

# 民航事業作業基金財務之探討

行政院為配合我國民航事業發展與飛航安全，於 61 年度成立民航事業作業基金，負責各民航機場之經營管理及民航相關服務作業。本文就該基金業務運作情形、購建固定資產計畫辦理情形及財務規劃等，予以探討，以供各界了解基金運作狀況，並提出改善建議，期作為民航事業作業基金後續業務推動的參考。

李政道（行政院主計總處基金預算處科員）

## 壹、前言

民航事業作業基金（以下簡稱民航基金）為交通作業基金的分基金，主要業務為負責各機場經營管理、航空通訊與導航電臺供應、空中管制執行及氣象測報、機場安全檢查與秩序維護等。民航基金正在辦理「桃園航空城機場園區用地取得計畫」（以下簡稱用地取得計畫）等重大資本支出計畫，所需經費龐大，本文爰就該基金財務概況、購建固定資產計畫辦理情形及財務規劃等，分

別闡述，期使讀者更了解民航基金的運作。

## 貳、基金財務概況

### 一、收支概況

民航基金以提供機場服務及導航設備服務為主要業務，其主要財源為機場服務費等勞務收入、權利金收入及依國際機場園區發展條例第 18 及 22 條規定，向桃園國際機場股份有限公司（以下簡稱桃機公司）收取租金及該公司盈餘分配等收入。最近 4 個年度均有賸餘，

以 103 年度 78.98 億元為最高，主要是因為該年度財產交易賸餘及桃機公司盈餘分配較其他年度增加（下頁表 1）。自 104 年 5 月起機場服務費收費調整，搭乘民用航空器出境的旅客，每人收費由 300 元調整為 500 元，其中分配予民航基金比例由 40% 增加為 50%，基金的勞務收入隨之增加；另因近年各機場營運成本及設備維護、折舊費用增加，基金支出亦逐年增加。

民航基金下設有 9 個航空站，除了臺北、高雄國際

航空站及臺中站 3 個航空站收支相抵後有賸餘外，其餘 6 個航空站皆為短絀（下頁表 2），近年以金門航空站短絀擴大情形較為嚴重，主要是該航空站航廈擴建工程陸續完工啓用，折舊費用逐年增加。民航基金 101 至 104 年度賸餘，若排除桃機公司給付的

租金及盈餘分配收入，僅 103 年度因有財產交易賸餘 30.42 億元挹注，始維持賸餘，其餘年度均為短絀，顯示上述航空站的營運結果，不足支應民航基金整體（包括局本部、飛航服務總臺、民航人員訓練所等支援作業單位）的維運費用。

## 二、財務狀況

民航基金截至 104 年底，資產總額 1,725.37 億元、負債總額 31.44 億元、淨值 1,693.93 億元。其中，現金 378.58 億元、固定資產 1,281.43 億元，分別占資產總額 21.94% 及 74.27%。另負債的組成主要為應付款項及什項負債等，負債總額占資產總額比率約為 1.82%，財務狀況尚屬良好。

## 三、購建固定資產計畫辦理情形

民航基金自 101 至 104 年購建固定資產計畫的可用預算數及執行情形（第 21 頁表 3）。104 年度辦理的專案計畫，包括用地取得計畫、「臺灣桃園國際機場塔臺暨整體園區新建工程計畫」、「高雄機場北側都市計畫劃定為機場用地取得計畫」等，加計一般建築及設備計畫，可用預算數約 53.27 億元，截至 104 年底止，實際執行數約 20.59 億元，執行率為 38.65%。其中用地取得計畫的執行率只有 5.01%，主要是

表 1 民航基金近年收支餘絀表

單位：億元					
項 目	年 度	101 年度 審定 決算數	102 年度 審定 決算數	103 年度 審定 決算數	104 年度 審定 決算數
收入		144.33	145.36	184.60	168.39
勞務收入		47.11	49.04	52.49	60.34
租金及權利金收入		65.44	67.79	70.40	70.60
土地租金收入		46.08	46.44	46.59	46.56
廠房租收入		4.80	5.37	5.65	5.83
權利金收入		14.30	15.55	17.70	17.73
其他租金收入		0.26	0.43	0.46	0.48
業務外收入		31.78	28.53	61.71	37.45
財產交易賸餘		1.66	4.92	30.42	0.14
依法分配收入		19.08	18.51	25.21	31.42
支出		100.63	103.00	105.62	107.33
勞務成本		87.60	89.74	91.48	93.15
管理及總務費用		11.66	12.33	13.96	13.58
業務外費用		1.37	0.93	0.18	0.60
賸餘		43.70	42.36	78.98	61.06

資料來源：民航基金各年度決算書。

# 專題

配合立法院交通委員會決議，聽證作業辦理時程延後，致影響執行進度。

上述用地取得計畫，是為發展桃園航空城，擴大機場用地範圍，以區段徵收方式取得

1,481 公頃土地，屬財務自償計畫，預計區段徵收開發年期自 103 至 113 年、土地處分與標售自 114 至 123 年，總經費約 1,397 億元，由民航基金以自有資金及舉債支應，並規劃

以未來剩餘可標售土地、有償撥用或讓售土地處分收入，及機場專用區及自由貿易港專用區土地出租予桃機公司收取租金收入等，逐步清償負債，預計 149 年完成債務清償。

表 2 各航空站賸餘（短絀）情形表

航空站	年度	單位：億元			
		101 年度 審定 決算數	102 年度 審定 決算數	103 年度 審定 決算數	104 年度 審定 決算數
局本部		62.26	56.20	92.63	68.34
臺北國際航空站		6.52	6.73	7.62	8.62
高雄國際航空站		6.80	7.48	9.09	12.30
花蓮航空站		-1.97	-1.93	-1.95	-1.85
馬公航空站		-1.74	-2.02	-1.67	-1.60
臺南航空站		-0.98	-0.95	-0.85	-0.79
臺東航空站		-1.76	-1.82	-1.71	-1.68
臺中航空站		3.14	2.20	0.98	1.69
金門航空站		-1.15	-1.42	-1.88	-2.35
嘉義航空站		-0.58	-0.55	-0.56	-0.62
飛航服務總臺		1.99	7.09	6.12	8.42
民航人員訓練所		-0.72	-0.73	-0.73	-0.69
內政部警政署航空警察局		-28.11	-27.92	-28.11	-28.73
年度賸餘（短絀）		43.70	42.36	78.98	61.06
桃機公司租金（A）		44.66	44.74	44.74	44.68
桃機公司盈餘分配（B）		19.08	18.51	25.21	31.42
排除（A+B）後之年度賸餘（短絀）		-20.04	-20.89	9.03	-15.04

註：臺北國際航空站包括南竿、北竿機場；高雄國際航空站包括恆春機場；馬公航空站包括七美、望安機場；臺東航空站包括蘭嶼、綠島機場。  
資料來源：交通部民用航空局。

## 參、重要財務事項研析

### 一、長期營運短絀機場，應積極辦理開源節流，適時研議整併裁撤

隨著臺灣西部陸路運輸改善與高速鐵路通車，東部鐵路系統改善與北宜高速公路完工，部分機場客運量降低，交通部民用航空局（以下簡稱民航局）雖然已積極推動機場活化措施，但機場以運輸客運為發展主軸，在客運需求未能有效提升之下，活化效果有限。其中，臺東、嘉義、臺南、花蓮及恆春等機場近 3 個年度平均設施使用率未達 5 成，另高雄機場的國內航廈設施使用率只有 28.43 %；此外，101 至 104 年度各國內機場飛航國際及兩岸包機，除了臺中及臺南機場逐年成長外，花蓮機場呈

現減少趨勢，臺東及嘉義機場近 4 個年度合計分別只有 203 及 4 架次，而且載客人數偏低。

綜上，民航局所推動的機場活化措施似無法有效改善營運狀況，爰對於長期營運短絀的機場研提建議如下：

- (一) 短期：積極辦理開源節流措施，如彈性調整航站經營型態，檢討增加航廈可租用面積；依使用者付費精神，檢討各項收費基準；合理調整

組織結構，精簡人力，降低用人成本等，以期縮小營運短絀或轉絀為餘。

- (二) 長期：在無法擴大國內航線市場規模、增加客源之情形下，似可評估國內機場數量之適宜性，重新審視各機場是否仍有維持營運的必要，配合航線調整、陸運接駁及機場經營形態轉型等方式，將位置鄰

近且營運規模較小的機場，檢討整併或裁撤，並且重新規劃機場的人力資源配置，提升機場整體服務品質。

## 二、資本支出需求持續擴大，審慎評估各機場建設計畫之推動

依據民航局規劃，民航基金 105 至 109 年間將辦理用地取得計畫及各機場整建工程等資本支出，估計經費需求約 1,285 億元，此外，該局正在辦理「松山機場 2030 年整體規劃」、「中部國際機場 2035 年整體規劃」及「高雄國際機場 2035 年整體規劃」，依照各國國際機場之定位及分工，規劃其發展策略及建設需求。因此，未來民航基金的資本支出將會持續增加。

隨著高速鐵路通車，鐵公路運輸系統改善，國內航線需求大幅降低，部分機場新建、增建或改建後的經營效率偏低，因此，未來各項建設的需求及效益宜審慎研酌，充分考量各機場間競合關係、旅客與

表 3 購建固定資產計畫執行情形表

單位：億元				
年度	項目	可用預算數	執行數	執行率 (%)
101 年度	專案計畫	21.43	19.82	92.49
	一般建築及設備計畫	34.81	27.13	77.94
	合計	56.24	46.95	83.48
102 年度	專案計畫	45.82	27.94	60.98
	一般建築及設備計畫	24.10	16.77	69.59
	合計	69.92	44.71	63.94
103 年度	專案計畫	38.84	29.29	75.41
	一般建築及設備計畫	34.05	23.04	67.67
	合計	72.89	52.33	71.79
104 年度	專案計畫	29.24	7.78	26.61
	一般建築及設備計畫	24.03	12.81	53.31
	合計	53.27	20.59	38.65

資料來源：民航基金各年度決算書。



航班能否有效進行引導分流、投資資金回收可能性等，規劃各機場的資源配置，評估各項建設計畫推動的必要性，期在財務穩健的前提下，執行各項建設計畫。

### 三、妥適評估資金需求，配置餘裕資金，提升資金運用效能

民航基金截至 104 年底止，現金餘額達 378.58 億元，現金管理多是以活期或定期存款方式辦理，根據民航局的說法，主要是為了方便及時撥付各項建設計畫所需經費；但民航基金辦理購建固定資產計畫的項目，多為跨年期計畫，資金需求時點分散，而且基金近 3 個年度的現金餘額呈現淨增，顯示部分現金存量暫無動用需求，若只是以活期或定期存款的方式管理現金，資金運用效率似欠佳。

因此，民航基金的資金運用，似宜妥適評估基金基本營運及各年度資本支出的資金需求，定期檢討各年度的現金預算，包括現金流入、流出的時

點及金額，以利資金控管調度及債務增減規劃，若短期尚有餘裕資金，似可本收益及安全性原則，創造額外收益，提升基金整體資金的運用效能。

### 四、妥訂用地取得計畫之財務計畫，確保基金財務自償

目前民航基金進行及規劃中的建設計畫，除了用地取得計畫須以舉債支應外，其餘計畫均由基金的營運資金支應，因此，民航基金整體財務自償與否，深受機場園區區段徵收計畫影響。民航局為了配合立法院交通委員會「在未重新檢討行政聽證程序前應停止一切程序」等決議，經邀集相關機關檢討之後，針對機場園區特定區及附近地區（第一期）特定區辦理全區聽證作業，導致整體區段徵收作業較原規劃時程延後。而依照用地取得計畫的敏感性分析，計畫期程延後，土地取得成本及公共設施費用恐因此提高，可能會影響區段徵收整體財務規劃，間接影響基金的自償性。

交通部已於 105 年 4 至 5 月間舉行區段徵收計畫正式聽證會議，後續將依照聽證結果，配合檢修都市計畫，並辦理區段徵收範圍與抵價地比例報核作業。而區段徵收範圍與抵價地比例的核定結果，將會影響區段徵收整體財務規劃，因此，在區段徵收範圍與抵價地比例核定後，似宜妥為訂定用地取得計畫的財務計畫，審慎評估收入財源實現的可能性，核實估列開發成本，並且在計畫實際執行的時候，嚴格進行控管，以確保達成基金完全自償的目的。

### 肆、結語

民航基金財務健全與否，攸關我國民航事業之發展，桃園航空城之後續發展，亦為外界關注的重點，民航基金刻正辦理用地取得計畫，協助政府取得發展桃園航空城所需用地，未來財務負擔極為沉重，民航基金宜妥為規劃資金調度及運用，提升基金營運效能，並且適時檢討基金財務狀況，確保基金整體財務能達成自償。❖