

立法院第 9 屆第 1 會期交通、司法及法制委員會第 1 次聯席會議紀錄

時 間 中華民國 105 年 4 月 11 日（星期一）9 時 1 分至 13 時 57 分

地 點 本院紅樓 201 會議室

主 席 陳委員雪生

主席：出席委員已足法定人數，開會。進行討論事項。

討 論 事 項

一、審查行政院函請審議「中華郵政股份有限公司設置條例第五條、第八條之一及第十六條條文修正草案」、「國營國際機場園區股份有限公司設置條例部分條文修正草案」暨「國營港務股份有限公司設置條例第四條、第八條之一及第二十二條條文修正草案」案。

二、審查委員賴士葆等 23 人擬具「國營國際機場園區股份有限公司設置條例第四條、第六條及第八條之一條文修正草案」案。

主席：請提案人賴委員士葆說明提案旨趣。（不在場）賴委員不在場。

請交通部曾次長報告。

曾次長大仁：主席、各位委員。今天應邀列席 貴委員會就有關大院審查行政院函送大院審議「中華郵政股份有限公司設置條例第五條、第八條之一、第十六條條文修正草案」、「國營國際機場園區股份有限公司設置條例部分條文修正草案」及「國營港務股份有限公司設置條例第四條、第八條之一及第二十二條條文修正草案」及委員賴士葆等擬具「國營國際機場園區股份有限公司設置條例第四條、第六條及第八條之一條文修正草案」等 2 案，敬請 各位委員指教。

為使本部所屬國營公司營運更具彈性，提升作業效率，強化業務競爭力，爰經行政院於本（105）年 2 月 1 日函送大院審議上開 3 家國營公司設置條例修正草案，增訂各國營公司與子公司之間，或子公司相互間，除我國締結之條約或協定另有規定外，其採購不適用政府採購法之規定。另為提升國際競爭力，爰增訂董事得由具外國國籍或雙重國籍人士擔任，不受國籍法第二十條限制，爰本次擬修正郵政公司設置條例第五條、第八條之一及第十六條之一、機場公司設置條例第四條、第七條、第八條之一及第十九條、港務公司設置條例第四條、第八條之一及第二十二條條文，敬請貴委員會予以支持。

另有關委員提案部分，賴委員士葆等提案修正「國營國際機場園區股份有限公司設置條例第四條、第六條及第八條之一條文修正草案」，其中第四條有關董事得具外國國籍或雙重國籍人士擔任及第八條之一有關採購不適用政府採購法之規定部分，與行政院版方向相同，惟有關增設獨立董事與審計委員會機制，因證券交易法第十四條之二規定依該法發行股票之公司，得依章程規定設置獨立董事，又依該法第十四條之四第二項規定審計委員會之成員需由獨立董事擔任，因機場公司為非公開發行股票公司，暫無法設置獨立董事及審計委員會，俟未來機場公司

倘政策公開發行股票後，再依相關規定設置獨立董事及審計委員會，爰建議暫維持行政院版修正條文。

以上簡要報告，對於相關提案詳細報告內容，容請由人事處林處長向各位委員做詳細的說明。再次感謝各位委員的關心及指教，謝謝！

主席：請交通部人事處林處長報告。

林處長能進：主席、各位委員。今天應邀列席貴委員會，就行政院函送大院審議本部所屬三家國營公司，包含中華郵政股份有限公司（以下簡稱郵政公司）、桃園國際機場股份有限公司（以下簡稱機場公司）及臺灣港務股份有限公司（以下簡稱港務公司）設置條例修正草案提出重點報告，並就貴委員會併案審查賴委員士葆等擬具機場公司設置條例修正提案，提出本部處理建議供貴委員會參採，謹報告說明如後，敬請 指教。

壹、行政院函送審議三家國營公司設置條例修正草案重點

一、「中華郵政股份有限公司設置條例第五條、第八條之一、第十六條條文修正草案」重點

(一)郵政事業順應國際化，乃時勢所趨，為利郵政公司引進國外專業人士參與經營，強化公司治理，並落實對國外投資之監管，增訂董事得由具外國國籍或雙重國籍人士擔任，不受國籍法第二十條規定之限制，但人數不得超過二人。（修正條文第五條）

(二)為提升作業效率及服務品質，並強化業務競爭力以創造利潤，增訂郵政公司與子公司間，或子公司相互間，除我國締結之條約或協定另有規定外，其採購不適用政府採購法之規定。（修正條文第八條之一）

二、「國營國際機場園區股份有限公司設置條例部分條文修正草案」重點

(一)為因應機場經營之國際化，考量日後機場公司可採取與國外機場策略聯盟，並引進國外專業人力參與經營，以利與國際接軌，提升機場公司國際競爭力，增訂董事得由具外國國籍或雙重國籍人士擔任，不受國籍法第二十條規定之限制，但人數不得超過二人。（修正條文第四條）

(二)為提升作業效率，強化業務競爭力，增訂機場公司與子公司間，或子公司相互間，除我國締結之條約或協定另有規定外，其採購不適用政府採購法之規定。（修正條文第八條之一）

三、「國營港務股份有限公司設置條例第四條、第八條之一及第二十二條條文修正草案」重點

(一)港務公司目前經營管理七個國際商港，為轉投資國外企業及多角化經營，引進國外專業人力參與港務業務，與國際接軌，加速港務公司提升國際競爭力，增訂董事得由具外國國籍或雙重國籍人士擔任，不受國籍法第二十條規定之限制，但人數不得超過二人。（修正條文第四條）

(二)為提升作業效率，強化業務競爭力以創造利潤，增訂港務公司與子公司間，或子公司相互間，除我國締結之條約或協定另有規定外，其採購不適用政府採購法之規定。（修正條文第八條之一）

貳、賴委員士葆等提案修正重點及本部建議處理意見

賴委員士葆等提案修正「國營國際機場園區股份有限公司設置條例第四條董事增設獨立董事及外國籍或雙重國籍得擔任董事、第六條增設審議委員會及新增第八條之一該公司與子公司間或子公司相互間，除另有規定外，其採購不適用政府採購法規定，其採購管理辦法由該公司擬訂，報請主管機關核定之條文修正草案」，本部建議處理意見如下：

一、第四條有關董事得具外國國籍或雙重國籍人擔任與行政院版修正條文相同，惟有關增設獨立董事部分，因證券交易法第十四條之二規定依該法發行股票之公司，得依章程規定設置獨立董事，俟未來機場公司公開發行股票後，再依相關規定設置獨立董事，爰建議暫維持行政院版修正條文。

二、第六條有關增設審計委員會機制部分，依該法第十四條之四第二項規定審計委員會之成員需由獨立董事擔任，需俟未來該公司設置獨立董事後始得成立審計委員會，爰建議暫維持行政院版修正條文。

三、新增第八條之一有關該公司與子公司間或子公司相互間，除另有規定外，其採購不適用政府採購法之規定部分，與行政院版修正條文方向相同，惟其採購管理規定，基於公司治理，宜由該公司自行訂定，爰建議維持行政院版修正條文。

參、結語

綜上說明，為廣納人才，並因應各國營公司國際化需要及本部所屬各國營公司營運更具彈性，強化其國際競爭力，爰擬修正三家國營公司之設置條例，敬請各位委員予以支持行政院版修正條文；另本部亦感佩賴委員士葆等委員之提案，併謹提供本部建議處理意見，尚請各位委員參考。謝謝！

主席：現在開始進行詢答。詢答時間，本會委員發言 10 分鐘，得延長 2 分鐘，非本會委員發言 6 分鐘，得延長 2 分鐘；暫定 10 時 30 分休息 10 分鐘；10 時 30 分截止委員發言登記；各位委員如有提案，請於 10 時 30 分前提出，以便議事人員彙整；中午原則上不休息，請工作人員準備便當。

現在請鄭委員寶清發言。

鄭委員寶清：主席、各位列席官員、各位同仁。今天有一項提案是有關獨立董事，我們知道獨立董事有 4 個規定：一、他不是股東；二、他在公司內部沒有任職；三、他與公司及經營者沒有業務或專業聯繫，換句話說，他與公司之間沒有業務往來或專業上的聯繫；四、他對公司業務作獨立判斷。請教次長，現在所有官派的董監事有哪一個跟以上 4 點有關？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。官派董監事與獨立董事可能意涵並不太一樣。

鄭委員寶清：對，我知道，我現在是問你，如果以這個標準放在現在的官派董監事身上，有什麼不一樣？

曾次長大仁：目前獨立董事都是另外再找官派以外的人員，……

鄭委員寶清：我知道，還是官派的，還是你們派的，一樣啊！

曾次長大仁：他是找交通部以外的外部人員。

鄭委員寶清：一樣啦！我現在跟你講，那個董事也可以找交通部以外的人員去擔任，也沒有限制，不要講董事，你們有很多董事長都是外派的。我現在告訴次長一件事，就是所有官派的董事及監察人其實本來都是跟獨立董事完全一樣的性質。

曾次長大仁：有很多是代表政府去監督公司的運轉，……

鄭委員寶清：我知道，一樣嘛！獨立董事也是你們授權他代表政府去監督。

曾次長大仁：所以很多是由公務員相關人員去兼任的。

鄭委員寶清：次長，你現在還不知道？你知不知道現在很多很多國營事業董監事都不是官員去兼任的？

曾次長大仁：我了解，也有外部找的。

鄭委員寶清：對，外部找的有一堆嘛！你們現在也是一堆外面找的，不是全都是交通部所屬。現在國營事業裡面的官派董監事本身的性質其實就像獨立董監事，他沒有股權，不跟公司業務往來，獨立於公司之外，不在內部任職，對不對？

我現在回過頭來看今天的提案，實在講，沒有需要再去設獨立董監事。請教次長，現在你們想要開放雙重國籍者或外籍人士來擔任，從國際化及鬆綁的概念來看，本席是贊成的，但是為什麼要用雙重國籍者來擔任？

曾次長大仁：開放外國國籍者及雙重國籍者擔任，是考量有一些可能具有雙重國籍的人也有這樣的專長或請他們協助的必要，所以就把這兩個同時都列入了。對於同時擁有中華民國國籍、也有其他國籍的人士，國籍法目前是排除的。

鄭委員寶清：你知不知道為什麼要修國籍法？

曾次長大仁：國籍法對於這樣的人士是有限制的。

鄭委員寶清：你知道為什麼最早我們要修國籍法？

曾次長大仁：我過去沒有涉獵那個部分，所以並不清楚。

鄭委員寶清：我現在問你，我們為什麼要修正國籍法，讓雙重國籍者可以擔任，你知不知道？

曾次長大仁：因為我們認為這 3 家公司在經營的需求上有這種需求。

鄭委員寶清：開始的時候是要讓翁啟惠回來擔任中央研究院院長，所以才修正國籍法，結果修完之後，我們現在有看到真的效果嗎？他現在離開了，不回來了。

曾次長大仁：對於中央研究院的情況，我不清楚。

鄭委員寶清：你不可以不清楚，你當政府官員，連這個都不知道？這是常識問題，我不是問你專業問題。更專業的問題，我當然會問各公司的董事長，對不對？所以雙重國籍是很麻煩的東西，他既是臺灣人，又是外國人，如果兩個國家發生戰爭，他要效忠哪個國家也不知道，所以日本、美國是不允許雙重國籍的，次長知道嗎？

曾次長大仁：我知道中華民國對於雙重國籍原則上並沒有特別禁止。

鄭委員寶清：有，怎麼沒有特別禁止？董事長、總經理可以擁有雙重國籍嗎？

曾次長大仁：我是說一般國民擁有雙重國籍，……

鄭委員寶清：政務官可以有雙重國籍嗎？

曾次長大仁：政府官員當然不行，公務員當然不行。

鄭委員寶清：對，所以你為什麼要針對雙重國籍去開放？

曾次長大仁：我們是比照臺灣金控有這樣的法例。

鄭委員寶清：你不要去比較別人，應該有自己的想法才對。

曾次長大仁：我們覺得如果跟國際接軌，……

鄭委員寶清：開放外籍人士擔任董監事，我們支持，但是不要用雙重國籍者擔任董監事。其實我們現在的政策有很多矛盾，我們是高級人才輸出國，結果我們又聘了雙重國籍者回來，這是很奇怪的。其實雙重國籍者的思考模式、經營模式都跟臺灣人很相似，你們現在想要引進外國人士，就是希望利用他們特別的思考、不同的生長環境來刺激我們的經營及發展。請問次長，如果在經營上開放董監事，有沒有機會開放董事長及總經理？

曾次長大仁：目前沒有考量這點。

鄭委員寶清：董監事都可以開放了，為什麼總經理、董事長不能開放？

曾次長大仁：我想董事是基於一種協助的立場，董事長的話，他本身……

鄭委員寶清：次長，我發現你對這項法案完全不太了解，這是不行的。我罵了你，回去也很痛苦。上次罵你糊里糊塗，我回去以後痛苦了好幾天，自責為什麼對人這麼沒有禮貌。

曾次長大仁：請委員指教。

鄭委員寶清：次長，我特別提到你們要修改這個法令，很重要的概念就是不受國籍法第二十條的限制，對不對？國籍法第二十條限制雙重國籍者及外籍人士不可以經營、決策，你們現在既然想要開放董事，為什麼不可以開放董事長及總經理，讓所有權與經營權分開？我們現在很擔心這項法令修改之後會淪為酬庸，也就是為了酬庸，而不得不讓雙重國籍的人士可以進來。當初開放中央研究院院長可以擁有雙重國籍的時候，你知道我們立法院做了多少的掙扎？你去看看那個紀錄。當初說這樣比較容易得到外國的獎項、比較有空間可以發揮，所以修改了，結果現在還是沒有看到效果。我們很清楚知道，可不可以把所有權與經營權開放？換句話說，現在很嚴重的問題就是國營事業不講績效，這是我們最大的問題。大家當董事長當的很爽，一個月領三、四十萬元。我最清楚，臺鹽董事長一個月薪水三十幾萬元，比部長高 2 倍，那個時候部長的薪水才 15 萬元，但是我是拚死拚活去做董事長，人家當董事長可是做的很涼、很爽，對不對？董事長有 7 間宿舍，有 LEXUS 的車子，比部長爽很多，但是卻不做績效，這是我們最大的問題所在。我們現在擔心這項法案修完之後是為了要酬庸用的，次長贊不贊成我的說法？

曾次長大仁：這次的修法基本上是希望能夠與國際接軌，引進一些具有國際觀及國際操作能力專長的人才。

鄭委員寶清：我都知道，你不要騙我。與國際接軌需要很多相關配套條件，比如以前臺鹽的 mark 是「鹽」字，我接任董事長以後改成「TAIYEN」，用英文拼音。為什麼臺鹽推出的化妝品綠迷雅會用法文 LU-MIEL 去拼音？就是取其健康、亮麗的意思。那個都是為了與國際接軌，包含行銷、產品品質、服務態度，全部都要翻新，所以有沒有機會把這些國營事業用標出去的方式，讓專業經理人來經營？讓專業經理人告訴我們可以為這家公司賺進多少錢，如果賺不到多少錢

就沒收保證金。有沒有可能讓國際來經營？

曾次長大仁：我了解其他國家有一部分的案例，但不是在機場，也不是在郵政方面。

鄭委員寶清：我現在跟你講，不是只有一部分，美國很清楚，他們的傳統是所有權與經營權分離，由國家擁有所有權，把經營權交給專業人士去經營。我們所有的國營企業統統不講效率，這是最大的問題，我們只能一直等待有人願意認真做事，才有可能讓國營事業整個改變，但是到最後的結果卻是大家涼涼地領薪水，立法院也監督不到那裡。

再請教次長，現在交通部主管的國營事業到底是董事長制，還是總經理制？

曾次長大仁：原則上在任何國營事業裡面，董事長都是公司的負責人，但是在經營績效管理上面，有一部分是由總經理負經營管理績效的責任。

鄭委員寶清：次長，我只是問誰負責任，你不要說那麼多。是誰在負責？你也不知道？

曾次長大仁：公司負責人當然是董事長。

鄭委員寶清：我告訴你，所有國營事業都是董事長制，董事長做決策，總經理是奉董事會之命、董事長的決策去做執行的工作而已，對不對？

曾次長大仁：董事長是公司負責人。

鄭委員寶清：所以董事長要把績效訂好，要求總經理去執行，對不對？

曾次長大仁：總經理負有經營管理的責任。

鄭委員寶清：當然是這樣啊！所以你不可以再把它分離，那個是董事長要負責，董事長任命一個不好的總經理，董事長做不好要下臺，總經理跟著下臺。我們現在的情況就是糟糕，整個國營事業一下子董事長制，一下子總經理制，究竟是什麼制，大家都不知道。請次長下令所有交通部主管的國營事業，告訴他們只有董事長制，沒有什麼總經理制。以前舊的時代，董事長是掛名領薪水，總經理負責經營，民間企業沒有人這樣啦！全世界也沒有人這樣，可不可以回去下個命令？

曾次長大仁：我們現在已經是這樣，董事長是公司負責人。

鄭委員寶清：好。最後，請問基隆港附近的沈船目前打撈情形如何？

曾次長大仁：目前船體甲板上的貨櫃已經全部移除了。

鄭委員寶清：海底下的呢？

曾次長大仁：海底下只有兩個貨櫃還在搜尋中，那是空貨櫃。

鄭委員寶清：確定是空貨櫃？

曾次長大仁：確定。

鄭委員寶清：就是遺失兩個貨櫃？

曾次長大仁：落海以後還沒找到。

鄭委員寶清：確定是空的嗎？不要現在跟我講是空的，明天又告訴我是有毒的。

曾次長大仁：沒有，所有裝載化學物質的貨櫃都已經移除了。

鄭委員寶清：那就還好。關於今天修正的法律，我想交通部還要再好好考慮一下。

曾次長大仁：是。

主席：請鄭委員運鵬發言。

鄭委員運鵬：主席、各位列席官員、各位同仁。有關行政院提案，我對於外國籍和雙重國籍董事有幾個問題和方向，要向次長請教。現在國營事業總共有 16 家，分散在各部會，央行、財政部、交通部、經濟部都有，甚至衛福部的勞保局都算國營事業之一，這一點次長應該知道吧？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。了解。

鄭委員運鵬：交通部所屬的有 4 家，今天有 3 家因為要有外國籍和雙重國籍的董事，因此提出修法，這是今天修法的方向。次長，你知道現有的 16 家國營事業中只有一家，就是臺灣金控，在民國 97 年制定了和此次修法同樣的條文，讓它可以有雙重國籍和外國籍的董事？

曾次長大仁：我了解。

鄭委員運鵬：那您知道臺灣金控這兩席外籍或雙重國籍董事有在使用嗎？

曾次長大仁：這部分我不清楚。

鄭委員運鵬：自民國 97 年 11 月通過到現在已經快 10 年了，臺灣金控沒有進用任何一位雙重國籍或外國籍的獨立董事，次長應該也不知道。我們看看臺灣金控現在的董事名單，所有董事的薪資報酬是這樣的：如果是公務人員兼任的話，就和現在交通部所屬國營事業一樣，是 8,000 元；如果是一般人擔任董事，就 20,000 元；如果是獨立董事，就 30,000 元。所以這 3 位獨立董事就是 30,000 元，和民間企業沒得比。雖然臺灣金控有這樣的規定已經 10 年了，但是卻沒有進用外籍董事，也不是因為臺灣金控比較不國際化，所以沒辦法。所以，本席很訝異行政院會核定交通部提出的 3 個修正草案，因為臺灣金控已有前例。我相信大家同樣都是基於提升國際競爭力、和國際接軌的理由，今天特別提出臺灣金控的例子跟次長請教。

今天要修正 3 家公司的設置條例，中華郵政公司現有的 18 位董事都是公務人員兼任，所以都是月領 8,000 元，次長，沒有錯吧？

曾次長大仁：就是基本出席費。

鄭委員運鵬：再來是港務公司，所有董事也都是公務人員兼任，也是領出席費 8,000 元，對不對？

曾次長大仁：是。

鄭委員運鵬：下一個是機場公司，很特別，根據今天的設置條例修正草案，設置一至兩人，結果不知道為什麼機場公司就剛好缺兩席，我覺得郵政公司和港務公司大概都是來陪榜的，次長，你知道機場公司什麼時候開始出缺的？

曾次長大仁：我請人事處長來說明。

主席：請交通部人事處林處長說明。

林處長能進：主席、各位委員。這兩席是剛出缺，還沒有補，另外有一個缺，我們本來是要遴選一位女性董事，後來那一位人選沒有意願擔任，所以出缺到現在。

鄭委員運鵬：其他兩家公司都沒有，只有機場公司有這個問題，沒關係，我們不管動機，只是要跟次長討論，國營事業臺灣金控的設置條例修正了 10 年，都沒有使用，已有前例，現在只有機場公司缺兩席董事，其他兩家公司都已補滿，所以，本席認為今天的修法就是為了機場公司做的

。動機我們不管，我們來看一下這些董監事的酬勞，我剛才報告過了，如果是公務人員兼任的話，就是 8,000 元；如果是一般人擔任，就是 20,000 元；如果是獨立董事，就是 30,000 元，到目前為止，不管是郵政公司、港務公司或機場公司，所有的董事都是 8,000 元，對不對？

曾次長大仁：如果是政府派的話，就是 8,000 元。

鄭委員運鵬：目前都是官派嘛，所以本席有幾個問題請教次長，就是這 3 家公司連外部的獨立董事都沒有，為什麼交通部一定要跳下來去處理外國籍或雙重國籍董事的問題？第一、如果國營事業有這樣的需要，為什麼不乾脆修正國營事業管理法第三十五條，統一規定？現在國營事業總共有 16 家，今天這 3 家公司有特殊到只有他們需要外國籍或雙重國籍的董事嗎？請問 16 家國營事業哪一家不需要國際化？哪一家不需要國際競爭力？勉強來說大概只有自來水公司可以不用，其他如中油、台電、台糖都要，甚至勞保局也需要，因為勞退基金的投資項目很多，為什麼不統一修正國營事業管理法就好？行政院有沒有討論到？

曾次長大仁：就我們交通部主管的部分來說，這 3 家是因為過去幾年陸續公司化，像機場公司早期並非公司。

鄭委員運鵬：這我曉得。

曾次長大仁：變成公司以後，它才有機會面對這樣的問題。

鄭委員運鵬：所以，我剛才才說很訝異為什麼行政院只通過這 3 家公司的設置條例修正草案，理論上只要修正國營事業管理法，就可以把 16 家國營事業的問題全部處理掉，這是第一個問題。第二、為什麼不統一修正國籍法就好？剛才鄭寶清委員已經提到國籍法第二十條就有規定，就是雙重國籍條文，我相信當初你們一定研究過這些法條，次長可能不了解，當初修正除了為了諾貝爾獎得主，還有一個原因，就是有些人因為配偶的關係有雙重國籍，但是那個國家可能不允許他放棄國籍，所以我們必須替他們設計，在雙重國籍條文中處理，所以，如果你們要處理外籍或雙重國籍董事的問題，可以在國營事業管理法中處理，也可以在國籍法中處理，今天特別的是說針對交通部所屬的這 3 家國營事業修法，本席覺得不一定有需要。

第三、我們現在有 17 個航空站，包括桃園機場，但是只有桃園機場公司化，沒有錯吧？

曾次長大仁：目前只有桃園國際機場。

鄭委員運鵬：其他 16 個航空站更需要增加競爭力，所以如果我們提升機場的競爭力的話，應該先處理除桃機之外的 16 家航空站，讓他們先公司化，為什麼你們不處理呢？

曾次長大仁：因為桃園機場是目前經營狀態最有條件公司化，也最能自己……

鄭委員運鵬：最好的要更好，其他有需要的你們都不管。

曾次長大仁：將來不是完全沒有可能。

鄭委員運鵬：剛才我講的除了桃機以外的 16 個航空站，每年的成本是 105 億，總共的收入 122.8 億，所以大概賸餘 17.4 億，簡單來說就是這 16 家加起來只賺了 17 億，但是機場公司真的得天独厚，經營得不錯，幾年下來，到 105 年可能賺了 47 億，所以，機場公司和其他 16 個航空站比起來算是比較有競爭力的，因此，如果我們現在要增加競爭力的話，要先去思考比較複雜的，就是另外的 16 家，你要怎麼樣去活化，使其有競爭力，而不是先處理這個較具爭議的雙重國

籍或外國籍董事的問題。今天我們在討論雙重國籍與外國籍人士、外國月亮會不會比較圓，請次長看一下圖上這兩個月亮，你分得出來哪一個是臺灣的月亮或外國的月亮嗎？

曾次長大仁：我分不出來。

鄭委員運鵬：到底是臺灣的月亮比較圓還是外國的月亮比較圓？次長跟我一樣是土木系畢業，應該知道，對地球而言，月亮永遠是同一面照著地球。所以，其實臺灣的月亮跟外國月亮是一樣圓的，因此，本席很訝異，雙重國籍與外國籍人士的部分會在這個條例中被提出來，也要用臺灣金控 10 年來完全沒有進用雙重國籍與外國籍的例子來告訴你，外國月亮不一定比較圓，雙重國籍更不會比較圓。我們來看一下雙重國籍的爭議，這實在不是一個好時機來討論雙重國籍，因為最近翁啟惠院長的事情也引起了很大的爭議，但翁啟惠院長之所以會被接受，係因他當初有得諾貝爾獎的可能性，直到現在我們還是有所期待，即使有爭議，但他若能得諾貝爾獎，還是臺灣之光。而今天這三家國營公司裡面就算有雙重國籍的董事，他們可以得什麼榮耀？只是讓大家方便一點而已。次長，這是「壹週刊」在兩週前的報導，現在對臺灣人民而言，有很多的雙重國籍人士都是回來看醫生的，外國住了大半年，然後回臺灣看病，甚至在臺灣住一住，要生小孩時就用各種關係、特權跑到外國去生，在外國生小孩取得雙重國籍後也就算了，甚至還詐領健保費，這就是目前為止雙重國籍給臺灣的社會印象，觀感真的很不好，今天討論雙重國籍真的不是一個好的時間點。但本席接下來要跟次長討論本席所提的一項修正動議，剛才談到雙重國籍的社會觀感不佳，再者，對所有國營事業的董事而言，如果這一條修正通過之後，就等於方便他們去申請外國國籍嘛！有些兼任董事的公務人員，反正要退休了，不如去外國取得第二國籍，也占了我們的缺。所以，這是本席反對今天這個條例修正為雙重國籍身分可以兼任董事的理由，剛才是用月亮來舉例。本席反對雙重國籍，但本席可以接受用真的外國籍。次長見過圖上的這顆星球嗎？

曾次長大仁：這是「星際大戰」裡面的畫面。

鄭委員運鵬：這是「星際大戰」裡面的死星，我們就不要去比什麼月亮了，既然要做就做不一樣的，韓信不當假齊王，要當就當真的。如果今天這幾個設置條例裡面真的有需要修改，聘用外國籍人士來與國際接軌、增加該公司競爭力的話，就用一個比較不一樣的，即看起來像月亮但其實它是有攻擊性的，要進用的話就用外籍董事，本席的修正動議中把雙重國籍刪掉，直接改為聘任外國董事，外國董事的條件是如何，大家可以再談。到目前為止，臺灣金控對於外籍董事的酬勞並沒有概念，有那個條例，但沒有那方面的概念，根本不知道要用多少錢才僱得起，因此，這部分如果真的要進用，就要用這種有攻擊性、不一樣的，不要去比臺灣月亮與雙重國籍的月亮誰比較圓，這是本席的建議。

我再舉另外一個例子，大學法裡面就直接規定，它是可以由外國人來擔任，不受國籍法、私校法及就業服務法內有關國籍的規定，如果我們要修正的話，就比照大學法來修正，直接聘用外國籍，不要受到雙重國籍這樣的概念所限制。如果改成雙重國籍的話，有些快退休的公務人員，馬上就申請雙重國籍，社會觀感是很不好的，對政府的公信力也會大打折扣。謝謝次長。

曾次長大仁：謝謝。

主席：請陳委員歐珀發言。

陳委員歐珀：主席、各位列席官員、各位同仁。今天討論的議題所牽涉的範圍實在是非常大，且會有擴散效應，如果交通部所屬三家國營事業是這樣處理的話，中華民國其他相關單位大概也都會想比照辦理。如果今天真的要處理的話，本席是站在比較慎重的立場，建議暫緩處理，如果硬要表決，我一定表示反對。理由如下：第一，今天討論到雙重國籍適不適合擔任國營企業的董事，就要考慮到整體的面向，我個人來自基層，也是公務人員出身，今天討論的這三家國營公司在招考員工時都會有一些相關的規定，我把這三家公司招考員工的規定，甚至包括切結書、國籍法的規定等都找出來，今天如果這樣做而不處理其他的話，就會很奇怪。國營事業的董事可以有雙重國籍，但卻要限制我們在前線的這些公務人員、小兵小將只能具備中華民國國籍才能擔任，那不是很奇怪嗎？這是整體公平性的問題。第二，我不願意因為這件事情而衍生、擴散到其他，事實上，每個機關的屬性、狀況都不同，當然今天有提到臺灣金控有這樣的鬆綁，交通部是否也應該比照，但交通部一旦比照的話，還有 16 家的國營事業及其他是否也會比照辦理，這樣延伸下去，還有很多的子公司、孫公司，光是一個陽明海運公司就有兩百多家子公司，它還只是我們部分的官股公司而已，因此這件事影響的層面很廣大。其次，有關國籍法的規定，如果為了找到好的人才來提升國際競爭力，我不反對鬆綁法令，但是，外國的月亮沒有比臺灣圓，難道我們不能從多培育本土人才、攬才來思考？現階段若未能考慮到這個層面而去鬆綁的話，後患無窮。次長，這是我的意見，當然大家都可以論述，但是，我認為國營事業公司的治理真的要好好的檢討，方才鄭委員寶清就講了，不是只有我搞不清楚，連外面的民眾也搞不清楚，請問站在這裡的這幾位，你們三家公司是董事長制還是總經理制？

主席（李委員昆澤代）：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。交通部所屬的國營事業都是董事長制，就是公司負責人，總經理是負責……

陳委員歐珀：你講得很好，但是，你底下的這三家公司是這樣做嗎？

曾次長大仁：都是公司負責人……

陳委員歐珀：你去查清楚外面是怎麼講的！人事部分，總經理一把抓！家醜不外揚，本席就點到為止。其次，關於採購法的部分，以目前公司治理的狀況，現在國營事業、子公司、官股公司營運不佳，最主要是人謀不臧，今天有採購法在，他們都可以這樣違法辦理，沒有採購法的話還得了？左手通右手！而且到最後就通到別人手裡、通到自己口袋裡面，這是很離譜的事情，本席無法接受！上週我特別舉出陽明海運的例子，一家公司連年虧損都沒事，難道都沒有績效管理嗎？我實在很懷念陳定南當宜蘭縣縣長時，在上任第一天就宣示要企業管理、績效管理，一個縣政府就可以做到這一點，為什麼國營事業做不到？我當然知道你們都有盈餘，但是你們的子公司、孫公司其他部分，能否多加強？因為若此規定擴展到子公司、母子公司之間的話，本席以為不可。我認為大家對今天這個案子應該更加慎重，好好地把相關的營運狀況做個檢討，而不是一再鬆綁、放任，甚至一再縱容，以免因人謀不臧而導致國營事業績效不彰。

接下來是本席曾經和次長談過好幾次的事情：本席希望交通部所屬單位能夠一起來關心臺灣

城鄉發展失衡的問題，因為中央政府長期以來重北輕南、重西輕東、重本島輕離島，導致東部和離島居民成為第二等公民，特別是宜蘭，北不北、東不東，所謂「北北基桃」，沒有「宜」；所謂「花東」，也沒有「宜」，所以我們宜蘭就變成孤兒了。現在在座的代理主席李昆澤委員也是我們宜蘭人，我真的要為宜蘭人講句公道話，不要讓我們宜蘭人成為孤兒，我們一起來推動宜花東共同生活圈。這不是我個人的想法，而是我和宜蘭縣大家長及縣議會同仁共同討論的結果，希望交通部將來把我們定位為「宜花東」東部地區，我們要做的就是觀光發展，希望能藉這個機會和交通部所屬的幾個單位共同來思考一下。

上個禮拜我針對臺灣觀光發展的瓶頸有過發言，可是被有些人誤解或故意曲解，所以我要利用一點時間再做個說明。因為過去 8 年馬政府嚴重傾中，所以整個觀光市場 40%以上的量都是中國旅客，陸客的成長也最快，於是很多業者都大量投資，如果陸客瞬間減少，本席很擔心會馬上造成業者的連環倒。我特別提到觀光一定要考慮到質、量和價，尤其是質的方面，現在很多大陸團已經出現零團費、負團費的現象，我的意思是能不能爭取一些高團費的大陸團來這裡，我們的態度是歡迎的。我這個概念是很重要的。

曾次長大仁：對於所謂的優質團，我們一直有在提升它的量。

陳委員歐珀：我的意思是，發展觀光一定要重視量、質、價的考量。

曾次長大仁：我們現在是質重於量。

陳委員歐珀：我上次也一再強調不要把雞蛋放在同一個籃子裡，觀光局謝局長也表示同意。我們當然瞭解陸客對臺灣旅遊是有貢獻的，但是對於一些不好的團我們也必須予以管控，好的部分則可以提升，譬如自由行就可以做比較好的開發，或者是我一直主張的積極開發其他國家或其他地區的人來臺灣旅遊，這樣會為臺灣觀光帶來比較正面的發展。

此外，我也一再強調臺灣適合發展海洋觀光，因為我們是個海島。我希望能請港務局一起來推動太平洋左岸經濟圈，以這樣的策略來為我們宜花東地區找一條出路，請大家共同來努力。我們應該善用宜花東太平洋左岸的地理優勢，推動業者經營蘇澳至與那國町、花蓮至石垣、花蓮及基隆至沖繩間的客貨航線，這不僅有助於臺日雙方觀光旅遊與貿易發展，也能促進東部地區的經濟繁榮。交通部及航港局應統合中央、地方及民間的資源配置與運用，促成宜花東觀光產業國際化，帶動區域產業發展，並紓解長期以來過度仰賴陸客的狀況。

總之，應該把量、質和價做個調整，否則只是一直在誇耀今年突破 1,000 萬人次、明年要多少，只重視量、不重視質，很容易產生問題。我當然也知道目前的國際情勢很難為，但是做生意一定要有企業經營的頭腦，不能侷限於一個固定的方向。

在這樣一個關鍵時刻，請問次長對於我主張的海洋觀光有什麼看法？

曾次長大仁：委員剛剛所提醒的部分跟交通部目前對政策的想法基本上是一致的，我們對推動幾個主要港口的客貨輪，尤其客輪的發展一直不遺餘力，所以臺灣郵輪的產業發展最近幾年來有很長足的進步，往日本、琉球、與那國島、石垣島的路線也很值得開發，這部分我們航港局已經在做相關的動作了。

陳委員歐珀：最後，有關今天討論的這三家公司的問題，我希望大家要考慮得廣一點，不只是這三

家公司而已。因為牽涉的層面實在很廣，我希望今天能夠暫緩處理，再做詳細的討論或者是召開公聽會後再做處理。以上。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。因為我必須先確認今天的案子不會做實質處理，所以我本來要做會議詢問，但是主席不在，我等他回來再做詢問。在疑慮還沒有釐清以前，我認為今天要修正的法案是不宜做處理的。

主席，你要不要趕快回到主席的位子？我想做會議詢問耶！

主席，我想要做的會議詢問是，今天是只有詢答，還是會做實質的處理？

主席（陳委員雪生）：我想，詢答完畢應該傾向不處理吧！因為爭議滿多的。

葉委員宜津：我認為在疑慮還沒有釐清以前，今天不宜做處理。因為今天大家對這幾個法案事實上都有很大的疑慮，所以我希望今天只做詢答，請行政部門仔細聽聽委員的疑慮，把疑慮釐清以後再做處理。好不好？主席。

主席：次長，可以吧？

曾次長大仁：（在席位上）我們尊重貴委員會的決定。

主席：好，我們尊重大多數的委員。

葉委員宜津：好，非常好。

現在我就來說我們的疑慮。這次要修的是和三家公司有關的法案，這三家公司分別是中華郵政、機場公司和港務公司，雖然他們都是百分之百的官股公司，法律還是要可長可久、長治久安的。這三個法所要增訂的第八條之一都是子公司排除採購法，可是什麼叫做子公司呢？公平交易法的規定是母公司 100% 持股才叫做子公司，而企業併購法的規定是母公司持股 50% 就叫做子公司，但是早上還有很多委員提到金融控股公司法。其實臺灣金融控股公司現在 90% 是官股，但是它在金融控股公司法裡面，占比超過 25% 或可選任、指派過半董事就可以叫做子公司，臺灣金融控股公司政府資本額有 90%，跟你們的 100% 也不過差了 10%，但問題就來了，你們打算將子公司都排除採購法的適用，如果有一家子公司只有 25% 的官股、75% 的民股，然後我們說它排除採購法適用，就通通排除採購法的適用，可以這樣子做嗎？當然不可以，所以如果要修法，首先要確定的是什麼叫做「子公司」，因此，這部分今天不可以處理，應先將疑慮釐清再說。

再來，請問中華郵政公司、桃機公司、臺灣港務公司多久開一次董事會？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。是不是請他們自己來說明？

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。中華郵政公司每 2 個月開一次。

主席：請桃機公司林董事長說明。

林董事長鵬良：主席、各位委員。桃機公司每 3 個月開一次。

主席：請臺灣港務公司李總經理說明。

李總經理泰興：主席、各位委員。港務公司每 3 個月開一次。

葉委員宜津：董事會到底在開什麼會，我也感到很奇怪，明明就是百分之百的官股公司，都是聽交通部的，所以有什麼了不起的事情要召開董事會討論呢？如果常常開董事會，表示管理階層可能有問題，因為沒有辦法處理，所以報到董事會，由大家共同來承擔，是不是？畢竟你們董事會的董事也都是交通部指派的，不是嗎？既然董事會百分之百都是由交通部、官方指派的，則董事會還有什麼會好開呢？這只是一個形式而已，不是嗎？請教次長，這 3 家公司的董事都是專職的嗎？

曾次長大仁：目前董事長都是專職的。

葉委員宜津：我是問董事都是專職的嗎？

曾次長大仁：有很多董事都是部裡相關主管、資深人員去兼任的、兼派的。

葉委員宜津：開一次會 8,000 元還是一個月 8,000 元？

曾次長大仁：一個月。

葉委員宜津：那當然不是專職的。

既然一個月 8,000 元，則急著此時修法，就讓我們感到很納悶，而且董事會真的沒有什麼重要的，就只是官方、百分之百官股而已啊！

再來，這些公司是採董事長制還是總經理制？本席是交通委員會最資深的交通委員，但這些年下來我還是搞不清楚這 3 家公司到底採董事長制還是總經理制，次長搞得清楚嗎？

曾次長大仁：目前這幾家公司都是由董事長擔任公司負責人。

葉委員宜津：是嗎？你確定嗎？連我都不確定了！既然如此，為何桃機公司幾乎都是總經理列席，而今天是第一次看到董事長列席？

曾次長大仁：在一些經營管理上是總經理就可以負責的，那是有授權的。

葉委員宜津：這 3 家都是國營事業，但也因為有公司法，所以才設有董事長、總經理，然後國營事業也沒有什麼經營權或是所有權的差別，之所以有董事長制或總經理制是因為一般公司有經營權、所有權的差別，但這 3 家是百分之百的國營事業、國營公司，所以這 3 家到底是採董事長制還是總經理制並不是那麼重要，不過，既然是百分之百的國營公司，我們也希望其績效能媲美民營公司，競爭力也能夠如同一般民間公司，此時經理人就非常重要了，因此，現在你們是百分之百官股，董事長是專職的，則我認為總經理應該可以由專業經理人來擔任。換言之，我也認同以後可以很明確的讓大家知道這 3 家公司還是採董事長制，來這裡列席的都是董事長，所以下次不要再叫總經理列席了，可以嗎？

曾次長大仁：可以。

葉委員宜津：總經理就是專業經理人，必須把所有的政策以及董事長交辦的所有事項都做好，這樣子做得到嗎？

曾次長大仁：在一定範圍內董事長可以授權總經理做相當程度的處理。

葉委員宜津：現在董事長、總經理通通代表官方，所以就是疊床架屋，甚至董事長、總經理也可以直接對交通部，董事長也不覺得自己在經營上會比總經理來得差，然後總經理也不覺得自己比

董事長小，變成兩者各行其道，這並不是一個好方法。

曾次長大仁：這可以用授權分工的方式來處理。

葉委員宜津：你要如何授權分工？這種情況都已經持續很久了，連我都搞不清楚你們採的是什麼制度了。

曾次長大仁：看公司治理需要決定。

葉委員宜津：那就跟以前一樣，又亂成一團了。基本上，我們可以同意基於經營管理，希望真正能夠步上國際軌道來加以考量，畢竟這 3 家都是需要國際競爭的，加上現在已經是地球村了，面對的是全世界的市場，所以需要宏觀的、國際性的專業經理人，甚至我們可以同意由外國人來擔任專業經理人，就跟其他民間公司一樣，雖然我們給的條件沒有很好，因為薪水給得太低了，可是至少大家已經可以接受國際的專業經理人，甚至也可以同意百分之百官方的、國營的事業公司在修法之後，也可以請外國人來當專業經理人，何謂專業經理人？即他沒有所有權，而董事長、董事會做了重大的決策，然後就由他來執行，這麼多年來你們一直說這是董事長制，兩者是有區分的，但我卻一點也感覺不到是有區分的，翁董事長來自民間，方才我說的事情，有哪個地方不妥或是不對的？

翁董事長文祺：委員講得非常好，今天討論的核心其實就是整個國營事業的績效可否與民間事業相較，目前這部分是有很大的努力空間，這可以從種種的分工或酬勞的調整等各方面來做，但今天討論的主題是國籍法，只是績效可否藉由這兩種方式來提升，其實還是需要其他很多的配套才能夠做到。

葉委員宜津：請問你想要修正國籍法的考量是什麼？

翁董事長文祺：我沒有意見。

葉委員宜津：請教桃機公司林董事長，你要修正國籍法的考量是什麼？

林董事長鵬良：就機場公司來講，跟我們切身有關的是在子公司……

葉委員宜津：時間所剩不多，請針對我的問題，你要修國籍法用意是什麼？你想要做什麼？

林董事長鵬良：修國籍法是上級的考量，並不是機場公司……

葉委員宜津：好，我知道了。港務公司呢？

李總經理泰興：國際很多公司都有外籍董事，像 DP World 或新加坡港務集團。

葉委員宜津：因為他們都有，所以你們也要有？

李總經理泰興：我們覺得港口經營本來就要國際化，剛剛委員也提過，其實我們也覺得應該是……

葉委員宜津：你要外國董事來做什麼？

李總經理泰興：現在大航商幾乎都是外籍航商比較多，本國籍只剩陽明和長榮。

葉委員宜津：我剛剛說了半天，你有沒有在聽？董事會所有決策都是交通部指示，還要外國董事來做什麼？

李總經理泰興：最主要是他們可以讓我們和外籍航商及外籍港口連結。

葉委員宜津：董事可以如何和外國航商連結？

李總經理泰興：如果我們可以聘到從外籍航商退下來的人擔任董事，他們對外籍航商的操作會比較

了解，對於港口爭取外籍航商行駛航線會有一些幫助。

葉委員宜津：對爭取外籍航商行駛航線會有幫助？董事會可以做這個事情？

李總經理泰興：可以提供他們需要的誘因，因為知己知彼。

葉委員宜津：我聽不懂什麼叫做他們需要的誘因。

李總經理泰興：有些航商的經營有全球化布局及全球化的考慮，如果我們可以聘請在外籍航商任職過的人，他們就會提供建議，考量臺灣港口該提供什麼誘因或用什麼條件吸引外籍航商將轉口櫃運來臺灣。

葉委員宜津：這是經營要去做的事情，怎麼是董事會呢？

李總經理泰興：我覺得董事會也可以提供一些經營上的意見。

葉委員宜津：3 個月開一次會可以提供什麼意見？8,000 元要人家提供什麼意見？

李總經理泰興：有時候有經驗的人提供一些意見，對公司的營運是有幫助的。

葉委員宜津：除了港務公司以外，大家都說修國籍法是上面的意見，他們都是董事長，上面沒有別人，所以就是次長了，請給我們書面說明，我們真的很疑惑，甚至感覺你好像是為某人量身訂作要修這個法。

曾次長大仁：好，謝謝。

主席：請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。剛剛聽到 3 位董事長及總經理的答復，除了李泰興總經理稍微有點肩膀之外，其他 2 位的答復真是令人匪夷所思，真的是養老鼠咬布袋，一旦有狀況就推說是上面的考量。機場公司不是號稱要和國外公司策略聯盟，要國際化、要提升作業效率，所以才會提出相關修法措施嗎？翁董事長，郵政公司不是號稱要國外投資便利以及國際化，所以要提出修正案嗎？現在又變成是上面的考量了。港務公司本來的想法就是因為有 7 個國際商用港口，再加上很多航商都是國際航商，所以他們希望有國外董事。沒想到，一到交通委員會面對大家質疑的時候，竟然都推說是上面的考量，真的讓人非常痛心。

現在要排除國籍法第二十條相關限制，讓外籍及擁有雙重國籍的人士可以擔任董事，3 家公司提出來的說明主要有 2 個考量，第一個是要國際化和國際接軌，第二就是要提升作業效率。除了這兩個理由之外，還有沒有其他補充要點？你們提出臺灣金融控股公司的案例，但自 97 年通過條例到現在已經 7 年，他們也沒有進用外籍董事，你們說要進用外籍董事是因為臺灣金融控股公司有通過相關條例，所以你們也要有，今天這個條例的審查實在真的非常莫名其妙，請次長簡單說明一下，除了上述兩個理由之外，你們還有什麼理由？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。我想委員非常清楚，交通部過去沒有港務公司也沒有機場公司，是最近幾年才新設置的公司，設置之後，我們非常快就發現，如果要跟國際接軌、要全球化、要能夠引進外國的資源及經驗的話，必須要有一些方式，其中有一種方式就是找一些具有經營經驗的人來擔任董事，這是一個方式。

李委員昆澤：為什麼是 2 席？立論基礎是什麼？

曾次長大仁：也不宜太多，剛才幾位委員特別提到，在實務上如果不付出相對足夠的酬勞，也不見得找得到人。

李委員昆澤：目前有沒有口袋人選？

曾次長大仁：完全沒有，至少我完全沒有相關的想法。

李委員昆澤：中國籍和香港籍算不算外國籍？

曾次長大仁：就兩岸關係而言，中國籍應該不是外國籍。

李委員昆澤：已經訂得非常清楚了？

曾次長大仁：在兩岸人民關係條例裡不是。

李委員昆澤：外籍董事可以擔任董事長或總經理嗎？

曾次長大仁：目前董事長是排除在外。

李委員昆澤：兼職車馬費是 1 個月 8,000 元？

曾次長大仁：按現行規定就是 8,000 元。

李委員昆澤：外籍董事也是 8,000 元？

曾次長大仁：按照現行規定就是這樣。

李委員昆澤：那我們怎麼聘請優秀的外籍人士？

曾次長大仁：這可能需要有一些配套。

李委員昆澤：今天這個提案真是莫名其妙，提一個莫名其妙的法案到交通委員會來進行審查，然後郵政公司、機場公司都推給上面，都說是上面的考量，今天開這個會真是莫名其妙，如同兒戲！我真的非常有意見。

對於進用外籍董事，既然機場公司推說是上面考量，我倒要請教機場公司，這陣子以來，在國際機場協會或其他相關單位的評估上，機場公司的服務受到國際基本肯定，雖然我們的服務好，但是我們的跑道差，機場公司在這 1 年來發生很多狀況，南跑道柏油碎塊擊中飛機，北滑行道冒漿問題一直無法處理，電腦系統在今年也出現狀況連線出現異常，就連廁所到現在都還有漏水的狀況，這些都是機場基本應該要處理好的問題，但是這陣子我們只看到服務有提升，跑道及飛安等各方面的掌控卻都出現問題，甚至還發生地勤車輛撞凹飛機機腹，對於這樣的狀況，機場公司是怎麼處理的？請簡單說明一下。

主席：請桃機公司林董事長說明。

林董事長鵬良：主席、各位委員。委員剛剛提到的最大議題就是跑道、滑行道的問題，事實上，跑道、滑行道從民國 68 年開始到現在已經使用 37 年了，所以，我們在 5 年半前公司成立之後，當時的經建會已經通過 107 億的預算……

李委員昆澤：董事長，我現在請教你，去年 10 月 29 日有一架長榮航空公司的飛機要起飛，就是因為南跑道的石膠泥瀝青混凝土（SMA）面層有剝落現象，造成柏油路面的碎塊擊中飛機，跑道修復啟用不到 10 個月就發生這個狀況，原因到底是什麼？

林董事長鵬良：這是一個個案，因為還在保固期，我們已經追究廠商……

李委員昆澤：這是個案？一架飛機上面有多少人命？這是個案？

林董事長鵬良：這已經改善了。

李委員昆澤：這就是跑道的問題。

林董事長鵬良：已經全部改善，這不是跑道的問題，是鋪面……

李委員昆澤：不是跑道的問題？臺灣省土木技師工會評估報告也是假的嗎？他們認為當初跑道表面要刨除的時候作業不夠完整。

林董事長鵬良：的確不夠完整。

李委員昆澤：你現在又說的確不夠完整。

林董事長鵬良：我們已經追究廠商的責任了。

李委員昆澤：還有，你們的平整度也有問題，一般來說，平整度不可以超過 3 公厘，但有些跑道的凹凸面卻達到 3.56 公厘，這些都應該要重新整修。

林董事長鵬良：經確認，平整度符合安全規定。

李委員昆澤：施工規範就是要在 3 公厘以下，難道施工規範是寫假的嗎？

林董事長鵬良：關於跑道整建的部分，是南跑道及北跑道 2 個跑道一起整建完，之後再陸續整建滑行道，因為一年只有 12 個月，而且整建跑道時，我們要預留農曆年前後一個半月以雙跑道營運，所以當時只能動跑道，不能動滑行道。

李委員昆澤：另外，通行時 SMA 鋪面的溫度高達 65.6 度，不符合施工規範中 50 度以下的規定，這是因為鋪面鋪設滾壓完成後，養護不足你們就貿然開放，還有瀝青鋪設是否均勻，都是造成柏油路面碎塊的原因。

桃園機場一年有 3,800 萬人次出入，而杜拜機場一年則有 7,800 萬人次出入，他們也有 2 條跑道在整修，但 80 天就完工了，而且沒有後續相關的品質問題，反觀桃園機場 2 條跑道卻修了 2 年，完成不到 10 個月，南跑道就出現柏油路面碎塊的問題。費總經理在 2014 年還去過杜拜機場考察，考察的結果是什麼？是去杜拜，還是拜拜？

林董事長鵬良：有關南跑道的個案在施工品質方面確實需要檢討，我們也已經檢討。

李委員昆澤：這部分不但施工的品質不佳，而且規劃的狀況也不好，你們請的顧問公司的確有問題；另外，你們未依照相關規範就貿然開放，甚至事後的維修方面也出現問題。雖然注重服務是基本的工作，這部分應該給機場公司肯定，但是更基本的跑道、飛安及硬體的問題，機場公司卻是金玉其外、敗絮其中。

再者，關於北滑行道冒漿的問題，你們處理的情形為何？

林董事長鵬良：我們已將北滑行道局部封閉，進行維護，滑行道冒漿的問題是由於經過 37 年的使用，地下基層的排水設施已老化，這部分只能靠全部整建，而我們維護的規劃是先進行南跑道，再進行北跑道，最後才是滑行道。

李委員昆澤：機場是我們重要的國家門面，北滑行道冒漿造成飛機機腹及噴射機進氣孔沾染黃土，這不但讓門面難看，也有飛安的問題。當初因為南、北跑道整修，以及配合航機作業調整，將北滑行道作為緊急備用跑道，所以當時只做灌漿處理，未進行板塊整修，而且在去年 12 月完工後，又遇上春節旅運的高峰期，所以也都只做灌漿處理，這樣的方式治標不治本，請問是這樣

嗎？

林董事長鵬良：我們從 2 月開始將北滑行道 800 公尺到 1,000 公尺的範圍封閉，至於航機滑行的部分，滑行道有其他路徑……

李委員昆澤：你們現在又提出用 20.2 億整修北滑行道的計畫嗎？

林董事長鵬良：這部分包含在我剛才所提高達 107 億的原有預算中，不是額外的經費。

李委員昆澤：另外，為了處理這些滑行道的問題，你們要在東北角的貨運機坪新增 10 個 E 類停機坪，請問狀況是如此嗎？

林董事長鵬良：是，隨著航機增加，原本就一定要設置停機坪，這與滑行道沒有關係。

李委員昆澤：第三航廈現在也有規劃停機坪，等滑行道處理好之後，這 10 個 E 類停機坪要怎麼處理？

林董事長鵬良：停機坪的需求與滑行道沒有直接的關係，因為滑行道與跑道是航機在運作時使用，停機坪則是像中華航空或長榮航空等航空公司特別針對夜間有過夜停機的需求，所以停機坪的設施是一體兩面的，我們再提書面報告給委員。

李委員昆澤：關於南跑道與北滑行道相關的品質問題、整修程序及維護過程後的作業，請次長督促他們將相關報告交給交通委員會。飛安非常重要，不能出現任何閃失。

主席：請顏委員寬恒發言。

顏委員寬恒：主席、各位列席官員、各位同仁。我們今天審查的議題是關於開放增設外籍及雙重國籍的董事，請問次長認為這樣最大的作用為何？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。這幾個屬於交通部的國營事業在現階段轉型後亟需與國際接軌，並考量全球化的布局，希望導入部分國外的專家協助其朝此方向發展，所以如果能夠開放少數的席位讓具有外國籍或雙重國籍的國際人士擔任這 3 個公司的董事，將有助提升它們經營管理的效率，故我們建議做這樣修法。

顏委員寬恒：你們所設定的 3 個公司分別是中華郵政、桃園機場及港務公司嗎？

曾次長大仁：是。

顏委員寬恒：另外還有 16 家國營公司，請問關於這部分有什麼規劃？

曾次長大仁：其他不屬於交通部的國營公司要由其他部會考量，就我瞭解，臺灣金控也有類似的條例規定。

顏委員寬恒：剛才鄭委員提到，臺灣金控在很多年前已做好這個規劃，但是它們所開放的這些外籍董事還是沒有到位的原因是什麼？

曾次長大仁：關於那部分我本身沒有涉獵，也沒有特別瞭解它們內部的原因。

顏委員寬恒：交通部與財政部或經濟部都沒有做橫向的溝通嗎？

曾次長大仁：我們只是就條例的內容做法例上的瞭解，至於實務的操作可能會有一些需要克服的困難，這部分我們會後可以進一步瞭解。

顏委員寬恒：也許你們的立意很好，但你們接不接受中國籍？

曾次長大仁：中國籍目前不列入外國籍，也不列入雙重國籍。

顏委員寬恆：如果是中國籍人士取得外國國籍呢？

曾次長大仁：目前我們所承認的外國籍不包括中國籍。

顏委員寬恆：意思就是你們把中國籍排除在外嗎？

曾次長大仁：按照兩岸關係法它是特別關係，而不是屬於外籍。

顏委員寬恆：你們的規劃是為了提高國營公司的競爭力，讓它們能與國際接軌、全球化，美其名是如此，如果沒有做好把關工作，你們如何能夠預估效果？

曾次長大仁：我剛才已經向委員報告了，我們希望現行法律能夠有所修正、有所改變。等到大院真的支持，完成修法之後，可能還需要一些配套，包括如何遴選，主要就是待遇能不能產生足夠的吸引力，這一點可能還要進一步考量。

顏委員寬恆：根據你們的規劃，外籍董事上限只有 2 名，為什麼是 2 名？

曾次長大仁：我們認為外籍董事不應太多。

顏委員寬恆：但是在一般公司，勞工董事都已經有 3 名了，而我們正在追求與國際接軌、全球化、提升競爭力，外籍董事卻限定 2 名，這樣能夠發生什麼效用呢？

曾次長大仁：我們是借重他們的特殊經驗以及與國外相關業界之間的溝通管道，所以人數不宜太多。

顏委員寬恆：如果外籍董事的觀點有突破性，卻與官派董事的保守派立場有衝突，最後真的可以提升公司的競爭力嗎？

曾次長大仁：如果其建議有前瞻性，對於整個公司的經營管理有幫助，也能在董事會形成共識，當然就可以執行；如果外籍董事無法說服大部分董事接受其觀念，最後還是會由董事會做決策。

顏委員寬恆：要 2 席外籍董事說服絕對多數的其他董事，而且可能是立場相對保守的勢力，到時候會不會讓這 2 席外籍董事成為人形看板，形同也就是廣告宣傳工具？

曾次長大仁：我們希望不要變成這樣，而是可以實際提供意見與經驗的董事。

顏委員寬恆：不只是希望，你們應該想出如何預防這種情況，讓他們的功能性彰顯出來，而不是讓優秀人才進入我國國營企業之後，不但對台灣產生負面觀感，又造成衝突。

曾次長大仁：委員這樣的提醒非常重要，我們也會特別注意，將來真的要實施這樣的作法時，找來的人必須是能對整體經營管理，尤其是對導入全球化經驗有幫助的專業人士。

顏委員寬恆：我也請教次長，如何規範這些外籍董事的資格？

曾次長大仁：應該跟其他董事資格一樣，只是不排除具有外國籍。

顏委員寬恆：是不是依照其專業能力加以規範、審核？

曾次長大仁：目前我們找的董事都是具有代表性的，包括具有專業、從事相關行業，或者在過去經營上有可茲我們借鏡的經營管理專才，我們都有相關專業考量。

顏委員寬恆：假設外籍董事是具有爭議性的人士，國營公司又剛好負責台灣重要產業，次長能不能保證我們的機密資料不會透過這些外籍董事洩漏出去？

曾次長大仁：董事對於公司內部的機密與業務上應保守之秘密都負有相關法律責任，不管是外籍或

非外籍，都要遵守相關規定，而國營公司董事也是由交通部建議、指派的，所以，我們也會做全面性的適當考量。

顏委員寬恒：所以，你認為不會有這樣的事發生？

曾次長大仁：委員提醒了這件事，我們就要避免。

顏委員寬恒：假設發生了這樣的狀況，造成損失，你們要如何杜絕這種流弊？如果沒有辦法預防，真的發生這種狀況的話，誰要負責？

曾次長大仁：屬於公司法可以規範的部分，當然依公司法追究其責任。

顏委員寬恒：我想再請教，國營事業董事到底能不能接觸到機密文件或重大決策，尤其是外籍董事？

曾次長大仁：我想，在任何董事會中，都有一些公司經營上必須保守的秘密，只要是董事，就負有相關保密責任。

顏委員寬恒：增設外籍董事，到後來會不會只是好看，無法發揮功能？

曾次長大仁：如果是這樣，就不要增設，對於這個部分，我們純粹是從功能性考量。

顏委員寬恒：那你怎麼確定外籍董事可以發揮功能？

曾次長大仁：這是我們的方向，至於能不能做到，我們會先看看各公司的狀況，如果公司內部需求已經達到一定程度，也有了適當人選，我們就會朝那個方向努力。

顏委員寬恒：你們有做預防措施、防杜流弊產生嗎？

曾次長大仁：對於這一點，我們可以納入考量。

顏委員寬恒：謝謝。

主席：現在休息 10 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

我向各位同仁報告，俟陳委員素月、鄭委員天財發言完畢就處理提案。

請陳委員素月發言。

陳委員素月：主席、各位列席官員、各位同仁。我們今天是針對國營事業中國際機場、港務公司以及中華郵政 3 家公司設置條例的部分條文修正案進行討論。請問交通部曾次長，目前我國有多少家國營事業？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。目前交通部所屬的就是這 3 家。

陳委員素月：交通部所屬的是 3 家，不是 4 家？

曾次長大仁：對，鐵路局的屬性是政府機關。

陳委員素月：那整個國家總共有多少國營事業，包含其他部會？

曾次長大仁：其他部會的國營事業數量，我並不清楚，大概超過 10 家。

陳委員素月：那我們為什麼特別針對這 3 家國營事業提出相關修法，放寬董事資格？

曾次長大仁：因為交通部在最近幾年陸續成立了港務公司與機場公司，以與過去不同的型態對相關事業進行經營管理；中華郵政同樣是在最近幾年有一些業務轉型上的需要，除了要與國際接軌，也必須考量全球化的布局，在這種情況下，我們發現，如果能夠適當引進具有決策能力、同時又有國際觀、全球布局經驗的專業人士來協助，對於公司的提升與經營績效應該會有相當的助益，所以才有這樣的修法建議。

陳委員素月：我再請教一下董事會的運作，目前是多久召開 1 次董事會？

曾次長大仁：每家公司不完全一樣，以我們剛才提到的 3 家公司來說，中華郵政是 2 個月 1 次，另外 2 家公司是 3 個月 1 次。

陳委員素月：2 個月 1 次或 3 個月 1 次？那麼董事酬勞如何計算？

曾次長大仁：專職人員當然是按照標準規定，例如董事長的薪資有一定的金額；其他兼職董事、也就是由政府派兼者只能領出席費，每個月 8 千元。

陳委員素月：所以 1 年下來未超過 10 萬元？

曾次長大仁：對，每個月 8 千，1 年總和應該不到 10 萬。

陳委員素月：這就讓人納悶了，董事會的開會時間如果是 2 個月 1 次，1 年頂多開 6 次，若是 3 個月開一次，1 年更只開 4 次，開會次數這麼少，兼任董事領的酬勞又這麼低，1 年不超過 10 萬元，相形之下，就會讓人覺得權利義務不平等，那我們有什麼樣的條件，能夠像你說的一樣，吸引到那麼優秀的人才，為這些公司出力或賣命？

曾次長大仁：基本上，目前的狀況是排除外國籍或雙重國籍人士。如果將來不排除，也就是有一定的名額可以接受的話，那我們就可以適當尋找人才。現在我們找來的董事，不管是政府公務人員代表或社會專業人士代表，其實也只領了這樣的報酬，非常微薄，所以我們認為，如果能找到適當的人，而他也願意協助公營事業、政府推動相關事業的發展，只要有這種機會，我們就應該掌握。

陳委員素月：可以這樣最好，可是實際上能達到的效益到底有多少，實在會令人打上問號，我們都知道，董事會基本上是決策單位，實際上的經營與執行還是應該著重於業務主管層級，因為真的能為公司提升效率或達到更多營收效益的應該是在這個層級。所以，與其透過開放外國籍或雙重國籍人士出任董事達到吸引人才的目的，倒不如從中高階主管方面考慮，延攬真正的人才擔任中高階主管或專業經理人，這樣做的實質效益可能會大一點。

曾次長大仁：目前在國營事業、公營事業的經營團隊中，如果有專技人員需要聘用外國籍人士來擔任，經過報准是可以的，但外籍人士基本上還是被排除擔任參與決策人員，所以我們目前討論的是董事部分，由於已經涉及決策人員，所以我們希望在這個部分能有適當的席次開放，如果有一些人願意協助，不排除給他們這個機會，對於整個公營事業、國營事業的提升也有一些助益，我們是基於這樣的考量。至於這麼微薄的報酬能否產生足夠的吸引力，我們當然會以多方面配套來考量，實際上，目前國內在找專家協助時，也是同樣的報酬。

陳委員素月：你們的修法理由冠冕堂皇，畫的願景也很大，可是真的會令人懷疑，這樣的報酬與開會次數到底能不能真的達到我們要的目標與效果。

我發現，這 3 家公司在修法訴求中都提到參考臺灣金融控股當初制定董事放寬資格條款的理由，就是為了提升國內金融產業的位階與國外策略聯盟，將來有 10% 股份希望由國際相關策略聯盟或國外投資者入股，那我想請教一下，如果這 3 家國營事業放寬董事資格、容許由外國籍或雙重國籍人士出任，我們也會考慮讓國外投資者入股嗎？

曾次長大仁：目前還沒有這樣的考量。

陳委員素月：如果沒有這個考量，這樣放寬有意義嗎？

曾次長大仁：可能要分階段處理，目前我們考慮的就是董事代表的問題。

陳委員素月：謝謝。

中華郵政公司在修正草案說明文字中強調，修法目的是強化業務競爭力及放寬郵政公司董事國籍限制，廣納人才參與經營，俾利與國際接軌，並提升國外投資之監管能力，我想針對「提升國外投資之監管能力」請教中華郵政公司翁董事長，中華郵政目前有在國外投資嗎？

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。有。

陳委員素月：是哪些投資？

翁董事長文祺：我們目前在國外買了一些債券，也買了一些股票，公司債等資產也都有。

陳委員素月：國外股票、債券與公司債？

翁董事長文祺：主要是股票與債券。

陳委員素月：目前的營收狀況如何？

翁董事長文祺：其份額佔總資金的比例大約是 11% 到 12%，總資金大概是 6 兆 7 千億。

陳委員素月：總資金 6 兆多？

翁董事長文祺：對，所以國外投資量很大，投資國外股票或債券的總額，也就是我們稱呼的「部位」，大概有 7 千多億台幣。

陳委員素月：目前有虧損嗎？還是都賺錢？

翁董事長文祺：還可以，都還不錯。

陳委員素月：如果開放董事資格、也就是容許聘用外國籍或雙重國籍董事之後，對國外投資會有更大的幫助嗎？

翁董事長文祺：這是交通部的政策，我們支持，如果能夠順利通過，讓董事會有多元的聲音加入，也是好事，尤其是有外國籍董事加入，那是好事情。當然，誠如委員剛才所講的，仍有許多配套措施要慎重思考。

陳委員素月：你們要慎重思考。要是董事會開放外籍董事參與決策，中華郵政會參照國外董事的意見投資嗎？

翁董事長文祺：董事會由 15 名董事組成，即使有 2 席外國董事，也還有 3 席勞工董事、3 席學者專家董事，以及各部會代表，而且仍然是董事長制，董事不能單獨決策，畢竟董事會是共同決議機關，由單一董事積極主導政策這種事，目前應該不會發生。

陳委員素月：郵局存款都是廣大存款戶的辛苦錢，所以中華郵政在投資時應該做比較審慎、保守的

評估，所謂的審慎態度應該就是避免虧損。

除了法案修正以外，本席也很關注效率問題。在今天這 3 部修正法案中，你們一再強調的就是要提升經營效率，可是中華郵政在過去就不斷發生郵局丟包的問題，最近又有新聞報導，在桃園發生一件離譜案件，應該是一名消費者網購列印機，那麼大台的列印機，竟然會被丟包，而且還是不知名的路人打電話通知購買者，購買者才去撿回來。購買者打電話詢問包裹投遞進度時，投遞系統竟然回報已經完成投遞！這種狀況涉及整個公司各層級主管的問題，跟董事會就沒有什麼關係。這種效率問題應該不只跟董事會有關，更重要的應該是每一位業務部門主管，是不是？

翁董事長文祺：委員指教的非常正確，經理部門的效能要提升，董事會則有監督和指導的義務與責任。

陳委員素月：在本席提到的案例中，客戶去查詢時，郵件處理系統顯示已經投遞完成，進一步了解才發現，系統會自動歸類，那這樣的系統設計是不是有問題？像這個案例，實際上沒有達成投遞工作，登記狀況卻是完成投遞，只因為沒有及時登錄，系統就自動歸類為投遞成功，這樣要如何保障客戶的權益、又要如何讓客戶信任你們的作業程序？對於這樣的郵遞處理系統或事後追蹤紀錄，本席希望你們進一步檢討，提升整體營運效率。

翁董事長文祺：謝謝委員指教。

主席：請鄭委員天財發言。鄭委員發言完畢之後處理臨時提案。

鄭委員天財：主席、各位列席官員、各位同仁。中華郵政在設置條例中修正相關條文，開放雙重國籍或外國籍人士擔任董事，請問中華郵政公司翁董事長，公司本身內部意見如何？

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。程序上，我們在今年 2 月的董事會中，透過報告案的方式將交通部的建議案提交報告，董事會予以洽悉。我也向委員坦承，由於是報告案，確實比較沒有經過充分討論。對於這件案子，剛才已經有好幾位委員質詢，現在您也在質詢，修正案能不能通過，我不知道，而依照我個人的想法，這樣的修正固然會讓我們在企業經營上的廣度與國際化程度增加，但如果配套措施沒有跟上，幫助就不大。

鄭委員天財：以現在中華郵政的業務推動來說，需要程度如何？

翁董事長文祺：主要是因為我們在國際郵務方面與世界上所有國家地區都有來往，與所有物流業者的來往很深，與各國郵政的來往也很深，還有我剛才在答復陳委員素月質詢時提到的，本公司在海外的投資部位非常大。

鄭委員天財：重點在於要有外國國籍或雙重國籍人士擔任董事。一般來說，如果只是擔任董事，恐怕也發揮不了太大的作用，所以，修法的未來目標很可能就是董事長啊！你覺得呢？

翁董事長文祺：我不太懂這句話的意思。

鄭委員天財：我是指一般來說，找外國籍董事的必要性。以中華郵政的業務來說，雖然有很多與國際相關，但是從現在的推動來看，有什麼特別需要必須聘請具有外國籍的專業人士？是不是非常迫切、需要？如果只是擔任董事，其實沒有那麼必要，很可能就是為了要延攬他當董事長，

而且可能正因為他具有雙重國籍或外國籍，就可以當董事長啊！

翁董事長文祺：根據我們目前的建議案，是排除擔任董事長，只能擔任董事。

鄭委員天財：可是條文中沒有排除啊！

翁董事長文祺：只能擔任董事。

鄭委員天財：可是條文中沒有排除啊！有排除嗎？

翁董事長文祺：總經理和董事長是排除的，外國籍或雙重國籍人士只能擔任陽春董事。

鄭委員天財：如果只能擔任陽春董事，就更沒有需要啦！

接下來我要請教桃園機場公司林董事長，桃機公司的業務當然又不太一樣，你的看法如何？

主席：請桃機公司林董事長說明。

林董事長鵬良：主席、各位委員。事實上，從全球化的觀點來看，我們查過鄰近國家的機場，特別是新加坡機場，根據公開資訊，11 席董事當中，有 3 席董事從照片上來看，顯然是非新加坡人士、也就是外籍人士。香港機場有 15 席董事，根據公開資訊，其中有 1 席董事是外籍人士，這同樣是從照片判斷。就實務運作來講，以我們參加國際機場協會評比為例，有超過 200 座機場參與評比，而機場除了本身每天都有飛機進出以外，其實是與全球所有機場進行實體與虛擬的連結，所以，從專業上來講，只要外籍人士具有專業，我們就不排除引進，這本來就是全球化的趨勢，因為在全球化之下，人才是無國界的。至於是不是依照剛才各位委員的提示，是要接受外籍人士，或是根本不接受雙重國籍，我們尊重委員會的意見。但我要表達的是，從全球化之下人才無國界的觀點來講，董事在董事會上提供專業的諮詢、建議或指導，有專業上的必要性。

鄭委員天財：請問港務公司李總經理的看法如何？

主席：請臺灣港務公司李總經理說明。

李總經理泰興：主席、各位委員。海運是全球化的產業，尤其是台灣目前的港口受限於產業，進出口貨物有限，所以我們必須爭取一些轉口貨源，希望國際大航商能夠來台灣建立轉運基地，如果我們能夠聘請外籍人士、尤其是以前待過國際大航商的專業人士來擔任董事，對於瞭解全球航商的布局以及爭取台灣轉口貨運會有相當的幫助。照我們目前觀察到的趨勢，杜拜集團、新加坡港務集團以及和記黃埔集團都有至少 2 位外籍董事，所以我們認為，基於全球化的角色，聘請外籍人員擔任董事、尤其是邀請外籍航商主管，對於推展港務工作的全球化會有相當的幫助。

鄭委員天財：請問翁董事長，目前所提的 3 項設置條例，包括中華郵政在內，都提到參考了臺灣金融控股公司條例，根據你的了解，臺灣金融控股公司現在有聘任外籍董事或雙重國籍董事嗎？

翁董事長文祺：從委員會剛才的討論中，我們發現臺灣金控目前還沒有聘用。

鄭委員天財：還沒有嘛！以臺灣金控的業務與你們公司的業務相較，你覺得你們的業務會更需要與國際接軌或因應這方面的挑戰，還是臺灣金控會比較需要？

翁董事長文祺：性質不同，但是各有需求。

鄭委員天財：根據你剛才的說明，你們自己是打算備查，但要送備查案還是討論案，你們自己不能

決定嗎？是交通部規定只能備查嗎？

翁董事長文祺：等於是報告案。

鄭委員天財：是啊！但要送報告案還是討論案應該由你們自己決定嘛！對於這件事，大家當然有不同看法，但今天大部分委員是不同意的，所以你們也要考量這一點。

接下來，我 3 家公司都會問。首先請問翁董事長，中華郵政公司有很多郵局位在原住民族地區，關於原住民的就業情形，你這邊有資料嗎？

翁董事長文祺：我沒有。

鄭委員天財：我說的是中華郵政進用原住民的人數、比例等資料。

翁董事長文祺：我們對於原住民有一定的進用比例，而且是超標的比例。

鄭委員天財：有基本數據嗎？有超過比例？

翁董事長文祺：我們是超比例進用原住民，稍後會把數據補給委員。我們不但超標進用，而且超越很多。

鄭委員天財：那國際機場的進用狀況呢？

林董事長鵬良：剛才本公司人資處長說明過，目前本公司有超過 500 位員工，其中有 6 位具有原住民身分。

鄭委員天財：你們總員工超過 500 位？

林董事長鵬良：對，其中已經有 6 位原住民。

鄭委員天財：只有 6 位？

林董事長鵬良：雖然原住民相關法令沒有強制規定機場公司這個行業一定要進用原住民，不過我們很自然地進用，包括公開招考，加上原有的從業人員，本來就有 6 位。

鄭委員天財：桃園市已經升格為直轄市，轄內原住民人口數在全台灣地區占第 3 位。原住民人口最多的是在花蓮，接下來是台東，第 3 多就在桃園，而且不只集中在復興區，在復興區以外，大部分區都有，例如大園區也很多，所以你們要多進用原住民。何況，還有一點也許你們沒有區分，可能要另外查，就是在自由貿易港區部分，有進用比例 3% 的規定，這是法律明定的，所以你們每年都要統計這部分數據。更重要的是，有國際機場所在的桃園市是國內原住民人口第 3 多的縣市，希望你們多多進用。

林董事長鵬良：好，謝謝委員。

鄭委員天財：請問港務公司進用情況如何？

李總經理泰興：我們目前進用 11 位原住民員工？

鄭委員天財：多少位？

李總經理泰興：11 位。

鄭委員天財：除了在花蓮，還有哪個地區？

李總經理泰興：不一定在花蓮，原則上，只要原住民考進來就會任用。我們最近還找了一些大學獎學實習生，未來也希望在花蓮等地區為東華大學或台東大學原住民學生提供一些工讀機會與獎學金。

鄭委員天財：有些當然需要考試、有些不需要經過考試，你們要研究如何運用。

我想請問桃機公司林董事長，你們公司很特殊，除了國際機場業務以外，也包含很多委外業務。算是委外嗎？

林董事長鵬良：有一部分委外，一部分則是顧客，例如免稅商店或貨運倉儲，都是我們公司 BOT 或 ROT 的廠商。委員如果關心這個部分，我們很願意在回去以後，把這些在機場相關產業工作，也就是未必是機場公司員工，而是在機場公司業務範圍內工作的各商家做個統計，讓委員參考。

鄭委員天財：你們可以鼓勵他們。

林董事長鵬良：好，我們會轉達。

鄭委員天財：要提供鼓勵措施。

林董事長鵬良：好。

主席：現在處理臨時提案。進行第 1 案。

1、

依據原民會 104 年原住民族就業狀況調查指出，104 年底原住民失業率 4.2%，相較全國民眾失業率 3.87%，原住民失業率雖與全國民眾逐漸趨近。惟依據原民會 103 年臺灣原住民經濟狀況調查研究指出，原住民家庭與我國全體平均收入的差距仍達 1.62 倍以上，表示原住民族與全體國民仍然存有差距需要投入更多資源，尤其是在提高原住民就業狀況及改善經濟方面。為積極促進原住民族就業機會，請交通部檢視及提供中華郵政股份有限公司、桃園國際機場園區股份有限公司（就機場專用區及區內或毗鄰之自由貿易港區）、台灣港務股份有限公司目前進用原住民情形（具原住民身分之人數及其占該公司總人數之比率），並請督促該等公司提出今後積極進用原住民族就業之相關措施。

提案人：鄭天財 鄭運鵬 李昆澤 陳雪生 簡東明
尤美女 林俊憲 趙正宇

主席：請問各位，對第 1 案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 2 案。

2、

日本全家便利商店與日本郵政公司今年 4 月就合作開展跨境快遞業務達成協議。未來民眾可在日本全家寄送貨物，再透過日本郵政的物流網送至海外的全家，第一站就是台灣，除了台灣分店占其海外店數超過一半外，也看重台灣旅客到日本觀光的消費力。日本觀光客一年來台灣有 160 萬以上，是陸客以外台灣最大的觀光客來源國，消費力也一直位居前端。台灣要成為「觀光大國」，營造便利、友善的觀光環境是很重要的一環，爰此，要求中華郵政公司研議仿效日本全家與日本郵政公司合作模式之可行性，創造對外國觀光客更友善之環境，並於兩週內提送書面報告給立法院交通委員會。

提案人：李昆澤 陳歐珀 葉宜津 陳素月 簡東明
尤美女 林俊憲 趙正宇

主席：請問各位，對第 2 案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 3 案。

3、

桃園機場公司預定花費 20.2 億元整建滑行道及 9.42 億元在東北角貨運機坪旁增加 10 個 E 類停機坪，惟均未見具體計畫內容，爰此，要求桃機公司於兩週內提送詳細的工程規劃報告至立法院交通委員會。

提案人：李昆澤 陳歐珀 葉宜津 陳素月 簡東明
尤美女 林俊憲 趙正宇

主席：請問各位，對第 3 案有無異議？（無）無異議，通過。

進行第 4 案。

4、

今年 3 月比利時布魯塞爾機場發生恐怖攻擊，凸顯出「預警」機制的重要性，實不亞於災變後的應變。有鑑於桃園機場為我國客、貨流量最大之交通要塞，旅客生命、建物、飛航安全不容忽視，爰此，建請桃園機場在現有的預警基礎之上提出更完善的預警機制，以保國家安全。是否有當，敬請公決。

提案人：蕭美琴 葉宜津 陳歐珀 李昆澤 陳素月
簡東明 尤美女 林俊憲 趙正宇

主席：請問各位，對第 4 案有無異議？（無）無異議，通過。

臨時提案處理完畢；如有委員要對上述提案補簽，列入紀錄。尤委員美女要補簽，請議事人員將提案交給尤委員補簽。

請曾委員銘宗發言。

曾委員銘宗：主席、各位列席官員、各位同仁。這 3 家公司打算引進國外董事或雙重國籍董事，基本上，我贊成這個大方向，不過要請教一些問題。第 1，相關修法參考了臺灣金控條例，但各位曉不曉得，臺銀擬定臺灣金控條例相關條文的原始用意為何？請問交通部曾次長與 3 位公司負責人，你們知不知道這條條文的原始用意？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。我個人不清楚。

曾委員銘宗：臺灣金控是想釋股引進策略性的投資人。請問，這三家公司短期間要釋股嗎？

曾次長大仁：目前沒有引進外資的計畫。

曾委員銘宗：對。到現在臺銀也沒有引進國外或雙重國籍的董事，其目的就是要釋股。比如說，釋股 15%或 20%，以引進國外的策略投資人，是具有非常重要的意義的。不過，假設這三家公司沒有要釋股，卻要引進外國國籍或雙重國籍董事，所以，你援引臺灣金控條例，其實它原始用意是不一樣的。這是第一點討教。

另外，這三家公司是公開發行公司嗎？都不是！那短期內有沒有要辦理公開發行？

曾次長大仁：沒有，目前也沒有這個計畫。

曾委員銘宗：基本上，我的看法是，假設你要引進外部董事、外部的聲音，那就應該先做公開發行。公開發行之後，讓你們的股東多元化，那外界就會有更多的建議要進來。所以，我的想法是要先走公開發行。

第二點，三家公司要不要設立獨立董事？

曾次長大仁：目前沒有。

曾委員銘宗：你既不是公開發行，又沒有設立獨立董事，就應該要一步一步來。我的看法是，這三家公司假若要引進國外或外部更多的聲音，就要一步步地來。先做公開發行，然後引進獨立董事，下一階段再釋股，引進外國籍或雙重國籍的董事。交通部或三家公司有沒有這樣的規劃？合不合適做公開發行？

曾次長大仁：在現階段我們並沒有朝向公開發行或引進外資的規劃。但是，委員提醒的部分我們可以納入後續中、長程的考量。

曾委員銘宗：另外，你們的目的是引進國外的董事，但是，以你們現在的配套，依我看，你們現在是想像這個叫配套。假設這個條例通過之後，比方說，你們的配套是一個月 8 千元，請問，你們請得到誰？外國或雙重國籍的董事從國外飛到國內的旅費，你們能不能付？這涉及到很多人事、主計相關法規。次長或三家公司的負責人，你們認為有辦法突破嗎？

曾次長大仁：這個部分我們可能要帶回去再進一步來研究。

曾委員銘宗：對啊！

曾次長大仁：原則上，我們希望能找到有意願來參與，而且願意來協助的這些專業人士。

曾委員銘宗：依我看，你們要在國內請到一流的董事根本都不可能，不要講一流，二流都不可能。講難聽一點，連三流都不可能。一個月 8 千元，你說他有熱忱來參與。現在三家公司的董事很多都是兼任的吧？有沒有專任的？

曾次長大仁：目前都是政府派的。

曾委員銘宗：對啊！都是政府派的。每個月都是 8 千元嘛！

曾次長大仁：對，那是出席費。

曾委員銘宗：我覺得真的要一步一步來。第一、你現在把政府派的那部分比例降低，讓專家學者能夠進來，讓國內的聲音發出來；不要一次就跳到要請國外的董事。第二、即使通過了，你們也沒辦法執行，也沒辦法達到你們原始的目的。你們現在的董事全都是政府派的，每人每個月都是 8 千元，而且你也不釋股，到時候，你也是政府機關代表哦！我再請問你一個問題，政府機關代表還要申報財產欸！哪個外國人或雙重國籍的人會願意領這 8 千元之外，還來申報財產？你想想看，他領你們 8 千元，搞不好他從國外回來的旅費你們沒辦法出，他還要申報財產。這樣的待遇誰願意來？我不曉得耶！有這種人嗎？所以，我認為，比較客觀、比較可行的是，第一、現在很多官派的機關代表先派專家學者。第二、先辦公開發行。公開發行之後，讓有些獨立董事能夠進來。換言之，就是在國內請一些獨董或企業界的專家進來。實施一段時間之後，你再慢慢增修這個條例，引進外國國籍或雙重國籍的專家。我剛剛講過，薪資 8 千元有誰願意來？其次，必須申報財產。誰願意為了領你們這 8 千元，來申報財產？有再強的 passion，或是

對台灣再怎麼友好，都不可能做這種事。不過，簡單來講，你這個策略性的想法我是贊同的。但這個法即使通過，我個人還是認為你們做不到，也達不到你們原來想的那個修法目的。事實上，這個配套不是只有把他的國籍放進去就可以了。他要不要申報財產？他從美國或其他地方飛到台灣來，你們能否給他出席費？第三、你能不能請到合適的人。其實我非常贊成，尤其是港務公司和桃機公司都是非常國際化的產業，要引進外國人的這些想法和策略。但是，短期間內你們百分之百做不到。我具體建議，先讓它辦公開發行，你百分之六十就可以了啊！先公開發行，再引進「獨董」。第三個階段，已經進行到某個程度之後，你們再引進外國籍或雙重國籍。你援引臺灣金控條例，但該條例的用意是要引進策略性投資人；而你們並不釋股。次長對我以上的建議有何看法？

曾次長大仁：我想，委員提醒的各點都非常精闢，我們都可以納入後續的考量。

曾委員銘宗：好，謝謝。

主席：剛才曾委員的發言非常擲地有聲，代表另外一種不同的聲音。其實公開發行、釋股都要具備一定的條件，必須有條件地去用。說真的，交通部今天應該把功課準備好，沒有準備好的情況下就到這邊來了。你們看，國、民兩黨的委員在這邊發言都非常地有意見。申報財產也是一個問題，以前我也請了一位酒廠的董事，一個月領 3 千元，他的財產一大堆，後來，弄錯了，被罰三十幾萬元。所以，各位要仔細考慮，這樣的董事有外國人要來擔任嗎？

請蕭委員美琴發言。

蕭委員美琴：主席、各位列席官員、各位同仁。曾次長，今天你們提出這三家公司的設置條例修正案，其中涉及外籍人士出任董事的部分。我覺得，其實這三家公司的性質不完全一樣；或許我們看這些事情的角度，也可以不太一樣。像整個郵政體系，在台灣，其實除了郵政公司之外，很多民間的物流公司也同時存在，而且相當有競爭力。甚至還有美資、日資的物流公司，諸如 FedEx、UPS 等公司也已在台灣營運多年。關於郵政公司的國際化，因為在市場面上已經產生實際的競爭效應，所以我覺得它的國際化比較不是那麼大的問題。但是這個國際化是不是要用董事由外籍人士來擔任的方式進行，我想這是另外一件事，確實應該要討論。尤其，今天可能在營運的層次上，你們至少在院版的說明裡有一定的說法。但是，另外一個可能大家都會顧慮到，包括法制面或國安的考量，今天並沒有特別再安排國安的相關單位來，因為畢竟另外兩家公司分別涉及我們航空和海運相關的國家基礎建設問題。所以我覺得，考量有外籍公司來介入它們的營運，跟郵政公司的考量是不一樣的。另外兩家公司應該是有更多一些國安的考量在裡面，甚至對於這些可能來兼任或介入營運的外籍人士的背景，也應該要有若干資格上的條件或限制。但是，這些在你們提出的說明裡卻完全看不到。例如，在我們考量到是否有開放外籍人士的必要性時，一定會考量我們要的是他的專業，還是要他的資金。

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。目前我們考量的是專業。

蕭委員美琴：如果你們要的是資金，就像剛才曾銘宗委員說的，你們到底是不是要公開釋股？你們要不要允許外資進來持股，甚至是參與營運？可是，如果你們自己覺得資金充裕，你們要的不

是資金，是專業。那為什麼一定要用董事的型態去呈現？而不是其他層次的經理人或專業人員？其實在現行的法規裡，除了董、監事之外，其他不具決策影響力的這些專業人士，其實是被允許的吧？

曾次長大仁：是。可以專案報准。

蕭委員美琴：現在這三家的員工當中，有沒有外籍人士？

曾次長大仁：就我的瞭解，屬於工作人員的部分，確實有專案報准的案子。

蕭委員美琴：大概有多少人？三家公司都有嗎？

曾次長大仁：詳細情況我手上沒有資料，容我會後提供。

蕭委員美琴：你們本來就知道今天要來作專案報告，是不是應該在來之前先備妥這幾家公司人事結構的相關資料？這三家公司的負責人在不在場？你們公司裡面有多少外籍工作人員？

翁董事長文祺：（在席位上）郵政公司沒有。

蕭委員美琴：其他公司有嗎？

主席：請桃機公司林董事長說明。

林董事長鵬良：主席、各位委員。桃機公司沒有外籍人士。

蕭委員美琴：港務公司有沒有外籍人士？現行國籍法其實是允許除董、監事之外的其他層次工作人員的。你們想要國際化，想要進用在國外長大會講多國語言的專業人才或參與過國外公司經營的人才，其實我們的法律並沒有限制啊！

曾次長大仁：是，要專案報准。

蕭委員美琴：目前是只有董事不行嘛。

曾次長大仁：董事和董事長都不行。

蕭委員美琴：你們要的是專業，他可以在其他層次來參與這家公司的經營，法律上已經沒有排除了，但是，你們卻沒有這樣做。

曾次長大仁：桃機公司有一位……

蕭委員美琴：這樣就看不出我們要開放董事讓外籍人士擔任的必要性嘛！我今天不是反對。其實我覺得國際化有利也有弊，弊就是我們要顧慮到一些國安層次問題，要有若干資格、條件的限制。利也不是沒有啊！我們看一下，印度已經有兩個機場交給新加坡樟宜機場經營。本來印度這兩個機場是又爛、又破、又沒效率，根本做不起來。所以，政府就把它們交給新加坡樟宜機場經營，結果整個都帶起來了。這不是不能夠做，但是，我們自己要考量到自己的國情。我們自己有其他人才的進用問題、有自己的就業問題、有自己的國安考量問題，請問，這些相關的配套在哪裡？你們在提出這樣一個修法建議的時候，根本沒有把相關的配套拿出來。在我看來，是你們還沒準備好；尤其，並沒有充分說服我們這個的必要性。如果你們現在的員工裡面本來就沒有外籍人士，卻一下子就跳到董事要讓外籍人士擔任。而且，這些外籍董事還是沒有投資的、也沒有資金的。現在這三家公司有任何外資在裡面嗎？

曾次長大仁：沒有。

蕭委員美琴：因為你們沒有公開發行股票嘛。

曾次長大仁：沒有。

蕭委員美琴：那它的必要性在哪裡？

曾次長大仁：我跟委員報告一下。剛才包括委員及前面幾位委員所提示的部分，我們覺得有非常多是十分精闢而重要的意見，我們都會納入後續再進一步考量配套措施時加以研議的項目。桃機公司這部分其實有一位職員是外籍人士。

蕭委員美琴：他是從事哪方面的業務？

林董事長鵬良：容我作一補充報告。剛才本公司人資處有提供一個資料，就是本公司有一位擔任航空貨運研究員的雙重國籍人士，他是擁有中華民國和紐西蘭的國籍。

蕭委員美琴：就像我講的，現行法律不排除外籍人士來擔任這三家公司的員工。但是，顯然我們現在的需求並不大。如果真有需求，早就到國外去招募專業人士了；因為目前我們要的畢竟是專業，目前不是要他的資金啊。

曾次長大仁：除了我們一般所講的「專業」之外，我們希望更能夠找到一些願意就全球化的觀點與全球布局比較高戰略眼光的人士，給我們一些意見。

蕭委員美琴：這些需求我都認同，但我的意思是，目前你們裡面除了董事之外，其他營運方面已經不排除好好運用國際的人才庫了嘛！

曾次長大仁：是。

蕭委員美琴：所以，你們這次提出來的修法必要性，就是大家存疑的地方。另外，關於機場公司的部分，目前全台灣這麼多機場裡面，只有桃園機場是公司化的；其他機場都還是直接由民航局管理與經營。為什麼？

曾次長大仁：這個在當時作機場公司規劃的時候，認為只有桃園機場有條件可以用公司型態來經營。我們並不排除其他機場將來如果時機成熟，一部分可以納入。因為……

蕭委員美琴：但我看設置條例並未明定「只有桃園機場」。

曾次長大仁：機場公司化的目的是說，我們希望機場能夠自負盈虧。長期來講，它所收益的部分可以用在機場再投資。

蕭委員美琴：你的意思是說，其他機場必然都是賠錢的嗎？

曾次長大仁：確實都賠錢。除了松山機場有一點盈餘之外，其他的機場大部分都沒辦法，都要靠政府的……

蕭委員美琴：其他機場幾乎很少飛機在出入，難怪會賠錢。對於這一點，你們需要用更多的新思維啊！

曾次長大仁：但是，它也是一道人民行的需要。

蕭委員美琴：就像我剛剛講的印度那兩個機場，在交給新加坡樟宜公司營運之前，班次很少，機場也做得很爛啊！可是，你們如果加入更多的創新、更多的用心，以花蓮為例，一天沒幾家班次進來，國際包機更是少之又少。但是，今天你們如果跟其他國家之間有相關的策略聯盟，也許我們的國際包機、我們到一些特定地方的包機搭配國內的整個觀光產業政策，就可以增加了。這是有沒有用心的問題啊！

曾次長大仁：這一部分其實民航局與觀光局一直有在努力，想辦法開拓從花蓮往外的一些商業機會。需要……

蕭委員美琴：我知道你們有在努力，可是，顯然努力的方向是有待檢討的。因為就實質面看來，我們的包機愈來愈少。其次，來自國外花進花出的旅客量也愈來愈少。我覺得這個還是有待改善，仍需繼續努力。

最後，我要請教中華郵政。之前有傳言說你們要裁撤上百間郵局，部長也證實說目前有 107 間三人郵局已列入檢討範圍。這個時程是什麼？

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。這個時程會慢慢推。今年我們……

蕭委員美琴：這 107 個郵局包括哪些郵局？有清單嗎？

翁董事長文祺：清單是由 20 個責任中心局依據他們的狀況，提報到總公司。

蕭委員美琴：已經有這樣的清單了嗎？

翁董事長文祺：這清單不到 107……

蕭委員美琴：既然有數字，就一定有清單嘛。

翁董事長文祺：是有。

蕭委員美琴：你們可以把這個清單提供給我們嗎？

翁董事長文祺：好。

蕭委員美琴：請其他公司的負責人和次長先回座。

我們現在擔心的是，你們因為人少就考量要裁併，這個其實會影響到台灣很多比較偏遠或本來就已經非常弱勢的地區。現在郵局是少數跟外界連繫的方式，有些地方甚至網路都不通，連無線電視都看不到。現在你們也要把郵局裁撤，其實郵局辦理的不只是郵政業務，還包括很多存提款等其他相關的業務。你們這樣做對那些比較偏遠的小地方公平嗎？

翁董事長文祺：謝謝委員的提問，您的提問剛好就是我的回答，我們裁撤的目標完全跟偏鄉沒有關係，愈是偏鄉的地區，愈是要留住。事實上，我們會裁撤的大概都是在都會區中，若兩家距離靠得很近，且其中一家業務量、來客量已經減少，像這種就要予以裁撤，365 個鄉都不會……

蕭委員美琴：你說的這個方向，俟我們看到你們提出的清單後才能確定你說的是事實。

翁董事長文祺：好。

蕭委員美琴：這 107 個列入檢討範圍的郵局，到底是分布在哪裡？

翁董事長文祺：絕大部分都在都會地區。

蕭委員美琴：希望你們不要影響到方才我提到的、擔心的地區。

翁董事長文祺：不會，這才是郵局存在的價值。

蕭委員美琴：畢竟你們是國營事業，有一定的社會責任及公共責任。

翁董事長文祺：沒有錯。

蕭委員美琴：對於偏鄉的郵局，甚至應讓其有更多元的服務。

翁董事長文祺：沒有錯，完全贊成。

蕭委員美琴：如果要裁撤，也要有相關的配套，不要讓這樣的裁撤影響當地居民相關的權益。

翁董事長文祺：不會的。謝謝。

主席：董事長回答得真好，我們南竿那個山隴小郵局應該不會裁撤掉吧？可以繼續留著，然後留兩個人就好，可以嗎？

請簡委員東明發言。

簡委員東明：主席、各位列席官員、各位同仁。今天要討論 3 家公司開放外籍董事席次的問題，對此，從早上到現在委員表示了很多意見，相信次長及 3 家公司董事長、總經理心裡應該已經有腹案了，而此舉是否可行，本席認為，只要是對國家有利、可以提升競爭力的法案，我們就應積極推動，對此，次長的看法為何？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。謝謝委員的支持，任何的法案都有其目的性，這個案子主要是因為這 3 家公司的發展已經到了必須考慮國際化、全球化及提升競爭力的階段了，而委員指教的部分，我們會納入後續配套措施考量的範圍。

簡委員東明：關於中華郵政公司，之前董事長曾到本席辦公室進行溝通，我認為你有很多的構想其實可以實際照顧到弱勢的族群，而今過了一段時間了，請問當時董事長提出的那些構想目前的進度如何？我們先來談特色郵筒的問題，去年蘇迪勒颱風造成兩個郵筒傾斜了，其實那並不是颱風吹的，而是招牌掉下來砸到這兩個郵筒，讓其變成歪腰郵筒，本來郵局要予以清除，但很多居民認為這有保留的必要，無形中這就變成了台北市的一個景點之一，很多的遊客也都來此拍照，甚至我還看到中華郵政將其做成明信片，所以不知這個景點目前的情況如何？

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。仍在保留中，還是有很多外國觀光客來參觀，包括馬來西亞、加拿大、香港、澳洲等。

簡委員東明：這是天然形成的。

翁董事長文祺：是，而且還可以繼續使用、繼續投郵。

簡委員東明：記得上次董事長為了提升原住民地區觀光產業的發展，也提到了設置特色郵筒，對此，董事長目前的構想如何？

翁董事長文祺：我們打算在原民鄉部落入口之處做一個集合式的郵筒，而且要弄得很漂亮、很有原民色彩，讓原民部落百姓可以一同參與設計，然後郵局出資設置，其目的就是吸引所有旅遊者、登山客或觀光客前去參觀，因為大家在進入部落之前會看到一個非常具有原民特色、色彩繽紛、圖案活潑的郵筒，同時這也可以增加原民部落在觀光方面的效益。

簡委員東明：對於這個構想，本席相當有興趣，經過本席的說明後，他們也非常樂見這個設施的設置，目前原住民有 16 族，你們就選定幾個比較重要的地點來設置一些特色郵筒，然後你們也有搭配明信片的發行，在到達該景點後，就可以打卡或是蓋章，可見你們的郵政工作現在是很多元的，而且是相當有意義的，既然董事長有這樣的構想，是否能夠儘快進行？

翁董事長文祺：目前的進度是針對這 16 族中的哪幾族以及設置地點在進行選定，同時也在進行相

關的設計及招商，希望下半年就可以開始辦理採購、執行。

簡委員東明：這 16 族的特色及圖騰，可以請藝術家……

翁董事長文祺：我們會找原民藝術家。

簡委員東明：屆時到這些地點打卡後……

翁董事長文祺：可以兌換贈品。

簡委員東明：這 16 族都打卡完之後，你們表示會提供贈品，我想這是一個非常好的構想，這除了提升原住民地區觀光及產業發展外，這應該也是一項創舉，所以希望董事長在推動的過程中，也可以跟各族的重要人士一起進行籌劃。

翁董事長文祺：一定。

簡委員東明：另外，關於微型保險，你們販賣的對象主要是沒有配偶者或是弱勢者等等，所以原住民也包括在裡面，基本上，微型保險主要是全力保障那些生活較為辛苦的民眾，這是一個很好的構想，好像是去年才開始實施的？

翁董事長文祺：前年底。

簡委員東明：目前推動的狀況如何？

翁董事長文祺：從前年底到現在，微型保險總契約數是 5,700 多件，光是原住民部分，占了 2,200 多件，比例約 40%，的確，一開始是針對九大族群，包括農民、漁民、單親家庭等，原住民是其中的一項，可是推行到後來，原住民的占比達到 40%，可見這項政策是對的，有切合到原住民的需求，所以才有這些數量出來，總之，我們還會繼續推動。

簡委員東明：因為是微型保險，年保費約 300 元，這樣一來真的可以保障一些弱勢的族群，可是據說年齡的部分是有限制的，就是 16 歲至 65 歲，其實相對來說，65 歲以上的更為弱勢，所以 65 歲以上不能投保微型保險，真的很可惜，所以在年齡限制方面，你們能否再做一些考量？

翁董事長文祺：我會請壽險同仁及精算師針對這部分進行處理。

簡委員東明：除了郵務工作外，你們也做了很多對民眾很有幫助的事情，比方說你們也幫原住民做了產業直銷……

翁董事長文祺：幫助原住民銷售他們種植的蔬菜、水果。

簡委員東明：此外，你們還有利用網路及 1,324 個據點來進行，這也是一個很好的做法，然後上次尖石鄉的案例，麻煩董事長說明一下。

翁董事長文祺：尖石鄉中一些比較內部的部落，如梅花部落等，因為他們的水蜜桃送不出來，然後水蜜桃的賞味期又很短，所以我們就予以開放，免費讓他們把水果拿到新竹郵局的店面去販賣，而去年實施的結果大家都很滿意，因為他們說多少年下來他們的水蜜桃都得自己吃，但去年全部都賣光了，以上是一個個案，而我們會繼續去推廣。

簡委員東明：希望你們可以繼續推廣，因為這是相當有意義的。

再者，關於臺灣港務公司，本席也希望你們能夠重視弱勢的族群，尤其能夠重視原住民地區一些具特色的專才，像郵輪的部分，上次我們有討論過，請問目前實施的狀況如何？

主席：請臺灣港務公司李總經理說明。

李總經理泰興：主席、各位委員。針對有郵輪的港口，一些原住民特色文物及觀光行程，都有在旅客服務中心提供及販售，此外，一些具原住民特色的景點，我們也都備有相關的宣傳品提供給業者。

簡委員東明：我知道你們這些措施獲得很大的迴響，很多原住民都覺得這有實際照顧到弱勢族群，而且把很多原住民事物，包括藝術品等都有提供出來，真的是發揮了一定的效果，接著本席希望你們能進一步把我們的產業送到郵輪上，包括在歌舞方面有才藝的人員，讓他們也可以上郵輪進行表演。

李總經理泰興：這部分我們會找郵輪公司一起討論。

簡委員東明：好的。謝謝。

主席：請林委員俊憲發言。

林委員俊憲：主席、各位列席官員、各位同仁。今天要審議 3 家公司設置條例的修正案，請問這樣的修正案以前有送過嗎？

主席（李委員鴻鈞代）：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。我們是透過行政院送出的。

林委員俊憲：上屆就曾送過修正案，對不對？

曾次長大仁：有的。

林委員俊憲：去年交通部就嘗試修改這 3 家公司的設置條例，打算開放外籍董事，而且不只是人事方面，你們連採購方面都要修法變成這 3 家公司及子公司不受採購法的限制，這項修正案 2015 年就送來了，是不是如此？

曾次長大仁：是。

林委員俊憲：你知道後來被國會退了幾次？

曾次長大仁：我不知道。

林委員俊憲：被退了 31 次，即去年一年當中，交通部不斷嘗試將這些修正案送到立法院審理，然後都被程序委員會退回，這些修正案有那麼重要、那麼緊急嗎？方才次長表示這是為了提升國際化、增加競爭力，所以要開放郵政公司、桃機公司、港務公司設有外籍董事，「提升國際化、增加競爭力」大家都是贊成的，沒有人反對，但你們的對策就只有開放外籍人士擔任董事這一個方法嗎？

曾次長大仁：並非如委員描述得如此簡單，而是有跟很多國外的公司合作……

林委員俊憲：合作什麼？

曾次長大仁：不同公司有不同的合作方式。

林委員俊憲：你們送給國會的資料不應該亂寫，即報告提到，你們說要開放外籍董事，所以援引了臺灣金控引進外國專業人士擔任董事參與經營的例子。這真的是亂寫一通，畫虎不成反類犬，臺灣金控是因為要引進策略投資人、要賣股票，希望引進特定股東，所以開放外籍董事進來，反觀你們這 3 家公司，連股票都還沒有上市，是不是？你們目前有上市的計畫嗎？

曾次長大仁：目前沒有。

林委員俊憲：有要釋股嗎？

曾次長大仁：目前沒有。

林委員俊憲：所以你們跟臺灣金控是完全不一樣的狀況，所以報告裡怎麼可以這樣寫呢？你們兩者根本就是完全不相干啊！怎可以別人有，你們也要有呢？你們兩者的出發點完全都不同啊！

再來，據了解，郵政公司有 16 位董事，出席費只有 8,000 元，等於是半義務性的，是不是？

曾次長大仁：象徵性的報酬。

林委員俊憲：那你們打算給外籍董事多少報酬？在沒有改變相關規定以前，應該也是 8,000 元吧？

曾次長大仁：如果沒有改變相關規定的話，就是如此。

林委員俊憲：這樣一來，你們請得到人嗎？他們從國外飛來台灣參加你們的董事會，然後你們只給人家 8,000 元，如果你們真的要援引臺灣金控，則你們知道他們外國董事的報酬是多少嗎？據了解，報酬都差不多有二十幾萬，所以看起來你們沒有什麼配套措施，然後說明的部分也不是很完整。

事實上，這 3 家公司其實都是賺大錢，郵政公司去年賺了 85 億、桃機公司 47 億、港務公司 55 億，所以何必要一個在上屆被退回三十幾次的修正案，在這屆甫上任之際就立刻送修正案進來，其實機場、港口要特別注意是否牽扯到國家安全的問題，也就是應有國安上的考量，你們在擬這個修正案時，有邀請國安單位參與嗎？裡面有包括國安單位的意見嗎？

曾次長大仁：沒有徵詢過。

林委員俊憲：就是你們內部自己弄一弄而已。再來，你們引進外籍董事到底是想解決什麼問題？

曾次長大仁：因為必須考慮到全球化及與國際接軌的發展趨勢，過去他們在業務推動的過程中，確實有遭遇一些困難。

林委員俊憲：可是你們也沒有什麼配套措施，一樣給外籍董事 8,000 元酬勞，而且擔任國營事業的董事，還要申報財產，這樣的情況，你們找得到人才我就隨便你們，因為這根本不可能找得到，請問這裡指的外籍董事是否包括來自中國的？

曾次長大仁：按照兩岸關係條例，他們不屬於外國籍。

林委員俊憲：今天大家問了一整天，而你們也沒有辦法回答我們為何要聘請外籍董事及其必要性，甚至相關的配套措施你們也沒有，所以這樣倉促修法的用意到底是什麼？會有委員支持你們嗎？

再來，你們投資的子公司，如果官股占比不到 50%，屆時會不會發生一些問題呢？他們會不會脫離交通部的掌控，甚至連國會也沒有辦法監督？

曾次長大仁：有關子公司的問題，可能需要進一步定義清楚，的確目前有不同的定義。

林委員俊憲：若投資占比不到 50%，根本就管不了人家，接下來圖片中的國際物流公司，請問官股占比是多少？

曾次長大仁：我不清楚，詳細部分本人請李總經理代為說明。

林委員俊憲：據了解，官股占了 40%，所以算不算是大股東呢？

主席：請臺灣港務公司李總經理說明。

李總經理泰興：主席、各位委員。是的。

林委員俊憲：可是我們連董事長、總經理都當不了，即董事長、總經理都不是我們指派的，表示這家公司的經營我們根本管不著，據了解，該家物流公司的董事長是張興生，他是東方海外國際物流公司的代表，即東方海外國際物流公司派張興生擔任董事長兼總經理，問題是這家公司並非股東，即他們並沒有投資國際物流公司，結果居然可以派人來擔任董事長兼總經理，請問這家公司的董事主席是誰？

李總經理泰興：張興生不是東方海外公司指派的代表，而是以前曾待過東方海外公司，後來辦了退休後……

林委員俊憲：就是東方海外公司推薦的。

李總經理泰興：不是！不是！

林委員俊憲：據了解，董建華曾經擔任過東方海外公司的主席，他是紅色資本家，也當過香港特首。

李總經理泰興：這跟東方海外公司一點關係都沒有。

林委員俊憲：為何我們沒有辦法指派董事長或是總經理？

李總經理泰興：總經理的部分，依我們當初跟股東的協議，是由我們推派，然後送董事會通過，所以他等於也是港務公司推派的。

林委員俊憲：只要投資比例沒有過半，我們都沒有辦法掌控，如果再修法讓這 3 家公司及其子公司的採購排除採購法的限制，恐怕會產生更多的問題，請問為何要排除採購法的限制？

曾次長大仁：這是考慮到公司與子公司之間以及子公司與子公司之間效益的考量，但是，有關子公司的定義部分，我們可以進一步做適當的定義。

林委員俊憲：這不是效益的考量。請問今天國際物流公司有沒有派代表列席？

李總經理泰興：有，國際物流公司張總經理……

林委員俊憲：沒有。港勤公司有沒有派員列席？

李總經理泰興：有。

林委員俊憲：中華快遞公司有沒有代表在場？沒有。

次長可知，為何港勤公司會有代表在場？因為港勤公司是交通部百分之百持股的公司，今天立法院開會議題與他們有關，所以他們就會派員列席。

曾次長大仁：今天國際物流公司有派代表列席。

林委員俊憲：方才我詢問國際物流公司與中華快遞公司有没有人在場，為何沒有人理會我？

曾次長大仁：有的。

李總經理泰興：國際物流公司張興生總經理有到場。

林委員俊憲：好的，請坐。

如果政府在這些公司的控股未能過半，你說這完全是在追求效率，我當然不完全的反對，但是，依照以往這些公司的經營績效，本席擔心的問題是，恐怕這些公司會斷了線，未來你們會控制不了。其實這不是追求效率的問題，而是你們投資的這些子公司的唯一業務來源正是母公

司，是不是？

曾次長大仁：這一定有相關的……

林委員俊憲：這些子公司在一般的公開市場不具競爭力，全部的業務來源都要依賴母公司的供應，這點你敢否認嗎？也就是說，他們要依賴母公司來供養他們，若你們再將其排除政府採購法適用，未來他們做任何事情，有誰可以監督？連交通部都無法管到他們。事實上，這些子公司都屬政府部門，只要一排除採購法的限制，連部長都管不了他們，更遑論立法院了。你們提出這些公司的修法內容，有經過慎重的考慮嗎？同時，主席也是上屆的資深委員，這件案子去年在國會中就被退回三十幾次，今年交通部再次將提案送立法院審查，你們有沒有向委員做說明？連這點你們也不知道，這樣怎可能會獲得國會的支持？次長，恐怕你們要好好地檢討這樣的修法品質。謝謝。

曾次長大仁：好的。謝謝委員。

主席（陳委員雪生）：請李委員鴻鈞發言。

李委員鴻鈞：主席、各位列席官員、各位同仁。請問次長，今天在本席質詢之前，有哪位委員贊成修法？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。有一部分委員認同這個大方向……

李委員鴻鈞：委員是認同哪個部分？

曾次長大仁：方才曾委員銘宗有表示，他認為這樣的大方向是值得去推動，但他也提出需要有配套措施。

李委員鴻鈞：我不知道他的想法與觀念為何，但就你們認為公司的經營是否聘請外國人擔任董事，這家公司的營運就會比較好或不好，兩者能否劃上等號？請教現今中華郵政公司、桃機公司及臺灣港務公司針對非董事的部分，有沒有聘請外籍人士？

曾次長大仁：就我們方才的瞭解，在公司職員部分，機場公司有一位研究員具有雙重國籍。

李委員鴻鈞：僅機場公司一位研究員具有雙重國籍，其他人都不具有外籍的身分。你之所以需要外國籍人士擔任董事，究其原因，主要希望獲得他的 **knowhow** 與技術。是不是？

曾次長大仁：是的。

李委員鴻鈞：但是，公司聘請外籍人士擔任董事與獲得他的 **knowhow** 與技術能否劃上等號？

曾次長大仁：在某些情況之下，確實會有所助益。

李委員鴻鈞：為何你們不能聘請專業人士擔任 CEO？

曾次長大仁：如果 CEO 涉及公司決策的部分，在國際法上目前還是排除的。

李委員鴻鈞：今天若要讓這家公司更國際化，你要修法不是修這部分的法律，而是修改董監事可允許聘請外籍人士的部分，所以你們應該讓參與公司經營管理的 CEO 可以擁有外國國籍才對。唯有如此，他才能夠實際參與公司的運作，否則，單單一位董事能夠運作什麼？請問三位董事長，你們公司的董事能夠參與公司運作嗎？沒有吧！我講得有錯嗎？

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。沒有錯。

李委員鴻鈞：如果你們真正希望公司能夠國際化、更具競爭力，不是單單從董事的雙重國籍著手，而是應該真正從公司的經營面、管理面著手才對。如此一來，你們要聘請的就不是董事，而是要聘任專業經理人才具有實質的效益，所以此次修法根本就是牛頭不對馬嘴。次長認為如何？

曾次長大仁：我們原本的考量是，有一部分聘請外籍人士擔任董事，他可以協助公司提供一些策略研討與全球布局等高層次的意見，我們也能夠有機會找到願意扮演這樣角色的董事。

李委員鴻鈞：雖然你們有機會找到願意扮演這樣角色的董事，但董事無法實質參與公司運作，即使你們聘請到這樣的董事，他也無法提供解決公司實質問題的建議。如果你們想要這麼做，倒還不如修法讓專業經理人擁有外國國籍，這樣反而更實際。更何況你們只針對這三家國營事業修法，難道其他的國營事業不需要國際化嗎？

曾次長大仁：目前交通部所屬與國際接軌有關的單位，就屬這三家公司。

李委員鴻鈞：真的嗎？為何中華電信公司未在列？

曾次長大仁：中華電信公司屬於民間企業。

李委員鴻鈞：我所指的就是類似的國營事業。

曾次長大仁：那屬於其他部會所主管的業務。

李委員鴻鈞：那就對了。既然你們也沒有跨部會討論此事，如果我們認為修法確實有效，就應該針對國營事業法做通盤檢討，而不是執行單一向。事實上，就法律約束而言，也不是只有這三家公司而已。

曾次長大仁：國際法當然是所有的國民都受到約束。

李委員鴻鈞：那就對啦！

曾次長大仁：但是，這些設置條例只是針對公司的部分。

李委員鴻鈞：次長，如果你們認為這是可行、合理、應該做的事情，那麼在交通委員會中經過充分的討論後，大家就都沒有反對的理由；再者，你自己也要瞭解，這項法律在實質上有無修法的必要？我敢說在座的三位董事長或總經理都會覺得根本沒有修法的必要，這一定是交通部想出來的點子。現今距離 520 只有幾天的情況之下，本席認為這個時間點與各方面的考量，沒有一項符合修法的必要性，因此，本席認為，今日這些法案沒有必要再做充分的討論。

如同本席方才所言，站在公司經營管理的立場而言，你們要讓公司朝向國際化發展，理應聘請外籍人士擔任董事，果真如此，我們就可以繼續做充分的討論。畢竟這些公司均屬國營事業，我們先不討論能否聘請外籍人士擔任董事長，但是，我們可以考慮聘請外籍人士擔任總經理，便可讓這三家公司與國際市場順利接軌，如此一來，今天我們在會議中就可以充分的討論。

再者，如果桃機公司可以聘用外籍人士擔任董事，進而可以與香港機場公司或國外的機場公司交流，以找出桃機公司問題的癥結，這幾家機場公司能否彼此互派董事，進而將技術相互轉換與交流，當然，這是另一個層次的問題。今天我們聘請外國董事，那麼我們的董事能否也到其他國家的機場公司擔任董事？這又是另一個層次的問題了。如今我們要從這個角度來討論，才會具有實質意義，否則，如果我們只是討論這三家公司董事是否具有雙重國籍，就完全沒有

意義了。

曾次長大仁：委員指教的部分，我認為是非常精闢與重要的建議，方才幾位委員也有類似的提醒，我們都會將這些意見納入後續研究時的考量。

李委員鴻鈞：本席認為，今天我們要修正的法案，第一、其成熟度不夠；第二、時間點也不對；第三、如果真正要讓這些公司能夠與國際市場接軌，並不是從董事著手，而是從 CEO 等經營者著手，才會更具意義，因此，本席建議這些法案暫不處理，我們也就不再做討論。

主席，你有沒有聽到本席上述的建議？

主席：沒有。

李委員鴻鈞：你明明點頭，卻說沒有。

主席：我有點頭，但沒聽到。

李委員鴻鈞：另外，有關子公司的部分，方才有委員提及，其實我們有很多的子公司不經國會監督，長期以來，這些子公司的績效到底拿不拿得出來？你懂我的意思吧？現今這些子公司的轉投資有沒有超過 50%，或是百分之百的投資？目前光是這三家投資的子公司就非常多了吧？請問次長，現今中華郵政公司有多少家子公司？

曾次長大仁：中華郵政電信公司只有一家子公司。

李委員鴻鈞：桃機公司呢？

主席：請桃機公司林董事長說明。

林董事長鵬良：主席、各位委員。我們有一家子公司。

李委員鴻鈞：臺灣港務公司呢？

主席：請臺灣港務公司李總經理說明。

李總經理泰興：主席、各位委員。兩家。

李委員鴻鈞：事實上，這三家公司的子公司才不過只有四家子公司，請問這些子公司的經營績效如何？

曾次長大仁：能否請相關單位主管向委員說明？

李委員鴻鈞：好的。

翁董事長文祺：以中華快遞公司的 EPS 而言，去年破 5 塊，前年 4 塊多，大前年 3 塊多，所以績效還不錯。

李委員鴻鈞：如此說來，中華快遞公司都有賺錢，而且賺很多錢。那桃機公司呢？

林董事長鵬良：報告委員，桃機公司設置機場保全公司正在等待所有的程序合併，至於機場保全的效益，主要著眼於可以取代與支援航警的功能……

李委員鴻鈞：我知道，這主要是未來機場保全公司品質與素質的問題……

林董事長鵬良：未來機場保全公司著重的主要是品質，而不一定在獲利。

李委員鴻鈞：這點我了解。港務公司呢？

李總經理泰興：去（104）年港勤公司稅後盈餘為 2 億 8,000 萬元；去年國際物流公司則是處於虧損狀態，主要原因是該公司於去年 8 月才有倉庫開始營運。

李委員鴻鈞：這部分你們投資了多少錢？

李總經理泰興：港務公司投資 1 億 2,000 萬元，另外民股投資 1 億 8,000 萬元，總計 3 億元。

李委員鴻鈞：你們投資國際物流公司投資 3 億元，但目前該公司處於虧損狀態？

李總經理泰興：對。

李委員鴻鈞：該公司虧損的原因為何？

李總經理泰興：最主要因為它陸陸續續承租港務公司的物流倉庫，去年 8 月……

李委員鴻鈞：簡而言之，子公司最主要在承接母公司的業務？

李總經理泰興：也不是這麼說，因為我們現在最主要的物流公司要做多國籍併櫃與快遞等業務。

李委員鴻鈞：那就 OK 啦！次長，就這三家公司而言，其所成立的子公司並不多，機場保全公司則另當別論，這是我們花錢聘僱人員，但它的未來還是會有問題存在，畢竟這牽涉到保全人員的素質與未來機場的保安等問題，雖然這些情況尚未發生，我們無法預估，但我事前就向機場公司提出預警。但是，另外兩家則是一家賺錢，另一家虧損，我們要知道這兩家公司究係何原因賺錢或賠錢？這些子公司是否仍需接受國會監督？本席認為，這些子公司應該維持現狀，仍需接受立法院的監督才對。如果這些子公司逃避監督，那麼我們對其未來發展存有很大的質疑，譬如港務公司轉投資 3 億元，或許對港務公司而言這不是一筆大錢，但是，他們並沒有賺到應有的獲利；反之，假如港務公司的子公司投資都有賺大錢，那又是另外一個層次的問題。

曾次長大仁：對，這涉及子公司的定義與整體法規的規定，若委員認為需要我們向大院報告，我們不排除向大院做專案報告。

李委員鴻鈞：本席認為，這些法案需要討論的空間非常之大，本席已經向主席建議，今日會議大家可以針對修法內容做充分討論，但實質內容不需要再做討論。謝謝。

主席：請張委員宏陸發言。

張委員宏陸：主席、各位列席官員、各位同仁。請教次長，這些公司要修法聘請外籍人士擔任董事，到底你們要他的專業，還是要他的錢？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。依照目前我們的想法是，不排除聘請外籍且具有專業知識的專家擔任董事，以協助公司提升國際競爭力，但是，現階段我們並沒有引進外資的考量。

張委員宏陸：如此說來，你們不是為了錢才有此考量？

曾次長大仁：不是的。

張委員宏陸：如果聘請外籍人士擔任公司董事，你認為這會有多大的效益？

曾次長大仁：當然這不是指非聘請外籍人士擔任這 2 席董事不可，但如果剛好我們找到適合的人才，對方也有此意願，雖然他具有外籍人士的身分，我們不排除讓他參與公司運作的機會。

張委員宏陸：請問鴻海公司與台塑公司有聘請外籍人士擔任董事嗎？

曾次長大仁：因為我沒有相關資訊，所以我不清楚。

張委員宏陸：你認為聘請外籍人士擔任公司董事是如此的重要嗎？

曾次長大仁：如同我方才向委員所報告的，我們不一定非要聘請外籍或具有雙重國籍者擔任董事，

但如果剛好有適當的人才，他也同意參與公司運作，卻因外國國籍或具有雙重國籍而受阻，我們相信透過修法，希望對整體公司進入全球化市場與提升競爭力有所助益。

張委員宏陸：你們已經有適當的人選嗎？

曾次長大仁：目前沒有。

張委員宏陸：既然目前你們沒有適當的人選，只有你方才說明的理由，為何你們要特別提案修法？

曾次長大仁：過去在徵詢人才時，若董事有外籍或具有雙重國籍的限制，我們可以徵詢的對象範圍相對較窄。

張委員宏陸：如此說來，這件事情並不具有急迫性。

曾次長大仁：當然，這些情況尚未發生，並非我們已經找到適當的人選，非要由他擔任董事不可，所以這確實沒有急迫性。

張委員宏陸：本席認為，中華郵政公司的郵政儲金業務高達六兆多元，每每發生金融事件，郵政儲金就是相對讓社會穩定的力量。事實上，如果聘請外籍人士擔任這些公司的董事，我們必須思考機場、港口都有涉及國安層級的問題。請問當初交通部有無顧及國安方面的問題？

曾次長大仁：我們沒有從國安的角度考量要做這樣的改變。

張委員宏陸：根據國際媒體報導，中國向澳洲購買港口，連美國都提出反對的意見。你身為交通下次長，平常難道都不注意這些國際新聞嗎？

曾次長大仁：如果中國要到臺灣來購買港口，我們當然也會反對。

張委員宏陸：我只是舉例說明，畢竟這些機場與港口都涉及國安層級的問題，我覺得在這個部分，我們應該要考量到這一點。你覺得應不應該要考量？

曾次長大仁：機場保安的部分的確是非常重要的，無論是哪一個機場公司或該公司有無國內、國外人士參與董事，我們都會非常重視保安相關業務。關於這部分，也不只是單純一家機場公司有責任，也會有政府相關部門共同來負責，這部分我們會一起來努力，至於這個公司裡面有外國籍或雙重國籍的董事參與是否有涉及國安的疑慮，過去我們確實沒有留意，後續有機會檢討時我們會加以檢討。

張委員宏陸：謝謝。請教中華郵政的翁董事長，你認為中華郵政如果要引進外籍或雙重國籍的董事這一點有沒有急迫性？

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。剛才次長已經代答了，似乎還沒有。

張委員宏陸：根據我手上拿到的你們公司 105 年度預算書，你們 101 年到 105 年度的投資報酬率、營業收益率、每股盈餘等數字一直在下降，若以公司治理來看，你們的股票是會下跌。

翁董事長文祺：您是特別提到 104 年的 EPS 下降嗎？

張委員宏陸：不是，從 101 年到 105 年度來看，101 年的營業收益率是 4.26%、102 年是 4.08%、103 年是 3.39%、104 年是 3.51%、105 年預估是 3.21%，這不是逐年下降嗎？淨收益率方面，101 年是 3.06%、102 年是 4.04%、103 年是 3.07%、104 年是 2.91%、105 年預估是 2.66%，這些都逐年下降！

翁董事長文祺：這個數字要從另一方面去檢視，不過，若以每年繳庫盈餘而言，我們都是超標。

張委員宏陸：我知道，全臺灣也只有一家郵局，對不對？

翁董事長文祺：我們每年的稅後盈餘都足夠繳庫，也都是超標。

張委員宏陸：我知道，你們跟中油類似，比較有寡占的市場。我現在問你的是這幾方面的數字逐年下降的問題，方才大家講到要引進國外好的人才，你也認為沒有必要與急迫性，對不對？

翁董事長文祺：是。

張委員宏陸：再者，你們的郵政商城到現在是賺還是賠？

翁董事長文祺：它在 5 年前成立，連賠了 4 年。今年的預算部分，我們是編列它要有盈餘，現在是四月，還有八個月要走。因為建置第一年不容易賺錢，這幾年缺口逐年下降，我們今年則要求它一定要轉虧為盈。

張委員宏陸：其實中華郵政本身有比其他公司還高的利基，因為你們的郵務士每年都在遞送，這部分根本不會增加成本，怎麼可能會營運了這麼多年，至今還在賠錢呢？

翁董事長文祺：主要係因當初的定位不完全是以營利為目的，加上有許多偏鄉是宅急便不願遞送的地區，我們則是無遠弗至、使命必達，某些民間業者收到例如南投、名間、屏東、枋寮的郵件，他們就選擇不寄送，而將它交給郵局寄送，業者這樣子實際上是賺到兩段錢，第一，它賺到交寄的錢。第二，賺到價差。這個問題始終無法獲得解決，我們在物流和店商體系方面，為了要達到普及化的義務，只要有進件，我們……

張委員宏陸：我知道，你們當然是為了照顧偏鄉，但我認為你們有其他更大的利基在，總之，希望誠如你所願，它今年能夠轉虧為盈。

翁董事長文祺：是。

張委員宏陸：此外，你也知道中華郵政的自動化機械設備購置計畫，因廠商因素，目前的執行進度非常低，幾乎等於沒有執行嘛！

翁董事長文祺：是，我們還在努力中。

張委員宏陸：還需要多久的時間？

翁董事長文祺：因為這都有表定的時間，我們的業務單位在很大的壓力下務必要執行完畢。

張委員宏陸：你們有一個北臺灣郵件作業中心興建工程委託規劃設計監造技術服務的標案，採限制性招標，現在要急著招標，有這麼急嗎？

翁董事長文祺：您講的是林口 A7 那個案子嗎？

張委員宏陸：總金額是多少？

翁董事長文祺：工程面是 45 億，技術服務是一億多，總計約四十六億多元。

張委員宏陸：是，但你們的執行率這麼低，加上前面提到的獲利率等都那麼低，值此政權交接之際，你們有必要這麼急嗎？又，規劃設計部分，為何要特別限制性招標？有特殊需求嗎？

翁董事長文祺：我們這個是根據政府採購法的文字及精神來做，應該是沒有問題。

張委員宏陸：全臺灣的建築師那麼多，請問，這棟建築有何特殊之處嗎？

翁董事長文祺：這個還是一樣要公開評選。

張委員宏陸：我當然知道，但是你們的公告中就是要限制性招標，為什麼要特別規定？

翁董事長文祺：我請我們資產營運處蔡處長來說明。

主席：請中華郵政公司資產營運處蔡處長說明。

蔡處長文慶：主席、各位委員。這是根據政府採購法，它就是限制性招標、公開評選，因為它是採購上的一個程序，名稱上就叫做限制性招標。

張委員宏陸：採購法有這樣的程序是沒有錯，但你也可以用其他的方式啊！鑑於你們的執行率這麼低，本席建議你們是否應該暫緩，因為距離新政府上任只剩下沒多久的時間，這一點你們應該要思考一下。謝謝。

曾次長大仁：謝謝委員指教。

主席：請許委員淑華發言。

許委員淑華：主席、各位列席官員、各位同仁。今天我們針對三家國營公司的董事得由外籍人士來擔任的問題進行討論，次長方才針對了未來功能性的安排做了說明，委員們也提出了不同的看法，今天既然要修正這些相關的條文，事實上，方才有委員提到包括無論是一個月 8,000 元的薪資及年限上的設定可能都不是很理想，我原本以為次長是否已經有口袋人選，即針對這樣的安排做過詢問，但剛才次長也特別表示並沒有口袋人選。

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。沒有。

許委員淑華：所以，在技術提供上，現有有很多無給職就像顧問，其實提供車馬費，應該就可以達到這樣的功能。因此，既然我們要修正這個條文，一定要讓外籍人士有發揮空間，如果無法讓他有發揮的空間，就算我們修改這樣的條文，到最後也是形同虛設，並不可能有好的作為。因此，我在此還是要再次拜託次長，針對今天這麼多委員所提，未來在包括稅務、功能性上是否還應該再做什麼樣的
檢討？

曾次長大仁：謝謝委員的提醒，剛才也有多位委員提出類似的建議與提示。此次我們提出董事部分不排除有這方面能力與專業、且提供我們全球視野與戰略的外國籍與雙重國籍人士參與，因為我們認為不排除比排除要好，但經過多位委員的提醒，顯然有一些配套還需要更精緻、完整地去做考量與規劃，這部分我們在後續做進一步考量時再一併整體考量。原則上我們是認為公司未來的發展上，確實不能置身於國際之外，我們會用各種方式，繼續朝這個方向努力。

許委員淑華：大多數的委員其實並沒有反對這樣的大方向，只是因為目前沒有這樣的急迫性，包括剛才提到的配套也尚未能完全落實的部分，希望交通部能夠再做詳細的評估，特別在交接之際，也不會被人拿來做文章，因此，你們倒不如把所有欲修正的條文修得更加完整，下會期再提出來讓委員們討論，應該更為適當。謝謝次長。其次，有一個知名旅遊網站公布了 2016 年全球機場獎的評選結果，新加坡的樟宜機場是第四度拿到冠軍，其次分別是首爾、慕尼黑、香港、東京羽田機場。換言之，在亞洲所有機場之中，桃園機場並非名列前茅，甚至於在這次的排名中還下滑三名，名列第二十名。現在來台的旅客逐年增加中，2014 年的來台旅客人數是九百多

萬，2015 年是 1,043 萬，其中有 72%是來臺觀光。我們都知道機場是國家的門面，看到這樣的機場排名，我要請教桃機公司的林董事長，您認為排名下降的原因為何？未來要如何做具體的改善？

主席：請桃機公司林董事長說明。

林董事長鵬良：主席、各位委員。從機場的營運及提供安全服務的角度而言，排名並非我們的唯一，當然，我們也是要趕上時代，參與各種競爭的排名。不過，整個機場業界有不同的排名評比，最主要的機場評比是國際機場協會 ACI (Airport Council International) 的評比，其評比相對是比較客觀，每一季從進出機場的旅客……

許委員淑華：我知道每個評比都有其標準，但你們打算如何去改善？

林董事長鵬良：委員提到的其他網站則都全憑旅客上網去投票表示意見，如果以 ACI 的排名，大家都看到香港、新加坡名列前茅，但其名列前茅是旅客數 4,000 萬人次以上部分，而我們的機場是 3,980 萬人次，我們係屬 2,500 萬到 4,000 萬人次的範圍，在此範圍內我們是排名第二，當然，排名不是唯一，機場可長可久，以跑道的整建而言，我們就從可長可久來看，過去的 37 年，我們都在跑道需要做升級時，用很多的方法與經費去升級，這個當然也是在評比的範圍，但並非評比的項目之一。

許委員淑華：每項評比的標準當然是見仁見智，你剛才提到不同評比會有不同的排名出現，無論我們是排名第二或不同機構評比出來的第二，我們都還是要以此為警惕，而不能因此而自滿，如何能夠加強我們對外的門面及軟體的服務才是必要的。您剛才提到跑道維護方面，之前有機師在自己的臉書上特別用「晴天時是灰塵漫天、下雨時是路面爆漿」來形容桃園機場的滑行道，還有航空公司的維修人員也提到，因為跑道的破洞及裂縫會導致他們的飛機輪胎受損，增加額外的支出。而且常會有砂石卡在飛機的設備內。這個在飛航安全及成本增加上確實是一大問題，因為每天大概會有 350 個架次會使用北跑道及滑行道，每個航線都會有機會滑行，現在因為爆漿的問題引起諸多不滿，特別是有人爆料說我們的狀況可說是十年以來的老問題，始終沒有獲得改善。不知道這是不是真的，怎麼會十年以來都遇到這樣的問題，我當然知道你們這裡也編了一些經費要去維修，可否說明一下，是否十年以來都會遇到龜裂的問題呢？

林董事長鵬良：這個跑道設計於民國 60 年代，1979 年開幕，我們是在 2010 年公司化之後才有經費、機會重新整建跑道，其使用之方法不像以往受限於每年 5,000 萬經費所使用之維護，而是整個重建，等於是整建，我們稱為整建，其實是重建，特別是跑道部分，跑道厚度 42 公分、地基 40 公分的部分，我們全部挖除重建，在做這個計畫時，因為還是要維持機場能夠正常運作，當時我們預估南北的跑道、滑行道同時做的話，就需要 18 到 20 個月，但我們在 1 年之內，一定要維持農曆過年前後 1 個半月可以雙跑道營運，所以我們採取的策略是，先做跑道，再做滑行道，現在委員看到的是兩跑道整建完成，滑行道已經開始整建。

許委員淑華：沒關係，你剛才所講的所有挖掉重建經費大概是二十九億多？

林董事長鵬良：每個跑道大概就是二十幾億，全部的……

許委員淑華：預估 2018 年過年前全部完工，是嗎？

林董事長鵬良：是。

許委員淑華：在完工之前，如何避免跑道不良造成飛安事故呢？

林董事長鵬良：南跑道曾經有一個單一事件，係因表層黏合度不足所致，從工程的角度而言，這是我們需要深切檢討之處；在合約部分，那個都在保固期之內，所以我們已經向廠商求償。不過，整個跑道整建之後，在飛安方面是可以獲得確保，特別是滑行道部分，為求飛航暢通，我們是採局部、局段進行維護。

許委員淑華：謝謝，在此也再次請次長針對飛安狀況去督導。

曾次長大仁：是。

許委員淑華：希望我們的門面不只是可靠，最重要的是安全性能夠讓國人放心。謝謝次長。

曾次長大仁：安全絕對是最優先，謝謝委員指教。

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。今天本會針對中華郵政公司、桃園機場公司及臺灣港務公司要設立引進具雙重國籍或外國籍的董事一事及母公司與子公司不適用採購法相關規定進行討論，我相信今天幾乎所有的委員都一致看不出到底修法的迫切性或需要性在哪裡。我們再回到根本的問題來看，因為這個法案是行政機關提出來的，而且不只是在這一屆（第 9 屆）立法委員任期中提出而已，上一屆就已提出這樣的修法方向了。本席比較想去探討的倒是為什麼行政機關會在大家認為沒有迫切性，且其中還有很多相關問題都沒有考慮清楚的狀況下，一而再再而三地提出相關的修法建議？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。這 3 家公司，尤其是港務公司與機場公司，因為這兩家是成立時間還不是很長的新公司，所以在組成的過程中會去找董事協助公司運作、督導與決策這類董事會的運轉。我們發現在過程中有部分的狀況是，有國際觀、有專業也意願參與的人，因為是外國人，或是擁有外國籍的雙重國籍人士就必須被排除在外。由於過去有這樣的經驗，所以會認為如果把……

劉委員權豪：董事中有獨立董事，但大部分的董事和其股份的所有權是有關的。

曾次長大仁：因為這是 100%國營，所以均由交通部指定。

劉委員權豪：對，所以我們會認為，安排這樣的董事我們看不出有任何迫切性。其次，如果要讓這個公司在投資策略與經營策略方面更有國際觀的話，除了在董事上引進外國籍的董事外，事實上我們還有很多其他的方法，比如像經理人，或是有給職的顧問等，特別是有給職的顧問，不曉得是不是也會牽涉到修法，還是透過公司營運就可以處理這類相關的規定。大家對外國籍的董事會有疑慮，因為這是 100%國有或國家所投資的公司，所以大家對外國籍的董事首先最直接的疑慮就是忠誠度的問題，特別是像中華郵政儲金的規模，不用說就有六、七兆元；港務公司和航空公司又和國家的門戶安全有相當地關聯，所以在引進外國籍董事一事上，雖然在國際觀、國際化的部分大家沒有意見，但是在達到國際化目標的同時，還是要顧及國家的安全，這是我們大家都要注重的問題。要國際化除了引進外籍的董事之外，其實還有太多方法可做了。

另外，剛才委員也提到，我們在未修改其他相關規定的狀況之下，引進外籍董事一個月大概只能給出 8,000 元的酬勞。請問這 8,000 元的酬勞是開會才能領，還是一個月固定只能領這麼多？

曾次長大仁：現行的規定是這樣。

劉委員權豪：我們就事論事，我實在很難想像用 8,000 元的酬勞就可以引進一位外籍又懂專業的董事，對方可能還是不住在台灣，也許是住在新加坡或日本。他會為了這 8,000 元的酬勞來參加一個月開一次的董事會，只為增進我國國營公司在國際化上的些許進步嗎？這是件大家非常質疑的事情。

曾次長大仁：委員所提到的這部分也是剛才幾位委員所提到的類似疑慮，這部分我們會留在後續配套中檢討。

劉委員權豪：次長，這 3 家國營公司，其中中華郵政是歷史悠久，至於其他兩家，包括港務公司及桃園國際機場公司，以成立的時間來看，是比較年輕的公司。我們也贊成這幾家公司在投資策略或經營方針上，能更活潑也更符合時代潮流，但是事有輕重緩急，所以修這個法並不迫切。我不會去懷疑你們是不是有什麼不良動機，當然有人提到其中是不是已有董事具有雙重國籍等，但我不會去做這樣的揣測，只是我們認為在輕重緩急上，應先針對這 3 家公司目前不須經修法就可做的，而且有急迫性的部分趕快進行。至於這個這麼有爭議的法案，相信短期內在仍無法取得共識的狀況下，不須列入急迫須立法的方向。對此，請問次長的看法如何？

曾次長大仁：要跟委員報告清楚的是，並沒有因人設事，也並不是因為……

劉委員權豪：對，我也不會去揣測這件事……

曾次長大仁：這純粹是當時我們考量在找董事的時候，如果可以不排除有這方面才能同時也願意來的外國籍或雙重國籍專家的話，把這樣的門開得寬一點也比較好。我們純粹是這樣想的，但是我們也確實聽到非常多也非常重要的意見，這些都會納入後續的考量中。

劉委員權豪：在相關疑慮尚未解決的時候，本席目前認為這個法案應暫時保留。好嗎？

曾次長大仁：是，謝謝委員。

主席：請尤委員美女發言。

尤委員美女：主席、各位列席官員、各位同仁。我們知道修改一個法律或定出一個法，總是有其目的，今天許多委員幾乎都有相同的質疑，就是今天為什麼要修正這個法？大家一直在問，開放雙重國籍，或是所謂的外國人士來這 3 家公司擔任董事有這樣的迫切性或必要性嗎？以及要不要排除採購法的適用？按照你們的答復，好像這個法的修訂既沒有迫切性，亦無必要性，而且今天早上在委員所質詢的內容中，你們也沒有要釋股，所以這是 100% 的國營事業。因此我想請教曾次長的是，這 3 家董事是如何產生的？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。目前這些董事都是由政府指派的。

尤委員美女：所以政府是不是可以指派各機關的代表？

曾次長大仁：可以指派機關代表、勞工代表以及些許外部代表。

尤委員美女：外部代表指的是什麼？

曾次長大仁：會有一些學者專家。

尤委員美女：但並未設立所謂的「獨立董事」對不對？

曾次長大仁：因為這是 100%國營的，所以目前沒有。

尤委員美女：在這樣的情況下，你們希望其中有董事可以擁有外國籍，所以你的意思是，政府在指派的時候可以指派外國人擔任董事嗎？還是什麼？

曾次長大仁：原本的想法是認為，我們在尋找這些董事代表的時候，如果有這種身分的人，他非常適合也願意協助，同時還有相關的國外經驗的話，把這樣的人排除在外就有一點遺珠之憾。

尤委員美女：所以你們是讓他以專家學者的身分進來嗎？

曾次長大仁：是的。

尤委員美女：這個部分就像今天許多委員所提到的，你們今天提到的一個模糊的概念就是「我要國際化」，所以在國際化中，就是要在董事裡放幾個外國人，好像這樣就是國際化。事實上，如果要國際化的話，我們會希望能引進國外先進的觀念或人才，而這種所謂的「專業經理人」其實也是充足的，或者你們也可以聘請外國的顧問，這些都是可行的，而且我們的法令也都沒有限制。若其中只是安插個一、兩席外國籍人士擔任董事，因為他提供的是他的專業，所以不用出資，我認為如此並無法達到你們所謂的「國際化」，若你們可以用其他方式就能達到目的的話，事實上是不須要開放外國籍董事的。誠如今天曾委員所提到的，你們要比照台灣金融控股股份有限公司條例第五條的規定，要求其中設立可以開放外國籍的條件。可是他們在開放外國籍的同時，還要設有獨立董事，然而你們卻沒有要設立獨立董事，所以就變成是你們看到別人有設立，你們為了國際化，就非常模糊地說，「我也要國際化，所以我也要引進外國籍或雙重國籍的人，讓條件鬆綁」。然而，人家引進的外國籍人士，除了他的專業以外，可能還需要資金，所以還要先釋股，釋股讓對方參與之後，再以所謂的「獨立董事」讓對方參加。他們是逐步進行來的，但是你們在這裡卻沒有清楚地說明，而是用非常模糊的說法指出，「像台灣金融控股股份有限公司都可以開放，所以我們也要比照辦理。」要是立委沒有嚴格把關的話，就會因為台灣金融控股股份有限公司有這樣的規定，讓這 3 家同為國營事業的公司也 100%地通過比照辦理。但如果我們要嚴格把關的話，就必須去看你們的目的到底是在哪裡，其目的是否已無其他方式可以達到，然而，這其實是有其他方式可用的。

另外，你們希望能就採購法的部分予以鬆綁，可是國營事業的採購問題，其實民國 99 年的行政院研考會就曾針對國營事業是否適用政府採購法之規定進行專案研究報告了。其中就有提到國營事業的政府採購是否須要鬆綁，因此其中就必須檢討國營事業適用政府採購法的利與弊各是什麼。報告中有提到關於弊病的部分，首先是等標期過長而無彈性；其次是採購金額門檻偏低；其三是招標方式過於僵化；其四是招標廠商家數的限制不合理；其五是規格訂定不易，設備幾乎是聯合國；其六是限制性招標的規定限制過多；其七是選擇性招標的限制過嚴；其八是決標公告內容不符合商業習慣；其九是底價訂定應無必要；其十是異議申訴的門檻低時程又長；十一是不良履約的廠商仍能投標；十二是保證金的規定過於寬鬆；十三是國營事業間財政或

勞務之取得仍適用採購法。報告中洋洋灑灑地列出了這 13 個國營事業適用政府採購法的弊病。可是這份調查研究同時也指出，並沒有明顯比例的國營事業人員表示適用政府採購法是只有弊而沒有利，他們仍認為此法之適用是利弊參半的。所以對於利弊的考量是看，如果國營事業要走向完全商業化，採取完全競爭，或是到國際市場上與人競爭的時候，這時的「弊」就會顯現出來了，因為這個時候就會需要快速與彈性，因此要解決時效性的問題，此時就會希望鬆綁。

再回到今天的這 3 家公司，包括郵政公司、港務公司與機場公司，這 3 家公司為何要 100% 國營？其中不只是有國安的問題，像郵務公司就還要服務偏遠地區，不但有郵政的業務，還包括了匯兌、儲金、保險等各種功能。所以，如果純粹以商業為目的，就應該開放給民營，但政府之所以要 100% 國營，就是因為其中還有一些公共或國家的目的在，因此無法純粹地開放民營。

其實我們也有接獲一些陳情案，100% 由政府投資設立的國營事業，這些公司的使命是什麼？這些公司的使命並不是與民爭利，就像國營港務公司的業務範圍其實有包括商港區的規劃、建設與經營管理、商港區域的海域運輸、關聯服務的經營與提供，自由港區的開發及營運、觀光遊憩的開發與經營，另外還有投資和轉投資經營國內外的相關事業。所以港務公司有個很重要的目的就是規劃、建設與經營管理整個商港的區域，以及在商港區域中海域運輸關聯服務的營運與提供，另外就是整個自由貿易港區的開發與營運以及觀光遊憩的開發與經營。其目的其實是在民營企業還沒辦法上軌道之前，100% 地以政府的錢去投資和設立。然而，當今天我們採以績效取向，就變成要有績效與營利出來，成了要炒短線與民爭利，使得政府在開發與規劃上等真正應該扮演的角色沒有了，這是民間一直在抱怨的。

你們今天提出希望政府採購法能夠鬆綁，但重要的是要先搞清楚這 3 家公司的定位是什麼。當定位不清楚的時候，就變成要以績效掛帥，就是要賺錢，但如果是要賺錢的話，就開放純粹民營即可，不是嗎？然而，面對公共利益與國家安全等目的，你們就不能因追求所謂的利潤，讓公司的「本」都不見了，因此你們是不是可以從這方面好好地檢討。

曾次長大仁：委員所提醒的這個部分，也確實是國營或公營公司存在的目的，這些都是相當重要的原因。因為公司具有相當強烈的公共或公益色彩，這些仍要透過國營的方式繼續維持，包括中華郵政、港務公司以及機場公司。但是，這些公司中仍有屬於商業運作的部分，須要和國際競爭、須要走到外面謀求最大的績效，這個部分我們也會同時並重。

至於今天有關採購法的部分是指，公司與公司的子公司或子公司與子公司之間的採購能不能單純化，因為很多子公司本身和公司合作的關係，不可能把這個工作交給其他子公司來做，這種情況再適用採購法的話，就會對效率產生影響。我們並不是要國營公司不適用採購法，而是在特殊的情況下，能有一定程度地鬆綁，這是我們當時的考量。至於大家對於子公司的定位，或是對子公司的定義與適格性要進一步檢討的話，我們也願意檢討。

尤委員美女：我們希望你們能好好地檢討，否則就會變成你們的子公司占盡各種好處，與民間其他的公司形成一種不平等的競爭關係，而忽略了整個國家的公益性與目的性。當然，我們也知道你們要同時兼顧營利、公益性和目的性，就像剛才有人提到像郵務公司在民間向人收了錢，又用政府比較便宜的服務，因此要思考這兩者之間的平衡點到底在哪裡。就像現在政府一直在講

的「社會企業」，你們要用商業的目的，解決社會的問題，因此其中也有很多「平衡點」的問題，所以希望你們能關注到國營企業中非常重要的公益性和目的性，這是最重要的部分，不能捨本逐末。在商業競爭的部分，我們不希望國營事業都在吃老本，所以你們當然要追求利潤、績效要好，但又不是以營利為目的，因為你們不是民營公司。希望你們把這些定位搞清楚後，再把法案送進來。謝謝。

主席：請趙委員正宇發言。

趙委員正宇：主席、各位列席官員、各位同仁。雖然一早上都在問董事的問題，不過我還是要請教次長，雖然這 3 家公司董事的 8,000 元其實是車馬費，不能算是薪水，但這 8,000 元是台幣，還是美金？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。這稱為報酬，具出席費的性質，是一個月 8,000 元新台幣。

趙委員正宇：對於外籍人士還有雙重國籍者而言，你們提供一個月 8,000 元美金，他們可能會來，但是一個月 8,000 元台幣的車馬補助費要找專業人士來可能有困難。如果今天這個法案修正通過，次長認為這樣會請得到人嗎？

曾次長大仁：我沒有實際辦理過尋找董事的業務，所以沒有第一手的經驗，但是我同意委員說的，以這個報酬誘因來說，這是有困難度的。

趙委員正宇：如果這個法案修正通過，你們也找不到好人才，卻搞了大家一上午都在詢問這個問題。其實 8,000 元車馬費的誘因不大，「董事」的誘因是不是比較大？這值得深思，謝謝。

請教翁董事長，5 月 2 日以後，郵寄的國內包裹每件重量限制由原來的 30 公斤調整為 20 公斤，你們是考量以前限制的 30 公斤重量可能造成郵務人員的脊椎受傷……

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。他們可能會有職業病。

趙委員正宇：因為職業病的問題，所以你們調整為 20 公斤，但是這有一個問題，尤其是偏遠地區，譬如馬祖地區，最近本席接到一位馬祖鄉親的陳情，他要郵寄一個摩托車的前擋板。因為你們有長寬高和重量的限制，雖然他要郵寄的前擋板寬度和重量沒有超過，但是長度超過標準，所以你們就不幫他送，如果要你們幫他送，他必須自己將前擋板上到臺馬輪，船到馬祖後，他還須請那裡的人上臺馬輪將前擋板取下。中華郵政是最大的物流中心，連你們都不送，私人公司更不可能送，對不對？萬一有超重、超長或超寬的特殊產品，你們是不是可以專職處理？或是提高運送金額？有沒有這個可能？這是服務民眾嘛！

翁董事長文祺：如同委員所講，我們當時調整國內包裹長寬高和重量的限制是考慮到郵務士長期這樣運送包裹，到四、五十歲後，他們就會產生很多毛病，實在於心不忍，況且這和國際規範也有相當大的差距；但是那時沒有針對馬祖地區、外島有特殊需求者思考，所以郵務處處長前陣子和我提到要針對比較偏遠尤其是馬祖地區的需求有特殊考量，我們正在考慮，譬如原來規定長寬高三邊合計不得大於 150 公分，可是如果這是無法分割的郵件，也許將長寬高三邊合計限制放寬為 300 公分。

趙委員正宇：放寬處理是很重要的。

翁董事長文祺：但是價格方面要請委員支持我們，這可能要調整，不然，郵務士會心裡不舒服。

趙委員正宇：本席剛才說過，對於特別的郵件或超過限制的郵件，你們可以專案處理，是不是？

翁董事長文祺：我們會照辦。

趙委員正宇：郵寄金額可以調高。

翁董事長文祺：是。

趙委員正宇：不過，你們連接單都不願意，不服務民眾，如此讓民眾的權益受損，這是非常重要的事情。

翁董事長文祺：好，我們來瞭解。

趙委員正宇：這是特別重要的事情。另外，以前復興鄉即現在復興區的復興郵局在民國 57 年成立，至今已多年，如今破破爛爛，請問你們有沒有重建的打算？

翁董事長文祺：有，我們現在希望對於比較偏遠、有特殊性的郵局，花費更多心力處理，包括您提的復興區老舊郵局，那裡是原民鄉，有很強烈的觀光價值，這些都要開發，不能因為其營運績效不行，就不提供經費處理，如剛剛報告的，它們是在營利的財務績效外，有社會政策的想法，也有觀光價值，這就要處理。還有台東的卑南郵局、屏東的霧台郵局，我們都要處理，對於愈偏遠、愈有特殊性、愈有觀光價值的郵局，我們反而要投資更多。最近我們在雲林的荊桐鄉花費 2,600 萬元興建一個非常漂亮的郵局站作為示範，要示範給所有責任中心局比照辦理，它不是原住民鄉，而是經濟力較薄弱的鄉。

趙委員正宇：這個郵局特別重要，因為要納入當地的文化，是不是？

翁董事長文祺：是。

趙委員正宇：當地居民以泰雅族為主，且觀光人潮非常多，現今該處的城鄉風貌已改變，配合當地景觀，整個設計都非常漂亮，反而這個郵局非常破爛，這是非常突兀的。

翁董事長文祺：這會改，且立刻改。

趙委員正宇：人家一看就會覺得奇怪，中華郵政偌大的公司，營運又這麼好，它在偏遠復興區的設施卻這麼差，這要特別注意。

中華郵政的服務據點在全省有 1,324 個，剛剛有委員提到，你們可能因為偏遠地區服務據點的郵件數太少或經濟考量而裁撤該服務據點。本席認為偏遠地區的民眾權益還是要保障，這有沒有問題？

翁董事長文祺：我們的政策剛好相反，即偏遠地區的郵局不裁撤，城區內的郵局如果重疊性高、距離太近、業務量減才裁撤。

趙委員正宇：這是如此嗎？

翁董事長文祺：偏遠地區的郵局不裁撤。

趙委員正宇：好，剛剛本席請教你們的人事主任，他指出去年大概有一千多位的新進郵務人員，是不是？

翁董事長文祺：是。

趙委員正宇：我又問他，這一年來辭職的人員有多少？他說有 14%。你認為這是高還低？

翁董事長文祺：這是高。

趙委員正宇：但是主任說這不會高。為何這會高？請你說明。

翁董事長文祺：我們的內勤人員離職率大概百分之八、九，外勤郵差的離職率則大約 14%，我認為這個比率高的理由很簡單，就是企業經營，亦即一個人離職造成的潛在損失有多大，或未來損失有多大，如果我們將此納入考量，就會認為一個百分點都很多，但是假若不這樣思考，就會認為 14% 的離職率沒關係，比別人好點就好了，因此離職率尤其是外勤的部分會產生很大的費用和成本，這一定要降低。

趙委員正宇：局長，你們現在不是公務人員，對不對？

翁董事長文祺：我們是公司。

趙委員正宇：但是一般民眾認為考上郵政人員就是公務人員，結果發現不是；再者，郵政業務量太大，無名址郵件的業務量也非常大。

我們地方有考上錄取的年輕人遇到本席時也說到，他剛考上郵務士幾個月，真的快做不下去，這是為何？因為他們的負擔真的非常重，業務量非常大。郵局以前很單純地辦理存錢、郵寄，現在則賣柴米油鹽醬醋茶，連面膜都賣，郵局已不像郵局，而像小型的購物中心，請問現在這有沒有改進？

翁董事長文祺：報告兩件事情，第一個，賣「哩哩扣扣」這些化妝品、大豆沙拉油等等事項已從兩年前我到任時調整，一年後這已不在現場賣；第二個，郵務士尤其新進者一發現當郵差要送無名址郵件有時會心理不平，但是自 1 月 16 日選舉完畢後，這件事情已在 3 月 12 日取消，從現在開始，不管老郵差、新郵差，以後都不須再送無名址郵件。

趙委員正宇：郵務士平常的業務量已很大，一般民眾都向本席投訴，一般平信要一個星期才收到，掛號或限時專送更不用說，也沒在三天內到達。郵務士又要送無名址郵件，這和外面的派報一樣嘛！

翁董事長文祺：沒有錯，以前就是將派報社的工作搶來讓郵局處理。

趙委員正宇：這很奇怪啊！

翁董事長文祺：這是不合理的，也沒有必要，現在就是將派報社的工作回歸給派報社，郵差就快快樂樂送信。

趙委員正宇：本席參選期間，很多人說可以運用郵差送達這些無名址郵件。我認為這樣不好，就讓專業的派報處理。郵差已非常辛苦，正常的郵件都已 delay，還要做這些事情，要讓他們專職。既然你們的新進人員負擔這麼大，離職率這麼高，這表示你們公司的業務量負擔太大，所以整個區域戶數是不是要調整，也多進一些新進人員，讓郵局真正服務民眾，這是非常重要的，不是以營利為目的。

翁董事長文祺：謝謝委員……

趙委員正宇：本席知道你是很專職的董事長，是一個 CEO，非常注重利潤，但是也要注重員工的負擔，還有民眾的權益，這些都是你要考量的，是不是？

翁董事長文祺：謝謝委員。

趙委員正宇：謝謝董事長，謝謝主席。

主席：謝謝趙委員。

主席（趙委員正宇代）：請陳委員雪生發言。

陳委員雪生：主席、各位列席官員、各位同仁。本席今天上午聆聽了所有委員的發言，他們都有精關的發言，不管是反對或支持。關於反對的部分，你們準備得不夠周延。我不知道本案有沒有經過院會通過，但是既然案子送到立法院，你們最好方方面面都要考慮到。

今天委員的發言不是沒有道理，像曾銘宗委員的發言很有道理，引進雙重國籍或外國籍的董事要有誘因。委員也都開玩笑說，8,000 元要如何聘請？何況這又涉及財產申報的問題。剛剛本席提到，我以前曾以 3,000 元聘請一個人擔任酒廠董事，之後他因為財產申報出狀況被罰三十幾萬元，他罵死了，不請他當董事沒事，請他當董事就出事。回頭談到你們要以 8,000 元請外國籍人士來擔任董事，方才有提及，他們的機票費用要由誰出資？他們要為這 8,000 元來嗎？上午還有委員問到董事和總經理的權責劃分，你們應該很清楚回答，既然有董事長，董事長是負責公司的決策、政策，總經理則是根據董事會的決策和政策執行，這是很清楚的。當然現今有很多董事只是橡皮圖章而已，我是說真的，他們是表決部隊，官股一進場，對於董事會的決策已有很清楚的決定，在座的官員也好，委員也好，大家都很清楚。再者，你們不聘請專業人士，而要聘請雙重國籍或外籍人士擔任董事，以如此微薄的薪水，要他們在你們公司提出寶貴意見，這是緣木求魚。剛才也提到，聘請外國國籍人士來當董事不外乎他們的公司有到我們這裡投資，或是我們對他們在外國的基地有企圖心，希望他們裡面的經理人能到我們這裡當董事，對公司有所幫助。今日提出這個部分的中華郵政公司、機場公司和港務公司的情況都不一樣，但是這三個公司的董事長真的都要被打五十大板，你們今天面對委員的發言沒有攻防、沒有配套，你們要講清楚這樣有何好處、又有何壞處。

尤美女委員則提到，採購法不一定是很好的法律，你們公司也提出這有十三、十四個壞處，包括動作慢、金額大、拖拖拉拉等等。採購法甚至讓很多鄉鎮長被關，這是何故？因為最有利標的採購，這樣表示出很多狀況，你知道嗎？所以專家學者真要好好修正採購法，這才是很重要的。

關於今天討論的法案，很多委員指出，國營單位有 16 個，不是只有交通部這 3 個。這應該通案考慮，你們要通盤考量這個問題。港務公司的李總經理講得很好，每一家公司都有其企圖心，都希望公司能賺錢，不相信有哪個董事長會希望自己的公司垮掉，或是哪個總經理要搞垮自己的公司，這是不可能的！今天你們提出這樣的修正一定有背後的原因，但是本席不希望這些董事流為肥貓，很多董事就是肥貓，讓老百姓看不下去。

今日有那麼多委員發言，這真是很好的機會教育，在聆聽各位委員的發言後，本席認為不管正面、反面或中性的意見，在座官員真要回去好好檢討，我不是說你們錯，我沒有說你們錯，而是你們要就這一方面好好努力，好不好？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。是。

陳委員雪生：翁董事長從印度回來後，你一上任董事長，我從頭到尾一直關心你，你的表現是可圈可點。

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。謝謝委員。

陳委員雪生：翁董事長到馬祖後，將中華郵政新建大樓做得有聲有色，這個大樓非常漂亮。本席也希望不管離島或偏鄉，都能獲得你的重視。

郵務人員非常辛苦，剛才趙正宇委員非常有智慧，馬祖的選票比桃園少很多，桃園有 5 萬馬祖人，而桃園是趙委員的選區，今天趙委員能關心馬祖的鄉親，他是非常聰明的委員，不只他關心馬祖的鄉親，本席也要代表馬祖鄉親感謝趙委員對馬祖鄉親的照顧，雖然這是一點點小事情，卻是老百姓的大事。

翁董事長文祺：對。

陳委員雪生：像這種郵件的事情，他們也可以打電話給我，我就能幫他們解決，不一定要透過中華郵政，公私管道都非常方便處理，但是就趙委員對這件事情的關心，本席再次表達感謝。

馬祖的郵務人員非常辛苦，他們不是以人口比例來計算分配工作，馬祖的居民有的在山上，有的在海邊，所以我們拜票也非常辛苦，不像你們這裡在車上揮一揮手，一萬票、二萬票就來，我們是從山上到海邊，在大陸各省、台灣各地，一張票一張票去拜票，這實在很辛苦！你們不要看我們的選票很少，其實最難選的就是馬祖，老婆的票是老婆的票、先生的票是先生的票、爸爸的票是爸爸的票、阿公的票是阿公的票、阿嬤的票是阿嬤的票，我們的選票是這樣辛苦得來的。希望趙委員能繼續關心馬祖鄉親。

另外，你們要到金門製作特製酒很難，但是馬祖縣長、議長都歡迎中華郵政公司，我們希望扶植馬祖酒廠，藉由這樣的通路，除幫助我們賺點錢，也能和中華人民共和國的郵政網連結。如今大家寫信的機率很低，因為打通電話就能聯絡，誰要寫信，所以郵差的功能慢慢在轉換，因此你們能運用郵差的功能建立物流網。不過，你們賺錢之後，要將紅利分給郵務士和這些辛苦的同儕，這樣的話，他們就不會罵你們，也不會反抗你們，不會說他們的工作量增加。本席要拜託董事長……

翁董事長文祺：不敢當。

陳委員雪生：關於和馬祖酒廠合作的事，希望你能指派高階人員和連江縣政府密切合作，好不好？

翁董事長文祺：是。

陳委員雪生：接著請教港務公司李總經理有關中遠之星的事。請問，中華民國的碼頭是以國內輪船優先停靠？還是國外輪船優先？

主席：請臺灣港務公司李總經理說明。

李總經理泰興：主席、各位委員。當然是以民眾整體方便為優先。

陳委員雪生：我們的馬祖之星一台馬輪，從馬祖開船過來，4 點鐘停泊在基隆外海，是不是要讓它進港？

李總經理泰興：鄉親如果要趕快來台灣，我們是應該讓它儘快進港。

陳委員雪生：是啊！因為你們現在在修理 C2、C5、C6 碼頭，而 C3、C4 碼頭太短，當時間到中遠之星要離港時，我們國內的船也正好要進來，你不能讓我們馬祖的船來了以後在龜山外海停留 2 個鐘頭啊！你們到船上晃兩個鐘頭看看，尤其冬天東北季風很強，晃 10 分鐘就會吐個半死，晃兩個鐘頭會是什麼感受！當然有人會講，可以慢一點再開船，問題是東引到馬祖，到馬祖南竿後人員沒有飯吃，因為下船以後又是另一段作業，有安檢人員，所以只能在船上吃生力麵，如果能夠早一點進來是好事啊！所以我要拜託總經理，希望你們能夠妥適處理。另外，你們也不能叫我們馬祖的船試靠以前的軍用碼頭，我們從小在軍用碼頭 C5、C6，很痛苦啊，因為距離火車站很遠，還要拎個包包，我從小都在幹這樣的事，從小幹到現在，現在還要到 C5、C6 去嗎？那是個海砂屋的房子，你們能夠拆掉重建嗎？能夠把週邊交通網建立起來嗎？你們又沒有這個能力！所以我拜託你，將來讓中遠之星試靠到 C5、C6 碼頭，C2 碼頭原來是馬祖在用的，拜託你們這方面務必要注意。現在因為在修碼頭，我們和縣長、議長都商量過，大家折衷一下，我們同意在 5 點鐘，因為我們不能不兼顧外來的旅客，希望陸客可以順利離境，但也不能要人家七早八早就走，好不好？

李總經理泰興：是。

陳委員雪生：這件事，我們私底下跟董事長、李總及港務局同仁協調、溝通好幾次，明天好像還要去勘查，是不是？

李總經理泰興：對。

陳委員雪生：拜託你們，在決策上務必兼顧我們國內同胞、鄉親的權益，好不好？

李總經理泰興：是。

陳委員雪生：因為交通、行的方便很重要，希望你幫我們馬祖鄉親把關，這部分一定要守住。

李總經理泰興：是。

陳委員雪生：謝謝。

主席（陳委員雪生）：請蔡委員易餘發言。（不在場）蔡委員不在場。

請賴委員瑞隆發言。

賴委員瑞隆：主席、各位列席官員、各位同仁。早上很多委員問了很多問題，我就不再重複，因為大家態度上都差不多，但我倒是比較關心港務公司和高雄市政府合組公司進行開發工作一事，不知道目前進度如何？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。這點，我請李總經理向委員說明。

主席：請臺灣港務公司李總經理說明。

李總經理泰興：主席、各位委員。我們跟高雄市政府有成立一個籌備小組，目前已經把所有人事制度、會計制度送給高雄市政府，這禮拜我會再跟都發局局長見面，就有關未來人事核派及公司籌備進度再討論。

賴委員瑞隆：預算的部分呢？

李總經理泰興：預算部分，院裡一讀已經通過，如果照以往慣例，會在 6 月份進行二、三讀，三讀通過後，我們才有辦法執行這個預算。

賴委員瑞隆：如果通過了，預定什麼時候可以正式執行？

李總經理泰興：如果預算順利通過，表定是希望 7 月可以掛牌成立，但如果預算 delay，可能……

賴委員瑞隆：所以預計 7 月份成立？

李總經理泰興：對！目前是如此。

賴委員瑞隆：目前有哪些成立後的規劃？就是大概會有哪些標的物？

李總經理泰興：標的物現在是 1 到 10 號碼頭，還有淺一、淺二、淺三淺水碼頭，再來就是 16、17 號碼頭，這個也有跟市政府達成共識。

賴委員瑞隆：今天大家的討論都是希望營運可以更好，公司狀況可以更好，包括獲利、效率等等，其實我覺得像這樣的事情，如果可以早點啟動、早點完成，就可以早日促進地方繁榮，讓公司有更多收益。除了地點以外，我還要強烈建議，因為現在談的都還是苓雅、鼓山等舊的港區，現在新興的，也就是高雄一直在談的亞洲新灣區，其實是在前鎮區，那一塊我希望次長也關心一下。前鎮區目前有展覽館、輕軌等，週邊也有很多國公營事業土地，很多的開發案，本席希望這些地方都能夠儘快納進計畫裡，讓整個前鎮成為未來高雄發展的一個新引擎。次長，不知道你對這個部分有想法嗎？

曾次長大仁：凡是對效率提升有幫助，跟地方政府的合作可以增進大家合作上的基礎，都是我們可以努力的方向。

賴委員瑞隆：希望李總把相關資料提供給次長，將來新政府上台，新的部長上任後，也希望針對這些資料跟新的部長說明，加快整個啟動的速度。

曾次長大仁：是。

賴委員瑞隆：另外，剛才我看了一下桃園國際機場股份公司的資料，我想台灣除了桃園國際機場之外，高雄小港機場也是很重要的國際機場，但是它還沒辦法走向公司化，因為營運狀況不是很好，還需要民航局、交通部的扶助，我希望未來交通部能給小港機場更多的支持，因為做為南部最大的機場，也是台灣前兩大機場之一，我認為國家應該花更多的資源去協助它，不管是軟硬體設備，或者是航線、航班等等，讓南部有一個更好的國際機場，同時，也可以在南北區域均衡上扮演一個比較好的效果，不必讓很多南部鄉親出國還要跑到桃園來，同時，也讓國際商務人士、觀光客可以從南部進出，不知道次長看法如何？

曾次長大仁：台灣的機場部分，尤其是國際機場都有一些搭配，非常清楚的，桃園國際機場就是國家門戶，是飛洲際、長途飛機的，其他的話，包括松山機場、台中機場及高雄機場，都是區域性機場，但是小港機場比較特別，因為它是南部最重要的機場，所以區域性會涵蓋比較大一點，這部分我們都已經有配套，至於公司化，則一定要有財務上的可行性，這部分當時機成熟時，我們會進一步來做。

賴委員瑞隆：當然公司化是另一個問題，但是，對於南部機場，我們希望交通部可以更重視，剛剛聽到次長除了把桃園機場抓出來外，另外把台北、台中、高雄放在一起，我們就很擔心這樣的

思考模式，坦白講，台灣現在真正的國際機場有三個，台中還不算是，即桃園之外，就是台北和高雄，由此可以看得出來，國家的重心是在北部，這也是為什麼我們常常講南北差距會越拉越大，就是因為國家的資源已經過度集中在北部，本席希望交通部可以花更多心力，讓南部國際機場的量與質可以有更多的提升，這樣對整個區域的均衡發展也會有很大的幫助。

曾次長大仁：這個我們會持續來努力。

賴委員瑞隆：再來本席要請教的問題可能跟今天的主題比較沒有關係，就是有關全台十大危險路段，其中高雄中山路和中安路口，就是全台名列第二的危險路段，這個路口剛好是機場出來的地方，也是高雄港很多貨櫃車會經過的路段，最近，也就是 5 月 9 日，這裡還要成立一個大魯閣大型購物中心，未來這地區的交通問題只會更亂，加上這個路段剛好是國道高速公路的最末端，等於是集結了海運、空運與高速公路在一起，現在又多了大型購物中心，週邊的居民本來就對道路問題感到擔憂，現在更是憂心，因為這邊已經發生很多重大交通事故，針對這一部分，本席希望交通部可以多加關心，在短時間內提出初步規劃，可以嗎？

曾次長大仁：這部分我可能要帶回去了解一下它的轄管權責單位，如果是地方政府，地方政府如果需要協助，我們會予以協助，如果是高公局或是其他中央相關單位，我們會立即做一些改善措施。

賴委員瑞隆：另外，有關高雄港二期貨櫃中心部分，現在在小港作業，預定在 108 年完成，前鎮、小港都是本席的選區，當地居民很擔憂，因為小港過去貨櫃車、重車非常多，道路、空氣品質都很差，本席希望未來規劃深水碼頭相關作業時，在道路部分請交通部多多支持，因為道路品質不好，對居民生活品質影響非常大，所以，包括道路品質、空氣污染等問題，都請次長帶回去評估、思考。謝謝。

曾次長大仁：好。謝謝委員。

主席：接下來登記發言的鍾委員佳濱、陳委員明文、徐委員永明、管委員碧玲、高潞·以用·巴鸚刺 Kawlo·Iyun·Pacidal 委員、賴委員士葆、李委員彥秀、羅委員明才、陳委員亭妃、蔣委員乃辛、蔡委員適應及盧委員秀燕均不在場。

請徐委員榛蔚發言。

徐委員榛蔚：主席、各位列席官員、各位同仁。首先要謝謝中華郵政為偏鄉民眾提供便民服務措施，花蓮地形南北狹長，又有中央山脈及海岸山脈縱走，因此各村、各鄉的郵局，便成為地方上年長老人和其子女溝通、連繫的窗口，一些便民的一人小郵局，雖然是校長兼撞鐘，但是對於地方鄉親的關心及溫馨舉動，真的讓人感謝！尤其在簡易金融服務部分，真的很感謝，民營大銀行基於經濟、成本考量，大都不願意到偏鄉設點，中華郵政的服務真的是讓地方民眾感到溫馨。另外還有活動郵務車行駛在 193 線，載著各式郵件、包裹到各部落，當部落老人家收到外地子女寄來的郵件、包裹時，那份心真的是非常非常溫暖，本席在此除了感謝之外，還要拜託中華郵政以服務為優先，不要輕易廢掉對偏鄉地區的郵政服務，可以嗎？

主席：請中華郵政公司翁董事長說明。

翁董事長文祺：主席、各位委員。不會，也謝謝委員支持。

徐委員榛蔚：我們真的很謝謝。

另外，請教港務公司李總經理，全國目前有幾個港口？除了基隆、台中、高雄、花蓮，還有哪些？

主席：請臺灣港務公司李總經理說明。

李總經理泰興：主席、各位委員。有 7 個國際港，另外，我們還代管兩個國內商港。

徐委員榛蔚：英國知名郵輪產業雜誌—**Cruise Insight**，特別針對 2014 年造訪世界各地的郵輪旅客調查，藉由旅客的反饋選出 44 個獲獎港口，請問你知道哪些港口獲獎嗎？

李總經理泰興：這個我不是很清楚，請委員指教。

徐委員榛蔚：中華民國很榮幸得到一個獎，在 44 個港口中，花蓮港得到最佳旅遊經驗獎，成為跟世界 44 個港口並駕齊驅的港口。獲獎中不乏許多知名港口，如西雅圖港、威尼斯港、巴塞隆納港，而台灣雖小，起步也比較晚，但是我們的服務水準、觀光資源都是非常具有潛力的，針對花蓮港，請問總經理，目前港務公司發展的方向是什麼？

李總經理泰興：這分兩部分，一是國際郵輪部分，我們希望定位在 22、23、24 號國際郵輪碼頭，原來的旅客中心約 100 坪，是小了一點，今年我們打算擴建為 200 坪。

徐委員榛蔚：以花蓮港目前在世界的能見度這麼高，尤其是榮獲這個獎以後，相關單位是應該好好規劃。其實花蓮港地處花蓮縣非常重要的位置，它是兩潭自行車道連接點，北接七星潭，南連鯉魚潭，兩潭之間有很多五星級飯店，還有東大門夜市、南濱公園、太平洋左岸公園等等觀光旅遊景點，而花蓮港正處於中心位置，這樣看來，未來花蓮港的發展方向是不是更加重要？這個港口屬港務公司財產，總經理是不是應該更加重視這個地方的發展？

李總經理泰興：是，當然港務公司非常重視，所以我們……

徐委員榛蔚：港務公司應該要拓展經營版圖，針對觀光及進出口運輸業務部分，剛才有委員提到，高雄市政府要求和高雄港市港合一，而花蓮縣政府一樣也要推動縣港合一，由於花蓮是以觀光為考量，而你們的地理位置也非常優異，在縣港共同組成公司時，您是否瞭解進行的狀況為何呢？

李總經理泰興：我瞭解，目前我們針對幾個標的物的土地，而那次我與傅縣長有見面……

徐委員榛蔚：什麼時候呢？

李總經理泰興：差不多是兩、三個月前。

徐委員榛蔚：105 年 2 月 2 日。

李總經理泰興：他向我提出希望可以比照高雄市的模式，大家合組公司，我也很贊同，因為港口及都市的發展必須結合在一起。縣政府及港公司對港口的發展都各有其想法，如果能透過這家公司來當平台，將港口及地方建設結合的話，我相信對花蓮及港公司都會是雙贏的。

徐委員榛蔚：花蓮縣政府釋出非常多的善意，從 1 到 3 號碼頭的倉儲部分，在不涉及都市計畫變更的前提下，也已經大力協助成為商場用地了。另外，針對遊憩區的部分要蓋飯店，縣政府要做變更土地使用項目，配合度相當高且全力去推動，不過針對變更土地使用項目必須要有回饋機制，這是法規的規定，可是港公司卻置若罔聞，也沒有任何回應。2 月 2 日的第一次協調會，港

公司甚至提出要求文化局，將石雕藝品放在遊憩區，由於雙方是夥伴合作關係，可說是共存共榮的，即港公司是經營多角化，而花蓮縣政府則是以觀光產值為多角化，請問總經理，我們是不是要持續推動縣港合一呢？

李總經理泰興：我們會持續推動合作的部分，到時候大家可以找出一個贏的方案。

徐委員榛蔚：目前進行的部分，港公司占 51%，花蓮縣政府則是 49%，而且花蓮縣政府是全力在推動，港公司似乎都沒有在推動，請提供書面答復。還有不要因為 520 即將到來，你們就停止推動，也請總經理再次……

主席：多久可以提出？

李總經理泰興：我想一個禮拜就可以提出書面報告。

徐委員榛蔚：請繼續推動這個案子。

李總經理泰興：沒有問題，一定是持續推動。

主席：順帶送一份給我，本席很關心花蓮。

徐委員榛蔚：謝謝主席及總經理。

李總經理泰興：謝謝徐委員。

主席：請顧委員立雄發言。

顧委員立雄：主席、各位列席官員、各位同仁。你們提出的案子與公司治理究竟有沒有關連呢？

主席：請交通部曾次長說明。

曾次長大仁：主席、各位委員。本案在本質上是希望能夠對公司治理的想法可以擴大更多的資源輸入，讓具有國際觀及國際經驗……

顧委員立雄：公司治理概念到底包含哪些呢？

曾次長大仁：公司治理概念包括好幾個大項目，比如如何提升工作效率及增加公司經營的廣度等。

顧委員立雄：一般在理解公司治理大概有三個面向，第一，是經營責任的面對，即要面對股東，而上市櫃公司則是要面對大眾對其責任的要求等。第二，就是資訊的充分揭露，以避免所謂資訊的不對稱，因而造成投資大眾的傷害，特別是公開發行及上市櫃的公司。第三，涉及審計及內部控管機制的建立。本案似乎是為因應國際化及國外投資業務的需求，引進兩位外國國籍或所謂雙重國籍的人士來擔任董事，這對剛才提到的所謂經營責任就是必須面對股東及投資大眾，還有資訊的充任披露及審計及內控機制的建立，難道有任何的助益嗎？

曾次長大仁：針對委員提到的第一個面向，這對股東及社會大眾的權利照顧應該會有幫助……

顧委員立雄：我很難想像你找了兩位外國國籍的董事，付給他們 8,000 元的車馬費，其他還是本國籍的董事，特別是今天 3 家公司的董事都是由政府來指派或推派，這對經營責任能夠獲得任何改善的可能，或對任何資訊的揭露及內控機制會有任何的助益嗎？本席對此怨難想像！本席認為你們是在沒有相關配套的情況下，單單提出董事由有外國籍者來擔任，當然就會如此的受到不歡迎嘛！

根據國籍法第二十條的規定，公營事業負決策責任以外的人員，經主管機關核准原本就可以用外國籍的人士。如果你們是考慮到公司在競爭上更能有所突破，希望能夠找到不同思維面

向的人的話，剛才已經有很多委員提到，你們可以採取顧問的方式，將相關建議提到董事會來做成決策，這樣做遠遠好過只引進兩位外國籍董事，更何況這也不具有決策的多數，而且也只是付 8,000 元車馬費而已。依據國籍法第二十條的規定，如果採取顧問的方式，透過報准的方式就可以用了。今天不管你們是要因應國際化潮流，或是引進國外的專業人士也好，由於現在在國籍法上已經有相關的規定可以突破，因此本席在此要勸說交通部所屬各機關及各公營事業，你們應該先尋求做好業績，在有了 credit 之後，你們為了創新或要更有競爭力才引進有給職的顧問。最後還可以拉到經營決策層級來做決定，如果經營決策層級願意承擔創新決策或更具有競爭能力的責任，這才是你們應該去做的方法，而不是找兩位進來當花瓶而已，然後就說這是國際化，即所謂引進國外的專業人士。這種方式完全無助於公司治理，也無助於你們想要達到的改善目的。本席從立法技術面來看，我不太喜歡你們使用雙重國籍的字眼，我問你，雙重國籍指的是哪種「雙重」呢？

曾次長大仁：就是有我們台灣的國籍，以及另外一國的國籍。

顧委員立雄：那你從國籍法中去找一個雙重國籍的定義來給我看看！國籍法對雙重國籍有這樣的定義嗎？雙重國籍也可以說是中華民國國籍及中華人民共和國國籍，我再進一步講，國籍具有高度主權的意涵，我們不可能去扯所謂的雙重國籍，那是事實上的問題，而非一個主權上要退讓的問題。比如你在成為中華民國國民的同時，也要拋棄外國國籍，那是另外一件事情；或者你在成為外國國民時，他們要不要要求你拋棄中華民國國籍，這又是另外一件事情。在具有法律一定內涵的條文中，並不適用雙重國籍，而相關國籍法的規定，都是使用中華民國國民兼具外國國籍，或中華民國國民另外取得外國國籍，就是一定要將中華民國國籍的概念放在前面，而不是拿雙重國籍來做。

我還要再請教次長，針對你們一直提到的子公司，你們說還要回去定義一下，可是在公司法中找得到「子公司」三個字的定義嗎？

曾次長大仁：我們沒有特別去找這部分。

顧委員立雄：公司法第三百六十九條之一以下只有「關係企業」這一章，其中可分為控制及從屬關係，還有相互投資的部分。剛才很多委員有提到你們投資的公司，你們對其不見得有完全的控制權，如果你們要拋掉政府採購法的相關限制，最多的範圍應該是在你們互相具有控制及從屬關係的部分，以你們這 3 家公司來講，都應該是你們去控制他們，而他們也是從屬於你們的，就是說你們對他們的人事及財務具有控制關係。這等同是一個公司的母體加上一個被你們控制的子體，你們還可以不用所謂的政府採購法，對此我還可以有相當程度的理解。如果是相互投資的公司，且不具有控制及從屬關係，假使你們要拋掉政府採購法的相關限制，那所有的國營企業都可以這樣主張了，所以這樣是不通的。

你們不但要對子公司重新加以定義，而且要從公司法中找到依據，還有你們要拋掉政府採購法所限制的範圍也要有一個限縮，不可以將所有的關係企業都涵蓋在裡面。你們對所謂的控制及從屬關係，如果要不受政府採購法的限制，我認為前提就是你們要建立內控機制。如果你們去看控制及從屬關係的規定，也是要求你們不可以做違反經營常規的事情，不然就會有背信的

問題。針對控制及從屬關係，如果你們要讓我們沒有辦法監督，也沒有辦法受到政府採購法的限制，那你告訴我，你的內控機制是什麼？

剛才講過公司治理的第三個面向，你們必須去建立一個內控機制的完善架構，你們才能告訴我，你們要不受政府採購法的限制。你們說政府採購法會綁手綁腳，如果不要被綁手綁腳，之後你們要告訴我，那你們要什麼呢？你們不能告訴我說你們不要，但是也不能管你們，你們要怎麼樣就怎麼樣。針對百分之百的公營事業，本席無法接受此點。對於公司相關的內控機制，拜託你們要建立起來，讓我看看你們做了哪些內控機制，我才有可能讓你們鬆綁啊！

曾次長大仁：委員指教的也是後續我們要努力的部分。我們希望對於相關企業，或是剛才說的子公司，原則上是需要界定哪一種適合納入這種概念來處理，而且要有一個控制的機制，同時也要接受必要的監督，這方面我們會做後續的處理。

顧委員立雄：我要特別提到中華郵政，尤其不能忘掉社會企業責任這一塊，也就是中華郵政肩負現在大家在談的社會企業責任的概念。在日本是與長照結合，針對生活能夠自理的獨居老人，他們是透過郵務士一天去探視兩次，甚至中午還會送便當，這已經成為日本長照政策中的一環。剛才提到一些偏鄉郵局不能裁撤的問題，基本上這些郵局都帶著這樣的使命，所謂的 CSR（企業社會責任），從現今公司自理的觀點而言，不再強調以營利為導向，除了不斷強調競爭及創新之外，還要兼顧社會責任，尤其是像中華郵政，至於其他兩家則可以再思考一下，因此請次長可以要求中華郵政應該做一表率。

曾次長大仁：謝謝委員提到，這恰恰是翁董事長非常願意回答的部分，其實中華郵政已經在做，而且也做了很長的一段時間，就是郵務士去照顧社區內需要被照顧的老人。

顧委員立雄：針對企業社會責任的部分，在你們所提供的相關服務上應該做一區隔，也就是說從企業社會責任出發，因而帶動中華郵政走向的地方，也正是你們使命很大的一塊，這與你所強調的營利及繳庫歸公的部分必須做一區隔。本席認為中華郵政有一定的使命，交通部必須在這部分做一些努力。

曾次長大仁：我們非常認同目前中華郵政的方向及核心價值，而且他們在郵務方面，基本上是不會賺錢了……

顧委員立雄：靠儲金來賺錢。

曾次長大仁：要靠其他部分來彌平，可是針對那部分，他們是非常認真在做。

顧委員立雄：謝謝。

主席：接下來登記發言的林委員德福、黃委員昭順、何委員欣純、高委員金素梅、呂委員玉玲、黃委員偉哲、周陳委員秀霞及邱委員志偉均不在場。

登記質詢委員均已發言完畢。

段委員宜康所提書面質詢，列入紀錄並刊登公報。

段委員宜康書面意見：

一、有關交通部擬具的中華郵政、國營國際機場園區、國營港務股份有限公司等 3 項設置條例修正草案，主要擬開放具外國籍與雙重國籍者擔任董事，以利廣納人才並與國際接軌。查目

前國營事業單位共 16 家，其中台灣金控去年放寬，尚未真正聘用外籍董事，換言之，交通部提出擬開放具外國籍與雙重國籍者擔任董事，實質效益評估有待商榷，其就桃園機場，並非只因開放幾席董事，就代表與國際接軌，而是公司應要透過諸多配套及行銷等其他方式，以達到國際化之目的，故要求交通部應對通盤研議並提出國營事業實質治理之措施方案。

二、日前桃園機場發生「晴天時灰塵漫天、下雨時路面爆漿。」滑行道冒漿現象，此問題不僅會增加輪胎磨損、爆胎機會，引擎亦會吸灰塵，進而影響飛行安全，嚴重影響我國形象。其實桃園國際機場有南北兩條主跑道，但滑行道多達 39 條，與大修前跑道同樣面臨老舊品質下降，尤其 10 幾年來冒漿問題日益嚴重，頻遭航空公司詬病。故要求交通部應對桃園機場發生冒漿問題，要有完善監控及立即處理機制外，另要儘速提出具體完備整建滑行道措施方案。

主席：針對本日會議作如下決議：討論事項第一案及第二案說明及詢答完畢，另擇期繼續審查。

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

。

散會。

散會（13 時 57 分）