

國立政治大學 社會科學學院
行政管理碩士學程第十屆碩士論文

指導教授 高安邦 博士

兩岸直航對台灣航空業營運之影響
以中華航空公司為例

**“The Impact of Cross-Strait Direct Flight on Taiwan Airline
Industry”-A Case Study of China Airlines Company**

研究生 李昭平 撰

中華民國一百年一月十二日

國立政治大學社會科學學院

論文口試審定書

行政管理碩士學程

兩岸研究 組 李昭平 所提之論文

題目 (中文) 兩岸直航對台灣航空業營運之影響-
以中華航空公司為例

(英文) The Impact of Cross-Strait Direct Flight on Taiwan
Airline Industry—A Case Study of China Airline
Company

業經本委員會審議通過

論文口試委員

高安邦
黃智聰
邱永和
高安邦
楊於乾

指導教授

院 長

中 華 民 國 99 年 7 月 30 日

謝 辭

年少時不知珍惜讀書機會，離開學校投入職場後，頓覺「書到用時方恨少」，心中不時有股再返校園進修充實智能的心願，一方面也能將這些年來工作崗位上實務經驗與老師、同學們研討共享，隨著這篇誌謝文的完成，除了要感謝在過去兩年，無論生活、事業、學術上給予我幫助的長輩、師長、朋友及家人們，致上最誠摯的謝意！感謝大家的支持與愛護，讓我的人生更充實更完美。

說真的離開學校，投入職場轉眼 30 餘載後，再以可能是全校年紀最長的學生身份，踏入教室重溫學校生活心中百感交集，記得第一天上課，在自我介紹以前，同學們都以為我是學校教授。在學習的過程中雖然我抱著『活到老學到老』的精神，但如果沒有家人、同學、老師、長官、同事的支持協助與鼓勵，在家庭、事業、學校之間取得平衡點，才能順利如期完成碩士學位。

謹以此篇論文獻給我最摯愛的妻子源華；女兒倪慧、倪嫻；兒子柏汶，謝謝你們的支持，讓我可以專心的如期完成學業。並感謝求學期間翁永和執行長、黃智聰老師、陳義彥老師、邱永和院長、高永光院長及恩師高安邦校長的啟發與指導，並提出許多寶貴意見，還有政大公企中心行政管理碩士班兩岸組的同學們及學姐蔡麗玲的鼓勵提點，使得本研究論文得以順利完成。

最後以最感恩的心，將所有的成果獻給所有關心與幫助我的人，願大家分享這份喜悅及成果，感謝你們！

李昭平謹致

中華民國九十九年七月三十日

摘要

自 1949 年政府遷台後，直到 1987 年台灣政府開放大陸探親，兩岸人民才第一次有了正面的接觸，隨後在兩岸經濟不斷發展市場需求大增，兩岸有相同的語言及文化及大量的廉價勞工、豐富資源讓兩岸人民及台商不斷的提出三通直航的要求。

本研究目的在探討自 2008 年到 2010 年兩岸間航空政策對航空公司營運發展之影響，尤其是自第二次政黨輪替之後，五次江陳會對台灣產業之影響，再深度訪談直接參與直航政策之航空業者，分析中華航空公司自直航後營運成長為例，證實"直航"對台灣航空業之正面影響。

另外也以自 2008 年到 2010 年直航後 3 年，台灣產業變化為例，證實自 2008 年全球金融風暴，全世界航空公司不勘虧損紛紛裁員減薪，唯有兩岸航空公司因"直航"政策安然渡過金融危機，證實政府政策是直接影響一個產業興衰的主要原因。

關鍵詞：兩岸直航、中華航空、觀光、旅遊

目錄

第壹章 緒論	9
第一節 研究背景	9
第二節 研究動機與目地	10
第三節 研究範圍與限制	11
第四節 研究流程	11
第貳章 兩岸直航的發展與回顧	13
第一節 兩岸直航發展時程	13
第二節 兩岸直航包機的分析	13
第三節 兩岸運輸相關協議重點	17
第參章 文獻探討	22
第一節 直航後兩岸經貿與客貨發展	22
第二節 直航對台灣產業之影響	35
第三節 個案對象中華航空公司簡介	43
第肆章 研究設計	53
第一節 研究方法	53
第二節 研究架構	55
第三節 調查方法	56
第四節 訪談內容設計	57
第伍章 研究結果及分析歸納	60
第一節 深度訪談內容分析	60
第二節 電話訪談內容分析	61
第三節 直航後對航空公司客貨影響及未來發展方向之建議	64
第陸章 結論	68

第一節研究發現	68
第二節研究建議	69
附錄一深度訪談	72
深度訪談 1: 魏幸雄董事長	72
深度訪談 2: 樂大幸董事長	74
深度訪談 3: 孫洪祥總經理	76
深度訪談 4: 王華宇董事長	78
深度訪談 5: 趙國帥董事長	80
附陸二、電話訪談	81
電話訪談問卷	81
附陸三、三大聯盟簡介	86
附陸四、兩岸航空術語對照表	89
參考文獻	95
中文部份	95
網站部份	96

表次

1. 表 1-1 台灣航空公司比較表	10
2. 表 2-1 春節包機(2003 年、2005~2006 年實施)	13
3. 表 2-2 假日包機、專案貨運包機(2006年7月7日起實施)	14
4. 表 2-3 緊急醫療包機及人道包機(2006年7月7日起實施)	14
5. 表 2-4 週末包機(2008年7月4日起實施)	14
6. 表 2-5 平日包機、貨運包機	15
7. 表 2-6 第三次江陳會後增班增點落實兩岸客貨運常態化安排	15
8. 表 2-7 定期航班第一次增班	16
9. 表 2-8 兩岸定期航班	16
10. 表 2-9 三次江陳會協議兩岸客運班機統計表	19
11. 表 2-10 三次江陳會貨運協議兩岸貨運班機統計表	20
12. 表 3-1 最近三年我國對中國大陸貿易出口統計估算表	22
13. 表 3-2 最近三年我國海關出口總貿易值	22
14. 表 3-3 最近三年大陸出口佔全球百分比	23
15. 表 3-4 最近三年我國對中國大陸貿易進口統計估算表	23
16. 表 3-5 最近三年我國海關進口總貿易值	24
17. 表 3-6 最近三年大陸進口佔全球百分比	24
18. 表 3-7 我國對中國大陸貿易統計估算表	25
19. 表 3-8 進口貨物價值排行統計表	27
20. 表 3-9 出口貨物價值排行統計表	27
21. 表 3-10 2003~2010 年兩岸交流人數統計	28
22. 表 3-11 直航後陸客來台觀光統計	28
23. 表 3-12 客運統計	30

24. 表 3-13 台灣區觀光旅館(國際+一般)營運統計年報.....	30
25. 表 3-14 2008-2009 年度與港澳貨運市場概況.....	31
26. 表 3-15 貨運統計.....	31
27. 表 3-16 直航定期班機自今載客人數統計.....	35
28. 表 3-17 2001~2010 年金馬小三通統計表.....	37
29. 表 3-18 2008~2010 年國籍航空業者營業資訊.....	37
30. 表 3-19 直航實施後班次與載運人數/噸數分析.....	38
31. 表 3-20 兩岸直航後,製造業實際節省之貨品及員工運輸(2009 年)...	39
32. 表 3-21 ILTA 全球貨運排名.....	49
33. 表 3-22 華航(CI)及華信(AE)兩岸航線之載客數與市場佔有率.....	50
34. 表 3-23 本公司直航航線載運人數約佔總載運人數的 10%.....	51
35. 表 3-24 華航 2009~2010 年 6 月客貨營收報表.....	52
36. 表 4-1 深度訪談對象資料.....	53
37. 表 4-2 電話訪談受訪者基本資料.....	56
38. 表 6-1 兩岸航線占航空公司營運比重表.....	68

圖次

1. 圖 1-1 本研究流程	12
2. 圖 3-1 最近 12 個月與前一年度同期海關出口貿易值比較	23
3. 圖 3-2 最近 12 個月與前一年度海關出口貿易值比較	24
4. 圖 3-3 兩岸經貿活動分析研究	25
5. 圖 3-4 2008 年~2010 年陸客來台觀光人數統計表	29
6. 圖 3-5 台灣地區進出口空運貨量統圖	32
7. 圖 3-6 台灣地區空運轉運貨量統計圖	32
8. 圖 3-7 大陸地區進口空運貨量統計圖	33
9. 圖 3-8 華航承覽大陸經台灣轉運至歐美貨運統計圖	33
10. 圖 3-9 華航台灣地區不含燃附費之出口運價統計圖	34
11. 圖 3-10 兩岸航線節省運輸成本及時間	38
12. 圖 3-11 華航組織系統圖	47
13. 圖 3-12 各主要部門所營業務介紹	48
14. 圖 3-13 華航集團大陸市場佈局	50
15. 圖 3-14 華航與兩岸直航市場之市場佔有率	51
16. 圖 4-1 本研究架構	55
17. 圖 4-2 直航後面臨到的營運問題	59
18. 圖 5-1 直航後兩岸航空業者面對的問題	64

第壹章 緒論

自 1987 年政府開放大陸探親，1993 年辜汪會談後通後兩岸人民往來頻繁，隨着大陸台商的日益增加，“三通”的聲音不斷被提出，但因政治因素兩岸政府始終無法面對面談判，只由民間業者及工會推動，直到 2008 年政黨輪替，中斷長達 13 年的兩岸兩會談判，在各界期盼中終於由海基會與大陸海協會於 2008 年在北京舉行第一次江陳會，恢復正式協商管道，兩岸關係朝「和平、繁榮、尊嚴」發展，並提出『建立互信、擱置爭議、求同存異、共創雙贏』開啟了兩岸政府真正面對面協商的大門。西元 1997 年亞洲金融危機及西元 2003 年 SARS 疫情感染，911 事件到中東戰爭以來，經濟、疾病和油價的衝擊，對航空業都有相當大的影響，除此之外近年來油價快速上漲，加上影響全世界經濟的「金融海嘯」事件，對世界各地經濟及全球人民生活上產生了巨大衝擊，特別在於航空業上的衝激，不少航空公司無法渡過此次難關而歇業倒閉，政策可以決定企業的興衰，政府的政策和產業息息相關，好的政策可以振救一個產業，相反的也會毀掉一個產業，由大陸的毒奶粉事件、家電下鄉及金融海嘯後全球經濟不景氣，歐美各航空公司不堪虧損紛紛裁員減薪、甚至倒閉，唯有海峽兩岸因政策開放“直航”讓兩岸航空業者渡過危機，帶動整個經濟發展，避免掉許多社會問題，「直航」及「三通」問題一直是國內各界及國際社會關注的焦點¹（行政院 2003）。

第一節 研究背景

過去兩岸往返需先到第三地香港、澳門轉機，往返一趟就要花上一整天，台灣海峽相距雖短，但政治因素卻造成兩岸往返最遙遠的距離。兩岸觀光旅遊民眾與商務人士，莫不期望兩岸政府能儘速實現「三通」政策²（陳光華 2006）「直航」是多年來兩岸人民的期望，也是航空業者努力的方向及目標，在西元 2008 年 5 月台灣政權和平轉移，兩岸之間的關係有了變化，從前朝政府的保守，轉而積極開放邁進，可以確認的是兩岸政策深深的影響著我們兩地的經濟發展。不論是以以前的「政策政治化」或是「經營向錢看」，都對經濟發展有不良的影響。

在全球金融海嘯衝擊之下，各大航空業紛紛面臨虧損倒閉的困境，尤其是台灣國內航空公司，在高鐵通車之壓力下，更是經營困難。此時亞洲的台灣與中國大陸，出現與它從未有的契機，兩岸努力推動大三通^註，開放「直航」造就了兩岸航空公司無限的商機，使得兩岸的航空業能在短時間內找到新的出路，而本研究將以兩岸直航帶給航空業者經營之

^註大三通：三通是指台灣海峽兩岸直接通商、通郵、通航的簡稱（全國人大常委會告台灣同胞書，1979/01/01）。兩岸在加入 WTO 後，兩岸之間的經濟貿易及人民之間交流密切，而大三通是在於兩岸航空公司開設中國大陸與台灣之間直航航線之經營。

商機及直航對航空從業人員之影響作為研究背景，並且以中華航空為例，將以華航，由草創期的獨占市場，到政府開放天空後多家競爭，面對兩岸直航及過去歷經 911 事件、SARS 病情、中東戰爭、高油價的衝激，如何成為代表國家的航空公司及台灣航空業之龍頭，一些主要的決策及競爭優勢轉化的相關發展做些整理。

第二節 研究動機與目的

五次江陳會談，對兩岸的經濟上帶來很大的變化，「兩岸直航」帶動了台灣國內航空業的新契機，政策方面也有許多前所未有的合作，但同時相關的文獻資料，卻並不是相當完整，本研究之目的是希望能透過以筆者在中華航空公司經驗，以及藉由採訪實際參與協商之專業人士意見，來彙整出完整的直航對台灣航空業營運之影響分析。

日本企業經營之神「松下幸之助」曾經說過：『不賺錢的企業是罪惡的』。這也有著另一層的隱憂，故而他們將本求利的四處尋找勞動與社會成本最低的地方，以及稅制與市場監管制度對它們最有利的地方，尤其是在經濟大環境愈是不景氣時，廉價大陸勞工的衝擊與影響，這也是本研究計劃項目之一。

此研究報告之目的是希望藉兩岸直航的契機，透過台灣航空業龍頭（表 1-1）中華航空公司在直航後營運、人員發展各種角度分析，再以深度訪談實際參與兩岸協商之各航空公司專業人士，對直航後台灣航空業營運影響及未來發展方向，做評論與建議，並綜合交叉分析，能提供資料給政府及其它航空業者，作為未來營運的方向及政府制定政策的參考。

（表 1-1）資料來源：民航局、各航空公司網站

台灣航空公司比較表

航空公司	資本額	飛機數量	航線數量
華航	NT.45,722,489,910 元	64 架	94 條
長榮	NT41,773,746,000 元	51 架	55 條
立榮	NT.3,160,000,000 元	16 架	16 條
復興	NT.5,302,224,720 元	16 架	11 條
華信	NT.2,403,650,000 元	8 架	23 條

綜合上述，本研究的目的主要有下列四點：

1. 探討直航對台灣社會及航空公司之正面影響。
2. 探討大陸勞工對台灣航空業勞工之衝擊與影響。
3. 針對航空業未來營運方向提出政策建議。

第三節 研究範圍與限制

壹、研究範圍：

1. 以國內航空業龍頭最具代表性的中華航空股份有限公司為研究對象，在直航後營運的影響，及員工對直航的看法。
2. 過去兩岸民間工會(中華民國全國航空業總工會與中華全國職工總工會)，推動兩岸直航及交流資料，五次江陳會談，作為文獻探討的根基。
3. 直航至今時間不長，本研究僅以 2008 年到 2010 年，直航前後三年時間各項經濟因素變化來比較分析。

貳、研究限制：

1. 「直航」為一種現象，故尋找理論基礎甚為困難，本研究僅以經濟面分析。
2. 國際間形勢瞬息萬變，政治因素直接衝擊影響兩岸關係，非本研究能力所及。
3. 僅以 2008 年到 2010 年產業變化來分析，無法對航空業做長期完整趨勢分析比較。
4. 本研究僅以直航後中華航空公司(2008~2010 營運分析)，未對兩岸所有航空公司做分析。

第四節 研究流程

在研究準備部份，直航是近年來對兩岸航空業及勞工最重要，且最具影響的事，筆者在航空公司 34 年，近十年來每年都與大陸民航工會共同推動兩岸三通直航，故藉由此研究，以下列的流程完成本研究。

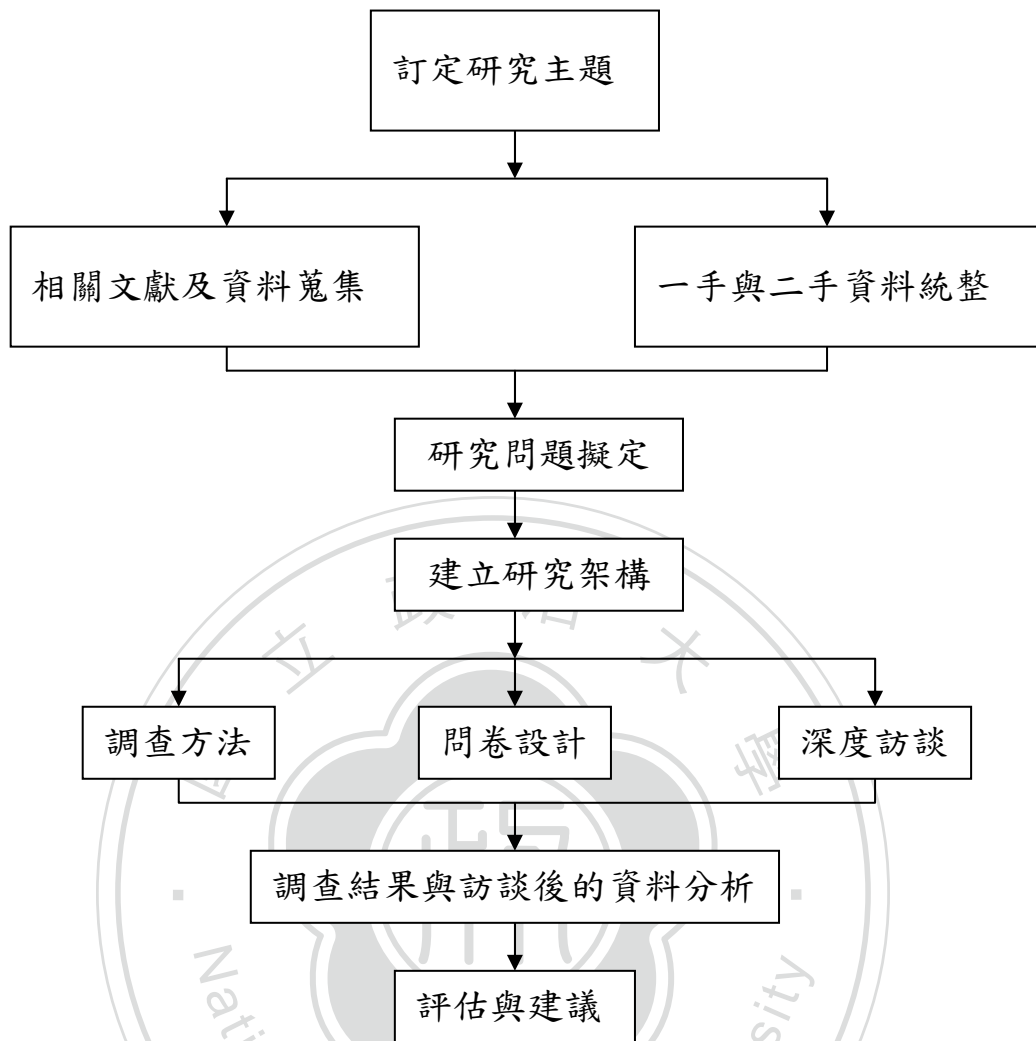


圖 1-1 本研究流程

資料來源：研究者自繪

第貳章 兩岸直航的發展與回顧

第一節 兩岸直航發展時程

- 2001年：客運「小三通^{註1}」(廈門⇌金門)
2003年：春節包機首航上海
2003年03月：首度飛越大陸領空
2005年：春節包機首航北京
2005年09月：常態飛越大陸領空
2006年06月：「四項專案包機」措施節日客運包機、緊急醫療包機、特定人道包機、專案貨運包機。
2006年07月：貨運包機首航上海
2008年07月：週末包機
2008年12月：平日包機
2009年08月：定期航班

第二節 兩岸直航包機的分析

1. 表2-1 春節包機(2003年、2005~2006年實施)

時間	航路	旅客	班次	航點	航空公司
2003	香港 情報區	台商及眷屬	16班	台灣：桃園 大陸：上海	台灣：華航、長榮、華信、 復興、遠東、立榮
2004	因台灣總統大選停辦。				
2005	香港 情報區	台商及眷屬	雙方各24 班往返 (計48班)	台灣：桃園、高雄 大陸：上海、北京、 廣州	台灣：華航、長榮、 華信、復興、遠東、 立榮 大陸：國航、南航、東航、 上航、海航、廈航
2006	香港 情報區	持雙方合法入 出境證照之台 灣地區居民	雙方各36 班往返 (計72班)	台灣：桃園、高雄 大陸：上海、北京、 廣州、廈門	台灣：華航、長榮、 華信、復興、遠東、 立榮 大陸：國航、南航、東航、 上航、海航、廈航

資料來源：中華航空公司 本研究整理

由表2-1得知，到2003年雙方都具誠意，先從春節包機開始，單向載客、台灣航空業者單飛、定點、中停港澳，直到2004年因政治因素中斷一年，2005年起才開始雙向對飛、雙向載客、多點、不中停，此為歷史性的一刻。

^{註1} 小三通：所謂「小三通」係指在兩岸未開放直接三通前，由金門、馬祖兩離島與對岸的廈門和福州的馬尾先行通商、通郵和通航。並於西元2001年1月1日起開始試施行，主要目的為促進離島，金門和馬祖地區的建設與發展，暨增進兩岸良性互動，改善兩岸關係。

2. 表2-2 假日包機、專案貨運包機(2006年7月7日起實施)

航班	旅客	班次	航點	航空公司
假日包機	(1)持雙方合法入出境證照之台灣地區居民。 (2)台商員工及其眷持有第三地護照或為大陸籍者。	(1)春節：雙方各46班往返。 (2)清明/端午/中秋節：雙方各12班往返。	台灣：桃園、高雄 大陸：上海、北京、廣州、廈門	台灣：華航、長榮、華信、復興、遠東、立榮 大陸：國航、南航、東航、上航、海航、廈航
專案貨運	(1)限台商於大陸投資設廠所需之機器、設備及相關零組件或其他特定需求。 (2)台商之機器、設備亦可從大陸運回。	以不影響航管作業為原則	台灣：桃園、高雄 大陸：大陸民用航空主管機關同意之航點。	無限制。

資料來源：中華航空公司 本研究整理

3. 表2-3 緊急醫療包機及人道包機(2006年7月7日起實施)

航班	旅客	航點	班次與航空公司
醫療包機及人道包機	以承載經專業醫療診斷需緊急醫療之病患及其家屬、醫療器材以及急難救助、殘障人士及其他經雙方同意之特殊情況，並持有效旅行證件往返兩岸之旅客。	台灣：桃園、高雄 大陸：大陸民用航空主管機關同意之航點。	均無限制。

資料來源：中華航空公司提供 本研究整理

4. 表2-4 週末包機(2008年7月1日起實施)

航班	旅客	班次	航點	航空公司
週末包機	持有效證件往返兩岸之旅客	雙方每週各27班往返(計54班)	台灣：桃園、高雄、松山、台中、台東、花蓮、馬公、金門 大陸：上海、北京、廣州、廈門、南京	台灣：華航、長榮、華信、復興、立榮 大陸：國航、南航、東航、上航、海航、廈航

資料來源：中華航空公司 本研究整理

表2-4是2008年6月13日，第一次海峽兩岸空運協議的重點：週末包機時段為每週五(0時)至次週一(24時)共4個全天，2008年7月1日開始實施。台灣航點新增6個(松山、台中、台東、花蓮、馬公及金門)，合計8個航點。大陸航點新增1個(南京)，合計5個航點，雙方同意在每週各飛27班往返(共計54班)。兩岸週末包機初期評估效應，平均每航班預估裝載為250~300人(中華航空公司)，惟隨著直航包機漸受歡迎，旅客數快速成長。尤其以上海航線一位難求，因此於此高油價導致長程航線虧損情況下，兩岸包機對航空公司極具效應。

5. 表2-5平日包機、貨運包機(2008年12月15日起實施、建立北線空中雙向直航航路)

航班	旅客	班次	航點	航空公司
平日包機	持有效證件往返兩岸之旅客	雙方每週各54班往返(計108班)	台灣：維持8個航點 大陸新增： 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	台灣：華航、長榮、華信、復興、立榮 大陸：國航、南航、東航、上航、海航、廈航、深圳、四川、山東
貨運包機	限兩岸貨物	(1) 雙方每月各30班(廣州、上海各15班)。 (2) 每年10至11月旺季，雙方可各增加15班。	台灣：桃園、高雄 大陸：上海、廣州	台灣：華航、長榮 大陸：國貨航、中貨航、南航

資料來源：中華航空公司 本研究整理

表2-5為2008年11月4日第二次海峽兩岸空運協議重點，將兩岸航線定為航線，航路採截彎取直，並且客運包機可運送雙方郵件。平日包機之大陸航點新增16個，合計21個航點。平日包機之大陸航空公司新增3家，合計9家。

6. 定期航班(2009年8月31日起日實施、建立南線及第二條北線直達航路)

表2-6 在第三次江陳會後增班增點，落實兩岸客貨運常態化安排。

航班	旅客	班次	航點	航空公司
客運	持有效證件往返兩岸之旅客	雙方每週各135班往返(計270班) 限制： 上海28班、北京10班、深圳10班、廣州14班、昆明14班、成都14班	台灣：除桃園、高雄為定期航點，餘為包機航點 大陸新增： 合肥、哈爾濱、南昌、貴陽、寧波、濟南	台灣：華航、長榮、華信、復興、立榮 大陸：國航、南航、東航、上航、海航、廈航、深圳、四川、山東
貨運	限兩岸貨物	雙方每週各14班(廣州及上海每週各7班，合計28班)	台灣：桃園、高雄 大陸：上海、廣州	台灣：華航、長榮 大陸：國貨航、中貨航、南航

資料來源：中華航空公司 本研究整理

表2-6此協議將定期班機和包機總量從每週108搬往反增長為每週270班，雙方同意客運班機開放，機腹載貨。另客運大陸航點新增6個，合計27個航點。台灣由桃園及高雄出發之客運航班為定期航班，其餘航點始發為規則性包機。

7. 表2-7 定期航班第一次增班(2009年6月14日起實施、增班100班)

航班	班次	新增航點	不定期觀光包機	合作
客運	雙方每週各185班 (計370班) (1) 北京、深圳每週各增4班，由目前每週10班增為每週14班。 (2) 大陸為發展海西計畫，要求總班次中用於飛航福州或廈門航班每週至少20班。	(1) 松山—虹橋：限每週各飛14班，各指定2至3家業者。 (2) 石家庄。	雙方可在台中、花蓮、台東、馬公等航點每月不超過20班(限制班次之大陸七航點不可飛)。	開放兩岸航空公司共用班號。
貨運	雙方每週各24班(計48班) (1) 新增4航點(南京、廈門、福州、重慶)雙方每週各2班。 (2) 上海、廣州由目前每週各飛7班，各增1班為每週各飛8班。			開放兩岸航空公司互購艙位。

資料來源：中華航空公司 本研究整理

隨著兩岸旅客需求旺盛，貨運售價及載客數均提升情況下，航空公司應規劃以大機型飛航上海、北京等城市，區域航線改以中、小型機種。且因油價飆漲，長程航線應實施減班，有助於平衡運能、提升服務水準，且避免成本浪費，此階段開放兩岸航空公司共用班號及互購機票並可在對方航點設立辦事機構，正式營業。

表 2-8 兩岸定期班機航點及航班的統計表

	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	哈爾濱	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

資料來源：交通部

台灣 4 個航點、大陸 27 個航點，兩岸各 135 班，合計共 270 班 航空公司可能基於市場因素調整飛航班次數。

總結：由表 2-1 到 2-8 可知兩岸空運直航班機，係自 2003 至 2010 年因政治改變循序漸進開放，滿足兩岸人民的需求，到 2010 年已發展為常態定期班機，民間交流頻繁、兩岸關係緩和，有助政治穩定，可促進外商提高投資意願，也落實一日生活圈。

第三節 兩岸運輸相關協議重點

1. 第一次海峽兩岸工會論壇

第一次海峽兩岸工會論壇；2006 年 9 月在北京舉行，由大陸中華職工交流中心主辦，邀請台灣產職業工會 300 多位工會領導人參加，會中決議雙方會後儘速要求促成政府通過「兩岸三通直航」以促進兩岸經濟發展及人民交流。

2. 第一次江陳會談^{註1}對兩岸航空運輸發展之影響：

建立互信、擱置爭議、求同存異、共創雙贏

中斷了長達13年的兩岸兩會談判，在各界矚日期盼中，由海基會董事長江丙坤率19位協商代表，先於2008年6月11日至14日赴北京就陸委會授權的「兩岸包機」及「大陸人民來台觀光」等議題，與大陸海協會進行協商。該次協商就兩岸兩會的互動而言，是恢復正式協商管道，強化兩會對話交流與聯繫的開始，就兩岸整體關係而言，則凸顯出我方朝創造「和平、繁榮、尊嚴」的兩岸關係的用心與努力，也展現新政府改善兩岸關係的決心。

本次會議主要為了大幅節省往來兩岸的時間與成本，於會談中也提議兩會應儘速就「兩岸海運直航」進行商談。江董事長另外提議兩會今年內應積極就「兩岸海域油氣共同合作探勘」、「兩岸共同打擊犯罪」、「金廈和兩馬小三通^{註2}擴大人貨往來事宜」、「推動兩岸氣候變遷和氣象研究之交流與合作」進行商談。開啟了兩岸政府真正面對協商的大門。

3. 第一次海峽兩岸空運協議重點(2008.06.13)

- (1) 週末包機時段為每週五至下週一計四個全天。自7月4日起正式開始實施。
- (2) 大陸方面同意先行開放北京、上海（浦東）、廣州、廈門、南京五個航點。台灣方面同意開放桃園、高雄小港、台中清泉崗、台北松山、澎湖馬公、花蓮、金門、台東等八個航點。

^{註1} 江陳會談：江陳分別是指，台灣海峽交流基金會董事長江丙坤與大陸海峽兩岸關係協會會長陳雲林進行兩岸協商。

^{註2} 小三通：所謂「小三通」係指在兩岸未開放直接三通前，由金門、馬祖兩離島與對岸的廈門和福州的馬尾先行通商、通郵和通航。並於西元 2001 年 1 月 1 日起開始試施行，主要目的為促進離島，金門和馬祖地區的建設與發展，暨增進兩岸良性互動，改善兩岸關係。

(3) 雙方同意在週末包機初期階段，每週各飛十八個往返班次，共36個往返班次。

4. 海峽兩岸旅遊具體安排(2008. 06. 13)

(1) 台灣接待旅遊配額以平均每天三千人次為限，組團一方視市場需求安排，第二年雙方可視情協商作出調整。

(2) 旅遊團每團人數限10人以上，40人以下。

(3) 旅遊團自入境次日起在台停留期間不超過10天。

(4) 自7月18日起正式實施赴台旅遊，於7月4日啟動赴台旅遊首發團。

5. 第二次江陳會談對兩岸航空運輸發展之影響：

正視現實、互不否認、為民興利、兩岸和平

在目前航空業不景氣，全球各大航空公司紛紛虧損之際，不諱是雪中送炭，實際上也真正達到節省能源，便利兩岸人民交流及台商的期待。

賡續6月份第一次江陳會議結論，2008年於11月3日再由大陸海協會會長陳雲林應海基會董事長江丙坤邀請來台訪問，並在11月4日舉行第二次「江陳會談」，這是自1949年兩岸分治60年以來，大陸方面最高層級代表首度訪台，雙方在政府授權之下，成功的進行會談並簽署四項協議(海運、空運、郵政、食品衛生)，為兩岸關係和平發展與穩定的交流互動揭開新的一頁，並落實「一日生活圈」。

6. 第二次海峽兩岸空運協議重點(2008. 11. 04)

(1) 航班從36班增為108班。

(2) 週末包機將擴大為平日包機。

(3) 航點從5個增為21個，也就是除了北京、上海等5地外，再增加瀋陽、大連、天津、青島、杭州、福州、深圳、海口、桂林、昆明、西安、重慶、成都、鄭州、武漢及長沙等16個航點。

(4) 航線定位為兩岸特別航線，航路採截彎取直。

(5) 同意開放貨運包機，雙方各安排2航點，每月共60班，客機的機腹可載郵件。

(6) 同意兩岸包機承運人可在對方航點設立辦事機構，正式營業。

(7) 協議在簽署後40日後生效。

7. 第二次海峽兩岸工會論壇；2008年11月7日在海南博鰲舉行，由大陸中華職工交流中心主辦，海峽兩岸500多工會領袖參加與會，會中落實前次會議議題，並於2008年7月4日簽定促成兩岸假日包機直航的承諾，縮短台灣海峽兩岸歷史的鴻溝。

8. 第三次江陳會談之重點及對航空業發展之影響(2009. 04. 26)

第三次江陳會談，於2009年4月在南京舉行的兩岸協商談判。由海峽交流基金會董事長江丙坤率領代表團前往南京，與海峽兩岸關係協會會長陳雲林舉行會談，針對共同打擊犯罪及司法互助、兩岸定期航班、兩岸金融合作等議題進行協商。

2009年4月26日，雙方在南京簽署《海峽兩岸金融合作協議》《海峽兩岸空運補充協議》《海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議》等三項協議。

根據《海峽兩岸空運補充協議》，雙方同意在台灣海峽北線航路的基礎上開通南線和第二條北線雙向直達航路，並繼續磋商開通其他更便捷的新航路。雙方同意可各自指定兩岸資本在兩岸登記註冊的航空公司，在本協議及附件規定的航點上經營分別或混合載運旅客、行李、貨物及郵件的定期和不定期航空運輸業務。在互惠的基礎上，磋商對兩岸航空公司與經營活動有關的設備和物品，相互免征關稅、檢驗費和其他類似稅費。

根據這一《協議》及附件，大陸方面在原有21個客運航點基礎上，新增合肥、哈爾濱、南昌、貴陽、寧波、濟南等6個客運航點，上述27個航點可經營客運定期航班。台灣方面桃園與高雄航點可經營客運定期航班。客運定期班機和包機班次總量從每周108個往返班次增長為每周270個往返班次。大陸方面同意上海（浦東）、廣州航點可經營貨運定期航班，台灣方面同意桃園、高雄航點可經營貨運定期航班。雙方同意相互開放客運定期航班腹艙載貨。

根據《海峽兩岸共同打擊犯罪及司法互助協議》，兩岸同意在民事、刑事領域開展協助，採取措施共同打擊雙方均認為涉嫌犯罪的行為，重點打擊涉及綁架、槍械、毒品、人口販運及跨境有組織犯罪等重大犯罪，以及侵佔、背信、詐騙、洗錢、偽造或變造貨幣及有價證券等經濟犯罪。相互協助送達司法文書、調查取證、罪贓移交，認可及執行民事裁判與仲裁裁決，移管被判刑人。

表 2-9 三次江陳會協議兩岸客運班機統計表

	2008.07	2008.12	2009.08
飛航頻率	36 班/週	108 班/週	270/週
台灣城市	桃園、高雄、台北(松山)、台中(清泉崗)、馬公、花蓮、台東、金門	同左	同左
大陸城市	北京、上海、廣州、廈門、南京	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	合肥、哈爾濱、南昌、貴陽、寧波、濟南

資料來源：本研究整理

表 2-9 統計出 3 次江陳會協議，兩岸客運班機由 108 班到每週 270 班，飛航的城市及班次限制-台灣方面：松山 21 班，大陸方面：上海浦東 28 班；北京 10 班；深圳 10 班；廣州 14 班；昆明 14 班；成都 14 班。

表 2-10 三次江陳會貨運協議兩岸貨運班機統計表

	2008.7	2008.12	2009.08
飛航頻率	0	60 班/月	28 班/週
台灣城市	0	桃園 高雄	桃園 高雄
大陸城市	0	上海浦東 廣州	上海浦東 廣州

資料來源 本研究整理

由表 2-10 第三次江陳會議後，兩岸貨機由 2008 年 7 月到 2009 年 8 月，由每月 60 班增至每週 28 班，唯飛航的班次限制：到廣州每方每週 7 個往返班次，上海(浦東)每方每週 7 個往返班次，如果未來能在開放一線城市班次線次，將會更有利於航空公司的發展。第三次海峽兩岸工會論壇；2009 年 11 月 1 日在北京中南海舉行，大陸中華職工交流中心再次邀請兩岸工會領袖 500 多人參加，並在賈慶林政協主席主持的座談會中決議儘速促進「兩岸定期」包機及「中轉貨」議題。

10. 第四次江陳會談協議(2009.12.21)

- 一、兩岸農產品檢疫檢驗合作
- 二、兩岸漁船船員勞務合作
- 三、兩岸標準計量檢驗認證合作
- 四、兩岸避免雙重課稅及加強稅務合作

11. 第四次海峽兩岸工會論壇

2010年4月10日在台灣高雄舉行，由台灣各工會聯合主辦，會中決議應「簡化各項通關手續」及相關「機務認證」，並請雙方政府盡快落實2009年第3次江陳會在南京遷訂之航空業雙方互免營業稅及所得稅，因我國因我國籍航空公司自直航以後由於稅務條例台灣未在立法通過，大陸為外匯管制國家，在大陸地區積壓龐大資金無法調度，勢將使國籍航空公司無法正常營運，進而影響公司生存及勞工生計。經航空業總工會及業者呼籲政府盡快落實兩岸航空相互減免營業稅及所得稅協議，直到2010年5月28日立法院會三讀通過「兩岸人民關係條例」增訂第29條之1條文草案，此案立法通過後，台灣航空業在大陸地區積壓累計近新台幣\$65餘億營收款，才得以解套免稅匯回。

12. 五次江陳會談重點(2010.06.29)

於2010年6月29日上午在大陸重慶舉行，並於此次會談簽署兩岸經濟合作架構協議（ECFA）和兩岸智慧財產權保護合作協議。此次會談所簽署的兩項協議，不僅為日益熱絡的兩岸經貿活動建構了穩定、有序的環境，在面對全球化及經濟整合的同時，能夠發揮各自優勢，積極融入區域整合，開創兩岸經濟發展的利基。

在此次會談中，雙方共同回顧與檢討兩會過去兩年來所簽署12項協議與1項共識的執行情形；經由雙方努力，協議成效目前已逐漸顯現，讓兩岸民眾能同享各項便利，但執行過程仍有尚待努力改善的空間。例如我方提出兩岸空運航班數依然不足、重大食品安全個案有待進一步積極協處，以及在兩岸共同打擊犯罪及司法互助的協議架構下，及早促成重大經濟犯的遣返等，應根據急迫性，訂定優先順序，由兩會即時召開相關會議進行檢討與改善。為了有效維護兩岸人民的健康福祉與衛生安全，雙方均同意將「兩岸醫藥衛生合作」列為下次會談的議題。

13. 廈門協商(2010.08.06)

但目前大陸西部六省市欠缺直航班次，交通非常不方便，必須轉機甚至要至廣州過夜，航空公司機位也不夠多，近年來兩岸直航班次增加了，但西北地區的班次沒有變多，兩岸業者均反應希望在西北地區增加定期直航班機。

針對直航增班爭議，兩岸民航局在廈門協商，對海西航班數達成共識，我方在總班數達到20班即可，但針對「紅眼航班^{註1}」陸方則以「繼續協商努力」回應。台灣民航局長尹承蓬指出，雙方已釋出善意，直航已在「急凍」後回溫，但他也直言未來兩岸再談增班，難度越來越高。

兩岸在5月中進行第五次直航談判，雙方對文中「每週增班50班，其中包括飛福州、廈門至少20班」的表述有爭議，我方認定既有的每週135班中，國籍航空公司以飛海西22班，但陸方認為不算，因此包括華航飛青島、南京，長榮飛鄭州等航班，對方遲遲不核准，已核准的北京華航航班，拿到的都是「紅眼航班」，民航局因而凍結8月2日後陸籍航空飛台籍航班直航增班陷入僵局，但在2010年8月6日最後協商雙方在互信基礎上，落實5月共識，積極讓新增班全面飛航。（聯合報2010.08.07）

中國大陸開放最後六個省居民赴台觀光，但目前大陸西部六省市欠缺直航，交通非常不方便，必須轉機甚至要在廣州過夜，航空公司機位也不夠，近年來兩岸直航班次增加了，但西北地區的班次沒有變多，業者均反應希望在西部地區增加定期直航班機。

註1 紅眼航班：是國際上對夜航航班(跨越零點飛行)的統一稱謂，特指一些乘客因夜間乘機睡眠不足而導致眼楮發紅。紅眼航班最初於1959年出現於美國，因為乘客下飛機時多睡眠惺忪，紅眼航班因此得名。

第參章 文獻探討

第一節 直航後兩岸經貿與客貨發展

兩岸經濟活動日趨緊密，由表 3-1 可知，2008 年到 2009 年 8 月兩岸出口經濟活動在全球金融海嘯及經濟不景氣影響下衰退，但到 2009 年 9 月時景氣恢復，10 月開始即有大幅成長，到 2010 年由表 3-3 可以看出大陸出口佔全球出口總值三分之一。政府應該注意不要依賴過度大陸，由表 3-2 總出口貿易值觀察知 2009 年一月我國對外出口到達谷底，衰退近二分之一，由表 3-1 我國對大陸出口值卻衰退近三分之二，到 2009 年 9 月時大陸出口卻超前總出口佔全球出口 31.46%，景氣成長恢復，並未因直航產生太大差異。

由表 3-1 與 3-2 相除後得知表 3-3 我國對大陸之出口貿易值相較於全球並未因金融海嘯而有明顯衰退，並從 2009 年 8 月起有逐漸成長的趨勢，超前景氣回復。

表 3-1 最近三年我國對中國大陸貿易出口統計估算表

單位:新台幣億元

年/月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2008年	2155	1580	2367	2247	2266	2370	2158	2366	1971	1813	1331	1047
2009年	884	1186	1501	1490	1582	1679	1670	1948	1966	1977	1977	2010
2010年	2249	1552	2390									

資料來源：國貿局網站 本研究整理

表 3-2 最近三年我國海關出口總貿易值

單位:新台幣億元

年/月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2008年	7,162	5,633	7,495	6,823	7,200	7,389	6,938	7,762	6,931	6,685	5,544	4,541
2009年	4,089	4,247	5,396	4,990	5,367	5,534	5,675	6,227	6,248	6,399	6,476	6,440
2010年	6,939	5,342	7,453	6,930	8,025	7,324	7,669	7,675	7,448			

資料來源：財政部關稅總局 統計圖表，表列 2010 年 8 月 9 月為初步值

<http://web.customs.gov.tw/ct.asp?xItem=44507&ctNode=12716>

表 3-3 最近三年大陸出口佔全球百分比

單位:百分比

年/月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2008年	30.09%	28.05%	31.58%	32.94%	31.48%	32.08%	31.10%	30.49%	28.44%	27.11%	24.01%	23.06%
2009年	21.63%	27.92%	27.82%	29.85%	29.47%	30.33%	29.43%	31.28%	31.46%	30.90%	30.53%	31.20%
2010年	32.41%	29.06%	32.07%									

資料來源:本研究整理

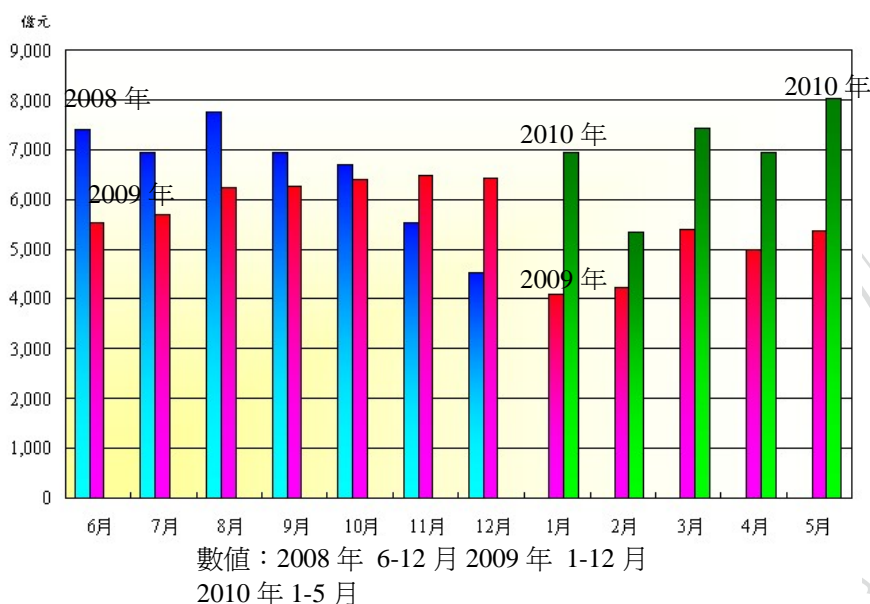


圖 3-1 2008 年 6 月到 2010 年 5 月海關出口貿易值比較

資料來源：關稅總局網站 資料圖表<http://web.customs.gov.tw/ct.asp?xItem=44507&ctNode=12716>

由圖 3-1 發現，金融海嘯期間，我國出口以 2008 年 6-12 月與 2009 年 6-12 月相比，並未受到影響，但 2009 年 11 月後景氣恢復，出口就大幅成長。

關於進口值由 3-5 與 3-6 相除得到 3-6 大陸在我國的進口值相較於全球，並未受到金融海嘯的影響，呈現的百分比並無太大衰退，表示自大陸進口物品不受景氣及直航影響，直航以來對進口值並無造成太大影響。

表 3-4 最近三年我國對中國大陸貿易進口統計估算表

單位:新台幣億元

年/月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2008年	884	569	930	913	932	950	945	1008	862	773	444	576
2009年	428	444	622	555	567	657	648	689	798	726	865	842
2010年	858	649	887	848								

資料來源：國貿局網站 本研究整理

表 3-5 最近三年我國海關進口總貿易值

單位:新台幣億元

年/月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2008年	6,687	5,118	7,479	6,546	6,543	6,954	7,047	7,776	6,664	5,731	5,034	3,932
2009年	2,963	3,667	4,216	4,282	4,330	4,976	5,027	5,599	5,425	5,364	5,814	5,910
2010年	6,164	5,073	6,989	6,147	7,074	6,848	6,999	6,976	6,596			

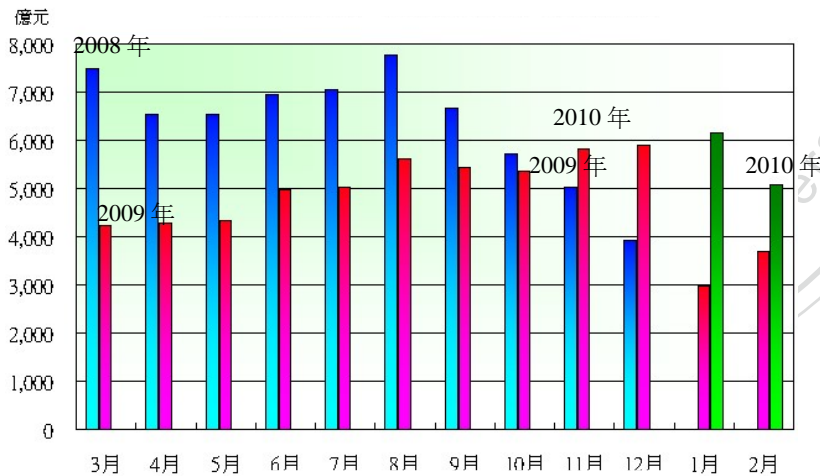
資料來源：財政部關稅總局 統計圖表(備註表列 2010 年 8 月及 9 月為初步值)

表 3-6 最近三年大陸進口佔全球百分比

單位：百分比

年/月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2008年	13.22%	11.11%	12.44%	13.94%	14.24%	13.66%	13.41%	12.96%	12.94%	13.49%	8.82%	14.65%
2009年	14.46%	12.11%	14.74%	12.97%	13.09%	13.20%	12.88%	12.31%	14.71%	13.54%	14.88%	14.25%
2010年	13.92%	12.79%	12.69%	13.80%	0.00%							

資料來源：本研究整理



數值：2008 年 6-12 月 2009 年 1-12 月
2010 年 1-5 月

圖 3-2 最近 12 個月與前一年度同期海關進口貿易值比較

資料來源：關稅總局網站 統計圖表 <http://web.customs.gov.tw/ct.asp?xItem=44507&ctNode=12717>

由圖 3-2 可發現自 2010 年 1 月進口大幅成長，也表示自大陸進口貨物不受直航影響，但受景氣影響。

台灣對大陸貿易進出口總額逐年增加，2006年突破1000億美元，台灣對大陸貿易順差於2007年達到高點，為706億美元。但到2008年受金融風暴影響，由國貿局表3-7出口金額成長率為-0.4，進口金額成長率為-7.9，到2009年出口金額降為-16.1，進口金額成長率降為-11.7，直到2010年份呈現出口金額成長率大幅成長為154.3，進口金額成長率為205.0。

表 3-7 我國對中國大陸貿易統計估算表 單位：百萬美元

年 月	貿易總額			出口估算金額			進口金額			出(入)超	
	金額	比重	成長率	金額	比重	成長率	金額	比重	成長率	金額	成長率
2002年	39,497.4	15.9	25.3	31,528.8	23.3	23.1	7,968.6	7.0	35.0	23,560.2	19.6
2003年	49,310.6	17.7	24.8	38,292.5	25.4	21.5	11,017.9	8.6	38.3	27,274.6	15.8
2004年	65,722.7	18.7	33.3	48,930.4	26.8	27.8	16,792.3	10.0	52.4	32,138.1	17.8
2005年	76,365.2	20.0	16.2	56,271.3	28.4	15.0	20,093.7	11.0	19.7	36,177.6	12.6
2006年	88,115.5	20.6	15.4	63,332.4	28.3	12.5	24,783.1	12.2	23.3	38,549.3	6.6
2007年	102,260.9	21.9	16.1	74,245.5	30.1	17.2	28,015.0	12.8	13.0	46,230.5	19.9
2008年	105,369.1	21.2	3.0	73,977.5	28.9	-0.4	31,391.3	13.1	12.1	42,586.6	-7.9
2009年	86,594.6	22.9	-17.8	62,090.9	30.5	-16.1	24,503.7	14.0	-21.9	37,587.2	-11.7
2010年 1-4月	36,645.1	23.0	64.9	26,515.2	31.7	67.7	10,129.9	13.3	58.2	16,385.3	74.2
1月	9,707.5	23.7	136.6	7,026.9	32.3	154.3	2,680.6	13.9	100.2	4,346.3	205.0
2月	6,879.3	21.2	35.1	4,851.2	29.1	30.9	2,028.1	12.8	46.2	2,823.1	21.8
3月	10,242.1	22.7	54.4	7,469.6	32.0	59.2	2,772.4	12.7	42.7	4,697.2	70.9
4月	9,816.2	23.8	53.6	7,167.5	32.7	54.0	2,648.7	13.7	52.7	4,518.8	54.8

資料來源：國貿局網站

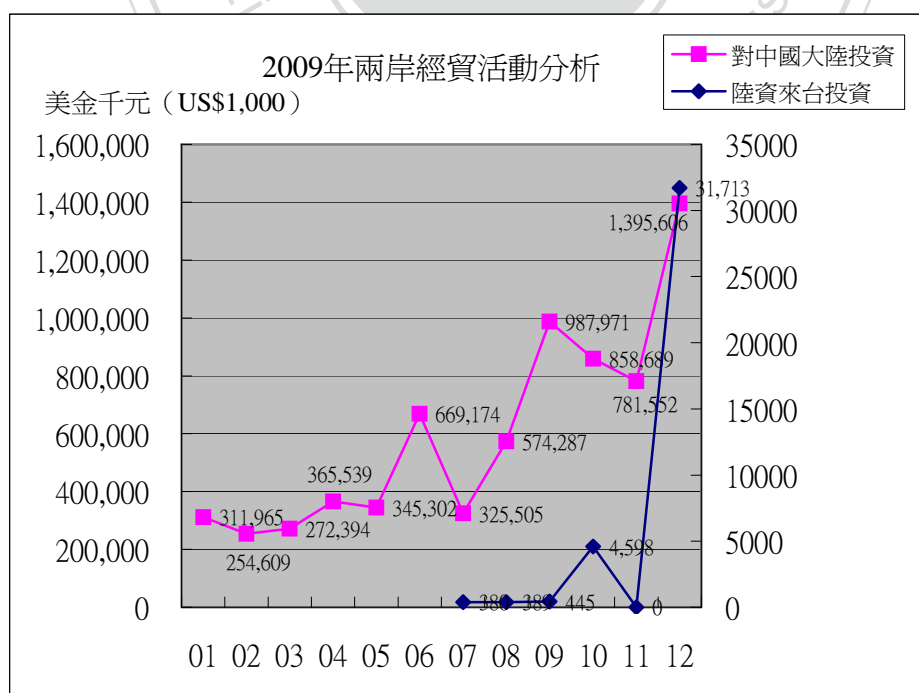


圖 3-3 兩岸經貿活動分析研究資料來源：經濟部投資審議會網站 本研究整理

由表 3-7 經濟部投審會網站，本研究整理發現雖然自 2008 年已開放貨運包機，2009 年開放定期航班腹艙可載貨，但因為金融海嘯不景氣的影響，我國對大陸進出口貿易總額並未成長，2009 年 11 月起景氣快速復甦成長率既有顯著的增加，且由圖 3-3 也顯示自 2009 年 11 月起陸資來台投資也急速增加。近年來，我對中國大陸(含香港)貿易往來密切，中國大陸已成為我最大出口地區、第二大進口來源(表 3-8 國稅總局網站)。自 2008 年 9 月受全球金融風暴之衝擊，我對中國大陸(含香港)之出口連續 12 個月衰退，2009 年 1 月出口大幅衰退最多，至 9 月出口恢復正成長，11 月則開始成長，12 月出口強力反彈，成長高達 91.2%。累計 2009 年 1-12 月我與中國大陸(含香港)貿易總額達 1093.2 億美元。目前因全球景氣已持續回溫，加上經濟部國際貿易局「新鄭和計畫^{註1}」協助我業者掌握中國大陸內需市場商機已漸展成效，以及中國大陸經濟成長超過各界預期，整體而言，我對中國大陸之出口表現已恢復元氣。(經濟部貿易局網站)

根據我國海關進出口貿易資料顯示，2010 年 1-8 月我國對中國大陸(含香港)之貿易總額為一千億美元，較去年 2009 年同期成長 52.8%，其中出口 762.9 億美元，成長 42.4%，進口 237.2 億美元，擴增 58%，中國大陸仍然為我國第一大出口市場。(國際貿易局網站 2010.09.29)

^{註1} 新鄭和計畫：經濟部擬定「新鄭和計畫」，希望效法鄭和精神，從「完善貿易金融環境」、「強力拓展大陸及新興市場」、「擴大行銷策略」及「開創採購新領域」等面向，全力協助廠商衝刺外銷。

表 3-8 進口貨物價值排行統計表(按國家〈地區〉別，前 10 名)

單位：新台幣千元

2008 年進口貨物價值排行統計表				2009 年進口貨物價值排行統計表			
名次	國家(地區)別	價值	百分比	名次	國家(地區)別	價值	百分比
1	日本	1,462,656,896	19.37%	1	日本	1,196,194,910	20.77%
2	中國	986,776,727	13.06%	2	中國	806,634,458	14.01%
3	美國	826,574,200	10.94%	3	美國	599,298,823	10.40%
4	沙烏地阿拉伯	474,580,306	6.28%	4	南韓	346,931,892	6.02%
5	南韓	413,783,846	5.47%	5	沙烏地阿拉伯	285,718,035	4.96%
6	澳大利亞	260,735,769	3.45%	6	澳大利亞	197,292,825	3.42%
7	科威特	253,208,333	3.35%	7	德國	187,271,170	3.25%
8	德國	234,996,408	3.11%	8	印尼	171,406,519	2.97%
9	印尼	229,259,121	3.03%	9	新加坡	158,525,470	2.75%
10	馬來西亞	212,318,214	2.81%	10	科威特	150,517,045	2.61%

資料來源：關稅總局網站 本研究整理

表 3-9 出口貨物價值排行統計表(按國家〈地區〉別，前 10 名)

單位：新台幣千元

2008 年出口貨物價值排行統計表				2009 年出口貨物價值排行統計表			
名次	國家(地區)別	價值	百分比	名次	國家(地區)別	價值	百分比
1	中國	2,090,508,194	26.09%	1	中國	1,785,808,364	26.61%
2	香港	1,023,984,192	12.78%	2	香港	970,188,253	14.46%
3	美國	967,282,294	12.07%	3	美國	776,702,256	11.57%
4	日本	551,617,237	6.88%	4	日本	477,828,027	7.12%
5	新加坡	366,268,025	4.57%	5	新加坡	283,258,939	4.22%
6	南韓	272,568,354	3.40%	6	南韓	240,554,094	3.58%
7	越南	248,796,841	3.10%	7	越南	197,486,168	2.94%
8	德國	180,031,097	2.24%	8	德國	154,679,955	2.30%
9	馬來西亞	172,611,482	2.15%	9	菲律賓	145,885,944	2.17%
10	泰國	153,823,302	1.92%	10	荷蘭	139,245,900	2.07%

資料來源：關稅總局網站 本研究整理

由表 3-8 及 3-9 可得知，2008、2009 年進出口最有價值排行中，中國均名列前茅，尤其 2009 年如再加上香港地區，則成倍數成長，名列第一，由表 3-9 分析發現，台灣進出口貨物價值，大陸(含香港)佔 38.87%，2009 年成長到 41.07%，但應注意不能過度依賴大陸。

「三通」等同兩岸經貿關係正常化，台灣經濟發展在 1980 年代快速發展的階段後，自 1990 年代開始，因為大陸經濟的快速成長及影響力增加，兩岸經貿的重要性日益提升，台灣經濟在一定程度上必須與大陸經濟互賴共生，同步發展；進入 21 世紀全球化的時代，又面對兩岸加入 WTO 新形勢，兩岸經貿關係的進一步加深是必然趨勢，我們也必須坦誠面對大陸經濟崛起的事實，並在經濟發展步調及策略上作出必要的調整，如

何維持台灣經濟的自主性和永續發展不可過度依賴大陸，的確是當前刻不容緩的首要課題。

以觀光人數統計來看客運市場之發展來看兩岸觀光人數及交流統計，依內政部移民署及大陸國家旅遊局統計資料，兩岸自 2003 年首次開放春節包機以來，台灣赴大陸人數年已成長近 1.7 倍、大陸來人數則大幅成長 12 倍。

表3-10 2003~2010年兩岸交流人數統計

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010/1-5
台灣人民赴大陸	2,730,900	3,685,300	4,109,200	4,409,662	4,627,811	4,385,591	4,119,500	2,033,700
大陸人民來台	134,811	139,344	179,314	257,763	274,326	291,696	966,963	693,187

資料來源：觀光局網站及大陸國家旅遊局 本研究整理

表 3-11 直航後陸客來台觀光統計

年度	2007 年	2008 年	2009 年	2010 年 1~5 月
大陸來台觀光人次	81,835 人	329,204 人	972,429 人	1500,000
與前年度比較成長率		+7.31%	+159.3%	+54.3%

資料來源：觀光局網站

由表 3-10 發現自 2003 年以來，台灣赴大陸探親、觀光人數均遠高於陸客來台。但 2006 年自政策開放及景氣改變後，大陸來台觀光人數即大幅增加，兩岸再開放更多航點，相信人數會更加成長。

觀光局統計 2010 年 5 月單月陸客來台觀光 143,153 人，每日平均人數 4.617 人，遠高於 2009 年 5 月同期的 2,079 人，顯示兩岸直航後，只要運能夠，陸客來台就會大幅增加。



圖 3-4 2008 年~2010 年陸客來台觀光人數統計表
統計期間 2008 年 7-9 月，2009 年 1-12 月，2010 年 1-5 月資料來源：觀光局網站

2001 年 11 月 23 日，台灣政府通過「開放大陸地區人民來台觀光」，自 2002 年 1 月 1 日起始試辦第一階段開放措施：

- (1) 採總量管制，每日開放一千人，團進團出為原則。
- (2) 對象分為三類：

1. 第一類為經香港、澳門來台灣地區之觀光之大陸地區人民。
2. 第二類為赴國外旅遊或商務考察轉來台灣地區觀光之大陸地區人民。
3. 第三類為赴國外留學或旅居國外取得當地永久居留權之大陸地區人民。

2002 年 5 月擴大試辦第二階段：

1. 開放對象擴大至第二類：即赴國外旅遊或商務考察轉來台灣觀光之大陸地區人民，但須以不違反大陸地區的法令為前提。此係考量第二類大陸地區人民赴國外旅行業經大陸官方審核通過，讓其轉來台灣觀光，管理上較為容易。
2. 放寬第三類對象之限制，除赴國外留學及旅居國外取得永久居留權之大陸地區人民之外，亦准許旅居國外包括港澳地區四年以上且領有工作證明之大陸地區人民及其隨行之配偶及直系親屬來台觀光。

2008 年 6 月 13 日「海峽兩岸關於大陸居民赴台灣旅遊協議」，開放大陸地區人民可直接來台觀光，惟大陸方面禁止由海外轉入台灣觀光旅遊，另 2009 年 1 月 17 日許可辦法修正重點為：增定大陸地區人民僅需持大陸地區機關出具證明文件即可申請來台觀光、調降最低組團人數、延長停留時間、調降旅行業保證金及旅客逾期停留行方不明扣繳金額。

台灣人民赴大陸平均年成長率為 6.1%，大陸人民赴台平均年成長率為 12.3%。2008 年兩岸客運市場規模約為 470 萬人次；包括台灣人民赴大陸 43 萬人次，及大陸人民赴台 31 萬人次。由表 3-12 兩岸航空公司班

機航班的載客率平均均在 78%以上，此載客率顯現直航班機對兩岸航空公司均屬高載客率，表示兩岸尚有增班的空間，航空公司應調整以高載客量的機型來飛航，將更有利潤。

表 3-12 客運統計

階段	業者	往返航班	載客數	載客率
週末包機 (2008. 7. 4-2008. 12. 14)	國籍航空	428	206, 040	87. 2%
	大陸籍航空	431	130, 231	82. 5%
	小計	859	336, 271	85. 3%
平日包機 (2008. 12. 15-2009. 3. 29)	國籍航空	879	392, 660	76. 9%
	大陸籍航空	847	235, 496	71. 2%
	小計	1726	628, 156	74. 6%
總計	國籍航空	1307	598, 700	80. 15%
	大陸籍航空	1278	365, 727	74. 85%
	小計	2585	964, 427	78. 05%

資料來源:陸委會網站統計數據

2008 至 2009 年雖受金融海嘯影響，但台灣赴大陸旅客仍維持在全年 420 萬人次左右，2010 年預估可創新高達 480 萬人次，本研究綜合前面文獻分析主要成長原因有四：

- (1)兩岸關係改善政策開放令更多台灣旅客對大陸經濟發展充滿信心。
- (2)大陸旅客政策開放，更多機會來台觀光。
- (3)兩岸直航之航點及班次日益增多，彈性、省時的交通有效降低成本。
- (4)提高台灣組團赴大陸旅遊機會，兩岸雙向交流合作頻繁。

自2008年開放兩岸直航(大三通)以來，大陸來台人數在2009年達近100萬人次，今年大陸中央開放來台觀光政策，地方各省力推赴台旅遊，成功帶動大陸來台旅遊風潮，2010年1至5月來台陸客已近150萬人次，較去年同期成長幅度高達70%。由表3-13觀光局網站可知2010年台灣觀光旅館、客房數倍數增加，但住房率並未減少，反而成長房價也維持一定的價格，顯示對台灣觀光旅遊業產學，具有正面提升並降低失業率。

表 3-13 台灣區觀光旅館(國際+一般)營運統計年報

年度	客房數	客房住用數	住用率	平均房價
2007 年	252, 800	5, 164, 299	67. 16%	3, 220
2008 年	254, 050	5, 011, 433	64. 67%	3, 214
2009 年	262, 108	4, 986, 976	62. 55%	3, 018
2010 年 1-3 月 平均	67, 857	1, 313, 409	64. 53%	3, 103
2010 年 4 月	23, 096	502, 258	72. 49%	2, 940
2010 年 5 月	23, 426	503, 302	69. 31%	2, 981

資料來源:觀光局網站 本研究整理

兩岸直航對台灣貨運影響

長久以來，海峽兩岸囿於政治因素無法直航，即便過去幾年有春節包機、兩岸專案貨物包機等進展，惟仍只能算是小範圍、特定期間的權宜措施。

2008年兩岸貨運市場規模約為24萬公噸，包括台灣出口15萬噸*(約佔台灣總出口量26%)，及大陸出口9萬噸(約佔大陸總出口量5%)。由3-14、3-15可知大陸市場比重越來越重，政府應提出因應策略，避免過度依賴中國市場、維持自主，與歐美等品牌大廠聯盟，並吸引大陸資金及台商回流。

表 3-14 2008-2009 年度與港澳貨運市場概況

2008-2009 年度與港澳貨運市場概況				
出口港口	2008 出口(香港)	2008 出口(澳門)	2009 出口(香港)	2009 出口(澳門)
小港機場	7,778,529	1,821,308	7,186,138	1,130,246
桃園機場	50,942,388	2,507,886	50,434,372	2,494,117
總額(公斤)	58,720,917	4,329,194	57,620,510	3,624,363
進口港口	2008 進口(香港)	2008 進口(澳門)	2009 進口(香港)	2009 進口(澳門)
小港機場	3,818,154	481,442	2,351,726	301,703
桃園機場	60,439,206	18,587,331	49,855,484	6,866,908
總額(公斤)	64,257,360	19,068,773	52,207,210	7,168,611

資料來源:民航局 研究者自製

表 3-15 貨運統計

	飛航班次	實際貨噸數	裝載率
國籍航空	50	5,219	57.1%
大陸籍航空	39	3,901	61.3%
總計	89	9,122	58.5%

註：1.貨運包機自2008年12月15日開始執行。

2.統計期間：自2008年12月15日至2009年3月29日止

資料來源:陸委會網站統計數據

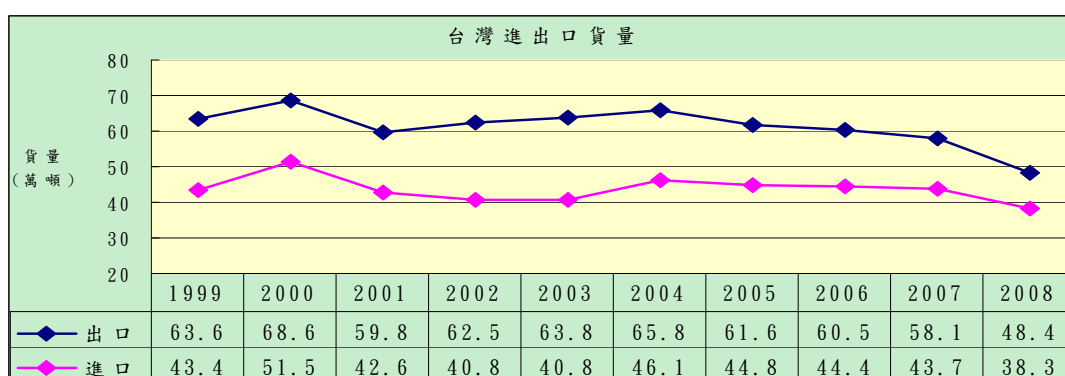
2009年是兩岸貨運直航具突破性進展的一年

2008年11月『第二次江陳會談』，雙方簽署「海峽兩岸空運協議」等多項協議，雖開放兩岸貨運直航，惟仍限於包機營運，除無法載運延遠貨外，客機腹艙亦無法載貨；2009年4月『第三次江陳會談』，雙方簽署「海峽兩岸空運補充協議」，在平日包機基礎上，達成定期航班的安排，並正式於2009年8月31日啟動兩岸定期航班營運。

第三次江陳會談，對兩岸貨運發展影響最大的進展是兩岸正式進入空運正常化時代，除定期航班得以實現外，客運航班開放腹艙載貨，對

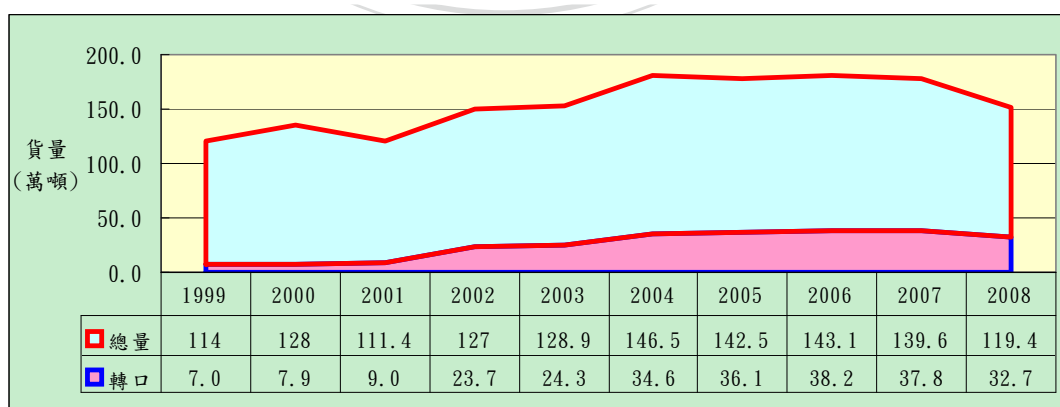
兩岸貨運艙位供給之增加、相關業者營運成本降低，助益最大。

2009 年以前兩岸直航前貨運現況，台灣地區進、出口空運貨量逐年減少，由於台商大量西進，並將生產基地轉移至長三角與珠三角地區，相對導致台灣地區進、出口空運貨量逐年萎縮；依據民航局統計資料顯示(詳圖 3-5)，自 2004 年起，台灣地區進、出口空運貨量已呈現逐年減少趨勢，對國籍航空貨運輸業者之永續經營發展，帶來十分嚴苛的威脅與危機。



資料來源：民航局四倉統計資料圖3-5 台灣地區進出口空運貨量統計圖

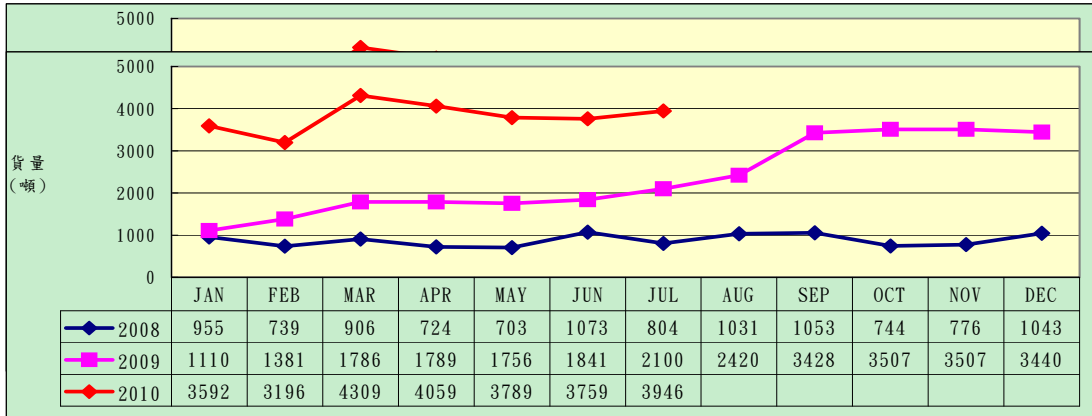
為了在兩岸未直航前，先行佈局中國大陸空運市場，並爭取大陸出口貨源，以挹注貨機航班之承載貨量，國籍航空公司除積極與大陸、香港、澳門、日本、南韓等各主要航空公司簽訂聯運或互換艙位合約，爭取中轉聯運貨物外；也透過海空聯運方式，自廈門、上海等港口將貨物以海運運至高雄、基隆，再用卡車接駁至桃園機場空運出口；因此，兩岸未直航前，台灣地區之空運轉運貨量逐年大幅成長(詳圖 3-6)，占總空運貨量之比例已由 1999 年之 6.14%，增加到 2008 年之 27.39%，台灣成為亞太地區空運轉運中心之樞紐地位已逐漸成型。



資料來源：民航局四倉統計圖 3-6 台灣地區空運轉運貨量統計圖

2009-2010 年兩岸直航後貨運現況，大陸出口至台灣地區貨量逐月成長 2008 年 11 月「第二次江陳會談」，雙方簽署「海峽兩岸空運協議」後，

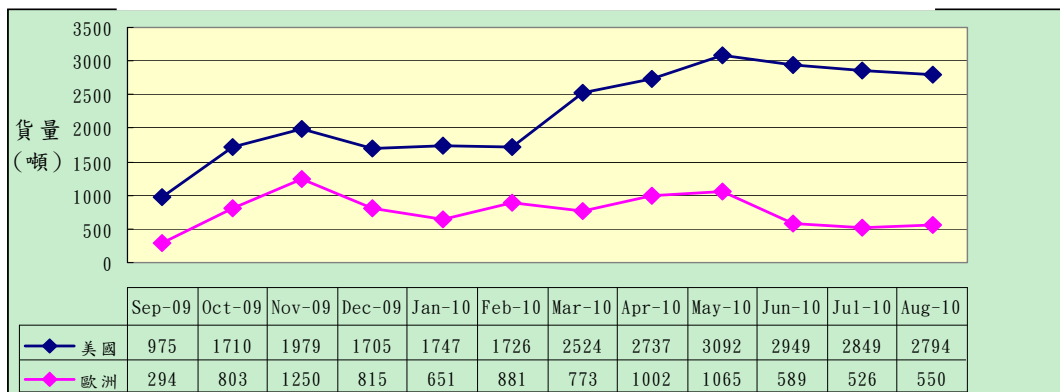
兩岸貨運包機隨即於 12 月 16 日正式啟航；當時雖仍有貨運航點與班次、客機腹艙不能載貨與不能載運歐、美、亞延遠貨等限制，惟大陸出口至台灣貨量自 2009 年元月開始，仍呈現逐月大幅成長情形(詳圖 3-7)。



資料來源:民航局四倉統計圖 3-7 大陸地區進口空運貨量統計圖

2009 年 4 月「第三次江陳會談」，雙方同意於平日包機基礎下進行定期航班安排，並於 8 月 31 日啟動定期航班營運，開放客機腹艙載貨及歐美延遠貨承攬，兩岸正式進入空運正常化時代，大陸經台灣出口至歐、美貨量大幅增加。

以華航為例，開放兩岸定期航班營運後，大陸經台灣出口至歐、美貨物，由營運初期之每月 1200 噸大幅成長至目前約 3300 噸(詳圖 3-8)，對貨運營收貢獻與艙位使用率提升產生極正面之效益。

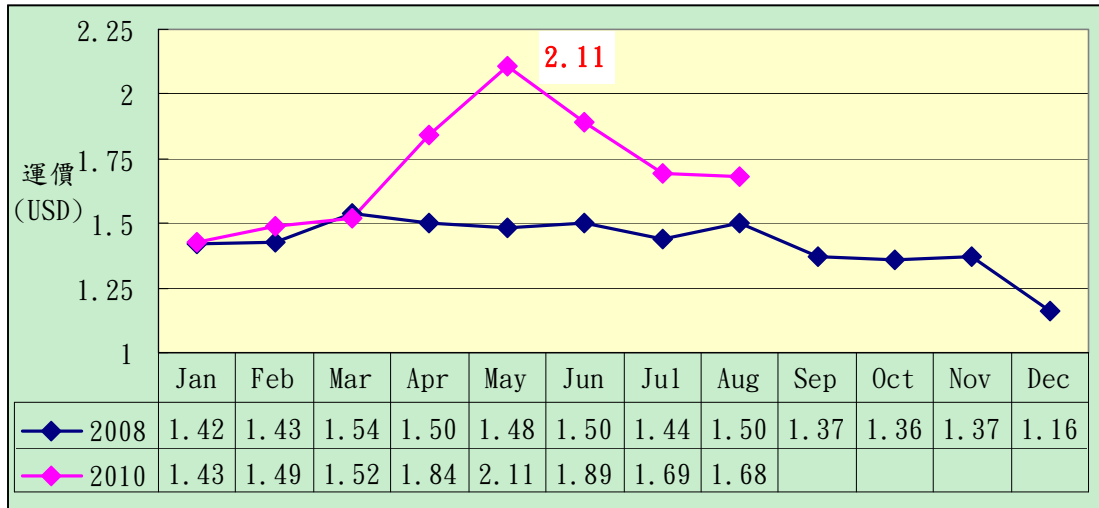


資料來源:華航統計資料圖 3-8 華航承攬大陸經台灣轉運至歐美貨量統計圖

因大陸經台灣出口至歐、美貨量增加，擠壓台灣地區空運出口艙位供給，並大幅拉升台灣空運出口運價。

以華航為例，2010 年台灣地區不含燃油之平均運價隨兩岸開放定期航班營運而呈現逐月調升情形，並於 5 月份達到最高峰(詳圖 3-9)；之

後出口運價雖隨市場貨量轉淡而下滑，惟仍高於 2008 年同期運價水準。



資料來源：華航統計資料圖 3-9 華航台灣地區不含燃附費之出口運價統計圖

- 與南航、中貨航、東方航空內陸轉運爭取內陸點貨源。
- 華航與揚子江航空合作上海-洛杉磯航線。
- 拓展非洲、南美洲貨源。

由上述資料觀察得之，兩岸定期貨運航班雖已於 9 月 1 日正式實施，未來如能擴大兩岸貨運規模，開放貨運營運航點、航班串飛與兩岸業者第五航權，不但可以降低各關聯產業之運輸成本、增加國籍航空業者大陸地區營運佈局與降低營運風險，也有助於台商藉以建立完整的供應鏈，提高台灣產業全球運籌效率，進而強化台灣在全球經濟市場之競爭實力。

第二節 直航對台灣航空公司的影響

台灣島內航線概況，國內航線可分為「西部航線」、「花東航線」及「離島航線」三類，本研究也將台灣島內共18個民用機場，目前的使用率如表3-16，可知國內航空公司營運狀況。

(表 3-16) 2010 年台灣機場載客人數比較表

序號	機場名稱	載客人數(99年)	序號	機場名稱	載客人數(99年)
1	桃園國際航空站	14,775,778 人	10	南竿航空站	80,652 人
2	高雄國際航空站	2,409,711 人	11	嘉義航空站	57,497 人
3	台北國際航空站	2,013,621 人	12	北竿航空站	46,325 人
4	金門航空站	1,263,315 人	13	蘭嶼航空站	42,176 人
5	馬公航空站	1,141,084 人	14	綠島航空站	19,252 人
6	台中航空站	719,845 人	15	七美航空站	14,951 人
7	台東航空站	239,356 人	16	屏東航空站	2,175 人
8	花蓮航空站	151,357 人	17	望安航空站	1,739 人
9	台南航空站	129,418 人	18	恆春航空站	1,166 人

資料來源：民航局網站

- (1) 近十年來受到國內公路運輸系統改善及高鐵通車之影響，西部及花東航線之需求已呈逐年減少趨勢，為降低虧損，航空公司多以減班或停航以為因應，由表3-16可知全年載客人數不高，航空公司飛航這些航線均虧損，雖然虧損但為便利外島交通，航空公司不得不飛。離島航線，因有政府政策因素，政府以貼補方式經營航空公司。

a. 西部航線現況：

2007年5月1日停航「台北—台中」、8月16日停航「台北—嘉義」、2008年8月1日停航「台北—台南」，目前西部航線僅餘台北—高雄、台北—屏東及台北—恆春。

b. 花東航線現況：

在公路設施積極建設及台鐵引進新式傾斜式列車加強東部旅運服務之下，2009年起航班數已減少近3成。

- (2) 民航管理當局則以補償分配方式為對策，即在兩岸直航航班之分配時，國籍航空業者若要爭食兩岸航線中的熱門航點，則必須搭配飛行台北—台東、台中—花蓮、台北—高雄、高雄—花蓮、台北—屏東、台北—恆春等七條國內虧損航線，來維持國內航線運行。
- (3) 政府自2001年起分階段開放金門、馬祖與大陸福建等3個城市通航(小三通)以來，離島航線之需求有逐年上升趨勢，成為國內航線營運之重要支撐力道。2009年18條離島航線中有13條較上年增班、總飛行班次增加6%、總載客數增加8%，而「台北—金門」則是國內航線中班次及載客數最多之航線(華信航空公司)。

國籍航空業者在大陸一線城市，不是起早趕晚紅眼時間帶，就是跟本沒時間帶可以飛，台灣交通部民航局長景承蓬表示大陸空域擁擠，不僅台籍航空公司無飛航時間，外籍及大陸航空公司也相同。(中國時報 2010.08.20)

表3-17 直航定期班機自今載客人數統計

單位：萬人

期間	2009.09	2009.10	2009.11	2009.12	2010.01	2010.02	2010.03	2010.04	2010.05	合計
直航總人數	31.1	37.0	41.2	38.0	35.0	41.8	44.6	49.0	49.5	367.2
搭機總人數	202.7	217.4	224.0	238.5	230.0	236.1	249.9	248.1	246.7	2093.4
比例	15.32%	17.03%	18.39%	15.94%	15.22%	17.72%	17.83%	19.76%	20.08%	17.54%

資料來源：民航局網站

表3-18 2001~2010年金馬小三通統計表

人次	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010/1-5
出境	12,734	28,843	83,110	213,486	277,033	332,747	386,763	518,385	684,015	308,779
入境	12,735	29,341	84,247	213,715	278,240	336,179	391,902	527,618	688,390	315,837
合計	25,469	58,184	167,357	427,201	555,273	668,926	778,665	1,046,003	1,372,405	624,616

資料來源：內政部移民署網站

由表3-18可知，2010年定期班機實施後，小三通人數劇減。直航對小三通確有影響，如未來班次再增加可能影響小三通，但應可維持基本客源。

表3-19 2008~2010年國籍航空業者營業狀況

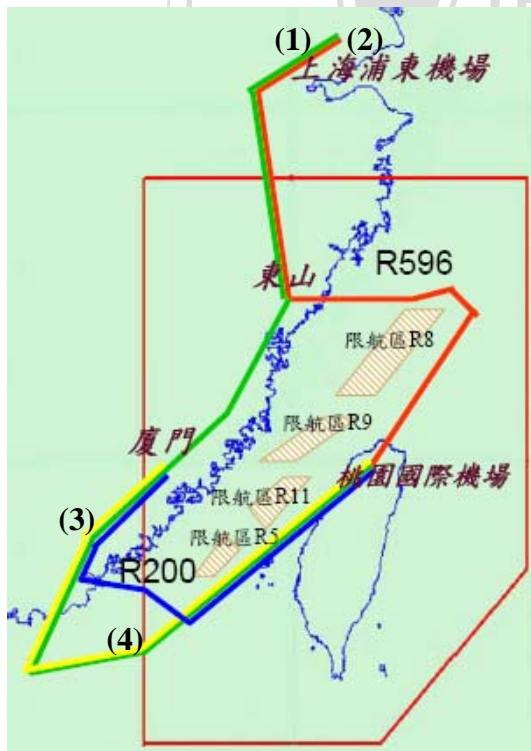
(單位：新台幣億元)

國籍業者	2008年		2009年		2010年Q1		
	營收	盈虧(+/-)	營收	盈虧(+/-)	營收	盈虧(+/-)	兩岸航線佔營運比重
CI 華航	1,252.21	-323.51	1027.79 (衰退18%)	-38.05	312.04 (成長40%)	25.60	客運佔營收13%。 貨運含客機腹艙佔營收7%。
BR 長榮	906.56	-168.89	732.8 (衰退19%)	-28.44	231.4 (成長38%)	12.45	客運佔營收12%。 貨運含客機腹艙佔營收4%。
GE 復興	53.98	-6.38	56.93 (成長5%)	0.13	17.8 (成長30%)	1.00	客運佔營收25%。
AE 華信	54.55	-8.70	46.86 (衰退14%)	0.20	12.7 (成長22%)	0.50	客運佔營收50%。

資料來源：各航空公司官網

表3-19為2008年-2010年華航、長榮、復興、華信四家航空公司的盈虧狀況，可以看出，隨著直航政策的改變，2010年第一季台灣每家航空公司營運均有成長，第二、三季雖尚未公佈但資料也顯示各航空公司營收均是大幅成長，顯然直航對國內航空公司是正面的。

(1) 大幅減少運輸成本及時間



1. 以桃園至上海浦東為例：
原航線：(1)(經香港情報區)
新航線：(2)(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：(3)(經香港情報區)
新航線：(4)(R200)
效益：縮短航程 173 公里，節省約 15 分鐘。

圖文資料來源：民航局網站

圖 3-10 兩岸航線節省運輸成本及時間

兩岸空運航路截彎取直後，北方航線毋需經過第三國航空識別區，新航路(B576)飛大陸福州以北航點比現行往南繞節省1小時以上，以中華航空公司為例，飛上海只要82分鐘、北京只要166分鐘，約可節省40%至45%的燃油，每年約達新台幣30億元。也降低物流運輸與人員往返的直接成本。(資料來源：中華航空公司)

兩岸空運包機直航所影響的層面不只是台商返家及「一日商圈」而已，大量陸客來台灣觀光也快速增加了台灣觀光旅遊業的蓬勃發展，貨機直航後，以中華航空公司為例，台北對上海、北京、廣州和廈門四航線貨物直航合併計算，節省運費成本近1/3、每年節省約新台幣13億元。(資料來源：中華航空公司)

(2) 大幅提高客貨運能

表 3-20 直航實施後班次與載運人數/噸數分析

階段	期間	每週班次數	載運人數/噸數
週末包機(24週)	2008.07.04-2008.12.14	共飛航 859 班；平均 36 班/週	共載運 33.6 萬人；平均 1.4 萬人/週
平日包機(37週)	2008.12.15-2009.08.30	客：共飛航 4091* 班，平均 110 班/週 貨：共飛航 236 班，平均 6 班/週	共載運 170.9 萬人，平均 4.6 萬人/週 貨：共載運 2.99 萬噸，平均 810 噸/週
定期航班	2009.08.31	統計至 2009.11.15(11週)： 客：共飛航 2774 班，平均 252 班/週 貨：共飛航 139 班，平均 13 班/週	統計至 2009.11.15(11週) 客：平均載運 89.6 萬人，平均 8.1 萬人/週 貨：共載運 2.1 萬噸，平均 1896 噸/週

*註：含春節加班機 資料來源：民航局

由表 3-20 得知，兩岸直航班機隨著班次的增加，不論客貨運均有明顯的成長，表示市場需求未滿足，尚有成長空間

從2008年7月4日兩岸協商同意互飛週末包機，即是著眼於台商及其大陸子公司的台幹能於週五回家週一上班。但因當時航班航次不夠多，效果不顯著，同年12月15日進一步平日客貨包機直航後，效果開始顯著。台商可以視業務及家庭需求，機動調整往返兩岸的時間，中小企業逐漸形成週四回台，週一飛大陸工作的回巢現象，對國內房屋市場產生實質的支撐，週末的夜市或是家庭聚餐休閒度假旅遊需求亦增加，並有助於台灣發展有品質的個人及家庭服務業。

兩岸空運直航帶給台灣的最主要是：

正面社會效應，台商及台幹家庭更圓滿³。(行政院經濟建設委員會)
兩岸直航給台灣的機會與挑戰。

兩岸定期班機，讓兩岸交流更緊密，兩岸關係發展更快速，提供了旅客更便捷的往返也帶動航空公司以外的許多經濟效益，例如：近年來許多房地產業，就以「兩岸一日生活圈」來促銷，當然許多消費者一直質疑直航的時間縮短、耗油減少，為何機票還比轉機還貴，以全世界任何航空公司來看，直飛的班機一定會比中停到其它航點轉機的要貴，因為直航班次有限讓旅客省下時間與方便性，在僧多粥少的情況下，這就是市場機制，事實上，在熱門航線航空公司常在機場櫃台以貼錢優惠促銷希望旅客讓出座位坐轉機，但幾乎都遭到拒絕，對商務旅客來說，爭取時間更重要。

在多數旅客要求降價的聲浪中，政府主管機關也軟硬兼施的強迫台灣航空業者呼應民意，從 2009 年 8 月 31 日定期航班開航至今，台灣的中華航空公司也抱著回饋旅客的心已四度降價，但仍然無法達到消費者的需求，未來如果能讓更多兩岸航空公司經營直航航線，以量制價有競爭票價才会有降價的空間，直航後為台商帶來生活上的變化，以前要一段日子才能回台灣的，現在想走就走，讓台商也能兩岸兼顧到回台灣發展。



一、2010 年到八月，陸客來台數平均每天 4477 人，預估全年貢獻可達 720 億（觀光局 2010.09），兩岸政策直接衝擊到航運公司競爭力，發現境外航運中心政策對航運公司競爭力，航線有正面衝擊，由於境外航運中心具有兩岸直航性質，顯示兩岸直航對航商競爭力具有推升效果。

（航運季刊 2007 年 9 月份 VOL. 16 NO. 3, P64-96。倪安順「兩岸通航政策對航運產學發展衝擊之研究」）

表 3-20 兩岸直航後，製造業實際節省之貨品及員工運輸(2009 年)

產業代碼	產業名稱	產品及原物料的運輸上每年可節省				員工的往返上每年可節省					
		樣本數	%的成本	樣本數	約萬台幣	樣本數	%的成本	樣本數	約萬台幣	樣本數	多出小時
3	觀光	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	醫衛保健	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	石化	3	6.67%	2	8144	1	0.00%	1	0	1	5484
6	塑膠	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	紡織	5	7.00%	3	600	4	13.75%	3	100	4	1340
8	精機	2	6.00%	1	1000	3	27.33%	1	500	1	300
9	ITS	1	0.00%	1	0	1	0.00%	1	0	1	0
10	金屬	2	7.50%	-	-	2	22.50%	-	-	-	-
11	太陽能	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	光電	5	6.00%	5	66	5	17.00%	5	90		1884
13	晶圓	1	0.00%	1	0	1	0.00%	1	0	1	0
14	軟體服務業	1	0.00%	1	0	1	5.00%	1	2000	1	500
15	專業創新服務業	2	5.50%	2	27.5	2	12.50%	2	15.5	1	20
	加總	22	5.59%	16	1217.06	20	14.85%	15	218.73	15	1406

資料來源：行政院經濟建設委員會「兩岸直航後台灣的機會與挑戰 P. 52」

員工往返成本上的節省金額雖較低，但下降幅度卻高(27.12%)。凡屬於需經常對大陸子公司或客戶所做技術輔導或設備維護之產業，派出差人次較多，因而可節省的比例也較高。

多數製造業廠商在兩岸直航後，減少派駐員工，而改以台灣母公司員工出差往返方式管理大陸子公司。

二、兩岸直航對其他產業的衝擊

兩岸三通早期相關研究，主要分為對台灣整體因應措施，以及針對產業進行的研究為主，其中在兩岸三通對整體台灣影響。

在高長、徐東海的研究中認為兩岸直航將加深台灣對大陸的依存度，雖然帶動兩岸之經貿合作、減少成本支出，但勢必使兩岸在國際市場之同質性提高，造成兩岸國際市場競爭加劇。(高長、徐東海1995)

參考兩岸直航後對我國實質GDP、民間消費、進出口皆有正面效果，然而在產業方面，兩岸直航後雖對台灣全體產業有利，然而若干產業如汽車及零件業等有負面衝擊，需要政府在開放兩岸航的同時，同步考量配套措施。(行政院經濟建設委員會99.01「兩岸直航後台灣的機會與挑戰P.45」)

台灣經濟核心競爭力，主力仍在於製造業的基礎、研發創新及運籌管理能力，為有效因應大陸經濟磁吸效應增強，並逐漸發展成為「世界工廠」的趨勢之下，台灣無可避免地須將大陸納為產品製造及行銷全球市場的重要據點之一，但另一方面值得省思的是，台灣也必須保持經濟發展的主體性，利用產業發展的利基，結合跨國企業的力量，加速產業轉型升級，在兩岸建立更合於風險考量，強化台灣的生產基地，才能提升總體經濟競爭力，確保經濟長期發展的優勢。

從中長期來看，由於台商在兩岸已建立產業分工體系，直航後將更進一步擴大兩岸產業分工，廠商在台灣生產有利者，將以貿易取代大陸投資；反之在競爭壓力下，台商為個別利益，則可能將生產基地移轉大陸而增加大陸投資，由於大陸已成為世界的工廠，無論製造業及服務業皆可能進一步擴大在大陸投資的規模，並加速資金、產業技術及人才的流向大陸。

在此國內外經濟衰退情勢下，台灣政府對中國大陸的經貿政策本研究認為，應避免過度依賴中國市場，維持自主與歐、美、日等品牌大廠策略聯盟，並吸引大陸資金及台商回流，筆者前曾建言下列六項：

- 1.解決台商回台投資問題，建立台商回流機制。
- 2.提供兩岸分工角色。
- 3.積極引導資金投資台灣、提供投資誘因、營造優良投資環境。
- 4.應積極協助台商在中國大陸之經貿糾紛問題與解決，建立兩岸經貿交流機制。
- 5.建構全球佈局大策略引導台商國際化與全球化。
- 6.開放中國大陸資金來台投資公共建設及資本市場。

第三節 個案對象中華航空公司簡介

西元 1950 年代，中南半島局勢動盪，為了掩護台灣在當地不能曝光的情報活動，經過蔣經國的授意指名，由當時任職空軍的衣復恩與楊道古兩人奔走籌辦，調派了空軍優秀飛官支援，籌辦了披民航外衣，暗做間諜的中華航空公司，靠著兩架 PB4Y 水上飛機，開始做起生意。(曾建華。2002，載於《風雨華航》，周彥甫、斐偉主編，台北；台灣壹傳媒)

中華航空公司正式成立於西元 1959 年至今已經 50 年，由當時資本額新台幣 40 萬元，發展到 2008 年資本額已達新台幣 450 億，年營收新台幣 1,252 億元，機隊共計 67 架，飛航 27 個國家，76 個航點，轉投資事業共有 41 家（中華航空股份有限公司 97 年度年報）。



中華航空公司簡介(中華航空公司 98 年度年報)

1. 設立登記日期：1959 年 9 月 7 日

2. 公司沿革：

- 1959 年：「中華航空公司」創立，資本額新台幣 40 萬元，員工 26 人，租用 C54 飛機壹架及 PBY 型飛機 2 架。
- 1961 年：代行寮國戰地運補工作。
- 1962 年：承包越南政府及駐越美軍的特種運輸任務。開闢第一條台北至花蓮的國內航線。
- 1966 年：開闢第一條台北至西貢(今稱胡志明市)的國際航線，正式步上國際航空舞台。
- 1988 年：27 位股東捐出股權，成立「財團法人中華航空事業發展基金會，將監督管理權交給社會。」
- 1991 年：落實企業民營化，正式申請股票上市。
- 1993 年：正式在臺灣證券交易所掛牌買賣，成為我國第一家上市的國際航空公司。
- 1995 年：更新「企業識別系統」(CIS) 為「紅梅揚姿」。
- 1998 年：完成新版「中華航空公司策略規劃書」，確定公司新願景為「最值得信賴的航空公司」。
- 1999 年：參與合資成立「高雄空廚公司」，於 11 月正式營運。11 月歐洲貨運航線增停印度首都德里。12 月歐洲貨運航線增 停 斯里蘭卡首都可倫坡。
- 2000 年：1 月大陸地區設立「上海辦事處」。3 月獲得 ISO-9001 國際品質認證、完成網際網路線上購票。5 月增闢德國法蘭克福貨運航線 9 月開闢印度德里客運包機業務。成立加拿大、澳洲、紐西蘭及關島分公司。增闢檳城客運航線。開闢溫哥華、雪梨客運航線。
- 2001 年：開闢美國西雅圖和納許維爾貨運航線。12 月與美國達美航空公司以共用班號方式合營。引進 A340-300 客機機隊。
- 2002 年：4 月開闢英國曼徹斯特貨運航線。開闢直飛印度德里客運航線。
- 2003 年：1 月 26 日上海春節包機 CI586 首航，開啟兩岸 53 年首度直航。2 月開闢越南胡志明市貨運航線。3 月底起恢復飛英國曼徹斯特貨運航線。6 月及 8 月起與美國達美航空在亞特蘭大、辛辛那提、達拉斯、鹽湖城以及夏威夷至美國西岸等城市進行共用班號合作。7 月增闢台北—漢城(仁川機場)包機航線與台北—河內客運航線、首架兩艙級 A340-300 引進，嶄新商務艙亮相。9 月開闢澳洲布里斯本客運航線。10 月與義大利航空進行台北—曼谷—羅馬航線共用班號、啟用「華夏哩程酬賓計劃」針對最頂層客戶發行「晶鑽卡」。12 月與泰國航空共用班號合營高雄—曼谷航線。

- 2004 年：三月中部國際機場啟用，華航 B737-800 客機飛往東京，擔任歷史性首航班機任務。全新商務艙--『尊爵華夏艙』豪華登場。開闢義大利米蘭全貨運航線。榮獲英國曼徹斯特機場最佳航空公司。與中國東方航空公司合作「哩程酬賓計劃」。開闢台北—布拉格全貨運航線。「中華航空博物館」全新落成。全球第一架導入波音飛機公司『概念客艙』(Signature Interior) 為設計主軸的全新中華航空 B747-400 客機抵台。
- 2005 年：華航首度直航北京包機、廣州及上海兩岸春節包機。開闢台北一名古屋、台北—維也納全貨運航線，台北—清邁客運航線，台北—首爾改為定期航班。與中國國際航空公司合作「哩程酬賓計劃」。歐元雜誌評選華航為 2005 年「公司治理」台灣區第一名。榮獲國際航協 IOSA 飛安認證。貨運服務獲全球卓越獎，名列亞洲第一，全球第二。協助推廣台灣農業，推出全球首架蝴蝶蘭彩繪機。與德國鐵路共用班號陸空聯運。
- 2006 年：投資大陸揚子江快運航空公司。華航榮獲國際 IATA 地勤代理品質認證、貨運服務獲「全球航空貨運卓越服務獎」。榮獲 2006 年「企業社會責任獎」、SKYTRAX 服務品質調查，華航「商務艙」全球第七名、獲「亞洲公司治理雜誌」評選為台灣區前三名。中華航空與林志玲合作形象代言。7 月 4 日開闢大阪貨運航線、貨運包機 7 月 19 日首航上海、7 月 19 日開闢河內貨運航線、12 月開航台北—金邊客運航線及台北—瑞典斯德哥爾摩貨運航線。農委會與華航攜手打造全球首架水果彩繪機。華航、達美擴大合作，共用班號增美國康乃迪克州的哈特福 (Hartford)、俄亥俄州的哥倫布 (Columbus) 與北卡羅萊納州的洛利杜蘭 (Raleigh/Durham) 三航點。臺灣桃園國際機場航空事業營運中心計劃案正式啟動，預計 3 年的興建期及 47 年的營運期。發表全新制服，預計 2007 年上半年完成全球空、地服同仁換裝。
- 2007 年：華航宣布與法國雅高旅館集團簽約機場旅館，2009 年桃園國際機場將現新地標。4 月 1 日起全面更換新制服。董事長魏幸雄先生榮獲國際航空貨運重要媒體頒贈業界最大殊榮「終身成就獎」、全球航空業服務大調查，華航獲歷年最佳名次，經濟艙名列第二、商務艙第六名、頭等艙第八名。桃園國際機場第一、二航廈設置「行動櫃檯 Mobile Counter」，以機動、便捷的服務，縮短旅客於固定櫃檯前報到的時間。
- 2008 年：中華航空與捷克航空攜手打造「台北—布拉格」航線。華航首飛兩岸人道救援包機，直飛成都免費運送賑災物資，並協助運送中華民國紅十字總會救援物資。自 5 月 31 日起至 8 月 27 日止，推出台北直飛帛琉夏季包機。兩岸周末包機首飛上海、北京、廣州。中華航

空與中國南方航空簽署合作備忘錄。中華航空與中國海南航空攜手合作「哩程酬賓計畫」。華航自 11 月 1 日起，兩岸包機陸續新增桃園—南京、深圳、杭州及高雄-上海直航包機航線。華航、華信攜手合作開闢高雄-首爾航線。

2009 年：榮任 2009 高雄世界運動會大會及 2009 台北聽障奧運大會指定航空公司。華航免費運送海外救援 88 水災物資，為重建台灣盡心力。首航台北-大阪-洛杉磯貨運航線，開拓日本至美國航空貨運市場；台北—新加坡航線延伸至印尼泗水。兩岸定期航班於 8 月 31 日飛往鄭州、廈門、西安、寧波、瀋陽及長沙加上既有北京、上海、杭州、南京、成都、深圳及廣州，總計飛航 13 個大陸城市。舉辦「微笑關懷華航 50」周年慶經典照片/典藏文物網路徵選系列活動。華航正式成為 IATA e-Freight 航空公司，積極配合國際航協推動簡化流程 (Simplifying the Business, StB) 服務。華航啟用全台最大型 12 萬磅發動機試車台，可測試 A380、B777 及研發中的波音 787、空巴 350 之發動機，涵蓋了未來 20 年的發動機研發技術華航通過溫室氣體盤查與查證，成為國內首家航空公司獲得最優等級『合理保證等級』證書，為節能減碳、推動國際環保盡一份心力。』

2010 年：華航增闢台北-宮崎定期航線及新闢台北--倫敦直飛航線。緊急執行海地強震救援物資運送任務，為重建海地盡一份心力。提供 2010 年「上海世博會台灣館」優惠機票及貨物運送外，另肩負親善大使代訓任務。華航園區企業總部正式啟用。中華航空與東方航空簽署戰略合作協議，為兩岸旅客提供更便捷的服務。

組織系統圖

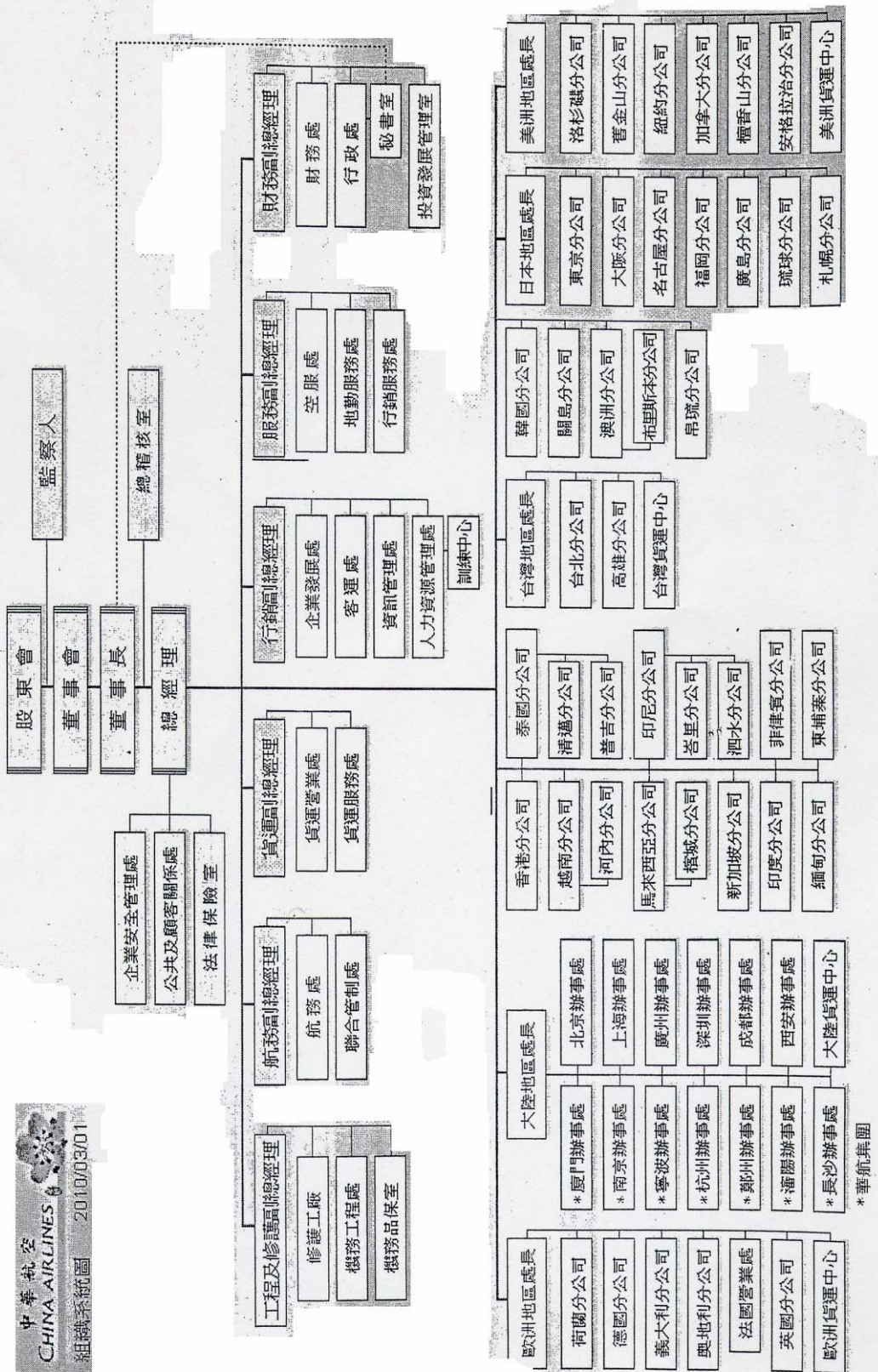


圖 3-11 華航組織系統圖

資料來源：中華航空股份有限公司九十八年度年報

(二)各主要部門所營業務

總稽核室	負責稽核內部控制制度、年度業務計劃之執行成效。
企業安全管理處	策訂公司安全品保及風險管理政策與制度,推展安全品保及航空保安教育訓練與航空保安業務,執行調查飛安事件,提供改善意見、規劃並督導飛安、安保、地安、勞安等業務。
公共及顧客關係處	代表公司發言,提供媒體、政府主管及各級民代之聯繫服務及關係建立,並贊助慈善公益活動,策訂公司形象、客/貨運促銷廣告策略等。
法律保險室	負責審查公司各項對外合約與契約、處理訴訟案件,並綜理機隊、航材等公司各項資產及組員、客貨運等之保險事宜。
修護工廠	負責航機維修執行、顧客機修護服務、各站修護支援與督導、修護能量建立等業務。
機務工程處	負責航機維修之規畫與管制、航材補給管理、修護成本控制,及機務資訊系統發展策略之規畫等業務。
機務品保室	負責各國民航主管機關之協調聯繫,維持營運規範、修理廠執照及航空器適航證之有效性、維修人員之教育訓練與簽放之授權管理、品質稽核系統之制定及實施、航機品質管理與現場檢驗系統之建立及執行、依機隊計畫執行新機引進及舊運機之交機並協助航空器事件調查之處理等業務。
航務處	負責前線組員之人力需求計劃、前線組員之培訓與管理、制訂飛航作業標準、控制油料消耗、規劃執行組員及航務簽派、維護模擬機等業務。
聯合管制處	負責統籌國際機場航機簽派作業,督導各站航機簽派品質,監管班機動態、協調處理異常狀況之班機調度,調查班機重大延誤原因,建立完整航機及統計分析資料,維護機上手冊,規劃維護緊急應變手冊及演練等業務。
企業發展處	負責公司中長期經營策略規劃、機隊計劃及年度計劃,爭取航權並增進公司與有關國家民航當局關係,規劃公司空地服務產品、客運班表、飛機購、售、租等業務。
客運處	負責督導全線客運營業及促銷廣告與商、旅展活動計劃、控管機位分配、整訂客運運價及營業配額,評估營業績效、開發旅遊產品、推廣宣傳品及禮品製發、綜理華夏會員及哩程酬賓計劃等業務。
資訊管理處	結合資訊科技與業務知識,推動公司資訊化,以提升企業營運競爭能力。
人力資源管理處	負責規劃公司組織與人力資源,制訂人事管理制度及給與標準,提供人員招募服務,督導人事管理,規劃員工培訓體系與前程發展等業務。
貨運營業處	督導全線貨運營業、管制機位分配、整訂貨運運價及營業配額,評估營業績效,規劃貨運班表。
貨運服務處	開發、制定與督導全線貨運服務及作業標準、地勤代理合約審核、貨運裝備控管及運補、貨運資訊系統之策劃、台北貨運場站之作業、貨營處、貨服處及台貨中心之會計業務。
行銷服務處	負責策訂服務標準、規劃空地服務產品(客艙設施、娛樂等)與用品(餐飲、餐具、贈品等)、管理空地服務用品、機售商品之供應等業務。
空服處	負責制訂空服作業標準、管理培訓空服人員、規劃空服人力需求、執行空服簽派等業務。
地勤服務處	負責制訂地勤服務作業標準、發展地服作業系統、督導各站地服業務、提供桃園及松山機場地勤服務、綜理地勤代理合約等業務。
財務處	負責規劃公司資金來源、管理資金運用、控管預算,審核記錄收付事項,編製財務報表,管理稅務、油料採購,提供會計及成本分析資訊等業務。
投資發展管理室	負責公司轉投資評估與規劃、督導轉投資事業之經營績效等業務。
行政處	負責辦理服務與辦公用品採購、工程營建管理,提供公司人員及物資陸路輸運服務業務、公司重要會議之秘書業務及總收發文等。
國外各分公司	開發及推廣各分公司客貨運營業。

圖 3-12 各主要部門所營業務介紹

資料來源：中華航空股份有限公司九十八年度年報

表 3-21 ILTA 全球貨運排名

貨運(延噸公里數)排名		單位:百萬
1	Korean Air	8,822
2	Cathay Pacific Airways	8,245
3	Lufthansa	8,194
4	Singapore Airlines	7,486
5	Federal Express	6,582
6	Emirates	6,013
7	Air France	5,817
8	Cargolux	5,334
9	UPS Airlines	5,289
10	China Airlines	5,261
11	British Airlines	4,695
12	KLM	4,646
13	Japan Airlines	4,07+
14	EVA Air	3,843
15	AIR China	3,309
16	Asiana Airlines	2,608
17	American Airlines	2,406
18	Malaysia Airlines	2,305
19	United Airlines	2,258
20	China Eastern Airlines	2,150

資料來源：IATA WAT200

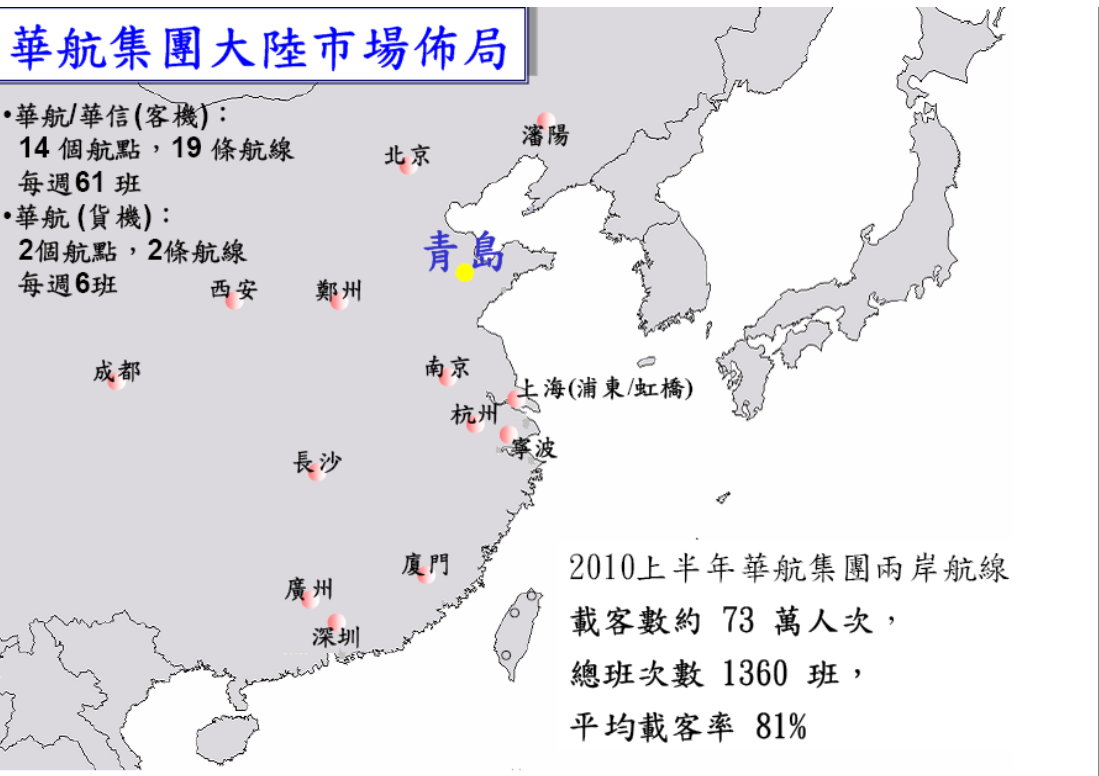


圖 3-13 華航集團大陸市場佈局

資料來源:中華航空公司提供

華航集團大陸市場佈局

華航/華信客機部分共飛 14 個航點 19 條航線，包括北京、上海浦東、上海虹橋、廣州、南京、杭州、深圳、成都、西安、鄭州、廈門、寧波、瀋陽、長沙，每週 61 班。2010 年上半年華航集團兩岸航線載客率約 73 萬人次，總班次數為 1360 班，平均載客率為 81%。(中華航空公司提供)

表 3-22 華航(CI)及華信(AE)兩岸航線之載客數與市場佔有率

單位：萬人

期間	2009.09	2009.10	2009.11	2009.12	2010.01	2010.02	2010.03	2010.04	2010.05	合計
CI 直航人數	6.25	7.16	7.65	7.02	6.74	7.03	7.85	8.87	9.17	67.8
AE 直航人數	2.83	3.38	3.96	3.25	2.63	3.94	4.85	5.50	5.42	35.7
直航總人數	31.1	37.0	41.2	38.0	35.0	41.8	44.6	49.0	49.5	367.2
CI+AE 所佔%	29.23%	28.47%	28.18%	27.02%	26.77%	26.25%	28.51%	29.30%	29.47%	28.19%

資料來源：民航局網站

累計 2009.09.-2010.05 期間，本公司直航班機共載運 67.8 萬人次、華信載運 35.7 萬人次（如表 3-21），兩者合計 103.5 萬，佔所有直航人數 367.2 萬人次的 28.19%，為所有國籍業者之冠（長榮+立榮 23.0%、復興 6.8%）

市場佔有率

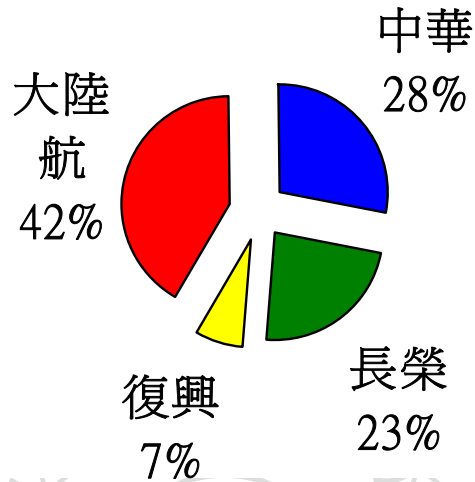


圖 3-14 華航與兩岸直航市場之市場佔有率

圖 3-14 航權是平均分配，原本華航佔 28%，但 2010 年 3 月底開始改用 A330，市場佔有率提升至 30%，仍居台灣航空公司之冠。

表 3-23 中華公司直航航線載運人數約佔總載運人數的 10%

單位：萬人

期間	2009.09	2009.10	2009.11	2009.12	2010.01	2010.02	2010.03	2010.04	2010.05	合計
CI 直航人數	6.25	7.16	7.65	7.02	6.74	7.03	7.85	8.87	9.17	67.8
CI 搭載總人數	66.0	68.7	69.0	77.8	74.5	76.8	79.6	78.8	77.9	669.2
直航所佔%	9.48%	10.42%	11.08%	9.02%	9.04%	9.17%	9.86%	11.26%	11.77%	10.13%

資料來源：民航局網站

每月客貨收入：

受全球景氣好轉影響及兩岸直航逐步開通之效益，中華航空公司客貨運營收自 2009 年下半年開始呈現逐步提升之勢，貨運表現尤其亮眼(如表 3-24)。

依表 3-24，2009 年年報，本公司大陸航線客、貨運收入約佔總客貨運收入的 8.8%及 2.4%。隨今年松山-虹橋客運航線以及貨運新航線（南京/廈門/福州等）的開航，相關客貨運收入預期將進一步提升。

表 3-24 華航 2009~2010 年 6 月客貨營收報表

營收	1 月	2 月	3 月	4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1-6 月 合計
2010 客	56.9	61.0	58.2	56.2	58.1	63.9	-	-	-	-	-	-	354.3
2010 貨	39.0	35.0	48.1	52.2	56.8	52.9	-	-	-	-	-	-	284.0
合計	95.9	96.0	106.3	108.4	114.9	116.8	-	-	-	-	-	-	638.3
2009 客	62.6	46.1	49.6	46.7	44.5	40.4	49.2	55.0	45.7	47.3	47.0	57.3	289.9
2009 貨	16.4	16.1	19.7	19.4	21.1	20.9	29.6	30.1	36.6	45.1	59.0	51.9	113.6
合計	79.0	62.2	69.3	66.1	65.6	61.3	78.8	85.1	82.3	92.4	106.0	109.2	403.5
成長率	21.5%	54.2%	53.4%	64.2%	75.2%	90.4%							58.2%

資料來源：華航網站(單位：億台幣)；2. 2009 年全年客貨運收入為 591.4 億及 365.9 億，合計 957.3 億

第肆章 研究設計

第一節 研究方法

本研究主要以文獻分析法、深度訪談法、問卷調查法及觀察法。

壹、文獻分析法

由於2008年7月直航後，兩岸互動發展極為快速，所以本論題在擷取資料上變化相當快速，主要參考書籍為「中華航空公司年鑑」及證管會資料，學界所作的各項研究報告，或報章雜誌，網路所發表的文章及評論，也是本研究所引用的重要文獻資料。

貳、深度訪談法：

本論文的研究結合現實狀況，及經濟各項因素，因為兩岸事務涉及國家主權問題，過於複雜，且現存資料不全，如僅從經濟面考量，恐難以理解其中原委，故需要具有實際參與經驗的專業人士來分享看法，因此本研究計劃特別訪問中華航空公司、華信航空公司、遠東航空公司等公司負責人，進行深度訪談，以吸取他們在兩岸航空直航實際參與之經驗及對未來之看法，訪談對象列表如下：

表 4-1 深度訪談對象資料

編號	姓名	職稱	任職時間
1	魏幸雄	中華航空 董事長	2005年11月15日至2010年12月31日
2	樂大信	華航董事 華信航空 遠東航空 董事長	2008年7月9日至98年6月30日
3	孫洪祥	中華航空 總經理	2008年6月20日至今(現任)
4	王華宇	華信航空 董事長	2008年8月18日至2011年1月
5	趙國帥	中華航空 董事長	2007年10月2日至2008年7月8日

資料來源：研究者自繪

參、觀察法：

筆者從事航空工作 34 年，故將以實際上之行政經驗及參加兩岸各航空公司交流親身體驗之經驗，來呈現本研究相關議題。本研究係以台灣航空業龍頭中華航空公司，為主要觀察對象，輔以相關文獻及專業人士之訪談，評估航空公司在直航後客、貨運、員工，成本的變化與影響及未來定位和經營方向。



第二節 研究架構

本研究根據研究背景、研究動機、研究目的與相關文獻探討、整理、分析結果，提出研究架構圖：

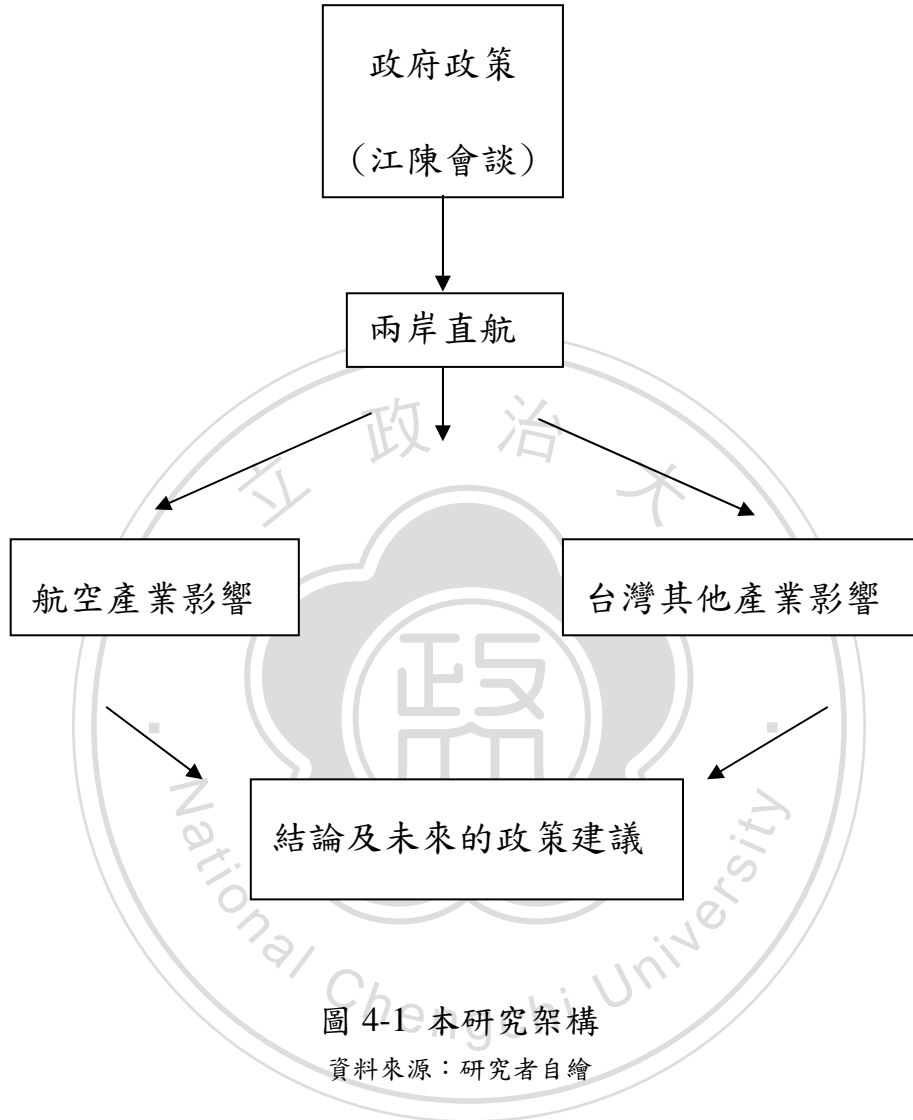


圖 4-1 本研究架構

資料來源：研究者自繪

第三節 調查方法

民意調查的方式主要有：1.電話訪談、2.面訪。因華航員工近萬人，分佈於各地為求能充分收集各階層所有員工對直航的看法，故採用二種方式並行，分別以不同方式，達到問卷調查目的。

1. 電話訪談對象：本研究之研究對象總數共 10 人，分別為男女各五位，記述研究參與者的基本資料並編上代碼，文將以此代碼編寫。選擇業務單位主管為取樣受訪者，因此項可能牽涉到業務機密，故採匿名方式（如表 4-2），只呈現訪問結果，以合格受訪者有 10 位決定受訪者人數，如受訪者不願回答，則找另一位，主要目的在了解員工對直航的看法。

表 4-2 電話訪談受訪者基本資料

代號	性別	年齡	學歷	婚姻	單位	年資
A	男	31	大學	未婚	空勤	5
B	男	35	大學	未婚	地服	10
C	男	44	大學	已婚	客運	20
D	男	48	專科	已婚	工廠	25
E	男	55	大學	已婚	貨運	30
F	女	28	大學	已婚	貨運	5
G	女	35	大學	已婚	客運	10
H	女	43	大學	已婚	財務	20
I	女	49	大學	已婚	地服	25
J	女	38	大學	已婚	航務	15

資料來源：本研究整理

日期：2010 年 6 月

2. 深度訪談對象：以近 10 年實際參與兩岸協商之台灣航空公司負責人為對象，此階層執行公司決策，瞭解公司營運狀況，希望藉此訪談來與文獻資料比對，主要目的在研究直航對公司營運成本之影響及未來發展方向建議。

第四節 訪談內容設計

一、電話訪談內容設計

本研究主要在探討中華航空公司，各單位員工在兩岸直航後對公司營運、工作及未來發展之看法，訪談大綱包含員工基本之資料(年齡、教育程度、家庭狀況、工作年資、職務)，及其對直航的瞭解參與程度及建議，但為保障受訪者的隱私權，讓受訪者暢所欲言，達到研究目的，本研究採用匿名方式一律以代號撰寫(代號 A—J 分別代表 10 位受訪者)

- (一) 時間長短
- (二) 講話的速度
- (三) 不偏離主題
- (四) 開始和結束的意見交換的時間長短
- (五) 對話的語調
- (六) 訪談地點應避免干擾
- (七) 營造融洽互信的氣氛

研究者將儘量做到不批判，適當的口氣激發受訪者發揮。以開放的心情接納觀察受訪者內心，引發受訪者回答興趣，使其暢所欲言。期能蒐集更豐富的資料。

二、深度訪談將以兩方面為主題進行訪談：

壹、經營策略方面：

1. 探討中華航空在兩岸實施直航後，其未來經營的重心及方向會是什麼？
2. 探討中華航空在兩岸實施直航後，是否有加入三大航空聯盟(附錄 3)的必要性？(目前 Skyteam 及 Star Alliance 各占 21%，One World 占 17%，其餘占 41%)
3. 探討中華航空在兩岸實施定期航班後，是否要增加異業的結盟或合作來增加本身競爭力？
4. 直航後中華航空在整個組織執行上是否還有加強的地方？
5. 探討中華航空在高油價的時代，如何再減少公司的營運成本？
6. 探討中華航空在兩岸實施直航後，即將面對與中國大陸的航空公司互相競爭，應如何加強本身競爭力？

貳、營運方向：

1. 探討中華航空在兩岸實施直航後，從經營角度上來看，最佳的機種為何？
2. 探討中華航空在兩岸實施直航後對於我們未來的發展？

3. 探討中華航空本身的競爭優勢是什麼即將面對的問題是什麼？如何因應？
4. 探討影響直航的因素？及對華航影響？



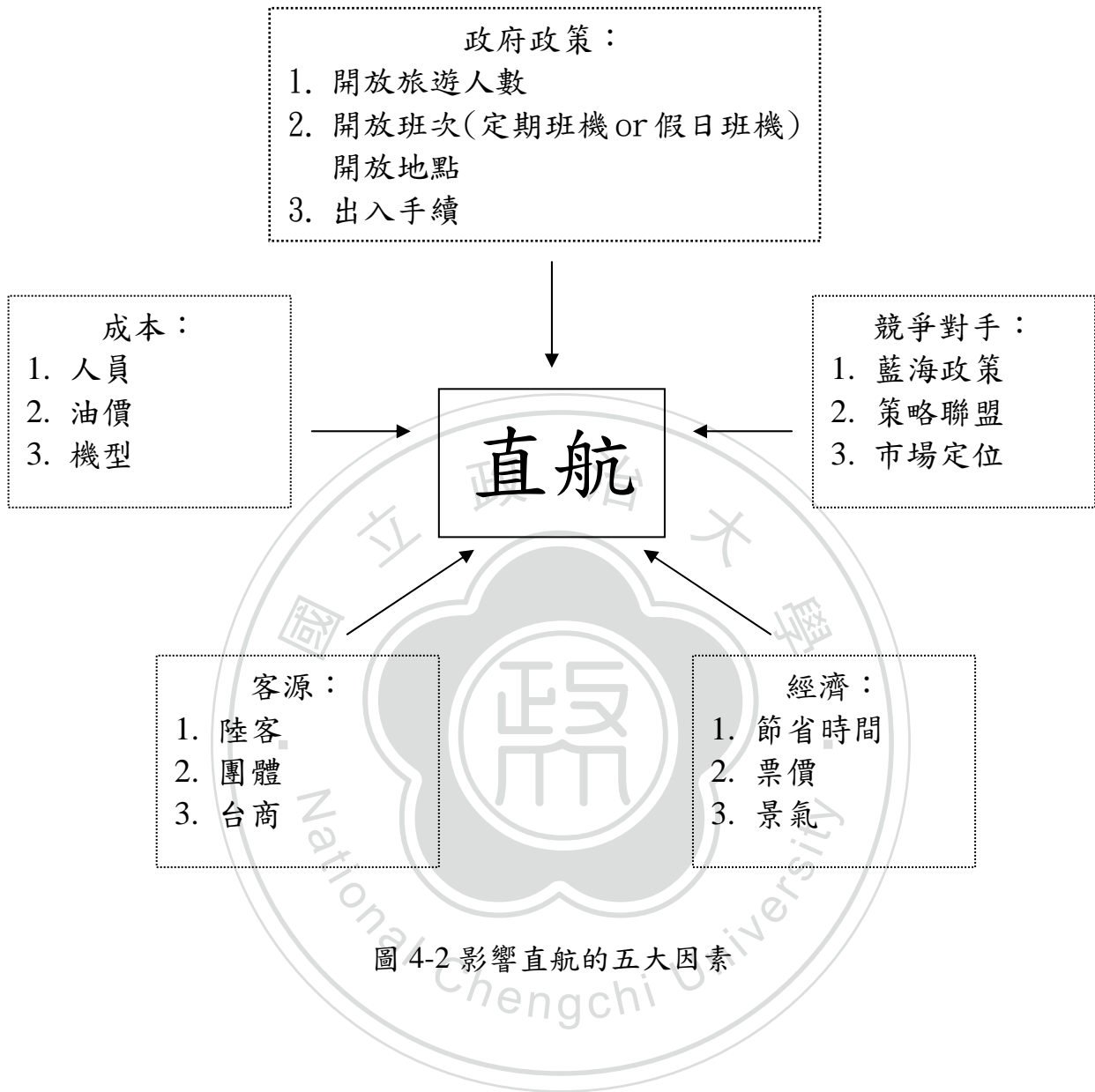


圖 4-2 影響直航的五大因素

第五章 研究結果及分析歸納

第一節 深度訪談內容分析

本研究報告再分析自西元 2000 年到 2008 年油價，由原本每桶 US20 上漲到 US147，再加上 2009 年次貸風暴造成之全球金融危機，讓全球許多航空公司面臨倒閉或虧損，台灣航空業者更面對高鐵通車，內外夾擊更是難以生存，中華航空公司如何利用兩岸直航的契機，突破因經濟不景氣造成之經營困境，提昇優勢之競爭力，轉虧為盈，探訪實際參與協商之專業人士，取得第一手資料，分析評論，研究結果發現直航後未來航空業者將面臨的問題及尚待突破的問題，也提供作為航空業者未來發展之參考。

綜合幾位董事長及總經理的內容訪談分析歸納出對直航對台灣航空業正面的影響如下：

研究結果分析自 2003 年 1 月 27 日兩岸首班春節包機成功降落上海浦東機場，不僅是兩岸關係的重大突破，更為兩岸直航時代拉開帷幕，由前節文獻分析得知對航空業影響如下：

- (1) 航班增加，增加飛機使用率，降低單位成本。
- (2) 航點增加，紓解民眾需求，避免抱怨。
- (3) 航路截彎取直，提升運輸效能，節省時間。
- (4) 定期航班常態化，兩岸航線參與國際線接軌，成為全球航線的一環。
- (5) 增加定期班機，提升載客率使獲利增加。

但是幾位董事長、總經理也都提醒在目前航空公司能獲利，是因為全球經濟恢復油價穩定，但最重要的是兩岸三通。兩岸航線的航點及班次的快速增加的同時，也要注意飛機不夠調派及飛航組員的缺乏，所以目前的應因策略是取消長程班機，改飛利潤高的短程航線，不要過度依賴中國大陸，避免政策改變時，產生危機。

第二節 電話訪談內容分析

受訪者個案描述

1. 受訪者 A:

A 君男性、35 歲、未婚、大學畢業、年資 10 年、在空服處擔任空服員，因工作關係每月都有飛行兩岸直航任務，經常會接觸到陸客，十分瞭解直航政策，認為開放直航增加很多客人對公司營運很有幫助，定期班機後舒緩民眾需求避免抱怨，認為直航讓兩岸人民有更多瞭解對兩岸關係穩定有幫助但對個人工作量增加薪資未調整，也很擔心陸勞會替代他們的工作，反對政府開放陸勞來臺工作，目前華航與東航有交換空服員 如果有機會也希望到大陸航空公司做交換組員，但不願到大陸航空公司工作，因為文化背景不同，台灣勞工政策較有保障 建議應簡化機組員執勤時過關手續當日往返免簽證國際間空勤組員執勤時入出境都採用通關艙單。

2. 受訪者 B :

B 君男性、39 歲、已婚、大學畢業、年資 15 年、在桃園機場地勤服務處擔任督導工作，直接直航後每天工作量增加，感受到直航後旅客大幅增加，對公司營運很有幫助，熱門時段同仁們時常需要加班，半夜還有加班機很辛苦，但很高興因為直航而不裁員減薪，每日都會接觸到許多旅客，深感到陸客水準不如台灣旅客，一般言陸客購買力強行李都會超重，常會因文化背景不同發生言語誤會造成業務困擾，工作量也增加很多希望薪資能隨之調整，對公司有信心，直航後政治穩定、交通便利希望能派到大陸新航點獨當一面去磨練，因職務關係感受到直航政策目前限制太多，應簡化過關手續會吸引更多旅客，整體言公司應在中國爭取開更多新航點，認為台灣人員素質遠高於大陸不擔心陸勞會替代他們的工作。

3. 受訪者 c :

B 君男性、44 歲、已婚育有 1 子、大學畢業、年資 20 年、在客運處擔任主管，對直航十分瞭解，並參與規劃工作與籌備開航，認為在金融海嘯時直航政策是救了兩岸航空公司增加就業機會的德政，避免像歐美航空公司不堪虧損紛紛裁員減薪，對公司未來營運發展有信心，目前我們服務品質優於大陸不擔心大陸航空公司競爭，但大陸三大航空公司規模都比我們台灣所有航空公司加起來要大。未來如果價殺競爭是一大隱憂應先想好對策也不可過於依賴大陸以免政策改變時無法生存，最近參加天合聯盟 (SKYTeam) 是一大利多，直航後政治穩定交通便利休假常到大陸旅遊，也希望外派到大陸工作，能有升遷機會又有海外加給，建議公司應在中國大陸爭取更多航點及航班並以大飛機來飛降低單位成本，減少耗油的長途航班多飛利潤高的短程兩岸航線在高油價時公司才會有競爭力。

4. 受訪者 D :

D 君男性、48 歲、已婚育有 1 子 1 女、大學畢業、年資 20 年、在修護工廠擔任主管，直航帶來大陸航空公司飛機發動機體零附件來台維修的商機，應爭取兩岸機務證照及航材相互認證，目前世界各地航空公司均是如此，未來公司應維護成本控制，發展機務資訊系統，訓練更多維修人員與簽放授權管理，也可和大陸民航機務維修合作可以更經濟更有效率，可惜目前因政治因素尚無法達到，個人希望外派到大陸地區工作，因為語言相通交通便利又有海外加給，且認為台灣修護水準比大陸高一段，不擔心陸勞會替代他們的工作，建議公司要簡化機隊才能提高維修能量。

5. 受訪者 E

E 君男性、55 歲、已婚育有 1 子 2 女、大學畢業、年資 30 年、總公司貨運部門主管，歷經台灣貨運受 SARS、金融風暴大環境不景氣影響，2008 年由興轉衰，2009 年靠直航渡過後不景氣危機，在 2010 年景氣恢復後華航貨運創歷史新高，對公司盈收有很大貢獻也感受到全球經濟景氣復甦，華航擁有全球最大的波音 744 貨運機隊，現在定期貨機開放是最好的機會，可與大陸航空公司合作，爭取將大陸各地的貨物尤其是長三角、珠三角福建與渤海灣等地區以台灣為中心轉運到歐美地區，進而發展成為亞太營運中心對公司未來營運有信心，有機會也希望外派到大陸，理由是直航後兩岸關係穩定交通便利小孩都又大了不用照顧，又有海外加給，只是擔心大陸工作人員配合水準，願到大陸旅遊因為語言相通兩岸關係穩定。

6. 受訪者 F

F 君女性、28 歲、未婚、大學畢業、年資 10 年、在機場貨運部門擔任輪班工作，直航後貨運創歷史新高，由客戶進出口的貨物感受到全球經濟景氣復甦，貨運旺季艙位嚴重不足此一情形隨中國經濟發展亦顯嚴峻，感覺每天工作做不完，同仁們都在加班，已很久未休假薪資也未調整很辛苦，認為公司賺錢應回饋員工，兩岸關係穩定有機會願到大陸旅遊，但不願與大陸人一起工作或調到大陸，因為文化背景不同，台灣勞工較有保障。政府已公佈不開放陸勞來臺工作，不擔心陸勞會替代他們的工作。

7. 受訪者 G

G 君女性、35 歲、已婚、大學畢業、年資 15 年、在客運處服務，直航後同仁工作量大增，訂位電話接不停，兩岸班機班班客滿，很多商務客人當天往返雖然很辛苦票價比較貴但覺得很值得常常是一位難求，因票價也比其它航線有利潤，願到大陸分公司工作，因為兩岸關係穩定語言相通有升遷機會交通便利又有海外加給，也許要等到再增加班交通更方便時才會考慮去大陸旅遊，目前我們服務品質優於大陸不擔心陸勞會替代但對公司有向心力，建議應與其他公司合作哩程酬賓計劃，盡速與大陸航空公司合作共用班號縮短轉機時間，一票到底行李直接掛牌到目的地。

8. 受訪者 H

H 君女性、38 歲、已婚、大學畢業、年資 15 年、在財務單位主管，直航後公司營運明顯變好，獲利屢創新高時更要控制成本改善財務狀況，減少非本業投資增加租機設備汰舊換新擴大航網，在高油價佔營運成本佔 40% 時，應增加定期班機提升載客率降低成本，多飛短班少飛耗油的長班，賺錢的航線改飛座位多的大飛機，這樣公司才能賺更多錢，有機會願到大陸旅遊，也願到大陸分公司工作，因為兩岸關係穩定語言相通交通便利又有海外加給。

9. 受訪者 I

I 君女性、43 歲、已婚、大學畢業、年資 20 年、在空服處擔任座艙長，常飛兩岸班機班班客滿，感覺除了公司賺錢，直航對台商真正有幫助不論家庭或事業，不擔心陸勞會替代她的工作，文化背景不同不願與大陸人一起工作，因為家庭因素不想離開家到大陸工作，也許要等到再增加班交通更方便時才會考慮去大陸，但認為直航讓兩岸人民有更多瞭解對兩岸關係穩定有幫助，對目前工作滿意公司向心力夠，因職務關係感受到直航目前限制太多，應簡化機組員執勤時過關手續當日往返免簽證國際間空勤組員執勤時入出境都採用通關艙單既可，但兩岸空勤組員目前都必須要申請台胞証或入台証出入兩岸，且要逐次加簽花錢費時。

10. 受訪者 J

J 君女性、38 歲、已婚、大學畢業、年資 10 年、在航務處擔任機師，直航後機師人材缺乏需要大量飛行員，公司應盡快培訓機師，未來將面臨大陸航空公司挖角現在已有此趨勢例如四川航空公司就以優渥條件招募許多台灣機師，建議公司要注意大量飛行員的出走是何原因要多溝通瞭解飛行員需求，目前兩岸航空術語英文翻譯不統一容易遭混淆影響飛安例如在高度方面台灣用英尺大陸用公尺，飛行時要爭取航路截彎取直提升運輸效能節省時間，願到大陸工作能有升遷機會待遇好尤其直航後兩岸關係穩定交通便利，只是擔心大陸工作人員配合水準，願到大陸旅遊因為語言相通兩岸關係穩定。

第三節 直航後對航空公司客貨影響及未來發展方向之建議

1. 在客運方面，綜整如圖 5-1

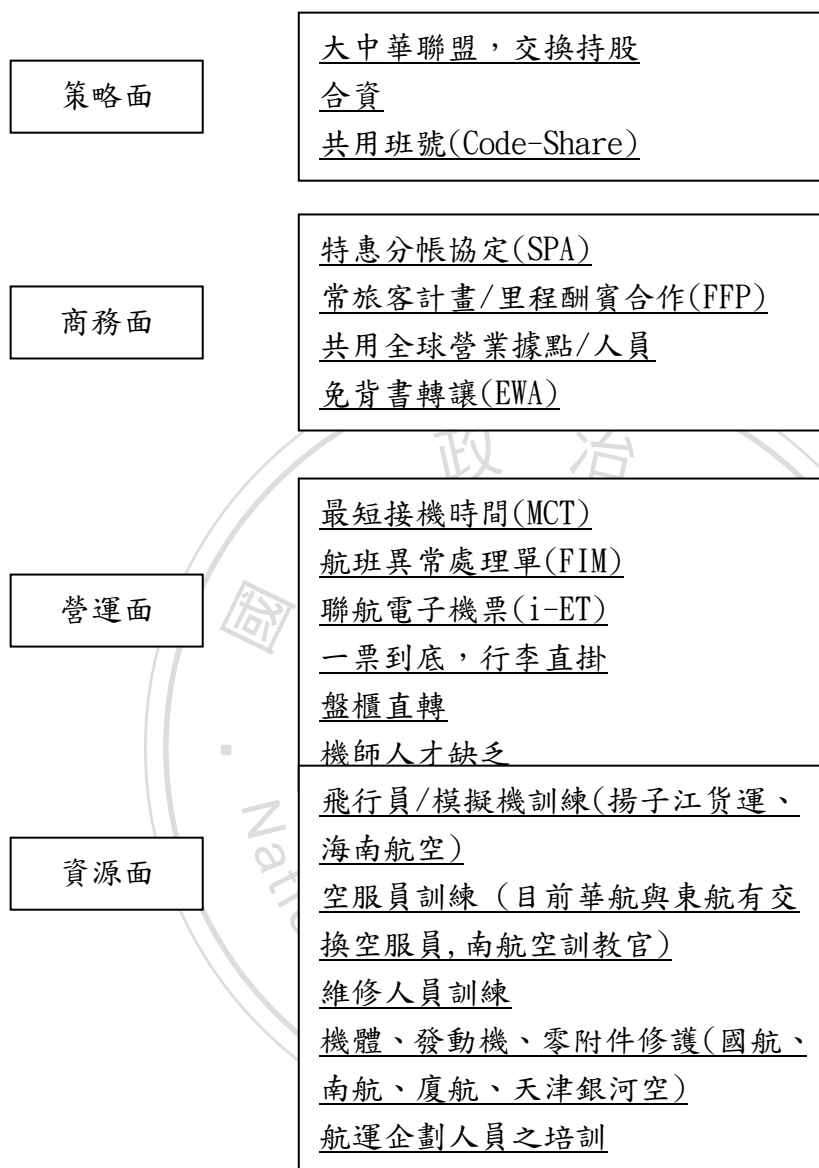


圖 5-1 直航後兩岸航空業者面對的問題

資料來源:研究者自繪

兩岸航空公司未來發展可由圖 5-1 規納可以的由四大方面來努力，讓兩岸航空公司能更密切合作，更可節省成本及增加競爭力，同時也讓旅客更方便，在客運方面也對幾位董事長的訪談提出，綜合前述資料分析。

2. 在貨運方面，未來兩岸擴大直航之建言綜整如下

一、 擴大兩岸貨運航點與航班次

(一)、趨勢

1、依經濟部資料，為保有核心技術優勢，台商於大陸生產所需設備與關鍵零組件多採取向台灣回購，其中

(1)、電子零組件回購比例為 50%~80%

(2)、機器設備的回購率更高達 75%—90%

此一高比例的回購具體呈現在台商對往返兩岸之強烈航空貨運艙位需求。

2、中國已成為歐、美國家之代工廠，貨運旺季期間，生產廠商常面臨往歐、美空運艙位嚴重不足情形；此一情形隨中國經濟發展亦顯嚴峻。

(二)、空運艙位需求殷切

兩岸貨運直航雖已正式開展，惟航點仍受限於上海、廣州、南京、廈門、福州與重慶等航點，且兩岸業者無法依市場機制自由決定每週最適營運航班次，故無法配合廠商艙位需求，即時提供所須之空運艙位服務。

二、 開放業者以航點串飛方式經營兩岸貨運市場

目前台商投資多分佈於長三角、珠三角、福建與渤海灣等地區，上海因貨量充沛足以支撐貨機單點營運外，其它如南京、廈門、廣州、福州等具潛力之市場，如同意以航班串飛方式營運，對航空業者營運效益與貨服品質提升將產生極大助益。

三、 開放貨機航班延遠航權(第五航權)

亞洲地區(含台灣與大陸)出口貨多以歐、美國家為主。以華航為例，為拓展與爭取大陸出口至歐、美貨源，目前係採將大陸出口貨先運至台灣，再轉運至歐、美地區，除大幅增加客戶貨物運送時間與倉儲成本外，對航空公司營運成本降低與競爭力提升亦有不利影響。

綜合本研究結果也發現在航空業未來尚待突破之議題，有下列幾項：

1. 兩岸航點及班次不敷需求，進一步增加，這樣才能真正落實，發展一日生活圈。

(1)例如兩岸直航後，台北-上海最快只要82分鐘，比高鐵還快。隨班數達一定規模，兩岸就有機會發展為一日生活圈。

(2)發展大中華經濟圈，以上海、台灣為亞太營運中心，取代香港、韓國、日本和新加坡等亞洲城市。

2. 簡化機組員執勤時, 當日往返免簽證
 - (1) 國際間空勤組員的入出境都採用通關艙單申報即可, 但兩岸人員目前都必須申請台胞證或入台證出、入兩岸, 要逐次加簽, 花錢費時。
 - (2) 希望兩岸能比照國際間慣例處理。
3. 相互機務認證, 簽訂航材共用支援合約, 在國際上互簽航約的國家通常會透過雙方民航主管機關以相互認證方式, 授權彼此合格的事物做直航檢查飛機維護及更換相互認證的零組件, 但在兩岸面臨主權問題, 航空器是國土的衍生, 中華民國 中華人民共和國如何授權互相檢查有待突破。
 - (1) 目前兩岸並未相互承認維修人員的證照, 航空修護廠的證照和零件備品的適航認證, 只能倚靠隨機的機務人員應變; 如果兩岸航空器在對方機場發生故障, 航機恐怕將動彈不得。
 - (2) 兩岸維修人員證照, 如短期內不能相互認證, 亦可以FAA (美國聯邦民航局) 或飛機廠維修人員認證即可, 這樣能統一標準及增加經濟效益。
4. 統一民航機飛航術語, 以維護飛安, 例如: 高度、中國用公尺、台灣用英尺目前兩岸對飛航術語的英文翻譯不同, 容易造成混淆。(附錄四)
5. 機師人才缺乏, 一但兩岸開放天空將需要大量飛行員, 將面臨大陸航空公司挖角, 現在已有此趨勢, 例如四川航空去年就以優渥條件招募許多台灣機師。
6. 爭取中轉客貨市場——延遠權^{註1}
 - (1) 由於雙方只有在「定期航班」的基礎上, 才能洽談延遠權, 根據這項協議安排, 兩岸最快在 2010 年中, 就可觸及延遠權。
 - (2) 儘速全面開放, 促進兩岸航空經濟發展, 不要政治干預, 方可真正幫助目前航空業渡過不景氣。
7. 開放非營利商務或公務包機, 只要是兩岸登記的編號B字頭私人專機將可直飛兩岸, 往返兩岸的企業家便利性大增。
8. 健全兩岸航空公司的全球航網
 - (1) 藉由兩岸航網及國際航網的結合, 提升航空公司的航網佈局及國際競爭力。
 - (2) 結合桃園航空城發展。

9. 南線直航^{註2}

(1) 在兩岸直達航路上，第二次江陳會談只完成「北線航線^{註3}」，有關南線航線截彎取直則將留待後續解決，主因從台灣出發的「南線」大多需經過香港飛航情報區，往北靠右時又會碰到禁航區，取捨之間，複雜度非常高。

(2) 南線直航仍待兩岸兩會繼續磋商，突破瓶頸以便找出最佳航路。

10. 兩岸在南京會談簽署〈兩岸空運協約〉的補充協議雖已生效超過半年，但有關兩岸航空業相互免徵營業稅及所得稅，並同意可隨時將收入匯回公司總部等項目，因配套的修法在立法院持續受阻，相關協議內容仍無法落實。但於2010年5月28日，台灣立法院經中華民國航空業總工會及相關業者共同努力下，院會通過將近百億資金免稅匯回，但目前尚未落實。



^{註1} 延遠權(第五航權)：延遠權是國與國之間簽訂的，目前兩岸談判，不可能觸及主權問題，僅能以延遠權稱之。容許本國航機在前往乙國時，先以甲國作為中轉站上落客貨，再前往乙國。亦可在乙國上落客貨再返回甲國。航機最終以本國為終點站。基本上，第五航權允許一國之航空公司在其登記國以外的兩國間載運客貨，但其航班的起點必需為飛機之登記國。

^{註2} 南方航線：在兩岸直達航路上，第二次江陳會談只完成「北線航線」，有關南線航線截彎取直則將留待後續解決，主因從台灣出發的「南線」大多需經過香港飛航情報區，往北靠右時又會碰到禁航區，取捨之間，複雜度非常高。

^{註3} 北線航線：「北線」有廣義和狹義兩種不同的內涵，從台灣的角度來看，廣義是指向北飛航中國大陸、日本、韓國、俄羅斯等飛航情報區。狹義則是指兩岸之間，從台灣向北飛到中國大陸。

第陸章 結論

本研究在蒐集專業人士、深度訪談與分析政府機關之各項資料後，總結直航後兩岸經貿關係正常化，關係穩定，除可吸引陸資及外資來台投資外，更應擴大兩岸產業分工，建構全球佈局。

第一節 研究發現

兩岸直航有助於台商根留台灣，心留台灣（行政院經建會，2010.1月）

表6-1兩岸航線占航空公司營運比重表

華航	客運 13%、貨運含客機腹艙 7%
長榮	客運 12%、貨運 4%
復興	客運 20%

資料來源：各公司（經濟日報 99 年 4 月 8 日 A3 版）劉芳妙/製表

國籍航空業者自 2008 年-2010 年的營運概況。2008 年 7 月國際油價創下 147 美元高價，大幅提高航空營運成本，並導致高額油料避險損失，又遭逢全球金融海嘯，客貨運需求大幅萎縮，致使全球航空公司陷入嚴峻之經營困境，不堪虧損，紛紛裁員減薪來應對，惟有兩岸航空公司因政策開放「直航」而渡過危機，2010 年，隨著油價回穩及兩岸增班，國籍航空業者營運獲利更入佳境。

歸納前述文獻資料得知，直航對台灣民航市場的影響，是自兩岸 2009 年 8 月底開始邁入定期班機階段，統計至今（2010）年 5 月底止 9 個月期間，直航航班共載運 367.2 萬人次（表 3-17），佔台灣地區同期所有搭機 2093.4 萬人次的 17.54%（內政部移民署），且班班客滿，一位難求。按月來看，今（2010）年直航人數及其佔搭機總人數的比例上是呈逐月增加的趨勢，顯見兩岸直航對兩岸航空市場尚有很大的成長空間且重要性正逐漸增加，台灣航空業應把握這前所未有的難得機會，發展擴大航網及營運。

本研究發現直航對台灣航空公司的正面效益如下：

台灣為一個海島國家，地理位置位居亞太中心，如結合桃園航空城及鄰近相關產業，自由貿易港區、台北港等，將使物流更快速低廉。再增加客貨運量、配合直航，轉運大陸及其他地區貨物，將可使台灣發展成為亞太航空貨物轉運中心。

兩岸直航後，時間簡省便利，降低運輸成本，吸引更多觀光客及轉機旅客，由前研究資料來看，以貨運市場看全世界的空運貨物幾乎是由大陸運往北美及北亞地區為最大宗，大陸航空公司貨運起步較晚，運能

不足，台灣的貨機華航擁有全世界最大的 20 架 B-747 貨運機隊（中華航空公司 98 年報）恰可彌補大陸貨機運能不足。

綜合各項資料顯示本研究發現政府政策可以決定企業的興衰，由近日航空股高漲，政府的政策和產業興衰可說是息息相關，好的政策可以振救一個產業，同樣也會毀掉一個產業，從大陸毒奶粉事件，讓大陸乳製品業蕭條一蹶不振，家電下鄉又讓台灣電子業成長，金融海嘯後全球經濟不景氣，歐美各航空公司不堪虧損紛紛裁員減薪、甚至倒閉，唯有海峽兩岸因政策開放“直航”讓兩岸航空業者渡過危機，帶動整個經濟發展，馬英九總統指出，2009 年受全球金融風暴、新流感影響，全球觀光都萎縮，加上台灣南部因八八水災受創，但台灣在三個不利因素下，國外觀光客來台人數還能逆勢成長百分之十四點三，代表政府即時提供援助，創造出的成果。

王塗發，台北大學經濟學系教授財團法人國家展望文教基金會董事長，認為開放客機直航對台灣可能造成的最大衝擊，在於中國民航機可長驅直入我國重要機場，對我國家安全造成嚴重威脅，無異上演「木馬屠城」。(開放中國觀光客來台與客機直航的成本利益分析)

但張五岳教授，政治大學東亞研究所博士淡江大學中國大陸研究所副教授，在他的「兩岸直接三通的政策」認為「木馬屠城」是無稽之談，原因是目前大陸對台灣國防安全的威脅根本不需靠直航，而且目前兩岸在海運上直航已進行六年(經濟前瞻 2002 年 9 月 5 日)。

事實證明自 2009 年直航後不但無木馬屠城之事，反而對兩岸人民及經濟發展有正面影響許多基層行業如飯店、餐廳、旅行社、遊覽車、禮品百貨、特產店、夜市...等都深深感受到政府開放陸客來台的商機，台灣觀光局長賴瑟珍就表示 97 年觀光外匯收入僅一千八百多億，98 年達到兩千多億，99 年預估兩千六百億，陸客就供獻三分之一（中國時報 2010.09.26.A14），由研究結果得知兩岸空運直航對社會的正面效應，有下列三點：

- (1) 交通便利讓兩岸人民更多接觸了解政治穩定，有助陸資及外資投入。
- (2) 避免金融海嘯、不景氣對航空公司的衝擊，貨運直航增加台灣產業競爭力，大量陸客來台，帶給各行各業的經營效應。
- (3) 一日生活圈讓台商根留台灣，兩岸產業分工，改善企業跨海投資生產以及在台研究協力生產的機會。

第二節研究建議：

由深度訪談及各項資料本研究也提出對航空未來發展及建議

(1)持續與大陸協商增加航班

隨著兩岸關係和緩，經貿考察、商務旅運愈漸頻繁，且最近大陸觀光客大增，根據內政部2010.09.25發佈，2010.1~8月份來台旅客以大陸港澳地區最多，有一百六十三萬人次，佔全國來台旅客的四成五（中國時報2010.09.26.A14），需求提高使原本就供不應求的航線更加難以負荷，因此建議持續與大陸協商增班，並對目前限制航班數之熱門航點開放限制，以解決供不應求的問題。

(2)提供替代方案

根據內政部移民署網站得知2009年小三通旅運人數高達137萬人次、2008年成長30%，2010年1至5月份即達62萬人次，全年估可達150萬人次，因此未來如何建全小三通航線與增加海運直航路線亦為當務之急。

(3)加強與陸籍航空業者合作

大陸航空市場十分的大，應加強與陸籍航空合作，建立航網，2009年5月23日兩岸空運協商開放兩岸航空業者共用班號及互購艙位，不僅有助於雙方策略合作，同時藉由在共飛的航線上建立共用班表的聯營合作，可倍數提高班次數、強化市場競爭力，而旅客也將獲得更多的航班選擇彈性。此外，與陸籍航空業者維持良好橫向溝通連繫，平衡市場供需機制，穩健兩岸航線之經營。

(4)避免過度依賴大陸

唯應注意加強航空公司本身的競爭力，不可過度依賴兩岸航線，應有長遠的規劃(例如飛機的汰舊換新)，一但政策改變，亦要能生存。

為避免經濟被邊緣化的危機，台灣除了在航線開闢航線及機場的選擇、售票方式、機上服務、降低油價，在營運方面，採用低成本策略及積極訓練人才外，當然應該更積極加速融入全球經濟關係，故政府應在經濟不景氣時更開放些政策，例如最近簽訂的 MOU^{註1}及正在積極推動的 ECFA^{註2}。當然任何一個政策都需要在實施前充分宣導及溝通，應由上而下溝通宣導建立共識否則將滯礙難行，事倍功半。

可比照新加坡（新加坡國會每年根據政府預算案修訂「所得稅法」^{註3}IncomeTaxAct）設專章，予以規範，法律鬆綁可促進服務業多元發展，台灣位居國際航線之要衝，惟在過多的法規限制及在野黨對立杯革政府政策下，喪失諸多可與國際接軌的商機，如政府部門朝野雙方能創造政策共識，共同研商相關法規之鬆綁，此不僅有助服務業之發展，亦能提

昇台灣在國際之地位，更可促進台灣日後在經濟上正面的發展。

註¹ MOU (Memorandum of Understanding) 「兩岸金融合作備忘錄」：MOU 是兩國往來時經常簽訂的國際契約。不具完整法律效力，但由於代表國家或企業的名譽、道德責任，實質上仍起約束作用。內容以「監理」為主，包括五大領域：一、資訊交換；二、資訊保密；三、實地檢查合作；四、緊急事件聯絡網；五、平常兩方人員互相聯繫、互訪。台灣目前以和三、四十個國家簽訂 MOU，即將和中國簽的是金融監理 MOU。

註² ECFA (Economic Cooperation Framework Agreement) 「兩岸經濟合作架構協議」：主要是推動兩岸經濟合作，並依據 WTO 考量兩岸經濟關係特殊性所做的規劃。協議提供兩岸間的經貿談判平台，用以解決重要的經濟議題。

註³ 新加坡「所得稅法」於 13A Exemption of Shipping Profits 專章就航運業免徵所得稅相關事宜予以規範，免稅範圍包含：

- (1) 新加坡註冊的船隻，旅行於國際水域之下列活動產生所得；運載旅客、郵件、牲畜或貨物，拖曳或救助作業；船隻租賃，利用船舶作為挖泥測震，從事石油或天然氣相關活動
- (2) 外國船舶之下列所得收入於新加坡起運之運費，不含租賃和單純轉運。



附錄一 深度訪談

由深度訪談也針對航空公司成本分析瞭解，在此高油價時代，油料成本佔航空公司整體成本 40% 以上(中華航空公司提供)，如何以短程航班替代耗油量最大的長程航線，如何規劃最佳航路，爭取飛越大陸領空，淘汰耗油舊機種，來降低油料成本，將是航空公司最重要的功課。

深度訪談 1：魏幸雄董事長

一、問：魏董事長您是華航集團董事長，華航也是台灣航空業龍頭，您認為直航對台灣航空公司及華航有何影響？

魏董事長：

直航航線對航空公司幾乎都是正面，看不到負面。主要原因是因為航網擴大了，航空公司營運就是贏在航網，以單位收益而言，大陸航線即是最有效益的，故華航飛大陸航機都採用載客率較大的飛機。

同時飛機使用率高，相對固定成本就會降低，以華航來講大陸航班賺的錢並非最多，只有佔公司盈餘的百分之十幾，但因飛機使用率高了，單位成本下降，公司每條線的成本就會被分攤，公司也因此可以賺更多。大陸航線的直航使本公司的載客率損益平衡(Break Even Load Factor)，載客獲利率提高，這些都是正面的。表示以華航集團來講，因為直航所有關係企業營運情況都會好轉。

光以大陸貨運、貨源轉到歐美貨運就會賺錢。以目前來看，直航是越大越好，主要是大陸市場大於我們的想像，但現在也面臨到機隊不足。

直航後國內航空公司的平均載客率都到 80% 以上，這已表示訂位很滿，很多時候，客人已訂不到位子，應可再增加班次，這表示大陸市場還很大，不怕競爭。

一個航空公司應做到不怕競爭，面對航權自由化，航空公司應積極相互聯盟以降低成本，擴大市場佔有率。華航目前也與大陸航空公司聯盟，我們與東航、南航都有戰略合作。

二、問：直航已正常發展到定期班機，董事長對華航未來有何展望？

魏董事長：

多年來，華航不斷在安全、服務、形象以及營運等方面自我要求，期望能獲得顧客、股東及社會的信任，並且進一步期許在各方面都能持續提升，故以「值得信任、邁向卓越」做為現階段的遠景。以及公司持續努力的目標。

對華航來講，沒有真正的老闆，現在獲利好轉，是改善財務體質的好時機，降低負債比，提高流動比率，使公司財務情況更堅強，碰到危機更能因應，此外，應加強飛安、服務、增強競爭力。

就兩岸航線之競爭情勢而言，不論從市佔率、品牌形象、服務品質、

航網結構及電子商務能力等層面來看都是領先的。為維持此一地位，並加大與競爭者之差距，未來展望的策略構想，在創新層面包括：與國際一流航空公司結盟、開創品牌管理系統、設計具華航特色的產品服務、加速電子商務及資訊科技應用，架構轉運中心型之軸幅航網、貨運發展創新營運模式開發新市場。在改善層面包括：在座艙設備現代化、飛安品質之精益求精、核心作業流程之PDCA循環、人員核心職能之強化、組織效能之提升、及公司治理制度的強化。

展望今年，因為外在經營環境逐漸穩定及復甦，客運及貨運業務也逐漸回溫，我們將持續致力於提升產品和服務品質，開拓市場與優化航網，增進營運效率與效能、強化安全管理、降低單位成本、提高單位生產力，期望能夠衝出逆境，再創佳績。



深度訪談 2：樂大信董事長

一、問：樂董事長，您是航空業前輩，最早參與兩岸會議，目前兩岸以直航，請問以您的看法，直航對台灣航空公司產生的影響及經濟效益為何？

樂董事長：

三通不僅是兩岸人民之期望也是與航空相關業者的期望，例如：因為增加班次需要更多的飛機，波音及 AIRBUS 早就躍躍欲試。同時三通也代表兩岸緊張關係之緩和，對台灣整體來說，政治的穩定，就容易吸引外資，尤其台灣在高科技的 IT、生化、綠能產業都有一定的優勢，在政治穩定情形下外資自然就會進來。

觀光產業上，明年又將開放自由行，每年至少帶來 100 萬人次到台灣，將使各行各業紛紛注入活水，尤其是對提升就業的機會，降低失業率，會有很大的助益。

對航空公司來說，特別在這種高油價時代，飛短程航線是最容易產生經濟效應的。以距離來說，兩岸航線都在 4 小時以內，可以節省時間，加上台灣是海島型，空運可說是唯一選擇，最符合經濟效應，只要交通方便就能增加台商回流，促進一日商圈，這也是直航帶來的好處。

兩岸航線以華航來說，就飛 10 幾個航點，以華航全球航點就佔了很大的比重，這是前所未有的機會，兩岸航線到目前為止都賺錢，這些旅客及貨的增加會讓基層人員比較辛苦，但總是值得的，因此不能不感謝政府政策的成功。

然而，兩岸直航後仍有許多問題是尚未觸及，未來無法避免。其中之一是證照認證問題，它牽涉到很多地方：例如在修護方面不承認對方的修護證照等等，還有如果發生問題時需要急難救助或由誰負責調查及賠償問題等，最後有些還需政治協商來解決，這些都值得我們密切關注。

再來就是競爭力問題，現在大陸方面對於服務及管理方面都還與先進國家及台灣都有一段距離，然而，對任何行業最重要的成本方面，他們有絕對優勢，大陸的四大航空公司規模均大於台灣航空公司的總和，購機成本也遠低於我們，即使台灣在管理和服務取勝，一但他們要低價競爭對我們來說將會吃很大虧。許多觀光點以陸客為主的包機，飛澎湖、台東、花蓮等地，我們的航空公司必須空渡過去，自然成本較高，這就是為什麼在同意開放後，大陸航空公司申請的班次數倍於我們。

還有一點兩岸也一定會面對到的問題是由於航空業的迅速發展，技術人員將極度欠缺，大陸方面若以高薪資來吸引台灣的飛行員或修護技術人員、工程師等，恐怕將會有出走潮，要如何防止也是非常重要的。

二、問:請問董事長，直航後對台灣航空業及未來發展方向有何建議？

樂董事長：

對航空公司而言，沒有比航網及機隊兩項更重要的，未來台灣航空公司，更應重視前面已提及在機師、機務人員的招募及訓練。在經營方面也要培養更多分析、研究的企劃相關人才，研究班表策劃、高收益旅客爭取及貨運、服務方面，則有如何讓旅客減少在機場的時間(包過加速通關、班機銜接等)、以及發展延遠航線。修護人員飛行人員的訓練是個巨大商機，現在外界躍躍欲試辦理許多航空訓練機構。

目前兩岸航線佔航空公司營餘非常大的比重，增加對市場了解度。避免兩岸以外之航空公司參加以保持利潤，一般而言，每一航點每週少於三班則經濟效益有限，人事成本、顧客服務都是需要研究的。任何行業都可以有競爭及合作，台灣航空公司也可以試著結盟，與大陸航空公司通過聯盟方式或擴大航網，增加經濟規模。



深度訪談 3：孫洪祥總經理

一、問：請問孫總經理，在您任內兩岸航空直航，華航為台灣航空業龍頭，直航對公司有何影響？及應注意些什麼？

孫總經理：

過去兩年，油價快速上漲及金融海嘯，兩岸航線已成為航空公司的黃金航線，隨著直航定期班機的開放，班機逐漸增加，直航對航空公司當然是正面的。

在現在華航在客運方面積極的努力希望能成為兩岸間的領導品牌，目前主要航線都用 A-330 飛，其次由 B-738 飛，今年夏天全部升級使用大載客率大機型來飛，相對在座位數、班次及服務上都提升為更好，同時在服務或飲食上也考慮重視大陸旅客的需求並希望能把台灣的多元文化用精緻的方式呈現出華航特色，華航貨運方面來講，目前是世界排名第七名，不論是在規模、網路、服務品質、效率上都在全世界的前 10 名以內。這些都是大陸所欠缺的，希望在客貨運上可以發揮我們即有的優勢把它做大做好。

兩岸直航目前華航雖有領先優勢，但需要繼續領先維持競爭力，就不可鬆懈需時時刻刻保持警覺。與大陸航空公司要如何成為夥伴關係也非常重要，現在我們已陸續與大陸各大航空公司加強客運與貨運的聯盟。例如南航、東航、China Post 目前都與我們有不錯的關係，大陸發展很快將來華航如果要做大就需要大陸航空公司的支援幫助。同時台灣航空城的發展必須加速要跟上，例如：機場擴展，華航以桃園機場為主，目前加班機的空間越來越小，班次無法增加，機場容量必須擴大，以利我們兩岸市場擴展。台灣政府應注意這點，否則會變成障礙問題。以上幾點是我覺得非常值得注意的。

二、問：直航已正常發展到定期班機，華航未來有何展望？

孫總經理：

服務一直是華航的強項，華航也透過機上服務，巧妙的融合台灣特色，要把台灣多元豐富的文化行銷海外，包含登機影片是「台灣之美」，還可品嚐「川味牛肉麵」、「台南擔仔麵」、「鬍鬚張滷肉飯」讓世界各地旅客都有機會嚐到台灣美食。

在服務面目前我們利用台灣文化特色，機上提供牛肉麵及粥、鶯歌台花腳、娛樂視聽節目中加入雲門舞集、楊麗花歌仔戲等台灣特色，同時在機上也賣大陸中華牌香煙來吸引旅客。

營運面，我們班機及座位數都佔兩岸班機之冠，目前我們每週飛 55 班，今年將 B-738 全部換成 A-330 希望有更好的效益，華航是以服務取勝的，一線城市目前我們的客層以台商為主近 8 成是以商務客為主，二線城市按城市需求不以低成本為導向來吸引客人，我們希望以服務取向。2009 年 8 月 31 日開始的定期包機，在兩岸熱門航線都還遠不符市場

旅客的需求，班機客滿，但有部分航線是政策引導，載客量不是很好，新市場也無法立即反應，載客率只能慢慢提高，我們會以市場需求來訂策略。

華航今年營運好，一定要逐年成長，不停的努力，不論環境如何，首先要自己做好。航空公司是非常會受到外界因素影響的，兩岸航線是華航目前成長的助力，但客觀環境的變化不是航空公司能去改變或消除的，航空公司要如何做的好，就要持續保持最好的競爭力，學習在多變的環境中接受不同挑戰，調整好最好的心態，不需擔心未來市場的好壞，大陸市場很好，但也不可忽略其它地區，我覺得是最重要的。



深度訪談 4：王華宇董事長

一、問：請問王董事長您擔任華信航空總經理及現任董事長期間，先後歷經兩岸直航決策、協商過程，不知是否能請您就參與直航的過程及直航對台灣航空業的影響？惠示卓見。

王董事長：

自 1995 年起我就擔任中華航空公司香港分公司總經理，並於 1999 年調任北京華航駐大陸地區首席代表，榮幸有機緣直接參與兩岸航空協商。

兩岸民航交流，源自 1996 年兩岸民航公司協議；行李直掛目的地一票到底開始，這也是兩岸航空公司開啟直航的前奏，同時中華航空公司也在香港投資地勤代理公司，為直航做準備。並於 1999 年任職北京期間，即積極收集大陸官方對直航的看法轉回總公司，並將台灣政府的訊息傳給大陸，擔任雙方溝通橋樑，直到 2003 年 2 月雙方都具有誠意，協議先從春節包機開始；初期台灣政府只同意由台灣單向飛行上海，並由華航拔得首航頭籌，非常成功，這也是歷史性的一刻，可惜 2004 年因為政治因素，中斷一年，到 2005 年再恢復，但已進展到可以飛行雙向包機，2006 年再發展到週末及假日包機，一直到 2009 年的全面直航，才真正讓兩岸人民享受到直航的方便。

單就航空業而言，直航是有百利而無一害的，就國內航空公司受高鐵通車及大環境不景氣影響，紛紛虧損經營情況下，「直航」政策對國內各小規模航空公司而言，可說是久旱逢甘雨，燃起了一線生機，對國內兩大航空公司而言，更是因而獲利反虧為盈。

以華信航空為例，2005 年還賺錢，但到 2007 年高鐵通車後國內線一蹶不振，造成虧損，但至 2009 年大三通開始一直到現在都獲利，也是自華信航空創辦以來盈餘最多的時刻，這些應該感謝政府開放大三通直航的德政，但我們要擔心的是直航後大陸開放 30 多個城市，目前只要一線城市最賺錢航機班次都有限制，如果將來無限制開放天空將有可能導致低價競爭，以大陸三大航空公司隨便一家都比我們國內兩大航空公司加起來還要大，在成本方面及經濟規模都會比我們有利，目前我們台灣航空公司的優勢，是我們的品牌和服務管理，尤其是『品牌』是台灣旅客出國的首選，大陸旅客也因為好奇來台灣觀光時，也都會首先選擇搭乘台灣航空公司，享受一下我們的服務。整體來說大陸航空公司在硬體上不比台灣航空公司差，飛安也不錯，但起步較晚，在服務品質、管理文化都比不上台灣的水準，所以我們應該把握目前優勢，在熱門航點北京、上海及沿海航點班班客滿，以商務客、自由行的高單價客為主，應可以載客大量的機型來飛，旅遊景點則是以旅行團為主，可用較小型的機型機動調整，這樣才符合航空公司的利益，同時也可滿足旅客的需求。

二、問：請問董事長您對台灣航空公司未來的發展方向及因應對策，有什麼建議？

王董事長：

兩岸開放直航但班次有限制，本來我們擔心大陸航空公司會以低成本來爭取兩岸市場，但以目前來看市場上一位難求，並未有此趨勢，仍然是以高收益為主，除了廈門航線比照小三通才會有促銷價。目前兩岸航線佔華信航空 50%營運，在兩大航空公司營運也佔很大的比重，且都是賺錢的航線，但政治方面如發生變化，勢必會衝擊到國內航空公司的營運，如果我們過度依賴大陸市場，就會像 1997 年香港，因大陸政策影響，造成百業不景氣，市場一片蕭條，航空公司也將無法經營，所以在此時我們也要發展離島及島內航線，從一線城市轉型並以台中為基地擴展從台灣中、南部地區到東北、東南亞航線，這些短程航線在高油價時期都是可獲利的。

另外一個目前面臨的問題，是兩岸經濟復甦航空公司擴充非常快速，機師的缺乏、高薪挖角，導致小航空公司機師需求將會更難招募，對航空業者來說是一個大威脅，如何積極培訓人才將是我們的一大課題。

深度訪談 5：趙國帥董事長

一、問：你曾經做過董事長及總經理，你認為兩岸直航後對於華航有什麼影響？

趙國帥董事長：

以華航現有模式來說，因為長程航線太多，在高油價時代，賺錢不易，兩岸航線加入後，都是賺錢的短程航線，這是其他國家航空公司沒有的機會，這種少見的現象與機會更可以突顯出華航的優質。以目前台灣與大陸的關係穩定，台商大多為商務客人，陸客均為旅遊客，台灣航空公司比大陸航空公司服務好，一般來說也比大陸航空公司客貨運有競爭力，可以說是直航對台灣航空公司有多重利多。

二、問：請問董事長，對於直航後未來的發展有何建議？

趙國帥董事長：

我認為除了現在的利多也要考慮到政治面，兩岸政策緊縮將會影響到，例如香港，大陸也曾政策緊縮造成市場經濟衰退，後來市場開放才再恢復景氣。希望兩岸關係正常穩定，航空公司才能穩定發展。另外一方面，兩岸目前尚無第五航權，先期可與大陸航空公司合作，作為航線的延伸，擴大航網，方便旅客選擇，更具競爭力。直航後兩岸的運量顯然不夠，如果台灣航空公司不能夠以高載客省油的機型來飛，就沒有競爭力，像新加坡航空一樣不斷的購買新飛機汰換舊機，這樣對公司的形象較好也可獲得顧客信賴，所以引進新型飛機應是航空公司的持續策略。

附錄二 電話訪談

電話訪談問卷

『一』 個人方面

1. 你對直航政策瞭解嗎？

是 無意見 否

2. 你是否願意參加推動兩岸直航的活動？

是 無意見 否

3. 直航後您願不願意到大陸分公司工作？

願意 無意見 不願意

4. 你選擇到大陸地區工作是因為

海外加級 工時 升遷機會 獨當一面 其它_____

5. 你不願意到大陸地區工作是因為

文化背景 工作環境 工時 家庭因素小孩教育 其它_____

6. 直航後你認為對你個人最大的影響？

工作量增加 管理困難 文化不同 無 其它_____

7. 直航後你會在大陸地區置產嗎？

是 無意見 否

8. 您是否贊成開放大陸勞工來台就業。

非常同意 同意 無意見 不同意 非常不同意

9. 日前多家外商航空公司來台招募組員，若陸方航空公司來台增設辦事處，招募相關人員，您是否有意願參加。

有意願 無意願

10. 在職場中，您樂於與多國人士(包括大陸同胞)一起工作

願意 不願意 無意見

11. 您在機艙內或機場航廈非常樂於服務陸籍乘客。

願意 無意見 不願意

12. 若兩岸航空業者達成合作並且希望交換組員，你是否願意參加。

願意 無意見 不願意

『二』

1. 兩岸經濟發展是否影響你赴大陸工作意願？

是 無意見 否

2. 兩岸勞工政策是否影響你赴大陸工作意願？

是 無意見 否

3. 直航後大陸分公司的設置，是否會造成管理上的困難？

是 無意見 否

4. 請問您認為兩岸談判簽署「兩岸經濟合作架構協議」(ECFA)，將會對台灣現在的勞工及勞動條件有極大的影響。

同意 無意見 不同意

5. 你認為三通後能為勞工朋友們增加就業機會嗎？

同意 無意見 不同意

6. 承上，兩岸三通後的發展，也不會為勞工朋友們創造更優質的工作條件與環境，反而是因為陸勞競爭增加失業率？

同意 無意見 不同意

7. 直航後，您覺得天時地利人和等，其配套措施與機制都非常完善，並且對雙方勞工工作條件會更好。

同意 無意見 不同意

8. 兩岸通航後，是否擔憂工作權被廉價的中國籍組員取代。

是 否

9. 台灣的航空公司專業從業人員，包括空地勤，航務，運務等，其素質仍優於中國，不可能被陸勞取代。

同意 無意見 不同意 其他_____

『三』公司方面

1. 你認為華航公司應該全力爭取更多的直航班機？

是 無意見 否

2. 你認為華航公司應該飛航更多直航城市？

是 無意見 否

3. 直航後是否有無增加企業競爭力？

是 無意見 否

4. 直航後公司需要調整的是？

票價 經營策略 組織分工

5. 直航後對公司最有利的是？

成本降低 縮短飛時 客貨運增加 航網擴大

6. 直航後最期望政府改善的是

簡化出入境手續 無意見 司法互助 政策再開放

7. 金融海嘯後，直航是否是兩岸航空業的轉機？

是 無意見 否

8. 兩岸包機航，將可以為公司節省成本，擴大航網？

同意 無意見 不同意

9. 由假日包機到定期包機，是否可為航空公司增加收益？

是 無意見 否

10. 兩岸實施定期航班後，航空公司可在當地直接或委託代理人從事銷售廣告集相關業務等活動…對增加公司競爭力，是非常有利的。

同意 無意見 不同意

11. 直航後，航空公司燃油成本的降低，幅度高達 40%，你認為對穩定公司營運是最大的利多。

同意 無意見 不同意

12. 直航後，對航空公司原先有的港澳航線影響甚大。

同意 無意見 不同意

13. 華航前兩年虧損高達數百億，兩岸通航等措施將為公司帶來極大的商機。

同意 無意見 不同意

14. 直航+油價跌+航空股起飛，未來華航定會轉虧為盈。

同意 無意見 不同意

15. 兩岸通航後，兩方航空公司是否應相互策略結盟。

是 無意見 否

16. 隨著大陸廉價航空的興起，兩岸通航對我方航空業者來說，將會是不利的。

同意 無意見 不同意

17. 中華航空在兩岸真正實施定期航班後，經營上會更有競爭力。

同意 無意見 不同意

18. 中華航空在兩岸實施定期航班後，是否要增加異業結盟或合作來提升本身競爭力及增加公司的營收。

同意 無意見 不同意

19. 中華航空在兩岸實施定期航班後，飛機各型機隊及人力規劃上須立即調整。

同意 無意見 不同意

20. 中華航空在兩岸實施定期航班後，應調整對於未來的定位。

同意 無意見 不同意

21. 直航後你認為中華航空公司定位應是

廉價航空公司 一流的航空公司 其他_____

22. 多家航空公司競爭下，華航公司所分配到的航權，您是否覺得公平。

公平 無意見 不公平

23. 中華航空在兩岸實施定期航班後，需要再花經費更改 747-400 客艙增加服務品質及保有未來競爭力。(約三十億台幣)

同意 無意見 不同意

『四』全球經濟

1. 整體而言，請問您認為這次兩岸協商所簽的協議，對台灣政治與經濟發展是有好的影響？

同意 無意見 不同意

2. 相信現任總統以及閣揆能夠將兩岸三通後的措施完備，使得島內百業繁榮景氣回籠？

同意 無意見 不同意

3. 就兩岸持續頻繁的互動對台灣內部會造成分裂本質並加深社會對立及族群間的衝突。

同意 無意見 不同意

4. 整體而言，請問您認為兩岸談判簽署「兩岸經濟合作架構協議」(ECFA)，對於台灣航空產業未來的發展是有利的。

同意 無意見 不同意

5. 走在桃園中正機場當中，隨著大陸來台人數的激增，您覺得對台灣的國際地位及國家形象是正面的影響。

同意 無意見 不同意

6. 截自目前為止，隨著大陸各航點的增加，是否希望政府能夠積極簡化兩岸人民入出境手續。

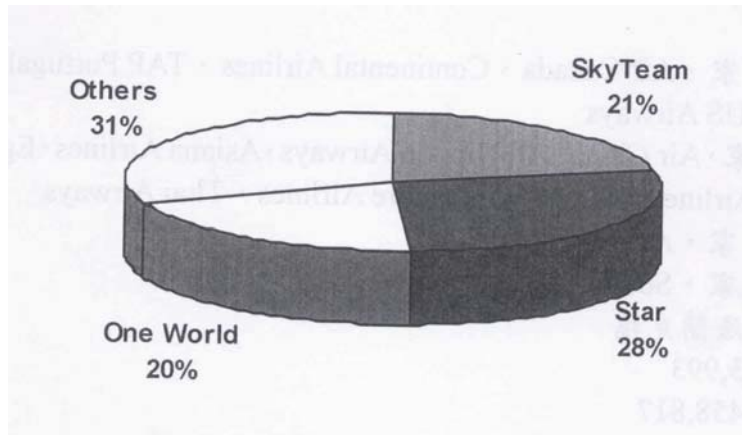
同意 無意見 不同意

7. 直航後，兩岸政府應更積極的協議司法互助，以保護雙方人民。

同意 無意見 不同意

附錄三 三大聯盟簡介

1. 市場佔有率:以 2008 年 International Scheduled RPKs 估算



2. 三大聯盟說明

(1) 天合聯盟簡介

天合聯盟於西元 2000 年成立，現有成員共計 11 家，包括：

- 歐洲: 計 6 家, Aeromexico、Air France、KLM、Alitalia、Czech Airlines、Air Europe
- 美洲: 計 2 家, Aeromexico、Delta Air Lines
- 亞洲: 計 2 家, China Southern Airlines、Korean Air
- 非洲: 計 1 家, Kenya Airways

越南航空及羅馬尼亞航空預計於今(2010)年 6 月正式加入天合航空；中國東方航空將於今年 6 月 22 日簽署 Adherenc Agreement，預計於 2011 年正式入盟。

- 總部: 美國亞特蘭大
- 飛機數量: 1,941
- 員工人數: 316,445
- 年客運量(百萬): 384
- 每日航次: 13,133
- 貴賓室數量: 415
- 飛航航點: 856
- 飛航國家: 169

(資料來源: 天合聯盟官網, 2009 年 10 月)

(2) 星空聯盟簡介

星空聯盟於西元 1997 年成立，現有成員共計 26 家，包括：

- 歐洲：計 12 家，Adria Airways、Austrian Airlines、Bluel、bmi、Brussels Airlines、Croatia Airlines、LOT Polish Airlines、Lufthansa Airlines、Scandinavian Airlines、Spanair、Swiss International Airlines、Turkish Airlines
 - 美洲：計 5 家，Air Canada、Continental Airlines、TAP Portugal、United Airlines、US Airways
 - 亞洲：計 7 家，Air China、All Nippon Airways、Asiana Airlines、Egypt Air、Shanghai Airlines（即將退出）、Singapore Airlines、Thai Airways
 - 紐澳：計 1 家，Air New Zealand
 - 非洲：計 1 家，South African Airways
 - 總部：德國法蘭客福
 - 飛機數量：3,993
 - 員工人數：458,817
 - 年客運量（百萬）：604
 - 每日航次：19,700
 - 貴賓室數量：980
 - 飛航航點：1,077
 - 飛航國家：175
- （資料來源：星空聯盟官網，2009 年 11 月）

(3) 寰宇一家簡介

寰宇一家於西元 1999 年成立，現有成員共計 11 家，包括：

- 歐洲：計 4 家，British Airways、Finnair、Iberia、Maley
- 美洲：計 3 家，American Airlines、LAN、Mexicana Airlines
- 亞洲：計 2 家，Cathay Pacific、Japan Airlines
- 紐澳：計 1 家，Qantas
- 中東：計 1 家，Royal Jordanian Airlines
- 總部：加拿大溫哥華
- 飛機數量：2,280
- 員工人數：295,164

- 年客運量（百萬）：328
- 每日航次：8,387
- 貴賓室數量：550
- 飛航航點：727
- 飛航國家：142

（資料來源：寰宇一家官網，2009年11月）



附錄四. 兩岸航空術語對照表

英漢對照

英文	普通話	國語
A		
Abort Take-Off	中断起飞	放棄起飛
Abort ENG Start	中断起动	放棄開車
ACARS Communication	ACARS 数据链通讯	
Airplane	飞机	航空器
APU	辅助动力装置	
Approach	进近	進場
Approach Procedure	进近程序	
Alternate	备用	
Altitude Range Arc	高度距离弧	
Alternate Airport	备降场	
Alignment	校准	
Anti-Skid	防滯刹车	
ATS	自动油门	
ATP	航线运输驾驶员	
Audio Warning	音响警告	
Auto Land	自动着陆	
Auto Roll Out	自动滑跑	
B		
Bus	汇流条	
C		
Captain	正驾驶	
CVR	语音记录器	
CAT II	II类	
Calendar Month	日历月	
Call Out	喊话	
Check Airman	考试员	

CFIT	受控飞行撞地	
Circle to Land	盘旋落地/反向落地	繞場落地
Cockpit Smoke	驾驶舱烟雾	
Connect	衔接	
Clean Configuration	光洁外型	
CRM	驾驶舱资源管理	座艙資源管理
Cross Bleed Start	交输起动	
D		
DA	决断高度	
DH	决断高	
DE	飞行检查委任代表	
Depressurization (Cabin Altitude)	紧急下降 (座舱高度)	
Differential Training	差异训练	
Disconnect	切断	
Direct	直飞	
Dimension	几何数据	
Drift Down	飘降	
Duct	引气管道	
E		
EICAS Message	中央警告信息	
Emergency Descent	紧急下降	
Emergency Procedure	应急程序	
Emergency Training	应急生存训练	求生訓練
Engine	发/发动机	
Evacuation	紧急撤离	
Exit Holding	脱离 等待	

F		
FBS/FTD	飞行训练器	
FFS	全动模拟机	
First Officer	副驾驶	
Flight Crew	飞行机组成员	
Flight Time	飞行时间	
Flight Operation Department (F.O.D)	飞行技术管理部	航務處
Flight Director	自动飞行指引系统	
Flap	襟翼	
Flight Management	飞行管理	
Final Approach	最后进近	
Fire	火灾	火警
Fire Extinguisher	灭火器	
Fuel Dumping	放油	
G		
General	总体	
Go Around/ Miss Approach	复飞	重飛
Go/ No Go	走/停	
Glass Flight Deck	玻璃座舱	
GPWS	近地警告系统	
Ground Contact	触地	
Ground School	地面理论训练	
Ground Pneumatic Start	地面气源起动	
Glade Slop	滑道	下滑道
H		
Holding	等待	待命航線
Hypoxia	生理组织缺氧	缺氧
I		
Inter com.	内话系统	
Intercept	截获	攔劫

Instrument Rating	仪表运行	儀器資格
IDG	主发电机	
IRS	惯性基准	
J		
K		
L		
Landing	着陆	降落
LVO	低能见起落	
M		
MDA	最低下降高度	
MDH	最低下降高	
MEL	最低设备清单	
N		
Navigation	领航	導航
Navigation Data Base	导航数据库	
Nacelle	吊舱	
Nacelle Anti-Ice	发动机防冰	
Non-Precision Approach	非精密进近	
O		
One Engine Out	一发失效	
On Seat Time	飞行经历时间	
Over Weight Landing	超重落地	
Outflow Valve	放气活门	
P		
PAPI	精密进近轨迹指示器	

PIC	机长	
Proficiency Check	熟练检查	
Pitch	俯仰	
PF	操作飞机驾驶员	
Placard	标示牌	
PM	监控飞机驾驶员	
Pneumatic Sys.	供气系统	
POI	局方监察员	
Polar Operation	极地运行	
Power Point	多媒体	
Proficiencies Training	复训	
Q		
QRH	快速检查单	
R		
Radar Vector	雷达导引	雷達引導
Radio Control Panel	音频控制面板	
RAPID DEPRESSURIZATION	快速失去舱压	
Re-Qualification Training	重新获得资格训练	
Roll	横滚	
Route Qualification	航线资格	
RTO	中断起飞	
S		
SA	处境意识	
Steep Turn	大坡度盘旋	小轉彎
Step CLB	梯度爬升	
Speed Intervention	速度插入	
Surge	发动机喘振	
T		
TCAS	防撞警告系统	
Tiller	转弯操纵机构	

Transition Training	转型训练	
Transition Waypoint	过度点	
Track	航迹	
Traffic Pattern		機場航線
Trim	配平	
U		
UAR	异常姿态改出	
Upgrade Training	升级训练	
V		
Visual Approach	目视进近	目視進場
VASI	目视进近坡度指示器	
W		
Way Point	航路点	
Wheel Well	轮舱	
Wind Shear	风切变	
X		
Y		
Z		
	飘摆原理	

參考文獻

中文部分

1. 行政院，2003，《兩岸直航之影響評估》。
2. 陳光華，2006，《從兩岸直航展望兩岸關係》，國政研究報告，財團法人國家政策研究基金會。
3. 行政院經濟建設委員會 2010 年 1 月，《兩岸直航後台灣的機會與挑戰》
吳忠吉，2003，〈全球化視野下的兩岸三通〉，《國家政策論壇季刊》春季號頁 54-55
倪世雄，2003，《當代國際關係理論》台北；五南圖書公司。
4. 倪安順，2007，〈兩岸通航政策對航運產學發展衝擊之研究〉，《航運季刊 VOL. 16 NO. 3, P64-96》
陳光華，2001，〈兩岸加入 WTO 後兩岸通航與港澳經貿關係之研討〉，《香港會議論文》。
張顯超，2003，〈兩岸三通的開放調整與協商〉，《中國大陸研究》第 46 卷第 6 期。
5. 高長、徐東海，1995，〈台商赴大陸投資的趨勢發展與對「三通」的問題〉，《東亞季刊》第 27 卷，第 3 期
6. 經濟部投資審議委員會，台灣區電機電子工業同業公會，大陸投資風險管理研討會，1998。
楊崇正，2005，《陳水扁上任與 2000 年兩岸三通願景之可行性分析-以小三通與大三通中之海運直接通航為例》，國際航運管理研究。
7. 中華航空公司，2009，《中華航空股份有限公司九十七年度年報》，台北：中華航空股份有限公司。
8. 曾建華，2002，《風雨華航》，台北；臺灣壹傳媒。
彭洋溢，2007，碩士論文《大陸三通後引進大陸籍空服員對國籍航空公司及空服員影響之研究—以中華航空公司為例》，台北；私立銘傳大學觀光研究所碩士在職專班。
9. 中華航空公司，2010，《中華航空股份有限公司九十八年度年報》，台北：中華航空股份有限公司。
包宗和，2003，《台灣兩岸互動的理論與政策面向 1950-1989》台北三民書局。
台灣經濟研究院，1997，《兩岸貿易與投資影響評估報告》。

網站部份：

民航局網站<http://www.caa.gov.tw/big5/index.asp>

民航運輸統計資料

<http://www.caa.gov.tw/big5/content/index01.asp?sno=1407>

財政部網站<http://www.mof.gov.tw/mp.asp?mp=1>

財政部關稅總局

http://web.customs.gov.tw/op.asp?CtNode=12717&CtUnit=1649&BaseDSD=7&xq_xCat=

中華航空公司網站<http://www.china-airlines.com>

國家政策研究基金會<http://www.npf.org.tw/>

行政院經濟建設委員會<http://www.cepd.gov.tw/>

交通部觀光局 觀光統計<http://admin.taiwan.net.tw/indexc.asp>

經濟部投資審議會<http://www.moeaic.gov.tw/>

國際貿易局 經貿資訊網

<http://cweb.trade.gov.tw/kmi.asp?xdurl=kmif.asp&cat=CAT322>

國際貿易局 經貿資訊網 兩岸貿易統計

<http://cweb.trade.gov.tw/kmi.asp?xdurl=kmif.asp&cat=CAT322>

行政院大陸委員會<http://www.mac.gov.tw/>