

出國報告（出國類別：其他）

參加國際機場協會(ACI)亞太和中東地區
第 20 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：曾少萍 科長

梁立齊 管理師

派赴國家：阿曼蘇丹國馬斯開特

出國期間：民國 112 年 11 月 17 日至 11 月 22 日

報告日期：民國 113 年 1 月 31 日

摘要表

計畫名稱	參加國際機場協會亞太和中東地區專業委員會會議			
報告名稱	參加國際機場協會(ACI)亞太和中東地區第 20 次經濟委員會會議報告			
出國人員	姓名	服務單位	職稱	職等
	曾少萍	會計處	科長	從業人員
	梁立齊	會計處	管理師	從業人員
出國地區	阿曼蘇丹國馬斯開特			
參訪機關	無			
出國類別	其他(會議)			
出國期間	112 年 11 月 17 日至 11 月 22 日			
報告日期	民國 113 年 1 月 31 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、亞太和中東地區、歐洲、拉丁美洲和加勒比地區以及北美設有辦公室。桃園國際機場公司係隸屬於 ACI 亞太和中東地區。ACI 亞太和中東地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 亞太和中東地區經濟委員會第 20 次會議於阿曼蘇丹國馬斯開特舉行。</p> <p>本次會議討論的議題如次：</p> <ol style="list-style-type: none"> 一、阿曼馬斯開特機場簡介 二、各機場代表近況更新與分享。 三、亞太區與中東區機場產業關聯性與發展研究 四、亞太區機票價格趨勢研究 五、機場技術與創新論壇 六、航空運輸業統計資訊 七、展望未來 <p>隨著旅行限制的放寬，ACI 經濟委員會主席鼓勵各委員更頻繁地參與會議。本次會議除交流各機場的營運經驗外，出國人員也將桃園國際機場最新營運情形，及台灣的特色文化與優勢，透過簡報讓與會各機場代表充分瞭解，提升桃園機場在國際舞臺的能見度。ACI 及各機場代表均高度期待後疫情時代，航空產業的創新發展與未來。</p>			

目 錄

壹、目的	3
貳、出國行程概要	3
參、會議過程及主要內容	4
一、阿曼馬斯開特機場簡介	4
二、各機場代表近況更新與分享	6
三、亞太區與中東區機場產業關聯性與發展研究	7
四、亞太區機票價格趨勢研究	8
五、機場技術與創新論壇	10
六、航空運輸業統計資訊	10
七、展望未來	12
肆、心得及建議	14
附錄 1、第 20 次 ACI 亞太區經濟委員會會議議程表	19
附錄 2、2023 年 ACI 亞太區經濟委員會代表與觀察員名單	21

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、亞太和中東、歐洲、拉丁美洲和加勒比地區以及北美設有區域辦公室。桃園國際機場公司隸屬於 ACI 亞太和中東地區。ACI 亞太和中東地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 20 次會議於阿曼蘇丹國馬斯開特舉行。

鑒於歐美、亞太及中東地區均已逐步解封，台灣疫情指揮中心亦宣布自 2023 年 5 月 1 日起，指揮中心解編，桃園機場旅客量隨即迅速回升，旅客人次由 2021 年的 90 萬人次大幅躍進到 2023 年的 3,500 萬。另本機場現已進入第三航站區工程高峰期，實有儘速與其他國際機場交流相關經驗，以因應後續機場發展，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，除聽取其他機場擴展建設及相關營運經驗外，亦親身體會阿曼蘇丹國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曾科長少萍及梁立齊管理師二員，奉派於 112 年 11 月 17 日至 22 日於阿曼-馬斯開特參加本項會議。主要行程如下：

日期	地點	主要行程概述
112 年 11 月 17 日	桃園—曼谷	啟程
112 年 11 月 18 日	曼谷-馬斯開特	轉機至目的地
112 年 11 月 19 日	馬斯開特	參加 ACI 亞太和中東地區 經濟委員會會議
112 年 11 月 20 日	馬斯開特	參加 ACI 亞太和中東地區 經濟委員會會議
112 年 11 月 21 日	馬斯開特-曼谷轉機	出發返國
112 年 11 月 22 日	曼谷-桃園	轉機抵台

參、會議過程及主要內容

一：阿曼馬斯開特機場簡介

馬斯開特國際機場（Muscat International Airport，IATA 代號：MCT，ICAO 代號：OOMS），位於阿曼首都馬斯開特。（阿拉伯語：**مطار مسقط الدولي**，舊稱：錫卜國際機場。於 1973 年 12 月 23 日正式啟用）現由阿曼機場管理公司負責營運管理，阿曼機場管理公司是一家隸屬於阿曼投資局的國有公司。馬斯開特國際機場是阿曼航空的樞紐機場。距離舊馬斯開特城有 30 公里，離主要住宅區 15 公里。目前正在擴展中和現代化。服務旅客人次將可由 1200 萬增加至 4800 萬人次。於 2008 年 2 月 1 日，機場改名為馬斯開特國際機場。機場擴展計劃包括一個現代化的航廈和新跑道，跑道可以讓空中巴士 A380 升降。未來計畫也包括新的機場塔台（高 90 米）、12 個空橋、新的貨運站和額外 6,000 個車位。



(圖 1.馬斯開特國際機場 1)



(圖 2.馬斯開特國際機場 2)

阿曼為伊斯蘭社會，民風保守，人民友善，社會亦相當安定。經濟主要仰賴石油資源，2019 年國家預算收入中有 74%來自石油及相關產業。阿曼現積極發展石油以外之收入來源，如推展觀光、提高政府機構收取之各項規費及手續費，並減少政府民生補貼。阿曼人佔總人口的 58%，總人口中，69%僅受過中等或以下之教育，45%的阿曼人薪資低於 1560 美元。顯示阿曼是海灣合作委員會國家中人均 GDP 較低的國家之一。

阿曼航空是佔主導地位的航空公司，2022 年市占率為 44%，其次是薩拉姆航空。來自次大陸的航空公司，如印度航空、靛藍航空、比曼航空等，市占率從 2019 年的 5% 增加到 2022 年的 15%。阿曼機場致力於制定 5 年策略計劃（S27），重點是業務轉型、卓越運營、客戶體驗、環境永續和人民福祉。未來的發展包括馬斯開特機場周圍的自由區、物流園區和接待區。

二：各機場代表近況更新與分享

(一)日本關西機場：截至 2023 年 10 月 23 日，國內運量已恢復至新冠疫情前的水平，而國際運量則為 85%。中國遊客僅佔 45%，日本遊客僅佔 51%。另一方面，外國遊客成長超過 30%。資本支出目標－國際航廈容量增加 30%，增加 5 個飛機

停機位，跑道容量增加到每小時 60 架次（到 2025 年）。12 月 23 日將開放新的國際出發區—旅客吞吐量將可從每小時 4,500 人增加到 6,000 人。

(二)桃園國際機場：總客運量恢復至 70%至 80%之間。資本支出計畫包括 T3 航廈（興建中）、第三跑道以及新貨運區和自由貿易區（規劃階段）。智慧機場措施—智慧辦理登機手續、電子出入境門、自動接駁巴士測試完成。綠色措施—地面車輛電氣化、LED 照明、電梯和自動扶梯感測器控制。

(三)泰國機場公司：今年 AOT(泰國機場管理公司)已達恢復率 71%。預計 2024 年將達 84%。復甦緩慢是由於中國遊客回歸緩慢。2023 年 9 月，BKK 新衛星航廈試營運。資本支出計畫包括 T1 航廈、新辦公大樓、停車場和換乘中心的改造和擴建。普吉島（HKT）的資本支出計畫包括水上飛機和渡輪碼頭、國際航廈擴建和其他支援設施。清邁（CNX）將開發新航廈、供水和處理廠、停車場、辦公室、擴建停機坪區域以及改造現有航廈。AOT 正在發展非航空業務—酒店、安全服務、地面服務以及太陽能屋頂和電動汽車等綠色能源計畫。

(四)越南機場公司：成立於 2012 年，合併了北部、中部和南部 3 家機場公司。

ACV 目前有 22 座機場。與 2019 年相比，2023 年前 9 個月 ACV 的客運量增加了 0.6%。資本支出計畫包括在胡志明市（SGN）建造 T3 航廈和附近的綠地機場—龍騰國際機場，該機場將於 2025 年營運，預計每年接待 2500 萬名旅客。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 個航廈整併為一個大型航站的計畫。

(五)成田國際機場：客運量較 2019 年恢復近 80%。主要驅動因素是韓國、香港和台灣入境遊客的增加。中國遊客人數約為 2019 年水準的 60%。另一方面，日本出境旅遊比例僅少於 50%。資本支出計畫包括新貨運設施、新跑道、現有跑道的擴建以及 3 個航廈的整合。加強東京都會區的交通管理能力，到 2029 年，成田機場每年的運量將增加 20 萬次。

(六)沙迦國際機場：2023 年第三季客運量年增 12%以上。該機場迎來了 3 家新航空公司，其本土航空公司阿拉伯航空正在增加飛往東南亞、歐洲、非洲和中東目的地的航班頻率。該機場還增加了新的貨運目的地和新的貨運航空公司。資本支出計畫包括擴建航廈，旨在將旅客容量增加到 2,000 萬人次，並吸引更多旅客，特別是來自歐洲和東亞的旅客。

(七)利雅德機場(RUH)：預計到 2023 年將擴建薩勒曼國王航廈和新航廈，用以實現 1.2 億旅客量，特別是過境乘客的增長，。RUH 有 4 個策略支柱，分別是：數位化和個人化的乘客體驗、高效的成本和有效的營運、最大化非航空業務以及建立可持續的組織。2022 年和 2023 年年初至今從新冠肺炎中康復的 RUH 較 2022 年增長了 10% 以上。資本支出計畫包括第 1 和 2 航廈的擴張、第 3 和 4 號航廈的新商業和餐飲店。新的薩勒曼國王機場將增設 2 條跑道，並增加 4,000 萬乘客容量。

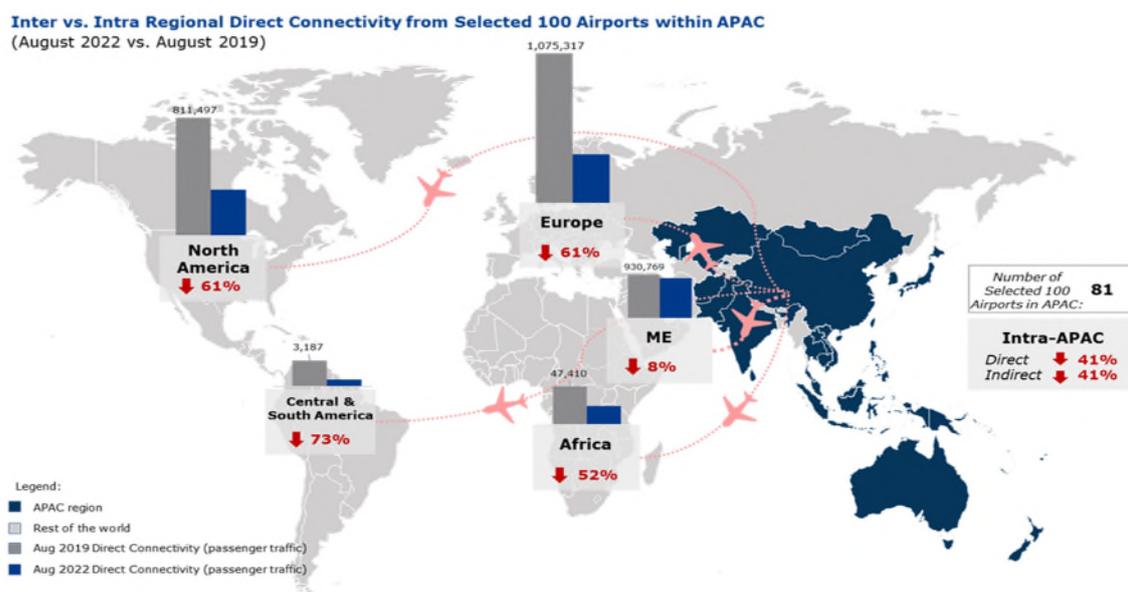
三：亞太區與中東區機場產業關聯性與發展研究

ACI 亞太區是亞太和中東機場的積極代言人，為了倡導政策、進一步實現航空運輸自由化、促進機場的集體利益並提升專業卓越，ACI 與普華永道共同發展航空聯通性之研究。

航空互聯互通應提供全面且以消費者為中心的方法，其中應包括在特定市場上，乘客能夠透過優質聯接存取全球航空運輸網路。

ACI APAC&MID 聯結指數也考慮了一系列因素的重要性，這些因素強調了承受能力、承運商類別的選擇、聯盟的選擇、聯結時間以及目的地對參考市場的經濟重要性。

亞太地區的中型/大型機場在很大程度上依賴國際交通，到 2022 年 8 月面臨 38% 的下降，而受益於更具彈性的國內交通市場的小型機場則減少了 11%。空中互聯互通對於經濟發展至關重要。據估計，亞太地區約 10% 的座位容量成長將帶動超過 3% 的 GDP 成長；中東地區為 6%。



(圖 3. 截至 2022 年 8 月，從亞太地區到其他地區的直接連接的恢復仍然滯後)

恢復聯通性的障礙包括監管限制-潛在的旅行限制措施和其他交通權限制、基礎設施限制、供應方挑戰-重建航線網路以及勞動力不足、經濟成長緩慢和出遊成本高昂。

空中互聯互通對兩地經濟社會發展有重要作用，透過航空業和其他廣泛行業的活動，促進了經濟活動以及外國投資、國際貿易、旅遊。空中互聯互通不僅為航空領域的員工創造就業機會，還為工程、建築、專業服務、資訊和技術等其他廣泛領域的員工提供技能發展機會。

這項研究受到會員和公眾的好評，因為它提供了考慮到旅行公眾利益的空中聯通性的替代衡量標準。ACI APAC&MID 將與普華永道合作開發年度更新，其中包括最新的聯接趨勢，涵蓋亞太和中東更廣泛的機場樣本。ACI APAC&MID 將考慮設立聯通性獎項，以表彰積極參與航線開發的機場。

四、亞太地區機票價格趨勢研究

該研究係為了瞭解該地區機票價格趨勢，分析哪些交通段受影響最大(國內/國際、長程/短程、FSC/LCC、大/中/小型機場)，確定相關驅動因素等。

自從疫情發生以來，國內市場的機票價格明顯上漲而國際市場相對持平，截至 2023 年，國際航班座位供應量仍未恢復到疫情前的水準。

導致機票價格差異的具體原因可概分為：

- (一) 燃油價格: 機票價格上漲的很大一部分原因是燃油成本上漲；由於航空公司的變動成本使然，距離越遠，漲幅就越大。
- (二) 競爭水準: 航線競爭格局始終是決定收益狀況的關鍵因素，市場集中度提高，機票價格隨之上漲。
- (三) 交通恢復: 某些航線真正難以恢復 2019 年的客運量，迫使航空公司提高機票價格以支付固定成本。分析顯示，隨著航線（和機場）恢復疫情前的交通量，機票價格也變得更接近疫情前的價格。航空公司需要提高機票價格來支付疫情期間的固定成本。因此，隨著該地區交通量的逐漸恢復，預計機票價格將會穩定。
- (四) 週轉成本: 根據每個適用的法規，週轉成本細分因國家而異，但通常包括：機場收費(起降費、停車費、旅客費、安檢費、基礎設施費等)。及其他費用和收費(空中航行費和/或政府相關收費和稅費，例如旅遊費、開發費)。新冠疫情之後，國內和國際市場的機服費均低於消費物價指數 (CPI) 的水平，可知機票價格的上漲與機服費的變動沒有直接關係。

自新冠疫情爆發以來，亞太地區和中東地區的機票價格上漲了 12%，打破了過去 5 年幾乎持平的趨勢。根據航空公司公佈的第一季演變情況和座位供應情況，所有市場的機票價格都會呈現下降趨勢。疫情期間，由於嚴格的旅遊禁令，國際市場票價受到較大影響（票價上漲超過 20%），而國內市場平均漲幅低於 10%。

雖然疫情大流行前的交通量尚未完全恢復，但航空公司可能會陷入困境，並可能繼續被迫保持較高的機票價格以支付固定成本。大多數國內市場已恢復 2019 年的交通量（約 95%），而國際市場預計到 2023/2024 年將恢復疫情前的交通量（2022 年第四季將恢復 60%）。燃油成本上漲也是 2020-2022 年期間亞太地區機票價格上漲的主要原因之一。長途航線的票價上漲幅度較高，約 20%（與短程航線相比，燃油成本等變動成本所佔比例較高），而短程航線僅出現適度上漲（低於 10%）。

疫情期間航空公司競爭減少，導致一些市場變得更加集中（依賴一家航空公司），這使得航空公司提高機票價格成為可能。特別是低成本航企，利用其領先地位。此外，通貨膨脹也是機票價格上漲的重要因素：由於消費者物價指數（CPI）（2022 年各國平均水準與 2019 年相比增加 10%），航空公司的成本增加，且機票價格上調以彌補上漲。

五、機場技術與創新論壇及發展

ATIF 將作為年度機場創新的會外論壇，旨在將機場航空業專業人士、技術供應商、監管機構和其他利益相關者聚集在一起，其目標如下：

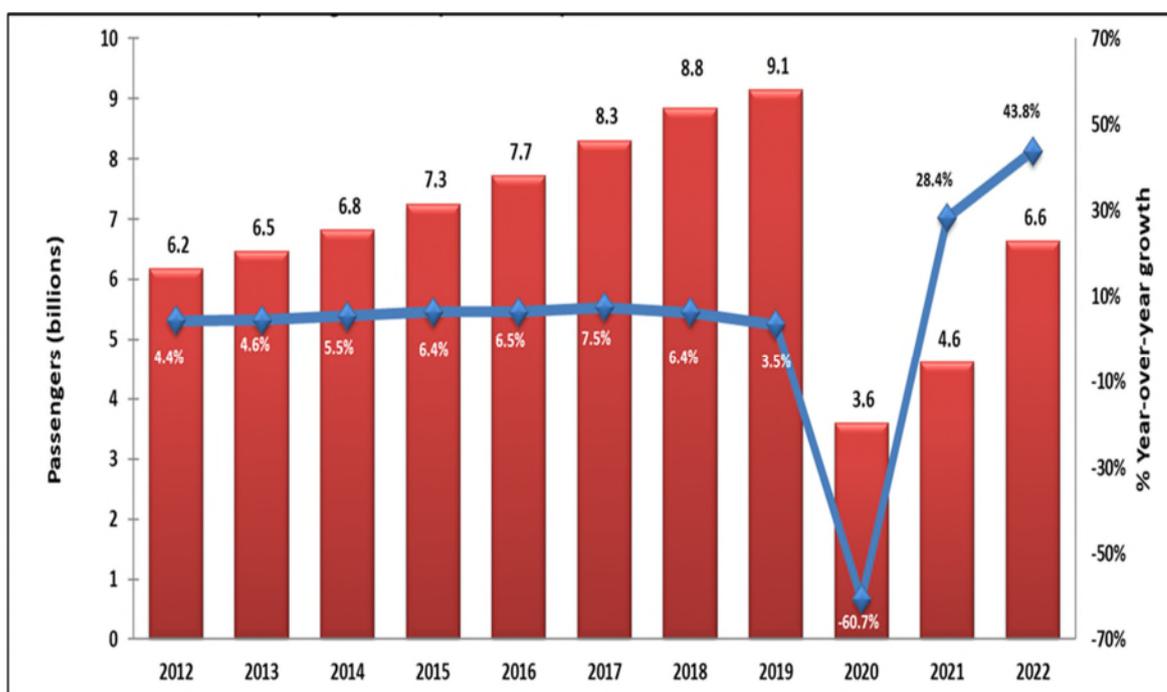
- (一) 確定並推廣技術和創新解決方案的最佳做法，以增強機場的容量、安全、安保、能源和資源優化，提高運營效率並改善客戶體驗。
- (二) 為尋求技術和創新建議以解決各自挑戰的機場提供平臺。
- (三) 分享實施解決方案的經驗，瞭解其優勢、劣勢、機遇、風險和挑戰。
- (四) 與包括機場會員和全球商業夥伴在內的亞太區普通會員就技術和創新相關問題進行溝通。

ATIF 的會員資格應對所有人開放，甚至包括技術解決方案提供者等。創新應該是一個包容性的對話和過程，不同的利害關係人皆能夠參與其中，以確保開發以客戶為中心的對應策略。某些機場現有的创新中心致力於解決當前的挑戰或微調某些流程，以提高營運和乘客處理效率。這些機場的创新中心由來自不同部門和背景的專家組成，因此討論和製定的解決方案是多元的。

六、航空運輸業統計資訊

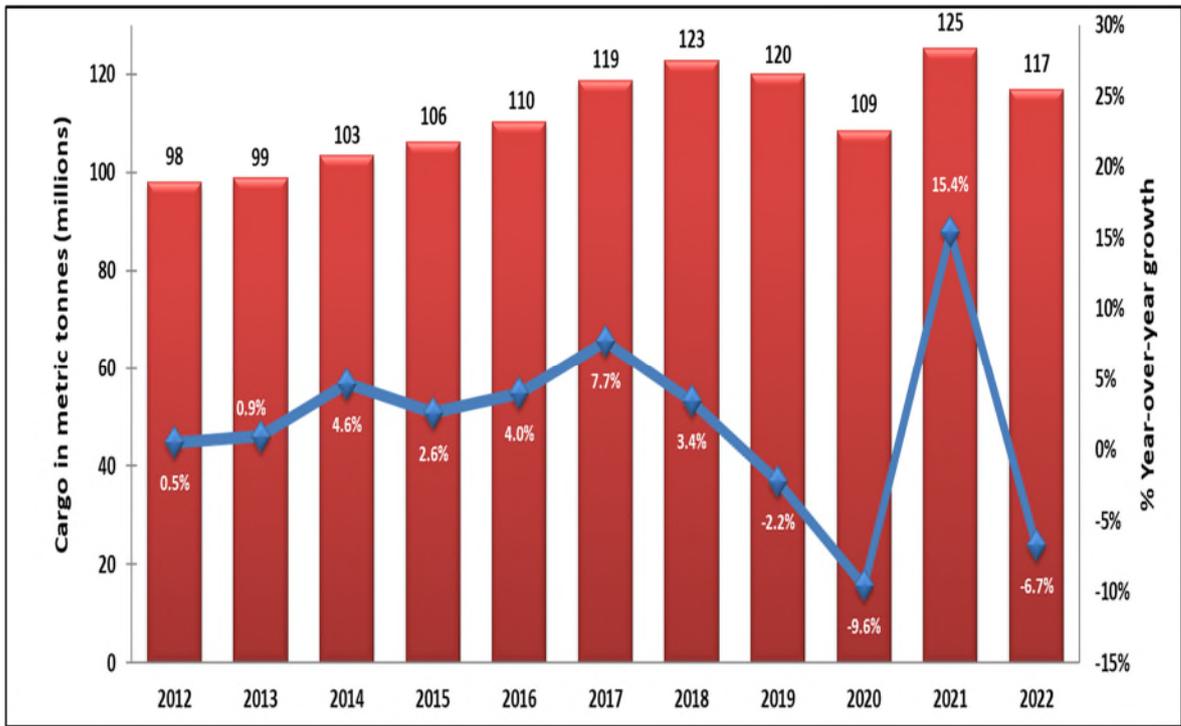
ACI 的世界機場交通資料集，涵蓋全球 180 多個國家和地區的 2,600 多個機場，仍然是非洲、亞太、歐洲、拉丁美洲和加勒比地區主要城市市場航空運輸需求全球資料的權威來源、中東和北美。它也是航空運輸需求排名和趨勢的主要參考資料。

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，而疫後強勁的復甦力道顯示於 2022 年已上升到 66 億人次。

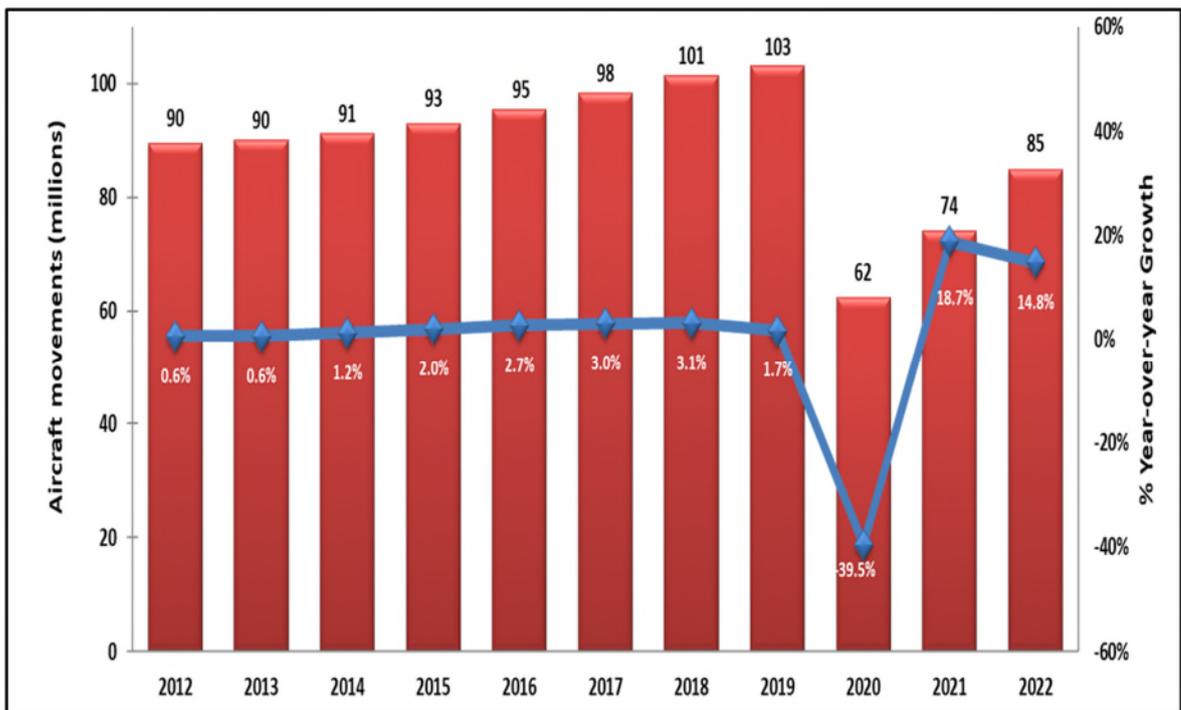


(圖 4：全球機場客運量演變，十億人次，2012-2022)

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及消費模式的改變反而帶動了發展，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 4)



(圖 5：全球機場貨運量演變，百萬公噸，2012-2022)

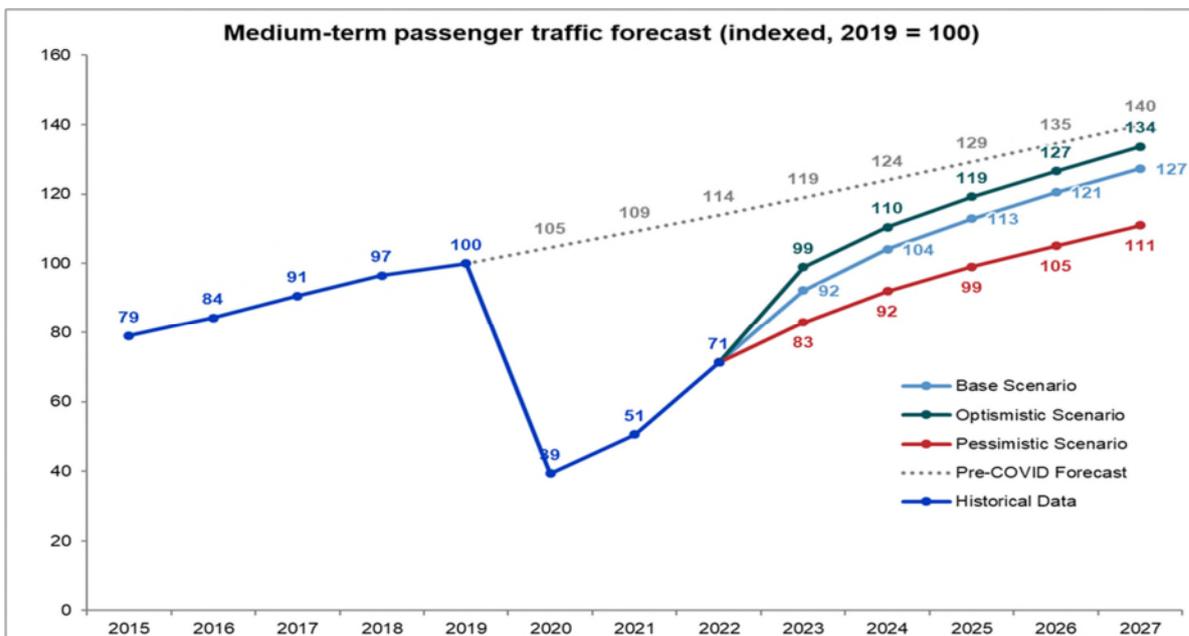


(圖 6：全球航機起降架次演變，百萬架次，2012-2022)

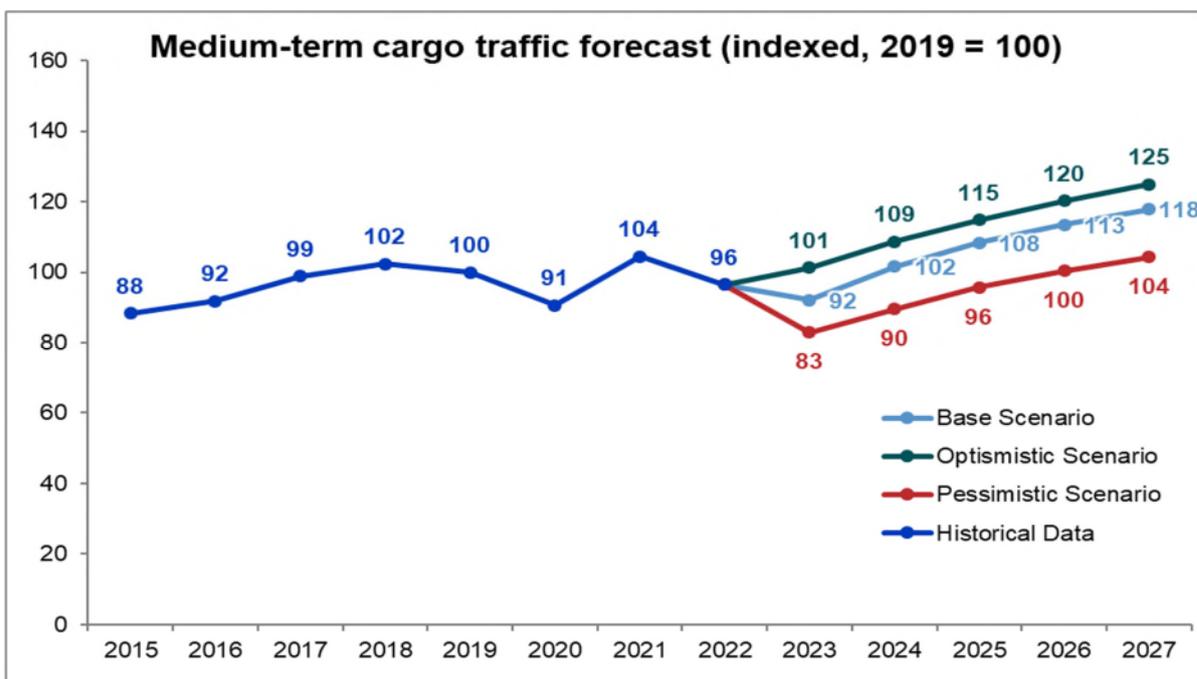
七:展望未來

隨著 2022 年取消對接種疫苗的旅客的旅行限制和檢疫要求，全球許多市場需求激增，2022 年全球客運量為 2019 年水準的 72%。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 7：中期全球客運量預測，指數型，2019=100)



(圖 8：中期地區客運量預測，指數化，2019=100)

國際旅客數量為 2019 年水準的 60%，而國內旅客數量則為 2022 年的 79%。由於 COVID-19 大流行，全球客運量從 2019 年的 92 億人次下降到 2020 年的 36 億人次，然後

在 2021 年恢復到 46 億人次。未來五年，客運量預計將從 46 億人次恢復到 110 億人次。這相當於 2021 年至 2026 年期間的複合年增長率 (CAGR) 為 19.0%。

一些預測資料顯示，預計全球機場客運量 2024 年將恢復到 2019 年的水準。預計 2041 年全球客運量將達到 193 億人次，2050 年將達到 239 億人次。2021 年至 2026 年，國際客運量預計將以 32.6% 的複合年增長率增長。這相當於 2026 年國際旅客人數將達到 44 億人次，而 2021 年的數字僅為 9 億人次。

2021 年至 2026 年間，國內旅客預計將從 35 億人次恢復到 65 億人次。這一流量成長意味著 5 年複合年增長率為 13.3%。2021 年，已開發經濟體的客運量僅 22 億人次，低於 2019 年的 48 億人次。到 2026 年，已開發經濟體的客運量預計將回升至 54 億人次。到 2041 年，預計旅客量將接近 80 億人次。

新興和發展中經濟體的客運量從 2019 年的 42 億人次下降到 2020 年的 20 億人次，然後在 2021 年恢復到 23 億人次。預計到 2026 年將超過 55 億人次，並在 2041 年達到 110 億人次的旅客吞吐量。

2021 年，全球航空貨運量達到創紀錄的 1.253 億噸，而 2019 年為 1.200 億噸。不過，到 2026 年，貨運量預計將接近 1.360 億噸。到 2041 年，全球機場預計將處理近 2 億噸航空貨物。美國和中國仍將是兩個最大的市場，合計佔全球貨運量的 40%。

飛機起降架次從 2019 年的 1.029 億架次下降至 2021 年的 7,360 萬架次。預計到 2026 年將增至 1.116 億架次。到 2041 年，全球機場的飛機起降架次將達到 1.538 億架次。預計到 2041 年，美國、中國和印度將成為飛機起降量的主要市場，分別佔全球飛機起降量的 23%、16% 和 4%。

肆、心得及建議

COVID-19 自疫情爆發以來，已歷經 3 年時間，各國陸續解封，放鬆旅遊管制，國際旅行大幅增加，人們已逐漸恢復正常生活。全球航空業迎來了強勁復甦景氣，然而企業逐漸重視最新環境發展策略、淨零排放執行策略、地緣政治及物價上漲之間的相互作用，各種挑戰致使航空業的前景仍然嚴峻且難以預測。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、宏觀經濟影響

航空業與這些宏觀經濟因素密切相關，與其他商品或服務一樣，價格和可支配收入的影響仍然是航空運輸需求的重要決定因素。因此，航空業全面復甦的不確定性仍然無所不在。物價上漲、航空燃油價格上漲導致機票價格增加，對需求造成負面影響。全球航空公司在獲取飛機零件方面也正受到供應鏈問題的影響，導致現有飛機的定期維護出現延誤，新飛機的交付也出現延誤。而供應鏈問題是因為許多供應商目前已倒閉或縮減業務，可能要等到 2025 年才能解決相關供應鏈問題。

二、機場建設持續進行

經由本次會議中各機場現況分享，發現各機場均為了增加旅客服務量能，全面規劃並正進行著包含航廈擴建、跑道興建及旅客服務設施增建等工程，足見各機場對於未來的運量增長持樂觀態度，並積極投入各項資本支出投資，以提高未來營收。

三、加速與中國市場的聯結

作為一個全球第二大經濟體，對於亞太區及中東區整體經濟以及全球的客運量而言，均有著舉足輕重的影響力。中國在疫情期間大量國際航班停運，不少航空公司和機場裁員，如今雖加緊重新召回相關工作人員，仍緩不濟急。各國航空公司，均高度重視中國市場，正努力爭取更多的准入機會，包括開設新的目的地和增加現有航線的航班頻次，加速與中國的連接。期待能儘速全面恢復。

四、淨零排放執行策略

航空業減碳迫在眉睫，國際航空運輸協會（IATA）疾呼各國政府及航空業加緊腳步，導入永續航空燃料，邁向全球 2050 年淨零碳排的目標。歐洲議會和歐盟理事會達成一項重要協議，將逐步提高歐盟機場提供永續航空燃料（Sustainable Aviation Fuel, SAF）的比例，從 2025 年的 2% 增加至 2050 年的 70%，以達成歐盟的減碳目標。永續發展的目標將是航空業致力解決的挑戰之一。

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，研究方向於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 9 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。

本次赴阿曼馬斯開特參加會議，瞭解阿曼及中東地區的航空運量回復情形。我們也透過在市區的觀察，實地感受到阿曼人文風情與經濟發展。傳統市集中蒙面的婦女，熱情小販老闆招呼叫賣，伴隨中東特調香氛飄散空中，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，讓我們沉浸在傳統的伊斯蘭教文化中。但是看到阿曼機場現代化的建設，明亮寬敞的車道及大廳，沙漠風格搭配鮮豔色彩的裝潢，親切專業的服務，徹底扭轉我們對中東陌生冷漠的刻板印象。未來隨著阿曼機場落實所制定的 5 年策略計畫，搭配機場周圍的自由區、物流園區和接待區的落成，期待阿曼機場在中東地區的航空市場將更佔有一席之地。

經由本次會議中各機場現況分享，瞭解到各國國際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。現正全面進行第三航站區建設計畫及第三跑道及基礎設施之建設。尤其是第三航站區建設計畫，獲行政院及交通部增資 600 億元，對於重大建設有實質助益。另本公司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。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。

持續參與國際交流是促進成長的一大動力，多方了解截長補短，同時推廣並提升台灣在國際上的地位及能見度，出席 ACI 亞太區委員會是本公司寶貴的國際舞台。持續努力，積極發展，期待早日重回航空產業的盛況並更加精進。



The 20th ACI Asia-Pacific & Middle East Economics Committee (the Committee) met in Muscat, Oman between 19 and 20 November 2023.

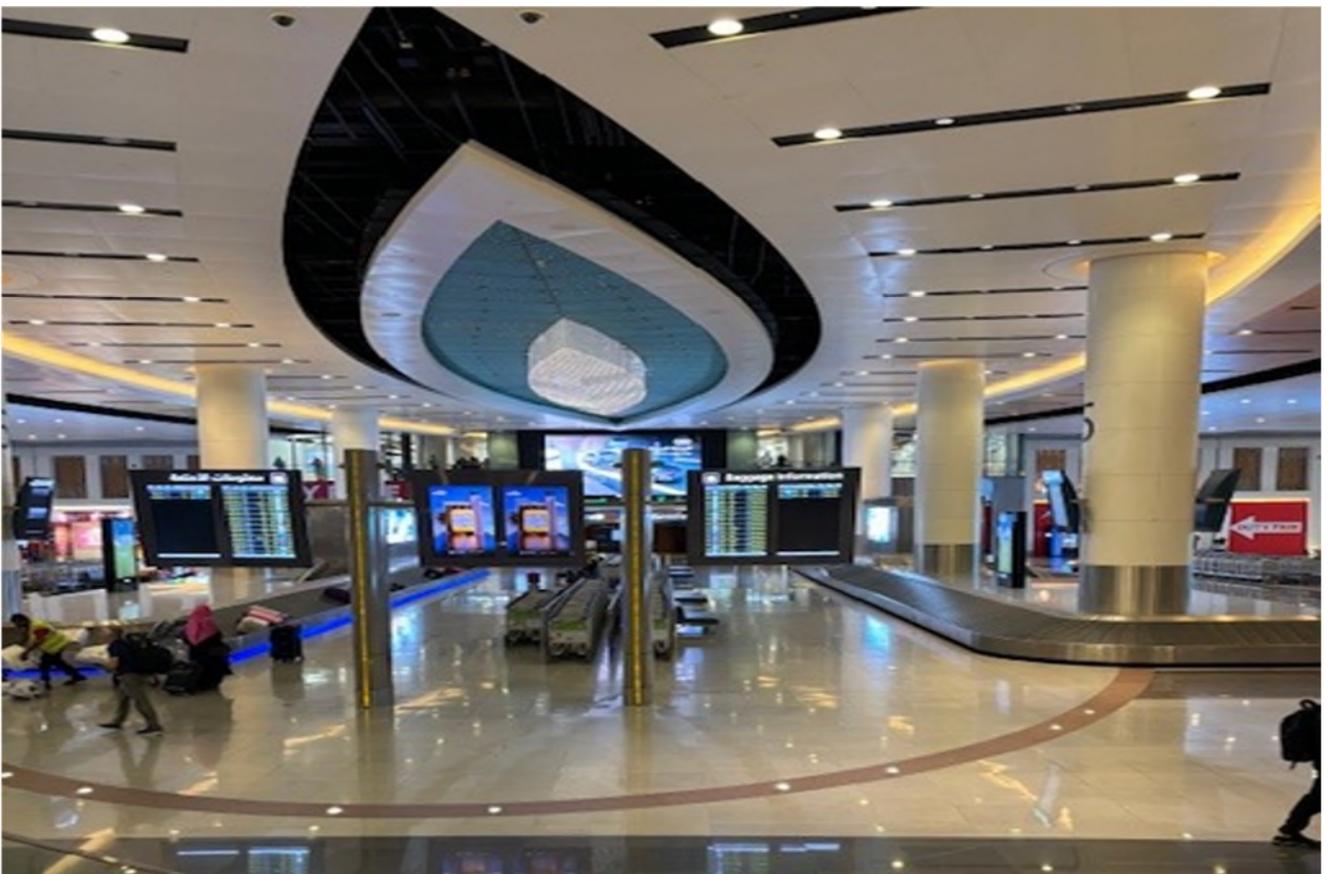
(圖 9 各機場代表與會合照)



(圖 10：阿曼機場出境大廳 1)



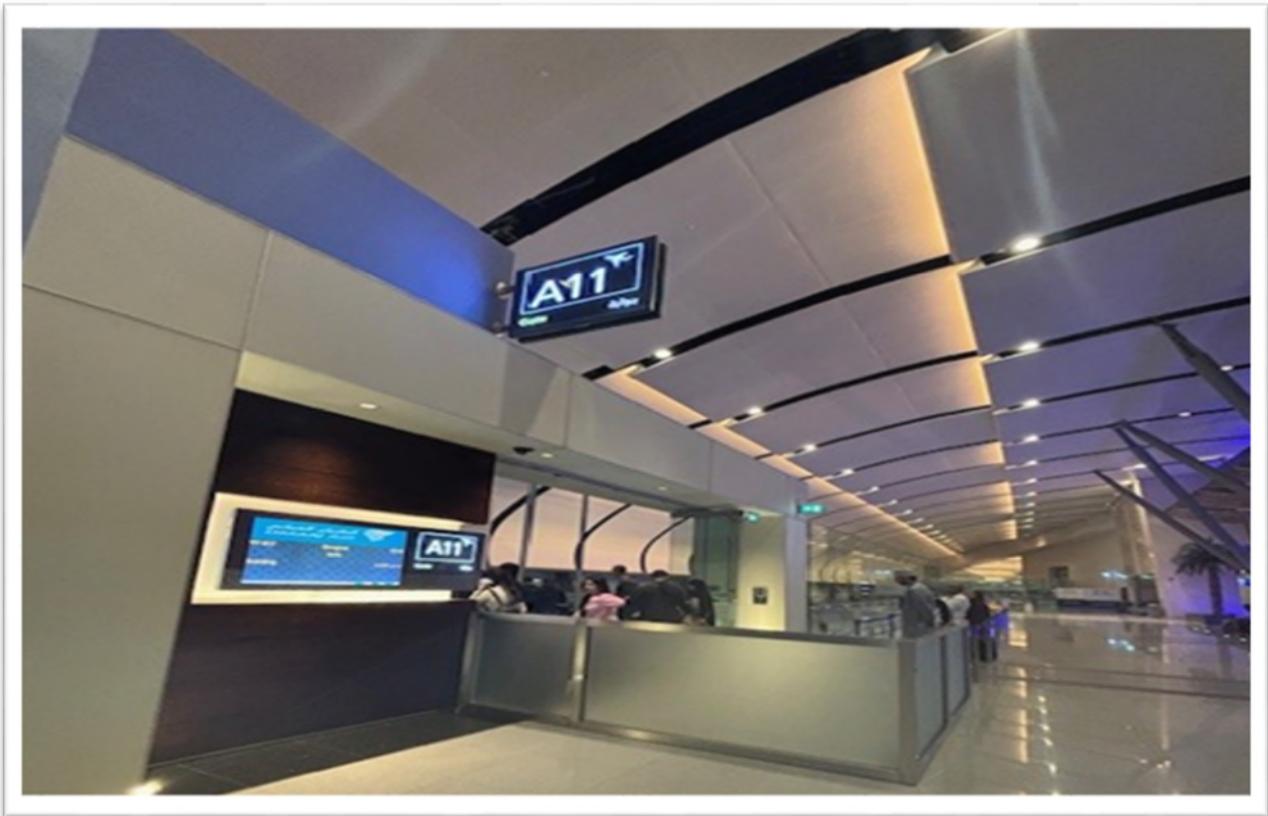
(圖 11：阿曼機場出境大廳 2)



(圖 12：阿曼機場行李提領區)



(圖 13：登機門指標)



(圖 14：登機門)

附錄 1、第 20 次 ACI 亞太區經濟委員會會議議程表-

20th Meeting of the ACI Asia-Pacific & Middle East Economics Committee
Venue: Crowne Plaza Muscat OCEC, Muscat, Oman
19th – 20th November 2023

(Day 1) 19 November 2023 (Sunday) from 09:00 to 17:00 [GMT +4]

Time	Discussion items	Discussion leader/ Coordinator
09:00	1. Welcome, Introductions, Housekeeping & Order of Business (20 mins) <ul style="list-style-type: none"> Introduction & welcome new members Housekeeping, order of business Approval of Agenda & Minutes from 19 May 2023 meeting in Kobe 	Chair, Vice Chair, Secretariat
09:20	2. Host greetings and presentation (10 mins)	Chair
09:30	3. Roundtable – Airport presentations (1 hr 30 mins) <ul style="list-style-type: none"> Airport individual presentations – approx. 5-10mins each Update from Members on: developments/achievements/challenges since last meeting Other developments 	All members
11:00	Coffee break (20 mins)	
11:20	4. Study on Connectivity – PwC (40 mins) <ul style="list-style-type: none"> Finalised reports & findings Reception from members Going forward – Annual updates, awards, release of rankings 	All Members
12:00	5. Studies in the pipeline 2024 (45 mins) <ul style="list-style-type: none"> Forecasting with OAG Non-aeronautical revenue National level advocacies (Australia, China & Oman) 	All Members
12:45	Lunch & group photo (1 hr 45 mins)	Crowne Plaza OCEC
14:30	6. Strategic discussion 1 – Airport Technology & Innovation Forum (45 mins) <ul style="list-style-type: none"> Objectives & scope Format and frequency of meeting Membership and governance 	All Members
15:15	7. Strategic discussion – Funding and technical assistance for small airports (30 mins) <ul style="list-style-type: none"> ACI APAC&MID cooperation with development banks Projects to consider Areas for assistance 	All Members
15:45	Break (15 mins)	
16:00	8. ACI updates (40 mins) <ul style="list-style-type: none"> ICAO 58th APAC DGCA – Bangladesh (Oct 2023) New branding, MID office and engagements Slots & EGS meeting in Dubai 	Secretariat
16:40	9. Upcoming events, next meeting & AOB (20 mins) <ul style="list-style-type: none"> Event calendar 2024 Regional Assembly, Conference & Exhibition, 2024 (Riyadh, KSA) Next Committee meeting? Host? 	All Members
17:00	-End of Day 1-	

Committee Dinner

Venue: To be confirmed with the host

Time: 19:00-21:00

(Day 2) 20 November 2023 (Monday) from 14:00 to 17:00 [GMT +4]

Time	Discussion items	Discussion leader/ Coordinator
14:00	1. Welcome & Order of Business of Day 2 (10 mins) <ul style="list-style-type: none">Welcome & order of business – Day 2: dedicated to discussions from 3rd partiesFocus on market intelligence & interactive discussion	Chair, Vice Chair, Secretariat
14:10	2. Airport Industry Outlook in Asia-Pacific and the Middle East – Mott MacDonald (45 mins)	Mott MacDonald, All members
14:55	Break (20 mins)	
15:15	3. Risk Management – Marsh (45 mins)	Marsh, All members
16:00	4. Credit ratings – Moody's (45 mins)	Moody's, All members
16:45	5. Closing remarks & AOB (15 mins)	
17:00	-End of Day 2-	

附錄 2、2023 年 ACI 亞太區經濟委員會會員及觀察員名單



Members and observers of the 2023 Asia-Pacific Economics Committee

Chair

Mr. Nagy Abu Zeid, Oman Airports Management Company

Vice-Chair

Mr. François Southarewsky, Kansai Airports

Immediate Past Chair

Mr. Jeffrey Loke, Changi Airport Group (Singapore) Pte Limited

Members

Mr. Fariz Qisti, Malaysia Airports Holdings Berhad
Ms. Jin Kim, Korea Airports Corporation
Mr. Katsuichi Samejima, Narita International Airport Corporation
Mr. Keqiang Wu, Shanghai Airport Authority
Mr. Lan Cheng Shen, Beijing Capital International Airport
Ms. Leena Faraj, Bahrain Airport Company
Ms. Minjeong Kim, Incheon International Airport Corporation
Mr. Mohamed Al Sharif, Sharjah Airport Authority
Mr. Mohammad Tayara, Dammam Airports Company
Mr. Joseph Tupiri, National Airports Corporation, Papua New Guinea
Mr. Quoc Hung Nguyen, Airports Corporation of Vietnam
Mr. Rasool Poostforoushan, Iran Airports and Air Navigation Company
Mr. Hsiu-Jung Yang, Taoyuan International Airport Corporation
Mr. Tanvir Moulvi, Adani Airports, India
Ms. Patcharawalai Tunprawat, Airports of Thailand Public Company Limited
Ms. Vidya Vaidyanathan, Airports Authority of India

Observers

Ms. Deema Anani, Airport International Group
Ms. Jasmin Reyes, Clark International Airport
Mr. Jonathan Rona, Sydney Airport
Mr. Madhukar Dodrajka, Delhi International Airport Limited