

### 國籍航空公司採用低成本經營方案之評估

**航空業界先進勳鑒：**

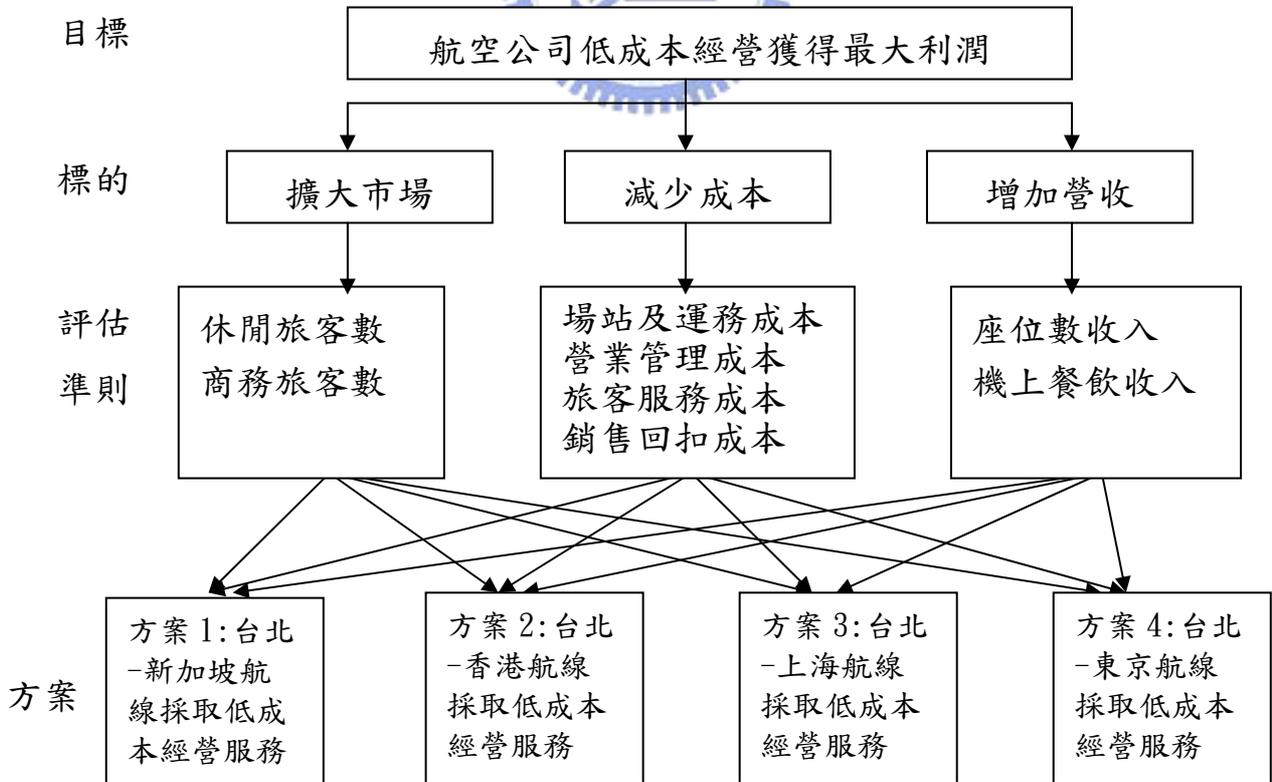
有鑑於全球國際化、自由化的經濟迅速發展，航空業所扮演的角色愈加重要，為瞭解國籍航空公司於面對低成本航空同業的競爭壓力時，未來可選擇採用低成本經營方案之評估，特設計本問卷作為學術探討目的之使用，請依您的專業觀點予以評分。煩請您撥冗填寫本問卷，謝謝支持！ 專此 敬祝

國立交通大學交通運輸研究所 運輸物流組  
教授 馮正民  
研究生 陳明達  
台北市忠孝西路一段 114 號 4 樓

填答人員： \_\_\_\_\_ 服務單位： \_\_\_\_\_

一、 填表說明：本問卷共分為兩部份給分 (一)標的權重與評估準則權重 (二)方案績效值。

二、 問卷內容：本研究題目為「國籍航空公司採用低成本經營方案之評估」



## 第一部份：標的權重與評估準則權重

一、標的權重值評分調查表：各項評比尺度在 1~10 間給分，1 分表示相對重要性最低，10 分表示相對重要性最高，請依 O<sub>1</sub>、O<sub>2</sub>、O<sub>3</sub> 之相對重要程度進行給分，且 O<sub>1</sub>、O<sub>2</sub>、O<sub>3</sub> 相加總共 10 分。

● 標的相對權重評分： $O_1 + O_2 + O_3 = 10$  分

評估標的	評分	項目說明
O <sub>1</sub> ：擴大市場		航空公司以低成本服務策略，因調低票價爭取旅客而擴大市場後，公司所能獲得利潤的比重程度。
O <sub>2</sub> ：減少成本		航空公司以低成本服務策略，因減少成本後，公司所能獲得利潤的比重程度。
O <sub>3</sub> ：增加營收		航空公司以低成本服務策略，因增加座位數和機上餐飲須收費後，公司所能獲得利潤的比重程度。
總分	10 分	

二、準則權重值評分調查表：各項評比尺度在 1~10 間給分，1 分表示相對重要性最低，10 分表示相對重要性最高，請依 C<sub>1</sub>、C<sub>2</sub> 之相對重要程度進行給分，且 C<sub>1</sub>、C<sub>2</sub> 相加總共為 10 分。

● 表 1：準則相對權重評分： $C_1 + C_2 = 10$

評估準則	評分	項目說明
C <sub>1</sub> ：休閒旅客數(預估人數增加愈多，得分愈高)		機票費用自付，因休閒、觀光、探親等目的旅行而產生搭機的行為。
C <sub>2</sub> ：商務旅客數(預估人數增加愈多，得分愈高)		機票費用由公司付款或自付，因商務、公務等目的旅行而產生搭機的行為。
總分	10 分	

● 表 2: 準則相對權重評分： $C_3 + C_4 + C_5 + C_6 = 10$

評估準則	評分	項目說明
C3:場站及運務成本(預估節省愈多得分愈高)		機場勤務費、場站使用費、地勤人員用人費。
C4:營業管理成本(預估節省愈多得分愈高)		辦公費、行政費、管理費、業務費。
C5:旅客服務成本(預估節省愈多得分愈高)		旅客餐點費、旅客用品費、旅客保險費、空服員用人費。
C6:銷售回扣成本(預估節省愈多得分愈高)		廣告費、行銷費、公關費、佣金、促銷費。
總分	10 分	

● 表 3: 準則相對權重評分： $C_7 + C_8 = 10$

評估準則	評分	項目說明
C7:座位數收入(增加比重愈高，得分愈高)		B737-800 全經濟艙座位數 168 個，考量低成本經營縮小座位空間，可增加至波音公司允許的座位上限 189 個。
C8:機上餐飲收入(增加比重愈高，得分愈高)		乘客於機上點餐食或飲料，採收費方式提供。
總分	10 分	

## 第二部份：方案績效值

說明：對某一方案而言，在各標的與評估準則之間的影响程度進行評分。

### 一、各方案使用之情境假設

市場環境	使用機型	票價調整幅度
排除航權、航班限制， 由市場供需決定	B737-800 單一機型	調降為目前票價的 2/3

二、方案內容說明：依各方案不同市場特性及乘客屬性作不同的低成本經營策略組合。

方案 1: 台北-新加坡航線採取低成本營運措施
<p>措施 1: 提供機場點對點的服務，不提供轉機服務。</p> <p>措施 2: 使用次級機場(低成本航廈)減少各項場站費用。</p> <p>措施 3: 增加機票及行李限定條件，使用更改需另付費。</p> <p>措施 4: 機艙內座位為全經濟艙設計。</p> <p>措施 5: 無飛行哩程累積服務。</p> <p>措施 6: 航空公司直接由網際網路售票節省佣金支出。</p>

方案 2: 台北-香港航線採取低成本營運措施
<p>措施 1: 機艙內座位為全經濟艙設計。</p> <p>措施 2: 無飛行哩程累積服務。</p> <p>措施 3: 機上不提供報紙，餐飲及影音服務需另付費。</p> <p>措施 4: 航空公司直接由網際網路售票節省佣金支出。</p>

方案 3: 台北-上海航線採取低成本營運措施

措施 1: 提供機場點對點的服務，不提供轉機服務。

措施 2: 增加機票及行李限定條件，使用更改需另付費。

措施 3: 機艙內座位為全經濟艙設計。

措施 4: 無飛行哩程累積服務。

措施 5: 機上不提供報紙，餐飲及影音服務需另付費。

措施 6: 航空公司直接由網際網路售票節省佣金支出。

方案 4: 台北-東京航線採取低成本營運措施

措施 1: 增加機票及行李限定條件，使用更改需另付費。

措施 2: 無飛行哩程累積服務。

措施 3: 機上不提供報紙，餐飲及影音服務需另付費。

措施 4: 航空公司直接由網際網路售票節省佣金支出。

三、方案評分: 評估各方案對應評估準則的評分，以 1~5 分間作為評估量度，1 分表示重要性為最差、2 分為差、3 分為尚可、4 分為佳、5 分為最佳。

● 方案評分表 (本表內各欄位均單獨給分，互不加總)

標的	評估準則	方案 1	方案 2	方案 3	方案 4
擴大市場	C1: 休閒旅客數				
	C2: 商務旅客數				
減少成本	C3: 場站及運務成本				
	C4: 營運管理成本				
	C5: 旅客服務成本				
	C6: 銷售回扣成本				
增加營收	C7: 座位數收入				
	C8: 機上餐飲收入				

## 簡 歷

姓名：陳明達

### 學歷：

國立交通大學管理學院碩士在職專班運輸物流組畢業	2005
瑞士 IATA FIATA 航空貨運文憑	1995
瑞士 IATA UFTAA 航空客運文憑	1994
私立淡江大學商學院合作經濟系畢業	1992



### 工作經歷：

交通部民航局台北航空站薦任航務員(現職)  
經濟部航太小組工程師  
美商聯邦快遞航空貨運公司機航員  
紐西蘭航空公司代理運務員  
美國航空總署 FAA 適航證書  
歐洲航空總署 JAA 適航證書