

高鐵通車後，城際運具必須認真思考優勢市場及價格管理

會員：鍾慧諭

高鐵通車即將滿 2 年，對城際運輸市場造成莫大震撼，亦浮現出城際公共運輸問題，各系統營運業者感受深刻。環境在變，思維須隨之調整。就高鐵通車顯現的影響，各運輸系統應回歸市場面，重新思考自己的優勢市場，更務實調整未來營運方向；就政府而言，更需正視各系統的發展，引導市場走向期待的預期目標方向。

一、城際運輸市場現況

1.城際運輸運具占有率

依據民國 97 年 4 月各運輸系統運量推估，高鐵在 150 公里以上市場具競爭力，其他市場影響輕微。小汽車使用為主流，占整體城際運輸市場 80%，即使是 150 公里以上市場，小汽車仍占 50% 以上。

表 1 民國 97 年 4 月城際運輸運具占有率

天別	運具	20-50 公里	50-150 公里	150 公里以上	合計
離峰日	小汽車	82.7%	84.1%	52.2%	79.0%
	國道客運	7.4%	4.0%	11.0%	6.6%
	臺鐵	10.0%	10.3%	10.8%	10.2%
	航空	0.0%	0.0%	1.3%	0.2%
	高鐵	0.0%	1.6%	24.7%	4.0%
尖峰日	小汽車	84.4%	83.0%	60.0%	79.6%
	國道客運	5.8%	5.5%	13.8%	7.1%
	臺鐵	9.8%	10.5%	11.3%	10.4%
	航空	0.0%	0.0%	0.6%	0.1%
	高鐵	0.0%	0.9%	14.2%	2.9%

註：臺北-臺中距離約 160km

資料來源：【2】

2.航空作為

受到高鐵影響，西部航空航線自去年 9 月，陸續停飛台北-台中、台北-嘉義、台北-台南航線，西部航線僅剩臺北-高雄及臺北-屏東二航線。

3.國道作為

國道客運在今年 4 月針對長程路線於離峰日大幅調降票價，臺北-臺中調降為 120 元(原 250 元)，台北-嘉義調降為 120 元(原 260 元)、台北-臺南調降為 180 元(原 300 元)。

二、現象呈現的事實

1.西部航線不具市場競爭力

西部航線僅剩的臺北-高雄及臺北-屏東航線為國內各航線運量最低者，今年 10 月運量分別為 1,365 人、674 人。西部航線已不具市場競爭力。

2. 國道客運降價無助於運量提升

國道客運雖在 4 月起採價格戰，但相較於 96 年 4 月運量並未增加，顯示價格戰僅是各國道客運業者間運量移轉，民眾對國道客運偏好並未受影響。原因在城際運輸系統中，國道客運票價最低，降價無法吸引願意支付較高票價使用其他運具的乘客。

表 2 國道客運運量變化

路線別	95 年 4 月	96 年 4 月	97 年 4 月	97 年比 95 年市場減少%
臺北—高雄	10,080	7,881	7,082	30%
臺北—臺南	15,438	11,985	10,577	31%
臺北—嘉義	6,685	5,582	5,101	24%
臺北—臺中	20,650	20,085	20,218	2%

資料來源：【2】

3. 油價上漲，小汽車持有負成長

自去年起油價開始上揚，各公共運輸系統運量提升，顯示經濟因子對運具使用的選擇影響顯著。在全球節能減碳的風潮中，經濟誘因皆是各國重點策略，包括車輛稅費、道路擁擠費、車輛分級使用費或環保車補助等。

三、認清優勢，各展身手，整合創造更大的市場

各運具因服務特性各有其優勢與限制，如高鐵快速，但及戶性差；臺鐵、國道客運深入各發展聚落，但速率相對弱勢。任一運輸系統均無法滿足所有的運輸需求，各運具經營業者應該回歸思考市場需求，發揮各自優勢，擴大整體公共運輸的市場規模。

1. 高鐵積極擴大 50 公里以上的服務市場

高速鐵路優勢市場在 150 公里以上長程旅次，已成為最主要的公共運具，對各運具影響顯著，特別是小汽車，但小汽車在長程旅次仍占 50% 以上，顯示公共運輸市場仍待開拓。中程旅次(50~150 公里)雖占有率低，但小汽車占有率達 80%，顯示公共運輸發展空間仍大。

表 3 民國 97 年與 94 年 4 月城際運輸運具占有率變化

天別	運具	20-50 公里	50-150 公里	150 公里以上	合計
離峰日	小汽車	-1.3%	-1.2%	-11.9%	-2.9%
	國道客運	0.4%	0.2%	-3.7%	-0.2%
	臺鐵	0.9%	-0.6%	-3.0%	-0.1%
	航空	0.0%	0.0%	-6.1%	-0.8%
	高鐵	0.0%	1.6%	24.7%	4.0%
尖峰日	小汽車	-3.4%	-1.2%	-8.8%	-3.5%
	國道客運	1.5%	1.1%	-0.9%	1.0%
	臺鐵	1.9%	-0.8%	-2.2%	0.2%
	航空	0.0%	0.0%	-2.3%	-0.4%
	高鐵	0.0%	0.9%	14.2%	2.9%

資料來源：【2】

2. 臺鐵、國道客運回歸衝刺短中程主力市場

臺鐵與國道客運速度相近，車站亦均鄰近已發展聚落，且分落在西部走廊東西兩側，各有其市場。從高鐵通車前後的市占率變化來看(表 3)，國道客運短中程運量均成長，臺鐵短程運量亦成長，中程略為下滑，可見在台鐵及國道客運在短、中程市場具優勢。

就北部區域臺鐵客座利用率而言，城際公共運輸在平日及假日均呈過飽和狀況，因此，短中程的臺鐵、國道客運運能均有待擴充。中南部縣市間台鐵及國道客運班次少，市場有待擴增。

3. 正視國道客運場站品質提升

國道客運降價無助於運量成長，顯示民眾對國道客運在意的不只是價格，而是品質；各城際運輸系統場站均由政府興建或規劃，唯獨國客運任由業者自謀出路，形成簡陋的場站空間迎接總統座椅車輛的落差；國道客運站因車輛停靠，也成為都市交通的阻塞點。提升國道客運場站品質應是政府扶助業者的要務。

4. 經濟誘因有效引導市場發展

高鐵營運雖對臺鐵、國道客運運量影響不顯著，但長程運量縮減對業者營收影響仍顯著。就高鐵而言，客座利用率亦僅約 50%，要達到永續經營的財務條件仍在努力中。面對高鐵通車後，各公共運輸系統財務都無法支撐營運的聲音下，政府須積極回應達成當初高鐵興建的目標，即大幅提升公共運輸市場占有率。

油價上漲、高鐵票價折扣讓大家見識到經濟因子對運具選擇的影響威力，同樣經濟誘因是各國在節能減碳的重點策略。因此，未來政府及業者均應從費率管理引導城際運輸市場發展走向，特別是離峰日及離峰時段，筆者認為費率管理概念如圖 1 所示。

由於離峰日或離峰時段運量低，公共運輸運能無法保留，因此，該時段應以低價賣出，回收部分成本；國道客運票價為各運具最低，票價彈性低，降價銷售將不利長期營運。小汽車現況成本與國道客運相近，未來應提升，但費率變化幅度應低於高、臺鐵。尖峰時段高台鐵服務水準佳，費率可高於高速公路，但高速公路費率仍應高於國道客運，以引導民眾使用大客車，提升公路服務人流量。

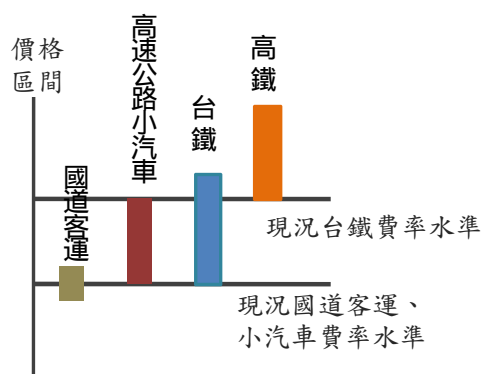


圖 1 城際運具費率管理概念

參考文獻：

- 1.「國家永續發展之城際運輸系統需求模式研究(4/4)」，交通部運輸研究所，民國 96 年
- 2.「運輸部門中長程計畫審議決策支援系統與整合資料庫建置之研究(2/3)」，交通部運輸研究

所，民國 97 年

(作者為鼎漢國際工程顧問股份有限公司副總經理)