

理，惜台灣自來水公司不諳此等原則，只顧自掃門前之雪，完成了自己的管線工作後，便認為公路平整與己無關而一走了之，著實不負責任，甚且枉顧全民行車交通之福祉，以及用路人之生命安全，應有檢討與改進之空間，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、長久以來，關於地下管線施工完成後即一走了之，不顧路面平整之事例屢見不鮮，亦為多年來民間之宿怨，而仍至今未見任何改善，其中台灣自來水公司為其中之大宗。查新北市日前召開「道安會報」時，台水不僅為座上佳賓，更直接受到執政黨籍市長之重炮批評如「鬆散很久了」、「內部有很多弊端」。單單就新北市一區之資料以言，即可顯現端倪，即根據市府工務局的書面報告，新北市 8 月分轄內管線機構申請挖掘道路共 1,129 件，核准 876 件，其中 25 件因逾期、鋪面品質不佳等原因被罰，裁罰總金額達新台幣 79 萬元，而其中自來水公司就占有 4 件，莫怪乎日前市長如此震怒至口出此言。
- 二、從台灣全區再觀察台水狀況，則更能顯現情形之嚴重。依交通部公路總局調查，自 99 年 1 月至 100 年 6 月，台灣地區道路因置換管線而被挖掘破壞比率高達 65.55%，其中向公路總局申請挖掘省道及縣道之道路面積 151 萬 2,250 平方公尺，相當於 212 個足球場，而申挖最多之事業單位為台水公司占 51%，其次為電力公司占 28%。另據新北市政府工務局統計，100 年 1 月至 9 月全市開挖路面共 6,969 件，其中回填不實開罰案共 217 件、罰 712 萬元，以台水公司 60 件 186 萬元最高。本席認台水此等苟且隨便的施工態度，根本害人害己，完全毫無益處可言。就害人部分，已如前述，將造成用路人無端因道路品質低落而受到生命上的風險。就害己的部分，每年如此大額的賠償，無端增加開銷造成財務壓力，到最後又再巧立名目向大眾榨取民脂民膏，實在是相當不負責任。
- 三、綜上，台水應從源頭與收尾兩端出發進行改革以及檢討反省。即開頭的部分，應就管線開挖管控進行研擬與規劃，不應動不動視路面開挖為兒戲，動輒進行工程，應嚴謹的規劃固定施工日程，儘可能將工程一次解決而減少開挖破壞路面之次數。至若收尾部分，則應注意就回鋪強化與改善的計畫，不應動不動倚仗自己的轉嫁成本之能力而以為萬事皆可由賠償擺平，蓋交通安全與具體個人的生命身體根本無法計價，持這種心態進行施工令人心寒。是故台水應針對前述指示研擬具體檢討與改進方案，並儘速加以施行。

(十五) 本院林委員佳龍，對於改善漢翔資本結構的關鍵課題，是藉由減資打消虧損，再以國家土地撥用作價方式，調整資本額，惟漢翔的虧損超過半個資本額，同時又有備料 20 多億的呆料，特向行政院提出質詢。

說明：

請提供資料與數據說明，漢翔目前所有庫房備料的周轉率為多少？有多少金額與數量是一年以上、三年以上沒有使用的（即呆料），這裡面有沒有人謀不職，貪瀆舞弊、或是經營決策錯誤的採購發生？

有關改善漢翔因過去長期任務導向的虧損，雖是歷史因素，也是必須承擔與積極改善。對於改善漢翔資本結構的關鍵課題，是藉由減資打消虧損，再以國家土地撥用作價方式，調整資本額。針對上述多年來救漢翔的斧底抽薪之計，究竟經濟部國營會是否支持？漢翔公司是否有徹底調整的決心？有遇到哪些困難，還是只有空話，而裹足不前，請經濟部與漢翔公司提書面說明。

（十六）本院林委員佳龍，鑑於漢翔的業務範圍與經營趨勢為「協助國內航空工業建立中心衛星體系與制度」，足證國家扶植漢翔，也應對於國內航空工業界，特別是中部的精密製造生產供應鏈，要起帶頭的作用，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、由於漢翔的工資過高（歷史因素），為求公司競爭力，必須降低生產成本擴大獲利，最好辦法就是增加銷值，擴大外包，也就是多接業務，但是轉由民間有能力，或是扶植國內中小企業來承接零件製造，這樣對於漢翔的生產成本可以降低，獲利提高，同時也對國內的產業界來說，能夠以過去良好製造基礎，往上提升進入國際航空工業。
- 二、目前無軍事國防機密考量的業務，特別是國際民用飛機零件與次系統的生產，為了跟中國大陸低價策略競爭，應該大幅引進國內民間生產體系，建立台灣航太『中心—衛星』的體系，集合民間力量共同進軍國際。惟航太工業門檻較高，國內民間要跨入，必然須要漢翔扶植。
- 三、請漢翔說明目前外包比重占整體生產的比例有多少？目標訂為多少？如何透過計畫作為，讓國內供應鏈具體成長，並因為生產成本有效控制，而能提高國際報價上的競爭力。漢翔目前供應鏈體系的現況為何，同時有何具體擴大供應鏈的具體計畫？

以上相關檢討報告，請提供本委員辦公室。

（十七）本院林委員佳龍，有關漢翔人力的配置，間接人力（管理人員）占公司整體用人費用相當高，公司對於高職等的人力配置直接生產的比例確有檢討之必要，特向行政院提出質詢。

說明：

漢翔公司因歷史因素，過去以任務導向生產國家軍用飛機，當時晉用人力均為高薪之研發人員為主。然而，時過境遷，現在軍用業務不到三成，已轉型為民用航空業務為主體，必須以