

2017 年海運重要議題



交通部運輸研究所

中華民國 107 年 5 月

2017 年海運重要議題

新海運聯盟重組之航線變化與對我國港口之影響分析.....	1
環保規範對航運的影響	7
我國海運政策之研析-成效檢討與調查結果分析.....	11
2017 年遠東地區海運貨櫃航線分析	23

新海運聯盟 重組之航線變化與對我國港口 之影響分析

遠洋貨櫃航商於 2016、2017 兩年歷經極大的變化，除策略聯盟重組，由 2M、O3、G6 與 CKYHE 四大聯盟於 2017 年 4 月起重組為 2M、OCEAN、與 THE 三大聯盟外，航商之併購、破產事件亦層出不窮，如 2016 年全球前 20 大航商至 2018 年將僅剩 12 家航商。航商間組織在短短兩年內遭逢如此巨變，包括聯盟重組與企業整併，且幾乎每一家遠洋航商皆受波及，恐是航運貨櫃業發展六十餘年以來首見。本研究探討三大聯盟重組前後之航線佈署變化，並據以解析其對高雄港影響。

一、新聯盟航線的佈署變化

1. 新聯盟組成變化

新聯盟重組前為四大聯盟，該四大聯盟即為 2M、O3、G6 與 CKYHE 聯盟，乃由 16 家遠洋航商組合(表 1)，其中一家破產(韓進)，僅餘 15 家。而新聯盟(含 2M、OCEAN 與 THE 聯盟)參加之遠洋航商由 15 家減至 10 家，但該 10 家航商中，計有 4 家航商合併一家或兩家航商，故連同被合併之 5 家航商，則實質上新聯盟之航商數仍為 15 家，但聯盟卻由四大聯盟縮減為三大聯盟，顯示聯盟重組後，個別聯盟之規模變大。

(1)2M 聯盟：由全球最大的 Maersk 與第二大的 MSC 兩家航商所組成。此外，韓國的現代商船(HMM)亦曾在債權人要求下積極嘗試加入，但 2M 之兩家原始成員並未同意，僅同意以較低層次之「聯營」方式進行合作，如互租艙位等，故本研究未將現代商船列為聯盟成員。

(2)OCEAN 聯盟：由 Cosco、CMA CGM 與 Evergreen 所組成，其中 Evergreen 為我國之長榮海運公司。

(3)THE 聯盟：由 Hapag-Lloyd、Yang Ming 以及三家日本航商 K Line、MOL、與 NYK 所組成，其中 Yang Ming 為我國之陽明海運公司。

2. 新聯盟之航線佈署

三大聯盟所佈署之聯營航線涵蓋遠歐航線、遠地航線、中東航線、美西航線、美東航線與越大西洋航線(表 2)，2017 年 4 月開航之聯營航線計有 98 條，OCEAN 聯盟之聯營航線為最多(41 條)，近四成；其次為 THE 聯盟(32 條)，聯營航線最少為 2M(25 條)，然各聯盟之航線佈署各有特色，簡述如后：

表 1 新聯盟重組前後之航商組成與異動

2016 全球 20 大貨櫃 航商	重組前(四大聯盟)		重組後(三大聯盟)		
	航商	聯盟	航商*	聯盟	併入之航商
	Maersk Line (馬士基航運)	2M	Maersk Line (馬士基航運)	2M	
	MSC (地中海航運)		MSC (地中海航運)		
	CMA CGM (達飛輪船)	O3	CMA CGM (達飛輪船)	OCEAN	
	CSCL (中海集運)		Cosco (中國遠洋)		
	UASC (阿拉伯航運)		Evergreen (長榮海運)		
	NYK (日本郵船)	G6	Hapag-Lloyd (赫伯羅特)	THE	(整併為一家公司)
	OOCL (東方海外)		Yang Ming (陽明海運)		
	Hapag-Lloyd (赫伯羅特)		NYK (日本郵船)		
	APL (美國總統輪船)		MOL (商船三井)		
	MOL (商船三井)		K Line (川崎汽船)		
	Hyundai (現代商船)		Hamburg-Sud(漢堡航運)	(2M)	Maersk Line
	Cosco (中國遠洋)	CKYHE	APL (美國總統輪船)	(OCEAN)	CMA CGM
	K Line (川崎汽船)		CSCL (中海集運)	(OCEAN)	Cosco
	Yang Ming (陽明海運)		OOCL (東方海外)	(OCEAN)	Cosco
	Hanjin (韓進海運)		UASC (阿拉伯航運)	(THE)	Hapag-Lloyd
	Evergreen(長榮海運)		Hanjin (韓進海運)	--	(破產)
	Hamburg-Sud(漢堡航運)	--	Hyundai (現代商船)	--	
	PIL(太平洋海運)	--	PIL(太平洋海運)	--	
	Zim(以星航運)	--	Zim(以星航運)	--	
	Wan Hai(萬海海運)	--	Wan Hai(萬海海運)	--	

註：2016年全球前20大航商預計至2018年將僅剩12家航商，其中粗黑體之航商乃表示預計、或已被整併之航商，或已破產之航商。

表 2 新聯盟之聯營航線數量統計

聯盟	合計 ¹	遠歐航線	遠地航線	中東航線	美西航線	美東航線			越大西洋航線
						小計	東向 ²	西向	
2M	25	6	4	0	5	5	4	1	5
OCEAN	41	6	5	7	13	7	6	1	3
THE	32	5	3	1	11	5	3	2	7
合計	98	17	12	8	29	17	13	4	15

註：1. 為利於分析，鐘擺航線以兩條航線加以統計，如地中海—遠東—美西航線，則分為遠地航線與美西航線。

2. 2M、OCEAN與THE聯盟之東向美東航線各有1,4,0條為環球式航線。

(1)2M 聯營航線：聯營航線在三大聯盟中為最少，僅 25 條，但就遠歐航線或遠地航線而言，每週運能則為最高，約佔總運能之 4 成(表 3)，主要乃該聯盟所使用之平均船型高於 OCEAN 聯盟、THE 聯盟各約 2,000TEU 與 4,000TEU。至於美西航線雖僅有 5 條，但與現代商船有互租艙位之協定，而現代商船有 3 條美西航線，故 2M 聯盟計有 8 條美西航線可提供服務。

(2)OCEAN 聯營航線：聯營航線在三大聯盟中為最多，計有 41 條。如就各貿易路線之航線數而言(表 3)，除越大西洋航線外，其餘貿易路線之航線數皆不低其他兩聯盟。至於越太平洋航線(含美西航線與美東航線)更是強項，其每週運能約佔總運能之 4 成。

(3)THE 聯營航線：聯營航線在三大聯盟中為居中，計有 32 條。但就各貿易路線之每週運能而言(表 3)，除美西航線高於 2M 聯盟之外，其餘皆低於其他兩聯盟，與其所投入船舶之平均船型較低有關。

表 3 新聯盟與非聯盟之歐美航線運能與船型統計

聯盟			遠歐航線	遠地航線	美西航線	美東航線		
						小計	東向	西向
2M	航線數		6	4	5	5	4	1
	每週	數量	101,003	53,310	45,201	35,800	26,764	9,036
	運能	%	39.77%	37.58%	15.74%	24.62%	25.82%	21.66%
	平均	TEU	16,814	13,328	9,040	7,160	6,691	9,036
	船型	相對比	1.13	1.22	1.20	0.94	0.90	1.08
OCEAN	航線數		6	5	13	7	6	1
	每週	數量	89,956	48,848	111,118	57,007	48,152	8,855
	運能	%	35.42%	34.44%	38.69%	39.21%	46.44%	21.22%
	平均	TEU	14,993	9,770	8,548	8,144	8,025	8,855
	船型	相對比	1.00	0.90	1.13	1.06	1.08	1.06
THE	航線數		5	3	11	5	3	2
	每週	數量	63,001	35,374	78,381	40,200	24,421	15,779
	運能	%	24.81%	24.94%	27.30%	27.65%	23.56%	37.81%
	平均	TEU	12,600	11,791	7,126	8,040	8,140	7,890
	船型	相對比	0.84	1.08	0.94	1.05	1.10	0.95
非聯盟	航線數		0	11	92	21	11	11
	每週	數量	-	4,295	52,457	12,391	4,334	8,057
	運能	%	-	3.03%	18.27%	8.52%	4.18%	19.31%
	平均	TEU	-	4,295	5,829	6,196	4,334	8,057
	船型	相對比		0.39	0.77	0.81	0.59	0.97
合計	航線數		17	13	38	19	14	5
	每週	數量	253,960	141,827	287,157	145,398	103,671	41,250
	運能	%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	總平均	TEU	14,939	10,910	7,557	7,653	7,405	8,345
	船型	相對比	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00

值得一提者，三大聯盟每週總運能，在遠歐、遠地、美西與美東航線各佔所有航商(含聯盟與非聯盟)之 100%、96.97%、81.73%、91.48%。易言之，不屬三大聯盟之歐美航線(含遠歐、遠地、美西與美東航線)，其每週運能所佔之比例頗低，尤其是遠歐航線之航程長，所需船型大且數量多，故目前已沒有非聯盟之遠

歐航線。而美西航線為航程最短的歐美航線，因此，目前為非聯盟佈署最多之航線，計有 9 條，而其他歐美航線則僅有 3 條(遠地航線 1 條、美東航線 2 條)。至於目前佈署非聯盟歐美航線之航商計有現代、以星、萬海以及新成立之韓籍航商 SM Line，其平均船型亦較低，相對比甚至不及 4 成。

3. 新聯盟之航線佈署趨勢

根據 Alphaliner 在新聯盟聯營航線尚未正式運行所作之統計(表 4)，三大聯盟重組後，在遠歐、遠地、美西與美東航線等各貿易路線之每週運能皆有增加，成長幅度為 3.9%~9.6%。然根據本研究所蒐集的新聯盟聯營航線資料顯示，新聯盟在聯營航線正式運行至 6 月底，遠歐與遠地航線每週運能即調升近 7%，而美西與美東航線調幅雖較低，但亦有 5.3~5.6%之水準。

表 4 聯盟重組前/後歐美航線運能成長率預測

項目	遠歐航線	遠地航線	美西航線	美東航線
重組前/後成長率預估 ¹	7.4%	5.5%	3.9%	9.6%
重組後成長率統計 ²	6.8%	6.9%	5.3%	5.6%

註：1. 2017/2~2107/6之每週運能成長率預估，預估值直接取自[Alphaliner 週報2017年第9期]。
2. 每週運能成長率乃由2017/4/16~ 2017/6/30實際資料統計而得。

由於遠洋航商大多加入策略聯盟，因而其所佈署之歐美航線亦聯盟化，而所謂「航線佈署聯盟化」乃同一貿易路線之所有航線集體佈署，而非單一航線個別佈署，且仍有派船母港化、派船共同化、靠泊港分散化、靠泊港延伸化、美西航線直迄化以及美東航線雙向化等六化之佈署趨勢。此外，在新聯盟之航線佈署中亦發現下列趨勢：

- (1) 美東航線分流化：巴拿馬運河拓寬之後，通過之船型雖已放寬至 14,000TEU，然受限於紐約 Bayonne 大橋，目前靠泊紐約之美東航線僅能使用 8,500TEU，惟部分美東航線避開靠泊紐約港而投入近 14,000TEU 船型。如考量充分運用巴拿馬運河與船舶運能，美東航線可能依有/無靠泊紐約港而投入不同船型，形成所謂「美東航線分流化」。
- (2) 鐘擺航線佈署多元化：一般歐美航線多僅服務兩主要服務區域，如遠東—北歐(或稱之遠歐航線)、或遠東—北美(或稱之越太平洋航線)，惟近年來船舶供過於求，航線有服務多個服務區域之傾向，如三個，而有鐘擺航線之產生，且多以遠東為中心，而遠東前/後之服務區域頗為多元，即所謂「鐘擺航線佈署多元化」，如 2M 聯盟有遠地—遠東—美西、遠歐—遠東—美西等鐘擺航線；而 OCEAN 聯盟則有美東(經蘇伊士運河)—遠東—美西鐘擺航線。

二、對我國港口營運之影響

根據本研究所蒐集的 2017Q1(3 月底)與 2017Q2(6 月底)航線資料，其中靠泊高雄港之航線各有 131、128 條，兩季度皆相同之航線(以下稱未異動航線)計有 106 條(表 5)，不同之航線(以下稱異動航線)各有 25、22 條，經比較異動航線，以美西航線異動數量最大，達 16 條，即 2017Q1 有 8 條美西航線在 2017Q2 停航，但在 2017Q2 又有 8 條新美西航線開航，兩者相抵，在航線數上並沒有增減。其會有如此大之異動當與聯盟重組直接有關。

表 5 高雄港 2017Q1 與 2017Q2 航線差異比較

項目	合計	未異動航線	異動航線										
			小計	遠歐	遠地	中東	美西	東向美東	西向美東	紐澳	南美	區域	兩岸
2017Q1	131	106	25	3	2	2	8	1	3	1	1	3	1
2017Q2	128	106	22	2	5	1	8	2	2	1	0	1	0
異動之和	--	--	47	5	7	3	16	3	5	2	1	4	1

如僅就航線數之差異而言，對航線總數較多的區域航線(2017Q1 為 61 條)與兩岸航線(2017Q1 為 27 條)，兩季異動和各 4 與 1 條確實相差不大，但航線數較少之航線，如遠歐航線(僅有 3 條，如表 6 所示)，其兩季異動和為 5 條，變化甚為顯著，雖然其變動的真正原因是「新舊聯盟的改變」，但仍值得後續加以關注。此外，由表 6 知，重組前/後，美東航線之數量維持不變，而東向/西向美東航線則各增減 1 條，由於東向美東航線有助於東南亞貨櫃至高雄港轉運，因而對高雄港較為有利。

表 6 歐美航線在高雄港之佈署趨勢

季別	遠歐航線	美西航線	美東航線		
			小計	東向	西向
2011Q4	4	16	8	7	1
2015Q4	3	9	8	4	4
2016Q3	--*	--*	4	1	3
2017Q1	3	9	4	1	3
2017Q2	2	9	4	2	2

*：無相關資料。

統計各聯盟 2017Q2 在高雄港之歐美航線佈署如表 7 所示，2M 聯盟在高雄港佈署之航線數最少，僅有 2 條，且不是該聯盟屬強項之遠歐與遠地航線，而是美西航線與西向美東航線各 1 條。OCEAN 聯盟在高雄港佈署之航線最多，達 10 條(佔高雄港歐美航線之一半)，涵蓋遠歐、遠地、美西、東向美東與西向美東等各類遠美航線；至於 THE 聯盟則佈署 6 條歐美航線，除較 OCEAN 聯盟少 4 條之外，亦缺西向美東航線。

表 7 各聯盟 2017Q2 在高雄港之歐美航線數統計

聯盟	合計	遠歐 航線	遠地航 線	美西航 線	美東航線		
					小計	東向	西向
2M	2	0	0	1	1	0	1
OCEAN	10	1	3	4	2	1	1
THE	6	1	2	2	1	1	0
非聯盟(HMM)	2	0	0	2	0	0	0
合計	20	2	5	9	4	2	2

三、政策意涵

新聯盟在高雄港之航線佈署以 OCEAN 聯盟與 THE 聯盟為最多，應與國籍遠洋航商長榮、陽明各隸屬 OCEAN、THE 聯盟有關，但其關聯度為何值得加以探討。

在高雄港租賃貨櫃碼頭之遠洋航商計有屬 OCEAN 聯盟的長榮、OOCL、APL，屬 THE 聯盟的陽明，以及非聯盟的 HMM，除長榮之外，其餘四家遠洋航商皆屬中型航商，皆面臨經營規模之課題，甚至已被併購、或將被併購，對高雄港貨櫃碼頭之經營與營運必會產生一定之影響，值得後續關注與探討。

環保規範對航運的影響

近年來運輸產業在環境保護議題上，不斷地受到來自各式國際公約或區域規定的壓力，相較於陸運及空運，航運不論在監管機構的力道或產業的配合度上皆明顯落後。儘管前進的步履沈重而遲緩，但全球輿論終究不容航運業永遠在環保問題上置身事外。以下將說明近期國際上重要的環境保護公約及區域規範。

一、國際重要航運相關環境保護規範

1. 船舶壓艙水

2004 年國際海事組織(IMO)通過「國際船舶壓艙水和沈積物管理公約」(以下簡稱壓艙水公約)，要求所有國際貿易船舶管理其壓艙水，對所含水生生物和病原體應使之無害，或避免攝入或排放，以避免將外來物種引入沿海地區。受壓艙水公約規制的所有國際商船都必須更換壓艙水或使用經認可的壓載水管理系統來處理其壓載水，且攜帶壓艙水記錄簿和國際壓艙水管理證書。

壓艙水公約從 2004 年開放簽署，目前(2018 年)有 63 個締約方，佔世界商船噸位的 68.51%。壓艙水公約原預計 2017 年 9 月生效，但考量到船東或航商為了符合公約要求而產生的成本壓力，國際海事組織同意推遲部分船舶的實施期程。儘管如此，管理壓艙水勢在必行。

2. 硫氧化物排放

國際海事組織根據「國際防止船舶造成污染公約」制訂關於減少船舶硫氧化物排放量的規定，於 2005 年生效，2020 年 1 月 1 日起，在指定排放控制區以外航行船舶所使用之燃油中，硫含量不得超過 0.50%。此舉預期能顯著減少來自船舶的硫氧化物排放數量，對全世界有重大的健康與環境效益，特別是對靠近港口和海岸的人群。而為了符合規定，航商必須在改用低硫蒸餾油(low-sulfur distillates)、改用液化天然氣(LNG)，或繼續使用重燃料油(heavy fuel oil, HFO)，但安裝減排技術(洗滌器)等擇一執行。上述 3 種方法目前仍存有許多不確定因素，例如煉油廠產能可能不足以滿足低硫蒸餾油的市場需求、港口普遍缺乏補充 LNG 的設施、船廠沒有足夠產能在 2020 年完成所有船舶的洗滌器改裝等等。

有能源組織研究指出，如果要在 2020 年完全符合規範，每年全球船用燃料成本可能增加到 600 億美元，遵守規範的高昂成本加上 IMO 只是個條約創設的組織，沒有屬於自己的法定權力，要落實硫排放上限規定，有相當程度得依賴船旗國及港口國的配合。

3. 溫室氣體排放

歐盟的船舶碳排放資料報告機制已在今(2018)年 1 月啟動。歐盟的監測、報

告及驗證(Monitoring, Reporting, and Verifying, MRV)規範要求所有進、出歐盟成員國港口，或在歐盟成員國管轄權所及港口間航行，超過 5,000 總噸的客、貨船舶，須提報每次航行與年度的碳排放量，及一些相關參數，例如：載貨量、航行哩程及時間等。排放報告皆須在歐盟的 THETIS-MRV 系統登錄，並由被認可的機構驗證，航商需在資料蒐集年度次年 4 月 30 前提交經驗證的報告給歐洲委員會，委員會則須在同年 6 月 30 日前公布船舶排放及其他相關的資料。

國際海事組織在 2011 年通過藉由有強制性目標的能源效率設計指標(Energy Efficiency Design Index, EEDI)，及沒有特定目標的船舶效能管理計畫(Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP)，努力從設計階段及營運階段增進船舶效率。此外，國際海事組織也確定會像歐盟一樣建立自己的碳排放蒐集與分析機制。

二、我國的因應

1.船舶壓艙水

交通部在 2015 年 8 月 20 日公告採行壓艙水公約，並於 2017 年 9 月與國際同步實施。在實際的管理作法上，交通部在 2015 年即與環保署、農委會、海巡署等單位共同研商，於「船舶設備規則」增訂船舶壓艙水管理系統設置標準、「商港港務管理規則」增訂國際航線船舶進港須申報壓艙水交換與排放紀錄等管理規定，並協調環保署依「海洋污染防治法」管制未依壓艙水公約處理的壓艙水，不得於我國領海範圍內交換或排洩。另為有效管理船舶排放壓艙水的行為，交通部已責請航港局於公約實施後，針對進港船舶實施檢查，依據船舶壓艙水申報紀錄、裝設壓艙水過濾設備及曾航經水域等條件，區分其風險等級，施行不同強度的檢查，並針對未依規定申報紀錄且曾航經霍亂疫區者，由該局會同環保署、農委會及衛福部等單位組成聯檢小組，徹底清查該船壓艙水及其可能排放海域的水質，以管控危害範圍，保障海洋生態環境及民眾健康。

2.硫氧化物排放

交通部為改善港區空氣品質，計畫提前在 2019 年要求航駛國際航線的船舶於商港全面使用 0.5%低硫燃油，並從 107 年 2 月 1 日起針對進入高雄港的國際航線船舶，改用低硫燃油提供每艘次 5,000 元獎勵金。

3.溫室氣體排放

我國商港自 2013 年起即鼓勵船舶於進出港區 20 浬範圍內，減速至 12 節以下，2017 年配合減速船舶的比率已經提升到 40%，減碳高達 82,000 公噸；自今(2018)年起，更加強實施國際商港區域範圍內船舶 100%配合減速至 12 節以下，並推出獎勵措施，針對貨櫃輪及郵輪於距離港區 20 浬範圍內，進出港均減速至 12 節以下者，給予每航次 8,000 元獎勵金。

三、政策意涵

公約僅對締約國有拘束力，又締約國若未制訂具體執行法規，公約的規定就只是目標；規避區域性規範則只要所屬船舶不要進入該區域即可。由於配合改裝船隊設備、變更油料、記錄用油消耗及溫室氣體排放量等都會產生巨大的資本及行政成本，對航商如此，對像我國這種沒有充分國際資源可以應用的港口國，要相應地配合進行管制也需投入相當的資源。

此外，某些被要求提報的資訊，被航商視為有商業敏感性，在運價未明顯回升、航商間與港口間皆競爭激烈的狀況下，目前國際海事組織已規劃式尚在規劃、對環境影響重大的航運公約或區域規範，何時能真正地全球化，恐怕仍充滿變數。惟遵循這些環保公約除了代表我國亦是世界的一份子，也對我國的整體環境有助益。基於此，後續仍應持續關注國際海事組織及歐美各國的規範發展，以作為我國未來制訂相關規範的重要參考。

我國海運政策之研析-成效檢討與調查結果分析

海運是我國對外貿易最主要的運輸形態，而海運產業在我國總體經濟扮演重要的角色，亦佔國防、民生發展重要的地位。為發展海運產業，政府曾擬訂相關政策，包括：海運補助租稅獎勵、船籍差別待遇、產業扶植方案、航港組織改革，並輔以法律規範及社會責任需求等配套措施。本研究分析我國近年之海運政策及法令配套措施，並蒐集統計資料瞭解施行績效，透過問卷調查瞭解產業對當前海運政策的看法及建議，提供相關單位後續研擬政策之參考。

一、我國近年重要海運政策

有關我國促進國輪船噸發展重要事件與方案，如表 1 所示。以下就近年來政府推動之各項重要海運政策及措施進行研析。

1. 船員政策

海運政策白皮書在「營造優質經營環境，促進海運產業發展」之政策中提出「強化我國船員專業素質，健全船員供需機制」的策略。其中有 5 項行動方案，分別是：持續推動船員考訓制度改革、完善船員專業訓練及晉升訓練、配合公約持續強化訓練項目及完善法規、鼓勵青年投入職場宣導措施、建立備用船員供需平台、建立回流船員再投入船員職場機制。以上方案應可視為政府所要推動的船員政策。為推動該政策，近年來政府有相關作法，包括：船員考試、國際公約採用、外籍船員(生)實習放寬。

2. 船舶政策

國輪船噸在 1993 年間曾經突破一千萬載重噸大關，航線遍及世界各地，為我國進出口業者提供快速、安全、密集、廉價的船運服務。但是近幾年國輪船噸持續下降，國輪承運我國進出口物資的比率亦明顯降低。造成此一現象的可能原因是過去促使我國航業發展的各種獎勵措施，例如提供低利貸款的造船計畫、原獎勵投資條例中給予國輪的租稅優惠等，均相繼廢止停辦；國貨國運政策亦在國際化、自由化的聲浪下無法落實推動，而僱用外籍船員也不如外輪方便等因素，造成國輪的經營環境遠不如外籍輪之局面。國輪為了生存競爭，不得已放棄我國國籍改懸外國旗。為提高船舶回籍誘因，政府曾推行放寬船舶輸入年限及實施噸位稅等措施。

表 1 我國促進海運發展重要事件與方案

年	重要(事件)方案	影響效果
1936	公佈「造船獎勵條例」	因抗戰與戡亂而受阻
1953~1969	經濟建設四年計畫，並分期擬訂「商船汰舊更新計畫」	因應各期計畫中進出口貿易及國防需求，以購造 83 萬載重噸商船為目標。船噸規模止跌回升
1960	公佈獎勵投資條例	因應航運業者多尋求國外低價造船模式，條例內容規定營利事業購建船舶在 12 年以內者，5 年免營業稅優惠
1961~1969	執行第 1~4 期「商船汰舊更新計畫」	第 1~5 期商船汰舊更新計畫共建造新船 47 艘 77.6 萬載重噸
1971	第 5 期商船汰舊更新計畫	國際運價巨跌，國際金融體制變化，第 5 期商船汰舊更新計畫受挫
1973	第 6 期商船汰舊更新計畫	購造 140 萬載重噸商船的計畫，因政府銀行界面臨困境而取消
1977	頒布「貿易、航業及造船配合實施方案」	配合經濟邁入「後工業化」(Post-industrial) 對外貿易擴張衍生之需求，確定「國輪國造」、「國輪國修」、「國貨國運」的基本政策方針。「國貨國運」目標為國輪承運進出口之大宗物資要達 70%，雜貨要達到 40%。「國輪國造」實施三年造船計畫，分期付款資金由政府指定銀行辦理，利息均為 8.5%，超逾數由政府補貼，船舶建造完成後可得貨源之優先承配
1977~1985	根據「貿易、航業及造船配合實施方案」，實施 3 期造船計畫	第 1 期購建 18 艘船舶共計 43 萬載重噸。第 2 期因船型加大為全球趨勢，購造 24 艘載重噸達 128 萬。第 3 期購造 15 艘載重噸達 98 萬。9 年造船期間，共購建 57 艘計達 269 萬載重噸，其中以貨櫃船為主要船型
1981	公佈航業法	旨在促進航業發展，繁榮國家經濟
1982	國貨國運政策	實施「公營機構進口一般器材國或國運作業要點」及「公營機構進口大宗物料國貨國運作業要點」
1985	核定中國造船公司造船融資實施要點	以融資優惠方式鼓勵國輪國造
1986	擬訂國輪船隊擴充及汰舊換新長期計畫	鼓勵建造新船，放寬購買現成船規定，以汰舊換新。目標在 2000 年前，汰換逾齡船舶 400 萬載重噸，新建或購買現成船 1,000 萬載重噸，使規模達 1,200 萬載重噸
1987	配合航運自由化政策，廢除「貿易、航業及造船配合實施方案」	商船隊擴充計畫遭遇停滯，成長受挫
1990	廢除獎勵投資條例	商船隊擴充計畫遭遇停滯，成長受挫
1991	國貨國運政策逐漸退出	頒布「國外採購責任辦法」、廢止「公營事業申請輸入貨物辦法」、輔以修正「大宗貨物進口辦法」與「國外採購財務辦法」等，作為國貨國運之作業要點
1991	促進產業升級條例施行細則訂定	對航運產業，未有實質優惠
1992	配合自由化政策，廢除國輪船隊擴充及汰舊換新長期計畫	商船隊擴充計畫遭遇停滯，成長受挫，各航商為降低營運成本紛紛將國輪改掛權宜船籍
1992	商船隊突破 1,000 萬載重噸	為國輪船噸極盛時期

表 1 我國促進海運發展重要事件與方案(續)

年	重要(事件)方案	影響效果
1994	獎勵民間參與交通建設條例訂定	未將航運業列入，僅列入船舶污染防治及科技之設備
1995~1999	修訂航業法及相關子法	因應自由化、國際化政策放寬經營限制
1999	召開「獎勵國輪發展政策」座談會	研擬相關獎勵國輪發展方案，如稅賦方面獎勵購建船舶得有 5 年抵減所得稅及減輕驗船費用等，但皆未徹底執行
2004	交通部草擬「航業發展與造船獎勵實施要點」	未實際執行，內容包括國輪船隊、協助航商船舶購建資金籌措、獎助國內造船等
2010	實施船舶噸位稅制度	提供國輪營運降低租稅獎勵措施，惟誘因不大
2017	因應全球航運景氣衰退航運業獎勵振興暨促進產業升級措施方案	截至 2017 年 6 月底，獎勵措施包含貨櫃航商客製化獎勵、藍色公路實櫃獎勵、轉口散雜貨增量獎勵、船務代理業獎勵、高雄港貨櫃碼頭作業及船舶到港獎勵，共有 149 家業者向臺灣港務股份有限公司提出申請；振興措施則共有 6 家業者向台灣港務股份有限公司申請國際商港碼頭碇泊費減免、4 家業者申請國際商港土地租金及設施租金減免，另有 1 家業者向金融機構申請金融監督管理委員會之新增資金優惠貸款；促進產業升級措施目前已有 1 家業者向金融機構提出申請

3.其他航港政策

1995 年 5 月發布之運輸政策白皮書，在海運發展綱要方面提出：

- (1)海運發展：規劃國際港埠整體發展計畫，積極完成既定擴建計畫，推動以高雄港為主之海運中心計畫，增建現代化大型附加價值作業設施，妥善發展基隆、臺中與花蓮等港，辦理船舶交通管理系統，及改善港埠聯外交通。
- (2)組織制度：航政收歸中央籌設航政局；港務採中央、地方及企業體分工合作，成立港務管理委員會。
- (3)作業效率：加速港埠管理作業電腦化、通關自動化、標準國際化，簡化旅客、貨物通關與轉運作業程序。
- (4)經營管理：調整港埠費率，推動港埠經營業務民營化，檢討修訂相關法規。

在海運政策方面提及提升海運國際競爭力，策略上則有：

- (1)健全航政、港務、棧埠機營組織。
- (2)整體規劃港口特定區。
- (3)健全港埠費率與管理制度。
- (4)增強港埠營運效率。
- (5)擴充國際港埠運能。
- (6)提升國輪競爭力、加強與各國海運關係。
- (7)因應國際環境變遷。

二、執行成效研析

近年政府所推動的海運政策，其執行是否收到成效，以下列各項統計數字進行績效檢視。惟需說明的是，相關績效指標受到內外環境因素影響，不能完全視為與政策直接相關，但以政府角度而言，相關統計指標與政策執行仍有間接之關係，其趨勢仍能作為政策參考。

1. 船員數目

根據 STCW 國際公約，船員分為管理級、操作級及助理級，各級船員又區分為艙面部門及輪機部門。大致而言，艙面部門之管理級船員係指船長及大副，操作級係指船副，助理級包括舵工、甲板助理員等乙級船員。輪機部門之管理級船員係指輪機長及大管輪，操作級係指管輪，助理級則包括機匠、輪機助理員等乙級船員。管理級及操作級之船員，在我國「船員法」又統稱為甲級船員。從船員供給面而言，我國管理級船員係由操作級船員依海上資歷、船員證書及個人能力等條件晉升，操作級船員絕大部分來自各海事院校畢業生，助理級船員大多由財團法人中華航業人員訓練中心培育，及來自各海事職校畢業生。

(1) 船員晉升訓練

交通部歷年來委託臺灣海洋大學、高雄海洋科技大學、中國海事商業專科學校、中華航業人員訓練中心等 4 個訓練機構辦理船員晉升訓練，並由中華海員總工會辦理適任性評估，評估項目包含實作及筆試測驗。表 2 為歷年參加船員晉升訓練人數統計，由表知，參加人數(含重新評估)最高為 929 人，最低為 731 人，及格率最高為 51%，最低為 31%，近年每年及格人數約在 330 人。

表 2 歷近年船員晉升訓練人數統計

西元年	參加人數	及格人數	及格率(%)
2006	929	294	32
2007	880	296	34
2008	904	298	36
2009	746	213	31
2010	731	276	38
2011	794	401	51
2012	738	317	43
2013	805	356	44
2014	856	354	41
2015	866	324	37

(2) 船員專業訓練

在船員專業訓練方面，交通部委託臺灣海洋大學、高雄海洋科技大學、中國海事商業專科學校、中華航業人員訓練中心、長榮船員訓練中心等 5 個訓練機構辦理船員專業訓練，近年訓練人數如圖 1 所示，由圖可看出船員專業訓練人數從 2013 年有大幅成長之趨勢。推測其原因應是 2010 年 STCW 新增許多甲級船員必備之訓練，並於 2017 年 1 月 1 日生效，造成船員訓練人數增加。

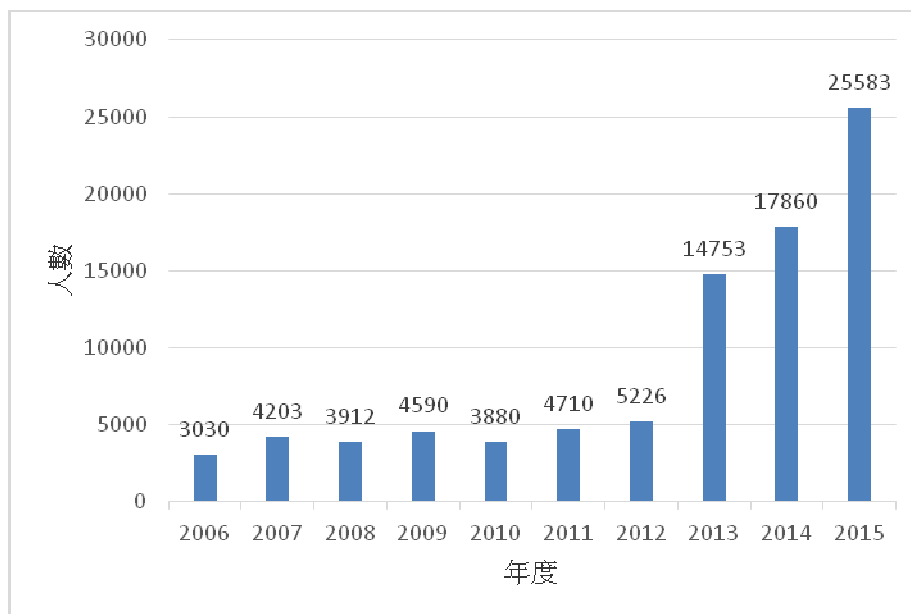


圖 1 船員專業訓練人數

(3) 船員在船服務人數

近年來我國船員在船服務人數統計如表 3 所示，由表知，民國 100 年為最高值總數達 3,911 人，之後減少，至 104 年則又回升到 3,870 人。

表 3 近年我國甲級船員在船服務人數

西元年	服務於外籍船	服務於國籍船	總數
2006	1193	932	2125
2007	1234	955	2189
2008	1366	973	2339
2009	2025	1580	3605
2010	1665	2100	3765
2011	1672	2239	3911
2012	1381	1243	2624
2013	1327	1429	2756
2014	1345	1302	2647
2015	1802	2068	3870

如前所述，近年推動之船員政策包括航海人員測驗改由交通部辦理、辦理符合 STCW 公約規範之專業訓練、修正學校實習學制，以推行「考訓合一」，以此觀察近年船員訓練與就業人數成長之趨勢，船員政策似略有成效，但是否有「考用合一」之效，則需進一步的研究和數據調查。

(4) 航海人員測驗人數

2012 年 8 月 1 日起由交通部辦理航海人員測驗，並委任航港局辦理測驗試務工作，測驗科目包含：一等船副、一等管輪、二等船副及二等管輪，2012 年辦理 2 次航海人員測驗。原考選部辦理航海人員考試之考場僅限臺北地區考場，考量南部考生過去參加測驗均需至北部考試，自 2013 年第二次航海人員測驗起，增設高雄考區，以減輕考生經濟負擔，亦不必再長途勞累，可專心應測。為免應屆畢業生於航海人員測驗報名期間尚未取得畢業(學位)證書。另自 2013 年起，予考生以暫准報名暫具應測資格方式，於測驗前補繳該證書始得參加測驗。近年參加交通部辦理航海人員測驗應試人數如圖 2 所示。

為配合擴大船員來源政策，交通部已修正航海人員測驗應考資格表，增訂海事、水產職業學校航海、輪機科之畢業生具 3 年以上海勤資歷者得參測一等船副、一等管輪，並增訂來臺就讀海事院校之外國人得參加測驗。本措施有助於將海事、水產職業學校航海、輪機科之畢業生導入乙級船員就業市場，促進國民就業，有利國籍乙級船員年輕化，解決航商船員不足問題，並紮實未來甲級船員實務操作技能，強化國輪競爭力。

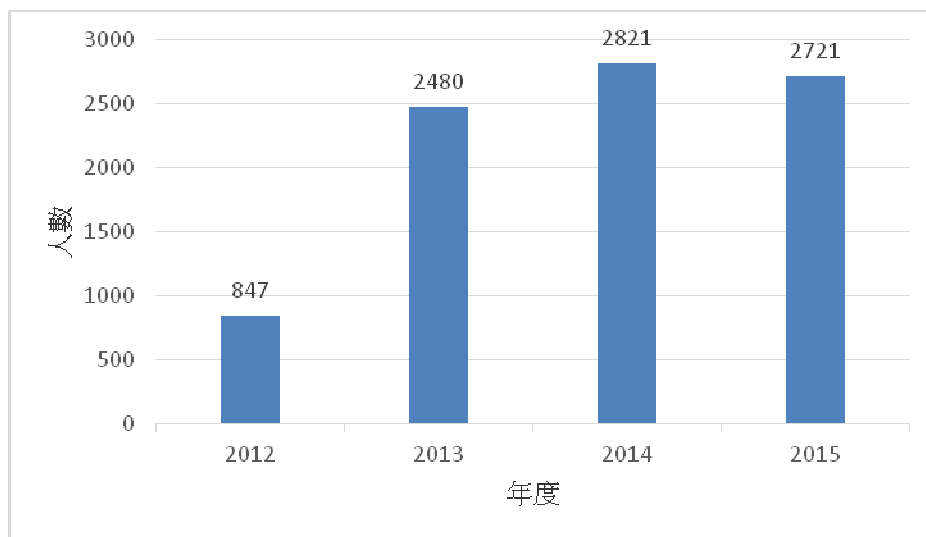


圖 2 近年航海人員測驗應試人數

2.國籍船舶統計

截至 2015 年底止，臺灣地區總噸位 100 以上客、貨船舶共計 313 艘，總噸位 384 萬 7,758，載重噸 548 萬 1,654 噸，如表 4 所示。

表 4 近年現有總噸位 100 以上營運客、貨國輪統計表

西元年	艘數	總噸	載重噸
2006	258	3,005,203	4,962,058
2007	262	2,855,041	4,672,289
2008	267	2,868,332	4,709,741
2009	267	2,703,834	4,237,587
2010	278	2,789,176	4,400,330
2011	290	2,888,558	4,493,037
2012	288	3,113,599	4,672,453
2013	295	3,373,753	4,977,349
2014	304	3,635,946	5,284,951
2015	313	3,847,758	5,481,654

若以增加船舶數來看，104 年度國輪新增者計 14 艘，總噸位 25 萬 6,627，載重噸 26 萬 1,399 噸，如表 5 所示。

表 5 近年增加船舶統計表

西元年	艘數	總噸	載重噸
2006	12	123,991	164,352
2007	17	124,226	157,751
2008	9	42,105	74,547
2009	18	394,367	397,108
2010	18	251,008	442,638
2011	19	356,049	490,004
2012	12	728,214	900,158
2013	19	512,727	666,106
2014	17	476,595	572,806
2015	14	256,627	261,399

我國於 2011 年實施噸位稅，至 2016 年止，有 3 家業者計 33 艘船舶(其中 17 艘國籍船)申請適用，實施成效不若預期，其原因一方面可能是適逢海運景氣不

佳，另一方面也可能與噸位稅實施誘因不足有關。另外在船齡方面，近年平均船齡趨勢如圖 3 所示，船舶種類包括：一般貨船、散裝船、貨櫃船、油船、客船、其他專用船，由該圖可看出我國船舶平均船齡有逐年攀升之趨勢。

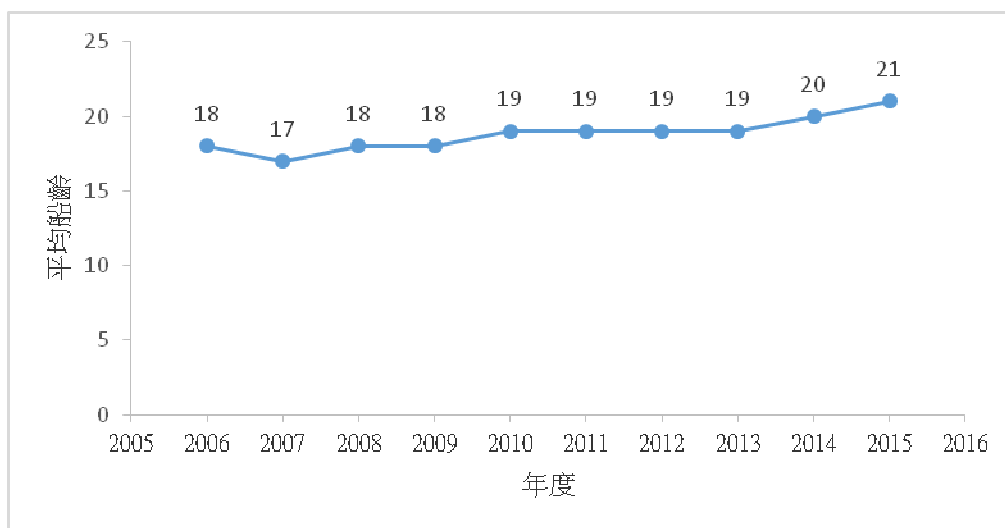


圖 3 我國船舶平均船齡趨勢

3. 國籍船舶貨物運送量

2015 年度各航運公司國籍船舶載重貨運量共計 63,193 千公噸，130,857 百萬延噸哩，近年趨勢如圖 4 所示，由圖可發現我國航業公司國籍船舶貨運量呈逐年下滑之勢，但在 2013 至 2015 年度有稍微上升。

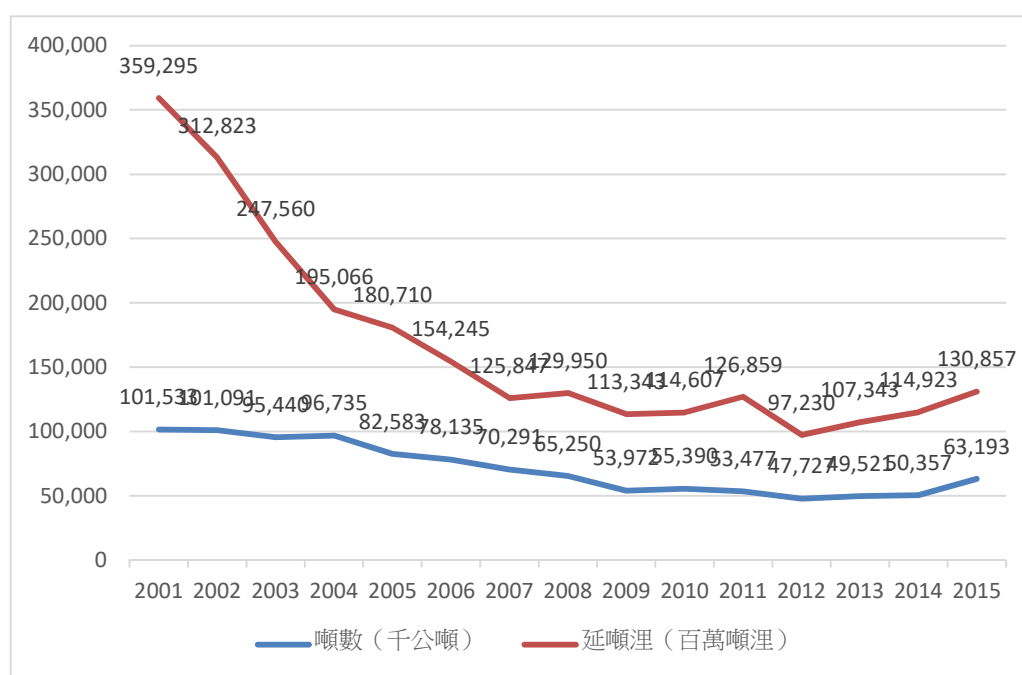


圖 4 近年我國航業公司國籍船舶貨運量統計

中華民國海運聯營總處近年會員家數、船舶數、載重噸及占國籍船舶總噸比例如表 6 所示，可以看出其船舶數及運能有增加之趨勢。

表 6 海運聯營總處近年營運資料

西元年	會員家數	船舶數	載重噸(萬)	佔國籍船舶總噸比例(%)
2006	16	73	338	71
2007	16	74	346	74
2008	16	68	334	71
2009	16	68	334	71
2010	14	68	257	58
2011	15	75	310	69
2012	15	80	374	80
2013	14	76	397	80
2014	14	80	450	85
2015	14	80	464	85

4.港埠經營績效

航港政企分離之目的是希望商港管理機關能藉由更彈性化的經營管理和法令鬆綁，來提升商港經營績效。我國國際商港近年貨櫃裝卸量統計如圖 5 所示，由圖知，自 2009 年以來呈成長之勢，至 2015 年略為下滑。國際商港進出港旅客人數如表 6 所示，可看出近年呈成長趨勢，2009 開放兩岸直航後人數更是大幅增加，2014 年達 1,378,594 人。

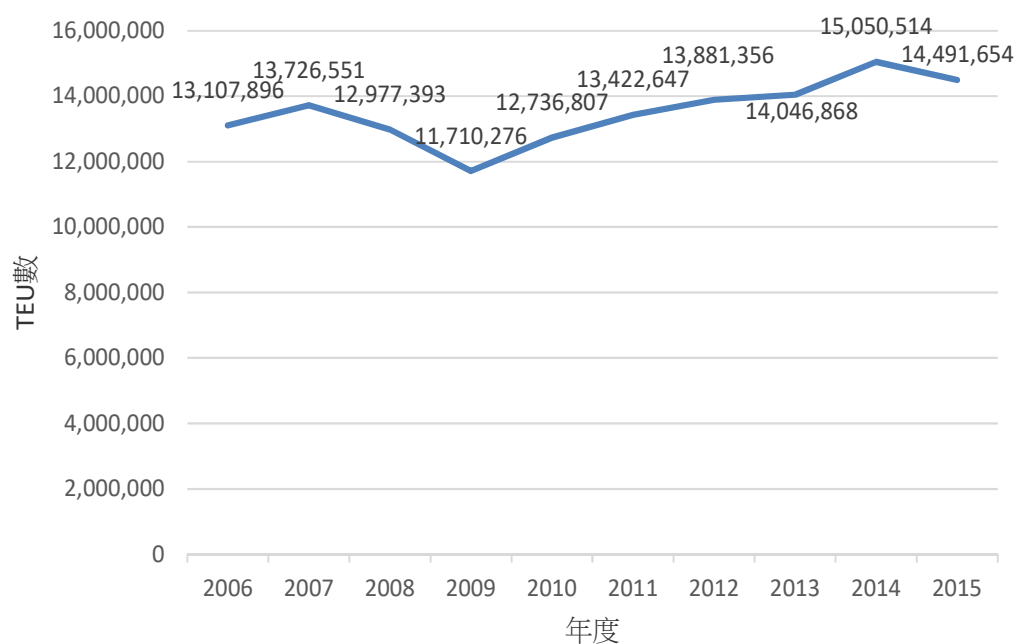


圖 5 國際商港貨櫃裝卸量統計

表 6 國際商港進出港旅客人數統計

年度	進港	出港	總計
2006	148,548	166,151	314,699
2007	206,069	219,770	425,839
2008	242,119	264,510	506,629
2009	277,726	298,028	575,754
2010	325,265	344,372	669,637
2011	324,342	340,447	664,789
2012	345,899	353,234	699,133
2013	491,745	499,427	991,172
2014	682,969	695,625	1,378,594
2015	668,694	682,522	1,351,216

三、海運政策推行成效調查

為瞭解政府相關部門、航港業界及學術界對於政府近年推動之海運政策瞭解程度及對推動績效之看法，本研究設計了網路問卷進行調查(計 17 題)，結果摘錄如下：

(1) 您瞭解目前政府推動的海運政策和措施？

約有 2 成受訪者對於政府推動的海運政策和相關措施並不是很瞭解。

(2) 航海人員測驗改由交通部辦理有助船員政策的推動？

超過 7 成的受訪者肯定航海人員測驗由原考選部改為交通部辦理。

(3) 採用 STCW、MLC 等公約與國際接軌有助船員政策的推動？

有 92.2%的受訪者非常同意和同意，僅有 3.3%表示不同意和非常不同意，顯示仍應持續辦理和國際接軌相關的法令修訂和訓練。

(4) 放寬外籍船員和實習生限額有助船員政策的推動？

表示非常同意和同意者占 57.3%，而表示不同意和非常不同意者占 23.6%。

(5) 近年政府推動船員政策是有成效的？

表示非常有成效和有成效者占 32.6%，表示沒成效和完全沒成效則占 27%，而覺得普通卻占 40.4%，似乎是政府近年推動的船員政策並未達到預期的目標也未有明顯的成果。

(6) 放寬船舶輸入年限有助船舶政策的推動？

有 46.1%的受訪者持正向態度，28.1%的受訪者則認為放寬船舶輸入年限無助於船舶政策的推動。

(7) 實施噸位稅有助船舶政策的推動?

50.5%的受訪者認為實施噸位稅對船舶政策的推動非常有幫助及有幫助，而有 18%認為沒幫助或完全沒幫助。

(8) 近年政府推動船舶政策是有成效的?

有 23.5%的受訪者認為近年政府推動船舶政策是有成效或非常有成效，但有 33.7%的受訪者則是持相反的看法。

(9) 推動兩岸直航有助航運政策註的推動?

75.3%的受訪者認為推動兩岸直航有助航運政策的推動，而有 9%的受訪者持不同的看法。

(10) 航港政企分離有助航運政策的推動?

58.4%的受訪者認為航港政企分離有助航運政策的推動，而有 7.8%不同意或非常不同意這樣的說法。

(11) 實施海運運送辦法有助航運政策的推動?

59.6%的受訪者認為實施海運運送辦法有助航運政策的推動，而有 5.6%認為沒有幫助或完全沒有幫助。

(12) 近年政府推動航運政策是有成效的?

32.6%的受訪者認為近年政府推動航運政策是有成效的，但有 24.8%的受訪者認為沒有成效，認為普通的占最多達 42.7%。

(13) 整體而言您認為政府有明確的海運政策?

20.2%的受訪者認為政府有明確的海運政策，而認為政府沒有明確海運政策的受訪者高達 46.1%。

(14) 海運政策無法落實和推動的原因(可複選)

最主要的原因是提供誘因不夠，其次是法令限制過多，然後是政策制定和執行機關能力不足、無明確方向和實質內容。

(15) 以下措施可有效落實船員政策(可複選)

前三位分別是提升船員專業訓練、尋求學校建教合作、提升船員薪資福利，然後是構建媒合平臺。

(16) 以下措施可有效落實船舶政策(可複選)

前三位是提供更具誘因稅制、放寬外籍船員限額、開放外國驗船機構，然後是開放第二船籍。

(17) 以下措施可有效落實航運政策(可複選)

前三位是鬆綁航政法令、爭取航運企業稅賦優惠、強化港務公司與國籍航商合作，然後是落實海運運送辦法並擴大適用範圍。

四、政策意涵

1. 船員政策方面，從相關統計數字趨勢來看，船員供給在「量」的部分應可滿足需求，但在「質」的方面國籍航商仍有部分疑慮，例如學校畢業生的英文能力、在職專班與大學四年專業的養成差異。在問卷調查中有超過 7 成的受訪者對於航海人員測驗改為交通部辦理持肯定的態度。在國際接軌方面，有 92.2% 的受訪者認為政府辦理和國際接軌相關的法令修訂及訓練有助船員政策的推動。但對於近年船員政策持正面態度的僅占 32.6%，似乎是政府近年推動的船員政策在執行上並未達到預期的目標，也未有明顯的成果。調查問卷中也提出可有效落實船員政策的措施，前三名分別是提升船員專業訓練、尋求學校建教合作、提升船員薪資福利，然後是構建媒合平臺。這些措施政府可以繼續推動，另包括跨部會(交通部、教育部、勞動部)的工作，亦需強化溝通協調。
2. 船舶政策方面，從國籍船舶成長趨勢來看，數量略有成長，但總噸及載重噸的數量卻是減少，表示登記為國輪的船舶大多不是大型船舶。而航業界關心的噸位稅，至 2016 年止僅有 3 家業者 33 艘船舶申請適用。問卷分析方面，有 46.1% 的受訪者認為放寬船舶輸入年限有助推動船舶政策，50.5% 的受訪者認為實施噸位稅對船舶政策的推動非常有幫助及有幫助，而有 18% 認為沒幫助或完全沒幫助，在船舶政策推動方面有 23.5% 的受訪者認為近年政府推動船舶政策是持正面的看法，但另有 33.7% 的受訪者則是持相反的看法，顯示政府在這方面還需要更加努力。在有效落實船舶政策的措施方面前三名分別是提供更具誘因稅制、放寬外籍船員限額、開放外國驗船機構，然後是開放第二船籍，其次是放寬國籍船舶戰時動員限制。相關單位可以朝這些措施研議評估具可行性的做法。
3. 其他航港政策方面，近年多是在法令的鬆綁，較無量化的績效指標，若從航港政企分離後商港經營來分析，國際商港貨物裝卸量自 2009 年以來呈成長之勢，至 2015 年略為下滑。國際商港進出港旅客人數則呈成長趨勢，開放兩岸直航後人數更是大幅增加。問卷調查分析方面，58.4% 的受訪者認為航港政企分離有助航運政策的推動，59.6% 的受訪者認為實施海運運送辦法有助航運政策的推動，32.6% 的受訪者認為近年政府推動航運政策是有成效的，但有 24.8% 的受訪者認為沒有成效，認為普通的占最多達 42.7%，顯示在航運政策這方面政府仍需多加努力。在落實航運政策措施方面前三名是鬆綁更多航政法令、爭取航運企業稅賦優惠、強化港務公司與國籍航商合作，然後是落實海運運送辦法並擴大適用範圍。
4. 就總體海運政策而言，20.2% 的受訪者認為政府有明確的海運政策，而認為政府沒有明確海運政策的受訪者則高達 46.1%，這是政府今後需努力的方向，研擬明確的海運政策，而非僅著重在港埠的建設，忽略航運產業的發展。

2017 年遠東地區海運貨櫃航線分析

我國為海島型國家，海運發展對於經貿發展極為重要，各類貨品也多仰賴海洋運輸，占全國進出口總量之 99% 以上，臺灣港群肩負提供便捷海運運輸網絡，輔助對外經貿與產業發展之任務。而海運貨櫃運輸自 60 年代以來已成為極具競爭力之航運方式，近年各國港口間之競爭也以貨櫃轉運為主要標的。藉由觀察貨櫃航線之變化、港口航線密集度之消長，較單由港口櫃量更能顯現出港口之競爭態勢。而高雄港去(2017)年的全球貨櫃港排名下跌兩個名次，更須探究其間之航線與貨量變化。以下就 2017 年之遠東地區貨櫃航線變化及我國與鄰近各主要港口之航線進行分析，並解讀其政策意涵。

一、遠東地區貨櫃航線變化

遠東地區有關之定期貨櫃航線可概分成：區域航線、越太平洋航線、遠歐航線、中東印巴航線、非洲航線、南美航線、紐澳航線等 7 類貿易航線，2017 年 1~4 季各貿易航線之航線數、總運能、營運船舶數、平均船型之變化如圖 1 所示。由圖知，區域航線之航線數、營運船舶數最高，但其營運船型最小(約 1,400TEU)，而目前市場競爭最為劇烈之遠歐航線，全年之航線數、營運船舶數變化不大，航線運能約在 465~487 萬 TEU 間，營運船型部分則呈現逐季上升，2017 年第 4 季平均船型達 13,448TEU，其最大船型則突破 2 萬 TEU 達 21,413TEU。

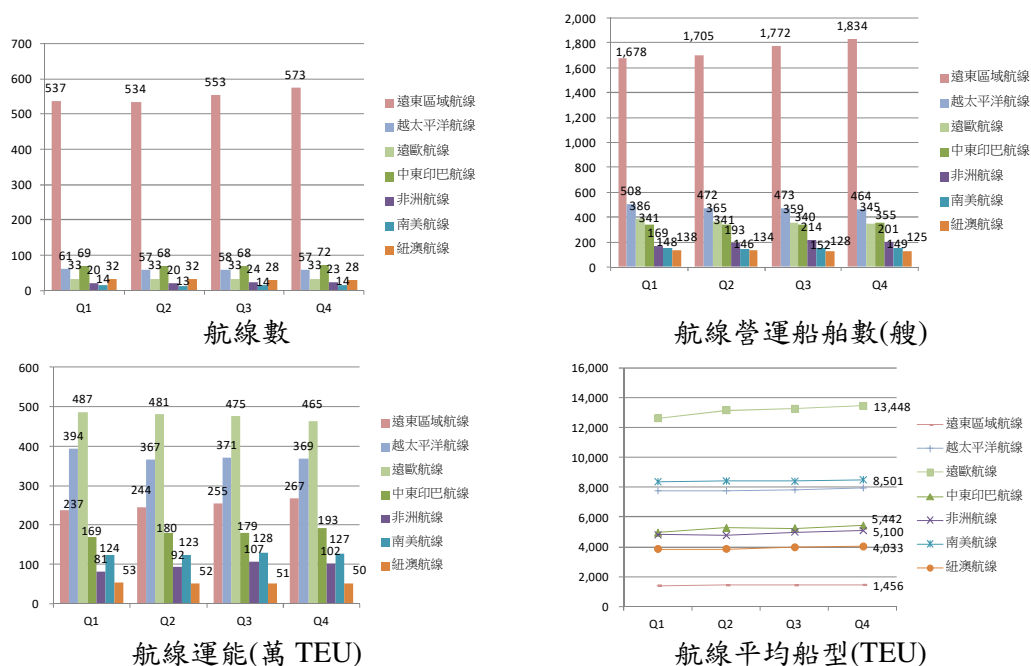


圖 1 2017 年各季遠東地區貨櫃航線變化

資料來源：本所106年國際海運資料庫。

二、遠東地區主要港口之貨櫃航線分析

1. 遠東地區主要港口貨櫃航線發展

2017 年遠東地區主要港口 1~4 季之貨櫃主航線(越太平洋航線與遠歐航線)數與區域航線數比較詳圖 2、3。其中越太平洋航線數前 3 大分別為上海、鹽田與釜山；遠歐航線數前 3 大分別為上海、新加坡與鹽田，值得注意的是新加坡港之遠歐航線，在其他港口逐季呈持平或下滑時，航線數逆勢呈現大幅成長；區域航線數前 3 大分別為上海、釜山與香港。另值得觀察的是，與高雄港區位相近，且裝卸量甫超越高雄港之廈門港，其遠歐航線數領先高雄港，越太平洋航線與之相當，高雄港目前以豐沛之區域航線領先，其餘貿易航線之比較，詳述於下節。

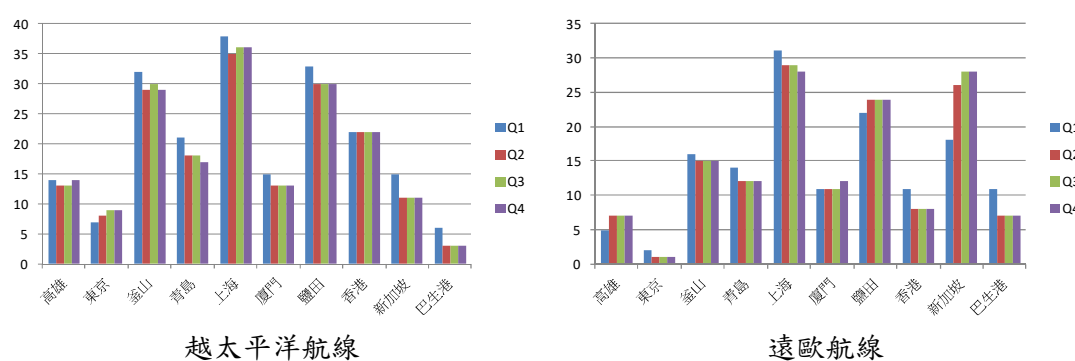


圖 2 2017 年遠東地區主要港口各季貨櫃主航線數比較

資料來源：本所106年國際海運資料庫。

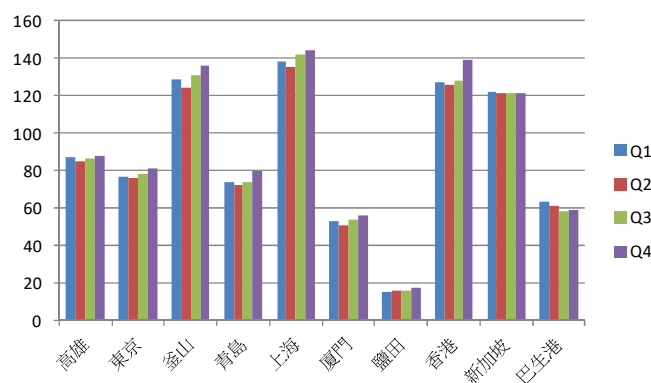


圖 3 2017 年遠東地區主要港口各季貨櫃區域航線數比較

資料來源：本所106年國際海運資料庫。

2. 高雄港與廈門港各貨櫃航線之組成變化

依 Alphalinear 所公布 2017 年全球貨櫃港排名，高雄港由第 14 下跌兩個名次，掉到第 16 大，被比利時的安特衛普和中國大陸廈門港超越。其中，廈門港與高雄港區位相近，去年裝卸量首度被其超越，其間意涵值得進一步探討，以下

分就兩港之裝卸量變化與各貿易航線變化進行分析。

(1) 裝卸量部分：

高雄港與廈門港 2016~2018 年 2 月之各月裝卸量詳圖 4 所示。由圖知，廈門港各月裝卸量都較去年同期成長，反觀高雄港，自 2017 年 4 月開始，各月裝卸量都較去年同期衰退。進一步比較兩港各月裝卸量，可發現自 2017 年 6 月份開始，廈門港各月裝卸量均超越高雄港，造成去年全年裝卸量被其超越，今(2018)年 1~3 月雖有回升，但兩者差距甚近。

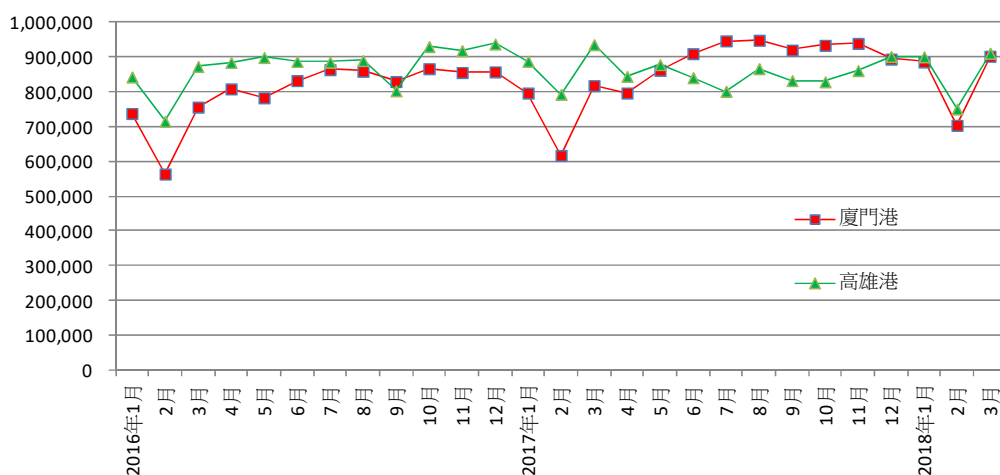
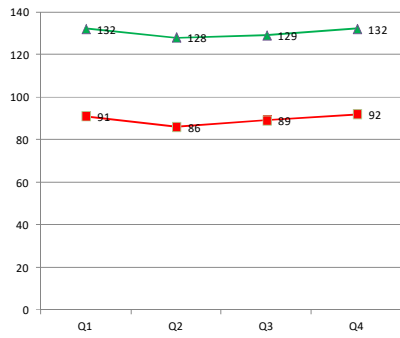


圖 4 2016~2018 年 3 月高雄港與廈門港各月裝卸量(teu)比較

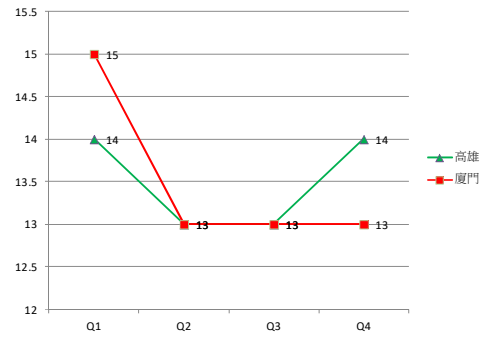
資料來源：交通部交通統計查詢網與廈門港口管理局網站。

(2) 航線變化部分：

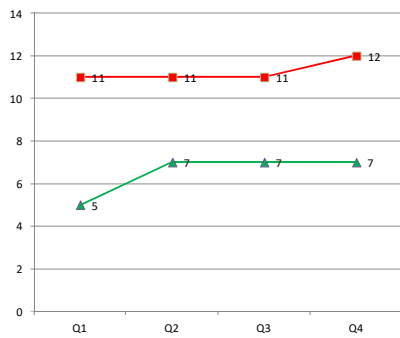
去(2017)年第 1~4 季高雄港與廈門港在各貿易路線之航線數比較如圖 5 所示。從航線數角度觀察，高雄港除在遠歐航線、非洲航線呈現落後，越太平洋航線與之相當，其餘各貿易航線，乃至總航線數，均仍領先廈門港。去(2017)年 4 月份新海運聯盟大幅變動，連帶影響包括航線及靠港之調整，然從上述各貿易航線數之各季變化(特別是越太平洋航線與遠歐航線兩條主航線)，海運聯盟變動對於高雄港與廈門港間航線消長之影響並不顯著。推測造成廈門港去(2017)年裝卸量提高原因，可能與去年該港推出「港口清費降負」措施(減收港口相關收費)有關。



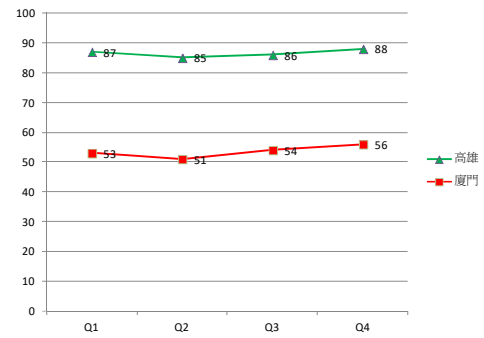
總航線數



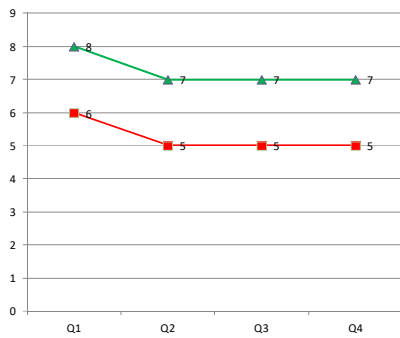
越太平洋航線



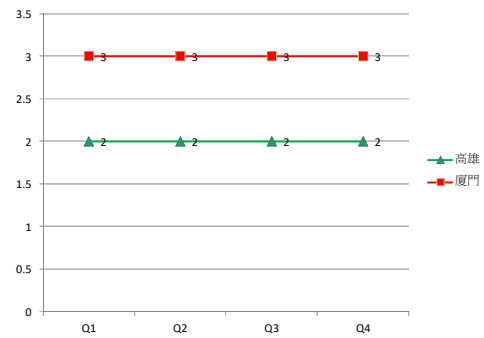
遠歐航線



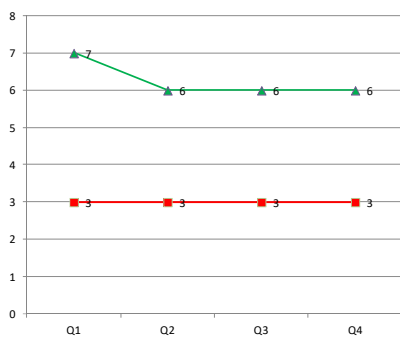
區域航線



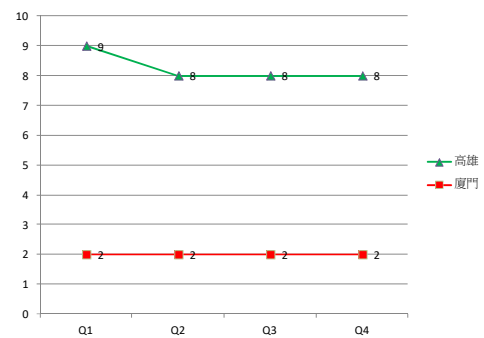
中東印巴航線



非洲航線



南美航線



紐澳航線

圖 5 2017 年各季高雄港與廈門港各貿易路線航線數比較

資料來源：本所106年國際海運資料庫。

3.我國各港貨櫃航線變化

臺灣港群之貨櫃定期航線主要靠泊港口包括高雄港、基隆港、臺北港與臺中港，2017 年第 1~4 季各港之六類航線數變化如圖 6 所示，各港之主航線(越太平洋航線與遠歐航線)與區域航線數變化如圖 7、8 所示。由圖知，四港中係以高雄港之航線最為密集，遠歐航線只靠泊高雄港與臺北港；越太平洋航線則靠泊高雄港、臺北港與基隆港，只有臺中港沒有靠泊。臺中港雖無主航線靠泊，但其區域航線數卻高過基隆港與臺北港，僅次於高雄港。

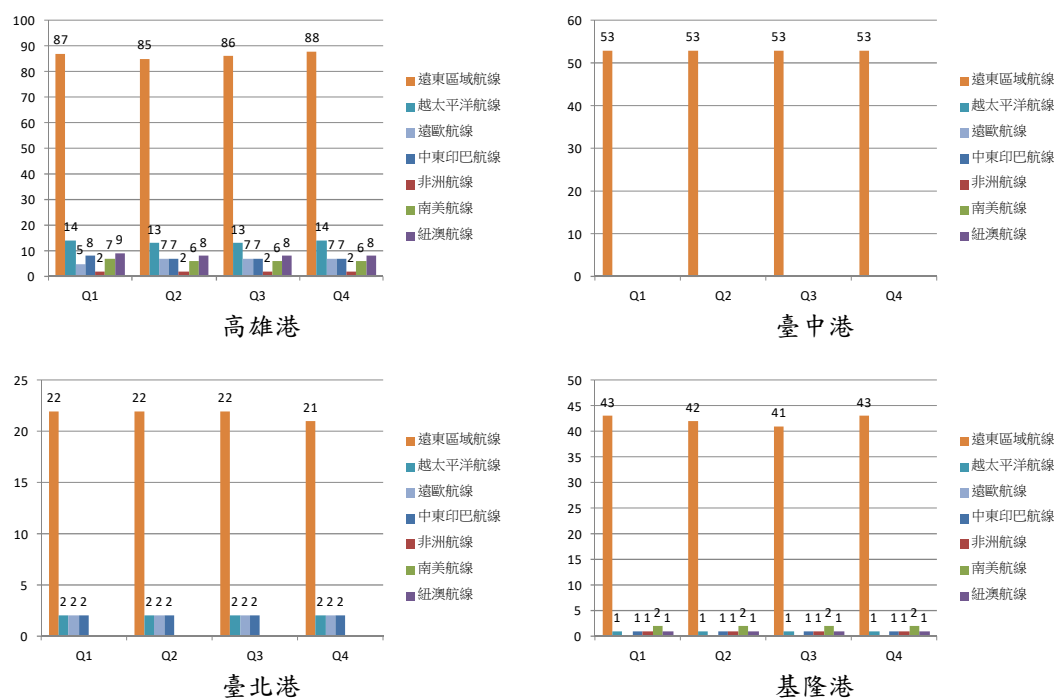


圖 6 2017 年各季臺灣各港貨櫃航線數

資料來源：本所106年國際海運資料庫。

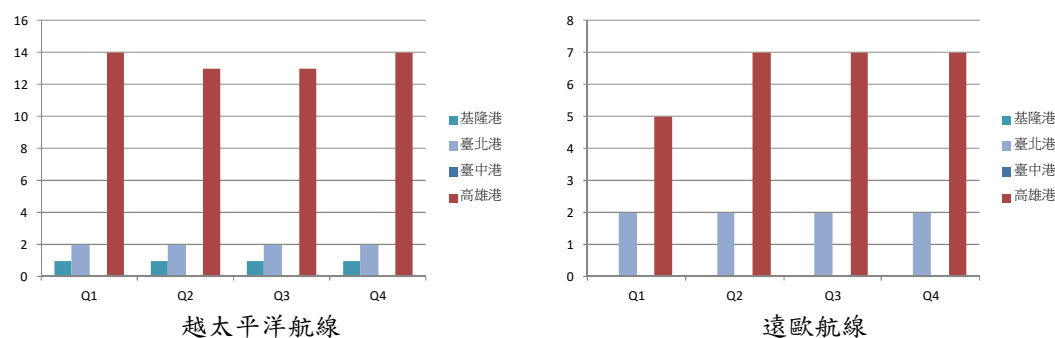


圖 7 2017 年各季臺灣各港貨櫃主航線數比較

資料來源：本所106年國際海運資料庫。

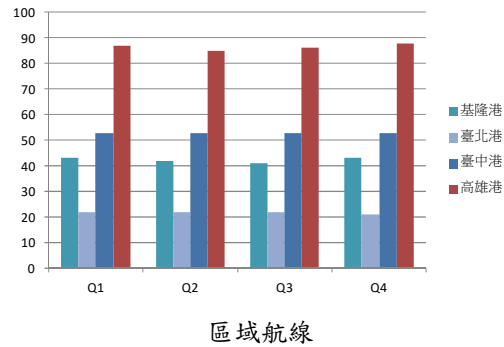


圖 8 2017 年各季臺灣各港區域貨櫃航線數比較

資料來源：本所106年國際海運資料庫。

三、政策意涵

去(2017)年 4 月份新海運聯盟大幅變動，連帶影響航線調整與靠港選擇，主航線為聯盟合作之主要航線別(越太平洋航線與遠歐航線)，從其航線數觀察，漸有整併減少趨勢，對港口端而言，要爭取主航線泊靠難度將更高，而各港口為爭取貨量與航線靠泊，與鄰近港口的競爭也將更形激烈。建議港務公司應針對高雄港鄰近及主要競爭港口之即時動態(如航線與貨量變化等)進行蒐整，包括其施行之方案措施等，亦應即時掌握因應。