

# 臺灣港務股份有限公司 114 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。港務公司之成立，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，將原基隆港務局等 4 個港務局辦理之港埠經營管理業務，移由港務公司辦理；另港務公司分別於 103 年 10 月 16 日投資成立臺灣港務港勤股份有限公司(持股比率 100%，以下簡稱港勤公司)，及 106 年 3 月 29 日與高雄市政府合資成立高雄港區土地開發股份有限公司(持股比率 51%，以下簡稱土開公司)，並編列該 2 家轉投資事業之分預算。該公司 114 年度預算案合併報表編列營業收入 237 億 2,035 萬 9 千元，營業成本 122 億 1,288 萬 6 千元，營業費用 34 億 2,724 萬元，營業利益 80 億 8,023 萬 3 千元，本期淨利 73 億 5,076 萬 4 千元，較 113 年度預算案淨利減少 3 億 1,188 萬 2 千元(減幅 4.07%)。謹就港務公司 114 年度預算案評估如下：

## 一、高雄港 112 年度貨櫃量創 5 年新低，允宜持續研謀提升商港競爭力之策略並積極辦理，以穩固我國商港在海運樞紐之重要地位

港務公司 114 年度營運計畫裝卸業務之貨櫃裝卸量(以下簡稱貨櫃量)為 1,497 萬 TEU (20 呎標準貨櫃)，較 113 年度預計之 1,535 萬 TEU 減少 38 萬 TEU(減幅 2.48%)。經查：

### (一)我國國際商港貨櫃量概況(詳表 1)

1. 近 5 年來整體貨櫃量減幅 11.12%：我國國際商港整體貨櫃量由 108 年度 1,529.8 萬 TEU 減少至 112 年度 1,359.7 萬 TEU，近 5 年來減幅 11.12%，經觀察各年度整體貨櫃量變動情形，除 110 年度較 109 年度增加外，其餘 108 至 112 年各年度均較前一年度減少，且減幅呈逐年擴大之勢，其中 112 年度減幅 7.45%，創 108 年度以來之最大減幅；另截至 113 年截至 7

月底，整體貨櫃量 805.7 萬 TEU，較 112 年同期間增幅 2.96%(詳附表 1)。

2. 近 5 年高雄港貨櫃量減幅最大，基隆港係唯一增加者：我國 4 大國際商港 108 至 112 年度貨櫃量變動情形，其中高雄港由 108 年度 1,042.9 萬 TEU 下降至 112 年度 883.4 萬 TEU，近 5 年來減幅 15.29%；基隆港由 108 年度 145.5 萬 TEU 增加至 112 年度 153.3 萬 TEU，近 5 年以來增幅 5.36%，並係我國 4 大國際商港中近 5 年來貨櫃量唯一增加者。

3. 112 年度整體貨櫃量大幅減少原因：據港務公司說明，因烏俄戰爭持續及地緣軍事衝突導致能源價格居高，面臨通膨及央行升息等措施，致各國消費需求疲弱，連帶造成我國進出口貿易量下滑，使得 112 年度對外進出口貿易量衰退 6.3%，造成全臺櫃貨櫃量因而衰減。

4. 113 年截至 7 月底整體貨櫃量較 112 年同期間增加之原因：據港務公司說明，113 年度因我國內需市場隨景氣復甦緩步回升，使 113 年截至 7 月底止，我國進口貿易量成長 2.2%，出口貿易量較 112 年同期間略減 0.6%，進出口消長加總後，致全臺貨櫃量增加。

表 1 108 至 113 年 7 月底止我國國際商港貨櫃裝卸量概況

單位：萬 TEU；%

年度	總計		基隆港		高雄港		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
108	1,529.8	-0.15	145.5	-1.13	1,042.9	-0.16	179.4	2.86	162.0	-2.39
109	1,459.4	-4.61	153.3	5.33	962.2	-7.74	182.1	1.51	161.8	-0.14
110	1,545.5	5.90	160.1	4.48	986.4	2.52	197.9	8.69	200.9	24.16
111	1,469.2	-4.94	162.3	1.33	949.2	-3.78	178.5	-9.80	179.0	-10.91
112	1,359.7	-7.45	153.3	-5.52	883.4	-6.93	161.0	-9.81	161.8	-9.62
108-112 變動	-170.1	-11.12	7.8	5.36	-159.5	-15.29	-18.4	-10.26	-0.2	-0.12

年度	總計		基隆港		高雄港		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
113年 1-7月	805.7	2.96	94.5	8.10	534.0	6.16	95.8	5.14	81.4	-19.24
112年 1-7月	782.5	-11.42	87.4	-9.04	503.0	-12.16	91.1	-16.15	100.8	-4.75

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) 高雄港貨櫃量受國際經濟及地緣政治影響逐年減少

高雄港於 2000 年為全球第 4 大貨櫃港，至 2023 年降為第 17 名，雖較 2022 年前進 1 名，惟 2023 年貨櫃量與 2022 年相較跌幅 6.9%，該跌幅規模並較其他主要競爭港口為深(詳表 2)，主要係因近年中國港口快速崛起，廈門港與高雄地理相近成為主要競爭港口，另受到中美貿易戰影響，供應鏈逐漸轉往東南亞，導致東南亞港口直靠北美航線數量提升，使高雄港貨櫃量減少<sup>1</sup>。

另據學者研究結果，新加坡及上海為航網中主要之轉口港口，其轉口角色穩定，惟依高雄港之數據顯示，其轉口角色持續降低，並建議可進一步探討新闢各類航線對於高雄港轉口功能之影響，並擬定相關獎勵策略<sup>2</sup>，以及碼頭自動化可以使港口「保持競爭力，促進貨運和就業的成長，並減少溫室氣體排放」，為提升港口競爭力之有效方法，且經國內外實證，碼頭櫃場自動化已具經濟效益，值得推廣應用<sup>3</sup>，故推動獎勵措施及建置自動化碼頭，係可提升商港競爭力可行方式之一。

表 2 近 3 年高雄港及其競爭港口之貨櫃量及國際排名情形

<sup>1</sup> 資料來源，「高雄港貨櫃重置 翻轉逆勢再現風華」，航貿週刊，112 年 4 月 7 日。

<sup>2</sup> 資料來源，許修豪，「我國港口貨櫃航網變化之研究」(研究期間:111 年 2 月至 111 年 12 月) 第 16 頁，交通部運輸研究所運輸研究專輯，112 年 5 月。

<sup>3</sup> 資料來源，邱雅莉，「貨櫃碼頭自動化對港口營運影響研析」(研究期間:111 年 1 月至 111 年 12 月) 第 25 至 27 頁，交通部運輸研究所運輸研究專輯，112 年 4 月。

單位：萬 TEU；%

港別	2021			2022			2023		
	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	17	986.4	2.5	18	949.2	-3.8	17	883.4	-6.9
廈門港	13	1,204.6	5.6	14	1,243.5	3.2	13	1,255.4	1.0
胡志明市港	22	795.6	1.3	23	790.5	-0.6	25	739.8	-6.4
蓋梅港	32	538.5	22.1	32	559.3	3.9	34	548.3	-2.0
海防港	28	548.9	6.7	31	562.9	2.6	33	556.8	-1.1
馬尼拉港	38	497.6	12.0	34	547.4	10.0	36	520.9	-4.8

資料來源：港務公司。

綜上，高雄港貨櫃量自 108 至 112 年度主要呈現逐年減少之勢，其中 112 年度減幅 6.93%，創 108 年度以來之最大減幅，且 2023 年國際排名雖較 2022 年前進 1 名，惟其 2023 年貨櫃量減幅卻較其他主要競爭港口減幅為深，至高雄港貨櫃量持續減少之原因，主要係受國際經濟及地緣政治影響，鄰近中國大陸及東南亞國家港口崛起，使得高雄港航線優勢不若以往所致，港務公司已持續推動各項行銷獎勵方案並興建全自動化貨櫃碼頭第七貨櫃中心等相關措施因應<sup>4</sup>，允宜積極辦理並持續研謀提升商港競爭力之策略，以穩固我國國際商港在海運樞紐之重要地位。

<sup>4</sup> 據港務公司 113 年 8 月 29 日說明，提升我國各國際商港櫃量(不限高雄港)之具體因應措施，包含擴大航商營運基地(透過興建高雄港第七貨櫃中心，以提升高雄港深水碼頭量能，並在 113 年 7 月協助長榮海運全期營運後，高雄港第六、七櫃中心目前已成為高雄港遠洋航線作業基地；萬海航運將由現行承租之第二貨櫃中心換租至第五貨櫃中心，藉由碼頭長度及櫃場面積增加，有利萬海航運以高雄港作為全球母港基地及東亞轉運樞紐。)、強化碼頭軟硬體建設、推動貨櫃運輸智慧化應用、辦理行銷獎勵方案，及推動貨櫃碼頭相互支援及重配置等。