

案例名稱：COVID-19(武漢肺炎)疫情影響進口砂石短期缺口之協處

類型(*註)

國土永續 政府採購 公共建設 勞動政策 綜合行政 其他：_____

是否涉及跨部會協調

是，主政部會：經濟部

涉及機關：交通部

否

上傳本會網站
不上傳本會網站：
涉其他部會機關本位
尚在進行中
其他_____

項目	說明
案由	109 年初因 COVID-19(武漢肺炎)疫情影響大陸地區砂石場停工，而造成進口砂石短期缺口及預拌混凝土價格波動，對經濟及相關產業產生衝擊。
具體案情	依經濟部礦務局統計，我國砂石需求 108 年 6,150 萬公噸，其中進口砂石 617 萬公噸約占 10%。本次疫情影響大陸進口砂石短期缺口及預拌混凝土價格波動，本會於 109 年 2 月 26 日邀集經濟部及交通部等相關部會研商，研擬相關因應對策，增加國內自產砂石供應，已有效穩定砂石及預拌混凝土價格。
具體作法	<p>一、疏濬增量跨區調配：</p> <p>(一)因進口砂石主要供應北部地區，經濟部已研擬增加河川疏濬量與跨區調配(北區自產料源、東砂北運、中砂北運)等，109 年度預計增量調節 533 萬公噸，可補足大陸進口砂石之缺口(以 108 年推估 109 年進口量 483 萬公噸)，本會並於 109 年 3 月 13 日現勘「花蓮河川疏濬增供東砂北運情形」，確保花蓮東砂北運砂石供需及價格之穩定。</p> <p>(二)依經濟部礦務局統計，自 109 年 1 月至 4 月，進口砂石量計 145 萬公噸，較去年同期減少 51 萬公噸，已藉由東砂北運 99 萬公噸(較去年同期增加 25 萬公噸)、中砂北運 65 萬公噸(較去年同期增加 13 萬公噸)、區內自產 442 萬公噸(較去年同期增加 76 萬公噸)，合計增量 114 萬公噸，已補足進口砂石減少之 51 萬公噸。</p> <p>二、提升東砂北運海運之運能：</p> <p>(一)本會已要求交通部航港局統籌協調國內船舶業者提升東砂北運運能，並成立「東砂北運海運運務小組平臺」，現有 3 艘砂石船舶(每月 38 萬公噸)，且中鋼公司可調度旗下 4 艘船舶支援(每月 24 萬公噸)，合計 62 萬公噸，已可滿足東砂北運每月平均 40~60 萬公噸之需求。</p> <p>(二)臺北港配合東砂北運政策部分： 1、鑑於早期臺北港建港目的為落實東砂北運政策，臺灣港務公司前分別依商港法及促進民間參與公共建設法，招商投資興建臺</p>

北港第 1 及第 2 散雜貨中心碼頭密閉式倉儲，約定東砂北運船優先指泊至第 1 散雜貨中心，惟礙於臺北港第 1 及第 2 散雜貨中心碼頭經營型態有所不同，指泊約定無法讓東砂北運船停靠至第 2 散雜貨中心。

- 2、本會自 106 年 12 月起計召開 7 次會議協處，釐清根本關鍵問題為臺北港 2 份承租契約的約定及業者經營型態與東砂北運政策目標無法結合所致，經本會要求交通部基於臺北港配合東砂北運政策目標之建港目的及公共利益為前提，檢討 2 份承租契約與業者之經營型態提出解決方案，臺灣港務公司已研擬「提升臺北港東砂北運量短期振興專案」，並於 109 年 2 月 17 日核定新修正短期振興專案，溯自 109 年 1 月 1 日起受理業者專案申請，已可讓東砂船自由選擇碼頭停靠，有助於提升東砂北運量。

三、推動宜蘭砂石透過海運方式北運：

為避免公路運輸造成交通、空污、噪音等環境之衝擊並衍生相關社會成本，砂石運輸應以海運優先、鐵路運輸次之、公路運輸最後之考量，本會已請經濟部礦務局統籌相關單位權責及分工，研提宜蘭砂石透過蘇澳港及和平港北運之專案計畫，俾利據以推動執行。

四、加速河川疏濬並推動陸上砂石開發：

本會已請經濟部水利署基於河防安全加速河川砂石疏濬量並採固定價格申購，以穩定國內砂石之供需與價格；同時，亦要求砂石主管機關經濟部礦務局積極加速推動陸上砂石開發，俾利砂石長期穩定供應

五、每月於公共建設督導會報掌控全國砂石供需情形：

本會已請經濟部依生產鏈確實掌握砂石、預拌混凝土的供需情形及市場價格，並積極推動陸上土石採取作為未來備用料源，以確保砂石穩定供應，並自 108 年 1 月起每月於本會「公共建設督導會報」委員會議報告，俾利及早預警因應砂石供需問題。

*相關照片或圖說



109 年 3 月 13 日現勘「花蓮河川疏濬增供東砂北運情形」會議討論



109 年 3 月 13 日現勘「花蓮河川疏濬增供東砂北運情形」