

**一〇五、交通部 112 年度編列預算補貼臺鐵員工舊制退撫金及利息，
惟因應未來其他交通建設之競爭，允宜研謀改善臺鐵財務體質**

交通部112年度預算編列補貼臺灣鐵路管理局(以下簡稱臺鐵局)舊制退撫金及其衍生債務利息43億3,761萬5千元，希冀以上開補貼方式使該局債務不再擴大，以維護財務安定，經查：

(一)112 年度政府補貼臺鐵局舊制退撫金及其衍生債務之利息預算編列基礎

臺鐵局歷年均需舉借債務以自行負擔退休人員退撫新制實施前任職年資應給與之退休金及其衍生債務之利息，致累積龐大債務，造成財務負擔沉重，交通部爰以 110 年度決算數為基礎，依該年度支付舊制退撫金 37 億 8,096 萬 9 千元及利息費用 5 億 5,664 萬 6 千元補貼臺鐵局，合計 43 億 3,761 萬 5 千元。嗣後並依「國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例」(以下簡稱臺鐵公司條例)賡續編列預算¹。

(二)臺鐵公司條例明定之債務協助處理方式

臺鐵公司條例第 10 條及第 17 條明定，由交通部設立基金承接債務，使臺鐵公司成立時短期債務歸零、改善財務體質；另由交通部編列預算支應舊制退撫金²。查臺鐵局 110 年底負債

¹臺鐵公司條例之施行日期，由行政院另定之，據交通部之規劃，以 113 年設置臺鐵公司為目標(詳 111 年 4 月 7 日本院第 10 屆第 5 會期交通、司法及法制委員會第 1 次聯席會議審查「審查國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例草案」之交通部書面報告)。

²國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 10 條：「政府應移撥臺灣鐵路管理局及所屬機構(以下簡稱原機構)經營之適足資產，由交通部設立基金，處理原機構既存之短期債務。」「前項所定基金，應由交通部編製附屬單位預算。後續年度基金來源包括資產開發收益、政府循預算程序之撥款、基金孳息、人民或團體捐助及其他收入。」第 17 條：「原機構已辦理退休、撫卹人員，仍適用臺灣鐵路事業人員退休規則、公務人員退休資遣撫卹法之規定。」「前項人員退休金、撫卹金、撫慰金(遺屬金)之發放及退休照護等事項，應由臺鐵公司承接；原機構已辦理退休、撫卹人員及繼續任用人員具有參加退撫新制施行前任職年資者，其尚未支付之員工舊制退撫金，由交通部逐年編列預算支應。」

4,218.03 億元³，包括：已發行商業本票及向金融機構舉借之債務 1,484.47 億元，尚未支付之員工舊制退撫金 664.10 億元，以工程完工撥入臺鐵資產為主之遞延負債⁴1,909.74 億元，以及營運方面尚未支付之貨款 159.72 億元(詳表 1)。承上，扣除非屬實質應償還之遞延負債外，110 年底實質負債合計 2,308.29 億元，因應臺鐵公司條例及鐵路法修正條文通過，前揭短期債務 1,484.47 億元預計由交通部設立之基金償還，每年支付之舊制退休金則由交通部分年編列預算支應(詳前段)；而應付貨款 159.72 億元由臺鐵公司營運資金支付，惟臺鐵局本業已連續多年虧損，107 至 112 年度營業虧損介於 10.68 億元至 103.69 億元間⁵，若無法有效改善財務狀況及提高營運績效，未來該公司營運資金不足情況恐持續，屆時仍須舉債支應。基此，交通部仍需督導臺鐵局儘速推動營運及財務面之整體改革，以健全臺鐵體質。

表 1 臺鐵公司條例通過後之負債處理方式 單位：新臺幣億元

項 目	110 年底 餘 額	內 容	處 理 方 式
短期債務	1,484.47	臺鐵局已發行商業本票及向金融機構舉借之債務。	由交通部設立基金處理。
舊制退撫金負債	664.10	尚未支付之員工舊制退撫金。	由交通部逐年編列預算支應。
遞延負債 (遞延收入)	1,909.74	工程完工撥入臺鐵供營運使用之資產(非屬實質負債)。	每年認列政府補助收入。
應付貨款	159.72	營運需求必要支出，尚未支付予廠商之貨款等。	以公司營運資金支付。
合計	4,218.03		

³基於交通部及臺鐵局對外說明臺鐵公司條例債務處理之計算基礎，均以 110 年底決算數為準，爰本報告對於該局負債處理之數據表達均比照辦理。

⁴係遞延收入，與折舊費用同額分年認列政府補助收入。

⁵107 至 110 年度營業虧損決算數：107 年度 12.94 億元、108 年度 22.27 億元、109 年度 58.76 億元及 110 年度 103.69 億元；111 及 112 年度營業虧損預算案：111 年度 10.68 億元，112 年度 26.23 億元。

資料來源：臺鐵局。

(三)臺鐵局近年營運量及營收減少，未來面臨增建之高鐵及捷運化建設陸續加入競爭，允宜預為因應

臺鐵局主要營運項目包括客運及貨運，分述如下：

1. 客運部分

該局實際客運量由 106 年度之 110.16 億延人公里增為 108 年度之 110.46 億延人公里，惟客運收入決算數由 181.32 億元降為 177.70 億元，主要係短程旅客增加及西部客運之中、長程旅客因高鐵旅運競爭流失所致；嗣 108 年底因爆發嚴重特殊傳染性肺炎(以下簡稱 COVID-19)疫情之影響，110 年度實際客運量大減為 70.30 億延人公里，客運收入決算降至 111.81 億元⁶，居近年最低；111 年截至 7 月累計數各為 42.17 億延人公里及 68.21 億元(詳表 2)，分別較上年同期增加 8.58%及 9.97%，惟 111 及 112 年度預計客運量及客運收入分別增為約 110 億延人公里及約 180 億元，較 110 年度實際量值增加 5 成以上，爰 111 及 112 年度全年客運量值是否可達目標，尚待觀察。

2. 貨運部分

該局 106 至 108 年度實際貨運量介於 5.12 億延噸公里至 5.42 億延噸公里，貨運收入介於 6.25 億元至 6.45 億元；嗣因 COVID-19 疫情影響，進口貨物塞港致穀物等貨運量減少，110 年度實際貨運量大減為 4.45 億延噸公里，貨運收入決算降至 5.34 億元，亦為近年最低；111 年截至 7 月累計數各為 2.74 延噸公里及 3.24 億元(詳表 2)，分別較上年同期減少

⁶COVID-19 疫情於 108 年底爆發，該局 109 年度營業收入雖亦受影響，惟 110 年度疫情更加嚴峻，對號列車未開放全車座位並停售無座票，故 110 年度營業收入受疫情影響較大。

2.83%及4.05%，爰111年度截至7月底貨運量值較110年度同期略為減少，惟111及112年度預計貨運量及貨運收入增為約5億延噸公里及6.46億元，尚待有效提昇貨運量俾達預計目標。

表 2 臺鐵局 106-112 年度營運量值及損益表

年度	客運量(億延人公里)	客運收入(新臺幣億元)	貨運(億延噸公里)	貨運收入(新臺幣億元)	損益(新臺幣億元)
106	110.16	181.32	5.12	6.25	-13.52
107	108.65	178.54	5.42	6.45	-24.08
108	110.46	177.70	5.17	6.38	-32.82
109	93.14	149.41	4.95	6.01	-67.40
110	70.30	111.81	4.45	5.34	-119.43
111 年度預算案數	111.83	184.35	4.99	6.46	-26.08
111 年 1-7 月實際數	42.17	68.21	2.74	3.24	-50.97
112 年度預算案數	107.19	179.07	5.16	6.46	-47.75

說明：1. 數字加減乘除尾差係因四捨五入所致，以下同。

2. 106 至 110 年度係審定決算數。

3. 客運收入係扣除客運收入退回與折讓後之淨額。

資料來源：1. 臺灣鐵路統計月報、統計年報及臺鐵局 112 年度預算案。

2. 臺鐵局提供。

承上，臺鐵局 109 及 110 年度受 COVID-19 疫情影響，致客貨運量及營業收入大幅減少；復以 106 至 110 年度營業成本及費用有逐年增長趨勢⁷，致實際虧損數由 106 年度 13.52 億元增加為 110 年度 119.43 億元(詳表 2)。雖 111 及 112 年度預計虧損較 110 年度大幅改善，惟截至 111 年 7 月止之實際客運量及客運收入較 110 年同期增幅未及 1 成，爰 111 及 112 年度能否達成預算目標尚待觀察。再者，面對近年即將規劃、設計或增建之高鐵及相關軌道建設，例如：高鐵延伸屏東及宜蘭之規劃

⁷據臺鐵局說明，106 年至 110 年度總支出增加，主要係因 ATP 車輛自動防護系統、花東線鐵路整體服務效能提昇計畫及票務系統整合再造計畫之相關資產分別於 108 年 12 月、109 年 3 月及 110 年 3 月開始提列折舊，爰折舊費用逐年上升所致。

作業、基隆南港間通勤軌道規劃及建設等計畫，未來上開運輸路線營運後，臺鐵競爭力恐遭削弱，允宜預為因應。

綜上，交通部 112 年度編列預算補貼臺鐵員工舊制退撫金及利息 43.38 億元，且臺鐵公司條例通過後，政府尚須協助處理臺鐵局部分財務負擔，期使臺鐵有機會轉虧為盈，另面對高鐵及捷運等競爭下，交通部及臺鐵局亟需研謀改善以有效提升營運績效，並於營運安全之基礎上，有效改善臺鐵財務體質。

(分機：1911 劉雲霞)