

臺灣港務股份有限公司 106 年度營業預算評估報告目錄

頁次

壹、業務計畫方面	1
一、自 101 年度整併成立迄今營業收入均未達預算目標，高雄港世界排名亦未見進步，整併成效仍待研謀提升	1
二、多項財務比率呈衰退，允宜提具積極開源節流措施，以維營運之健全發展	3
三、所轄自由貿易港區營運未達預期，亟待積極研謀改善，並應於年度營運計畫中增列相關營運指標，以利監督考核其推動成效	4
四、港務公司分 2 年度增資港勤子公司 20 億元辦理拖船汰舊換新及船修場業務調整計畫，允宜審酌未來營運發展，滾動式檢討所需更新船數，以提升資金運用效益	6
五、投資成立高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司計畫，持股未達半數，工程所需資金七成將以融資辦理，宜從嚴慎審合資對象，並就財務及最適資本結構，訂定適當控管機制	9
六、轉投資附屬周邊事業 5 家，惟多屬新創事業，投資效益尚待觀察，允應定期檢討評估，並強化控管機制，以達投資目的	12
七、部分港區營運碼頭及自營倉庫使用率長期偏低，允應積極研謀改善，以提高經營績效	15
貳、營業收支方面	16
八、106 年度勞務收入較 105 年度減少約 5.6 億元，惟成本率為近年度最高，成本控管機制亟待檢討	16
九、印刷裝訂與廣告費較以前年度決算數大幅增加，欠缺必要性及合理性，建議酌減	18
一〇、近年營運未明顯成長且欠缺特殊需求說明，用品消耗卻較以前年度決算數增加逾 1 倍，預算籌編顯有寬列，建議酌減，以資撙節	19

一一、國外旅費未見特殊需求，卻較上年度預算增加，且近 2 年逾 8 成計畫變更，與行政院所定零成長並從嚴撙節之規範，尚有未合	21
一二、最高限績效獎金 2.4 個月之考核標準僅訂定盈餘增加率達 1%，遠低於港務公司近年平均表現，績效考核指標淪於形式，亟待檢討改進	23
一三、未確切衡酌市場結構及產業型態，僅以是否達成最近 3 年度平均營業收入，訂定職工福利金提撥標準，尚欠周延	25
參、固定資產之建設、改良、擴充方面	27
一四、臺灣國際商港營運設施實質計畫尚未核定即編列預算，與預算法規定未合，允應詳列各項子計畫內容，俾利外界查閱監督及本院審議	27
一五、高雄港客運專區建設計畫三度辦理計畫修正，完工期程延宕達 6 年，計畫規劃及執行顯待檢討，並宜秉撙節原則審酌空間規劃之妥適性	31
一六、高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫經費龐鉅，允應審酌高雄港之未來發展，持續滾動式檢討工程規模之妥適性	33
一七、「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」、「高雄港南星土地開發計畫」、「基隆港、臺北港及蘇澳港港區碼頭及相關設施整建工程」等計畫修正，宜核實檢討延宕原因，俾利工程進行	35

臺灣港務股份有限公司 106 年度營業預算評估報告

臺灣港務股份有限公司（以下簡稱港務公司）係交通部依據國營港務股份有限公司設置條例於 101 年 3 月 1 日成立。該國營事業之成立，係參考世界各先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，朝政企分離方式改制，將原基隆港務局、臺中港務局、高雄港務局及花蓮港務局辦理之港埠經營管理業務，移由港務公司辦理；另港務公司於 103 年 10 月投資成立臺灣港務港勤股份有限公司（以下簡稱港勤子公司），承接該公司自營拖船業務，持股比率 100%，及預計於 105 年與高雄市政府合資成立高雄港區土地開發股份有限公司（以下簡稱港區土地開發子公司，迄至 105 年 9 月底尚未成立），持股比率 51%，爰編列該二家被投資事業附屬單位預算之分預算。謹就港務公司 106 年度預算案評析如下：

壹、業務計畫方面

一、自 101 年度整併成立迄今營業收入均未達預算目標，高雄港世界排名亦未見進步，整併成效仍待研謀提升

參考世界各先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，我國於 101 年 3 月 1 日成立港務公司，將原分開獨立營運之基隆港、臺中港、高雄港及花蓮港等四大國際商港，整併由港務公司營運，期以港群觀念統合各港經營發展，俾提高我國港埠競爭力；106 年度港務公司編列收入總額 204 億 6,615 萬 8 千元（含營業收入 193 億 8,642 萬 9 千元、營業外收入 10 億 7,972 萬 9 千元）、支出總額 148 億 5,304 萬元、本期淨利 56 億 1,311 萬 8 千元。經查：

(一)101 年度整併成立迄今，營業收入均未達其預算目標

茲以港務公司 101 年 3 月整併迄今預算執行情形觀之（詳附表 1），營業收入均未達年度預算數，101 至 103 年度多仰賴營業外利益之挹注，始得以完成年度淨利目標，104 年度因認

列轉投資事業之投資損失及金融資產以公允價值衡量之損失增加，營業外利益較預期為低，致本期淨利首度未達年度預算。

附表1：港務公司預算執行情形彙整表

單位：新臺幣千元

項目	101 年度		102 年度		103 年度		104 年度	
	預算數	決算數	預算數	決算數	預算數	決算數	預算數	決算數
營業收入	15,187,854	14,300,310	18,237,616	17,384,813	18,836,142	17,658,920	19,003,975	17,401,766
營業利益	4,626,668	4,264,072	5,740,504	5,865,807	5,454,171	6,057,308	5,845,217	6,593,864
營業外利益	180,319	1,296,496	330,454	730,493	585,432	1,113,923	652,085	95,339
本期淨利	3,989,799	4,666,217	5,038,895	5,470,865	5,012,870	6,166,032	5,392,761	5,102,895

※註：1. 資料來源，港務公司各年度決算書。101 年度至 104 年度為決算審定數；港務公司自 104 年度起適用 2013 年版國際財務報導準則，103 年度為配合調節後之金額(本報告所含各附表均同)。

(二)各港貨櫃裝卸量未見明顯成長，高雄港世界排名亦未見進步

以所轄各國際商港近年來貨櫃裝卸量統計比較(詳附表 2)，除臺北港尚呈逐年成長外，其餘各港整併前後成長幅度有限，其中基隆港反呈衰退；又高雄港貨櫃裝卸量於世界排名亦僅維持整併前之名次未見進步。審計部已連續 3 年度分別就港務公司營業收入未如預期、高雄港貨櫃裝卸量於世界排名持平、港區碼頭使用率偏低、核心業務營收未如預期及海港自由貿易港區營運量值未達預計目標亟待改善等¹，提出審核意見。

綜上，我國於 101 年度整併基隆港、臺中港、高雄港及花蓮港等四大國際商港成立港務公司，惟該公司整併迄今已逾 4 年，營業收入均未達預算目標，除臺北港外各港貨櫃裝卸量未見明顯成長，高雄港於世界排名亦未見進步，整併成效仍待研謀強化，允宜依據各港特色及優勢領域，妥謀長遠之港埠經營策略，俾有效發揮整併綜效，以提升我國港埠競爭力。

¹審計部各年度審核意見：102 年度：「臺灣港務公司整體營運結果雖獲淨利，惟營業收入未如預期，高雄港貨櫃裝卸量於世界排名持平，且港區碼頭使用率偏低，又滿意度亦待提升，亟待研謀妥處。」103 年度：「臺灣港務公司營運結果雖獲營業利益，惟核心業務營收及綠色港口推動成效未如預期。」104 年度：「政府積極推動自由貿易港區，惟前店後廠創新營運模式推行成效待加強，又未積極招商及新(整)建老舊倉庫，致海港自由貿易港區營運量值未達預計目標，亟待改善。」

附表 2：我國各國際商港近年來貨櫃裝卸量統計表

單位：20 呎標準貨櫃(TEU)

年度	基隆港	高雄港	臺中港	臺北港	高雄港貨櫃裝卸量世界排名
98	1,577,825	8,581,273	1,193,943	356,777	12
99	1,763,900	9,181,211	1,356,952	434,745	12
100	1,749,386	9,636,289	1,383,578	653,394	13
101	1,607,566	9,781,221	1,395,405	1,097,164	13
102	1,612,666	9,937,719	1,467,605	1,028,878	13
103	1,685,183	10,593,335	1,513,759	1,258,238	13
104	1,445,337	10,264,420	1,447,390	1,334,506	13

※註：1. 資料來源，交通部 104 年度交通統計要覽及交通部統計查詢網。貨櫃裝卸量世界排名參據國際貨櫃化雜誌(Containerisation International)。

二、多項財務比率呈衰退，允宜提具積極開源節流措施，以維營運之健全發展

港務公司 106 年度合併總收入 212 億 3,836 萬 6 千元、合併總支出 156 億 2,459 萬 5 千元、合併淨利 56 億 1,377 萬 1 千元，較 105 年度合併淨利 55 億 3,699 萬 7 千元增加 7,677 萬 4 千元，增加比率僅約 1.39%。經查：

(一)多項財務比率呈衰退

港務公司近 5 年度重要財務經營比率詳附表 1；該公司 105 及 106 年度之合併營業收入雖預期較以前年度增加，惟有關公司經營效能之營業毛利率、營業利益率、淨利率等，均較 103 及 104 年度經營實況明顯衰退，成本控管機制亟待檢討改善。

附表 1：港務公司近 5 年度重要財務比率彙整表 單位：新臺幣千元；%

年度	102 決算	103 決算	104 決算	105 預算案	106 預算案
營業收入(1)	17,384,813	17,823,592	18,241,321	20,404,199	20,451,000
營業毛利(2)	8,340,911	9,518,759	9,980,281	10,151,022	10,115,590
營業利益(3)	5,865,807	6,150,909	6,946,797	6,301,490	6,515,547
本期淨利(4)	5,470,865	6,166,031	5,102,895	5,536,997	5,613,771
營業毛利率(2)/(1)	47.98	53.41	54.71	49.75	49.46
營業利益率(3)/(1)	33.74	34.51	38.08	30.88	31.86
淨利率(4)/(1)	31.47	34.59	27.97	27.14	27.45

※註：1. 資料來源，港務公司各年度預決算書。101 至 104 年度為決算審定數；105 及 106 年度為預算案數；103 至 106 年度均為合併損益數。

(二)允宜提具積極開源節流措施，以維營運健全發展

106 年度中央及地方政府預算籌編原則第 5 點規定：「中央及地方政府特種基金預算收支，依下列原則辦理：(一)營業基金及作業基金應積極開源節流，本企業化經營原則，設法提高產銷營運（業務）量，增加收入，抑減成本費用，並積極研究發展及推行責任中心制度，改進產銷及管理技術，提高產品及服務品質，以提升經營績效，除負有政策性任務者外，應以追求最高盈（賸）餘為目標；…。」茲以近年國際海運業成長趨緩，港務公司 106 年度合併營業收入及本期淨利較 105 年度僅分別成長 0.23% 及 1.39%，允宜參據行政院所訂預算籌編原則，檢討成本控管作業，非屬營業所必需之消費性支出應力求節約，並研提積極開源節流措施，俾改善公司經營效能。

綜上，港務公司 105 及 106 年度營業毛利率、營業利益率、淨利率均較 103 及 104 年度之經營實況明顯衰退，允宜衡酌營運發展情形，強化成本控管機制，抑減非必要性支出，並提具積極開源節流措施，以維公司營運之健全發展。

三、所轄自由貿易港區營運未達預期，亟待積極研謀改善，並應於年度營運計畫中增列相關營運指標，以利監督考核其推動成效

港務公司截至 105 年 8 月底經行政院核定設置 6 個自由貿易港區，包含基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、安平港及高雄港。經查：

(一)入駐港區事業數未見明顯成長

茲以港務公司所轄自由貿易港區歷年來入駐港區事業家數觀之（詳附表 1），截至 105 年 8 月底計有 79 家自由貿易港區

事業入駐，較 104 年底之 80 家減少 1 家，另與 101 年底港區事業數即已達 75 家相較，未見明顯成長趨勢。

附表 1：近年自由貿易港區入駐港區事業家數統計表 單位：家

年度	基隆港	臺北港	蘇澳港	臺中港	高雄港	安平港	合計
101	13	2	1	31	28	-	75
102	12	3	2	29	26	-	72
103	12	4	2	31	28	-	77
104	11	6	1	35	27	-	80
105 (迄 8 月)	10	6	1	34	27	1	79

※註：1. 資料來源，交通部及港務公司提供資料。安平港經行政院於 102 年 8 月核定，103 年 7 月 31 日正式營運。

(二)貿易量值之成長未如預期

自由貿易港區經行政院列為自由經濟示範區計畫第 1 階段之推動核心，原訂自 102 年起連續 3 年每年成長 30%，104 年 4 月調降績效指標值為 10%。惟 102 至 104 年度海港自由貿易港區總進出口貿易量值均未達預期目標，貿易值並呈逐年衰退情形(詳附表 2)。審計部 104 年度中央政府總決算審核報告亦提出：「政府積極推動自由貿易港區，惟前店後廠創新營運模式推行成效待加強，又未積極招商及新(整)建老舊倉庫，致海港自由貿易港區營運量值未達預計目標，亟待改善。」之審核意見。

附表 2：海港自由貿易港區貿易量值比較表

單位：千公噸；新臺幣億元；%

年度	101	102	較上年度 成長率	103	較上年度 成長率	104	較上年度 成長率
基隆港	貿易量	49	64	30.61	65	27	-58.46
	貿易值	129	141	9.30	154	65	-57.79
高雄港	貿易量	584	523	-10.45	615	745	21.14
	貿易值	300	286	-4.67	411	599	45.74
臺中港	貿易量	9,151	8,411	-8.09	6,234	6,960	11.65
	貿易值	2,905	2,711	-6.68	2,168	1,673	-22.83
臺北港	貿易量	373	868	132.71	1,151	1,082	-5.99
	貿易值	565	749	32.57	939	896	-4.58
合計	貿易量	10,157	9,866	-2.87	8,064	8,815	9.31
	貿易值	3,899	3,887	-0.31	3,672	3,233	-11.96

※註：1. 資料來源，交通部統計查詢網。蘇澳港及安平港表列期間量值均未達千公

噸及新台幣億元，故本表未列相關數值。各港貿易量值加總與表列合計數之差異為四捨五入尾差所致。

(三)營運計畫允宜列載自由貿易港區之營運目標

港務公司 106 年度預算案營運目標僅訂定有「停泊業務」、「曳船業務」、「裝卸業務」及「倉儲業務」等 4 項，有關所轄自由貿易港區之預計招商數、貿易量(值)等營運目標，付之闕如，該公司對於自由貿易港區之經營，顯欠積極確實，允宜檢討改善。

綜上，港務公司所轄商港多已申設自由貿易港區多年，營運成效未達預期，審計部 104 年度中央政府總決算審核報告中亦提出應謀求改善之審核意見。爰此，港務公司允應審慎檢討現行所屬各自由貿易港區產業發展定位及營運招商政策，並釐定具體改善計畫及年度營運目標，俾利外界監督考核其推動成效。

四、港務公司分 2 年度增資港勤子公司 20 億元辦理拖船汰舊換新及船修場業務調整計畫，允宜審酌未來營運發展，滾動式檢討所需更新船數，以提升資金運用效益

港務公司 106 年度「資金轉投資及其盈虧明細表」編列增資港勤子公司 10 億元。經查：

(一)增資計畫內容

業經交通部 105 年 7 月同意「臺灣港勤股份有限公司增資計畫書」，茲就其重要內容，說明如下：

1. **增資目的**：港勤子公司擬新購多功能拖船及整合船舶維修業務，以鞏固港勤拖船事業暨提高服務效能。
2. **拖船船隊更新計畫**：因應船舶大型化之趨勢，港勤子公司擬更新船齡高、耗油量及維護費過高等不具經濟效益之拖船，將現有船齡逾 12 年，保留 5 年間仍可使用者，預計於未來 5

年(106-110年)汰舊更新15艘舊拖船，總金額約33.6億元(詳附表1)。更新後港勤子公司主力船舶仍維持30艘，馬力平均數由3,184匹提高為3,786匹馬力，估計106至115年間維修費合共可節省約0.88億元、營業收入可增加約15.38億元。

3. 船修場業務調整計畫：為整合船修資源，朝向管、修、用合一，港務公司擬將所屬各港船修業務移撥由港勤子公司統籌經營，考量高雄港船修作業量最高，高雄港船修場將以資產作價移轉至港勤子公司，其餘各港則以租賃方式交由港勤子公司統籌管理。調整所需資金約2億元(含資產作價1.37億元及船修廠營運資金0.63億元)，預計106至115年間船修收入較調整前合共可增加約3億元。

4. 資金需求情形：依港勤子公司未來稅後淨利推算，迄110年累計資金僅約15.01億元，前揭2項計畫現金需求約34.23億元(拖船船隊更新33.6億元及船修場業務調整0.63億元)計算，資金缺口約為19.22億元²；爰規劃由港務公司分2年度增資20億元(106及107年度分別投資10億元)，包含現金增資18.63億元及船修廠業務移撥之資產作價1.37億元。

(二)審酌未來營運發展，滾動式檢討所需更新船數

1. 106年度主要營運項目-曳船業務呈衰退：港勤子公司106年度編列營業收入11億8,424萬7千元，雖較105年度預算數10億9,424萬7千元，增加9,000萬元，主要係因增加船修及海難救助等新業務約1億5,448萬1千元所致；主要營運項目「曳船收入」106年度編列10億2,976萬6千元則呈衰

²依增資計畫書說明，如港勤子公司以銀行融資方式籌措資金：1. 營運資金無法償還本息：評估每年須償還本金加計利息費用約2至2.5億元(分10年攤還)，已接近該公司每年營運活動所產生之資金，且依110年前其自有資金已規劃全數投入所需之資本支出，已無額外資金償還其本息。2. 財務結構惡化：過高的負債比率將增加港勤子公司經營上的風險。

退情形（詳附表 2）。

2. 審酌與民間業者之合作發展情形：港勤子公司係港務公司於 103 年 10 月將原自營範圍包含高雄港前鎮河以南、基隆港、蘇澳港及花蓮港等移撥成立者；有關臺北港、臺中港及高雄港前鎮河以北等已委外經營者暫不收回，並將落實不與民爭利之政策。故有關港勤子公司未來經營允宜審酌並加強與民間業者之合作，避免不當競爭，以維我國港埠營運之健全發展。

3. 準此，有關港勤子公司將於未來 5 年間汰舊更新 15 艘舊拖船，允宜審酌未來營運量之成長性及與民間拖船業者之合作發展情形，逐年滾動檢討所需更新船數，以避免所購資產不當閒置浪費。

綜上，港務公司分 2 年度增資港勤子公司 20 億元（106 年度編列 10 億元）辦理拖船汰舊換新及船修場業務調整計畫，鑑於港勤子公司 106 年度主要營運項目-曳船業務呈衰退，且現行部分拖船業務係委由民間辦理，允宜審酌未來營運發展及落實不與民爭利之原則下，定期滾動式檢討所需更新拖船數，以提升政府資金運用效益。

附表 1：港勤子公司拖船船隊分年更新計畫明細表

單位：艘；新臺幣億元

年度	106	107	108	109	110	合計	
						總艘次	總金額
更新數量明細							
6,400 匹馬力 (3.2 億元/艘)	1	1	-	-	-	2	6.4
5,200 匹馬力 (2.5 億元/艘)	-	-	1	1	-	2	5.0
4,400 匹馬力 (2.3 億元/艘)	-	1	1	-	-	2	4.6
3,400 匹馬力 (2.0 億元/艘)	1	2	2	1	2	8	16.0
2,400 匹馬力 (1.6 億元/艘)	-	-	-	-	1	1	1.6
總計	2	4	4	2	3	15	33.6
各年度資金需求	5.2	9.5	8.8	4.5	5.6		33.6

※註：1. 資料來源，臺灣港勤股份有限公司增資計畫書(105 年 6 月)。

附表2：港勤子公司「曳船業務」營運量值明細表

單位：小時；新臺幣千元

年度	103	104	105	106
營運量	12,046	50,826	50,244	48,243
營運值	190,984	1,042,803	1,093,247	1,029,766

※註：1. 資料來源，港勤子公司 106 年度預算案「5 年來主要營運項目量值明細表」；103 及 104 年度為決算審定數；105 及 106 年度為預算案數。

五、投資成立高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司計畫，持股未達半數，工程所需資金七成將以融資辦理，宜從嚴慎審合資對象，並就財務及最適資本結構，訂定適當控管機制

港務公司 106 年度預算案「資金轉投資及盈虧明細表」編列轉投資成立高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司（以下簡稱洲際貨櫃碼頭公司）第 2 年度預算 3 億 8,400 萬元，預計持股比率 40%，106 年度預計投資損失 3,983 萬 6 千元。經查：

(一)洲際貨櫃碼頭公司成立方式

洲際貨櫃碼頭公司投資計畫書前經交通部 104 年 7 月原則同意在案，茲就其成立方式，摘述如下：

1. 資本額：預計資本額 70 億元，分 11 年度（105 至 115 年度）配合工程進度分次發行，106 年底預計實收資本額 17.6 億元。
2. 股東結構：港務公司持股 40%（投資總額 28 億元，105 及 106 年度分別編列 3.2 億元及 3.84 億元），對外招募策略性合夥人持股 60%（投資總額 42 億元）。
3. 主要業務：設立地點訂於高雄市，以高雄港第七貨櫃中心作為營業作業基地，經營貨櫃裝卸承攬及貨櫃集散站業務為主，並提供貨櫃裝卸整體性服務（包含貨櫃解繫固、理貨、碼頭前後線拖車服務等業務）。規劃建置 5 座貨櫃碼頭，分兩階段施工，第一期工程將興建 2.5 座碼頭，於 107 年起陸續完工投入營運，餘 2.5 座碼頭將於 111 年起陸續完工投入營

運，預計 117 年可達最大裝卸量。

5. 策略性合夥人資格：對外公開徵求，並將以國際碼頭營運商及聯盟航商為理想之合資對象。

6. 投資效益：預計內部報酬率 10.92%，回收年期 12 年 8 個月，自 114 年度起轉虧為盈（詳附表 1）。

附表 1：洲際貨櫃碼頭公司預估損益簡表

單位：新臺幣千元

年度	105	106	107	108	114	115
總收入	4,742	7,639	691,200	1,384,891	5,228,896	6,110,356
總支出	22,166	107,230	911,677	1,982,825	5,138,625	5,510,407
1. 租金費用	-	22,358	214,404	452,169	936,357	952,848
2 外包費	-	-	261,215	522,430	1,959,111	2,285,630
3. 折舊費用	-	-	227,466	493,460	1,196,002	1,231,335
4. 利息支出	-	-	-	250,467	445,807	404,589
5. 其他	22,166	84,872	208,592	264,299	601,348	636,005
稅前純益	-17,424	-99,591	-220,477	-597,934	90,271	599,949
純益率	(尚未營運)	(尚未營運)	-32%	-43%	2%	10%

※註：1. 資料來源，港務公司籌設〇〇洲際貨櫃碼頭股份有限公司投資計畫書。

(二)對於策略性合夥人之資格及控管機制，允應審慎從嚴評估

詢據港務公司表示（迄 105 年 9 月底），本投資計畫刻招攬潛在合資人共同投資中。

依據中央政府特種基金參加民營事業投資管理要點第 2 點規定：「各基金參加民營事業投資，尋求合作對象時，應以優先選擇能協助投資事業健全發展，且具有下列條件之一之企業作為主要投資股東為原則：（一）在國內公開上市，且營運績效優良。（二）國際知名，且營運績效優良。（三）對於計畫投入之產業，具有專業經營能力。」依港務公司投資計畫對於營運風險、財務風險及合資企業條件等之評估說明：「為確保洲際貨櫃碼頭公司之營運風險降至最低，在貨源方面，本公司籌辦時將尋求國際性碼頭營運商或相關策略夥伴，以確保長期穩定之貨源。」、「其資金源自於臺灣港務公司及其他策略合夥人，倘於營運初期合夥人之現金流入、償債能力等財務狀況不良，將會

影響公司之獲利及後續營運。」及「就理想之潛在合資業者而言，…，該合資夥伴包含碼頭營運商及航商業者，其目的在於借重港埠營運商的碼頭營運技能及航商的穩定貨源能力，為第七貨櫃中心帶來正向的營運效益，…。」爰此，慎選妥適合資對象為本投資案是否成功之關鍵因素，港務公司允確實依據中央政府特種基金參加民營事業投資管理要點規定，從嚴審慎及公平、公開方式辦理相關招募作業，俾利投資效益之有效達成。

(三)所需資金七成將以銀行融資支應，允宜審酌財務負擔情形，定期檢討最適資本結構，並於雙方合資契約中詳予規範

1. **所需工程經費及資金來源：**洲際貨櫃碼頭公司預計以高雄港第七貨櫃中心為其營業基地，其中貨櫃碼頭及櫃場用地填築由港務公司辦理³，後線櫃場及機具設施則由洲際貨櫃碼頭公司投資興建。並分 2 期辦理工程興建⁴，第 1 期（106 至 113 年）工程經費約 112.2 億元、第 2 期（108 至 116 年）約 106.2 億元，合共 218.4 億元，其中 30%（約 65.5 億元）為自有資金、餘 70%（152.9 億元）則將以銀行融資支應。

2. **折舊及利息費用負擔情形：**茲以洲際貨櫃公司未來預計損益表觀之（詳附表 1），預計 107 年度開始營運，108 年度折舊費用及利息費用分別占營業收入 35.63% 及 18.09%，合共 53.72% 已逾營業收入之半數；受高額折舊及利息費用之影響，致洲際貨櫃公司預計至 114 年度始能轉虧為盈。

3. **於雙方合資契約中規範最適資本結構：**依現行投資計畫書之財務規劃，洲際貨櫃碼頭公司預計自 114 年度起始能轉虧為盈，即自港務公司 105 年辦理投資後 10 年，始能獲利；港務

³已納入高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫。

⁴1. 第 1 期工程興建範圍為 S3B-S5 共計 2.5 座碼頭，預計工期 106 年至 113 年，自 107 起陸續完工投入營運。2. 第 2 期工程興建範圍為 S1-S3A 共計 2.5 座碼頭，預計工期 108 年至 116 年，111 年起陸續完工投入營運。

公司除應研謀強化對於該轉投資事業相關工程興建計畫之控管，審酌港埠營運發展情形，定期滾動式檢討所需投入工程範圍，以避免沉重借款及高額折舊費用，造成該轉投資事業過重之財務負擔外；另與合資公司所簽定之相關合作契約中，允應就轉投資事業財務結構及最適資本結構，研訂合理之控管機制，以資周妥。

綜上，港務公司 106 年度編列投資洲際貨櫃碼頭公司第 2 年度經費 3 億 8,400 萬元，鑒於本投資計畫港務公司預計持股比例 40%，尚不具絕對控制權，對於合資業者之資格條件，允應從嚴審慎規範，另該轉投資事業興建營運設施所需資金 7 成將以銀行融資支應，亦應於雙方合作契約中就洲際貨櫃碼頭公司財務結構及最適資本結構，研訂合理之控管機制，以維該轉投資事業營運之健全發展。

六、轉投資附屬周邊事業 5 家，惟多屬新創事業，投資效益尚待觀察，允應定期檢討評估，並強化控管機制，以達投資目的

港務公司自 103 年度起開始積極規劃組織調整及附屬事業之轉投資計畫，106 年度「資金轉投資及盈虧明細表」合共編列 5 家轉投資事業，預計投資收益 2 億 4,861 萬 2 千元。經查：

(一)轉投資事業情形⁵

茲就 5 家轉投資事業成立及經營事業內容（詳附表 1），概述如下：

1. 臺灣港務港勤股份有限公司（以下簡稱港勤子公司）：業於 103 年 10 月 16 日成立，106 年底預計實收資本額 29.41 億元，全數由港務公司投資。

⁵港務公司提供資料（迄至 105 年 9 月底），本中心自行彙整。

2. 臺灣港務國際物流股份有限公司(以下簡稱國際物流公司):業於 103 年 10 月 9 日成立,實收資本額 3 億元,港務公司已投資 1.2 億元,持股比率 40%。
3. 臺灣港務觀光發展股份有限公司:截至 105 年 9 月底尚未成立;103 年 6 月已與皇家加勒比遊輪有限公司⁶簽訂合作意向書,共同打造澎湖馬公港為亞洲郵輪觀光要地,並以台灣港務觀光發展股份有限公司籌備處投標交通部航港局「民間參與澎湖金龍頭郵輪碼頭綜合開發區投資興建暨租賃經營案」,已於 105 年 4 月取得最優申請人資格,刻進入議約階段,預計 106 年 3 月完成設立及簽約作業。預計資本額總額 5.6 億元,104 至 107 年間分 4 年分次發行(港務公司投資 2.744 億元),106 年底實收資本額達 5.3 億元,港務公司投資 2.602 億元(104 至 106 年度分別編列投資 1 億元、1.313 億元及 0.289 億元),持股比率 49%。
4. 高雄港區土地開發股份有限公司:截至 105 年 9 月底尚未成立;將與高雄市政府合資成立,辦理高雄港港區與周邊土地資產之發展利用,預計實收資本額 1 億元,港務公司已於 105 年度編列投資 5,100 萬元,持股比率 51%。
5. 高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司:截至 105 年 9 月底尚未成立;將招攬國際碼頭營運商、航商或其他相關業者合資成立,辦理高雄港第七貨櫃中心之投資興設計畫,預計資本總額 70 億元,105 至 115 年間分 11 年分次發行,106 年底實收資本額 17.6 億元,港務公司投資 7.04 億元(105 及 106 年度分別編列投資 3.2 億元及 3.84 億元),持股比率 40%。

(二)允應定期覈實檢討投資成效,並研謀適當控管機制

⁶參據港務公司提供資料:皇家加勒比遊輪有限公司為全球市佔率第 2 之郵輪集團,總部位於美國邁阿密。

按港務公司之 5 家轉投資事業，除港勤子公司為其現行業務進行組織調整外，其逾 4 家公司均屬新創事業，相關投資成效尚待觀察，如 103 年 10 月成立之國際物流公司，104 年度原編投資收益 289 萬 9 千元，但決算則為投資損失 1,807 萬 1 千元，投資成效顯待檢討強化；另 106 年度除港勤子公司、國際物流公司及高雄土地開發公司預計尚有盈餘外，其餘 2 家轉投資事業則呈虧損。依中央政府特種基金參加民營事業投資管理要點第 11 點規定：「各基金參加民營事業投資所營事業目標無法達成，或連續 3 年虧損情況無法改善，應詳加評估檢討，報由主管機關核處。」準此，港務公司允應定期評估轉投資事業之經營成果，並建立適當風險控管機制，以維投資成效。

綜上，港務公司近年積極轉投資周邊附屬事業，106 年度轉投資事業將達 5 家，鑒於該轉投資事業均屬新創事業，允應定期評估檢討投資成效，並研謀適當風險控管機制，以維投資目標之有效達成。

附表 1：港務公司轉投資事業明細表

單位：新臺幣千元；%

名稱	設立時間	106 年底實收資本	港務公司投資總額 (迄 106 年底)	持股比例	投資收益		
					104 年度決算	105 年度預算案	106 年度預算案
1. 臺灣港務港勤股份有限公司	103. 10. 16	2, 941, 222	3, 000, 000	100	296, 658	220, 368	298, 049
2. 臺灣港務國際物流股份有限公司	103. 10. 09	300, 000	120, 000	40	-18, 071	7, 964	1, 278
3. 臺灣港務觀光發展股份有限公司	尚未設立	530, 000	260, 200	49	-	-17, 532	-11, 559
4. 高雄港區土地開發股份有限公司	尚未設立	100, 000	51, 000	51	-	-6, 806	680
5. 高雄洲際貨櫃碼頭股份有限公司	尚未設立	1, 760, 000	704, 000	40	-	-6, 970	-39, 836
合計	-	-	4, 135, 200	-	278, 587	197, 024	248, 612

※註：1. 資料來源，港務公司 106 年度預算案。

七、部分港區營運碼頭及自營倉庫使用率長期偏低，允應積極研謀改善，以提高經營績效

港務公司 106 年度編列「營業收入-勞務收入」104 億 8,091 萬 6 千元(含港灣收入 17 億 3,342 萬 7 千元及棧埠收入 87 億 4,748 萬 9 千元)，較 105 年度 110 億 4,467 萬 6 千元(含港灣收入 17 億 4,065 萬 9 千元及棧埠收入 93 億 0,401 萬 7 千元)，減少 5 億 6,376 萬元，減少比率 5.10%。

有關港務公司所屬基隆港、臺中港、高雄港及花蓮港等營運碼頭及自營倉庫使用情形，詳附表 1，並說明如下：

附表 1：港務公司所屬各港區營運碼頭及自營倉庫使用情形彙整表

名稱	營運碼頭				自營倉庫			
	104 年度		105 年度 (迄 8 月底)		104 年度		105 年度 (迄 8 月底)	
	碼頭數	使用率	碼頭數	使用率	座數	使用率	座數	使用率
基隆港	40	60.19%	40	63.13%	7	28.14%	7	31.14%
臺中港	54	67.76%	54	68.51%	無自營倉庫			
高雄港	95	81.35%	92	82.69%	2.5	92.00%	4.2	64.50%
花蓮港	15	45.70%	15	40.08%	6	37.00%	6	31.00%

※註：1. 資料來源，港務公司提供；碼頭及倉庫使用率=(統計期間各日使用率加總/統計期間總日數)×100%。

(一)營運碼頭使用情形

審計部 101 及 102 年度於中央政府總決算審核報告，均針對該公司港區碼頭使用情形不佳提出審核意見。惟依據港務公司所提供近 2 年來四大港區之營運碼頭使用情形，除高雄港之使用率達 8 成以上，其餘各港之使用率均未達 7 成，花蓮港更低於 5 成，允宜積極研謀強化。

(二)自營倉庫使用情形

依據港務公司所提供近 2 年來自營倉庫使用情形，除臺中港無自營倉庫及高雄港尚達 6 成以上，基隆港及花蓮港則均未達 4 成，使用情形欠佳。詢據港務公司略以：目前海運發趨勢，許多貨類運輸皆已貨櫃化，一般貨櫃裝卸後，進倉庫存放需求

不大，有倉儲需求之業者，亦多依其業務需求另租用土地自建倉庫使用，又該公司目前自營倉庫較為老舊難以符合業者需求，故使用率不高，未來將規劃改變用途調整為遊憩專區或改建成現代化倉儲，出租予專營物流之公司，以提高資產報酬率。

綜上，近 2 年來港務公司之運營碼頭及自營倉庫使用率，除高雄港營運碼頭可達 8 成以上及自營倉庫可達 6 成以上外，其餘港區之使用情形欠佳，尤以基隆港及花蓮港之自營倉庫使用率尚未達 4 成，亟待研謀有效改善措施，俾增進公司資產使用效率。

貳、營業收支方面

八、106 年度勞務收入較 105 年度減少約 5.6 億元，惟成本率為近年度最高，成本控管機制亟待檢討

港務公司「營業收入-勞務收入」106 年度編列 104 億 8,091 萬 6 千元，較 105 年度 110 億 4,467 萬 6 千元，減少高達 5 億 6,376 萬元。經查：

(一)近年勞務收入及成本率增減情形

港務公司 106 年度勞務收入 104 億 8,091 萬 6 千元占營業收入 193 億 8,642 萬 9 千元之 54.06%，係該公司之主要營運項目，其收入來源包含港灣收入及棧埠收入；港灣業務主要為船舶碼頭停泊、供水及曳船等；棧埠業務主要為一般貨物裝卸、貨櫃裝卸管理及倉儲等收入。有關近年港務公司勞務收入及勞務成本之比較，詳如附表 1，並說明如下：

1. 106 年度港灣收入 17 億 3,342 萬 7 千元，較 105 年度 17 億 4,065 萬 9 千元，減少 723 萬 2 千元。依港務公司之說明，主要係航商使用碼頭優先使用費減少所致。
2. 106 年度棧埠收入 87 億 4,748 萬 9 千元，較 105 年度 93 億

0,401 萬 7 千元，減少高達 5 億 5,652 萬 8 千元。依港務公司之說明，主要係專用碼頭管理費調降及高單價管道貨物裝卸量減少所致。

3. 另比較近年度勞務收入之成本率，106 年度成本率 69.80%，為近年來(103-106 年度)最高者。茲以港務公司預計 106 年度勞務收入無法成長，允宜併予檢討相關成本控制，以維公司營運之健全發展。

附表 1：港務公司近年勞務收入及勞務成本比較情形表

單位：新臺幣千元

科目名稱	103 年度	104 年度	105 年度	106 年度
勞務收入(1)	9,642,399	9,180,858	11,044,676	10,480,916
1. 港灣收入	2,201,617	1,688,254	1,740,659	1,733,427
2. 棧埠收入	7,440,782	7,492,604	9,304,017	8,747,489
勞務成本(2)	6,296,911	5,684,775	7,350,423	7,315,967
1. 維持費用	1,455,248	1,454,784	1,702,732	1,837,711
2. 港灣費用	2,279,997	1,569,540	1,955,737	1,827,525
3. 棧埠費用	2,561,666	2,660,451	3,691,954	3,650,731
成本率(2)/(1)	65.30%	61.92%	66.55%	69.80%

※註：1. 資料來源，港務公司 105 及 106 年度預算案。103 及 104 年度為決算審定數；105 及 106 年度為預算案數。

2. 103 年 10 月港務公司將自營拖船業務區域(港灣收入-曳船收入)移撥成立港勤子公司。

(二)強化營運拓展及成本控管機制，以維公司經營績效

參據港務公司 106 年度預算案有關產業經營環境之說明：

「經歷航運市場景氣低迷及供需失衡情形，航商業者積極拆解舊船與減少艙位供給，並對所屬航線運能進行調節，…，未來聯盟航線的布局調整將衝擊港口營運，因此，鞏固既有航線及爭取新航線將是未來港口經營的重點，…。」茲以近年全球經濟成長趨緩，海運業景氣能否回升及對我國航運業之影響，仍待觀察，如日前全球第七大韓國第一大貨櫃航運公司韓進海運，因自救計畫遭到債權銀行團否決而面臨破產⁷。是以，為維

⁷ 詢據港務公司有關韓進海運事件對該公司之影響性及因應措施略以：1. 目前韓進海運於台灣之航線係靠泊高雄港碼頭，且於高雄港承租第五貨櫃中心 76-78 號 3 座碼頭，並委由其轉投資之韓進

我國國際商港之競爭力，港務公司允宜審慎注意國際海運發展情勢，依據我國港口之發展利基，研謀強化港埠營運業務之拓展，並檢討現有作業流程，加強成本控管機制，俾提升經營績效。

綜上，港務公司 106 年度「營業收入-勞務收入」較 105 年度減少 5 億 6,376 萬元，成本率 69.80% 則為近年來最高，允宜審酌全球海運市場發展情形，強化現有港埠營運之拓展，並積極檢討經營成本之控管作業，以維該公司營運之健全發展。

九、印刷裝訂與廣告費較以前年度決算數大幅增加，欠缺必要性及合理性，建議酌減

港務公司「服務費用-印刷裝訂與廣告費」106 年度編列 5,482 萬 8 千元，包含「印刷及裝訂費」1,189 萬 9 千元、「廣告費」247 萬 9 千元及「業務宣導費」4,045 萬元。經查：

(一)印刷裝訂與廣告費較以前年度執行數為高

有關港務公司近年「印刷裝訂與廣告費」預、決算數，詳如附表 1。

附表 1：近年港務公司「服務費用-印刷裝訂與廣告費」預、決算表

單位：新臺幣千元

年度	103	104	105	106
印刷裝訂與廣告費	29,397	27,966	58,542	54,828
1. 印刷及裝訂費	6,389	3,656	12,887	11,899
2. 廣告費	466	709	2,479	2,479
3. 業務宣導費	22,542	23,601	43,176	40,450

※註：1. 資料來源，港務公司提供。103 及 104 年度為決算審定數，105 及 106 年度為預算案數。

港務公司 106 年度「印刷裝訂與廣告費」編列 5,482 萬 8

泛太平洋公司負責經營貨櫃裝卸業務。2. 目前韓進海運承租高雄港貨櫃碼頭之租金及港灣費用繳款狀況尚正常；倘後續發生退租，港務公司將主動協助目前停靠該碼頭之海運公司改靠高雄港自營碼頭及其他碼頭，確保櫃量流失情形降至最低，並尋求其他碼頭業者承接韓進碼頭的意願，並預為準備由港務公司自營櫃場經營之可行性。

千元雖較 105 年度預算 5,854 萬 2 千元減少 371 萬 4 千元，惟較 104 年度決算 2,796 萬 6 千元增加高達 2,686 萬 2 千元，包含「印刷及裝訂費」增加 824 萬 3 千元、「廣告費」增加 177 萬元及「業務宣導費」增加 1,684 萬 9 千元。詢據港務公司相關增加原因僅說明：主要係推廣郵輪業務及辦理自由貿易港區招商活動，致相關費用增加。準此，港務公司 106 年度「印刷裝訂與廣告費」未見較往年特殊用途事項，其增加之必要性及合理性，尚有待商榷。

(二)允宜審酌業務發展性及支出之效益性，從嚴核實編列

依據行政院所訂中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範，有關營業基金編列廣告費及業務宣導費明定：「應按本年度業務需要，以不超過營業收入成長幅度為原則，從嚴核實編列。」茲以港務公司近年營業收入均未達預算目標，自由貿易港區之營運亦未見明顯成長，106 年度多項重要財務比率衰退，主要營運收入並預計較 105 年度減少，於辦理相關業務宣導推廣計畫，允應依行政院所訂節約原則，核實評估業務發展之需求性及其宣導計畫之效益性，審慎規劃並力求擷節，以避免政府公帑不當虛擲。

綜上，港務公司 106 年度「印刷裝訂與廣告費」5,482 萬 8 千元，未見較往年特殊用途事項卻較以前年度決算數大幅增加，欠缺必要性及合理性，預算籌編未盡從嚴核實，建議酌減，以資擷節。

- 一〇、近年營運未明顯成長且欠缺特殊需求說明，用品消耗卻較以前年度決算數增加逾 1 倍，預算籌編顯有寬列，建議酌減，以資擷節**

港務公司「材料及用品費-用品消耗」106年度編列3,851萬6千元，較105年度預算數3,849萬6千元增加2萬元。經查：

(一)近年「用品消耗」經費支用情形

有關港務公司近年「用品消耗」預、決算數，詳附表1。港務公司106年度「用品消耗」編列3,851萬6千元雖僅較105年度預算數增加2萬元，惟較103及104年度決算數1,425萬9千元及1,091萬2千元分別增加2,425萬7千元及2,760萬4千元，增加金額甚鉅。茲比較其經費編列明細及詢據港務公司略以，主要為辦公事務用品、報章雜誌及農藝與園藝用品等經費增加，並未見較往年之特殊需求計畫項目，預算籌編，顯有寬列。

附表1：近年港務公司「材料及用品費-用品消耗」預、決算表

單位：新臺幣千元

科目	103年度	104年度	105年度	106年度
用品消耗	14,259	10,912	38,496	38,516
1. 辦公事務用品	3,079	3,428	7,643	6,968
2. 報章雜誌	2,116	1,725	4,342	4,302
3. 農藝與園藝用品	6,694	3,479	21,305	21,671
4. 服裝	426	404	383	403
5. 醫療用品	652	709	1,384	1,998
6. 其他用品消耗	1,292	1,167	3,439	3,174
營業收入	17,658,920	17,401,766	19,376,634	19,386,429
1. 勞務收入	9,642,399	9,180,858	11,044,676	10,480,916
2. 其他營業收入	8,016,521	8,220,908	8,331,958	8,905,513

※註：1. 資料來源，港務公司提供。103及104年度為決算審定數，105及106年度為預算案數。

(二)營運未見明顯成長，消費性支出允宜擲節

茲以港務公司近年營業收入均未達預期（詳本報告第一題），104年度營業收入並較103年度下降，105年度迄至8月底之營業收入自結數為117億6,571萬2千元，僅達其預算數193億7,663萬4千元之60.72%，亟待努力達成預算目標；另106年度預計營業收入193億8,642萬9千元較105年度193

億 7,663 萬 4 千元，增幅未及 1%，主要營運項目港灣及港埠營運等勞務收入並預計較 105 年度衰退（詳附表 1）。是以，港務公司近年營運未見明顯成長，有關「用品消耗」科目下辦公事務用品、報章雜誌及農藝與園藝用品等消費性支出，允宜力求節約。

綜上，港務公司近年營業收入均未達預期，106 年度營運未明顯成長且欠缺特殊需求事項，「用品消耗」編列 3,851 萬 6 千元，較 103 及 104 年度決算數 1,425 萬 9 千元及 1,091 萬 2 千元等分別增加 2,425 萬 7 千元及 2,760 萬 4 千元，預算籌編顯有寬列，建議酌減，以資撙節。

一一、國外旅費未見特殊需求，卻較上年度預算增加，且近 2 年逾 8 成計畫變更，與行政院所定零成長並從嚴撙節之規範，尚有未合

港務公司 106 年度編列國外旅費 624 萬元，較 105 年度預算 584 萬元增加 40 萬元。經查：

（一）未就增加原因具體說明，有違行政院所訂零成長原則

依行政院所訂中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範規定，營業基金編列國外旅費以不超過 105 年度預算數為原則，如因特殊需求，有增加編列之需要，應詳加說明。

惟港務公司 106 年度就國外旅費之編列僅簡略說明：「因應國際化及多角化之經營策略，考察國外投資環境、拜會國際航商，行銷臺灣港群作業優勢之業務需要，…。」未見特殊需求而需增加預算之說明，與行政院所訂規範尚有未合；又該公司整併迄今營業收入均未達預期目標（詳本報告第一題），對於非屬營業所需之費用，實應從嚴撙節，允宜依業務推動之優先順序，切實檢討年度出國計畫之需求性及必要性，派員人數及天

數並應力求精簡，以達行政院所訂預算零成長之節約原則。

(二) 近 2 年度逾 8 成出國計畫變更，與行政院所定從嚴精簡原則未合

依行政院及所屬各級機關因公派員出國案件編審要點第 3 點至第 5 點規定⁸，基金編製年度派員出國計畫應確屬業務需要、有助達成長遠目標、前往考察國家有足資借鏡之處及出國人數、天數應力求精簡等撙節原則；並應依年度派員出國計畫切實執行，如有特殊原因必須變更計畫，應優先檢討調整原編製年度派員出國計畫，確有不足，始得由年度相關經費項下調整支應，並應從嚴核定。

有關港務公司 103 及 104 年國外旅費執行情形，詳附表 1。其中 103 年度所執行之 25 項出國計畫中高達 21 項計畫(變更比率 84%) 變更並超支，然其於決算書卻僅說明「因實際需要，拓展國外業務，...。」⁹未見超支原因之具體說明；104 年度所執行之 22 項出國計畫亦有高達 19 項計畫變更(變更比率 86%)。港務公司對於派員出國計畫之規劃及控管作業，顯欠周延，允應檢討改善。

綜上，港務公司 106 年度編列國外旅費 624 萬元，未見特殊需求說明卻較上年度預算增加 40 萬元，且近 2 年度執行出國計畫

⁸行政院及所屬各級機關因公派員出國案件編審要點第 3 點至第 5 點規定：「三、本院、各機關及基金應依下列原則，編製年度派員出國計畫：(一)確屬業務需要，且有助提升施政品質。(二)有益國家整體利益、外交工作及達成機關長遠目標。(三)前往考察國家有足資借鏡之處。(四)考察項目應先透過國內(外)機構或網際網路取得觀摩或學習資訊。除非必要，3 年內無相同考察計畫。(五)出國人數、天數應力求精簡。」「四、...基金應依年度派員出國計畫切實執行；如有特殊原因必須變更計畫，或因臨時業務需要派員出國者，應依下列方式辦理，除第 5 點所定情形外，其所需經費在原列國外旅費項下支應，不得超支：...。(二)各部會所屬機關或基金：應報經各部會從嚴核定。...。」「五、...基金因下列業務需要派員出國者，應優先檢討調整原編製年度派員出國計畫，...，並以原編列國外旅費支應；國外旅費預算確有不足，得由年度相關經費項下調整支應：(一)臨時參加國際會議或活動，並經外交主管機關或目的事業主管機關認定。(二)因業務需要赴國外談判。(三)國外突發重大事件，需緊急前往處理。(四)國內突發重大事件，需緊急赴國外採購以應急需。...。」

⁹參據港務公司 103 年度決算審定書「管制性項目及統計所需項目比較表」。

逾 8 成變更計畫，與行政院所定國外旅費應零成長並從嚴摺節之規範未合，該公司對於派員出國計畫之規劃及執行，顯欠嚴謹確實，建議酌減。

附表 1：近 2 年度港務公司國外旅費執行情形表

單位：新臺幣千元

年度	預算數	決算數	實際派員出國計畫項數		
			依原編計畫	非屬原編計畫	合計
103	4,522	6,065	4	21	25
104	5,630	5,086	3	19	22

※註：1. 資料來源，港務公司各年度出國計畫執行情形報告表。

一二、最高限績效獎金 2.4 個月之考核標準僅訂定盈餘增加率達 1%，遠低於港務公司近年平均表現，績效考核指標淪於形式，亟待檢討改進

106 年度港務公司暨所屬港勤子公司及港區土地開發子公司合共編列經營績效獎金 6 億 8,752 萬 1 千元，包含考核獎金 4 億 2,970 萬 1 千元及績效獎金 2 億 5,782 萬元（詳附表 1）。經查：

附表 1：106 年度港務公司暨所屬港勤子公司及港區土地開發子公司經營績效獎金編列情形彙整表

單位：新臺幣千元

事業名稱	考核獎金		績效獎金	
	月數	金額	月數	金額
港務公司	2	393,519	1.2	236,111
港勤子公司	2	33,793	1.2	20,275
港區土地開發子公司	2	2,389	1.2	1,434
合計	2	429,701	1.2	257,820

※註：1. 資料來源，港務公司 106 年度預算案。

（一）經營績效獎金核發之規定

依公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則第 6 點第 2 項及第 3 項規定：各事業機構之經營績效獎金包括考核獎金及績效獎金，考核獎金依工作考成結果發給；績效獎金須有盈餘始得發給，各事業主管機關應依所屬事業機構經營型態及績效表現，規劃績效獎金提撥月數之基準及上限、調整級距及衡量指

標。另依交通部所屬實施用人費率事業機構經營績效獎金實施要點第3點及第4點規定：

1. 考核獎金：各事業當年度工作考成列甲等者，其考核獎金提撥總額以不超過2月薪給總額（以下同）為限，考成列乙等者以不超過1至1.5個月為限¹⁰，丙等以下者不發給。
2. 績效獎金：以總盈餘（決算稅前盈餘加減政策因素）與「法定稅前盈餘加減政策因素」進行比較，達成者以1.2個月為基準，未達者以1.2個月按達成比率計算；至有超額盈餘者，績效獎金計算公式為1.2+X個月（X=0至1.2個月，採3級距，每一級距0.4個月），最高核發至2.4個月。
3. 有關港務公司「績效獎金」所訂超額盈餘之考核標準：超過達0.1%以上，加給0.4個月（核發總月數1.6個月）；超過大於0.5%，加給0.8個月（核發總月數2個月）；超過達1%以上者，即加給最高上限1.2個月（核發總月數2.4個月）。

（二）績效獎金考核標準遠低於港務公司近年之盈餘表現

經查港務公司成立迄今（101至104年度）考成成績均經行政院核定甲等，考核獎金均核發2個月；有關績效獎金之核發，因超額盈餘均達交通部所訂最高限標準，亦均核發最高限2.4個月之獎金（最近2年度核發情形，詳附表2）。

惟將港務公司近2年度預決算稅前盈餘增減率¹¹（詳附表3）與交通部所訂考核標準進行比較，港務公司除104年度增加率僅達2.95%外，其餘年度均逾8%，港勤子公司則均高達2成以上；惟交通部對於港務公司核給績效獎金最高限2.4個月薪給總額所訂超額盈餘標準卻僅為1%，與該公司近年度經營表現差距甚巨，且未併予衡平評估相關超額盈餘係源自年度預算

¹⁰工作考成75分以上，未滿80分者，不超過1.5個月為限；未滿75分者，不超過1個月為限。

¹¹詢據交通部略以，港務公司近年並無申報受政策因素影響之事項。

編列未盡核實或來自政府政策有利因素所產生，獎優懲劣之考核功能未見有效發揮，難謂妥適。

綜上，港務公司核給績效獎金最高限 2.4 個月薪給總額所訂超額盈餘標準僅為 1%，遠低於該公司近年之盈餘表現，營運績效考核制度恐淪為形式，顯有違經營績效獎金核發之目的，允宜檢討。

附表 2：港務公司 103 及 104 年度經營績效獎金核發情形彙整表

單位：薪給總額月數；千元

年度	項目	港務公司		港勤子公司		金額合計
		月數	金額	月數	金額	
103 (實發數)	考核獎金	2.0	337,312	2.0	3,333	340,645
	績效獎金	2.4	405,367	2.4	2,000	407,367
	小計	4.4	742,679	4.4	5,333	748,012
104 (決算 暫列數)	考核獎金	2.0	364,766	2.0	34,035	398,801
	績效獎金	2.4	395,814	2.4	20,421	416,235
	小計	4.4	760,580	4.4	54,456	815,036

※註：1. 資料來源：港務公司 106 年度預算書及 104 年度決算審定書。

附表 3：港務公司 101-104 年度稅前損益預算達成情形比較表

單位：新臺幣億元；%

事業名稱	101 年度			102 年度			103 年度			104 年度		
	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率	預算數	決算數	增減率
港務公司	48.07	55.61	15.68	60.71	65.96	8.65	60.40	71.71	18.74	64.97	66.89	2.95
港勤公司	-	-	-	-	-	-	0.76	0.93	22.70	2.36	3.51	48.94

※註：1. 資料來源，港務公司各年度決算審定書。增減率=(決算數-預算數)/預算數。

一三、未確切衡酌市場結構及產業型態，僅以是否達成最近 3 年度平均營業收入，訂定職工福利金提撥標準，尚欠周延

職工福利金條例第 2 條第 1 項第 2 款規定，工廠、礦場及其他企業組織應按每月營業收入總額內提撥 0.05% 至 0.15% 之職工福利金；港務公司、港勤子公司及港區土地開發子公司 106 年度預算案「管理費用-用人費用-福利費-提撥福利金」分別就其營業收入採前揭法定最高比率 0.15% 提撥職工福利金，合共 3,095 萬 6 千元（包含港務公司 2,908 萬元、港勤子公司 177 萬 6 千元

及港區土地開發子公司 10 萬元)¹²。經查：

(一)本院決議事項

本院於審議 101 年度中央政府總預算案附屬單位預算案，作有決議略以：目前各國營事業之職工福利金無論市場結構或產業特性，均適用同一標準，且大多數國營事業皆按接近提撥率上限標準提列，顯未能反映實際經營績效，要求各事業主管機關應先於 3 個月內，依產業類別、市場結構型態（獨占、寡占…）及獲利情形等，分別訂定不同提撥標準，並送本院查照。

依交通部所訂交通部所屬事業機構職工福利金提撥率標準表，當年度營業收入與前 3 年度營業收入平均值比較之達成率 100% 以上，職工福利金提撥比率即採最高上限 0.15% 提撥¹³；港務公司 106 年度預算案營業收入較前 3 年度平均營業收入為高，參據該標準，爰以法定最高提撥比率 0.15% 編列預算。

(二)未確切衡酌市場結構及產業型態訂定提撥比率

按港務公司業務性質實具市場獨占性，相關營業收入之定價標準多由政策訂定，故其營業收入遠逾一般民間企業，僅以前 3 年度營業收入之平均值為衡量標準，顯欠周全。又以該公司整併迄今營業收入均未達預算目標，高雄港貨櫃運量於世界排名亦未見進步（詳本報告第一題），且前於 103 年度並已依其創業資本（650 億元）之 1% 提撥高達 6.5 億元之職工福利金，其職工福利金之累積金額，實屬充裕，於當前政府財政困難之際，再以法定最高提撥比率提撥福利金之妥適性，恐有待商榷。

¹²港務公司 106 年度「管理費用-用人費用-福利費-提撥福利金」編列 3,192 萬 6 千元，包含按營業收入 0.15% 提撥 2,908 萬元及廢品、下腳收入 40% 提撥 284 萬 6 千元；港勤子公司及土地開發子公司則未編列廢品、下腳收入提撥福利金事項。

¹³依該表附註 2：「每月暫按法定預算提撥率提撥，於年底再視當年度營業收入較前 3 年平均營業收入達成情形（臺灣港務公司 101 年 3 月 1 日成立，爰實施第 1 年，以 102 年營業收入達成情形作為提撥比較基準；實施第 2 年，以 102 及 103 年平均營業收入達成情形作為提撥比較基準）調整當年度職工福利金提撥比率（上限為法定預算提撥比率）」。
另附註 4：本表自 103 年 1 月 1 日起實施。

準此，港務公司職工福利金提撥標準未將與國外同類市場競爭力之比較、員工實質生產力、該公司具市場獨占性營收規模較為龐鉅，以及已編列有多項員工福利事項等因素綜合納入考量，洵非妥適，亦與本院決議事項，未盡相符。

綜上，港務公司之職工福利金提撥比率未確切參據本院決議，衡酌市場結構及產業型態，僅以是否達成最近3年度平均營業收入為單一衡量標準，周延性尚有未足，允宜檢討其妥適性。

參、固定資產之建設、改良、擴充方面

一四、臺灣國際商港營運設施實質計畫尚未核定即編列預算，與預算法規定未合，允應詳列各項子計畫內容，俾利外界查閱監督及本院審議

港務公司106年度預算案新增「臺灣國際商港營運設施實質計畫」，並編列第1年度經費17億4,300萬元。經查：

(一)計畫尚未經核定即編列預算，與預算法規定未合

依商港法第6條第1項規定：「商港區域之整體規劃及發展計畫，由商港經營事業機構、航港局或指定機關徵詢商港所在地直轄市、縣（市）政府意見擬訂，並報請主管機關或層轉行政院核定。」交通部自84年起以每5年為一週期檢討規劃訂定「臺灣地區商港整體發展規劃」之上位計畫，再由各國際及國內商港經管單位參照上位發展方向，據以訂定各港埠未來5年之發展建設計畫，下一期規劃預計自106至110年度間辦理，本新興計畫即為配合下期「國際商港未來發展及建設計畫（106-110年）」規劃辦理。

依預算法第34條規定¹⁴，各機關辦理重大公共工程及施政

¹⁴預算法第34條規定：「重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。」

計畫，應先完成相關成本效益分析、財源規劃及資金運用等前置作業，始得編列預算。詢據港務公司「國際商港未來發展及建設計畫(106-110年)」於105年9月2日始由交通部函報行政院審議¹⁵。準此，該計畫未經核定即編列預算，核與預算法第34條規定尚有未符，預算籌編顯欠妥適。

(二)國際商港未來發展及建設計畫(106-110年)計畫經費內容

1. 經費需求及期程：詢據港務公司及交通部航港局，該計畫總經費398億0,617萬8千元，航港建設基金分攤254億9,270萬8千元，港務公司分攤143億1,347萬元。港務公司106年度並配合編列「臺灣國際商港營運設施實質計畫」第1年度所需經費17億4,300萬元，執行期程為106至112年。
2. 未詳列各項子計畫內容，預算編製過於簡略：港務公司106年度預算案就該計畫內容，僅簡略說明將辦理包含「基隆港西岸貨櫃碼頭整建工程」等9項港灣營運設施工程、「基隆港物流倉庫興建工程」等3項棧埠營運設施工程、「國際商港棧埠裝卸及旅客橋」1項船機購置計畫等合共13項子計畫；有關各子計畫之經費需求及辦理期程等資訊付之闕如，預算編製甚為簡略，核欠周妥。

(三)參酌前期詳列各項子計畫內容，俾利外界查閱及本院審議

詢洽港務公司提供「國際商港未來發展及建設計畫(106-110年)」所含子計畫明細，詳如附表1，並說明如下：

1. 跨年期計畫預算之編列規定：預算法第39條明定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」另中央各主管機關編製106年度概算應行注意辦理事

¹⁵業經國發會於105年10月3日第32次委員會議中通過該計畫。

項第 11 點規定：「跨年期計畫應參照預算法第 39 條有關繼續經費之規定，…列明計畫名稱、經費總額、執行期間、本年度編列數及以前年度法定預算數總數（含動支預備金）外，…，以供立法院審議參考，各機關跨年期計畫應儘早研擬及完成核定程序。」準此，跨年期計畫允應列明全部計畫內容，為預算法所明定，亦為本院審議之重點。

2. **所含子計畫內容：**港務公司配合辦理之「臺灣國際商港營運設施實質計畫」包含基隆港 3 項工程 22 億 9,875 萬元、臺中港 3 項工程 37 億 5,000 萬元、高雄港 5 項工程 66 億 0,100 萬元、台北港 1 項工程 8 億 0,700 萬元及安平港 1 項工程 8 億 5,672 萬元等，共計包括 6 大商港合共 13 項獨立進行之工程子計畫，總投資金額高達 143 億 1,347 萬元。
3. **前期預算編列方式：**港務公司對前期國際商港未來發展及建設計畫之編列作業，係於預算案中分列載明各港所辦理之各項子工程計畫明細。如港務公司 105 年度預算案，有關「臺灣國際商港未來發展及建設計畫(101-105 年)」即分別說明，基隆港(含臺北港、蘇澳港)包含 4 項子計畫、臺中港 1 項子計畫、高雄港(含安平港)包含 10 項子計畫等，並就各港下之各項子計畫分列說明計畫目的、期間、經費需求、各年度分配額及效益分析等內容。
4. **核實依預算法規定及前期編列方式，詳列各項子計畫內容：**港務公司分攤辦理「臺灣國際商港營運設施實質計畫」總經費高達 143 億 1,347 萬，工期長達 7 年，係屬繼續經費性質，鑒於該計畫下所含 13 項子計畫分屬 6 大商港且均屬獨立辦理之工程計畫，港務公司未參據前期預算編列，分列敘明各項子工程計畫內容，外界實難窺其整體計畫全貌，除未確切落

實預算法繼續經費之規定，並不利用外界之查閱監督及本院預算之審議，允宜檢討改正。

綜上，港務公司「臺灣國際商港營運設施實質計畫」尚未經核定即編列預算，與預算法規定未合，且以統編方式編列未來 7 年期程之各港區港埠建設計畫，預算編製過於簡略，顯欠周妥，允宜切實依預算法繼續經費之規定及前期編列方式，詳列該計畫下之全部子計畫內容，俾利外界查閱監督及本院之預算審議。

附表 1：臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106-110 年)所含各項子計畫總經費明細彙整表 單位：新臺幣千元

港口	航港建設基金	經費	港務公司	經費
基隆港	基隆港航道、迴船池水域加深浚挖工程及土方收容填區圍堤工程	1,547,200	基隆港物流倉庫興建工程	600,000
	基隆港濱海觀光遊憩專區基礎公共設施改善工程	272,000	基隆港西岸貨櫃碼頭整建工程	698,750
	基隆港軍用碼頭遷建及後線設施整建工程	2,760,500	國際商港棧埠裝卸及旅客橋等設備採購	1,000,000
	小計	4,579,700	小計	2,298,750
臺中港	臺中港海岸保全工程計畫	1,970,000	臺中港貨櫃碼頭興建工程計畫	1,200,000
			臺中港散雜貨碼頭後線設施設置工程計畫	1,600,000
			臺中港離岸風電作業碼頭興建工程	950,000
	小計	1,970,000	小計	3,750,000
高雄港	高雄港區土地取得作業	6,736,008	高雄港大林商港區碼頭改善工程	2,550,000
	高雄港港勤船渠造地工程	1,224,000	高雄港港勤船修船塢遷建計畫	2,448,000
	高雄港洲際貨櫃中心第二期散雜貨碼頭區公共設施工程	1,500,000	高雄港中島商港區深水散雜貨碼頭改建工程	663,000
			高雄港前鎮商港區碼頭改建工程	740,000
			高雄港前鎮商港區櫃場及物流倉儲整合計畫	200,000
	小計	9,460,008	小計	6,601,000
臺北港	臺北港公共設施工程計畫	1,503,400	臺北港南碼頭區碼頭興建工程	807,000
	臺北港淡水河口清淤及排填工程	250,000		
	臺北港南碼頭區 B 填區圍堤造地工程	401,000		
	臺北港物流倉儲區第二期造地工程	1,077,520		
	臺北港物流倉儲區第三、四期圍堤工程	6,174,000		
	小計	9,405,920	小計	807,000

港口	航港建設基金	經費	港務公司	經費
安平港	安平港四鯤鯓航道浚深工程	77,080	安平港四鯤鯓散雜貨碼頭興建工程	856,720
	小計	77,080		856,720
	合計	25,492,708	合計	14,313,470

※註：1. 資料來源，港務公司提供資料；本中心自行彙整。

一五、高雄港客運專區建設計畫三度辦理計畫修正，完工期程延宕達 6 年，計畫規劃及執行顯待檢討，並宜秉持節原則審酌空間規劃之妥適性

106 年度編列「高雄港客運專區建設計畫」第 8 年度經費 5 億 5,000 萬元。經查：

(一)計畫內容及修正情形

1. 原核定計畫內容（98 年 10 月核定）：於高雄苓雅商港區 19 至 20 號碼頭後線辦理客運專區暨港務大樓整體開發，規劃興建旅運及港務合一之客運大樓及相關附屬設施。計畫總經費 28 億 5,109 萬 8 千元（全數由港務公司自行負擔），總樓地板面積 4 萬 7,760 平方公尺，執行期間 99 至 102 年度。
2. 第 1 次修正（101 年 9 月核定）：(1)配合航港體制調整，辦公空間所需容納員額增加，及調整擴增 CIQS(關稅、入出境、檢疫、安檢)作業空間，建築物高度由原地下 2 層樓、地上 9 層樓，變更為地下 2 層樓、地上 15 層樓，樓地板面積變更為 8 萬 0,405 平方公尺，計增加 3 萬 2,645 平方公尺。(2)追加經費 12 億 9,282 萬 4 千元，總工程經費增加為 41 億 4,392 萬 2 千元，計畫期程延至 104 年 10 月。
3. 第 2 次修正（103 年 10 月核定）：(1)工程多次招標未果，調整發包策略，改採建築、水電(含空調)工程分開招標方式辦理，及因土壤含油污等原因，增加工程管理費及工作期程。

(2)追加經費3億7,307萬8千元，總工程經費增加為45億1,700萬元，計畫期程延至106年12月。

4. 第3次修正：於105年9月函報行政院「臺灣國際商港建設未來發展及建設計畫(106-110年)」併予檢討修正¹⁶；因計畫區域內土壤遭油品污染之土壤需處理、地下障礙物排除及配合相鄰輕軌捷運需進行補強工程等將無法於核定期程內完成，爰於總經費不變，修正完工期程由106年展延至108年。

(二)計畫迭經修正，所需經費及工期不斷增加

按該工程計畫於98年即經行政院核定並開始執行，原預計總經費28億5,109萬8千元，並於102年度即可完成，惟迄今已修正3次，經費擴增至45億1,700萬元，為原定經費之1.58倍，完工期程亦由原定102年度展延長達6年迄至108年底，港務公司對於重要工程之規劃及執行顯欠審慎確實，亟待檢討。

(三)秉摶節原則及衡酌未來發展，從嚴審酌空間規劃之妥適性

另該計畫截至105年度累計編列預算15億6,392萬2千元，迄同年8月底累計執行數12億1,646萬8千元，預算執行率約77.78%。按該工程101年度第1次修正計畫，總樓地板面積擴大為8萬0,405平方公尺，係為原規劃面積4萬7,760平方公尺之1.68倍，該工程完成後，除供國內外郵輪來港靠泊及旅客出入境使用外，並將作為交通部航港局南部航務中心、港務公司總公司及其高雄分公司員工辦公使用；鑑於港務公司近年營運未如預期，自營拖船業務亦於103年10月調整另成立港勤子公司，總公司及高雄分公司規模較規劃當時縮減，允秉摶節原則，衡酌公司未來發展，從嚴為相關空間之利用與規劃，以避免未來該大樓空間閒置，肇致政府資金之無效率投資。

¹⁶詳本報告第14題。

綜上，「高雄港客運專區建設計畫」三度辦理計畫修正，完工期程延宕長達 6 年，計畫之規劃及執行亟待檢討強化，允宜秉持節原則及審酌未來營運發展需求，定期滾動式檢討本計畫所需之空間規劃，以維政府資金之運用效益。

一六、高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫經費龐鉅，允應審酌高雄港之未來發展，持續滾動式檢討工程規模之妥適性

106 年度編列「高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫」(以下簡稱「洲際貨櫃二期工程」)第 7 年度經費 23 億 9,275 萬 2 千元，經查：

(一)計畫內容及變更情形

1. 原計畫內容：101 年 9 月經行政院核定，為提供適當之碼頭與貨櫃場，改善高雄港現有貨櫃基地分散情形，及配合中油公司煉油廠之遷廠政策，解決石化區與都市發展衝突等問題。預計完成新生地填築 421.9 公頃，新增碼頭 19 座，包含 5 座深水貨櫃碼頭、10 座石化液散碼頭及 4 座散雜貨碼頭，總經費 281 億 0,562 萬 2 千元（航港建設基金 173 億 4,432 萬 4 千元及港務公司 107 億 6,129 萬 8 千元）。
2. 修正情形：103 年 10 月經行政院核定，原規劃由民間投資興建之「石化中心 S12-S15 碼頭工程」及「貨櫃中心 S4-S5 碼頭工程」等項目調整由航港建設基金及港務公司出資自建；工程總經費修正為 344 億 5,283 萬 9 千元(航港建設基金 224 億 2,777 萬 9 千元及港務公司 120 億 2,506 萬元)，經費增加高達 63 億 4,721 萬 7 千元（航港建設基金增加 50 億 8,345 萬 5 千元及港務公司增加 12 億 6,376 萬 2 千元），計畫期程仍維持自 100 至 108 年度。

3. 預算編列及執行情形（詳附表 1）；截至 105 年度累計編列預算（含航港建設基金）152 億 0,570 萬 4 千元，迄 8 月底累計執行數 123 億 8,827 萬 1 千元，預算執行率約 81.47%。

附表 1：高雄港洲際貨櫃中心第二期工程預算編列及執行情形表

單位：新臺幣千元

年度	各年度預算分配情形			截至 105 年 8 月 累計執行數
	航港建設基金	港務公司	合計	
100	10,000	-	10,000	航港建設基金 8,692,966
101	645,000	155,000	800,000	
102	1,000,000	-	1,000,000	
103	1,785,000	700,000	2,485,000	港務公司 3,695,305
104	2,355,000	1,369,000	3,724,000	
105	4,776,400	2,410,304	7,186,704	
小計	10,571,400	4,634,304	15,205,704	12,388,271
106	3,596,122	2,392,752	5,988,874	-
107	3,018,160	2,561,244	5,579,404	-
108	5,242,097	2,436,760	7,678,857	-
合計	22,427,779	12,025,060	34,452,839	-

※註：1. 資料來源，港務公司及航港建設基金提供資料。100 至 104 年度為法定預算數、105 及 106 年度為預算案數、107 及 108 年度為所需預算數。
2. 表列執行數含贖餘款繳回，航港建設基金 1,799 萬 4 千元及港務公司 4 億 5,487 萬 4 千元。

（二）宜審酌高雄港之未來發展，定期滾動式檢討工程規模

茲以港務公司所轄 4 大國際商港近年來貨櫃裝卸量觀之，除臺北港外其餘各港並未見明顯成長，高雄港 104 年度貨櫃裝卸量較 103 年度衰退，近年於世界排名亦未見進步（詳本報告第一題）；又以「洲際貨櫃二期工程」自 105 年度起進入工程資金需求之高峰期，每年度資金總需求均逾 50 億元，港務公司分攤之經費逾 20 億元；惟以該工程預計之資金成本率 4.31%，與現值報酬率 4.34% 甚為接近，投資收回年限長達 49 年¹⁷，投資效益尚待強化，允宜審酌高雄港之未來發展，定期滾動式檢討工程規模之妥適性，並適時檢討修正無急迫性及未具效益性之工程，以維政府資金之運用效益。

¹⁷參據港務公司 106 年度預算案「固定資產建設改良擴充計畫預期進度明細表」。

綜上，「洲際貨櫃二期工程」總經費高達 344 億 5,283 萬 9 千元（航港建設基金 224 億 2,777 萬 9 千元及港務公司 120 億 2,506 萬元），惟投資收回年限預計長達 49 年，允應審酌高雄港之未來發展，定期滾動式檢討工程規模之妥適性，以避免政府資金之無效率投資。

一七、「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」、「高雄港南星土地開發計畫」、「基隆港、臺北港及蘇澳港港區碼頭及相關設施整建工程」等計畫修正，宜核實檢討延宕原因，俾利工程進行

港務公司 106 年度編列 5 項固定資產建設改良專案計畫合共 48 億 3,591 萬 1 千元，包含 4 項延續性跨年期計畫 30 億 9,291 萬 1 千元及 1 項新興計畫 17 億 4,300 萬元。經查：

(一)3 項工程計畫辦理修正情形

港務公司刻進行之「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」、「南星土地開發計畫」、「基隆港、臺北港及蘇澳港港區碼頭及相關設施整建工程」等 3 項計畫，因工程執行進度落後，於近年度向行政院辦理計畫修正，展延工程期程或調整經費，彙整詳如附表 1，並就修正原因說明如下：

附表 1：港務公司近年度 3 項固定資產建設計畫修正情形彙整表

單位：新臺幣千元；年

計畫名稱	原訂期程 修正後期程	港務公司分擔數 (原核定分擔經費數)	港務公司預算編列及執行情形		
			截至 105 年度 累計預算數	迄 105 年 8 月 累計決算數	106 年度 預算案數
1. 基隆港西岸客運 專區港務大樓興 建工程計畫	99-107 (未修正)	814,094 (5,547,492)	814,094	814,094	預算已編 列完竣
2. 南星土地開發計 畫	100-105 100-108	2,230,045 (未修正)	2,230,045	1,668,564	預算已編 列完竣
3. 基隆港、臺北港及 蘇澳港港區碼頭 及相關設施整建 工程	101-106 101-107	3,023,000 (未修正)	2,415,000	2,087,894	90,000

※註：1. 資料來源，航港建設基金及港務公司提供資料。

1. **基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程計畫**：原規劃於基隆港西興建港務大樓與停車場（包含第 1 期海運客貨中心興建工程及第 2 期合署大樓興建工程），港西四號碼頭後線空地並做為兩岸客貨輪作業場地。惟本計畫範圍內西三倉庫經地方政府公告指定為歷史建築並以現地保留原則辦理，及原規劃合署辦公大樓進駐單位需求改變，致原計畫難以執行。經行政院 104 年 12 月核定修正計畫，西二、西三倉庫整建為旅客中心，並規劃成為文化創意觀光專區。計畫總經費由 62 億 3,943 萬元（航港建設金分攤 6 億 9,193 萬 8 千元、港務公司分攤 55 億 4,749 萬 2 千元）修正縮減為 14 億 8,377 萬 7 千元（航港建設金分攤 6 億 6,968 萬 3 千元、港務公司分攤 8 億 1,409 萬 4 千元）。
2. **高雄港南星土地開發計畫¹⁸**：為擴增營運基地及物流腹地，規劃向高雄市政府撥用南星計畫區約 98 公頃土地，加上自有土地約 8 公頃，共約 106 公頃開發成為南星自由貿易港區，計畫總經費 40 億 8,014 萬 5 千元（航港建設金分攤 18 億 5,010 萬元、港務公司分攤 22 億 3,004 萬 5 千元）。惟南星自由貿易港區第二期環境影響評估經 103 年 2 月環評審查大會公告決議進入二階環評，估算辦理二階環評估約需 1.5-2 年，且公共設施第二期工程（含停車場兼廣場用地及公園綠地）之工期約需 1 年，爰修正完工期程由 105 年延後至 108 年。
3. **基隆港、臺北港及蘇澳港港區碼頭及相關設施整建工程¹⁹**：計畫總經費 63 億 5,493 萬 5 千元（航港建設基金分攤 33 億 3,193 萬 5 千元、港務公司分攤 30 億 2,300 萬元）。惟「基隆港西 2 至西 4 碼頭整建浚深工程」因西三倉庫經公告為歷史建築物須原

¹⁸於 105 年 9 月函報行政院「臺灣國際商港建設未來發展及建設計畫(106-110 年)」併予檢討修正，業經國發會同年 10 月 3 日第 32 次委員會議中通過。

¹⁹同附註 18。

地保留，致碼頭結構型式需配合改變，施工方式困難度提高，及「基隆港港西聯絡道路興建工程」因民房拆除作業受阻等，爰辦理計畫修正將完工期程由 106 年延後至 107 年。

(二)積極檢討延宕原因，並研謀有效解決方案

「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」、「高雄港南星土地開發計畫」、「基隆港、臺北港及蘇澳港港區碼頭及相關設施整建工程」等 3 項計畫均已進行多年，原訂近 2 年（106 或 107 年）內即可完工。惟因都市設計審議或環境影響評估未能完成，致工程無法順利完成而辦理計畫修正，該公司對於港埠建設工程之規劃及執行，顯欠積極確實。審計部 104 年度中央政府總決算審核報告亦提出審核意見：「臺灣港務公司辦理基隆港務大樓興建及南星土地開發計畫有效活化港區土地資源，惟其執行情形間有未盡周妥，影響整體計畫執行進度及潛在收益，執行成效欠佳情事，亟待檢討改善。」²⁰港務公司允宜強化工程進度控管，並檢討延宕原因及研謀有效解決方案

綜上，「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」、「高雄港南星土地開發計畫」、「基隆港、臺北港及蘇澳港港區碼頭及相關設施整建工程」等 3 項計畫已進行多年，原訂於近 2 年內可完工營運，惟因都市設計審議或環境影響評估未能完成等辦理計畫修正展延工期，港務公司允就延宕原因切實檢討，並研謀有效解決方案，俾利工程之順利進行。

²⁰審計部 104 年度中央政府總決算審核報告所提具審核意見略以：「…1. 基隆港務大樓興建工程未就回饋金及回饋土地面積議題與基隆市政府達成共識，影響計畫執行進度：…。2. 南星土地開發計畫存有部分土地未積極辦理招商作業、倉庫新建工程契約未適時修正及聯絡橋完工未能啟用等情事，亟待研謀改善：…。」