

出國報告（出國類別：參訪、會議）

2015 年海峽兩岸關務學術研討會

服務機關：交通部航港局

姓名職稱：組長饒智平、專員林澄政、助理員張偉峻

派赴國家：大陸上海市、江蘇省蘇州市、福建省廈門市

出國期間：104 年 10 月 19 日至 104 年 10 月 23 日

報告日期：104 年 12 月

行政院及所屬各機關出國報告提要

頁數 26 含附件：是否

出國報告名稱：赴上海及廈門參加「2015 年海峽兩岸關務學術研討會」

出國人員姓名/服務機關/單位/職稱/電話

饒智平/交通部航港局/組長/02-89786899

林澄政/交通部航港局/專員/02-89786864

張偉峻/交通部航港局/助理員/02-89786832

出國類別：1.考察2.會議

出國期間：104 年 10 月 19 日 至 104 年 10 月 23 日

出國地區：大陸上海市、江蘇省蘇州市、福建省廈門市

報告日期：104 年 12 月 25 日

分類號/目：

關鍵詞：關務作業、自由貿易試驗區、物流、保稅、海運快遞

內容摘要：

- 一、本次「2015 海峽兩岸關務學術研討會」輪由陸方海關學會於大陸上海舉辦，以「優化通關環境，促進兩岸貿易」為宗旨，以「關於兩岸貿易發展政策的研究」及「適合兩岸情況及特點的通關問題—兩岸合作推動海運快遞成果與展望研究」作為本次討論議題；第一個議題提供雙方回顧兩岸貿易的發展軌跡，並檢視 ECFA 對兩岸經貿發展的成效，以及探討未來可以合作的方向；而第二個議題則為兩岸海關共同推動之具體典範，惟仍有研議精進之空間。藉由兩岸專家、學者及官員齊聚一堂，共同切磋與交流，廣泛交換意見，除增進彼此瞭解，亦有助於未來兩岸關務發展與改進，確實可掌握兩岸關務制度相關規範與作法異同。
- 二、兩岸均有關務作業鬆綁議題，然上海海關係組成一專案小組，針對業者所提鬆綁建議，參考鄰近國家經濟特區關務制度後，進行研析並研擬可行方案，再與業者討論及確認符合業者需求後落實施行，該鬆綁制度之作法可供我國借鏡參考，由海關主動研議鬆綁建議，並研提可行措施，相信可較現行由自由港區管理機關或營運機構協調海關開放或鬆綁之方式更易符合業者所需。
- 三、ECFA 是基於兩岸分工、資源稟賦、競爭合作及特殊關係所建構之雙邊優惠安排。兩岸都是軸心，而非軸心和輪輻的關係，兩岸共同發展之利益應大於任何一方單打獨鬥。未來在 ECFA 架構下，兩岸需要增進相互瞭解，深化彼此互信，進一步探索金融、投資等經貿合作，為兩岸經貿發展累積正能量。此外，我國應積極尋求加入 TPP、RCEP 之機會；至於大陸地區「一帶一路」串聯歐亞大陸，受惠產業包括交通、鋼鐵、機械、電力、通訊、油氣、金融、旅遊等，我國應設法參與「一帶一路」戰略，加強雙方產業合作，共同開拓海外市場，進而幫助臺灣打開 RCEP 的大門。陸方也應營造對我友善環境，不該阻擋臺灣加入區域經濟整合，惟有雙方合作、互惠，建立兩岸政治、經貿、科技、人才及社會等全面和諧氛圍，才能實現互惠共贏的局面。

參訪 2015 年海峽兩岸關務學術研討會出國報告書

內容大綱	頁次
壹、目的	1
貳、出國期間	1
參、參訪行程及過程	1
肆、參訪及會議心得	3
一、上海自由貿易試驗區	3
二、2015 年海峽兩岸關務學術研討會	8
三、上海海關學院	20
四、蘇州博物館	22
五、福建自由貿易試驗區	22
伍、結論與建議	24

壹、目的

兩岸產業發展已進入協同合作的階段，尤其更多符合產業發展也在兩岸政策上列為重點項目之一，因此為促進兩岸經貿交流與發展，財團法人海峽交流基金會與海峽兩岸關係協會依據「海峽兩岸經濟合作架構協議」(以下簡稱 ECFA)第六條有關規定，就兩岸海關合作事宜，經平等協商，達成「海峽兩岸海關合作協議」，緣此，財政部於 103 年 9 月 2 日至 3 日委託我方中華民國關稅協會洽商大陸海關學會辦理「2014 海峽兩岸關務學術研討會」，邀集大陸海關總署及上海海關學院代表共同出席，與會各界對於兩岸關務提出諸多建言，對於建立兩岸關務實務及學術上產、官、學交流平臺，具有開創性意義。

本次參訪及會議係應中華民國關稅協會之邀，我方參與單位包括：財政部國際財政司、財政部關務署及交通部航港局等機關代表。陸方承辦單位為大陸海關學會及上海海關學院，陸方參與單位有大陸關稅總署及各地方海關等單位。本次會議主題係以「優化通關環境、促進兩岸貿易」為宗旨，以「兩岸貿易發展之研究」及「適合兩岸情況及特點的通關問題-兩岸合作推動海運快遞成果與展望研究」兩項議題進行兩岸交流及論文研討，以加深兩岸合作信念及瞭解未來進一步合作契機，俾利促進兩岸貿易發展及改善現行海運快遞業務之關務問題等，有助於未來研擬港口公共倉儲、海運快遞及自由港區相關業務決策之參考。

貳、出國期間：

104 年 10 月 19 日至 10 月 23 日，共 5 天。

參、參訪行程與過程：

表一、2015 年海峽兩岸關務學術研討會行程一覽表

日期	地點	行程內容	備註
10/19 (一)	桃園-上海、 上海海關、 上海自由貿易試驗區	一、去程：自桃園（二航廈）機場出發至上海浦東國際機場。 二、參訪上海自由貿易試驗區。 三、與上海海關座談。	瞭解上海自由貿易試驗區之監管制度及上海關務制度鬆綁作法。
10/20 (二)	上海海關學院	參加 2015 年海峽兩岸關務學術研	參加開幕儀式、論文

日期	地點	行程內容	備註
		討會。	研討等相關主題論壇。 參訪上海海關學院
10/21 (三)	蘇州海關學會 參訪蘇州博物館	一、拜會蘇州海關學會。 二、參訪蘇州博物館。	與關稅協會拜會蘇州地區海關學會，並了解臺商於當地業務及產業分布之相關概況等，參訪蘇州博物館。
10/22 (四)	上海-廈門、 廈門海關	一、自上海虹橋機場出發至廈門高崎國際機場。 二、拜會廈門海關及座談會。	與廈門海關進行座談，了解福建自由貿易試驗區-廈門片區之發展現況 雙方經濟特區及海運快遞未來可合作之方向。
10/23 (五)	廈門市 廈門-台北(松山)	一、參訪廈門交通環境及溼地保護成果。 二、返程：由廈門高崎國際機場搭機返回臺北（松山）。	參訪廈門市環境及濕地保護成果。

肆、參訪及會議心得：

一、上海自由貿易試驗區

上海自由貿易試驗區（以下簡稱上海自貿試驗區）是大陸 2013 年 8 月批准設立之第一個自貿區，為達成下列目的之先行先試特區：

- 1、貨物進出自由：合乎國際慣例的貨物進出均暢通無阻，免於海關常規監管。
- 2、投資自由：投資不會因國別差異帶來行業限制與經營方式限制。
- 3、金融自由：包括外匯自由兌換，資金出入與轉換自由。

上海自貿試驗區共分外高橋保稅區、外高橋保稅物流園區、洋山保稅港區、上海浦東機場綜合保稅區、陸家嘴金融片區、金橋開發片區以及張江高科技片區等 7 個海關特殊監管區域，共計 120.72 平方公里。

（一）上海自貿試驗區開放的產業政策如下表所示：

金融	銀行	外銀獨資、中外合資銀行、有限牌照銀行
	醫保	外資專業醫療保險機構
	融資租賃	子公司不設最低資本限制、兼營相關保險理賠
航運	遠洋貨運	放寬外資股比限、允中資控股或權宜輪
	船舶管理	允外商獨資設國際船舶管理企業
商貿	增值電信	外資可經營部分增值電信業務
	電玩	外商可從事遊戲設備產銷，銷售內陸
專業	律師	開放中外律師事務所合作方式機制
	資信調查	允設外資資信調查公司
	旅行社	允設中外合資旅行社從事臺灣以外出境遊業務
	人才仲介	允中外合資，外資擁股 7 成以下，港澳可獨資
	投資管理	允設股份制外資投資性公司
	工程設計	取消外資工程設計首申請者業績要求

	建築服務	外商獨資承攬項目，不受中外方投資比例限制
文化	演出經紀	取消外資演出經紀機構股權限制、可獨資申設
	娛樂場所	允外商獨資設娛樂場所
社會	職技培訓	允中外合作經營培訓、職技培訓機構
	醫療服務	允外商獨資設醫療機構

(二) 上海自貿試驗區開放的關務制度如下：

- 1、先進區後報關：進口貨物可憑艙單先向海關簡要申報，並辦理提貨及入區手續，在於規定時間內向海關辦理正式關務申報手續。
- 2、區內自行運輸：區內企業可使用經海關備案之車輛自行運送貨物。
- 3、加工貿易工單式核銷（電子帳冊）：海關以料號管理為基礎於監管系統建立業者帳冊，並即時核銷。
- 4、保稅展示交易：區內企業可在區內或區外開展保稅展示交易的業務。
- 5、境內外維修：區內企業可對自用機器設備或貨物進行維修或復運出區的業務。
- 6、期貨保稅交割：保稅監管狀態的貨物作為交割標的物的經營業務。
- 7、融資租賃：海關對融資租賃貨物按照審查的分期租金徵收關稅和增值稅。
- 8、批次進出、集中申報（按月彙報）：允許區內企業與境內區外企業憑卡口核放單辦理貨物實際進出區手續，再於一定期限內集中辦理報關手續。
- 9、簡化通關作業隨附單證：對於區內進出境備案清單及境內區外不涉稅的進出口報關單取消隨附單證之要求。
- 10、統一備案清單：原 40 項屬海關特殊監管區域的備案清單格式統一為 30 項（簡化報單格式）。
- 11、內銷選擇性徵稅：區內生產加工銷售境內市場的貨物，企業可根據其進口料件或實際報驗狀態，選擇繳納進口關稅。
- 12、集中彙總徵稅：將傳統海關主導型稅收徵管模式轉變為企業主動刑之徵管模式，在擔保前提下，允許企業在規定的繳稅週期內，對已放行貨物自主集中繳納稅款。

- 13、倉儲企業聯網監管：使用倉儲管理系統之企業，實施系統聯網+庫位管理+實施核注（即時監管），對貨物進、出、轉、存情況進行即時掌握和動態查核。
- 14、智能化卡口驗放管理（自動化門哨）：升級改造卡口設施，簡化卡口操作環節，實施自動比對，自動判別及驗放。
- 15、企業註冊登記：工商註冊地址在試驗區內的申請人申請辦理報關單位註冊登記，經審核後可辦理報關業務。
- 16、海關 AEO 互認：相互承認各國之 AEO 企業，使其享有通關便利和優惠措施。
- 17、企業協調員試點：類似我國保稅專責人員制度。
- 18、企業信用信息公開：採主動公開或依申請公開之方式，向社會公開區內器意註冊登記與企業信用相關之基礎資訊。
- 19、企業自律管理：類似我國自由貿易港區自主管理制度。
- 20、跨境電子商務：分為直購進口和網購保稅進口模式，直購進口模式係以快遞方式運作，網購保稅進口模式以試驗區方式運作，先辦理貨物入區，再按照收貨人需求及政策辦理通關手續。
- 21、取消通關單驗核：貨物入區後再運入境內時，無須再驗核入境貨物通關單。

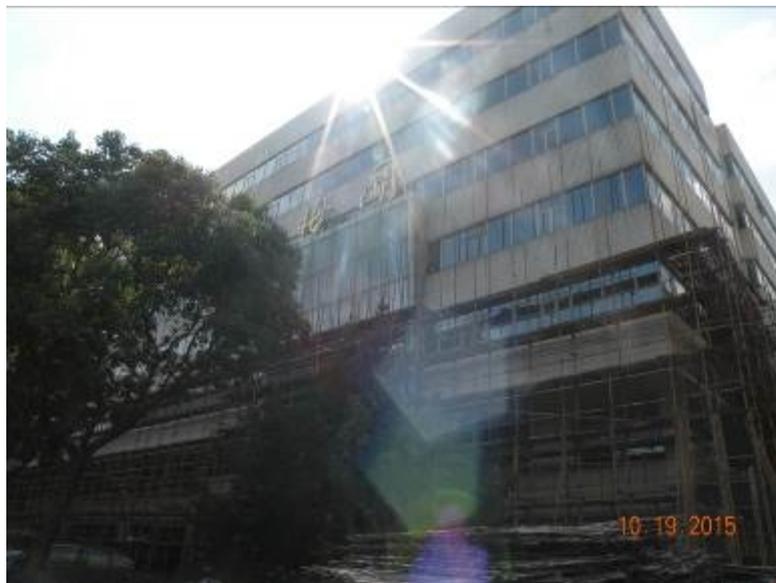


圖 1 上海海關大樓



圖 2 與上海海關座談



圖 3 上海自由貿易試驗區行政機關單一窗口功能



圖 4 上海自由貿易試驗區管理委員會大樓



圖 5 參訪上海自由貿易試驗區管理委員會



圖 6 參訪上海自由貿易試驗區國際酒類展示交易中心



圖 7 與陸方海關學會座談會

二、2015 年海峽兩岸關務學術研討會



圖 8 團員於研討會場合照留念



圖 9 研討會開幕式

(一) 議題一：關於兩岸貿易發展政策的探討

首先由我方高雄應用科技大學李教授仁耀就「貿易自由化與兩岸貿易發展」提出報告，略陳重要論述如次：

- 1、後 ECFA 的兩岸的比較利益：兩岸未來可以朝向產業合作及供應鏈合作，目前臺灣主要的比較利益在於：

- (1) 研發創新實力：臺灣過去做為歐美國家的重要 OEM、ODM 廠商，已經累積了相當的製造經驗，整體研發創新實力較大陸地區為佳。
- (2) 完整產業供應鏈：石化產業、電子產業、基本金屬產業，其產業的上下游均已建構完整的供應鏈，產品從研發、生產、物流到銷售，產業鏈相對完整。
- (3) 跨國連結優勢：臺灣早期承襲歐美日等國的技術移轉與委託製造，加以赴大陸地區以及東南亞投資經驗豐富，具備跨國連結優勢。
- (4) 產業跨領域整合與服務業科技化：臺灣服務產業科技化的程度高，透過資訊與通信科技(ICT)的應用在供應鏈管理、顧客管理上具備一定的整合優勢。

2、至於大陸的比較利益方面：

- (1) 具備大規模量產製造實力：大陸地區改革開放以後，吸引大量的外資進駐，尤其是沿海經濟特區已經成為世界上最強大的量產中心。
- (2) 廣大且多元型態的消費市場：大陸是世界上最大的單一國家市場，其南北地區的氣候差異，東西地區的經濟發展差距，亦形成了多元的消費市場型態。
- (3) 區域整合優勢：大陸目前積極與世界各國洽簽 FTA，在人力資源、天然資源以及生產技術上的互補，將有效使其消費市場與生產基地的腹地擴充。

3、在兩岸各具備不同的比較利益優勢下，臺灣切入研發領先的有利位置，同時，兩岸可從價值鏈互補到最後共同發展品牌，有效擴大臺商的生產規模，獲致更高的附加價值；貿易自由化與產業合作是能提升兩岸經濟發展的雙贏賽局，臺灣提供充裕的資金、技術與高階人才，大陸地區提供廣大的市場、土地與價廉物美的人力，不但能壯大臺灣企業版圖，更能促進大陸地區產業升級。故簽署「兩岸服貿協議」為臺灣全球化生產戰略的重要一環。

4、臺灣在國際舞臺上有兩件事情是無法避免的，第一為全球化的挑戰，輸掉挑戰即是危機，贏得挑戰即是機遇。其次，臺灣的全球化也與兩岸連結息息相關。其主要理由是，在區域經濟整合的過程中，臺灣的全球化是必無法排除大陸地區因素；同樣的，臺灣的全球化也必須建立在與北京的互信之上。

5、關稅談判雖然重要，但之後的相關配套措施才是影響產業發展及競爭的重要因素，特別是非關稅貿易障礙的消除。舉例來說，「通關便利化」才是臺灣農產品能夠賣到大陸地區的重要原因之一，對其他產業也是有同樣效果。

6、兩岸經濟中仍然不乏有許多合作的機會。臺灣已在大陸地區建立綿密的生產網絡，故臺灣參與區域經濟整合有助於大陸地區強化供應鏈，進一步拓展海外市

場，這也是臺灣必須向大陸地區溝通與宣示的重點，也是大陸地區對於臺灣未來參與 TPP 及 RCEP 等國際經貿合作應給予的理解與尊重。



圖 10 高雄應用科技大學李仁耀教授報告

陸方由上海海關學院管理系屬副教授力就「後『海峽兩岸經濟合作框架協定』時代的機遇與挑戰」提出報告，摘陳重要論述如次：

1、ECFA 為雙邊企業和居民帶來的直接經濟效果

- (1)為雙方居民帶來福利：大陸地區廉價產品和原料輸入有助於降低臺灣的通脹壓力，降低臺灣居民的生活成本。同時，大陸地區從臺灣進口更多物美價廉的食品、蔬果，提高了大陸居民的生活福利。
- (2)為雙方企業降低經營成本：臺灣對大陸的 267 項產品實施降稅，使大陸地區的原料和產品有了新的出口市場。同時大陸地區企業從臺灣進口更為廉價的中間品和半成品，降低經營成本。
- (3)促進產業合作與技術引進：ECFA 將促進兩岸人流、物流和商品流的快速融合和優勢互補，特別是兩岸在研發、金融等服務領域的相互擴大開放，有助於大陸產業結構升級，及臺灣經濟和產業結構的升級。

2、ECFA 對雙邊進出口貿易產生的具體影響分析

- (1)貿易創造效應：從大陸和臺灣雙邊進出口總額來看，除 2009 年受到全球經濟不景氣的影響外，其他年份均呈現上升趨勢；2010 年以後雙邊進出口貿易額的增長幅度大於 2010 年以前。

(2)貿易轉移效應：臺灣對大陸地區的順差從 2006 年 663.74 億美元增長到 2014 年 1057.45 億美元，增長率為 59.32%。自 2010 年雙方簽署 ECFA 以後，近四年來臺灣對大陸地區的貿易順差（除 2014 年外）加速增長。在雙邊貿易中臺灣處於貿易順差的地位，大陸地區則處於貿易逆差。

3、臺灣產品在大陸地區市場的佔有率下降之原因：

- (1)臺灣對大陸地區出口，有很高比例是各種半成品與零組件等中間財，近年來，隨著大陸產業供應鏈日趨完整，影響臺灣對大陸地區出口。
- (2)近年臺商赴大陸投資已趨緩，投資類別也轉向服務業，均使過去透過臺資企業帶動臺灣原材料及零組件對大陸出口的效果減緩，影響臺灣對大陸地區出口。
- (3)自 2007 年大陸陸續與亞洲、拉美等國家簽署自由貿易協定，拓寬進口管道，帶動總貿易額快速上漲，因此臺灣的進口額比重便呈現下降趨勢。

4、對 ECFA 實施效果的展望

- (1)貿易的緊密度仍有增長空間：2010 年實施 ECFA 後雙邊貿易額的增長是伴隨著大陸地區進出口貿易總額的增長而增長，並非完全因為 ECFA 的簽署而大幅增長；雙邊進出口貿易總額在大陸進出口貿易總額中的比重下降說明 ECFA 的實施對雙邊貿易所帶來的促進作用可能沒有預期的高，並未在實質上增強雙方的貿易緊密度。
- (2)ECFA 發揮效益要靠後續協議：簽署 ECFA 是否能達到臺灣預估每年 90 億關稅減免，仍涉及貨貿協定的談判結果及廠商申請適用優惠關稅情形。ECFA 是架構協議，無法規定具體權利義務，必須有後續的服貿、貨貿和爭端解決協議才能落實 ECFA 宗旨和目的；ECFA 協議離自由貿易協定（FTA）自由化還有段距離，要真正發揮效益，必須靠服貿和貨貿等後續協定的完善。
- (3)ECFA 為今後雙邊的經貿合作提供了良好的基礎：ECFA 的簽署有助於兩岸經濟的互利共贏，加快兩岸經濟融合的縱深度。不僅保持臺灣產品在大陸地區市場的競爭力，通過 ECFA，臺灣可以與其主要的交易夥伴北美、日韓、東南亞以及歐洲分享 FTA 的優惠制度，參與全球經濟整合的大潮。更重要的是，兩岸基於經濟合作的交流將會促進兩岸的和平繁榮和經濟政治互信，為兩岸以後的經濟政治發展奠定良好的基礎。

5、兩岸未來發展所面臨的國內外環境與挑戰：

- (1)中韓自貿區的實施：韓國是臺灣最大的貿易對手，兩國在經濟、產業、產品與市場處於高度競爭與重疊現象，重疊度高達 50-80% (平均 63%)，不管在價格、品質、市場切入點都差不多。依據韓國貿易協會和對外經濟政策研究院的分析，臺韓對大陸地區出口的 20 大產品中，液晶顯示器件、石化產品、半導體器件、辦公設備等 14 種產品呈現高度重複。如果把比較範圍擴大到 50 個產品，重複產品會增加到 33 個。依據臺灣經濟研究院相關研究顯示，中韓 FTA 生效對臺灣面板影響最大，生效第 20 年，預估被取代金額約 14.5 至 30.84 億美元；其次為石化產品，約被取代金額 4.1 至 18.3 億美元。
- (2)美國為首的 TPP 等自貿區協定的實施：TPP 是美國總統歐巴馬「五年出口倍增計畫」四大戰略支柱之一。東亞和太平洋地區有 19.3 億人口和 5.7 萬億美元的 GDP，是世界上經濟增速最快的地區，且 TPP 將突破傳統的 FTA 模式，達成包括所有商品和服務在內的無例外綜合性自由貿易協定，目前大陸不在 TPP 的談判國行列，但同美國和歐盟都建立了關於 TPP 談判和 TTIP (跨大西洋貿易與投資夥伴關係) 談判進程的資訊交流機制。大陸也加快自貿區戰略的步伐，探索自貿區等海關特殊監管區在連接國內和國外市場中的作用，推出和實施「一帶一路」戰略等。

6、ECFA 後續發展中兩岸需要把握的機會

- (1)充分利用「21 世紀海上絲綢之路」，進一步推動 ECFA 的實施效果：21 世紀海上絲綢之路串起連通東盟、南亞、西亞、北非、歐洲等各大經濟板塊的市場鏈。兩岸可先與沿邊國家和地區增進交往，逐步向南海、太平洋和印度洋發展戰略合作，以亞歐間的經濟貿易一體化為發展的長期目標，大陸加快推進上海自由貿易試驗區建設，支援福建建設 21 世紀海上絲綢之路核心區。在此背景下，若臺灣參與 21 世紀海上絲綢之路建設將構築兩岸經濟合作新的平臺與機制，為兩岸經貿關係發展注入新的活力。
- (2)福建自貿區進行制度創新：臺灣與大陸的貿易對接主要在福建自貿區，福建自貿區最大特色是深化兩岸經濟合作，因此福建自貿區在 ECFA 的架構下，擴大通訊、運輸、旅遊等領域對臺開放，對於 ECFA 的實施具有先行先試優惠，如：在自貿區內對於保稅加工和保稅物流貨物制定優惠性原產地規則，讓雙方合作的產品具有繼續享受優惠關稅的身份和資格、輔助區內產品以大陸地區原產身份出口到與其簽署自貿區戰略的締約國，從而享受更多的貿易福利，擴大雙方的出口貿易市場、對於信譽良好的 AEO 企業，允許其自主簽發原產地證書從而獲得優惠關稅和通關便利待遇、結合國家的重點產業發展綱要，確定福建自貿區的重點產業及積極輔導相關企業去利用和制定符合自身發展的自貿區戰略，有效利用優惠關稅待遇進行貿易和投資行為。

7、對 ECFA 後續發展的思考與建議

- (1)從管理層角度：目前臺灣的產業發展面臨著轉型挑戰，而大陸企業也需要進行升級，所以雙方管理機構應積極搭建平臺，支持兩岸企業合作研發創新、合作打造品牌、合作參與制定標準。通過具體合作，進一步推動臺灣的先進製造業、戰略性新興產業和現代服務業積極發展。臺灣有成熟的技術、人才、管理以及與國際接軌的經驗，大陸地區有資金、市場以及政府強有力的支援。實現兩岸分工合理、產業互補的佈局，可以共同推動商業創新、金融創新等，讓臺灣重要產業（如智慧物流、國際健康、農業增值、金融服務及教育創新等）借助大陸地區的自貿區戰略和「一帶一路」獲得發展和走出去的機會。
- (2)從企業角度：緊跟著國際貿易形勢，積極學習和瞭解關於區域貿易一體化、TPP 和 TTIP 自由貿易協定、優惠關稅政策、原產地規則等新制度、新規則，切實享受到 ECFA 和福建自貿區的政策優惠待遇，大陸未來與更多國家簽署自貿區協定情形下，會有更多的成員國提供進口優惠關稅待遇。因此雙方企業可以提早進行全球戰略部署，瞭解相關降稅安排和原產地規則的內容，利用不同的自貿區協定享受更多的優惠關稅待遇，從而降低行銷成本，提高國際貿易競爭力。



圖 11 上海海關學院厲力副教授報告

(二) 議題二：適合兩岸情況及特點的通關問題研討—兩岸合作推進海運快遞成果與展望

首先由陸方廈門海關蔡副主任毅就「深化兩岸海關『三互』合作持續提升海運快件貿易便利化水準」提出報告，摘陳重要論述如次：

1、放行時間研究（Time Release Study，TRS）是 WCO 開發的一套通關效率評估方法與標準程式，通過記錄與測算跨境貨物從抵港到放行所需的平均時間，開展對比分析，來提出改進建議。

2、TRS 下兩岸海關「三互」合作構想：在實務運作層面，展開跨區域海運快遞 TRS 聯合研究，由廈門海關、基隆關聯手，測算海運快遞從抵達起運港到對岸海關放行全過程的平均通關時間，從中發現通關效率上存在問題，並通過兩關「三互」關務合作措施，共同消除通關瓶頸，提高海運快件通關效率。

3、研究挑戰：

(1)監管制度問題：陸方海關目前對海運快遞監管的主要依據為 2006 年頒佈的「中華人民共和國海關對進出境快件監管辦法」，將進出境快件分為文件類、個人物品類和貨物類三類：檔類快件是指法律、法規規定予以免稅且無商業價值的檔、單證、票據及資料；個人物品類快件是指海關法規規定自用合理數量範圍內的進出境旅客分離運輸行李物品、親友間相互饋贈物品和其他個人物品；貨物類快件是指上述規定以外的快件，分別採用不同的報關單申報。另外，陸方海關新的快件監管辦法可能對快件的分類做出重大調整，給聯合研究帶來較大不確定性；臺方海關專門制定了「海運快遞貨物通關辦法」，將進出口海運快遞貨物依照其性質及價格區分，進口分為：進口快遞文件；進口低價免稅快遞貨物（完稅價格 3000 元新臺幣以下）；進口低價應稅快遞貨物（完稅價格 3001 元至 50000 元新臺幣）；進口高價快遞貨物（完稅價格超過 50000 元新臺幣）。出口分為：出口快遞文件；出口低價快遞貨物（離岸價格 50000 元新臺幣以下）；出口高價快遞貨物（離岸價格超過 50000 元新臺幣）。進出口海運快遞貨物一般情況下以簡易申報單辦理通關。其中屬進口高價海運快遞貨物或出口高價海運快遞貨物，應以一般進出口報單辦理通關，因此兩岸海關對快件貨物分類差別較大，對應關係不明確，給分類研究帶來一定困難。

(2)資料對接問題：聯合放行時間研究必須測算每票貨物在兩岸通關全程的時間，要求每票貨物在兩岸海關系統內具備共同、唯一的「標識碼」，才能進行資料對接。兩岸海關對於貨物申報內容、申報格式、申報要求各有不同，對快件貨物類別劃分標準亦不一致，另快件監管系統與口岸資訊化系統互通及資料交換有限，客觀上造成各個時間節點獲取存在一定難度，有些節點時間只能依賴人工採集，對研究的及時性與準確性可能造成一定影響。

(3)機制建設問題：兩岸海關雖然開展了多個領域的合作，但進度不一，部分領域仍處於研討與探索階段，合作機制仍有待進一步固化完善。再者，合作意向及

研討成果較多，實務合作成果較少，特別是落實到基層海關具體業務層面，成效還不明顯，同時缺乏績效評估機制，不利於發現問題與改進。

- (4)通關效率問題：對於陸方行郵稅設置、報關需提交收件人身份證影本等規定，臺方希望能通過海關合作平臺進一步研究簡化；兩岸快件條碼編碼規則不一致，且快件運單暫無法互認，通關時需採用不同運單；申報資訊無法共用，企業需重複輸入報關資訊；AEO 企業無法互認，在對方海關難以享受通關便利措施等。對於這些問題，兩岸業界期盼能通過海關合作加以研究解決。

4、兩岸海關海運快遞「三互」國際合作

- (5)完善聯絡機制，推進「資訊互換」：包含設立聯絡視窗，雙方可定期交換海運快件整體運行情況、需協商解決等相關事宜、海運快件貿易統計資料及相關政策變化及提示。探索透過福建電子口岸公共平臺（E-Port）與臺灣關貿網公共平臺（CPT），實現海運快件在兩岸的「一次申報」。推動兩岸海運快遞貨物實現共同條碼作業，以主號（總運單）+分號（分運單）供刷碼通關，並作為讀取通關資訊的唯一主鍵值。雙方選取試點經營企業，設計統一海運快件運單，實現「一單到底」。建立海運快件全程查詢系統，滿足經營者與寄送人需求。
- (6)建立 AEO 互認試點，推進「監管互認」：雙方互換法律文本、AEO 制度、AEO 名單，統計海運快件中 AEO 通關資料等進行比較研究。其次，互相承認 AEO 優惠措施，如降低進口貨物查驗率、非侵入式查驗、簡化進口貨物單證審核、貨物優先通關、設立聯絡員協助解決認證企業通關問題等。在 AEO 企業互認的基礎上，嘗試對部分經互認的 AEO 企業貨物「查驗互認」。
- (7)探索聯合監管，展開「執法互助」：通過電子封條（關鎖）及監控系統實現海運快遞集裝箱全程監管，並通過 E-Port 與 CPT 平臺交換上述資訊，實現兩岸快遞專區間「一封到底」。在雙方海關共同關注的槍支、毒品走私方面，展開情報交流與執法合作。對兩岸海關海運快件的監管政策及措施，通過合作平臺共同進行政策宣講與輔導，使企業與民眾充分瞭解規定，提前做好相關安排。



圖 12 廈門海關蔡毅副主任報告

最後由我方財政部關務署吳簡任稽核奇陽、基隆關臺北港辦事處李課長健民就「兩岸合作推動海運快遞成果與展望研究」提出報告，摘陳重要論述如下：

- 1、海運快遞業務為兩岸海關合作推動之重要業務項目之一，在歷經 2 年規劃，第一批兩岸海運快遞貨物終於 2015 年 4 月 30 日正式實現了通關。
- 2、臺灣空運快遞問題：
 - (1) 艙報合一：不法快遞業者藉由「艙報合一」漏洞，從容調整傳輸報關單之時間與內容，導致海關查緝單位於過濾艙單及查緝作業每感事倍功半。
 - (2) 理貨問題：快遞業者藉由理貨之名，隨意進出管制區，以手機在現場遙控報單傳輸、提供不實日期班機之主分號供倉儲刷碼、擅自換(補)貼通關條碼，走私管制物品或毒品，造成海關管理上困擾。
 - (3) 併袋問題：併袋方式通關，易夾藏未申報或逃避輸入規定之貨物。
 - (4) 化整為零：不肖業者冒用國外發貨人化整為零方式逃漏稅捐，影響稅收及租稅公平。
 - (5) 冒用人頭：以某先生、小姐等作為納稅義務人或申報人，或利用 X2 案件無須申報收貨人身分證或統一編號之漏洞，進口管制或危安物品，事後告稱僅代為報關送貨，造成責任不明。
 - (6) 偽造證件：海關要求快遞業者提供發票或委託書，每有不肖業者提供不實證明文件，造成查核困難。

- (7)件數控管：目前空運進口艙單由航空公司傳遞主號，承攬業者傳輸分(併)號，無論主、併號件數是否相符未經比對，海關電腦均予接收、建檔及核定通關方式，致實際來貨與艙單申報件數不符或全部未到時，無法於規定期限內更正。
- (8)逃避簽審：快遞貨物常以籠統貨名、不實之收貨人，利用少量限額免證規定，分散進口、逃避簽審規定，形成管理漏洞。
- (9)貨上無發票：實務上目前快遞貨物大部分貨上均無檢附發票。

3、海運快遞通關制度規劃

- (1)海運快遞源起：海運快遞業務肇始於兩岸直航所衍生之兩岸海運貨物快速通關作業需求。由於大陸海西地區進出口貨量仍持續成長，兩岸之間小三通貿易也穩定增溫，如果能將福建海西一帶的物流供應鏈，藉由航速快之滾裝輪與臺灣適當接軌，利用臺灣海空航線將上述海西貨物轉口至國外，除了可以提升港埠之營運量外，可強化轉運中心地位，且可有效降低臺灣與大陸間之物流成本。
- (2)2013 年臺北港與毗鄰福州之平潭島間已有客貨兩用快速輪定期直航，航程只需 3 小時，同時亦有業者明確表達建置海運快遞貨物專區之意願，且新預報貨物進出口系統空海整合後，海運通關系統亦適用簡易申報通關等之客觀條件已達到，開辦海運快遞業務之時機已然成熟，達成於臺北港推動設置「海運快遞貨物專區」之具體共識，為推動海運快遞業務取得突破性的進展。
- (3)鑑於推動海運快遞專區之政策目標確定後，海關於 102 年 4 月成立跨關區之專案小組，並邀請具從事快遞或相關業務經驗之關員，積極展開規劃作業，專案小組歷經 30 次密集會商研討，並邀請相關業者列席提供意見，擬訂了實施海運快遞業務相關的法規。
- (4)海關根據空運快遞運作缺失，以加強通關安全與節省人力為主要思路，規劃海運快遞申報通關制度：
- 甲、限制專區設置地點：限定海運快遞貨物專區必須設置在港口管制區內。
 - 乙、一港一專區：限定每一港口只能設置一專區，惟經相關業者以海關有計收快速通關處理費，及違反市場自由競爭原則等理由反對無法落實。
 - 丙、取消「合併申報」與「併袋通關」：於海運快遞，除文件類(X1 及 X6)仍予保留外，其餘各類快遞貨物均不得合併申報與併袋通關。
 - 丁、取消「艙報合一」：海運快遞嚴格規定，必須落實先艙後報原則。

戊、限縮「簡化申報項目」：於海運快遞，除文件類(X1 及 X6)仍予保留得省略部分必要申報項目外，其餘各類快遞貨物均不得省略。

己、落實「預先申報」：貨物在抵港前必須預先申報艙、報單資訊。

庚、取消理貨：在海運快遞，除快遞專區之查驗區得由快遞、報關業者報備申請，進入會同查驗外，其餘時間及地點，均不許業者進入理貨。

辛、日間查驗：海運快遞針對簡易申報抽中 C3 應驗及一般申報抽中 C2 應審或 C3 應驗之快遞貨物，得調整於日間集中辦理查驗程序，以節省人力。

壬、通關訊息雲端作業：採用雲端作業方式，快遞業者申報後之通關訊息將暫放海關雲端，待貨物刷碼進倉後呼叫海關雲端，始下放通關訊息。

4、海運快遞現況：初期僅規劃於臺北港設置海運快遞貨物專區，該港區內計有臺北港國際物流股份有限公司與臺灣港務國際物流股份有限公司兩家業者申請設立海運快遞專區，其中台北港國際物流股份有限公司於 2015 年 4 月 30 日正式揭牌啓用，初期設置一進一出之通關線。臺灣港務國際物流股份有限公司籌設之海運快遞專區已於 2015 年 10 月 20 日啟用營運。至陸方於平潭及廈門各有一處供海運快件通關之快件監管中心；運輸業者部分，現有福建海峽高速客滾航運有限公司之海峽號與東聯航運股份有限公司之麗娜輪每周一、二、三、四、六定期直航對開台北港與平潭間，海運快遞貨物可直接對接臺北港與平潭。至臺北港與廈門現無定期航班直航，僅中遠之星每週四廈門至基隆港及每週日基隆港至廈門單向航班。

5、海運快遞營運問題分析：

(1)駛上駛下快速輪須同時載運旅客及貨物，而旅客安全及其搭乘意願，會影響駛上駛下快速輪之營利績效，致使航運業者對於購買快速輪承載海運快遞貨物，基於營運成本考量，仍存觀望。

(2)如以大型貨輪載運，因快遞貨物貨量初期不足，為符運輸成本，須承運其他港口貨物，致須多點停靠，造成航線迂迴。

6、海運快遞未來展望

(1)建構便捷與安全之通關制度：建置貨物資訊共享與對接之雲端增值服務平台，提供業者利用該平臺共享資訊，調和轉換兩岸海運快遞貨物申報訊息欄位，並取得所須之貨物申報資訊，有助節省其重複鍵輸時間及成本，並加速兩岸海運快遞貨物通關速度，最終達成出口端一筆鍵輸資料，兩岸通關全程使用之目標。

- (2)持續兩岸關務合作，共同推動海運快遞發展：兩岸海運快遞發展就資訊互享、監管互認、查緝互助三方面進行關務合作。
- (3)推廣海運快遞多元化通關管道：基隆關近期研議開放兩岸海運快遞貨物得經由小三通方式轉運模式運至臺北港海運快遞專區進行通關，期望在臺廈間尚無直航航線之空窗期間，提供臺廈間海運快遞業者能有更多元代跨境運輸管道，滿足業者營運需求。



圖 13 基隆關李健民課長報告

三、上海海關學院

上海海關學院直屬其海關總署，1953 年上海海關學校設立，1980 年升格為上海海關專科學校，1996 年更名為上海海關高等專科學校、2007 年 3 月升格為上海海關學院。2012 年 12 月批准為學士學位授予單位開展培養碩士專業學位研究生試點工作單位。

上海海關學院現設有海關管理系、經濟與工商管理系、法律系、外語系、基礎部等五個學系；設置了海關管理、物流管理、審計學、國際商務、稅收學、法學、英語等 7 個專科和稅務碩士專業學位，涵蓋管理學、經濟學、法學、文學等 4 個學科門類。目前學生共計 1,833 人，其中本科生 1,803 人、研究生 30 人；現有專任教師 140 人，其中教授 12 人，副教授 45 人，教師中具有博士學位教師 38 人，碩士 78 人，學院中設有海關管理研究所和海關國際問題、海關法、海關風險管理、關稅、報關等研究中心，結合海關改革發展和雙邊、多邊、區域海關國際合作中面臨的問題展開研究。

海關學院的任務中同時承擔大陸海關中、高級幹部繼續教育、知識更新和業務培訓等任務；並根據世界海關組織(WCO)的分工和亞太區域國家和地區的要求，擔負區域海關人員培訓任務。



圖 14 上海海關學院校園參訪

四、蘇州博物館

蘇州博物館為蘇州著名的建築，位於江蘇省蘇州市姑蘇區東北街，館址分兩部分，東部舊館是太平天國忠王府舊址，西部新館由著名建築師貝聿銘設計，於 2006 年建成開放；博物館新館占地面積約 1 萬,750 平方公尺，館藏文物 4 萬餘件，以蘇州出土文物，文人字畫以及江南民間工藝品為主。



圖 15 參訪蘇州博物館

五、福建自由貿易試驗區

福建自由貿易試驗區大陸在福建省設立的自由貿易試驗區，也是位置上最接近臺灣的自貿區。福建自貿區總面積 118.04 平方公里，包括了平潭片區（43 平方公里）、廈門片區（43.78 平方公里）和福州片區（31.26 平方公里）。根據大陸的定位，福建自貿區「立足於深化兩岸經濟合作」及「著力加強閩台產業對接、創新兩岸服務業合作模式」為概念帶動海峽西岸經濟發展。

平潭片區重點建設兩岸共同家園和國際旅遊島，在投資貿易和資金人員往來方面實施更加自由便利的措施；福州片區重點建設先進製造業基地、21 世紀海上絲綢之路沿線國家和地區交流合作的重要平臺、兩岸服務貿易與金融創新合作示範區。

廈門片區重點建設兩岸新興產業和現代服務業合作示範區、東南國際航運中心、兩岸區域性金融服務中心和兩岸貿易中心，範圍涵蓋東南國際航運中心海滄港區域和兩岸貿易中心核心區。



圖 16 與廈門海關就兩岸自貿區合作及發展座談會



圖 17 廈門海關大樓



圖 18 廈門五緣灣濕地公園

伍、結論與建議

- 一、 近年來我國與大陸貿易日益增加，經多方蒐集業者意見，瞭解兩岸關務制度仍存在相當程度差異，本次「2015 海峽兩岸關務學術研討會」輪由陸方海關學會於大陸地區上海舉辦，以「優化通關環境，促進兩岸貿易」為宗旨，以「關於兩岸貿易發展政策的研究」及「適合兩岸情況及特點的通關問題—兩岸合作推動海運快遞成果與展望研究」作為本次討論議題；第一個議題提供雙方回顧兩岸貿易的發展軌跡，並檢視 ECFA 對兩岸經貿發展的成效，以及探討未來可以合作的方向；而第二個議題則為兩岸海關共同推動之具體成功典範，惟仍有研議精進之空間。藉由兩岸專家、學者及官員齊聚一堂，共同切磋與交流，廣泛交換意見，除增進彼此瞭解，亦有助於未來兩岸關務發展與改進，確實可掌握兩岸關務制度相關規範與作法異同。
- 二、 兩岸均有關務作業鬆綁作法，然上海海關係組成一專案小組，針對業者所提鬆綁建議，參考鄰近國家經濟特區關務制度後，進行研析並研擬可行方案，再與業者討論及確認符合業者需求後落實施行，目前上海自由貿易試驗區已有近 40 項關務創新監管制度，其中「先進區、後報關」、「保稅展示交易」及「融資租賃」等措施已較我國在自由港區關務監管制度更為自由化，該鬆綁制度之作法可供我國借鏡參考，由海關主動研議鬆綁建議，並研提可行措施，相信可較現行由自由港區管理機關或營運機構協調海關開放或鬆綁之方式更易達成目的。
- 三、 目前兩岸合作發展海運快遞業務，惟因為貨源及運輸效率等問題等，造成目前成效不佳，考量電子商務及網路購物等營運模式，大陸目前正蓬勃發展階段，惟檢視以福建省為主及納入週邊之浙江、湖南、江西等省份估計，將是我國相關業者可積極爭取之潛在市場，因此未來可思考將該市場作為臺北港對大陸發展轉口配送或增值服務之延伸腹地，進一步推展我國物流轉口業務。
- 四、 物流產業係大陸十二五計畫中之重點扶植產業，兩岸經濟合作委員會(經合會)也將「低溫/冷鏈物流」納為主要合作試點項目之一；並選定天津及廈門為試辦兩岸冷鏈產業港口之一。而冷鏈產業包含的貨物不僅僅係農產品、生鮮食品而已，諸如醫藥物流、生技產業等均屬冷鏈運送的範疇，因此海運快遞可研議包含運送冷鏈產業之產品，俾利可促進海運快遞業務發展。
- 五、 ECFA 是基於兩岸分工、資源稟賦、競爭合作及特殊關係所建構之雙邊優惠安排。兩岸都是軸心，而非軸心和輪輻的關係，兩岸共同發展之利益應大於任何一方單打獨鬥。兩岸自 2010 年實施 ECFA 以來，在良性互動下，強化雙方經濟實力和競爭力，促進兩岸經貿快速、穩健發展。未來在 ECFA 架構下，兩岸需要增進相互瞭解，深化彼此互信，進一步探索金融、投資等經貿合作，為兩岸經貿發展累積正能量。此外，在全球區域經濟整合快速興起的浪潮下，臺灣亦

積極尋求加入 TPP、RCEP 之機會；至於大陸地區「一帶一路」串聯歐亞大陸，受惠產業包括交通、鋼鐵、機械、電力、通訊、油氣、金融、旅遊等，臺灣政府應設法參與「一帶一路」戰略，加強雙方產業合作，共同開拓海外市場，進而幫助臺灣打開 RCEP 的大門。陸方也應營造對我友善環境，不該阻擋臺灣加入區域經濟整合，惟有雙方合作、互惠，建立兩岸政治、經貿、科技、人才及社會等全面和諧氛圍，才能實現互惠共贏的局面。