113年度中央政府總決算審核報告整體評估報告

二八、為提升空運產業整體效能，允宜強化營運收益，以支撐基礎建設與空運永續發展

交通部民用航空局(以下簡稱民航局)及桃園國際機場股份有限公司(以下簡稱機場公司)為提升我國空運產業整體效能，同時進行多項基礎設施之投資規劃，及對航空公司之補貼與鼓勵措施，資金需求龐鉅。民航基金及機場公司截至113年底債務餘額分別為1,050億元及37億元，為維持財務穩定及永續發展，需就整體財務與資源配置妥善規劃，以提高營運效益，茲說明如次：

(一)全國機場營收集中於少數機場，多數虧損長期依賴民航基金挹注，且整體正值建設期，允宜提高營運收益，減輕財政負擔

我國共有7座機場提供國際航線服務(含包機)，主要集中於桃園、松山、高雄與臺中等4座機場；除桃園與恆春機場外，國內線共計15座機場營運中。整體而言，113年度僅桃園、松山與高雄機場營運產生盈餘，就民航局所轄之機場而言，其中松山與高雄機場合計收入占民航事業作業基金(以下簡稱民航基金)總收入84.45%，為最大收入來源，其餘機場仍處於虧損狀態，營運高度依賴民航基金挹注；另與COVID-19疫情前108年度相比，各機場總收入恢復至97.71%，但總支出增至103.89%，顯示多數機場正值建設投資期，支出壓力相對提高(詳表1)。此外，為維持離島地區基本民行，給予離島偏遠航線業者營運虧損補助及獎助金，並對居民提供票價補貼，108、112及113年度獎補助總額分別為13.67億元、17.86億元及18.34億元，概呈增加之趨勢(詳表2)，各機場允宜提高營運收益，以減輕財政負擔。

表 1　113 與 108 年度各機場收支比較概況表　　單位：新臺幣千元；%

機場名稱	108 年度決算數			113 年度決算數			113年度占108年度之比率	
	收入	支出	餘絀	收入	支出	餘絀	收入	支出
桃園	23,516,186	15,438,012	8,078,174	24,362,717	15,959,162	8,403,555	103.60	103.38
松山	2,298,156	1,070,939	1,227,217	2,092,017	1,183,477	908,540	91.03	110.51
臺中	614,843	450,005	164,838	320,924	367,150	-46,226	52.20	81.59
高雄	2,595,183	902,753	1,692,430	1,617,267	1,038,450	578,817	62.32	115.03
嘉義	3,008	66,196	-63,188	3,280	73,645	-70,365	109.04	111.25
臺南	52,235	126,110	-73,875	13,563	135,893	-122,330	25.97	107.76
花蓮	12,084	193,398	-181,314	8,332	192,095	-183,763	68.95	99.33
臺東	36,364	126,753	-90,389	34,600	157,271	-122,671	95.15	124.08
恆春	194	44,672	-44,478	535	28,249	-27,714	275.77	63.24
澎湖	141,873	340,749	-198,876	141,260	367,466	-226,206	99.57	107.84
金門	143,961	292,049	-148,088	143,099	303,201	-160,102	99.40	103.82
南竿	8,919	68,256	-59,337	11,585	87,203	-75,618	129.89	127.76
北竿	2,512	61,953	-59,441	1,685	55,078	-53,393	67.08	88.90
蘭嶼	1,919	38,799	-36,880	1,908	34,678	-32,770	99.43	89.38
綠島	1,160	32,445	-31,285	1,051	25,667	-24,616	90.60	79.11
七美	764	22,346	-21,582	836	19,193	-18,357	109.42	85.89
望安	179	20,755	-20,576	190	19,753	-19,563	106.15	95.17
合計	29,429,540	19,296,190	10,133,350	28,754,849	20,047,631	8,707,218	97.71	103.89

資料來源：整理自交通部 112 年交通年鑑及民航局提供之資料；本中心製表。

表 2　民航基金 108 年度暨 112 至 113 年度離島補助概況表

單位：新臺幣千元

年度	業者		離島地區居民航空票價補貼	合計
	營運虧損補助	獎助金		
108 年度決算數	442,114	13,723	911,644	1,367,481
112 年度決算數	555,108	14,310	1,216,886	1,786,304
113 年度決算數	603,750	14,275	1,216,078	1,834,103

資料來源：整理自民航基金 108 與 112 及 113 年度決算及該局提供之資料；本中心製表。

(二)為拓展非航收入，導入民間資源，允宜健全促參履約管理機制，以發揮其效益

考量資源有限，引進民間資金與營運能力投入公共服務，已為國際趨勢。桃園、松山、臺中及高雄機場部分設施已採促參模式，涵蓋自由貿易港區、貨運區、免稅商店及航空事業營運中心等設施，係以 BOT、ROT、OT 及類 BOT 等方式委由民間經營，契約年限多達 20 至 50 年不等(詳表 3)。鑑於民航局與機場公司所為之促參案件履約期限多屬長期，履約期間爭議處理與品質監督機制是否完善，將直接影響公共服務品質[1]，民航局及機場公司允宜健全履約管理機制及強化服務品質監督，以發揮民間參與效益。

113 年度各機場促參設施合共收取租金 4.59 億元及權利金 75.01 億元，分別恢復至疫情前 108 年度水準之 97.15%及 84.22%，整體收入較 COVID-19 疫情期間已有顯著回升，惟各機場間存具落差，如高雄機場權利金回復率僅 32.67%(詳表 4)，顯示促參績效受場站條件及經營策略影響，各機場允宜積極拓展非航收入，以強化營運效能。

表 3　各機場委託民間經營之航空關聯設施概況表

項目	促參情形	桃園機場	松山機場	臺中機場	高雄機場
自由貿易港區	民間參與方式	遠雄(BOT)			
	合約期間	92.5.30~142.5.29			
貨運區	民間參與方式	1.榮儲(BOT) 2.華儲(ROT)			華儲(類BOT)
	合約期間	1.榮儲： 89.2.25~121.2.25 2.華儲： 89.1.16~119.1.15			華儲： 89.1.16~119.1.15

[1] 參據交通部「世界棒球 12 強中華隊 113 年 11 月 25 日返國於桃園機場因接機活動衍生爭議檢討報告」，113 年 12 月。

項目	促參情形	桃園機場	松山機場	臺中機場	高雄機場
免稅商店	民間參與方式	ROT	ROT	OT	ROT
	合約期間	1.第一航廈: 昇恆昌 95.12.1~121.3.31 2.第二航廈: C區-昇恆昌 D區-采盟 108.1.1~129.4.30	昇恆昌： 103.12.11~115.12.10 (受疫情影響，延約至126.9.10)	昇恆昌： 102.4.11~114.4.10 (受疫情影響，延約至123.7.5)	昇恆昌： 98.9.1~110.8.31 (受疫情影響，延約至119.9.22)
航空事業營運中心	民間參與方式	BOT、ROT			
	合約期間	華航公司 95.9.20~145.9.19			

說　　明：1.僅桃園、松山、臺中及高雄等4機場有促參，餘均無。
2.高雄貨運區(一期航空貨運站)，係依獎勵民間參與交通建設條例辦理。
3.桃園國際機場航空事業營運中心，係指中華航空機場園區辦公室與機場旅館。

資料來源：整理自民航局及機場公司提供之資料；本中心製表。

表4　113與108年度各機場委託民間經營之航空關聯設施收取「租金」及「權利金收入」比較概況表

單位：新臺幣千元；%

機場名稱	108年度決算數			113年度決算數			113年度占108年度之比率	
	租金收入	權利金收入	合計	租金收入	權利金收入	合計	租金收入	權利金收入
桃園	322,335	7,532,251	7,854,586	356,131	6,661,028	7,017,159	110.48	88.43
松山	43,861	547,107	590,968	42,566	540,652	583,218	97.05	98.82
臺中	22,172	127,925	150,097	24,768	95,960	120,728	111.71	75.01
高雄	98,464	731,844	830,308	52,689	239,094	291,783	53.51	32.67
合計	472,596	8,906,827	9,379,423	459,122	7,501,034	7,960,156	97.15	84.22

資料來源：整理自民航基金及機場公司108及113年度決算與該局及該公司提供之資料；本中心製表。

(三)為有效活化機場資源並促進運量增長，允宜打造特色航線及區域產業鏈，以提升運量及區域效益

因國土幅員較小，國內航線功能易被陸運所取代，近年受雙鐵影響[2]，部分機場因運能利用不足，亟需提升營運效能與資源活化，民航局允宜依學界合作成果技術報告之建議善用機場地利與地方產業優勢，以帶動運量及區域效益，其具體推動方向建議如下[3]：

1. **行銷空中景觀亮點航線**：花東地區擁有壯麗山海景觀，深受國際旅客青睞，允宜行銷空中景觀亮點航線，提升搭機旅遊之吸引力。
2. **發展特定航空產業鏈**：疫後空運需求急增，預期將帶動航空關聯服務之需求，臺南機場可設定為窄體客機維修基地，臺東機場則適合發展為航訓專區，以促進產業鏈形成，帶動區域效益。
3. **推廣金馬地區戰地文化與特色產品**：金馬地區具備特殊戰地風貌、閩東建築文化與生態景觀及特色酒品，允宜整合行銷資源，強化其觀光吸引力。
4. **打造國際級海島旅遊勝地**：澎湖擁有多樣海島風貌與跳島體驗潛力；蘭嶼及綠島富含人文與自然景觀，允宜整體規劃發展方向，提升海島觀光國際能見度。

(四)為因應建設經費需求，允宜改善設施擴充運能，創造收益回流，強化財務結構，以支撐空運永續發展

機場服務水準攸關國家發展及機場財務永續經營，為提供更好之服務，民航基金及機場公司同時進行多項基礎設施之投資規劃及整建與維護工程，惟因營運資金不足，需透過舉債支

[2] 西部航線部分於高鐵 95 年通車後已完全被取代，東部航線運量則因 97 年太魯閣列車及 102 年普悠瑪列車於投入營運，而逐年減少。

[3] 綜整自 2040 年整體規劃之國際空運發展情勢與案例分析技術報告及地方機場誘客機制探討-學界合作成果技術報告等。

應相關經費，截至113年底債務餘額分別為1,050億元及37億元(詳表5)，為因應建設帶來之債務，民航局及機場公司允宜藉助改善軟硬體設施擴充運能及提升服務效益，創造收益回流至基金，進而強化財務結構，減少舉債，以支撐空運永續發展。

表5　民航基金及機場公司110至113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年度 實際數
民航基金					
負債	短期債務	7,000,000	10,643,000	3,677,000	31,000,000
	長期債務	30,000,000	48,000,000	66,000,000	74,000,000
	合計	**37,000,000**	**58,643,000**	**69,677,000**	**105,000,000**
機場公司					
負債	短期債務	6,900,000	8,200,000	5,500,000	3,700,000
	長期債務	-	12,000,000	6,000,000	-
	合計	**6,900,000**	**20,200,000**	**11,500,000**	**3,700,000**

資料來源：整理自民航基金及機場公司110至113年度決算；本中心製表。

綜上，民航局及機場公司之財務結構受限於營收集中與建設支出壓力，需強化營運效益與非航收入動能，優化資源配置，並活化機場區位功能，創造誘客與產業聯動效益，允宜藉助改善軟硬體設施提升運能，並強化收益回流與財務穩定，以支撐空運永續發展。

（分機：1937 鄧可容）