

桃園國際機場股份有限公司 112 年度營業預算評估報告目錄

頁次

壹、業務計畫方面	1
一、桃園國際機場係國家重要關鍵基礎設施，允宜持續強化與落實安全維護作業	1
二、允宜視貨運發展趨勢，並參酌國際經驗，妥慎規劃新貨運園區之功能與配置	3
三、近年參與部分國際機場評比呈下滑趨勢，考量邊境管制已逐步解封，允宜持續提升整體機場服務品質，以提供旅客更佳體驗	7
貳、營業收支方面	8
四、為順利推動桃園機場各項建設，容宜參酌國際運量相近機場經驗與產業復甦情勢等，適時提出機場服務費收取方式之改善建議	8
五、112 年度編列用品消耗 6,159 萬 5 千元，超出近年決算數甚多，允宜本摺節原則檢討編列	12
參、固定資產之建設、改良與擴充方面	13
六、截至 111 年 8 月底止，多項購建固定資產計畫執行進度未如預期，允待積極辦理，並妥為規劃 112 年度各計畫之辦理內容與進程	13
七、「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」為國家重大建設計畫，允宜妥控執行進度，並協調關聯工程界面，力求如期如質完工	16
八、允宜加速辦理建置航機跑道自動異物偵測系統之評估及建置作業，俾儘早達成強化桃園機場空側營運管理之目標	19
肆、盈餘分配及資金運用方面	21
九、允宜研議調整盈餘分配比率之可行性，以適度留存資金俾供未來建設所需	21
一〇、機場公司 112 年度增資 150 億元以改善財務結構，惟仍待落實債務管理措施，並妥作資金財務規劃	23

桃園國際機場股份有限公司 112 年度營業預算評估報告

桃園國際機場股份有限公司(以下簡稱機場公司)主要任務為開發、營運及管理桃園國際機場園區(含機場專用區及其區內或毗鄰之自由貿易港區)，其願景為創造國門榮耀，推動桃園機場成為用心連接世界之門戶機場¹。該公司 112 年度預算案編列營業收入 93 億 8,974 萬元，營業成本 133 億 1,010 萬 3 千元，營業費用 18 億 5,019 萬 9 千元，營業外收入 3,759 萬 5 千元，營業外費用 2 億 6,225 萬 7 千元，本期淨損 59 億 9,522 萬 4 千元，較 111 年度預算案減少 3 億 3,577 萬 9 千元(減幅 5.3%)。謹就機場公司 112 年度營業預算案評估如下：

壹、業務計畫方面

一、桃園國際機場係國家重要關鍵基礎設施，允宜持續強化與落實安全維護作業

機場公司經營之五大策略目標²之一為「永續·安全空港」，鑑於桃園國際機場為我國對外門戶機場，亦為國家關鍵基礎設施³(Critical Infrastructure, CI)，其安全維護作業至為重要。該公司近年編列機場安全維護相關經費包括委外保全費、機場各項安全管理監控系統維護費，112 年度分別於「專業服務費-保警及保全費用」與「修理保養與保固費-機械及設備修護費」編列 2 億 8,204 萬 5 千元及 1 億 5,701 萬 8 千元(詳表 1)。經查：

¹ 詳機場公司 112 年度預算案「業務計畫及預算概要」，第 3 頁。

² 機場公司之五大策略目標為：「高效·轉運節點」、「服務·營運中心」、「永續·安全空港」、「前瞻·智慧機場」及「活力·機場城市」。

³ 依據「國家關鍵基礎設施安全防護指導綱要」之定義，關鍵基礎設施係指公有或私有、實體或虛擬之資產、生產系統以及網絡，因人為破壞或自然災害受損，進而影響政府及社會功能運作，造成人民傷亡或財產損失，引起經濟衰退，以及造成環境改變或其他足使國家安全或利益遭受損害之虞者。

表 1 近年機場公司編列機場安全維護相關預算情形表 單位：新臺幣千元

項目	預算編列科目	109 年度	110 年度	111 年度	112 年度
1. 委託駐衛及巡邏保全服務等委外保全費	專業服務費-保警及保全費用	261,531	287,141	282,045	282,045
2. 機場各項安全管理監控系統維護費	修理保養與保固費-機械及設備修護費	121,117	142,691	149,464	157,018

資料來源：機場公司提供。

(一) 機場公司依法負責機場專用區之安全維護作業

依據國際機場園區發展條例第 27 條第 1 項與第 2 項規定：

「機場公司應負責機場專用區之安全維護作業，並得由機場公司委託保全業執行；其涉及公權力之行使者，由內政部警政署航空警察局(以下簡稱航警局)為之。」、「前項安全維護作業由機場公司自行執行或委託保全業執行者，機場公司應擬訂安全維護計畫，報航警局核定；變更時，亦同。」詢據機場公司說明，該公司甫於 111 年間修正安全維護計畫，並經航警局於同年 6 月 1 日修正核定⁴。

(二) 111 年發生 2 起影響機場安全事件，允宜持續強化並落實維安

依據機場公司提供資料，111 年迄至 9 月底計發生 2 起影響機場安全事件(詳表 2)，其中外包標案承攬廠商員工於中央車道剪斷電纜，造成桃園國際機場(以下簡稱桃園機場)第二航廈部分區域停電事件引發社會關注，詢據該公司說明，其已針對保安控管措施、施工管理、設施設備韌性面向強化安全防護。該事件造成鄰近高壓電纜受損需汰換等損害，顯示機場外圍設施遭受破壞，可能影響機場之運作，允宜定期檢視相關設施潛在之弱點，持續檢討維安機制之完備性與妥適性，並落實執行，以提供旅客安全保障。

⁴ 依據機場公司說明，考量安全維護計畫涉及機場維安作為及作業流程規範，該計畫依「機密檔案管理辦法」以密件方式辦理。

表 2 111 年迄至 9 月底發生影響機場安全事件概況表

發生時間	影響安全事件	發生情形及原因	造成損害(失)情形	損失金額	檢討作為
111/03/11 晚間	承攬廠商剪斷電纜事件	桃園機場第二航廈部分區域發生斷電事件，初步察查係外包標案施工人員於第二航廈中央車道剪斷某處電纜之破壞行為所致。	1. 因電纜遭破壞造成鄰近高壓電纜受損需汰換。 2. 分揀輸送機信號轉接器損壞。 3. 地下美食街因停電無法營業且食材因無法保鮮而損壞。	初估約 800 萬元	1. 善用智慧化保安設施設備，於航廈中央車道增設車牌辨識系統並增設 CCTV 智慧辨識系統，於不明人員停留時提供即時警告。 2. 增設機場特勤警衛隊 48 人，加強重要設施巡邏。 3. 建立機場聯合巡查通報群組，每日 2 次針對其責任區通報巡檢結果。 4. 建立施工承包商員工安全查核機制及加強背景查核，落實施工通報。
111/07/09	外籍旅客通關後翻越圍籬	外籍旅客於桃園機場第一航廈候機室旁吸煙室破窗攀爬下樓並穿越擅出	界圍圍籬破損	初估約 9.8 萬元	1. 針對人員翻越界圍改善。 2. 加強空側場內巡檢，並於航站南、北路空側部分沿線增設電子巡檢點，除加強巡視外，並要求針對可疑人員巡視通報。

資料來源：機場公司提供。

綜上，機場公司依法負責機場專用區之安全維護作業，惟 111 年迄至 9 月底已發生 2 起人為因素影響機場安全事件，該公司雖已進行檢討措施，仍宜定期檢視與強化各項安全防護機制之韌性，俾維國家關鍵基礎設施之運作無礙，並保障旅客安全。

二、允宜視貨運發展趨勢，並參酌國際經驗，妥慎規劃新貨運園區之功能與配置

機場公司之經營政策包括提升航空貨運站與自由貿易港區⁵作業效率及服務品質，提供優質產業加值環境，吸引國際物流業者來臺以促成亞太中轉中心⁶。該公司 112 年度預算案於「營業收入-其他營業收入-租賃收入」編列貨運業與自由港區之權利金收入³

⁵ 桃園空港自由貿易港區係 92 年 5 月以 BOT 方式，依桃園航空貨運園區興建營運契約交由遠雄航空自由貿易港區股份有限公司(以下簡稱遠雄公司)進行興建與營運，特許權期間 50 年。

⁶ 詳機場公司 112 年度預算案第 8 頁。

億 5,067 萬 4 千元及 1 億 1,300 萬元⁷；另於「營業成本-其他營業成本-專業服務費-委託調查研究費」編列辦理航空貨運/物流相關委託調查研究案經費 1,217 萬 4 千元。經查：

(一)桃園機場 110 年貨運量 281 萬公噸創歷史新高，預計 2040 年將達 402 萬公噸

機場公司係於 99 年 11 月 1 日設立，由近年桃園機場貨運量概況(詳表 1)顯示，110 年貨運量達 281.21 萬公噸，較 109 年成長 20.03%，並較 99 年成長 26.10%，創該公司設立以來新高；又依據國際機場協會(Airports Council International, ACI)公布資料，桃園機場貨運量自 106 年起穩居全球前 10 名，109 及 110 年均名列第 7，為國際航空貨運之重要機場。

表 1 99 至 111 年桃園機場貨運量概況

單位：公噸；%

年	貨運量				貨運量成長率		國際機場排名(名)
	進口/卸 A	出口/裝 B	轉口 C	合計 D=A+B+C	較前1年	較99年	
99	507,514	597,354	1,125,230	2,230,097	-	-	14
100	494,587	546,566	1,023,041	2,064,194	-7.44	-7.44	15
101	497,300	539,025	945,483	1,981,807	-3.99	-11.13	15
102	473,075	539,792	954,303	1,967,170	-0.74	-11.79	15
103	490,496	569,551	1,028,680	2,088,727	6.18	-6.34	10
104	488,306	563,319	970,240	2,021,865	-3.20	-9.34	11
105	540,680	585,190	971,358	2,097,228	3.73	-5.96	11
106	602,752	613,273	1,053,560	2,269,585	8.22	1.77	9
107	634,853	584,325	1,103,643	2,322,820	2.35	4.16	8
108	636,093	557,105	989,144	2,182,342	-6.05	-2.14	9
109	579,726	585,448	1,177,540	2,342,714	7.35	5.05	7
110	688,441	752,184	1,371,440	2,812,065	20.03	26.10	7
111	442,232	443,980	860,786	1,746,999	-	-	-

說明：1. 111 年係 1 月至 8 月資料(查詢日期 111 年 10 月 14 日)；本表總數與細數之合或略有差異，係四捨五入所致，以下各表同。

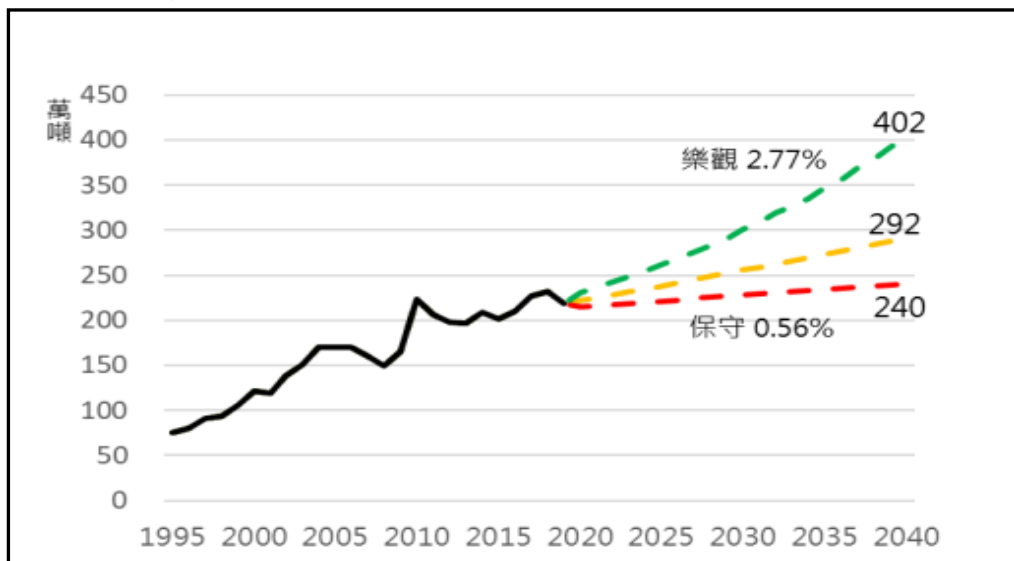
2. 貨運噸數包括貨物及郵件(不含行李)。

資料來源：貨運量係摘自 110 年民航統計年報、交通部統計查詢網；排名係摘自國際機場協會(ACI)公布資料；本中心製表。

⁷ 資料來源：機場公司；另詢據該公司說明，貨運量僅為自由港區權利金收取計算基準之一。

另依臺灣桃園國際機場園區綱要計畫(第2版,以下簡稱園區綱要計畫)⁸說明,考量嚴重特殊傳染性肺炎(以下簡稱COVID-19)疫情後,全球供應鏈重組及韌性合作,國內相關產業及桃園機場有機會在供應鏈扮演更重要角色,樂觀預期2040年貨運量將達402萬公噸(詳圖1)。

圖1 疫情後桃園機場未來20年貨運量趨勢預測圖



資料來源：園區綱要計畫(第2版)摘要報告書核定本，第25頁。

(二)機場公司刻正進行新貨運園區相關規劃事宜，允宜妥為辦理

依據行政院109年12月核定之園區綱要計畫(第2版),規劃自111年至123年辦理新貨運站工程,預計以民間參與方式投入經費268億元。詢據機場公司說明,該公司已於109至110年度辦理相關研究,針對新貨運園區作業流程及配置等進行初步分析,並於111年賡續辦理未來貨運用地開發勞務委託案,對新貨運園區及第二自由貿易港區提出用地配置及動線規劃。112及113年度則預計辦理新貨運園區綜合規劃,並俟民航局(預計)113年完成區段徵收交付用地後,續於114年至123年辦

⁸ 依據國際機場園區發展條例第5條第1項規定:「主管機關應擬訂園區綱要計畫,報行政院核定;...。」

理工程細部設計、公共工程施工、民間廠商興建與營運等。

鑑於相關研究⁹已指出，桃園機場貨物集散站平均單位面積效能較國際標竿機場略低(詳表 2)，且預期未來航空貨運之中大型貨品需求減緩及全球電商強勢發展等，將使全球航空貨運重量減輕，貨品價值提升，運送件數增加，考量長期航空貨運需求發展趨勢及國際機場多有積極辦理冷鏈發展規劃、資訊科技運用及服務指標設計等，允宜視貨運發展趨勢，參酌國際標竿機場經驗，妥慎辦理相關規劃作業。

表 2 2019 年桃園機場與國際標竿機場航空貨運園區單位面積效能比

機場別	設施名稱	航空貨物集散站土地面積 (單位：公頃)	處理貨量 (單位：萬公噸)	單位面積效能比 (單位：萬公噸/公頃)
香港機場	國泰航空貨物集散站	11.00	190.00	17.27
	香港空運貨站	17.00	160.00	9.41
	亞洲空運中心	8.00	130.95	16.37
新加坡機場	SATS 空運中心	13.90	205.67	14.80
韓國機場	仁川機場全區航空貨物集散站	30.35	276.44	9.11
日本機場	成田機場全區航空貨物集散站	27.94	210.41	7.53
桃園機場	長榮空運倉儲股份有限公司	8.00	64.30	8.04
	華儲股份有限公司	13.30	78.67	5.92
	永儲股份有限公司	4.30	18.97	4.41
	遠雄公司	15.30	34.30	2.24

資料來源：桃園國際機場新貨運園區物流作業流程及功能規劃配置研究案，第 63 頁。

綜上，近年桃園機場貨運量大幅成長，機場公司刻依園區綱要計畫(第 2 版)辦理新貨運園區相關事宜，112 年度預計辦理綜合規劃，具體內容包括預估園區開發各項設施量能、開發經費估算等¹⁰，允宜審慎衡酌國際航空貨運發展情勢，妥為規劃，俾達吸引國際物流業者來臺並促成亞太中轉中心之目標。

⁹ 財團法人臺灣全球商貿運籌發展協會，桃園國際機場新貨運園區物流作業流程及功能規劃配置研究案，110 年 9 月 22 日。

¹⁰ 資料來源：機場公司 111 年 10 月 5 日提供說明。

三、近年參與部分國際機場評比呈下滑趨勢，考量邊境管制已逐步解封，允宜持續提升整體機場服務品質，以提供旅客更佳體驗

機場公司之使命之一為「建構安全穩定服務體系，創造最佳服務體驗與營運效率」，為瞭解桃園機場服務品質表現，該公司近年持續參與國際機場服務品質調查計畫，並自行辦理旅客特色及滿意度調查¹¹，112 年度預算案於「營業費用-業務費用-稅捐與規費-會費」編列參與國際機場協會(以下簡稱 ACI)之機場服務品質(Airport Service Quality, 以下簡稱 ASQ)會費 61 萬元，並於「營業費用-業務費用-專業服務費-委託調查研究費」編列辦理桃園機場國際評比及旅客特性調查相關經費 900 萬元。經查：

(一)2020 年至 2022 年桃園機場參與國際機場評比情形

依據機場公司說明，該公司近年參與之國際機場評比有 2 種，其一為國際機場協會之機場服務品質評比；另一則為英國非營利獨立調查機構 Skytrax 獨立收集旅客意見，每年頒發世界機場獎(World Airport Awards)。

桃園機場近年受評比情形詳如表 1，其中 ACI/ASQ 評比分數於 2020 年至 2022 年為 4.96 至 4.97 分，穩定落於機場公司目標分數 4.95 至 4.97 分之間；而 Skytrax 評比之世界最佳 100 座機場排名則於 2020 年至 2022 年呈現逐年下滑趨勢，由第 18 名降至第 67 名。

表 1 近年桃園機場參與國際機場評比情形

評比機構	評比項目/分數	2020 年	2021 年	2022 年
ACI/ASQ	評比分數 (滿分 5 分)	4.96 分	4.97 分	4.97 分
Skytrax	世界最佳 100 座 機場排名	18 名	37 名	67 名

說明：1. ACI/ASQ 無對外公開排名資訊，參與機場被要求恪遵保密條款，

¹¹ 詢據機場公司說明，因該委託研究案內容涉及 ACI/ASQ 評比調查結果，不得將結果公開。

不得將結果對外公開。

2. Skytrax 近 3 年受疫情影響評比時間不固定，且調查一律僅公布排名，無法得知其統計分析內容。

資料來源：機場公司提供。

(二)桃園機場 Skytrax 評比排名退步應係受客運量下降及防疫措施造成旅客不便所致，允宜配合邊境管制陸續放寬，妥為辦理規劃改善措施

詢據機場公司說明，因 Skytrax 之評比未公布調查分項分數或評分細節，推測近年桃園機場評比下降之可能原因係受 COVID-19 疫情影響，致客運量大幅下降，因投票樣本不足，且所採防疫管理措施影響旅客便利性等，造成名次下滑。鑑於邊境及境內各項管制已逐步放寬，因應後疫情之復甦規劃將為該公司營運重點，容宜妥為運用該公司近年辦理之旅客特色及滿意度調查結果，持續提升服務水準與機場競爭力，以提供旅客更佳之體驗。

綜上，機場公司為維持服務品質，近年持續參與國際機場評比，亦辦理相關委託研究蒐集旅客意見。受疫情影響，2020 年至 2022 年桃園機場於 Skytrax 評比之世界最佳百大機場排名由 18 名退步至 67 名，隨邊境管制陸續放寬，預期客運量將逐步回溫，允宜妥為瞭解旅客意見，並據以改善相關設施及服務，以提供旅客更優質之機場體驗。

貳、營業收支方面

四、為順利推動桃園機場各項建設，容宜參酌國際運量相近機場經驗與產業復甦情勢等，適時提出機場服務費收取方式之改善建議

機場公司 112 年度預算案編列「勞務收入-服務收入」62 億 6,321 萬 1 千元，其中機場服務費收入 10 億 5,729 萬 3 千元。經查：

(一)機場服務費除 50%分配予觀光發展基金外，全數用於機場專用區及其相關建設

1. 法令依據：

- (1)發展觀光條例第 38 條第 1 項：「為加強機場服務及設施，發展觀光產業，得收取出境航空旅客之機場服務費；…。」
- (2)國際機場園區發展條例第 15 條：「機場公司依發展觀光條例第 38 條規定收取之機場服務費，除分配予觀光發展基金外，應全部用於機場專用區及機場專用區相關建設。」
- (3)國際機場園區發展條例施行細則第 7 條：「本條例第 15 條規定機場公司收取之機場服務費分配方式如下：一、百分之五十分配予觀光發展基金。二、百分之五十分配予機場公司，並應全部用於機場專用區及機場專用區相關建設。」
- (4)出境航空旅客機場服務費收費及作業辦法第 2 條：「搭乘民用航空器出境之旅客，除下列各款人員外¹²，均應依本辦法之規定繳納機場服務費：…。」第 3 條第 1 項：「搭乘民用航空器出境旅客之機場服務費，每人新臺幣五百元，由航空公司隨機票代收。」

2. 綜上，目前出境航空旅客除特定人員外，收取機場服務費每人 500 元，50%分配予觀光發展基金，50%分配予機場公司用於機場專用區及其相關建設。

(二)目前機場服務費收費標準及分配方式，容有研議調整空間

1. 機場公司近 3 年度平均每服務 1 人次旅客所獲機場服務費收

¹² 免收取機場服務費之出境旅客包括：1. 持外交簽證入境者、外國駐華使領館外交領事官員與其眷屬、經外交部認定之外國駐華外交機構人員與其眷屬或經外交部通知給予禮遇之外賓與其隨行眷屬。但以經條約、協定、外交部專案核定或符合互惠條件者為限。2. 由總統府、國家安全會議、五院及其所屬之二級機關邀請並函請給予免收機場服務費之外賓。3. 未滿 2 足歲之兒童。4. 入境參加由觀光主管機關規劃提供半日遊程之過境旅客。

入略呈下滑趨勢：詢據機場公司說明，112 年度機場服務費收入編列 10 億 5,729 萬 3 千元，其估算基礎為預估旅客數 9,951,000(人次)*50%(只收出境旅客)*收費比率 85%(部分旅客免收)*(500 元*50%分配機場公司)。受目前機場服務費收取與分配規定方式所限，機場公司 112 預計平均每服務 1 人次旅客所獲機場服務費收入為 106.25 元，與 110 至 111 度相較，略呈下滑趨勢(詳表 1)。

表 1 近年桃園機場旅客量及機場服務費收入概況表

單位：人次；新臺幣千元

項目	108 年度	109 年度	110 年度	111 年度	112 年度
旅客數	48,689,372	7,438,325	909,012	9,529,000	9,951,000
機場服務費收入	5,346,936	765,586	115,614	1,039,494	1,057,293
平均 (新臺幣元)	109.82	102.92	127.19	109.09	106.25

說明：1. 本表 108 至 110 年度為審定決算數、111 至 112 年度為預算案數。

2. 本表平均=機場服務費收入/旅客數。

資料來源：摘自機場公司 112 年度預算案「5 年來主要營運項目量值明細表」。

2. 容宜適時檢討相關收費標準與分配方式之合理性：

(1) 世界各國機場服務費多係用於提供機場服務，我國則具有雙重目的：依據交通部民用航空局(以下簡稱民航局)關於機場服務費之說明¹³：「一、世界各國機場為提供旅客更優質之機場服務，均有收取機場服務費之規定，其金額亦依機場當地規定不同而有所差異。…。二、…至於各國之機場服務費名稱及金額不完全一致，部分地區機場甚至收取保安檢查費(稅)或其他相關費用，…。」顯示國際機場服務費，多係用於提供機場服務，惟我國除加強機場服務及設施外，尚支應發展觀光產業用途。

¹³ 資料來源：交通部民用航空局網站/便民服務/消費者權益保護專區/客運服務/航空公司相關附加費(稅)說明，網址：<https://www.caa.gov.tw/Article.aspx?a=1403&lang=1>，111 年 10 月 14 日檢索。

(2)機場園區建設資金需求龐大，財務負擔沉重：機場公司為推動第三航廈區及第三跑道建設等機場園區重大工程，資金需求龐大，依據該公司 112 年度預算案編列之固定資產建設改良擴充計畫，其投資總額 1,468.72 億元，截至 112 年度累計已編列 382.97 億元，未來年度經費需求高達 1,085.75 億元，而預計 112 年底該公司長、短期債務餘額為 283.01 億元，未來財務負擔仍相當沉重。

(3)允宜參酌國際運量相近之主要機場標準等，適時提出檢討改善建議：機場公司前於 103 年間就世界各主要國際機場之機場服務費標準比較，桃園機場收取之機場服務費已相對較低(詳表 2)；其後頻有機場增加徵收機場服務費，例如新加坡樟宜機場自 107 年 7 月起加徵機場發展稅，相關費用已超逾千元¹⁴，另亦有輿論指出機場服務費分配比例合理性等情事¹⁵。故機場服務費之收費標準及分配方式，允宜參酌國際各運量相近之主要機場之標準，並視後疫情航空產業復甦情形，及機場公司財務情形等，適時研議向主管機關提出調整之可能性。

表 2 103 年 5 月世界各主要國際機場之機場服務費概況

單位：新臺幣元

國家	機場名稱	機場服務費	國家	機場名稱	機場服務費
香港	赤鱗角機場	676	南非	約翰尼斯堡機場	886
日本	成田機場	721	德國	法蘭克福機場	1,116
韓國	仁川機場	761	美國	洛杉磯機場	1,890
新加坡	樟宜機場	800	英國	倫敦希斯洛機場	2,020
中國大陸	北京首都機場	845		-	

說明：本表機場服務費包含機場向旅客收取之各項非用，如旅客服務費 (Passenger Service Charge)、旅客保安費 (Passenger Security

¹⁴ 資料來源：自由時報，107 年 8 月 21 日，「各機場紛紛加徵機場稅 新加坡、香港破千元」，網址：<https://news.ltn.com.tw/news/life/breakingnews/2526124>，111 年 10 月 14 日檢索。

¹⁵ 資料來源：自由時報，109 年 12 月 13 日，「機場服務費 分配不合理」，網址：<https://talk.ltn.com.tw/article/paper/1418706>，111 年 10 月 14 日檢索。

Charge)及離境稅(Departure Taxes)等。

資料來源：機場公司 103 年 5 月 19 日新聞稿，網址：https://www.taoyuanairport.com.tw/main_ch/docdetail.aspx?uid=52&pid=23&docid=18257，111 年 10 月 14 日檢索。

綜上，機場公司 112 年度預算案於「勞務收入-服務收入」下編列機場服務費收入 10 億 5,729 萬 3 千元。鑑於該公司未來推動機場園區各項重大建設資金需求龐大，財務負擔沈重，允宜參酌國際主要機場之收費標準，並衡酌產業復甦情勢等，積極評估調整機場服務費收費標準及分配方式之可行性，並適時向主管機關提報調整需求，以減輕該公司借款資金壓力，順利推動桃園機場專用區各項建設。

五、112 年度編列用品消耗 6,159 萬 5 千元，超出近年決算數甚多，允宜本摶節原則檢討編列

機場公司 112 年度預算案編列「材料及用品費-用品消耗」6,159 萬 5 千元(詳表 1)，較 111 年度預算案增加 84 萬元(增幅 1.38%)，並較 110 年度決算數增加 3,062 萬 1 千元(增幅 98.86%)。經查：

表 1 108 至 112 年度機場公司「用品消耗」預算編列及執行情形表

單位：新臺幣千元

年度	預算數	較上年度 增減比率	決算數	較上年度 增減比率	執行率	執行率低於 8 成之原因
108	50,400	1.95%	48,780	14.55%	96.79%	-
109	64,570	28.12%	46,254	-5.18%	71.63%	力行簡約並求合宜，摶節支用結果。
110	61,902	-4.13%	30,974	-33.03%	50.04%	
111	60,755	-1.85%	-	-	-	-
112	61,595	1.38%	-	-	-	-

資料來源：整理自機場公司各年度預決算書及該公司提供資料；本中心製表。

詢據機場公司說明，該公司 112 年度用品消耗增加之原因，主要係：(一)依據航空保安相關規定，每 3 年需換發機場通行證，因桃園機場進入工程高峰期，致相關製證耗材增加；(二)考量旅

運量逐步復甦，為維護旅客服務品質，增加編列旅客使用之清潔用品等。

然由近年機場公司用品消耗預算編列及執行情形觀之(詳表 1)，109 至 110 年執行率分別僅 71.63%及 50.04%，依據該公司決算書說明，係力行簡約，擷節支用所致。考量該公司 112 年度預算案預計虧損 59 億 9,522 萬 4 千元，財務狀況欠佳，且其於 108 年度客運量高峰期及 109 年度重新換發機場通行證時期，用品消耗執行數為 4,878 萬元及 4,625 萬 4 千元，遠低於 112 年度預算案數；此外，機場公司 112 年度預估服務旅客人次 995 萬 1 千人次，僅為 108 年度實際服務人次 4,868 萬 9 千人次¹⁶之 20.44%，爰該公司 112 年度用品消耗編列預算數容有擷節之空間。

綜上，機場公司 112 年度預算案編列「材料及用品費-用品消耗」6,159 萬 5 千元，鑑於該公司 112 年度預計營運虧損仍鉅，允宜審慎參酌近年決算執行及業務量預計變動情形，本擷節原則檢討編列。

參、固定資產之建設、改良與擴充方面

六、截至 111 年 8 月底止，多項購建固定資產計畫執行進度未如預期，允待積極辦理，並妥為規劃 112 年度各計畫之辦理內容與進程

機場公司 112 年度預算案於「固定資產建設改良擴充」(以下簡稱購建固定資產)下，編列「專案計畫」126.38 億元與「一般建築及設備計畫」27.92 億元，共計 154.30 億元，分別較 110 與 111 年度預算(案)數，增加 130.26 億元及 49.48 億元(詳表 1)。經查：

¹⁶ 資料來源：機場公司 112 年度預算案第 84 頁。

表 1 110 至 112 年度購建固定資產預算編列及執行概況 單位：新臺幣千元

項目	110 年度				決算數	執行率	111 年度	112 年度
	可用預算數						預算案數	預算案數
	本年度	以前年度保留數	奉准先行辦理數	合計數				
專案計畫	200,000	5,366,345	144,400	5,710,745	3,536,294	61.92%	8,173,987	12,638,000
一般建築及設備計畫	2,203,801	172,418	0	2,376,219	1,815,083	76.39%	2,307,703	2,792,109
合計	2,403,801	5,538,763	144,400	8,086,964	5,351,377	66.17%	10,481,690	15,430,109

資料來源：整理自機場公司預、決算書；本中心製表。

(一)110 年度購建固定資產執行率僅 66.17%

機場公司 110 年度編列購建固定資產預算數 24.04 億元，加計以前年度保留數 55.39 億元及奉准先行辦理數 1.44 億元，合計可用預算數 80.87 億元，決算數 53.51 億元，可用預算執行率(以下簡稱執行率)僅 66.17%(詳表 1)。

依據審計部查核結果，其中執行率未達 80%者之個案計畫(不含已完工計畫)計有 11 項(詳表 2)，除 3 項停辦外，主要執行率偏低之原因包括：配合第三航站區主體航廈發包進度落後而延後發包、廠商未申領預付款、受疫情影響工程進度、多次流標，或受關聯性工程進度影響等。

表 2 110 年度機場公司購建固定資產執行率未達 80%項目一覽表

項目	執行率
1. 南側共同管道機電工程	78.44%
2. 臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫	62.39%
3. 桃園國際機場空側設施全面強化工程	58.14%
4. 建置航機跑道自動異物偵測系統工程計畫	1.24%
5. 第二航廈擴建工程	0.77%
6. 西側自來水儲水加壓站工程	0.28%
7. 新消防西站新建工程	0.15%
8. 新設桃機(東)161kV 變電站暨桃機(一)161kV 變電站設備汰換工程	0.01%
9. T1(第一航廈)至 T2(第二航廈)之 PMS(旅客自動電車輸送系統)與 T3(第三航廈)系統整合工程	(停辦)
10. 多功能大樓區辦公大樓室內裝修工程案	(停辦)
11. 建置機場跑道遠距監控系統	(停辦)

說明：本表不含已完工計畫。

資料來源：摘自 110 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告_營業部分，乙-288 至乙-289 頁。

(二)截至 111 年 8 月底止，仍有多項計畫預算執行落後，允待積極檢討

依據機場公司提供資料(詳表 3)，截至 111 年 8 月底，計有 24 項購建固定資產計畫(不含一次性項目)分配預算執行率未及 8 成，或尚未分配預算，顯示相關計畫執行未如預期，或原訂預算執行期程較晚，恐有導致該公司集中於年末執行大量預算，甚而產生需保留預算之情形。鑑於該公司 112 年度購建固定資產預算編列 154.30 億元，為近 3 年度新高，允宜加強管控現有計畫執行進度，並妥為規劃 112 年度預計辦理事項，俾利執行順遂。

表 3 111 年 8 月底機場公司購建固定資產「分配預算執行率未達 80%」或「尚未分配」項目一覽表

單位：新臺幣千元

項目	111 年度 可用預算 數 A	截至 111 年 8 月底			
		預算 分配數 B	執行數 C	分配預算 執行率 D=C/B	可用預算 執行率 E=C/A
專案計畫					
1. 桃園國際機場空側設施全面強化工程計畫	540,000	108,000	83,960	77.74%	15.55%
2. 西側污水處理廠新建工程	399,987	288,400	190,374	66.01%	47.60%
3. 臺灣桃園國際機場第三跑道及基礎設施建設計畫	322,600	125,300	52,590	41.97%	16.30%
4. 第二航廈擴建工程	22,389	0	0	-	0%
一般建築及設備計畫					
分年性項目					
1. 第一及二航廈油壓電梯及電動坡道汰換工程	51,932	7,000	4,798	68.54%	9.24%
2. 第一、二航廈發電機汰換及相關變電設備改善工程	228,020	106,562	58,882	55.26%	25.82%
3. 新設桃機(東)161kV 變電站暨桃機(一)161kV 變電站設備汰換工程	405,166	250,466	67,116	26.80%	16.57%
4. 南側共同管道新建工程-土建部份	311,007	76,502	3,700	4.84%	1.19%
5. 桃園國際機場舊圓山空廚區域改建機坪工程	21,487	21,487	720	3.35%	3.35%
6. 空側土木維護中心新建工程	17,400	3,400	90	2.65%	0.52%
7. 汰換第二航廈航班資訊電視牆及報到櫃台顯示設備工程	2,950	2,760	32	1.16%	1.08%
8. 桃園機場備援水源水池整修及水井汰換	30,000	7,112	48	0.67%	0.16%
9. 第一航廈配電設備汰換及照明系統改善工程	51,658	20,715	121	0.58%	0.23%
10. 第二航廈消防水砲系統整建案	90,756	55,000	26	0.05%	0.03%
11. 第二航廈 LED 工程、斷路器及變壓器汰換工	62,100	39,420	1	0.00%	0.00%

項目	111 年度 可用預算 數 A	截至 111 年 8 月底			
		預算 分配數 B	執行數 C	分配預算 執行率 D=C/B	可用預算 執行率 E=C/A
程					
12. 第一、二航廈高低壓供配電及相關設備汰換工程	15,457	12,022	0	0%	0%
13. 機場航廈暨圍區冰水主機及相關設備汰換工程	188,853	0	12,517	-	6.63%
14. 建置航機跑道自動異物偵測系統工程計畫	50,000	0	54	-	0.11%
15. 汰換第一航廈及登機廊廳中央監控系統週邊設備工程	900	0	1	-	0.11%
16. 西側自來水儲水加壓站工程	47,338	0	19	-	0.04%
17. 第一航廈監視系統汰換更新工程	30,000	0	6	-	0.02%
18. 桃園國際機場第二航廈報到櫃台行李設備汰換工程	53,434	0	0	-	0%
19. 新消防西站新建工程	35,274	0	0	-	0%
20. 第二航廈主體及北登連通道暨行李輸送系統擴充工程	13,474	0	0	-	0%

說明：本表不含「一般建築及設備」一次性項目。

資料來源：摘自機場公司提供資料；本中心製表。

綜上，機場公司 112 年度預算案「固定資產建設改良擴充」編列 154.30 億元，為近 3 年度新高，惟其 110 年度購建固定資產執行率僅 66.17%，且截至 111 年 8 月底，仍有多項計畫預算執行進度嚴重落後，允宜積極控管各計畫執行進度，並妥為規劃 112 年度購建固定資產計畫之辦理內容，俾利儘早達成預期效益。

七、「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」為國家重大建設計畫，允宜妥控執行進度，並協調關聯工程界面，力求如期如質完工

機場公司 112 年度預算案於「固定資產建設改良擴充-專案計畫」之繼續計畫下，編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」(以下簡稱本計畫)120 億 5,700 萬元，該計畫投資總額 956 億 8,100 萬元，截至 112 年度累計已編預算數 314 億 5,799 萬 8 千元，占全部計畫 32.88%，完工期程預計為 115 年 12 月。經查：

(一)第三航站區建設計畫之核定與修正情形

本計畫原經行政院於 104 年核定，總經費 746.89 億元，期程 104 至 111 年，嗣因物價波動、法令變更、增加系統備援能力、提升營運穩定性、結構體限制調整設計等，於 108 年辦理第 1 次修正計畫，總經費調增為 789.07 億元，完工期程延至 113 年。

惟本計畫第 1 次修正後，主體航廈工程仍無法順利招標，爰該公司經優化設計及考量市場環境因素後，辦理第 2 次修正計畫，行政院於 109 年 5 月核定前揭修正計畫，並指出：「本計畫因主體航廈工程於 108 年 6 月第 3 次流標，造成整體計畫及相關標別工程執行進度延宕，機場服務空間不足問題益為嚴重，已影響機場服務品質及未來長遠發展，且本計畫規模龐大為國家重大建設重中之重，為了促進國內經濟發展，及早動工非常重要，…。」¹⁷，爰同意總經費修正增加為 956.81 億元，以及延長期程至 115 年，其歷次核定與修正情形詳如表 1。

表 1 「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」歷次修正情形表

項目	原建設計畫	第 1 次修正計畫	第 2 次修正計畫
核定時間	104.03.06	108.01.09	109.05.22
總經費	746.89 億元	789.07 億元	956.81 億元
計畫期程	104-111 年	104-113 年	104-115 年
主要工作項目	1. 航廈及登機廊廳(含航站區道路) 2. 多功能用途大樓(含地面運輸中心) 3. 第三航廈停機坪及滑行路徑 4. 旅客運輸系統 5. 其他公共設施	原分為 13 標，經設計檢討整併為 11 標	1. 與前次分標相同 2. 第 6A 標主體航廈土木工程除維持雙曲面波浪屋頂及雲頂天花造型外，取消航廈主體天窗與調整帷幕厚度

說明：本表原建設計畫期程係依機場公司 112 年度預算案說明表達。

資料來源：整理自臺灣桃園國際機場第三航站區第 2 次修正建設計畫(核定版)、機場公司 112 年度預算案；本中心製表。

(二)截至 111 年 8 月底止，尚有部分標案執行進度未如預期，或受其他工程影響尚未復工

¹⁷ 資料來源：行政院 109 年 5 月 22 日院臺交字第 1090173023 號函說明二。

1. 截至 111 年 8 月底預算執行情形：依據機場公司提供資料，本計畫之主體航廈土建、機電工程已分別於 110 年 6 月 1 日及 10 月 1 日開工(詳表 3)，截至 111 年 8 月底，本計畫預算分配數 32.60 億元，執行數 32.38 億元，分配預算執行率約 99.33%(詳表 2)。

表 2 111 年 8 月底「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」預算執行概況表

單位:新臺幣百萬元

名稱	111 年度可用預算數			截至 111 年 8 月底			
	本年度預算數 A	以前年度保留數 B	合計 C=A+B	預算分配數 D	執行數 E	分配預算執行率 F=E/D	可用預算執行率 G=E/C
臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫	6,767	1,888	8,655	3,260	3,238	99.33%	37.41%

資料來源：整理自機場公司提供資料；本中心製表。

2. 仍有部分標案執行進度略微落後(詳表 3):以本計畫第 8 標為例，因共同承攬廠商偉○營造有限公司(以下簡稱偉○公司)於 111 年 3 月發生財務困難而無法履行該工程，已由另一承攬廠商東○電機股份有限公司(以下簡稱東○公司)依合約繼受單獨承攬。由於該工程尚處土方開挖、基礎施工及結構工程階段，受偉○公司無法履約及營造業大環境影響，東○公司於 9 月始完成營造廠商發包事宜，致 111 年 8 月底預計工程進度 13.04%，實際工程進度 10.34%，落後 2.7 個百分點。詢據機場公司說明，該公司已召開 3 次趕工會議，將督促廠商持續趕工進。
3. 尚有部分標案受其他工程進度影響(詳表 3):例如第 10 標行李處理系統配合第 2 次修正計畫建設期程延後，而於 109 年底停工，需配合主體航廈工程執行狀況適時推動。考量各工程間多有關聯界面，允宜妥為整合與掌控，俾利各項工程推動無礙。

表 3 截至 111 年 8 月底「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」工程進度執行概況表

標別	標名	工程進度 預定/實際(%)	執行情形
第 1 標	航站區土方及基礎工程 (併第 4 標)	100/100	106.06.07 開工，已於 111.03.31 完工， 111.06.30 驗收完成
第 3 標	滑行道及機坪	76.90/72.90	106.05.26 開工，施工中
第 5 標	多功能大樓 1 期(MFB1)	-	辦理招標作業中
第 6A 標	主體航廈土建工程(併第 7 標站區道路系統工程)	6.38/8.14	110.06.01 開工，施工中
第 6B 標	主體航廈機電工程	0.96/0.98	110.10.01 開工，施工中
第 8 標	公共設施(一)	13.04/10.34	109.06.03 開工，因共同承攬土建廠商偉○公司 財務困難無法履約，自 111.04.01 起由東○公司 繼受
第 9 標	航空地面燈光系統(AGL)	54.87/56.09	107.01.31 開工，施工中
第 10 標	行李處理系統(BHS)	-	已完成細部設計，配合第 2 次修正計畫之建設期 程及主體航廈辦理進度，於 109.12.26 停工，後 續將配合主體航廈工程執行狀況適時推動
第 11 標	資通訊系統(ICT)	檢討中	已解約，需配合第 6A 標預埋管線部分，已變更 設計交付第 6B 標施作；另其他系統部分預計於 112.03 招標
第 12 標	旅客空橋系統(PBB)	8.42/8.50	107.03.13 開工，施工中
第 13 標	旅客運輸系統(PMS)	可行性研究 及規劃	考量電動自駕巴士技術可行且符合未來發展趨 勢，後續運具型式將選擇朝電動自駕巴士方向檢 討推動，預計於 112.09 招標

資料來源：機場公司 111 年 10 月 5 日提供資料。

綜上，機場公司 112 年度預算案編列「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」120 億 5,700 萬元，截至 111 年 8 月底，仍有部分標案工程執行進度略微落後，允宜持續妥予控管，並審慎辦理關聯工程之整合協調作業，俾使本計畫如期如質完工。

八、允宜加速辦理建置航機跑道自動異物偵測系統之評估及建置作業，俾儘早達成強化桃園機場空側營運管理之目標

機場公司 112 年度預算案於「固定資產建設改良擴充-一般建築及設備計畫」之分年性項目下，賡續編列「建置航機跑道自動異物偵測系統工程計畫」(以下簡稱本計畫)經費 450 萬元。本計畫總經費 6 億 5,537 萬 7 千元，期程 109 至 113 年度，截至 112

年度累計編列 2 億 7,450 萬元，未來年度經費需求 3 億 8,087 萬 7 千元。經查：

(一)審計部指出機場公司辦理規劃建置跑道監視異物偵測系統之評估作業未臻周妥

詢據機場公司說明，該公司自 104 年度起即編列預算 976 萬元辦理「臺灣桃園國際機場跑道監視異物(Foreign Object Debris, FOD)偵測系統」，該計畫總經費 3 億 8,105 萬 1 千元，辦理期程 104 至 106 年度¹⁸，惟其於 105 年 9 月 20 日以該系統在不同偵測方式下，仍會受到一定之條件限制而降低效能、實際經濟效益及運作效能難以查明等緣由暫緩辦理；嗣該公司依據交通部 107 年 8 月 29 日召開「推動強化桃園機場跑滑道面服務品質及航管作業效率督導」專案小組現地勘查暨研討會議委員建議，再次於 109 年度起編列預算辦理本計畫。

本計畫於 109 年度先行辦理概念性驗證(Proof of Concept)及評估作業，該技術服務採購案¹⁹於 110 年 2 月 22 日決標，預計於 111 年完成評估，惟審計部於 110 年度審核報告指出，本案自規劃辦理跑道監視異物偵測系統迄今已逾 7 年，尚處於概念性驗證及評估作業階段，未臻周妥，允宜檢討改善²⁰。

(二)宜審慎辦理評估作業，如確具有建置必要性，允應加速辦理

依據機場公司提供資料，目前全球異物偵測系統多運用毫米波雷達與紅外線低照度攝影機搭配使用偵測，惟兩種設施各有觀測盲點，仍需透過高速運算及交叉比對方式，方可偵測異物及其所在位置，故該公司需先行辦理概念性驗證，經評估報

¹⁸ 資料來源：機場公司 104 年度預算「一般建築及設備計畫之分年性項目明細表」。

¹⁹ 建置航機跑道自動異物偵測系統設備工程委託驗測評估技術服務契約採購案。

²⁰ 資料來源：110 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告_營業部分，乙-287 頁至乙-288 頁。

告確認該系統具有實效後，再進行後續工程規劃設計監造服務契約及工程建置招標作業。考量為使相關系統設備確能發揮實際效益，確宜審慎評估，惟仍應加速辦理各階段進程，以期積極強化機場空側營運管理。

綜上，機場公司 112 年度預算案賡續編列「建置航機跑道自動異物偵測系統工程計畫」經費 450 萬元。鑑於該公司自 104 年度編列預算辦理跑道監視異物偵測系統迄今已逾 7 年，仍處於概念性驗證與評估階段，允宜加速辦理評估及建置作業，俾儘早強化機場飛航安全管理。

肆、盈餘分配及資金運用方面

九、允宜研議調整盈餘分配比率之可行性，以適度留存資金俾供未來建設所需

機場公司 112 年度預算案於盈虧撥補預計表編列「待填補之虧損」142 億 5,808 萬 8 千元(詳表 1)。經查：

表 1 99 至 112 年度機場公司盈虧撥補概況

單位：新臺幣千元

年度	淨利(損)	盈餘分配			機場公司虧損
		分配民航事業作業基金	提撥地方政府	留存機場公司	待填補數
99	356,897	263,390	57,817	35,690	0
100	2,999,584	1,598,778	350,952	1,049,854	0
101	3,577,330	1,906,717	418,548	1,252,065	0
102	3,933,833	1,851,266	406,375	1,676,192	0
103	4,729,054	2,520,586	553,299	1,663,357	0
104	5,938,111	3,141,925	689,691	2,114,683	0
105	6,411,439	3,416,103	749,876	2,245,460	0
106	6,811,803	3,618,099	794,217	2,399,487	0
107	7,266,928	3,869,714	849,449	2,547,765	0
108	8,078,174	4,302,016	944,345	2,831,813	0
109	-1,908,266	0	0	8,304	1,899,962
110	-3,162,133	0	0	1,550	5,060,545
111	-6,331,003	0	0	0	8,262,864
112	-5,995,224	0	0	0	14,258,088
99-108	50,103,153	26,488,594	5,814,569	17,816,366	0

說明：1. 本表 99 至 110 年度為審定決算數，111 至 112 年度為預算案數，惟 111 年度待填補虧損數為 112 年度預算案列示之 111 年底預計數。
2. 留存機場公司包括提撥法定公積、特別公積、填補虧損、未分配盈餘。
資料來源：機場公司 99 至 112 年度預、決算書；本中心製表。

(一)機場公司依法須分配盈餘予民航基金與地方政府

依據國際機場園區發展條例第 22 條第 2 項規定：「機場公司於完納稅捐彌補虧損，並提列盈餘公積後，盈餘之 18%應提撥予園區所在地之直轄市、縣(市)政府，其餘盈餘，應分配予民航事業作業基金。」爰機場公司如有盈餘，須依公司法及相關規定提列 10%法定公積及 25%特別公積後，按 82%與 18%之比例分配予民航事業作業基金(以下簡稱民航基金)及地方政府。

(二)預計機場公司 112 年底之待填補虧損高達 142.58 億元，且未來建設之資金需求龐鉅

由機場公司歷年盈虧撥補概況(詳表 1)顯示，該公司自 99 年成立至 108 年度止，營運均有盈餘，累積分別已分配予民航基金與地方政府 264.89 億元及 58.15 億元(共計 323.04 億元，占 64.45%)，該公司自行留存僅 178.16 億元(占 35.55%)；惟 109 至 112 年度該公司受 COVID-19 疫情影響而連年虧損，預計 112 年底待填補虧損將達 142.58 億元。茲究國際機場園區發展條例第 22 條第 2 項規定機場公司盈餘分配方式之立法理由，係為促進地方發展，並維持民航基金之正常運作；然該公司有盈餘時僅能留存約 35.55%，而虧損時卻須仰賴中央政府增資及補助，惟地方政府除享受機場園區發展所帶動之就業與經濟發展成果，尚可獲配該公司營運盈餘，其各類盈餘分配比率之妥適性，容有檢討調整之空間。

另機場公司需肩負國家關鍵基礎設施建設任務，依 COVID-19 疫情前(108 年 3 月)核定之臺灣桃園國際機場園區實

施計畫修正版(以下簡稱園區實施計畫)²¹之財務規劃，其在未虧損前提估算下總經費(公司自辦建設及利息費用)2,473億元，預計2026年即達期末借款餘額高峰期；然該公司近年受疫情影響轉盈為虧，其建設所需財務負擔恐將加劇，似有研謀充裕其自有資金方式之必要。

綜上，機場公司依現行法規僅能留存約35.55%之盈餘，考量其未來建設經費需求龐鉅，為減少該公司借款之財務壓力及政府增資之財政負擔，允宜審酌推動調整提列特別公積及盈餘分配比率之可行性。

一〇、機場公司112年度增資150億元以改善財務結構，惟仍待落實債務管理措施，並妥作資金財務規劃

機場公司112年度預算案於資產負債預計表編列「權益-資本」407.32億元，較111年度預算案增加150億元(增幅58.29%，詳表1)，主要係交通部增資協助該公司辦理重大建設計畫等相關經費。經查：

表1 107至112年度機場公司財務概況 單位：新臺幣千元

科目	107年度	108年度	109年度	110年度	111年度	112年度
損益表科目						
淨利(淨損)	7,266,928	8,078,174	-1,908,266	-3,162,133	-6,331,003	-5,995,224
資產負債表科目						
資產	49,290,161	51,463,564	47,633,771	49,542,456	63,303,073	75,142,070
流動資產	11,874,927	13,392,495	7,501,893	6,952,634	10,882,514	10,553,628
負債	10,025,919	9,374,358	7,444,528	12,513,795	28,576,732	31,410,953
流動負債	8,960,010	8,353,339	6,438,904	11,360,583	11,973,551	14,807,772
權益	39,264,242	42,089,206	40,189,243	37,028,661	34,726,341	43,731,117
資本	24,832,463	24,832,463	24,832,463	24,832,463	25,732,463	40,732,463
保留盈餘	14,431,779	17,256,742	15,356,780	12,196,198	8,993,878	2,998,654
已指撥保留盈餘	14,431,779	17,256,742	17,256,742	17,256,742	17,256,742	17,256,742

²¹「園區綱要計畫」係提出機場園區未來20至30年之長期發展藍圖，為上位計畫；「園區實施計畫」係以綱要計畫為基礎，聚焦未來5至10年重大建設項目，具體提出相關規劃配置，以作為各建設辦理之依據。

科目	107 年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年度	112 年度
累積虧損	-	-	1,899,962	5,060,545	8,262,864	14,258,088
營運資金	2,914,917	5,039,156	1,062,989	-4,407,949	-1,091,037	-4,254,144
負債占資產比率	20.34%	18.22%	15.63%	25.26%	45.14%	41.80%
總資產報酬率	15.49%	16.04%	-3.85%	-6.51%	-11.22%	-8.66%

說明：1. 本表 107 至 110 年度為審定決算數、111 至 112 年度為預算案數，惟 111 年度資料為 112 年度預算案列示之上年度(底)預算(計)數。

2. 本表資產負債表科目為當年底金額。

3. 已指撥保留盈餘=法定公積+特別公積；營運資金=流動資產-流動負債；負債占資產比率=負債總額/資產總額；總資產報酬率=本期淨利/平均資產總額。

資料來源：機場公司 107 至 112 年度預、決算書；本中心製表。

(一)因疫情衝擊，機場公司自 109 年度起由盈轉虧，交通部於 112 年度增資 150 億元協助該公司辦理重大建設計畫

1. 機場公司請政府增資協助第 3 航站區及第 3 跑道建設經費無法自償部分資金缺口 830 億元：依據機場公司說明，因疫情衝擊及邊境管制措施等，桃園機場客運量大幅下降，該公司自 109 年度起由盈轉虧，110 年度累積虧損達 50.61 億元(詳表 1)，日常營運需透過借款融通因應，截至 111 年 9 月底已借款 166 億元，預估至 111 年底累積舉借數達 248.84 億元(詳表 2)。惟其刻正推動第 3 航站區及第 3 跑道等國家關鍵基礎設施，預估無法自償之資金缺口 830 億元，爰請求政府增資協助，第 1 階段(112 至 115 年)於第 3 航站區建設期間，每年增資 150 億元，共計 600 億元；第 2 階段視未來財務狀況滾動檢討。

表 2 機場公司近年債務餘額概況表

單位：新臺幣千元

項目	109 年底 實際數	110 年底 實際數	111 年 9 月底 實際數	111 年底 預計數	112 年底 預計數
借款	短期	0	6,900,000	4,600,000	9,434,000
	長期	0	-	12,000,000	15,449,970
	合計	0	6,900,000	16,600,000	24,883,970

說明：本表 111 年底資料係 112 年度預算案所列 111 年底預計數。

資料來源：整理自機場公司 109 至 112 年度預、決算書及 111 年 9 月會計月報；本中心製表。

2. 行政院核定及 112 年度增資情形：交通部於 111 年 5 月 3 日函陳行政院有關機場公司之增資需求，該院於同年月 31 日核定略以，112 年度增資 150 億元，請循預算程序辦理，113 年度以後各年增資額度，應視該公司財務及政府財政狀況，逐年滾動檢討。嗣交通部於 112 年度預算案編列增資機場公司 150 億元，包括支應第 3 航站區等建設需求 120.57 億元及填補營運資金不敷數 29.43 億元。

(二)財務結構仍待持續改善，並控管重大建設之財務可行性

由近年度機場公司財務概況(詳表 1)可知，該公司自 109 年度起財務狀況轉趨惡化，110 年底營運資金為-44.08 億元，顯示流動資產已不敷支應流動負債，為財務之警訊；又預計 111 年底累積虧損達 82.63 億元，負債占資產比率 45.14%，其財務狀況亟待改善。

交通部雖於 112 年度辦理增資機場公司 150 億元，適度協助改善其財務結構，惟該公司仍待積極開源節流，並落實債務管理措施；另依園區綱要計畫(第 2 版)規劃，機場公司未來尚有眾多重大建設待辦理(詳表 3)，允宜嚴加管控各建設項目之財務可行性，並確實掌握各計畫之辦理進度及資金需求。

表 3 園區綱要計畫(第 2 版)規劃重大建設概況 單位：新臺幣億元

項目	名稱	年期	資金需求
主要 建設 項目	第 3 航站區建設	2015-2026	957.0
	西衛星廊廳區與機坪建設	2028-2035	900.0
	新貨運站機坪工程	2022-2031	22.0
	NP 滑行道東延與機坪工程	2033-2034	11.7
	勤務道路工程	2026-2031	1.5
	北跑道下方東側 APM 隧道與勤務道路工程	2033-2035	24.0
	第 3 跑道與相關滑行道	2025-2030	305.0
	北側場面整地排水基礎工程	2025-2029	44.0
	聯外道路建設	2021-2027	636.0
	第 2 油庫	2027-2029	6.8
民間 參與	新貨運站工程	2022-2034	268.0
	自由貿易港區廠房工程	2021-2032	273.0

項目	名稱	年期	資金需求
	多功能大樓商場及旅館棟	2030-2033	36.0
	西北維修區機棚工程	2026-2029	92.0
	A3 南側用地機棚工程	2024-2027	25.0

資料來源：摘自園區綱要計畫(第2版)摘要報告書核定本，摘要1。

綜上，受疫情影響，機場公司自 110 年度起需仰賴借款融通因應日常業務之資金需求，預計 111 年底累積舉借數達 248.84 億元，已趨近該公司資本額 257.32 億元，交通部於 112 年度預算案增資 150 億元協助該公司改善財務結構及填補資金短缺，惟仍待持續檢討財務狀況及債務管理，俾利後續重大建設推動及機場永續經營。

(分機：1937 叢宏安)