

臺灣鐵路管理局 111 年度營業決算評估報告目錄 頁次

一、臺鐵 111 年度虧損及年底短期債務分別逾 111 億元及 1,600 億元，允宜提升營運績效，並注意利率變動，妥善規劃資金需求 -----	1
二、允宜積極辦理資產開發以拓展收入；另土地尚有被占用或閒置情形，亟待積極落實排除占用並妥適處置、運用及管理 -----	3
三、允宜持續檢討「臺鐵電務智慧化提升計畫」工程進度，並強化故障監控及維修成效，俾達安全性及供電穩定性目標 -----	6

臺灣鐵路管理局 111 年度營業決算評估報告

臺灣鐵路管理局(以下簡稱臺鐵)111 年度決算營業收入 264 億 6,805 萬 2 千元,營業成本 345 億 2,610 萬 4 千元,營業費用 15 億 2,547 萬 1 千元,營業外收入 26 億 165 萬 5 千元,營業外費用 41 億 3,269 萬 2 千元,本期淨損 111 億 1,456 萬元,較 110 年度淨損減少 18 億 8,160 萬 2 千元(減幅 14.48%)。謹就臺鐵 111 年度營業決算評估如下:

一、臺鐵 111 年度虧損及年底短期債務分別逾 111 億元及 1,600 億元,允宜提升營運績效,並注意利率變動,妥善規劃資金需求

臺鐵 111 年度決算虧損 111.15 億元,當年底短期債務 1,638.97 億元,經查:

(一)台鐵虧損概呈增加趨勢,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 109 至 111 年度受嚴重特殊傳染性肺炎疫情(以下簡稱疫情)影響,致客貨運量及營業收入大幅減少;復以 107 至 111 年度營業成本及費用有逐年增長趨勢¹,致實際虧損數由 106 年度 13.52 億元增加為 111 年度 111.15 億元(詳表 1),若無法有效改善財務狀況及提高營運績效,未來營運資金不足情況恐持續,屆時須再增借款支應,基此,仍需就營運面及財務面妥為規劃改善,以健全臺鐵體質。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。

¹據臺鐵說明,107 年至 111 年度營業成本及費用增加,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等計畫之相關資產分別於上開期間開始提列折舊,爰折舊費用逐年上升所致。

表 1 臺鐵 106-111 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	6.20	-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	79.68	128.01	4.73	5.58	-111.15

說 明：1. 106 至 111 年度係審定決算數。
2. 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. 臺灣鐵路統計月報及統計年報。
2. 臺鐵提供。

(二)近年短期債務逐年成長，111 年度利息費用達新高

揆諸臺鐵近年(107 至 111 年)短期債務趨勢，由 107 年底之 1,244.94 億元，逐年上升至 111 年底之 1,638.97 億元，4 年期間內增加 394.03 億元；又臺鐵 107 至 111 年度每年借款利息費用介於 5.57 億元至 13.81 億元間，111 年度利息費用達近年新高(詳表 2)，主要係中央銀行考量國內通膨率居高，111 年度連續 4 次調升政策利率所致，復以臺鐵近年未償短期債務餘額逐年升高，爰利息負擔加重。

表 2 107-111 年底臺鐵短期債務及利息費用 單位：新臺幣億元

項 目	107 年度	108 年度	109 年度	110 年度	111 年度
年底融資本金	1,244.94	1,293.40	1,371.28	1,484.47	1,638.97
平均借款利率	0.57%	0.70%	0.57%	0.39%	0.92%
利息費用	6.99	8.90	7.62	5.57	13.81

說 明：表內均為決算數。
資料來源：臺鐵提供。

綜上，臺鐵 111 年度虧損高達 111.15 億元，面對高鐵及捷運等競爭下，臺鐵亟需研謀改善以有效提升營運績效；又臺鐵近年短期債務逐年攀升，且利息費用龐大，允宜賡續注意利率變動，妥為規劃營運及資金需求，以維臺鐵之永續及健全營運。

二、允宜積極辦理資產開發以拓展收入；另土地尚有被占用或閒置情形，亟待積極落實排除占用並妥適處置、運用及管理

臺鐵為運用交通建設與資產開發結合之利基，於 108 年度成立「資產開發中心」專責資產活化業務，該中心 111 年度「營業收入-其他營業收入」決算數 32 億 797 萬 7 千元²，包括相關房地租賃收入及權利金收入等；另臺鐵迄 111 年底止土地被占用面積 19.45 公頃，公告現值為 229.85 億元；閒置面積 4.45 公頃，公告現值 4.25 億元(詳表 1)。經查：

表 1 臺鐵 111 年底土地被占用及閒置情形

單位：公頃；新臺幣億元

項目	被占用			閒置			合計	
	筆數	面積	公告現值	筆數	面積	公告現值	總面積	公告現值
合計	587	19.45	229.85	42	4.45	4.25	23.90	234.10

說明：1. 表內被占用及閒置土地均屬路線用地或廢棄路基，尚無相關稅費。

2. 臺鐵表示因經管土地範圍遼闊並擴及全臺，統計費時，爰以每年年底為作為結算統計之時間點。

資料來源：臺鐵提供。

(一)近年陸續推動 BOT 及設定地上權等開發案

觀諸臺鐵資產開發中心其他營業收入達成情形，109 至 111 年度決算數分別為 33 億 2,770 萬 4 千元、30 億 1,986 萬 9 千元及 32 億 797 萬 7 千元，預算達成率分別為 91.67%、80.32%及 85.26%(詳表 2)；其中已完成並獲取開發利益者包括：萬華、松山及南港站 BOT 案；板橋及新左營商場 ROT 案；臺中車站鐵道文化園區興建營運移轉案；高雄站東舊宿舍區都市更新招商案；以及臺北車站 2 樓微風案等。

²臺鐵 111 年度其他營業收入決算數 131 億 886 萬 8 千元，除資產開發中心之收入 32 億 797 萬 7 千元，尚包含政府補助收入 87 億 4,636 萬 5 千元，以及附業營運中心等其他單位收入 11 億 5,452 萬 6 千元。

表 2 臺鐵資產開發中心 109 至 111 年度其他營業收入預決算表

單位：新臺幣千元

年 度	預 算 數 (A)	決 算 數 (B)	達 成 率 (B / A)
109	3,629,930	3,327,704	91.67%
110	3,759,992	3,019,869	80.32%
111	3,762,398	3,207,977	85.26%

說 明：臺鐵表示資產開發業務於 108 年 3 月 1 日始併入貨運服務總所，爰尚無 108(含)年度以前預決算資料。

資料來源：臺鐵提供。

(二)臺中國光客運都市更新開發案 110 及 111 年度均未獲收入，允宜賡續協調以順利辦理開發，俾拓展收入

由前段所述，臺鐵推動多項開發案且獲有收入，惟仍有部分站區土地開發案尚在推動中，致尚無收入；以臺中國光客運都市更新開發案為例，臺鐵該案 110 及 111 年度預算分別編列權利金收入 2 億 8,376 萬 3 千元及 2,000 萬元，惟截至 111 年底止迄無收入，據臺鐵表示，該案基地細部計畫於 110 年 2 月 1 日公告發布實施，並於 112 年 3 月 30 日與臺中市政府交通局就捷運藍線 B19 站用地達成協議，惟臺中市政府尚未同意都更，故尚無相關收入。基此，該案 110 至 111 年度因尚未取得地方政府同意辦理都更，故連續 2 年之收入預算達成率均為 0，允宜賡續與該府協調，俾利早日實現權利金收入。

(三)私人占用部分已騰空返還，被機關占用者尚依法處理中

臺鐵 111 年底被占用之 19.45 公頃土地中，包括被機關占用之 19.28 公頃及被私人占用之 0.17 公頃：

1. 機關占用部分：據臺鐵提供資料，臺鐵 111 年底被機關占用之 19.28 公頃土地，主要被開闢為道路或既成巷道使用，詢據臺鐵對於被機關占用土地之處理方式，包括：函請占用機關依法辦理有償撥用、或作為都市計畫變更回饋土地等；若無法以上述方式解決時，則依「各機關經管國有公用被占用不動產處理原則」第 2 條第 2 項第 2 款規定，屬事業資產或

特種基金財產，現況為他機關闢建或管理維護之公共設施，管理機關或該公共設施闢建或管理維護機關承諾不動產移交國有財產署接管後，願負管理維護責任者，則依規定移交該署。

2. 私人占用部分：詢據臺鐵表示，被私人占用土地 0.17 公頃部分，主要係因繼承問題尚未辦理續租，臺鐵依經管公用不動產出租及利用作業要點第 6 點規定，於 112 年 7 月 5 日發文通知繼承人，限期於同年 9 月 30 日自行拆除占建之地上物，交還土地，且繳清占用土地使用補償金，逾期將依法提起訴訟；查繼承人已於 112 年 8 月 8 日騰空地上物返還土地，且已繳清占用土地使用補償金，已無私人占用情形。

(四)土地閒置面積不少，仍待積極運用

據臺鐵表示，截至 111 年底止閒置面積 4.45 公頃部分，尚洽請民間承租或設法活化中，惟該等土地大多位於偏僻地區，多屬廢棄路基之周邊地帶，由於土地欠方正且每筆面積不大，爰處理效率欠佳。基此，有待賡續妥適處置及活化運用，以提高資產管理效能。

綜上，臺鐵近年積極推動資產活化，惟臺中國光客運都市更新開發案自 110 年度開始編列收入，卻因臺中市政府尚未同意都更案，故迄至 111 年底均未依預期獲取收入，允宜賡續協調以順利辦理開發俾增裕收入；另截至 111 年底止臺鐵經管土地被私人占用 0.17 公頃部分於 112 年 8 月已排除占用，至被其他機關部分，臺鐵允宜積極促請占用機關辦理有償撥用、或依規定請該機關承諾管理維護並移交國有財產署接管；另閒置土地部分仍宜賡續處理，俾發揮資產運用效益。

三、允宜持續檢討「臺鐵電務智慧化提升計畫」工程進度，並強化故障監控及維修成效，俾達安全性及供電穩定性目標

臺鐵 111 年度「固定資產建設改良擴充-專案計畫-繼續計畫」項下「臺鐵電務智慧化提升計畫」決算數 15 億 6,199 萬 9 千元；該計畫投資總額 306 億 1,000 萬元，執行期程 106 年度至 113 年度，截至 111 年度止累計執行 97 億 4,354 萬 5 千元。經查：

(一)工程進度略為落後，允宜妥善完成審查及驗收程序

該計畫辦理工作項目包括：1. 建置遠端狀態監控系統；2. 計軸器雙重化；3. 月臺警示燈新設工程。4. 鐵路基本資料庫平臺系統建置與自動化排點系統規劃。計畫目標包括提升號誌可靠度與安全性，增進通訊品質與調度效能，並加強供電穩定性。迄 111 年度累計預算數 112 億 8,713 萬 2 千元，累計執行數為 97 億 4,354 萬 5 千元，累計預算執行率 86.32%，預定進度 67.98%，實際進度 67.95%。參據上開執行情形，截至 111 年底止累計預算執行率雖逾 8 成，惟工程進度略為落後，據臺鐵說明，係因部分工程驗收條件繁瑣，施作地點遍及全臺，故未及於預定期限內完成驗收；另計畫項下之號誌連鎖系統更新工程系統及電源架構、施工等相關文件刻正辦理審查中，故計畫實際進度落後。基此，臺鐵允宜持續督促承包商趕辦相關設計及設備型錄送審作業，並儘速針對審查意見召開會議討論，以妥善完成審查程序。

(二)允宜提升號誌可靠度與安全性，俾達計畫目標

查臺鐵於 111 年中秋節疏運期間，花壇至員林站間因號誌計軸器故障，影響列車運行造成嚴重誤點，並導致過溝四巷、中正西路及擺塘巷等三處平交道警鈴作用不停，持續遮斷致影響公路交通，9 月 8 日至 9 月 11 日期間，總計影響 404 列次、

延誤 1 萬 4,986 分鐘及旅客 7 萬 7,899 人；故障主因係近期新
 型大編組列車投入路線營運，增加電力系統負荷等因素致號誌
 故障³。據臺鐵表示，已修改相關營運規章、須知及標準作業程
 序，將原廠計軸器測試報告不含干擾防護項目之路段納入改
 善，惟基於該計畫目標包括提升號誌可靠度與安全性等目標，
 允宜妥善辦理該計畫各項工程之施工及驗收事宜，並強化故障
 排除時效，俾達安全性及供電穩定性等計畫目標。

(三)允宜積極辦理該計畫以減少行車事故事件之發生

觀諸近年臺鐵各類行車事故事件發生情形(詳表 1)，107 至
 111 年之行車事故事件總件數介於 632 件至 715 件之間，主要係
 行車異常事件，近 5 年均逾 5 百件；其中因車輛、電力設備及
 運轉保安裝置等 3 項設備故障所致行車異常件數合計介於 344
 件至 493 件間，約占行車事故事件總件數之 52.20%至 68.95%
 間，容有改善空間，又「臺鐵電務智慧化提升計畫」主要目的
 為增進通訊品質與調度效能，並加強供電穩定性，爰宜積極辦
 理該計畫，俾減少電力設備故障等行車事故事件發生。

表 1 臺鐵 107 年至 111 年之行車事故事件情形一覽表

單位：件

項 目	107 年	108 年	109 年	110 年	111 年
(一)行車事故	62	43	60	48	43
傷亡人數總計	死 45 人	死 29 人	死 29 人	死 71 人	死 26 人
	傷 298 人	傷 7 人	傷 32 人	傷 320 人	傷 11 人
1. 重大行車事故	7	3	2	5	2
正線衝撞事故	0	0	0	0	0
正線出軌事故	7	3	1	3	0
正線火災事故	0	0	1	2	2
2. 一般行車事故	55	40	58	43	41
側線衝撞事故	0	0	3	1	1
側線出軌事故	6	2	5	9	4

³ 整理自臺鐵「111 年中秋節疏運期間花壇至員林站間號誌故障調查報告」，111 年 9 月。

項 目	107 年	108 年	109 年	110 年	111 年
平交道事故	7	13	17	8	6
死傷事故	42	25	33	24	30
設備損害	0	0	0	0	0
運轉中斷	0	0	0	1	0
(二)行車異常事件	594	672	572	651	616
1. 列車/車輛分離	0	1	2	2	1
2. 進入錯線	2	3	1	1	1
3. 冒進號誌	1	0	1	2	8
4. 列車貨車車輛溜逸	1	0	0	0	0
5. 違反閉塞運轉	0	1	0	0	0
6. 違反號誌運轉	0	0	0	0	1
7. 號誌處理錯誤	0	0	0	0	0
8. 車輛故障	256	344	301	269	224
9. 路線障礙	5	3	9	21	8
10. 電力設備故障	10	20	15	16	11
11. 運轉保安裝置故障	144	129	105	124	109
12. 外物入侵	46	43	40	45	57
13. 危險品洩漏	0	0	0	0	0
14. 駕駛失能	0	1	0	0	0
15. 天然災變	50	34	25	89	101
16. 列車取消	0	0	0	0	0
17. 其他事件	79	93	73	82	95
總計	656	715	632	699	659
設備故障件數 (8.+10.+11.)	410	493	421	409	344
設備故障因素占比	62.50%	68.95%	66.61%	58.51%	52.20%

資料來源：臺鐵提供。

綜上，臺鐵自 106 年度起辦理「臺鐵電務智慧化提升計畫」，因號誌聯鎖系統更新工程尚未完成設計程序，致計畫進度落後；另於 111 年中秋連假疏運期間發生號誌故障，主因係近期新型大編組列車投入路線營運，增加電力系統負荷等因素致號誌故障，基於該計畫目標係提升號誌可靠度與安全性，並加強供電穩定性，允宜妥善辦理該計畫各項工程之設計、施工及驗收事宜，俾達安全性及供電穩定性等計畫目標。

(分機：1911 劉雲霞)