

編號：(96)050.310

新一代機場多功能航廈作為區域經濟發展 觸媒之規劃

中華民國對外貿易發展協會 提報

中華民國 96 年 8 月

編號：(96)050.310

新一代機場多功能航廈作為區域經濟發展 觸媒之規劃

(本報告內容純係研究團隊之觀點，不應引伸為行政院經濟建設委員會之意見)

參與研究人員：

計畫主持人：趙永全

協同主持人：陳建坤

顧問：馮正民、林桓、王寶玲

專案聯絡人：蕭鳳岐

研究人員：陳濟棠、蕭鳳岐、林政得、趙千華、王榮祖、黃翰威

行政院經濟建設委員會

委託

財團法人中華民國對外貿易發展協會 研究

中華民國九十六年八月

計畫摘要

台灣位處亞洲門戶，亦於東亞、大中華地區及東南亞之轉接點，為太平洋東西兩岸區域重要交通樞紐，在國際商務往來極具地理優勢。此一優勢應加以利用，以增進台灣在國際市場間之競爭力。桃園國際機場乃為台灣最主要，亦為最重要之門戶，如何利用機場中轉禁區，導入觸媒概念之商業環境，創造一快速、便利、安全、隱密、彈性之頂級多功能商務交易平台，使國際商務人士可快速進出，並在特惠的租稅及法制環境，與國內業者完成商務活動，為本研究之主要動機與目的。

新一代機場多功能航廈運作，將連帶使得環繞於機場航廈之人流、金流、物流、資訊流等構建起嶄新的商業模式與經濟生態，進而對機場週邊鄰近區域環境與經濟產生影響，其如就業、商務活動外圍相關服務業等，均將產生正面提升效果，且其影響範圍小自機場鄰近之桃竹苗地區、進而可延伸至北部區域、甚至台灣全區，對台灣經濟發展與商務模式將產生觸媒的效果，帶動國內整體經濟產業的發展。

Abstract

Taiwan is known as the gateway to major countries in North East Asia, Greater China and the ASEAN nations. The average flight time from Taiwan to seven major cities in the western Pacific is less than three hours. Owing to Taiwan's excellent geographical position, many business travelers refer to the Taoyuan (CKS) International Airport as Asia's transportation hub.

The main purpose of this research is highlight the transformation of one of the Taoyuan International Airport terminals into a world-class business gateway. The planned service facilities would provide an ideal business surrounding and offer top efficiency, convenience, safety, privacy and flexibility to foreign businesspeople.

The operation of the new multifunctional terminal will redefine business model and economic ecology. The increasing flow of travelers, cash, goods, and information will result in unprecedented growth in and around the Taoyuan International Airport. The multifunctional terminal also will act as a catalyst for growth in other areas including Hsinchu, Miaoli and most part of Taipei County. The growth will ensure the sustainable economic development of Taiwan.

計畫書目錄

第 1 章 研究緣起及目的.....	1
第 2 章 研究大綱.....	4
2.1 研究架構.....	4
2.1.1 市場面分析.....	4
2.1.2 從政策面分析.....	5
1. 分析航廈功能定位與區位選擇.....	5
2. 探討特區對鄰近地區產生之經濟效益及觸媒影響.....	5
3. 組織、法令之配套措施.....	6
2.1.3 從實務面分析.....	8
1. 未來興建營運方式.....	8
2. 未來人員通行動線規劃.....	9
(1) 機場禁區商務中心之座落位置.....	9
(2) 進出人員身份及角色.....	10
(3) 多功機場航廈商務機能與服務內容.....	10
(4) 動線規劃概念圖.....	14
2.2 研究內容.....	15
2.2.1 國外類似案例其營運模式及經營績效說明.....	15
1. 國際機場研究案例一：德國法蘭克福國際機場.....	17
(1) 法蘭克福機場簡介.....	17
(2) 法蘭克福機場商務服務環境設置緣起.....	21
(3) 法蘭克福機場與法蘭克福市的港市經濟模式.....	25
(4) 國際旅客的法蘭克福機場經驗.....	29
2. 國際機場研究案例二：荷蘭史基浦國際機場.....	32
(1) 荷蘭史基浦機場簡介.....	32
(2) 史基浦機場在區域經濟之角色.....	36
3. 國際機場研究案例一：香港國際機場.....	40
(1) 香港機場管理局行政總裁彭定中博士.....	40
(2) 香港機場禁區服務內容及營運狀況.....	42
2.2.2 新一代機場多功能航廈之功能與內涵與建議納入之產業活動.....	47
2.2.3 設置與管理原則.....	49
2.2.4 區位選擇建議評估與對鄰近都市產業發展之影響分析.....	52
2.2.5 相關政策配套措施建議.....	55
2.2.6 與自由貿易港區之比較.....	55
1. 自由貿易港區法制介紹.....	55
2. 港區之劃設及管理.....	56

(1)自由港區之設置及土地劃定.....	56
(2)自由貿易港區管理機關之權限.....	56
(3)自由港區事業之設立及許可.....	57
3.貨物自由流通.....	57
(1)貨物進儲自由貿易港區.....	57
(2)貨物進出自由港區之管理.....	58
4.港區事業自主管理.....	58
5.租稅措施.....	58
6.金融機構之設置.....	59
7.入出境及入出區許可.....	59
(1)外籍商務人士入出境管制.....	59
(2)自由貿易港區人員之管制.....	59
2.2.7 新一代機場多功能航廈規劃設置方式與可行性評估.....	61
1.單獨設置.....	62
2.與自由貿易港區相結合.....	62
3.「轉機商務」特區.....	63
2.2.8 新一代機場多功能航廈商務特區設置法制分析與建議.....	68
1.前言.....	68
2.商務中心設置法令依據.....	69
3.商務人士進出商務中心之法令分析與檢討.....	70
(1)非旅客身份之國內商務人士.....	70
(2)未入境我國之國際商務人士.....	71
(3)擬入境我國之國際商務人士.....	71
(4)自國內出境之國際商務人士.....	72
4.商務人士攜帶物品查核之法令分析與檢討.....	72
(1)自管制區攜入至商務中心.....	72
(2)自商務中心攜出至管制區.....	73
(3)自國內攜入至商務中心.....	74
(4)自商務中心攜出至國內.....	76
5.商務中心內交易之租稅優惠分析.....	80
6.後續法制上建議(代結論).....	81
(1)新一代機場多功能航廈商務中心設置之組織法之訂定.....	81
(2)租稅優惠之稅式支出之研究.....	81
2.2.9 新一代機場多功能航廈對區域經濟發展之影響.....	82
2.2.10 兩岸互動模式之影響.....	85
1.兩岸航空客運維持現狀之影響.....	85
2.兩岸突破現狀，實行點對點直航或全面直航之影響.....	86
3.兩岸互動模式的利勢分析.....	87

4.從機場競爭的角度來看兩岸互動	90
5.從全球商務人士的角度來看兩岸互動	90
6.從中國大陸機場發展現況來看兩岸互動	91
(1)北京首都國際機場	92
(2)上海浦東國際機場及上海虹橋國際機場	92
(3)廣州新白雲國際機場	93
(4)廈門國際機場	94
第 3 章 研究方法	96
3.1 問卷設計之概念	96
3.1.1 第一個階段	96
1.問卷設計目的	96
2 問卷設計之內容包括旅次調查、轉機服務項目的滿意水準、轉機服務項目的偏好與基本資料	96
3 問卷設計之問項依上述四個部份分述之	97
4 實際問卷詳見附錄 1。	98
5 問卷預訪對象	98
6 問卷預訪結果	99
(1) 旅次調查分析 (如表 3-1 所示) :	99
(2) 轉機服務項目水準分析 (如表 3-2 所示)	102
(3) 轉機服務項目的偏好分析 (如表 3-3 所示)	107
(4) 基本資料分析 (如表 3-4 所示)	109
7.問卷內容結論	110
(1) 工作會議之初步結論	110
(2) 預訪者之意見	111
(3) 問卷分析之結論	111
3.1.2 第二個階段	112
1.問卷調整主要方向	112
2.問卷調整及修正方式	112
3.實際問卷詳見附錄 2 (譯有：中、英、日三種語言問卷)	112
3.2 問卷調查之說明	113
3.2.1 問卷受訪對象與發放方式	113
3.2.2 問卷調查期間	113
3.2.3 問卷調查數量	113
第 4 章 問卷結果分析	114
4.1 各辦事處之統計分析	114
4.1.1 北京	114
4.1.2 上海	116

4.1.3 東京.....	118
4.1.4 紐約.....	120
4.1.5 舊金山.....	123
4.1.6 杜塞道夫.....	125
4.1.7 倫敦.....	127
4.1.8 雪梨.....	129
4.1.9 香港.....	131
4.1.10 印度.....	133
4.1.11 新加坡.....	135
4.2 統合 11 個辦事之統計分析.....	138
4.2.1 基本資料分析 (如表 4-1 所示).....	138
4.2.2 旅次調查分析.....	138
4.2.3 轉機服務分析.....	142
4.2.4 設施需求分析.....	149
4.3 桃園國際機場現況介紹.....	152
第 5 章 結論.....	155
附錄一 特別致謝	
附錄二 參考文獻	
附錄三 期末報告簡報	
附錄四 審查會議紀錄	
附錄四 附件資料	

行政院經濟建設委員會 95 年度辦理

「新一代機場多功能航廈作為區域經濟發展觸媒 之規劃」研究報告

第 1 章 研究緣起及目的

隨著全球化競爭、貿易型態的轉變，國際商務活動的腳步越來越迅速，國與國、區域與區域間各產業經濟發展之競爭亦越來越激烈，世界各國因應此趨勢，莫不建置提供具快速、便利之商務交易平台，以爭取在國際商務市場上之優勢。台灣位處亞洲門戶，亦於東亞與東南亞之轉接點，為太平洋東西兩岸區域重要交通樞紐，在國際商務往來極具地理優勢。此一優勢應加以利用，以增進台灣在國際市場間之競爭力。

於桃園國際機場規劃設置新一代多功機場航廈之必要，可從歐美往返亞洲航空旅客，以及亞洲內部航空旅客大幅成長趨勢可一窺端倪：2006 年國際機場協會(ACI)報告指出，2005 年全球航空旅客運輸量為 42 億人次，較 2004 年成長 6%，國際機場協會預測全球航空旅客人數將在未來 15 年內增加為目前的一倍，於 2020 年時達到 74 億人次，即每年以 4%複合成長率在增加中。其中尤以亞太及中東地區的航客人數增幅最大，年複合成長率分別為 6%及 9%，航客成長最快速的國家為印度和中國大陸。



◆2006年國際機場協會(ACI)預測全球航空旅客人數將在未來15年內增加為目前的一倍，於2020年時達到74億人次。

圖片資料來源：外貿協會

資料顯示，過去十年及未來二十年為亞洲經濟高度發展之時段，亦為歐美至亞洲，及亞洲內部航空旅客爆增之年代，桃園國際機場應可發揮區域經濟之觸媒角色，擔任歐美與亞洲主要新興經濟體之間的橋樑工作，將台灣現有的商業、貿易與經濟體系，透過桃園國際機場之門戶功能與國際接軌，使得台灣區內之經濟和貿易發展，可以在頻繁的國際商務旅次流動過程當中，積極地融入歐美與亞洲快速互動之新經貿生態當中，並成為亞太地區不可或缺之航空中樞。

桃園國際機場為台灣最重要之門戶機場，該機場目前尚在重塑及擴建中。有鑑於此，本研究擬以發展、提升機場航廈之功能為目標，以全球重要國際機場商務服務概念資訊為參考藍本，並藉由國際商務旅客需求之問卷調查結果，據以研究規劃提供一快速、便利、安全、隱密、彈性之頂級多功能商務交易平台，使國際商務人士可快速進出，並在特惠的租稅及法制環境，與國內業者完成商務活動。而由於區位的便利性、作業的快捷性及相關法制的特惠，將可吸引外資及各國商務人士來台洽商，進而增加台灣業者之競爭力。



◆桃園國際機場為台灣最主要之門戶機場。

圖片資料來源：桃園國際機場網站

再者，新一代機場多功能航廈運作，將連帶使得環繞於機場航廈之人流、金流、物流、資訊流等構建起嶄新的商業模式與經濟生態，進而對機場週邊鄰近區域環境與經濟產生影響，其如就業、商務活動外圍相關服務業等，均將產生正面提升效果，且其影響範圍小自機場鄰近之桃竹苗地區、進而可延伸至北部區域、甚至台灣全區，對台灣經濟發展與商務模式將產生觸媒的效果，帶動國內整體經濟產業的發展。

第 2 章 研究大綱

2.1 研究架構

以資料蒐集、市場調查、拜訪業者與駐外回報等方式進行研究，針對新一代機場多功能航廈，就其基本功能與產業活動、區位設置與評選、配套方案之建議做分析，提出可行性評估與結論。另討論兩岸未來互動所可能產生的影響，俾使研究更趨完整。

本研究將從市場、政策及實務三方面分析：

2.1.1 市場面分析

為了瞭解國際商務人士對商務特區之需求，辦理以下調查：

1. 進行我國籍商務之人士需求及意見為範本(每年因商務目的出國航次超過 30 次以上)，按其需求與轉機經驗，整理及歸納國際商務人士轉機行程中所可能使用之機場設施及服務，以為擬定國際商旅需求問卷調查之藍本。

2. 透過本協會之杜塞道夫台貿中心(德國)、倫敦台貿中心(英國)、舊金山台貿中心、紐約辦事處(美國)、北京據點、上海據點及香港台貿中心(中國大陸)、東京台貿中心(日本)、雪梨台貿中心(澳洲)及孟買台貿中心(印度)等地之駐外人員，並請本計畫委辦單位行政院經濟建設委員會之協助，函請我國駐新加坡代表處經濟組參與，分就遠程國際航線之歐洲、美國、澳洲及亞洲重要國家如日本、中國大陸、新加坡及印度商務旅客，進行轉機商務服務之市場需求調查每一標地駐外機構需完全 30 份有效樣品之調查問卷，總計 11 個駐外機構參與本計畫國際市調活動。

3. 蒐集全球機場航站資訊，研析其機場擴張及營運遠景，並就機

場設置之於區域經濟之競合關聯，進而參照本研究案之規劃目的，做對照性之研究評估，研析與就北部地區具有相關功能之地區，進行市場競合分析。

4. 蒐集中國大陸國際機場擴建及發展訊息，做為桃園國際機場作為亞洲樞紐機場之定位以及競爭力分析依據，並依兩岸經濟情勢，與香港國際機場作單一樞紐及雙樞紐模型之探討。

2.1.2 從政策面分析

1. 分析航廈功能定位與區位選擇

全球化效應對世界經濟發展產生深遠的影響，導致因經濟目的而驅動的商務接觸活動，已從先進國家擴及到新興國家。為了掌握各國門戶經濟的前端效益，發展先進多功航廈以吸引全球商務旅客到訪與過境動機，創造商務互動機會，已然成為各國政府發展國家經濟競爭力政策中不可或缺的一個環節。

多功能航廈的定位顯然需以國際市場需求及機場屬地國經濟特色為兩大主導要件。理由至為明顯，因為一個國際化之機場必需以國際需求為規劃及服務依歸，始可在國際旅客的偏好當中獲得青睞的可能，而國際旅客需求需在機場營運計畫及服務政策的收斂下，方有生存的条件與永續發展的契機。

2. 探討特區對鄰近地區產生之經濟效益及觸媒影響

隨著經濟全球化進程的加深和國際產業轉移的進一步深度發展，航空運輸這種快速便捷的運輸方式對於國際貿易及國家經濟的影響力和重要性，開始以級數的比例高速成長當中，機場對周邊地區產生的直接或間接的經濟影響力愈來愈強。

依據 1990 年代國際機場協會 (ACI) 研究調查資料，每年 100 萬航空旅客運輸量相當於產生 1.3 億美元的經濟收益和增加 2,500 個就業機會，機場規模越大，對地區經濟的貢獻也越大。正因如此，國際機場協會將機場喻為「國家和地區經濟的發動機」。

臨空經濟區，是指由於航空運輸的巨大效益，促使在航空港相鄰地區及空港交通走廊沿線地區出現生產、技術、資本、貿易、人口的聚集。

目前，國際上許多國家和地區非常重視機場資源，並藉由機場帶動發展區域經濟，紛紛在機場周邊建設臨空經濟區，包括工業區、物流園區、自由貿易港區和商務區等，如荷蘭阿姆斯特丹的史基浦、法國戴高樂等國際機場。



◆國際機場協會(ACI)將機場喻為「國家和地區經濟的發動機」，機場對於國家競爭力的重要性不言而喻。

圖片資料來源：桃園國際機場網站

3.組織、法令之配套措施

航空安全無疑對多功機場的管理來說是一個複雜而繁重的課題，對於全球機場營運者來說，無論由政府主導還是機場民營化的業者，都無法確認自身的機場航空安全是萬無一失的。機場管理者面對非法干預民用航空的行為的個人或團體，只有一個選擇，那就是採取積極主動的方式介入並阻斷這種行為，因此查核旅客身份，過濾並檢查旅客攜入的行李，成為機場安

全管理領域的關鍵措施。ACI 也正追蹤瞭解機場安檢措施的發展情況，以強化防範貨物、快遞與郵件成為機上爆炸裝置的管道。

為了保障機場的正常運作，機場必須在計畫、協調與安裝新的安全與防護系統上扮演重要的角色，其中篩檢旅客及旅客行李的工作環節，必需在保密及不干擾旅客的前題下進行，如何拿捏其中的平衡位置，成為機場安全與旅客對機場評價的兩難抉擇。不過多數機場在特殊情況下(如 911 事件之後的紐約甘乃迪機場及英國希斯羅機場)，會將機場安全的優先順序，拉到最高的營運層次，而完全不顧慮旅客對機場的服務評價。從另一個角度來看，立場中立的國際機場較容易在機場安全與旅客風評中取得較佳的平衡位置，這不代表政治立場中立國家機場安全管理標準較低，以香港赤鱗角國際機場及新加坡樟宜機場為例，兩地機場因可以提供真正休憩及舒適機場情境，是以長期獲得國際航空旅客極高評價，但國際旅客可能不瞭解，兩機場的安全管理標準，幾乎與監獄的嚴密程度相同。

從飛航旅客的角度來看，為了保障自身的安全，通常願意放棄部分的個人權益，容許機場視情況從嚴對旅客安檢並希望在世界上的任何機場受到同等水準的安全保障。儘管已開發國家和未開發國家機場安檢及管理的差距無法在短期內消除。但開放機場出境禁區作為機場商務會談中心，難免會因為機場流動成員的複雜(增加國內商務人士進入機場商務中心)，而增加機場安全管理的困難程度。相關的法規和管理辦法亦必需配合機場出境禁區商務中心的啟用，增加針對國內商務人士人與貨品管制點確認及管理之配套措施。

2.1.3 從實務面分析

1. 未來興建營運方式

目前全球指標機場都將機場資源充分開發，將機場週圍腹地規劃為國際商務中心、物流中心、工業區和自由貿易港區，以為蓬勃發展的門戶經濟佈局。本計畫之重點在於利用桃園國際機場之區域位置，於機場禁區內創造一個國際商務洽商平台，使得國際商務人士便於其商旅行程中，隨機而便捷地安排於機場轉機區內與國內外商務人士會面。



◆法蘭克福國際機場在距第一航廈的出境大廳(圖正前方建物)3分鐘路程處，設專屬通道(圖右下)，連結機場航廈與商務大樓，大樓中設有機場會議中心、商業辦公室、貴賓休息室等頂級辦務設施及辦公空間。

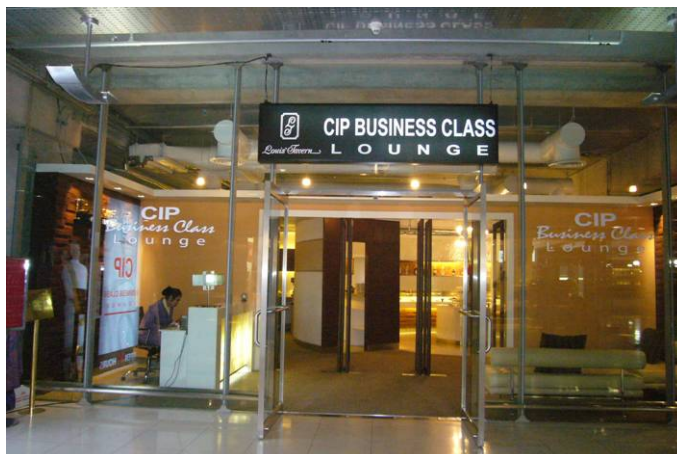
圖片資料來源：外貿協會

此一機制確實對國際及國內商務人士形成使用誘因，並且有機會因機場商務功能的效率及便捷，而開創出一個機場禁區商務中心之營運先例。但畢竟在機場出境禁區設置國際商務人員會面環境，係於安檢敏感區域當中投入管理變數，在此部分之營運及管理經驗需要累積，因此未來興建及營運模式，宜自現有機場空間中先做適合營運空間之篩選與利用，或與國籍航空公司貴賓室合作，自小規模經營開始，如市場反應佳且營運效率不錯，則可據此經驗，於機場轉機區專闢一商務特區，進

行複合式之商務營運模式，在不影響機場安全及飛航安全之考量下，進行經濟效益極大化之規劃與開發工作。

2.未來人員通行動線規劃

有關未來人員通行動線之規劃，需視機場禁區商務中心座落地點、進出人員身份及角色以及商務機能與服務內容、國際旅客使用偏好而定，未來國內



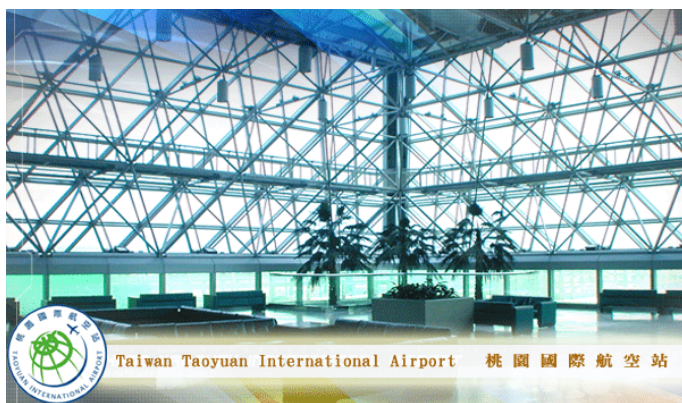
外商務人員動線規劃，將於稍後章節圖示動線規劃概念，現階段先就機場禁區商務中心之座落位置、進出人員之身分及角色先做前題說明：

(1)機場禁區商務中心之座落位置

機場禁區商務中心之位置，基本上需滿足以下之條件為恰當地點之選擇：

- A. 轉機區空間較大
- B. 航點延伸地點多且需航班密集
- C. 航廈設備需新穎，以提高國家門戶觀感
- D. 儘可能接近登機閘門
- E. 儘可能鄰近（但不緊鄰）機場安全管理單位

因此一般而言，我國桃園國際機場之第二航廈轉機區，應較第一航廈適宜作為機場國際商務特區之座落地點。



◆我國桃園國際機場之第二航廈轉機區，應較第一航廈適宜作為機場國際商務特區之座落地點。

資料來源：桃園機場航空站網站

(2)進出人員身份及角色

使用多功機場之商務人士，分為國際商務人士 及國內商務人士兩種，依其商務目的及身份，可從以下圖示呈現出來：



國際商務人士

1. 主要商務行程為亞洲其他地區之國際人士
2. 專程或兼程自中國大陸地區來台洽商之商務人士
3. 自我國出境之國際商務人士
4. 原行程為入境我國之國際商務人士，因有洽商需要，先於機場禁區商務中心與擬會談對象碰面後再行入境



國內商務人士

1. 非旅客身份之商務人士
2. 具旅客身份之商務人士(商務洽談後即出境或入境)

(3)多功機場航廈商務機能與服務內容

A.立即可執行之方案

於機場轉機區設置商務活動特別區域，屬於前瞻性之機場服務規劃及項目，由於自外貿協會針對國際商務旅客所做的

大規模需求調查中，發現國際商務旅客對於設於機場禁區內之商務洽商機制幾乎沒有使用經驗，但又對於設於桃園國際機場之特別商務功能抱持相當程度之正向反應，將近 50%之國際商務旅客表示「如果行程需要會考慮」以台灣桃園國際機場作為商旅行程之轉機地點，40%表示「願意或非常願意」以桃園國際機場作為商旅行程之轉機地點，表示無法作答和不願意的國際商務旅客僅各占問卷總數 5%；顯示於機場禁區內，基於便利國際商務旅客兼程赴台商務洽談之需要，確實存市場需求，值得進行進一步之規劃與探討。



依外貿協會今年 1 月至 2 月針對國際商務旅客所做的大規模問卷調查，超過 90%之國際商務旅客表示「如果行程需要會考慮」、「願意和非常願意」以台灣桃園國際機場作為商旅行程之轉機地點，顯示機場禁區商務洽談中心確實存在市場需求。

圖片資料來源：外貿協會

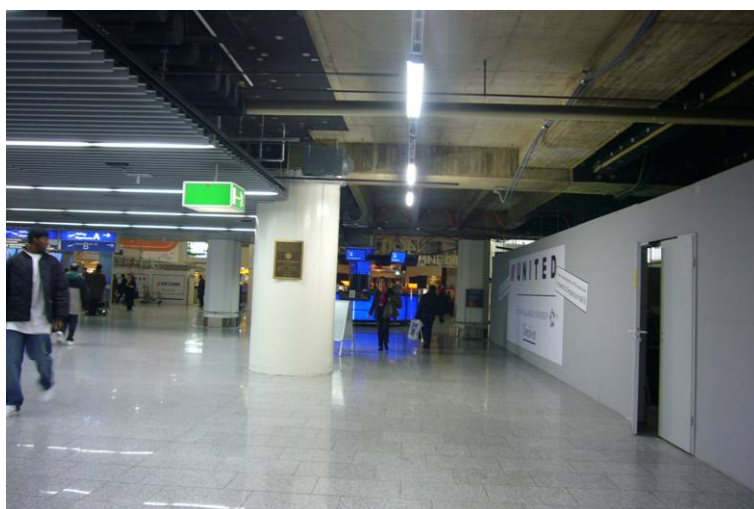
但機場禁區與一般地區不同，需保持極高的安全標準及預防措施，以維持旅客、飛航、機場及國家安全。從使用機場人流聚合的機能，透過商務接觸進而創造經濟效應，是否足以說服機場航空安全管理單位之配合，增加國內商務人士非旅客部分之人、貨查覈人手與業務項目，需實際操作累積相當經驗值後，再進行正負向效益之精算分析。而結合現有之機場商務功能(如國籍航空公司貴賓室之服務功能擴充)，再適度放寬國內商務人士進入機場禁區，和國際商務人士在機場商務特區會面，做為一個試點突破，應為立即可以實現之規劃構想。

以德國法蘭克福機場為例，法蘭克福機場商務中心是由德

意志銀行及德國漢莎航空公司共同經營的頂級商務中心，服務對象為機場商務辦公室的所有租戶(均為大型跨國企業)。頂級商務中心提供高度隱密及之休息及會談功能，而且搭乘飛機的艙等，都可在漢莎航空公司頭等艙服務櫃檯辦理報到及登機服務，不過法蘭克福機場由私人企業經營的頂級商務中心，位置座落於機場旁邊獨立建築物內，步行到機場報到櫃檯約3分鐘路程，不過大部分頂級機場商務中心的使用者都在中心櫃檯辦理登機手續，並且在最後一分鐘才抵達登機門前往下一個目的地。

B. 多功機場航廈商務機能擴充方案

國際商務旅客在使用機場提供的創新商務服務後，有可能因為旅客在機場商務中心享受到便捷、舒適、經濟和效率等正向經驗，而重複選擇桃園國際機場轉機區之商務中心，做為國際旅程之中繼選擇。在理想狀況下，商



務旅客之間的快速經驗傳播與帶動，促使國際商務市場對我多功

機場配合旅客及市場需要，隨時進行內部空間調整及更新，是維持機場競爭力的不二法門。圖為法蘭克福機場目前進行大規模航廈內部整修工程。

圖片資料來源：外貿協會

機場航廈商務機能需求開始速增加時，即有必要就此新興需求做出回應，則一專為商務旅客需求而設計規劃之多功機場商務

特區，內涵所有商務旅客所需之機場服務機能，自是合理而必要的發展方向。

從貿協所做的大規模國際商務旅客需求調查顯示，在商旅過程中，國際商務人士最希望享受之機場情境依次為舒適(73%認為重要)、效率(59%)、減壓(28%)、隱密(24%)、娛樂(12%)及文藝(9%)，但這種調查結果是在多數國際旅客對於機場禁區商務中心沒有使用經驗之前題下所產生，因此需求順序及比重有可能會因使用經驗累積後而改變，在此情況下，將我國具有國際比較優勢之服務項目，適度納入多功機場商務服務範疇之內，亦有機會形塑機場特色，發展出另一種形式之機場需求風潮，例如健康及美麗產業、文藝與文化產業、娛樂與博奕服務業、會展及商務服務業、美食與影視服務業、財會法律與顧問服務業等。

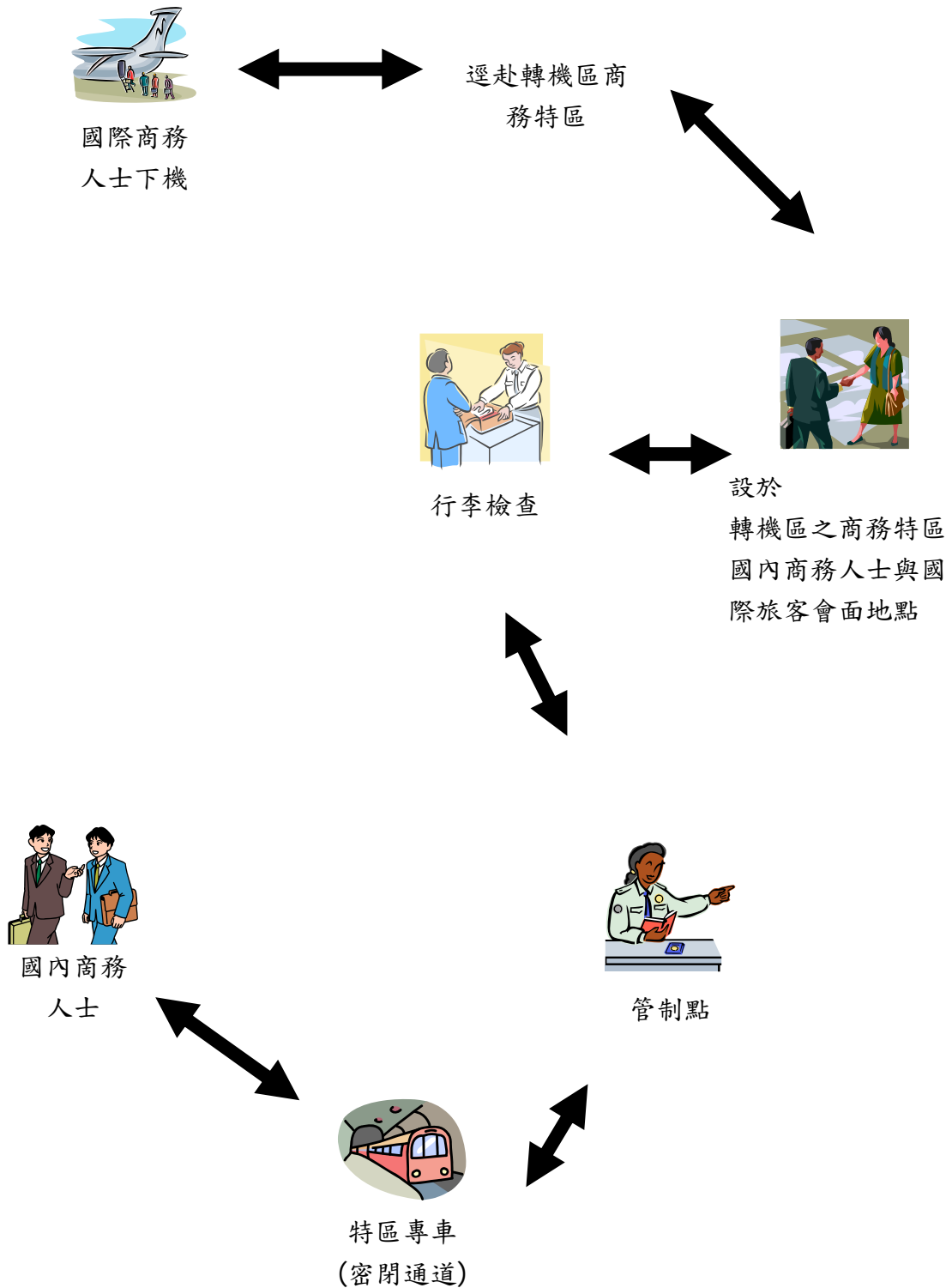


提供與時俱進的多元服務，是韓國仁川國際機場贏 2007 年最佳機場的主要原因。

圖片資料來源：外貿協會

由於多元及多功能之機場服務機制，需要相當程度之空間需求，因此比照德國法蘭克福機場設立一獨棟式商務特區，不同樓層設有不同服務機制，相似服務設於同一樓層，除可將旅客需求做適度的區隔外，亦可略為降低機場安管人員之安檢壓力，不過獨立建物之機場多功商務中心，因為營運成本相當高昂，因此需要一定程度之使用人次，始可達到規模經濟之效果。

(4) 動線規劃概念圖



2.2 研究內容

2.2.1 國外類似案例其營運模式及經營績效說明

新一代機場多功能航廈主要乃針對「人員」，以不出關之情形為主體。隨著全球經濟發展快速之需求，國際商旅人士對機場倚賴程度更為殷切，同時對機場提供之相關服務之要求更為細緻。為數眾多而航次頻繁的洲際商業拜訪，機場所扮演的角色不僅只是入出境的門戶，同時也是轉機旅客轉往第三地的樞紐。許多著名的國際機場，例如德國法蘭克福機場，香港國際機場及新加坡的樟宜機場，轉機旅客的比例分別高達 50%、55% 及 60%。



新建的曼谷國際機場轉機區，林立的購物區，希望轉機旅客在臨登機前能多花一點錢。

圖片資料來源：外貿協會

香港機場及新加坡的轉機旅客政策為鼓勵轉機時間超過三個小時的旅客入境觀光，其餘的旅客則儘可能協助安排「無縫隙」之轉機服務，使得旅客候機時間縮短，減少旅途遲滯與及早達到目的地。新加坡樟宜機場對轉機時間在一小時以內之旅客，旅客於下機前機場航空公司櫃台即已為旅客辦妥轉機手續，並有專人引導旅客轉機，轉機旅客之行李亦同時分揀完成，無須旅客識別，使得轉機時間縮短為 45 分鐘。

為開發轉機時間超過三個小時以上航空旅客之觀光商機，包括桃園國際機場在內的大部分國家級的門戶機場，均在

地政府經費補助下，提供國際轉機旅客程度不一的入境旅遊誘因，以帶動觀光服務及零售消費，至於沒有意願入境的轉機旅客，亦可在機場轉機區餐飲、娛樂、舒壓、休息及無線網路等環境服務下，消磨無聊的轉機時光。基本上香港及新加坡機場的轉機服務對象，為一般旅客而非商務旅客。

至於德國法蘭克福機場，則於機場航廈內設有機場會議中心，內設各型會議室，可做為展覽、會議、餐宴、表演及演講等用途，會議室之面積自二、三十坪至八、九十坪，機場除提供會議空間、會議設施、會議標示及會議佈置外，並提供會議秘書，供國際旅客在機場辦理各項會展活動時之人力。

各國門戶級的國際機場的轉機服務政策，均傾向協助旅客快速轉機，不鼓勵旅客在機場做較長時間的停留，最主要原因係於機場維安及秩序之考量，至於機場安全維護，是否可由科技與管理之方式提供解決方案，為本研究計畫將進行探討的課題之一。

由於本計畫之核心構想之一，是希望藉新一代多功機場之規劃，吸引國際商旅客人於亞洲商務行程中，先行抵達台灣進行商務洽商、談判、合約簽署、業務訪問、會議等相關目的，因此必需提供國際商務人士不入境之業務洽談環境與空間，並附帶其他商務核心事業以外之事業如金融、餐飲、休息、舒壓、健檢、網路等服務與設施，使其於轉機禁區可能超過三個小時的停留行程中，享有隱密、高效、便捷、舒適之頂級商務環境。

為提高國際商務人士選擇桃園國際機場作為亞洲行程轉機機場之意願，新一代多功機場除了提供頂級設施及服務外，亦與結合機場旁自由港區機能結合，將國際商務之「商務人流」、與自由港區內之「物流」進行邊境匯流，創造快速而效率之國際貿易情境與條件。例如，企業進駐桃園國際機場民間

開發之遠雄航空自由貿易港區，國際商務人士可於抵達桃園國際機場時，選擇新一代機場多功能航廈與進駐自由港區之企業人員進行商務洽商，如有需要，亦可就近前往自由港區參觀其港區倉儲與組裝廠房，在短暫而速效的時空條件下完成商務目的。

目前國際間競相設立入境但不出關之「境內關外」則較傾向「自由貿易港區」功能，亦即以倉儲、保稅等為主要規劃主體，有關「人」之流動管理，則視必要授權需求單位自主管理，未辦理入關登記但實質入境之境外人士，需有一專人全程陪同，直完成任務送抵出境區為止。

另一方面，國際機場航廈以商務功能完整之航空城概念，結合機場週邊其他商務機能，形成一腹地更大，延伸性更廣之經濟互動區域，因此機場之角色不僅為商旅客源之輸入門戶，而根據國際商務客人需求所規劃之活動機能，在機場引客及橋接機制下，讓人流與商流圍繞著機場及機場所駐在之城市發展，形成源源不息之經濟循環。則德國法蘭克福國際機場，及荷蘭史基浦機場之營運方式，值得本計畫參考及借鑒。

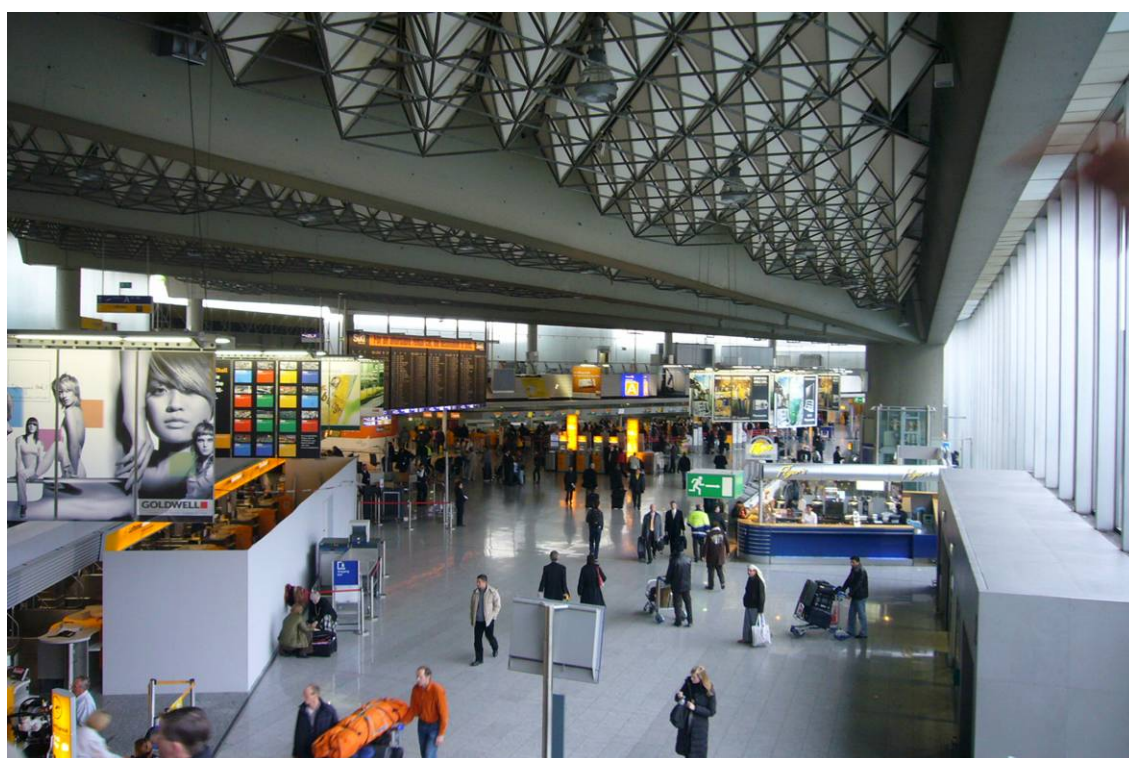
本研將以香港、德國法蘭克福、荷蘭史基浦機場為研究案例，經由本會駐外單位協助連繫與資料收集，了解該地區業務運作情形，以供國內參考。

1. 國際機場研究案例一：德國法蘭克福國際機場

(1)法蘭克福機場簡介

德國法蘭克福國際機場（Frankfurt International Airport）為德國境內最大之國際機場，亦為歐洲排名僅次於英國倫敦希斯羅機場及法國巴黎戴高樂機場之歐陸樞紐級國際機場。

法蘭克福國際機場目前由 Fraport AG 經營，依照國際機場協會(ACI)2005 年之統計，法蘭克福國際機場在機場進出旅客人次排名世界第八，約 5222 萬人次（約佔全德機場出入境人次的 31.6%），進出貨物噸數排名全球第六，約 196 萬噸（約佔全德機場進出口貨運量的 62.7%），郵寄包裹量排名世界第一，約 10 萬噸（約佔全德機場航空郵包運送量的 63.3%），飛機起降數超過 49 萬架次（約佔全德機場飛機起降總數的 22%），是世界機場營運成就傑出的國際機場之一。



依據德國法蘭克福機場營運機構 Fraport AG 所獲得的最新資料，法蘭克福機場在 2006 年首次超過法國戴高樂機場，客運量排名第二，僅次於英國希斯羅機場。由於歐洲指標機場競爭激烈，機場營運單位稍有閃失，機場排名立刻下滑，旅客立即流失，所導致的嚴重後果，是機場營收面的萎縮。

圖片資料來源：外貿協會

A.關於 Fraport AG

法蘭克福機場管理公司 Fraport AG 成立於 1988 年，在營運型態上屬於民營企業，但 58.47%公司股份為政府持有（法蘭

克福機場所在地 Hesse 黑森邦持有機場管理公司 31.68% 股份，法蘭克福市政府持有 20.23%，德國聯邦政府持有 6.56%)，其餘之大型私有企業股東如德國漢莎航空公司持有 9.99% 股份、Julius Bär 持有 5.1%、金融集團（如德意志銀行）持有 5.07%、其他資本市場資金持有 21.37%。儘管私營資本低於 42%，法蘭克福機場管理公司 Fraport AG 的營運風格卻非常具有彈性，除非特殊情況，公股持有者很少運用影響力介入法蘭克福機場管理公司之各項決策及營運事務。

Fraport AG 負責所有機場營運及管理事務，包括機場安檢、機場營運、航班管理、國際航空事務交涉、機



場維修、機場物流、旅客服務、研發創新、財務管理、商務支援...等一切除

法蘭克福機場管理公司 Fraport AG 成立於 1988 年，在營運型態上屬於民營企業，但 58.47% 公司股份為政府持有。除非特殊情況，公股持有者很少運用影響力介入管理公司各項決策及營運事務。

圖片資料來源：外貿協會

了海關業務以外之所有機場相關服務、決策、營運、研發與管理工作。為了支應形形色色之機場業務，法蘭克福機場管理公司直聘員工人數超過 1 萬 2,500 人，並且包括各國人才，以預應法蘭克福機場航空城打造國際商城平台的實務需求。

法蘭克福機場管理公司聘請多國人才擔任機場員工，以因應機場服務國際化之需求。圖右為機場禁區專業導覽員莫琪(Morgeii Brasvavia)，她來自捷克，在機場專職這項工作 22 年。
圖片資料來源：外貿協會



B.法蘭克福機場對外聯結現況

法蘭克福機場客運航廈有兩個，兩航廈間有免費之輕軌列車(Skytrain)接駁，相當方便快捷。德國國鐵在法蘭克福機場第一航廈設有車站，依照旅客長短程交通需求，分為長途火車站(Fernbahnhof)和短程火車站(Regional Bahnhof)，以緩解龐大客運人流需求壓力。法蘭克福機場現有 129 家國際航空公司進駐，航程遍及全球 112 個國家及 304 個主要城市，亞洲及東歐為法蘭克福機場航空客源成長最快的兩個地區，其中尤以亞洲的中國大陸成長幅度最為驚人。

C.法蘭克福機場與德國國鐵

法蘭克福機場火車站剛好為德國國鐵橫向及縱向兩主幹道之交會點，交通位置極為優越，因此每年約有 2,400 萬人次倚賴法蘭克福機場第一航廈長途火車站輸運系統，由高速火車 ICE、IC、EC 將旅客載往全德內陸各大城市，或自全德內陸各大城市，將旅客送至法蘭克福機場前往全球各大城市。法蘭克福機場與德國國鐵之間之旅客服務銜接俐落而順暢，與全球各大先進機場相似，連接機場第一航廈的火車客運大樓，旅客可至標示「T」字櫃檯處，向多家國際航空公司辦理登機報到手續。



法蘭克福機場火車站剛好為德國國鐵橫向及縱向兩主幹道之交會點，交通位置極為優越，因此每年約有 2,400 萬人次倚賴法蘭克福機場第一航廈長途火車站輸運系統，將旅客載往全德內陸各大城市。

圖片資料來源：外貿協會

機場區域火車站設置於法蘭克福離境機場的下一層，所有旅客可在此處搭車前往法蘭克福市中心。區域火車 15 分鐘準時開出一班列車，約 10 分鐘即可抵達法蘭克福市中心，成人價格為 3.15 歐元，與計程車需時 20 分鐘，且索價 25 歐元相較，可謂物美價廉的交通服務。

(2)法蘭克福機場商務服務環境設置緣起

法蘭克福機場管理公司 Fraprot AG 從旅客背景及到訪目的統計資料中發現，法蘭克福機場與其他國際指標國際機場（如倫敦、巴黎、阿姆斯特丹、維也納、蘇黎士、哥本哈根、慕尼黑）最大不同處，在於轉機旅客的比例非常高，2005 年高達 2,800 萬人次，占機場到境旅客 54%，而轉機旅客當中 95% 為商務旅客，只有 5% 的轉機旅客基於觀光目的。為此，法蘭克福機場於第一航站當中，設置機場會議中心、機場商務中心、機場商務服務台、以及機場商務聯誼社等與商務相關之設施及服務，便利國際人士利用機場商務環境，進行各項商務洽談及聯誼活動。

法蘭克福機場商務服務環境設於機場海關出境後不遠處，以利跨國人士在短的步行時間內，可與重要的跨國夥伴會

面討論商務事宜。

A.法蘭克福機場商務中心 (Frankfurt Airport Center, Business class offices)

法蘭克福商務中心設於 1988 年，由瑞士聯合銀行集團 UBS 向法蘭克福機場管理公司 Fraport 於機場第一航站大廈旁邊租地 99 年，出資興建之總樓地面積 5 萬平方公尺商務辦公區，其中 3,000 平方公尺面積做為辦公區之公共服務區，如接待區、貴賓休息區、公共洽商區…等，其餘 4 萬 7,000 平方公尺空間做為辦公室空間區，供國際企業承租進駐。



法蘭克福商務中心設於 1988 年，由瑞士聯合銀行集團 UBS 向法蘭克福機場管理公司 Fraport 於機場第一航站大廈旁邊租地 99 年，出資興建之總樓地面積 5 萬平方公尺商務辦公區。圖為機場與機場商務辦公區相通的走道，離第一航站大廈出境區步行約 3 分鐘行程。

圖片資料來源：外貿協會

法蘭克福機場商務中心目前出租率為 85%，承租人遍級全球各地，以歐洲、美洲、亞洲等地的企業為最多，亞洲國家目前以阿拉伯國家、日本及韓國企業進駐較多。在進駐的業別方面多屬於服務業，如各國航空公司、各種顧問公司、牙科診所、

律師事務所、銀行、以及大型跨國企業。目前所有租戶在商務中心主要租戶德意志銀行和德國漢莎航空公司發起之下，都被邀請加入機場聯誼社會員，繳交入會費及年費後，即可享受頂級商務洽商與宴客空間，具有私密、舒適、休閒與安全之商務情境與環境。值得一提的是德國漢莎航空公司在機場旁邊不遠處另設有總部，但卻在商務中心成立的第一時間內承租大面積的辦公區，專門針對頂級旅客（即搭乘頭等艙之旅客）進行精緻週到的服務。由於乘航空公司頭等艙之旅客，絕大多數為商務人士，且為企業高階主管，因此機場聯誼社許多機能性空間設計，都專門針對商務人士需求量身打造。

為了發揮機場商務中心的位置優勢，法蘭克福機場管理公司 Fraport AG 建造一個具有空調及隔音功能的玻璃帷幕空橋，連接機場第一航站大廈及機場商務中心，因此租戶及租戶的客戶，抵達法蘭克福機場後，只需步行數分鐘即可達到商務中心。而機場商務中心之客戶，不論乘飛機、搭火車或自行開車，都很容易達到會面的目的，而且時間和費用的花費都很經濟。

法蘭克福機場商務中心之業主瑞士聯合銀行，在商務中心營運部分委請法蘭克福機場管理公司 Fraport AG 經營，為此 Fraport AG 派遣 4 位工作人員進駐，負責所有機場商務中心管理及服務事宜，其中一位擔任主管及租戶意見協調溝通工作，主要的業務內容是在業主期望和德國法律規範下，儘量滿足租戶需求，特別是在和租戶（大部份是國際租戶）進行觀念和意見溝通時，以朝尋求兩造雙贏的目標和策略做最大的努力；另外一位負責工程與技術業務，所有租戶在機場商務中心區使用辦公電力供應、網路環境、燈泡換修、水管通暢、熱水供應...等設施問題，均由此人負責；而剩下來的兩位負責整個機場商務中心的財會工作，一方面針對每位租戶核算租金及水電費，

另一方面必需將相關帳務定期陳報給大老板(業主)及二老板(機場管理公司 Fraport AG)，而大老板每年還會委請專業基金審帳會計人員，向機場商務中心財會人員調閱所有帳務明細，進行年度檢覈及查帳工作。因為人少事煩，效率成為法蘭克福機場商務中心工作人員最重要的核心價值。

法蘭克福商務中心的月租每平方公尺 23 歐元，水電基本費用為 6.5 歐元，最小起租空間為 135 平方公尺，租戶承租面積愈大愈有議價空間，租約為英德雙語為簽約語言，租約以德國法律為遵循規範。法蘭克福機場商務中心 Fraport AG 工作人員每天以輪班的方式，從早上 7 點到晚上 7 點提供租戶值班服務，租戶有任何問題或是協助需要，都可以找到 Froprot AG 的工作人員。

B.法蘭克福機場會議中心 (Airport Conference Centre)

法蘭克福機場會議中心與法蘭克福商務中心屬同一建築物，會議中心位於第四樓及第五樓，提供 39 間會議室空間供各界人士租用。法蘭克福機場會議中心提供的服務，除了會議空間安排、會議設備提供、會議文具的佈置外，還提供租戶客人接機、代訂花卉、會議餐飲、代訂機場頂級餐廳、代客航班劃位、代客拍照、代客採購紀念品、會議秘書、會議翻譯及會議顧問等服務。由於地理位置便捷，國際商旅客源源不絕，而且可以論小時承租，使得租戶承租價格相對合理，因此法蘭克福機場會議中心在尖峰使用時段的需求經常出現滿檔出租之情況。

快速、專業和彈性是法蘭克福機場會議中心工作人員的工作原則，在會議需求尖峰時段，機場會議中心工作人員必需在很短的佈場時間裏面，將會議室整理完畢交給下一個客戶，如

果會議座椅較多以及會議設備需求較為複雜，法蘭克福機場會議中心就會增調人手來支援兩個大型連場活動。有時因國際客人晚間抵達，會議時間必需在晚間召開，法蘭克福機場會議中心亦會派人機動配合，不過超過晚間 10 點的會議需求，法蘭克福機場會議中心將會酌收工作人員加班費用，費用亦以小時為計費基準。

法蘭克福機場會議中心，是 Fraport 很重視的業務，機場會議中心設置的目的，是方便轉機商務旅客，在短暫的商務洽談之後，進行下一站行程而特別規劃的商務空間。



圖片資料來源：外貿協會

機場會議室的空間從 14 平方公尺到 247 平方公尺都有，會議室租金從每小時 40 歐元到每小時 230 歐元都有。從大部分的價格結構來看，大部分會議室租價在每小時 40-60 歐元為最多，因此應以小型會議室受歡迎程度高於大型會議室，開會的人數以 6-8 人為最多。

(3)法蘭克福機場與法蘭克福市的港市經濟模式

法蘭克福機場與法蘭克福市互動密切，是歐洲港市經濟的典範。法蘭克福機場至法蘭克福市中心搭火車僅需 10 分鐘，搭汽車僅需 15 分鐘，機場與城市交通聯繫至為便捷。在經濟貢獻上，法蘭克福機場航空城為法蘭克福市創造 7 萬個工作機會，對照於法蘭克福市 65 萬人口，大約每 10 位法蘭克福市民當中，即有一位在法蘭克福機場工作。在另一方面，法蘭克福機場每年為法蘭克福市帶入無以數計的觀光及商務旅客，這也是何以

法蘭克福市民對於法蘭克福機場總總，抱持高度包容態度的主要原因。

A.法蘭克福市經濟實力

法蘭克福市位於歐洲中心，亦為歐洲中央銀行（European Central Bank, ECB）、歐洲航空太空中心(European Space Operations Centre)、歐洲氣象衛星組織(European Meteorological Satellite Organization, EUMETSAT)、歐洲保險暨退休基金監督委員會（Committee of European Insurance and Occupational Pension Supervisors, CEIOPS）所在地，金融、展覽、商貿所串聯出來的城市經濟架構，使得法蘭克福市為全歐洲最重要的門戶城市之一，國際商旅人士在此進出及中轉第三地不絕於途。



法蘭克福機場航空城為法蘭克福市創造7萬個工作機會，對照於法蘭克福市65萬人口，大約每10位法蘭克福市民當中，即有一位在法蘭克福機場工作。

圖片資料來源：外貿協會

法蘭克福為德國第一大金融中心、德國股市交易所、德意志銀行及德國漢莎航空公司總部設置地，在另一方面，法蘭克福展覽中心、法蘭克福商會、法蘭克福機場航空城之間，所綿密交織出深具歷史淵源之國際商務平台，使得法蘭克福市所引發出來的貿易張力與經濟實力，均為全球僅見範例。

B.法蘭克福機場與區域經濟關連

法蘭克福市及法蘭克福機場在國際上經常與英國的倫敦市及希斯羅機場、法國的巴黎市和戴高樂機場併提，但與英國倫敦市和法國巴黎市相較，法蘭克福市的城市規模無疑是個小城鎮，與英國希斯羅機場和法國戴高樂機場相較，法蘭克福機場是戰後重建的，所有的國際聯結與運輸通路無疑是後進的，但若以國際旅客整體港市體驗與感受而論，法蘭克福市及法蘭克福機場顯然在競爭性、開創性、活潑性、親和性與未來性的評比當中，具有勝出的條件和實力，至於城市規模和城市大小，從經濟競爭的角度來看，似乎並非「偉大城市」的必要條件。

「小鎮」法蘭克福市的經濟力，全德無一城市可與其匹敵，彈丸之地的企業產值高達全德 GDP 的 8%。法蘭克福工商會旗下 7 萬 4,000 家會員廠商在法蘭克福註冊，在全德總工商會中具有絕對的威望與分量發揮影響力，其中不少會員廠商是世界級的超大型企業，員工人數高達數萬人，例如德意志銀行、德國漢莎航空公司、以及法蘭克福機場管理公司。

與一般國際機場航空城的觀念不同，法蘭克福機場的航空城概念，不侷限於機場航站大廈一隅，而且還向外延申到法蘭克福市 (Frankfurt)、哈瑙 (Hanau)、威斯巴登 (Wiesbaden)、馬爾堡 (Marburg) 等同為黑森邦(Hessen)的鄰近城市。

C.法蘭克福機場擴建計畫

從居住品質來考量，機場是都市中最典型的嫌惡設施之一，許多城市在發展及擴張的過程中，在能力範圍以內都希望將機場遷離市區，至少阻止任何以增加航班起降因素的機場擴建計畫，以免在環保、空污、噪音問題上，更進一步影響市民的健康與財產價值。

D.法蘭克福工商會支持法蘭克福機場擴建計畫

法蘭克福工商會在法蘭克福機場提出擴建計畫，送交法蘭克福市審議時，在眾多反對意見中表態支持機場擴建，成為最後機場擴建計畫順利推動的關鍵意見。法蘭克福工商會在機場擴建議題的正面意見，並非因為法蘭克福工商會總裁同時為法蘭克福機場管理公司 Fraport AG 董監事會的監事因素，而是著眼於長遠法蘭克福市經濟發展所做的考量。法蘭克福機場擴建計畫工程規模龐大，預計將於 2015 年前才能全部完成整個擴建。擴建後的法蘭克福機場，將可新增 9 萬 7,000 個工作機會，發揮城市位置優勢及競爭力。

另一個讓法蘭克福機場管理公司下定決心擴建機場的因素，是為了滿足號稱

「機場上帝」的國際航空公司需求，如果法蘭克福機場沒有認真面對「上帝」的意見，「上帝」就會被其他機場說服而遷移他處，比如說

企圖心旺盛的漢堡、慕尼黑、柏林甚至荷蘭的史基浦機場、奧地利的維也納機場、阿聯的杜

拜機場等，「上帝」的離去同時意味著龐大商業群聚的遷徙，以及港市經濟無可避免的空洞化，所以法蘭克福市及法蘭克福機場管理公司別無選擇，為了爭取生存與維持競爭，機場非得擴建不可。



法蘭克福機場擴建重點之一，是為因應 A380 的需求，設計新跑道與新航廈。圖為興建中的機場登機橋(finger)，兩層登機閘門即為 A380 量身訂做的旅客上下機設計。

圖片資料來源：外貿協會

E.法蘭克福機場擴建計畫內容及未來影響

擴建計畫的內容，除了將依照 A380 的需求，設計新的跑道、新的航廈、新的停機坪、新的行李裝卸設備、新旅客人流設計、新的空勤物流及清潔制度、新的飛機維修廠、新的安管檢測設備及制度...，還針對新的航空服務需求，增加機場接待、商務空間、商業服務等機制，讓法蘭克福市及法蘭克福機場，成為一個實至名歸的國際商務平台。

擴建計畫中爭議最大的是兩個飛機起降跑道的設置，意味著法蘭克福機場每日飛機起降數將從目前 1350 架次增為 2700 架次，平均不到 10 秒鐘(法蘭克福機場飛機起降時間有所限制)即有一架飛機在法蘭克福機場起降，這種超限擴張策略不僅開了機場管理風氣之先，同時也是現有機場整合科技及服務之極致利用，對於環保及生態也將造成空前的衝擊。



不到 10 秒鐘即有一架飛機在法蘭克福機場起降，因此每一架降落的飛機，必需儘快卸貨，俾將空間讓出來給下一架飛機使用。因此法蘭克福機場是全球最有效率的機場之一。

圖片資料來源：外貿協會

(4)國際旅客的法蘭克福機場經驗

航班銜接密集，機場服務效率傑出是法蘭克福機場最受國際旅客肯定之處。以奧地利商務旅客為例，奧地利航空每天有 5 個班次往返法蘭克福和奧地利，因此許多奧地利商務旅客利用早班機到法蘭克福或德國南部大城市如慕尼黑、埃森、巴登巴登、司徒加等地，再搭乘晚班機回到奧地利，所有商務行程

在一天之內全部完成，如果選擇高速火車為交通工具，則從維也納機場到法蘭克福機場需要花費八個小時。即使是遠在亞洲的台北，中華航空公司每天都有一班飛機固定往返法蘭克福，其他各地主要城市與法蘭克福的聯結亦然，歐洲各主要城市更是與法蘭克福機場連動密切。

值得特別一提的是，法蘭克福機場基於環保及噪意管制因素，每天在特定的白天工作時段，和晚上睡眠時段，限制航班起降限制，而其他開放航班起降時段，確可處理高達平均每天1350架次的飛機起降，若非無高效率的航管人員及地勤人員支援，將無法達到這種的服務成就。為了加速國際旅客下機之後的流動速度，法蘭克福機場可讓旅客下機、入關、提行李的流程，縮短到10至15分鐘以內完成，這種工作模式已經成為國際機場的最新學習標竿，特別是在機場安檢要求日趨複雜的今天，能夠維持機場檢查及行李服務的品質，是一個具有挑戰性的工作。

A.深層次協調溝通能力創造區域和諧氛圍

法蘭克福市在全球城市表現突出的主要原因，在於法蘭克福市具有深層次的協調性和多元發展的包容內涵，因此儘管只是一個小區城市，確是一個小而美的核心城市。在法蘭克福，從城市到機場、從展場到教堂、從住家到店家、從跨國企業到個人工作室，從本國人到外國人(法蘭克福市為全德外國人士最多的城市之一，約占總人口的12.5%)，居住空間及視野所及之處，無形氣息裏充滿了傳統意象和科技特質，隨時隨地可以經歷現代化與古跡和諧相處的設計與景觀，日常作息中商貿與文化同時存在，每個人的生活情境裏擁有忙碌與悠閒，這種對比但不見充突的港市經濟型態，在倫敦及巴黎機場同時受到安全

威脅時，更顯城市規劃者在塑造港市生態圈的胸襟與遠見。

B.效率與安全考量的平衡

不過也有許多國際商旅人士開始擔心，法蘭克福機場相對於倫敦希斯羅機場及法國戴高樂機場的寬鬆安檢措施，遲早會成為國際恐怖組織在歐洲製造滋擾事端的選擇。一些歐洲的民間機構曾私下對幾個歐洲門戶機場進行違禁品攜入測試，結果倫敦及巴黎機場安檢人員所發現的攜帶刀子、玩具槍械、燃料性打火機等違例，在法蘭克福機場確能夠渡過安檢關卡，疏忽的情況讓人無法恭維，整個「密秘測試」的影帶還上了電視新聞，直指法蘭克福營運公司 Fraport AG 不負責任。

對此法蘭克福機場營運管理機構 Fraport AG 表示虛心接受各指正，提高機場安檢標準與具體措施。不過法蘭克福機場運管機構表示，事實上法蘭克福機場的安檢並非媒體披露的那般不堪一擊，只是和所有國際機場一樣，不方便公開呈現機場安管流程太多內容，只能說機場安全管理的嚴密度比照「監獄」安管標準，而且在旅客境外登機後，未抵法蘭克福機場前，即已啟動安檢監管機制，但安檢監管機制為何會栽在「自己人」所組成的民間測試人員手中，機場運管單位沒有多做說明。

據瞭解，法蘭克福機場營運管理機構 Fraport AG 在與全球 304 個機場的客貨運航點銜接時可謂煞費苦心，除了運用時差管理，集中進出場起降管理，區域管理等概念補強境外安檢機制外，對於同地區之敵對國家，例如中東國家之於以色列，南斯拉夫之於科所沃，伊朗之於土耳其...等，還特別設立機動停機空間，以特別的人員、特殊儀器和特定的流程，進行特殊地區的旅客服務，重點在旅客並未自覺被機場管理當局隔離於其他旅客之外，但在效果上卻有效達到徹底隔離所有可能發生衝

突的機會。

C.與社會溝通的法蘭克福的機場之旅

法蘭克福機場每天習慣於接洽許多專程考察機場的各界人士，因此機場運管當局 Fraport AG 特別編制專門機場導覽團隊，協助事先經過審核申請的各國人士，進行機場內容探訪之旅。機場旅遊分為迷你旅遊 (Mini Tour)、深度旅遊 ((Maxi Tour)、各別旅遊 (Individual Tour) 和特別旅遊 (Reservation request) 四種機場導覽行程。在法蘭克福機場專業導覽工作人員的引導下，參觀者除了可以看到各式飛機起(或降)外，還可以看到機場的地勤人員如何引導飛機在降落之後，駛離跑道之後的所有流程，直到停妥及卸裝行李等分秒必爭的情況，以便空出航站空間和人手，進行下一個班次的服務工作。

2. 國際機場研究案例二：荷蘭史基浦國際機場

(1)荷蘭史基浦機場簡介

荷蘭史基浦機場建於 1967 年 4 月，即將於今年慶祝機場啟用 40 年週年。與歐洲各大樞紐機場經驗相似，荷蘭史基浦機場啟用近 40 年間，經歷了寬體客機的出現及普遍應用、客貨運輸量大幅顯著的成長時期、以及超大型客機 A380 的問世等航空發展躍進時期。

到訪過荷蘭史基浦機場的人都很意外的發現，史基浦機場並未與人有過時及老舊的觀瞻及感受，這些維持機場生命力的驅動力量，來自於史基浦機場持續不斷的投資以及各項大型的擴建計畫。著名的新加坡樟宜機場大樓由荷蘭史基浦機場不動產投資公司代為設計及監造，許多樟宜機場管理及設施直接複製自荷蘭史基浦機場。荷蘭史基浦機場勇於引進先進科技及設

備以改進機場效率，較為國際熟知的項目如電子導向網路、自動傳輸系統、快速旅客虹膜檢查通關等等，都是全球第一個引進先進科技結合服務效率的國際機場示範案例。



荷蘭史基浦機場今年啟用屆滿四十週年，但絲毫不顯老舊，反而予人有新穎先進的觀感。

圖片資料來源：外貿協會

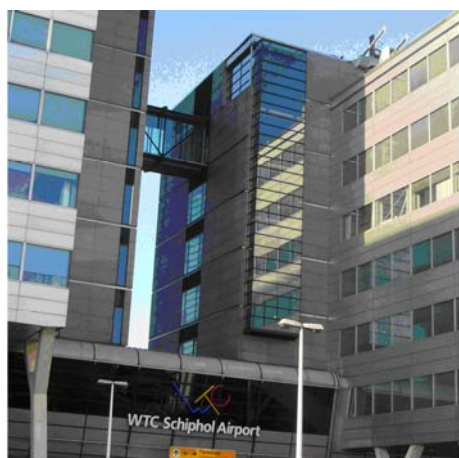
依照國際機場協會（ACI）2005年所做的統計，荷蘭史基浦國際機場客運量排名全歐第四，全球第十，出入境及過境旅客約4,416萬人次，貨運量排名全歐第三，全球第十六，貨運出進口量約150萬公噸。單從航空貨物運輸量估量史基浦機場不容易看出史基浦機場的航空運輸潛力，因為荷蘭擁有世界上首屈一指的海運集裝箱大港鹿特丹，貨物運輸首選以海運最為經濟，由此推估荷蘭史基浦機場貨運站所裝卸之貨品，均以高單價之零件、組件、奢侈品(如鑽石)為多。

荷蘭史基浦機場由史基浦集團(Schiphol Group)擁有，主要股東為荷蘭政府(持有75.8%股份)、阿姆斯特丹市(持有21.8%股份)以及鹿特丹市(持有2.4%股份)。史基浦集團的營運使命包括維持荷蘭史基浦機場國際競爭力、增加史基浦機場非航收入、以及投資其他國際機場以降低機場營運風險。

A.關於史基浦集團(Schiphol Group)

史基浦集團是荷蘭史基浦機場、鹿特丹機場和萊裏斯戴德機場(Lelystad Airport)的所有權人和運營業者，並擁有荷蘭地區機場埃茵霍溫機場(Eindhoven Airport)51%的股權。此外，史基浦美國公司擁有 JFK IAT 的股權，而該公司正是紐約甘迺迪國際機場 4 號航站樓的運營商；而史基浦澳大利亞公司亦為布里斯班機場公司的股東之一，是布里斯班機場的運營商。

為了追求集團營運的成長，史基浦集團將企業營運核心分為四大區塊，分別是機場營運、旅客服務、不動產投資以及合作機場尋覓。以 2006 年之成果來看，史基浦集團董事會對於不動產投資之營運成果表現傑出十分滿意。史基浦集團在不動產開發方面擁有不錯的績效，最主要的原因在於該集團幾個以國際商務做為集團核心擴充計畫，不僅成功達到招商的目的，將國際企業吸引進而進駐機場世貿中心（以及未來之商務園區），成為跨國企業歐洲總部，更重要的因素在於國際指標企業群聚效益形成後，將吸引更多週邊關係企業進駐，形成一個不太會遷徙的價值鏈效益，如此一來，原本為低經濟開發價值的機場溼地，變成一個高經濟價值的商業群落，受益最大的自然是史基浦集團最大股東荷蘭政府莫屬了。



荷蘭史基浦機場世貿中心，已有包括台灣聯電集團等 546 家國際企業進駐，為史基浦集團不動產開發非航收益，立下漢馬功勞。

圖片資料來源：外貿協會

目前史基浦機場世界貿易中心已有包括我國聯電集團等

546 家國際企業進駐，對於荷蘭在地造成 57,000 個直接就業機會和 57,000 個間接工作機會。

B. 聯外交通設施

荷蘭史基浦機場全方位、多角度地將海、陸、空運輸做一個先進而靈活的結合。史基浦機場目前擁有五條可以起降大型民航機的主跑道，與一條主要供通用航空（General aviation）使用的輔助跑道，每日約有 3770 個航班，與全球 89 個國家，251 個目的地城市聯結，其中包括 146 條歐洲航線和 105 條洲際航線。以地理位置來說，史基浦機場靠近荷蘭出海運河，機場週邊高速公路網路便捷快速，機場廣場地下一樓即是是機場火車站，除了荷蘭國內線的火車外，許多歐陸系統的火車路線都有停靠史基浦火車站。無論是搭乘汽車或火車，僅需 30 分鐘即可到達阿姆斯特丹市中心。此外，史基浦機場火車站平均每隔 10 多分鐘即有一列從荷蘭連接歐洲各國的國際列車於此間進出。荷蘭史基浦機場還有一個容納 2 萬輛汽車的停車場。荷蘭史基浦機場的聯外交通設施便利，除大部分入出境旅客使用火車做為抵離機場的公共交通工具外，機場週邊還提供租車、計程車、旅館巴士、公車等交通服務。

C. 荷蘭史基浦機場航空城

便利、安靜、舒適、友善是荷蘭史基浦機場期望帶給國際旅客的入出境感受；截至目前為止，世界上許多專業旅遊雜誌已先後盼授荷蘭史基浦機場超過 120 個各種類別的國際獎項，顯示史基浦機場航空城確實帶給國際旅客極佳的門戶感受。

荷蘭史基浦機場內設 100 多個商店，出售超過 14 萬種商品、60 家餐廳及咖啡廳、1 座機場內飯店、1 個回教專屬祈禱

中心、2 座賭場、擁有超過 100 個伺服器的通訊中心、無線互聯網路覆蓋、會議室和商務中心、分齡兒童遊戲區、椅上按摩服務以及點綴在機場各處的多件藝術品。

荷蘭史基浦機場內設 100 多個商店，出售超過 14 萬種商品，2007 年被美國富士比雜誌評選為全球最佳購物機場之一。圖為史基浦機場歐元國家購物區。

資料來源：外貿協會



為了創造機場商城銷售營收，荷蘭史基浦機場開全球機場風氣之先，提供旅客新的網際購物平台，旅客可以不需要在偌大的機場中漫遊購物，而可以預先透過機場官方網站瀏覽比價選購，並在飛機起飛前，到荷蘭史基浦機場的指定地點提取預購商品。新的網路購物服務開發了沒時間購物或是不愛逛街的旅客客源，對於機場商品銷售業績頗有助益。

(2) 史基浦機場在區域經濟之角色

荷蘭史基浦機場是荷蘭門戶機場，機場航空城每日有 4 萬名以上工作人員在內工作，除了機場本身之門戶功能以外，史基浦機場同時也是荷蘭許多地區性機場 - 因荷芬 (Eindhoven)、葛洛寧恩(Groningen)、萊利斯塔德(Lelystad)、馬斯垂克(Maastricht)，以及鹿特丹(Rotterdam) 的轉機機場。每天史基浦機場航空城內因國際人流及物流的大量進出，所造的金流、商流、物流及資訊流之交換，已然成為一個自成體系之經濟生態，除了商店、餐廳、銀行、旅館、汽車租賃業、觀光服

務，也有處理貨運的運輸公司、承攬公司、物流公司、集貨倉儲業者大量群聚。史基浦機場成功說服務國際商務人士進駐機場商務中心的理念之一，就是站在業者的角度去設想自己擁有一個便捷完善的機場，而從進駐業者的直接體會和實質感受，亦認同史基浦機場的行銷策略，最後形成一個良性的經濟共生系統，並由近及遠地自機場核心向外部腹地開始延伸。

A. 史基浦集團的國際擴張計畫

史基浦集團下的荷蘭機場顧問公司(NACO)，是世界上做國際機場或地區性機場規劃與研究的主要領導者之一，曾在全球參與建造數百個機場，例如英國的希思羅機場(Heathrow Airport)和曼徹斯特機場(Manchester Airport)、法國的戴高樂機場(Charles de Gaulle Airport)、香港的赤鱗角機場(Chek Lap Kok Airport)、新加坡的樟宜機場(Changi Airport)、日本的關西機場(Kansai Airport)、美國的紐約甘迺迪機場(JFK New York Airport)、埃及的開羅機場(Cairo Airport)，以及南非的約翰尼斯堡機場(Johannesburg Airport)。

B. 史基浦機場的虹膜掃描快速通關措施

在人潮踴擠的史基浦機場來說，最後一分鐘方抵機場的商務旅客，最大的願望莫過於能夠越過重重層層的人牆，快速的達到通關目的。為了便利這類頻繁進出機場的貴客能夠如願，由 Schiphol Group 與 Johan Enschedé 公司進行的 Privium Service，已成功的為 3 萬多名歐洲商務旅客（亦包括少數外國籍機場工作人員）提供這項快速的服務。Privium Service 虹膜掃描是以生物測定學為基礎，觀察受測者虹膜的特徵，與其他生物測定辨識方式比較，例如指紋或掌紋辨識，虹膜掃描更快

速而且更可靠。這表示旅客進出一個國家會更便利，使機場與航空公司得以提升服務層級，包括停車設施，加速報到手續及特別候機室。在荷蘭史基浦機場 (Schiphol)，機場的常客可以參加服務計劃為會員而使用該系統。

C.荷蘭賭場 (holland casino)

史基浦機場禁區內設賭場兩家賭場，旅客需出示護照和登機證始可進入，在賭博項目分為 21 點、輪盤或吃角子老虎機，18 歲以下旅客不允許進入，賭場每日開放時間為上午六時至下午八時。



史基浦機場禁區內設置兩家賭場，旅客必需出示護照和登機証才可進入。賭場每日開放 14 小時，幾乎每分每秒都有旅客在下注，期求登機前的好運氣。

資料來源：外貿協會

D.機場博物館 (rijksmuseum)

史基浦機場為全球第一個在機場內的常設博物館之國際機場，荷蘭國立博物館史基浦分館展出許多荷蘭 17 世紀大師級的作品，讓參觀者感受到「荷蘭黃金時代」的輝煌。國立博物館史基浦分館也定期安排不同展覽，作品大多仍來自於國立博物館本館的收藏。展覽地點剛好為於荷蘭賭場旁邊，展覽區於機場內設樓中樓之上層樓，下層則為販賣與博物館相關的紀念品店。開放時間為上午七時至下午八時。



荷蘭史基浦機場為全球第一個在機場禁區內設置國家博物館的機場，定期展出荷蘭國寶級的藝術作品和歷史文物，是一個相當重視文化行銷的國際機場。

資料來源：外貿協會

E.郵電中心 (communication center)

史基浦機場禁區內提供最新的網路設施，可以上網漫遊或著收發 e-mail，電訊中心還有電話與傳真等設備。另外，郵局也在電訊中心附近。

F.商務中心 (business center)

商務旅客可以在這裡租用辦公室與會議室，商務中心可提供秘書的協助服務，以及辦公必需設施如電腦及通訊設備。商務中心開放時間為上午八時三十分至五時三十分。

G.機場旅館 hotel mercure schiphol terminal

設於機場禁區內，在 3 號候機室最高的一層樓，護照查驗櫃檯後方。



荷蘭史基浦機場在出境區設有過境旅館，提供長途旅客充分休息的環境以恢復體力。

資料來源：外貿協會

3. 國際機場研究案例一：香港國際機場

(1) 香港機場管理局行政總裁彭定中博士

來自台灣的彭定中博士，擔任香港機場管理局行政總裁五年，為香港國際機場建樹無數。2006年底，彭博士在香港機場管理局董事會再三慰留下，以個人生涯規劃為緣由離開香港機場管理局，而香港機場當局以香港人罕見的感性告別會，歡送香港機場「永遠的彭總裁」，以表示對彭博士對香港機場的貢獻與感謝。彭定中博士讓香港機場自2001年起連續五年獲得英國獨立調查航空機構SKYTRAX評鑑為全球最佳機場。2006年香港機場以微幅差距小輸給新加坡樟宜機場，主要的原因在於香港機場因為入出境及轉機的旅客連年以將近兩位數字在高速成長當中，接近機場客運大樓的最大負荷，踴擠的現象降低了整體機場服務品質，為此香港機場管理局決定新建一座客運大樓，以舒解人朝的壓力。

彭定中博士表示，機場需要腹地，才能發揮機場快速轉運的功能，香港機場客貨運業務快速的崛起，和香港機場以中國大陸為腹地關係密切。彭定中表示，對香港機場而言，空運量的七成來自於珠江三角的貢獻，而且每年還以10%的速度在成

長當中。香港機場設法讓自己發揮區域「經濟鏈」的角色，把中國大陸和香港連結，再把香港連結到世界各地。

彭定中說，香港機場並不把自己鎖起來，在南中國海一隅把自己定位為一支獨秀的機場。香港機場也包括中國大陸北京、上海及廣州等十多個國際機場人員培訓的服務，新建完工的廣州白雲機場，將香港機場整套服務模式搬過去，曾經引起香港機場管理局董事會對香港機場是否需要繼續培訓中國大陸國際機場的討論，不過彭定中最後還是成功說服了董事會，因為香港機場可以成為中國大陸境內機場的服務機場，中國大陸機場對香港機場產生信賴感，香港機場成為中國大陸機場通往國際轉運的樞紐地位就愈不會被取代。



對香港機場而言，空運量的七成來自於珠江三角的貢獻，而且每年還以10%的速度在成長當中。

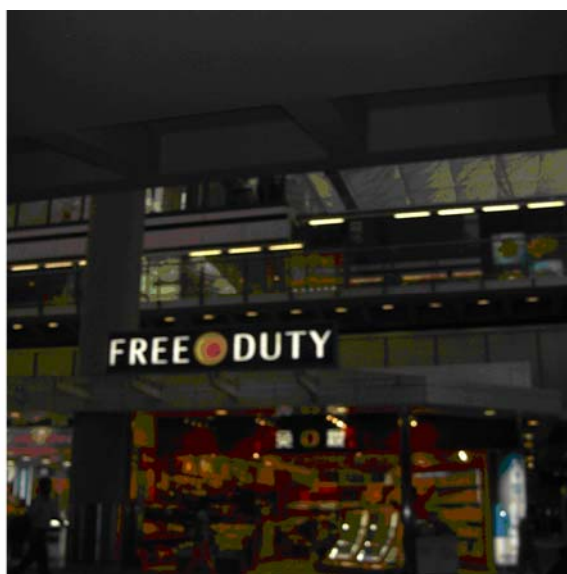
對香港機場來說，兩岸三通將是機場營運的最大夢靨。資料來源：外貿協會

從競爭角度來分析，彭定中認為中國大陸國際機場還不至對香港機場產生威脅感，香港機場真正的區域競爭者是台灣的桃園國際機場，因為桃園國際機場佈建的美國市場空中走廊，是香港機場最弱的一環，如果三通成為一個可討論的前題，香港的地位會很快被台灣桃園國際機場追上，因為從中國大陸到台灣，或是台灣到美國，以空中走廊的位置優勢來說台灣桃園國際機場都優於香港。香港機場管理局曾經討論過，兩岸三通將立即衝擊香港機場的營運18-30%，兩個機場倍差的消長，

香港機場的營運危機就浮現出來了。

(2)香港機場禁區服務內容及營運狀況

香港機場客運大樓總面積 57 萬平方公尺，旅客可利用緩坡道、升降機、電動扶梯、自動人行道及室內地下鐵等系統，前往客運大樓各處。香港客運大樓中計有 74 條人行道，98 台升降機，70 條電扶梯，9900 個手推行李車，及設有 1 萬 5000 個座位，其中客運大樓商業區總面積 3 萬 9000 平方公尺，以購物區及餐廳為主要商業項目，是香港機場客運營收的金雞母，每天提供香港機場 12 萬人次的入出境及轉機商務採購所需，以及提供 5 萬 5000 位以香港機場為工作據點就業機會。



香港赤鱗角國際機場客運大樓商業區總面積 3 萬 9000 平方公尺，以購物區及餐廳為主要商業項目，是香港機場客運營收的金雞母。

圖片資料來源：外貿協會

A.香港國際機場禁區服務政策

香港國際機場禁區規劃以不提供旅客長時間(超過 3-5 小

時)停留服務為原則，因此機場禁區內相關服務及設施，亦以提供短暫性、公開性之休憩相關服務為主。如旅客因轉機銜接必需在機場禁區內停留 6-8 個小時，香港機場管理局政策為提供誘因鼓勵旅客出境半日遊，只有少數非洲國家旅客香港海關不願意核發簽證，即使轉機時間超過 8 個小時，仍需停留於機場禁區等候轉機。

B. 香港國際機場禁區服務設施

香港機場禁區內，規劃許多貼心的設施和服務，供入出境和過境轉機的旅客使用，服務設施包括營利性的和純服務性的設施，營利性的設施如換幣（雖不收手續費，但由匯差中賺取）、餐飲、購物、拍照、商務中心(提供網路、傳真、國際電話、影印、資料列印)、健康診療及檢查中心（由醫院進駐）、貴賓室（提供餐飲、沐浴、小睡等服務）、美髮美容、機場飯店（提供各項過境所需服務，包括會議室及宴會廳等）、電話亭、禁區內費付電動車等，非營利性的設施包括無線上網、兒童遊戲區（提供玩具）、客服中心、旅客服務處、旅客捷運、電視區、祈禱室、吸煙區、文化藝廊等。

C. 香港國際機場禁區服務模式

香港機場禁區所提供的各項服務，絕大部分設施空間規劃作營利用途，其中尤以餐飲和購物最多，為香港機場投資回收最快的事業項目。機場出境禁區內設有 150 家餐廳（40 家業者），入境禁區設有 50 家餐廳，收費與香港市區完全相同，口味齊全又物美價廉，因此許多旅客都選擇在入境前和出境後在機場用餐。購物方面，香港機場購物區儼然是一個超大型的吸

金區，全球所有消費名牌（除了LV以外），都進駐香港機場，舉凡煙酒、化妝品、精品、百貨、服飾等，想像中所及的奢侈品，都可以在機場出境禁區中找到。



在香港機場出境大廳，醒目的廣告昭告所有即將出境及過境的旅客，把握登機前享受香港美食及採購名牌的最後機會。香港機場管理局表示，誘發旅客把身上的港幣零星的港幣，換取一品美食及購買紀念品的動機，再乘以為數龐大的出境和轉機旅客數目，是一種既能創造旅客臨界滿足，又能有效開發機場非航收益的雙贏策略。

圖片資料來源：外貿協會

許多旅客在登機前做購物，不知不覺遠離登機閘口，這時就可向機場中穿紅制服，別名牌，精通普通話及英文的「機場大使」求助，散布在出境禁區內的年輕「機場大使」，可以協助指引登機門位置，甚至幫年長、行動不便、或是迷路的旅客順利登機。

D.香港國際機場禁區服務設施旅客使用情況

香港機場禁區每天約有 12 萬人進出，禁區內旅客身份分為入境、出境及轉機三種。機場的設計採開放及挑高的空間規劃，入境及轉機的旅客彼此可以照面，亦可以接觸；但出境及入境(含轉機)的旅客，雖可彼此視覺相通，但卻無法直接接觸，入出境旅客動線被嚴密加以區隔，除非取得機場管理局核發的禁區通行證，才可以在不同旅客活動區中進出，每次進出都需要經過安全檢查及行李搜查，以嚴格控制免稅商品流出。



香港機場評價最高的服務，是散佈在機場各處的手推車。所有的入出境旅客都可以輕易取得手推車放置行李，直到登機以前。

圖中穿著紅人的服務人員受顧於機場外包公司，唯一的工作是回收旅客放置在機場各處的手推車，並主動提供手推車給需要的旅客，所有的服務均為免費，工作人員亦拒絕旅客給予的任何小費或禮物。

圖片資料來源：外貿協會

香港機場的服務設施、賣場及餐飲商店分佈，幾乎重點都在於出境大廳，其次是入境大廳及轉機區。儘管入境大廳的服務設施相對非常少，但陳設及服務內容並不簡陋。香港機場管

理局自認標示系統並不完善，因此禁區內每一個路口交叉處都會設有服務中心，以協助旅客辨識方位。

香港機場評價最高的服務，是散佈在機場各處的手推車。所有的入出境旅客都可以輕易取得手推車放置行李，直到登機以前。手推車可以在機場禁區內使用一方面可為旅客提供便利，另一方也可以促成旅客在購物中心多採買一些物品。

香港機場管理人員表示，過去許多轉機過境或是出境的兒童旅客，因為在登機前沒事可做，於是拿著手推車推著到處遊玩，結果產生很多意外，不是自己受傷就是撞到別的旅客。為了讓兒童們在等候登機前有事可做，香港機場管理局處設置許多放了各種玩具的兒童遊戲區，區內鋪上厚實的地毯讓兒童們跌倒了也不至於受傷。圍繞在遊戲區周圍的是各種穿透式的精品賣場和餐飲商家，家長們在購物或喝飲料時，都可以看到自己的子女，因此可以放心的購物或喝茶聊天，以悠閒及輕鬆的心情等候登機。

此外，入出境禁區內還設有 19 個吸煙特區，是香港唯一獲得特准的室內公共吸煙區。香港法律規定不准室內吸煙，只有監獄和香港機場例外，在禁區的吸煙區內一位難求，任何時間都人滿為患。

整個香港機場周遭提供無線上網環境，因此不少攜有電腦的旅客自己尋找一個舒適的候機區，就開始進入自己的網路世界悠遊。機場禁區內也設有公共電腦區，但是數目不會很多。此外機場禁區內也設有短時間的休息區，旅客轉機的時間如果太長，可以在這個特殊的休息區中小睡數個小時，或洗個澡，做個頭，來個腳底按摩再出發。

E. 香港國際機場營運狀況

香港機場是全球最會賺錢的機場之一，由機場服務衍生的「機場城市」創造出 5 萬 5000 個就業人口。香港機場每年營業額達新台幣 280 億元，獲利新台幣 60 億元，在全球機場經營中是一個異數。

香港機場建物基地面積約有 86 個足球場大，客運大樓總面積 57 萬平方公尺，空運中心總面積 13 萬 9000 平方公尺。客運和貨運服務建構出香港機場營運業務大架構，但香港機場的服務範圍還包括機場內部自發性需求，以及為數更多的接送機人士。

香港機場的國際航空貨運量世界第一，客運量則為世界第五，不分日夜，每天有 89 家航空公司，提供超過 800 個航班，從香港飛往全球 150 個城市，平均每一到二分鐘就有一架飛機起降。

2.2.2 新一代機場多功能航廈之功能與內涵與建議納入之產業活動

建置新一代機場多功能航廈旨在提供多元增值服務，以功能別區分主要可分為三類。其一為提供洽商平台，涵蓋範圍如商務中心、會議場所、展覽服務等；其二為提供商務協助，此功能包含有金融、保險、法律、物流等等；其三為附帶消費服務，如購物、餐飲、美容、健身、休閒、住宿甚至博弈等相關活動。

基於前述，於機場轉機禁設置洽商平台需實務操作以累積經驗及觀察效益，因此建議可於現行機場航廈內先規劃一區域，作為國際商務洽商平台之試點商務中心，或與國籍航空公司貴賓休息室合作，重點在於自國內進入機場禁區之非旅客身

份者之動線管理，及其所攜入及攜出貨品之鑑別和管理。亦即多功機場航廈之商務中心，在增加機場競爭力及國家競爭力之驅動下，確有立即設置之必要，但可參照香港蛇口碼頭入關之模式，先行試點試行半年之後，再進行正式之規劃及建構工作。

亦即多功能航廈之功能及內涵可參酌外貿協會之國際商務人士需求調查結果，先自多數商務人士期望之服務及設施納入試點商務中心當中，再進行多元產業的進駐，例如第一階段試行商務中心內涵，以提供洽商平台為主軸，則商務洽商會議室、簡報環境、洽談所需之餐點及飲料配套、資料傳輸與接收設施、新產品公開發表場所、乃至於隱密等候及休息空間等，皆為應考慮納入之商務功能。

當機場商務中心使用者(國內商務人士及國際商務人士)對於第一階段之試點商務中心回應熱烈到一個程度，則可開始構思第二階段產業內容開發規劃，當商務中心開發時程已達第二階段時，機場可開始考慮規劃一獨立建物之專業商務中心，容納包括商務、休閒、文化、娛樂、美麗、健康、樂活等產業元素，除商務洽談為商務中心之核心業務外，再增添商務協助及附帶消費骨幹架構，最後形成一完整多功機場航廈之全套式產業群聚概念，即為多功能機場航廈作為區域經濟發展觸媒之實現時機。

新一代機場多功能航廈商務特區在規劃構想中，以提供洽商平台、商務協助與附帶消費服務的功能規劃為前題，則會展、貿易、倉儲、金融、保險、法律、廣告媒體、物流、賣場經營、餐飲、住宿、美容保健、休閒健身、娛樂事業等皆可納入範疇。

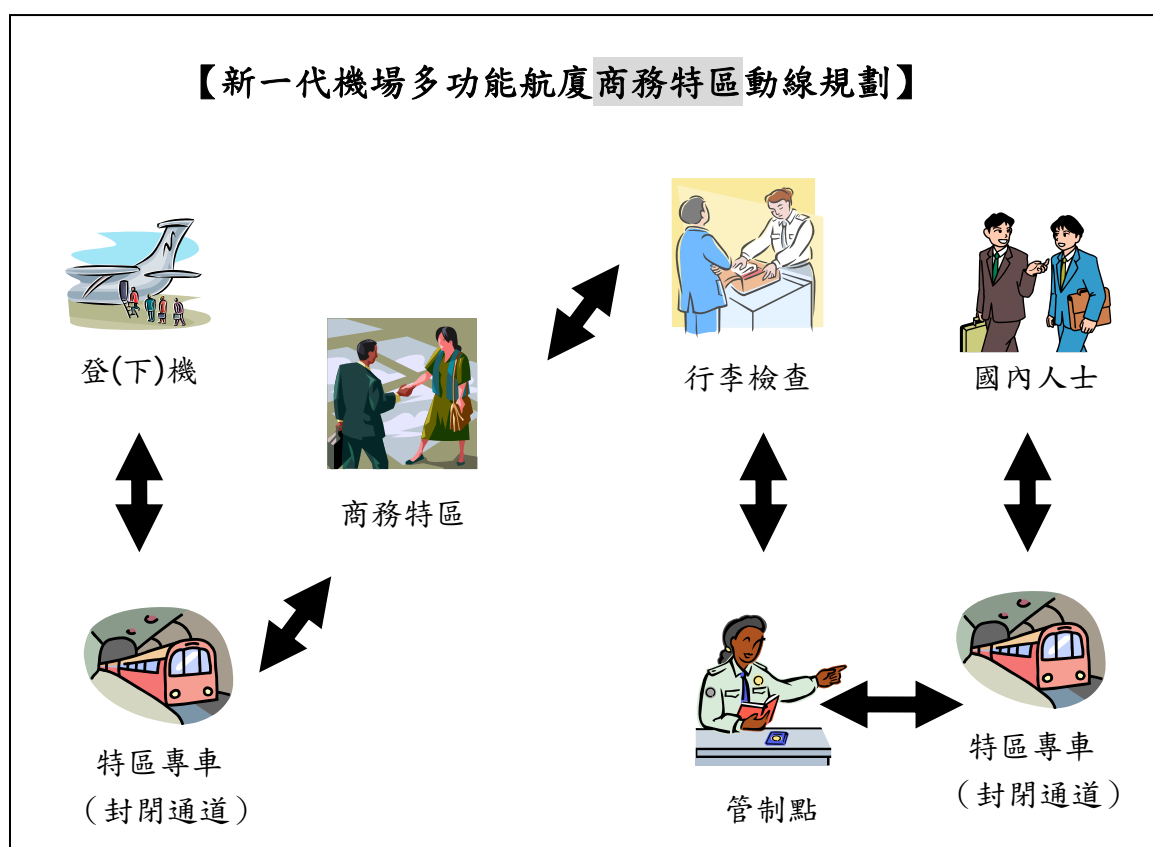
2.2.3 設置與管理原則

為真正促成新一代機場多功能航廈商務特區之實現，並瞭解特區商務中心之運作及營運模式，以力求此一構想之成功，先於機場轉機區設置一試點式之商務中心，應屬必要之實務嘗試。

在動線設計上，國際商務人士因無入關之要求，因此可於下機之後逕往轉機區與擬會面之對象進行商務洽商，反是自國內出境之商務人士，如為旅客身分，則可在出境區與擬會面之對象進行商務洽商，但在此部分受到二小時辦理登機手續之限制，使得此一身份之商務人士雖有攜帶樣品出境之便利，但是商務洽商時間侷限於兩個小時以內，洽談時間受到壓縮。而自國內出境之商務人士，如為非旅客之身分，則需於事前提出申請，就進入機場禁區之事由、擬會面之人士（包括國際商務人士之姓名、國籍、擬搭乘之航班及下一目的地等資訊）、擬會面時間、擬進行商務洽談會議室、擬攜入之樣品清單或貨幣金額提出書件說明，並於預定會面時間前一小時，於機場管制區內受理進入機場禁區之身分及貨品檢查，及各項文件核對工作。通過查核之商務人士，則獲得機場管理當局核發之臨時通行証，經由封閉通道前往機場禁區之商務洽談區，洽商完畢後，再經由封閉通道返回管制區，再次辦理身分及貨品檢查，確認人員身分及所攜入之貨品與先前登記相同，即由管制站收回臨時通行証並辦理結案登記。

當機場商務洽談機制因市場需求增加，機場商務洽談需求已達相當規模，試點商務洽談區不論是容納空間及服務功能，有擴充及深層建構需要時，即是「新一代機場多功能航廈」實現之最佳時機。獨立之多功能航廈，便於國內外商務人士接觸、會商、簽約、研討、發表、諮詢、餐宴、商務聯繫、公關

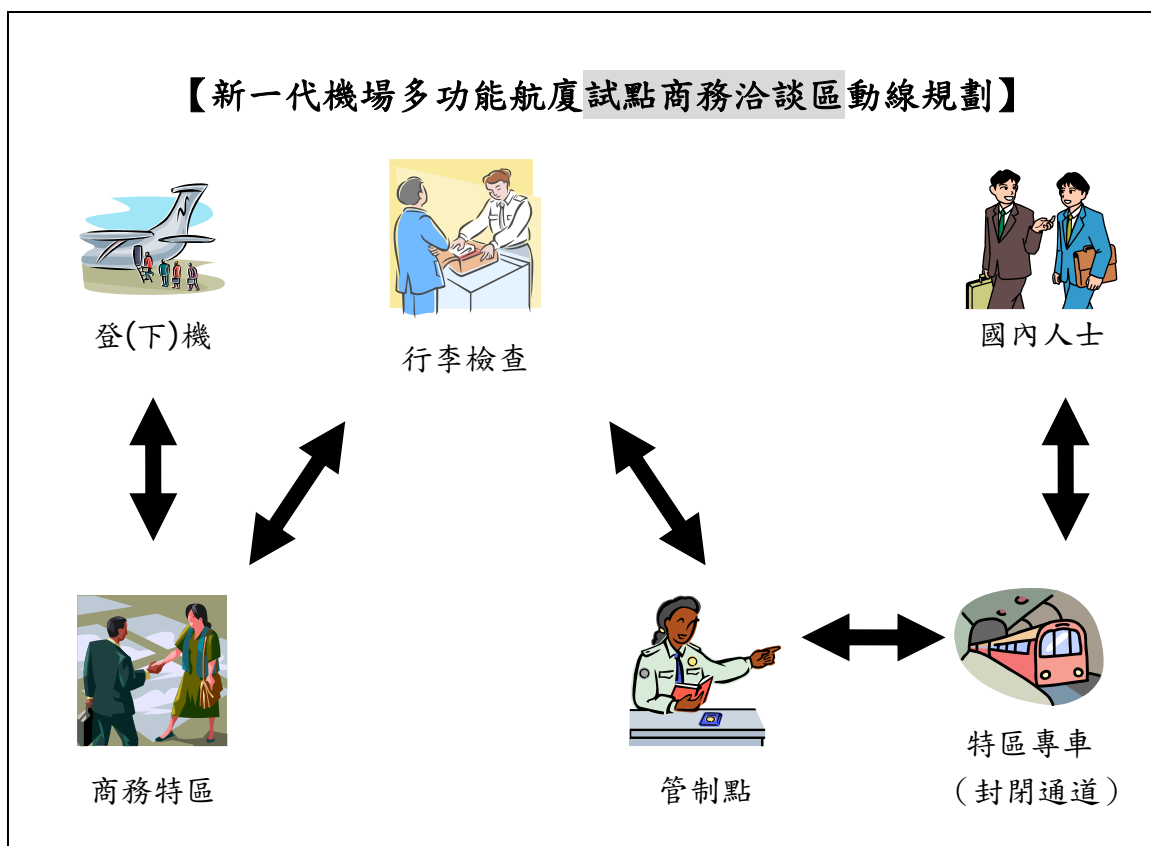
交誼、及附帶相關消費服務（如美麗、樂活、健康、購物、文化、藝術、舒壓、休息、遊樂等）需求，將促使機場於現行航廈附近，投資涵納所有多功服務及設施之新建物，並附帶聯絡交通之規劃，國際轉機人士可於下機後，搭乘封閉之轉運車輛（或經由封閉通道），抵達多功能航廈，進行各項轉機行程中之商務目的。



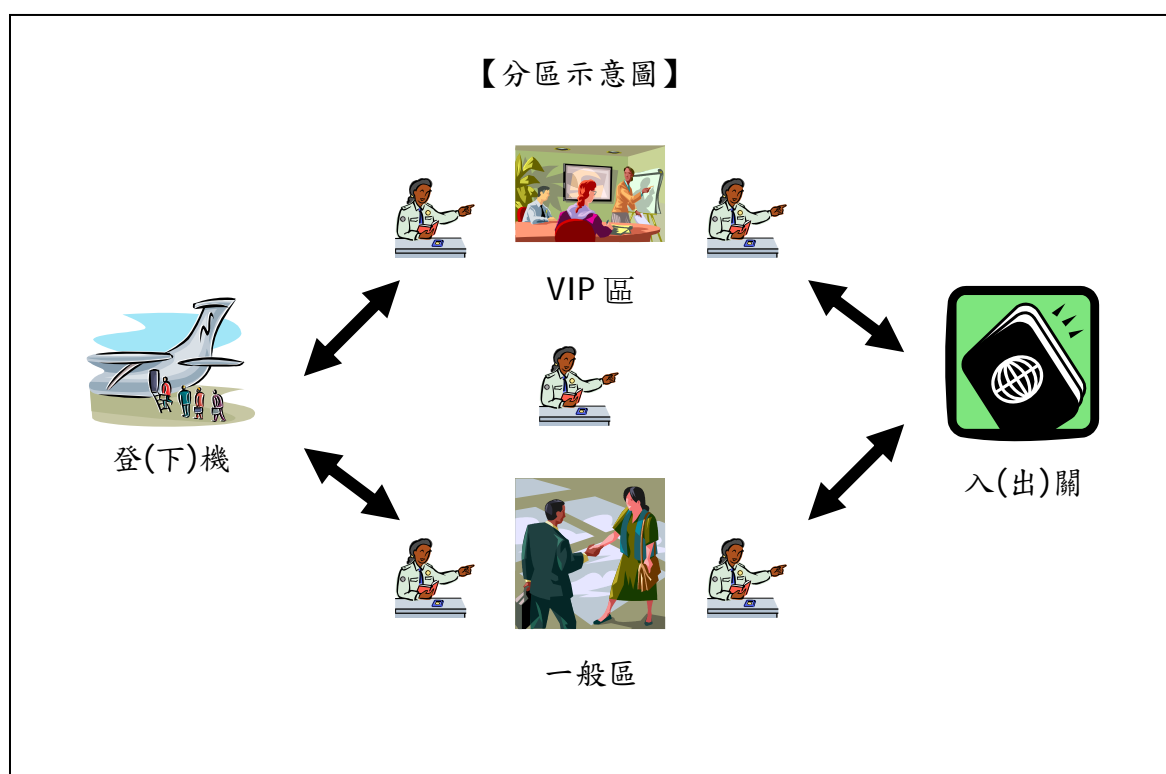
多功能航廈之商務特區除可將整合型服務機制全部納入之外，亦間接造成轉機人士之身分分流之效果，降底商務目的之轉機旅客與非商務目的之轉機旅客相互干擾之可能，維持機場服務既有的品質。

新一代多功能航廈之商務特區，就其管制及功能可謂為「機場商務特區」。顧名思義乃於下機與通關之間，規劃一獨立區域，經由管制站控管人員進出。動線規劃為國外人士先由

登(下)機處進入特區，因不入關，只需以通行証方式進出，方便省時。國內商務人士則持通行證進入此區，雖為關外，但因不出境，故不需使用護照，手續亦簡便。



國外人員進入此區使用通行證，並採用封閉式的運輸工具做點對點中途不停靠之傳送，國內人士進入此區進行洽商亦使用通行證。區內工作人員則持工作證出入，並造冊控管。貨物部分則進出皆使用出入証同時必須提供貨品清單，仔細查驗。特區內可進一步區分一般區域與VIP區域。一般區域附設有會展、購物、消費、商務等上述所有活動。而VIP區域則提供高級商務洽談與貴賓室服務，另設有專屬通道可與一般區域分隔，以提供高階會員隱密安全的密談空間。簡單示意如下圖：



2.2.4 區位選擇建議評估與對鄰近都市產業發展之影響分析

新一代機場多功能航廈之商務特區一旦設立，可帶動鄰近地區各產業的興發，除本身所提供的商務機能與各大產業進駐，間接因國內商務人士前往接待外賓而帶來的消費性商機亦非常可觀。再加上高鐵、捷運的通車，可將本島西岸等地區連成一氣，對區域版圖的產業脈動，勢必產生相對的影響。

國際機場協會歐洲分會(ACI-Europe)最近出版了一份「為未來而建設」(Building for the Future) 研究報告指出，每一個歐洲機場每承運一百萬人次，就會創造 3000 個工作機會！因此機場應該加強不同社區之間的聯繫，促進旅遊業的發展，擔任國家和地區經濟發動機的角色。



國際機場協會歐洲分會（ACI-Europe）指出，每一歐洲機場承運一百萬人次，就可創造 3000 個工作機會！

圖片資料來源：
外貿協會

依附著機場周邊所建設的門戶經濟區，除包括高產值之工業區、物流園區、自由貿易港區外，亦包括一定面積的商務辦公區等，才能創造出一個具有競爭力的價值環境，彼此緊密依存，相互在區域經濟價值鏈中，扮演不可或缺之角色，否則機場僅僅是發揮人貨進出的門戶功能，無法產出非航收益，就會面臨缺乏臨空產業的戰略佈局與規劃之先機，變成了所謂的「孤島經濟」，對機場投資者而言，並未產生應有之投資效益。

若考量方便性與國際客源，則桃園國際機場為首選之地，目前規劃中的第三航廈，可先就此特區部分進行建置，未來搭配機場捷運線與高鐵通車，則不論大台北、桃園甚至中台灣地區，國內人士欲使用此特區接待外賓，都將十分便利。分析如下：

桃園國際機場設置新一代機場多功能航廈分析表	
議題	說明
國際班機與客源	國內主要國際機場，主要國際商務人士出入點
鄰近貨品與加工區	最近的大港為基隆港，中部港區亦相距不遠
周邊主要對外大眾交通	高鐵與捷運機場線
鄰近科學特區	新竹科學特區，為台灣高科技產品重要研究重鎮
鄰近都會區支援功能	大台北都會區，商務會展產業成熟
軟體建置課題	北部已發展之會展商務等活動可延伸至特區，亦可做為特區服務之支援，產業進駐誘因大，專業服務資源來源廣。
區位帶動課題	若成功發展，則北臺灣之產業繁盛將可往南北延伸，形成北、基、桃、竹之產業共榮帶。
與鄰近城鎮合作關係	北台灣長久以來為台灣人才市場的最大匯集地，現有的商務服務相關產業也非常發達，設置特區之後，以服務對象而言，除了原本進入境內的客層之外，因特區所帶來的新客源，將可創造商機，並與鄰近城鎮資源提供者產生合作，共同創造利益。
與鄰近城鎮競爭關係	然就服務供給面而言，將原本已經在北臺灣提供的各項資源，另建此特區，則建設與資源成本提高，對原本就已經極為競爭之北台灣商務服務產業，將產生資源爭奪的問題，並產生一定程度的排擠效應。維持特區高服務水平，需專業人力，然從業人員就業意願或從都市延伸支援補給線進入特區造成成本增加問題等都將產生。

2.2.5 相關政策配套措施建議

新一代機場多功能航廈商務特區因性質特殊，因此不論關稅、簽證、貨物人員出入等皆須有一套完整運作機制。國際機場為國家重要門戶，於安全上有其考量，加以近年來全球恐怖活動頻傳，雖特區目的為方便商務人士，然安全與便利同等重要。為管理特區人員與貨物，同時提供租稅優惠誘因，可能牽涉的專法有出入境管理條例、商品檢驗法、貿易法、關稅法、台灣地區與大陸地區貿易許可辦法、外人護照簽證條例……等。本研究將先針對目前國內人員貨物出入境相關政策與法規進行了解並參考國外案例做法，參考專家意見，於研究中提出政策法令等配套措施建議，例如人員出入特區與隨身行李安檢手續之簡化、區內物品全面免稅、交易品得以免通關申報…等，尋求突破既訂法令限制之契機與方案。

2.2.6 與自由貿易港區之比較

1.自由貿易港區法制介紹

自由貿易港區體制之精神，最重要者乃「境內關外」之領域概念，進入港區之貨物得在港區內或港區間自由流通，對於港區內之營運併採低度行政管制及高度自主管理，且排除港區內進行商務活動之各種障礙，以加速貨物進出港區之流通，推動貿易自由化及國際化，使我國成為主導國際間貿易之樞紐及集散、交易中心，故法制之特色在於商品自由進出、廠商自主管理及單一窗口服務，使港貨物區內及港區間得以自由進行倉儲、轉運、加值等作業，並排除關稅、貨物稅、營業稅等租稅障礙以及簡化關務行政、通關申報手續。另自由貿易港區設置雖屬重大之施政目標，惟於法制上的推動卻非一蹴可及，原因

即在於自由貿易港區的設置涉及現有法制的多面向調整。因此，如何在配合自由貿易港區體制下「境內關外」之精神，促進相關行政流程之簡化，導入業者高度自主管理之機制，且不至於破壞原有海關關於國稅之稽徵，即成為我國自由貿易港區建置後，各界不斷努力的方向。為就自由貿易港區內之營運併採低度行政管制及高度自主管理，並排除港區內進行商務活動之各種障礙，以加速貨物進出港區之流通，推動貿易自由化及國際化，進而使我國成為主導國際間貿易之樞紐及集散、交易中心，自由貿易港區設置管理條例所採規範架構如下：

2.港區之劃設及管理

(1)自由港區之設置及土地劃定

合宜之自由港區地點，攸關推動自由港區之成效，為便捷貨物運輸及外籍商務人士入出港區，同時執行各項管制措施，自由貿易港區設置管理條例第6條至第9條爰明定於國際航空站、國際港口管制區內申請劃設編定為自由港區之申請、徵詢意見、核轉、審議及核定程序，以及國際航空站、國際港口管制區外之公、私土地開發、設置自由貿易港區之審核程序。

(2)自由貿易港區管理機關之權限

自由港區管理機關負責自由港區之各項行政事務，為有效執行自由港區之管理工作及便利自由港區內事業之各項行政手續，自由貿易港區設置管理條例第10條爰於第一項詳細列舉其統籌掌理事項，以發揮管理自由貿易港區事務「單一窗口」之功能。此外，為利自由港區之管理，爰於同條第2項進一步規定自由港區內與各行政機關之職權有關事項，應由各該目的事業主管機關依法規將其權限之一部分委任或委託自由港區管理機關辦理，以符合行政程序法第15條之規定。

另自由港區管理機關為一般營運管理之單一窗口，如有涉及其他行政機關權限之行使或主管業務項目，為免因公文書往返費時致生港區相關業務之遷延，自由貿易港區設置管理條例爰於第 13 條明訂就一定事項，應由各該目的事業主管機關於自由港區設立分支單位或指派專人以聯合服務之方式辦理。又為促進自由港區行政業務效率，各該目的事業主管機關設立之分支單位或指派之專人，應配合自由港區管理機關之運作，辦理其行政或業務項目。

(3) 自由港區事業之設立及許可

自由貿易港區設置管理條例除於第 14 條明定自由港區事業設立標準及許可審查事項，授權原選定自由港區管理機關之中央目的事業主管機關定之，為免不同自由港區間之設立標準差異過大，必要時得由自由港區協調委員會協調外，亦於第 15 條規定外國人得向自由港區管理機關申請設立投資境外之控股公司，其營業範圍以台灣地區以外投資事業為限，且不受外國人投資條例之限制，而國際金融業務分行得辦理前項控股公司之外幣匯兌及外匯交易業務，以不涉及境內之金融、經貿交易或新台幣者為限。

3. 貨物自由流通

(1) 貨物進儲自由貿易港區

自由港區之設置，以推動國際貿易活動之自由為目的，故自由貿易港區設置管理條例第 16 條爰規定得進儲自由港區之物品，通常應以一般貿易上之交易貨品為原則。違禁品、毒品、槍械等武器、毒性化學物品、放射性物品、公害或污染性物品、保育野生動物或其產製品，以及其他應管制之物品，並非一般

國際貿易之交易標的，且有危及本國安全、環境及國際形象之虞，爰明定非經各該目的事業主管機關之核准，自由港區不得進儲該等物品。

(2)貨物進出自由港區之管理

自由貿易港區設置管理條例第 16 條明定貨物自國外或國內其他自由港區、課稅區、保稅區進儲自由港區，或由自由港區輸往自由港區外，或於自由港區內交易流通，應分別貨物入出地區，依照規定方式向海關通報或辦理通關後為之。

4.港區事業自主管理

為加速貨物進出自由港區之流通，政府減低貨物流通時之行政管制，自由貿易港區設置管理條例第 18 條至第 20 條責成自由港區事業實施自主管理，達成貨物之進、出口通關、倉庫管理及帳冊簿據詳實完備等要求，以作為行政管制之替代管理機制，並配合海關查核及會計師盤存簽證之制度，以避免發生流弊。

5.租稅措施

自由港區既為「境內關外」之區域，則相關貨物自國外、國內進出、入港區，自與一般貨物於我國進出口之情形有別，故自由貿易港區設置管理條例第 5 章之租稅措施中，即明訂相關貨物自境外輸入自由港區時因於概念上尚未入關，故有關之關稅、貨物稅等貨物進口應納稅費均應免徵；而自由港區內之貨物如運往國內則應視為進口貨物，課徵進口貨物相關稅費，惟如運往國內係因修理、測試、檢驗及委託加工，且將再運回

自由港區之情形，則許其免徵稅捐並免徵供擔保，並設相關之稽核機制，以確保貨物之運回。

6. 金融機構之設置

為使自由港區內相關金融服務得以配合港區事業營運所需，自由貿易港區設置管理條例第 29 條至第 30 條爰規定金融機構得於自由港區內申設分行辦理國際金融業務，並明定金融機構得依銀行法、證券交易法第四十四條、管理外匯條例、及中央銀行法之規定，向目的事業主管機關申請，於自由貿易港區內設立分支機構。

7. 入出境及入出區許可

(1) 外籍商務人士入出境管制

為便利外籍商務人士進入自由港區從事商務活動，發揮自由港區之功能，現行外國護照簽證條例等有關外籍人士入境規定有調整之必要，但仍應同時兼顧國家安全與外交平等互惠原則，自由貿易港區設置管理條例第 32 條爰參照外國護照簽證條例施行細則第七條有關「選擇性落地簽證」之規定，於第一項明訂外籍商務人士得經自由港區事業代向自由港區管理機關申請核轉許可，於抵達中華民國時申請簽證。此外，外籍商務人士入境，除依一般簽證、免簽證、落地簽證外，尚得比照緊急案件得由管理機關核轉主管機關（外交部）於三個工作天內辦理「選擇性落地簽證」，憑以入境。

(2) 自由貿易港區人員之管制

為有效管理控制自由港區人員之進出，自由貿易港區設置

管理條例第 33 條爰規定進出自由港區之人員、車輛應循指定地點進出，接受檢查；除自由港區內必要人員、依本條例進入之商務人士及有正當事由經自由港區管理機關同意者外，不得於港區內居住；港區事業員工及進出港區之其他人員，應向管理局申請核發許可證，憑以進出。

綜觀上述自由貿易港區之規範架構，可知自由貿易港區之建置係環繞「境內關外」之精神為之，惟相關法制之設計多著重於貨物之流通。反之，新一代機場多功能航廈雖亦本於「境內關外」之概念而為規劃，然著重於吸引國際商務人士之人員之往來與利用，故本質上即與自由貿易港區強調之貨物流通有別，自由貿易港區設置管理條例雖亦設有外籍商務人士出入境之管制規定，然其所規範亦以自由港區事業經營之角度出發，故於新一代機場多功能航廈之設置非必與自由貿易港區發生關連之情況下，相關規定亦未必合於新一代機場多功能航廈所需。基此，「境內關外」之相關規範概念若欲適用於新一代機場多功能航廈之設置上，即需透過既有法規諸如入出國及移民法等相關法規之解釋甚或綜合國內各相關規範並參國外法制訂定新法以為因應。

在「挑戰 2008—國家發展重點計畫」下，國內陸續規劃數個「自由貿易港區」，「自由貿易港區」的主要精神亦為「境內關外」，然此「境內關外」著重點多在保稅與倉儲方面，與本案「新一代機場多功能航廈」商務特區有所出入，簡單比較如下表。

新一代機場多功能航廈商務特區與自由貿易港區比較表		
	新一代機場多功能航廈 商務特區	自由貿易港區
標的對象	商務人士為主	貨品為主
建置目標	打造頂級商務特區	全球運籌增值港區
設置地點	國際機場為主	空港與海港
主要議題	商務、會展、消費、過境	倉儲、物流、加工、保稅
重點業務	商務會展運籌支援	貨運倉儲流通與通關
功能內涵	<ul style="list-style-type: none"> ● 會展商務活動 ● 商務支援活動 ● 消費活動 	<ul style="list-style-type: none"> ● 倉儲保稅 ● 深層加工 ● 資金與商務支援
人員貨物管制	通行證與工作證	通行證與工作證

2.2.7 新一代機場多功能航廈規劃設置方式與可行性評估

本案所提之新一代機場多功能航廈旨在打造頂級商務服務區，便利國際洽談與會展活動，進而帶動國內產業，提升台灣在國際間之曝光率。目前桃園國際機場計二處航廈，各航廈利用情形如下表：

	樓地板面積(M2)	尖峰客運量 (人次/尖峰小時)	年運量 (萬人次/年)
航廈一	169,500	4,000	1,200
航廈二	203,500	5,000	1,700
航廈三*	—	—	—

* 第三期航廈尚在規劃中。

未來若將建置商務特區，必將要考量各航廈之容量及功能。綜觀國際間類似案例，本特區建置可以三種方式進行：

1. 單獨設置

此方式為單獨就商務特區所需功能進行獨立規劃與建置，於機場關外境內，設置以會展商務為主要活動之平台，進而帶入相關產業，並搭配國內外人士出入境、租稅與關稅之配套措施。優點是獨立性高，可延展的活動多，尤其可以帶入會展、展售等活動，創造具有特色之特區。然缺點為建置成本高，需要足夠的客源支撐。從洽商的角度來看，在國際航線在台停留少的現實條件沒有改變的情形下，設置此特區所面臨的客源問題會是重要考驗。會展活動的發展硬體成本高，特區內所配置的會展如無足夠的活動來提高附加價值，反而成為營運上的負擔。

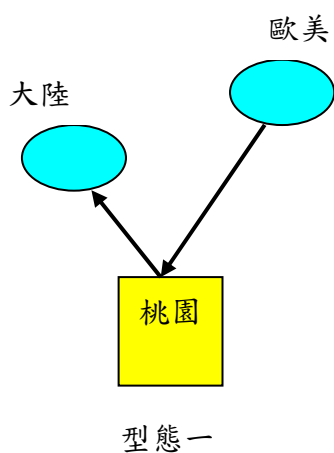
2. 與自由貿易港區相結合

國內目前大力推行的「自由貿易港區」四大功能架構中，即有一項為「引進商務活動」。而放眼國際較成功的自由貿易港區，亦多以此模式營運。在原本自由貿易港區之架構下，商務活動的規劃主要圍繞在因應貨運保稅等所產生的金融、保險、通關、簽證等商業行為，如可將此業務範疇，用本案之架構予以擴充，將其商務活動做加值提升，則可收事半功倍之效。因建置成本降低，則在短期間無足夠客源之稱的情形下，仍可營運。現行的自由貿易港區，地點不一定在機場內，有可能在機場外圍，現有的規劃中並沒有納入「國際商務旅客」的考量，然只要透過管制區和專屬移動工具的建置，要達到人員境內關外的目的並非難事。

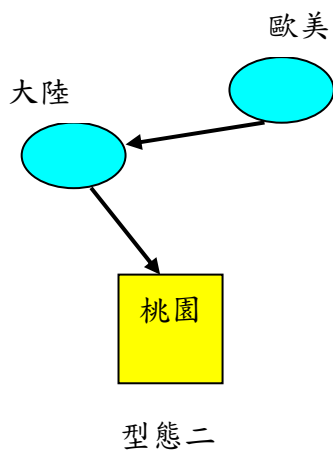
3. 「轉機商務」特區

本研究初步界定國際商務人士（即非國籍商務人士）進出台灣桃園國際機場之型態有下列幾種：

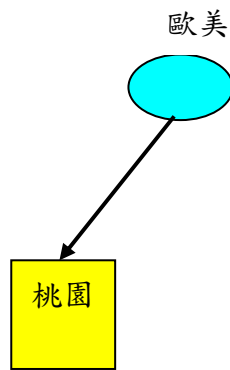
型態一：由歐美先至桃園國際機場洽公兼休閒消費，再至大陸地區(如上海)



型態二：由歐美先至大陸地區(如上海)，再至桃園國際機場洽公兼休閒消費

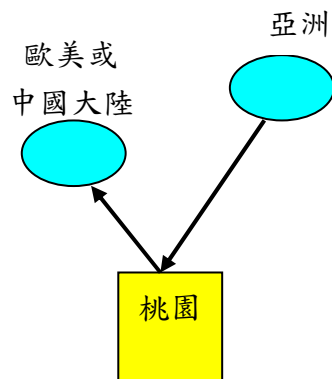


型態三：由歐美直接至桃園國際機場洽公兼休閒消費



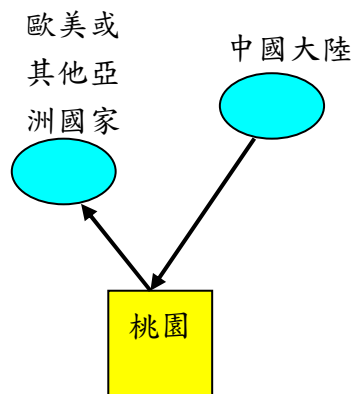
型態二

型態四：由亞洲國家先至桃園國際機場洽公兼休閒消費，再至歐美國家或大陸地區(如上海)



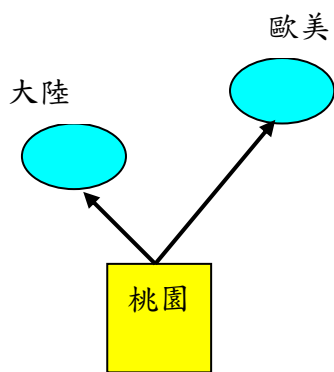
型態四

型態五：由中國大陸地區(如上海)先至桃園國際機場洽公兼休閒消費，再至歐美或其他亞洲國家

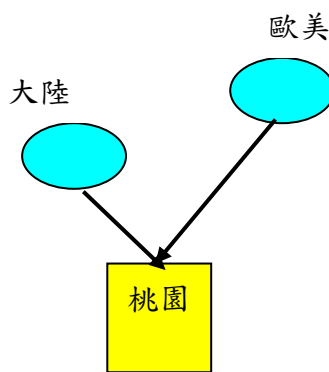


型態五

型態六：由我國出境或入境之國際商務人士，與洽商對象相約在機場轉機商務洽談區會面，再赴下一行程



型態六（出境）



型態六（入境）

參考目前成功運作的各大國際機場，其營運宗旨皆為意圖打造機場本身為一自給自足，集各項商務活動於一身的「機場航空城」，並提供旅客頂級服務。新一代機場多功能航廈商務特區本質上亦不脫離此範疇。在此模式下，所有的「出入境與過境旅客」皆可為特區客源。

三種模式當然各有其優缺點，尤其在法令的限制突破和相關單位合作模式上，往往較硬體建置更耗時費力，各模式之間也不盡然獨立互斥，在現實環境考量下，交互參用，亦為可行之計。

茲就上述三模式，在市場面、政策面與實務面作一簡單比較表如下：

新一代機場多功能航廈商務特區建置模式可行性分析			
	單獨設立	結合「自由貿易港區」	「轉機商務」特區
市場面	專為有「境內關外」需求人士設立，需要有足夠的客源方能支援此特區運作，以目前情況觀之，極具挑戰。	非特別針對「境內關外」人士設立，商務活動非唯一經濟活動與收入來源，客源壓力小，可從倉儲保稅等相關活動切入。	包含「境內關外」在內的所有「入境與過境人士」。以機場提供的整體服務，吸引並增加旅客消費。
政策面	簽證、通關、人員管理、進出車輛管理...等，須另行進行修改與新設。	雖牽涉層面最廣，從土地到貨物到人員皆要考量，然目前政府正積極推動中，已有時間表，許多機制也已設定完成，僅需做小幅更動。	傾向於機場營運管理的範疇，牽動層面最小。
實務面	面對需以「境內關外」模式前來台灣的商務人士，	搭配「自由貿易港區」進行規劃，雖不能一次將商務特區	目前國內機場正面臨轉型需求，可將商務特區規劃

	<p>國內做法目前多為雙方改以第三地（如香港）為洽商地點。此特區成立之後，雖可降低國內商務人士移動成本，然台灣目前在國際航班選擇上仍不如鄰近國家，此部分仍需努力。</p> <p>特區建置需要一次到位，否則將無法發揮其價值，建置成本高，商機不足的情形下，可能反過來排擠現有產業資源。</p>	<p>功能盡數發揮，然建置成本低，風險較小，可以階段式發展。</p> <p>港區和特區的許多活動如保險、金融、通關、樣品寄存等，可共享資源，不須分開設立，在發展上有一定利基。</p>	<p>納入機場升級藍圖，參照成功國際機場案例，打造「機場城」。</p> <p>此模式下，原規劃特區的部份如會展、展售活動較受限制，將傾向於增強消費機能。可帶動的產業共榮幅度較小。</p>
--	--	---	---

放眼目前東南亞地區，香港與新加坡的自由貿易港區成效卓著，然而台灣的地理位置有不可忽略的重要性。亞太八大主要機場間平均航行時間，以台北最迅速，而高雄港在亞太五大主要港口間平均航行時間也是最短。在全球運籌鏈中，台灣有極具優勢的地位。雖然目前囿於現實環境，許多商務與貿易活動版圖紛紛移轉，然如能開始積極規劃，則不論是採用自由貿易港區模式，或是單純就機場商務服務升級，在亞太地區仍極有優勢。

不論西行或東行，台灣的獨特地理中樞位置和深耕厚植之

經濟實力，對於提供「過境駐留」商務客，都有高度吸引力。提供完整過境商務服務，除可提高國際人士選擇過境台灣之誘因外，亦可提供國內商務人士更迅速便捷服務外國客戶之機會。從商務角度觀之，美洲商務人士前來亞洲洽商，因距離遙遠，通常不會只停留單一城市，許多國際企業在台均設有運籌中心，商務特區若能成功建置，提供國際航班接駁行程的新選擇，則欲前往東南亞與中國之旅客，選擇台灣為行程首站有其不可避免之必要性。貨運方面，高雄港的地位短期內不是香港或新加坡任何一個港口可以取代，結合空港優勢，進行轉口與深層加工等高附加值產業服務，利基自然浮現。

2.2.8 新一代機場多功能航廈商務特區設置法制分析與建議

1. 前言

按本計畫之重點在於利用桃園國際機場之區域位置，於機場禁區內創造一個國際商務洽商平台，使國際商務人士便於其商旅行程中，隨機而便捷地安排於機場轉機區內與國內外商務人士會面。

而新一代機場多功能航廈商務特區因性質特殊，因此不論關稅、簽證、貨物人員出入等皆須有一套完整運作機制。國際機場為國家重要門戶，於安全上有其考量，加以近年來全球恐怖活動頻傳，雖特區目的為方便商務人士，然安全與便利同等重要。為管理特區人員與貨物，同時提供租稅優惠誘因，可能牽涉的專法有出入境管理條例、商品檢驗法、貿易法、關稅法、台灣地區與大陸地區貿易許可辦法、外人護照簽證條例……等。本研究將先針對目前國內人員貨物出入境相關政策與法規進行介紹與分析，針對商務中心之設置、人員出入特區與隨身

行李安檢手續之簡化、區內物品全面免稅、交易品得以免通關申報...等，尋求突破既訂法令限制之契機與方案。

按國外機場之商務中心，均設於機場外，亦即國際商務人士須先入境通關後，始能進入商務中心使用相關設施，故其商務中心之設置並不涉及人員及貨物管制，與本計畫所建議設置於機場管制區內之商務中心有別，故本計畫於新一代機場多功能航廈商務中心設置之法制分析上，均以國內法制為基礎，合先敘明。

2. 商務中心設置法令依據

按目前國內各級航空站之設置依據為交通部民用航空局組織條例第 10 條（附件 1），該條規定民用航空局得視需要設置各級航空站，該條第 2 項並授權主管機關訂定「交通部民用航空局所屬航空站組織通則」（附件 2），以規範航空站設置組織架構。

依「交通部民用航空局所屬航空站組織通則」第 2 條第 1 項之規定，交通民用航空局所屬航空站掌理航空站之經營管理事項及其他有關事項，基此，本計畫所推動設置之新一代機場多功能航廈商務特區應可由桃園航空站本於職權，於機場內予以設置。而於商務中心之規劃上，除為提供商務中心內各種商務活動之設施，如會議中心、商店、醫療院所、博奕場所等，應各依相關法令設置外，於飛航安全之管制方面，則著重於人員及貨物進出商務中心之管制點之設置。因管制點之功能在於針對進出商務中心之人員及貨物進行查核，因涉及公權力之行使，故管制點人員之配置除應由航空警察局及機場人員負責相關商務人士之身分及所攜貨品之查核外，尚須配置海關人員，專責貨物之驗放及課稅。因商務中心涉及來自國內外人士及貨

品之交流，故管制相關之組織編制、管制程序等事項宜另訂相關辦法因應之。

3. 商務人士進出商務中心之法令分析與檢討

按商務中心使用者，包括國際商務人士及國內商務人士，前者可再區分為：一、自外國前來我國轉機之國際商務人士；二、自我國出境之國際商務人士及三、原行程為入境我國之國際商務人士，因有洽商需要，先於機場禁區商務中心與擬會談對象碰面後再行入境等三。而後者亦可區分為：一、非旅客身份之商務人士及二、具旅客身份之商務人士(商務洽談後即出境或入境)等二種。由上述分類可知，商務中心之使用者之身份呈現多元樣貌，故為求於飛航安全及便利商務活動之平衡，即有必要針對進出商務中心之人之不同身份，給予不同之管制方式，以下即就不同屬性之商務中心使用人士，分析其相應之管制方式。

(1) 非旅客身份之國內商務人士

非旅客之身分商務人士，如有使用商務中心之必要者，則需於事前提出申請，就進入機場禁區之事由、擬會面之人士(包括國際商務人士之姓名、國籍、擬搭乘之航班及下一目的地等資訊)、擬會面時間、擬進行商務洽談會議室、擬攜入之樣品清單或貨幣金額提出書件說明，並於進入商務中心之管制點，進行身分、貨品檢查及各項文件核對工作。通過查核之商務人士，則獲得機場管理當局核發之臨時通行証，經由封閉通道前往機場禁區之商務中心，洽商完畢後，再經由封閉通道返回管制區，再次辦理身分及貨品檢查，確認人員身分及所攜入之貨品與先前登記相同，即由管制站收回臨時通行証並辦理結案登

記。

(2) 未入境我國之國際商務人士

在動線設計上，未入境我國之國際商務人士因無入關之要求，因此可於下機之後逕往轉機區與擬會面之對象進行商務洽商，並於使用商務中心完畢後再行前往搭機。因此種國際商務人士並未入境，故其使用商務中心之性質屬其於轉機等待期間在轉機區內之活動，故於進入商務中心時，無須特別檢查其身分及所攜物品，僅須於管制點為簡單之登記，即可進入商務中心從事相關商務活動。

惟於國際商務人士於商務中心結束其商務活動，而須自商務中心前往搭機時，因其可能於商務中心內已和來自國內之商務人士有所交流，故其身份之同一性及所攜物品即有可能發生變更。因此，當國際商務人士離開商務中心時，即應視同自非管制區進入管制區，需重新查驗其身份是否確為轉機旅客，查驗項目包括護照、登機證等，此節應由航警局派員於管制點負責。而對於所攜帶物品之查驗則著重於其所攜物品是否有違現行旅客出境關於攜帶貨幣及貨品之限制，而此一查驗工作則應由財政部關稅總局設於桃園機場之台北關稅局派員於管制點負責。

(3) 擬入境我國之國際商務人士

按此種國際商務人士之最終目的地為我國，故若許其於下機後直接進入商務中心，並於使用商務中心後直接自商務中心通過管制點入境我國，將徒生商務中心管制點作業上人力之負擔及業務之繁雜，故本研究計畫建議，擬入境我國之國際商務人士，有需要使用商務中心者，宜先循入境程序完成入境通關

手續後，再依非旅客身份之國內商務人士使用商務中心之程序及方式，進出商務中心。

(4)自國內出境之國際商務人士

自國內出境之國際商務人士，因有旅客身分，故若無使用商務中心之必要者，固可在出境區與擬會面之對象進行商務洽商，但在此部分受到二小時辦理登機手續之限制，使得此一身份之商務人士雖有攜帶樣品出境之便利，但是商務洽商時間侷限於兩個小時以內，洽談時間受到壓縮。惟若自國內出境之國際商務人士，有使用商務中心之必要者，其先以非旅客身份之國內商務人士進入商務中心，於使用完畢後，若許其直接由商務中心辦理登機手續，亦將造成商務中心管制點作業上人力之負擔及業務之繁雜，故本計畫建議自國內出境之國際商務人士，於登記前有需要使用商務中心者，仍宜先辦理出境手續，於進入管制區後，再行前往商務中心進行相關商務活動。

4.商務人士攜帶物品查核之法令分析與檢討

按商務中心之設置目的既係為便於商務人士入出境及轉機時本於商務目的之使用，故相關使用人員必將攜帶若干物品進入商務中心內，或為個人行李等非商業目的使用之物品，亦或為樣品、商品等供商業目的使用之物品。而相關人士於商務中心內從事商務活動後，其攜出商務中心之物品，即有可能與原本攜入商務中心之物品不同，而有涉及貨幣及相關貨物之進出口及課稅之問題。以下即就商務人士將貨品攜出（入）商務中心時，所應為之管制進行分析。

(1)自管制區攜入至商務中心

自管制區進入商務中心之國際商務人士，因僅為轉機之旅客，不涉攜帶相關物品進入我國境內之性質，故原則上應無我國「入境旅客攜帶行禮物品報驗稅放辦法」所訂應報關或查驗相關物品及限制之規定，惟為維護商務中心內之公共安全及衛生，下列禁止攜帶入境之物品，仍應予禁止攜入商務中心內：

- 一、毒品危害防制條例所列毒品（如海洛因、嗎啡、鴉片、古柯鹼大麻、安非他命等）。
- 二、槍砲彈藥刀械管制條例所列槍砲（如獵槍、空氣槍、魚槍等）、彈藥（如砲彈、子彈、炸彈、爆裂物等）及刀械。
- 三、野生動物之活體及保育類野生動植物及其產製品，未經行政院農業委員會之許可，不得進口。
- 四、侵害專利權、商標權及著作權之物品。
- 五、偽造或變造之貨幣、有價證券及印製偽幣印模。
- 六、所有非醫師處方或非醫療性之管制物品及藥物。
- 七、水果禁止攜帶。
- 八、其他法律規定不得進口或禁止輸入之物品。

而上述物品安全檢查之進行，即應由航警局人員，依現行「台灣地區民航機場安全檢查作業規定」(附件3)之檢查方式及程序為之。

(2)自商務中心攜出至管制區

按國際商務人士於使用商務中心完畢後，因可能在商務中心內與來自國內外之其他商務人士進行商務交流，故於離開商務中心時，其所攜出之物品即有可能與其原本攜入商務中心之物品不同，故有就其所攜出貨幣與貨物予以查核之必要。而禁

止國際商務人士由商務中心攜出至管制區進而攜帶出境之物品，應比照目前我國禁止國民攜帶出境之物品，相關物品散見於各法令，實務上包括：

- 一、未經合法授權之翻製書籍、錄音帶、錄影帶、影音光碟及電腦軟體。
- 二、文化資產保存法所規定之古物等。
- 三、槍砲彈藥刀械管制條例所列槍砲（如獵槍、空氣槍、魚槍等）、彈藥（如砲彈、子彈、炸彈、爆裂物等）及刀械。
- 四、偽造或變造之貨幣、有價證券及印製偽幣印模。
- 五、毒品危害防制條例所列毒品（如海洛因、嗎啡、鴉片、古柯鹼、大麻、安非他命等）。
- 六、野生動物之活體及保育類野生動植物及其產製品，未經行政院農業委員會之許可，不得出口。

(3)自國內攜入至商務中心

按非旅客之國內商務人士有使用商務中心者，若亦有攜帶物品之必要者，亦應予以管制。其所得攜帶物品除亦有前述禁止攜帶入出境物品之限制外，為免國內商務人士藉由與國外商務人士會晤之時，藉機利用國際商務人士攜帶相關物品出境，而達實質上違反相關禁止旅客攜帶物品出境之規定，故於國內商務人士自國內進入商務中心時，即宜依財政部關稅總局所訂「出境報關須知」(附件 4)之規定，就下列物品予以查核及申報：

- 一、攜帶超額新台幣、外幣現鈔、人民幣者

- (一)新台幣

- 6 萬元為限。如所帶之新台幣超過限額時，應在出境前

事先向中央銀行申請核准，持憑查驗放行；超額部分未經核准，不准攜出。至於不准攜出之部分，則應依「出境旅客攜帶已申報超額外(台)幣保管及作業要點」(附件5)及「出境旅客攜帶超額新台幣保管及處理措施」(附件6)之規定辦理。

(二) 外幣

超過等值美幣1萬元現金者，應報明海關登記；未經申報，依法沒入。

(三) 人民幣

2萬元為限。如所帶之人民幣超過限額時，雖向海關申報，仍僅能於限額內攜出；如申報不實者，其超過2萬元部分，依法沒入。

(四) 黃金

旅客攜帶黃金出入境不予限制，但不論數量多寡，均必須向海關申報，如所攜黃金總值超過美金2萬元者，應向經濟部國際貿易局申請輸出入許可證，並辦理報關驗放手續。

二、攜帶貨樣或其他隨身自用物品(如：個人電腦、專業用攝影、照相器材等)，其價值逾免稅限額者，且擬再自商務中心攜出至國內者，則應於查核點查核時申報，並予封存以確定相關物品進出商務中心之同一性。

三、攜帶有電腦軟體者，請主動報關，以便驗放。

四、出口限額

出境旅客及過境旅客攜帶自用行李以外之物品，如非屬經濟部國際貿易局公告之「限制輸出貨品表」(網址 http://ekm92.trade.gov.tw/BOFT/web/report_list.jsp?data_base_id=DB009&category_id=CAT1035)之物品，其價值以美

幣 2 萬元為限，超過限額或屬該「限制輸出貨品表」內之物品者，須繳驗輸出許可證始准出口。

(4)自商務中心攜出至國內

按非旅客之國內商務人士有使用商務中心者，為免國外商務人士藉由與國內商務人士會晤之時，藉機利用國內商務人士攜帶相關物品入境，而達實質上違反相關禁止旅客攜帶物品入境之規定，故於國內商務人士自國內進入商務中心時，即宜比照現行「入境旅客攜帶行禮物品報驗稅放辦法」(附件 7)及財政部關稅總局所訂「入境報關須知」(附件 8)之規定，就下列物品予以查核及申報：

一、申報

入境旅客攜帶管制或限制輸入之行李物品，或有下列應申報事項者，應填寫「中華民國海關申報單」向海關申報，並經「應申報檯」(即紅線檯)通關：

- (一) 攜帶菸、酒或其他行李物品逾免稅規定者。
- (二) 攜帶外幣現鈔總值逾等值美幣 1 萬元者。
- (三) 攜帶新臺幣逾 6 萬元者。
- (四) 攜帶黃金價值逾美幣 2 萬元者。
- (五) 攜帶人民幣逾 2 萬元者(超過部分，入境旅客應自行封存於海關，出境時准予攜出)。
- (六) 攜帶水產品或動植物及其產品者。
- (七) 有不隨身行李者。
- (八) 有其他不符合免稅規定或須申報事項或依規定不得免驗通關者。

未有上述情形之旅客，可免填寫申報單，持憑護照選擇「免申報檯」(即綠線檯)通關。

二、免稅物品之範圍及數量

旅客攜帶行李物品其免稅範圍以合於本人自用及家用者為限，範圍如下：

- (一) 酒 1 公升，捲菸 200 支或雪茄 25 支或菸絲一磅，但限滿 20 歲之成年旅客始得適用。
- (二) 非屬管制進口，並已使用過之行李物品，其單件或一組之完稅價格在新台幣 1 萬元以下者。
- (三) 上列 1.及 2.以外之行李物品（管制品及菸酒除外），其完稅價格總值在新台幣 2 萬元以下者。

至於旅客攜帶貨樣，其完稅價格在新台幣 1 萬 2,000 元以下者免稅。

三、應稅物品

旅客攜帶進口隨身及不隨身行李物品合計如已超出免稅物品之範圍及數量者，均應課徵稅捐。應稅物品之限值與限量如下：

- (一) 入境旅客攜帶進口隨身及不隨身行李物品（包括視同行李物品之貨樣、機器零件、原料、物料、儀器、工具等貨物），其中應稅部分之完稅價格總和以不超過每人美幣 2 萬元為限。
- (二) 入境旅客隨身攜帶之單件自用行李，如屬於准許進口類者，雖超過上列限值，仍得免辦輸入許可證。
- (三) 進口供餽贈或自用之洋菸酒，其數量不得超過酒 5 公升，捲菸 1,000 支或菸絲 5 磅或雪茄 125 支，超過限量者，應檢附菸酒進口業許可執照影本。
- (四) 明顯帶貨營利行為或經常出入境（係指於 30 日內入出境 2 次以上或半年內入出境 6 次以上）且有違規紀錄之旅客，其所攜行李物品之數量及價值，得

依規定折半計算。

- (五) 以過境方式入境之旅客，除因旅行必需隨身攜帶之自用衣物及其他日常生活用品得免稅攜帶外，其餘所攜帶之行李物品依 4.規定辦理稅放。
- (六) 入境旅客攜帶之行李物品，超過上列限值及限量者，如已據實申報，應自入境之翌日起 2 個月內繳驗輸入許可證或將超逾限制範圍部分辦理退運或以書面聲明放棄，必要時得申請延長 1 個月，屆期不繳驗輸入許可證或辦理退運或聲明放棄者，依關稅法第 96 條規定處理。

至於不隨身行李物品之規定如下：

- (一) 不隨身行李物品應在入境時即於「中華民國海關申報單」上報明件數及主要品目，並應自入境之翌日起 6 個月內進口。
- (二) 違反上述進口期限或入境時未報明有後送行李者，除有正當理由（例如船期延誤），經海關核可者外，其進口通關按一般進口貨物處理。
- (三) 行李物品應於裝載行李之運輸工具進口日之翌日起 15 日內報關，逾限未報關者依關稅法第 73 條之規定辦理。
- (四) 旅客之不隨身行李物品進口時，應由旅客本人或以委託書委託代理人或報關業者填具進口報單向海關申報。

四、新台幣、外幣及人民幣

(一) 新台幣

入境旅客攜帶新台幣入境以 6 萬元為限，如所帶之

新台幣超過該項限額時，應在入境前先向中央銀行申請核准，持憑查驗放行；超額部分未經核准，不准攜入。

(二) 外幣

旅客攜帶外幣入境不予限制，但超過等值美幣 1 萬元者，應於入境時向海關申報；入境時未經申報，其超過部分應予沒入。

(三) 人民幣

入境旅客攜帶人民幣逾 2 萬元者，應自動向海關申報；超過部分，自行封存於海關，出境時准予攜出。

五、藥品

- (一) 旅客攜帶自用藥物以 6 種為限，除各級管制藥品及公告禁止使用之保育物種者，應依法處理外，其他自用藥物，其成分未含各級管制藥品者，其限量以每種 2 瓶（盒）為限，合計以不超過 6 種為原則。
- (二) 旅客或船舶、航空器服務人員攜帶之管制藥品，須憑醫院、診所之證明，以治療其本人疾病者為限，其攜帶量不得超過該醫療證明之處方量。
- (三) 中藥材及中藥成藥：中藥材每種 0.6 公斤，合計 12 種。中藥成藥每種 12 瓶（盒），惟總數不得逾 36 瓶（盒），其完稅價格不得超過新台幣 1 萬元。
- (四) 口服維生素藥品 12 瓶（總量不得超過 1,200 顆）。錠狀、膠囊狀食品每種 12 瓶，其總量不得超過 2,400 粒，每種數量在 1,200 粒至 2,400 粒應向行政院衛生署申辦樣品輸入手續。
- (五) 其他於自用藥物限量表（附件 9）及環境用藥限量

表之自用藥物（附件 10）。

六、農產品及大陸地區土產限量

- （一）農產品類 6 公斤（水果禁止攜帶）。
- （二）詳細之品名及數量請參考大陸地區土產限量表（附件 11）及農產品及菸酒限量表（附件 12）。

5. 商務中心內交易之租稅優惠分析

按於商務中心中所生之交易，若為免稅商店與商務人士間所發生，則依關稅法授權訂定之「免稅商店設置管理辦法」（附件 13）之規定，下列免稅商店銷售貨物予出境或入境旅客之免稅範圍如下：

- （一）關稅部分：依關稅法第 61 條第 2 項規定，免徵關稅。
- （二）貨物稅部分：依貨物稅條例第 3 條第 1 項第 2 款規定，免徵貨物稅。
- （三）營業稅部分：依加值型及非加值型營業稅法第 7 條第 3 款規定，其稅率為零。
- （四）菸酒稅部分：依菸酒稅法第 5 條第 2 款規定，免徵菸酒稅。
- （五）菸品健康福利捐部分：依菸酒稅法第 22 條之 1 準用同法第 5 條第 2 款規定，免徵菸品健康福利捐。

另依本研究計畫之研究調查，商務人士就商務中心之使用需求上，租稅之優惠提供之需求雖不及於其他商務及休閒設施，現行法令除針對免稅商店外，亦無就於商務人士間於商務中心內發生交易所生相關稅賦予以優惠減免之規定，惟若於商務中心內所生之交易能予相應之租稅優惠，以作為吸引商務人士過境我國使用商務中心之經濟上誘因亦無不可，惟於政策上

是否可行，仍須透過進一步稅式支出之計算，始能確實評估其可行性。

6. 後續法制上建議（代結論）

按商務中心設置涉及人員及物品之查核，以及相關租稅優惠措施之採行，其分析已如上所述，惟於目前我國法制之配套上仍偏重於傳統航空站之管制，然新一代機場多功能航廈商務中心之設置及其運作，雖仍係於航空站內進行相關作業，惟因其使用使用者之多元性及其所欲達成之政策上目的，仍有必要就相關法制予以建立或調整，茲分述如下：

(1) 新一代機場多功能航廈商務中心設置之組織法之訂定

按目前商務中心之設置雖可由桃園航空站本於職權予以設置，惟因其尚涉及人員之配置及區位之選擇，以及內部相關行業如商店、醫療院所或博奕場所之進駐乃至於租稅優惠措施之建立等事項，故於法制上仍宜於現行「交通部民用航空局所屬航空站組織通則」外，另訂商務中心之設置管理法規，就人員之配置及區位之選擇，以及內部相關行業如商店、醫療院所或博奕場所之進駐予以規範。

(2) 租稅優惠之稅式支出之研究

如前所述，於商務中心之建置上，若能提供相關租稅優惠作為國際商務人士前來我國使用商務中心之經濟誘因，除能提高商務中心之使用率，增加相關之營收外，亦可提升我國於國際上之知名度並促進我國國際商務活動之繁榮，惟相關租稅優惠之提供，包括所得稅、關稅、貨物稅、營業稅之減免範圍，

仍須進一步經稅式支出之計算，始能確定，故本研究建議有關單位進一步就本商務中心提供租稅優惠之設定上，進行稅式支出計算與研究，以作為是否及如何提供租稅優惠之參考依據。

2.2.9 新一代機場多功能航廈對區域經濟發展之影響

新一代機場多功能航廈之運作，將使得區域之人流、金流、物流、資訊流等構建起嶄新的商業模式與經濟生態，且其影響範圍小自機場鄰近之桃竹苗地區、進而可延伸至北部區域、甚至台灣全區，其間影響係互補、替代、或是觸媒式效果，本研究將探討。

如依國際機場協會（ACI）的調查資料所顯示，每年 100 萬航空旅客運輸量相當於產生 1.3 億美元的經濟收益和增加 2500 個就業機會，則針對商務型之旅客所設計的多功能機場航廈，單位旅客所產生的經濟收益將倍數於一般旅客之統計，理由為商務旅客基於商務目的所規劃的商務旅程，除特別重視工作效率以外，還必需攜帶與商務有關之樣品、書件、藍圖、電腦、甚至簡報設備，較一般旅客所攜行李來價格昂貴，因此商務旅客相對不吝花費於任何增進商務目的之費用（如會議、餐宴、交誼、設備、饋贈等），或任何協助商務活動之費用（如會計、財務、匯兌、法律、顧問等），或個人健康及形象投資（如沐浴、休息、按摩、洗髮、美容、衣物洗燙、健檢等）；而一般旅客在機場的消費，至多是購物及輕便餐食的花費而已。

商務旅客對機場的直接與間接消費，反應在機場營業額及就業機會的提升相對顯著，而圍繞在商務旅客週邊之龐大價值體系，例如貿易機會的創造、商務合作的促成、商業協定的簽署、投資條件的議定以及商務前景的畫擘，都是以往可遇不可求的商務契機，在機場臨空經濟的觸媒之下，透過商業網路零

時差地傳遞到每一個具有競爭效率價值節點上，使得整個價值鏈具有高度效率、快速回應、明快正確、及信實可靠之特質。

由於通訊及網路科技的普級，使得實體距離不再是國際商務的必然侷限，因此所謂的價值節點固然不一定緊鄰機場週邊，但是必需有效的運用科技克服地理障礙。是以製造商之廠房與辦公總部或可座落於機場遠端，降低製造業者營運成本，但是愈來愈明朗的國際機場門戶經濟之趨勢為，製造業者除了在核心經濟城市設有行銷及銷售總部外，也開始考慮在緊鄰機場的辦公區域，設置進駐機場分公司，除提供經常出差員工的一個鄰近機場的辦公環境外，另一方面也可以當作企業外賓接待辦公室，讓遠道而來的國外客戶，有一個可以暫時落腳休息的地方，以恢復長程旅途所耗損的體力。

從德國法蘭克福國際機場、荷蘭史基浦國際機場和香港赤鱗角國際機場的商務中心實例，我們可以看出機場商務中心與經濟核心城市之間的關係，是一種新型的業務分工而非競爭關係，機場被視為一個發動機，機場商務特區被視為一個經濟觸媒，而機場運輸機制與商務活動之交互作用，最大的成效反應在龐大而無形的經濟交流上，使得機場門戶經濟與核心城市經濟之間創造更緊密的結合空間，彼此相互拉動，經濟成就無法分割，商業效果共同加成，因此機場航空城市經濟，與機場週邊區域經濟，乃至於核心城市經濟並非競爭及取代關係，而是互補與競合關係。

機場必需與城市結合，以免成為一個孤島，對於大資本的機場投資者來說，經濟效益受到限縮。航空城的概念對於許多後進機場投資者來說，是一個頗受矚目的機場營運模式，但是前題必需為機場客貨流量需達到一定的規模。

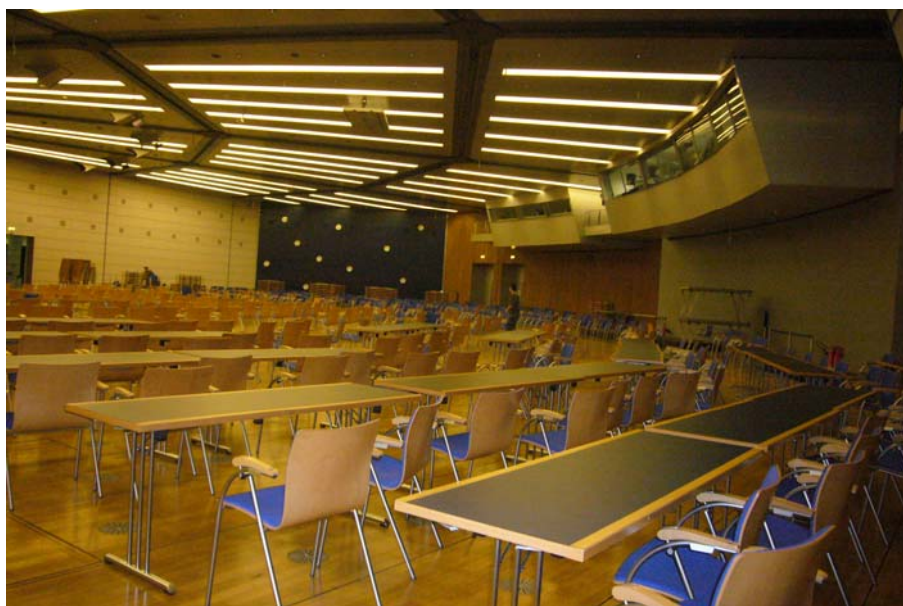


臨空經濟雖然愈來愈重要，但仍然不能取代城市經濟，最大的原因在於機場腹地有限以及機能有限。

因此機場無法離開城市，否則終將成為「孤島經濟」。

圖片資料來源：外貿協會

從先進國家的發展趨勢來看，機場經濟無法完全取代區域經濟或是核心城市經濟，最大的原因在於機場週邊腹地有限，即使是最先進的航空城市，都有其發展的瓶頸，更無法與核心城市之多元、完善、規模、彈性及資源豐沛等內蘊優勢相提並論。例如，儘管法蘭克福國際機場商務中心設施完備，但機場會議中心與二十分鐘車程距離之法蘭克福國際會議中心還是有小巫見大巫之感，儘管法蘭克福機場貴賓休息室集頂級品味及設計於一身，真正的頂級貴賓如果時間許可，寧願搭車進城，享受法蘭克福小鎮風光與人文風情。



法蘭克福機場會議中心儘管麻雀雖小，五臟俱全，但與正規的法蘭克福會議中心(如上圖)相比，不論空間規劃、設備等級、會議質感、環境及情境條件，都予人有小巫見大巫之感。

圖片資料來源：外貿協會

2.2.10 兩岸互動模式之影響

在目前兩岸政策前提下，此新一代機場多功能航廈所服務的對象有一部分會是中國大陸來台灣洽商之人士，如未來兩岸互動模式改變，例如開放兩岸點對點之直航，或是全面直航，則此部分服務內涵亦將相對產生變動。

中國大陸近二十年來經濟快速發展，已成全球最大的製造中心，估計全球約有六成以上的產品生產自中國大陸，因此中國大陸已成全球最重要的供應體系，國際經濟分量與扮演經濟角色與日俱增。

1. 兩岸航空客運維持現狀之影響

目前兩岸政治情勢陷於膠著，使得兩岸經濟發展受到限制，由於國際商務旅客在兩岸未能直航情況下，無法經濟（包括時間之經濟及航點銜接費用之經濟）使用台灣地理優勢，進

行兩岸商務合作模式之洽談，因此多以移地進行洽談方式，解決兩岸航程銜接中斷的問題。

愈來愈多的實例顯示出台灣在兩岸無法直航之情境下，流失國際商務客源，亦使台灣面臨經濟邊緣化之問題。例如，某一美國商務人士，原本有意與台灣業者洽商中國大陸(假設為昆山)出貨問題，順便赴工廠參觀，其行程之安排有以下幾種模式：

模式一：美國商務人士赴台灣，與台灣母公司洽談後，經香港轉機至上海再搭車到昆山拜訪中國大陸工廠

模式二：美國商務人士直飛中國大陸上海，台灣母公司(在有必要的情況下)派員赴上海與其洽談

由於全球經濟現實為產能過剩之狀況，在買方市場狀況下，模式一之後端成本昂貴，美國買主不論航程時間及搭機成本均遠高於模式二，因此美國商務旅客在一般情況下，必定會選擇模式二作為中國大陸商務之旅的行程選擇，因此兩岸經貿在國際化的條件下所發生之非直航成本，幾乎全部由我方業者所承擔。

如果兩岸能在直航之條件下重新構思前例，則有可能在我方誘因(如新型樣品，關鍵零件之開發成果，創新專利展示及企業總部參觀等)驅動下，吸引美國商務旅客先至我國總部拜會，再赴中國大陸進行工廠參訪，形成模式三之商旅動線：

模式三：美國商務人士先抵達台灣進行總部拜會活動，再搭機至上海參觀昆山工廠

2.兩岸突破現狀，實行點對點直航或全面直航之影響

台灣的地理位置極為優越，西面鄰近中國大陸，東面又為東南亞地區通往北美地區空中走廊之起點，為中國大陸、北美

及東南亞及南亞地區最短距之中繼點所在地。如果兩岸經濟互動能夠突破現狀，以漸進方式點對點直航，再進行全面直航，則台灣客運及貨運在全球運輸及運籌市場所展現的優勢，將輕鬆地串聯全球經濟體系七成的營運規模，在亞太地區難有競爭者可與台灣爭鋒。

3.兩岸互動模式的利勢分析

兩岸互動模式改變除直接影響本區客源之外，間接因民間產業版圖異動以及國際航班變更所造成的影響，亦將與特區營運有連動關係。

若以「結合自由貿易港區」模式規劃，兩岸互動的正面發展將帶動物流倉儲轉口產業的更加興盛，以此為基礎所延伸的商務活動也將熱絡起來，因應交流變大的需求，或可更進一步提升商務服務的範圍，更上層樓。

定位在「轉機商務中心」的模式下，則兩岸互動的正面發展除了帶來更多的旅客之外，更多國際航進駐台灣的可能性亦大增，轉機過境所帶來的商機也將帶動此特區的成長。

兩岸互動模式利勢分析表		
互動模式	利	弊
維持現狀	1. 維持國家安全機制，減少因直航因素所導入之各項不確定風險 2. 避免經濟過度倚賴中國大陸市場	1. 台灣本地市場腹地有限 2. 兩岸經濟力之不對稱， 3. 國際經濟及商務市場向中國大陸傾斜，繼續維持現狀有被邊緣化之虞

<p>點對點直航</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 與中國大陸重點城市連結，可累積直航經驗，又可與全球飛航交通網路相互連結 2. 可針對特定航空公司及航班進行安全管理，機場安檢及安管負荷不致太過沉重 3. 可與中國大陸一級城市(如上海)建立零時差之互動，即時掌控大陸指標經濟城市最新脈動 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 兩岸敵對狀況並未完全解除，開放直航善意有可能被中國大陸惡意利用，造成國家安全維護之負擔加重 2. 與中國大陸連通程度受到侷限，國際商務旅客僅能抵達少數中國大陸城市 3. 對國際航空公司來說，有限開放無法達到載客規模，所創造直航效益有限
<p>全面直航</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台灣經濟將由市場機制主導而更顯活絡 2. 台灣與全球機場經濟立足點相同，但可發揮地理優勢，獲取中國大陸經濟發展先機 3. 台灣將更可發揮經濟戰略角色，對於外商進駐具有招商吸引力及經濟誘因，可增加台灣地區高附加價值服務業之就業機會 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台灣經濟倚賴中國大陸市場情況更趨嚴重 2. 我國邊境出入境旅客身分複雜，安管單位維持機場安全難度大幅提高 3. 中國大陸人士滯留境內問題形成治安危機
<p>兩岸互動模式利勢分析表</p>		
<p>互動模式</p>	<p>機會</p>	<p>威脅</p>

維持現狀	將成分複雜，動機不明之中國大陸人士阻絕於境外，維持國家及社會安全	鄰近國家及地區之指標機場如日本之東京、韓國之仁川、香港之赤鱗角機場樞紐位置形成，朋分原應經由我轉往中國大陸之國際商務旅客客源
點對點直航	<ol style="list-style-type: none"> 1. 台商在中國大陸指標城市已成群聚，點對點直航符合開放初期之比例原則 2. 桃園國際機場客貨運流量可望增加，對台灣經濟發展具有正向助益 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 開放程度不足，無法吸引國際航空公司進駐我國桃園國際機場 2. 航班不足對吸引國際商務旅客選擇我國桃園國際機場轉機效果有限 3. 無法拉近無航點限制鄰近國家指標機場之距離
全面直航	<ol style="list-style-type: none"> 1. 外商來台投資誘因增加，國內就業機會提高 2. 桃園航空城完整聯外空運網路，國際航空公司進駐桃園中正國際機場意願提高 3. 國內高附加價值工業零件及原料轉運成本降低，提高台灣產業競爭力 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 空港邊境進出人員複雜，增加國家安全維護難度及維安成本 2. 中國大陸旅客滯台不歸造成治安死角及社會成本

4.從機場競爭的角度來看兩岸互動

從機場競爭之角度來看，掌握服務市場即是掌握營運關鍵，機場必需服務航空公司，航空公司必需往客源多的市場發展，而客源多的市場，目前成長最快速，也被視為最有潛力的是中國大陸。由於這個緣故，容許兩岸直航才能吸引國際航空公司進駐我國門戶機場的誘因，加速直航速度才能發揮桃園國際機場吸納國際客源，作為國際航旅中繼站之選擇。

對於爭取飛航客源不遺餘力的各個國際機場而言，那裏有客源，機場就努力向那裏接觸以維持機場生存。美國波士頓國際機場營運部門發現，該機場與中國大陸連接航線不足，因而有機場競爭力下降之虞，於是努力增加飛往中國大陸航線，從原先 28 線增加為 33 線。這個現象普遍存在於世界各地的指標機場當中，主要理由為中國大陸的飛航客源現在只是一個起點，而不是一個起飛點。

世界銀行 2005 年發表一篇統計，中國大陸 2004 年每人平均搭乘飛機次數為 0.06 次，美國為 2.2 次，世界平均水準為 0.6 次，顯示出中國大陸的飛旅市場前景不可限量。

5.從全球商務人士的角度來看兩岸互動

不只是台灣需要正視兩岸直航課題，全球商務人士已然高度重視中國大陸市場的發展，主要係著眼於中國大陸近年來經濟的快速成長，不論是對外貿易或是對內銷售，都散發出動量充足的商業媚力，使得國際商務旅客絡繹於途。

中國大陸與全球接軌的航線與航次，受到市場發展的影響而快速增加。中國大陸已成為包括台商在內的全球商務人士頻繁進出的商務標的，全球指標機場如德國法蘭克福機場、荷蘭

史基浦機場年度報告均呈現亞洲市場高度成長的數據，其中絕大部分均來自中國大陸飛航市場成長的貢獻；香港赤鱘角機場的客源更是倚賴中國大陸，超過七成的旅客出境地點登記為中國大陸，而台商身份之旅客約占香港機場飛航客源的 15-20%。

6.從中國大陸機場發展現況來看兩岸互動

龐大的人口基數與高速發展的經濟，造就出中國大陸航空市場生機蓬勃，並使得與中國大陸骨幹機場相連結的國際對應機場，出現繼續成長的條件與生存利基。全球擁有 1400 多個會員機場的國際機場協會 (ACI)，2005 年正式進入中國大陸。擁有 535 家會員的國際機場協會，所屬會員單位運營全世界 1400 多個機場，其中北京、上海、廣州、成都等骨幹機場均是該組織的成員。

國際機場協會表示，未來 5 年至 10 年中國航空業旅客吞吐量以每年二位數字在快速成長當中，高於全球平均 4%，因此中國大陸已經成為世界上機場數目增長最快的國家。

中國大陸的骨幹機場本身也在強化體質，朝向世界級的樞紐機場之途快速前進。北京國際機場航空城的目標是追上日本東京羽田機場和韓國首爾仁川機場的國際位置，進而取代之，上海兩個國際機場亦努力朝亞太門戶機場之途邁進，而廣州的白雲機場則力追香港。一場多方位的亞太航空城之戰已然開打，中國大陸的骨幹機場儘管目前的態勢暫居下風，但因步伐大，方向明確，在手中掌握市場主導權的優勢下，國際機場專業人士相信 2020 年，中國大陸將與美國、歐洲共同成為全球一級的航空巨擘，形成三強分立的局面。

以下是有關中國大陸骨幹機場的最新現況：

(1)北京首都國際機場

北京自 2004 年起規劃劃「首都航空城」專案，將機場發展定位為東北亞的航空樞紐，把目光瞄準了韓國的仁川和日本的東京。

「首都航空城」將以機場航空運輸產業為核心產業，發展高附加價值產業、配套服務、政府支援專案和特種專案。產業涵蓋航空物流、高附加值工業、會展經濟、智慧型商業辦公大樓、國際教育和總部經濟。航空城近期發展規模達到年產值人民幣 500 億元，遠期發展規模達到年產值人民幣 1000 億元，以占北京 1.5%的土地，創造北京 15%的 GDP；達到年稅收總額人民幣 40 億—60 億元；航空城內的就業人口達到 20—40 萬人，居住人口達到 30—40 萬人，成為中國大陸未來的內陸型自由貿易港、二十一世紀京津冀環渤海經濟發展的國際門戶。北京空港將成為東南亞物流中心，目前已經有 20 到 30 家跨國公司進駐。

「首都航空城」對當地經濟的影響還不僅限於物流通關方面，據統計，航空城有 30%的收入都是在非航空領域產生的，北京順義區就是一個典型的例子。目前順義區已形成以航空產業、高新技術產業、現代物流業等為代表的臨空產業群，集聚了松下、空中客車等 30 家世界前 500 企業和超過 550 家國際企業。2005 年順義財政收入的 70%來自與臨空有關的產業。

(2)上海浦東國際機場及上海虹橋國際機場

上海是中國大陸惟一擁有兩個虹橋和浦東兩座國際機場

的城市。目前上海門戶以浦東國際機場為主，建設為國際航空樞紐機場，虹橋機場為輔助機場，建設為國際複合式樞紐機場。兩上海國際機場聯合營運，計畫將在 2015 年達到客運量 1.1 億人次，其中浦東機場達到 8,000 萬人次，年處理航空貨物量達 250 萬噸。

為配合上海兩個機場建設空港經濟圈，在建設浦東機場專案的同時，12 平方公里的航空保稅物流園區建設同時啟動。上海還在浦東投資建設了 86 公里長的貨運高速公路，作為機場與長三角聯繫的國際通道。根據規劃，上海將堅持以浦東機場為主，充分發揮虹橋機場的作用，整體規劃，分步實施，加快兩個機場之間地面交通建設，加快浦東機場擴建力度。到 2008 年浦東機場第二個候機室建成啟用之時，便捷軌道交通將完全貫通浦東、虹橋兩個機場。

至於北京到上海的高速鐵路、杭州到上海的磁懸浮列車、長三角巴士則仍參用舊制，繼續延用虹橋機場已建設各項鐵路車站設施。

(3)廣州新白雲國際機場

廣州新白雲機場啟用後，跨國物流公司紛紛擴大在廣州的投資。2005 年聯邦快遞亞太營運中心在廣州開始營運，美國 UPS、DHL、伯靈頓等大型物流公司加快進駐廣州的步伐。由於這個緣故，許多飛機生產及服週邊企業，以及仰賴航空運輸的高科技業相繼選擇機場附近廠房或辦公區，做為臨空運籌的企業佈局。

以廣州白雲機場為出發點，大約兩小時的車程可抵達珠三角各主要城市，白雲新機場有專用高速公路和輕軌鐵路與廣州市交通網絡相連，並且西鄰京廣鐵路，北接京珠高速，客流和

物流暢通無阻。

高附加值產業的聚集，使得廣州白雲新機場正在形成以機場為中心，6—20 公里或在空港交通走廊沿線 15 分鐘車程為半徑之臨空經濟區域。位於機場核心區的廣州空港國際物流園區和鄰港 7 個發展組團的物流功能區，是目前規劃中的空港物流集聚區，將主要發展物流運派、倉儲服務、配送、資訊服務、展覽展示、加工增值、配套服務等，為航空高附加值貨物提供全方位的物流服務。

依附在廣州新白雲機場的經濟覆蓋效應下，機場周邊地區正在向與空港經濟相關的產業集群發展，使得以進出口為導向的汽車、皮革皮具、金銀珠寶等加工製造骨幹型產業結構更形紮實。

專家預測未來 10 年內，以廣州新白雲機場為核心的機場門戶經濟區，對廣州未來技術密集產業和現代服務業發展發展具有拉動性的影響，影響所及將使得廣州新白雲機場的航空物流、高科技產業、航空產業以及相關服務業在內的產業群聚朝世界級的標準快速接近當中。

(4)廈門國際機場

自 1996 年啟用的廈門國際機場貴賓接待中心，設有 4 間貴賓接待室，但因近年來機場貴賓到訪人數眾多，每年超過 3 萬人次，貴賓身份以政府高官及頂級商務貴賓為主，平均每天需接待貴賓人數超過 80 人，因此廈門機場決定擴建機場貴賓接待中心，將貴賓接待室增加為 15 間，每間貴賓室均設有獨立衛生配備，新的貴賓接待室占地 2000 平方公尺。

為了建全廈門機場貴賓接待室之相關功能，廈門機場貴賓接待中心還設有貴賓會議室、貴賓休閒室等配套房間。新建的

貴賓室除擁有 VIP 專用安檢通道和免檢驗禮遇通道外，還增設值機櫃檯、安檢單位辦公室。

廈門機場多數貴賓休息室之房間均採落地窗之通透視野設計，機場貴賓可於候機時欣賞窗外景緻。此外機場貴賓接待室亦採用雙通道及雙走廊之動線規劃，於貴賓中心東西兩側各設一出入通道，如此當有重量級機場貴賓使用接待室，需配置安全人員封鎖通道時，仍有一個出入通道可以保留給其他貴賓使用，以保障其他貴賓出入貴賓接待室之便利。

第3章 研究方法

依據前所述之國際機場的設施與服務之供給面，配合問卷調查方式來瞭解目標顧客對目前國際機場之設施與服務之需求面，進而規劃新一代機場多功能航廈所需提供的設施與服務，以作為區域經濟發展觸媒之核心。茲將問卷設計之概念與問卷調查之說明分述如下。

3.1 問卷設計之概念

問卷調查之設計內容分為兩個階段進行，第一個階段是依各國國際機場與我國桃園國際機場的現行設施與服務為藍圖，進行軟硬體設施與服務之問項預試；第二個階段則依預試結果調整及修正問項內容，並納入可能吸引國際商務人士至新一代機場多功能航廈之誘因，以期瞭解目標顧客之需求。

在進行問卷設計之前，將其情境設定包括：問卷發放地點為各國主要機場；設計理念以境外關內之概念為主，參考自由貿易港區之營運模式；發放對象係機場內的出入境旅客。

3.1.1 第一個階段

1. 問卷設計目的

- (1) 瞭解旅客轉機的原因與需求
- (2) 提昇桃園國際機場之轉機需求
- (3) 瞭解資源有限之情形下，建置硬體設施的優先順序

2 問卷設計之內容包括旅次調查、轉機服務項目的滿意水準、轉機服務項目的偏好與基本資料

(1) 旅次調查：

藉以瞭解旅客轉機的原因、選擇轉機地點的因素、商務服務與轉機地點的關聯性等，作為分析旅客轉機需求之依據。

(2) 轉機服務項目的滿意水準：

藉由過去轉機的經驗，瞭解各類服務項目的使用情形及滿意程度，以統合轉機服務項目的核心需求（經常使用）及具體改善指標（服務項目之問項），進一步與桃園國際機場之服務項目作一比較，以提高其轉機需求。

(3) 轉機服務項目的偏好：

為補足旅客過去轉機經驗中，未曾體驗之服務項目，卻又希望享受該項服務，能由此部份更進一步的確認旅客需求。再者，此部份之分析結果，獲得各項服務項目重要性之排序，將能在有限的資源下，優先選擇欲提供轉機旅客之服務項目。

(4) 基本資料：

旅客基本資料的統計結果能做為區隔市場、選擇目標市場之參考。

3 問卷設計之問項依上述四個部份分述之

(1) 旅次調查：

轉機的目的為何？公務或娛樂等目的，皆會影響對轉機服務項目的需求。

選擇轉機地點的因素？他人介紹、本身過去經驗或航空公司推薦等因素，能找尋刺激潛在需求的方式。

曾經於桃園國際機場作為轉機次數？瞭解目前轉機旅客對該機場的需求。

以各商務交易服務為內容，提供哪些項目可能提高旅客選擇桃園國際機場作為轉機地點之意願？如：會議場所、視訊設備等。

以各商務支援服務的提供，提供哪些項目可能提高旅客選擇桃園國際機場作為轉機地點之意願？如：金融服

務、網際網路等。

以各商務延伸服務為內容，增設哪些項目可能提高旅客選擇桃園國際機場作為轉機地點之意願？如：貴賓室、購物中心、吸煙區等。

(2) 轉機服務項目的滿意水準

以第一部份（旅次資料）中的商務交易服務項目、商務支援服務項目、商務延伸服務項目之內容，由旅客勾選過去轉機經驗使用服務項目之情形，如：未曾使用、偶爾使用與經常使用。

進一步詢問使用後的滿意程度。

(3) 轉機服務項目的偏好

同樣以第一部份（旅次資料）中的商務交易服務項目、商務支援服務項目、商務延伸服務項目之內容，用以詢問轉機旅客認為該些項目的重要性。

此一部份的設計乃考量某些服務項目係旅客未曾使用過，但希望有機會能使用，而會勾選重要或非常重要；反之，某些服務項目係旅客使用過，但覺得不重要，也就是說，即便旅客曾經使用過該服務項目，但在增設了許多服務後，原本使用的項目相較之下便不再覺得重要。

(4) 基本資料

詢問性別、年齡、職業、職位（與商務交易活動、轉機次數等有關）、教育程度（與指標標示等有關）與月收入（與價格定位等有關），能分析前述三部份的問卷內容在不同族群間對服務項目的需求差異，係區隔市場及選擇目標市場的依據之一。

4 實際問卷詳見附錄 1。

5 問卷預訪對象

針對經常因公務需要，頻繁入出境之我國籍高階商務人士共 8 位進行預訪，其中 6 位進行問卷試訪，2 位進行深度訪問，包括：美國 Alex Bio Corp. 吳董事長、康舒通訊總經理 Dr. Jerry Shiao、沈祖海建築師事務所 何主持建築師、禾昌實業台灣廠 曹業務經理、工信工程詹副處長、東鋼鋼構張副處長，以及深度訪談亞慶貿易黃董事長與國泰航空林副總經理，共計預訪八位國內商務人士。

6 問卷預訪結果

(1) 旅次調查分析（如表 3-1 所示）：

轉機目的中，八位受訪者中有七位選擇「商務洽公」一項（ $7/8=88\%$ ），顯示該項目為旅行中選擇轉機之主要目的，並且符合本次欲預訪的對象；「旅遊娛樂」與「探訪親友」各約（ $3/8=38\%$ ）。

➤ 選擇轉機地點的原因則較為多元，其中「航程最短」係所有受訪者皆選擇的項目；「航空公司的促銷」與「機場商務服務設施完備」則各有五位（ $5/8=63\%$ ）與四位（ $4/8=50\%$ ）受訪者選擇之。就本研究之情境設定以商務人士為核心，而商務人士因公轉機的主要目的乃為迅速談成生意為其準則，因此預訪結果中的「航程最短」選項佔較高比率充份符合本研究之精神，其次，進而以價格考量與服務水準作為選擇轉機地點的次要因素。

➤ 以桃園國際機場做為轉機地點的次數有 $4/8=50\%$ 的受訪者選擇「0」次，這可能與受訪者的國籍有關，換句話說，若受訪者的國籍是台灣，台灣係每次旅程的終點站，則將桃園國際機場做為轉機地點的次數即為 0 次。

➤ 以 5 個商務交易服務項目做為選項，調查受訪者之轉機意

願，最低的為「會議場所」的提供占 $5/8=63\%$ ，最高者為「貿易資訊」的提供占 $7/8=88\%$ ，其餘三項皆為 $6/8=75\%$ 。此結果顯示，商務交易服務之各項硬體設施皆為影響受訪者選擇「台灣國際機場做為轉機地點」的重要因素。

➤ 以 6 個商務支援服務項目做為選項，調查受訪者之轉機意願，最低的為「保險服務」的提供僅占 $1/8=13\%$ ；不過，其他五個項目中，「網路服務」與「網際網路」的提供皆占 $6/8=75\%$ ，「金融服務」、「電信服務」與「聯運網路」則各占 $5/8=63\%$ 。此結果顯示，在等待轉機的時刻，商務人士有著與公司、客戶、市場、全球保持資訊不中斷之需求，其次則以確保能隨時進行溝通聯繫之需求。除了保險服務外，其餘五個商務支援服務項目皆為影響受訪者選擇「台灣國際機場做為轉機地點」的重要因素。

➤ 以 18 個商務延伸服務項目做為選項，調查受訪者之轉機意願，其中 9 個項目有 50%（或以上）的受訪者認為係影響其選擇「台灣國際機場做為轉機地點」的重要因素；其餘 9 個項目則低於 50%。此結果顯示，受訪者對於商務延伸服務項目的選擇看法較為分歧，可能與個人背景有關，如：不吸煙者對吸煙區的需求為零、男性較女性對美容中心的需求低、無子女者對兒童休息區的需求低，使得轉機區即便增設特定硬體設施亦無法提高受訪者的選擇轉機地點之意願。

表 3-1 旅次調查統計結果

序	題目與問項	次數	百分率
1	您通常於旅行中轉機的目的為何（可複選）		
	商務洽公	7	88%
	旅遊娛樂	3	38%
	探訪親友	3	38%
	公司/旅行社安排	1	13%
	醫療服務	0	0%
2	您通常選擇轉機地點的原因有哪些（可複選）		
	航程最短	8	100%
	航空公司的促銷	5	63%
	機場商務服務設施完備	4	50%
	銜接班機較多	3	38%
	親友介紹	0	0%
	過去的良好經驗	0	0%
3	在您過去的旅行中，曾經以 台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數有幾次		
	0 次	4	50%
	1-10 次	3	38%
	21 次（含）以上	1	13%
	11-20 次	0	0%
4	您認為哪些商務交易服務的提供，可能會提高您選擇 台灣桃園國際機場做為轉機地點之意願？（可複選）		
	貿易資訊	7	88%
	視訊設備	6	75%
	傳輸設備	6	75%
	展覽服務	6	75%
	會議場所	5	63%

表 3-1 (續) 旅次調查統計結果

序	題目與問項	次數	百分率
5	您認為哪些商務支援服務的提供，可能會提高您選擇台灣桃園國際機場做為轉機地點之意願？(可複選)		
	網路服務	6	75%
	網際網路	6	75%
	金融服務	5	63%
	電信服務	5	63%
	聯運網路	5	63%
	保險服務	1	13%
6	您認為哪些商務延伸服務的增設，可能會提高您選擇台灣桃園國際機場做為轉機地點之意願？(可複選)		
	轉機休息室	7	88%
	購物中心	7	88%
	轉機旅館	6	75%
	貴賓室	5	63%
	醫療中心	5	63%
	班機資料顯示器	4	50%
	餐飲服務	4	50%
	博物館	4	50%
	自由貿易港區	4	50%
	博弈特區	3	38%
	小型商業展覽	3	38%
	盥洗室	2	25%
	美容中心	2	25%
	按摩服務	1	13%
	兒童休息區	1	13%
	會議室	1	13%
	淋浴室	0	0%
	吸煙區	0	0%

(2) 轉機服務項目水準分析 (如表 3-2 所示)

- 商務交易服務項目：5 個服務項目的「經常使用」率皆為 0，「偶而使用」率最高的項目為「傳輸設備」占 80%，其次為「視訊設備」占 50%，顯示受訪者對於商務交易服務項目的使用情

形並不普遍；以滿意度而言，「傳輸設備」的使用率最高，但是其滿意度最低（不滿意+普通為 60%），「會議場所」的滿意度最高，其次為「視訊設備」。「貿易資訊」與「展覽服務」則是普通與滿意各占一半。此結果可能與受訪者過去等待轉機的時間長短有密切關係，當等待轉機的時間較短時，使用到會議場所、展覽服務、貿易資訊的機會較小，因而對於能短暫消弭時間的傳輸設備之機會大幅提高，以致使用傳輸設備的滿意度較不一致。

➤ 商務支援服務項目：「網際網路（86%）」、「網路服務（83%）」與「電信服務（83%）」三個項目之使用情形（偶而使用+經常使用）最普遍，「保險服務（75%）」、「聯運服務（75%）」與「金融服務（75%）」之使用頻率（從未使用）則較低。以滿意度而言，在使用情形較普遍之三個項目中，「電信服務」之滿意度最低（不滿意+普通為 84%），「網路服務」之滿意度最高（滿意+非常滿意為 83%）。而使用過「金融服務」的受訪者，對該服務項目之不滿意度（40%）最高。

➤ 商務延伸服務項目：經常使用的前三名分別為「貴賓室（83%）」、「班機資料顯示器（80%）」與「轉機休息室（71%）」，從未使用比率最高的項目則為「美容中心（80%）」、「醫療中心（75%）」、「博弈特區（75%）」、「兒童休息區（67%）」、「淋浴室（60%）」與「按摩服務（60%）」。就所提供的商務延伸服務項目依其必要性來觀察，通常等待轉機的時間，基本上需要提供旅客休息的地方、提醒旅客登機的班機時刻表，皆與預訪結果相符合，而偶發性的服務項目，如：美容中心、醫療中心等等，則需納入等待轉機的時間長短進行考量，換句話說，若問卷上沒有明確標明等待轉機的時間為多長時，受訪者易先入為主的以短暫

等待轉機的情境作答。在滿意度方面，經常使用的項目中，回答滿意與非常滿意比率較高的項目為「班機資料顯示器（63%）」、「貴賓室（50%）」與「轉機休息室（43%）」，其餘項目的滿意度大多集中在「普通」。

表 3-2 轉機服務項目水準統計結果

題目與問項	使用情形 (百分率)			滿意度 (百分率)						
	從未使用	偶爾使用	經常使用	非常不滿意	不滿意	普通	滿意	非常滿意	無法作答	
商務交易服務項目										
1 會議場所	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	66.7	
2 視訊設備	50.0	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0	50.0	0.0	50.0	
3 傳輸設備	20.0	80.0	0.0	0.0	20.0	40.0	20.0	0.0	20.0	
4 貿易資訊	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	0.0	50.0	
5 展覽服務	60.0	40.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	0.0	50.0	
商務支援服務項目										
1 網路服務	16.7	50.0	33.3	0.0	0.0	0.0	33.3	50.0	16.7	
2 網際網路	14.3	57.1	28.6	0.0	0.0	14.3	28.6	42.9	14.3	
3 金融服務	60.0	40.0	0.0	0.0	40.0	0.0	0.0	20.0	40.0	
4 保險服務	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	
5 電信服務	16.7	50.0	33.3	0.0	16.7	66.7	0.0	0.0	16.7	
6 聯運服務	75.0	0.0	25.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	75.0	

表 3-2 (續) 轉機服務項目水準統計結果

題目與問項	使用情形 (百分率)			滿意度 (百分率)					
	從未使用	偶爾使用	經常使用	非常不滿意	不滿意	普通	滿意	非常滿意	無法作答
商務延伸服務項目									
1 轉機休息室	0.0	28.6	71.4	0.0	28.6	28.6	14.3	28.6	0.0
2 班機資料顯示器	0.0	20.0	80.0	0.0	0.0	40.0	40.0	20.0	0.0
3 盥洗室	0.0	50.0	50.0	0.0	0.0	16.7	66.7	0.0	16.7
4 餐飲服務	0.0	66.7	33.3	0.0	16.7	66.7	16.7	0.0	0.0
5 淋浴室	60.0	40.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	0.0	50.0
6 貴賓室	0.0	16.7	83.3	0.0	0.0	50.0	33.3	16.7	0.0
7 吸煙區	40.0	40.0	20.0	0.0	0.0	0.0	66.7	0.0	33.3
8 購物中心	0.0	71.4	28.6	0.0	0.0	87.5	12.5	0.0	0.0
9 醫療中心	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	66.7
10 美容中心	80.0	20.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0	0.0	75.0
11 按摩服務	60.0	40.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	0.0	50.0
12 兒童休息區	66.7	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	20.0	20.0	60.0
13 博弈特區	75.0	25.0	0.0	0.0	0.0	25.0	25.0	0.0	50.0
14 博物館	16.7	83.3	0.0	0.0	0.0	20.0	40.0	20.0	20.0
15 轉機旅館	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0	33.3	33.3	0.0	33.3

(3) 轉機服務項目的偏好分析 (如表 3-3 所示)

- 商務交易服務項目：僅有「會議場所」與「展覽服務」各有 14% 的受訪者回答普通，其餘項目受訪者的回答皆為「重要」與「非常重要」。與前述的商務交易服務項目使用情形對照之下，面對「從未使用」及「偶爾使用」的服務項目，受訪者認為轉機服務的提供應全部包括。

- 商務支援服務項目：受訪者對於「網路服務」與「網際網路」的重要度 (重要+非常重要) 偏好皆為 100%，「電信服務」與「聯運服務」分別為 85% 與 83%，「保險服務」與「金融服務」則分別為 75% 與 71%。

- 商務延伸服務項目：受訪者對於「轉機休息室」、「班機資料顯示器」與「轉機旅館」的重要度 (重要+非常重要) 偏好皆為 100%，認為較不重要的項目有「吸煙區」、「美容中心」、「按摩服務」與「淋浴室」，其餘項目大多介於「普通」與「重要」。

表 3-3 轉機服務項目偏好統計結果

	重要程度 (百分率)				
	非常不重要	不重要	普通	重要	非常重要
商務交易服務項目					
1 會議場所	0.0	0.0	14.3	42.9	42.9
2 視訊設備	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3
3 傳輸設備	0.0	0.0	0.0	66.7	33.3
4 貿易資訊	0.0	0.0	0.0	57.1	42.9
5 展覽服務	0.0	0.0	14.3	57.1	28.6
商務支援服務項目					
1 網路服務	0.0	0.0	0.0	42.9	57.1
2 網際網路	0.0	0.0	0.0	50.0	50.0
3 金融服務	0.0	0.0	28.6	57.1	14.3
4 保險服務	0.0	0.0	25.0	50.0	25.0
5 電信服務	0.0	0.0	14.3	71.4	14.3
6 聯運服務	0.0	0.0	16.7	50.0	33.3
商務延伸服務項目					
1 轉機休息室	0.0	0.0	0.0	62.5	37.5
2 班機資料顯示器	0.0	0.0	0.0	57.1	42.9
3 盥洗室	0.0	0.0	12.5	75.0	12.5
4 餐飲服務	0.0	0.0	12.5	75.0	12.5
5 淋浴室	0.0	14.3	57.1	14.3	14.3
6 貴賓室	0.0	0.0	14.3	42.9	42.9
7 吸煙區	0.0	16.7	16.7	33.3	33.3
8 購物中心	0.0	0.0	25.0	62.5	12.5
9 醫療中心	0.0	0.0	28.6	71.4	0.0
10 美容中心	0.0	16.7	66.7	16.7	0.0
11 按摩服務	0.0	16.7	50.0	33.3	0.0
12 兒童休息區	0.0	0.0	42.9	42.9	14.3
13 博弈特區	0.0	0.0	33.3	66.7	0.0
14 博物館	0.0	0.0	16.7	83.3	0.0
15 轉機旅館	0.0	0.0	0.0	85.7	14.3

(4) 基本資料分析 (如表 3-4 所示)

- 性別：男性 7 位，女性 1 位
- 年齡：40-49 歲占 62.5% 為最多
- 職業：製造業 3 位 (37.5%)、服務業與建築業各 2 位占 25%、服務業 1 位占 12.5%
- 職位：協理、副總級以上有 7 位占 87.5%，經理、副理、襄理級有 1 位占 12.5%
- 教育程度：大學 (專) 4 位占 50%，研究所以上 4 位占 50%
- 月平均所得 (NT\$)：6 萬至 8 萬 2 位占 25%，10 萬以上 6 位占 75%

表 3-4 基本資料統計結果

	題目與問項	所佔比率
1	性別	
	男	87.5 %
	女	12.5 %
2	年齡	
	20-29	0 %
	30-39	12.5 %
	40-49	62.5 %
	50-59	12.5 %
	60 以上	12.5 %

表 3-4 (續) 基本資料統計結果

	題目與問項	所佔比率
3	職業	
	製造業	37.5 %
	服務業	12.5 %
	科技業	25 %
	金融業	0 %
	保險業	0 %
	建築業	25 %
	軍公教	0 %
4	職位	
	協理, 副總以上	87.5 %
	經理, 副理, 襄理	12.5 %
	其他主管	0
	一般員工	0
5	教育程度	
	國中以下	
	高中 (職)	
	大學 (專)	50 %
	研究所以上	50 %
6	每月平均所得 (台幣)	
	6 萬-8 萬	25 %
	8 萬-10 萬	0 %
	10 萬以上	75 %

7.問卷內容結論

第二個階段之問卷內容將依據工作會議中的初步結論、問卷預訪者意見，以及問卷分析結果適度調整與修正，茲將工作會議、預訪者意見、問卷分析之結論臚列如下：

(1) 工作會議之初步結論

- 增加多功機場商務特區各項設施，是否形成國際商務人士選擇桃園國際機場作為亞洲商旅轉機機場誘因之問項，亦就機場特區之相關配套及優惠措施，如自由貿易區形式的租稅減免、免出境手續、交易品免通關申報等，列入問卷之提問項目。
- 問卷內容盡量濃縮減至兩頁以內，或以受訪者十分鐘內完成為設計原則。
- 問卷內容修正完畢後，將請外貿協會駐外單位針對各駐地商會會員廠商為母本，進行多功能機場商務服務需求調查，每一駐地將最少提供 30 份有效問卷結果，供本研究計畫進行樣本分析。

(2) 預訪者之意見

- 受訪者認為問卷之題項太多，作答費時。
- 受訪者認為問題之問項太多，不易作答。
- 受訪者建議應多敘述所能提供的轉機環境或商務情境，以利作答判斷。

(3) 問卷分析之結論

- 男女性對於某些設施的需求差異頗大，導致某些設施的使用情形、滿意度或重要度的調查結果受到受訪者性別的影響產生誤差
- 以硬體項目為主的問項，可能產生幾種狀況：
 - (i) 即使受訪者回答該設施不會提高其轉機意願，轉機區仍須設置。
 - (ii) 受訪者對於大部分的設施不管是否會使用到，多半傾向回答「重要」。
 - (iii) 受訪者對於設施的重要與否或滿意與否係基於過去轉機經驗進行作答，很難從問卷結果判斷服務項目應該如何提供，才能提高其轉機意願。
- 設施的分類過細，較易使作答前後產生矛盾，導致無效問卷的產

生或受訪者在某些項目略過不答。

3.1.2 第二個階段

第二個階段之問卷係依據第一個階段之預試結果調整及修正問項內容，並納入可能吸引國際商務人士至新一代機場多功能航廈之誘因，以期瞭解目標顧客之需求。

1. 問卷調整主要方向

- 刪減題目。
- 縮減問卷至兩頁。
- 以情境敘述取代對於硬體設施之選擇。
- 強調對轉機環境設計的調查。

2. 問卷調整及修正方式

- 基本資料：僅保留性別，並將其移至問卷之第一大項。
- 旅次調查：僅保留「轉機地點之選擇原因」與「以桃園國際機場做為轉機地點的次數」兩道題目；商務交易、商務支援以及商務延伸項目問題的詢問刪除，提高轉機意願因素之調查移至第三大項：轉機服務。
- 轉機服務：共五題。以本問卷之最終目的（第1題）、可能提供之商務情境（第2題）、受訪者可能使用的服務項目（第3題）、可能提供的商務環境（第4題）以及對於轉機環境的敘述（第5題）做為整份問卷之核心問題。
- 設施需求：針對商務交易服務的五大核心項目，以表格勾選方式調查其使用情形與重要程度。
- 在詢問轉機地點之選擇原因、轉機服務區的假設情境、希望享受之服務與商務環境的問項部份，皆以複選的方式作答，以廣泛蒐集受訪者對轉機環境的期許，並探尋可能刺激商務人士來台轉機的潛在因素。

3. 實際問卷詳見附錄2（譯有：中、英、日三種語言問卷）

3.2 問卷調查之說明

3.2.1 問卷受訪對象與發放方式

透過本協會之駐外商務網絡、經濟部駐新加坡代表處經濟組，於十一個主要國際機場所在地之駐外辦事處發放問卷，問卷發放係採個別訪談方式由專人在旁協助受訪者填寫問卷。辦事處之選擇係同時考量機場之代表性、區域性與競爭性；受訪者之篩選係依當地辦事處所擁有之商務名單，針對經常於國外搭機、轉機之商務人士，並參酌公司規模與兼顧行業別之多元性，做為問卷訪談之對象。發放地點包括：中國大陸之北京與上海、日本東京、美國紐約、美國舊金山、德國杜塞道夫、英國倫敦、澳洲雪梨、香港、印度、新加坡等十一個辦事處。

3.2.2 問卷調查期間

問卷調查期間自民國 96 年 1 月 20 日至 2 月 10 日。

3.2.3 問卷調查數量

每個辦事處之調查人數皆在 30 份以上。

第 4 章 問卷結果分析

問卷結果分析包含：各個辦事處之統計分析與統合 11 個辦事處之統計分析。

4.1 各辦事處之統計分析

4.1.1 北京

1.基本資料：回收問卷共 36 份，其中男性佔 78%，女性佔 22%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「航程動線最短」佔 75%，排名第一，其次為「銜接班機較多」佔 42%，第三為「航空公司促銷活動」佔 31%，其餘原因選項皆不超過 20%。顯示北京受訪者以「省時」、「便利」為主要訴求。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，超過六成的北京受訪者回答「0 次」佔 61%；回答「1-10 次」佔 36%，可能是因北京與台灣距離甚近，受訪者無需利用台灣轉機即可到達預定目的地，也有可能台灣是北京受訪者前進其他國家的起點。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機機場？」之回答，以「如果行程有需要會考慮」佔 64%，為最大比重，其次為「願意」與「不考慮」分別佔 19%、14%。可能是題目所設定之情境不符合北京受訪者的需求，或

是，考量住家與機場間的距離而影響意願。

- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「舒適」佔 83%，顯示受訪者認為在商務會談或討論時，需要舒適的環境，可能原因為減少因長程旅行帶的來疲憊與水土不服的不適，以常態的身心狀況進行商務會談。其次以「效率」、「減壓」、「隱密」各佔 39%、33%、31%。
- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，所佔比率前五名為「咖啡與茶」佔 81%、「私密之休息空間」佔 58%、「入境商務行程安排」佔 50%、「國際美食」佔 42%、「餐宴安排」佔 31%，顯示咖啡與茶之提供係商務中心內極為重要且基本的項目，其次則以「休息」、「便利」為北京受訪者對商務心中的期望。
- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，以「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」佔 94%，為最大比重，其次「可有條件核發短期快速商務簽證」佔 72%，「資料傳輸快速、隱密及安全」佔 61%，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 53%，顯示北京受訪者最需要台灣桃園國際機場提供可發往中國大陸各大城市之航班，以提高來台灣桃園國際機場之意願，其次可看出北京受訪者對以省時為主的快速商務簽證相當重視，且在意對外的資訊聯繫與資訊安全。
- 在上題的重要度排序中，北京受訪者則以「可有條件核發

短期快速商務簽證」排名第一，「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」排名第二，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第三，顯示省時與航班便利是北京受訪者的核心需求。

4.設施需求：

- 使用情形中，「傳輸設備」在經常使用之比率為 44%、偶爾使用為 42%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 17%、偶爾使用為 53%；「視訊設備」在經常使用之比率為 6%、偶爾使用為 50%；「會議場所」與「展覽服務」則以從未使用過之比率超過五成。
- 「傳輸設備」在重要與非常重要之比率為 46%、46%；「視訊設備」在重要與非常重要之比率為 50%、11%；「會議場所」、「貿易資訊」與「展覽服務」在重要與非常重要之比率低於五成。

4.1.2 上海

1.基本資料：回收問卷共 31 份，其中男性佔 71%，女性佔 29%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「航程動線最短」佔 48%，排名第一，其次為「銜接班機較多」佔 39%，第三為「旅行社安排」佔 32%，其餘原因選項皆不超過 20%。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，回答「0 次」佔 77%、回答「1-10 次」佔 23%，可能是因上海與台灣距離甚近，受訪者無需利用台灣轉機即可到達預定目的地，也有可能台灣是上海受訪者前進其他國家的起點。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機機場？」之回答，以「如果行程有需要會考慮」佔 44%，為最大比重，其次為「沒有類似的經驗，無法作答」佔 22%，「非常願意」與「願意」分別佔 19%、9%。
- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「舒適」佔 71%，顯示受訪者認為在商務會談或討論是需要舒適的環境。其次以「效率」各佔 61%，其餘項目不到 30%。
- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，所佔比率前五名為「咖啡與茶」佔 65%、「入境商務行安排」佔 52%、「私密之休息空間」佔 32%、「會議展覽秘書」佔 26%、「國際美食」佔 16%，顯示上海受訪者對商務中心的期望，在餐飲服務之餘，希望得到充份的休息。
- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，以「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」佔 71%，為最大比重，其次「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 65%，「資料傳輸快速、隱密及安全」佔 45%，「可有條件核發短期快速商務簽證」佔 42%，顯示上海受訪者最需

要台灣桃園國際機場提供可發往中國大陸各大城市之航班，以提高來台灣桃園國際機場之意願，其次可看出五成以上受訪者重視航班的便利性。

- 在上題的重要度排序中，上海受訪者則以「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」排名第一，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第二，「可有條件核發短期快速商務簽證」排名第三，顯示航班便利與省時是上海受訪者的主要需求。

4.設施需求：

- 使用情形中，「傳輸設備」在經常使用之比率為 39%、偶爾使用為 57%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 19%、偶爾使用為 44%；「視訊設備」在經常使用之比率為 15%、偶爾使用為 52%；「會議場所」在經常使用之比率為 10%、偶爾使用為 59%、「展覽服務」則以從未使用過之比率超過五成。
- 「傳輸設備」在重要與非常重要之比率為 43%、30%；「視訊設備」在重要與非常重要之比率為 24%、10%；「會議場所」在重要與非常重要之比率為 54%、0%；「貿易資訊」與「展覽服務」在重要與非常重要之比率低於五成。

4.1.3 東京

1.基本資料：回收問卷共 31 份，其中男性佔 87%，女性佔 13%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「航程動線最短」佔 74%，排名第一，其次為「銜接班機較多」佔 35%，第三為「機場商務服務完備」佔 26%，其餘原因選項皆不超過 20%。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數

中，回答「0次」佔32%、回答「1-10次」佔61%。顯示雖然台灣與東京間的距離較其他洲際城市鄰近，不過，受訪者曾於台灣轉機的比率超過六成，意謂台灣地理位置的重要，在東京仍有市場存在的可能性。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機場場？」之回答，以「如果行程有需要會考慮」佔45%，為最大比重，其次為「願意」與「不考慮」各佔19%，可能與東京排外的民族性有關，或此一假設之商務情境無法符合東京受訪者的需求。
- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「效率」佔71%，顯示東京受訪者著重於省時與快速，其次為「舒適」佔61%，其餘項目不皆不到30%。
- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，所佔比率前五名為「入境商務行程安排」佔48%、「咖啡與茶」佔42%、「會議展覽秘書」佔39%、「私密之休息空間」佔35%、「國際美食」佔29%，顯示東京受訪者以“效率”為主，如：行程安排、秘書服務，其次以生理需求為考量，如：餐飲、休憩。
- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際

機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，以「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 71%，為最大比重，其次「資料傳輸快速、隱密及安全」與「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」各佔 39%。

- 在上題的重要度排序中，東京受訪者以「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第一，「資料傳輸快速、隱密及安全」排名第二，「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」排名第三。當「資料傳輸快速、隱密及安全」與「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」對東京受訪者而言，在提高意願的調查中所佔比率皆為 39%，仍應先進行「資料傳輸快速、隱密及安全」的建立。

4.設施需求：

- 使用情形中，「傳輸設備」在經常使用之比率為 16%、偶爾使用為 23%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 10%、偶爾使用為 17%；「視訊設備」、「會議場所」與「展覽服務」則以從未使用過之比率超過六成。
- 「傳輸設備」在重要與非常重要之比率為 20%、50%；「視訊設備」在重要與非常重要之比率為 34%、21%；「會議場所」在重要與非常重要之比率為 29%、21%；「貿易資訊」在重要與非常重要之比率為 34%、21%；「展覽服務」在重要與非常重要之比率為 25%、14%。統計顯示東京受訪者不論過去的使用經驗頻繁與否，除了「展覽服務」外，有超過五成的人認為其餘四項皆屬於商務中心中重要的設施。

4.1.4 紐約

1.基本資料：回收問卷共 30 份，其中男性佔 53%，女性佔 47%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「航程動線最短」佔 50%，排名第一，其次為「銜接班機較多」佔 40%，第三為「旅行社安排」佔 37%，其餘原因選項皆不超過 20%。顯示紐約受訪者較為重視交通便利性與行程便利性。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，回答「0 次」佔 60%、回答「1-10 次」佔 40%，顯示台灣桃園國際機場在紐約轉機需求中具有極大的成長空間。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機機場？」之回答，「願意」與「非常願意」各佔 38%、28%，顯示題目所設定之情境已符合六成以上的紐約受訪者需求。
- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「減壓」佔 77%，顯示受訪者商務會談或討論需在壓力較小的環境中進行，其次以「舒適」佔 67%、「效率」佔 53%。
- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用

的服務項目為？」之回答，所佔比率前五名為「入境商務行程安排」佔 63%、「私密之休息空間」佔 57%、「咖啡與茶」佔 53%、「會議展覽秘書」佔 40%、「國際美食」佔 23%，顯示紐約受訪者追求的是一系列的服務，從行程安排、會議細節、適時休息到餐飲提供。

- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 57%、「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」佔 53%、「資料傳輸快速、隱密及安全」佔 47%、「可有條件核發短期快速商務簽證」佔 40%、「區內交易及下單免稅」佔 40%，各項差距並不明顯，再次意謂台灣桃園國際機場若規劃得當，將能大幅提昇在紐約市場的轉機需求。
- 在上題的重要度排序中，紐約受訪者則以「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」排名第一，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第二，「資料傳輸快速、隱密及安全」排名第三，顯示即便所有選項皆能提高紐約商務人士來台轉機的需求，在資源有限的情況下，可先以航班的調整作為首要任務。

4.設施需求：

- 使用情形中，「傳輸設備」在經常使用之比率為 19%、偶爾使用為 48%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 17%、偶爾使用為 41%；「視訊設備」在經常使用之比率為 11%、偶爾使用為 56%；「會議場所」在經常使用之比率為 38%、偶爾使用為 28%；「展覽服務」則以從未使用過之比率超過五成。
- 「傳輸設備」、「視訊設備」、「會議場所」、「貿易資訊」與

「展覽服務」在重要與非常重要之比率皆低於五成。

4.1.5 舊金山

1.基本資料：回收問卷共 33 份，其中男性佔 58%，女性佔 42%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「航程動線最短」佔 76%，排名第一，其次為「過去良好的經驗」佔 21%，其餘原因選項皆不超過 20%。顯示舊金山受訪者相當重視航程動線。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，回答「0 次」佔 42%、回答「1-10 次」佔 35%、「11-20 次」佔 10%、「21 次以上」佔 13%，上題中提到舊金山受訪者相當重視航程動線，加上本次調查曾於台灣轉機的人數超過五成，顯示台灣對於舊金山國人轉機需求中，有極大成長空間。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機機場？」之回答，「非常願意」、「願意」、「如果行程有需要會考慮」各佔 30%，顯示此一假設情境中，已能符合六成以上的舊金山受訪者的需求。
- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，「舒適」佔 67%、「效率」佔 55%，顯示若能按照上題之商務環境建置，配合「舒

適」與「效率」，可滿足五成以上的舊金山受訪者。

- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，所佔比率前四名為「咖啡與茶」佔 39%、「私密之休息空間」佔 33%、「國際美食」佔 30%、「入境商務行程安排」佔 27%，各項目間的比率相差不大，可能是舊金山受訪者對商務中心的服務提供尚無強烈且明確的方向，因此，若能發展特定的服務項目特色，將商務人士之焦點聚焦，可能會增加商務中心之附加價值。
- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，以「資料傳輸快速、隱密及安全」佔 55%，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 45%，「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」佔 30%，其餘項目各佔 20% 以下，顯示舊金山受訪者較重視對外的資訊聯繫不中斷，其次為航班帶來的便利性。
- 在上題的重要度排序中，舊金山受訪者以「資料傳輸快速、隱密及安全」排名第一，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第二，「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」排名第三，顯示省時與航班便利是舊金山受訪者的核心需求。

4.設施需求：

- 使用情形中，「傳輸設備」在經常使用之比率為 30%、偶爾使用為 52%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 29%、偶爾使用為 50%；「視訊設備」在經常使用之比率為 11%、偶爾使用為 61%；「會議場所」在經常使用之比率為 14%、偶爾使用為 52%；「展覽服務」在經常使用之比率為 8%、

偶爾使用為 58%，顯示舊金山受訪者過去的經驗中，較其他國家受訪者五大項設施的使用頻率平均，且使用次數偏多。

- 不過，在五大項設施中，受訪者認為此五項在重要與非常重要之比率皆不超過五成，回答偏向普通，可再次為滿足舊金山受訪者，需提供具有特色的服務，才能吸引其目光與提昇來台使用商務中心之意願。

4.1.6 杜塞道夫

1.基本資料：回收問卷共 30 份，其中男性佔 70%，女性佔 30%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「旅行社安排」佔 57%，排名第一，其次為「銜接班機較多」佔 47%，第三為「航程動線最短」與「機場商務服務完備」各佔 43%。顯示杜塞道夫受訪者著重於套裝行程。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，回答「0 次」佔 40%、回答「1-10 次」佔 50%、回答「11-20 次」佔 10%，顯示台灣對於杜塞道夫受訪者而言，地理位置具有一定重要程度。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機機場？」之回答，以「如果行程有需要會考慮」佔 50%，為最大比重，「願意」與「非常願意」佔 43%、7%。顯示題

目中的假設情境已能符合大多數的杜塞道夫受訪者。

- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「舒適」與「效率」各佔 83%，顯示受訪者認為在商務會談或討論時，需要舒適的環境，且快速達成商務會談的目的，其餘項目不超過 30%。
- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，所佔比率前三名為「咖啡與茶」佔 77%、「國際美食」佔 60%、「私密之休息空間」佔 53%，皆超過五成，顯示面對杜塞道夫受訪者對商務心中的需求，可依餐飲為主，休息為輔。
- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 67%，「資料傳輸快速、隱密及安全」與「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」各佔 57%，顯示有五成以上的杜塞道夫受訪者較需要能與亞洲各城市接軌且密集的航班，亦需維持資訊不中斷之需求，台灣桃園國際機場提供可發往中國大陸各大城市之航班，以提高來台灣桃園國際機場之意願。
- 然而，在上題的重要度排序中，杜塞道夫受訪者則以「可有條件核發短期快速商務簽證」與「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」共同並列第一重要，可能是杜塞道夫受訪者認為航班的密集亦需配合快速簽證的措施。「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」排名第三。

4.設施需求：

- 使用情形中，「會議場所」在經常使用之比率為 8%、偶爾使用為 54%；「視訊設備」在經常使用之比率為 4%、偶爾使用為 46%；「傳輸設備」、「貿易資訊」與「展覽服務」則以從未使用過之比率超過五成。
- 「傳輸設備」在重要與非常重要之比率為 33%、25%；「視訊設備」在重要與非常重要之比率為 36%、27%；「會議場所」、「貿易資訊」與「展覽服務」在重要與非常重要之比率低於五成。綜合前述之結果，杜塞道夫受訪者在傳輸設備的使用頻率並不高，卻對資訊上的傳輸快速、隱密及安全需求較大，另外，較常使用「會議場所」，卻認為「會議場所」不是很重要，與一般常理不很符合，也許深受過去的使用經驗影響，因此，為滿足此類顧客，提供之服務可往經常推出不同套裝行程/轉機服務，以活動方式/主題方式刺激意願。

4.1.7 倫敦

1.基本資料：回收問卷共 30 份，男性佔 100%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「銜接班機較多」佔 70%，其餘原因選項皆不到 30%。顯示倫敦受訪者以轉機便利為主要訴求。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，回答「0 次」佔 13%、回答「1-10 次」佔 83%，顯示倫敦受訪者對台灣桃園國際機場作為轉機地點的需求很大，且已具相當程度的知名度。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能

商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機機場？」之回答，以「願意」佔 57%、「非常願意」佔 43%，顯示題目所設定之情境完全符合倫敦受訪者的需求。

- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「減壓」佔 77%、「舒適」佔 67%，顯示受訪者認為在商務會談或討論時，可能會面臨壓力過大的問題，而需減壓及舒適的環境，其次則以「效率」佔 53%。
- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，所佔比率前四名為「咖啡與茶」佔 73%、「私密之休息空間」佔 50%、「運動及健身器材」佔 43%、「國際美食」佔 33%，顯示咖啡與茶之提供係商務中心內極為重要且基本的項目，其次則藉由充份休息與運動來舒壓，係倫敦受訪者對商務心中的期望。
- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，以「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」、「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」各佔 93%，為最大比重，其次「資料傳輸快速、隱密及安全」佔 43%，顯示倫敦受訪者非常瞭解個人需求為何。
- 在上題的重要度排序中，倫敦受訪者以「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第一，「機場有航班可

直飛中國大陸各大城市」排名第二，「資料傳輸快速、隱密及安全」排名第三。

4.設施需求：

- 使用情形中，「傳輸設備」在經常使用之比率為 53%、偶爾使用為 27%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 0%、偶爾使用為 77%；「會議場所」、「視訊設備」與「展覽服務」在從未使用過之比率高達九五成。
- 「傳輸設備」在重要與非常重要之比率為 20%、33%；在重要與非常重要之比率為 50%、11%；「貿易資訊」在普通之比率佔 73%；「會議場所」、「視訊設備」與「展覽服務」在不重要與非常不重要皆達百分之百。綜合上述統計結果顯示，倫敦受訪者對於個人的需求相當瞭解，且少有模稜兩可的回答，面對此類顧客，若能提供核心需求，如：航班頻繁、減壓環境等，其將會成為忠實顧客。

4.1.8 雪梨

1.基本資料：回收問卷共 30 份，其中男性佔 60%，女性佔 40%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「航程動線最短」佔 60%，排名第一，其次為「銜接班機較多」佔 33%，第三為「航空公司促銷活動」佔 27%。顯示雪梨受訪者以交通便利性與價格為主要考量因素。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，回答「0 次」佔 17%、回答「1-10 次」佔 83%，顯示雪梨受訪者對台灣桃園國際機場作為轉機地點的需求很大。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機機場？」之回答，以「如果行程有需要會考慮」佔 40%，為最大比重，其次為「願意」與「非常願意」分別佔 33%、26%。顯示題目之假設情境已能符合多數雪梨受訪者的需求。
- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「舒適」佔 97%、「效率」佔 83%，顯示受訪者認為在商務會談或討論時，通常在舒適的環境與具效率的服務提供下完成，其次則以「隱密」佔 50%。
- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，「咖啡與茶」佔 60%、「國際美食」、「運動及健身器材」、「私密之休息空間」各佔 53%，對於雪梨受訪者而言，上述四項的服務提供若能同時擁有，將是最佳的商務中心。
- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，以「資料傳輸快速、隱密及安全」佔 77%，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 63%，其餘不到五成，顯示雪梨受訪者較在意對外資訊不中斷的服務，其次為航班便

利性。

- 在上題的重要度排序中，雪梨受訪者則以「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第一，「資料傳輸快速、隱密及安全」排名第二，「可有條件核發短期快速商務簽證」排名第三，代表面對雪梨受訪者，需先滿足其對航班之安排，進而提供與外資訊流暢與安全的傳輸服務。

4.設施需求：

- 使用情形中，「傳輸設備」在經常使用之比率為 13%、偶爾使用為 70%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 13%、偶爾使用為 70%；「視訊設備」在經常使用之比率為 0%、偶爾使用為 53%；「會議場所」與「展覽服務」則以從未使用過之比率超過六成。
- 「傳輸設備」在重要與非常重要之比率為 17%、50%；「會議場所」、「視訊設備」、「貿易資訊」與「展覽服務」在重要與非常重要之比率低於五成。

4.1.9 香港

1.基本資料：回收問卷共 30 份，其中男性佔 87%，女性佔 13%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「旅行社安排」佔 70%，「銜接班機較多」、「航程動線最短」分別佔 47%、43%，其餘原因選項皆不超過 30%。顯示香港受訪者重視套裝行程與航班便利性。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，香港受訪者回答「0 次」佔 30%、回答「1-10 次」佔 63%，顯示雖然香港與台灣距離甚近，然曾利用台灣作為轉機的經驗並不在少數，證明台灣具在國際航線上具重要

地位。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機機場？」之回答，以「如果行程有需要會考慮」佔 50%，其次為「願意」與「非常願意」分別佔 37%、10%。顯示題目之假設情境符合大多數香港受訪者的需求。
- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「舒適」佔 90%，其次為「效率」佔 40%，顯示受訪者明確瞭解個人需求，其餘項目不到 30%。
- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，「私密之休息空間」佔 73%，其次「咖啡與茶」佔 37%、「入境商務行程安排」佔 33%、「國際美食」佔 30%，其餘項目不到 30%，因此，為若能提供私密的個人空間供香港人士於商務心中使用，較能吸引香港人士。
- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，以「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 87%、「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」佔 60%，顯示香港受訪者重視與國際接軌的航班以及與中國大陸各大城市間的

航程動線，配合旅行程之安排，提供私密的個人空間，將能快速刺激香港受訪者。

- 在上題的重要度排序中，香港受訪者則以「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第一，「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」排名第二，「樣品免稅」排名第三。

4.設施需求：

- 使用情形中，「會議場所」在經常使用之比率為 26%、偶爾使用為 37%；「傳輸設備」在經常使用之比率為 36%、偶爾使用為 56%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 29%、偶爾使用為 29%；「視訊設備」在經常使用之比率為 21%、偶爾使用為 75%；與「展覽服務」則以從未使用過之比率超過五成。
- 「傳輸設備」在重要與非常重要之比率為 70%、26%；「視訊設備」在重要與非常重要之比率為 76%、7%；「會議場所」在重要與非常重要之比率為 62%、10%；「貿易資訊」在重要與非常重要之比率為 71%、18%；「展覽服務」在重要與非常重要之比率為 78%、11%。香港受訪者較其他國家在五項設施的使用率上較多，且認為五項設施皆重要。

4.1.10 印度

1.基本資料：回收問卷共 30 份，其中男性佔 93%，女性佔 7%。

2.旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「航程動線最短」佔 50%，排名第一，其次為「銜接班機較多」佔 43%，第三為「旅行社安排」佔 40%，其餘原因選項皆不超過 20%。顯示印度受訪者以省時與便利為主要需求，且之間的差異不大。

- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，回答「1-10次」佔100%，顯示印度受訪者對台灣桃園國際機場具有極大的依賴程度。

3.轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機場場？」之回答，以「如果行程有需要會考慮」佔35%，其次為「願意」與「非常願意」分別佔26%、19%。顯示題目所設定之情境已符合多數印度受訪者的需求，若能進一步了解印度受訪者的服務偏好，將能迅速提昇來台轉機的次數。
- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「效率」、「舒適」為前兩項重要需求，分別佔70%、67%，其他項目皆不超過20%，因此，若僅建置以效率及舒適為主的商務情境，已能滿足印度受訪者對商務中心的要求。
- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，所佔比率前四名為「入境商務行程安排」佔53%、「會議展覽秘書」佔50%、「私密之休息空間」佔47%、「咖啡與茶」佔40%，顯示印度受訪者為克服於外地商務的不便，希望商務中心提供的服務以便利性為主，亦即套裝式的行程與基本的餐飲服務。

- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，以「可有條件核發短期快速商務簽證」佔 67%，為最大比重，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 47%，「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」佔 40%，符合上述印度受訪者著重便利性，前提為航班亦需頻繁。
- 在上題的重要度排序中，印度受訪者則以「可有條件核發短期快速商務簽證」排名第一，「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第二，「資料傳輸快速、隱密及安全」排名第三，顯示省時與航班便利係是印度受訪者的核心需求。

4.設施需求：

- 使用情形中，「傳輸設備」在經常使用之比率為 41%、偶爾使用為 56%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 53%、偶爾使用為 43%；「會議場所」在經常使用之比率為 18%、偶爾使用為 43%；「展覽服務」在經常使用之比率為 29%、偶爾使用為 46%；「視訊設備」則以從未使用過之比率超過五成。印度受訪者係本次調查 11 個辦事處，在使用各項設備的經常使用統計中佔最高之比率。
- 五大項服務設施中，僅有「貿易資訊」在重要與非常重要之比率為 23%、27%，超過五成，其餘「會議場所」、「視訊設備」、「傳輸設備」、「展覽服務」在重要與非常重要之比率低於五成，也許是受過去使用經驗或轉機停留時間的影響，產生常使用某些設施卻又認為設施不重要。

4.1.11 新加坡

- 1.基本資料：回收問卷共 31 份，其中男性佔 77%，女性佔 23%。

2. 旅次調查：

- 通常選擇轉機地點的原因中，以「航程動線最短」佔 65%，排名第一，其次為「銜接班機較多」佔 52%，其餘原因選項皆不超過 30%。顯示新加坡受訪者在意「省時」與「便利」。
- 受訪者過去曾以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數中，新加坡受訪者回答「0 次」佔 26%、回答「1-10 次」佔 65%，顯示新加坡受訪者對台灣機場具有相當的轉機需求，若能針對其主要需求，提供相關服務，將能大幅提昇來台轉機次數。

3. 轉機服務：

- 「如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機場？」之回答，以「如果行程有需要會考慮」佔 50%，為最大比重，其次為「願意」與「非常願意」分別佔 31%、13%。如前所述，新加坡受訪者對台灣地理位置具有相當程度的需求，若能加以規劃商務環境，將能刺激新加坡受訪者來台轉機的意願。
- 「如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？」之回答，以「舒適」佔 45%、「效率」佔 42%，其餘項目比率不超過 20%，可能受訪者尚未有對商務中心產生應有之情境之明確概念，因此，我

國商務中心的設施與服務規劃，需納入適時的國際活動，才可能吸引新加坡受訪者的目光。

- 「如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？」之回答，所佔比率前四名為「私密之休息空間」佔 55%、「國際美食」佔 45%、「咖啡與茶」佔 35%、「入境商務行程安排」佔 29%、「餐宴安排」佔 31%，其餘項目不到 20%，顯示若欲符合新加坡受訪者對商務心中的期望，可先由私密的個人空間著手、其次為餐飲。
- 「您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？」之回答，以「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」佔 71%，「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」佔 52%，「資料傳輸快速、隱密及安全」佔 39%，顯示新加坡受訪者較需要台灣桃園國際機場提供可與其他主要城市接軌之航班，以提高來台灣桃園國際機場之意願。
- 在上題的重要度排序中，新加坡受訪者以「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」排名第一，「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」排名第二，「資料傳輸快速、隱密及安全」排名第三。

4.設施需求：

- 使用情形中，「傳輸設備」在經常使用之比率為 22%、偶爾使用為 61%；「貿易資訊」在經常使用之比率為 11%、偶爾使用為 68%；「視訊設備」在經常使用之比率為 10%、偶爾使用為 62%；「展覽服務」在經常使用之比率為 5%、偶爾使用為 53%；「會議場所」以從未使用過之比率超過五成。

- 「傳輸設備」在重要與非常重要之比率為 46%、27%；「視訊設備」在重要與非常重要之比率為 8%、48%；「貿易資訊」在重要與非常重要之比率為 14%、55%；「會議場所」與「展覽服務」在重要與非常重要之比率低於五成。

4.2 統合 11 個辦事之統計分析

4.2.1 基本資料分析（如表 4-1 所示）

十一個地點發放之問卷皆在 30 份（含）以上，總計回收有效問卷 342 份，受訪者基本資料整理如表 1 所示。在性別比率上，男性受訪者有 259 人，佔整體問卷比率 76%，女性受訪者有 83 人，佔整體問卷比率 24%。其中北京、東京、倫敦、香港、印度與新加坡六個地點之男性受訪者比率較平均值為高。

表 4-1 基本資料一覽表（人數）

性別	北京	上海	東京	紐約	舊金山	杜塞道夫	倫敦	雪梨	香港	印度	新加坡	總計	比率
男	28	22	27	16	19	21	30	18	26	28	24	259	76%
女	8	9	4	14	14	9	0	12	4	2	7	83	24%
總計	36	31	31	30	33	30	30	30	30	30	31	342	100%

4.2.2 旅次調查分析

- (1) 「選擇轉機地點的原因」整理如表 4-2 所示。在問卷臚列的七項轉機原因中，前四名分別為「航程動線最短」、「銜接班機較多」、「旅行社安排」以及「航空公司的促銷活動」，分別佔 56%、41%、30%與 20%。究其原因可能與本計畫之受訪對象為商務

人士有關，其轉機的考量因素通常以「省時」、「便利」與「節省成本」為主。值得注意的是以「服務水準」導向的「過去的良好經驗」與「機場商務服務完備」兩個因素分別佔 13%、15%，以及藉由「口碑行銷」的「親友介紹」因素佔 8%，其所佔比率相對而言較低，這或許也是商務行程較偏向務實的結果所致。

表 4-2 選擇轉機地點的原因一覽表 (%)

轉機原因	北京	上海	東京	紐約	舊金山	杜塞 道夫	倫敦	雪梨	香港	印度	新加坡	總計
航程動線最短	75	48	74	50	76	43	27	60	43	50	65	56
銜接班機較多	42	38	35	40	9	47	70	33	47	43	52	41
旅行社安排	19	32	10	37	9	57	23	23	70	40	16	30
航空公司促銷活動	31	16	3	17	18	33	23	27	23	13	16	20
過去的良好經驗	17	19	6	20	21	17	0	7	13	17	10	13
機場商務服務完備	17	13	26	0	12	43	0	3	7	17	23	15
親友介紹	8	6	0	17	6	20	0	20	7	0	0	8
其他	3	3	6	7	6	0	0	3	0	7	3	4

(2) 「以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數」整理如表 4-3 所示。「1~10 次」佔 58%，「0 次」佔 37%，此兩項合計佔 95%。其中，在「0 次」方面，北京、上海、紐約係比率最高的前三個地點，分別為 61%、77%、60%。可能是因為台灣通常係受訪者旅程的起迄站，抑或是因為上海與北京以地理位置而言可視為台灣桃園國際機場之競爭場站，再加上兩岸並未開放直航，僅能擇其一作為轉機機場，因此相較於其他地點而言，將桃園國際機場做為轉機地點的次數為 0 次的比率甚高。

在「1-10 次」方面，有七個城市所佔之比率皆超過五成，其中以倫敦、雪梨、印度係比率最高的前三個地點，分別為 87%、83%、100%。可能與台灣所處之地理位置係國際航線之樞紐，可做為進出亞洲（大陸除外）重要門戶，亦可做為東北亞與東南亞之轉接點與連接太平洋東西兩岸區域之重要橋樑，以及台灣之高科技產業在世界的重要性與日俱增等因素有關。因此，以航線距離而言，當航線愈長時，台灣桃園國際機場被國際商務人士選擇作為轉機機場之機率將愈高。

此外由表 4-3 可知，「11~20 次」以及「21 次（含）以上」所佔比率皆很低，顯見欲發展台灣桃園國際機場成為國際商務人士之轉機地點仍有很大的成長空間。

表 4-3 以台灣桃園國際機場作為轉機地點一覽表 (%)

次數	北 京	上 海	東 京	紐 約	舊 金 山	杜 塞 道 夫	倫 敦	雪 梨	香 港	印 度	新 加 坡	總 計
0 次	61	77	32	60	42	40	13	18	30	0	26	37
1~10 次	36	23	61	40	35	50	87	83	63	10 0	65	58
11~20 次	3	0	3	0	10	10	0	0	7	0	0	3
21 次(含)以上	0	0	3	0	13	0	0	0	0	0	10	2

4.2.3 轉機服務分析

(1) 若加入「設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富」的情境敘述，「以台灣桃園國際機場作為轉機地點之意願」整理如圖 4-1 所示。結果顯示，「不考慮」與「無法作答」者合計僅佔 10%，顯示台灣桃園國際機場若能按國際商務人士之需求量身訂作，則其作為轉機地點的可能性仍有極大的發展空間。

進一步觀察之，「如果行程需要會考慮」一項所佔比率最高，為 39%，顯示除了題目所設定之方向外，受訪者仍有其他考量將影響其對轉機地點之選擇。不過，「非常願意」與「願意」各佔 19%、31%，合計佔整體受訪者之 50%。顯示題目設定之方向已可符合半數國際商務人士對轉機機場之要求。

就個別地點而言，紐約、舊金山、杜塞道夫、倫敦、雪梨五城市而言，回答「非常願意」與「願意」之比率皆超過 50%，其中倫敦之受訪者更達到百分之百；香港、印度、新加坡回答

「非常願意」與「願意」合計皆超過四成，比率分別為 47%、45%、44%；北京、上海、東京回答「非常願意」與「願意」合計各為 19%、28%、38%；這可能與台灣桃園國際機場所處之地理位置以及與鄰近機場之競爭關係有關，造成航線愈長時，國際商務人士選擇台灣桃園國際機場作為轉機機場之意願愈高。

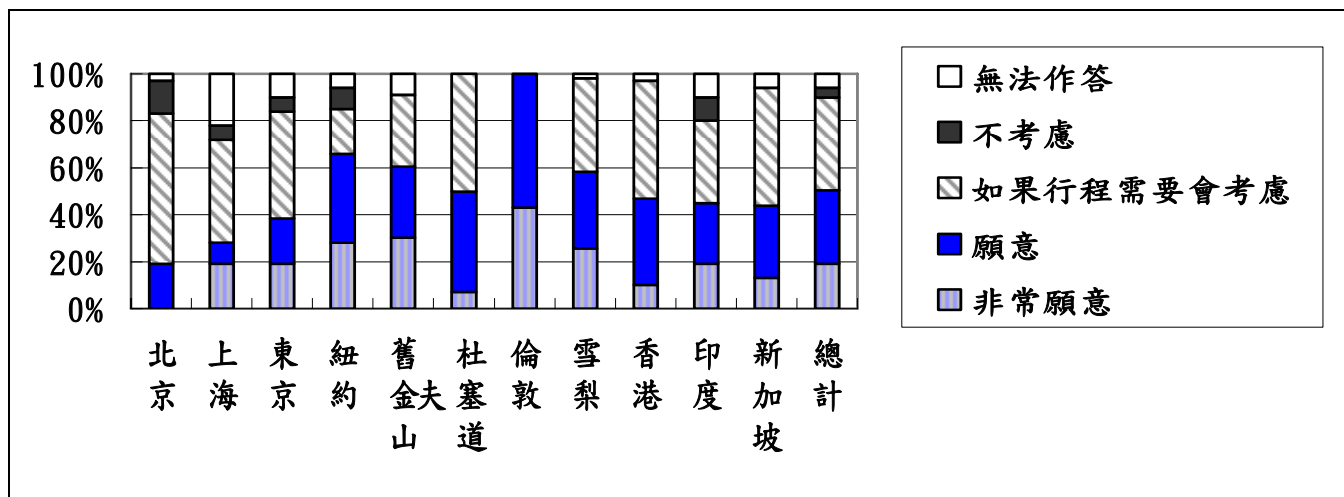


圖 4-1 以台灣桃園國際機場作為轉機地點之意願調查一覽表 (%)

(2)「商務情境」整理如表 4-4 所示。六個商務情境敘述中，「舒適」與「效率」所佔之比率分別為 73%與 59%，遠超過其他四種情境所佔之比率，顯見國際商務人士在與台灣商務人士進行商務會面及業務討論時，希望能在同時具有舒適與效率兩種環境下進行。此外，由於「減壓」在紐約及倫敦所佔比率皆為 77%，若能加上減輕壓力的情境設計，當能符合更多國際商務人士之需求。「娛樂」與「文藝」除了雪梨與香港外，在其他各地所佔比率均低，或許在設計商務情境時，當經費與資源有限時，可做為最後再納入之情境因素。

表 4-4 商務情境調查一覽表 (%)

情境說明	北京	上海	東京	紐約	舊金山	杜塞道夫	倫敦	雪梨	香港	印度	新加坡	總計
舒適	83	71	61	67	67	83	67	97	90	67	45	73
效率	39	61	71	53	55	83	53	83	40	70	42	59
減壓	33	6	3	77	21	40	77	17	13	7	16	28
隱密	31	23	29	17	6	30	17	50	23	17	19	24
娛樂	25	3	3	0	6	13	0	23	30	13	13	12
文藝	3	3	3	3	12	7	3	27	23	13	3	9

- (3) 「服務項目」整理如表 4-5 所示。在十個可能提供的服務項目中，前六名為「咖啡與茶」、「私密之休息空間」、「入境商務行程安排」、「國際美食」、「會議展覽秘書」、「運動及健身器材」，所佔比率分別為 55%、50%、38%、34%、24%、21%。除了第一項「咖啡與茶」係轉機地點應提供的基本項目外，「私密之休息空間」、「國際美食」與「運動及健身器材」三項可發現國際商務人士在公務繁忙之餘，很希望能有充分的休息與放鬆之地點，並能一嚐當地美食。此外，值得觀察的結果是前六名的項目中，「入境商務行程安排」與「會議展覽秘書」亦為國際商務人士希望轉機機場能提供的重要服務項目，顯示機場若能提供有助於商務開發或拓展的服務當可提昇機場的競爭能力。「律師及會計師」與「博奕娛樂」兩項所佔比率僅有 4%~5%，或許在設計服務項目之提供時，當經費與資源充足

下，可將其納入服務項目。

表 4-5 服務項目調查一覽表（%）

情境	北京	上海	東京	紐約	舊金山	杜塞道夫	倫敦	雪梨	香港	印度	新加坡	總計
咖啡與茶	81	65	42	53	39	77	73	60	37	40	35	55
私密之休息空間	58	32	35	57	33	53	50	53	73	47	55	50
入境商務行程安排	50	52	48	63	27	23	3	37	33	53	29	38
國際美食	42	16	29	23	30	60	33	53	30	13	45	34
會議展覽秘書	19	26	39	40	18	20	3	23	7	50	16	24
運動及健身器材	11	6	3	20	24	33	43	53	17	7	13	21
餐宴安排	31	6	13	10	6	3	0	13	20	10	19	12
頂級健康檢查及醫療報告解說	3	0	0	13	6	7	0	27	13	10	10	8
律師及會計師	6	0	3	10	0	0	0	10	17	3	6	5
博奕娛樂	3	0	3	0	6	7	0	10	17	0	3	4

(4)「商務環境」整理如表 4-6 所示。在六個可能提供的商務環境項目中，可提高國際商務人士選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願的前四名為「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」、「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」、「資料傳輸快速、隱密及安全」、「可有條件核發短期快速商務簽證」，所佔比率分別為 65%、56%、48%、36%。顯示國際商務人士若選擇台灣桃園國際機場作為轉機地點，仍是希望機場能有密集的航班可供選擇，以銜接其他亞洲城市，尤其是與中國大陸各大城市間的銜接，這可由該項目高居第二名證明其重要性。

排行第三名的「資料傳輸快速、隱密及安全」所佔比率 48%，顯示國際商務人士有即時取得資料與快速回報資訊之需

求。

此外，「可有條件核發短期快速商務簽證」一項，亦可做為提昇國際商務人士選擇台灣桃園國際機場作為亞洲行程轉機機場意願之誘因，不過，可能涉及相關法規的修正或制定，牽涉範圍較廣。「區內交易下單免稅」與「樣品免稅」兩項所佔比率相對較低，可能是該種交易型態目前並不廣為國際商務人士所使用，或許仍需透過進一步的說明方能看出其影響力。

表 4-6 商務環境調查一覽表 (%)

環境說明	北京	上海	東京	紐約	舊金山	杜塞道夫	倫敦	雪梨	香港	印度	新加坡	總計
國際航班密集頻繁， 便利銜接其他亞洲目的地	53	65	71	57	45	67	93	63	87	47	71	65
機場有航班可直飛 中國大陸各大城市	94	71	39	53	30	57	93	27	60	40	52	56
資料傳輸快速、隱密及安全	61	45	39	47	55	57	43	77	30	30	39	48
可有條件核發短期快速商務簽證	72	42	16	40	21	47	0	40	13	67	29	36
區內交易下單免稅	8	29	10	40	9	7	13	40	23	13	26	20
樣品免稅	8	6	13	0	21	33	0	27	43	33	23	19

(5) 「商務環境之重要度排序」整理如表 4-7 所示。除了瞭解六個商務環境在提高國際商務人士選擇台灣桃園國際機場做為亞洲行程轉機機場之意願中所佔之比重外，由於此六個商務環境之建置所涉及之範圍均廣，並非一蹴可及，且表 4-6 之結果僅能針對單獨各項的重要性進行調查，無法看出各項目間的相對重要性，因此，本計畫進一步針對此六個項目進行重要度排序，將可做為未來建置商務環境時之優先順序之參據。

由表 4-7 可知，總排名的優先順序依次為「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」、「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」、「資料傳輸快速、隱密及安全」、「可有條件核發短期快速商務簽證」、「區內交易下單免稅」與「樣品免稅」，與前述提高意願之商務環境設置的調查結果相符。

不過，表 4-7 之重要度排序與表 4-6 之意願調查在某些地點則產生些許差異。以雪梨為例，在表 4-6 中「資料傳輸快速、隱密及安全」一項所佔比率最高為 77%，在表 4-7 中之重要度排序時則變成第二名；又如北京在表 4-6 中「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」一項所佔比率為 94%，明顯高於「可有條件核發短期快速商務簽證」之比率，然在表 4-7 中呈現「可有條件核發短期快速商務簽證」較「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」重要的情形，換言之，表 4-6 係單獨就一種商務環境項目進行意願調查之結果，與表 4-7 的各項目彼此間之相對重要度調查之結果，不盡一致，再次說明重要度排序調查的必要性。

此外，在表 4-6 中同一城市的各項比率出現相同結果時，進行項目間之相對重要度調查時可分出優先順序，例如：雪梨在「可有條件核發短期快速商務簽證」與「區內交易下單免稅」兩個項目之比率同為 40%，在表 4-7 可顯示優先順序。

4.2.4 設施需求分析

- (1) 「商務交易服務項目使用情形」整理如表 4-8 所示。在五個主要的商務交易服務項目中，各個項目經常使用的比率皆不高，僅有「傳輸設備」達 28%，顯示國際商務人士對於商務交易服務項目的使用並不普遍。其中「展覽服務」、「會議場所」、「視訊設備」三項從未使用的比率最高，分別為 60%、59%、50%；偶爾使用加經常使用合計比率最高者為「傳輸設備」與「貿易資訊」，分別為 70%、61%。

表 4-7 商務環境之重要度排序調查一覽表

環境說明	北京	上海	東京	紐約	舊金山	杜塞道夫	倫敦	雪梨	香港	印度	新加坡	總排名
國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地	3	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1	1
機場有航班可直飛中國大陸各大城市	2	1	3	1	3	3	2	4	2	4	2	2
資料傳輸快速、隱密及安全	4	4	2	3	1	4	3	2	4	3	3	3
可有條件核發短期快速商務簽證	1	3	5	5	4	1	5	3	5	1	4	4
區內交易下單免稅	6	5	6	4	5	6	4	5	6	6	6	5
樣品免稅	5	6	4	6	6	5	6	6	3	5	5	6

表 4-8 商務交易服務項目使用情形一覽表 (%)

服務項目		北京	上海	東京	紐約	舊金山	杜塞道夫	倫敦	雪梨	香港	印度	新加坡	總計
會議場所	從未使用	72	31	77	34	34	38	100	67	37	39	75	57
	偶爾使用	11	59	20	28	52	54	0	33	37	43	25	31
	經常使用	17	10	3	38	14	8	0	0	26	18	0	12
視訊設備	從未使用	44	33	61	33	29	50	100	46	4	57	29	45
	偶爾使用	50	52	23	56	61	46	0	53	75	32	62	46
	經常使用	6	15	16	11	11	4	0	0	21	11	10	9
傳輸設備	從未使用	14	4	61	33	19	69	20	17	8	4	17	25
	偶爾使用	42	57	23	48	52	24	27	70	56	56	61	46
	經常使用	44	39	16	19	30	7	53	13	36	41	22	29
貿易資訊	從未使用	31	37	73	41	21	69	23	17	43	3	21	34
	偶爾使用	53	44	17	41	50	24	77	70	29	43	68	47
	經常使用	17	19	10	17	29	7	0	13	29	53	11	18
展覽服務	從未使用	50	58	70	55	35	55	97	60	78	25	42	56
	偶爾使用	44	27	23	38	58	38	3	37	11	46	53	36
	經常使用	6	15	7	7	8	7	0	3	11	29	5	8

(2) 「商務交易服務項目重要程度」整理如表 4-9 所示。在五個主要的商務交易服務項目中，各個項目的非常不重要加不重要的比率皆低於 40%，分別為「會議場所」40%、「視訊設備」33%、「傳輸設備」13%、「貿易資訊」17%、「展覽服務」35%，顯示國際商務人士相當重視商務交易服務的各個項目。不過，表 4-8 的調查結果卻顯示其使用情形並不普遍，這可能與轉機機場對於這些設備的宣導不足或對國際商務人士的誘因不夠，才會有重要度雖高但是使用情形卻不普遍的現象產生。

進一步觀察各重要度的分類發現，除「傳輸設備」外，其他四個商務交易服務項目回答普通的百分比平均而言較高，顯示國際商務人士對於五大類的商務交易服務項目並未存在特殊的好惡，而是以中性角度看待。這或許可為將來台灣桃園國際機場若欲成為亞洲轉機機場時，與鄰近機場之競爭中提供另一個行銷的著力點。

4.3 桃園國際機場現況介紹

臺灣桃園國際機場位於桃園縣大園鄉，距台北市四十公里，車程約四十分鐘。機場土地面積約 1,223 公頃，共有兩座航站大廈，航廈內提供航空公司運務、旅客入出境作業、檢疫、海關作業以及設有銀行、保險、郵政、電信、購物餐飲、轉機旅館、商務中心、公共藝術展示、廣告刊登等服務設施，提供完善而快捷之服務。另有郵政、電信、航空科學館、海關行政大樓、航空警察局等行政勤務作業設施。

臺灣桃園國際機場啟用之初，進出航機僅三萬架次，而今已成長到 14.9 萬架次，旅客運量從 68 年的三百萬人次，逐年成長到 95 年的二千多萬人次，而貨運量急遽成長，由當年的十九萬公噸增長到目前的一百五十萬公噸。

近年來亞太地區空運市場成長迅速，成為全球航空客貨運市場之重心，隨著香港新國際機場、韓國仁川國際機場、上海浦東國際機場、泰國國際機場、阿聯大公國杜拜及阿布達比新國際機場次第完成啟用，使區域內航空客貨運之競爭更趨激烈。

臺灣桃園國際機場是我國最重要的空運門戶，面對此一競爭趨勢，投入大量人力、物力致力於場站設施的增建及改善，並進行第一航空貨運倉儲區之擴改建及航空客貨運園區計畫之推動；此外，亦規劃桃園機場捷運，為連結臺北市、臺灣桃園國際機場與桃園縣的捷運路線，未來由台北車站前往桃園機場僅須 35 分鐘。

為提供具有發展彈性，且成本投入能發揮最大效果的機場長期發展計畫，並充份利用機場用地及促進鄰近地區發展以配合長期之航空客貨運成長需求，重新修訂完成臺灣桃園國際機場主計畫，在未來發展過程中，分為短期、中期及長期三階段積極規劃增建場站設施。

短期發展計畫

1. 擴建航空儲油設施
2. 增設機場場面偵測雷達、終端雷達及氣象台
3. 擴建第一航空貨運倉儲區
4. 興建航空貨運園區

中期發展計畫

1. 南跑道由第一類提升為第二類跑道改善工程
2. 興建第三航廈區
3. 興建第二套輸油管線
4. 興建台北到臺灣桃園國際機場捷運系統

5. 興建航空城客運園區

長期發展計畫

1. 擴充機場用地
2. 興建第三跑道
3. 興建第四航廈
4. 興建新貨運站區

(本部分資料來源為：桃園國際航空站網站資料)

第 5 章 結論

5.1 商務中心設於機場禁區，最大法規突破重點在於國內商務人士(非旅客身份)管理模式之建立，管理重點包括 1.管制點掌控國內商務人士攜入機場禁區之貨品、現金、資金之進出情況；2.管制法源及制度規劃需重新釐定。

非旅客之身分商務人士，如有使用商務中心之必要者，基於安全管理及賦稅公平之考量，有必要於於事前提出申請，就進入機場禁區之事由、擬會面之人士（包括國際商務人士之姓名、國籍、擬搭乘之航班及下一目的地等資訊）、擬會面時間、擬進行商務洽談會議室、擬攜入之樣品清單或貨幣金額提出書件說明，並於進入商務中心之管制點，進行身分、貨品檢查及各項文件核對工作。

目前我國法制之配套上仍偏重於傳統航空站之管制，然新一代機場多功能航廈商務中心之設置及其運作，雖仍係於航空站內進行相關作業，惟因其使用使用者之多元性及其所欲達成之政策上目的，仍有必要就相關法制予以建立或調整，茲分述如下：

(1) 新一代機場多功能航廈商務中心設置之組織法之訂定

按目前商務中心之設置雖可由桃園航空站本於職權予以設置，惟因其尚涉及人員之配置及區位之選擇，以及內部相關行業如商店、醫療院所或博奕場所之進駐乃至於租稅優惠措施之建立等事項，故於法制上仍宜於現行「交通部民用航空局所屬航空站組織通則」外，另訂商務中心之設置管理法規，就人員之配置及區位之選擇，以及內部相關行業如商店、醫療院所或博奕場所之進駐予以規範。

(2) 租稅優惠之稅式支出之研究

如於商務中心之建置上，若能提供相關租稅優惠作為國際商務人士前來我國使用商務中心之經濟誘因，除能提高商務中心之使用率，增加相關之營收外，亦可提升我國於國際上之知名度並促進我國國際商務活動之繁榮，惟相關租稅優惠之提供，包括所得稅、關稅、貨物稅、營業

稅之減免範圍，仍須進一步經稅式支出之計算，始能確定，故本研究建議有關單位進一步就本商務中心提供租稅優惠之設定上，進行稅式支出計算與研究，以作為是否及如何提供租稅優惠之參考依據。

5.2 商務中心設於機場禁區，因提供國外商務人士與國內商務人士會面之便利，將可由國內商務人士帶動需求，邀請國際商務人士於桃園機場會面，形成機場商務中心基本客群。

由於目前桃園國際機場並非國際級之樞紐機場(Hub)，因此國際航班之稠密程度，客觀上不若鄰近香港、上海、東京等國際機場。歐美商務人士與我國商務人士會面地點，較少選擇台灣地區，而是邀請我國商務人士於其訪問亞洲國家時，於較近台灣之境外第三地進行會面。鑒此，新一代多功機場航廈如能啟用，將可增加歐美商務人士於亞洲行程中，經由過境及轉機之空檔時間，與我國商務人士進行各項洽商之誘因。

對於歐美等長程之商務旅客而言，過境台灣對於飛航成本及停留時間所增加之相對比例偏低，但卻可增加與我國商務人士洽商之機會，提高實質商旅效益；對我國商務人士而言，不需配合歐美商務旅客亞洲行程，於第三地進行商務會面，僅需於桃園機場所設置之多功能航廈當中，即可達成交易、會談、簽約、授權等商務目的，所擷節之各項商務支出及時間成本更為驚人，因此設於機場禁區內之多功商務航廈如能實現，將可創造國際商務人士與國內商務人士之雙贏之商務情境，且因多功商務航廈可望為國內商務人士帶來重大之經濟性與便利性，因此由國內商務人士帶動需求，邀請國際商務人士於桃園機場會面，將可形成機場商務中心基本客群。

5.3 新一代功機航廈於轉機區規劃商務特區，並增加直航前題，將提高桃園國際機場競爭力，並與鄰近香港機場形成競合關係。

從競爭角度來分析，前一任香港機場管理局局長彭定中表示，儘管中國大陸各大型機場近年來積極擴充，但還不致於對香港機場造成威脅，

香港機場真正的區域競爭者是台灣的桃園國際機場，因為中正機場佈建的美國市場空中走廊，是香港機場最弱的一環，如果三通成為一個可討論的前提，香港的地位會很快被台灣中正機場追上，因為從中國大陸到台灣，或是台灣到美國，以空中走廊的位置優勢來說台灣中正機場都優於香港。香港機場管理局曾經討論過，兩岸三通將立即衝擊香港機場的營運18-30%，兩個機場倍差的消長，香港機場的營運危機就浮現出來了。

僅直航一個議題即可造成桃園國際機場與香港國際機場的18-30%的倍差消長，如再加上新一代多功能機場航廈之正向因素，則兩機場之競爭差距將可再進一步之緊縮，而形成一個既競爭又合作的營運關係。

5.4 新增香港、新加坡、印度三地國際商人士對桃園國際機場需求調查結論，與原訂美國(舊金山及紐約)、英國(倫敦)、德國(杜塞道夫)、澳洲(雪梨)、中國大陸(北京及上海)、日本(東京)等六國八個指標城市調查結果相同，顯示國際商務旅客對機場商務中心之功能及需求趨於一致。

從旅次調查及轉機服務需求分析結果來看，儘管香港、新加坡及印度進行調查之時程，較其他八個先行調查之城市晚三個星期進行，但是所呈現之綜合結果卻與其他八個城市幾乎相同，顯示國際商務旅客之機場服務需求，不因國籍、地區、種族及性別而有顯著差異。

從旅次調查分析綜合結果來看，11個城市商務人士之觀點如下：

- (1)「選擇轉機地點的原因」前四名分別為「航程動線最短」、「銜接班機較多」、「旅行社安排」以及「航空公司的促銷活動」，分別佔56%、41%、30%與20%。究其原因可能與本計畫之受訪對象為商務人士有關，其轉機的考量因素通常以「省時」、「便利」與「節省成本」為主。

- (2)「以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數」，「1~10次」佔58%，「0次」佔37%，此兩項合計佔95%。其中，在「0次」方面，北京、上海、紐約係比率最高的前三個地點，分別為61%、77%、60%。可能是因為台灣通常係受訪者旅程的起迄站，抑或是因為上海與北京以地理位置而言可視為台灣桃園國際機場之競爭場站，再加上兩岸並未開放直航，僅能擇其一作為轉機機場，因此相較於其他地點而言，將桃園國際機場做為轉機地點的次數為0次的比率甚高。

從轉機服務調查分析綜合結果來看，11個城市商務人士之觀點如下：

- (1)若加入「設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富」的情境敘述，「以台灣桃園國際機場作為轉機地點之意願」。結果顯示，「不考慮」與「無法作答」者合計僅佔10%，顯示台灣桃園國際機場若能按國際商務人士之需求量身訂作，則其作為轉機地點的可能性仍有極大的發展空間。進一步觀察之，「如果行程需要會考慮」一項所佔比率最高，為39%，顯示除了題目所設定之方向外，受訪者仍有其他考量將影響其對轉機地點之選擇。航線愈長時，國際商務人士選擇台灣桃園國際機場作為轉機機場之意願愈高。
- (2)「商務情境敘述中，「舒適」與「效率」所佔之比率分別為73%與59%，顯見國際商務人士在與台灣商務人士進行商務會面及業務討論時，希望能在同時具有舒適與效率兩種環境下進行。
- (3)「服務項目」前六名為「咖啡與茶」、「私密之休息空間」、「入境商務行程安排」、「國際美食」、「會議展覽秘書」、「運動及健身器材」，所佔比率分別為55%、50%、38%、34%、24%、21%。除了第一項「咖啡與茶」係轉機地點應提供的基本項目外，「私密

之休息空間」、「國際美食」與「運動及健身器材」三項可發現國際商務人士在公務繁忙之餘，很希望能有充分的休息與放鬆之地點，並能一嚐當地美食。

- (4)「商務環境」前四名為「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」、「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」、「資料傳輸快速、隱密及安全」、「可有條件核發短期快速商務簽證」，所佔比率分別為 65%、56%、48%、36%。顯示國際商務人士若選擇台灣桃園國際機場作為轉機地點，仍是希望機場能有密集的航班可供選擇，以銜接其他亞洲城市，尤其是與中國大陸各大城市間的銜接，這可由該項目高居第二名證明其重要性。
- (5)「商務環境之重要度排序」總排名的優先順序依次為「國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地」、「機場有航班可直飛中國大陸各大城市」、「資料傳輸快速、隱密及安全」、「可有條件核發短期快速商務簽證」、「區內交易下單免稅」與「樣品免稅」，與前述提高意願之商務環境設置的調查結果相符。

5.5 國際指標機場已將機場週邊腹地之開發，朝機場城市之高附加價值商務功能進行規劃，並將此一構想之實現，視為機場非航收益重點項目之一。

為了追求集團營運的成長，荷蘭史基浦集團、法蘭克福機場營運公司及香港機場管理局都將機場非航收益，列為企業政策及機場重點營運項目。一般機場非航營運分為旅客服務、不動產投資以及合作機場尋覓，每個機場都各自擁有區隔政策，香港機場非航收益以旅客服務為主，機場航站大廈規劃成一購物及美食商城；德國法蘭克福機場以運籌中心及會議中心為非航收益架構；荷蘭史基浦集團董事會對於不動產投資之營運成果表現傑出。

國際指標機場非航營運之開發均以國際商務週邊服務之開發做為核

心擴充計畫，不僅成功達到招商的目的，將國際企業吸引進而進駐機場世貿中心（以及未來之商務園區），成為跨國企業總部，更重要的因素在於國際指標企業群聚效益形成後，將吸引更多週邊關係企業進駐，形成一個不太會遷徙的價值鏈效益，如此一來，機場週邊土地原本受到噪音干擾，無都市計畫開發價值之區塊，變成一個高經濟價值的商業群落，成為一個點石成金的週邊腹地開發模式。

5.6 基於亞洲機場競爭日趨激烈之現實考量，我國桃園國際機場必需立即導入便捷、多功機場航廈概念，建立機場完善商務服務機制，吸引國際商務人士選擇我國門戶機場，作為國際商旅轉機機場之首選機場。

過去十年及未來二十年為亞洲經濟高度發展之時段，亦為歐美至亞洲，及亞洲內部航空旅客爆增之年代，立即導入便捷、多功機場航廈概念，建立機場完善商務服務機制，吸引國際商務人士選擇我國門戶機場做為亞洲商旅行程之轉機機場，將可提高桃園國際機場之競爭力，並使桃園國際機場發揮區域經濟之觸媒角色。

5.7 機場競爭力已被諸多國家列為國家競爭力之重要環節，且亞洲各主要機場均在進行大規模之更新及改建工程，立即製定提升桃園國際機場競爭力之國家政策刻不容緩，建議由經建會主導召集相關單位成立跨部會之桃園國際機場競爭力工作小組，進行多功機場航廈短中長期之規劃及推動業務。

桃園國際機場為台灣最重要之門戶機場，該機場目前尚在重塑及擴建中。有鑑於此，本研究擬以發展、提升機場航廈之功能為目標，以全球重要國際機場商務服務概念資訊為參考藍本，並藉由國際商務旅客需求之問卷調查結果，據以研究規劃提供一快速、便利、安全、隱密、彈性之頂級多功能商務交易平台，使國際商務人士可快速進出，並在特惠的租稅及法制環境，與國內業者完成商務活動。而由於區位的便利性、作業的快捷性及相關法制的特惠，將可吸引外資及各國商務人士來台洽

商，進而增加台灣業者之競爭力。為推動本研究案儘速付諸實現，創造機場週邊經濟驅動效果，建議由經建會主導召集相關單位成立跨部會之桃園國際機場競爭力工作小組，立即進行多功機場航廈短中長期之規劃及推動業務，俾以積極提升桃園國際機場競爭力。

附錄一 特別致謝

本研究案得以順利進行，並將研究報告順利付梓，特別感謝

以下各專家學者之指導及斧正：

- 交通大學馮正民教授
- 世新大學林桓副教授
- 理律法律事務所王寶玲合夥律師

以下各機場主管單位的接待與說明

- 香港機場管理局
- Froport(德國法蘭克福機場營運公司)
- Schiphol Group(荷蘭阿姆斯特丹機場營運公司)

以上各單位的支援及協助

- 經濟部駐慕尼黑辦事處商務組(法蘭克福)
- 外貿協會鹿特丹台灣貿易中心
- 外貿協會香港台灣貿易中心
- 外貿協會國際貿易資訊中心

以及以下各單位之參與國際商務人士問卷調查工作：

- 駐新加坡代表處經濟組
- 外貿協會駐紐約辦事處
- 外貿協會舊金山台灣貿易中心
- 外貿協會倫敦台灣貿易中心
- 外貿協會杜塞道夫台灣貿易中心
- 外貿協會東京台灣貿易中心
- 外貿協會雪梨台灣貿易中心
- 外貿協會孟買台灣貿易中心
- 外貿協會香港台灣貿易中心
- 台北世貿中心駐北京據點
- 台北世貿中心駐上海據點

附錄二 參考文獻

- [1] HKIA Facts & Figures-General,07.2006,Airport Authority Hong Kong
- [2] Privium a select way to travel, Border passage, parking and check-in without waiting, Amsterdam Airport Schiphol, Schiphol Group
- [3] Privium UPDATE, number14-winter 2006, Amsterdam Airport Schiphol, Schiphol Group
- [4] World Trade Center, Schiphol Airport, Schiphol Group
- [5] Statistical Annual Review 2005, 02.2006, Amsterdam Airport Schiphol
- [6] Schiphol Group Annual Report 2005, Schiphol Group
- [7] Estate on the doorstep of the world, Schiphol Group
- [8] Sustainable Development at Amsterdam Airport Schiphol 2003, Schiphol Group
- [9] HUURDEERSNEWS, Schiphol Real Estate, 09.2006, Amsterdam Airport Schiphol
- [10] The Facts, why choose Amsterdam Airport Schiphol, 04 2006, Amsterdam Airport Schiphol
- [11] Flight Forum/Where Business Takes Off, Flight Forum CV, Municipality of Eindhoven, Schiphol Real Estate
- [12] RTM Airpark, ahead in time, ahead in business, First class business park at Rotterdam Airport, 01.2006, Rotterdam Airport Vastgoed BV
- [13] Introduction of Menzies, Menzies Aviation

- [14] Frankfurt Airport, 09.2006, Fraport
- [15] Frankfurt Airport Center, Business Class Offices
- [16] Your Hub of Success, Manage business efficiently, Airport Conference Center, Frankfurt Airport, Fraport
- [17] The world is waiting for you, Frankfurt Airport Center, Business Class Office
- [18] Airport Club, Airport Club für International Executives GmbH
- [19] Hotels & Tours, Enjoy a pleasant stay in Frankfurt and vicinity, Fraport
- [20] 2006 FrankfurtRhineMain in figures, IHK-Forum Rhein-Main, Chambers of Industry and Commerce of Rhein-Main
- [21] Frankfurt in your pocket, December 2006-February 2007, In Your Pocket GmbH, Berlin
- [22] World of Lufthansa, Lfthansa magazine, 02.2007
- [24] General Presentation for Taiwan Trade Commission, Peter Thomaschewski, Frankfurt, 01.02.2007
- [25] Building for the Future, ACI-Europe, 2006
- [26] 香港國際機場資料概覽, 03. 2006, 香港機場管理局
- [27] 香港國際機場旅客設施及服資料概覽, 03. 2006, 香港機場管理局
- [28] 香港國際機場航空貨運服務資料概覽, 03. 2006, 香港機場管理局
- [29] 新加坡最大商場：樟宜國際機場經營之謎, 09. 18. 2006 第一財經日報
- [30] 積極為亞太自由貿易區研擬多贏方案, 11. 26. 2006 經濟日報社論

附錄三 期末報告簡報

附錄四 審查會議紀錄

「新一代機場多功能航廈作為區域經濟發展觸媒之規劃」委託研究案期中報告審查會議記錄

- 一、會議時間：96年2月12日（週一）上午9時
- 二、開會地點：本會B136會議室
- 三、主持人：張桂林處長
- 四、出席單位及人員：(詳如所附會議簽到單)
- 五、各單位發言要點：(詳後附)
- 六、會議結論：
 1. 本案期中報告同意備查。
 2. 有關報告內容及後續研究方向請受託單位依本次會議各方意見，加強補充，並與相關主管機關密切聯繫。

一、 主席致詞：

- (一) 近 10 年來，亞洲經濟蓬勃發展，世界各地與亞洲大陸來往頻繁，加上亞洲各國致力於機場投資，期望機場在區域經濟發揮觸媒角色，使得機場不但成為各國國家競爭政策中不可或缺之環節，同時也成為龐大國際商務貿易(物流及人流)的門戶。
- (二) 「新一代機場多功能航廈作為區域經濟發展觸媒之規劃」案之研究目的，在於發現國際商務人士對多功機場商務設施及服務需求，並創造跨國商務洽商環境，利用國際商務人士過境 3-4 小時之轉機空檔，與我國商務人士進行面對面業務會商，或包括主題商品展覽、會議、休閒、健檢、美容...等其他活動，外籍商務人士於轉機區內之各項活動，並請研究給予法律或租稅誘因之可行性，以提高外籍商務人士選擇動機。
- (三) 有關商務人士在機場之活動，應以停留時間長久、活動類型、設施類型相互配合規劃。問卷設計應能顯現若台灣機場提供各項軟硬體設施與活動，是否可增進國際商務人士在台灣轉機之意願？商務人士所重視之活動與需要的設施為何？層層研析。另外，例如與航空公司合作，提供優惠的票價，是否也可增進國際商務人士在台灣轉機之意願？均可加以考量。

二、 馮正民顧問：

本研究案有關新一代機場多功能航廈需求資訊，係透過情境式問卷針對國際商務人士進行調查及分析，在規劃面上可分階段由基本設施及基本空間做起，並預留擴展空間，商務特區位置可選擇第二航廈進行試運，營運對象為一般國際商務人士；在頂級商務人士服務趨勢方面，目前各大國際機場均設置有 CIQ 特殊登機閘門，俾利縮短其下機至出關時間。

三、 林桓顧問：

本研究案新一代多功能航廈建議將計畫願景及設置範疇明確化，俾利短、中、長程之航廈設計及規劃進行。

四、內政部入出國及移民署陳俞澍副隊長：

依國內企業家反應，建議將我國故宮典藏定期於國家機場進行展示，一方面可以呈現機場文化內涵，另一方面亦可吸引國際人士選擇我國轉機。另外，在機場會議空間需求方面，機場無適合空間辦理商務會議，建議可就此需求優先規劃。

五、桃園航空站林憶珍秘書：

- (一) 桃園航空站已針對頂級商務旅客進行 CIQ 快速便利通關之籌備工作。
- (二) 針對一般國際商務旅客之服務，重點在於國內商務人士進入機場轉機區與國際商務人士進行會面及業務洽商時，所涉及法規及安全層面之考量。
- (三) 桃園機場內目前已有小型會議室可供商務人士使用。

六、財政部關稅局陳明富稽核：

- (一) 機場商務特區如設於轉機區中，因國內商務人士進入轉機區與國際商務人士會面洽商時，因不具旅客身份，因此現行法律規定不能攜帶樣品或是禮品，如商務特區設於禁區外之接客大廳，外籍商務人士所取得之樣品及禮品則無打稅之問題。
- (二) 有關機場商務特區內所發生之執行業務所得，則屬於財政部賦稅署之管轄範疇。

七、經濟部貿易局張淑逸科長：

請外貿協會將我國對外貿易及服務業出口之項目納入規劃案中，並在創造國外商務旅客過境需求上，設法將商旅目標為亞洲其他地區(如上海)之國際商務人士，邀請到台灣來洽談商務。

八、經濟部商業司何紀蕙專員：

商業司的業務係以物流為主，而本規劃案以人流為主，目前較無

直接業務關係。

九、交通部民航局張錫鎧科長：

民航局於去(95)年9月22日與華航簽約，華航將在機場附近設置華航園區，內設辦公營運大樓及觀光飯店，其中觀光飯店已將服務國際商務人士之軟硬體設施納入規劃構想當中。

十、衛生署疾管局王仁德科長：

關國際商務人士如係於轉機區進行商務洽商，則無過境檢疫方面的問題。

十一、交通部陳孝齊科員：

- (一) 有關第三期航廈之功能尚在規劃中。
- (二) 報告書 p.57 有關大陸通航問題，請於報告中再說明清楚。其假設條件及情境為何？
- (三) 有關航廈設置方式、過境形態等規劃前題及相對限制建議進行細部分析，敏感及疫區人員來台之安全及管理方式亦請於報告中增加相關內容，有關外籍商務人士之問卷內容，請就關聯議題進行交叉分析，俾瞭解問卷背後所呈現之訊息及意義。

十二、交通部運研所呂研究員蕙美(書面意見)：

- (一) 本研究之研究目的係為發展、提升桃園國際航廈之功能，使之成為頂級多功能商務交易平台，而提升周邊鄰近區域經濟，甚至發揮觸媒效果擴及至全台灣，而帶動國內整體產業之發展。因而對桃園國際機場現況發展之回顧相當重要，建議補充以下資料，以利後續之研究分析：
 1. 機場現況經營模式、客運轉機所需時間、機場與區域經濟之競合現況、機場管制區商業服務內容與營運現況、周邊物流營運現況及周邊自由貿易港區運作現況等。
 2. 機場近來歷年轉運量、轉運量比例及起迄航點(區域)。

3. 機場發展多功能商務交易之 SWOT 分析。

- (二)本研究選擇香港赤鱗角、德國法蘭克福與荷蘭史基浦機場作為研究案例，惟對3處機場之回顧內容項目不一，建議將機場發展多功能商務交易之優勢條件、營運方式、配合措失及重要特性以表格比較，俾利閱讀。
- (三)本研究僅選擇以大陸機場（含：香港機場）作為桃園機場之競爭機場似仍不足，建議增加對亞太地區其他重要機場現況（含自由貿易港區之運作）與未來發展規劃之比較研析，以利瞭解桃園機場於亞太地區發展多功能商務交易之競爭優、劣勢。
- (四)以下內容請更正或調整：
1. 建議問卷調查內容列於附錄。
 2. 報告書中仍有幾處使用中正機場之舊稱（如：第11頁），請更新。
 3. 第55頁「桃園國際機場計三處航廈」，請改為2座航廈。

十三、中華航空公司游健玲業務員：

- (一)期待國家機場之功能規劃，能將未來20年之機場營運及規劃願景納入，環境更加友善，功能更加多樣化，以發揮我國在國際航線首屈一指之地理優勢。
- (二)由於國際高端商務旅客之需求已從歐美地區擴及到亞洲地區，機場提供多功能之高階商務航空中心，已成為一種必要的競爭設施，而增加機場休閒場所，將我國國家機場營造成國際轉機旅客之首選，亦為極有必要之規劃內容。
- (三)建議本研究案期末報告中能呈現多功機場頂級商務中心之成形人流動線規劃。

十四、長榮航空公司彭俊大課長：

台灣為聯結中美航線及東南亞地區之空中走廊，以長榮航空每月 40-50 萬人次載運量中，超過 50% 旅客為轉機旅客，但很難界定轉機旅客中有多少比例為商務人士，但頭等艙及商務艙之商務旅客數的確很少，大部分商務旅客都選擇其他機場轉機，經過研究分析發現，由於班機抵達桃園機場時為早上 4、5 點，機場衍生性服務及增值性服務幾乎沒有開始營運，使得機場轉機環境十分無聊，提供商務包機及專機之旅客之設施及通關流程，亦不若其他國家機場週延，因此造成頂級旅客之流失。多功機場航廈若能加以規劃，相信將對頂級商務旅客產生轉機誘因。

十五、經建會法協中心李惠錦小姐：

建議將研究案例中所提之國際指標機場現行相關法律規定，做一蒐集及研究，為本案法制面分析對照與參考，俾利我國桃園機場多功商務中心相關規定之補強及法制面之借鑑。

十六、經建會都住處陳麗春副處長：

- (一) 有關桃園機場現有設施、營運、管制及法規等現況，請加以補充。
- (二) 建議未來研究成果應針對短、中、長程目標做一定位，詳為敘述。

「新一代機場多功能航廈作為區域經濟發展觸媒之規劃」委託研究案期末報告審查會議記錄

- 一、會議時間：96年7月12日（週四）下午2時30分
- 二、開會地點：本會B136會議室
- 三、主持人：張桂林處長
- 四、出席單位及人員：(詳如所附會議簽到單)
- 五、各單位發言要點：(詳後附)
- 六、會議結論：
 3. 本案期末報告原則同意。
 4. 請受託單位依本次會議各方意見，補充修正內容後，依合約印送總報告予本會，辦理結案作業。

一、 主席致詞

(一) 本研究案構想，係來自於 12~13 年前亞太營運中心之航空中心的概念，國際旅客在我國門戶機場進行轉機或刻意過境，其轉機待機時間除必要的轉機手續時間外，若還有 1、2 小時(或更多)，則可做些加值性(value added)的事情。基於此想法，若將部分中心都市的功能移到機場，則國際商務人士或會刻意選擇我國門戶機場轉機，並利用轉機時間辦理如商務洽商、簽約、展覽、休憩、醫檢美容及之目的，同時使用機場附近專用空間及舒適、便捷、效率與減壓滿足商務之需的服務。其所產生加值性經濟效應及觸媒作用，對區域經濟亦有所助益。

(二) 在實質規劃上，機場多功能航廈作為區域經濟發展觸媒之機制，在機場禁區內設置獨立多功能航廈，並以封閉式之輕軌列車(People mover)，將「到境不入境」之國際商務旅客，運載到多能機場航廈內，與「出境不離國」之國內商務人士，進行事先排定之商務洽談。本研究案之宗旨，在於設法評估及瞭解此一規劃可實現性與可執行性，並期望瞭解此項規劃所創造之商機，及可覆蓋之區域經濟效益。

二、 張家祝校長：

本研究計畫兩項關鍵考量，在於國際商務旅客之轉機量是否足夠達成多功能航廈營運需求，一般而言，機場必需提供足夠密集之航班及航線網，才能吸收足夠之國際旅客；另一方面多功航廈設於機場禁區，如係為提供中國大陸商務人士洽商之便利，則兩岸直航政策開放，禁區內之多功航廈功能將有弱化之虞，因此多功航廈是否設於機場禁區內，仍有探究空間。

三、 民航局張錫煌科長

多功能機場航廈如規劃設於 T3(即 T2 與過境旅館中間位置)，則仍有空間可資擴充，目前機場擴充計畫欲將 T1 及 T2 之旅客報到

移到 T3，但機場整體主計畫仍規劃中，尚未奉核定。

四、 范良鈞副縣長

新一代多功能機場想法先進，在推動具體作法上，可與目前進行上的計畫相輔相成。目前台灣前 500 大企業當中，有 200 大企業選擇落腳桃園，並倚賴機場空運機能，與全球市場做聯結。如機場自由港區與多功能機場航廈相結合，相信商務需求及經濟效應，估計將較目前成長數倍之多；如再納入觀光開發計畫，則對於整個區域經濟發展更具加成效果。

五、 賀陳旦董事長

- (一) 本案模式二，商務中心設於機場禁區內獨立商務中心大樓，是否會與二岸政策衝突？如何管控大陸一般人士進出？
- (二) 本研究案之出發點在於利用商務轉機之便，適當運用時間發展業務，立意頗佳，但多功機場航廈之相關服務是否足以吸引足夠客群，仍需再斟酌。
- (三) 關於頂級商務旅客及私人安排，因涉及相關交通配套，尚有甚多不確定性。且國際轉機旅客需求之大趨勢，為減少旅客之轉機時間，在旅客停留時間縮短，航班準點性提高情況下，開發禁區內轉機商務旅客之邊際經濟構想，仍需回歸到需求量是否足夠，以及未來是否會增加客運流量等架構來思考。
- (四) 考慮針對中國大陸商務旅客所增加兩岸互動之流量，事涉管理特殊化之因素，研究不宜太過於樂觀。
- (五) 模式一建議於機場禁區內進行式點式之多功能商務中心，成敗關鍵在於是否能夠提供足夠品質，建議可仿北歐模式，由 VIP 專業民營公司提供服務。

六、 中華航空公司石炳煌服務副總

依目前各國第 6 航權（即轉機）之統計，美國為 50%，日本為

30%，澳洲為 40%，歐洲為 60%，請參考。而轉機時間如控制在 60-90 分鐘以內，則視同直飛。

七、長榮航空公司葉忠文副理

(一) 目前國際入出境管制趨向分流，另本案管制機制是否會形成罪犯逃逸管道，仍預評估。

(二) 香港有設置頂級商務旅客小飛機專區，並結合機場禁區商務中心服務，十分成功。建議民航局參考，以增加桃園機場競爭力。

八、林桓顧問

關於多功能機場航廈之需求，除了從國際旅客流量做思考外，建議可針對國內 500 大企業進駐桃園機場週邊經濟區意願，進行小規模之研究調查，俾從台灣商務人士之角度切入是否有市場需求，再由此驅動國際商務旅客來台，進行機場商務需求之帶動。在機場商務中心之供應面上，亦可考量以小時為機場商務空間之計費單位，便於國內外商務人士於機場內進行會議、洽商、展示、簽約等商務活動。

九、馮正民顧問

本計劃為一先期性之概念規劃，目的在於透過機場航廈多面精緻的功能，創造特殊服務需求，所聚焦之相關服務。此一計畫是否可以創造理想中的附加價值，以模式 1 之規劃而言，T2 目前還有一些空間可供使用，而模式 2 之獨立多功能機場航廈，所涵括之週邊腹地是否足以達到一站式之服務效能，全面提供金融、物流、採購、交易、運輸及配送目的，則仍有更深度研究之需要。建議先從模式 1 進行加價值性之試點服務，風險相對較少，而模式 2 宜與自由貿易港區功能結合，配合週圍 2000-3000 公頃都市規劃，始可具備區域經濟之發動機之作用，創造規模經濟效益。

十、林文龍商務總經理

桃園機場自由貿易港區之商業利基目前正在退化當中，癥結在於

執行力。以轉機趨勢來看，平均 60-90 分鐘之轉機時間，能利用轉機時間做的事情不多，因此提升機場多功能服務，以吃喝及休閒為主，真正的商務洽談、會議展覽、採購簽約等商務活動，則以安排到機場自由貿易港區之商務中心較為合適，成功性亦可大幅提高。

十一、外貿協會陳建坤副主任

建議可就模式 1 先行試辦，一方面可提升機場服務品質，另一方面可深化我國服務業國際化之內涵，再創經濟成長契機。此一規劃案之成敗與否，應與兩岸是否開發直航有關。

十二、主席

- (一) 感謝各位專家學者今天撥冗來參本次會議。本案本會在辦理空間策略規劃將再深入分析，可列為桃園機場與區域發展議題之一，未來將持續規劃。
- (二) 本案期末報告原則同意結案，惟請受託單位依本次會議各方意見，補充修正內容後，依合約印送總報告，以便本會辦理結案作業。

附錄五 附件資料

附件一：全球機場動態訊息

附件二：國內商務人士預訪問卷

附件三：國際商務人士預訪問卷(中文)

附件四：國際商務人士預訪問卷(英文)

附件五：國際商務人士預訪問卷(日文)

附件六：2006年國際機場客運/貨運量排名

附件七：交通部民用航空局組織條例

附件八：交通部民用航空局所屬航空站組織通則

附件九：台灣地區民航機場安全檢查作業規定

附件十：財政部關稅總局「出境報關須知」

附件十一：出境旅客攜帶已申報超額外(台)幣保管及作業要點

附件十二：出境旅客攜帶超額新台幣保管及處理措施

附件十三：入境旅客攜帶行禮物品報驗稅放辦法

附件十四：入境報關需知

附件十五：自用藥物限量表

附件十六：環境用藥限量表

附件十七：大陸地區土產限量表

附件十八：農產品及菸酒限量表

全球機場動態訊息

附件一

資訊蒐集時間：2006 年 1 月 1 日至 2007 年 3 月 31 日

歐洲篇

斯洛伐克

2006 年斯國各大機場載客量平均增加 4 成

斯洛伐克 6 大機場 2006 年平均載客量成長 43%，其中斯國東部之 Poprad 國際機場因經營直飛倫敦航線有成，載客量突破 41,500 人次，較 2005 年大幅增長 124%，成長率高居斯國之冠。首都布拉提斯拉瓦國際機場載客量則達 193 萬餘人次，排名第一，成長率亦以 46% 居次。跌幅最大者為斯國西部之 Piestany 機場之 17.7%，載客量僅達 5,100 人。

西班牙

繼西班牙 Air Europa 航空退出中國航線後，Air China 將重開該直飛航線。西班牙 Air Europa 及 Air Plus Comet 兩家西國航空公司自去(2005)年先後開設北京及上海直飛航線後，因不堪虧損已相繼退出，惟中國最大航空公司中國國際航空(Air China)將自本(2006)年 12 月 10 日起重開北京-馬德里直飛航線，預計每周兩航班；實際上，馬德里乃為中國國際航空北京-(馬德里)-巴西之聖保羅航線歐洲中繼站。該航線將使用波音 767，載客量 250 人，預計於每週四、日凌晨 1 點由北京出發，於同日上午 6:45 分(當地時間)抵達馬德里國際機場；回程時間為每週一、五上午 11:35 分，隔日上午 6:20 分抵達北京。目前該航線機票已開始於中國當地旅行社銷售，來回票促銷價格約為 668 歐元，經濟艙票價為 838 歐元，商務艙票價則在 2,000 歐元以上。另外，儘管去(2005)年中國航空運輸市場成長 14%，旅客人次達 1 億 2,100 萬，但由於 Air Europa 及 Air Plus Comet 兩家公司直飛中國航線銷售成績不佳，不敷成本(每趟航行成本為 20 萬歐元)，因此，相繼退出該航線。

俄羅斯

仿冒零件盛行已對俄羅斯飛行安全造成嚴重威脅

依據俄羅斯總檢察署資料，截至目前為止，2006年俄羅斯已有305人喪生於8次飛機空難事件中，此外，約有60架飛機被視為不適於飛行，並有超過600件意外事件登記在案。依據Interfax報導，俄羅斯最近一次飛機意外事件為10月1日一架Tu-154M飛機因引擎問題迫降在薩馬拉(Samara)。空難事件的增加已造成社會的不安，喪失對國內飛機的信賴，並大幅降低國家的威信。俄國國防部長伊凡諾夫及總檢察官柴卡皆認為，仿冒及不合標準的零件是造成飛機意外事件的主要原因。伊凡諾夫並認為，應建立一套系統以確保飛機零件僅來自生產的工廠，並杜絕所有中間商因圖利而危害人民的生命安全。

俄羅斯交通部及俄羅斯總檢署為期兩個月的飛機安全調查已暴露許多違反安全規定的事件，包括採用不合標準，甚至仿冒的零件。更令人驚訝的是，仿冒零件被查獲後，不但未銷毀，甚至送還原供應商再使用。

此次調查並扣押一名偽造飛機零件文件的SB-120 Sheremetyevo公司的工程師。SB-120 Sheremetyevo公司位於莫斯科國際機場Sheremetyevo，係俄羅斯近100家向製造商購買零件銷售給航空公司及飛機維修場的中間商之一。依據俄羅斯交通監察中心(Transportation Inspection Service)資料，俄羅斯共有66家飛機零件製造商，及23家飛機維修公司。

值得注意者，飛行安全官員仍堅持，雖然中間商有可能違法銷售不合標準、偷竊或過期的零件，但不好的零件並未造成空難事件。

俄羅斯交通部聯邦交通監察中心的一名資深官員表示，沒有一次意外事件，更不用說是空難是因為仿冒零件而發生，80%的空難都是人為因素造成。此外，大多數飛機零件皆很複雜，而且很難仿冒，所以一般說的仿冒飛機零件應該是指偷竊來或是偽造文件以延長使用期限的老舊零件。

俄國國家民航研究中心飛機耐飛性保養中心(Airworthiness Maintenance Center)亦堅持，不好的零件不會導致空難，只有10種飛機零件有可能嚴

重影響飛行安全，且飛機通常都有緊急備援(emergency backups)可以因應。

蘇聯解體後，飛行安全的失察已日漸惡化，航空公司在利益當頭之下，往往不顧乘客的安全。國防部長伊凡諾夫表示，目前俄羅斯有 183 條航線因無力購買新飛機而面臨關閉的命運，為解決此問題，應該要降低俄羅斯飛機的增值稅，及進口飛機的關稅，以國產飛機為優先，其次為外國進口飛機。俄羅斯經濟發展暨貿易部現正審查廢除進口飛機關稅的提案中。

中東篇

約旦

約旦 Alia 國際機場擴建計畫發出邀約書

約旦民營化委員會主席 Mohammed Abu Hammour 表示約旦 2006 年計劃將 16 家國營公司民營化，但尚未決定哪些要在公開市場銷售，哪些要直接賣給私人公司，其中約旦航空公司已聘請花旗集團為財務顧問，預計出售約航 74% 的股權。另外要重新調整民航局的組織結構，並為阿卡巴鐵路公司及約旦郵政公司尋找策略性投資人。在運輸部門方面，公共運輸管理委員會 (The Public Transport Regulatory Commission) 於去(2006)年 12 月中旬就耗資 1 億 4000 萬美元的安曼與 Zarqa 間鐵路 BOT 計畫發出邀約書 (request for proposals)，交通部也對 Alia 國際機場擴建計畫發出邀約書。此外政府部門計畫將中央電力公司 51% 股權、電力輸送公司 100% 股權、Irbid 地區電力公司 55.4% 分別標售。

杜拜

港口旁興建全球最大國際機場—傑貝阿里機場 物流產業水到渠成

自 30 多年前杜拜邦長拉希德獨排眾議，決定在傑貝阿里沙漠區挖掘全世界面積最大的人工深水港開始，便已奠定日後成功之基礎。有了全世界最大港口，這幾年杜拜又投入 80 億美元，在港口旁興建全世界最大國際機場—傑貝阿里機場，其六條跑道中的一條，將專門提供貨機裝載和卸除貨物，

未來到杜拜轉口的遠洋貨櫃，可從碼頭直接運送到航空站，不需離開免稅的自由貿易區。

杜拜政府未特別推廣物流產業，而是順勢發展。由於杜拜港口地理位置與轉運特性，使全球跨國物流業者多集中於自由貿易區內，由於各方面條件成熟，使物流業發展水到渠成。

目前阿聯境內共有 150 餘家大中小型物流業者，包括 UPS、DHL、PWC 等知名跨國公司，傑貝阿里自由貿易區內另有經英國 Lloyds 保險公司認可之冷凍倉庫。

阿聯本身市場不大，外商在此設立據點主要著眼於轉口市場，買主來自中東鄰近各國，貨物多經由杜拜轉口至其他國家。杜拜位於亞洲通往歐洲樞紐位置，透過陸路，可聯繫阿曼、卡達、沙烏地阿拉伯、巴林、科威特等。經由海路，聯繫伊朗、伊拉克、葉門、北非、印度、獨立國協及中亞各國，共 20 億人口的廣大市場，時間急迫時，亦可透過空運，將貨物運送至前述地點。

為提供一站式的運籌服務，杜拜政府計劃在新建機場旁設立物流城 (Dubai Logistics City, DLC)，為全世界第一個把機場、海港及免稅環境結合在一起的物流平台，預計 2009 年完工。

杜拜國際機場另設有貨運村 (Dubai Cargo Village) 專司航空貨物處理。據貨運村官員表示，目前貨運村每天可處理 3,280 噸貨物，2005 年全年估計處理近 120 萬噸貨物。貨運村號稱可處理世界最快的海空聯運，由貨輪轉到貨機最快在 4 小時內即可完成。

負責經營傑貝阿里港口的杜拜港埠世界公司 (DP World)，係由杜拜港務局及杜拜港務國際集團合併而成，近幾年積極國際化，共收購美國運輸公司 (CSX) 及英國倫敦鐵行公司 (P&O) 29 個港口，且已擁有全世界 24 個國家，51 個碼頭的經營權。2006 年，該公司已躋身全球第三大港口經營商。

杜拜國際機場旁杜拜貨物中心為中東地區最大的貨物中心

由於空運和海運貨物數量的不斷成長，為方便在印度次大陸、東南亞、遠東和歐洲國家的轉運活動，杜拜政府在 1991 年於杜拜國際機場旁，成立一空運貨物中心(Dubai Cargo Village)，並於 2001 年完成總值 1 億杜幣之擴建工程，目前為中東地區最大的貨物中心。根據該貨物中心主管表示，2005 年其貨物處理量高達 130 萬噸，平均每年成長率為 15%，目前另一全新的貨運航站工程正在進行中，預計於 2007 將陸續完工並啟用，最後一階段之擴建工程預計於 2018 年可完成，藉時貨運處理量將達 270 萬噸。

此外，目前政府並於杜拜傑貝阿里區內興建一杜拜物流城，根據物流中心主管表示，該物流中心的成立將可強化杜拜物流和貨物中心的地位。杜拜物流城是全球第一個完全整合陸、海、空運輸模式的專業物流園區，在這個佔地 25 平方公里的物流園區內，廠商可以進行物流加工，而且無論使用海運或是空運，都只需要面對單一的關務與關稅制度。

杜拜國際機場是中東和西亞地區最大、最繁忙的機場

杜拜國際機場是中東和西亞地區最大、最繁忙的機場之一，也是世界前五個客運量最大的機場之一。經營著飛往世界 140 多個城市之 60 家國際航班，日接待旅客 1 萬 6,000 人次，2005 年運貨進出量高達 130 萬公噸，每年平均成長率達 15%。

機場貨運村 (Airport Cargo Village) 建於 1992 年，耗資 7,000 萬美元，面積達 2 萬 5,000 平米，年運貨 16 萬噸。全國空運進口貨物的 76%和出口貨物的 71.6%均由該機場承擔。目前杜拜第一期航站一年可以吞吐超過 2,000 萬人次，加上二期航站 6,000 萬人次，現在正在興建第三航站，打算至 2010 年要達到 19 億人次的吞吐量。所以杜拜企圖成為中東最重要的轉運中心，過去轉機可能是利雅德或巴林，如今幾乎都集中至杜拜，杜拜機場已成為海灣區內最重要之航空樞紐。

預計在 2007 年底，杜拜物流城的第一階段就可啟用，杜拜物流城可以服務的範圍涵蓋中東、獨立國家國協(Commonwealth of Independent States, CIS)、非洲與印度，這幾個區域共計有 20 億消費人口，而且每年的人口成長率在 5% 至 7%。有了這個複合式轉運中心，許多原本設在歐洲的物流中心或是轉運點就會被取代，因為成本比歐洲其他的轉運中心低了 60%。對電子業來說，如果能在杜拜物流城設立組裝工廠，新產品可以比以往早 3 至 4 個月上市。

根據 Emirates 工業銀行的研究資料顯示，杜拜進口貿易持續成長，而轉口需求的增加是導致進口成長的主要原因。杜拜政府致力發展經濟多元化，鼓勵外國企業投資，在免稅和部分對投資者有利的法律條件下，吸引了國外各式產業的投資者(如資訊、建造、技術業和海水淡化等)，加上先進的港口設施、專業的商業環境和優越的地理位置，完善的公共建設和金融制度，可承接上、中、下游的產業，提供企業多元化的發展空間，並提高國際的競爭力，成功的成為中東地區的貿易集散地以及東西方的橋樑，同時也是全球成長最快的轉運中心之一。

以色列

以色列 Ben Gurion 國際機場排名同規模機場之冠

以色列媒體報導，依據國際機場理事會(Airport Council International, ACI)所作調查報告，以國 Ben Gurion 國際機場排名全球同規模機場之冠，優於維也納、慕尼黑、阿姆斯特丹、布魯塞爾、哥本哈根、赫爾辛基及蘇黎士等國際機場；Ben Gurion 國際機場在全球 77 個國際機場中排名第五位，僅次於香港、首爾、吉隆坡及新加坡等國際機場。以國機場局局長 Gabi Ophir 表示，ACI 之調查顯示 Ben Gurion 國際機場之第 3 航站在全球各國機場中屬於最高標準等級之機場。

土耳其

土耳其第三大國際機場航站正式啟用

位於愛琴海與地中海的 Mugla 省內 Dalaman 國際機場航站大廈，總投資額 1 億 5,000 萬美元，該機場的旅客承載量(capacity)原為 300 萬人，現

擴大到 1,000 萬人，預計每年可載運國際旅客 300 萬人，國內旅客 50 萬人，為土耳其第三大航空大廈，僅次於伊斯坦堡與安達利亞二機場。目前到土耳其的旅客 70% 為搭飛機，因此括大國際機場的承運量是吸引國際旅客的方法之一。

亞洲篇

台灣

華航貨機首航台北至瑞典斯德哥爾摩

華航為了開拓北歐航空貨運市場，經與瑞典相關單位的努力磋商，終順利完成開闢台北-瑞典斯德哥爾摩的貨運航線，首航班機訂於 2006 年 12 月 6 日晚間飛抵斯德哥爾摩 Arlanda 國際機場，據華航表示該航線將使用 B747-400F 型貨機，每週飛行 2 個班次，這將是我國國籍航空公司首度開航北歐航線，具有重大的商業意義。隨著斯德哥爾摩貨運新航線的開闢，華將共提供台北往返歐洲 7 個航點的全貨運航線，航網涵蓋整個歐洲地區，是為經營台北與歐洲全貨運航線中，最多航點的航空公司。

華航進一步說明，台北-斯德哥爾摩的貨運航線，係延續台北-盧森堡的航線，每週三及週六於盧森堡回程時增停斯德哥爾摩。依據班機時間，自台北前往斯德哥爾摩的貨運班機為每週三上午 3 時 40 分出發，當日晚間 7 時 25 分抵達斯德哥爾摩，回程則於當日晚間 9 時 55 分自斯德哥爾摩起飛，次日晚間 10 時 35 分抵達台北；週六則於清晨 4 時 50 分自台北起飛，當日晚間 8 時 35 分抵達斯德哥爾摩，回程於當日晚間 11 時 5 分自斯德哥爾摩起飛，週一清晨 0 時 15 分抵達台北。

依據我國海關統計資料，瑞典與我國的雙邊貿易額達 11 億美元，其中我國出口至瑞典達 6 億 6,000 萬美元，瑞典出口至我國則為 4 億 9,000 萬美元，主要進出口產品為資訊及通訊產品、電子零組件、汽車零配件等，因此，華航-斯德哥爾摩的直達貨運航線節省了進出口產品運輸的時間，將有助於我國廠商降低運費成本，增加產品的國際競爭力。此外，斯德哥爾摩地處

北歐的中心位置，為芬蘭、挪威、丹麥的空運門戶，範圍更可涵蓋至波羅的海鄰近國家，我國廠商出口產品至這些國家，更可利用華航這條貨運航線，以斯德哥爾摩作為主要的轉運中心，可節省原本由盧森堡轉運卡車的費用及時間，對拓展這些國家的市場將有相當的助益。

中國大陸

「十一五」將投資 1400 億建設機場

中國大陸民航總局指出，「十一五」期間中國的機場建設投資將達到 1400 億元人民幣，總體將改擴建 37 個機場、25 個機場的航站區、9 個機場的飛行區，遷建 12 個機場，新建 40 個機場，改造複航 4 個機場，實施軍民合用 12 個機場。

2006 年中國民航機場建設集團亦從中國機場新一輪擴張中獲益豐厚。當年，該集團共簽定合同 30 餘個，參與投標項目 35 個、中標 22 個，中標率 63%，市場佔有率較 2005 年提高兩成，總收入增長率亦超過三成。2006 年中國民航機場建設集團相繼在昆明新機場飛行區、虹橋機場第二跑道、重慶機場功能規劃概念設計專案，烏魯木齊、南昌、麗江、迪慶等機場的航站樓設計專案，首都機場大通關大樓、綜合樓方案設計等專案中中標。此外，該公司還中標了四川九寨黃龍機場改擴建專案，康定機場、西藏阿里機場和非洲安哥拉羅安達新國際機場的設計專案。

在專案管理和工程總承包方面，該集團在首都機場三號航站樓建設、武漢機場航站樓建設、天津機場擴建、呼和浩特機場擴建、長白山機場建設、南昌機場擴建、民航博物館建設、貴陽機場擴建等專案中，都按期完成了計劃，工程建設進展順利。對此，中國民航機場建設集團方面指出：亞洲經濟持續增長帶動了一些國家新機場的建設，以及老機場的改擴建，同時非洲的經濟發展亦使機場建設迅速增長。中國境內、國際廣闊的市場前景，將為中國的機場建設企業帶來前所未有的機遇。（註：96.1.23 美元兌人民幣匯率為 1 美元兌 7.77 人民幣）

河南省航空運輸

目前河南省內擁有新鄭國際機場、洛陽機場、和南陽機場三個民用機場，共開闢 76 條航線，其中國際航線 8 條、通航 10 個國家和地區，國內航線 67 條，地區航線 1 條，航線里程達到 77510 公里。鄭州新鄭國際機場為 4E 級機場，是國內一類航空口岸。

陝西省陸空交通

(一) 鐵路：建設主要圍繞“兩縱五橫四個樞紐”的網路構架，加快了西合鐵路、西康鐵路、神延鐵路及寶雞至蘭州複線等重大專案的建設，西康鐵路、神延鐵路的建成通車，使縱貫陝西省南北 1100 多公里的“鐵脊梁”已經挺立起來。西合鐵路“十五”已建成，將形成開發中的大西北與富庶的長江三角洲最便捷的通道。2005 年鐵路線路正線延展里程 4336 公里，其中省境內 3757 公里。鐵路營業里程 3696 公里，其中省境內 3212 公里。省境內電氣化鐵路里程 2013 公里。省內鐵路複線里程 576 公里。

(二) 公路：建設以“米”字形高等級公路主骨架為重點，橫貫八百里秦川的高速公路全線貫通，南北向的西安至黃陵高速公路已建成，黃陵至延安的高速公路開工建設，全長 85 公里的西安繞城高速公路也即將建成通車。正在建設的西安至漢中高速公路、閻良至禹門口高速公路，是二連浩特通向西南的國道主幹線的重要路段，建成後將把西安和成都這兩個中心城市連接起來，對西部大開發意義重大。與此同時，加快了榆林至靖邊高速公路、西安咸陽國際機場高速公路、延安至安塞高速公路、西安環山公路等路網專案和農村公路建設。全省將形成以西安為中心、以國道主幹線和西部大通道為骨架、省內連接 10 個市、省外通江達海的“米”字形高速公路網。2005 年公路線路里程 54492 公里。其中等級公路 49273 公里，其中高速公路 1300 公里，一級公路 359 公里，二級公路 5783 公里，三級公路 14658 公里。

(三) 機場：建設以西安咸陽國際機場擴建工程為主，投資了 13.4 億元。西安咸陽國際機場擴建工程已於 2000 年底竣工。

航運和空運方長三角與珠三角分隔遠 不會直接競爭

香港中文大學香港亞太經濟研究所所長楊汝萬表示，從長三角許多發展規劃看來，上海似乎與香港形成競爭之勢；但實際上，香港和上海（長三角地區）分別服務不同的區域，如航運和空運方面，長三角與珠三角分隔很遠，沒有直接的競爭，而上海的目標是成為國際金融中心，這將挑戰香港的地位；但香港在國際聯繫、法治監管架構的優勢，未來 15 年至 20 年仍有優勢。

至於珠三角地區，楊汝萬認為，是香港未來發展的最大競爭對手。他在研究報告指出，廣州國際機場的發展和壯大在一定程度上是對香港的挑戰。而深圳進一步加強高新技術、物流、金融、會展等優勢，如深圳貨櫃港的吞吐量與香港距離收窄，直接挑戰香港國際航運中心的地位。該報告又稱，廣東高新技術產業、重工業和石化產業的發展，將弱化香港和珠三角的經濟聯繫，因為香港在這些產業發展不能為廣東提供幫助。而香港的公司亦將面對環境污染和土地利用等更加嚴格的監管規則，相當一部分企業將面對搬遷以求生存。

楊汝萬認為，要避免被邊緣化，香港必須調整角色與功能，亦要與深圳加強合作。他指出，上海、深圳、廣東等地，早已積極發展另一臺階，如連接中國的高速鐵路網絡，香港不積極及盡快與中國發展接軌，未來會真的被邊緣化。楊汝萬又批評，香港另一個滯後的原因，是由於無休止的爭論和討論，令香港錯失發展機遇。他指出，雖然「大市場，小政府」的原則好，但在兩地合作的議題上，政府應該「大聲出來講」，批評政府處理不足，亦不夠果斷。如深港鐵路，現時優先採用時間多一倍、車慢過中國很多的共用方案，是十分不智，令鐵路服務與中國有明顯的差距；若不改變，將「後悔莫及、永不翻身」。

中國國際航空公司成為挑選羅爾斯羅伊斯公司 Trent 1000 發動機的中國首家航空公司

中國大陸總理溫家寶同英國首相布萊爾會晤，伊朗核野心和蘇丹逼近的人道主義危機會是討論的話題。英國貿工大臣達林呼籲英國公司同中國做更多生意，溫家寶和布萊爾見證了若干重大的商業交易，它們會進一步促進

雙方之間急增的貿易聯繫，二〇〇五年英國與中國雙邊貿易額逾一百七十億英鎊。

中國國際航空公司成為挑選羅爾斯羅伊斯公司 Trent 1000 發動機的中國首家航空公司，這些發動機會給中國十五架波音七八七飛機提供動力。包括發動機長期保養協議在內的該協議價值八億美元，中國國際航空公司會在二〇〇八年開始接受飛機交貨。英國天然氣集團公司 BG 集團已同中國國家離岸石油公司簽署了兩個產品分成合同和一個地球物理勘測協議，涉及南海的深水勘探。這是 BG 集團公司在中國的首次投資，該公司希望合作會為華南迅速增長的市場開發碳氫化合物資源。

全球設計和工程顧問公司 Arup 同雲南省機場集團公司達成協議，以便同中國一家設計研究所一起為雲南新的昆明國際機場進行設計，它會成為中國第四大機場樞紐。英國貿易國務大臣麥卡特尼同中國商務部長薄熙來見證了另外五項協議的簽署。英國首相布萊爾表示，中國經濟的發展對英國是機遇，不是威脅。布萊爾對溫家寶總理再次造訪唐寧街十號表示歡迎，他稱，他們的會談坦誠而富有建設性，雙方雙邊關係非常強勁。布萊爾稱，中國與英國的經貿關係不僅深而且強，英國是歐盟對中國最大投資國，英國當年定出一個雄心勃勃的目標，到二〇一〇年雙邊貿易額到四百億美元，現在看很快就能完成。中國與英國合作的潛力還有很大餘地，在經濟之外，還可以有其它方面的交流，如科學技術和教育方面的合作。

溫家寶表示，中國與英國確立的貿易與投資、財政金融、能源、科學技術、教育文化、環保和可持續發展、衛生、奧運會等八個重點領域的合作全面開展，進展順利。雙邊關係互動小組成立近三年來，為雙方關係的發展，特別是雙方各領域合作的不斷深化做出了重要貢獻，並高度評價他們的工作。溫家寶表示，中國對英國提出的加強可持續發展合作和大學間合作持積極態度。（註：95.9.13 美元兌英鎊匯率為 1 美元兌 0.5345 英鎊）

廣州新白雲國際機場和廣州港南沙港區不斷拓展

廣州市政府官員表示，廣州物流業正處於加快轉型發展期，近年吸引越來越多國際物流企業進駐，搶佔商機。

當地力爭用五年時間成為全球物流體系的重要節點。廣州市交委副主任張湘辰表示，廣州物流業正處於從傳統貨運服務業向現代物流業加快轉型的發展階段，從單純的貨物裝卸承運向加工、分揀、包裝、配送、運輸、倉儲、代辦、配載、資訊諮詢等一體化服務轉變。目前，當地三千五百多家道路貨運經營業戶中，從事「物流」服務的註冊企業約有二千五百家，物流倉儲佔地約二百萬平方米。

近年，廣州貨運量穩步增長。2005年廣州市完成貨物運輸總量三億八千一百萬噸，比2004年增長百分之六點八。巨大的物流市場，加上廣州新白雲國際機場和廣州港南沙港區的投入使用及不斷拓展，使設在廣州的大型物流企業總部及外資物流企業區域總部明顯增多，輻射網點和發展規模日益擴張。不少外國知名物流企業如聯邦快遞（Fedex）、UPS、TNT、伯靈頓、馬士基等物流公司紛紛進駐廣州，與本土物流企業形成合作發展與優劣競爭的發展形勢。

廣州市政府副秘書長李治臻表示，發展國際物流，是參與國際競爭的戰略選擇。物流業已列入廣州「十一五」服務業發展的八大重點產業之一。《廣州現代物流發展規劃》和《廣州市物流園區規劃》快將推出，物流產業園區的規劃建設正加快步伐。以廣州電子口岸為架構的大通關物流發展模式及供應鏈管理體系，也在進一步協調完善。依托於廣州新白雲國際機場、廣州港南沙港區和廣州保稅區，廣州空港保稅物流中心、南沙保稅物流中心以及廣州保稅區「區港聯動」保稅物流園區，正在加快籌建。

美國聯邦快遞亞太轉運中心2006年1月已正式在廣州白雲國際機場動工建設，現已轉入全面「落地」的實施階段，預期在2008年8月投入運營。預計到2010年，該中心將為相關產業帶來總值一百一十億美元的直接產出。

香港

香港機場 2006 年客貨量創新高

香港機場管理局發表香港國際機場 2006 年營運業績，客、貨運量雙雙告捷，客運量錄得 4445 萬人次，貨運量是 358 萬噸，分別比 2005 年同期上升了 9.1% 和 5.2%，淨增客量 371 萬人次，而貨量則淨增 18 萬噸。

飛機起降架次方面，2006 年共錄得 28 萬架次，比 2005 年上升 6.4%，淨增 1.7 萬架次。不過，2006 年三大工作指標增幅均比 2005 年同期要低，是值得引起關注的問題。全球機場過去半個多月甚少對外公布 2006 年業績，唯一公布貨量的是德國法蘭克福機場，該機場 2006 年貨運量錄 200 萬噸，是歐洲地區最有實力的機場之一。

香港機場客、貨運量早已在全球同業中排行前列位置，以 2006 年數字顯示，貨量排名前茅是沒有什麼大問題。香港機場行政總裁彭定中在臨離開機管局前夕，發表對過去一年香港機場的評價。他稱，香港機場 2006 年有驕人的成績，完全得力於香港與中國大陸經濟持續發展，促進航空服務業的需求上升。另外，他提到東南亞及中國過境客 2006 年有大幅度上升，但他未有透露具體數字，只預期 2007 年的客運量會繼續增長。

對於 2006 年機場運量增加，他指出，2006 年共有九家航空公司往香港開辦業務，令航線網絡和數量增加。目前，香港機場航線遍布全球 150 個國家與地區，包括 40 個中國城市，形成一個龐大網絡。在新增加的航空公司中，以香港長途廉價航空甘泉香港航空公司最令人熟悉，該公司 2006 年 10 月開辦香港至倫敦航線，令香港出發長途航空公司往返倫敦有 6 家之多，單是該條航線每周有 77 班航班，航班密度是東南亞地區之首，比 2004 年增加 83%，顯示香港國際機場旅空樞紐的功能和作用。

香港機管局的數字顯示，幾乎單月客、貨運量都有一定的上升。貨量總量顯示，年出口量是 227.9 萬噸，入口量 130.1 萬噸，比 2005 年分別上升 5.7% 和 4.4%。而飛機起降方面，是客比貨機要多，客機錄得 23.2 萬架次，比 2005 年上升 5.9%。貨機錄得 4.32 萬次，比 2005 年上升了 87.9%。

香港國際機場、國泰航空成為最佳機場及最佳航空公司

香港近年努力推廣旅遊業，總算得到「成果」，在多個旅遊雜誌及網站的2006年選舉中，香港不單被評為最佳亞洲商業城市，更是全球最受歡迎城市。香港國際機場、國泰航空亦為香港在各項選舉中爭光，分別成為最佳機場及最佳航空公司。《商旅》(Business Traveller China)公佈了逾30個獎項，大獎則由香港獲得，被評為全球最受歡迎城市。

網上旅遊雜誌 SmartTravelAsia.com 以全球旅客投票的「06年最佳旅遊」選舉中，香港則被選為最佳亞洲商業城市，共獲34.5%投票者支援，遠遠拋離第二位的新加坡(22%)，主辦機構指香港是充滿活力的城市，通訊及交通亦十分便捷，整體優良的基建設施成為香港的優點。香港國際機場亦為香港爭光，分別在旅遊雜誌《Travel Weekly China 旅訊》、《商旅》及 SmartTravelAsia.com 奪得最佳機場設施、中國最佳機場及全球最佳機場3個獎項。

完善購物設施、舒適的休息地方等皆是香港國際機場被 SmartTravelAsia.com 評選為全球最佳機場的主要原因，較排第二位的新加坡樟宜機場優勝。不過，新加坡在多個選舉中與香港皆是叮嚀馬頭，例如在《商旅》中全球最佳航空公司為新加坡航空公司；但 SmartTravelAsia.com 選舉中，則選了國泰航空為全球最佳航空公司，機艙舒適度、娛樂設施皆是得分點。雖然最佳航空公司競爭激烈，但香港香格里拉酒店則在《商旅》及 SmartTravelAsia.com 兩個評選中，分別被選為中國或亞洲的最佳商業酒店，成就獲得肯定。

澳門

澳門空運進口貨物主要來自台灣

澳門統計暨普查局資料顯示，截至2006年年底，經空運進口貨物共24225公噸，較2005年減少13%，貨物主要來自台灣，佔88%。此外，機場共處理107345公噸轉口貨物，較2005年增加4%。在通訊方面，截至2006年年底，澳門固網電話有176665戶，流動電話上台及儲值咭用戶

合共 636347 戶，較 2005 年分別增加 1% 及 19%；而互聯網登記用戶較 2005 年增加 19% 至 105283 戶。另外，全年互聯網使用時數接近 1.22 億小時，較 2005 年大幅增加 53%。

隆成國際機場專案頃獲國家總理正式批准同意機場之位置規劃、規模及功。2006 年 12 月 19 日越南航空港埠與同奈省人民委員會組織公佈隆成機場工程規劃。

依上述決定，隆成新國際機場建設土地面積約 5,000 公頃，位於同奈省隆成縣，距胡志明市中心 40 公里、新山一機場 43 公里、頭頓省中心 48 公里。

澳門機場客量迫近 500 萬人次

澳門國際機場經過十一年的營運，處理客貨運量和飛機升降架次逐年遞增，二〇〇六年全年處理總客量迫近五百萬人次（四百九十七萬六千），總貨量雖較前年輕微下滑，但亦超過二十二萬噸。

澳門國際機場專營股份有限公司執行董事劉蘇寧表示，引入低成本航空加上傳統航空公司航線逐步增加，澳門機場作為旅遊目的地機場的功能越來越顯著。劉蘇寧透露，二〇〇六年使用澳門國際機場起降的航班達到五萬一千〇四十九架次，較二〇〇五年上升百分之十三點四。

除澳門航空、廈門航空、長榮航空和復興航空等為澳門帶來更多中國與臺灣乘客外，非凡航空、亞洲航空、欣豐虎航空、深圳航空及海南航空等也為澳門開闢了新航線，引入更加多元的航線及客源。她認為，二〇〇六年機場為旅客提供了二十五條定期航班航線服務，加上不定期航班及包機服務，全年旅客吞吐量達四百九十七萬六千〇九十三人次，比二〇〇五年升幅達到一成七。臺灣客源與非臺灣客源比例已逐漸調整至各佔約半；非臺灣客源當中，百分之六十一為中國大陸客源，東南亞和其他地區客源則分別佔三成七及百分之一點四。

為配合澳門博彩會展旅遊產業的發展需要，澳門機場近年積極引進低成本航空公司，使澳門國際機場作為民航運輸始發或目的地機場的功能越來越顯著。二〇〇六年利用澳門國際機場作為始發或終點站的旅客比重已接近六成，較二〇〇二年增加了百分之八。

貨運處理方面，全年為二十二萬〇五百七十二點七噸，較二〇〇五年輕微下跌百分之二點九。當中六成三由定期航班運載，貨運包機運載的則佔三成七。若按全貨機及客機機腹載貨方式分類，前者佔七成，後者佔餘下三成。

澳門機場物流貨運發展部總監崔光表示，機場過去三年處理貨量出現大幅度增長，受各項外圍因素影響，加上自身硬體設施不足，業務出現放緩是意料中事。未來機場貨運發展會隨著硬體設施的擴大，處理貨量進一步增加，估計二〇〇七年處理貨量持平。

澳門國際機場附近海傍將興建另一座客運碼頭

美國「Jefferies & Co.」投資銀行行政董事分析師拉利·格喇斯京（Larry Klatzkin）在《全球博彩業務》雜誌（Global Gaming Business）二〇〇六年十二月一期，對市場分析發表的報告稱，澳門博彩業二〇〇六年的總收入已超越拉斯維加斯，並有能力在未來三年高踞世界博彩市場領導地位。

該位對華爾街證券交易市場具有二十年經驗的分析師，在該報告中根據保守數據預測，澳門博彩業在二〇〇六至二〇〇八年，將有百分之七十三點一的增長，拉城的增長率只有百分之三十一點八。格喇斯京相信，到二〇〇九年，澳門的博彩業總收入可達到一百四十三億美元，遠超拉城百分之七十五。拉斯維加斯的總收入預測為八十二億美元。

該報告又指，澳門賭場的規模，質素及多元化將成為博彩業在該地區具有更大發展的元素。此外，鄰近澳門數以億計的客源、餐飲業和夜生活質素的提高，加上商業活動的蓬勃，亦將令博彩業的發展更上一層樓。與此同時，隨著酒店客房的增多、新餐館的開業、會議及會展中心、大型零售商店及消閒等設施的落成，屆時不單可吸引更多旅客，且可延長逗留時間。

按照統計資料，目前每一位旅客的逗留時間僅為一點二日。該報告稱，由於中國大陸在未來四年將大力改善與港澳的道路網，加上當局在澳門國際機場附近海傍正在興建另一座客運碼頭，屆時可縮短有意參觀路（乙水）新城區娛樂設施旅客的距離。這樣興旺的情況，亦可鼓勵航空公司加設航點及增加往澳門班次。

澳門民航運輸產業發展

澳門民航運輸產業發展歷程，在澳門國際機場於一九九五年落成啟用後一直肩負著促進兩岸人民往來、經貿合作與資源配置之中轉橋樑角色。在這階段，該產業及相關公司的運作制度與營運模式，總體上是為達此目標而進行設計與規劃。

不過，一個地區的產業發展策略，是需要隨著內部條件與外部環境的變化而作出迅速與有效的調整，尤其處身於現今全球經濟一體化浪潮中，以及面對著兩岸三通的進程，企業的生存已不能單靠制度保護。從博彩市場適度開放的案例，已看到產業對資源配置的效率，可藉著可管理的競爭機制中得到體現；通過產業對資源配置效率的提升，得益的除了是產業本身可獲得健康發展的機會，更重要的是這些調整對本地社會福利（Social welfare）與總體經濟所作出的貢獻。

綜合澳門民航局、澳門國際機場及澳門統計局網站公佈的資料顯示，二〇〇五年在澳門民航運輸產業鏈上下游分佈的相關企業——從機場管理及各類地面服務到澳門本地與外來航空公司，加上相關空運物流和旅行社等的公司數目超過 185 家，在本地形成頗具規模的產業群體，並為本地博彩旅遊市場及進出口等服務和貨物經貿活動，提供生產性服務要素投入。若單從二〇〇五年經空路入境旅客數目為 104 萬人次，乘以空路旅客之人均消費額（不包括博彩消費）為 4881 澳門元，推算澳門本地民航業對澳門總體經濟的其中之一項貢獻，此類由民航運輸帶來的服務貿易出口金額，已分別佔同期本地服務貿易出口總額及本地生產總值（GDP）的 7.3% 及 5.5%。

歐盟（EU）發表一份關於民航運輸政策的研究報告指出，具效率的運輸系統，將對一個地區的繁榮、經濟增長、社會及環境的發展起著關鍵作用；人流與物流的有效移動，則是保持當地第二及第三產業對外競爭力的重要元素。民航產業內各企業自身的發展，可為澳門本地經濟帶來投資增長，業界與本地其他產業所產生的交易，以及業內從業人員利用薪資所得，在澳門本地市場從事各項消費與投資等活動，均可帶動 GDP 增長。若按二〇〇五年第四季旅客消費結構統計數據分析，分別為陸路及海路旅客人均消費水平 2.7 倍及 4 倍的空路旅客人均消費額。（註：95.10.6 美元兌澳門元匯率為 1 美元兌 8.252 澳門元）

澳門機場貨運晉身全球 80 強

權威雜誌《全球航空貨運》根據國際機場理事會的報道，2005 年澳門國際機場以 22 萬噸貨運量位列全球機場貨運量排行榜第 79 位，首次晉身全球機場貨運 80 強的行列。

該份雜誌稱，澳門國際機場 2005 年全年處理的貨量超過 22.7 萬噸（包括郵件），從而在全球國際機場貨運量的排位前進 3 位。2004 年澳門機場位列第 82 位。而在亞洲機場貨運排行榜中，澳門機場也從 2004 年的第 26 位上升至第 22 位。

澳門國際機場專營股份有限公司貨運物流發展部總監崔光表示，澳門國際機場處理貨量的排名上升，是一件值得慶賀和自豪的事情，這說明了澳門的航空物流業在特區政府的大力支持下，經過航空公司、物流業界和澳門國際機場各服務提供者的共同努力，登上了一個新的台階。他強調，取得的成績只能證明過去，面對未來，澳門國際機場仍需要面臨諸多挑戰。2006 年上半年澳門機場處理的總貨量達到 10.7 萬噸，較 2005 年同期上升一成，預計全年會有 3.5% 的增長。

越南

越南走向國際 興建隆成現代化國際機場

越南國家總理頃正式批准同意隆成國際機場專案之位置規劃與規模。依上述決定，隆成新國際機場建設土地面積約 5,000 公頃，位於同奈省隆成縣，距胡志明市中心 40 公里、新山一機場 43 公里、頭頓省中心 48 公里。

隆成新國際航空機場規劃終極目標為：年旅客吞吐量 1 億人次、貨運吞吐量 500 萬噸，包括四條跑道，每條跑道長度 4,000 米、寬 60 米、滑行道、停機坪、航空客運園區、航空貨運園區、交通系統、飛機維修站、航空燃料倉儲區、場站營運管理區及其他輔助工程等。

未來，隆成機場將成為最現代化的機場，同時也成為當地中轉樞紐。隆成機場投入使用時，將代替胡志明市新山一機場，提供國際航班服務，而新山一機場將提供國內航班服務。

胡市規劃至 2020 年港口及機場發展計畫

越南政府總理業核准胡市至 2020 年交通運輸發展規劃，屆時胡市將成為越南南部經濟重鎮地區各省區及工業區之重要交通樞紐，以協助並帶動整個經濟重點地區發展。

該規劃發展的項目如次：

海港：將不再擴大西貢河整段的現成港口，同時將制定若干港口外移計畫，以符合胡市-同奈及巴地頭頓省整個地區港口之細部規劃，其中胡市至 2010 年前須外移港口包括西貢新港(TAN CANG)、龍屋港(NHA RONG)及慶會港(KHANH HOI)、國防部巴山造船廠(BA SON)、新順東港(TAN THUAN DONG)及蔬果專用港口，而在 2010 後將逐漸外移屬應遷移的其他港口。另將擴大吉來港區(CAT LAI)及協福港區(HIEP PHUOC)，以因應胡市地區、工業區、加工出口區及沿同奈河、芽皮河及帥葉河(SOAI RAP)廠商貨品進出口之需求，及容納將外移的若干港口。

芽皮港區規劃為胡市及鄰近省區進口燃油料的港口，同時將在該地區投資興建芽皮複合港口，俾為胡市市內港口外移及協福港口營運提供服務。

另將龍屋港口中心位置改建為客運的渡口，而在胡市芹耶縣區投資興建快艇及運客渡口，以開發頭頓市、芹耶及胡市之旅遊線路，惟須保護芹耶縣紅樹林生態及芽皮龍槽河(LONG TAU)沿岸景觀。

二、河港：

1-投資興建第 8 郡第 16 坊富定河港。

2-投資興建位於芽皮縣區的仁德河港(巴寮溪(RACH BA LAO)與蝙蝠溪(RACH DOI)交接的三岔河口處)，俾作為貨品從九龍江平原前往協福港區之中轉河港)。

3-規劃西貢河靠近氏藝溪段處的客運渡口。

三、航空運輸:新山一國際機場至 2020 年規劃為地區及全球貨品空運之中轉站，其中各於 2010 年及 2020 年前將予擴建，俾達成年接待 900 萬及 2,000 萬旅客的計畫目標。另將編擬興建同奈省隆城國際機場的投資計畫，俾利在 2010 後開始著手興建。

真雲凌姑經濟區與富牌機場

真雲凌姑經濟區係座落於越南中部順化市與峴港市，以及承天順化省富牌國內機場與峴港市國際機場間的中心點位置，該經濟區與富牌機場差距為 36 公里，且係位於越南北南與東西陸路主軸、1Aa 號國道及貫穿越南的鐵路上，並連接前往寮國、緬甸、泰國及東國的道路，目前越南政府正致力投資改善該區基礎設施，包括交通道路、水電、倉儲、場地等，俾利未來投資形成享受最優惠待遇的新都市區、工業區及貿易旅遊中心。

基礎設施

該經濟區內有真雲深水港(靠近越南與寮國的醪寶關口)，可容納承載量 3 萬 EWT 貨輪及大型遊艇泊岸。另亦已投資建竣連接非關稅區、工業區、真雲都市區、真雲港、凌姑-景陽觀光區的區內道路。

供水:真雲水廠每晝夜可供應 6,000 立方米水，可滿足區內廠商營運之服務。另在 2010 年前將投資興建水仙-水甘瀑布水廠，每晝夜可供應 2 萬 5,000

立方米水，並至 2020 年提升為 8 萬 3,000 立方米水。土地租金年每平方米為 0.09 美元。

供電:真雲經濟區電力係從峴港市 500/220/110KV 國家電源供應，未來該區將投資興建 220/110KV 電力供應站，而目前真雲及凌姑地區已設有 110KV/220KV 二橋電力供應站及 110KV/220KV 凌姑電力供應站，足可滿足整個地區廠商營運及日常生活用電之需求。售電價格依目前政府公告價格辦理。

廢棄物處理:目前正在該區福丈領東面處投資興建規模 30 公頃的固體廢棄物處理廠。

通訊網:業已建竣，可因應整個地區通訊需求。

鼓勵投資優惠措施

越南政府鼓勵及保護國內外組織及個人，依越南法律及越南參與執行 CSCS 國際公約規定，進駐真雲凌姑經濟區從事營造並經營區內及都市區的基礎設施工程、運輸及港口之經營、供應航海貨品拆卸、倉儲、金融保險、電信、旅遊、休閒、遊樂、文化教育、醫療、興建住寓，貨品進出口業務、貿易推廣、舉辦展覽、發展工業及生產經營等之投資項目服務。

另亦允准越南國內外組織及個人，依越南現行土地法規定在真雲凌姑經濟區內投資興建住宅後出售或出租及再承租，或轉讓其已建竣基礎設施工程的土地租用權，對在越南常住外籍人士及外國投資業者，可購置區內房屋及租用土地。

此外該區內亦進駐區內的國內外組織及個人，提供一價格制度服務，不論其有否從事經商活動。

對在區內任職的外籍人士及其眷屬，將按其任職期限而簽發多次入境簽證進駐該區投資的國內外廠商，享受優惠課稅率如次：

- A-自投資案投入營運首 15 年，適用 10% 企業營所課稅率。
- B-自獲利起享受 4 年徵企業營所稅及其後續 9 年減半之優惠。
- C-自投入生產起免徵在越南國內尚未能生產原物料及半成品之 5 年進口關稅。
- D-非關稅區內產製及行銷的貨品或提供勞務項目，或輸入非關稅區的貨品，免徵其進出口關稅、特別消費稅及加值稅。

胡志明市向外商招手投資開發連接新山一國際飛機場至第 2 郡新都市區東面主軸路段

胡志明市交通部門將向外商招手投資開發第 1 號路，該道路將連接新山一國際機場前往第 2 郡新都市的東面地區的主軸，投資形式為 BOT。

據越南工政交通廳表示，該上述道路總長度為 8.2 公里，將起訖新平郡新山一國際飛機場的 Lang Cha Ca 圓環，至平盛郡的阮有景街道，以連接第 2 郡守添新都市的主軸，投資總金額為 2 億 1,870 萬美元，其中營造費預計為 1 億 3,750 萬美元及場地拆遷補償費為 8 億 1,250 萬美元。

據胡市工政交通廳主管陳光芳(TRAN QUANG PHUONG)透露，該投資計畫案將分為 2 個階段推動，俾便廠商投資，預計至 2010 年完成。該道路將可帶動胡市高樓大廈及商務之發展，同時亦協助目前部份交通堵塞的現象。

韓國

韓國仁川國際機場擴充相關設施 添置新系統 提稿貨物處理量

根據韓國有關業界之消息指出，快遞業者 DHL 公司為紀念在韓投資 30 週年慶，頃召開記者會發表今(2007)年之對韓投資計畫，將由去年 11 月底發表之 5,000 萬美元提高為 7,500 萬美元，因此該公司自 2001 年以來，對韓之投資規模已達 1 億美元水準。消息來源同時指出，該公司 2006 年之對韓投資重點，主要為擴充該公司在仁川國際機場內之相關設施。據悉，該公司將運用上述新增投資在仁川機場之國際線航廈添置每日可處理 500 噸貨物之新系統，估計該系統啟用後，每小時可處理之貨物量將自目前之 2,500 件提高至 8,000 件水準。

DHL 公司將對韓國仁川機場投資 5000 萬美元

根據韓國經濟新聞指出，全球知名物流企業德國之 DHL 公司將對韓國仁川機場投資 5000 萬美元，計畫投資提升仁川機場物流中心之設備及全國物流中心之等級。上述報導中並指出，DHL 已於 2001 年對韓國投資 1800 萬美元，加上本次之計畫，目前之總投資金額計達 6800 萬美元，其中大部分之金額主要用來擴增其於仁川國際機場內之物流設備。

另該公司截至 2020 年止將再研發擴充年平均可處理 700 萬噸物量之貨物處理站，屆時之物量處理能力將較目前擴增 3 倍左右。另據指出，DHL 之投資代表韓國認知物流重要性的人愈來愈多，而韓國政府對實踐其推展成東北亞物流樞紐之計畫，亦將受如 DHL 等大型物流企業之投資策略而有所影響。

韓國仁川機場高價奢侈品之非法進口遽增 26%

根據韓國仁川國際機場稅關指出，韓國去(2006)年前往海外旅客非法攜帶超過免稅規定(400 美元以下)之高級手錶、手提包及寶石等商品，遭舉發扣押之件數計達 3 萬 5,636 件，較前 2005 年之 2 萬 8,319 件，大幅增加 25.8%。

上述稅關同時指出，該稅關 2002 年扣押非法進口高價奢侈品件數計達 5 萬 5,530 件，2003 年雖減少至 4 萬 5,860 件，一直到 2005 年持續呈現減少趨勢，去年再度呈現增加趨勢。另韓國去年高價奢侈品遭舉發扣押之件數，若依項目別加以分析，以中藥材之 64 件，較前一年大幅增加 137.0%；手提包自 4329 件，增加至 1 萬 173 件，亦大幅增加 135.0%，反之香水、相機、化妝品、首爾夫球具等則呈現減少趨勢。

泰國

泰國素汪那普新國際機場 9 月 28 日如期啟用

泰國交通部常務次長旺差表示，泰國新的素汪那普國際機場已預定於 2006 年 9 月 28 日正式啟用，不因政變而改變。

泰國交通部於 9 月 20 日召集機場事務會議，以確認新機場啟用前準備工作的進展。旺差常務次長表示，素汪那普國際機場 28 日全面啟用的計畫不變，多個航空公司的地面服務設施已經由現在的廊曼國際機場遷移或部份遷移至新機場，包括國營航空和私營商業航空公司，新機場如果延遲啟用 3 個月，將可能造成 300 億泰銖（1 美元約合 37.4 泰銖）之損失。

發動政變的民主行政制度改革委員會（政改會）首領頌提上將，於 20 日的記者會中也表示，素汪那普國際機場將如期啟用。為確保新機場之安全，政改會 20 日派出士兵在距離新機場 1 公里的公路設點駐守，但未對進出車輛進行嚴格檢查，新機場內保安人員則加強戒備，對可疑車輛進行檢查。

泰國商業部長頌奇表示，素汪那普新國際機場正式啟用，將有助於重振泰國工業和旅遊業的發展。另外指出印度經濟前景明朗，具有潛力成為泰國的主要出口國之一，同時也鼓勵泰國業者至印度投資。泰國政府將於 2006 年 10-11 間率團訪問印度，討論雙方合作計畫案。頌奇部長指出：由於泰國新機場的設備先進，加上佔地面積較其他國家的機場大，除有利刺激出口貿易及旅遊業外，將有助於吸引外國投資。另外泰國在簽訂泰印自由貿易協定（FTA）後，曾與印度商會談論如何促進泰印雙邊經貿關係。近年印度經濟迅速發展，加上擁有 10 億的人口，其市場深具發展潛力，泰國政府鼓勵泰商積極投資，增進雙方貿易伙伴關係。2006 年 10-11 月間，泰印雙方官員，將探討雙方在工業、經貿、旅遊發展及教育等之合作計畫。

印尼

印尼興建雅加達郊區 Soekarno-Hatta 國際機場

印尼工業部長 Fahmi Idris 在論壇中坦承，印尼企業表現欠佳，政府將儘力推動多項重大公共工程，以改善經營環境。副總統 Jusuf Kalla 已於日前宣布，政府計劃於未來 4 年內，推出總金額高達 500 兆印尼盾（約合 549 億美元）包括公路、鐵路、電廠等多項重大公共工程招商投資；其中一項重大工程為興建雅加達郊區 Soekarno-Hatta 國際機場與雅加達南部 manggarai 間之鐵路，將由世界銀行、雅加達市政府與民間企業共同出資。

印度

印度 Karnataka 州政府只建機場未建公路

印度 Karnataka 州政府只建機場未建公路 印度資訊大城班加洛爾

(Bangalore) 所在地的 Karnataka 州正在積極新建一座距離班加洛爾僅 21 公里的新國際機場，預計在 2008 年可以完工啟用，據信此機場將可為班加洛爾的發展帶來極大幫助。

可是印度軟體巨擘 INFOSYS 總顧問 NR Narayana Murthy 卻在一場州府舉辦的 Golden Jubilee 慶典上對 K 州當局提出警告，雖然 IT 產業可望為班加洛爾創造 350 萬個工作機會，但由聯絡此一機場的公路工程至今尚未辦理招標，可能發生發生機場建好卻無法使用的窘境來看，政治人物及州政府還是需要多和產業界共同合作。

紐西蘭

紐西蘭實行對拖欠賠償金或罰款者機場攔截措施

依據紐國內閣所發布之新聞，紐西蘭法院部長 Rick Barker 於 9 月 28 日在基督城國際機場宣佈開始實行付款或留置活動(Pay or Stay Campaign)，第一宗攔截案例於 10 月 2 日在奧克蘭國際機場發生。

本項措施於 2006 年稍早通過，假如民眾是被通緝、未支付賠償金(不論金額多少)或拖欠 5,000 紐元以上之罰款，有權人員可以阻止他們出國。

B 部長表示，民眾可以逃避當地方官員之追緝，但當要離開紐西蘭，無法躲避邊境機構(border agency)。但只要民眾支付賠償金或罰款，仍然有可以出國之機會，因此為了避免在機場被攔截，最好之方法是在出國前確定沒有未付之賠償金或罰款。

紐國海關部長 Nanaia Mahuta 表示本項新倡議反映出海關邊境業務整合之承諾。政府部門例如海關、司法部及警察部門協力合作及分享資訊，對大眾及整個紐國而言，將可達到更好之交待。

10月2日一位民眾在1986年因案被裁定3,750紐元之賠償金，但一直未支付該筆款項。雖然他躲避地方官員追緝19年，仍不能逃避於邊境機構。一旦被攔截，他可以選擇付清欠款然後出國。B部長始終認為，若民眾既然有足夠金錢可以出國，應有足夠金額付清賠償金或罰款。而上述民眾顯然有錢，且支付他所拖欠的賠償金，做了一件對的事。有關付款或留置活動(Pay or Stay Campaign)之更詳細資訊，請參閱 www.payorstay.govt.nz。(匯率:1紐元=0.6517美元)

美洲篇

美國

邁阿密國際機場每年載乘觀光與商旅客人數，於上(2006)年首次破1,600萬人的紀錄，根據邁阿密觀光局(Greater Miami Convention & Visitors Bureau)統計，邁阿密國際機場在2006年總共服務了1,626萬名旅客，較2005年的1,551萬名乘客增加4.9%，其中國際旅客計745萬人，較2005年上漲了3.8%，國內線旅客則有881萬人，較2005年增加了5.8%，邁阿密國際機場目前仍在擴建，以應付越來越多的旅客。

芝加哥歐海爾機場擴建計畫延宕 連續2年退居全美第2大機場

依據美國聯邦航空署公布，2006年美國芝加哥歐海爾國際機場客貨機起降架數為95萬8,643架次，較2005年又減少1.4%，退居全美第2忙碌機場，連續2年勝出的是亞特蘭大哈斯菲爾德-傑克遜國際機場，榮登全美第1大機場。

芝加哥為美國中西部客貨運樞紐，歐海爾國際機場負荷滿載，起降架數最高超過100萬架次，曾是全美第一大機場，惟高達150億美元之擴建計畫一再延宕，2006年終成為全美31個大型機場中誤點最嚴重排名第1名，平均30%的班次起飛誤點。不少國內班機旅客爰改取道位於芝加哥西邊之Midway機場，搭乘低價位班機，Midway機場因此受惠，2006年已是連續第10年增加客貨量，達到29萬8,547架次，可是亦使該機場提早與歐海爾國際機場同樣面臨跑道不足、交通擁塞問題，該機場在尖峰時段已無法

增加任何班機起降，2006 年平均 28%的班次起飛誤點，淪為全美誤點最嚴重大型機場排名第 5 名。

為維護航空安全及消費者權力，美國聯邦航空署下令限制歐海爾機場在 2008 年新跑道完成，正式開放使用前，不得增加起降班次，因此鄰州如印第安納州印第安納州波理斯市國際機場積極擴建第 2 機場，已接近完工，擬利用其鄰近芝加哥地理位置及交通網，努力爭取航空公司、國際快遞業者及物流業轉入該機場起降及操作，其影響及成效仍有待觀望。但可預知在美國聯邦航空署介入限制下，至少需等到 2008 年新跑道完工，芝加哥歐海爾國際機場才有機會重登全美第一大機場寶座。

全球最繁忙的國際機場之一 歐海爾國際機場

芝加哥緊鄰全美第一大湖密西根湖，獨特的都市風格構築了最美麗的城市天際線，這裡即為美國中西部主要商業重鎮及第三大城市的芝加哥市，擁有全球最大的商品期貨交易中心 The Chicago Mercantile Exchange, Board of Trade、全球最繁忙的國際機場之一歐海爾國際機場、全美最高的大樓 Sears Tower 及中西部最大的展覽場 McCormick Place，交通四通八達，設施齊全，為美國中西部交通及經濟樞紐；財經五百大知名企業如 Boeing、Sears Roebuck、Walgreen、Motorola、Abbott Laboratories、Sara Lee、McDonald's、Exelon、United Airline、ITW、AON、Tribune、CDW Computer Centers、及 Tenneco Automotive 總部皆設於大芝加哥地區。

2006 年 7 月 9 日芝加哥歐海爾機場今（2006）年上半年重登「全美之最」寶座，以起降班次 47 萬 7001 班次，從亞特蘭大哈斯斐德傑克森國際機場手中奪回全美最繁忙機場的頭銜，亞特蘭大哈斯斐德傑克森國際機場 2006 年上半年的起降班次為 47 萬 2431 班次。芝加哥論壇報報導，歐海爾機場雖然重登全美第一排名，不過，其飛航班次比起去年同期，反而減少了 1.3 個百分點。而亞特蘭大哈斯斐德傑克森國際機場則降了 5 個百分點。去年，亞特蘭大哈斯斐德傑克森國際機場的班機乘載及載客人數雙雙超越了芝加哥歐海爾機場，讓歐海爾機場首度同時在這兩個項目上落居亞軍。2006

年前半年，亞特蘭大哈斯斐德傑克森國際機場在大型噴射機方面，起降班次減少了 12 個百分點，而歐海爾則微幅上升。

US Airways 購併達美航空公司對亞特蘭大的衝擊

US Airways 購併達美航空公司的計畫恐將導致亞特蘭大失去支撐起亞城 Hartsfield-Jackson 國際機場的主力，達美公司密集航班使亞城國際機場成為世界最繁忙的機場，當地官員表示，該機場一年的經濟效益高達 180 億。

US Airways 合併達美的舉動使亞特蘭大地區領袖忐忑不安，因為過去亞城 Georgia-Pacific 造紙公司及 BellSouth 電話公司遭到合併時，大幅折損亞城經濟利益，亞特蘭大商會前任董事長 Tom Bell 表示，影響關鍵在於合併後總部設立點，以及亞特蘭大總部裁員人數多寡。

據悉，US Airways 總部在亞利桑那州 Tempe，但以 Philadelphia, Phoenix 及 Charlotte 為航運樞紐，合併後新公司仍名為達美，但總部地點及管理階層去留問題人成謎，使亞城機場前途未譜。Bell 指出，假使合併後總部仍在亞特蘭大，則合併對亞城具加分效果，但若總部搬到其他城市，那就對亞城就不樂觀了。

亞特蘭大商會總裁 Sam Williams 表示，全喬州以達美公司對其經濟影響力最大，合併案一旦成真，新公司將著重於降低成本，意味著員工、航班、機門、櫃檯及租賃的航運大廈均將縮減，此將不僅致使達美公司 25,000 名亞城員工前途堪慮，其他週邊行業如花商及會技師等亦將受波及，此外，達美公司所帶來除了經濟以外其他各方面的蓬勃發展亦將受動搖。

再者對亞城國際機場影響甚鉅，一旦航空公司改變在亞城機場的運作，就會使地方經濟籠罩陰影，因達美公司本身的航班量佔機場總航班的 38%，如果加上其他聯營的航空公司，則達美公司的航運量更高達 71%，又亞城機場除僱用高達 56,505 名員工外，亦像動力引擎般帶動旅遊業及燃料業成長。亞特蘭大之所以超越阿拉巴馬州的伯名罕市及北卡州的夏洛特市成為

東南區的商業中心，亞城機場功不可沒。而亞城機場的發展全靠達美公司，達美公司使用該機場為營運中心已超過 60 年。透過 Hartsfield-Jackson 機場，達美公司造就亞特蘭大成為世界各主要城市直飛可達的地方，進而吸引新公司來此投資。

喬治亞州吸引潛在投資者的賣點之一在於亞特蘭大是美國主要運輸及物流中心之一，追根究底，達美公司是主要推手。達美公司 25 年來提供各地到此直飛的服務已使地區重生，將亞特蘭大及喬治亞州推往國際舞台。然而部分經濟學家認為合併對亞城亦有好處，如喬治亞州立大學經濟預測中心主任 Rajeev Dhawan 表示，達美公司需要飛機和資金，現在剛好有人拱手送上門來，Dhawan 和其他分析家覺得合併後的公司不會減航班。位於 San Antonio 的 Trinity University 經濟學家暨航運專家 Richard Butler 表示，航運總部從亞城機場撤走之機率是 0。Economy.com 經濟學家 Rebecca Seweryn 預測，新公司易主將會刪減 4,000 至 5,000 個工作，雖對當地有殺傷力，但其衝擊力可被當地 240 萬人之就業市場吸收，因亞城仍有很多籌碼，所以合併將不致改變亞城經濟外觀。

達拉斯達福國際機場為全球第 3 繁忙之國際機場

在地理位置上，達拉斯位於美東紐約及美西洛杉磯之中心點，已漸成為美國航空、鐵路及公路交通樞紐。達福國際機場為全球第 3 繁忙之國際機場，且達拉斯亦為全美國唯一有 5 條主要州際公路通過之城市，佔盡地利之便，是一個理想的物流中心發展地點。

達拉斯市目前正積極規劃設立一新內陸港，未來希能推動成為全美物流轉運中心，籌劃中之內陸港預期將會在未來數年為達拉斯帶來投資機會與繁榮，內陸港之開設不僅會增加對倉儲的需求，其他週邊設備的需求也會隨之增加，並且吸引更多廠商前來設立據點。

亞特蘭大市再度蟬聯全球最繁忙的國際機場

根據美國聯邦航空管理局(FAA)資料顯示，2006年美國亞特蘭大國際機場以976,313的起降班次，連續第2年獲得全球航班最多之機場殊榮，其次依序為芝加哥國際機場、倫敦國際機場及達拉斯國際機場。

另旅客人次排名雖然尚未發布，惟歷年來能與亞城批敵之芝加哥國際機場截至11月底旅客人數為7,000萬人次，遠落後於亞城之7,800萬人次，預期全年之統計將無法超越亞城機場，因此亞城在旅客人次排名極可能再度拔得頭籌(2005年亞市機場旅客人次達8,600萬人，芝市為7,700萬人)。

歷年來前述二項頭銜分別由亞特蘭大及芝加哥二座全美最繁忙的國際機場瓜分，亞特蘭大國際機場素以旅客最多排名第一，而芝加哥國際機場則以班次最多取勝。然而自2005年起亞城因達美航空公司增加航班，加以FAA要求航空公司減少芝城班次以降低班機延誤，使得亞城機場奪得雙料冠軍之頭銜，然而預期未來數年後將因中國大陸及印度之中產階級升起促使當地航空旅遊暴增，冠軍寶座亦將隨之異主。(如需資料來源原文者，請E-mail: taiwantrade@mindspring.com 洽 Emily 小姐)

波士頓希望開闢更多的國際直航航線

2006年12月8日為了能吸引全球商業聚集，使得波士頓羅根國際機場更具競爭力，麻州港務局(Massport)希望能開闢更多的國際航線。2001年時，波士頓羅根國際機場僅有23條國際航線，目前已成長到33條，然而，羅根國際機場卻沒有直飛南美洲及中國的航線。

另外，全美城市中，沒有提供到東京的直航班機，波士頓是其中最大的城市。雖然在最近這幾年內，羅根國際機場陸續增加了到義大利羅馬、英國曼徹斯特等直航班機，但也失去了與比利時布魯賽爾及薩爾瓦多首都聖薩爾瓦多間的兩條直航航線。

不像亞特蘭大是達美航空的轉運站、底特律是西北航空的轉運站，目前沒有任何一家航空公司的轉運站設在波士頓，羅根國際機場國際直航的服務，主要是滿足本地居民的需求。紐約甘迺迪國際機場目前有89條國際直航航

線，新澤西州紐華克機場有 65 條，華盛頓 Dulles 機場有 44 條，亞特蘭大有 68 條國際直航航線，西北航空提供底特律-馬尼拉、底特律-東京、底特律-台北等直航班機。

麻州港務局發展航線的主管 Yil Surehan 表示，波士頓需要加強亞洲、印度、及南美洲等航線服務。他說，羅根國際機場將會在明年增加到英國格拉斯哥(Glasgow)及愛爾蘭首都都柏林等新的直航班機，在 2008 年，會新增到北京的直航班機。除此之外，他們目前也在洽談波士頓與布魯賽爾、馬德里、東京間的直航航線。現在，航空業者對於開闢新的航線都保持小心謹慎的態度，儘管麻州港務局的動作積極，但是他們所能做的還是非常有限。

加拿大

加拿大 Porter 航空提供多倫多渥太華每日直飛服務

加拿大 Porter Airlines Inc. 計劃在多倫多和渥太華之間，提供每日飛行服務，多倫多和渥太華各 10 個單向班次並預計在秋天實施。

該航空公司希望勝過 WestJet Airlines Ltd. 在安大略省提供的航線，藉由工作日期間更好、更快的服務以吸引商業旅客。多倫多—渥太華的組合是這家新航空公司 Porter 第一次提供的服務，該航空公司將著重在多倫多市中心的機場，使其成為最便利的選擇，商業旅客不需要再往 Pearson 國際機場登機，就可以節省許多時間。這家私人航空公司已向 Bombardier Inc. 訂購 10 架 Q400 渦輪螺旋槳式飛機，準備蓄勢待發。

薩爾瓦多

薩爾瓦多將擴大 Comalapa 國際機場及重整 Ilopango 國內機場列為優先計畫項目

薩爾瓦多薩卡總統今（2007）年 1 月 9 日表示在其未來 2 年半之執政任內將以發展薩國成為中美洲區域營運中心為主要施政目標。薩卡總統於 2005 年 6 月上任對全民承諾推動「薩爾瓦多—安全國家」(un pais seguro)，此時除重申此一理念，同時宣佈薩國發展成為「服務業的國家」(Pais de

servicios) — 中美洲區域營運中心；其作法為加強政治安全、不增加稅賦（所得稅及增值營業稅等）、加強基礎建設（公路、電力、能源等）、社會治安等。（註：世界銀行建議薩國應將國內生產毛額的 4% 投入基礎建設）

薩卡總統強調薩國在中美洲優越的地理位置；完善的公路、港口及機場基礎建設；加上連接大西洋宏都拉斯的「乾運河」，自 Acajutla 港以鐵路連接瓜地馬拉，以及連繫薩國北部 94 個縣市的北部公路走廊（Carretera Longitudinal del Norte）建設等等，對發展成為「中美洲區域營運中心」（註）深具信心。加強電力能源發展方面：建蓋 El Cimarron 和 El Chaparral 二個水壩、Talnique 全國第四個電力發電廠等，以增加電力供應。

另，薩瓜邊界的水力發電廠建蓋計畫等。機場方面以擴大薩國 Comalapa 國際機場及重整 Ilopango 國內機場亦列為優先計畫項目。此外，推動都市道路基金（Fondo Vial Urbano），積極進行 Bulevar Diego de Holguin 大道工程，以提供首都與各主要縣市之便捷連繫。

觀光計畫包括在薩京建設中美洲第二大市區公園 Parque El Espino 佔地約 600 Manzanas（約 420 公頃）。經濟方面以推動永續經濟成長，整肅薩京秩序，如解決地下經濟問題（目前約 4 萬 2,000 人非正式經濟攤販等）。財政方面重申不增加稅賦（所得稅及增值營業稅等）。

社會方面強調社會治安之重要性，表示將全力投入加以改善人民安全及司法；加強社會保險、飲用水供應計畫及繼續要求美國給予薩裔短暫工作居留（TPS）等。薩政府已於上年底國會通過「打擊組織犯罪法 Ley Contra el Crimen Organizado」，另獲財政部同意向世銀貸款一億美元，用於加強警力、查緝組織犯罪及監獄設備等，以改善社會治安。據民間業界調查，薩國用於安全警衛人員支出佔全國生產毛額 12%。

薩總統府技術秘書長 Eduardo Zablah 及經濟部長 Yolanda de Gavidia 於 2006 年 12 月 29 日接受薩新聞報採訪時，表示 2006 年經濟成長率達 4.2%，

係十年來薩國經濟重現復甦再創高峰景象；主因除政府正確經濟產業政策外，民間產業迅速革新及其他國家經濟成長亦有助益；薩國仍須繼續發展產業及市場多元化，利用與美國自由貿易協定 CAFTA，成為發貨倉儲中心，朝向服務業發展。

為期達成「中美洲區域營運中心」目標，薩國業於上年 9 月 19 日設立薩爾瓦多營運商會 (Camara Logistica de El Salvador, CALOES)，其主要功能為推廣薩國營運角色之重要性，以提升進出口競爭力以及吸收外人投資。

優勢方面：薩國基礎建設，如國際機場基礎建設 Comalapa 國際機場係中美洲最完善之機場；另東部 La Union 港口及北部 Longitudinal del Norte 公路走廊完成將可大幅提升；勞資雙方之合作排名第 19，顯示市場效率及薪資彈性，以及契約等制度良好；公共支出排名第 23；政府機構、企業道德、政府官僚風氣排名第 42；競爭力條件（科技及金融市場等）排名第 36。

非洲篇

蘇丹

蘇丹兩個國際機場經營管理代理商尋找貨運代理商

Sudanese United Public Services & Investment Company (簡稱 SUPSICO) 公司於 2000 年為蘇丹首家取得 ISO 9001 認證的知名企業，拜蘇丹經濟成長之賜，該公司在近年來快速成長，其主要的營業項目為蘇丹 Khartoum International Airport 及 Port of Sudan International Airport 兩個國際機場經營管理的代理商。

SUPSICO 公司近日與我國開羅台灣貿易中心接洽尋求與我商合作，由於我國人對蘇丹市場相當陌生，能透過與當地廠商合作，不失為進入市場的最佳方式之一。

Khartoum 國際機場的維修擴大工程將在今(2007)年完成，將帶來大量商機，SUPSICO 公司尋求我商以合作方式共同經營 air routes, landing

rights, international air ticketing 等業務。SUPSICO 公司事業版圖中另一重要業務為貨運業，我國廠商如有意在蘇丹尋找貨運代理商，該公司亦頗有合作興趣。此外，由於 SUPSICO 公司在蘇丹相當積極擴充業務，我商如果對於進入蘇丹通訊、營建及商業服務等有興趣者，歡迎與開羅台灣貿易中心(cairo@taitra.org.tw)連繫以取得與 SUPSICO 公司資訊。

埃及

開羅地下鐵通行證系統將連接開羅國際機場

埃及開羅地鐵營運單位 The Cairo Metro Operation Agency 發布將於本(2007)年 1 月底進行開羅地下鐵通行證系統招標案的開標，該標案地下鐵通行證的讀卡系統供應及安裝，除埃及本國業者外，另有來自德、法、美、中、韓國等 16 國業者參與競標，此新地鐵讀卡系統投資金額將達 3,000 萬埃鎊(525 萬美元)。

該系統將於開羅 55 個地鐵站架設，使用 110 個讀卡機，開羅地下鐵每天載客量超過 200 萬人次，據估在 2008 年將可達每日 300 萬人次，新的地鐵通行證將可使用於地下鐵、火車與巴士等交通工具。

埃及開羅地下鐵早在 17 世紀由埃及與法國專家開始合作規劃，共有 3 線行駛於大開羅區(Greater Cairo)，由於當時經費所限，一直到 1981 年才簽訂 1 號線(Line No. 1)工程合約，1982 年開始施工。1 號線貫穿開羅最主要的住宅區與商業區沿用原有的鐵路路線，南起於 Helwan，到東北接 El Marg，共有 43 站、全長 44 公里，由於行經密集的建築物與公共設施，因此主要建設於既有的公路地下層及公有地，以避免過多拆遷。

2 號線(Line No. 2)由開羅北部 Shubra El Kheima 到 Giza 南部的 El Monib，與 1 號線最大的不同在於 2 號線是全新的線路而非沿用舊有火車路線，2 號線全線在 2000 年 12 月發包最後一期工程後完工，計 18 個站、長 19 公里。2 號線與 1 號線交會於 Mubarak 及 Sadat Stations (此站位於 Tahrir 廣場，在著名的埃及博物館 the Egyptian Museum 旁)，與興建中的 3 號線交會於 Attaba 站，並與埃及國鐵(Egyptian National Railway)交會於

Shubra El Kheima、Mubarak、Giza 及 Giza Suburban 等站，2 號線全線於 2000 年 10 月完工。

目前施工中的 3 號線的工程於 2006 年開工，經過幾次路線修改後，新的路線將連接開羅國際機場。

埃及開羅國際機場積極籌建新第三航站

埃及祖先所遺留大量文化遺產，除了聞名世界的開羅博物館、吉薩金字塔、路克索 Karnak 神廟、Luxor 神廟及 Abu Simbel 之 Ramses II 神廟等歷史文物與古蹟，每年都吸引數百萬外國觀光客前來旅遊，鑒於機場是一個國家的主要門面，目前使用的航站相當老舊而形象不佳，埃及政府正積極於開羅國際機場籌建新第三航站。

開羅國際機場係由開羅機場公司(Cairo Airport Company，簡稱 CAC)所擁有，其籌建中的新第三航站係於 2005 年 2 月開始委託擁有及管理德國法蘭克福機場的 Fraport AG 公司施工，預計於 2007 年 8 月完工，並於 2008 年第 1 季開始營運。

開羅國際機場是進出埃及商務及觀光客主要交通樞紐，2005 年該機場共有 1,020 萬人次進出（其中包括 200 萬埃及本國籍人士，並包括現有使用中的 2 個航站），2005 年使用該機場人數較 2004 年成長 7.2%。在新第三航站完成後，將提供埃及航空(EgyptAir)及其他國家民航班機使用，預計於 2008 年完工後可提供 500 萬國際旅客及 200 萬埃及本國籍旅客使用。

肯亞

肯亞航空(Kenya Airways)公司已開始直航至葛摩聯邦(Comoros)與馬約特群島(Mayotte Islands)

肯亞國營之肯亞航空(Kenya Airways)公司已開始直航至葛摩聯邦(Comoros)與馬約特群島(Mayotte Islands)。這些位處莫三比克海峽的印

度洋群島向以與法國保持密切文化與經濟關係著稱，日後將每週定期一航次，期望將來能發展為法國全球航線網中重要的一環。

肯亞機場管理局 (Kenya Airports Authority)，與中國一家公司簽署了高達 26 億肯亞先令 (約折合 3,560 萬美元) 以拓建奈落比國際機場的合約。第一個階段包含建造機場航廈前供載卸客貨的停機坪、飛機滑行道及擴建燃料加油栓系統。

親愛的女士、先生您好：

首先謝謝您撥冗填寫此份問卷，這是一份專題研究計畫的學術性問卷，目的是想要了解您對國際機場的轉機服務項目之使用情況與滿意程度。為使您將來能享受到更高品質與全面性的轉機服務，我們非常需要您寶貴的意見。謝謝您的支持與協助！

敬祝 健康愉快

敬啟

一、 旅次調查

以下問題請您依旅行的實際情況(經驗)作答，請在適當的□中打"√"

1. 您通常於旅行中轉機的目的為何？（可複選）
 商務洽公 旅遊娛樂 探訪親友 醫療服務
 公司/旅行社安排 其他_____
2. 您通常選擇轉機地點的原因有哪些？（可複選）
 航程最短 航空公司的促銷 親友介紹 過去的良好經驗
 機場服務設施完備 銜接班機較多 其他_____
3. 在您過去的旅行中，曾經以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數有幾次？
 0次 1~10次 11~20次 21次（含）以上
4. 您認為哪些商務交易服務的提供，可能會提高您選擇台灣桃園國際機場做為轉機地點之意願？（可複選）
 會議場所 視訊設備 傳輸設備 貿易資訊 展覽服務
5. 您認為哪些商務支援服務的提供，可能會提高您選擇台灣桃園國際機場做為轉機地點之意願？（可複選）
 網路服務 網際網路 金融服務 保險服務 電信服務
 聯運網路
6. 您認為哪些商務延伸服務的增設，可能會提高您選擇台灣桃園國際機場做為轉機地點之意願？（可複選）
 轉機休息室 班機資料顯示器 盥洗室 餐飲服務
 淋浴室 貴賓室 吸煙區 購物中心 醫療中心
 美容中心 按摩服務 兒童休息區 博弈特區 博物館
 轉機旅館 會議室 自由貿易港區 小型商業展覽

二、轉機服務項目的滿意水準

以下題目是想了解您以往在轉機地點使用商務服務的情形與滿意程度，請在適當的□中打”√”

	使用情形			滿意度					
	從 未 使 用	偶 爾 使 用	經 常 使 用	非 常 不 滿 意	不 滿 意	普 通	滿 意	非 常 滿 意	無 法 作 答
(一) 商務交易服務項目									
1.會議場所	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.視訊設備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.傳輸設備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.貿易資訊	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.展覽服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(二) 商務支援服務項目									
1.網路服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.網際網路	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.金融服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.保險服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.電信服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.聯運服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(三) 商務延伸服務項目									
1.轉機休息室	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.班機資料顯示器	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.盥洗室	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.餐飲服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.淋浴室	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.貴賓室	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.吸煙區	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.購物中心	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.醫療中心	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.美容中心	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.按摩服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.兒童休息區	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.博弈特區	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14.博物館	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15.轉機旅館	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

三、 轉機服務項目的偏好

以下題目是想了解您對轉機服務項目的重視程度，請在適當的□中打”√”

	非 常 不 重 要	不 重 要	普 通	重 要	非 常 重 要
(一) 商務交易服務項目					
1.會議場所	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.視訊設備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.傳輸設備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.貿易資訊	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.展覽服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(二) 商務支援服務項目					
1.網路服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.網際網路	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.金融服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.保險服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.電信服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.聯運服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(三) 商務延伸服務項目					
1.轉機休息室	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.班機資料顯示器	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.盥洗室	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.餐飲服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.淋浴室	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.貴賓室	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.吸煙區	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8.購物中心	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9.醫療中心	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.美容中心	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.按摩服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12.兒童休息區	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13.博弈特區	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14.博物館	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15.轉機旅館	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

四、 基本資料

以下問題均採不記名方式作答，敬請放心，請在適當的□中打”√”

1. 您的性別

男 女

2. 您的年齡（以足歲計）

20歲以下 20~29歲 30~39歲
 40~49歲 50~59歲 60歲以上

3. 您的職業

製造業 服務業 資訊業 金融業
 保險業 建築業 軍公教 其他_____

4. 您的職位

協理、副總以上 經理、副理、襄理
 其他主管 一般員工
 其他_____

5. 您的教育程度

國中（含）以下 高中（職） 大學（專） 研究所（含）
以上

6. 您個人的每月平均所得（新台幣）

20,000元（含）以下 20,001~40,000元
 40,001~60,000元 60,001~80,000元
 80,001~100,000元 100,001以上

親愛的女士、先生您好：

首先謝謝您撥冗填寫此份問卷，這是一份專題研究計畫的學術性問卷，目的是想要了解您對國際機場的商務轉機服務項目之使用情況與重視程度。為使您將來能享受到更高品質與全面性的轉機服務，我們非常需要您寶貴的意見。謝謝您的支持與協助！

敬祝 健康愉快

敬啟

以下問題均採不記名方式作答，請您依個人實際情況（經驗）在適當的□中打“√”

一、基本資料

您的性別 男 女

二、旅次調查

1. 您通常選擇轉機地點的原因有哪些？（可複選）

航程動線最短 銜接班機較多 航空公司促銷活動 過去的良好經驗 親友介紹 機場商務服務完備 旅行社安排 其他_____

2. 在您過去的旅行中，曾經以台灣桃園國際機場作為轉機地點的次數有幾次？

0次 1~10次 11~20次 21次（含）以上

三、轉機服務

1. 如果台灣桃園國際機場於機場轉機區內，設置一多功能商務中心，提供以亞洲為目的之國際旅客，在轉機過程中與台灣商務人士聯絡商誼及商務洽談，並可觀摩及展示創新樣品，讓您的商務行程更行便利、效率和豐富，您是否願意選擇台灣國際機場，作為您亞洲商務行程的轉機場？

非常願意 願意 如果行程有需要會考慮 不考慮
 沒有類似的經驗，無法作答

2. 如果您有意願使用台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，和台灣商務人士進行商務會面及業務討論，您最需要的商務情境是什麼？（可複選）

隱秘 舒適 效率 減壓 娛樂 文藝

3. 如果台灣桃園國際機場轉機區內之多功能商務中心，配合國際商務活動提供相關聯之人力服務，您最有可能使用的服務項目為？（可複選）
- 國際美食 咖啡與茶 會議展覽秘書 律師及會計師
 頂級健康檢查及醫療報告解說 運動及健身器材
 入境商務行程安排 私密之休息空間 餐宴安排
 博奕娛樂
4. 您認為以下哪些商務環境，可提高您選擇台灣桃園國際機場，作為亞洲行程轉機機場之意願？（可複選）
- 資料傳輸快速、隱密及安全 區內交易及下單免稅 可有條件核發短期快速商務簽證 樣品免稅 國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地 機場有航班可直飛中國大陸各大城市
5. 請就下列機場商務特區之轉機環境，依照您認為的重要程度，在_中填入數字（1,2,3...）加以排序。（第一優先：1，第二優先：2，...依此類推）
- 資料傳輸快速、隱密及安全 區內交易及下單免稅 可有條件核發短期快速商務簽證 樣品免稅 國際航班密集頻繁，便利銜接其他亞洲目的地 機場有航班可直飛中國大陸各大城市

四、設施需求

以下題目是想了解您過去在轉機地點使用設施的情形及其重要程度，請在適當的□中打“√”

	使用情形			重要程度				
	從未使用	偶爾使用	經常使用	非常不重要	不重要	普通	重要	非常重要
商務交易服務項目								
1.會議場所	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.視訊設備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.傳輸設備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.貿易資訊	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.展覽服務	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Dear Sir/Madams:

Thank you for taking time to complete this questionnaire. This questionnaire is part of an academic-oriented survey which has as objective of understanding your points of view on the services of business flight transfer in an international airport. To provide you with high quality and integrated flight transfer services in the future, we need your opinions in details. We appreciate your support and assistance.

May you have a nice trip

The questions below are kept anonymously, please check the appropriate answer according to your personal experiences

Basic Information

Gender M F

Layover

1.How do you normally decide the flight transfer location? (Multiple answers are acceptable)

Shortest flight route More connecting flights Airline sales promotion Past experiences Recommendation by family/friends Business services at the airport Travel agency's arrangement Other__

2.How many times have you transferred at Taiwan Taoyuan International Airport during your previous travels?

0 1~10 11~20 Over 21

Flight transfer service

1.Will you consider choosing Taiwan Taoyuan International Airport as the flight transfer location for your Asia business trip if a multi-functional business service center is built inside the flight transfer area. The service center will provide international business travelers a place to communication/meet with their Taiwan business associates, a place to inspect and display innovative samples, and it will make the business trip more convenient and efficient.

Very willing Willing Will consider if necessary
 Won't consider No previous experience, so don't know

2.If you are willing to use this multi-functional business service center at Taiwan Taoyuan International Airport for business meeting/discussion with your Taiwan's business associates, what type of business environment/atmosphere do you prefer? (Multiple answers are acceptable)

- Secretive Comfortable Efficient Pressure relieving Entertaining Cultural

3.If this multi-functional business service center at Taiwan Taoyuan International Airport supports relative human resource services according to international commercial activities, what type of services will you most likely to use? (Multiple answers are acceptable)

- International delicacy Tea/Coffee Secretary Service
 Lawyer/Accountant Physical checkup/Medical report
 Sports/Fitness equipments Business affair arrangement upon arrival Private resting area Banquet arrangement
 Casino

4.Which of the following business services will encourage your inclination in choosing Taiwan Taoyuan International Airport as the flight transfer location for your Asia business trips? (Multiple answers are acceptable)

- Fast, safe and secretive data transfer Domestic transaction/Tax free order Fast issue of short term business visa conditionally Tax free sample Frequent International connecting flights, to other Asian destinations
 Direct flights to all major cities in China.

5.Please rank the importance of the flight transfer services in the order of 1,2,3... by writing the number in the check box (The most important begins with 1, the second begins with 2, etc.)

- Fast, safe and secretive data transfer Domestic transaction/Tax free order Fast issue of short term business visa conditionally Tax free sample Frequent International connecting flights, to other Asian destinations
 Direct flights to all major cities in China.

Facilities requirement

The questions below help us to understand the importance of the facilities you used at all flight transfer locations in the past. Please check the appropriate

	Usage			Importance				
	Never	Sometimes	Always	Very low	Low	Normal	High	Very High
Business Facilities								
1.Conference area	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.Digital conference equipments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.Data transfer equipments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.Trade information	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.Exhibition services	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

附件五

各位：

まず、お忙しい中、このアンケートにご協力くださることに、お礼申し上げます。これは、国際空港のビジネストランジット（乗り換え）サービス項目の使用状況と重視程度を知るための専門研究における学術的アンケートです。将来、更に高品質で全面的なトランジットサービス提供のため、ぜひ貴重なご意見をお聞かせください。ご支持とご協力、誠にありがとうございます。

皆様の益々のご健勝をお祈り申し上げます。

以下、無記名でのアンケートとなります。個人の実況（経験）に適する□に”V”をご記入ください。

一、基本資料

性別 男 女

二、旅行回数調査

1. 通常どのような理由で乗り継ぎ地点（空港）を選びますか？

（複数選択可）

旅程が最短 乗換便の便数 航空会社販促キャンペーン
過去の経験 友人の紹介 旅行社の手配 飛行場ビジネス用サービスの完備 その他_____

2. 過去の旅行にて、台湾桃園国際空港をトランジット空港として何度利用したことがありますか？

0回 1~10回 11~20回 21回以上

三、トランジット（乗換）サービス

1. もし台湾桃園国際空港のトランジット（乗換え）区域内に、多機能のビジネスセンターを設置し、アジアを目的とした旅行客が乗換え時間内に、台湾ビジネスマンとビジネスコンタクト及び商談を行ったり、また創作新製品サンプルの展示を見学するなど、ビジネス行程を更に便利で効率的かつ豊富なものとする事ができるならば、台湾国際空港をアジアビジネス行程のトランジット（乗換）空港として利用したいと思いますか？

とてもそう思う そう思う

もしそのような行程が必要であれば考える 思わない

そのような経験がないため、答えられない

2. もし、台湾桃園国際空港トランジット区域内の多機能ビジネスセンターを使用し、台湾ビジネスマンと商談、業務の打ち合わせを行うとしたなら、最も必要とするビジネス状況・環境は何ですか？（複数選択可）

秘密保守 快適さ 効率 ストレス減少

娯楽性 文芸性

3. もし、台湾桃園国際空港トランジット区域内の多機能ビジネスセンターに

て国際ビジネス活動に関連したサービス提供があるとするならば、使用する可能性が最も高いサービス項目はどれですか？（複数選択可）

- 各国料理・美食 コーヒー・お茶 会議展覧秘書
 弁護士及び会計士 健康検査及び医療的検査結果解説
 運動及びフィットネス機材 入境ビジネス行程手配
 プライベートな休憩空間 食事手配 娯楽設備（カジノ等）

4. 以下どのようなビジネス環境が、台湾桃園国際空港をアジア行程のトランジット空港として利用する意向を高めることができますか？

- 敏速な資料送信、秘密保全及び安全 免税サンプル 区内取引及び注文の免税化 ビジネス VISA の短期発行 国際便の密集度・頻度、他のアジア目的地への接続便利度 桃園国際空港から中国各都市への直行便

5. 以下の空港ビジネス特別区での乗換え環境における、各項重要度順位を□内に数字（1,2,3...）にてご記入ください。（最優先: 1, 第二優先: 2, ...）

- 敏速な資料送信、秘密保全及び安全 免税サンプル 区内取引及び注文の免税化 ビジネス VISA の短期発行 国際便の密集度・頻度、他のアジア目的地への接続便利度 桃園国際空港から中国各都市への直行便

四、施設需要

以下は過去のトランジット地点施設使用状況及びその重要度を知らるための項目です。適する□に”V”をご記入ください。

	使用状況			重要度				
	使 用 経 験 無	時 々 使 用	よ く 使 用	全 く 重 要 で は な い	重 要 で は な い	普 通	重 要	と も 重 要
ビジネス取引サービス項目								
1. 会議場所	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 視覚・情報設備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 送信設備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 貿易情報	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. 展示サービス	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ご協力ありがとうございました。

附件六

2006 年國際機場旅客運輸量排行

Last update: March 16 2007

排行	城市 (機場)	總客運量	異動百分比
1	亞特蘭大 (ATL)	84 846 639	(1.2)
2	芝加哥 (ORD)	76 248 911	(0.3)
3	倫敦 (LHR)	67 530 223	(0.6)
4	東京-羽田 (HND)	65 225 795	3.0
5	洛杉磯 (LAX)	61 048 552	(0.7)
6	達拉斯 (DFW)	60 079 107	1.3
7	巴黎 (CDG)	56 808 967	5.6
8	法蘭克福 (FRA)	52 810 683	1.1
9	北京 (PEK)	48 501 102	18.3
10	丹佛 (DEN)	47 324 844	9.1
11	拉斯維加斯 (LAS)	46 194 882	4.3
12	阿姆斯特丹 (AMS)	46 088 221	4.4
13	馬德里 (MAD)	45 500 469	8.1
14	香港 (HKG)	44 020 000	9.1
15	曼谷 (BKK)	42 799 532	9.8
16	休斯頓 (IAH)	42 628 663	7.4
17	紐約 (JFK)	42 604 975	4.2
18	鳳凰城 (PHX)	41 439 819	0.5
19	底特律 (DTW)	36 356 446	(0.0)
20	明尼阿波利斯/聖保羅 (MSP)	35 633 020	(3.9)
21	紐華克 (EWR)	35 494 863	7.4
22	新加坡 (SIN)	35 033 083	8.0
23	奧蘭多 (MCO)	34 818 264	2.1
24	倫敦 (LGW)	34 172 489	4.2
25	舊金山 (SFO)	33 527 236	0.4
26	邁阿密 (MIA)	32 533 974	4.9
27	東京-成田 (NRT)	31 824 411	1.2
28	費城 (PHL)	31 766 537	0.9
29	多倫多 (YYZ)	30 966 483	3.5
30	雅加達 (CGK)	30 863 806	10.4

2006 年國際機場貨運運輸量排名

Last update: March 16 2007

排行	城市 (機場)	總運輸量	異動百分比
1	曼斐斯 (MEM)	3 692 205	2.6
2	香港 (HKG)	3 608 789	5.1
3	安哥拉治 (ANC)*	2 803 792	5.9
4	首爾 (ICN)	2 336 571	8.7
5	東京-成田 (NRT)	2 280 026	(0.5)
6	上海 (PVG)	2 159 321	16.3
7	法蘭克福 (FRA)	2 127 797	8.4
8	路易維耳 (SDF)	1 982 985	9.3
9	新加坡 (SIN)	1 931 881	4.2
10	洛杉磯 (LAX)	1 907 173	(1.1)
11	巴黎 (CDG)	1 854 950	5.0
12	邁阿密 (MIA)	1 830 592	3.9
13	台北 (TPE)	1 698 808	(0.4)
14	紐約 (JFK)	1 660 158	0.2
15	芝加哥 (ORD)	1 618 331	4.8
16	阿姆斯特丹 (AMS)	1 559 787	4.3
17	杜拜 (DXB)	1 503 696	14.4
18	倫敦 (LHR)	1 343 932	(3.1)
19	曼谷 (BKK)	1 181 814	3.6
20	印第安那波里斯 (IND)	1 044 293	0.3
21	北京 (PEK)	1 028 908	31.6
22	紐華克 (EWR)	969 936	2.1
23	大阪 (KIX)	842 085	(3.1)
24	東京-羽田 (HND)	832 854	4.3
25	廣州 (CAN)	824 906	9.9
26	盧森堡 (LUX)	751 645	1.9
27	達拉斯 (DFW)	748 056	1.5
28	亞特蘭大 (ATL)	746 500	(2.8)
29	布魯塞爾 (BRU)	691 250	(0.3)
30	科倫 (CGN)	691 110	7.4

