

出國報告（出國類別：會議）

參加國際空運協會  
第 145 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：曾瀚陞科員

派赴國家：澳大利亞布里斯本

出國期間：108.11.9 至 108.11.17

報告日期：109.1.17

## 摘要

為合理分配時間帶並使機場正常運作，國際空運協會（International Air Transport Association, IATA）固定於每年6月及11月召開時間帶協調會議（Slot Conference, SC），期透過航空公司代表與機場時間帶協調人面對面的協調溝通與訊息交換，以儘可能滿足各航空公司之需求，使班表合理化並提升機場設施之使用效率。本（第145）屆時間帶協調會議主要係協調2020年夏季（S20）班表期間（2020年3月29日起至2020年10月24日止）之時間帶，依各航空公司與協調人事先預約之接洽時間進行時間帶協調業務，並同時召開國際機場時間帶協調人團體第2次大會（WWACG General Assembly）、亞太地區協調人第19次會議（Asia/Pacific Airport Coordinators Association, APACA）及主管會議（Heads of Delegation Meeting, HODM）。

# 目錄

壹、前言 .....	3
貳、我國機場時間帶協調情形 .....	4
一、2020 年夏季時間帶協調參數 .....	4
二、會議期間洽我國協調時間帶之航空公司 .....	5
三、時間帶協調情形 .....	6
參、會議期間相關子會議 .....	7
一、WASG 管理單位 .....	7
二、提交國際民航組織( ICAO)工作文件(WP) .....	8
三、WSG 檢討工作小組工作成果 .....	9
四、時間帶分配優先順序 (WSG 第 10 版) .....	10
五、WWACG 董事會改選結果 .....	11
六、香港機場免除 S19(8-10 月)及 W19 之 80/20 規則 .....	12
七、發布 SHL & SAL .....	12
八、時間帶協調行事曆 .....	13
九、未來時間帶會議日期與地點 .....	14
肆、心得與建議 .....	15
伍、附件 .....	18

# 壹、前言

鑒於全球航空客貨運量持續增加，致各國機場日漸擁擠，又航空公司對航線、班表之安排，尚須考量目的機場之設施容量，且班表之安排及調整亦需考量對其他機場所產生的連鎖效應，國際空運協會（International Air Transport Association, IATA）為改善航班延誤情況，爰透過協調方式將各航空公司之航班於各機場所需的到離時間予以適度隔離，並自 1974 年起每年召開兩次時間帶協調會議（Slot Conference, SC），航空公司代表就其所需之時間帶，與民航主管機關授權之機場時間帶協調人面對面協調溝通或交換，協調人均儘可能滿足各航空公司需求，並確保時間帶協調作業公正透明。

目前時間帶協調會議固定於每年 6 月及 11 月召開，其中 6 月的會議主要係協調冬季班表期間(每年 10 月最後一個週日至翌年 3 月最後一個週日之前一日)各機場之時間帶，11 月的會議則在協調次年夏季班表期間(每年 3 月最後一個週日至 10 月最後一個週日之前一日)各機場之時間帶。

本（第 145）屆時間帶協調會議於 2019 年 11 月 12 日至 15 日於澳大利亞布里斯本舉行，主要係協調 2020 年夏季（S20）班表期間（2020 年 3 月 29 日起至 2020 年 10 月 24 日止）之時間帶。

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。

本次會議行程為 2019 年 11 月 11 日下午報到，並召開國際機場時間帶協調人團體大會（WWACG General Assembly, WWACG GA），11 月 12 日下午舉行亞太地區協調人團體會議（Asia/Pacific Airport Coordinators Association, APACA），11 月 14 日下午召開主管會議（Heads of Delegation Meeting, HODM），其餘時間則依各航空公司與協調人事先預約之接洽時間進行時間帶協調業務。

以下將就會議期間我國機場時間帶協調情形及相關子會議討論內容進行說明。

## 貳、我國機場時間帶協調情形

本次會議期間協調包括桃園、高雄及松山等 3 個機場(2020 年夏季班表(S20)之時間帶(S20 季班表自 2020 年 3 月 29 日起至 2020 年 10 月 24 日止)，以下依序說明我國桃園、高雄及松山等 3 個機場時間帶協調參數，其次介紹會議期間洽我國協調時間帶之航空公司，最後則分別說明 3 個機場之時間帶協調情形。

### 一、2020 年夏季時間帶協調參數

#### (一)桃園國際機場

##### 1. 跑道

S20 季起飛 06:00~09:59 時段 32 架次/時，其餘時段 30 架次/時；降落 30 架次/時。06:40~00:59+1 時段採雙跑道協調，起降合計不超過 50 架次/時，每二小時 90 架次/時。01:00~06:39 時段採單跑道協調，起降合計不超過 30 架次/時。全日時間帶上限為 830 架次。

##### 2. 停機坪

作業機坪於 00:00~04:59 時段客機為 24 個、貨機 9 個，其餘時段則為客機 57 個、貨機 17 個；另新增航班地停時間，ICAO A、B、C 類航機(窄體機)不超過 2 小時，ICAO D、E、F 類航機(寬體機)不超過 3 小時，A380 機型則須先取得桃園機場同意。

#### (二)高雄國際機場

##### 1. 跑道

國際航線每小時起降合計 20 架次/時；00:00~06:30 時段為宵禁。

##### 2. 旅客航廈

入境旅客每小時 2,000 人次/時，出境旅客尖峰時段 06:30~08:00、13:00~15:00 為每小時 1,700 人次，其餘時段為每小時 1,800 人次。

#### (三)松山機場

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. 上午 7 時以前及晚上 8 時以後不再增加 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

本次會議期間與我國洽談協調時間帶之航空公司綜整如下表：

時段	接洽單位			
	11 月 12 日	11 月 13 日	11 月 14 日	11 月 15 日
上午	土耳其航空 TK 中國國際航空 CA 東方航空 MU 馬來西亞航空 MH 山東航空 SC 樂桃航空 MM 全亞洲航空 D7 泰全亞洲航空 XJ 韓亞航空 OZ 景成柬埔寨國際航空 QD 春秋航空 9C 德威航空 TW 亞特拉斯航空 5Y	中華航空 CI 紐西蘭航空 NZ 北海道國際航空 HD 荷蘭航空 KL 中國國際航空 CAO 台灣虎航 IT 欣豐虎航空 TR 亞洲飛龍航空 Z2 星宇航空 JX  捷星日本航空 GK 博立航空 PO 國泰航空 CX	四川航空 3U 澳門航空 NX 欣豐虎航空 TR 宿霧航空 5J 大韓航空 KE 全日空航空 NH 土耳其航空 TK 泰國獅子航空 SL 優比速 UPS 5X  亞洲協調人聚會	法國航空 AF  SCORE 會議
下午	易斯達航空 ZE 汶萊航空 BI 新加坡航空 SQ 聯邦快遞 FX 星悅航空 7G 泰國微笑航空 WE 泰國航空 TG 真航空 LJ 南方航空 CZ 馬亞洲航空 AK 日本航空 JL	日本貨物航空 KZ 深圳航空 ZH 阿聯酋航空 EK 澳洲航空 QF 越捷航空 VJ 濟州航空 7C 越南航空 VN 亞洲天網航空 6J 瑞麗航空 DR 國泰航空 CX 盧森堡航空 CV	主管會議  菲律賓航空 PR 柬埔寨航空 KR 香港貨運航空 RH	

廈門航空 MF 中國郵政航空 CF 香港航空 HX 海南航空 HU 吉祥航空 HO  WWACG 會議	泰捷航空 VZ 吉祥航空 HO  APACA 會議		
---	------------------------------------	--	--

### 三、時間帶協調情形

#### (一)桃園機場及高雄國際機場

1. 部分航空公司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，對可提供之時間帶如確定要調整，再正式由航空公司以電子郵件提出需求，或由協調人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，會立即依序通知。
2. 部分航空公司詢問有關桃園國際機場滑行道工程及高雄國際機場跑道工程進度等相關問題，已向業者詳細說明。
3. 航空公司詢問桃園及高雄國際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)松山機場

因松山機場之時間帶已極為擁擠，爰本次會議均無航空公司詢問時間帶取得事宜。

#### (三)我國其他機場

本次會議期間，有數間外籍航空公司詢問臺中機場之時間帶取得相關事宜，經本局人員回復航空公司可將需求以電子郵件寄送至本局臺中機場時間帶專用信箱，本局將再轉請航空站處理並回復航空公司；另本局人員亦有請航空公司考量飛航我國其他較不擁擠之機場（如臺南、花蓮及臺東等機場），航空公司亦表示會攜回研議。

## 參、會議期間相關子會議

本次時間帶協調會議期間，大會依往例安排三項子會議，包括：國際機場時間帶協調人團體（Worldwide Airport Coordinators Group, WWACG）會議、主管會議（Heads of Delegation Meeting, HODM）及亞太地區協調人會議（Asia/Pacific Airport Coordinators Association, APACA），邀集時間帶協調單位及航空公司代表參加，以瞭解時間帶相關業務之推展；綜整三場會議內容之重點並摘述如下：

### 一、WASG 管理單位

國際機場協會（ACI）、國際航空運輸協會（IATA）及國際機場時間帶協調人團體（WWACG）於 108 年 6 月 3 日簽署備忘錄並宣布新 WSG 管理單位：WASB（Worldwide Airport Slot Board），由機場、航空公司和協調人組成並共同合作制定機場時間帶分配指導原則 WASG（Worldwide Airport Slot Guidelines）。

三方對於新 WSG 管理單位的共識為：(1)WSG 名稱改為 WASG；(2)制訂 WASG 需由三方共同進行；(3)成立 WASB 以討論 WASG 相關修改與建議；(4)WASB 由三方各派 7 位代表共 21 位成員組成；(5)三方各選出主席一位及副主席兩位；(6)WASB 每年至少召開 3 次會議，其中 2 次於 IATA 時間帶會議舉行、1 次於 ACI 會議舉行；(7)成立工作小組 ASWG 以討論技術細節並向 WASB 提出建議；(8)WASB 對於修改建議的決議需達三方共識，若無共識，則須以各方出席並有投票之多數決獲得通過。

設置 WASB 與發布 WASG 的準備作業於時間帶會議後開始，WASB 已於 2020 年 1 月 1 日正式成立，並將於 3 月於馬來西亞吉隆坡舉行第一次會議，WASG 第一版則預計於 2020 年中發布，相關時程表如下頁圖 1。



# Implementation timelines



圖 1 WASB、WASG 啟動時程表

## 二、提交國際民航組織(ICAO)工作文件(WP)

依據 2016 年 9 月第 39 屆 ICAO 大會決議，ACI、IATA 及 WWACG 於去（2019）年 9 月第 40 屆 ICAO 大會提交工作文件，摘要如下：

長期以來 WSG 是優化機場容量不足之全球公認最佳指導原則，藉由航空公司和協調人不斷更新以反映市場變化，進而保持其實用性。WSG 的策略檢討是由自 2016 年機場管理單位加入後開始進行，並將於 2019 年底完成作業；由國際機場協會（ACI）、國際航空運輸協會（IATA）及國際機場時間帶協調人團體（WWACG）三方成員共同進行檢討並加強發展 WSG，以與快速發展的航空業同步。

ACI、IATA 及 WWACG 繼策略檢討後，同意將 WSG 管理結構改變為涵蓋全航空業的新管理單位，並於 2019 年 6 月 3 日三方所簽署的備忘錄中，表明新 WSG 管理單位將共同合作，並對航空業承諾以開放、公平、透明和非歧視方式，以一致性的政策、原則和流程，分配全球容量受限機場的時間帶。航空業可藉此平台確保航空服務方面的選擇能滿足旅客、航空公司和機場的需求，從而持續檢討時間帶分配指導原則。

### 三、WSG 檢討工作小組工作成果

WSG 策略檢討方案歷經三年的時程，已於去（2019）年年底完成，各工作小組工作成果如圖 2：



圖 2 WSG 策略檢討歷程 2016-2019

#### 1. 繁忙機場之新進業者：

- 加強進入繁忙機場之原則，使更多新進業者可從中受益：
  - 修改歷史時間帶初步分配(Initial Allocation)主要原則。
  - 新進業者定義從當天在該機場持有少於 5 個時間帶改為少於 7 個時間帶。
  - 說明時間帶分配原則新增部分。
- 加強時間帶分配透明度：航空公司和機場將重點業務和發展計劃的訊息提供給協調人。
- 時間帶分配之後，航空公司與協調人之時間帶相關通訊原則。

#### 2. 機場分級：

- 改進機場需求分析流程，並使機場與協調人角色更為明確。
- 新增機場容量公告及提供協調參數時程表。
- EL2 (Enhanced Level 2) 機場模擬測試。
- 變更機場級別之程序。
- 檢討機場級別之命名慣例。

#### 3. 歷史時間帶：

- 評估連續時間帶的長短(Series Length)和 80/20 規則。
- 分析 HBD 前後之時間帶狀況，及這段期間影響班表規劃及時間帶歸還之因素。
- 將時間帶歸還截止日期提前一個月（試行中）。

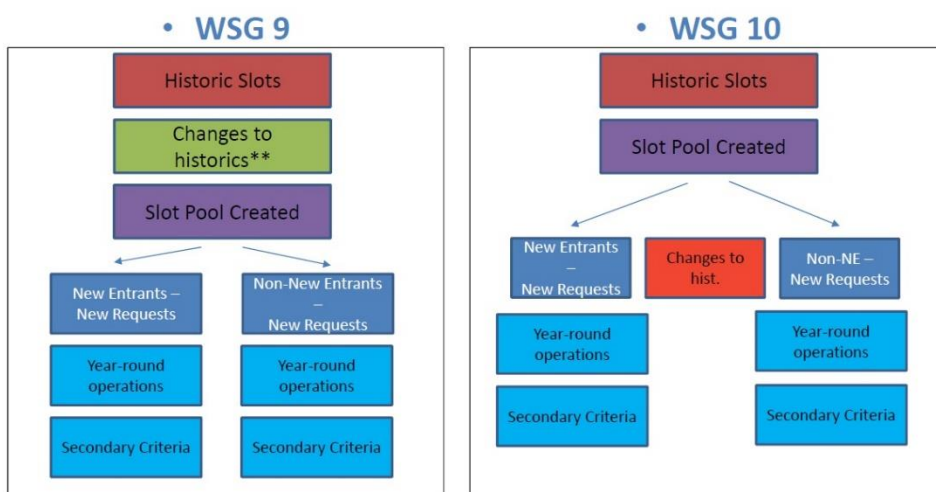
#### 4.時間帶使用監控：

- 使機場更了解協調人監控航空公司流程。
- 新增及加強時間帶監控規則：
  - 新編 WSG 第 9 章說明時間帶使用監控原則。
  - 時間帶不當使用的定義。
  - 時間帶營運前及營運後檢核分析。
  - 加強將時間帶使用監控成為時間帶協調管理基本工作。
  - 協調監督委員會和時間帶使用委員會目標和原則。
  - 數據分析的程序。

## 四、時間帶分配優先順序 (WSG 第 10 版)

WSG 第 10 版因歷史時間帶調整(Changes to Historic Slots)的分配優先順序更改引起諸多討論，IATA 特於本次時間帶會議期間舉行三場研討會，目的是為澄清對新進業者之新定義與其施行方法，並說明有關 WSG 8.3.3 新分配優先順序原則；新舊分配優先順序原則比較如圖 3。

### Priorities for Slot Allocation – WSG 8.3.3



\*\*For Existing Capacity Only

圖 3 新舊優先順序比對

有鑑於在舊時間帶分配原則下，歷史時間帶之調整（或歷史時間帶之其他調整）有較高之優先順序，故可分配到尖峰時段。為確保新進業者與非新進業者可獲得公平分配，本次已將歷史時間帶調整的優先順序降至與新進業者相同；且時間帶池中 50% 需分配給新進業者，其餘則留給延續前季成為全年營運航班、新增航班、歷史時間帶調整等。

IATA 亦補充說明：(1)非新進業者包含有新進業者資格但選擇以非新進業者代碼申請部分或全部需求者。(2)在各類別中（新進業者、非新進業者以及歷史時間帶調整），延續前季成為全年營運航班應優先於新增航班。(3)必要時，應依附加原則分配有競爭性的需求。(4)若每季僅有一對時間帶可分配的情況下，則先給新進業者，並於下個同季給非新進業者(反之亦然)。

至於 8.3.3.2 所述「整體性」(Holistically)分配，IATA 說明其原則是應平等對待所有類型需求，且應公平分配全日所有的時間帶，故協調人可根據機場之擁擠程度自行決定最佳分配方法。

## 五、WWACG 董事會改選結果

WWACG 董事會亦於本次會議舉行董事改選，因 7 個席位有 7 名候選人，故不需進行投票，改選結果如圖 4；董事會任期亦於本次開始由 2 年改為 3 年。

Newly Elected WWACG Board Members				
Region	Country	Name	Organization	Position
Europe	Austria	Wolfgang GALLISTL	Schedule Coordination Austria (SCA)	Vice – Chair
	France	Eric HERBANE	Association pour la Coordination des Horaires (COHOR)	Chair
	Norway	Fred Andreas WISTER	Airport Coordination Norway AS (ACN)	
	United Kingdom	Edmond ROSE	Airport Coordination Limited (ACL)	
Asia/Pacific	Australia	Petra POPOVAC	Airport Coordination Australia (ACA)	Vice - Chair
	Japan	Hiroki TAKEDA	Japan Schedule Coordination (JSC)	
North America	USA	Brian MEEHAN	US Federal Aviation Administration (FAA)	

圖 4 WWACG 董事會名單圖

## 六、香港機場免除 S19(8-10 月)及 W19 之 80/20 規則

香港機場自去（2019）年 8 月起，因各種外力干擾致機場運作受到嚴重影響，平均每日取消達 80 航班，W19 每日取消 25 航班。故香港機場協調單位依據 WSG8.8.1 規定，決議免除 S19(8-10 月)及 W19 之 80/20 規則，並將以航空公司 8 月 31 日 2359UTC(HBD)所持有的時間帶給與 W20 歷史時間帶。香港協調人另表示即日起 W19 新申請的時間帶則不具有 W20 歷史時間帶，但如使用率達 80% 將於 W20 有較高分配優先順序。

APACA 經 IATA 要求，已函請各會員考量給 W19 受影響的香港航班免除 80/20 規則，現已表達同意之協調單位有澳洲、泰國、日本及我國。

## 七、發布 SHL & SAL

WWACG 雖每季會提醒協調人將 SHL 和 SAL 發布日期上載至網站，但仍有航空公司向 APACA 反應未收到某些亞洲協調單位的 SHL 和 SAL。APACA 進行了解發現協調人發布 SHL 的百分比僅有 42%，SAL 更僅有 39%，比例遠低於其他地區（如歐洲發布之百分比達 90%），因此已請尚未上載發布日期之與會人員儘速上載，我國之時間帶協調單位每季均有按時繳交。SHL 及 SAL 之發布名單如圖 5。

Notification of SHL & SAL dates at WWACG Web Site (1)			
Economy	Organization	S20 SHL	S20 SAL
Australia	Airport Coordination Australia (ACA)	○	○
Cambodia	State Secretariat of Civil Aviation Cambodia(SSCAC)	×	×
China	Civil Aviation Authority China (CAAC)	×	×
Chinese Taipei	Airport Coordination Taipei (ACT)	○	○
Hong Kong	Hong Kong Schedule Coordination Office (HKSCO)	○	○
India	Airports Authority of India (AAI)	×	×
	Bengaluru International Airport (BLR)	Not Applied	○
	Mumbai International Airport (BOM)	×	×
	Delhi International Airport (DEL)	×	×
	Hyderabad International Airport (HYD)	Not Applied	×
Indonesia	Indonesia Airport Slot Management (IASM)	×	×
Korea	Korea Airport Schedule Office (KASO)	×	×

As of 6 November, 2019

圖 5 SHL & SAL 發布名單(1)



Notification of SHL & SAL dates at WWACG Web Site (2)

Economy	Organization	S20 SHL	S20 SAL
Japan	Japan Schedule Coordination (JSC)	○	○
	Chubu Airport Office, JCAB (NGO)	Not Applied	×
Macau	Macau Coordination	Not Applied	×
Malaysia	National Slot Coordination Malaysia (NSCM)	○	○
New Zealand	ACL International	○	○
Pakistan	Civil Aviation Authority of Pakistan (CAAP)	×	×
Philippines	Airport Coordination Australia (ACA)	○	○
Singapore	Changi Slot Coordination (CSC)	○	○
Sri Lanka	Sri Lanka (CMB) Coordination	×	×
Thailand	Slot Coordination Thailand (SCT)	×	×
Viet Nam	Civil Aviation Administration of Vietnam (CAAV)	×	×

As of 6 November, 2019

圖 6 SHL & SAL 發布名單(2)

## 八、時間帶協調行事曆

S20 及 W20 時間帶協調行事曆如圖 7。

Summer 2020 SC/145 Brisbane 29 Mar 20 – 24 Oct 20	ACTIVITY	Winter 2020/21 SC/146 Montreal 25 Oct 20 – 28 Mar 21
09 Sep 19	SHL Deadline	20 Apr 20
26 Sep 19	Agreed Historics Deadline	07 May 20
03 Oct 19	Initial Submission Deadline	14 May 20
29 Oct 19	AppCal opened to Coordinators	02 Jun 20
31 Oct 19	SAL Deadline (no later than)	04 Jun 20
04 Nov 19	AppCal opened to Airlines	08 Jun 20
12 Nov 19	IATA Slot Conference	16 Jun 20
15 Dec 19	Series Return Deadline	15 Jul 20
31 Jan 20	Historics Baseline Date	31 Aug 20

圖 7 S20 及 W20 時間帶協調行事曆

## 九、未來時間帶會議日期與地點

第 146 屆 IATA 時間帶協調會議已訂於 2020 年 6 月 16 至 18 日於加拿大蒙特婁 Palais de Congrès de Montreal 舉行 (圖 8); 第 147 屆時間帶協調會議亦已訂於 2020 年 11 月 17 至 20 日於西班牙巴塞隆納 Barcelona International Convention Centre 舉行 (圖 9)。

### 146<sup>th</sup> Slot Conference

June 16 – 18, 2020

Palais de Congrès de Montréal

Montreal, Canada



圖 8

### 147<sup>th</sup> Slot Conference

November 17 – 20, 2020

Barcelona International Convention Centre (CCIB)

Barcelona, Spain



圖 9

## 肆、心得與建議

- 一、 有鑑於東南亞及亞太地區之經濟發展及觀光成長迅速，加上該地區近年低成本航空高速成長，我國政府亦持續推動新南向政策，故飛航我國之航班數仍持續增加中，長期以來航空公司均反映不易取得桃園、松山、高雄等熱門機場之理想時間帶，惟受限於機場之長期建設發展或客觀環境限制等因素，短期內上揭機場可再釋出充裕且良好之時間帶實較為困難。本局人員於參加本次時間帶會議時，已建議並鼓勵多家航空公司可考量改飛航我國其他機場（如臺南、花蓮及臺東等），並告知我國政府已針對飛航相關機場提供減免降落費及包機獎助等相關措施，航空公司亦已表示會攜回研議。而透過上述作法，航空公司除可取得較理想之時間帶，亦可同時拓展開發新興之旅遊市場，並響應我國推展之新南向政策，創造航空公司、政府及旅客三贏之局面。建議未來本局可多加利用各種場合或時機適時告知外籍航空公司上揭訊息，以紓解我國熱門機場之擁擠情形。
- 二、 為增加新進業者取得機場時間帶之機會，本次 WSG 第 10 版修訂內容已將時間帶分配之優先順序略為調整，將歷史時間帶調整的優先順序降至與新進業者相同，並放寬新進業者之資格門檻。此項調整雖有助於平衡新舊業者間取得時間帶之公平性，惟亦可能降低時間帶使用效率，未來應持續思考如何平衡新舊業者間之時間帶分配，並持續瞭解相關進展。
- 三、 香港地區去（2019）年 6 月爆發反送中抗爭事件，連帶使香港機場因各種干擾因素致機場運作受到嚴重影響，8、9 月抗爭最劇烈時，甚至造成機場對外交通及報到櫃檯停止運作，且有大量航班遭取消，本局於當時雖均已實施相關措施因應，並請航空公司務須妥善處理旅客之機票退改事宜以維護消費者之相關權益，惟多家航空公司因航班取消，致時間帶之計算上受到不利影響，故香港機場協調單位及亞太機場時間帶協調人



協會（APACA）已決議推動因應措施並免除相關規則，以維持航空公司未來取得時間帶之權益。我國及部份國家亦已同意給予 W19 受影響之香港航班免除 80/20 規則，惟因仍有部份國家尚未同意上揭免除規則，爰仍應密切觀察其他國家之作法，並持續瞭解相關進展。

- 四、 本次時間帶會議期間，日本國際機場時間帶協調人（Japan Schedule Coordination，以下簡稱 JSC，係隸屬於財團法人日本航空協會）與本局人員進行溝通交流時表示，因日本國際線時間帶與飛航申請之航班比對仍尚未電子化，迄今仍以紙本核對方式進行，故 JCAB（日本國土交通省航空局）及 JSC 刻正積極地瞭解他國上揭作業電子化情形，爰向本局人員表達希望可於今（109）年年初拜會本局本局之意願，就本局建置之「航班管理整合系統」經驗取經，並就該系統之運作模式進行交流學習。本案經本局人員攜回研議並另案簽陳，業經鈞長批示同意日方來訪，並將由本組於 2 月 6 日派員接見及解說「航班管理整合系統」。
- 五、 時間帶會議舉辦期間，IATA 亦提供航空相關產業之展覽場地，各國知名機場皆藉由發送精美紀念品或相關文宣行銷其機場，以吸引航空公司將其列為增開新航點或商業往來之合作對象，進而增加機場收益，並提昇國家在國際舞台上之能見度；本次會議除歐美國家外，鄰近之日本、韓國及中國許多機場亦皆於會場設置攤位，惟我國之桃園國際機場公司及本局所屬航空站多年來均未曾於會場設置攤位，爰建議未來可考量於相關會議之會場設置攤位，以提升我國機場知名度及促進國際間交流合作。
- 六、 承上，本局人員於本次會議期間，適時於我國所屬之會議席位上擺放自行準備之相關紀念品及明信片，以使外國航空公司至我國席位洽詢時間帶時可贈送並供其攜回，會議後並將紀念品及明信片置放於席位上供所有與會人員自由索取（如下頁圖 10、11）；事後經計算本局人員攜去之相關物品於會議期間送出逾半，顯見發送紀念品或明信片之成效頗佳。爰建議我國如於短期內仍無設置攤位之規劃，可考量暫以製作紀念品供

本局人員於會場發放等較低成本之做法替代，應仍可達成一定程度之行銷效果。



圖 10



圖 11

## 伍、附件

附件一：第 145 屆時間帶會議簡介

附件二：WWACG 會議議程

附件三：WWACG 會議資料

附件四：HOD 會議資料

附件五：APACA 會議議程

附件六：APACA 會議資料

附件七：APACA 會議紀錄