

「海峽兩岸空運協議」相關說明

—第二次「江陳會談」成果（空運篇）

行政院大陸委員會
97 年 11 月 4 日

壹、空運直航之迫切性與必要性

一、經濟的迫切性

- （一）兩岸經貿往來頻密，大陸是台灣最大出口市場及台商海外投資的最重要地點，人貨運輸需求極為龐大：
- 96 年兩岸貿易 1,302 億美元，佔總貿易額 27.9 %；其中對大陸出口 1,004 億美元，佔總出口額 40.7%。
 - 96 年底台商赴大陸投資累計金額達 649 億美元，佔台商海外投資總額 55.4%。
 - 96 年兩岸旅行人數高達 495 萬人次。
 - 96 年兩岸空運貨物進出口量約 29 萬公噸，佔台灣空運貨物進出口總量 28%。
- （二）兩岸經貿已成為台灣經濟的最重要部分，但多數人貨迄今仍不能直接運輸，而必須經由第三地中轉，不但費時費錢，增加人民及企業的運輸成本，而且影響台灣經濟正常運作，失去許多商機，也造成台灣經濟的日益邊緣化。

二、堅實的民意基礎

- （一）歷來各類民調皆有超過 7 成以上的民眾支持兩岸直航，企業界支持直航的比例更超過 9 成以上，直航的社會共識早已形成。

(二)前民進黨政府早在 92 年 8 月即提出兩岸直航政策，93 年及 97 年總統大選，民進黨候選人也以推動直航作為重要政見，足見推動直航是歷來政府的施政目標，不是馬政府的專利。

三、包機直航的逐步啟動

(一)前政府自 92 年開始實施春節包機，95 年進一步擴大為四項專案包機(節日包機機制化、專案貨運包機、緊急醫療包機、特定人道包機)。

(二)馬政府上任後，今年 6 月 13 日兩岸兩會簽署「海峽兩岸包機會談紀要」，並自 7 月 4 日起實施週末包機。但是，因為航班以及飛行日數及大陸航點等限制，依據統計，搭乘週末包機往返兩岸的人數尚不到總旅客人數的 10%。在貨運方面，迄今貨運包機只飛航過 15 航次，相較於龐大的兩岸航空貨運需求，僅屬九牛一毛。另目前空中客貨運輸均需飛經香港飛航情報區，耗費時間及成本，完全不符合市場原則及經濟效益。

貳、海峽兩岸空運協議的重大突破

兩岸兩會在 11 月 4 日簽署「海峽兩岸空運協議」，在兩岸空運上作出以下重大突破：

一、直通航路，雙向往來

(一)雙方協議開通台灣海峽北線空中雙向直達航路，未

來兩岸航機將循現行國際航機飛行之航路自 B576 BERBA 點往西,經雙方議定之航管交接點(N27°26'20" E122°25'19")後至大陸東山轉接內陸航點,該航路由兩岸航管部門直接交接,並可雙向使用,達到省時省錢的目標。

(二)雙方同意繼續磋商開通台灣海峽南線空中雙向直達航路,以及其他更便捷的航路。

二、平日包機,增班增點

(一)週末包機調整為每週 7 天常態化的平日包機。

(二)航點

1.台灣維持 8 個航點,即:桃園、高雄小港、台中清泉崗、台北松山、澎湖馬公、花蓮、金門、台東等 8 個航點。

2.大陸增為 21 個航點,除已有北京、上海(浦東)、廣州、廈門、南京 5 個航點外,增加:成都、重慶、杭州、大連、桂林、深圳、武漢、福州、青島、長沙、海口、昆明、西安、瀋陽、天津、鄭州等 16 個航點。

(三)班次

1.雙方每週共飛 108 個往返班次,每方各飛 54 個往返班次。(目前每週雙方共飛 36 個往返班次)

2. 每週台灣方面至上海（浦東）的班次不超過 20 個往返班次。（目前為不超過 9 個往返班次）
3. 今後可視市場需求適時增減班次。

三、貨運包機，合作經營

（一）雙方協議開放常態性貨運包機，並各自指定 2 或 3 家航空公司經營。

（二）航點

1. 台灣航點：桃園機場、高雄小港機場。
2. 大陸航點：上海浦東機場、廣州白雲機場。

（三）班次

雙方每月共飛 60 個往返班次，每方各 30 個往返班次：

1. 上海（浦東）及廣州兩個航點雙方每月每航點各飛 15 個往返班次，共飛 30 個往返班次。
2. 每年 10 月至 11 月間的貨運旺季，雙方可各自增加 15 個往返班次。

（四）雙方航空公司採商業合作方式經營。

四、定期航班，指日可待

雙方同意盡可能在本協議實施半年內就定期客貨運航班作出安排。

五、商務包機，兩岸直飛

雙方同意開辦非營利性商務包機。

參、北線航路確保安全及尊嚴

- 一、政府規劃及協商兩岸新航路談判的最高原則，就是確保國家安全與尊嚴；兩岸任何新航路皆須以不影響國防安全為前提，協議內容也須符合「對等、尊嚴」原則。
- 二、北線飛航路線沿現行國際航機飛行航路，自 B576 BERBA 點轉向，經過雙方議定之航管交接點轉至大陸東山再連接大陸內陸航點，並可雙向飛航。自 BERBA 點轉彎的原因，係因 B576 BERBA 點以北已進入日本防空識別區，因為考量協商的複雜度，經雙方磋商後，同意自 576 航路雙方可接受之最北端 BERBA 點轉向。
- 三、北線航路自 B576 BERBA 點左轉飛往雙方議定之航管交接點，係採曲線方式飛行，完全避開我方禁航區，且軍方對於包機動態亦可全程充分掌握，已充分確保國防安全。
- 四、有關兩岸直達航路協商，雙方本擱置爭議、不碰觸敏感問題的精神，就北線航路達成協議，雙方航管單位將盡速就航管直接交接等技術性事項進行後續聯繫，作成安排。由於我國不是國際民航組織（ICAO）會員，我方也堅決反對由大陸方面片面向國際民航組織提出申請，因此，在雙方未有共識前，北線航路將依各自程序通知兩岸航空業者遵行，並登錄在國際通

用的飛航指南（AIP）。至於航管安排及航路命名等技術性問題，雙方亦同意本於航空慣例進行磋商安排，絕不致有矮化任一方的問題。

肆、經濟效益逐步遞增

一、空運直航的直接效益

（一）大幅減少運輸時間及成本

1. 今年 7 月以前，台灣民眾前往大陸，多數經由香港轉機。例如由桃園飛往上海，飛行耗時共 4 小時，加上轉機時間，往往長達 5 至 6 小時以上。週末包機開辦後，無需於香港落地，但仍須飛經香港飛航情報區，桃園至上海（浦東）的航程約為 2 小時 24 分（以 A34Q B777 航空器作業資料推算），時間已減半。
2. 兩岸建立新航路後，桃園至上海只需 1 小時 22 分鐘，比週末包機再縮短 62 分鐘。若以台北、桃園、高雄至北京、上海（浦東）不同航線估測，較現行經香港飛航情報區兩岸包機之航路，節省飛航距離約 319~959 公里；節省飛航時間約 13~64 分鐘。另據航空公司估算，燃油成本亦將可較現行飛航方式節省約 40%~45%；總計航空公司及旅客節省之時間及成本，估計每年約達新台幣 30 億元以上。

(二) 大幅提高貨物運送效率

依現行貨機中停港、澳轉機之飛航模式，桃園至上海單程運輸時間約 12-16 小時(含地停及轉機時間)，若以一機到底模式飛航，單程運輸時間約 5 至 6 小時。實現貨運包機後，桃園到上海飛航時間僅需 1.3 小時，大幅節省運輸時間，可以便利兩岸貨物運輸，並降低運輸成本。

(三) 紓緩航空業者經營困難

航空公司飛航時間及經營成本大幅降低，可以提升航空業者經營績效，改善營收狀況，進而有助於紓緩目前經營艱困的航空業者的壓力，並可透過市場競爭機制，逐漸將成本降低，反映於航空票價及運費之下降，回饋消費者及各類企業。

(四) 增加大陸觀光客來台

由於週末包機改為平日包機，且航班從每週 36 班增為 108 班，再加上大陸開放航點除現有北京、上海(浦東)、廣州、廈門、南京 5 個航點外，大幅擴增成都、重慶、杭州、大連、桂林、深圳、武漢、福州、青島、長沙、海口、昆明、西安、瀋陽、天津、鄭州等 16 個航點，總共 21 個航點，已可完全涵蓋大陸方面開放大陸居民來台觀光的 13 省市區域(包括北京、天津、遼寧、上海、江蘇、浙江、福建、山東、

湖北、廣東、重慶、雲南、陝西等 13 個省市)；這些進一步的開放措施，將可便利大陸居民來台觀光，也有利於航空業者在觀光旅遊安排上作更多樣化的包裝及推廣，必可大幅增加大陸觀光客來台人次。

二、直航的間接效益

(一) 有助台商根留台灣、心留台灣

依據交通部民航局 97 年 9 月 5 日至 9 月 8 日針對兩岸週末包機實施對台商投資及生活型態影響問卷調查，擴大兩岸包機，搭乘包機之企業主有 74.8% 表示可提高返台投資意願；目前常住地點在台灣受訪企業主有 91.5%、非企業主有 87.0% 表示未來常住地點仍在台灣，目前常住地點在大陸受訪企業主有 42.6% 表示常住地點將遷返台灣，顯示擴大兩岸包機後，將提升台商返台投資及常住台灣的意願，有助於台商根留台灣、心留台灣。

(二) 有利兩岸產業分工佈局

推動貨運包機，將大幅降低在兩岸間運輸貨物的時間及成本，除可改善貿易條件，提升台灣產業出口競爭力外，也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台灣，另一方面，空運直航也可強化台灣與全球市場的連結，吸引跨國企業在台灣從事各種加值

服務及創新研發活動，並以台灣作為營運總部。尤其是高度仰賴航空貨運的資訊電子等高科技產業，未來受惠最大。

(三) 有助重建台灣經濟戰略優勢，發展台灣成為亞太營運中心

台灣位於亞洲樞紐的位置，是亞太國家進軍大陸及東南亞市場的門戶，在兩岸實現空運直航及運輸效率大幅提升後，台灣的經濟戰略優勢將可逐漸發揮出來，整體競爭力將大幅提升，並有助建立台灣成為亞太營運中心。

伍、未來展望

兩岸空運從週末包機進入到平日包機，從專案貨運包機到常態性貨運包機，從飛航繞經香港飛航情報區到兩岸建立直達航路，兩岸空運已進入嶄新的階段。在「海峽兩岸空運協議」中，雙方同意儘可能在協議實施半年內協商完成兩岸定期航班之安排，屆時即可全面落實兩岸空運直航，讓直航的經濟效益能夠充分發揮出來。