

建構國內外機場產官學交流平台 臺灣中華機場協會 CAC 成立

文、圖 | 編輯部

今年6月13日成功召開成立大會的中華機場協會(Chung-Hua Airport Council, CAC)，稱得上是臺灣民航史上一個劃時代的創舉。在前民航局長、桃機董事長尹承蓮的帶領下，中華機場協會成立的目的是致力於統合桃園國際機場與國內其他16座機場，提升臺灣的民航競爭力。除了整合各航空站與機場周邊產業的溝通平台，中華機場協會並計畫未來帶領臺灣機場業參與各類型國際航空協會及論壇，以民間角色推動臺灣對外包括兩岸的國際民航事務，扮演柔性的協調者，強化臺灣民航業的能見度。

為進一步瞭解中華機場協會的運作能力，本刊特別專訪協會理事長尹承蓮及秘書長戴念同，向我們分享中華機場協會成立的緣由及宗旨。在將近1個半小時的訪談中，尹理事長不僅提出許多機場協會能脫脫公部門為國家作出的貢獻，也希望藉此機會向政府提出建言，敦促重視機場發展與機場投資，並希望催生第二家機場公司。

民航局2、3年前即有構想，以機場為主體組成協會，進一步納入機場相關產業及學界，成為國內機場相關產官學界的交流平台。因此今年初由尹理事長與臺北、高雄、臺中、金門、澎湖、臺東、臺南、花蓮、馬祖等多位機場主管開始協商籌備，6月下旬正式成立中華機場協會，就是民航局此構想的初步呈現。

功能多重的中華機場協會

幾乎每個國家，尤其是機場運量高的機場，每年都會固定參加「國際機場協會(ACI)」的活動。ACI的作為包括了代表機場向外界發聲、協助機場會員凝聚與宣導各種標準、整合發布機場相關的資訊、在國際輿論與社會創造對機場經營有利的環境。該協會除總會外各地區均有分會組織，每年定期舉辦大會、區域性會議及各類機場專業領域的研討會，並開設機場經營管理所需的各種訓練課程。中華機場協會期許朝向這些功能及目標邁進。

雖然臺灣本地的空運流量成長有限，桃園機場在經過多次擴建之後，目前仍是呈現軟硬體容量幾乎趕不上交通流量的狀況，戴秘書長舉例表示，在近期出席亞洲多場國際性機場研討會中，全球國際機場發展趨勢顯示旅客量每年平均以4%的成長幅度增加，鄰近的中國大陸更以每年7%的幅度成長，現在國際機場除了扮演國家門戶角色外，在世界地球村的演進下近年已經成為國家科技、人才與商業接軌



全球的窗口，若臺灣機場沒有準備好來因應這趨勢並迎接這個成長，將錯過一個極佳的發展良機。並說明目前臺灣僅桃園與高雄2座機場是ACI的會員，其餘機場不易取得即時的機場發展相關知識與資訊，對於機場的國際化是不小的障礙。過去國外有任何業界相關的研討會，臺灣都是以機場為單位來考慮是否參加，種種不便間接增加了參加的阻力，若藉由機場協會為窗口，可簡化參加過程所需的繁瑣細節，也可能降低相關費用。

中華機場協會的第一批團體會員即是交通部民航局、台澎金馬所有的機場也都加入團體會員，另外部分航空公司、地勤公司、機場相關產業也在團體名單之內。尹理事長表示，從這些團體會員的名單，可以清楚看出中華機場協會的本質之一，就是協助提供所有機場相關機構團體之間的溝通與交流。由於彼此業務相互關連，這些會員之間若有想要合作的議題、想要推廣分享的新科技、甚至彼此之間發生了業務上的協調需求，都可以透過協會這個柔性的溝通平台，大家集思廣益，以求獲得共贏的結果。

個人會員目前主要都是前述團體會員的從業人員，但也有相關的工程技術人員積極參加。協會初期已有超過120名團體與個人會員加入。然一般會員尚缺乏CIQS等公部門及大專院校單位。爾後如何擴大各界參與協會活動，也將列入未來重要考量。

協會工作展望

中華機場協會成立初期將以舉辦機場業務相關的專業論壇為發展重點，今年11月30日將舉辦第一場「智慧機場論壇」，特別邀請國內外智慧機場技術專家演講及座談，明年計畫開辦國際或兩岸的大型論壇，以此逐漸拓展協會的國際知名度。

尹理事長表示，臺灣民航發展困境是空運市場不大，先天優勢則是地理位置良好，中程航線可涵蓋亞洲大部份重要城市。當前鄰近各國均積極擴建機場並開拓市場，臺灣的地理優勢，如無高度效率與國際化的優質機場，在競爭激烈的空運市場中，將難以維繫應有的地位。所幸桃園機場已成功轉型完成了公司化，近年來不論是運量或服務品質均屢創佳績。然而，除桃機之外的其他16個機場，組織型態仍屬民航局轄下的四級行政機關。在經營效率與國際化的進程上，比較不容易獲得滿意的結果。

由民航局管轄的機場，場內業務基本上由機場自行負責，除了少數共通性設備，大大小小的採購案由每個機場個別辦理，人事及會計各自獨立，資源調度缺乏彈性。行政機關體制，基本上較適用於公權力官署，對於講求服務品質與經營績效的交通事業而言，機體體制顯得綁手綁腳，難以施展。政府以行政機關經營管理機場的情形，在國際上已逐漸減少。參考桃機公司化及鄰近國家機場公司化的成功案例，中華機場協會建議可考慮將這16個機場整合為第二家機場公司。此一機場群內，彼此分工合作，資源(包括人力財務



尹理事長(左)與秘書長(右)分享參訪韓國金浦機場後的心得。韓國目前有兩家機場管理公司，除仁川機場管理公司外，其他14家機場由韓國機場企業KAC(Korea Airports Corporation)統一管理。KAC以商業營運原則，利益最大化，機場公司多角化經營，甚至跨業銷售航管設備賣到南美洲，值得台灣借鏡。

設備等)互相調度運用，定能發揮綜整統合功效。

尹理事長表示，桃園機場一開始擬議轉型為公司時，阻力比較大的其實是航空站的同仁。現在桃機公司公司化後營運效率大幅提高，機場的營收與員工待遇，正向循環有目共睹，原本的阻力也因此反轉為助力。在協會籌備過程中，與航站的主管們初步溝通，無不贊成繼續推動其餘航站的公司化。可預期未來如進行第2波的公司化應該相對容易。此一議題或許也可以在協會的安排下，邀請產官學各界加以研討，凝聚共識。

除了機場的整合之外，中華機場協會在某些狀況下，也可成為協助臺灣航空業與國際之間溝通的管道。尹理事長以10月初受邀參加的韓國金浦機場60周年機場論壇為例，臺灣3年前已與韓國簽署了高雄-金浦的航權協議，然而遲遲未能開航，若由主管機關直接行文詢問進度，可能造成雙方溝通上的緊張，但趁著機場論壇各種交流互動機會，雙方達成了和緩與清楚的訊息傳遞。

整體來看，中華機場協會CAC對臺灣航空業而言，是個極具實際意義的組織。中華機場協會有望開創一個共享機場知識、技術及經驗的新平台，透過各種交流學習的機會，增進相關從業人員的專業深度與廣度，為提升機場安全、效率及服務品質做出具體貢獻。

CAC 會員現況

中華機場協會的團體會員目前有民航局、桃園國際機場公司、台北國際航空站、高雄國際航空站、金門、澎湖、台南、台東及花蓮航空站、華信航空、桃園航勤、華夏航材、新東陽等。個人會員目前主要是前述團體會員的從業人員。協會的運作預算來源主要來自於會費，團體會員入會費新台幣1萬元、年費30,000元，個人會員入會費新台幣500元、年費500元。初期已有超過120名團體與個人會員加入。協會現擬招募一般會員能多招募CIQS等公部門及大專院校單位人員。