

我國推動提升空運量能及服務效能相關計畫執行成效之探討

一、投入龐鉅經費擘劃我國空運整體發展，惟面對環境變遷之挑戰，允宜以智慧化、永續化及提升營運相容性為策略，強化服務效能與營運韌性

為使全國各機場規劃能銜接國家整體發展藍圖及空運市場趨勢，交通部暨所屬相關機關投入龐鉅經費擘劃我國空運整體發展。茲說明如次：

(一)近年為建構具韌性且高效能之空運體系與飛航服務，中央政府投入龐鉅經費辦理相關計畫

空運為我國銜接全球之重要運輸命脈，為建構具韌性且高效能之航空體系與飛航服務，中央政府投入龐鉅經費。交通部自 112 年度起增資機場公司¹，協助該公司辦理重大建設計畫，共投入 325.23 億元；近 5 年度(110 至 114 年度)民航局於公務預算編列 65.30 億元及基金預算編列 1,946.73 億元，桃機公司編列 1,387.40 億元，高公局及鐵道局分別編列 145.37 億元及 35.21 億元辦理機場聯外交通，合共投入 3,580.01 億元(詳表 3-1-1)，用以推動設施建設、智慧化應用，及強化飛航安全、提升服務韌性與營運效益等多項計畫。另據 2040 年整體規劃，未來 20 年預計將投資 5,822 億元，包含民航基金 3,373 億元及機場公司自有資金 2,449 億元，由此可見，空運體系與飛航服務，已成為國家級基礎建設重點。

¹ 行政院 100 年核定「臺灣桃園國際機場園區綱要計畫」，核復事項略以，請交通部督促桃機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，…。後受疫情影響，機場公司預估無法自償資金缺口 830 億元，請求政府增資協助，嗣經行政院 111 年函復，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；惟各年度實際增資之金額，將隨立法院審議結果調整之。

表 3-1-1 110 至 114 年度交通部、民航局、機場公司、高公局及鐵道局對提升空運整體發展相關預算編列概況表單位：新臺幣千元

年度	交通部 增資機場公司	民航局		機場公司	機場聯外交通	
		公務預算	基金預算		高公局	鐵道局
110	-	405,061	86,888,834	17,379,367	675,106	1,148,000
111	-	419,761	24,766,557	24,993,730	1,129,112	706,283
112	14,100,000	4,663,203	26,370,521	30,791,668	1,090,641	383,414
113	12,043,278	519,293	22,406,608	29,104,900	1,485,238	1,038,499
114	6,380,000	522,262	34,240,801	36,470,462	10,156,901	245,054
合計	32,523,278	6,529,580	194,673,321	138,740,127	14,536,998	3,521,250

說明：1. 表內民航局公務預算欄為歲出預算數；基金預算欄為業務成本與費用及購建固定資產建設改良合計數；機場公司欄為各項費用及購建固定資產建設改良合計數；高公局欄為機場聯外交通各計畫預算數(含上年度奉准先行辦理數)合計數；鐵道局欄為桃機聯外捷運延伸計畫預算數。

2. 除各基金預算之 114 年度為預算案數外，餘均為預算數。

資料來源：整理自 110 至 114 年度交通部單位預算、民航局單位預算及民航基金分預算(案)、機場公司附屬單位預算(案)、國道基金分預算(案)及鐵道局單位預算；本中心製表。

(二)面對環境變遷之挑戰，智慧化資訊服務及綠色空運發展仍待提升

面對氣候變遷、能源成本上升及科技演進等挑戰，機場運營韌性與調適能力日趨重要，各機場允宜透過數位轉型與發展綠色空運，以提升整體韌性與永續能力。說明如下：

1. 根據 IATA 2024 年全球旅客調查顯示²，旅客在各個階段追求速度和便利性。據媒體報導，國內機場存有旅客報到、安檢作業³及提取行李⁴時間過長與準點率不佳⁵等情事，允宜導入

² IATA-全球旅客調查 (GPS)，「GPS 2040 報告數據顯示，2024 年的旅客將繼續在各個階段追求速度和便利性」。(最後瀏覽日期 114 年 6 月 21 日)。

³ 「旅客增通關變慢惹民怨 台中機場：已加開入境通關專用道」，YAHOO 新聞，114 年 5 月 30 日，<https://tw.news.yahoo.com/-144750011.html>(最後瀏覽日期 114 年 6 月 1 日)。

⁴ 「近 1 年逾 8 千航班行李延誤旅客等超過 1 小時」，民視新聞網，113 年 8 月 7 日，<https://www.ftvnews.com.tw/news/detail/2024807N09M1>(最後瀏覽日期 114 年 7 月 1 日)。

⁵ 「高雄機場跑道破損急封閉 11 航班受影響旅客擠爆大廳」，聯合新聞網，114 年 7 月 1 日，<https://udn.com/news/story/7266/8843003>(最後瀏覽日期 114 年 7 月 1 日)。

AI、大數據等智慧系統，提升航班調度、行李處理與安檢管理等數位化服務程度，強化營運效能及服務品質，帶動空域管理模式革新。

2. 據民航局提供資料顯示，雖已完成 9 座主要機場之 ISO14064-1 碳盤查，惟尚有 7 座機場未納入減碳藍圖，顯示規劃有待精進；又為配合環境部第 3 期溫室氣體階段管制目標，允宜落實節能與碳排管理，推進綠色空運轉型，邁向淨零永續發展。

(三)為因應運量提升對機場周邊環境所造成之衝擊，允宜提升營運相容性與調適能力

隨著航空運量持續成長，機場營運與周邊環境間之扞格日益嚴重，屢有針對遷建議題作討論。說明如下：

1. **松山機場**：位處市中心，長期受噪音陳情及禁限建規定所限，空域與設施擴充受阻，面對運量增長之營運彈性受限，導致遷建議題討論多年⁶，惟作為國內航線樞紐，需審慎評估對北部航網結構、城際運輸替代及旅運行為之影響。
2. **高雄機場**：受軍用飛行與宵禁限制，營運時段不足，影響航線拓展與轉機規劃，制約機場發展。因此，地方首長建議⁷於南星計畫區新建 24 小時營運之機場，惟遷建需評估運量、交通接駁、土地取得與財務可行性。

在未遷建前，為確保未來運量成長與周邊社會環境之協調發展，民航局允宜提升營運與環境間之相容性，強化機場整體

⁶ 羅煊，「松機用地何去何從？未來台北市長應該知道的三件事」，天下雜誌-獨立評論，107 年 5 月 22 日，<https://opinion.cw.com.tw/blog/profile/445/article/6916>(最後瀏覽日期 114 年 5 月 7 日)。

⁷ 「配合高雄產業佈局『須有 24 小時機場』陳其邁喊話中央：是時候開始評估規劃」，YAHOO 新聞，114 年 3 月 12 日，<https://tw.news.yahoo.com/-073300674.html>(最後瀏覽日期 114 年 5 月 7 日)。

發展彈性與永續性。