

臺灣港務股份有限公司 109 年度營業決算評估報告目錄

頁次

- 一、因鄰近貨櫃港口崛起，競爭加劇，以及疫情影響，裝卸業務多年未達營運目標，允宜持續研謀改善，以提升競爭力----- 1
- 二、高雄港客運專區建設計畫經 5 次修正，允宜積極控管進度，俾提升高雄港之旅運設施，帶動港埠觀光遊憩產業----- 3
- 三、港勤公司購置船舶預算執行未如預期，規劃評估似欠周妥，允宜檢討改善 - 4

臺灣港務股份有限公司 109 年度營業決算評估報告

一、因鄰近貨櫃港口崛起，競爭加劇，以及疫情影響，裝卸業務多年未達營運目標，允宜持續研謀改善，以提升競爭力

臺灣港務股份有限公司(以下簡稱港務公司)109 年度「棧埠收入-裝卸收入」決算數 47 億 3,096 萬 3 千元，「棧埠收入-貨櫃業務收入」決算數 22 億 3,099 萬 8 千元，以上裝卸業務收入決算數合計 69 億 6,196 萬 1 千元，較預算數 73 億 5,374 萬 5 千元減少 3 億 9,178 萬 4 千元(5.33%)。經查：

(一)裝卸業務多年未達營運目標

港務公司近 5 年度(105 至 109 年度)裝卸業務營運量及營運值之決算數均未達預算目標，實際營運量低於預期 0.25%至 8.59%，實際營運值低於預期 4.02%至 17.03%(詳表 1)。據港務公司表示，105 及 106 年度因國際景氣低迷，大宗散雜貨物需求未如預期，加上海運聯盟重組及韓進海運破產等因素影響轉口櫃量；107 及 108 年度受中美貿易戰、全球經濟動盪，及主要航商航線配置調整，又受能源政策轉型減少煤炭等進口量，造成散雜貨裝卸量下降；109 年度除持續受能源政策影響外，另因嚴重特殊傳染性肺炎(以下簡稱 COVID-19)疫情衝擊貨物裝卸量，致裝卸業務未達預算目標。

表 1 港務公司近 5 年度裝卸業務營運量值表

單位：千計費噸；新臺幣千元

裝卸業務		105 年度	106 年度	107 年度	108 年度	109 年度
營運量	預算	795,300	795,324	785,612	733,906	738,500
	決算	735,015	727,000	742,385	732,042	704,499
	增減數	-60,285	-68,324	-43,227	-1,864	-34,001
	增減比率	-7.58%	-8.59%	-5.50%	-0.25%	-4.60%
營運值	預算值	8,530,818	8,061,514	7,650,322	7,376,756	7,353,745
	決算值	7,078,043	6,869,583	6,965,613	7,080,011	6,961,961
	增減數	-1,452,775	-1,191,931	-684,709	-296,745	-391,784

裝卸業務	105 年度	106 年度	107 年度	108 年度	109 年度
增減比率	-17.03%	-14.79%	-8.95%	-4.02%	-5.33%

資料來源：港務公司；本報告整理。

(二)高雄港受疫情衝擊影響居我國各港之首

高雄港貨櫃量 105 至 108 年度為 1 千餘萬 TEU，109 年度降為 962.2 萬 TEU，轉口櫃量 105 至 108 年度介於 466.1 萬 TEU 至 506.4 萬 TEU，109 年度降為 429.9 萬 TEU(詳表 2)。據港務公司說明，109 年起因 COVID-19 疫情衍生全球碼頭壅塞、跳港及缺櫃等連鎖效應，高雄港為我國洲際貨櫃樞紐港，匯集諸多近、遠洋航線，且貨櫃量幾近一半係仰賴轉口櫃(詳表 2)，首當其衝，尤以轉口櫃及空櫃衰退幅度最大。

表 2 高雄港各年度貨櫃裝卸量及轉口櫃量統計

單位：萬 TEU(TEU：20 呎標準貨櫃)；%

年度	全港(1)	轉口(2)	轉口比率(2)/(1)
105	1,046.5	506.4	48.39
106	1,027.1	476.4	46.38
107	1,044.6	466.1	44.62
108	1,042.9	479.1	45.94
109	962.2	429.9	44.68

資料來源：港務公司。

(三)鄰近貨櫃港口崛起，競爭加劇，高雄港貨櫃量成長力道趨緩

高雄港貨櫃裝卸量自 103 至 108 年度連續 6 年裝卸量逾千萬 TEU¹，該港於 2000 年為全球第 4 大貨櫃港²，之後貨櫃裝卸量排名呈下跌趨勢，至 2018 年、2019 年排名第 15 名，2020 年成長率為-7.7%，續跌為第 16 名。反觀 2000 年排名落後於高雄港之鄰近港口，如中國大陸之上海、寧波-舟山、深圳、廣州、青島、天津、廈門及馬來西亞丹絨柏樂巴斯等港口，2020 年貨

¹ 高雄港 103 及 104 年度貨櫃裝卸量分別為 1,059.3 萬 TEU 及 1,026.4 萬 TEU，其餘年度詳表 1。

² 各國港口貨櫃裝卸量及排名之資料為港務公司提供。

櫃量仍為正成長，鄰近貨櫃港口之崛起，使亞洲地區商港之競爭加劇，高雄港貨櫃裝卸量成長力道趨緩。

綜上，港務公司近 5 年度(105 至 109 年度)因國際景氣、海運聯盟重組、中美貿易戰、主要航商航線配置調整、能源政策及 COVID-19 疫情等影響，致裝卸業務之營運量值均未達預算目標，尤以高雄港受影響最鉅；且鄰近貨櫃港口之崛起，使亞洲地區商港之競爭加劇，高雄港貨櫃裝卸量成長力道趨緩，允宜持續研謀改善，以提升競爭力。

二、高雄港客運專區建設計畫經 5 次修正，允宜積極控管進度，俾提升高雄港之旅運設施，帶動港埠觀光遊憩產業

港務公司 109 年度「高雄港客運專區建設計畫」以前年度保留轉入數 13 億 5,060 萬 1 千元，決算數 5 億 6,484 萬 9 千元，預算執行率為 41.82%，保留 7 億 8,575 萬 2 千元至下年度繼續執行。

「高雄港客運專區建設計畫」101 至 108 年間計辦理 4 次修正計畫，計畫期程自 102 年展延至 109 年底，計畫經費自 28 億 5,100 餘萬元擴增至 45 億 1,700 萬元。該計畫 109 年度預算執行及工程進度落後，據港務公司說明，係因建築工程帷幕外牆為 3D 自由曲面，由玻璃、鋁板、外飾板等組成版片，材料加工困難度高，且所需繪圖人員與技術人員短缺，造成施工進度緩慢，爰於 109 年 8 月經交通部同意修正計畫，完工期程再展延至 110 年度³(詳表 1)。

綜上，「高雄港客運專區建設計畫」原定 102 年底完工，經 5 次修正計畫，擴增經費並展延期程至 110 年底，並預計於 111 年 6 月底取得旅運設施使用執照，規劃、設計至施工延宕多年，允宜

³ 詢據港務公司表示，預計 111 年 4 月底完成帷幕單元、旅客橋設備 2 座及其餘工項如水電、空調及室內裝修等；111 年 6 月底取得旅運設施使用執照。資料日期：111 年 2 月 17 日。

強化計畫之規劃及執行，並積極控管進度，俾提升高雄港之旅運設施，帶動港埠觀光遊憩產業。

表 1 高雄港客運專區建設計畫修正概況

單位：新臺幣千元

修正情形	修正原因簡述	計畫金額	起迄年月		核定年月
			起	迄	
原計畫	-	2,851,098	99/01	102/12	098/10
第一次修正	因停車位及樓地板面積需求增加，為覈實反映建造成本。	4,143,922	99/01	104/10	101/09
第二次修正	為配合建造執照申請辦理設計內容之調整、發包策略檢討及基地油污處理等。	4,517,000	99/01	106/12	103/10
第三次修正	為配合相鄰輕軌捷運工程據以辦理地下結構體補強工程。	4,517,000	99/01	108/12	105/11
第四次修正	因一例一休及施工期間天候影響。	4,517,000	99/01	109/12	108/04
第五次修正	該計畫建築設計屬曲面帷幕造型，工序繁複且專業技術性高，進度緩慢，經通盤檢討後調整期程。	4,517,000	99/01	110/12	109/08

資料來源：港務公司。

三、港勤公司購置船舶預算執行未如預期，規劃評估似欠周妥，允宜檢討改善

臺灣港務港勤股份有限公司(以下簡稱港勤公司)109 年度「一般建築及設備計畫」項下交通及運輸設備編列購置船舶 10 億 9,200 萬元，加計以前年度保留轉入數 7 億 2,996 萬 6 千元及減去調整數 1,857 萬 1 千元後，可支用預算數為 18 億 339 萬 5 千元，決算數為 3 億 6,008 萬 6 千元，預算執行率為 19.97%。經查：

(一)港勤公司拖船船隊汰舊改採前(期)慢後(期)快策略滾動式檢討，並輔以維修，俟相關多角化業務發展成熟穩定後，再逐批汰換

港勤公司於 103 年 10 月成立後承接港務公司自營拖船業務區域，主要營運項目為曳船業務。據該公司表示，因多角化業務發展需求須購置其他類型船舶(如人員運維船(CTV)、大型駁

船等⁴)，原拖船汰舊速度改採前(期)慢後(期)快策略滾動式檢討，並輔以維修之落實，局部小幅度改裝使高齡拖船在業務空檔亦能執行沿海低強度風電海事工程業務等，俟相關多角化業務發展成熟穩定增加營收後，再逐批汰換以加快拖船汰舊速度。

(二)109 年度購置船舶預算執行未如預期

港勤公司 109 年度執行之船舶購置案共 6 案，整體預算執行率為 19.97%，其中期程 108 至 110 年度之運維船(編號 3)預算執行率為 79.65%，於 110 年 10 月完工；多功能平台船(140M 大型駁船)預算執行率為 74.19%，業於 109 年 8 月驗收完竣；其餘 4 案則未執行(詳表 1)。

據港勤公司說明，10000~13000 匹馬力拖船因造價昂貴，且考量原規劃部分任務可由其他船舶替代，於 109 年 5 月 26 日經董事會同意停支；期程 109 至 110 年度之運維船(編號 2)因考量國內運維船舶數量足以供給市場需求，於 109 年 8 月 21 日經董事會同意停支；至 3400~5200 匹馬力拖船因多次流標爰保留部分預算至 110 年度執行，3200~5200 匹馬力拖船期程為 109 至 111 年度，惟 111 年度未續編預算。

表 1 港勤公司 109 年度購置船舶經費編列及執行情形

單位：新臺幣千元

編號	項目	期程 (年度)	投資 總額	109 年度可 支用預算數	109 年度 決算數	預算 執行率
1	10000~13000 匹馬力拖船	108-110	900,000	469,300	0	0.00%
2	運維船	109-110	240,000	221,429	0	0.00%
3	運維船	108-110	265,484	172,666	137,527	79.65%
4	多功能平台船(140M 大型駁船)	108-109	700,000	300,000	222,559	74.19%
5	3400~5200 匹馬力拖船	108-109	480,000	480,000	0	0.00%
6	3200~5200 匹馬力拖船	109-111	400,000	160,000	0	0.00%

⁴ 係為發展離岸風電業務。

編號	項目	期程 (年度)	投資 總額	109 年度可 支用預算數	109 年度 決算數	預算 執行率
合計				1,803,395	360,086	19.97%

資料來源：港務公司；本報告整理。

綜上，港勤公司主要營運項目為曳船業務，惟因多角化業務發展需求須購置其他類型船舶，拖船船隊汰舊改採前(期)慢後(期)快策略滾動式檢討，並輔以維修，俟相關多角化業務發展成熟穩定後，再逐批汰換。該公司 109 年度執行之船舶購置案共 6 案，整體預算執行率 19.97%未如預期，且未執行之 4 案中有 2 案業經董事會同意預算停支，規劃評估似欠周妥，允宜檢討改善。

(分機：1916 黃怡娟)