

# 糾 正 案 文

壹、被糾正機關：國防部、經濟部

貳、案由：關於國軍推動國有民營及軍機商維進度緩慢之問題等情乙案。

參、事實與理由：

## 一、國防部未能排定各軍工廠年度執行單位及完成時間表，且推動聯勤三〇二廠「國有民營」進度亦有延宕，核其所為，其推動軍工廠國有民營之作為顯欠積極

國防部為提高軍工廠經營績效、促進相關產業發展，達到「國防工業植基於民間」之目標，自民國（以下同）八十五年起即研究軍工廠「國有民營」政策，惟於完成可行性研究後，即因國有財產法第二十八條適用問題無法突破而停滯不前，至經建會於八十七年推動政府法制再造工作時，始協調將建立軍工廠國有民營制度納入其中，列為重要推動項目，推動建立「軍工廠國有民營」制度之研究，嗣於八十八年四月召開「軍工廠國有民營推動計畫會議」，指定陸軍汽基處、工基處、海軍第三、四造船廠、空軍第二後勤指揮部、聯勤三〇二、三〇四等七個後勤基地廠庫為第一階段優先實施國有民營單位。惟為累積實務經驗，作為後續推動之基礎，復從其中擇定負責國軍各式軍帽、軍服及特種服裝生產業務的聯勤總部第三〇二經理工廠為第一個實施個案。按工作計畫時程，三〇二廠原訂於九十年元月一日完成第一階段轉型工作，但因

發生員工請願、抗爭事件，加以國防法第二十二條相關子法「國防部科技工業機構與民間合作或相互委託研發、產製、維修實施辦法」、「國防科技工業產品合作或相互委託銷售管理辦法」及「國防部科技工業機構委託民間經營管理辦法」等三種法規命令尚未研訂完成，致三〇二廠國有民營進度仍停在相關細部計畫檢討、修訂及呈報階段，迄本（八十九）年十月底止，較預定進度落後至少半年以上。國防部應配合已完成立法程序之國防二法，應儘速研訂軍工廠「國有民營」相關法規，積極輔導三〇二廠順利完成國有民營，作為對其他賡續擬「國有民營」之軍工廠之示範，另對於其他軍工廠，亦應排定各年度執行單位及完成時間表，加速推動軍工廠國有民營。

## **二、軍機商維成效不彰，國防部及經濟部均應捐棄本位確實檢討，共同落實此一既定政策**

為推動工業合作，經濟部於八十二年八月依據行政院核定之「航太工業發展方案」，成立「工業合作推動小組」，並由經濟部政務次長擔任召集人、工業局長擔任執行秘書。依採購計畫之範圍及項目，擇定工業合作優先推動類別，目前委員會下設軌道車輛、國防軍品、電力、垃圾焚化爐及航太工業合作推動小組（以下簡稱航太小組）等五個專案推動小組及一個工作小組，推動相關購案之工業合作。其中設置航太小組之主要目的即為促進航太及其零組件與維修工業發展，並結合國防工業，建立航太工業體系，而「軍機商維」又為國防工業中重要之一環，其推動方式，係採分工方式執行，由國防部負責檢討國軍各式航空器釋放委由國內廠商維修保養項目，經濟部負責制定國內航太工業發展及輔導政策，航太小組負責先期瞭解國內業界需求，

並就國內整體航太工業與軍用航空業務，依相關專業領域進行整合分配，建立共識。

然依國防部提供之資料顯示，八十七、八十九年度軍機商維保修金額計十二億七九五餘萬元，平均每年度約為四億二六五萬餘元，其中八十八年度甚且衰退為三億七千餘萬元，顯示軍機國內商維規模無明顯成長。國防部後勤部龐次長答復本院「為何每年維修金額僅四億元？」稱：「因廠商能量有限之故。」惟查上開年度國內商修之件數／項數比（以下簡稱件項比）依序為5.3、4.6及4.9，遠低於軍方自行修理之件項比16.4、16.5及27.8。再者，以八十九年度軍品展示供廠商認修、製軍品為例，參展項目計六、五六九項，到場參觀廠商認修、製品項一、九八六項，經評鑑合格項目中屬軍機商維品項僅三二九項，僅占所有參展項目5%，比率甚低，顯示所釋放之項目大多屬於不具經濟規模者，致廠商無參與生產之意願，對航太產業助益不大，經濟部航太小組亦持相同見解，此有八十九年十月十七日答覆本院有關軍機商維之書面意見可稽。

析言之，按目前軍機商維分工體系觀之，負責檢討釋放航空品項的國防部、制定國內航太工業發展及輔導政策之經濟部及負責整合國內業界需求之航太小組均應對軍機商維成效不彰負起責任，放棄本位主義，愷切檢討所有成效不彰之成因，並逐一克服，以落實「軍機商維」政策，達到國防與民生合一之目標。

**三、未能積極建立具有公信力之軍機適航驗證體系，肇致國內廠商認修件因無原廠維修授證而無法交貨，影響軍機商維成效，國防部應檢討改進**

查自八十四年二月策訂「工業合作作業規定」迄八十九年十二月止，國防部藉F-16戰機、鷹式飛彈等三十三件軍品採購案約計爭取三十七億三千八百萬美元點之合作額度，執行以來，已沖銷額度計有十八億九千一百萬美元點（50.4%），正執行者計有十億九千九百萬美元點（29.4%），累計已沖銷額度及執行中額度占所有工業合作額度僅79.8%，其餘額度仍在協商中（20.2%）。綜合歷年各購案衍生之工業合作使用項目，計有國內採購（33%）、國內投資（28%）、技術移轉（23%）、評鑑認證（5%）、人員訓練（4%）、市場協助（3%）及研究開發（1%）。

次查航太工業係技術與資本密集之產業，不僅初期投資金額龐大及回收期長，且需有尖端技術，再加上對航太產品的高品質要求，因此若不能獲得相關國家或航空公司的認證，想要獨立發展，幾乎是不可能的，因此認證的取得就是打入國際市場的最主要關鍵。所以我國航太廠商莫不以獲得認證，作為開發市場的先決條件。以往我國在未建立軍機維修驗證制度情況下，在在都需符合美國軍規MIL-STD-883C或原廠之規範，在軍售系統限制下始終無法建立自主的維修能量。所以目前的瓶頸是國內廠商對許多認修件並無原廠維修授證，以致於其試修完成之品項軍方無法認定是否可用，造成雙方就此停滯。

對於國內廠商試修品項因缺乏認證而造成軍機商維瓶頸乙節，國防部允宜藉助國防軍品工業合作額度，積極建立軍機適航驗證體系，設計出符合國軍軍規環境或原廠規範之維修認證程序，並快速培植國內廠商維修軍機的技术能量與增加競爭力，突破目前相關零組件及維修市場被國外原廠或維修機構所壟斷的現象，增加軍方送修管道。以節省軍方維修價格，縮短待修件

之期程，提高軍機妥善率，確保軍機安全與品質。

#### 四、現行軍機商維合約效期限制，導致投資廠商回收困難，宜予注意檢討。

查航太工業產品之研發投資額常逾數十億美元，從初步構想及醞釀，擬定法規及方案、建立推動組織、產品設計、製造流程及至生產與行銷常長達十年左右，假如開發失敗或不為市場接受，將造成嚴重損失，故經營風險高。且航太產品與重機械工業產品一樣，其回收期長，導致資金調度困難性提高，故財務風險性高。

惟查國軍實施於國內之購案，其效期皆為一年，中衛體系之合格廠商其效期亦限制為二年，惟對於國外重大採購案，則不在此限。此種僅以一至二年簽約之方式，對頂多量少，資本、技術要求皆高之軍機維修，不但賺取利潤不易，且成本回收亦困難，難令國內航太廠商樂於投資。以國防部現正推展之軍工廠國有民營（GOCO）為例，美商洛馬公司曾協助阿根廷空軍軍工廠轉型，其合約效期即為五年，實際結果顯示五年仍不足夠，最後一至二年員工已出現工作情緒不穩定現象。

國防部相關之國內購案及獲選中衛體系廠商之合約期宜予注意檢討，對於大規模之後勤整建規劃案，更應考量因效期不足將產生之不利影響，以協助鼓勵國內具信譽之優質廠商熱烈參與，去蕪存菁，貫徹根留國內之政策。

綜上所述，國防部未排定各軍工廠年度執行單位及完成時間表，且推動聯勤三〇二廠「國有民營」進度亦有延宕，顯未積極推動軍工廠「國有民營」之既定政策；軍機商維成效不彰；未能積極建立具有公信力之軍機適航驗證體系，肇致國內廠商認修件因無原廠維修授證而無法交貨，影響軍機商維成效；現行軍機商維合約效期限制，導致投資廠商回收困難。經核所為，確有諸多違失，爰依監察法第二十四條規定提案糾正，函請國防部、經濟部轉飭所屬於二個月內檢討改進見復。

提案委員：黃煌雄  
尹士豪

八十九年十二月 日