

財團法人台灣郵政協會、財團法人台灣電信協會、財團法人台灣網路資訊中心、財團法人中華顧問工程司、財團法人中華航空事業發展基金會及財團法人台灣敦睦聯誼會 105 年度預算案審查報告（修正本）

中華民國 105 年 5 月 18 日

華總一義字第 10500042761 號

一、通過通案決議 6 項：

(一)交通部所屬主管財團法人，其中財團法人台灣電信協會、財團法人台灣郵政協會坐擁大批資產，其主要任務亦係管理該批資產，並無實質存在必要，且該些資產實屬國家所有，現由私法人管理處分收益，造成國家資源無法有效配置。財團法人中華航空事業發展基金會之任務主要亦係保管屬於國家的中華航空股份有限公司股權，卻配置大量人力、物力，等於浪費國家資源。另財團法人台灣敦睦聯誼會、財團法人中華顧問工程司，亦係等於經營圓山大飯店和台灣世曦工程顧問股份有限公司之營利事業，存在之目的亦無關公益。目前交通部對於此五財團法人均有實質控制力，故均應要求所指派董事於董事會提案，將所屬財團財產及相關公司股權，捐贈歸還與國家，再由國家做相關之妥善處置，避免應屬國家之公產長期由私法人所持有，進而被私吞或浪費或當做酬庸之地位。

(二)交通部所屬主管財團法人專任員工之薪資、福利水準差距甚大，最高的財團法人中華航空事業發展基金會年薪約 150 萬元，最低的財團法人台灣電信協會僅約 40 萬元，尤其航發會業務多僅屬贊助其他機構辦理，非自辦業務，卻坐領高薪，以航發會主任秘書為例，主要業務內容係「綜理本會各項業務、印信與戳記之典守」，竟然月薪最高可達 13 萬 9,050 元，顯然業務與薪酬不成比例。爰此，要求交通部於 1 個月內就所屬主管財團法人專任員工之薪資、福利結構向立法院交通委員會提出書面檢討改善報告。

(三)為避免機關首長於 105 年 5 月 20 日新政府上台前，乘機大量安置人員，

影響機關人事安定及新政府之人事任用權。爰此，要求交通部所管轄之事業單位、財團法人，包含桃園國際機場股份有限公司、臺灣港務股份有限公司、中華郵政股份有限公司、財團法人台灣郵政協會、財團法人台灣電信協會、財團法人台灣網路資訊中心、財團法人中華顧問工程司、財團法人中華航空事業發展基金會、財團法人台灣敦睦聯誼會等，於 105 年 5 月 20 日前不得調動或調整相當於協理、副總以上層級之人員，若於 105 年 1 月 22 日之後有調動者，應予以撤銷該人事案。

(四)為強化立法院對財團法人預算編列與執行情形之監督，要求財團法人台灣郵政協會、財團法人台灣電信協會、財團法人台灣網路資訊中心、財團法人中華顧問工程司、財團法人中華航空事業發展基金會、財團法人台灣敦睦聯誼會等，應於每年度之預算書中載明對前一年度立法院審查預算時所做決議之辦理情形，以利立法院監督。

(五)依據 104 年 2 月 4 日公布頒行之總統府公報第 7179 號，立法院交通委員會已通過解散財團法人台灣電信協會、財團法人台灣郵政協會的決議，但是行政院、交通部等相關主管機關迄今仍未有任何作為。而據同一次決議，台灣電信協會對於 105 年度預算書，亦應表列之財產目錄，並應於 1 週內送交立法院交通委員會。如行政單位未於 3 個月內將資產歸還國庫或解散，應將相關失職人員移送監察院調查懲處，以維國家文官風紀。

(六)立法院審查 104 年度財團法人台灣郵政協會預算時，為避免國家資產淪為私人化財產，決議要求財團法人台灣郵政協會於 104 年底前決議將所有資產回捐國家後，並加以解散。然而，台灣郵政協會於 104 年 4 月 29 日函報交通部，持法律顧問之法律意見，以立法委員並無要求解散財團法人之權責，拒不執行，明顯藐視立法院，爰要求交通部指示官派董事於下次董事會中提案執行立法院之決議，否則應予以解除董事職務，並以背信罪移送法辦，如具公務員身分應即給予行政懲處。

二、財團法人台灣郵政協會 105 年度預算案

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：1 億 2,294 萬 3,000 元，照列。
2. 業務總支出（不含所得稅費用）：1 億 2,209 萬 5,000 元，照列。
3. 稅前賸餘：84 萬 8,000 元，照列。

(三)固定資產之建設改良擴充：1,515 萬元，照列。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 4 項：

1. 財團法人台灣郵政協會現置有董事 15 人及監察人 5 人，惟不論是董事或監察人均係由交通部就該部及中華郵政股份有限公司現職員工中選任，與交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點所訂，除政府或交通機關（構）相關業務人員外，宜納入相關研究領域之專家學者，抑或社會公正人士等規定未盡相符。且多數董監事之背景頗為相近，似無法透過董監事之不同專業背景，汲取不同領域之專業知識或外部資源，進而對經營績效產生助益，不利發揮正面監督效果。又相較於專職員工人數 4 人負責日常會務之運作，其董監事人數達 20 人，似屬偏高，有違常理，允宜適度縮減。爰要求交通部督促所屬研議適度縮減，並於 105 年 6 月 20 日前向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以確實減少冗員。
2. 財團法人台灣郵政協會之營運規模不大，且業務單純，其 105 年度預算編列之「業務收入」1 億 2,294 萬 3,000 元，其中例行性業務之「租金收入」及「利息收入」分別為 1 億 0,762 萬 2,000 元、1,532 萬 1,000 元，各占「業務收入」之 87.54%與 12.46%，而「業務支出」主要係辦理與郵政業務相關之公益事項、交流活動、業務研討、專業訓練、體育與文

康活動，及協助中華郵政退休人員協進會辦理各項活動等。另目前現有專任員工人數 4 人，然董監事人數卻高達 20 人，為專任員工的 5 倍，根本有違常理。且不論是董事或監察人均係由交通部就該部及中華郵政股份有限公司現職員工中選任，多數董監事之背景頗為相近，並無法透過董監事之不同專業背景，汲取不同領域之專業知識或外部資源，進而對經營績效產生助益，不利發揮正面監督效果。故建議財團法人台灣郵政協會之董監事人數應按比例覈實刪減，至多為 7 至 9 人，應為妥適。

3. 財團法人台灣郵政協會依據「交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點」，共設置董事 15 人，監察人 5 人，此皆為其規定之上限人數。然經查，郵政協會的營運規模不大，業務單純，目前僅有專任員工 4 人，遂造成管理者人數遠高於員工，且薪資不成比例之現象。此外，董監事人數雖多，背景卻極為相近，無法汲取不同領域專業知識，不利發揮正面監督效果。爰此，要求財團法人台灣郵政協會進行組織及業務檢討，適度縮減冗員，並向立法院交通委員會提出書面報告。
4. 財團法人台灣郵政協會 105 年度於「業務收入—處分資產利益」科目未編列預算數，惟 103 年度該科目決算數為 5,108 萬 4,000 元，係處分所持有資產之利益。經查，郵政協會主要資金來源係以出租與財團法人台灣電信協會共同承繼前台灣遞信協會及遞信職員共濟組合產業之租金收入為大宗，由 105 年度預算「業務收入—租金收入」1 億 0,762 萬 2,000 元，占「業務收入」1 億 2,294 萬 3,000 元之 87.54%，即可窺知。且房地資產之出售處分勢將影響郵政協會日後租金收入穩定性及業務推動，故房地資產處分實屬郵政協會重大決策，建議主管機關交通部應依規定，要求該協會羅列當年度資產處分收益，更應於預算書中充分揭露表達，俾利立法院審議。且該項資產處分需經董事會同意，並報交通部許可送交立法院備查後方行處分，避免發生日後公產遭董事會意圖變更，成為私人牟利之工具。

三、財團法人台灣電信協會 105 年度預算案

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：1 億 1,891 萬 9,000 元，照列。

2. 業務總支出（不含所得稅費用）：1 億 1,788 萬 6,000 元，照列。

3. 稅前賸餘：103 萬 3,000 元，照列。

(三)固定資產之建設改良擴充：無列數。

(四)轉投資計畫部分：新增投資 1 億元，照列。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 5 項：

1. 國際電信開發股份有限公司辦理我國參與「國際衛星輔助搜救組織」之業務，年費為 126 萬元，由交通部編列預算繳交。有鑑於該公司目前僅有此項業務，且近 3 年皆有約 67 至 103 萬元不等之稅前純益，公司至今已累計 2,700 多萬元餘額。為擷節政府經費支出，建請財團法人台灣電信協會審酌自行負擔此項業務費用之可行性或研議其他替代方案，並向立法院交通委員會提出書面報告。

2. 財團法人台灣電信協會 105 年度編列以自有資金 1 億元，投資中華電信股份有限公司股票，累計投資中華電信淨額 3 億 7,457 萬 4,000 元，預計持股比率由現行 0.038%，增加為 0.051%，105 年度並編列「投資利益—股利收入」1,350 萬元。經查：電信協會 105 年度預算就投資中華電信計畫僅簡單說明：「長期價購電信公司普通股股票，以獲取穩定之股利收益。」並未依財團法人預算編製相關規定就轉投資效益為具體評估說明，不利立法院審議及外界之考核監督，顯欠允當。且該投資案尚未依其捐助章程規定提經董事會同意並報經交通部核可，預算籌編顯欠覈實。

爰要求交通部督促所屬檢討改進，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面報告，以利覈實預算編列。

3. 隨財團法人台灣電信協會資產持有成本增加，實應強化資產之運用績效，或是增加多元化其資產收入來源。惟該協會 105 年度工作計畫中並未對現有資產持有及運用情形、推動之出租、處分或相關活化開源計畫等提出具體工作內容，亦未就預計達成之年度工作目標研擬相關績效評核指標，資產管理工作計畫內容簡略，主管機關交通部亦未覈實督導審核該公設財團法人之年度工作計畫，實有欠當。為利財團法人台灣電信協會財務業務的健全發展，建議主管機關交通部應儘速全面審視及檢討該協會現有資產運用情形，積極依法處理被無償占用或借用的資產外，且對於長期未能運用或投資報酬過低資產，亦應研謀其他多元化資產營運模式，增加資產收益，俾提高資產管理成效。
4. 財團法人台灣電信協會 104 及 105 年度所編列「租金收入」分別為 9,840 萬元及 1 億 0,050 萬元，惟 104 及 105 年度所編列之「稅捐及保險費」分別為 1 億 0,836 萬 5,000 元及 1 億 0,485 萬元，顯示「租金收入」尚不敷支應其應負擔之「稅捐及保險費」支出，資產管理成效欠佳。爰要求交通部應就該協會 105 年度工作計畫中未對現有資產持有及運用情形、預計推動之出租、處分或相關活化開源計畫等提出具體工作內容，及該協會未就預計達成之年度工作目標研擬相關績效評核指標等問題，全面審視及檢討該協會現有資產之運用情形，對於長期未能運用或投資報酬過低之資產，應研擬提出增裕資產運用收入，提高資產管理成效之書面報告予立法院交通委員會。
5. 立法院審議 104 年度財團法人台灣電信協會預算書案曾做出決議，略以要求其於 105 年度預算書表列財產目錄，以符合「交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點」及電信協會本身之捐助章程之規定，並要求補送 104 年度之財產清單。然查 105 年度該協會之預算書中雖載有

財產目錄，但未能逐筆記錄，爰此，要求財團法人台灣電信協會於預算書中應以逐筆方式詳列財產清單，以利立法院監督。

四、財團法人台灣網路資訊中心 105 年度預算案

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：原列 1 億 2,966 萬 4,000 元，增列「業務收入」項下「域名管理費收入」700 萬元、「業務外收入」項下「勞務收入」200 萬元，共計增列 900 萬元，其餘均照列，改列為 1 億 3,866 萬 4,000 元。

2. 業務總支出（不含所得稅費用）：原列 1 億 1,415 萬元，減列「業務支出」項下「業務費用」48 萬 6,000 元，其餘均照列，改列為 1 億 1,366 萬 4,000 元。

3. 稅前賸餘：原列 1,551 萬 4,000 元，增列 948 萬 6,000 元，改列為 2,500 萬元。

(三)固定資產之建設改良擴充：原列 2 億 5,020 萬元，減列「土地」1 億 9,520 萬元、「房屋及建築」4,880 萬元，共計減列 2 億 4,400 萬元，其餘均照列，改列為 620 萬元。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 1 項：

1. 財團法人台灣網路資訊中心 105 年度預算編列預算賸餘 1,551 萬 4,000 元，較 104 年度預算賸餘 1,073 萬 2,000 元增加，較 103 年度決算賸餘 5,333 萬 1,000 元減少。經查，該中心近年度預算賸餘之決算數均大幅超逾預算數，自 98 至 103 年度決算賸餘均超逾 2,300 萬元，惟預算編列卻偏低，致決算數占預算數比率之預算達成率偏高，其中 100 年度預算達

成率 2,392.86%，101 年度高達 2,513.78%，102 年度更達 2,836.85%，而 104 年度截至 10 月底賸餘數 6,251 萬 3,000 元，已達全年度預算數 1,073 萬 2,000 元之 5.82 倍，顯見該財團法人近年度賸餘之預算數估列偏低。鑑於台灣網路資訊中心近年度當期賸餘預算達成率均超過 100%，決算賸餘均超逾 2,300 萬元，且 104 年度截至 10 月底亦已達全年度預算數之 5.82 倍，故應調整 105 年度預算賸餘數為 2,500 萬元。同時要求該單位應參考過去決算金額，做為預算覈實編列之依據。

五、財團法人中華顧問工程司 105 年度預算案

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：2 億 1,890 萬元，照列。

2. 業務總支出（不含所得稅費用）：原列 2 億 1,750 萬元，減列「人事費用」72 萬元、「研究發展費用」2,000 萬元，共計減列 2,072 萬元，其餘均照列，改列為 1 億 9,678 萬元。

3. 稅前賸餘：原列 140 萬元，增列 2,072 萬元，改列為 2,212 萬元。

(三)固定資產之建設改良擴充：430 萬元，照列。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 7 項：

1. 鑑於財團法人中華顧問工程司自轉投資設立台灣世曦工程顧問股份有限公司後，原有之工程顧問業務移由世曦公司承接，96 年以前關於公共工程建設之規劃、設計、監造、專案管理等技術顧問服務之主要業務均已移撥至世曦公司，現今該工程司業務範圍僅餘研究發展、教育訓練、出版及獎學金等項目，其主要業務移除致營運成果欠佳，甚或產生短絀，

已有無法達成原捐助章程設立目的之虞，爰建請財團法人中華顧問工程司根據民法第 65 條規定研酌辦理解散。

2. 財團法人中華顧問工程司 105 年度預算編列「人事費用」6,538 萬元，較 104 年度預算數 6,366 萬元，增加 172 萬元。經查：中華顧問工程司近年度員工人數及用人費用，其用人費用占收入之比率由 103 年度之 18.51%，大幅增加至 105 年度之 29.87%，若不含投資收益，用人費用占收入之比率則由 103 年度之 29.45%，遽增至 105 年度之 61.76%，顯示近年來該工程司用人費用增加之速度遠高於業務收入擴展速度，形成其營運上的隱憂。加上，該工程司近 5 年度之平均每人用人費用均超過百萬元以上，以 104 年度之平均每人用人費用預算數 141 萬 5,000 元為例，早已高於科技研發型財團法人之平均用人費用（104 年度財團法人工業技術研究院平均每人用人費用預算數為 129 萬元）。鑑於該工程司已轉型為公益性質之財團法人研究機構，應當摺節用人精神及業務實際需要，合理配置人力，建議財團法人中華顧問工程司應適度修正用人費用、薪資成本結構，並同步檢討待遇福利等人事成本擴張問題，方能符合社會期待。
3. 依據交通部說明，財團法人中華顧問工程司 105 年度「人事費用」較 104 年度增加 172 萬元，主要係 105 年度預定成立交通控制研究中心，規劃增加工程及研究人員 5 人等所致。經查，該工程司 105 年度總說明之工作計畫顯示，該中心將「延續辦理國 5 交通管理策略模擬及實證研發計畫及增加交通時間預測功能，辦理都市交控之研究並與高速公路交控接軌」。然而，前開交通控制研究中心規劃辦理之業務內容，與交通部運輸研究所之業務執掌顯然相同，實不應讓外界產生政府機關（構）疊床架屋之非議，建議主管機關交通部應審慎衡酌其設置及增員之必要，檢討財團法人中華顧問工程司人事成本的合理性。
4. 財團法人中華顧問工程司轉投資之台灣世曦工程顧問股份有限公司及再

轉投資之華光工程顧問股份有限公司，其負責人李建中及管長青現齡均超過 68 歲未即行更換，顯有失職，爰要求交通部清查其所屬之轉投資子公司、孫公司、海外公司，有無其他新任董事超過 65 歲或董事年滿 68 歲未即行更換的情形，並於 1 個月內將調查報告送交立法院交通委員會。

5. 財團法人中華顧問工程司轉投資之台灣世曦工程顧問股份有限公司及再轉投資之華光工程顧問股份有限公司，其負責人李建中及管長青現齡均超過 68 歲未即行更換，顯然遴選上有制度之缺，為避免日後再發生同樣缺失，爰要求交通部應將所屬財團法人之轉投資子公司、孫公司、海外公司之指派新任董監事時，應於 1 個月內送立法院交通委員會存查。
6. 針對台灣世曦工程顧問股份有限公司於 105 年來屢次參與交通部之相關工程標案，其承包標案之決標金額大部分均與標案之底價金額相同，爰要求交通部於 1 個月內提出報告，送交立法院交通委員會。
7. 財團法人中華顧問工程司目前以進行技術研究為主要業務，惟其預算書中並未清楚交代相關研究計畫案之執行成效，實不利立法院之監督，爰此，要求財團法人中華顧問工程司自往後年度應於預算書中詳列前一年度研究計畫案之內容摘要及執行情形。

六、財團法人中華航空事業發展基金會 105 年度預算案

(一)工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：19 億 1,224 萬 5,000 元，照列。
2. 業務總支出（不含所得稅費用）：原列 1 億 5,868 萬 9,000 元，減列「業務經費」項下公共關係協調與聯繫費用 100 萬元，其餘均照列，改列為 1 億 5,768 萬 9,000 元。
3. 稅前賸餘：原列 17 億 5,355 萬 6,000 元，增列 100 萬元，改列為 17 億

5,455 萬 6,000 元。

(三)固定資產之建設改良擴充：無列數。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 7 項：

1. 中華航空股份有限公司成立當初係由政府百分之百提供人力及物力等資源所成立，可見依中華航空公司原始創辦人衣復恩將軍之回憶錄及財團法人中華航空事業發展基金會首屆董事陳長文律師於聯合報之投書所述，均足以證明華航實質股東為政府而非私人，其後因歷史因素其持股轉由財團法人中華航空事業發展基金會持股。但交通部卻在 100 年度決算逕自將財團法人中華航空事業發展基金會創立時政府捐助基金比率為 100%改認定為 0%，且於 102 年 1 月 21 日配合修正交通部審查交通事務財團法人設立許可及監督要點，將航發會歸類為私人捐助政府以信託方式管理之財團法人，顯示該部未盡主管機關監督及維護國家資產之責。要求交通部應本於權責，維護國家資產利益，應立即恢復認定財團法人中華航空事業發展基金會係創立時政府捐助基金比率為 100%之財團法人，且須受中央政府預算法、決算法及立法院決議及相關法令之監督。
2. 有鑑於中華航空股份有限公司實質股東為政府而非私人，然交通部卻逕自認定財團法人中華航空事業發展基金會為 100%私人捐助政府以信託方式管理之財團法人，惟迄至 104 年 9 月底，該部仍認定航發會創立時政府捐助基金之比率為 0%，未依立法院審查交通部 103 年度單位預算案之決議：「將航發會創立時政府原始捐助基金比率回復為 100%。」其作法不僅未善盡監督及維護國家資產之責，亦顯未尊重立法院，爰要求財團法人中華航空事業發展基金會應儘速遵照立法院決議將政府捐助比率回復 100%。

3. 財團法人中華航空事業發展基金會於 105 年度預算編列「財務成本」3,999 萬 8,000 元，為認購台灣高速鐵路股份有限公司普通股，向銀行借款之舉債利息支出。經查：航發會於 94 年投資高鐵公司特別股 45 億餘元，雖於 104 年 8 月收回本金，惟 12 億餘元特別股股息償還事宜尚待協調，104 年度復配合高鐵公司「財務改善方案」，認購普通股 26 億元，舉債利息支出近 4,000 萬元，且未來尚有償還本金壓力，有鑑於高鐵公司財務改善方案成效實有待觀察，建議財團法人中華航空事業發展基金會應謹慎處理投資高鐵財務之風險，同時應遵循該會宗旨及相關法令之適法性，避免未來出現高額之本息攤提，嚴重影響航發會財務運作。
4. 財團法人中華航空事業發展基金會 101 至 103 年度預算編列轉投資中華航空股份有限公司之「採權益法認列之投資收益」分別為 15 億 6,690 萬元、10 億 2,011 萬 9,000 元及 12 億 1,171 萬 6,000 元，惟實際執行情形，由於華航公司連續 3 年營運虧損，航發會決算認列投資損失分別為 1 億 6,937 萬 6,000 元、4 億 5,751 萬 5,000 元及 2 億 6,977 萬 1,000 元。鑑於航發會持有華航公司股份達 18 億餘股，為該公司最大股東，惟華航公司連續 3 年發生營運虧損，以致原編列投資收益轉認列為損失，建議財團法人中華航空事業發展基金會應積極監督中華航空股份有限公司營運、治理並研謀善策，俾利加速改善營運績效，避免侵蝕政府投資權益。
5. 財團法人中華航空事業發展基金會 105 年度預算編列「採權益法認列之投資收益」6 億 1,100 萬元，較 104 年度預算數 4 億 9,196 萬 7,000 元，增加 1 億 1,903 萬 3,000 元。經查實際執行情形，由於中華航空股份有限公司 101 至 103 年連續 3 年營運虧損，以致原編列投資收益轉認列為損失，而航發會持有華航公司股份達 18 億餘股，為該公司最大股東，允宜研謀善策積極監督公司營運與治理，爰要求交通部應監督財團法人中華航空事業發展基金會針對中華航空股份有限公司之營運績效改善作為提出書面檢討報告，並送交立法院交通委員會。

6. 財團法人中華航空事業發展基金會 105 年度預算之轉投資明細表中，列有投資華揚史威靈公司持股比率 1.59%、累計投資淨額 0 元。經查：該會於 89 年間因華揚史威靈公司缺乏進行認證工作所需資金，經其原始股東耀華玻璃股份有限公司管理委員會（以下簡稱耀管會）推介，出資 2,000 萬美元，其後又分別於 94 及 95 年參與現金增資，航發會總計投入資金 5,555 萬 8,000 美元（折合投資時新台幣約 18 億 0,763 萬 1,000 元），持有華揚史威靈公司普通股共計 611 萬 4,002 股（持股比率 8.18%）。惟因該公司 95 年底之淨值已呈負數，航發會將該項投資全數認列資產減損數，持股比率由原 8.18% 降至 1.59%。鑑於 Emivest Aerospace Corporation 於 99 年 10 月向美國德拉瓦州法院提出破產與出售主要資產申請，於 101 年 5 月又向法院提起申請破產類型從重整轉為資產清算，目前仍於美國法院審理中。建議財團法人中華航空事業發展基金會投資華揚史威靈公司高達 18 億餘元，雖於 95 年間全數認列相關資產減損數，惟投資金額甚鉅，政府仍應本於權責，戮力儘速爭取該公司相關資產後續清算分配事宜，以維護政府資產權益。
7. 有鑑於 104 年復興航空發生空難事件，社會普遍關切航空運輸業機組人員工作時間是否過長而衍生飛安問題。惟經查，勞動部最近發布之國內航空運輸業工時檢查結果，中華航空被查獲空服員違規超時工作情形嚴重，1 天工時超過 12 小時，裁處金額高達新台幣 200 萬元，而該公司員工走上街頭抗議超時工作時有所聞。又財團法人中華航空事業發展基金會持有中華航空股份有限公司 18 億餘股為最大股東，應督促中華航空股份有限公司除追求獲利，允宜兼顧勞工權益，監督華航公司務必遵守勞動法令相關規定，切莫因貪圖一時之利，增加勞工過勞的風險，引發職業災害或公安事故，造成社會不安及企業損失。

七、財團法人台灣敦睦聯誼會 105 年度預算案

- (一) 工作計畫部分：應依據業務收支、轉投資計畫、固定資產之建設改良擴充

及資金運用等項之審查結果，隨同調整。

(二)業務收支部分：

1. 業務總收入：18 億 9,468 萬元，照列。
2. 業務總支出（不含所得稅費用）：18 億 1,507 萬元，照列。
3. 稅前賸餘：7,961 萬元，照列。

(三)固定資產之建設改良擴充：3,058 萬 9,000 元，照列。

(四)轉投資計畫部分：無列數。

(五)資金運用部分：應依據業務收支、轉投資計畫及固定資產之建設改良擴充等項之審查結果，隨同調整。

(六)通過決議 8 項：

1. 財團法人台灣敦睦聯誼會前所屬作業組織高雄圓山聯誼會因會員大量流失，造成嚴重虧損，經查，自 97 年 12 月 20 日起結束營業，設備轉為高雄圓山大飯店之附屬設施，原高雄聯誼會所屬員工轉納入高雄圓山大飯店，101 至 103 年度虧損，每年度虧損均逾 1 億元，105 年度預算預計虧損 9,698 萬 8,000 元。台灣敦睦聯誼會所屬三大作業組織中，除台北圓山大飯店之營運尚有盈餘外，台北圓山聯誼會及高雄圓山大飯店呈現虧損多年，惟以近年來臺旅客人數逐年增加，國際觀光旅館住用率及平均房價均有提升，建議財團法人台灣敦睦聯誼會應儘速審慎評估所屬作業組織台北圓山聯誼會及高雄圓山大飯店之營運利基，制訂強而有力的改善方案，力求轉虧為盈，俾有效提升整體財團法人的經營成效。
2. 財團法人台灣敦睦聯誼會之聯誼會會費收入包括會員入費收入、月會費收入及最低消費收入等 3 種，分別編列於所屬作業組織台北圓山聯誼會及高雄圓山大飯店；台灣敦睦聯誼會自 101 至 103 年度聯誼會會費收入決算數分別為 1 億 0,097 萬 7,000 元、9,889 萬 1,000 元及 9,514 萬 7,000 元，預算達成率分別為 80.15%、80.19%及 76.99%，預算達成率欠佳，且逐年下降，無論是台北圓山聯誼會或是高雄圓山大飯店之會費收入均

呈下降情形，有鑑於聯誼會係提供會員運動休閒、多元餐飲及尊榮隱密之交誼場合，建議財團法人台灣敦睦聯誼會應配合時代演進，儘速為其研謀改善，俾利提升經營績效。

3. 有關立法院交通委員會於 103 年 12 月 24 日決議通過「要求交通部責成財團法人台灣敦睦聯誼會於 104 年 4 月分董事會會後，立即提報高雄圓山飯店活化資產、飯店空間整修等具體營運改善計畫」，惟交通部僅於 104 年 1 月 6 日以交路(一)字第 1038200671 號函覆「已將委員會意見轉請該會董事會配合辦理」後，未再就任何相關改善計畫辦理情形，向提案委員與立法院交通委員會說明答覆，顯然交通部漠視委員提案以及管考監督不實，爰此，要求交通部於 1 個月內說明就前述提案自決議通過後迄今之管考辦理情形以及提供高雄圓山大飯店活化之改善計畫。
4. 財團法人台灣敦睦聯誼會現任董事長每月薪酬為 29 萬 0,975 元、總經理每月薪酬為 23 萬 3,904 元。經查：依行政院訂定之政府捐助之財團法人從業人員薪資處理原則第 3 點規定：「各主管機關對支領政府捐助之財團法人薪資之董事長或經理人，除因羅致不易或具有專長特殊者外，應衡酌設置性質、規模、人員屬性、民間薪資水準及專業人才市場供需等因素，在不超過中央部會特任首長待遇範圍內，予以核定或備查其薪資基準。」準此，現行公設財團法人董事長或經理人薪資，除因羅致不易或需具特殊專長等原因外，原則上不應超逾中央部會特任首長之待遇。依全國軍公教員工待遇支給要點所訂之「政務人員給與表」，各部部長之月支數額為 19 萬 0,500 元，惟台灣敦睦聯誼會董事長及總經理每月薪資分別為 29 萬 0,975 元及 23 萬 3,904 元，遠逾中央部會首長待遇，又以該財團法人之營運性質，尚難謂具有羅致不易或需具特殊專長之例外性，且該財團法人近年度營運情形欠佳，負責人員之薪資亦應檢討從嚴摺節。爰要求交通部督促所屬應參照行政院所訂原則辦理，並於 1 個月內向立法院交通委員會提出書面檢討報告，以資公允。

5. 經查財團法人台灣敦睦聯誼會本屆 11 名董事中，即有 6 名（已逾半數）係由政府薦派現職公務人員兼任。準此，中央政府實已對該財團法人具直接之控制權，當應將該財團法人參照公設財團法人標準管理。經查，依「政務人員給與表」，各部部長之月支數額為 19 萬 0,500 元，惟台灣敦睦聯誼會董事長及總經理每月薪資分別為 29 萬 0,975 元及 23 萬 3,904 元，遠逾中央部會首長待遇，又以該財團法人之營運績效不彰，近 3 年營業收支均呈虧損，除 101 年度勉強有結餘為 621 萬元，102 年度虧損 2,258 萬元及 103 年度決算虧損 4,488 萬 3,000 元，鑑於財團法人近年度營運情形欠佳，負責人員薪資理應檢討從嚴摺節，符合公司治理常態。故建議財團法人台灣敦睦聯誼會之董事長及經理人薪資標準，應參照行政院所訂定之處理原則辦理，非有特殊原因，不宜超逾中央部會特任首長待遇，以資公允。
6. 鑑於財團法人台灣敦睦聯誼會之董事半數以上由政府薦派現職公務人員兼任，中央政府實已對該財團法人具直接之控制權，交通部卻未將該財團法人列入公設財團法人管理，導致該會董事長及總經理每月薪資分別為 29 萬餘元及 23 萬餘元，遠逾中央部會首長待遇，爰要求交通部應儘速督促所屬應參照行政院所訂之「政府捐助之財團法人從業人員薪資處理原則」辦理，並於 1 個月內提出書面檢討報告送交立法院交通委員會。
7. 依行政院訂定之政府捐助之財團法人從業人員薪資處理原則第 3 點規定：「各主管機關對支領政府捐助之財團法人薪資之董事長或經理人，除因羅致不易或具有專長特殊者外，應衡酌設置性質、規模、人員屬性、民間薪資水準及專業人才市場供需等因素，在不超過中央部會特任首長待遇範圍內，予以核定或備查其薪資基準。」財團法人台灣敦睦聯誼會現任董事長每月薪酬為 29 萬 0,975 元、總經理每月薪酬為 23 萬 3,904 元，遠逾中央部會首長待遇，又以該財團法人之營運性質，尚難謂具有羅

致不易或需具特殊專長之例外性，且該財團法人近年度營運情形欠佳，相關人員之薪資應進行檢討並予調整。

8. 根據財團法人台灣敦睦聯誼會的營運計畫，除了經營所屬兩間飯店外，還包含「提供餐旅學校學生實習，培育國際觀光、餐飲人才」。章程中也明訂應「培育餐飲人才」。但過去 3 年來，敦睦聯誼會所提供的實習機會全數都在台北圓山大飯店。高雄在地就有「高雄餐旅大學」，分有餐旅學院、觀光學院、廚藝學院等，其下又分成 20 多個科系，可以說是培育全國餐飲人才最重要的學校，卻無法就近到高雄圓山大飯店實習，實在諷刺。爰此，交通部應要求財團法人台灣敦睦聯誼會責成高雄圓山大飯店與高雄在地餐旅學校建立合作關係，並提供實習機會，並於 105 年 5 月底前提供書面改善報告給立法院交通委員會。