

航港建設基金 105 年度預算評估報告目錄

頁次

一、商港服務費之收支情形應於該基金詳實表達與說明，俾落實商港法所定應全部用於國際商港建設之規定 -----	1
二、解繳國庫 11 億餘元以支應航港局運作經費，與基金設立目的及相關法規恐有未合，允宜合理規劃基金財源及解繳國庫作業，以杜爭議 -----	3
三、將商港服務費收取作業收回自辦，允併全面檢討現行作業流程，並強化資訊化系統，以節省人力及物力支出 -----	5
四、僅以港務公司營業收入計收權利金，顯欠合理，宜檢討納入該公司調整港勤業務另成立港勤子公司之影響數，以資周延 -----	7
五、基金收入未增加而大幅擴增建設計畫，致 105 年度預計收支短絀高達 33 億餘元，允應審酌各項工程計畫之迫切性及必要性，以維基金財務之健全發展 -----	9
六、基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程，因地方政府回饋金爭議等已陳報終止，允宜檢討現行港市合作機制，以利重要港埠建設之推動 -----	11
七、賡續編列「高雄港（含安平港）101-105 年實質建設計畫」58 億餘元，占基金年度總收入逾 6 成，允宜審酌工程進度，覈實檢討預算需求 -----	14
八、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101-105 年）-澎湖港埠建設計畫預算執行欠佳，且龍門尖山碼頭區碼頭岸電系統建置工程將停辦，105 年度仍續編預算 2,000 萬元，宜予減列 -----	16
九、臺北港物流倉儲區第二期工程收土計畫尚未經行政院核定即編列預算，與預算法規定未符，實有未洽 -----	17
一〇、部分延續性專業服務費計畫，所編預算遠逾已完成發包之金額，或已評估不具必要性仍續編預算，預算籌編未盡覈實 -----	19
一一、新增公共關係費 300 萬元，未符行政院所訂編列規定，亦欠缺必要性與合理性，建議刪除 -----	20

一二、部分長期墊款不符基金用途，且已懸列多年，允宜積極協調內政部營建署編列預算歸墊，善盡基金管理之責 -----	21
一三、部分商港服務費已欠費多年，允應檢討改善徵收及催繳程序，以維政府權益 -----	22

航港建設基金 105 年度預算評估報告

依商港法第 12 條第 3 項及第 7 條第 6 項規定，商港服務費及航港局出租或設定地上權予商港經營事業機構之收入，應繳交航港建設基金；同法第 11 條規定：「商港公共基礎設施之興建維護費用，由航港建設基金支付。」本基金核屬預算法第 4 條第 1 項第 2 款第 5 目所定之特定收入來源而供特殊用途之特別收入基金。另依交通部所訂航港建設基金收支保管及運用辦法第 2 條規定，該基金以交通部為主管機關，交通部航港局為管理機關。謹就航港建設基金 105 年度預算案評析如下：

一、商港服務費之收支情形應於該基金詳實表達與說明，俾落實商港法所定應全部用於國際商港建設之規定

參據 WTO 有關各締約國對於課徵任何性質之所有規費及費用，不得有其他財政目的之規範，商港法第 12 條第 1 項明定，商港服務費，全部用於國際商港建設。準此，因現行國內商港並未徵收商港服務費，商港服務費收入並不能用以支應國內商港之港埠建設計畫。經查：

(一)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

依商港法第 7 條第 6 項、國營港務股份有限公司設置條例第 10 條第 1 項及航港建設基金收支保管及運用辦法第 3 條等規定¹，航港建設基金之資金來源除商港服務費收入外，尚包含有財產出租或設定地上權予商港經營事業機構或其他機關（構）

¹商港法第 7 條第 6 項規定：「航港局依第 4 項規定出租或設定地上權予商港經營事業機構之收入，應繳交航港建設基金。…。」；國營港務股份有限公司設置條例第 10 條第 1 項規定：「港務公司於完納一切稅捐後，分派盈餘時，應先提出百分之十為法定盈餘公積，並得另提特別盈餘公積及提撥一定比例予航港建設基金，以及按百分之十八予港口所在地之直轄市、縣（市）政府。」；航港建設基金收支保管及運用辦法第 3 條規定：「本基金之來源如下：一、政府循預算程序之撥款。二、商港服務費收入。三、財產出租或設定地上權予商港經營事業機構或其他機關（構）之收入。四、商港經營事業機構提撥之年度盈餘分配收入。五、航港局經營及管理之國內商港營運收入。六、原商港建設費撥入。七、本基金之孳息收入。八、其他有關收入。」

之收入、商港經營事業機構提撥之年度盈餘分配收入、航港局經營及管理國內商港營運收入及基金孳息收入等；至該基金之用途，依航港建設基金收支保管及運用辦法第 4 條規定²，亦不以國際商港建設為限，尚包含航港局經營及管理國內商港之營運支出。

茲以航港建設基金 105 年度預算案觀之，編列收入 86 億 0,769 萬 2 千元，除含商港服務費收入 48 億 2,800 萬元外，尚包含臺灣港務股份有限公司（以下簡稱港務公司）盈餘分配收入 14 億 9,675 萬 5 千元、租金、權利金與利息等財產收入 22 億 8,139 萬 1 千元及其他收入 154 萬 6 千元；基金總支出 119 億 7,835 萬 8 千元，其用途包含：

1. 一般港灣建設計畫 18 億 1,701 萬 9 千元。
2. 臺灣國際商港未來發展及建設計畫(101-105 年)85 億 9,495 萬 4 千元。
3. 臺灣國內商港未來發展及建設計畫(101-105 年)-澎湖港及布袋港建設計畫 1 億 5,455 萬元。
4. 臺北港物流倉儲區第二期工程收土計畫 1 億 2,000 萬元。
5. 一般行政管理計畫 12 億 4,162 萬 3 千元。
6. 一般建築及設備計畫 5,021 萬 2 千元。
7. 收支互抵後本期基金短絀 33 億 7,066 萬 6 千元，並辦理繳庫 11 億 0,676 萬 8 千元。

(二)允應就商港服務費之收支情形為詳實說明，確切落實商港法之規範

²航港建設基金收支保管及運用辦法第 4 條規定：「本基金之用途如下：一、防波堤、航道、迴船池、助航設施、公共道路及自由貿易港區之資訊、門哨、管制設施及其他商港公共基礎設施支出。二、基於航港政策需要與配合國際公約辦理之研究發展規劃、調查研究、參與國際港口相關組織、港口保全、管制及設備建置等支出。三、配合航港發展需要有關之聯外交通設施、環保節能設施、污染防治設施、商港交通管理設施及商港土地取得等支出。四、航港局經營及管理之國內商港營運支出。五、管理及總務支出。」、「前條第 2 款商港服務費收入，全數用於國際商港建設。」

惟揆諸航港建設基金近年度預算或決算，均未就商港服務費之收支及節餘情形為相關說明，外界實難瞭解其資金運用情形，及是否確切落實商港法有關商港服務費應全部用於國際商港建設之規範，核欠妥適，允宜研謀加強相關資訊之揭露，俾利本院審議及外界之查閱監督。

綜上，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，允宜研謀於該基金之年度預算及決算中，就商港服務費之收支及累積賸餘情形為詳實說明，俾確切落實商港法之規定。

二、解繳國庫 11 億餘元以支應航港局運作經費，與基金設立目的及相關法規恐有未合，允宜合理規劃基金財源及解繳國庫作業，以杜爭議

航港建設基金 105 年度編列解繳國庫 11 億 0,676 萬 8 千元，預計期末基金餘額 127 億 5,540 萬 9 千元，較期初基金餘額 172 億 3,284 萬 3 千元，減少 44 億 7,743 萬 4 千元³。經查：

(一)基金收支嚴重短絀，仍辦理解繳國庫計畫，洵非妥適

航港建設基金 105 年度編列收入 86 億 0,769 萬 2 千元，扣除各項港灣建設計畫及行政管理支出等 119 億 7,835 萬 8 千元，預計本期短絀數高達 33 億 7,066 萬 6 千元。另以該基金 105 年度預算案所列跨年期專案計畫計算，106 年度基金收入恐仍不敷支應所需經費（詳第五題），105 年度編列解繳國庫計畫，洵非妥適。

(二)有違特別收入基金設立目的

³期末基金餘額 127 億 5,540 萬 9 千元，係期初基金餘額 172 億 3,284 萬 3 千元，減除本期短絀數 33 億 7,066 萬 6 千元及解繳國庫數 11 億 0,676 萬 8 千元。

有關該基金編列解繳國庫計畫之原因，詢據航港局略以：係以除商港服務費外之作業賸餘(港務公司繳交部分)繳庫⁴，以支應航港局運作所需經費及支援港區周邊交通建設，尚無訂定估算標準或一定計算公式。

航港建設基金核屬預算法第 4 條第 1 項第 2 款第 5 目，特定收入來源而供特殊用途者之特別收入基金；另商港法第 11 條明定：「商港公共基礎設施之興建維護費用，由航港建設基金支付。」準此，航港建設基金之設立係為專款專用於商港公共基礎設施，所稱繳庫用以支應管理機關航港局公務運作所需經費及支援港區周邊交通建設，與該基金設立目的，未盡相符。

(三)與港務公司租金及部分營收應繳交該基金之立法精神，亦恐有未合

商港法第 7 條第 6 項規定，航港局出租或設定地上權予商港經營事業機構之收入應繳交航港建設基金；及國營港務股份有限公司設置條例第 10 條規定，港務公司分派盈餘時，得提撥一定比例予航港建設基金⁵；均為充實航港建設基金財源，以利我國商港之建設。故以管理機關（航港局）行政業務所需經費之理由，將港務公司繳交該基金之款項再繳庫，與前揭法律規範精神，恐有未合；倘國庫確有財政需要，允宜通盤檢討港務公司租金或盈餘繳交該基金比率之合理性，並為相關法令之修正，始為妥適。

綜上，航港建設基金之設立，主要為專款專用於我國商港之建設，為充實該基金商港建設財源，相關法律並規範港務公司應

⁴商港法第 12 條第 1 項明定，商港服務費應全部用於國際商港建設，故商港服務費不得繳庫為其他用途。

⁵依交通部所訂臺灣港務股份有限公司盈餘提撥及分配辦法第 3 條第 2 款規定：「102 年度起分配航港建設基金 30%。」105 年度港務公司編列淨利數 55 億 4,353 萬 7 千元，扣除 10%之法定盈餘公積 5 億 5,435 萬 4 千元後餘額 49 億 8,918 萬 3 千元，依 30%之分配率，分配航港建設基金 14 億 9,675 萬 5 千元。

將租金及部分盈餘繳交該基金，故 105 年度編列解繳國庫 11 億 0,676 萬 8 千元以支應航港局公務運作及港區周邊交通建設經費，與基金設立目的及相關法律規範精神，恐有未合；允宜審酌基金財務運作情形，並檢討修正相關法令，合理規劃基金財源及解繳國庫作業，以杜爭議。

三、將商港服務費收取作業收回自辦，允併全面檢討現行作業流程，並強化資訊化系統，以節省人力及物力支出

105 年度「一般行政管理計畫-一般服務費」編列辦理商港服務費收取作業之相關費用，包含：支付金融機構代收商港服務費之代辦費 1,800 萬元、商港服務費收費系統 6,440 萬元及商港服務費業務委外費用 1,200 萬元等，合共 9,440 萬元。經查：

(一)商港服務費收取作業收回自辦情形

依商港法第 12 條第 1 項及第 3 項規定：「為促進國際商港建設及發展，航港局應就入港船舶依其總噸位、離境之上下客船旅客依其人數及裝卸之貨物依其計費噸量計算，收取商港服務費，全部用於國際商港建設。」、「商港服務費應繳交航港建設基金。」有關商港服務費之收取作業於 101 年 3 月航港體制改革政企分離後，係委託港務公司代收，102 年度至 104 年度航港建設基金「一般行政管理計畫-一般服務費」計畫除編列支付金融機構代收商港服務費之代辦費及商港服務費收費系統服務費外，並編列委託港務公司之代辦費 4,000 萬元。

該基金自 104 年 3 月 1 日起將商港服務費之收取作業收回自辦。有關委託港務公司辦理及自辦所需經費情形，詳附表 1。另詢洽航港局略以：為順利推動商港服務費收取作業，104 年度已將部分非核心工作項目以勞務委外方式辦理，計雇用 18

名委外人員，經檢討尚有部分非核心行政事務須辦理⁶，委外人力預估將增至 25 名，105 年度配合編列勞務委外費用 1,200 萬元。

附表1：航港建設基金辦理商港服務費收取作業相關經費彙整表

單位：新臺幣千元

年度	102 決算	103 決算	104 預算	105 預算案
港務公司代辦費	39,995	19,997 ^{註5}	40,000	-
金融機構代辦費	17,585	19,183	18,000	18,000
收費系統外包費	63,455	62,408	64,700	64,400
自辦之勞務委外費用	-	-	-	12,000
合計	121,035	101,588	122,700	94,400

- ※註：1. 資料來源，航港局提供，本中心彙製。
 2. 港務公司代辦費計費方式：每年固定費用以 2,873 萬 9 千元計，變動費用依實際執行件數計算。
 3. 金融機構代辦費：約定轉帳 102 年度與 103 年度每件以 6.2 元計、104 年度與 105 年度每件以 6 元計；臨櫃代收 102 年度至 105 年度每件以 6.75 元計。
 4. 收費系統外包費：固定費用為 101 年度 3,760 萬元、102 年度 3,607 萬元 103 年 3,419 萬元、104 年度 3,165 萬元；變動費用為郵寄每件 9 元、電子單據處理每件 5 元計。
 5. 僅支付 103 年度上半年度代辦費，下半年度代辦費將於 104 年度支付。

(二)宜全面檢視現行作業流程之妥適性

比較 104 年度及 105 年度航港建設基金編列商港服務費收取作業所需經費，航港局收回自辦業務後約可節省 2,830 萬元。但為因應商港服務費收回自辦業務，航港建設基金 105 年度之郵電費、使用材料費及用品消耗均較以前年度增加（詳附表 2）；又查審計部 103 年度中央政府總決算審核報告並提出「航港建設基金商港服務費之收取作業未臻完善，亟待檢討改善，以確保基金權益。」之意見，包含欠費筆數集中於部分納稅義務人、申報資料之覆核機制待建立等缺失事項。準此，配合商港服務費收回自辦，基金管理機關航港局允宜全面檢視現行作業流程之妥適性，強化徵收作業之資訊化，及研謀建制有效覆核機制，以提高商港服務費之徵收效率，並逐步降低辦理成本。

⁶ 依航港局之說明略以：如商港服務費相關檔案之清查與管理作業、每月相關統計月報表之檢核、年度轉銷呆帳佐證資料之整理與已轉銷呆帳登記造冊及定期註明追償情形等工作。

附表2：航港建設基金近年郵電費、使用材料費及用品消耗費比較表
單位：新臺幣千元

年度	102 決算	103 決算	104 預算	105 預算案
郵電費	-	892	1,579	3,284
使用材料費	281	205	1,113	2,057
用品消耗	232	559	713	1,466
合計	513	1,656	3,405	6,807

※註：1. 資料來源，航港建設基金各年度預決算書。

綜上，商港服務費之收取作業已於 104 年 3 月收回由該基金自辦，允併全面檢討現行作業流程之妥適性，強化相關辦理作業之資訊化，以節省人力及物力支出，並提高政府行政效率。

四、僅以港務公司營業收入計收權利金，顯欠合理，宜檢討納入該公司調整港勤業務另成立港勤子公司之影響數，以資周延

105 年度編列設定地上權予港務公司之「財產收入-權利金收入」1 億 9,376 萬 7 千元。經查：

(一)權利金收取規定

商港法第 7 條第 6 項規定，航港局出租或設定地上權予商港經營事業機構之收入，應繳交航港建設基金。另依交通部航港局經營公有財產提供商港經營事業機構使用辦法第 3 條第 1 款規定：「權利金按當年期全年營業收入之 1% 計收，…。」爰此，航港建設基金參據港務公司 105 年度營業收入 193 億 7,663 萬 4 千元，以 1% 計收編列權利金收入 1 億 9,376 萬 7 千元。

(二)未檢討納入另成立港勤子公司之影響數，顯欠合理

惟港務公司 103 年 10 月另投資成立 100% 持股之臺灣港務港勤股份有限公司（以下簡稱港勤子公司），移撥承接其原辦理之自營拖船業務⁷。有關港勤子公司成立對於港務公司營業收入之影響（詳附表 1），說明如下：

⁷港務公司 105 年度營業外收入計編列對港勤子公司之投資收益 2 億 2,036 萬 8 千元。

1. 港務公司 105 年度編列「營業收入」193 億 7,663 萬 4 千元，惟合併港勤子公司後之合併損益預計表，「合併營業收入」為 204 億 0,419 萬 9 千元，差異數高達 10 億 2,756 萬 5 千元。
2. 準此，倘若港務公司未辦理組織調整，營業收入將相當於現行合併營業收入數，以 1%計費標準計算其權利金數，應為 2 億 0,404 萬 2 千元，與航港建設基金 105 年度編列權利金收入 1 億 9,376 萬 7 千元相較，因港務公司組織調整計減收權利金收入 1,027 萬 5 千元，未盡合理；又以港勤子公司近年業務呈成長趨勢，其差異數恐逐年增加。
3. 詢據航港局略以，該局與港務公司業於 103 年 6 月完成設定地上權契約簽約事宜，雙方簽約主體為「交通部航港局」與「港務公司(即商港經營事業機構)」，其權利金之計價標的爰以港務公司每年營業收入為基準。惟該合約之訂定係港務公司未辦理組織調整前，航港局允宜依法依約審酌港務公司調整港勤業務另成立港勤子公司之影響數，並評估調整雙方權利金計價方式之可行性，以維航港建設基金之權益

附表1：近2年港務公司及港勤子公司營業收入彙整比較表

單位：新臺幣千元

年度	港務公司		港勤子公司		合併損益	
	104 預算	105 預算案	104 預算	105 預算案	104 預算	105 預算案
勞務收入	10,327,383	11,044,676	1,010,623	1,094,247	11,338,006	12,073,378
1. 港灣收入	1,503,694	1,740,659	1,010,623	1,094,247	2,514,317	2,769,361
2. 棧埠收入	8,823,689	9,304,017	-	-	8,823,689	9,304,017
其他營業收入	8,676,592	8,331,958	-	-	8,666,594	8,330,821
營業收入合計	19,003,975	19,376,634	1,010,623	1,094,247	20,004,600	20,404,199

註：1. 資料來源，港務公司 105 年度預算案，本中心彙製。104 年度為法定預算數、105 年度為預算案數。

綜上，航港建設基金以港務公司營業收入 1%計收權利金收入，未評估該公司自 103 年 10 月起將其自營拖船業務移撥調整成立港勤子公司，對於港務公司營業收入之影響數，顯欠合理，允宜評估納入計收之可行性，以資周延。

五、基金收入未增加而大幅擴增建設計畫，致 105 年度預計收支短絀高達 33 億餘元，允應審酌各項工程計畫之迫切性及必要性，以維基金財務之健全發展

105 年度編列基金收入總額 86 億 0,769 萬 2 千元、基金用途總額 119 億 7,835 萬 8 千元，預計短絀數高達 33 億 7,066 萬 6 千元，為近年來最鉅額者⁸。經查：

(一)各項港區公共基礎設施工程經費需求情形

105 年度基金用途合共編列 119 億 7,835 萬 8 千元，包含一般性港灣建設計畫 18 億 1,701 萬 9 千元，列屬跨年期繼續經費性質之各港區專案建設計畫 88 億 6,950 萬元 4 千元(包含國際商港建設計畫 87 億 1,495 萬 4 千元及國內商港建設計畫 1 億 5,455 萬元)、一般行政管理計畫 12 億 4,162 萬 3 千元及一般建築設備計畫 5,021 萬 2 千元。

茲以 105 年度所編列之各港區跨年期繼續經費計畫之資金需求情形觀之(詳附表 1)，106 年度應負擔之資金需求高達 90 億 0,114 萬 4 千元，較 105 年度 88 億 6,950 萬 4 千元增加，未來基金短絀情形恐更為惡化。

附表 1：航港建設基金負擔各港區跨年期專案計畫經費需求情形彙整表

單位：新臺幣千元

計畫名稱	總分攤金額	年度經費需求情形				
		104 年度及以前年度	105 年度	106 年度	107 年度	108 年度及以後
一、國際商港建設計畫	53,430,721	27,206,686	8,714,954	8,708,911	4,933,339	3,866,831
1. 基隆港(含台北港、蘇澳港)101-105 年實質建設計畫	12,110,722	10,346,335	1,764,387	-	-	-
2. 臺中港 101-105 年實質建設計畫	3,840,600	2,826,600	1,014,000	-	-	-
3. 高雄港(含安平港) 101-105 年實質建設計畫	36,510,699	14,033,751	5,816,567	8,527,941	4,760,399	3,372,041

⁸近 3 年度航港建設基金餘絀數：102 年度決算審定數為賸餘 19.22 億元、103 年度決算審定數為賸餘 16.81 億元、104 年度預算數為短絀 6.83 億元。

計畫名稱	總分攤金額	年度經費需求情形				
		104 年度及以前年度	105 年度	106 年度	107 年度	108 年度及以後
4. 臺北港物流倉儲區第二期收土計畫	968,700	-	120,000	180,970	172,940	494,790
二、國內商港未來發展及建設計畫(101-105年)	1,697,489	1,250,706	154,550	292,233	-	-
1. 澎湖港埠建設計畫	1,264,086	1,209,536	54,550	-	-	-
2. 布袋港埠建設計畫	433,403	41,170	100,000	292,233	-	-
合計	55,128,210	28,457,392	8,869,504	9,001,144	4,933,339	3,866,831

※註：1. 資料來源，航港建設基金 105 年度預算案。

(二)允宜確切審酌各項工程計畫之迫切性及必要性

茲以近年航港建設基金收入來源無重大差異，近 3 年度平均收入僅約 84 億 8,185 萬 4 千元⁹；惟 105 及 106 年度列屬跨年期工程計畫之經費需求分別為 88 億 6,950 萬 4 千元及 90 億 0,114 萬 4 千元，已逾該基金近年度平均收入數，且考量該基金尚需支應一般性港灣建設計畫及行政管理計畫需求，近年度入不敷出，恐影響基金財務之健全發展。

又以該基金 105 年度預算案短絀數高達 33.7 億餘元，106 年所需支應跨年期工程計畫之繼續經費較 105 年度再攀升，且 106 年度即將展開下一期國際(內)商港五年期發展建設計畫，相關新興計畫亦將開始推動。爰此，基金管理機關允應正視並參據基金財務狀況，審慎評估各項工程計畫之迫切性及必要性，並以維持基金收支平衡原則下，妥善配置各項計畫之優先順序。

綜上，航港建設基金 105 年度收支短絀數高達 33.7 億餘元，且預估 106 年度所需工程經費擴增，基金短絀情形恐再擴大；允宜維持基金收支平衡原則下，審酌各項工程計畫之迫切性及必要性，另就核屬航港營運所需之建設經費，亦應確切依政企分離制度，覈實檢討由港務公司自行負擔，以維基金財務之健全發展。

⁹以 103 年度決算審定數為 86 億 5,451 萬 2 千元、104 年度預算數 81 億 8,335 萬 8 千元及 105 年度預算案數為 86 億 0,769 萬 2 千元，平均計算之。

六、基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程，因地方政府回饋金爭議等已陳報終止，允宜檢討現行港市合作機制，以利重要港埠建設之推動

航港建設基金及港務公司自 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，包含航港建設基金 6 億 9,193 萬 8 千元及港務公司 55 億 4,749 萬 2 千元，計畫期程 99 年 1 月至 107 年 12 月。經查：

(一)計畫內容及執行情形

1. 計畫內容：考量基隆港辦公室老舊且分散，配合基隆火車站暨西 2 西 3 碼頭都市更新計畫，及基地後線國防部營區土地可收回併案開發等，規劃於基隆港西興建港務大樓與停車場（包含第 1 期海運客貨中心興建工程及第 2 期合署大樓興建工程），港西四號碼頭後線空地並做為兩岸客貨輪作業場地。
2. 預算編列及執行情形：由航港建設基金支應土地撥用款及軍方營區遷建工程款，其餘由港務公司支應。截至 104 年度累計已編列預算 25 億 1,572 萬 6 千元（含航港建設基金 6 億 9,193 萬 8 千元、港務公司 18 億 2,378 萬 8 千元），迄 104 年 8 月底實支數為 7 億 7,451 萬 2 千元（詳附表 1），105 年度航港建設基金未續編預算。
3. 已完成工作內容：有償撥用國防部西 4 至西 6 碼頭及後線土地，軍方營區遷建工程已於 104 年 3 月陸續完工。

附表 1：基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程計畫預算執行情形表

單位：新臺幣千元

年度	預算編列情形			支用情形(迄104年8月底)			
	航港建設基金	港務公司	合計	項目	航港建設基金	港務公司	合計
99	32,500	32,500	65,000	1. 土地有償撥用	177,769	-	177,769
100	50,000	50,000	100,000	2. 基隆港西5、6碼頭營區遷建工程	174,435	213,783	388,218
101	150,000	150,000	300,000				

年度	預算編列情形			支用情形(迄104年8月底)			
	航港建設基金	港務公司	合計	項目	航港建設基金	港務公司	合計
102	58,714	400,000	458,714	3. 西三倉庫拆除及辦公室遷移工程、港務大樓興建工程委託專案管理、規劃設計及監造技術服務及其他等	38,199	170,326	208,525
103	140,000	552,012	692,012				
104	260,724	639,276	900,000				
合計	691,938	1,823,788	2,515,726				

※註：1. 資料來源，航港建設基金及港務公司提供。

(二)與基隆市政府間之回饋金爭議及工程執行困難事項

詢洽航港局及港務公司略以：

1. 第1期「海運客貨中心」工程於102年1月首次提送都市設計審議案，惟經基隆市政府依其都市計畫之相關規定要求開發回饋金5.35億元及公共設施用地1萬1,376平方公尺；雖經多次協商交涉¹⁰，基隆市政府仍於104年4月21日第5度退件，致工程停滯迄今無法取得建築執照。另基地內之西3倉庫，經基隆市政府於103年12月公告為歷史建築，104年4月召開之「基隆市港發展策略聯盟」第1次會議決議將規劃為文化創意觀光專用區，並對外說明不予拆除，朝向現地保留。
2. 第2期原規劃之合署辦公大樓興建工程，經多次協商後，進駐單位皆表達尚無租金預算可進駐，及現階段暫可留原辦公處所等，尚無興建之迫切性。
3. 爰此，本計畫經評估難以繼續執行且無法達成原規劃效益，已於104年8月提報終止計畫。有關已發包之相關工程規劃

¹⁰參據港務公司基隆分公司103年8月11日新聞稿「基隆港務分公司籲理性溝通回饋爭議」：基隆港東、西岸旅客中心之主要開發用途為國內外旅客通關及客輪運輸服務，係公共及公務使用性質，屬商業營利空間僅各占6%及7%，…，然而基隆市政府卻以無論有無商業使用，均以「商業使用面積」30%土地計算開發回饋金，實未符條文規定。另以位於高雄市之「高雄港旅運中心」計畫、暨新北市府及臺中市府均未針對該公司於臺北港及臺中港所設置之旅客服務設施要求提供回饋金。

或技術服務案等已陸續終止契約¹¹；至已完成之建築設計及規劃成果，將作為未來該區建設之參考，合署大樓基地，俟軍方完成搬遷後，短期將闢建為碼頭作業區所需之貨車轉運及貨物暫存區，未來再朝高附加價值商業開發使用。

(三)允宜檢討現行港市合作機制，以利重要港埠工程之推動

港埠建設除攸關我國商港之永續發展，對於港區所在地方之都市規劃及城市容貌亦具重大影響，交通部 102 年 6 月運輸政策白皮書-海運，對我國當前海運發展之重要課題即已提出「九、為活化港區土地使用，應與都市計畫整合協調…，惟有相關商港土地使用分區劃設，常因各港務分公司與所在地主管機關在都市計畫變更之土地使用強度、分區使用項目與回饋內容上難以取得共識，導致港區土地開發受到限制與延宕。實有需要強化合作平臺機制，使港市(縣)相關計畫，從擬訂、規劃到執行，有更密切的協調溝通管道，以加速相關計畫之推動，使港市共榮共享港區發展帶來的成果。」準此，允宜以本計畫為鑑，檢討現行港市合作機制，強化地方政府對於重大港埠建設之參與及溝通協調作業，以利各項港埠工程之推動，俾促進港市併榮發展。

綜上，基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程計畫執行多年，已執行之工程款逾 7.7 億元，惟因與地方政府間之開發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，除造成政府公帑不當虛擲外，亦影響我國港埠之建設發展，核有欠當，允宜檢討強化港埠重要建設之規劃作業及港市合作機制之實施方式，俾利各項重大港埠工程之推動。

¹¹包含「港務大樓興建工程委託工程專案管理」、「港務大樓興建工程委託規劃設計及監造技術服務」、「港務大樓第一期新建工程」、「西三倉庫拆除及遷移工程」及「基隆港西 3、4 碼頭共同管溝建置工程」等。

七、賡續編列「高雄港(含安平港)101-105年實質建設計畫」58億餘元，占基金年度總收入逾6成，允宜審酌工程進度，覈實檢討預算需求

105年度編列「高雄港(含安平港)101-105年實質建設計畫」58億1,656萬7千元，分別占基金105年度總收入86億0,769萬2千元之67.57%，及總支出119億7,835萬8千元之48.56%，為該基金105年度最主要支出計畫。經查：

(一)計畫內容

105年度「高雄港(含安平港)101-105年實質建設計畫」包含3項子計畫，摘述如下：

1. 高雄港聯外高架道路計畫：總經費88億7,820萬元¹²、計畫期程97年1月至106年12月；航港建設基金負擔35億8,486萬元，截至104年度已編列預算19億2,831萬元，105年度續編2億5,000萬元。
2. 高雄港洲際貨櫃中心第二期工程計畫：總經費344億5,283萬9千元、計畫期程100年1月至108年12月；航港建設基金負擔224億2,777萬9千元，截至104年度已編列預算57億9,500萬元，105年度續編47億7,640萬元。
3. 高雄港及安平港港區碼頭及相關設施整建工程計畫：總經費71億0,104萬3千元、計畫期程102年1月至107年12月；航港建設基金負擔49億8,852萬1千元，截至104年度已編列預算8億1,090萬2千元、105年度續編7億9,016萬7千元。

(二)計畫執行情形

有關前揭3項子計畫之預算執行情形，詳附表1：

¹²高雄港聯外高架道路計畫之港區銜路廊約3.16公里由航港建設基金及港務公司共同負擔47億5,333萬元，中山高速公路延伸路廊約1.13公里由國道公路建設管理基金辦理41億2,487萬元。

**附表1：航港建設基金105年度編列「高雄港（含安平港）101-105年實質
 建設計畫」之執行情形表** 單位：新臺幣千元

計畫項目 (計畫總經費)	截至104年度累計預算編列數			截至104年8月底		105年度 航港建設基 金編列數
	航港建設 基金	港務公司 營業基金	合計	累計決算數	賸餘款繳 回國庫數	
1. 高雄港聯外 高架道路計畫 (8,878,200)	1,928,310	1,168,470	3,096,780	2,675,536	411,405	250,000
2. 高雄港洲際 貨櫃中心第二 期工程計畫 (34,452,839)	5,795,000	2,224,000	8,019,000	6,593,775	10,006	4,776,400
3. 高雄港及安 平港港區碼頭 及相關設施整 建工程計畫 (7,101,043)	810,902	1,776,697	2,587,599	1,662,719	222,914	790,167
合計	8,534,212	5,169,167	13,703,379	10,932,030	644,325	5,816,567

※註：1. 資料來源，航港局提供資料及航港建設基金105年度預算案，本中心彙整。
 2. 所列截至104年8月底之執行數及賸餘款繳回國庫數均含港務公司部分。

依105年度中央及地方政府預算籌編原則第五點第(七)項規定，特種基金固定資產建設改良擴充專案計畫應衡酌工程或投資進度、財務狀況及執行能力，據以核實編列年度預算。經查105年度續編預算之3項子計畫，截至104年度累計已編列預算（含港務公司負擔，以下同）137億0,337萬9千元、截至104年8月底累計決算數109億3,203萬元、剩餘款繳回國庫數6億4,432萬5千元，仍有21億2,702萬4千元之預算待執行；另以該3項子計畫執行迄今賸餘款繳回國庫數高達6億4,432萬5千元，顯示該計畫之預算編列多所寬列。

綜上，105年度編列「高雄港（含安平港）101-105年實質建設計畫」58億1,656萬7千元，占基金當年度總收入規模逾6成，鑑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。

八、臺灣國內商港未來發展及建設計畫（101-105年）-澎湖港埠建設計畫預算執行欠佳，且龍門尖山碼頭區碼頭岸電系統建置工程將停辦，105年度仍續編預算2,000萬元，宜予減列

航港建設基金105年度編列「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」（以下簡稱澎湖港埠建設計畫）最後1年度經費5,455萬元，包含馬公碼頭區轉型後客運碼頭（含後線設施）及水域設施調整工程3,455萬元，及龍門尖山碼頭區碼頭岸電系統建置工程2,000萬元。經查：

（一）預算執行欠佳

依商港法第2條第2項第2款規定：「國內商港由航港局或行政院指定之機關經營及管理。」澎湖港係由航港局經營並委託港務公司辦理。另現行交通部對於國內商港之建設係以每5年為一週期檢討規劃訂定「臺灣地區商港整體發展規劃」之上位計畫，再由各商港經管單位參照上位發展方向，據以訂定各港埠未來5年之發展建設計畫。最近一期國內商港未來發展建設計畫之執行期程為101至105年。有關澎湖港埠建設計畫之內容及預算執行情形，詳附表1：

附表1：航港建設基金辦理澎湖港埠建設計畫（101至105年）之預算執行情形表 單位：新臺幣千元

年度	預算數	執行數	分項計畫內容
101	5,000	5,000	1. 金龍頭開發暨海蛟三中隊馬公基地遷建計畫 11 億 2,500 萬元。
102	331,470	-	2. 龍門尖山碼頭區公共貨棧興建工程 2,500 萬元。
103	103,740	625	3. 馬公碼頭區轉型後客運碼頭(含後線設施)及水域設施調整工程 7,894 萬 8 千元。
104	769,326	80	4. 馬公碼頭區迴船池南側助導航設施佈設工程暨南門尖頭山碼頭區 AIS 建置 613 萬 8 千元。
105	54,550	-	5. 龍門尖山碼頭區碼頭岸電系統建置 2,400 萬元。
合計	1,264,086	5,705	6. 澎湖港永久水準點及潮位系統建置 500 萬元。

※註：1. 資料來源，航港局提供資料及航港建設基金105年度預算案，101年度至104年度為法定預算數、105年度為預算案數。104年度之執行數為迄8月底之執行情形。

澎湖港埠建設計畫將於105年度屆期，累計至104年度已

編列預算 12 億 0,953 萬 6 千元，惟迄至 104 年 8 月底執行數僅 570 萬 5 千元，預算執行率未達 1%；核其主要原因包含該計畫迄至 103 年 10 月已遠逾該整體規劃一半時程，始經行政院核定，另主要子計畫「金龍頭開發暨海蛟三中隊馬公基地遷建計畫」(計畫總經費 11 億 2,500 萬元)，國防部及財政部於 104 年度及 105 年度始陸續完成預算編列作業等，致土地撥用作業未依原定時程完成。爰此，該基金對於相關計畫之規劃及執行作業，顯欠覈實，允應檢討改善

(二)龍門尖山碼頭區碼頭岸電系統建置工程將停辦，105 年度仍續編預算，建議刪減

另查澎湖港埠建設計畫為辦理龍門尖山碼頭區碼頭岸電系統建置工程，分別於 104 年度及 105 年度編列預算 400 萬元及 2,000 萬元。惟參據該基金 104 年 8 月月報及詢據航港局表示：「龍門尖山設置碼頭岸電系統經臺灣港務股份有限公司評估目前無合適設置地點，爰本案將予停止辦理。」爰此，該子計畫已評估停止辦理，105 年度仍續編 2,000 萬元，預算編列顯欠覈實，建議刪減。

綜上，澎湖港埠建設計畫(101-105 年)迄 104 年 8 月底預算執行率未達 1%，該基金對於相關工程之規劃、預算之籌編及執行，顯欠覈實，允應檢討改善；另其中龍門尖山碼頭區碼頭岸電系統建置工程已評估停辦，105 年度仍續編 2,000 萬元，宜予減列。

九、臺北港物流倉儲區第二期工程收土計畫尚未經行政院核定即編列預算，與預算法規定未符，實有未洽

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：

(一)計畫內容

1. 計畫目的：臺北商港物流倉儲區填海造地計畫預計分四期四區辦理，第一期圍堤工程已於 99 年底完工，第一期造地及第二期圍堤工程計畫納入國際商港未來發展及建設計畫(101-105 年)辦理；因第一期造地工程進度超前，將提前於 104 年底完成收土，擬提前辦理第二期收土計畫。
2. 計畫期程：105 年 1 月至 110 年 12 月。
3. 經費需求：總經費 9 億 6,870 萬元，105 年度編列第 1 年度經費 1 億 2,000 萬元。

(二)計畫尚未經行政院核定即編列預算，核與預算法規定未合

預算法第 34 條規定：「重要公共工程建設及重大施政計畫，應先行製作選擇方案及替代方案之成本效益分析報告，並提供財源籌措及資金運用之說明，始得編列概算及預算案，並送立法院備查。」同法第 39 條規定：「繼續經費預算之編製，應列明全部計畫之內容、經費總額、執行期間及各年度之分配額，依各年度之分配額，編列各該年度預算。」是以，各機關辦理重大公共工程或施政計畫，允應完成相關前置規劃分析作業，始得編列預算，以維政府資源之合理配置及有效運用，列屬繼續經費並應列明全部計畫內容，以利本院審議。

詢據該基金表示，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(106-110 年)」提報行政院。爰此，該計畫長達 6 年，總經費高達 9 億 6,870 萬元，尚未經核定即編列預算，與預算法規定容有未符；又以下一期之臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106-110 年)刻規劃研議中，所編列之計畫內容是否符合港埠未來發展所需，亦待評估中，凸顯該基金

對於預算之籌編，尚欠覈實。

綜上，臺北港物流倉儲區第二期工程收土計畫刻併「臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106-110年)」研議中，該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，實有未洽，允應檢討改正。

一〇、部分延續性專業服務費計畫，所編預算遠逾已完成發包之金額，或已評估不具必要性仍續編預算，預算籌編未盡覈實

104年度及105年度分別編列「港灣建設計畫-服務費用-專業服務費」1億6,390萬元及1億4,936萬8千元，較以前年度執行情形(102年度決算數4,389萬3千元、103年度決算數5,752萬3千元)大幅增加；其中部分計畫係屬2年期延續性之委託研究計畫，已完成發包作業，惟105年度預算並未參據計畫執行情形及經費需求，預算籌編難謂覈實，謹說明如下：

(一)澎湖、布袋港整體規劃及未來發展計畫(106-110年)：總經費1,000萬元，自104年度起分2年辦理，104年度編列800萬元，105年度續編200萬元；惟本案已於104年3月完成發包，契約總金額565萬元，預計104年10月提送期末報告，105年度並未具體說明是否有其他委辦用途。

(二)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：總經費2,534萬8千元，自104年度起分2年辦理，104年度已編列450萬元，105年度續編2,084萬8千元。詢洽該基金相關辦理情形表示：「…已著手辦理金龍頭基地之招商作業，倘上述招商開發案順利執行，本案104年度賸餘經費將考量予以停止執行，105年度預算亦一併考量停止辦理。」

(三)臺灣國際商港未來發展及建設計畫(106-110年)：總經費

5,000 萬元，自 104 年度起分 2 年辦理，104 年度已編列 3,000 萬元，105 年度續編 2,000 萬元。惟該計畫已於 103 年 7 月完成發包，契約總金額為 4,720 萬元，預計 104 年 10 月提送期末報告，所編列預算顯逾其委辦契約總金額。

綜上，105 年度編列「港灣建設計畫-服務費用-專業服務費」其中「澎湖、布袋港整體規劃及未來發展計畫（106-110 年）」及「臺灣國際商港未來發展及建設計畫（106-110 年）」等 2 項委辦計畫遠逾其完成發包金額，「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」刻已辦理招商恐不具必要性。該基金允宜參據計畫執行情形及年度經費需求，覈實編列預算，爰建議酌予減列，以符實需。

一一、新增公共關係費 300 萬元，未符行政院所訂編列規定，亦欠缺必要性與合理性，建議刪除

105 年度基金用途較以往年度新增「一般行政管理計畫-公共關係費」300 萬。經查：

(一)未符行政院所訂編列規定

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「參、特別收入基金及資本計畫基金」之規定：「乙、基金用途：…六、公共關係費：(一)各基金之來源係屬強制性收入或由國庫撥款補助為主（占總收入 50%以上者），非有具體理由，不得編列。…。」

按航港建設基金之收入來源主要為依商港法第 12 條第 3 項及第 7 條第 6 項規定，商港服務費及航港局出租或設定地上權予商港經營事業機構之收入。105 年度基金總收入 86 億 0,769 萬 2 千元，屬「徵收及依法分配收入」63 億 2,475 萬 5 千元(含

商港服務費收入 48 億 2,800 萬元及港務公司盈餘分配 14 億 9,675 萬 5 千元)，占基金總收入之 73.48%，顯未符前揭行政院所訂編列公共關係費之規定。

(二)所列支出用途亦非屬基金之要務，欠缺必要性與合理性

另依 105 年度所列計畫內容說明：「係為推展業務需要，與各國際商港及國內商港港口所在縣市政府及航商業者等聯繫與協調溝通所需經費。」依商港法第 11 條規定：「商港公共基礎設施之興建維護費用，由航港建設基金支付。」準此，航港建設基金設置主要係藉由依法徵收及分配之特定收入，以維我國商港公共基礎設施興建及維護具有穩定資金來源，俾利我國港埠建設之健全發展，其支用允應從嚴審慎。有關該基金所述，編列公共關係費係為推展業務及與港口所在縣市政府及航商業者等聯繫溝通之用，尚非該基金之要務，與基金法定用途難謂相符，欠缺必要性與合理性，核欠妥適。

綜上，航港建設基金之收入來源逾七成為依法徵收及分配之強制性收入，105 年度新增公共關係費 300 萬元，未符行政院所訂編列規定，且所列支出用途亦非屬基金之要務，欠缺必要性與合理性，建議刪除。

一二、部分長期墊款不符基金用途，且已懸列多年，允宜積極協調內政部營建署編列預算歸墊，善盡基金管理之責

105 年度預計平衡表編列「長期墊款」科目 10 億 7,795 萬 1 千元。經查：

(一)墊款原因及歸墊情形

該墊款源自 84 年間原臺灣省政府報經省議會同意，由該基金(原台灣省政府所屬交通建設基金)墊付前省住都局(精省後

改隸內政部營建署)辦理償還重陽大橋、永福橋、福和橋等銀行貸款本息，墊款總額 14 億 8,241 萬 7 千元，截至 104 年 8 月營建署已償還 4,515 萬元¹³。

該基金 105 年度編列內政部營建署將歸墊 3 億 5,931 萬 6 千元¹⁴；惟內政部營建署 105 年度「道路建設及養護-歸墊航港建設基金墊付興建重陽大橋、永福橋及福和橋銀行貸款本息」計畫下僅編列 855 萬元，差距甚鉅，預算籌編難謂覈實。爰此，雙方允應就還款計畫取得具體共識，並覈實執行，以維基金之資金規劃。

(二)不符基金用途且懸列多年

航港建設基金前墊付興建重陽大橋、永福、福和橋之銀行貸款本息，雖經當時台灣省議會通過，惟該項長期墊款與商港建設尚無直接關係，且懸列多年，無異自航港建設基金無息借款。本院審議該基金 103 年度預算案亦作有決議：要求交通部應積極協調內政部營建署編列預算歸還，善盡基金管理之責。

綜上，航港建設基金 105 年度編列長期墊款歸墊 3 億 5,931 萬 6 千元，與內政部營建署編列數 855 萬元，差距甚大，預算籌編尚欠覈實；鑑於該長期墊款金額頗鉅，且懸列多年，允宜確實依本院決議，積極協調內政部營建署提出具體還款計畫，並覈實編列預算辦理歸墊，善盡基金管理之責。

一三、部分商港服務費已欠費多年，允應檢討改善徵收及催繳程序，以維政府權益

¹³內政部營建署償還歸墊情形：100 年度 1,000 萬元、101 年度 950 萬元、102 年度 855 萬元、103 年度 855 萬元、104 年度 855 萬元。

¹⁴參據交通部 104 年 3 月函送本院交通委員會「航港建設基金『長期墊款』書面報告」及詢據航港局表示：依內政部營建署所訂還款計畫，將於 104 年及以後年度，分 5 年 5 期編列經費辦理歸還，104 年度業編列 855 萬元，105 年度預計將可歸還 3 億 5,931 萬 6 千元，106 至 108 年度預計每年將可歸還 3 億 5,931 萬 7 千元，爰參據該計畫編列 105 年度歸墊金額。

105 年度預計平衡表編列「其他資產-什項資產」科目 9,766 萬 4 千元，主要為商港服務費欠費之催收款。經查：

(一)商港服務費近年欠費情形

參據航港局提供資料，自 91 年度開徵迄 104 年 8 月底止，總欠費案件為 8 萬 8,704 件，金額為 1 億 1,201 萬 4 千元(詳附表 1)，相關處理情形，摘述如下：

1. 已移送法務部行政執行署各行政執行處者 5 萬 5,178 件，金額計 8,946 萬 4 千元。
2. 轉銷為呆帳者 2 萬 8,383 件，金額計 1,759 萬 8 千元。
3. 其餘 5,143 件，金額計 495 萬 2 千元，尚在行政催收作業中。

附表 1：歷年商港服務費欠費案件統計表 單位：新臺幣元

年度	移送行政執行處 案件		符合商港服務費呆帳 轉銷處理要點案件		尚在辦理行政 催收作業		總計	
	件數	金額	件數	金額	件數	金額	件數	金額
91-100	51,164	84,374,648	28,347	17,576,176	564	330,599	80,075	102,281,423
101	957	1,383,609	36	21,634	625	405,154	1,618	1,810,397
102	1,595	2,097,200	-	-	711	536,773	2,306	2,633,973
103	1,433	1,586,128	-	-	1,250	1,088,671	2,683	2,674,799
104.08	29	22,296	-	-	1,993	2,590,944	2,022	2,613,240
總計	55,178	89,463,881	28,383	17,597,810	5,143	4,952,141	88,704	112,013,832

※註：1.資料來源，交通部航港局提供；104 年度為截至 8 月底之件數及金額。

(二)部分欠費案件已處置多年仍未完成行政程序，允宜檢討改善

依商港服務費收取保管及運用辦法第 16 條規定：「商港服務費之繳納義務人應於商港服務費繳納單送達之翌日起 14 日內繳納；屆期未繳納者，依規費法第 20 條規定辦理。」另規費法第 20 條第 1 項規定：「各機關對逾期繳納規費者，除法律另有規定外，每逾 2 日按滯納數額加徵 1%滯納金；逾 30 日仍未繳納者，除徵收 15%滯納金外，並依法移送強制執行。」本院審議該基金 104 年度預算案亦作有決議：「建請交通部及交通部航港局應儘速積極檢討改善徵收及催繳作業，以維政府權益。」

惟截至104年8月底，核屬103年度以前之欠費案件，仍有3,150件，欠費金額236萬1千元，尚在行政催收作業中，允宜檢討並研謀改善。

綜上，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仍高達9,766萬4千元，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，核欠妥適，允應確實依法並參據本院決議積極檢討改善徵收及催繳作業，以維政府權益。

(分機：1928 施岑佩)