

出國報告（出國類別：進修）

國際機場協會暨國際民航組織
機場使用費課程
(ACI-ICAO Airport User Charges)

服務機關：交通部民用航空局

姓名職稱：蔡科員宜霖

派赴國家：加拿大

出國期間：112.10.16~10.20

報告日期：112.12.28

目錄

壹、課程目的.....	2
貳、課程介紹.....	3
參、課程內容.....	5
一、機場財務概況之歷史趨勢 (Airport Finance Overview Historical Trends).....	5
二、航空公司和機場：伙伴或對手？ (Airlines and Airports: Partners or Adversaries?).....	5
三、機場間的競爭對收費的影響 (How Airports Compete - Impact on Charges).....	6
四、COVID-19 對機場韌性的考驗 (COVID19-Testing Airports' Resilience).....	6
五、國際民航組織收費政策 (ICAO Policies on Charges).....	7
六、建立成本基礎 (Establishing Cost Bases).....	9
七、機場的非航空收入 (Non-Aeronautical Activities).....	10
八、收費的新模式 (New Paradigm).....	12
九、國際民航組織 (ICAO) 總部參訪.....	14
肆、心得及建議.....	18
附錄 參訓及格證書.....	19

壹、課程目的

「機場使用者收費」(Airport User Charges)是機場的主要收入來源之一，鑒於機場建設規模及投資金額相當龐大，如何將財務妥善管理及有效應用，是每個機場營運者面臨的課題與挑戰。

本課程由國際民航組織(ICAO；International Civil Aviation Organization)及國際機場協會(ACI；Airports Council International)聯合授課，意在讓學員理解機場收費的核心概念，以及如何應用這些概念來確保機場的收費政策達到「效益」和「符合國際法規」兩大目標。國際民航組織依據民航產業所提供的機場與空中航行服務的經濟情勢，針對「收費政策制定」提出各項建議與結論，提供各國機場經營者制定收費政策時的原則性指導。

通過參與此課程，除了可以深入瞭解機場收費機制，亦可與來自世界各地的機場從業人員進行交流，以了解關於不同國家和地區機場的收費方式、發展趨勢以及實務經驗分享，對機場經營效率之改善與旅客服務品質之提升亦有正向助益，從而達到更高的機場運營水平和旅客滿意度。

貳、課程介紹

本課程由國際民航組織(ICAO: International Civil Aviation Organization)及國際機場協會(ACI: Airports Council International)聯合授課，意在讓學員理解機場收費的核心概念，以及如何應用這些概念來確保機場的收費政策達到「效益」和「符合國際法規」兩大目標。內容除了機場財務歷史、機場合作及競爭對象、COVID-19對機場營運的影響等綜觀性簡介外，另針對成本基礎的建立、費用協商等實務進行說明。此外，課程對各項收費項目進行個案討論，將收入劃分為航空收入及非航空收入分別進行說明與研討，並透過模擬題，讓學員以小組討論的方式對各機場與使用者協商費率進行討論，將理論與實務應用結合。

課程講師 Gonzalo Ibarra 來自西班牙，是一位經驗豐富的航空收費執行顧問，於世界各地的機場都有過合作經驗，並於課堂中分享眾多實務案例。此外，課程的學員來自全球不同地區，包括加拿大、美國、奈及利亞、尚比亞、迦納和薩摩亞，帶來多元的觀點和經驗分享。

本次課程的上課大綱如下：

1. 機場財務概況之歷史趨勢(Airport Finance Overview Historical Trends)
2. 航空公司和機場: 伙伴或對手?(Airlines and Airports: Partners or Adversaries?)
3. 機場間的競爭對收費的影響(How Airports Compete – Impact on Charges)
4. COVID-19 對機場韌性的考驗(COVID19-Testing Airports' Resilience)
5. 國際民航組織收費政策(ICAO Policies on Charges)
6. 建立成本基礎(Establishing Cost Bases)
7. 計算非航空活動費率(Calculating Rates for Non-Aeronautical Activities)
8. 收費的新思考模式(New Paradigm)
9. ICAO 總部參訪



圖 1 全體學員及講師

參、課程內容

一、機場財務概況之歷史趨勢 (Airport Finance Overview Historical Trends)

機場的演進自最初由政府運營的公共服務機構到現在的獨立商業實體。這樣的轉變可能是因為政府資金短缺、政府經營缺乏創新思維，以及忽視旅客服務等因素。事實上，現今一些最成功的機場仍然是政府擁有和經營的，例如新加坡樟宜機場。政府運營的機場也有可能透過創新管理和商業計劃取得成功，商業化的實施使得機場能夠更好地應對市場需求，提高效率和服務質量，同時為機場的長期發展提供了更穩定的財務基礎。

傳統上，機場的主要收入來源是航空公司支付的航空服務費用(即航空收入)，根據調查，機場收費僅佔航空公司成本的 5%，但它們卻是機場運營者支付基礎設施程本的基本收入來源，佔所有收入的 55% (包括乘客和航空器相關費用)，但這樣的收入往往無法完全支持機場的運營和發展。因此，機場需要尋找其他收入來源，例如餐飲和零售業務、停車費用、場地租賃、廣告和贊助等，以增加其收入和盈利能力。這些額外的收入來源有助於提升機場的財務穩定性和長遠的可持續性。

二、航空公司和機場：伙伴或對手? (Airlines and Airports: Partners or Adversaries?)

機場作為一個龐大的交通樞紐，發展和運營涉及眾多利害相關者，其中航空公司和周邊社區扮演著極為關鍵的角色。

機場的特點包括進入門檻高、新設施的建造週期冗長、具有大型不可分割資產 (lumpy asset) 的特性，難以根據需求調整產能，這點在全球疫情流行期間尤其明顯。此外，機場必須積極適應周遭社區的發展目標，同時重視噪音和碳排放，並致力於提供高品質的乘客服務體驗。

相對地，航空公司進入門檻相對較低、能靈活調整容量 (例如將航空器停於沙漠)、能快速調整航網，且不太需要對社區做出承諾 (除非是該公司樞紐機場)。然而，航空公司面臨激烈的價格競爭和客戶服務品質下降的問題。

在這樣的環境中，機場和航空公司達成了一系列共識，包括共同支持和推動經濟發展、加強安全和保安合作、同意增加機場容量對於滿足未來增長至關重要。另在提高使用者費用前，機場和航空公司應進行充分的協商，以實現共贏局面。

三、機場間的競爭對收費的影響 (How Airports Compete - Impact on Charges)

過去，機場是由政府所運營的公營事業，使得機場運營缺乏市場競爭性和效率的推動。在用戶費用方面，因受到政府嚴格監管，這使得機場在收費方面缺乏靈活性，難以因應市場變化做出及時調整，這可能限制了機場設施的現代化和提升。

機場間存在競爭是由於航空公司、旅客和貨運需求的增長，以及地理位置等因素的影響，機場需要不斷提升自身的競爭力，以滿足市場需求，這催化了機場管理模式從傳統由政府運營模式轉向商業運營模式。這種轉變意味著機場更多地受到商業考量的影響，以更好地適應現代航空產業的需求和挑戰。機場商業化的影響包括：

- (一) 提高效率：商業化使得機場更加注重效率和成本控制，以提高運營效能。
- (二) 提升服務質量：商業化激勵機場提升客戶服務水平，以滿足航空公司和旅客的需求。
- (三) 創新商業模式：商業化鼓勵機場尋求新的商業機會和收入來源，例如商業開發、廣告和其他非航空業務。
- (四) 財務可持續性：商業化使得機場更加注重財務可持續性，並且尋求多元化的收入來源，以應對市場變化和競爭壓力。

總而言之，機場商業化使得機場更加注重商業運營的各個方面，並且對提高效率、提升服務質量和確保財務可持續性都具有積極的影響。且隨著機場間的競爭，卓越的客戶服務變得越來越重要，並更加重視顧客體驗。

四、COVID-19 對機場韌性的考驗 (COVID19-Testing Airports' Resilience)

航空產業經常受到全球性事件的直接衝擊，像是傳染病、政治動盪、天氣災害或經濟不穩定等。2019 年 COVID-19 疫情的爆發更是迫使航空業採取應變措施，包括取消航班、實行檢疫措施、改變營運策略等，進而對整個產業結構產生深遠影響。這凸顯了航空業對外部環境極度敏感，需要不斷適應並採取應對措施以因應外部變化的特性。

在 COVID-19 疫情期間，全球約有 9,000 架飛機停飛，其中許多停在沙漠或機場停機坪上。相較航空公司可以透過削減運能來減少虧損，機場卻無法縮小規模，並面臨高昂的固定成本。儘管如此，大多數機場（近 70%）仍在疫情期間，在其機場收費計劃中提供了某些形式的折扣或激勵措施，以對航空公司提供支持。

有些機場利用這段低迷的時期做出改變，例如美國猶他州的「鹽湖城國際機場 (SLC)」提前近兩年完成新航站樓的建設，這時便能看出機場面對衝擊的應對彈性。

五、國際民航組織收費政策 (ICAO Policies on Charges)

國際民航組織 (ICAO) 和國際機場協會 (ACI) 在機場商業化方面扮演了重要的角色。除了積極推動機場商業化，也提供了許多指導文件並制定了相關的收費政策指南，幫助機場管理人員制定合理的收費標準，以確保機場的財務可持續性和公平競爭。

(一) 國際民航組織對機場及空中航行服務收費原則

關於機場及空中航行服務收費原則國際民航組織之政策制定，將召開國際研討會議並廣徵專業團體及專家學者意見後，經國際民航組織內部會議研議，送經國際民航組織年會討論，最後再擬訂具體政策。

目前機場和空中航行服務收費的原則，係於 2008 年於蒙特婁舉行之機場和空中航行服務經濟會議 (CEANS) 中所提出，主要宗旨為鼓勵會員國將不歧視、成本相關、透明度以及與用戶協商四項主要收費原則，納入法律、規章及相關規定中，以確保機場營運單位及空中航行服務提供者能確實遵守。以下說明四項主要收費原則：

(1) 不歧視 (Nondiscrimination)：

對於使用相同設備及狀態下之使用人，機場營運者在徵收使用費時，不應以機場設備使用者之國籍、公司等，採差別訂價，使部份使用者受惠，阻礙市場公平競爭。

(2) 成本相關 (Cost relatedness)：

機場營運者在提供服務時，有權利對提供機場設施與服務所產生的成本，向使用者收取全部或部分之費用，所分攤的成本包含資本支出、折舊及營運之相關成本，且在制定收費時，應僅對其有使用之部分收費，不應要求使用者為他們不使用的設施和服務支付費用。

(3) 透明 (Transparency)：

唯有使用者擁有足資訊時，才能進行有意義的實質溝通，故機場營運者應讓使用者充分了解機場營運之財務資料與收費調整過程。

(4) 與使用者協商 (Consultation with users) :

在調整收費制度或費率時，應先與使用者協商，以確保使用者充份了解調整的原因，並提供充足的訊息供使用者評估對其財務可能產生的影響，且可有效地讓機場營運者了解使用者對費率調整的意見。

能在機場與使用者之間達成協議是最好的情況，但當雙方無法達成共識時，機場有權利依所研擬的費率收取費用，但條件是必須有一個獨立於機場的機構，讓使用者可以表達訴求並要求其他判決的權利。

此外在收費調整時，國際民航組織建議調整計畫應至少於四個月前通知使用者，而最終確定實行的費率方案應於至少一個月前告知。

(二) 有關機場之收費及成本基礎其他原則及建議：

- (1) 帳目應清楚，以利成本分攤。
- (2) 公平的分攤基礎。
- (3) 機場營運者收取之收入，可超過直接及間接成本，以達到合理的資產報酬率，以確保機場有足夠資金投資於新建或擴建機場設施。
- (4) 任何收費制度應盡可能簡易且普遍應用。
- (5) 收費方式不應阻礙各種飛航安全所需設施及服務的使用。
- (6) 為吸引新航班所提供的優惠費用，應為暫時性政策。
- (7) 為了避免過度影響使用者，收費之提高應逐步調整。

(三) 經濟監督目標：

鑒於機場有濫用壟斷地位之可能，國家應負責對機場的營運進行經濟監督，應確保機場與使用者協商，並建立適當的績效管理系統。經濟監督應注意公共政策目標以及機場經營者利益之間的平衡。

- (1) 應將機場反競爭行為及濫用其獨占優勢之風險最小化。
- (2) 確保收費無歧視及透明化。
- (3) 確保資本投資符合長短期需求，並符合成本效益。
- (4) 保護旅客及使用者權益。

六、建立成本基礎 (Establishing Cost Bases)

建立成本基礎的步驟如下：

(一) 定義實際成本：

(1) 列出所有與機場運營有關的設施和服務，建立相關設施和服務清單（可參考 Doc9082 文件附錄 1）：

- 進場、降落和起飛設施及服務
- 航廈、飛機停機位、機庫
- 噪音緩解和預防
- 安全措施、設備、設施和人員
- 空間使用（商店、停車場、海關和移民局等）

(2) 確定成本類型（例如營運、管理、資本、資產折舊等）。

(3) 對成本做適當的調整，包含：與其他部門之間的轉移成本、調整折舊/利息可能的差異、扣除機場外非航空使用的費用、扣除免稅航班的費用、扣除航路利用成本等。

(二) 將成本項目定義一個成本中心，再將成本中心的成本加以分析分類，並計算各費用的比例，範例如下：

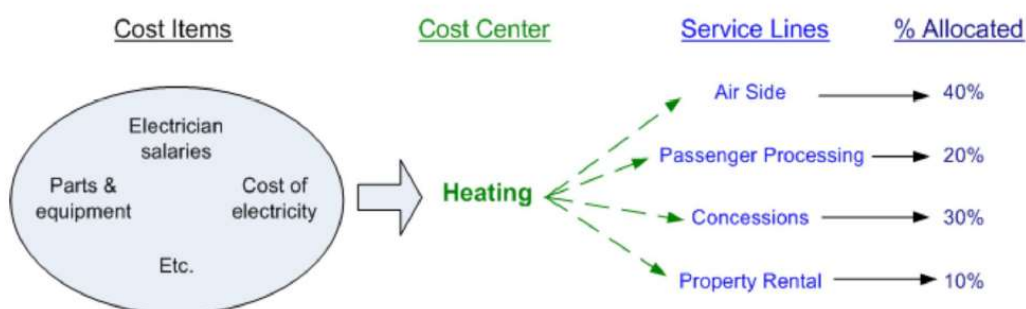


圖 3 分配成本

(三) 建立兩大成本基礎（航空活動及非航空活動）。

(四) 將每一個航空活動單獨建立成本基礎：依據國際民航組織之收費建議，收費應以個案方式評估，並兼具簡單易懂且符合彈性調整性質。且各項飛航收費需合理反應相關成本，例如：降落費可依循航空器最大起飛重量進行分級收費。

(五) 將非航空收入進行轉換：

- (1) **Single-till** 觀點：將機場各項活動的總成本扣除非航空收入後進行收費，即機場各項活動成本可以航空收入及非航空收入共同分擔。
- (2) **Dual-till** 觀點：機場各項活動總成本應由航空收入承擔，即非航空收入不可補貼航空相關的成本。

(六) 建立收費原則：收費原則應符合一般會計原則、簡單且合理性、不危及安全、禁止歧視、差別訂價透明及公平性、階段式調整等……。

(七) 計算航空活動收費方法(**charges**)：依據空側各項飛航服務項目訂定收費(**charges**)規定。

(八) 計算非航空活動收費方法(**rates**)：依據路側各項服務提供項目訂定收費(**rates**)規定。

七、機場的非航空收入 (Non-Aeronautical Activities)

(一) 機場的主要營業務收入的分類，主要來自與航空器營運相關的稱之為航空收入 (**Aeronautical revenues**)，以及由非航空器營運所產生之收入稱為非航空收入 (**Non-aeronautical revenues**)。航空收入為機場營運者向航空公司收取費用，此費用包括航空公司使用機場的設施，含落地費用以及機坪使用費，以及旅客使用機場的費用等，而機場的非航空收入包括但不限於以下幾種形式：

- (1) 商業租金：出租商店、餐廳、咖啡廳等商業場所所得的租金收入。
- (2) 零售業務：機場內的免稅商店、禮品店、時尚精品店等的銷售收入。
- (3) 餐飲業務：機場內的餐廳、咖啡館、小吃店等的銷售收入。
- (4) 停車費：停車場或停車服務所收取的停車費用。
- (5) 租車業務：機場提供的租車服務所得的租金收入。
- (6) 廣告和贊助：機場內機位、牆面或設施上的廣告和贊助收入。
- (7) 大型活動和會議租金：機場設施提供給大型會議、展覽或活動的場地租金收入。
- (8) 其他服務：包括但不限於機場提供的特殊服務，如貨運業務、VIP 服務、旅遊諮詢等所帶來的收入。

(二) 潛在客戶及潛在發展領域

除了旅客以外，為機場帶來非航空收入的顧客還包含為旅客送行的家屬朋友、航空公司工作人員、機場工作人員、機場訪客、當地企業、當地居民、旅遊產業等。而與機場相關的服務，都能為機場帶來收入，分為五大類，分別是購物、娛樂、飲食、交通及休憩（如圖 2）。

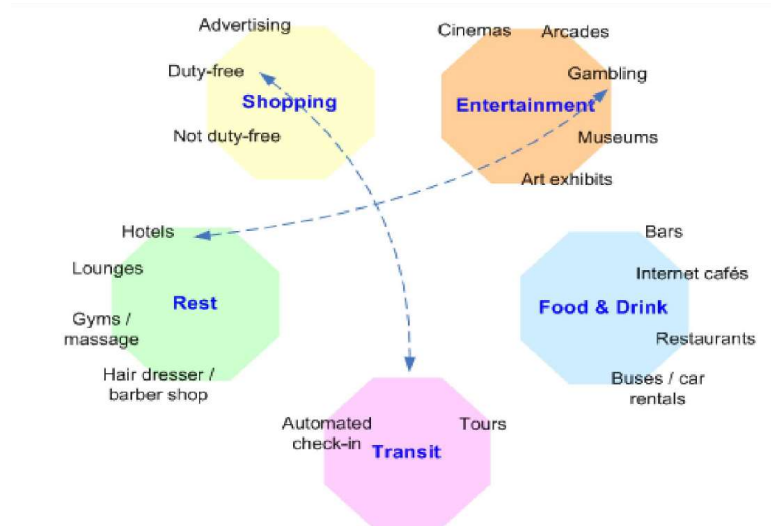


圖 2 機場收入的潛在發展領域

(三) 不同地區的非航空收入來源差異

世界各地的機場已開始透依賴非航空收入，來實現收入來源多元化，且許多大型機場的非航空收入超過了航空收入。經國際民航組織調查，機場總收入中來自非航空活動的收入，世界平均為 53%（亞太地區 60%、北美 54%、歐洲 52%、中美洲及南美洲 37%、非洲及中東 28%）。

依據不同地區的非航空收入，也有不同的收入來源（見表 1）。其中亞太和中東地區的土地租賃和免稅商店收入遠超過全球平均水平，而北美地區的非航空收入主要來自停車和租車，是全球平均的兩倍以上！這表明地區間存在著經濟發展、文化、消費習慣、旅客型態和商業模式等巨大差異，導致機場收入來源的顯著不同。因此，了解目標機場的內外部特性將有助於制定更適切的收費策略。

表 1 各地區的非航空收入來源

表 1 各地區的非航空收入來源

Region	Retail/ duty free	F&B	Car parking	Rental cars	Property/ real estate	Other *
Africa	32%	2%	3%	3%	13%	47%
Asia/Pac	45%	4%	1%	1%	22%	37%
Lat. Am	27%	5%	11%	4%	10%	43%
Europe	36%	5%	16%	2%	16%	25%
Mideast	53%	4%	9%	1%	14%	19%
North America	8%	8%	41%	17%	7%	19%
World	30%	5%	20%	6%	15%	24%

八、收費的新模式 (New Paradigm)

制定收費政策時，不僅要考慮基礎設施和服務的全部成本，還要充分考慮市場供需因素、新進入者、競爭對手和替代品、客戶和供應商的議價能力以及行業競爭等因素。這種方式強調了收費政策的靈活性和綜合性，以適應不斷變化的市場環境和競爭壓力。通過全面成本會計和對市場力量的考量，機場可以更好地制定合理的收費政策，實現經濟、社會和環境的可持續發展。

(一) 市場力量

市場力量是影響價格和產出水準的競爭壓力。主要的市場力量是供給和需求，但同時還有另外五種影響價格、服務品質和產出的力量：

- (1) 供應：在基礎設施匱乏的情況下，使用者收費應該給予適當的信號。
- (2) 需求：使用者收費應反映需求的增加。
- (3) 新進入者：服務幾乎相同服務區域的替代機場或新機場進入市場，可能導致收費下降的壓力。
- (4) 替代品的威脅：如果航空服務有可能被其他運輸方式，例如鐵路或高速公路所取代，這可能對航空公司的收費產生調降的壓力。
- (5) 顧客的議價能力：需考量主要航空公司和聯盟的議價能力。
- (6) 供應商的議價能力：考慮島嶼機場，能大量投入的供應商很少。
- (7) 產業競爭：企業間激烈的競爭是產業內最強大的市場力量之一，這也將影響收費策略。

(二) 制定合理的收費的六個原則

- (1) 全面成本原則：在設置使用者收費或設計商業激勵措施之前，充分瞭解基礎設施和服務提供的全部成本。
- (2) 市場化定價調整原則：機場應靈活調整定價，透過調節航空公司商業行為來實現其策略目標。
- (3) 用戶參與原則：用戶應有機會與機場接觸。
- (4) 透明度原則：所有相關的用戶費用和獎勵均透明報告。
- (5) 服務效率原則：設置使用者收費和激勵措施以確保最佳的基礎設施利用和服務交付以及機場整體效率。
- (6) 針對性和策略性激勵原則：實施針對性激勵的目的是實現支援機場策略目的和目標的預期結果（例如，交通量、連通性、永續經營等）。

(三) 收費的新思考模式該如何實現

- (1) 全面成本會計：對基礎設施和服務的全部成本進行全面分析和核算，包括直接和間接運營成本以及資本成本，以確保收費政策能夠覆蓋全部成本，並為機場提供合理的回報率。
- (2) 考慮市場力量：深入瞭解市場供需因素、新進入者、競爭對手和替代品、客戶和供應商的議價能力以及行業競爭等因素，以便在制定收費政策時能夠靈活應對市場變化和競爭壓力。
- (3) 制定靈活的收費政策：根據全面成本會計和市場力量的考量，制定靈活的收費政策，包括針對不同航空公司和航線的差別化收費策略，以及根據市場需求和競爭情況進行調整的收費機制。
- (4) 持續監測和調整：定期監測市場變化和競爭態勢，對收費政策進行評估和調整，以確保收費政策能夠適應不斷變化的市場環境和競爭壓力，實現機場的經濟、社會和環境可持續發展。

(四) 思考模式的應用——以機場位置為例

- (1) 土地稀缺與競租理論：考慮到土地的稀缺性和市場競爭情況，機場可以根據地理位置和土地價值制定差別化的收費標準。靠近市中心或高需求區域的土地可能具有更高的價值，因此可以考慮在這些區域實行相對較高的收費標準。

- (2) 使用者競爭：零售業、房地產業等願意為靠近中央商務區等熱門區域的土地支付更高的費用。機場可以根據使用者的競爭情況來制定相應的收費政策。
- (3) 地價與服務品質：地價也可以反映服務品質和便利性，因為靠近市中心或交通樞紐的土地通常更受歡迎，這可能會影響機場的收費標準和服務定位。

九、國際民航組織（ICAO）總部參訪

國際民航組織（ICAO）總部所在地即為本次開課地點——加拿大蒙特婁，且國際民航組織亦為本次課程的協辦單位，故而能有這次參訪的機會。

國際民航組織目前有 193 個成員國，主要目標是推動國際民用航空的安全和順暢運作，並協助成員國發展和管理其航空業務，以促進成員國之間的合作，共同解決民航領域的各種問題和挑戰。ICAO 在全球民航業界扮演著重要角色，通過提供指導、標準和監管措施，確保了全球民用航空系統的安全和有效運作。

根據《芝加哥公約》，所有締約國三年舉行一次大會（會議廳如圖 6），該大會應由國際民航組織理事會召開。由來自多達 193 個國家的代表團會審查和通過國際民航組織的工作計劃重點和預算，確立國際航空運輸的公共政策和目標。此外，行業和民間社會組織等，也能以「被邀請組織」的身份參與這些活動。

國際民航組織理事會成員由大會選舉出 36 個國家組成（理事會會議廳如圖 7），該理事會是一個負責秘書處監督、在大會不開會時進行外交和技術決策的治理機構，並為《芝加哥公約》各附件中國際標準和建議措施（SARPs）的修訂或通過提供持續的指導。理事國還可能應要求就與《芝加哥公約》和民用航空有關的事項在成員國之間進行仲裁，發表反映其外交共識的聲明或譴責，或要求對高度關切的國際航空事項進行調查。



圖 3 國際民航組織（ICAO）總部

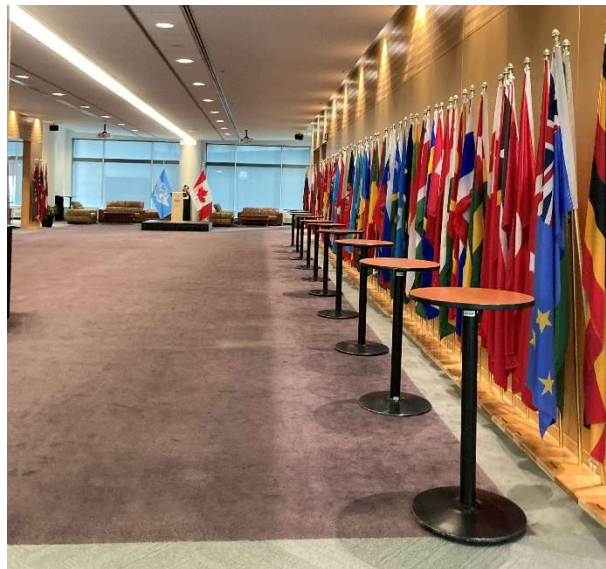


圖 4 會員國旗幟



圖 5 博物館一隅



圖 6 國際民航組織 大會會議廳



圖 7 國際民航組織 理事會會議廳



圖 8 全體學員及講師 於國際民航組織大會會議廳

肆、心得及建議

(一) 機場收費制定：綜合考慮多方因素

機場收費政策的制定需要綜合考慮多種因素，不僅限於成本和收入的平衡。機場作為一個服務提供者，需要根據市場需求和競爭情況，制定靈活的收費政策，以滿足不同航空公司和乘客的需求。同時，機場還需要考慮到地域價值和服務客群等因素，以便更好地制定收費政策和服務定位。

機場的經營模式主要可分為公司經營和政府經營兩種，在制定收費政策需考量的因素有著相當程度的差異。公司經營的機場通常以商業目的運營，追求利潤最大化，而政府經營的機場更須考量更多層面，較不易在航空收入上實現財務平衡。以我國政府經營之機場為例，為確保社會公平和交通可及性，於收費政策上制定了離島航線的收費優惠措施，以提供偏鄉地區居民基本的交通服務。

(二) 收費政策監測與調整：提升機場管理靈活性

在航空業這樣競爭激烈且變動快速的行業中，機場收費政策的制定需要密切關注多種因素，包括市場需求、營運成本、競爭狀況以及政策變化等。透過持續調整收費政策的管理方式，以因應市場變動、成本漲幅及競爭環境的變化，進而支持機場長期的營運發展。

而我國亦定期檢討現行的收費制度，並參考鄰近機場的收費費率，適時評估和調整機場收費標準，使機場能夠更有效地確保營運穩定，並持續為航空產業的發展提供支持。

(三) 非航空收入的重要性：減輕航空業務波動風險、提升機場競爭力

因航空產業會受到許多因素影響，包含市場波動、燃油價格和政策變化等。非航空收入能夠在波動時，減緩機場的部分風險、提供更穩定的財務基礎，並提供收入來源上的多元化。透過增加非航空收入，機場可以提高整體營運效率，並透過額外收入進行設施升級、技術更新和提升安全措施，提供更優質的旅客體驗。這也能夠吸引更多航空公司、旅客和合作夥伴(例如旅遊業、租車公司)，創造雙贏，並有助於機場的長期發展和市場地位的提升。

