

「國際海運運輸平穩工作小組」第 10 次會議

會議紀錄

壹、會議時間：110 年 12 月 14 日(星期二)下午 4 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) 近期加艙多安排在歐洲和美東航線，後續將視實際需求調整，公司幾乎都有額外多收貨櫃，惟目前艙位使用率仍是 100%，僅能盡量挪移艙位予廠商使用，尚難完全滿足業者出口需求。

(二) 近洋線大約 9 至 10 艘船投入營運，先前因美西線吃緊，調度近洋線船舶投入支援，但美西塞港情形嚴重，從錨地到完成裝卸作業約需 1 個月，此情形係已採用專用碼頭之狀況，其他等候時間恐更長。預估近期先前支援美西之航班將陸續回到遠東地區，應能稍加紓緩近洋線缺艙情形，後續則再視航線需求狀況，機動性調度支援。

二、陽明海運：有關加班加艙部分，因歐洲狀況不佳，導致 11 月底至 12 月上旬有 2 至 3 週船班無法運送至西北歐。美國線部分，12 月底有 1 艘美西加班船(3,000 TEU 左右)，期能滿足業者出口需求，並將美西空櫃運回，協助紓緩美國塞港情形，該船預計明(111)年 1 月中下旬回到臺灣，後續視臺灣市場狀況再做調度。

三、萬海航運：

(一) 美西目前洛杉磯港和長堤港仍須 1 至 2 個月才能完成一航次，近期仍是有加班船至美西、美東，但美西部分則改

為停靠奧克蘭港、西雅圖港，避免因塞港導致船舶無法如期回臺之情事。

(二) 有關東南亞航線部分，近期印尼、新加坡、馬來西亞及越南等地之艙位較為吃緊，越南先前係因疫情封港影響艙位供給，目前則因工廠、港口逐漸復甦，產能大增，以及農曆新年出貨需求等因素，導致出口貨量遽增，12 月份艙位均已滿艙，出口已須延至 1 月。

四、 德翔海運：目前加艙規劃部分，僅新增加拿大溫哥華固定航線服務，其他航線未有太大變化。另 12 月初，公司恢復胡志明市直靠航班服務，預計 12 月份下半月有空艙可供使用。

柒、 各公(協)會及相關機關發言紀要

一、 台北市海運承攬運送商業同業公會反映事項：塞港、缺櫃、缺工等現象主要係因疫情影響所致，應持續透過施打疫苗、改善相關防疫措施，方能有所解決。原則上供給面應能滿足貨物需求，惟目前運價高漲，連帶影響經濟通膨，建請航商在合理利潤內，避免過度頻繁調漲運費，以夥伴共榮共存之態度，尋求雙贏。

二、 行政院農業委員會國際處反映事項：近期接獲公會及業者反映航商每 2 週更新 1 次報價，亦造成海外客戶報價困擾，建請協調航商報價更新頻率不宜過度頻繁，以協助農產品順利出口、外銷。

三、 需求方意見：

(一) 遠東新世紀股份有限公司：

1、 11、12 月份臺灣出口至北美、近洋航線空班情形嚴重且頻繁，經洽航商協助後，仍有艙位缺口，此情形可能將持續至明(111)年農曆新年。另因艙位嚴重不足，已造成訂單難以消化，工廠庫存滿載，若未來繼續惡化，恐導致廠商減產因應，建請國籍航商增開美國線、近洋線之加班船，以協助臺灣廠商解決出口困境。

- 2、另桃園地區內陸櫃場(欣隆、貿聯)將陸續停業，對於北部貨櫃交領有很大影響，供應鏈物流狀況恐更加嚴峻，且交櫃時間限制在3天，嚴重影響工廠裝貨、趕不及結關，延後亦有艙位取得問題。此外臺北港港外塞車狀況嚴重，附近尚有工程施作，交通紊亂，司機1天僅能領1櫃，導致意願降低，明年農曆新年9天假期，交領櫃時間能否彈性調整，建請航商、貨櫃協會及港務公司提供及研議應變作法。

(二) 台灣區石油化學工業同業公會(台聚集團)：

- 1、由於石化產業特性，受價格敏感度較高，價格上漲時，缺櫃缺艙情形普遍，改採 FOB 貿易條件銷售，但價格下跌時，FOB 貨無法順利出口，目前公司有三分之一的貨出不去，造成貨物庫存上漲，讓石化業者產生經營困境。
- 2、報價週期因屬市場機制，最初大概是每月報價1次，但隨著市場變化，航運成為賣方市場，幾乎變成每週報價1次，造成經營困難，但因產業特性不同，期能維持每月報價1次，協助國內產業穩定發展。
- 3、自上個月開始，國內航商均不收孟加拉吉大港之貨物，只能尋求外籍航商幫助，但運費漲4倍，導致出口訂單無法履行。另石化原料(觸媒)因臺灣禁止生產，目前亦面臨原料無法順利進口情事，現僅陽明海運協助運送觸媒，惟進口量能仍不足，後續恐將導致停產，建請航港局洽航商高層協助解決貨物出口問題。

(三) 台灣工具機零組件工業同業公會：近期接獲會員廠商反應擔心臺灣船運需求被忽略(如跳港等)，尤其是農曆年前船艙都被中國所佔據，希望國籍航商能多多關照臺灣的產業需求。另因工具機機台設備規格較為特殊，建請航港局協

助工具機業者保有特殊櫃位需求，得以貨暢其流。公會亦會持續呼籲會員廠商提早預訂艙位，避免出口運輸延遲。

(四) 永豐餘投資控股股份有限公司書面意見：

- 1、由於市場運價變化大，且艙位有限，目前遇有航商當下無法給予報價，需先預訂保留艙位，而至貨櫃已進櫃場後方取得報價，實對生產及出貨計畫造成影響。
- 2、塞港造成船隻延誤、跳港，導致市場艙位不足，最近印度線艙位較為不足，東南亞 12 月亦有搶艙位情況，建請航商給予協助。
- 3、有關公司自美國進口紙漿部分，因國外供應商負責船運(配合航商為陽明海運)，惟目前供應商無法順利取得艙位，建請陽明海運持續給予協助，以解決進口艙位問題。

四、供給方意見：

(一) 長榮海運：

- 1、至於運價部分，大致是以月為報價區間，但基於尊重市場機制原則，各航線運價除反應市場行情外，仍會依客戶運送條件、合約關係等因素，進行報價。
- 2、有關孟加拉吉大港部分，因該港長期塞港，且大船進不去，以往多透過小型 Feeder 由新加坡港轉運，一般而言航商對經營吉大港意願較不高，收受貨物有限。另有關危險品(觸媒)運送事宜，已協助將相關文件遞送公司內部危險品審核小組，惟因公司明文規定拒收該品項，仍在尋找替代方式給予協助。

(二) 陽明海運：

- 1、有關永豐餘公司書面反映美國回程艙位部分，8、9 月份回程重櫃利用率均有提升，另因 FMC 有調查航商載運空櫃出口之情形，因此平衡空櫃和重櫃貨載，亦為較理想之運送方式，故回程艙位相對有保證，惟須業者提供相關貨物運送細節，以利給予協助。

- 2、有關報價部分，主要可分為兩種，一般客戶大多係依照出貨條件、貨運量進行報價，另一種為針對海運承攬運送業者之報價，對所有貨物均收取統一的運價，但兩者有相互使用，主要仍以反應市場機制與需求為原則。
- 3、至台聚集團反映拒收吉大港貨物部分，公司到孟加拉之運務主要係採 Feeder 轉運方式，但目前轉運港亦無 Feeder 至孟加拉。因航商主要希望能將貨物從出發港運至最終目的地，倘航商僅收第一段(臺灣至轉運港)，未取得第二段 Feeder(轉運港至目的港)，貨物亦是暫存在轉運港，不僅增加轉運港壅塞，亦未完成業者整段運務需求，尚不具實質效益，爰航商收受貨量有限。倘能取得第二段 Feeder 艙位，公司亦將協助放艙。

(三) 萬海航運：

- 1、有關欣隆櫃場停業部分，先前接獲消息時，已逐步將相關貨櫃移至台北港和基隆港，雖台北港有壅塞情形但問題不大，仍可存放公司相關貨櫃。
- 2、至台聚集團之危險品出口需求部分，因觸媒同為公司政策明定拒收之品項，爰尚難提供協助。

五、中華民國貨櫃儲運事業協會反映事項：

- (一) 有關櫃場停業相關資訊部分，欣隆倉儲物流股份有限公司將於明(111)年 2 月底結束營業，11 月起已階段性停收貨物，並陸續轉移至其他櫃場，未有因停收貨物導致塞車現象之情事。至貿聯企業股份有限公司部分，目前公司內部並未接獲停業指示，仍是正常運作，後續協會亦持續關注會員公司經營狀態。
- (二) 另目前櫃場推行資訊透明化，如中航、中櫃、長榮等均會在 app 或官網公告櫃場最新消息及動態，拖車司機可在出發前確認相關訊息，以減少資訊傳遞延誤，節省司機往返與等待時間。

六、臺灣港務股份有限公司反映事項：

- (一) 有關欣隆倉儲物流股份有限公司(汐止、桃園場)停業部分，
汐止場主要客戶為 ONE 和 Maersk，惟其貨量少，且航商尚有其他地點可供存放貨櫃，影響程度有限。桃園場主要客戶為萬海，但在接獲停業消息後，已陸續安排至鄰近櫃場(中航、長榮)，部分紓解相關櫃量，台北港貨櫃碼頭公司尚能接受部分貨櫃，但以長期來看，基隆港 3 碼頭 6 櫃場，除自營櫃場稍有空間外，其餘櫃場使用率均在 8-9 成以上，較難協助接收額外貨物。
- (二) 另臺北港外貨櫃車壅塞部分，主要是因為全球供應鏈受影響，導致整體作業流動性欠佳，櫃場使用率高(8-9 成以上)，勢必會影響交領櫃速度。至於進港區擁擠情形，臺北港施工部分，「淡江大橋北上段已完工，圍籬併同拆除」、「施工車輛與貨櫃車分流，不會共用道路」、「進入貨櫃碼頭公司部分亦有做調撥車道運用(9 進 7 出)，在提交領櫃時有更多車道可以使用」、「物流倉儲區一期共用道路已完成，若有阻礙交通、交領櫃門口停等情事，將停等車輛引導至物流倉儲區共用道路，盡量避免讓車流塞在港區和鄰近道路，影響港區交通」。

捌、會議結論：

- 一、有關花卉業者出口部分，建議農委會轉請花卉公會研議整合花卉業者出口需求，並由業者與航商簽訂運送契約，以建立長期合作關係，俾利貨物出口。
- 二、有關永豐餘投資控股股份有限公司書面意見部分，請航務組將航商相關聯繫窗口及加班加艙資訊提供該公司參考。另有關先訂艙再報價情事，航商係確認價格後才放艙，如次月 1 日的艙位，其報價亦須以次月價格為主，俟買主同意價格後，航商方能放艙完成交易，倘有違規收費情事，再請協助提供契約細節予本局，以利後續瞭解相關情形。

- 三、至台聚集團反映事項，請提供先前協助運送觸媒之外籍航商名單，本局將再聯繫協調，儘量給予協助。
 - 四、運價部分，各國均以尊重市場機制為原則，我國亦採備查制，爰不宜訂定價格上限，建議業者和航商可採取簽訂長約方式，以取得較為優惠之價格。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，本局亦將持續派員至各航商公司瞭解運價實施狀況。
 - 五、有關欣隆櫃場停業、臺北港壅塞狀況，港務公司雖已說明具體措施，惟其影響層面較廣，後續將邀集受影響較大之業者、港務公司、貨櫃協會及可能協助分攤欣隆櫃場原有櫃量之業者召開專案會議，併案討論櫃場因應春節期間交領櫃時間事宜。
 - 六、各公會、業者倘有急需出口但未能取得貨櫃之需求，歡迎至本局官網平穩專區填寫 Google 表單，以利本局轉請航商給予協助。另有關加班加艙資訊，本局亦會更新在平穩專區，請各公會轉知所屬會員多加參考、利用。
- 玖、臨時動議：無。
- 壹拾、散會：下午 6 時 30 分

交通部航港局國際海運運輸平穩工作小組

第 10 次會議

簽到表

開會時間：110 年 12 月 14 日(星期二)下午 4 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

葉協隆

項次	出席單位	職稱	姓名
1	交通部	王局長	陳長
2	經濟部國際貿易局	副組長	葉惠君
3	經濟部工業局		唐克敏 黃永記 郭彥明
4	財政部關務署		請 假

項次	出席單位	職稱	姓名
5	行政院農業委員會國際處	副處長 技正	林孝修 劉婉君
6	公平交易委員會	職代	唐錫娟
7	僑務委員會		請 假
8	臺灣港務股份有限公司	港務長 經理 港務長	張展榮 陳雅婷 吳志雄
9	中華民國進出口商業同業 公會全國聯合會	蕭燦宗	秘書長
10	台灣區絲織工業同業公會	秘書長	葉乙昌

項次	出席單位	職稱	姓名
11	台灣區人造纖維製造工業 同業公會	業務組長	溫素芬
12	遠東新世紀股份有限公司	協理	謝青珊 藍晴芳 楊立宗
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)	秘書	邱修廷
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	黃水雪
16	台灣工具機暨零組件工業 同業公會	專員	黃筱婷

項次	出席單位	職稱	姓名
17	台灣區車輛工業同業公會	高專	吳進昌
18	臺灣自行車輸出業 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	組長	黃雅鈴
20	台北市海運承攬運送商業 同業公會	理事長	陳本枝
21	中華民國貨櫃儲運 事業協會	理事長 秘書長	葉敬德 曾世隆
22	長榮海運股份有限公司		阮麗珠

項次	出席單位	職稱	姓名
23	陽明海運股份有限公司		李金蓉 陳文信
24	萬海航運股份有限公司		林祝芬 廖舟旋
25	德翔海運股份有限公司		章瑛琪
26	港務組		侯佳芸
27	航務組		賴炳華 施惠貞 莊翊群