

資料文件

立法會經濟事務委員會

機場費用的比較

國際航空運輸協會在二〇〇五年四月二十九日向立法會經濟事務委員會提交一份文件，比較香港國際機場和一些其他區內機場的費用。委員會邀請政府當局和機場管理局就該文件提出意見。

2. 我們向二〇〇五年一月三十一日委員會會議提交了文件(立法會 CB(1)773/04-05(06)號文件)，當中我們已指出，根據一家總公司設在英國的航空顧問公司的獨立檢討，在調查的 50 個主要國際機場中，香港國際機場費用水平屬於偏低，位列 46。國際航空運輸協會二〇〇五年四月二十九日的文件指出香港國際機場的費用比區內其他很多機場為高，這是因為該協會的計算中忽略了其他機場向乘客直接收取的費用，及錯誤地在機場費用比較中把本港的航空旅客離境稅計算在內。該會亦採用了其他一些不同的假設。現附上一份機管局擬備的文件，詳細分析雙方計算上的分歧。

經濟發展及勞工局

2005 年 6 月 14 日

機場收費比較陳述書

提交香港特區
立法會經濟事務委員會

二零零五年六月六日



摘要

1. 機場收費一直是航空界廣泛討論及爭議的議題，因為向來都被用作衡量機場競爭力的指標。其實，競爭力應該包括機場為旅客所提供服務及設施，並視乎能否配合顧客在時間、金額及可靠程度的需求。因此，釐定機場競爭力時應綜觀多項因素，機場收費只是其中一項。

2. 香港國際機場連續五年獲選為全球最佳機場，運作效率、卓越服務及極佳可靠程度早已獲得認同。面對區內瞬息萬變的航空業，機場管理局（機管局）不斷提升及改善機場的競爭力，將繼續確保機場維持競爭優勢。

3. 比較機場收費水平時，應採用總收費方法，即計算機場收取的總費用，包括旅客費。收取費用的途徑不會影響機場的競爭力，所以不應？眼於費用是透過航空公司收取，或直接向旅客徵收。

4. 在總收費的基礎上，香港國際機場不但在服務水平及可靠程度方面具有競爭力，機場收費亦然。與區內爭取相同客源的五個同類機場相比，即與仁川、曼谷、新加坡樟宜、廣州及上海比較，香港國際機場的收費最低。即使按國際航空運輸協會的做法，將台北及吉隆坡計算在內，香港國際機場的收費也屬第二最低。英國運輸研究所是獨立的航空顧問公司，一直就各機場收費進行比較，我們所得結果與英國運輸研究所的相符。例如，在英國運輸研究所二零零四年機場收費回顧中，香港國際機場的收費水平，在 50 個調查的主要國際機場中排行 46，在最低收費之列。

5. 根據上述獨立調查的結果，並憑藉香港國際機場屢獲國際稱譽的卓越服務，機場現時收費水平與區內其他主要機場相比，顯然甚具競爭力。

6. 國際航空運輸協會在二零零五年四月二十九日的機場收費比較陳述書中，談及離境稅一項，並納入為比較範圍。這便是機管局與國際航空運輸協會陳述書比較結果的主要差異所在。離境稅純粹是財政措施，款項全數撥歸政府庫房。這項收費其實與銷售稅、煙草及酒精稅無異。增加或減少離境稅，完全由政府決定。由於機管局

與離境稅用途完全無關，因此認為離境稅不應用作比較機場收費水平。

引言

7. 在二零零五年一月三十一日的立法會經濟事務委員會會議上，機管局、國際航空運輸協會及其他航空業相關方面，就機管局擬議部分私營化計劃陳述了意見。會上討論了多個事項，包括香港國際機場與其他機場的收費比較。委員特別留意及關注機管局與國際航空運輸協會所計算收費的差異。

8. 國際航空運輸協會其後向委員會提交了陳述書，列明比較機場收費的方法及計算公式。機管局現應委員會及經濟發展及勞工局的要求，提交本文件闡明若干事項，以便委員會了解。

9. 本文件詳細講解機管局比較機場收費時採用的方法，並解釋機管局得出的結果，與國際航空運輸協會在二零零五年四月二十九日提交的陳述書有所出入的原因。

機管局採用的方法

10. 機場收費比較一直是複雜的議題，涉及不同的收費項目、相關方面及比較範圍。

11. 儘管機場收費基準頗為複雜，但機管局的論據是盡可能在同一基礎上，與其他同類機場比較。我們必須指出，機管局純粹以定量方法分析機場收費水平，並沒有包括服務質素或所提供的增值服務。衡量機場競爭力時，服務質素亦是重要的元素。就這一點而言，香港國際機場剛連續第五年獲 Skytrax 選為全球最佳機場。這項調查共有 550 萬國際航空旅客參與。機管局會繼續監察及改善機場的服務水平，並同時確保為所收取費用提供物有所值的服務。

12. 機場收費所涵蓋的項目因機場而異。舉例來說，有些機場分開收取照明費用，有些機場則將照明費用納入陸費內，成為單項收費。新加坡、曼谷、吉隆坡及香港的機場收費架構比較簡單，只有四至五項，但廣州、上海、仁川及台北的機場卻比較複雜，

收費項目共有七項。因此，必須計算所有相關費用的總和，才能進行合理公平的比較。

機場收費項目	香港國際機場	仁川	台北	曼谷	新加坡	吉隆坡	廣州	上海
? 陸	X	X	X	X	X	X	X	X
照明		X					X	X
停泊	X	X	X	X	X	X	X	X
導航		X		X			X	X
噪音			X					
旅客	X	X	X	X	X	X	X	X
保安	X		X		X		X	X
機橋		X	X	X	X	X	X	X
行李處理		X	X					

資料來源：國際航空運輸協會《機場及航空路線收費手冊》(截至二零零五年三月十一日); 機場。

13. 機管局認為，機場總收費應反映機場提供所需設施及服務的總成本(包括基建設施及營運費用)，因此無論費用由哪方收取，只有計算總收費才是公平的方法。基於這個論據，我們確定了九個普遍的收費項目，作為比較收費水平的基準。該九個項目為? 陸費、照明費、停泊費、導航費、噪音費、旅客費、保安費、機橋費及行李處理費。

14. 導航費一項時常會引起混淆。導航服務包含進場及航空交通管制服務，通常由政府提供。在香港國際機場的情況，這些服務的收費包括在? 陸費中。我們的比較亦將這項費用計算在內，以便與另行收取導航費的機場如仁川及曼谷機場，在同一基礎上比較收費。

15. 旅客費是另一項容易令人混淆的收費。旅客費按旅客量以每名旅客為基準，向每名旅客收取。航空公司或會將旅客費計算在機票價格內，代機場收取，或會在旅客辦理登記手續時直接向旅客收取。區內多數機場，都是採用直接向旅客收費的方法。香港國際機場稱旅客費為客運大樓費，由航空公司支付。航空公司在它們的比較中，只計算其所支付的費用，而撇開了旅客在其他機場直接繳付的費用，這一點大致說明為何機管局與航空公司的計算結果有異。這個計算方法對機管局並不公平。如上文所述，為能更真確反映機場整體的競爭力，機管局計算機場總收費，而不? 重費用由哪方支付。從航空公司角度來看，若香港國際機場將所有收費改為直接向旅客徵收，航空公司毋須繳付任何費用，那

麼航空公司便會立時視香港國際機場為最具競爭力的機場。但從香港的角度來看，機場的競爭力從無改變，因為航空公司的顧客仍須付款。基於這個論據，旅客費及保安費須計算在總收費內，儘管這些費用可能並非由航空公司實際支付，而是由旅客自行繳付。

機場	旅客費 計算在機票價 格內	旅客費 由旅客辦理登 記手續時繳付	旅客費 由航空公司 支付
香港國際機場			客運大樓費
仁川	旅客費		
台北	旅客費		
曼谷		旅客費	
新加坡	旅客費		
吉隆坡	旅客費		
廣州 / 上海	機場建設費		

資料來源：國際航空運輸協會《機場及航空路線收費手冊》(截至二零零五年三月十一日)；機場。

16. 我們選擇了區內五個與香港國際機場同類的機場進行比較，分別是仁川、曼谷、新加坡、廣州及上海的機場，這些機場與香港國際機場爭取相同客源，是我們的競爭對手。在國際航空運輸協會陳述書內的收費比較，還包括了台北及吉隆坡的機場，所以縱使這兩個機場的旅客類別與香港國際機場並不相近，也並非機管局視為的競爭對手，我們進行比較時也納入了這兩個機場。

機管局的比較結果

17. 機管局一直採用相同的方法及假設以進行機場收費的比較。所有假設皆有充分根據，都是基於客觀事實、製造商手冊及國際航空運輸協會收費手冊的數據，以及向個別機場取得的資料。機管局相信，以這些假設進行收費水平比較，能向政府及委員會會員提交公平及可信的結果。

18. 結果顯示，香港國際機場的機場收費其實比七個同類機場更具競爭力。以典型廣體客機為例（如 B747-400 型），香港國際機場的收費比新加坡、曼谷、台北、仁川、廣州及上海分別低 9%、12%、18%、39%、53%及 53%。至於小型的 A320-200 型客機，香港國際機場的收費比台北、新加坡及曼谷分別低 9%、10%及 27%，比仁川、廣州及上海（A 行）則低 41%至 48%。

19. 若撇除由旅客支付的所有旅客費及保安費（B 行），香港國際機場的競爭力似乎會稍為遜色。如上文所述，這個方法與總收費原則不符。計算總收費才是衡量機場競爭力的準確方法。

一般 B747-400 型客機的機場收費	香港國際機場	仁川	台北	曼谷	新加坡	吉隆坡	廣州	上海
（港元 / 每架次）								
由航空公司支付								
陸	25,961	25,789	25,026	11,980	16,360	8,726	34,090	34,090
照明	-	889	-	-	-	-	3,409	3,409
停泊	2,496	599	1,844	644	1,055	467	5,114	5,114
導航	-	1,853	-	5,575	-	-	22,373	22,373
噪音	-	-	2,324	-	-	-	-	-
旅客	6,233	-	-	-	-	-	-	-
保安	-	-	818	-	-	-	780	780
機橋	-	1,027	1,025	3,909	3,074	236	4,992	4,992
行李處理	-	4,094	352	-	-	-	-	-
客運大樓服務	-	-	961	-	-	-	-	-
航空公司支付總費用（B）	34,690	34,251	32,351	22,107	20,489	9,430	70,758	70,758
香港國際機場較高 / （低）		1%	7%	57%	69%	268%	(51%)	(51%)
由旅客支付								
旅客	-	36,725	20,671	27,588	19,525	25,030	22,997	22,997
保安	8,943	-	-	-	7,810	-	-	-
合共	8,943	36,725	20,671	27,588	27,336	25,030	22,997	22,997
機場收取總費用（A）	43,633	70,976	53,021	49,695	47,825	34,460	93,755	93,755
香港國際機場較高 / （低）		(39%)	(18%)	(12%)	(9)%	27%	(53%)	(53%)
機場收取總費用（美元）	5,594	9,100	6,798	6,371	6,132	4,418	12,021	12,021

一般 A320-200 型客 機的機場收費	香港國 際機場	仁川	台北	曼谷	新加坡	吉隆坡	廣州	上海
(港元 / 每架次) 由航空公司支付								
陸	5,612	4,922	3,831	1,855	2,571	1,276	6,002	6,002
照明	-	889	-	-	-	-	600	600
停泊	1,248	-	-	-	-	-	-	-
導航	-	1,853	-	3,801	-	-	4,138	4,138
噪音	-	-	243	-	-	-	-	-
旅客	2,530	-	-	-	-	-	-	-
保安	-	-	327	-	-	-	624	624
機橋	-	1,027	769	1,018	793	174	1,248	1,248
行李處理	-	1,662	352	-	-	-	-	-
客運大樓服務	-	-	412	-	-	-	-	-
航空公司支付總 費用 (B)	9,390	10,353	5,934	6,674	3,363	1,450	12,612	12,612
香港國際機場較 高 / (低)		(9)%	58%	41%	179%	547%	(26%)	(26%)
由旅客支付								
旅客	-	14,907	8,390	11,198	7,925	10,160	9,335	9,335
保安	3,630	-	-	-	3,170	-	-	-
合共	3,630	14,907	8,390	11,198	11,096	10,160	9,335	9,335
機場收取總費用 (A)	13,020	25,259	14,324	17,872	14,459	11,610	21,947	21,947
香港國際機場較 高 / (低)		(48%)	(9%)	(27%)	(10%)	12%	(41%)	(41%)
機場收取總費用 (美元)	1,669	3,239	1,836	2,291	1,854	1,489	2,814	2,814

機管局與國際航空運輸協會所作假設的主要分別

20. 機管局一直採用一致的假設以比較所有機場。所有參數及假設都來自客觀的資料，如國際航空運輸協會的《機場及導航服務收費手冊》及業界慣例。

21. 一般來說，機管局與國際航空運輸協會陳述書採用的假設相同，只有少數相異之處。下表列出雙方所採用的假設及相異之處。

參數及假設		機管局		國際航空運輸協會 四月二十九日陳述書	
(a)	飛機類型	B747-400 及 A320		B747-400 及 A320	
		<u>B747-400</u>	<u>A320</u>	<u>B747-400</u>	<u>A320</u>
(b)	假設				
	(i) 最大起飛重量 (公噸)	396.9	73.5	397	73
	(ii) 最大滑行道重量 (公噸)	398.3	73.9	397	73
(c)	旅客人數	271	110	271	110
(d)	停泊時間 (小時)	4	2	3	3

參數及假設		機管局	國際航空運輸協會 四月二十九日陳述書
(e)	兌換率	二零零五年三月一日 彭博	沒有註明
(f)	導航費	包括在內	包括在內
(g)	其他商業收費	不包括	包括在內
(h)	稅項	不包括	包括在內

* 包括登記櫃檯費、電視屏幕費及航班廣播費等

- (a) 根據國際航空運輸協會截至二零零五年三月十一日的《機場及導航服務收費手冊》資料，挑選了兩類飛機作比較，分別是 B747-400 型及 A320-200 型。這兩個型號的飛機分別是香港國際機場起降最頻繁的大型及小型飛機，B747-400 型佔大型飛機約 41%，A320-200 型則佔小型飛機約 61%。機管局及國際航空運輸協會使用這兩個型號的飛機，並以飛機重量、旅客人數及停泊時間為計算機場收費的準則，以比較各個同類機場的收費水平。
- (b) 飛機最大重量（最大起飛重量或最大滑行道重量）以飛機製造商公布的數據為計算基準。因機艙結構不同及提供不同服務而導致飛機實際重量不一的因素不會考慮。機管局依照製造商的公布數據計算，與國際航空運輸協會陳述書中所訂假設稍為不同。
- (c) 機管局將平均座位數目乘以載客率，計算假定旅客人數。座位數目是根據英國運輸研究所二零零三年機場收費回顧的資料，按十家不同航空公司所擁有的該兩個型號飛機的實際座位數目，而計算出平均座位數目。73%的載客率由國際民航組織公布，是二零零二年全球國際客運服務的平均比率。機管局相信，所採用方法纖悉無遺，而且客觀合理。國際航空運輸協會在提交的第二份陳述書中（二零零五年四月二十九日），亦使用了同樣旅客人數。
- (d) 機管局假定大型及小型飛機分別停泊四小時及兩小時，這是一般航空公司定期航班的普遍停泊時間。大型及小型飛機的準備續航時間應該有所不同，但國際航空運輸協會的陳述書中，卻假設兩類飛機的停泊時間皆為三小時，機管局認為這並不能反映事實。比較研究中除了香港國際機場外，所有機

場都提供首三小時免費停泊的措施，因此國際航空運輸協會假設這些機場沒有獨立的停泊費項目。這些機場的停泊費當然實際上已計算在其他機場收費內。

- (e) 機管局將這些參數輸入每一個同類機場的國際客運服務收費運算公式，以計算各機場所收取的總費用，費用以當地貨幣計算，得出金額後按彭博在二零零五年三月一日的匯率換算為美元。國際航空運輸協會採用的方法與機管局大致相同，但陳述書中沒有註明所採用的美元兌換率的實際日期。
- (f) 為消除上文第 14 段所述的混淆，機管局及國際航空運輸協會的比較都計算了導航費。《機場及導航服務收費手冊》在有關路線的獨立章節載述計算公式，機管局採用公式時嚴格依循所有項目。
- (g) 雙方所選用的機場收費項目有所不同。除了上述九項收費外，國際航空運輸協會還納入了登記櫃檯費、電視屏幕費及航班廣播費等其他收費。一般來說，這些收費不會視為機場收費，而是屬於商業收費，而且亦沒有包括在《機場及導航服務收費手冊》中。而且，國際航空運輸協會在陳述書中，沒有以一致準則計算各機場的商業收費。例如，國際航空運輸協會只計算香港及曼谷機場的登記櫃檯費，但卻沒有計算新加坡樟宜、仁川及吉隆坡的登記櫃檯費。
- (h) 機管局認為離境稅由旅客向政府繳付，純粹屬稅項。離境稅全數撥歸政府庫房，其實與銷售稅、煙草及酒精稅無異。增加或減少離境稅，完全由政府決定。因此，比較各機場收費水平時，不應將離境稅計算在內。

對國際航空運輸協會陳述書的調整

22. 由於上述假設的資料相異，計算所得的收費水平並不相同。除此之外，國際航空運輸協會對個別機場的機場收費的不同釋義及運算誤差，相信亦造成計算上的差異。

23. 為澄清這些差異，機管局聯絡了比較研究中的若干機場，以核實國際航空運輸協會收費手冊所載運算公式及機場收費內容是否正確。

24. 基於以上論點，機管局認為須更正國際航空運輸協會在陳述書中的誤算。五個機場的收費按國際航空運輸協會陳述書的假設（第 21 段所述）調整後，在下表詳列及解釋。

表 1— 香港國際機場收費（HKG）

當地貨幣	B747-400		A320		論據
	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	
? 陸	25,835	25,961	4,982	5,549	按照國際航空運輸協會收費手冊的? 陸費計算公式重新計算
停泊	1,872	1,872	1,872	1,872	
保安	3,523	8,943	1,430	3,630	按照重整的收費架構重新計算，當中包括旅客費(二零零五年一月起生效)
登記櫃檯	270	90	270	90	按照三小時準備續航時間的假設重新計算，以別於國際航空運輸協會的九小時
旅客	5,420		2,200		應歸類為保安費
客運大樓	5,149	6,233	2,090	2,530	按照重整的收費架構重新計算（二零零五年一月起生效）
稅項	32,520	32,520	13,200	13,200	
合共	74,589	75,619	26,044	26,871	
美元兌換率	7.80	7.80	7.80	7.80	
合共（美元）	9,561	9,693	3,339	3,445	

表 2— 仁川機場收費 (ICN)

當地貨幣	B747-400		A320-200		論 據
項目	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	
? 陸	3,156,600	3,236,000	598,600	613,200	按照國際航空運輸協會收費手冊所載? 陸費計算公式重新計算
客運大樓 導航		232,410		232,410	國際航空運輸協會收費手冊所列收費
照明	40,000	111,584	40,000	111,584	國際航空運輸協會收費手冊所列收費
行李處理	513,545	513,545	208,450	208,450	
機橋	64,433	128,866	64,433	128,866	每次下機及登機作兩次使用計算
旅客	4,607,000	4,607,000	1,870,000	1,870,000	
合共	8,381,578	8,829,405	2,781,483	3,164,510	
美元 兌換率	1,172.2	1,172.2	1,172.2	1,172.2	
合共 (美 元)	7,150	7,532	2,373	2,700	

表 3— 台北機場收費 (TPE)

當地貨幣	B747-400		A320-200		論 據
項目	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	
? 陸	98,456	98,456	14,965	14,965	
停泊	248	7,255	85	2,044	按國際航空運輸協會收費手冊所載? 陸費公式重新計算
噪音	7,500	7,500	1,500	1,500	
行李處理	1,384	1,384	1,384	1,384	
機橋	2,304	4,032	1,728	3,024	每次下機及登機作兩次使用計算
保安	3,218	3,218	1,287	1,287	
旅客	81,300	81,300	33,000	33,000	
客運大樓			1,620	1,620	
客運大樓服 務	3,780	3,780			
合共	198,190	206,925	55,569	58,824	
美元兌換率	34.1	34.1	34.1	34.1	
合共 (美元)	5,817	6,073	1,631	1,727	

表 4—曼谷國際機場收費 (BKK)

當地貨幣	B747- 400		A320-200		論據
項目	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	
? 陸	49,210	58,855	7,495	9,040	按國際航空運輸協會收費手冊所載? 陸費公式重新計算
客運大樓 導航	7,823	27,381	5,334	18,669	國際航空運輸協會收費手冊所列收費
機橋	4,800	14,400	2,500	7,500	所訂收費適用於首小時，其後每 15 分鐘為一計算單位
登記櫃檯	400	400	400	400	
旅客	135,500	135,500	55,000	55,000	
稅項	5,888	5,888	2,570	2,570	
其他	14,900	14,900	8,000	8,000	
合共	218,521	257,324	81,299	101,179	
美元兌換率	42.02	42.02	42.02	42.02	
合共(美元)	5,200	6,123	1,935	2,408	

表 5—新加坡樟宜機場收費 (SIN)

當地貨幣	B747-400		A320-200		論據
項目	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	
? 陸	3,454	3,394	467	528	按國際航空運輸協會收費手冊所載? 陸費公式重新計算
機橋		320		165	首三小時費用並無豁免，應計算在內
保安	1,626	1,626	660	660	
旅客	4,065	4,065	1,650	1,650	
合共	9,145	9,405	2,777	3,003	
美元兌換率	1.76	1.76	1.76	1.76	
合共(美元)	5,184	5,332	1,574	1,703	

表 6—吉隆坡國際機場收費 (KUL)

當地貨幣	B747-400		A320-200		論據
	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	四月二十九日國際航空運輸協會數據	調整後國際航空運輸協會數據	
? 陸	4,237	4,237	482	613	按國際航空運輸協會收費手冊所載? 陸費公式重新計算
機橋	85	85	85	85	
旅客	12,195	12,195	4,950	4,950	
合共	16,517	16,517	5,517	5,648	
美元兌換率	3.79	3.79	3.79	3.79	
合共(美元)	4,361	4,361	1,456	1,491	

25. 調整數據後，基於國際航空運輸協會的假設，五個機場的機場收費水平總結如下。多項主要差異須與機管局的比較結果互相協調，差異之處在下表標明，以便參考。

B747-400型飛機收費的協調結果：機管局與國際航空運輸協會的比較

B747-400 型	仁川	台北	曼谷	新加坡	香港	吉隆坡
國際航空運輸協會計算所得的每班航班總機場收費(美元)	7,150	5,817	5,200	5,184	9,561	4,361
減：稅項	-	-	(140)	-	(4,168)	-
國際航空運輸協會計算所得的每班航班總機場收費(不計稅項)(美元)	7,150	5,817	5,060	5,184	5,393	4,361
(當地貨幣)						
每班航班總機場收費(不計稅項)(當地貨幣)	8,381,578	198,190	212,633	9,145	42,069	16,517
加：誤算	447,827	8,735	38,803	260	1,030	-
減：商業收費	-	-	(15,300)	-	(90)	-
加 / (減)：停泊費差異	75,104	(2)	3,161	220	624	228
加 / (減)：其他誤差*	(800)	1,617	4,785	332	-	45
機管局計算所得的每班航班收費(當地貨幣)	8,903,709	208,540	244,082	9,957	43,633	16,789
機管局計算所得的每班航班收費(美元)**	9,100	6,798	6,371	6,132	5,594	4,418

* 包括不同假設的飛機重量，以及不同的噪音費（台北）及機橋費（台北、新加坡及吉隆坡）計算方法

** 按機管局使用彭博在二零零五年三月一日的兌換率計算

A320-200型飛機收費的協調結果：機管局與國際航空運輸協會的比較

A320-200型	仁川	曼谷	新加坡	台北	香港	吉隆坡
國際航空運輸協會計算所得的每班航班總機場收費（美元）	2,373	1,935	1,574	1,631	3,339	1,456
減：稅項	-	(61)	-	-	(1,692)	-
國際航空運輸協會計算所得的每班航班總機場收費（不計稅項）（美元）	2,373	1,873	1,574	1,631	1,647	1,456
（當地貨幣）						
每班航班總機場收費（不計稅項）（當地貨幣）	2,781,483	78,729	2,777	55,569	12,844	5,517
加：誤算	383,027	19,880	226	3,255	827	131
減：商業收費	-	(8,400)	-	-	(90)	-
加 / （減）：停泊費差異	-	-	-	(2,044)	(624)	-
加 / （減）：其他誤差*	4,200	(2,430)	7	(2,487)	(561)	8
機管局所算所得的每班航班收費（當地貨幣）	3,168,710	87,779	3,010	56,338	13,020	5,657
機管局所算所得的每班航班收費（美元）**	3,239	2,291	1,854	1,836	1,669	1,489

* 包括不同假設的飛機重量，以及不同的噪音費（台北）及機橋費（台北、新加坡及吉隆坡）計算方法

** 按機管局使用彭博在二零零五年三月一日的兌換率計算

- 完 -