

「海峽兩岸海運協議」相關說明

—第二次「江陳會談」成果（海運篇）

行政院大陸委員會
97年11月4日

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、廈門港間直航，但限於載運轉口貨。90 年 10 月擴大「境外航運中心」功能，准許加工範圍延伸至各類免稅區及實施海空聯運等。

(二) 93 年 5 月公布「海運便捷化措施」，進一步擴大「境外航運中心」的功能及範圍，實施港口從高雄港擴大至台中港及基隆港，並可與大陸各開放港口間直航，但只能載運從大陸或台灣輸往第三地，或第三地輸往大陸或台灣的「國際貨」。

- (三) 兩岸海運直航雖已局部推動，但因限制極多，兩岸進出口貨載運仍需彎靠第三地轉運，且國輪不能參與，因而有迫切需要推動兩岸海運直航，消除各種不利於航運及經濟發展的不合理限制。

貳、兩岸海運協議的重大突破

兩岸兩會於 11 月 4 日簽署「海峽兩岸海運協議」，在兩岸海運上作出重大突破：

一、兩岸船舶，直航主力

- (一) 兩岸航商所有在兩岸登記的船舶，可以從事兩岸間客貨直接運輸。
- (二) 兩岸航商所有在香港登記的船舶可比照從事兩岸間客貨直接運輸。
- (三) 目前已經從事境外航運中心運輸、兩岸三地貨櫃班輪運輸及砂石運輸的兩岸航商所有的權宜籍船，亦可參與兩岸間客貨直接運輸。

二、對外港口，大幅開放

- (一) 我方開放 11 個港口，包括：基隆（含台北）、高雄（含安平）、台中、花蓮、麥寮、布袋（先採專案方式辦理）等 6 個港口，以及金門料羅、水頭、馬祖福澳、白沙、澎湖馬公等 5 個「小三通」港口。

(二) 大陸方面開放 48 個海港及 15 個河港，共計 63 個港口，清單如次：丹東、大連、營口、唐山、錦州、秦皇島、天津、黃驊、威海、煙台、龍口、嵐山、日照、青島、連雲港、大豐、上海、寧波、舟山、台州、嘉興、溫州、福州、松下、寧德、泉州、蕭厝、秀嶼、漳州、廈門、汕頭、潮州、惠州、蛇口、鹽田、赤灣、媽灣、虎門、廣州、珠海、茂名、湛江、北海、防城、欽州、海口、三亞、洋浦等 48 個海港，以及太倉、南通、張家港、江陽、揚州、常熟、常州、泰州、鎮江、南京、蕪湖、馬鞍山、九江、武漢、城陵磯等 15 個河港。

三、擱置爭議，暫不掛旗

兩岸登記船舶掛旗問題，雙方磋商本於擱置爭議的精神，同意參照 1997 年「台港海運商談紀要」相關安排，兩岸登記船舶自進入對方港口至出港期間，船艙及主桅暫不掛旗；另加掛公司旗，以作為船舶識別之用。

四、運力安排，平等參與

雙方經營兩岸客貨直接運輸，將本於平等參與、有序競爭原則，合理安排運力。

五、互免稅收，降低成本

雙方航運公司參與兩岸船舶運輸在對方取得的運輸收入，將相互免徵營業稅及所得稅。

六、互設機構，便利營運

雙方航運公司可以在對方設立辦事機構及營業性機構，以利開展運輸服務相關業務。

七、合作救難，安全保障

建立海難搜救聯繫合作機制，共同保障海上航行和人身、財產、環境安全。發生海難事故，雙方除及時通報外，並按照就近、就便原則及時實施救助。

參、海運直航大幅提升經濟效益

一、節省可觀的運輸時間及成本

(一) 以往未有海運直航，船舶從台灣港口出海，須彎靠琉球石垣島，再開赴大陸港口，費時費力。但二次江陳會後達成海運直航，不須再彎靠石垣島，平均每航次節省航行時間約 16 至 27 小時，節省運輸成本 15% 至 30%，另加計彎靠第三地簽證費，約每航次節省新台幣 30 萬元，若以每年 4,000 航次計算，一年可節省 12 億元。

(二) 另據研究報告指出，一艘萬噸級貨櫃船每航次航運成本約可節省新台幣 60 萬元，定期貨櫃航線每年可節省新台幣 6.2 億至 13 億元(視彎靠港口而定)；散裝不定期船航行時間可節省 1-2 天，煤礦運輸成本下降約 18.7%，其他貿易物資運輸成本下降約 33.8%；估計全年節省成本可達新台幣數十億元。

二、大幅提高物流配送效率

海運直航不僅可以大幅減少貨物運送時間及成本，而且可以促使企業利用港埠或週邊地區發展物流產業，甚至可以連結機場，創造海空複合型態的物流配送等高附加價值活動，進而發展成為國際物流樞紐港口。

三、開啟農產品行銷中國大陸新契機

- (一) 兩岸海運直航，可縮短台灣農產品銷往中國大陸的運輸時間。以水果從台灣出口至上海市為例，不需要經第三地換證，時間將可由 8 天縮減為 4 天，新鮮度及品質均可確保。運輸所造成之毀損可由 15% 降至 5%，貨物上架時間又可增加 4 天，節省更多成本。
- (二) 據農委會估計，因為海運直航，台灣水果對大陸出口量約可提高兩成；而持續且穩定的外銷，對於建立穩固的行銷通路及促進國內水果產銷平衡均有實質的助益，使國內市場之價格持穩，農民收益獲得保障。經估計，直航可使運輸成本減少 15%-30%，果農收益約可增加 10-15%。另花卉可利用海運方式進入上海等大陸市場或轉運俄羅斯；台灣冬季裡作蔬菜也可拓銷大陸東北地區及轉運出口至俄羅

斯；養殖活魚（如觀賞魚、石斑魚）亦可擴大大陸市場，開啟台灣農產品行銷中國大陸的新契機。

四、發展台灣成為海空運籌中心

（一）台灣位居亞太地理中心位置，海運直航可增加港口承攬大陸出口歐美的貨物，同時也可降低在台灣製造及出口的成本，增強企業競爭力，促使台商以台灣作為營運總部及全球運籌中心。

（二）海運直航亦有利於外資企業佈局兩岸的經營成本降低，可以擴大吸引外資來台設立營運總部，同時可以促使外資與台商組成策略聯盟，進軍大陸，發揮台灣作為「亞洲門戶」的戰略優勢。

肆、結語

兩岸海運協議的簽署，基本上已實現兩岸海運直航，讓航行兩岸間的船舶不必再彎靠第三地，大幅節省運輸時間及成本，同時也排除國輪參與兩岸航運的障礙，有助於強化國輪的競爭力。因為海運直航，台灣港口將可充分發揮地理的優勢，配合兩岸空運直航的實現，發展成為海空運籌中心。台灣產業發展亦可利用直航的便利，擴大對大陸的出口，尤其是台灣農產品，同時也可在兩岸建立更有效率的產業分工體系，促進產業深耕台灣，留根台灣。