

臺灣港務股份有限公司 111 年度營業決算評估報告目錄

頁次

一、我國 111 年度貨櫃量受供應鏈危機及需求減緩等因素呈衰退情形，允宜研謀 相關措施，俾提升我國國際商港競爭力-----	1
二、郵輪業務受疫情重創，允宜積極招商並推動相關配套措施，俾吸引國際郵輪 靠泊，帶動相關產業發展-----	3
三、土開公司近年受疫情影響產生虧損，鑒於疫情業已趨緩，允宜積極辦理開發 計畫及招商，俾增加土地開發效益-----	5

臺灣港務股份有限公司 111 年度營業決算評估報告

一、我國 111 年度貨櫃量受供應鏈危機及需求減緩等因素呈衰退情形，允宜研謀相關措施，俾提升我國國際商港競爭力

臺灣港務股份有限公司(以下簡稱港務公司)111 年度「棧埠收入」項下「裝卸收入」決算數 48 億 4,384 萬 9 千元、「貨櫃業務收入」決算數 24 億 9,338 萬 3 千元，裝卸業務收入合計決算數為 73 億 3,723 萬 2 千元，較預算數 69 億 9,855 萬 9 千元增加 3 億 3,867 萬 3 千元(增幅 4.84%);惟裝卸業務貨櫃量實際值為 1,469.2 萬 20 呎標準貨櫃(以下簡稱 TEU)，未達營運目標之 1,533 萬 TEU。經查：

(一)近 5 年我國國際商港貨櫃量概況

我國國際商港整體貨櫃量 107 年度為 1,532.2 萬 TEU，至 111 年度降為 1,469.2 萬 TEU。108 至 110 年間歷經嚴重特殊傳染性肺炎(以下簡稱 COVID-19)疫情爆發，北美、歐洲等國家港口塞港、海運市場供需失衡，及進出口貿易升溫、全球供應鏈回補庫存及遞延貨物陸續出貨，我國整體貨櫃量呈現先下跌後成長之趨勢；111 年度受供應鏈危機及需求減緩等因素¹，我國整體貨櫃量降至 1,469.2 萬 TEU，其中高雄港貨櫃量下跌至 949.2 萬 TEU，較 COVID-19 疫情前逾 1,000 萬 TEU 之水準衰退(詳表 1)。

表 1 107 至 111 年度我國國際商港貨櫃裝卸量概況

單位：萬 TEU；%

年度	總計		高雄港		基隆港		臺中港		臺北港	
	數量	增減率	數量	增減率	數量	增減率	數量	增減率	數量	增減率
107	1,532.2	2.75	1,044.6	1.70	147.2	3.77	174.4	5.03	166.0	6.29
108	1,529.8	-0.15	1,042.9	-0.16	145.5	-1.13	179.4	2.86	162.0	-2.39

¹ 資料來源，港務公司 111 年 12 月 30 日新聞稿「高雄港展現多元經營成果，111 年營收穩定成長」。

年度	總計		高雄港		基隆港		臺中港		臺北港	
	數量	增減率	數量	增減率	數量	增減率	數量	增減率	數量	增減率
109	1,459.4	-4.61	962.2	-7.74	153.3	5.33	182.1	1.51	161.8	-0.14
110	1,545.5	5.90	986.4	2.52	160.1	4.48	197.9	8.69	200.9	24.16
111	1,469.2	-4.94	949.2	-3.78	162.3	1.33	178.5	-9.80	179.0	-10.91

說明：1. 總計除表列 4 商港外，並含蘇澳港及安平港。

2. 增減率為較上年同期增減率。

資料來源：港務公司。

(二) 中國大陸及東南亞國家之港口陸續崛起，109 至 111 年間主要港口貨櫃量成長表現多較高雄港為佳

高雄港於 2000 年為全球第 4 大貨櫃港，之後貨櫃量排名呈下跌趨勢，至 2022 年降為第 18 名，而鄰近中國大陸及東南亞國家之港口則陸續崛起，貨櫃量成長表現多較高雄港為佳(詳表 2)。據學者依國際貨櫃航線部署趨勢資料分析，近年高雄港因貨源與區位等因素，在整體美東及美西航線之占比均顯著下滑，期待在第七貨櫃中心加入營運及現有碼頭遞延運用之下，能爭取更多航線²；另依交通部運輸研究所研析³，高雄港可藉長榮海運公司搬遷至第七貨櫃中心所帶動之高雄港貨櫃碼頭遞移契機，盤點適合發展自動化之碼頭，鼓勵業者進行轉型，以增進作業效能，提升競爭力。

表 2 近 3 年高雄港及其競爭主要港口之貨櫃量及國際排名情形

單位：萬 TEU；%

港別	2020 年			2021 年			2022 年		
	排名	貨櫃裝卸量	較上期增減率	排名	貨櫃裝卸量	較上期增減率	排名	貨櫃裝卸量	較上期增減率
高雄港	16	962.2	-7.7	17	986.4	2.5	18	949.2	-3.8
廈門港	14	1,141.0	2.6	13	1,204.6	5.6	14	1,243.5	3.2
胡志明(蓋梅)港	20	785.4	4.3	22	795.6	1.3	23	790.5	-0.6
海防港	31	514.2	0.2	28	548.9	6.7	31	562.9	2.6

² 資料來源，陳春益、李宇欣、王怡婷，「貨櫃航線部署趨勢對高雄港的影響」，航貿週刊 202246 期(2022/11)。

³ 資料來源，交通部運輸研究所運輸研究專輯「貨櫃碼頭自動化對港口營運影響研析」，112 年 3 月(研究期間：111 年 1 月至 111 年 12 月)。

港別	2020 年			2021 年			2022 年		
	排名	貨櫃裝卸量	較上期增減率	排名	貨櫃裝卸量	較上期增減率	排名	貨櫃裝卸量	較上期增減率
馬尼拉港	41	444.3	-16.4	38	497.6	12.0	34	547.4	10.0

資料來源：港務公司。

綜上，受供應鏈危機及需求減緩等因素，111 年度我國整體貨櫃量呈衰退情形，復因鄰近中國大陸及東南亞國家港口崛起，高雄港貨櫃量國際排名於 109 至 111 年間亦呈下跌趨勢，航線優勢不若以往，允宜研謀相關措施，俾提升我國國際商港競爭力。

二、郵輪業務受疫情重創，允宜積極招商並推動相關配套措施，俾吸引國際郵輪靠泊，帶動相關產業發展

港務公司 111 年度決算郵輪收入 671 萬 8 千元(包括「港灣收入-郵輪停泊收入」613 萬 6 千元及「棧埠收入-旅客服務收入」58 萬 2 千元)，相關成本 7,348 萬 4 千元，收支相抵後郵輪業務損失為 6,676 萬 6 千元。經查：

(一)我國郵輪旅遊受疫情重創，疫情期間轉型為國內跳島及環島旅遊

我國郵輪於 107 年旅客首次突破 100 萬人次，108 年達 667 艘次、105.1 萬人次，均為歷年最高峰；嗣受 COVID-19 疫情影響，國際郵輪自 109 年 2 月 6 日起禁止停靠我國港口。據港務公司說明，雲頂郵輪集團經專案申請獲准，自 109 年 7 月 26 日起由探索夢號經營跳島及環島旅遊，後因疫情警戒標準提升，航港局宣布自 110 年 5 月 12 日起預防性停航；110 年 12 月 31 日雲頂郵輪集團再次申請獲准復航，惟受疫情及營運狀況影響，於 111 年 1 月 16 日即停航，至同年 10 月 24 日中央疫情指揮中心甫宣布開放郵輪，爰 111 年度郵輪僅停靠 20 艘次、旅客僅 1,131 人次(詳表 1)。

表 1 近年我國國際商港郵輪停靠及郵輪旅客概況

年度	我國國際商港		基隆港		高雄港		臺中港		花蓮港	
	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次	艘次	人次
107	637	1,010,126	565	941,663	54	56,553	4	1,383	12	10,337
108	667	1,050,758	595	946,372	58	90,151	2	2,918	10	10,676
109	281	270,856	159	173,040	42	27,059	-	-	68	62,704
110	174	116,949	116	68,346	18	11,702	2	894	36	34,799
111	20	1,131	12	487	-	-	-	-	8	644

說明：1. 蘇澳港及安平港郵輪艘次及旅客人次相對少，爰不列表，惟相關數據已計入「我國國際商港」欄位中。

2. 郵輪艘次及旅客人次之計算，係進、出港各計 1 次。

資料來源：港務公司。

(二)港務公司郵輪業務因疫情影響自 109 年起產生營業損失

港務公司 108 年度決算郵輪收入及郵輪業務營業收益分別為 2 億 8,911 萬 9 千元及 830 萬 3 千元，惟自 109 年度起衰退，109 至 111 年度決算郵輪收入分別為 8,379 萬 5 千元、3,574 萬 8 千元及 671 萬 8 千元，郵輪業務營業損失分別為 8,089 萬 7 千元、6,675 萬 7 千元及 6,676 萬 6 千元(詳表 2)。據該公司說明，109 至 111 年度郵輪業務收入因疫情及相關管制措施而減少，復因持續辦理優化港埠旅運設施等計畫，並配合相關單位提供郵輪旅客安全衛生之旅遊環境，相關成本包含人力成本、維護費用、折舊及分攤總公司管銷費用等無法免除，爰產生損失。

表 2 港務公司 108 至 111 年度郵輪業務營業損益概況 單位：新臺幣千元

科目 \ 年度	108	109	110	111
郵輪停泊收入	21,667	18,362	10,186	6,136
旅客服務收入	267,452	65,433	25,562	582
郵輪收入小計	289,119	83,795	35,748	6,718
直接成本	157,763	104,119	68,561	58,359
間接成本	123,053	60,573	33,944	15,125
郵輪成本小計	280,816	164,692	102,505	73,484
郵輪業務營業損益	8,303	-80,897	-66,757	-66,766

說明：1. 郵輪成本包含人力成本、維護費用、折舊及分攤總公司管銷費用等。

2. 本表數值為決算數。

資料來源：港務公司。

綜上，我國郵輪旅遊自 109 年起受疫情重創，轉型為國內跳島及環島旅遊，惟因疫情及相關管制措施，111 年度郵輪僅停靠 20 艘次、旅客僅 1,131 人次，與疫前相較差距甚大，港務公司郵輪業務自 109 年起連續 3 年產生營業損失。111 年 10 月 24 日我國重新開放郵輪，允宜積極招商並推動相關配套措施，俾吸引國際郵輪靠泊，帶動相關產業發展。

三、土開公司近年受疫情影響產生虧損，鑒於疫情業已趨緩，允宜積極辦理開發計畫及招商，俾增加土地開發效益

高雄港區土地開發股份有限公司(以下簡稱土開公司)，111 年度決算營業收入 1 億 3,451 萬 8 千元、營業成本 9,720 萬 2 千元及營業費用 4,072 萬元，收入、成本及費用相抵後為營業損失 340 萬 4 千元，較預算營業利益 1,712 萬 6 千元減少 2,053 萬元，減幅 119.88%。經查：

(一)土開公司近年受疫情影響產生虧損，111 年度營運成效為 106 起最低者

土開公司於 106 年 3 月成立，主要營運項目為高雄港舊港區之土地開發投資，106 至 108 年度決算營業收入及營業利益為逐年成長，惟自 109 年度開始衰退，並於 110 及 111 年度產生營業損失(詳表 1)。據該公司說明，106 至 108 年度營業收入及利益隨開發投資面積之增加而成長，至 109 年度因高雄港舊港區開發協議書尚未完成簽署及受 COVID-19 疫情影響來客數，致營業利益降低，並較 106 年成立初期為低；110 及 111 年度因持續受疫情影響並給予廠商紓困(降低租金)，營業收入及利益均未如預期(詳表 1)。

表 1 土開公司營業收支概況

單位：新臺幣千元

年度	營業收入	營業成本	營業費用	營業利益 (損失)
106 決算	20,000	2,688	13,872	3,440
107 決算	78,743	49,078	25,001	4,664
108 決算	111,556	67,209	31,849	12,498
109 決算	103,779	64,759	36,739	2,281
110 決算	103,575	68,431	35,477	-333
111 決算	134,518	97,202	40,720	-3,404

資料來源：土開公司。

(二)土開公司 111 年度開發投資面積僅略增 1.07%

土開公司 106 年成立以來，開發投資面積由 106 年底 12 萬 6,700 平方公尺增加至 111 年底 20 萬 5,386 平方公尺，平均年增率 12.42%⁴。據該公司說明，109 年底因高雄多功能經貿園區第 20 開發工區尚在進行開發許可作業，致該年底未增加開發投資面積，又 111 年底雖新增愛河灣 A 區遊艇碼頭之開發投資面積，惟因進行高雄舊港區倉庫整建及五大管線工程，減少部分已出租範圍，致該年底開發投資面積僅較去年底微幅成長，其餘 107、108 及 110 年底開發投資面積年增率均達 10% 以上(詳表 2)。

表 2 土開公司開發投資面積概況表

單位：平方公尺

年底	安平港遊艇碼頭 A 區	高雄港舊港區	原高雄港候工室整建營運招商案	愛河灣 A 區遊艇碼頭	合計	開發投資面積年增率
106	126,700	0	0	0	126,700	-
107	127,407	14,368	0	0	141,775	11.90%
108	127,407	31,809	0	0	159,216	12.30%
109	127,407	31,809	0	0	159,216	0%
110	153,482	46,637	3,100	0	203,219	27.64%
111	153,482	40,654	3,100	8,150	205,386	1.07%

資料來源：土開公司；本中心整理。

綜上，土開公司開發投資面積由 106 年底 12 萬 6,700 平方公

⁴ 平均年增率=【(111 年度 20 萬 5,386 平方公尺-106 年度 12 萬 6,700 平方公尺)/106 年度 12 萬 6,700 平方公尺】/5 年=12.42%。

尺增加至 111 年底 20 萬 5,386 平方公尺，惟自 109 年度起受疫情影響來客數及給予廠商紓困，致獲利衰退，並於 110 及 111 年度產生營業損失。鑒於疫情業已趨緩，允宜積極辦理開發計畫及相關招商作業，持續增加土地開發效益，俾挹注收益，改善營運情形。

(分機：8669 馬佳琪)