

推動國際海運運輸平穩工作報告 (第19次會議)

交通部航港局
112.9.19

目錄

- 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 | 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-

- 國際海運趨勢瞬息萬變，目前各國塞港已有改善，國際運價亦較先前高點大幅下降，112.9.15與112.3.17相比，美洲線、歐洲線均呈上漲趨勢，漲幅在7-82%不等，惟仍與108年運價水準相近。

近期運價變動												幣別：USD
航線	波羅的海貨櫃運價指數										112.9.15與 109年底相比	112.9.15與 112.3.17 相比 (近期趨勢)
	108年	109年	110年	111年				112年				
	12/31	12/31	12/31	3/18	6/17	9/16	12/16	3/17	6/16	9/15		
美西 航線	1,363	4,200	14,070	16,024	9,195	3,942	1,415	1,028	1,427	1,866	下跌2,334 (-56%)	上漲838 (+82%)
美東 航線	2,603	5,405	16,613	17,359	11,784	8,546	3,252	2,198	2,487	2,884	下跌2,521 (-47%)	上漲686 (+31%)
歐洲 航線	1,854	5,662	14,365	12,739	10,643	7,632	2,168	1,414	1,325	1,517	下跌4,145 (-73%)	上漲103 (+7%)

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81%，美國航線近1年下跌49-64%。

航線運價指數變化

歐洲航線

美國航線

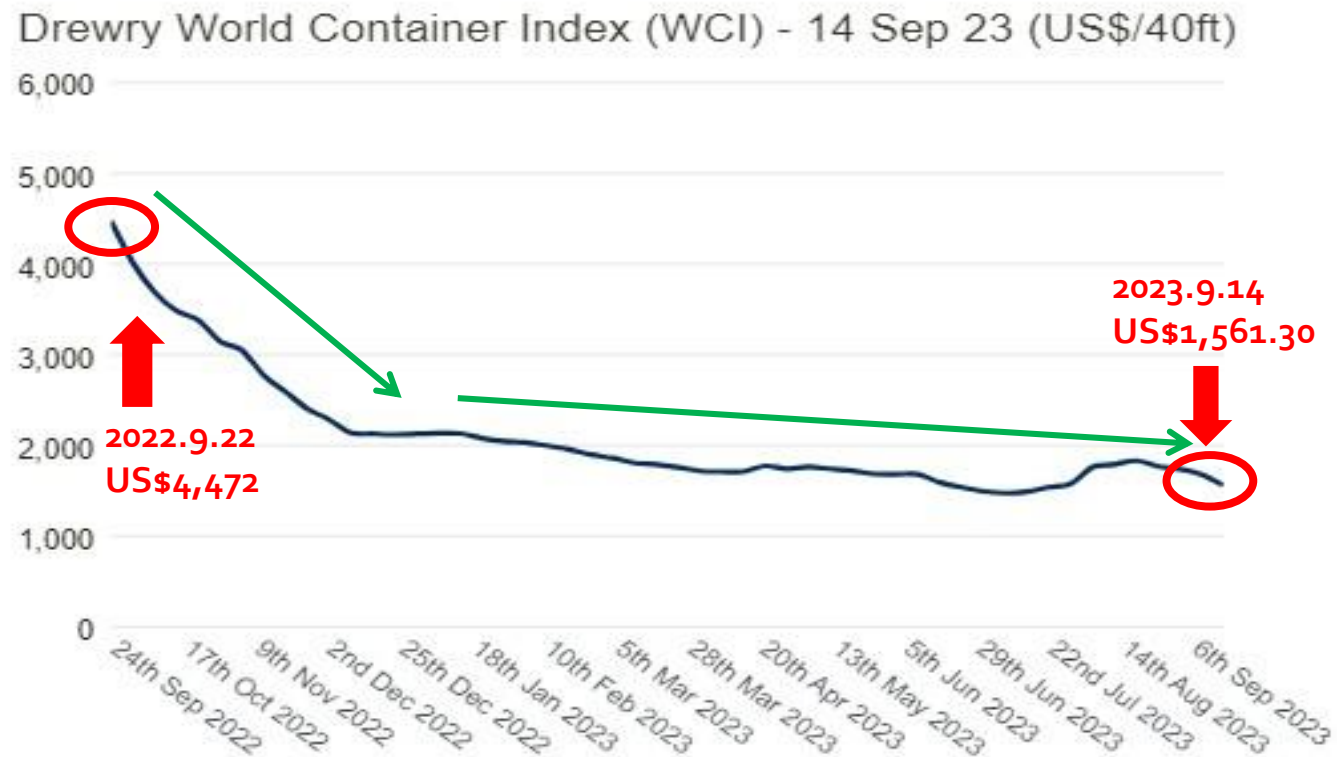
Route	Route code	31-Aug-23	07-Sep-23	14-Sep-23	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$1,740	\$1,681	\$1,561	-7% ▼	-68% ▼
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$1,615	\$1,449	\$1,299	-10% ▼	-81% ▼
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$516	\$500	\$485	-3% ▼	-54% ▼
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$2,038	\$1,888	\$1,698	-10% ▼	-77% ▼
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$2,217	\$2,254	\$2,162	-4% ▼	-49% ▼
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$840	\$840	\$839	0%	-33% ▼
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$3,438	\$3,398	\$3,032	-11% ▼	-64% ▼
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$757	\$739	\$734	-1% ▼	-43% ▼
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$1,562	\$1,561	\$1,565	0%	-76% ▼

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-
貨櫃運價綜合指數於2021.9達到高點(10,377美元)後，2022年整體呈現下降趨勢，2023年截至當前漲跌幅度不大，目前40呎貨櫃1,561.30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 94.06/Bbl，較去年同期(2022.9.16)，
上漲USD 3.52/Bbl，近期(3個月)在USD 71-94/Bbl區間波動。



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

2. 工作小組辦理情形

(1/5)

工作小組會議辦理情形

111年12月30日

「國際運輸平穩工作小組」
第17次會議

112年3月28日

「國際運輸平穩工作小組」
第18次會議

維持我國進出口貿易順暢

- 有關官網平穩專區資料更新頻率部分，考量近期進出口成長趨緩，貨櫃需求降低，貨櫃取得成效、航商加班加艙資訊等二項原則不再定期更新。
- 春節連假期間，請各進出口業者預先掌握櫃場營業時間，以避免影響進出口作業安排。
- 鑑於目前尚處疫情期間，本小組開會頻率仍維持每季一次，下次會議再視海運市場情勢，滾動調整召會頻率。

- 為維持運輸量能，避免國際市場劇烈變化造成供需雙方嚴重失衡，當前亟需仰賴進出口業者協助我國航商長久存續於市場。
- 考量近期進出口成長趨緩，貨櫃需求降低，經徵詢與會機關(單位)意見，召會頻率調整為每半年 1 次。
- 未開會期間，本局仍將持續為大家服務，如有相關意見或反映事項，可向航務組聯繫。

2. 工作小組辦理情形

(2/5)

➤ 透過駐外單位提供國際各港物流相關資訊(更新至112年9月18日)

洲別	塞港程度	國別	港口物流情況概述
北美洲		美國	一、洛杉磯港：勞資雙方暫時達成協議，部分貨物已轉由美國東岸進口，目前貨櫃運作正常，等待時間約 2.9-13.4 天。 二、長堤港：目前有 4 艘船等待靠岸，等待時間約 4-9 天。 三、紐約及紐澤西港：每週平均等待時間為 1.33 天。 四、塔科馬港及西雅圖港：港口運作順暢，船隻皆無需等待。 五、休士頓港：休士頓港外海有 8 艘貨櫃船等待入港卸櫃，<u>Bayport</u> 及 <u>BCT</u> 貨櫃碼頭平均等待時間分別為 12 天與 0 天；至貨櫃車架供給部分已正常運作。 六、奧克蘭港：目前 SSA、<u>TraPac</u> 及 <u>EverPort</u> 等各碼頭運作順暢，船隻可隨到隨靠。 七、芝加哥： (一)美國境內之卡車運送(整車及散卡)皆正常運作。 (二)近期鐵路運行正常，西岸碼頭卸櫃至鐵路等待裝載時間維持約 1 至 2 週；另貨車倘於週末運抵芝加哥，建請業者留意鐵路公司通知提貨號碼及免倉期，避免衍生額外成本。
		加拿大	溫哥華港： 一、溫哥華港勞資雙方已達成協議，碼頭、鐵路運輸作業恢復正常，目前 8 月貨櫃船平均在港等候時間約 4.85 天。 二、另因亞洲貨物需求下滑，今(112)年截至 7 月止，溫哥華港進口貨櫃呈現雙位數下降，可有助緩解港口旺季塞港壓力。

2. 工作小組辦理情形

(3/5)

➤ 透過駐外單位提供國際各港物流相關資訊(更新至112年9月18日)

洲別	塞港程度	國別	港口物流情況概述
歐洲	●	英國	英國最大貨櫃港口菲力斯杜港(Felixstowe)及其餘主要碼頭作業已大致恢復正常，目前船舶到港等候時間約 1-2 日不等。
	●	荷蘭	鹿特丹港：目前船舶平均等候時間約 0.8 天。
	●	德國	一、近期貨櫃堆場平均利用率為 60%至 75%，入港卸貨大致順暢。 二、另 CTB 碼頭之船席預估施工 10 週進行大規模改建，施工期間船席停止運營，雖仍可作為臨時碼頭使用，但預計未來船席使用率將維持高檔。
	●	法國	Le Havre 港：目前港口運作正常，船隻平均停泊 1-2 日離港。
	●	比利時	安特衛普港：目前船舶平均等候時間約 20 小時。
	●	義大利	熱那亞港(Genova)：錨地等候時間降至約 2.4 至 16.8 小時。
	●	西班牙	目前巴塞隆納港之港口活動及商品運輸作業均正常。
	●	希臘	Piraeus 港：目前錨地等候時間約 12 至 36 小時。
	●	土耳其	土耳其已成為俄羅斯貨物往來主要中繼點，目前各港繁忙但運作正常，亦無缺櫃問題，惟里拉持續下跌，運價仍維持高點。
	●	俄羅斯	一、在俄烏危機及國際對俄制裁之背景下，俄國國際海運處於特殊狀態，國際多家主要航運公司宣布停止履行輸出入俄羅斯海運業務；地中海航運則宣布在「遵守國際各項制裁規定」狀況下，恢復對俄「食品、醫藥及人道物資」之運送服務；至我國航商迄今仍未重啟對俄國海運承攬業務。 二、今(112)年聖彼得堡與中國、土耳其、馬來西亞間跨國新航線開通，貨物周轉量提升，運費成本亦提高；現階段仰賴歐洲港口中轉進入聖彼得堡港之海運持續停擺；新羅西斯克港口及遠東海參崴港目前僅有部分航運公司持續營運，自遠東海港進口貨物仍須轉由鐵路運輸至歐俄，費時且運費高昂。

2. 工作小組辦理情形

(4/5)

➤ 透過駐外單位提供國際各港物流相關資訊(更新至112年9月18日)

洲別	塞港程度	國別	港口物流情況概述
非洲	●	奈及利亞	一、顧問公司報告說明港口壅塞嚴重，貨櫃運送時間平均延宕 22-30 天，許多國際船運公司如 <u>CMA CGM</u> 及 <u>Maersk</u>，將部分貨櫃從拉哥斯 1,500 公里外之剛果 <u>Pointe Noire</u> 港口出貨。 二、另 Truckers 公司表示奈國近月因港口治安、交通阻塞、運費成本、匯率浮動過大等因素影響，估計貨櫃量減少 50%，嚴重衝擊該國進口及就業率。
亞洲	●	中國	據報載，主要港口碼頭平均等候泊靠時間為： 一、上海、寧波：1-3 天。 二、深圳蛇口：1 天。 三、大連：1-2 天。
	●	香港	近期香港碼頭運作正常，船舶平均等候時間約 0-2 小時，未發生航運瓶頸或塞港之情形，相關報載亦無關切港口物流等議題。
	●	日本	目前港口運輸與物流配送一切正常，僅偶有船隻延誤到港情形，惟未產生相關影響。
	●	韓國	目前港口運作正常，未有塞港情形。
	●	新加坡	新加坡港運作順暢，目前平均船舶等待時間約 6 小時，另港口儲櫃區使用率因新加坡國際港務集團 (<u>PSA</u>) 未分享相關資訊，爰無資料供參。
	●	馬來西亞	巴生港：船舶平均等待時間仍維持在 24 小時以內，港口密度約 80%。
	●	汶萊	目前未有塞港情形。
	●	菲律賓	一、馬尼拉港：目前運作正常，未有塞港情形。 二、宿霧、達沃及蘇比克港：碼頭運作順暢，無塞港情形。
	●	泰國	泰國最大港林查班港 (<u>Laem Chabang</u>) 目前進出港通關順暢，其餘港口亦未有嚴重塞港、缺櫃情事。另泰國政府刻推動林查班港第三期建設工程，期能促進港口擴張與現代化。

2. 工作小組辦理情形

(5/5)

➤ 透過駐外單位提供國際各港物流相關資訊(更新至112年9月18日)

洲別	塞港程度	國別	港口物流情況概述
亞洲	●	越南	一、目前卡萊港進出港通關順暢，供櫃及港口運作正常，俄烏戰爭對越南未有重大影響，另供應鏈有逐漸自中國轉移至越南現象。 二、隨著景氣下半年漸入旺季，各航線需求因歐美感恩節、萬聖節及耶誕節等年終節慶而逐漸回溫，運費價格亦趨於穩定。
	●	印度	鑒於美國、歐盟及英國市場消費需求下降，印度出口放緩，以致貨櫃供應過剩且價格持續下跌，預估至今(112)年 9 月相關情形均不樂觀。
	●	孟加拉	布里馬里(Burimari)陸港為孟加拉與印度和不丹貿易的重要通道，由於貨物無法按時卸貨，需在露天堆場停留 2-4 天。
	●	印尼	目前各港塞港情形已緩解，碼頭工人亦維持正常工作，未有人員短缺問題。112 年 8 月全國貨櫃於港口平均停留時間為 2.40 天，各港停留時間如下： 一、雅加達丹戎不祿港：2.27 天 二、泗水丹戎佩拉港：2.71 天 三、棉蘭勿拉灣港：2.44 天 四、望加錫港：2.28 天
大洋洲	●	澳洲	一、目前各主要港口(包括雪梨港、墨爾本港、布里斯本港)均未有塞港情形。 二、另據報載，澳洲伍賽德(Woodside)及雪弗龍(Chevron)兩大油商員工，擬以投票決定合法罷工行動，目前初判規劃罷工之氣田可能導致全球 11%LNG 出口量生產中斷，影響全球能源供應安全。
	●	紐西蘭	目前各主要港口船舶等待時間說明如下： 一、奧克蘭港：少於 1 日 二、陶朗加 Tauranga 港：約 1 日 三、內皮爾 Napier 港：約 1 日 四、基督城 Lyttelton 港：約 4 日

3. 工作小組辦理成效

(1/4)

國籍航商預計(2023)年將有27艘新船投入，合計208,118 TEU。

長榮海運(4艘，47,500 TEU)

Q1	亞洲區間 航線 (已交船)	1艘2,500 TEU
Q2		1艘15,000 TEU
Q3		1艘15,000 TEU
Q4		1艘15,000 TEU

陽明海運(0艘，0TEU)

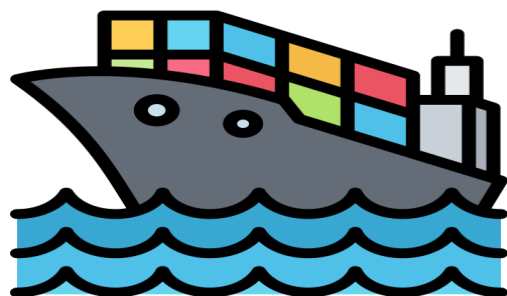
2023年暫無新船投入規劃。

※2023年1-9月加班加艙
5,067 TEU(持續更新)

美東航線增加 1,133 TEU、
美西航線增加 1,949 TEU、
亞洲航線增加 240 TEU、
澳洲航線增加 1,745 TEU

萬海航運(23艘，160,618 TEU)

Q1	3艘 3,013 TEU 1艘 2,980 TEU 1艘 13,100 TEU 1艘 13,200 TEU
Q2	3艘 3,013 TEU 1艘 3,055 TEU 1艘 13,100 TEU 1艘 13,200 TEU
Q3	2艘 3,055 TEU 1艘 2,980 TEU 1艘 13,100 TEU 1艘 13,200 TEU
Q4	1艘 3,055 TEU 2艘 2,980 TEU 1艘 13,100 TEU 2艘 13,200 TEU



3. 工作小組辦理成效

(2/4)

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 Q2	166,166	3.24%
111 Q3	169,779	-1.12%
111 Q4	157,715	-18.07%
111年	666,786	-1.09%
112 Q1	136,218	-19.29%
112 Q2	132,351	-18.32%
112/7	47,728	-12.04%

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 Q2	125,720	15.39%
111 Q3	121,059	3.36%
111 Q4	111,806	-8.64%
111年	479,522	7.43%
112 Q1	97,723	-19.20%
112 Q2	104,360	-16.99%
112/7	38,731	-10.40%
112/8	37,359	-7.30%

- ✓ 依經濟部資料顯示進出口貿易成長趨緩，去年第4季起持續呈負成長
- ✓ 112年前2季外銷訂單、出口貿易總值均較去年同期減少近20%

3. 工作小組辦理成效

(3/4)

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
Q2	194,751	175,006	-19,745
Q3	175,699	166,165	-9,534
Q4	177,005	162,416	-14,589
108/12-110		109/12-111	同期相比
1,516,121		1,484,489	-31,632
月份	111年	112年	同期相比
Q1	170,058	157,502	-12,556
Q2	175,006	134,529	-40,447
7月	56,257	39,505	-16,752
8月	57,175	48,175	-9,000

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
Q2	127,772	141,762	13,990
Q3	111,087	156,703	45,616
Q4	116,176	120,466	4,290
108/12-110		109/12-111	同期相比
1,044,074		1,052,598	8,524
月份	111年	112年	同期相比
Q1	123,678	130,940	7,262
Q2	141,762	142,920	1,158
7月	59,310	45,594	-13,716
8月	57,288	43,364	-13,924

- ✓ 依關務署資料顯示：進出口空櫃數量大致呈下降態勢
- ✓ 112年截至目前，出口空櫃數量漸少，與進口空櫃數量似趨近平衡，本局亦未接獲相關缺櫃問題

3. 工作小組辦理成效

(4/4)

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
小計	1,542,124	1,662,836	120,712
	109年-110年	110年-111年	同期相比
總計	3,067,395	3,027,821	-39,574
月份	111年	112年	同期相比
Q1	388,514	328,454	-60,060
Q2	392,423	322,959	-69,464
7月	126,396	108,937	-17,459
8月	114,868	119,865	4,997

✓ 依關務署資料顯示：國籍航商出口重櫃受限於整體貨運需求呈大幅下降趨勢

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
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
小計	1,802,341	1,748,848	53,493
111 Q1	388,514	382,059	6,455
111 Q2	392,423	377,329	15,094
111 Q3	348,783	357,290	-8,507
111 Q4	347,260	329,737	17,523
109年12月-111年12月			
總計	3,279,321	3,195,263	84,058
年/月	本國航商	外國航商	比較
112 Q1	328,454	313,475	14,979
112 Q2	322,959	339,550	-16,591
112/7	108,937	108,374	563
112/8	119,865	119,774	91

4. 結語

- 近期美西、美東、歐洲航線運價已較去(111)年同期下跌5-8成，整體運價及艙位需求均呈現供過於求態勢。
- 建議各業者多加支持國籍航商，倘有相關運送需求，可惠予評估優先考量由國籍航商承運，俾長期合作，共同穩定市場。
- 各公會倘有出口需求，仍可依「國際海運運輸平穩機制」提出，本局將持續給予協助。



簡報結束
恭請指導



交通部航港局
Maritime and Port Bureau, MOTC