



台灣與大陸直航發展現況分析

楊鈺池 副教授

高雄海洋科技大學 航運管理系

I.兩岸直航發展現況

一、《臺灣海峽兩岸間航運管理辦法》

中央政府於**1996年8月20日**頒佈實施的
是在兩岸“船通貨不通”、“貨通船不通”
的間接通航框架下制定的。

海上直航後處理兩岸航運關係的基本
原則

- 1.“一國兩制”
- 2.“雙向全面”
- 3.“互利互惠”
- 4.試點啟動，逐步完善

(一)兩岸航運發展回顧

1949年10月1日	不直接往來
1950年~1969年	交流封閉
1970年~1989年	旅運、貿易間接往來發展
1990年~2005年	兩岸航運交流熱絡
2008年	兩岸簽訂直航協定

- **1997年4月**起實施「境外航運中心」，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。
- **2001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。
- **2004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到台中港及基隆港，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」。

(二)現階段兩岸海運運作模式

境外航運中心



兩岸三地航線

福州

基隆港

石埕

廈門

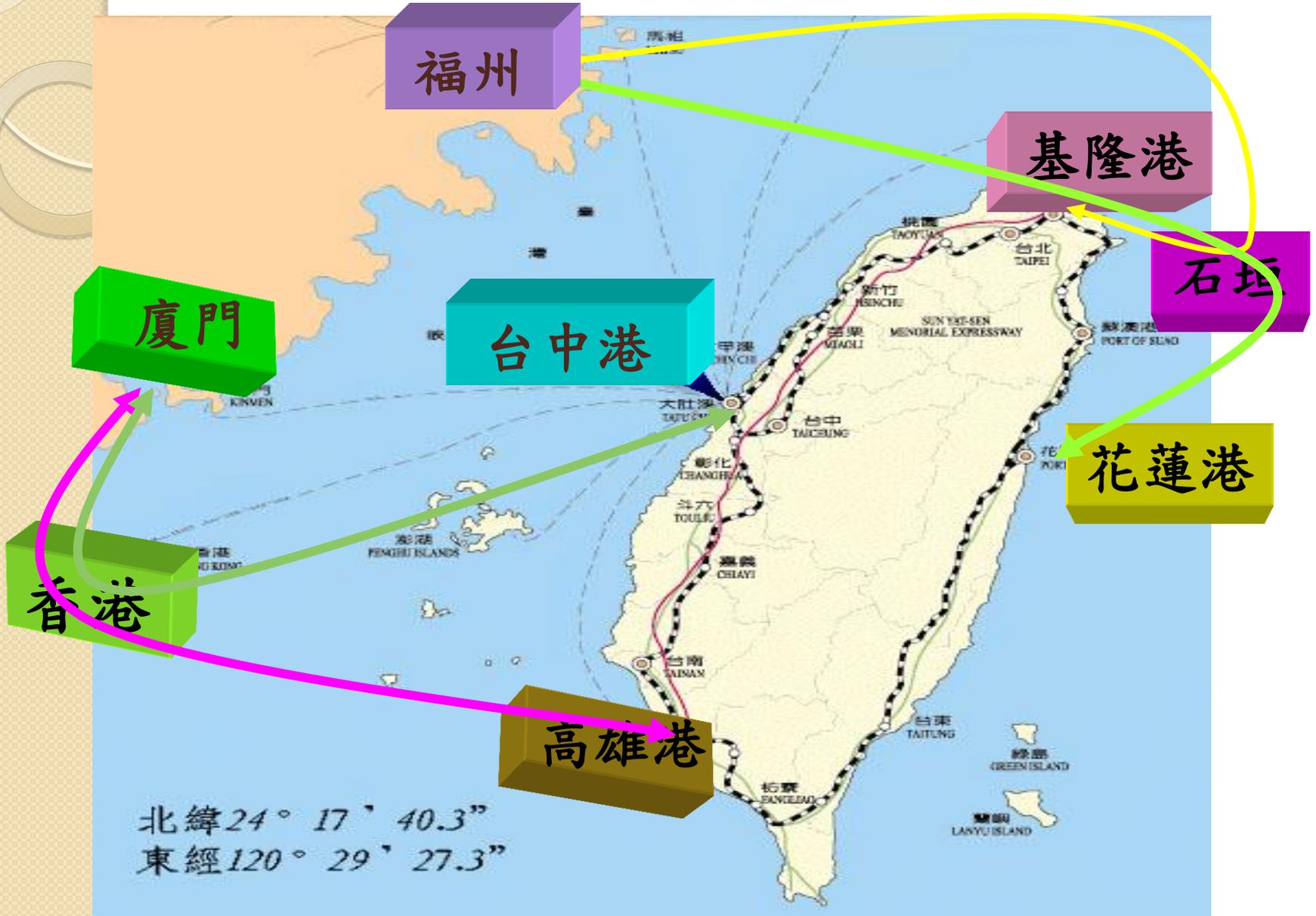
台中港

花蓮港

香港

高雄港

北緯 $24^{\circ} 17' 40.3''$
東經 $120^{\circ} 29' 27.3''$



小三通航線



(三) 境外航運中心政策

發展海運轉運中心

目的

港口

功能

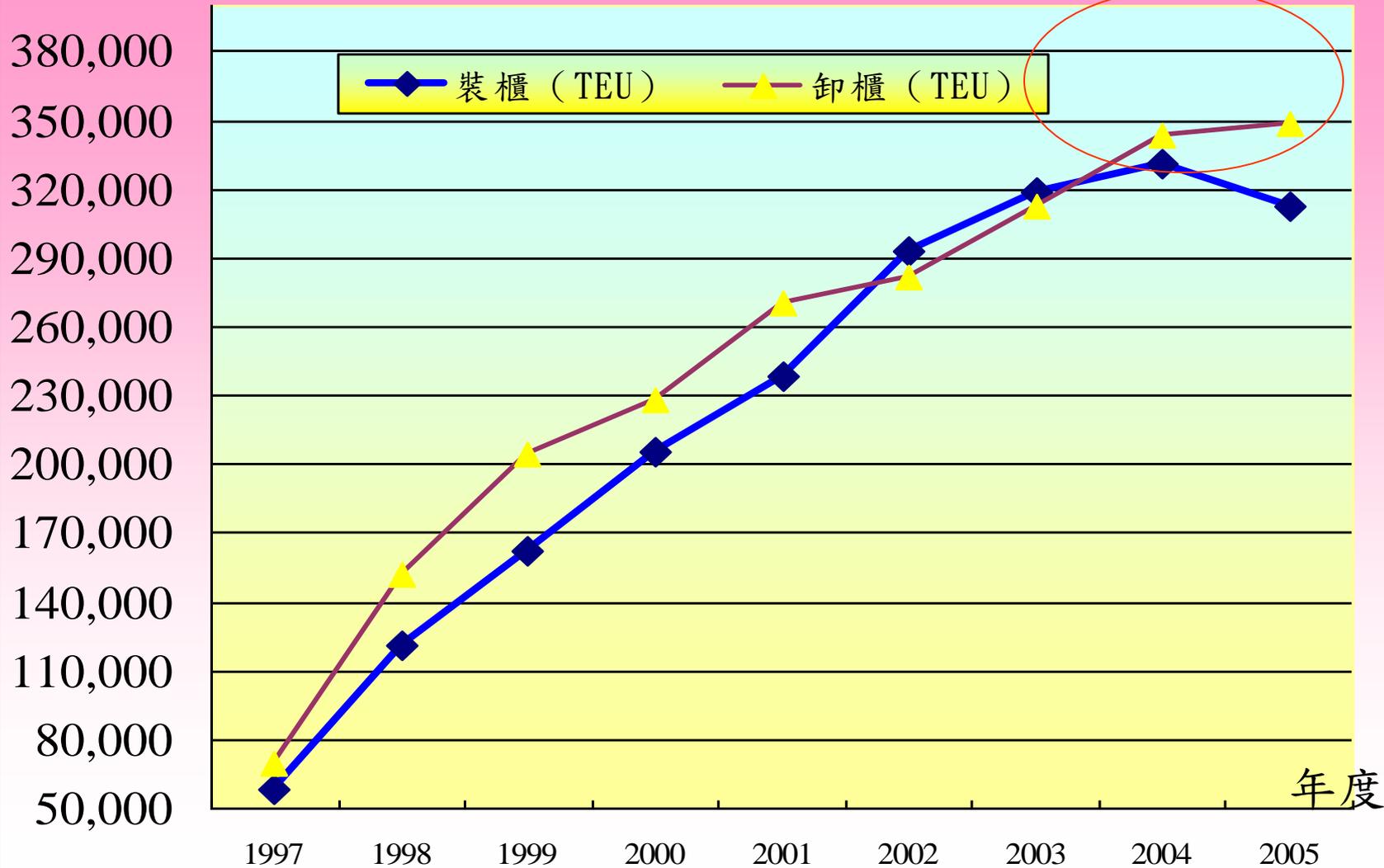
裝卸量現況

高雄、基隆及台中

貨物運送
或轉運及
相關之加工、重整
及倉儲

TEU

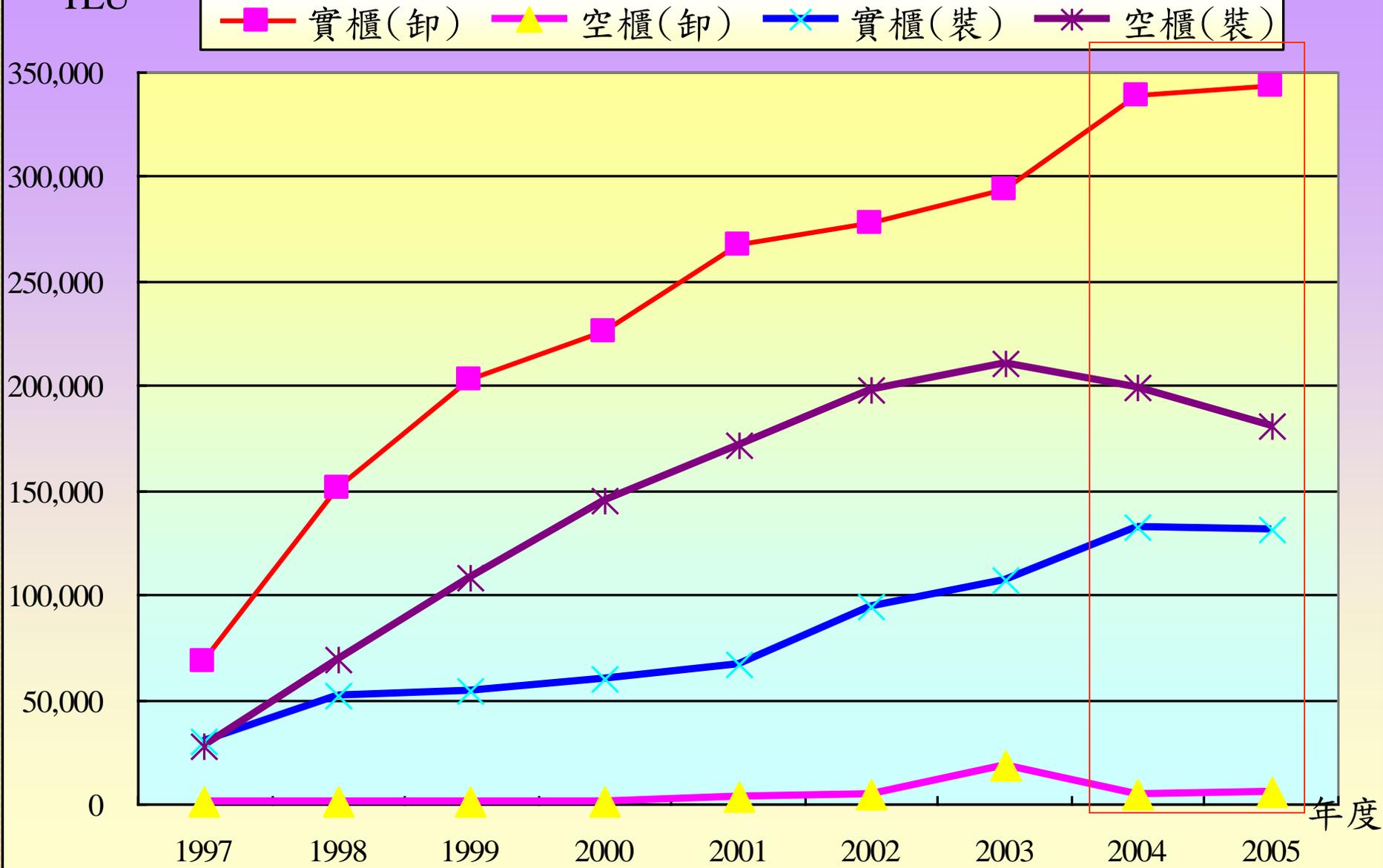
高雄港境外航運中心裝卸量



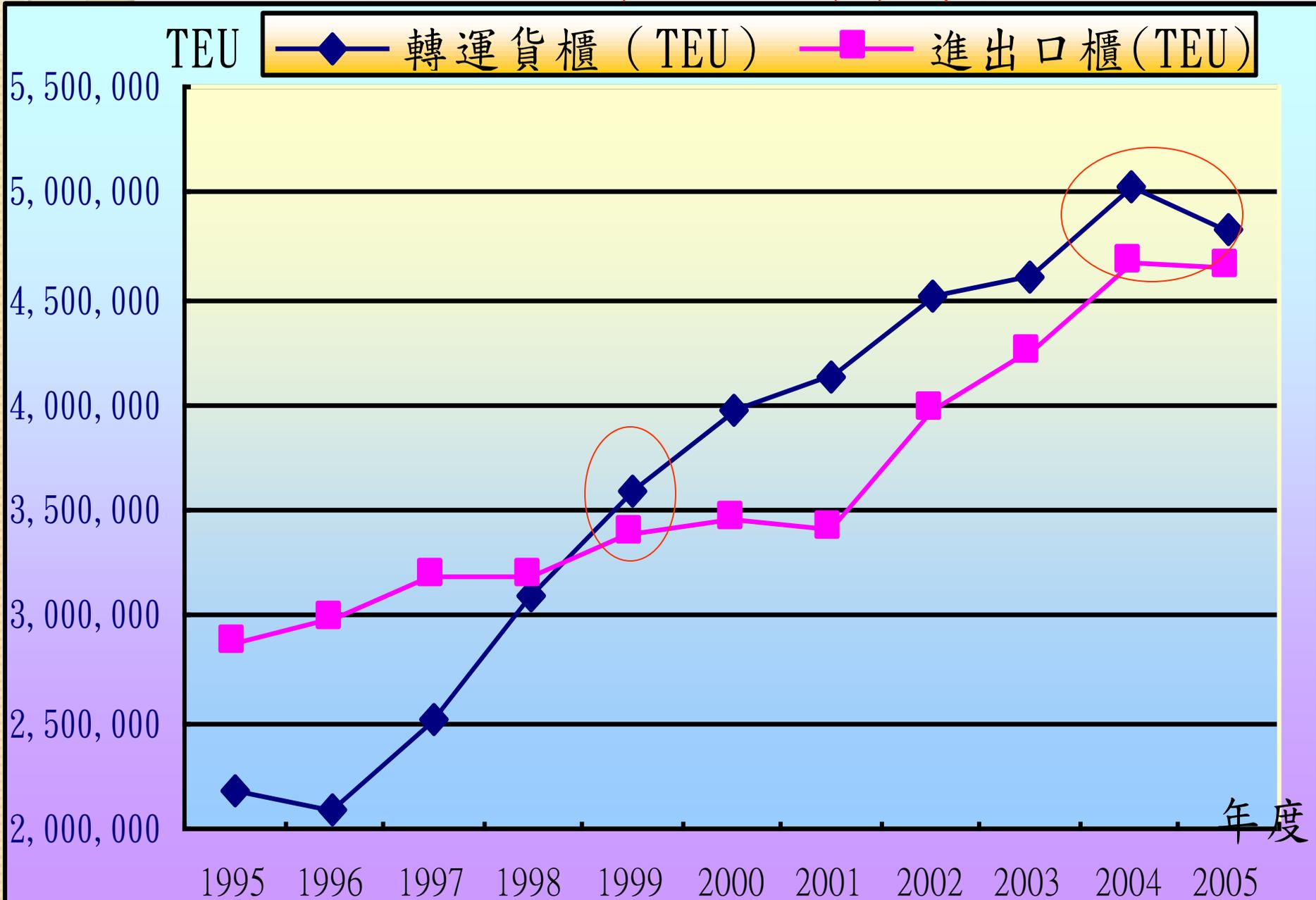
年度

高雄港境外航運中心裝卸之空實櫃

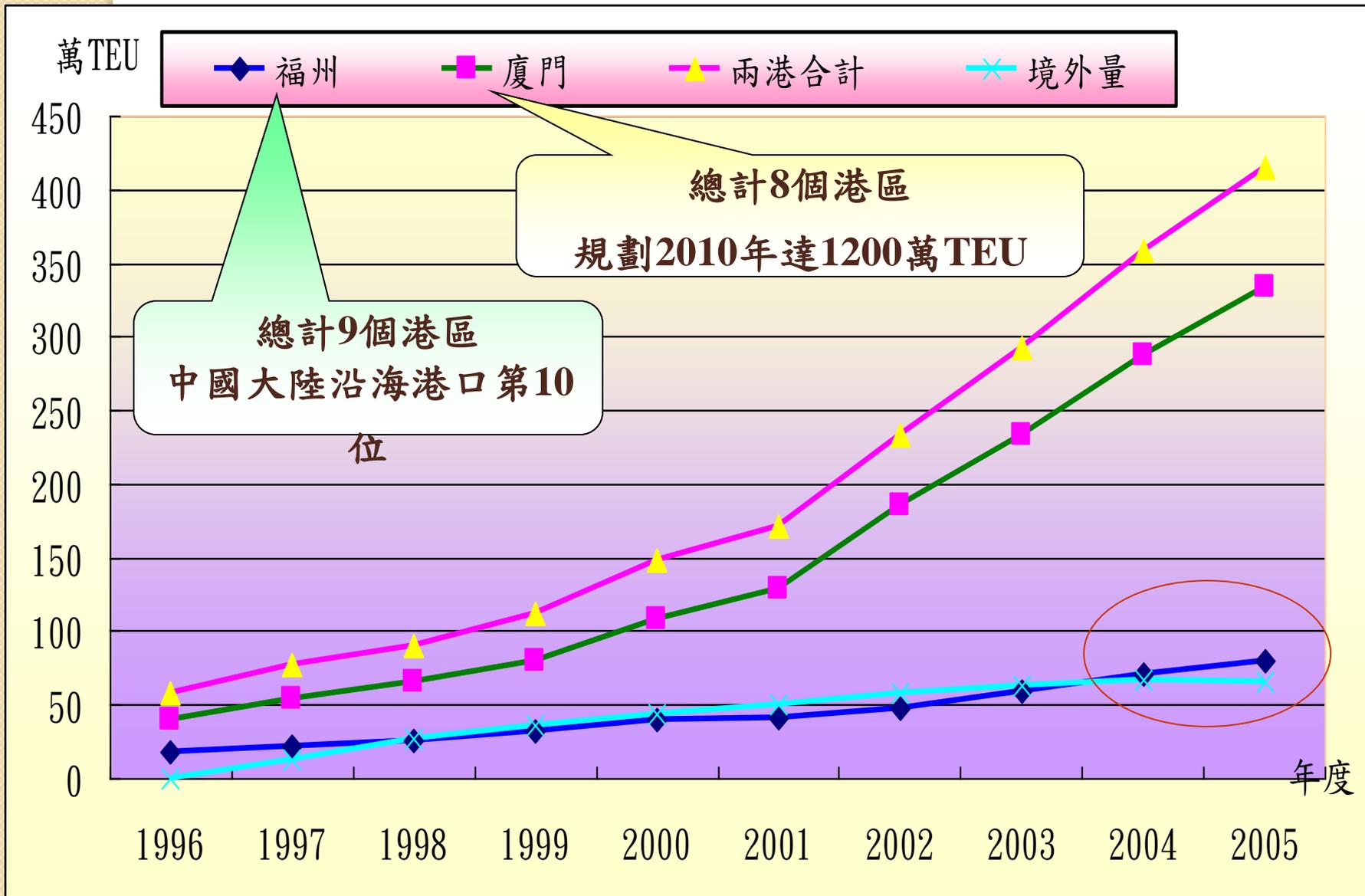
TEU



高雄港1995年至2005年裝卸量



廈門福州境外裝卸量現況



- 兩岸海運直航雖已部分推動，但因限至極多，兩岸進出口貨載仍須彎靠第三地專運，且國輪不能參與，因而有迫切需要推動兩岸海運直航，消除各種不利航運及經濟發展不合理限制。
- **2008年11月4日**海基會與海峽會在台北之第二次「江陳會談」，簽訂海峽兩岸海運協議，正式開啓海運通航時代

- 為推展海峽兩岸海上直航，經行政院批准，現對海峽兩岸海上直航業務有關稅收政策通知如下：
- 一、自2008年12月15日起，對台灣航運公司從事海峽兩岸海上直航業務在大陸取得的運輸收入，免徵營業稅。
- 對台灣航運公司在2008年12月15日至文到之日已繳納應予免徵的營業稅，從以後應繳的營業稅稅款中抵減，年度內抵減不完的予以退稅。
- 二、自2008年12月15日起，對台灣航運公司從事海峽兩岸海上直航業務取得的來源於大陸的所得，免徵企業所得稅。
- 享受企業所得稅免稅政策的台灣航運公司應當按照企業所得稅法實施條例的有關規定，單獨核算其從事上述業務在大陸取得的收入和發生的成本、費用；未單獨核算的，不得享受免徵企業所得稅政策。

2.1 船舶艘次

- 大陸籍船舶無論在貨櫃裝卸載量和船舶艘次與其他國籍船舶相比較皆呈現大幅度成長。大陸船舶艘次成長幅度與臺灣船舶相比，成長幅度較高。
- 如果此種成長仍然維持強勁走勢，相信在供需失衡所造成嚴重價格競爭問題無法可管，其結果不僅造成所謂零運費時代無法避免，同時對於臺灣航運業者而言也會造成基本生存權之威脅。
- 供需失衡和運費管理是我政府在檢討兩岸航通政策下重要課題之一。

直航前後國輪船公司岸港口配置一覽表

航商	船名/TEU	基隆港		臺北港		臺中港		高雄港		平均船齡
		直航前	直航後	直航前	直航後	直航前	直航後	直航前	直航後	
長榮海運 (4/2)	立烈/1,296	✓	✓				✓	✓	✓	14
	立沛/1,296			✓	✓		✓		✓	
	立敏/1,296				✓	✓	✓		✓	
	立協/ 998								✓	
陽明海運 (8/2)	鎮明/1,300		✓				✓		✓	11
	宇明/1,300	✓	✓				✓		✓	
	威明/1,500		✓				✓		✓	
	東明/3,725								✓	
	南明/3,725								✓	
	西明/3,725								✓	
	北明/3,860								✓	
	中明/3,725							✓	✓	
萬海海運 (9/3)	利春/1,600		✓						✓	19
	明春/ 746	✓	✓				✓	✓	✓	
	盛春/1,088		✓				✓		✓	
	福春/ 546						✓		✓	
	錦春/ 746					✓	✓	✓	✓	
	民春/1,600		✓						✓	
	宏春/ 738		✓			✓	✓		✓	
	信春/ 734		✓				✓		✓	
博春/1,315		✓		✓		✓				

兩岸三地航商貨載量和艘次統計

單位：TEU, 次, %

		2009			2010			貨載量 成長率	艘次 成長率
		貨載量	艘次	每艘次 貨載量	貨載量	艘次	每艘次 貨載量		
臺灣籍 船舶	基隆港	104,884	308	340.53	127,362	445	286.21	21.43%	44.48%
	臺北港	439	24	18.29	7,818	55	142.15	1680.87%	129.17%
	臺中港	83,510	269	310.45	126,919	387	327.96	51.98%	43.87%
	高雄港	486,159	582	835.32	560,234	635	882.26	15.24%	9.11%
	合計	674,992	1,183	570.58	822,333	1,522	540.30	21.83%	28.66%
大陸籍 船舶	基隆港	90,961	276	329.57	108,492	558	194.43	19.27%	102.17%
	臺北港	-	0	0.00	13,760	55	0.00	0.00%	0.00%
	臺中港	69,894	338	206.79	89,744	479	187.36	28.40%	41.72%
	高雄港	275,725	535	515.37	432,758	857	504.97	56.95%	60.19%
	合計	436,580	1,149	379.97	644,754	1,949	330.81	47.68%	69.63%
香港籍 船舶	基隆港	136,135	378	360.15	48,554	101	480.73	-64.33%	-73.28%
	臺北港	-	0	0.00	-	0	0.00	0.00%	0.00%
	臺中港	79,945	385	207.65	104,419	405	257.82	30.61%	5.19%
	高雄港	142,874	295	484.32	78,034	110	709.40	-45.38%	-62.71%
	合計	358,954	1,058	339.28	231,007	616	375.01	-35.64%	-41.78%

2.2 港口配置

- 直航後航商在兩岸停靠港口之調整可看出三大航商對於市場飽和且利潤微薄之華南各港口採行縮減，於華中地區則以二線港口之經營為主力。
- 華北為航商經營開發之主力航線，試圖藉由航線之開闢能帶動華北地區之轉口貨經由臺灣地區轉運，實質上增加營運量之增長。
- 未來華北航線和華中華南之二線港口開發成為航運業者配合台商拓展大陸市場布局所需要深植開發潛在市場。

直航前後國內三大航商直航兩岸港口配置表

	華南		華中		華北	
	直航前	直航後	直航前	直航後	直航前	直航後
長榮海運	福州 廈門 香港 鹽田 蛇口 赤灣	廈門	上海 寧波	上海 寧波 太倉 南通	大連 青島	大連 青島 天津 連雲港
	6	1	2	4	2	4
陽明海運	廈門 香港 鹽田 蛇口	鹽田 廈門	上海 寧波	上海 南通	青島 天津 連雲港	大連 天津 青島 連雲港
	4	2	2	2	3	4
萬海海運	廈門 福州 鹽田 香港 蛇口	福州 漳州 廈門 香港	上海	上海 寧波 太倉 江陰	大連 青島 天津	大連 青島 天津 連雲港
	5	4	1	4	3	4

兩岸貨櫃船停靠大陸主要國際商港

港口	2009年		2010年		成長率
	貨櫃量	比率	貨櫃量	比率	
大連	11,639	0.75%	5,512	0.28%	-52.64%
天津	32,962	0.75%	9,029	0.28%	-72.61%
青島	88,116	5.68%	95,384	4.93%	8.25%
連雲港	66,514	4.29%	82,866	4.28%	24.58%
上海	435,391	28.09%	483,058	24.95%	10.95%
寧波	81,406	5.25%	166,082	8.58%	104.02%
廈門	301,867	19.47%	359,817	18.59%	19.20%
福州	250,906	16.19%	321,739	16.62%	28.23%
廣州	1,598	0.10%	0	0.00%	-100.00%
其他	279,828	18.05%	412,475	21.31%	47.40%
總計	1,550,227	100.00%	1,935,962	100.00%	24.88%

2.3 貨櫃裝卸

- 基隆港和高雄港定位於遠洋航線，兩岸貨運相對於該兩港整體貨運量提昇並未起到相當大效果，反而定位以近洋線為主之臺中港相較於其他兩港較為受惠於兩岸航運貨物。
- 加之，臺中港位居兩岸互動重要優質航線較短之優勢位置，因此促進兩岸貨物運輸無論在時間和成本考量皆起相當大之效益。

- 國輪船公司選擇停靠港口和其是否擁有專用碼頭或長期合作裝卸公司有一定關連性存在。
- 長榮在北部有臺北港、中部有臺中港、南部有第五貨櫃中心；
- 陽明海運在南部有高雄港**70**號專用碼頭和第六貨櫃中心、中部則使用中國貨櫃公司服務、北部雖然投資臺北港但至今仍未配置航線停靠，而是使用基隆港聯興、中國貨櫃服務；
- 萬海則在南部的高雄港和中部臺中港皆有專用碼頭、同樣投資臺北港理當配置更多航線在該港，但是主力仍依賴基隆港港務局經營公共碼頭服務為主。

兩岸貨櫃量對於總貨櫃量貢獻比率

單位：TEU

年度裝卸量 港口	2009			2010		
	總貨櫃量	兩岸貨櫃量	比例	總貨櫃量	兩岸貨櫃量	比例
高雄港	8,581,273	975,398	11.37%	9,181,211	1,122,291	12.22%
臺中港	1,193,946	250,158	20.95%	1,356,952	340,381	25.08%
基隆港	1,577,825	327,682	20.77%	1,763,900	449,338	25.47%
臺北港	356,768	470	0.13%	434,745	11,106	2.55%
總計	11,710,276	1,553,708	13.27%	12,736,807	1,923,116	15.10%

我國國輪船隊兩岸之靠泊次數和裝卸貨總量彙總表

航運公司		長榮海運			陽明海運			萬海海運		
港口	年/月	2008.12	2009	2010	2008.12	2009	2010	2008.12	2009	2010
高雄港	靠泊次數	2	152	152	2	30	41	7	197	219
	裝卸貨總量	2,064	270,358	286,949	3,154	39,079	52,811	3,478	94,793	116,382
臺中港	靠泊次數	1	58	88		42	39	4	111	105
	裝卸貨總量	505	9,851	20,141		15,653	17,358	964	37,533	35,396
基隆港	靠泊次數				1	24	45	7	130	126
	裝卸貨總量				189	12,245	17,608	2,896	54,597	53,989
臺北港	靠泊次數	1	1	24						31
	裝卸貨總量	389	50	5,556						2,262
總計	總靠泊次數	3	210	241	3	96	125	18	438	450
	總裝卸貨物總量	2,958	280,259	312,646	3,343	66,977	87,777	7,338	186,924	208,030

3.兩岸通航衍生課題

- 兩岸三通效益顯現!交通部官員表示，陽明海運計畫將八艘貨櫃船陸續改掛國輪。
- 交通部官員談到，不過該公司擔心八艘貨櫃船回歸國輪，可能面臨我國船員不足的問題，因此將采陸續掛回的模式。
- 據了解，目前我國船員中較缺乏大管輪及二管輪，由於管輪需要長期培養訓練，交通部官員也談到，希航運公司本身能有一套對船員長期培養訓練計畫，因三管、三副養成培訓是重要階段，另外航運公司應多挪出實習機會，在永續經營培養訓練下，因用人制度願景把優質人才留在公司。

- 基隆港和高雄港定位於遠洋航線，兩岸貨運相對於該兩港整體貨運量提昇並未產生相當大之效果，反而定位以近洋線為主之臺中港相較其他兩港較受惠兩岸航運貨物。
- 兩岸直航對於貨運量增減有一定程度影響，例如國輪成長率依序分別為陽明海運、萬海；至於優質航運企業維持其在轉口貨櫃量之優勢，為我政府值得深思運籌之課題。
- 大陸船舶艘次成長幅度較臺灣船舶成長幅度來得高，如果持續維持此種成長，相信會因供需失衡所造成嚴重殺價競爭問題之外，對於臺灣航運業者而言也會造成基本生存權之威脅

- 對於定位於國際物流運籌中心之高雄港而言，如何藉由自由貿易港區或其他鄰近工作區發生產業群聚綜效創造貨源之外，對於現有轉口業務量提升以留住外輪亦成爲努力目標，例如開發華北轉口貨、華中和華南地區二線港口轉口貨、越南與菲律賓等所謂東南亞轉口業務等，皆須賴政府和業者同心協力，並結合學術界來群策群力巧思對策方能達成目標。
- 直航前後變化國輪航商對於二線港口如太倉、南通、漳州等港口開闢增加，並且過去偏重華中（上海與寧波）與華南（福州、廈門和深圳港群），逐漸擴充到華北（大連、天津、青島以及秦皇島）。近期華北港口貨櫃量成長幅度較華中和華南來得強，因此可以作爲未來華北港口之一、二線和華中之二線港口可作爲港埠行銷和開發貨源之對象。