

臺灣港務股份有限公司 114 年度營業預算評估報告目錄

頁次

壹、業務計畫方面	1
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	1
二、「高雄港第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道計畫」延期完工，影響港區交通 及民眾安全，允宜積極管控計畫執行進度	4
三、風訓公司 112 年底長天期應收帳款大幅增加，允宜督促加強客戶授信評估 並積極催收款項，以降低公司財務風險	8
四、台源投控公司於新南向國家設立合資公司之辦理進度及投資收益均未如預 期，允宜督促積極尋求適宜之投資標的，並加速開拓新南向市場	11
五、113 年度陽明海運公司股利收入預算達成率僅 20%，嗣後允宜審慎評估核 實編列預算；另陽明海運公司受地緣政治影響營運風險大增，允宜督促研 謀因應對策	15
六、臺中港自貿園區尚有待招商面積，允宜拓展與自貿園區前店後廠、委託加 工機制具高度鏈結之事業進駐，以帶動我國相關產業供應鍊發展	18
貳、營業收支方面	21
七、港務公司 114 年度預計裝卸業務收入較 113 年度減少，允宜持續注意海運 市場變動趨勢並積極研謀因應對策，以提升商港經營績效	21
八、港務公司離岸風電業務相關收入預計數持續低估，允宜加強合約管理機制 及早掌握業者動態，以降低公司業務及財務風險	23
九、郵輪業務持續虧損，港務公司業推出優惠措施、加強國際行銷並優化旅運 設施，允宜積極辦理並適時檢討辦理成效，以改善郵輪業務營運狀況	26
十、港勤公司辦理拖船汰舊換新計畫，預估稅後淨利獲利逐年減少，允宜研謀 提升獲利之相關措施，俾使營運績效穩健成長	30
一一、天使輪案代追償款達 2.66 億元，允宜持續研謀收回款項之可行措施並	

積極辦理；另天使輪部分沉沒船體尚未移除，允宜管控移除進度-----	32
參、固定資產之建設、改良、擴充方面 -----	35
一二、港務公司積極擴大離岸風電專區，允宜汲取經驗並持續掌握業者實務運作狀況及困難，研謀相關因應措施，俾使我國離岸風電政策順利推展 ---	35
一三、高雄港旅運中心追加工程經費且招商情形未如預期，允宜擲節開支，並就已開發面積滾動檢討利用方式及招商計畫，以改善資產使用效能-----	39

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：

壹、業務計畫方面

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

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
108-112 變動	-170.1	-11.12	7.8	5.36	-159.5	-15.29	-18.4	-10.26	-0.2	-0.12
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¹。

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²，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³，故推動獎勵措施及建

¹ 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。

² 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。

³ 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。

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

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⁴，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。

二、「高雄港第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道計畫」延期完工，影響港區交通及民眾安全，允宜積極管控計畫執行進度

⁴ 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。

港務公司 114 年度預算案於「營業外費用-什項費用」項下編列 2 億 477 萬 1 千元補助高雄市政府辦理「高雄港第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道計畫」，以降低第七貨櫃中心營運後貨車對市區交通之影響。經查：

(一)「高雄港第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道計畫」概要

為解決國道 7 號尚未完工前高雄港第七貨櫃中心啟用後衍生交通量，港務公司及航港建設基金補助高雄市政府辦理「高雄港第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道計畫」，原計畫經費 14 億 343 萬元，辦理期程 110 至 112 年，嗣因營建物價上漲、營造業人力嚴重短缺，及新設智慧號控設施工程等因素共需增加經費 2 億 477 萬 1 千元，並延長辦理期程 1 年，港務公司爰納入「國際商港未來發展及建設計畫(111~115 年)第 2 次修正計畫書」並函報交通部，截至 113 年 11 月 4 日止，於行政院審核中，倘修正計畫核定後，總經費增加為 19 億 1,638 萬 2 千元，辦理期程變更為 110 至 114 年，其中港務公司負擔 14 億 8,718 萬 2 千元，航港建設基金負擔 4 億 2,920 萬元（詳表 1）。

表 1 「高雄港第七貨櫃中心計畫聯外貨櫃車專用道路計畫」經費及期程概況表

單位：新臺幣千元

計畫名稱	計畫經費負擔			期程(年)		高雄市政府修正計畫原因
	航港建設基金	港務公司	合計	起	迄	
原計畫	312,337	1,091,093	1,403,430	110	112	-
修正計畫 (報核中)	429,200	1,487,182	1,916,382	110	114	1. 高雄市政府 112 年 2 月函，因物價上漲、缺工缺料，經過數次流標後，需增編工程經費 2 億 4,846 萬 6 千元，並預計 114 年完工。 2. 高雄市政府 113 年 1 月函，因應後續工程發包後之物調費、夜間施工加成、專用道及其相鄰市區道路沿線路口優化及新設智慧號控設施(含分流路線)、與專用道銜接路段處拓寬車道線型調整等相關配合工程、或

計畫名稱	計畫經費負擔			期程(年)		高雄市政府修正計畫原因
	航港建設基金	港務公司	合計	起	迄	
						其他項目支付等不確定因素，需增加經費 2 億 6,448 萬 6 千元。 3. 綜上，總計追加經費 5 億 1,295 萬 2 千元，並延長辦理期程至 114 年，刻納入「國際商港未來發展及建設計畫(111~115 年)第 2 次修正計畫書」函報交通部，截至 113 年 11 月 4 日止，於行政院審核中。

資料來源：港務公司；本中心整理。

(二)「高雄港第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道路計畫」預算編列及執行情形

港務公司「高雄第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道計畫」，截至 113 年底累計編列 12 億 8,241 萬 2 千元，賡續於 114 年度編列 2 億 477 萬 1 千元，致 114 年底累計編列 14 億 8,718 萬 3 千元，並已按修正計畫(報核中)總經費編列完竣。另截至 113 年 7 月底止，累計分配預算數 12 億 583 萬 3 千元，執行率 86.75%(詳表 2)，據港務公司說明，主要係 113 年度高雄市政府尚未請款所致，允宜督促地方政府儘速依經費核撥作業辦理。

表 2 「高雄港第七貨櫃中心計畫聯外貨櫃車專用道路計畫_港務公司部分」預算編列及執行情形表

單位：新臺幣千元

預算別	截至 113 年底累計預算數	截至 113 年 7 月預算執行情形			114 年度預算案數
		累計分配數 A	累計執行數 B	預算執行率 B/A	
港務公司	1,282,412	1,205,833	1,046,044	86.75%	204,771

說明：本表累計預算數及累計分配數包含 110 年度未編列預算，實際決算數為 3,635 萬 6 千元。

資料來源：港務公司；本中心整理。

(三)「高雄港第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道計畫」延長辦理期程，影響港區交通及民眾安全

據高雄市政府交通局 112 年 1 月 6 日發布消息⁵，改善沿海路交通、因應第七貨櫃中心年底啟用，營運貨櫃車專用道計畫推動有其急迫性與必要性；交通部 112 年 5 月 5 日新聞稿，高雄港全自動化第七貨櫃中心業於 112 年 5 月 1 日正式啟用⁶，並成為亞太區最具現代化的大型貨櫃基地，惟「高雄港第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道計畫」刻辦理修正計畫並延至 114 年完工，對第七貨櫃中心營運情形之影響，經港務公司 113 年 9 月 20 日說明，據高雄市政府調查，比較高雄港第七貨櫃中心 112 年 3 月營運前與 112 年 11 月營運後，現階段施工對於交通流量較大之晨昏尖峰時段較具影響，目前施工現場已派遣交維人員協助疏導車流並加派人力趕工中，各標工程自 113 年 10 月起將陸續完工，屆時可逐步舒緩交通流量增幅所造成之影響。

惟據電子媒體 113 年 9 月 3 日登載⁷，高雄小港沿海路貨櫃車壅塞，司機開往林園迴轉，居民怨險象環生，是以，「高雄港第七貨櫃中心聯外貨櫃車專用道計畫」延後完工，已造成港區貨櫃車壅塞並影響民眾生命安全，允宜落實管控地方政府計畫執行進度，以儘速改善高雄港區交通狀況及確保民眾安全，俾使第七貨櫃中心發揮最大效能。

綜上，「高雄港第七貨櫃中心計畫聯外貨櫃車專用道計畫」延遲至 114 年完工，影響港區交通及民眾安全，允宜落實管控地方政府計畫執行進度，以儘速改善港區交通狀況並確保民眾安全。

⁵ 「改善沿海路交通 因應第七貨櫃中心年底啟用營運 貨櫃車專用道計畫推動有其急迫性與必要性」，高雄市政府交通局網站，112 年 1 月 6 日。

⁶ 「高雄港全自動化第七貨櫃中心正式啟用！」，交通部全球資訊網，112 年 5 月 5 日。

⁷ 王勇超，「高雄小港沿海路貨櫃車壅塞 司機開往林園迴轉居民怨險象環生」，聯合影音網，113 年 9 月 3 日，<https://video.udn.com/news/1293483>，最後瀏覽日：113 年 10 月 20 日。

三、風訓公司 112 年底長天期應收帳款大幅增加，允宜督促加強客戶授信評估並積極催收款項，以降低公司財務風險

港務公司 114 年度「營業外收入-採用權益法認列之子公司、關聯企業及合資利益之份額」編列轉投資臺灣風能訓練股份有限公司(以下簡稱風訓公司)按權益法認列之投資利益 195 萬 8 千元；港務公司於 107 年投資風訓公司 2,800 萬元，持股 28%，為最大股東。經查：

(一)風訓公司成立目的及辦理情形

配合政府離岸風電再生能源產業發展政策，港務公司結合國際風電訓練經營業者及國內離岸風電要角於 107 年 5 月共同籌組成立風訓公司，提供風電產業人才培訓能量。風訓公司引進國際風能組織(GWO)制定之基本安全訓練標準規範，開辦離岸風電相關訓練課程，包括除了 GWO 基礎技術訓練(BTT)外，亦提供 GWO 基礎安全訓練課程(BST)等⁸，訓練班次、人次由 108 年之 13 班、104 人，逐年成長至 112 年之 204 班、1,378 人，113 年截至 7 月底為 117 班、794 人(詳表 1)。

表 1 風訓公司歷年辦理訓練課程班次及人次統計表

項目/年	108 年	109 年	110 年	111 年	112 年	113 年 1-7 月
班次	13	58	93	156	204	117
人次	104	608	847	1,329	1,378	794

說明：風訓公司訓練項目主要有基礎安全(BST)、基礎安全訓練(BST-R)、基礎技術(BTT)、進階急救(EFA)、進階救援(ART)、吊掛指揮手(SLS)、電梯使用者(LU)、風場限制進入(WLA)、動態定位系統/船舶維護員(DPI、DPVM)。

資料來源：港務公司；本中心整理。

(二)風訓公司營運概況

風訓公司為提供符合國際認證之訓練服務，107 年成立後投入多項軟硬體建置費用，於臺中港區興建高規格訓練中心，並成功取得 GWO 課程認證授權，108 年因為營運初期，營業損

⁸ 整理自風訓公司網站/公司簡介。

益率為負，自 109 年起持續開辦 GWO 訓練與客製化課程，擴大授課能量及穩定開課，營業損益率由負轉正，爰港務公司 109 至 112 年度認列風訓公司投資利益由 109 年 137 萬 1 千元逐年增加至 112 年度 209 萬 5 千元。另風訓公司 109 至 112 年度營業損益率介於 16.92%至 22.30%，其中 111 年度營業損益率最低為 16.92%，據港務公司說明，主要係執行日本專案移動模組訓練，增加移動裝備出口運費及國外差旅費等相關費用所致，另 113 年截至 7 月底營業損益率僅 11.40%，主要係為引進 GWO 螺栓緊固 (BTT) 及危害能源控制 (CoHE) 等新課程，外派講師至波蘭、英國受訓，致營業成本及費用增加所致 (詳表 2)。

表 2 風訓公司近年來營運情形及港務公司認列投資損益概況表

單位：新臺幣千元

年度	風訓公司營運情形				港務公司認列投資(損)益
	營業收入	營業成本及費用	營業損益	營業損益率	
108 決算數	12,737	21,528	-8,791	-69.02%	-1,711
109 決算數	36,715	28,528	8,187	22.30%	1,371
110 決算數	38,694	31,493	7,201	18.61%	1,253
111 決算數	53,194	44,191	9,003	16.92%	1,737
112 決算數	55,114	43,385	11,729	21.28%	2,095
113 年預算案數	47,860	39,548	8,312	17.37%	1,862
113.1-7 實際數	33,350	29,549	3,801	11.40%	786
114 年預算案數	47,840	37,680	10,160	21.24%	1,958

資料來源：港務公司、港務公司 114 年度預算案；本中心整理。

(三)風訓公司 112 年底長天期應收帳款餘額大幅增加

風訓公司對勞務銷售之平均授信期間為 60 天，其各年底之應收帳款餘額由 110 年底 416 萬元 8 千元逐年增加至 112 年底 737 萬 9 千元，其中 110 年底並未有帳齡⁹達 121 天以上之應收帳款，惟 112 年底帳齡達 121 天以上之應收帳款增加為 103 萬

⁹ 帳齡是指對方所欠帳款的時間，時間愈長，發生壞帳損失的可能性就越大，亦即公司無法收回現金而須承擔之財務風險將隨同增加。

6 千元(詳表 3)；另風訓公司應收帳款週轉率由 109 年度 6.69 次逐年增加至 111 年度之 10.15 次，惟 112 年度反降為 8.05 次(詳表 4)，據港務公司說明，因 112 年度主要客戶大多為外商公司，由於外商公司普遍付款條件為 90 天，致應收帳款週轉率較低，風訓公司已對逾期應收帳款採取催收行動，並重新評估主要客戶之信用狀況，將對較高風險客戶實行更嚴格之付款條件，另將強化逾期款項之催收機制。

表 3 風訓公司歷年應收帳款帳齡分析表 單位：新臺幣千元

帳齡	109.12.31		110.12.31		111.12.31		112.12.31	
	金額	比重	金額	比重	金額	比重	金額	比重
0-60 天	2,040	38.24%	3,482	83.54%	5,776	91.45%	6,186	83.83%
61-90 天	1,205	22.59%	398	9.55%	205	3.25%	157	2.13%
91-120 天	634	11.89%	288	6.91%	151	2.39%	-	0.00%
121 天	1,456	27.29%	-	0.00%	184	2.91%	1,036	14.04%
合計	5,335	100.00%	4,168	100.00%	6,316	100.00%	7,379	100.00%

資料來源：港務公司、風訓公司 109 至 112 年財務報表；本中心整理。

表 4 風訓公司歷年應收帳款週轉率概況表 單位：新臺幣千元；次

年度/項目	營業收入 A	期初 應收帳款 B	期末 應收帳款 C	平均 應收帳款 D=(B+C)/2	應收帳款 週轉率 A/D
109 年度	36,715	5,645	5,335	5,490	6.69
110 年度	38,694	5,335	4,168	4,751	8.14
111 年度	53,194	4,168	6,316	5,242	10.15
112 年度	55,114	6,316	7,379	6,847	8.05

資料來源：港務公司；本中心整理。

綜上，風訓公司自 110 年起營業收入及營業收益逐年穩定成長，惟 112 年底帳齡達 121 天以上之應收帳款餘額為近 3 年來最高，且 112 年度應收帳款週轉率亦為近 3 年來之最低，據港務公司說明，因 112 年度主要客戶來源為外商公司，而外商公司付款條件較長所致。港務公司為風訓公司最大股東，允宜督促風訓公司加強客戶授信評估並積極催收款項，以降低公司財務風險。

四、台源投控公司於新南向國家設立合資公司之辦理進度及投資收益均未如預期，允宜督促積極尋求適宜之投資標的，並加速開拓新南向市場

港務公司 114 年度「營業外收入-採用權益法認列之子公司、關聯企業及合資利益之份額」項下編列台源國際控股股份有限公司(以下簡稱台源投控公司)按權益法認列之投資利益 227 萬 5 千元，並於「資金轉投資及其盈虧明細表」項下編列台源投控公司投資淨值 1 億 996 萬 2 千元，經查：

(一)台源投控公司成立主要目的係於新南向國家成立合資公司，以拓展航運相關業務

為開拓新南向市場，拓展港務公司業務範疇，交通部於 107 年 7 月 11 日¹⁰核定港務公司投資台源投控公司計畫書(下稱台源投控計畫書)籌組「臺灣隊」，強化與新南向國家航運網路連結，以提升國家航運戰略地位¹¹，由港務公司等 5 家¹²公民營業者共同於新加坡成立投資控股公司，於新南向國家港口，尋找當地合作夥伴及合適標的，依當地法令再與當地或適合之業者轉投資成立其他當地公司¹³，以合資公司為經營主體於當地拓展其他

¹⁰ 交通部 107 年 7 月 11 日交航字第 1070019891 號函同意港務公司所報「○○投資控股公司計畫書」。

¹¹ 台源投控計畫書第 4 頁計畫理念略以，本計畫港務公司預計結合在東南亞市場深耕已久之國籍航商及公民營相關業者以及交通部所屬國營事業單位等籌組「臺灣隊」，採於新加坡成立海外投資控股公司方式來整合我國航港產業及交通部所屬公營事業之整體資源，加速新南向市場之開拓，同時透過與合作夥伴之水平與垂直整合，串聯我國航港產業與物流等業者之資源，優勢互補，形成產業價值鏈，強化與新南向國家航運網絡連結，提升國家航運戰略地位。

¹² 據港務公司提供資料，截至 113 年 7 月底止，該 5 家公司分別為港務公司(持股 36%)、中華郵政股份有限公司(持股 10%)、陽明海運股份有限公司(持股 34%)、德翔海運股份有限公司(持股 5%)及台灣航業股份有限公司(持股 15%)。

¹³ 台源投控計畫書第 30 及 31 頁轉投資布局規劃略以，於新加坡成立投資控股公司後，由該公司於新南向國家港口，尋找當地合作夥伴及合適標的，依當地法令再與當地或適合之業者之轉投資成立其他當地公司，進行標的投資經營。海外投資控股公司規劃以印尼雅加達為第 1 個營運據點，並與當地股東或其他合資人成立合資公司經營貨櫃堆場及一般倉儲，往後假設每半年分別於泰國、越

貨櫃堆場營運據點，再逐步拓展至碼頭港口、倉儲物流等關聯業務，並規劃 108 年於印尼雅加達成立第 1 個據點，往後每半年分別於泰國、越南及菲律賓成立合資公司，預估台源投控公司 112 年度認列轉投資收益 30,162 千元¹⁴（詳表 1）。

表 1 台源投控計畫書預估 108 至 112 年認列轉投資收益概況表

單位：新臺幣千元

年度	108	109	110	111	112
印尼雅加達	(266)	3,852	6,941	9,778	12,263
泰國	0	(578)	2,347	4,378	7,858
越南	0	(344)	4,095	5,306	9,339
菲律賓	0	0	(703)	412	702
總計	(266)	2,930	12,680	19,874	30,162

資料來源：台源投控計畫書；本中心整理。

(二) 台源投控公司於新南向國家設立合資公司之辦理進度及投資收益未如預期

台源投控公司 107 年 10 月於新加坡設立，並於 109 及 110 年分別轉投資設立臺馬紅橋倉儲公司(下稱 JMFD)及台源印尼股份有限公司(下稱 FTI)(詳表 2)，109 至 112 年度累計投資收益僅 695 萬 3 千元，占台源投控計畫書估計數 6,564 萬 6 千元之 10.59%(詳表 3)，而港務公司同期間累計認列投資台源投控公司利益 1,254 萬元¹⁵。另據台源投控計畫書，規劃 108 年成立第 1 個據點，往後每半年成立一家合資公司，惟截至 113 年 7 月底止，台源投控公司僅轉投資 JMFD 及 FTI 等 2 家合資公司，據港務公司說明，台源投控公司成立不久後，因受 COVID-19 疫情影響，致原訂計畫窒礙難行，惟在該期間積極尋求突破，穩健評估國內可行之財務投資，以創造公司經營財務績效，但

南及菲律賓成立合資公司，並以合資公司為經營主體於當地拓展其他貨櫃堆場營運據點，後續將視營運情況逐步拓展至碼頭港口、倉儲物流等關聯業務。

¹⁴ 台源投控計畫書第 33 至 37 頁。

¹⁵ 據港務公司 109 至 112 年各年度審定決算書，港務公司認列台源投控公司投資利益，109 年 5 萬 6 千元、110 年 162 萬 9 千元、111 年 297 萬 7 千元、112 年 787 萬 8 千元，合計 1,254 萬元。

長期趨勢仍未改變，對於東南亞持續投資仍是未來布局的重點。

表 2 台源投控公司轉投資合資公司一覽表 單位：新臺幣千元

公司名稱	國家	設立年月	截至 113 年 7 月底止		
			股東結構	轉投資公司淨值	台源投控公司投資金額
臺馬紅橋倉儲公司 (JMFD)	馬來西亞	109/10	Jambatan Merah Depot Sdn Bhd 55%；陽明公司(新加坡)25%；台源公司 20%	6,085 (185,605 美元)	1,546 (47,170 美元)
台源印尼股份有限公司 (FTI)	印尼	110/11	台源公司：99.954% 自然人：0.046%	49,406 (1,506,966 美元)	47,843 (1,459,300 美元)

說明：1. 本表美元對新臺幣匯率以 1：32.785 換算。
2. 台源投控公司投資臺馬紅橋倉儲公司 (JMFD) 帳列「採用權益法認列之關聯企業及合資利益之份額」，另就台源印尼股份有限公司 (FTI) 帳列「成本衡量之金融資產」。

資料來源：港務公司；本中心整理。

表 3 台源投控公司認列轉投資公司投資損益概況表 單位：新臺幣千元

年度	台源投控公司認列投資損益			台源投控計畫書估計數 B	達成率 A/B
	臺馬紅橋倉儲公司	台源印尼	合計 A		
109	-30		-30	2,930	-1.02%
110	1,062	7	1,069	12,680	8.43%
111	1,278	2,532	3,810	19,874	19.17%
112	101	2,003	2,104	30,162	6.98%
合計	2,411	4,542	6,953	65,646	10.59%

資料來源：港務公司、台源投控計畫書；本中心整理。

(三) 台源投控公司資金主要用於投資性不動產及財務性投資

截至 113 年 7 月底止，台源投控公司帳列投資性不動產 7,518 萬 6 千元占公司總資產比重 21.94%、財務性投資 3,976 萬 1 千元占總資產比重 11.60%、轉投資合資公司 (JMFD 及 FTI) 3,085 萬 3 千元占總資產比重 9.01%，另有定期存款 1 億 9,018 萬 2 千元占總資產比重 55.51%，其中財務性投資，係投資衛波科技(股)公司、安基生技(股)公司、佳運重機械工程(股)公司等 3 家國內公司，另投資性不動產係新加坡商辦之必要性 (詳表 4)，據港務公司說明，由於新加坡係跨國公司於亞洲城

市設立區域總部之冠，亦為新南向國家之一，依投資計畫書規劃之主要營業項目(其他投資經營事項)¹⁶，購置該商用不動產，出租以獲取穩定收益，並以新加坡為據點，向外拓展新南向市場，尋找適宜之投資標的。

表 4 台源國際控股公司(個體財務報告)資產概況表

單位：新臺幣千元

資產項目	112 年底			113 年 7 月底止		
	資產內容	金額	占總資產比重	資產內容	金額	占總資產比重
投資性不動產	新加坡商辦	70,282 (2,319,544 美元)	21.01%	新加坡商辦	75,186 (2,292,970 美元)	21.94%
轉投資-以成本法認列	台源印尼公司	27,385 (903,806 美元)	8.19%	台源印尼公司	29,636 (903,806 美元)	8.65%
轉投資-以權益法認列	臺馬紅橋倉儲公司	2,076 (68,527 美元)	0.62%	臺馬紅橋倉儲公司	1,217 (37,122 美元)	0.36%
轉投資合資公司小計	-	29,461 (972,333 美元)	8.81%	-	30,853 (940,928 美元)	9.01%
財務性投資	衛波、安基	18,282 (603,374 美元)	5.47%	衛波、安基、佳運	39,761 (1,212,610 美元)	11.60%
定存	-	199,980 (6,600,000 美元)	59.78%	-	190,182 (5,800,000 美元)	55.51%

說明：1. 112 年底及 113 年 7 月底美元新臺幣匯率分別為 30.655 元及 32.785 元。

2. 衛波科技股份有限公司，未公開發行公司，主要營運項目為提供客製化的現地型地震預警 AI 系統、地震後的結構性監測服務以及複合式地震預警系統維運；安基生技新藥股份有限公司，興櫃公司，主要營運項目為新藥開發、顧問與實驗室租賃服務；佳運重機械工程股份有限公司，興櫃公司，主要營運項目為提供起重工程、重機械運輸和吊裝服務等之統包工程；以上 3 家公司註冊國家均為臺灣。

資料來源：港務公司；本中心整理。

綜上，台源投控公司設立目的，係為串聯我國航港產業與物流等業者之資源，於新南向國家港口，結合航港相關業者或當地企業共同成立合資公司，共同經營在地港埠及物流相關事業，以

¹⁶ 據港務公司說明，台源投控公司營業項目主要以投資控股公司名義，於新南向國家中評估適宜標的進行航港、國際物流及其他產業之投資規劃、招商及管理業務，主要營業項目方向包含：(1)投資標的之調研與評估。(2)投資標的之開發規劃與籌設。(3)投資標的之營運監督與績效控管。(4)其他投資經營事項；另投資新加坡不動產係屬主要營業項目(4)其他投資經營事項。

開拓在地市場，惟台源投控公司 109 至 112 年度累計認列轉投資合資公司之投資收益，僅達台源投控計畫書估計數之 1 成，而港務公司同期間累計認列投資台源投控公司利益 1,254 萬元；且截至 113 年 7 月底止，台源投控公司總資產中僅近 1 成之資產係轉投資合資公司，另 3 成資產用於投資國內公司股票及新加坡商用不動產、5 成資產尚存放於定期存款。港務公司為台源投控公司之最大股東，允宜督促該公司積極尋求適宜之投資標的，並加速新南向市場之開拓，以順利建構新南向國家航運網路，俾提升我國航運戰略地位。

五、113 年度陽明海運公司股利收入預算達成率僅 20%，嗣後允宜審慎評估核實編列預算；另陽明海運公司受地緣政治影響營運風險大增，允宜督促研謀因應對策

港務公司 114 年度於「營業外收入-其他營業外收入-股利收入」編列投資陽明海運公司股份有限公司（以下簡稱陽明海運公司）股利收入 9 億 6,263 萬 2 千元，較 113 年預算案數 16 億 438 萬 6 千元減少 6 億 4,175 萬 4 千元(減幅 40%)，經查：

(一)113 年度陽明海運公司股利收入預算達成率僅 20%

港務公司 113 年度編列陽明海運公司股利收入 16 億 438 萬 6 千元，占當年度稅後淨利預算數 76 億 5,229 萬 1 千元之 20.97%，惟實際股利收入僅 3 億 2,087 萬 7 千元，預算達成率僅 20%，且預算數與實際數間差異達 12 億 8,350 萬 9 千元(詳表 1)，並占 113 年度稅後淨利預算數之 16.77%。

按股利收入取決於被投資公司前一年度獲利狀況，港務公司 113 年度預算案就陽明海運公司 112 年度盈餘之股利分派，估計每股發放股利 10 元，該股利為陽明海運公司 112 年上半年

度每股盈餘(以下簡稱 EPS)0.94 元之 10.64 倍，另陽明海運公司 110 至 112 年度各年度實際 EPS 與上半年度 EPS 相比之倍數係介於 1.46 倍及 2.73 倍間¹⁷(詳表 2)，是以，港務公司 113 年度預計股利收入編列基礎為陽明海運公司上半年度 EPS 之 10.64 倍，似過於樂觀，恐致港務公司 113 年度稅後淨利未能順利達成，對公司財務規劃之準確度具有一定影響，鑒於預算編列之目的係為使政府資源得以合理配置，允宜審慎評估投資標的獲利狀況、股利分派政策及產業發展趨勢，以提升預算編製之效能。

表 1 港務公司就陽明海運公司股利收入之編列及實際情形概況表

年度	每股股利(元)		股利收入(千元)		
	預計數	實際數	預算數 A	實際數 B	差異數 B-A
111	3	20	575,816	3,208,772	2,632,956
112	23	20	3,632,587	3,208,772	-423,815
113	10	2	1,604,386	320,877	-1,283,509
114	6		962,632		

說明：109 至 112 年實際數係決算數；109 至 113 年預算數係法定預算數，114 年為預算案數；另港務公司 111 至 114 年底持有陽明海運股數均為 160,438,579 股。

資料來源：港務公司；本中心整理。

表 2 陽明海運公司近年來每股盈餘一覽表

年度	上半年度 每股盈餘 A	全年度 每股盈餘 B	倍數 (B/A)
110	17.88	48.73	2.73
111	33.25	51.71	1.56
112	0.94	1.37	1.46
113	6.66		

資料來源：港務公司、陽明海運公司 111 年及 112 年度財務報告；本中心整理。

(二)陽明海運公司受地緣政治影響大幅增加營運風險

有關陽明海運公司 108 至 112 年度營業收入及稅前損益之變化情形，其中 109 至 111 年度 COVID-19 疫情期間營業收入及稅前損益係逐年回升，惟 112 年度營業收入及稅前損益均較 111

¹⁷ 即以 110 至 112 年總計 3 個年度觀察，陽明海運公司下半年度之獲利為上半年度獲利之 1.46 倍至 2.73 倍。

年度減少(詳表 3)，據港務公司說明，陽明海運公司因航運市場受全球通膨及經濟成長放緩影響，整體運價較 111 年度下滑，致全年營業收入減少。鑒於海運產業之發展受政治、經濟等多項因素之綜合影響，據相關資訊顯示¹⁸，109 至 111 年 COVID-19 疫情對航運市場產生了重大影響後，地緣政治成為主導市場走向的主要因素，且大陸對臺灣的封鎖將給航運業帶來巨大之風險，爰港務公司允宜督促陽明海運公司審慎評估相關風險並研謀因應對策，俾降低港務公司之投資風險。

表 3 108 年度以來陽明海運公司營業收入及稅前損益情形概況表

單位：新臺幣千元

年度	營業收入	較上期增減率	稅前損益	較上期增減率%
		%		%
108	149,181,262		-3,587,815	
109	151,276,683	1.40	16,150,043	-550.14
110	333,687,395	120.58	202,376,745	1,153.10
111	375,899,874	12.65	233,620,714	15.44
112	140,623,713	-62.59	11,296,248	-95.16

資料來源：港務公司；本中心整理。

綜上，港務公司 113 年度編列陽明海運公司股利收入預算達成率僅 20%，似過於樂觀，允宜審慎評估投資標的獲利狀況、股利分派政策及產業發展趨勢，以提升預算編列效能；另陽明海運公司受地緣政治影響營運風險大幅提升，允宜督促陽明海運公司審慎評估相關風險並研謀因應對策，俾降低港務公司投資風險。

¹⁸ 參考資料：「航運業無法迴避地緣政治風險」，航貿週刊航貿專論，113 年 6 月 6 日；「紅海恐襲、台海軍演加劇航運風險，中美貿易變局推動墨西哥貨量激增？」，航貿週刊航貿專論，113 年 8 月 8 日。

六、臺中港自貿園區尚有待招商面積，允宜拓展與自貿園區前店後廠、委託加工機制具高度鏈結之事業進駐，以帶動我國相關產業供應鏈發展

依國營港務股份有限公司設置條例第 2 條規定略以，港務公司業務範圍包括自由貿易港區(以下簡稱自貿港區)之開發及營運，港務公司 114 年度「業務費用-服務費用-推展費」編列 130 萬元辦理自貿港區相關行銷招商活動，如舉辦招商說明會、拜會既有港區事業、潛在業者及公協會等進行招商宣傳，同時將規劃參與地方政府或相關部會舉辦之招商大會及商展活動，如自動化機械展、工業展等。經查：

(一)海港自貿港區貿易量值概況

我國海港自貿港區貿易量由 108 年度 615 萬 5 千公噸降至 112 年度 471 萬 3 千公噸(減幅 23.43%)，貿易值由 108 年度 3,146.83 億元增至 112 年度 5,991.30 億元(增幅 90.39%) (詳表 1)，其中 111 及 112 年度貿易量較 110 年度少，惟貿易值不減反增之原因，據港務公司說明，主要係 111 年 2 月烏俄戰爭爆發國際油價處於高點，臺中港油商多持觀望態度放緩進出作業致 111 及 112 年度貿易量減少；另臺中港自貿業者於 111 年度增加半導體及高科技設備等高單價貨物儲轉業務，使得 111 及 112 年度貿易值較 110 年度增加。

表 1 海港自貿港區 108 至 113 年 7 月底貿易量值概況表

單位：千公噸；新臺幣百萬元

項目	基隆港	臺中港	高雄港	臺北港	蘇澳港	安平港	合計
貿易量	108 年度	7	4,946	972	202	28	6,155
	109 年度	4	5,302	996	160	49	6,510
	110 年度	4	5,747	910	194	5	6,860
	111 年度	4	3,163	941	204	5	4,316
	112 年度	5	3,602	851	245	10	4,713
	113 年 1-7 月	2	2,172	626	157	2	2,960
	112 年 1-7 月	3	1,455	458	141	9	2,066

項目	基隆港	臺中港	高雄港	臺北港	蘇澳港	安平港	合計
108 年度	3,048	153,556	90,801	65,713	4	1,561	314,683
109 年度	1,240	130,867	71,343	70,773	2	2,472	276,698
110 年度	1,015	202,002	78,508	88,787	1	419	370,732
111 年度	1,879	336,290	96,698	97,481	未達百 萬元	1,002	533,350
112 年度	1,652	375,933	101,582	118,334		1,629	599,130
113 年1-7 月	433	134,181	92,420	78,004		624	305,662
112 年1-7 月	1,389	217,877	54,824	68,754		1,265	344,109

資料來源：港務公司。

(二)海港自貿港區土地出租進駐情形

我國 6 大海港自貿港區土地多已招租，截至 113 年 7 月底止，海港自貿港區總面積 1,734.91 公頃，可招商面積餘 89.48 公頃，其中臺中港 111 及 112 年可招商面積分別為 36.71 公頃及 33.15 公頃，並於 113 年 7 月底增加為 45.59 公頃(詳表 2)，據港務公司說明，主要係釋出原中龍公司保留用地 15.44 公頃所致，又臺中港可招商土地「港埠產業發展專業區(I)」為臺中港區中心精華地帶，交通便利且發展性高，可提供廠商作為興建辦公設施、倉儲、物流中心、加工廠、組裝製造廠等業別之用，將依交通部科技產業政策持續招商，規劃以倉儲物流業為主，目標將引進綠能、國際倉儲及智慧物流等高附加價值產業進駐。

表 2 海港自貿港區 113 年 7 月底土地出租情形

單位：公頃

項目	基隆港	臺中港	高雄港	臺北港	蘇澳港	安平港	總計	較上年 度增加
土地使用(自由港區事業承租土地面積)								
108 年	35.15	283.87	288.92	135.22	5.00	0.37	748.53	0.50
109 年	34.95	233.58	288.13	221.38	5.00	0.96	784.00	35.47
110 年	34.95	232.90	254.23	213.93	5.00	3.68	744.69	-39.31
111 年	35.11	233.80	254.42	260.67	5.00	3.68	792.68	47.99
112 年	34.64	233.80	467.92	260.67	5.00	3.59	1,005.62	212.94
113 年 7 月底	34.64	232.30	468.56	260.67	5.00	2.93	1,004.10	-1.52
自由港區總面積								
111 年底	71.16	657.32	669.53	158.2	57.5	72.1	1,685.81	149.11
112 年底	71.16	657.32	669.53	207.3	57.5	72.1	1,734.91	49.1
113 年 7 月底	71.16	657.32	669.53	207.3	57.5	72.1	1,734.91	0

項目	基隆港	臺中港	高雄港	臺北港	蘇澳港	安平港	總計	較上年 度增加
自由港區可招商面積								
111 年底	0	36.71	1.8	0	11.59	8.04	58.14	-11.85
112 年底	0	33.15	1.8	27.9	10.71	8.04	81.60	23.46
113 年7月底	0	45.59	1.8	27.9	11.34	2.85	89.48	7.88

說明：111 年增設高雄港洲際二期第七貨櫃中心 149.11 公頃，主要從事貨櫃集散及倉儲物流等業務。

資料來源：港務公司；本中心整理。

(三)臺中港區貿易值為 6 港之冠，進駐事業以倉儲物流業為主

臺中港自貿港區貿易量值為 6 港之冠，以 112 年度為例，貿易量、值占整體海港自貿港區合計數 76.43%及 62.75%¹⁹，且近年貿易量值變化明顯，108 至 112 年度貿易量由 494.6 萬公噸減至 360.2 萬公噸(減幅 27.17%)，貿易值由 1,535.56 億元增至 3,759.33 億元(增幅 144.82%)(詳表 1)。截至 113 年 7 月底，臺中港自貿港區進駐事業共計 23 家，合計承租 232.2 公頃面積，除 1 家進駐事業(承租面積 0.2 公頃)係從事船舶日用品免稅煙酒貿易外，其餘進駐事業以倉儲物流相關業務為主(詳表 3)。

表 3 臺中港自貿港區截至 113 年 7 月底承租者及承租面積一覽表

單位：公頃

編號	承租者名稱	主要營運業務 (產業別及主要營業項目)	承租 面積
1	京揚國際	汽車物流、倉儲物流儲轉	12.9
2	中國貨櫃運輸	倉儲、貨櫃(物)集散、港區貨棧	59.7
3	中華全球石油	油品儲轉	11.7
4	建新國際	銅土儲轉	28.4
5	長榮國際儲運	倉儲、貨櫃(物)集散、港區貨棧	28.6
6	萬海航運	倉儲、貨櫃(物)集散、港區貨棧	25.8
7	德隆倉儲裝卸	倉儲物流儲轉	9.6
8	匯僑	油品儲轉	11.9
9	惠爾吉寶倉儲	倉儲物流儲轉	2.7
10	億昇倉儲企業	油品儲轉	11.0
11	億昇倉儲企業	油品儲轉	3.1
12	祿隆田企業	倉儲物流儲轉	5.7

¹⁹ 112 年度臺中港貿易量 360.2 萬公噸占海港自貿港區合計數 471.3 萬公噸 76.43%、貿易值 3,759.33 億元，占自貿港區合計數 5,991.3 億元之 62.75%。

編號	承租者名稱	主要營運業務 (產業別及主要營業項目)	承租面積
13	臺灣港務國際物流	倉儲物流儲轉	8.0
14	華城重電	貿易、倉儲	4.1

說明：1. 本表僅列示承租面積達 2 公頃以上之事業。

2. 本表所列承租者不包含再向既有承租業者轉租之事業。

資料來源：港務公司；本中心整理。

綜上，我國 6 大海港自貿園區截至 113 年 7 月底之可招商面積，除臺中港尚餘 45.59 公頃外，其餘海港可招商面積有限。據港務公司說明，臺中港自貿園區截至 113 年 7 月底進駐事業以倉儲物流業為主，目前待招商區域為臺中港區中心精華地帶，交通便利且發展性高，可提供廠商作為興建加工廠及組裝製造廠等業別之用，鑒於臺中科技產業園區及中部科學園區之臺中園區等與臺中港鄰近，且自貿港區前店後廠之多製成區外加工營運模式，可結合臺灣產業供應鏈，帶動協力廠商國際商機²⁰，允宜積極尋求與自貿園區「前店後廠、委託加工」機制具高度鏈結之廠商進駐，以帶動我國產業供應鍊發展。

貳、營業收支方面

七、港務公司 114 年度預計裝卸業務收入較 113 年度減少，允宜持續注意海運市場變動趨勢並積極研謀因應對策，以提升商港經營績效

港務公司 114 年度編列營業收入 216 億 1,800 萬元，較 113 年度編列 212 億 9,800 萬元增加 3 億 2,000 萬元(增幅 1.50%)，惟較 112 年度決算數 217 億 4,909 萬 4 千元減少 1 億 3,109 萬 4

²⁰ 據港務公司自貿港區委外加工模式介紹略以，自由港區業者可(前店)可委託加工出口區、科學園區、工業區等課稅區(後廠)進行區外加工，透過結合臺灣產業供應鏈，進行多製程區外委託加工之營運模式，帶動協力廠商國際商機，提高產品品質與附加價值，港務公司臺中港務分公司網站(首頁/業務服務/自由貿易港區/營運利基/委外加工簡介 PDF)，<https://tc.twport.com.tw/chinese/cp.aspx>(最後瀏覽日：113 年 11 月 2 日)。

千元(減幅 0.60%)。

茲就港務公司主要營運業務項目近 5 年(110 至 114 年度)之營運值變化(詳表 1)，彙整公司說明如下：

(一)停泊業務：114 年度預計營運值 16 億 1,191 萬 3 千元，較 113 年度預算案數增幅 4.57%，且較 112 年度決算數略增 0.93%，主要係隨船舶大型化趨勢，預期高計費級距之大型船舶停泊增加，及 COVID-19 疫後郵輪到靠回穩，停泊業務收入增加所致。

(二)曳船業務：114 年度預計營運值 3 億 8,312 萬 2 千元，較 113 年度預算數略增 0.64%，亦較 112 年度決算數增加 2.80%，主要係預估船舶曳船需求增加，收入隨同增加所致。

(三)裝卸業務：114 年度預計營運值 71 億 5,705 萬 6 千元，較 113 年度預算數減幅 3.00%，主要係 COVID-19 疫後供應鏈重組與通膨影響市場需求，終端消費市場疲弱連帶使大宗原物料需求放緩，預估裝卸業務量值減少；114 年度預計營運值較 112 年度決算數減幅 0.30%，主要係臺北港台塑公司油品儲槽租約於 113 年 10 月屆期後將不再續約，預期臺北港 114 年油品裝卸量下滑，致使裝卸收入減少。

(四)倉儲業務：114 年度預計營運值 7 億 1,753 萬 5 千元，較 113 年度預算數略減 0.77%，主要係 112 年起棧租費費率改採累進制，預期貨主多改以船邊提貨或縮短存倉天數，致使棧租費收入減少；114 年度預計營運值較 112 年度決算數減幅 6.47%，主要係預期貨主多改以船邊提貨或縮短存倉天數，以及臺中港收取固定金額管理費減少所致。

表1 港務公司110至114年度主要營運項目之營運值概況

單位：新臺幣千元

年度	營運項目	停泊業務	曳船業務	裝卸業務	倉儲業務
110	決算數	1,676,440	362,779	7,182,955	697,645
111	決算數	1,549,905	361,793	7,337,232	732,969
112	決算數(1)	1,597,109	372,702	7,178,317	767,185
113	預算案數(2)	1,541,438	380,695	7,378,311	723,122
114	預算案數(3)	1,611,913	383,122	7,157,056	717,535
114	預算案數較 113 預算案數增減	(3)-(2) 4.57%	(3)-(2) 0.64%	(3)-(2) -3.00%	(3)-(2) -0.77%
114	預算案數較 112 決算數增減	(3)-(1) 0.93%	(3)-(1) 2.80%	(3)-(1) -0.30%	(3)-(1) -6.47%

資料來源：港務公司(母公司)114年度預算案「5年來主要營運項目量值明細表」；本中心整理。

綜上，裝卸業務為港務公司最大之營業收入項目，由於COVID-19疫後全球供應鏈重組與通貨膨脹影響市場需求，使得港務公司114年度編列裝卸業務預計營運值較113年度預算案數減少3.00%，另因臺北港台塑公司油品儲槽租約於113年10月屆期後將不再續約，亦使得114年度預計數較112年度決算數減少，允宜持續注意全球海運市場及國內外產業之變動趨勢，積極研謀相關因應對策，以提升商港經營績效。

八、港務公司離岸風電業務相關收入預計數持續低估，允宜加強合約管理機制及早掌握業者動態，以降低公司業務及財務風險

港務公司順應國際及政府綠色能源政策發展離岸風電業務，114年度編列離岸風電業務相關收入19億767萬3千元，較113年度預算案數增幅12.35%(詳表1)。經查：

(一)近年離岸風電業務相關收入預算達成情形及差異原因

港務公司110至112年度離岸風電業務相關收入預算達成

率介於 140.27%至 362.47%間，決算數超逾預算數介於 5 億餘元至 12 億餘元間²¹，113 年 1 至 7 月實際數亦達分配數之 169.80%；港務公司離岸風電相關收入以土地租金收入及投資性不動產收入為主，110 至 112 年度土地租金收入預算達成率介於 137.55%至 165.94%間，投資性不動產收入預算達成率介於 144.17%至 620.18%間(詳表 1)，據港務公司說明主要原因略以：

1. 部分業者於預算編列合約到期，因不確定是否繼續承租，基於穩健原則並考量決算數後編列收入預算，惟實際執行年度業者續約承租，致達成率較高。
2. 離岸風電開發商承租碼頭及後線土地設施之需求較預期增加，及配合政策積極辦理招商，爰相關收入較預期增加。
3. 因受 COVID-19 疫情影響，風場廠商無法如期開工組裝，致風場工程延遲，需有場地堆存相關零組件，促使業者有短期租地需求，及部分離岸風場配合工程進度辦理租約展延等因，致相關收入較預期增加。

表 1 港務公司 110 年度起離岸風電業務相關收入預算編列及達成情形

單位：新臺幣千元

年度	土地租金收入	投資收益	投資性不動產收入	倉儲管理費收入	一般貨物裝卸收入	設施租金收入	一般碼頭優先靠泊費	小計
110	預算數	128,055	1,400	200,713	0	105,223	0	435,391
	決算數	210,988	2,378	1,244,781	1,713	51,554	0	1,578,176
	達成率	164.76%	169.88%	620.18%	0	48.99%	0	362.47%
111	預算數	167,616	1,125	611,972	0	148,743	29,159	974,214
	決算數	278,135	12,905	1,755,468	550	62,757	0	2,176,082
	達成率	165.94%	1,147.11%	286.85%	0	42.19%	0	424.82%
112	預算數	205,116	3,923	1,011,178	0	71,743	29,159	1,336,718
	決算數	282,138	5,847	1,457,847	0	43,503	0	1,874,960

²¹ 110 至 112 年各年度決算數與預算數之差異數依序為 11 億 4,278 萬 5 千元、12 億 186 萬 8 千元及 5 億 3,824 萬 2 千元。

年度		土地租金收入	投資收益	投資性不動產收入	倉儲管理費收入	一般貨物裝卸收入	設施租金收入	一般碼頭優先靠泊費	小計
	達成率	137.55%	149.04%	144.17%	0	60.64%	0	548.91%	140.27%
113	預算數	244,568	4,112	1,378,145	0	31,713	0	39,500	1,698,038
	1-7月分配數	142,666	2,399	803,919	0	18,499	0	23,042	990,525
	1-7月實際數	195,472	7,710	1,418,811	0	23,561	0	36,344	1,681,898
	1-7月達成率	137.01%	321.38%	176.49%	0	127.36%	0	157.73%	169.80%
114	預算數	271,494	4,758	1,573,759	0	28,413	0	29,249	1,907,673

說明：投資收益係轉投資風訓公司及臺灣港務重工(股)公司按權益法認列之投資利益。

資料來源：港務公司；本中心整理。

(二)114 年度離岸風電業務相關收入編列情形

港務公司 114 年度離岸風電業務相關收入共計編列 19 億 767 萬 3 千元，較 113 年度預算案數 16 億 9,803 萬 8 千元增加 2 億 963 萬 5 千元(增幅 12.35%)，並較 112 年度決算數 18 億 7,496 萬元增加 3,271 萬 3 千元(增幅 1.74%)(詳表 1)，據港務公司說明，主要係離岸風電業者增加承租碼頭及後線土地設施之需求，如海龍公司承租臺中港 107 號碼頭北及後線暨工專(II)、臺北港世紀風電承租南碼頭區 S6-2 後線土地等，及積極辦理招商所致。

綜上，交通部航港建設基金、港務公司及港勤公司近年配合政府發展離岸風電政策投入經費達 100 億元以上²²，港務公司 110 至 112 年度離岸風電業務相關收入逐年增加，惟同期間預算達成率介於 140.27%至 362.47%，且 113 年截至 7 月底實際數占分配數比重為 169.80%，故離岸風電業務相關收入預計數顯然低估，據港務公司說明，主要係未能確定風電業者合約屆期是否續約及部

²² 據港務公司提供資料，交通部航港建設基金、港務公司及港勤公司為配合發展政府離岸風電政策 109 至 114 年度合計投入經費 100 億 9,578 萬 1 千元，其中 109 至 112 年度為決算數，113 及 114 年度為預算案數。

分業者因配合工程進度辦理租約展延等因素影響所致，允宜加強合約管理機制及早掌握業者動態，以降低公司業務及財務風險。

九、郵輪業務持續虧損，港務公司業推出優惠措施、加強國際行銷並優化旅運設施，允宜積極辦理並適時檢討辦理成效，以改善郵輪業務營運狀況

港務公司 114 年度預算案「港灣收入-郵輪停泊收入」及「棧埠收入-旅客服務收入」(以下合稱郵輪收入)分別編列 2,519 萬 7 千元及 1 億 5,114 萬 7 千元，合計 1 億 7,634 萬 4 千元，較 113 年度之 1 億 3,676 萬 9 千元增加 3,957 萬 5 千元(增幅 28.94%)。經查：

(一) 郵輪業務營運狀況

109 至 111 年度受 Covid-19 疫情及相關管制措施影響，我國郵輪收入由 108 年度 2 億 8,911 萬 9 千元，降至 111 年度 671 萬 8 千元，惟港務公司於疫情期間持續辦理優化港埠旅運設施等計畫，且需配合相關單位提供郵輪旅客安全衛生之旅遊環境，相關成本仍無法免除，使得 110 及 111 年度分別發生營業損失 6,675 萬 7 千元及 6,676 萬 6 千元；112 年度起雖疫情較為趨緩，惟各國爭搶疫後觀光潮，港務公司亦為爭取各大國際郵輪儘快復航臺灣，推出國際郵輪靠泊免收碼頭碇泊費、旅客服務費至少 7 折，及靠泊累計達目標航次後旅客服務費全免等優惠方案，且相關營業成本仍需支應，致 112 年度營業損失達 1 億 6,562 萬元；113 年度除延續前開優惠措施外，再擴大適用港口並放寬部分補助門檻，使得 113 年截至 7 月底營業損失 7,213 萬 4 千元(詳表 1)。

表 1 110 至 114 年度郵輪業務營業損益概況表

單位：新臺幣千元

年度 收入科目	110 決算數	111 決算數	112 決算數	113 預算 案數	113 1-7 月 實際數	114 預算 案數
郵輪停泊收入	10,186	6,136	2,485	16,565	36	25,197
旅客服務費收入	24,456	281	19,732	87,516	24,905	107,179
旅客服務機械使用 費收入	1,106	301	2,737	32,688	2,242	43,968
郵輪收入小計	35,748	6,718	24,954	136,769	27,183	176,344
直接成本	68,561	58,359	157,383		79,451	
間接成本	33,944	15,125	33,191		19,866	
成本小計	102,505	73,484	190,574	100,417	99,317	135,773
郵輪業務 營業損益	-66,757	-66,766	-165,620	36,352	-72,134	40,571

說明：1. 郵輪業務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，惟預算估列僅包含依營運值比例分攤港灣費用之郵輪停泊相關成本及分攤棧埠費用之旅客服務及機械使用費相關成本，不含分攤總公司管銷費用等。

2. 113 年 1 至 7 月成本之實際數係以成本中心或以收入比例分攤相關管銷成本計算。

資料來源：港務公司。

(二) 國際郵輪實際來臺靠泊狀況

我國郵輪歷年最高峰為 108 年 667 艘次及 105 萬 1 千人次，惟 109 至 111 年度受 COVID-19 疫情影響，致 111 年度僅 20 艘次及 1 千人次，111 年 10 月 24 日中央疫情指揮中心宣布開放郵輪後，我國於 112 年 3 月 6 日疫後首次迎來國際郵輪靠港，112 年度回升為 289 艘、48 萬 5 千人次，該艘次及人次，並分別回復至疫情前最高峰(108 年度)之 43.33%及 46.16% (詳表 2)。

表 2 近年我國國際商港郵輪停靠及郵輪旅客概況表

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
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
112	289	485,078	142	288,019	133	180,574	-	-	14	16,485

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
113 1-7月	229	498,801	184	440,941	35	45,401	-	-	8	11,771
112 1-7月	164	240,637	72	132,594	82	96,338	-	-	10	11,705

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。

(三)國際郵輪來臺預報

據港務公司說明，為爭取國際郵輪儘快復航臺灣，該公司以提供郵輪靠泊優惠方案²³、積極辦理國際行銷招商，並與觀光署及地方政府合作向國際郵輪業者推廣臺灣觀光景點，及持續優化旅運設施，並就113及114年度預計國際郵輪來臺靠泊狀況，依截至113年8月19日統計資料說明如下：

1. 113年度預報：113年度國際商港國際郵輪預報共480艘次，預計帶來87.3萬旅客人次(詳表3)，該艘次及旅客人次較112年289艘次及48.5萬旅客人次分別成長66.09%及80.00%，並恢復至疫情前最高峰(108年度)667艘次及105.1萬人次(詳表2)之71.96%及83.06%。
2. 114年度預報：114年度國際商港國際郵輪預估共557艘次，預計帶來89.5萬旅客人次(詳表4)，該艘次及旅客人次，可分別恢復至疫情前最高峰(108年度)之83.51%及85.16%。

²³ 港務公司自112年起推出郵輪靠泊優惠方案，國際郵輪於112年間靠泊臺灣任一港口，可獲得碼頭碇泊費全免，及旅客服務費至少7折優惠，另若停靠超過目標航次成為港口忠誠客戶，更可加碼享有旅客服務費全免，以提升招商誘因；113年除延續112年原優惠措施，更擴大優惠適用全臺國際商港及澎湖國內商港，也降低臺中、安平等港口免旅客服務費之門檻；114年則包含首航及一程多港碼頭碇泊費全免優惠，並提供靠泊特定港口(臺北、蘇澳、臺中、安平)可享旅客服務費全免，達目標航次(基隆、高雄、澎湖10航次；花蓮港5航次)可享旅客服務費5折之優惠，以持續吸引國際郵輪航商靠泊。

表 3 113 年郵輪船期預報情形

截止日期：113 年 8 月 19 日

2024(113)年 郵輪船期預報	母港		掛靠港		總計	
	艘次	萬人次	艘次	萬人次	艘次	萬人次
基隆港	312	62.1	85	13.9	397	76.0
高雄港	30	5.4	35	4.0	65	9.4
花蓮港	-	-	12	1.7	12	1.7
蘇澳港	-	-	6	0.2	6	0.2
國際商港小計	342	67.5	138	19.8	480	87.3
澎湖港	-	-	10	0.9	10	0.9
臺灣港群總計	342	67.5	148	20.8	490	88.3

資料來源：港務公司。

表 4 114 年郵輪船期預報情形

截止日期：113 年 8 月 19 日

2025(114)年 郵輪船期預報	母港		掛靠港		總計	
	艘次	萬人次	艘次	萬人次	艘次	萬人次
基隆港	332	59.5	119	16.8	451	76.3
臺中港	0	0	2	0.1	2	0.1
高雄港	8	1.9	52	5.3	60	7.2
花蓮港	0	0	44	5.9	44	5.9
蘇澳港	0	0	0	0	0	0
國際商港小計	340	61.4	217	28.1	557	89.5
澎湖港	0	0	2	0.1	2	0.1
臺灣港群總計	340	61.4	219	28.1	559	89.6

資料來源：港務公司。

綜上，港務公司 109 至 111 年度郵輪收入因受疫情影響而大幅減少，嗣至 112 年度雖疫情趨緩，惟因各國積極爭搶疫後觀光潮，爰推出郵輪靠泊優惠方案因應，由於相關營運成本仍需支應，致 109 至 112 年度各年度郵輪業務均為營業損失，113 年截至 7 月底亦持續虧損；港務公司除推出優惠措施，亦加強國際行銷並持續優化旅運設施，據 113 年 8 月 19 日統計資料，國際商港郵輪預報 114 年度艘次、旅客人次均可恢復至疫情前最高峰(108 年度)8 成水準，允宜積極辦理並適時檢討辦理成效，以改善郵輪業務之營運狀況。

十、港勤公司辦理拖船汰舊換新計畫，預估稅後淨利獲利逐年減少，允宜研謀提升獲利之相關措施，俾使營運績效穩健成長

港勤公司 114 年度預算案編列「勞務收入-港灣收入-曳船收入」15 億 9,837 萬 5 千元，「勞務成本-港灣費用」項下曳船成本 11 億 9,191 萬 5 千元²⁴，收入、成本相抵後曳船利益為 4 億 646 萬元。經查：

(一)近年曳船營運概況

港勤公司主要營運項目為曳船業務，114 年度編列曳船收入 15 億 9,837 萬 5 千元、曳船時數 6 萬 385 小時，均較 110 至 112 年度決算數及 113 年度預算案數為高(詳表 1)，據公司說明，主要係高雄港洲際貨櫃中心第二期啟用，船舶大型化趨勢、船舶靠港曳船時數增加所致。

表 1 港勤公司 110 至 114 年度曳船業務之營運量值表

年度	營運量(小時)	平均單價(新臺幣元)	營運值(新臺幣千元)
110	53,602	26,160.26	1,402,242
111	58,248.5	24,136.98	1,405,943
112	59,729	26,487.67	1,582,082
113	58,427	26,913.11	1,572,452
114	60,385	26,469.74	1,598,375

說明：110 至 112 年度為決算數，113 及 114 年度為預算案數。

資料來源：港勤公司 114 年度預算案之 5 年來主要營運項目量值明細表。

(二)近年曳船業務收益情形

港勤公司曳船收入、成本相抵後之曳船利益，由 110 年度 3 億 5,655 萬 6 千元逐年增加至 112 年度 4 億 6,787 萬 4 千元，113 年度預算案亦增加至 5 億 7,341 萬元，惟 114 年度曳船利益編列 4 億 646 萬元，較 113 年度預算案數減少 1 億 6,695 萬元(減幅 29.12%)(詳表 2)，據港勤公司說明，主要係執行拖船

²⁴ 曳船成本係港勤公司由「勞務成本-港灣費用」依業務拆分，並未單獨列於預算案。

汰舊換新計畫，新購多艘拖船致折舊費用增加所致。

表 2 港勤公司 110 至 114 年度曳船業務收益情形

單位：新臺幣千元；%；百分點

年度	曳船收入(1)	曳船成本(2)	曳船利益 (1)-(2)	曳船成本率 (2)/(1)
110 決算數	1,402,242	1,045,686	356,556	74.57
111 決算數	1,405,943	1,044,500	361,443	74.29
112 決算數	1,582,082	1,114,208	467,874	70.43
113 預算案數	1,572,452	999,042	573,410	63.53
114 預算案數	1,598,375	1,191,915	406,460	74.57

資料來源：港勤公司；本中心整理。

(三)港勤公司自 113 年起辦理拖船汰舊換新計畫，並預計未來 5 年稅後淨利逐年減少

據港勤公司說明，按拖船使用年限依規定為 12 年，由於老舊拖船油耗高、馬力不足及安全性等問題，爰自 113 年辦理汰舊換新計畫，規劃於 113 至 116 年購置新船以汰換 7 艘船齡達 30 年以上之拖船(詳附表 3)，估計購船總經費 23 億元；另預估 113 至 117 年度稅後淨利逐年減少，由 113 年度 4.28 億元逐年降至 117 年度 2.28 億元，並推算未來 113 至 117 年度營運活動所產生之自有現金，扣除各年度造船支出後，至 117 年底期末現金及約當現金餘額 23.69 億元(詳表 4)，至該汰換計畫對公司財務業務之影響部分，預計 113 至 117 年因折舊費用逐年增加，使得年度營業支出隨同增加，另因該計畫係性質屬汰舊換新計畫，故並不影響營業收入。

表 3 港勤公司 113 至 116 年規劃辦理船舶購置及更新計畫

年度	馬力(HP)	艘	配置地點	汰換船舶
113	6400	1	高雄港	臺港 14402 號拖船(已報廢)
	3200	1	基隆港	臺港 13302 號拖船(已報廢)
	3200	1	蘇澳港	臺港 13202 號拖船(80 年建造)
114	6400	1	高雄港	臺港 13301 號拖船(83 年建造)
	3200	1	基隆港	臺港 13303 號拖船(84 年建造)
115	3200	1	蘇澳港	臺港 12501 號拖船(81 年建造)
116	3200	1	花蓮港	臺港 13203 號拖船(82 年建造)

資料來源：港勤公司。

表 4 港勤公司預計未來營運活動現金及造船資金需求

單位：億元

項目/年度	113	114	115	116	117	合計
本期稅後淨利	4.28	3.63	3.05	2.51	2.28	15.75
提列特別公積 A	0.96	1.63	1.37	1.13	1.03	6.12
本期折舊 B	3.24	3.30	4.07	4.61	4.84	20.06
當期營運活動現金 C=(A+B)	4.2	4.93	5.44	5.74	5.87	26.18
造船預算需求 D	2.7	10.8	5	3	1.5	23
期末現金及約當現金 E=上期期末+C-D	22.01	16.14	16.58	19.32	23.69	

- 說明：1. 「本期稅後淨利」係依據「國際商港港埠業務費之項目及費率上限標準表」及國際商港船舶進出及移船艘次估列。
 2. 「提列特別公積」係按稅後淨利扣除 10%法定公積後，114 年起提列特別公積 50%。
 3. 「本期折舊」係依 113 年 7 月執行數並配合後續預計船舶驗收入帳期程推估。
 4. 「期末現金及約當現金」以 112 年決算期末現金及約當現金推估。

資料來源：港勤公司。

綜上，港勤公司主要營運項目為曳船業務，且 110 至 113 年度曳船收入及曳船利益均逐年成長，惟至 114 年度雖預計曳船收入為近 5 年(110 年度起)新高，惟曳船利益未增反減，主要係辦理拖船汰舊換新計畫提列折舊費用所致，並預估公司稅後淨利由 113 年度 4.28 億元逐年降至 117 年度 2.28 億元，允宜研謀提升獲利之相關措施，俾使公司營運績效穩健成長。

一一、天使輪案代追償款達 2.66 億元，允宜持續研謀收回款項之可行措施並積極辦理；另天使輪部分沉沒船體尚未移除，允宜管控移除進度

帛琉籍貨櫃船天使輪 112 年 7 月於高雄港外海沉沒，截至 113 年 7 月底止，港務公司處理天使輪案產生之待追償款共計 2 億 6,631 萬 4 千元²⁵(詳表 1)，經查：

²⁵ 據港務公司說明，截至 113 年 7 月底止，對天使輪案代墊款為 2 億 6,631 萬 4 千元，其中包含尚未入帳之所失利益(打撈貨櫃吊掛及放置於港務公司自營櫃場後線場地費)396 萬 7 千元。

(一)天使輪沉沒事件之善後處理及追償進度

據港務公司說明，帛琉籍貨櫃船天使輪 112 年 7 月於高雄港外海沉沒，其於天使輪案發後多次以書面要求天使輪船東應積極處理相關善後事宜，惟船東及保險公司均未出面處理，爰依商港法第 13 條及第 39 條規定²⁶，委由海事工程業者進行落海貨櫃打撈移除及船體殘油抽除作業，相關費用均一併向船東求償，謹就待追償金額及辦理情形說明如下：

1. **待追償金額：**截至 113 年 7 月底，港務公司預估天使輪善後待追償款共計 2 億 6,631 萬 4 千元，主要包括部分船體移除工程、落海貨櫃打撈作業及油污處理費 2 億 4,969 萬 1 千元及委任律師費 1,128 萬 6 千元等(詳表 1)；另除前揭待追償款外，因該事件致高雄港錨區部分水域無法營運使用所衍生之營運損失，截至 113 年 7 月底為 3,748 萬 7 千元，將持續計算至完成沈船部分船體移除作業後，併前揭代墊款項向船方求償。
2. **追償進度：**據港務公司 113 年 8 月 29 日說明，其委任之本國及英國律師持續研擬對船東或保險公司協商及求償之妥適做法，以期能就上述待追償款 2 億 6,631 萬 4 千元及營運損

²⁶ 商港法第 13 條第 1 項規定：「商港區域內之沉船、物資、漂流物，其打撈、清除應經商港經營事業機構、航港局或指定機關同意；所有人不依商港經營事業機構、航港局或指定機關公告或通知之限期打撈、清除者，由商港經營事業機構、航港局或指定機關打撈、清除。所有人不明，無法通知者，亦同，同條第 2 項規定：「商港區域內之沉船、物資、漂流物之位置，在港口、船席或航道致阻塞進出口船舶之航行、停泊，必須緊急處理時，得逕由商港經營事業機構、航港局或指定機關立即打撈、清除。」；同法第 39 條第 1 項規定：「船舶在商港區域內發生海難或因其他意外事件，致污染水域或有污染之虞時，船長及船舶所有人應即採取措施以防止、排除或減輕污染，並即通知商港經營事業機構、航港局或指定機關。」，同條第 2 項規定：「船長及船舶所有人未依前項情形採取措施或污染有擴大之虞時，商港經營事業機構、航港局或指定機關得逕行採取必要之應變措施；其因應變或處理措施所生費用，由該船舶所有人負擔，在未繳清費用前，得禁止該船舶所屬公司其他船舶入出港。」

失向船方求償，並經律師評估對船東及船體險公司追償而受償之機會已近乎無，故將朝向與船東互保協會(以下簡稱 P&I) 進行和解協商方式辦理，由於 P&I 所屬公司位於挪威，若和解未果，將向挪威金管會或挪威法院提出向 P&I 追償，或進一步提起訴訟，允宜持續研謀收回款項之可行措施並積極辦理，以保障公司權益。

表 1 有關天使輪善後預估待追償款項明細表 單位：新臺幣千元

項次	待追償款明細	金額
1	部分船體移除工程、落海貨櫃等船上物品搜索打撈移除作業費、油汙處理等	249,691
2	行政相關費用	1,134
3	委任律師費(含待核銷 7,909 千元)	11,286
4	打撈貨櫃放置於南星計畫區之高群公司空地費	186
5	打撈上岸之貨櫃行使留置權拍賣之公證費	50
6	所失利益(未入帳)，打撈貨櫃吊掛及放置於港務公司自營櫃場後線場地費	3,967
合計		266,314

資料來源：港務公司；本中心整理。

(二) 天使輪船體沉沒於錨區海床久未移除，增加港區航行風險

經審計部查核發現，天使輪船體沉沒於高雄港 50 公尺深之海床，截至 113 年 4 月底，沉船已逾 9 個月尚未移除，影響港區船舶航行安全²⁷。據港務公司說明，有關沉船部分船體移除作業，考量沈船位處於港外水域，海象較不穩定，且水深平均為 50 公尺，廠商應具高度整合資源之專業服務，爰以評選方式選出優勝廠商委託辦理，並已於 113 年 8 月 14 日完成採購決標及於 113 年 9 月動工，預計 114 年 1 月完工，另處理部分船體移除作業相關支出，亦屬訴訟案之追償範疇，允宜管控船體移除作業之執行進度，俾儘早回復港區航行安全。

綜上，截至 113 年 7 月底止，港務公司就帛琉籍貨櫃船天使

²⁷ 審計部 112 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告營業部分，乙-282 頁。

輪於高雄港外海沉沒處理善後產生之待追償款 2 億 6,631 萬 4 千元，已委託本國及英國律師研議追償事宜，並經律師評估，擬先朝向與 P&I 進行和解協商方式辦理，允宜持續研謀收回款項之可行措施並積極辦理；另天使輪部分船體沉沒於高雄港錨區海床久未移除，港務公司已於 113 年 9 月動工，並預計 114 年 1 月完工，允宜管控船體移除作業之執行進度，俾儘早回復港區船舶之航行安全。

參、固定資產之建設、改良、擴充方面

一二、港務公司積極擴大離岸風電專區，允宜汲取經驗並持續掌握業者實務運作狀況及困難，研謀相關因應措施，俾使我國離岸風電政策順利推展

港務公司為配合我國發展離岸風電政策，114 年度於「國際商港未來發展及建設計畫(111-115 年)-港務公司辦理部分」項下分別編列「臺中港 37 號、38 號碼頭新建工程」10 億 3,880 萬元及「高雄港洲際 A6 碼頭及後線土地填築工程-碼頭新建部分」5 億 8,557 萬 4 千元，共 16 億 2,437 萬 4 千元。經查：

(一)臺中港及高雄港配合政府離岸風電政策建置相關港埠設施

「國際商港未來發展及建設計畫(111-115 年)」第 1 次修正計畫²⁸包含為配合政府離岸風電發展期程新增相關建設計畫，其中由港務公司負擔之工程，計有「臺中港 37、38 號碼頭新建工程」35 億元及「高雄港洲際 A6 碼頭及後線土地填築工程-碼頭新建部分」19 億 2,787 萬 2 千元(詳表 1)。

²⁸ 「國際商港未來發展及建設計畫(111-115 年)」經行政院於 110 年 10 月核定在案，嗣為配合政府離岸風電政策等，復經行政院於 111 年 11 月核定第 1 次修正計畫。

表 1 「國際商港未來發展及建設計畫(111-115 年)」臺中港及高雄港
離岸風電相關計畫

單位：新臺幣千元

計畫名稱	總經費	111-115 年		114 年度		預算別
		計畫經費	期程(年)	起	迄	
臺中港 37、38 碼頭新建工程	3,500,000	3,500,000	111	114	1,038,800	港務公司
臺中港新建填方區工程計畫-風電用地	2,013,452	1,384,164	112	117	621,420	航港建設基金
小計	5,513,452	4,884,164			1,660,220	
高雄港洲際 A6 碼頭及後線土地填築工程-碼頭新建部分	1,927,872	1,927,872	111	114	585,574	港務公司
高雄港洲際 A6 碼頭及後線土地填築工程-土地填築部分	100,374	100,374	111	114	350,404	航港建設基金
小計	2,028,246	2,028,246			935,978	
合計	7,541,698	6,912,410			2,596,198	

說明：「高雄港洲際 A6 碼頭及後線土地填築工程」刻辦理計畫變更，其中「碼頭新建部分」，係配合離岸風電業者營運需求延長碼頭長度，計畫期程自 111 至 114 年調整為 111 至 115 年，總經費由 19 億 2,787 萬 2 千元調整為 23 億 4,753 萬 5 千元，至「土地填築部分」，係為提升該區域水域靜穩度新增辦理擋浪突堤及配合碼頭延長之後線填地，計畫期程自 111 至 114 年調整為 111 至 115 年，總經費由 1 億 37 萬 4 千元調整為 6 億 4,345 萬 8 千元，修正後分年經費 114 年度為 3 億 5,040 萬 4 千元，以上修正刻併入「國際商港未來發展及建設計畫(111~115 年)第 2 次修正計畫書」，並據港務公司 113 年 9 月 20 日說明，該修正計畫書於 113 年 9 月 6 日函報交通部，截至 113 年 11 月 4 日止，於行政院審核中。

資料來源：港務公司、航港局航港建設基金 114 年度預算案提供資料、「國際商港未來發展及建設計畫(111-115 年)」第 1 次修正計畫核定本、「國際商港未來發展及建設計畫(111-115 年)」第 2 次修正計畫書(截至 113 年 11 月 4 日止，交通部函報行政院審核中)；本中心整理。

(二)臺中港及高雄港離岸風電相關計畫港務公司部分之預算編列及執行情形

「臺中港 37 號、38 號碼頭新建工程」112 年度預算數及 113 年截至 7 月底分配數分別為 4.66 億元及 8.79 億元，按可支用預算數²⁹計算之執行率分別為 99.98%及 113.03%；「高雄 A6

²⁹ 據港務公司說明，可支用預算數=以前年度保留數+本年度預算數+本年度奉准先行辦理數+調整數；調整數，係專案計畫得在同一計畫已列預算總額內調整容

碼頭後線土地填築工程-碼頭新建部分」112 年度預算數及 113 年截至 7 月底分配數分別為 6.78 億元及 3.3 億元，按可支用預算數計算之執行率分別 99.81%及 163.55%，故 112 年度預算執行率已近 100%，113 年度截至 7 月底止之預算執行情形並大幅超前。

表 1 「國際商港未來發展及建設計畫(111-115 年)」臺中港及高雄港離岸風電相關計畫預算編列及執行情形 單位：新臺幣千元；%

年度/計畫別		臺中港 37 號、38 號碼頭新建工程	高雄 A6 碼頭後線土地填築工程-碼頭新建部分	合計
111	年度預算	0	92,787	92,787
	可支用預算數	0	62	62
	決算數	0	32	32
	執行率	0	51.61	51.61
112	年度預算	466,000	678,362	1,144,362
	可支用預算數	1,344,000	678,362	2,022,362
	決算數	1,343,789	677,067	2,020,856
	執行率	99.98	99.81	99.93
113	預算案數	1,217,000	571,149	1,788,149
	可支用預算數	1,087,200	546,149	1,633,349
	1-7 月分配數	879,000	330,000	1,209,000
	1-7 月執行數	993,548	539,708	1,533,256
	1-7 月執行率	113.03	163.55	126.82
114	預算案數	1,038,800	585,574	1,624,374

說明：可支用預算數=以前年度保留數+本年度預算數+本年度奉准先行辦理數+調整數；調整數，係專案計畫得在同一計畫已列預算總額內調整容納；若為一般建築及設備，得在當年度預算總額內調整容納者。

資料來源：港務公司；本中心整理。

(三)臺中港及高雄港離岸風電專區招商情形

截至 113 年 7 月底止，臺中港離岸風電專區可出租土地面積 130.9 公頃³⁰已全數出租，高雄港離岸風電專區可招商土地面積 50.6 公頃，亦已全數出租。據港務公司說明，臺中港刻配合

納；若為一般建築及設備，得在當年度預算總額內調整容納者。

³⁰ 臺中港離岸風電專區可出租土地面積 130.9 公頃，其中包含臺中港工業專業區(II)公共道路 7.7 公頃。

經濟部公告第 3 階段區塊開發規格，每年設置容量 1.5GW³¹ 共 3 個風場，據以規劃 3 個預組裝基地，每一基地配置 400m 碼頭、30 公頃土地，並推動聚落區域化，刻正辦理「臺中港 37、38 碼頭新建工程」及「臺中港新建填方區工程計畫-風電用地」，至高雄港部分，高雄港洲際 A6 碼頭工程案刻正辦理中，預計未來可提供 2 座側靠重件碼頭及 1 座重件艀靠碼頭，碼頭及後線新生地造地面積約為 8 公頃，預計 114 年 3 月底完工。

表 3 臺中港及高雄港離岸風電專區招商概況表 單位：公頃

港區	類別	碼頭或專業區	可出租面積	承租面積	使用業者
臺中港	預組裝	5A、5B 號 碼頭	7.7	7.7	台電風場、允能風場
		36 號碼頭	17	17	沃旭、彰芳二期暨西島、中能
		107 號碼頭	3	3	彰芳一期、富崙、海龍
	暫時支援	21 號碼頭	1.2	1.2	允能風場
	國產化專區	工業專業區(II)	107.3	107.3	永冠、西門子、世紀樺欣、天力、海龍、暫時支援台電使用、公共道路
	海纜運維	2 號碼頭後線	2.4	2.4	東方風能、明舒 (簽約中)
	小計		130.9	130.9	
高雄港	風機基樁組裝	75 號碼頭後線 A 區場地	0.5	0.5	銘榮元實業
	離岸風電相關機器設備組裝、堆儲及製造	洲際貨櫃中心第一期 A5-A(部分區域)、A5-D 及 A5-E 單元土地	5.4	5.4	俊鼎機械廠
		南星自貿港區 A5、A6、A9 及 D1 單元土地	10.7	10.7	俊鼎機械廠
		洲際貨櫃中心第一期計畫後線 A6-A 土地	18.3	18.3	華新麗華
		洲際貨櫃中心第一期計畫後線 A6-B 土地	15.7	15.7	洲鉅風電能源
	小計		50.6	50.6	
合計		181.5	181.5		

說明：臺中港工業專業區(II)可出租面積，包含公共道路 7.7 公頃，另該區

³¹ GW=10 億瓦。

暫時支援台電使用(6.2 公頃)，係出租台電公司作為一期灰塘去化煤灰待處理之用地。

資料來源：港務公司；本中心整理。

綜上，臺中港及高雄港離岸風電專區截至 113 年 7 月底止，所有可承租土地已全數出租，為配合經濟部離岸風電發展策略之需求刻辦理「臺中港 37、38 碼頭新建工程」等 2 項計畫，112 年度預算執行率已近 100%，113 年度截至 7 月底之執行率亦大幅超前，鑒於臺中港於 110 年間發生離岸風電作業所需港口基礎設施不足，部分風機重件無法進行陸地運輸，經公司優化相關運輸設施並與業者協調³²始予改善，允宜於積極擴大離岸風電專區之際，持續掌握業者實務運作狀況及所遇困難，研謀因應措施，以使我國離岸風電產業順利推展。

一三、高雄港旅運中心追加工程經費且招商情形未如預期，允宜擲節開支，並就已開發面積滾動檢討利用方式及招商計畫，以改善資產使用效能

港務公司 114 年度於「一般建築及設備計畫」項下「高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程」編列 1 億 9,940 萬 6 千元，用以辦理高雄港埠旅運中心細部裝修及建置智慧化應用設備，原工程經費 4.35 億元，於 114 年度追加經費至 8 億 2,440

³² 審計部前對港務公司出具之審核意見表示(審計部 111 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告營業部分，乙-268 至 269 頁)，離岸風機朝大型化趨勢發展，而(1)臺中港港區橋梁承载力不足，部分風機重件無法進行陸地運輸；(2)隨離岸風場施工進度推進，臺中港口空間可能不足容納大型風機重件，港口亦可能雍塞。據港務公司 113 年 8 月 29 日說明，已積極辦理運輸路線相關設施優化工程(包括暫時移除中央分隔島、圍牆、路燈、號誌燈、圓環等)，俾利風電重件順利運送，目前除機艙因重量超過橋梁負荷之外，其他風電零組件皆可進行陸上運輸。(2)有關利用海運運輸機艙的作業，與業者雙方溝通後，採延長晚間作業時間由夜間 11 點提前至 9 點運輸，111 年西門子已順利完成 76 座運輸。目前臺中港正進行南填方區的工程，俟完成後，業者可將南填方區作為機艙等零組件的暫時儲放區，工作船靠泊後，即可進行作業，大幅改善必須停等之情況，爰未來將依個案實際需求滾動協商處理。

萬 6 千元(增幅 89.52%)。經查：

(一)高雄港旅運中心截至 113 年 7 月底止，已投入建設經費 52.98 億元

高雄港旅運中心於 112 年正式啟用，依功能用途區分為裙樓及塔樓，裙樓屬旅運設施，提供旅客搭船通關服務機能並規劃附屬商業空間，塔樓為 15 層樓辦公空間，規劃由港務公司進駐及對外招商。高雄旅運中心已完成及辦理中之建設項目：「高雄港客運專區建設計畫」總經費 45 億 1,700 萬元，已於 111 年完工³³；「高雄港旅運中心空間及公共設施調整工程」總經費 5 億 8,000 萬元，已於 113 年完成驗收；「高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程」，總經費 8 億 2,440 萬 6 千元，辦理期間 112 至 115 年，故高雄港旅運中心預計投入建設經費 59 億 2,140 萬 6 千元，且截至 113 年 7 月底止，已投入經費(累計執行數)52 億 9,839 萬 7 千元(詳表 1)。

表 1 高雄港旅運中心相關建設經費概況表

單位：新臺幣千元

項目	期間(年)	計畫(工程)總經費	截至 113 年 7 月底累計執行數
高雄港客運專區建設計畫	99-110	4,517,000	4,517,000
高雄港旅運中心空間及公共設施調整工程	111-112	580,000	528,962
高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程	112-115	824,406	252,435
合計		5,921,406	5,298,397

說明：本表未包含港務公司辦公室搬遷外包費 1,932 千元。
資料來源：港務公司；本中心整理。

(二)「高雄港旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程」於 114 年度追加經費 3.89 億元，增幅 89.52%

「高雄港旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程」，原工

³³ 「高雄港客運專區建設計畫」經 5 次修正，計畫期程延至 110 年 12 月，惟於 111 年 8 月甫取得使用執照。

程經費 4 億 3,500 萬元，辦理期程 112 至 113 年，於 114 年度追加經費 3 億 8,940 萬 6 千元，增幅 89.52%，並延長辦理期程為 112 至 115 年，據港務公司說明，原規劃工程範疇未包含裙樓(詳表 2)，由於裙樓屬旅客通關服務及民眾開放空間，為提升服務品質，新增辦理室內裝修及智慧化建設，包含新設旅客服務中心、戶外廁所、監控設施、智慧門禁及公播系統等，並對室內照明、各空間整體環境營造及指標進行優化，且設有多國語言同步翻譯機，另就塔樓部分配合空間使用辦理機電、消防、空調相關設施。截至 113 年 7 月底止，該工程累計執行率 91.69%，據港務公司說明，刻辦理估驗計價中，將持續督促廠商辦理(詳表 3)。

表 2 「高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程」總經費及辦理期程變動表 單位：新臺幣千元

項目	原規劃		變更規劃	
	總經費	辦理期程	總經費	辦理期程
高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程	435,000	112-113	824,406	112-115

說明：追加經費 3 億 8,940 萬 6 千元：裙樓部分，新增智慧化應用設備等經費 3 億 6,369 萬 6 千元，及塔樓部分，配合空間配置檢討新增消防及空調調整工程經費 2,571 萬元。

資料來源：港務公司；本中心整理。

表 3 「高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程」預算編列及執行情形概況表 單位：新臺幣千元

項目	總經費	截至 113 年度累計預算數	截至 113 年 7 月底		
			累計分配數	累計執行數	114 年度預算案數
高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程	824,406	435,000	275,323	252,435	199,406

資料來源：港務公司；本中心整理。

(三)高雄港旅運中心招商情形未如預期

高雄港旅運中心於 112 年初正式啟用，規劃部分樓層供港

務公司進駐辦公使用，部分對外招租，謹就其招商情形，說明如下：

1. 截至 113 年 7 月底止，已完成招商面積未達 5 成：高雄港旅運中心截至 113 年 7 月底止，完成招商面積 4,451.19 平方公尺，占可招商面積 9,990.47 平方公尺之 44.55%(詳表 4)，故已完成招商面積未達 5 成。據港務公司說明，港埠大樓 4 至 7 樓辦公空間尚未完成招商之原因，主要係旅運中心周邊特貿 1、2 及特文 4 等土地(約 8.37 公頃)目前多為尚未開發之素地，仍處於規劃招商階段，整體區域活動人流與商圈尚未成形，基本生活機能仍待建立，業者進駐之誘因略顯不足所致。

表 4 高雄港旅運中心截至 113 年 7 月底止招商概況表

單位：平方公尺；新臺幣千元

標的	編號或樓層	可招商面積	預計年租金收入	112.12.31		113.7.31		招租情形
				完成招商面積	實際租金收入	完成招商面積	實際租金收入	
旅運大樓(裙樓)	2樓	121.00	289	121.00	40	121.00	87	招商完成
	懸挑區A、B區	1,300.00	1,800	1,300.00	0	1,300.00	0	招商完成
港埠大樓(塔樓)	4樓	1,364.01	-	0	-	0	-	尚未完成招商
	5樓	1,374.10	-	0	-	0	-	尚未完成招商
	6樓	1,471.11	-	0	-	0	-	尚未完成招商
	7樓	1,330.06	-	0	-	0	-	尚未完成招商
	10樓	1,091.47	5,608	1,091.47	0	1,091.47	2,795	招商完成
地下停車場	地下1層、2層	1,938.72	2,400	1,938.72	324	1,938.72	1,144	招商完成
合計		9,990.47	10,097	4,451.19	364	4,451.19	4,026	

資料來源：港務公司。

2. 高雄港旅運中心招商情形欠佳，不敷支應營運成本：據審計部審核報告³⁴，高雄港旅運中心招商情形欠佳，租金收入與規劃存有極大落差，不敷支應相關營運成本。據港務公司說

³⁴ 審計部 112 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告營業部分，第乙-287 頁。

明，裙樓屬旅運設施，係為提供旅客搭船通關服務機能，招商空間無法極大化，惟仍於有限空間規劃附屬商業空間 1,421 平方公尺，以滿足旅客需求，且已全數完成招商，至塔樓為 15 層樓辦公空間，因高雄港旅運中心坐落行政院核定亞洲新灣區，港務公司配合高雄市政府 5G AIoT 政策及兼顧港務公司員工權益下，由港務公司及遠傳公司共計使用 9 層樓(3 樓及 8 樓至 15 樓)，其餘 4 樓至 7 樓辦公空間，將持續辦理招商作業。

綜上，高雄港旅運中心自 112 年度啟用，截止 113 年 7 月底止，已投入建設經費 52.98 億元，惟已完成招商面積未達 5 成，並經審計部查核表示，高雄港旅運中心招商情形欠佳，不敷支應營運成本，經港務公司說明，係因旅運中心周邊約多為尚未開發之素地，業者進駐塔樓誘因不足所致，另於 114 年度「高雄港埠旅運中心辦公裝修及智慧化應用統包工程」追加經費 3.8 億元(增幅 89.52%)持續優化裙樓之旅運設施，故為避免政府投入大量建設經費，惟發生資產持續閒置之情事，允宜擲節開支，並就已開發面積滾動檢討利用方式及招商計畫，以改善資產使用效能。

(分機：8669 馬佳琪)