

產之擴充，致增加折舊費用所致，故行政院應要求學校積極廣拓財源，並減少固定資產之擴充，以減少折舊費用之攤提，避免發生短絀。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、國立大學校院校務基金 105 年度預算案業務收入計 1,022 億 5,477 萬 7 千元，業務成本與費用計 1,113 億 0,309 萬 5 千元，業務外收入計 73 億 0,498 萬 2 千元，業務外費用計 45 億 0,528 萬 8 千元，以上收支相抵後，合計短絀 62 億 4,862 萬 4 千元，較上（104）年度預算案短絀數 61 億 6,111 萬 8 千元，增加 8,750 萬 6 千元，約 1.42%。
- 二、各校務基金除臺北教育大學等少數校務基金有預算賸餘合計 521 萬 4 千元外，其餘國立大學校院校務基金 105 年度預算短絀合計 62 億 5,383 萬 8 千元，連同以前年度待填補之短絀 5 億 8,472 萬 5 千元，以撥用賸餘 1 億 1,787 萬元、撥用公積 67 億 1,661 萬 9 千元及折減基金 96 萬 9 千元填補，尚有短絀 310 萬 5 千元，留待以後年度填補。
- 三、經查國立大學校院校務基金未能有效廣拓財源，並合理節制固定資產之擴充，以減少折舊費用，致連年短絀，顯有未當。國立大學校院改制為校務基金之目的，在於賦予學校財務運用自主空間，鼓勵開源節流，提昇資源運用績效，以紓解政府高等教育經費支出壓力。惟國立大學校院校務基金 103 年度至 105 年度短絀數分別為 49 億 9,386 萬 9 千元、61 億 6.111 萬 8 千元及 62 億 4,862 萬 4 千元，顯示年年短絀，且有逐年增加態勢。
- 四、各校務基金 105 年度預算案固定資產建設改良擴充高達 125 億 6,879 萬 8 千元，包括土地 1,279 萬 4 千元，土地改良物 3 億 2,234 萬 1 千元，房屋及建築 35 億 9,661 萬 1 千元，機械及設備 59 億 2,453 萬 5 千元，交通及運輸設備 2 億 8,267 萬 1 千元，什項設備 23 億 8,205 萬 6 千元，其他 4,779 萬元。除土地購置外，未來使用時均需按年限攤提折舊，無異增加折舊費用，更使短絀擴大。
- 五、按國立大學校院校務基金設置條例第 11 條規定：「校務基金預算之編製，應以國立大學校院中長程發展計畫為基礎，審酌基金之財務及預估收支情形，在維持基金收支平衡或有賸餘之原則下，定明預估之教育績效目標，並納入年度財務規劃報告書…。」另預算法第 4 條第 1 項第 2 款第 4 目規定：「凡經付出仍可收回，而非用於營業者，為作業基金。」且 105 年度中央政府總預算附屬單位預算編製辦法第 3 條第 1 項規定：「營業基金及作業基金預算之編製，應本企業化經營原則，設法提高產銷營運（業務）量，增加收入，抑減成本費用，…，除負有政策任務者外，應以追求最高盈（賸）餘為目標。」準此，作業基金雖不以營利為目的，仍應以自給自足方式經營，設法擴展自償性財源，收回其支付之成本。惟校務基金連年短絀，日後恐需由政府增加補助款以彌平短絀，既有違校務基金設置條例規定，亦與預算法設置作業基金之精神未盡相符。

（八）本院許委員淑華，鑒於中央政府欲複製竹科成功經驗，驅動國內

產業之發展，陸續擴張設置科學園區，迄今已核定開發經費達 3,161.26 億元，經費龐大。近 10 年度除竹科新竹園區營運年年產生賸餘外，新設或擴建園區營運欠佳，部分園區甚至年年短絀；為支應新設及擴建園區之開發建設成本，科工基金除國庫撥款挹注外，舉債倍增，本息償還壓力沉重。行政院應責成所屬積極提升園區經營績效，並確實檢討評估新設或擴建園區之財務效益，以維科工基金之財務健全。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、69 年竹科新竹園區設立後，吸引科技產業進駐投資，帶動產業升級及經濟發展，被譽為「台灣的矽谷」。隨著群聚效應之展現，政府陸續在國內各地核定設置科學園區，迄今已設置竹科、中科及南科三大園區聚落，總計 13 個衛星園區，盼複製竹科成功經驗，形成「北部積體電路、中部精密機械與南部光電」之高科技基礎建設，驅動國內產業之發展。惟隨著政府陸續擴張建設科學園區，相關財務問題逐漸浮現，105 年度科學工業園區管理局作業基金（簡稱科工基金）預計投入開發經費 46 億餘元，舉債 1,209 億餘元。
- 二、依科技部提供資料，政府陸續擴張設置科學園區，迄今已核定之土地及開發經費達 3,161.26 億元，至 103 年度已實際投入 2,570.20 億元，104 年度後尚須投入 591.05 億元，其中二林園區即再須投入 231.74 億元，財務負擔沉重。以近 10 年度（94 年度至 103 年度）科工基金之整體收支餘絀觀之，除 98 年度為降低金融海嘯對園區廠商營運之衝擊而減半收取管理費，99 年度因園區工程陸續完工轉列財產攤提折舊大幅增加等原因而產生短絀外，其餘年度整體收支係產生賸餘。
- 三、惟細究各園區之收支情形，竹科近 10 年度均有賸餘，係因新竹園區屬成熟園區能創造較高之賸餘，吸收其他新設衛星園區部分年度短絀（竹南園區、龍潭園區）或各年度短絀（銅鑼園區、宜蘭園區）；中科自 98 年度起持續產生短絀，除台中園區外，其餘衛星園區（虎尾園區、后里園區、二林園區、中興新村高等研究園區）幾乎年年短絀；南科自 96 年度即產生短絀，至 103 年度始轉為賸餘，其中高雄園區年年短絀。上開短絀之產生主要係因新設或擴建園區初期廠商進駐情形欠佳，管理費、土地廠房租金、污水處理等收入無法涵蓋維運相關成本及利息支出所致。
- 四、近 10 年度科工基金賸餘不足支應新設或擴建園區之開發建設成本，除國庫撥款挹注基金 167.08 億元外，其餘不足數則舉債支應。科工基金舉借債務由 94 年底之 672.76 億元，至 103 年底倍增至 1,266.99 億元，其中竹科已陸續還款，由 103.46 億元降至 63.8 億元，中科由 165 億元遽增至 736.79 億元，南科則由 404.31 億元略增至 466.4 億元，10 年間科工基金利息支出 121.67 億元。未來中科尚有二林園區、中興新村高等研究園區及台中園區擴建計畫等園區陸續需要投入開發資金，負債恐繼續增加，本息償還壓力沉重。

五、依據科技部 102 年 10 月報行政院之科工基金財務計畫修訂草案，預估竹科將於 107 年還清債務，南科及中科則分別於 117 年及 126 年還清借款，惟上開財務計畫評估並未納入中興新村高等研究園區及台中園區擴建計畫之增列款，又倘若新設或擴建園區營運未如預期，債務還清期限仍恐有延後之虞。

(九) 本院許委員淑華，針對台灣高鐵新增苗栗、彰化、嘉義等三站確實讓在地民眾受惠，行政院相關主管機關基於提升整體公共運輸服務的政策，應積極強化高鐵車站聯外公共運輸的服務，在接駁公車路網與班次上都得大幅提升，並能持續提供資源讓民眾優惠換乘。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、台灣高鐵新增苗栗、彰化、嘉義等三站確實讓在地民眾受惠，高鐵在這些新設車站的縣市將有新增乘客，但因應新的運營和停站模式也直接影響原本乘客行車時間和承載能量，台南和嘉義民眾就直接提出異議，希望能夠增加直達班車。若再等明年南港車站加入後，高鐵從八站增加到十二站，高鐵營運模式必須再重新檢討。對於目前新設車站的班車停站模式，高鐵公司確實已有更具彈性的措施並逐步因應需求進行調整，但其不同停靠站的運價也應能反映不同行車時間與服務品質，讓民眾有更多元而公平的選擇。
- 二、早年政府規劃高鐵計畫時，並未有此苗栗、彰化、雲林三站，但在政府與台灣高鐵公司簽約後，三縣聯合要求高鐵設站。因而在民意壓力下，政府一九九八年與高鐵公司簽訂新增三站合約，但未提及時程。二〇〇九年取代殷琪董事長的新任董事長歐晉德基於財務考量，曾負責任的表達暫緩新增三站計畫，但因時值縣市長選舉前，又在民意與政府壓力下，歐晉德董事長與當時交通部長毛治國及三縣首長共同宣布繼續執行增站計畫。
- 三、三站自二〇一三年元月陸續動工，並於日前正式通車營運。至於南港車站，則正在透過公私合夥模式進行聯合開發，未來也將是高鐵、台鐵、捷運、國道客運、市區公車等公共運輸的台北都會另一大型樞紐。未來十二站的高鐵由台北到高雄的直達車將不會超過現行九十六分鐘的水準，而從南港至高雄行車時間也可維持一〇八分鐘，但直達車班次勢必減少，而原本八站的列車停站模式與服務品質亦會受到衝擊。不過因各站均有快速穿越的會車軌道安排，因而在列車停靠站設計方面，應可以有更大彈性，這有賴高鐵公司專業對於排班與停站方式針對不同時空進行優化。
- 四、至於因應直達或每站皆停列車的運價方面，需要同步提出反映服務差異化的費率結構。一般運價決定除了考量「成本」之外，亦應考量「服務價值」、「替代運具票價」、「負擔能力」、「尖離峰差別定價」以及「補貼政策」等影響因素，其中「座艙服務」、「車行時間」與「等候時間」即是服務價值的具體表現。因此，當相同起訖點乘客因為認知的服務價值不同，自當付出不同的運價。在過去只有搭乘商務艙乘客付出較高運價，並未對因