

臺灣港務股份有限公司 113 年度營業決算評估報告目錄

頁次

一、高雄港 2024 年世界排名下滑至第 21 名，允宜持續研謀吸引國際航商來臺停 靠之相關措施，俾穩固我國商港國際地位-----	1
二、截至 113 年底，部分對外招商港埠設施出租率未達五成，允宜審慎評估未順 利招商原因，並研謀因應措施，俾提升資產使用效能-----	3
三、台源公司受疫情影響調整投資方向，允宜督促該公司朝原訂計畫目標辦理， 俾順利提升我國航運戰略地位-----	7

臺灣港務股份有限公司 113 年度營業決算評估報告

一、高雄港 2024 年世界排名下滑至第 21 名，允宜持續研謀吸引國際航商來臺停靠之相關措施，俾穩固我國商港國際地位

臺灣港務股份有限公司(下稱港務公司)113 年度「棧埠收入」項下「裝卸收入」決算數 48 億 6,258 萬 2 千元、「貨櫃業務收入」決算數 23 億 1,368 萬 8 千元，裝卸業務收入合計決算數為 71 億 7,627 萬元，較預算數 73 億 7,831 萬 1 千元減少 2 億 204 萬 1 千元(減幅 2.74%)；裝卸業務貨櫃量(下稱貨櫃量)實際值為 1,393.3 萬 20 呎標準貨櫃(以下簡稱 TEU)，較營運目標 1,535 萬 TEU 減少 141.7 萬 TEU(減幅 9.23%)。經查：

(一)我國國際商港 113 年度貨櫃量較 112 年度成長

我國國際商港貨櫃量 109 至 113 年度介於 1,359.7 至 1,545.5 萬 TEU 間，110 至 112 年度各年度貨櫃量與前一年度相比均為衰退，減幅介於 4.94%至 7.45%，113 年度增幅 2.47%，其中基隆港、高雄港及臺中港分別增幅 7.63%、4.46%及 0.19%，臺北港減幅 11%(詳表 1)，據港務公司說明，113 年度貨櫃量成長之原因，主要係我國 113 年度進口貿易量成長 2%，出口貿易量略減 0.04%，因內需市場隨景氣復甦而回升致全臺貨櫃量增加，另臺北港受海洋聯盟航商調整航線配置減少掛靠班次，致其貨櫃量較前 112 年度減少。

表 1 109 至 113 年度我國國際商港貨櫃裝卸量概況表

單位：萬 TEU(TEU：20 呎標準貨櫃)；%

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
109 年度	1,459.4	-	153.3	-	962.2	-	182.1	-	161.8	-
110 年度	1,545.5	-5.90	160.1	4.44	986.4	2.52	197.9	8.68	200.9	24.17
111 年度	1,469.2	-4.94	162.3	1.37	949.2	-3.77	178.5	-9.80	179.0	-10.90
112 年度	1,359.7	-7.45	153.3	-5.55	883.4	-6.93	161.0	-9.80	161.8	-9.61
113 年度	1,393.3	2.47	165.0	7.63	922.8	4.46	161.3	0.19	144.0	-11.00

說明：1. 本表「總計」為表列 4 個國際商港加計蘇澳港及安平港之合計數。
2. 本表 109 至 113 年度「增減率」為各年度與前一年度相比結果。
資料來源：港務公司；本中心整理。

(二)高雄港 2024 年貨櫃裝卸量世界排名下滑至第 21 名

近 5 年來我國國際商港整體貨櫃量自 109 年度 1,459.4 萬 TEU 下降至 113 年度 1,393.3 萬 TEU，共計減幅 4.53%(詳表 2)，主要係高雄港減少 39.4 萬 TEU、減幅 4.09%所致；另高雄港貨櫃量世界排名亦由 2023 年第 17 名下滑至 2024 年第 21 名(詳表 3)，據港務公司說明，主要係貨主預期輸美商品將課高關稅而提早出貨、美東港口罷工致貨物轉至美西港口、武裝份子攻擊紅海商船致貨物移轉至摩洛哥轉運，及中國大陸蘇州港變更櫃量統計方式等因素影響，使得高雄港 2024 年世界排名遭美國洛杉磯港、摩洛哥丹吉爾港，中國蘇州港及長灘港超越。

據學者研究，我國與鄰近 9 個國家¹間選擇彎靠港之狀況發現，我國在美洲航線比歐洲航線相對較為強勢²；另據媒體報導³及港務公司說明，國際權威船級社挪威船級社(Det Norske Veritas)發布「2025 年全球貨櫃港口排名」，經以「港口基礎環境」、「連接性與客戶價值」、「作業效率」、「永續程度」及「整體影響力」五大面向共計 35 項指標評比結果，高雄港名列全球第 9，顯示其於全球供應鏈體系中具重要戰略地位與持續成長動能。

表 2 113 與 109 年度相比我國國際商港貨櫃裝卸量變動表

單位：萬 TEU(TEU：20 呎標準貨櫃)；%

年度	總計	基隆港	高雄港	臺中港	臺北港
109 年度 A	1,459.4	153.3	962.2	182.1	161.8

¹ 資料來源，盧立昕、李宇欣、陳春益、賴威伸及巫柏蕙，「台灣與鄰近國家之航線靠灣分析」，航貿週刊 202411(2024/03)期。

² 共計有中國大陸、印尼、日本、馬來西亞、菲律賓、新加坡、南韓、泰國、越南等 9 國。

³ 李嘉興，DNV 公布 2025 全球貨櫃港口排名 高雄港躍升全球第 9 名，高雄港區新聞網，2026 年 1 月 18 日(最後瀏覽日 115 年 2 月 25 日)。

年度		總計	基隆港	高雄港	臺中港	臺北港
113 年度 B		1,393.3	165.0	922.8	161.3	144.0
113 與 109 年度相比	變動量 B-A	-66.10	11.70	-39.40	-20.80	-17.80
	增減率(B-A)/A	-4.53	7.63	-4.09	-11.42	-11.00

說明：本表「總計」為表列 4 個國際商港與蘇澳港及安平港之合計數。

資料來源：港務公司；本中心整理。

表 3 2021 至 2024 年度高雄港及其競爭港口貨櫃裝卸量及國際排名表

單位：萬 TEU(TEU：20 呎標準貨櫃)

港別	2021 年		2022 年		2023 年		2024 年	
	排名	貨櫃裝卸量	排名	貨櫃裝卸量	排名	貨櫃裝卸量	排名	貨櫃裝卸量
高雄港	17	986.4	18	949.2	17	883.4	21	922.8
廈門港	13	1,204.6	14	1,243.5	13	1,255.4	14	1,225.0
蘭查邦港	21	833.5	20	874.1	16	886.8	19	955.5
中國蘇州港	25	703.8	22	802.6	20	803.9	18	967.0
胡志明市港	22	795.6	23	790.5	25	739.8	22	915.8
蓋梅港	32	538.5	32	559.3	34	548.3	30	708.3
海防港	28	548.9	31	562.9	33	634.1	29	715.1
馬尼拉港	38	497.6	34	547.4	36	520.9	36	550.3

資料來源：港務公司。

綜上，我國 113 年度國際商港整體貨櫃裝卸量較 112 年度增加，其中高雄港增幅 4.46%，惟其貨櫃裝卸量世界排名於 2024 年下滑至第 21 名，鑒於學者分析我國在美洲航線較為強勢，另挪威船級社「2025 年全球貨櫃港口排名」以多項指標綜合評比後，高雄港排名第 9，位處世界前十大貨櫃港口之列，顯示高雄港具有一定競爭力，允宜持續利用我國港埠競爭優勢，研謀吸引國際航商來臺停靠之相關措施，以提升貨櫃裝卸量，俾穩固我國商港國際地位。

二、截至 113 年底，部分對外招商港埠設施出租率未達五成，允宜審慎評估未順利招商原因，並研謀因應措施，俾提升資產使用效能

港務公司對外招商港埠設施於 113 年度「租賃收入」下決算數 2,538 萬 5 千元及「投資性不動產收入」下決算數 528 萬 1 千

元⁴，租金相關收入合計 3,066 萬 6 千元，較預算數 2,599 萬元增加 467 萬 6 千元(增幅 17.99%)。經查：

(一)113 年度對外招商港埠設施預算執行情形

港務公司 113 年度共計有「基隆港東 3 東 4 碼頭旅運設施新建工程」等 6 項港埠設施將部分面積對外招商，113 年度整體租金收入決算數 3,066 萬 6 千元，預算達成率 117.99%，其中「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」、「馬公港大樓」及「臺中旅客服務中心」等 3 項設施預算達成率未達八成(詳表 1)。

表 1 113 年度港務公司對外招商港埠設施租賃收入預算達成概況表

單位：新臺幣千元；%

港區	招商標的	113 年度租賃收入		
		預算數	決算數	達成率
基隆港	基隆港東 3 東 4 碼頭旅運設施新建工程	5,350	15,491	289.55
基隆港	基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程	6,350	0	0.00
布袋港	布袋港旅客中心	1,689	1,788	105.86
馬公港	馬公港埠大樓	11,000	7,972	72.47
高雄港	高雄港旅運中心	18	4,851	26,950.00
臺中港	臺中港旅客服務中心	1,583	564	35.63
合計		25,990	30,666	117.99

說明：本表高雄旅運中心不含停車場。

資料來源：港務公司；本中心整理。

(二)截至 113 年底，部分港埠設施對外招商情形欠佳

截至 113 年底，港務公司「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」等 6 項港埠設施可對外招商面積共計 2 萬 3,909 平方公尺，出租率 53.25%(詳表 2)，謹就各設施建設經費達 3 億元以上，且出租率⁵未達五成者，說明如次：

⁴ 港埠設施對外招商相關租金收入之會計科目，若係依契約約定使用樓地板面積及附屬設施係帳列「租賃收入」，無約定項目或按營收計收管理費係帳列「投資性不動產收入」。

⁵ 出租率=完成招商面積/可招商面積。

表 2 截至 113 年底港務公司對外招商港埠設施出租概況表

單位：平方公尺；%

港區	招商標的	113 年 12 月 31 日		
		可招商面積 A	完成招商面積 B	出租率 B/A
基隆港	基隆港東 3 東 4 碼頭旅運設施新建工程	9,216	9,216	100.00
基隆港	基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程	1,377	0	0.00
布袋港	布袋港旅客中心	450	402	89.33
馬公港	馬公港埠大樓	6,501	556	8.55
高雄港	高雄港旅運中心	5,761	2,512	43.60
臺中港	臺中港旅客服務中心	604	46	7.62
合計		23,909	12,732	53.25

資料來源：港務公司；本中心整理。

1. 「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」⁶：該設施建設經費 7.58 億元，於 111 年 4 月啟用，112 及 113 年未有廠商承租(詳表 3)。據港務公司說明，業於 112 年 11 月辦理第 2 次招商，惟原具高度投資意願之業者未參與招商，113 年度考量嚴重特殊傳染性肺炎(下稱 COVID-19)疫後郵輪旅遊復甦，以服務郵輪旅客及通關作業為優先，並將持續辦理招商。

表 3 112 及 113 年度「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」對外

招商概況表

單位：新臺幣千元；平方公尺

標的	建設經費	設施啟用年月	樓層	可招商面積	完成招商面積	
					112 年底	113 年底
基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程	758,264	111 年 4 月	西 2 倉庫 1 樓部分空間	1,377	0	0

說明：本表僅列示各港埠設施主體工程建設經費，即不包含其他空間設計及裝修工程等經費(以下同)。

資料來源：港務公司；本中心整理。

2. 「馬公港埠大樓」：該設施建設經費 3.28 億元，於 86 年 9 月啟用，截至 113 年底可招商面積出租率 8.55%，主要係 6 至

⁶ 「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」於國際商港未來發展及建設計畫(106 至 110 年)第 3 次修正計畫書改為「西二、三倉庫修復再利用工程」；另該大樓屬歷史建物修復再利用，經基隆市政府文資審查通過許可使用。

12 樓未對外出租(詳表 2 及表 4)，另經審計部查核發現⁷，該大樓 7(6)至 12 樓屢發生積欠租金或主動終止契約等情事。據港務公司說明，受到東北季風及客房供需過剩等因素影響致招商未如預期，後續將依澎湖淡旺季特性及旅宿業投資成本等訂定彈性租賃條件、檢討合理租金與租期，以提高業者投資意願。

表 4 112 及 113 年度「馬公港埠大樓」對外招商概況表

單位：新臺幣千元；平方公尺

標的	建設經費	設施啟用 年月	樓層	可招商 面積	完成招商面積	
					112 年底	113 年底
馬公港埠大樓	327,910	86 年 9 月	1 至 3 樓	638	366	556
			6 至 12 樓	5,863	5,863	0
合計				6,501	6,229	556

資料來源：港務公司；本中心整理。

3. 「高雄港旅運中心」：建設經費 45.17 億元，於 112 年 3 月啟用，截止 113 年底可招商面積出租率 43.6%，其中塔樓 4 樓及 5 樓於 112 及 113 年度未有廠商承租(詳表 2 及表 5)，另經審計部審核發現⁸，該旅運中心招商未如預期，部分樓層長期閒置未有效利用。據港務公司說明，塔樓 4 至 5 樓原規劃配合「亞灣 2.0-智慧科技創新園區推動方案」引進 5G AIoT 相關產業，惟因整體區域活動人流與商圈尚未成形，影響投資意願，將評估增列一般商辦使用之可行性，以擴大招商效益。

表 5 112 及 113 年度「高雄港旅運中心」對外招商概況表

單位：新臺幣千元；平方公尺

標的	建設經費	設施啟用 年月	編號或樓層		可招商 面積	完成招商面積	
						112 年底	113 年底
高雄港旅運中心	4,517,000	112 年 3 月	旅運中心 (裙樓)	2 樓	121	121	121
				懸挑區 A、B 區	1,300	1,300	1,300
			港埠大樓 (塔樓)	4 樓	1,615	0	0
				5 樓	1,634	0	0
				10 樓	1,091	1,091	1,091

⁷ 審計部 113 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告，第乙-303 頁。

⁸ 審計部 113 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告，第乙-295 頁。

標的	建設經費	設施啟用年月	編號或樓層		可招商面積	完成招商面積	
						112 年底	113 年底
合計					5,761	2,512	2,512

說明：本表不含停車場。

資料來源：港務公司；本中心整理。

綜上，截至 113 年底，港務公司建設經費達 3 億元以上，且出租率未達五成者，共計有「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」等 3 項設施，其中「基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程」及「高雄港旅運中心」部分樓層未有廠商承租，另「馬公港埠大樓」有遭廠商主動終止契約之情事，允宜審慎評估未能順利招商原因，並研謀相關因應措施，以避免港埠設施閒置，俾提升資產使用效能。

三、台源公司受疫情影響調整投資方向，允宜督促該公司朝原訂計畫目標辦理，俾順利提升我國航運戰略地位

港務公司 113 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」下台源國際控股股份有限公司(下稱台源公司)按權益法認列之投資利益決算數 1,168 萬 1 千元，較預算數 220 萬元增加 948 萬 1 千元(增幅 430.95%)，另「資金轉投資及其盈虧明細表」下 113 年底對台源公司投資淨值決算數 1 億 3,934 萬 4 千元，經查：

(一)台源公司主要成立目的為推動新南向國家航運網路連結

港務公司為配合新南向政策拓展海外市場及國際化布局，於 107 年 10 月與國內航港及物流等公民營業者⁹合資成立台源公司，以推動新南向國家航運網路連結，截至 113 年底，港務公司持股 36%，並為台源公司最大股東，謹說明如次：

⁹ 據港務公司說明，截至 113 年底，台源公司前 5 大股東持股比例分別為港務公司 36%、陽明海運 34%、台灣航業 15%、中華郵政 10%及德勝航運 5%。

1. 原計畫自 108 年起陸續於泰國、越南及菲律賓成立合資公司：
據台源公司計畫書¹⁰，規劃於新南向國家港口轉投資或成立當地公司¹¹，用以經營貨櫃堆場及一般倉儲業務，預計 108 年於印尼雅加達成立第 1 個據點後，往後每半年分別於泰國、越南及菲律賓成立合資公司¹²。
2. 截至 113 年底，新南向國家轉投資事業僅餘台源印尼公司¹³：
台源公司 109 至 113 年度間共計轉投資臺馬紅橋倉儲公司(下稱臺馬公司)及台源印尼股份有限公司(下稱台源印尼公司)兩家公司，110 至 113 年度認列轉投資收益合計數介於 106 萬 9 千元至 380 萬 1 千元間(詳表 1)；另因臺馬公司未改善虧損情形，台源公司於 113 年 12 月處分持股，故截至 113 年底，台源公司轉投資新南向國家航港相關業務之事業僅餘台源印尼公司。

表 1 109 至 113 年度台源公司轉投資公司及認列投資損益明細表

單位：新臺幣千元

年度	台源公司認列投資損益		
	臺馬公司	台源印尼公司	合計
109 年度	-30		-30
110 年度	1,062	7	1,069
111 年度	1,278	2,532	3,810
112 年度	-170	2,003	1,833
113 年度	-1,240	4,041	2,801

說明：據港務公司說明，台源印尼公司於 110 年 11 月設立；臺馬公司於 112

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 台源公司計畫書第 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。

¹² 台源公司計畫書第 33 頁。

¹³ 不含財務性投資公司。

年起因客戶營運調度調整，至 113 年中旬仍未能改善虧損情形，爰於 113 年 12 月處分全部持股。

資料來源：台源公司；本中心整理。

(二)113 年度受疫情影響投資方向，改以財務性投資為主

據台源公司說明，112 及 113 年度主要資產項目為「定存」、「投資性不動產」、「投資子公司或合資公司」及「財務性投資」等。截至 113 年底，台源公司總資產價值 3 億 8,387 萬 3 千元，其中「財務性投資」占比 16.08%，較「投資子公司或合資公司」12.31%為高，另與 112 年底相比，113 年底「財務性投資」占比 16.08%，較 112 年底增加 10.61 個百分點，該增幅並為各類資產之冠(詳表 2)，故台源公司 113 年度大幅增加財務性投資，且其規模於 113 年底已高於對新南向航運事業之投資，據台源公司說明，主要係原訂計畫受 COVID-19 疫情影響，窒礙難行，投資活動趨於保守，在繼續經營考量下，評估國內可行之財務投資，惟對東南亞投資仍是未來布局重點。

表 2 112 及 113 年底台源公司(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 年底			變動幅度 B-A
	資產內容	金額	比重 A	資產內容	金額	比重 B	
定存	現金	199,980	59.78	現金	186,590	48.61	-11.17
投資性不動產	新加坡商辦	70,282	21.01	新加坡商辦	74,439	19.39	-1.62
投資子公司或合資公司	台源印尼公司	27,385	8.19	台源印尼公司	47,263	12.31	4.12
	臺馬公司	2,076	0.62	臺馬公司	0	0	-0.62
	小計	29,461	8.81	小計	47,263	12.31	3.5
財務性投資	衛波、安基	18,282	5.47	衛波、安基、佳運	61,721	16.08	10.61
總資產		334,512			383,873		

說明：1. 本表「比重」係各資產占公司總資產之比重。

2. 台源公司財務報表以美元記錄，本表美元兌臺幣匯率採臺灣銀行牌告即期買入匯率換算，112 年底為 1:30.655；113 年底為 1:32.735。

3. 「衛波」：衛波科技股份有限公司，我國未公開發行公司；「安基」：安基生技新藥股份有限公司，我國興櫃公司；「佳運」：佳運重機械工程股份有限公司，我國興櫃公司。

資料來源：台源公司；本中心整理。

綜上，台源公司成立目的係為拓展新南向國家航運網路連結，惟 113 年度大幅增加財務性投資，且截至 113 年底，財務性投資占總資產比重 16.08%，已高於對新南向國家航運事業之投資規模，據台源公司說明，主要係受 COVID-19 疫情影響，調整投資方向。鑒於疫情自 112 年起紓緩，港務公司為台源公司最大股東，允宜督促台源公司本於原定計畫方向積極辦理，以順利拓展航運事業版圖，俾提升我國航運戰略地位。

（分機：8669 馬佳琪）