

檔 號：  
保存年限：

## 交通部 函

地址：100299臺北市仁愛路1段50號  
傳真：(02)2381-1550  
聯絡人：林蘭雀  
電話：(02)2349-2737  
電子信箱：lclin@motc.gov.tw

受文者：台北市航空貨運承攬商業同業公會

發文日期：中華民國114年5月12日

發文字號：交航字第1145005959號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如主旨 (1145005959-0-0.pdf、1145005959-0-1.pdf)

主旨：檢送本部114年4月22日召開美國實施對等關稅政策對海空  
運影響及因應座談會會議紀錄如附件，請查照。

正本：經濟部、財政部、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會、中華民國船務代理商  
業同業公會全國聯合會、台北市海運承攬運送商業同業公會、中華民國貨櫃儲運  
事業協會、台北市航空運輸商業同業公會、台北市航空貨運承攬商業同業公會、  
高雄市航空貨運承攬商業同業公會、長榮海運股份有限公司、陽明海運股份有限  
公司、萬海航運股份有限公司、裕民航運股份有限公司、台灣航業股份有限公  
司、中華航空股份有限公司、長榮航空股份有限公司、星宇航空股份有限公司、  
台灣虎航股份有限公司、華儲股份有限公司、長榮空運倉儲股份有限公司、遠雄  
航空自由貿易港區股份有限公司、交通部航港局、交通部民用航空局、臺灣港務  
股份有限公司、桃園國際機場股份有限公司

副本：



# 美國實施對等關稅政策對海空運影響及因應座談會

## 會議紀錄

壹、會議時間：114年4月22日(星期二)上午9時30分

貳、會議地點：本部0205會議室

參、會議主席：陳部長世凱

紀錄：林蘭雀

肆、出席人員：(詳如簽到表)

伍、主席致詞：

- 一、近期美方宣佈自今(114)年4月9日起，對我國輸美貨品課徵高額關稅，雖然後續已宣布暫緩90日實施並針對特定國家暫時調降為10%，但政策走向仍具高度不確定性。美國長期以來為我國第二大出口市場，我國對外貿易亦高度仰賴海運與空運做為支撐主軸，此波美國關稅政策調整，可能對我國出口產業產生影響，也連帶牽動我國整體海空運輸之營運狀況與布局。
- 二、為瞭解業界面臨之挑戰，審慎評估未來發展方向，同時也讓產業了解目前政府之因應作為，本部特別召開本次座談會，期望透過實務意見交流，強化產官協力，從運能規劃、航線配置等層面，提出完整因應，以協助穩定我國產業發展，同時維持對外貿易之暢通。

陸、報告事項：(詳會議簡報)

柒、與會單位發言重點(依發言順序)：

一、台北市航空貨運承攬商業同業公會：

- (一) 高關稅勢必影響供應鏈商流，再影響物流，可藉由盤點海空運承攬業者手上重要客戶艙位訂單，瞭解受衝擊影響程度、搶90天內出貨急單量，因訂單減量會造成報關及

艙位均減量，且訂艙減量的客戶是否轉移至低關稅的其他國家，也會造成轉單後的低價競爭，惟此非常態現象。

- (二) 貿易商及工廠需自行評估若無法支撐高關稅的殺傷力，只剩直接到美國設廠、到低關稅國家設廠或合作、關門大吉等選擇，且除關稅課題外，亦需思考匯率問題。
- (三) 另未來洗產地情形會愈趨嚴重，惟航空業者尚無從得知轉口貨之實際內容與產地，建議政府監管時，能不以裁罰為手段。

## 二、中華航空股份有限公司：

- (一) 臺灣進出口貨物，其中轉口貨約占 50%，為公司重要業務，通常轉口貨來源一半為中國大陸、香港，另一半為東南亞或其他地區。
- (二) 鑑於美國關稅政策持續變動中，建議在既有航點下，民航局能針對申請更改航路或增加貨運航班機型等案件時，能靈活彈性調整審查作業時間；另在外籍航空公司申請我國時間帶部分，也建請考量我國地勤代理能量能協助該業者情況下給予時間帶。

## 三、長榮航空股份有限公司：

- (一) 呼應中華航空公司代表所提訴求，臺灣進出口量與國內產業發展相關聯，從供需面而言，開放航空公司家數越多，將影響各家承載貨運量。
- (二) 國籍航空業者在其他國家申請航權時，常面臨時間帶取得不易或地勤人力不足等開航限制，而無法順利飛航。
- (三) 有關外籍航空公司於我國飛航包機部分，由於該等航空公司係以低價於市場競爭，擾亂市場，影響國籍航空公司營運權益，爰建請核准相關包機時能考量國籍業者權益。

## 四、陽明海運股份有限公司：

- (一) 將持續配合航港局平穩工作小組運作，另港務公司也有協助業者在臺灣提升轉口櫃量。
- (二) 公司相當重視臺灣市場的開發，已配合調整艙位，另於高雄與美西皆有自營碼頭，目前初估尚不會造成影響，短期內出口海運應不會有影響，公司亦會履行社會責任。

#### 五、中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會：

在船務代理業影響部分，包含攬貨量與出口量減少將直接衝擊業務、訂艙與航班調整使得競爭加劇、運費與市場價格波動亦會連帶造成利潤空間縮小；倘若美國對等關稅政策持續執行，將進一步面臨整體營運困難的風險，航線佈局與航班結構須重新調整，人力與內部組織調整導致人事成本升高，屆時可能需政府在稅率調降、紓困補貼及申請雇用安定基金補助等方面給予適當協助。

#### 六、高雄市航空貨運承攬商業同業公會：

- (一) 感謝部長對活絡高雄機場之重視，未來開闢新航線時希望能同時考慮高雄地區之需求。
- (二) 高雄機場無轉口貨與電商貨，以本土業者出貨量為主，根據去(113)年資料顯示，出口第一為中國大陸、第二香港，約占 45%，其次才是日本、新加坡、美國、東南亞；去年出口至美國約僅占 6.5%，惟交貨至中國大陸、香港、東南亞之零組件約占 7、8 成，倘若 90 天後，周邊國家未能談妥關稅致貿易量下降，會是最大隱憂。
- (三) 針對本次美國實施對等關稅政策，對政府具有信心。

#### 七、中華民國輪船商業同業公會全國聯合會：

目前了解北美航線大陸出口貨量減少約 50%，近期雖然艙位利用率高，但仍會有些空班狀況，航商為因應美國關稅變局需重新調整航線，將增加營運成本，倘若關稅政策持

續施行，會直接影響營收，建議重新檢視調整高雄港貨櫃增量獎勵措施，對本會會員公司將有很大幫助。

#### 八、萬海航運股份有限公司：

短期可能面臨到空櫃運回臺灣，港務公司或民間業者之場地可能會有貨櫃爆滿問題，公司未來規劃將臺灣做為空櫃發櫃中心，希請政府給予支援協助。

#### 九、台北市海運承攬運送商業同業公會：

- (一) 在艙位調度方面，將面臨聯營航商因營運考量而致取消航班之情形，且國籍航商亦無法拒絕，勢將影響國內貨主出口安排。
- (二) 大部分業者於中國大陸皆有設立分公司，受美國關稅政策影響而經營困難，不知政府是否能提供減稅或其他協助。

#### 十、中華民國貨櫃儲運事業協會：

感謝交通部在提升貨櫃集散站經營業經營環境上的努力，鼓勵業者提升自動化或智慧化，產生更好的作業效果。協會是站在正面的角度，認為危機也是個轉機，將以做為航商、所有物流業者後盾而來努力，後續如有任何問題將隨時提出，一同努力提升臺灣競爭力。

#### 捌、公部門回應說明(依發言順序)：

##### 一、本部航政司：

有關洗產地部分，可能發生於境內、保稅區或自由港區，政府相關部門也相當重視，本部後續會針對自由貿易港區部分，加強向業者宣導，另財政部及經濟部也會依據業管權責進行相關查察，本部將與相關部會一同合作防杜洗產地事宜。

##### 二、財政部：

- (一) 航空轉口貨如未下飛機，會直接轉運至下一站，如有下飛機，則會改航班，但啟運地仍維持不變；依海關主管法規，無法扣留轉口貨，但會通知進口國注意。
- (二) 針對自由貿易港區加工部分，海關也有控管機制，一定會兼顧通關便捷性，但主要仍需仰賴廠商自律。

### 三、經濟部：

- (一) 美國關稅政策相關資訊皆公布於經濟部國際貿易署網站，歡迎瀏覽查閱。
- (二) 產品進口之原產地由進口國認定，經濟部已規劃邀請美國律師於4月24日(臺灣時間)晚間7時召開線上說明會，向國內業界說明美國原產地之認定原則；另因臺灣與美國原產地之認定或有不同，今年將針對國內部分舉辦至少18場宣導會，並已於4月15日舉辦第1場，相關資訊亦公開於國際貿易署網站。
- (三) 輸往國外物(貨)品在自由貿易港區內是非常的自由，但依「自由貿易港區設置管理條例」第16條第1項第12款，目的事業主管機關如有公告物(貨)品輸往國外之相關規定，業者亦須遵守；另目前經濟部已規定自由貿易港區出口至美國之自行車、電動自行車，需取得輸出許可證。

### 四、本部民航局：

- (一) 外籍航空公司申請貨運包機原則以第三、四航權為限，且包機不得影響定期航班之營運，除非航約另有規定或特殊貨物、國際貨運非常暢旺情況下才有可能同意，後續會再審慎處理；至機場時間帶安排，目前係委託中立機構處理，是否需另增參數限制，將一併檢視處理。
- (二) 有關貨運航線之申請與航機務協助部分，將再重新檢視，提出簡便作業方式。

## 五、港務公司：

- (一) 每年年初均會針對當年度大環境變化情形檢討提出行銷獎勵措施；為因應美國關稅政策，4月21日剛公布新獎勵措施，針對114年4月至6月期間，東南亞經高雄港中轉至美國貨櫃提供獎勵。
- (二) 另考慮今年整體產業經濟表現可能略差於去年，已加碼獎勵額度，航商在達到去年實績下所領獎勵額度會增加，後續亦將持續滾動檢討。
- (三) 高雄港第四貨櫃中心自營櫃場#120、#121已先盤點騰出空間，#118、#119兩座碼頭在招商進駐前也可做為空櫃儲放使用，另長期方面已規劃第四貨櫃中心#115至#117後線近18公頃新填土地，航商若有需要可聯繫公司。臺北港N8、N9兩座碼頭目前暫時空置，後線近20公頃土地亦可做為空櫃儲轉之用。

## 六、桃機公司：

- (一) 目前主要針對客運提供獎勵措施(非補貼性質)；貨運部分將參照客運作法，並視實際情勢發展彈性研議。
- (二) 另與航空業者多有保持密切聯繫，對於美國關稅政策目前持短空長多看法，5月2日後可能將面臨快遞貨驟減情形，亦將持續觀注。後續若有擴大對美採購需求，航空貨物集散站(CTO)業者急需貨運儲位空間等事項，將主動協調支援。

## 七、本部林常務次長國顯：

- (一) 海空運是國際性產業，受國際政治、經濟、甚至前幾年COVID-19影響非常大，近來各公司已養成相當的警覺性；另外，當危機出現時，要去思考可能有哪些機會。海空運業者介於消費者與生產者中間，在這段時間可多加注意觀察生產者有無因應關稅而有所移動，並將相關觀察轉

達給經濟部門，可否利用關稅或政策協助措施，將不適合生產或生產成本愈來愈高的地區迴流回臺灣。

- (二) 海空上下游業者彼此間是相互連動的，政府部門絕對會力挺航商與在地業者，希望各位能全力協助廠商，面對這一波對等關稅衝擊，所有業者要能做到 Aware(察覺)、Alert(警惕)、Adapt(適應)，然後試著 Adjust(調整)，期以讓產業結構愈來愈健全。

#### 玖、會議結論：

謝謝各位公司領導人及公協會的代表出席今日座談，經由充分的溝通及說明，今天座談有下列幾點請各部門能繼續努力，降低關稅的影響並能調適出好的發展方向。

- 一、掌握市場變化，並協助業者增加營運彈性：請公私部門保持密切聯繫，共同掌握市場變化，並增加營運彈性與靈活性，提供穩定的運輸服務；另請國籍海空運業者擔負起責任，依國內產業出貨需求彈性調整艙位供給，尤其在急單與特殊物品運送部分，優予協助安排艙位。
- 二、因應潛在運輸需求，提供獎勵誘因，爭取商機：因應未來可能潛在運輸需求，如擴大對美採購，可能突增運輸艙位與倉儲空間之需求，請海空業者與所屬機關(構)預為做好準備，並請港務公司與桃機公司持續滾動檢討現行獎勵機制，提供可能誘因，俾爭取更多貨物來臺轉運，將危機化為轉機。
- 三、掌握供應鏈重組契機，備妥場域空間，促使臺灣成為全球供應鏈關鍵角色：在美國關稅政策挑戰下，全球供應鏈勢必造成改變，請機場公司與港務公司備妥場域空間與充足設備，積極掌握供應鏈重組的契機；另對於海運業者反映短期內可能面臨大量空櫃儲放需求部分，請港務公司妥為盤點規劃港區空間，積極促成臺灣成為空櫃發櫃中心。

四、加強人員訓練及查核，共同防範洗產地及違規轉運行為：  
請本部相關所屬機關(構)以及財政部、經濟部，除加強查核外，也要加強人員訓練，針對宣導部分，經濟部國際貿易署已邀請美國律師於4月24日線上說明美國原產地規則及通關制度，財政部也說明轉口過程具哪些洗產地風險，後續請相關部會持續提供足夠訊息與宣導，以共同防範洗產地及違規轉運行為。

五、密切關注美方及各國關稅變化，即時啟動跨部會應變機制：請民航局、航港局、桃機公司與港務公司持續密切觀察美方貿易與關稅政策動向，並與經濟部、財政部等相關部會共同合作，必要時即時啟動跨機關協調機制。

壹拾、散會：上午11時20分。