



# 我國海運政策現況與 未來發展

劉詩宗 副司長  
交通部航政司

# 十大航商國輪概況

公司名稱	國輪船舶數	占船隊比率(%)
長榮	10	6.5
陽明	14	10.9
萬海	7	5.6
台航	23	85.2
達和	7	41.2
裕民	9	69.2
正利	1	2.5
台塑	4	26.7
能源	12	100
中鋼	10	66.7



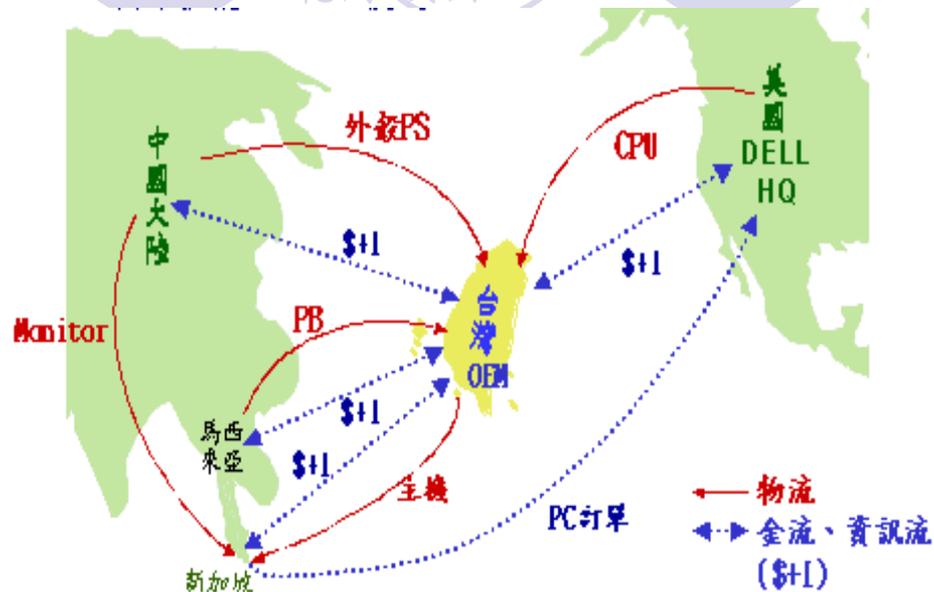
註：統計至97年5月底止

# 全球運籌管理的營運模式

範例-美國DELL

OEM委託代工製造  
(Original Equipment Manufacture)

ODM委託設計 + 製造  
(Original Design Manufacture)



## ODL/ GL全球運籌 (Original Design Logistics /Global Logistics)

物 流 (Logistics Flow, 貨物流動)

+  
資 訊 流 (Information Flow, 如生產及交貨訊息)

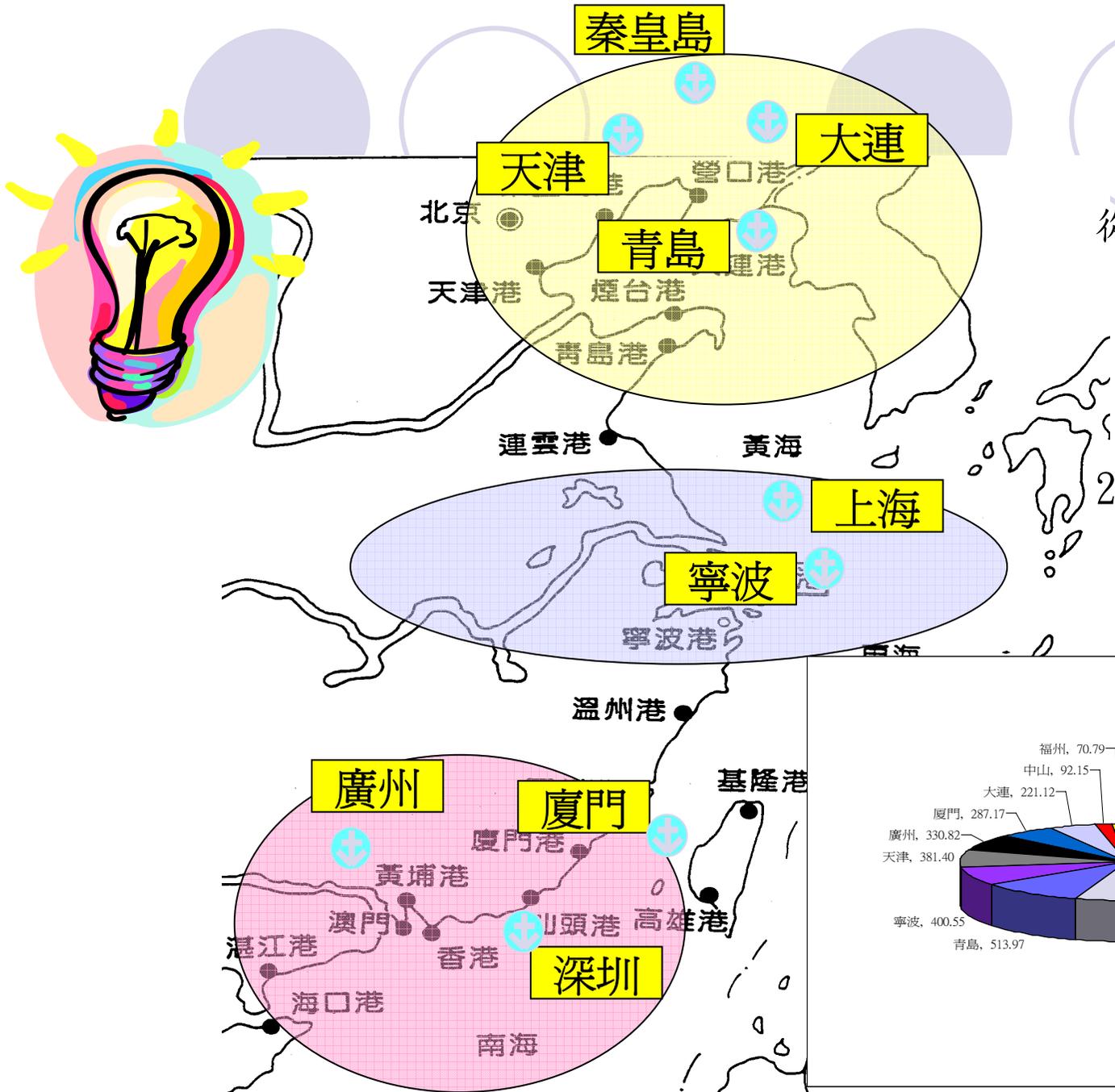
+  
金 流 (Cash Flow)

依據經建會推估，廣義流通服務業，2003年營業額為9.45兆元，2008年營業額為12.5兆元。三、海運貨櫃量成長

台灣廠商已具備982、983的能力，也就是98%的訂單能在2~3天內出貨

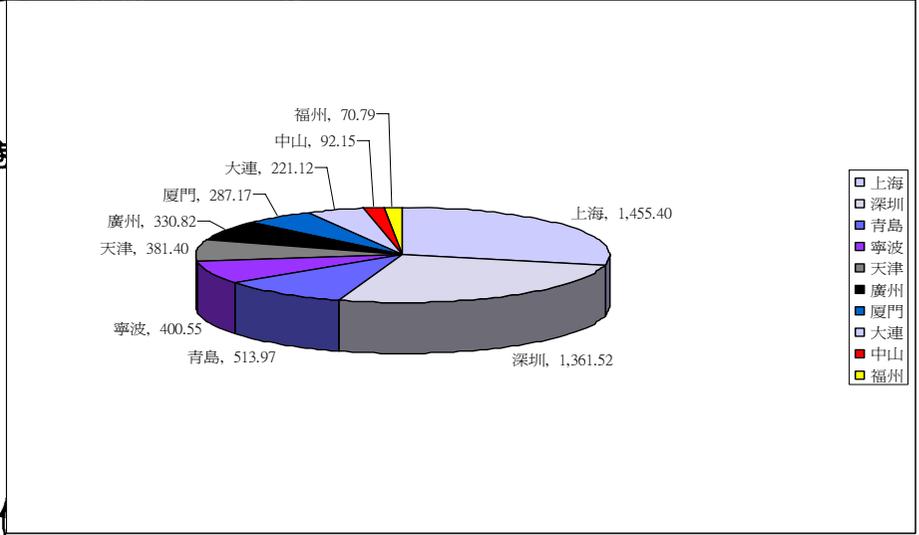
# 國際物流

- 在配合我國產業轉型的需要，建立起第三方物流與第四方物流產業後，未來，俟一旦政治與法令有所突破，才能以足夠能力發展國際整合性物流業務，積極開發大陸市場。
- 資源有限
- 全球化
- JIT
- 客戶服務水準要求提高
- 通路服務功能專業化
- 市場資訊交換
- 經濟規模



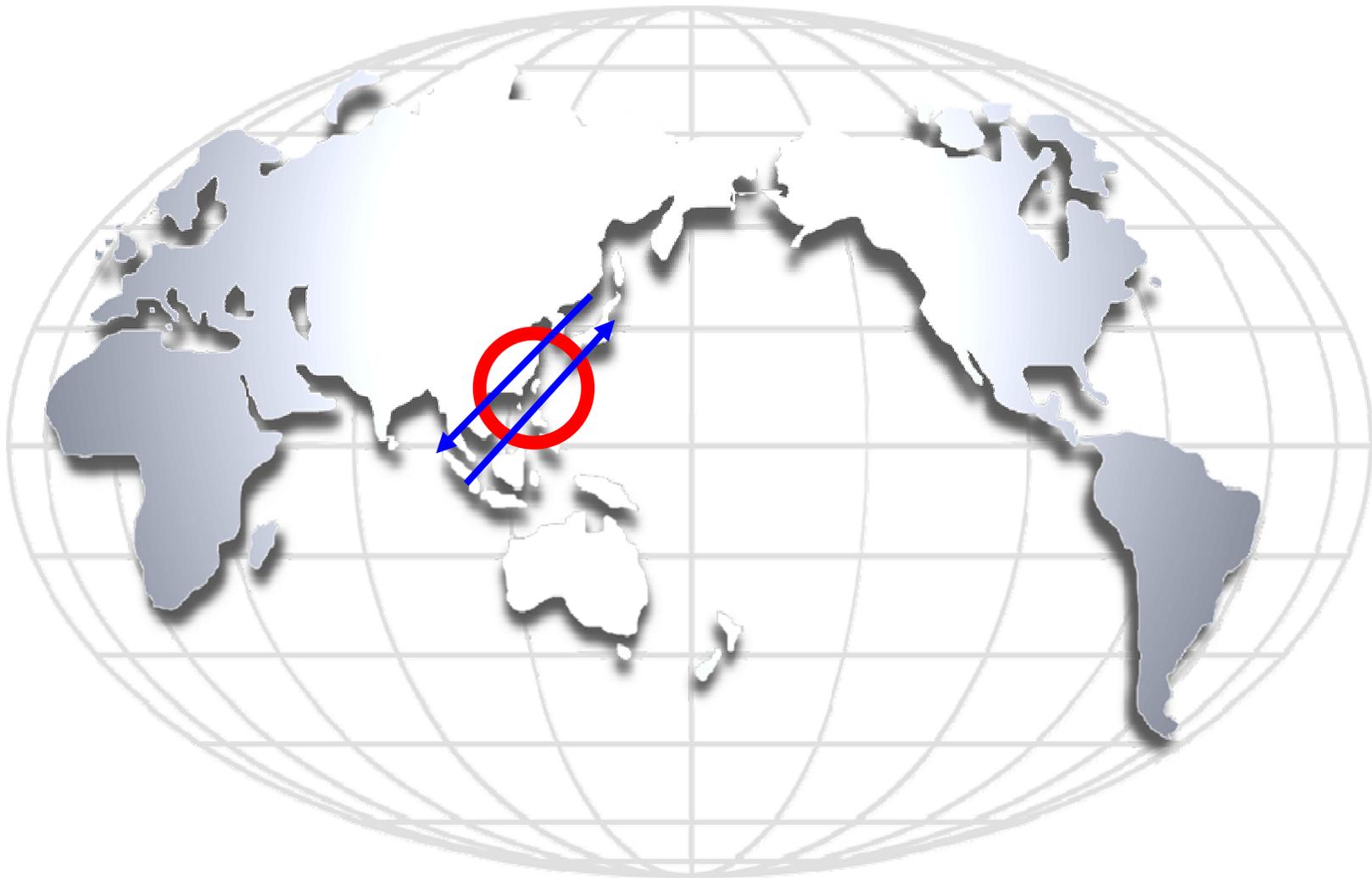
從下圖可知，大陸港口之裝卸量超過200萬TEU者就有8個之多

2004年中國前十大貨櫃港口貨櫃裝卸量比較圖 單位:萬TEU



- **Taiwan Strait**

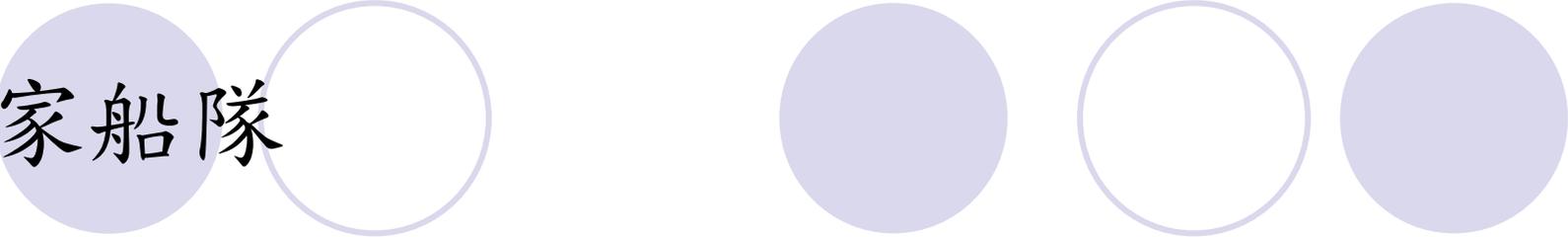
**- International Maritime Choke Point**



# 租稅環境

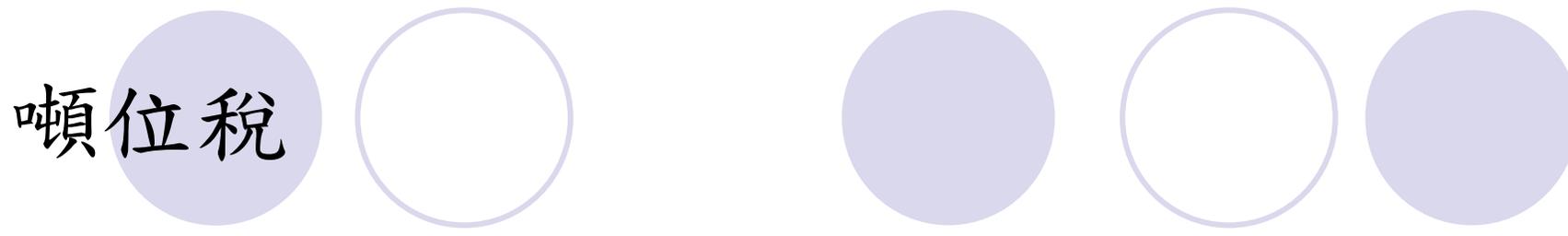
- 海運互免所得稅協定(避免雙重課稅協定)
  - 南非, 巴拉圭, 挪威, 瑞典, 日本, 歐聯, 荷蘭, 德國, 美國, 盧森堡, 泰國, 新加坡, 南韓, 塞內加爾, 馬其頓, 澳門, 泰國, 史瓦濟蘭, 以色列, 甘比亞, 紐西蘭, 波蘭, 澳洲, 加拿大, 越南, 馬來西亞, 印尼, 比利時, 丹麥, 菲律賓, 英國, 瑞典等國。
- 促產條例
  - 自動化設備與防污設備
- 修正航業法
  - 建購國輪新船五年, 免徵營利事業所得稅

# 國家船隊



## ● 措施

- 政府補助營運資金
- 運用國家行政指導
- 船貨配合
- 船舶登記制度彈性化
  - ➡ 光船租賃登記(國輪替身)之可行性



# 噸位稅

- 航運經營成本高漲。
- 權宜船國家提供優惠稅制或免稅待遇。
- 已開發國家的國輪船隊逐年萎縮。
- 許多西歐國家已改採以噸位稅代替傳統公司營利事業所得稅制，以解決國輪船隊流失問題。

# 噸位稅制度

- 開放船籍國家模式-

每年僅依船舶噸位數收取象徵性之噸位稅  
(年費)

- 西歐國家模式-

以船舶淨噸位數為營利事業所得稅推定利潤  
之噸位稅制。

# 噸位稅可行性

- 我國情與開放船籍國家不同，考量稅賦公平及國家稅基，目前似不宜採開放船籍國家收取象徵性之噸位稅。
- 是否可採西歐國家噸位稅模式，經統計國內航運業者及學者意見均認為實施噸位稅非當前最應推動之方案，且因其牽涉國家整體稅基之考量，其適用範圍、業務項目及其他配套措施實施錯綜複雜，且採用該模式之國家實施期間尚為短暫，是否具有正面成效則仍有待觀察。

# 船員替代役

## ● 緣起

- 我國船員供需失衡，旨在教育、考試、訓練及任用制度不能配合。以教育方面而論，目前國內海事教育自高級中等教育開始，採聯合招生分發制度，是依據考試分數而非就業意願，選擇海事教育系統之學生本就少之又少，又因國人對海上工作印象刻板，並沒有意願讓子弟日後上船服務，所以皆未能建立學生將未來的生涯規劃與學校生活銜接的觀念。目前就讀海事院校者，大多僅以獲取一張文憑為目的，真正從事所學的並不多。

# 船員替代役

## ● 規劃構想

- 充分利用教育資源、避免浪費人力資源等構想下，將各大航運公司、考試、各訓練單位、各海事院校其在學及畢結業學生統籌納入「船員役」之規劃，擬訂「交通部船員替代役實施計畫」，以培訓我國優秀的航海人員，並藉此建立符合公約要求及實務執行的品質保證程序及制度，除了落實公約之規定，亦可使學生在學校政府及產業之銜接下發揮專業所長
- 替代役僅適用於機關如何延伸至民間待解？韓國、大陸，可否借鏡

# 自由貿易港區

✦自由貿易港區可分為運輸型及製造型，目前已成立之自由貿易港區大都屬於運輸型，只是藉由關稅追蹤系統，來做到貨櫃從園區到船邊之移轉、拆併櫃的功能，實際產生的附加價值有限。但是發展製造型自由貿易港區，可吸引廠商進駐自由貿易港區設廠，從事深層加工，除了企業根留臺灣、增加就業人口之外，所產生的附加價值也比較可觀。

目前成果：貨櫃場：陽明(2)，萬海(2)，APL，韓進，連海，聯興

倉儲：東森(2)，高群，匯展，中櫃，永塑

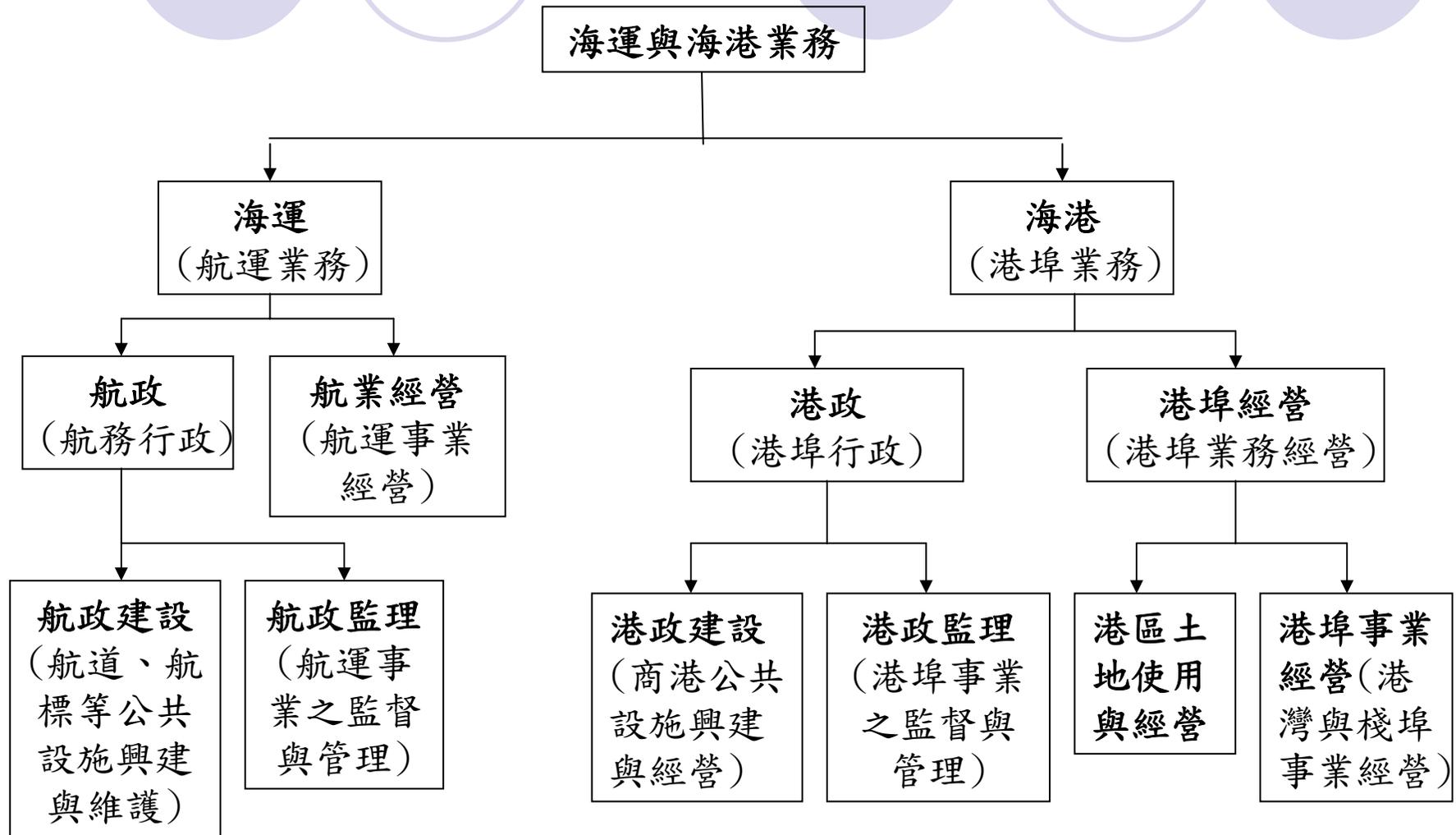
國際物流：YES，東立，益州，京揚

資訊服務：關貿網路

製造業：



# 組織變革背景—組織龐雜,三機一體

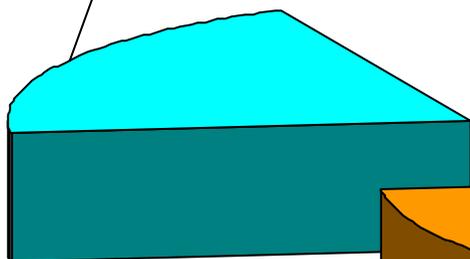


# 組織變革

航政機關

行政法人港務局

航政監理

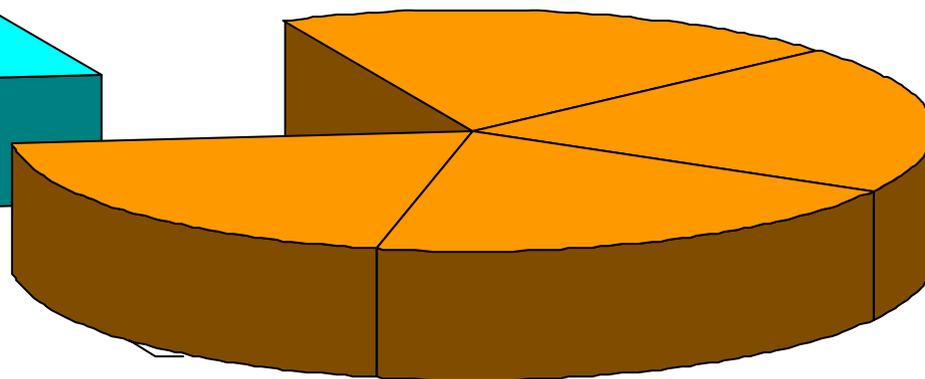


港埠事業經營

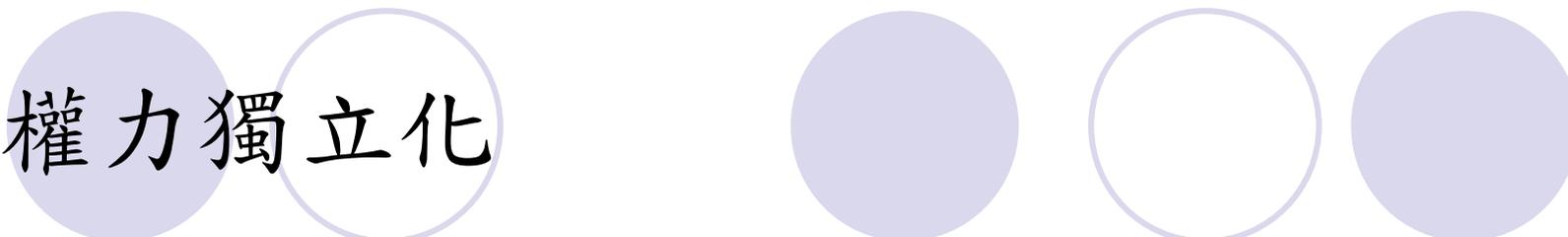
港區土地使用與經營

港政監理

港政建設(公共設施興建與經營)

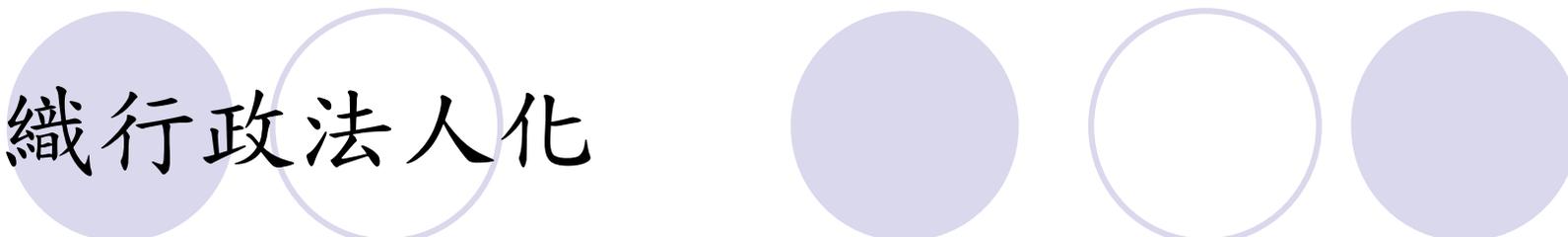


# 公權力獨立化



- 經營、管理、建設與公權力分離
- 公權力
  - 船運監理
    - 船舶、船員、航業、航路
  - 港區監理
    - 指泊、港區航安

# 組織行政法人化



- 經營盈虧自負。
- 決策機構董監事會廣納學者、專家、地方政府代表及中央政府代表。
- 人事、預算不受行政權干涉，員工權益保障。
- 業務多角化。
- 港市縣合一。

# 海運協議簽署前後衍生議題

- 我國國輪船隊從1992年的1千萬載重噸，一路狂瀉至2008年的不滿5百載重噸。

表4-3 船舶載重噸

單位：萬噸

年 別	中華民國	美 國	日 本	英 國	法 國	德 國	義大利	加拿大	韓 國	新加坡	香 港	中國大陸
1995	883.3	1,568.6	3,046.2	668.3	628.8	663.1	868.5	47.2	997.8	1,805.3	1,329.2	2,256.4
1996	913.6	1,477.5	2,720.0	727.3	586.3	636.8	831.9	42.9	987.4	2,008.2	1,512.5	2,370.0
1997	920.6	1,340.0	2,572.1	810.1	606.8	678.9	791.0	63.4	1,051.2	2,578.8	1,375.2	2,373.9
1998	891.3	1,292.6	2,443.4	997.3	659.3	788.3	730.4	85.9	1,058.7	2,903.1	954.3	2,239.9
1999	836.6	1,270.4	2,315.3	936.5	633.1	979.2	775.0	86.0	809.5	3,114.7	1,026.1	2,223.0
2000	816.2	1,272.3	2,157.9	1,033.0	710.5	778.5	944.9	88.2	809.9	3,421.4	1,225.5	2,233.0
2001	803.9	1,138.5	1,851.5	1,221.6	677.8	794.8	1,023.3	98.7	869.6	3,297.9	1,696.6	2,254.8
2002	698.5	1,090.3	1,746.0	1,386.6	514.0	751.7	1,013.6	10.4	935.8	3,263.6	2,269.2	2,301.2
2003	666.1	1,312.5	1,614.4	1,559.8	649.1	786.5	978.7	120.3	1,035.7	3,286.7	2,638.8	2,410.2
2004	558.8	1,307.4	1,544.3	2,015.4	614.0	695.9	1,035.0	126.3	987.3	3,617.1	3,374.5	2,550.8
2005	568.6	1,339.3	1,495.7	2,187.4	663.0	862.0	1,099.6	119.8	1,109.0	3,962.4	4,287.3	2,881.4
2006	502.9	1,185.8	1,401.0	2,508.4	672.8	1,340.8	1,176.6	...	1,387.6	4,746.3	5,071.3	3,193.6

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1995~2006年版。

## 主要國家占世界船舶載重噸之比率

												單位：%
年 別	中華民國	美 國	日 本	英 國	法 國	德 國	義大利	加拿大	韓 國	新加坡	香 港	中國大陸
1995	1.3	2.3	4.5	1.0	0.9	1.0	1.3	0.1	1.5	2.6	1.9	3.3
1996	1.3	2.1	3.9	1.0	0.8	0.9	1.2	0.1	1.4	2.9	2.2	3.4
1997	1.3	1.9	3.6	1.1	0.8	0.9	1.1	0.1	1.5	3.6	1.9	3.3
1998	1.2	1.7	3.3	1.3	0.9	1.1	1.0	0.1	1.4	3.9	1.3	3.0
1999	1.1	1.7	3.1	1.2	0.8	1.3	1.0	0.1	1.1	4.1	1.4	3.0
2000	1.1	1.7	2.8	1.4	0.9	1.0	1.2	0.1	1.1	4.5	1.6	2.9
2001	1.0	1.5	2.4	1.6	0.9	1.0	1.3	0.1	1.1	4.2	2.2	2.9
2002	0.9	1.4	2.2	1.7	0.8	0.9	1.3	0.1	1.2	4.1	2.8	2.9
2003	0.8	1.6	2.0	1.9	0.8	1.0	1.2	0.1	1.3	4.0	3.2	3.0
2004	0.7	1.6	1.6	1.8	0.7	0.8	1.2	0.2	1.2	4.3	4.0	3.0
2005	0.6	1.5	1.7	2.5	0.7	1.0	1.2	0.1	1.2	4.5	4.8	3.2
2006	0.5	1.3	1.5	2.7	0.7	1.4	1.2	...	1.5	5.0	5.4	3.4

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)，Shipping Statistics Yearbook，1995~2006年版。

## 船舶艘數

												單位：艘
年 別	中 華 民 國	美 國	日 本	英 國	法 國	德 國	義 大 利	加 拿 大	韓 國	新 加 坡	香 港	中 國 大 陸
1995	233	432	3,635	433	208	659	704	144	646	699	289	1,847
1996	239	395	3,571	435	208	613	679	133	670	784	324	1,968
1997	238	380	3,551	447	217	592	647	168	722	875	304	2,061
1998	232	375	3,510	460	218	631	623	170	742	968	268	2,045
1999	220	363	3,378	479	215	697	623	163	692	977	282	2,067
2000	213	367	3,150	489	226	587	680	164	722	995	355	2,100
2001	212	343	3,015	532	221	554	703	164	781	975	448	2,104
2002	198	335	2,937	601	221	499	716	171	792	973	535	2,113
2003	189	515	2,763	671	221	464	721	176	828	966	636	2,136
2004	170	560	2,667	788	215	379	728	180	860	993	767	2,172
2005	171	575	2,607	817	224	389	732	177	913	1,024	924	2,266
2006	165	513	2,551	845	...	473	751	...	976	1,131	1,013	2,326

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)，Shipping Statistics Yearbook，1995~2006年版。

## 權宜輪載重噸

單位：千噸

年 別	中 華 民 國	美 國	日 本	英 國	法 國	德 國	義 大 利	加 拿 大	韓 國	新 加 坡	香 港	中 國 大 陸
1995	5,368	35,074	58,797	15,948	3,250	9,696	2,728	1,508	9,694	2,941	23,784	12,168
1996	6,714	34,677	63,521	17,077	3,431	11,102	3,469	1,471	11,133	4,938	24,246	11,725
1997	7,129	35,426	65,179	16,112	3,406	11,157	3,889	1,477	12,806	5,173	26,949	12,692
1998	8,163	31,142	68,730	14,898	3,144	13,815	4,754	2,356	15,319	5,117	27,774	16,037
1999	10,035	32,909	74,130	13,696	2,089	16,641	4,147	2,406	18,567	7,159	26,110	15,566
2000	12,441	35,240	77,250	11,966	2,954	21,731	4,392	2,335	17,980	6,999	25,264	16,953
2001	11,273	32,472	82,876	10,412	2,081	24,815	4,218	2,973	18,044	7,427	26,738	18,189
2002	15,088	29,552	86,973	10,450	3,126	29,954	4,097	2,832	17,874	5,362	25,392	19,873
2003	16,075	29,409	89,805	9,735	3,001	33,158	3,699	3,346	16,749	6,563	24,605	20,788
2004	17,360	33,349	96,784	9,925	2,154	41,484	3,227	3,458	16,910	11,617	15,832	22,374
2005	18,234	29,280	106,116	15,609	4,380	49,081	3,501	3,363	17,056	10,314	22,467	27,900
2006	19,550	36,679	119,409	12,614	2,608	57,246	4,067	3,903	16,817	7,971	25,410	35,042

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1995~2006年版。

## 權宜輪艘數

單位：艘												
年 別	中華民國	美 國	日 本	英 國	法 國	德 國	義大利	加拿大	韓 國	新加坡	香 港	中國大陸
1995	234	552	1,857	415	84	809	101	43	219	192	504	296
1996	247	593	1,866	437	88	918	133	50	259	201	508	313
1997	244	596	1,827	438	92	957	144	49	287	232	496	341
1998	273	574	1,895	438	98	1,038	148	61	351	230	474	398
1999	302	602	2,079	416	86	1,167	127	64	409	263	459	432
2000	337	659	2,128	404	88	1,432	131	63	431	254	427	517
2001	352	620	2,128	368	81	1,607	124	82	417	257	378	561
2002	397	590	2,172	380	94	1,767	121	70	395	237	351	612
2003	391	568	2,157	347	96	1,906	113	105	369	239	339	656
2004	421	613	2,219	329	89	2,137	109	100	372	293	242	718
2005	423	600	2,270	400	104	2,304	116	101	369	284	310	844
2006	435	720	2,384	360	97	2,339	153	123	342	254	368	1,045

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1995~2006年版。

## 貨櫃船能量

單位：千TEU

年 別	中華民國	美 國	日 本	英 國	法 國	德 國	義大利	加拿大	韓 國	新加坡	香 港	中國大陸
1995	156	198	80	78	33	249	28	...	84	88	42	94
1996	171	186	71	85	32	276	26	...	83	122	64	95
1997	177	182	68	74	34	356	27	...	118	161	61	96
1998	171	190	63	77	38	467	25	...	125	199	67	95
1999	140	205	55	101	36	585	26	...	65	228	68	96
2000	136	222	50	120	36	470	43	...	66	251	83	96
2001	129	224	46	159	31	488	54	...	56	260	115	93
2002	120	227	41	179	41	479	64	...	57	285	191	102
2003	106	238	39	264	55	513	71	...	57	309	182	108
2004	61	239	32	382	50	462	60	...	55	316	192	161
2005	66	265	33	436	76	598	59	...	78	312	250	195
2006	54	241	31	481	94	884	65	...	94	360	332	247

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1995~2006年版。

## 貨櫃船艘數

												單位：艘
年 別	中華民國	美 國	日 本	英 國	法 國	德 國	義大利	加拿大	韓 國	新加坡	香 港	中國大陸
1995	81	85	43	34	17	140	15	...	53	70	28	83
1996	85	82	40	37	17	147	14	...	53	91	40	87
1997	87	79	39	37	18	181	14	...	65	115	39	97
1998	85	84	37	39	18	237	14	...	70	144	42	100
1999	75	84	30	45	15	298	14	...	45	160	40	97
2000	69	85	27	56	15	234	21	...	46	165	47	98
2001	69	85	26	67	12	227	24	...	46	169	55	102
2002	58	86	23	71	13	217	26	...	47	171	71	103
2003	49	87	21	99	15	205	29	...	47	175	77	119
2004	35	84	17	137	13	161	24	...	53	185	87	132
2005	36	94	17	146	19	189	23	...	65	179	104	139
2006	33	81	...	161	21	272	23	...	78	201	122	151

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1995~2006年版。

## 貨櫃船載重噸

單位：千噸

年 別	中華民國	美 國	日 本	英 國	法 國	德 國	義大利	加拿大	韓 國	新加坡	香 港	中國大陸
1995	2,473	2,828	1,290	1,253	626	3,871	432	...	1,368	1,495	695	1,653
1996	2,666	2,757	1,126	1,358	618	4,063	399	...	1,335	2,045	987	1,666
1997	2,734	2,680	1,095	1,183	640	5,072	408	...	1,822	2,674	959	1,703
1998	2,648	2,820	995	1,224	662	6,476	389	...	1,903	3,210	1,011	1,699
1999	2,237	2,985	847	1,549	576	8,030	393	...	944	3,600	1,024	1,658
2000	2,144	3,078	745	1,836	555	6,394	653	...	950	3,868	1,251	1,656
2001	2,038	3,107	696	2,365	458	6,636	803	...	814	4,000	1,656	1,740
2002	1,842	3,146	630	2,597	576	6,513	914	...	832	4,281	2,645	1,741
2003	1,602	3,308	594	3,658	723	6,998	1,005	...	831	4,536	2,563	2,044
2004	957	3,306	475	5,124	629	6,166	821	...	800	4,658	2,656	2,605
2005	1,017	3,781	475	5,663	981	7,844	806	...	1,147	4,593	3,371	2,981
2006	865	3,318	443	6,304	1,185	11,599	897	...	1,359	5,190	4,330	3,615

資料來源：Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL), Shipping Statistics Yearbook, 1995~2006年版。

# 海運協議簽署前

- 近年來國輪出籍(Flagging out)問題，已成為我國國輪船隊發展所面臨的嚴重考驗。對於國輪出籍問題的解決，政府似乎尚無有效的因應對策。綜觀我國國輪出籍的因素，主要是船東為了降低營運成本，以及因應營運地區限制之經國內學者專家研究發現，我國船舶出籍主要因素有船員僱用限制、兩岸航行限制、航運賦稅因素、獎勵措施因素、雙重船級問題、國輪動員問題等。

## 海運協議簽署後

- 根據兩岸海運協議，除了登記在兩岸與香港的船舶，權宜籍船僅有目前已獲核准在航行兩岸的船隻可以繼續參與營運，因此兩岸航商所擁有的權宜籍船想要參與兩岸航運，必須歸籍為國輪或改在香港註冊。
- 航商指出，目前國輪甲級船員八名當中僅能雇用兩名外籍船員，乙級船員僅能雇用半數外籍船員，除有船員荒問題，每艘船估計一年要增加新台幣1200萬元以上的薪水支出，另船舶所得稅稅率高達25%，都是造成逾半數國輪流失改掛外旗，新造船直接在國外註冊的原因。

## 海運協議簽署後

- 目前大陸在經營兩岸航線的商船，像福建馬尾的華榮海運，已將原航行的權宜籍船改登記在香港，錦江海運與新山東海豐也是在香港登記的公司，我方僅有少數船隻在香港登記，如想參與兩岸航運，必須歸籍為國輪或是改登記在香港，如果政府不能提出配套措施吸引船隻歸籍，就會迫使我航商所擁有的商船改在香港註冊。

# 海運協議簽署後

- 為了吸引國輪回流，交通部將持續爭取噸位稅的實施，同時也將協助全國船聯會與中華海員總工會協商放寬國輪雇用外籍船員比例。
- 我國輪政策包含三層面，兩岸直航政策、稅賦政策及船員政策，這三項缺一不可，而兩岸三通已經完成談判，現在剩下賦稅和船員政策，由於我船員問題一直是船公司關切的議題，船員素質、晉升、數量、福利等方面都尚待解決，至於稅賦，我業界再次提出盼望政府早日實施噸位稅，增加國輪回流比率。

# 執行兩岸直航依據

- 海峽兩岸海運協議
- 關於臺灣海峽兩岸間海上直航實施事項的公告  
(交通運輸部2008年12月12日公告2008年第38號)
- 臺灣地區與大陸地區海運直航許可管理辦法
- 臺灣海峽兩岸直航船舶監督管理暫行辦法  
(海事局海船舶2008年12月12日[2008]597號)
- 臺灣海峽兩岸間航運管理辦法  
(交通部1996年8月19日令1996年第6號)
- 兩岸人民關係條例
- 上述協議與法令以外，航運慣例(含國際規範)與兩岸各自航政海運法規。

## 兩岸直航申請家數

- 定期航線

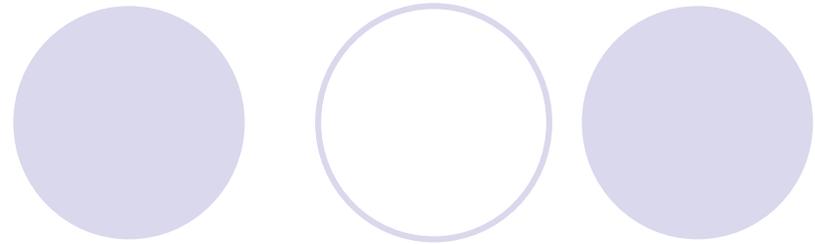
- 25航線

- 我方: 5家, 8 航線
    - 對方: 10家, 17航線

- 不定期航線

- 10家

- 我方 1家
    - 對方 9家



# 臺灣地區與大陸地區海運直航許可管理辦法

- 第一條 本辦法依臺灣地區與大陸地區人民關係條例第二十八條、第二十九條第三項及第三十條第三項規定訂定之。
- 第二條 臺灣地區與大陸地區直航港口包含下列港口：
  - 一、國際商港。
  - 二、國內商港。
  - 三、工業港。前項港口由交通部報行政院指定後公告，並刊登政府公報。
- 第三條 依本辦法經許可得從事臺灣地區與大陸地區間海上客貨直接運輸之船舶，以下列為限：
  - 一、臺灣地區或大陸地區資本，並在兩岸登記之船舶。
  - 二、臺灣地區或大陸地區資本，並在香港登記之船舶。
  - 三、本辦法施行前，已從事境外航運中心運輸、兩岸三地貨櫃班輪運輸或砂石運輸業務之臺灣地區或大陸地區船舶運送業營運之外國船舶。前項第三款以外之外國船舶經當地航政機關核轉交通部許可者，得航行於臺灣地區與大陸地區港口。
- 第四條 臺灣地區與大陸地區船舶運送業申請經營客貨直航業務者，應檢附海運直航申請書、營業計畫書、船舶基本規範及其他相關文書，申請當地航政機關核轉交通部許可後，始得營運；外國船舶經交通部許可者，亦同。  
前項許可期間，以二年為限，並得於期限屆滿三十日前重新申請許可。
- 船舶運送業應於取得許可後四個月內營運；屆期未開始營運者，由當地航政機關報交通部廢止其營運許可。
- 臺灣地區船舶運送業經營由第三地航行至大陸地區航運業務者，準用前三項規定。
- 第五條 大陸地區船舶運送業及外國船舶運送業除在臺灣地區設有分公司者外，應委託臺灣地區之船務代理業代為執行業務。
- 大陸地區船舶運送業在臺灣地區設立之分公司，準用航業法第三十五條及第三十六條規定辦理。
- 第六條 船舶運送業經營臺灣地區與大陸地區固定航線業務者，應檢附申請書、營業計畫書、船舶一覽表、船期表及其他有關文書，申請當地航政機關核轉交通部許可；許可內容變更時，亦同。
- 船舶運送業申請經營臺灣地區與大陸地區非固定航線業務者，應逐船逐航次向當地航政機關申請許可；許可內容變更時，亦同。
- 第七條 船舶運送業經營臺灣地區與大陸地區航線之船舶，入出臺灣地區直航港口時，應全程開啟海事通信頻道，並裝設船舶自動識別系統。
- 第八條 大陸地區船舶入出臺灣地區直航港口期間，船舶懸掛公司旗，船艙及主桅不掛旗。
- 第九條 經營臺灣地區與大陸地區航線船舶入出臺灣地區直航港口，所經航路或航道，交通部得依實際需求，會同有關機關劃設公告，並刊登政府公報，船舶應依公告之航路或航道航行。
- 第十條 經營臺灣地區與大陸地區航線船舶、旅客及貨物入出臺灣地區直航港口，依港口一般作業規定繳交費用。
- 第十一條 船舶運送業或其代理人應於每月十日前，依交通部所定格式，向當地航政機關申報前一月所經營或代理之直航船舶及運送統計資料。
- 第十二條 船舶運送業未依第七條、第九條或第十一條規定辦理者，交通部得令其改正或停止其營業之一部，情節重大者，得廢止其直航許可。
- 第十三條 本辦法有關許可管理事項，交通部得委任當地航政機關辦理。
- 第十四條 本辦法自發布日施行。

關於臺灣海峽兩岸間海上直航實施事項的公告（交通運輸部公告 2008年第38號 2008年12月12日）

- 根據《海峽兩岸海運協定》以及相關法律、行政法規、規章的規定，現將海峽兩岸海上客貨直接運輸的實施事項公告如下：
- **一、管理模式**

● 兩岸間航運業務實行特殊管理，交通運輸部對經營兩岸間航運業務的航運公司和營運船舶實施行政許可。
- **二、航運公司**

● 在兩岸註冊的兩岸資本且具有企業法人資格的航運公司，經許可後，方可從事兩岸間海上直接運輸業務。
- **三、營運船舶**

● 從事兩岸間海上直接運輸業務，須使用兩岸資本並在兩岸登記的船舶。直航船舶在進出直航港口期間，應符合《海峽兩岸海運協議》關於船舶識別的約定。
- **四、直航港口**

● 海峽兩岸直航港口名單見附件，今後將根據實際需要，適時增加直航港口。
- **五、申請程式**

● 在大陸註冊的航運公司申請經營兩岸間航運業務，應當向交通運輸部報送申請檔，同時將申請檔抄報公司所在地的省、自治區、直轄市交通運輸主管部門。其他航運公司應當委託其在大陸的船舶代理人，向交通運輸部報送申請文件。
- **六、申請文件**

● 申請經營兩岸間航運業務的航運公司，應當提交下列文件：

  - （一）申請書（須經公司法定代表人簽署）；
  - （二）營業執照影本和公司旗標識彩色圖案；
  - （三）公司安全管理符合證明（DOC證書）影本；
  - （四）船舶資料（包括：船舶登記證書、檢驗證書、安全管理證書等影本；使用期租或光租船舶的，應提交船舶租賃合同影本；必要時，需提供兩岸資本證明材料）；
  - （五）提單樣本；從事集裝箱班輪運輸的，應提交航線掛港、班期和運價本；從事旅客運輸（含郵輪運輸）的，還應提交客票樣本。
- **七、審核時限**

● 交通運輸部自收到齊全、有效的申請文件之日起20日內，決定許可或者不許可，並書面通知申請人。省、自治區、直轄市交通運輸主管部門應在收到抄報的申請檔後10日內提出意見報送交通運輸部。
- **八、許可證書**

● 獲准許可的航運公司及其船舶，由交通運輸部分別核發新的《臺灣海峽兩岸間水路運輸許可證》和《臺灣海峽兩岸間船舶營運證》，並使用"臺灣海峽兩岸間水路運輸審批專用章"。

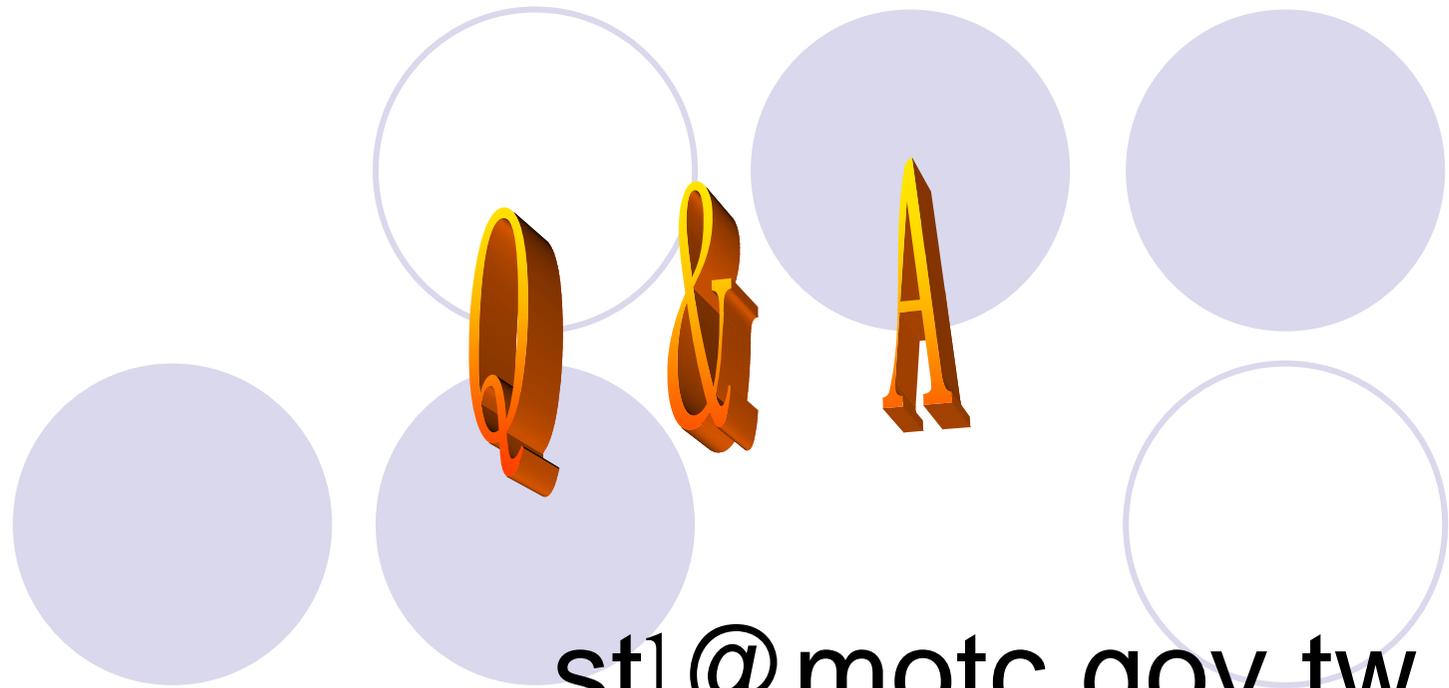
  - 班輪航線掛港、營運船舶發生變更的，航運公司應提前10日申請換發《臺灣海峽兩岸間船舶營運證》。
  - 原《臺灣海峽兩岸間水路運輸許可證》和《臺灣海峽兩岸間船舶營運證》自2009年1月1日起停止使用。
  - 獲准許可的航運公司及其船舶名單將在交通運輸部網站公佈。
- **九、特別事項**
  - （一）運力投放按照平等參與、有序競爭、雙向直航、互惠互利的原則，結合兩岸貿易、人員往來需求和航運市場狀況，合理安排運力。
  - （二）兩岸資本並在香港特別行政區登記的船舶，經許可，可參與兩岸間海上直接運輸，在進出兩岸直航港口期間，其船舶識別方式應符合《海峽兩岸海運協定》附件第一項的規定。
  - （三）本公告發佈前經許可已經從事兩岸試點直航運輸、兩岸三地集裝箱班輪運輸、砂石運輸的兩岸資本的方便旗船，航運公司應向交通運輸部申請特別許可並換發《臺灣海峽兩岸間水路運輸許可證》和《臺灣海峽兩岸間船舶營運證》後，方可從事兩岸間海上直接運輸。
  - （四）本公告發佈前經許可已經取得兩岸間不定期船舶運輸經營資格的航運公司，符合直航條件的，應向交通運輸部申請並換發《臺灣海峽兩岸間水路運輸許可證》和《臺灣海峽兩岸間船舶營運證》後，方可從事兩岸間海上直接運輸；不符合直航條件的，經交通運輸部特別許可，可臨時從事兩岸間海上運輸，保持原有航行模式不變。
  - （五）未經特別許可，外國航運公司及外國籍船舶不得從事兩岸間航運業務。經個案特別許可，臨時經營兩岸間單航次貿易貨物運輸的外國航運公司及外國籍船舶，保持原有航行模式不變。
  - （六）福建沿海地區與金門、馬祖、澎湖間海上直航，仍依照《福建沿海地區與金門、馬祖、澎湖間海上直接通航運輸管理暫行規定》辦理。
  - （七）經營兩岸航運業務，不得有下列行為：以低於正常、合理水準提供運價服務，妨礙公平競爭；在會計賬簿之外暗中給予托運人回扣，承攬貨物；以歧視性價格或其他限制性條件給交易對方造成損害；其他損害交易對方或者損害航運市場秩序的行為。
- **十、監管措施**

● 海事管理機構對從事經營兩岸間航運業務的船舶依法實施監管。對未經許可擅自從事經營兩岸間航運業務的船舶，海事管理機構不得為其辦理進出港口手續，對非法從事經營兩岸間航運業務的船舶依法處罰。交通運輸部將對違規從事經營兩岸間航運業務的航運公司及其船舶代理人依法予以查處。
- **十一、互設機構**

● 兩岸航運公司可在對方設立辦事機構及經營性機構，開展相關業務。

  - 臺灣航運公司申請在大陸設立經營性機構，按照《關於促進臺灣海峽兩岸海上直航政策措施及實施事項的公告》（交通部2007年第22號公告）規定辦理。
- **十二、互免稅收**

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



**st1@motc.gov.tw**