臺灣港務股份有限公司112年度營業決算評估報告目錄

頁次

一、我國國際商港貨櫃量近5年來減幅11.12%，允宜滾動檢討各項因應措施之辦理成效，以提升我國國際商港競爭力---------- 1

二、港務公司112年度郵輪營業損失為108年度以來新高，允宜審慎評估優惠補助措施之辦理成效，以促進我國郵輪產業之發展---------- 3

三、台源投控公司截至112年底認列新南向國家公司之轉投資收益僅達估計數1成，允宜督促該公司積極辦理，以順利拓展航運網路---------- 5

臺灣港務股份有限公司112年度營業決算評估報告

一、我國國際商港貨櫃量近5年來減幅11.12%，允宜滾動檢討各項因應措施之辦理成效，以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)112年度「棧埠收入」項下「裝卸收入」決算數47億3,396萬3千元、「貨櫃業務收入」決算數24億4,435萬3千元，裝卸業務收入合計決算數為71億7,831萬6千元，較預算數71億4,840萬5千元增加2,991萬1千元(增幅0.42%)；裝卸業務貨櫃量實際值為1,359.7萬20呎標準貨櫃(以下簡稱TEU)，較營運目標1,534萬TEU減少174.3萬TEU(減幅11.36%)。經查：

(一)我國國際商港貨櫃量近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概減少至112年度1,359.7萬TEU，近5年來減幅11.12%，其中112年度較111年度減幅7.45%，為108年度以來之最大減幅(詳表1)，據港務公司說明，112年度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%，造成全臺貨櫃量因而衰減。

表1 我國國際商港108至112年度貨櫃裝卸量概況表

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 A	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 B	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B-A	-170.1	**-11.12**	7.8	5.36	-159.5	**-15.29**	-18.4	-10.26	-0.2	-0.12

說　　明：1.總計除表列4商港外，並含蘇澳港及安平港。

2.108至112年度各年度增減率係與上一年度相較；「108-112變動」增減率則係112與108年度相較。

資料來源：港務公司；本中心整理。

(二)高雄港貨櫃量112年減幅較其他鄰近主要競爭港口為深

高雄港貨櫃量由108年度1,042.9萬TEU概下降至112年度883.4萬TEU,近5年來減幅15.29%(詳表1),另高雄港2023年世界排名為第17名，雖較2022年第18名前進1名，惟112年度貨櫃量較111年度跌幅6.93%，該跌幅規模較鄰近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，加以，我國產業外移到中國、東南亞，以及我國產業轉型為高科技，惟高科技產品多採空運等綜合因素影響，使得高雄港櫃量逐漸衰退[1]。

據港務公司說明，有關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(興建高雄港第七貨櫃中心，以提升高雄港深水碼頭量能)、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措施。

表2 高雄港及其競爭港口近3年貨櫃量及國際排名情形

單位：萬TEU；%

年度/港別	110		111		112		
	排名	貨櫃裝卸量	排名	貨櫃裝卸量	排名	貨櫃裝卸量	較上期增減率
高雄港	17	986.4	**18**	949.2	**17**	883.4	**-6.93**
廈門港	13	1,204.6	14	1,243.5	13	1,255.4	0.96
胡志明市港	22	795.6	23	790.5	25	739.8	-6.41
蓋梅港	32	538.5	32	559.3	34	548.3	-1.97
海防港	28	548.9	31	562.9	33	556.8	-1.08
馬尼拉港	38	497.6	34	547.4	36	520.9	-4.84

資料來源：港務公司；本中心整理。

[1] 資料來源，孫榮，高雄港貨櫃重配置 翻轉逆勢再現風華，航貿週刊，112年4月7日，https://shippingdigest.tw/news/20230407n4/(最後瀏覽日:114年3月17日)。

綜上，我國國際商港整體貨櫃量由 108 年度 1,529.8 萬 TEU 概減少至 112 年度 1,359.7 萬 TEU，近 5 年來減幅 11.12%，其中高雄港貨櫃量 112 年度減幅 6.93%，較鄰近其他主要競爭港口減幅為深，港務公司並以擴大航商營運基地、強化碼頭軟硬體建設及辦理行銷獎勵方案等措施因應，允宜滾動檢討辦理成效，以提升我國國際商港競爭力。

二、港務公司 112 年度郵輪營業損失為 108 年度以來新高，允宜審慎評估優惠補助措施之辦理成效，以促進我國郵輪產業之發展

港務公司 112 年度「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)決算數分別為 248 萬 5 千元及 2,246 萬 9 千元，郵輪收入合計決算數 2,495 萬 4 千元，較預算數 1 億 620 萬 7 千元減少 8,125 萬 3 千元(減幅 76.50%)。經查：

(一)112 年度郵輪停靠艘次恢復至疫情前 4 成水準

我國 108 年度郵輪停靠艘次及旅客人次分別為 667 艘次及 105 萬 1 千人次，嗣受嚴重特殊傳染性肺炎(COVID-19)疫情影響，109 至 110 年度郵輪業務逐年減少，至 111 年 10 月 24 日中央疫情指揮中心宣布開放郵輪後，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 艘次、48 萬 5 千人次，該艘次及人次分別回復至疫情前(108 年度)43.33%及 46.16%水準(詳表 1)。

表 1 我國國際商港 108 至 112 年度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 A	**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 B	**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
112與108相比(B/A)	**43.33%**	**46.16%**	23.87%	30.43%	229.31%	200.30%	-	-	140.00%	154.41%

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；本中心整理。

(二)112年度郵輪業務營運虧損持續增加，創108年度以來新高

港務公司108年度郵輪收入2億8,911萬9千元，109至111年度因受COVID-19疫情及相關管制措施影響，致郵輪收入逐年降低至111年度之671萬8千元，且港務公司於疫情期間仍持續辦理優化港埠旅運設施等計畫，並需配合相關單位提供郵輪旅客安全衛生之旅遊環境，因相關成本仍無法免除，使得109至111年度產生營業損失，且介於6,675萬7千元至8,089萬7千元;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[2]，使得112年度營業損失達1億6,562萬元，該損失為108年度以來新高(詳表2)。

另據港務公司說明，為爭取國際郵輪儘快復航臺灣，除持續精進我國旅運設施服務品質及提供郵輪靠泊優惠方案外，經由歷次與郵輪航商交流經驗，多數航商反映「郵輪的港口航線佈局著重城市觀光的知名度與吸引力」,爰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，並將積極辦理國際行銷招商。

[2] 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。

表 2 港務公司 108 至 112 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	108 決算數A	109 決算數	110 決算數	111 決算數	112 決算數B
郵輪收入	289,119	83,795	35,748	6,718	24,954
郵輪停泊收入	21,667	18,362	10,186	6,136	2,485
旅客服務費收入	259,634	62,998	24,456	281	19,732
旅客服務機械使用費收入	7,818	2,435	1,106	301	2,737
郵輪業務成本	280,816	164,692	102,505	73,484	190,574
直接成本	157,763	104,119	68,561	58,359	157,383
間接成本	123,053	60,573	33,944	15,125	33,191
郵輪業務營業損益	8,303	**-80,897**	**-66,757**	-66,766	**-165,620**

說　　明：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。

資料來源：港務公司；本中心整理。

綜上，我國 112 年度郵輪停靠艘次及旅客人次已回升至 COVID-19 疫情前(108 年度)4 成水準，惟港務公司 112 年度郵輪營業損失 1 億 6,562 萬元，且該損失創 108 年度以來新高，主要係因應各國爭搶疫後觀光潮，推出郵輪靠泊優惠方案所致，另據港務公司說明，經由歷次與郵輪航商交流經驗，多數航商反映「郵輪的港口航線佈局著重城市觀光的知名度與吸引力」，允宜審慎評估以優惠補助方式吸引遊輪來臺之辦理成效，以促進我國郵輪相關產業之發展。

三、台源投控公司截至 112 年底認列新南向國家公司之轉投資收益僅達估計數 1 成，允宜督促該公司積極辦理，以順利拓展航運網路

港務公司 112 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」項下對台源國際控股股份有限公司(以下簡稱台源投控公司)按權益法認列投資收益，決算數 787 萬 8 千元，較預算數 219 萬 2 千元增加 568 萬 6 千元(增幅 259.40%)，經查：

(一)港務公司投資台源投控公司概況

據港務公司說明，為拓展新南向市場，強化臺灣航運網絡與海外市場之連結，爰邀集國內航港及物流相關公民營業者共同合資於107年10月在新加坡成立台源投控公司；截至112年底，港務公司實際投入資金1億996萬2千元，持股比重36%，為台源投控公司最大股東[3]；另港務公司108至112年度認列台源投控公司投資收益介於5萬6千元至787萬8千元，概呈成長(詳表1)。

表1 港務公司108至112年度認列台源投控公司投資損益概況表

單位：新臺幣千元

年度	港務公司認列台源投控公司之投資損益		
	預算數	決算數	達成率
108	-537	2,008	-373.93%
109	280	**56**	20.00%
110	1,440	1,629	113.13%
111	1,512	2,977	196.89%
112	2,192	**7,878**	359.40%

資料來源：港務公司、108至112年各年度決算書；本中心整理。

(二)台源投控公司轉投資合資公司之實際辦理進度未如預期

據交通部107年7月11日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)[4]，台源投控公司將轉投資設立其他公司，以於新南向國家港口拓展航港相關業務，並說明如下：

1. **台源投控公司設立目的及預估收益**：該計畫規劃由台源投控公司於新南向國家港口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，於當地拓展其他貨櫃堆場營運據點，再逐步拓展至碼頭港口、倉儲物流等關聯業務，108年於印尼雅加達成立第1個據點，往後每半年於泰國、越南及

[3] 據港務公司說明，截至112年底止，該5家公司分別為港務公司(持股36%)、陽明海運股份有限公司(持股34%)、台灣航業股份有限公司(持股15%)、中華郵政股份有限公司(持股10%)，及德翔海運股份有限公司(持股5%)。

[4] 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」。

菲律賓成立合資公司[5]，並預估台源投控公司112年度認列轉投資收益3,016萬2千元(詳表2)。

表2 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[6]；本中心整理。

2.台源投控公司轉投資合資公司實際情形：截至112年底，台源投控公司分別於109及110年轉投資臺馬紅橋倉儲公司(下稱JMFD)及台源印尼股份有限公司(下稱FTI)等2家合資公司[7]，截至112年底台源控股公司累計認列投資收益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)，另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[8]。據港務公司說明，台源投控計畫書為107年訂定，時值全球景氣逐漸復甦，故設定每半年可於東南亞設立一家合資公司，惟嗣受COVID-19疫情影響，使得原訂計畫窒礙難行，

[5] 台源投控計畫書轉投資布局規劃略以(第30至31頁)，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。

[6] 台源投控計畫書第33至37頁。

[7] 據港務公司說明，該2合資公司為：臺馬紅橋倉儲公司(JMFD)，109年10月於馬來西亞設立，台源投控公司帳列「採用權益法認列之關聯企業及合資利益之份額」；台源印尼股份有限公司(FTI)，110年11月於印尼設立，台源投控公司帳列「成本衡量之金融資產」。

[8] 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。

在後疫情時代，透過全球供應鏈重組與分流，致投資活動趨於保守，但長期趨勢仍未改變，台源投控公司對於東南亞持續投資仍是未來布局的重點。

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。

綜上，港務公司 108 至 112 年度認列台源投控公司轉投資收益概逐年成長，惟據台源投控計畫書所列，台源投控公司預計 112 年底於新南向國家港口設立 4 家合資公司，惟實際僅轉投資 JMFD 及 FTI 等 2 家合資公司，且 109 至 112 年度累計認列轉投資合資公司 695 萬 3 千元，僅達計畫書估計數之 1 成，而港務公司同期間累計認列台源投控公司投資利益 1,254 萬元;據港務公司說明，主要係受 COVID-19 疫情影響，致原訂計畫窒礙難行，惟持續投資東南亞仍是未來布局的重點。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辦理並滾動檢討辦理成效，以順利拓展我國航運網路。

（分機：8669 馬佳琪）