

民間參與港埠建設營運對港務局營運之影響—以臺北港為例

近年來，藉由民間投資興建公共建設，引進企業經營理念以改善公共服務品質，已成為國際趨勢，及為減緩政府財政負擔，擴大公共建設投資以提振景氣，政府已將引進民間參與公共建設列為重要施政方向。臺北港貨櫃儲運中心係屬民間參與交通建設BOT方式成功案例，本文特以臺北港為例，探討民間參與港埠建設營運對基隆港務局營運之影響。

◎ 朱碧玉、楊婉琪（交通部基隆港務局會計室科長、科員）

壹、前言

臺北港的定位係以發展成為基隆港國際輔助港、分擔北部地區散雜貨運量需求、發展成為國際物流中心及紓解北櫃南運之內陸交通壓力等作為主要建港目標。臺北港港區用地，除了聯外道路外，全部以填海造地方式取得，成為與海

爭地最新且成功的範例。首兩座貨櫃碼頭（北3及北4）已完工，於98年2月18日開始營運，3月9日舉行正式啓用典禮，而臺北港貨櫃碼頭投入營運後將衝擊基隆港、臺中港及高雄港之營運，本文特以臺北港為例，探討民間參與港埠建設營運對基隆港務局營運之影響及基隆港因應之道。

貳、民間參與港埠建設相關規定

一、促進民間參與公共建設法

促進民間參與公共建設法（以下簡稱促參法）允許民間參與範圍包括：交通建設、環境污染防治設施、污水下水道等二十類公共建設。促參法第八

條規定民間機構參與公共建設之方式如下：

1. 由民間機構投資興建並為營運；營運期間屆滿後，移轉該建設之所有權予政府。（Build-Operate-Transfer，簡稱BOT）
2. 由民間機構投資新建完成後，政府無償取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。（Build-Transfer-Operate，簡稱無償BTO）
3. 由民間機構投資新建完成後，政府一次或分期給付建設經費以取得所有權，並委託該民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。（Build-Transfer-Operate，簡稱有償BTO）
4. 由政府委託民間機構，或由民間機構向政府租賃現有設施，予以擴建、整建後並為營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。（Rehabilitate-Operate-Transfer，簡稱ROT）
5. 由政府投資新建完成後，委託民間機構營運；營運期間屆滿後，營運權歸還政府。（Operate-Transfer，簡稱OT）
6. 為配合國家政策，由民間機構投資新建，擁有所有權，並自為營運或委託第三人營運。（Build-Own-Operate，簡稱BOO）
7. 其他經主管機關核定之方式。

需用土地，得依土地法及有關法律徵收之。商港建設計畫有填築新生地者，應訂明其權屬，於填築完成後依照計畫辦理登記，並由商港管理機關使用收益。

商港法第11條規定：交通部為管理商港，於各港設商港管理機關。商港區域內劃設之各種專業區及加工出口區、自由貿易區，由各目的事業主管機關管理或專設機構管理經營之。

商港法第12條規定：商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或與船舶出入港及公共安

二、商港法

商港法第8條規定：商港



全有關者，應由商港管理機關興建自營外，其餘得視需要，由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。

參、臺北港引進民間參與港埠建設之現況

一、已辦理之民間參與港埠建設計畫

(一) 臺北港貨櫃碼頭股份有限公司

民國92年8月28日臺北港企業聯盟與基隆港務局簽訂投資契約，並成立臺北港貨櫃碼頭股份有限公司（以下簡稱臺北港公司），屬交通建設BOT之民間參與方式，為促參法重大公共建設，計畫規模約203億3,200萬元，全額為民間投資，特許期間自完成投資契約簽訂之日起，50年為限，至民國142年8月27日止。依投資契約規定，北3至北6號碼頭及後線固定設施（建築物及土地改良物）則應於自投資契約簽

訂日起8年3個月內完成並開始營運；北7至北9號碼頭及後線固定設施最遲應於自投資契約簽訂日起11年3個月內完成並開始營運。

本案興建完成後，除可吸引北櫃南運之基本貨源外，其他進出口貨物的輸運，以及中國大陸、東北亞與東南亞間的轉口貨源，更將促使臺北港成為國際遠洋航線的母港，具有相當的發展潛力，此為本案成功最主要的關鍵因素。

(二) 嘉新水泥股份有限公司

民國95年12月29日嘉新水泥公司與基隆港務局簽訂投資契約，為經營煤炭、砂石及一般散雜貨物裝卸儲轉業務需要，依商港法約定興建東16號碼頭暨於承租土地上所興建之倉棧設施、辦公室及附屬儲轉設施等，並於興建完成後，將產權歸該局所有。總投資約16.9億元，保證運量高達每年715萬噸，免租期35年5個月，預定98年6月份完工及開始營運。

二、廣續辦理之民間參與港埠建設計畫

(一) 臺北港第二散雜貨儲運中心

為使臺北港港埠各項設施皆能發揮最大的運轉效益，依促參法由民間自行規劃辦理臺北港第二散雜貨儲運中心，（臺北港東10至東12號等3座碼頭總長690公尺暨東11至東12間之後線倉儲區用地），總面積14.26公頃，總投資約23億元，目前依據「機關辦理促進民間參與公共建設案件作業注意事項」已進入再審核階段，如順利完成招商簽約，預計工期3年6個月完工營運。

(二) 臺北港第二貨櫃儲運中心

考量臺北港第一貨櫃碼頭設計裝卸能量，將無法滿足未來運量所需，計劃由民間投資開發臺北港第二貨櫃儲運中心，（南碼頭區南1至南8碼頭及其後線用地），預計完成新生地面積約146公頃，並可收容

土方約1,360萬方，目前正辦理環境評估作業。

(三) 臺北港物流倉儲區

為收容臺北港建設浚漂航道、迴船池、船渠等水域多餘土方及北部地區公共建設之營建廢棄土，辦理「臺北商港物流倉儲區填海造地計畫」。目前辦理第一期圍堤工程，預定99年底完成新生地面積約48.3公頃，可收容土方約860萬方。另擬提早推動第二期圍堤工程，預計完成新生地面積約123.2公頃，可收容土方約2,485萬方，目前正辦理環評差異評估作業。

肆、民間參與港埠建設之會計處理

一、以商港法約定興建方式

依據商港法規定，廠商以預付租金方式興建之碼頭暨於承租土地上所興建之倉棧設施、辦公室及附屬儲轉設施等，係以港務局名義興建，興建完成後，應將產權歸港務局所有。

(一) 產權移轉港務局時分錄：

借：財產科目

貸：遞延收入

(二) 按碼頭及建物等之耐用年限攤提折舊費用分錄：

借：折舊費用

貸：累計折舊

(三) 遞延收入依免租期間認列

營業資產租金收入分錄：

借：遞延收入

貸：營業資產租金收入

(四) 免租期限滿，收取土地使用費、建物租金、管理費分錄：

借：銀行存款

貸：營業資產租金收入

二、以促進民間參與公共建設法方式

依據促進民間參與公共建設法，政府每年可有權利金及土地租金收益。

收取基本費（包含權利金及土地租金）分錄：

借：銀行存款

貸：營業資產租金收入

三、以促進民間參與公共建設及商港法方式

臺北港公司與基隆港務局

目前臺北港引進民間參與港埠建設之現況表

	民間參與方式	法令依據	案件規模	簽約日
徵求民間機構參與興建暨營運臺北港	BOT	促參法	203.32億元	92.08.28
臺北港第1散雜貨中心出租暨約定興建東16號碼頭	合資興建	商港法	16.9億元	95.12.29
徵求民間機構參與興建暨營運臺北港第2散雜貨儲運中心	BOT	促參法	23億元	尚未簽約

資料來源：本文整理

簽訂契約性質包含促參法及商港法，該公司依契約計畫時程，逐期完成浚渫台北港航道、迴船池水域及填築新生地，新生地填築工作後，應將新生地移交該局，產權登記為中華民國，並以該局為管理機關，另北2碼頭興建完成後，將產權歸該局所有。

臺北港公司將土地及北2碼頭移轉基隆港務局時，以特許權列帳，並依剩餘特許期間，逐年認列為營業費用。基隆港務局取得新生地及北2碼頭產權後以遞延收入列帳，依配合原則，土地及北2碼頭依剩餘特許期間，逐年認列為營業資產租金收入。

(一) 新生地產權登記及移交港務局時分錄：

借：土地

貸：遞延收入

(二) 北2碼頭產權移轉港務局時分錄：

借：財產科目

貸：遞延收入

(三) 北2碼頭按碼頭攤提折舊費用分錄：

借：折舊費用

貸：累計折舊

(四) 新生地以剩餘特許期間認列營業資產租金收入分錄：

借：遞延收入

貸：營業資產租金收入

(五) 北2碼頭按剩餘特許期間認列營業資產租金收入分錄：

借：遞延收入

貸：營業資產租金收入

(六) 收取基本費（包含權利金及土地租金）分錄：

借：銀行存款

貸：營業資產租金收入

伍、臺北港營運後對基隆港務局營運之影響

一、基隆港務局營運狀況

該局營業收入（如表1）

81年為45億4,059萬元，至96年為54億1,430萬元，逐年成長。97年下半年因受全球金融危機及經濟衰退影響，營業收入下降至52億4,647萬元。

二、臺北港分局營運狀況

臺北港營業收支及盈餘（如表2），營業總收入自93年為2億8,175萬元，至97年為8億8,100萬元，逐年成長，預估98年達10億9,168萬元。

三、對基隆港務局營運之影響

臺北港係以地主港經營模式由民間經營，與基隆港經營型態不同，98年臺北港北3及北4兩座碼頭營運後，預估基隆港貨櫃量將有20萬TEU移轉，基隆港務局（包含基隆港、臺北港及蘇澳港等三港）營業收入預估為53億614萬元；99年臺北港又增加兩座碼頭營運

表 1 基隆港務局81 – 97年度營業收入

單位：萬元

年度	營業收入 (預算)	成長率%	營業收入 (決算)	成長率%	達成率%
81	451,024		454,059		100.67%
82	482,853	7.06%	450,539	-0.78%	93.31%
83	519,595	7.61%	469,370	4.18%	90.33%
84	531,295	2.25%	497,671	6.03%	93.67%
85	552,843	4.06%	483,416	-2.86%	87.44%
86	565,669	2.32%	467,231	-3.35%	82.60%
87	582,447	2.97%	448,853	-3.93%	77.06%
88	581,797	-0.11%	427,802	-4.69%	73.53%
88下-89	505,504	-13.11%	463,030	8.23%	91.60%
90	554,236	9.64%	489,884	5.80%	88.39%
91	563,373	1.65%	509,614	4.03%	90.46%
92	560,762	-0.46%	497,704	-2.34%	88.75%
93	539,742	-3.75%	516,452	3.77%	95.68%
94	540,880	0.21%	528,246	2.28%	97.66%
95	540,000	-0.16%	570,283	7.96%	105.61%
96	547,442	1.38%	541,430	-5.06%	98.90%
97	564,061	3.04%	524,647	-2.94%	93.01%
98	530,614	-5.93%			

表 2 臺北港分局93 – 98年度損益簡表

單位：千元

科目	93年度決算數	94年度決算數	95年度決算數	96年度決算數	97年度決算數	98年度決算數(估)
營業總收入	281,754	402,990	899,213	734,577	881,000	1,091,682
營業收入	281,509	402,554	752,550	729,646	806,531	1,002,143
營業外收入	245	436	146,663	4,931	74,469	89,539
營業總支出	89,680	215,814	878,395	447,974	520,210	668,937
營業支出	89,680	215,756	447,620	444,910	443,390	627,736
營業外支出		58	430,775	3,064	76,820	41,201
盈餘	192,074	187,176	20,818	286,603	60,790	422,745

後，預估將導致基隆港更多貨櫃量移轉，致該局營業收入減為49億9,996萬元，較97年度減少2億4,652萬元；預估100

年營業收入更下降至48億7,862萬元，將較97年度減少3億6,785萬元；預估至105年，因臺北港各項民間投資興建碼

頭均已完工，致權利金收入增加，故營業收入達52億7,041萬元，將較97年度增加2,393萬元。（如表3）

表 3 基隆港務局預測98-105年營業收入

單位：千元

項 目	98年	99年	100年	101年	102年	103年	104年	105年
	估計收入	估計收入	估計收入	估計收入	估計收入	估計收入	估計收入	估計收入
全局營收	5,306,136	4,999,959	4,878,621	4,880,121	4,940,121	5,210,407	5,270,407	5,270,407
基隆港營收	3,965,754	3,662,952	3,541,614	3,541,614	3,541,614	3,541,614	3,541,614	3,541,614
港 灣	401,184	364,552	364,552	364,552	364,552	364,552	364,552	364,552
雜 貨	583,662	468,843	468,843	468,843	468,843	468,843	468,843	468,843
倉 儲	18,760	16,235	16,235	16,235	16,235	16,235	16,235	16,235
旅 客	2,160	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
貨 櫃	1,409,353	740,848	619,510	619,510	619,510	619,510	619,510	619,510
租 金	988,807	1,029,278	1,029,278	1,029,278	1,029,278	1,029,278	1,029,278	1,029,278
代理收入	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
西19、20、21碼頭出租	560,828	555,847	555,847	555,847	555,847	555,847	555,847	555,847
西16、17、18碼頭出租		456,349	456,349	456,349	456,349	456,349	456,349	456,349
台北港營收	1,002,143	1,035,404	1,035,404	1,036,904	1,096,904	1,367,190	1,427,190	1,427,190
台北港其他租金及港灣收入	642,989	470,280	470,280	470,280	470,280	470,280	470,280	470,280
台北港貨櫃儲運公司	120,000	240,000	240,000	240,000	300,000	360,000	420,000	420,000
第一散雜貨中心	239,154	325,124	325,124	325,124	325,124	325,124	325,124	325,124
第二散雜貨中心	-	-	-	1,500	1,500	211,786	211,786	211,786
蘇澳港營收	338,239	301,603	301,603	301,603	301,603	301,603	301,603	301,603

四、基隆港因應之道

基隆港因腹地狹小且緊鄰市區，在面臨噪音、環保及貨櫃量移轉，致營收減少等衝擊下，應重新定位及思考未來發展方向，秉持與臺北港策略分工原則，通盤檢討東西岸碼頭及設施，找出利基，轉型朝兼具觀光及親水性港口發展：東岸規劃提供國際客輪停靠及商業、遊憩使用，西岸則規劃提供兩岸及港埠主要設施；內港區配合基隆火車站都市更新計畫，將西2到西4號碼頭打造成客運專區，並於西3、4號碼頭興建合署辦公大樓；東1碼頭區配合基隆市政府海洋廣場計畫，作為親水、綠地空間；東2至6號碼頭除供國際航線客輪靠泊使用外，朝港埠商業區發展，以BOT方式興建現代化國際級旅客大樓及商業城，作為國際郵輪基地，經營客運、商業、購物及休閒商旅；東5、6

碼頭可協調軍方作為軍事觀光區及開放供露天咖啡座等休閒觀光產業進駐，讓商業動線得以延續，在多角化經營之下，百年老港才有機會開啓繁榮新世代。

陸、結語

臺北港挾著地理位置及聯外道路系統優勢，極具國際港競爭力，該港應掌握優勢，儘速引進民間資金開發第二貨櫃儲運中心及物流倉儲區，讓航商與產業能夠深耕台灣、布局全球。基隆港面對全球經濟危機，及臺北港公司營運暨其他民營業者競爭壓力，應積極厚植港埠基礎建設，加速推動民營化及基隆內港區轉型開發，

並與航商簽訂長期優惠費率服務協議書以穩固基本貨源，並應重新定位基隆港及臺北港未來發展策略與分工原則，讓港埠資源作最佳配置，創造雙贏的局面，為我國航運與經濟的長遠發展奠定基礎。

參考文獻：

1. 促參法。
2. 商港法。
3. 「徵求民間機構參與興建暨營運台北港」合約。
4. 「台北港第1散雜貨中心出租暨約定興建東16號碼頭」合約。
5. 「徵求民間機構參與興建暨營運台北港第2散雜貨儲運中心」合約草案。
6. 「基隆港東岸碼頭區轉型開發規劃」期初報告書。
7. 基隆港務局網站。
8. 行政院公共工程委員會促進民間參與投資全球網站。❖

