

第一章 前言

1.1 出國目的

低成本航空公司 (Low Cost Carrier, LCC) 在航空市場已成功營運多年，過去並未直接影響我國空運市場，然而，由於近 2、3 年間，我國空運市場發生了許多結構性的變化，今年內更有多家低成本航空公司紛紛開闢臺北到亞洲各主要城市之航線，我國空運市場現已面臨低成本航空公司的競爭，為深入瞭解低成本航空公司之營運策略與對亞洲空運市場之未來展望，爰規劃本次出國計畫，期能透過參與本研討會擷取國外經驗，提供相關單位參考。

1.2 行程概要

本次出國計畫主要前往澳門參加「亞太航空中心 (CAPA - Centre for Aviation)」舉辦之「北亞低成本航空暨新世代航空論壇 (LCCs and New Age Airlines in North Asia)」，計畫行程自民國 101 年 9 月 4 日起，至同年 9 月 8 日止，為期 5 天，詳細行程如表 1-1。

表 1-1 出國行程表

101年		地點	起迄或停駐地點
月	日		
9	4	前往澳門	臺北→桃園機場→澳門
9	5	參加研討會	澳門
9	6	參加研討會	澳門
9	7	參加研討會	澳門
9	8	返回臺灣	澳門→桃園機場→臺北

第二章 會議內容概述

2.1 議程簡介

本次研討會於 101 年 9 月 5-7 日在澳門威尼斯人酒店舉行，會議內容包括 2 場主辦單位開幕致詞、6 場專題演說及 11 場論壇（詳細議程如表 2-1 所示），各場次主題分述如下：

- 1.北亞低成本航空暨新世代航空的新時代
- 2.破除亞洲國際市場藩籬的挑戰
- 3.日本、南韓、大中國和臺灣的管制架構
- 4.低成本航空對於機場和旅客的潛力
- 5.捷星航空之低成本航空子公司的亞洲策略
- 6.韓國低成本航空市場
- 7.社交媒體在中國的運用
- 8.大中國低成本航空市場
- 9.亞洲國際市場的挑戰與機會
- 10.持續朝向混合型低成本航空型式
- 11.日本低成本航空市場
- 12.外國低成本航空進入北亞市場的機會
- 13.航機和引擎訂單的資金來源
- 14.亞洲市場介紹
- 15.資金之路—支持亞洲航空革命的資金來源
- 16.亞洲航機訂單—進一步開發亞洲的資金潛力
- 17.亞洲訂單的資金籌措
- 18.春秋航空—掌握亞洲商機
- 19.危險事業？—即將面臨的挑戰

表 2-1 「北亞低成本航空暨新世代航空論壇」議程

日期	時間	議程
9 月 5 日	09:00-09:15	Introduction: A new era for LCCs and New Age Airlines in North Asia
	09:15-09:40	Keynote: The challenges of breaking down barriers in Asia's international markets
	09:40-11:10	Panel #1: The regulatory framework: Japan, S. Korea, Greater China and Taiwan
	11:40-12:45	Panel #2: The LCC potential for airports and tourism
	13:45-14:20	Keynote Speech: The Jetstar strategy in Asia as a model for LCC subsidiaries
	14:20-15:20	Panel #3: The Korean LCC market
	15:50-16:10	Keynote: Using social media in China
	16:10-17:00	Panel #4: The Greater China LCC markets
9 月 6 日	09:00-09:25	Keynote: Challenges and Oppotunities in Asia's International markets
	09:25-10:45	Panel #5: The relentless move towards hybrid LCC forms
	11:15-12:00	Panel #6: The Japan LCC airline market
	14:00-15:30	Panel #7: The Oportunities for foreign LCCs operating into North Asia
		Panel #8: Funding the aircraft and engine orders
9 月 7 日	09:00-09:15	Opening Address: The Asian Market
	09:15-10:30	Panel #9: The Capital Highway – Sourcing Capital to support the Asian Aviation Revolution
	11:00-11:30	Keynote: Asia's aircraft order book – Further developing an Asian-based funding capability
	11:30-12:45	Panel #10: Financing The Asian Order Book
	13:45-14:15	Keynote: Spring Airlines – Seizing Asian Opportunities
	14:15-15:30	Panel #11: Risky Business? – The challenges ahead

本次與會者包括馬來西亞（馬亞航、全亞航）、韓國（釜山航空、韓亞航、濟州航空）、中國（中國國際航空、中國東方航空、中國西方航空、春秋航空）、澳門航空、菲律賓（菲鷹航空、宿霧太平洋航空、菲律賓航空、飛龍航空）、臺灣（長榮航空、復興航空）、緬甸（金緬甸航空）、澳洲（捷星航空）、日本（捷星日本航空、蜜桃航空）、越南（捷星太平洋航空、越南噴射航空）、新加坡（酷航、新加坡航空）及德國漢莎航空等 25 家航空公司，澳門、韓國、日本等機場當局，新加坡及澳門地勤服務公司，淡馬錫控股公司、新加坡旅遊局、澳門旅遊局、日本旅遊局、釜山市政府等政府單位，飛機租賃公司、飛機製造商（波音、空中巴士、龐巴迪）、航空系統商、國際航空運輸協會（IATA）、亞太航空協會（AAPA）、航空顧問公司、證券分析師及媒體代表，並邀請到多位亞洲低成本航空公司總裁或高階主管擔任主講者及與談人，包括：

- 1.Zaman Ahmad（AirAsia 馬亞航, Regional Head）
- 2.Azran Osman-Rani（AirAsia X 全亞航, CEO）
- 3.David Koczkar（Jetstar 捷星航空，CCO）
- 4.Miyuki Suzuki（Jetstar Japan 捷星日本, CEO）
- 5.Campbell Wilson（Scoot 酷航, CEO）
- 6.Ken Kyunam Choi（Jeju Air 濟州航空, CEO）
- 7.Brian Hogan（Zest Air 飛龍航空, Chief Executive Advisor）
- 8.Carry Kingshott（Cebu Pacific 宿霧太平洋航空, Chief Executive Advisor）
- 9.Patrick Murphy（Peach Aviation 蜜桃航空, Non-Executive Director）

2.2 研討內容概述

本次研討會由 CAPA 執行主席 Peter Harbison 進行開幕致詞，以下即針對其致詞及部分專題演說內容進行重點摘述。

(一) 北亞低成本航空暨新世代航空的新時代

1. 低成本航空所提供的座位數在全球所佔的比例，由 2001 年的 8% 到 2011 年增加為 24.3% (圖 2-1)，在亞太地區則是由 2001 年的 1.1% 到 2011 年增加為 19.1% (圖 2-2)，接近 1/5 的比例，即每 5 個座位就有 1 個是由低成本航空所提供，然而在東北亞的座位數比例卻僅有 1/15。

LCC SEATS SHARE WORLDWIDE (%): 2001 TO 2011

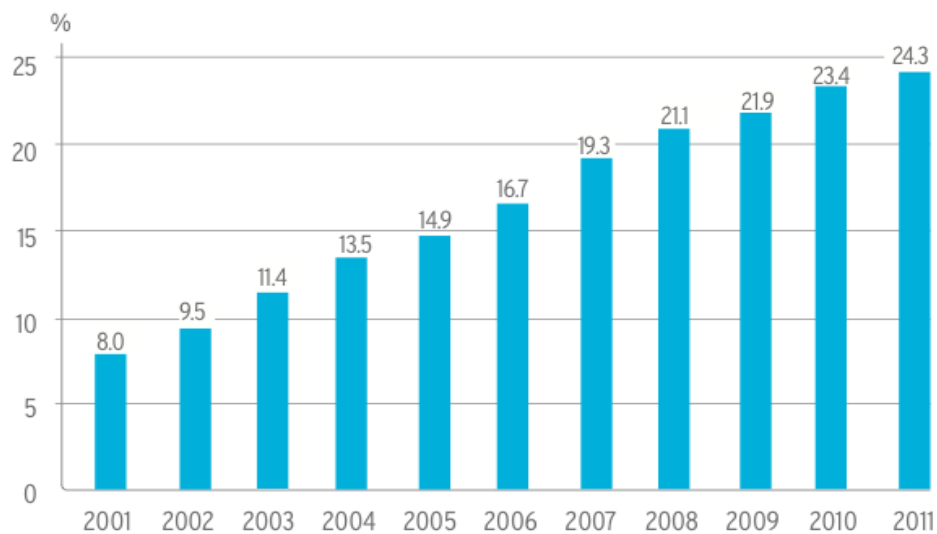


圖 2-1 低成本航空在全球提供座位數之比例

LCC SEATS SHARE WITHIN ASIA PACIFIC (%): 2001 TO 2011

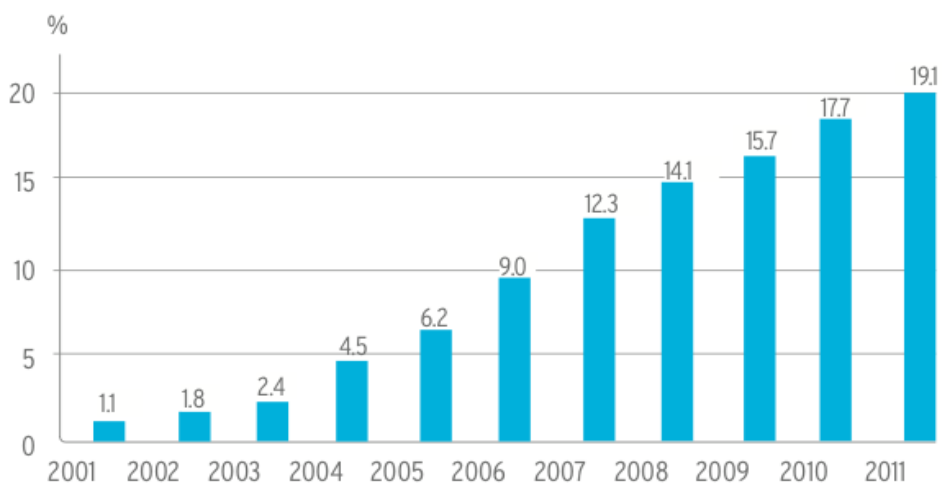


圖 2-2 低成本航空在亞太地區提供座位數之比例

2. 日本亞洲航空在 2012 年 8 月首航的第 1 個月內，載運的旅客數達 53,939 人次，載客率高達 84.7%，根據日本 13 家國內航空業者的統計，在 10 天之內國內航線的旅客數有 298 萬人次，較去年同期成長約 1.3%，其中選擇搭乘低成本航空的比例不到 3%，僅 82,503 人次，然而日本蜜桃航空、日本亞洲航空及捷星日本航空等 3 家低成本航空的載客率卻高達 94.3%、91.2% 和 89.5%，同期間傳統的全日空及日本航空載客率僅有 73.2% 和 74.4%，且載運的旅客數也較去年低。
3. 約 30% 的旅客從未搭過飛機，假期間的比例則更高，在低成本航空加入後市場可能會造成生活形態的改變，如定期旅客搭乘飛機的頻率更高，短期停留和購物旅次變得更普遍。
4. 亞洲居領導地位的低成本航空正在逐步擴張版圖（圖 2-3）。



圖 2-3 亞洲主要低成本航空的版圖

5. 旅遊業者目前仍致力於 5 星級飯店的新建，機場對於配合新需求的調整步調卻很緩慢，相關主管機關過於官僚，對低成本航空的態度也很輕蔑。
6. 低成本航空增設商務產品及長程航線（圖 2-4），轉型成為新世代航空，提供全方位服務的傳統航空紛紛設立或投資低成本航空子公司，或是如捷星航空、亞洲航空、虎航、靛藍航空等泛亞洲品牌的建立，這些進行中的航空產業革新開創了新的商機。

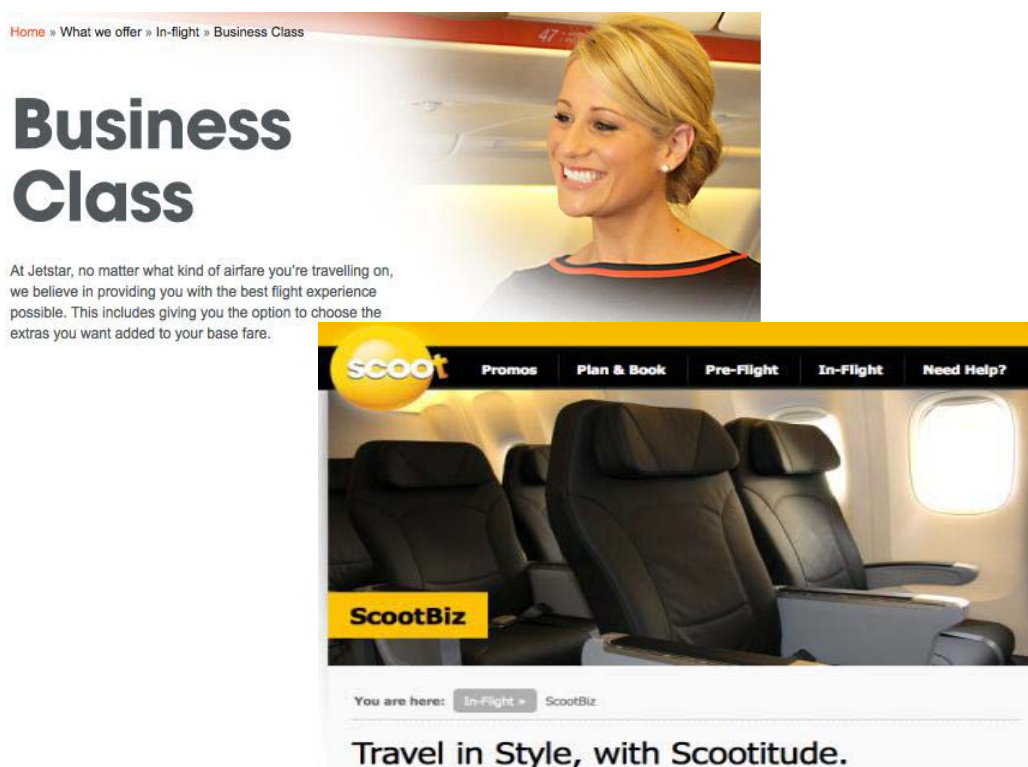


圖 2-4 轉型中的低成本航空

7. 航空產業正在改變中，傳統航空公司無法將短程航線的成本降到與低成本航空相同的水準，因此只能專注於經營競爭較少的長程航線，短程航線的休閒及商務旅客行為模式也變成優先考量價格而非服務，造成商務艙的收益下降，但豪華經濟艙或許可行，而傳統航空也逐漸失去由短程航線接駁的旅客。
8. 亞洲低成本航空共有近 1,000 架飛機訂單，其中多數為窄體客機，包括獅航的 342 架、亞洲航空 300 架、靛藍航空 213 架、宿

霧太平洋航空 53 架、虎航 51 架及捷星航空 32 架，財源從何而來？

(二) 韓國低成本航空市場

1. 南韓希望能建立本土的低成本航空，因此並不歡迎外國的低成本航空進入南韓市場，南韓目前有 5 家低成本航空，分別是獨立的易斯達航空、濟州航空、德威航空（前身為韓星航空），及 2 家國家航空大韓航空及韓亞航的子公司真航空和釜山航空。
2. 為了搶佔市場並試圖作為高效率的陸路運輸的替代選項，對南韓的低成本航空業者帶來不小的壓力，因此造成這些非典型低成本航空（提供餐點和行李托運服務）業者出現虧損和經營不善的情形，然而這些本土的低成本航空在國內市場的優勢正逐漸增加中，2011 年國內的市佔率高達 41.4%，整體市佔率則為 16.5%，較前一年提高 3.3%。
3. 部分本土的低成本航空已逐漸開始獲利，如真航空和釜山航空從 2010 年起，已經連續 2 年獲利，濟州航空則因為增加更多利潤較高的國際航線，因此在 2011 年首次獲利，同時也是南韓首家擁有超過 9 架以上機隊的低成本航空。
4. 南韓的低成本航空在 2011 年的載客數為 1,050 萬人次，較去年同期增加了 33%，並且是首次突破千萬人次，其中國內線載客數有 869 萬人次，如首爾金浦—濟州、釜山—濟州和群山—濟州等國內航線，低成本航空的市佔率甚至高達 5 成以上；此外，由於政府運輸部門放寬經營國際航線的限制，因此南韓的低成本航空 2011 年在國際線的載客數有 183 萬人次，市佔率由 2010 年的 1.8% 倍增為 2011 年的 4.3%。
5. 南韓的低成本航空逐漸開始將重心由虧損且已趨飽和的國內市場轉移到國際航線，未來當品牌意識提高，且北亞旅客更能接受低成本航空的經營模式時，國際航線極可能持續達到兩位數的成

- 6.當北亞航空市場因為受到日本亞洲航、捷星日本、蜜桃航空及春秋航空等低成本航空開闢往來首爾的新航線而產生高度競爭時，集中於國際航線的擴張將使得韓國規模仍小的低成本航空公司較容易達到經濟規模。然而，低成本航空最終的發展還是要取決於北亞金三角國家，特別是中國的自由化與市場開放的速度。
- 7.南韓低成本航空所提供的座位數百分比詳圖 2-5，圖 2-6 則為南韓 4 家低成本航空於 2012 年 7 月 23-29 日所提供之國際航班座位數比較。由圖 2-6 可看出易斯達航空和釜山航空、真航空所提供的國際線容量相當，其中釜山航空和真航空都是為了要避免和母公司競爭而刻意限縮，因為濟州航空無此顧慮，在可以自由發展的情況下即成為南韓國際線規模最大的低成本航空。

LCC CAPACITY SHARE (%) TOTAL SEATS: 2001 TO 2011

SOURCE: CAPA - CENTRE FOR AVIATION WITH DATA PROVIDED BY OAG, A UBM AVIATION BUSINESS

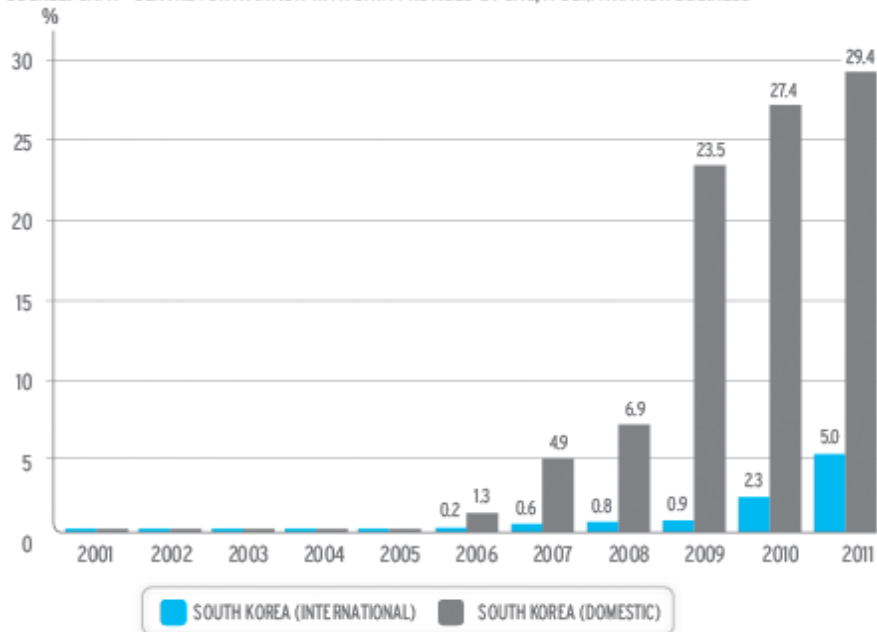
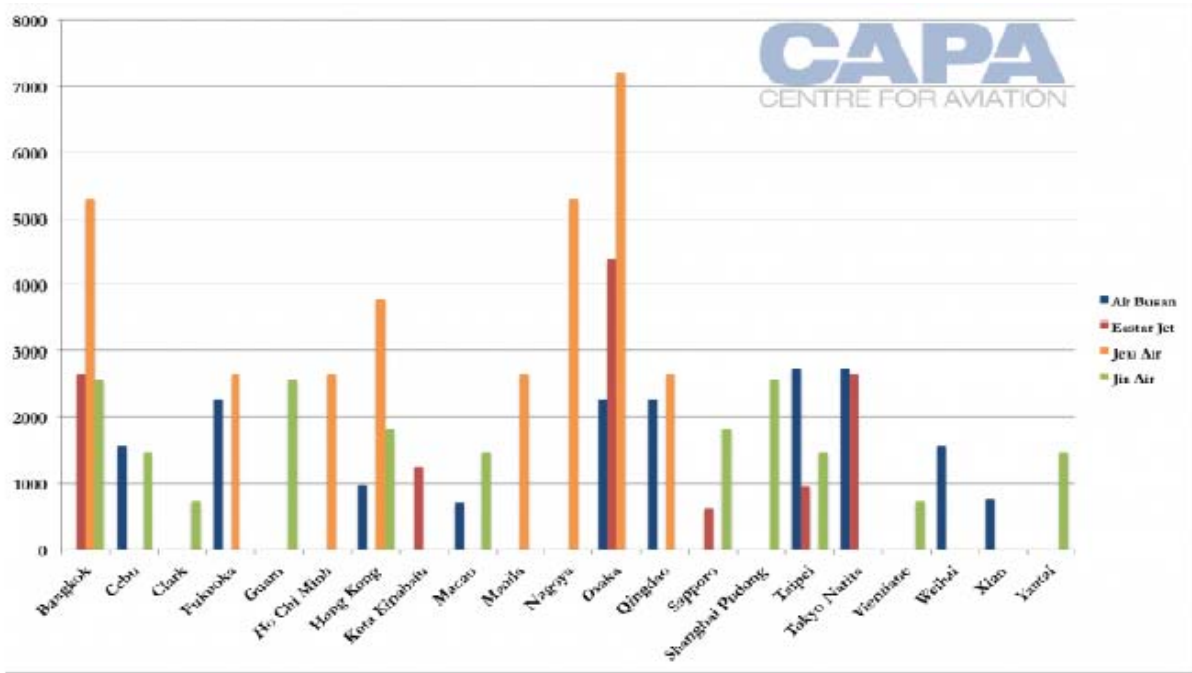


圖 2-5 南韓低成本航空所提供的座位數百分比

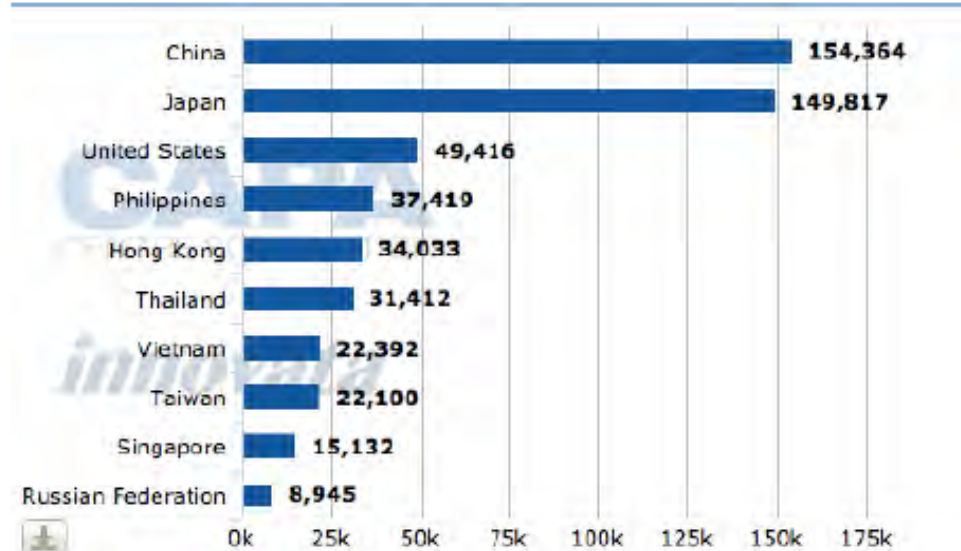


Source: CAPA – Centre for Aviation & Innovata

圖 2-6 南韓低成本航空國際航班座位數比較 (2012.07.23-29)

8.在南韓已經有低成本航空/新世代航空提供服務，或是適合其經營的機場至少有 32 座，另外，根據統計南韓國際線出境旅客前往之國家排名如圖 2-7 所示，由圖中顯示中國和日本為南韓國際線的主要市場。

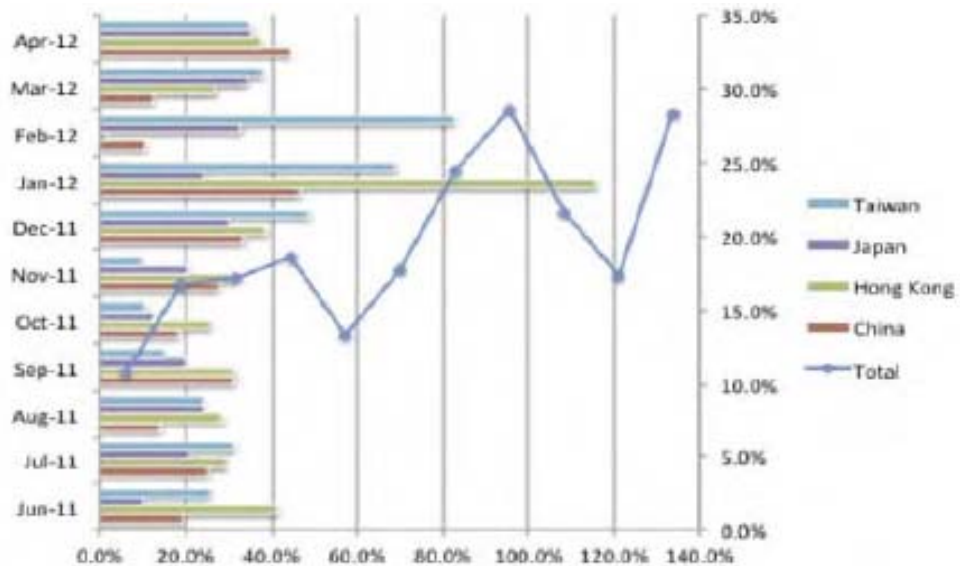
South Korea top 10 international departures by country: 23-Jul-2012 to 29-Jul-2012



Source: CAPA – Centre for Aviation & Innovata

圖 2-7 南韓前 10 大國際線旅客出境國家 (2012.07.23-29)

9.南韓的低成本航空和解除管制政策讓外國觀光客人數大幅提昇（詳圖 2-8），其中又以中國觀光客的年成長率 44%最高，其次為日本的 36%和臺灣的 35%，可見南韓因為低成本航空加入後的價格競爭帶動了原本停滯不前的旅遊市場的發展。



Source: Korea Tourism Organisation

圖 2-8 北亞國家前往南韓旅客數成長率（2011.06-2012.04）

10.南韓的交通部在 2008 年中將原本對於低成本航空經營國際航線的限制，從原本必須經營國內航線滿 2 年及 2 萬架次無飛安事故，放寬為經營國內航線滿 1 年及 1 萬架次無飛安事故，因而讓南韓本土的低成本航空能夠快速成長並且開始獲利。

(三) 大中國低成本航空市場

1.雖然中國的低成本航空在 2011 年國際線的普及率僅有 3.5%，國內線 6.1%（詳圖 2-9），在受到高度管制並且偏好國營三大航空公司的中國市場，即使面臨許多挑戰，低成本航空仍有極大的潛力。

LCC CAPACITY SHARE (%) TOTAL SEATS: 2001 TO 2011

SOURCE: CAPA - CENTRE FOR AVIATION WITH DATA PROVIDED BY OAG, A UBM AVIATION BUSINESS

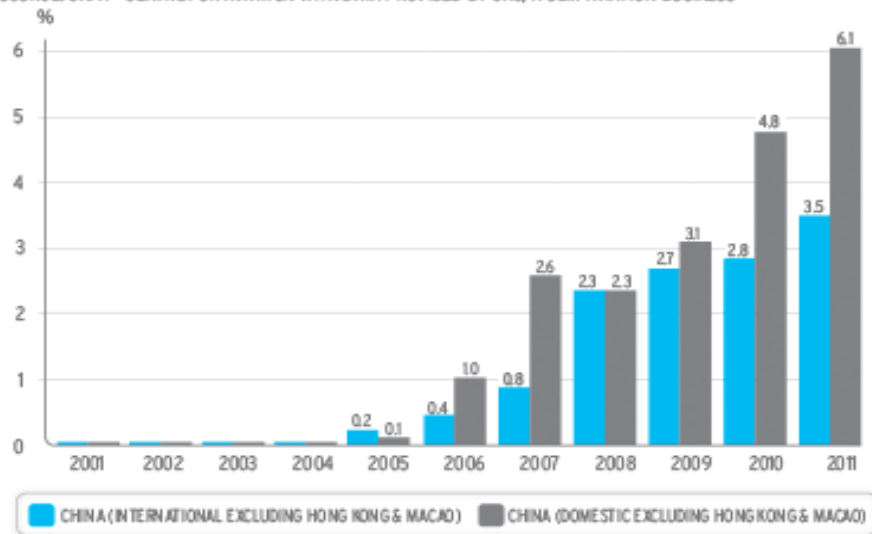


圖 2-9 中國低成本航空所提供的座位數百分比

2. 中國的低成本航空始於 2005 年，由春秋航空、吉祥航空和奧凱航空開始進入市場，其中以春秋航空的規模最大（全球第 11 大），也是在諸多營運限制下仍能創造利基，並且載客率和獲利率都位居同業第一的低成本航空，目前春秋航空和吉祥航空下一階段的計畫就是要公開釋股，以增資方式繼續擴充機隊和航網。春秋航空自 2005 年至 2011 年的載客率詳表 2-2，約 90% 的乘客都屬白領階級（詳圖 2-10），並且年紀在 45 歲以下（詳圖 2-11），其中又以 22-35 歲的比例最高。

表 2-2 春秋航空 2005-2011 年載客率

年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	平均
百分比	95.3	95.1	93.8	93.7	94.7	95.0	95.3	94.7

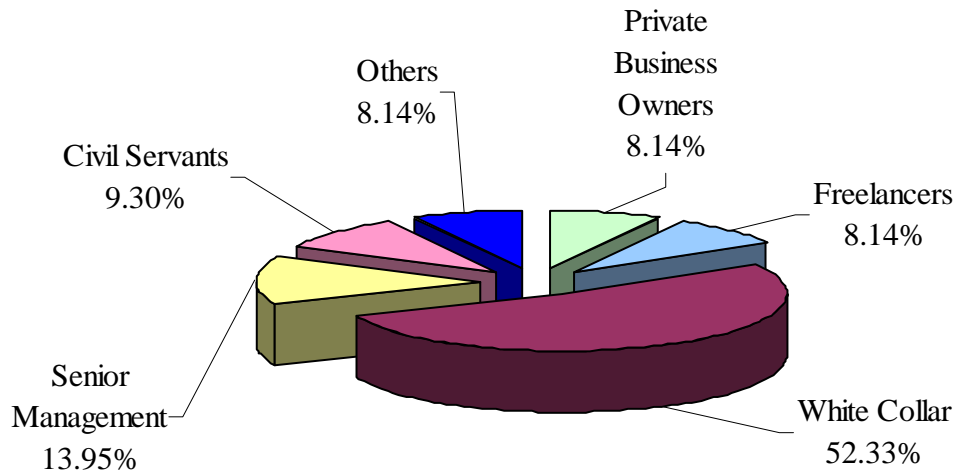


圖 2-10 春秋航空的乘客職業分佈圖

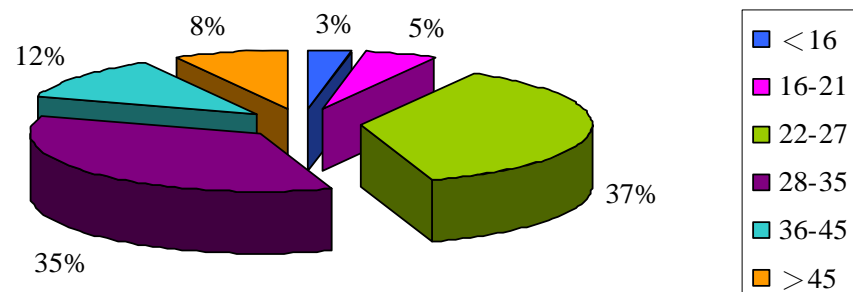


圖 2-11 春秋航空的乘客年齡分佈圖

3. 中國的航空產業所受到的管制及缺乏彈性的成本結構，讓低成本航空未能像其他地區一樣快速發展，再加上都會區的主要機場容量不足且缺少第 2 國際機場，私營的低成本航空無論在航機取得、飛行員招募、機場稅費及使用權、航線分配及定價等，都受到嚴格的管控，而且中國的主要機場也不像亞洲其他國家有專屬的經濟航廈（budget terminal）。
4. 在中國已經有低成本航空/新世代航空提供服務，或是適合其經營的機場至少有 214 座。
5. 中國的低成本航空如春秋航空和吉祥航空現正藉由開闢新航線加速擴張國際版圖，首先是由吉祥航空於 2012 年 8 月飛航日本沖繩，這也是繼已飛航東京地區的春秋航空之後，第 2 家經營國際航線的中國低成本航空，春秋航空也正試圖開闢飛往日本其他城市的新航點，但其首要目標據說是要飛往南韓及泰國。

6. 由於其他國家必須與中國維持更緊密的聯繫，本國民眾也因為收入提高更加愛好旅遊，高速鐵路的擴張也迫使中國的航空公司必須朝向國際發展，這些來自於本國與外國不斷成長的需求，讓中國的主要機場在未來 12-24 個月內將新增多條國際航線。
7. 中國的二線機場也期待能藉由政府支持樞紐機場的擴張，以及低成本航空在北亞的發展來增加其飛航服務，由於新的航空業者必須開發新的航線，讓較不擁擠的機場有了快速發展的機會，而中國的二線航空公司也正試圖向亞太區域擴展，這將會促進省會以外的廣大內陸地區和經濟特區的發展。這些新的二線機場啟用，提供航商新的時間帶選擇，讓在中國已經有北京和上海 2 個主要航點的芬蘭航空和法國航空，分別在 2012 年 5 月和 4 月開闢飛往重慶（芬蘭航空）和武漢（法國航空）的新航線。
8. 中國的航空公司多著重於廣大的國內市場而非國際市場，由於國內航空市場的蓬勃發展，2011 年三大國營航空中，中國南方航空的載運旅客數即高達 8,000 萬人次，而中國東方航空和中國國際航空則分別有近 7,000 萬及 5,000 萬人次（詳圖 2-12）。

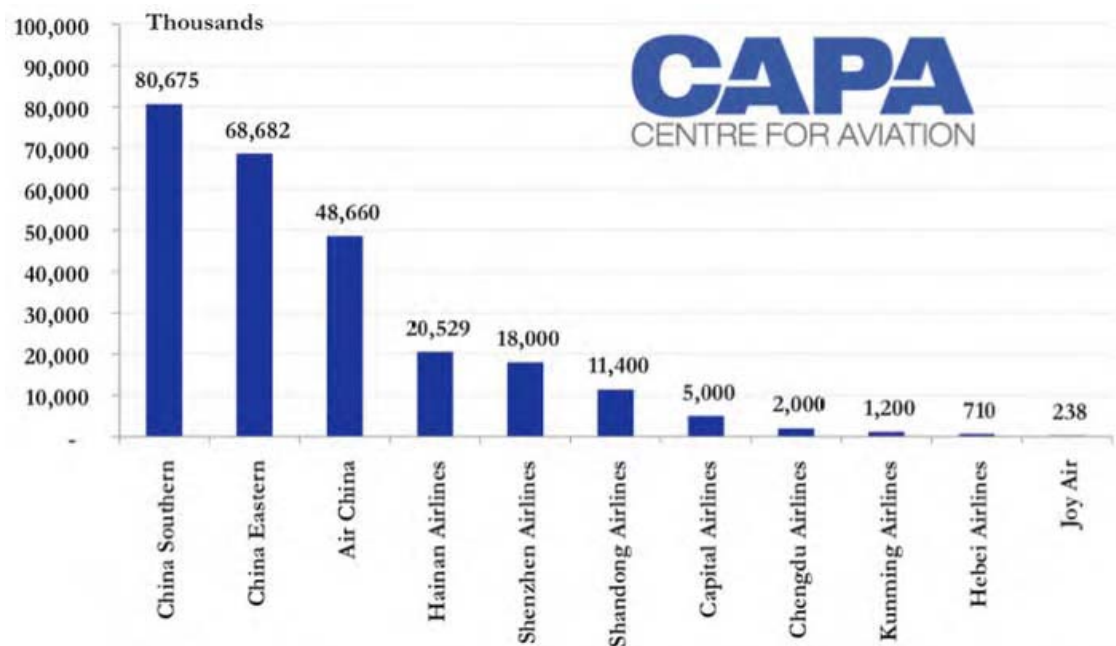


圖 2-12 中國主要航空公司 2011 年載運旅客數

9. 中國的航空公司的每 5 個座位就有 4 個是提供於國內市場（圖 2-13），若以提供的總座位數計算，中國南方航空、中國東方航空和中國國際航空分別排名在世界第 8、9 和 13 位，超越了英航、阿酋航空及國泰航空等主要航商，但若以國際航線座位數來比較，僅有中國東方航空排名第 29 位（詳表 2-3）。

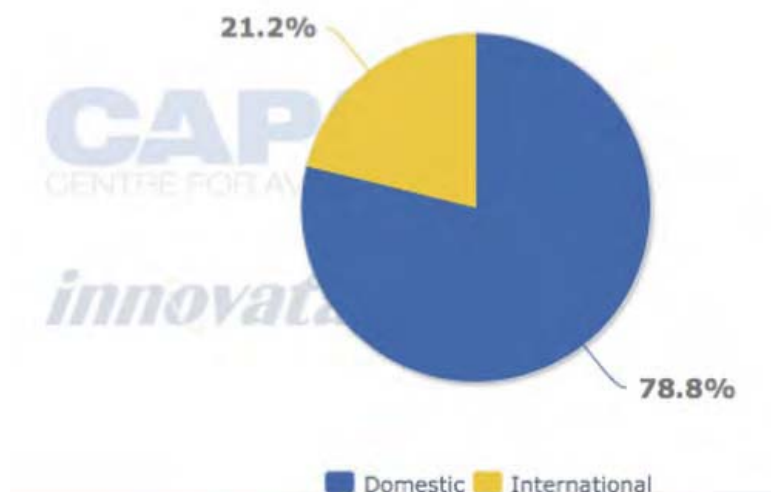


圖 2-13 中國國際與國內市場座位數比例（2012.05.06-12）

表 2-3 航空公司國際線每週提供座位數比較（2012.05.06-12）

Airline	Seats	Airline	Seats
1 Ryanair	1,712,340	26 China Airlines	277,565
2 Lufthansa	1,409,038	27 Aeroflot	268,036
3 easyJet	1,085,244	28 Etihad Airways	264,902
4 Emirates	936,814	29 China Eastern	246,704
5 British Airways	803,405	30 Norwegian Air Shuttle	241,046
6 Air France	744,162	31 Air China	233,690
7 American Airlines	641,387	32 Alitalia	227,502
8 Delta Air Lines	583,073	33 AirAsia	226,440
9 KLM Royal Dutch Airlines	581,614	34 TAP Portugal	223,460
10 Turkish Airlines	567,328	35 Thomson	223,426
11 United Airlines	549,733	36 COPA	220,734
12 airberlin	523,884	37 US Airways	220,286
13 Cathay Pacific	521,733	38 Malaysia Airlines	217,246
14 Singapore Airlines	457,180	39 Dragonair	209,458
15 Qatar Airways	456,363	40 Saudi Arabian Airlines	208,106
16 Korean Air	423,320	41 Vueling Airlines	208,062
17 Air Canada	418,975	42 Japan Airlines	198,737
18 SWISS	376,893	43 EgyptAir	195,488
19 Thai Airways	352,916	44 China Southern	184,252
20 SAS	304,947	45 All Nippon Airways	184,061
21 Austrian Airlines	296,279	46 Brussels Airlines	181,527
22 Aer Lingus	293,360	47 Lan Airlines	177,800
23 Iberia	282,992	48 Finnair	173,839
24 Asiana Airlines	280,304	49 Gulf Air	158,402
25 Wizz Air	279,720	50 Qantas Airways	154,796

10. 低成本航空在中國市場的定義並不嚴格，如春秋航空航班可攜帶行李的混合式經營型態、吉祥航空有頭等艙、票價也並非都比傳統航空為低，究其原因為中國的航空市場現況需求極大，只要新增航班就會客滿，與傳統航空或低成本航空其實無關，因此春秋航空和吉祥航空能夠輕鬆獲益，這兩家低成本航空的經營模式雖然近似於傳統航空但實際效率較高，這讓他們更具競爭優勢，而春秋航空為了提高飛機使用率，甚至遊說政府放寬對國內線紅眼航班的經營管制，當中國的航空業者致力於趕上國際水準時，春秋航空和吉祥航空的經營方向卻有著不同的思維，例如選擇較便宜的機場和二線區域城市。

(四) 亞洲國際市場的挑戰與機會

1. 全球經濟經歷了前段時間的衰退，目前雖已逐漸復甦，但成長仍屬緩慢，而亞洲地區的成長速度卻優於已開發國家，若全球 GDP 成長率平均值為 3-4%，亞洲地區即為 6-7%（詳圖 2-14），其中又以中國的 GDP 成長率最高。

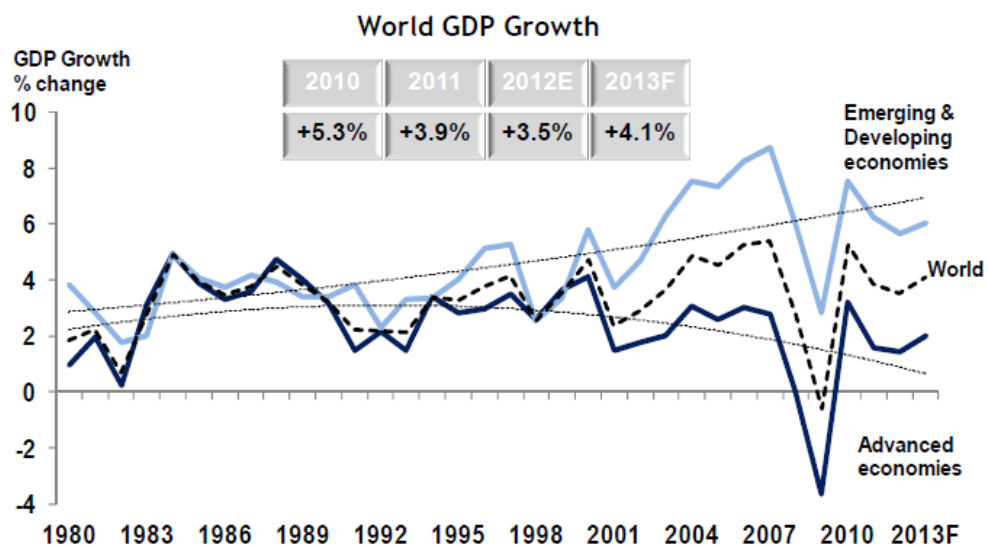


圖 2-14 全球 GDP 成長趨勢圖（1980-2013）

2. 亞太地區有多樣化的地理環境，區域人口數超過 40 億，約為全球人口的 62%，GDP 佔全球的 27%，國民所得差距極大，而中產階級人數已超過 10 億，因其消費能力不輸歐美地區，故對於

航空運輸的需求也大幅提昇。

3. 亞洲早在 200 年前曾為世界第一，但在 19 世紀時逐漸沒落，然而過去的 50-60 年間情況已有所逆轉（詳圖 2-15），2010 年亞洲佔全球的經濟比例已超越西方國家。
4. 航空業在 20 世紀開始發展，並且在近期發展速度達到最快，亞洲的航空公司載運的旅客數已佔全球的 25%，貨運量則佔全球的 40%，而美國和歐洲航空公司載運的旅客數各佔 25%，貨運量則分別為 20% 和 40%。

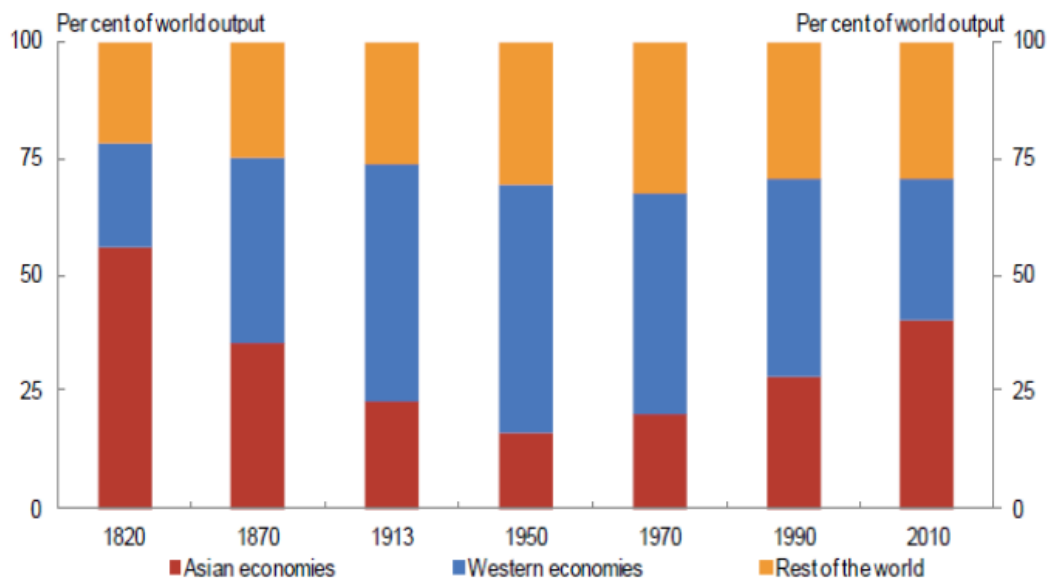


圖 2-15 全球各分區經濟比例歷史趨勢圖（1820-2010）

5. 全球客貨運輸在經濟不景氣時均有明顯衰退，但目前的客運量已較衰退期前成長約 20%，而貨運量迄今仍未有顯著增長（詳圖 2-16），可見過去 5 年間航空市場的發展主要是靠客運的成長來推動，由於美國和歐洲的經濟現況不佳，因此目前是由亞洲，特別是中國來帶領世界的發展。

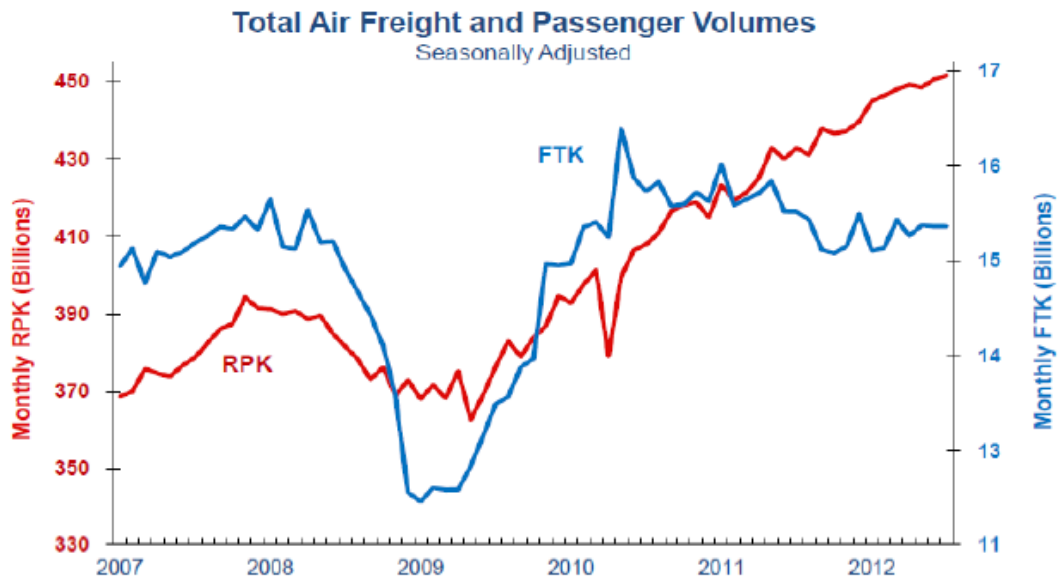


圖 2-16 全球客貨運量 (2007 -2012)

6. 油價波動對於航空業的影響甚劇，圖 2-17 為 2007 年迄今的油價變動情形，由於油料約佔航空成本的 50%，因此航空公司在購買飛機時也會將燃油效率列為重要的考慮因素。航空業在 2010 年的總體獲利甚佳，約達 160 億美元，2011 年利潤減半，僅約 80 億美元 (詳圖 2-18)，其中有一半是來自亞洲的航空公司，而此一獲利情形正好與油價漲跌的趨勢相反。

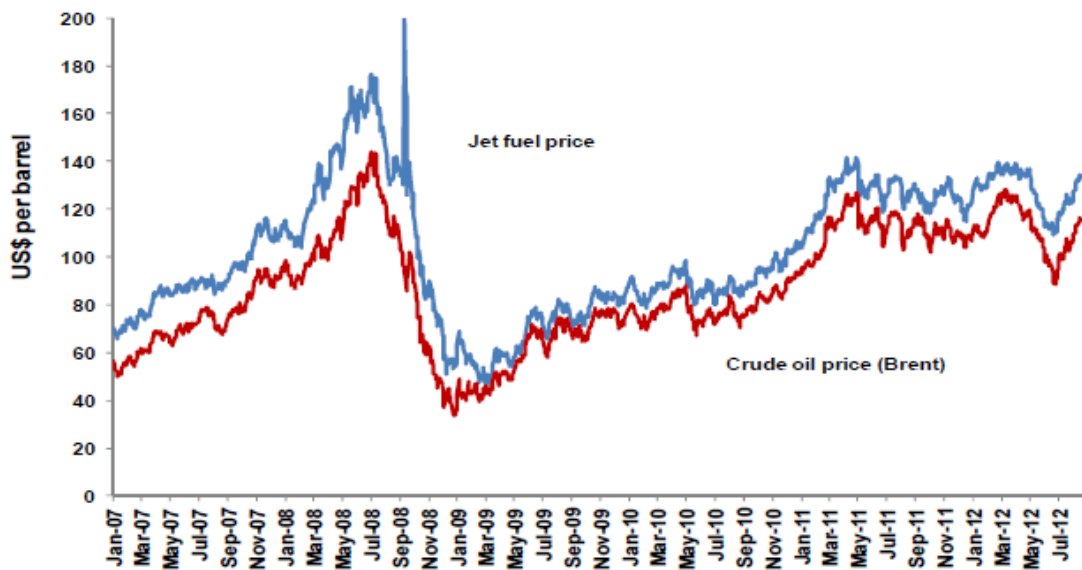


圖 2-17 原油及航空燃油價格變化 (2007.01-2012.06)

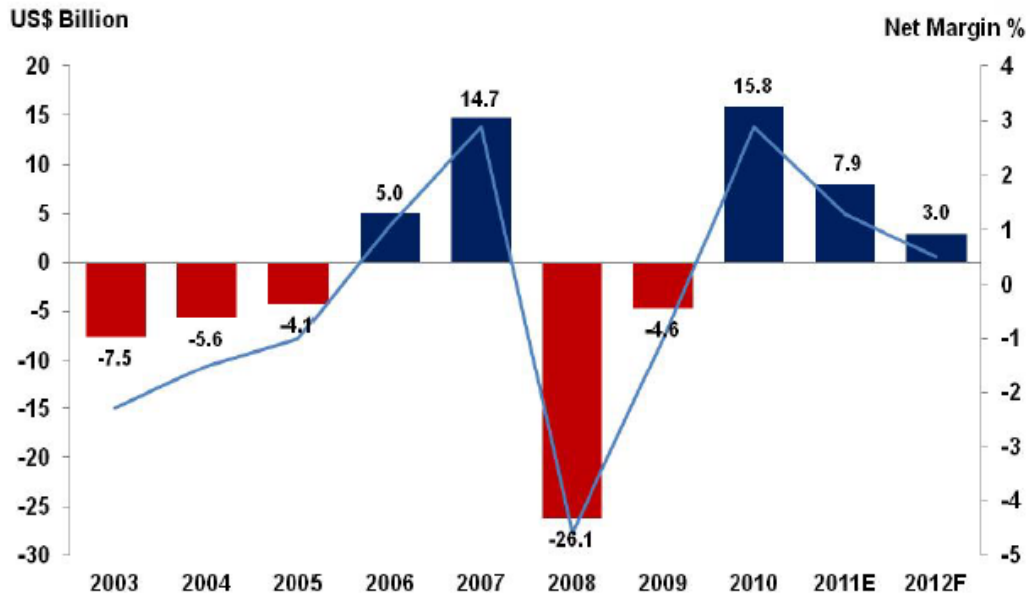


圖 2-18 全球航空公司總體獲利狀況

7. 根據空中巴士對於航空運輸未來 20 年的成長預測，以中東地區的 7.4% 的成長率最高，其次為拉丁美洲的 6.1%，亞太地區排名第三，成長率為 5.7%，均高於全球平均值 4.8%，而收入乘客公里 (Revenue Passenger Kilometers, RPK) 的成長幅度則以亞太地區最高，2030 年的預測值約佔全球的 33% (詳圖 2-19)。至於波音公司對於航空公司機隊擴張速度的預測結果，同樣是以亞太地區的成長最為快速 (詳圖 2-20)。

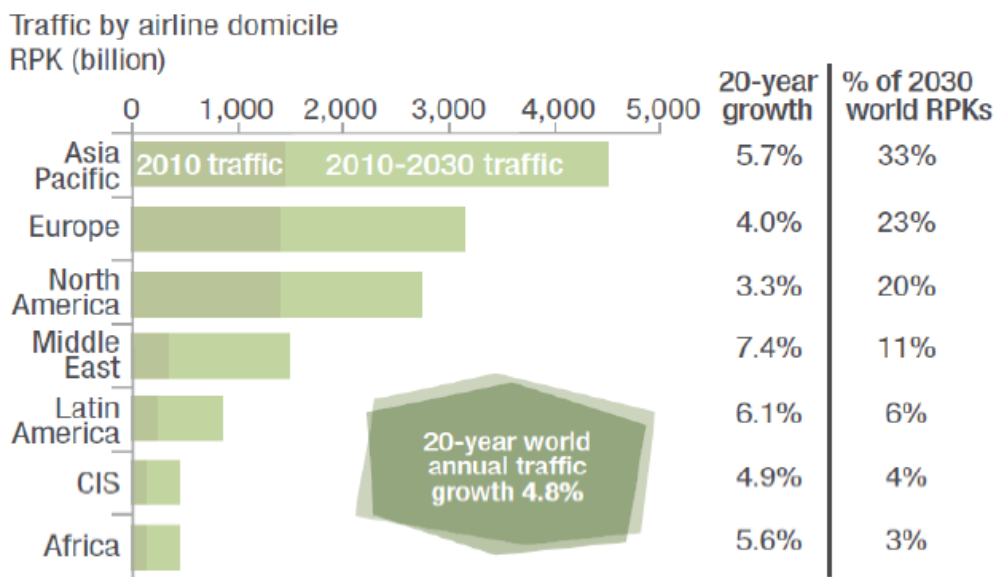


圖 2-19 空中巴士對於 2030 年航空運輸的成長預測

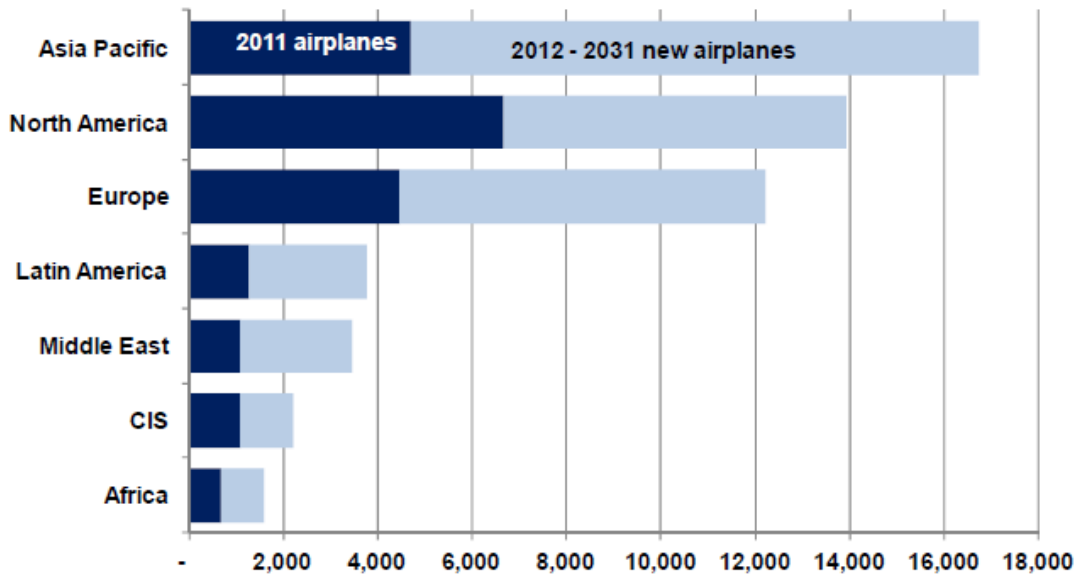


圖 2-20 波音公司對於 2031 年航空公司機隊擴張的預測

8. 無論低成本航空或新世代航空公司提高競爭力的方法，不外乎增加收益、降低成本，以及與主要的服務提供者建立夥伴關係，採取的策略包括提供高品質的產品和服務、多品牌策略、加入航空聯盟、提高燃油效率及員工生產力等。目前正逐漸成形的商業模式是：全傳統航空公司仍著重於投資高品質服務，簡化短程航線的營運，並建立低成本航空子公司和合作夥伴，至於點對點的低成本航空最初將重點放在國內短程航線，之後也開始進軍國際和長程市場，並嘗試增加對乘客的服務，未來的長程航線仍將使用廣體客機、包含貨運、並且至少有兩種以上的客艙等級。

9. 航空運輸已是現代生活的一部份，並且帶動全球經濟和社會的發展，所有對於未來長期的成長預測結果都很樂觀，而亞洲的航空公司對於旅客服務和經營模式的創新正在往前推進，無論是傳統航空或是低成本航空在未來都將扮演重要的角色。

(五) 日本低成本航空市場

1. 日本是全球第 3 大空運市場，國內兩大航空公司全日空及日本航空近年也進入低成本航空市場，其中全日空同時與香港資金和亞洲航空合資成立蜜桃航空及日本亞洲航空，日本航空則與

捷星集團合資成立捷星日本航空。低成本航空公司積極投入日本市場的主要因素可能是日本政府為了刺激國內航空旅遊市場而在態度上有所轉變，此外，市場人口結構的改變，及東京地區容量已面臨挑戰的傳統機場國際航線的時間帶增加，成本較低的低成本航空專屬航廈的興建也有助於低成本航空的發展。日本政府甚至認為低成本航空將是能夠將目前不到 1,000 萬人次的入境旅客數，提昇為 2019 年的 2,500 萬人次的重要方法。

2. 圖 2-21 為日本的低成本航空自 2001 年至 2011 年所提供的座位數百分比，由圖中可看出低成本航空在日本國內市場已由初期的 1% 逐年提昇為 2011 年的 9%。

LCC CAPACITY SHARE (%) TOTAL SEATS: 2001 TO 2011

SOURCE: CAPA - CENTRE FOR AVIATION WITH DATA PROVIDED BY OAG, A UBM AVIATION BUSINESS

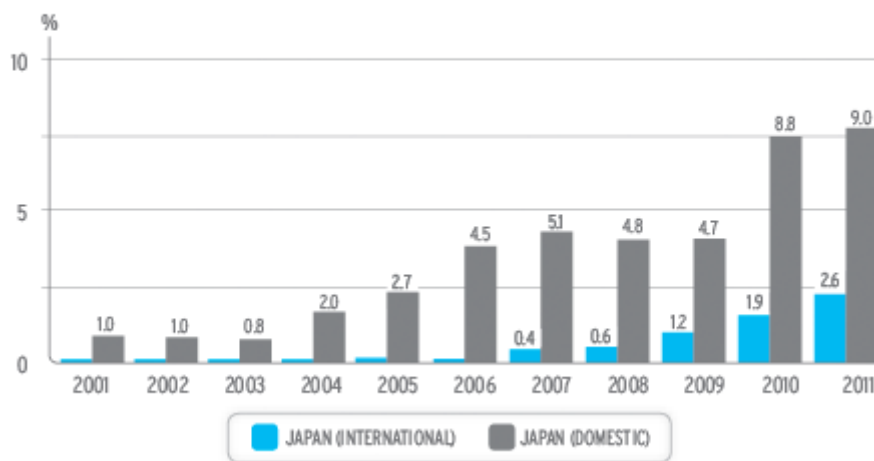
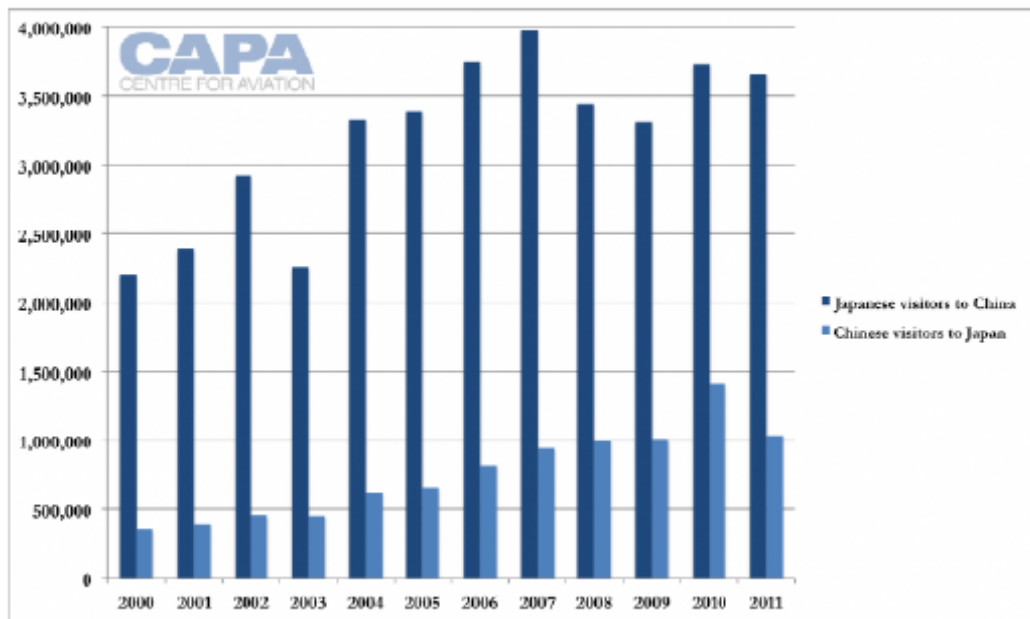


圖 2-21 日本低成本航空所提供的座位數百分比

3. 日本國內共有 95 座機場，其中有低成本航空/新世代航空提供服務，或是適合其經營的機場至少有 78 座。
4. 中長期而言，日本低成本航空最大的潛在市場就是中國，但短期內因為兩國緊張的關係造成些許阻礙，如中國在全球實行保護的雙邊通航協定，讓中國較年輕的低成本航空有機會快速發展並且贏得乘客認同。即使中國的人口數是日本的 10 倍，然而日前往中國旅遊的日本觀光客卻是前往日本旅遊的中國觀光客

的 3.5 倍，此一失衡現象在 10 年前更高達 6 倍之多(詳圖 2-22)。



Source: CAPA – Centre for Aviation & Japan Tourism

圖 2-22 日本觀光客與中國觀光客人數比較

5. 南韓的低成本航空也在積極開闢飛往中國二線城市的航班，例如濟州航空在 2012 年 6 月間即開航首爾-青島航線，究其原因一方面是響應政府的政策，同時也是因為北京和上海機場的時間帶不足，另外，捷星香港航空也預定在 2013 年初開闢飛往中國二線城市的航班。
6. 日本近期的開放天空協議不僅為新的低成本航空打開門戶，同時也允許既有的航空業者擴張，因而帶動航線的成長和價格的競爭。2011 年日本和臺灣簽署的開放天空協議深具意義，因為在北亞僅有少數地區存在此種協議，而日本和南韓簽署的開放天空協議也將於 2013 年夏季開始生效。
7. 在雙邊自由化的開放政策下，臺灣的復興航空已將過去採包機型式飛航的大阪、福岡和沖繩航線改為每日定期航班，同時也正試圖開闢每週 2 班飛往札幌及函館的定期航班，和每週 1 班飛往旭川、釧路及帶廣的定期航班，華信航空每則是每週 2 班飛往石垣島和關西地區，而其母公司中華航空已要求新闢每週 3

班飛往靜岡縣和鹿兒島，及每週 2 班飛往富山的航線。至於長榮航空目前並無任何新闢日本航線的計畫。目前中華航空和長榮航空在日本航線的市佔率雖高，但較高的票價在復興航空加入後，是否能夠維持現有的優勢仍有待觀察。

8. 根據亞太航空中心的預測，日本的低成本航空公司在 2012 年國內市場的座位數所佔比例可達 19%（詳圖 2-23），其中今年度成立的 3 家低成本航空所佔比例分別為捷星日本航空 1.3%、蜜桃航空 1.1%、日本亞洲航空 1%，若依此驚人的速度持續成長，到 2020 年極有可能達到 50%。此一變化已經讓日本兩大航空公司全日空及日本航空計畫減少國內航線之運量。然而 19% 的市佔率仍低於全球平均數 25%、馬來西亞國內航線的 58%、英國國內航線的 31% 和印度國內航線的 67%。

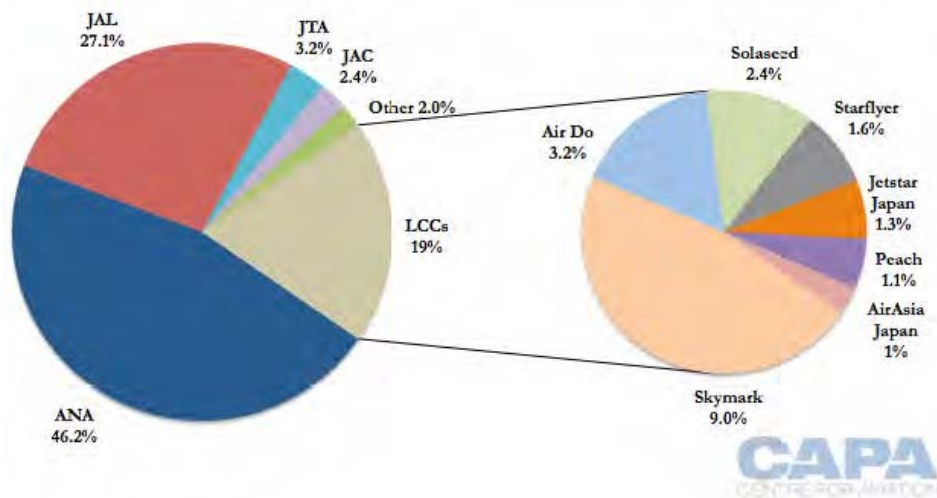


圖 2-23 日本低成本航空 2012 年所佔座位數百分比

9. 日本的低成本航空公司各有其重點區域，例如北海道國際航空（Air Do）、Solaseed 和星悅航空（Starflyer）提供飛往東京羽田機場的航班，與日本亞洲航空和捷星日本航空因羽田機場時間帶不足僅能飛往成田機場相較，在距離上即有顯著的優勢，不過當羽田機場在 2014 年將日間時段的时间帶增加為 2 倍時，這項優勢將不復存在。

2.3 論壇內容摘要

(一) 全亞航 (AirAsia X) CEO Azran Osman-Rani :

1. AirAsia X 吉隆坡-東京羽田航線由日本地區賣出的機票由營運初期 (2 年前) 的 25% 大幅增加到超過四成, 相信在 2012 年 8 月 AirAsia Japan 開航後, 隨著 AirAsia 品牌在日本市場的知名度大增, 對 AirAsia X 在日本地區的銷售額會有更大的幫助。
2. 目前 AirAsia X 由吉隆坡飛往東京羽田機場的航班接近午夜抵達, 若成田機場可釋出時間帶, AirAsia X 極有可能改成白天飛抵成田機場, 對於國際線乘客銜接以成田為基地的姐妹公司 AirAsia Japan 之國內線航班將更為方便。
3. 專營長程航線的低成本航空 AirAsia X 的貨運營收佔比由 2% 成長到目前的 5%, 載貨率為五成左右, 成為公司重要的毛利來源, 貨運的營收也不斷成長中。

(二) 宿霧太平洋航空 (Cebu Pacific) CEA Carry Kingshott :

1. 日本 3 家低成本航空的開航將有助於日本民眾對 LCC 的了解與接受度, 尤其是在網路購票的概念上, 所有經營日本市場的低成本航空都將共同受惠。
2. 目前大阪關西機場的地勤服務及機場使用費用是新加坡樟宜機場的十倍, 依據該公司的經驗, 關西機場的效率較差, 而員工薪資卻比亞洲其他地區高出許多。相較之下, 新加坡的薪資水準雖然也高, 但工作效率明顯更高, 也更有競爭力。

(三) 捷星航空 (Jetstar) CCO David Koczkar :

1. Jetstar 在 9 年前創立時並未考慮共用班號 (codeshare), 但現在卻與 3 家航空公司做 codeshare (包含母公司 Qantas), 並有 20 項商業安排 (commercial arrangements) — 包含與 Air France-KLM 集團的聯程機票 (interline), 這些都不是一般低成本航空會做的事, 然而現在 Jetstar 有了驚人的銷售連結網絡得以協助乘客安

排複雜的行程。

2. Jetstar 曾經試圖簡化其經營模式而向 Ryan Air 模式靠攏，但後來發現該平台無法提供集團持續成長的動能。
3. Jetstar 預期未來 3 年在中國的業務量將成長 10 倍，3 年內可達每年搭載 500 萬名乘客（目前為 50 萬名）的運量。
4. Jetstar 需慎選夥伴以確保其營運模式的智慧財產權，對方必需是可以長期合作的夥伴，以免對方之後可能獨自設立低成本航空，甚至與 Jetstar 競爭。（東航在與 Jetstar 合資成立 Jetstar Hong Kong 時即公開表示將藉此學習 Jetstar 的低成本航空模式。）
5. Jetstar 表示目前只有一家傳統航空公司（Qantas）成功成立低成本航空子公司並且能維持其成長，而 100% 擁有的低成本航空子公司模式是很難複製的。
6. 同時，與 AirAsia 策略聯盟成立 AirAsia Japan 的全日空則是在中、長期的時間點上考慮獨立成立自己的低成本航空，或者成立 Peach 的子公司。

(四) 捷星日本（Jetstar Japan）CEO Miyuki Suzuki：

1. Jetstar Japan 目前 90% 的票都是透過網路銷售出去的，其他則透過客服中心及便利商店賣出，至於 AirAsia Japan 及 Peach 則有 95% 的票透過網路平台賣出。
2. Jetstar Japan 及 AirAsia Japan 兩者皆以東京成田機場為機地，因為該機場目前仍設有宵禁，航廈也有開放時間限制，造成低成本航空在該機場營運的限制。
3. 成田機場正在建造低成本航空專屬航廈，預計 2015 年啟用。

(五) 蜜桃航空（Peach Aviation）Non-Executive Director Patrick Murphy：

1. 預測低成本航空將持續成長到有 capacity 買下國籍航空，也會真的這麼做，歐洲的 Ryanair 已有愛爾蘭航空 20% 持股，同時可能持續增加持股。

2. Peach 目前有 10 架 A320 飛機(180 座)，董事會也通過評估 2014 年後的機隊擴編計劃。
3. Peach 的附加收入比預期來得高，主要是來自於更改訂位（如日期、時間、姓名等）的收入。

(六) 酷航 (Scoot) CEO Campbell Wilson :

1. Scoot 對飛南韓市場很有興趣，但目前新加坡與南韓雙邊航約協定裡所有熱門航點的班次都已被母公司新航拿走了，以 Scoot 對航線經營的目標為最終達每天一班的情況下，Scoot 希望南韓政府能早日體認低成本航空對南韓經濟能帶來的正面效益而加速開放的腳步。
2. 釜山及首爾都是 Scoot 很有興趣的航點。
3. 除了新加坡/曼谷航線之外，Scoot 其他的航班因為航程較久，機組員需要在外站過夜，而讓機組員在飯店內共用房間也是其節省開支的重要方法之一。

(七) 飛龍航空 (Zest Air) CEA Brian Hogan :

1. Zest Air 預測低成本航空於未來 10-20 年內在亞洲的市佔率可望達到 70-80%。
2. 低成本航空在菲律賓的市佔率目前已經達到 82%。



圖 2-24 論壇照片-1



圖 2-25 論壇照片-2



圖 2-26 論壇照片-3



圖 2-27 論壇照片-4

第三章、展覽內容簡介

本次研討會參展單位包括亞太航空中心 (CAPA)、波音公司、澳門國際機場、明捷澳門公司 (Menzies Macau) 及 NIIT 科技公司，以下僅針對亞太航空中心、澳門國際機場、明捷澳門公司及 NIIT 科技公司作簡單介紹。

3.1 亞太航空中心

亞太航空中心成立已超過 20 年，總部設於澳洲雪梨，其目標是成為全球空運知識的領導者，目前該組織提供決策支援所需之市場分析、研究報告及各項數據，已成為獲得國際間普遍認同的組織之一。

亞太航空中心已出版超過 9,000 份報告，其研究範圍包括北美、南美、歐洲、中國、亞太、中東及非洲等全球各區域，並希望能藉由航空思想的領導來形塑產業的發展方向，對於中國、印度和中東等市場快速成長對全球的影響也提供了獨到的見解和研究。此外，亞太航空中心也針對如低成本航空/機場、機場民營化和資本支出、區域產業前景、機場零售業、航空科技等專題進行深入研究。

申請加入亞太航空中心會員（需支付年費 3,300 美元）可獲得全球航空發展的即時資訊、瀏覽網站內所有新聞及分析內容、查詢各航空公司、機場、供應商、國家概況、機隊、票價和班表等數據，並且有機會免費參加該組織所舉辦的相關會議，其客戶包含航空公司、機場、投資者、製造商、科技公司等與航空產業相關之全球性企業。

亞太航空中心展覽攤位照片、出版之月刊、網站首頁及所提供之統計分析資料詳圖 3-1~圖 3-5。



圖 3-1 亞太航空中心展覽攤位

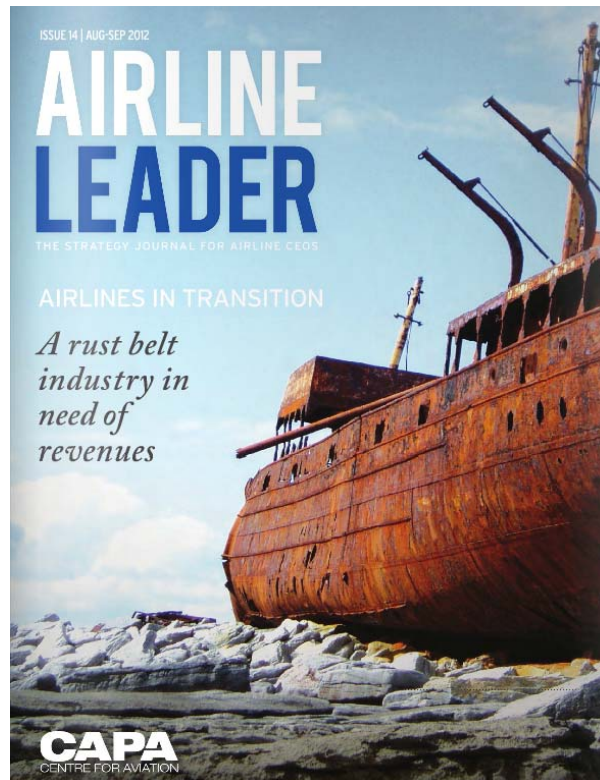


圖 3-2 亞太航空中心出版之月刊





Home
About CAPA >
CAPA Events
CAPA Awards
CAPA Analysis
Aviation Data >
Aviation News
Profiles
Members Area
Search

CAPA – leaders in global aviation knowledge, delivering market analysis, data and information services to support strategic planning at blue chip international aviation organisations worldwide.

CAPA's Latest Aviation Analysis and CAPA Updates



Final line-up of speakers announced for CAPA's World Aviation Summit in Hong Kong next week

22-Nov-2012 10:06 AM [UPDATES](#)

Global aviation leaders are gathering in Hong Kong next week for the year's premier commercial aviation industry summit. CAPA's World Aviation Summit, which will play host to the 10th annual CAPA Awards for Excellence, will be staged on 28/29 November at the InterContinental Grand Stanford Hong Kong, drawing dozens of senior airline executives who will debate the global commercial aviation market landscape and strategies for success in 2013.

Airlines attending include Air India, Air France-KLM, Air Seychelles*, Azul, AAPA*, Bangkok Airways, Cathay Pacific*, China Airlines, Emirates, Ethiopian Airlines*, Etihad Airways*, Finnair*, Hainan Airlines Group (HNA), Hong Kong Airlines, Japan Airlines, Jetstar Airways*, Jin Air, Korean Air, Lufthansa German Airlines, Malaysia Airlines, Spring Airlines*, Turkish Airlines*, VietJet Air**, as well as senior figures from leading airports and industry suppliers. (* Indicates CEO/MD attending).



Avanca Brazil to slow down expansion in 2013; to benefit from TAP acquisition and Star membership
21-Nov-2012 10:40 PM



Virgin America's continued weak financials warrant close scrutiny of its network
21-Nov-2012 5:00 PM



easyJet's record GBP317m profit as it hits the strategic sweet spot
21-Nov-2012 1:31 PM



Alaska and Frontier Airlines attempt to avoid competition in building up San Diego and Trenton
20-Nov-2012 11:30 PM



South Korea's Asiana plans to use A380 to boost capacity to Los Angeles and New York
20-Nov-2012 9:00 PM



Gulf Air re-orders fleet acquisitions
20-Nov-2012 7:30 PM

[view all analysis]

















Recent Aviation News Headlines

Below are the recent headlines. They make up 5% of the 513 news items published to CAPA Members in the past two days.

Aeroflot pax numbers up 24% in Oct-2012, cargo up 11% 21-Nov-2012 3:06 PM

Aeromexico's Toluca Airport operations confirmed by Communications Minister 21-Nov-2012 2:34 PM

European Commission finds sale of LOT Polish Airlines' subsidiaries did not involve state aid 21-Nov-2012 1:49 PM

European Commission opens in-depth inquiry into state measures in favour of Air Baltic 21-Nov-2012 1:48 PM

CAPA Updates

Final line-up of speakers announced for CAPA's World Aviation Summit in Hong Kong next week

Leading airlines, airports and suppliers enrol in CAPA AeroPark Executive Education Program

Last Week to Register for CAPA India's Aviation Leadership Summit!

CAPA AeroPark to launch Aviation Executive Courses in November 2012

CAPA India Aviation Summit: reformist agenda could drive new wave of investment and growth

CAPA Top 5 Analysis Articles

Hong Kong Airlines, Asia's fastest growing carrier, looks to become reckoning force in the region

UAE airports booming, may reach 80 million pax throughput in 2012; Dubai to become world's biggest

Australia-India a market of large potential, but dream unlikely to become a reality in 2012

Volotea, Europe's youngest LCC, sees more opportunities in France and plans a base in Bordeaux

Asia outlook remains relatively bright despite challenges; AAPA

CAPA Membership



"As a global company with a footprint in more than 160 countries, it is absolutely essential to have access to information and data from all parts of the world on a timely and accurate basis. CAPA's coverage and reporting absolutely meets our requirements."

- **Travelport**

Request a CAPA Membership demonstration today...

© 2012 CAPA Centre for Aviation :: Contact Us :: Terms & Conditions :: Privacy Policy :: Glossary :: Feedback :: All times are in AEST (GMT +11)

圖 3-3 亞太航空中心網站首頁

Capacity Analyser

Check airline capacity plans for any route or country pair worldwide for the next six months.

Los Angeles - Airport to Los Angeles International Airport (seats per week, one way, all in to fly date x3)
Source: OAG, routes, C, one-way, C, weekly, weekly, 2019

Traffic Benchmark

Compare monthly traffic performance for airline and airport peers.

Traffic Comparison for British Airways, Continental Airlines, Qatar Airways from Aug to Nov 19
Source: OAG, routes, C, one-way, C, weekly, weekly, 2019

Rankings

Create lists of the biggest airlines, airports or routes by various capacity measures now and in the future.

Rank	Airline	Destination	Final Seats
1	(IATA) Delta Air Lines	ATL - Atlanta	252,700
2	(IATA) United	LAX - Los Angeles	249,400
3	(IATA) American	LAX - Los Angeles	246,400
4	(IATA) Southwest	MDW - Chicago	246,400
5	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
6	(IATA) Spirit	MCO - Orlando	246,400
7	(IATA) JetBlue	JFK - New York	246,400
8	(IATA) Frontier	MCO - Orlando	246,400
9	(IATA) Allegiant	MCO - Orlando	246,400
10	(IATA) Hawaiian	HNL - Honolulu	246,400
11	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
12	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
13	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
14	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
15	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
16	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
17	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
18	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
19	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400
20	(IATA) Alaska	SEA - Seattle	246,400

Form 41 Analyser

Compare US airline quarterly financial and traffic performance.

Form 41 Analyser
Source: OAG, routes, C, one-way, C, weekly, weekly, 2019

Share Price Analyser

Compare share prices between airlines and airports.

Share Price Analyser
Source: OAG, routes, C, one-way, C, weekly, weekly, 2019

Fares

Examine fares performances.

Fares
Source: OAG, routes, C, one-way, C, weekly, weekly, 2019

LCC

Track LCC market share in any country or region worldwide for the past 10 years.

LCC
Source: OAG, routes, C, one-way, C, weekly, weekly, 2019

Start-up

Navigate quickly to the world's start-up airlines, with full news and analysis.

Name	Launch Date	Country	Business Model	Home City
Azura Airways	2019-01-01	Spain	Low Cost Carrier	Madrid-Barajas Airport
Aviation Express	2019-01-01	Poland	Low Cost Carrier	Warsaw Chopin Airport
Aviation Express	2019-01-01	Poland	Low Cost Carrier	Warsaw Chopin Airport
Aviation Express	2019-01-01	Poland	Low Cost Carrier	Warsaw Chopin Airport
Aviation Express	2019-01-01	Poland	Low Cost Carrier	Warsaw Chopin Airport
Aviation Express	2019-01-01	Poland	Low Cost Carrier	Warsaw Chopin Airport
Aviation Express	2019-01-01	Poland	Low Cost Carrier	Warsaw Chopin Airport
Aviation Express	2019-01-01	Poland	Low Cost Carrier	Warsaw Chopin Airport
Aviation Express	2019-01-01	Poland	Low Cost Carrier	Warsaw Chopin Airport
Aviation Express	2019-01-01	Poland	Low Cost Carrier	Warsaw Chopin Airport

圖 3-4 亞太航空中心提供之統計分析資料（一）

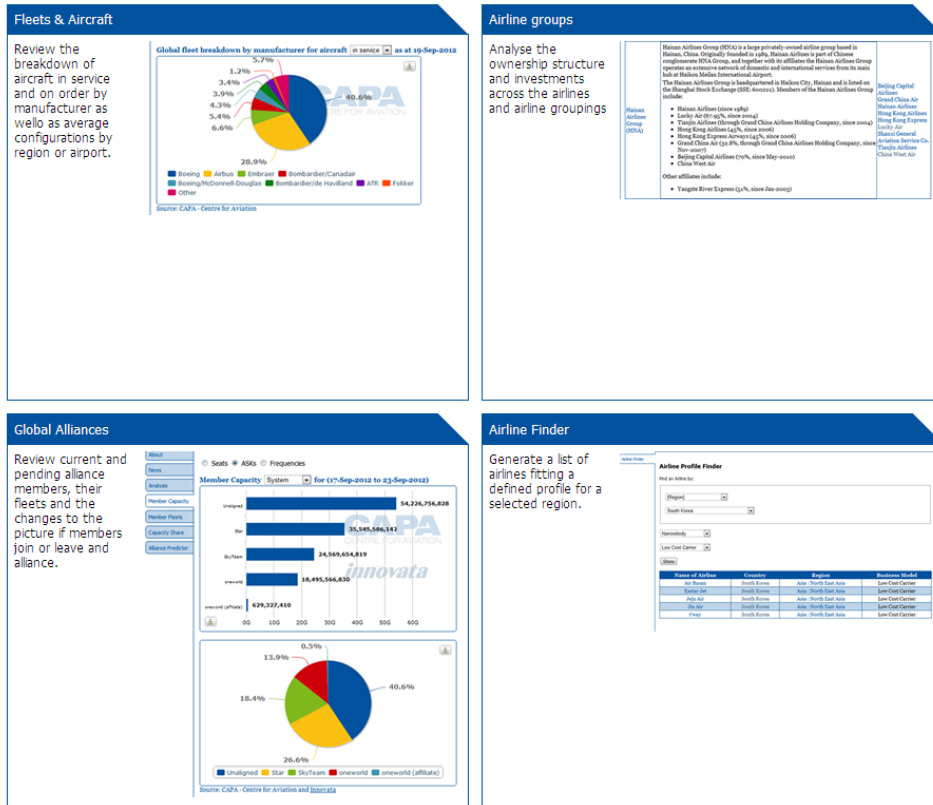


圖 3-5 亞太航空中心提供之統計分析資料 (二)

3.2 澳門國際機場

澳門國際機場於 1995 年 12 月開幕，共有兩條跑道及 24 個停機坪，其中 4 座設有登機橋（空橋），設計客運量為每年 600 萬乘客，因澳門國際機場地處珠三角地區進出口有利位置，是區域內旅客和貨運交通的理想樞紐，因此迅速成為聯繫全球經濟發展最快速的珠江三角洲與世界各地之間的重要橋梁。

澳門國際機場專營股份有限公司（Macau International Airport Company Limited, CAM）是一家私營機構，資本額為澳門幣 40 億元，主要股東為澳門特別行政區政府（持有 55% 股份），其餘股份分別由中國大陸和澳門商人及機構所持有。為確保機場的日常運作達到國際最高標準，澳門國際機場專營股份有限公司以合約型式，將機場運作的主要環節外包給不同的專業服務供應商負責。

澳門國際機場除了提供免稅店、銀行、臺胞證服務中心、機場貴

賓室及吸煙室等服務外，更以「直通快線」提供兩關一檢服務，其動線包括陸空（中國橫琴口岸→澳門國際機場）、空陸（澳門國際機場→中國橫琴口岸→廣州）、海空（香港港澳碼頭→澳門國際機場）及空海（澳門國際機場→澳門新外港碼頭/氹仔臨時客運碼頭→香港/中國），讓旅客以最短時間、最舒適的途徑出入 2 個關檢。至於機場業務部分則有：

1. 機場費：每位年滿 2 歲之登機乘客收取澳門幣 20 元、過境乘客收取澳門幣 10 元。
2. 乘客服務費：由航空公司向每位年滿 2 歲之登機乘客收取澳門幣 90 元、過境乘客收取澳門幣 40 元。
3. 客運大樓使用費：離境層辦理登機手續櫃檯後具技術性或操作性用途的區域澳門幣 350 元、入境層行李服務處澳門幣 600 元、行李處理區域及各樓層用作擔保之倉庫澳門幣 200 元（以上費用皆按每月每平方公尺計算），另水電耗用及清理則收取客運大樓使用費之 40%。
4. 起降費：包括空中交通管制、無線電導設備及目視助航設備之使用、著陸後 60 分鐘及起飛前 60 分鐘之停泊，以最大起飛重量（噸）計算，並以每架飛機每月起降次數在 60 或以下為第一級，起降多於 60 次為第二級，分別收取最低每噸澳門幣 35 元，到最高每噸澳門幣 85 元之費用，另基本費用則為澳門幣 785 元至 13,245 元。
5. 飛機停泊費：與起降費同樣以最大起飛重量（噸）計算，並以每架飛機每月起降次數在 60 或以下為第一級，起降多於 60 次為第二級，分別收取最低每小時澳門幣 41 元，到最高每小時澳門幣 283 元之費用。

澳門國際機場之外觀照片、位置圖、各樓層平面圖、2002-2011 年飛機起降架次、旅客人次統計及旅客分佈變化詳圖 3-6~3-11，機場技術資料則列於表 3-1。



圖 3-6 澳門國際機場外觀



圖 3-7 澳門國際機場位置圖

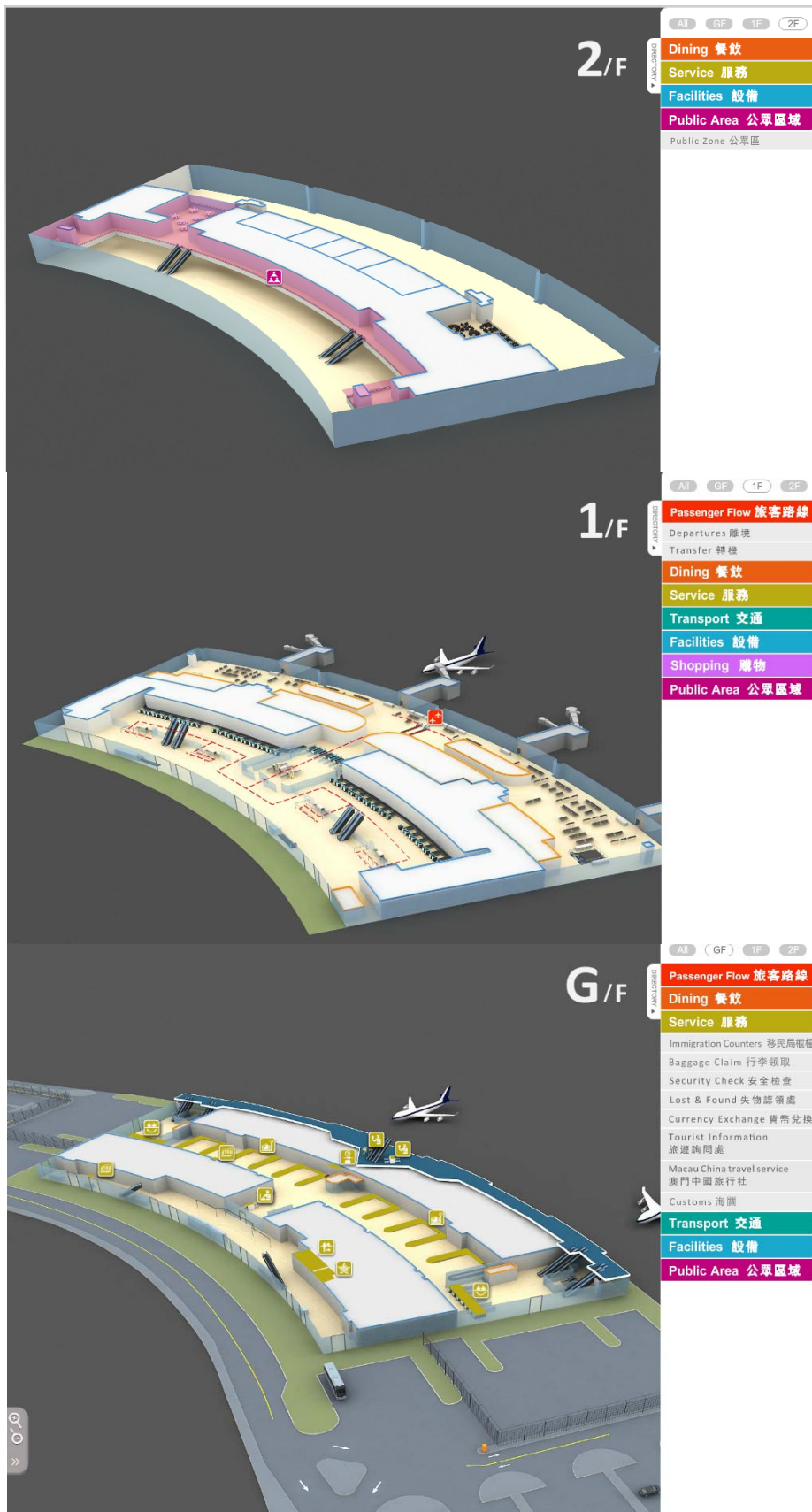


圖 3-8 澳門國際機場各樓層平面圖

表 3-1 澳門國際機場技術資料

Runway/Nav aids 跑道/助航系統	長度：34 號跑道	3,360 公尺	
	16 號跑道	3,285 公尺	
	寬度	45 公尺	
	溫度	31.5°C	
	標高	6.2 公尺	
	風向範圍	99%	
	運作時間	24 小時	
	近場燈光系統	34 號跑道設備二類近場燈光系統	
		16 號跑道設備二類近場燈光系統	
助航系統	全向信標/測距儀		
	二次監視雷達		
Parallel Taxiway 平衡滑行道	長度	1,353 公尺	
	寬度	23 公尺+(2×10.5)公尺	
	寬度分隔	182.5 公尺	
Apron 停機坪	機位	24	
	波音 747-400	10	
	地勤區	7,000 平方公尺	
	登機橋	4 座	
Type of Aircraft Serviced 服務航機型式	所有機種至波音 747-400 型		
Passenger Terminal 客運大樓	繁忙時間	2,000 次 (單向)	
	容量	每年 600 萬人次	
	面積	45,800 平方公尺	
	層數	抵境層/離境層/夾層	
Air Cargo Facility 貨運設施	一般設施	18,500 平方公尺	
Aircraft Maintenance Hangar 飛機維修庫	機庫大堂面積	6,200 平方公尺	
	附屬面積 (三層)	1,040 平方公尺	
Aircraft Fuel Farm 飛機燃油庫	儲存量	8,000 立方公尺	
Catering Service 配餐服務	生產量	每日最高 10,000 份餐	

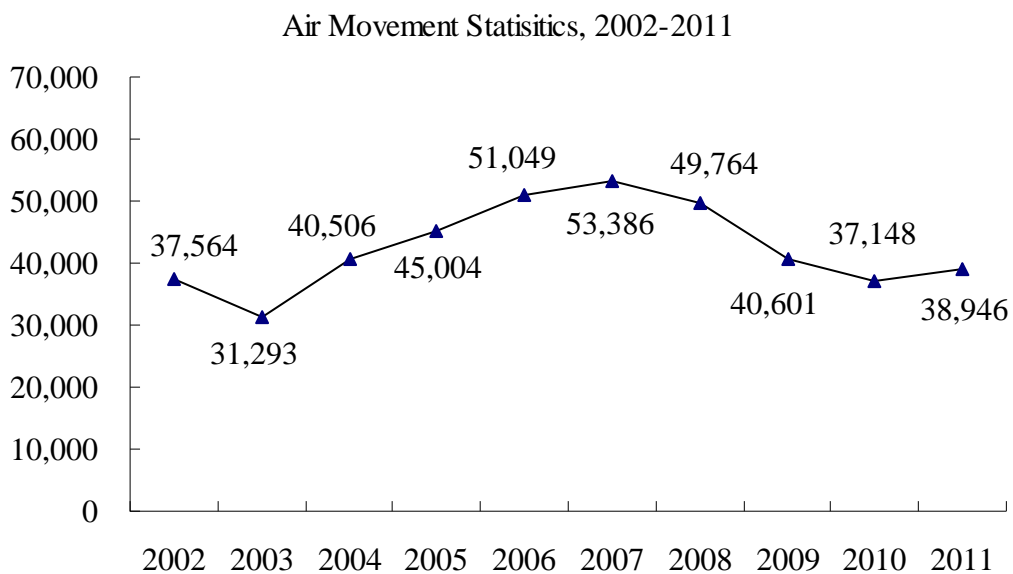


圖 3-9 澳門國際機場 2002-2011 年飛機起降架次統計圖

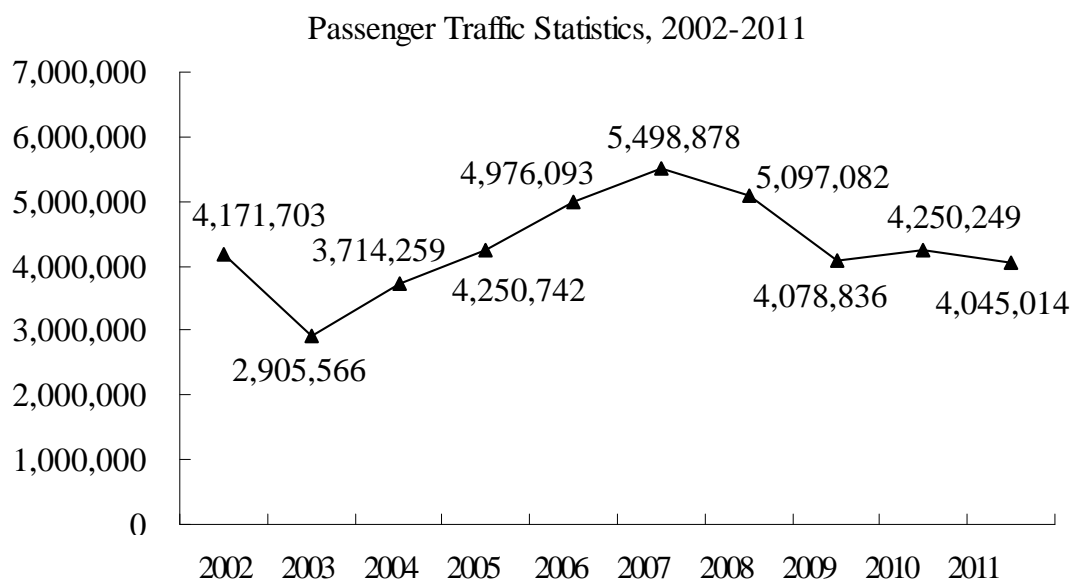


圖 3-10 澳門國際機場 2002-2011 年旅客人次統計圖

Gradual Market Diversification

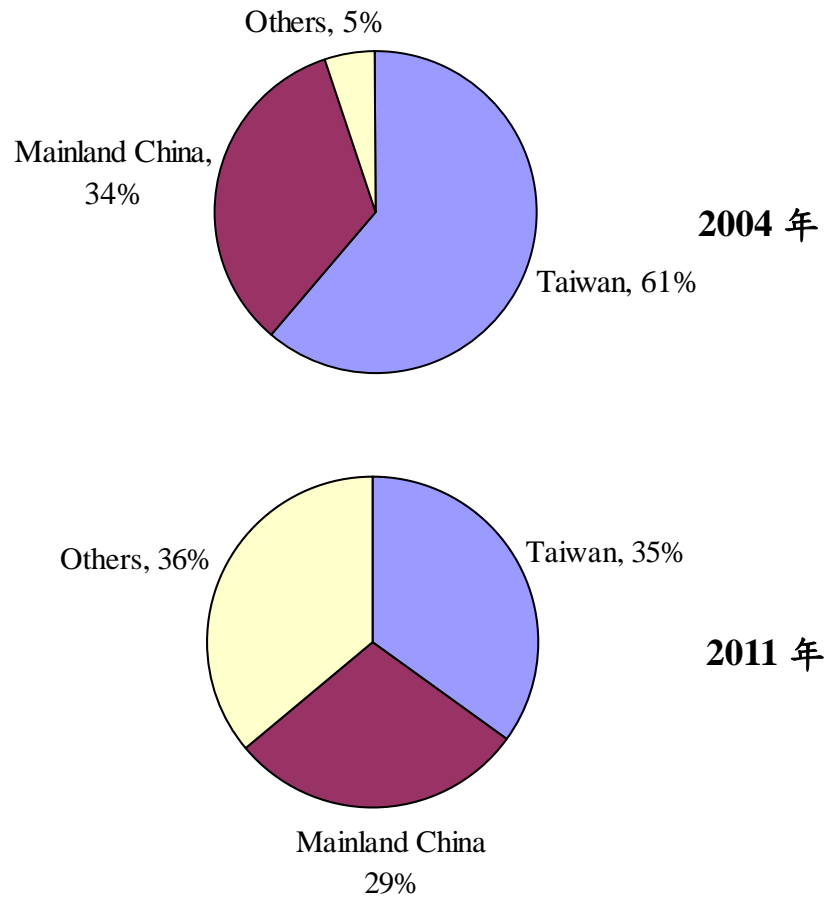


圖 3-11 澳門國際機場旅客分佈變化

3.3 明捷澳門公司

明捷澳門公司於 1995 年成立，其主要業務為機場航空地勤服務，為所有往來澳門國際機場的各航空公司提供地面支援，目前共有超過 550 位員工，並且為 19 家航空公司提供服務。

明捷澳門由國際及澳門當地的知名企業組成，最大股東為明捷機場服務公司，該公司為一國際級的機場地勤服務公司，為航空公司提供機坪、旅客、貨運等航空地勤服務，在全球有超過 112 個服務站點，每年服務超過 500 間航空公司及 65 萬班次的航班，處理多達 140 萬噸貨物，並以其豐富的國際經驗管理及經營明捷澳門公司。

明捷澳門公司歷年來曾獲得澳門國際機場專營公司、明捷航空、

星航貨運航空、深圳航空、捷星航空及長榮航空等多家航空公司頒發相關服務大獎，自 2002 年明捷澳門機坪服務部客運部以及航務部均獲得 AHS1000 的認證資格，2011 年更獲得 IATA 地勤服務安全審查認證。

明捷澳門公司所提供之服務包含：

- (一) 旅客服務部：辦理登機手續、代表各航空公司、協助旅客登機、引導旅客轉機、貴賓及特殊服務、行李丟失服務、航班控制、資訊廣播提示及旅客諮詢。
- (二) 地勤服務部及機艙清潔部：機坪運輸服務、本地及中轉行李處理、裝卸貨物/行李、飛機推機服務、飛機機艙清潔、飛機污物清理、飛機飲用水提供。
- (三) 航務部：計算航班載重/平衡、機艙載重分佈策劃、提供天氣資訊、收發航班飛行計畫、地對空通信、營運航班時刻管理及資訊發佈、裝載指令、運作管理及指揮中心、支援航班有誤的客人及機組人員。
- (四) 飛機維修工程部：飛機過站或中轉維修服務、監測飛機入油工序、推機服務時的溝通工作、獲 CAAC（中國民用航空局）與 AACM（澳門民航局）認可單位、中國 CAAC 執照、臺灣 CAA 執照、美國 FAA 執照、菲律賓 CAA 執照、新加坡 CAA 執照。
- (五) 貨運部：出入口貨物處理、處理中轉貨物、或單處理、貨物運輸追蹤、貨物倉儲及管理、24 小時清關，倉庫擁有報關與動植物檢疫服務、冰鮮/急凍貨、危險品、貴重貨儲存、Mercury 貨運系統、14 個貨車停靠裝卸位、24 小時貨艙全覆蓋監控錄影。

明捷澳門公司展覽攤位照片、及服務項目詳圖 3-12~3-16。



圖 3-12 明捷澳門公司展覽攤位



圖 3-13 明捷澳門公司服務項目-1



圖 3-14 明捷澳門公司服務項目-2



圖 3-15 明捷澳門公司服務項目-3



圖 3-16 明捷澳門公司服務項目-4

3.4 NIIT 科技公司

NIIT 科技公司於 2004 年成立，其主要業務為提供客戶有關資訊科技的產品、服務和解決方案，服務對象包括銀行及金融、保險、旅遊、運輸及物流、製造及分銷、醫療保健等行業，業務領域則有應用開發管理、管理服務、雲端運算、套裝軟體執行、地理資訊系統解決方案及服務等，分別介紹如下：

- (一) 應用開發管理：應用程序開發、應用程序管理、應用程序更新、應用測試、資料庫建置及維護、應用整合。
- (二) 管理服務：基礎設施管理服務、產品支援、託管安全服務（詳圖 3-17）。
- (三) 雲端運算：運用雲端運算幫助客戶優化投資、提高工作效率、減少先期投資。
- (四) 套裝軟體執行：幫助客戶從業務分析應用程序的執行，到後續維護和支援應用執行週期性的管理。
- (五) 地理資訊系統解決方案及服務：將衛星航照、GPS 應用、地理資

料庫、地理資訊系統等進行水平及垂直整合，以提供客戶最優化的解決方案（詳圖 3-18）。

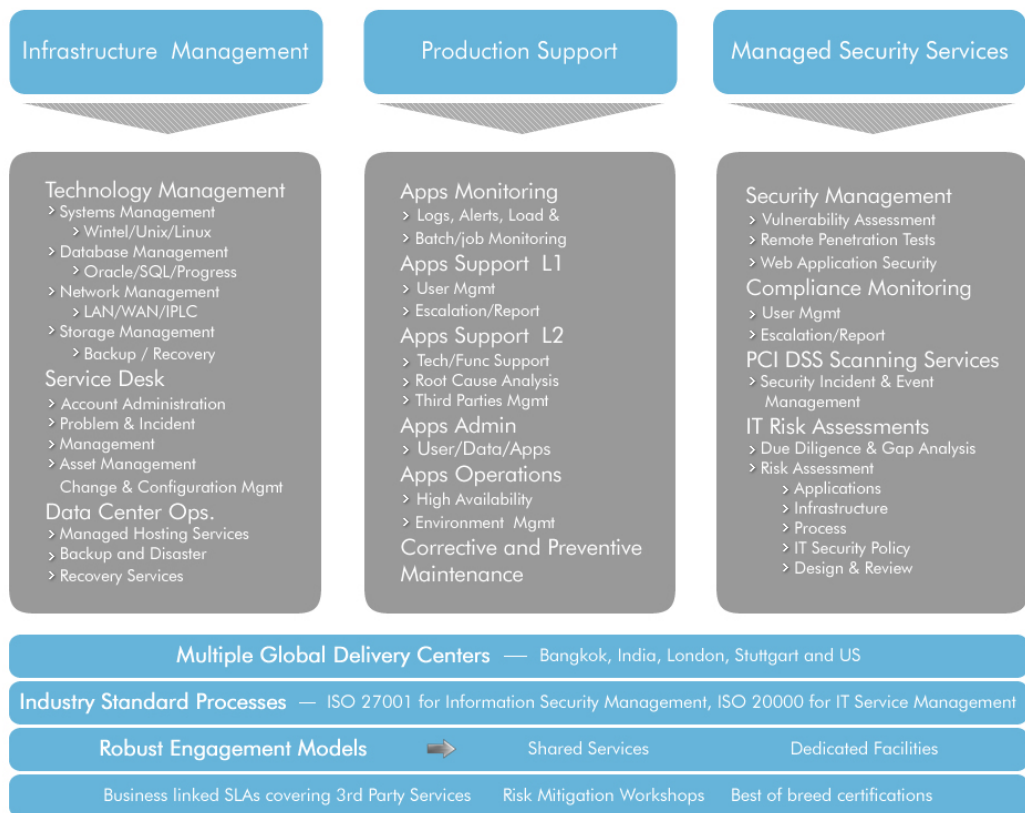


圖 3-17 NIIT 科技公司管理服務內容

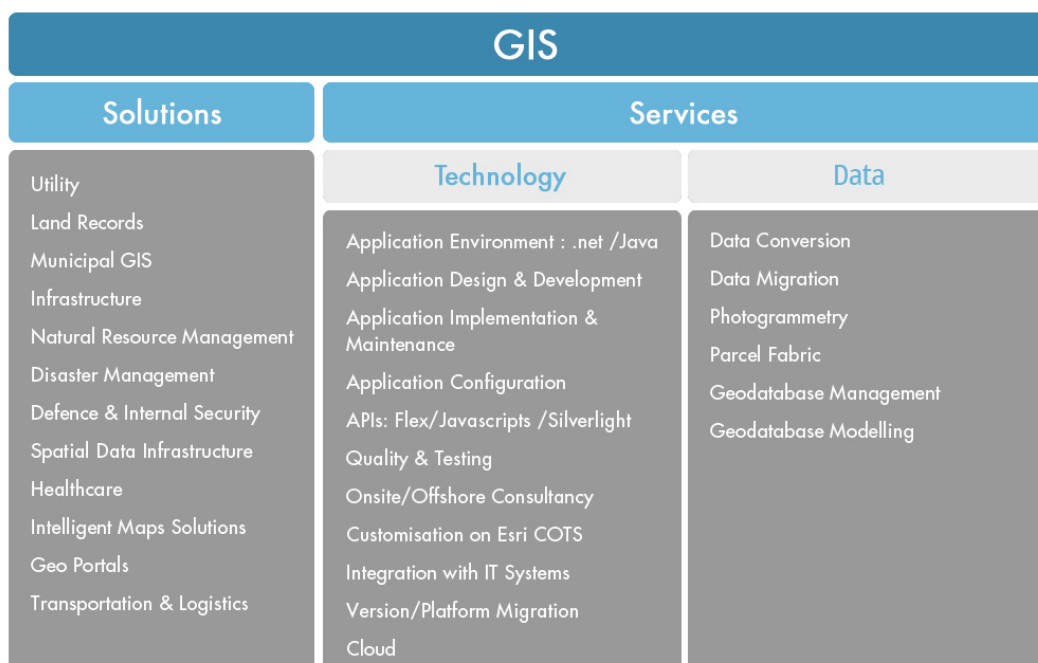


圖 3-18 NIIT 科技公司地理資訊系統解決方案及服務內容

FACT SHEET



Be the First Choice



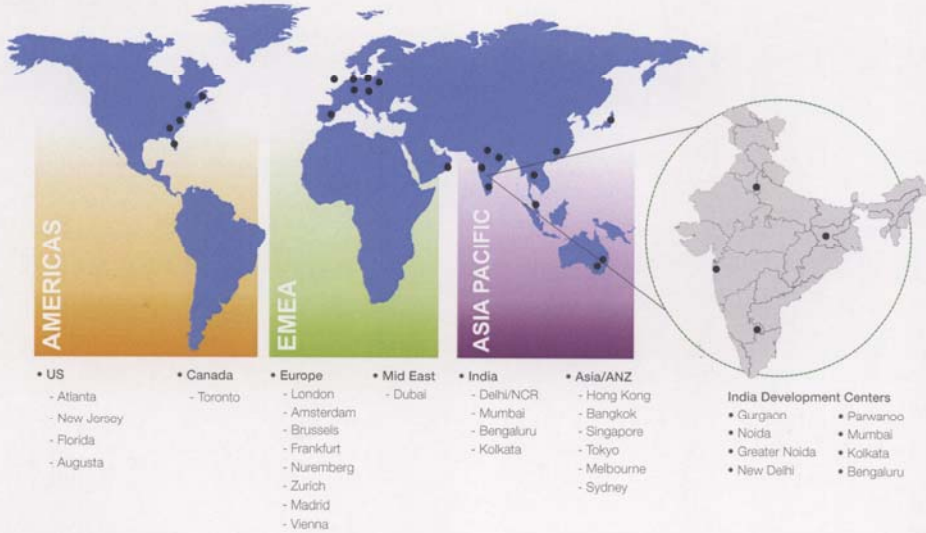
NIIT Technologies at a Glance

- Full Spectrum IT-BPO-MS Services
- 220 clients across 16 countries
- 65 million dollar clients
- Investments in domain centric IP assets & platforms
- Initiatives in Cloud, Mobile and Analytics

Financial Performance



Global Presence



www.niit-tech.com

圖 3-19 NIIT 科技公司簡介資料

第四章、心得與建議

4.1 心得

本次研討會著重實務議題探討與經驗交流，討論範圍包含政府、航空公司及市場等不同面向，並且邀請多位低成本航空公司總裁或高階主管進行實務對談，3天的議程讓人獲益良多，以下為本次參與研討會之心得：

- (一) 亞洲地區航空市場成長快速，加上區域經濟合作促使航空朝自由化發展，各國政府逐漸放寬限制以提高業者經營彈性，以短程、直達、低票價、二線城市等為特性的低成本航空遂快速成長，來臺經營之外籍低成本航空業者也逐年增加，此種國際市場之變化及趨勢是否對我國籍航空造成衝擊，後續值得關注。
- (二) 根據亞太航空中心的資料顯示，低成本航空在亞太地區整體市佔率已達 24%，東南亞的市佔率更高達 51%。隨著捷星航空、亞洲航空和虎航在各國建立子公司，並且在重要航點成立基地，地處東北亞重要航空市場的日本更在今年成立了日本亞洲航空、捷星日本航空和蜜桃航空等 3 家低成本航空，顯見低成本航空在亞洲市場確有競爭潛力。
- (三) 為了因應低成本航空的強力競爭，傳統航空公司除了儘量降低營運成本外，也紛紛成立低成本航空子公司以開拓客源，此外，市場上部分現有航空公司也開始轉型，試圖以較低的成本結構獲取較高的單位收益，這些被稱為「新世代航空 (New Age Airlines)」的航空公司規模和經營型態介於傳統大型航空公司和低成本航空公司之間，因此似乎較能夠適應目前競爭激烈的環境。
- (四) 低成本航空的崛起，無論對機場或國家觀光產業都有極大助益，然而現行環境對低成本航空公司的發展仍有許多限制，如

部分國家在政策上仍傾向保護既有之傳統國籍航空、機場時間帶取得不易、目前僅少數機場提供低成本航空專屬航廈或設施、一般民眾對於低成本航空的瞭解與接受度有限，因此，我國是否有成立低成本航空公司之必要，仍有待後續觀察。

4.2 建議

- (一) 亞洲航空市場日益競爭，低成本航空更異軍突起，政府部門除了輔導航空公司發展適當機隊規模外，對於相關營運監理法規也應適時檢討並逐步放寬，以提升我國籍航空公司競爭力。
- (二) 由於亞洲地區開放天空的國家不多，臺灣近年來雖然積極擴展航權，然而相較於重要轉運機場，臺灣航網密度仍顯略低，即使成立低成本航空也無航線可飛，因此，政府部門除了鼓勵業者開闢新航線或增加航班外，也應積極推動與業者有聯盟關係之國家地區簽署或修訂雙邊通航協定。
- (三) 我國對於國際航線的分配程序及原則，係依據「國際航權分配及包機審查綱要」之規定辦理，惟因國際航權拓展不易，面對眾多航空公司的需求，如何在國家整體利益為考量之前提下，以有限的資源作最有效的分配及管理，值得政府相關部門正視。