

出國報告（出國類別：其他）

參加國際機場協會(ACI)亞太區  
第 18 次經濟委員會會議報告

服務機關：桃園國際機場股份有限公司

姓名職稱：陳涵酉 副處長

陳資云 專員

派赴國家：沙烏地阿拉伯利雅德

出國期間：民國 111 年 12 月 9 日至 12 月 14 日

報告日期：民國 112 年 2 月 22 日

摘要表

計畫名稱	參加國際機場協會亞太區專業委員會議			
報告名稱	參加國際機場協會(ACI)亞太區第 18 次經濟委員會會議報告			
出國人員	姓名	服務單位	職稱	職等
	陳涵西	會計處	副處長	從業人員
	陳資云	會計處	專員	從業人員
出國地區	沙烏地阿拉伯利雅德			
參訪機關	無			
出國類別	其他(會議)			
出國期間	111 年 12 月 9 日至 12 月 14 日			
報告日期	民國 112 年 2 月 22 日			
關鍵詞	國際機場協會、經濟委員會、Airport Council International、ACI			
報告內容摘要	<p>國際機場協會(Airports Council International, ACI) 是以全球各國國際機場為成員之國際組織，總部位於加拿大蒙特婁，並於非洲、亞太、歐洲、拉丁美洲和加勒比地區以及北美設有五個區域辦公室。桃園國際機場公司係隸屬於 ACI 亞太區。ACI 亞太區決策機構為理事會，理事會之下設有經濟、營運安全、環境、人力資源等專業委員會，本公司自 2014 年起即為經濟委員會成員。本次 ACI 亞太區經濟委員會第 18 次會議於沙烏地阿拉伯利雅德舉行。</p> <p>本次會議討論的議題如次：</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>一、沙烏地阿拉伯利雅德機場簡介</li> <li>二、各機場近況更新與分享、</li> <li>三、全面航空運輸協定(CATA)</li> <li>四、經濟委員會主席/副主席選舉</li> <li>五、亞太區與中東區機場產業關聯性與發展</li> <li>六、全世界、亞太區與中東區旅運量受疫情影響情形</li> <li>七、展望未來。</li> </ol> <p>ACI 研究人員也用統計數據向各機場說明，隨著疫苗的普及與各國陸續放寬邊境管制，預期全球 2024 年將會回到 2019 年的旅運量水準。本次會議除交流各機場的營運經驗外，本次出國人員也將桃園機場營運亮點，及台灣的特色與優勢，主動讓與會各機場代表充分瞭解，有效提升桃園機場及台灣在國際舞臺的能見度與好感度。ACI 及各機場代表均高度期待早日揮別疫情陰霾，重回航空產業的榮景。</p>			

# 目 錄

壹、目的-----	3
貳、過程	
一、出國行程概要-----	3
二、會議摘要及主要內容	
(一) 沙烏地阿拉伯利雅德機場簡介-----	4
(二)各機場代表近況分享-----	5
(三)全面航空運輸協定( CATA ) -----	5
(四)經濟委員會主席/副主席選舉-----	6
(五)亞太區與中東區機場產業關聯性與發展-----	6
(六)全世界、亞太區與中東區旅運量受疫情影響情形-----	10
(七)展望未來-----	11
參、心得及建議-----	13
附錄 1、第 18 次 ACI 亞太區經濟委員會會議議程表-----	17
附錄 2、ACI 亞太區經濟委員會代表與觀察員名單-----	18

## 壹、目的

國際機場協會(Airports Council International, ACI) 是以全球各國際機場為成員之國際組織，總部位於加拿大蒙特婁，並於非洲、亞太、歐洲、拉丁美洲和加勒比地區以及北美設有五個區域辦公室。桃園國際機場公司隸屬於 ACI 亞太區。ACI 亞太區決策機構為理事會，其下設有經濟、營運安全、環境、人力資源等專業委員會。本公司自 2014 年起即加入為經濟委員會成員。該委員會每半年舉行一次會議，本次第 18 次會議於沙烏地阿拉伯利雅德舉行，係 COVID-19 疫情後第二次召開之實體會議。鑒於歐美國家早已解封，亞太及中東地區亦有部分國家開始逐步解封，隨著台灣疫情指揮中心宣布自 2022 年 10 月 13 日起，入境旅客免除居家檢疫，改採 0+7 自主防疫政策，顯見桃園機場復甦在即，實有盡速與其他國際機場交流有關經驗，以因應後續旅客回流，營運恢復正常之需要。爰本次會議本公司派員以實體會議方式參與，除聽取其他機場分享解封前後相關營運經驗外，亦親身體會沙烏地阿拉伯及杜拜當地解封恢復正常生活之實際情況。

## 貳、出國行程概要

桃園國際機場股份有限公司會計處陳副處長涵西及陳資云專員二員，奉派於 111 年 12 月 9 日至 14 日於沙烏地阿拉伯-利雅德參加本項會議。主要行程如下：

日期	地點	主要行程概述
111 年 12 月 9 日	桃園—杜拜	啟程
111 年 12 月 10 日	杜拜-利雅德	轉機至目的地
111 年 12 月 11 日	利雅德	參加 ACI 亞太區經濟委員會會議
111 年 12 月 12 日	利雅德	利雅德機場參訪
111 年 12 月 13 日	利雅德-杜拜轉機	出發返國
111 年 12 月 14 日	杜拜-桃園	轉機抵台

## 參、會議摘要及主要內容

### 主題一：沙烏地阿拉伯利雅德機場簡介

沙烏地阿拉伯利雅德機場全名為哈立德國王國際機場（King Khalid International Airport，IATA 代號：RUH，ICAO 代號：OERK），位於沙烏地阿拉伯首都利雅德市。它是該國僅次於吉達機場的第二大機場。該機場擁有兩條 4205 公尺長之瀝青混凝土跑道，以及五座旅客航廈。疫情前(2019 年)該機場旅客運量約 2600 萬人次，2020 年及 2021 年受疫情影響，旅客運量分別為 1500 萬人次及 1800 萬人次。

沙烏地阿拉伯原是一個充滿宗教氣息，民風保守的伊斯蘭教國家。近年沙國王儲穆罕默德·賓·沙爾曼推動世俗化與現代化，並大力發展經濟，推動「願景 2030」計畫。該國於 2019 年起開放國際旅客觀光，雖受疫情影響中斷，但 2021 年 8 月又重新開放。由於該國解封較早，利雅德機場航空客運量於 2022 年第三季起已完全恢復，回到 2019 年之水準，2022 年該機場免稅品銷售額較 2019 年成長近 50%、餐飲銷售額成長 21%，該機場預期 2023 年客運量將較 2019 年增加 10%。該國持續吸引國際觀光客，並大力投資航空產業，包括設立新航空公司、擴建航廈與擴建新機場。

利雅德機場甫於 2022 年 12 月配合卡達杜哈世界盃足球賽，啟用第三航廈及第四航廈，將原有第一及第二航廈之航班移轉至前述兩個航廈。後續該機場將重新翻修第一航廈(該機場第一、二、三、四航廈均以通廊相連通)。

目前沙烏地阿拉伯推動的願景 2030 計畫中，與航空產業相關者包括：

1. 規劃沙爾曼國王國際機場：利雅德機場公司將規劃新建沙爾曼國王國際機場，併入現有的哈立德國王國際機場。新機場規劃六條跑道，以及廣達 57 平方公里的機場園區。預期 2030 年旅客容量將達到 1 億 2,000 萬人次，2050 年旅客容量將達到 1 億 8,500 萬人次。該機場規劃 100%使用綠色能源，並符合能源與環境設計領導(Leadership in Energy and Environmental Design, LEED)綠建築認證。
2. 成立新航空公司：由於伊斯蘭聖地麥加及麥地那位於沙烏地阿拉伯，聖地朝覲(Hajj)為穆斯林五功之一，穆斯林一生至少必須朝覲一次。該國以此為利基，願景 2030 計畫中將成立兩家新航空公司，服務穆斯林朝覲者。其中一家經營國內航線，另一家新航空公司則經營國際航線，總部將設在沙國首都利雅德，預期將成為阿聯酋航空和卡達航空之潛在競爭者。

## 主題二：各機場代表近況分享

1. 沙迦機場公司：沙迦國際機場位於阿拉伯聯合大公國(UAE)，UAE 已取消所有邊境限制，國際旅客可自由入境，無需提供檢測結果，亦無需在機場接受檢測。而根據最新的運量結果顯示，與 2019 年同期相比，客運航班增加了約 5%，客運量增加了 8%。另有 4 家新航空公司開始提供服務。
2. 日本關西機場：受惠於 COVID 19 疫情緩解，日本已開放國際旅客入境，旅遊業日漸復甦，關西國際機場將開闢新的國內線區域，機場其他改建工程也將於 2025 年完成。
3. 桃園國際機場：T3 的建設和第三跑道的規劃設計正在進行中。台灣於 10 月宣布入境旅客取消 7 天隔離檢疫預期 2022 年客運量約 2019 年之 12%。
4. 日本成田機場：與 COVID 19 前相比，整體客運量約恢復至 2019 年之 60%，其中國際旅客量約約為 2019 年之 45%。目前第三跑道建設仍在進行中，計劃於 2029 年 3 月完成。另外機場著手研究將現有 3 個航站整併為一個大型航站的計畫。
5. 沙烏地阿拉伯 Cluster2 公司：Cluster2 公司負責管理、開發及經營沙烏地阿拉伯除吉達機場與利雅德機場以外的 22 個機場。目前國內航空運量已完全恢復，國際航空運量也已恢復約 88%。未來將持續吸引新的航空公司入駐，促進旅遊業發展。
6. 阿曼機場：在疫情趨緩下，阿曼也鬆綁邊境管制並全面開放，至今航空運量已恢復約 80%。為迎接疫情後及容納更多旅客觀光，規劃增闢一條新跑道，現有跑道也將重新整建。
7. 馬來西亞機場有限公司：機場航空運量已恢復 70% 以上，而馬來西亞政府正在研議取消所有與 COVID 19 相關的限制，然而是否能恢復到疫情前的運量，仍需視中國大陸與香港何時解除邊境管制的政策而定。國內低成本航空公司仍然扮演重要腳色，而已有一家新航空公司獲准成立。

## 主題三：歐盟與東協全面航空運輸協定(CATA)

歐盟 (European Union, EU) 與東南亞國協 (簡稱東協, The Association of Southeast Asian Nations, ASEAN) 近期甫簽署「全面航空運輸協定」(Comprehensive Air Transport Agreement, CATA)，內容摘要如下：

該協定自 2016 年起開啟談判，於 2022 年 10 月 17 日在峇里島舉行的運輸部長會議中正式簽署，為全球第一個區域性的航空運輸協定，預料將促成雙邊航空公司擴展更多航班航點，迎向疫後跨境交通復甦，提供兩區域及周邊消費者更多選擇，也將為歐盟和東協的航

航空公司提供更多市場機會。根據該協定，雙方將開放每週提供 14 個客運航班及任意數量的貨運航班之互惠。並可在第五航權架構下將航程延伸到區域內的第三國，此將有助於在 COVID-19 大流行之後促進雙邊航空網的恢復。

東協秘書長拿督林玉輝 (Lim Jock Hoi) 表示：「今年是東協與歐盟建立合作關係的 45 週年，為了紀念這一個歷史性時刻，東協與歐盟簽署了世界上第一個區域對區域的航空運輸協定，在世界航空史上樹立了一個重要的里程碑。我相信東協-歐盟 CATA 將加強航空運輸服務，連接各大洲的人民、文化和企業，並支持航空業的可持續發展。」

而這項新達成的協定將會在兩區域成員國批准後正式生效，歐盟與東協也將會在 12 月舉行高峰會。

## 主題四、經濟委員會主席/副主席選舉

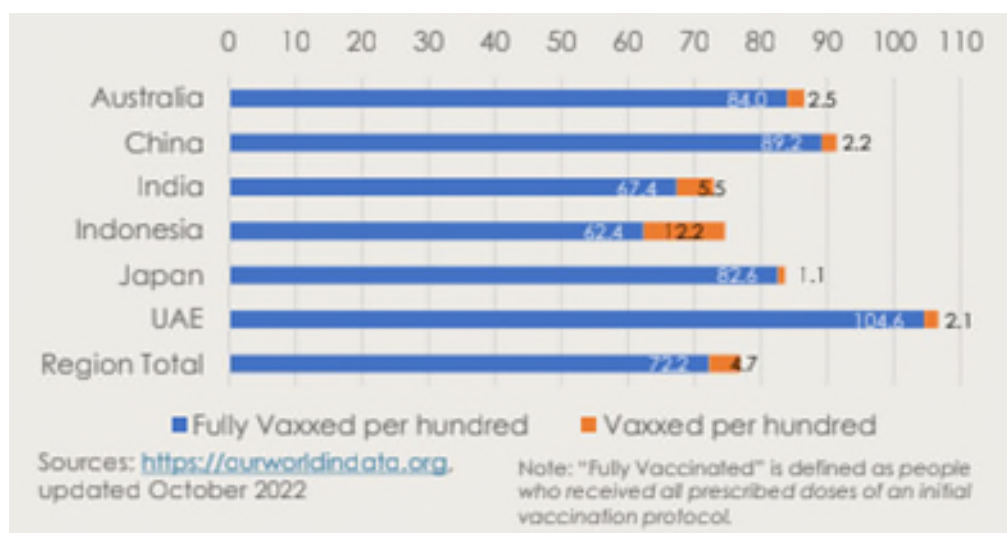
根據委員會章程，主席和副主席任期 2 年，連選得連任一次。主席阿曼機場 Nagy Abu Zeid 先生及副主席馬來西亞機場控股公司 Muhammad Fariz-Qisti Mohd Takwir 任期已滿，本次會議中重新選舉後，主席-阿曼機場 Nagy Abu Zeid 先生連任，副主席則由日本關西機場 Francois Southarewsky 先生擔任。

## 主題五、亞太區與中東區機場產業關聯性與發展

隨著各國逐步解封，預期疫後航空產業將有一波復甦。然而俄烏衝突、高油價成本與通貨膨脹壓力、供應鏈中斷與勞動力短缺等因素持續影響著全球航空業。委員會為了深入瞭解亞太區與中東區機場產業關聯性，包含評估 COVID-19 疫情前後產業趨勢、復甦趨勢、分析對於社會與經濟之影響等議題，計畫委託專業顧問進行研究，至今已收到 11 份研究提案，預計在 2022 年 12 月底擇定顧問團隊，將於 2023 年 5 月的 ACI 亞太區大會中報告。

接著委員會分享與 Mott MacDonald 顧問公司共同研究有關機場產業展望專題，探討目前影響機場關鍵績效指標的幾項主題，並新增探討航線變更與綠地機場議題，介紹如下：

1. COVID-19：目前亞洲與中東地區平均疫苗接種率超過 76%，有 29 個國家/地區已全面開放、有 7 個國家/地區採檢測要求較低的有條件式開放、及 5 個國家/地區(如中國大陸)仍實行嚴格限制，包含隔離或是邊境關閉等措施。



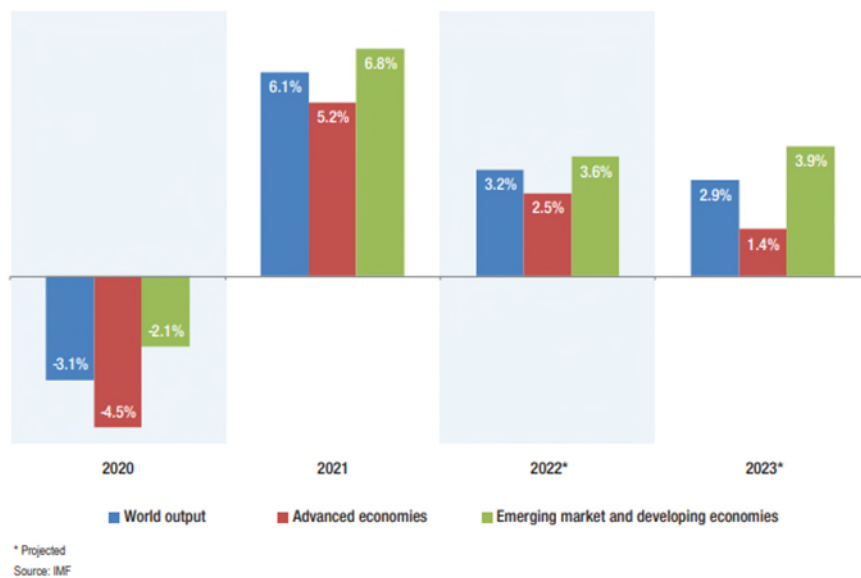
(圖 1：主要旅遊市場疫苗接種率)

邊境管制狀態為不同地區為防止或限制 COVID-19 傳播而採取不同程度的公共衛生措施，與確診率或是疫苗接種率的相關性較低。儘管隨著疫情管制解除和疫苗接種率提高，航空產業正在逐漸復甦，但仍有部分國家未達到群體免疫標準，這意味著新興國家和發展中國家更容易接觸到病毒及其變異株風險，影響防疫與解封的進程，故仍需持續觀察疫情發展。

2. 總體經濟因素：全球物價成長率預計將從 2021 年的 4.7% 上升到 2022 年的 8.8%，並分別在 2023 年下降至 6.5%、2024 年至 4.1%。其中東協五國(泰國、馬來西亞、新加坡、菲律賓和印尼)物價成長率將在 2022 年達到 4.7% 的高峰，而亞洲新興市場也將達到 4.1%，顯示高物價水平將是各國政府未來最緊迫面臨的課題之一。

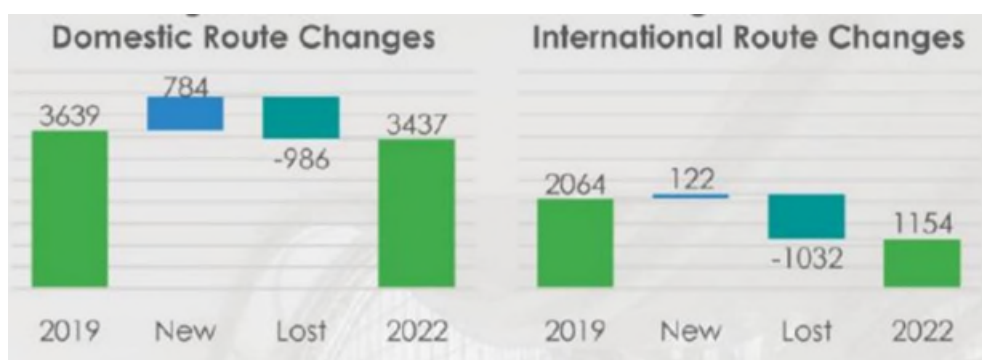
此外，全球經濟成長率在 2022 年趨緩至 +3.2%，並持續在 2023 年至 +2.9% (低於國際貨幣基金組織 (IMF) 於 2022 年 4 月發布對 2022 年及 2023 年 3.6% 的預測)，反映俄烏戰爭和能源價格全球外溢效益影響。而中國大陸在 2022 年的 GDP 成長率為 3.2%，亦低於先前預測的 4.4%，主要係因中國大陸對 COVID-19 清零政策，不僅限制了國內消費、銷售與投資，也封鎖工廠和國際貿易，使全球供應鏈陷入癱瘓。



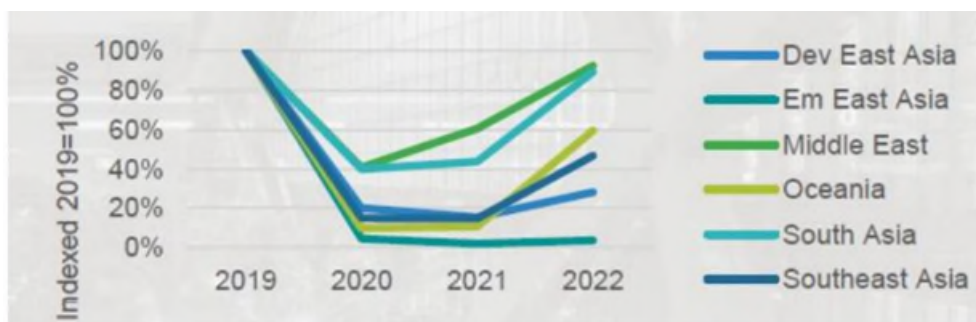


(圖 2：全球經濟增長 2020-2023 年 GDP 變化百分比)

3. 航線變化：從圖 3 中可以看出亞太和中東地區航線的變化，2022 年 9 月該區國內航線為 2019 年的 94%，與全球平均 95% 相似；然而國際航線僅為 2019 年的 56%，也遠低於全球恢復水平的 86%。觀察圖 4 的國際航線恢復趨勢，可以發現各區域的差異性，例如中東和南亞航線已分別恢復至 92% 及 89%；大洋洲和南亞近幾個月有顯著的恢復，分別為 59% 和 47%；東南亞航線也正在緩慢改善至 28%；而最值得關注的是東亞區域(尤其為中國大陸)，從 2019 年的 500 多條定期服務的國際航線減少到目前的 19 條，幾乎沒有復甦的跡象。



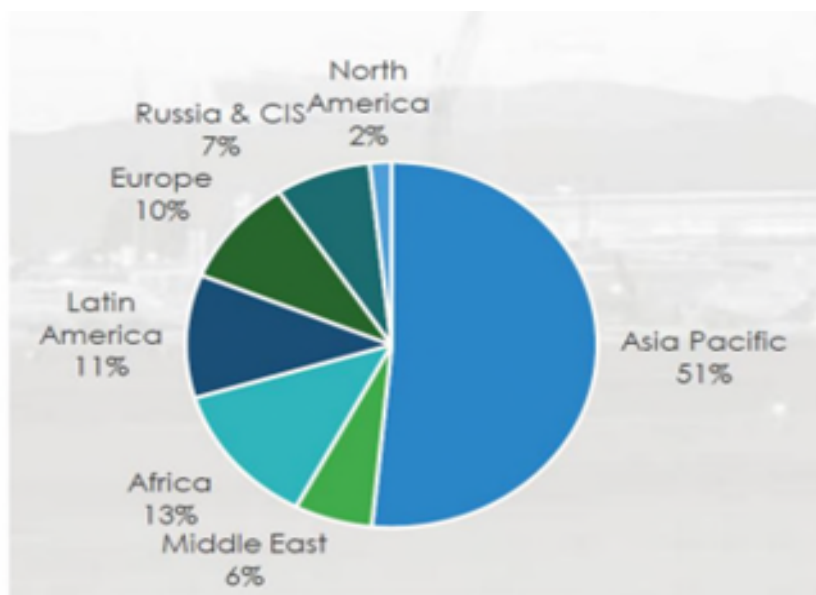
(圖 3：國際與國內航線恢復趨勢)



(圖 4：各區域國際航線恢復趨勢)

4. 綠地機場開發：儘管 COVID-19 疫情使全球航空量急遽下降與造成不小的經濟損害，但預計全球航空客運需求在未來 20 年內將成長一倍以上，從 2019 年的 92 億人次增加到 2040 年的 190 億人次，其中亞太和中東地區將佔全球成長的 58%，年均成長率為 4.5%，而其他地區則為 2.8%。而在全球範圍內預計將新建近 300 個機場，其中 57% 位於亞太和中東地區。(詳圖 5)

由於許多機場容量已經達到或接近飽和，也為了在未來迎接更多旅行人次，因此需要大量的基礎施。根據 ACI World 委託進行的一項綜合評估報告，預計到 2040 年總計需要投資 2.4 萬億美元以符合機場需求、維護更新機場設施與實現零碳排放機場的營運發展，其中 70% 作為擴建與機場設施更新(稱為棕地)、30% 將用於開發新機場用地(稱為綠地)，而在亞太和中東地區綠地佔比更高，為 44%。



(圖 5：新建機場佔比)

在亞太和中東地區，有三分之一的綠地機場是大都市的替代機場或增建機場，其餘機場則為未曾提供服務過的新機場。

而亞太地區的特殊問題在於多數需要改善機場設施的區域位於人口稠密地區，或是土地稀缺的沿海地區，這會導致需要付出高額開發成本、複雜工程技術及長時間建造，才能新建一個機場。但毫無疑問地，不同於北美和歐洲國家已在 50 至 70 年代快速發展航空業，亞太及中東地區等發展中國家迫切需要綠地機場的開發，以擴大機場容量，滿足航空運輸需求。

## 主題六、全世界、亞太區與中東區旅運量受疫情影響情形

全球航空需求經過十多年的強勁成長，2019 年全球客運量達到將近 92 億人次，但一場 COVID-19 疫情突如其來的侵襲，一夕間雪崩式下滑，在 2020 年創下近期歷史上最大幅度的降幅，全球旅客量僅剩 36 億人次(詳圖 6)。

而全球航空貨運量受到影響程度不若客運量大，因為對醫療設備和食品等物資運輸的需求反而帶動了發展，期間全球供應鏈中斷與封鎖雖致部分需求下降，但不影響整體貨運量需求。隨著邊境重新開放，有更多的客機恢復服務，加上全球供應鏈重啟及電子商務活動增加，航空貨運需求也隨之增加。(詳圖 7)



(圖 6：全球機場客運量演變，十億人次，2012-2021 年)



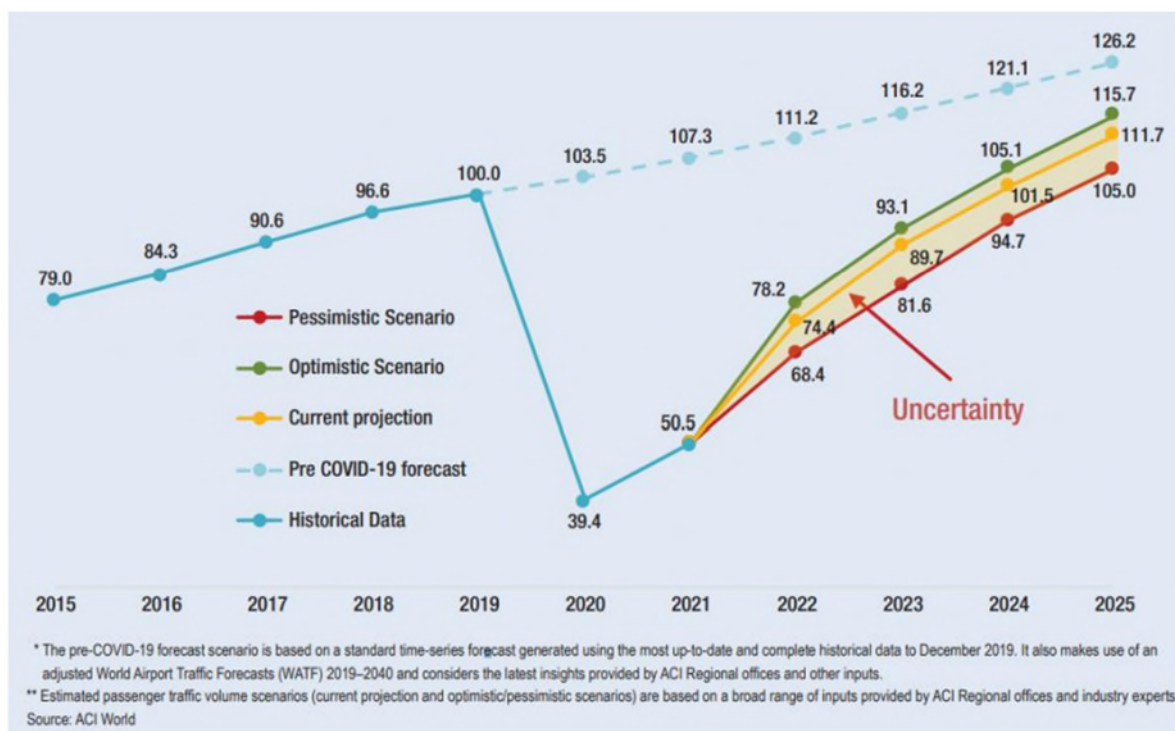
(圖 7：全球機場貨運量演變，十億人次，2012-2021 年)

## 主題七：展望未來

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，然而不確定性仍圍繞著航空業的未來，世界上仍有部分地區(主要是新興國家和發展中國家)疫苗接種尚不普及，變種病毒仍可能干擾全世界供應鏈、使癱瘓醫療系統，或導致航班大規模取消，對人們日常生活和全球經濟產生重大影響。另外疫情肆虐後的復甦也面臨經濟方面多重挑戰，包含高原油價格、高通貨膨脹、供應鏈中斷、勞動力短缺與俄烏戰爭的直接影響。

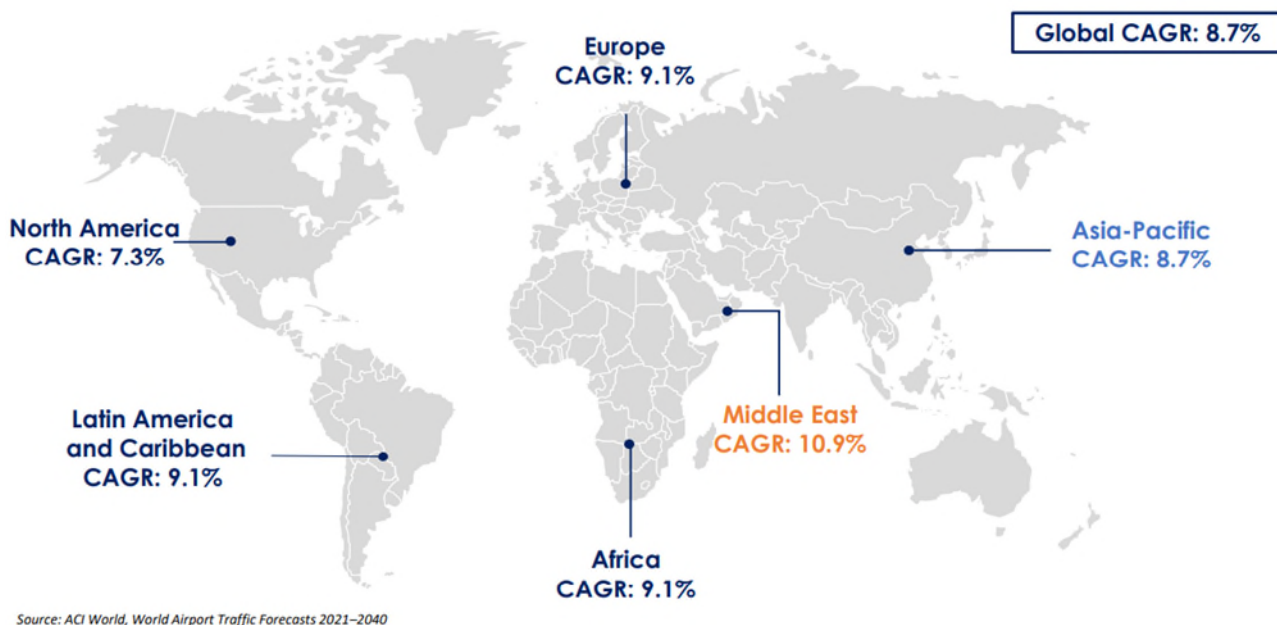
儘管有諸多風險，但期待各國旅行限制的鬆綁、人們對於恢復正常生活(包括搭機旅遊)的渴望與信心，都有助於推動航空業的復甦。根據 ACI 的分析，2021 年與 2019 年相比，疫情導致旅客減少 45 億人次，佔全球客運量的 49.5%；在短短兩年間也使全球機場旅客人數減少了 101 億人次，預計 2022 年受全球客運量顯著改善，將來到 68 億人次，達到 2019 年的 74.4%。

ACI 在疫苗接種率、病毒變異種侵襲、航空旅行限制及通膨高低影響等假設，依三種(當前、樂觀與悲觀)不同情境下對全球客運量的恢復作出預測，預計在 2024 年恢復到 2019 年的水平。

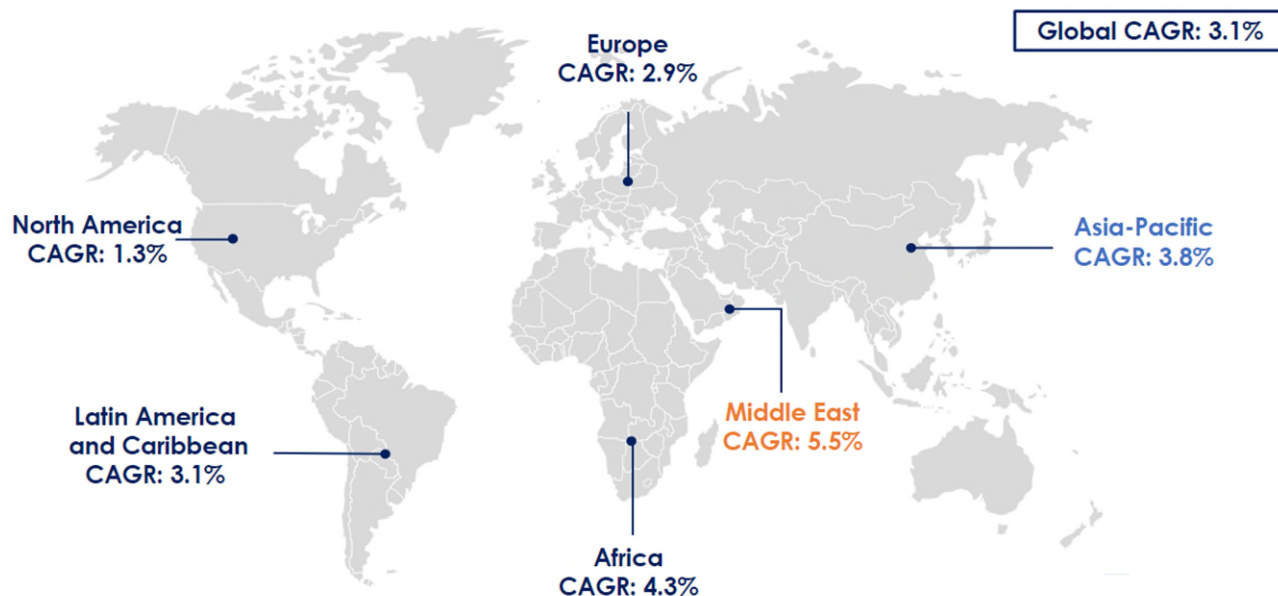


(圖 8 中期全球客運量指數化預測，2019 年=100)

依全球機場運量預測，2020 年至 2040 年間全球客運量將以+8.7%的複合年成長率成長，亞太地區為+8.7%，中東地區為+10.9%，全世界以北美洲的複合年成長率 7.3%最低。而在貨運量的部分，全球貨運量將以複合年成長率 +3.1% 的速度成長，亞太地區為 +3.8%，中東為 +5.5%。



(圖 9：預測全球客運量複合年成長率(2020-2040 年))



(圖 10：預測全球貨運量複合年成長率(2020-2040 年))

在 2020 年至 2040 年旅運量成長前 10 大國家，中國大陸 (China) 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，亞洲地區囊括半數，包含中國大陸、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。

## 肆、心得及建議

自 2020 年初 COVID 疫情爆發以來，已徹底改變了人們習以為常的生活方式。然而隨各國陸續解封，人們也將逐漸恢復正常生活。預期航空產業在經歷了 2 年多的寒冬，將逐漸走出低谷，迎向復甦。

本次會議中，各國機場對於疫後復甦議題，主要關心以下層面：

- 一、人力資源缺乏：各機場表示，自 2020 年疫情迅速擴散，嚴重打擊消費者旅遊意願，航空服務需求大幅下滑，國際航空業者也暫緩各項支出並控管人力聘僱。然而疫情期間航空從業人員大量離開航空產業或薪資實質減少等因素，讓各國在陸續解封後，航空及其周邊產業仍然來不及補足人力，致疫後航空業仍未能回到疫前的服務能量。
- 二、中國大陸解封之日仍無法預期(補充:中國大陸已於會後 2023 年 1 月 8 日開放邊境，允許人民出國)：會議當時，中國大陸受疫情影響仍未開放邊境，各地也有封城的情形，導致區域間航空客運市場仍處於低迷狀態，航空貨運也受到疫情封城及美中間半導體有關限制之對供應鏈影響。

三、總體經濟影響：受到俄烏戰爭及疫情導致高油價及高物價，疫情後經濟發展可能趨緩，影響航空消費需求。

四、機場建設持續進行：經由本次會議中各機場現況分享，發現即使在疫情期間，各機場均未停止建設開發，雖受到高物價影響而有缺工缺料之情形，但仍積極謀求解決。

ACI 亞太區經濟委員會成員多為各機場財務、商業營運、策略規劃之重要主管，其探討之議題涉獵甚廣，包括商業經營、收費管理、財務規劃、公私合營、物流運籌、航空客貨運趨勢分析等，是 ACI 亞太區理事會之重要決策智庫，歷年來也獲理事會交辦重要研調案，研究方向經濟委員會討論後成案，研究初稿送經濟委員會審核後呈理事會決策定稿，發布形成 ACI 亞太區之官方報告或專業意見。本公司自 2015 年 ACI 亞太區經濟委員會成立之初即獲選為該委員會成員，至今已屆 8 年。本公司參與該委員會，除聽取各國機場經營管理者分享其營運經驗、擴展視野，建立與其他機場的友好關係外，桃園機場代表在歷次會議中，也以簡報及口頭說明等方式，主動將桃園機場營運亮點，及台灣的特色與優勢，主動讓與會各機場代表充分瞭解，有效提升桃園機場及台灣在國際舞臺的能見度與好感度。

經由本次會議瞭解各機場面對疫後復甦相關因應策略、亞太及中東地區航線發展及市場趨勢、東協與歐盟在航空運輸業的深入合作等議題，反思桃園機場在未來逐步解封、恢復正常生活，後續迎接回流的國內外旅客、並提升服務品質、重返往日榮耀等議題，甚有收穫。

本次赴沙烏地阿拉伯首都利雅德參加會議，瞭解沙國及中東地區的航空運量已回到疫情前的水準。我們也透過在市區的觀察，實地感受到沙國積極促進觀光與經濟發展。雖然偶而聽到街邊擴音器傳送古蘭經文，呼喚人們按時祈禱跪拜，提醒我們這仍是一個傳統的伊斯蘭教國家，但是看到利雅德機場開發建設的實況，以及該國後續成立新航空公司以及新機隊的規劃，也能感受到沙國積極證明自己是伊斯蘭世界領導者的企圖心。未來隨著利雅德新機場的落成，以及新航空公司的成立，沙國的航空業將有機會成為阿聯酋航空、卡達航空可敬的對手。在亞太地區受疫情影響，及民眾旅遊信心不足，導致航空運量仍低迷不振的情況下，中東地區的航空運量顯得格外亮眼，近期 ACI 決定在利雅德成立 ACI 亞太區第二辦公室，也顯見中東地區在世界航空市場的重要性逐漸攀升。台灣目前在中東地區僅有阿聯酋航空直飛桃園-杜拜航線，未來仍應持續觀察該地區之發展趨勢，行銷桃園機場的優勢地位，爭取該地區航空公司飛航桃園機場，擴大桃園機場的區域影響力，服務更多旅客。

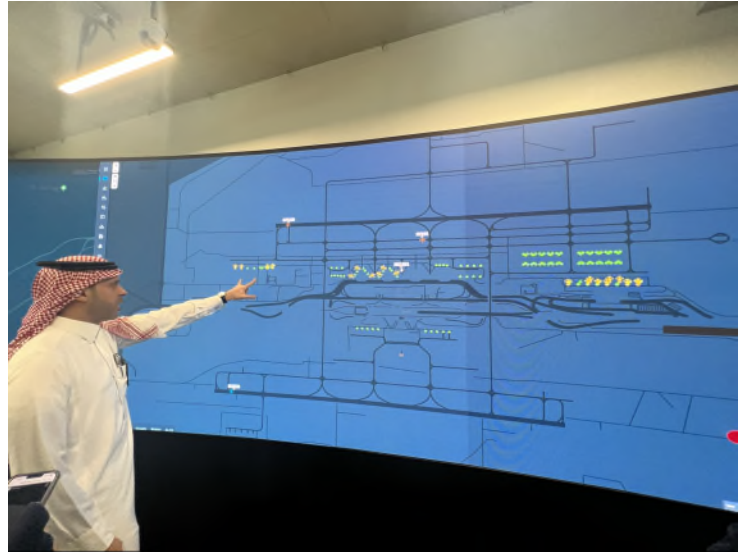
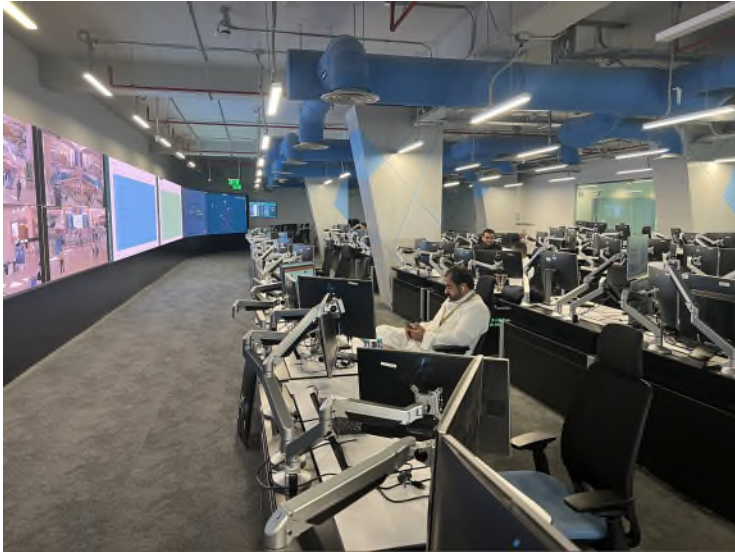
經由本次會議中各機場現況分享，瞭解到各標竿機場在疫情期間均未停止建設開發的進程，且對未來航空市場的發展抱持高度信心，而本公司之發展策略亦如是。本公司於疫情期間除積極配合政府防疫與紓困重點工作外，也加速辦理機場空陸側整建工程，盼在疫情趨

緩後，提供旅客更為優質的營運服務，例如：南北跑道道面刨鋪工程、第一航廈空橋汰換工程、候機室地坪及廁所改善工程、報到櫃台改善工程、公共區域地板天花板改善工程、空調整建工程等，且持續進行第三航站區工程建設及第三跑道及基礎設施之建設開發。期間研修財務計畫，獲行政院及交通部政策同意，分四年增資桃園機場公司 600 億元，挹注重大建設支出，也規劃比照其他標竿機場作法，收取轉機旅客服務費，用以提升機場服務品質。行政院與交通部的政策支持，將有助推動機場各項建設，提升桃園機場的國際競爭力，揮別疫情的陰霾，期待重回航空產業的盛況。



(圖 11 各機場代表與會合照)





(圖 12-13 利雅德機場營運控制中心)



(圖 14-15 利雅德機場航廈照)

附錄 1、第 18 次 ACI 亞太區經濟委員會會議議程表-



**18<sup>th</sup> Meeting of the ACI Asia-Pacific Economics Committee**  
**Sunday, 11 December 2022, Hybrid meeting – In person in Riyadh (KSA) & online via MS Teams**  
[\[Link to MS Teams\]](#)  
**Venue: Riyadh Airport, Kingdom of Saudi Arabia**

**11 December 2022 (Sunday) from 09:00 to 17:00 [Arabia Standard Time (AST) UTC+3]**

Discussion Items		Discussion leader/ Coordinator
09:00	<b>1. Welcome, Introductions, Housekeeping &amp; Order of Business (15 mins)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Introduction &amp; welcome</li> <li>Approval of Agenda &amp; Minutes from 19 May 2022 meeting in Singapore</li> <li>Membership updates</li> </ul>	Chair, Vice Chair, Secretariat
09:15	<b>2. Airport presentations (30 mins)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Al-Ula</li> </ul>	TBC
09:45	<b>3. Roundtable (1 hr)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Quick update from Members on: developments/achievements/challenges since last meeting</li> <li>Forecast and expectation for traffic recovery and development: year-end 2022 &amp; 2023</li> <li>Other developments                             <ul style="list-style-type: none"> <li>EU-ASEAN first-ever 'bloc-to-bloc' air transport agreement connecting 1.1 billion people</li> </ul> </li> </ul>	All Members
10:45	<b>4. Special presentation – FTI Consulting on airports ESG strategy (15mins)</b>	David Whitely, FTI Consulting
11:00	<b>Break (15 mins)</b>	
11:15	<b>5. Committee Election (15 min)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voting procedures</li> <li>Introduction of candidates</li> <li>Questions from members</li> </ul>	Secretariat, All Members
11:30	<b>6. Work Plan 2023 – part 1 (1 hr)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Study on Connectivity</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>RFP highlights</li> <li>Member feedback</li> </ul> </li> </ul>	Secretariat, All Members
12:30	<b>Lunch Break &amp; Group Photo (90 mins)</b>	
14:00	<b>7. Work Plan 2023 – part 2 (45 mins)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Updates – Airport Industry Outlook in Asia-Pacific and the Middle East – Mott MacDonald</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>2<sup>nd</sup> Edition, special topic – manpower shortage</li> <li>3<sup>rd</sup> Edition, special topic – greenfield airports</li> </ul> </li> <li>Members' inputs and contributions; discussion of special topics for 2023 (connectivity, etc.)</li> </ul>	Mott MacDonald, Secretariat, All Members
14:45	<b>8. Work Plan 2023 – part 3 (45 mins)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>ANARA updates &amp; Trinity Conference highlights</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>ANARA</b> - Report on the first in-person meeting and updates on working groups</li> <li><b>Trinity Forum</b> - Highlights from held in Singapore on 1-2 November 2022</li> <li>Discussion on Asia-Pacific non-aeronautical priorities</li> </ul> </li> </ul>	Secretariat, All Members
15:30	<b>Break (15 mins)</b>	
15:45	<b>9. ACI Asia-Pacific updates (15 mins)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>New staff, new satellite office in Riyadh, Saudi Arabia</li> <li>Updates from Board meeting in Muscat, Oman</li> </ul>	Secretariat, All Members
16:00	<b>10. ACI World updates (30 mins)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>World Economics Standing Committee Updates – November 2022</li> <li>World Airport Traffic Report (WATR) 2022</li> <li>World Airport Traffic Forecast (WATF) 2022</li> <li>Airport Key Performance Indicators 2022 (2020 data)</li> <li>Expert Group on Slots</li> <li>Policy updates – ICAO Airport Economics Panel and Assembly 2022                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Paper on manpower shortage</li> <li>Paper on the revision of airport charges framework</li> </ul> </li> </ul>	Secretariat
16:45	<b>11. Upcoming events, next meeting &amp; AOB (30 mins)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Routes Asia: 14-16 February 2023 (Chiang Mai, Thailand)</li> <li>ACI Asia-Pacific Regional Assembly, Conference &amp; Exhibition, May 2023 (Kobe, Japan)</li> <li>Next Committee hybrid meeting – May 2023 (Kobe, Japan)</li> <li>FAB &amp; Hospitality Conference – June 2023 (TBC)</li> <li>Trinity Forum – October/November 2023 (TBC)</li> <li>Airports Innovate – rescheduled for November 2023 (Muscat, Oman)</li> </ul>	Secretariat, Chair, Vice-Chair, All Members
17:00	<b>Meeting Concludes</b>	

## 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** – Cluster2, 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