

專刊暨經驗交流

舊金山港推動「可持續發展策略」，以掀起
愛港新熱潮(下)

文 / 陳義文

狹小的半島地形、容易引致濃厚霧氣，加上地貌上頻見的高低起伏，如前面段落所曾提及者，使得舊金山在發展為大都會或一流港埠的步程上均受到侷限，連帶的也使得舊金山市的人口只能緩慢增長。按照美國人口普查局於2019年發布的資料，2018年舊金山的人口數為88.3萬，然而人口密度係僅次於紐約市的全美國第二高之大城市，每平方公里計有7,000人，就人口數量而言，邇來舊金山係居於全美第13、全加州第4的排名，在加州係落於洛杉磯、聖地牙哥和聖荷西之後。洛杉磯近約400萬的人口數即近約舊金山的4.52倍，而舊金山就業人口當中獻身於港埠、海事之領域者，在比例上亦明顯小於舉世著名的各個港都。

就實務而言，港埠是否隸屬於市、州的地政方府，或是跳脫地方隸屬體系而獨立設置並由委員會(或理事會)管理，或如同我國般的隸屬於交通部航港局之下(相關港埠業務則由航港公司經營)，皆非至為重要之關鍵。真正的重點是在於能夠與時俱進的發揮經營特質，甫可招

徠船舶泊靠停駐，並能為其掙得利潤，達到以事業養事業、以事業發展事業的成效。

舊金山的港埠作業區，主要是分布於舊金山－奧克蘭大橋靠近舊金山端的南北兩側，北側常特稱為灣內碼頭區(Embarcadero，亦譯稱內河碼頭區)，係從陸岸向海灣伸展幾十座短而細之突堤，因其短細以致兩側大都只能停靠1~2艘非甚巨大的船隻，係分別用以裝運貨櫃或各不同類別的貨物，港內約有十個貨櫃碼頭，合計配置有15部的貨櫃起重機，停駐的貨櫃船皆屬裝載量在5,000TEU以下者。聯外鐵、公路運輸的欠缺順暢例如立體交流道不足，既容易造成交通堵塞，並且不利於舊金山港口的規模化發展，特別是貨櫃連結車難以快速的進出港區，更會限制其之邁向為高效便捷之貨櫃港。

現今之舊金山港碼頭岸線總長近約2,500公尺，航道和泊區水深約12~13公尺，舊金山港碼頭之編號雖可達到百號，但是部分卻因機具老舊、作業範圍

過狹而停止使用，而且其中用於遠洋船舶裝卸貨物的泊位僅約30餘個，餘者係供梭行於同屬美國西部海岸諸港的船隻於裝卸貨物時所用者。每年在本港所裝卸的兩百餘萬噸貨物，幾近皆是自外地輸入供舊金山民眾使用，或是將舊山市之產製品輸出至海外者，而且鮮少在此進行轉運，欲從事轉運的貨物，盡乎皆會改擇於鄰近的奧克蘭港辦理。

當前，舊金山港主要是轉型為大宗貨或散貨的裝卸港和兼可載運旅客的港口。鑒於早期沿著北部瀕海岸帶興建的碼頭已屬老舊而難再續用，舊金山港務部門遂另於城市的東南地帶另建新碼頭等設施(這些碼頭的編號可達80~100號，但並非連續皆屬可用的貨運碼頭)，以儘求保持暢旺的貨物運輸能力，並使得此一在歐裔人士初臨舊金山之際，將其被譽為舉世少見優良天然良港之舊金山港，得以克服欠乏腹地的缺失，賡續昂立於國際上。

上述碼頭中的第39號碼頭，即是位於舊金山港邊、馳名遐邇的「漁人碼頭」，其名稱由來傳謂是由義大利裔移民漁夫，最早擇於此地從事漁捕時建置而成的，今則改頭換面而成為舊金山瀕海岸帶區的購物中心和著名旅遊景點。觀光事業無疑的一直是舊金山頗為重要的產業，不少抵臨舊金山的台灣民眾，常會駕臨漁人碼頭和舊金山港邊、岸帶

觀賞海景，或驅車行赴市內高地，居高臨下的遠眺舊金山灣、金門海峽或廣闊無垠的太平洋

實際上，從舊金山北部岸邊的哥拉德利廣場(Ghirardelli Square)起跨越數個老舊停用的貨運碼頭(含39號碼頭)，皆已於1970年代由港務委員會劃設為遊樂區，並在1978年10月時完成改造。週邊並有舊金山海洋國家歷史公園、機械博物館(西語Musée Mécanique)、要塞公園、藝術宮以及唐人街…等景點，並經常在當地舉辦燃放煙火和精采演出的大型活動，尤以每年美國國慶日(7月4日)晚間的表演最為熱鬧。

結語

近些年間在舊山市發展策略目標的執行方案中，有一項名為「灣區彈性設計挑戰(Resilient by Design)」的計畫，是2015年時由一群具有前瞻性思維的地方傑出人士，以重再整建舊金山為目標的嶄新方案，並藉由事先預防以彌應未來時日可能引發的海面上升危機，蓋若任憑世人充眼不見、撒手不管，終將飽嚙「噬臍莫及」之苦害。

該方案鼓勵整個舊金山乃至灣區的民眾，應更加審慎面對氣候環境變化的威脅，主張舊金山灣區民眾應共同努力，採行有效作為以應對舊金山灣周圍

的海平面上升和氣候變化之影響。否則，號稱為「全美最繁華之州」的加州，若按此情形延續下去，在一個世紀之後，恐將有四分之一的陸地慘遭惡水侵襲，「黃金、陽光之州」勢將不存於世，在此情境下瀕臨海灣以建置的舊金山港同將被惡水淹沒無存(註八)。

至於舊金山港口的經營，有感於受限於地理環境，特別是位處狹小半島、極端欠缺腹地以供成長的緣故，舊金山港曾有意比照奧勒岡州西雅圖港所採行，結合其他港埠共同成立「海港聯盟」(Seaport Alliance，註九)的經營模式，以突破目前重重瓶頸的窠臼，所欲尋求的對象自然是同屬加州、地緣相近，且均係瀕臨舊金山灣以闢建而成的奧克蘭港了。

只是，經營成效頗為良好，貨櫃作業碼頭區裝運量連年迭見成長的奧克蘭港，在此一籌組港口聯盟方面倒是較未萌具興致，所以該等構想在短期內仍難以實現。在求人不如求己之下，舊金山港則另擬調整營運方式，在既知貨櫃運輸上不易求得突越，遂以瞄定大宗貨運為首要主軸，兼則轉型為發展觀光遊憩、吸引郵輪泊靠之策略，力求該一在16~18世紀曾是美洲西海岸最大、最優的商港，持恆不懈的長屹於海運事業領域上。

附註：

- 一、由於白人優越主義的作祟，若干非善團體又趁勢遊說國會，美國爰於1882年制定舉世僅見，係針對單一族裔、即華裔而立法的「排華法案」。法案通過後，不少並未取得美國國籍之華裔民眾被迫離美，轉往中南美去，也有部分身強體健，但卻屬於生計弱勢者只好轉赴澳洲淘金，同樣在備受歧視和不平等待遇下，度過約莫艱困辛勞的一甲子之後，方得有較為平等的地位。
- 二、因為初時尚未發現金礦並覺得不易開發謀生，因而這群探險人員及西班牙軍隊，當中僅有少數留於加州境內駐守和繼續尋金、開墾，而將探尋主力集中於墨西哥以南的中南美洲，以致原本歷史悠久的阿茲特克、印加等帝國，在西裔軍民帶進咳嗽等胸肺傳染病的侵襲、槍砲武器的威脅，以及西裔軍民誘導詐騙的運用下，先後覆亡無存。
- 三、此一時發於16~19世紀的三百年內，正是西班牙裔勢力，以浩大聲威大舉擴散至全球各地之歲月，西裔人口和後來形成的拉丁裔人口(主要是由西裔和美洲的印第安原住民融合形成)，亦在該段期間大量繁衍和散布於世。同在這段16~19世紀之漫長年代，不列顛和法國曾先後在美東和美中瀕墨西哥灣的路易斯安那州，引入勢力並設立殖民政權。而

不列顛政權駐留於美東的13州，則於1775年宣告獨立建國，加州、德州等美西各州則是在七、八十年，方才陸續從原住民生活地和墨西哥屬地，分別加入至美國聯邦政體。

四、於16世紀、1535年時即設立的「新西班牙總督轄區」(西語Virreinato de Nueva España IPA)，首府位於墨西哥城，為義大利籍的耶穌會傳教士並於明代來到中國大陸宣揚教義的艾儒略(Giulio Aleni)，在其所著之《職方外紀》即以譯音稱該總督轄區為「新以西把尼亞」。隨著佔有地的擴增，亦不斷增加管轄範圍，轄區最大時可包含今墨西哥往南延伸至中美洲各地(含波多黎各)，以及當今美國的加州、德州、內華達州、猶他州、科羅拉多州、亞利桑那州、新墨西哥州乃至於亞洲的菲律賓，是西班牙帝國最主要的海外政權。總督由西班牙國王指派，然則秉持「作威作福」的姿態，於當地施行尤可勝過於君王的極權統治。

之後，新西班牙總督轄區的部分領域被其他歐洲強權瓜取，部分又趁勢宣告自治或獨立，但其核心區域則一直在西班牙統治下，直至1821年始改為號稱獨立但仍附從於西班牙的墨西哥帝國，該帝國後則又有諸多領疆在美國勸誘下，先由其領導人宣告自治再加入美利堅聯邦，失去大部分疆域、大勢已去的墨西

哥帝國，嗣後復解體成為今日的墨西哥和中美洲。

五、美墨戰爭後，此一依附於西班牙勢力，成立僅約四分之一世紀的墨西哥帝國旋告瓦解；而美國從墨西哥帝國取得的龐大土地，被史家學視為是繼不列顛王國在攻佔或殖民印度次大陸、加拿大和紐澳之後，另一佔地極其廣袤的紀錄，而且是取得陸連於一起的幅員，比不列顛王國在海外取得的佔有地裨益尤大。原之不列顛海外殖民地，自20世紀中葉即陸續獨立或高度自治，今則連被併吞更為良久的蘇格蘭亦處於不穩定狀態，且容有可能將因為近期之間不列顛的「脫歐」行動，而再次發動獨立公投。

六、近數年來舊金山港每年貨櫃的裝運量，大致僅維持於百萬TEU以內，在全球貨櫃港的排名係居百名之外。

七、以頂尖科技著名於全球的「矽谷」(Silicon Valley)，即位處舊金山灣南端位置的聖荷西(San Jose)。隨著鄰近舊金山之史丹佛大學(Stanford University，在Palo Alto郡之西南)帶動周邊城市的成長，舊金山以南地區亦逐漸發展出其他的新興城市。聲名響亮的矽谷、蘋果電腦集團以及史丹佛、柏克萊兩座具顯赫聲譽大學的存設，均使得舊金山得以愈為光耀的屹立於世，迄今仍穩居為加

州北部的最知名大城。

八、有鑒於此，2016年時，舊金山灣區曾舉辦一項亟具創新意義的投票行動，通過為妥善管理海岸線的濕地和棲息地，預防污染並力行水患控制，以及保持公共通道的完整，將授由舊金山市等各地方自治政府，對住戶及遊客適度徵收費用，斯次結果獲得超過70%灣區投票選民的支持。

九、西雅圖港務局委員會與同州(奧勒岡州)的塔科馬港務局委員會，業已於2015年8月4日一致通過成立「西北海港聯盟」(Northwest Seaport Alliance，因為奧勒岡州為美國西北部之州)的決議，以求能在一加一大於二的新競爭優勢下，因應海運業務

所面臨國際市場之挑戰，並以邁向美洲第三大海運中心為目標。西雅圖港和塔科馬港仍然為兩個獨立的港口(美東跨州組設的「紐約-紐澤西港」，則是一個港口)，但則共同成立有「港口發展局」(the Port Development Authority, PDA)以管理西雅圖港和塔科馬港的貨櫃、雜貨、汽車和大宗散貨碼頭，惟海港聯盟管轄範圍不包括機場、郵輪業務、漁民碼頭、糧食碼頭和工業地產等。

另如法國則由巴黎港、魯昂港以及下游出海口處的哈弗爾港等三個沿著塞納河而設立的商港，則共同組成有名為“HAROPA”的港口聯盟。

