

# 因應高鐵通車陸空運輸之轉型分析

交通部運輸研究所 黃所長德治

## 一、高鐵加入後的陸空運輸市場影響

台灣高鐵預計於今年十月通車營運，預估在高鐵營運初期，台灣西部走廊全日 50 公里以上長途旅次估計將有約 110.1 萬人次，其中使用私人小客車者約佔 59% (65 萬人次)，國道公路客運約佔 11% (12 萬人次)，航空約佔 1.3% (1.4 萬人次)，傳統鐵路約佔 15% (17 萬人次)，至於高鐵則約佔 13.5% (14.9 萬人次)。

前述高鐵之旅客來源分別為：長途小客車旅次 5.2 萬人次、國道公路客運 2.9 萬人次、航空 1.7 萬人次、傳統鐵路 5 萬人次。因此，估計在高鐵營運初期，可有效減少私人小客車之使用，然而國道客運、傳統鐵路與航空業者將面臨總數高達 9.6 萬人次之市場客源流失，其中航空業者所受到之衝擊最鉅，政府與業者有必要一起通力合作，從內部之管理成長、外部之轉型突破，加以審慎因應。

高鐵加入後的陸空運輸市場影響分析表

運具	有高鐵服務	佔有率(%)	無高鐵服務	移轉量	移轉量(%)	北高票價	北高時間
	(A)	$(O) = (A) / \Sigma(A)$	(B)	$(T) = (A) - (B)$	$(P) = (T) / (B)$	(元)	(分鐘)
小客車	64.9	58.9	70.1	-5.2	-7.42	×	285
國道客運	12.0	10.9	14.9	-2.9	-19.46	350	285
航空	1.4	1.3	3.1	-1.7	-54.84	1,900	50
傳統鐵路	16.9	15.3	21.9	-5.0	-22.83	845	255
高速鐵路	14.9	13.5				1195	99
總計	110.1	100.0	110.0	-14.8			

備註：×為長途小客車因乘客數不定，單價不適合進行比較。

## 二、臺鐵、國道客運與航空之因應策略

面對高鐵通車可能帶來的衝擊，不同運輸市場根據其經營環境條件與特性而各有其優勢與劣勢，為求永續發展各運具必須善用其優勢與機會，相對降低其弱勢與威脅因素之影響，尋求其最適之市場定位與經營發展方向。針對臺鐵、國道客運與國內航空業之可能因應策略茲整理如下：

### (一)臺鐵方面：

- 1.在西部走廊市場方面，應積極轉型尋找利基，且與高鐵互補：長程市場可能被高鐵轉移下，西部走廊之臺鐵應發展(1)便捷的都會區通勤鐵路服務、(2)快速的生活圈鐵路服務與(3)安全便捷的鐵路貨運物流服務。此部份交通部已有鐵路捷運化計畫、都市鐵路立體化計畫及購車計畫積極因應。臺鐵擁有眾多之車站，透過與高鐵共站或相近之之台北、板橋、苗栗、台中烏日、田中、左營等車站之轉乘，預期臺鐵可擴大整體鐵路旅客之服務市場。
- 2.在東部走廊方面，臺鐵可加強提升城際幹線鐵路服務之品質：東西部間及東部走廊之軌道服務仍是臺鐵獨有，為利(1)發展快速的城際鐵路幹線服務、(2)發展便捷的區間鐵路

服務以及(3)發展觀光導向的鐵路服務，臺鐵正積極規劃其服務方式並採與旅行業者結合方式開拓市場。

- 3.在關聯市場方面：交通部正協助臺鐵修改法令爭取提升其土地資產開發效能，發展多元化的鐵路相關事業。此外，臺鐵未來可設法與高鐵達成路線整合、營運整合、票價整合與行銷整合之目標，促成雙贏。
- 4.在組織方面：臺鐵正進行改造再生計畫，朝公營公司化方向，交通部正協助臺鐵降低人事晉用成本與退輔包袱，使其更具競爭力。

## (二) 國道客運方面：

- 1.服務路網普及與及戶之利基下，中短途市場較不受影響：估計高鐵因線型服務關係，加以其進出站之聯外交通時間較長，較不易影響客運業者之中短途之市場。
- 2.輔導長程與高鐵競爭路線業者應調整其服務方式，且與高鐵合作，互利互榮：交通部將全面檢討國道客運之需求變化、妥善規劃短中長途路線開放比例、輔導業者強化中短途路線之經營。可比照台北都會區捷運開通後競爭公車路線調整服務方式之案例，鼓勵相關業者與高鐵合作，於高鐵站區設置完善公鐵路客運轉運中心，以利旅客轉乘，擴大彼此市場，提昇整體公共運輸服務品質。其中部分涉及國道路權開放部分已於交通部主管機關積極辦理中。
- 3.獎勵民間投資興建及營運高速公路交流道附近設置公路客運轉運站（中心）：搭配長程國道服務與地區客運結合，部分非高鐵沿線服務範圍之中長程公路客運仍有其存在之市場，交通部將利用促進地方公共交通之方式，鼓勵地方政府開發轉運中心並研究開放相關路權，使公路客運服務範圍可以更為普及。

## (三) 航空方面：

- 1.全面檢討國內各航線、班次及票價：配合高速鐵路之加入競爭，受衝擊最大的將是國內西部走廊航線，目前除民航業者已成立高鐵因應專案小組積極因應外，民航局正持續檢視目前國內各航線經營家數、載客率及每週往返班次數等資訊，隨時因應市場需求，進行航線調整作業，以協助業者經營。
- 2.輔導空運業者整併，並放寬業者合作及企業聯盟之法規限制：因應航空市場縮小之趨勢，民航局正積極鼓勵航空公司實施合併或聯營，期能協調業者共用空運資源，降低業者作業與成本負擔，並希望透過異業結盟與整併之方式，協助業者經營。
- 3.尋求與高鐵及高速公路系統合作之機會：東部、離島及偏遠地區機場並非高鐵之服務範圍，但透過高鐵站與西部高速公路公路客運之妥善轉乘，仍可提升東部、離島及偏遠地區機場非高鐵競爭市場之空運服務品質。交通部亦積極鼓勵業者運用其餘裕之運能，強化離島航線及離島接駁航線之經營。
- 4.拓展國際航權或兩岸航空服務：積極拓展國際市場，協助開發新航線，以利業者轉型，擴大經營市場空間。
- 5.加強各機場之航站服務品質與改善必要之聯外運輸：航空仍為最昂貴之公共運輸服務，因應高鐵新穎之站區服務，政府有必要積極更新提昇老舊航站之服務設施，以質佳而非量大之角度加以改善，使航空運具使用者有較佳之服務品質。必要之聯外道路與接駁交通亦應繼續辦理，以達成先進國家空運服務之整體標準。

### 三、競爭下的發展與轉機

正如同一般企業，運輸業本身也必須為適應市場變化負起相對之責，高鐵建設由策劃到興建歷經十餘年，期間內現實環境變化複雜，除政府應有準備與調整之作為外，反觀業者亦必須要有自我改變與提昇體質的認知。對企業經營者而言，隨時依據市場環境變化尋找最適當的經營策略，乃為必要之責任。惟在照顧全民行的便利的目的之下，政府將持續與產、官、學各界合作與討論，以期強化因應高鐵通車後對有關臺鐵、國道客運業者與航空業者之必要策略。

在日常生活當中，各種運輸工具受到速度、價格、服務範圍與班次密度等因素的影響，而各有其先天競爭上之優勢與劣勢，任何單一運具都絕對無法滿足旅客旅行的完整需要。換言之，新的競爭出現並不必然會導致兩敗俱傷的結局，相反的，如果能夠透過市場的重新定位，藉由政府輔導及各運具經營者的努力，發展出合作互補的商業模式，則一種新型式的運輸服務將會應運而生，如此新的市場將會形成，反而可以創造出有利於多贏的結局。

基此，高鐵通車雖然無可避免會對業者帶來不同程度之衝擊和影響，然而危機也是轉機，值此時刻各運輸業者除了必須確實了解本身的競爭優勢和劣勢，方能明確定位其目標市場之外，業者間今後亦應揚棄傳統「單打獨鬥」的態度，逐漸轉向「營運整合」的經營型態，始有利於自我經營效率的提升和服務品質的提高。

至於面對高鐵通車日期日近，各既有運輸市場無不抱持高度之戒慎態度固然可以理解，然而站在交通專業之立場，我們也應對高鐵通車後之營運發展是否能如預期抱持關切，畢竟高鐵乃為國家重大之交通建設，也是世界關注之焦點。僅藉此機會呼籲，我們應當為後高鐵時代之國內整體大眾運輸市場發展持續給予鼓勵與支持，集思廣益讓各界重視大眾運輸系統的發展。