

推動國際海運運輸平穩工作報告

(第十五次會議)

交通部航港局

111年7月29日



大綱

1、國際海運現況及趨勢

2、工作小組辦理情形

3、工作小組辦理成效

4、前次會議反映事項辦理情形

5、結語



1

國際海運現況及趨勢

(1/4)

波羅的海貨櫃運價指數近期呈現趨緩態勢

- 今年持續受疫情影響，目前各國仍持續塞港，惟國際運價已較先前高點下降，111.7.22與111.6.3相比，美洲線、歐洲線均呈下降趨勢，漲跌幅度在4-31%不等。

近期運價變動												幣別：USD	
航線	波羅的海貨櫃運價指數											109年底與110年底同期相比	111.6.3與111.7.22相比(近期漲幅)
	108年	109年	110年					111年					
	12/31	12/31	2/26	5/7	8/6	9/24	12/31	1/14	3/4	6/3	7/22		
美西航線	1,363	4,200	4,922	5,041	18,555	19,175	14,070	14,637	16,155	10,076	6,957	上漲9,870 (2.35倍)	下跌3,119 (-31%)
美東航線	2,603	5,405	5,822	6,588	20,636	21,804	16,613	17,488	18,228	12,663	10,000	上漲11,208 (2.1倍)	下跌2,663 (-21%)
歐洲航線	1,854	5,662	8,308	8,151	13,819	14,626	14,365	14,432	13,585	10,599	10,219	上漲8,703 (1.5倍)	下跌380 (-4%)

註：以上為海運基本運費40呎櫃運價，不含起訖港口相關費用、關稅等項目。我國申報運價上漲，自備查之日第三十日起生效。

★108.12.31運價為不符航商成本之運價，因該時期供給大於需求，為維持航線正常運作，航商賠錢賣艙。

1 國際海運現況及趨勢

(2/4)

海運諮詢機構Drewry世界貨櫃運價指數WCI

歐洲航線近1年下跌30%，美國航線近1年下跌17-27%。

航線運價指數變化

Route	7-Jul-22	14-Jul-22	21-Jul-22	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	\$7,051	\$6,999	\$6,820	-3% ▼	-24% ▼
歐洲航線 Shanghai - Rotterdam	\$9,280	\$9,182	\$9,092	-1% ▼	-30% ▼
Rotterdam - Shanghai	\$1,328	\$1,241	\$1,212	-2% ▼	-31% ▼
Shanghai - Genoa	\$10,851	\$10,829	\$10,300	-5% ▼	-19% ▼
美國航線 Shanghai - Los Angeles	\$7,566	\$7,480	\$7,280	-3% ▼	-27% ▼
Los Angeles - Shanghai	\$1,280	\$1,292	\$1,259	-3% ▼	-10% ▼
Shanghai - New York	\$10,175	\$10,164	\$9,842	-3% ▼	-17% ▼
New York - Rotterdam	\$1,239	\$1,280	\$1,276	0%	1% ▲
Rotterdam - New York	\$6,801	\$6,929	\$6,926	0%	29% ▲

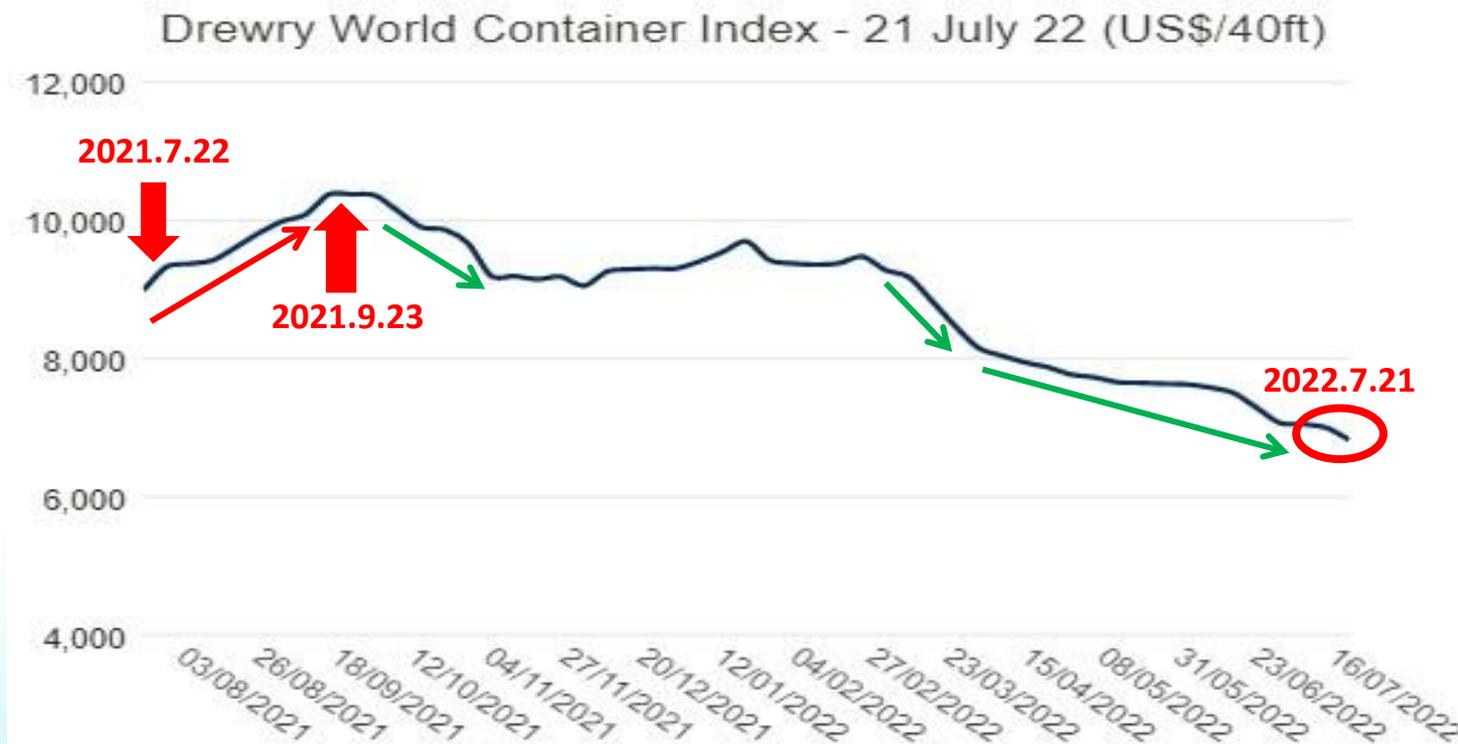
1 國際海運現況及趨勢

(3/4)

海運諮詢機構Drewry世界貨櫃運價指數WCI

貨櫃運價綜合指數呈現下降趨勢，2021.9達到高點，自2022.2起逐漸下跌，目前40呎貨櫃6820.04美元。

近一年貨櫃運價綜合指數趨勢



1

國際海運現況及趨勢

(4/4)

Brent Crude oil 布倫特原油價格

目前原油價格為USD 104.22/Bbl，自2021.7.26至今，已上漲USD 29.72/Bbl



資料來源：<https://tradingeconomics.com/commodity/brent-crude-oil>

工作小組會議辦理情形

111年4月29日

111年6月9日

「國際運輸平穩工作小組」
第13次會議

「國際運輸平穩工作小組」
第14次會議

維持我國進出口貿易順暢

- 近期出口缺櫃需求尚屬穩定且國際海運狀況有稍微減緩趨勢，惟仍無法大幅改善，國籍航商倘有新船投入或加班加艙資訊，請即時提供。
- 五一勞動節連假期間，貨櫃集散站營業時間調整情形，將公告於平穩專區，各進出口業者亦可再洽所屬櫃場確認。
- 海攬業者調整費率應報請備查，後續將依廠商提供之事證進行查處，並納入運價訪查計畫查核對象。

- 有關美西碼頭工人合約談判部分，請航商持續關注相關資訊，倘有負面影響，請儘早告知，俾利預為因應。
- 第三季為海運傳統旺季，且近期中國解封，出口需求增加預期可見，籲請航商及早規劃因應，並保留艙位予臺灣業者。
- 另為兼顧業者便利性及櫃場作業效率，請航商研議交、領櫃地點規劃，及放寬時間限制等議題，納入下次會議進行討論。

2

工作小組辦理情形

(2/3)

➤ 透過駐外單位提供國際各港物流相關資訊(更新至111年7月22日)

洲別	塞港程度	國別	港口物流情況概述
北美洲	●	美國	<ol style="list-style-type: none"> 洛杉磯港：目前約有12艘船等待靠岸，等待時間約為4.9-11天。 長堤港：目前約有9艘船等待靠岸，等待時間約為4-9天。 紐約及紐澤西港：平均等待時間約為6.72天。 塔科馬港：碼頭運作順暢，無需等待。 西雅圖港：碼頭運作順暢，無需等待。 奧克蘭港：SSA 碼頭有10艘船舶，等候時間約3-7天，TraPac 碼頭則運作順暢。近期卡車司機發起抗議活動，影響港口運作。 休士頓港：外海有21艘貨櫃船等待，進、出口貨櫃裝卸時間約6.4天及10.6天。 芝加哥：鐵路運輸持續壅塞，港口運送至芝加哥時程仍須等待2週至1個月以上；卡車運輸需求好轉，恢復正常運作，周邊地區可於1-2天內送達。
	●	加拿大	溫哥華港：目前仍有塞港情形，7月在港口停泊貨船約20艘，平均等候時間約2.2天，貨櫃集散碼頭利用率約53%。鐵路運輸方面，火車貨物運輸碼頭裝卸停留時間仍達7天以上。
歐洲	●	英國	碼頭壅塞現象已有明顯改善，大致回復正常作業效率。惟歐洲其他國家發生罷工問題，造成船期延誤，後續是否連帶受影響仍需觀察。
	●	荷蘭	鹿特丹港：目前船隻抵港毋須等候，惟近期德國罷工，船隻滯留德國7-14天，延誤抵港時間，預計港口壅塞短期內無法緩解。另場地使用率居高不下(達95%以上)，影響空櫃回流，導致船公司面臨有艙位、沒空櫃可裝情事。
	●	德國	漢堡港：目前塞港情形嚴重，平均需等候5-10天方能入港卸貨。另因勞資談判尚未達成共識，工會罷工使塞港情況雪上加霜。
	●	法國	Le Havre 港：目前港口部分泊位整修，貨櫃船泊位滿載，船舶平均停泊2-9天，另有10餘艘貨櫃船在外海錨泊等待入港。
	●	比利時	安特衛普港：目前仍有塞港情形，平均等候時間約42小時。

2

工作小組辦理情形

(3/3)

➤ 透過駐外單位提供國際各港物流相關資訊(更新至111年7月22日)

洲別	塞港程度	國別	港口物流情況概述
歐洲	●	俄羅斯	<ol style="list-style-type: none"> 1. 受俄烏戰爭及國際對俄國制裁影響，國際主要航運公司停止在俄國服務，及履行俄羅斯訂單，丹麥馬士基(Maersk)和地中海航運(MSC)於3月1日宣布暫停接受預訂往返俄羅斯之貨運業務，Maersk續於5月初宣布退出俄羅斯市場，許多俄羅斯貨運代理仍無法將停運之海運貨物運往俄羅斯。 2. 現階段仰賴歐洲港口中轉貨物之聖彼得堡港，國際海運近乎停擺，目前僅有遠東部分(以海參崴港為主)尚在營運。
亞洲	●	中國	大陸主要港口碼頭平均等候泊靠時間為： <ol style="list-style-type: none"> 1. 深圳蛇口：約1-2日。 2. 上海：1-2日。 3. 寧波：2-3日。
	●	香港	目前碼頭運作正常，平均等候掛靠時間為2-3小時。
	●	日本	<ol style="list-style-type: none"> 1. 受先前中國封城與東南亞國家航班延誤之影響，目前船隻到日本靠港延遲4至7天不等(視各港口不同情況而定，尤以橫濱、名古屋、神戶港最為嚴重)。 2. 近期船舶密集靠港導致壅塞，惟情況並不嚴重，港口碼頭與物流配送正常運作。
大洋洲	●	澳洲	近期新南威爾斯州(雪梨)因受豪雨、水災影響，港口物流作業稍有延遲，目前各港情形分述如下： <ol style="list-style-type: none"> 1. 雪梨港：較為壅塞，等待時間約6-7日。 2. 布里斯本港：略微壅塞，等待時間約3天。 3. 墨爾本港：等待時間約1天。
	●	紐西蘭	<ol style="list-style-type: none"> 1. 受國際供應鏈紊亂情形影響，大洋洲冷凍貨櫃需求居高不下，紐西蘭冷凍貨櫃需求高峰期預計將延長至8月初。另馬士基(Maersk)於7月份開始提供紐西蘭沿海貨運服務。 2. 目前各主要港口略為壅塞，船舶等候時間如下： <ol style="list-style-type: none"> (1)奧克蘭港：超過3日。 (2)Tauranga 港：均1-3日。 (3)基督城 Lyttelton 港：均1-3日。

3

工作小組辦理成效

(1/5)

國籍航商預計(111)年將有36艘新船投入，合計301,330 TEU。

長榮海運(19艘 · 193,700 TEU)			陽明海運(5艘 · 55,000TEU)			萬海航運(12艘 · 52,630 TEU)		
Q1	亞洲線 (臺北/高雄)	2艘2,500 TEU、 2艘1,900 TEU	4月	美西航線	1艘11,000 TEU	Q1	亞洲(越南)線 (臺北/高雄)	1艘2,038 TEU
	歐洲線 (臺北/高雄)	1艘24,000 TEU	6月	美西航線 (高雄)	1艘11,000 TEU		Q2	亞洲線
	美洲線 (臺北/高雄)	2艘12,000 TEU	7月	1艘11,000 TEU		Q3	1艘2,038 TEU、 2艘3,013 TEU	
Q2	歐洲線 (臺北/高雄)	2艘24,000 TEU	8月	1艘11,000 TEU		Q4	4艘3,013 TEU、 2艘13,200 TEU	
	亞洲線 (臺北/高雄)	2艘2,500、 1艘1,900 TEU	9月	1艘11,000 TEU				
Q3	3艘24,000 TEU、2艘2,500 TEU							
Q4	2艘2,500 TEU							

※110年加班加艙共增加68,513 TEU
 ※111年1-7月加班加艙29,037 TEU(持續更新)
 歐洲航線增加2,104 TEU、美東航線增加8,391 TEU
 美西航線增加10,327 TEU、印度航線增加479 TEU
 亞洲航線增加2,820 TEU、澳洲航線增加1,250 TEU

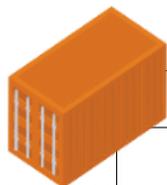
→建請各航商將新船保留給臺灣、增加艙位供給

3

工作小組辦理成效

(2/5)

彙整出口需求，協助取得貨櫃



期間		20 呎櫃	40 呎櫃	冷凍櫃	特殊櫃
110.1.1~ 111.7.22	需求櫃量	10,499	9,918	197	190
	取得櫃量	8,697	6,889	170	150
	取得比率	83%	69%	86%	79%

小組成立迄今
取得率平均**76%**

期間		20 呎櫃	40 呎櫃	冷凍櫃	特殊櫃
111 年 4 月- 111 年 6 月 (需求家數:1)	需求櫃量	0	765	0	0
	取得櫃量	0	765	0	0
	取得比率	-	100%	-	-

近3個月
取得率平均**100%**

期間		20 呎櫃	40 呎櫃	冷凍櫃	特殊櫃
111 年 7 月 (截至 111.7.22) 需求家數:1	需求櫃量	0	175	0	0
	取得櫃量	0	175	0	0
	取得比率	-	100%	-	-

7月份取得率**100%**

近期缺櫃填報需求減少，業者如有急需出口，且無法順利取得艙位者，可至本局官網「國際海運運輸平穩專區」填寫，收到需求後，將轉請航商積極協助。

3

工作小組辦理成效

(3/5)

- ✓ 依經濟部資料顯示：出口貿易總值持續成長
 1. 111年6月外銷訂單年增9%
 2. 111年6月進、出口金額年增分別為19%、15%

外銷訂單



年/月	金額 (百萬USD)	同期相比
109 Q4	169,922	25.31%
110 Q1	148,968	42.90%
110 Q2	160,957	35.92%
110 Q3	171,705	21.71%
110 Q4	192,500	13.29%
110年	674,130	26.32%
111 Q1	173,126	16.22%
111/4	51,898	-5.52%
111/5	55,434	6.00%
111/6	58,834	9.49%

近期呈現趨緩，整體仍較110年成長

出口貿易總值



年/月	金額 (百萬USD)	同期相比
109 Q4	97,141	11.65%
110 Q1	97,928	24.55%
110 Q2	108,953	37.33%
110 Q3	117,121	30.10%
110 Q4	122,377	25.98%
110年	446,379	29.34%
111 Q1	120,937	23.50%
111/4	41,462	18.79%
111/5	42,047	12.41%
111/6	42,203	15.16%

自109年7月起，已連續成長24個月

3

工作小組辦理成效

(4/5)

✓ 依關務署資料顯示：進口空櫃減少、出口空櫃增加
→ 建請確保我國空櫃量充足無虞

進口空櫃



月份	108年	109年	同期相比
12月	61,898	71,292	9,394
月份	109年	110年	同期相比
Q1	184,624	192,097	7,473
Q2	174,922	194,751	19,829
Q3	163,260	175,699	12,439
Q4	191,865	177,005	-14,860
110年	714,671	739,552	24,881

月份	110年	111年	同期相比
Q1	192,097	170,058	-22,039
4月	58,773	57,176	-1,597
5月	64,652	59,410	-5,242
6月	71,326	58,420	-12,906
	108年12月-110年6月	109年12月-111年6月	同期相比
總計	1,163,417	1,155,908	-7,509

出口空櫃



月份	108年	109年	同期相比
12月	46,488	36,474	-10,014
月份	109年	110年	同期相比
Q1	117,030	118,480	1,450
Q2	161,971	127,772	-34,199
Q3	139,860	111,087	-28,773
Q4	105,210	116,176	10,966
110年	524,071	473,515	-50,556

月份	110年	111年	同期相比
Q1	118,480	123,678	5,198
4月	41,078	44,735	3,657
5月	41,507	46,298	4,791
6月	45,187	50,729	5,542
	108年12月-110年6月	109年12月-111年6月	同期相比
總計	816,811	775,429	-41,382

3

工作小組辦理成效

(5/5)

✓ 依關務署資料顯示：國籍航商持續給予協助，
整體出口重櫃仍維持成長。

國籍航商出口實櫃(TEU)比較

月份	109年	110年	同期相比
Q1	400,230	414,265	14,035
Q2	341,370	419,436	78,066
Q3	379,588	413,404	33,816
Q4	420,936	415,731	-5,205
110年	1,542,124	1,662,836	120,712

月份	110年	111年	同期相比
Q1	414,265	388,514	-25,751
4月	137,508	134,543	-2,965
5月	147,279	129,606	-17,673
6月	134,649	128,274	-6,375
	109年1月-110年6月	110年1月-111年6月	同期相比
總計	2,375,825	2,443,773	67,948

本國與外國航商出口實櫃(TEU)比較

年/月	本國航商	外國航商	比較
109/12	139,505	137,406	2,099
110 Q1	414,265	389,567	24,698
110 Q2	419,436	391,975	27,461
110 Q3	413,404	414,347	-943
110 Q4	415,731	415,553	178
110年	1,662,836	1,611,442	51,394
111 Q1	388,514	382,059	6,455
111/4	134,543	119,514	15,029
111/5	129,606	131,468	-1,862
111/6	128,274	126,347	1,927
總計	2,583,278	2,508,236	75,042

建請持續提升櫃量供給、維持艙位穩定。

4

前次會議反映事項辦理情形 (1/2)

領、交櫃地點規劃

	長榮海運	陽明海運	萬海航運	德翔海運
基隆港	幾乎未使用	領：空櫃場 交：碼頭、港區 附近櫃場	領：內陸櫃場 交：港區附近 櫃場	領：空櫃場 交：碼頭
臺北港	領：碼頭、 內陸櫃場 交：碼頭、 內陸櫃場	未使用	領：碼頭、 內陸櫃場 交：碼頭	未使用
臺中港	領：碼頭、港區 附近櫃場 交：碼頭	領：空櫃場 交：碼頭、港區 附近櫃場	地點一致	領：空櫃場 交：碼頭
高雄港	領：碼頭、港區 附近櫃場 交：碼頭	地點一致	領：碼頭、港區 附近櫃場 交：碼頭	領：碼頭、港區 附近櫃場 交：碼頭 ※部分地點可一致

4

前次會議反映事項辦理情形 (2/2)

領、交櫃時間規劃

	長榮海運	陽明海運	萬海航運	德翔海運
基隆港	幾乎未使用	領：未限制 交：結關前2-3天	領：未限制 交：結關前3天	領：未限制 交：結關前2-3天
臺北港	領：結關前7天 交：結關前3天	未使用	領：未限制 交：結關前3天	未使用
臺中港	領：結關前10天 交：結關前3天 (研議放寬中)	領：未限制 交：結關前2-3天	領：未限制 交：結關前5天	領：未限制 交：結關前5天
高雄港	領：結關前10天 交：結關前3天	領：未限制 交：未限制	領：未限制 交：結關前3天	領：未限制 交：結關前3天

5

結語

- 近期美西、美東航線運價已較今(111)年1月下跌約5成、歐洲航線下跌3成，整體**運價**及**艙位需求**均呈現**趨緩**趨勢。
- 各公會尚有**出口需求**，仍可依「國際海運運輸平穩機制」提出，本局將持續給予協助。
- 建議各業者與航商**建立溝通管道**，俾**長期合作**(如簽訂契約或合作備忘錄)取得運送服務及有利運價，共同穩定市場。



簡報結束
恭請指導