

## 四、桃園國際機場股份有限公司

桃園國際機場公司係交通部依據國際機場園區發展條例及國營國際機場園區股份有限公司設置條例規定，於99年11月1日設立，資本額398億餘元，政府持股100%，員工人數6百餘人，主要業務範圍為開發、營運及管理桃園國際機場。

桃園國際機場公司112年度決算，經本部參據會計師查核簽證財務報告，予以書面審核，並派員抽查。茲將查核結果說明如次：

### (一) 業務計畫實施情形之查核

1. 營運計畫 112年度營運計畫，主要有機場旅客服務等2項，均達預計目標，其原因列表分析如次：

營運項目	單位	預計數	實際數	比較增減		增減原因說明
				增減數	%	
(1) 機場旅客服務	千人次	9,951	35,354	25,403	255.29	新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情趨緩，旅運量逐漸回復，旅客人次較預計增加。
(2) 航空器服務	架次	146,094	201,771	55,677	38.11	新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情趨緩，旅運量逐漸回復，航機架次較預計增加。

2. 固定資產之建設改良擴充計畫 112年度固定資產建設改良擴充預算數153億8,010萬餘元，連同111年度轉入數5億1,588萬餘元，合計可用預算數158億9,599萬元(含專案計畫126億3,800萬元、一般建築及設備32億5,799萬元)。決算支用數155億6,464萬餘元(含專案計畫126億3,800萬元、一般建築及設備29億2,664萬餘元)，較可用預算數減少3億3,134萬餘元，約2.08%，主要係第一航廈自助行李託運設備暨報到櫃台複滾帶新建等工程結餘所致。未支用數中5,151萬餘元(均屬一般建築及設備)，業經報准保留轉入以後年度繼續執行。

### (二) 預算執行情形之審核

112年度決算審核結果，營業利益20億376萬餘元，營業外損失9,976萬餘元，稅前淨利19億400萬餘元，無所得稅費用，審定本期淨利亦為19億400萬餘元。

上述營業利益與預算營業損失相距72億6,332萬餘元，稅前淨利亦與預算稅前損失相距73億8,822萬餘元，主要係新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情趨緩，旅運量逐漸復甦，降落費、機場服務費及權利金等收入增加所致。

### (三) 盈虧撥補之審定

1. **盈虧之審定** 112 年度原編決算稅前淨利 19 億 400 萬 712 元，行政院彙編決算照數核定，經本部審核結果，尚無不合，審定 112 年度決算稅前淨利及本期淨利均為 19 億 400 萬 712 元。

2. **課稅所得之審定** 上列稅前淨利，依行政院核定及本部審核結果，照稅法規定，無課稅所得及應繳納所得稅。

3. **盈虧撥補** 112 年度審定本期淨利 19 億 400 萬 712 元，全數填補以前年度累積虧損 73 億 922 萬 6,656 元及其他綜合損益轉入數 481 萬 2,442 元後，尚有待填補之虧損 54 億 1,003 萬 8,386 元，留待以後年度填補。

### (四) 現金流量之查核

112 年度期初現金及約當現金 18 億 8,041 萬餘元，經營業、投資及籌資活動結果，現金及約當現金淨增 8 億 4,815 萬餘元，期末現金及約當現金為 27 億 2,856 萬餘元。其現金及約當現金淨增數較預算淨增數 9 億 8,981 萬餘元，減少 1 億 4,165 萬餘元，主要係償還借款較預計增加所致。又營業活動之淨現金流入 101 億 4,278 萬餘元，主要係收回應收帳款；投資活動之淨現金流出 146 億 4,332 萬餘元，主要係購建不動產、廠房及設備；籌資活動之淨現金流入 53 億 4,869 萬餘元，主要係政府投資。

另長期借款期初餘額 120 億元，112 年度舉借可用預算數 34 億 4,997 萬元（均為以前年度保留數），因無舉借需求，爰未執行，償還 60 億元，未及編列預算，報准先行辦理，並補辦 114 年度預算，期末餘額為 60 億元。

### (五) 重要審核意見

1. **為推動 2050 年淨零排放政策，辦理機場空側各式裝備車輛電動化，並建置電動車充電設備，惟僅部分車種辦理汰換，又充電設備使用率未及 2 成且設備規格是否符合國家標準有待釐清，允宜研謀妥處，以提升設備使用效能及機場空側空氣品質。**

桃園國際機場公司為實現 2050 年淨零排放目標，於 112 年 6 月 14 日與進駐機場服務之 85 家航空公司及地勤業者等，共同簽署「112 年至 115 年桃園國際機場合作夥伴共同減碳計畫」意向書，並推動機場空側各式裝備車輛全面電動化。經查該公司推動機場減碳計畫情形，核有：(1) 推動機場空側各式裝備車輛全面電動化，預計於 2030 年達成機場空側運具電動化 50% 之目標，惟截至

112 年 12 月 15 日止，已電動化之空側各式裝備車輛計 191 輛，僅占車輛總數 1,234 輛之 15.48%，其中行李拖車、滾帶車、升降平台車及旅客接駁巴士等電動車輛，分別為 184 輛、2 輛、2 輛及 3 輛，占各該車種車輛總數 624 輛、100 輛、53 輛及 20 輛之 29.49%、2.00%、3.77%及 15.00%，其他各車種空側裝備車輛，均尚未電動化(表 1)，允宜偕同空側相關單位儘早規劃車輛電動化作業並落實執行，俾提升機場空側空氣品質及達成淨零碳排目標；(2) 107 年辦理「桃園國際

表 1 機場空側裝備車輛電動化情形

單位：輛、%

車種	項目	車輛總數		
		電動化車輛數	占比	
合計		1,234	191	15.48
行李拖車		624	184	29.49
滾帶車		100	2	2.00
升降平台車		53	2	3.77
旅客接駁巴士		20	3	15.00
其他(註 2)		437	—	—

註：1. 統計期間：截至 112 年 12 月 15 日止。

2. 其他車種包含餐車、裝卸車、航機拖車、扶梯車、電源車及冷氣車。

3. 資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。

機場電動車充電設備新設工程」，設置電動車充電設備 43 座，並自 108 年 4 月起提供航空及地勤等業者使用，據該公司統計數據顯示，用電度數逐年成長，惟若以充電設備每日 24 小時全時最高瓦數充電計算，每月用電度數為 681,120 度(22kw×24 小時×30 天×43 座)，上開充電設備 108 至 112 年度平均每月用電量分別為 49,066.71 度、39,118.93 度、45,947.29 度、51,931.13 度及 124,751.75 度，僅占全時充電用電量之 7.20%、5.74%、6.75%、7.62%及 18.32%(表 2)，使用率均未及 2 成，顯示使用情形欠佳，且所建置之充電設備為工業機充電規格，是否符合交通部訂定「電動汽車充電專用停車位及其充電設施設置管理辦法」規定之國家標準，亦待釐清，以有效提升設備使用效能等情事，經函請桃園國際機場公司研謀妥處。據復：(1) 已於 113 年 2 月召開「空

表 2 機場空側電動裝備車輛充電設備用電度數

單位：度、%

年度	項目	用電度數	用電度數月均量	用電度數月均量占全時充電用電度數之比率(註 1)
108 (自 4 月啟用)		441,600.39	49,066.71	7.20
109		469,427.19	39,118.93	5.74
110		551,367.42	45,947.29	6.75
111		623,173.58	51,931.13	7.62
112		1,497,021.00	124,751.75	18.32

註：1. 全時充電用電度數係以充電設備每日 24 小時全時最高瓦數充電計算，每月用電度數為 681,120 度(22kw×24 小時×30 天×43 座)。

2. 資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。

側電動裝備車輛及充電樁討論會議」，就補助相關業者換購電動車及充電設備可行性等議題進行討論，並請業者規劃未來電動車購置數量及期程計畫，後續將持續進行目標控管及配合建置相關設施；(2) 經與業者研商，未來空側充電設備將採國家標準規格 CCS1，且同時支援快充功能，並將陸續增設及汰換既有充電設備，以符業者充電需求。

2. 航班準點率為衡量機場綜合表現指標，桃園國際機場客運班機平均準點率未達 8 成，且不及鄰近國際指標機場，允宜強化與飛航管制及航空公司等相關單位協同合作，針對可控範圍內之延誤原因，研謀具體改善措施，以維持機場服務品質及營運競爭力。

航班準點率為衡量機場綜合表現指標之一，提高準點率可減少航班延誤及取消帶來之負面影響，有助提升機場商譽與競爭力，吸引更多航空公司及旅客使用該機場，亦可提升旅客滿意度，進而影響國際機場評比表現。交通部民用航空局（下稱民用航空局）為提供主管機關評核民航運輸服務水準之依據，促使航空公司業務督導單位加強輔導管理，並利各界瞭解班機延誤情形，維護消費者權益，彙編「民用機場客運班機準點率統計」資料。依上開統計資料編製說明，航機延誤以民用航空局函准之班表為基準逐班統計，國際及兩岸航線班機以離場航班之「航空器後推」時間為基準，超過表訂時間達 15 分鐘以上即為延誤；所載準點率係指當月離場未延誤架次占當月實際離場總架次之比率。經查民用航空局公布 112 年度各月份民用機場客運班機準點率統計資料，其中桃園國際機場國際航線準點率介於 69.44%至 82.66%間、兩岸航線準點率介於 79.13%至 90.00%間，整體（國際及兩岸航線）準點率介於 70.65%至 83.00%間；另查國際航空情報資訊機構(OAG Aviation Worldwide Limited)每月公布全球 1,200 個主要機場之準點率數據，桃園國際機場 2023 年各月份準點率在全球主要機場排名介於第 261 名至第 543 名間，每月平均準點率（75.71%）表現不及日本成田機場（78.98%）、新加坡樟宜機場（78.47%）及香港國際機場（76.00%）等鄰近國際指標機場。復依桃園國際機場公司分析該機場 112 年度班機延誤原因前 3 名，分別為來機晚到（4,051 次）、飛航管制（3,747 次）及班機調度（3,250 次），占總延誤架次之比率為 22.08%、20.43%及 17.72%，又地勤作業、場站設施、旅客因素、安全檢查、電腦當機、演習、原廠檢修等 7 項，112 年度發生比率均較 108 年度（新型冠狀病毒肺炎疫情前）增加，其中地勤作業肇致班機延誤甚且增加達 10.83 個百分點（表 3）。另進一步分析延誤情形，尚包含航路延誤、機場地面管制、等候轉機旅客及行李安檢、地勤人力不足、機坪壅塞、行李系統異常等，亦為影響班機準點率之重要因素，經函請桃園國際機場公司強化與飛航管制、航空公司等相關單位協

表 3 桃園國際機場班機延誤原因占比統計

單位：%、百分點

班機延誤原因	108 年度	112 年度	112 較 108 年度 增減百分點
來機晚到	40.55	22.08	- 18.47
飛航管制	21.13	20.43	- 0.70
班機調度	19.15	17.72	- 1.43
地勤作業	3.58	14.41	10.83
場站設施	2.77	7.17	4.40
旅客因素	5.69	7.15	1.46
安全檢查	1.44	6.08	4.64
機件故障	2.56	2.31	- 0.25
組員因素	1.72	1.46	- 0.26
天候因素	1.34	0.89	- 0.45
電腦當機	0.05	0.14	0.09
演習	-	0.11	0.11
原廠檢修	0.01	0.06	0.05

資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。

同合作，針對可控範圍內之延誤原因，研謀具體改善措施，以維持機場服務品質及營運競爭力。據復：已檢討研提航班準點率之控管及因應對策，開放國籍業者使用機場協調整合決策平台，透過自動化彙整各航班歷史資料，協助改善準點率，另每月召開「整體服務推動工作會報」，彙整前1個月航班離場及到場延誤情形，提供各空、陸側業者檢討改進。

**3. 為持續邁向機場智慧化目標，建置自助行李託運設備與行李處理資料交換平臺，惟提供出境旅客自助行李託運服務之航空公司及使用時段尚有擴大空間，又入境航班行李運抵轉盤作業未臻嚴謹，致旅客等候行李時間過長，允宜偕同航空公司及地勤業者檢討改善，以提供旅客優質服務。**

桃園國際機場公司為提供旅客優質旅遊體驗，提升旅客滿意度，自106年起推動自助行李託運服務，截至112年底止，已於第一航廈及第二航廈分別設置自助行李託運機臺30座、26座，優化旅客報到效率及紓解報到大廳尖峰時刻排隊人潮。又為完整追蹤每件託運行李足跡，俾利旅客即時掌握入境行李運送情形，建置行李處理資料交換平臺與入境行李顯示看板，以提升機場服務品質及旅客滿意度。經查該公司辦理行李託運相關業務情形，核有下列事項：

**(1) 為優化旅客報到速率並強化服務品質，於航廈提供自助行李託運服務，惟加入服務之航空公司及開放使用時段尚有擴大空間：**桃園國際機場公司為利桃園國際機場持續邁向智慧化、自動化目標，優化旅客報到速率並強化服務品質，近年積極推廣多元化自助服務，截至112年底止，已於第一航廈及第二航廈設置完成自助行李託運設備共56座。經查自助行李託運設備服務辦理情形，核有：A. 桃園國際機場設置之自助行李託運機臺，其中第二航廈自助行李託運系統屬島區設計，於107年12月20日建置完成正式營運；第一航廈自助行李託運系統屬兩用型，可由已完成網路或自助報到之旅客自行辦理行李託運，亦可配合營運調整為人工櫃檯使用，於112年12月20日正式啟用。截至112年底止，已提供自助行李託運服務之航空公司計有6家，其中第一航廈有中華航空、台灣虎航、星宇航空等3家公司；第二航廈有中華航空、華信航空、長榮航空、立榮航空、星宇航空等5家公司。經統計桃園國際機場公司於112年6月至12月底試辦自助行李託運設備激勵方案前後各航空公司自助行李託運使用率，長榮航空集團（包含長榮航空公司及立榮航空公司）由112年5月之10.30%上升至12月之15.81%；中華航空集團（包含中華航空公司及華信航空公司）由同年5月之4.84%上升至12月之11.08%；星宇航空公司由同年5月之0.57%上升至12月之10.97%；台灣虎航公司於同年6月加入服務，至12月使用率提升至7.73%，激勵方案有助提升自助行李託運設備使用率，惟第一航廈及第二航廈之自助行李託運服務分別僅有3家

及 5 家航空公司加入，其他航空公司之旅客仍需透過人工櫃檯進行行李託運作業，提供自助行李託運服務之航空業者尚有擴大空間，有待積極推廣並擴增服務，以提升便民服務及出境旅客報到作業效率；B. 桃園國際機場公司自助行李託運設備透過離境管制系統與航空公司進行通訊連結，並銜接行李輸送系統，據該公司 112 年 5 月 29 日旅客自助化設備使用率提升會議紀錄載

表 4 112 年底航廈自助行李託運開放使用情形

單位：小時

航廈別	航空公司	開放使用時段	開放使用時數	開放使用時段目標
一	中華航空	0500-0800 0900-1600 1830-2230	14.00	0500-2300 (18 小時)
	台灣虎航	0340-2325	19.75	
	星宇航空	0400-1645	12.75	
二	中華航空 華信航空	0500-0800 0900-1600 1830-2230	14.00	
	長榮航空 立榮航空	0415-1430 1900-2230	13.75	
	星宇航空 (註 1)	2000-2240	2.67	
		0430-0940 2000-2240	7.83	

註：1. 星宇航空公司自 113 年 2 月 5 日另調整開放使用時段。  
2. 資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。

述，自助行李託運開放使用時段目標為每日 5 時至 23 時，現階段考量航空公司及內政部警政署航空警察局(下稱航警局)執行行李安檢人力配置受限，爰僅以出境航班旅客報到尖峰時段開放使用，惟截至 112 年底止，多數航空公司自助行李託運開放使用時段相較目標開放時段，仍待調整延長(表 4)，允宜與各航空公司、地勤業者及航警局協調溝通，強化智慧化設備運用，以減少人工櫃檯作業負荷等情事，經函請桃園國際機場公司妥謀改善。據復：A. 自 113 年 3 月 31 日起，全亞洲航空集團、國泰航空公司於第一航廈提供自助行李託運服務，另大韓航空公司、香港快運航空公司及新加坡航空公司已進行系統介接及測試作業，後續將提供旅客服務；B. 將持續與相關單位協調溝通，以期於可行範圍內增加航空公司開放使用時段。

(2) 為利旅客即時掌握入境託運行李運送情形，已建置行李處理交換平臺及行李卸載時間顯示功能模組，惟間有行李運送作業未臻嚴謹致旅客等候時間過長情事：桃園國際機場公司為符合國際航空運輸協會(International Air Transport Association, IATA)第 753 號決議，掌握行李裝載、轉運與交付予旅客之運輸過程，於 106 年辦理行李系統智慧處理及相關設備改善工程，建置行李處理資料交換平臺，完整追蹤每件託運行李足跡，並因應各航空公司資料交換需求及控管權限，提供連線俾使航空公司即時獲取行李處理、卸載等數據資訊。又為旅客能即時掌握入境行李運送情形，建置「入境行李卸載時間顯示功能模組」，於入境旅客行李提領區轉盤上方看板，顯示各航班託運行李卸載情形，以利旅客瞭解行李運送進度，提升旅客滿意度及機場服務品質。經查入境託運行李服務辦理情形，核有：A. 桃園國際機場公司為統一入境行李作業時間標準，於 100

年 12 月 6 日與航警局、財政部臺北關稅局、桃園航勤股份有限公司及長榮航勤股份有限公司等單位召開「入境行李作業績效事宜」會議，決議單走道客機之首件行李須於開啟貨艙門 15 分鐘內運抵轉盤，末件行李則須於開啟貨艙門 40 分鐘內運抵；雙走道客機之首件行李須於開啟貨艙門 15 分鐘內運抵轉盤，末件行李則須於開啟貨艙門 50 分鐘內運抵，並請地勤公司協助提供入境航機作業時間。經就該公司 112 年 5 月至 113 年 3 月各入境航班末件行李送抵行李轉盤時間明細資料統計分析結果，第一航廈及第二航廈入境航班計 169,989 架次，末件行李於航班抵達後 1 小時以上始運抵行李轉盤者計 8,612 架次（表 5），桃園國際機場公司行李運送作業未臻嚴謹，致行李卸載及入境旅客等候託運行李時間過長，有待偕同航空公司及地勤業者檢討問題癥結，積極研謀改善；B. 據交通部運輸研究所「航空場站空間需求模式建立與客貨動線規劃最適化之研究」報告列述，為提供

**表 5 桃園國際機場入境航班之末件行李運抵轉盤達 1 小時以上之航班數**

單位：架次

末件行李運抵轉盤時間	航班數
合計	8,612
1 小時以上，未滿 2 小時	7,178
2 小時以上，未滿 3 小時	1,288
3 小時以上，未滿 4 小時	115
4 小時以上	31

註：1. 資料期間：112 年 5 月至 113 年 3 月底止。

2. 資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。

旅客優質入境託運行李服務，英國機場管理局與 IATA 皆認為機場營運單位規劃行李提領設施時應考量旅客等候時間，如第 1 位旅客到達行李提領區後，所有行李須於 25 分鐘內運送至行李提領區供旅客提領，而 IATA 則進一步提出 90% 之旅客等候行李時間須小於 20 分鐘。又桃園國際機場公司委託財團法人工業技術研究院 110 年 11 月提出智慧機場專案

辦公室推動案第 2 次成果報告書指出，新加坡樟宜機場已設立行李輸送標準，第 1 件行李須於落機後 12 分鐘運抵行李提領區，所有行李應於 29 分鐘內送達；該成果報告並探討國際標竿機場智慧化發展現況與成功關鍵，彙整標竿機場智慧化應用案例供桃園國際機場公司未來評估應用項目。鑑於國際標竿機場均高度重視入境旅客託運行李服務品質，並致力於優化行李分揀、裝卸作業效率及流程，惟桃園國際機場公司自 100 年 12 月訂定末件行李於 50 分鐘內運抵行李轉盤之作業績效指標，已超過 12 年未檢討調整，允宜參酌國際標竿機場行李輸送標準及旅客需求，研議修正相關作業績效指標，以提升旅客服務品質等情事，經函請桃園國際機場公司檢討改善。據復：A. 將檢討入境行李運送作業，並請航空公司與地勤業者共同研商優化行李運送流程；B. 後續將偕同航空公司及地勤業者研議修訂入境行李運送指標。

4. 為提供旅客優質之機場服務，持續擴充航廈及商業設施，惟疫情趨緩出國人潮大幅成長，致旅客報到及安檢作業時間增加，允宜善用資通訊科技導入旅客路徑及人流分析技術，引導旅客分流，俾提升機場管理效能。

桃園國際機場公司為因應機場持續成長之旅客量，滿足往來機場旅客需求，於機場航廈提供商業設施服務，包含於第一航廈及第二航廈設置免稅商店及提供餐飲服務等，活絡機場商業活動並增裕營運收入，嗣新型冠狀病毒肺炎（COVID-19）疫情期間，持續辦理各項機場設施改善計畫，期於疫情趨緩國境開放後，提供旅客更優質之機場設施及商業服務，吸引更多國際旅客來臺，為機場創造營業利益。據桃園國際機場公司委託財團法人工業技術研究院辦理智慧機場專案辦公室推動案，於110年11月提出第2次成果報告書有關彙整標竿機場智慧化應用案例列載，日本等8座機場已導入旅客路徑或人流分析技術，針對每日旅客數量、動線、機場內人潮集中區域等進行分析，以掌握整體人流狀況及預測特定區域（如安檢區）之排隊等待時間；或整合設備控制技術，降低不必要之能源消耗。經查民用航空局網站公告之民航機場設施與量能資料，桃園國際機場因第二航廈擴建完工，客運年容量自107年度起由3,200萬人次增為3,700萬人次，據民航運輸各機場實際營運量統計，桃園國際機場102至108年度實際旅客量均逾其客運年容量，109至111年度受COVID-19疫情影響致旅客量大幅減少，112年度疫情趨緩客運量逐漸回升，實際旅客量雖未超過客運年容量，惟已達年容量之95.55%（表6）；

復據媒體報導，疫情趨緩邊境解封後，112年至113年3月間出國人潮大幅成長，春節及清明假期等連假期間，尖峰小時出境人數均超過1千人，致旅客報到及安檢作業時間增加，旅客因需排隊久候而引發民怨。鑑於上述標竿機場已導入旅客路徑或人流分析技術，紓緩機場旅客人潮；又隨科技日新月異，國內已有公共場所採取人流分析技術，進行人流統計與控管，經函請桃園國際機場公司善用資通訊科技，導入旅客路徑及人流分析技術，以引導旅客分流，俾供決策參考及提升機場管理效能。據復：

表 6 桃園國際機場航廈客運容量與實際旅客量

單位：人次

年度	航廈客運年容量	實際旅客量	
			較航廈客運年容量差異數
102	32,000,000	32,213,744	213,744
103		35,804,465	3,804,465
104		38,473,333	6,473,333
105		42,296,322	10,296,322
106		44,878,703	12,878,703
107		37,000,000 (註2)	46,535,180
108	48,689,372		11,689,372
109	7,438,325		- 29,561,675
110	909,012		- 36,090,988
111	5,342,448		- 31,657,552
112		35,354,924	- 1,645,076

註：1. 109至111年度受COVID-19疫情影响，旅客量大幅減少。

2. 107至112年度之客運年容量較102至106年度增加，係第二航廈於107年度擴建完成所致。

3. 資料來源：整理自民用航空局網站公告資料。

預計於第二航廈出境層執行「旅客排隊等待時間估算」概念性驗證案，期藉由導入AI 影像辨識人流分析，確實掌握旅客現場排隊情形，並即時通知管理單位調度現場資源，以有效降低旅客排隊等待時間。

**5. 為維持機場供電設備有效運作，委託廠商辦理維護保養等作業，惟間有設備故障或異常事件致機場部分設施暫停營運，影響旅客行程規劃及權益，允宜強化督導及履約管理，確保供電設施穩定，以維護機場服務品質。**

桃園國際機場為我國對外重要交通門戶，其飛航安全及營運品質良窳，攸關我國國際形象甚巨。桃園國際機場公司為維持機場有效運作，委託廠商辦理第一航廈及其外場配電系統、第二航廈及其立體停車場電氣系統、161kV 主變電所及 11.4kV 主開關站電力系統維護作業，依勞務契約規定，廠商應製作日常檢查及週期維護保養之各項檢查表，併同維護計畫送桃園國際機場公司核准，如因操作、維護不當致危害該公司安全、財產或商譽時，應負全責。又為確保正確且安全操作供配電設備設施，桃園國際機場公司訂有停電事故處理流程，以規範緊急事件處理程序。據該公司統計，111 年 1 月至 113 年 2 月桃園國際機場發生影響重大營運之停電事故計 4 件，經分析事故原因除 1 件人為破壞事故，已加強相關保安作為外，其餘 3 件皆係電力設施劣化、線路跳脫及故障所致，如 112 年 5 月 18 日第一航廈及 12 月 23 日第二航廈停電事故，均造成旅客等候報到、託運行李安檢不便及延遲登機等，嗣該公司依上開停電事故處理流程出具事件報告，並要求維護廠商後續保養須將保險絲一併換新，及全面汰換同型號設備等；

另 113 年 2 月 9 日第一航廈停電事故（圖 1）自發生至電力恢復近 1 小時 45 分，影響範圍包含第一航廈美食街照明及空調設備，該公司依契約規定扣罰廠商，惟該廠商自 113 年 1 月 1 日起履約，除 1 月 16 日因第一航廈 B9 空橋電源異常等情遭扣罰外，2 月 9 日再次發生該停電事故，顯示廠商維護保養設備設施暨桃園國際機場公司督導及履約管理未臻落

圖 1 113 年 2 月 9 日第一航廈停電事故修復現場



資料來源：擷取自桃園國際機場公司停電事件報告。

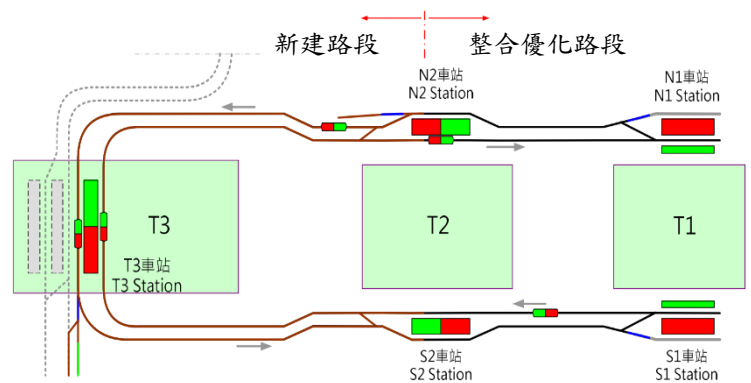
實。鑑於機場供電設備及變壓器等設施，攸關旅客入出境及行李運送相關作業，該公司雖委託廠商辦理設備設施維護保養，惟間有設備故障或異常事件，致旅客滯留及班機延誤，影響桃園國際機場公司營運、商譽及國際形象情事，經函請桃園國際機場公司強化督導及履約管理，以確保供電設施穩定，維護機場服務品質。據復：已檢討完成汰換緊急發電機及不斷電系統，又為強化履約管理，業定期辦理維護品質查證及巡檢作業，並配合行政院公共工程委員會推動工程、勞務採購之查核、督導及稽核機制，導入電子巡檢及紅外線檢測，以確保供電設備穩定。

6. 規劃建置及連接機場主航廈區之旅客運輸系統，以提供出、入境及轉機旅客航廈間運輸服務，惟未妥適擬訂建設計畫內容、未積極趕辦新舊系統整合工作、PMS 車站未配合主體航廈工程滾動檢討修正設計、未正視航廈分配之競爭風險等，影響整體建設效益之發揮，允宜研謀改善。

桃園國際機場公司為因應桃園國際機場運量持續成長並提升服務水準，報經行政院於 104 年 3 月 6 日核定辦理「臺灣桃園國際機場第三航站區建設計畫」(下稱 T3 建設計畫)，其中為提供出、入境及轉機旅客航廈間運輸服務，規劃建置旅客運輸系統 (People Mover System, PMS)，相關設計監造作業併入「臺灣桃園國際機場第三航站區委託設計及監造技術服務」案 (下稱 T3 設計監造案) 辦理。T3 設計監造案於 104 年 6 月 16 日公告招標，同年 11 月 30 日決標，決標金額 35 億 4,820 萬元，惟 PMS 歷時多年辦理規劃設計，桃園國際機場公司於 110 年 1 月 22 日以轉機旅客無須長距離移動、實用性不足及運輸技術迅速發展，未來可能有更合適之運輸系統等由，決定停止 PMS 建設，並變更運具型式重新辦理規劃設計。經查該公司辦理 PMS 建置規劃之執行情形，核有：(1)

規劃建置及連接桃園國際機場主航廈區之 PMS，未妥適擬訂建設計畫內容，且未督促所屬及設計監造廠商檢討並積極趕辦新、舊系統之整合工作(圖 2)，嗣後再以設計監造廠商規劃之 PMS 車站實用性尚有不足等由停止執行，期間又未積極檢討進度落後原因，並研提具體因應對策及管

圖 2 PMS 軌道配置情形



資料來源：整理自桃園國際機場公司提供資料。

考建議，肇致歷時5年餘之建置工作，未能發揮應有效益；(2) 委託設計監造廠商辦理PMS規劃設計，未督促配合T3建設計畫主體航廈工程執行進程滾動檢討，並依相關討論意見積極修正，肇致PMS車站設置實用性不足問題未能改善；又未正視航廈分配之競爭風險，積極辦理相關協調作業，肇致調整後之航廈分配結果未及時納入規劃與檢討招標文件，影響後續採購與整體建設效益發揮及計畫目標之達成等情事，經函請交通部查明妥適處理。據復：(1) 後續將督促妥適研擬建設計畫並落實管考作業，以如期如質完成T3航站區工程，提供旅客嶄新且高服務水準之PMS；(2) 將督促該公司於細部設計階段即預留系統最大運能擴充彈性，以因應未來機場發展所需，並就系統延伸至第一航站預留相關界面，後續適時啟動航廈間PMS整合作業，及持續要求該公司就轉機旅客動線優化議題檢討改善，有效提升PMS服務性，以發揮整體採購與建設效益。

#### (六) 111年度重要審核意見追蹤查核情形

本部於111年度審核報告營業部分內列重要審核意見6項，經賡續追蹤查核實際辦理結果，均已研謀改善或依改善措施持續辦理(表7)。

表7 111年度審核報告營業部分所列桃園國際機場公司重要審核意見覆核辦理情形

重要審核意見標題	說明
<b>已研謀改善或依改善措施持續辦理</b>	
1. 配合政府「桃園航空城」政策積極建設機場，惟受新型冠狀病毒肺炎(COVID-19)疫情影響，旅運量大幅減少，已連續3年營運發生虧損，舉債金額持續擴大且利息負擔沉重，財務風險遽增，允宜加強財務管理並妥謀財源，俾利持續推動機場建設及永續發展。	/
2. 為維護飛航安全及防止無人機入侵機場飛航管制空域，已建立應變作業程序及辦理偵測防制作業，惟反制作業執行相關權責範圍尚未與配合執行單位取得共識，且委託合約工作規範訂定未盡周延，允宜檢討妥處，以保障機場飛航安全。	
3. 為提升機場空側安全監測能力，自103年起規劃建置航機跑道自動異物偵測系統，惟推動8年餘尚處於評估作業階段，現行仍以人工及目視方式進行巡場及通報，允宜積極檢討研謀改善並加速推動，以強化飛航安全風險管理。	

表 7 111 年度審核報告營業部分所列桃園國際機場公司重要審核意見覆核辦理情形 (續)

重要審核意見標題	說明
4. 為提升旅客服務品質，建置航廈間自動電車輸送系統，惟存有長期低度利用及營運效能不佳情事，且維護及營運支出龐鉅，允宜研謀改善，以有效降低財務負擔。	/
5. 為提升旅客報到方式之多元性，於機場捷運站提供出境旅客市區預辦登機及行李託運服務，惟使用情形未盡理想，亦未實施收費機制，允宜檢討改善，以有效提升市區預辦登機使用效能。	
6. 為因應旅運量成長推動第三航站計畫，惟未妥善辦理規劃作業致耽延執行進度，且計畫修正後經費與完工日期已大幅調增與展延，仍有部分工程執行進度落後情事，允宜積極檢討改善，俾早日興建完成，發揮計畫預期效益。	

### (七) 其他事項

1. 桃園國際機場公司計畫及預算之執行結果，前經本部查核後於審核報告揭露，及提供監察院資料作為行使職權參考，嗣經監察院於 112 年 7 月 1 日至 113 年 6 月 30 日間糾正者，摘述如次：

桃園國際機場公司為強化機場關鍵基礎設施安全防護，進行多元安全防護演練，核有：機場陸側重要區域管制及巡查機制未臻周全，長期輕忽機場非管制區之重要區域保安措施、履約案件協力廠商人員管理等情事，肇致 111 年 3 月 11 日 2 名臨時工人輕易突破設施設備所有安全防護機制，蓄意破壞第二航廈地下二樓高壓電纜引發短路，造成航廈部分區域停電，影響機場正常的作業，甚至有危害飛航安全之虞，經監察院糾正。(112.11.1 監察院公報第 3344 期)

2. 桃園國際機場公司償還金融機構長期借款 60 億元，未及編列預算，於 112 年度先行辦理，並補辦 114 年度預算。

茲將桃園國際機場公司 112 年度損益計算、盈虧撥補審定數額、盈虧審定後現金流量與資產負債情形，分別列表如次：

# 桃園國際機場股份有限公司損益計算審定表

中華民國 112 年度

單位：新臺幣元

科 目	預 算 數	決 算 數	審 定 數	審定數與預算數比較增減	
				金 額	%
營業收入	9,889,740,000	16,335,378,852	16,335,378,852	6,445,638,852	65.18
勞務收入	6,763,211,000	10,933,872,599	10,933,872,599	4,170,661,599	61.67
其他營業收入	3,126,529,000	5,401,506,253	5,401,506,253	2,274,977,253	72.76
營業成本	13,299,103,000	12,675,995,944	12,675,995,944	- 623,107,056	- 4.69
勞務成本	7,271,606,000	7,145,493,084	7,145,493,084	- 126,112,916	- 1.73
其他營業成本	6,027,497,000	5,530,502,860	5,530,502,860	- 496,994,140	- 8.25
營業毛利(毛損)	- 3,409,363,000	3,659,382,908	3,659,382,908	7,068,745,908	--
營業費用	1,850,199,000	1,655,615,191	1,655,615,191	- 194,583,809	- 10.52
業務費用	1,065,373,000	964,759,580	964,759,580	- 100,613,420	- 9.44
管理費用	784,826,000	690,855,611	690,855,611	- 93,970,389	- 11.97
營業利益(損失)	- 5,259,562,000	2,003,767,717	2,003,767,717	7,263,329,717	--
營業外收入	37,595,000	167,597,270	167,597,270	130,002,270	345.80
其他營業外收入	37,595,000	167,597,270	167,597,270	130,002,270	345.80
營業外費用	262,257,000	267,364,275	267,364,275	5,107,275	1.95
財務成本	262,057,000	250,779,825	250,779,825	- 11,277,175	- 4.30
其他營業外費用	200,000	16,584,450	16,584,450	16,384,450	8,192.23
營業外利益(損失)	- 224,662,000	- 99,767,005	- 99,767,005	124,894,995	- 55.59
稅前淨利(淨損)	- 5,484,224,000	1,904,000,712	1,904,000,712	7,388,224,712	--
所得稅費用(利益)	—	—	—	—	--
本期淨利(淨損)	- 5,484,224,000	1,904,000,712	1,904,000,712	7,388,224,712	--

註：1. 本期其他綜合損益-4,812,442元，包括確定福利計畫之再衡量數-6,015,552元、與不重分類之項目相關之所得稅1,203,110元。

2. 桃園國際機場公司112年度經營績效獎金預算依行政院核定國營事業經營績效獎金核算制度檢討報告編列，行政院彙編112年度中央政府總決算附屬單位決算及綜計表(營業部分)按前開檢討報告及交通部所屬用人費率事業機構薪給管理要點，暨交通部所屬實施用人費率事業機構經營績效獎金實施要點等規定暫列經營績效獎金225,589,480元，循例暫照列，俟主管機關專案審核定案後，依案辦理。

3. 桃園國際機場公司本期淨利1,904,000,712元，除以加權平均流通在外普通股股數3,341,986,070股後，基本每股盈餘0.57元。

4. 稅前淨利1,904,000,712元，扣除以前年度虧損扣抵等項目1,933,715,240元，加計備抵呆帳餘額超限數等項目之差異29,714,528元，無課稅所得、應繳納所得稅及所得稅費用。

桃園國際機場股份有限公司盈虧撥補審定表

中華民國 112 年度

單位：新臺幣元

項 目	預 算 數	決 算 數	審 定 數	審定數與預算數比較增減	
				金 額	%
<b>盈 餘 之 部</b>	—	1,904,000,712	1,904,000,712	1,904,000,712	--
本 期 淨 利	—	1,904,000,712	1,904,000,712	1,904,000,712	--
<b>分 配 之 部</b>	—	1,904,000,712	1,904,000,712	1,904,000,712	--
留 存 事 業 機 關 者	—	1,904,000,712	1,904,000,712	1,904,000,712	--
填 補 虧 損	—	1,904,000,712	1,904,000,712	1,904,000,712	--
<b>虧 損 之 部</b>	13,747,088,000	7,314,039,098	7,314,039,098	- 6,433,048,902	- 46.80
本 期 淨 損	5,484,224,000	—	—	- 5,484,224,000	- 100.00
累 積 虧 損	8,262,864,000	7,309,226,656	7,309,226,656	- 953,637,344	- 11.54
其 他 綜 合 損 益 轉 入 數	—	4,812,442	4,812,442	4,812,442	--
<b>填 補 之 部</b>	13,747,088,000	7,314,039,098	7,314,039,098	- 6,433,048,902	- 46.80
事 業 機 關 負 擔 者	13,747,088,000	7,314,039,098	7,314,039,098	- 6,433,048,902	- 46.80
撥 用 盈 餘	—	1,904,000,712	1,904,000,712	1,904,000,712	--
待 填 補 之 虧 損	13,747,088,000	5,410,038,386	5,410,038,386	- 8,337,049,614	- 60.65

# 桃園國際機場股份有限公司盈虧審定後現金流量表

中華民國 112 年度

單位：新臺幣元

項 目	預 算 數	決 算 數	比 較 增 減	
			金 額	%
<b>營業活動之現金流量</b>				
稅前淨利（淨損）	- 5,484,224,000	1,904,000,712	7,388,224,712	--
利息股利之調整	260,057,000	230,372,392	- 29,684,608	- 11.41
未計利息股利之稅前淨利（淨損）	- 5,224,167,000	2,134,373,104	7,358,540,104	--
調整項目	4,435,190,000	8,430,747,022	3,995,557,022	90.09
未計利息股利之現金流入（流出）	- 788,977,000	10,565,120,126	11,354,097,126	--
收取利息	2,000,000	20,197,138	18,197,138	909.86
支付利息	- 262,057,000	- 256,187,640	5,869,360	- 2.24
退還（支付）所得稅	—	- 186,340,542	- 186,340,542	--
<b>營業活動之淨現金流入（流出）</b>	<b>- 1,049,034,000</b>	<b>10,142,789,082</b>	<b>11,191,823,082</b>	<b>--</b>
<b>投資活動之現金流量</b>				
無形資產及其他資產淨減（淨增）	- 98,438,000	- 573,199,899	- 474,761,899	482.30
增加不動產、廠房及設備	- 15,380,109,000	- 14,070,126,017	1,309,982,983	- 8.52
<b>投資活動之淨現金流入（流出）</b>	<b>- 15,478,547,000</b>	<b>- 14,643,325,916</b>	<b>835,221,084</b>	<b>- 5.40</b>
<b>籌資活動之現金流量</b>				
短期債務淨增（淨減）	3,417,396,000	- 2,700,000,000	- 6,117,396,000	--
其他負債淨增（淨減）	—	- 51,307,160	- 51,307,160	--
增加資本、公積及填補虧損	14,100,000,000	14,100,000,000	—	—
減少長期債務	—	- 6,000,000,000	- 6,000,000,000	--
<b>籌資活動之淨現金流入（流出）</b>	<b>17,517,396,000</b>	<b>5,348,692,840</b>	<b>- 12,168,703,160</b>	<b>- 69.47</b>
<b>現金及約當現金之淨增（淨減）</b>	<b>989,815,000</b>	<b>848,156,006</b>	<b>- 141,658,994</b>	<b>- 14.31</b>
<b>期初現金及約當現金</b>	<b>1,326,985,000</b>	<b>1,880,410,584</b>	<b>553,425,584</b>	<b>41.71</b>
<b>期末現金及約當現金</b>	<b>2,316,800,000</b>	<b>2,728,566,590</b>	<b>411,766,590</b>	<b>17.77</b>

註：1. 本表現金及約當現金係包括現金及自投資日起3個月內到期或清償之債權證券。

2. 本表「調整項目」欄所列，包括預期信用損益及評價損益、提存各項準備、折舊及減損、攤銷、沖轉遞延負債、外幣兌換損失（利益）、處理資產損失（利益）、債務整理損失（利益）、其他、流動金融資產淨減（淨增）、流動資產淨減（淨增）、流動金融負債淨增（淨減）及流動負債淨增（淨減）。

**桃園國際機場股份有限公司盈虧審定後資產負債表**

中華民國 112 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科目	112 年 12 月 31 日		111 年 12 月 31 日		比較增減	
	金額	%	金額	%	金額	%
<b>資產</b>	<b>72,508,171,502</b>	<b>100.00</b>	<b>63,099,227,884</b>	<b>100.00</b>	<b>9,408,943,618</b>	<b>14.91</b>
流動資產	7,882,488,988	10.87	11,475,597,597	18.19	- 3,593,108,609	- 31.31
現金	2,728,566,590	3.76	1,880,410,584	2.98	848,156,006	45.10
應收款項	3,718,911,663	5.13	7,937,641,659	12.58	- 4,218,729,996	- 53.15
存貨	35,723,914	0.05	46,743,880	0.07	- 11,019,966	- 23.58
預付款項	1,361,205,344	1.88	1,004,304,415	1.59	356,900,929	35.54
短期墊款	38,081,477	0.05	606,497,059	0.96	- 568,415,582	- 93.72
不動產、廠房及設備	63,703,518,784	87.86	51,221,373,561	81.18	12,482,145,223	24.37
土地改良物	6,634,521,467	9.15	7,750,506,569	12.28	- 1,115,985,102	- 14.40
房屋及建築	15,786,930,377	21.77	16,317,030,479	25.86	- 530,100,102	- 3.25
機械及設備	2,653,629,099	3.66	3,103,167,830	4.92	- 449,538,731	- 14.49
交通及運輸設備	1,262,555,355	1.74	1,449,254,335	2.30	- 186,698,980	- 12.88
什項設備	431,478,127	0.60	453,800,396	0.72	- 22,322,269	- 4.92
購建中固定資產	36,934,404,359	50.94	22,147,613,952	35.10	14,786,790,407	66.76
無形資產	214,860,978	0.30	167,995,315	0.27	46,865,663	27.90
無形資產	214,860,978	0.30	167,995,315	0.27	46,865,663	27.90
其他資產	707,302,752	0.98	234,261,411	0.37	473,041,341	201.93
遞延所得稅資產	106,629,423	0.15	105,426,313	0.17	1,203,110	1.14
什項資產	600,673,329	0.83	128,835,098	0.20	471,838,231	366.23
<b>資產總額</b>	<b>72,508,171,502</b>	<b>100.00</b>	<b>63,099,227,884</b>	<b>100.00</b>	<b>9,408,943,618</b>	<b>14.91</b>

註：1. 信託代理與保證之或有資產與或有負債，112 年底及 111 年底各有 1,657,677,337 元及 1,640,605,796 元。

2. 存貨成本係採加權平均法計算，期末以成本與淨變現價值孰低衡量。

3. 不動產、廠房及設備之折舊係採平均法計算。

**桃園國際機場股份有限公司盈虧審定後資產負債表 (續)**

中華民國 112 年 12 月 31 日

單位：新臺幣元

科 目	112 年 12 月 31 日		111 年 12 月 31 日		比 較 增 減	
	金 額	%	金 額	%	金 額	%
<b>負 債</b>	<b>20,829,004,218</b>	<b>28.73</b>	<b>27,419,248,870</b>	<b>43.45</b>	<b>- 6,590,244,652</b>	<b>- 24.04</b>
流動負債	13,697,896,818	18.89	14,230,711,716	22.55	- 532,814,898	- 3.74
短期債務	5,500,000,000	7.59	8,200,000,000	13.00	- 2,700,000,000	- 32.93
應付款項	8,039,255,726	11.09	5,814,586,603	9.21	2,224,669,123	38.26
本期所得稅負債	—	—	186,340,542	0.30	- 186,340,542	- 100.00
預收款項	158,641,092	0.22	29,784,571	0.05	128,856,521	432.63
長期負債	6,000,000,000	8.27	12,000,000,000	19.02	- 6,000,000,000	- 50.00
長期債務	6,000,000,000	8.27	12,000,000,000	19.02	- 6,000,000,000	- 50.00
其他負債	1,131,107,400	1.56	1,188,537,154	1.88	- 57,429,754	- 4.83
負債準備	348,430,493	0.48	354,553,087	0.56	- 6,122,594	- 1.73
什項負債	782,676,907	1.08	833,984,067	1.32	- 51,307,160	- 6.15
<b>權 益</b>	<b>51,679,167,284</b>	<b>71.27</b>	<b>35,679,979,014</b>	<b>56.55</b>	<b>15,999,188,270</b>	<b>44.84</b>
資本	39,832,463,440	54.94	25,732,463,440	40.78	14,100,000,000	54.79
資本	39,832,463,440	54.94	25,732,463,440	40.78	14,100,000,000	54.79
保留盈餘(或累積虧損)	11,846,703,844	16.34	9,947,515,574	15.76	1,899,188,270	19.09
已指撥保留盈餘	17,256,742,230	23.80	17,256,742,230	27.35	—	—
累積虧損	- 5,410,038,386	- 7.46	- 7,309,226,656	- 11.58	1,899,188,270	- 25.98
<b>負債及權益總額</b>	<b>72,508,171,502</b>	<b>100.00</b>	<b>63,099,227,884</b>	<b>100.00</b>	<b>9,408,943,618</b>	<b>14.91</b>

4. 期末已提撥退休金資產 1 億 8,726 萬餘元，及提列員工福利負債準備(屬退休金部分) 2 億 2,926 萬餘元。

5. 期末資本增加 14,100,000,000 元，係為營運及執行各項建設所需，經交通部現金增資。