

立法院第8屆第8會期交通委員會第10次全體委員會議議事錄

時間：中華民國104年11月16日（星期一）上午9時1分至12時14分

中華民國104年11月18日（星期三）上午9時1分至11時30分

地點：本院紅樓201會議室

出席委員：李昆澤 陳歐珀 葉宜津 羅淑蕾 管碧玲 陳素月
簡東明 許淑華 林國正 李鴻鈞 劉權豪 陳根德
楊麗環 王進士
委員出席14人

請假委員：陳雪生

列席委員：許添財 盧秀燕 林德福 李貴敏 邱文彥 李桐豪
呂學樟 張慶忠 葉津鈴 蘇清泉 楊瓊瓔 賴振昌
徐少萍 王惠美 林滄敏 潘維剛 盧嘉辰 陳怡潔
羅明才 江啟臣 蕭美琴 黃偉哲 孔文吉 鄭天財
周倪安 黃昭順 吳育昇 邱志偉
委員列席28人

列席官員：11月16日（星期一）

交通部	政務次長	曾大仁
航政司	司長	陳進生
會計處	處長	洪玉芬
總務司	副司長	吳舜龍
人事處	處長	林能進
航港局	局長	祁文中
主計室	主任	吳婉瑜
港務組	組長	饒智平
航務組	組長	劉德財
企劃組	組長	許堂修
船員組	組長	梁瑞聰
北部航務中心	主任	劉志鴻

中部航務中心	主 任	吳宗進
臺灣港務股份有限公司	董 事 長	張志清
	總 經 理	李泰興
	財 務 長	張文秀
業務處	資深處長	鄭淑惠
工程處	資深處長	王錦榮
會計處	資深副處長	朱碧玉
基隆港務分公司	副總經理	蔡丁義
臺中港務分公司	副總經理	鍾英鳳
花蓮港務分公司	副總經理	駱傳孝
高雄港務分公司	副總經理	黃國英
臺灣港務港勤股份有限公司	董 事 長	黃國英(兼任)
行政院主計總處	科 長	林秀春

11月18日(星期三)

交通部	政務次長	曾大仁
郵電司	司 長	王廷俊
會計處	處 長	洪玉芬
人事處	處 長	林能進
總務司	專門委員	陳玉雯
中華郵政股份有限公司	董 事 長	翁文祺
	總 經 理	陳憲着
	副總經理	吳元仁
	副總經理	江瑞堂
	副總經理	周瑞祺
	主任秘書	王淑敏
會計處	處 長	王君如
資金運用處	處 長	潘裕愷
郵務處	處 長	李甘祥

儲匯處	處	長	黃惠珍
壽險處	處	長	邱鴻恩
資產營運處	處	長	蔡文慶
資訊處	處	長	陳樹東
集郵處	處	長	簡良璘
人力資源處	處	長	丘京華
政風處	處	長	楊麗水
勞安處	處	長	游定原
行政院主計總處	科	長	林秀春

主席：陳召集委員歐珀

專門委員：黃輝嘉

主任秘書：金允成

紀錄：簡任秘書 李美珠 研究員 游亦安 簡任編審 陳淑玫
 科長 黃彩鳳 專員 鄧可容 薦任科員 黃珮瑜
 薦任科員 郭佳勳

11月16日（星期一）

報告事項

宣讀上次會議議事錄

決定：議事錄確定。

討論事項

一、審查 105 年度中央政府總預算案附屬單位預算非營業部分關於交通部主管航港建設基金非營業預算。

二、審查 105 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管臺灣港務股份有限公司營業預算。

（本日會議所列二項議程，合併詢答，分開處理。由交通部政務次長曾大仁、航港局局長祁文中及臺灣港務股份有限公司董事長張志清報告後，計有委員李昆澤、陳歐珀、葉宜津、羅淑蕾、陳素月、

管碧玲、林國正及徐少萍等 8 人提出質詢，均經交通部政務次長曾大仁、航港局局長祁文中、臺灣港務股份有限公司董事長張志清及相關人員分別予以答復；委員許淑華、簡東明、楊麗環、劉權豪及蕭美琴所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。）

決議：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。
- 三、交通部主管航港建設基金非營業預算，處理完畢，內容如審查結果。
- 四、交通部主管臺灣港務股份有限公司（含臺灣港務港勤股份有限公司、高雄港區土地開發股份有限公司）營業預算，除第 14、17 及 18 案，留待「處理未審查完竣部分」時繼續處理外，餘均處理完畢，內容如審查結果。

航港建設基金審查結果：

(一)業務計畫部分：應依據基金來源與用途審查結果，隨同調整。

(二)基金來源、用途及餘絀部分：

1. 基金來源：86 億 0,769 萬 2,000 元，照列。另「徵收及依法分配收入」項下「港務公司盈餘分配收入」預算，配合臺灣港務股份有限公司預算審查結果，隨同調整。
2. 基金用途：原列 119 億 7,835 萬 8,000 元，減列「港灣建設計畫」項下「服務費用」中「專業服務費」1,823 萬 8,000 元（含「馬公碼頭區金龍頭及國際旅運中心之民間投資可行性研究及招商計畫」1,543 萬 8,000 元、「臺灣國際商港未來發展及建設計畫」280 萬元）、「臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101-105 年）—澎湖港埠建設計畫」項下「龍門尖山碼頭區碼頭岸電系統建置」2,000

萬元，共計減列 3,823 萬 8,000 元，其餘均照列，改列為 119 億 4,012 萬元。

3. 本期短絀：原列 33 億 7,066 萬 6,000 元，減列 3,823 萬 8,000 元，改列為 33 億 3,242 萬 8,000 元。

(三)解繳國庫：11 億 0,676 萬 8,000 元，照列。

(四)通過決議 12 項：

1. 有鑑於 105 年度編列「高雄港（含安平港）101—105 年實質建設計畫—航港建設基金辦理部分」58 億 1,656 萬 7,000 元，分別占基金 105 年度總收入 86 億 0,769 萬 2,000 元之 67.57%，及總支出 119 億 7,835 萬 8,000 元之 48.56%，為該基金 105 年度最主要支出計畫。由於部分子計畫近年預算執行欠佳，計畫結餘款繳回金額甚高，允宜審酌工程執行進度，覈實檢討 105 年度預算需求，以維基金資源之合理配置及有效運用。爰此，凍結該項計畫編列經費 58 億 1,656 萬 7,000 元之十分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 葉宜津 管碧玲 劉櫂豪

2. 有鑑於 105 年度編列「臺北港物流倉儲區第二期工程收土計畫」第 1 年度經費 1 億 2,000 萬元。經查：本計畫將併目前辦理中之「臺灣國際商港未來發展及建設計畫（106 至 110 年）」提報行政院，該計畫尚未經行政院核定即編列預算，與預算法第 34 條規定未符，實有未洽，允應檢討改正。爰凍結該項計畫編列經費 1 億 2,000 萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 葉宜津 管碧玲 劉櫂豪

3. 鑑於自由貿易港區之設置係為使貨物自由流通，消弭國際貿易障礙，作為全球產業供應鏈之承接點，協助產業創造附加價值利潤，推動臺灣經貿發展。惟目前自由貿易港區業

務推動因涉及多項關務議題，仍待協調精進，俾使貨物能自由流通，更減少行政管制，爰要求交通部協調航港局、臺灣港務股份有限公司及其分公司持續推動關務精進作為，並協調自由港區相關單位，研擬多元創新營運模式，以求共同推動自由貿易港區之發展。

提案人：陳素月 葉宜津 李昆澤 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

4. 鑑於中國天津濱海新區發生大爆炸，致使當地民眾及工廠人員傷亡相當慘重，故我國商港亦應強化並建立危險品管理機制，以避免我國各港口之危險物品儲放區域發生類似慘劇。倘若危險品一旦爆發災害事故，不僅波及災害現場周邊建物及民眾生命安全，更將造成國家財產及經濟損失，影響甚巨；爰建請交通部責成臺灣港務股份有限公司及航港局，儘速重新檢視商港管理機制、落實國際海運危險品準則（IMDG Code）規範事項、強化港區危險品管理查核、加強從業人員之教育訓練及檢討法規修正等，以避免重蹈他國覆轍，並於 3 個月內將相關書面報告送交立法院交通委員會。

提案人：陳素月 葉宜津 李昆澤 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

5. 依據商港法規定，商港服務費應全部用於國際商港建設，惟以現行航港建設基金之收入範圍非僅包含商港服務費，支出亦不以國際商港建設為限。故從 106 年之預算書，應以附錄方式就商港服務費之收支及累積賸餘情形詳實說明，俾確切落實商港法之規定。

提案人：葉宜津 李昆澤 陳素月 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

6. 現行娛樂漁船，其實際上均以載客從事海上觀光為主，但其卻仍由漁業署所管轄。為確保乘客之人身安全及將來海上觀光之品質，爰建議航政主管機關應於 1 年內將類此之娛樂船、觀光船均回歸航政主管機關管理。

提案人：葉宜津 李昆澤 陳素月 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

7. 台北商港物流倉儲區填海造地計畫，105 年開始續編第二期工程收土計畫。鑑於過去曾發生以爐渣或其它廢棄物充填情況，造成汙染情況。爰要求此收土計畫，必須排除爐渣或其它廢棄物，以確保環境不受汙染及造地品質。

提案人：葉宜津 李昆澤 陳素月 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

8. 鑑於 105 年度預計平衡表編列「其他資產—什項資產」科目 9,766 萬 4,000 元，主要為商港服務費欠費之催收款。然商港服務費為我國建設國際商港之主要資金來源，105 年度預算案商港服務費欠費之催收款竟仍高達 9,766 萬 4,000 元，且部分商港服務費欠費多年，仍未完成催繳程序並依法移送強制執行，允應確實依法並參據立法院決議積極檢討改善徵收及催繳作業，爰要求交通部責成所屬於 1 個月內研議有效策進作為並向立法院交通委員會提出檢討報告，以維護政府權益。

提案人：陳歐珀 葉宜津 管碧玲 劉權豪

9. 鑑於蘇澳港近年來積極辦理招商轉型，釋出閒置土地，並成立自由貿易港區，目前已有電動車、舊建物活化、觀光暨轉運專區等業者進駐，業者同時也在周邊建置飯店、商場，並規劃購置船舶航行龜山島、南澳等地區，可望帶動宜蘭縣及蘇澳港之發展。臺灣鄰近日本沖繩縣，距離僅約 600 多公里，每年造訪日本沖繩縣的觀光客將近 800 萬人

次，其中石垣島、與那國町、宮古島等南方 3 島的觀光客將近 100 萬人次，臺灣可將基隆港與那霸港合作發展為雙樞紐港、開闢臺灣與石垣島客貨運航線、建構宜蘭和與那國町一日生活圈，吸引日本沖繩縣之觀光客延伸旅遊行程至宜蘭，並可將宜蘭之農產品及民生物資運往沖繩縣。爰建請交通部責成所屬善用宜蘭之地理優勢，推動宜蘭至與那國町、石垣島或沖繩間之航線開闢，以促進宜蘭地區之觀光及產業發展。

提案人：陳歐珀 葉宜津 管碧玲 劉耀豪

10. 有鑑於 103 年 4 月韓國發生世越號渡輪沉沒，造成 295 人死亡、172 人受傷，中國在 104 年 6 月發生東方之星號客輪在長江翻沉事件，造成 442 人死亡、12 人受傷，發生事故船齡都在 20 年以上，可見船齡老舊對航行安全有一定程度之關聯。反觀，我國目前 5 艘營運金門—廈門小三通固定客運航線船隻，平均船齡高達 23 年以上，船齡最高已達 29 年，最新的也有 15 年，相較於中國經營金廈小三通航線船舶船齡平均僅約 10 年，我國業者船舶船齡明顯偏高，對於每年有約 150 萬人次小三通的旅客安全，將是一大威脅；此外，現行航港局辦理小三通客運固定航線營運分配，卻訂定有「既有船舶營運」優先條款，讓新進業者難以取得航線營運分配，顯然有過度保障既有業者之嫌，也是造成業者不願汰換舊船之原因。基於提升航行安全與打破特定業者壟斷之嫌，要求交通部針對小三通客運固定航線營運分配有關船齡限制與既有業者保障條款，在 1 個月內提出檢討，並向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：李昆澤 葉宜津 陳歐珀 陳素月
管碧玲 劉耀豪

11. 我國與 TPP 成員國之貿易往來，在 2014 年出口 1,029.7 億美元占我國出口之比重為 32.83%，進口 1,016.6 億美元占我總進口之比重為 37.1%。

我國與 RCEP 成員國之貿易往來，在 2014 年出口 1,816.8 億美元占我總出口之比重為 57.92%，進口 1,493.6 億美元占我總進口之比重為 54.5%。

2003 至 2014 年我國對 TPP 成員國之投資額占我對外投資 16%，計 274 億美元；對 RCEP 成員國之累計投資額占我國對外投資額高達 81%，計 1,403 億美元，顯見我國與 TPP 及 RCEP 成員國間貿易依存度相當高。

TPP 已於 104 年 10 月 5 日談判完成，RCEP 也即將完成談判，但臺灣是否能加入談判仍存有變數。交通部航港局身為我國航運政策的領導者，面對海運環境變化，應積極訂定相關策略及作法，協助業者因應 TPP/RCEP 協定生效後，對海運相關產業所產生之衝擊。

提案人：許淑華 羅淑蕾 林國正 劉耀豪

12. 旗津地區為高雄最早開發之地，居民多世居該地而從事漁業捕撈等相關工作，由於不諳法令，甚多住居從未登記土地所有權，長期飽嘗「有厝無地」之苦；近年來因港務公司進行港區土地劃分與土地地籍整理工作，與旗津地區居民產生諸多土地與地上物所有權認定之爭議，港務公司為解決爭端，動輒以訴訟的手段提告居民，歷經數年協調，目前已有 7 戶完成訴訟程序，並仍有 24 戶訴訟中及 63 戶將遭提告訴，居民苦不堪言！

鑑於旗津居民土地所有權問題有其歷史地理的特殊因素，實非現行法律可以解決，爰要求交通部航港局與臺灣港務股份有限公司暫停所有訴訟程序，提出專案解決。俟未來相關法令重新制定後，再予依法處理，以促進住者有

其屋的公平正義。

提案人：管碧玲 李昆澤 陳素月 陳歐珀

(五)另有委員提案 5 案，不予處理：

1. 澎湖、布袋港整體規劃及未來發展計畫，其 104 年編列預算以逾發包金額，105 年續編之 200 萬元不具必要性，爰予以刪除。

提案人：葉宜津 李昆澤 陳素月 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

2. 航港建設基金 105 年度「一般行政管理計畫—服務費用—郵電費」科目項下「郵費」編列 150 萬元，比較上年度編列 2 萬 5 千元，增加 147 萬 5 千元，雖計畫說明較上年度增加商港服務費收取作業相關文書所需郵資，惟歷年預算未曾編列該項支出，且本年度也未說明新增理由與必要性，爰此，105 年度「郵費」編列 150 萬元，應予以刪減 100 萬元，其餘數凍結二分之一，俟向交通委員會應出書面報告始得動支。

提案人：李昆澤 陳素月 葉宜津 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

3. 航港建設基金 105 年度「一般行政管理計畫—服務費用—修理保養及保固費」科目編列 1,321 萬元，其中辦理港區外圍專用道路及既成道路之維護費用編列 550 萬元，比較上年度編列 150 萬元，增加 400 萬元，由於未說明預算增加之理由，為避免造成預算浪費、浮編預算，爰此，105 年度「修理保養及保固費」編列 1,321 萬元，應予以刪減 400 萬元。

提案人：李昆澤 陳素月 葉宜津 陳歐珀
管碧玲 劉權豪

4. 航港建設基金 105 年度「一般行政管理計畫—服務費用」科目項下新增「公共關係費」編列 300 萬元，除辦理與各國國際商港及國內商港港口所在縣市政府、航商業者聯繫所需外，航港局另強調是為推動我國加入國際海事組織（IMO）及其相關非政府組織，需積極協調國內公協會、相關國際組織及國家溝通交流，惟航港局已於 105 年公務預算編列 600 萬元成立 STCW 資訊研究中心，也是因我國非 IMO 之會員國，藉此中心委託國內公協會與相關國際組織、國家進行交流，以取得國際認同，顯然兩者目的、作用相同。爰此，為避免預算浪費，有關 105 年度在一般行政管理計畫項下新增「公共關係費」編列 300 萬元，應予以刪減 100 萬元。

提案人：李昆澤 陳素月 葉宜津 陳歐珀
管碧玲 劉權豪

5. 航港建設基金 105 年度「一般行政管理計畫—材料及用品費」編列 352 萬 3 千元，比較上年度編列 182 萬 6 千元，增加 169 萬 7 千元、成長 93%，究其計畫內容主要是辦理商港服務費收取作業之行政與辦公材料所需，惟查本年度預算商港服務費收入 48 億 2,800 萬元，僅較上年度成長 2.4%，然行政管理材料等耗材卻需增加 93%，顯不相當與不合理，爰此，有關 105 年度「材料及用品費」編列 352 萬 3 千元，建議參酌上年度預算，應予以刪減 150 萬元。

提案人：李昆澤 陳素月 葉宜津 陳歐珀
管碧玲 劉權豪

臺灣港務股份有限公司（含臺灣港務港勤股份有限公司、高雄港區土地開發股份有限公司）審查結果：

（一）業務計畫部分：應依據營業收支、服務成本、轉投資、重大之建設事業及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)營業收支部分：

1. 營業總收入：212 億 8,120 萬 3,000 元，照列。
2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 145 億 6,474 萬 6,000 元，減列臺灣港務股份有限公司及臺灣港務港勤股份有限公司「業務費用」項下「服務費用」之「印刷裝訂與廣告費」中「業務宣導費」100 萬元、臺灣港務股份有限公司「研究發展費用」項下「服務費用」之「專業服務費」200 萬元，計減列 300 萬元，其餘均照列，改列為 145 億 6,174 萬 6,000 元。
3. 稅前淨利：原列 67 億 1,645 萬 7,000 元，增列 300 萬元，改列為 67 億 1,945 萬 7,000 元。

(三)服務成本部分：隨同營業總支出審查結果調整。

(四)轉投資計畫部分：新增投資 4 億 5,130 萬元，照列。

(五)重大之建設事業部分：77 億 1,418 萬 5,000 元，照列。

(六)資金運用部分：應依據營業收支、服務成本、盈虧撥補、轉投資及重大之建設事業等項之審查結果，隨同調整。

(七)有提案 3 案，保留，待處理「未審查完竣部分」時繼續處理：

1. 有關臺灣港務股份有限公司 105 年度「會費、捐助與分攤」項下編列「捐助」預算 2,082 萬 1,000 元，其中 1,300 萬元係為帶動臺灣整體海運經貿等產業發展，推進海運升級，建立海運經貿智庫捐助成立「財團法人海運經貿研訓基金會」，然而推動海運發展本為港務公司之本職，且交通部已有運研所作為智庫，港務公司成立基金會不僅疊床架屋，成立後恐是酬庸港務公司退休高官之肥貓機構，爰此，105 年度編列「捐助」預算 2,082 萬 1,000 元，其中有關成立「財團法人海運經貿研訓基金會」之 1,300 萬元，應予以全數刪除。

提案人：李昆澤 陳素月 葉宜津 陳歐珀

管碧玲 劉權豪

2. 港務公司 105 年度編列 1,300 萬元捐助成立財團法人海運經貿研訓基金會，但此基金會定位不明，又無業務發展必要。其成立後亦無其他經費可資運用持續運作，恐成為港務公司隱匿資金、移轉財產予私人之工具，又成為尾大不掉之政府捐助之財團法人，爰將其預算全數刪除。

提案人：葉宜津 陳歐珀 李昆澤 劉權豪
陳素月 管碧玲

3. 臺灣港務公司 105 年度「營業外費用—什項費用」編列捐助成立「財團法人海運經貿研訓基金會」1,300 萬元。惟該公司新成立海運發展學院業務不僅尚未見具體成效，再規劃獨資捐助成立財團法人海運經貿研訓基金會，根本沒有必要，亦未見其成果，欠缺具體計畫內容，建議全數刪除本筆預算。

提案人：陳素月 葉宜津 李昆澤 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

(八)通過決議 21 項：

1. 臺灣港務股份有限公司於 105 年度預算中，其「其他營業成本—代理費用」編列 2,171 萬 5,000 元，較 104 年度預算數 252 萬 4,000 元，暴增 1,919 萬 1,000 元，亦即增加近 7 倍。

雖臺灣港務公司表示主要係辦理船舶維修業務增加，其相關代理費增加所致，卻全然未說明預算暴增 7 倍之原由，為避免臺灣港務公司胡亂增加預算，爰將「其他營業成本—代理費用」編列 2,171 萬 5,000 元凍結四分之一，臺灣港務股份有限公司應於 3 個月內針對其辦理船舶維修業務增加之相關資料以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 李昆澤 管碧玲

陳歐珀 劉權豪

2. 臺灣港務股份有限公司於 105 年度預算中，其「其他營業成本—什項營業成本—服務費用」編列 525 萬 6,000 元，較 104 年度大幅增加近 1 倍，且相關「棧儲、包裝、代理及加工費」更高出 225 倍。

雖臺灣港務公司表示主要係拓展自營商店業務收入增加，其印刷包裝紙等費用隨同增加所致，經查，臺灣港務公司 105 年度預計收入增加 1,734 萬 8,000 元，然支出也增加高達 1,472 萬元，為避免臺灣港務公司胡亂以拓展自營商店業務為由恣意編列經費，爰此將「其他營業成本—什項營業成本—服務費用」編列 525 萬 6,000 元凍結四分之一，臺灣港務股份有限公司應於 3 個月內針對其拓展自營商店業務之相關資料以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 劉權豪 李昆澤
管碧玲 陳歐珀

3. 臺灣港務股份有限公司於 105 年度預算中，其「其他營業成本—什項營業成本—材料及用品費」編列 4,883 萬 6,000 元，不僅使用材料費提高 50%，且商品也暴增 1,100 多萬元。

雖臺灣港務公司表示主要係拓展自營商店業務收入增加，其商品等費用隨同增加所致，經查，臺灣港務公司 105 年度預計收入增加 1,734 萬 8,000 元，然支出也增加高達 1,472 萬元，為避免臺灣港務公司胡亂以拓展自營商店業務為由恣意編列經費，爰將「其他營業成本—什項營業成本—材料及用品費」編列 4,883 萬 6,000 元凍結四分之一，臺灣港務股份有限公司應於 3 個月內針對其拓展自營商店業務之相關資料以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 劉權豪 李昆澤

管碧玲 陳歐珀

4. 臺灣港務股份有限公司於 105 年度預算中，其「管理費用—服務費用—印刷裝訂與廣告費」編列 364 萬 9,000 元，較 104 年度預算數 334 萬元，暴增 30 萬 9,000 元。

雖臺灣港務公司表示主要係公司朝多角化經營，相關文宣手冊、宣傳海報印製需求增加，致印刷及裝訂費增加。卻全然未說明需求暴增之原由，為避免臺灣港務公司胡亂增加預算，爰將「管理費用—服務費用—印刷裝訂與廣告費」編列 364 萬 9,000 元凍結四分之一，臺灣港務股份有限公司應於 3 個月內針對多角化經營致使業務增加之相關資料以書面報告送至立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 陳歐珀 李昆澤

管碧玲 劉權豪

5. 臺灣港務股份有限公司於 105 年度預算中，其「其他營業費用—員工訓練費用—服務費用」編列 2,767 萬 7,000 元，然而，該經費卻包含將推行「海運發展學院計畫」培育海運相關人材，推廣進修課程等相關事宜之費用編列在內。

雖臺灣港務公司提高員工水準，培養優秀人才是臺灣港務之福，惟現今我國既有多所海事學校，竟然未以優先運用我國現有相關海事學系進行產學合作，更耗費鉅資另外成立一個學院，未見其功效，且預算並無明列於預算書上，明顯規避立法院之監督。

爰此，針對 105 年度有關海運發展學院計畫之預算 2,767 萬 7,000 元凍結四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 劉權豪 李昆澤

陳歐珀 管碧玲

(1)有關臺灣港務股份有限公司 105 年度「專業服務費」編列預算 1,992 萬 5,000 元，較上(104)年度預算 588 萬元增加 1,404 萬 5,000 元，增加幅度高達 338%，港務公司說明表示預算增加係為強化人力資本及增進研究能力，致力產業人才培育及建立海運智庫之相關訓練，講課鐘點及稿費、教育訓練費用增加所致，惟提供員工教育訓練雖為港務公司之職責，但港務公司例年來將大量研究案委外處理，是否有需要增進研究能力尚未可知，且目前國內已有眾多相關科系進行港務海運之相關研究，港務公司顯無獨立建立智庫之必要，另外據該公司提供之說明資料表示增加之預算，其中 750 萬元係用於辦理 12 梯次之菁英主管訓練之用，平均一梯次之費用高達 62 萬 5,000 元，令人匪夷所思，顯然預算有浮濫編列之情形，爰此，105 年度編列「專業服務費」，應予以刪減 500 萬元。

提案人：李昆澤 葉宜津 陳歐珀 陳素月
管碧玲 劉權豪

本案併第 5 案處理。

6. 臺灣港務公司 105 年度「營業外費用—什項費用—其他費用」編列 1,472 萬元，針對各項慶典活動費及航港、國會記者聯誼會等，顯有浪費公帑之嫌，爰凍結四分之一，待臺灣港務股份有限公司針對其相關慶典及國會記者聯誼對港務發展提供其相關資料，於 3 個月內將書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 李昆澤 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

7. 臺灣港務公司 105 年度「營業外費用—什項費用—其他費用」針對員工親子活動費共編列 139 萬 6,000 元，因臺灣

港務公司並未於預算書上說明該筆費用如何運用，凍結預算四分之一，待臺灣港務股份有限公司針對員工親子活動費與臺灣港務發展之間的關聯性，於 3 個月內將書面報告送交立法院交通委員會後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 李昆澤 管碧玲
陳歐珀 劉權豪

8. 有鑑於新興計畫「臺灣國際商港未來相關建設計畫」總經費 42 億 2,650 萬元，工期 105 年 1 月至 110 年 12 月，105 年度編列 1 億 0,300 萬元。經查：該計畫包含臺北港南碼頭區及相關設施工程、臺中港第 105 號碼頭後線設施設置工程及高雄港第 77~79 號碼頭改建工程等 3 項子計畫。據臺灣港務股份有限公司表示，該 3 項子計畫尚未經行政院核定，將於提送「臺灣國際商港未來發展及建設計畫（106—110 年）」一併納入報核。基此，該新興計畫尚未經行政院核定即編列預算，與預算法規定容有未符，預算籌編作業核有欠當。爰凍結該項計畫編列經費 1 億 0,300 萬元之四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：陳歐珀 葉宜津 管碧玲 劉權豪
林國正

- (1) 臺灣港務股份有限公司 105 年度「臺灣國際商港未來相關建設計畫」預算 1 億 0,300 萬元，凍結二分之一，待臺灣港務股份有限公司重新檢討並向立法院交通委員會提出報告後，始得動支。

提案人：林國正 陳歐珀 葉宜津 劉權豪

本案併第 8 案處理。

9. 鑑於臺灣港務股份有限公司轉投資附屬周邊事業多達 5 家，然除臺灣港務港勤子公司及高雄港區土地開發公司外，皆

無預算送立法院交通委員會審查，有規避國會監督之情形。又轉投資之臺灣港務觀光發展公司及高雄洲際貨櫃碼頭公司皆刻意投資持股低於 50%，實有規避國會監督。爰此，105 年度對該兩公司投資金額 4 億 5,130 萬元予以凍結四分之一，俟臺灣港務股份有限公司針對轉投資之子公司補送預算書，並針對轉投資持股低於 50%之情形，向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：管碧玲 葉宜津 陳歐珀 劉權豪

10. 臺灣港務股份有限公司預計投資成立臺灣港務觀光發展公司，以因應郵輪港之政策。但此公司之性質等同於海港之桃機公司，但持股卻未過半，將來其主導權恐落入外資公司手上，不利於我國國家門戶海港之發展。爰凍結其 105 年度投資金額 1 億 3,130 萬元之四分之一，待其向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：葉宜津 陳歐珀 李昆澤 劉權豪
陳素月 管碧玲

11. 臺灣港務股份有限公司預計投資成立高雄洲際貨櫃碼頭公司，其係為因應現在及將來之大型貨櫃船。但其應先探詢民間有無投資意願或現行裝卸公司輔導其轉型，而非由自己投入資金成立。且其投資持股未達半數，合資對象未定，是否能帶動國內廠商升級轉型或被外國廠商搶走主導權，均在未定。未確保投資效益及國內廠商之未來，爰凍結其投資金額 3 億 2,000 萬元之四分之一，經向立法院交通委員會提出專案報告，經同意後，始得動支。

提案人：葉宜津 陳素月 管碧玲 陳歐珀
劉權豪

12. 有鑑於臺灣港務公司 105 年度編列「國內旅費」3,109 萬 3,000 元、「國外旅費」584 萬元及「大陸地區旅」費 373

萬 9,000 元，合計 4,067 萬 2,000 元，較 104 年度預算 3,950 萬 9,000 元，增加 116 萬 3,000 元。依行政院所訂中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範規定，營業基金編列國內、外及大陸地區旅費以不超過 104 年度預算數為原則，臺灣港務公司 105 年度國內外旅費，未見特殊需求而有增加編列之具體說明，卻較 104 年度預算增加，有違行政院所定預算零成長原則，核有欠當。臺灣港務股份有限公司應每季向立法院交通委員會提出該項經費使用說明書面報告。

提案人：陳歐珀 葉宜津 管碧玲 劉權豪
陳素月 李昆澤

(1)臺灣港務公司 105 年度於「業務費用—旅運費」項下編列 1,542 萬 5,000 元。

經查港務公司 105 年度國內及國外旅費分別較 104 年度預算增加 116 萬 7,000 元及 21 萬元。惟該公司 105 年度預算案就國內外旅費編列說明，如同往年度僅簡略說明：依現行出差旅費標準及業務需要，未見有因特殊需求而需增加預算之說明事項，該公司對於國內、外旅費之規劃及預算之籌編，未盡覈實，核有欠當。

爰此，刪除本筆經費 300 萬元，並凍結剩餘全數經費，俟該公司針對各次出差之規劃，及其實際需求，做一詳細分析，於 3 個月後將書面報告送交本委員會，經本委員會同意後，始得動支。

提案人：陳素月 葉宜津 陳歐珀 李昆澤
管碧玲 劉權豪

本案併第 12 案處理。

13. 臺灣港務股份有限公司所轄商港多已申設自由貿易港區多年，營運成效尚未達預期目標，審計部於 102 及 103 年度中央政府總決算審核報告中亦分別提出：自由貿易港區之推動，對提升整體貨物量及港埠競爭力，暨對結合地方關聯產業之發展，成效未如預期；及現行自由貿易港區貿易量值，未符預期目標，建請交通部強化自由貿易港區之相關配套措施，以吸引廠商進駐等審核意見。並應審慎檢討現行所屬各自由貿易港區產業發展定位及營運招商政策，並釐定年度營運目標，以利外界監督考核其推動成效。

提案人：許淑華 羅淑蕾 林國正 劉權豪

14. 針對紅毛港遷村後，原住戶遷移至他處，原紅毛港舊址重建文化園區後，其餘的做為港務發展之用，園區保留下來了，但過去紅毛港存在的痕跡卻越來越模糊。日前，因唯一能指明他們過去所居住地區方向的指引被拔除了，居民在 FB 上發起運動，一起回到原指標處，掛上了臨時製作仿紅毛港標示的布條替代原本的標示牌，為重現紅毛港存在的軌跡，要求臺灣港務股份有限公司應針對該指示牌之回復甚至重新塑造紀念碑，以凸顯紅毛港過去存在的記憶。

提案人：林國正

連署人：葉宜津 陳歐珀 劉權豪

15. 根據統計，全台從事釣魚相關休閒活動之人口約為 300 萬人，而在高雄則約有 20 萬人，為高雄市民重要之休閒娛樂活動，我國自詡為海洋國家，政府本應在發展觀光、休閒之立場，給予協助。然事實卻不然，由於政府沒有重視、支持，高雄的釣友們只能冒險攀爬消波塊，苦無一個安全的釣魚場所，高雄港眾多碼頭中卻未規劃任何一個可供釣友使用，反觀台中港，有條件開放釣魚區，並已開放

100 號碼頭供民眾垂釣。對此，臺灣港務股份有限公司高雄港分公司應站在民眾之立場，替人民設想，開放過去紅毛港、南星計畫等劃定範圍內，規劃有條件開放之釣魚區，以發展相關休閒活動。

提案人：林國正

連署人：葉宜津 陳歐珀

16. 高雄港聯外高架道路計畫預定於 106 年 12 月完工，高雄港洲際貨櫃中心第二期工程將於 108 年 12 月完工，而高雄港東側聯外高快速公路系統（國道 7 號）環評未過，興建無期！

據聞港務公司之應變計畫包含以借道過港隧道為替代方案。若然，屆時洲際貨櫃中心第二期預估每日裝載 2 萬貨櫃之貨車將穿越旗津過港隧道通往聯外道路，擠壓原本即相當擁擠之旗津客運情形。爰要求交通部不得如此便宜行事，未來亦不得僅以貨櫃吞吐為唯一思考來規劃道路。而應以同時解決旗津發展觀光後之道路承載困境，以旗津人、車出入為主軸，據以規劃旗津第二條美麗大道（隧道或跨海），以同時解決貨櫃中心聯外與旗津居民聯外的問題。

提案人：管碧玲 李昆澤 陳素月 陳歐珀

17. 臺灣港務股份有限公司 100%投資成立臺灣港務港勤股份有限公司，但其業務均為原來母公司之經營業務，其成立之意義何在另人費解。爰要求其往後預算書均應附錄臺灣港務港勤股份有限公司之預算明細，其公司相關人員亦應出席相關會議，以利監督。

提案人：葉宜津 李昆澤 陳素月 管碧玲
陳歐珀

18. 鑑於港務公司在 101 年成立之初，訂了三大原則：一、「不對內競爭」，二、「不與民爭利」，三、「不主動收回已開放民營之碼頭裝卸業務」。然從預定成立「高雄洲際貨櫃碼頭公司」，假借 120 及 121 號碼頭合併整體規劃，影響原來 120 號碼頭自營碼頭的作業生態；及在基隆規劃成立「國際貨櫃碼頭公司」，將基隆港西岸原屬於民營之西 19、西 20、西 21 碼頭納入港務公司來看，即與上述三原則有所違背。爰要求交通部督促所屬於 1 個月內向立法院交通委員會提出研議如何積極導向臺灣港務股份有限公司與民間業者形成公私夥伴關係，加強合作開拓新市場，並攜手邁向國際化的評估書面報告，避免與民爭利，而共創雙贏。

提案人：陳歐珀 葉宜津 管碧玲

19. 鑑於臺灣港務股份有限公司於 101 年 3 月 1 日成立，係參考世界各先進國家港埠經營管理體制改革趨勢，朝政企分離方式改制，將原分開獨立營運之基隆港、臺中港、高雄港及花蓮港等四大國際商港，整併由港務公司營運，期以港群觀念統合各港經營發展，俾提高我國港埠競爭力。惟該公司整併迄今已逾 3 年，營業收入均未達預算目標，除臺北港外各港貨櫃裝卸量未見明顯成長，高雄港於世界排名亦未見進步，整併成效仍待研謀強化。爰要求交通部責成所屬於 1 個月內研議有效策進策略並向立法院交通委員會提出檢討書面報告，俾有效發揮整併綜效，以提升我國港埠競爭力。

提案人：陳歐珀 葉宜津 管碧玲

20. 為提升營運技術與效能，臺灣港務股份有限公司於 103 年 10 月 16 日成立臺灣港務港勤公司，專職於拖船業務。自成立以來，公司經營績效顯著，獲利穩定成長。然而，在

部分營運策略上，港勤公司的經營方針明顯重商趨利，例如於 104 年 7 月，任意調漲花蓮營業所交通船（引水交通船）收費。雖經協調，已於 104 年 11 月恢復原收費標準，然而作為國營事業單位，理應扮演協助者角色，促進花蓮港務發展；其恣意調整費用之舉，已影響當地船公司的投資與未來營運計畫。有鑑於花蓮港務的健全及穩定發展的重要性，臺灣港務港勤股份有限公司在完整法令公布實施前，不得隨意調整服務費用。

提案人：陳素月 葉宜津 管碧玲 陳歐珀

21. 有鑑於港務公司自 99 年起開始辦理基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程計畫，總經費 62 億 3,943 萬元；且基隆港西岸客進專區港務大樓興建工程已執行之工程款逾 7.7 億元，卻因與地方政府間之回饋金爭議及對於文化資產規劃方向差異，相關工程即將終止，除造成公帑虛擲外，亦影響我國港埠之發展！爰建請臺灣港務股份有限公司與基隆市政府針對回饋金及文化資產保存持續溝通協商，以利基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程早日動工。

提案人：葉宜津 許淑華 管碧玲 徐少萍

(九)另有委員提案 1 案，不予處理：

1. 營業外收入「採用權益法認列之關聯企業及合資利益之份額」796 萬 4 千元，建請凍結二分之一，待臺灣港務股份有限公司重新檢討並向本委員會提出報告後始得動支。

提案人：林國正 葉宜津 陳歐珀

11 月 18 日（星期三）

討論事項

審查 105 年度中央政府總預算案附屬單位預算營業部分關於交通部主管中華郵政股份有限公司營業預算。

(本日會議由交通部政務次長曾大仁及中華郵政股份有限公司董事長翁文祺報告後，計有委員葉宜津、陳歐珀、李昆澤、楊麗環、羅淑蕾、管碧玲、王進士及許添財等 8 人提出質詢，均經交通部政務次長曾大仁、中華郵政股份有限公司董事長翁文祺及相關人員分別予以答復；委員陳素月、劉耀豪、簡東明及林國正所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。)

決議：

- 一、報告及詢答完畢。
- 二、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。
- 三、交通部主管中華郵政股份有限公司營業預算，處理完畢，內容如審查結果。

審查結果：

- (一)業務計畫部分：應依據營業收支、服務成本、轉投資、重大之建設事業及資金運用等項之審查結果，隨同調整。
- (二)營業收支部分：
 1. 營業總收入：3,215 億 5,173 萬 7,000 元，照列。
 2. 營業總支出（不含所得稅費用）：原列 3,112 億 5,163 萬 3,000 元，減列「服務費用」項下「公共關係費」21 萬 8,000 元、「管理費用」項下「會費、捐助與分攤」之中華民國紅十字會會費 7,000 元，計減列 22 萬 5,000 元，其餘均照列，改列為 3,112 億 5,140 萬 8,000 元。
 3. 稅前淨利：原列 103 億 0,010 萬 4,000 元，增列 22 萬 5,000 元，改列為 103 億 0,032 萬 9,000 元。
- (三)服務成本部分：隨同營業總支出審查結果調整。
- (四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)重大之建設事業部分：原列 44 億 1,549 萬 5,000 元，減列「郵政物流園區（機場捷運 A7 站）建置計畫」之出國考察經費 50 萬元，其餘均照列，改列為 44 億 1,499 萬 5,000 元。

(六)資金運用部分：應依據營業收支、服務成本、盈虧撥補、轉投資及重大之建設事業等項之審查結果，隨同調整。

(七)通過決議 16 項：

1. 中華郵政股份有限公司 105 年度「郵件處理費」項下「服務費用」編列 17 億 2,354 萬元，惟中華郵政公司屢次發生違反勞動法規之情事，其中桃園郵局在 104 年度已被查出 4 次（3 月、8 至 10 月）違反勞動法規之紀錄，郵政公司對勞動法規之漠視令人髮指，爰此，105 年度「服務費用」凍結四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 葉宜津 陳歐珀

2. 中華郵政股份有限公司 105 年度「郵件處理費」項下「材料及用品費」中「用品消耗」編列 2 億 0,322 萬 5,000 元，據中華郵政公司表示，近 4 年來郵差送信遭狗追咬件數為 2,045 件，因此郵政公司以「用品消耗」編列預算提供 500 支網球拍做為防身之用，然而多數郵差表示，帶著球拍很不方便，對住戶也不好意思，有違服務宗旨，且據了解，部分郵局係採行隨身攜帶狗點心之方式避免與狗發生衝突，爰此，105 年度「用品消耗」應予凍結四分之一，俟向立法院交通委員會提出書面改善報告後，始得動支。

提案人：李昆澤 葉宜津 陳歐珀

3. 有關「固定資產建設改良擴充計畫（機場捷運 A7 站）」之「郵政物流園區建置計畫」預算編列 21 億 8,487 萬 1,000 元，凍結四分之一，俟中華郵政股份有限公司向立法院交通委員會提出書面報告後，始得動支。

提案人：管碧玲 葉宜津 李昆澤 陳歐珀

4. 中華郵政股份有限公司之郵務部門連年虧損，但卻仍有大宗郵件優惠措施，對已不敷成本之業務，無異係又對於廠商之補貼。爰要求自 105 年 3 月起，取消無名址郵件之大宗優惠折讓措施。

提案人：葉宜津 李昆澤 陳歐珀

5. 鑑於中華郵政公司之郵政營運業務虧損連連，卻大慷人民之慨給與商務郵件低價折扣顯不合理，爰要求中華郵政股份有限公司檢討郵政業務（特別郵資部分），2 年內達成損益平衡之目標，以減少國庫虧損。

提案人：葉宜津 王進士 陳歐珀

6. 有鑑於中華郵政公司 105 年度員工人數彙表中，生產部門（郵務）預算員額為 1 萬 2,486 人，較 104 年度 1 萬 3,184 人減少 698 人，惟其「勞務成本」科目中與郵務有關之「郵件處理費」、「郵件運輸費」及「其他郵務成本」，編列「用人費用一津貼」預算共計 5 億 8,065 萬 3,000 元，反較 104 年度預算 5 億 5,732 萬 9,000 元增加 2,332 萬 4,000 元（增幅約 4.18%），顯欠合理。又該公司 105 年度無論郵件營運量，抑或郵務預算員額均較 104 年度減少，相關津貼理應隨同減少始為合理。爰中華郵政股份有限公司應向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：陳歐珀 葉宜津 李昆澤

- (1) 中華郵政公司 105 年度「用人費用一津貼」預算編列預算共計 5 億 8,065 萬 3,000 元，較上（104）年度預算 5 億 5,732 萬 9,000 元增加 2,332 萬 4,000 元（增幅約 4.18%），依中華郵政公司 105 年度員工人數彙表中顯示，生產部門（郵務）預算員額為 1 萬 2,486 人，較 104 年度 1 萬 3,184 人減少 698 人，105 年度預

估郵件營運量 26 億 1,585 萬 9 千件，較 104 年度減少 6,229 萬 3 千件，為近 5 年度新低，整體郵務營運狀況呈衰退現象，員額也未增加，相關津貼預算實無增列之理，爰此，105 年度「用人費用—津貼」應比照 104 年度預算編列，應予以刪減 2,332 萬 4,000 元。

提案人：李昆澤 陳歐珀 葉宜津

本案併第 6 案處理。

7. 有鑑於中華郵政公司 105 年度於固定資產建設改良擴充計畫，編列「專案計畫—自動化機器設備購置計畫」第 4 年所需經費 3 億 4,446 萬 6,000 元，係為提升郵件處理效率，減少用人費用，而擬購置自動化機器設備 7 套及管理資訊系統設備 1 套，以增強市場競爭力。經查：該公司自動化機器設備購置計畫因受招標因素影響，迄至 104 年 8 月底止累積執行率僅 0.03%，尚有 3 億 6,800 萬元待執行，105 年度預算再編列 3 億 3,446 萬 6,000 元，與中央政府總預算附屬單位預算共同項目編列作業規範規定未合。爰此，中華郵政股份有限公司應向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：陳歐珀 葉宜津 李昆澤

8. 隨著網路科技發達，我國電子商務市場規模自 100 年度起迄 103 年度，3 年間已成長 58.35%，預估 105 年產值將達 1.12 兆元，顯見電子商務市場與宅經濟發展所創造之網購包裹與快捷郵件交寄商機正快速成長。然中華郵政公司近年來在包裹及快捷郵件收寄量方面，不僅未隨電子商務市場規模擴增而有顯著成長，105 年度預算甚至較 100 年度決算衰退 10.47%，不利其郵件業務發展。爰決議要求中華郵政股份有限公司應積極研謀如何擴展電子商務市場成長所

帶來之商機，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出精進作為書面報告，以因應郵件業務營運量日漸衰退之困境。

提案人：陳歐珀 葉宜津 李昆澤

9. 中華郵政公司郵件業務營運量呈下降趨勢，除因傳統函件收寄量受網際網路及電信科技發達之衝擊而日漸減少外，尚因包裹與快捷郵件等業務不僅未隨電子商務市場規模擴增與宅經濟發展而成長，甚至呈衰退現象所致，該公司應研謀擴展電子商務市場成長所帶來之商機，以改善郵件業務營運量日漸衰退之困境。中華郵政股份有限公司應於 2 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討改善計畫。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 葉宜津

10. 中華郵政公司郵件業務營運量呈下降趨勢，除因傳統函件收寄量受網際網路及電信科技發達之衝擊而日漸減少外，尚因包裹與快捷郵件等業務不僅未隨電子商務市場規模擴增與宅經濟發展而成長，甚至呈衰退現象所致，建請中華郵政股份有限公司在偏遠地區積極辦理傳統函件的業務，並在都會區加強研謀擴展電子商務市場成長所帶來之商機，以改善郵件業務營運量日漸衰退之困境。

提案人：許淑華 羅淑蕾 林國正 楊麗環

11. 郵政商城自 99 年建置作業平台並正式對外招商營運起，迄至 104 年 8 月底止，加盟店家數已逾 2,100 家，預估 105 年度將達到 2,400 家。然隨累計簽約加盟店家數之增加，郵政商城之營業額及營業收入雖隨之逐年擴增，惟整體之營運仍呈虧損狀態。爰決議要求中華郵政股份有限公司應積極研謀如何提升獲利能力，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出策進作為書面報告，以期儘速轉虧為盈。

提案人：陳歐珀 葉宜津 李昆澤 王進士

12. 郵政商城自 99 年 10 月正式對外招商及營運起，迄至 104 年 8 月底止已近 5 年，隨累計簽約加盟店家數之增加，郵政商城之營業額及營業收入亦隨之逐年擴增，惟整體之營運仍呈虧損狀態，中華郵政股份有限公司應研謀提升獲利能力，以期轉虧為盈。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 葉宜津 王進士

13. 近年度一般建築及設備預算均逾 13 億元，惟內容簡略難以瞭解及評估其必要性及合理性，中華郵政股份有限公司應將擬辦理局屋修繕之局處所名稱、所欲汰換之設備種類、數量及使用年限等相關資訊，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 葉宜津 王進士

14. 中華郵政將啟動整併計畫，預計將裁撤近百間支局，最快 104 年底率先裁撤國軍營區內郵局，105 年起陸續整併業務重疊、使用率低的支局，至少 300 名員工受影響。中華郵政股份有限公司應將整併計畫包含員工安置計畫，於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告。

提案人：楊麗環 羅淑蕾 葉宜津 王進士

15. 中華郵政公司服務據點遍及全國，為民眾提供郵儲壽各項服務，近年來對老舊郵局進行營業環境及空間改善與美化，提供民眾整潔、明亮與便利的用郵環境，應給予正面看待。建議中華郵政股份有限公司在改善與美化營業環境時，應注重及加強對非都市地區的改善，尤其是中南部、東部及偏鄉地區，如此，既可提升服務非都市地區民眾，亦可提供員工較優質的上班環境，另外，在觀光地區郵局進行環境改善與美化，也可讓郵局成為遊客拍照及打卡之觀光景點，帶動當地觀光人潮，創造附加價值。

提案人：許淑華 楊麗環 羅淑蕾 葉宜津

王進士

16. 中華郵政公司擁土地 85.6 公頃、建物 1,435 棟，帳面價值高達 822 億元，該公司近年積極辦理資產活化工作，預計收益於 5 年內由 2 億 3,000 萬元倍增至 5 億元。由於該公司多次案例已將位於都會區之資產改建出租予連鎖性商業旅館，甚至設定地上權標予五星級飯店集團經營 20 年，形同將國營事業資產進行土地使用分區變更後，大量委由少數人、單一行業運用，缺乏公益性與公共性。爰要求未來中華郵政股份有限公司之資產活化使用應將公益性與公共性納入，並需照顧弱勢與兼顧社會公平正義之原則。

提案人：管碧玲 葉宜津 李昆澤 陳歐珀

(八)另有委員提案 2 案，不予處理：

1. 中華郵政公司 105 年度「棧儲包裝代理及加工費」編列 27 億 9,653 萬 2 千元，較上 (104) 年度增加 7,061 萬元，其費用大多用於各項業務之外包承攬，唯今年 (104) 11 月初才傳出楊梅郵局之外包商有違反勞基法之情事，且過去也時有承攬勞工反映有違反勞基法之事件，中華郵政公司業務委外顯有失查，並未善盡為勞工保關之責，爰此，105 年度「棧儲包裝代理及加工費」應予刪減 2 億圓。

提案人：李昆澤 葉宜津 陳歐珀

2. 有鑑於中華郵政公司 105 年度預算案於「營業外費用」科目編列優存超額利息 2,739 萬 7 千元，係以郵政員工優惠存款本金約 304 億 4,100 萬元，以及優存利率 1.630%與正常利率 1.540%間之差額計算而得，惟其預算數自 103 年度之 648 萬 8 千元，逐年增加至 105 年度之 2,739 萬 7 千元，其適法性及合理性均待酌。依據公務人員俸給法及國營事業管理法等之相關規定，國營事業人員之俸給係以法律定之，各機關不得另行自定俸給項目及數額支給，且其人員

之待遇及福利，應由行政院規定標準，不得為標準以外之開支。然該公司卻以修訂郵政員工儲金要點作為郵政員工優存利率調整之依據，並在行政院與交通部未依權責核定下，逕由該公司自行訂頒實施，又該利息補貼經費不僅年年擴增，甚有超支併決算辦理情事。爰擬刪除該項計畫編列經費 2739 萬 7 千元。

提案人：陳歐珀 葉宜津 李昆澤

散會