

出國報告 (出國類別：國際會議)

參加中國航空運輸協會海峽兩岸航空運輸  
交流委員會舉辦之  
「兩岸暨港澳民航高層座談交流」  
出國報告

余崇立 副處長 桃園機場公司

派赴國家：中國 江西

出國期間：107.03.26-29

報告日期：107.04.26

# 提要表

計畫編號	C10700457			
計畫名稱	參加中國航空運輸協會海峽兩岸航空運輸交流委員會舉辦之「兩岸暨港澳民航高層座談交流」			
報告名稱	參加「兩岸暨港澳民航高層座談交流」心得報告			
出國人員	姓名	服務單位	職稱	職等
	余崇立	業務處	副處長	營運職 11 等
出國地區	中國 江西上饒			
參訪機關	「兩岸暨港澳民航高層座談交流」會議、上海虹橋機場			
出國類別	<input type="checkbox"/> 實習(訓練) <input checked="" type="checkbox"/> 其他 ( <input type="checkbox"/> 研討會 <input checked="" type="checkbox"/> 會議 <input type="checkbox"/> 考察、觀摩、參訪 )			
出國期間	107.03.26-29			
報告日期	107.04.26			
關鍵字	中國航空運輸協會、兩岸暨港澳民航高層座談交流、虹橋機場			
報告頁數	18 頁(不含附錄資料)			
報告內容摘要	為加強兩岸地區民航交流合作，增進大陸地區空運市場之瞭解並拓展合作機會、搭建聯繫平台以鞏固擴大兩岸直航成果。本公司遂派員隨同各國籍航空公司高階主管，共同出席中國航空運輸協會海峽兩岸航空運輸交流委員會舉辦之「兩岸暨港澳民航高層座談交流」。			

# 目次

壹、 目的.....	4
貳、 過程	
一、 行程說明.....	4
二、 高層座談交流會議摘要.....	5
三、 主要發言內容記要.....	6
1. 何煖軒理事長致詞內容摘要.....	7
2. 王志清副局長致詞內容摘要.....	8
參、 參訪上海虹橋機場.....	11
一、 上海虹橋機場基本資料.....	11
二、 上海虹橋機場 T1 重點設施.....	13
肆、 心得與建議.....	16

## 壹、 目的

兩岸民航交流可算是兩岸各項交流中較為成功的項目，回顧兩岸通航沿革，2003 年到 2008 年期間歷經春節包機、週末包機、平日包機各階段，終在 2009 年 8 月 31 日開始正式定期航班，讓兩岸交流進入了新的里程碑。目前兩岸客運已增至 71 個航點（台方 10 個，陸方 61 個），雙方合計每週 890 班；貨運雙方合計每週 84 班。兩岸直航到現在，客運共計飛航超過 47 萬架次，載運超過 7,915 萬人次，載運貨物已超過 158 萬噸，客貨運均有快速的發展。

為持續搭起兩岸航空業溝通的橋樑，加強兩岸地區民航交流合作，增進大陸地區空運市場之瞭解並拓展合作機會、搭建聯繫平台以鞏固擴大兩岸直航成果。本公司遂派員隨同各國籍航空公司高階主管，共同出席中國航空運輸協會海峽兩岸航空運輸交流委員會舉辦之「兩岸暨港澳民航高層座談交流」。

## 貳、 過程

### 一、 行程說明

	Day 1	Day 2	Day 3	Day 4
上午	搭乘 CI201 台北松山→上海 虹橋	大會報到	與當地民航單 位交流互動	搭乘高鐵 G1632 江西上饒→上海 虹橋
下午	搭乘高鐵 G1361 上海虹橋→江西 上饒	高層座談交流 會議	考察上饒當地 民航駐站單位 及特色文化	參訪虹橋機場 搭乘 CI202 上海虹橋→台北 松山

## 二、 高層座談交流會議摘要

### 1. 會議時間：3月27日

- ◆ 09:30-11:30 大會報到
- ◆ 15:00-18:30 交流座談會

### 2. 會議主要出席單位及代表：

#### ◆ 陸方代表：

- 江西省副省長 吳曉軍
- 中國民航局副局長 王志清
- 中國民航局港澳台辦公室主任 丁明
- 上饒市市委書記 馬承祖
- 中國民航華東地區管理局黨委書記、副局長 姜春水
- 中國民航局空管局局長 車進軍
- 中國民航局華東空管局局長 余波
- 江西省工信委主任 楊貴平
- 上饒市副市長 廖其志
- 中國民航局運輸司副司長 于彪
- 江西省機場集團公司總經理 周敏生

#### ◆ 港澳代表：

- 香港民航處處長 李天柱
- 香港機場管理局機場運行副總監 張李佳蕙
- 國泰航空顧客及商務總裁 盧家培
- 澳門民航局局長 陳穎雄
- 澳門機場專營股份有限公司基建發展部總監 高岸聲
- 澳門航空執行董事會主席、總經理 陳洪

◆ 台灣代表：

- 台北市航空運輸商業同業公會理事長、中華航空董事長 何煖軒
- 華信航空總經理 曹志芬
- 台灣虎航董事長 張鴻鍾
- 長榮航空董事長 林寶水
- 立榮航空董事長 林志忠
- 遠東航空董事長 張綱維
- 桃園機場公司企業發展處副處長 余崇立



### 三、 主要發言內容記要：

#### 1. 何煖軒理事長致詞內容摘要：

##### ◆ 回顧兩岸航空發展：

兩岸民航交流可算是兩岸各項交流中最成功的項目，回顧兩岸通航沿革，2003 年到 2008 年期間歷經春節包機、週末包機、平日包機各階段，終在 2009 年 8 月 31 日開始正式定期航班，讓兩岸交流進入了新的里程碑。目前兩岸客運已增至 71 個航點，雙方合計每週 890 班；貨運雙方合計每週 84 班。兩岸直航到現在，客運共計飛航超過 47 萬架次，載運超過 7,915 萬人次，載運貨物已超過 158 萬噸，客貨運均有快速的發展。

直航大幅減少運輸時間及成本，帶動兩岸觀光及航空貨運市場，增加雙方貿易競爭力，促進經濟景氣活絡，造福雙方在經貿、教育、科技及文化等各方面的交流機會，兩岸航空業也在如此良好競爭合作關係下，共享互利互惠。

##### ◆ 公會對兩岸民航交流期許

在中國民航局推動指導下，中國民航的航班正常率已經連續 5 個月保持在 80% 以上。上海兩大機場在去 ( 2017 ) 年 12 月創造佳績，虹橋機場準點率躍居第一，浦東機場也攀升至全國第 14 位，效率精進，大幅提升上海兩大機場準點率績效有目共睹。此外，北京新機場將於 2019 年啟用，待完全落成後，可滿足年旅客吞吐量一億人次需求，一躍而為全球最大機場，屆時北京兩大機場準點率亦可望大幅提升。

在此謹代表台籍業者表達以下兩點對兩岸民航交流的期許：

##### (1) 持續推動兩岸航線優化：

去年 3 月在昆明交流座談會獲得陸方正面支持兩岸航線優化，我方民航局後於 5 月召集台籍業者就未充分使用航權進行審視，並就台灣北、中、南各點彈性調整航線組合，現已完成

共計 14 航點、22 航班的重新分配，妥善運用既有航權配額。另獲悉陸方民航局亦於 11 月收回陸籍業者未充分使用之兩岸航線航權，並於 12 月函告業者提出需求再重新分配。期盼雙方的努力能提升兩岸航線使用率，有效運用兩岸航線資源。

(2)鼓勵陸客來台觀光：

公會多年來積極投入兩岸民航交流合作事宜，具體效益已如實反映於兩岸人民往來數字。近年陸客來台觀光人數雖不若往昔，然台灣人民赴大陸仍持續成長，兩岸民航共同發展多年，雙方一起打下深厚基礎，應當珍惜這些得來不易的輝煌成果，進一步健全兩岸航空旅運發展。公會期許大陸鼓勵陸客來台觀光，公會亦將全力以赴推動兩岸觀光交流。

2. 王志清副局長致詞內容摘要：

■ 兩岸暨港澳民航發展形勢可喜可賀。

一是飛行安全鞏固強化。兩岸暨港澳民航運行安全平穩，未發生航空事故。二是運輸體量穩步增大。兩岸暨港澳民航的旅客運輸量達 6.4 億人次，接近世界的六分之一，貨郵運輸量達 1200 萬噸，同比分別增長 12.2%和 12.1%，高於世界平均水準，共有 10 座機場旅客輸送量超 4000 萬，躋身世界前 50 位；三是運行品質不斷提升，中國民航持續深化供給側結構性改革，努力推動空域調整，加快北京新機場在內的基礎設施建設，航班正常有效改善。去年正常率為 71%，近 5 個月保持在 80%以上；四是國際影響穩步擴大，年初成功舉辦亞太地區民航部長級會議。

■ 兩岸暨港澳民航發展環境利好連連。

中國民航局持續優化發展環境。一是市場更加開放。飛機

維修、貨運倉儲、航空食品、地面服務（安保除外）等方面投資准入已全面放開，民用機場建設和運營的准入限制不斷減少，民航領域的合資合作項目不斷增加。二是管理更加透明。航權與時刻等資源的分配實現了從定性向定量管理轉變，港澳臺航線航班的經營許可手續進一步簡化。三是競爭更加公平。航班正常考核覆蓋至外航和港澳臺航空公司，政策要求一視同仁。四是服務更加便民。臺胞證自助值機全面實現，港澳回鄉證自助值機穩步推進。

■ 兩岸暨港澳民航融合發展成果累累。

內地與香港達成更加寬鬆的空運安排，網路更加擴展、程式更加簡化，商務合作更加靈活；珠三角地區空管和機場協作更加緊密；亞洲航空氣象中心建設穩步推進，危險天氣諮詢中心成功試運行；兩岸民航院校交流重點專案規模穩步擴展。這些成果的取得是兩岸暨港澳民航同仁秉持「創新、融合、協調、共贏」的理念，共同努力的結果。

我想借此機會，就新的一年兩岸暨港澳民航合作發展提四點建議：

(1)把握歷史機遇

去年中共十九大，中央政府提出要支持香港、澳門融入國家發展大局，全面推進內地同香港、澳門互利合作，也提出要率先同臺灣同胞分享大陸發展的機遇，逐步為港澳臺同胞學習、創業、就業、生活提供同等的待遇。希望港澳臺民航界能多多關注國家發展、多研究各部門政策，抓住戰略機遇，找到自身定位，在合作共贏中實現發展壯大。

(2)夯實發展基礎

今年是兩岸通航 15 周年。自 2003 年以來，在兩岸共同努力下，從春節包機、節日包機、週末包機、常態化包機到定期

航班，一路走來，現在每年運送旅客過千萬。為兩岸經貿往來、旅遊、文化交流提供了便利的空中橋樑，是促進兩岸民眾交往與融合的紐帶。希望兩岸和港澳民航界人士珍惜來之不易的成果，為廣大民眾福祉，既要經營航線航班，也要經營好彼此的關係。

### (3)創新合作模式

今年兩會政府工作報告提出，將提出粵港澳大灣區規劃，加強內地與港澳互利合作。可以預見，隨著港珠澳大橋的通車，粵港澳大灣區建設的實施，內地與港澳的聯繫會更加緊密。去年，我們增加了澳門航空公司飛內地的航點，繼續擴大澳門飛往內地的覆蓋面，加大澳門與內地的交往密度，並已著手開展「北京 - 澳門 - 里斯本」航線的研究工作，助力澳門「一個中心、一個平臺」建設取得實質性進展。上個月，內地與香港進一步擴大了航空運輸安排，從供給側結構性改革角度，創造性地開放了內地與香港之間的海空及陸空多式聯運代號共用。這將為兩地旅客提供全新的出行選擇，滿足更加多樣化的出行需求，提供更高品質的民航服務。

### (4)同發展共繁榮

世界民航市場競爭日趨激烈，全球大型航空公司通過股權投資、航線聯營、聯盟外合作等方式尋求新的機會，搶佔市場份額，帶來了巨大挑戰。惟有同發展，才能共繁榮。兩岸暨港澳民航界只有加強協調聯動，優勢互補，才能進一步提升國際競爭力，拓展國際發展空間。

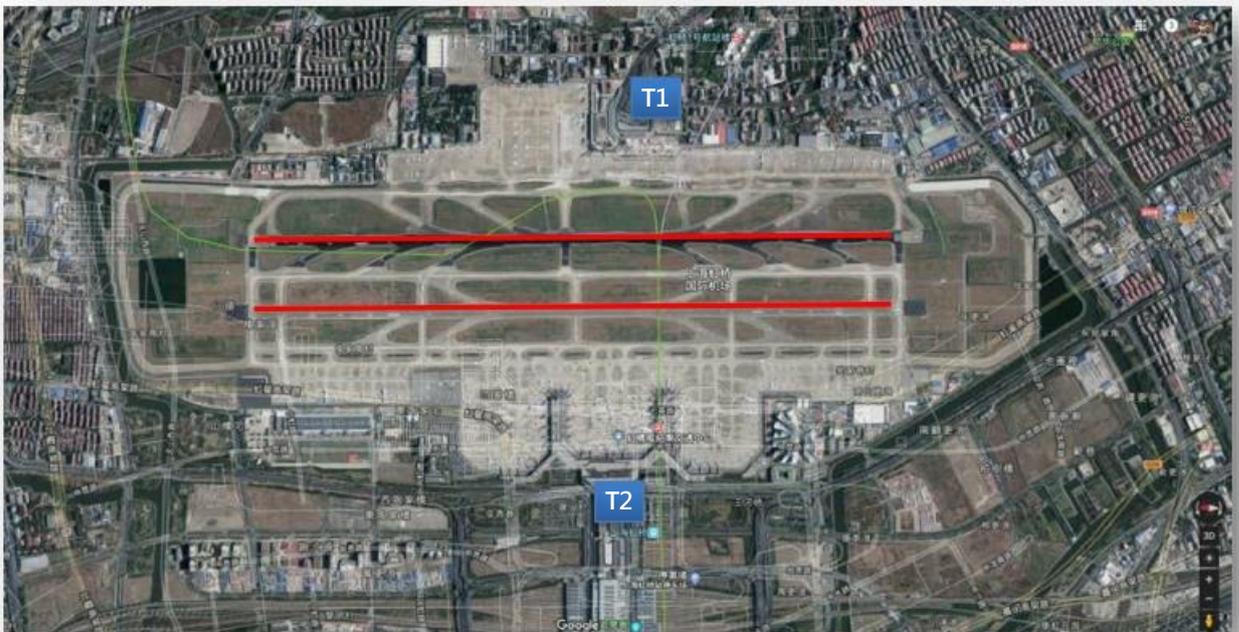
## 參、參訪上海虹橋機場

### 一、上海虹橋機場基本資料

上海虹橋國際機場 ( IATA 代碼 : SHA ; ICAO 代碼 : ZSSS ) 主要航線為中國大陸國內航線，以及部分港、澳、台和日、韓航線，上海市的另一個機場 - 浦東國際機場則負擔大部份的國際航線。

虹橋機場於 1929 年 7 月開航，迄今已有 88 年歷史，在上海浦東國際機場建成之前，虹橋機場一直是中國大陸最繁忙的機場。2017 年，虹橋機場旅客量為 4,191.13 萬人次，貨運量為 40.8 萬噸，起降航班 26 萬 3,720 架次

虹橋機場共有兩座旅客航廈，分別為第一航廈和第二航廈，兩航廈各別位於跑道東、西兩側，兩航廈之間無法直接走路抵達，若要轉換航廈，需要搭乘接駁車或地鐵 10 號線。



第一航廈於 1988 年 12 月進行第三次擴建，於 1991 年 12 月 26 日完工。目前主要為日、韓、港、澳、台航班，以及春秋航空公司運營的國內航班。2014 年 11 月起，虹橋機場第一航廈開始進行整建工程，並於 2017 年 3 月完成第一航廈 A 側及交通中心，A 側開始運做後，B 側隨即進行封閉整建，預計 2018 年下半年完成。目前，中華航空及長榮航空兩家國籍航空，便是在第一航廈 A 側營運，服務由上海虹橋機場飛航台北松山機場的旅客。

第二航廈自 2006 年開始，作為虹橋交通樞紐計畫之一部分開始建設，並於 2010 年 3 月開始營運。第二航廈於第一航廈西側，總樓地板面積為 36.26 萬平方公尺，約為第一航廈的 3 倍，主要服務中國大陸國內線之旅客。



## 二、 上海虹橋機場 T1 重點設施

### ■ 自助式報到櫃檯使用情況

虹橋機場 T1 並無共用自助報到設備，僅春秋航空及中國東方航空有設置專用的自動報到設備，其餘航空公司則仍使用人工報到櫃檯來服務旅客，在自動化報到方面的推廣，並不普及。



人工報到櫃檯



自助報到機



中國東方航空自助報到機



春秋航空自助報到機

## ■ 電子式顯示旅客資訊

虹橋機場大量使用電子式顯示看板來顯示各項旅客相關資訊，包括報到櫃檯資訊、到 / 離航班資訊、聯外道路交通路況...等。而電子顯示看板上亦同時結合指標、時間、燈箱式資訊等。讓旅客可以同時看到他所需要的資訊，也讓整體空間更為簡捷乾淨。



報到櫃檯資訊結合其它資訊



航班資訊結合指標地圖



城市快速路概況



高速公路概況

## ■ 各項服務設施

虹橋機場 T1 的 A 側為 2017 年 3 月重新整建之空間，故整體環境十分明亮、大氣，各項旅客所需要的服務設施亦均有設置。例如：候機室內有大量座位式充電設施，讓旅客在候機時，可一邊等待、一邊為各項手持式電子設備充電，高腳椅式的座椅及檯面設計，也讓整體環境更具現代感，顯然在重新整建之時就已考量並納入規劃。

入境提領行李時，發現轉盤旁邊已整齊排列多台手推車，現場並未看到服務人員，推測應該是在航班抵達前，即已由服務人員排好，或於服務員將手推車回收至轉盤區時，同時擺置數量於行李滾帶旁。由此細節，可發現虹橋機場在軟體服務方面亦逐步提升，開始注重硬體設施之外的服務管理。



站立式充電設施



座位式充電設施（候機室）



已預先排列好的手推車



兒童遊戲區（候機室）

## 肆、心得與建議

### 一、有關兩岸暨港澳民航交流座談會

#### 1. 兩岸民航交流，企業代表可扮演重要角色

本次會議由中國民航協會邀集，我國主要國籍航空高層均出席與會，並在會議上與中國及港、澳等地的代表熱烈交流，充分展現出我國籍航空在兩岸民航方面的影響力。

目前，雖然兩岸上層的政治難題，仍待時間解決，但民間的經貿、觀光等交流，則可繼續維持。企業代表們可就實質營運方面的問題進行討論，在不涉及政治議的層面，與陸方進行溝通。只要能夠協助業者解決經營面的困難，自然也會對於其所服務的眾多旅客有所幫助。以實際的方案來解決兩岸航空運輸之議題。

#### 2. 台灣內需市場小，桃園機場運量成長需仰賴更蓬勃的國際航線

台灣位居亞太樞紐，航空市場蓬勃發展，每周已有超過 1,800 架次飛到亞太各大城。去年我國飛航情報區 FIR 服務過的飛機數已達 166 萬架次，旅客數近 6,600 萬人次，其中 5,600 多萬都是國際跟兩岸的航線，也因此，繼加拿大航空去年重返台灣市場後，今年法國航空及紐西蘭航空也將跟進。

桃園國際機場去年運量高達 4,487 萬人次，成長率接近 8 個百分點，顯示台灣航空市場蓬勃發展，尤其位居亞太樞紐，到去年底，每周已有超過 1,800 架次飛到亞太各大城。其中中國大陸市場自然成為無法忽略的重要發展方向。

### 3. 中國市場廣大，航空運輸成長力道強勁，是不可忽視的趨勢

無論波音、空巴和國際航空運輸協會 IATA 都預測，未來 20 年，全球空運的平均成長率將達 4.5%，並且將集中亞太地區，尤其是中國大陸。台灣與中國地理位置相近，語言相同，不論在觀光、經貿方面，亦已累積了 30 年的交流成果。因此，在持續拓展東北亞航線、開發東南亞航點之時，仍應維持兩岸經貿和觀光等民間交流，將有助於桃園機場運量的成長。

## 二、 有關上海虹橋機場參訪

### 1. 硬體持續擴建，軟體也逐步趕上

2017 年 3 月，上海虹橋機場第一航廈整建工程部分完工啟用，讓這座負責台北、香港、首爾、東京等東亞「黃金航線」的硬體和軟體服務，直追日本羽田機場的水準。新的虹橋第一航廈，除航站大樓的採光和空間動線大幅改善外，就連廁所、停車場等過去較不受重視的公共空間，也提升為「國際級」。此外，北京新機場 2015 年 9 月動工後，預計 4 年後完工。2019 年 9 月，北京新機場營運後，年旅客容量將增加至 1 億人次，成為全球數一數二的超級機場。顯見中國大陸對於機場的硬體建設，從來不曾放慢腳步。

除了硬體建設之外，軟體建設也逐步向世界各標竿機場學習，有不少屬於增值型的服務，也開始可在虹橋機場看到。桃園機場雖於 2017 年再次榮獲 Skytrax「全球最佳機場服務人員」大獎，但在服務永無止境的前題下，仍需繼續維持並提升各項服務，讓經過桃園機場的旅客都能體驗屬於台灣最溫暖的服務品質。

### 2. 聯外交通便利是重點

本次因出差行程安排，需由上海搭乘高鐵至江西上饒，因此選擇在虹橋機場入境，而非浦東機場，主要原因就是上海虹橋機場可直接轉乘高鐵，

前往中國其它城市。由此可知，機場聯外交通的便利性，確實會成為旅客選擇機場的重要考量因素。在台灣，桃園機場雖然已是主要國門，且具有兩條跑道、沒有宵禁等營運優勢，並非其它國際機場可以比擬。但為了提供旅客更好的服務品質，仍需不斷加強聯外交通的便利性。機場捷運通車後，已提供桃園機場過去所缺乏的軌道運輸系統，若能在發車班次上提供更早、更密集的時刻表，以符合桃園機場尖峰的旅運需求，相信桃園機場的服務可以更上一層樓。