

「運輸產業論壇」

當前空運產業政策及未來發展願 景與作為

與談人：邱裕鈞



國立交通大學
National Chiao Tung University

關鍵課題

- ▶ 航空公司
 - 擴大經營規模
- ▶ 航線
 - 國際航線
 - 兩岸航線
 - 國內航線
- ▶ 機場
 - 機場定位與組織
 - 機場管理權責相符
- ▶ 主管機關
 - 航點開闢
 - 航權談判
 - 貿易協定
 - 解除管制

發展趨勢 (1/2)

▶ 航空客運

- Deregulation & Liberalization (since 1978)
- Full-service carriers
 - Hub-and-spoke network
 - Competition is shifting from airlines to alliances
 - Alliances: Star (31%), Skyteam (20%), Oneworld (18%), others (31%).
 - 長程航程；商務客、一般觀光客
 - High capacity airplanes (e.g. Boeing 747, Airbus 380)
- Low cost carriers
 - → Direct service network
 - → 短程航程；背包客、一般觀光客
 - Medium capacity airplanes (e.g. Boeing 737, Airbus 320)

發展趨勢 (2/2)

▶ 航空貨運

- 區域經濟發展與貿易自由化
 - 中國大陸、印度
 - WTO, ECFA, TPP, RCEP, ASEAN,...
- 航空器：
 - **Dedicated freighters: 59% ↑ vs. Belly holds: 41%**
 - **廣體：44% ↑ vs. 窄體：56%**
- 前三大貨運量
 - 美國國內
 - 歐洲 - 北美
 - 亞洲 (中國大陸) - 北美 ↑
- 自貿港區、航空城計畫

航空公司 (1 / 1)

- ▶ 航空產業具有明顯規模經濟特性
 - 水平整併
 - 擴大經濟規模
 - 發揮路網經濟
 - 垂直整併
 - 有效控制銷售管道 (e.g.旅行社)
 - 異業結盟
 - 觀光、住宿及機票

航線 (1/2)

▶ 客運

◦ 國際航線

- 二大航國際航點重疊性過高
- 缺Oneworld alliance airline：鼓勵航空公司加入
- 航線過於集中少數地區：開闢未開航之處女地
- 積極簽署 Open skies agreement

◦ 兩岸航線

- 新航點幾乎都為大陸線
- 黃金航線幾已開闢
- 陸客中轉

◦ 國內航線

- 運價管制 → 單純化 → 自由化
- 補貼
 - 離島居民票價補貼
 - 小離島虧損補貼 → 虧損 + 績效補貼 或 委外服務

航線 (2/2)

▶ 貨運

- 加速推動航空城計畫
- 擴大自貿港區範圍
- 積極加入區域貿易協定 (多邊→雙邊)
- 增加貨機串飛航線 (台北桃園 - 南京 - 鄭州)

機場 (1/1)

- ▶ 桃園國際機場
 - 第三航廈、第三跑道計畫
 - 機場捷運計畫
 - 航空城計畫
- ▶ 桃園、松山、台中、高雄機場之定位 (合作或競爭)
 - 比照港務公司成立各機場分公司，以求整合及規模經濟？
- ▶ 機場服務：
 - 因應Alliance的需求
 - 因應LCC的需求
 - 因應航空公司e化及m化之趨勢
- ▶ 機場收費→授權機場公司決定
- ▶ 時間帶管理及航權談判→適度授權機場公司

主管機關 (1 / 1)

- ▶ 經營環境面
 - 積極加入區域貿易協定
 - 積極進行航權談判
 - 擴大推動自貿港區
- ▶ 安全面加強管制
 - 航機安全設備
 - 機場安全設施
- ▶ 營運面擴大鬆綁
 - 加入退出管制
 - 時間帶管理
 - 運價管制
 - 機場費率管制
- ▶ Essential Air Service之確保 (補貼之有效性)

簡報結束
敬請指教

Thank You!

