

# 桃園國際機場股份有限公司102年度營業預算評估報告目錄

頁次

壹、業務計畫方面	1
一、為加速推動桃園航空城計畫，允應儘速訂定園區重大建設計畫，俾作為機場建設準據	1
二、尚有近7千坪之場所或廳舍仍處閒置狀態，允應依所訂資產運用計畫積極妥處，以增裕收益	4
三、桃園機場公司成立以來狀況頻仍，除應確實檢討改善外，建議應建立嚴謹之意外事件管控機制，以免檢討流於形式	6
貳、營業收支方面	9
四、允宜將機場開發需求及人員進用之特殊性納入考量，訂定適當之用人費比率標準，以強化員額及人事費控管機制	9
五、由公務員退休轉任該公司高階主管人員達9人，允宜確實發揮經驗傳承功能，俾促進業務推動及提升服務績效	12
六、未依規定充分揭露臨時人員及派遣、承攬人力之進用計畫，應予改進	13
七、隨同轉任之公務人員及工員，其福利事項已另行編列預算支應，福利金提撥比率允宜照從業人員占全部員工之比率核列，所編福利金建議酌予減列	16
八、辦理重大建設尚需龐大資金支應，消耗性、經常性支出應本撙節原則編列	18
九、為使公共關係費支用得以制度化且更趨健全，允宜訂定使用規範俾供執行準據	21
參、固定資產之建設、改良、擴充方面	22
一〇、第三航站區委託規劃案係桃園航空城計畫之肇端，惟迄今尚未完成招標程序，允應積極辦理	22
一一、道面整建工程涉及飛航安全，惟目前執行進度嚴重落後，允應積極辦理	

並衡酌預算編列之急迫性 -----	25
一二、第一航廈改善工程專案計畫關乎國家門面形象，施工期不宜再度拖延， 惟目前執行率仍低，允應儘速辦理 -----	27
一三、橋電橋氣設備採購計畫內容已然變更，允應重新進行效益評估，並依法 附具全部計畫俾供審查 -----	29
一四、一般建築及設備計畫之分年性項目，其中延續以前年度之多項工程或計 畫，核有進度落後現象，允應積極辦理 -----	31
<b>肆、長期債務之舉借及償還方面 -----</b>	<b>33</b>
一五、長期借款 36 億餘元宜配合工程進度分期舉借，以節省利息支出 -----	33

## 桃園國際機場股份有限公司102年度營業預算評估報告

桃園國際機場股份有限公司（以下簡稱桃園機場公司）係交通部依據國際機場園區發展條例（以下簡稱園區發展條例）及國營國際機場園區股份有限公司設置條例（以下簡稱機場公司設置條例）規定，於99年11月1日設立，主要任務為開發、營運及管理桃園國際機場（含機場專用區及其區內或毗鄰之自由貿易港區），期使桃園國際機場園區成為現代化多功能之航空都會城，進而帶動周邊區域產業發展與經濟繁榮，提升我國在亞太地區之競爭力。

桃園機場公司按其經營政策，102年度編列營業收入129億7,426萬8千元、營業成本87億7,462萬8千元、營業毛利41億9,964萬元（毛利率32.37%）、營業費用13億2,480萬5千元、營業外收入1,558萬7千元、營業外費用6,547萬8千元、所得稅費用4億8,024萬元，本期純益23億4,470萬4千元（純益率18.07%）。

謹就桃園機場公司102年度預算案相關問題研析如下：

### 壹、業務計畫方面

#### 一、為加速推動桃園航空城計畫，允應儘速訂定園區重大建設計畫，俾作為機場建設準據

為提升國家整體競爭力，及帶動區域產業及經濟繁榮，行政院於97年間開始推動桃園航空城國家級旗艦計畫，該計畫內涵係以桃園國際機場為發展主軸，藉由引進國際商貿、會展、物流、休閒等機能，來帶動周邊土地與產業之發展。

而為有效執行桃園航空城計畫，於98年1月間通過國際機場園區發展條例，該條例第5條規定：「主管機關應擬訂園區綱要計畫，報行政院核定；…機場公司應依前項園區綱要計畫及第9條園區特定區計畫，擬訂園區實施計畫，報主管機關核定…。」第6條規定：「機場公司依前條第1項園區綱要計畫、第9條之園區特

定區計畫及前條第 2 項之園區實施計畫，擬訂園區重大建設計畫，應報主管機關核定；重大變更時，亦同。」園區綱要計畫係國際機場園區建設之主計畫，遲至 100 年 4 月間始奉行政院核定，而有關建設發展之綜合規劃，機場公司業擬定園區實施計畫，於 101 年 6 月間經交通部核定，惟後續園區重大建設計畫之制定亦屬機場公司之權責，於綱要計畫及實施計畫核定後亦應儘速訂定，以作為建設機場之準據。茲說明如下：

**(一)監察院及審計部對桃園國際機場主計畫延宕、影響機場國際競爭力排名，提出糾正案及重要審核意見**

1.審計部 98 年度中央政府總決算審核報告對桃園國際機場因擴建進度遲緩，肇致設施服務水準轉差，整體競爭力大幅下滑提出重要審核意見指出：「…依交通部運輸研究所民國 88 年間提出針對亞太地區 10 座主要國際機場進行『亞太地區國際機場競爭力分析與發展趨勢研判』之研究內容顯示，斯時桃園國際機場在客運市場之競爭力排名第 4 名，惟於亞太地區各機場陸續完成擴建計畫或新機場完工啓用後，將因擴建不及，設施服務水準轉差，致整體競爭力退居第 9 名。該研究並擬有積極辦理機場主計畫之修訂、第一航站整體改善、滑行道系統改善及推動第三航站等改善策略，以提昇機場設施服務水準。惟查民用航空局未參酌前揭研究報告妥適辦理，…該機場主計畫於民國 88 年完成第 2 次修訂後，民國 92 年辦理第 3 次主計畫修訂，惟遲未定案，致未能據以執行相關建設，嚴重影響機場之國際競爭力；…。」

2.審計部復於 99 年度中央政府總決算審核報告再對桃園機場園區實施計畫及重大建設計畫未完成規劃作業提出重要審核意見指出：「…查交通部所擬『桃園國際機場園區綱要計畫』，

行政院至民國 100 年 4 月 11 日始予核定，桃園國際機場股份有限公司因而尚未完成園區實施計畫及重大建設計畫之規劃暨報部核定作業，不利機場整體建設之推動，…。」

- 3.而監察院亦於 100 年 8 月 9 日，針對桃園機場主計畫之修訂冗長不決、影響機場競爭力乙節提出糾正案，略謂：桃園機場主計畫於 82 年及 89 年進行第 1 次及第 2 次主計畫修訂，僅獲行政院原則與部分核定，復以 98 年委託完成第 3 次修訂，期間長達 10 年，且亦無法定案報行政院核定，致桃園機場欠缺長遠發展藍圖，競爭力不若亞太地區同區位機場。

## (二)允應儘速訂定園區重大建設計畫，俾作為機場建設準據

- 1.園區綱要計畫及園區實施計畫已分別於 100 年 4 月及 101 年 6 月奉核定，而有關園區重大建設計畫項目，其中航空建設部分主要包括第三航站之主航廈及衛星廊廳、第三跑道、滑行道、客貨運機坪、貨運站、旅客運輸系統等，至非航空建設部分主要包括自由貿易港區、多功能多用途大樓、聯合辦公大樓等；據桃園機場公司表示相關計畫之辦理進度，目前僅展開第三航站委託技術服務案招標作業，預定於 2013 年底完成第三航站重大建設計畫之擬訂，至其他如第三跑道等計畫，尚未進行後續作業。
- 2.鑒於園區發展條例之實施，係為有效貫徹桃園航空城旗艦計畫之實行，目前綱要計畫及實施計畫雖已奉核定，惟園區重大建設計畫僅第三航站展開相關規劃作業，其餘重大計畫仍尚未實際進行，為避免重蹈覆轍，允應積極辦理園區各項重大建設計畫之訂定。

綜上，桃園機場公司辦理各項建設之良窳係桃園航空城旗艦計畫能否順利推動之重要關鍵，目前園區綱要計畫及園區實施計

畫已奉核定，惟園區重大建設計畫僅第三航站展開相關規劃作業，其餘計畫均尚未實際進行，為避免重蹈喪失國際競爭力之覆轍，允應積極辦理園區重大建設計畫之訂定，俾利後續整體建設之推動。

## **二、尚有近 7 千坪之場所或廳舍仍處閒置狀態，允應依所訂資產運用計畫積極妥處，以增裕收益**

迄 101 年 8 月底，桃園機場公司尚有圓山空廚等近 7 千坪之場所或廳舍處於閒置狀態，允宜積極妥處，以增裕收益。茲說明如下：

### **(一)審計部對該公司閒置資產處理情形所提審核意見**

審計部查核該公司 100 年度決算提出審核意見略謂：桃園機場公司於 100 年間接收由交通部作價投資之 12 筆建物、面積 3 萬餘平方公尺，存有閒置未用情事，其中 7 筆建物將納入機場園區實施計畫檢討或另行規劃使用，4 筆建物尚未規劃處理方式，1 筆建物則作為廢品、物料暫存區。該公司接收上開建物近 1 年，仍未擬妥後續處置方案，處理情形核欠積極。

### **(二)目前尚有 9 筆、近 7 千坪之場所或廳舍仍處閒置狀態，允應積極妥處，以增裕收益**

1. 園區發展條例第 11 條第 2 項：「民航局經管園區之公有土地，得以出租、設定地上權方式，提供機場公司開發、興建、營運使用…」同法第 18 條第 1 項：「民航局經管園區之財產，除公有土地依第 11 條第 2 項規定辦理外，其餘財產得以出租、作價投資方式，提供機場公司使用…」故交通部訂定作價投資原則，桃園國際機場各類財產除公有土地以出租、設定地上權方式辦理外，其餘財產依移轉時之淨值辦理作價投

資。

2.據桃園機場公司提供迄 101 年 8 月底閒置場所或廳舍情形表示，目前尚有圓山空廚等 9 筆建物、面積 2 萬 2,977.19 平方公尺（約 6,950 坪），尚處閒置狀態；而據該公司所擬改善措施，其中圓山空廚等 1 處將評估改建為廉價航空航廈，開放式機車棚等 5 處納入機場園區實施計畫檢討，作為第三航廈或地勤作業區使用，地下室行李庫房規劃為維護廠商辦公室，3 號焚化爐為 5 號焚化爐預定地，至變電所則擬報廢（詳附表 1）。

3.桃園機場公司土地需支付租金予民航局，建物則係政府之投資，實應妥善運用、創造收益，不宜任其閒置；惟迄 101 年 8 月底尚有 9 筆、近 7 千坪之場所或廳舍仍處閒置狀態，該公司既已擬具資產運用計畫，允宜積極辦理並定期檢討資產運用效益，以增裕收益。

綜上，桃園機場公司目前尚有 9 筆、近 7 千坪之場所或廳舍係處閒置狀態，該公司既已擬具資產運用計畫，允應積極妥處並定期檢討資產運用效益，以增裕收益。

**附表 1**：桃園機場公司閒置場所或廳舍概況表

單位：平方公尺

場所或廳舍名稱	閒置面積	閒置原因	改善措施
開放式機車棚	868.80	供停放機車，惟使用率偏低	納入園區實施計畫作為地勤業作業區預定地
舊污水處理廠辦公室	87.88	原為污水處理辦公據點，嗣後因集中處理污水而不再使用	納入園區實施計畫作為廠商辦公室使用
加油站	310.30	地點欠佳、廠商承租意願低	納入園區實施計畫作為第三航廈預定地
保稅倉庫	4,136.28	格局不符廠商需求	納入園區實施計畫目前長榮已租用部分空間，其餘將作為

場所或廳舍名稱	閒置面積	閒置原因	改善措施
			航材倉庫使用
航警宿舍	1,742.34	航警因預算不足，未再承租	納入園區實施計畫預計華航將租用為修護工廠
圓山空廚	10,787.17	開放航空業者加入空廚業後而沒落	評估改建為廉價航空航廈
地下室行李庫房	944.38	房舍形狀及出入口位置不易利用	作為廠商辦公室使用
變電所	1,952.49	為新建變電站取代	擬報廢
3號焚化爐	2,147.55	為4號焚化爐取代	作為5號焚化爐預定地
合計	22,977.19		

※註：1. 資料來源，桃園機場提供及審計部查核報告整理。

### 三、桃園機場公司成立以來狀況頻仍，除應確實檢討改善外，建議應建立嚴謹之意外事件管控機制，以免檢討流於形式

政府為促進機場園區發展，並帶動區域產業及經濟繁榮，進而提升國家競爭力，援引企業化經營模式，於99年11月1日成立桃園機場公司，期能以企業管理精神，滿足旅客需求，達到提升競爭力目的。惟該公司成立後，象徵國家門面之桃園國際機場狀況連連、負面新聞不斷，航廈漏水及設施故障事件一再發生（詳附表1），顯示桃園機場公司未能從教訓中確實檢討改善，影響國家形象。

桃園機場公司自99年11月成立迄今，各種意外事件未曾間斷，除滲漏水情況持續發生外，手扶梯、時刻表等設施亦曾發生故障，甚至危及飛航安全，如：機場管制區遭外人闖入、滑行道破損、地勤作業不當等事件，亦重複發生；究其發生原因主要係設備規劃設計欠佳，或未確實辦理相關設施維護作業，或工程施工品質及管理欠當所致。該公司對意外事件發生雖加以檢討並研提改善措施，但由意外事件接連發生結果觀之，改善效果欠佳，相關檢討恐流於形式。

綜上，桃園國際機場為國內外旅客出入國門之重要門面，惟航廈漏水、設施故障及外人闖入、地勤作業不當等事件頻頻發生，不僅使國外旅客對臺灣國際機場之觀感不佳，亦使國人對政府改善措施失去信心，影響國家整體形象。是以，相關缺失實不容一再發生，桃園機場公司除應確實檢討改善外，尚應建立嚴謹之意外事件管控機制，以免檢討流於形式。

**附表 1：桃園機場公司成立迄今意外事件概況表**

發生時間	發生狀況
99 年 11 月 3 日	第二航廈跳電，飛航資訊顯示系統看板及行李轉盤停擺，無法運作。
100 年 1 月 10 日	第二航廈 B1 層漏水。
100 年 2 月 20 日	第二航廈出境大廳及管制區天花板漏水。
100 年 3 月 2 日	消防水管破裂，第一航廈登機長廊積水。
100 年 4 月 17 日	第二航廈登機室空橋發生滲水事件。
100 年 6 月 20 日	第二航廈出境長廊手扶梯皮帶故障卡住。
100 年 7 月 5 日	第一航廈入境長廊因天花板廢水管線鬆落，大量廢水流出。
100 年 7 月 7 日	一名女子闖入機場管制區，不僅偷開扶梯登機車，且進入華航班機之機艙休息室。
100 年 7 月 19 日	第二航廈入境大廳看板故障待修。
100 年 9 月 5 日	第一航廈地下室消防管線灑水頭破裂，位於行李處理區之桃勤員工全身淋濕。
100 年 9 月 15 日	上午第一航廈出境櫃檯冷氣水管破裂，造成天花板漏水；下午第二航廈公務走道進行熱水表更換工程，導致天花板漏水。
100 年 10 月 4 日	第一航廈出境大廳旁隔離木板，遭強風吹落。
100 年 10 月 14 日	第一航廈改建工程之 3 位施工工作人員，因施工不慎，跌進管制區。
100 年 11 月 10 日	滑行道破損，緊急關閉維修導致航班起降延遲。
100 年 12 月 10 日	第一航廈出境大廳施工鷹架，遭強風吹倒。

發生時間	發生狀況
100 年 12 月 12 日	第一航廈地下室餐廳因施工不慎，致天花板掉落；第一航廈地下室因空調水管爆裂，大量漏水；第二航廈台電供電系統異常，造成停電。
100 年 12 月 18 日	第一航廈入境大廳往巴士停車場電扶梯維修槽積水。
101 年 1 月 30 日	地勤人員空橋操作不慎，撞擊長榮班機機門。
101 年 2 月 3 日	越南籍女姓勞工走錯登機門，穿越機坪。
101 年 3 月 27 日	第一航廈改善工程施工不慎，造成大量粉塵。
101 年 3 月 31 日	第一航廈改善工程施工不慎，造成地下室出境大廳電扶梯斷電當機。
101 年 4 月 20 日	第一航廈報到櫃台天花板漏水，造成地板積水。
101 年 5 月 3 日	第一航廈改善工程施工不慎，造成出境大廳連接地下室電扶梯走道間積水。
101 年 5 月 5 日	3 名泰國籍勞工為撈魚闖入桃園機場禁區。
101 年 5 月 9 日	停車場標誌錯誤，險害車輛追撞。
101 年 5 月 10 日	第一航廈移民署辦公室風扇電線走火，灑水系統啟動後造成配電盤受潮，致部分區域停電。
101 年 5 月 17 日	第一航廈管線漏水，造成入境大廳地面積水。
101 年 5 月 21 日	第一航廈空調系統冷凝管故障，造成漏水。
101 年 6 月 11 日	第一、二航廈因大雨漏水，航空公司電腦因落雷當機
101 年 6 月 28 日	第一航廈員工廁所管線破裂，污水外漏、臭氣四散。
101 年 7 月 3 日	第一航廈施工未及時善後，牆壁出現米袋。
101 年 7 月 12 日	第一航廈改善工程設在 3 樓出境大廳之臨時通道，隔板倒塌。
101 年 8 月 2 日	2 座空橋不耐颱風吹襲倒塌，第一航廈出境證照查驗大廳漏水，導致旅客滑倒受傷。
101 年 8 月 11 日	第一航廈入境大客車停車處指引燈箱，遭強風吹落。
101 年 10 月 1 日	第二航廈空橋操作地勤人員操作不慎，撞傷客機。
101 年 11 月 6 日	第二航廈停機坪下陷，影響地勤作業安全。

※註：1. 資料來源係彙整自各報紙報導。

## 貳、營業收支方面

### 四、允宜將機場開發需求及人員進用之特殊性納入考量，訂定適當之用人費比率標準，以強化員額及人事費控管機制

桃園機場公司 102 年度預算案預算員額 541 人，較上年度預算 441 人，增加 100 人，用人費用計編列 6 億 6,413 萬 7 千元，較上年度預算 6 億 0,886 萬 2 千元，增加 5,527 萬 5 千元（詳附表 1），其用人費比率（不含資遣費、退休及卹償金）亦由 101 年度之 4.22% 上升為 102 年度之 4.68%。茲說明如下：

#### (一)該公司所訂用人費比率計算方式過於簡化，未考量機場開發需求及人員進用之特殊性，恐肇致用人費居高不下

- 1.國營事業以追求最高盈餘為目標，有盈無虧為最低標準，故用人費用預算之編列當本摶節原則，並應注重用人之成本效益；準此，中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列標準及行政院訂定之「公營事業機構員工待遇授權訂定基本原則」，對用人費比率均列有相同之計算方式，以不超過最近 3 年度用人費占其事業營業收入之平均比率為原則，而所稱最近 3 年度用人費，係指前 2、3 年度之決算及前 1 年度之預算。此種用人費比率計算方式，旨在控制用人費用以免過度膨脹，對營業收入及員工人數穩定之國營事業或可產生抑制效果。
- 2.桃園機場公司所訂「從業人員薪給管理要點」亦採前述用人費比率計算方式，即以前 2、3 年度之用人費決算數及前 1 年度之用人費預算數占營業收入之平均比率決定次年度之用人費額度。惟該公司 99 年 11 月 1 日始成立，用人費決算僅 100 年度有全年度決算資料可供匡列 102 年度用人費預算，而 102 年度預算用人費用比率（不含資遣費、退休及卹償金）為 4.68

%，超逾 100 年度決算用人費比率 3.58%與 101 年度預算用人費比率 4.22%之平均數；況且該公司近年尚有第三航站、第三跑道等重大建設計畫尚待開發，人員需求大增，故上述所訂之用人費用比率並無法有效衡量其用人費預算編列是否合理，人力資源運用是否具效率。

3.另桃園機場公司員工來源包括隨同業務移撥之公務人員、員工及公司成立後進用之從業人員，其薪給制度、福利事項並不相同，以單一比率衡量用人費之預算編列，過於簡化且欠缺嚴謹性，亦可能造成用人費居高不下。

**(二)加計派遣人員及臨時人員後，102 年度編列之工作人員達 1,498 人，所編增列預算員額 100 人，宜予再酌**

1.桃園機場公司 102 年度預算員額編列 541 人，較上年度預算 441 人，增列 100 人；據該公司說明員額增加原因略謂：桃園機場年旅客量約 2,500 萬人次、員工人數為 441 人，相較香港赤鱗角機場年旅客量 4,900 萬人次、員工人數 1,100 人，新加坡樟宜機場年旅客量 4,000 萬人次、員工人數 1,800 人，韓國仁川機場年旅客量 3,200 萬人次、員工人數 980 人，員工人數實屬有限；而隨著桃園機場業務量漸增，及第三航站、第三跑道等重大建設計畫之開發，需大量機場管理、綜合規劃、工程及土地開發人才參與，俾利桃園機場加速推動各項建設及加強品質服務。

2.表面上看來，桃園機場公司員工人數較香港等機場之員工人數似頗有差距，惟據該公司提供 102 年度預算案所編以非人事費進用之派遣人員及臨時人員情形，派遣人員預計進用 937 人，臨時人員則預計進用 20 人（詳第 6 題），故如加計派遣人員及臨時人員後，102 年度預算案編列之工作人員達

1,498 人；因此，該公司聲稱人力較香港等機場不足乙節，由於僅就員工人數予以比較，未再深入探討工作範圍及工作內容，恐無法據以認定其增列員額之合理性。

3.由於第三航站、第三跑道等重大建設計畫未來可能陸續推動，相關人員需求或有其必需，惟辦理重大建設尚需龐大資金支應，允應將公司財務狀況及工程辦理時程納入考量，避免徒增用人費開支及增加日後財務負擔。

綜上，桃園機場公司表示為應業務量增加及重大建設開發所需，102 年度預算員額較上年度預算增加 100 人，惟其所稱增列員額理由，在加計派遣人員及臨時人員後，業具相當人力規模，故無法評估其合理性，允應考量財務狀況及未來重大工程辦理時程，酌予辦理；另該公司目前採單一比率衡量用人費之預算編列，過於簡化且欠缺嚴謹性，為避免嗣後年度發生用人費用居高不下情形，允宜將機場開發需求及人員進用之特殊性納入考量，另訂適當之用人費比率標準，以強化員額及人事費控管機制。

**附表 1：各類人員用人費編列及執行概況表** 單位：人；千元

人員類型	100 年度決算		101 年度預算案		102 年度預算案	
	人數	金額	人數	金額	人數	金額
公務人員	77	133,347	105	171,492	68	97,856
工員	96	103,359	137	132,055	2	5,699
從業人員	246	265,780	199	303,491	471	558,758
董監事	-	1,240	-	1,824	-	1,824
合計	419	503,726	441	608,862	541	664,137

※註：1. 資料來源係桃園機場公司提供。

2. 101 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業及非營業部分，迄 101 年 11 月 19 日尚未完成立法程序。

**五、由公務員退休轉任該公司高階主管人員達 9 人，允宜確實發揮經驗傳承功能，俾促進業務推動及提升服務績效**

桃園機場公司人員種類大致分為隨同業務移撥轉任之公務人員、工員，及公司成立後進用之從業人員 3 大類，其中從業人員之進用及管理，係依機場公司人事規章及契約辦理，不適用公務員有關法令規定；準此，該公司遂訂定「桃園國際機場股份有限公司從業人員人事管理要點」以規範該等人員任用、陞遷等事宜。

據上述管理要點規定，從業人員職務分為專業職、營運職及經營職等 3 個職階，其中經營職職務列等為第 11 職等以上之職務，其基本資格條件係曾任公民營事業機關、構（含軍事機關）擔任經理級以上相當職務，具經營實務經驗者；由於經營職之主管職務可不必辦理公開甄選，故目前由公務員退休轉任該公司經營職主管人員達 9 人。茲說明如下：

**(一)審計部對桃園機場公司人力編配及運用情形所提審核意見**

- 1.審計部查核該公司 100 年度決算提出審核意見略謂：桃園機場公司營運人員組織結構，隨原桃園航空站公務人員陸續離退，遺缺由對外招考人員遞補結果，雖對促進人力新陳代謝有所助益，惟亦因業務熟稔度尚待加強，履見機場資產管理欠佳情事，允應針對人力結構變動情形，研採因應措施及人員訓練計畫，以維持機場正常運作。
- 2.桃園機場公司自 99 年 11 月成立以來狀況頻頻，深為外界詬病，其與組織成員結構變更、業務未有效銜接，關聯性甚深；該公司 102 年度為因應業務量增加及重大建設開發所需，將再進用 100 名從業人員，應引以為鑑，加強人員訓練，以培養機場適用之專業人才。

**(二)由公務員退休轉任之高階主管人員達 9 人，允宜確實發揮經驗**

### **傳承功能，以促進業務推動**

- 1.據桃園機場公司提供有關公務員退休後轉任該公司從業人員情形，計有 14 位係退休公務員轉任，其中 9 位任主管職、5 位為非主管職，而渠等人員現今每月待遇由 5 萬餘元至 13 萬餘元不等，其退休時選擇領取之月退休金，目前均依公務人員退休法規定停領。
- 2.退休公務員再任公職，除基於可創造更高之公共利益者外，形同排擠他人工作權，而上述 14 位退休公務員中，擔任該公司經營職主管人員 9 人，包含 4 位副總經理、1 位總工程師、4 位單位主管；鑒於該公司正因組織成員結構變更、業務未有效銜接而狀況連連，退休轉任之公務員，尤其係擔任主管職務者，更應確實發揮經驗傳承功能，以促進業務推動。

綜上，桃園機場公司前因人力編配及運用未盡完善，導致業務未有效銜接而狀況連連，允應引以為鑑，加強人員培訓，儘速培養機場公司適用之專業人才；而由公務員退休轉任該公司之 9 位高階主管人員，更應確實發揮管理專才及經驗傳承功能，引領所屬員工提升服務績效，達到創造公共利益之目的。

### **六、未依規定充分揭露臨時人員及派遣、承攬人力之進用計畫，應予改進**

桃園機場公司 102 年度預算案僅於用人費用彙計表揭露臨時人員之進用經費 1,478 萬 4 千元，未按行政院主計總處所定營業基金預算書表格式規定，揭露臨時人員及派遣、承攬人力之進用計畫，核有欠妥。茲說明如下：

#### **(一)預算書僅表達臨時人力進用經費，未依規定充分揭露非正式員工之進用計畫**

1. 本院審議 100 年度中央政府總預算案通案決議（七）：「…自 101 年度起，各機關單位預算書除正式員額外，亦應列明以非人事費進用之臨時人員、勞務採購派遣人力、承攬人力、申用替代役等詳細資料（包括：計畫名稱、計畫內容、進用人數、經費及各項待遇、獎金、福利），以完整表達政府人力運用之配置，俾利立法院審議監督。」而本院審議 101 年度中央政府總預算案通案決議（五）：「…爰為利瞭解勞務承攬人數之消長情形，自 101 年度起，於年度決算向監察院提出時，行政院所屬各主管機關應將勞務承攬人數與經費送人事行政局彙整後公開於網站上；且各機關應自 102 年度起於預算書中列明勞務承攬明細資料（包括計畫名稱、計畫內容、預算額度），避免派遣勞工人數之控管流於形式。」
2. 預算法第 98 條規定：「預算書表格式，由中央主計機關定之。」而據行政院主計總處所訂 102 年度預算書表格式，營業基金應於「員工人數彙計表」附註表達進用臨時人力及派遣人力相關資料，而於「用人費用彙計表」則應附註表達進用臨時人力、派遣人力及勞務承攬人力之辦理事項、科目及金額。
3. 按上述本院 100 年度及 101 年度通案決議事項，雖係要求編列單位預算之機關應於預算書揭露非正式員工之進用計畫，惟營業基金等附屬單位預算，如編列非正式員工之進用計畫，允宜比照辦理，始能完整表達人力之運用配置；況且行政院主計總處所訂之 102 年度營業基金預算書表格式，業已規範營業基金應揭露臨時人員及派遣、承攬人力之進用計畫。準此，桃園機場公司 102 年度預算書僅於用人費用彙計表揭露臨時人員之進用經費 1,478 萬 4 千元，卻未完整揭露其他非正式員工之進用計畫，與預算法規定有悖。

(二)該公司成立以來大量進用非正式員工，其人數已超逾正式員工人數

1.據桃園機場公司提供自成立以來以非人事費進用非正式員工情形，99 年度臨時人員實際進用 4 人、勞務承攬人員 663 人，100 年度臨時人員減為 2 人、勞務承攬人員增加為 747 人，101 年度預算案編列臨時人員 18 人、勞務承攬人員 1,012 人，102 年度預算案編列臨時人員 20 人、勞務承攬人員 937 人（詳附表 1），其人數均超逾各該年度正式員工人數；上述臨時人員係從事文書處理、表報整理、資料彙整等業務，而勞務承攬人員則係從事空橋操作、行李手推車勞務、清潔勞務、接駁作業等多項外包業務。

2.該公司 102 年度預算案以非人事費進用之臨時人員及勞務承攬人員人數達 957 人，超逾正式員工員額 541 人，鑒於臨時人員、勞務承攬人員所辦理之部分業務，如：接駁作業、空橋操作、鳥擊防治等，與機場安全、服務事項密切相關，若渠等人員更迭頻仍、欠缺職前訓練或不諳作業規定，恐將影響機場作業之順遂，而損及國家門面形象；允應加強其業務執行之管理，並對非正式員工人數訂定控管措施，避免以非人事費進用員工情形過於浮濫。

綜上，本院 100 年度及 101 年度決議事項要求各機關應完整揭露以非人事費進用之臨時人員、勞務採購派遣人力、承攬人力等詳細資料，然桃園機場公司 102 年度預算書僅表達臨時人力進用經費，未依行政院規定充分揭露非正式員工之進用計畫，應予改進。另該公司大量進用非正式員工，其人數已超逾正式員工人數，鑒於渠等人員所辦理之部分業務與機場安全、服務事項密切相關，若人員更迭頻仍、欠缺職前訓練或不諳作業規定，恐將影

響機場作業之順遂，而損及國家門面形象，允應加強業務執行管理，並訂定人數控管措施，避免進用過於浮濫。

**附表 1：歷年來進用非正式員工人數與經費一覽表**

單位：新台幣千元；人

人員類別		99 年度	100 年度	101 年度	102 年度
臨時人員	進用人數	4	2	18	20
	進用經費	-	819	12,175	14,784
承攬人力	進用人數	663	747	1,012	937
	進用經費	45,517	307,546	416,781	385,718
合計	進用人數	667	749	1,030	957
	進用經費	45,517	308,365	428,956	400,502

- ※註：1. 資料來源係桃園機場公司提供。  
 2. 非正式員工包括以非人事費進用之臨時人員及承攬人員。  
 3. 99 年度及 100 年度為決算數，101 年度及 102 年度為預算案數，其中 99 年度臨時人員進用經費由民航作業基金預算支應。

七、隨同轉任之公務人員及工員，其福利事項已另行編列預算支應，福利金提撥比率允宜照從業人員占全部員工之比率核列，所編福利金建議酌予減列

桃園機場公司 102 年度預算案預計提撥福利金 1,946 萬 1 千元，係依據職工福利金條例及中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列標準規定，於每月營業收入總額內提撥 0.15% 之比例。惟：

(一)依機場公司設置條例所定，由公務員轉任之員工仍享有公務人員相關福利，並已編列預算支應

1. 桃園機場公司 102 年度預算員額計編列 541 人，包含正式職員 539 人、正式工員 2 人；其中隨同業務移撥之原航空站人員（含公務人員及工員）70 人，公司成立後進用之從業人員 471 人。依據機場公司設置條例第 13 條第 1 項規定：「原機關現有編制內依公務人員任用法律任用之公務人員，於機場公司成立之日隨同業務轉調該公司繼續任用，仍具公務人員身分者，其任用、俸給、陞遷、保障、考績、服務、獎懲、保

險、退休、資遣及撫卹等事項，仍依原適用之公務員有關法令規定…」及同法條第3項規定：「原機關工友（含技工及駕駛）於機場公司成立之日隨同業務轉調該公司者，仍依原適用之有關法令規定，繼續任原職至離職或退休為止。」

2.爰該公司據以編列102年度員工相關福利費用，諸如分擔保險費、傷病醫藥費、體育活動費、子女教育補助費、結婚生育喪葬補助費、旅遊補助、退休人員三節慰問金及休假補助等；其中子女教育補助費、結婚生育喪葬補助費、退休人員三節慰問金及休假補助按具公務人員及工友（含技工及駕駛）身分者之預計申請數編列，而旅遊補助則按預算員額編列，其中441人以每人每年1萬6千元編列，新增100名員額則編列12萬元，至體育活動費編列29萬5千元，係按中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範所定，以每人每年600元之標準編列。

**(二)公務人員及工員之福利事項既已另行編列預算支應，福利金不宜再按最高上限比率提撥**

1.職工福利金條例第2條規定：「工廠礦場及其他企業組織提撥職工福利金，依左列之規定：一、創立時就其資本總額提撥1%至5%。二、每月營業收入總額內提撥0.05%至0.15%。…」按該條例係透過立法方式，強迫雇主提供受雇員工若干數量以上之福利措施，以保障基本福利，惟國營事業員工待遇相較一般公務人員高，亦無民營事業面臨倒閉風險，福利金之提列不宜也無需過於優渥。

2.依行政院勞工委員會訂定之職工福利金動支範圍、項目及比率規定：「依職工福利金條例第7條第1項規定，訂定職工福利金動支範圍、項目及比率如下：一、職工福利金動支範圍

及項目：（一）福利補助項目：婚、喪、喜、慶、生育、傷病、急難救助、急難貸款、災害補助等。（二）教育獎助項目：勞工進修補助、子女教育獎助等。（三）休閒育樂項目：文康活動、社團活動、休閒旅遊、育樂設施等。（四）其他福利事項：年節慰問、團體保險、住宅貸款利息補助、職工儲蓄保險、職工儲蓄購屋、托兒及眷屬照顧補助、退休職工慰問、其他福利等。…。」準此，職工福利金動支範圍、項目與公務人員所享福利事項大致相同。

3.桃園機場公司之公務人員及工員依法享有公務人員相關福利，而公務人員所享福利事項與職工福利金動支範圍及項目大致相同，該公司 102 年度預算案已於其他福利費下編列公務人員及工員之子女教育補助費、結婚生育喪葬補助費、旅遊補助、退休人員三節慰問金及休假補助；爰此，福利金不宜再按職工福利金條例規定之最高上限比率（每月營業收入總額 0.15%）提撥。

綜上，102 年度隨同移撥轉任該公司員工之公務人員及工員仍有 70 人，其福利事項已按原公務人員相關規定編列預算支應，而公務人員可享福利項目與職工福利金之支用範圍大致相同，故福利金不宜再按職工福利金條例規定之最高上限比率提撥，至少應檢討依從業人員占全部員工之比率核列，建議酌予減列福利金 251 萬 8 千元。

#### **八、辦理重大建設尚需龐大資金支應，消耗性、經常性支出應本擲節原則編列**

桃園機場公司 102 年度預算案編列水電費 5 億 2,822 萬 8 千元、郵電費 1,142 萬 7 千元、印刷及裝訂費 478 萬元、廣告費 1,066

萬元及業務宣導費 940 萬 4 千元，較未改制公司前成長幅度甚大，鑒於未來如推動第三航廈、第三跑道等後續重大機場建設將需龐大資金支應，相關經常性支出應本摶節原則編列。茲說明如下：

**(一)桃園機場公司消耗性支出較改制公司前增加情形**

1.桃園機場於 99 年 11 月 1 日改制為桃園機場公司，該公司 100 年度決算盈餘 29 億 9,958 萬 4 千元，較改制前桃園機場 98 年度決算盈餘 74 億 0,563 萬 5 千元，減少 44 億餘元，雖主要係增加給付民航局土地租金及繳納所得稅所致，惟其服務費用及材料用品費 100 年度決算合計數 16 億 3,995 萬 5 千元，與改制前桃園機場 98 年度決算數 15 億 2,921 萬 9 千元相較，增加 1 億餘元，顯示經常支出隨改制為公司出現大幅增加情形。

2.再就水電費、郵電費、印刷及裝訂費、廣告費、業務宣導費等消耗性支出改制前、後實際執行情形及 102 年度預算編列情況（詳附表 1），說明如下：

(1)水電費：100 年度決算數 4 億 5,989 萬 6 千元雖較 98 年度決算數 4 億 6,192 萬 8 千元稍減，惟因第一航廈整建後樓地板面積增加，及增設免稅店、餐廳、賣場等因素，102 年度預算案數增列至 5 億 2,822 萬 8 千元。

(2)郵電費：100 年度決算數 666 萬元雖與 98 年度決算數 642 萬 1 千元相仿，惟因增設 iTaiwan 無線網路熱點，102 年度預算案數增列至 1,142 萬 7 千元。

(3)印刷及裝訂費：100 年度決算數 391 萬 5 千元已較 98 年度決算數 94 萬 4 千元大幅增加，102 年度預算案再因業務量增加、增列至 478 萬元。

(4)廣告費：100 年度決算數 516 萬 2 千元已較 98 年度決算數

158萬6千元大幅增加，102年度為配合第一航廈門戶改善工程陸續完工，需全面更新各項文宣暨製作各類平台廣告，預算案數增列至1,066萬元。

(5)業務宣導費：100年度決算數64萬1千元雖與98年度決算數34萬5千元相仿，惟102年度為提升外籍航空公司飛航意願、拓展國際航線，將辦理航空展覽、機場安全宣導等活動，預算案數增列至940萬4千元。

## (二)依據附屬單位預算共同項目編列作業規範所訂，消耗性支出應本摶節原則編列

依據中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範所訂有關營業基金水電費、廣告費等消耗性支出項目規定如下：

- 1.外購水電：製造費用所列動力費應按本年度業務量水準及落實節能減碳政策，本摶節原則，覈實估列。其他部分之水電費應分別註明預計度數及單價。
- 2.郵電費及印刷裝訂費：應按本年度業務需要及落實節能減碳政策，本摶節原則，覈實編列。
- 3.廣告費及業務宣導費：應按本年度業務需要，以不超過營業收入成長幅度為原則，從嚴覈實編列。

準此，營業基金對水電費、廣告費等消耗性、經常性支出項目，應確實按年度業務需要，本摶節原則，從嚴覈實編列；惟桃園機場改制公司後，廣告費、印刷及裝訂費等項目實際支出大幅成長，102年度又因第一航廈改善工程完工等因素而增列預算，鑒於未來第三航廈、第三跑道等後續重大機場建設尚需龐大之資金挹注，對各類消耗性、經常性支出允應摶節辦理。

綜上，桃園機場公司消耗性、經常性支出於改制公司後大幅成長，洵有未洽，鑒於未來如推動第三航廈、第三跑道等後續重

大機場建設將需龐大資金支應，對於水電費、廣告費等消耗性、經常性支出項目，應本擲節原則編列並據以執行，以避免不必要浪費。

**附表 1**：近年消耗性支出項目預、決算概況表

單位：新台幣千元

消耗性支出項目	98 年度	99 年度	100 年度	101 年度	102 年度
水電費	461,928	509,526	459,896	522,828	528,228
郵電費	6,421	7,062	6,660	10,841	11,427
印刷及裝訂費	944	1,011	3,915	4,381	4,780
廣告費	1,586	1,362	5,162	10,142	10,660
業務宣導費	345	256	641	17,435	9,404

- ※註：1. 資料來源，桃園機場公司提供，98 年度至 100 年度為決算數，101 年度及 102 年度為預算案數。  
2. 表列 98 年度決算數係民航作業基金決算，99 年度決算數包含民航作業基金及桃園機場公司之決算總和。

## 九、為使公共關係費支用得以制度化且更趨健全，允宜訂定使用規範俾供執行準據

桃園機場公司 102 年度預算案於管理費用下編列公共關係費 600 萬元，雖與上年度預算數相同，惟日前該公司公共關係費之使用曾遭外界質疑<sup>1</sup>，允宜訂定相關支用規範，並建立完善之稽核機制，以釋眾疑。茲說明如下：

- (一)依中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範所訂，營業基金編列公共關係費，應以業務需要或以進貨、銷貨、運貨以及供給勞務或信用為目的所支付者為限，以不超過所得稅法規定之比率與各事業最近 3 年度平均公共關係費為原則，並由主管機關依各事業特性從嚴核列。

<sup>1</sup> 詳見 2012.3.7 中國時報「立委：桃機 1 年 600 萬公關費，都送紅酒高級領帶」報導。

(二)桃園機場公司 102 年度編列公共關係費 600 萬元，與上年度預算數相同，其占營業收入 129 億 7,426 萬 8 千元之比率為 0.046 %，亦低於所得稅法規定比率；該公司公共關係費之編列與中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範所訂雖尚無不符，且亦聲稱各業務單位應實際需要、經核准後即可動支，惟大多仍供管理階層使用，而該公司正、副首長包括董事長、總經理、副總經理及總工程師在內，共有 7 人，每月可共用之公共關係費額度達 50 萬元，較主管機關交通部之部長特別費每月 5 萬 3 千元、副首長特別費 2 萬 6 千元為高，為頗值商榷之處。

(三)另據桃園機場公司說明公共關係費控管程序表示，該公司並未對公共關係費之支用訂定規範，各業務單位得視業務實際需要提出需求，循程序經副總經理層級以上之長官核可後動支，並檢據核銷。鑒於日前該公司公共關係費之使用曾遭外界質疑其用途及對象，為使公共關係費支用得以制度化且更趨健全，允宜訂定相關支用規範，並建立完善稽核機制，以釋眾疑。

綜上，桃園國際機場公共關係費之編列，雖與中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範尚無不符，惟其額度較主管機關正副首長特別費為高，宜再檢討編列之合理性；另為使公共關係費支用更趨健全，允宜儘速訂定相關支用規範，並建立完善稽核機制。

### 參、固定資產之建設、改良、擴充方面

#### 一〇、第三航站區委託規劃案係桃園航空城計畫之肇端，惟迄今尚未完成招標程序，允應積極辦理

桃園航空城計畫係愛台 12 建設重要項目，行政院將機場園區

之未來發展定位為東亞重要樞紐機場，其計畫內容主要分為「桃園國際機場區及附近地區特定區用地取得」及「未來機場擴建工程」兩部分；桃園機場公司係負責推動「未來機場擴建工程」部分，主要項目包括第三航廈、第三跑道、客貨停機位、衛星廊廳、旅客運輸系統、貨運站區、維修區等。

上述桃園機場公司所需辦理項目中，目前僅第三航站區委託規劃案正式編列預算辦理，惟該規劃案迄今尚未完成招標程序。茲說明如下：

#### (一)第三航站區委託規劃案預算編列及辦理情形

- 1.第三航站區委託規劃案計畫總額 2 億 8,166 萬 3 千元，辦理期間自 101 年 1 月至 103 年 6 月，其中 101 年度編列 4,225 萬元，102 年度編列 1 億 2,674 萬 8 千元，103 年度編列 1 億 1,266 萬 5 千元；據桃園機場公司提供辦理情形表示，該案業於 101 年 8 月間辦理公開閱覽，9 月間上網辦理公開招標，預計 12 月間進行評選作業。準此，第三航站區委託規劃案最快僅能於 101 年底評選出規劃廠商，101 年度所編預算恐無法依預定時程執行。
- 2.中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範對繼續計畫之編列規定為：「繼續計畫，並應逐年重新評估，不合效益者，應檢討緩辦或停辦」、「繼續性投資計畫，以前年度所列預算尚敷支應者，本年度預算暫緩編列」；第三航站區委託規劃案係桃園航空城計畫之肇端，惟照目前辦理情形最快僅能於 101 年底評選出規劃廠商，允應於 101 年度預算完成法定程序後積極辦理，且為避免造成鉅額經費保留而使資源閒置，應配合實際辦理進度，審慎檢討緩編 102 年度預算。

#### (二)第三航站區委託規劃案規劃結果攸關我國航空業及桃園航空城

## 未來發展，允宜衡酌各項因素審慎評估

- 1.桃園機場以成為東亞重要樞紐機場為目標，期能藉由機場建設所創造之客貨運輸與運籌服務之便捷性，與國際連結，並吸引相關產業群聚發展，進而形成以機場為中心之多元機能都會區。目前桃園機場年客運量約為 2,500 萬人次、年貨運量約在 170 萬噸左右，而據「園區實施計畫」預估 2020 年客運量將成長為 4,540 萬人次、年貨運量為 322 萬噸，2030 年客運量再成長為 5,890 萬人次、年貨運量約 448 萬噸；準此，該公司預計於 2014 年至 2018 年辦理第三航站主航廈及候機廊廳之興建，落成後每年可增加服務 1,100 萬人次，2019 年至 2030 年則辦理第三航站衛星廊廳之興建，屆時每年可再增加服務 3,200 萬人次。
- 2.惟為避免運量及效益評估過度樂觀而造成資源浪費，或過度保守而不敷未來發展，該公司辦理規劃及籌建時允應隨時衡酌國內外經濟發展趨勢、航空市場狀況及發展前景，並建立適當之風險管理機制，審慎評估興建規模，以達到成為東亞重要樞紐機場及創造多元機能都會區之目標。
- 3.另預算法第 34 條規定：「重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。」準此，桃園機場公司未來依第三航站區委託規劃案規劃結果，據以辦理第三航廈之興建，需依上揭法條所定，將成本效益分析報告、財源籌措及資金運用之說明送本院備查後，始得編列預算。

綜上，第三航站區委託規劃案係桃園航空城計畫之肇端，為避免影響後續第三航廈等重要工程之辦理時程，允應於 101

年度預算完成法定程序後積極趕辦；另該案規劃結果攸關我國航空業及桃園航空城之未來發展，允應衡酌國內外經濟發展趨勢、航空市場狀況及發展前景，審慎評估興建規模，俾達到成為東亞重要樞紐機場及創造多元機能都會區之目標。

### **一一、道面整建工程涉及飛航安全，惟目前執行進度嚴重落後，允應積極辦理並衡酌預算編列之急迫性**

桃園機場公司 102 年度編列辦理「臺灣桃園國際機場道面整建及助導航設施提升工程計畫」(以下簡稱道面整建工程)預算數 21 億 9,891 萬 3 千元，該項工程屬繼續經費，總工程經費為 107 億 4,169 萬 1 千元，執行期間自 95 年 1 月至 103 年 5 月止。該工程 99 年度以前由民航事業作業基金編列 2 億 4,860 萬 3 千元辦理工程規劃，100 年度起開始施工，改由桃園機場公司分年賡續編列預算。經查：

#### **(一)監察院對桃園機場道面整建工程採用類型決策延宕、預算由 35 億元增加至 107 億元提出糾正**

一般道面設計年限約為 20 年，惟桃園機場北跑道係於 68 年啟用，南跑道亦於 72 年啟用，迄今已 30 餘年，而交通部卻於跑道超過使用年限後，方進行道面整建計畫之評估，故監察院於 100 年 8 月 9 日對桃園機場道面整建工程提出糾正；糾正案文略謂：道面使用超過 20 年設計年限，方進行機場道面整建策略及評估計畫作業，且道面所採用類型之決策，亦未能及時整合定案，致機場跑道服務品質遭人詬病，整建預算亦由全面加鋪之 35 億元增為全面性挖除重建之 107 億元。

#### **(二)道面整建工程執行進度嚴重落後，目前僅完成先期整修，而主要之整建計畫均尚未執行**

1.桃園機場計有南、北各 1 條跑道，及北滑行道 15 條、南滑行道 11 條、聯絡南、北滑行道 2 條等 28 條滑行道。由於跑道啟用迄今已逾 30 年，遂編列道面整建工程以改善跑道結構安全；該工程總經費為 107 億 4,169 萬 1 千元，執行期間自 95 年 1 月至 103 年 5 月止，99 年度以前由民航事業作業基金編列預算 2 億 4,860 萬 3 千元支應，100 年度起則由桃園機場公司賡續分年編列預算，其中 100 年度編列 3 億 2,360 萬元，101 年度編列 33 億 2,784 萬 9 千元，102 年度編列 21 億 9,891 萬 3 千元。

2.據桃園機場公司表示，道面整建工程將分為 5 階段進行，首先整建 NC 滑行道，其次整建及延長南(05R-23L)跑道至 3,800 公尺，第 3 階段整建南邊滑行道，第 4 階段則整建北(05L-23R)跑道，最後再整建北側滑行道。100 年度該公司進行之道面整建工程係先期施工作業，主要包括北(05L-23R)跑道之道面檢修工程，及跑道更名工程等，惟北(05L-23R)跑道之道面檢修工程甫開工未及 2 個月即發生承商倒閉、工程停擺情事，致該工程延遲至 101 年 6 月間始完成；而 101 年度迄今僅完成 NC 滑行道及 WC 滑行道之先期整修，至預計辦理之 NC 滑行道及南(05R-23L)跑道整建等主要工程項目，則因變更工法為 AC 加鋪工法，及由統包調整為設計標、施工標之招標策略變更等因素，尚未完成招標程序，故迄 101 年 8 月底，預算執行率僅 1.82%，執行進度嚴重落後。

### **(三)道面整建工程涉及飛航安全，允應積極辦理並衡酌預算編列之急迫性**

1.桃園機場跑道老舊，深為各界詬病，為提升飛航安全及營運品質，辦理全面性整修，確有必需；惟迄 101 年 8 月底，桃

園機場公司僅完成先期整修，主要 5 階段整建計畫均尚未執行，執行進度嚴重落後，允應積極辦理，並研擬適當招標策略以儘量縮短工期。

2.另中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範對繼續計畫之編列規定為：「繼續計畫，並應逐年重新評估，不合效益者，應檢討緩辦或停辦」、「繼續性投資計畫，以前年度所列預算尚敷支應者，本年度預算暫緩編列」；鑒於原預計於 101 年度施作之 NC 滑行道及南 (05R-23L) 跑道整建等主要工程項目，迄今尚未完成招標程序，致該年度編列之道面整建工程預算執行率未及 2%，進度嚴重落後，為避免造成鉅額經費保留而使資源閒置，應配合實際辦理進度，審慎檢討緩編預算。

綜上，道面整建工程規劃期間即因採用類型決策延宕，遭監察院糾正，而正式施工後旋即發生承商倒閉、工程停擺情事，之後又因工法變更及招標策略調整等因素，致預計於 101 年度施作之 NC 滑行道及南跑道整建等主要工程項目，尚未完成招標程序，故截至 8 月底預算執行率未及 2%，執行進度嚴重落後，允應積極辦理，並研擬適當招標策略以期縮短工期；另為避免造成鉅額經費保留而使資源閒置，應配合實際辦理進度，建議檢討緩編預算。

## **一二、第一航廈改善工程專案計畫關乎國家門面形象，施工期不宜再度拖延，惟目前執行率仍低，允應儘速辦理**

「國家重要交通門戶-臺灣桃園國際機場第一航廈改善工程專案計畫」(以下簡稱第一航廈改善工程)總計畫經費編列 29 億 7,162 萬 6 千元，執行期間自 93 年 1 月至 101 年 12 月止，該計畫原由民航事業作業基金辦理，規劃期間長達 6 年，100 年度以後由

桃園機場公司接辦施工事宜，又發生多起漏水等工程意外，損及國家門面形象；該計畫預計於 101 年底結束，惟迄 8 月底執行率僅 23%。茲說明如下：

**(一)監察院對桃園機場第一航廈規劃期程過長、整建過程管理不當，提出糾正**

監察院於 100 年 8 月 9 日對第一航廈改善工程提出糾正案，略謂：該項工程事前欠缺妥適規劃，未能提供承商完整之竣工及設計資料，肇致履約爭議；而整建過程中又因工程管理不當，發生多起滲漏水事件，如 99 年 7 月 27 日水泥塊墜落、99 年 9 月 8 日出境大廳天花板漏水、99 年 9 月 10 日地下一樓行李輸送區積水、99 年 10 月 21 日出境大廳天花板及報到櫃台漏水等，影響服務品質，有損國家門面形象。

**(二)該計畫執行期程已由 100 年延至 101 年，惟迄 8 月底執行率僅 23%，為免再度拖延而影響國家門面，允應儘速辦理**

1.第一航廈改善工程原編列之計畫總額為 19 億 9,103 萬 2 千元，執行期間自 93 年 1 月至 100 年 12 月，惟因配合使用單位需求、預力樑工項變更、原設計疏失、增加技術人力、暨增加規劃設計監造費及相關間接費用等因素，總計畫經費增列為 29 億 7,162 萬 6 千元，執行期間亦延長至 101 年 12 月。至該計畫預算之編列，99 年度以前由民航作業基金編列 6 億 8,000 萬元，100 年度以後改由桃園機場公司編列，其中 100 年度編列 7 億 5,000 萬元、101 年度編列 15 億 4,162 萬 6 千元。

2.據桃園機場公司提供資料顯示，第一航廈改善工程 93 年度開始執行起至 96 年度，歷時 3 年時間計畫書內容始奉行政院核定，97 年度辦理特種建築物申請（含結構設計外審、消防防

災計畫)及細部設計,98年8月31日及12月17日分別完成第1標「車道及兩庇工程」與第2標「帷幕及內裝工程」之決標作業,上述規劃發包期程長達6年。桃園機場公司成立後接辦工程施工事宜,又因工程管理不當,發生多起滲漏水事件,招致各界非議,且迄101年8月底預算執行率僅23%,為免執行不力致延宕工期而影響國家門面,該公司應促承商儘速辦理。

綜上,桃園機場第一航廈改善工程規劃發包期程長達6年,整建過程中又因管理不當,發生多起滲漏水事件,有損國家門面形象,遭監察院提案糾正;而該工程預計於101年底結束,目前因三樓入出境外擴區及一樓南北側廊廳等項目尚在施工,迄8月底預算執行率僅23%,實屬偏低。鑒於該工程關乎國家門面,施工期不宜一再拖延,桃園機場公司允應掌握工程進度,督促承商儘速辦理。

### **一三、橋電橋氣設備採購計畫內容已然變更,允應重新進行效益評估,並依法附具全部計畫俾供審查**

桃園機場公司102年度預算案於機械及設備項下賡續編列「橋電橋氣設備採購計畫」3億元,然經該公司檢視現有設備狀況後,該項計畫內容將辦理變更,卻未依預算法規定附具變更後之全部計畫供國會審查,允非適法。茲說明如下:

#### **(一)監察院對橋電及橋氣設備使用率偏低提出糾正案**

監察院101年4月間對民航局及桃園機場公司之空橋附設延伸電纜設備(簡稱橋電)及空調設備(簡稱橋氣)閒置及使用率偏低提出糾正案略謂:民航局及桃園機場公司於89年、90年及92年陸續購橋電及橋氣設備,由於未考量航機及空橋電力

及空調，長期由民間地勤公司之電源車、氣源車供給，及所訂費率難與其競爭之事實，致該等設備利用率偏低，自 89 年 1 月至 99 年 12 月，飛機供電設備使用費（簡稱橋電收入）及機艙空調機使用費（簡稱橋氣收入）合計 526 萬餘元，僅為投資金額 1 億 0,371 萬餘元之 5.08%，不僅投資效益偏低，亦履生地安事故，核有違失。

**(二)橋電橋氣設備採購計畫內容已變更，應依法附具變更後之計畫以供審查，並重新進行效益評估**

- 1.桃園機場公司為改善上述情況，並充分發揮橋電橋氣設備用途及效益，除檢討使用費率外，將重新規定該等設備使用策略，未來航機停靠機坪之供電將統一由空橋供應，民間地勤公司之地面電源車及氣源車則提供航機停靠遠端機坪時使用，以減少地面電源車及氣源車使用量，增進機坪作業安全。
- 2.準此，為符合未來航機所需橋電橋氣設備規格，該公司遂於 101 年度起編列「橋電橋氣設備採購計畫」，該計畫辦理期間自 101 年度至 102 年度，總經費 3 億 8,273 萬元，其中 101 年度編列 8,273 萬元、102 年度編列 3 億元，預計採購 24 套橋電設備（第一航廈 4 套、第二航廈 20 套）、38 套橋氣設備（第一航廈 18 套、第二航廈 20 套）。但依據桃園機場公司提供資料顯示，鑒於近來空橋損壞事件頻傳，該公司除採購上述 24 套橋電設備及 38 套橋氣設備外，尚需汰換第二航廈 40 座空橋，故辦理期間將變更為 101 年度至 104 年度，而 103 年度及 104 年度亦將增編約 6 億元，總經費則增加為 9 億 7,771 萬元，惟 102 年度預算書仍照原訂計畫內容送國會審議，並未予以變更。
- 3.預算法第 32 條第 2 項規定：「前項施政計畫，其新擬或變更

部分超過 1 年度者，應附具全部計畫。」惟桃園機場公司 102 年度預算案仍照原訂計畫於機械及設備下賡續編列「橋電橋氣設備採購計畫」3 億元，並未附具變更後之計畫送本院審議，顯未適法。

綜上，近 10 年橋電橋氣設備使用率偏低，橋電及橋氣收入數僅占投資金額約 5%，不僅投資效益不彰，亦容易發生地安事故，桃園機場公司為改善橋電橋氣設備使用效益，遂編列「橋電橋氣設備採購計畫」，惟該項計畫內容不僅將增列購置空橋經費，亦延長原訂辦理時程，卻未依預算法規定附具變更後之全部計畫供國會審查，允非適法，應予改進。

#### **一四、一般建築及設備計畫之分年性項目，其中延續以前年度之多項工程或計畫，核有進度落後現象，允應積極辦理**

桃園機場公司 102 年度預算案，有關一般建築及設備計畫之分年性項目計編列 21 項、共 18 億 4,281 萬 2 千元；其中「桃園機場停車場暨陸側交通設施改善計畫」、「第一、二航廈廁所改善工程」、「配合第一航廈改善專案公共區域整體改善工程」、「第二航廈室內標誌新增及整體汰換工程」、「第二航廈空調系統整建」、「整建第一航廈空調系統設備計畫」等，係以前年度已編列預算、102 年度賡續辦理之工程，惟上述 6 項工程目前進度均有落後現象。茲根據該公司提供之辦理情形，分別說明如下：

##### **(一)桃園機場停車場暨陸側交通設施改善計畫之辦理情形**

- 1.該計畫投資總額 8,517 萬 9 千元，辦理期間自 101 年 1 月至 102 年 12 月，其中 101 年度編列 2,000 萬元，102 年度編列 6,517 萬 9 千元。
- 2.該計畫迄 101 年 8 月底工程執行進度 27%，預算則僅支用 8

千元。

**(二)第一、二航廈廁所改善工程之辦理情形**

- 1.該工程投資總額 3 億 2,340 萬元，辦理期間自 100 年 1 月至 102 年 12 月，其中 100 年度編列 2,500 萬元，101 年度編列 8,000 萬元，102 年度則編列 2 億 1,840 萬元。
- 2.迄 101 年度 8 月底，該工程僅完成委託規劃設計監造勞務技術服務作業，工程尚未發包施工，預算僅支用 571 萬 2 千元。

**(三)配合第一航廈改善專案公共區域整體改善工程之辦理情形**

- 1.該工程投資總額 2 億 8,952 萬 8 千元，辦理期間自 101 年 1 月至 102 年 12 月，其中 101 年度編列 1 億 5,000 萬元，102 年度則編列 1 億 3,952 萬 8 千元。
- 2.該工程委託民航局代辦部分（東西側停車場）已執行但未辦理結算計價，而迄 101 年度 8 月底，桃園機場公司自行辦理部分工程進度 32%，預算則支用 339 萬 8 千元。

**(四)第二航廈室內標誌新增及整體汰換工程之辦理情形**

- 1.該工程投資總額 6,763 萬 7 千元，辦理期間自 101 年 1 月至 102 年 6 月，其中 101 年度編列 5,000 萬元，102 年度編列 1,763 萬 7 千元。
- 2.迄 101 年度 8 月底，該工程尚未決標，預算全數未動支。

**(五)第二航廈空調系統整建之辦理情形**

- 1.該計畫投資總額 2 億 0,434 萬 5 千元，辦理期間自 101 年 1 月至 103 年 12 月，其中 101 年度編列 900 萬元，102 年度編列 6,000 萬元，103 年度編列 1 億 3,534 萬 5 千元。
- 2.迄 101 年度 8 月底，刻正辦理規劃設計標案上網公告作業，預算全數未動支。

**(六)整建第一航廈空調系統設備計畫之辦理情形**

- 1.該計畫投資總額 1 億 2,356 萬 5 千元，辦理期間自 101 年 1 月至 103 年 12 月，其中 101 年度編列 2,511 萬 8 千元，102 年度編列 4,922 萬 4 千元，103 年度編列 4,922 萬 3 千元。
- 2.迄 101 年度 8 月底，刻正辦理規劃設計標案上網公告作業，預算全數未動支。

綜上，依中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範所訂，繼續性投資計畫，以前年度所列預算尚敷支應者，本年度預算暫緩編列；上述 6 項工程目前進度均有落後現象，為免造成鉅額經費保留而使資源閒置，除應積極辦理外，並應審慎評估編列之急迫性，檢討緩編預算。

#### 肆、長期債務之舉借及償還方面

##### 一五、長期借款 36 億餘元宜配合工程進度分期舉借，以節省利息支出

桃園機場公司 102 年度預算案預計舉借長期債務 36 億 0,019 萬 2 千元，以支應業務發展及固定資產建設所需資金，惟該公司多項工程進度落後，為撙節利息支出，建議配合實際工程進度分期舉借。茲說明如下：

- (一)桃園機場公司 102 年度預算案預計舉借長期債務 36 億 0,019 萬 2 千元，據該公司表示，101 年度為支應業務發展及固定資產建設所需資金，編列短期借款 36 億餘元，102 年度預算案為維持企業財務健全，避免以短支長，遂將 101 年度編列之短期借款，改以長期借款支應，如仍有資金不足數，再以短期借款方式支應；而有關借款利率部分，長期借款係以 1.9% 設算，短期借款則以 1.18% 設算。
- (二)桃園機場公司自 100 年度起大幅進行固定資產建設改良擴充，其中 100 年度預算數為 18 億餘元、101 年度為 64 億餘元、102

年度為 45 億餘元，由於所需資金無法完全由自有資金支應，故需以借款方式籌措資金；惟該公司 100 年度固定資產建設改良擴充之執行率僅 61.02%<sup>2</sup>，101 年截至 8 月底執行率更僅 7.68%，致原預計於 101 年度舉借之短期借款，迄今尚未實際辦理。102 年度預算案固定資產建設改良擴充將改以長期借款方式籌措資金，建議配合實際工程進度分期辦理舉借，以節省利息支出。

(三)另據桃園機場公司所訂園區實施計畫顯示，包括目前辦理之第一航廈整建及道面整建等工程，及以後年度辦理之第三航廈及第三跑道等建設項目，該公司資金需求高達 1,530 億元，開發期程則至 2030 年；鑒於該公司開發期程長達 20 年，且開發資金亦無法完全由自有資金支應，除應賡續檢討建設成本及鼓勵民間參與投資外，並應擬訂完善之財務計畫，以擷節不必要開支。

綜上，目前桃園機場公司多項工程進度落後，102 年度預算案編列舉借之長期借款，允宜配合實際工程進度分期舉借，以擷節利息支出；另鑒於該公司未來開發期程長達 20 年，且開發資金高達 1,530 億元，實無法完全由自有資金支應，除應賡續檢討建設成本及鼓勵民間參與投資外，並應擬訂完善財務計畫並擷節開支，以避免公司財務產生惡化。

(分機：1921 歐婉如)

---

<sup>2</sup> 執行率之計算係決算數或執行數占當年度可用預算數（以前年度保留數、年度預算數及奉准先行辦理數之合計）之比率。