



三通直航的 經濟效益與競爭優勢

交通部

政務次長 葉匡時

中華民國98年10月14日



題綱

- 兩岸直航歷史進程
- 兩岸直航效益
- 亟待澄清的疑慮
- 伴隨之發展機會
- 展望未來



兩岸直航歷史進程－空運

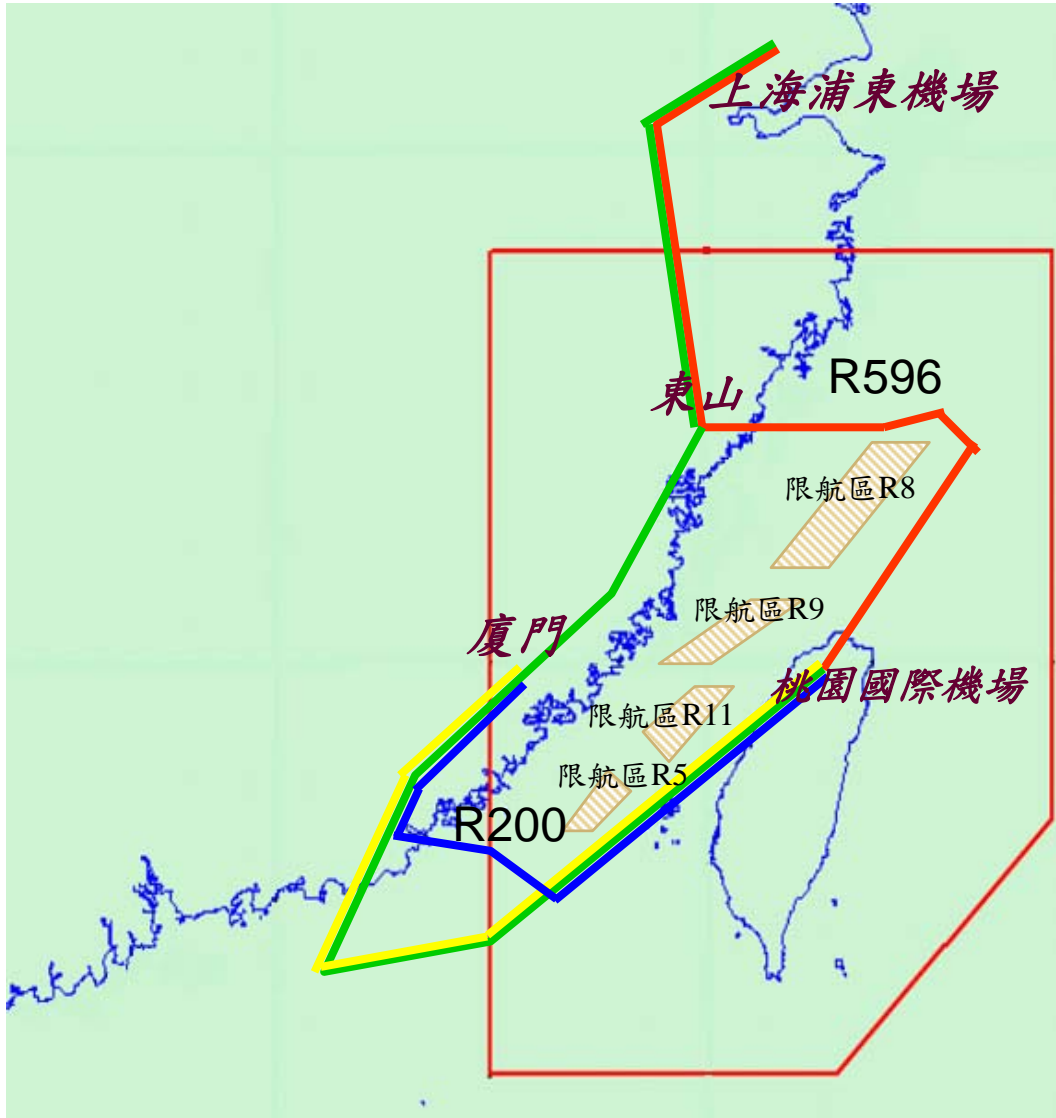




航空公司之兩岸定期航班安排

	上海	杭州	北京	廣州	深圳	寧波	廈門	成都	青島	長沙	武漢	天津	南京	昆明	重慶	福州	瀋陽	西安	大連	鄭州	海口	貴陽	濟南	桂林	合肥	哈爾	南昌	合計
桃園	40	12	20	18	14	14	9	6	8	8	6	6	7	6	5		5	5	4	4	2	2	2	1	1	1		206
松山	11	3					6	5	2		2	2			2	7											1	41
台中	1	3			1	1	1																					7
高雄	4	5			2	2		1						1					1									16
合計	56	23	20	18	17	17	16	12	10	8	8	8	7	7	7	7	5	5	5	4	2	2	2	1	1	1	1	270

註：航空公司可能基於市場因素調整飛航班次數



兩岸直航航路

1. 以桃園至上海浦東為例：

原航線：綠色（經香港情報區）

新航線：紅色（R596）

效益：縮短航程955公里，

節省約60分鐘

2. 以桃園至廈門機場為例：

原航線：黃色（經香港情報區）

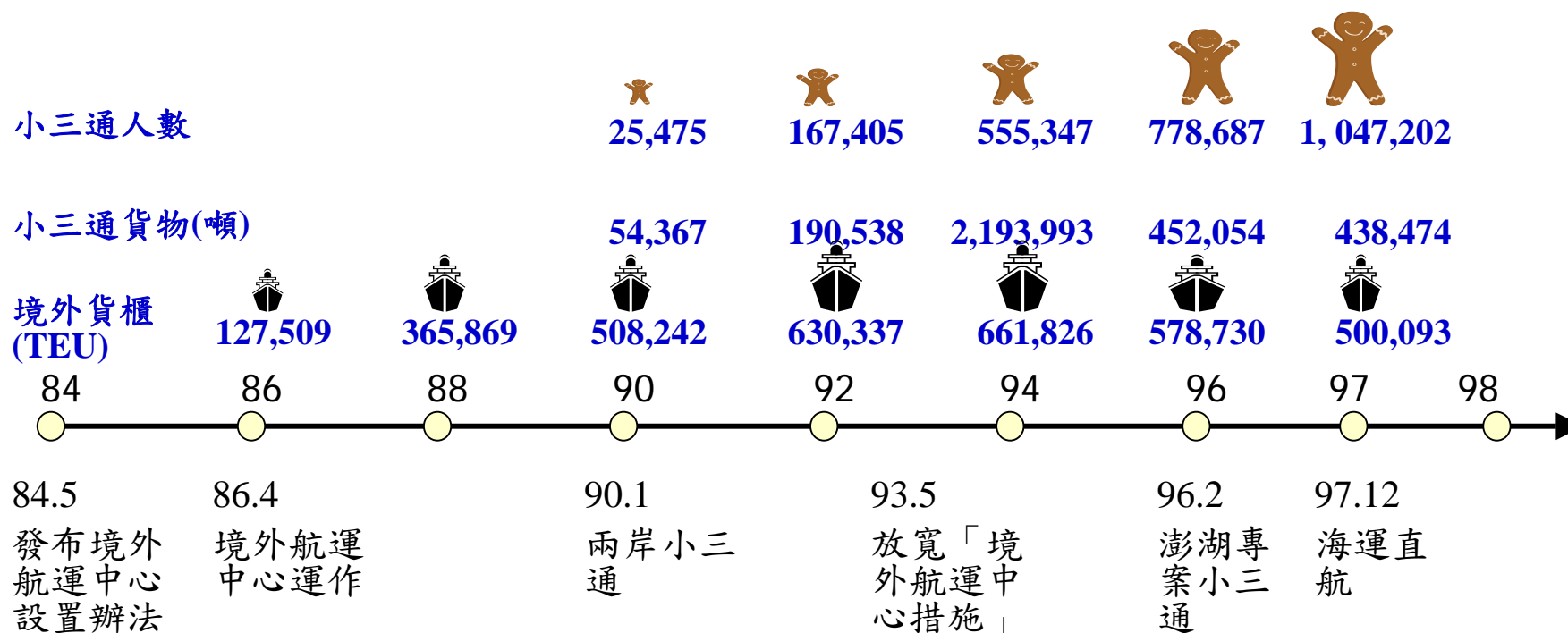
新航線：藍色（R200）

效益：縮短航程173公里，

節省約15分鐘



兩岸直航歷史進程－海運



93.5放寬「境外航運中心措施」內容:

- 1.業務範圍從經營轉運貨擴大至可載運大陸與第三地區之進出口貨
- 2.增加台中及基隆為適用港口



海運直航歷史進程示意圖





兩岸直航效益－產業界

● 運輸業

■ 空運

- 節省運輸成本，增加航班營收並提升經營效率。
- 使航空公司的全球航網更為完整，提高市場可及性與競爭力。
- 定期航班實施後航空公司預估98年9月起：
 - － 華航：營收所佔之比例由7.3%增加到10%。(97年總營收為新台幣1252.21億元)。
 - － 長榮：營收所佔之比例由7%增為10%。(97年總營收為新台幣853.67億元)。
 - － 復興：營收比例將由16%增為20%。(97年總營收為新台幣53.98億元)



兩岸直航效益－產業界

● 運輸業

■ 海運

- 船舶直航可節省運輸成本，以不經石垣島為例，每航次約可節省16~27小時、港務代理費(新臺幣約22,750元)及噸鈔(每淨噸位約新臺幣13元)，航程195~285浬，增加通航港口之後，將有利構成兩岸航網。
- 通航的潛在經濟效益，在於運輸成本及時間的節省，進而提升物流配送效率，創造港口運量，並擴大港口鄰近地區的附加價值活動。
- 至98年9月30日止，兩岸船舶經營直航運輸業務實際航行已達6,710艘次，裝卸貨櫃117萬8,207TEU。



兩岸直航效益－產業界

● 物流業

- 兩岸直航後經貿將擁有新的契機，使農產品及民生物資實現商業流通及物流流通。
- 縮短貨物運輸時間及距離，降低業者存貨與轉置成本，有利物流供應鏈佈局。

● 觀光業

- 兩岸空運直航可便利陸客來臺觀光，據觀光局統計，自97.7.4首發團抵臺至98年9月，已約有48萬2千餘人次旅客來臺，估計可為我觀光相關產業帶來超過新台幣328億之外匯收益與商機。



兩岸直航效益－產業界

● 製造業

- 可降低兩岸間運輸貨物的時間成本，提升台灣產業出口競爭力。
- 有利企業在兩岸間建立更有效率的分工模式，促使高附加價值產業之核心競爭優勢能夠留在臺灣。

● 服務業

- 直接通航便利兩岸商賈往來，加上兩岸同文、同種，以及台灣在管理和技術方面具有優勢條件等因素，有利於外商利用台灣作為其經營大陸市場之跳板，吸引跨國企業的亞洲總部或培訓中心選擇設於台灣。



兩岸直航效益—民眾

● 節省旅行時間

- 以桃園至上海浦東為例，較飛經香港約節省60分鐘，若該航線年搭載旅客數75萬人(以98年1月至6月共計37萬5千人推估)，依平均小時薪資210.7元計(主計處公布98年7月平均薪資39,872元，平均工時189.2小時)，預估每年可節省時間成本約1億5千萬元。

● 增加互動與瞭解

- 隨著民眾往返兩岸的增加，有助於兩岸民眾相互瞭解，增進互信，增加共識，帶動兩岸交流之和諧發展。

● 一日生活圈

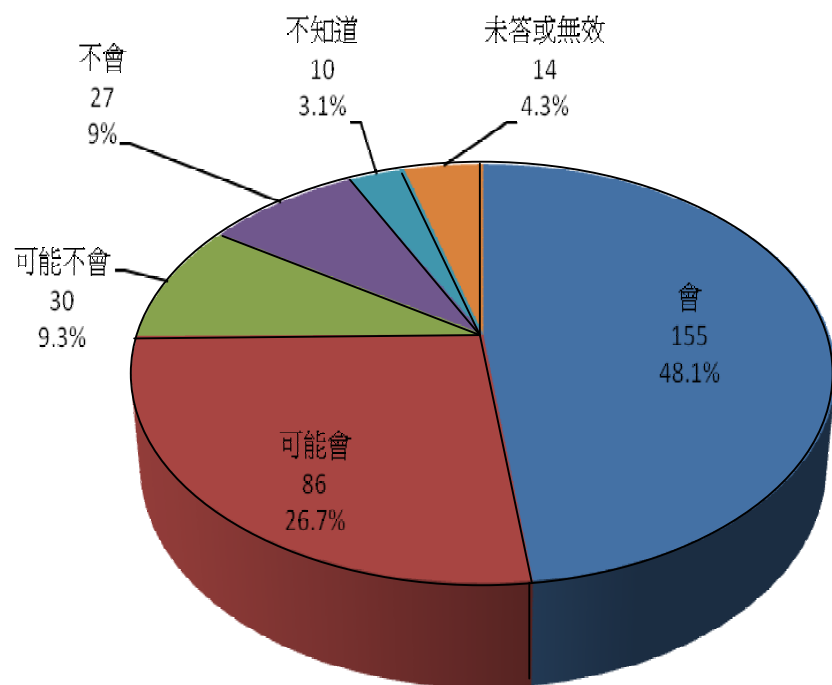
- 兩岸直航後，以台北—上海為例，最快只要82分鐘，比從台北搭高鐵到高雄還要快，台商可以上午去大陸洽公、開會，下午就回到台灣，兩岸有機會發展為一日生活圈，有利於台商根留台灣。



兩岸直航效益—民眾

增加投資意願 (資料來源-民航局兩岸週末包機問卷調查, 97年9月)

(一) 是否因此增加返臺投資意願

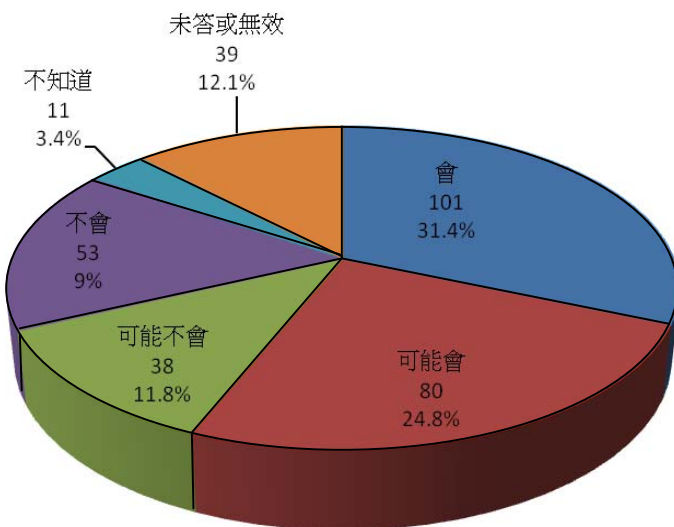


- 74.8% 認為可提高返臺投資意願;
- 18.3% 則表示無影響，理由為：臺灣人力薪資土地成本太高、市場因素、整體產業鏈外移嚴重、不想改變現狀、已在臺投資等因素。



兩岸直航效益—民眾

(二) 是否因此增加到大陸投資意願



兩岸週末包機對增加臺商返臺投資意願比例為**74.8%**，增加到大陸投資意願比例為**56.2%**，週末包機有益於兩岸投資交流及臺灣經濟發展。

- 56.2%認為可提高到大陸投資意願；
- 20.8%表示無影響，理由：大陸利多有限、大陸勞工優勢已失、須直航才有誘因、風險無法評估等因素。



亟待澄清的疑慮

● 票價為何未降低？

- 航空運輸之定價係根據該航班之飛行時間、起降時段、班次頻率、市場供需、競爭、飛航成本及時間價值等情形綜合訂定，並非如一般商品定價僅考量成本面。
- 在兩岸航班規模逐漸增加的情況下，整體直航票價將有降價空間，惟個別航點的降幅將因供給增加的程度而不同。交通部民用航空局業於98.6.16起陸續與國籍航空公司溝通，提醒業者在訂定票價時應考慮社會觀感及全民利益，將兩岸航班增班利益適度回饋予消費者，使兩岸民眾享受兩岸通航之便利及效益。



亟待澄清的疑慮

✿ 票價為何未降低？

- 以臺北—上海航線票價為例：兩岸定期航班實施前，票價約為16,000~16,500元(3個月效期來回票)，經本部民用航空局促請國籍各航空公司調整定期航班票價，目前各公司已調降為新臺幣14,500~15,000元。此外，現行市面上亦有多家航空公司推出短天期往返上海僅需新臺幣8千多元的促銷票，民眾可依照其需求選擇合適與經濟優惠之票種。



亟待澄清的疑慮

● 航班安排重北輕南

- 民用航空局經考量國家及公共利益等政策面及技術面相關因素決定各業者獲配班次數，並將將平衡區域發展及鼓勵業者飛航桃園、松山以外航點等規劃納入考量，再由業者在獲配之班次額度中，依市場需求及機隊調度安排航班，並無重北輕南之情形。
- 由於需有足夠之市場需求，方能維持航班之經營，目前我方開放之8個航點中，多集中在桃園、松山、高雄及台中航點。
- 為使兩岸有限之航班數發揮最大效益，為往來兩岸民眾提供更多座位，在兼顧市場需求下，業者目前選擇由可飛航大型航機之桃園機場進出最多達每週206班(B747提供380~400個座位；A320或B737提供150~160個座位)，以提供更多旅客搭乘機會。



亟待澄清的疑慮-其他面向

● 國防安全

■ 大陸機船進行偵蒐、滲透、突襲

國安系統已建立監控機制，相關單位除全程監控外亦建立聯繫管道

● 大陸掌握市場，我方失去主導權

■ 政府一向堅持兩岸以「對等、尊嚴、互惠」的原則協商，海空運直航即依此原則進行各項開放措施。

■ 以海運為例，大陸所有船舶數目雖遠超過我船舶數，然政府透過運力調控的措施，進行船舶許可管制來保障我航運業者權益。至9月30日止，我方目前許可160艘船舶經營直航業務，其中我國籍27艘，大陸籍52艘，其他國籍81艘。



亟待澄清的疑慮

● 社會安全

■ 失業、治安衝擊、疫病防治

皆為對外開放必須面臨之問題，並非對大陸開放單一產生之效應，我方已強化CIQS執行機制因應

● 經濟安全

■ 對大陸市場期待造成產業外移

過去產業基於成本考量外移，現可藉由直航契機，強化台灣整體競爭力，提升投資誘因



伴隨之發展機會

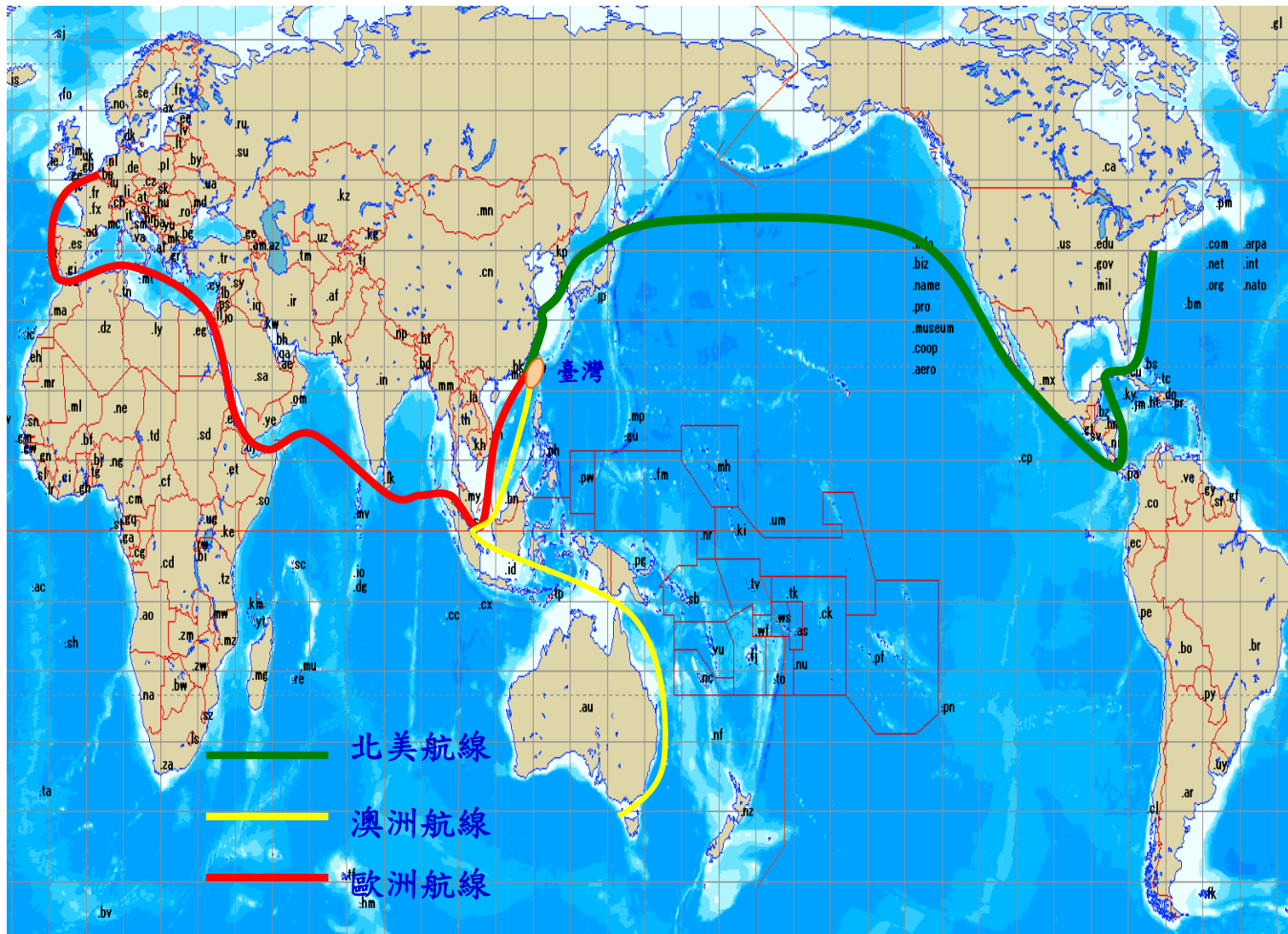


● 桃園航空城

藉由兩岸航網與國際航網的連結，大幅提升台灣桃園機場的航網可及性及國際競爭力。有助推動桃園航空城發展計畫，帶動空運、物流倉儲、觀光產業及機場週邊土地的發展。



伴隨之發展機會



高雄洲際港

借重密集國際航線發展自由貿易港，深化產業鏈及物流鏈整合，發揮區域樞紐港地位，建構全球運籌網路。



展望未來—空運

- 未來將視市場需求與大陸協調增加兩岸總班次數，並放寬大陸主要航點之航班數限制。
- 爭取開放松山-虹橋對飛，以增加商務旅客之便利性。
- 延遠權
 - 一般而言，延遠權(第五航權)之爭取，通常經由雙方考量交換第五航權的實質利益是否對等，在互利對等的條件下才會有共識。
 - 延遠權之行使，亦涉及到兩岸與第三國之航權，相關安排牽涉廣泛。
 - 第三次江陳會談協商雖曾觸及，但時間有限，無法深入討論，雙方尚未有共識，因此將在後續協商中再進一步深入探討，以期逐步建立共識。
- 貨運：兩岸空運直航加上直達航路，使貨物的往來將更為便捷，對於臺灣經貿及桃園航空城之發展均可帶來正面效果。



展望未來－海運

- 遵循市場機制推動兩岸客貨業務，結合兩岸交通及旅遊需求，營造公平與有利的兩岸航運環境。
- 借重鄰近世界工廠與世界市場地理優勢，以整體思維發展臺灣各國際商港，運用不同優勢，透過加工、加值及代工產業提升台灣運籌物流中心地位。
- 尚待克服的議題
兩岸船舶檢驗標準、船舶運力安排、海難救助合作、非兩岸國籍船舶經營直航業務(目前僅香港籍經許可)等



簡報結束
敬請指教