

# 第2次 江陳會談 成果

海運篇



行政院大陸委員會

Mainland Affairs Council, Executive Yuan

地址：臺北市濟南路一段2之2號15樓至18樓

電話：02-23975589

傳真：02-23975300

網址：<http://www.mac.gov.tw>



行政院大陸委員會

97年11月4日



# 「海峽兩岸海運協議」

## 相關說明

### 壹、海運直航之迫切性與必要性

#### 一、經濟的迫切性

(一)兩岸經貿往來日益密切，衍生海上客貨直接運輸之需求龐大：

—96年兩岸貿易1,302億美元，占總貿易額27.9%；其中對大陸出口1,004億美元，占總出口額40.7%。

—96年兩岸海運貨物進出口量，達137萬個20呎標準貨櫃(TEU)，散雜貨達1,662萬公噸，但除少數轉口貨得經「境外航運中心」直航外，



多數需彎靠第三地間接運輸。

(二)目前亞洲貨源超過三分之一來自大陸，但往來兩岸船舶從大陸港口載貨後須彎靠第三地才能進入台灣港口，費時費力，不僅大幅增加貨物運送時間及成本，影響航商競爭力，也讓外國航商留駐我港口之意願降低甚至撤離台灣，造成我國港口在全球國際貨櫃港口排名逐年下滑(2003年高雄港貨櫃進出量排名世界第4，2007年降至世界第7)，影響台灣在亞洲海運可以扮演的重要角色。

(三)由於國輪迄今無法參與兩岸客貨運輸，航商紛紛將國輪改至其他國家註冊，以致近年國輪噸位數大幅下降，權宜籍船比

重高達84%，不利台灣整體航運之發展。

## 二、堅實的民意基礎

(一)歷年各類民調皆有超過7成以上的民眾支持兩岸直航，企業界支持直航的比例更超過9成以上，直航的社會共識早已形成。

(二)前民進黨政府早在92年8月即提出兩岸直航政策，93年及97年總統大選，民進黨候選人也以推動直航作為重要政見，足見推動直航是歷來政府的施政目標，不是馬政府的專利。

## 三、海運直航的逐步推動

(一)自86年4月起實施「境外航運中心」(大陸方面稱為「試點直航」)，准許兩岸權宜籍船於高雄港與大陸福州、廈門港間