

調 查 報 告

壹、案由：據審計部106年度高雄市地方總決算審核報告，高雄市政府為提供該市遊艇產業之最佳投資環境及創造就業機會，規劃辦理南星計畫遊艇產業園區，以打造未來可提供遊艇廠商發展巨型遊艇之亞洲豪華遊艇製造中心，惟整體計畫延宕終至停辦，影響該產業發展，重大建設之規劃與執行亟待檢討改善案。

貳、調查意見：

本院依地方政府年度總決算審核報告相關內容，分別函請審計部、經濟部、財政部、交通部、高雄市政府提供相關資料。為深入瞭解案情，除邀請審計部於民國(下同)108年2月18日到院簡報外，並於同年108年4月29、30日前往高雄市聽取經濟部工業局及高雄市政府海洋局簡報、實地履勘南星計畫遊艇產業園區及訪視包含嘉信遊艇股份有限公司(下稱嘉信遊艇)、東哥企業股份有限公司(下稱東哥企業)、嘉鴻遊艇股份有限公司(下稱嘉鴻遊艇)等3家高雄市遊艇製造廠商，以實地瞭解目前遊艇製造產業所面臨之困境，復於同年5月8日諮詢臺灣遊艇工業同業公會(下稱遊艇公會)張學樵秘書長、財團法人船舶暨海洋產業研發中心(下稱船舶中心)周顯光執行長、政治大學社會學系鄭力軒副教授等學者專家提供專業意見，另於同年5月18日詢問高雄市政府陳鴻益副秘書長、該府海洋局趙紹廉局長、經濟部工業局楊志清副局長、交通部航政司葉協隆司長、航港局劉德財主任秘書、臺灣港務股份有限公司王錦榮助理副總經理等主管人員，暨參酌該等機關復函、詢問書面資料及會後補充說明等相關卷證，業已調查竣事。茲臚陳意見如下：

一、高雄市政府自99年起辦理「南星計畫遊艇產業園區」之先期規劃，並以公辦民營方式委託廠商進行開發，然因大林蒲地區居民及環保團體擔憂可能引起之環境污染而持續抗爭，致未能完成相關報編作業，並於105年9月終止開發，也因此無法落實結合遊艇上中下游產業鏈所形成之產業群聚效應及「亞洲豪華遊艇製造中心」之目標。高雄市政府辦理此案歷經十餘載卻仍未竟其功，該府實應切實檢討且引以為鑑，日後辦理類此涉及敏感議題之開發計畫時，於規劃初期除應確實蒐集各界意見外，並應積極協調溝通化解歧見，以避免立意良善之開發計畫因再三延宕而錯失產業發展契機。

(一)查遊艇公會於97年10月2日及同年12月31日函請高雄市政府於南星計畫設置遊艇產業專區¹並提送投資計畫書，經該府納入優先施政項目推動，成立「研商推動本市南星計畫區成立『遊艇產業專區』跨局處專案小組」。該專區係因應遊艇製造大型化，解決適時船廠廠房及腹地不足及避免遊艇產業外移等問題，期能創造遊艇產業最佳環境，協助產業擴充，提升產值，並創造就業機會之多元效益。遊艇公會於97年12月31日所提投資計畫書指出，遊艇產業逐漸聚集於南部地區，近5年來成長快速，各廠急尋適合建廠地點期能擴大產能，原高雄縣興達港遊艇專區因諸多因素，延宕5年終未能成局，期間已另覓土地完成建廠業者有嘉鴻、強生、宏海、新海洋及統怡等，投資土地超過2萬坪，該公會針對後續需求調查，共計18家公司約需求12萬坪土地。依下列條件，該公會擇定南星計畫中林路以南土

¹ 本案於規劃階段均係以遊艇產業「專區」稱之，嗣100年9月與受託開發廠商簽訂契約時始以遊艇產業「園區」稱之，名稱差異係因時點不同所致。

地，並表達該公會有意投資及設廠會員公司同意簽定投資意向書²，以確立規劃規模。

- 1、鄰近碼頭及機場，貨物進出口及船主拜訪便利。
- 2、人力物資集中、用地幅員廣闊，人力與土地成本具競爭力。
- 3、上游供應商與船廠毗鄰而居。
- 4、下水、上架、停泊整修方便，增加產品可靠度。
- 5、臨海設廠方便出入港口海試作業管制。
- 6、重視並提供人才培育、土地取得、投資獎勵、金融協助、公用設施等實質協助。

(二)次查高雄市政府海洋局(下稱海洋局)於98年9月3日邀請行政院經濟建設委員會(103年1月22日與行政院研究發展考核委員會合併，改組為國家發展委員會，下稱國發會)、交通部港務局(現為交通部航港局)、經濟部工業局、財政部國有財產局(現為財政部國有財產署)與遊艇公會等單位召開「研商南星計畫遊艇產業專區開發主體相關事宜會議」，會議決議建議本計畫委託專業顧問公司先行評估規劃，以取得相關詳細資訊。該府於99年度編列公務預算新臺幣(下同)200萬元辦理「南星計畫遊艇產業專區先期規劃」委託技術服務案，針對高雄市未來遊艇產業發展之需求，依「都市計畫法」第22條規定，擬定細部計畫作業，以整合遊艇產業製造、五金零件及物流等上中下游產業，形成產業聚落，以強化南部地區就業市場。該府預期該專區將有利於業者朝更大型化及更高附加價值的豪華遊艇發展，提高遊艇製造產業的競爭力，並建設高雄市成為「亞洲豪華遊艇製造中心」。該專區規劃目

² 99年4月22日時任市長陳菊與臺灣區遊艇工業同業公會理事長呂佳揚代表簽訂「南星計畫遊艇產業專區」投資意向書，計有20家業者擬投資該專區。

標如下：

- 1、提供產業製造專區，改善原有作業環境：高雄地區之遊艇廠房早期係由木材廠改裝，其廠址多位於臨海、大發等不近水岸之工業區，遊艇建造完成後往往須於深夜時刻以拖車拖至港邊，再裝大船載運至目的地，必需克服高壓電線、交通號誌等線路與號誌桿高度及安全島等運輸阻礙，且遊艇測試階段需使用下水碼頭與設備，其租賃、運輸時程及人員作業的成本與風險很難降低。此外，巨型遊艇之發展趨勢，亦使目前遊艇廠房面臨擴廠腹地不足的問題。爰此，該計畫首先考量船艇下水區及臨水廠房規模之設置需求，以及區內船艇及作業車輛之運輸動線彈性，以提供符合遊艇產業發展需求之土地規劃型態。
- 2、整合遊艇製造產業鏈，形成產業聚落：遊艇製造生產聚落的發展主要係著眼於技術流、人流、物流與金流的緊密結合，上下游產業鏈的鑲嵌鏈結，以及遊艇製造廠商間對內合作、對外競爭的產業聚落特色，是高雄發展遊艇製造的最大競爭優勢。該計畫將善用高雄遊艇製造產業群聚既有之資源優勢，於園區規劃時考量上、下游產業供給及遊艇製造同業之合作需求，構築關聯製造產業及營運資訊整合之發展腹地與平台，並提供遊艇展示、技術育成之加值服務，以整合遊艇產業製造、五金零件、木工裝潢及物流等遊艇上中下游產業鏈，形成產業聚落。
- 3、打造「亞洲豪華遊艇製造中心」：
 - (1) 以「亞洲豪華遊艇製造中心」為規劃目標，解決目前我國主要遊艇製造業分散於高雄港區、臨海工業區、大發工業區及旗津，而其中臨海

及大發工業區遊艇業者因廠房地處未臨水線之陸域，衍生遊艇陸上運輸及下水困難等問題，過去通常以僱用吊車方式克服運輸難題。

- (2) 面臨遊艇大型化發展之國際市場趨勢，傳統吊車已難勝任吊運大型遊艇下水之規模與負重，經濟部工業局雖委託海洋局興建遊艇下水設施，但遊艇產業每年15%之成長率發展態勢，廠房、下水碼頭與設備使用仍有擴充必要，且考量高雄遊艇製造產業競爭力，實應打造一全方位、專業化的遊艇製造園區，以群聚完整之遊艇製造產業鏈。

(三)再查南星計畫遊艇產業專區開發過程：

- 1、專區位置：位於高雄市西南側南星計畫區³，屬小港區，鄰近高雄港洲際貨櫃中心、鳳鼻頭漁港及臨海工業區，計畫範圍西至南星計畫填築完成之海埔新生地，東至南星路之80米道路用地西界，北至大林蒲貨櫃車停車場用地南界；南至鳳鼻頭漁港北側，總面積約113.10公頃，如圖1。

- 2、預計開發進度：

依據「南星計畫遊艇產業專區先期規劃委託技術服務案定案期末報告書」之規劃期程，南星計畫遊艇產業園區原規劃分二期開發，第一期用地預計於102年12月完成開發，第二期於103年12月完成開發。

- (1) 第一期區：屬94年2月23日公告發布實施之「擴

³ 南星計畫源自69年，因大林蒲地區鄰近海岸之鳳林國中暨週邊因颱風沖蝕沿岸致海水倒灌，高雄市政府使用建築廢料傾倒填土，填出近80公頃之海埔新生地，時值環保運動廢棄物利用之觀念興起，該府遂於77年報經行政院核定，逐步規劃運用建築廢棄物辦理大林蒲海岸海堤設置及填海造陸工程，並定名為南星計畫。計畫分3期辦理，計畫填妥3千公頃土地，其中第3期工程(又稱中程計畫)規劃自鳳林國中以南至鳳鼻頭海面築堤約220公頃海埔新生地。至98年1月高雄市政府宣布其中約120公頃土地將設置為自由貿易港區，其餘約100公頃則規劃設置為遊艇製造專區。

- 大及變更高雄市主要計畫大林蒲農業區、保護區、公園用地、學校用地、綠地用地、道路用地及加油站用地為特定倉儲轉運專用區、住宅區、學校用地、綠地用地、道路用地及加油站用地（配合紅毛港遷村及南星計畫）案」部分特定倉儲轉運專用區範圍，面積約46.63公頃。
- (2) 第二期區：為新填土區域（南星計畫第二階段第二區範圍），面積約66.47公頃，占計畫區總面積的58.78%。





圖1 南星計畫遊艇產業專區計畫範圍示意圖

資料來源：南星計畫遊艇產業專區委託技術服務案先期規劃定案期末報告。

3、開發執行經過：

- (1) 高雄市政府於99年11月26日函送開發計畫予經濟部轉陳行政院爭取補助經費，復經該院秘書長100年3月18日函復意見略以：「如財務分析可行，則本案以委託民間開發方式為宜，中央不予補助」。
- (2) 高雄市政府於100年3月25日召開「高雄市重大投資發展會議」，經裁示：「因應中央補助政策不明，為不影響南星計畫遊艇產業園區開發期程，在財務分析可行……本案請海洋局依『產業創新條例』及相關規定辦理委託公民營事業開發，不再申復中央補助」。
- (3) 高雄市政府依「產業創新條例」第37條規定，委託公民營事業辦理該案開發，並由受託之公民營事業自行籌措資金。而海洋局編列之南星計畫遊艇產業園區相關開發預算項目（包括先期規劃、招商、開發計畫擬訂及第一期用地開發環評等作業），均納為園區開發成本，並將由

受託公民營事業籌資歸墊。

- (4) 高雄市政府依「都市計畫法」第19條規定，自99年9月23日起至99年10月23日止進行「擬定高雄市南星計畫地區細部計畫（配合遊艇專區設置）」公開展覽，並於同年10月14日於大林蒲康樂活動中心舉辦公展說明會。公開展覽期間有里長等47人反對，其異議理由主要係因居民長期深受工業污染之苦，而擔憂遊艇產業設置會有空污及致癌等疑慮，並表達遷村訴求。高雄市政府回應，經徵詢遊艇公會理事長意見稱，「遊艇製造業於我國發展已超過40年，在玻璃纖維（FRP）製造過程，大部分已由現代化真空成型法所克服，至於一般的噴漆及研磨，也都採用隔離負壓的方式進行，一方面控制污染，另一方面則是維持高品質附加價值所必須的工法，遊艇製造已經是非常低污染的精緻工業，由於民眾極少接觸到，致產生一些溝通上的誤解。」專區之設立預估提供就業機會將達4,000人以上，該府環保局亦表示，「專區設置涉及空氣污染部分，將依法嚴加管制。」高雄市都市計畫委員會最終決議，維持公展草案（請開發、管理單位與大林蒲居民持續溝通，提供就業機會及改善環境污染作好敦親睦鄰工作）。

4、環評審查過程：

- (1) 102年7月24日環評專案小組第3次初審會議：

該次會議結論略以：「經本專案小組專業判斷已無『環境影響評估法』第8條及『環境影響評估法施行細則』第19條所列各款情形之虞，無須進入第二階段環境影響評估……」建議本案通過環境影響評估審查，爰此本案就該產業

園區本身所造成之環境影響經專業判斷尚符規定。

(2) 102年9月25日第246次環評大會：

〈1〉環保署102年9月25日第246次環評大會，居民因設置遊艇工廠，將造成當地社區四面為工廠包圍、高屏空品區已是全臺空氣品質最糟之區域，不應再新增高污染工業、本案位於過度開發、已無環境涵容力的重污染區，開發案造成任何增量的致癌風險都是居民健康難以承受的威脅等因素，於環評大會表達強烈反對訴求。

〈2〉審查結論：本計畫造成大林蒲與鳳鼻頭之里民為工廠所包圍，目前區位選擇並非必然即為最適區位，應補充與其他替代方案評估比較相關資訊，亦即本案對環境有重大影響之虞，應繼續進行第二階段環境影響評估。

(3) 全區縮編開發：高雄市政府表示，觀諸各開發案之推動過程，在都市計畫審議、環境影響評估審議、可行性規劃報告等程序皆有公民參與之機制，通常亦有正反兩面民意，屬正常現象，然民意常隨時空背景、政治環境等因素有所改變。故102年9月25日第246次環評大會審議結果需進行第二階段環境影響評估，綜其原因係當地居民並非認為該園區自身造成環境影響引發之疑慮，而是居民對於大林蒲地區周遭受工廠環伺，對於環境現況的極度不滿所導致，為回應居民對於產業園區開發將加重環境負擔之疑慮，該府回應並採取因應措施如下：

〈1〉全區縮編開發、擴大綠地面積：改採縮小開發規模全區一次開發，將原規劃開發110.82

公頃土地縮減為86.4公頃，並將園區與社區與學校的距離由80公尺擴大至150公尺，遊艇製造基地的位置與社區與學校的距離則達260公尺遠；園區縮減的區域面積除將維持公園綠地並開放給一般民眾使用外，若再加上園區開發範圍內法定至少10%綠地面積，綠地總面積將至少占25公頃。

〈2〉嚴格管控污染源、落實園區環保規範：配合市府空污減量計畫，以總量管制概念實質降低區域空氣污染排放。另於環境影響說明書內以最高環境防治規範要求進駐遊艇廠商「簽署環保約定書」、「船殼採90%以上真空積層製造」、「VOCs污染防制設備（活性碳吸附法）防制效率須達85%以上」、「園區用電採綠色電力」、「噴漆及研磨作業採負壓隔離」等防治環境污染作為。

〈3〉邀集府內單位及開發團隊對於大林蒲當地民眾訴求進行討論，並持續走訪各里與居民溝通，且針對高雄產業發展困境、推動計畫內容予以說明外，同時更提出回饋措施及造福當地里民活動，建立良好關係。

（4）104年3-4月辦理法定公聽（說明）會：因改為全區合併報編方式續為推動，於104年3-4月辦理法定公聽（說明）會（可行性規劃說明會、環境影響評估公聽會、健康風險評估公聽會），惟屢遭當地居民及環保團體阻擾無法順利進行，致報編程序未能繼續推動。

5、停辦經過：

（1）海洋局於105年4月14日召開「高雄市南星計畫遊艇產業園區委託公民營事業開發」工程契約

屆期前置作業討論會議，請林同棧工程顧問股份有限公司(下稱林同棧公司)評估「高雄市南星計畫遊艇產業園區委託公民營事業開發」案續行展延或終止現行開發契約之相關優劣分析。經林同棧公司評估本案倘繼續推動，在當時環評審查受到民意高漲及環保團體壓力下，本案全區合併開發案進入第二階段環評審查之可能性高，開發時間長將增加成本耗費，雖在財務計畫上仍具收益性，未來產業景氣及需求難以預測，將會降低本案開發效益；相較之下終止契約可將本案開發風險停損在該階段，亦可緩和當地居民與市府對立關係，有助於遷村計畫前置作業之推動，同時可配合小港沿海六里遷村計畫、周邊高雄港規劃(南星自由貿易港區、洲際貨櫃中心二期及第三港區)重新檢視該土地利用及發展方向。

(2) 海洋局參考該府法制局及研究發展考核委員會等單位意見於105年5月簽陳市府擬朝終止契約方向辦理，並於105年8月9日向陳菊前市長進行專案報告，陳市長裁示：「高雄市南星計畫遊艇產業園區」委託公民營開發計畫案，配合經濟部主導當地大林蒲遷村及中央對於高雄港區周邊整體發展規劃，為提高該場域土地有效利用，本案於105年9月26日工程契約屆期後不再續約，並進行結算」；同日陳前市長亦核准簽呈。

(四)末查，大林蒲原為高雄市小港區西南海岸線之小漁村，然因政府推動重工業發展政策，致該地區緊鄰臨海工業區，三面遭台灣中油股份有限公司(下稱中油)大林煉油廠、台灣電力股份有限公司大林火

力發電廠、中國鋼鐵股份公司等大型工業廠房及焚化爐所環伺，空氣污染嚴重且生活品質欠佳。早於1992年大林蒲居民即為抗議中油大林煉油廠污染，圍廠抗爭，最後爆發激烈的衝突事件，顯見當地居民對於環境污染之憂慮。本案於99年9月6日高雄市政府透過城都公司召開先期規劃案之座談會，依會議紀錄所載「居民或許會擔心遊艇製造將產生粉塵，其實現在已經進步了，關於這個部分在未來做環評的時候也會說明。」顯示當地居民對於遊艇製造可能產生之污染深具戒心，惟該府未能體會三面均遭重工業環伺大林蒲居民之心境，積極強化業者與居民間之溝通，以使居民瞭解現代化遊艇製造過程及可能產生之低污染，預為防範可能引發之衝突，且後續因當地居民之抗爭，終致本案停止開發，未能達成遊艇產業園區欲結合遊艇上中下游產業鏈形成產業聚落之群聚效應及「亞洲豪華遊艇製造中心」之預期目標，進而影響遊艇製造產業之發展，使近年遊艇產業固然持續蓬勃發展，仍無法解決缺地及陸運巨型遊艇之困擾，是以，高雄市政府未來對於敏感地區之開發，允應於開發前強化與當地居民溝通與協調，避免於開發期間，因居民或相關團體抗爭，再三延宕開發期程，影響產業發展。

(五)綜上，高雄市政府自99年起辦理「南星計畫遊艇產業園區」之先期規劃，並以公辦民營方式委託廠商進行開發，然因大林蒲地區居民及環保團體擔憂可能引起之環境污染而持續抗爭，致未能完成相關報編作業，並於105年9月終止開發，也因此無法落實結合遊艇上中下游產業鏈所形成之產業群聚效應及「亞洲豪華遊艇製造中心」之目標。高雄市政府辦理此案歷經十餘載卻仍未竟其功，該府實應切實

檢討且引以為鑑，日後辦理類此涉及敏感議題之開發計畫時，於規劃初期除應確實蒐集各界意見外，並應積極協調溝通化解歧見，以避免立意良善之開發計畫因再三延宕而錯失產業發展契機。

二、高雄市政府規劃「南星計畫遊艇產業園區」，辦理先期規劃、招商作業、環評等採購案，業已投入約1,230萬餘元，此外「高雄市南星計畫遊艇產業園區委託公民營事業開發案」因契約屆期仍未完成開發而終止，經該府委請顧問公司辦理查核，結算開發案之開發成本計9,168.8萬餘元，惟廠商除主張開發成本為2億1,536.8萬餘元，兩者存有嚴重落差外，雙方並對履約保證金扣抵逾期違約金存有爭議，廠商業已向臺灣高雄地方法院提起民事訴訟，相關爭訟若處置不當恐釀成政府損失，該府允應妥為因應，以維權益；另，園區未能如期進行開發，除造成高雄市政府先前投入經費及相關資源之浪費外，亦使遊艇製造業者質疑政府開發遊艇產業園區之誠意與決心，洵有怠失。

(一)查南星計畫遊艇產業園區主要規劃、招商、環評、開發等事項，高雄市政府皆係委託廠商辦理，相關採購案件包含委託城都國際開發規劃管理顧問有限公司(下稱城都公司)辦理「南星計畫遊艇產業專區先期規劃委託技術服務案(下稱先期規劃案)」及「民間開發南星計畫遊艇產業專區招商作業委託專業服務案(下稱招商作業案)」，委託光宇工程顧問股份有限公司(下稱光宇公司)辦理「南星計畫遊艇專區(第1期)開發行為環境影響評估委託技術服務案(下稱第1期環評案)」，委託德昌營造股份有限公司(下稱德昌公司)辦理「高雄市南星計畫遊艇產業園區委託公民營事業開發案(下稱開發案)」，

委託林同棧公司辦理「高雄市南星計畫遊艇產業園區開發委託專案管理技術服務案(下稱管理服務案)」等5案，主要內容如表1：

表1 南星計畫遊艇園區主要採購案件彙整表

單位：元

項次	1	2	3	4	5
案名	先期規劃案	招商作業案	第1期環評案	開發案	管理服務案
得標廠商	城都公司		光宇公司	德昌公司	林同棧公司
簽約日期	99/3/18	99/10/25	100/4/21	100/9/27	101/3/9
簽約金額	1,980,000	970,000	9,325,000	民間投資 5,192,300,000	53,000,000
主要工作內容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現況基本資料調查分析與彙整。 2. 遊艇產業專區發展計畫及實質規劃。 3. 事業及財務計畫。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 招商前置規劃作業。 2. 研擬招商文件。 3. 招商、徵審及評決、簽約。 	<p>依「開發行為環境影響評估作業準則」規定辦理環境影響評估經環保主管機關審查通過定稿，包含：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 確認調查及評估範疇。 2. 計畫研析暨環境敏感區位調查。 3. 環境現況調查。 4. 環境影響預測及評估。 5. 辦理公開會議及處理民眾意見。 6. 環境影響說明書編撰印製及審查。 7. 審查期間技術支援。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 辦理規劃、開發、出售及管理。 2. 辦理土地取得及地籍整理。 3. 辦理土地與地上物查估及拆遷清除。 4. 辦理工程規劃、設計監造及研究、測量、調查、鑽探、環境監測。 5. 辦理工程施工及施工管理。 6. 辦理開發後土地出售作業及未出售土地之管理。 7. 辦理第二期開發區擴大主要計畫及擬定細部計畫、環境影響評估。 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 園區設置相關作業之諮詢及督導。 2. 開發審查、租售及管理技術相關作業。 3. 財務查證與簽證。 4. 園區工程細部設計與施工監造之諮詢及審查。 5. 驗收及點交之諮詢及審查。 6. 全程服務及諮詢。

資料來源：審計部整理自海洋局提供資料。

(二)再查開發經費支出情形

南星遊艇產業園區開發計畫因遭遇大林蒲地區居民及環保團體持續抗爭，致未能如期完成相關報編作業，開發進度受阻，故高雄市政府委託德昌公司辦理之開發案業於105年9月契約期限屆滿後終止，詢據高雄市政府表示，相關支出已陸續結算中，詳如下列：

1、已確認及支付款項部分

先期規劃案、招商作業案及第1期環評案均已執行完畢，海洋局合計已支付1,230萬餘元；另管理服務案中已由德昌公司支付265萬元及契約期間之保全費用約895萬餘元，合計已支付1,160萬餘元，各項已確認之支出詳如表2：

表2 南星計畫遊艇產業園區開發已確認及支付款項明細表

單位：元

	案名	實支金額	支付單位	備註
1	先期規劃案	2,158,000	海洋局	金額包含園區土地增加11公頃之規劃費178,000元。(已結案)
2	招商作業案	970,000	海洋局	(已結案)
3	第1期環評案	9,175,000	海洋局	(已結案)
4	管理服務案	2,650,000	德昌公司	管理服務案另有其他尚未確認款項，詳後述。
5	園區保全案(102年4月-105年9月)	8,958,864	德昌公司	105年9月契約屆滿後，該園區保全費由海洋局支應

資料來源：審計部整理自海洋局提供資料。

2、尚未確認款項部分

尚未確認款項包含委託德昌公司辦理之開發案及林同棧公司辦理之管理服務案2部分。

(1)開發案因契約屆期仍未完成開發作業而終止，海洋局委託林同棧公司及安永聯合會計師事務所辦理查核，依據106年7月提出之「高雄市南星計畫遊艇產業園區委託公民營事業開發

案開發成本總結算查核報告（定案報告）」，審認德昌公司開發成本共計91,688,390元（詳表3）。該府表示後續與受託開發廠商就開發成本給付金額及返還履約保證金等二案進行民事訴訟中，相關爭議如後述。

- (2) 另管理服務案因尚需協助辦理審認開發案之投入成本及後續工作，則將俟開發案審核確認後，再依實際執行進度核算付款。依據高雄市政府函復資料，估約有15,040,439元之待支費用，已合意終止並辦理結算中。

表3 南星計畫遊艇產業園區開發案開發成本明細表

單位：元

主要項目	德昌公司帳列金額	林同棧公司審認開發成本
1. 設置規劃調查費	34,248,269	43,554,369
2. 土地費用	0	0
3. 開發工程費用	24,501,847	12,690,149
4. 行政作業費用	33,730,497	7491,414
5. 土地出售有關之規劃及廣告行銷費用	913,263	874,263
6. 代辦費	0	5,456,545
7. 利息	19,772,470	12,255,077
8. 其他經本機關核定之費用	9,366,573	9,366,573
合計	122,532,919	91,688,390

資料來源：「高雄市南星計畫遊艇產業園區委託公民營事業開發案開發成本總結算查核報告（定案報告）」。

(三)再查開發案經費支付爭議

- 1、開發案依「產業創新條例」第37條規定委託公民營事業辦理，並由受託之公民營事業自行籌措資金。海洋局經公開甄選出德昌公司並於100年9月27日簽定「高雄市南星計畫遊艇產業園區委託公民營事業開發」契約，履約期間計5年。因本開

發案持續受阻，嗣經該府簽准本開發案契約履約期限屆期不再延長，並於105年8月29日通知德昌公司。

- 2、海洋局函請德昌公司進行開發成本總結算，惟該公司未依限辦理，該局爰請專案管理顧問公司－林同棧公司逕為結算，同時針對德昌公司於履約期間之違約情事進行清查。期間該局與德昌公司曾依契約規定籌組協調委員會就開發成本認定進行協調，協調結果德昌公司與海洋局無爭議金額為5,569萬3,358元。
- 3、開發案經林同棧公司清查及結算，開發成本總結算金額為9,168萬8,390元，逾期違約金額達2億9,091萬3,890元，故扣除開發成本後，德昌公司仍應繳納逾期違約金1億9,922萬5,500元⁴予海洋局，該局爰函告德昌公司繳納該逾期違約金，倘未依限繳納，該局將逕由該公司繳交之履約保證金中抵扣。德昌公司遂於106年9月26日就給付工程開發費用及返還履約保證金等二案向臺灣高雄地方法院（下稱高雄地院）提起民事訴訟。訴訟爭議點說明如下：

- (1) 雙方對於本案開發成本認定有落差，如表4：
 - 〈1〉針對部分契約規範項目執行進度認定不一。
 - 〈2〉雙方就部分契約未規範項目納入開發成本無共識。

表4 德昌公司與海洋局對於南星計畫遊艇產業園區開發案
開發成本認定差異表

單位：元

項目	林同棧公司結算定案報告	德昌公司主張
----	-------------	--------

⁴ 290,913,890-91,688,390= 199,225,500。

開發成本總結算金額	91,688,390元	215,368,776元
開發成本不爭議金額(非本訴訟審判範圍)	-55,693,358元	-55,693,358元
開發成本爭議餘額	35,995,032元	159,675,418元
所失利益(非本訴訟審判範圍)	-	477,098,940元
損害賠償(非本訴訟審判範圍)	-	182,286,593元

註：本表德昌公司主張之開發成本金額215,368,776元係於訴訟中所提出。

資料來源：高雄市政府。

(2) 德昌公司要求海洋局給付所失利益及損害賠償共6億5,938萬5,533元(無提出明細且未納入本次訴訟)。

(3) 德昌公司要求退還履約保證金保證書，因本開發案尚有待解決事項故未獲海洋局同意。

(4) 海洋局清查德昌公司違約情事並要求德昌公司給付逾期違約金2億9,091萬3,890元，該局擬扣除應給付之開發成本後自履約保證金抵扣，德昌公司請該局暫緩執行並提起訴訟。

4、爭議處理進度：

(1) 確認二訴訟案件審理機關：

107年2月1日高雄地院民事裁定給付工程開發費用(107年度建字第10號)及返還履約保證金(107年度建字第11號)等兩案移送高雄高等行政法院。德昌公司107年2月13日委託律師提起抗告，兩案分別經臺灣高等法院高雄分院107年4月12日及同年3月31日民事裁定，原裁定廢棄，發回高雄地院處理。

(2) 民事訴訟進度：

自107年6月28日起共進行6場言詞辯論，最近一次第7場言詞辯論係於108年4月16日召開。

(四) 綜上，高雄市政府規劃「南星計畫遊艇產業園區」，辦理先期規劃、招商作業、環評等採購案，業已投

入約1,230萬餘元，此外「高雄市南星計畫遊艇產業園區委託公民營事業開發案」因契約屆期仍未完成開發而終止，經該府委請顧問公司辦理查核，結算開發案之開發成本計9,168.8萬餘元，惟廠商除主張開發成本為2億1,536.8萬餘元，兩者存有嚴重落差外，雙方並對履約保證金扣抵逾期違約金存有爭議，廠商業已向臺灣高雄地方法院提起民事訴訟，相關爭訟若處置不當恐釀成政府損失，該府允應妥為因應，以維權益；另，園區未能如期進行開發，除造成高雄市政府先前投入經費及相關資源之浪費外，亦使遊艇製造業者質疑政府開發遊艇產業園區之誠意與決心，洵有怠失。

三、近年來我國遊艇製造朝客製化、大型化之趨勢發展，主要業者集中於高雄地區，惟受限產業發展歷程，許多遊艇製造業者面臨廠房未臨海且廠區分散之困境，且除土地不足問題外，更有整併分散廠區之需要，高雄市政府允應重視轄內遊艇廠商之用地需求，提供必要之協助；此外，行政院已原則同意包含原南星遊艇產業園區土地之「新材料循環產業園區」之申請設置計畫，然後續具體規劃仍未定案，目前雖以完成大林蒲地區居民之遷村為要務，惟遊艇製造專區須考量上下游供應鏈且須具備臨海等特定條件，似仍以原規劃區位最為合適，爰高雄市政府亦提議保留新規劃之循環產業園區部分土地供遊艇製造產業進駐之需求，茲因「新材料循環產業園區」涉及大林蒲遷村問題，經濟部及高雄市政府除應加速與當地居民溝通及協調，儘速處理完成遷村外，並應本於國家整體發展政策、市政建設之綜合考量，合力盤點檢討遊艇產業之需求、現況與願景，確實審度保留遊艇產業進駐

該區之可行性。

- (一)臺灣遊艇製造產業發展已逾半世紀，初期係以淡水河畔造船業者製造休閒型遊艇為主，之後逐漸轉往南部發展，並群聚於高雄市（大寮區）大發工業區及（小港區）臨海工業區一帶。目前臺灣遊艇製造廠商總計約有30餘家，其中約20多家位於高雄地區，並已形成產業聚落(詳表5)，且不少遊艇製造業者於國際遊艇市場上享有盛名，如嘉鴻遊艇、嘉信遊艇、東哥企業等，該等公司近年來均朝客製化、大型化之趨勢發展。惟高雄地區之遊艇製造廠房早期係由木材廠改裝，廠址多位於前述不臨水岸之工業區，遊艇製作完成後須於深夜時分僱用拖車拖至港邊再進行載運，沿途面臨高壓電線、交通號誌等線路及號誌桿高度與安全島等運輸阻礙，且遊艇測試階段須使用下水碼頭與設備，亦須負擔相關作業成本與風險。經濟部工業局雖已協助於高雄臨海新村興建下水碼頭設施，可節省遊艇製造業者的成本，高雄市政府也協助在運送路途中的部分重要路段改善相關線路與號誌障礙。然近年我國遊艇製造已轉型為發展巨型遊艇為主，遊艇製造完成後，須透過陸上運輸將巨型遊艇運往下水碼頭測試，製造之船型越大，過程即越困難，且隨著外銷訂單成長與規模增加，部分遊艇業者仍希望可尋求適當臨海土地擴廠或繼續規劃遊艇專區，惟取得適合之臨海土地實屬十分不易。本院訪視高雄地區部分遊艇製造廠商，亦發現多數廠商目前均遭遇無法取得適合之土地設廠問題，以東哥企業為例，目前該公司有4個廠房，分散在高雄市不同區域，除廠房仍有不足情形外，也希望能將各廠房整併集中管理，該公司表示為尋覓合適土地，經評估後曾洽詢海軍司

令部釋出海軍第四造船廠用地之可能性，惟獲復該地仍有使用需求，故該公司向本院表示雖已積極遍尋符合條件之土地，惟仍未果。高雄市政府先前雖提出南星遊艇產業園區計畫，將遊艇製造產業加以分工，形成產業聚落，並解決遊艇製造產業土地缺乏問題，以強化我國遊艇製造產業之國際競爭力，然計畫已因大林蒲居民抗爭停止執行，致土地欠缺問題至今尚未解決。

表5 遊艇製造業之主要廠商及廠區位置

區域	廠區位置	廠商名稱	資本額
北部	_(註)	建華造船工業股份有限公司	20,000,000
	新北市八里區	大橋遊艇企業股份有限公司	28,900,000
		大舟企業股份有限公司	27,000,000
	新北市三芝區	海宮造船股份有限公司	20,000,000
		南海遊艇製造股份有限公司	18,023,200
	桃園市蘆竹區	巨星造船股份有限公司	150,000,000
		興航實業股份有限公司	25,000,000
	南部	臺南市官田區	人冠遊艇股份有限公司
臺南市安平區		大新遊艇股份有限公司	126,000,000
臺南市將軍區		統怡國際股份有限公司	85,000,000
高雄市小港區		嘉鴻遊艇股份有限公司	1,200,000,000
		嘉信遊艇股份有限公司	530,000,000
		新海洋遊艇股份有限公司	102,000,000
		隆洋遊艇工業股份有限公司	80,000,000
		豪駿遊艇股份有限公司	60,000,000
		奎隆實業股份有限公司	50,000,000
		強生遊艇股份有限公司	45,000,000
		合興遊艇股份有限公司	33,080,000
亞港造船股份有限公司	29,500,000		
高雄市旗津區	高鼎遊艇股份有限公司	356,000,000	

區域	廠區位置	廠商名稱	資本額
		新昇發造船股份有限公司	50,000,000
		大瑞遊艇股份有限公司	48,000,000
	高雄市大寮區	鴻洋遊艇股份有限公司	180,000,000
		宏海遊艇股份有限公司	60,099,800
		正和遊艇有限公司	5,300,000
	高雄市前鎮區	東哥企業股份有限公司	1,000,000,000
	高雄市林園區	大洋遊艇企業股份有限公司	75,000,000
	屏東縣萬丹鄉	同華工業股份有限公司	34,000,000

註1：建華造船工業股份有限公司登記地址為臺北市中正區，廠區位置無公開資料。

註2：上表遊艇製造業名單參據遊艇公會會員名單及相關文獻資料彙整，資本額係查詢經濟部商業司全國商工行政服務入口網。(查詢日期：108年7月16日)

(二)106年間經濟部著手規劃辦理「全國循環產業專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」，相關內容及辦理進度摘述如下：

1、計畫緣起：

- (1) 106年1月13日經濟部、國發會及高雄市政府拜會行政院張景森政務委員，會後決議請經濟部以循環經濟園區需求，規劃設置產業園區。
- (2) 106年1月24日經濟部邀集國發會及高雄市政府等單位召開研商會議，決議以現有大林蒲計畫區域、南星計畫範圍等，進行財務試算，並朝合作開發方向推動。

- 2、106年8月31日經濟部邀集有關部會及高雄市政府召開「大林蒲計畫第1次工作小組會議」，確認計畫內容，依據「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」之中長程計畫，依經濟部所擬之計畫分為「全國循環專區試點計畫」及「新材料循環產業園區申請設置計畫」兩大分項，未來將透過其中之「新材料循環產業園區申請設置計畫」推動大林蒲地區遷村，茲摘述「新

材料循環產業園區」初步規劃概況如下：

- (1) 計畫面積：第一期計畫面積約301公頃，包含約154公頃之第一區大林蒲地區，及約147.3公頃之第二區既有造陸區(高雄市政府之南星計畫用地及交通部航港局之部分自由貿易港區用地)，後續將透過委託高雄市政府辦理大林蒲遷村及協調該府與航港局以合作開發方式取得土地。
- (2) 產業類型：預計以「化學原材料、肥料、氮化合物、塑橡膠原料及人造纖維製造業」與「金屬製品製造業」為主，並規劃能源、水資源、廢棄資源三大整合中心，有效循環利用資源，落實循環經濟，惟須以通過環境影響評估審查之內容為準。
- (3) 計畫期程：計畫期程為106年至118年，共13年，刻正辦理計畫報院核定及產業園區申請設置作業，預計於110年年中完成園區核定設置。

3、106年、107年辦理情形：

- (1) 「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」前於106年11月1日將計畫函報行政院，經行政院交議國家發展委員會，該會於106年11月23日、107年7月19日召開2次研商會議；經濟部嗣於107年10月23日檢送第二次修正計畫，經行政院108年4月11日審查，決議原則支持本案，並請該部修正財務計畫。
- (2) 經濟部工業局業委託高雄市政府辦理大林蒲遷村安置相關作業，且於106年12月及107年3月與高雄市政府簽訂委託協議書。現已完成遷村意願調查、私有民宅土地及地上物調查、居民健康狀況普(調)查、大林蒲網站建置及基

礎資料建置等

4、108年6月辦理進度⁵：

- (1) 行政院於108年6月5日召開「全國循環專區試點暨新材料循環產業園區申請設置計畫」(大林蒲案)審查會議，會中依前次會議結論，以及高雄市政府5月15日意見修正計畫內容並通過初審。
 - (2) 計畫總經費1,045.7億元，除中央和高雄市政府以合作開發方式推動外，經費仍不足時，則由中央以公務預算編列393億元支應。
 - (3) 會議重要結論：
 - 〈1〉經濟部依據前次會議結論及高雄市政府意見修正計畫內容，包含修正計畫總經費為1,045.7億元、調整計畫總年期為106年至117年、編列公務預算為393億元，決議原則通過，後續仍應依與會單位意見修訂計畫及報院核定。
 - 〈2〉考量高雄市政府為順利推動大林蒲遷村作業，於當地設置「大林蒲遷村普查專案辦公室」所需支用之108年度經費部分，經行政院同意先行動支，其後程序請經濟部及高雄市政府儘速完成。
 - 〈3〉請高雄市政府辦理遷村作業，擬定遷村計畫細節內容，並啟動遷村前之查估作業。
- (三)本院諮詢專家學者表示，倘若政府仍有意繼續規劃或推動遊艇製造專區，除土地須臨海的必要條件外，也要有工人願意進駐，建議仍以原南星遊艇產業園區之位置較為適合，專家表示過去雖曾考量其

⁵ 經濟部工業局108年6月5日新聞稿。

他位置，但都不盡理想，如興達港位處偏遠、彰化地區欠缺相關產業鏈與人才、北部區域氣候較不適宜且運輸阻礙大。而上揭新材料循環產業園區涵蓋範圍除大林蒲地區外，亦包含南星遊艇產業園區之土地，因目前高雄市遊艇製造廠商普遍欠缺適當之臨海土地以擴建廠房，高雄市政府遂於108年5月1日經濟部工業局召開「研商『新材料循環產業園區申請設置計畫』之財務規劃及中長程計畫內容會議」中，建議未來於新材料循環產業園區內預留56公頃土地供遊艇製造相關產業進駐，詢據該府表示，已初步獲經濟部工業局認同。然新材料循環產業園區有其計畫目標且原非由遊艇產業園區角度規劃，其中亦涉及大林蒲遷村之敏感議題，影響層面至廣，經濟部及高雄市政府為本案主政機關，除應加速與大林蒲當地居民溝通及協調，儘速處理相關爭議以完成大林蒲遷村目標外，並應基於整體計畫之綜合考量，確實評估遊艇製造相關產業進駐之可行性。

- (四) 綜上，近年來我國遊艇製造朝客製化、大型化之趨勢發展，主要業者集中於高雄地區，惟受限產業發展歷程，許多遊艇製造業者面臨廠房未臨海且廠區分散之困境，且除土地不足問題外，更有整併分散廠區之需要，高雄市政府允應重視轄內遊艇廠商之用地需求，提供必要之協助；此外，行政院已原則同意包含原南星遊艇產業園區土地之「新材料循環產業園區」之申請設置計畫，然後續具體規劃仍未定案，目前雖以完成大林蒲地區居民之遷村為要務，惟遊艇製造專區須考量上下游供應鏈且須具備臨海等特定條件，似仍以原規劃區位最為合適，爰高雄市政府亦提議保留新規劃之循環產業園區部

分土地供遊艇製造產業進駐之需求，茲因「新材料循環產業園區」涉及大林蒲遷村問題，經濟部及高雄市政府除應加速與當地居民溝通及協調，儘速處理完成遷村外，並應本於國家整體發展政策、市政建設之綜合考量，合力盤點檢討遊艇產業之需求、現況與願景，確實審度保留遊艇產業進駐該區之可行性。

四、80英尺以上巨型遊艇接單量，我國排名全球第四，亞洲第一，深具國際競爭力，且我國遊艇製造產業素以精良工藝著稱，廠商多持續深耕臺灣，有完善之產業供應鏈，具客製化之優勢，亦屬國內少數擁有品牌價值之終端產品產業，然近年來遊艇製造產業遭逢設廠缺乏土地及人力，及製程技術提升之問題，同時亦面臨中國大陸多個遊艇產業製造園區之競爭，與越南來臺招商等外部壓力，政府雖曾擬規劃設置「南星遊艇產業園區」協助提升其競爭力，且辦理臺灣國際遊艇展協助招商，並由船舶中心協助製程技術提升，然因前揭園區設置計畫受阻，遊艇展參展廠家亦逐年下降、製程技術提升成效並不明顯，業者亦認未獲政府關愛，僅能自力更生另謀發展；遊艇產業之產值雖不大，但對於提升我國形象與國際能見度具有極大助益，政府允應重視遊艇製造產業之發展，並展現決心與支持力量，強化對於遊艇製造廠商之輔導與協助，積極助其解決人力、技術、土地等困境，俾提升該產業之發展動能。

(一)我國遊艇製造業具有著重製造工藝及精密組裝技術的特性，於臺灣發展已逾40載，遊艇製造產業亦以自有品牌在國際上占有一席之地，遊艇業者具有研發生產累積的經驗與實力，精緻豪華的客製化遊艇

工藝更打響臺灣製造的品牌形象，對於我國國際知名度頗有助益。如嘉鴻遊艇呂佳揚執行長所言：「我們有很好技術、量身訂製與精湛工藝是我們大型遊艇製造之利基」、「臺灣產業一旦碰到跟中國直接面對面競爭，會被它的規模或是價位所打敗，遊艇的發展過去幾十年一直沒有，中國大陸從來沒有超越過臺灣，為什麼？因為遊艇產業本身就是一個非常繁複組裝精緻的產業，這不是投入大量資金、土地就可以達到，這是臺灣的利基，這是臺灣具有相當競爭力的產業」、遊艇公會張學樵秘書長亦指：「因為中國大陸僅有土地與人，但卻欠缺完整供應鏈。據我所知，並沒有大量的臺灣遊艇製造廠商去大陸發展，而在大陸發展較好的僅有唐榮遊艇，唐榮遊艇也想回來，去上海發展的遊艇業者，也回來投資國內遊艇業。畢竟臺灣的供應鏈非常好」、東哥企業曾雄威總經理則表示：「公司在美國已有設廠，但美國造船供應鏈不如臺灣。大陸造船工藝尚不如臺灣。」顯見我國遊艇製造產業確有獨到之競爭能力，惟隨著近年遊艇朝向大型化發展之專業分工及遊艇製造數位技術之研發等趨勢，遊艇製造廠商面臨擴建廠房之土地不足、投資金額增加需求等困境，勢將形成我國遊艇製造產業未來發展之阻礙，因此，對大多屬中小企業之遊艇製造產業言勢不無壓力。排名第8之中國大陸近年陸續於青島(青島遊艇產業園區，約130公頃)、海口(洋浦保稅港區，約300公頃)、廈門(翔安遊艇製造基地，約92公頃)、廣州(珠海平沙遊艇工業區，約60公頃)等城市，規劃遊艇製造產業園區，總開發面積約達582公頃，其中珠海平沙遊艇工業區更為中國最大遊艇產業基地，另越南近年來也針對國內遊艇製造廠頻

頻招商。我國遊艇製造產業多年來發展實績有目共睹，亦吸引各國關注，惟遊艇製造產業發展近年確實面臨挑戰，我政府必須預作防患，勿因國內遊艇工藝技術之精良及產業鏈供應無虞，即認為遊艇製造產業仍將持續深耕臺灣，繼而忽視業者獨力面對之壓力，疏於提供業者必要之輔導與支持。

(二)我國造船產業組成概分為大型船廠、中小型船廠、遊艇廠及船舶零件廠等四類。近5年我國造船產業產值(詳如表6)由103年之602億元，逐年微幅上揚至107年之641億元，其中遊艇業由每年55.7億元逐年成長至65.7億元，雖僅占造船產業之約1成左右，然依據國際知名遊艇產業雜誌《ShowBoats International》所列之全球巨型遊艇訂單統計顯示，2014至2018年分別為735艘、734艘、754艘、760艘、773艘，平均長度130英尺。義大利、荷蘭、土耳其在國家生產排名保持前3名，我國為全球第4名，亞洲第1名。我國2018年遊艇訂單為61艘，平均船長為97英尺(詳如表7)。因我國9成的遊艇客戶皆為美國等北美地區之金字塔頂端人士，包括嘉鴻遊艇集團、嘉信遊艇及東哥企業等公司的主要客戶都在美國東西岸，在追求產品日益精進的同時，多逐步打造自有品牌，譬如嘉鴻遊艇集團所推出的HORIZON ELEGANCE YACHT、嘉信遊艇的MONTE FINO YACHTS、東哥企業的OCEAN ALEXANDER等，在全球遊艇界早已累積了相當的知名度⁶。是以，我國遊艇製造產業總產值雖僅占整體造船產業之約1成，相對國家重點發展之產業產值略顯微小，無法在經濟成長上如其他產業具明顯貢獻，然我國遊艇產業製

⁶ 摘錄自「臺灣遊艇 航向全球」，《經貿透視》雙周刊，2018年9月號第501期，頁58-60。

造商已轉型朝向製造附加價值更高之巨型遊艇，目前除已在巨型遊艇製造上站穩腳步，維持在世界第3至4名，亞洲第1名的地位外，在精緻之手工藝技術上，更為多數國家無法企及，且廠商推出自有品牌，已有為數眾多臺灣製造之遊艇行銷至全球，是極具國際競爭力之產業，復因全球遊艇市場規模年產值約400億美元，仍有極大發展潛力與成長空間，我國遊艇製造廠商在國際遊艇市場上，直接與義大利、荷蘭、美國、英國等國際知名的大型遊艇廠競爭，因此，為持續打響臺灣製造的品牌形象，使我國製造之精緻豪華遊艇能持續遨遊四海，協助提升國際知名度，政府允應對此產值規模不大，但極具國際能見度、競爭力且擁有自有品牌之產業，給予適當之輔導與協助，以提升其技術能力、生產效益與品牌價值，並提高我國於全球遊艇市場中之地位及市占率。

表6 、103-107年我國造船產業產值

單位：億元

項 目	103年	104年	105年	106年	107年
船舶建造	441.5	459.7	467.2	472.9	464.9
商船	232.3	202.5	189.8	192.2	172.2
漁船	62.2	90.5	91.8	91.8	92.9
客船/渡輪	4.5	1.6	2.1	2.2	3.2
工作船	9.4	5.1	5.1	5.1	6.1
公務船	3.0	3.5	3.8	58.3	60.3
遊艇	55.7	57.1	60.1	63.0	65.7
軍警艦/艇	74.4	99.4	114.5	60.3	64.5
船舶修理	58.3	42.8	43.3	45.2	48.7
船舶零件	102.3	110.0	112.1	114.8	127.8
合 計	602.1	612.5	622.6	632.9	641.4

資料來源：經濟部提供自船舶中心之資料。

表7 2018年全球巨型遊艇訂單量排名前10大國家統計

單位：英尺

排名	國家	製造總長度	製造平均長度	訂單量
1	義大利	42,461	120	353
2	荷蘭	13,038	201	65
3	土耳其	11,791	157	75
4	臺灣	5,919	97	61
5	英國	5,531	101	55
6	美國	5,112	116	44
7	德國	4,898	327	15
8	中國大陸	2,838	114	25
9	阿拉伯聯合大公國	2,005	143	14
10	挪威	1,532	383	4

資料來源：經濟部提供自《ShowBoats International》資料。

(三)遊艇從設計到完工，需要多方面的人才，且製造過程繁複，包含從船殼打模的粗工到高端自動控制科技；復加涉及零組件眾多，從硬化劑、樹脂、五金至發動機，需要設計、電子導航、木工師傅等各領域人才投入製程。為配合高度客製化的需求，臺灣遊艇的生產是採現場經驗為主導的傳統製造模式。以裝潢為例，遊艇裝潢與陸上家具裝潢不同，遊艇內裝必須考量曲面造型及輕量化、內裝背後之管線及電路配置，以及須考慮後續維修拆裝的空間等。此外，遊艇內裝尚需克服風浪所引起振動的影響，對於遊艇內裝家具的組合與銜接，不但要考慮船體變形的組裝工藝，還要做好振動噪音防制，因此複雜度與難度甚高。遊艇製造從業人員依據現場經驗，以傳統打樣板及試誤方式進行施工。且船艙裡平均溫度高於室外1至2度，還須透過師徒制分兩部分學習，一是內部裝潢；另一種就做外部，包括船體打底、隔艙板、基座等，須要相當時間歷練，且忍受現場惡劣之工作環境，方能實際獨立完成工

程。另現場工作環境混雜著木屑與噴漆的味道，玻璃纖維粉末瀰漫，會產生灰塵和鬆散顆粒，進入皮膚並導致過敏。顯見，遊艇製造從業人員工作環境有待改善。我國遊艇製造素雖以優越手工為傲，惟迄今一直未進行專業分工。有鑑於各國皆已投入專業分工並採用同步工法，我國雖已有部分業者啟動「數位化遊艇生產技術與平臺開發計畫」，並與內部裝修業者異業結盟，且有船舶中心協助，然因我國遊艇製造產業多以中小企業為主，本身研發能力有限，為改善遊艇從業員工之工作環境，並提升製造效能及工序，政府實應提供適當之輔導與協助，以強化遊艇製造產業之整體競爭能力。

- (四) 國內遊艇製造產業排名亞洲第一，巨型遊艇訂單總長度排名全球第4名，僅次於義大利、荷蘭及土耳其，然近年面臨中國大陸併購歐洲知名遊艇廠，國內遊艇業者有訂單流失之虞，為協助遊艇業者拓展國際商機及行銷推廣臺灣遊艇，在遊艇公會支持下，經濟部與高雄市政府已連續共同舉辦三屆「臺灣國際遊艇展」(分別於103、105及107年辦理)以展現臺灣遊艇王國之堅強實力，成功帶動遊艇業接單熱潮，國內業者嘉鴻、嘉信、宏海、南海、興航、大洋、強生等均接到訂單。據高雄市政府統計，三屆臺灣國際遊艇展參展商家部分，103年有168家，105年有166家，而107年則為170家參與展覽，成交遊艇艘數累計80艘，累計成交金額逾23億元，國內外買主來台累計人數達4,676人；另依據高雄市政府調查發現，遊艇展後，103年後續商談商機達42億元，其他相關周邊效益約2億元；105年統計零組件銷售約7,500萬元，而其他相關周邊效益約2億；107年展後計有20艘洽談後續，零配件成交則約3

億。然全臺33家遊艇廠，從第1屆16家近5成遊艇廠參與臺灣國際遊艇展，逐年下滑，至107年僅剩7家約2成國內廠商參展(詳表8)，茲因遊艇產業分為遊艇製造與遊艇休憩二大領域，我國主要以遊艇製造為主，故臺灣國際遊艇展主要功能之一在吸引國際買主的關注，希望能將臺灣製造之遊艇行銷到全世界，高雄市政府雖指稱鑑於國內遊艇製造皆以外銷為主，遊艇內銷市場幾乎為零，爰為使遊艇休閒文化更為一般大眾所熟悉，營造友善的遊艇休憩展覽，藉以開拓國內遊艇市場，故朝中小型遊艇展示為主，故國內遊艇廠參與比例雖降低，但中小型船舶代銷及水上休閒遊憩廠商參展船數增加，然2年1次之遊艇展，政府及民間均耗費龐大之人力、物力，政府允應思考遊艇展之定位，並研議是否應持續強化遊艇製造業者參展之可行性，以使我國製造之優質遊艇，有提供予世界各國買家列為購買之參考。

表8 歷屆臺灣國際遊艇展國內遊艇廠參展家數及比重統計表

年份	參展家數	占國內遊艇廠比重
103年	16	近5成
105年	13	近4成
107年	7	約2成

資料來源：高雄市政府提供。

(五)綜上，80英尺以上巨型遊艇接單量，我國排名全球第四，亞洲第一，深具國際競爭力，且我國遊艇製造產業素以精良工藝著稱，廠商多持續深耕臺灣，有完善之產業供應鏈，具客製化之優勢，亦屬國內少數擁有品牌價值之終端產品產業，然近年來遊艇製造產業遭逢設廠缺乏土地及人力，及製程技術提

升之問題，同時亦面臨中國大陸多個遊艇產業製造園區之競爭，與越南來臺招商等外部壓力，政府雖曾擬規劃設置「南星遊艇產業園區」協助提升其競爭力，且辦理臺灣國際遊艇展協助招商，並由船舶中心協助製程技術提升，然因前揭園區設置計畫受阻，遊艇展參展廠家亦逐年下降、製程技術提升成效並不明顯，業者亦認未獲政府關愛，僅能自力更生另謀發展；遊艇產業之產值雖不大，但對於提升我國形象與國際能見度具有極大助益，政府允應重視遊艇製造產業之發展，並展現決心與支持力量，強化對於遊艇製造廠商之輔導與協助，積極助其解決人力、技術、土地等困境，俾提升該產業之發展動能。

五、遊艇產業可分為遊艇製造與遊艇休憩二大部分，我國已有極具國際競爭力之遊艇製造業，又因四面環海，海岸風光旖旎，海岸線亦長達1,300餘公里，且有眾多離島，先天上擁有發展遊艇休憩產業之利基，然我國遊艇註冊數量遠低於亞洲鄰近國家，遊艇休憩尚處起步階段；為更多元化我國遊艇產業之發展，目前已有廠商積極推動遊艇製造、遊艇銷售及遊艇俱樂部三位一體之產業，面對此一新興之商業模式，政府允應再檢視並評估我國遊艇休憩產業相關法規有無調整之必要，並積極協助推動遊艇遊憩相關之產業。

(一)交通部航港局委託怡興工程顧問有限公司研究之「臺灣遊艇基地整體評估規劃」定稿本顯示，我國平均每公里海岸線擁有1.3艘遊艇數(詳如表9)，相較於亞洲鄰近國家新加坡、日本、香港、韓國平均每公里海岸線所擁有之19、8、7.2、6.3艘明顯偏低；另依據每千人擁有遊艇數，我國也以每千人擁

有0.08艘，相較新加坡、日本、香港、韓國每千人擁有之0.7、3、1.2、0.3艘亦偏低許多。前開評估規劃之分析指出「依照國際慣例，在國民平均所得（GDP）達到3,000美元時，遊艇經濟將開始萌芽；達到5,000美元時，人們開始注重追求生活中的休閒享受，經濟能力允許的消費群體會開始購買遊艇；而當國民平均所得超過6,000美元後，遊艇產業也會隨之進入高速發展階段」是以，我國四面環海，且因地形地貌豐富擁有美麗多變之海岸風光，且國人之國民平均所得亦已達20,000美元以上，應屬適合發展遊艇休憩產業區域。

表9 世界主要國家遊艇數量統計表-2011年

單位：美元；萬人、艘

國家	人均GDP	人口	註冊遊艇數	每千人遊艇數	每公里海岸遊艇數
澳洲	65,100	2,386	738,948	31	29
荷蘭	47,600	1,670	280,000	17	372
義大利	33,600	6,063	400,000	66	81
美國	52,800	32,043	12,010,000	37	790
英國	39,600	6,244	463,019	7	44
法國	41,700	6,582	725,935	11	105
紐西蘭	40,600	453	514,880	114	34
德國	40,007	8,060	505,795	6	140
新加坡	54,700	508	3,704	0.7	19
日本	38,500	12,691	440,000	3	8
香港	38,100	722	8,491	1.2	7.2
韓國	31,900	4,896	15,285	0.3	6.3
臺灣	20,900 ¹	2,343	2,014 ²	0.08	1.3

註1：依據行政院主計總處統計資料，2018年我國人均GDP已逾25,000美元。

註2：採廣義遊艇定義，包含遊艇與小船。

資料來源：交通部航港局委託怡興工程顧問有限公司研究之「臺灣遊艇基地整體評估規劃」定稿本，彙整自ICOMIA Statistics Book 102及網路資料。

(二)因我國經濟持續發展，政府開始推動海岸解嚴，為健全並普及遊艇休閒活動，創造優質友善的遊艇活動環境，帶動遊艇休閒風氣，99年12月行政院核定「推動遊艇活動發展方案」，作為相關部會及地方政府推動遊艇活動之依據，冀藉由發展遊艇活動，推廣海上多元化活動及帶動遊艇活動相關經濟與觀光事業之發展。由各相關單位依方案發展策略及推動作法分工執行，採滾動式檢討適時修正應辦事項，交通部原則每季召開跨部會工作會議並邀集遊艇相關公會代表討論遊艇活動推展相關限制，推展迄今已近8年，初期曾遭遇法令限制及活動設施未臻健全等障礙，已陸續排除並獲有初步成果。我國遊艇數量已由101年之25艘成長至107年之595艘⁷，遊艇駕照數量則由1,021張增加至14,374張，有關遊艇活動、設施與法制之執行情形摘述如下：

1、活動面：

- (1) 鑑於遊艇活動易受天候因素影響，遊艇活動盛行於每年4月至10月，為鼓勵民眾於夏季期間踴躍參與，體驗遊艇相關活動，交通部觀光局每年皆會補助地方政府及遊艇帆船協會等單位辦理遊艇相關競賽活動，藉由觀賞遊艇活動進而激發民眾參與活動之意願。
- (2) 為推廣水域遊憩活動，輔導管理機關、業者、學校社團對相關法規及安全認知，交通部觀光局每年均邀請學者、教練，或補助辦理相關管理法令研習及水上摩托車、獨木舟、潛水、泛舟等水域遊憩活動體驗活動及安全示範；至108年4月底止已辦理123場次，總計參加人數達

⁷ 未包含娛樂漁船。

7,074人，並將持續辦理。

2、設施面：

國內供遊艇申請停泊的港口分為遊艇專用港、國際商港及漁港(詳如圖2)，除遊艇專用港及國際商港原本即可供遊艇申請停泊外，漁港部分則需視該港口管理機關是否開放泊位供遊艇申請停泊，截至108年4月止，國內遊艇專屬泊區共計17處，泊位數量共計606席(浮動泊位461席，岸壁泊位145席)，另尚有非專屬泊區12處可供遊艇臨時停泊，另亞果遊艇俱樂部於安平商港分階段新建遊艇席位；嘉義縣政府委託台灣公主遊艇公司活化布袋港，新建國際遊艇港基地。政府為擘劃未來遊艇停泊地點之發展藍圖，交通部業督請航港局完成「臺灣遊艇基地整體評估規劃」研究，並請該局就觀光市場需求及可發展港口腹地與設施提出分析，就各遊艇基地適合發展區位與發展方式，及熱門遊艇基地改善及示範基地推動等議題提出建議，106年起民間團體、地方政府與漁會及港務公司已分別於馬公第一漁港、淡水第二漁港、高雄、安平商港與布袋港⁸等地，合作開發遊艇設施。

⁸ 嘉義縣政府委託臺灣公主遊艇公司活化布袋港，新建國際遊艇港基地，該公司以BOT及ROT方式、取得布袋港35年經營權，該公司為美國公主遊艇公司在台獨家代理商，母公司已成立50年，全球共有65處銷售據點，年銷售遊艇在600艘以上。

- 〈1〉開放外國人考領二等遊艇駕駛執照。
 - 〈2〉放寬曾領有漁船二等船副以上證書、商船三等船副以上證書者，得換發二等遊艇駕駛執照。
 - 〈3〉領有商(漁)船船長證書及海軍(巡)艦艇長資歷，直接換領一等遊艇駕駛執照。
- (2) 提升遊艇驗證之服務能量：
- 為提升我國遊艇驗證能量，於106年11月1日放寬遊艇驗證機構認可資格，民間造船技師亦能參與遊艇驗證工作，自放寬以來，已有4家造船技師事務所¹⁰加入遊艇驗證行列。
- (3) 擴大遊艇出租市場供給：
- 為推廣非自用遊艇發展，增列「船舶法」第70條第2項第1款，開放承租全長18公尺以上之非中華民國遊艇從事非自用遊艇營運，藉以吸引外籍觀光客並促進遊艇活動健全發展，提升遊艇的服務。
- (4) 簡化遊艇進出商港之申請程序：
- 考量我國商港港區範圍內，於基隆港及高雄港有漁港共存情形，而目前漁船進出商港共用航道，無需向航政監理單位預報，且遊艇進出漁港及遊艇港之申請程序，相對於商港較為簡便。基於遊艇進出港管理之一致性及促進遊艇活動發展之考量，於「商港港務管理規則」第3條，鬆綁對未使用商港船席之遊艇且未涉入出境行為者，其進出港不適用預報之規定。
- (5) 於航安無虞下，鬆綁船舶檢丈規定並推動分級管理：

¹⁰ 宋漢棟造船技師事務所、冠良造船技師事務所、扶正造船技師事務所及葉大成造船技師事務所。

- 〈1〉配合推廣遊艇活動及因應實務需求，「船舶法」增修第60條及第66條規定，自用遊艇或船長未滿24公尺之非自用遊艇免勘劃載重線，並鬆綁推進動力未滿12瓩之自用遊艇檢查規定，除辦理第一次特別檢查外，每年應定期施行自主檢查，但免辦理年度定期檢查及每5年之特別檢查，以符合船舶分級管理原則。
 - 〈2〉為簡政便民，並鼓勵國內遊艇造船廠取得國際相關遊艇認證，於「遊艇管理規則」第8條第5項增修符合國際標準組織標準，經驗證機構認可，且船身未經修改者，第1次特別檢查得免予施行傾側試驗。另考量科技日新月異，增列豁免或以同等效能替代設備之申請程序，並參照船舶設備規則修正相關設備規定，以符實際。
 - 〈3〉為與國際接軌，於「遊艇管理規則」第33條增修全長未滿24公尺之遊艇，其乘員定額及設計等級依國際標準組織之ISO 12217標準計算，區分為A、B、C及D四級，以利遊艇駕駛參考規劃航行計畫。
- (三)惟查臺灣四面環海、氣候宜人，擁有美麗的海域景觀，海岸線長達1,300餘公里，且有眾多之離島，先天擁有發展遊艇休憩之利基，然因早期實施戒嚴，邊境海域嚴格管制，民眾不能出海等因素，各種海洋休閒活動、觀光遊憩活動難以有效積極推展，長久以來造成國人並無出海親水習慣，因此相較於遊艇製造業之蓬勃發展，國內遊艇休憩活動、周邊服務相對發展緩慢，且我國有優異之遊艇製造技術，製造之精緻豪華遊艇幾乎全數銷往國外，就

如交通部航港局委託怡興工程顧問有限公司研究之「臺灣遊艇基地整體評估規劃」定稿本之分析「臺灣過去較注重遊艇製造，但近年逐漸將目光投向遊艇消費市場，形成了遊艇製造、遊艇銷售及遊艇俱樂部建設三位一體的產業，而遊艇基地發展可以產生遊艇產業群聚效應，形成完整的遊艇產業鏈，估計對遊艇1美元的投資，約可引發6.5至10美元的綜合經濟效應。」因為受限於遊艇休憩產業尚無法蓬勃發展，除使我國無法扎根遊艇銷售及遊艇俱樂部之休憩相關產業外，甚至將影響遊艇後續之維修服務等，對於遊艇相關產業之健全發展恐生阻礙，而依據分析，遊艇休憩活動無法普及化之主要原因包括：

- 1、目前我國遊艇進出港口須向相關機關進行報備¹¹，民眾如不熟悉相關程序，恐因申請手續繁複而卻步，影響遊艇休閒活動的發展。
- 2、受臺灣周邊海域海上氣象及天候等因素影響（如冬季東北季風、夏季西南氣流），致遊艇活動之範圍及時間受到限制，無法維持常態活動或侷限於某些活動區域。
- 3、遊艇活動所需成本及費用（如購置及維修成本）較其他海洋休閒活動門檻高，限制一般民眾從事遊艇活動之意願。
- 4、國人乘船出海親水活動之興趣與接受程度仍待持續培養。

除上述天候因素較難克服外，其他各項因素皆

¹¹ 依「船舶法」第70條相關規定，遊艇活動未涉及入出境者，於出海前填具相關船舶、航行及人員等資訊，向出海港之海岸巡防機關以電子郵件、傳真或現場等方式報備；如涉及入出境，則依據交通部訂定之「遊艇入出境關務檢疫安全檢查程序辦法」及各CIQS檢查機關權責分工實施檢查。

可藉由政府之法規調適或政府與民間之共同努力加以改善，就如本院訪視嘉信遊艇龔俊豪總經理時所云，「為發展遊艇休憩，國人若無法購置遊艇，就用優惠的價格租給他們，讓他們知道遊艇休憩並非高不可攀的活動。」是以，政府允應再行檢視我國遊艇休憩之相關規範，在不影響國安之前提下，評估有無進行法規再調適或放寬之空間，並逐步協助推動遊艇遊憩相關產業之發展。

(四) 綜上，遊艇產業可分為遊艇製造與遊艇休憩二大部分，我國已有極具國際競爭力之遊艇製造業，又因四面環海，海岸風光旖旎，海岸線亦長達1,300餘公里，且有眾多離島，先天上擁有發展遊艇休憩產業之利基，然我國遊艇註冊數量遠低於亞洲鄰近國家，遊艇休憩尚處起步階段；為更多元化我國遊艇產業之發展，目前已有廠商積極推動遊艇製造、遊艇銷售及遊艇俱樂部三位一體之產業，面對此一新興之商業模式，政府允應再檢視並評估我國遊艇休憩產業相關法規有無調整之必要，並積極協助推動遊艇遊憩相關之產業。

參、處理辦法：

- 一、抄調查意見一及二，函請高雄市政府檢討改善見復。
- 二、抄調查意見三及四，函請行政院督同經濟部及高雄市政府研處見復。
- 三、抄調查意見五，函請交通部研處見復。
- 四、抄調查意見及處理辦法，函復審計部。
- 五、調查報告之案由、調查意見及處理辦法上網公布。

調查委員：陳小紅、章仁香

中 華 民 國 108 年 8 月 7 日