

出國報告(出國類別：其他)

參加國際機場協會(ACI)亞太區 第 1 屆第 4 次經濟委員會議 出國報告

服務機關：桃園國際機場股份有限公司

姓名職稱：陳涵西 經理

賴政傑 業務員

派赴國家：柬埔寨

出國期間：民國 105 年 10 月 23 日至 10 月 25 日

報告日期：民國 106 年 01 月 18 日



目次

摘要.....	2
壹、 目的.....	3
貳、 過程：	
一、 行程規劃.....	4
二、 會議內容介紹.....	5
參、 心得與建議.....	13

摘要

2016年桃園國際機場旅客運量達4,229萬6,322人次，已超越去(2015)年3,847萬3,333人次，成長率9.94%。桃園國際機場今(2016)年度旅客運突破4,000萬旅客人次，在亞洲各主要機場之間表現相當亮眼，另外亦顯示出桃園機場佔東亞航空樞紐機場的重要地位。為此，桃園國際機場公司刻正積極進行各行軟硬體建設升級計畫，期以有效提升服務水準，滿足運量大幅成長之需求。爾後，桃園國際機場亦已晉升到國際機場協會(ACI)服務品質評比(ASQ)之4千萬以上的A等級機場，將與新加坡樟宜機場、香港赤鱗角機場及韓國仁川機場等國際標竿機場進行角逐，競爭亦將演變得更具白熱化。機場公司已於104年底成功地完成2條跑道的整建，並持續擴建汰換設施設備，目前更積極進行第三航廈相關細部設計之審查作業，旅運量需求更以2030年5800萬人次、2042年8600萬人次為中長期目標，做為日後機場建設的參考基準，冀以發展成為東亞樞紐機場之一 (One of the hubs in East Asia)，並兼顧起迄 (O/D) 及轉運 (Transit) 旅客發展為導向之標竿機場邁進。

壹、目的

國際機場協會(Airports Council International, 簡稱：ACI)，是全球機場唯一的貿易代表。國際機場協會成立於 1991 年，代表了機場與政府和其他國際組織之間的利益，並發展機場的水平，制定了機場的標準，政策及建議的做法，並提供相關訊息與培訓的機會，藉以提高世界各地機場的標準，並為公眾提供一個安全、可靠、高效和環保的航空運輸系統。ACI 目前是一個非營利性組織，透過全世界所有機場聯盟、資訊互通有無及相互合作，來促進安全、有效、與環境和諧的航空運輸體系。該協會之總部位於加拿大蒙特婁，目前由國際機場協會理事會管理，並定期舉辦各項會員會議。

桃園國際機場公司已於 104 年正試加入 ACI 亞太區會員，且多次受邀參加國際機場協會舉辦之各類論壇會議，藉由各區域機場之營運高層和部門主管，針對各機場經營發展趨勢、挑戰或技術面等有效性措施方法進行面談，作為提供寶貴意見及經驗分享之交流平台。目前 ACI 經濟委員會共有 16 名成員，包括新加坡、印度、中國大陸、韓國、日本、柬埔寨、馬來西亞、巴布亞新幾內亞、卡達、臺灣等亞太區主要機場。經濟委員會議舉辦之目的，係欲透過 ACI 區域委員會之經驗分享和最佳案例實踐，擬定共同政策或和計畫方針，以促進機場及其所服務社區的經濟利益，前瞻性預測影響機場經濟性的問題，以及對國際民航組織、監管單位和其他國際利益攸關組織等（例如，國際航空運輸協會，世衛組織，世貿組織，民用飛航服務組織）所作之倡議事項及回應之聲明；利用回應訊息交流，以建立 ACI 世界和區域經濟委員會之間的聯繫，開展資訊共享、訊息和案例等研究，以強化 ACI 成員在經濟領域間互助合作模式。另透過定期調查與區域結合 ACI 經濟委員會所定義之關鍵機場指標，並作為全球開發機場間之比較基準。

貳、過程

一、行程規劃：

出國行程概要：

本次出國行程預計 3 天(105 年 10 月 23 日至 25 日)，目的地為柬埔寨暹粒。行程規劃如下：

日期	行程
105 年 10 月 23 日	搭乘長榮航空 BR265 班機飛往柬埔寨金邊國際機場，休息片刻轉搭吳哥航空 K6109 飛往暹粒吳哥國際機場
105 年 10 月 24 日	1. 參加第 1 屆第 4 次 ACI 亞太區經濟委員會議，討論空運服務發展、定價與收費機制、風險管理、航空及非航空收入、公司私有(民營)化等議題 2. 參訪柬埔寨暹粒國際機場
105 年 10 月 25 日	從暹粒吳哥國際機場，轉機至柬埔寨金邊國際機場，搭乘長榮航空 BR266 班機返國

二、會議內容介紹

(一) 國際機場協會(ACI)亞太區第 1 屆第 4 次經濟委員會會議

1. 會議時間：105年10月24日
2. 會議地點：柬埔寨暹粒國際機場會議室
3. 與會機場代表：

(1)出席：新加坡樟宜機場(委員會主席陸善行先生)、柬埔寨機場公司、日本關西機場會社、日本成田機場會社、馬來西亞機場公司、阿曼機場公司、韓國仁川機場公社、泰國機場集團公司、桃園國際機場公司

(2)缺席：印度GMR公司(管理新德里機場及海德拉巴機場)、澳洲昆士蘭機場公司、北京首都機場公司、卡達哈馬德國際機場公司、韓國機場公社

4. 本次會議重點概要：

本次會議於2016年10月24日由法國Vinci機場集團安排下，於柬埔寨暹粒國際機場舉行。下次會議預計2017年4月10日ACI亞太地區理事會會議於卡達杜哈舉行。本次會議議題討論分述如下：

(1)委員所屬機場近況報告：

- A. 成田機場：金邊航線開航、與桃園機場簽訂姊妹機場、LCC持續成長
- B. 仁川機場：觀光客持續成長(韓流)、LCC刺激國內外旅客成長、賭場預計於2020年開幕
- C. 桃園機場：A380定期航線開航、6月份淹水、研議新航空費率、本土LCC營運狀況欠佳、機場捷運即將通車

- D. 泰國機場：蘇旺那普機場第二期開發(2019年啟用)及第二航廈(2021年啟用)預計將增加9,000萬年旅客容量，第三跑道計畫完成後，起降航班將增為每小時94架次
- E. 柬埔寨機場：積極開發新航線(例如印度)、貨運量持續在成長中。政府規劃從2017年2月起，提高對寺廟(如吳哥窟)收費，可能衝擊觀光
- F. 阿曼機場：馬斯喀特機場持續成長，轉機旅客占66%。政府在航空領域投入巨資，然而“標誌性建築設計”代價高昂，不得不反映在航空收費，未來將分階段實施
- G. 關西機場：受惠LCC爆炸性成長、航廈整建預計於2020年完成、積極開發空側非航空收入，檢視各項收費與折扣策略、導入智慧設施減少旅客等候時間
- H. 馬來西亞機場：2016年3月成立新監管機構MAVCO，近期已完成機場服務費之調整。LCC已成為主力，其載客量超過一般航空公司所服務的乘客量，這將改變馬來西亞航空市場的動態

(2)機場連結力指標專案報告(仁川機場)：

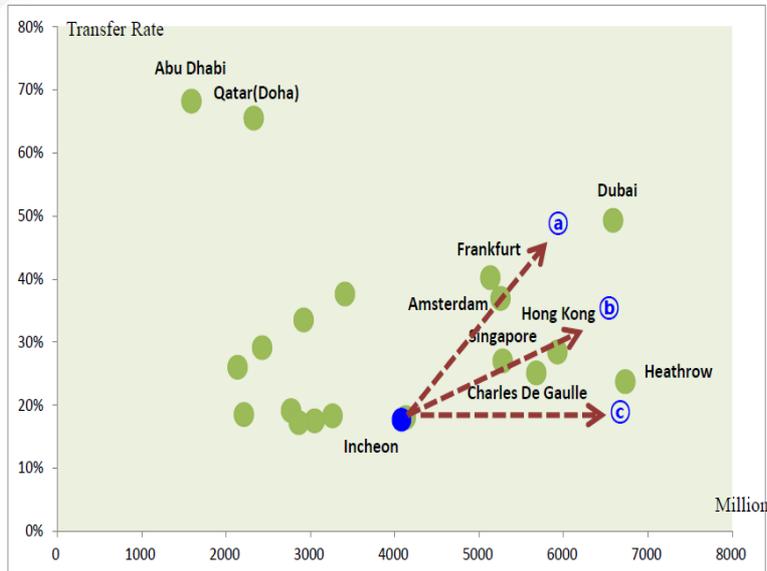
(A)背景：仁川機場運量持續成長，但是轉機旅客下滑

→樞紐政策失敗了嗎？

→發展連結力指標

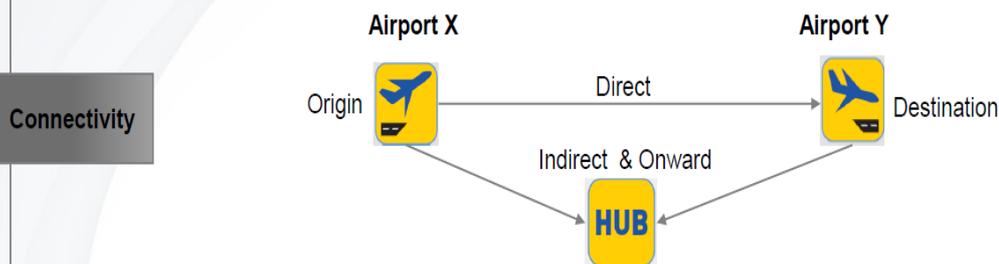
- Which direction would Incheon International Airport go among (a), (b), and (c)? If (c), is it hub or not?
- How much transfer rate could Incheon International Airport achieve?

Airport Name	T/S Rate	Total Passengers
Abu Dhabi	68.2%	1,589
Qatar(Doha)	65.5%	2,327
Dubai	49.3%	6,588
Frankfurt	40.2%	5,132
Istanbul	37.6%	3,408
Amsterdam	36.9%	5,253
Munich	33.5%	2,919
Zurich	29.1%	2,427
Hong Kong	28.4%	5,927
Singapore	27.0%	5,278
Vienna	26.0%	2,136
Charles De Gaulle	25.1%	5,677
Heathrow	23.7%	6,733
Madrid	19.1%	2,771
Copenhagen	18.5%	2,210
Kuala Lumpur	18.3%	3,261
Bangkok	18.0%	4,130
Incheon	17.7%	4,079
Tokyo Narita	17.5%	3,049
Taipei	17.2%	2,861



- Connectivity is the degree to which airports or cities are well connected with the rest of the airports or the cities (SEO, Burghouwt, 2015)

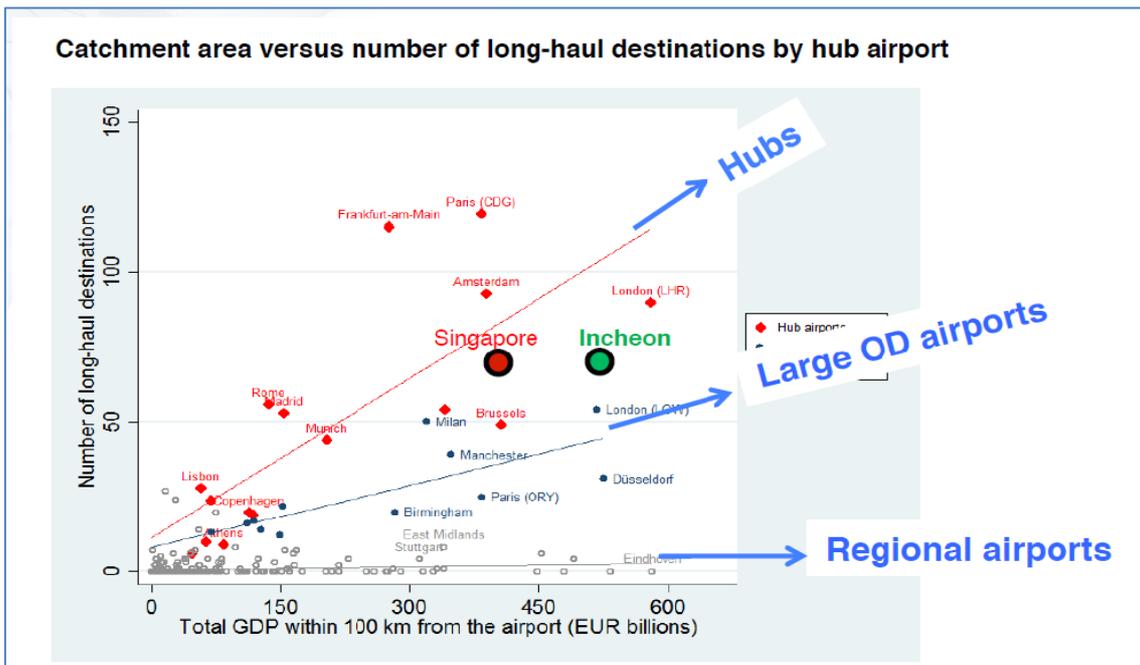
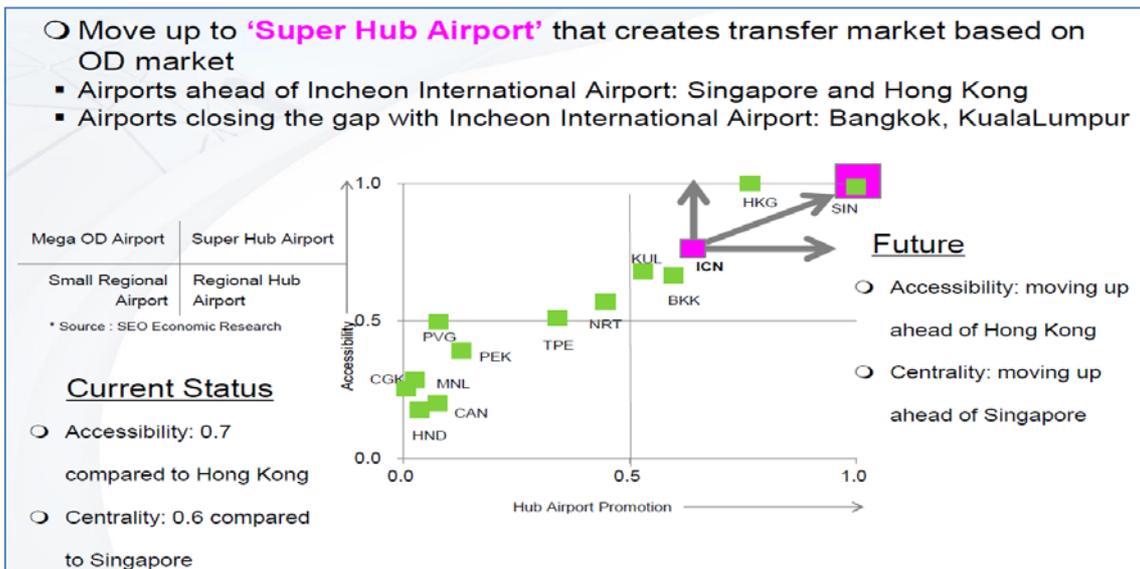
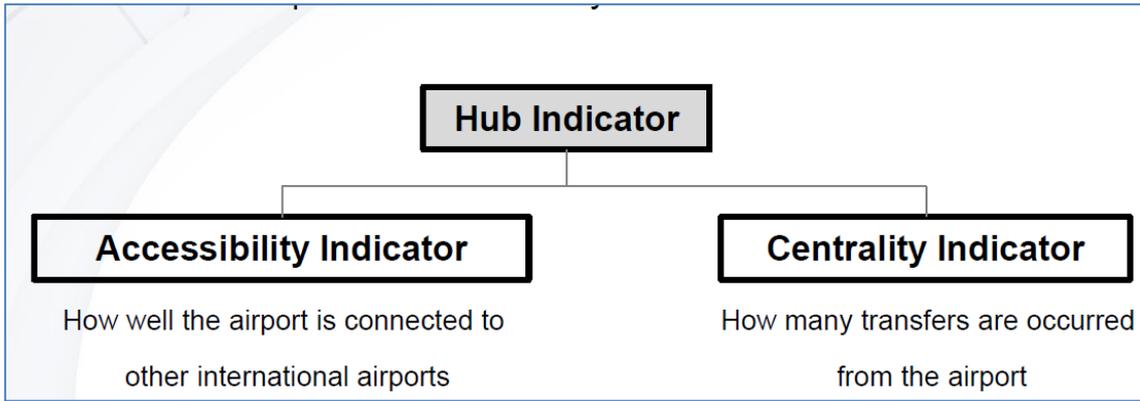
Accessibility → the degree of connectivity of direct or indirect connections through the destination airport (Direct and indirect connectivity)



Centrality → the centrality of the airport within the global aviation network

→ How well connected is it between two airports? (Hub-connectivity)





(3) 籌劃2016年機場經濟回顧調查：

- A. 目前的經濟調查缺乏波斯灣地區機場之經濟數據，阿曼機場委員表示，中東某些國家立法禁止機場向第三方披露財務/經濟數據。因此可能必須透過口頭詢問或討論來取得資訊
- B. 委員會議也希望增加對於LCC的研究深度，例如：
 - (a). LCC滲透率在亞太區和中東地區是否不同
 - (b). LCC的定義
 - (c). 機場和LCC的關係：例如LCCT，差別費用，服務內容等

(4) 時間帶：

- A. ACI亞太區理事會將尋求各自政府支持ACI立場
- B. ACI內部有一個時間帶專家小組(Expert Group on Slots, EGS)，目前時間帶分配的議題由ICAO經濟委員會管轄，然而成員對於時間帶議題並不熟悉
- C. 未來將邀請EGS成員至本委員會參與討論

(5) 如何使機場收費最適化，並支持機場經濟持續發展(樟宜機場)：

- A. 良好的收費機制應有以下效益：
 - (a). 促使航空公司更有效率的運用機場資源
 - (b). 機場經濟環境穩定持續發展
 - (c). 作為新興投資的良好指標

B. 以空橋操作為例

C. 容量風險意味著財務風險

D. 收費最適化的實施步驟：

(a). 可透過分析航空公司使用行為來降低成本的關鍵要素(如：報到

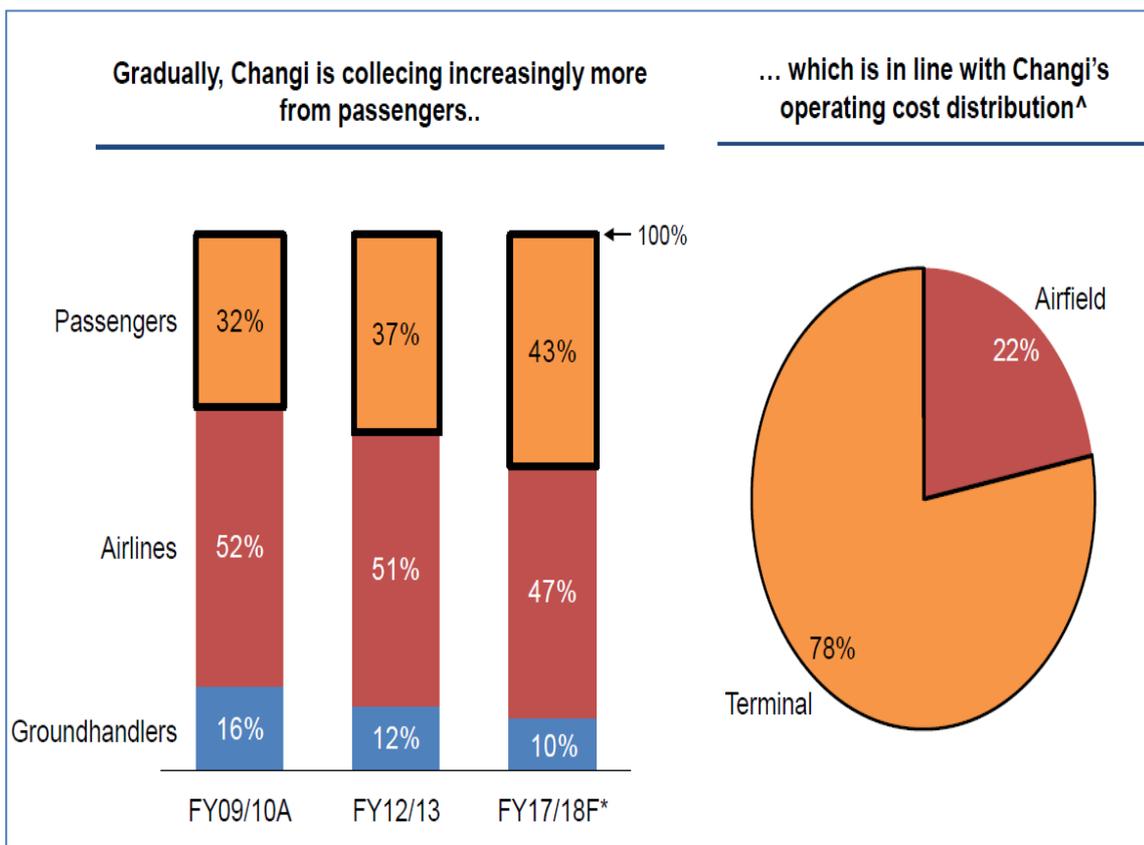
櫃台、行李處理、飛機停靠、空橋、新航線發展、歷年旅遊客

量促使航空公司更有效率的運用機場資源

(b). 建立成本-收費的收費準則(無歧視)

(c). 分配成本、實施差別訂價

(d). 評估效果，決定是否修正或繼續



(6) 機場參訪：



圖 1：與亞太區各經濟委員代表於暹粒國際機場合影留念



圖 2：暹粒國際機場皇家貴賓室



圖 3：暹粒國際機場報到櫃檯



圖4：暹粒國際機場免稅商店

肆、心得與建議

暹粒國際機場，僅次於柬埔寨首都金邊國際機場的第二大機場，因鄰近世界七大奇景勝地--吳哥窟，每年吸引世界各國旅客蜂擁而至，為該國創造約 5,930 萬美元門票收入，並帶動地方觀光業繁榮發展。為此，台灣亦有相當多元特色的分區旅遊風貌，又有美食陪伴，其實要發展出在地特色觀光，除先天的地理景觀外，亦可透過廣告宣傳及優良服務水準達此目的。然台灣觀光門戶「桃園國際機場」則身兼如此重任，如何讓國外旅客一抵達台灣國門即被吸引目光注意或倍感尊榮，機場的第一印象及服務即成為最高指導原則，但如何藉由旅客們間口耳相傳，替台灣創造最佳口碑及效益，還得仰賴全體國人共同努力及參與，並朝向開拓多元旅遊市場目標邁進，將台灣觀光產業推升至另一個新階段。

此次研討會議，各委員代表均談論到國內 LCC 運量持續成長，有的亦已成為該國航班主力，唯獨桃園國際機場之 LCC 業者營運情形欠佳，嚴重情況甚至虧損倒閉；分析其差異原因後，發覺應該是國外營運策略上採集團型式的低成本航空，在於子母公司間互惠互益下取得優勢，並藉由科技的進步及新航機性能的提升，有利於航程距離長的航線；此外，未來 LCC 業者更將透過成立境外基地、加入低成本航空聯盟及共掛班號等合作方式，用以擴展其航網服務範圍，使得低成本航空與傳統航空的服務界線更難以區別。然而，台灣 LCC 業者相較其他國家為何難以發展，個人覺得原因有三，第一，日本廉價航空已深耕台灣，且廣受台灣民眾認同；第二，廉航航班時間帶較差，影響搭乘意願；第三，無法有效降低營運成本，導致嚴重虧損。所以台灣的 LCC 是該存還是該廢，其實交給市場機制來決定即可，但如果一味想由政治力介入顧及面子，認為別國有 LCC 為何我們沒有或是

別國 LCC 這麼賺錢為何我們 LCC 卻如此虧本等誤錯觀念自居的話，堅持不執行退場機制，不但毫無助益，且恐將嚴重扭曲市場競爭供需均衡，得不償失。

本人能參與本次國際性經濟研討會議深感榮幸，也獲得了相當寶貴的經驗。此外，該會議不僅讓各國了解台灣目前機場發展與經營現況，實有助宣揚台灣國際形象及提升國際間的能見度，亦透過委員間的經驗分享來促進國際交流。未來還期望公司能多多鼓勵其他同仁儘量出國參與相關議題，除強化本職學能外，亦開闊了國際視野，讓思維不再局限於台灣，實現無國界互助合作的群起效應。最後建議，未來如有機會的話，希望爭取 ACI 亞太區經濟委員會議於台灣桃園國際機場舉行，讓各委員代表認識及瞭解台灣風俗文情與 T3 建設的辦理進況，藉此趁機推廣及行銷台灣，並期望帶來引領效果，為台灣觀光產業注入一股新泉源。