

訊息。

魏委員明谷：台中自由貿易港區廠商進駐意願並不高，是否因為有法律、設備或其他條件限制？如果有這些問題的話，希望透過法律鬆綁，才能吸引更多廠商到自由貿易港區進駐，本席認為，針對原住民人數問題與兩岸關係條例法令限制，台中港應該進行問卷調查，真正瞭解廠商需求，排除投資障礙和其它商業競爭能力。

李局長龍文：委員的指教非常正確，有關這一部分，台中港務局已經會同台中關稅局成立一個推動小組，詢問各個廠商在籌設方面有沒有任何法令上的疑問需要協助；假如是有關海關方面的問題，海關方面就作出解釋；至於沒有辦法作出解釋，牽涉到必須修改法令的部分，港務局就報請交通部，由交通部提報到經建會副主委召集的自由貿易港區工作小組去檢討。任何應該修正的相關部門法令都可以作成檢討，提報行政院推動委員會確定。

魏委員明谷：許多廠商雖然有意願進駐自由貿易港區，但卻礙於法令限制，所以他們的意願就很低，許多人都是持觀望態度；有些人則是期待法令能夠放寬一點，對他們而言，這樣才有進駐自由貿易港區的誘因。另外，請問為什麼台中港的裝卸貨費用比其他的商港還要高？

李局長龍文：台中港的裝卸費率高於其他港口的原因有二點：第一，其他港口的碼頭工人年資都已經結算完畢，所以碼頭工人成本都已經降得很低，回到原點，可是台中港目前的碼頭工人卻都已經僱用二、三十年，薪資相當的高；第二，台中港的裝卸業者必須租用碼頭，甚至還得租用碼頭後線相關的倉庫場地，所以他們要付出很多的租金，這與基高兩港的作法不一樣。

魏委員明谷：但是你們可以開放新的業者進入台中港，從事貨物裝卸的工作。

李局長龍文：有關台中港的貨物裝卸業開放自由化，我們已經在 9 月份發出一張新的執照給業者，希望未來朝這個方向推動，只要符合資格條件的廠商，就可以來申請，未來經過多家的競爭……

魏委員明谷：局長，請注意不要被原來的人壟斷，一旦被壟斷，廠商的裝卸貨物成本就會增加。

李局長龍文：我們瞭解，新的執照已經核發了。

魏委員明谷：只有增加一家，仍然不會有競爭，一定要有更多家投入，讓他們自由競爭，費用才會減少。

李局長龍文：我們會朝這個方向努力，未來只要符合資格條件的廠商都可以申請。

主席：請曹委員爾忠發言。

曹委員爾忠：主席、各位列席官員、各位同仁。請問次長，民國 93 年以前的基金有沒有繳庫？93 年的決算 0 元，那麼 92 年、91 年及 90 年基金繳庫的數字是多少？

主席：請交通部游次長說明。

游次長芳來：主席、各位委員。如果盈餘達到某個程度，我們覺得有需要時就會繳庫，我記得最近我們曾經繳庫一次。

曹委員爾忠：就是去年，去年有繳庫 8 億元。

游次長芳來：對。

曹委員爾忠：那麼在 92 年、91 年、還有 90 年，也就是先前國民黨執政時有沒有繳庫？

游次長芳來：92 年時，我們曾經追繳 30 億元。

曹委員爾忠：那是用追加預算的方式，並不是以編預算的方式。請問 91 年及 90 年呢？

游次長芳來：這兩年都沒有數字。

曹委員爾忠：所以，以前的基金都是專款專用；如果基金應該要繳庫的話，現在剩下 400 多億元，可不可以全部繳庫？應該不可以吧！如果應該要繳庫的話，就應該訂個法律讓基金可以繳庫，所以商港法應該加以修正，而不是結餘的款項就應該要繳庫。實際上，就是因為經濟搞得不好，所以 92 年才會追加繳庫費用 30 億元。

另外，本席認為你們執行商港建設時，根本不用心、不用力。以預算數來看，你們今年收入只比去年多 1 億 4,000 多萬元，竟然可以繳庫 27 億 2,000 萬元，比去年繳庫 8 億元，增加了 19 億 2,000 萬元。本席要明確的講，如果基金要繳庫的話，就應該修改商港法，否則現在有 400 多億元，為什麼不繳 200 億元，而只繳了 27 億 2,000 萬元呢？所以，本席具體的建議是，繳庫的 27 億 2,000 萬元應全部刪除。

馬祖是國內的第 3 座國內商港，目前國內商港經費都編列在交通部的公務預算中，請問同樣是國內商港，為什麼不可以編列在港務基金中呢？包括本席想推動的馬祖四鄉五島的浮動碼頭也是如此，你們總是驚驚扭扭、遮遮掩掩，說這個不行、那個不行。馬祖是國內商港，有 5 個碼頭區，既然今年的基金到期，提出的累積剩餘還有 459 億元這麼多錢，請問次長，為什麼馬祖的國內商港部分不能併到你們的補助項目？為什麼你們不能興建 1 億 2 千多萬元的四鄉五島浮動碼頭？

游次長芳來：在商港部分，只要與航港的基礎建設有關，或是能夠提升港口競爭力的部分，我們都會去做。

曹委員爾忠：既然都可以做，方才本席講的馬祖國內商港是不是屬於商港的一部分？

游次長芳來：對，可是有關商港服務費的來源，我們是收取商港服務費之後，再回饋出去，而馬祖並沒有收費。

曹委員爾忠：馬祖沒收費是因為你們沒做，我們也願意繳費，為什麼你們不收呢？再說，馬祖不是沒有收費，其實它是由縣政府收費。

游次長芳來：縣政府有收嗎？

曹委員爾忠：縣政府當然有收，怎麼會沒有收？

游次長芳來：這一點我不清楚。

曹委員爾忠：雖然縣政府收費了，可是縣政府有這麼多錢嗎？既然要建設國內商港，為什麼要由地方來做呢？照理說，應該是由交通部設立基隆港務局馬祖分局才對，本席要請你們評估一下，那一種方式對地方比較好？今天就是有人想要攬權，攬權有什麼意思呢？對員工不好，對地方的建設不好、對港務的推動也不好。本席認為交通部沒有注意到馬祖的整體發展，馬祖既然是國內商港，基隆港務局就應該設立馬祖分局，馬祖的建設才可以納入正軌，也才有經費，否則光是靠縣政府有什麼用？縣政府不是沒有收錢，他們也是按照交通部的方式在收費，只是錢是由地方政府收去了。現在基金有這麼多經費，並不是沒有錢，結果你們不願意專款專用，卻拿去繳庫，這表示你們的執行能力不好。

有關浮動碼頭的部分，無論用哪一項經費，請問交通部能不能在 95 年度支應？我們不要一直期望離島建設基金或是國內商港的經費，現在就應以航港建設基金為主軸，你們沒有任何理由不補助馬祖的浮動碼頭，但是一拖四年就過去了，四年來都沒有任何動作，哪有這種道理？

其次，這幾天馬祖機場關閉，本席連續幾天都不能到台灣本島來，昨天才坐台馬輪過來。在 90 年時，葉菊蘭部長答應我們，要將馬祖新台馬輪的經費列入規劃；在 91 年時，我們曾經在離島建設基金中編列 5,580 萬元的經費，其中有台馬之間及島際之間的新台馬輪的規劃費用，原來是 300 萬元，後來核定 298 萬元，次長知道這筆錢到哪裡去了嗎？三、四年的時間過去了，到現在我們還在癡癡等待。其實在 91 年的離島建設基金中就有 5,580 萬元的經費，共分為 3 個項目，其中也包含新台馬輪的規劃費用，次長知道地方政府把這些錢用到哪裡去了嗎？到現在為止，在 5,580 萬元中還有 2,114 萬元，交通部尚未撥款，縣政府正在進行催討。我們大家期盼的新台馬輪規劃費用 298 萬元，到底被挪用到哪裡去了？交通部有沒有追查？新台馬輪的規劃費用到底在哪裡？原來要給我們的款項，現在動用到哪裡去了呢？為什麼不放在新台馬輪的規劃上呢？本席的發言時間到了，請相關人員先回去找資料，接下來本席第二次登記發言時，次長再把數字說清楚。

主席（王委員昱婷代）：請曹委員來旺發言。（不在場）曹委員不在場。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，本席覺得航港建設基金好像交通部的金庫，本來應該要繳回國庫的錢，你們卻不繳回，這筆錢擺在那裡非常好用，什麼都可以用；雖然叫作「航港建設基金」，可是本席看它的補助案件，真是無所不包，譬如，八里到林口的拓寬工程可以補助 4 億元，基隆市政府的中正高架橋可以補助 1 億 1,000 萬元，高雄市的國道末端瓶頸改善工程補助 2 億 8,000 多萬元，另外還補助中林路 6,000 多萬元，這些和航港建設好像沾不上邊？

主席：請交通部游次長說明。

游次長芳來：主席、各位委員。跟委員報告這件事……

葉委員宜津：是不是這些路都有接到港口去？

游次長芳來：對，他們都是聯絡道路。

葉委員宜津：其實很多路都可以接到港口去，如此一來，是不是都可以申請補助？譬如台南的台 61 線，只要再增加幾公里就可以接到安平港。請問次長，你知道本席說的台 61 線嗎？

游次長芳來：知道。

葉委員宜津：目前台 61 線只到曾文溪北岸就沒有了，但是只要再多一點點就可以接到安平港，請問這是不是也可以申請補助？既然只要設法接到港區附近就可以補助，那麼台 61 線也可以接到台中港或是八里，既然八里都可以補助，那麼台 61 線一定也可以補助，這麼說來，豈不是永遠補助不完？如果接到港口的所有道路都能夠補助，請問接到漁港的部分可不可以補助？

游次長芳來：謝謝委員的關心，基本上我們會涵蓋與港區直接鄰近的縣，來作整體的考量，我們會統計道路使用者進出港口的頻率如何？透過可行性的研究及規劃，瞭解相關情況。我們有這樣的機制存在，然後計算出所需要的經費，不過這是在規劃的末段，才會探討這些事情。

葉委員宜津：其實這些工程各有其主管機關，應該要用公務預算去編列，對不對？你們不應該設立