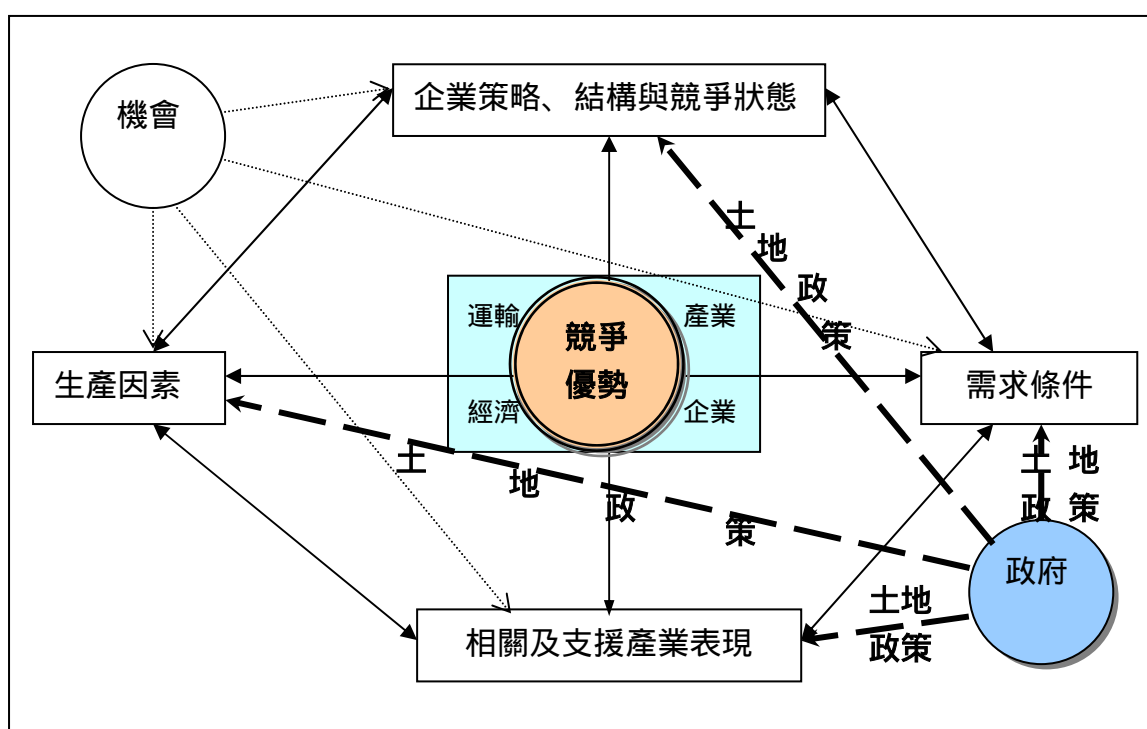


圖 7：經濟全球化下的競爭優勢鑽石體系圖

資料來源：Porter (1990)；作者繪製

土地政策的影響範圍甚廣，其政策上、制度上的調整亦不易於短期之內完成，在經濟全球化的競爭壓力下，全球性的都會區域競爭又為必然之趨勢，因此在提升都會區域空間競爭力之作為上，終究回歸於土地層面來加以重新探討檢視之，透過制度上之調整、體制及政策之分析與研擬、對產權型態、土地提供使用及使用管制方式、不動產市場運作介入方式之調整、及相關具有發展競爭力產業之用地設置等課題來加以研究，以提升整體都會區域空間中的環境品質（包括各項公共設施建設及交通建設）降低其產業用地成本、具彈性之土地供給與管制、及加速高競爭力產業用地之移轉流通與降低其交易成本，達到提升都會區域空間

發展之全球競爭力之目標。因此未來政府（或都會區域政府）可先由瞭解都會區域空間中產業發展現況及其對產業用地之需求開始，逐步分析各項都會區域空間中提升其全球競爭力之項目，再藉由相關之政策措施來加以落實之。

貳、土地政策塑造城市競爭力

在經濟全球化與過去傳統的都市發展不同的特徵下（可參考表 5），土地政策所扮演的角色，除了必須是都會區域空間發展的推手外，更必須要積極回應經濟全球化下的各項特徵，做時代性的政策調整及因應措施。因此，本研究提出因應經濟全球化下的都會區域空間發展土地政策思考面向，做為形塑經濟全球化下都會區域空間的土地政策參考建議。

表 5：傳統都市成長與全球化下的都會區域空間發展特徵比較表

都市發展	傳統都市成長	經濟全球化下的都會區域空間發展
都市系統理論	中地理論	網絡都市理論
基礎設施	服務地方需求	服務全球化需求
交通運輸	加強區域間的運輸功能	除區域間的運輸功能之外，更加強國際間的運輸功能
產業發展	在單一都市中完成產業生產鏈連結	透過國際都會區域空間分工及整合發展
市場範圍	地方市場	全球市場
腹地空間	受中心都市腹地限制	全球都會區域空間連結，不受限制
資金來源	以地方投資為主	以外資投資為主
特色發展	地區性特色產業	全球性特色產業
比較利益	地區性生產成本最低	全球性生產成本低
勞動力要求	重視量的需求	重視質的需求

都市發展	傳統都市成長	經濟全球化下的都會區域空間發展
發展導向	勞力密集、資金密集、技術密集	知識勞力密集、全球資金密集、高科技技術密集
政府態度	封閉	開放

資料來源：作者整理

因應經濟全球化，提升城市競爭力的土地政策思考面向建議分述如下：

一、設立具有競爭力的產業發展專區

由於在經濟全球化的過程中，全球投資者在評估產業開發投資時，首先考慮的便是土地成本問題。一個具有高投資意願的環境，必須使投資者在尋找可開發土地的過程中，其阻力最小，同時投資意願最高。往往投資者在評估是否開發其土地時，會考慮到土地取得難度、周邊的公共設施開發情形、相關產業配合的開發情形，以及是否具有聚集利益的存在。因此，若政府透過相關土地政策的設立，建立具有全球發展競爭力的產業專區，不但能夠使具有投資意願的廠商，明確知道開發土地的位置，同時也可以透過相關的規劃程序，使周圍的公共設施開發情形符合其產業發展所須，廠商在投資開發的過程中，不需要負擔多餘的公共設施投資成本，將會提高投資開發的意願，同時也會具備在全球化比較利益的競爭過程中相對競爭優勢。

過去的土地開發情形，主要是藉由各個具有投資意願的廠商在此空間中尋找成本最低之處來進行開發。因此，往往一個廠商的開始開發會帶動相關產業性質的廠商並同開發，形成聚集經濟規模；而現今在經濟全球化的影響下，投資行為流動至世界各國；為了要使台灣具有投資的競爭力，提高其投資意願，必須讓相對的競爭優勢能夠凸顯；而透過土地政策的推動，確立具有發展競爭潛力的產業區位，減少相關產業在台灣投資開發過程中的時間及阻礙，同時也可透過政府的專區劃定，催生周圍的公共設施建設發展，間接提高投資者的投資開發意願。

二、土地開發審議時程快速及相關法令規定明確

在全球投資的比較利益下，就競爭優勢及競爭潛力而言，那個空間能夠提供最快速、最省成本的投資環境，即愈可能在各國的投資環境中脫穎而出。就目前台灣的土地開發審議制度而言，最令人詬病的是開發審議的時程冗長，往往會造成投資人在開發前的審議過程中浪費相當多的時間來進行相關的評估動作。在

過去全球投資市場尚未開放時，投資人只能在國內甚至是區域內進行投資行為，因此對於土地開發審議時程的冗長，只能單方面建議政府審議速度加快，無法有具體的迫切要求。然而在經濟全球化的影響下，投資市場開放至全球，投資人對於土地開發審議時程的重視，也隨著資訊時代的來臨而逐漸重視。因此政府單位對於土地開發審議時程的重視，也必須要隨著經濟全球化的腳步而看重之。

根據金家禾(2001c)在探討兩岸土地開發制度與城市競爭力關係的研究中可發現到，研究中所進行的問卷結果顯示：影響開發業者選擇土地開發投資地點之因素，除開發成本因素之外，尚包括開發者對該都市整體競爭力之評定¹⁷，更重要者，開發業者所考慮為當地政府對開發用地之提供開發及其管制與審查情形。因此土地開發審議過程，往往是一個影響投資者開發投資的重要決策因素。過去政府在經濟全球化時代未開放前，對此議題可視為是一個被動需求的角色，然而在經濟全球化的影響下，政府的態度應轉為主動積極審查及協助的角色；透過相關土地政策的明確規定，讓投資者瞭解相關的投資開發規定及法令，同時也縮短審議的時間，讓投資者的事前開發成本，因為政府的政策能夠降到最低，提供一個具有高投資意願的環境。否則，在經濟全球化的極化效應之下，台灣不但是無法吸引外資進入投資的環境，還會因為全球化的影響，使原本的本地投資者往國外的投資環境投資開發。為避免這樣的情況發生，政府的態度、相關土地政策的引導是相當重要的一環。

三、地價制度的配合

由於一般的產業發展，往往視土地為生產要素之一，因此在土地的取得價格上，往往希望愈低愈好，愈能夠促進投資者的投資意願。而在經濟全球化的影響下，土地的取得價格非但要和國家內的其他都會區域空間競爭，更要和全球都會區域空間競爭。而在此競爭過程中，不能盲目地比較那一個空間的土地成本取得最低，更應該要從整體的土地制度面進行分析。

土地的取得成本高低，不必然是決定於土地的「購買成本」。對投資者而言，一個良好的地價制度，應使投資者能夠用最低的土地成本來取得所需要之產業用地進行開發；而在開發的過程中，其持有成本低，同時未來若不繼續經營時，其用地之間的移轉成本亦為低。因此整體地價制度的考量，應從取得成本、持有成本，甚至是移轉成本三方面來進行考量。以大陸為例，大陸的土地所有權制度採土地國有制，開發者僅能取得有使用期限的土地使用權；而其使用權依不同地區及不同使用別而有不同之使用期限，其取得方式亦有經協議、招標、拍賣或與當

¹⁷ 如該都市整體及其產業發展前景、當地相關基礎設施之建設情形、獎勵企業發展之措施等。

地企業合作開發其所管理使用之土地，各種方式之運作過程不同，所決定之土地使用權費亦不同，即使是區位相鄰近、條件相當之土地可能因取得方式或管道不同，而有極大的成本差異，往往造成投資者相當大的投資障礙(金家禾，2001c)；反觀台灣的投資環境，政府所主導的科學園區，以發展高科技產業為主，所需設廠用地或廠房是以出租方式辦理，且其租金比園區外之租金相對較低，有助於其園區發展的競爭優勢；而在工業區土地租金方面，自91年5月1日起，經濟部促進廠商投資設廠，擴大工業區土地租金優惠措施，將租金優惠延長為六年，即提供承租廠商前二年免租金，第三、四年採審定租金六折，第五、六年採審定租金八折，第七年起回復原審定租金之優惠措施，亦是提供工業區發展的競爭優勢。因此在經濟全球化的影響下，政府對於土地政策中的地價制度一環，應該要重新審視之，針對不同發展產業的用地需求，給予投資者一個明確的投資開發環境，才能夠在全球的投資市場中具備競爭優勢。

四、產業用地獎勵制度

在產業開發的過程中，除了可以透過地價制度的設計，使廠商投資者的成本降低，亦可透過土地相關的獎勵制度措施，使投資者的投資意願提高。例如透過地價稅的補貼、土地稅的減免，獎勵具有競爭力產業的開發；透過開發影響費的減免，鼓勵具有競爭力產業的開發行為。除此之外，為鼓勵外國人投資，亦可設立外國人投資獎勵相關土地條款，像是外國營利事業或其在中華民國境內設立之分公司，自行或委託國內營利事業在中華民國設立物流配送中心，從事儲存、簡易加工，並交付該外國營利事業之貨物予國內客戶，其所得免徵營利事業所得稅等。可以透過土地相關獎勵制度，間接地影響經濟全球化下的都會區域空間發展環境，使得此都會區域空間發展環境，更加具有全球競爭優勢。

五、公共設施、基礎建設的需求全球化

為因應經濟全球化的特徵發展，過去都市發展過程中的公共設施及基礎建設，主要強調地區性及地方性的特色，滿足地區性人口生活所須。然而在經濟全球化的影響下，為使都會區域空間具有全球投資吸引力，則此空間中必須要具有全球化的公共設施及基礎建設，才能夠具有外資投資開發的吸引力。因此在土地政策的擬定過程中，必須要透過此概念重新思考相關的配套措施。例如，在經濟全球化的影響下，國際間的交通運輸影響都會區域空間發展的程度愈來愈高，因此，傳統的土地政策可能只會偏重於區域性的交通建設及交通發展；然而在經濟全球化的影響下，土地政策須轉向全球化，任何的公共設施、基礎建設都必須由全球化的角度加以思考，像是國際機場區位劃設及其附近的交通連結關係、國際港口的區位劃設及其附近的交通連結關係、國際會議廳的設立及其設備設施、全

球網際網絡的連線程度、國際電信的發展程度、國際藝文中心的設立、國際旅館的數量、國際語言的溝通程度等等，這些都是相關於公共設施或基礎設施的項目，也都間接地影響到此都會區域空間的全球化程度，因此在思考經濟全球化下的土地政策時，必須要透過這些全球化的公共設施、基礎設施進行思考，藉此發展具有全球競爭優勢的都會區域空間。

六、其他政策面向

由於經濟全球化下的都會區域空間塑造，不單是靠土地政策的擬定即可落實，還必須靠其他的相關政策及措施配合，才能夠有效地積極形塑。例如對勞動力的需求，在經濟全球化下，為因應具有全球競爭力產業的發展，勞動人口的素質也成為都會區域空間中是否能夠具備有全球競爭潛力的評估項目之一；還有特色產業的發展，都會區域空間中的特色產業發展是否能夠具有全球特色，能夠吸引不同國家、不同族群的注意及喜好，同時能夠為此都會區域空間帶來不小的收益，亦是決定此都會區域空間是否發展出具有全球競爭力的都會區域空間評估項目之一。除此之外，最重要的當然就是政府的政策態度，由於各種空間條件之設立都必須來自於政府的政策支持，因此政府的政策思考方向及政策擬定過程，就成為此都會區域空間是否能夠有效地的落實因素之一。

第二節 提升臺中市都會區域空間競爭力之土地政策

『藍海策略』一書作者金偉燦(W. Chan Kim)、莫伯尼(Renee Mauborgne)的研究指出，成功企業的市場策略，都具有「降低、創造、提升、消除」等四項行動架構的特點，在追求拉大與對手差異化的同時，也要努力降低成本，增加對手進入的難度，並從中創造出屬於「顧客與我」的新價值曲線。為了建設臺中市成為一個國際都會，胡志強市長提出「文化、經濟、國際城」市政發展願景，並提出臺中市政府四項行動架構，包括創造經濟價值、提升城市美學、消除三大刻板印象、降低交通成本及行政成本（林靜宜等，2006），作為臺中市迎接二十一世紀的建設方針與準備，因應如火如荼的全球化現象。此一願景將透過三個主軸及十大面向來達成，三個主軸願景是「邁向國際的競爭力」、「優質生活的生命力」及「富有創造力的都市形象」等三個施政目標，希望把臺中市打造成文化新都進軍國際社會。然而在經濟全球化下，檢視目前臺中市的發展現況，仍有需要土地政策配合與執行之層面。因此在提升臺中市的全球競爭力目標下，本研究提出四個行動架構分析說明，期能經由城市競爭力之提升，使臺中市邁向國際化、全球化。

壹、創造中部區域科技產業競爭力

綜觀臺中都會區總就業人口，一級產業人口呈現衰退；一級產業人口衰退，已是全台普遍現象，臺中都會區雖為台灣重要農糧產地，然而隨著都市化程度越高，衰退程度較全台中部地區大，而臺中都會區主要以二級產業為主，自潭子台中加工出口區、台中港、台中港關聯工業區等設置後，已成為中部區域之主要工業重鎮。事實上相較於其他都會區，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。

評析臺中市工業發展的潛力，不難發現在論述工業發展潛力時，不能將臺中縣置於身外。由於臺中縣工業區用地為全台第三大，又為全台都市計畫工業區面積最大的縣市；已開發之工業區包括有座落於都市土地內之梧棲鎮的台中關聯工業區、潭子鄉的台中加工出口區、太平市的太平工業區，以及位於非都市土地內之大甲鎮的幼獅工業區，以及大里市的大里工業區。結合中部區域的產業發展競爭力，配合臺中工業區中部製造業中心的成立，以高科技研發並結合軟體工業區及臺中市之大專院校，使之形成科學園區，以發展軟體資訊、電子、電機及航太工業等產業為主。同時以臺中縣的大里市、太平市為主副製造中心，並且與附近的鄉鎮結合，形成一環繞臺中縣市中部製業中心，以生產金屬製品製造、精密機械製造為主。短期內發展清泉崗為快遞貨物轉運中心，中長期則發展為國際航

空旅客轉運中心，以加速推動高科技工業之發展（洪佳君，2003）。由前述本研究整理經濟全球化之影響可知，具有全球競爭力之都會區域空間，其地理空間範圍必須廣大，須結合不同發展機能的都市進行城市機能及功能上之連結。因此近年來臺中市政府一直推動台中縣市合併之概念，亦是符合經濟全球化下具有全球競爭力之都市區域做法。

建議未來工業區土地採多元與彈性之供應機制，對於原本的土地規劃重新調整其利用方式，並採各種優惠方式提供產業使用。透過產業用地獎勵制度、優惠財稅措施鼓勵全國機械大廠來臺中經營，使中部地區成為台灣規模最大、規劃最完善、最具特色的機械業發展園區，並藉由加入全球化經濟體系的機會，擴展台灣精密機械工業的全球市場佔有率。

貳、提升國際化的城市美學

當全球大都市都朝向低污染產業開發之際，發展文化經濟有其絕對的必要性。臺中市為加強文化建設，希望能藉由古根漢台中分館大大提升台灣在國際文化界的地位與影響力，增加西方文化主流對台灣的興趣及增加台灣與地球村的接軌與互動，積極邀請古根漢美術館在臺中市設立分館。古根漢美術館基地規劃於七期重劃區之文高用地，位於中港交流道東南側，臨接 80 米外環道，民國 78 年經市地重劃後，街郭東側為七期重劃區新市政中心的建築預定地，西側為筏子溪流域與中彰快速道路及高速公路。

古根漢台中分館與其說是為城市生活注入一股國際性的新鮮事物，不如說是一項城市性的投資。透過文化藝術產業的強化，直接改善觀光潛力資源，帶動經濟多元化的發展。而全球已有許多城市透過文化藝術產業的強化，直接改善觀光潛力資源，帶動經濟多元化的發展；藉由古根漢美術館進駐使城市再生，再到都市整體形象與競爭力的提升，是值得思考的城市發展政策。

然而臺中過去素有「文化城」之名，在整體文化土壤薄弱，在地文化難有深層發展的情況下，突有其名卻難有其實。而臺中市城市美學的發展困境，以全市性文化設施而言，包括文化中心、中興堂、省立圖書館到近年的美術館、自然科學博物館及經國園道等設施，呈現零散分佈的現象，未能形成關鍵的整體性文化帶，亦無法產生提升整體城市美學的催化作用；同時臺中市目前所推動之大型建設過多，包括新市政中心、國家歌劇院、火車站特定區、中科園區及第三國際機場等，若能夠結合土地政策，規劃一個完整潛力的文化觀光園區（包括有生活、生產、生態的文化願景），將既有資源之空間分布及空間結構，形成明顯且獨具

特色的個別區域與環狀的綠園道，保持主區為全市中心的功能，但各個區域又有其連結，及周邊公共設施建設併同規劃發展，將可更全面性帶動臺中市提升城市美學的涵養。

文化是智慧的結晶，對民眾的影響是循序漸進、不知不覺潛移默化的過程；而文化城更應該是個人性化的城市，讓當地居民認同城市的成長歷史、城市活動的親切紋理，並對城市發展具有認知的體認，強烈市民活動的認同感。有鑑於此，臺中市未來的整體發展定位必須建構在既有基礎上，充分利用地方特色及產業基礎，以提升市民生活文化品質為首要任務，並重新定位過去文化城創新與改革的精神，將臺中市形塑成為一個具有文化深切涵養的城市。無須將所有美好的事物都搬到臺中市，才能建造一個富有城市美學的都市，而是從市民開始營造強烈的歸屬感與認同感，才可能在各個不同的面向上共同為臺中市的永續發展而努力；引導活化的民間團體及在地居民投入生活營造活動，讓臺中市民與民間資源成為未來城市美學的發展主體，是未來臺中市發展的重要課題。

參、消除國際交流的運輸阻礙

臺中市面對全球化的潮流，所需配合規劃的運輸設施包括以海、空運為主的機場與港口建設，因此在都市發展架構上，也應該配合機場與港口的運作，提供相關的都市規畫配套計畫。

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，預估著下一世紀初其運量佔全球航空市場運量的比率將達到 39.2%（約 1 億 8 千 9 百萬年旅次），至 2010 年時，更可望佔有全球市場的 51.1%（約 3 億 7 千 5 百萬年旅次）（交通部運輸研究所，1998），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。

由海運網路來看，台灣的海運網路遍及五大洲 69 個國家，全球設有數百處服務據點；由東亞地區來看，東亞島弧乃是東亞大陸向海洋發展的第一線，而台灣位居東亞島弧的中間點，北方鄰接日本與韓國，南方鄰接東南亞地區至澳洲，在國際地位上具有一定的影響力。而中國大陸是近年來國際間矚目的新興市場，同文同種的台灣地區已具備相當程度的軟體服務系統，無疑是國際各國進軍大陸市場的前哨站（戴佑敏，2002）。配合亞太海運中心的構想，台中港成為兩岸直航之機會與可能性將更加提高，未來台中港特定區的重要性更形重要。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。

有鑑於以往交通運輸對都市發展往往是附屬與配合的角色，若交通運輸與都市發展的腳步失調，將形成影響都市發展的主因。臺中都會區位於台灣中部，且目前為中部工商發展重心，於區內提出中部國際機場及台中港海運中心構想二個計畫，將能夠使得中部地區的商品更方便的超越國界自由流動。在全球化的影響下，跨國公司（Transnational Corporation）紛紛成立發展，跨越國界以最適當的技術，在最適當的地方，用最有利的生產因素組合，並追求公司最大的利益，而這種利益不一定是利潤最大，但卻是在全球分工下最有利的狀態。面對著全球人流、物流、資訊流快速變遷的同時，臺中市市政建設計畫，有必要重新在全球性發展策略指引下，重新評估原有的計畫，並參酌現今的都市發展趨勢再行規劃。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之場域。

肆、降低舊市區中心老化危機

臺中市的發展迄今已有三百餘年歷史，其發展過程約可分為清廷拓墾、日本開發建設以及光復後國民政府經營時期三個階段才有今日成就。臺中市為台灣中部最大的都市，也是臺中都會區的主要核心都市，從發展軌跡來看，臺中市在 1891 年時即已形成現有的舊市中心區，延續這一百多年來，舊市中心區始終提供交通運輸、零售商業、政府部門辦公活動及居住混合功能，而臺中市早期發展的聚落形成繁華的老街，各條街道或因沿街建築的構造形式或因建築立面的特色，形成獨樹一格老街風格。此類老街滿是人們生活的痕跡，亦是地方居民重要的記

憶空間，且老街的一磚一石，皆透露著地方歷史的歲月，對地方具有歷史承傳的價值與意義（賴順盛、曾藍因，1989）。然到了 1980 年代末期，舊市中心區的競爭力逐漸在郊區化的勢力牽動以及房地產開發壓力下，面臨頹廢及功能不彰的困境，同時郊區亦形成龐大的開發新社區，並成為台灣地區空屋率最高的地區。

當都市機能到達尖峰階段時，單靠都市計畫的手段已無法維持都市機能不老化，因此需要都市更新去補充和增進都市機能。臺中市市中心區密集發展，人口密度偏高發展，而都會區外圍鄉鎮人口成長緩慢甚至衰退，臺中市都市發展的危機與區域發展的失衡，使得市中心與近郊人口成長快速的地區，由於公共建設趕不上人口成長的速度，造成居住環境品質的低落，例如交通擁擠、停車位不足、公共設施缺乏等。且由於主要交通軸線向西發展，大型購物中心紛紛出現（中港 SOGO 商圈、新光三越、老虎城、家樂福旗艦店），加上舊市區空間在建物普遍老舊、公共設施不足以及整體環境品質低落的情況下，無法滿足新興消費型態的需要，在商圈轉移下的臺中市市中區，顯見正面臨快速嚴重的衰敗命運。市中心區一直面臨人口及產業日漸衰退與外移的威脅，市中心再發展成功的關鍵應該是在於地區產業能否振興起來，活化產業發展，遴選具歷史意義及特色街巷的商業空間，透過造街與徒步街規劃的方式，活化地區商業空間及機能來復甦市中心區商業帶動地區發展。

市中心區在臺中都會區的發展中，未來應透過都市更新的方式建立舊市中心商圈，並在既有傳統獨特的都市紋理中，形塑有別於中港商圈等新興商圈的國際性商圈型態，配合市中心區小街廓的都市紋理，輔以徒步街的規劃，形成新世代的文化、流行、休閒中心。根據交通部觀光局辦理「95 年來臺旅客消費及動向調查」結果顯示，夜市、故宮博物院、臺北 101 為主要遊覽景點。臺中市的夜市及商圈即成為解除市中區老化危機的轉捩點，若能藉由土地政策，使傳統街區與現代多樣化功能設施連結在一起，整體提升市中心與後火車站地區的競爭力。讓民眾在熱鬧喧騰的臺中市消費時，亦能見證臺中市的二元都市意象，經日據時期都市規劃所奠定市中心四十五度斜交的格狀系統，以及留有日據時代巴洛克式和後現代主義風格紅磚立面老街，和大正後期的木板牆建築，甚至部分老街還有一些土角厝參雜其中，增加了消費過程中的老街人文氣息。這些過去歷史歲月的建築與紋理，不再是舊市區中心發展的負擔，反而是再發展的最佳潛力。

第六章 結論與建議

在經濟全球化的影響下，都市發展已由單一都市成長方式，轉變成為都會區域空間的發展方式。透過都會區域空間的發展方式，可以突破過去傳統中地理論的都市發展限制，結合各個都市的不同機能整體發展。為了要使此都會區域空間能夠及時因應經濟全球化下的影響，本研究透過分析經濟全球化的特徵，瞭解都會區域空間中的各項發展變化，再藉由土地政策的配套措施形塑整體都會區域空間。由於土地政策對於整體都會區域空間競爭優勢的提升具有相當大的影響，因此，本研究以臺中市為例，探討經濟全球化下的土地政策，提供臺中市都會區域空間發展提升全球競爭潛力之建議。

第一節 結論

本研究在進行前述的各章節分析探討之後，可以歸納出以下幾個重要的結論以及研究成果：

一、經濟全球化現象對都市發展型態影響深遠

過去在探討都市發展理論中，主要以單一都市發展型態為主；但在經濟全球化的影響下，都市發展型態逐漸轉向多核心網絡發展型態，強調都市與都市間的交流及互補的功能，都市間透過各項機能不同及功能互補的發展情形，連結成為一個都會區域空間，併同發展為整體的都會區域空間。在經濟全球化的影響下，各國都市的發展型態也朝向都會區域發展的方向進行。例如像是倫敦及紐約，在世界都市體系中都算是核心地區的主要都市，而其都會區域空間的發展規模都遠比台灣來得大許多，也因為其都會區域空間的面積及範圍廣大，才能夠在其中具備有各項發展所需之競爭潛力，滿足在發展過程中所需的公共設施用地、勞動人口提供及各項文化、生活建設等。因此在面對經濟全球化下的影響時，不能再以往單一都市發展的角度來觀之，必須從整體都會區域空間發展角度來分析。

二、經濟全球化對都會區域空間的競爭層面影響主要在四個層面

1. 產業層面

全球化提高國際分工利益及產業競爭壓力，資本、技術、勞力、人才將會因此全球流動，找尋最低成本、最高附加價值的地區集中發展。各國的產業發展應依照各國不同的國情及現況發展來設立產業發展目標，同時藉由用地提供、租稅的獎勵優惠來鼓勵外資進入投資。

2.經濟層面

全球化促使跨國公司發展情形增加，直接投資全球化趨勢明顯，金融市場發展全球化，國際服務貿易將大幅提升，因此，各國若要吸引更多投資資本、享受經濟規模，則必須提供一個可具投資誘因的經濟環境，其中包括了產業用地的取得難易、土地相關法令的規定明確、土地投資的獎勵誘因、市場投資的自由度、政府對外資企業的態度（相關的獎勵措施）、當地環境的基礎公共設施、投資地的勞動生產力（包括工資成本及勞動素質）及投資地對外的連結關係（包括有形的運輸系統及無形的網際網路）等，將能帶動整體都會區域空間發展。

3.運輸層面

在全球化的影響之下，國與國之間的距離縮短，信息流動快速，因此，不論是產業發展或外國資本投資，運輸及網路的便捷將是提升都會區域空間中全球競爭潛力的必要條件。在都會區域空間中，若能結合運輸發展及經濟發展，或是產業發展，勢必將會提升都會區域的全球競爭潛力。

4.企業層面

創新科技往往代表著一個地區的研發能力，而研發能力愈高亦代表著此區的競爭力愈高；而研發能力的提升來自於人才教育的培養，同時也建構在便捷的運輸系統及發達的網際網路之上；除此之外，績效管理及知識經濟更是在經濟面向及產業面向發展過程中所不可欠缺考量的要素之一。在經濟全球化的影響之下，若要提升都會區域空間的全球競爭潛力，則不能忽視此一創新與企業發展競爭面向。

三、土地政策對經濟全球化下的都會區域空間形塑具有重要的影響力

由於經濟全球化發展下的都會區域空間必將結合土地利用的規劃發展；透過土地相關政策，提供都會區域空間發展過程中所需要的各項發展要件。例如：都會區域空間中提供的住宅區域供勞動人口成長（住宅區域配置）、交通運輸計畫（交通設施配置）使得不論是勞動人口的流動或是貨物及資訊的交換都能夠降低成本、產業成長所需要的生產者服務業及工商業（工業區、商業區配置）等，都必須透過土地政策的擬定及實施來落此都會區域空間。而根據 Porter 的鑽石體系可瞭解都會區域空間競爭力之提升需要有一個品質良好的建成環境做為後盾，而優質的建成環境則有賴於健全的土地政策與土地制度，以孕育及引導土地開發行為並強化其對經濟全球化下情勢變動之調適能力。因此，健全的土地政策是提升都會區域全球競爭力之必要條件。

四、經濟全球化下提升城市競爭力的土地政策

1. 設立具有競爭力的產業發展專區

可以減少投資者在全球投資環境中找尋適宜開發土地的成本，同時降低土地取得難度，亦可藉由產業發展專區的設置，開發計畫性的公共設施，以滿足產業發展所需之基礎建設。

2. 土地開發審議時程快速及相關法令規定明確

可以減少投資者事前開發的審議成本，同時降低在開發審議過程中的不確定開發因素，藉由著開發審議的彈性制度提高投資者的投資意願；而相關法令的規定明確及整體投資土地環境的穩定情形亦可以提高投資人的投資意願。

3. 地價制度的配合

透過地價制度的政策引導，可以降低土地取得成本，減少投資者投資進入障礙，提高投資者的開發意願；可以降低土地持有成本，透過地價補貼的政策，減少投資者在開發過程中的成本；可以降低土地移轉成本，減少投資者的投資疑慮，提高其投資意願及投資速度。

4. 產業用地獎勵制度

針對特定發展產業給予土地相關的優惠措施，可以提高其投資者的投資意願，例如：地價稅的補貼、土地稅的減免、開發影響費的減免；而若針對外資投資產業給予土地相關的優惠措施，即可以提高外資投資的意願。

5. 公共設施、基礎建設的需求全球化

為因應經濟全球化的特徵發展，使都會區域空間具有全球的投資吸引力，則此空間中必須要具有全球化的公共設施及基礎建設，才能夠具有吸引外資投資開發的吸引力。

6. 其他政策面向

經濟全球化下的都會區域空間塑造，除了靠土地政策之外，還必須思考知識技術密集的勞動力政策是否能符合全球化的需求，以及全球化的產業發展政策是否能夠開發全球市場等眾多相關發展政策，其中還包括需要開放的政府態度才有助於吸引外資投資的意願。

第二節 建議

本研究提出經濟全球化發展對都會區域空間發展的影響特徵，以及為落實此一具有全球競爭潛力的都會區域所須之土地政策，並以臺中市為例，提出臺中市都會區域空間發展提升全球競爭潛力之建議，作為相關單位施政之參考。

一、創造中部區域科技產業競爭力

建議未來工業區土地採多元與彈性之供應機制，對原本的土地規劃重新調整其利用方式，並採各種優惠方式提供產業使用。透過產業用地獎勵制度、優惠財稅措施鼓勵全國機械大廠來臺中經營，結合臺中縣市現況之發展優勢，使中部地區成為台灣規模最大、規劃最完善、最具特色的機械業發展園區，並藉由加入全球化經濟體系的機會，擴展台灣精密機械工業的全球市場佔有率。

二、提升國際化的城市美學

文化是智慧的結晶，對民眾的影響是循序漸進、不知不覺潛移默化的過程；而文化城更應該是個人性化的城市，讓當地居民認同城市的成長歷史、城市活動的親切紋理，並對城市發展具有認知的體認，強烈市民活動的認同感。臺中市未來的整體發展定位必須建構在既有基礎上，結合土地政策，規劃一個完整潛力的文化觀光園區（包括有生活、生產、生態的文化願景），充分利用地方特色及產業基礎，引導活化的民間團體及在地居民投入生活營造活動，以提升市民生活文化品質為首要任務，並重新定位過去文化城創新與改革的精神，讓臺中市民與民間資源成為未來城市美學的發展主體，將臺中市形塑成為一個具有文化深切涵養的城市。

三、消除國際交流的運輸阻礙

臺中都會區位於台灣中部，且目前為中部工商發展重心，於區內提出中部國際機場及台中港海運中心構想二個計畫，將能夠使得中部地區的商品更方便的超越國界自由流動。面對著全球人流、物流、資訊流快速變遷的同時，臺中市市政建設計畫，有必要重新在全球性發展策略指引下，重新評估原有的計畫，並參酌現今的都市發展趨勢再行規劃。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之場域。

四、降低舊市區中心老化危機

市中心區在臺中都會區的發展中，未來應透過都市更新的方式建立舊市中心商圈，並在既有傳統獨特的都市紋理中，形塑有別於中港商圈等新興商圈的國

際性商圈型態，配合市中心區小街廓的都市紋理，輔以徒步街的規劃，形成新世代的文化、流行、休閒中心。藉由土地政策，使傳統街區與現代多樣化功能設施連結在一起，整體提升市中心與後火車站地區的競爭力。讓民眾在熱鬧喧騰的臺中市中消費時，亦能見證臺中市的二元都市意象，經日據時期都市規劃所奠定市中心四十五度斜交的格狀系統，以及留有日據時代巴洛克式和後現代主義風格紅磚立面老街等；這些過去歷史歲月的建築與紋理，不再是舊市區中心發展的負擔，反而是再發展的最佳潛力。

參考文獻

壹、中文文獻

1. 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。
2. Porter, Michael E. (1999), 「競爭優勢」, 臺北市: 天下遠見。
3. W. Chan Kim、Renee Mauborgne, 黃秀媛譯 (2007), 藍海策略, 臺北市: 天下遠見。
4. 尹啟銘 (2004), 「台灣經濟轉捩時刻」, 台北市: 商周。
5. 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。
6. 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。
7. 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。
8. 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。
9. 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。
10. 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。
11. 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。
12. 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。
13. 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。

14. 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。
15. 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。
16. 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」,第 30 卷,第 5 期。
17. 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。
18. 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」。
19. 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。
20. 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。
21. 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。
22. 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。
23. 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。
24. 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。
25. 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。
26. 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。
27. 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。

28. 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。
29. 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。
30. 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。
31. 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。
32. 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。
33. 俞可平 (1999), 全球化研究的中國視角, 「戰略與管理」, 第三期。
34. 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。
35. 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。
36. 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。
37. 朗沃斯 (1996), 經濟革命的痛苦代價, 芝加哥論壇報。
38. 高希均、石滋宜 (1996), 「競爭力手冊」, 台北: 天下文化。
39. 高洪深、楊宏志 (2003), 「知識經濟學」, 台北: 五南。
40. 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。
41. 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。
42. 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。
43. 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。
44. 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。
45. 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。
 46. 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。
 47. 賴順盛、曾藍因 (1989), 「臺中市發展史」, 臺中: 臺中市政府。
 48. 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。

貳、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 Cosmocreave Constellation,” *The Cosmocreave 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 Hierachy,” 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. 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-city world,” 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 metropololises and South American cites*. 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: *World Cities 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 theoretical philosophy*. 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) , *Trannational Corporations and Transborder Data Flows : A Technical Paper*. New York : United Nations.ST/CTC/23.
24. Yeung, W. C. Henry (1998), “Capital, state and space : Contesting the borderless world,” *Transaction Institute of British Geographers*, 23 : 291-309.