

蓋機場拼政績 航空業者慘兮兮

2007-12-02 文／姚翔

台灣機場為數眾多，大大小小加起來總共有十八座，機場密度之高可說是全球之冠。但你知道有些縣市更是擁有超過兩座以上的機場嗎？全台擁有超過兩座機場的縣市包括離島的澎湖、馬祖與屏東縣。然而，這麼多的機場，卻只有桃園、松山與高雄三座機場有盈餘，其他十五座機場皆呈現虧損的情況。在高鐵通車後，國內的航空業更是雪上加霜，許多航線陸續減班停飛，這不禁讓人想問，小小的台灣真的需要那麼多機場嗎？

蚊子機場 選舉鬥爭下的犧牲品

在這十八座機場中，許多機場的興建不一定是為了飛航需求，有些是選舉下為求政績而草率興建的產物。尤其許多新闢機場，在當初設計時就缺乏統整性的規劃，絲毫沒有考慮飛安與客觀因素，造成日後關閉機場與停飛的窘境，此外班次不穩定也造成旅客搭乘意願低落。最後在沒有利潤的情況下，航空公司只好減少航班，造成皆輸的結果。如果當初在設計機場的時候，能夠以效益、乘客及飛安為出發點，就不會有今日的惡性循環，更不會出現浪費公帑的「蚊子機場」。

根據民航局歷年資料顯示，自1996年至2006年為止，我國國內線除了貨運方面從2萬9千噸提升至4萬噸以外，在客運人數與飛機起降次數皆呈現了嚴重的衰退現象，客運人數已從1996年的3千5百萬人次，下降至2006年的1千7百萬人次，而飛機起降次數也從57萬架次降至27萬次，國內航空業的蕭條可見一斑。

面對國內航空業的寒冬，政府逆勢操作，耗費鉅資興建更多地方型機場，期望達到「一縣市，一機場」的遠景，在2003年後分別啟用恆春機場、屏東機場、台中機場與南竿機場，期待能夠增加航點與航線，提振旅客搭乘的意願。此藍圖與遠景原本也是美意一樁，但由於缺乏縝密的思考與規劃，導致四個新興機場出現許多危機，完全無法達到原先規劃的使用與載客率。

天候不作美 新機場無用

馬祖的北竿與南竿各有一座機場，分別服務兩地的馬祖居民與遊客。南竿機場於2003年正式啟用，此機場總共花費將近23億的鉅資完成，馬祖因為位處離島，搭飛機是居民與軍人最佳的選擇，今年度的載客率接近八成，表現相當亮眼。

照理來說南竿應該是一條賺錢的航線，但最大的問題在於馬祖常常因為鋒面南下而起大霧，能見度不佳的情況下因而常常關場，北竿與南竿機場曾發生一個月內取消一百多個班次的紀錄，甚至出現有開場後三十分鐘卻宣布關場的情況。並且就算沒有正常起降，許多人事與設備費用還是必須照常支出。

2006年5月，「南竿—台中」航線九天只飛了一個班次，讓許多旅客在機場破口大罵。這些情況都讓經營南竿航線的航空公司有苦難言，目前唯一飛航馬祖的立榮航空更是表示願意放棄馬祖的優先經營權，政府只好祭出「服務為宗旨的理由」，要求業者苦撐下去。

未規劃合宜 業者慘淡經營

恆春機場又稱五里亭機場，政府斥資新台幣5億元興建，於2004年正式啟用，當時主要目的在於縮短北部遊客到墾丁的車程，首航儀式即標榜了「我把墾丁變近了」，不僅便利了許多遊客，更促進屏東觀光產業的發展。

但恆春機場其實存在了許多問題，首先是恆春著名的落山風，強勁的落山風造成飛安上的影響，導致每年十月到四月之間恆春機場皆被迫關場。而跑道為偏北—南向，也完全沒考慮到落山風的風向，造成了每到冬季就有強勁的側風，也是造成關場的因素之一，而非如外傳為一般天候與能見度不佳。

民航局局長張國政日前接受媒體訪問時，就表示若要再建設另一條東西向的垂直跑道，必需花費超過10億元的預算，並且至少需要四年的時間，既沒有多餘的預算，又不合乎成本，只能讓恆春機場維持現狀。第三點則是跑道設計過短，以致於噴射客機無法起降，航空公司只能使用螺旋槳小飛機飛航，因而無法達到原本預期的經濟效益。

根據民航局今年度一月至十月的數據統計，恆春機場共有228班次，5453名乘客搭乘，載客率只有42%，其中10月份的恆春機場僅有立榮航空八班次，共計僅有160名乘客搭乘，載客率約為54%，原本應該雙贏的局面，到目前的情況則是雙輸，航空業者只能咬牙苦撐。

地處偏遠 旅客不願搭機

另外屏東機場位於屏東縣北部，所以又稱屏北機場，於2005年正式啟用，機場只有一條「台北—屏東」的航線，開航最初為復興航空經營，今年9月轉為立榮航空經營，每天四個班次服務屏東當地的居民。

地理位置不佳為機場最大的問題，僅僅離高雄機場約半個小時的車程，而且位於屏東縣郊區，對於搭乘的民眾來說極為不便。除此之外，航線也別無選擇，許多民眾寧願到高雄機場搭機，導致機場使用率節節下滑，從最初啟用的每月約200架次起降，到目前只剩100架次，旅客數也從最高1萬多人次降到現在的2000人次。

媒體歷屆廣告

推薦文章

- 變化自如 幕後的聲音演員
- 那些年 爸爸與芭樂的回憶

- 關余膚色 我想說的事

總編輯的話／郭穎慈



本期共有十九篇稿件。頭題〈夢想配方 攝影甜點與咖啡〉忠實刻劃一位科技新貴勇敢出走，開設一間攝影風格咖啡廳的歷程和堅持。

本期頭題王／洪詩宸



嗨，我是詩宸。雖然個子很小，但是很好動，常常靜不下來。興趣是看各式各樣的小說，和拿著相機四處拍，四處旅行。喜歡用相機紀錄下感動，或值得紀念的人事物。覺得不論是風景還是人物，每個快門的...

本期疾速王／吳建勳



大家好，我是吳建勳，淡水人，喜歡看電影、聽音樂跟拍照，嚮往無憂無慮的生活。

本期熱門排行



夢想配方 攝影甜點與咖啡
洪詩宸／人物



橙色的季節 唯美「柿」界
陳思寧／照片故事



老驥伏櫪 馬躍八方
許翔／人物



追本溯源 探究大地之聲
劉雨婕／人物



變化自如 幕後的聲音演員
張婷芳／人物

政府拿不出辦法，只靠張國政與屏東縣長曹啟鴻多次信心喊話，屏東機場絕對不會斷航，業者以服務當地居民的心態苦撐，但每個月的載客率始終在五六成間徘徊，若沒有可行之道解決，恐怕沒有業者肯長久經營下去。

台中原本擁有水湳民用機場與清泉崗軍用機場，2004年水湳機場正式停用，原有的民用航空業也轉移到清泉崗機場，從此清泉崗成為軍民合用機場。水湳機場停用之初遭到許多乘客反彈，因為此舉讓許多要到台中市區의乘客多增加30分鐘以上的車程，「台北－台中」航線更是嚴重衝擊，到最後業者只好停航。

水湳機場本身也存在許多問題，包括跑道過短噴射客機無法降落，腹地過小無法擴建，而禁限建則是加速了水湳機場的停用。所謂的禁限建，就是為了考量飛航安全，避免飛機在高樓林立中穿梭，所以機場附近的建築物都有樓高的限制，水湳機場的禁限建高度為60公尺，而整個台中市有超過三分之二的地區包含在水湳機場禁限建內，如此一來就能理解水湳機場遲早會被廢除最主要的原因。

一樁美意 卻後患無窮

廢除水湳機場是正確的選擇，但台中新機場卻是一個失敗的建設。一開始為了趕在總統大選前啟用，許多規劃都略嫌草率，甚至許多設備都倉卒完成。原本期待成為中部轉運站，遠景為中部當地對東南亞的門外，目前看起來離此理想甚遠，尤其從航站大樓的規劃便能窺之一二。台中機場的大樓規劃非常草率，甚至比不上其他三個國內線的機場。最主要的問題在於沒有內候機室，所有的旅客都在到站大廳內候機，甚至開航之初到站大廳連椅子都沒有，旅客只能站著等候飛機到來。讓人不禁懷疑，究竟是為了中部的發展，還是為了拼政績？

自從轉移到新機場後，台中機場的國內線營運量直線下滑，目前最主要的航班是離島航線與國際包機，尤其高鐵通車後，本島航線只剩下「台中－花蓮」與「台中－台東」，台中機場到西部各機場的航線全部停航。未來航站大樓如果持續未改善的話，勢必很難看到台中機場的未來。

蓋一個機場非常容易，但是要經營卻十分困難，根據審計部的統計，自1988年到2004年底，交通部民航局投入機場或航廈的新、擴、整（遷）建工程經費高達415億餘元（不含軍方撥用的土地、建物與人事費用），除了有盈餘的三個航空站外，其餘十五個航空站合計共虧損9億餘元。

每個機場所費不貲，若許多航站皆只有一家航空公司在經營，每天不到十班次的航班，旅客非但不會增加，只會繼續流失。節節高漲的油價已經讓航空業者頭痛不已，如果政府不改變心態，認為只要有機場就能解決一切，而機場的種種問題都不改善，國內的航空業將面臨前所未有的寒冬。政府花大錢蓋機場，換來的卻可能是航空公司紛紛無力經營下去，最後空有機場而沒有飛機，受害的還是無辜民眾。



橙色的季節 唯美「柿」界

新竹九降風吹起陣陣柿香，一片澄黃映入眼簾，那既是辛苦的結晶，也既是甜美的滋味。

▲TOP

關於喀報 聯絡我們

© 2007-2014 國立交通大學 傳播與科技學系 All Rights Reserved.

Powered by  DODO v4.0