

出國報告(出國類別：其他)

參加國際機場協會(ACI)亞太區 第17次經濟委員會視訊會議報告

服務機關：桃園國際機場股份有限公司

姓名職稱：黃耀生 處長

陳涵酉 副處長

莊政弘 管理師

趙珮雅 專員

派赴國家：Microsoft Teams 線上會議

會議期間：民國111年5月19日

報告日期：民國111年7月14日

摘要表

計畫名稱	參加國際機場協會亞太區專業委員會會議			
報告名稱	參加國際機場協會(ACI)亞太區第 17 次經濟委員會視訊會議報告			
出國人員	姓名	服務單位	職稱	職等
	黃耀生	會計處	處長	從業人員
	陳涵西	會計處	副處長	從業人員
	莊政弘	會計處	管理師	從業人員
	趙珮雅	會計處	專員	從業人員
出國地區	Microsoft Teams 線上會議			
參訪機關	無			
出國類別	其他(會議)			
出國期間	111 年 5 月 19 日			
報告日期	111 年 7 月 14 日			
關鍵詞	國際機場協會、經濟委員會、Airports Council International、ACI			
內容摘要	<p>隨著亞太地區與中東地區各國邊境逐漸的解封，本次會議係自疫情爆發後，首次採用實體與線上會議雙軌方式進行，國際機場協會(Airports Council International, ACI)亞太區經濟委員會本次於 111 年 5 月 19 日全日，假新加坡樟宜機場會議室舉辦第 17 次會議，同時利用 Microsoft Teams，以線上模式與無法實際到場代表一起進行會議，本公司考量疫情因素，以線上方式參加本次會議。</p> <p>參與 ACI 第 17 次亞太區經濟委員會的機場代表為：阿曼機場、馬來西亞機場控股公司、新加坡樟宜機場公司、日本關西機場株式會社、沙烏地阿拉伯民航總局、利雅德機場、沙迦機場、巴林機場、泰國機場集團公司、沙烏地阿拉伯阿卜杜勒阿齊茲國王國際機場公司、伊朗機場、馬爾地夫機場公司、桃園國際機場公司。共計 13 個會員機場相關代表與亞太區經濟委員會工作人員參與此次會議討論。</p> <p>本次會議討論主題如下：1、各機場代表近況分享。2、新進機場代表 - 馬爾地夫韋拉納國際機場簡介 3、全世界、亞太區與中東區疫情後旅運量衰退趨勢 4、機場產業導入 ESG(環境社會與公司治理)簡介 5、2020 年至 2040 年世界各區域旅客複合年成長率 6、亞太區與中東區機場產業未來展望 7、沙烏地阿拉伯阿卜杜勒阿齊茲國王國際機場舉辦 F1 賽車經驗分享。</p> <p>本次會議內容非常多元，包含 2020-2040 年旅客每年成長率分析，與探討 ESG 對機場產業的影響，還有新進機場簡介與有舉辦大型活動經驗的機場經驗分享，期望疫情趨緩後，能實際面對面與各國機場代表交流，除經驗分享外，同時也與各代表介紹桃園國際機場，以增加本機場能見度。</p>			

目錄

摘要表.....	1
壹、目的.....	3
貳、ACI亞太區第17次經濟委員會會議要項.....	4
一、各機場代表近況分享.....	4
二、新進機場代表 - 馬爾地夫韋拉納國際機場簡介.....	7
三、全世界、亞太區與中東區疫情後旅運量受疫情影響情形.....	8
四、機場產業導入ESG(環境社會與公司治理)簡介.....	10
五、2020年至2040年世界各區域旅客複合年成長率.....	11
六、亞太區與中東區機場產業未來展望.....	13
七、阿拉伯阿卜杜勒阿齊茲國王國際機場舉辦F1賽車經驗分享.....	15
參、結論心得與建議.....	18
附錄 1、第 17 次 ACI 亞太區經濟委員會會議議程表.....	21
附錄 2、ACI 亞太區經濟委員會代表與觀察員名單.....	24

壹、目的

國際機場協會(Airports Council International, ACI)於 1991 年成立，其組織性質為非營利性質，目前總部設於加拿大蒙特婁，依區域分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。其中 ACI 亞洲太平洋轄下經濟委員會為 2015 年初新設委員會，截至 2022 年 5 月已舉辦過 17 次會議，其中自第 11 次至第 16 次會議因疫情影響，使各機場代表無法齊聚開會，改以線上會議模式進行報告與討論，本次第 17 次會議於 111 年 5 月 19 日召開(會議議程詳附錄 1)，考量部分國家已放寬邊境管制，故採用實體與線上併行方式舉辦，實體會議於新加坡樟宜機場會議室召開，其他因疫情無法實際到場會員代表，則利用 Microsoft Teams 軟體於線上參與會議。

參與經濟委員會之目的為提昇本機場國際能見度、了解亞太地區其他機場發展現況與未來規劃，自 109 年以來因為疫情因素，使機場營運大受影響，透過委員會中各機場代表(經濟委員會代表與觀察員名單詳附錄 2)的分享，可了解各機場因應疫情的對策與所遭遇到的困難。另一方面，因為各國疫苗施打率已提升，故有部分國家已鬆綁邊境相關管制，使旅客量逐步回升，透過此次會議有助於本

公司蒐集資料。本次會議由黃耀生處長率陳涵西副處長、莊政弘管理師與趙珮雅專員一併出席。

貳、ACI 亞太區第 17 次經濟委員會要項

一、各機場代表近況分享

1. 馬來西亞機場控股有限公司：馬來西亞每日確診病例由年初高峰每日約 3 萬人左右，下降至 5 月每日約 2 千人，疫情已較緩和，且成年人疫苗接種率已超過 98%，故於 5 月 1 日後實施已完整接種疫苗之旅客入境時無須做篩檢，且國人於戶外期間無強制須配戴口罩。
2. 泰國機場公司：泰國與馬來西亞情況相近，每日確診人數從數萬人下降至數千人，並於 6 月 1 日放寬旅客持有疫苗接種卡、簽證後的通行證與一定金額以上的醫療保險單，即可入境，無須進行篩檢與隔離。
3. 香港機場：香港疫情高峰為 2-3 月，每日數萬案例，5 月中後每日為數百名案例，疫情已較緩和，惟政府當局仍考量 Omicron 病毒變數仍大，目前仍未開放邊境管制，入境需篩檢與隔離。

4. 日本關西機場：日本考量七大工業國（G7）已逐步放寬入境管制，日本也決定鬆綁，目前國內運量已恢復70%，原先規劃入境每日不得超過1萬人，6月1日起提升至2萬人，預計6月10日起放寬風險最低的國際旅客，以團進團出方式進行管控，即免進行篩檢與隔離。
5. 阿曼機場：目前運量恢復至2019年的25%左右，完整接種過疫苗國際旅客可以入境，國內90%已接種過疫苗。
6. 沙烏地阿拉伯民航總局：雖然邊境未完全開放，目前國內運量恢復至80%左右，國際運量恢復至30%左右，目前正積極朝向已建立「2030願景」目標前進，未來將投入1,500億美元的投資，期望增加250個抵達目的地，並達到沙烏地阿拉伯全部機場每年3.3億乘客人次，貨運達到450萬噸水準，同時建立一間新的航空公司，期望成為全球航空樞紐。
7. 新加坡樟宜機場：自4月1日起，已完成疫苗接種旅客，只須出示出發前2天內的陰性檢測證明與疫苗施打證明，入境新加坡後免檢測、免隔離，即可自由活動。目前已經重啟第二航廈，第五航廈亦恢復動工，不過在

機場營運的高固定成本與高資本建設支出中，目前水準的營運收入，對財務狀況是一項嚴格的挑戰。對於恢復到疫情前的旅客人次，還是要看中國、香港與日本完全解除邊境管制的時間而定，在這之前亞太地區的機場都面臨著緊迫的財務壓力。

8. 桃園國際機場：因疫情仍嚴峻，目前尚未開放邊境，但在階段積極防疫與超前部署，包含 ONE ID 登機試辦、南北跑道完成刨鋪與升級行李處理系統，並新建行李控制室，期待在疫情解封後，為旅客帶來更好的服務。

結論：透過本次會議討論，會議畫面詳圖 1，亞太與中東區多數國家皆因疫情趨緩與疫苗施打率提升，已逐步鬆綁邊境相關管制，期望能儘速回到疫情前旅客水準。



圖 1：第 17 次線上會議 Microsoft Teams 畫面

二、新進機場代表 – 馬爾地夫韋拉納國際機場簡介

韋拉納國際機場(Velana International Airport, MLE)由馬爾地夫機場有限公司營運，該公司為政府 100% 持股，提供航空運輸、地勤、航站、航油等機場相關服務。

韋拉納國際機場是馬爾地夫的國門，每年約有超過 400 萬的旅運人次，距離馬爾地夫首都馬列市約十分鐘的路程，主要的運輸方式有快艇、水上飛機和國內航空公司。對內是往返國內 13 座機場的主要樞紐，對外則有三十多條國際航線，連接全球近 40 個城市，並曾於世界旅遊獎(World Travel Awards)中五度獲得「印度洋領先機場 (Indian Ocean Leading Airport)」獎。此外，不同於一般機場，它還有營運世界上規模最大的水上飛機(如圖 2)，平均每天約有 350 次運輸量，可以搭乘前往馬爾地夫境內大多數的渡假勝地，是體驗馬爾地夫旅遊最理想的方式。



圖 2:馬爾地夫水上飛機圖樣

受疫情影響，該機場於 2020 年 3 月底至 2020 年 7 月中關閉邊境，並規劃相關因應措施。國內方面透過補助、延長繳費期限、無息貸款等方式支撐旅遊及貿易產業；外部則尋求雙邊合作，藉由旅遊泡泡、空中橋梁(Air bridges)、選擇性放寬邊境等方式振興觀光。馬爾地夫為全球較早開放邊境的國家之一，截至 2022 年 4 月底止航機架次已恢復 99%，另客運量已恢復疫情前 89%的水準(詳圖 3)。

	2019 (Jan-Apr)	2022 (Jan-Apr)		2019 (Jan-Apr)	2022 (Jan-Apr)
TOTAL PAX	1,902,375	1,684,180	TOTAL ATM	9,042	8,972
Recovery over 2019		89%	Recovery over 2019		99%

圖 3:馬爾地夫韋拉納國際機場 2022 年截至 4 月人次與架次恢復比率

三、全世界、亞太區與中東區疫情後旅運量受疫情影響情形

COVID-19 疫情已持續 2 年多，隨著疫苗施打率提升，全世界的旅運量逐漸復甦，自圖 4 可以發現，2022 年截至 2 月無論是全世界、亞太地區或中東地區的衰退率(與 2019 年相比)都較之前月份為低，全世界為衰退 40%、中東地區衰退 38.4%、亞太地區仍偏高為 61.7%，代表亞太地區邊境管制仍較嚴格。另 ACI 亞太區經濟委員會有挑選

部分機場統計(如圖 5)，截至 2022 年 4 月中(第 17 週)衰退率為 69%，由圖 5 亦可發現，2022 年衰退率沒有太大變動，衰退率多落在 65%~75%之間，代表亞太區的復甦程度不及世界其他地區。



圖 4：全世界、亞太地區與中東地區旅運量衰退率趨勢圖



圖 5：亞太地區與中東地區部分機場旅運量衰退率趨勢圖

四、機場產業導入 ESG(環境社會與公司治理)簡介

1、聯合國於 2015 年宣布「2030 永續發展目標」，並制定了 17 項核心永續發展目標及其細項指標，17 項內容詳圖 6，上述這些項目不該是各國各自實施，更希望能建立『國與國的夥伴關係』，彼此互相幫忙，來維持全球永續經營！」。因此在這個理念上發展出 ESG，可解釋為三個面向「E—環境 Environment」、「S—社會 Social」、「G—公司治理 Governance」，ESG 可以說是企業實踐社會責任的實質行動，讓企業有方向去執行。環境、社會和公司治理應得到同等程度的關注。目前放在環境上的比重偏低，仍有許多制度尚須制訂與被執行。



圖 6: 聯合國制定 17 項核心永續發展目標

- 2、在此次會議中，經濟委員會向各機場代表宣導，可利用目前 COVID-19 期間重新制定策略，並重新思考和審查其商業模式的機會，使在未來面對更大的衝擊時，可以降低衝擊的程度，另外一方面，積極推廣 ESG 的機場，通過對社會與環境更友善的商業行為，通常可獲得更多社會大眾的支持，連帶使機場聲譽與財務表現更亮眼，對環境與企業都有好處，因此鼓勵委員會各機場代表參與。
- 3、ACI 在墨西哥舉行的第 31 屆年會中宣布航空產業應持續關注環境保護議題，並呼籲政府、航空業者與非航空業者應該協力合作，以實現航空產業執行 ESG 的成效，同時呼籲成員機場致力於 2050 年淨零排放，以達永續經營的目標。

五、2020 年至 2040 年世界各區域旅客複合年成長率

- 1、2020 年至 2040 年亞太地區的客運量複合年成長率預計為 8.7%(詳圖 7)，中東地區的複合年成長率為 10.9%，全世界以北美洲的複合年成長率 7.3%最低，而全球平均複合年成長率和亞太地區一致預計為 8.7%。



圖 7: 2020-2040 年世界各區域複合年成長率

2、由圖 8 可以發現，在 2020 年至 2040 年旅運量成長前 10 大國家，中國大陸(China)20 年來以成長 25.1 億人次排名第 1(占比 16%)，其次為美國(USA)成長 21.9 億人次排名第 2(占比 14%)，世界前 10 大成長旅運量占比中，亞洲地區含括半數名次，包含中國、印度、印尼、日本與泰國，合計占比達 32%，幾乎為三分之一，故亞太地區的複合年成長率領先其他區域。

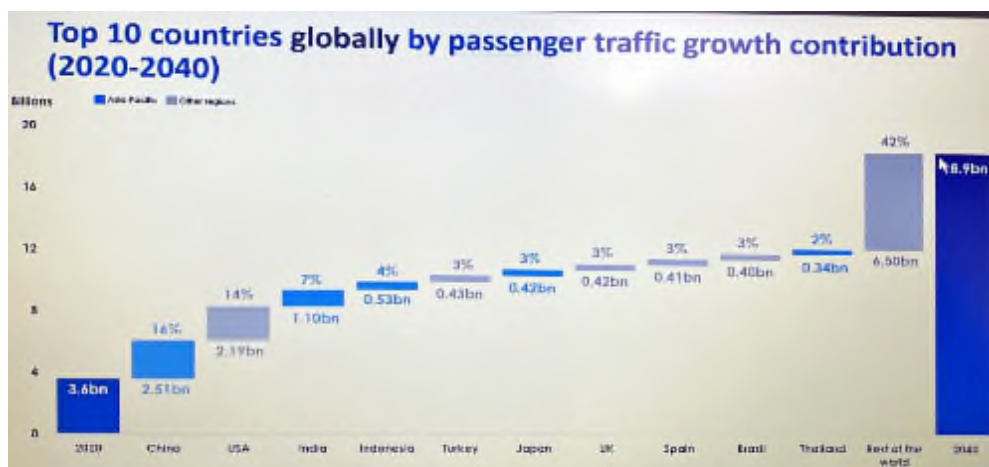


圖 8: 2020-2040 年世界前 10 大成長旅運量占比國家

六、亞太區與中東區機場產業未來展望

委員會針對目前備受關注的兩大事件分析其對亞太及中東航空產業的影響，邀請 Mott MacDonald 顧問公司的 James Cole 先生分別為 COVID-19 疫情後續影響與復甦趨勢，以及俄烏衝突的近程影響做簡報分享。

1、COVID-19 疫情後續影響與復甦趨勢：COVID-19 已蔓延近兩年半，2021 年底至 2022 年初亞太及中東地區新增病例雖低於歐美國家，但有逐漸增長趨勢，尤其在 Omicron 變種病毒出現後，傳染力更是不容小覷，這也使得部分執行清零政策的國家需改變作法來因應病毒的變異。

以 2019 年為比較基準，2022 年各地區整體國際旅運量仍下降 49%，但各地區間卻有顯著差異，南亞和中東地區僅略下降 15%，新興東亞地區則大幅減少 81%(如圖 9)。

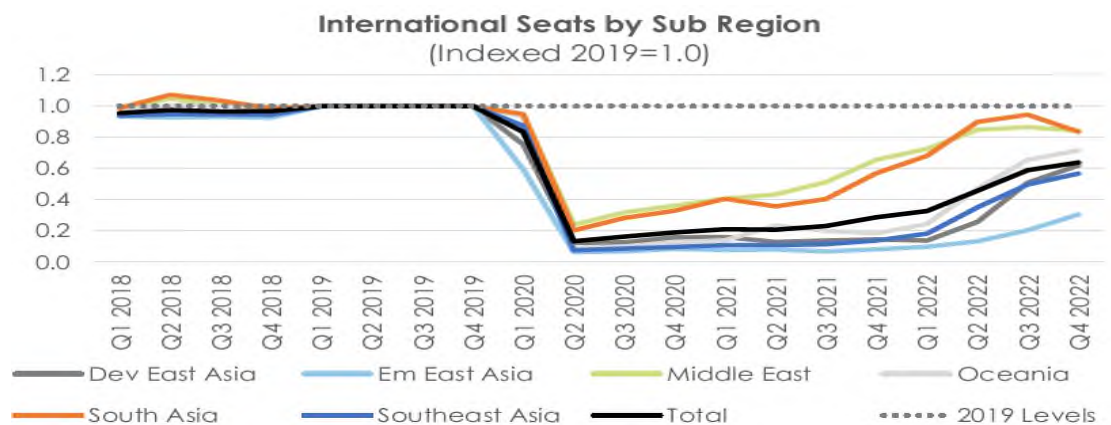


圖 9: 世界各區 2020 至 2022 年旅運量相較於 2019 年衰退率

貨運方面，由於 COVID-19 疫情關係，貨運裝載率(Cargo Load Factors, CLF)在 2020 年 3 月有明顯的增長，2021 年第 4 季隨著客運量復甦，貨運裝載率有些下滑，但整體表現仍顯著優於疫情前，而在這些地區中，貨運表現最佳為已開發東亞地區占比 32%，其次為新興東亞地區占比 29%，和中東地區占比 16%。

在財務方面，航空收入與非航空收入與疫情前相比仍處低迷，但從各地區稅前息前折舊攤銷前淨利(EBITDA)和淨利率(Net Profit margins)來看，2021 年第四季已有所改善，淨利率正隨著運輸量逐漸恢復中，儘管如此，各地區依然須儘快放寬出入境限制、恢復運輸需求，以填補航空產業近年來受疫情影響的虧損。

在疫情期間，儘管機場出入境多了幾道防疫程序，但亞太及中東地區整體機場服務品質(Airport Service Quality, ASQ)表現不減反增，這或許跟運輸量較以往大幅減少有關，然而，隨著旅客回流，如何維持亮眼的 ASQ 表現將是各個機場即將面臨的挑戰。

2. 俄烏衝突的近程影響：俄烏衝突目前對航空產業最直接的影

響為航線改變及能源價格上漲。由於烏克蘭與俄羅斯周邊領空關閉，且俄羅斯禁止部分歐洲和亞洲地區的航空公司飛行，使得相關航班須改變原定路線，其中倫敦-東京等東北亞航線影響最大，新規劃航線行經極地，約較原航線多了 28%；而其他亞洲航線，如巴黎-香港，則選擇偏南路徑，約增加 5 到 10% 的距離，此外，因應航線的變更，中東樞紐可能成為歐亞旅客轉機航班的新選擇。

能源方面，由於各國對俄羅斯的制裁和能源市場的不確定性，3 月底航空燃油價格與俄烏衝突(2 月 24 日)前一周相比，上漲約 30%，這不僅會直接反映在航空公司的成本和機票上，也間接影響貨物通膨、民生必需品的價格，使得消費者可支配所得減少，進而削弱跨境旅遊的需求。

七、阿拉伯阿卜杜勒阿齊茲國王國際機場舉辦 F1 賽車經驗分享

1. 阿卜杜勒阿齊茲國王國際機場於 1981 年成立，是伊斯蘭教徒每年前往麥加朝拜，主要抵達的機場。為求更多發展與商業化，該機場於 2021 年公司化後，便開始推動機場與當地活動結合的推廣與宣傳，2021 年底與 2022 年初於吉達 (Jeddah) 舉辦的 F1 賽事即為代表之一。

2. Formula 1(F1)賽車每年皆在世界各地舉辦賽事，沙烏地阿拉伯大獎賽分別於 2021 年 12 月與 2022 年 3 月於吉達濱海公路舉辦，此次賽事的重點是繼新加坡、巴林、薩基爾和卡達賽事後，第五個在夜間進行比賽的大獎賽事。阿卜杜勒阿齊茲國王國際機場即把握此次宣傳機會，在機場舉辦與 F1 賽車結合的相關活動，希望吸引前來朝聖的賽車迷，對機場留下深刻印象，進而達到推廣的效果。
3. 阿卜杜勒阿齊茲國王國際機場於入境區域舉辦轉輪盤遊戲(如圖 10)，透過轉輪盤的方式，讓旅客可以拿到機場與 F1 賽車聯名的紀念品，其參加人數超過 7,200 人次，對於旅客來說，係相當具有意義且有記憶點，達到宣傳機場效果。



圖 10: 阿卜杜勒阿齊茲國王機場舉辦 F1 輪盤遊戲與贈品

4. 除上述互動贈禮的遊戲外，機場也準備賽車手造型看版與實體賽車(如圖 11)，供賽車迷近距離拍照，以留下美好的回憶，此外航廈內也多處佈置 F1 相關造景，讓機場融入當地的賽車賽事中，不僅如此，機場管理階層也實地與旅客同樂，F1 相關活動共計 11,000 餘人次參與。



圖 11: 阿卜杜勒阿齊茲國王機場供旅客拍照場佈與實體賽車

參、結論心得與建議：

- 一、**持續觀察各機場復甦情形**：自 2020 年初疫情爆發以來，各國機場旅運量皆呈現雪崩式下滑，面臨機場產業寒冬，近幾個月來隨著各國人口疫苗施打率的提升，部分國家已放寬邊境相關管制，然亞太地區整體感染率雖較歐美地區低，惟因持續實施較嚴格的邊境管制政策，使得旅運量的復甦較為緩慢。現今隨著亞洲各國逐漸跟上歐美國家的腳步，馬來西亞、新加坡、日本等國於今年(2022 年)第二季陸續放寬入境限制。桃園國際機場配合國家防疫政策，雖尚未全面解除入境隔離政策，亦逐步縮短隔離天數，朝邊境鬆綁邁進；此外，桃機公司也積極利用疫情期間加速辦理機場整建、強化機場各項軟硬體設施服務及機能，包含提升行李處理系統、新建 ONE ID 臉部辨識系統等。後續將持續關注各機場旅運量變化及復甦情形，並分析本機場與其他各地區機場旅運量等數據差異原因。期待在放寬邊境管制後，能為旅客提供不同於以往，更優質的軟硬體服務及設施，並帶給旅客耳目一新的機場體驗。

二、追蹤航空產業導入 ESG 作為：本次經濟委員會積極向各國成員推廣 ESG 理念，鼓勵各機場於制定營運策略與審查商業模式時將其納入考量，透過落實對社會與環境友善的行動，達到機場營運與整體社會公益的雙贏局面，並共同實踐永續經營的目標。桃機公司除了在追求旅客服務的卓越與營運效率的最佳化外，在環境永續議題上桃機公司不遺餘力，近年來透過推動機場作業車輛電動化、電力設備汰換等改善計畫，提升機場能源、資源的運用，也持續推動機場設備智慧化，以藉由數位科技的輔助，更有效率落實並監控相關的減碳措施，致力於將桃園國際機場打造成綠色樞紐機場。在地方區域方面，桃園國際機場主動監測航機到場和離場之音量，並於大園、蘆竹、中壢等區域設置固定式監測站，將實地監測結果交由專業人員分析，綜整風向、季節、地面噪音及航空噪音等資料，於每季提供「噪音監測報告書」，作為航空噪音防制區劃定之參考依據，並每月撥付「回饋金」及「噪音防制費」予桃園市政府，以辦理航空噪音防制、回饋金發放相關作業；在社會公益方面，桃機公司不僅參與弱勢團體關懷在航廈內置放募捐小箱，與旅客一起資助社福團體；在 2022 年在航廈內設立「桃園機場職場互助教保服務中心」（機場幼

兒園)，招收滿 2 足歲至國小學齡前幼兒，加上之前已成立的愛兒寶托嬰中心，不僅照顧到桃機公司員工，更擴大至整個機場園區相關公司員工也可享受到育兒服務，讓在機場園區工作的同仁擁有完整的育兒照顧，協助同仁在工作與家庭間找到平衡，打造安心又溫馨的職場環境。實踐「取之於社會、用之於社會」之精神，桃機公司持續與機場園區相關產業、地方政府攜手和在地居民保持良好關係，以創造良好的友善環境。後續桃機公司將持續參考各機場落實 ESG 作為，共同實踐永續發展之目標。

附錄 1: 第 17 次 ACI 亞太區經濟委員會會議議程表

17th Meeting of the ACI Asia-Pacific Economics Committee
19 May 2022, Hybrid meeting – In person in Singapore & online via MS Teams
Venue: Changi Airport, Singapore

19 May 2022 (Thurs) from 09:00 to 17:00 (UCT+8)

	Discussion items	Discussion leader/ Coordinator
09:00	1. Welcome, Introductions, Housekeeping & Order of Business (15 mins) <ul style="list-style-type: none"> • Introduction & welcome • Approval of Agenda & Minutes • Membership updates 	Nagy, Fariz, Iliia, Philip
09:15	2. New member presentations (45 mins) <ul style="list-style-type: none"> • Overview of the organization • History, key achievements, milestones and future developments • Q & A 	Quoc Hung (ACV) & Ahmed (Maldives Airports)
10:00	3. Roundtable (1 hr 15 mins) <ul style="list-style-type: none"> • Quick update from Members on: Developments/ achievements/ challenges since last meeting • Forecast and expectation for traffic development in 2022 & 2023 • COVID-19 situation in your country and progress on reopening • Other developments 	All Members

11:15	Break (15 mins)	
11:30	4. Work Plan 2022 – part 1 (1 hr) <ul style="list-style-type: none"> • Sustainability – ESG <ul style="list-style-type: none"> ○ Aligning our understanding on ESG ○ What is ESG and why ESG is important in the phase of recovery? ○ How ESG and sustainability are linked with financing? • Our framework and going forward • ESG survey • Members to share their ESG practices and financing experience 	Ilia, Philip, All Members
12:30	Lunch & Group Photo (90 mins)	Venue: Jewel
14:00	5. Strategic discussion - Developing Cargo at Airports (30 mins) <ul style="list-style-type: none"> • Air Cargo traffic performance during the pandemic • Key trends and developments • How airport operators can develop successful cargo strategies 	Ilia, Philip, All members
14:30	6. Work Plan 2022 – part 2 (30 mins) <ul style="list-style-type: none"> • Non-aeronautical revenue <ul style="list-style-type: none"> ○ Introduction and updates on the ANARA initiatives ○ New WGs on F&B and sustainability – Invitation to join ○ Members to share their initiatives in diversifying revenue streams • The regional focus – Asia-Pacific and Middle East 	Ilia, Philip, All Members
15:00	7. ACI World updates (30 mins)	Ilia, Philip

	<ul style="list-style-type: none"> World Airport Traffic Forecasts (2021-2040) Research Study on Value Creation by Airport Groups Policy Brief – Frameworks on Airport Charges Airport Key Performance Indicators 2022 (2020 data) - <i>Prelim</i> 	
15:30	Break (15 mins)	
15:45	<p>8. Work Plan 2022 – part 3 (1 hr)</p> <ul style="list-style-type: none"> Updates – Airport Industry Outlook in Asia-Pacific and the Middle East – Mott MacDonald <ul style="list-style-type: none"> Introduction of concept and development The approach and key findings Comments from the Board (following 17 May meetings) Members’ inputs and contributions 	Mott MacDonald, Ilia, Philip, All members
16:45	<p>9. Upcoming events, next meeting & AOB (15 mins)</p> <ul style="list-style-type: none"> Trinity Forum – November (Singapore) Airport Innovate – December (Muscat, Oman) Next Committee hybrid meeting – December (Location TBC) 	Ilia, Philip, All Members
17:00	Meeting concludes	

Committee Dinner

Venue: Jewel

Time: 1900

附錄 2: ACI 亞太區經濟委員會代表與觀察員名單

Committee members (21)/ observers (9)



Middle East (11)

- **Bahrain** - Bahrain Airport Company
- **Iran** - Iran Airports & Air Navigation Company
- **Oman** - Oman Airports
- **Qatar** - Hamad International Airport (observer)
- **Jordan** - Airport International Group (observer)
- **Saudi Arabia** - General Authority of Civil Aviation, Dammam Airports Company, Riyadh Airports Company, JEDCO (observer)
- **UAE** - Sharjah Airport, Ras Al Khaimah (observer)

Asia-Pacific (19)

- **Australia** - Sydney Airport (observer)
- **Cambodia** - Cambodia Airports
- **China** - Capital Airport Holding, Shanghai Airport Authority
- **Chinese Taipei** - Taoyuan International Airport
- **India** - Airport Authority of India, GMR Delhi (observer), Adani Airports (observer)
- **Japan** - Narita International Airport Corporation, Kansai Airports, Japan Airport Terminal (observer)
- **Malaysia** - Malaysia Airports Holdings Berhad
- **Maldives** - Maldives Airports Company
- **Philippines** - Clark International Airport (observer)
- **Singapore** - Singapore Changi Airport
- **South Korea** - Incheon Airport, Korea Airports Corporation
- **Thailand** - Airports of Thailand
- **Vietnam** - Airports Corporation of Vietnam