

後ECFA之兩岸能源與油品消費合作
可行策略探討

台塑石化股份有限公司

陳寶郎

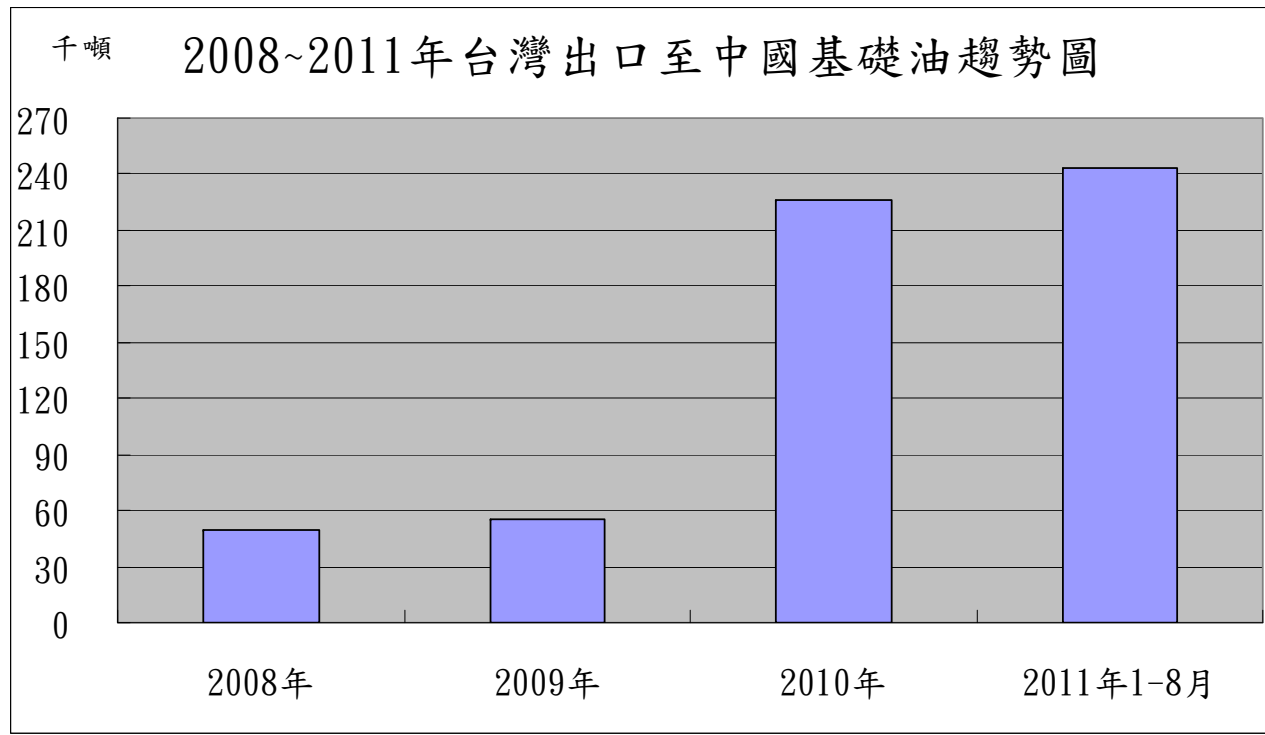
兩岸成品油淨出口(進口)

單位：千桶/日

油品	中國大陸		台灣	
	2011年	2015年	2011年	2015年
Base Oil	(43)	(52)	13	19
LPG	(64)	(18)	(34)	(29)
Naphtha	(44)	(108)	(234)	(281)
Gasoline	96	105	39	67
Kero/Jet	(77)	(63)	19	52
Diesel	(4)	16	129	145
Fuel Oil	(289)	(152)	(11)	(62)

由上表可之，兩岸皆短缺LPG、輕油及燃料油，且兩岸汽油供給皆過剩，惟中國大陸短缺基礎油、航燃及柴油，台灣則出口基礎油、航燃及柴油，故兩岸在基礎油、航燃及柴油可互補互利。

2010年9月簽訂ECFA早收清單兩岸基礎油合作獲得重大成果

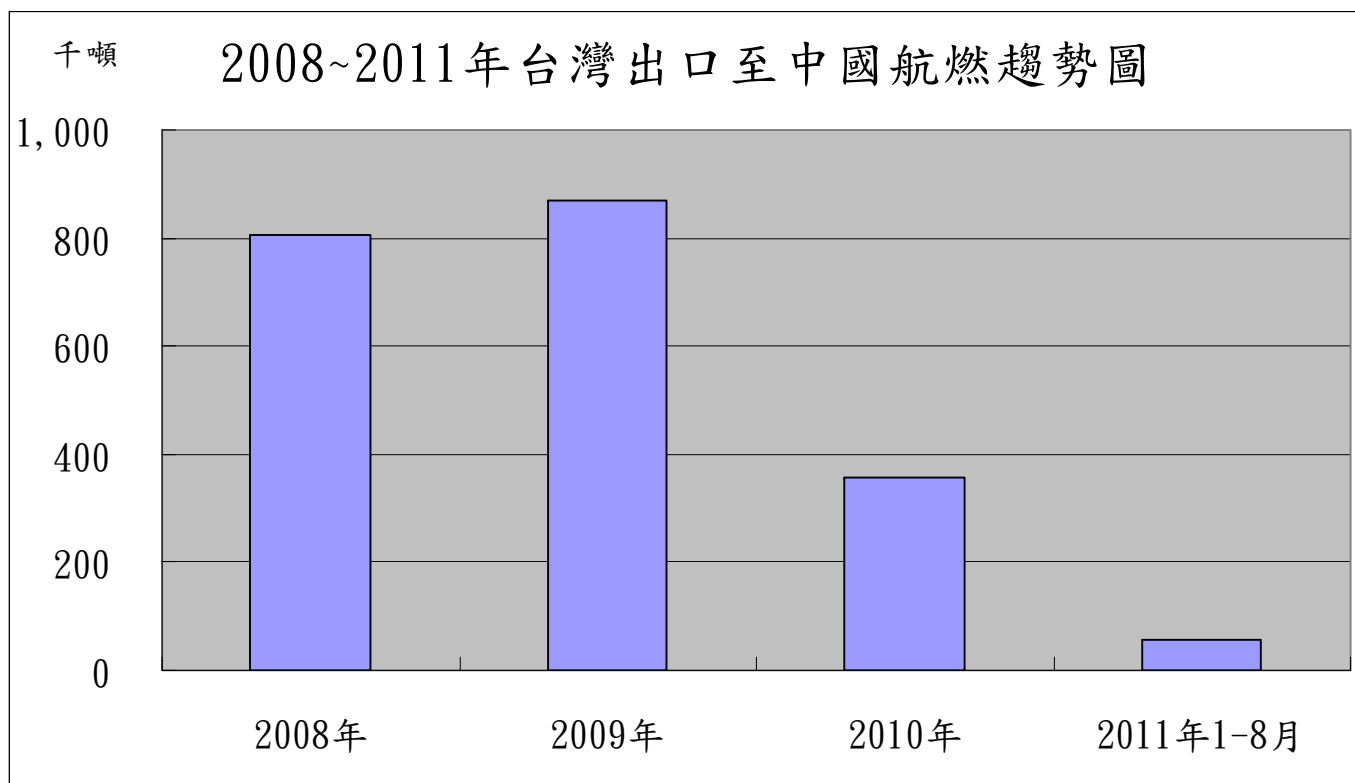


資料來源：台灣海關統計

因ECFA簽訂，兩岸基礎油合作更為密切：

1. 2008年~2009年台灣出口至中國大陸基礎油約5萬噸，2010年台塑石化基礎油工廠完工，台灣出口至中國大陸基礎油上升至22萬噸。
2. 2011年起台灣基礎油出口至中國大陸關稅，由原6%降為5%，使台灣2011年1~8月出口至中國大陸基礎油已達至24萬噸，2012年起關稅並將進一步降至零，預計兩岸基礎油合作互補將更為密切。

未來可加強兩岸航燃(航煤油)進出口互補合作

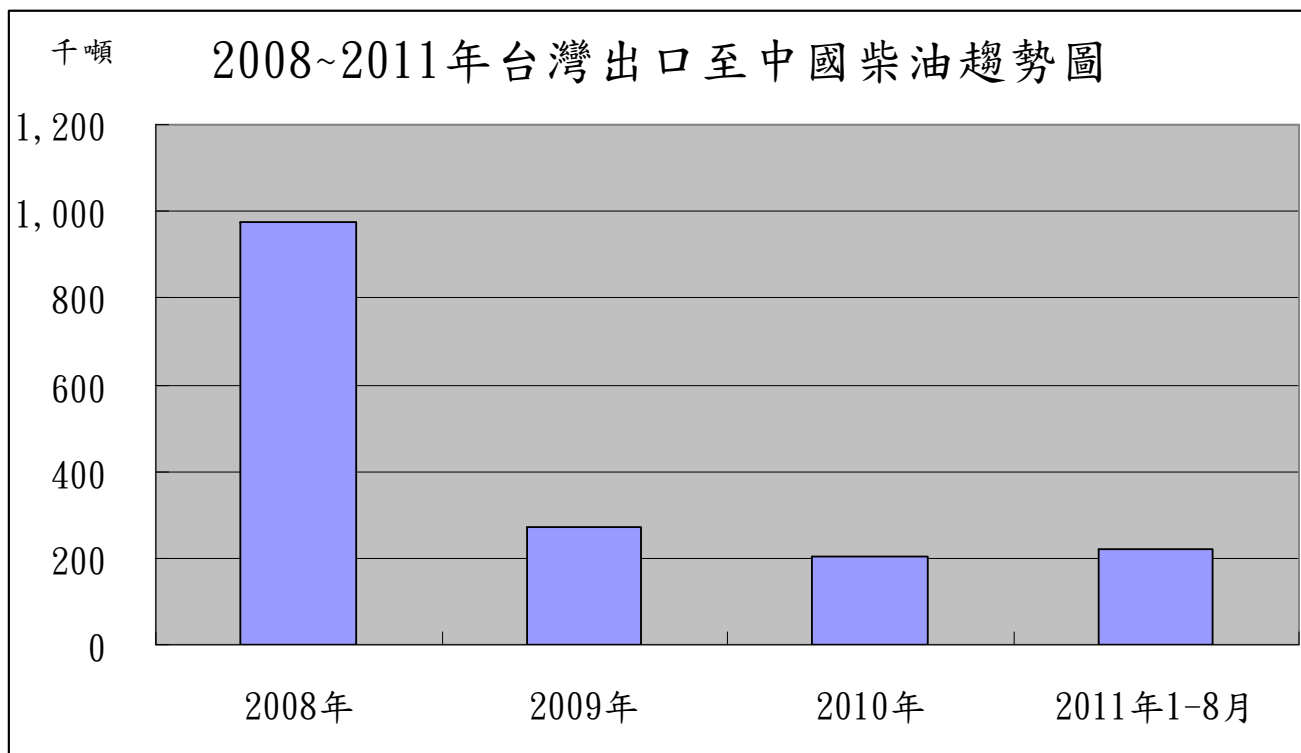


資料來源：台灣海關統計

兩岸地理位置有利中國由台灣進口航燃：

2008~2009年台灣每年皆出口80萬噸以上航燃至中國，惟2010年出口至中國大幅減少，主要係台灣煉油廠本身航燃產量下降及韓國加強對天津、上海航燃出口所致，但因台灣地理位置接近中國航燃主要進口地香港及上海，故未來可加強兩岸航燃進出口合作，將可有效節省中國進口航燃運費及時間。

台灣可緊急支應中國柴油所需



資料來源：台灣海關統計

台灣可幫助緩解中國大陸柴油荒：

目前中國柴油進口皆為零關稅，惟因台灣煉油廠接近中國華東及華南柴油主要消費地，地理位置可在短期間緩解柴油荒，故當2008年中國大陸需求大增發生柴油荒時，自台灣進口約98萬噸柴油，近幾年來當中國大陸柴油供應吃緊時，台灣亦持續支應中國所需。

建議未來開放項目(一)：兩岸互相開放油品批發倉儲業務

中國成品油批發經營條件規定

1. 具有長期、穩定成品油供應渠道，與具備成品油批發或進口經營資格，且成品油年經營量或進口量在20萬噸以上的企業，簽訂3年以上的成品油供應合同。
2. 申請主體應具有企業法人資格，且註冊資本不低於3,000萬元人民幣；申請主體是企業法人分支機構，其法人應具有成品油批發經營資格。
3. 具有全資或控股的、庫容不低於10,000立方米的成品油油庫，油庫建設符合當地成品油倉儲規劃和石油庫設計規範。
4. 在中國境內從事兩年以上成品油零售經營業務，年零售經營量在1萬噸以上；並在企業設立地區擁有10座以上自有或絕對控股的加油站(船)。

1. 中國對成品油批發倉儲經營資格規定明確，惟批發倉儲業務仍面臨中石油、中石化及中海油等三大煉油企業不願將油品批發予民間企業或外資企業問題。
2. 在對等開放原則下，若中國大陸未能實質開放油品倉儲業務，台灣亦將難以對等接受中國大陸石油公司來台灣從事油品批發倉儲業務，將使兩岸油品批發倉儲難以互利合作。

建議未來開放項目(二)：兩岸互相開放油品加油零售業務

目前外資在中國大陸的合資零售公司業務情況

合資公司	經營區域	說明
中石油/BP	廣東省	目標500座加油站，目前已有408座加油站。
中化/TOTAL	北京、天津、河北	目標2011年達成200座加油站。
中石化/BP	浙江省	目標500座加油站，目前尚在推行中。
中石化/SHELL	江蘇省	目標500座加油站，目前已有100座加油站。
中石化/ExxonMobil、Aramco	福建省	3方合資協議在福建建立600座加油站。
中石化/ExxonMobil	廣東省	合建500座加油站的可行性報告正在提交。

1. 由於加油零售業務屬重要民生物資，且影響國內物價走向，故兩岸政府皆控制油品零售價格，使兩岸油品零售價格遠低於國際油價，導致兩岸石油公司在加油零售業務皆處於虧損狀態。
2. 目前BP、Shell等國際油公司著眼於中國大陸未來市場發展，皆與中國大陸國營石油公司合資經營加油零售業務，但未來除非兩岸政府讓油品零售價格由市場自由決定，否則兩岸加油零售業務合作將難以互利。

建議未來開放項目(三)：兩岸互相開放機場加油業務

一、目前中國及香港機場加油業務現況

1. **中國機場加油業務由中國航空燃油公司獨佔**：目前中國機場加油業務並未開放外資參與，且中國航空燃油公司掌控中國國內各機場的油控系統（包括油庫、地下油管等設施），使其他石油公司難以進入中國國內機場加油業務。
2. **香港機場自由競爭**：香港機場已開放予全球各石油公司機場加油業務，惟在中石化、中石油及中航油低價競爭下，中國國營石油公司在香港機場加油業務市場佔有率高達70%。

二、目前台灣機場加油業務現狀

台灣機場加油業務已開放予外資可獨資招標，但並未開放陸資來台從事機場加油業務，目前台灣機場加油業務競爭激烈，故國際石油公司並不熱衷來台從事機場加油業務。

三、未來兩岸互相開放必須先去除人為獨佔障礙

建議未來兩岸可秉持公平競爭的原則，互相開放機場加油業務，惟為確保兩岸可在實質公平競爭的起點上，中國必須先去除人為獨佔障礙，甚至先釋出讓利中國機場加油業務予台灣業者，台灣之後再對等開放。

未來挑戰：兩岸油品運輸可更加彈性及開放

1. 建議縮短「台灣海峽兩岸間水路運輸許可證」申請流程：

ECFA是以兩岸互補互利為基礎，油品供需方面目前已取得互補的基礎，惟根據中國國務院「台灣海峽兩岸間航運管理辦法」規定兩岸油品運輸必須以兩岸三地船籍為限，當兩岸三地船籍吃緊，必須使用非兩岸三地油輪時，必須另外向中國大陸交通部特別申請「台灣海峽兩岸間水路運輸許可證」憑證，惟申請此憑證通常需要一週以上的時間，可能延誤油品進口時程，故考量時效及節省運費，建議簡化此申請流程。

2. 建議以平等互惠精神建立內陸油品運輸機制：

未來兩岸若互相開放油品批發倉儲與零售業務，勢必面臨內陸運輸問題，台灣的油品運輸大多透過管路與公路，中國因幅員廣大，油品運輸必須透過鐵路、管路與公路系統，其中鐵路與管路分別由中國政府相關單位掌控，建議兩岸應在實質性競爭公平的原則下，去除人為障礙，才能實際達到兩岸油品經營平等開放的互利基礎。

期許兩岸油品合作更為密切

敬請指教！