150 年來臺灣港口的變遷與海運發展

文／戴寶村（政治大學臺灣史研究所教授）

▲2009 年啟用的臺北港。（攝影／陳敏明）

臺灣是西太平洋上的島嶼，海島的地緣關係、地理條件、海岸港口、洋流潮汐、生業經貿、渡海移民等諸多質素，形構臺灣獨特的海洋文化與歷史發展特色。

臺灣各族群都有海洋活動的歷史經驗：史前族群和原住民駕駛側翼板船遠航，漢人冒險渡過黑水溝，1949 年百萬餘新住民移入臺灣，就移民歷史特質而言，「過鹹水」是臺灣人的共同歷史記憶。在重商而具企業精神的傳統上，能以有限自然資源創造世界矚目的經濟成就， MIT（Made in Taiwan）的產品流通於世界各地，臺灣海運貨櫃船隊航行全球大洋，再加上遠洋漁業的蓬勃發展，成爲奠定海洋立國的堅實條件。

多港對渡與三正口

臺灣對外關係主要依賴航運，清代隨著移民渡臺日眾，墾闢日廣，各地生產的米、糖等農產品運銷清國本土，而各類民生日用品則仰賴對岸輸入，因此清廷陸續開放對渡港口，以應航運往來之需。1684 年開放臺灣府內港（鹿耳門）與廈門通航，1784 年再開放中路的鹿港與蚶江通航，1794 年又開放八里坌與蚶江、五虎門通航。1824 年奏准開放彰化之五條港（即海豐港）和噶瑪蘭之烏石港。

其中，臺南府城、鹿港及八里坌港，乃是作爲兩岸正式貿易進出的港口，這三個政府指定的港口，在民間一般被稱爲「正港」，在政府方面則稱「正口」，派有海防部隊駐紮，設有關稅人員，貨物進出須接受檢查。若不是從這些港口進出，沒有正式的登記和課稅，就成了現在的偷渡和走私。

開港通商與南北四港

1862 年臺灣確定共開打狗、臺灣府、雞籠、滬尾四港口通商貿易，進入國際貿易的領域。外商陸續在四口岸設立洋行進行貿易，逐漸取代傳統行郊（同業組織），透過其廣大的貿易體系，將臺灣的產品銷往世界各地。主要的進口商品以鴉片和紡織品爲主，出口商品則以米、樟腦、茶、糖爲大宗。

開港通商造成臺灣政經重心北移。開港通商前，臺灣政治、經濟重心在臺南府城，滬尾（淡水）開港後，淡水成爲北臺的貨物集散出入口，由於市場對於茶、樟腦的需求量大增，促成茶葉之生產與出口貿易的繁榮，北部地區近山之地亦得盡其利，沿河市鎮隨之發展，大稻埕即是由茶葉中心而成爲北臺最大街市，商業、經濟迅速發展，促進臺北的都市化。

▲興建於 1826 年的烏石港，具有特殊歷史意義。（攝影／陳敏明）

▲日治時期基隆港。圖片取自《日本地理風俗大系》。（圖片提供／戴寶村）

▲基隆港是臺灣第一個實施港口現代化的港灣。（攝影／廖泰基）

糖主要由安平、打狗出口，但府城港口淤塞，不利船隻停泊，南臺貿易重心漸由安平移往打狗。

殖民地體制下的基隆與高雄

日人治臺後，以交通設施爲開發殖民地的先決條件。總督府選擇基隆港作爲第一個實施港口現代化的港灣，1906 年第二期築港工程完成後，基隆港的貿易額取代淡水，成爲全臺第一。日治時期基隆港的輸出入貨物價值經常占當時全島輸出入貨物價值的 50%以上，貨物進出口量亦爲全臺之冠。1935 年進入第四期築港工程，在南進政策及太平洋戰爭的影響之下，興建了外港東西兩座防波堤及社寮島上大型的乾船塢，以增加戰爭期間基隆港的運輸力。

高雄港至 1908 年才正式開工建港，第二期工程於 1937 年完成，碼頭工程可同時供 7 艘萬噸級船隻繫泊，另有繫船浮筒 15 座。外港南側建 788 公尺長之防波堤，其他相關的裝卸機具、倉儲設備、港區鐵路、燈號標械、港勤船隻、修船廠總、動力與勞工之供應等均頗完備，已具有現代化港口的規模。

高雄港與臺北港的發展

戰後，隨著臺灣經濟與外貿快速成長，基隆港與高雄港出現發展上的消長。基隆港雖是臺灣北部最大之國際港埠，然受限於港口與腹地條件，貨物裝卸量始終遜於高雄港。

高雄港自 1999 年的鼎盛時期，長期位居世界貨櫃吞吐量第三大港，僅次於新加坡和香港，2004 年達到歷史紀錄 940 萬 TEU。但此後逐年下滑，2008 年在全球貨櫃港排名第十二，首度被擠出十名外。另一方面，基隆港因無法消化日益增長的貨櫃量，使得原本早已退出臺灣港口史舞臺的八里，有了另一開展的新機。

臺北港港址位於淡水河口南岸，原名淡水港。1995 年擬訂的「臺灣地區整體國際港埠發展規劃」，建議將臺北港擴建爲北部深水港，並提升爲基隆港之輔助港，解決北部港埠能量不足問題。1999 年三月核定實施，同年「淡水港」更名爲「臺北港」，2004 年公告指定爲基隆港之輔助港。雖然名爲輔助港，但因規劃爲北臺灣區域遠洋貨櫃主航線作業基地，將有超越基隆港之可能。由此趨勢長期觀察北臺灣的港口與航運發展，呈現了八里坌→淡水→基隆→八里的現象。2009 年 3 月臺北港啓用，象徵因淡水河系而興起的臺北市，也擁有與都市同名的國際港埠。

▲高雄港曾是世界貨櫃吞吐量第三大港。（攝影／廖泰基）