

出國報告(出國類別：其他)

出席及參展第 19 屆世界航空路徑發展 論壇暨參訪拉斯維加斯機場第三航廈報告書

服務機關：桃園國際機場股份有限公司

姓名職稱：溫永松 副總經理

余崇立 副理

丁源宏 副理

派赴國家：美國拉斯維加斯

出國期間：民國 102 年 10 月 4 日至 10 日

公務出國報告提要

出國目的：出席及參展第 19 屆世界航空路徑發展論壇報告書暨參訪拉斯維加斯機場
第三航廈

頁數：38

主辦機關：路徑發展集團有限公司(ROUTE)

出國人員姓名：溫永松、余崇立、丁源宏

服務機關：桃園國際機場股份有限公司

職稱：副總經理、副理、副理

出國類別：5.其他(參加國際會議)

出國期間：民國 102 年 10 月 5 日至 10 月 8 日

分類號/目：

關鍵詞：航線、航空路徑論壇、航線發展策略、Routes

內容摘要：

由路徑發展集團有限公司所主辦之第 19 屆世界航空路徑發展論壇 (World Routes development forum)，由地主機場拉斯維加斯國際機場擔任主辦機場。於 2013 年 10 月 5 日於 8 日期間，共邀集全球航空業者超過 100 個國家、近 3000 名代表參與盛會。桃園國際機場公司 (以下簡稱為本公司) 102 年度為連續第 3 年主動透過出席及參加世界航空路徑發展論壇 (World Routes development forum)，主動邀集超過 16 家外籍航空公司或機場當局洽談，除了說明本機場近年即將開展之道面整建計畫及單跑道營運訊息外，更進一步邀請國際航空業者增闢本機場為新航點或增加飛航容量之可能性。

102 年度世界航空路徑發展論壇中，本公司與土耳其航空、休士頓國際機場、越南航空、英國航空、美國達美航空、香港航空、虎航菲律賓、荷蘭皇家航空、阿聯酋航空、馬亞洲航空、菲亞洲航空、德國漢莎航空、芬蘭航空、卡達航空及美國達拉斯福沃斯機場等，分別針對未來共同提高航班服務頻次、開闢新航點及促進雙方機場合作行銷等議題進行意見交流與商談。

值得一提的是，本公司 102 年首度邀請國際航線策略專業顧問團隊協助，於會議前夕先完成航線策略研究與分析，挑選出 5 家具有商業潛力之國際航空業者與航線，建立目標航線之航線營運現況、客運市場潛在規模、航線營運成本 (包括桃園機場現行之空側及陸側收費項目) 與 OD/轉機客量預估及預估營收等資訊，希望以更貼近各航空

業者之營運需求與考量重點，提供給各航空業者更符合新闢航線策略訂定時之相關資訊，不僅作為策略決策時之輔助，更希冀透過此次會談機會，成功吸引到新的國際航空業者來桃園機場新闢航線航點，以期能強化本機場之國際航網，有效提昇國際旅客來台或轉機之便利性。

由於行前建立較為縝密的市場策略與研究基礎，桃園機場比較了東亞五大競爭機場後發現，在航空公司營運成本上，桃園機場因場站設施與燃油收費較為低廉，故對於業者相當具有吸引力。尤甚於此的是，本公司此次出席會議較能直接切入各目標航線與潛在航空業者之經營考量與需求重點，除了精準掌握各航空業者是否具備適合的機型或機隊外，更提供航空業者具有參考價值的市場資訊，包括了估計客量、航班時間帶與可能營收，並將本機場未來兩年之道面整建工程衍生之單跑道營運計畫據實完整說明，提供各航空業者進駐本機場營運前之籌備資訊與重要參考。

壹. 目的

由路徑發展集團有限公司所主辦之第 19 屆世界航空路徑發展論壇 (World Routes development forum)，由地主機場拉斯維加斯國際機場擔任主辦機場。於 2013 年 10 月 5 日於 8 日期間，共邀集全球航空業者超過 100 個國家、近 3000 名代表參與盛會。桃園國際機場公司 (以下簡稱為本公司) 102 年度為連續第 3 年主動透過出席及參加世界航空路徑發展論壇 (World Routes development forum)，主動邀集超過 19 家外籍航空公司或機場當局洽談，除了說明本機場近年即將開展之道面整建計畫及單跑道營運訊息外，更進一步邀請國際航空業者增闢本機場為新航點或增加飛航容量之可能性。



各國機場與航空公司 1 對 1 會議現場側拍

102 年度世界航空路徑發展論壇中，本公司與加拿大航空、馬爾地夫航空、曼谷航空、土耳其航空、休士頓國際機場、越南航空、英國航空、美國達美航空、香港航

空、虎航菲律賓、荷蘭皇家航空、阿聯酋航空、馬亞洲航空、菲亞洲航空、德國漢莎航空、芬蘭航空、卡達航空、關西機場及美國達拉斯福沃斯機場等，分別針對未來共同提高航班服務頻次、開闢新航點及促進雙方機場合作行銷等議題進行意見交流與商談。

值得一提的是，本公司 102 年首度邀請國際航線策略專業顧問團隊協助，於會議前夕先完成航線策略研究與分析，挑選出 5 家具有商業潛力之國際航空業者與航線，建立目標航線之航線營運現況、客運市場潛在規模、航線營運成本（包括桃園機場現行之空側及陸側收費項目）與 OD/轉機客量預估及預估營收等資訊，希望以更貼近各航空業者之營運需求與考量重點，提供給各航空業者更符合新闢航線策略訂定時之相關資訊，不僅作為策略決策時之輔助，更希冀透過此次會談機會，成功吸引到新的國際航空業者來桃園機場新闢航線航點，以期能強化本機場之國際航網，有效提昇國際旅客來台或轉機之便利性。

由於行前建立較為縝密的市場策略與研究基礎，桃園機場比較了東亞 7 大競爭機場（東京成田、韓國仁川、北京首都、上海浦東、廣州白雲、香港、新加坡樟宜機場）後發現，在航空公司營運成本上，桃園機場因場站設施與燃油收費較為低廉，故對於業者相當具有吸引力。尤甚於此的是，本公司此次出席會議較能直接切入各目標

航線與潛在航空業者之經營考量與需求重點，除了精準掌握各航空業者是否具備適合的機型或機隊外，更提供航空業者具有參考價值的市場資訊，包括了估計客量、航班時間帶與可能營收，並將本機場未來 5 年之道面整建工程衍生之單跑道營運計畫、第三航站區開發建設計畫等據實完整說明，提供各航空業者進駐本機場營運前之籌備資訊與重要參考。

除了一次與來自全球共 19 家國際航空公司業者及機場業者商談外，機場公司本次係二度於世界航線發展論壇舉辦展出，本次參展主題設定為「臺灣 Taiwan, Gateway to Your Home」，以實體佈展形式再次向國際展現本機場與台灣之文化特色魅力，透過本次展出，本機場亦成功吸引多家外國籍航空公司代表、及來自關西、達拉斯等國際機場代表，與各航空顧問服務業者蒞臨本機場展區交流意見。不僅得以窺見全球各機場與航空公司的營運現況，本機場亦有幸能恭逢其盛，與現場貴賓分享本機場的最新營運資訊與現況，不僅能提昇本機場之國際知名度，更有助於具體提昇我國於國際舞台的地位。



桃園機場主題展場攤位全貌一景

桃園機場之第一航廈門戶改善工程已全面完工，機場聯外捷運建設、機場道面更新工程及助導航設施之升級計畫及第三航站區建設工程亦將於未來二至三年內陸續完工或啓動。本公司亦在主題攤位專區營造台灣友善意象，提供各項說明與影片播映及茶點供應，向國際航空公司代表一一說明各項工進與規劃概念，希望能吸引外國籍航空業者來台開闢新航線，時時扣緊航空業者的需求，使桃園機場成為更有效率、具營運樞紐地位的國際機場。

此外，本屆論壇另同步安排參訪甫落成啟用之拉斯維加斯機場第三航廈，該航廈因地制宜選用當地沙漠環境之自然特色，設計航廈內的公共藝術景觀，簡單卻饒富主題意涵，新航廈也引進全方位共用報到櫃台與自助登機閘門系統，提供完整之航空公司共用服務設備與系統，便於航廈管理與服務品質的全面提升。

貳. 過程：本次機場公司參與項目

一. 大會活動時間表

本屆論壇活動共區分為五項同步進行，分別包括：

1. World Routes Strategy Summit (102.10.06-07) : 世界航線策略高峰會
2. Routes Talks (102.10.06-08) : 產業趨勢論壇
3. World Tourism Summit (102.10.06-08) : 旅遊高峰會
4. Route Exchange Airline Briefings (102.10.06-08) : 航空公司交流簡報
5. Invest & Manage (102.10.08) : 機場投資機會與商機交流會

WORLD ROUTES STRATEGY SUMMIT

6-7 OCTOBER 2013

Key themes that will be debated at the World Routes Strategy Summit include: the state of the industry and the outcomes from the ICAO Air Transport Conference; the implications for liberalisation; airline mega mergers; airports of the future; and the Visa Waiver, Trusted Traveller and Global Entry programmes.

WORLD TOURISM SUMMIT

6-8 OCTOBER 2013

The inaugural World Tourism Summit will be a high level conference which will address a number of current industry issues including: how governments can align their tourism, economic development and aviation strategies; and securing investment funds for tourism development.

INVEST & MANAGE

8 OCTOBER 2013

Invest & Manage will be a series of briefings tackling the latest developments in airport investment opportunities and management from around the world.

ROUTES TALKS

6-8 OCTOBER 2013

Routes Talks briefings will cover the latest insights into the trends and technologies around today from leading industry experts.

ROUTE EXCHANGE AIRLINE BRIEFINGS

6-8 OCTOBER 2013

There will be over 30 Route Exchange Airline Briefing sessions at World Routes. These briefings are an opportunity for airline delegates to inform the market of their future plans.

Available exclusively to airports and tourism authority delegates, the briefings are scheduled over two meeting slots and are held in dedicated airline lounges.

For more information visit routesonline.com

二. 論壇部分：

1. 本機場簡介內容

本公司於出席會議前已鎖定五家目標航空業者，試圖於本場會議主動提出邀約會談，並依據各目標航空業者開闢直飛桃園機場之商業機會進行分析說明，向各業者分

別報告各潛在航線之可能 OD/轉機旅客量、預估商業收入、機場營運成本（包括桃園機場現行之空側及陸側收費項目）、今年度夏季班表時間帶尖離峰狀況、跑道整建狀況等資訊，希望以更貼近各航空業者之營運需求與考量重點，提供給各航空業者更符合新闢航線策略訂定時之相關資訊，不僅作為策略決策時之輔助，更希冀透過此次會談機會，成功吸引到新的國際航空業者來桃園機場新闢航線航點，以期能強化本機場之國際航網，有效提昇國際旅客來台或轉機之便利性。

此外，配合桃園機場本年度各項重大建設陸續啟動，本公司亦藉出席本屆論壇機會，向各國際航空公司代表說明桃園機場發展現況及未來 5 年之道面整建工程衍生之單跑道營運計畫、第三航站區開發建設計畫，以提供各國航空業者選擇時間帶、頻次與商業運轉之評估依據。除與五家目標航空公司約訪商談外（其中印尼格魯達航空公司未出席），另安排與其他 11 家外籍航空公司及機場管理代表會談，會談紀要彙整如下：

航空公司名稱	商談內容
英國航空	<ol style="list-style-type: none">一. 在 2013 年 3 月於孟買舉辦的 Routes 亞洲航線發展論壇上，本公司曾與英國航空就臺北市場進行會談。英航表示，台北將被納入其航線網絡 5 年計劃內。二. 新波音 787 客機已加英航機隊。三. 英航在臺灣市場需要發展新的合作夥伴，目前在香港機場與國泰航空同屬於寰宇一家聯盟，與國泰密切合作。四. 英航認為台北和倫敦兩側的轉機客流對於台北-倫敦航線的成功都非常重要。五. 在亞洲區域內，英航于 2012 年 12 月開通了仁川，每日一班；並於今年 9 月起開通了每週三班的成都航線，英航表示截至目前載客率表現較好。六. 目前桃園機場是 24 小時雙跑道運營。從今年 11 月起進行道面整建工程。但為了滿足聖誕節及新年假期期間的起降需求，將臨時開放雙跑道營運。七. 同步說明桃園機場第三航站區開發設計畫，並將納入倫敦希斯洛機場 T5 航站樓的聯盟運營模式進行設計。八. 桃園機場航油收費價格在區域內具有競爭優勢，貨運市場表現強勁，客運市場中商務旅客所占比例較大，對於航空公司而言是屬於高收益市場。



阿聯酋航空

- 一、計劃于 2014 年 2 月 10 日開通杜拜-桃園航線，每日一班。
- 二、阿聯酋有意在不久之後將航班頻率增加為每天 2 班，並考慮用 A380 客機運營。
- 三、阿聯酋正與華航、長榮、復興航空商談，待獲得更多地勤服務資訊後，將確認在桃園機場的地勤代理公司。
- 四、台灣的頭等艙市場表現較好。
- 五、按照旅遊習慣，來自俄國、斯堪地納維亞與英國的觀光客通常會選擇每年 12 月-1 月來到台灣度假。
- 六、阿聯酋航空不加入航空聯盟，但它選擇真正有意義的合作夥伴。阿聯酋航空計劃進入更多中國城市，並開通第二條韓國航線。目前該公司在日本已經開通第三條航線，並已經運營新加坡、馬來西亞、巴厘島、馬爾地夫及模里西斯等地。
- 七、阿聯酋航空將會持續與桃園機場公司聯繫有關後續行銷 support 計劃議題。
- 八、阿聯酋航空期待未來若在桃園機場開闢每天兩班，並採用 a380 客機，希望桃園機場公司可協助確保轉機銜接之航班時間帶，以及降落費 50% 的優惠。



土耳其航空

- 一、土耳其航空對於中國大陸與台灣之間的政治關係，對航線運營的影響抱有疑慮。
- 二、本公司向土耳其航空說明道面整建計畫與單跑道營運期程。
- 三、土耳其航空表示桃園機場在未來三年的航線發展規劃內，也肯定桃園機場的市場潛力。



卡達航空

- 一、卡達航空對於臺北市場很有信心，非常有意願開通杜哈-臺北航線。
- 二、航權問題是目前唯一障礙，卡達航空表示希望桃園機場可以協助與台灣方民航局商談，促進問題解決。
- 三、卡達航空表示目前已對桃園機場做了完整研究，知道桃園機場客貨運表現均佳，成本具競爭力，觀光業興盛，是屬於高收益市場。
- 四、卡達航空表示也已有適合的航機開航桃園航線。
- 五、卡達航空表示最適合的時間帶是下午抵達桃園機場，午夜前返航土耳其。
- 六、本公司向土耳其航空說明道面整建計畫與單跑道營運期程。



休士頓機場

- 一、為了爭取邀請長榮航空開闢客運桃園-休士頓直飛航班，希望邀請桃園機場公司協同合作，探詢長榮航空意願。
 - 二、目前長榮航空已開闢貨運航線飛休士頓，據了解美國中南部地區（德州）城市多希望能增闢直飛亞洲航點，臺北是其中首選。
-

加拿大航空

- 一、目前考量多倫多-臺北航線，惟仍在評估中。
- 二、目前桃園機場是 24 小時雙跑道運營。從今年 11 月起進行道面整建工程，為期兩年，預計 2015 年完成。
- 三、同步說明桃園機場第三航站區開發建設計畫，並將納入倫敦希斯洛機場 T5 航站樓的聯盟運營模式進行設計。
- 四、桃園機場航油收費價格在區域內具有競爭優勢，貨運市場表現強勁，客運市場中商務旅客所占比例較大，台灣對於航空業者而言係屬於高收益市場。



越南航空

- 一、越南航空提出希望自 2014 年 2 月 1 日起，計畫爭取新增航班時間帶：SGN0705->1130TPE; TPE1230->1500SGN
 - 二、本公司表示因桃園機場正展開道面整建計畫，未來兩年間除特殊國定假日外一律維持單跑道營運，故尖峰小時航機起降架次控制在 35 架次以內，本公司將盡力協助，但仍無法保證能取得計畫時間帶。
-

達美航空

- 一、計畫評估將於 2015 年開闢底特律-台北之直飛航班。
- 二、規劃航機類型將以 A333 為主。
- 三、期望桃園機場能提出新航線優惠政策。

馬爾地夫航空

- 一、目前經營多以包機模式為主。
- 二、已於鄰近市場如香港 (每周三班)、上海、深圳、北京等航線。
- 三、正在比較 7 小時以內的其他類似航點的市場收益 (如台北)。
- 四、計畫使用 B757 客機 (200 座位)，每周 1-2 班。
- 五、桃園機場公司已提供有關之台灣市場資訊供參考。



香港航空

- 一、目前香港-桃園每天 4 班。
 - 二、希望能增加航班頻次。
 - 三、目前有與長榮航空共掛聯營 (航班營運商為長榮)，但由於長榮航空總座位數供應量降低，導致香港航空可售座位數減少
 - 四、末班抵達桃園航班約凌晨 1 點，請機場公司協助旅客地面大眾運輸交通的安排。
-

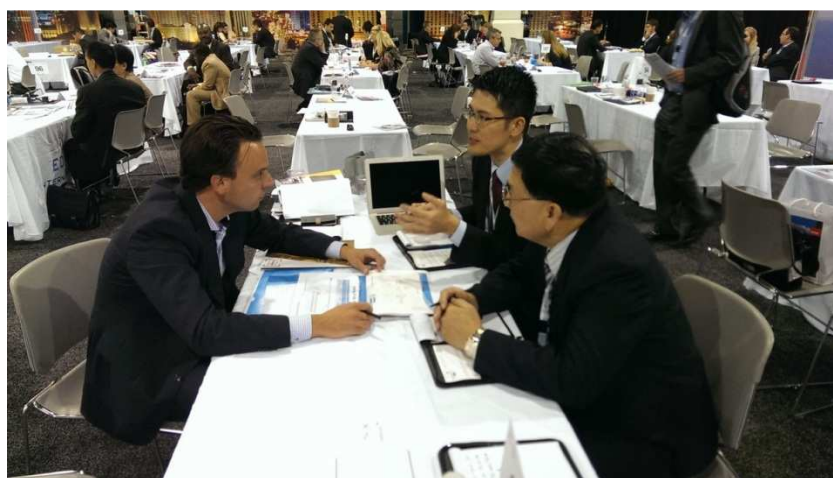
虎航菲律賓

- 一、希望今年漁船事件後不致影響未來菲律賓籍航空業者在台灣經營權益。
- 二、計畫未來爭取經營長灘島 (Boracay) -台北航線。



荷蘭皇家航空

- 一、計畫增加將目前每日 1 班提高為每日 2 班直飛阿姆斯特丹-桃園航線。
- 二、承上，因預計將擴增兩倍座位供給量，且在桃園機場營運投入成本增加，期望桃園機場公司可給予適度優惠獎勵。
- 三、預計 2014 年夏季班表將由 B777 航機調整為 A320。



菲亞洲/馬亞洲 航空

- 一、由於剛完成併購飛龍航空 (Zest air) 49% 股權，共有 16 架航機加入菲亞洲航空機隊 (分別為 15 架 A320 及 1 架 A319)。
- 二、希望安排新進 16 架航機開闢新航點或航線展開運營，包括檳城、馬尼拉、曼谷、宿霧及長灘島等。



漢莎航空

- 一、規劃將配合新購 60 架大型客機開闢新長程航線，包括在 2016 年前新進 30 架 A350 客機以及 2020 年以前新進 30 架 B777 客機。
- 二、但是否開闢台北航線，仍要先評估與中國大陸之間的兩岸關係後再審議。



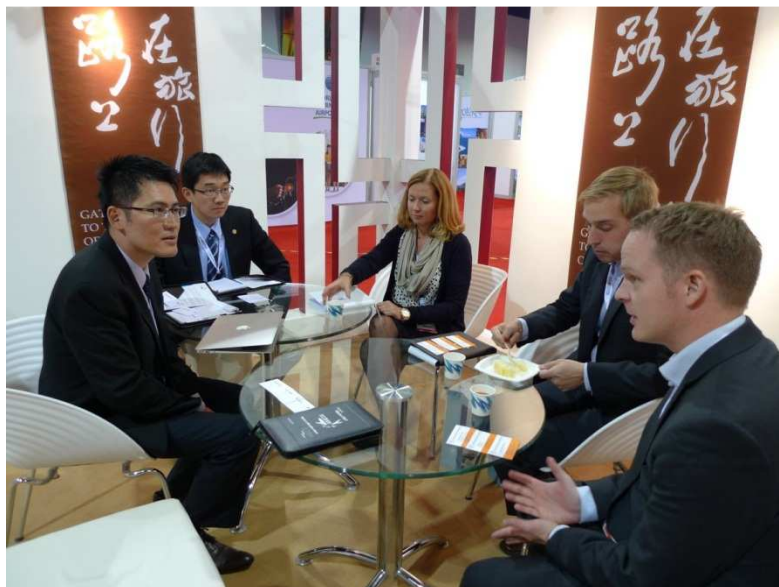
曼谷航空

- 一、目前僅透過與長榮航空代碼共享的方式運營台北航線。
- 二、由於長榮航空減少飛航曼谷的座位數，連帶影響到曼谷航空的運營座位數。
- 三、請桃園機場公司協助洽繫溝通長榮航空提高曼谷之航班座位數量。



芬蘭航空

- 一、芬蘭航空表示目前尚未考慮經營芬蘭-台北航線，但未來隨 2015 年 A350 交機後，台北航線將會納入評估。
- 二、但須先確認能否飛越中國大陸領空，否則將會嚴重影響飛航成本。
- 三、請桃園機場公司協助再與台灣民航局確認。

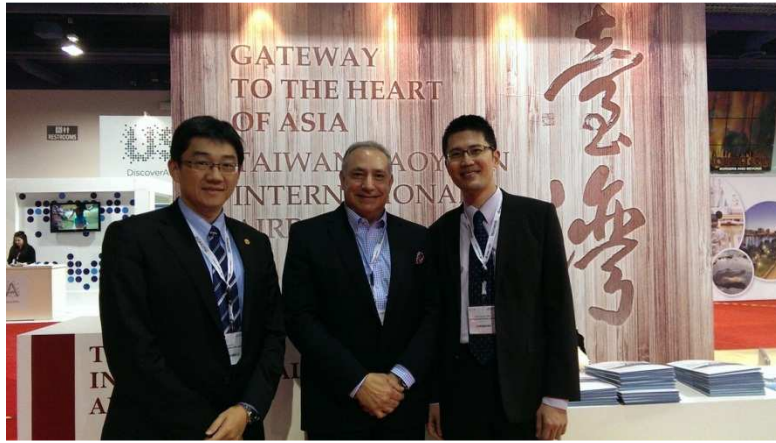


關西機場

- 一、關西機場很榮幸能與桃園機場交流，並表達桃園-關西航線是關西機場前五大客流來源。
- 二、關西機場願意與桃園機場進行 OD/轉機客運統計相關資訊分享。

達拉斯福沃斯 機場

- 一、達拉斯福沃斯機場刻正積極開闢亞洲航線及新航點。
- 二、作為桃園機場之姊妹機場之一，希望能邀請桃園機場共同爭取馬來西亞航空公司開闢吉隆坡-台北-達拉斯航線。



三. 參訪拉斯維加斯機場第三航廈：

日期：2013 年 10 月 5 日，美國時間上午 11:00

地點：拉斯維加斯麥卡倫國際機場 (McCarran International Airport) 【IATA 代碼：LAS】第三航廈



參訪動線：

T3 出境大廳 (非管制區) → T3 出境候機區 (E 區) → T3 入境行李提領區 → T3 入境大廳

拉斯維加斯機場簡介：

名稱	McCarran International Airport
IATA 代碼	LAS
ICAO 代碼	KLAS
簡介	<ul style="list-style-type: none"> ● 是（內華達州）拉斯維加斯市的主要機場，位於拉斯維加斯市中心以南約 8 千米的帕拉代斯，總面積為 1,133 公頃。 ● 2012 年旅客量為 4,170 萬人次（含美國國內線），為北美第 9 大機場。
管理當局及董事長	<ul style="list-style-type: none"> ● 由內華達州克拉克縣（Clark County, Nevada）所有，並由克拉克線航空局（Clark County Department of Aviation）負責營運，且為營虧自負的事業體，並非由克拉克縣公務預算支應。 ● 目前 President & CEO 為 Mr. Jos Nijhuis
營運數據 2012 年	旅客量（人次）：4,170 萬 航機架次：338,720
跑道	六條跑道： 1R/19L 2,979m 水泥鋪面；1L/19R 2,739m 水泥鋪面 7R/25L 4,423m 瀝青鋪面；7L/25R 3,208m 水泥鋪面
客運航廈	<ul style="list-style-type: none"> ● 共有三個航廈。 ● 第一航廈分為 4 個登機廊廳（A-D，其中 D 為衛星廊廳），共 96 個登機門。 ● 第二航廈於 1991 年 12 月 18 日啟用，為國際航線與包機主要航廈，共 8 個登機門。【T2 於 T3 啟用後，隨即關閉整修，目前不開放使用。】 ● 第三航廈於 2012 年 6 月 27 日啟用，主要服務國際航線及少部分國內航線，共 14 個登機門。

拉斯維加斯麥卡倫機場 (LAS) 參訪照片：



圖 1：LAS 機場路緣電子式指標

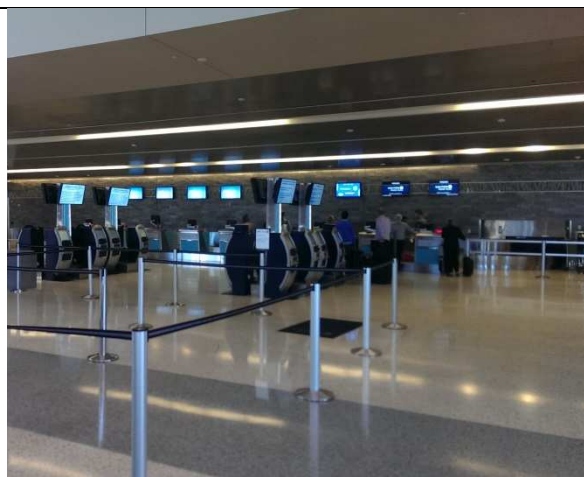


圖2：LAS報到大廳多採用自動報到櫃檯



圖 3：垃圾桶型式

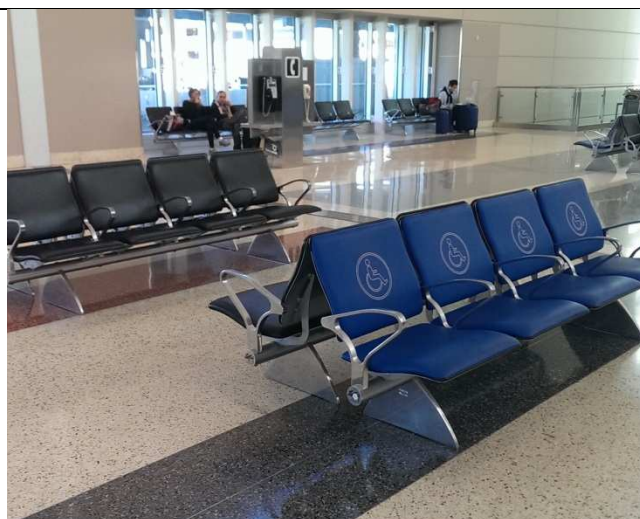


圖4：報到大廳座椅 (含博愛座)

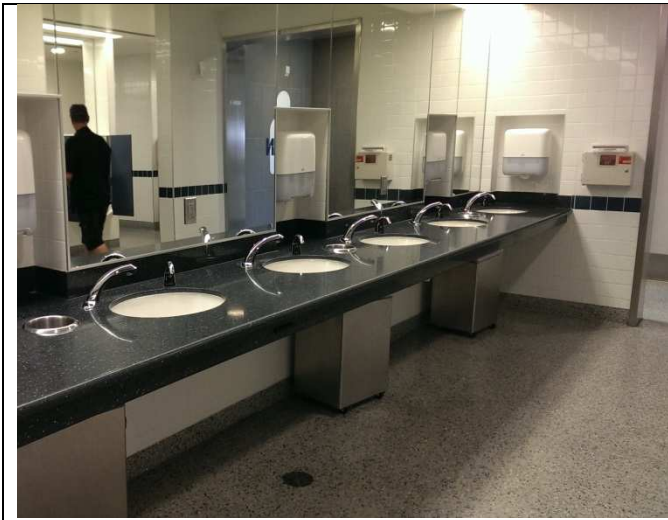


圖 5：廁所洗手台設計

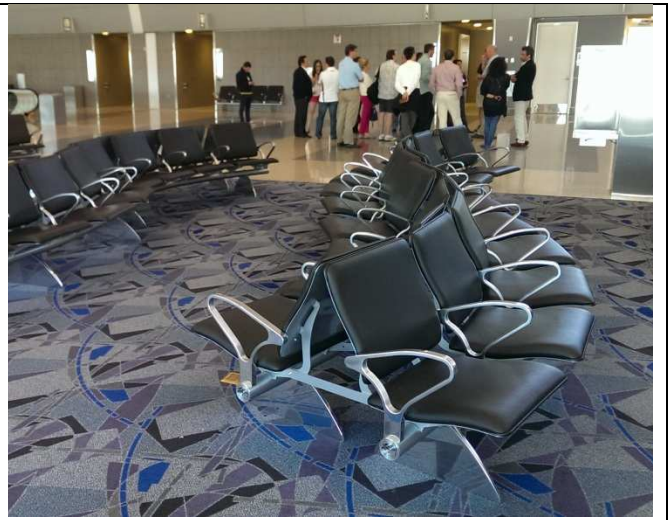


圖6：登機門候機區座椅



圖 7：房舍管理（上方有條碼）



圖8：房舍條碼



圖 9：房舍門牌含點字設計

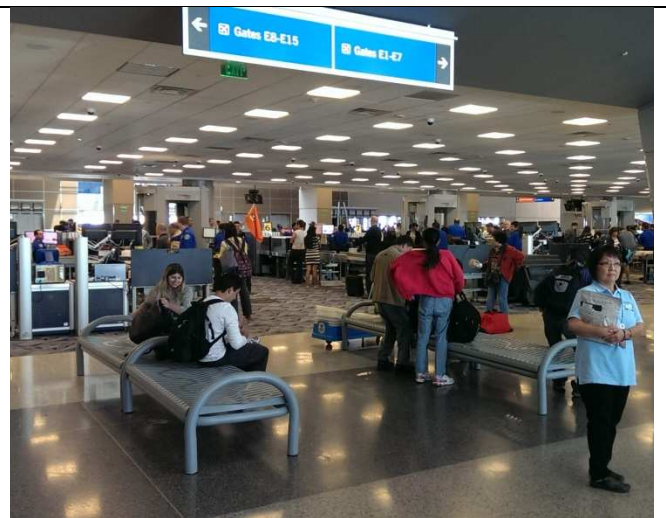


圖10：出境安檢區域



圖 11：出境安檢籃及零錢盒設計

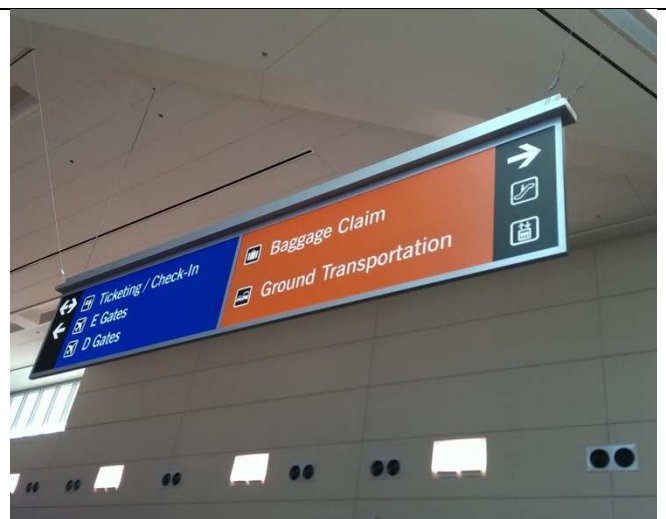


圖12：LAS 機場指標

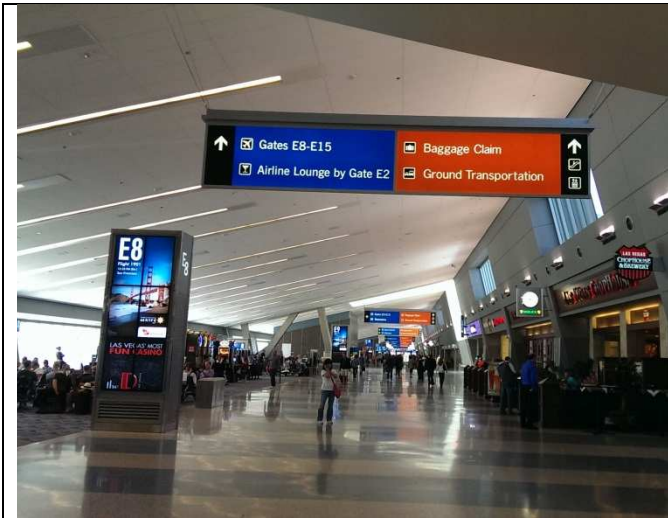


圖 13：出境候機長廊景象



圖14：出境候機長廊及等候區



圖 15：管制區內免稅店



圖16：管制區內充電座設計

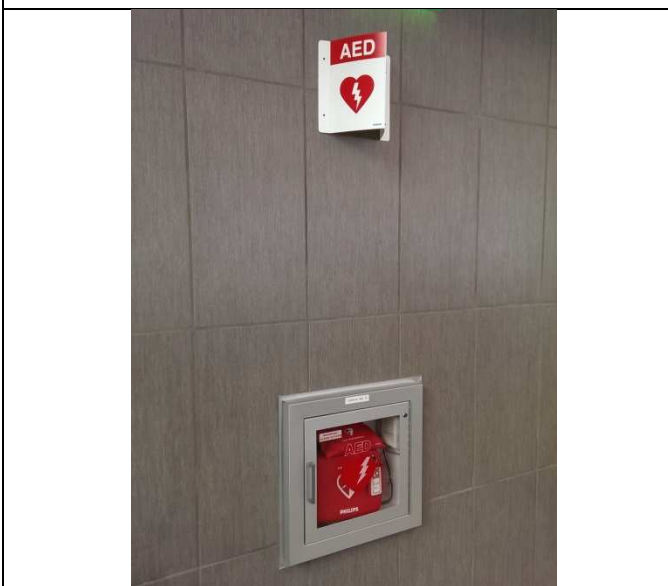


圖 17：內嵌式 AED

圖18：內嵌式LED電子螢幕



圖 19：3C 產品自動販賣機



圖20：管制區內設博弈機台



圖 21：登機證查驗設置 2 台自動通關系統



圖22：自動登機證查驗系統

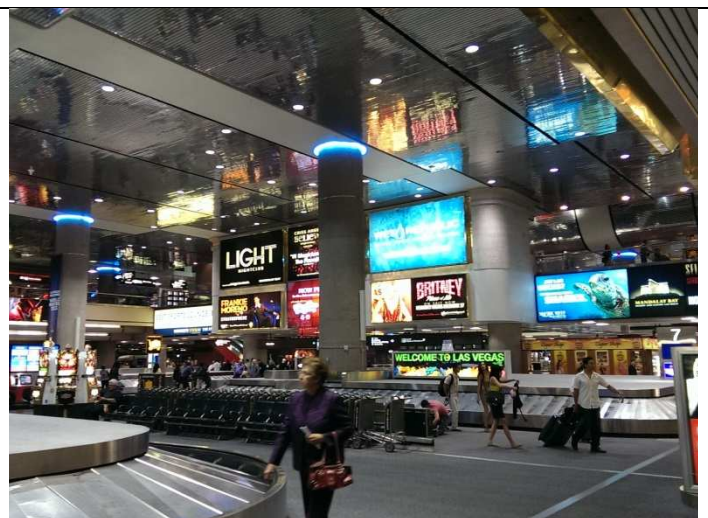


圖 23：入境（轉機）區設置拉霸

圖 24：行李提領區設置大型 LED 螢幕（有聲）



圖 25：自助查詢台



圖26：自助查詢台為觸控式螢幕



圖 27：旅客使用手推車需支付美金 5 元



圖28：回收手推車可取回美金0.25元

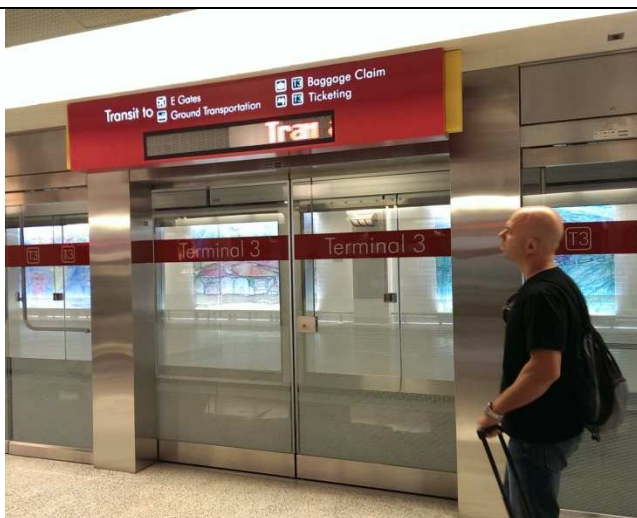


圖 29：機場內電車候車處

圖30：入境區設置大型歡迎看板

參. 心得及建議事項

本公司 102 年首度邀請國際航線策略專業顧問團隊協助，於會議前夕先完成航線策略研究與分析，挑選出 5 家具有商業潛力之國際航空業者與航線，建立目標航線之航線營運現況、客運市場潛在規模、航線營運成本（包括桃園機場現行之空側及陸側收費項目）與 OD/轉機客量預估及預估營收等資訊，希望以更貼近各航空業者之營運需求與考量重點，提供給各航空業者更符合新闢航線策略訂定時之相關資訊，不僅作為策略決策時之輔助，更希冀透過此次會談機會，成功吸引到新的國際航空業者來桃園機場新闢航線航點，以期能強化本機場之國際航網，有效提昇國際旅客來台或轉機之便利性。

由於行前建立較為縝密的市場策略與研究基礎，桃園機場比較了東亞五大競爭機場後發現，在航空公司營運成本上，桃園機場因場站設施與燃油收費較為低廉，故對於業者相當具有吸引力。尤甚於此的是，本公司此次出席會議較能直接切入各目標航線與潛在航空業者之經營考量與需求重點，除了精準掌握各航空業者是否具備適合的機型或機隊外，更提供航空業者具有參考價值的市場資訊，包括了估計客量、航班時間帶與可能營收，並將本機場未來兩年之道面整建工程衍生之單跑道營運計畫據實完整說明，提供各航空業者進駐本機場營運前之籌備資訊與重要參考。

以下整理歸納幾點觀察，作為本次出國之綜合心得與建議：

世界航線發展論壇部分：

一. 自 2011-2012 連續兩年持續耕耘，2013 年新進航空公司略有斬獲。

本公司自 2011 年起參加本論壇活動，持續投入主動與航空公司接觸，提高本機場於國際航空市場之能見度，至今年度已略有斬獲。除兩岸航線因政策因素

持續開放吸引大陸航空業者如春秋、吉祥航空等於 2013 年新加入桃園機場外，夏威夷航空、阿聯酋航空等國際知名航空業者也在出席本論壇與航空業者頻頻接觸之刺激醞釀下，陸續開航直飛台北的航班。顯見持續投入品牌行銷及有策略性的接觸特定航線航空業者，有助於提升本機場之國際能見度，亦有效吸引國際航空公司增闢或開航新國際航點飛抵台北，提高本國旅客之國際航網密度與便利性。

二. 應持續關注航空市場動態，航空業者經營角度大抵從市場 OD 及轉機客量預測、新機隊購入、進駐機場時間帶、是否具備地勤或航空業者策略夥伴等方向評估是否進入本市場。

2013 年透過專業顧問團隊之協助，本公司首度有意識的從策略面建立主動接洽目標航線與航空公司的戰略，了解航空公司作為機場之顧客，其需求大抵包括尋求高收益、低成本的永續經營航點，同時為搭配新購入機隊，必須選擇合適之航點，以及設定出最合適航段時間帶，以利極大化 OD 及轉機客流，以獲取最大航班收益。本公司今年度與各航空業者的會談，大多能直接切入航空業者最為關切的前述重點，並迅速取得共識與共鳴，提高航空公司開航台北的興趣。

經比較燃油成本與其他綜合收費項目後，桃園機場除機場收費相較於鄰近八大競爭機場為成本最低機場，此資訊已成功吸引許多國際航空業者的高度興趣。同時經比較台灣航空票價已與國際成熟市場相當，顯見於台灣經營航線確實有極大商機，故諸多航空業者（如卡達航空）頻頻爭取直飛台北航班，卻囿於航權等政治議題，尚未成功開航。但無論如何本公司已成功帶動許多國際航空業者（如

土耳其航空、英國航空、荷蘭皇家航空等) 的高度興趣，並將台北航線納為近期開航計畫或增班計畫中。

三. 本機場仍有許多須民航主管機關協助事項，包括航權談判、時間帶協調、提升本機場空域容量與運作效率等。

承上，本機場於爭取吸引外籍航空公司來桃園機場開闢航線之餘，亦須同步提高本機場之空域服務容量，包括每尖峰小時可起降架次航班數、航權談判、時間帶協調等等。本公司將持續惠請民航局協助相關事宜，提高航班與空域等服務品質，共創國家與民眾最大社會福祉與利益。

四. 航空業者期許在本機場提出新航線或航班之優惠政策前提下，進一步與本公司洽談飛航台北或增班之可能性。

許多國際航空公司在表達對桃園機場高度興趣的同時，亦同步向本機場探詢有無新航線或增班之優惠獎勵政策，本公司亦將持續觀察鄰近機場的做法，同步搭配現時機場設施收費費率之檢討，以利推動更具競爭力的價格策略，以吸引航空公司顧客。

參訪拉斯維加斯機場第三航廈部分：

一. 航廈設計先進，且充分表達當地文化。

拉斯維加斯麥卡倫機場第三航廈於 2012 年 6 月 27 日啟用，航廈設計採挑高型式，並配合美國內華達洲沙漠內陸形氣候，採用大面玻璃引進自然光照，旅客進入第三航廈即可感受到先進的航廈設計。

另外，配合拉斯維加斯「賭城」之特色，麥卡倫機場於管制區內出境長廊、

入境長廊、行李提領區等處，均設置吃角子老虎（拉霸）機台，讓旅客一入境機場，即感受到抵達賭城之氣氛。該機台的設置，其文化意義大於實際意義，因為對於抵達拉斯維加斯的旅客，大多著眼於市中心的大型賭場，較少人會先在機場小試身手，故實質收入並不大。但旅客一下機即被培養賭城歡樂氣氛，對於增加市中心各賭場之收益，應有所助益。此點亦顯示，機場對於週邊城市而言，具有帶動產業之效果，雖然不必然會對於機場產生實質效益，但藉由機場的影響，確實有助於推動週邊城市相關產業收益。

二. 採自動多化設計，簡少人工作業並提升效率。

麥卡倫機場採用的大量自動化設備服務旅客，包括通關必要設施（例：自助報到櫃檯、自動登機證查驗...等），以及其他服務設備（例：自助查詢台、3C 產品自動販賣機...等）。

麥卡倫機場出境大廳設置多處自動報到櫃檯，此點做法與歐美許多機場相同，對於歐美旅客而言，已習慣使用自動報到櫃檯來進行劃位手續，反觀亞洲機場，仍以地勤人員服務為主。桃園機場目前僅設置 53 台自動報到櫃檯，且部分位置略顯偏遠，無法吸引旅客前往使用。新加坡機場預計興建的第四航廈，已宣告將大量採用自動化設備，包括報到劃位、行李託運、旅客通關等，顯示此類做法已成為機場營運之趨勢，桃園機場現正規劃之第三航廈，亦應以此為目標，以因應旅客行為。

附件

桃園機場公司出席第 19 屆世界航空路徑發展論壇簡報資料

- 檢列對英國航空、土耳其航空、卡達航空三家航空業者簡報