桃園國際機場股份有限公司112年度營業決算評估報告目錄

頁次

一、受疫情影響導致營運資金不足，需透過借款因應，允宜有效提升營運績效，降低債務利息負擔 ---------- 1

二、「一般建築及設備計畫-土地改良物」執行未如預期，允宜審酌以前年度執行量能，覈實編列預算，以提升資源配置效益 ---------- 3

三、第三航站區建設計畫延宕，且連年請求政府增資，允宜考量資金成本，並加強管控執行進度及資金需求，以免造成政府財政負擔 ---------- 5

桃園國際機場股份有限公司112年度營業決算評估報告

桃園國際機場股份有限公司(以下簡稱機場公司)112 年度決算營業收入163億3,537萬9千元、營業成本126億7,599萬6千元、營業費用16億5,561萬5千元、營業外收入1億6,759萬7千元、營業外費用2億6,736萬4千元,本期淨利19億0,400萬1千元。謹就112年度決算相關問題研析如下：

一、受疫情影響導致營運資金不足，需透過借款因應，允宜有效提升營運績效，降低債務利息負擔

機場公司112年度「利息費用」決算數為2億5,078萬元，較111年度決算數1億0,380萬5千元，增加1億4,697萬5千元，增幅高達141.59%(詳表1)。經查：

(一)國營事業應依照企業經營方式，提升經營績效，以追求盈餘成長或虧損改善為營運目標

1.依國營事業管理法第4條規定:「國營事業應依照企業方式經營，以事業養事業，以事業發展事業，並力求有盈無虧，增加國庫收入。…。」。

2.另依112年度「附屬單位預算執行要點」第4點第2項規定：「營業基金應促進事業永續發展,…,設法提高產銷營運量，增加收入，抑減成本費用，…，改進產銷及管理技術，提高產品及服務品質，以提升經營績效，…，應達成年度法定預算盈餘目標。」。

揆諸上開規定意旨，國營事業即使因承擔社會責任致盈餘降低或虧損,仍應以追求盈餘成長或虧損改善為經營主要目標。

(二)受疫情影響導致營運資金不足，需透過借款融通因應，允宜有效提升營運績效，降低債務利息負擔，優化成本結構

因嚴重特殊傳染性肺炎(以下簡稱COVID-19)疫情衝擊，造

成桃園機場(以下簡稱桃機)客運量大幅下降，自 110 年度起營運資金不足(詳表 1)，日常營運需透過借款融通因應，連年產生「利息費用」，且呈增加之趨勢，112 年度「利息費用」增至 2 億 5,078 萬元(增幅高達 141.59%)，為近 3 年最高(詳表 2)，已造成財務負擔。

疫後航空市場復甦顯著，客運量回升趨勢明確，112 年度機場公司「服務收入」已回升至 108 年度水準之 88%，亦較 111 年度增加 114%(詳表 3)，允宜有效提升營運績效，賡續減少借款，降低債務利息負擔，以減輕財務壓力。

表 1　108 至 112 年度機場公司營運資金概況表　　單位：新臺幣千元

年度 科目	108 年度 決算審定數	109 年度 決算審定數	110 年度 決算審定數	111 年度 決算審定數	112 年度 決算審定數
資產負債表科目					
資產					
流動資產	13,392,495	7,051,893	6,952,634	11,475,598	7,882,489
負債					
流動負債	8,353,339	6,438,904	11,360,583	14,230,712	13,697,897
營運資金	**5,039,156**	**612,989**	**-4,407,949**	**-2,755,114**	**-5,815,408**
權益-**累積虧損**	-	**1,899,962**	**5,060,545**	**7,309,227**	**5,410,038**

說　　明：營運資金=流動資產-流動負債。
資料來源：機場公司 108 至 112 年度附屬單位決算；本中心製表。

表 2　108 至 112 年度機場公司「利息費用」概況表　單位：新臺幣千元

年度 科目	108 年度 決算審定數	109 年度 決算審定數	110 年度 決算審定數	111 年度 決算審定數	112 年度 決算審定數
利息費用	0	0	7,047	103,805	250,780

資料來源：機場公司 108 至 112 年度附屬單位決算；本中心製表。

表 3　108 年度及 111 至 112 年度機場公司主要營運項目及「服務收入」概況表

年度 項目	108 年度 決算審定數	111 年度		112 年度		
		決算審定數	較 108 年度增減率	決算審定數	較 108 年度增減率	較 111 年度增減率
機場旅客服務(人次)	48,689,372	5,342,448	-89.03%	35,354,924	-27.39%	561.77%
航空器服務(架次)	265,625	112,496	-57.65%	201,771	-24.04%	79.36%
服務收入(新臺幣千元)	12,372,245	5,106,950	-58.72%	10,933,873	-11.63%	114.10%

資料來源：整理自機場公司 108 年度及 111 至 112 年度附屬單位決算；本中心製表。

綜上，機場公司受 COVID-19 疫情影響，自 110 年度起需仰賴借款融通，以因應日常業務之資金需求，連年產生「利息費用」，且呈增加之趨勢，112 年度「利息費用」已增至 2 億 5,078 萬元(增幅高達 141.59%)，為近 3 年最高，允宜有效提升營運績效，賡續減少借款，降低債務利息負擔。

二、「一般建築及設備計畫-土地改良物」執行未如預期，允宜審酌以前年度執行量能，覈實編列預算，以提升資源配置效益

機場公司 112 年度「一般建築及設備計畫」項下「土地改良物」預算數 857 萬 1 千元，加計以前年度保留數 1 億 5,000 萬元，合計可用預算數 1 億 5,857 萬 1 千元，實際執行結果決算數為 6,688 萬 9 千元，可用預算執行率(以下簡稱執行率)僅 42.18%(詳表 1)。經查：

(一)「一般建築及設備計畫-土地改良物」預算執行未如預期

機場公司 112 年度「一般建築及設備計畫-土地改良物」係辦理南側共同管道新建工程-土建部分、桃園機場聯外道路及道

路排水整建計畫及 05R 進場燈橋樑改善工程等，其可用預算數 1 億 5,857 萬 1 千元，3 項工程實際執行決算數為 6,688 萬 9 千元，執行率僅 42.18%，預算執行未如預期(詳表 1)，主要係因「南側共同管道新建工程-土建部分」執行期間工程進度及預算執行落後，造成 111 至 112 年度執行率均僅在 4 成左右所致(詳表 2)。

表 1　112 年度「一般建築及設備-土地改良物」預算執行情形表

單位：新臺幣千元

項目名稱	可用預算數			決算數		停止執行數 F=C-D
	本年度預算數 A	以前年度保留數 B	合計數 C=A+B	金額 D	占可用預算數比率 E=D/C	
南側共同管道新建工程-土建部分	-	150,000	150,000	58,477	38.98%	91,523
桃園機場聯外道路及道路排水整建計畫	8,000	-	8,000	7,858	98.22%	142
05R 進場燈橋樑改善工程	571	-	571	554	97.02%	17
合計	**8,571**	**150,000**	**158,571**	**66,889**	**42.18%**	**91,682**

資料來源：整理自機場公司 112 年度附屬單位決算及該公司提供資料；本中心製表。

(二)「南側共同管道新建工程-土建部分」執行率僅 38.98%，允宜審酌以前年度執行量能，覈實編列預算，以提升資源配置效益及財務管理效率

為符民眾對桃機電力穩定之殷切期盼，機場公司於 108 年提出「南側共同管道新建工程-土建部分」計畫，新建桃機(東)161kV 變電站，規劃採雙電源及雙回線供電，作為桃機未來電源供(轉)樞紐，以有效降低停(跳)電事故對機場營運之影響。該計畫原訂期程為 108 至 111 年度，執行期間因發包作業進度落後及承商工班人數不足等因素，造成工程進度及預算執行落後，111 年度實現率 40.92%，保留率 48.23%，112 年度執行率亦僅 38.98%，賸餘數 9,152 萬 3 千元(詳表 2)，達可用預

算數之 61.02%，允宜審酌以前年度實際執行量能，覈實編列預算，以提升資源配置效益及財務管理效率。

表 2　108 至 112 年度「南側共同管道新建工程-土建部分」預算執行情形表

單位：新臺幣千元

年度	可用預算數			可用預算執行概況				停止執行數 H=C-D-F
				實現數		保留數		
	本年度預算數 A	以前年度保留數 B	合計數 C=A+B	金額 D	占可用預算數比率 E=D/C	金額 F	占可用預算數比率 G=F/C	
108	209,525	0	209,525	196,177	93.63%	13,348	6.37%	-
109	232,119	13,348	245,467	245,467	100.00%	-	-	-
110	245,021	0	245,021	245,021	100.00%	-	-	-
111	311,007	0	311,007	127,265	40.92%	150,000	48.23%	33,742
112	0	150,000	150,000	58,477	38.98%	-	-	91,523

資料來源：整理自機場公司 108 至 112 年度附屬單位決算、預算保留數額表(核定本)及該公司提供資料；本中心製表。

綜上，機場公司 112 年度「一般建築及設備計畫」項下「土地改良物」決算數 6,688 萬 9 千元，執行率僅 42.18%，主要係因「南側共同管道新建工程-土建部分」執行期間因發包作業進度落後及承商工班人數不足等因素，造成工程進度及預算執行落後，允宜審酌以前年度實際執行量能，覈實編列預算，以提升資源配置效益及財務管理效率。

三、第三航站區建設計畫延宕，且連年請求政府增資，允宜考量資金成本，並加強管控執行進度及資金需求，以免造成政府財政負擔

機場公司 112 年度期末資本額決算數 398 億 3,246 萬 3 千元，較 111 年度期末資本額決算數 257 億 3,246 萬 3 千元，增加 141 億元(增幅 54.79%)，且連年請求政府增資(詳表 1)。經查：

表 1　108 至 112 年度機場公司「資本」增加概況表　單位：新臺幣千元

年度 項目名稱	108 年度 決算審定數	109 年度 決算審定數	110 年度 決算審定數	111 年度 決算審定數	112 年度 決算審定數
中央政府資本-交通部					
期初資本額	24,832,463	24,832,463	24,832,463	24,832,463	24,832,463
增加數	-	-	-	-	**14,100,000**
期末資本額	24,832,463	24,832,463	24,832,463	24,832,463	38,932,463
其他政府機關資本-民航事業作業基金					
期初資本額	-	-	-	-	900,000
增加數	-	-	-	**900,000**	-
期末資本額	-	-	-	900,000	900,000
期末資本額合計	**24,832,463**	**24,832,463**	**24,832,463**	**25,732,463**	**39,832,463**

資料來源：整理自機場公司 108 至 112 年度附屬單位決算；本中心製表。

(一)第三航站區建設計畫延宕，造成投資回收期延長及增加資本成本，允宜加強管控執行進度及資金需求，以免造成政府財政負擔

臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫(以下簡稱第三航站區)，行政院 104 年原核定投資總額 746.89 億元，計畫期程 104 至 111 年，執行期間因物價波動及結構體限制，導致主體航廈工程延宕，審計部亦曾對該計畫提出，未盡職責或效能過低並報告監察院，並要求加速機場第三航廈興建等審核意見[1]。截至 112 年度止該計畫已修正過 2 次，總經費由 746.89 億元調增至 956.81 億元(增幅 28.11%)，完工時程從 111 年延長至 115 年(詳表 2)。鑑此，由於第 3 航站區建設計畫延宕，造成投資

[1] 參據審計部於 109 年度中央政府總決算審核報告(第 1 冊)第甲-67 及 77 頁，認為桃機公司辦理「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」，有未盡職責或效能過低情事，依審計法第 69 條第 1 項前段規定通知其上級機關長官並報告監察院；又於同年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第乙-297-298 頁，重要經營政策執行之查核，要求加速機場第三航廈之興建。

回收期延長及增加資本成本，允宜加強管控計畫執行進度及資金需求，以免造成政府財政負擔。

表 2 「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」修正概況表

單位：新臺幣千元

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
總經費來源	1.中央增資：554 億 9,500 萬元。 2.營運資金：114 億 6,325 萬元。 3.外借資金：287 億 2,275 萬元。 合共 956 億 8,100 萬元		
與原計畫之差異性	-	計畫期程從 8 年延長為 10 年(將期程修正為：104 至 113 年)，總經費調增至 789.07 億元。	將期程再延 2 年(將期程修正為：104 至 115 年)，總經費再調增至 956.81 億元。

資料來源：機場公司提供資料；本中心製表。

(二)固定資產購建計畫資金之籌措，允宜考量資金成本，避免公庫增資，影響政府資金之最適配置

機場公司為推動第三航站區及第三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，請求政府增資協助，111 年度由交通部民航事業作業基金(以下簡稱民航基金)增資 9 億元，112 年度再由交通部增資 141 億元[2]。惟依行政院附屬

[2] 行政院於 100 年 4 月 18 日核定「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」，核復事項略以，請交通部督促機場公司掌控重大建設項目重要里程碑目標之達成，如有必要視財務狀況適時提報增資計畫，為辦理臺灣桃園國際機場園區綱要計畫，所規劃之機場園區重大建設經費龐大，為維持公司財務健全，落實機場重大建設推展；嗣經行政院 111 年 5 月 31 日院授主基綜字第 1110200903 號函，原則同意增資。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，112 年度預算案「增加資本」原列 150 億元，經立法院減列後，改列為 141 億元。

單位預算共同項目編列作業規範，有關營業基金辦理固定資產建設改良擴充中第 6 點規定：「各事業擴建及營運資金之籌措，應有效運用自有資金，必要時得以舉借方式辦理，並應考量資金成本，避免公庫增資。」，機場公司連年請求政府增資，為免形成財政依賴，允宜考量資金成本，避免公庫增資，影響政府資金之最適配置。

綜上，由於第三航站區建設計畫延宕，造成投資回收期延長及增加資本成本，機場公司允宜加強管控計畫執行進度及資金需求，以免造成政府財政負擔；另為推動第三航站區之國家關鍵基礎設施，機場公司連年請求政府增資，111 年度由民航基金增資 9 億元，又自 112 年度起於第三航站區建設期間，由交通部每年增資[3]，該公司允依行政院附屬單位預算共同項目編列作業規範，固定資產購建計畫資金之籌措，應考量資金成本，避免公庫增資，影響政府資金之最適配置。

（分機：1937 鄧可容）

[3] 同註 2。