

桃園-香港航線市場旅客移動路徑探討

A Study on passengers movement of Taoyuan-Hongkong air route

運輸工程組 符玉梅 研究員

研究期間：民國114年1月至114年12月

摘要

全球航空業重心轉移至亞太地區，亞太地區將驅動全球航空客運量成長，尤其是中國大陸、東南亞、南亞等新興經濟體。依全球旅行數據提供商 OAG 公司資料，以定期航班雙向提供座位數計算，桃園-香港航線為 2019 年全球最繁忙航線，疫情期間該航線航班大減致排名滑落，疫後航空市場復甦力道強勁，2024 年該航線定期航班提供座位數達 678 萬(為疫情前 85%)，再度榮登全球最繁忙之國際航線，2025 年以 680 萬座位維持全球第一。

桃園機場及香港機場均為亞太地區重要中轉機場，本研究蒐集本所空運國際資料庫中桃園-香港航線旅客移動路徑、旅客類別(起迄或中轉)、搭乘航空公司等資料，探討桃園-香港航線旅客於兩機場之中轉情形、目的地分布、飛航本航線之臺港業者市占情形，研提對我國機場及航空業者相關建議，提供交通部(航政司)、民航局及桃園機場公司決策參用。

關鍵詞：

旅客移動路徑、轉運型旅次、延伸型旅次、匯聚型旅次、

桃園-香港航線市場旅客移動路徑探討

一、前言

1.1 研究背景及目的

全球航空業重心轉移至亞太地區，亞太地區驅動全球航空客運量成長，尤其中國大陸、東南亞、南亞等新興經濟體。依據 OAG 資料，以定期航線雙向提供座位數計算，2024 年全球前十大繁忙國際航線亞太區域內之航線即佔 7 條，桃園-香港航線即為其一，該航線 2019 年為全球最繁忙航線，疫情期間排名滑落，疫後市場復甦力道強勁，2024 年以 678 萬座位(疫情前 85%)重回寶座^[1]，2025 年以 680 萬座維持全球第一^[2]。

桃園機場(IATA code: TPE)及香港機場(IATA code: HKG)均為亞太地區重要中轉機場，本研究蒐集本所空運國際資料庫中桃園-香港航線旅客移動路徑、旅客類別(起迄或中轉)、搭乘航空公司等資料，探討桃園-香港航線旅客於兩機場之中轉情形、目的地分布、飛航本航線之臺港業者市占情形，最後研提對我國機場及航空業者相關建議，俾提供交通部(航政司)、民航局及桃園機場公司進行決策參用。

1.2 研究範圍

本研究以桃園-香港航線市場為研究範圍，研究對象為經我國與香港雙方政府指定飛航桃園-香港航線定期航班之航空公司，包括疫情前已提供飛航服務之中華航空、長榮航空、國泰航空、香港航空、國泰港龍航空(2021 年 10 月 21 日起結束營運^[3])，疫情期間及疫後開航之香港快運(2021 年 8 月 23 日首航^[4])、大灣區航空(2022 年 12 月 1 日首航^[5、6])、星宇航空(2024 年 7 月 16 日首航^[7])。由於 2020 至 2022 年新冠疫情期間，航空旅運需大幅減少，我國與香港遲至 2022 年底始自疫情解封^[8]，該段期間國泰航空 7 成機隊封存沙漠^[9]，2023 年仍未全面恢復飛航，該段期間之航班量、旅客量及旅客移動路徑非屬常態，爰相關統計分析主要以疫情前之 2018、2019 年及疫後 2024 年資料為主。

二、文獻回顧

2.1 相關文獻

IATA 資料顯示 2024 年全球航空旅運需求持續成長，以旅客延人公里(RPK)計，較 2023 年成長 10.4%，超過疫情前 2019 年 3.8%，其中以亞太地區成長 17%最高，預估 2025 年將成長 8%(如圖 1)^[10]。

Air Passenger Market in Detail - 2024

2024 (% YEAR-ON-YEAR)	WORLD SHARE ¹	RPK	ASK	PLF(%-PT) ²	PLF(LEVEL) ³
Total Market	100%	10.4%	8.7%	+1.3%	83.5%
Africa	2.2%	13.2%	9.9%	+2.2%	74.9%
Asia Pacific	33.5%	16.9%	12.3%	+3.2%	83.4%
Europe	26.7%	8.7%	8.1%	+0.5%	84.8%
Latin America	5.3%	7.8%	7.1%	+0.6%	83.7%
Middle East	9.4%	9.5%	8.4%	+0.8%	80.8%
North America	22.9%	4.6%	4.6%	0.0%	84.3%

1) % of industry RPKs in 2024 2) Year-on-year change in load factor 3) Load Factor Level

資料來源：IATA(2025)^[10]

圖 1 2024 年各區域航空客運概況

OAG 資料顯示，以定期航班雙向提供座位總數計算，2024 年全球十大繁忙國際航線亞太地區占其中七條，其中連結新加坡樟宜機場者 3 條，連結香港、仁川機場者各 2 條，連結桃園機場者 1 條，另連結北美與歐洲者 1 條(如圖 2^[1])。其中桃園-香港航線以提供座位數計，2019 年為全球最繁忙航線，2023 年疫情期間降至第三，2024 年以 678 萬提供座位數，再度成為全球最繁忙航線，相較 2019 年減少 15%(如圖 3)^[1]，較 2023 年則成長 48%；2025 年再以 680 萬提供座位蟬聯寶座，較 2024 年成長 1%^[2]。



資料來源：OAG(2025)^[1]

圖 2 2024 年全球十大繁忙國際航線分布

TOP 10 BUSIEST INTERNATIONAL FLIGHT ROUTES OF 2024
RANKED BY SEATS

Route	Route Name	Seats	2019 Rank	2024 vs 2019	2023 Rank	2024 vs 2023
1	HKG-TPE Hong Kong - Taipei	6,781,577	1	-15%	3	48%
2	CAI-JED Cairo - Jeddah	5,469,274	14	62%	2	14%
3	ICN-NRT Seoul Incheon - Tokyo Narita	5,410,456	16	68%	5	30%
4	KUL-SIN Kuala Lumpur - Singapore Changi	5,382,163	2	-3%	1	10%
5	ICN-KIX Seoul Incheon - Osaka Kansai	4,982,769	12	45%	4	18%
6	DXB-RUH Dubai - Riyadh	4,306,599	19	37%	6	8%
7	BKK-HKG Bangkok - Hong Kong	4,201,802	4	-13%	11	29%
8	CGK-SIN Jakarta - Singapore Changi	4,069,071	3	-26%	7	4%
9	BKK-SIN Bangkok - Singapore Changi	4,033,344	9	5%	9	16%
10	JFK-LHR New York JFK - London Heathrow	4,011,235	8	5%	8	3%

OAG Schedules Analyser

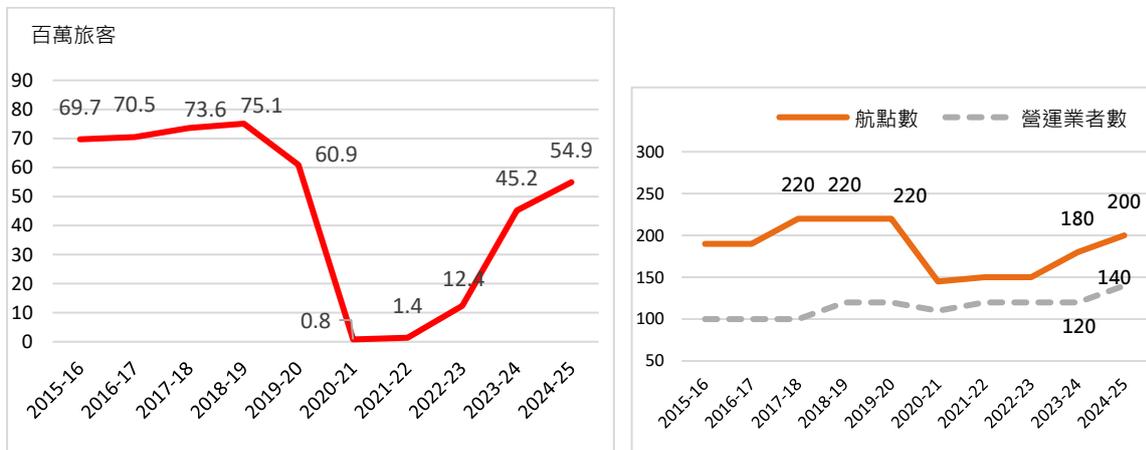
Columns 2024 vs 2019 and 2024 vs 2023 show % variance in airline capacity between the two years.

OAG

資料來源：OAG(2025)^[1]

圖 3 2024 年全球十大繁忙國際航線

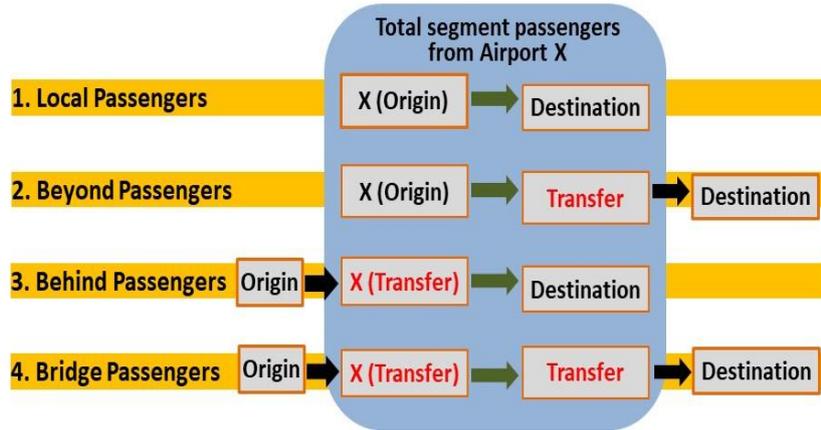
天下雜誌認為「香港-台北」之所以連續 3 年是全球最夯航線，大致原因除雙方互為對方最愛旅遊國前 3 名及兩地的歷史淵源外，香港為重要的樞紐機場，5 小時航程內可飛抵全球近半人口聚集之地^[11]。依據香港機場(2025)年報，在 2024 年 4 月到 2025 年 3 月間，香港機場可連結全球 200 個航點，旅客量 5,490 萬，其中東南亞旅客占比 26% 最高，其次為日本旅客占 16%，我國旅客占比 11% 居第三。香港機場近年旅客量、連結航點數及飛航業者家數如圖 4^[12]。



資料來源：香港機場 2024/25 年報^[12]

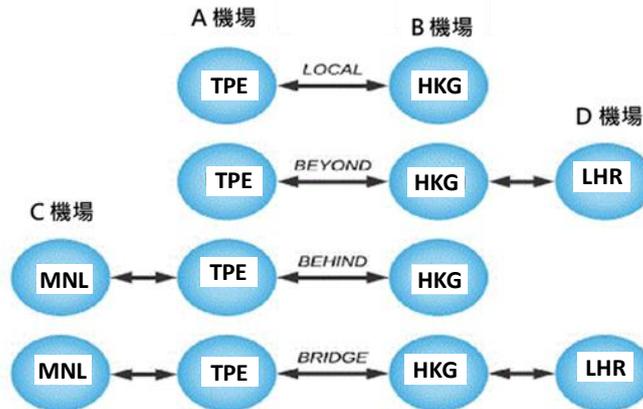
圖 4 香港機場近年旅客量(左)、連結航點及飛航業者家數(右)

Maertens 等表示，許多航空旅客在銜接不同航段時必須更換飛機，自某個機場離場之旅客可細分為直達型(local passengers)、延伸型(beyond passengers)、匯聚型(behind passengers)及橋接型(bridge passengers)(如圖 5)^[13]



資料來源：Sven Maertens 等(2020)^[13]
圖 5 自 X 機場離場旅客分類示意

以上述分類為基礎，參考Gholamgharehgheshlaghi 所舉赫爾辛基-孟買航線案例^[14]，繪製桃園-香港(TPE-HKG)航線旅客移動路徑型態如圖 6，其中 A 與 B、B 與 D、C 與 A 機場間係以不中停航班連結。首先直達型(local)為旅客在啟程機場 A 搭乘桃園-香港航線至目的機場 B；延伸型(beyond)為旅客自啟程機場 A 搭乘本航線至中轉機場 B 後，更換班航至目的機場 D；匯聚型(behind)為旅客自啟程機場 C 至中轉機場 A 後，更換航班至目的機場 B；橋接型(bridge)為旅客自啟程機場 C 至中轉機場 A 後，更換航班至另個中轉機場 B，再更換航班至目的機場 D。經檢視發現，在匯聚及橋接兩種移動型態中，桃園機場、香港機場可能為旅客的第一、第二、第三甚或是第四、第五個轉運機場。



資料來源：Gholamgharehgheshlaghi, Reza(2022)^[14]，本研究繪製
圖 6 桃園-香港航線旅客移動路徑型態示意

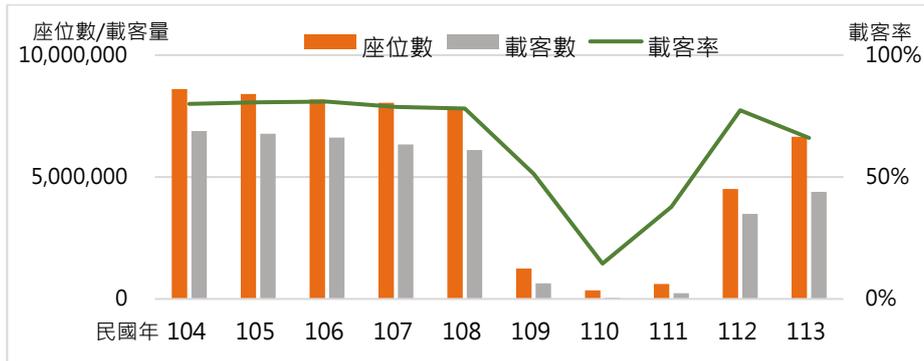
2.2 小結

以定期航班雙向提供座位數計，2024 年全球十大繁忙國際航線中，亞太地區占 7 條，桃園-香港航線為最繁忙國際航線，2025 年持續維持此地位。

三、桃園-香港航線旅客移動路徑情形

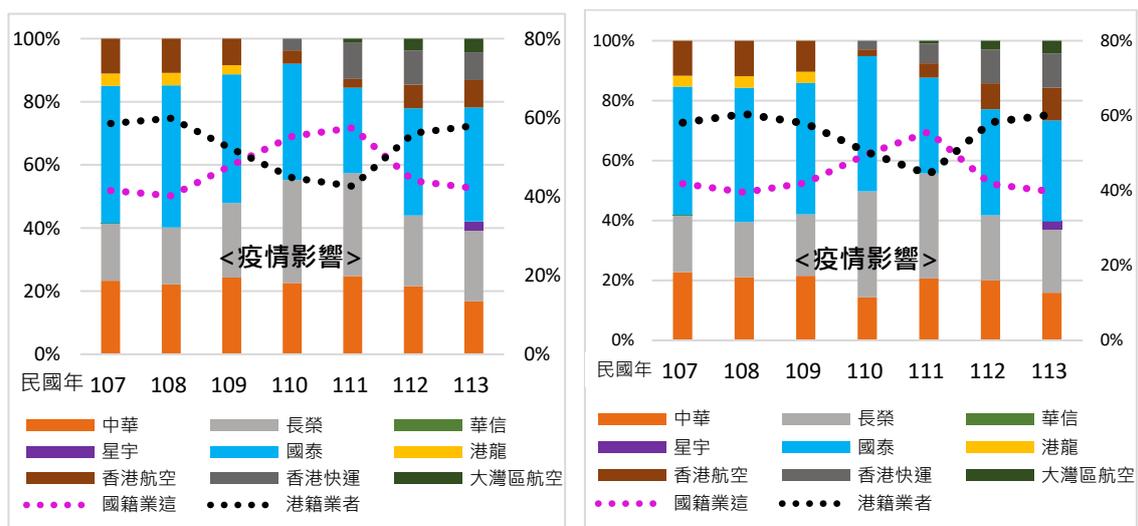
3.1 市場概況

桃園-香港航線近年之供需情形如圖 7，可知本航線在民國 109 年疫情爆發前，雙向提供座位數、載客量大致維持一定的量，民國 109-111 年疫情期間大幅減少，隨著臺港於民國 111 年底解封，供需逐步增加，然仍未完全回復疫情前水準，以民國 113 年為例，提供座位數為民國 108 年之 8 成 5。



資料來源：民航統計年報，本研究整理
圖 7 近年桃園-香港航線供需情形

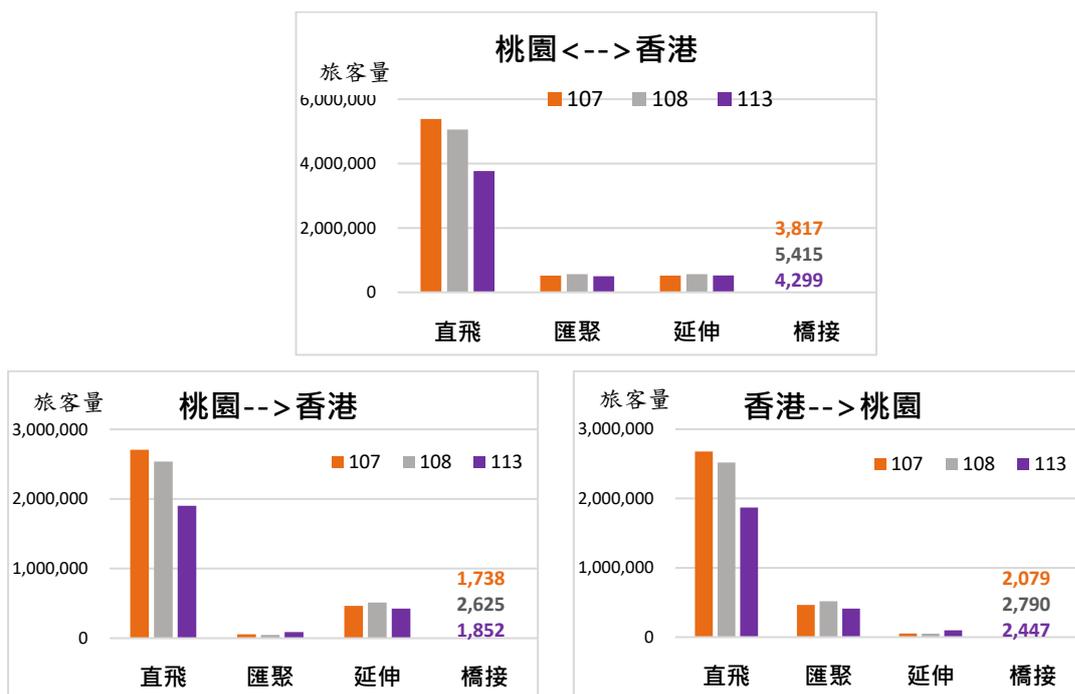
目前本航線營運業者包括本國籍之中華航空、長榮航空、星宇航空，以及港籍之國泰航空、香港航空、香港快運、大灣區航空共 7 家業者。不考量疫情期間及疫後初期之民國 109-112 年，整體而言，在運能部分，國籍業者占比合計略超過 4 成，港籍業者接近 6 成；在市占率部分，國籍業者合計約 4 成上下(低於運能占比)，港籍業者略高於 6 成(高於運能占比)，以國泰航空之運能占比及市占率最高，近年桃園-香港航線運能及市占情形圖 8。



資料來源：本所空運資料庫，本研究整理
圖 8 桃園-香港航線運能占比情形(左)及市占情形(右)

3.2 旅客移動路徑

桃園-香港航線旅客移動路徑基本上可分為直達型與轉運型，其中轉運型可進一步細分為匯聚型、延伸型、橋接型，並可從桃園往香港部分及香港往桃園部分分別探討。圖 9 為桃園-香港航線各型旅客移動路徑情形，表 1 為桃園-香港航線各型旅客移動路徑占比情形，可知直達型與轉運型占比有所消長變化，疫情前直達型占比至少 8 成 1，民國 113 年降至 7 成 9 以下；轉運型占比由疫情前約 16% 至 18.3%，民國 113 年增加至 2 成 1。



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理
圖 9 桃園-香港航線各型旅客移動路徑情形

表 1 桃園-香港航線各型旅客移動占比情形

型態/ 民國年	桃園<-->香港			桃園-->香港			香港-->桃園			
	107	108	113	107	108	113	107	108	113	
直達型	83.78%	81.71%	78.6%	83.83%	81.86%	78.71%	83.72%	81.56%	78.48%	
轉 運 型	匯聚	8.12%	9.11%	10.41%	1.74%	1.52%	3.65%	14.55%	16.72%	17.28%
	延伸	8.05%	9.09%	10.9%	14.37%	16.53%	17.57%	1.67%	1.63%	4.13%
	橋接	0.06%	0.09%	0.09%	0.05%	0.08%	0.08%	0.06%	0.09%	0.1%
	小計	16.22%	18.29%	21.4%	16.17%	17.14%	21.29%	16.28%	18.44%	21.52%

資料來源：本所空運國際資料庫，本研究整理

由表 1 可知，在轉運型旅客移動路徑中，桃園往香港方向以延伸型為主，即旅客於桃園機場啟程搭乘往香港航班，再於香港機場轉搭其他航班延伸至目的機場；香港往桃園方向以匯聚型為主，旅客自不同國家之啟程機場搭乘往香港航班，匯聚於香港機場後，再轉搭香港往桃園航班至目的機場桃園機

場；不論香港往桃園或桃園往香港方向，橋接型占比極低(約 0.03~0.1%，總數不及 3 千人次)，爰此部分不予探討。

3.2.1 桃園往香港方向

在桃園往香港方向，由表 1 可知，轉運型旅客移動路徑以延伸型為主，占比約 14~18%，匯聚型占比約 1~4%。

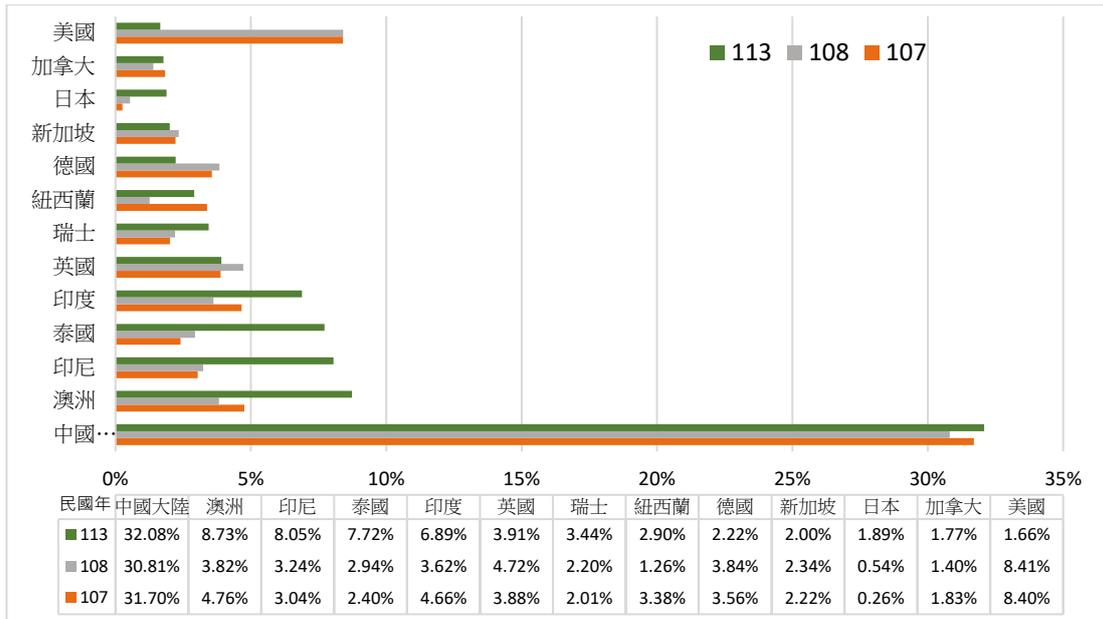
3.2.1.1 延伸型

在延伸型旅客移動路徑部分，主要延伸國如表 2，主要延伸國占比情形如圖 10。

表 2 桃園往香港航線延伸型旅次主要延伸國

民國年	107		108		113		113vs107	113vs108
人次	464,012		512,493		424,656		-8%	-17%
延伸國	146		149		129		-	-
1	中國大陸	147,114	中國大陸	157,917	中國大陸	136,240	-7%	-14%
2	美國	38,982	美國	43,080	澳洲	37,083	68%	90%
3	澳洲	22,073	英國	24,195	印尼	34,189	142%	106%
4	印度	21,603	德國	19,664	泰國	32,770	194%	118%
5	馬來西亞	20,521	澳洲	19,566	印度	29,246	35%	57%
6	英國	18,005	印度	18,577	英國	16,622	-8%	-31%
7	德國	16,508	馬來西亞	18,362	瑞士	14,616	57%	-29%
8	紐西蘭	15,675	西班牙	18,243	紐西蘭	12,336	-21%	91%
9	印尼	14,123	印尼	16,594	德國	9,444	-43%	-52%
10	義大利	11,771	泰國	15,062	新加坡	8,514	-17%	-29%
11	泰國	11,157	義大利	15,049	日本	8,014	554%	191%
12	新加坡	10,314	新加坡	11,986	加拿大	7,517	-12%	5%
13	西班牙	10,197	瑞士	11,299	美國	7,029	-82%	-84%
14	瑞士	9,318	法國	10,518	馬來西亞	6,375	-67%	-63%
15	加拿大	8,500	以色列	9,534	荷蘭	6,542	-13%	-29%

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理
圖 10 桃園往香港航線旅客主要延伸國占比

由表 2 可知，民國 113 年 42.5 萬延伸型旅次搭乘桃園往香港航班延伸至 129 國，主要延伸國中國大陸、澳洲、印尼、泰國、印度、英國、瑞士、紐西蘭等皆逾萬人次，除瑞士以外，其他國家皆與桃園機場有直飛航班連結。前述主要延伸國旅次多數較疫情前增加，成長幅度較高之澳洲(90%)、印尼(106%)、泰國(118%)等逾 3 萬人次，或許可評估增加直飛航班之可能；旅次減少較多者，如英國(-31%)、德國(-52%)、美國(-84%)、馬來西亞(-63%)。

旅次減少較多之延伸國中，英國減少研判係華航之倫敦航線原於蓋威特(Gatwick)機場起降，民國 111 年獲英國機場協調有限公司(ACL)重新分配時間帶^[15]，自同年 6 月起改於希斯洛(Heathrow)機場起降迄今，吸引旅客搭乘直飛航班，有利鄰近國家旅客選擇經桃園機場轉機；德國部分情況類似英國，研判係民國 111 年 11 月長榮開航慕尼黑航線所致；美國部分，以香港機場為主基地之國泰航空公司機隊尚未完全恢復飛航，使香港機場之美國航線班次僅恢復 5 成 3，由之前每週超過 150 班，113 年減至 79 班，桃園機場則增加約 2 成，由每週 90 班左右增至 113 班(詳如表 3)，使旅客移動路徑產生變化，未來如何變化需持續關注；馬來西亞部分研判係香港機場之馬來西亞航線僅恢復至之前的 6 成 7，桃園機場則維持原航班量。

表 3 桃園及香港機場北美航點每週班次數

航點\民國年	香港			桃園		
	107	108	113	107	108	113
達拉斯	-	8	0	0	0	0
芝加哥	16	15	5	5	4	7
洛杉磯	41	38	21	37	31	38

舊金山	47	44	25	36	33	52
波士頓	8	8	6	-	-	-
紐約	25	22	22	11	11	9
西雅圖	9	4	0	7	7	7
紐華克	15	15	0	-	-	-
溫哥華	37	33	19	21	21	14
多倫多	17	17	13	7	7	7
美國小計	161	154	79	96	86	113
加拿大小計	54	50	32	28	28	21
北美合計	215	204	111	124	114	134

備註：-表示未飛航此航點

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

由圖 10，可知，桃園往香港方向之延伸型旅次 3 成以上係延伸至中國大陸，延伸至澳洲、印尼、泰國、印度者占比有增加情形，其中印尼、泰國占比由之前約 3% 上下，增至 7~8% 左右，而延伸至美國者占比由疫情前近 9%，113 年降至 1.7% 以下，其原因如前所述。

表 4 為桃園往香港方向延伸型旅次主要之延伸機場，可知，民國 113 年 42.5 萬延伸型旅次搭乘桃園往香港航班延伸至全球 428 個機場，主要延伸機場包括泗水、曼谷、雪梨、德里、蘇黎世、倫敦(希斯洛)、馬尼拉及中國大陸之海口、重慶、成都、西安、深圳蛇口等，旅客量大幅成長。

表 4 桃園往香港航線延伸型旅次主要延伸機場

年國年	107		108		113		113vs107	113vs108
人次	464,012		512,493		424,656		-8.5%	-9.4%
	639		633		428		-	-
1	北京	39,732	北京	36,522	泗水	26,880	773%	478%
2	上海浦東	16,146	倫敦希斯洛	18,950	海口	26,298	1,445%	1,025%
3	檳城	14,817	上海浦東	17,257	重慶	21,452	127%	164%
4	成都	14,071	成都	16,800	曼谷	18,508	171%	91%
5	倫敦希斯洛	13,619	檳城	12,433	成都	17,772	26%	6%
6	洛杉磯	11,546	新加坡	11,986	雪梨	15,495	110%	130%
7	奧克蘭	11,430	法蘭克福	11,900	德里	15,356	47%	85%
8	德里	10,460	馬德里	10,429	蘇黎世	13,998	71%	40%
9	新加坡	10,314	西安	10,051	倫敦希斯洛	13,536	-1%	-29%
10	重慶	9,462	蘇黎世	10,012	馬尼拉	12,410	57%	80%
11	雅加達	9,362	曼谷	9,681	西安	11,144	38%	11%
12	法蘭克福	8,806	台拉維夫	9,534	深圳蛇口	10,342	9,217%	2,942%
13	蘇黎世	8,181	洛杉磯	9,457	峇里島	9,596	295%	152%
14	西安	8,099	巴黎戴高樂	9,406	上海浦東	9,596	-42%	-46%
15	馬尼拉	7,887	阿姆斯特丹	9,247	新加坡	10,314	-17%	-29%

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

主要延伸機場中，非大陸航點部分，民國 113 年旅客量相較疫情前多有

成長，成長較多者如泗水(478%)、曼谷(91%)、雪梨(130%)、德里(85%)、蘇黎世(40%)、馬尼拉(80%)，除目前桃園機場無直接連結之蘇黎世及疫情期間停飛之德里外，其餘航點可進一步評估增班之可能。大陸航點部分，海口(1,025%)、重慶(164%)、深圳蛇口(2,942%)等成長幅度較大，研判係兩岸間直飛航點及航班減少，旅客改經香港中轉所致。以海口來說，疫情前與桃園機場有直飛航班連結，目前處停航狀態；深圳蛇口部分，依國泰航空有關旅客經香港前往深圳蛇口的交通指南，旅客於該公司網站預訂航班時，在目的地欄輸入「深圳蛇口郵輪母港(IATA code: ZYK)」，即可透過「海天一票通」一站式預訂機票及前往深圳之快船船票^[16]，旅客抵達香港機場後無需辦理入境手續，可直接於香港機場海天中轉大樓搭船前往深圳蛇口，增加旅客便利性，民國 113 年此類旅客超過萬人，分別較民國 107 年(111 人)、民國 108 年(342 人)成長 92 倍、29 倍，未來有待持續觀察。

在旅客減少幅度較多之航點中，倫敦希斯洛機場如前所述，應係華航之倫敦航線自民國 111 年 6 月起改於希斯洛機場起降(原為蓋威特(Gatwick)機場)，吸引旅客選擇直飛航班；新加坡及上海浦東部分主要係香港機場航班數相較之前大幅減少，桃園機場航班略有增加所致。

3.2.1.2 匯聚型

在匯聚型旅客移動路徑部分，94~99%匯聚型旅次係以桃園機場為第一個轉運機場，主要匯聚來源國如表 5，匯聚來源國占比情形如圖 11。

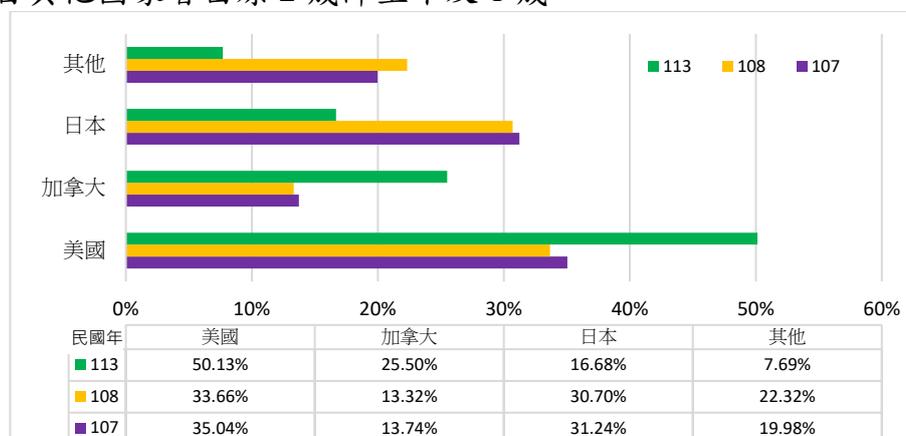
由表 5 可知，民國 113 年 8.3 萬來自 46 國之匯聚型旅次，於桃園機場搭乘桃園往香港航班至香港機場，其中來自美國、加拿大者較疫情前倍數成長，其原因如前所述，應係香港機場北美航線每週航班數未完全恢復，而桃園機場則較前增加所致。

表 5 桃園往香港航線匯聚型旅次(第一轉運站桃園)主要來源國

民國年	107		108		113		113vs107	113vs108
人次(占比)	55,876 (99%)		46,274 (98%)		82,764 (94%)		48%	79%
來源國	26		36		46		-	-
1	美國	19,581	美國	15,574	美國	41,490	112%	166%
2	日本	17,458	日本	14,207	加拿大	21,104	175%	242%
3	加拿大	7,675	加拿大	6,166	日本	13,802	-21%	-3%
4	印尼	2,873	菲律賓	2,467	澳洲	1,654	194%	118%
5	澳洲	2,472	澳洲	2,117				
6	法國	1,228	印尼	1,080				

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

由圖 11 可知，來自美國之匯聚旅次占比由之前約 3 成，113 年增至 5 成，來自加拿大者由 1 成多增至近 3 成，來自日本者由 3 成多降至不及 2 成，來自其他國家者由原 2 成降至不及 1 成。



資料來源：本所空運資料庫，本研究整理
圖 11 桃園往香港航線匯聚型旅次(第一轉運站桃園)主要來源國占比情形

表 6 為桃園往香港方向匯聚型旅次(桃園為第一個轉運機場)主要之啟程機場，可知，民國 113 年 8.3 萬來自 75 個啟程機場之匯聚型旅次，於桃園機場搭乘桃園往香港航班至香港機場，多數啟程機場位於北美地區，旅客量較前大幅成長，其原因如前所述，係香港機場之美國航線飛航班次僅恢復 5 成 3，桃園機場約增加 2 成(詳附表 3)所致。

表 6 桃園往香港航線匯聚型旅次(第一轉運站桃園)主要啟程機場

民國年	107		108		113		113vs107	113vs108
人次	55,876		46,274 人次		82,764 人次		48%	78%
啟程機場	69		79		75		-	-
1	舊金山	7,634	舊金山	5,622	溫哥華	13,449	334%	403%
2	福岡	5,514	洛杉磯	3,653	洛杉磯	9,726	86%	166%
3	洛杉磯	5,217	多倫多	3,491	舊金山	9,355	23%	66%
4	多倫多	4,575	札幌	2,852	多倫多	7,655	67%	119%
5	東京成田	3,180	大阪	2,692	芝加哥	6,6473	723%	669%
6	溫哥華	3,100	溫哥華	2,675	西雅圖	6,120	374%	216%
7	泗水	2,840	福岡	2,106	東京成田	5,488	73%	161%
8	紐約	2,540	東京成田	2,100	休士頓	4,056	389%	444%
9	札幌	2,261	西雅圖	1,934	紐約	3,998	57%	137%
10	大阪	1,921	馬尼拉	1,770	大阪	3,244	69%	21%

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

3.2.2 香港往桃園方向

在香港往桃園部分，由表 1 可知，轉運型旅客移動路徑以匯聚型為多，占比約 14~18%，延伸型占比約 1~5%。

3.2.2.1 匯聚型

在匯聚型旅客移動路徑部分，87~94%匯聚型旅次係以香港機場為第一個轉運機場，主要匯聚來源國如表 7，匯聚來源國占比情形如圖 12。

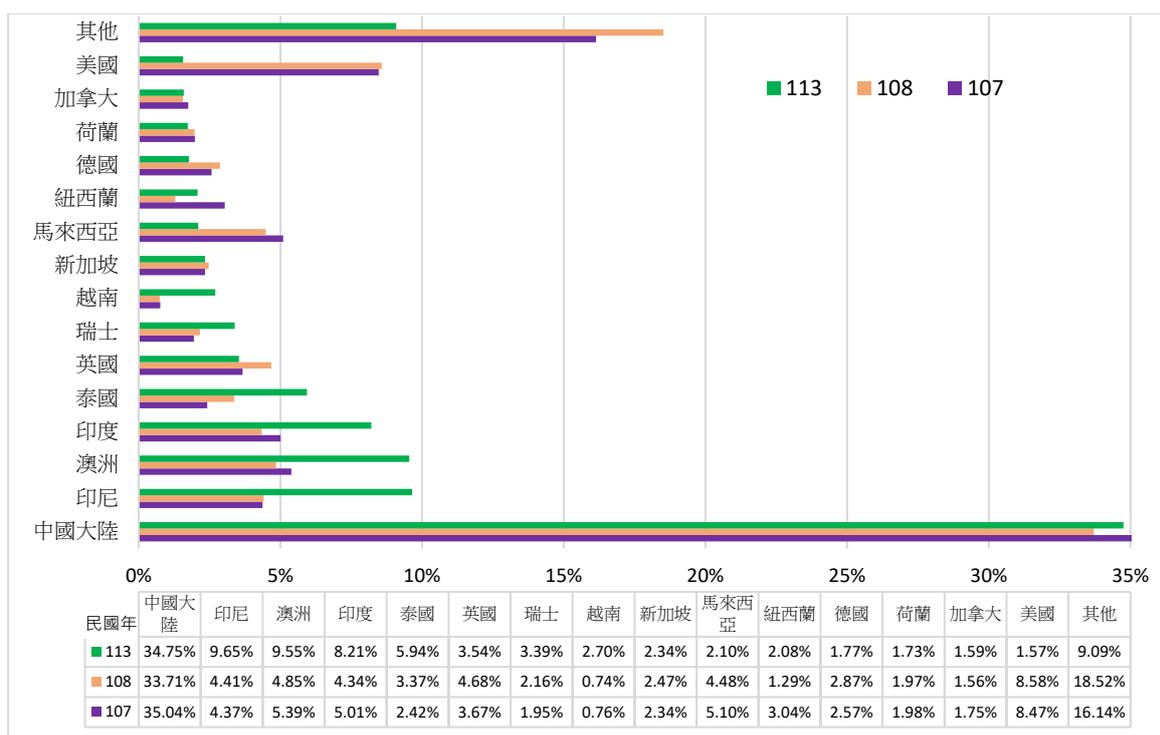
由表 7 可知，民國 113 年 38.7 萬來自 43 國之匯聚型旅次於香港機場搭乘香港往桃園航班至桃園機場，其中來自印尼、澳洲、印度、泰國、新加坡者較疫情前成長 5 成以上；來自美國者民國 107、108 年逾 3 萬人次，為第二大來源國，民國 113 年大減至 6 千人(減幅超過 8 成)，原因如前之說明。

由圖 12 可知，來自中國大陸之匯聚型旅次占比近 3 成 5，民國 113 年來自印尼、澳洲、印度、泰國、瑞士、越南等國之占比皆較之前增加，來自美國之占比由之前約 15~20%，大幅降至 2%，其原因如前之說明，因香港機場之美國航線飛航班次僅恢復 5 成 3，桃園機場約增加 2 成，旅客改選擇直飛航班；此外，來自其他國家之占比由原 15~20%降至 1 成以下，此意味匯聚型旅次之來源國更為集中於前述之主要來源國家。

表 7 香港往桃園航線匯聚型旅次(第一轉運站香港)主要來源國

民國年	107		108		113		增減(%)	
人次 (占比)	408,191 (88%)		447,626 (87%)		387,212 (94%)		113vs107	113vs108
來源國	53		52		43			
1	中國大陸	143,028	中國大陸	150,887	中國大陸	134,538	-6%	-11%
2	美國	34,565	美國	38,410	印尼	37,362	110%	89%
3	澳洲	22,011	澳洲	21,726	澳洲	36,980	68%	70%
4	馬來西亞	20,803	英國	20,934	印度	31,796	56%	64%
5	印度	20,436	馬來西亞	20,063	泰國	22,988	133%	52%
6	印尼	17,824	印尼	19,752	英國	13,714	-8%	-34%
7	英國	14,976	印度	19,410	瑞士	13,144	65%	36%
8	紐西蘭	12,426	泰國	15,103	越南	10,411	-30%	24%
9	德國	10,499	德國	12,866	新加坡	9,064	235%	215%
10	泰國	9,871	法國	11,321	馬來西亞	8,145	-61%	-59%
11	新加坡	9,563	新加坡	11,036	紐西蘭	8,060	-35%	39%
12	義大利	8,377	義大利	9,981	德國	6,854	-35%	-47%
13	荷蘭	8,087	以色列	9,712	荷蘭	6,710	-17%	-24%
14	瑞士	7,959	瑞士	9,667	加拿大	6,160	-14%	-12%
15	以色列*	7,704	荷蘭	8,815	美國	6,078	-82%	-84%

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所空運資料庫，本研究整理
 圖 12 香港往桃園航線匯聚型旅次(第一轉運站香港)主要來源國占比情形

表 8 為香港往桃園方向匯聚型旅次(香港為第一個轉運機場)主要之啟程機場，可知，民國 113 年 41.1 萬來自 419 個啟程機場之匯聚型旅次，於香港機場搭乘香港往桃園航班至桃園機場。其中來自泗水、德里、普吉島者較前大幅成長，德里係疫情期間停飛，泗水及普吉島疫情前已停飛多年，或可檢視評估重新飛航之可能性；雪梨部分研判係民國 113 年桃園機場減少所致。大陸航點部分，民國 113 年來自深圳蛇口、重慶、海口之旅次較前大幅成長，係因兩岸航點及航班減少，旅客選擇中轉型式，以深圳蛇口為例，民國 107、108 年以其為啟程機場之匯聚型旅次不及五百，民國 113 年增至近 1.8 萬，成長幅度頗大，此情況未來能否持續值得觀察(參考 P.12 有關國泰航空「海天一票通」訂一站式訂票機制說明)；海口部分應係民國 113 年桃園機場未飛航，旅客改經香港中轉。

表 8 香港往桃園航線匯聚型旅次(第一轉運站香港)主要啟程機場

民國年	107		108		113		113vs107	113vs108
人次	465,502		516,517		411,471		-12%	-20%
啟程機場	623		637		419		-	-
1	北京	34,502	北京	30,396	泗水	27,062	538%	355%
2	上海浦東	17,411	上海浦東	19,277	深圳蛇口	17,864	15,850%	4,333%
3	檳城	14,963	成都	16,631	重慶	17,296	89%	116%
4	成都	14,020	倫敦希斯洛	15,439	德里	17,036	80%	103%

5	洛杉磯	12,890	檳城	13,382	雪梨	15,236	115%	100%
6	雅加達	12,119	巴黎戴高樂	11,321	海口	14,128	835%	621%
7	奧克蘭	11,889	新加坡	11,036	馬尼拉	13,529	65%	73%
8	倫敦希斯洛	11,585	雅加達	10,980	曼谷	13,310	129%	34%
9	新加坡	9,563	法蘭克福	10,149	蘇黎世	13,144	65%	36%
10	德里	9,482	曼谷	9,968	成都	12,120	-14%	-27%
11	重慶	9,153	洛杉磯	9,792	倫敦希斯洛	11,936	3%	-23%
12	昆明	8,348	曼谷	9,968	西安	11,248	36%	27%
13	西安	8,242	台拉維夫	9,712	上海浦東	10,870	-38%	-44%
14	馬尼拉	8,235	蘇黎世	9,667	新加坡	9,046	-5%	-18%
15	阿姆斯特丹	8,087	昆明	9,022	普吉島	8,958	286%	138%
16					北京	8,698	-74%	-71%

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

3.2.2.2 延伸型

在延伸型旅客移動路徑部分，主要延伸國如表 9，主要延伸國占比情形如圖 13。

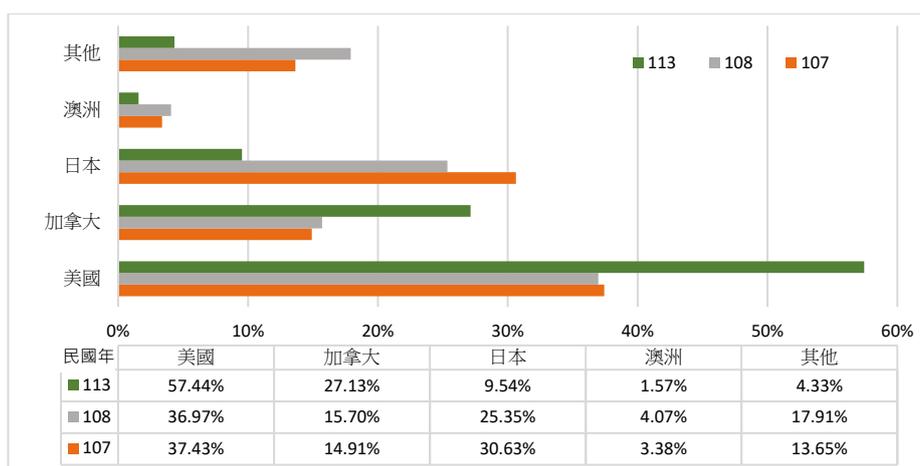
由表 9 可知，民國 113 年 9.8 萬延伸型旅次搭乘香港往桃園航班延伸至 35 國，主要延伸國為美國、加拿大、日本，延伸至其他國家者至多 2 千餘人次，民國 113 年延伸至美國、加拿大之旅次較疫情前成長 2 倍左右，原因如前所述，係香港機場之美國航線班次僅恢復 5 成 3，桃園機場約增加 2 成(詳表 3)，有利旅客選擇桃園機場直飛航班；延伸至日本者則明顯衰退，由之前逾萬人次 113 年不及萬人次。

表 9 香港往桃園航線延伸型旅次主要延伸國

民國年	107		108		113		增減	
人次	53,347		50,298		98,361		較 107 年	較 108 年
延伸國	30		34		35			
1	美國	19,966	美國	18,593	美國	56,496	183%	204%
2	日本	16,340	日本	12,749	加拿大	26,682	235%	238%
3	加拿大	7,956	加拿大	7,899	日本	9,386	-43%	-26%
4	澳洲	1,805	澳洲	2,049	澳洲	1,540	194%	118%

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

由圖 13，可知，民國 113 年香港往桃園航線之延伸型旅次 8 成 5 係延伸至美、加兩國，遠高於疫情前之 5 成 2，延伸至日本者占比則由原本約 3 成降至不及 1 成。



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

圖 13 香港往桃園航線旅客主要延伸國占比情形

表 10 為香港往桃園方向主要之延伸機場，可知，民國 113 年 9.8 萬延伸型旅次搭乘香港往桃園航班延伸至全球 123 個機場，多數為北美機場，且人數較前大幅成長，包括溫哥華、舊金山、洛杉磯、芝加哥等甚至超過萬人次(疫情前至多 8 千人次)，主要原因如前所提，係香港機場之北美直飛航班僅恢復 5 成 3，桃園機場則略增 2 成(詳附表 3)，有利旅客轉移至桃園機場之直飛航班；然延伸至亞洲機場者至多 3 千餘人次。

表 10 香港往桃園航線延伸型旅次主要延伸機場

民國年	107		108		113		113vs107	113vs108
人次	53,347		50,298		98,361		84%	96%
延伸機場	118		172		123		-	-
1	舊金山	7,586	舊金山	5,891	溫哥華	14,675	343%	302%
2	福岡	5,569	洛杉磯	4,054	舊金山	11,207	48%	90%
3	洛杉磯	5,214	多倫多	3,773	洛杉磯	10,212	96%	152%
4	多倫多	4,398	溫哥華	3,648	芝加哥	10,101	1,050%	681%
5	東京成田	3,833	西雅圖	2,708	多倫多	9,478	116%	151%
6	溫哥華	3,331	東京成田	2,684	西雅圖	7,415	430%	174%
7	紐約 JFK	2,511	大阪	2,499	紐約 JFK	6,920	176%	239%
8	廣島	1,925	福岡	2,242	休士頓	6,909	787%	587%
9	大阪	1,626	紐約 JFK	2,043	東京成田	3,780	-1%	41%
10	泗水	1,420	帛琉	2,006	安大略	2,524	328%	313%

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

3.3 小結

民國 113 年桃園-香港航線之旅客移動路徑，直達型約占 7 成 9，轉運型約占 2 成 1，在轉運型移動路徑中，桃園往香港方向以延伸型比例較高，主要延伸至中國大陸、澳洲、印尼、泰國、印度等國；香港往桃園方向則以匯聚型為多，前述之中國大陸、澳洲、印尼等主要延伸國為匯聚型旅次主要之來源

國，顯示該些國家之旅次在桃園-香港航線轉運旅次上扮演重要角色。

四、航空公司市占情形

旅客透過桃園-香港航線進行轉運時，不同航段可能由同一航空公司飛航，也可能由不同航空公司接續飛航，其中飛航較長航段之航空公司為主承運航空公司，以下就桃園-香港航線旅客移動路徑檢視主承運航空公司市占情形。

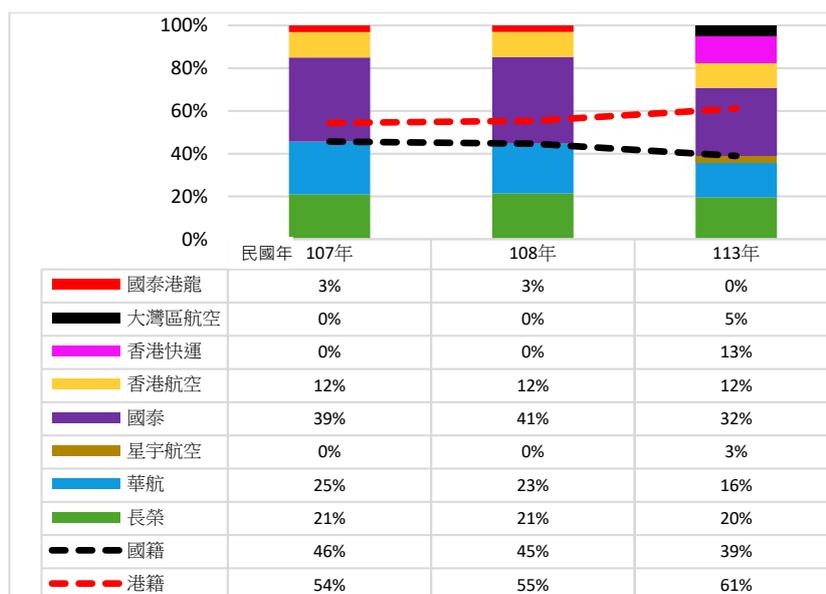
4.1 直達型

桃園-香港航線直達型旅次載運情形如表 11，本航線疫情期間有業者結束營運，亦有新業者加入，市占情形因此產生變化，詳如圖 14，整體而言，民國 113 年國籍業者整體市占率近 4 成，較疫情前為低，港籍業者略高於 6 成，較疫情前為高。以各別業者看，民國 113 年國泰航空市占率最高，然已由疫情前近 4 成降至 3 成 2，香港航空維持 12% 市占率，疫情期間加入營運之香港快運、大灣區航空市占率分別約 13%、5%；國籍業者部分，長榮航空市占率大致維持 2 成，華航由疫情前之近 2 成 5 降至 1 成 6，疫後新進業者星宇航空市占率 3%。

表 11 桃園-香港直達型旅次業者載運情形

民國年	長榮	華航	星宇	國泰	香港航空	港龍	香港快運	大灣區航空	總計
107	1,129,419	1,329,373	-	2,117,676	640,501	168,645	-	-	5,385,614
108	1,079,494	1,178,399	-	2,053,167	593,392	152,752	-	-	5,057,204
113	737,304	616,537	114,237	1,203,110	436,898	-	476,318	186,150	3,770,554

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

圖 14 桃園-香港航線直達型旅次業者市占情形

4.2 轉運型

4.2.1 匯聚型

前提及民國 113 年桃園往香港航線之匯聚型旅次中，以桃園機場為第一個轉運機場者占 94%，在香港往桃園方向之匯聚型旅次中，以香港機場為第一個轉運機場者亦達 94%，爰就桃園、香港機場為第一個轉運機場部分，探討業者市占情形。

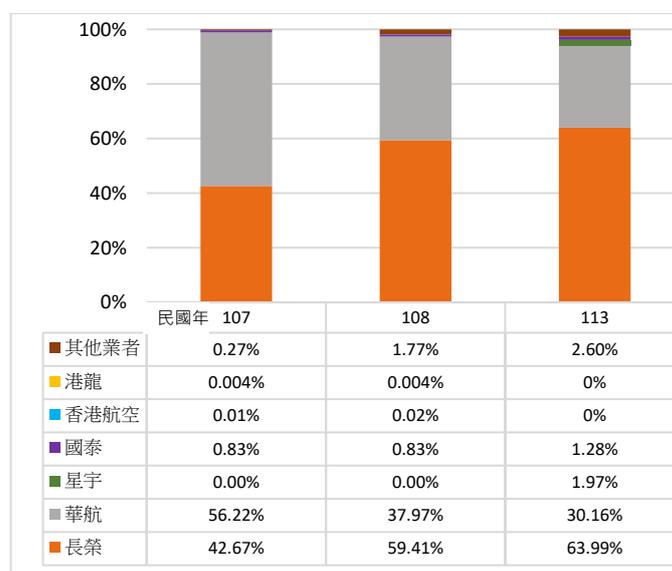
4.2.1.1 桃園往香港方向

桃園往香港方向匯聚型旅次整體市場業者載運情形及市占情形如表 12 及圖 15，可知，此方向之匯聚型旅次以國籍業者提供服務為主，長榮航空市占率有增加情形，華航市占率有減少情形。

表 12 桃園往香港航線匯聚型旅次(第一轉運站桃園)業者載運情形

民國年	長榮	華航	星宇	國泰	香港航空	港龍	其他業者	總計
107	23,841	31,411	-	465	8	2	149	55,876
108	27,490	17,568	-	384	10	2	820	46,274
113	52,962	24,962	1,628	1,056	0	0	2,156	82,764

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

圖 15 桃園往香港匯聚型旅次(第一轉運站桃園)市占情形

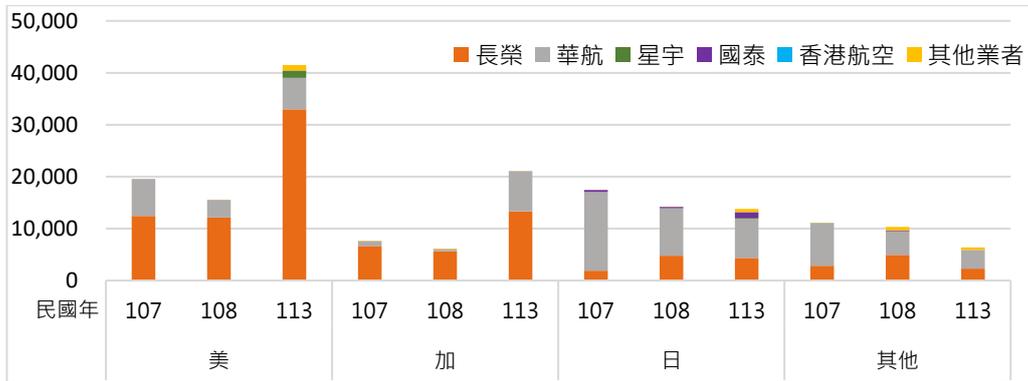
依據前面章節，桃園機場匯聚型旅次主要來自美國、加拿大、日本，表 13、圖 16 為經營業者於匯聚型旅次主要來源國之載運情形，可知，透過桃園往香港航線轉運之匯聚型旅次，主要經營業者包括長榮、華航、國泰、星宇四家公司，其他港籍業者在此市場幾無角色。由圖 16 可知，民國 113 年來自美國及加拿大市場之匯聚型旅次較之前明顯增加，來自日本及其他市場者呈減

少情形。圖 17 為業者於個別市場市占情形，可知，長榮於美加市場市占率高具競爭優勢，華航於日本市場較具競爭優勢。

表 13 桃園往香港航線匯聚型旅次(第一轉運站桃園)主要來源國業者載運情形

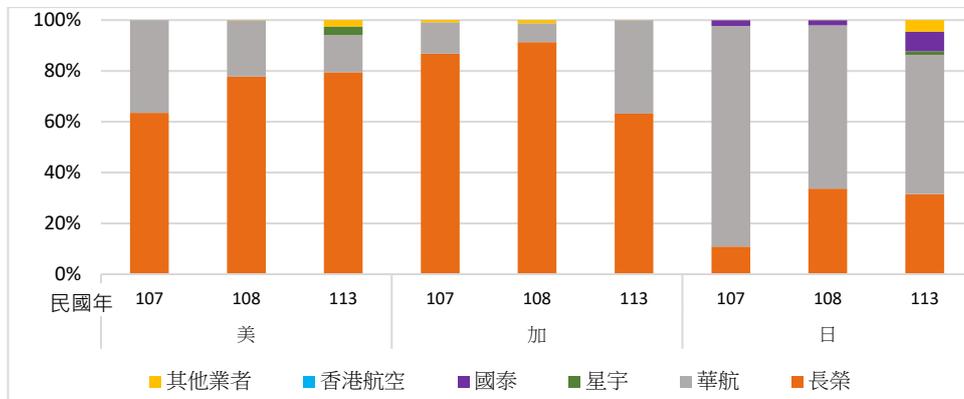
國家	民國年	長榮	華航	星宇*	國泰	香港航空	其他業者	小計
美國	107	12,439	7,142	-	0	0	0	19,581
	108	12,127	3,426	-	0	0	21	15,574
	113	32,964	6,082	1,410	0	0	1,034	41,490
加拿大	107	6,664	946	-	0	0	65	7,675
	108	5,633	456	-	0	0	77	6,166
	113	13,339	7,753	0	0	0	12	21,104
日本	107	1,897	15,154	-	405	0	2	17,458
	108	4,788	9,132	-	282	0	5	14,207
	113	4,354	7,559	202	1,056	0	631	13,802
其他	107	2,841	8,169	-	60	8	84	11,162
	108	4,942	4,554	-	102	10	719	10,327
	113	2,305	3,568	16	0	0	479	6,368

資料來源：本所空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究繪製

圖 16 桃園往香港匯聚型旅次(第一轉運站桃園)主要來源國情形



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究繪製

圖 17 桃園往香港匯聚型旅次(第一轉運站桃園)來源國市占情形

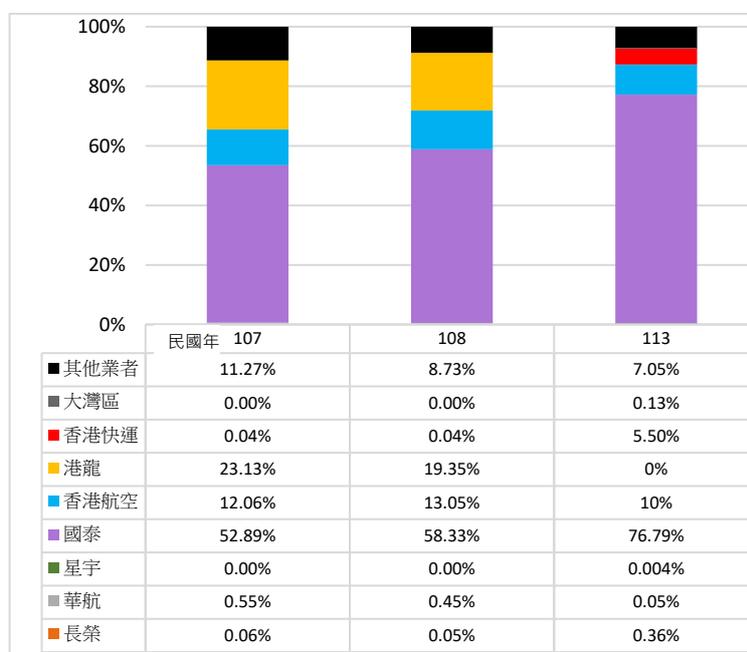
4.2.1.2 香港往桃園方向

香港往桃園方向匯聚型旅次整體市場業者載運情形及市占情形如表 14、圖 18，可知，此方向之匯聚型旅次以港籍業者提供服務為主，國泰航空大致接收港龍航空結束營運後所留下之市場，占有 7 成以上市場，其他港籍業者較無長程航線，市占率較低。

表 14 香港往香港航線(第一轉運站香港)匯聚型旅次業者載運情形

民國年	長榮	華航	星宇	國泰	香港航空	港龍	大灣區航空	其他業者	總計
107	236	2,240	-	215,908	49,221	94,419	-	46,003	408,191
108	213	1,992	-	261,096	58,428	86,635	-	39,063	447,626
113	1,404	182	16	298,027	39,185	-	488	26,615	387,212

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

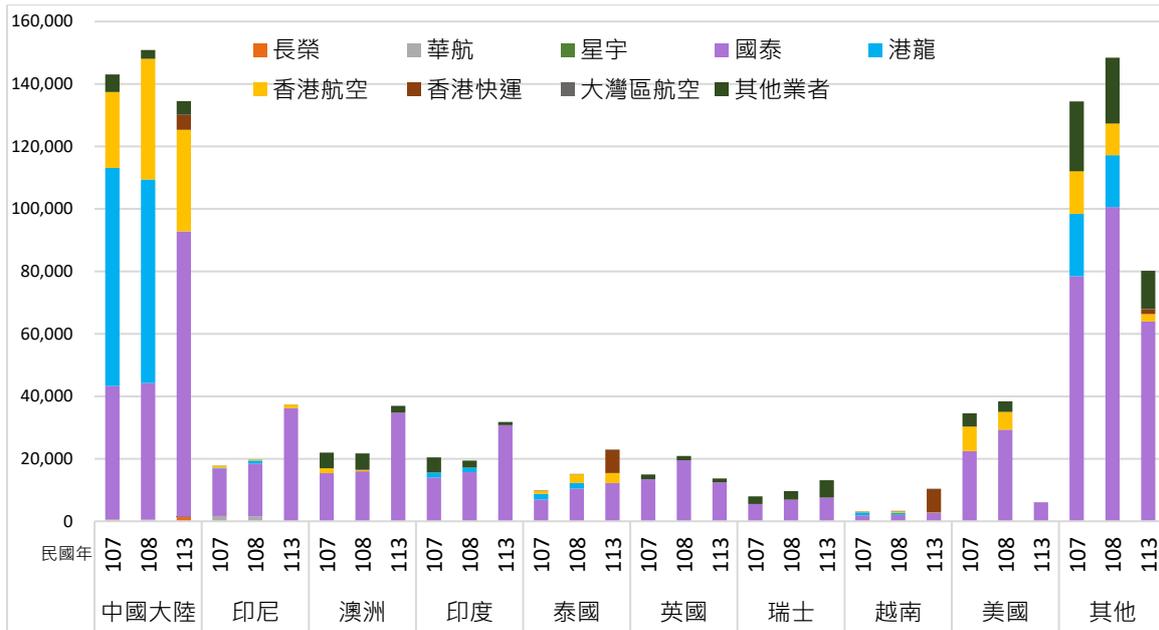
圖 18 香港往桃園匯聚型旅次(第一轉運站香港)市占情形

依據前面章節，香港機場匯聚型旅次主要來自中國大陸、印尼、澳洲、印度、泰國、英國、瑞士等國，表 15、圖 19 為經營業者於匯聚型旅次主要來源國載運情形，可知，經香港往桃園航線轉運之匯聚型旅次，主要經營業者以國泰航空獨強，港龍航空尚未結束營業前，載運許多來自中國大陸之旅次，香港航空情況類似，我國籍業者僅於中國大陸、印尼市場載運少量旅客。由圖 19 可知，來自中國大陸之旅客量最大，遠高於其他國家，然民國 113 年來自中國大陸之旅客量較前減少，來自印尼、澳洲、印度、泰國、瑞士、越南者則較前增加，來自其他地區者則較之前減少許多。圖 20 為業者於個別市場市占情形，可知，國泰航空於多數市場擁有絕對之競爭優勢。

表 15 香港往桃園航線匯聚型旅次(第一轉運站香港)主要來源國業者載運情形

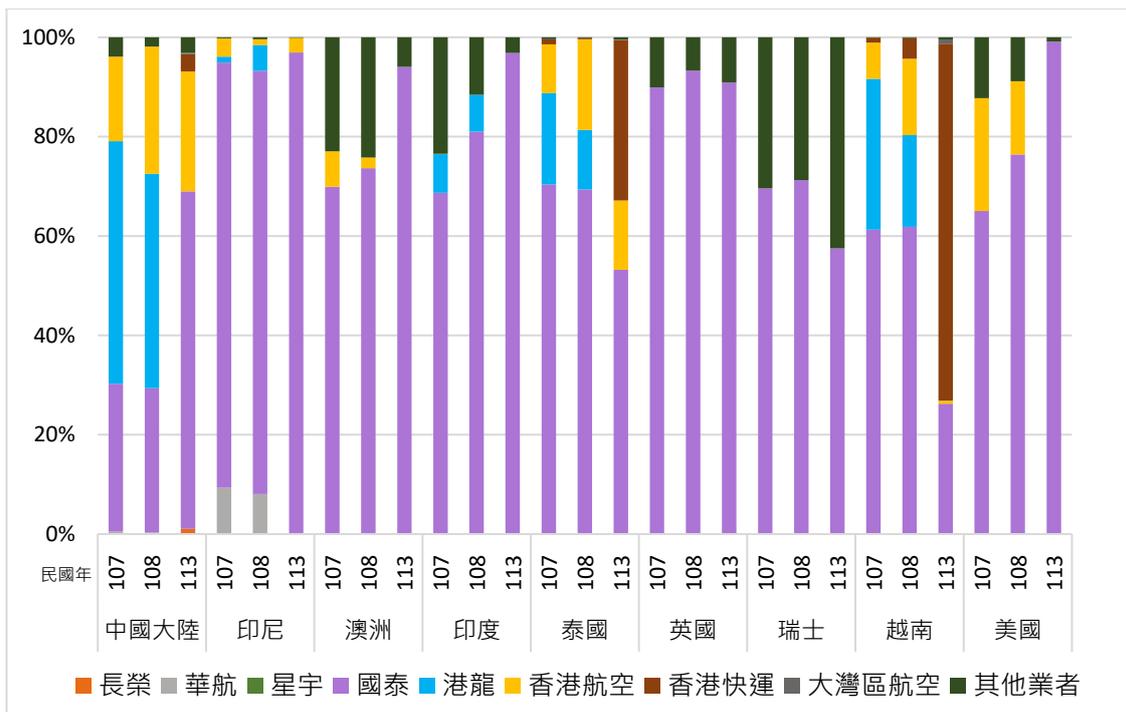
國家	民國年	長榮	華航	星宇	國泰	港龍	香港航空	香港快運	大灣區航空	其他業者	小計
中國大陸	107	236	461	-	42,581	69,817	24,341	0	-	5,592	143,028
	108	213	306	-	43,771	65,121	38,640	0	-	2,836	150,887
	113	1,404	12	16	91,410	-	32,458	4,714	298	4,226	134,538
印尼	107	0	1,674	-	15,243	214	657	0	-	36	17,824
	108	0	1,591	-	16,828	1,026	234	0	-	73	19,752
	113	0	0	0	36,215		1,104	0	0	43	37,362
澳洲	107	0	0	-	15,389	0	1,567	0	-	5,055	22,011
	108	0	0	-	15,996	0	472	0	-	5,258	21,726
	113	0	0	0	34,784		0		0	2,196	36,980
印度	107	0	0	-	14,038	1,591	12	0	-	4,795	20,436
	108	0	0	-	15,725	1,441	0	0	-	2,244	19,410
	113	0	0	0	30,792	-	0	0	0	1,004	31,796
泰國	107	0	0	-	6,946	1,817	966	101	-	41	9,871
	108	0	0	-	10,475	1,811	2,757	33	-	27	15,103
	113	0	0	0	12,234		3,200	7,430	20	104	22,988
英國	107	0	0	-	13,457	0	0	0	0	1,510	14,967
	108	0	0	-	19,530	-	0	0	-	1,404	20,934
	113	0	0	0	12,464		0	0	0	1,250	13,714
瑞士	107	0	0	-	5,538	0	0	0	-	2,421	7,959
	108	0	0	-	6,886	0	0	0	-	2,781	9,667
	113	0	0	0	7,558	-	0	0	0	5,586	13,144
越南	107	0	0	-	1,912	948	228	31	-	2	3,121
	108	0	0	-	2,049	611	510	137	-	6	3,313
	113	0	0	0	2,740	-	63	7,503	92	43	10,441
美國	107	0	0	-	22,477	-	7,852	0	-	4,236	34,565
	108	0	0	-	29,350	-	5,664	0	-	3,396	38,410
	113	0	0	-	6,025	0	0	0	-	53	6,078
其他	107	0	0	-	108,254	20,980	21,678	63	-		150,975
	108	0	95	-	138,771	17,236	16,325	166	-		172,593
	113	0	170	0	74,103	-	2,423	9,151	170		86,017

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

圖 19 香港往桃園航線匯聚型旅次(第一轉運站香港)主要來源國情形



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

圖 20 香港往桃園航線匯聚型旅次(第一轉運站香港)來源國市占情形

4.2.2 延伸型

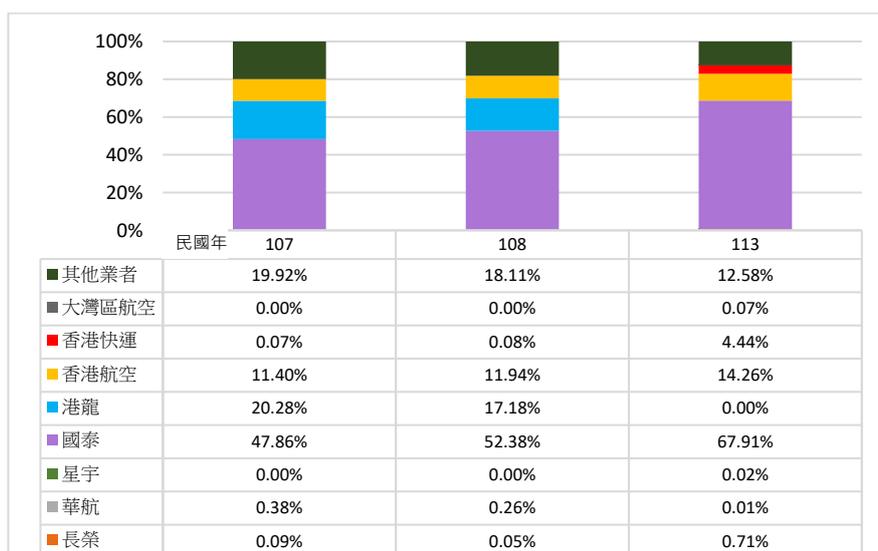
4.2.2.1 桃園往香港方向

桃園往香港方向延伸型旅次整體市場業者載運情形及市占情形如表 16 及圖 21，可知，此方向之延伸型旅次以港籍業者提供服務為主，國泰航空及香港航空市占率呈現增加情形。

表 16 桃園往香港航線延伸型旅次主要延伸國業者載運情形

民國年	長榮	華航	星宇	國泰	港龍	香港航空	香港快運	大灣區航空	其他業者	總計
107	409	1,786	-	222,064	94,080	52,887	335	-	92,451	464,012
108	252	1,309	-	268,445	88,046	61,214	416	-	92,811	512,493
113	3,024	28	78	288,398	-	60,538	18,846	284	53,460	424,656

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理

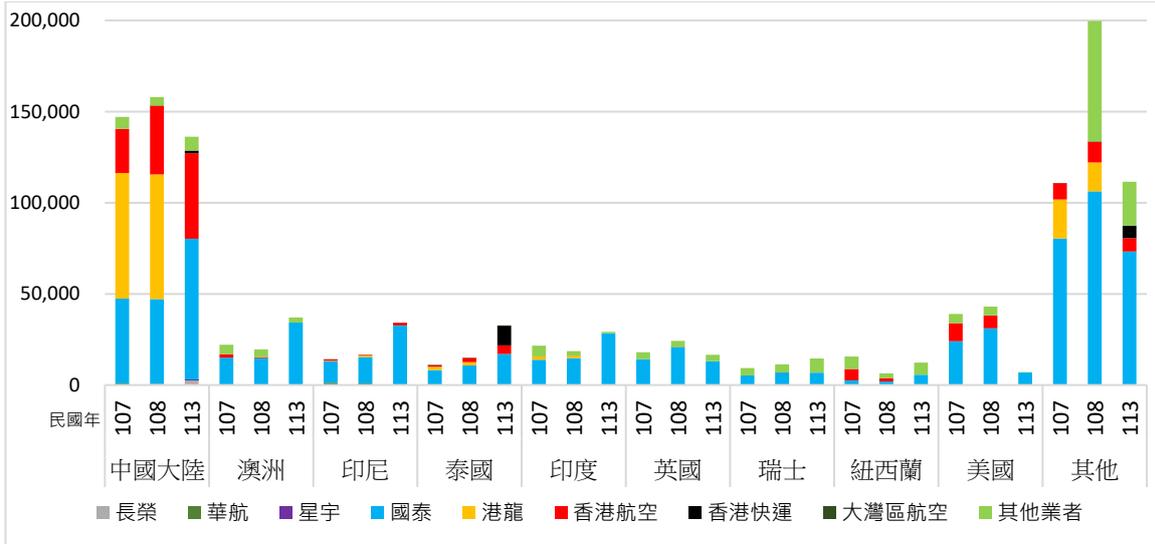
圖 21 桃園往香港航線延伸型旅次市占情形

依據前面章節，桃園機場延伸型旅次主要延伸至中國大陸、澳洲、印尼、泰國、印度、英國等國，表 17、圖 22 為經營業者於延伸型旅次主要延伸國之載運情形，可知，透過桃園往香港航線轉運之延伸型旅次，主要經營業者為國泰航空、香港航空、香港快運、港龍航空(疫情前)，我國籍業者在此市場較無角色。由圖 22 可知，民國 113 年延伸至澳洲、印尼、泰國、印度、瑞士等國之旅客量較前有所增加，延伸至中國大陸、美國及其他市場者呈現減少情形。圖 23 為業者於個別市場市占情形，可知，國泰航空於多數市場市占率極高，顯示具相當之競爭優勢，華航於印尼市場有些微市占率。

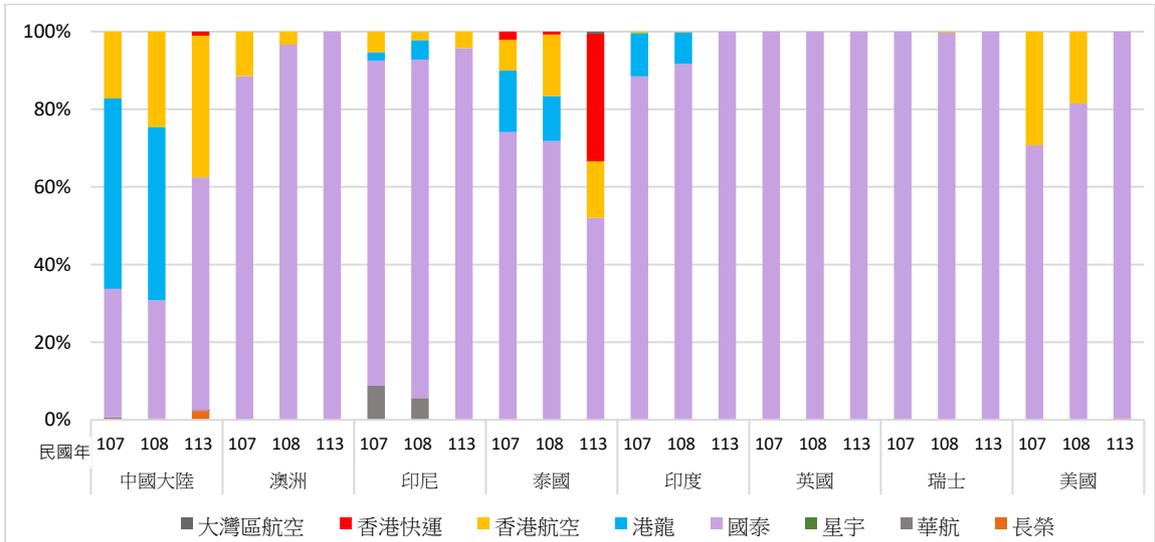
表 17 桃園往香港航線延伸型旅次主要延伸國業者載運情形

國家	民國年	長榮	華航	星宇	國泰	港龍	香港航空	香港快運	大灣區航空	其他業者	小計
中國大陸	107	409	531	-	46,451	68,934	24,172	0	-	6,617	147,114
	108	252	376	-	46,551	68,350	37,810	2	-	4,576	157,917
	113	2,996	22	78	77,190	-	46,962	1328	8	7,656	136,240
澳洲	107	0	0	-	15,036	0	1,944	0	-	5,093	22,073
	108	0	0	-	14,772	0	510	0	-	4,284	19,566
	113	0	0	0	34,278	-	0	0	0	2,805	37,083
印尼	107	0	1,245	-	11,809	311	749	0	-	9	14,123
	108	0	929	-	14,435	833	364	0	-	33	16,594
	113	0	0	0	32,732	-	1,452	0	-	5	34,189
泰國	107	0	0	-	8,229	1,758	878	237	-	55	11,157
	108	0	0	-	10,792	1,746	2,374	116	-	34	15,062
	113	0	0	0	17,012	-	4,768	10,754	160	76	32,770
印度	107	0	0	-	13,877	1,751	54	0	-	5,921	21,603
	108	0	0	-	14,722	1,302	31	0	-	2,522	18,577
	113	0	0	0	28,462	-	0	0	0	784	29,246
英國	107	0	0	-	14,260	0	0	0	-	3,745	18,005
	108	0	0	-	20,905	0	7	0	-	3,283	24,195
	113	0	0	0	13,074	-	0	0	0	3,548	16,622
瑞士	107	0	0	-	5,340	0	0	0	-	3,978	9,318
	108	0	0	-	6,836	0	17	0	-	4,446	11,299
	113	0	0	0	6,768	-	0	0	0	7,848	14,616
紐西蘭	107	0	0	-	2,616	0	6,169	0	-	6,890	15,675
	108	0	0	-	1,975	0	1,804	0	-	2,669	6,448
	113	0	0	0	5,628	-	0	0	0	6,708	12,336
美國	107	0	0	-	24,003	0	9,948	0	-	5,031	38,982
	108	0	0	-	31,152	0	7,085	0	-	4,843	43,080
	113	24	0	0	6,889	-	0	0	0	116	7,029
其他	107	0	10	-	80,443	21,326	8,973	98	-	-110,850	
	108		4	-	106,305	15,815	11,212	298	-	66,121	199,755
	113	28	6	0	73,254	-	7,356	6,764	116	24,030	53,460

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理
圖 22 桃園往香港航線延伸型旅次主要延伸國業者載運情形



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理
圖 23 桃園往香港航線延伸型旅次主要延伸國業者市占情形

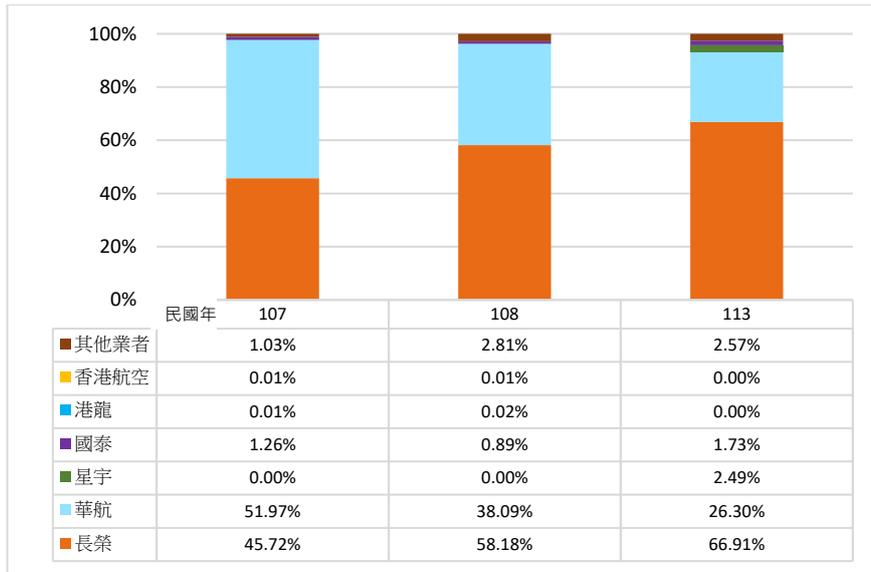
4.2.2.2 香港往桃園方向

香港往桃園方向延伸型旅次整體市場業者載運情形及市占情形如表 18 及圖 24，可知，此方向之延伸型旅次以國籍業者提供服務為主，華航市占率呈下降情形，長榮呈現增加情形。

表 18 香港往桃園航線延伸型旅次業者載運情形

民國年	長榮	華航	星宇	國泰	香港航空	其他業者	總計
107	24,392	27,723	-	674	4	554	53,347
108	29,265	19,160	-	449	4	1,420	50,298
113	65,813	25,868	2,450	1,706		2,524	98,361

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



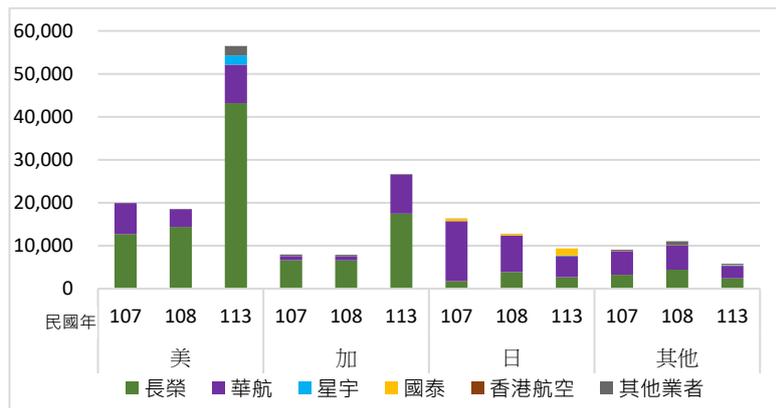
資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理
圖 24 香港往桃園航線延伸型旅次市占情形

依據前面章節，香港機場延伸型旅次主要延伸至美國、加拿大、日本，表 19、圖 25 為經營業者於延伸型旅次主要延伸國之載運情形，可知，透過香港往桃園航線轉運之延伸型旅次，主要經營業者為長榮、華航、星宇及國泰航空。由圖 25 可知，民國 113 年延伸至美國、加拿大市場之旅客量較前增加許多，延伸至日本及其他國者呈現減少情形。圖 26 為業者於個別市場市占情形，可知，長榮航空於美、加市場具相當之競爭優勢，華航則於日本市場表現亮眼。

表 19 香港往桃園航線延伸型旅次主要延伸國業者載運情形

國家	民國年	長榮	華航	星宇	國泰	香港航空	其他業者	小計
美	107	12,704	7,231	-	0	0	31	19,966
	108	14,399	4,130	-	0	0	64	18,593
	113	43,196	8,963	2,153	0	0	2,184	56,496
加	107	6,637	955	-	0	0	364	7,956
	108	6,583	952	-	0	0	364	7,899
	113	17,482	9,113	0	0	0	87	26,682
日	107	1,752	13,970	-	610	-	8	16,340
	108	3,883	8,485	-	372	0	9	12,749
	113	2,705	4,893	144	1,644	0	0	9,386
其他	107	3,229	5,567	-	64	4	221	9,085
	108	4,440	5,593	-	77	4	943	11,057
	113	2,430	2,899	153	62	0	253	5,797

資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理
圖 25 香港往桃園航線延伸型旅次業者載運情形



資料來源：本所國際空運資料庫，本研究整理
圖 26 香港往桃園航線延伸型旅次業者市占情形

4.3 小結

桃園-香港航線民國 113 年直達型旅次市場，國籍業者整體市占率接近 4 成，較之前下滑，港籍業者市占率略高於 6 成，則較之前增加，整體直達型旅次市場以國泰航空市占率最高。在轉運型旅次市場，其中匯聚型旅次部份，桃園往香港方向、香港往桃園方向分別以長榮航空、國泰航空市占率最高；在延伸型旅次部份，桃園往香港方向國泰航空占率最高，香港往桃園方向長榮航空略高。

五、結論與建議

5.1 結論

1. 香港機場之北美航線班次民國 113 年時尚未完全恢復至疫情前水準；兩岸間飛航航點及班次數較之前減少；中美關係持續緊張，兩地間直飛航班數

僅為之前的三分之一，以上因素致使桃園-香港航線之旅客移動路徑發生變化。

2. 桃園-香港航線民國 113 年旅客移動路徑中，近 8 成為直達型旅次，較疫情前為低，轉運型旅次略高於 2 成，則較疫情前為高。在轉運型旅次中，桃園往香港方向以延伸型旅次為多，香港往桃園方向以匯聚型旅次較高。
3. 在桃園往香港方向，延伸型旅次主要延伸至中國大陸、東南亞、歐洲地區，該些地區多數與桃園機場有直飛航班連結，而民國 113 年之延伸型旅客量較疫情前大幅增加；匯聚型旅次絕大多數來自美國、加拿大、日本，民國 113 年時來自美加者較之前成長，來自日本者則減少。
4. 在香港往桃園方向，延伸型旅次主要延伸至美加兩國，且民國 113 年旅客量較之前大幅成長，主要係香港機場之北美航線班次未完全恢復，僅為之前的 5 成 3，桃園機場之北美航班則增加近 2 成，有利旅客選擇桃園機場直飛航班；匯聚型旅次主要來自中國大陸、澳洲、印度、印尼、泰國等國，民國 113 年來自多數國家之旅客量呈現成長情形，惟來自美國者占比由之前約 2 成降至 2%，主要原因如上所述，係因香港及桃園機場之北美航線航班數有所消長造成。

5.2 建議

1. 民國 113 年國泰航空機隊尚未完全回復飛航，香港機場之北美航線班次僅達之前 5 成 3 水準，而桃園機場則增加近 2 成，有利旅客選擇桃園機場直飛航班，使桃園-香港航線旅客移動路徑產生變化，由於國泰航空及香港機場航班今年應大致能恢復，屆時旅客係回到香港機場中轉或仍選擇桃園機場，值得持續關注。
2. 目前中美間直飛航班僅為之前的三分之一水準，經中轉往返兩地之需求增加，雖然多數大陸旅客無法至桃園機場中轉，北美旅客則可來臺中轉大陸，為爭取此部分客源，建議桃園機場及國籍業者持續擴增北美航網及飛航班次。
3. 東南亞國家旅次為桃園機場重要客源，近年越南、菲律賓積極推動基礎建設新建機場，其航空業者並規劃增購航程較遠之新機飛航北美航線，未來恐影響桃園機場中轉客源，桃園機場及國籍業者宜提早擬定因應策略。

參考文獻

1. OAG, What were the busiest international airlines routes of 2024, 2025。
2. OAG, The Busiest Flight Routes of 2025 What were the world's busiest airline routes in 2025, 2026.
3. 維基百科，國泰港龍航空，網址：<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E5%9C%8B%E6%B3%B0%E6%B8%AF%E9%BE%8D%E8%88%AA%E7%A9%BA>，擷取時間 March 5, 2025。
4. FunTime，香港快運新航線-新增香港直飛桃園和高雄航線，2021年7月23日。
5. 唐偉展，大灣區航空投入台港航線 提供旅行同業機票 鼓勵踩線、探路，TTN 旅報，2023年1月17日
6. 大灣區航空官網，大灣區航空十二月首航台北，網址：https://www.greaterbay-airlines.com/tw/zh_Tber.html，擷取時間 January 20, 2025。
7. 胡瑞玲，星宇航空今正式開闢香港航線 未來每日 2 班飛航，聯合報，民國 113 年 7 月 16 日。
8. 交通部運輸研究所，應用大數據技術建構國際機場潛在市場評析方法之研究，民國 113 年 5 月。
9. 伍鍵文，國泰航空最後一架沙漠飛機《「回家」 高峰期曾流放 85 架飛機在外，香港經濟日報，2024 年 6 月 11 日。
10. IATA, Global Passenger Demand Reaches Record High in 2024, 2025。
11. 天下雜誌，「香港-台北」為何連 3 年是全球最夯航線，民國 108 年 11 月 3 日。
12. 香港機場，HKIA Annual Report 2024/25，2025。
13. Sven Maertens et al, “The development of transfer passenger volumes and shares at airport and world region levels”, Transportation Research Porcedia 51 (2020), 171-178.
14. Gholamgharehgheshlaghi, Reza, “Airport route development strategy planning and performance measurement with a dynamic performance management framework”, PLoS ONE, 17(7): e0271452.
15. 張佩芬，疫情加俄烏戰爭 華航驚喜取得英國希斯洛機場永久時間帶，ETtoday 財經雲，2022 年 6 月 27 日。
16. 國泰航空網站，經香港前往深圳蛇口的交通指南，網址：https://www.cathaypacific.com/cx/zh_TW/inspiration/travel/how-to-get-to-shekou-from-hong-kong.html，擷取時間 Ocotober 12, 2025。