

# 兩岸海空貨運及通郵概況

在兩岸分治60年後，兩會（海基會、海協會）於民國97年6月、97年11月及98年4月進行3次江陳會談，開啓海空直接通航及通郵，兩岸交流邁入新的境界，且在全球金融海嘯衝擊影響下，創造逆勢成長的契機，如何在激烈之國際競爭中，立足現在、檢討過去並邁向未來，為本文統計數據所引申出之深層含義。

● 謝文政、劉美齡（交通部統計處科長、專員）

## 壹、前言

兩岸長久政治上處於分離狀態，至民國76年我國宣布解除戒嚴、開放國人赴大陸探親，兩岸民間交流快速增長；在經濟方面則從開始間接貿易與間接投資，慢慢演進為直接貿易與直接投資。兩岸除人員交流密切，臺商對大陸投資逐年增加，企業為降低營運成本，節省人、貨、郵往返兩岸時間，以提高全球運籌效率，

無不期盼開放兩岸三通。

然而兩岸貨物運輸及郵件收投，除了86年起實施之「境外航運中心」直接運輸轉口貨及90年起實施之「離島小三通」外，均為間接型態。直到兩岸兩會於97年6月、97年11月及98年4月進行3次江陳會談，雙方簽署了1項會談紀要及8項協議，才次第展開直接通航及通郵。本文謹概述歷年兩岸通郵、貨物運輸情形及相關統計，提供參考。

## 貳、兩岸海上貨運

兩岸往來貨物多以輪船運輸，以往未有直航時，非但國輪無法參與兩岸海運，且往來兩岸船舶須彎靠第三地再開赴對岸港口，費時費力費成本。嗣自86年起逐步實施「境外航運中心」、「離島小三通」等措施，至97年12月15日開放直航，分述如下：

### 一、境外航運中心

交通部於84年5月5日訂定發布「境外航運中心設置作業辦法」，以不通關、不入境方式，開放從事大陸地區與第三地間貨物之轉運作業，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。

境外航運中心首自86年4月19日起正式實施，嗣經90年8月3日修正設置作業辦法，開放海空聯運轉口貨物之轉運出口；90年11月5日再修正，刪除不通關、不入境之限制，全面開放轉運大陸地區物品，並得以保稅方式輸入或進儲加工出口區、科學工業園區、保稅工廠、保稅倉庫（限發貨中心及重整專用保稅倉庫）及物流中心，進行相關加工、重整及倉儲作業。

我國政府又於93年5月公布「兩岸海運便捷化措施」，進一步擴大「境外航運中心」功能及範圍，實施港口從高雄港

擴大至臺中港及基隆港，並可與大陸各開放港口間直航；業務範圍則除轉運貨外，尚可載運從大陸或臺灣輸往第三地，或第三地輸往大陸或臺灣的進出口貨（大陸稱「國際貨」）。98年5月再核定臺北港為境外航運中心適用港口。

境外航運中心自86年4月啓用至97年底止，彎靠船舶共10,152艘次，以92年1,010艘為高峰；貨櫃裝卸量則共計594萬TEU（折合20呎貨櫃數），逐年上升至93年67萬TEU後逐年下降，97年50萬TEU較

96年減少13.6%。至兩岸海運直航後，98年第1季裝卸貨櫃僅1萬9千TEU，較上年同期大幅衰退8成5，占全部轉口貨櫃裝卸量比例亦大幅降至1.9%（如表1）。

## 二、離島小三通

境外航運中心具有「船通貨不通」的特性，而兩岸海運貨物之正式往來，則緣自民國90年1月起實施之金馬小三通，亦即依89年4月5日公布實施「離島建設條例」第18條試辦離島通航規定，及民國89年



表 1 我國各國際商港轉口貨櫃裝卸量

年月別	轉口櫃 裝卸量 (TEU)	境外航運中心		
		進出船舶艘數 (艘次)	裝卸量 (TEU)	占轉口櫃 百分比 (%)
86年(4-12月)	2,191,812	414	127,509	5.8
87年	3,323,751	751	272,765	8.2
88年	3,919,377	785	365,868	9.3
89年	4,339,708	795	432,668	10.0
90年	4,513,027	973	508,244	11.3
91年	4,949,782	996	574,451	11.6
92年	5,069,178	1,010	630,337	12.4
93年	5,456,221	995	674,774	12.4
94年	5,244,074	955	661,826	12.6
95年	5,572,275	970	616,145	11.1
96年	5,627,333	855	578,730	10.3
97年	4,984,393	653	500,093	10.0
98年1-3月	1,009,262	25	19,436	1.9
較上年同期增減 (%)或百分點	-21.4	-85.7	-84.7	-8.0
98年4-6月	1,148,091	-	-	-

資料來源：基隆、高雄、花蓮、臺中、安平及臺北港務(分)局。

附註：98年4月起境外航運中心無裝卸量。

12月15日行政院發布「試辦金門馬祖與大陸地區通航實施辦法」，試辦金門、馬祖與大陸地區通航。

小三通進出口貨物除經許可外，僅限離島當地貨物與大陸地區貨物往來，即不得經由

小三通中轉大陸貨物至小三通以外之臺灣地區，或轉運小三通以外之臺灣地區貨物至對岸。

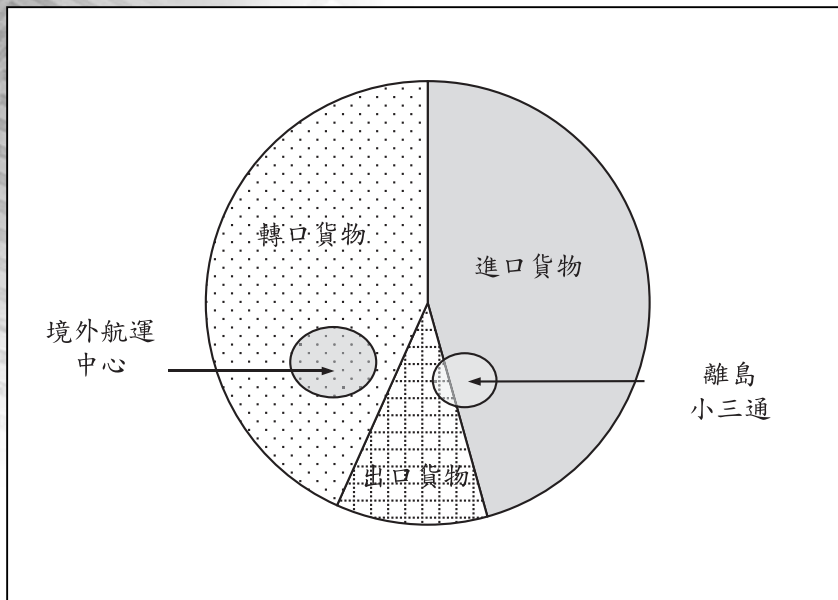
小三通港口並於96年3月起增加澎湖馬公港，惟限制國籍船舶以專案核准方式，由澎

湖至大陸地區進口砂石、塊石，但不可載貨出口；至97年10月15日起，進一步擴大專案貨運直航，開放大陸籍船舶亦可自大陸載運砂石、塊石直航澎湖。為配合兩岸海運直航的實施，亦先行於97年9月30日實施「小三通正常化」，除使金馬澎及早因應海空運全面直航之衝擊，另在兩岸加速經貿互動下，使二門（金門、廈門）及二馬（馬祖、馬尾）往來更加密切。小三通以平均每艘總噸位1千噸以下貨輪為主力，93年金馬進出港貨輪計2,578艘次，至97年已達5,147艘次，5年間平均每年成長18.9%，另96年5月起澎湖直航進港貨輪，每月平均約20艘次。

### 三、兩岸海運進出口貨

自90年開始實施金馬小三通起，我國海運國際貨物之結構如圖1所示。在進出口貨物中，兩岸小三通貨物亦為其中

圖 1 我國海運國際貨物結構



一環；轉口部分，實務上皆為轉口貨櫃，而無須彎靠第三地之境外航運中心轉口貨櫃，亦納入轉口量統計。

依據97年11月4日第二次江陳會簽署之「兩岸海運直航協議」，自97年12月15日起實施海運直航，除可節省過去彎靠第三地之航行時間及運輸成本外，亦直接提升企業物流配送效率，增加我國海運競爭力。海運直航我國開放11個港口，包含小三通5個港口在內。至

於境外航運中心則自98年4月起已無與大陸往來之轉口貨櫃裝卸量。

觀察歷年兩岸海上載運之進出口貨，自中國大陸進口貨量，多呈逐年成長趨勢，97年12月15日起兩岸直航後，自對岸進口貨量已明顯成長，累計本（98）年1至4月占進口百分比，已由歷年個位數大幅上升至1成8，出口至對岸部分則提

量分別較上年同期減少23.5%及14.0%，惟自對岸進口貨量及出口至對岸貨量分別增加78.2%及微減3.9%，顯示兩岸海運直航已呈現初步成效（如表2）。

就進出口貨物種類而言，97年我國自中國大陸進口貨量計1,579萬公噸，以礦產品占81.1%為大宗，即以砂石及塊石等營建工程用料為進口主力，以提供臺灣地區各項基礎建設需求，餘為卑金屬及其製品4.8%，化學或有關工業產品占3.9%，非金屬礦產製品2.0%、機械電力電器及其製品2.1%等（如圖2）。

97年我國出口至中國大陸貨物計1,027萬公噸，主要出口種類前三名依序為塑膠橡膠及其製品（占26.4%）、化學或有關工業產品（占24.8%）、卑金屬及其製品（占22.9%），三者合占74.1%，餘為礦產品（占7.4%）、機械電力電器及其製

## 表 2 我國海運進出口貨物量

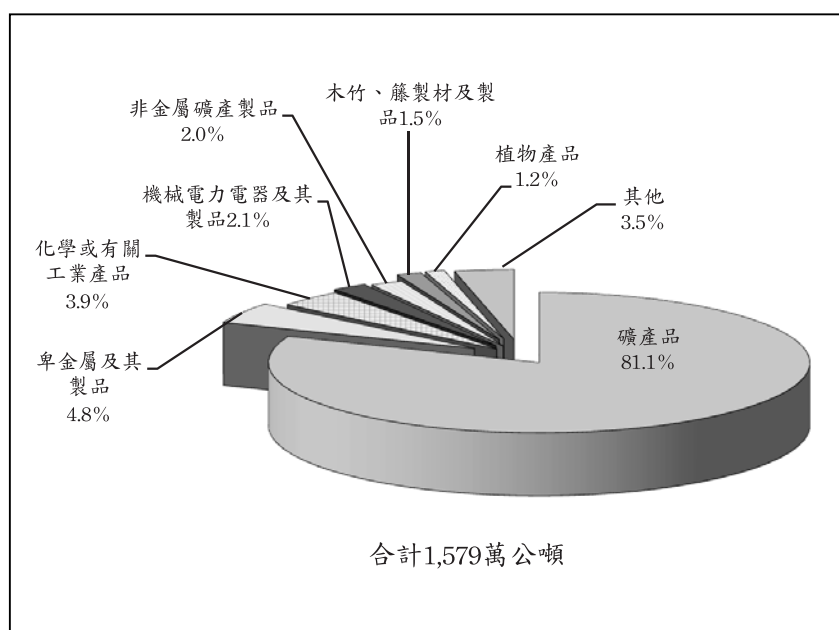
單位：千公噸、%

年(月)別	合 計	中國大陸			進口	中國大陸			出口	中國大陸		
		小三通	百分比	小三通		百分比	小三通	百分比				
90年	196,863	11,762	58	6.0	157,866	8,819	58	5.6	38,997	2,944	-	7.5
91年	207,979	9,794	184	4.7	166,502	4,891	183	2.9	41,477	4,903	1	11.8
92年	221,622	16,080	197	7.3	176,813	6,422	196	3.6	44,810	9,658	1	21.6
93年	235,824	20,121	915	8.5	187,975	8,358	914	4.4	47,849	11,763	0	24.6
94年	225,149	25,151	1,641	11.2	177,134	12,561	1,640	7.1	48,015	12,590	1	26.2
95年	220,629	24,471	903	11.1	173,072	12,476	901	7.2	47,558	11,994	2	25.2
96年	242,701	24,077	584	9.9	191,892	11,698	569	6.1	50,810	12,379	16	24.4
97年	235,006	26,064	819	11.1	189,261	15,794	745	8.3	45,745	10,270	74	22.5
98年1-4月	64,371	13,149	288	20.4	50,148	9,202	243	18.3	14,224	3,947	45	27.7
較上年同 期增減(%) 或百分點	-21.6	46.7	-2.5	9.50	-23.5	78.2	-12.4	10.47	-14.0	3.9	156.9	4.77

資料來源：基隆、高雄、花蓮、臺中、蘇澳、安平及臺北港務(分)局。

附註：貨量係依海關報單統計，貨物進口地區係指貨物之來源國(地區)，貨物出口地區指貨物之目的地國(地區)；小三通貨量係金門港、福澳港及馬公港之裝卸貨量。

## 圖 2 我國港口97年自中國大陸進口貨物——按貨物種類分



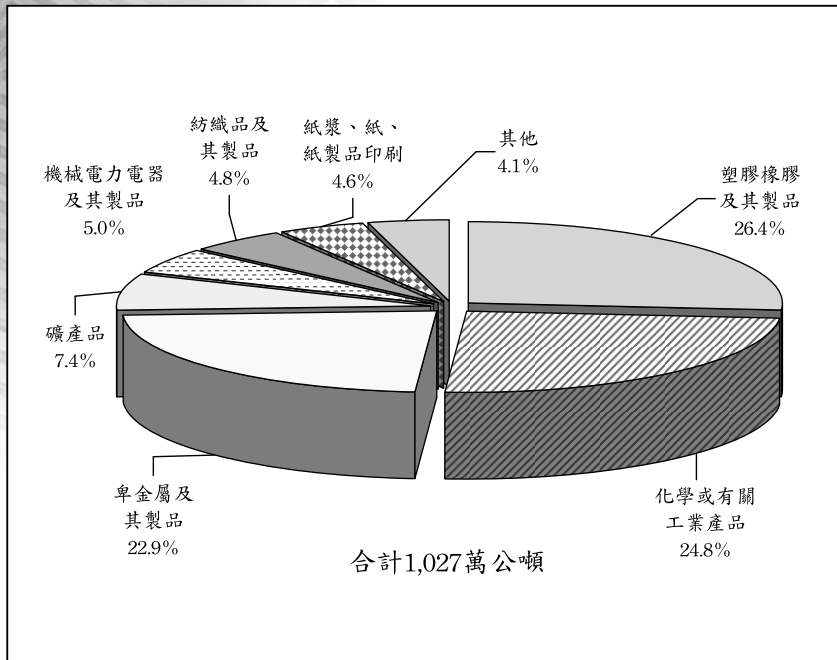
附註：同表2。

品(占5.0%)、紡織品及其製品(占4.8%)等，充分呈現兩岸之不同需求引導進出口貨物類別及運量比重(如圖3)。

### 參、兩岸航空貨運

兩岸航空貨運原以間接方式進行，往來均經由香港、澳門等第三地進行轉運，而直接運輸首先在95年四項專案包機(節日包機機制化、專案貨運包

圖3 我國港口97年出口至中國大陸貨物——按貨物種類分



附註：同表2。

機、緊急醫療包機、特定人道包機)中，以專案貨運包機之形式運作，至97年7月4日起實施週末包機，由於航班及飛行日數及航點等限制，皆無法滿足兩岸龐大的航空貨運需求。至第2次江陳會談簽署空運協議，開放常態性貨運包機，我國以桃園機場及高雄小港機場為航點，大陸則為上海浦東及廣州白雲機場，雙方航空公司採商業合作方式經營，於第3

次江陳會則進一步達成雙方定期客貨運航班互飛的常態模式

之協議，大幅節省運輸時間，並降低運輸成本。

觀察歷年空運貨物，由中國大陸進出口貨物所占比重呈逐年增加趨勢，94年起其占我國進出口比重皆超過1成，98年1至5月我國空運進出口總貨量累計25萬5,751公噸，其中兩岸進出口貨物量3萬3,274公噸，占13.0%，如就進、出口分別觀察，則自大陸空運進口7,809公噸，占總進口貨量7.4%，出口至大陸2萬5,465公噸，占總出口貨量17.0%。除呈現兩岸航空貨運往來之日益



密切，亦顯示直航對兩岸之重要性及潛在利基（如表3）。月15日起至98年5月底止累計147班次（往返一趟計1班次），其中進口貨物計7,103公噸，占43.1%，出口貨物計9,396公噸，占56.9%（如表4）；依

### 表3 我國國際機場進出口貨物數量

單位：公噸、%

年(月)別	合計			進口			出口		
	中國大陸	百分比		中國大陸	百分比		中國大陸	百分比	
90年	954,014	25,122	2.6	394,955	3,626	0.9	559,059	21,496	3.8
91年	1,040,962	46,487	4.5	412,943	7,770	1.9	628,019	38,717	6.2
92年	1,046,328	73,955	7.1	408,166	12,992	3.2	638,163	60,963	9.6
93年	1,119,829	94,076	8.4	461,739	17,625	3.8	658,089	76,452	11.6
94年	1,064,800	116,194	10.9	448,590	18,713	4.2	616,210	97,481	15.8
95年	1,049,790	115,648	11.0	444,507	11,857	2.7	605,283	103,791	17.1
96年	1,018,649	113,281	11.1	437,404	11,239	2.6	581,244	102,041	17.6
97年	867,795	95,673	11.0	383,149	10,552	2.8	484,646	85,122	17.6
98年1-5月	255,751	33,274	13.0	105,971	7,809	7.4	149,780	25,465	17.0
較上年同期增減(%)或百分點	-34.4	-26.2	1.4	-37.8	93.9	5.0	-31.7	-37.9	-1.7

資料來源：民用航空局，表4至表5同。

附註：本表資料為一般及機放貨物（不含郵件）資料，未含快遞貨物專區、專差快遞、UPS及FedEx倉儲專區貨量。

### 表4 兩岸航空貨運包機貨物量

單位：公噸

年月別	貨物量	進口			出口			班次
		小計	一般及機放	快遞	小計	一般及機放	快遞	
總計	16,499	7,103	6,142	961	9,396	9,012	384	147
97年12月	1,517	781	554	227	736	704	32	22
98年1-5月	14,982	6,322	5,588	734	8,660	8,308	352	125
1月	2,203	900	771	129	1,303	1,246	57	20
2月	2,820	1,204	1,068	136	1,616	1,538	79	25
3月	3,271	1,382	1,236	146	1,889	1,838	50	25
4月	3,805	1,683	1,502	181	2,123	2,043	80	29
5月	2,882	1,153	1,011	142	1,730	1,643	86	26

附註：1.本表資料為一般及機放貨物（不含郵件）資料，未含UPS及FedEx倉儲專區貨量。

2.機放貨物係指生鮮等立即於機邊放行之貨物。

3.班次：飛機往返一趟算1班次。表5同。

表 5 兩岸航空貨運包機貨物量——按航線別

單位：公噸、班次

年月別	貨物量	桃園—上海			桃園—廣州			班次	桃園 —上海	桃園 —廣州
		合計	進口	出口	合計	進口	出口			
總計	16,499	16,168	6,831	9,337	331	272	59	147	134	13
97年12月	1,517	1,249	534	715	268	247	21	22	11	11
98年1-5月	14,982	14,919	6,297	8,622	63	25	38	125	123	2
1月	2,203	2,140	875	1,265	63	25	38	20	18	2
2月	2,820	2,820	1,204	1,616	-	-	-	25	25	-
3月	3,271	3,271	1,382	1,889	-	-	-	25	25	-
4月	3,805	3,805	1,683	2,123	-	-	-	29	29	-
5月	2,882	2,882	1,153	1,730	-	-	-	26	26	-

航線別觀察，97年12月至98年5月底止，桃園—上海航線計134班次，進出口貨物1萬6,168公噸，占98.0%，另桃園—廣州航線，計13班次，貨物總計331公噸，占2.0%，顯示貨運開放初期以桃園—上海航線為主力。

## 肆、兩岸郵政

### 一、兩岸郵件往來

我國政府於77年4月18日起開辦兩岸間接通信，郵政公司（總局）收寄臺灣寄大陸平常信件，委由中華民國紅十字

總會轉交（信件寄由該會專設臺北郵局第5萬號信箱轉交）。78年6月10日起改由郵局直接收寄，彙總後直封大陸（不再透過香港轉寄），交航空公司轉運，惟仍保留紅十字總會專設信箱轉交之管道至78年6月30日止。

77年3月19日起，郵政公司（總局）按址投遞大陸寄往臺灣平常信件；另78年10月3日起收投大陸寄臺灣掛號信件。

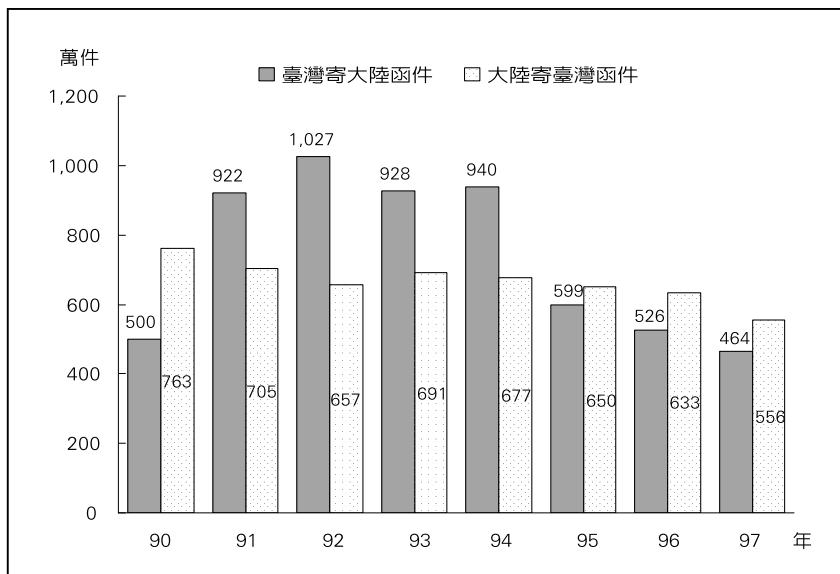
自82年6月1日起依據82年4月辜汪會談簽署之「兩岸掛號函件查詢、補償事宜協議」開辦臺灣與大陸往返掛號函

件，所稱「函件」係指信函、明信片、郵筒、印刷物、新聞紙、雜誌及盲人文件，傳遞方式則透過第三地轉運辦理。

97年11月4日第二次江陳會簽署郵政協議，兩岸郵政增加包裹、快捷郵件、郵政匯兌等業務，另函件部分增辦小包業務，並於97年12月15日起直接通郵。觀察兩岸收寄函件量，呈逐年減少趨勢，主要因網路通訊發達便利，快速取代函件之功能，尤以臺灣寄大陸函件由92年的1,027萬件至97年已大幅降為464萬件，減幅高達54.8%最為明顯（如圖4）。



### 圖 4 兩岸往返函件



資料來源：中華郵政公司，表6、表7同。

附註：98年1-5月臺灣寄大陸函件156萬件，大陸寄臺灣函件208萬件。

97年12月15日開辦之兩岸包裹至98年5月累計4萬8000件，以臺灣寄大陸者較多占67.8%，大陸寄臺灣者占32.2%；快捷郵件累計至98年5月計14萬3,654件，臺灣寄大陸者占52.1%，反之占47.9%（如表6）。

## 二、兩岸郵政匯兌

我國郵政公司（總局）自80年開辦經美國花旗銀行單向匯款至大陸，平均每年匯款新臺幣14.6億元。98年2月26日起兩岸正式啓動郵政通匯，至5月底臺灣匯往大陸計7,465筆、匯出金額計1,696萬美元，大陸匯往臺灣計1,424筆、匯入金額計680萬美元，臺灣匯至大陸之金額占兩岸總匯兌金額之71.4%（如表7）。

## 伍、結語

交通運輸為國家經濟發展

### 表 6 兩岸包裹及快捷郵件

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
總計	40,800	27,656	13,144	143,654	74,911	68,743
97年12月 (15日-31日)	4,202	2,856	1,346	15,001	9,139	5,862
98年1-5月	36,598	24,800	11,798	128,653	65,772	62,881
1月	8,388	4,664	3,724	23,319	12,133	11,186
2月	6,920	5,070	1,850	23,868	13,275	10,593
3月	7,383	5,094	2,289	28,615	14,032	14,583
4月	7,129	5,082	2,047	26,576	13,574	13,002
5月	6,778	4,890	1,888	26,275	12,758	13,517

## 表 7 兩岸郵政匯兌

單位：筆、美元

年月別	兩岸郵政匯兌		臺灣匯往大陸		大陸匯往臺灣	
	筆數	金額	筆數	金額	筆數	金額
98年2-5月	8,889	23,759,332	7,465	16,960,772	1,424	6,798,560
結構比%	100.0	100.0	84.0	71.4	16.0	28.6
2月(26日-28日)	1,499	3,378,126	1,482	3,297,571	17	80,555
3月	2,751	7,465,048	2,173	4,726,521	578	2,738,527
4月	2,501	6,899,286	2,017	4,520,234	484	2,379,052
5月	2,138	6,016,872	1,793	4,416,446	345	1,600,426

的重要命脈，我國交通建設及運輸服務日益精進，陸海空運及郵政服務均掌握時間換取空間理念，全力推動高效能物流作業，以奠定勝利契機。臺灣四面環海，位居東亞交通樞紐，有極佳條件發展跨國海空運輸，政府更不遺餘力爭取國際海空運航線，為經濟注入新活力。

在兩岸政治對立氣氛和緩下，兩岸三通已展現各項初期成果，就海運而言，97年12月15日起兩岸直航後，自對岸進口貨量已明顯成長，累計本(98)年1至4月占進口百分比，已由歷年個位數大幅上升至1

成8，出口至對岸部分則提升至2成8；空運方面，98年1至5月我國空運進出口總貨量累計25萬5,751公噸，其中兩岸進出口貨物量3萬3,274公噸，顯示兩岸直航之重要性及潛在利基；郵政往來部分，97年12月15日開辦之兩岸包裹至98年5月累計4萬800件；快捷郵件累計至98年5月計14萬3,654件，另98年2月26日起兩岸正式啟動郵政通匯，至5月底臺灣匯往大陸金額計1,696萬美元，大陸匯往臺灣金額計680萬美元。

展望未來，兩岸海運直航不僅可以大幅減少貨物運送時

間及成本，更促使臺商以臺灣作為營運總部及全球運籌中心，降低外資企業兩岸佈局經營成本，以發揮我國作為「亞洲門戶」的優勢。空運直航在兩岸定期航班實施後，兩岸各航線納入我全球航空網路中，同時與國際航線接軌，從而提升我國航空業競爭力，厚植航空舞臺的附加價值。兩岸郵件藉由海空運直航遞送，省時、省錢更大幅提升郵件安全性；郵政直接匯兌，更可簡化作業流程，提高匯兌時效及節省相關費用支出，落實郵政服務便民之目標。❖