

出國報告（出國類別：其他）

參加國際機場協會亞太區
第 1 屆第 2 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：汪文寬處長

陳涵西資深管理師

派赴國家：印度

出國期間：中華民國 104 年 12 月 1 日至 12 月 6 日

報告日期：中華民國 105 年 3 月 30 日

目 錄

壹、目的-----	2
貳、過程	
一、出國前準備-----	3
二、出國行程概要-----	3
三、會議活動紀要及重要簡報內容-----	4
參、心得及建議-----	11
附錄、會議資料-----	13
附件一 ACI 亞太區經濟委員會會議資料 (另以電子檔上傳公務出國報告資訊網)	
附件二 機場投資與經濟監督管理機制會議資料 (另以電子檔上傳公務出國報告資訊網)	

壹、目的

國際機場協會全名為 Airports Council International (ACI)，它是全世界所有機場的行業協會，是一個非營利性組織，其宗旨是加強全球機場與全世界民航業各個組織和機構的合作，包括政府部門、航空公司和飛機製造商等，並通過這種合作，促進安全、有效、與環境和諧的航空運輸體系。國際機場協會依區域別在全世界設有五個分會，包括歐洲、非洲、北美洲、亞洲太平洋地區、拉丁美洲及加勒比海地區。目前全球總部設於加拿大蒙特婁。各分會平時均獨立運作，有各自的理事會議及會員會議。

桃園國際機場公司是 ACI 亞太區正式會員，並於 104 年初獲邀加入 ACI 亞太區理事會及 6 大專業委員會（包括營運安全、航空保安、資訊、人力資源、環境、經濟等）。其中經濟委員會為 2015 年初新創設之委員會，本屆經濟委員會共 16 名成員，來自新加坡、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。首屆經濟委員會主席陸善行先生，係新加坡樟宜機場公司副總裁、副主席 **Madhukar Dodrajka** 先生，係印度新德里機場財務長。本公司汪處長文寬獲選為首屆 ACI 亞太區經濟委員會委員。本次會議為第 2 次委員會議，由委員會副主席安排於印度新德里機場召開第 2 次委員會議，會後順道於新德里參加 ICAO 與 ACI 合辦之機場投資與經濟監督管理機制會議 (Conference on Investing in Airport-Economic Oversight and Regulation)。

依據國際民航組織 (International Civil Aviation Organization, ICAO) 的預估，未來航空產業將持續成長，預期在 15 年內，無論是航機架次或旅客人次均將是現有交通量的兩倍以上。這意味著目前全球每天 3,300 萬架次的運量，到了 2030 年，將成長至 6,000 萬架次。ICAO 認為，航空產業的成長將與經濟成長高度相關，然而，每年僅有約 2.6% 的建設資金用於支持航空產業的成長，這相較於未來航空產業成長與對安全、效率的要求，這樣的投入是不夠的。許多機場透過引進民間資金以公私合營方式經營。為平衡機場的營運、民間資金投資報酬、航空公司的營運成本及日趨嚴格的民航監理要求，需透過一個透明、高效率、及符合成本效率的經濟監督管理機制 (Economic Regulation) 來落實。ICAO 與 ACI 合辦的機場投資與經濟監督管理機制會議，試圖從各種角度探討這個議題，並提供最佳實務經驗分享。

貳、過程

桃園國際機場股份有限公司會計處汪處長文寬及陳涵西資深管理師陳涵西等二員，奉派於 104 年 12 月 1 日至 6 日赴印度參加國際機場協會（Airports Council International, ACI）亞太區經濟委員會會議及 ACI 與國際民航組織(International Civil Aviation Organization, ICAO)合辦之「機場投資與經濟監督管理機制會議」，紀要如下：

一、出國前準備

- (一) 研讀會議議程、桃園機場園區綱要計畫、實施計畫、航廈智慧化計畫及桃園機場第三航站區建設計畫等相關資料，及國外重要機場之年報及國際機場協會網頁，期望能與主要國際機場經營者交流機場園區發展議題。
- (二) 準備桃園國際機場簡介與年報、電子報及相關計畫資料，並上網瞭解國際重要機場發展概況。

二、出國行程概要

本次出國行程自 104 年 12 月 1 日至 6 日，共計 6 天，目的地為印度新德里。主要行程如下：

日期	地點	主要行程概述
104.12.1	台北—新德里	搭機前往新德里
104.12.2	新德里機場	參加第 1 屆第 2 次 ACI 亞太區經濟委員會會議、參訪新德里機場
104.12.3-104.12.4	新德里市區	參加 ICAO、ACI 合辦之「機場投資與經濟監管機制會議」
104.12.5	新德里市區	配合班機時間停留一天
104.12.6	新德里—台北	搭機返台

三、會議紀要及重要簡報內容

(一) ACI 亞太區第 1 屆第 2 次經濟委員會會議

1. 會議時間：104.12.2

2. 會議地點：印度新德里機場管理公司 GMR 公司機場辦公室

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）、印度 GMR 公司（管理新德里機場及海德拉巴機場）Madhukar Dodrajka 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、卡達哈馬德國際機場公司、巴布亞新幾內亞莫爾斯比港機場、韓國仁川機場公社、泰國機場集團公司、臺灣桃園國際機場公司；

(2) 缺席：澳洲昆士蘭機場公司、北京首都機場公司、上海機場公司、伊朗機場公司、韓國機場公社

4. 會議議題：

(1) 印度機場當局面臨之經濟監管問題

印度為發展民用航空事業，於 2004 年起辦理印度首宗機場民營化案件，將海德拉巴(Hyderabad)機場及班加羅爾(Bangalore)機場之經營權利授予民間投資者，隨後繼續於 2006 年，將新德里(New Delhi)機場及孟買機場辦理民營化。GMR 集團均參與了上述兩次民營化案，取得新德里機場及海德拉巴機場的經營權。以新德里機場為例，GMR 集團與德國法蘭克福機場等公司合作，取得新德里機場 60 年的經營權（合約 30 年、期滿可再延長 30 年），並承諾投資 1280 億印度盧比投入新德里機場建設（約合新台幣 640 億元，合約規定，政府有權分享營業收入 46%之權利金。

印度機場民營化政策，成功做大了航空產業的大餅。在民營化剛開始的 2005 年，印度整體民用航空年旅客量僅 5,940 萬人次（包括國內航線 3,990 萬人次及國際航線 1,950 萬人次），至 2013 年，印度年旅客量達 1 億 6,900 萬人次（包括國內航線 1 億 2,240 萬人次及國際航線 4660 萬人次，成長幅度高達 185%。其中，以 GMR 集團經營新德里機場為例，GMR 集團不但順利於 2008 年完成新德里機場第三跑道、並於 2010 年完成新德里機場第三航廈建設、開始營運。新德里機場並多次獲得 ACI 及 Skytrax 機場服務品質評比最佳機場獎項、並獲得 LEED 綠建築金質標章等榮譽。

然而，印度政府於 2009 年成立了機場經濟監管局 Airports Economic Regulatory Authority of India (AERA)，擁有「航空服務收費」、「機場建設費」、「機

場服務費」等收費標準之核定權，並有權就上述事項要求業者提供相關資料，並監管各機場的服務品質。這個新成立的組織，雖然有助於管制機場收費，平衡機場、航空公司、旅客之經濟利益。然而這對於參與印度機場民營化的投資者而言，這個新單位是在它們與印度政府簽訂投資協議之後才成立的，AERA 行使的公權力，不但對投資案的投資報酬及預期回收年限，產生重大不確定性，甚至嚴重影響後續投資者的投資意願。這印度當局商請 ACI 與 ICAO 於印度召開「機場投資與經濟監督管理機制會議」的主要原因。

(2)討論委員會未來工作計畫

A. ACI 後續開會時程

2016 年 4 月	澳洲黃金海岸 (ACI 亞太區年會)
2016 年 10 月	柬埔寨暹粒 (ACI 小型機場論壇)
2017 年春	卡達杜哈 (ACI 亞太區年會)
2017 年秋	新加坡 (ACI 全球經濟委員會會議)
2018 年春	日本東京 (ACI 亞太區年會)
2018 年秋	臺灣臺北 (暫訂，尚待後續確認)

B.籌組機場經濟議題研究小組

本次委員會議決定成立兩個機場經濟議題研究小組，透過各機場營運及經濟數據的蒐集與分析，確認各項指標與專有名詞之共同定義，後續透過線上交流及討論，就以下議題進行實務探討，以利國際比較。此二研究小組本公司均積極加入。

(i)機場民營化及經濟規範研究小組

該小組之任務包括：透過「經濟影響研究」，凸顯機場產業對於整體經濟體系的貢獻。並蒐集全球機場民營化之案例及法規，分享最佳實務。

(ii)機場收費研究小組

該小組負責收集經濟數據，並釐清現有各項經濟指標、收費項目、專有名詞等，並尋求共通性的操作性定義（例如航空收入與非航空收入的區別等），有助於各機場間進行費率的比較。

C.完成 ACI 亞太區理事會與 ACI 全球經濟委員會交辦事項

(3)亞太區各機場近況介紹

本次會議請各委員分別以 5 分鐘時間簡要介紹其所屬機場之近況，分述如下：

A. 仁川機場：透過時間帶及機場空/陸側資源的優化、將航班移至夜間時段，解

決機場壅塞問題。

- B. 成田機場：因應持續成長的中國旅客及低成本航空（Low Cost Carrier, LCC）蓬勃發展，成田機場全新第三航廈（低成本航空, LCCT）落成啟用。
- C. 新關西機場及大阪伊丹機場：在日本歐力士集團(ORIX)及法國 Vinci 機場集團主導下，完成機場公司民營化，特許期 44 年。日本其他機場（例如仙台機場）也正參考關西機場公社案例規劃民營化。
- D. 莫爾斯比港機場：為迎接 2018 年 APEC 領導人會議，該機場正積極投入各項建設。
- E. 馬來西亞機場：正逐漸走出馬航空難陰影，逐步復甦中。全新低成本航廈 Kila2 啟用。馬來西亞政府將成立一個新的航空委員會，該公司因應監管機構可能對於低成本航空相關議題進行經濟影響研究。
- F. 桃園機場：機場捷運預計於 2016 年通車，並提供市區預辦登機服務。桃園機場啟動智慧機場建設計畫。
- G. 泰國機場：LCC 航空持續成長，但也給機場當局施加壓力，期望能降低機場各項收費。
- H. 樟宜機場：目前發展重點是第四航廈(T4)興建及寶石計畫的規劃。原本樟宜機場的第四航廈所在地即為低成本航廈，提供旅客及航空公司有限的服務。但後來實際營運後，發現機場服務差異化導致機場服務評比(Airport Service Quality, ASQ)下滑，因此決定策略轉向於發展全功能的航廈。

（二）ICAO/ACI 機場投資與經濟監督管理機制會議

- 1. 會議時間：104.12.3-104.12.4
- 2. 會議地點：印度新德里 OBEROI 飯店
- 3. 與會機場代表：國際民航組織（ICAO）秘書長柳芳、國際機場協會（ACI）秘書長 Angela Gittens、國際航空運輸協會（IATA）亞太區主管 Vinoop Goel、印度孟買機場、德里機場、AERA、亞洲地區主要機場代表等。
- 4. 會議議題及與談重點：
 - (1)經濟監管機制的架構（The economic oversight and regulatory Framework）

A.Elliott Black（美國聯邦航空總署, FAA）：美國機場大多數是公營的(州營機場較少、多為郡營或市營機場)，並受到聯邦政府、航空公司、以及金融市場所影響。聯邦政府影響機場安全與永續環境等議題、航空公司影響設施設備的

投資與機場容量、金融市場則影響建設資金是否能順利取得。至於機場收費，只要機場收費標準符合：「非歧視」、「公平合理」、「自負盈虧」之原則，給予機場當局靈活有彈性的經營空間，以順應瞬息萬變的市場需求。這使得全美各地都能提供適合當地環境所需的機場設施，並透過金融市場穩定提供資金(包括證券投資人、證券承銷商、信用評公司等)而且都在聯邦政府規定的航空保安與環境保護標準下運作。

B. Tan Sri Bashir Ahmad bin Abdul Majid(前馬來西亞機場公司 CEO): 2015 年馬來西亞政府在航空界的要求下成立航空委員會(Aviation Commission)，管理機場的收費架構。航空委員會負責監督航空相關產業、主管航權、時間帶、並監管機場與民用航空相關收費及服務水準，並且有權就民用航空相關政策與計畫對交通部長提出建議。航空委員會委員的任命都是由政府指派，且均非航空業內人士、航空委員會的財務來源自籌。航空委員會的任何決定（包括航權分配、特許、時間帶分配等）全數公開，並定期公布航空產業服務水平的關鍵績效指標(Key Performance Index, KPI)。航空委員會的成立有五大目標：穩定、公平、透明、有效解決爭端、促進競爭。它試圖為馬來西亞的航空產業建立一個公平的競爭環境，並且有一個透明、客觀的爭端解決機制。各項監理決策的透明公開，也確保航空產業的參與者都被公平的對待。

C. Nicolas Notebaert (法國 Vinci 機場集團主席)：Vinci 機場集團公司其總部位於法國巴黎，主要業務係透過取得機場經營特許，管理位於全世界的 27 個機場，包括葡萄牙里斯本機場、智利的聖地牙哥機場、柬埔寨的金邊機場，以及日本大阪關西機場 (自 2016 年 4 月起，擁有經營權 44 年)。講者強調，「運量」是機場能否獲利的核心，透過各種激勵措施，增加機場運量，從而增加商業設施及提升服務品質，因此機場的各項經濟規範必須以鼓勵運量成長來設計。此外，機場經濟規範也應鼓勵機場經營者持續投資，因此適當的保留機場收入（例如機場服務費、機場建設費等）從事機場設施的擴充，影響機場的服務品質與發展性，從而決定經營特許權委外案的成敗。因此成功的委外案，其具體作法包括：1.創造一個雙贏的長期夥伴關係、2.合約架構允許民間投資人發揮創意、3.追求機場營運者與使用者（旅客、航空公司）利益的平衡。

(2)國際間關於機場的監管經驗 (International Regulatory Experience: Privatized Airports/ Airport Systems/ Networks)

A. D. Devaraj (印度機場經濟監管局委員, AERA)：印度 AERA 監管印度境內 16 個機場，其中包括 5 個已民營化的機場（如德里、孟買、海德拉巴、古晉等）。然而這 5 個已民營化機場對印度航空業而言，非常重要。因為它們的運量合計占印度全境旅客人次的 57.8%、航機架次的 52%、貨運量的 71%。AERA 要求其監管的機場，應遵循國際民航組織(ICAO)對於機場收費的四大原則：「成本攸關原則」、「透明原則」、「諮詢原則」、「非歧視原則」。AERA 認為，「機場」、「航空公司」及「旅客」，三者是相互依存的。因此 AERA 的主要任務就是扮演調節者的角色，並促進三者間密切合作，以持續發展航空產業及整體經濟。其具體監理政策包括：1.機場考量其風險，訂定合理報酬率、2.鼓勵機場投入有效益的資本支出與經常支出，與機場長期發展需要相配合、3.經濟監管規範的範圍明確及持久有效、4.鼓勵機場與使用者加強溝通、5.強調服務品質、6.允許機場訂定其收費架構。

B.Jagoda Egeland (國際運輸論壇, International Transport Forum, ITF): ITF 認為，並不存在一套放諸四海皆準的監理機制。監理機制主要目的是要促進競爭，防止潛在的壟斷力量，監理機制的介入必須基於成本合理性原則。機場收費的監理機制與其他的民航監理機制交互影響，包括：時間帶分配、航空公司經營權、勞動法規、民用航空運輸協定、簽證制度等。監理機制的成效，取決於機場與航空公司的關係、以及機場的樞紐功能（小機場與起迄型機場(O/D)所需要的監管相對較少）。另外，機場監理機構除了考量機場與相關利害關係人的短期利益之外，必須從長期及整體的角度考量航空產業與整體經濟的發展性。以英國航空委員會為例，該會於章程明訂：「該委員會隨時檢視機場擴充的規模與時機，並保持額外的容量，以確保英國作為歐洲最重要的航空樞紐地位。」

C. Sidharath Kapur (印度 GMR 集團財務及企業發展部門主席)：Sidharath 以 GMR 集團在印度參與機場民營化之經驗。以印度為例，機場的民營化，主要是機場及航空產業發展快速，政府預算不足以支應機場的資本支出需求；機場也需要透過民間業者的參與，提升機場的經營能力，並藉由特許權利金，充裕政府財政。國際間關於機場的收入機制有兩種看法：“Single Till”與“Dual Till”。所謂 Single Till 觀點(國際航空運輸協會 IATA 支持此觀點)，即是機場的總成本基礎包括與機場及其主要服務相關的全部成本，亦即資本成本和資產折舊，以及維護和營運成本、管理與行政成本之總和。然後這些總

成本扣除機場的非航空收入即為計算航空業務之成本基礎。各項收入（包括航空收入及非航空收入）允許交叉補貼，而機場的成本（包括折舊、維護、營運、人事等）則共同分擔。而 Dual Till 觀點(國際機場協會 ACI 支持此觀點)則認為與機場及其主要服務相關的全部成本應在機場和航空公司之間分配。計算航空業務之成本只包括那些與航空公司實際使用設施之相關成本。僅航空收入需要被管制，甚至鼓勵開發非航空收入。融合上述兩種觀點的則是 Hybrid Till 觀點。Sidharath 依據 2014 年 ACI 經濟報告，發現到純民營的機場多傾向 Dual Till 觀點（Single : Dual=19:66），而純公營的機場多傾向 Single 觀點（Single : Dual=48:34）。Sidharath 並比較印度、巴西、土耳其、馬爾地夫、菲律賓機場民營化的案例，認為一個良好的民營化架構，其特點包括：1.應具備經濟可行性，讓相關產業穩定發展、2.任何模型（如權利金的計算）必須確保其經濟可行性及可預測性，並且沒有爭議、3.確保在利害關係人間取得平衡。Sidharath 建議兩套民營化架構的模型，說明如下：

- (i)追求機場低收費：航空收入費率應作為競標的判準、收費最低的取得特許權；讓機場充分爭取非航空收入，並且允許交叉補貼；沒有收入分享機制，收入全部歸於機場；機場經營權利金僅隨指標性資本支出（如新航廈、新跑道）或通貨膨脹成長。
- (ii)追求機場最大收入：固定航空收入費率，僅配合通膨及指標性資本支出調整；允許機場充分爭取非航空收入，但不允許交叉補貼；有收入分享機制；任何時候都可以檢討經營權利金。

(3)強化航空基礎設施的資金來源：公私合營夥伴機制（The Challenge of Financing Aeronautical Infrastructure: Calling on the Private Sector – Public-Private Partnerships, PPP）

A. Sunil Chacko (古晉國際機場財務長)：Sunil 指出，商業銀行受限於投資或融資風險曝露限額的限制，以及許多大型印度基礎建設公司使用高度財務槓桿，以致於公私合營案（PPP）不易取得融資。加上資本市場的高度不確定性，以及監理單位曖昧不明的監管要求，使得公私合營案投資者的要求報酬率偏高，以致在合約期間一開始，機場往往傾向提高收費，確保投資者的預期利潤。然而漲價的動作，往往惹惱了機場的用戶（航空公司及旅客）。機場營運往往需要投入大量固定成本，尤其因應旅客的需求及市場競爭而建設新機場基礎設施，必須透過機場收費分階段調整來支應。然而越來越多的航空業整合案及航空聯盟，形成有效的政策說服壓力，迫使機場必須控制成本，及凍結

機場收費。Sunil 建議：1.應對機場土地取得及環境保護限制適度鬆綁、2.訂定一個持續穩健發展的健康 PPP 模式，讓機場以有效能、舒適的低成本機場為目標、3.投入公司債市場、及通過公共金融機構、退休基金、保險公司參與公共基礎建設，擴大資金來源。

B. Sidharath Kapur (印度 GMR 集團財務及企業發展部門主席)：Sidharath 說明機場的發展資金來源通常來自 4 個地方：1.政府投資或補助、2.機場收入、3.民間的股權投資者、4.債券市場及銀行融資。債權人主要考量包括：1.融資期間、2.利率、3.現金流量、4.商業模式、5.監理機制的穩定性、6.政府保證。由於 PPP 架構高風險的特性，導致不易取得銀行融資或發行債券。民間投資人的股權投資，成為 PPP 案件的主要資金來源。這其中包括策略性投資人（往往會要求共同經營權）與財務投資人（如保險公司、退休基金等，通常要求董事席次或否決權）。另外，政府也是主要資金來源。除了直接注資之外，往往可以透過各種行政手段（例如同意合約初期，盈餘暫緩分配，而投入基礎建設、同意機場當局發行免稅債券、甚至主動介入融資案件等）或是成立特殊目的機構(Special Purpose Vehicle, SPV)或透過基礎建設開發銀行協助融資等。

(4)亞太地區機場發展趨勢 Vinoop Goel (IATA 亞太區機場/旅客/貨運/保安部門主管)：亞太地區的機場追求服務品質，領導世界機場的服務標準。亞太區的機場創造了 2,500 萬個就業機會以及高達 5,000 億美元的 GDP 產值。運量更佔全世界的 35%，主要受益於中國、印尼、越南、菲律賓等地區航空市場的高速成長。然而該地區仍然面臨以下挑戰：1.相關法規妨礙電子/自助服務解決方案、2.國家航空政策不明確、3.經濟監管機制跟不上民營化的腳步、4.經濟監管機制缺乏溝通、5.政治領導階層經常變動、6.傳統航空、低成本航空與機場當局各行其是、6.在全球舞台缺席，成為規範的跟隨者而非制訂者。對於亞洲機場基礎設施規劃，Vinoop 有幾項建議：1.應充分與利害關係人（如航空公司等）就容量及設施的規劃進行諮詢討論、2.收費應是用戶（航空公司、旅客）可以負擔的、3.強調對旅客與貨物的安全性、4.提升機場處理效率。

參、心得及建議

桃園機場加入國際機場亞太區多年，過去均以會員(Member)方式參與，無緣躋身決策階層。自桃園機場改制公司之後，歷任首長卓越經營有成，除了營收與獲利年年創新高，機場服務品質亦大幅提昇，獲得國際機場協會的肯定，邀請費總經理擔任 ACI 亞太區理事，並於 ACI 亞太區 2015 年初成立經濟委員會時，本公司汪處長即榮任首任委員。ACI 亞太區經濟委員會成員多為各主要國際機場財會部門或策略規劃部門主管，或是機場 CEO 之高階特別助理等。ACI 經濟委員會除了探討當前機場面臨的經濟議題，如機場收費、機場籌資、發展策略等，最重要的是成為 ACI 亞太區理事會（成員為各主要國際機場 CEO）的智庫，縝密研究理事會所交辦議題，形塑亞太區國際機場之共識，並落實於機場營運策略。此外，本公司在 ACI 亞太區尚加入營運安全、航空保安、資訊、人力資源、環境等委員會，在各個專業領域發揮影響力。雖然我國國際外交空間受兩岸關係限制，無法正式參加重要國際組織（例如我國僅能以 Guest 身份觀摩國際民航組織 ICAO 運作），然而本公司透過參與國際機場協會亞太區理事會及各委員會議，參與國際機場行業的決策層級，同時也學習國外重要機場的經營策略、收費機制的變革、市場趨勢的變化以及重大建設計畫的籌資方式等。我方也適度向國外宣導本公司將次第興辦第三航廈及機場園區(航空城)各項建設，除有助於經驗交換，亦有助於引進國際間較為先進之優質經營構想與資源。更重要的是，我方透過與各國外機場高階主管的自然互動，可建立未來資訊交換與經營理念分享之重要管道。

本次會議主要心得與建議如下：

一、應積極參與經濟委員會議：

桃園機場自 99 年 11 月 1 日依「國際機場園區發展條例」及「國營國際機場園區股份有限公司設置條例」由行政機關成功改制為公司，經營、人事、財務均大幅鬆綁，營運量、營收及獲利每年均有成長。機場各項建設依序展開，需籌劃資金並妥為運用，對於國際性之機場財務及經濟議題，透過 ACI 亞太區經濟委員會議與各主要機場財務管理高階主管建立溝通管道，學習先進國家機場經營、建設與籌資經驗。並透過加強國際合作與交流，建立與其他機場的友好關係。由於 ACI 亞太區經濟委員會規定委員不得連續 2 次缺席會議，否則將取消委員資格。為確保此一得來不易的珍貴席次及桃園機場的國際發言權，應積極參與是項會議，以培養機場未來發展的國際經營管理人才。

二、強化機場經濟監理機制：

桃園機場 99 年 11 月 1 日改制機場公司，「國際機場園區發展條例（以下簡稱機場條例）」於同日施行後，桃園機場的經濟架構即已有法律明確依據，有助於機場長期發展及財務策略規劃。例如機場條例第 5 至 8 條，律定機場園區計畫之擬訂與變更方式與內容；第 9 至 11 條，律定機場園區土地之取得與使用方式；第 13 至 22 條，律定機場設施使用費、機場服務費、噪音防制費、回饋金、CIQS 所需設施場地之提供、土地租金、機場盈餘分配等。雖相關規定對機場公司不盡公平，不利機場公司資本形成及籌資，然而已透過法律具體規定，明確劃分機場與利害關係人之利益及權責。例如過去困擾桃園航空站及民航局多年的噪音防制費與回饋金發放作業，改由桃園市政府執行，不但有效運用資源，更讓機場的發展成果與在地民眾共享。

我國未成立類似英國、印度、馬來西亞之「航空委員會」，然就本次會議所提及馬來西亞航空委員會或印度機場經濟監管局（AERA）之職權，包括：1.機場費率（由交通部核定）、2.利潤分配機制（機場條例及其細則規定機場服務費、稅後盈餘、噪音防制費與回饋金之分配方式等）、3.機場的資本支出與發展計畫（綱要計畫由行政院核定，實施計畫及重大建設計畫由交通部核定）、4.機場的盈餘目標（預算由立法院審定）、5.機場服務品質（依 ACI 定義，機場公司及相關單位每 2 週開會檢討一次）、6.時間帶分配（由民航局委託臺北市航空運輸商業同業公會國際機場時間帶協調中心分配），未來我國是否參考上述案例成立獨立機關，考量我國中央政府五權分立之體制，獨立機關難以在行政立法兩權拉鋸中，找到一條行政立法均能接受的專業化、去政治化的組織定位，短期內仍不可行。然而在各項重要機場經濟規範的決策形成過程中，應落實國際民航組織（ICAO）之航空收費 4 大原則：「成本攸關原則」、「透明原則」、「諮詢原則」、「非歧視原則」，充分與航空公司及相關使用者溝通協調，並引進學者專家意見，使本公司相關收費基準更臻妥善。

三、健全機場財務，充實自有資金：

機場條例第 13 條規定：「機場公司經營機場專用區及相關設施，應向使用人收取使用費、服務費或 噪音防制費；其收費基準，由機場公司擬訂，報主管機關（交通部）核定。」及第 19 條規定：「機場公司應擬訂土地、建築物及其他設備租金等之收費基準及公共設施建設費用收取之相關規定，報主管機關核定。」本公司據以訂定「桃園國際機場股份有限公司經營機場專用區設施收費基

準」，及「桃園國際機場股份有限公司土地、建築物及其他設備使用費與公共設施建設費用收取規定」。然而前述收費基準及收取規定均沿襲民航局舊規，早已不敷當前機場經營所需。桃園機場航空相關收費約為周邊競爭機場 60%，致自償率不足，需仰賴機場公司高度舉債或政府增資。考量機場營運與維護成本，並籌措第三航廈完工前高達千億元龐大建設經費，並降低政府增資金額。本公司將參照附近競爭標竿機場收費情形，合理調整航空收費項目及費率、提高計畫自償率。後續本公司宜依使用者付費原則，檢討收費標準，盈餘分配比率、辦理公開發行等多元籌資方式，以有效挹注建設財源，充實自有資金，順利達成永續經營目標。

附錄、會議資料

- 附件一 ACI 亞太區經濟委員會會議資料
(另以電子檔上傳公務出國報告資訊網)

- 附件二 機場投資與經濟監督管理機制會議資料
(另以電子檔上傳公務出國報告資訊網)