

兩岸海運通航協商之探討

Negotiation on Cross-Straits Direct Shipping

張志清 Chih-Ching Chang¹

林 光 Kuang Lin²

包嘉源 Jya-Yuan Bao³

摘要

2003 年底，台灣海峽兩岸分別提出了各自對兩岸通航的立場及主張，台灣公布了對「兩岸直航之影響評估」報告，陳水扁總統並拋出了「兩岸直航三階段」的時間表。緊接著大陸也正式提出了要求由兩岸民間行業組織協商「三通」問題的主張。由兩岸的這些宣示看來，兩岸通航協商似乎近在咫尺，但兩岸的實際行動卻仍未見展開。其關鍵問題在於兩岸通航的本質，讓原應為經濟問題的通航問題難脫兩岸之政治考量。加以未來兩岸通航之協商方式遲遲未能達成共識，致通航問題在兩岸頻頻喊話之下，仍無進展。惟在兩岸龐大的運輸需求下，兩岸間之直航已成為一個亟待處理及解決的問題。為瞭解兩岸通航遲遲未能突破的原因，本研究首先分析影響兩岸通航的因素，繼而探討兩岸未來進行通航協商所將面臨的問題，藉以歸納通航協商之議題及可能的協商方式。由於兩岸在海運方面的互動及交流較空運密切，且兩岸在海運方面所提的通航改善措施也較多，因此本文是以兩岸間的海運通航作為研究的對象，期望能透過研究的發現與結果，提供各界作為未來兩岸通航發展的觀察與判斷。

關鍵字：兩岸通航、通航協商、協商議題、協商模式

ABSTRACT

By the end of 2003, the Governments across the Straits brought up their stance and position on direct transport respectively. Taiwan released "Assessment of the Impact of Direct Cross-Strait Transportation" on August 15, 2003. In addition, Taiwan President Chen Shui-bian proposed the "three phases of the cross-Straits direct transportation" as a timetable for direct transport. Immediately after that, the mainland China also released a white paper on direct transport on December 17, 2003 and claimed that consultation of direct transport might be conducted by non-governmental organization from both sides. From above announcements, it seems that the negotiation of direct transport is within a stone's throw. However, either side has not taken any actual actions yet.

The key problems of cross-Straits direct transport falls on its nature. The cross-Straits direct transport should be a matter of economic issues, however, it is hard to avert from political considerations. Currently the mode of negotiation on the cross-Straits direct

¹ 國立台灣海洋大學航運管理學系教授兼系主任，cchang@mail.ntou.edu.tw

² 國立台灣海洋大學航運管理學系教授兼中華航運學會理事長及中華海運研究協會理事長，E-mail：B0031@mail.ntou.edu.tw

³ 交通部航政司簡任技正；國立台灣海洋大學航運管理學系博士候選人 E-mail：jy_bao@motc.gov.tw

shipping has not been reached consensus yet. Under the huge need of transportation, the shipping across the Straits has been the problem to be dealt and resolved urgently.

The purpose of this paper tries to examine and explore above issues. First of all, this paper will analyze the factors affected direct shipping across the Straits. Furthermore the key problems on negotiation of the cross-Straits direct shipping shall be examined. Finally, this paper tries to summarize the agenda of negotiation and feasible mode of negotiation. This paper focuses sea transport because the cross-Straits interaction of sea transport is closer than air transport and the improved measures of sea transport are more than air transport. This paper also expects that the finding and results of this paper may provide a reference for observation and appraisal on cross-Straits direct shipping in the future.

Keywords: cross-Straits direct shipping, negotiation of direct shipping, agenda of negotiation, modes of negotiation

壹、前言

1949 年後，台灣海峽兩岸處於軍事對峙狀態，兩岸人員往來和通郵、通航、通商全部中斷。肇使台灣海峽兩岸各自登記的海空運運輸工具無法往來，即使第三國的運輸工具也受到不能直航兩岸的限制。迄自 1987 年 11 月，台灣開放民眾赴大陸探親後，兩岸開始增加互動，其間人員、貨物、資金已可相互流動⁴。根據統計，1988 年至 2002 年，共有超過 2700 多萬人次的台灣人員至大陸探親訪友、旅遊考察、投資經營和從事兩岸交流活動；大陸人員至台灣也有 70 多萬人次。2002 年，兩岸間的客運量已近 400 萬人次，貿易額超過 400 億美元，貨運量更達數千萬噸⁵。

兩岸間的經貿發展快速，其間的運輸已從互不往來，而逐步放寬成為局部或間接的運輸型態，但是兩岸間的運輸仍是無法直航。此種運輸限制不僅帶給兩岸人民不便，更增加大量行旅及運輸的時間和成本。

無論是台灣或大陸的領導人，均曾多次呼籲兩岸及早通航，其間也見提出多項間接通航的改善措施，但兩岸通航的最後階段及結果卻仍在各界的「期待」及「等待」之中。

2003 年 8 月 14 日，台灣由陳水扁總統拋出了「兩岸直航三階段」⁶的說法，並由其大陸委員會公布「兩岸直航之影響評估」報告，提出台灣對兩岸直航之影響評估，宣示在過渡期間積極推動貨運便捷化措施，加速直航的各項準備工作。2003 年 9 月 12 日公布「航空貨運便捷化」措施，擬議自 9 月 25 日起實施 1 年，推動「單向」之兩岸間接貨運包機，由台灣業者先飛、中停港澳往返兩岸。該項措施是比

⁴ 林文程，「台海兩岸協商的過去、現在與未來」，兩岸關係研究，張五岳主編，新文京開發出版公司，民國 2003 年 9 月 30 日，頁 102。

⁵ 「以民為本 為民謀利 積極務實推進兩岸“三通”」，國務院台灣事務辦公室，2003 年 12 月 17 日，頁 4。

⁶ 第一階段：2004 年 3 月 20 日台灣總統大選前以推動「兩岸貨運便捷化」措施，作為「準備」階段；第二階段：大選後進入兩岸「協商」階段；第三階段：2004 年底前進入直航實踐階段。

照 2003 年的台商春節客運間接包機模式⁷，但因大陸堅持需符「雙向」對飛原則，在兩岸未能協商之情形下，尚無法啟動該項措施。

2003 年 10 月 9 日，台灣立法院通過兩岸人民關係條例修正條文，要求交通部於該法修正通過十八個月內（2004 年底），完成一項航行大陸地區之許可管理辦法，並報請行政院核定。此顯示立法機關已採取行動促請行政機關訂定兩岸通航的相關措施。

2003 年 12 月 17 日，大陸國務院台灣事務辦公室發表題為「以民為本，為民謀利，積極務實推進兩岸“三通”」的政策說明書，提出其對於兩岸「三通」的基本立場和政策主張，主張由兩岸民間行業組織協商「三通」問題。同時並針對台灣「兩岸直航之影響評估」內有關安全的一些關切提出反駁。

台灣與大陸均已就兩岸通航提出了各自的看法及立場，其間是否有所交集？尤其台灣陳水扁甫當選連任總統，在總統就職前，交通部與陸委會又於 2004 年 5 月 7 日聯合對外公佈「海運貨運便捷化」措施之規畫內容。未來兩岸將如何互動？未來兩岸通航發展的趨向如何？更是值得觀察與分析。本研究將探討未來兩岸海運通航協商所面臨的重要問題，並進而為未來兩岸海運通航的協商尋求一可能的協商方式。

貳、兩岸海運之互動

在兩岸海上通航方面，雖早自 1979 年 8 月即宣佈其各對外開放之港口均可對台灣船舶開放，並倡議就兩岸海上運輸問題與台灣航運界進行協商，但大陸當局並未提出任何有關通航的具體措施。直至 1986 年 5 月，台灣採取主動，推出「境外航運中心」⁸方案，兩岸海運才開始有良性的互動⁹，兩岸間海運的相互開放也有大幅度的進展。因此「境外航運中心」的推動可以說是兩岸海運通航政策的轉捩點。

在 1997 年 4 月 19 日台灣「境外航運中心」正式啟動前，兩岸所登記的船舶不得相互航行至對方的港口，任何船舶不得在兩岸港口間直接航行，亦不得經營經第三地航行於包括兩岸港口間之定期航線，兩岸間之貨物須在第三地轉船。此外，大陸所屬的權宜籍船也不得進入台灣的港口。

「境外航運中心」的措施成功後，兩岸在海運方面又有進一步的開放。1997 年 1 月 17 日台灣解除經第三地兩岸定期航線業務限制，而大陸方面亦於 4 月間公

⁷ 2003 年 2 月，台灣推出了兩岸包機模式，由台灣的航空公司單向至上海載運大陸的台商於春節返鄉過節。該次的運輸模式首創台灣籍航空器第一次合法飛至大陸機場。

⁸ 1996 年 5 月，台灣為克服兩岸不能通航所產生之障礙，並開發台灣國際港埠之能量，乃於高雄港指定數座貨櫃碼頭作為「境外航運中心」，以「不通關、不入境」之方式，吸引航商將大陸地區與第三地間之進出口貨物在「境外航運中心」進行轉運作業，俾提升台灣國際商港營運績效。

⁹ 1996 年 8 月 20 日大陸交通部公布「台灣海峽兩岸間航運管理辦法」，並指定廈門、福州兩港作為試點港口。

布「關於行加強台灣海峽兩岸間接集裝箱班輪運輸管理的通知」，以作為航商之申請，台灣並於1997年6月30日解除陸資船來台營運之限制。

2000年3月，台灣第一次政黨輪替，在野黨陳水扁當選總統。立法院在朝野立委的運作下，要求政府實施兩岸「小三通」，展開金門、馬祖與福州、廈門之直航。台灣政府於2001年1月完成規劃，並開始執行「小三通」。這是兩岸所登記的船舶第一次載運人員貨物合法直航於兩岸港口間。

2004年3月，大陸准許包括長榮海運、丹麥麥司克的國際班輪業者以直航的方式在同一航次掛靠大陸及台灣港口，裝運大陸與第三地之進出口貨（大陸稱「國際貨」）。台灣在考量兩岸相關政策與法令之可行性後，決定在兩岸尚未能針對海運直航進行協商前，對國際定期航運作相對的開放。於2004年5月7日，公布「海運貨運便捷化」措施的內容，先調整「境外航運中心」措施，將境外航運中心之適用港口，由高雄港擴及到台中港與基隆港。並且將目前「境外航運中心」業務範圍，從經營「轉運貨」，擴大至可載運大陸與第三地之「進出口貨」。因此，海運貨運便捷化實施後，台灣規定國際輪與兩岸之權宜籍船，只要是承攬大陸國際貨或轉口貨的定期航班，在向境外航運中心提出申請後，即無須彎靠第三地。

2004年5月12日，大陸針對台灣所提的海運便捷化主張做出了回應。大陸國務院台灣事務辦公室發言人李維一於記者會中指稱，台灣的主張¹⁰違背國內運輸不允許外輪經營的原則，是一種將兩岸航線變相國際化的行為，因此表示不能接受台灣的方案。顯示大陸並不接受由外籍輪參與經營兩岸轉口貨運輸。在此種情形之下，台灣所提出的兩岸「海運便捷化」措施未來能否落實，獲得大陸的回應與配合，仍需視北京的態度而定。

由於兩岸間的互動，兩岸海運運輸由原先的「不通」，已轉變成為「間接通航」。現階段，除兩岸登記之船舶不能互航及載運兩岸貨物之船舶不能直航兩岸外，只要不是載運兩岸間貨載的船舶，在向境外航運中心提出申請後，即可直航兩岸間的港口¹¹。

參、影響兩岸通航的因素

兩岸通航對兩岸而言，是一項複雜的問題。它對兩岸的經濟、政治、國防及社會層面都有影響¹²，故兩岸對其推動都極其謹慎。

首先，兩岸三通係屬政治或經濟問題，即引起兩岸的爭論。大陸認為兩岸三通係屬經濟問題。兩岸間的政治分歧不應成為阻撓三通的藉口和障礙。大陸同時

¹⁰ 台灣「兩岸海運便捷化」措施允許外輪參與兩岸轉口貨之運輸。

¹¹ 兩岸海運措施最大相異之處，在於台灣允許外輪載運兩岸間貨載及經營兩岸轉口貨運輸，而大陸卻不允許。

¹² 潘錫堂，「兩岸催促三通談判的角力攻防」，兩岸關係與大陸政策，新文京開發出版公司，2003年10月15日，初版，頁456。

主張三通商談不是政治談判，其商談可以不涉及一個中國的政治含義，並應務實尋求解決三通的各種具體問題，推動三通進程¹³。在立場上，台灣認為直航雖是經濟事務，但直航的推動及相關的安排，卻無法迴避主權的問題。舉凡飛機及船舶的國籍、懸旗、證照承認、航權談判、航政監理及相關公權力行使等，皆涉及到主權問題，不容迴避或置諸不理¹⁴。因此，兩岸直航對台灣而言，已不能單純從經濟的考量來解決問題。

兩岸對通航在經濟方面所能帶來的利益看法一致，咸認為通航能節省運輸時間及成本。但在經濟安全方面，台灣擔心兩岸通航後，台灣經濟對大陸市場依賴度將大幅提升、造成台灣產業空洞化及失業等問題¹⁵。

在政治安全層面上，台灣認為大陸將「直航」視為「一個國家內部的事務」，並主張「一個中國」原則及「一國兩制」，是大陸矮化台灣所加的政治前提。若在此情形下推動「直航」，勢必對台灣的主權構成嚴重傷害¹⁶。

在國防防衛方面，台灣認為兩岸直航對台灣可能出現立即之威脅。兩岸通航對台灣安全具有衝擊，將增加台灣的防衛成本¹⁷。關於此點，大陸卻認為已實施的「境外航運中心」及「小三通」並沒有給台灣帶來任何所謂的「威脅」。至於台灣方面對自身安全的關切，大陸認為屆時可由雙方就兩岸直航技術性及業務性之問題進行安排與協商，而得到妥善的解決¹⁸。

在社會層面上，台灣擔心的問題有（1）直航可能造成台灣社會安定的問題。（2）直航將對台灣治安產生衝擊。（3）直航將增加台灣疫病防治的負荷。（4）直航將加速兩岸社會之融合，衍生通婚、大陸人民來台定居、工作等問題。（5）直航將增加台灣社會福利的負擔。（6）台灣的教育政策將需作出因應調整¹⁹。這些問題的產生實因兩岸的敵對關係及兩岸政治、社會環境不同所造成的結果。關於這些問題，大陸表示可以在三通問題協商中加以討論，並預作安排²⁰。

由以上兩岸對通航問題所持的立場可悉，兩岸通航所需面對的問題，多涉及政治層面的考量，其較經濟層面更為複雜，需要兩岸更多的互動與互信，才能形成共識，避免衝突，促使兩岸當局認真面對通航問題的解決。

¹³ 同註 2，頁 6。

¹⁴ 「兩岸直航之影響評估」，大陸委員會，2003 年 8 月 15 日，頁 51。

¹⁵ 同註 11，頁 25-26。

¹⁶ 同註 11，頁 22。

¹⁷ 同註 11，頁 19-20。

¹⁸ 同註 2，頁 8。

¹⁹ 同註 11，頁 23-25。

²⁰ 同註 2，頁 8。

肆、兩岸海運通航協商所需面對的問題

為早日達成兩岸通航，兩岸均認為需透過協商來解決未來兩岸通航時所涉的各項問題。而未來兩岸海運通航協商要如何進行？其所需面對的主要問題可區分為協商議題及協商方式兩大類，試論述如下：

4.1 協商議題

未來兩岸海運通航協商，無論在政治或技術層面上，其所涉的各項問題均將成為協商的議題。台灣認為兩岸海運通航所涉之問題包括「航線定位」、「外國航運公司參與兩岸航運的問題」、「直航港口之選擇」、「船舶懸旗」、「船舶及船員證照之承認與查驗」、「開放海運直航之方式」、「分支機構之設立」及「避免重複課稅」²¹等問題，茲將兩岸對海運通航協商的議題關整理如表一所示。

表 1 兩岸海運通航之協商議題

議 題	台灣立場	大陸立場
兩岸航線的定位	參照其對國際航線管理的原則來管理	兩岸海上通航是「兩岸航線」
外國航運公司參與兩岸航運的問題	對參與經營之船舶未予限制	對兩岸航線經營的資格限制為兩岸海運公司或兩岸合資的航運公司
直航港口之選擇	台灣擬開放的「直航」港口係以四個國際商港為限，工業港可以專案方式處理。	大陸方面，曾宣稱將對台灣開放其所有對外營運之港口。
船舶懸旗	懸旗問題必須透過協商解決	直航兩岸的船舶，只掛公司旗或雙方商定的標誌旗，進港時不掛對方旗。
船舶及船員證照之承認與查驗	台灣認為大陸若不能比照國際規範承認台灣船舶及船員證照，則表示須進行協商。	大陸表示雙方須查驗的有關證書，必要時可另紙簽注。
開放海運直航之方式	需協商	需協商
分支機構之設立	要求北京允許台灣航商在大陸設立分公司，取得自行攬貨與簽發提單等權力。	需協商，要求對等處理
避免重複課稅	要求簽署兩岸互免海運所得稅協定	需協商

資料來源：本研究整理²²

²¹ 「兩岸直航之影響評估」，大陸委員會，2003年8月15日，頁34-38；「以民為本 為民謀利 積極務實推進兩岸“三通”」，國務院台灣事務辦公室，2003年12月17日，頁6-8。

²² 「兩岸直航之影響評估」，大陸委員會，2003年8月15日；「以民為本 為民謀利 積極務實推進兩岸“三通”」，國務院台灣事務辦公室，2003年12月17日。

兩岸間雖未通航，但在民間交流方面，兩岸的海運團體及相關人士來往密切，曾輪流在兩岸舉行過五次「海峽兩岸海上通航學術研討會」。其間經過兩岸民間的多次討論，對於以上涉及技術層面的議題，多能有所共識。但涉及政治層面者，則因涉及兩岸主管的立場，有較大的歧異。其中涉及政治層面議題有「兩岸航線的定位」及「船舶懸旗」。

台灣對兩岸海運航線的管理，係參照其對國際航線管理的原則來管理。目前台灣係將「境外航運中心」高雄至福州、廈門的航線稱為「特別航線」²³。台灣對參與經營之船舶未予限制，包括台灣籍船舶、大陸船舶、外籍船舶均可參與。

大陸認為兩岸海上通航是「兩岸航線」²⁴，取代了其以往所稱的「特殊管理的國內航線」。而大陸對兩岸航線經營的資格卻限制為兩岸海運公司或兩岸合資的航運公司²⁵，此表明大陸對兩岸航線之名稱雖有彈性，但其對航線之定位仍維持「國內航線」的安排。

鑑於兩岸對「航線定位」的立場差距太大，又涉及未來「外國航運公司是否能參與兩岸航運運輸」之問題，因此「航線定位」將是未來兩岸海運通航談判一個重要的議題。

未來兩岸通航時，到底應如何處理「船舶懸旗」問題？依兩岸民間航運交流所得之共識係以「互不懸旗」之方式最為單純。但「船舶懸旗」涉及主權及「國籍承認」的強烈政治因素，仍將增添未來兩岸通航協商時的不確定因素。

以上涉及航商營運權益的議題，在兩岸互惠互利、公平合理的情況下均能予以解決。至於涉及政治層面的問題，則由於涉及兩岸之基本立場，兩岸恐不易退讓。因此，未來兩岸海運通航協商能否順利進行，尚需視政治層面的議題能否有所突破與進展而定。

4.2 協商方式

未來兩岸海運通航協商要如何進行？其所面對的主要問題除議題協商之外，有關協商的方式也將直接影響兩岸的海運協商能否順利進行。因此未來兩岸海運通航協商要以何種方式進行，是一個需要先解決的問題。

在兩岸互動的過程中，由於台灣不願以官方機構與大陸接觸，台灣成立一個

²³ 所謂「特別航線」係指非國內航線，亦非國際航線。

²⁴ 「兩岸航線」是大陸為通航而想出的解套辦法，大陸原使用的「國內航線」名稱讓台灣認為在政治上無法接受，故大陸改用「兩岸航線」的名稱，目的在避免政治爭議。該名稱是兩岸於 2000 年 9 月在深圳舉行的第五次航運學術研討會中經討論所獲得的共識。併請參見張五岳，蔡慧美，台海兩岸直接三通的政經探究，兩岸關係研究，張五岳主編，新文京開發出版公司，2003 年 9 月 30 日，頁 436。

²⁵ 在兩岸註冊的中外合資的海運公司可以參與經營，但外資方面不得控股。大陸允許外商以入股的方式參與三通，但公司的主體必須是兩岸航商。

基金會，作為與大陸互動的窗口。1991年3月，台灣成立「海峽交流基金會」（海基會），受政府委託處理有關兩岸談判對話、文書查驗證、民眾探親、商務旅行往來、糾紛調處等涉及公權力的相關業務。為建立相對之窗口，大陸亦於1991年12月成立「海峽兩岸關係協會」（海協會）²⁶，該二個半官方的民間機構在過去曾舉行過二次正式的協商²⁷對話。2000年5月，台灣政黨輪替後，對以往「一個中國」的認定有了不同的看法，肇致大陸認為台灣不承認「九二共識」²⁸，讓大陸不願恢復海基會與海協會既有的協商管道，致使兩岸自1998年10月以來，迄未恢復正常的協商²⁹。

在目前兩岸協商管道中斷之情形下，未來兩岸海運通航協商要如何進行，頗受各界關注。兩岸對通航協商的方式各有堅持，因此未來會以何種方式進行協商，有待觀察與發展。惟過去兩岸互動協商的經驗可供借鏡，並從中學習並建立未來一個可行的模式³⁰。未來兩岸各種海運通航談協商模式根據過去兩岸互動協商的經驗與兩岸對通航協商的主張，經整理歸納其可能的方式有「海基海協」、「境外航運中心」、「香港海運協商」及「小三通」、「民間對民間」、「政府對政府」、「WTO」等七種模式。

兩岸在通航的協商方式上存有歧見，就大陸的角度而言，大陸偏愛「民間對民間」模式；而台灣偏愛「海基海協」模式，甚至「政府對政府」模式。由於大陸堅持在台灣未承認「九二共識」前，不可能讓兩會復談協商三通，而台灣則堅持三通涉及公權力，必須由兩會來協商。故目前兩岸海運之協商尚未有交集。台灣是否會同意大陸的「民間協商」模式，有待雙方未來進一步的互動。

伍、結論

台灣總統大選後，兩岸三通仍然是各界重視的話題，惟在氣氛上，民間並不感覺樂觀。目前兩岸間的情勢發展仍不明朗，陳總統選後即宣示推動兩岸和平穩定互動架構，惟中國至今並無正面回應。而陳總統所提出的「海運便捷化」措施也不為大陸接受，肇使航商觀望。因此，兩岸間之海運通航受現階段兩岸關係

²⁶ 林文程，「台海兩岸協商的過去、現在與未來」，兩岸關係研究，張五岳主編，新文京開發出版公司，2003年9月30日，頁102。

²⁷ 海基會於1993年4月及1998年7月分別在新加坡及上海，與海協會進行正式的對話。

²⁸ 1992年10月底，海基會與海協會在香港就海峽兩岸公證書使用問題進行工作性商談，海協會一再表明應本一個中國原則協商解決，只要表明海峽兩岸均堅持一個中國原則的基本態度，可以不討論「一個中國」的政治含意。於是雙方就如何表述進行討論，因雙方所提各項方案均不為對方所接受，稍後海協會對海基會提議「雙方以口頭聲明，各自表述的方式」表示同意並予尊重，一般稱此為「九二共識」。之後，兩岸乃有1993年4月的正式對話。但兩岸對此「九二共識」的內涵有不同的認知：大陸方面認為1992年有各自以口頭方式表述「海峽兩岸均堅持一個中國原則」的共識。但台灣方面長期以來，則認為「九二共識」的主精神是「一個中國，各自表述」。併請參見「一個中國，各自表述」共識的史實，蘇起，鄭安國主編，國家政策研究基金會，頁3-6。

²⁹ 潘錫堂，「兩岸催促三通談判的角力攻防」，兩岸關係與大陸政策，新文京開發出版公司，2003年10月15日，初版，頁494。

³⁰ 郭冬瑞，「台港航約談判相關問題及對未來兩岸三通談判之啓示」，兩岸關係與大陸事務研究，立法院法制局出版，2003年4月25日，頁296。

之影響，正處於僵局。兩岸當前最重要的就是兩岸協商之重啓³¹。但兩岸要將協商的重點放在政治議題之解決恐不樂觀，至兩岸通航之協商能否成爲未來重啓兩岸協商之鑰，值得進一步觀察。

參考文獻

1. 「一個中國，各自表述」共識的史實，蘇起，鄭安國主編，國家政策研究基金會。
2. 「以民爲本 爲民謀利 積極務實推進兩岸『三通』」，國務院台灣事務辦公室，2003年12月17日。
3. 「兩岸直航之影響評估」，大陸委員會，2003年8月15日。
4. 林文程，「台海兩岸協商的過去、現在與未來」，張五岳主編，新文京開發出版公司，2003年9月30日。
5. 郭冬瑞，「台港航約談判相關問題及對未來兩岸三通談判之啓示」，兩岸關係與大陸事務研究，立法院法制局出版，2003年4月25日。
6. 張五岳，蔡慧美，「台海兩岸直接三通的政經探究」，張五岳主編，兩岸關係研究，新文京開發出版公司，2003年9月30日。
7. 潘錫堂，「兩岸催促三通談判的角力攻防」，兩岸關係與大陸政策，新文京開發出版公司，2003年10月15日，初版。

³¹ 周慧如，工商時報，2004年4月12日 <http://money.chinatimes.com/news/focus/m9341226.htm>。