

## 八、海峽兩岸空運補充協議

### (一) 執行情形

- 1、兩岸自 97 年 7 月實施空運直航以來，歷經週末包機、平日包機階段，並於 98 年 8 月 31 日起進入定期航班階段。目前飛航定期航班，客運為各方每週 445 班，雙方合計每週 890 班；貨運為各方每週 42 班，雙方合計每週 84 班。開放之飛航航點，我方為桃園、高雄、松山、臺中、臺南、花蓮、臺東、金門、馬公、嘉義等計 10 個航點；陸方為上海虹橋、上海浦東、北京、深圳、廣州、成都、昆明、廈門、福州、南京、重慶、杭州、大連、寧波、瀋陽、武漢、青島、長沙、鄭州、天津、西安、桂林、海口、合肥、哈爾濱、南昌、貴陽、濟南、太原、煙臺、長春、南寧、石家莊、徐州、無錫、泉州、三亞、鹽城、溫州、蘭州、黃山、烏魯木齊、銀川、西寧、呼和浩特、海拉爾、張家界、麗江、威海、常州、揭陽潮汕、淮安、揚州、南通、義烏、延吉、喀什、武夷山、梅州、宜昌及洛陽等計 61 個航點。
- 2、兩岸航線截至 112 年 4 月底止，已飛航超過 63 萬架次，載運旅客超過 1 億 323 萬人次，載運貨物超過 271 萬噸。另若以 98 年 8 月 31 日起實施定期航班來看，兩岸客貨運航線之統計數據分述如下：
  - (1) 客運部分：98 年 9 月至 112 年 4 月底止，共計飛航超過 62 萬架次，載運約 1 億 117 萬人次，平均載客率 76.2%。其中 111 年全年共計飛航約 3 千架次，載運約 33 萬人次，平均載客率 19.5%；112 年 1-4 月共計飛航約 4 千架次，

載運約 58 萬人次，平均載客率 50.5%。

- (2) 貨運部分：98 年 9 月至 112 年 4 月底止，兩岸航線貨量約 268 萬噸貨物。其中 111 年全年兩岸航線貨量約 17 萬噸貨物；112 年 1-4 月兩岸航線貨量約 4 萬噸貨物。
- 3、由於中國大陸於 109 年 1 月起發生嚴重特殊傳染性肺炎疫情，因應疫情提升，中央流行疫情指揮中心全面暫緩中國大陸人士來臺，並自 109 年 2 月 10 日起，兩岸客運航線除往返北京首都機場、上海浦東及虹橋機場，廈門高崎機場及成都雙流機場之航線外，其餘臺灣往返中國大陸城市之客運航班均暫停飛航，何時解禁仍待視疫情狀況決定。另陸方公告於 109 年 3 月 25 日至 112 年 3 月 26 日虹橋航班改至浦東起降，爰該期間上海航班係集中於浦東。
- 4、隨著疫情逐步趨緩，大陸委員會公布自 112 年 3 月 10 日起恢復深圳、廣州、南京、重慶、杭州、福州、青島、武漢、寧波、鄭州等 10 個定期航班航點。另對於特定期間有需求但尚無條件恢復定期航班的瀋陽、無錫、海口、長沙、西安、濟南、合肥、南昌、天津、溫州、大連、桂林、徐州等 13 個包機航點，自 112 年 3 月 18 日起，航空公司可依民航局公布之執行細節申請飛航客運包機。

## (二) 具體效益

對旅客而言，直航政策對民眾往來於兩岸的效益，反映在旅行時間縮短及旅行成本的下降。旅行時間縮短部分，以桃園-上海航線為例，兩岸直航後，桃園至上海僅需 1 小時 30 分的航行時間，且不需至香港轉機候機，就整體旅行時間而言，約可較經香港中轉航班節省 4 小時 10 分。對航空產業而言，兩岸直航前須透過第三地中轉，國籍航

航空公司僅能營運臺灣至第三地航段（例如臺北-香港航段），兩岸直航後則可完全參與兩岸直航市場之營運，並拓展其全球航網，有利於桃園航空城之發展。另兩岸間共劃設三條兩岸直達航路供兩岸航班使用，有效縮短飛行時間，以上海、北京航線為例，相較於飛經香港飛航情報區，平均節省約 1 小時飛行時間，營運成本亦相對減少。