

## 調 查 報 告

壹、案 由：據審計部函報：稽察臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司辦理建設臺北港計畫執行情形，發現涉有未盡職責及效能過低情事，經通知交通部查明妥適處理，惟部分事項迄未為負責之答復，洵有查究之必要。

### 貳、調查意見

審計部稽察臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司辦理「建設臺北港計畫」執行情形，發現涉有未盡職責及效能過低情事，通知交通部查明妥適處理並函報本院；交通部於100年10月25日、101年5月3日、102年1月28日聲復後續處理情形。惟據審計部102年5月21日台審部交字第1024000476號函報其覆核意見，部分事項仍未針對審計部所提意見為負責之答復，本院爰立案調查。經交通部分於102年9月24日、11月11日函復及補充附件資料到院，業經調查竣事。茲臚陳調查意見於後：

一、有關臺北港「第二期砂石及散雜貨儲運中心」之部分碼頭後線倉儲土地，因供回收消波塊之堆置及作為施工場地等因素致未能出租，交通部諸項說明可以理解，惟仍應依後續實際營運狀況定期檢討及修訂開發策略，並適時積極辦理招商。

(一)有關臺北港「第二期砂石及散雜貨儲運中心」(或稱第三散雜貨儲運中心)含東1至東6碼頭及碼頭後線倉儲，行政院於88年3月16日以臺88交字第09926號函核定「臺北港整體規劃及未來發展計畫」第二期工程自86年起至100年止，分成3個5年計畫執行。依「臺北港整體規劃及未來發展計畫」第二

期工程第 1 個 5 年計畫(期程自 86 年 7 月至 90 年 12 月底止)第五章臺北港第二期工程建設計畫之參、第二期工程執行時程所敘，表十三臺北港第二期工程計畫預定執行進度表，其民間投資部分「第二期砂石及散雜貨儲運中心案」範圍含東 1 至東 6 碼頭及碼頭後線倉儲；另第七章財務計畫之肆、建港預期效益、一、直接效益所敘，建設臺北港計畫政府主要投資為興建外廓防波堤及公共設施，而碼頭、後線新生地填築、倉儲等營利設施，則全以促進民間參與公共建設法方式開放民間投資經營等。綜上，「第二期砂石及散雜貨儲運中心」原預計於第二期工程第 1 個 5 年計畫結束(90 年)前完成招商作業。

- (二)惟依審計部 101 年 7 月 15 日台審部交字第 1004000511 號函報，上開東碼頭區後線土地中，東 2-1、東 1-1 及東 1-2 合計 8.54 公頃倉儲用地，據前交通部基隆港務局(下稱基港局，於 101 年 3 月 1 日起改制為臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司)稱因供第二期工程計畫辦理南、北外廓防波堤工程(南外廓防波堤工程於 87 年 2 月 5 日決標，及於 89 年 7 月 18 日竣工；北外廓防波堤工程於 87 年 2 月 19 日決標，及於 91 年 8 月 6 日竣工)其施工場地堆放消波塊之用，及無償提供予石川工程企業股份有限公司承攬台北商港物流倉儲區填海造地第一期圍堤工程<sup>1</sup>，作為施工場地等因素，致未能出租。依審計部函報，臺北港第一期工程計畫業於 87 年 12 月完工，其外廓設施、非營業港埠行政用地、護岸及鄰近海岸場地，足供上開工程施工期間臨時堆放消波塊，無需

---

<sup>1</sup> 石川工程企業股份有限公司承攬台北商港物流倉儲區填海造地第一期圍堤工程，於 99 年 12 月 24 日竣工及 100 年 1 月 28 日驗收完成。

利用碼頭後線倉儲區，顯示前基港局未積極將上開倉儲用地辦理出租，任由廠商為求施工便利，利用其作為施工場地，肇致 92 年 11 月間公共設施驗收合格起，迄 99 年底止，其間長達 5 年閒置未用。

(三)有關東 1-1、東 1-2 及東 2-1 合計 8.54 公頃倉儲用地未積極辦理出租，交通部聲復略以：

- 1、基港公司俱依整體規劃執行，積極辦理招標，惟因市場經濟環境變動，招商方式及策略亦因應做調整。第三散雜貨儲運中心原依 91-95 年整體規劃，包括東 1 至東 3 碼頭及東 1-1、東 2-1 後線做為砂石堆置場，茲因第一、二散雜貨儲運中心碼頭能量足以因應北部地區大部分海運砂石卸儲需求，故於 96-100 年整體規劃中，將該區包含東 1 至東 6 碼頭及碼頭後線倉儲，約 16.42 公頃土地，轉型為民營公用之一般散雜貨碼頭或自由貿易港區事業區，並排除砂石、煤炭、水泥等大宗散裝貨之卸儲運作業。
- 2、前基港局已儘先堆置回收消波塊於第一期工程填築之用地 A6 區（1.25 公頃），惟因不敷置放，且 A4 區（1.12 公頃）係規劃為迎賓廣場，廣場施工前係做為港警局、基港公司等行政單位臨時辦公處所，俟警消大樓及行政大樓竣工後，迎賓廣場即規劃施工；A5 區（0.79 公頃）撥付關稅局使用，爰尚需使用部分倉儲區用地，嗣後已完成東 1-2、東 2-1 碼頭後線倉儲區招商。

(四)惟依審計部 102 年 5 月 21 日台審部交字第 1024000476 號函覆核意見，仍認基港公司於 87 年 12 月完成臺北港第一期工程計畫，尚有 A4 區、A5 區及 A6 區尚未利用，且 A5、A6 區自 92 年 11 月公共設施驗收合格起閒置未利用，足供臺北港第二期

工程堆置消波塊，無須將上開東碼頭區後線之倉儲用地提供承商使用；交通部未就東 2-1 及東 1-2 倉儲用地長期間置達 5 年餘，及東 1-1 後線場地仍以空地供大型貨件暫存使用，未辦理開放民間投資經營造成閒置之缺失，予以正面回復。

(五)經再函詢交通部，依該部 102 年 9 月 24 日交航(一)字第 1029900164 號函復：

- 1、經查臺北港採地主港經營模式，除防波堤、航道、公共設施由政府興建外，餘碼頭及倉棧等營運設施皆開放民間興建營運與租賃經營，藉由民間企業化經營，以發揮顯著效益。亦即前基港局依所規劃目標時程興建防波堤、航道、公共設施等部分，並依港埠市場成長需求，適時辦理招商引進民間機構參與投資興建或租賃經營碼頭及倉棧等營運設施，無論政府或民間施工期間必須有施工場地，供機具、材料周轉使用，以利工進，因而就近使用東 1-1、東 1-2 區、東 2-1 區等約 8.54 公頃用地，俾助臺北港建設計畫順利推動。
- 2、前基港局將回收之消波塊就近分別堆置於第一期工程所填築之非營業用港埠行政用地 A6 及北防波堤外側之淤積海岸場地(北淤沙區)，惟因回收數量龐大，故逐漸擴大使用至東 3-1、東 2-1、東 1-2 部分營業用地。又因港區可利用之非營業用及部分營業用土地已供堆置回收消波塊，故第二期工程部分標案，惟有就近再局部提供東碼頭區後線土地(東 1-1、東 1-2 部分場地)供承商使用，以利施工。A4 區因規劃為行政大樓迎賓廣場使用，廣場未施工前為港警、北工處及北分局等單位臨時辦公室使用(期間為 86 年 8 月至 95 年 12 月)，俟消防分局、港警大樓及行政大樓等

竣工，相關單位於 95 年進駐後，96 年即著手進行 A4 用地(迎賓廣場) 施工；A5 區於 92 年即分割為海關用地移撥予海關，A6 區係供堆置消波塊使用至 99 年止，100 年 1 月起至 102 年 6 月則有償提供海巡基地及公務碼頭興建使用。

(六)綜上，92 年至 99 年消波塊堆置佔用東 1-2、東 2-1 等後線倉儲用地，審計部建議可移置於第一期工程計畫業於 87 年 12 月完工之外廓設施、非營業港埠行政用地、護岸及鄰近海岸場地，惟查其中 A4 區供作臨時辦公室、A5 區移撥海關，至 A6 區則已如審計部之建議堆置消波塊，致「第二期砂石及散雜貨儲運中心」後線碼頭倉儲區未能依原預計於第二期工程第 1 個 5 年計畫結束(90 年)前完成招商作業，交通部諸項說明尚可理解，惟仍應依後續實際營運狀況定期檢討及修訂開發策略，並適時積極辦理招商。

二、前基港局辦理臺北港「徵求民間機構參與興建暨營運臺北港貨櫃儲運中心」案，交通部諸項說明雖可以理解，惟未將甄審委員會涉及變更原公告內容之重要事項翔實記錄相關討論內容，致未能了解其經過情形；且依促進民間參與公共建設法施行細則第 22 條規定及交通部函復，一般案件宜以正面表列載明可變更事項者方能變更，該案申請須知之規定方式未盡明確，皆允宜再檢討改進。

(一)前基港局辦理「徵求民間機構參與興建暨營運臺北港貨櫃儲運中心案」，依該案契約第 4 章特許期間 4.3.2 規定：乙方(臺北港貨櫃碼頭股份有限公司)就徵求民間機構參與興建暨營運臺北港貨櫃儲運中心案，西 6~西 9(後改稱北 3~北 6)號碼頭及後線固定設施，最遲應自該契約簽訂之日起，8 年

3 個月內興建完成並開始營運，乙方就西 10～西 12（後改稱北 7～北 9）號碼頭及後線固定設施，最遲應自該契約簽訂之日起，11 年 3 個月內興建完成並開始營運。查上開「8 年 3 個月」、「11 年 3 個月」之期限，均較原公告契約書草案：西 6～西 9 號碼頭及後線固定設施、西 10～西 12 號碼頭及後線固定設施，最遲應自該契約簽訂之日起，分別於 7 年、10 年內興建完成並開始營運等規定期程，各延長 1 年 3 個月。又該契約條款又將上開申請須知 3.2.2 末段「特許公司應最遲自完成投資契約簽訂之日起，4 年內對外開放首座碼頭」部分刪除，致該案首座碼頭（北 3）於 98 年 2 月 28 日開辦營運，延遲對外開放約 17 個月。依審計部函報，上開變更事項肇致首座碼頭，減少權利金收入約 8,500 萬元，損及政府收取營運權利金之權益甚鉅，且與促進民間參與公共建設法施行細則第 22 條規定，不得違反原公告內容未合，惟於歷次甄審過程均未討論或納入會議結論，該局即恣意變更核有未洽。

（二）嗣經交通部聲復，依審計部 102 年 5 月 21 日台審部交字第 1024000476 號函覆核意見仍認：交通部函復僅稱，為避免發生因政府應辦事項未能如期完成，業者依約求償而造成國庫嚴重損失，即展延原公告內容，或以議約結果甄審委員會並無反對為由，惟刪除該項條文係屬重大變更事項，歷經 9 次甄審過程均未訴諸於文字翔實記載，且公告內容亦未說明該項條文屬可變更項目，基港公司逕行變更，未盡周妥。

（三）前開審計部覆核意見中有關「未訴諸於文字翔實記載」乙節，依相關議程及會議紀錄顯示，前基港局已納入第 9 次甄審委員會議程及會議紀錄之結論部

分，惟該會議紀錄中未就相關討論內容翔實記錄：

- 1、經查，有關前基港局上開變更是否曾於甄審過程納入議程、討論、決議，並作成會議紀錄，依第9次甄審委員會會議議程中記載「資料二：涉及不可變更事項之說明」，再查議程資料「資料二」則為「徵求民間機構參與興建暨營運台北港貨櫃儲運中心案協商結果涉及變更申請須知中不可變更事項之說明」，其中有關「一、開發期程」部分，業詳載西6至西9及西10至西12碼頭之開始營運期限延長1年3個月，其原申請須知規定、辦理理由、依據及協商結果。次查，依該次會議紀錄，「拾壹、結論」部分，「……五、議約結果涉及變更申請須知所規定『不可變更事項者』，於完成議約時，併議約結果報交通部核定。……」惟此外，會議記錄其餘部分，則未見相關討論情形。
- 2、依交通部102年9月24日交航(一)字第1029900164號函復本院：上開變更申請須知「不可變更事項」，基港局當時檢附會議資料(協商結果整理表、涉及不可變更事項之說明等)、議程(主辦單位簡報、申請人口頭說明、甄審委員會討論、宣布評選結果等)提報第9次甄審委員會審議，併議約結果報交通部。未以文字翔實記錄之原因，應係會議資料所附「議約結果涉及變更申請須知所規定不可變更事項」已述明。

綜上，依相關議程及會議紀錄顯示，前基港局已納入第9次甄審委員會議程及會議紀錄之結論部分，惟該會議紀錄中未就相關討論內容翔實記錄，雖據復因會議資料已述明，仍致就涉及變更原公告內容及招標公平性之事項，未能了解相關討論經過情形，未盡周妥。

(四)前開審計部覆核意見中有關「公告內容亦未說明該項條文屬可變更項目」乙節，依交通部函復，未來該部推動 BOT 案件將改採以正面表列方式，明訂可協商變更事項：

- 1、依促進民間參與公共建設法施行細則第 22 條：  
「主辦機關與民間機構依本法第十一條規定簽訂之投資契約，不得違反原公告及招商文件內容。但有下列情形之一者，不在此限：一、原公告及招商文件內容載明得經協商後變更。二、於公告後投資契約訂立前發生情事變更。三、原公告及招商文件內容不符公共利益或公平合理之原則。投資契約，應明定協調委員會之組成時機、方式及運作機制，以協商處理契約履行及其爭議事項。」準此，應正面表列得經協商後變更事項，且主辦機關與民間機構依促進民間參與公共建設法規定簽訂之投資契約，以不得違反原公告及招商文件內容為原則，變更為例外。
- 2、惟依審計部覆核意見，該案申請須知第 8 章第 8.1.1.2 條規定：「議約原則：本須知第 3 章第 3.3.1~3.3.3 節所規定內容為不可變更事項」係採「負面表列」方式列出「不可變更事項」。有關申請須知第 3 章第 3.2.2 條規定：「特許公司應最遲自完成投資契約簽訂之日起，4 年內對外開放首座碼頭。」及 3.2.3 條規定：「西 6~西 9（後改稱北 3~北 6）號碼頭及後線固定設施，最遲應自本契約簽訂之日起，7 年內興建完成並開始營運，乙方就西 10~西 12 號碼頭及後線固定設施，最遲應自本契約簽訂之日起，10 年內興建完成並開始營運」等，雖非屬該申請須知「第 3 章貨櫃儲運中心特許營運內容 3.3.1~3.3.3 所規定內容之不可變

更事項」，公告內容亦未說明該項條文屬可變更項目，基港公司逕行變更，核有未盡周妥之處。

- 3、依交通部 102 年 9 月 24 日交航(一)字第 1029900164 號函復本院：依促進民間參與公共建設法施行細則第 22 條之規定，以載明可變更事項者，方能變更觀之，一般案件宜以正面表列。經查該 BOT 案之前置作業早於 88 年即開始辦理可行性評估及建設計畫書之研擬，並於 90 年奉行政院核定，而促參法於 89 年發布實施，促參法相關規定與機制尚不及現階段完備，隨著促參案件推動之經驗累積，對於可以由雙方協議原則變動事項應可做出更明確之規定，故未來該部推動 BOT 案件將改採以正面表列方式，明訂可協商變更事項。

- (五)綜上，前基港局辦理臺北港「徵求民間機構參與興建暨營運臺北港貨櫃儲運中心」案，未將甄審委員會就變更申請須知「不可變更事項」之相關討論內容翔實記錄，致就涉及變更原公告內容及招標公平性之事項，未能了解其討論經過情形；且依促進民間參與公共建設法施行細則第 22 條，以載明可變更事項者，方能變更觀之，一般案件宜以正面表列，惟該案申請須知卻以負面表列「不可變更事項」，致對於可由雙方協議變動之事項規定未盡明確。

三、基隆港及臺北港間貨櫃裝卸量存在競爭問題，且臺北港貨櫃儲運中心在招攬貨源上不如預期，交通部仍應積極努力以達成建港目標。

- (一)行政院於 88 年 3 月 16 日核定之「臺北港整體規劃及未來發展計畫」(第二期工程第 1 個 5 年計畫，期程 86 年至 90 年)第三章運量預測及碼頭設施需求之參、建港目標及發展策略、一、建港目標及二

、發展策略敘述，臺北建港目標為開闢貨櫃中心，吸引遠洋主航線母船停靠，疏解北部貨櫃運輸成長需求，希望能作到與基隆港貨櫃運輸市場區隔之目標，期能共存共榮。惟查，依交通部 102 年 9 月 24 日交航(一)字第 1029900164 號函復本院：經查基隆港貨櫃裝卸量 97 年約為 205 萬 TEU，自 98 年金融風暴及臺北港開始營運後，呈現下滑現象，至 101 年約為 161 萬 TEU 貨櫃，主因臺北港貨櫃碼頭公司大股東長榮、萬海公司原靠基隆港部分航線，改靠泊臺北港，經洽詢靠泊臺北港貨櫃碼頭主要航商估計，累計 102 年 1 月至 7 月自基隆港約有 180,841 TEU 貨櫃移轉至臺北港，預估 1 年約移轉貨櫃 30 萬 TEU 左右；基隆港及臺北港地緣相近，2 港埠間貨櫃裝卸量確實存在競爭問題。另依 100 年 10 月 25 交通部日交航(一)字第 1000010105 號函聲復，第三次上位計畫(96-100 年)，已預估臺北港貨櫃中心營運後，必然將高雄港及基隆港部分運量轉移至臺北港，「臺灣地區商港整體發展規劃」及「基隆港及臺北港整體規劃及未來發展計畫」之預測值皆預測基隆港運量將下降。依 95-101 年實際運量顯示，自 98 年金融風暴及 98 年 2 月 18 日臺北港開始營運後，臺北港運量逐年增加，惟基隆港貨櫃裝卸量迄未回復金融風暴前之水準，或即係因移轉至臺北港所致，如下表：

表一 95 年至 101 年實際貨櫃裝卸量情形

單位：萬 TEU

年度	基隆港	臺北港	北部地區
95	212.88	-	212.88
96	221.55	-	221.55
97	205.53	-	205.53

98	157.78	35.68	193.46
99	176.39	43.49	219.88
100	174.94	65.34	240.28
101	160.76	109.72	270.48

資料來源：審計部、交通部，本院彙整

(二)次查，行政院於88年3月16日以臺88交字第09926號函核定「臺北港整體規劃及未來發展計畫」(第二期工程第1個5年計畫，期程86年至90年)，於第三章第肆、一、節基隆港及臺北港(北部地區)各目標年貨運量預測，敝及依據上位計畫(前省府交通處86年4月辦理之「臺灣地區整體國際港埠發展規劃」)對基隆港及臺北港(北部地區)各目標年貨運量之預測，90年至110年北部地區貨櫃運量需求為292萬TEU逐年遞增至680萬TEU，95年、100年、105年等目標年之預測值則分為366萬TEU、439萬TEU、559萬TEU，及「基隆港、臺北港、蘇澳港整體規劃及未來發展計畫」(第二期工程第3個5年計畫，期程96年至100年)(基港局96年6月)，第參章第四節預測的96至105年北部地區貨櫃運量需求趨勢為215萬TEU增至416萬TEU，100年為313萬TEU。北部地區實際貨櫃裝卸量，自90至96年由181.59萬TEU逐年遞增至221.55萬TEU、97及98年則遞減至205.53及193.46萬TEU，及於101年12月底增至270.48萬TEU，其中97年至99年實際貨櫃裝卸量，均較「基隆港、臺北港、蘇澳港整體規劃及未來發展計畫」(第二期工程第3個5年計畫，期程96年至100年)預測貨櫃運量，減少64.47萬至100.54萬TEU之間。如下表：

表二 實際貨櫃裝卸量與預測值之差異情形

單位：萬 TEU

年度	實際	86年4月上位計畫		「基隆港、臺北港、蘇澳港 整體規劃及未來發展計畫」 (基港局96年6月)	
		預測	差異	預測	差異
95	212.88	366	-153.12	-	-
96	221.55	-	-	215	6.55
97	205.53	-	-	270	-64.47
98	193.46	-	-	294	-100.54
99	219.88	-	-	319	-99.12
100	240.28	439	-198.72	313	-72.72
101	270.48	-	-	311	-40.52

資料來源：審計部、交通部，本院彙整

依審計部函報，前基港局對於北部地區(基隆港及臺北港)各目標年貨櫃運量預測過於樂觀；主要深受85年起大陸沿海地區港口迅速發展、瓜分市場之影響。依交通部說明，交通部上位計畫「臺灣地區商港整體發展規劃」及交通部各港每5年1次之整體規劃通盤檢討所進行之運量預測年期長達20年，惟實際上因為影響運量的外在變數太多且複雜，預測之年期愈長、準確度愈差，因此訂有5年1次通盤檢討之目標。而預測之運量為參考目標值，港埠設施規劃須能滿足預測運量需求，惟實際運量能否達預測值，牽涉到國內外經濟大環境榮衰、產業轉型及出走、鄰近港口競爭、及兩岸航運政策，實際運量與預測運量之落差較難以掌握。

(三)有關北部地區、基隆港及臺北港貨櫃裝卸量不如預期，依交通部說明：

- 1、臺灣地區整體貨櫃運量預測值與實際值之比較：從86年至96年運量預測值與實際運量落差不大，在可接受範圍內；但97年起實際運量反

轉直下落後於預測運量值，主因 97 年起美國金融風暴擴大蔓延，引發全球金融危機，造成全世界海運量大幅滑落，世界各主要港口貨櫃裝卸量亦大幅衰退，至今尚無法回復 96 年之榮景，此種突發性世界金融風暴難以預測。

2、基隆港：第一次上位計畫(86-90 年)對基隆港貨櫃運量之預測值偏高，前基港局進行整體規劃時雖然將預測運量向下修訂，但 86 年至 90 年預測值與實際運量仍有較大落差，主因為立榮海運(長榮海運集團)及萬海航運轉向臺中港增設營運據點，使臺中港貨櫃運量由 84 年的 44.7 萬 TEU 大幅增至 90 年的 106.9 萬 TEU，相對造成基隆港貨櫃運量在 86 至 90 年無法如預測成長；而第二次上位計畫(91-95 年)預測之基隆港貨櫃運量經前基港局整體規劃檢討後認為合理，因此整體規劃採用上位計畫預測值，並驗證與實際運量非常接近；第三次上位計畫(96-100 年)，已預估臺北港貨櫃中心營運後，必然會將高雄港及基隆港的部分運量轉移至臺北港，因此無論是「臺灣地區商港整體發展規劃」或「基隆港及臺北港整體規劃及未來發展計畫」，其預測值都顯現基隆港的運量會下降。交通部及基港局於推動臺北港開發計畫時，已經認定基隆港必須進行轉型，朝觀光遊憩及郵輪母港為長期發展目標。

3、臺北港：上位計畫臺北港貨櫃運量預測值及臺北港整體規劃預測值均假設臺北貨櫃碼頭可在 97 年開始營運，但實際上臺北港貨櫃碼頭 98 年 3 月才開始營運。上位計畫預測值較為樂觀，預測在 100 年會達 271 萬 TEU；而臺北港整體規劃認為新開發之碼頭，營運初期因營運效率、碼頭規

模、貨主及航商之習慣、航線調整、競爭對手之防備等因素，業務推展極具挑戰性，故運量很難立即大幅成長，因此臺北港整體規劃大幅下調 100 年貨櫃預測運量為 120 萬 TEU。臺北港貨櫃儲運中心受到世界經濟不景氣，傳統產業外移及大陸深水貨櫃碼頭次第完成之影響，目前在招攬貨源上確不如預期。

顯示，臺北港貨櫃中心營運後，基隆港部分運量轉移至臺北港，基隆港亟待轉型；而臺北港營運初期貨櫃運量成長確不如預期，臺北港貨櫃儲運中心營運初期運量未達預期，主因營運期程延後，未有足夠時間與北部貨櫃海運市場作磨合調整，以及國際海運市場遭遇多次世界金融風暴衝擊外，亦與傳統產業外移及大陸深水貨櫃碼頭次第完成，招攬貨源不如預期有關。

- (四) 依交通部說明，後續商港整體規劃將有效建立港埠運量預測模式，促使預測值更能符合港埠規劃，預測模式之建立及預測值更符實際。臺北港貨櫃儲運中心營運迄今，99 年貨櫃裝卸量為 43.47 萬 TEU，100 年計 65.34 萬 TEU，較 99 年貨櫃裝卸量成長 50.29%，101 年裝卸量達 109 萬 TEU，更較 100 年大幅成長 67.92%，BOT 公司(臺北港貨櫃碼頭股份有限公司)仍將逐步朝預期運量邁進。港務公司及 BOT 公司將秉持促參夥伴關係，共同克服艱困經營環境，研謀具體改善措施。為配合航運船舶大型化之趨勢，前基港局興建臺北港貨櫃碼頭之主要目標，依申請須知第二章計畫背景說明：「臺北港貨櫃儲運中心開發主要目標，為闢建第五代深水貨櫃碼頭，吸引遠洋貨櫃母船彎靠，分擔北部地區成長貨櫃運量」係為吸引遠洋貨櫃母船彎靠，及降低北櫃

南運需求，減低中山高速公路之負荷，惟基隆港及臺北港地緣相近，2 港埠間貨櫃裝卸量確實存在競爭問題，為避免 2 港埠間惡性競爭，將落實 2 港之定位發展，亦即臺北港朝遠洋航線貨櫃發展，基隆港朝近洋航線發展，另對於臺北港貨櫃碼頭後 3 座之開發期程，雙方將確實依市場成長需求狀況評估較適之興建營運時程。為使臺北港貨櫃碼頭營運後對基隆港、臺中港及高雄港之影響減至最小，並共同面對鄰近港口之競爭，交通部已責成各港務局務必依據行政院核定各港功能定位妥善規劃推動相關建設及經營業務，期發揮商港分工合作、相輔相成之整體效益。綜上，基隆港及臺北港間貨櫃裝卸量確實存在競爭問題，且臺北港貨櫃儲運中心在招攬貨源上確不如預期，交通部仍應積極努力以達成建港目標。

參、處理辦法：

- 一、調查意見函請交通部檢討改進見復。
- 二、調查意見函復審計部。
- 三、檢附派查函及相關附件，送請交通及採購委員會處理。

調查委員：吳豐山

中 華 民 國 102 年 12 月 11 日