

# 國營臺灣鐵路股份有限公司 113 年度營業決算評估報告目錄

頁次

|                                                                                               |   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 一、113 年度公司化後虧損擴大，且附屬事業收入及占比未能有效提升，允宜<br>持續提升經營績效，並強化附屬事業之拓展，以利公司永續發展 -----                    | 1 |
| 二、推動「鐵路行車及安全改善計畫」，業經兩次修正展延期程，惟截至 113 年<br>底執行情形仍有延宕，行車事故異常事件未能減少，允宜精進改善，以提<br>升鐵路公共運輸安全 ----- | 4 |
| 三、辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，惟交車期程延遲，且列車準點率及<br>客座利用率未能有效提升改善，允宜追蹤控管，俾提升節能減碳成效及運<br>轉效能 -----          | 7 |

# 國營臺灣鐵路股份有限公司 113 年度營業決算評估報告

一、113 年度公司化後虧損擴大，且附屬事業收入及占比未能有效提升，允宜持續提升經營績效，並強化附屬事業之拓展，以利公司永續發展

國營臺灣鐵路股份有限公司(以下簡稱臺鐵)於 113 年初公司化，惟 113 年度「本期淨損」預算數 74 億 7,026 萬 8 千元，決算數 137 億 6,454 萬 5 千元，較 112 年度「本期淨損」決算數 114 億 2,982 萬 9 千元增加 23 億 3,471 萬 6 千元(增幅 20.43%)。另 113 年度決算數附屬事業收入占總收入之比重(以下簡稱附屬事業收入占比)為 21.05%，較 112 年度下降。經查：

## (一)113 年度公司化後虧損擴大，亟待提升經營績效

臺鐵 111 及 112 年度虧損各達 111 億餘元及 114 億餘元，為提高臺鐵經營效能及競爭力，政府制定國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例(以下簡稱臺鐵設置條例或該條例)，且為履行臺鐵歷史包袱所造成債務由政府負擔之承諾，由鐵道局於 113 年 1 月 1 日增設「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」承接臺鐵轉入既有短期債務 1,699.1 億元，臺鐵並於 113 年完成公司化，然而公司化後雖採企業化經營模式，惟虧損金額由 111 年度 111 億餘元及 112 年度 114 億餘元，至 113 年度擴大至 137 億餘元(詳表 1)，允宜持續改善營運效率，以提升經營績效。

表 1 臺鐵 111 至 113 年度簡明損益表

單位：新臺幣千元

| 項目    | 111 年度     | 112 年度     | 113 年度      |
|-------|------------|------------|-------------|
| 營業收入  | 26,468,052 | 31,927,052 | 32,731,993  |
| 營業成本  | 34,526,104 | 37,495,111 | 39,737,697  |
| 營業毛利  | -8,058,052 | -5,568,059 | -7,005,704  |
| 營業費用  | 1,525,471  | 1,727,258  | 4,297,408   |
| 營業利益  | -9,583,523 | -7,295,317 | -11,303,112 |
| 營業外收入 | 2,601,655  | 1,518,156  | 870,434     |
| 營業外費用 | 4,132,692  | 5,652,668  | 3,331,867   |

| 項目       | 111 年度      | 112 年度      | 113 年度      |
|----------|-------------|-------------|-------------|
| 本期淨利(淨損) | -11,114,560 | -11,429,829 | -13,764,545 |

說明：111 至 113 年度為審定決算數。部分資料因四捨五入之故會有尾差，或有不合。

資料來源：臺鐵提供及臺鐵 113 年度決算書第 50 頁；本中心整理。

## (二)公司化後已賦予附屬事業經營彈性，惟公司化後附屬事業收入及占比下降，允宜研謀拓展附屬事業觸角及經營效率

1. 公司化後已賦予附屬事業經營彈性：自 113 年公司化後，臺鐵依其設置條例第 3 條第 1 項規定<sup>1</sup>，業務範圍除鐵路客貨運輸外，亦包括「辦理鐵路法第 21 條第 1 項相關附屬事業」<sup>2</sup>、「投資、轉投資或經營鐵路相關之業務」，以及「其他經交通部核准或委託之業務」。另依鐵路法第 21 條之 1 第 2 項：「國營鐵路機構報經主管機關核准，得辦理其經營之國有不動產開發、處分或收益，不受國有財產法第 28 條規定之限制，前開處分屬出售或設定一定年期地上權者，應先報經行政院核定。」前開相關規定提供臺鐵附屬事業經營及資產活化法源依據，臺鐵得據以拓展附屬事業。

2. 臺鐵已採取各項提高附屬事業收入之措施：臺鐵附屬事業收入包括資產開發收入及附業營運收入，據臺鐵表示，為提高公司化後之附屬事業收入，已採取下列措施：

(1)檢討修訂包括「不動產出租及利用作業要點」、「場地短期租借作業須知」等規定，並於公司化後訂定「臺鐵合建開發作業要點」及「臺鐵設定地上權開發作業要點」，做為經營附屬事業時之依據。

<sup>1</sup> 臺鐵設置條例第 3 條第 1 項規定：「臺鐵公司業務範圍如下：一、經營鐵路客貨運輸。二、辦理鐵路法第 21 條第 1 項相關附屬事業。三、投資、轉投資或經營鐵路相關之業務。四、其他經交通部核准或委託之業務。」

<sup>2</sup> 鐵路法第 21 條第 1 項規定：「國營鐵路，除以客貨運輸為主要業務外，得辦理下列附屬事業：一、鐵路運輸之碼頭及輪渡運輸。二、鐵路運輸之汽車接轉運輸。三、鐵路運輸必需之接送報關及倉儲。四、鐵路運輸與建築所需工具、器材之修理及製造。五、培養、繁榮鐵路運輸及傳承鐵路文化所必需之其他事業。」

(2)導入企業化模式，除積極推動促參建設、都市更新及設定地上權等方式活化資產外，未來亦評估採取合建開發及設定地上權等多元方式推動資產開發，提資產開發收入。

(3)採取行銷策略，增加便當及各項鐵路商品開發與販售，以提升附屬事業收入。

惟臺鐵附屬事業收入 113 年度較 111 及 112 年度減少，且占比由 111 年度 28.84%、112 年度 24.34%，至 113 年度下降為 21.05%(詳表 2)。據臺鐵說明，係因配合公司化之實施，原經管 33 處基地及 1,000 餘筆非公用資產自 113 年 1 月 1 日起撥入「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」，導致資產活化收入每年減少約 4 億元，造成附屬事業收入占比下降所致，容待持續研謀拓展附屬事業觸角及經營效率。

**表 2 臺鐵 111 至 113 年度附屬事業收入占比情形表** 單位：新臺幣千元；%

| 項目              | 111 年度     | 112 年度     | 113 年度     |
|-----------------|------------|------------|------------|
| 總收入(A)          | 18,777,366 | 22,823,883 | 22,618,856 |
| 資產開發收入(B)       | 4,816,423  | 4,649,915  | 3,785,937  |
| 附業營運收入(C)       | 599,859    | 905,142    | 975,949    |
| 附屬事業收入合計(D=B+C) | 5,416,282  | 5,555,057  | 4,761,886  |
| 附屬事業收入占比(D/A)   | 28.84      | 24.34      | 21.05      |

說明：110 至 113 年度為審定決算數。

資料來源：臺鐵提供。

綜上，臺鐵於 113 年度公司化後，雖採企業化經營模式，但虧損金額由 111 年度之 111 億元逐年增至 113 年度之 137 億餘元，顯示經營績效亟待提升；另雖相關法規已賦予公司化後附屬事業較大之營運彈性，然其 113 年度推動資產開發、商品行銷等措施之成效尚未顯著，致其附屬事業收入減少，且占比亦由 111 年度 28.84%及 112 年度 24.34%，降至 113 年度 21.05%，允宜持續改善營運效率，並加強附屬事業之拓展，以確保公司永續發展。

## 二、推動「鐵路行車及安全改善計畫」，業經兩次修正展延期程，惟截至 113 年底執行情形仍有延宕，行車事故異常事件未能減少，允宜精進改善，以提升鐵路公共運輸安全

為維護鐵路公共運輸安全，臺鐵推動「鐵路行車安全改善計畫」，截至 113 年度累計預算數 275 億 2,240 萬元、累計決算數 235 億 9,698 萬 6 千元、累計預算執行率 85.74%。經查：

### (一)「鐵路行車及安全改善計畫」業經兩次修正展延

臺鐵為提供安全便利之鐵路運輸，並因應社會成長與環境變遷與加強安全防護與防災措施，爰經行政院於 103 年 10 月間核定「鐵路行車及安全改善計畫」，總經費 275 億 2,240 萬元，原計畫期程 104 至 109 年，業經兩次修正展延至 113 年，計畫修正過程概述如下：

1. 第 1 次修正計畫：因受都市計畫變更影響、用地取得、地方配合款、工程流、廢標因素等情事影響辦理計畫修正，經行政院 106 年 12 月 6 日核准，期程展延至 111 年。
2. 第 2 次修正計畫：受國際疫情、政策民意、臨軌工程招標不易等因素影響，辦理計畫修正，行政院 111 年 9 月 28 日核定，期程再展延至 113 年。

### (二)截至 113 年底執行情形未臻理想

該計畫雖經兩次修正展延，惟據臺鐵表示，截至 113 年底因部分工程追加變更及驗收程序冗長，或受鄰近軌道施工限制及汛期災害影響，及新馬站彎道改善工程因需俟軌道定線圖確認，電車線招標延遲等因素，累計預算執行率 85.74%<sup>3</sup>，爰審計

<sup>3</sup> 參據臺鐵 113 年度決算書頁 143，該計畫未如預期之原因如下：

1. 本計畫為屆期計畫，部分工程因依實際施作數量辦理追加變更及驗收作業，作業程序略微冗長，尚未完成程序，肇致支用比偏低。
2. 項下部分工程因鄰近軌道，為不影響行車安全，工程採夜間斷電封鎖施工，及受汛期及天然災害影響，花東地區鐵路邊坡時有落石滑落及土石流，大型機

部 113 年度中央政府總決算審核報告出具「臺鐵辦理行車安全改善計畫，惟先期規劃作業欠周，且未確實檢討計畫及工程執行落後原委，並研提具體因應對策，致未能充分發揮整體計畫執行成效，允宜研謀改善」<sup>4</sup>之意見，顯示其執行情形未盡理想。

### (三)近年行車事故及異常事件未能有效減少

該計畫主要辦理包括：1. 規劃辦理平交道改善計畫、2. 危險路段加裝圍籬及隔音牆計畫、3. 橋梁改建符合現有法律規範計畫、4. 建立邊坡滑動及土石流及強風預警系統計畫、5. 車站配合法令更新設施計畫、6. 軌道設施更新計畫、7. 列車電機系統更新計畫、8. 無障礙設施改善計畫、9. 電務設備系統改善計畫、10. 工程預備費+物調費等 10 項子計畫<sup>5</sup>，期可減少列車運行之異常事故，惟 110 年度行車事故及異常事件 699 件，111 年度雖降至 659 件，然 112 年度又提高至 774 件，113 年度更增至 979 件（詳表 1），該計畫實施成效亟待提升。

表 1 臺鐵 110 至 113 年度行車事故及異常事件情形表 單位：件

| 項目        | 110 年度 | 111 年度 | 112 年度 | 113 年度 |
|-----------|--------|--------|--------|--------|
| (一)行車事故   | 48     | 43     | 42     | 48     |
| 1. 重大行車事故 | 5      | 2      | 0      | 4      |
| 正線衝撞事故    | 0      | 0      | 0      | 0      |
| 正線出軌事故    | 3      | 0      | 0      | 3      |
| 正線火災事故    | 2      | 2      | 0      | 1      |
| 2. 一般行車事故 | 43     | 41     | 42     | 44     |
| 衝撞事故      | 1      | 1      | 1      | 2      |

具無法進場施作，為確保勞工安全，於可施工情況下進行施工，故工程進度略緩，已責請立約商加派人力，並於安全狀況下趨趕工進。

3. 新馬站彎道改善工程，因電車線工程需俟鐵道局東部工程分局軌道定線圖確認後再行辦理設計招標作業，故電車線工程招標發包延遲，已於 113 年 12 月 26 日決標，並請專人加速辦理開工作業。

<sup>4</sup> 摘自審計部 113 年度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，頁乙-276 至 277。

<sup>5</sup> 參據「鐵路行車安全改善計畫」（核定本）第 44 頁。

| 項目         | 110 年度 | 111 年度 | 112 年度 | 113 年度 |
|------------|--------|--------|--------|--------|
| 出軌事故       | 9      | 4      | 5      | 4      |
| 平交道事故      | 8      | 6      | 11     | 9      |
| 死傷事故       | 24     | 30     | 25     | 29     |
| 設備損害       | 0      | 0      | 0      | 0      |
| 運轉中斷       | 1      | 0      | 0      | 0      |
| (二)行車異常事件  | 651    | 616    | 732    | 931    |
| 1. 列車/車輛分離 | 2      | 1      | 3      | 0      |
| 2. 進入錯線    | 1      | 1      | 4      | 2      |
| 3. 冒進號誌    | 2      | 8      | 5      | 1      |
| 4. 列車貨車車輛  | 0      | 0      | 1      | 0      |
| 5. 違反閉塞運轉  | 0      | 0      | 0      | 0      |
| 6. 違反號誌運轉  | 0      | 1      | 0      | 0      |
| 7. 號誌處理錯誤  | 0      | 0      | 2      | 3      |
| 8. 車輛故障    | 269    | 224    | 264    | 268    |
| 9. 路線障礙    | 21     | 8      | 9      | 4      |
| 10. 電力設備故障 | 16     | 11     | 11     | 20     |
| 11. 運轉保安裝置 | 124    | 109    | 165    | 175    |
| 12. 外物入侵   | 45     | 57     | 74     | 81     |
| 13. 危險品洩漏  | 0      | 0      | 0      | 0      |
| 14. 駕駛失能   | 0      | 0      | 0      | 1      |
| 15. 天然災變   | 89     | 101    | 91     | 247    |
| 16. 列車取消   | 0      | 0      | 0      | 0      |
| 17. 其他事件   | 82     | 95     | 103    | 129    |
| 總計         | 699    | 659    | 774    | 979    |

資料來源：臺鐵提供。

綜上，臺鐵為提升營運安全與運輸效能，推動「鐵路行車及安全改善計畫」，惟該計畫歷經兩度修正，將原訂 104 至 109 年之期程展延至 113 年，然截至 113 年底仍有進度延宕情事，顯示進度管控未臻周延。再者，113 年度行車事故與異常事件數量較 110 至 112 年度為高，反映提升行車安全之成效仍有待加強，允宜持續檢討精進相關措施，並強化計畫執行效能，俾全面提升鐵路公共運輸之安全水準與服務品質。

三、辦理「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，惟交車期程延遲，且列車準點率及客座利用率未能有效提升改善，允宜追蹤控管，俾提升節能減碳成效及運轉效能

臺鐵推動「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，截至 113 年度累計預算數 661 億 1,029 萬 6 千元、累計決算數 660 億 2,355 萬 1 千元、累計預算執行率 99.87%。經查：

(一)修正「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，將交車期程期程由 104 至 113 年展延至 116 年，影響節能減碳之成效

為汰換逾齡車輛、提升安全與服務，並建構節能減碳綠色運輸網，交通部依行政院 97 年間函示<sup>6</sup>擬定「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」，並經行政院於 104 年 5 月間核定，計畫總經費 997.3 億元(中央公務預算負擔 922.12 億元，臺鐵負擔 75.18 千元)，由臺鐵執行，預計購置通勤電聯車(區間客車)520 輛、城際電聯車 600 輛、機車 127 輛及支線客車 60 輛。後因受環境變遷、需求改變、政策民意及國際疫情影響而延遲交車期程(詳表 1)，業經行政院於 113 年 8 月間核定辦理計畫修正，期程由 104 至 113 年展延至 116 年。

表 1 「臺鐵整體購置及汰換車輛計畫」修正前後交車時間表

單位：車輛數

| 車種       |     | 年度<br>合計 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 |
|----------|-----|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 區間<br>客車 | 修正前 | 520      |     | 48  | 56  |     | 24  | 96  | 96  | 96  | 56  | 48  |     |     |     |
|          | 修正後 | 520      |     |     |     |     |     | 20  | 140 | 220 | 140 |     |     |     |     |
| 城際<br>客車 | 修正前 | 600      |     |     |     | 24  | 96  | 96  | 96  | 96  | 96  | 96  |     |     |     |
|          | 修正後 | 600      |     |     |     |     |     |     | 84  | 204 | 192 | 120 |     |     |     |
| 機車       | 修正前 | 127      |     |     | 4   | 20  | 20  | 20  | 20  | 21  | 22  |     |     |     |     |

<sup>6</sup>行政院 97 年 1 月 14 日院臺交字第 0970000817 號函略以，為因應未來臺鐵轉型為都會區捷運化運輸角色之營運需求，並有系統地整體規劃臺鐵未來購車計畫，請交通部研擬臺鐵未來 10 年各項購置、汰換車輛計畫，陳報行政院核定。

| 車種       |     | 年度<br>合計 | 104 | 105 | 106 | 107 | 108 | 109 | 110 | 111 | 112 | 113 | 114 | 115 | 116 |
|----------|-----|----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|          | 修正後 | 127      |     |     |     |     |     |     |     |     | 7   | 36  | 39  | 20  | 25  |
| 支線<br>客車 | 修正前 | 60       |     | 8   | 52  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |
|          | 修正後 | 60       |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     | 52  | 8   |     |

資料來源：臺鐵提供；本中心整理。

因前開展延期程，延後交車情事，業經審計部 113 年度中央政府總決算審核報告指出<sup>7</sup>：「原預計交車時程大幅延遲，爰於新車投入營運前，仍須使用老舊逾齡且高耗能車輛續行運作，影響政府節能減碳綠色運輸政策之成效」，容待強化交車進度控管，俾發揮節能減碳效果。

## (二)113 年度列車準點率未達設定目標，亟待提升改善

臺鐵近年透過辦理前開計畫，汰換老舊車輛，期可改善行車便利及安全，並將列車準點率納入重點評估指標，設定 113 年度之準點率提升至 97%<sup>8</sup>。惟臺鐵 103 至 106 年度準點率均超過 93%，於 107 及 108 年度降至 91.78%及 90.97%，109 年度起逐年回升至 112 年度為 95.98%，然而 113 年度降為 93.14%(詳表 2)，離臺鐵設定 113 年度準點率為 97%仍有差距，另自強號及莒光號之列車準點率較整體列車準點率為低。

再者，審計部 113 年度中央政府總決算審核報告出具「為提升旅客列車服務水準，持續汰換老舊車輛及改善軌道基礎設施，惟 113 年度受天災、車輛及設備故障等因素影響，列車準點率未達年度目標；又北部主要車站持續發生列車晚點情形，列車時刻排點亦待優化，允宜研謀改善，以提升運輸服務品質」

<sup>7</sup> 審計部 113 年度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，頁乙-272 頁。

<sup>8</sup> 參據臺鐵 114 及 115 年度預算書，臺鐵設定 113 年度之準點率提升至 97%，114 及 115 年度持續提升至 97.5%、97.7%以上。

之意見<sup>9</sup>，顯示臺鐵推動本項計畫對於列車準點率之成效，及因應天災風險之韌性亟待深究改善。

表 2 臺鐵旅客列車準點率統計表

單位：%

| 年度  | 總計    | 自強號   | 莒光號   | 區間列車  | 普通車   |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|
| 103 | 94.19 | 86.58 | 85.27 | 96.01 | 99.86 |
| 104 | 93.61 | 85.54 | 86.12 | 95.46 | 98.90 |
| 105 | 94.50 | 87.65 | 87.23 | 96.04 | 98.35 |
| 106 | 94.85 | 91.80 | 89.63 | 95.63 | 98.07 |
| 107 | 91.78 | 86.62 | 85.06 | 93.05 | 78.86 |
| 108 | 90.97 | 85.86 | 84.53 | 92.26 | 78.26 |
| 109 | 92.34 | 88.56 | 87.08 | 93.30 | 89.00 |
| 110 | 92.81 | 87.57 | 85.57 | 94.03 | 96.25 |
| 111 | 94.98 | 91.67 | 91.40 | 95.71 | 97.68 |
| 112 | 95.98 | 94.14 | 93.63 | 96.36 | 96.99 |
| 113 | 93.14 | 86.49 | 87.02 | 94.46 | 94.60 |

資料來源：交通統計查詢網。

### (三)113 年度客座利用率仍低於 COVID-19 疫情爆發前之水準，容待研謀對策

據臺鐵表示，113 年度已明確運輸市場定位，強化東西部幹線中長程城際運輸(臺北-臺東與臺北-高雄)及跨線運輸(臺中-花蓮、臺南-臺東)，加強西部幹線區域通勤運輸，且於該計畫之各項列車陸續交車後，部分路線及車型之運能亦有提高<sup>10</sup>。

惟臺鐵自 104 至 108 年度客運人次在 2.3 億人次左右，客座利用率介於 63.28%至 65.55%之間，均高於六成，然自 109 年度 COVID-19 疫情爆發後，客運人次、收入與客座利用率皆大幅下滑，至 110 年度客運量降至 1.54 億人次，客座利用率更跌至 42.98%，隨疫情趨緩，112 年度起客運量逐步回升，113 年度達 2.37 億人次，客座利用率提升至 58.03%，仍低於疫情前水準(詳表 3)，並經審計部 113 年度中央政府總決算審核報告指出：「臺

<sup>9</sup> 審計部 113 年度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，頁乙-263 至 266。

<sup>10</sup> 摘自臺鐵 113 年度決算書第 4 頁。

鐵迄未依營運定位積極調適，且客座利用率持續偏低，不利提升客運服務水準及達成購車計畫運用目標，允宜研謀改善」<sup>11</sup>，顯示臺鐵客座利用率仍待提升，允宜持續調整營運定位，並強化服務品質與運能效率。

**表 3 臺鐵 104 至 113 年度客運人次及客座利用率情形表** 單位：人次；%

| 年度  | 人次          | 客座利用率 |
|-----|-------------|-------|
| 104 | 232,216,800 | 64.50 |
| 105 | 230,364,970 | 63.28 |
| 106 | 232,805,994 | 65.13 |
| 107 | 231,267,955 | 64.18 |
| 108 | 236,151,449 | 65.55 |
| 109 | 203,520,929 | 55.22 |
| 110 | 154,927,066 | 42.98 |
| 111 | 170,254,450 | 47.52 |
| 112 | 219,308,388 | 56.52 |
| 113 | 237,070,271 | 58.03 |

說明：臺鐵提供；本中心整理。

綜上，臺鐵雖持續推動「整體購置及汰換車輛計畫」，原擬透過新車投入，汰換老舊車輛以提升安全、便利與服務品質，並建構節能減碳之綠色運輸網，然實際執行時因交車延宕等因素，業經修正計畫將交車期程由 104 至 113 年度展延至 116 年度，且 113 年度準點率未達設定目標，另客座利用率亦屬偏低，顯示計畫效益仍有提升空間，允宜持續改善精進，俾提升節能減碳及運轉效能，以穩固市場定位並強化營運績效。

（分機：8667 楊慧敏）

<sup>11</sup> 審計部 113 年度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，頁 260 頁。