

兩岸郵政與海空運互通 成果分析

民國97年6月起兩岸兩會（海基會、海協會）進行會談，簽署協議，開啓了兩岸直接通郵、通航契機，在隨後全球金融海嘯衝擊下，仍逆勢成長，創造亮麗成績；其中開放通郵後，兩岸包裹及快捷郵件逐步上升，帶動相關郵件收寄數量；海運直航客貨運量增加，凸顯兩岸直航效益；空運直航注入活力，活絡國內相關機場運量，提升國家之競爭力。

◎ 周淑芬（交通部統計處專員¹）

壹、前言

臺海關係因政治意識隔閡，長期處於對立狀態，至民國76年我方開放赴中國大陸（以下簡稱大陸）探親，敲開了兩岸互動的第一道門。隨兩岸民間交流日益頻密，兩岸郵件於77年4月起進行間接通信，開啓信件往返通道；海運方面，兩岸開放直航前，國輪無法參與兩岸海運業務，權宜之計為彎靠第三地再開赴對岸

港口，費時費力且運輸成本高，直到86年4月實施「境外航運中心」，准許兩岸權宜輪於高雄港與大陸福州、廈門港間直航，經營兩岸轉運貨櫃之航線，開始有了轉變。90年1月政府開辦金馬小三通業務，試辦金門、馬祖與大陸地區通航，更奠定日後兩岸全面通航之基礎。

兩岸航空往來原亦經由第三地進行轉運，95年首度以專案貨運包機之形式運作，至

97年兩岸關係大突破，兩岸兩會陸續進行3次江陳會談，開啓了通郵及海空直接通航，兩岸交流邁入新的境域。

本文依郵政、海運、空運及觀光等類別，就兩岸互通營運成果分析如下：

貳、兩岸通郵

一、收投郵件——兩岸包裹及快捷郵件快速增加，惟收投函件逐年減少

兩岸郵政於77年4月起開辦間接通信，至97年11月第2次江陳會簽署郵政協議，開啓郵政合作新頁，兩岸民眾可直接遞送函件、小包、包裹及快捷郵件，體驗更好的郵遞服務品質。

觀察近10年兩岸收投函件呈逐年減少趨勢，90年兩岸收投函件1,263萬件，至99年已減至833萬件，主要係網路通訊發達，取代傳統書信往返，100年1-8月兩岸收投函件557萬件，其中臺灣寄往大陸222萬件占四成，反向者占六成。

兩岸收投包裹自97年12月15日開辦，累計至100年8月爲25.6萬件，收投快捷郵件計104.8萬件，均以臺灣寄大陸較多。100年1-8月兩岸收投包裹6.6萬件，較上年同期增9.9%；兩岸收投快捷29萬件（增14.7%）。包裹及快捷郵件之收投主要以商業往來目的爲主，由於中華郵政推出郵資優惠等措施，以及在臺之大

陸配偶（累計至100年8月底申請人數已達29萬2千人）交寄量增加，致包裹及快捷郵件逐年成長，反映了兩岸人民往來後之社會現況。

二、郵政匯兌——臺灣匯至大陸金額高占七成六

兩岸郵政機構自98年2月起開辦兩岸雙向直接匯兌業務，不但簡化作業流程，提高匯兌時效，亦節省相關結匯費用。自開辦至100年8月累計匯兌2億68萬美元，其中臺灣匯至大陸1億5,200萬美元（占75.7%），主要係與臺商經

營及大陸配偶匯款回鄉之需求有關，大陸匯入臺灣則爲4,868萬美元。

參、兩岸海運直航客貨量

兩岸依據97年11月4日簽署之海運協議，開啓兩岸海運直航，我國開放11個港口（含小三通港口），大陸陸續開放68個港口，從事兩岸客貨直接運輸，100年1-8月平均每日105艘次，較直航初期增加17.2%，顯示航運往來日益頻繁，不僅大幅縮短航程及轉運成本，亦提升企業物流配送效

率，增加我國海運競爭力。

一、旅客人數——兩岸海運直航進出港旅客絕大部分（九成四）來自小三通航線

兩岸往來船舶數增加，帶來旅客及貨量的成長。在旅客人數方面，100年1-8月進出港旅客102萬4千人次，平均每月12萬8千人次，較直航首月10萬1千人次，增26.7%。其中九成四來自小三通航線95萬8千人次，顯示兩岸旅客仍

多利用「小三通模式」中轉往返兩地。

國際商港兩岸進出港旅客從開放到100年8月合計23.8萬人次，100年1-8月爲6.6萬人次，較上年同期增42.1%。在各港務局積極推展國際及兩岸郵輪來港業務，與開拓兩岸定期客貨輪航線的努力下，兩岸直航效益日漸顯著。

二、貨櫃裝卸量——兩岸直航貨櫃裝卸量占我國總裝卸量比重已逾一成

貨櫃裝卸量最能反映海運帶動港埠經濟之變化，兩岸直航貨櫃裝卸量從97年12月至100年8月累計482.8萬TEU，100年1-8月爲129.3萬TEU，較上年同期增2.7%，占各港貨櫃裝卸總量之14.5%；以高雄港74.1萬TEU居冠，其次基隆港27.3萬TEU。各港兩岸貨櫃裝卸量占其總量之比率以臺中港26.8%最高，基隆港23.2%次之，高雄港則爲11.6%。100年8月兩岸直航貨櫃裝卸量16.0萬TEU，較直航首月成長2.1倍，占貨櫃裝

表1 兩岸收投包裹及快捷郵件

單位：件；%

年（月）別	兩岸包裹			兩岸快捷郵件		
	合計	臺灣寄大陸	大陸寄臺灣	合計	臺灣寄大陸	大陸寄臺灣
97年12月	4,202	2,856	1,346	15,001	9,139	5,862
98年	88,982	62,568	26,414	347,352	180,145	167,207
99年	95,884	70,403	25,481	395,494	221,784	173,710
1-8月	60,508	44,466	16,042	252,921	138,072	114,849
100年1-8月	66,470	48,529	17,941	290,128	167,214	122,914
較上年同期增減%	9.9	9.1	11.8	14.7	21.1	7.0

表2 兩岸海運直航進出港旅客人數

單位：人次；%

年（月）別	合計	基隆港	高雄港	臺中港（註①）	金門港	福澳港（註②）	其他
97年12月	101,017	-	-	-	94,692	6,325	-
98年	1,465,675	29,437	974	27,172	1,283,540	90,853	33,699
99年	1,530,758	44,700	2,906	39,436	1,379,605	59,155	4,956
1-8月	1,040,423	15,648	396	30,255	944,715	44,804	4,605
100年1-8月	1,024,181	48,254	64	12,783	927,154	29,580	6,346
較上年同期增減%	-1.6	208.4	-83.8	-57.7	-1.9	-34.0	37.8

說明：其他包括花蓮港、蘇澳港、安平港、臺北港、布袋港及馬公港。

附註：①臺中港因99年2月經典號郵輪彎靠13航次，進出港旅客人數大增，致本年旅客相對呈負成長。

②98年8月31日起實施兩岸航空客貨運定期航班，致海運福澳港進出港旅客人數逐年減少。

卸總量比重已升至14.3%，據行政院大陸委員會估計，兩岸直航每航次可節省16至27個小時，一年節省成本逾12億元，顯見掌握兩岸契機，暢通臺灣與東亞地區貨物運輸，有助再創港埠商機及競爭力。

肆、兩岸空運直航客貨量

政府開放赴大陸返鄉探親後，兩岸往來頻繁，帶動空中



表3 兩岸海運直航貨櫃裝卸量

單位：萬TEU；%

年(月)別	總計		高雄港		基隆港		臺中港		臺北港	
	兩岸占率	占率	兩岸占率	占率	兩岸占率	占率	兩岸占率	占率	兩岸占率	占率
97年12月	94.8	5.3	70.3	4.9	13.8	8.0	10.7	5.0	-	-
98年	1,171.0	13.4	858.1	11.4	157.8	20.8	119.4	22.1	35.7	0.1
99年	1,273.7	15.1	918.1	12.2	176.4	24.3	135.7	26.2	43.5	2.6
100年1-8月	842.6	14.9	608.6	12.3	117.1	23.8	88.3	25.7	28.6	1.7
較上年同期增減%；百分點	5.5	-0.4	5.1	-0.7	0.2	-0.6	3.9	1.1	40.6	6.5

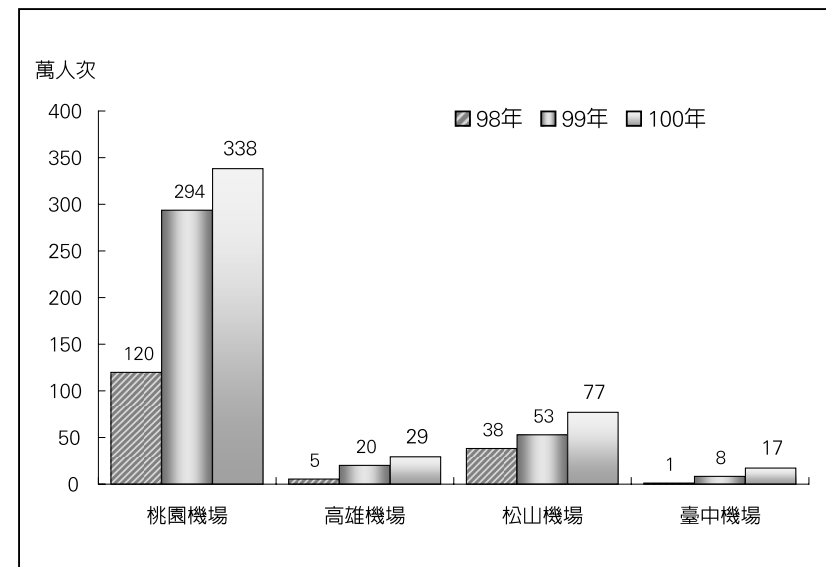
說明：1. 總計包含安平港。
 2. 臺北港自98年2月19日起經營貨櫃業務。
 3. 兩岸占率=各國際商港兩岸直航貨櫃裝卸量÷各該港貨櫃裝卸量。
 4. TEU(折合20呎貨櫃數)：指各類型貨櫃折合20呎貨櫃之數量。

交通運輸需求，97年6月13日兩岸簽署「海峽兩岸包機會談紀要」，兩岸空中直航開啓新契機。第3次江陳會達成建立兩岸客貨定期航班共識外，並增加通航航點與容量班次，開放客運定期航班腹艙可載運貨物。

一、客運量——兩岸直航國籍航空載客人數高於陸籍航空

97年7月4日開始週末客運包機至100年8月止，兩岸直航累計載客達1,401萬人次，100年1-8月載客人數463萬人次，較上年同期增23.1%。若依航空公司觀察，國籍航空載運274萬人次(占59.0%，增25.7%)；陸籍航空190萬人次(占41.0%，增19.5%)，顯示國籍航空公司在整體營運策略及行銷企劃方面甚為積極，客運量增加導引華航及長榮航空99年營收分別較上年大幅成長34.4%及42.5%。

圖1 近3年1-8月兩岸空運直航載客人數

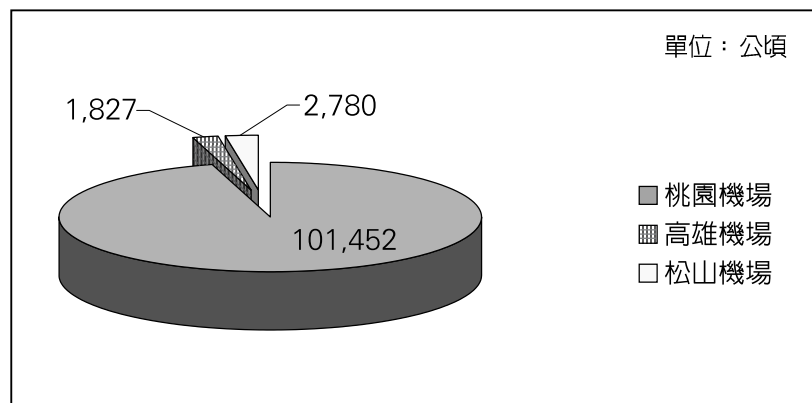


若就各機場觀察，100年1-8月桃園機場338萬人次，較上年同期增15.2%；高雄機場29萬人次(增45.8%)；松山機場受惠99年11月開闢「松山—虹橋」航線後，締造77萬人次(增45.7%)佳績；臺中機場17萬人次(增1.1倍)。兩岸航班多集中於桃園及松山機場，而高雄機場使用率偏低，若能鼓勵航空公司與旅遊業及旅館業者等合作行銷，將可發揮中南部旅遊景點之利基，更能平衡區域經濟

二、貨運量——兩岸直航貨運量呈穩定成長趨勢

97年12月實施貨運包機至100年8月，兩岸直航貨運量累計達32萬公噸，100年1-8月貨運量為10.6萬公噸，較上年同期增11.6%，兩岸直航貨運量呈穩定成長趨勢。若就各機場觀察，兩岸貨運量集中在桃園機場，100年1-8月計10.1萬公噸(增9.1%

圖2 100年1-8月兩岸空運直航貨運量



), 占九成六, 高雄機場僅1,827公噸, 松山機場自99年11月起開放兩岸航線客機腹艙載貨, 100年1-8月貨運量已超越高雄機場, 達2,780公噸。未來兩岸仍有增加新航點及航班之商議空間, 以節省運輸時間及成本, 更提升兩岸貨物運輸之效益。

伍、兩岸旅客往來——大陸平均每日來臺人數大幅增加, 創造厚實觀光經濟效益

兩岸人民往來始自76年

開放臺灣赴大陸探親, 97年7月4日啓動大陸居民來臺旅遊首發團, 7月18日開放陸客以「團進團出」方式來臺觀光, 並自100年6月開放陸客自由行, 進一步放寬陸客來臺資格。



兩岸開放初期(97年7-12月)大陸旅客平均每日1,076人次, 多呈逐月遞增趨勢, 至98年11月起已超越日本成爲最大客源。100年6月28日首批自由行陸客來臺, 爲來臺旅客人數挹注新動能。累計1-8月陸客110萬4千人次(觀光團客占69.8%), 占來臺總旅客量(383萬人次)之28.8%, 平均每日已達4,543人次。

100年1-8月國人赴大陸計188萬人次, 較上年同期增18.5%, 占總出國人數655萬人次之28.7%, 顯示兩岸直航

表4 來臺旅客與國人出國人數概況

單位：千人次；%

年(月)別	來臺旅客人數			國人出國人數		
	中國大陸	占率		中國大陸	占率	
97年(7-12月)	1,933	198	10.2	4,133	480	11.6
98年	4,395	972	22.1	8,143	1,656	20.3
99年	5,567	1,631	29.3	9,415	2,424	25.7
100年1-8月	3,602	1,088	30.2	6,477	1,586	24.5
較上年同期 增減%： 百分點	6.3	1.5	-1.4	1.2	18.5	4.2

政策提升兩岸人民往來密集度。

從97年7月開放陸客來臺至100年8月, 估算全體陸客共創造新臺幣2,227億元外匯收入, 其中觀光團客貢獻了1,311億元。另依據觀光局99年調查結果, 陸客平均每人每日消費245.34美元, 僅次於日本(283.81美元), 而在臺平均每人每日購物花費以陸客138.1美元最多, 顯見陸客來臺已創造可觀之外匯收益。

陸、結語

兩岸實施通郵及通航以來, 依各項統計數據成長績效, 營運成效逐漸彰顯及展現, 兩岸郵件直接遞送, 不僅省時省錢, 而且減少郵件收投時間及降低郵件遺失風險, 投遞安全性大爲提高; 兩岸海空運直航可縮短航行時間, 節省運輸成本, 提升貨物運送效率, 有助於跨足兩岸之企業營運佈局, 亦促進臺灣發展成爲亞太海空運籌中心。據行政院大陸委員會估算, 我方對中國大陸貿易占我國外貿之比重由90年13.5%逐步提升至99年23.0%, 隨兩岸經濟合作架

構協議(ECFA)之簽訂, 兩岸經貿往來將更爲密切, 海空營運可望拓展市場, 再創成長高峰。

另開放陸客來臺以來, 不僅陸客來臺人數穩定成長, 亦創造可觀的觀光外匯收入, 帶來無限商機, 目前開放陸客自由行可發揮陸客深層體驗臺灣文化及傳統民俗特色之效益, 帶動滾進式的旅遊人潮, 更有助臺灣經濟之活絡發展。

註釋

¹ 本文文責由作者負責, 不代表服務機關意見。❖