

「國際海運運輸平穩工作小組」第 8 次會議

會議紀錄

壹、會議時間：110 年 9 月 30 日(星期四)上午 10 時

貳、會議地點：本局敦和大樓 504 會議室/視訊會議

參、主席：葉局長協隆

紀錄：莊翊群

肆、出席人員：詳簽到單(附件 1)

伍、主席致詞：(略)

陸、國籍航商報告新船投入規劃及空艙回補情形：

一、長榮海運：

(一) 近期美西塞港情形有惡化趨勢(外海等待船舶達 60-70 艘)，艙位取得更加困難，在臺灣及中國部分，船舶因受颱風影響避颱，造成船期延誤，歐洲狀況亦未有明顯改善，導致整體船舶調度難度增加，後續將儘量在可控制範圍內加快船舶及空櫃回流。

(二) 在新船投入部分，今年 9 月有 3 艘 1,800 TEU、1 艘 24,000 TEU 投入營運，10 月預計有 2 艘 1,800 TEU、1 艘 12,000 TEU 及 1 艘 24,000 TEU 加入船隊，11、12 月份亦將有新船陸續投入，原則上均會靠泊臺灣港口，惟具體航線配置仍須規劃，但對艙位供給應有相當大之助益。目前歐洲和美東航線都有持續規劃加艙，盡力提供廠商更多裝載機會。

二、陽明海運：新船投入部分，集中在既有船舶替換，非屬新增運力，為協助業者貨物出口，今年 9 月共加艙 1,600 TEU，10 月除加艙外，尚有 1 班中東航線加班船，運量供給合計約 2,000 TEU。目前公司仍持續配合行政院副院長指示，歐美航線運能增加 10%，儘可能在可協助範圍內，給予廠商協助。

三、 萬海航運：

- (一) 今年持續在美國航線加大佈局，從以往每週 10 TEU，到目前每週供應 1,300 至 1,500 TEU。經營之 4 條美國航線亦爭取 2 條航線靠泊臺灣，並自 6 月中起新闢美東航線，近 3 個月美國線艙位供給為 7 月 8,000 TEU、8 月 6,300 TEU 及 9 月 6,000TEU，均較第 2 季平均 4,000 TEU，大幅增加對臺艙位供給。
- (二) 目前美西等候時間約 14-18 天，若無新船投入，空班情形恐是必然發生之結果，公司已持續尋求其他航線船舶調度運用，如東南亞受疫情影響時，調度船舶至其他航線營運，儘可能安排調度以降低影響。

四、 德翔海運：

- (一) 今年造船計畫不多，大多為自有船或租船替換，預計明、後年將有 6-10 艘新造船陸續下水，後續應可協助提供相關艙位供給。至貨櫃部分，近年陸續有造櫃及租櫃計畫，櫃量增加約 1 至 2 萬 TEU，目前空櫃充足尚無問題。
- (二) 有關空班部分，公司欲協助提供歐美航線，惟泊位取得不易，今年 9 月底新闢加拿大航線，由高雄航經中國，首航至溫哥華，預計可提供 200 TEU 左右，協助業者貨物出口。

柒、 各公(協)會及相關機關發言紀要

一、 需求方意見：

(一) 台灣區絲織工業同業公會(遠東新世紀公司)：

- 1、 美國、地中海、印度航線持續空班，尤其地中海航線較為嚴重，客戶訂單被迫延後、工廠降低產能以為因應，建請航商新船投入優先規劃靠泊臺灣或以加班加艙方式補足空班艙位。

- 2、8月底以來，北部港口及櫃場缺櫃情形加劇，建請航商多調度空櫃回臺灣，避免因缺櫃浪費艙位，無法如期出口。
- 3、櫃場限制重櫃 FREE TIME 縮減至 3 天，但船期常臨時取消或延後，司機到櫃場後才被告知，造成與現場人員爭執，建請櫃場研議放寬至 7 天。
- 4、另聽聞明年有 2 家櫃場結束營業，考量目前貨櫃狀況吃緊，建請相關單位提前因應。

(二) 台灣區石油化學工業同業公會(亞東石化股份有限公司)：

- 1、印度市場產品原料需求大，目前除萬海航運有直接經營印度航線外，航商多透過聯營方式經營，惟因中國遠洋(COSCO)空班臺灣，導致訂單無法順利出口，而中國和臺灣又為產業競爭對手，中國貨物照常出口，臺灣業者面臨有需求但無船運送之困境。長久下來，印度客戶恐會選擇向中國廠商購買，影響我國產業發展，形成惡性循環，建請國籍航商重視印度市場、加速佈局。
- 2、另地中海航線(含土耳其)同為重要市場，以往沒有航線，僅有聯營，惟地中海出口需求面臨高運價或艙位不足之情形，建請航商給予協助。

(三) 台灣區石油化學工業同業公會(台聚集團)：

- 1、每個地區、產業有一定市場邏輯和運作方式，部分貨物訂單尚難拆成小單，面對櫃場臨時通知領櫃，並需於 1 天內裝櫃完畢，惟公司倉庫和裝貨地點空間有限，備貨人力、機具不足，實務上不可行，提請各單位協助。
- 2、部分產業、客戶無力承擔高價，但目前航運市場為賣方市場，有很多產業被邊緣化，如石化業，石化產品多屬危險品，以往航商載運危險品之意願不高，但目前一般

貨載運需求更高，導致產業面臨貨物無法順利出口，久而久之，產業無法順利發展，逐漸被其他地區同業所取代，建請航商協助載運相關貨物，以利產業永續生存。

- 3、另石化工業有些重要原料須仰賴日本、中國及歐洲地區進口，惟原料(觸媒)因屬危險品，航商載運意願較低，導致原料無法順利進口，相關產品亦無法進行生產，衍生後續產業競爭力及存續問題，建請各航商除協助出口需求外，亦須研議如何協助貨物進口，扶植臺灣產業。

二、供給方意見：

(一) 長榮海運：

- 1、有關廠商反映中東、亞洲航線艙位短缺問題，現階段因美國線艙位嚴重短缺，調度近洋航線船舶支援，惟部分船舶因美西塞港尚未返回，回來後會將再投入亞洲線，艙位供給應能逐漸恢復正常。至地中海航線部分，主要係由聯營之中國遠洋(COSCO)營運，然目前空班嚴重，實造成航商和業者困擾，將持續與聯營夥伴溝通，逐步改善航線空班情形。
- 2、有關農委會建議針對船班延期有合理風險分擔機制部分，一般船期延誤係依照合約條款規定，且目前船期延誤確實非屬航商可掌控，倘遇船員染疫，船舶甚至無法靠泊，因此實務上分攤風險機制仍須依個案進行判斷。

(二) 陽明海運：

- 1、有關印度及地中海航線部分，目前 10 月底、11 月份有艘 2,800 至 3、4,000 TEU 之船舶，可供調度運用，屆時將根據業者需求及航港局規劃，再行評估安排投入印度或其他有需求之航線，以滿足業者需求。
- 2、另外 11 月份在歐洲線和紅海部分，將規劃投入加班

船，後續可再研議沿岸靠泊印度、土耳其等港口，應能對我國產業出口較有助益。

(三) 萬海航運：印度一直為公司十分重視之航線，惟目前港口壅塞、船期延誤嚴重，原每週 1 班變每月 2 班，為協助業者出口順暢，儘量調度其他航線之船舶進行支援，目前規劃 10 月上旬加開航班，預計可供給 3-400 TEU，惟詳細情形尚在確認，有最新消息將盡快通知業者及航港局參考。

(四) 中華民國貨櫃儲運事業協會：

- 1、有關業者反映空櫃不足問題，因空櫃主要來源係以進口重櫃和空櫃運回，但因航班不穩、塞港，空櫃未能回流，經洽 CMA、長榮及陽明櫃場，8 月時櫃量確實吃緊，但目前已有所改善。另因櫃場儲位有限，進口重櫃未提領將導致後續貨櫃吃緊，亦請航商通知貨主加速提領，以利後續空櫃使用。
- 2、貨主倘須延長貨櫃提領時間，建議可先行聯繫航商，因櫃場主係聽從航商指示，並未有多加限制。至交櫃時間放寬至結關日前 7 日部分，目前因船期不穩，應出口貨物而未如期出口，導致櫃場壅塞，貨櫃裝卸作業效率下降、加長拖車司機等候時間，因此為緩解相關狀況，部分櫃場將貨物進櫃場時間，縮短至結關日前 3 天，相關資訊亦已於 Line 群組通知。
- 3、另經洽櫃場，未有司機已到門口卻遭拒絕收櫃之情事，櫃場相關資訊均會提前公告並周知拖車公司，因此司機到場才被告知，與現場人員發生爭執部分，應屬個案，建請遠東新世紀可再提供具體資訊，以利協助與個案公司進行溝通，解決問題。
- 4、有關台聚集團反映短時間內須完成裝櫃部分，建議可以專案和船公司和櫃場申請，避免將貨物積壓在公司及造

成人員負荷。調整結關日收貨時間係為避免櫃場和碼頭壅塞所作之管控措施，以降低影響範圍、預防作業效率下降等情事，如有特殊狀況，均能進行專案討論。目前櫃場有透過網站或 app，提供櫃場相關資訊，建議相關業者可事先下載，以做為安排貨櫃交提領作業之參考。

- 5、另內陸貨櫃集散站於 1-2 年內實有重大變革，由於櫃場屬重資本投資，土地、機具購置等成本高昂，賺取報酬有限且多項服務成本需自行吸收，致業者經營困難，選擇退出市場。面臨變革為業者不得不採取之措施，後續空櫃流向及相關因應措施，協會內部亦會再做思考與討論，預為因應。

三、 行政院農業委員會國際處反映事項：

- 1、 由於生鮮農產品多具時效性或季節性，特定節慶時有出口需求，惟目前普遍面臨船班延期、運價高漲且報價更新頻繁，貨物無法於指定期間送達客戶、價格亦不斷更新，恐面臨訂單取消或轉向其他國家購買之情事，影響農產品在國外市場之市占率。目前美西、加拿大、新加坡、日本船班延期較為嚴重，然船班延期或轉換船班之成本，多由業者自行負擔，建議航班延期，是否有合理分險分攤機制。
- 2、 另目前鳳梨、釋迦、蓮霧相繼被中國禁止，期航商能提供冷藏或冷凍櫃艙位，協助農產品出口。

捌、 會議結論：

- 一、 印度航線出口需求部分，除請國籍航商盡量給予協助外，業者可透過散裝貨船舶裝運，本局亦將偕同亞東石化張副總與中國遠洋協調臺灣空班情形。

- 二、有關石化公會建議強化佈局印度市場部分，建議國籍航商評估研議比照韓國成立小聯盟，協議輪流派船、共享艙位，本局亦可協助推動或建立相關機制。
- 三、請經濟部工業局、進出口公會協助調查及整合印度、地中海(含土耳其)及中東航線之每月出口需求，並於一周內提供本局轉請國籍航商評估，本局將再邀集國籍航商召開專案會議。
- 四、近期有散雜貨船載運貨櫃，協助滿足貨櫃運送需求，目前國內正德海運亦有相關操作，惟考量散雜貨船須透過部分改裝，方符合載運貨櫃之要件。本局規劃邀集相關單位召開會議研議可行性，建請船聯會秘書長協助整合相關資訊(如出席人員建議名單、議題等)，以利後續開會事宜。
- 五、有關櫃場與司機溝通不良事宜，建請櫃場和貨主、船公司建立聯繫管道，如遇有臨時狀況，可即時溝通協調，避免衍生爭端。另請貨櫃協會向會員公司宣導，目前海運市場時值非常時期，建請共體時艱，盡力協助貨物進出口裝卸作業順遂。如貨主有特殊需求，可向櫃場和船公司申請專案協助。
- 六、危險品運送問題，先前國籍航商亦清楚表達，只要符合國際規定，未有拒收特殊櫃和危險品情事，倘會員廠商或其他相關公(協)會會員如有艙位取得困難情形，均可至本局官網「國際海運運輸平穩專區」填寫出口需求表單，俾利協助。
- 七、有關貨櫃集散站經營業業者退出經營部分，請貨櫃協會協助評估可能衝擊影響，並瞭解是否有新業者投入或由既有業者接手，後續將再與貨櫃協會共商，如有公部門可協助之處，亦請一併告知。
- 八、運價部分，因我國採備查制，船舶運送業申報運價上漲，自備查之日第三十日起生效，申報運價下降，自備查之日起生效，如已簽訂運送契約，惟因船班延誤，其收取之運價仍應

以簽訂之價格進行運送，非為更新後之價格，倘有逾越備查運價之情事，請提供相關事證供本局查處。另查國籍航商於歐美航線所報運價雖未高於外籍航商，惟仍請航商合理反映運價，運價變動不宜過度頻繁，並請遵守相關規定，近期本局亦會派員至各航商公司瞭解運價實施狀況。

九、有關要求航商分攤船期延誤風險部分，因運送均有簽定運送契約，倘裝船後延遲可明確歸責於航商，其相應之貨物運輸保險應有相關約定，另農產品業者有特殊需求，可進行個別條件議定。此外，考量生鮮產品保存具時效性，且目前海運船班準點情形難以掌握，如海、空運運價差異不大，建議可考慮改採空運方式出口，或透過採收及熟成期程等農業技術問題，加以評估運送方式與期間。

十、鑑於近日疫情趨緩，經徵詢與會機關(單位)意見，本小組召開會議頻率仍維持每月一次，未開會期間，本局仍持續提供服務，如有相關意見或反映事項，可向航務組聯繫。

玖、臨時動議：無。

壹拾、散會：下午 12 時 15 分

交通部航港局國際海運運輸平穩工作小組

第 8 次會議

簽到表

開會時間：110 年 9 月 30 日(星期四)上午 10 時

開會地點：本局敦和大樓 5 樓(504 會議室)/視訊會議

主 持 人：葉局長協隆 

項次	出席單位	職稱	姓名
1	交通部	科長 委員	林俊子 張麗
2	交通部航港局	副局長	請 假
3	經濟部國際貿易局	科長	林華堂
4	經濟部工業局	編審 秘書員	吳欣仁 唐啟敏

項次	出席單位	職稱	姓名
5	財政部關務署		請 假
6	行政院農業委員會國際處	科員	陳恩嘉
7	公平交易委員會	聘用人員	唐新明
8	僑務委員會		請 假
9	臺灣港務股份有限公司	經理	陳雅婷
10	中華民國進出口商業同業 公會全國聯合會	秘書長	蕭傑宗

項次	出席單位	職稱	姓名
11	台灣區絲織工業同業公會 (遠東新世紀股份有限公司)		藍晴芳
12	台灣區人造纖維製造工業 同業公會	秘書長	俞玲華
13	台灣區石油化學工業 同業公會 (亞東石化股份有限公司、 台聚集團)	張副仁 副理 總長	張煥達 凌新保 馬俊豪
14	台灣區塑膠製品工業 同業公會	組長	陳玉燕
15	臺灣機械工業同業公會	組長	黃以豐
16	台灣工具機暨零組件工業 同業公會		黃筱婷

項次	出席單位	職稱	姓名
17	台灣車輛工業同業公會	高專	吳進昌
18	台灣自行車輸出業 同業公會	幹事	潘妹雅
19	中華民國輪船商業同業公 會全國聯合會	秘書長	林永權
20	台北市海運承攬運送商業 同業公會	常務理事	黃石
21	中華民國貨櫃儲運 事業協會		吳哲榮 羊世隆
22	長榮海運股份有限公司		江亞龍

項次	出席單位	職稱	姓名
23	陽明海運股份有限公司		李金蓉 陳淑言
24	萬海航運股份有限公司		林秋芬
25	德翔海運股份有限公司	副理	童琮巽 童琮賢
26	北部航務中心	視察 專員 科員	賴盛清 賴姮君 潘可荃
27	航務組	組長 副組長 專員	賴炳華 施惠真 莊翊群