

交通作業基金之民航事業作業基金 114 年度預算評估 報告目錄

頁次

一、新增辦理「松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程」，允宜參酌 以往缺失，審慎規劃辦理，俾利計畫執行順利，以達工程效益 -----	1
二、新增辦理「金門機場空側道面整建工程」等 2 項專案計畫，允宜妥慎規劃 並強化與相關單位協調，俾利計畫順利推展 -----	3
三、為使高雄機場符合民用機場設計暨運作規範，允宜積極檢討並加速推動計 畫，以提升飛航安全 -----	7
四、為因應建設需求衍生未償債務，允宜積極管控未來各年度之資金需求，妥 為安排基金整體資金調度 -----	11

交通作業基金之民航事業作業基金 114 年度預算評估報告

交通作業基金-民航事業作業基金分預算(以下簡稱民航基金)114年度預算案編列業務收入 152 億 1,090 萬元，業務成本與費用 147 億 9,809 萬 5 千元，業務外收入 33 億 3,706 萬 3 千元，收支相抵後賸餘 37 億 4,986 萬 8 千元，較 113 年度預算案短絀 5 億 6,501 萬 2 千元增加賸餘 43 億 1,488 萬元，主要係機場公司盈餘分配收入增加所致。謹就民航基金 114 年度預算案評估如下：

一、新增辦理「松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程」，允宜參酌以往缺失，審慎規劃辦理，俾利計畫執行順利，以達工程效益

民航基金 114 年度預算案於「固定資產建設改良擴充-專案計畫」項下，新增編列「松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程」(以下簡稱松山機場航廈工程)第 1 年經費 447 萬 3 千元，主要係為滿足耐震法規對於重要建築物之要求，辦理既有航廈結構耐震補強、高氯離子區域修復以及裝修復原等工程。經查：

(一)整體計畫概述

1. 計畫目標及內容：為使松山機場國際線航廈之結構滿足建築物耐震能力要求，避免混凝土劣化，耐震力不足，進行結構耐震補強、高氯離子區域修復以及裝修復原等相關工程，提升結構物耐震(久)性；並配合使用需求調整局部空間與設備更新，以提供旅客與工作人員安全之活動空間及提升航廈服務水準。
2. 計畫期程、投資總額及資金來源：計畫期程為 114 至 121 年，共計 8 年，投資總額 21 億 6,751 萬 3 千元，114 年度編列 447 萬 3 千元，以後年度預計編列 21 億 6,304 萬元，由民航基金

自有營運資金支應，各年度主要工作項目及所需經費概況詳表 1。

表 1 「松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程」(114-121 年度)辦理項目及經費需求概況表 單位：新臺幣千元

年度 工作項目	114 年度	115 年度	116 年度	117 年度	118 年度	119 年度	120 年度	121 年度	總經費
規畫設計及相關費用	-	3,912	29,545	5,422	5,422	5,422	5,422	16,164	71,309
工程建造費	4,473	6,473	127,074	318,467	315,668	326,667	307,068	295,760	1,701,650
公共藝術設置費	-	-	-	-	-	-	-	17,017	17,017
預備費	-	-	-	31,730	31,730	31,731	31,730	31,730	158,651
物價調整費	-	-	20,818	39,614	39,614	39,614	39,613	39,613	218,886
合計	4,473	10,385	177,437	395,233	392,434	403,434	383,833	400,284	2,167,513

資料來源：「松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程」新興公共建設計畫書及民航局所提供之資料；本中心製表。

(二)允宜參酌以前年度執行缺失，審慎規劃辦理，並依最新耐震相關法規規範，踐行相關法定程序，以達工程效益

松山機場國際線航廈屋齡已逾 60 餘年、結構老化耐震力不足，且局部區域混凝土氯離子含量超標等因素，在安全考量下，須提升建築之耐震能力，對耐震力不足之建築物進行結構耐震補強，以延長老舊建築之使用壽命。據松山機場航廈工程計畫書中之計畫緣起提及，松山機場第 1 航廈於 100 年完成耐震補強工程，經監察院調查指出，補強工程「效果令人質疑」，未達到內政部規定之耐震需求，104 年重新進行耐震能力評估，其中材料試驗結果發現該航廈結構體有混凝土高氯離子等疑慮；另據民航局資料顯示，固定資產執行落後原因主要包括：計畫工程土地涉及訴訟、或未因應工程相關法令規定之修正及時調整規劃進度、或未審慎規劃前置作業及受嚴重特殊傳染性肺炎 (COVID-19) 疫情影響等因素所致¹，允宜參酌以前年度執行缺

¹ 參據 109 至 112 年度民航事業作業基金附屬單位分決算及審計部 110 年度中央政

失，審慎規劃辦理，並依最新耐震相關法規規範，踐行相關法定程序，以達工程效益。

(三)為使機場營運正常運作，允宜妥善規劃施工動線及作業期程，俾利計畫執行順利

松山機場為國家重要關鍵之交通設施，承擔國內、國際航線交通及空中救災等重要用途，其營運不宜中斷，考慮航廈結構具有較大跨度、樓層高及旅客頻繁等情形，將採分區施工方式，另由於國際航廈A、B、C、D棟，係於52至60年間興建，經檢測有局部區域混凝土氣離子含量過高問題，須定期巡查與修復結構劣化部分，及松山機場航廈大門及牆面，臺北市政府文化局將其列為歷史建物，修復須遵循「文化資產保存法」之規範等因素，為使機場營運正常運作，允宜妥善規劃施工動線及作業期程，俾利計畫執行順利。

綜上，民航基金114年度新增編列「松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程」第1年經費447萬3千元，允宜參酌以前年度執行缺失，並依最新耐震相關法規規範，踐行相關法定程序，以達工程效益；為使機場營運正常運作，允宜妥善規劃施工動線及作業期程，俾利計畫執行順利。

二、新增辦理「金門機場空側道面整建工程」等2項專案計畫，允宜妥慎規劃並強化與相關單位協調，俾利計畫順利推展

民航基金114年度預算案於「固定資產建設改良擴充-專案計畫」項下，新增編列「金門機場空側道面整建工程」(以下稱金門道面整建工程建設計畫)第1年經費292萬6千元，及「北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程-第一期建設計畫」(以下稱北竿機

場改善計畫-第 1 期建設計畫)第 1 年經費 1,762 萬 1 千元等 2 項新興計畫，合共 2,054 萬 7 千元(詳表 1)。經查：

(一)各新增計畫概述

1. 金門道面整建工程建設計畫

(1)計畫目標及內容：金門機場已逾 15 年未進行大型整建工程，柔性道面已有老化現象，金門道面整建工程建設計畫係辦理改善道面狀況不佳情形及提升道面承載強度，優化機場道面服務水準及飛航服務品質，以因應未來機場發展及運量成長需求，提供更安全之航空器起降環境。

(2)計畫期程、投資總額及資金來源：計畫期程為 114 至 120 年，共 7 年，投資總額 25 億 1,828 萬 2 千元，114 年度編列 292 萬 6 千元，以後年度預計編列 25 億 1,535 萬 6 千元，由民航基金自有營運資金支應，各年度主要工作項目及所需經費概況詳表 2。

2. 北竿機場改善計畫-第 1 期建設計畫

(1)計畫目標及內容：為提供馬祖地區更為穩定且安全之飛航服務，及滿足未來航空運輸需求及帶動馬祖地區觀光與產業發展，擇定北竿機場推動跑道改善及新航站區擴建工程。惟考量南、北竿跨海大橋(馬祖大橋)建設推動與否，對馬祖地區在地居民使用機場習性有重大之影響，因此建設計畫分為兩期，依序報核。第 1 期建設計畫，先推動跑道延長工程，降低無效飛航比例，後續視馬祖大橋建設推動進度，以及未來與地方政府溝通協調結果，再進行評估第 2 期建設計畫。

(2)計畫期程、投資總額及資金來源：計畫期程為 114 年 1 月至 125 年 9 月止，共 11 年 9 個月，投資總額 220 億 3,579

萬 7 千元，114 年度編列 1,762 萬 1 千元，以後年度預計編列 220 億 1,817 萬 6 千元，由民航基金自有營運資金支應，各年度主要工作項目及所需經費概況詳表 3。

表 1 「金門機場空側道面整建工程」及「北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程-第一期建設計畫」計畫概況表 單位：新臺幣千元

計畫名稱	期程(年.月)		計畫總經費	114 年度		以後年度 預計編列數
	起始	完工		預算案數	工程預計進度	
金門機場空側道面整建工程	114.1	120.12	2,518,282	2,926	辦理委託技術服務招標作業。	2,515,356
北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程-第一期建設計畫	114.1	125.9	22,035,797	17,621	辦理委託專管及設計監造技術服務招標作業。	22,018,176
合計	-	-	24,554,079	20,547	-	24,533,532

資料來源：金門機場空側道面整建工程建設計畫書(核定本)及北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程-第一期建設計畫(核定本)；本中心製表。

表 2 「金門機場空側道面整建工程」(114 至 120 年度)辦理項目及經費需求概況表 單位：新臺幣千元

年度 工作項目	114 年度	115 年度	116 年度	117 年度	118 年度	119 年度	120 年度	總經費
規劃設計費用	2,926	11,705	32,188	5,852	-	-	5,852	58,523
工程建造費	-	150	150	101,889	510,046	612,235	816,314	2,040,784
物價調整費	-	-	-	14,405	87,711	124,514	192,345	418,975
合計	2,926	11,855	32,338	122,146	597,757	736,749	1,014,511	2,518,282

資料來源：金門機場空側道面整建工程建設計畫書(核定本)；本中心製表。

表 3 「北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程-第一期建設計畫」(114 年至 125 年 9 月)辦理項目及經費需求概況表 單位：新臺幣千元

年度 工作項目	114 年度	115 年度	116 年度	117 年度	118 年度	119 年度	120 年 年度	總經費
設計階段作業費	-	112,432	179,755	182,275	92,397	-	-	-
用地及拆遷補償	1,000	30,563	167,812	529,437	193,687	-	-	-
工程建造費	16,621	16,621	49,864	49,864	1,037,883	3,228,516	4,492,545	4,492,545
小計	17,621	159,616	397,431	761,576	1,323,967	3,228,516	4,492,545	4,492,545
年度 工作項目	121 年度	122 年度	123 年度	124 年度	125 年度 (1 至 9 月)	總經費		
設計階段作業費	-	-	-	-	-	-	-	566,859
用地及拆遷補償	-	-	-	-	-	-	-	922,499

年度 工作項目	121 年度	122 年度	123 年度	124 年度	125 年度 (1 至 9 月)	總經費
工程建造費	4,387,878	2,690,438	1,808,876	1,595,729	1,171,604	20,546,439
小計	4,387,878	2,690,438	1,808,876	1,595,729	1,171,604	22,035,797

資料來源：北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程-第一期建設計畫(核定本)；本中心製表。

(二)允宜遵循環評相關規定，減少對環境之衝擊，俾利計畫順利推展

金門道面整建工程建設計畫，涉及道面整建挖除料後續處理，包括瀝青面層、碎石級配等可再利用材料，為達成「刨用平衡」之目標，應與金門縣政府連繫，瞭解可供去化之當地工程，妥處挖除料之再利用事宜；另北竿機場改善計畫-第1期建設計畫，係以開挖風山作為土方需求之主要來源，為維持原有之自然地形(貌)，應以減少開發對環境之不利影響，以開挖量最小化之原則進行規劃，並確實將剩餘土石方在地去化，降低對環境所造成之負荷，以免影響人民生活品質及公共安全，及降低爭議，以利計畫順利推展。

(三)為維當地居民之權益，允宜強化與相關單位協調，妥善規劃相關事宜

金門機場設有空勤緊急醫療系統(EMS)，由金門縣政府發包委外採定翼機執行，為因應未來施工期間空勤緊急醫療服務，應儘早於設計階段與金門縣政府協調，妥適規劃緊急醫療救護及後送方式；另北竿機場改善計畫-第1期建設計畫期程達近12年之久，依民航局規劃北竿機場施工關場時間長達7年3個月，航班起降將改至南竿機場，為確保馬祖聯外交通及北竿居民之權益，宜以全縣航班不減之原則，積極協調連江縣政府妥善規劃島際接駁措施，以維當地居民之權益。

綜上，民航基金114年度編列「金門機場空側道面整建工程」

經費 292 萬 6 千元，及「北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程-第一期建設計畫」經費 1,762 萬 1 千元，2 項新興計畫，合共編列 2,054 萬 7 千元，允宜強化與相關單位及地方政府協調溝通，並遵循環評相關規定，減少對環境之衝擊，以利計畫順利推動；另應妥善規劃金門緊急醫療救護方式及確保馬祖聯外交通，維持機場正常運作，以維當地居民之權益。

三、為使高雄機場符合民用機場設計暨運作規範，允宜積極檢討並加速推動計畫，以提升飛航安全

民航基金 114 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」項下，賡續編列高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程經費 1 億 2,378 萬 2 千元，主要係為符合「民用機場設計暨運作規範」之規定，將圍牆北移及增加排水工程之滯洪池等設施經費。經查：

(一)高雄機場北側用地取得計畫，歷時多年尚完結案，允宜妥處以免影響北側新建圍牆工程之進度，進而影響飛航安全

94 年 12 月 9 日美國科捷公司私人客機，於高雄國際機場落地時偏出滑行道，國家運輸安全調查委員會 96 年 4 月出版之飛航事故調查報告指出²，高雄國際機場跑道中心線南北兩側俱未加蓋之 V 型溝及圍牆，不符合「民用機場設計暨運作規範」之規定，可能危害偏出跑道航空器之安全。有鑑於此，民航局為使高雄機場符合民用機場設計暨運作規範，提出「高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫」³，規劃於 100 至 105 年

² 參據國家運輸安全調查委員會 96 年 4 月出版之飛航事故調查報告及審計部 112 年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表審核報告非營業部分乙-117 至 118 頁。

³ 為「高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程」之前期計畫。

間，分期(區)辦理高雄機場北側距跑道中心線 167.5 公尺及部分 197.5 公尺範圍內之公私有土地取得作業，俾供辦理跑道地帶範圍內之相關改善工程。

據民航局資料顯示，所需用地已於 105 年全數取得，惟因尚有土地所有權人對徵收價格及地上物補償提起訴訟及異議，導致 102 至 112 年度預算需辦理保留，112 年可支用預算數 8,061 萬元，實現數 1 萬 8 千元，實現率 0.02%，保留數 8,059 萬 2 千元，保留率 99.98%，113 年度截至 8 月止實現數 5 萬 5 千元，占同期間分配數 5 萬 4 千元之 101.85%，惟占全年度可支用預算數僅為 0.07%(詳表 1)，因此計畫歷時多年，無法如期結案，允宜妥處以免影響北側新建圍牆、排水及周邊設施工程之施作進度，進而影響飛航安全。

表 1 100 至 113 年度「高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫」預算編列及執行情形表

單位：新臺幣千元

總經費 (計畫期程)	年度	可支用預算數			可支用預算執行概況				
		以前 年度	本年度	合計	實現數			保留數	保留率
					年度 預算數	以前年度 保留數	實現率		
5,240,000 (100-105)	100	-	200	200	81	-	40.50%	119	59.50%
	101	119	-	119	-	119	100.00%	-	0.00%
	102	-	1,353,788	1,353,788	411,193	-	30.37%	942,595	69.63%
	103	942,595	1,706,358	2,648,953	1,636,823	942,595	97.38%	69,535	2.62%
	104	69,535	1,000,000	1,069,535	550,430	69,535	57.97%	-	0.00%
	105	-	1,179,654	1,179,654	769,355	-	65.22%	116,465	9.87%
	106	116,465	-	116,465	-	29,326	25.18%	87,139	74.82%
	107	87,139	-	87,139	-	303	0.35%	86,836	99.65%
	108	86,836	-	86,836	-	5,913	6.81%	80,923	93.19%
	109	80,923	-	80,923	-	6	0.01%	80,917	99.99%
	110	80,917	-	80,917	-	5	0.01%	80,912	99.99%
	111	80,912	-	80,912	-	302	0.37%	80,610	99.63%

總經費 (計畫期程)	年度	可支用預算數			可支用預算執行概況				
		以前 年度	本年度	合計	實現數			保留數	保留率
					年度 預算數	以前年度 保留數	實現率		
	112	80,610		80,610		18	0.02%	80,592	99.98%
	113	80,592		80,592		55	0.07%	-	-

說明：表內 113 年度實現數之數字，係為 1 至 8 月累計數，同期間分配數為 5 萬 4 千元。

資料來源：民航局所提供之資料，本中心製表。

(二)允宜審慎控管工程進度與經費執行，俾利如期如質完工，以提升飛航安全

1. 計畫概述：高雄機場北側現有圍牆距跑道中心線僅約 100 公尺，另圍牆內側之排水溝為一明渠，且均位於跑道地帶範圍內，為符合國際民航公約第 14 號附約及我國「民用機場設計暨運作規範」之規定，107 年行政院核定「高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程」，計畫投資總額 6 億 6,543 萬 9 千元，期程為 108 至 110 年；惟 110 年為配合水利法增修出流管制計畫等規定，提報第 1 次修正計畫，經核定期程展延至 113 年，總經費維持不變；後續因廢道申請作業時程、安全及工程介面整合及營建工程原物料及工資調漲等因素，再於 112 年提報第 2 次修正計畫，經核定將期程再展延至 115 年，總經費增至 9 億 8,162 萬 3 千元(增幅 47.52%)，其計畫之修正概況詳表 2。

2. 預算編列及執行情形：108 至 110 年度及 114 年度分別編列預算 971 萬 1 千元、1 億 0,669 萬 9 千元、2 億 8,000 萬 5 千元及 1 億 2,378 萬 2 千元，其中 111 至 113 年度工程無法順利發包，故未編列年度預算，合共編列 5 億 2,019 萬 7 千元。108 至 112 年度可支用預算數介於 971 萬 1 千元至 3 億 9,315 萬 7 千元，實現數介於 2 萬元至 3,104 萬 6 千元(實現率介於

0.02%至 33.34%)，保留數介於 647 萬 3 千元至 3 億 7,195 萬 5 千元(保留率介於 66.66%至 99.98%)。據民航局表示，工程已於 113 年 4 月決標，113 年度截至 8 月止實現數 2 億 4,359 萬 7 千元，占同期間分配數 2 億 4,147 萬 2 千元之 100.88%，惟占全年度可支用預算數僅為 73.86%，以後年度預計編列 4 億 6,142 萬 6 千元(詳表 3)，允宜審慎控管工程進度與經費執行，俾如期如質完工，以提升飛航安全。

表 2 高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工計畫(108 至 115 年)修正概況表

	原計畫	第 1 次修正計畫	第 2 次修正計畫
核定時間	107 年 4 月 20 日	110 年 10 月 22 日	112 年 11 月 7 日
計畫期程	108-110	108-113	108-115
計畫總經費	6 億 6,543 萬 9 千元		9 億 8,162 萬 3 千元
計畫內容	為符合「民用機場設計暨運作規範」之規定，將圍牆北移以符合機場跑道地帶之規定，及維護飛航安全。		
計畫目標	使高雄機場符合 ICAO、「民用機場設計暨運作規範」等規範，針對高雄機場北側土地範圍，建置完整界圍及相關阻隔設施，以加強機場保安功能。		
與原計畫之差異性	-	因出流管制計畫審查作業期程增加，並增加排水工程之滯洪池等設施，增加期程約 37 個月，計畫期程由原核定之 110 年 10 月展延至 113 年 12 月。	辦理現有巷道申請廢止及擬改道通行作業，因相關行政作業審查，影響後續細部設計作業及上網招標作業，致增加期程約 24 個月，計畫期程展延至 115 年；另因物價上漲，調整工程費用。

資料來源：民航局所提供之資料，本中心製表。

表 3 「高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程」(108 至 115 年度)預算編列及執行情形表

單位：新臺幣千元

總經費	年度	可支用預算數			可支用預算執行概況					
		以前年度	本年度	合計	實現數				保留數	保留率
					年度預算數	以前年度保留數	合計	實現率		
981,623	108	-	9,711	9,711	3,238	-	3,238	33.34	6,473	66.66
	109	6,473	106,699	113,172	3	17	20	0.02	113,152	99.98
	110	113,152	280,005	393,157	-	21,202	21,202	5.39	371,955	94.61
	111	371,955	-	371,955	-	31,046	31,046	8.35	340,909	91.65
	112	340,909	-	340,909	-	11,091	11,091	3.25	329,818	96.75
	113	329,818	-	329,818	-	243,597	243,597	73.86	-	-
	114	-	123,782							
	115	-	461,426							

說明：表內 113 年度實現數之數字，係為 1 至 8 月累計數，同期間分配數為 2 億 4,147 萬 2 千元。

資料來源：民航局所提供之資料，本中心製表。

綜上，民航基金 114 年度於「固定資產建設改良擴充-一般建築及設備計畫」項下，賡續編列高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程經費 1 億 2,378 萬 2 千元，為使高雄機場符合民用機場設計暨運作規範，允宜積極檢討並加速推動計畫，以提升飛航安全。

四、為因應建設需求衍生未償債務，允宜積極管控未來各年度之資金需求，妥為安排基金整體資金調度

民航基金 114 年度預算案於「長期債務舉借及償還」編列舉借 70 億元，係為因應「桃園航空城機場園區用地取得計畫」（以下簡稱機場園區用地計畫）所需經費，自有資金不足，舉債支應。經查：

(一)桃園航空城機場園區用地取得計畫資金需求仍高，民航基金近年舉債支應

為創造國門榮耀，推動桃園國際機場成為「東亞樞紐機場」之發展定位，機場公司積極辦理第三航站區、第三跑道及新貨站區等重大建設，因此需取得擴建用地，民航基金自 99 年度起辦理機場園區用地計畫，預計 118 年完成，總經費 1,634 億 4,092 萬 9 千元，係由民航基金統籌調度，以基金自有資金先行支應，不足部分逐年以舉債或借款方式籌措，待未來區段徵收作業完成後，再以土地租金或標售價額(含有償撥用)等逐步償還。據民航局資料顯示，自 110 年度起，營運資金已不敷支應機場園區用地計畫所需經費，需向外借款，依目前財務狀況，以後年度經費需求，預計均以外借資金籌措，預計共需外借資金 1,014 億 5,509 萬 6 千元(詳表 1)。

表 1 「桃園航空城機場園區用地取得計畫」(99-118 年度)投資總額及資金來源概況

單位：新臺幣千元

年度	預算數	資金來源			
		自有資金		外借資金	
		項目	金額	項目	金額
99-109	14,510,833	營運資金	14,510,833	-	-
110	69,900,000		39,900,000	國內借款、 發行乙類公債	30,000,000
111	8,738,892	-	-		8,738,892
112	11,377,000	-	-		11,377,000
113	4,970,000	-	-		4,970,000
114	14,575,000	營運資金	7,575,000		7,000,000
99-114 小計	124,071,725	營運資金	61,985,833		62,085,892
115-118	39,369,204	-	-		39,369,204
合計	163,440,929	營運資金	61,985,833	國內借款、 發行乙類公債	101,455,096

說明：桃園基地軍事設施代拆代建工程經費約 105.79 億元，由該基金先行撥付支應，於辦理區段徵收作業時，優先自撥付國防部該基地之公有土地作價款內檢討扣抵歸還。

資料來源：114 年度民航基金分預算案第 1-6 頁及「固定資產建設改良擴充資金來源明細表」；本中心製表。

(二)允宜積極管控未來各年度之資金需求，妥為安排基金整體資金調度

民航基金除辦理機場園區用地計畫外，同期間仍進行多項所轄機場之整建及維護工程，如高雄國際機場新航廈第 1 期工程計畫、金門道面整建工程建設計畫及北竿機場改善計畫-第 1 期建設計畫等，114 年(含)以後年度經費需求高達 1,269 億 6,179 萬 9 千元，民航基金預計分別運用營運資金 395 億 8,362 萬 3 千元及外借資金 873 億 7,817 萬 6 千元支應(如表 2)。惟受疫情及通貨膨脹影響，實際執行因營運資金不敷支應，於 110 年迄 113 年 8 月底分別另需短期調借 70 億元、106 億 4,300 萬元、36 億 7,700 萬元及 25 億元支應相關經費需求。114 年度雖增加桃園機場盈餘分配收入 32 億 0,683 萬 4 千元，惟長期債務舉借餘額，從 110 年度 370 億元至 114 年度預計擴增至 810 億元(詳表 3)，允宜積極控管民航基金未來各年度之資金需求，妥為安排基金整體資金調度。

表 2 民航基金 114 年(含)以後年度尚須支應之建設計畫經費需求表

單位：新臺幣千元

計畫名稱	預計經費來源	尚須投資/編列經費
桃園航空城機場園區用地取得計畫	自有資金	7,575,000
	外借資金	46,369,204
高雄國際機場新航廈第 1 期工程計畫	自有資金	1,778,861
	外借資金	41,008,972
桃園國際機場第三航廈安檢儀器設備採購中長期個案計畫	自有資金	1,469,078
金門機場空側道面整建工程	自有資金	2,518,282
松山機場國際線航廈耐震補強裝修及設施更新工程	自有資金	2,167,513
北竿機場跑道改善及新航站區擴建工程-第一期建設計畫	自有資金	22,035,797
臺中機場新建聯絡滑行道 1 及停機坪滑行道工程	自有資金	291,410
臺東機場跑道整建工程	自有資金	735,900
高雄機場北側新建圍牆、排水及周邊設施工程計畫	自有資金	585,208

計畫名稱	預計 經費來源	尚須投資/ 編列經費
高雄機場滑行道系統改善工程	自有資金	426,574
合計	自有資金	39,583,623
	外借資金	87,378,176
總計		126,961,799

說明：表內所列為各專案計畫及總經費 5 億元以上之一般建築及設備計畫。
資料來源：民航局所提供之資料。

表 3 民航基金 110 至 114 年度債務餘額概況表 單位：新臺幣千元

項目	110 年度 實際數	111 年度 實際數	112 年度 實際數	113 年 8 月底 實際數	113 年度 預計數	114 年度 預計數
負債	短期債務	7,000,000	10,643,000	3,677,000	2,500,000	-
	長期債務	30,000,000	48,000,000	66,000,000	74,000,000	81,000,000
	合計	37,000,000	58,643,000	69,677,000	76,500,000	74,000,000

資料來源：整理自民航基金 110 至 114 年度預、決算書、113 年 8 月份會計月報及民航局所提供之資料；本中心製表。

綜上，民航基金 114 年度預算案於「長期債務舉借及償還」編列舉借 70 億元，係因應機場園區用地計畫所需經費，自有資金不足，民航基金除辦理機場園區用地計畫外，同期間仍進行多項所轄機場之整建及維護工程，114 年(含)以後年度經費需求高達 1,269 億 6,179 萬 9 千元，實際執行因營運資金不敷支應，需舉債支應相關經費需求，長期債務舉借餘額 114 年度預計擴增至 810 億元，允宜積極控管民航基金未來各年度之資金需求，妥為安排基金整體資金調度。

(分機：1937 鄧可容)