

出國報告（出國類別：其他）

參加國際航空運輸協會
第 138 屆時間帶協調會議報告

服務機關：交通部民用航空局

姓名職稱：黃炳霖專員

派赴國家：德國漢堡

出國期間：105.6.18 至 105.6.26

報告日期：105.9.02

目錄

壹、	前言.....	- 1 -
貳、	我國機場時間帶協調情形.....	- 1 -
一、	2016 年冬季時間帶協調參數.....	- 1 -
二、	會議期間洽我國協調時間帶之航空公司.....	- 2 -
三、	時間帶協調情形.....	- 4 -
參、	會議期間相關子會議.....	- 4 -
一、	國際機場時間帶協調員團體第二十五次會議 (WWACG/25).....	- 4 -
二、	主管會議 (HODM/20).....	- 7 -
三、	亞太地區機場協調人團體會議(APACA).....	- 8 -
肆、	心得與建議.....	- 10 -

附件

附件一 第 139 屆時間帶協調會議備忘錄

附件二 WWACG/25 會議議程

附件三 WWACG/25 會議紀錄

附件四 HODM/20 會議簡報資料

附件五 HODM/20 會議紀錄

附件六 APACA/10 會議議程

附件七 APACA/10 會議紀錄

壹、 前言

隨著全球航空運量持續成長，尤其近年亞太地區經濟大幅成長、低成本航空市場興起，各國際機場日漸擁擠，航空公司班表調整亦需考量其他機場所產生的連鎖效果，故國際航空運輸協會(International Air Transport Association, IATA)自 1974 年起每年兩次於指定地點邀集全球各機場協調人與航空公司就時間帶進行協調溝通，透過該協調會議，以面對面的方式，就各航空公司所需之時間帶予以協調確認，儘可能滿足各航空公司需求，使時間帶協調作業能公正透明。本(138)屆時間帶協調會議(Slot Conference, SC)於 2016 年 6 月 21 日至 23 日於德國漢堡舉行，主要協調 2016 年 10 月 30 日(10 月最後一個週日)至 2017 年 3 月 25 日(3 月最後一個週日之前一日)之機場時間帶，此期間實施冬季班表(會議備忘錄詳如附件一)。

目前桃園及高雄機場時間帶協調業務係由本局委託時間帶協調中立機構(台北市航空運輸商業同業公會國際機場時間帶協調中心)辦理，松山機場時間帶則由本局協調，透過實際參與國際時間帶協調事務，與參加各子會議研討 WSG(Worldwide Slot Guidelines, WSG)修訂提案，獲得最新修訂結果，並藉由會場中與各國代表交流機會，交換時間帶協調經驗。

貳、 我國機場時間帶協調情形

本屆會議協調包括桃園、高雄及松山在三個機場 2016 年冬季班表(W16)之時間帶，W16 季班表自 2016 年 10 月 30 日起至 2017 年 3 月 25 日止。以下依序說明我國桃園、高雄國際、松山機場時間帶協調參數及會議期間洽我國協調時間帶之航空公司及協調情形。

一、 2016 年冬季時間帶協調參數

(一)桃園國際機場(會議期間使用之協調參數)

1. 跑道：W16 季採雙跑道協調，每小時起、降各 30 架次，0600L~0929L

離場為 32 架次；起降合計每一小時不超過 50 架次，每二小時不超過 90 架。

2. 停機坪：

- (1) 20:00~05:59(LT)：客機53個、貨機21個。
- (2) 06:00~19:59(LT)：客機59個、貨機21個。

(二)高雄機場

- 1. 跑道：國際航線每小時起降合計 20 架次/時。
- 2. 旅客航廈：入境旅客 2,000 人次/時，出境旅客 1,800 人次/時；尖峰時段 06:30~08:00(LT)、13:00~15:00(LT) 為 1,700 人次/時。
- 3. 配合跑道整建工程，關場時間由原 2400L 提前為 2330L。

(三)松山國際機場

- 1. 每一出境航班之最小隔離時間為 20 分鐘，如 2 航班中含 1 架 E 類航空器，其最小隔離時間為 30 分鐘；如 2 架均屬 E 類航空器，則最小隔離時間為 60 分鐘。
- 2. 每一入境航班之最小隔離時間同出境航班。
- 3. 20:00 以後不再增加 A330 型航空器起降。

二、會議期間洽我國協調時間帶之航空公司

本次會議期間曾與我國洽談協調時間帶之航空公司列如下表：

三、時間帶協調情形

(一)桃園機場：

1. 桃園機場雖已起恢復雙跑道運作，但多數航空公司仍向協調人洽詢所需時間帶是否有剩餘，協調人先就需求再予檢視後，向航空公司說明，並提供目前時間帶使用分布狀況供航空公司攜回參考，協調人另告知將紀錄航空公司需求並列入等候名單，如會議期間他航歸還時間帶，會依序通知。
2. 針對部分未獲原規劃時間帶航空公司，已向其說明我國高雄機場尚有剩餘時間帶以及機場宵禁時間之相關限制，建議可攜回參考。
3. 多家航空前來詢問機場起降尖峰分布狀況，協調人除詳細說明外並提供書面 Notice of Airport Capacity(NAC)資料供參。

(二)高雄機場：無。

(三)松山機場：

1. 德威航空、全日空航空及日本航空公司詢問 W16 時間帶分配結果，表達希望儘早收到回覆，已向其說明本局處理進度。
2. 春秋航空表示目前雖無獲陸方分配松山機場之航權，但未來如有機會，希望營運松山之兩岸航點，已答覆松山機場受限於設施容量，目前暫無法新增航空公司飛航，未來有機會，本局會依航權分配結果，供航空公司申請使用。

參、會議期間相關子會議

本次時間帶協調會議期間，安排三項會議邀集時間帶協調單位及航空公司代表參加，以了解時間帶相關業務之發展。

一、國際機場時間帶協調員團體第二十五次會議 (WWACG/25)

國際機場時間帶協調人團體會議(Worldwide Airport Coordinators Group, WWACG)於6月20日下午15:30舉行，由各國際機場協調單位之主管代表參加，內容摘要如下(會議議程及會議紀錄詳如附件二、三)：

(一)主席介紹新會員及會議秘書 Mr. Brian Meehan

(二)前次會議紀錄無異議通過

(三)報告 2016 年會費支用狀況

(四)JSAG/49 和 JSAG/50 報告：

1. JSAG 和 IATA 的工作小組正在審查新機場協調等級的新概念，但相關細節或是否朝此方向進行均尚未確定。
2. WSG 本次並無修正更新，但有考慮澄清航空公司與協調人之間通信使用當地時間的必要性以及相關用語的統一性。
3. 經 WWACG 和多家航空公司要求，IATA 對提早公布往後數年會議地點的議題即將定案。

(五)時間帶申請服務費原則

有關部分歐洲協調單位收取時間帶申請服務費，航空公司建議針對該部分研擬規定，目前該草案正在研擬中，收費的機制可能會朝向利用現有機場建設費的收費或是發票系統，而服務費應與成本相關，而非以營利為目的。

(六)WWACG 相關事項

1. 下次會議討論議題之問卷調查將以電子郵件發送會員。
2. 從 WWACG 指導綱要(TOR)到章程(Association Article)相關作業程序因牽涉範圍廣泛，仍在進行中。預計章程草案在 11 月的會議前以電子郵件發送。
3. 有關協調參數附加解釋的文件包括環境限制、航管、跑道容量、停機坪容量和航站容量，Mr. Takeda 表示協調參數的定義已多次於 APACA

會議被提出，協調人想要更了解世界其他地區的協調參數的考量或環境因素，另提及相較於 WSG，相關文件更適合放入 WWACG 文件當中。

(七)國際民用航空組織(ICAO)相關事項

核心小組正在編寫全球航空運輸自由化(Global Air Transport Liberalization)相關時間帶分配過程的一般性問題和原則，其中許多問題和原則已經呈現於WWACG文件或WSG，另ICAO曾因航空運輸的預期增長與其會員國自由化而徵詢過WWACG，故後續該文件亦有可能將提交ICAO。

(八)國際機場協會(ACI)相關事項

核心小組與國際機場協會(Airports Council International, ACI) 討論如何提升機場參與WSG及時間帶分配過程，ACI表示指導方針的制定與機場的意見並未被充分考量，且未反映機場的商業或其他當前狀態，而ACI已與IATA進行類似會議，並已同意成立工作小組，其成員包括三位協調人代表。

(九)區域協調組織報告

1. 亞太：翌(21)日舉行之 APACA/12(Asia/Pacific Airport Coordinators Association, APACA)會議，將針對新主席和兩名副主席進行緊急選舉。
2. 美洲：
 - (1) 墨西哥當局正在檢討墨西哥城(MEX)時間帶協調過程，以提升過程與透明度。
 - (2) 巴西對2016年8月份開始的奧運進行相關準備。
 - (3) 美國FAA已撤回對甘迺迪機場(JFK)、拉瓜迪亞機場(LGA)和紐瓦克機場(NWR)的紐約市地區的法規提案，另紐瓦克機場於2015年冬季(W15)開始，協調等即將從3級改為2級。
 - (4) 歐洲、中東和非洲:無特殊事項報告。

(十)其他報告事項

1. 土耳其協調單位指出 WWACG 網站日期和篩選功能均有問題，另反映某些航空公司發送電子郵件地址的郵件問題仍持續存在，並要求 WWACG 和 IATA 提供解決方案。
2. 香港協調單位 HKSCO (Hong Kong Schedule Coordination Office, HKSCO)宣布 2016 年 10 月 30 日至 11 月 26 日期間因香港國際機場汰換 ATM 系統，機場容量將縮減 10%，香港機場將給予這段期間取消的航班 80/20 計算豁免，希望相關航點機場也能給予相同處理。

二、主管會議 (HODM/20)

本主管會議 (Heads of Delegation Meeting, HODM) 於6月23日下午 14:00 舉行，由航空公司及協調單位主管代表參加，相關內容簡述如下(會議簡報資料及紀錄詳附件四、五)：

(一)未來 SC 會議

SC139原訂於美國洛杉磯舉行，因會場飯店告知將關閉3年，故改於亞特蘭大舉行，會議註冊費為50美金/人，而2017年會議註冊費暫定為100美金/人，有關SC139至SC141會議舉行時間及地點如表2。

表 2、未來 SC 舉行情況

會議	時間	地點
SC139	2016.11.8~2016.11.11	美國亞特蘭大 Sheraton Atlanta
SC140	2017.6.13~2017.6.15	馬來西亞吉隆坡 KLCC
SC141	2017.11.7~2017.11.10	西班牙馬德里 Madrid Marriott Auditorium

(二)SC139 與 SC140 協調行事曆

表 3、SC139 與 SC140 協調行事曆

Summer 2017 SC139 Atlanta	ACTIVITY	Winter 2017/18 SC140 Kuala Lumpur
12 Sep 16	SHL Deadline	17 Apr 17
29 Sep 16	Agreed Historics Deadline	04 May 17
06 Oct 16	Initial Submission Deadline	11 May 17
25 Oct 16	AppCal opened to Coordinators	30 May 17
27 Oct 16	SAL Deadline (no later than)	01 Jun 17
31 Oct 16	AppCal opened to Airlines	05 Jun 17
08 Nov 16	IATA Slot Conference	13 Jun 17
15 Jan 17	Slot Return Deadline	15 Aug 17
31 Jan 17	Historics Baseline Date	31 Aug 17

(三)JSAG 報告

考量跑道施工對航空公司及時間帶協調是項重要議題，甚至影響其他機場，故SPWG (Slot Policy Working Group, SPWG)已組成工作小組研擬相關文件，將交付JSAG審查，內容將包括跑道施工期間時間帶處理原則，預計今年11月所舉行的SC139前可完成。

三、亞太地區機場協調人團體會議(APACA)

亞太地區協調人第十二次會議(Asia/Pacific Airport Coordinators Association, APACA)於6月21日17:00 舉行，由亞太地區機場協調人與時間帶協調人參加(本次計有19個單位，共34人與會)，相關內容簡述如下(會議議程及會議紀錄詳附件六、七)：

(一)議程一：第十一次會議會議紀錄

無異議通過。

(二)議程二：APACA 主席補選

由於原主席Mr. Ernst Krolke退休，爰辦理一位主席及兩位副主席

的選舉，會員中有三位表示自願擔任。結果由日本Mr. Hiroki Takeda擔任主席，澳洲Ms. Petra Popovac 及印度Mr. Jaideep Singh Thakur擔任副主席。

(三)議程三：過往議題討論

Mr. Hiroki Takeda將第一次至第十二次APACA會議所討論的議題彙整，建議未來議題可考慮如香港機場今年11月的跑道容量暫時縮減、成田機場容量擴增計畫或羽田機場如何因應2020年奧運期間運量需求等，希望會員能提供未來會議議題的建議。

(四)議程四：印尼協調單位介紹

ISAM (Indonesia Airport Slot Management, IASM)主席Mr. Bernard Munthe 介紹新成立的印尼協調單位，其成立的目的是提高飛航安全、優化機場效率、飛航服務以及改善協調技術。

IASM的人員來自PT Angkasa Pura I/II及AirNav Indonesia。其中PT Angkasa Pura係隸屬印尼交通部的國有單位，負責建設和機場管理(I負責東部地區，II負責西部地區)。而AirNav Indonesia是一個非營利性國有單位，提供印尼飛行情報區(FIR)空中交通管制服務。

IASM工作內容包括整季定期、不定期航班協調，及時間帶使用監控等，目前共協調Ngurah Rai International Airport (DPS)等的35個機場。

(五)議程五：機場協調等級改變

當機場需求和供給達到平衡時，機場無擁塞問題。若需求高於供給，則產生擁塞，機場協調等級二或三取決其擁擠程度，如亞特蘭大的Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport (ATL) 機場，年客運量(約9千萬人次)與年起降量(約95萬架次)，貴為全球最繁忙的機場之一，但列為不需協調的一級機場，主要是因為該機場擁有5條跑道和7座航站，可以處理該龐大流量需求，而希臘的 Sitia Public Airport (JSH)，僅有一條2,000公尺的跑道和兩個停機位，無平行滑行道，客運量及起降量僅38,859人次與1,805架次，然而夏季旅遊旺季期間，卻列為協調等級三級機場。

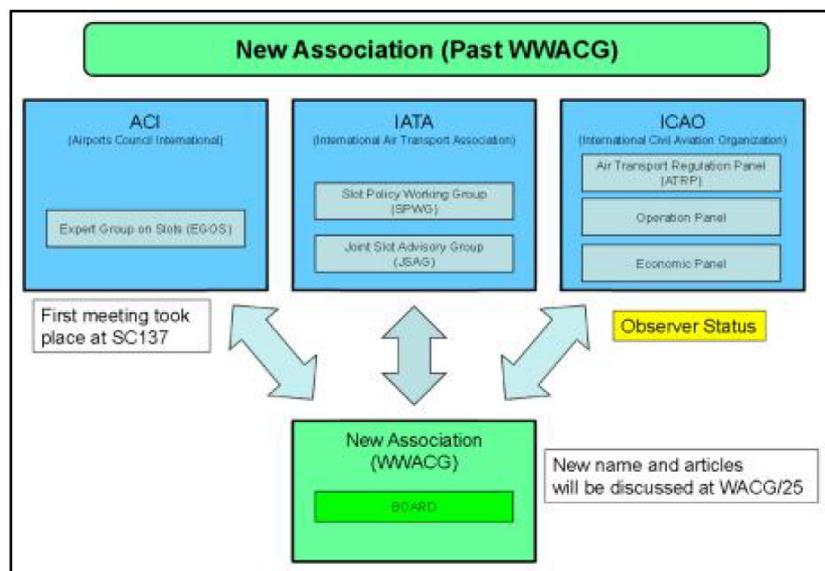
故WSG 6.1節強調應定期進行「需求和容量分析」，及早因應需求

的增加，避免機場協調等級的提高。

(六) 議程六：WWACG 未來的組織形式

未來WWACG與其他國際組織關係如下圖示，WWACG的工作範圍已逐步擴大到與ICAO和ACI等國際組織的互動，其中ICAO已同意WWACG以觀察員身分參加會議，另ACI已成立時間帶政策工作組檢討目前的WSG。

為了與各國際組織互動，WWACG必須成為更強大完善的組織，新的名稱與會章仍在討論中，預計在11月的會議前將提供草案徵詢會員意見。



圖、未來 WWACG 與其他國際組織關係

(七) 議程七：其他事項

- (1) 香港國際機場容量縮減:HKSCO的Mr. Eric CW Wong 宣布從2016年10月30日至11月26日，香港國際機場因汰換ATM系統，機場容量將縮減10%，香港機場將給予這段期間取消的航班80/20計算豁免，希望相關航點機場也能給予相同處理。
- (2) 亞洲協調人茶聚於6月23日12:00至13:30舉行。

肆、心得與建議

- 一、桃園國際機場雖已開放雙跑道運作，然尚有部分工程（如滑行道、機坪

等)須進行,我國時間帶協調人行前即蒐集最新跑道整建進度,並備妥時間帶使用分布狀況書面資料,會議中就航空公司提出時間帶需求,再予檢視並詳加說明,並主動提供時間帶資料讓航空公司參考,航空公司如無法於協調當下取得理想時間帶,後續亦可透過該資料,持續向時間帶協調人溝通協調,達到作業公正透明與充分溝通之目的。

二、本次主管會議(HODM)中表示跑道施工對航空公司及時間帶協調是項重要議題,甚至影響其他機場,SPWG 已著手研擬跑道施工期間時間帶相關的處理原則。後續將請時間帶協調中心持續瞭解 SPWG 研擬之處理原則,以作為未來我國機場跑道施工期間時間帶協調作業之參考。

三、時間帶會議舉行期間,IATA 亦提供展覽會場,有諸多航空公司及機場單位至會場設攤,並派員進行宣導說明,行銷機場或產業特色以吸引航空公司將其列為增闢新航點或往來合作之對象,呼應「南向政策」,地方政府極力爭取航班飛航高雄國際機場,另桃園國際機場時間帶目前亦處於較為擁擠的情況,爰建議高雄國際航空站可評估參與設攤,大力行銷機場,以吸引外籍航空公司開闢來臺航班,帶來更多外籍旅客至南部地區觀光與消費。