

政府機關（構）人員從事兩岸交流活動報告  
（類別：出席會議）

兩岸海運蘇州論壇  
一天、讚、微、遠

服務機關：交通部

姓名職稱：葉匡時政務次長

祁文中司長

賴威伸科長

鄭聯芳科員

派赴地區：大陸地區

會議期間：100年12月16日至12月19日

報告日期：101年2月29日

目	次
壹、摘要 .....	1
貳、本文 .....	4
一、兩岸海運論壇辦理目的 .....	4
二、海運協議簡介 .....	4
三、海運論壇辦理過程 .....	5
3.1 事前協調聯繫過程 .....	6
3.2 開幕式 .....	8
3.3 論壇－議題一 .....	19
3.4 論壇－議題二 .....	44
3.5 論壇－議題三 .....	67
3.6 閉幕式與相關活動 .....	86
四、心得及建議 .....	87
參、附件 .....	90
肆、附錄 .....	117

## 壹、摘要

民國 97 年 11 月 4 日我財團法人海峽交流基金會與大陸海協會雙方簽署「海峽兩岸海運協議」，正式實現海峽兩岸海運直航政策，便捷兩岸貨物運送，奠定兩岸經貿交流堅實基礎。依據兩岸兩會所簽署「海峽兩岸海運協議」相關規定，有關「海峽兩岸海運協議」相關事宜後續連繫等相關事宜，係由我「臺灣海峽兩岸航運協會」與大陸方的「海峽兩岸航運交流協會」(以下簡稱小兩會)共同辦理，交通部為深化兩岸海運界的交流與合作，透過小兩會聯繫機制，規劃於本年在大陸蘇州舉辦兩岸海運論壇。本年論壇輪由陸方主辦，其主要由江蘇省交通運輸廳與蘇州市人民政府負責場地安排與相關事務規劃，活動參與對象包括兩岸海運相關產、官、學(研)等代表。

## 貳、本文

### 一、兩岸海運論壇辦理目的

民國 97 年 11 月 4 日我財團法人海峽交流基金會與大陸海協會雙方簽署「海峽兩岸海運協議」，正式實現海峽兩岸海運直航政策，提供兩岸貨物流通便捷，奠定兩岸經貿交流堅實基礎。

依據兩岸兩會所簽署「海峽兩岸海運協議」相關規定，有關「海峽兩岸海運協議」相關事宜後續連繫等相關事宜，係由我「臺灣海峽兩岸航運協會」與大陸方的「海峽兩岸航運交流協會」(以下簡稱小兩會)共同辦理，交通部為深化兩岸海運界的交流與合作，透過小兩會聯繫機制，規劃於本年在大陸的蘇州辦理兩岸海運論壇。

本次論壇係由兩岸小兩會所共同辦理之交流活動，活動主要目的係定位為兩岸海運交流與聯繫。本年輪由陸方主辦，其承辦本次活動主要由江蘇省交通運輸廳與蘇州市人民政府負責場地安排與相關事務規劃，活動參與對象主要包括兩岸航政主管部門、我方大陸事務主管部門、海上搜救主管部門及相關港口、航運、船代、海事、船檢、海事院校、公(工)會、協會等代表。

### 二、海運協議簡介

民國 97 年 11 月 4 日我財團法人海峽交流基金會與大陸海協會雙方簽署「海峽兩岸海運協議」與「海峽兩岸空運協議」，正式啟動與實現海峽兩岸海、空運直航政策，確實提升兩岸人民往返便利性與便捷兩岸貨物流通，並奠定兩岸經貿交流堅實基礎。

海峽兩岸海運協議共有十四條與一項附件，其前言略以：「為實

現海峽兩岸海上客貨直接運輸，促進經貿交流，便利人民往來，財團法人海峽交流基金會與海峽兩岸關係協會就兩岸海運直航事宜，經平等協商，達成協議如下」，其中，協議各條文名稱分別為「經營資格」、「直航港口」、「船舶識別」、「港口服務」、「運力安排」、「稅收互免」、「海難救助」、「輔助事項」、「互設機構」、「聯繫主體」、「協議履行及變更」、「爭議解決」、「未盡事宜」、與「簽署生效」等 14 個條文、至於其附件則名為「海峽兩岸直航船舶、港口安排」。

### 三、海運論壇辦理過程

#### 3.1 事前協調聯繫過程

本次論壇主要係由小兩會共同辦理之活動，由於兩岸航政主管部門各有其立場與看法，加上我方出席與會成員，來自各產、官、學等不同單位，因此，活動籌辦過程中，必須投入許多溝通、協調與確認的時間，始能順利達成任務，因此整個論壇辦理過程，必須隨時與對方保持密切協調與連繫溝通，克服所有突發的可能狀況，始能讓整個活動圓滿落幕。

本次在活動正式開始前，持續由小兩會透過聯繫機制密切聯繫，交換活動細節規劃與交換意見，經過多次往返程序，並循各自行政程序確認後，過程繁瑣但終究完成任務，全賴臺航會相秘書長及相關工作人員的全力協助，每日定時以及不定時地利用電子郵件與電話等聯絡方式，與海航會秘書長與工作人員保持密切聯繫，持續交換活動規劃細節與想法，反覆說明交換雙方工作進度與商談後續細節等事宜，始能逐一逐項完成活動準備過程的每一個細節工作項目，整體而言，

活動舉辦過程平順，並可彰顯兩岸主管部門的共同努力與合作效果，符合兩岸辦理交流活動凝聚共識的原始目的。

### 3.2 活動過程

本次論壇係以「商合作」、「促發展」、「防污染」、「保平安」作為主題，主辦單位邀請兩岸雙方共約 200 位航港人士共同與會，本次論壇三大主要議題包括：回顧直航成效兩岸共謀發展、加強港航合作兩岸共克時艱、加強聯合搜救打造平安海峽等議題。

大陸方面於 12 月 16 日晚間假蘇州金雞湖凱賓斯基酒店安排由陸方省、市代表與兩岸重要貴賓會面，隨後舉行歡迎晚宴。

12 月 17 日(第二天)論壇開幕式之前，我方與陸方小兩會代表進行簡短會晤，論壇於 09:00 開幕。首先由海航會理事長宋德星先生致開幕詞並介紹與會貴賓，依序由蘇州市人民政府代表、江蘇省人民政府代表、海航會名譽理事長徐祖遠先生與葉政務次長匡時致詞。同日上午並舉行太倉港與基隆港、臺中港簽訂合作協議儀式。

論壇議題一「回顧直航成效兩岸共謀發展」，主持人為陸方海航會理事長宋德星先生以及我方航政司祁司長文中，雙方各由 4 位航港代表參加與談，大陸方由上海海事大學校長於世成先生、中外運長航集團副總裁陶素雲女士、寧波港股份有限公司副總裁向堅剛先以及福建華榮海運集團有限公司班輪運輸部經理林維雲先生。

我方則由陽明海運公司副總經理暨策略長余華明先生、萬海航運公司董事副總經理陳慧娟女士、臺灣海洋大學副校長張志清先生以及船聯會秘書長許洪烈先生報告。

下午進行議題二—「加強港航合作兩岸共克時艱」，主持人為陸方海航會榮譽理事長胡漢湘先生以及我方的臺航會董事長盧峯海先生，大陸方由中遠集團孫家康副總經理、廈門港務集團總經理陳鼎瑜先生、船東協會常務副會長張守國先生以及山東海豐國際集團執行總裁楊現祥先生。我方則由長榮集團副總裁謝志堅先生、高雄港務局局長蕭丁訓先生、臺中港務局局長李泰興先生以及船代會秘書長王國傑先生報告。

下午 15 時 50 分進行議題三—「加強聯合搜救打造平安海峽」，主持人為海航會常務副理事長李鳳岐先生以及我方的基隆港務局局長陳福男先生，大陸方面由福建海事局局長陸鼎良先生、航海學會救撈專業委員會主任委員宋家慧先生、航海學會船舶防污染專業委員會副主任委員兼秘書長喬冰女士以及引航協會會長陳正華先生擔任與談人。我方則由海巡署林志宏科長、花蓮港務局局長黎瑞德先生、中華搜救協會理事長洪清潭先生以及引水協會理事長姚忠義先生報告。

活動第三天，主辦單位安排前往蘇州之蘇州博物館、拙政園以及木犢博物館等處進行參訪。與會人員對其頗具古意的參訪景點留下深刻的印象。

### 3.2 開幕式

12 月 17 日(第二天)論壇開幕式之前，由小兩會代表進行簡短會晤，緊接著論壇正式於上午 9 時開幕。首先由海航會理事長宋德星先生致開幕詞並介紹與會貴賓，依序由蘇州市人民政府代表、江蘇省人民政府代表、海航會名譽理事長徐祖遠先生與葉政務次長匡時致詞。

同日上午並舉行太倉港與基隆港、臺中港簽訂合作協議儀式。

### 3.2.1 蘇州與江蘇省的致詞

依據事前的安排，首先由大陸蘇州市徐惠民副市長致辭。徐惠民首先代表地主對於臺灣海峽兩岸航運協會與大陸的海峽兩岸航運交流協會共同主辦兩岸海運論壇表示熱烈歡迎。

他表示：蘇州位於江蘇省南部，東臨上海，南接浙江，西抱太湖，北依長江，是長江三角重要的中心城市之一。優越地理位置提供蘇州外向型經濟發展的卓越平台，支撐蘇州經濟長期發展。2010年，蘇州完成進出口總額 2741 億美元(其中，進口額 1209.7 億美元，出口額 1531.1 億美元)，占江蘇省比重為 58.8%，占大陸比重為 9.2%，在大陸主要大中城市中排名第 4 位。在蘇州發展外向型經濟中，對臺貿易是極其重要的一環。截至 2010 年底，蘇州利用臺資 608 億美元，實際到位臺資 213 億美元，蘇州目前共有包括臺塑等 9 千家臺資企業進駐，對雙方形成優勢互補與共榮的關係。

徐惠民表示蘇州作為沿海主要港口、對外開放一類口岸，蘇州港擁有優良的港口岸線資源，具備發展海運的天然優勢。目前蘇州建有碼頭泊位 218 個，其中萬噸級以上碼頭 109 個，設計年通過能力超過 2.45 億噸，貨櫃輸送量 556 萬 TEU。近年來，蘇州港與臺灣港方聯繫不斷加強，預計今年全港完成貨物輸送量 3.8 億噸，完成貨櫃輸送量 460 萬 TEU，完成外貿貨物輸送量 9600 萬噸。由於在《海峽兩岸海運協議》，蘇州的太倉、張家港與常熟等港口均納為首批兩岸直航港口內。去年 9 月，蘇州太倉港與臺灣高雄港締結友好合作港關係，



本次論壇期間，蘇州與基隆港與臺中港並將分別簽署合作意向書，雙邊在海運提升效率與經貿合作的新階段。

徐惠民表示：在這金融危機之際雙方應該共克時艱，目前在雙方共同努力下，兩岸經濟貿易交流合作呈現繁榮發展的榮景。展望「十二五」，蘇州將「率先實現基本現代化」，預計未來發展空間仍大。蘇州將以此次會議為契機，積極推動雙方海運合作交流，全面帶動臺蘇經貿往來。最後，他預祝兩岸海運論壇圓滿成功。

接著由大陸江蘇省人民政府史和平省長上台致詞。史和平代表江蘇省歡迎兩岸海運業者到來，他表示：江蘇位與大陸東部沿海，地處長江三角洲，目前擁有 13 個省轄市、105 社區，常駐人口 7800 萬，省內各項科學教育機構眾多，區域內經濟繁榮，目前江蘇省的經濟成長率，已經連續第十八年保持兩位成長。

史和平表示：在 2010 江蘇省的人均生產總值 7700 美元，保持良好發展，預計地區生產總值超過 4.8 萬億元，人均 GDP 超過 9500 美元。他並表示：省內目前共吸引 360 家國外企業投資，2010 年進出口的貿易總值計約 4658 億美元，實際利用外資 280 億美元，江蘇與臺經貿往來密切：他指出臺灣目前是江蘇的第六大貿易與第三大進口來源地，引進臺資占大陸總臺資的三分之一，連續多年均居大陸首位，2010 年實際利用 15.2 億美元並占 5.3%。

史和平表示：江蘇省內臺資企業密佈，推動開放性經濟建設與發展，江蘇省橫跨長江面對東海，全省共有 1080km 海岸線，高度重視水運與資金投入，並且加強港埠相關建設，拓展港口之發展空間與腹

地，目前在沿江、沿海等處所共建設有 3900 泊位，裝卸量超過億噸的港口共有七個，位居大陸各省區第一名。最後他並表示：期盼兩岸在現有直航基礎上，可以藉由兩岸小兩會進而加大雙方海運合作，具體推動兩岸海上合作，彰顯直航效益。

### 3.2.2 海航會名譽理事長徐祖遠的講話

依據事前安排，接著輪由大陸海航會名譽理事長徐祖遠先生講話。

徐祖遠表示：推動兩岸海運直航的相關工作，宛若千年姑蘇古城的名產絲綢一般，需要兩岸主管部門與航商合作透過堅實的信任基礎方能繼續推動。他指出：在今年由旺報與新浪網等機構，所主辦的「2011 海峽兩岸年度漢字評選」，由兩岸名人共同推薦出 42 個可以代表年度的漢字，經過近 1 個月的網路評選，最後選出「微」字當選 2011 年度海峽兩岸代表漢字<sup>1</sup>，這個「微」字，正如臺航會的盧董事長曾經說過的話：「偉大的航路，是海員一槳槳划出來」，需要微小的人事物來實現，同樣的，在海峽兩岸關係方面，一些微小的障礙，可能會影響兩岸協商步伐的緩慢，但幸好兩岸的同胞的心會越貼越近，讓我們社會不斷進步。事實上，我們絕大多數人都見證到這個微小但卻偉大的進步，直航三年來，成為攜手并肩的三年，成為滿懷信心的卓越三年。

徐祖遠表示：同樣的 2011 年年度代表臺灣的漢字經過網路票選

---

<sup>1</sup>微：由《廈門商報》社長黃毓斌所提出的「微」字獲得 40 萬 7405 票，成為 2011 年度的兩岸漢字。

的字，是一個「讚」字<sup>2</sup>，這個「讚」字，其實也可以應用於描述兩岸直航三年的成果，當真就是一個字「讚」。直航三年，兩岸航運迄今，減少二氧化碳排放近 90 萬噸，兩岸航商因此降低運輸成本 4 億多美元，嚴格海事管理，方便人員與物資的往來，帶來的好處，兩岸航運界的表現真是可以用一個「讚」字來形容。

徐祖遠表示：在全球貨櫃運輸市場年均成長率不到 7% 的情況下，兩岸間貨櫃運輸總量年均成長率超過了 13%，中轉量年均增幅超過了 13%。兩岸間海上旅客運輸 3 年總運量超過了 450 萬人次<sup>3</sup>，年均增幅近 20%。用「讚」來描述恰到好處。

徐祖遠仿效年度漢字評選模式，他利用「天」字來代表今年的兩岸海運發展。他利用中文文字學「六書」來觀察這個會意字，他認為「天」字是相當早發展出來的文字，該字可以拆成一個「二」和一個「人」所組合而成，他認為「二」字可以代表臺灣海峽兩岸的地區、而「人」字可以代表兩岸同文同種的民族，貫穿海峽的區隔溝通海峽兩岸，人在天地下挑扁擔，宛若當年的「92 共識」，肩負起復興中華文化的重責大任，航運關乎兩岸民生，也關乎世界民生，因此兩岸間的海運牽涉到兩岸間經貿往來，也關係到雙方的經濟民生。

徐祖遠還表示：他認為「天」字還可以對應到兩岸世界形勢，他指出航運界目前所面臨的嚴冬，恰好符合「天有不測風雲」的諺語，他說道此地蘇州雖然很冷，但是比起國際航運市場所面對的寒冬其實

---

<sup>2</sup>讚：該字係由王文華與郝龍斌等人所推薦，其中，王文華等人認為近來讓年輕人為之瘋狂的臉書(Face book)，改變年輕人的表達方式，用一個「讚」來表示各種難以言喻的想法；至於郝市長則是對於長久以來默默為台北市民付出的義工與朋友們喊聲讚。

<sup>3</sup>此處的數據，係將兩岸直航客運量加上兩岸小三通客運量所得出的總合。

更冷；他表示在 1999 年亞洲發生金融危機時，大家對於航運界的低谷，多半抱持著悲觀情緒，在員工心目中無不抱持著繼續虧本營運的心情與想法。徐祖遠表示，在當時他曾寫一篇名為：善待航運市場的低谷的文章，主張市場好的壞都是機遇，不須悲觀面對，端看我們如何觀察與面對。

徐祖遠指出，《易經》中對於「乾」卦的篆辭是「『天』行健，君子以自強不息」以及「乾、元亨利貞」，他對當前航運市場的情況，提出下列三個建議。

徐祖遠建議：兩岸此時應該「共體時艱」或「共克時艱」，透過兩岸航運界加強合作研擬對策，克服當前海運市場面臨之困難。由於目前世界經濟復甦緩慢，加上船舶運力增加速度快，使得船貨間的供需發生矛盾而不平衡，短期間不可能有迅速改善的現象，兩岸航運業需要發揮各自的優勢合理的利用兩岸的契機，立足於現代物流的技術與基礎上，增強抵抗經濟的衰退，降低營運的風險，兩岸航線管理與經營，加強運力調控，加強船舶營運人的監管，使得經營航線公司的投入成本可以獲得回收，使旅客與貨主有所保障，在此本人希望兩岸的船東協會<sup>4</sup>與剛剛成立的臺灣港口協會與大陸的港口協會多多發揮作用，要注意航業發展的狀況企業發展的困難的狀況，必要的訊息投入與必要的協調，加強與航運業主管機關的聯繫。

徐祖遠接著建議：兩岸應該共謀發展，落實協議推進兩岸海運轉型升級，葉名譽理事長曾說海運協議是所有協議裡面是最有效能的，

---

<sup>4</sup>查我方並無船東協會等機構，類似團體稱為中華民國輪船商業同業公會全國聯合會，簡稱全國船聯會。

高效率的便捷安全的航線，今後會有更大的發展前景，希望大家抓住海上直航的有利條件，通過優化貨櫃班輪運輸航線，發展郵輪運輸等，將兩岸的海運業做大與做強。

徐祖遠接著建議：兩岸航運界可以共襄盛舉，增加舉辦雙方共同參與之交流活動，除透過現有交流平台與活動外，更可以考慮構築兩岸交流的新平台。例如：應繼續考慮由兩岸聯合舉辦海上聯合搜救演練，以及做好後續相關的對應與相關銜接措施，例如：船舶油污清理演練等措施等。

徐祖遠最後並表示：「再過十四天我們就將要進入嶄新的 2012 年，這是接續千禧年之後另外一個更具話題性的 2012 年，儘管如此我們仍然相信，2012 絕對不是世界的盡頭，也絕對不是兩岸航運的末日，相信兩岸繼續加油，兩岸航運業一定可以走出經濟的嚴冬。

### 3.2.3 本部政務次長葉匡時致詞

開幕式的最後，是由本部政務次長(臺航會名譽理事長)葉匡時最後上台致詞，次長首先表示，蘇州是一個歷史名城，不僅人文薈萃且風光明媚，擁有許多文化資產與古蹟的好地方，他利用剛剛徐名譽理事長講了三個字「天」、「讚」、「微」說明兩岸海運的前景與發展，以下我也呼應徐徐名譽理事長的用語，他利用了徐名譽理事長名字裡面的「遠」字，表達對兩岸海運的未來發展與期許，期望兩岸海運發展可長遠與長久地繼續發展。

葉次長表示：蘇州是許多臺商聚集的地方，根據了解，在整個大蘇州地區應該有一萬多個臺商在此投資，所以臺商對於江蘇與蘇州的

經濟發展應該是相當有貢獻的，在此也特別向代表臺商感謝江蘇省政府、蘇州市政府、臺辦、經濟局對臺商的協助，希望未來大家可以繼續合作，共創雙贏。

葉次長表示：2008 年臺灣政權輪替，新政府積極推動開放大陸政策，由海基會與海協會於 2008 年 11 月 4 日共同完成簽署「海峽兩岸海運協議」與「海峽兩岸空運協議」，正式啟動與實現海峽兩岸海、空運直航政策，不僅提升兩岸人民往返的便利性與兩岸貨物的便捷化，並奠定兩岸經貿交流的堅實基礎，成為兩岸後續各項協議簽署的堅實與互信基礎。以海運協議推動成果來看，自 2008 年 12 月 15 日起至今(2011)年 12 月 15 日止，兩岸直航的船舶進出臺灣地區港口已經達 4 萬 4 千 628 艘次，載客人數超過 26 萬人次，貨物總裝卸量達 2 億 4,280 萬計費噸，貨櫃總裝卸量超過 528 萬 TEU，我們若是把這 3 年裝卸的貨櫃全部疊起來，以 8½呎高度換算，相當於 4,492 萬英呎(相當 13,692 萬公里)，換句話說，已經可以堆到大氣層的最上層，接近外太空了，相當地符合我剛剛說的「遠」字意涵，希望我們兩岸海運還能夠繼續地「遠」下去。

次長指出：本次「兩岸海運論壇」的三大主題，包括：回顧直航成效兩岸共謀發展、加強港航合作兩岸共克時艱、加強聯合搜救打造平安海峽等議題，他提出五項建議：首先是回應今早徐名譽理事長提到兩岸航線可以針對兩岸海運市場，進行調查研究發掘真正的市場現況，來制定一些海運規則，在企業團體裡最重要的便是賺規則的錢，透過完整的調研工作，才有發言權力，期望未來兩岸可以就運力與航

線與整體資源從事調查研究，目前兩岸均刻正在積極發展自由貿易港區(FTZ)與保稅園區，透過港口的發展帶動周邊地區的經濟發展，因此若能夠落實這些目的性的調查研究，並且包括到經濟活動的調查研究，在未來制定相關規則會有一定的助益與根據。

次長指出：目前兩岸並無郵輪(Cruises)業者，主要郵輪市場多由歐美業者所經營，因此在現今兩岸均缺乏該類船舶的現況下，加上兩岸的港口刻正積極推動郵輪母港的條件，積極吸引國際品牌郵輪業者耕耘兩岸旅遊與客運產業，賺歐美業者與遊客的觀光財，或許是一個不錯的選擇。次長表示：兩岸海運的交流，包括每年輪流由雙方主辦的海運論壇，目前已成為一項不成文的傳統，期望兩岸海運界的交流未來可以更為深化，包括兩岸海事人員的培育，可以互相學習與分享雙方對於人員訓練的模式與經驗。這樣對於海運業的經營與人力素質與質量的提升，應該都有正面的提升效果。

次長提出第四個建議，他表示：目前國際趨勢對於節能環保與防污染，對於航商的經營成本勢必會增加，可是這是一個不可避免的趨勢，也是我們的義務，因此兩岸海運界對於這樣的環保與防污染等課題，如何合作訂定產業未來的主要發展方向與相關規則，應該是可以思考。

次長表示：贊同徐名譽理事長的建議，繼續深化兩岸海上救援與聯合搜救的演練與演習，未來兩岸如何繼續深化雙方的交流與合作，仍然是一個重要課題。他指出：目前我方正積極推動航港體制改革，採「政企分離」模式，預計於明(2012)年3月完成四個港務局的改組

工作，成立「臺灣港務公司」及「航港局」，並利用港群概念，採取「對內分工合作、對外整合競爭」的作法，未來企業經營公司將會更具有彈性，由於大陸在這方面有相當多的經驗可供我們參考，亦希望日後兩岸港口加強合作，共同創造區域經濟繁榮與深化交流，正面迎接國際海運市場的快速變革與挑戰。

最後次長表示：徐名譽理事長提到外面天氣很冷，但是如此寒冷的天氣，比起國際航運市場所面對的寒冬，仍然稍有遜色，2009 年年底第一次跟徐名譽理事長見面時，徐名譽理事長曾經表示航運界面臨寒冬艱辛挑戰時兩岸要「抱團取暖」，此處本人呼籲兩岸不能只是「抱團取暖」而停滯不前，更應該攜手勇往向前，兩岸海運界共同努力正面迎接未來的挑戰。



### 3.3 論壇－議題一

論壇議題一的主題為「回顧直航成效兩岸共謀發展」，主持人為我航政司祁司長文中與大陸海航會理事長宋德星先生共同主持，雙方各由 4 位航港代表參加與談。

大陸方與談人係由上海海事大學校長於世成先生、中外運長航集團副總裁陶素雲女士、寧波港股份有限公司副總裁向堅剛先以及福建華榮海運集團有限公司班輪運輸部經理林維雲先生等四人分別進行報告。

我方則由陽明海運公司副總經理暨策略長余華明先生、萬海航運公司董事副總經理陳慧娟女士、臺灣海洋大學副校長張志清先生以及船聯會秘書長許洪烈先生等四人針對議題進行報告。

#### 3.3.1 大陸與談人發言摘要

依照大會議程的安排大陸第一位與談人--上海海事大學校長於世成先生。上台進行報告。其以「直航三載成效顯未來發展更可期」為子題進行發表。

於世成表示：自從兩岸於 2008 年 11 月 4 日正式簽署《海峽兩岸空運協議》、《海峽兩岸海運協議》與《海峽兩岸郵政協議》正式宣告實現「大三通」<sup>5</sup>以來，在兩岸交通主管部門等努力下，兩岸客貨運輸成效顯著、經貿往來迅速、使兩岸關係進入新的發展階段。

於世成表示：2009 年 5 月 16 日，大陸交通主管部門推出進一步

---

<sup>5</sup>大三通：本項政策主要源自於大陸於 1979 年元旦在全國人大常委會提出之統戰策略，其主張兩岸應進行「通商、通郵、通航」所謂三通政策。後有別於所謂小三通，另稱大三通。

促進海峽兩岸海上直航的 9 項措施<sup>6</sup>，就直航港口、運力調控、砂石運輸、互免稅收、互設機構、兩岸船舶登記、非商用運輸船舶、《海峽兩岸海運協議》聯繫實施機制、海上安全等明確規定，並於 2009 年 12 月 28 日宣佈 3 項政策措施，涉及兩岸間空櫃調運、貨櫃直航運輸、海上客運等方面的業務，旨在促進兩岸貨櫃運輸和旅客運輸直航的發展<sup>7</sup>。此外，2011 年 7 月 5 日，大陸交通主管部門又公告增加直航港口並對兩岸間不定期海上貨物運輸等採取新的措施發布新的措施<sup>8</sup>。

於世成引用大陸有關部門數據表示：截止 2010 年底，海上運送兩岸貿易貨物和中轉貨物共計 6130 萬噸。大陸共開放 57 個港口（港區）與臺灣 14 個港口開放兩岸直航運送業務。兩岸共 94 家船公司投入約 210 艘船舶從事兩岸海上直航運輸。其中，有 38 艘貨櫃船從事兩岸間貨櫃運輸，開闢直航貨櫃班輪航線 24 條，運送貨櫃貨物 163 萬 TEU。

此外，他並表示，2010 年從福建沿海至金門、馬祖、澎湖以及從廈門、台州至臺灣本島經海上運送的兩岸旅客為 150 萬人次<sup>9</sup>。據有關旅遊部門統計，自臺灣遊 2008 年起對大陸居民開放至 2011 年 10 月，大陸居民赴台旅遊總人數累計達到 282 萬人次，其中 2010

<sup>6</sup> 2009 年 6 月 19 日大陸交通運輸部發布 2009 年第 21 號公告，公告名為「關於促進兩岸海上直航政策措施的公告」。資料來源：[http://www.mot.gov.cn/zizhan/siju/shuiyunsu/hangyunguanli/haixiatonghang/guanliwenjian/200906/t20090619\\_592493.html](http://www.mot.gov.cn/zizhan/siju/shuiyunsu/hangyunguanli/haixiatonghang/guanliwenjian/200906/t20090619_592493.html)。

<sup>7</sup> 2009 年 12 月 29 日大陸交通運輸部發布 2009 年第 54 號公告，公告名為「關於公佈進一步促進海峽兩岸海上直航政策措施的公告」。資料來源：[http://www.mot.gov.cn/zizhan/siju/shuiyunsu/hangyunguanli/haixiatonghang/guanliwenjian/200912/t20091229\\_647341.html](http://www.mot.gov.cn/zizhan/siju/shuiyunsu/hangyunguanli/haixiatonghang/guanliwenjian/200912/t20091229_647341.html)。

<sup>8</sup> 2011 年 7 月 6 日大陸交通運輸部發布 2011 年第 37 號公告，公告名為「關於公佈進一步促進海峽兩岸海上直航政策措施的公告」。資料來源：[http://www.moc.gov.cn/zizhan/siju/shuiyunsu/hangyunguanli/haixiatonghang/guanliwenjian/201107/t20110706\\_978292.html](http://www.moc.gov.cn/zizhan/siju/shuiyunsu/hangyunguanli/haixiatonghang/guanliwenjian/201107/t20110706_978292.html)。

<sup>9</sup> 本數據係大陸將直航與小三通兩項數據加總而獲得，並非兩岸海運直航旅客統計數據。

年達到 122 萬人次。

於世成表示：2010 年 6 月 18 日，廈門成立海峽航運服務中心，同年 10 月 24 日，中遠集團在臺灣設立代表處<sup>10</sup>。2011 年 10 月 3 日，海豐集團在臺設立分公司<sup>11</sup>，兩岸海運界互動出現新的模式。

於世成表示：2011 年 1 月 1 日起《海峽兩岸經濟合作架構協議》(ECFA)<sup>12</sup>全面實施，並啟動其他相關協議的協商，兩岸經濟合作正式進入「ECFA 時代」。他引用大陸商務部門統計，2011 年 1-9 月份，大陸與臺灣貿易額為 1209.0 億美元，與去年同期相比上升 12.5%。其中，大陸對臺灣出口為 267.6 億美元，與去年同期相比上升 26.1%；自臺灣進口為 941.4 億美元，與去年同期相比上升 9.2%。

於世成建議：金融危機爆發後，以歐美經濟為代表的發達國家經濟增長低迷，而以大陸為代表的新興經濟體雖然繼續保持高速成長，但對於世界經濟發展前景並不樂觀的背景下，世界航運市場運力供給與需求嚴重失衡，市場運價持續低迷，加上油價上漲墊高企業經營成本等因素，兩岸港航企業均會面臨相當的經營壓力。他建議兩岸航商應深入交流擴張深度與廣度。雙方對於船隊運作、碼頭投資、倉儲物流、節能環保等方面進行合作，提升彼此競爭力。同時兩岸航商可以考慮共同合資成立船公司，開展兩岸運輸業務。

於世成主張加強港口資源整合，他認為兩岸港口可以針對船舶大型化的趨勢以及國際對於節能減碳等議題加強技術交流，促進港口永

<sup>10</sup>該辦事處在臺灣地區登記名稱為「大陸商中國遠洋運輸集團有限公司」(統一編號 28997688)。

<sup>11</sup>該分公司在臺灣地區登記名稱為「大陸商山東海豐航運有限公司」(統一編號 53006616)。

<sup>12</sup>兩岸兩會於 2010 年 6 月 29 日於重慶第五次江陳會談期間，正式簽署「兩岸經濟合作架構協議」。(Economic Cooperation Framework Agreement, ECFA)，該協議大陸地區均稱呼為「海峽兩岸經濟合作框架協議」。

續發展。並且評估建立資訊中心整合港口資源，同時他並主張：兩岸可就航運相關服務業進行交流與合作，評估就航運保險、海事仲裁及海事資訊等合作之可能性。

於世成表示：兩岸可以加強學術交流，針對兩岸大學與研究機構間的交流與溝通，深化兩岸學術交流與溝通。他並主張雙方可加強人才交流與培養。例如隨著「雪龍」號<sup>13</sup>與「育鯤」輪<sup>14</sup>先後曾經來臺進行交流參訪，認為兩岸可以就高級船員與海事仲裁等海運人才等方面進行合作，共同推進兩岸航運人才培養模式。

他並呼籲兩岸大學或研究機構可以考慮共同成立「海峽兩岸航運研發交流中心」。由兩岸專家學者就航運市場、全球環境保護、等方面展開研究與學術交流。

大陸第 2 位與談人--中外運長航集團副總裁陶素雲女士上台進行報告。其主要以「回顧直航成效，兩岸共謀發展」為子題發表。

陶素雲表示：兩岸海運直航以來，中外運長航集團積極參與直航，他表示：中外運集團兩岸貨物承運量受益於直航以來兩岸經貿快速發展，集團兩岸貨櫃承運量成長相當地快。在 2009 年受到金融危機影響，全球海運貨量大幅下降的情況下，該集團兩岸貨櫃承運量仍較 2008 年成長近 20%，2010 年又比 2009 年成長近 9%，創歷史新高。2010 年在航運市場持續低迷的情況下，依然保持小幅成長的態勢。

陶素雲表示：集團貨櫃班輪由直航前的 2 條航線增加到 4 條，貨

---

<sup>13</sup>「雪龍」號：該船為大陸一艘科學研究船，該船建造於 1993 年，具有破冰功能的特殊船，總噸位 14,997 噸，船長 167 公尺，寬 22.6 公尺，最大航速 18 節。

<sup>14</sup>「育鯤」輪：該船為大連海事大學所屬的一艘教學實習船。

櫃航線涵蓋華北、華中、福建地區與臺灣三大主要商港，並持透過與其他船公司互換艙位合作方式增加其航線密度。此外，他並指出集團的油輪、化學品船，近三年累計承運量已高達 20 萬噸。

陶素雲表示：兩岸直航後，集團船公司航線截彎取直，不僅航線距離縮短，運輸時間減少外，也相對地節省航行時間和燃油成本，今年在全球航運市場不景氣的狀況下，集團受益於整體航線營運成本的降低和積載率提升，兩岸海運業務轉虧為盈獲得相當利益。

陶素雲表示自兩岸海運直航以來，兩岸企業交流與合作範圍日益廣泛，他以該集團貨櫃船為例說明，該集團目前與臺灣地區的 3 家航商有合作關係，合作航線並擴增為目前的 5 條航線，合作的區域並由兩岸航線，擴展到澳洲航線和東南亞航線。此外，他並說明中外運長航集團於 2011 年 7 月在臺北正式掛牌成立臺灣辦事處<sup>15</sup>。今年 9 月，集團旗下的中外運股份公司與臺灣的陽明海運公司簽署了全面戰略合作協議，雙方更在大陸沿海、沿長江支線、珠三角水運與冷鏈物流等方面也達成進一步合作共識。

陶素雲以集團所服務的一家臺灣石化企業為例說明，在兩岸海運直航後，該企業趁機調整產品物流的運輸流程，有效利用大陸口岸的保稅倉庫資源，將全程生產、運輸週期降至 9—10 天，供貨貿易量比直航前成長 9% 以上，有效提升了企業經濟效益。他並展望兩岸航運市場表示：《海峽兩岸經濟合作架構協議》(ECFA) 的實施，將進一步加強互利互惠的兩岸經貿關係，促進兩岸經濟共同繁榮與發展，並

---

<sup>15</sup>該分公司在臺灣地區登記名稱為「大陸商中國外運長航集團有限公司」(統一編號 53006600)。

逐步推動兩岸經濟交流正常化、制度化以及自由化，他主張根據《海峽兩岸海運協議》的「平等參與、有序競爭、根據市場需求，合理安排運力」的原則，兩岸主管部門仍要嚴控兩岸運力投放、完善兩岸市場監管措施等調控手段，確保兩岸海運市場經營秩序，希望兩岸主管部門繼續貫徹協議原則，創造公平競爭環境，避免惡性競爭的出現；此外，他並建議建立兩岸航港企業誠信管理制度，促進航港企業增強誠信自律與公平競爭，構建有序與健康的兩岸直航市場環境。

陶素雲建議：兩岸相關部門可以儘快制定兩岸直航船舶共同技術標準，進一步規範直航船舶資質，嚴格審查從事直航船舶，提高技術門檻，藉機鼓勵航商使使用安全性高以及節能環保之船舶投入兩岸航線，提兩岸航線之服務品質。

大陸第 3 位與談人--寧波港股份有限公司副總裁向堅剛，以「提升海上直航水準共謀兩岸經濟發展」為題進行報告。

向堅剛表示：2009 年 12 月 17 日，中遠「潮汕河」號駛離寧波一舟山港直航臺灣，正式開通寧波一舟山港兩岸直航航線，經過這三年的發展，目前包括中遠、中外運長航、海豐、長榮、萬海、陽明、東方海外等兩岸三地主要船公司，均已開通寧波一舟山港直航臺灣的航線，使得寧波一舟山港直航臺灣的貨櫃航線數目達到 11 條，每月平均航班達到 38 班；2010 年的貨櫃量達到 15 萬 TEU，與 2008 年相比，成長接近一倍，今(2011)年 1 至 10 月，已累計完成 13.4 萬 TEU，與去年同期相比增長 110.6%。此外，以化工原料為主的散裝貨運量更是成長快速。

向堅剛表示：當前，國際金融危機的陰霾仍未散去，世界經濟形勢發展仍存在相當不確定性，如何提升海上直航水準，共謀經濟發展對兩岸共同應對複雜多變的國際經濟形勢，顯得猶為重要和迫切，因此，不斷強化與深化兩岸間經濟的合作，他提出三點建議提升兩岸海上直航水準：

向堅剛表示：《海峽兩岸經濟合作架構協議》(ECFA)的簽署和實施，為兩岸經貿的發展注入新的活力，根據寧波海關統計，2011年1月1日《海峽兩岸經濟合作架構協議》(ECFA)實施以來，對臺貿易成長顯著，前三季對臺貿易額達到70.1億美元，與去年同期相比增長11%，其中，進口值為62.7億美元，成長10.4%，占貿易總額的89.4%；進口原產於臺灣的ECFA項下貨物59.68萬噸，貨值9.84億美元，進口量占同期大陸進口ECFA項下貨物總量的41.5%，居各大口岸首位。預估隨著《海峽兩岸經濟合作架構協議》的降稅安排，協議項下貨物的範圍與數量將會不斷增加，此時，將對兩岸海上直航產生新的需求，兩岸參與海上直航各方要能滿足協議項大量的貨物運輸要求，除了要能提供多樣化的運輸方案外、快速的通關效率，保障貨物貿易安全、經濟且便捷性的服務水準，方能為《海峽兩岸經濟合作架構協議》提供具體保障。

向堅剛表示：今年3月1日，大陸國務院批復《浙江海洋經濟發展展示範區規劃》積極支持浙江海洋經濟發展，預估浙江將繼續發揮寧波—舟山港的港口龍頭作用，構建大宗商品交易平台、海陸聯運網路、金融和資訊系統等港航物流服務體系，以建設大宗商品交易中心為目

標，加快建設舟山大宗商品交易服務平台和寧波生產資料交易服務平台。浙江海洋經濟發展戰略的實施，為進一步擴大兩岸海上直航，提升兩岸海上直航水準帶來新契機，為提升兩岸海上直航服務水準創造良好的條件和環境。

向堅剛表示：寧波—舟山港是大陸與臺灣距離最近的多功能現代化特大型深水港口，是大陸大型與特大型深水泊位最多的港口，上海國際航運中心的重要組成部分，已形成貨櫃、鐵礦砂、原油、煤炭、液體化工五大運輸服務體系。2010年，寧波—舟山港貨物輸送完成6.33億噸，位居沿海港口前茅；貨櫃量突破1300萬TEU，與去年同期相比成長24.8%，增幅位居大陸8大港口與全球30大港口之首，貨櫃量排名躍居大陸港口第3位，進入世界港口前6強。今年前三季，寧波—舟山港貨物量達到5.32億噸，與去年同期相比成長12%，貨櫃量達到1121萬TEU，與去年同期相比成長13.4%，目前在寧波港貨櫃航線總數達到239條。其中，遠洋幹線130條、近洋航線57條；每月平均航班接近1400班，最高月航班達到1464班。

向堅剛表示：在港口吞吐能力不斷提升的基礎上，寧波—舟山港致力於多功能、全方位的發展，不斷拓展港口的服務功能，並逐漸向包裝、加工、倉儲、配送、資訊服務等綜合物流功能延伸。寧波港股份公司近期將努力由碼頭營運商，轉型成現代碼頭與物流營運商，成為國際深水樞紐港與大陸現代港口物流中心。

向堅剛表示：寧波港將針對兩岸貿易與直航的需求，加強與船公司合作，提高兩岸直航航線的數量和航班，完善貨櫃冷藏箱等特色物



流鏈服務能力，滿足兩岸農產品、水產品、水果等鮮活產品貿易的物流需求。此外，在散雜貨部分，作為化工基地對化工原料需求量大，從臺灣進口貨物中的二甲苯、丙烯等化工原料占絕大多數，針對這種特點，寧波港股份在努力提高化工品接卸能力的同時，最近還與貨主、船公司合作，嘗試開展兩岸液化品的定期運送服務提升其服務水準。

大陸第 4 位與談人—福建華榮海運集團有限公司班輪運輸部經理林維雲接著報告。

林維雲表示：兩岸海上直通航後，航線截彎取直，使得船舶往來兩岸不必繞行日本石垣或香港等第三地，節省航行時間、燃料成本及第三地港口簽證費用。根據船型及航線的不同，經初步測算大約可節省營運成本 15—40%，尤其是「福建—臺灣」航線，每航次營運成本節省甚至可高達 40% 以上，以「廈門—基隆—臺中—高雄—廈門」航線為例，如果依據 600TEU 的船型換算，直航前需繞經石垣和香港，距離約 1420 浬，海上航行時間約需 4.7 天，消耗的燃料約 60 噸，營運一個往返航次共計 7 天；反觀，直航後的距離約為 660 浬，海上航行時間僅需 2 天左右，消耗燃料約 25.5 噸，營運一個往返航次僅需 3.5 天左右。由上述資料，我們會發現：每一個航次節省 34.5 噸的燃油，若是以每噸燃油約美元 750 元換算，共節省美元 25,875 元、節省繞航港口簽證費成本美元 1,500 元、節省 3.5 天的航行時間，若是以船舶租金換算，初估可節省美元約 17,500 元，僅這三項費用合計，平均每航次可節省美元 44,875 元的成本，此節省的費用約為直航前每航次營運成本的 45% 左右。初步估計全年下來，兩岸直航

的船舶至少已節省上億美元的營運成本費用。

林維雲表示：兩岸直航後，運輸效率也相對地提高，直航前船舶從收貨裝船到卸船交貨需要 4-5 天左右的时间，直航後，由於運距大為縮短，特別是福建—臺灣航線，從收貨裝船到卸船交貨僅需要 2 天的時間，不僅加快船舶周轉效率，同時也加快貨物的物流時間效率。

林維雲表示：2008 年世界金融危機爆發後，對外貿易帶來了巨大影響，全球的貿易貨量急劇下滑，恰好是兩岸直航帶來的運距縮短及成本降低的利多，提升產品在國際市場競爭力。《海峽兩岸經濟合作架構協議》(ECFA)的簽署實施，更是進一步促進兩岸貿易發展，有效減輕國際金融危機的衝擊與影響。

他根據大陸商務主管部門的計資料表示，2010 年兩岸間貿易額為 1453.7 億美元，比 2009 年上升 36.9%，2011 年 1-9 月雙邊貿易額為 1209 億美元，與去年同期相比增長 12.5%，貿易增長必然導致海運貨量的增長，運量的增長在海峽兩岸貨櫃運輸市場上表現的尤為明顯。

林維雲根據福建省交通廳統計資料表示：福建 2009 年對臺貨櫃量為 57.44 萬 TEU，2010 年對臺貨櫃量為 67.6 萬 TEU，與去年同期相比成長 17.69%，2011 年 1-9 月份對臺貨櫃量 51.62 萬 TEU，初步預計全年可完成約 69.5 萬 TEU，與去年同期相比成長約 2.8%，太倉港 2009 年對臺貨櫃輸送量 24,029TEU，2010 年對臺貨櫃量為 43,126TEU，與去年同期相比成長 79.47%；2011 年本港預計將在太倉港完成對臺貨櫃量約 49,800TEU，與去年同期相比成長約

15.47%。

林維雲表示：隨著大陸對臺直航港口日益增加，目前在福建、華東、華北、華南等兩岸約 20 餘家航商參與兩岸海上定期航線，提供穩定的定期船海運服務，具體擴大兩岸海運直航服務範圍，並提供兩岸直航高效率的服務，他並表示：三年來，海峽兩岸海運直航業者透過多方合作，使得兩岸直航航線繁榮發展，積極促進兩岸經貿穩定發展，提高兩岸航運業發展水準，提升航運業者應對市場風險能力。但由於金融危機影響至今還未消除，歐美等國的經濟發展停滯不前，這些因素必然對大陸外貿出口產生不利影響，同時也會影響在大陸投資，以出口為導向的臺資企業，進而影響雙邊貿易，會讓兩岸直航航線貨量成長趨緩，導致船舶承載率下降，使得運力與運量之矛盾難以緩解，因此，建議主管機關不再批准新增運力投入，宏觀對兩岸海運市場進行有效調控。

### 3.3.2 我方與談人發言內容摘要

依照大會議程的安排我方第一位與談人—陽明海運公司副總經理暨策略長余華明以「回顧直航成效兩岸共謀發展—從貨櫃航運結構性變化看兩岸直航」為題，上台進行報告。

余華明首先回顧兩岸海運直航成效，他表示：透過經濟部國際貿易局的統計資料，我們可以發現臺灣與大陸地區的雙邊貿易值，由 2008 年的 105369 百萬美元(貿易順差達到 42587 百萬美元)，增加到 2010 年的 120785 百萬美元(貿易順差達到 48880 百萬美元) 2011 今年的 1-10 月貿易達到 108276 百萬美元，已經超過 2008 年全年的

貿易值，證實兩岸雙邊的經濟貿易持續增加，也證明兩岸間雙邊貿易發展緊密合作的成長趨勢不容小覷。

他並引用本部統計資料表示：若同時觀察兩岸海運直航的效益，可以發現 2010 年兩岸間貨櫃裝卸量，較 2009 年成長 22.39%、貨物裝卸量較 2009 年成長 8.20%，旅客人數較 2009 年成長 4.44%，相較其他市場，兩岸直航表現更為亮眼。今(2011)年 1~10 月兩岸直航貨櫃裝卸量總計 162 萬 TEU，較 2010 年同期增加 3.7%

余華明認為：直航後，對航行兩岸間船舶最大益處為，航程縮短所衍生之油料或時間之節省，同時也減少大量的二氧化碳等的排放。此外，兩岸直航後也大幅提高物流配送的效率，顯著降低企業的物流成本，對航商、貨主是一大利多。在開闢更多新航線的同時，可以良性促進兩岸經貿發展，帶來更多的貨源。他認為航運公司參與兩岸船舶運輸在對方取得的運輸收入，互免營業稅及所得稅，降低航商的營運成本。

有關船舶大型化的世界航運發展趨勢，余華明引用資料表示：由於世界各航商尋求規模經濟的營運效益，加上為了滿足不停增加的航運服務需求，整體船型朝向大型化發展。1 萬 TEU 級以上的船舶佔全球貨櫃船隊比例，將由 2010 年的 6%，逐年提升到 2014 年 17% 的高峰。2011 至 2013 年萬 TEU 級以上船舶交船所佔比重介於 42%~47%，初步估計也將於 2014 年達到高峰，全年新增運力中有 64% 為萬 TEU 級以上船舶。

余華明認為：加上許多造船廠仍握有大量的各式貨船訂單，造船

業供給過剩導致供需失衡，未來面臨違約及訂單急遽減少的風險大增。此外，由於貨櫃船舶大型化，也使得中小型貨櫃船舶造船需求下降。

此外，余華明引用本部統計資料表示：截至 2011 年 11 月，船齡 20 年以上船舶僅佔貨櫃船總艙位數的 6%，15 年以上船舶也僅佔貨櫃船總艙位數的 14%。受船舶大型化影響，船齡年輕化也以大型船最為明顯，而新造船舶訂單中也以 8,000TEU 以上船舶佔現有船隊的比例最高，可預見未來大型船舶替代中小型船舶的趨勢。船齡年輕化及大型化加上新型省油主機的使用，有助於航商降低單位排碳量及大幅度降減油耗。

余華明引用貨櫃航線與港口的軸輻式(hub & spoke)發展模式認為：全球或區域整合型之物流轉運中心模式，可以提供高附加價值服務中心，並具有健全之海運、空運以及內陸運輸能力，進而支撐全球或區域貨流發展。此外，也可以作為遠洋航線的交叉點(Main Line Operator to Main Line Operator) 能供航線調轉貨載。轉運中心(hub)透過轉運服務，反而提供較直運更快速、效率地運送貨載，又減少航商靠泊港口次數，搭配綿密的接駁(feeder)網絡，能吸引航商作為 hub & spoke (Main Line Operator to Feeder)的策略港。

此外余華明使用環保趨勢認為：越來越多的國家要求國際海事組織(IMO)<sup>16</sup>將其鄰近海域劃為硫氧化物排放管制區，而各港口為維護港區空氣品質，也紛紛要求船舶進入港區前一定範圍即須改換低硫油

---

<sup>16</sup>IMO：國際海事組織(International Maritime Organization)。

或減速，或要求船舶須配備岸電裝置，達成減少硫氧化物排放的目標。

他指出，今年 7 月 15 日的 IMO 海洋環境保護委員會會議上，通過了「新船設計能效指數<sup>17</sup>(Energy Efficiency Design Index, EEDI)」和「船舶能效管理計劃(Ship Energy Efficiency Management Plan, SEEMP)」，這是 IMO 首次通過適用於所有國家船舶與減少溫室氣體排放相關的強制性能效標準。下一步工作重點是討論和引入市場機制，主要包括徵收國際統一的燃油稅和在海運業引入排放交易，達成減少二氧化碳排放的目標。

余華明認為：由於歐盟預計於 2012 年將航空業納入歐盟碳排放交易體系(Carbon Emission Trading Scheme, CETS)<sup>18</sup>，歐盟已表態如果在 2011 年底 IMO 沒有推出全球性航運減排規則，歐盟將實施自己的區域性制度，將海運業納入 EU-ETS 依然是歐盟的備選方案之一，碳稅的徵收制度，預計將會使得碳排放成本越來越高。另外，企業愈加重視自身的碳足跡監控，航運業的單位排碳量將成為關注重點，因此如何妥善處理碳足跡也會是重要的課題。

余華明認為：海運業航商正逐漸由單純的海路運輸提供者，逐漸轉型為提供 Total Logistics Solutions 的服務提供者，需要所有供應鏈

---

<sup>17</sup> 國際海事組織 (The International Maritime Organization, IMO) 於 2011 年 7 月 15 日在倫敦召開海洋環境保護委員會，會議中為減少溫室氣體排放通過採用強制性「能源效率設計指數」(Energy Efficiency Design Index, EEDI)，對新造船舶設定新節能標準，新規定預計於 2013 年生效。

<sup>18</sup> 歐盟(EU)執委會於 2006 年 12 月發布「歐盟碳交易機制 (EU Emission Trading Scheme, ETS)」法案，企圖減少航空業對氣候變遷影響，該等航空業者碳交易機制原本預於 2012 年生效，惟受大陸方面採取積極杯葛作為，2012 年 2 月 22 日並由大陸發起邀集美、俄、日、新加坡等 32 個非歐盟國際民航組織(ICAO)成員國，在莫斯科召開會議並於會議通過「莫斯科宣言」(29 國簽署)，主張歐盟該等作法違反《聯合國氣候變化綱要公約》與 ICAO《芝加哥公約》相關規範，表達反對歐盟單方將國際航空納入歐盟的碳排放交易體系，未來推動情形仍有待觀察。資料來源：2012 年 2 月 23 日大陸民用航空局發布之新聞稿。資料來源：

[http://www.caac.gov.cn/A1/201202/t20120223\\_46169.html](http://www.caac.gov.cn/A1/201202/t20120223_46169.html)。

參與者合作：提供與客戶建立緊密的合作關係，建立與供應鏈中各服務提供者建立穩定合作關係，以及努力與大型通路商合作。

余華明認為：航運業收入受市場因素主導，航商缺乏主導權，航商回歸更精緻的成本管理為必然趨勢，如何作好成本管理，對於上、下游關鍵成本的整合是重點。此外，由於人才是企業發展的關鍵，航商需注重海岸勤員工素質的培育提升，妥善運用人力資源。另外，以IT技術構築有效率的全球供應鏈及價值鏈體系，滿足客戶需求並提升效率，例如：網際網路、無線通訊科技之應用、RFID<sup>19</sup>之應用等技術革新。其它包括綠色船舶設計、具有能源效率的船型及省油裝置、發展使用替代能源的船型等創新船舶及相關周邊系統設計，亦為一項重點。

對於兩岸航運發展建議，余華明主張：因應貨櫃航運結構性變化，兩岸航商進行兩岸航線船型升級，建議兩岸航商可考慮共同合作，派船聯合經營兩岸航線，節省成本並可達成節能減碳之目標。他建議允許具經營兩岸航線資格航商，可在遠洋航線上承運兩岸間貨載及中轉貨物。促進兩岸港口、大陸保稅港區與臺灣自貿港區對接，擴大腹地。

此外，余華明並且呼籲：兩岸或可以推動成立「兩岸航線運費同盟」，對於運費(Tariff)採行公開監理方式，據以穩定兩岸航運市場之經營秩序。他並呼籲兩岸港航積極合作建立最佳的供應鏈體系，除支持兩岸貨載(Trade Cargo)外，更能積極吸引轉運貨載(Non-Trade Cargo)，由兩岸直航航路運送。

---

<sup>19</sup>Radio Frequency Identification 無線射頻辨識技術。

依照大會議程的安排我方第 2 位與談人--萬海航運公司董事兼副總經理的陳慧娟女士，上台進行報告。陳慧娟表示：我財團法人海峽交流基金會與大陸海協會在 2008 年 11 月 4 日完成兩岸盼望 30 年歷史性協議—《海峽兩岸海運協議》，讓海峽兩岸正式全面進入三通階段，2008 年 12 月 15 日，正式開啟了兩岸直航首航儀式，正式開啟兩岸直航新紀元。他並引用統計數據表示：2009 年大陸往臺灣地區的貨櫃共有 36 萬 TEU，臺灣地區送往大陸地區的貨櫃，共有 49 萬 TEU，轉口貨櫃計 53 萬 TEU，總計 139 萬 TEU。2010 年大陸送往臺灣地區貨櫃，共計 48 萬 TEU，臺灣地區送往大陸地區的貨櫃，共有 61 萬 TEU，轉口貨櫃共計 59 萬 TEU，總計 139 萬 TEU。他認為：如果比較 2009 年與 2010 年的貨櫃裝卸量，我們可以發現，2010 年的增加幅度，大陸往臺灣的貨櫃成長 33.8%，臺灣地區送往大陸地區的貨櫃成長 23.9%，轉口貨櫃貨櫃成長 11.3%，總計正成長 28.1，成長率其實是非常驚人的。

陳慧娟認為：期盼未來的新的一年之中，能夠有更多航商可以參與兩岸海運直航的行列，可以提供更多地兩岸航線的貨物運送服務，可以提供貨主相對充足的艙位供給，更可以讓兩岸海運船隊成為兩岸經貿往來提供的最佳得力助手與運具。對兩岸直航成效他主張：首先對海運客戶(貨主)而言，臺灣地區 13 個港口與大陸地區 68 個港口的直航，不僅可加速船舶與貨物的周轉率，相對亦降低兩岸貨主的經營成本；此外，航班密度增加，提高客戶選擇性與方便性。其次，對航商而言，隨著兩岸海運直航的實現，相對地船舶航行距離縮短、且服



務水準相對大幅提升，對於船舶營運而言，不僅燃油成本降低外，相對地也因為航行時間的縮短，使得船期準確率相對提高，此外，靠泊費用亦同時減少。最後他並表示：期盼兩岸航線的整體裝載率可以大幅提高，包括兩岸貨與中轉貨均有相對增加，此外，並期盼未來兩岸航線可作為幹線船期調整時的輔助航線使用，增加企業營運彈性。

依照大會議程的安排我方第 3 位與談人--國立臺灣海洋大學教授兼副校長的張志清副校長，上台進行報告。

張志清首先呼應開幕式中，海航會徐名譽理事長祖遠先生所指出由兩岸名人共同推薦「2011 海峽兩岸年度漢字評選」，最後選出 2011 年海峽兩岸年度代表漢字—「微」字，他認為：「微」字代表著微小、細小以及小的細節，在兩岸兩會共同完成簽署 ECFA 之後，兩岸的物流供應鏈將會形成一個巨大但卻是又細密分工以及精密組合成的供應鏈體系，仍然需要兩岸雙方的縝密構思與加以改進，這一切的改善與成就，須要由小處著手，例如早收清單的內容與構成，甚至是雙方降稅的安排，都是雙方透過逐一品項逐一檢視與討論，最後才能共同彙整成雙方的早收清點及確認降稅期程安排，這樣的由無到有的系統性的架構安排，都是由每一個微小的起點當做出發點，由小到大，最後再系統性的完成整體 ECFA 架構協議的簽署，甚至是 ECFA 協議後續展開的各種後續協商，仍然要雙方透過每個微小的起點，才能建構出巨大的效益與成果，需要兩岸共同發揮創造力及創新力，透過兩岸一起共同努力，才能發揮商品的物流功能以及增值創新或是增加附加價值 (valued added) 的功能，這樣的創新與創造力仍然需要兩岸

雙方繼續努力」。

張志清並呼應：本部葉政務次長所提出的五項建議中的第一項建議，對於制定兩岸海運市場的共同規則，提出個人看法，首先是關於所謂制定兩岸市場的共同規則，關鍵因素便在於「誠」字，「誠」字代表著誠實與信任、真誠與互信，「誠」字首先出現在在兩岸兩會所共同簽署的各項協議中，當然包括兩岸海運協議在內，透過兩岸主管部門的真誠及大力推動，兩岸海運界方有現在的榮景與成果，自然便是建構在「誠」字的基礎上，換言之，在「誠」的基礎上，兩岸海運協議始能簽署與生效，兩岸海運協議生效後，不僅使得兩岸之間的運輸更為具有實效性之外，更使得雙方的運輸成本降低，直航之後，運輸路線與運送時間隨著減少與降低，消耗能源也會更少，更由於能源的成本佔運輸成本的一大部分，此時運輸成本降低不僅使得業者的經營成本更低外，更能使得兩岸之間的經貿往來互動更為緊密」。

張志清表示由於其專長便是法律專業，主修是海商法，對於西方人而言，其法律的主要基礎便是建構在一條條的法律文字或是一件件的判例當中，形成歐美社會的規範以及完整的法律體系，因此英美法系或是大陸法系等國家，舉凡英國人或是歐洲人，均會善加結合國內與國際法律，達成其對於商業經營與商業行為的監督與規範，換言之，我們可以發現各國的法令與規範，都會影響國外業者從事投資規範，進入市場障礙等成為門檻，也會對於市場營運與市場保護、以及業者的商業行為與法律責任等形成規範，因此，兩岸如果能夠對於兩岸海運市場發展出共同的準則或是形成規範甚至成為標準，將會有助於兩

岸海運市場或是兩岸共同市場的發展與對全球海上航運業經營產生巨大的影響力。

張志清接著繼續呼應開幕式中，海航會徐名譽理事長祖遠先生所個人推薦用來形容年度代表兩岸海運的代表漢字—「天」字，「天」字代表著天理，所謂的「天理」，其實就是理性承擔，兩岸主管部門此時能夠真誠地為兩岸人民的福祉共同合作與努力，採理性思考，如何為兩岸人民爭取更大的福利而努力，為如何共同創造兩岸海運合作的發展空間而繼續努力著，此時兩岸主管部門如果能夠推動共同投資策略，由近而遠，透過兩岸航線的開通，再結合上其他的「國際航線」的串接與連結，便可以更快速地更方便地將兩岸之間的商品以及貨物，更為便利與快捷地將商品與貨物運送到世界各地的市場，正是將兩岸直航的成效，具體擴大到全世界各個地方，不正就是呼應開幕式中，葉次長所說的個人對兩岸海運未來發展與期許的代表漢字—「遠」字，讓兩岸海運直航成效更為廣大與影響深遠，這樣的重大影響不僅是「遠」的本質，更成為「遠」的深層意涵，也符合海峽兩岸推動海運直航的本心與初衷，符合兩岸之間的利益與永續發展」。

張志清並主張：對於兩岸之間的航運未來與發展，個人非常同意剛剛於校長所說的「人才的培育」的交流功能，透過學校正式的教育體系以及教育的力量，由小到大，讓兩岸的學生與年輕人，可透過學術交流、學術參訪、互相承認學分、雙聯學位、交換學生等各種方式，達成互相交流與深化學術的共同見解並化除雙方的異見，落實兩岸之間的航運學術交流、文化交流等，藉由不斷地交流與溝通，方能提供

兩岸下一代的年輕人，在理性基礎上思考兩岸之間互動與往來，整體兩岸之間的未來與發展方向。

最後張志清利用古諺「毋因善小而不為、毋因惡小而為之」引申解釋表示：不要因為覺得這件事情太小，即使是一件好事情，也不要因為它太小而不做，更不要因為覺得這件事情很小，雖然是一件壞事情，但是因為覺得很小所以就順手而為之，其實所有的零零星星的小障礙，累積起來就會變成是個很大的障礙，如何避免讓小障礙成為大障礙，其實便是在兩岸交流的此時，值得兩岸主管部門認真去思考與面對」。

依照大會議程的安排我方第 4 位與談人--中華民國船舶運送業商業同業公會全國聯合會秘書長許洪烈先生，由兩岸海運會議大事紀說明。曾經擔任臺航會秘書長的許洪烈，先以第 4 次亞洲船東論壇會議<sup>20</sup>會前協調會議紀要回顧，他表示 1995 年 3 月 9 日中國船東協會會長陳忠表先生與第 4 次亞洲船東論壇會議籌備委員會主席林省三先生(時任全國船聯會理事長)，就第四次亞洲船東論壇會議的有關問題初步協商。他表示：當時參加協商的大陸方面人員還有海峽兩岸航運交流協會理事長孟廣鉅先生、中國遠洋運輸(集團)總公司總裁事務部副總經理張際慶先生、海峽兩岸航運交流協會理事、秘書李明先生。至於我方相關人員則有楊董事長璟璇先生、陳董事長重光先生、彭董事長蔭剛先生、駱董事長耀煌先生、陳副董事長清治先生、陳總經理庭輝先生、陳總經理純熙先生等。

---

<sup>20</sup>ASF：亞洲船東論壇會議。

回顧會議，他表示，有關第四次亞洲船東論壇會議的議題包括航線穩定問題；船員問題；拆船問題以及航行安全問題等，雙方確認陳忠表先生 1995 年 1 月 8 日函件及林省三先生 1 月 12 日和 23 日函件所提各項原則，即此次民間船東會議只涉及前述五項議題，而不違反上述三封函件確立的原則。

許洪烈接著回顧 1997 年 1 月 22 日在香港上海實業大樓會議室召開的「香港會談」表示：由臺灣海峽兩岸航運協會與海峽兩岸航運交流協會針對福州、廈門兩港與高雄港間之開航細節的有關專業技術問題充分交換意見，基本上達成下列共識。包括：兩會同意分別為申請以上業務之航商提供見證服務。此外，兩岸航商根據兩岸航政主管部門有關管理規定，備妥申請文件後，即可按程序提出申請。會中，臺灣海峽兩岸航運協會代表表示，臺灣方面對參與以上運務的航商未加設限。海峽兩岸航運交流協會代表表示，大陸方面將根據兩岸航運市場的實際需要，對申請兩岸直航的航商進行審批。最後便是兩會代表希望就兩岸航運的技術業務問題繼續保持聯繫。會後並由臺灣海峽兩岸航運協會林省三董事長與海峽兩岸航運交流協會孟廣鉅理事長共同署名。

許洪烈接著回顧 1998 年 2 月 11 日在泰國曼谷市召開的「香港會談」表示：臺灣海峽兩岸航運協會（臺航會）與大陸「海峽兩岸航運交流協會」（海航會）雙方代表曾於 1998 年 2 月 11 日在泰國曼谷市舉行會談。

他表示：臺航會係由董事長林省三、顧問謝明輝、董事陳庭輝、

董事駱耀煌及秘書長許洪烈五人參加。至於大陸的海航會係由理事長孟廣鉅、理事胡漢湘、理事高偉傑、顧問張強及秘書長李鑒五人參加。

許洪烈引用會議記錄說明：該次會談純屬民間性質之會晤，就雙方航運技術問題交換意見，不涉及公權力事項，主要在回顧及檢討去年實施境外航運中心業務的成果。雙方對去年 4 月 19 日起至 12 月底止即達到 12 萬多 TEU 的運量且尚在繼續成長中的情況表示滿意。此外，他並表示：臺航會代表並就最近高雄港裝卸業務開放民營及降低各項港埠費用等利點向海航會說明，請其建議大陸航商在中轉業務上多加利用。此外，臺航會代表並就臺灣航商所關切的問題，例如：臺灣幹線母船加靠大陸港口、經第三地經營兩岸航運及在大陸設立分支機構等問題，建議海航會協助促成，對此海航會代表表示，基本上將依「雙向同步互動互惠」原則處理。此外，海航會亦在會中提出其所關切的若干問題，例如臺灣海峽分道航行、防止海水污染及臺灣航商利用大陸新亞歐大陸橋轉運貨物等問題，希望臺灣方面予以配合。此外，雙方同意今後繼續就兩岸航運民間的技術問題保持聯繫，必要時再舉行民間性質的會晤。

接著許洪烈引用財團法人海峽交流基金會與大陸海峽兩岸關係協會簽署的海運協議前言，表示：海峽兩岸海運協議於 2008 年 11 月 4 日海基會與海協會在 2008 年 11 月 4 日簽署《海峽兩岸海運協議》，經平等協商，實現海峽兩岸海上客貨直接運輸，促進經貿交流，便利人民往來，財團法人海峽交流基金會與海峽兩岸關係協會就兩岸海運直航事宜。

許洪烈最後主張：目前兩岸港口、貨流與航運間，存在著對稱運力或不對稱運力的管理，建議兩岸應更加開放或是進行更開擴合作，開創前所未有的經營模式，實現海峽兩岸海上客貨直接運輸，促進經貿交流，便利人民往來，才能再創雙贏發展的高峰。

### 3.4 論壇－議題二

下午進行議題二－「加強港航合作兩岸共克時艱」，主持人為陸方海航會榮譽理事長胡漢湘先生以及我方的臺航會董事長盧峯海先生，大陸方由中遠集團孫家康副總經理、廈門港務集團總經理陳鼎瑜先生、船東協會常務副會長張守國先生以及山東海豐國際集團執行總裁楊現祥先生。

我方則由長榮集團副總裁謝志堅先生、高雄港務局局長蕭丁訓先生、臺中港務局局長李泰興先生以及船代會秘書長王國傑先生報告。

#### 3.4.1 大陸與談人發言摘要

依照大會議程的安排大陸第 1 位與談人--中遠集團孫家康副總經理，以「加強港航合作 兩岸共克時艱」上台進行報告。

孫家康主張：2008 年 11 月《海峽兩岸海運協議》簽署，實現兩岸海運直航，縮短兩岸海運航程與提高經濟效益，船公司與相關航運產業均一併受惠，進而強化兩岸經貿互動。再加上去年 6 月 29 日，《海峽兩岸經濟合作架構協議》(ECFA)在重慶簽署，使兩岸在經貿合作上更加緊密。他引用統計數據表示，2010 年兩岸貿易額達 1454 億美元。今年 1-9 月份，兩岸貿易額為 1209 億美元，與去年同期相比上升 12.5%，事實證明海運開放直航後為兩岸帶來發展與商機。

孫家康表示：中遠集團作為參與兩岸海上直航的航商之一，很早就與陽明海運、長榮集團和萬海航運開展多種形式合作，包括共同派船與互換艙位超過 30 條航線。2008 年 12 月，1 萬 TEU「中遠大洋洲」輪彎靠高雄港，創下高雄港開港以來最大型貨櫃船舶之一。2011 年 1 至 10 月中遠集團在臺灣地區港口的進出口貨櫃量超過 14.5 萬 TEU。中遠集團投入的「中遠之星」是目前唯一進行兩岸直航客貨運輸的常態化班輪，每週各一個往返「廈門—臺中」、「廈門—基隆」和「基隆—台州大麥嶼港區」航班。2010 年 10 月 24 日，「中遠高雄」輪命名首航典禮暨中遠集團駐臺灣代表處揭牌儀式在高雄隆重舉行，中遠集團駐臺灣代表處設立<sup>21</sup>，均反應出集團努力擴展相關業務之努力。

孫家康表示：當前世界經濟面臨種種挑戰，國際經濟面臨歐洲主權基金債務風險等挑戰，加上全球景氣復甦緩慢，面對外在不確定因素，無論是已開發國家，或是新興國家經濟成長速度都出現緩慢甚至是負成長，不可諱言會對國際海運業發展產生影響與衝擊。因此，其主張：在這艱難時刻顯示出兩岸加強協調與合作的必要性，唯有船公司與港口合作、降低風險與實現共贏，方可拉升彼此的競爭力。

孫家康主張：今年 3 月初臺灣公布第二批「大陸地區人民來台投資業別專案開放清單，清單中新增加 42 項投資專案，其中包含有條件開放港埠業。他表示很高興有機會參與臺灣港口碼頭的投資合作，也願意從改善兩岸關係、加強經貿往來方面做一些有利 ECFA 落實的

---

<sup>21</sup> 同註 11。



具體行動。政策出臺後，中遠已經進行現場考察調研，正與合作夥伴商議投資合作高雄港碼頭，希望能在當地法規允許範圍內早日實現。

孫家康最後表示：三年的時間開啟兩岸海運合作良好的機會，兩岸海運論壇更為兩岸海運界提供交流平台。他主張透過雙方努力合作，共克時艱逆勢進取，建構穩定有序的海運市場，推動互利雙贏的兩岸交流與合作。

依照大會議程的安排大陸第 2 位與談人--廈門港務集團總經理陳鼎瑜先生，以「開闢兩岸航運合作新天地」進行報告。

陳鼎瑜以廈門港經營者立場表示：早在 1997 年 4 月，廈門港就開通與臺灣高雄港和基隆港的貨櫃試點直航<sup>22</sup>航線，雖然受到一些限制，但試點直航業務仍然穩定推動與發展。在兩岸全面直航後，廈門港目前的對臺直航業務，共發展成四種類型，包括貨櫃、小三通客運、散雜貨與直航客運等業務<sup>23</sup>，各項業務分別說明

陳鼎瑜以貨櫃業務說明表示：目前廈門港每周有 12 班貨櫃航線直航高雄、基隆與臺中等港口，航班密度僅次於上海港。2010 年廈門港對臺貨櫃吞吐量約有 33.73 萬 TEU，與去年同期相比增加 13.4%。2011 年前 10 個月，廈門港對臺貨櫃吞吐量 27.21 萬 TEU，與去年同期相比持平。

對小三通客運業務陳鼎瑜表示：目前廈門航線每天 36 班，2010 年廈門港對臺客運量 128.34 萬人次，與去年同期相比成長 40.98%；

<sup>22</sup> 「試點直航」為大陸方稱呼，該項政策我方則稱為「境外航運中心」。

<sup>23</sup> 廈門對臺直航業務，大陸演講者原區分貨櫃、客運、散雜貨與客滾等四種類型，其中客滾為我目前對於 RORO 船的稱呼，而客運業務係指目前的金廈小三通業務。

2011 年前十個月，廈門港對臺客運量 112.14 萬人次，與去年同期相比成長 12%。

對散雜貨業務陳鼎瑜表示：2010 年廈門港對臺散雜貨吞吐量 782.63 萬噸，與去年同期相比成長 25.81%;2011 年前 10 個月，廈門港對臺散雜貨吞吐量 782.35 萬噸，與去年同期相比成長 09%。

對直航客運業務陳鼎瑜表示：客運業務：2010 年「中遠之星」客貨輪開通廈門港至臺灣基隆和台中的航線，每周兩班往返，2010 年運載旅客 3.1 萬人次、裝卸貨櫃 4,900TEU、2011 年前十個月運載旅客 4.12 萬人次。與去年同期相比成長 63.3%，裝卸貨櫃 6,200TEU，與去年同期相比成長 67.4%。另外對臺郵輪業務也有 2 千餘人次。

陳鼎瑜表示：加強兩岸港航間的深度合作可區分四個層面說明：他主張兩岸口岸主管部門應積極協調創新兩岸「大通關合作機制」，簡化兩岸進出口貨物、船舶、人員通關手續，落實兩岸協商成果，並將其常態化、長效化、機制化，並透過建立閩臺口岸溝通協調機制，暢通閩臺口岸查驗部門聯絡管道，加速建立便捷通關模式。此外，他並表示兩岸港口及海事主管機關應建立聯繫合作機制，型塑便捷海峽航運環境。

陳鼎瑜表示：隨著閩臺兩地各大小港口之間貨櫃業務發展全面開展，競爭會越來越激烈、必然會出現差異化的市場經營策略，換言之，加強閩臺間之合作，創造優質與高效率的物流環境應該是兩岸之間航商努力的主要方向。此外他也認為在碼頭經營面上，由於閩臺兩地有相當多港口，更有許多的碼頭營運人，基本上，他認為由於碼頭產業

具有規模經濟特性，因此過度分散的碼頭資源並不利兩地間物流運作，目前兩岸間碼頭經營者間的聯繫與互動仍少，主張推動兩岸碼頭經營者的互動與聯繫機制，方可為未來兩岸貿易全面實施零關稅後，提供更具體的港口服務。

對於兩岸海運業者需要共同關注事項，陳鼎瑜表示：共同維護便捷的海峽水道，仍需共同維護與珍惜。此外他並表示：近三年來隨著兩岸互動，2010年10月19日「海洋神話」號郵輪首次由廈門航向臺灣，2012年，廈門郵輪母港共規劃13個郵輪航次至臺灣和東南亞。面對兩岸客運快速成長以及大陸赴臺觀光人數持續成長，期望與臺灣方面共建廈門郵輪母港和大陸對臺客運轉運平台，共同發展兩岸郵輪客運旅遊產業。

另外陳鼎瑜表示：廈門港目前規劃新建劉五店港區，未來廈門港—劉五店港區<sup>24</sup>如投入營運後，將對海西經濟區發展具有指標性意義且可促進廈門與臺灣地區間的航運發展，他建請我方支持其規劃構想，同意劉五店港區建設一條長約11.8公里穿越我金門禁止(限制)水域的新航道，他並表示航道的相關建設、投資與維護均可由廈門港獨自負擔，並比照現有廈金通航航道管理模式管理。

陳鼎瑜表示：福建省電子口岸平台已完成與臺灣地區口岸物流資訊平台對接的技術測試工作，可以利用電子資料交換實現兩岸電子資

---

<sup>24</sup> 劉五店港區位於廈門灣東部海域同安灣口，緊鄰廈門港最重要的腹地—同安工業區、翔安工業區和泉州地區，該港區東南與我大、小金門島隔海相望，相距約7浬。根據大陸福建省「廈門港主航道擴建三期工程」規劃，其預備建設廈門港第三期建設推動建立一條穿越我金門禁止(限制)水域長約11.8公里的新航道，取代目前廈門港對外所使用的國際航道(航道位於我方金門地區三膽西側與大陸方浯嶼間的現有航道)，該等規劃實質已進入我方禁止或限制水域，牽涉諸多權屬問題。

訊平台傳輸旅客名單，建議兩岸可繼續建立閩臺口岸溝通協調機制，早日實現直航貨運資訊傳輸與共享；暢通閩臺口岸查驗部門聯絡管道，積極為兩岸查驗部門提供溝通交流平台，建立兩岸便捷通關模式。最後，他表示，直航不僅方便兩岸人員與貨物往來，更降低企業的經營成本，期盼廈門可繼續擴大兩岸交流合作獲取更好佳績。

依照大會議程的安排大陸第 3 位與談人—船東協會常務副會長張守國先生，上台進行報告。

張守國表示：2008 年 12 月兩岸海上正式通航，全面直航，航線截彎取直後，大幅節省航行時間、燃料成本及第三地港口簽證費用，根據船型與航線不同，經初步統計，約可節省營運成本 15%--30%，累計一年可節省 1.2 億美元費用，減少燃油 7 萬多噸，減少碳排放量 21 萬噸，不僅有利兩岸經濟貿易發展，又能克服金融危機的經濟蕭條。在世界航運市場負成長狀況下，海運直航仍能逆勢成長，不儘擴大兩岸經濟需求，而且帶動就業兩岸航運界透過合作，提升兩岸航運競爭力。

張守國分析兩岸海上運輸表示，兩岸海運具有三個特徵：其一為貨運總量持續增長。2009 年，全球金融危機影響下，世界海運市場整體低迷，兩岸海上直航貨運量仍達 5,780 萬噸，與去年同期相比成長 2%；2010 年，全球經濟逐漸復甦，兩岸海上直航貨運量達 6,130 萬噸，與去年同期相比成長 6%。其二為客運量成長迅速。兩年多，從福建沿海至金、馬、澎以及從廈門、浙江台州至臺灣本島，經海上

運送旅客近 300 萬人次<sup>25</sup>。其中，2009 年運送 140 萬人次，與去年同期相比成長 40%；2010 年，達到 150 萬人次，與去年同期相比成長 7%。其三為貨櫃運輸量持續成長。他表示：去年兩岸直航貨櫃裝卸量為 191.3 萬 TEU，較 2009 年增加 22.4%，占各港貨櫃裝卸總量的 5.1%。若是由臺灣港口裝卸量觀察，主要以高雄港 2.2 萬 TEU 居首，基隆港及臺中港位居第二與第三位，分別為 4.9 萬及 35.6 萬 TEU。自 2009 年開始經營貨運業務的臺北港，去年直航貨櫃裝卸量也達 1.1 萬 TEU。

張守國表示：大陸「十二五規劃」<sup>26</sup>中已經明確提出節能減碳目標，規劃在 2015 年，平均 GDP 對於二氧化碳排放降低 17%，平均 GDP 二氧化碳能源消耗降低 16%；非石化能源佔一次能源比重提高 3.1 個百分點，從 8.3%到 11.4%，主要污染排放總量減少 8 到 10 的目標，因此他建議：兩岸未來可以朝向幾個節能減碳方面共同努力：他舉例表示：由於全世界幾乎所有的船舶均使用燃燒輕質或重質柴油的發電機自行發電，使得，每艘船成為一個小型發電廠或是移動煙囪，不僅造成污染又浪費能源。因此，靠港船舶使用岸電方面的合作，應會是技術可行且能達成減碳目標之項目。

張守國表示：目前大陸已初步形成以長三角、珠三角為龍頭的兩大拆解基地。2009 年以來，大陸拆船廠更是繁忙，建議可多加使用大陸成熟拆船市場，穩定兩岸航運市場。此外，他也認為兩岸航運市

---

<sup>25</sup> 同註 3。

<sup>26</sup> 十二五規劃：全名為「國民經濟和社會發展第 12 個 5 年規劃」，為大陸地區經濟建設、社會發展的總指標。目前大陸「國家發展和改革委員會」已確認 2011-2015 年的第十二個五年規劃。

場的穩定與否，需仰賴兩岸航港業合作，他期盼兩岸可共同合作抵制低價傾銷杜絕惡性競爭。

最後張守國並提出包括加強防海盜的資源共用和經驗交流、制定兩岸共同船舶規範、兩岸化工品貨主與運輸企業合作以及加強在亞洲船東論壇(ASF)下的兩岸交流與合作等多項具體建議。

依照大會議程的安排大陸第 4 位與談人--山東海豐國際集團執行總裁楊現祥先生，進行報告。

楊現祥表示：山東海豐成立於 1991 年，2010 年在香港證券交易所上市，目前主要從事海上貨櫃運輸及陸上綜合物流運輸，專注於亞洲區域內業務，目前所經營之貨代<sup>27</sup>業務覆蓋亞洲 5 個國家，37 個城市；公司目前經營有 52 條船，定期航線可以覆蓋亞洲區域內 40 個港口，每周靠港 280 次，同時服務亞洲 9 個國家和地區；並且經營有約 8 萬平方公尺的倉庫、約 54 萬平方公尺的貨櫃集散站及 660 公尺貨櫃碼頭(縱深約 784 公尺)，目前為亞洲區域內市場成長最快、極具活力的航運公司。

楊現祥表示：2008 年至 2009 年海豐的貨櫃運量，呈現逐年上漲的趨勢，其中公司在貨櫃運量成長率如%，至於兩岸之間的貿易額(億美元)，在 1998 年金融危機前十年與 1998 年相比較，整體成長 6 倍。因此，目前海豐公司的服務重點，主要在從事臺灣與大陸地區之間的海運服務，其中，2003 年起，海豐開始發展兩岸海運服務，並於 2011 年 8 月 1 日，正式成立臺灣分公司，成為大陸航運公司第一

---

<sup>27</sup>貨代：係大陸地區行業分類之一種，對照我國行業規範為承攬運送業。

家在臺灣設立船舶運送業臺灣分公司<sup>28</sup>，目前在臺灣員工共計有 35 人。

楊現祥表示：山東海豐的企業經營策略公司在成立臺灣分公司後，發現公司與其他大陸企業具有相對優勢，可以說明如下：由於臺灣地區員工待遇較高、員工又成為企業的利益共同體，相對經營效率提高、此外人才的高素以及較強的溝通力，均為公司在臺設立分公司的相對優勢。他並表示：我財政部已發布《海峽兩岸海運協議及空運補充協議稅收互免辦法》，依據該辦法第三條規定：「大陸地區船舶運送業於中華民國 97 年 12 月 15 日以後，自臺灣地區載運客、貨進入大陸地區取得之運輸收入，營業稅稅率為零，其所得免徵營利事業所得稅」，因此，公司目前於臺灣地區之海運收入與營業稅等均依據上開辦法而免課稅額，對於公司營業有相當助益。

楊現祥表示：兩岸包括航運業、航空業、旅遊業、貿易、消費者等均為直航受益者，其中，海豐平均航行里程減少 177 海浬，平均油耗減少 20(噸/航次)，每年節省約 300 萬美元。至於環境保護部分，公司每條船平均每年減少碳排放 9574 噸（1000TEU 船計）。

此外，他也表示：他個人曾於 2011 年 9 月 26 至 10 月 2 日，到訪臺灣展開深度的商務訪問與考察，行程中與宏基公司的創辦人，人稱「臺灣 IT 教父」的施振榮先生，進行學習與溝通學習經商與經營變革的管理；還聆聽了世界管理學會會長—普林斯頓大學陳明哲教授對於動態競爭學的觀點與論述；行程中，還造訪參觀品牌揚名世界法

---

<sup>28</sup> 同註 11。

蘭瓷的創辦人陳立恒董事長，他們公司生產的商品，不僅將中華文化內的瓷器文化的美感，重新推向全球並展現中華文化的深度內涵予全世界愛好瓷器的消費者，更讓重現景德鎮千年前的光輝與光彩；此次行程還去順道觀賞了當代傳奇劇場的吳興國先生的表演，由於吳先生的努力，使得傳統京劇的文化得以發揚光大與吸引更多的人才關注京劇的發展與未來；另外，也同時去參訪學習王品的經營哲學利他與分享利益。

楊現祥對於訪臺行程個人感觸表示如下，首先是「感動」，被臺灣的中小企業精神而感動；其次是「震撼」，被臺灣發揚光大的民族精神與文化而震撼；接著是「共鳴」，對於儒家的「利他」與「利己」、「內聖外王」以及「王道」精神深切地感覺到共鳴；最後是「期待」，期待可以再現千年前輝煌的「蘇州刺繡」而取代法國里昂或是義大利成爲世界的紡織之都，甚至是期待中國人發明的印刷術可以把《紅樓夢》印刷成全世界銷售量最大的一部古典文學巨著。

楊現祥對後續有三項建議：包括建議我方可開放無船承運人<sup>29</sup>(NVOCC)與貨代業務，其次建議兩岸加強運力控制提升業者營運效率、最後則建議允許營運權延伸：他主張在目前兩岸航商只能運營兩岸港口等限制下，建議可在不增加兩岸運力的基礎上進而延伸相關運送服務，例如：以現在的「上海—臺灣」航線而言，若是依照「上海」→「臺灣」→「上海」之靠港順序，整個航線全程共6天，此外，以

---

<sup>29</sup>無船公共運送人：Non-Vessel Ocean Common Carrier 的中譯，又可縮寫為NVOCC，主要將承攬運送人設計成爲另一種型態的公共運送人，源自於美國獨有之一種相關海運服務業，目前大陸亦有類似的行業制度。我方目前並無該等行業別。



現在的「上海—日本」航線而言，若是依照「上海」→「日本」→「上海」靠港順序，整個航線全程約 8 天，因此，我們若能將上述的兩條航線結合起來，整合「上海—臺灣」以及「上海—日本」，依照「上海」→「臺灣」→「上海」→「日本」→「上海」之靠港順序，整個航線全程共 14 天，卻已完成「上海」→「臺灣」→「上海」→「日本」→「上海」的航程，大大地提高船公司營運效率。

#### 3.4.2 我方與談人發言摘要

依照大會議程的安排我方第 1 位與談人--長榮集團副總裁謝志堅，以「抱團取暖與資源整合」上台進行報告。

謝志堅表示：在全球海上貨物運送市場中，「貨物」、「船舶」與「港口」成功地扮演相當重要的角色，而「貨物」、「船舶」與「港口」三者，更是三者缺一不可。他主張「貨物」可能因天然或人為因素聚集，但也需要完善的物流運輸完成貿易活動；其次是「船舶」，基本上，船公司會跟著貨源跑，透過靠泊提供優惠條件的碼頭，或主動投資經營碼頭來降低裝卸成本、增加競爭力；最後是「港口」，港口憑藉著良好的區位、便利的通關檢疫措施、現代化的軟硬體設備、高效率的操作裝卸及完善區域物流網路等，進而吸引貨物與船舶進出使用。他表示：上述三者的交互作用下，雖然貨物會隨著景氣循環與經貿消長而有盛衰，但港、航之間的關係，卻是會因為全球化的影響，變得更加緊密相輔相成；而兩岸之間的港航關係，也因為政策的開放與直航變成命運共同體。

謝志堅表示：首先以臺灣地區的港航合作實例說明，他舉例：長

榮投資經營臺中港 2 座、高雄港 6 座專業碼頭；而臺北港貨櫃中心 BOT 案，則是由長榮、萬海與陽明三家大型航商共同投資；此外，陽明海運除投資臺北港外，也續租高雄港 1 座碼頭，並轉投資高雄港洲際貨櫃中心 BOT 案的興建與營運；至於，萬海多年來一直以臺中港為營運核心，目前承租有臺中港、高雄港共 4 座碼頭外，並投資經營臺北港；至於多數航商目前在基隆港，多僅租用碼頭後線區域做為儲轉使用。

接著謝志堅再以大陸港航合作實例說明：他舉上海、深圳、廣州等港埠表示：上海港的上港集團目前與中遠、中海、馬士基集團等航商、以及港商合記黃埔均有碼頭投資項目；深圳港目前是與中遠、馬士基集團等航商、以及港商合記黃埔、港商招商局國際、港商現代碼頭公司、阿聯酋迪拜環球港務集團等均有合作；至於廣州港，目前則是與中海、馬士基集團等航商，以及港商招商局國際、新加坡國際港務集團等擁有合作關係。最後他再以兩岸的港航合作說明表示：例如：長高明貨櫃碼頭公司(KMCT)：陽明旗下轉投資高雄港第六貨櫃中心的 BOT 案，今年確定將引入陸資與外資共同投資。

此外，他表示：本部近日宣布明年正式成立臺灣港務公司，整合並重新定位所屬港群，與國際港口策略聯盟甚至對外投資。未來若政策允許，不妨與大陸的港口集團合作，以彼此口岸的區位優勢及合資航商的服務優勢相互交流與分享，定能共創利基。

謝志堅表示：大陸的「十二五」政策與自由貿易協定的推昇作用，雖然歐美經濟龍頭成長趨緩，但亞太區域以大陸為首的貿易活動仍將

活絡，此外，大陸在「十二五規劃」以擴內需為重心的政策引導下將持續對外採購，並積極推進「中」日韓自由貿易協定(區)及「大陸與東協(ASEAN)」10+1 自貿區的進程，帶動與週邊國家貿易的繁榮。

其次，謝志堅表示：兩岸「ECFA」的簽署與生效，預計將會擴大雙方採購力度，早收清單的 500 多個項目有 94%將在明年初達到零關稅、後年初達到全部零關稅(目前早收清單品項中，大陸開放之項目僅為其近 9000 項農工產品的 6%，佔臺灣對中國輸出總額的 16%，希望能繼續擴大早收清單範圍)，兩岸港航業者應把握此契機，加大亞洲區域航線合作力度。

謝志堅表示：兩岸當局與民間應深切體認當前共克時艱的急迫性，開始進行資源整合工作與市場共享，鼓勵兩岸港航可以雙向或交叉投資，避免區位重疊與浪費。港航業者可以思考分攤成本與增加獲利的思考點，透過業務(或資本)合作模式進行系統性策略合作，如內支線開闢、建設無水港、開展海陸聯運、建立船務代理等策略，以達到策略聯盟、強化縱深的效益；必要時考慮進行企業整併，以強化服務多樣性，降低資本風險。(如：大陸沿海大小港口近年紛紛透過港航合作的方式擴展內支線或海陸聯運)。

謝志堅表示直航屆滿三年，除帶來兩岸便利與拉近兩岸關係外，此時若能進而微調法規進行政策鬆綁(例如：放寬兩岸航線開闢或運力新增規範、放寬兩岸船在兩岸港口間稍帶轉運限制等)，將在國際海運發展趨勢下(例如：船舶大型化、航線多段化)，可以進而推動兩岸航線銜接、佈局甚至是航線整合、港口資源共享，進而降低總體

營運成本。

最後謝志堅以共存共榮作結論表示：在現今全球航運主航線一片低迷的狀況下、加上世界經濟引擎由歐美雙汽缸變為多汽缸之際，我們相信航運界未來將在亞洲、而亞洲未來又在大陸；兩岸港航過去因為經濟成長而茁壯，值此景氣寒冬之際更應通力合作，透過港航整合資源，共克難關。

依照大會議程的安排我方第 3 位與談人--高雄港務局局長蕭丁訓局長，上台進行報告。

蕭丁訓表示：兩岸直航其實是代表著海峽兩岸雙方共同跨越海峽的隔離，創造符合兩岸人民需求及促成兩岸共同合作的意涵。他以雙方港口合作為例表示：目前已有大陸的「寧波」、「舟山」、「泉州」、「廣州」、「汕頭」與「欽州」等港口分別與我港口簽訂合作意向書，具體建構雙方港口合作的架構。此外，他還表示：兩岸海上貨運航線，目前已經有大陸籍的洋浦中誠與豐澤船務等公司，開闢「太倉」、「泉州」、「虎門」、「惠州」、「汕頭」等大陸港口與我港口間的兩岸海上貨運航線，提供兩岸海上貨物運送的便利服務。

蕭丁訓表示：目前兩岸客運航線包括有「中遠之星」每週三個往返的「廈門—臺中—廈門—基隆—台州(大麥嶼港區)—基隆—廈門」航線及「海峽號」目前的不定期「福建平潭—臺中港」等客運航線分別建立客運航線提供兩岸海上客運服務。

蕭丁訓建議：兩岸海運界可以透過具體互動策略，雙方建立互信共識機制，透過雙方交流逐步達成兩岸雙贏的新局面，他並具體地表

示兩岸海運業界的合作建議，例如；成立物流供應鏈的機制，首先由簡化兩岸海關的通關程序開始著手，逐步簡化海關的進出口程序，建立類似「綠色通道」等快速通關模式，具體規動兩岸貨物通關便捷化的服務目的，接著雙方可以具體擴大港口投資項目，擴大與加深兩岸合作具體範圍，另外，他也指出期盼可以具體落實兩岸海運協議機制，盼能早日促成兩岸中轉貨物的聯運機制達成海運市場自由化的目標。

蕭丁訓還表示：兩岸可以考慮共建資訊平台：首先主要透過建立對話窗口以及推動兩岸人員定期互訪機制，舉辦類似的航港論壇或是發行交換刊物等作法，推動港口統計公布及港埠建設工程技術交流等方式，達成資訊分享的目的。

蕭丁訓建議兩岸可以在推動「郵輪母港」的共識上，對國際郵輪(Cruises)業者申請經營兩岸航線營運許可申請程序，併同考慮該等業務之經營特性，考慮朝向業者一次申請航線取得多次航班營運的許可模式，取代目前需要逐船逐航次的不定期船營運申請作法，逐步推動國際郵輪業者可以辦理兩岸企業獎勵旅遊或團體研習會議等商業營運模式，常態性經營兩岸郵輪市場。

蕭丁訓對兩岸海運發展表示：期待可以利用「鬆綁」取代「限制」，包括逐步鬆綁對船舶的限制、對航線的限制、對貨物的限制等等；此外，並且建議雙方可以利用「合作」取代「競爭」的思考模式，推動港口交流與合作；另外，他也指出希望可以透過「船為橋樑」的思考模式，讓臺灣海峽兩岸間的貨物運輸與旅客運送可以永續經營；並且

可以透港港相連模式，讓兩岸港口航線形成更密集的服務網路，進而可以推動兩岸的自由貿易港區與保稅園區可以合作達成貨物增值，甚至在產業合作的概念下推動產業升級等目標，具體建構海峽兩岸雙方攜手合作再造海峽新絲路的夢想具體實現。

依照大會議程的安排我方第 3 位與談人--臺中港務局李泰興局長，上台進行報告。

李泰興表示：臺中港是一個人工港，目前港區水深約有-16M，港區內建置有貨櫃與煤炭等類碼頭，由於港區面積龐大，因此，後線碼頭場地相對也較寬廣，港區內目前設置有 16 個專業區域，包括許多工業區等，臺中港目前業務概況，目前港口定位為兩岸的通航港口，航線共計有 71 條，其中，兩岸航線的 38 條，其他航線共計有 31 條，營運實績方面，目前主要航班共有廈門 5 班，上海 4 班，太倉 2 班等，12.6 億噸大港的腳步，其中，在直航營運實績部分，貨運在 2010 年共有 160 萬噸約佔 15.38%，兩岸直航後貨櫃量大幅成長，營運主要對接的港口廈門，上海，寧波，江陰等港口，其中上海港的櫃量 48%，顯示兩港之關係非常密切，雖然目前只有中遠之星每周三個固定航班往返，然而，統計起來 2010 年客運量仍比 2009 年成長 43.6%，預估未來兩岸之客運，仍然須仰賴海運始能達成兩岸之間的大量旅運需求。

對於兩岸未來合作議題，李泰興表示：發展海上客運合作：臺中港目前的 19A 碼頭(碼頭長度 284 公尺，水深負 9 公尺)，並於日前完成潮位調整板工程，預計可於 2012 年 3 月啟用，未來興建 19 號

碼頭(長度 300 公尺，水深負 11 公尺)，可提供目前停靠中港之「中遠之星」(Cosco Star)或是「海峽號」泊靠使用。

李泰興表示：由於臺灣地區的中彰投、雲嘉南為農業大縣，與臺中港距離最近。其中，以雲林縣為例，雲林縣所出產的柳丁、花生、加工品(例如：醬油等)均為該縣市主要出口貨物。由於兩岸直航後，「臺中—廈門」航線時間，運送時間可以由 20 小時縮減為 8 小時，臺灣地區的鮮果銷往大陸地區，可望發展成「上午採鮮果，隔日上早市」的特殊運銷模式，建議兩岸港口、運輸以及相關 CIQS 單位(包括：海關、檢驗、檢疫、安全等單位)可合作共同促成農產品產銷通路，具體提升臺灣地區農民的經濟成長。此外他表示：包括兩岸農(漁)產品的檢疫平台推動與建立、綠色通關的建置、跨海峽兩岸的複合運輸模式、以及農(漁)產品的綠色機制均有待具體合作與加強。

對於港口的具體合作李泰興表示：首先可以推動「港對港」合作模式：目前臺中港前與廈門港、泉州港洽談合作事宜，並於本次與太倉港簽訂合作意向書。其次可以擴增為「區對區」合作模式：建議臺灣地區自由貿易港區可推動與大陸地區保稅園區合作(例如：臺中港自由貿易港區與象嶼保稅園區簽訂合作意向書)等擴大兩岸合作關係。最後進而推動「產業對產業」合作模式，透過兩岸產業垂直或水平分工推動兩岸產業整合。

對於航線開闢的具體合作李泰興表示：首先是「量」(Volume)的提升：我們期盼可以透過港口連結產業供應鏈，積極拓展貨源，先是從固量開始，進而增量，再而創量。其次，便是「值」(Value)的提

升：透過創造產品附加價值，增加國際競爭力。若能透過這樣的雙「V」引擎啟動，吸引充裕貨源，航商將有開闢航線之誘因，進而提升高品質航運服務，繁榮航港業務，可望在未來兩岸港口合作，更加密切與加速有關航線開闢等事宜。

李泰興並且對於港埠費率回應未來將採取費率審查制度，綜合考量業者對投資的價格與的成本，第二檢討港埠費率檢視並重新賦予彈性，第三是未來港口營運朝向目標導向，不同功能與定位，提出航線與運輸方式，效益通盤考慮，比現在更彈性，價格絕對不非唯一考量因素 2012 年 3 月航港體制改革，政企分離，成立臺灣港務公司，未來經營策略更有彈性，有助於兩岸港口合作。因應兩岸直航與後 ECFA 時代，兩岸港口應由互補合作取代相互競爭，協助兩岸產業升級與加值，共創海峽兩岸港埠發展新契機。

依照大會議程的安排我方第 4 位與談人--全國船代會秘書長王國傑以船代業的期望與需求，上台進行報告。

王國傑表示：海峽兩岸間簽署海運協議、進行海運直航迄今已進入第 3 年。直航開放兩岸間的貨物可不經第三地直接運送，節省兩岸貨物往來時間與成本。但海運協議卻直接排除外商的參與。此外，兩岸開放直航業改變臺灣週遭的航線變化，衝擊航商在主要/支航線改變，也對於臺灣航港業有所衝擊與影響。

王國傑表示：直航後對臺灣地區船代業的衝擊，由於直航後對外籍航商的限制：由於兩岸通航涉及政治因素，大陸主張沿海貿易權(意指一國有權不准別國在其領海內從事沿海貿易，也就是禁止外國船舶



在任何兩個本國海港，不論其是否在同一海岸線，從事貿易或裝卸貨物的權利)因此協議簽署後，外籍航商在兩岸間港口只能載運國際貨以及非直航的轉運貨，而兩岸與香港航商則可載運兩岸貨，與轉運貨(含直航與非直航轉運貨)與國際貨。大陸交通運輸部近來對外國籍散雜貨船舶由臺灣經灣靠第三地航行至大陸港口的卸貨控管嚴格，不在審批發給證明，嚴重壓縮臺灣地區船務代理業者生存空間。建請兩岸政府除照顧兩岸航商外，亦應對船務代理業者提供相關配套措施，提供外國航商靠港誘因。否則臺灣港口將面臨邊緣化成為區域性港口，外輪將不灣靠臺灣，導致船務代理業者無船可代理，大陸方面應不樂見臺灣港口沒落。

王國傑建請大陸取消外國籍船舶運送業經營兩岸業務限制：建請大陸方取消，「外國籍船舶運送業不得租用經許可經營兩岸直航貨運業務之船舶艙位，以自己之名義，經營由大陸轉運臺灣進出口貨物業務」之規定，以獎勵代替限制，吸引航商靠泊。

此外，王國傑並建議放寬國際航線攬收國際中轉貨載限制：目前國際航線雖可直航兩岸港口，但兩岸貨載及中轉貨載均不得攬貨，此項規定對於中轉貨載的限制，帶給業者在操作上諸多不便。目前中轉貨載可利用國際航線在香港、韓國、日本等地中轉，卻不得在兩岸港口中轉，徒然造成商機之流失，建議可放寬國際航線攬收國際中轉貨載之限制，以利航業發展。

他表示：大陸方目前共有 70 個開放直航港口，港口均採正面表列方式，由於大陸地區所公告之港口名稱，偶有與實際港口(或港區)

關防之官印內容所示不同，例如：開放直航港口的「唐山港」其港口官印所示為「京唐港」，而當地港口經營者名稱為「唐山港集團股份有限公司」，港口名稱認定出現差異。又例如：「虎門港」為兩岸直航港口，實際屬東莞海事局簽發證件；「南沙港」為廣州港所屬港群，統稱廣州港，並無南沙港官印；「珠海港」雖已公告為直航港口，但該港迄今不接受臺灣港口結關證書，由臺灣到珠海港仍需要先到香港結關；至於蛇口港、赤灣港、媽灣港離港證，均由深圳海事局簽發，但是「深圳港」卻又未列入直航港口，建請大陸主管部門對於直航港口可明確界定其名稱俾利遵循。

王國傑表示：國際郵輪申請航行事宜：有關國際郵輪申請航行兩岸相關事宜，經我方政府大力支持下，本會業者曾於 2011 年元月申請基隆—上海 2 航次及上海—基隆 1 航次，雖已獲得我方面許可，但大陸方卻未同意審批，導致船東最後放棄臺灣港口轉赴上海，此舉經小兩會溝通後，大陸主管部門雖已同意外國籍郵輪可從事兩岸間運輸，惟仍需視情採個案逐航次申請方式辦理，對外籍航商仍屬負擔，建議可採多航次審批。可預見將來在航空公司增班限制下，兩岸旅客勢必透過郵輪等方式運送，籲請大陸方應放寬對於國際郵輪之經營限制，讓兩岸旅客獲得更為安全舒適的海上旅遊品質，並對兩岸郵輪母港之發展均有助益。

最後王國傑表示：由於海峽兩岸直航的落實，是代表著兩岸海運相關產業邁向合作的開始，也希望兩岸海運業界能夠利用兩岸港口優勢條件，朝向兩岸產業技術發展策略，攜手共創海運佳績，在兩岸直

航三週年之際，兩岸海運主管部門及業界共同檢視三年來執行成效，是否達到當初所設定的目標與希望，是否仍有努力的空間與改善的作為，是否有互相合作的機會。他認為論壇不僅是提供海峽兩岸海運執行成效的機會，更可主管部門了解未來合作方向，相信本次論壇所提報的相關建議，兩岸海運主管部門必定能夠廣納建言，使海運直航政策可以確保兩岸港口在國際海運市場的地位。

### 3.5 論壇－議題三

下午 15 時 50 分進行議題三－「加強聯合搜救打造平安海峽」，主持人為海航會常務副理事長李鳳岐先生以及我方的基隆港務局局長陳福男先生，大陸方面由福建海事局局長陸鼎良先生、航海學會救撈專業委員會主任委員宋家慧先生、航海學會船舶防污染專業委員會副主任委員兼秘書長喬冰女士以及引航協會會長陳正華先生擔任與談人。我方則由海巡署林志宏科長、花蓮港務局局長黎瑞德先生、中華搜救協會理事長洪清潭先生以及引水協會理事長姚忠義先生報告。

#### 3.5.1 大陸與談人發言摘要

依照大會議程的安排大陸第 1 位與談人--大陸引航協會會長陳正華以「加強兩岸交流促進引航行業的可持續發展」，進行報告。

陳正華表示：目前，大陸進出港口船舶中有 50%左右的船舶是在引航員的引領下完成，部分港口甚至達到 90%，由於引航是確維航權、維護港區安全與提升港口服務能力。其對於港口與港區交通之功能尚無法取代。他表示：大陸在 2008 年正式成立引航協會，目前共設有 45 個引航機構，分佈於沿海、沿江所有對外開放的 11 省（直

轄市)的港口。其中各引航機構歸屬地方港航管理機構管理，是註冊登記的事業法人單位。他表示：改革開放以來，隨著經濟持續快速發展，對外貿易與港口建設速度逐年加快，引航能力也不斷提高，2008年，各引航機構引領船舶數超過31萬艘次，為2004年的14萬艘次的2倍多。雖受全球金融危機影響，2009年引航量仍達到33萬艘次，2010年達到36萬艘次。

他表示：目前大陸引航系統總人數為2,991人，其中引航員1,704人，占總人數的57%；規模最大的引航機構有564人，其中引航員302人；規模最小引航機構僅有8人，引航員4人。在編引航員中83.8%的人都持有相應級別證書，16.2%的引航員仍處於實習或助理階段。在所有持證引航員中，高級引航員和一級引航員675人，占引航員總數的47.3%；二級引航員和三級引航員763人，占引航員總數的52.7%。長久以來，大陸引航員之培養多採用從高校畢業生中招聘和從全國海員隊伍中招聘並舉。目前的引航員隊伍中具有船員資歷的引航員占22.7%，77.3%的引航員基本來自航海院校應屆畢業生，經培訓考試取得資格後上崗。

他表示：目前大陸地區引航人力明顯不足，2008年船舶引航數量與2004年相比增加了一倍以上，而同期新增引航員人數不到50%。引航員的增加明顯落後於作業量的增加，導致引航隊伍的人力資源不足，引航員超負荷工作仍時有發生。由於船舶日趨大型化，許多港口引航機構的引航員技術級別與實際引航需要不協調，產生了高級和一級引航員的數量難以滿足引航實際需要的現象。

陳正華表示：部分引航機構根據實際需要，研發和裝備了船舶動態監控和引航執行資訊系統，採用 ECDIS、GPS 和 AIS 等多種定位技術開發智慧化軟體技術，說明引航員和管理人員進行即時船舶監控和導航，明顯提高引航的安全性和服務水準。在裝備方面目前存在的主要問題一是各地引航機構發展不平衡，小型引航機構裝備過於簡單、落後；二是引航轉運裝置不足，難以滿足作業的要求，雖然近年來部分引航機構從國內外購置了一些先進的專用引航交通艇，但是大多數引航機構交通艇不足的問題並未得到基本解決，特別是缺乏專用引航交通艇。

他主張：由於歷史原因，與引航相關的法律法規依然不夠健全，現有的一些引航法規和制度還存在落後等問題，在涉及引航員編制、待遇，引航員超規範引領、引航員登離輪地點的選擇與確定等方面存在無法可依和合理性或執行力不夠的問題。

陳正華表示：自 2009 年以來，兩岸引航機構加強聯繫，在引航協會平台上，兩岸間進行多次考察與交流，他表示：大陸引水人曾經多次拜訪我中華民國引水協會、中華民國船長公會、臺北海事救助中心和基隆、花蓮、高雄、臺中港務局及當地引水人辦事處等處所，甚至實地考察高雄港。而我中華民國引水協會在姚忠義理事長帶領下，也曾多次到大陸地區參加相關技術交流活動，並派出高級引航員為大陸引航員授課。幾年來雙方的交流取得了交流學術，增進友誼的良好效果。

陳正華表示：我方的引水制度有許多方面值得大陸借鑒，諸如大

陸地區選拔引航員一般是先進後考，引航機構先在航海院校應屆畢業生中招聘，然後參加海事局組織的考試。相比較，臺灣地區先考後進的辦法有幾點值得研究和借鑒：第一，在經過考試合格人員中聘用引航員可保證引航員品質。第二，能降低各單位招聘成本。目前大陸地區選拔引航員，先要派員到各地招聘，回來要組織培訓和考試，就是招一個人也需引航機構分別組織，成本很高；先考後進，則可減輕引航機構相關工作量；第三，有利於儲備引航人才。引航員培養是一個很長的過程，而各地發展和需求不平衡，先考後進，全國可相對集中地儲備引航人才，方便各港引航機構及時選用和調配。

陳正華表示：在臺灣地區引水人地位較高，引水人作為獨立法人，在引航事務及港航事務上有一定話語權。船長考上引水人，社會地位提高，船長公會會長也由資深引航員擔任。臺灣地區有關航運方面事務，當局都邀請資深引航員參加。相比較而言，大陸地區引航員的社會認知度較低。大陸地區在注重引航員的團隊精神，提升引航行業地位的同時，要注意確立引航員水上國門形象第一人的主體地位。

最後陳正華表示：近代世界海運發達國家，無不重視引航立法。引航是港口對外開放的關鍵環節，是重要的涉外事務。他認為大陸迫切需要改變引航制度。此外，他並表示：未來將進一步加強兩岸人員交流合作。期望在 2015 年，可以在大陸建立三項體系，即建立健全引航行業管理體系；建立完善引航管理的法規體系；初步建立引航專業研究體系；實現「三個提高」，提高引航專業人員素質；提高引航服務能力與提高引航行業社會地位等。

依照大會議程的安排大陸第 2 位與談人--大陸航海學會救撈專業委員會主任委員宋家慧以「同氣連枝戮力共心共同致力兩岸直航平安快速發展」為題目報告。

宋家慧表示：2008 年 12 月海運直航後，大陸的救撈系統根據《海峽兩岸海運協議》第 7 條「海難救助」，不斷加強兩岸海上應急處置的交流與合作的力度，擴大合作範圍，豐富合作內容，共同促進兩岸海上應急處置能力，在臺灣海峽建構一條海上生命安全保障線。

宋家慧表示：大陸的救撈系統多次派員赴臺灣參加兩岸海上搜救、航運風險管理、溢油污染防治等方面的研討會及海上搜救桌面推演、海峽兩岸溢油應急演練等，與我海巡署、環保署、中華搜救協會、船長公會等全面深入地開展海上應急處置的技術交流。同時，也曾邀請我海上搜救機構專家赴大陸參加國際救撈論壇，訪問參觀大陸海上專業救助船舶等。2010 年 10 月，救撈系統東海救助局和東海第一、第二救助飛行隊還參加兩岸聯合舉行的「海峽兩岸海上搜救演練」。

宋家慧表示：今年 9 月，救撈系統赴臺灣參加了兩岸空中直升機搜救技術研討會，並前往中華搜救協會、臺北任務控制中心、內政部空中勤務總隊考察。兩岸對如何加強搜救合作、人員培訓等問題進行了探討。他表示近年來，救撈系統高度重視臺灣海峽的海上救助待命值班工作。特別是直航後，救撈系統工作重點由單一的廈金航線移轉到全臺灣海峽的航運安全。

他指出大陸救撈系統部署 7 艘船（艇），3 架直升機與 1 架固定翼飛機及福州、廈門、汕頭救助基地的應急救助隊駐守在海峽西線，

形海陸空海上應急救助體系並與我中華搜救協會建立 24 小時聯繫熱線機制下，兩岸相互聯繫海難資訊與聯繫協調救助等工作。3 年來，救撈系統共成功救助 100 餘位臺灣地區人民。

宋家慧表示：2011 年，救撈系統進一步加強兩岸海上應急救助領域的交流力度，曾派遣 5000 噸級專業救助船「東海救 113」輪於 2011 年 4 月 29 日至 5 月 12 日造訪臺灣，成功開展以「傳承媽祖文化精髓、加強兩岸合作交流，保障海峽人命安全」為宗旨的訪問交流活動。在 13 天的行程中，船舶航行 666 浬，先後抵達臺中、高雄、花蓮與基隆四港，並分別在每個港口停泊兩天開展訪問與交流活動，先後接待 5,182 名臺灣各界人士。

宋家慧表示：大陸救撈系統將進一步深化兩岸海上應急救助、搶險打撈合作機制，進一步加強與我海巡署、空中勤務總隊、中華搜救協會等專業團體交流與合作，充實反應機制，通過兩岸技術研討會，開展培訓、聯合舉行海上應急演習、專業救助船舶互訪、救撈熱線電話等方式，由海上人命救助合作從擴展至海上防污染、財產救助等領域，共建平安海峽等目標。

宋家慧並表示：當前大陸救撈系統拓展直升機救助範圍和功效，在渤海灣、長江口、瓊州海峽等大陸沿海重點水域建立陸島救援網，以島上備降機場或飛機臨時起降點為基點，在人命救助中發揮了關鍵作用。救撈系統願意進一步建立兩岸救援網，全力保障島海上人命安全。他並表示：大陸的救撈系統將積極透過「救撈媽祖文化海峽兩岸交流協會」為平台，將媽祖文化加以繼續發揚，實踐到兩岸應急救援



體系與行動上。此外，他並表示：大陸的救撈系統將陸續建設多艘世界先進的海洋打撈工程船舶，提升到目前世界潛水技術發展最高水準--300公尺氮氧飽和潛水作業能力；並在沉船打撈專業技術方面有所突破，致力消除海峽障礙物，確保海洋環境與海峽安全。

依照大會議程的安排大陸第3位與談人--大陸航海學會船舶防污染專業委員會副主任委員兼秘書長喬冰女士以「兩岸積極推進海上防污染合作」為題報告。

喬冰女士表示：《海峽兩岸海運協議》簽署後，兩岸經貿和航運不僅物流成本與耗時大為節省，單位貨運能耗及碳排放明顯降低，海上搜救和船舶污染防治加強合作得到相關部門高度重視與推動，兩岸逐步建立便捷、高效、安全、環保海上運輸體系，將為兩岸社會經濟環境的可持續發展提供重要支撐保障。

喬冰表示：隨著沿海經濟的快速發展，船舶與港口等海上污染事故屢有發生，對生態環境構成重大威脅，相關防治法規與對策相繼出現，由法規制定、監督管理、損害賠償到風險評估、人員培訓，再到區域合作、政府與民間合作與全球倡議合作，經過多方努力，船舶溢油污染事故等發生機率得以有效控制。

喬冰表示：海上溢油污染防備、反應與合作等防污染工作面臨極大的技術挑戰和應急處置協調管理難度，涉及跨部門、跨地區、跨行業、跨領域的多方應急聯動與協作，關係到交通、環保、海洋、漁業、旅遊、清汙單位、船東、保險、沿海工業、石化產業等眾多利益相關者的切身權益，要解決溢油污染損害監視監測、預測預警、應急決策、

風險防範、技術裝備、索賠評估等一系列複雜問題。有鑑於此，臺灣海峽作為新興的沿海經濟快速發展區域，尤其需要加強海上污染事故風險防治和應急防備。因此，進一步加強兩岸海上防污染合作仍為一重要議題。

喬冰表示：早在 1997 年 11 月「第三次海峽兩岸海難救助與船岸通信專家研討會」上就提出「儘早合作進行防止海洋環境油污染之研究」的建議；在 1998 年 4 月「第四次海峽兩岸海難救助研討會」上，發表《臺灣海峽溢油應急反應合作初探》的論文；大陸方面於 1998 年 12 月啟動《海上船舶溢油應急預案》以及北方海區、東海海區、南海海區、臺灣海峽水域溢油應急預案研究編制工作，並於 2000 年 4 月發佈實施。

喬冰表示：2001 年 1 月在臺灣墾丁發生「阿瑪斯」號油輪觸礁漏油事故，兩岸進一步加強相關研究探討。在 2001 年 9 月「第五次海峽兩岸海上通航學術研討會」上，提出了共同研究探討臺灣海峽油污染應急反應機制和制訂應急計畫的建議；在 2002 年 4 月「海峽兩岸海上污染防治應急計畫研討會」，兩岸就船舶油污應急技術與協作等問題首次進行了專題研討，並實地考察「阿瑪斯」溢油事故清汙現場；大陸方面於 2002 年啟動《臺灣海峽兩岸船舶溢油應急協作計畫研究》課題，於 2005 年完成研究報告與應急協作計畫建議草案；在 2003 年 8 月「海峽兩岸船舶油污應急協作研討會」上，兩岸專家學者進行了相關學術交流；2005 年 11 月，應臺灣海洋污染防治協會的邀請，中國航海學會劉功臣常務副理事長率團赴台開展「海峽兩岸船

船污染應急協作研討與考察」，達成多項共識。

喬冰表示：海峽兩岸簽署海運協議之後，雙方有關加強海上防污染合作的交流與協作更為密切。在 2009 年 4 月「海峽兩岸航運風險管理與溢油污染防治研討會」上，兩岸專家就溢油應急與搜救的制度、技術、力量以及風險管理等問題進行了探討；2009 年 10 月，由中國科學技術協會主辦，中國航海學會承辦，中國航海學會船舶防污染專業委員會具體承辦，臺灣海洋污染防治協會協辦，在北京舉行了「中國科協 2009 年海峽兩岸青年科學家學術活動月—海上污染防治與應急技術研討會」，兩岸資深專家進行專題學術探討，並實地考察威海船舶壓載水淨化處理岸基試驗基地、煙台溢油應急技術中心及其應急反應設備庫、深圳海上應急指揮分中心、深圳市計量品質檢測研究院溢油風化模擬試驗、上海國際航運中心洋山深水港區及蘆潮輔助港區，加深雙方瞭解與溝通；2009 年 11 月「兩岸海洋油污染緊急應變交流研討會」上，兩岸專家學者就海洋油污染防治機制、緊急應變對策與合作方案等議題進行研討，參觀訪問金門溢油應急設施設備、廈門海上搜救分中心、廈門市海洋與漁業局、廈門水上清汙公司、廈門汙水處理廠，雙方分別表達遵循「先易後難」、「由淺到深」等原則，儘快建立相關資訊溝通與協作等機制。

喬冰表示：2010 年 8 月應我海洋污染防治協會邀請航海學會劉功臣常務副理事長再次率團前往臺灣，出席「兩岸海洋污染防治學術研討會」和首屆「兩岸油污緊急應變協作」桌面演練，會議形成《兩岸海洋污染防治學術研討會會議紀要》就積極推進雙方海上污染防治

的學術交流、演練、人員互訪及培訓、合作體制和建設、先導性科技合作、公部門制度性會談等意向達成共識，雙方協作完成的《兩岸油污染緊急應變協作演練腳本》提出具有開創性和實操可行性的雙方應急協作依循預案；2011年4月，為落實《海峽兩岸海運協議》污染防治加強合作的要求，大陸方面批准啟動《臺灣海峽船舶油污及危化品應急協作支持保障對策》軟科學研究專案，旨在依循合理可行的兩岸合作體制和機制框架，在兩岸相關前期工作基礎上，進一步完善供海峽兩岸參考採納的《海峽兩岸海上污染防治與應急合作諒解備忘錄》和《臺灣海峽兩岸船舶油污及危化品應急協作安排》等相關協作檔大陸方面建議稿及兩岸商簽實施方案建議，研究提出與協作檔相配套的、供大陸方面相關主管部門採納實施、供臺灣方面相關協作部門借鑒參考的應急協作支持保障對策，主要包括涉及兩岸協作的聯繫實施體制機制建議、應急指揮協調方案、應急資源調配支援方案、後勤保障及資金支持方案等。

喬冰女士建議：加強海上防污染合作落實聯繫機制與人員互訪交流，分析比較雙方優缺點，依照合理可行的合作體制機制框架，在前期交流協作基礎上，儘早落實雙方聯繫實施的協作體制和機制，包括由兩岸海上防污染專業社會團體承接相關公部門轉移職能的方案及其保障機制，必要的後勤保障支援和資金支援機制，適時啟動商簽有關協作文件的具體工作。

喬冰表示：建議兩岸儘早展《開臺灣海峽兩岸海上防污染應急協作預案》聯合編制研究，及環境基線調查、風險源調查與監控、應急

監測、損害評估、培訓、演練等合作研究，識別區域油污及危化品高風險區和優先保護區，提出加強風險防範以及風險源監控管理、敏感資源保護的對策措施建議，共同擬定和執行必要的預先培訓和演練以及海洋生態環境漁業資源基線調查方案，協作開展相關先導性生態保護研究。最後他並表示：在保護海洋環境願景下，期盼兩岸攜手落實風險管理與降低事故發生機率。

### 3.5.2 我方與談人發言內容摘要

依照大會議程的安排我方第一位與談人--行政院海岸巡防署科長同時為臺航會顧問的林志宏以「加強聯合搜救打造平安海峽」為題目，進行報告。

林志宏表示：2008年11月4日兩岸兩會簽署「海峽兩岸海運協議」，其中第7點共識：「雙方積極推動海上搜救、打撈機構的合作，建立搜救聯繫合作機制，共同保障海上航行和人身、財產、環境安全。發生海難事故，雙方應及時通報，並按照就近、就便原則及時實施救助。」為兩岸搜救機關奠定合作基礎。兩岸間海域海上交通運輸密集，如2011年11月30日海峽號的首航，每日皆有眾多船舶於臺灣海峽海域航行或進行漁業行為，海事案件發生風險相對提高，因此，兩岸海難搜救機關有必要建立海難搜救合作機制，以確保海上人命安全。

林志宏表示：2010年9月16日，在兩岸通力合作下，雙方假金、廈門海域辦理「2010年海峽兩岸海上聯合搜救演練」，過程圓滿順遂，成為兩岸60年來首次聯合舉辦之大型演練，由於具有歷史象徵及實

質意義，現已規劃由兩岸定期輪流辦理。

2011年3月3日，大陸海上搜救中心透過「中華搜救協會」來函邀請我方海難救助、空中救援、漁業及醫療衛生等機關於4月7日至14日赴陸參加「海峽兩岸海上搜救學術研討會」並參訪大陸海事、海洋、漁政、搜救等單位，以加強雙方各層面海事業務交流，逐步擴展兩岸海難搜救機關合作機制。

林志宏科長表示：公約第12條第2項規定：「各沿海國應為海面及上空之安全提倡舉辦並維持適當與有效之搜救事務，如環境需要，並與鄰國互訂區域辦法，為此目的從事合作

接著他便以「長順發」號漁船失火救援為案例說明：2010年11月15日17時1分，我方接獲通報：「長順發」號漁船於馬祖西引西北方約22浬處失火（距離大陸霞浦東方約3浬），有8名船員待救，立即派遣PP-5035艇、PP-5038艇及「謀星艦」等前往搜救，巡防艇因海象不佳返航，後於23時許再出勤。陸方於17時35分派「東海救159」救助船前往搜尋，本案搜救任務至22日08時，尋獲3具大體及救生筏（「東海救159」尋獲2具大體及救生筏，5035艇尋獲大體1具）。另於莒光岸際亦尋獲大體1具，本案迄今仍有四名船員失蹤。

林志宏另以巴拿馬籍「建富星」貨櫃輪沉沒救援案說明：2010年10月27日8時13分，我方接獲通報，巴拿馬籍建富星號貨櫃輪於臺灣鵝鑾鼻西南方79浬處發出遇險信號，立即派遣PP-10026艇、巡護二號及福星艦等前往搜救，10月28日11時「南海救113」救

助船亦抵達搜尋區域搜尋，本案總計救起 13 人(包含 10026 艇尋獲大體 1 具、空偵機吊掛救援 2 人、海鷗直昇機吊掛救援 1 人、現場 3 艘貨輪救援 9 人)，另有 12 人失蹤。

以大陸籍「閩莆漁」號漁船沉沒案例，他說明：2011 年 10 月 25 日 22 時 52 分，我方接獲通報，大陸籍「閩莆漁」號漁船於臺灣澎湖西嶼海域西方 40 浬處船身進水即將沉沒，立即通報 PP-10020 艇、巡護三號及救護直升機前往救援。26 日 01 時 43 分船上 5 人全數由救護直升機成功吊掛救起，並後送至臺灣榮總醫院嘉義分院，由布袋隊聯繫移民署處理後續事宜。

對於我國籍「發進益七號」漁船失聯搜索案，林志宏表示：2011 年 11 月 2 日 0 時 12 分，我方接獲通報，「發進益七號」漁船於 11 月 1 日 10 時自大陸福建省文甲港返台，15 時同行之「發進益六號」漁船於臺灣台中西方 67 浬處最後一次聯繫「七號」船，隨後即失聯。獲報後立即派遣我方澎湖海巡隊之艦艇前往失聯地點搜尋，11 月 2 日 13 時許「東海救 113」抵達失聯地點協助搜尋。

此外，對於我國籍「發進益七號」漁船失聯搜索乙案，林志宏表示：本案雖未尋獲「發」船，惟「東海救 113」救助船與我方艦艇共同於臺灣海峽執行搜救任務，充分展現兩岸海難救助合作之默契。

對於我國籍漁船於福建外海沉沒救援乙案，林志宏說明：2011 年 11 月 20 日 22 時，一艘我國籍漁貨輪載運物品約 10 噸，從福建雲霄礁美港出發返回臺灣高雄途中，遇上大風浪打入船艙致發電機當機，船艙進水下沉。當時附近海域的「閩東漁 61759 號」漁船在聽

到呼救後，將兩名我國籍船員救起，並於 21 日晚間平安抵達福建東山港。

林志宏表示：由於為妥善照顧海難獲救或罹難之大陸地區人民，發揮人道救援之普世價值，本部特訂定「大陸地區人民因海難事故後續作業分工處理要點」予各權責機關據以辦理相關事宜。該等大陸人民海難處理原則主要適用對象為：在臺灣海域發生海難災害事故獲救或罹難之大陸籍船員或漁民之臨時入境就醫、安置及等待送返者。

林志宏期盼：未來兩岸雙方可以在維護海上船舶及人命安全，確保美好海洋環境與生態，落實海峽兩岸海運協議的目標中，持續兩岸搜救人員交流，辦理兩岸聯合搜救演練，以達「平安海峽」之境界為努力方向，他並具體提出定期辦理兩岸聯合搜救演練之建議：他表示原則希望兩岸可每兩年假金廈中間海域舉辦乙次，2012 年由我方主辦，2014 年由陸方主辦。其中主要以「船難搜救」為主軸，適度納入飛機海上失事、船舶溢油污染、傷患醫療後送等相關項目。

林志宏並建議兩岸可以持續進行搜救人員交流，主要以搜救機關為對象、實質合作為目的，透過學術或實務研討等柔性方式，提升互惠互信商談合作議題逐步擴展兩岸搜救機關交流機制。加強緊急聯繫窗口：建立非正式緊急通報聯繫窗口，建立海上緊急事故通報單，視兩岸協商狀況建立常態性緊急通報聯繫窗口。

林志宏表示：為持續落實兩岸海運協議：雙方應落實「海峽兩岸海運協議」第 7 點共識，持續推動搜救合作交流機制，並秉持就近、就便原則及時實施救助等原則，共同保障海上航行和人身、財產、環



境安全。

依照大會議程的安排我方第 2 位與談人--花蓮港務局局長黎瑞德以及現任中華搜救協會理事長的華岡船務代理股份有限公司洪清潭董事長亦分別針對加強聯合搜救打造平安海峽，上台報告。我方第 4 位的與談人--引水協會理事長姚忠義先生，上台報告。

中華民國引水協會理事長姚忠義表示：其以兩岸海上工作者一員，以航海人員的身分，對於近三年兩岸海運推動直航政策發表感言。他先以 2006 年的一個真實案例，說明直航前的兩岸營運模式，約在 2006 年，我方一條大約五萬噸的散裝船舶，在大陸福建省載運砂石後，預定結關送往澎湖馬公，在當時兩岸仍然處於禁止通航政策的現況下，該船於福建載運砂石後，必須前往日本的石垣島辦理結關後，繞經台灣北部海域後，再往南開往澎湖馬公，由於馬公並無相關加油設備，該船必須再前往高雄港完成加油後，再繼續開往香港辦理結關後，才能繼續回到於福建繼續載運砂石，這樣一趟由福建載運砂石送往澎湖馬公的運送過程，便是在直航前經常往返兩岸的船舶，一趟漫長且不必要的海上航程。

姚忠義說明：當年這一條前往石垣島辦理結關的船舶，在航經臺灣北部海域時，不幸發生海事意外事件，在漆黑的夜晚，該船在臺灣北部撞到海面上作業的小漁船，導致兩人喪命的海難事故，肇事後該船舶值更人員沒有發現海上意外事故，繼續原本的航程，事後，主管部門透過當時的雷達，以及當時海面上鄰近的船舶，研判應該是剛剛提及的那一條船舶可能撞到漁船而不自知，後來，相關單位在澎湖馬

公找到剛卸完貨物的船舶，根據該船上的航海日誌以及船舶 VDR 等資料，在卸完貨物的翹起船頭上，找到疑似漁船上的藍色油漆刮痕，才確認海難事故的肇事者的認定。

姚忠義表示：當年這件的海上意外，若是發生在現今兩岸已經實現海上直航政策的此時，想必一定不會發生，因為直航後先前描述那麼大一圈的海上長程航行時間，已經縮短成為「福建—澎湖馬公」的直接航線，不僅節省長途的油耗成本外，也節省許多不必要的時間浪費，更大大降低任何發生海上意外事故的可能風險(Risk)。

姚忠義表示：兩岸直航政策的推動，不僅直接造福船東的利益，減少了不要的油耗成本的費用以及海上航行時間的浪費，也更造福了所有在兩岸船舶上服務的全體海員，因為海上航程的縮短，更大大降低在臺灣海峽以及鄰近海域，所有海上意外可能事故的風險以及發生機率，不僅保障在船上服務海員的生命安全，也確保了海員家庭的生活品質與安全，期待兩岸主管部門可以持續地促進兩岸海上走廊的便捷以及維護台灣海峽的海上航行安全。

姚忠義最後呼應上午議題一中我國臺灣海洋大學張副校長以及上海海事大學於校長所提建議：主張兩岸海員的人力資源與教育訓練可以互相交流以及共同成長，讓兩岸海事教育的訓練成果與訓練績效，可以讓雙方共享成果並且互為所用，換言之，兩岸外派的船員，未來若是在 STCW 國際公約的訓練證書及發證制度，可以互相認證，不僅可以共同分享雙方的訓練成果，也可以互相參與對方的訓練課程及認證課程，促進海上人力資源的提升與素質，期望兩岸主管部門，

可以開始進行雙方航海人員教育訓練的交流與互動，強化航海人員訓練成果與績效。

### 3.6 閉幕式與相關活動

論壇在三個議程的密集討論後圓滿落幕，當天晚上，主辦單位安排舉行「中遠之夜」晚宴，晚宴中魏總裁回顧已經於今年完成萬噸級的「中遠高雄」號命名與下水儀式，並完成集團在臺灣辦事處成立等階段性工作任務後，會議中宣布集團規劃於明(2012)年完成中遠在成立臺灣分公司的下一階段目標，以及宣布將著手進行投資高雄港碼頭建設之重大投資案，第二天的活動終於圓滿結束。

2011年12月18日第三天，會議由活動主辦單位安排前往蘇州之蘇州博物館、拙政園以及木犢博物館等處所進行參訪，參訪人員多對其頗具古意的參訪景點留下深刻的印象。

當天晚上，主辦單位安排「中外運之夜」，中外運集團總裁專程由北京趕抵蘇州會場致詞，大會並在兩岸參與人員上台大合唱一首臺味十足的「愛拚才會贏」的歌聲中，本年的兩岸海運論壇正式在歌曲聲音中畫下圓滿的句號。

## 四、心得及建議

### 4.1 心得

- (一) 民國 97 年 11 月 4 日海基會與大陸海協會雙方簽署「海峽兩岸海運協議」與「海峽兩岸空運協議」，正式啟動與實現海峽兩岸海、空運直航政策，確實提升兩岸人民往返便利性與便捷兩岸貨物流，並奠定兩岸經貿交流堅實基礎。
- (二) 以海運協議推動成果觀察，自民國 97 年 12 月 15 日起至民國 100 年 12 月 15 日止，三年期間，兩岸直航的船舶進出臺灣地區港口已經達 4 萬 4 千 628 艘次，載客人數超過 26 萬人次，貨物總裝卸量達 2 億 4,280 萬計費噸，貨櫃總裝卸量超過 528 萬 TEU，在全球海運景氣不佳以及外部經營環境不好的狀態下，兩岸海運市場從無到有的蓬勃發展更是難能可貴。
- (三) 隨著兩岸兩會簽署《海峽兩岸經濟合作架構協議》(ECFA)的規劃，民國 101 年元旦起，雙方大量早收商品關稅開始降為零，為因應 ECFA 兩岸商品降稅後所增加的貨物流流量增加，適當擴大現有兩岸海運運能，開放包括現有兩岸登記遠洋幹線之貨櫃船，順道隨程載運兩岸貨，落實協議明文精神，創造海運雙贏契機，有賴雙方政府具體努力。
- (四) 在歐債風暴以及世界景氣衰退此時，全球海運景氣普遍看空的此時，如何維繫海峽兩岸的海運市場的高效率以及營運秩序，仍待雙方共同努力與面對。

- (五) 大陸對於其與談人員，於會議前透過內部程序完成發言內容實質審查，充分掌握會議期間整體發言主軸與論述，反觀，國內於活動籌備期間，雖然多次催請各與談人之發言大綱，但是在成行前的最後一刻，仍然無法取得各與談人之發言大綱及內容，該等活動未來仍有改進空間。
- (六) 在本次論壇的空檔期間，意外在當地臺商投資的小型服務業商家的店面，發現架上有許多臺灣地區知名暢銷的雜誌，例如：商業週刊或是時報週刊等知名雜誌，與當地的簡體報紙一同陳列在架上，順手翻開該期的商業週刊，該期雜誌的報導內容，包括「十二五」期間大陸現在及未來相關領導人等討論與批評。例如習近平的言行與討論，或是對於年僅 40 歲已升上中將的毛澤東的孫子等多所報導，與想像中有很大的落差，顯見改革開放後的大陸政權，目前也只能控制實質掌握的報紙或雜誌，但對於臺資企業攜帶(或輸入)類似雜誌或是媒體，仍然無法全面禁止或防堵，或許我政府在從事兩岸交流之際，未來可多利用該等管道，散播我方對於自由及民主的堅持與努力。
- (七) 根據大陸主管部門初估，辦理本次論壇共計投入大約 1,000 萬人民幣，其投入的資金與成本相當龐大，亦顯示其舉辦盛大的論壇之用心，身為活動的參與者，基本上肯定主辦單位的投入。
- (八) 兩岸共同舉辦一項活動，其實是件非常不容易的事情，要克

服空間的阻隔以及時間的障礙，還要克服雙方的意識型態的不同，殊為一件難事，謹感謝台航會秘書長及相關同仁的全力支持、協助與努力。

## 參、附件

- 一、 兩岸海運論壇日程表
- 二、 我方代表名單資料
- 三、 大陸代表名單
- 四、 江蘇簡介
- 五、 蘇州簡介
- 六、 拙政園等景點簡介
- 七、 凱賓斯基大酒店簡介



## 兩岸海運論壇日程表

第一天 (2011 年 12 月 16 日)	
16:00 前	入住蘇州金雞湖凱賓斯基酒店
18:00-18:30	陸方省、市代表會晤見兩岸重要貴賓
18:30-20:30	海航會江蘇省人民政府歡迎晚宴
第二天 (2011 年 12 月 17 日)	
09:00-10:00 開幕式	1、主持人：海航會理事長宋德星先生致開幕辭並介紹貴賓 2、蘇州市人民政府領導致辭 3、江蘇省人民政府領導致辭 4、海航會名譽理事長徐祖遠先生講話 5、交通部政務次長(臺航會名譽董事長)葉匡時先生講話
10:00-10:35	論壇兩岸嘉賓茶歇
10:20-10:35	太倉港與基隆港、台中港簽訂合作協議儀式
10:35-12:05	<p>議題一 回顧直航成效 兩岸共謀發展</p> <p>主持人：(共 10 分鐘) 陸方：海航會理事長宋德星先生 臺方：交通部航政司司長(臺航會副董事長) 祁文中先生</p> <p>與談人：兩岸航港代表各 4 位。(各 10 分鐘) 陸方：上海海事大學校長於世成先生 中外運長航集團副總裁陶素雲女士 寧波港股份有限公司副總裁向堅剛先生 福建華榮海運集團有限公司班輪運輸部經理林維雲先生</p> <p>臺方：陽明海運公司副總經理暨策略長 余華明先生 萬海航運公司董事副總經理陳慧娟女士 臺灣海洋大學副校長張志清先生 船聯會秘書長許洪烈先生</p>
12:10-14:00	自助午餐及午休

14:00-15:30	<p>議題二 加強港航合作 兩岸共克時艱</p>	<p>主持人：(共 10 分鐘) 陸方：海航會榮譽理事長胡漢湘先生 臺方：臺航會董事長盧峯海先生 與談人：兩岸航港代表各 4 位。(各 10 分鐘) 陸方：中遠集團 廈門港務集團總經理陳鼎瑜先生 船東協會常務副會長張守國先生 山東海豐國際集團執行總裁 楊現祥先生 臺方：長榮集團副總裁謝志堅先生 高雄港務局局長蕭丁訓先生 台中港務局局長李泰興先生 船代會秘書長王國傑先生</p>
15:30-15:50	茶 歇	
15:50-17:20	<p>議題三 加強聯合搜救 打造平安海峽</p>	<p>主持人：(共 10 分鐘) 陸方：海航會常務副理事長李鳳岐先生 台方：基隆港務局局長陳福男先生 與談人：兩岸航港代表各 4 位。(各 10 分鐘) 陸方：福建海事局局長陸鼎良先生 航海學會救撈專業委員會主任委員 宋家慧先生 航海學會船舶防污染專業委員會 副主任委員兼秘書長喬冰女士 引航協會會長陳正華先生 台方：行政院海岸巡防署科長(臺航會顧問) 林志宏先生 花蓮港務局局長黎瑞德先生 中華搜救協會理事長洪清潭先生 引水協會理事長姚忠義先生</p>
17:20-17:45 論壇總結	海航會理事長宋德星先生	

18:30-20:30	“中遠之夜”晚宴
第三天（2011年12月18日）	
09:00-17:00 參觀景點	蘇州地區拙政園、蘇州博物館、虎丘、木瀆古鎮參訪
18:30-20:30	“中外運長航之夜”晚宴
第四天（2011年12月19日）返程	

附件二

我方代表名單				
序號	姓名	性別	任職單位	職務
1	葉匡時	男	交通部	政務次長/臺航會名譽董事長
2	祁文中	男	交通部航政司	航政司長/臺航會副董事長
3	洪玉芬	女	交通部會計處	會計長/臺航會顧問
4	盧峯海	男	陽明海運公司/臺航會	董事長/董事長
5	相重發	男	海運聯營總處/臺航會	常務理事兼秘書長/董事兼秘書長
6	蕭丁訓	男	高雄港務局	局長
7	陳福男	男	基隆港務局	局長
8	李泰興	男	臺中港務局	局長
9	黎瑞德	男	花蓮港務局	局長
10	林雪花	女	交通部會計處	簡派秘書/臺航會顧問
序號	姓名	性別	任職單位	職務

11	賴威仲	男	交通部航政司	科長
12	鄭聯芳	男	交通部航政司	科員
13	張志清	男	臺灣海洋大學/中華航運學會	副校長
14	賴素惠	女	行政院大陸委員會	專員
15	沈子睿	男	行政院海岸巡防署	專門委員/臺航會顧問
16	林志宏	男	行政院海岸巡防署	科長/臺航會顧問
17	田忠勇	男	海峽交流基金會	資深高級專員
18	謝志堅	男	長榮集團/船聯會	副總裁/理事長
19	周仲庚	男	交通部/新加坡華點通集團	顧問/董事會主席
20	王華特	男	匯智聯合公司	執行長
21	蔡勇	男	廈門象嶼集團有限公司	高級經理
22	張義源	男	台灣航業公司	董事長
序號	姓名	性別	任職單位	職務

23	陳柏廷	男	萬海航運公司	董事長
24	陳德勝	男	德翔海運公司	董事長
25	周家獻	男	寶華海運公司	董事長
26	許國慶	男	基隆港務局	組長
27	陳榮聰	男	基隆港務局	組長
28	陳素滿	女	高雄港務局	組長
29	邱謙文	男	臺中港務局	組長
30	鍾權宏	男	花蓮港務局	組長
31	黃淑美	女	高雄港務局	副主任
32	朱志光	男	高雄港務局	副處長
33	張乃文	男	高雄港務局	科長
34	唐伯芬	女	臺中港務局	科長
序號	姓名	性別	任職單位	職務

35	李麗香	女	基隆港務局	科長
36	林美秀	女	臺中港務局	專員
37	陳慧娟	女	萬海航運公司	董事副總經理
38	周慕豪	男	中國航運公司	總經理
39	任樹傑	男	中鋼運通公司	副總經理
40	洪清潭	男	中華搜救協會	理事長
41	姚忠義	男	中華引水協會	理事長
42	鄭坤榮	男	中國驗船中心	總驗船師
43	呂錦山	男	成功大學/中華海運研究協會	教授/理事長
44	王俊友	男	台灣港埠協會	理事長
45	陳木枝	男	台北市海運承攬運送商業同業公會	理事長
46	黃桂妹	女	臺灣進口砂石協會	理事長
序號	姓名	性別	任職單位	職務

47	蕭勝旗	男	臺灣進口砂石協會	榮譽理事長
48	許洪烈	男	全國船聯會	秘書長
49	王國傑	男	全國船代會	秘書長
50	銀柳生	男	中華搜救協會	秘書長
51	王以湘	男	寶華海運公司	總經理
52	蔡明旭	男	陽凱有限公司	總經理
53	柯金成	男	長榮集團	北京總代表
54	余華明	男	陽明海運公司	副總經理暨策略長
55	魏標昌	男	陽凱有限公司	副總經理
56	葉文超	男	萬海航運公司	中國區總經理
57	林炯炘	男	萬海航運公司	資深協理
58	楊正行	男	陽明海運公司	協理
序號	姓名	性別	任職單位	職務



59	張新億	男	長榮集團	深圳永航公司總經理
60	陳文傳	男	德翔海運公司	總經理
61	曾秉仁	男	陽明海運公司	資深經理
62	蘇玉菁	女	台灣航業公司	董事長特助
63	唐邦正	男	中國航運公司	經理
64	吳天明	男	昌和船務代理公司/ 高雄市船務代理公會	董事長/理事長
65	鄭俊華	男	高雄港務局	科員
66	陳林麗惠	女	基隆港務局	辦事員
67	晏韻慧	女	花蓮港務局	領班
68	蕭銘堯	男	基隆市船代會	理事長
69	林順源	男	台中市船代會/建勝船 務公司	理事長/董事長
70	朱文印	男	臺灣進口砂石協會	副理事長
序號	姓名	性別	任職單位	職務

71	徐順憲	男	榕聲公司	總經理
72	王志成	男	宇泰公司	總經理
73	黃希賢	男	陞暘船務代理公司	總經理
74	王慕嚴	男	臺灣進口砂石協會	常務理事
75	陳哲茂	男	臺灣進口砂石協會	常務監事
76	蔣懷德	男	台北市海運承攬運送商業同業公會	理事
77	林福同	男	臺灣進口砂石協會	理事
78	周國良	男	臺灣進口砂石協會	秘書長
79	林信宏	男	長榮集團	北京代表
80	魏中偉	男	陽凱有限公司	蘇州代表
81	楊俊傑	男	長榮集團	謝副總裁隨扈

附件三

大陸代表名單			
序號	姓名	性別	工作單位及職稱
1	徐祖遠		交通運輸部副部長/海航會名譽理事長
2	李偉		交通運輸部辦公廳秘書/海航會秘書
3	王征		國台辦經濟局副局長/海航會顧問
4	巫桐		國台辦經濟局幹部/海航會顧問
5	梅秀英		國務院法制辦工交商事法制司交通處副處長/海航會顧問
6	劉功臣		中國航海學會常務副理事長
7	宋德星		交通運輸部水運局局長、台辦主任/海航會理事長
8	張建中		紀委駐交通運輸部部紀檢監察局副局長/海航會顧問
9	李良生		交通運輸部人事勞動司副司長/海航會副理事長
10	李宏印		交通運輸部水運局副局長/海航會顧問
序號	姓名	性別	工作單位及職稱

11	柯林春		交通運輸部政策法規司副司長/海航會顧問
12	宋家慧		交通運輸部救助打撈局局長/海航會副理事長
13	曹德勝		交通運輸部海事局副局長/海航會顧問
14	翟久剛		中國海上搜救中心總值班室主任/海航會顧問
15	游慶仲		江蘇省交通運輸廳廳長
16	王昌保		江蘇省交通運輸廳副廳長
17	周志木		江蘇省交通運輸廳港口局 副局長
18	王竹鳴		江蘇省太倉港口管委會主任
19	邵建林		蘇州市交通運輸局（蘇州市港口管理局） 局長
20	蔣學明		太倉港口投資發展有限公司總經理
21	徐衛強		太倉港管委會黨政辦公室主任
22	馬繼列		福建省交通運輸廳副廳長
序號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱

23	周曉航		交通運輸部科學院 副院長
24	杜殿虎		交通運輸部水運科學研究院黨委副書記/海航會理事
25	殷 林		中國交通通信資訊中心副主任/航會理事
26	朱碧新		中國交通建設股份有限公司 副總裁
27	朱 愷		中國船級社 副總裁兼總工程師
28	朱培亭		交通運輸部機關服務局 局長/海航會顧問
29	胡漢湘		海峽兩岸航運交流協會榮譽理事長
30	彭翠紅		中國引航協會常務副會長
31	陳英明		中國港口協會常務副會長
32	張守國		中國船東協會常務副會長兼秘書長
33	王明志		上海組合港管委會辦公室主任/海航會顧問
34	陳建華		中國理貨協會常務副會長
序號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱

35	孫 鑫		中國船舶代理及無船承運人協會 副秘書長
36	李鳳岐		海峽兩岸航運交流協會 常務副理事長兼秘書長
37	孫家康		中國遠洋運輸(集團)總公司 副總裁
38	石澤民		中國遠洋運輸(集團)總公司 駐臺灣首席代表
39	楊 挺		中國遠洋運輸(集團)總公司 運輸部副總經理
40	葛一川		中國遠洋運輸(集團)總公司運輸管理處船長
41	張國發		中國海運(集團)總公司 副總經理
42	趙滬湘		中國外運長航集團有限公司 董事長
43	劉錫漢		中國外運長航集團有限公司 總裁
44	陶素雲		中國外運長航集團有限公司 副總裁
45	張建衛		中國外運股份有限公司 總裁
46	徐秋敏		中外運集裝箱運輸有限公司 總經理
序號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱

47	蘇新剛		招商局集團有限公司 副總裁
48	高 軍		浙江海事局 局長/海航會顧問
49	陸鼎良		福建海事局 局長/海航會常務理事
50	申亞平		廈門海事局 副局長/海航會顧問
51	於世成		上海海事大學 校長
52	孫光圻		大連海事大學 港口與航運研究所所長 教授
53	趙 克		河北港口集團有限公司 副總經理
54	袁寶童		天津港（集團）有限公司 副總裁
55	常德傳		青島港（集團）有限公司 董事局主席、總裁
56	陳戍源		上海國際港務(集團)股份有限公司 總裁
57	趙建華		張家港港務集團有限公司 總裁
58	王衛國		南通港口集團有限公司 總經理
序號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱

59	蔡申康		寧波港股份有限公司 副總裁
60	李緒斌		溫州市港航管理局 副局長、紀委書記/海航會理事
61	鄧 坤		福州港口管理局 副局長/海航會常務理事
62	李興湖		福建省交通運輸集團有限責任公司 副董事長、總經理
63	蔡良涯		廈門港口管理局 局長/海航會顧問
64	陳鼎瑜		廈門港務控股集團有限公司 總經理
65	楊建鋒		汕頭市交通運輸局局長 海航會理事
66	謝燕瓊		汕頭港務集團有限公司 副總經理
67	蔡錦龍		廣州港集團有限公司 董事 副總經理
68	張 冀		湛江港(集團)股份有限公司 董事長
69	章 清		凱陽國際貨運代理有限公司 董事長兼總經理
70	錢衛忠		中海船務代理有限公司 總經理
序號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱



71	馮 鑫		凱陽國際貨運代理有限公司 副總經理
72	陳洪輝		深圳聯合國際船舶代理有限公司 董事總經理
73	宋紅光		中國航務週刊雜誌社 執行總編
74	林 戟		廈門遠洋運輸公司 總經理
75	陸榮鶴		上海市錦江航運有限公司 副總經理
76	楊現祥		海豐國際控股有限公司 執行董事兼 CEO
77	李萬錦		南京油運股份有限公司 董事總經理
78	李 蕾		福建省輪船有限公司 副總經理
79	陳為仁		福州市馬尾輪船有限公司 董事長
80	俞振宏		福建華榮海運集團股份有限公司 執行總裁
81	陳劍鐘		福建東方海運有限公司 副總經理
82	吳 弘		福建外貿中心船務公司 副總經理
序號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱

83	王建川		福建省泉州市豐澤船務有限公司 董事長
84	陳超雲		福建鑫安船務有限公司 總經理
85	吳厚生		福建省廈門輪船總公司 總經理
86	張燁坤		中國外運福建有限公司 副總經理
87	喬 冰		航海學會防污染專業委員會 副主任委員兼秘書長
88	徐 偉		太倉中海船務代理有限公司 總經理
89	杜海鵬		交通運輸部救助打撈局救助指揮處副處長/海航會顧問
90	陳正華		上海引航站 站長
91	陳伯雄		廈門引航站 站長
92	孫 波		天津港（集團）有限公司辦公室 科長
93	陳依成		福建華榮海運集團股份有限公司 總裁助理
94	林維雲		福建華榮海運集團股份有限公司 經理
序號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱

95	劉敬		福州市馬尾輪船有限公司 總經理
96	楊建明		太倉港集裝箱海運有限公司 總經理
97	羅丹峰		福建八方物流股份有限公司 總經理
98	羅翀		民生輪船股份有限公司 副總經理
99	陶啟明		上海長石海運公司 總經理
100	顧新黎		上海長石海運公司 經營部經理
101	胡彧		中國遠洋運輸(集團)總公司 孫家康秘書
102	孫軼		中遠集團總經理辦公室公關室副經理
103	高媛		中遠集團總經理辦公室
104	李冬		中遠集團運輸部
105	郭小媛		中國船舶代理及無船承運人協會 副秘書長
106	孟愈		廈門國際港務股份公司 營運部副經理
序號	姓名	性別	工作單位及職稱

107	辜偉峰		福建國航遠洋運輸（集團）股份有限公司 副總裁
108	陳水明		台州市港航管理局玉環港航分局 局長
109	薛雪強		台州市港航管理局玉環港航分局 副局長
110	鄭榮豐		台州市港航管理局玉環港航分局
太 倉 港 口 管 委 會 特 邀 嘉 賓			
序 號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱
111	聶棟仁		華岡集團 副董事長
112	賴德彰		華岡集團華東區 總經理
113	吳 毅		華岡集團蘇州分公司 總經理
工 作 人 員			
序 號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱
114	陳如洋		水運局臺灣處處長
序 號	姓 名	性 別	工 作 單 位 及 職 稱

115	趙舟		水運局臺灣處 調研員/海航會副秘書長
116	黎旗煒		水運局臺灣處 主任科員
117	張祥斌		水運局臺灣處 主任科員
118	雷小芳		外事司國際合作事務中心 幹部
119	宋瑋		外事司國際合作事務中心 幹部
120	林軍保		交通運輸部水運局辦公室 主任
121	姚飛		交通運輸部水運局經濟運行處 副處長
122	樊暉		交通運輸部水運局港口處 幹部
123	王銳		交通運輸部水運局國際航運處 幹部
124			中央電視臺 中文國際頻道
125			新華社
126			人民日報海外版
序號	姓名	性別	工作單位及職稱

127			鳳凰衛視
128			中國交通報
129			中國水運報

## 附件四

### 江蘇簡介

江蘇簡稱蘇，位於大陸東部沿海中心，地處美麗富饒的長江三角州。東瀕黃海，西連安徽，北接經濟強省山東，東南與富庶的浙江和上海毗鄰。全省總面積 10.26 萬平方千米，占全國總面積的 1.1%。其中平原面積 7.06 萬平方千米，水面面積 1.73 萬平方千米。

江蘇以江甯、蘇州各取一字得名。唐大部屬江南東道和淮南道；宋置江南東路、兩浙西路和淮南東路；元屬江東建康道、江南浙西道、淮東江北道；明境內各府和直隸州直屬中央，稱為直隸，後改南直隸；清改江南省，後分設江蘇省，為江蘇得名的開始。1949 年後設蘇北行署和蘇南行署，後合併恢復江蘇省，省名至今未變。

截至 2009 年末，全省轄南京市、無錫市、徐州市、常州市、蘇州市、南通市、連雲港、淮安市、鹽城市、揚州市、鎮江市、泰州市、宿遷市等 13 個地級市，55 個市轄區、26 個縣級市、25 個縣。省會南京市。

江蘇以地形地勢低平，河湖眾多為特點，平原、水面所占比例之大，在大陸居首位。主要有蘇南平原，江淮平原、黃淮平原和東部濱海平原。全省耕地面積 474 萬公頃（2006 年）。全省境內河川交錯，水網密佈，長江橫穿東西 400 多千米，大運河縱貫南北 690 千米，西南部有秦淮河，北部有蘇北灌溉總渠、新沭河、通揚運河等。有大小湖泊 290 多個，太湖和洪澤湖為大陸五大淡水湖。全省海岸線長 954 千米。

全省氣候具有明顯的季風特徵，處於亞熱帶向暖溫帶過渡地帶，大致以淮河—灌溉總渠一線為界，以南屬亞熱帶濕潤季風氣候，以北屬暖溫帶濕潤季風氣候。全省氣候溫和，雨量適中，四季分明。

## 附件五

### 蘇州簡介

蘇州，古稱吳、吳都、吳中、東吳、吳門，現簡稱蘇。蘇州自有文字記載以來的歷史已有 4000 多年，西元前 514 年建城，是大陸首批 24 個歷史文化名城之一，重點風景旅遊城市，江蘇省經濟最發達的城市。

蘇州東鄰上海，瀕臨東海；西抱太湖，背靠無錫，隔湖遙望常州；北瀕長江，與南通隔江相望，南臨浙江，與嘉興接壤，所轄太湖水面緊鄰湖州，東距上海市區 81 公里。蘇州是江蘇省的東南門戶，上海的咽喉，蘇中和蘇北通往浙江的必經之地。

蘇州物華天寶，人傑地靈，因其從古至今繁榮發達、長盛不衰的文化和經濟，被譽為“人間天堂”、“園林之城”的美名。蘇州素來以山水秀麗、園林典雅而聞名天下，有“江南園林甲天下，蘇州園林甲江南”的美稱，又因其小橋流水人家的水鄉古城特色，而有“東方威尼斯”、“東方水都（東方水城）”之稱。現今的蘇州已經成為“城中有園”、“園中有城”，山、水、城、林、園、鎮為一體，古典與現代完美結合、古韻今風、和諧發展的國際化大都市。



## 附件六

### 拙政園

江南園林的代表，蘇州園林中面積最大的古典山水園林。始建于明朝正德年間，今園轄地面積約八十三點五畝，開放面積約七十三畝，其中園林中部、西部及晚清張之萬住宅（今蘇州園林博物館舊館）為晚清建築園林遺產，約三十八畝。大陸四大名園之一，重點文物保護單位，5A 級旅遊景區，被譽為“中國園林之母”，一九九七年被聯合國教科文組織（UNESCO）列為世界文化遺產。

### 木瀆古鎮

位於蘇州西郊靈岩山麓，依山而築，傍水而居，其獨特的格局為江南諸多古鎮少有。有“吳中第一鎮”之稱，木瀆更是江南唯一的中國園林古鎮。明清時有私家園林 30 多處，現已修復嚴家花園，虹飲山房、靈岩山館、古松園、榜眼府第，盤隱草堂等，其中嚴家花園為江南名園，為嚴家淦先生故居；虹飲山房是乾隆民間行宮，內有二十道清代聖旨，彌足珍貴。其深厚的文化蘊積，幽雅的園林環境，膾炙人口的歷史傳說，為現代都市人提供了一個放鬆身心、陶冶情操的旅遊休閒的好去處。

### 虎丘

大陸 4A 級景區及首批十佳文明風景旅遊區示範點。位於蘇州城西北郊，距城區中心五公里。相傳春秋時吳王夫差葬其父于此，葬後三日有白虎踞其上，故名。山高約三十六米，古樹參天，山小景多，千年虎丘塔矗立山巔。虎丘依託著秀美的景色，悠久的歷史文化景觀，享有“吳中第一名勝”的美譽。宋蘇東坡說過：“到蘇州而不遊虎丘，乃是憾事”。

### 蘇州博物館

蘇州博物館是地方歷史藝術性博物館。1960 年建立，2006 年 10 月建成新館，設計者為著名的建築設計大師貝聿銘。館址為太平天國忠王李秀成王府遺址。面積 8000 多平方米，分東、西、中 3 路，中路立體建築為殿堂型式，梁坊滿飾蘇式彩繪，入口處側門，有文征明手植紫藤，內部東側有太平天國古典舞臺等，是重點文物保護單位。

## 附件七

### 凱賓斯基大酒店簡介

金雞湖凱賓斯基大酒店毗鄰金雞湖高爾夫球場和金雞湖大酒店。交通便捷，距離蘇州市區、金雞湖及大型購物中心等地區車程約為 15—20 分鐘。擁有 458 間豪華客房和套房，房間寬敞優雅，窗外景色絢麗；擁有蘇州最大的宴會廳，可承辦同時容納 1200 人的大型宴會或 1600 人的雞尾酒會及 8 間高品位裝修的多功能廳。

此外，酒店附屬建築物上設有 4000 平方米的設備齊全的健身中心，包括大型室內游泳池，室內壁球室及網球場，各式健身中心和有氧操館，以及世界知名水療服務品牌館。酒店的四季餐廳全天提供全球各式美食和地方特色食品，既有中國菜、東南亞菜還有歐洲佳餚。望湖閣中餐廳提供地道的廣東菜和淮揚菜。凱賓斯基大酒店將會力爭成為蘇州城內首屈一指的奢華酒店。