

調 查 意 見

- 壹、調查緣起：本案係審計部函送，院會決議輪派調查。
- 貳、調查對象：漢翔航空工業股份有限公司。
- 參、案由：據審計部函報：稽察經濟部所屬漢翔航空工業公司參與投資BD-100等8件民用飛機零件製造及組裝之國際合作開發案，涉有效能過低及未盡職責情事，報院核辦。
- 肆、調查依據：本院97年8月5日(97)院台調壹字第0970800075號函及97年9月17日(97)院台調壹字第0970800258號函。
- 伍、調查重點：
- 一、漢翔公司業務及其經營成效。
 - 二、「漢翔公司」、「所有民機業務」及S-92、B717-200機尾段、EC-120、C-27J、CL-300¹、LJ-45、AE-270及B717-200水平尾暨引擎派龍等8民機案(下稱CL-300等8民機案)損益情形。
 - 三、CL-300等8民機案執行及檢討情形，含接單之評估、訂單(立案及實際)、成本(含非循環性成本、參與金、權利金、技轉金)及其轉列業外損失情形。
 - 四、漢翔公司主要經理人之考核情形。
 - 五、LJ-45案成本估算情形。
- 陸、調查意見

漢翔航空工業股份有限公司(下稱漢翔公司)前身為中科院航空工業發展中心，85年7月1日依「漢翔航空工業股份有限公司設置特別條例」改隸經濟部，為發展航空工業之國防科技公司。改制後，為因應經國號戰機量產於89年結束，公司面臨國防業務大幅萎縮，亟需開發民用業務，以填補產能缺口，遂轉型承接民用飛機業務，惟所承接之CL-300等8民機業務，卻發生鉅額虧損，案經本院2次發

¹ CL-300原稱BD-100，加拿大Bombardier公司自1999年投入研發時使用「BD-100」之名，直至2002年9月，Bombardier公司重新命名為CL-300(Challenger-300)，為Bombardier公司銷售之產品名稱。

文調卷、履勘，並於 97 年 10 月 22 日詢問該公司相關人員、98 年 3 月 18 日詢問前董事長蔡○○後，於 98 年 4 月 1 日要求漢翔公司補完辨認風險等相關資訊，該公司於同年月 30 日提供，茲按計畫評估與執行二階段及計畫之管理部分臚列調查意見如下：

A. 計畫評估階段：

一、改制及轉型後之漢翔公司，為填補經國號戰機之產能缺口，亟於承接民機業務，惟缺乏國際民機經驗，目標之訂定欠妥、風險之辨認不當、設定之風險容忍度過高、使用之資訊不確實、成本之估計欠完整、可行性評估草率、高估不確定訂單之數量、低價接單、支付鉅額先期投資成本……等可歸責因素，核為 CL-300 等民機案虧損之重要原因，容有違失。

(一)查漢翔公司之前身為中科院航發中心，於 85 年 7 月 1 日改隸經濟部，資本額 90.8 億，主要銷售品項為經國號戰機，但隨著戰機生產漸趨尾聲，國防業務復無其他大型計畫，經營者亟思轉型，遂於 87~91 年間密集承接 EC-120、CL-300、C-27J、LJ-45、AE-270 及 B717-200 水平尾暨引擎派龍等民機案件，企圖透過國際合作方式，逐步切入民用飛機，以填補經國號戰機量產後之產能缺口，避免機具設備閒置及科技人才流失，此可由接案期間營業及投資活動之淨現金多處於流出狀態、融資活動之淨現金呈流入狀態（表 1.4 請參閱），經營者為求轉型，舉債接單獲得印證。

(二)次查漢翔公司缺乏民機經驗，勇於接單之結果，僅 CL-300 等 8 民機案(含改制前簽約之 S-92、B717-200 機尾段案)，即投入非循環性成本、參與金、技轉金及權利金等成本(下稱投入成本)49.20 億，加上其他成本控制不當，使累計虧損高達 109.75 億(迄 97 年 7 月底止，表 4.1~表 4.8 請參閱)，其中：1.S-92 投入成本 6.67 億元(含工業局補助 2.67 億元)，累計虧損達 12.12 億；2.B717-200 機尾：投入成本 6.86 億，逾 6 千萬「投資性報價」門檻，然接單時仍以「一般

性報價」表達個案損益(預估銷售至 375 架時稅後淨利為美金 6,990 仟元)，迄波音終止生產合約止，累計虧損達 18.88 億；3. EC-120 案：接單單價過低，加上財務及風險分析資料不可查，累計虧損 4.93 億，較其營收 3.39 億還高；4. CL-300：投入成本 21.95 億，評估淨現值為負值，然為填補經國號戰機停產後之產能缺口、增加員工就業機會，並著眼於未來龐大維修商機，勉強接單，結果年年虧損，累計虧損金額高達 54.84 億(較其營收 48.31 億還高)，居所有民機案之首；5. C-27J：投入成本 1.47 億，接單時未評估淨現值，僅預估稅前利潤率為 7.5%，累計損失 4.14 億，幾與營收(4.66 億)同；6. LJ-45：原預估 NPV 為負值，經一再調整始轉正(見表 8)，憧憬後續 LJ-60 效益，勉強接單之結果，累計虧損約 7.4 億；7. AE-270：本擬藉轉投資中捷航太(IBIS)股利分配獲利，彌補生產至 700 架時 467 萬美元之損失，惟因投資失利，累計損失 4.82 億(轉投資損失 9.79 億另計)，亦較其營收(1.93 億)高；8. B717-200 水平尾暨引擎派龍：投入成本 0.94 億，預估稅後淨利-US\$ 9,327 仟元(水平尾銷售量 239 架量、派龍 214 架量時)，然低價自日本 SMIC 公司搶單之結果，迄波音終止生產合約止，全案累計損失 2.67 億。上述 CL-300 等 8 民機案中，除 S-92 案 94 年度起虧轉盈外，餘皆虧損，顯示該公司轉型之路並不順遂。

- (三) 惟查旨揭民機案之虧損原因，溯源於漢翔公司面臨巨大轉型壓力，亟於接單，導致該公司於：1. 計畫不具投資效益，仍勉予接單，如 CL-300 淨現值為負、B717-200 水平尾暨引擎派龍預估稅後淨利為負值等是；2. 一再不實調整 LJ-45 之淨現值；3. 投入成本超過「投資性報價」門檻(6 千萬元)，卻便宜行事，仍以「一般性報價」個案視之，未以淨現值表達投資效益，如 EC-120、C-27J 及 B 717-200 水平尾暨引擎派龍等；4. 缺乏國際民機合約談判經驗，談判過程處於

劣勢，致合約不公、單價過低；5. 支付鉅額參與金…
…等可歸責因素，厥為虧損之重要原因。據此，CL-300
等民機案重大虧損之原因，計畫評估階段尚有目標之
訂定欠妥、風險之辨認不當、風險容忍度過高、使用
之資訊不確實、成本之估計欠完整、可行性評估草率
、高估不確定訂單之數量、低價接單、支付鉅額先期
投資成本……等諸多可歸責因素，容有違失。

二、目標定位欠妥，風險評估欠當，所設定風險容忍度過高
，成本估計欠完整，資訊不確實，均可檢討

(一)查轉型後之漢翔公司，未區分國家與公司所扮演之角
色，國家之目標，係保留系統整合之核心能力，而該
目標非以營利為目的之公司所應設定之首要目標，以
一家公司之力來擔負國家應擔負之責任，受限制既多
，亦難成功。揆諸漢翔公司在 IDF 逐漸交機，國防業
務遽減的壓力下，承接該等八專案計畫之考量，首重
解決眼前現金之短缺，取得可供發放員工薪資之現金
，只要不是大賠，都冒險承接(「賺錢是上策，保本
是中策，小賠我也要做」)之政策乃告出現，此有該
公司蔡○○董事長應本院約詢之筆錄在卷可稽。

(二)惟查經營階層為讓公司能脫胎換骨，本有機會為公司
取得 20 億元資金之機會，但因員工擔心民營化，越
級向經濟部反映之結果，致注資計畫無疾而終，錯失
改善公司財務體質之機會。在此情況下，承接民機業
務遂成公司存活之重要選項，然民機業務以成本、風
險及獲利為導向，和以往只求性能不問成本之軍機設
計製造，本質有所不同，致該公司之計畫評估產生諸
多缺失，如：1、為建立與日本航太產業合作關係，
縱 B717-200 水平尾及引擎派龍案(原為麥道公司所有)
之評估利潤為-9,327 仟美元，仍勇於接單，未料麥道
被波音所併，加上 911 事件訂單遽減，終於提前終止
合約，致生虧損；2、以為後續維修商機龐大，未來
並有 LJ-60 可期，高估不確定訂單，而一再調整 LJ-45
之折現率及淨現值，以求可作成接單之決策；3、接

單之風險，本應包括財務與營運(進貨、生產及銷售)方面，然檢視接單當時之風險分析(表 2a 及 2b)，8 個專案均未見針對影響因子進行全面評估，EC-120 根本未留存細部風險分析之資料，除風險評估很可能亦不完整外，更有檔案管理之問題，更形嚴重；4、原評估 CL-300 之淨現值為負，但該公司仍予接單。另生產風險評估為「漢翔公司設計及生產能量，均足以因應」，實際上，雖請邦巴迪公司專人訓練員工，仍發生「品質事件」；5、AE-270 原估生產至 700 架時損失 467 萬美元，卻一廂情願認為轉投資 IBIS 之獲利可彌補之，事實上，IBIS 飛機通過認證時間延宕，以撤資結案，投資當時所設定之風險容忍度顯然過高；6、報表與庫房料件不符，尚須驚動董事長每月盯一次庫房資料，資訊始臻確實，另一方面，每月盯一次，追求資訊正確性之及時程度仍嫌不足……等，足徵漢翔公司目標定位欠妥，風險評估欠當，所設定風險容忍度過高，成本估計欠完整，資訊不確實，均可檢討。

三、LJ-45 案為接單而一再不實調整淨現值，且未簽會會計處，違反「成本估算及報價作業要點」規定，顯有違失。

(一)按漢翔公司 87 年 4 月 2 日發布之成本估算及報價作業要點(SP-GR-014，第 0 版)第 40 點規定，投資評估/研發案應按 1. 可行性分析、2. 料工費資料庫建立、3. 材料單價調查、4. 個案總成本表列列印及 5. 投資/研發案奉核等 5 步驟進行成本估算作業。其中，第 5 項所稱「投資案/研發案奉核」，係指提案單位將列印之個案總成本表隨文先會會計處，由會計處針對估算之成本進行稽核表填寫後，上呈至權責主管簽核。同要點第 48 點亦規定應按 1. 成本估算分析確認、2. 減價策略、3. 新增設施評估、4. 財務評估、5. 報價案奉核……等 6 步驟進行訂單報價作業流程，其中第 5 項規定報價金額為新台幣伍仟萬元以上者，業務單位需提供會計處產品分年成本及現金需求數，據以執行

財務評估作業，合先敘明。

(二)查漢翔公司承攬邦巴迪公司(下稱 B 公司)LJ-45 商務客機機尾段案，89 年 11 月間首依 745 架量、每架單價為 143,750 美元(2000 年幣值)、參與金 500 萬美元及折現率²12%……等成本因素進行成本估算，評估結果(表 8)，內部報酬率(IRR)為 9%，89 年 11 月 27 日策投會因此決議以內部報酬率 9%為議價底線目標，與 B 公司展開議約及議價。惟議價期間，(1)B 公司提高參與金至 750 萬美元，並增列技術協助費 500 萬美元及財務支援費用 1,700 萬美元(B 公司希望以 600 套比例攤還，而漢翔公司則希望分 200 套攤還)；(2)B 公司同意每架單價提高為 149,500 美元；(3)漢翔公司考量當時景氣熱絡狀況，加上 B 公司先前 LJ-35 銷售情況不錯，故接受 B 公司之建議，同意交運數量由 745 套增為 1,102 套(契約僅保證 600 架量)；(4)審酌經濟部補助，允諾 30%無息貸款³，故將折現率由 12%調降為 8.5%；……等多項成本因素，業務單位(飛機事業部業務處)乃二度重新進行成本估算。惟評估結果，內部報酬率 5.49%及修正內部報酬率 7.06%仍低於折現率 8.5%，淨現值為-6,380,837 美元，亦未能轉正，顯示該投資案並不可行，該評估結果，經 90 年 3 月 22 日策投會審議，決議以「參與金及技術協助費合計 750 萬美元，並要求邦巴迪交運數量未能達到 1,102 套時，應按比例退還，或提供等值額外之業務給漢翔公司。」繼續與 B 公司交涉。最後，雙方同意：「(1)參與金 750 萬美元、技術協助金及財務資助 1,250 萬美元(分 600 套攤還)，合計支付給 B 公司之非循環性成本計 2,000 萬美元⁴；(2)每套單價改為

² 或謂資本成本率或 discount rate。

³ 工業局實際補助 0.7 億元，無息貸款 3.3 億元(依工業局鼓勵民間事業開發工業新產品合約暨計畫書，第 1 至第 3 年需按銷售金額 2%繳交回饋金，計繳交 1,441 萬元)。

⁴ 本案漢翔公司實際投入之非循環性成本計 7.74 億元，含製造授權及技術協助金 2000 美元(折合新台幣約 6.93 億元)、自行投入之非循環性成本 0.7 億元。截至 97 年 7 月底止，已分年計入成本及費用表達 7.63 億元，帳列資本化餘額 0.11 億元。

165,000 美元(不含每架攤還金 20,833 美元，2005 年幣值，前 4 年不調整，2006 年後依物價指數逐年調整)。」漢翔公司乃根據上開最後協商結果，並變動多項成本因素，如物價上漲率由 2%降為 1%……等，三度進行成本估算，評估結果 IRR 為 5.15%，MIRR 為 6.81%(仍低於折現率 8.5%)，NPV 仍為-5,841,024 美元，仍未能由負轉正，顯示該投資計畫仍不可行。

(三)惟查策投會會議主席蔡○○，考量後續仍有 LJ-60 案，於 90 年 4 月 22 日裁示：「策略上繼續參與本案，全公司努力讓這個案子成功。」業務單位乃在未簽會會計處的情況下，犧牲股東期望報酬率，逕將折現率由 8.5%調降至 5%，經此調整，淨現值終於由負轉正(由-5,841,024 美元轉為 346,111 美元)。最後，該公司雖依管理部意見調降保固保留款，將折現率向上微調為 5.5%，估算出 IRR 為 5.62%、MIRR 為 5.56%，淨現值為 269,044 美元，並經董事長蔡○○批可執行。然全案淨現值由負轉正之關鍵，仍為犧牲股東期望報酬率，使折現率由 8.5%大幅下降為 5%所致。事實上，LJ-45 案自接单迄 97 年 7 月底止，累計虧損達 7.42 億。

(四)綜上，縱交運數量上修至 1,102 架量、單價 165,000 美元以及自我設定物價上漲率由 2%調降為 1%、製造工時減少 5%、組裝工時減少 1%及經濟部無息貸款如期到位等降低成本條件，然在支付 B 公司非循環性成本 2,000 萬美元的不利條件下(前 600 架每架攤還 20,833 美元)，淨現值仍為負值，顯示該計畫並不可行。惟該公司仍執意參與，竟在未簽會會計處的情況下，犧牲股東期望報酬率，大幅調降折現率，使淨現值由負轉正，達到美化帳面之目的，不實調整折現率及報酬率，造成公司重大損失，違反首揭成本估算及報價作業要點，顯有違失。

四、EC-120、C-27J 及 B717-200 水平尾暨引擎派龍等 3 案之先期投資金額均逾 6 千萬「投資性報價」門檻，卻未以

淨現值、現值報酬率或修正現值報酬率表達投資效益，違反「成本估算及報價作業要點」規定，允應檢討。

按漢翔公司成本估算及報價作業要點(SP-GR-014)⁵規定，報價分為一般性、投資性及策略性三種，其中，「一般性報價」係報價之產品或勞務，其投入與收現期在2年以內者；「投資性報價」則依先期投入金額大小不同而採不同之分析方法，先期投資金額在6千萬元以內者，將投資項目採6.1.4節所規定之攤銷規定進行攤銷，如同一般性報價僅表達個案損益即可；先期投資金額達6千萬元以上者，須以淨現值、現值報酬率或修正現值報酬率表達投資效益。顯見先期投資金額達6千萬元以上者，均應依「投資性報價作業原則」進行投資效益評估。查CL-300等8民機案中，扣除改制前接單之案件(S-92及B717-200機尾段)、已依「投資性報價」表達投資效益之CL-300、LJ-45及因外交考量而接單之AE-270等5案，餘EC-120、C-27J及B717-200水平尾暨引擎派龍等3案之先期投資金額均逾6千萬元，其財務分析⁶(1. EC-120：查無資料、2. C-27J：「本案為OEM委製案，全案預估稅前利潤率為7.5%」及3. B717-200水平尾暨引擎派龍：「預計稅後淨利為US\$9,327仟元」)均以「一般性報價」表達個案損益(預估銷售至若干架時之淨利或利潤率)，漏未交代投入成本之折現率及回收期限，此有該公司97年9月19翔字第0970002873號書函在卷可稽。次查該公司對於EC-120等3案報價作業之說明，先後以「EC-120、C-27J及B717-200水平尾暨引擎派龍案係OEM案，非投資案，投入資金之目的，非在賺取投資收益，不需權利金/參與金/技轉金，因此不用投資案之觀點評估該等個案，即無折現率、NPV、IRR等。」、「EC120、C27J、B717-200等案均屬OEM案，航太產業特性，此類OEM案亦會有工具等非循環性成本(NRC)，惟該NRC金額比起ODM案從研發階段產生之

⁵初版日期 87.4.7。

⁶表 2 參照。

NRC 少很多，不構成規定中之投資案，因此不以 NPV 或 IRR 表現效益，而以損益(稅前淨利)表現其效益。」為由辯解。惟查 EC-120、C-27J 及 B717-200 水平尾暨引擎派龍等 3 案之 NRC、參與金金額均在 9 千萬元以上，其中 B717-200 機尾段之 NRC 甚至高達 6.3 億元，依規定應以淨現值、現值報酬率或修正現值報酬率表達投資效益，惟該公司僅以「一般性報價」個案損益表達投資效益，便宜行事，違反「成本估算及報價作業規定」，允應檢討。

B. 計畫執行階段：

五、CL-300 等 8 民機案虧損百餘億元，固受原物料上漲及 911 事件影響，然領導者缺乏商業經營意識、生產設備老舊未更新、不熟悉客戶需求，生產效能未提升、學習效果不佳、CL-300 品質事件……等仍可歸責，容有違失。

查 CL-300 等 8 民機案之執行情形，迄 97 年 7 月底止，累計損失達 109.75 億，超乎預期。其中：(一)S-92：94 年度起，實際訂單量始大於立案訂單量；(二)B717-200 機尾：接單時預估稅後淨利為 6,990 仟美元(估銷售量 375 架時)，然迄波音終止該案生產合約止，實際訂單僅 153 架量；(三)EC-120：接單時之財務及風險分析資料不可查，原預估每年有 40 架量，但 95 年度以前實際訂單均小於立案訂單量，加上接單單價過低，累計虧損較營收還高；(四)CL-300：設備汰舊換新速度不如預期、缺乏民機實作經驗、設計變更頻繁及不熟悉客戶工程計畫、藍圖規範表達方式，致生品質事件，累計虧損金額較營收還高，居所有專案之冠；(五)C-27J：接單時估計應有 300 架以上之市場，然實際年交運量僅個位數，學習效果難以發揮，加上原廠 Alenia 提供之工具受損，累計損失幾與營收(4.66 億)同；(六)LJ-45：因客戶實際委付訂單數量不足、原物料價格大幅上漲及產能不足，累計虧損金額約 7.4 億；(七)AE-270：設計變更頻繁，累計損失較營收高；(八)B717-200 水平尾暨引擎派龍：原預估水平尾銷售量

為 239 架量，派龍 214 架量之稅後淨利為-US \$ 9,327 仟元，然虧損接單之結果，實際訂單量僅 55 架量，虧損亦不在話下。

惟查旨揭 8 民機案虧損百餘億之原因，執行階段，固受原物料價格大上漲、911 事件訂單遽減……等外在因素影響，然 1. 領導者缺乏經營商業之意識，以資金利息支撐商業行為；2. CL-300 品質瑕疵事件；3. 不熟悉客戶工程計畫、藍圖及規範表達方式，致生產效能不如預期；4. 生產機具仍維持在 80 年代生產 IDF 設備階段，缺乏競爭力；5. 學習效果不佳；6. 料帳不符，需花費 3 個月才能導正……等仍可歸責，容有違失。

六、CL-300 等 8 民機案之先期投資金額高達 45.7 億元(含工業局補助 3.3 億元)，惟因工具、型架設計變更頻繁、訂單架量遽減(911 事件)，致評價未來不具效益之損失金額高達 34.3 億(75.0%)，顯見其風險評估未盡確實，允應確實檢討。

(一)按會計研究發展基金會 86 年 6 月 18 日(86)基秘字第 100 號及 88 年 6 月 21 日(88)基秘字第 107 號函針對漢翔公司會計處理問題之回覆，非循環性成本、權利金、參與金及技術授權金之會計處理，應視投入成本究屬研究期間或發展期間而決定其支出之性質：1. 屬研究期間者，投入之成本，屬研發費用，計入當年度營業費用；2. 屬發展期間者，投入之成本在當期評價具有未來效益者，始得資本化，先列入遞延資產項下，未來再分攤至營業成本，至於得資本化之金額，以不超過預計未來可回收之淨收益為限。若當期評價屬無未來效益的部分，則依 35 號公報轉列為業外損失；3. 另為允當表達企業財務狀況及經營成果，每年須評估技術合作費及非循環性成本之價值，如顯示無未來效益時，則予轉銷。

(二)查漢翔公司執行 CL-300 等 8 民機專案，雖僅參與生產，但除非循環性成本外，部分業務尚須支付參與金、權利金或技轉金，才能獲得生產之權利。經查該

公司為承接 CL-300 等民機業務，投入之 NRC 及參與金、權利金、技轉金總額約 45.7 億(不含工業局補助 3.3 億元)，其中，經評估而認其無未來效益部分及其占總投入比例，依序為 S-92：2.14 億(52.8%)、B717-200 機尾段：5.28 億(76.9%)、EC-120：0.34 億(34.8%)、CL-300：19.6 億(89.4%)、C-27J：1.35 億(91.51%)、LJ-45：4.48 億(53.7%)、AE-270：0.36 億(18.6%)、B717-200 水平尾暨引擎派龍：0.69 億(73.2%)，合計 34.3 億⁷，占投入成本 75.0%。

(三)準此，漢翔公司為承接 CL-300 等 8 民機案，NRC、參與金、權利金及技轉金等投入成本高達 45.7 億(不含工業局補助 3.3 億元)，然因工具、型架設計變更頻繁、911 事件發生後訂單架量遽減，致不具未來效益之金額高達 34.3 億(75.0%)，占其投入成本 75.0%，顯見該公司風險評估作業未盡確實，允應確實檢討。

C. 計畫管理部分：

七、漢翔公司之民機專案各有不同，不宜師法大量生產類似產品行業之管理方式，未編製完整之損益表，更致計畫管理無法進行，允應改進。

查漢翔公司為計畫導向、發展航空工業之國防科技公司，營業收入主要來自承接國內外軍用、民用航空及相關工業產品之發展、製造、裝修及銷售業務，是以，公司設各專案計畫室，負責各專案業務之推動，財務報表應以分年損益表及分年現金流量表表達，該公司成本估算及報價作業要點 6.4.4 定有明文。另從績效管理及責任區分角度，各專案執行期間自應編製損益表及現金流量表。次查漢翔公司 97 年 8 月 28 日翔計字第 0970002598 號函所附 CL-300 等 8 民機案損益表，其中 CL-300 案 89 年度研發費用 9.98 億，重複列入營業外費用，發生重複列帳情事；再者，S-92 案投入之非循環性成本及參與金，依會計研究發展基金會 86 年 6 月 18 日

⁷ 表 3.1 參照。

(18)基秘第 100 號及 88 年 6 月 21 日(88)基秘第 107 號函釋規定，89 年度計入研發費用 10,606 仟元，然該公司卻誤列為業外費用。另該公司復本院近 3 年所有民機專案損益資料，亦僅有營業收入、營業毛利及毛利率等 3 項，遑論專案現金流量表，顯示該公司各民機專案並未編列完整之損益表，致本院向該公司調取時，僅能臨時趕製，滋生錯誤，準此，該公司之民機專案各有不同，不宜師法大量生產類似產品行業之管理方式，未編製完整之損益表，更致計畫管理無法進行，允應改進。

八、漢翔公司為美化財報，遲未提列存貨跌價損失、評價先期投資損失，迨 92 年董事長空窗期間，始集中認列，扭曲財報之真實性，顯有違失。

查漢翔公司 89~93 年度損益情形，依決算報告，依序為 19.26、-9.86、0.29、-55.10 及 -0.29 億，其中以 92 年度虧損最嚴重，期間適為該公司董事長空窗期(92.9.3~93.2.17)。虧損之原因，主要為該年度營業外費用實際數 53 億 6,432 萬 4 仟元，較預算數 6 億 3,117 萬 2 仟元，增加 47 億 3,315 萬 2 仟元所致。內容包括：(一)原物料及再製品提列備抵存貨跌價損失 28 億 8,933 萬 2 仟元；(二)國際合作開發案經資本化評估不具未來經濟效益之遞延技術合作費轉列什項費用 17 億 2,361 萬 2 仟元；(三)在製品之非循環性成本轉列什項費用 3 億 3,781 萬 5 仟元……等。

次查該公司 90~92 年度決算報告書，90 年度存貨跌價損失(編號 5915)為 2,785,456 元，91 年度為 8,944,583 元，92 年度為 2,889,331,965 元。析言之，該公司 90 及 91 年度提列之存貨跌價損失僅在 1 千萬以下，92 年提列之存貨跌價損失卻遽增為 28 億餘元，對此，漢翔公司解釋係：(一)92 年度因經國號戰機全案進入結案程序、(二)93 年 1 月 19 日經濟部經授營字第 09320280830 號函檢送「漢翔公司存貨管理問題查證報告」，建議每年確實評估存貨價值是否業已減損，並對國際合作案之非循環性成本及技術合作費資本化議題，

審慎評估未來效益，俾利反映公司真實營運績效所致。

惟查財務會計準則第 10 號公報⁸「存貨之評價與表達」規定並非始於 92 年，公司存貨跌價損失之提列，本應定期提列，漢翔公司以經濟部「漢翔公司存貨管理問題查證報告」，作為 92 年度存貨跌價損失大幅增加之依據，顯屬飾詞。此可由(1)90~92 年度存貨跌價損失預算數均為 0，完全沒有提列存貨跌價損失之準備；(2)經國號戰機業務於 89 年底前即移交軍方，相關存貨之評價本應在 90、91 年陸續表達，該公司俟經濟部提示後，始大幅提列損失，即非合理。另 92 年度國際合作開發案經資本化評估不具未來經濟效益之遞延技術合作費與在製品之非循環性成本轉列什項費用高達 20.6 億元，亦可由案內 8 民機案 NRC 及參與金、權利金、技轉金評價，90、91 年度均未攤銷損失，92 年度攤銷金額達 8.26 億元獲得印證。

綜上，漢翔公司 91 年度以前並未依財務會計準則第 10 號公報「存貨之評價與表達」規定正確評價存貨跌價損失、或依會計研究發展基金會 86 年 6 月 18 日(86)基秘第 100 號及 88 年 6 月 21 日(88)基秘第 107 號函規定攤銷國際合作開發案費用，並利用 92 年度董事長空窗期間，始一次認列存貨跌價損失、攤銷國際合作開發案之遞延技術合作費與在製品之非循環性成本，致 92 年度稅後純損暴增為 55.10 億，扭曲年度財務報告真實性，顯有違失。

九、漢翔公司經國號戰機量產結束後，負債比偏高，淨值大幅滑落，然主要經理人考核卻未與公司經營績效結合，且於大幅認列損失後、甫出現小幅盈餘時發放績效獎金，允非所宜。

查漢翔公司從業人員考核，分為平時考核、年度考核、另予考核及專案考核，其年度考核及另予考核等第之分配，應與公司經營績效考核成績相結合，該公司人

⁸財務會計準則第 10 號公報「存貨之評價與表達」規定，採成本與市價孰低法予以評估並提列備抵跌價損失。

事管理準則第 13 條定有明文。次查漢翔公司自改製造 96 年度止，累計虧損約 65 億，業主權益由 140 餘億降為 41 億，96 年度負債比 79.3%，每股淨值滑落至 4.52 元，虧損達實收資本額二分之一以上，然調查該公司年度損益及副總以上人員考績、酬勞⁹後發現，91 年度稅後純益 2,917 萬，副總以上人員考績全列甲(1 位退休副總考乙除外)，還撥付 10,210 仟元充當績效獎金；92 年度純損 55.1 億，副總考績竟全列「甲等」；嗣 93 年度虧損 0.29 億、94 年度虧損 11.6 億、95 年度虧損 12.1 億，年年虧損，然副總等主要經理人考績照列「甲等」；96 年度帳上轉為小賺 1.35 億，又發放績效獎金 43,126 仟元。復查造成公司主要虧損之 CL-300 等專案年度損益及其經理人之考績¹⁰，迄 97 年 7 月底止，累計虧損達 109.75 億，其中，除 S-92 案 94 年起虧轉盈外，其餘專案，年年赤字，但專案經理人考績卻年年甲等。綜上，該公司負債比偏高，淨值大幅滑落，然副總、專案經理等主要經理人考核與其經營績效並未結合，且於公司大幅認列損失後、甫出現小幅盈餘時發放績效獎金，實有礙社會觀感，允非所宜。

十、CL-300 累計虧損 54.8 億，執行面尚有不熟悉客戶藍圖、設計變更頻繁、認證時程延後、品質事件、學習率未達預期等可歸責性，卻僅對 2 位離職人員處以申誡處分，績效評估未能產生獎優汰劣之效果，仍應檢討。

(一)查漢翔公司改制後，經國號戰機減產，公司面臨業務不足、人員流失等問題，乃積極推動軍轉民業務，其中 CL-300 案，參與邦巴迪 8 人座噴射商務客機風險分攤合作開發計畫，負責尾翼之設計、製造及組裝，案經 87 年 11 月 24 日第 11 次董事會暨第 10 次董監事聯席會議通過，預估銷售量約 300~450 架，損益平衡點在 190 架，機翼銷售達 400 架時，以資金成本折現率 11%及再投資折現率計算修正內部報酬率 MIRR 可

⁹ 表 6.1 參照。

¹⁰ 表 6.2 參照。

達 11.2%，後機身銷售達 400 架時，MIRR 可達 10.36%，淨現值為 US\$ -2,556 仟元，並於 88 年 3 月簽署機尾段合約，合約價重比 178 美元/磅，較市場行情 218 美元/磅為低。然接單之結果，卻連年虧損，迄 97 年 7 月底止，銷貨收入 48.3 億，銷貨成本卻高達 75.7 億，毛損 27.3 億，加計研發費用 24.0 億、業外損失 3.5 億後，全案累計損失高達 54.8 億，居該公司所有民機業務之首，亦為公司主要虧損源。

- (二)次查虧損原因，該公司稱係：1. 接單時漢翔正處在轉型期，缺乏民用飛機製作之實際經驗；2. 接單基礎建立在高效率機器設備上，但實際上設備汰舊換新速度不如預期；3. 不熟悉邦巴迪公司工程計畫、藍圖及規範表達方式等，致認證初期發生品質事件，賠償合約相對人 1.49 億；4. 認證初期設計變更頻繁，整體認證時程延後 1.5 年；5. 93 年開始初期量產，期間仍有大量工程變更，及作業人員輪替頻繁，生產線學習效率無法正常發揮提高效能等原因。
- (三)惟查 CL-300 案虧損金額龐大，虧損原因固有外在環境因素，然人為疏失之處，如周前副總經理(89 年 8 月 1 日離職)未獲授權即代表公司簽約、民機處前處長楊○○(88 年 6 月 29 日離職)未充分揭露訊息供董事會決策參考，於 94 年 7 月 22 日核定申誠 1 次、2 次處分等是；復如設計變更頻繁，認證時程延後，以及 93 年航太產業景氣復甦，民用飛機需求增加，該公司因整體產能受限，無法於短期內同時滿足各專案客戶要求，經與合約相對人重新議減交運數量，惟議減後應交運之數量，僅採增加加班工時、內部人力調度及外包暨勞務選派增用人力等作法，並未積極妥善因應，致執行結果，有 19 架產品未依時程交運，及部分產品品質有瑕疵，賠償合約相對人 1.49 億，仍應檢討。
- (四)綜上，CL-300 案接單評估淨現值為負，經營者基於填補經國號戰機停產後之產能空檔、日後龐大維修商機等考量，勉予接單，尚難究其責任，惟迄 97 年 7 月

止，累計虧損達 54.8 億，執行面尚有不熟悉客戶藍圖、設計變更頻繁、認證時程延後、品質事件、學習率未達預期等可歸責性，迄今僅對 2 位已離職人員處以申誡處分，績效評估未能發揮獎優汰劣之效果，仍應檢討。

十一、軍職董事異動頻繁，且同時兼具買賣雙方身份，出席率低，允應檢討。

(一)查漢翔公司董事會，置董事 9 人至 15 人，監察人 3 人至 5 人，設置條例第 4 條定有明文。揆諸其董監結構¹¹，曾任第 1~4 屆董事或監事者共 84 人，其中任期在 3 年以上者 26 人，占全部董監比例三分之一不到，餘 58 人(其中國防部人員擔任經濟部股權代表者 33 人)之任期皆不滿 3 年，顯見董監異動之頻繁，尤以國防部人員擔任經濟部股權代表異動最為頻繁。

(二)次查第 1~3 屆 15 席董事中，軍職董事分配 5 席(大致由國防部副參謀總長、後次室次長、計次室次長、物力司/資源司司長、空軍司令部參謀長等首長出任)，第 4 屆則調整為 4 席(改由國防部副參謀總長、後次室次長、軍備局局長及空軍司令部參謀長等首長出任)。另 5 席監察人中，則維持 1 席由國防部主計局局長或副局長擔任。惟因旨揭首長本職工作繁忙，出席率向來不高，加上職務變動頻繁，故董監亦隨之變動。

(三)惟查經濟部邀請國防部派員擔任其股權代表，固著眼於漢翔公司部分業務來自軍方，希獲得軍方策略及業務支持。然實際上，軍職董事在本職上位居要津，經常因公忙而無法參加董事會，致出席率偏低。縱百忙之中撥冗與會，亦囿於軍中倫理及學長學弟關係，難以對擔任經營階層之學長發揮導正之功效，甚至淪為橡皮圖章。此外，對軍方而言，漢翔已是軍品供應商，軍職董事同時兼具買方與賣方雙重身份，勢必面對

¹¹ 表 6.2 及圖 1 參照。

利益衝突的兩難困境。尤其軍方決策自有其程序，軍職董事之意見未必能成為軍方最終決策，為免生困擾，軍職董事在董事會中極少發言，亦徵軍職董事策略支持漢翔及協助獲得業務方面之功能已明顯不如預期。據此，漢翔公司軍職董事異動頻繁，且同時兼具買賣雙方身份，出席率低，甚至淪為橡皮圖章，經濟部允宜檢討該公司董監結構，以發揮實質功效。

柒、處理辦法：

- 一、調查意見一至十，提案糾正漢翔航空工業股份有限公司，並函請議處失職人員見復。
- 二、調查意見十一函請經濟部檢討改進。
- 三、調查意見函復審計部。
- 四、檢附派查函及相關附件，送請財政及經濟委員會處理。

表1、「漢翔公司」、「所有民機業務」及「其中 CL-300 等 8 民機案」損益情形

表 1.1 漢翔公司損益情形

單位：除 EPS 外，餘為仟元

年度	淨利(損) EPS (元/股)	稅後淨利	所有民機	CL-300 等 8 民機案
86	1.31	1,183,118	NA ²	0
87	2.14	1,935,788	NA	-994,921
88	1.10	995,644	NA	-298,490
89	-2.12	-1,926,650	NA	-2,944,756
90	-1.09	-986,047	NA	-1,339,305
91	0.03	29,173	NA	-541,075
92	-6.07	-5,509,909	NA	-1,621,673
93	-0.03	-28,897	NA	-935,755
94	-1.28	-1,158,927	NA	-985,183
95	-1.34	-1,214,939	-285,000	-523,524
96	0.15	135,107	-190,529	-508,165
小計		-6,546,539	NA	-10,693,147

註 1. 漢翔公司自 85.7.1 改製造 96 年度止，累計虧損 65.47 億元，其中以 92 年度最為嚴重。

2. 所有民機業務之淨利(損)，自 95 年度方開始統計，86~94 年度無數據，本表僅列示 95 及 96 年數據，表 1.2 另有 97 年(至 9 月底)數據。

3. 資料來源：漢翔公司提供。

表 1.2 漢翔公司所有民機專案損益情形(95~9709)

單位：新台幣仟元

客戶名稱	專案名稱	95 年度(審定)				96 年度				97 年度(累計至 9 月)			
		營收淨額	營業毛利	營業利益	本期淨利(損)	營收淨額	營業毛利	營業利益	本期淨利(損)	營收淨額	營業毛利	營業利益	本期淨利(損)
BOMBARDIER 公司	1.CL300 合作開發案*	989,193	-555,967	-555,967	-555,721 ⁷	1,093,517	-396,440	-396,440	-452,997	869,231	-313,990	-313,990	-339,838
	2.LJ-45 pennage 量產案*	374,431	-49,360	-49,360	-78,017	398,562	-22,453	-22,453	-38,163	325,023	4,761	4,761	-4,775
	小計	1,363,624	-605,327	-605,327	-633,738	1,492,079	-418,894	-418,894	-491,160	1,194,254	-309,229	-309,229	-344,613
BOEING 公司	1.B737 壓力艙門專案	44,767	609	609	840	128,070	40,146	40,146	40,122	91,755	20,091	20,091	19,868
	2.B747 壓力艙門專案	30,979	20,515	20,515	20,613	70,730	36,182	36,182	36,619	51,923	24,102	24,102	25,894
	3.B737/B747 壓力艙門生產案第一階段 ⁷	84,534	39,107	39,107	38,306	0	0	0	0	0	0	0	0
	4.B737 主輪艙門生產案	212,992	32,373	32,373	32,805	241,722	32,039	32,039	32,270	172,216	21,375	21,375	20,149
	5.747 大型客機改貨機案零件製作	2,032	1,270	1,270	1,278	0	0	0	0	0	0	0	0
	6.B717-200 水平尾及引擎派龍移轉案*	195,812	60,399	60,399	60,426	0	0	0	-9	0	0	0	0
	7.B717-200 客機尾段合作生產案*	292,860	109,550	109,550	106,162	0	0	0	0	0	0	0	0
	8. 波音其他	7,119	3,097	3,097	3,153	0	0	0	-258	0	0	0	0
小計	871,095	266,920	266,920	263,583	440,522	108,368	108,368	108,744	315,894	65,567	65,567	65,911	
SIKORSKY 公司	1.S-76 複材門製作	147,447	75,133	75,133	74,685	241,052	91,085	91,085	94,147	178,242	81,813	81,813	78,480
	2.S-92 案生產型計畫*	556,817	32,093	21,334	23,514	576,818	131,922	120,987	121,605	535,973	75,044	64,873	50,710
	3.H-92 案 COCKPIT 生產型計畫	0	0	0	0	348,714	61,019	61,019	61,512	59,000	38,208	38,208	38,196
	小計	704,264	107,226	96,466	98,199	1,166,584	284,026	273,090	277,264	773,215	195,065	184,894	167,386
Airbus 公司	1.A320 垂直尾門板零組件生產	38,879	-17,900	-17,900	-17,907	87,774	-8,418	-8,418	-8,462	67,387	-11,064	-11,064	-11,064
	2. A330/340-500/600 拖邊緣掩盒委製案	26,819	-10,915	-10,915	-10,868	14,718	-2,532	-2,532	-2,557	0	0	0	-5

客戶名稱	專案名稱	95 年度(審定)				96 年度				97 年度(累計至 9 月)			
		營收淨額	營業毛利	營業利益	本期淨利(損)	營收淨額	營業毛利	營業利益	本期淨利(損)	營收淨額	營業毛利	營業利益	本期淨利(損)
	3.A321 16A 機身段生產	83,515	-26,489	-26,489	-24,179	128,002	-11,067	-11,067	-10,876	146,715	-3,336	-3,336	-3,148
	小計	149,213	-55,304	-55,304	-52,954	230,495	-22,017	-22,017	-21,895	214,102	-14,400	-14,400	-14,217
Mitsubishi 公司	1.24 項機工件委製案	36,153	14,739	14,739	14,781	7,917	2,181	2,181	2,283	4,436	1,821	1,821	1,821
	2.747-8 機 11 區段機工件委製案	0	0	0	0	0	0	0	0	16,749	-894	-894	-898
	3.液壓件委製案	105,822	25,777	25,777	26,028	22,382	5,173	5,173	5,256	4,457	418	418	508
	4.加強條 32 項零件委製案	16,577	1,030	1,030	1,010	21,153	4,091	4,091	3,937	16,912	1,574	1,574	1,571
	小計	158,551	41,545	41,545	41,819	51,453	11,444	11,444	11,476	42,555	2,919	2,919	3,002
其他民機公司	1.貝爾 M412 機膠合板製作案	120,409	26,141	26,141	26,208	114,635	5,956	5,956	5,785	74,648	-8,696	-8,696	-9,498
	2.Alenia C-27J 尾翼組件研製案*	90,175	-30,890	-30,890	-59,401	79,337	-34,710	-34,710	-34,342	64,589	-7,296	-7,296	-7,298
	3.新加坡航空公司 EC-120 直昇機後機身結構承製案*	42,562	-18,673	-18,673	-18,527	61,616	-43,335	-43,335	-43,800	55,145	-31,080	-31,080	-33,183
	4.本田公司((Honda Business Systems Ltd.)精鑄生產製造案	42,313	-12,044	-12,044	-12,213	59,502	-8,357	-8,357	-8,704	47,530	-4,552	-4,552	-4,462
	5.本田公司人力支援	9,258	5,230	5,230	5,230	2,269	519	519	519	1,497	709	709	708
	6.本田公司租用廠房等租金	0	0	0	0	192	164	164	164	248	119	119	119
	7.川崎公司(KHI) 68 機工件委製案	69,228	31,359	31,359	31,830	61,955	25,699	25,699	25,917	0	0	0	0
	8.北極星引擎附件齒輪箱蓋零件製造及組裝	5,517	244	244	244	17,354	-3,057	-3,057	-3,127	22,927	-940	-940	-1,411
	9.西屋 CF34 引擎零件承製案	2,576	-35	-35	-29	2,630	-7	-7	11	2,458	21	21	130
	10.西屋 CF34 引擎滑油箱委製	5,430	-1,216	-1,216	-1,214	7,886	-172	-172	-142	5,610	-290	-290	-291

客戶名稱	專案名稱	95 年度(審定)				96 年度				97 年度(累計至 9 月)			
		營收淨額	營業毛利	營業利益	本期淨利(損)	營收淨額	營業毛利	營業利益	本期淨利(損)	營收淨額	營業毛利	營業利益	本期淨利(損)
	11 長榮 747 超大型客機改貨機案-工程技術服務	54,522	29,311	29,311	29,311	0	0	0	0	0	0	0	0
	12. 達梭方向舵製作案	21,439	6,218	6,218	6,336	22,012	6,317	6,317	7,080	16,852	6,254	6,254	5,968
	13.NIPPI 公司 A380 機翼尖前緣零組件委製	0	0	0	0	0	0	0	0	829	-1,232	-1,232	-1,213
	14. 其他小額民機案	-4,546 [*]	-6,828	-6,828	-9,684	15	4	4	-24,320	624	-763	-763	-699
	小計	458,884	28,820	28,819	-1,909	429,402	-50,978	-50,978	-74,958	292,956	-47,747	-47,747	-51,130
總計		3,705,632	-216,120	-226,881	-285,000	3,810,536	-88,051	-98,987	-190,529	2,832,975	-107,824	-117,995	-173,661

註：1. 資料來源：漢翔公司 98.3.6 提供。

2. 表內*：屬本案調查之 8 民機案。

3. 部分專案之淨(損)益等於營業毛利，係該專案未支出研發費用，亦無業外損益。

4. 本表係以審定決算數為基礎，並納入各專案直接相關之研發費用與營業外收支。營業外收入含兌換利益、賠償收入及什項收入(含驗收差異及贈料)；營業外費用則含資產減損損失、佣金與匯費、資產報廢損失(含原物料及半製品)、資產盤點損失、兌換損失、一般賠償及在製品移轉等項目；除此之外，營業外費用尚包括前期損益調整，囿於審計法法之限制，而無法納入性質本應納入調整前期累積餘額之保留盈餘項下者。

5. 在製品移轉，主要為 CL-300 及 B717-200 水平尾暨引擎派龍案因運輸途中損壞，產生重施工成本，另因其有對應保險理賠，故將相對應成本結轉業外費用

6. 因漢翔公司提供本院 CL-300 等 8 民機案損益表之時間較早，非以審定決算數為基礎，故表內 CL-300 審定決算數與表 4.4 數據稍有不同。

7. B737/B747 壓力艙門生產案，合約於 94 年簽定，價格條件基礎為客戶供料，漢翔公司負責組裝工作，此為第一階段。在第二階段，漢翔公司需備料與組裝，後續合約價格議談時，波音公司將其拆為兩個合約，因此本專案也切割為 B737 壓力艙門專案與 B747 壓力艙門二專案。

8. 營業收入出現負值，係「聯成公司 737 客改貨開發案」，聯成公司為漢翔公司轉投資之公司，漢翔公司承接聯成公司業務，列有應收帳款，因聯成公司於 94 年解散清算，依雙方債權分配，漢翔公司於 95 年辦理銷貨折讓，全額計 563 萬元。扣減 95 年度以前之銷貨，但因計入 95 年度而致 95 年度銷貨成為負值。漢翔公司轉投資「聯成公司」完成清算解散案，經濟部同意備查在案。

表 1.3 CL-300 等 8 民機案本期淨利(損)

單位：新台幣仟元

編號	專案名稱	86-97.07 合計	86-93 合計	86 年度	87 年度	88 年度	88 下及 89 年度	90 年度	91 年度	92 年度	93 年度	94 年度	95 年度	96 年度	9701~9707
1	S-92	-1,204,857	-1,404,941	NA	-919,549	-84,808	-51,182	-1,097	146	-207,637	-140,814	16,637	23,514	121,605	38,328
2	B717-200 機尾段	-1,887,540	-1,964,458	NA	-75,372	-154,037	-1,298,382	-274,589	-56,210	-56,601	-49,267	-29,244	106,162	0	0
3	EC-120	-492,988	-381,783	NA	NA	NA	-40,770	-145,297	-93,932	-77,911	-23,873	-23,449	-18,527	-43,800	-25,429
4	CL-300	-5,484,184	-3,402,536	NA	NA	-5,448	-1,406,755	-712,988	-211,877	-471,095	-594,373	-796,852	-557,681	-452,997	-274,119
5	C-27J	-413,624	-234,237	NA	NA	NA	-39,528	-50,784	-23,006	-107,735	-13,184	-76,248	-59,401	-34,342	-9,398
6	LJ-45	-742,907	-549,742	NA	NA	NA	NA	NA	-39,490	-457,037	-53,215	-65,628	-78,017	-38,163	-11,358
7	AE-270	-482,215	-419,645	NA	NA	-54,197	-108,139 ³	-90,890	-45,088	-108,041	-13,290	-2,111	0	-60,459 ⁴	0
8	B717-200 水平尾暨 引擎派龍	-266,503	-318,633	NA	NA	NA	NA	-63,660 ⁵	-71,618	-135,616	-47,739	-8,288	60,426	-9	0
	小計	-10,974,818	-8,675,975 ²	NA	-994,921	-298,490	-2,944,756	-1,339,305	-541,075	-1,621,673	-935,755	-985,183	-523,524	-508,165	-281,976

註 1. 本表依各民機案簽約先後順序排列。

2. 86~93 年度，CL-300 等 8 民機案累計虧損 86.76 億元(審計部版為 59.36 億，尚非正確)，再 3 年半，至 97.07，8 民機案累計虧損增至 109.75 億元。

上述 8 民機案中，除 S-92 案 94 年度起虧轉盈外，其餘 7 個民機案年年虧損，其中以 CL-300 案虧損最為嚴重。

3. AE-270 案區分研發及量產二階段，90.6.25 量產合約簽約。88、89 年度屬研發階段，包含 5 架量機翼及風檔隔框與工具設計製造，其中工具的開發，有相對之收入款，並於 90~92 年度依收入成本配合原則認列非循環性成本(90 年度起投入)，因該案研發階段工程修改繁多，非循環性成本投入多，致產生虧損。

4. AE-270 機翼量產案於 96 年 12 月簽結，並完成存貨(原物料/半製/在製品)結案帳務處理。

5. 本案主要源自日本 SMIC 公司分階段移轉水平尾暨引擎派龍之生產案，漢翔公司於 89.5.18 與 SMIC 公司簽訂移轉計畫，依計畫生產交運至 SMIC 公司，至 91 年取得波音認證並簽約後，正式成為波音公司 B717-200 水平尾暨引擎派龍的承製商，產品始交運波音。

表 1.4 漢翔公司 86~96 年度可動用之現金流量

單位：新台幣萬元

科目 \ 年度	86年度	87年度	88年度	88下及 89年度	90年度	91年度	92年度	93年度	94年度	95年度	96年度
營業活動之淨現金流入(-流出)	575,548	-336,180	263,386	-531,573	-237,583	-114,837	-213,639	117,279	-41,190	34,825	100,420
投資活動之淨現金流入(-流出)	-134,107	-148,264	-194,608	-300,915	-197,345	-139,749	302,276	-28,422	-93,875	-102,425	-44,134
融資活動之淨現金流入(-流出)	210,248	19,005	-33,333	142,405	403,566	141,913	-178,294	-21,649	96,178	142,162	-25,327
現金及約當現金之淨增(-淨減)	651,690	-458,623	4,336	-733,552	-55,465	-112,325	-81,881	66,486	-39,424	76,129	30,751
期初現金及約當現金	818,918	1,470,607	1,011,984	1,016,319	282,767	227,302	114,977	33,096	99,582	60,159	136,288
期末現金及約當現金	1,470,608	1,011,984	1,016,320	282,767	227,302	114,977	33,096	99,582	60,158	136,288	167,039
流動資產	4,201,274	3,401,286	2,442,773	1,463,491	1,735,285	1,465,365	1,000,736	1,034,167	1,144,401	1,385,131	1,406,604
流動負債	3,745,575	2,772,351	1,845,702	1,154,740	1,677,341	1,387,141	1,058,109	920,102	972,598	1,199,632	1,123,435
存貨	2,453,288	1,989,444	990,277	705,813	872,902	1,035,308	597,709	584,101	624,065	719,890	692,820
預付費用	66,503	39,785	258,220	237,028	320,712	66,625	35,855	78,250	99,873	163,575	178,869
營運資金	455,699	628,935	597,071	308,751	57,944	78,224	-57,373	114,065	171,803	185,499	283,169
速動比率(%)	44.89%	49.49%	64.71%	45.09%	32.29%	26.20%	34.70%	40.41%	43.23%	41.82%	47.61%
現金及約當現金大於營運資金	Y	Y	Y	-	Y	Y	Y	N	N	N	N

註 1. 營運資金 = 流動資產 - 流動負債。

2. 速動比率 = (流動資產 - 存貨 - 預付費用) / 流動負債。

3. 表內預付費用包含預付貨款、預付費用、用品盤存及進項稅額等科目。

4. 因 1. 漢翔公司 86-88 年時值執行安翔計畫-「經國號戰機生產案」及「經國號戰機整體後勤支援案」，依合約預收本計畫貨款，致握有現金餘額高於營運資金。同時自 86 年起為因應「經國號戰機改良式雷達預警系統」(IRWR)購案所需，陸續買入大筆美元部位，惟後 IRWR 因故延後交運暫不付款，致使帳上美元部位過多，88 年 1 月適逢歐盟推出歐元，市場一般預估當歐元上路後應會有上漲空間，應可取代美元成為強勢貨幣之機會，故陸續從 88 年 1 月至 88 年 4 月，以美元轉換成歐元。至 88 年 12 月 31 日止，持有歐元部位為 75,000 仟歐元，折台幣數約 27.8 億元。惟因歐盟體系內無法達成原先預估之經濟發展及各國央行間步調不一，故歐元至上路後除一開始有較佳表現外，便一路走貶，最低曾貶至一歐元兌 0.8344 美元，若於當時執行轉換，兌換損失約為新台幣 5.61 億元，故未執行賣出，於 92 年 1 月~2 月間始陸續出售，惟歐元持有期間利息收入計 8,717 仟歐元，折台幣約 2.64 億元。2. 於年度關帳日 12 月 31 日收到客戶匯款，未及辦理財務調度-借款償還之情形，致期末現金餘額增加，故約當現金大於營運資金。

5. 以上係依審計部審定決算資料編製。

表2、CL-300 等 8 民機案基本資料彙整表

單位：新台幣仟元

編號	專案名稱	性質	簽約時間	結案時間	載客量(人)	航程(公里)	數量(估計-架)	實際數量(~96,架)	預計					實際		修約次數(~97.7)	失職人員懲處情形	簽約時之董事長
									折現率(%)	IRR(%)	NPV(仟美元)	利潤(率)	總成本(S表單機成本)	營業收入(~97.07)	虧損金額(86~97.07)			
1.	S-92	ODM	85.01.19 (改制前)		10-20	999	766	78	NA ¹⁰	9.01	36,000	NA	486.4M	2,595,721	-1,204,857	5	無	林文禮
2.	B717-200 機尾段	OEM	85.02.28 (改制前)	95.11.14	106	2,645	375	153	NA ¹	NA ¹	NA ¹	6,990 (US\$)	88,265 (US\$)	2,652,867	-1,887,540	2	無	林文禮
3.	EC-120	OEM	87.08.26		5	710	350	279.3 ⁸	NA ²	NA ²	NA ²	NA	S18,280	338,861	-492,988	2	無	蔡○○
4.	CL-300	ODM	88.03.25		8	5,741	400	205	11	10.36	-2,556 ³	NA	S379.1	4,831,479	-5,484,184	7	有 ⁶	蔡○○
5.	C-27J	OEM	89.03.04 ⁴		46-64	1,890	300	33	NA ²	NA ²	NA ²	7.5%	S233.1	465,712	-413,624	1	無	蔡○○
6.	LJ-45	OEM	90.04.16		9-11	3,658	745	220.5	12	15.2	3,558 ³	NA	115,122	1,699,527	-742,907	3	無	蔡○○
7.	AE-270	OEM	90.06.25	96.12 ⁷	6-8	2,859	500~700	10 ⁵	NA ²	NA ²	NA ²	2.093 億	US\$250,377~148,494	192,551	-482,215	0	無	蔡○○
8.	B717-200 水平尾暨引擎派龍	OEM	91.08.23 (波音) ⁹	95.11.14	106	2,645	水平尾 239 派龍 214	55 55	NA ²	NA ²	NA ²	-9,327 (US\$)	101,122	737,032	-266,503	7	無	蔡○○
小計														13,513,749	-10,974,818			

本表依各民機案簽約先後順序排列

註 1. B717-200 機尾段僅計算稅前淨利，未計算 IRR、NPV，係因漢翔公司視該案為「一般性報價」，僅計算損益。

2. 漢翔公司稱：EC-120、C-27J、AE-270 及 B717-200 水平尾暨引擎派龍等 4 案係 OEM 案，非投資案，投入資金之目的，非在賺取投資之收益；不需支付權利金/參與金/技轉金，因此不用「投資案」之觀點評估該等個案，即無折現率、NPV、IRR 等。

3. CL-300 案之 NPV 為負值，但漢翔公司仍接單；LJ-45 案之 NPV 本為負值，經一再調整，始為正值。

4. C-27J 尾翼案，漢翔公司雖於 87 年 11 月與 Alenia 公司簽約，但義大利政府於 89.3.4 始批准合約，故以 89.3.4 為雙方簽約日期。

5. AE-270 實際訂單量 10，交貨量 5；本案之承接，有外交考量。

6. 94 年 6 月 7 日召開人評會，前副總周○○申誠 1 次、民用飛機處處長楊○○申誠 2 次，惟懲處時 2 人均已退休。

7. AE-270 小飛機量產案，最後一批產品於 93 年 4 月交運，惟相關存貨之處置，則待 96 年 12 月方簽結。

8. 本專案為多項零件交運，出貨至客戶處執行組裝；交運量係以約當全套之架量表達，故有小數點。

9 本案主要自日本 SMIC 公司分階段移轉水平尾暨引擎派龍生產工作，於 89.5.18 與 SMIC 公司簽訂移轉計畫(TRANSLATION PLAN)，漢翔公司開始依計畫生產交運至 SMIC 公司，直至 91 年取得波音認證並簽約後，正式成為波音公司 B717-200 水平尾暨引擎派龍的承製商，產品始交運波音。

10. 依計畫評估理論，能標出 S-92 案 NPV，必有折現率，惟漢翔公司表示原先 S92 建案的報告中的確沒有折現率的表達，研判可能小於 9.01%。

表 2a CL-300 等 8 民機案接單評估

分析別 案件別	可行性分析	財務分析	成本分析	風險分析
S-92	就市場分析，12 至 20 人座、航程在 700 至 950 公里間之雙渦軸引擎直昇機為市場主流。S92 直昇機是值得投資發展之機種，預估總銷售量為 766 架量。	預估全案內部報酬率 (Internal Rate of Return) 為 9.01%，淨現值 (Net Present Value) 為 US\$36 百萬元。	生產 766 架之總成本為直接材料 US\$322.1 百萬元，直接人工 US\$159.5 百萬元，工程修改費用 US\$4.8 百萬元。	1. 銷售量風險：銷售量增加 10% 時，NPV 增加為 US\$62.6 百萬元；減少 10% 時，NPV 減少為 -US\$1.4 百萬元。 2. 價格風險：單價增加 10% 時，NPV 增加為 US\$62.1 百萬元；減少 10% 時，NPV 減少為 -US\$1.0 百萬元。 3. 成本風險：成本增加 10% 時，NPV 減少為 US\$7.9 百萬元；減少 10% 時 NPV 增加為 US\$53.4 百萬元。
B717-200 機尾段	麥道公司推出 MD-95 型區間客機，經派團前來評估後，力邀航發中心參與機尾段承製，預估銷售 375 架。	銷售至 375 架時，稅後淨利為 US\$6,990 仟元。	生產至 375 架時，直接材料總成本為 6,387 仟元，直接人工總成本為 US\$81,878 仟元。	缺
EC-120	由法國歐直、中國大陸 Catic 及新加坡宇航共同開發之輕型直昇機。	查無資料。	每具人工成本 US\$7,565 元，材料成本 US\$9,683，直接費用 US\$1,032。	查無資料。
CL-300	1. 邦巴迪公司為商務機領導廠商，藉本案可與之建立實質合作關係，俾利爭取爾後之合作商機。 2. 參與商務機開發計畫，切入市場，擴充產品線。 3. 藉本案獲得客機設計、認證、生產及產品支援之文件及相關經驗，可提昇	預估全案修正內部報酬率 (Modified Internal Rate of Return, 下稱 MIRR) 為 10.36%，NPV 為 US\$ -2,556 仟元。	以全案 400 架估算，預估單機直接材料成本為 US\$82.6 仟元，直接人工 US\$ 90 仟元，製造費用 US\$ 106.2 仟元，保固費用 US\$29.2 仟元，非循環性成本攤銷 US\$71.1 仟	1. 市場風險：銷售估計 400 架，樂觀可達 450 架，建案初期已獲 80 架訂購意願書。 2. 技術風險：以傳統之金屬結構為主，設計以低成本、低風險為訴求。

分析別 案件別	可行性分析	財務分析	成本分析	風險分析
	<p>民用產品競爭力。</p> <p>4. 綜上所述，原董事會提報淨現值(NPV)雖為負值，惟投資目的為切入國際航太市場，提昇公司競爭力。</p>		元。	<p>3. 生產風險：漢翔公司設計及生產能量均足以因應。</p> <p>4. 資金風險：全案參與金 450 萬美元、權利金 1,000 萬美元及技轉金 250 萬美元。</p> <p>5. 材料取得風險：屬傳統金屬生料，評估可行。</p>
C-27J	C-27J 型運輸機為義大利 Alenia 公司和美國 Lockheed Martin 公司合資公司 (LMATTS) 所發展之軍用中型運輸機。據 Lockheed 評估，此型運輸機應有 300 架以上之市場，漢翔公司承接 C-27J 尾翼部分。	本案為 OEM 委製案，全案預估稅前利潤率為 7.5%。	直接材料 US \$ 69.1 仟元，直接人工 US\$139.3 仟元，直接費用 US\$9.7 仟元，非循環性成本 US\$15 仟元(上述成本為 100 架之平均單位成本 ¹²)。	<p>1. 技術風險：由 Alenia 提供工具型架及施工藍圖，技術風險甚低。</p> <p>2. 成本風險：當產量不如預期，學習效果慢，成本將提高。</p> <p>3. 市場風險：倘銷售量未達 200 架，需自行承擔非循環投入成本。</p>
LJ-45	邦巴迪詢價函中表示，LJ-45 預期市場為 600 架量，而其衍生型約 400 架。	預估全案 MIRR 為 15.2%，NPV：US\$3,585 仟元。	以全案 745 架預估，生產成本 US\$96,345 仟元、非循環性成本 US\$2,811 仟元、保固費用 US\$2,485 仟元、資產投資 US\$4,106 仟元、參與金投資 US\$9,375 仟元。	<p>1. 產能風險：需再投入機具裝備，方有足夠產能。</p> <p>2. 技術風險：需取得技術移轉。</p> <p>3. 資金風險：需投資參與金。</p>
AE-270	IBIS 公司預估，AE-270 未來之市場機會	就 AE-270 機翼生產案而	考量學習率(製造 85%、	1. 技術風險：經由研發階段 ¹³

¹² 直接材料 \$ 69.1 仟元，係單架直接材料成本。估算直接材料時，不會考量批量採購效果，因此單架之成本即為平均成本。

¹³ AE-270 之研發階段為自本案與 AV 公司 1997 年 3 月簽約開始，在此之前 AV 公司已完成初步設計。2000 年 7 月 25 日完成第一架原型機之出廠首飛，後續持續進行其他 4 架原型機之製造，2003 年 2 月 24 日完成最後一架原型機 P5 之首飛。之後，即用此原型機及因時程落後 AV 自行採用生產型 P6 與 P7 機進行測試。於 2005 年 12 月 12 日獲得歐盟 EASA 頒發 TC 証書。2006 年 2 月 24 日獲得美國 FAA 頒發 TC 証書。

分析別 案件別	可行性分析	財務分析	成本分析	風險分析
	約為 500 至 700 架之銷售量。	言，預估生產至 700 架時約損失 US\$467 萬元，但考量 IBIS 投資股利分配，則為獲利 US\$2.14 億。	組裝 82%)、每具材料成本 US\$83,594、直接費用 US\$7,000，因此，每具總成本預估將從 US\$250,377 逐漸下降至 US\$148,494。	<p>之確認，於生產時已無機翼製造技術風險。</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. 成本風險：因原始設計採用較多非美規之材料或系統件，降低成本之可能性較低。 3. 交期風險：可依 IBIS 所訂期限交貨。 4. 收款風險：交貨後即由 IBIS 支付款項，無收款風險。 5. 物料上漲風險：物料由 IBIS 提供，無上漲風險。
B717-200 水平尾暨引擎派龍	預估自日本 SMIC 公司移轉水平尾暨引擎派龍，預計水平尾銷售量 239 架量、派龍 214 架量。	預計稅後淨利為 -US\$9,327 仟元。	<p>生產總成本如下：</p> <p>A. 直接材料：US\$55,191 仟元。</p> <p>B. 直接人工：US\$23,483 仟元。</p> <p>C. 製造費用：US\$31,448 仟元。</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 移轉風險：要求 SMIC，漢翔公司不負責原 SMIC 次合約商解約所造成之罰則。 2. 成本風險：本案預估民營化過程中，倘薪資調整，則稅後淨損為 US\$1,312 仟元。

表 2b CL-300 等 8 民機案接單當時之風險分析

專案	風險	銷售量風險	價格風險	成本風險	技術風險	生產風險	資金風險	其他
S-92		銷售量增加 10% 時，NPV 增加為 US\$62.6 百萬元；減少 10%，NPV 減少為 -US\$1.4 百萬元	單價增加 10% 時，NPV 增加為 US\$62.1 百萬元；減少 10% 時 NPV 減少為 -US\$1.0 百萬元	成本增加 10% 時，NPV 減少為 US\$7.9 百萬元；減少 10% 時 NPV 增加為 US\$53.4 百萬元	複材分析所需之軟體由塞考公司提供。設計所需之 CATIA 軟體需升級。無技術風險	已擬定座艙段零組件合作開發之執行構想原則，並給予參與廠家技術及品保認證轉導	採用營運資金，無資金風險	另進行匯率變動風險分析
B717-200 機尾段		已獲訂單 297 架	固定價款後隨通貨上漲調整。後 Boeing 修約提高價款取消通膨調整	人工以當時之工費率計算，並考量 87% 之學習率	有 F-5 及 AT-3 生產經驗無技術風險	有 F-5 及 AT-3 生產經驗無生產風險	採用營運資金，無資金風險	無材料取得風險
EC-120		查無細部分析資料	查無細部分析資料	查無細部分析資料	查無細部分析資料	查無細部分析資料	採用營運資金，無資金風險	查無細部分析資料
CL-300		銷售估計 400 架，樂觀可達 450 架，建案初期已獲 80 架訂購意願書	固定價款後隨通貨上漲調整	總成本每變動 5%，MIRR 變動 0.87%，NPV 變動 US\$4.7 百萬元	以傳統之金屬結構為主，設計以低成本、低風險為訴求	漢翔公司設計及生產能量均足以因應	全案參與金 450 萬美元、權利金 1000 萬美元及技轉金 250 萬美元	材料取得風險：屬傳統金屬生料，評估可行 匯率及成本變動風險
C-27J		倘銷售量未達 200 架，需自行承擔非循環投入成本	固定價款後隨通貨上漲調整	當產量不如預期，學習效果慢，成本將提高	由 Alenia 提供工具型架及施工藍圖，技術風險甚低	無生產風險	若銷售不到 200 架，參與者要承擔非循環成本之投資	無
LJ-45		參考國外專業機構對 LearJet45 保守之預估，未含改良型為 356 架，若包含研改型	固定價款後隨通貨上漲調整	透過成本較低之中衛廠商參與承製，以降低成本	需取得技術移轉	已有 BD-100 之生產經驗，引入 LJ-45 相關之飛機區段無生產風險	1. 需投資參與金 2. 申請政府補助款及配合款	產能風險：需再投入機具裝備，方有足夠產能

專案 \ 風險	銷售量風險	價格風險	成本風險	技術風險	生產風險	資金風險	其他
	有 600 架之銷售量。另外本案之衍生型邦巴迪公司預期有 400 架量						
AE-270	進入量產時已 IBIS 先獲得 79 架訂單	前批量價格高，隨後依產量增加而調降價格	原始設計採用較多非美規之材料或系統件，降低成本之可能性較低，但物料由 IBIS 提供，無上漲風險	經由研發階段(註)之確認，於生產時已無機翼製造之技術風險	研發階段完成生產認證。量產時無生產風險	採用營運資金，無資金風險	交期風險：可依 IBIS 所訂期限交貨。交貨後即由 IBIS 支付款項，無收款風險
B717-200 水平尾及派龍	原預估自 93 年起銷售量將下降	固定價款，無價格調整機制	民營化過程中，倘薪資調整，則稅後淨損為 US\$1,312 仟元	由 SMIC 派員進行技術指導，無技術風險	已有機尾段生產經驗，無生產風險	採用營運資金，無資金風險	移轉風險：要求 SMIC，漢翔公司不負責原 SMIC 次合約商解約所造成之罰則

表3、CL-300 等 8 民機案之投入成本及其攤銷情形(86~97.07 年度)

表 3.1 CL-300 等 8 民機案之投入成本(含非循環性成本、權利金、參與金及技轉金)及其後續處理

單位：除比例外，餘為仟元

專案名稱	案件性質	報價性質	投入成本		工業局補助款 C	待攤銷金額 ³ D (A+B-C)	攤銷			不具未來效益金額合計 H (E+G)	不具未來效益占投入比例 I (%, H/D)	損益表列研發費用
			NRC	權利金、參與金、技轉金			至研發費用 (研究期間) E	至遞延成本 (發展期間) F	至業外損失 ⁴ (發展期間) G			
			A	B								
S-92	ODM	投資性	258,492	401,414	266,914	392,992 ³	23,366	185,491	184,135	207,501	52.8%	1,068,151 ²
B717-200 機尾段	OEM	一般性	631,481	54,980	-	686,460	0	158,271	528,190	528,190	76.9%	0
EC-120	OEM	一般性	97,037	0	-	97,038	0	63,264	33,773	33,773	34.8%	0
CL-300	ODM	投資性	1,118,828	1,077,075	-	2,195,902	1,843,035	232,526	120,342	1,963,377	89.4%	2,399,902 ²
C-27J	OEM	一般性	147,370	0	-	147,370	0	12,510	134,861	134,861	91.5%	0
LJ-45	OEM	投資性	151,544	693,817	70,000	763,991 ³	0	315,765	448,225	448,225	58.7%	0
AE-270	OEM	一般性	193,902	0	-	193,902	0	157,910	35,992	35,992	18.6%	0
B717-200 水平尾暨引擎派龍	OEM	一般性	94,139	0	-	94,138	0	25,267	68,872	68,872	73.2%	0
總計			2,692,793	2,227,286	336,914	4,571,793	1,866,401	1,151,004	1,554,390	3,427,285	75.0%	3,468,053

- 註 1. 不論 OEM 或 ODM 案，均投入非循環性成本(NRC)，但不一定須支付權利金、參與金及技轉金。如 EC-120、C-27J、AE-270 及 B717-200 水平尾暨引擎派龍案即未支付。
2. ODM 案須負擔研發費用，OEM 案則否；S-92 案之研發階段，為 87~89 年度，共投入研發費用 10.68 億(其中 0.11 億元係因部分 NRC 及參與金當期評價無效益轉列研發費用而來)；CL-300 之研發階段，為 88~93 年度，共投入研發費 23.99 億(其中 18.43 億係轉列)，顯示該案變更設計頻繁，認證時程延後。
- 3 攤銷係在攤銷權利金、參與金、技轉金及 NRC，而非研發費用。其中 S-92 案，NRC 及參與金投入約 6.60 億，但因工業局補助 2.67 億元，故僅攤銷 3.93 億；LJ-45 案，NRC 及參與金投入約 8.45 億，但因工業局補助 0.7 億(另無息貸款 3.3 億)，故僅攤銷 7.64 億。
4. 依會計研究發展基金會 86.6.18 基秘 100 號及 88.6.21(88)基秘 107 號函針對漢翔公司會計處理問題之答覆，非循環性成本及權利金、參與金、技術授權金之會計處理，應視投入成本屬於研究期間或發展期間而決定，若屬研究期間，當年度研發費用認列為營業費用；若屬發展期間者，應視其是否具未來效益，若有，則列為資本化，若無，則轉列損失。另自 94 年起依 35 號公報進行資產減損評估與處理。
5. 投入之資源，後續評價為不具未來效益者，依序為 C-27J 案(91.5%)、CL-300(89.4%)、B717-200 機尾段(76.9%)、B717-200 水平尾暨引擎派龍(73.2%)、LJ-45 案(58.7%)、S-92 案(52.8%)、EC-120 案(34.8%)……。

表 3.2 CL-300 等 8 民機案投入成本，不具未來效益，攤銷至業外費用者(各年度)

單位：新台幣仟元

年度 案別	合計	86	87	88	88 下 及 89	90	91	92	93	94	95	96
S-92	184,135	0	0	0	0	0	0	120,983	63,151	0	0	0
B717-200 機尾段	528,190	0	0	0	528,190	0	0	0	0	0	0	0
EC-120	33,773	0	0	0	0	0	0	31,311	0	2,462	0	0
CL-300	120,342	0	0	0	0	0	0	73,519	0	38,405	8,417	0
C-27J	134,861	0	0	0	0	0	0	93,667	3,091	9,708	28,395	0
LJ-45	448,225	0	0	0	0	0	0	403,944	0	0	30,537	13,745
AE-270	35,992	0	0	0	0	0	0	34,079	0	1,913	0	0
B717-200 水平尾及 引擎派龍	68,872	0	0	0	0	0	0	68,872	0	0	0	0
合計	1,554,390	0	0	0	528,190	0	0	826,375	66,242	52,488	67,349	13,745

註：前期投入，經評價具未來效益，帳列遞延資產項下，嗣再評價無未來效益者，本應納入調整前期累積餘額之保留盈餘項下，惟受審計法限制，轉至業外費用。

表4、CL-300 等 8 民機案接單評估、訂單、損益及攤銷
表 4.1 S-92 訂單、損益及投入成本攤銷表

單位:除訂單為架、毛利率為%外,餘為新台幣仟元

項目	年度	合計	86	87	88	88 下及 89	90	91	92	93	94	95	96	97 年 1-7 月
立案訂單量 α		176				8	16	32	33	27	15	15	15	15(全年)
實際訂單量 β		110				0	0	0	6	10	22	19	21	32(全年)
交貨量		99				0	0	0	6	10	22	19	21	21
差異量 $\beta - \alpha$		-66				-8	-16	-32	-27	-17	7	4	6	17
營業收入 ⁷		2,595,720		0	0	0	22,160	58,930	210,625	254,543	525,856	556,817	576,818	389,971
營業成本		2,508,941		0	0	0	16,720	58,794	296,953	332,025	509,553	524,724	444,895	325,277
營業毛利		86,778		0	0	0	5,439	135	-86,327	-77,482	16,304	32,093	131,922	64,694
毛利率		3%	0%	0%	0%	0%	25%	-4%	-68%	-30%	3%	6%	23%	17%
研發費用		1,068,151		919,549	84,808	31,927						10,760	10,936	10,171
營業外收入 ⁷		10,074					0	89	27	27	462	4,405	4,953	111
營業外費用		214,304				19,255 ³	6,536	78	121,336	63,359	129	2,224	4,335	16,306
淨利(損)		-1,185,602		-919,549	-84,808	-51,182	-1,097	146	-207,637	-140,814	16,637	23,514	121,605	38,328
投入成本(NRC 等)攤銷合計(a+b+c)		392,992 ⁴				29,861	0	57,856 ⁵	206,961	96,116	2,197			
轉列研發費用 a		23,366				23,366 ⁹								
遞延成本 b		185,491				6,495		57,856 ¹⁰	85,978 ¹⁰	32,965 ¹⁰	2,197 ¹⁰			
業外費用 c		184,135				0 ⁸			120,983 ¹⁰	63,151				

註：1. 90、91 年度收入係當時 S-92 尚在試飛之工程研改收入。

2. 毛利率自 93 年度起逐漸好轉，係因為學習率漸轉佳及修約提高單價之故。

3. 89 年度業外費用 19,255 千元，係本案之開發費用，經評估無遞延經濟效益，轉至業外費用。

4. 本案 88 年度以前共支付權利金 401,414 千元，另於 86-90 年獲得工業局補助款 266,914 千元，予以沖銷權利金，全案權利金餘額 134,500 千元列入遞延資產，另於 89-94 年間共計投入 NRC 成本 258,492 千元。故本案實際投入 NRC 及權利金 659,906 千元，因工業局補助 266,914 千元，故僅攤銷 392,992 千元。

5. 本案首架量產機於 92 年開始交運，但 NRC 於 91-92 年開始攤銷，係因工程修改之勞務收入認列，因而分攤 NRC。

6. 攤銷 NRC 及參與金，認列為研發費用、銷貨成本或業外費用。

7. 營業收入含銷貨收入及勞務收入，本案無勞務收入，故營業收入全部來自銷貨收入；營業外收入(非營業收入)指營業項目以外之收入。

8. 89 年度 NRC 投入成本 19,255 千元，原列 89 年度業外費用，經漢翔公司再查詢相關資料後，應為本案 89 年度投入開發成本，因資本化評估無效益後，其中已分攤之間接製造費用 6,495 千元，計列公司營業成本，餘 12,760 千元改列本案當年度研發費用。

9. 本案於 89-93 年度依會計研究發展基金會 88.6.21(88)基秘第 107 號函，進行資本化評估作業，經評估無效益後，89 年度權利金投入 10,606 千元，及 NRC 投入 12,760 千元(扣除已分攤之間接製造費用 6,495 千元之 NRC 投入金額)，因無遞延效益，轉列 89 年度研發費用 23,366 千元(=10,606+12,760)。

9. 92 年度依 93.6.8 審計部-台審部肆字第 0930001711 號修正事項二及三辦理轉列「什項費用」減列「在製品」8,525 千元及減列「技術合作費」112,458 千元，轉列業外費用 120,983 千元。

10. 本案權利金及 NRC 成本，扣除無法資本化成本後，配合收入認列攤銷相關之成本，其中權利金於 92 年度攤銷了 11,436 千元，NRC 於 91 至 94 年度攤銷了 167,560 千元，合計 91-94 年度攤銷 178,996 千元(各年度攤銷情形如表列)。

表 4.2 B717-200 機尾段訂單、損益及投入成本攤銷表

單位：除訂單為架、毛利率為%外，餘為新台幣仟元

項目	合計	86 年度	87 年度	88 年度	88 下及 89 年度	90 年度	91 年度	92 年度	93 年度	94 年度	95 年度	96 年度	97 年 1-7 月
立案訂單量 α	196	0	3	10	48	48	42	44	1				
實際訂單量 β	153	0	3	10	48	43	14	11	13	11			
交貨量	151	0	3	10	48	42	13	11	13	11			
差異量 $\beta - \alpha$	-43	0	0	0	0	-5	-28	-33	12	11			
營業收入	2,652,867	0	41,395	164,317	753,328	653,237	204,040	194,162	189,824	159,703	292,860 ³	0	0
營業成本	3,998,152	0	116,767	318,354	1,523,521	921,515	258,511	250,479	236,761	188,935	183,310 ³	0	0
營業毛利	-1,345,286	0	-75,372	-154,037	-770,192	-268,277	-54,471	-56,317	-46,937	-29,232	109,550	0	0
毛利率	-51%	0%	-182%	-94%	-102%	-41%	-27%	-29%	-25%	-18%	37%	0%	0%
研發費用	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
營業外收入	123	0	0	0	0	-70	-50	0	0	9	235	0	0
營業外費用	542,377	0	0	0	528,190	6,242 ²	1,689	284	2,330	21	3,622 ²	0	0
淨利(損)	-1,887,540	0	-75,372	-154,037	-1,298,382	-274,589	-56,210	-56,601	-49,267	-29,244	106,162	0	0
投入成本(NRC 等) 攤銷合計	686,460 ¹	0	158	67,737	618,565	0	0	0	0	0	0		
轉列研發費用	0		0	0	0								
遞延成本	158,271 ⁷		158	67,737	90,375								
業外費用	528,190		0	0	528,190 ⁶								

註：1. 本案 87 年度以前共支付權利金 54,980 仟元，將之列入遞延資產，另於 87 年度以前共投入 NRC 成本 631,481 仟元，合計投入 686,460 仟元。

2. 90 年度業外費用 6,242 仟元主要為庫存報廢，95 年度業外費用 3,622 仟元主要為銷貨匯率(32.54)與實際收款匯率(32.30)之匯差(含 B717-200 客機水平尾、引擎派龍案)。

3. 95 年度雖沒有交貨量，惟因波音公司終止合約，並對漢翔公司相關存貨進行部分採購，故有銷貨收入 292,860 仟元及銷貨成本 183,310 仟元。

4. 各年度交貨單價約在 1,500 萬元左右，其中差異主要為收入含備份件及銷貨退回與折讓。

5. 本案波音於 94.3.2 終止生產合約，漢翔公司依約求償，波因公司於 95 年 12 月併 B717-200 水平尾暨引擎派龍案給付 1,500 萬美元。

6. 本案於 89 年度依會計研究發展基金會 88.6.21(88)基祕第 107 號函，進行資本化評估作業，經評估無遞延效益後，將尚未攤銷之參與金 42,965 仟元及 NRC485,225 仟元轉列業外費用(合計 528,190 仟元)

7. 配合收入認列攤銷相關成本，其中權利金於 87~89 年度共攤銷了 12,015 仟元，NRC 於 88~89 年度共攤銷了 146,256 仟元，合計攤銷 158,271 仟元。

表 4.3 EC-120 訂單、損益及投入成本攤銷表

單位：除訂單為架、毛利率為%外，餘為新台幣仟元

項目 \ 年度	合計	86	87	88	88 下及 89	90	91	92	93	94	95	96	97 年 1-7 月
立案訂單量 α					30	40	40	40	40	40	40	40	40(全年)
實際訂單量 β					9.6	88.6	22.7	17.7	25.2	27.4	34.8	53.3	64.3(全年)
交貨量					9.6	45.8	61.9	31.7	14.9	29.0	29.0	40.5	33.5
差異量 $\beta - \alpha$					-20.4	48.6	-17.3	-22.3	-14.8	-12.6	-5.2	13.3	24.3
營業收入	338,861	-	-	-	7,444	44,808	57,800	33,722	18,507	30,549	42,562	61,616	41,853
營業成本	790,741	-	-	-	48,215	188,891	150,798	80,219	42,340	48,984	61,235	104,951	65,111
營業毛利	-451,881	-	-	-	-40,770	-144,083	-92,998	-46,497	-23,833	-18,434	-18,673	-43,335	-23,258
毛利率	-133%	-	-	-	-548%	-322%	-161%	-138%	-129%	-60%	-44%	-70%	-56%
研發費用	0	-	-	-									
營業外收入	1,097	-	-	-		34	30	0	0	5	870	158	0
營業外費用	42,204	-	-	-		1,248	964	31,415	40	5,020	724	623	2,171
淨利(損)	-492,988	-	-	-	-40,770	-145,297	-93,932	-77,911	-23,873	-23,449	-18,527	-43,800	-25,429
投入成本(NRC 等) 攤銷合計	97,038 ³	-	-	-	0	43,392	9,487	37,472	2,620	4,067	0	0	0
轉列研發費用	0	-	-	-		0	0	0	0	0	0		
遞延成本	63,264 ³	-	-	-		43,392	9,487	6,161	2,620	1,605	0		
業外費用	33,773	-	-	-		0	0	31,311 ⁴	0	2,462 ⁴	0		

註：1. 本案為 13 項零件交運，依時程需求個別出貨至客戶處執行組裝，交運量係以約當全套售價之架量表達，故實際訂單量、交貨量有小數點。

2. 89 年度尚無工具款收入，故未配合攤銷非循環性成本；自 90~92 年度非循環性成本依工具收入認列，93 年起非循環性成本則再依產品交運配合攤銷營業成本或業外費用。

3. 本案 NRC 於 87~94 年度共投入 97,037 仟元，配合收入認列攤銷相關成本，於 90~94 年度攤銷了 63,264 仟元。

4. 本案 92 年度依 930608 審計部-台審部肆字第 0930001711 號修正事項二辦理轉列「什項費用」減列「在製品」31,311 仟元。另 94 年依 35 號公報進行資產減損評估處理，轉列業外費用金額為 2,462 仟元。

表 4.4 CL-300 訂單、損益及投入成本攤銷表

單位：除訂單為架、毛利率為%外，餘為新台幣仟元

項目 \ 年度	合計	86	87	88	88 下及 89	90	91	92	93	94	95	96	97 年 1-7 月
立案訂單量 α							25	40	45	40	40	40	40(全年)
實際訂單量 β						5	1	16	30	50	50	53	60(全年)
交貨量						5	1	16	30	50	50	53	46
差異量 $\beta - \alpha$						5	-24	-24	-15	10	10	13	
營業收入	4,831,479				184 ¹	100,311	32,842	327,882	575,593	1,021,207	989,193	1,093,517	690,750
營業成本	7,566,065				59	242,474	51,037	589,996	1,079,576	1,633,131	1,547,120	1,489,958	932,715
營業毛利	-2,734,586				126	-142,164	-18,195	-262,113	-503,983	-611,925	-557,927	-396,440	-241,965
毛利率	-57%				68%	-142%	-55%	-80%	-88%	-60%	-56%	-36%	-35%
研發費用	2,399,902			5,448	1,406,881	569,032	189,336	133,552	95,653 ⁴				
營業利益	-5,134,488			-5,448	-1,406,755	-711,196	-207,531	-395,665	-599,636	-611,925	-557,927	-396,440	-241,965
營業外收入	30,790					33	1,043	1,795	5,959	6,447	9,923	3,255	2,336
營業外費用	380,486				0 ²	1,825	5,388	77,225	696	191,374	9,676	59,812	34,490
業外損失	-349,696				0	-1,792	-4,346	-75,430	5,263	-184,927	246	-56,557	-32,154
淨利(損)	-5,484,184			-5,448	-1,406,755	-712,988	-211,877	-471,095	-594,373	-796,852	-557,681	-452,997	-274,119
投入成本(NRC 等) 攤銷合計	2,195,902 ⁴			0	1,546,945	339,338	89,404	136,334	7,518	46,085	16,838	8,000	5,440
轉列研發費用	1,843,035			0	1,352,280	338,538	89,244	60,255	2,718	0	0	0	0
遞延成本	232,526			0	194,665 ⁵	800	160	2,560	4,800	7,680	8,421	8,000	5,440
業外費用	120,342			0	0	0	0	73,519 ⁶	0	38,405	8,417	0	0

註：1. 89 年度銷值 184 仟元，係為銷售飛機測試用零件之銷貨收入。

2. 本案分攤原則係以架機主產品為基準，89 年度僅交運測試用零件，故不予以攤銷成本。

3. 研發費用投入橫跨 90~93 年度，顯示本案設計變更頻繁，認證時程延後，致虧損擴大。

4. 本案 A. 權利金投入數 135,295 仟元(其中 89 年度支付 BES TAA 權利金 63,085 仟元，90 年度支付研發 TAA 費用 34,610 仟元，91~97.7 支付權利金 37,600 仟元，自 91 年度 A6 機起每架支付 5,000 美元，迄 97.7 已支付 242 架機，共需支付 300 架量，配合交機全數認列至營業成本，目前仍持續支付中)。

B. 技轉金投入數 941,780 仟元(89~93 年度)，C. NRC 投入數 1,118,828 仟元(89、94 及 95 年度)，投入成本合計 2,195,902 仟元。

5. 89 年度權利金 63,085 仟元，係支付 BES(Bombardier Engineering System 龐巴迪工程管理顧問資訊系統)的 TAA 費用，因考量其效益不僅及於本專案，轉計列公司營業成本；另本案 NRC 成本於 89、94 及 95 年度間共計投入 1,118,828 仟元，因 89 年度資本化評估不具效益後，轉列入研發費用 866,646 仟元，同年將已分攤之間接製造費用 131,580 仟元轉公司營業成本，故 89 年度合計轉列營業成本 194,665 仟元(=63,085+131,580)。

6. CL-300 案 93 年度以前仍屬研發階段，92 年度轉列業外費用 73,519 仟元，係 CL300 案工具成本，經資本化評估無遞延經濟效益，沖結轉為業外費用。

7 本案 NPV 為負值，為填補經國號戰機生產後產能空檔，勉強接單結果，虧損連連。

表 4.5 C-27J 訂單、損益及投入成本攤銷表

單位：除訂單為架、毛利率為%外，餘為新台幣仟元

年度 項目	合計	86	87	88	88 下 及 89	90 年	91 年	92 年	93 年	94 年	95 年	96 年	97 年 1~7 月
立案訂單量 α					1	3	6	18	18	18	18	18	18(全年)
實際訂單量 β					1	3	2	3	1	10	7	6	6(全年)
交貨量					1	3	2	3	1	10	7	6	6
差異量 $\beta - \alpha$					0	0	-4	-15	-17	-8	-11	-12	-12
營業收入	465,712				16,120	36,453	24,416	38,242	12,422	119,439	90,175	79,337	49,109
營業成本	743,137				55,647	85,981	47,356	52,273	22,376	185,888	121,065	114,046	58,505
營業毛利	-277,425				-39,528	-49,528	-22,940	-14,031	-9,955	-66,448	-30,890	-34,710	-9,396
毛利率	-60%				-245%	-136%	-94%	-37%	-80%	-56%	-34%	-44%	-19%
研發費用	0				0	0	0	0	0	0	0	0	0
營業外收入	398					4	0			1	2	390	1
營業外費用	136,597					1,259	66	93,703	3,229	9,801	28,513	22	3
淨利(損)	-413,624				-39,528	-50,784	-23,006	-107,735	-13,184	-76,248	-59,401	-34,342	-9,398
投入成本(NRC 等)攤銷合計	147,370 ³				0	2,153 ¹	3,065	97,618	3,310	11,680	29,544	0	0
轉列研發費用	0				0	0	0	0	0	0	0	0	0
遞延成本	12,510 ⁵				0	2,153	3,065	3,951	219	1,972	1,149	0	0
業外費用	134,861				0	0	0	93,667 ⁴	3,091 ⁴	9,708	28,395	0	0

註 1. 89 年度認銷時正向客戶爭取非循環性的價款，故第 1 架出貨時尚未考量攤銷，待 90 年確認僅獲小額補助款與非循環性成本發生數相差甚大後，才開始非循環性成本攤銷。

2. 本案為 OEM 案，無研發費用。

3. 本案 NRC 於 90~93 年度共投入 147,370 仟元。

4. 本案 92 年度依 930608 審計部-台審部肆字第 0930001711 號修正事項二辦理轉列「什項費用」減列「在製品」93,667 仟元；93 年度依會計研究發展基金會 88.6.21(88)基秘第 107 號函，進行資本化評估作業，經評估無遞延效益後，將 NRC 3,091 仟元轉列業外費用，94~95 年依 35 號公報進行資產減損評估處理，將 NRC 成本轉列業外費用金額分別為 9,708 仟元、28,395 仟元。

5. 本案 NRC 成本，配合收入認列攤銷相關成本，其中於 90~95 年度攤銷了 12,510 仟元。

表 4.6 LJ-45 訂單、損益及投入成本攤銷表

單位：除訂單為架，毛利率為%外，餘為新台幣仟元

項目 \ 年度	合計	86	87	88	88 下 及 89	90	91	92	93	94	95	96	97 年 1-7 月
立案訂單量 α						1	24	48	80	80	80	80	80(全年)
實際訂單量 β						0	8	16.3 ¹	37.5	49.2	51.4	58.1	61.3(全年)
交貨量						0	8.9	19.3	32	50.3	58.0	53.8	46.6
差異量 $\alpha - \beta$						-1.0	-16.0	-31.7	-42.5	-30.8	-28.6	-21.9	-18.7
營業收入	1,699,527						55,252	123,854	195,450	301,027	374,431	398,562	250,951
營業成本	1,983,287						94,657	176,841	248,566	366,429	423,791	421,015	251,988
營業毛利	-283,760						-39,405	-52,987	-53,116	-65,402	-49,360	-22,453	-1,037
毛利率	-16.70%						-71.32%	-42.78%	-27.18%	-21.73%	-13.18%	-5.63%	-0.41%
研發費用	0												
營業利益	-283,760						-39,405	-52,987	-53,116	-65,402	-49,360	-22,453	-1,037
營業外收入	3,718						-11	0	0	0	2,045	1,683	0
營業外費用	462,865						74	404,050	99	226	30,702	17,393	10,321
業外損益	-459,147						-85	-404,050	-99	-226	-28,657	-15,710	-10,321
淨利(損)	-742,907						-39,490	-457,037	-53,215	-65,628	-78,017	-38,163	-11,358
投入成本(NRC 等) 攤銷合計	763,991 ²						12,321	429,005	40,895	61,685	104,456	84,204	31,425
轉列研發費用	0						0	0	0	0	0	0	0
遞延成本	315,765 ⁴						12,321	25,061	40,895	61,685	73,919	70,459	31,425
業外費用	448,225						0	403,944 ³	0	0	30,537 ³	13,745 ³	0

- 註：1. 本案為 8 項零件交運，依時程需求個別出貨至客戶處執行組裝，交運量係以約當全套售價之架量表達，故實際訂單量、交貨量有小數點。
2. 本案於 90~91 年度共支付技轉金 693,817 仟元，另於 91~92 年獲得工業局補助款 70,000 仟元，予以沖銷技轉金，全案技轉金餘額 623,817 仟元列入遞延資產，另於 90~94 年投入 NRC 成本 151,544 仟元。
3. 本案技轉金於 92 年度依 930608 審計部-台審部肆字第 0930001711 號修正事項三辦理轉列減列「技術合作費」403,944 仟元。95 及 96 年依 35 號公報進行資產減損評估，經評估無遞延效益分別為 30,537 仟元及 13,745 仟元轉列業外費用。
4. 技轉金及 NRC 成本配合零組件交運收入認列，自 91 年開始攤銷相關成本：A. NRC 成本自 91~97 年已全數攤銷完畢，共攤銷成本 151,544 仟元。B. 技轉金截至 97 年 7 月已攤銷了 164,221 仟元，截至目前持續攤銷中。
5. 工業局補助 0.7 億，無息貸款 3.3 億元。
5. 本案為 OEM，無研發費用支出。
6. 本案接單評估之 NPV 本為負值，經一再調整，始轉為正值。

表 4.7 AE-270 訂單、損益及投入成本攤銷表

單位：除訂單為架，毛利率為%外，餘為新台幣仟元

項目 \ 年度	合計 (~96)	86	87	88	88 下及 89	90	91	92	93	94	95	96	97 年 1-7 月
立案訂單量 α						量產型 7	17	28	31	34	37	37	37
實際訂單量 β				研發型 1.46	研 2.54	研 0.23	(研 0.77+ 量 0.23)	7	17				
交貨量				研發型 A1 機翼 A1~A3 風檔 隔框	研發型 A2-A4 機翼 A4 風檔 隔框	研發型 A5 風檔隔 框 工具	研發型 A5 機翼 量產型 S006 風檔 隔框	量產型 S007-S013 風檔隔框 S006-S009 機翼	量產型 S010 機翼 (全案暫停)			96/12/31 結案	
差異量 $\beta - \alpha$													
營業收入	192,551	0	0	88,376 ¹	34,224 ¹	6,465 ¹	28,648 ¹	30,284	4,552	0	0	0	0
營業成本	572,606	0	0	142,573	142,363	94,438	72,615	103,343	17,273	0	0	0	0
營業毛利	-380,055	0	0	-54,197	-108,139	-87,973	-43,967	-73,059	-12,721	0	0	0	0
毛利率	-197%	0	0	-61%	-316%	-1,361% ⁴	-153%	-241%	-279%	0%	0%	0%	0%
研發費用	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
營業外收入	3,306	0	0									3,306	
營業外費用	105,466	0	0			2,918	1,121	34,982	569	2,111	0	63,765	
淨利(損)	-482,215	0	0	-54,197	-108,139	-90,890	-45,088	-108,041	-13,290	-2,111	0	-60,459 ⁸	0
投入成本(NRC 等) 攤銷合計	193,902 ³	0	0	0 ²	0	94,123	62,600	35,266	0	1,913	0	0	0
轉列研發費用	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
遞延成本	157,910	0	0	0	0	94,123 ⁴	62,600 ⁵	1,187 ⁵	0	0	0	0	0
業外費用	35,992	0	0	0	0	0	0	34,079 ⁶	0	1,913 ⁷	0	0	0

註：1. 訂單資料如上表，其中 88~91 年度為研發收入。

2. 88 年度收入為研發階段工具開發收入，開發階段之非循環性成本未依主產品攤銷營業成本。

3. 本案因量產需求於 90~93 年度共投入 NRC 成本 193,902 仟元，其中 90 年度配合工具款的認銷，配合攤銷相對之 NRC 成本 94,123 仟元，91~92 年度配合產品銷售，攤銷 NRC 成本 63,787 仟元。

4. 本案區分為研發及量產二階段，研發階段包含五架量機翼及風檔隔框與工具設計製造，其中工具的開發有相對之收入款，並依收入費用配合原則於 90 年認列非循環性成本 94,123 仟元；同時因研發階段工程修改繁多，非循環性成本投入多，致使 90 年度毛利率遽降。

5. 91~92 年度配合產品銷售，分別攤銷 NRC 成本 62,600 仟元、1,187 仟元，合計攤銷 63,787 仟元。

6. 本案 92 年度依 930608 審計部-台審部肆字第 0930001711 號修正事項二辦理轉列「什項費用」減列「在製品」34,079 仟元。

7. 94 年依 35 號公報進行資產減損評估處理，轉列業外費用金額為 1,913 仟元。

8. AE-270 機翼量產案於 96 年 12 月簽結，並完成存貨(原物料/半製/在製品)等結案帳務處理，致 96 年度虧損 60,459 仟元。

表 4.8 B717-200 水平尾暨引擎派龍訂單、損益及投入成本攤銷表

單位：除訂單為架，毛利率為%外，餘為新台幣仟元

項目	年度	合計	86	87	88	88 下 及 89	90	91	92	93	94	95	96	97 年 1-7 月
立案訂單量 α		21					6	12	3					
實際訂單量 β		55					6	13	12	12	12			
交貨量		55					6	13	12	12	12			
訂單差異量 $\beta - \alpha$		34					0	1	9	12	12			
營業收入		737,032					66,595	114,221	125,188	124,647	110,569	195,812 ²	0	0
營業成本		933,631					130,270	184,956	191,741	172,380	118,871	135,413	0	0
營業毛利		-196,599					-63,675	-70,735	-66,553	-47,733	-8,303	60,399	0	0
毛利率		-27%					-96%	-62%	-53%	-38%	-8%	31%	0%	0%
研發費用		0					0	0	0	0	0	0	0	0
營業外收入		856					14	-351	305	754	63	71	0	0
營業外費用		70,761					-0	532	69,369	760	48	44	9	0
淨利(損)		-266,503					-63,660	-71,618	-135,616	-47,739	-8,288	60,426	-9	0
投入成本(NRC 等) 攤銷合計		94,138 ¹					3,929	10,016	80,031	162	0	0	0	0
轉列研發費用		0					0	0	0	0	0			
遞延成本		25,267 ³					3,929	10,016	11,159	162	0			
業外費用		68,872					0	0	68,872 ²	0	0			

註：1. 本案 NRC 於 90~93 年共投入 94,138 仟元。

2. 本案無研發階段，92 年度依 93.6.8 審計部-台審部肆字第 0930001711 號修正事項二辦理轉列「什項費用」減列「在製品」68,872 仟元。沖結轉為業外費用。

3. 本案 NRC 成本，配合收入認列攤銷相關成本，於 90~93 年度攤銷了 25,267 仟元。

4. 95 年度雖沒有交貨量，惟因波音公司提出合約終止要求，並對漢翔公司相關存貨進行部分採購，故有相對收入及成本。

表 4.9 CL-300 等 8 民機案立案訂單、實際訂單及交貨量統計

單位：架

項次	專案名	年度 數量	立案 訂單 總量	小計 (~96 年度)	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106		
					1	S92	立案訂單量 α	766	161					8	16	32	33	27	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
實際訂單量 β		78										6	10	22	19	21	32	34	40	40	42	42	24	24	24	24	24	
交貨量		78										6	10	22	19	21	21											
差異量 ($\beta - \alpha$)		-83							-8	-16	-32	-27	-17	7	4	6	17	19	25	25	27	27	9	16	16	24	24	
2	B717-200 機尾段	立案訂單量 α	375	196		0	3	10	48	48	42	44	1															
實際訂單量 β			153		0	3	10	48	43	14	11	13	11															
交貨量			153		0	3	10	48	42	13	11	13	11															
差異量 ($\beta - \alpha$)			-43		0	0	0	0	0	-5	-28	-33	12	11														
3	EC-120	立案訂單量 α	350	310					30	40	40	40	40	40	40	40	40											
實際訂單量 β			279.3					9.6	88.6	22.7	17.7	25.2	27.4	34.8	53.3	64.3												
交貨量			262.4					9.6	45.8	61.9	31.7	14.9	29.0	29.0	40.5	33.5												
差異量 ($\beta - \alpha$)			-30.7					-20.4	48.6	-17.3	-22.3	-14.8	-12.6	-5.2	13.3	24.3												
4	CL-300 ¹	立案訂單量 α	400	230							25	40	45	40	40	40	40	42	43	45	50							
實際訂單量 β			205							5	1	16	30	50	50	53	60	69	21									
交貨量			205							5	1	16	30	50	50	53	46											
差異量 ($\beta - \alpha$)			-25							5	-24	-24	-15	10	10	13												
4	C-27J ²	立案訂單量 α	300	100					1	3	6	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	10						
實際訂單量 β			33					1	3	2	3	1	10	7	6	6	6	11	16	24	30	1						
交貨量			33					1	3	2	3	1	10	7	6	6												
差異量 ($\beta - \alpha$)			-67					0	0	-4	-15	-17	-8	-11	-12	-12	-7	-2	6	12	-9							
6	LJ-45	立案訂單量 α	745	393						1	24	48	80	80	80	80	80	80	60	42	40	30	20					
實際訂單量 β			220.5							0	8	16.3	37.5	49.2	51.4	58.1	61.3	42.8										
交貨量			222.3							0	8.9	19.3	32.0	50.3	58.0	53.8	46.6											
差異量 ($\beta - \alpha$)			-172.5							-1.0	-16.0	-31.7	-42.5	-30.8	-28.6	-21.9	-18.7	-37.2										

項次	專案名	年度 數量	立案 訂單 總量	小計 (~96 年度)	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106
					7	AE-270	立案訂單量 α	700	223							11	38	43	43	44	44	44	43	44	47	49
		實際訂單量 β		10								10														
		交貨量		5								5														
		差異量($\beta-\alpha$)		0							-11	-28	-43													
8	B717-200 水平尾暨 引擎派龍	立案訂單量 α	239	173						55	47	43	8	6	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	3
		實際訂單量 β		55						6	13	12	12	12												
		交貨量		55						6	13	12	12	12												
		差異量($\beta-\alpha$)		-118						-49	-34	-31	4	6	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7	-7

註 1、CL-300 案：市場預估量已超過 450 架，確定訂單量已達 355 架，滿足至 2010 年 4 月中，並固定系統按月下單。

2、C-27J 案：報價時依 Alenia 預估訂單量為 200 架，目前 Alenia 已收到正式訂單為 121 架，美國第 2 批訂單為 70~130 架，預估全案訂單量為 250~300 架。

3、實際訂單量、交貨量，由於係為約當架量，即交運部分組零件、交不同量的產品，故會出現小數點。

表5、CL-300 等 8 民機案虧損之原因

權責歸屬	影響因素	S-92	B717-200 機尾段	EC-120	CL-300	C-27J	LJ-45	AE-270	B717-200 水平尾暨 引擎派龍
外在環境	民用業務合約之訂定，取決於國際航太市場慣例，談判過程處於劣勢(合約條款不公允)。	√	√	√	√	√	√		√
	客戶設計變更頻繁，及提供錯誤藍圖、工具，導致漢翔公司工時、工具、零件、修改費用及呆滯物料費用增加。			√	√	√		√	
	原物料價格大幅上漲，超過原建案之預期。	√		√	√	√	√	√	
	911 事件等外在因素，影響全球航太市場業務量。		√		√	√	√		√
	政府航空工業政策不明確，致使產業環境未如預期形成，造成漢翔公司須獨自面對國際競爭。	√	√	√	√	√	√	√	√
	資金均自行籌措，無法更積極更新航太市場所需之設備。	√	√	√	√	√	√	√	√
公司內部	缺乏國際民用飛機合約談判經驗。	√	√	√	√	√	√	√	√
	漢翔公司所熟悉之波音公司習慣與客戶工程計畫、藍圖及規範表達方式不同，致生產效能不如預期。	√		√	√	√	√	√	
	生產機具大多為民國 80 年代針對 IDF 戰機生產所籌建，以小型軍用戰機為主之設備缺乏效率及競爭力。	√	√	√	√	√	√	√	√
	品質瑕疵				√				
	未掌握交貨時程(可歸責於漢翔公司部分)				√		√		

- 註 1. 按審計部查核報告，CL-300 等 8 民機案虧損之原因計有未審慎評估可行性暨履約風險、合約付款條件未依可行性分析所列訂定、未確實掌握交貨時程、品質有瑕疵及合約條款欠公允等。
2. 表列虧損原因中，因品質瑕疵引起者有 CL-300 乙案，漢翔公司未掌握交貨時程者計有 CL-300 及 LJ-45 等 2 案，合約不公者計有 CL-300 等 7 案(AE-270 除外)。
3. 本表係漢翔公司提供。

表6、漢翔公司稅後純益與副總經理人考成對照表

表 6.1 漢翔公司稅後純益與副總以上人員考成對照表(按年度排列)

單位:新台幣仟元

年度	稅後純益	職稱	姓名	考成等第	董事酬金	薪資	全勤獎金	考成獎金	績效獎金	合計	備註	
86 年度	1,183,118	董事長	蔡○○	甲等	0	1,983,840	60,621	117,085	327,149	2,488,695	85.07.01 就任	
		總經理	王○○	甲等	0	1,822,920	55,704	107,587	400,661	2,386,872		
		副總經理	彭○○	優等	0	1,679,496	51,315	279,307	338,758	2,348,876		
		副總經理	胡○	優等	0	1,586,760	48,488	263,885	323,951	2,223,084		
		副總經理	韓○○	優等	0	1,563,576	47,773	260,030	320,250	2,191,629		
		副總經理	周○○	優等	0	1,633,128	49,896	271,596	331,355	2,285,975		
		副總經理	張○○	優等	0	1,293,740	38,808	242,916	277,166	1,852,630		
		副總經理	趙○○	優等	0	1,293,740	38,808	242,916	277,166	1,852,630		
87 年度	1,935,788	董事長	蔡○○	甲等	0	2,043,360	67,947	456,749	442,728	3,010,784		
		副董事長	彭○○	甲等	0	1,774,222	58,592	419,698	506,814	2,759,326	87.04.17 就任	
		總經理	王○○			57,200	625,868	25,928	35,588	135,605	880,189	87.04.16 卸任
		總經理	胡○	甲等	0	1,698,346	55,806	419,698	506,814	2,680,664	87.04.17 就任	
		副總經理	韓○○	優等	0	1,634,268	54,211	272,155	428,486	2,389,120		
		副總經理	周○○	優等	0	1,705,896	56,593	283,911	433,540	2,479,940		
		副總經理	張○○	優等	0	1,622,850	53,834	270,280	416,086	2,363,050		
		副總經理	趙○○		0	1,622,850	53,834	270,280	416,086	2,363,050		
88 年度	995,644	董事長	蔡○○	甲等	0	2,104,656	69,812	461,124	408,291	3,043,883		
		副董事長	彭○○	甲等	0	1,933,932	64,152	423,720	383,283	2,805,087		
		總經理	胡○	甲等	0	1,933,932	64,152	423,720	383,283	2,805,087		
		副總經理	韓○○	甲等	0	1,732,134	57,464	238,499	319,601	2,347,698		
		副總經理	周○○	甲等	0	1,812,822	59,753	246,916	358,408	2,477,899		
		副總經理	張○○	甲等	0	1,720,374	57,075	236,903	317,930	2,332,282		
		副總經理	趙○○		0	1,720,374	47,653	91,490	247,930	2,107,447		

年度	稅後純益	職稱	姓名	考成等第	董事酬金	薪資	全勤獎金	考成獎金	績效獎金	合計	備註
88 下及 89 年度	-1,926,650	董事長	蔡○○	乙等	0	3,156,984	105,398	87,694	0	3,350,076	
		副董事長	彭○○	乙等	0	2,900,898	96,852	80,581	0	3,078,331	
		總經理	胡○	乙等	0	2,900,898	96,852	80,581	0	3,078,331	
		副總經理	韓○○	優等	0	2,672,478	88,984	92,811	0	2,854,273	
		副總經理	周○○	乙等	0	1,991,463	66,383	57,578	0	2,115,424	89.08 卸任
		副總經理	趙○○		0	581,652	24,235		0	605,887	88.10 卸任
		副總經理	張○○	甲等	0	2,653,782	88,357	73,719	0	2,815,858	
90 年度	-986,047	董事長	蔡○○	乙等	0	2,280,044	70,152	177,847		2,528,043	
		副董事長	彭○○	乙等	0	2,095,093	64,464	163,421	0	2,322,978	
		總經理	胡○	乙等	0	2,095,093	64,464	163,421	0	2,322,978	
		副總經理	韓○○	甲等	0	1,843,296	61,304	232,566	0	2,137,166	
		副總經理	張○○	乙等	0	1,818,708	60,520	191,574	0	2,070,802	
91 年度	29,173	董事長	黃○○	甲等	0	1,736,341	46,768	270,687	7,836	2,061,632	91.03.14 就任
		副董事長	彭○○	甲等	0	2,095,093	64,464	266,243	8,640	2,434,440	
		常務董事 (總經理)	胡○	甲等	0	2,095,093	64,464	266,243	8,640	2,434,440	
		副總經理	韓○○	甲等	0	1,879,632	62,551	258,768	38,146	2,239,097	
		副總經理	張○○	乙等	0	1,830,468	60,987	213,864	17,933	2,123,252	91.12.15 卸任
		副總經理	徐○○	甲等	0	1,795,200	59,755	247,144	85,973	2,188,072	91.12.17 就任
		副總經理	夏○○	甲等	0	1,891,392	62,959	260,387	38,197	2,252,935	91.12.17 就任
92 年度	-5,509,909	董事長	黃○○	乙等	0	1,403,104	46,768	87,694	04131	1,537,566	92.09.03 卸任
		副董事長	彭○○	乙等	0	2,095,093	64,464	80,581	0	2,240,138	
		常務董事 (總經理)	胡○	乙等	0	2,095,093	64,464	80,581	0	2,240,138	
		副總經理	徐○○	甲等	0	1,827,264	60,823	100,165	0	1,988,252	
		副總經理	夏○○	甲等	0	1,955,520	63,048	103,680	0	2,122,248	
		副總經理	韓○○	甲等	0	1,917,036	63,796	105,086	0	2,085,918	

年度	稅後純益	職稱	姓名	考成等第	董事酬金	薪資	全勤獎金	考成獎金	績效獎金	合計	備註
93 年度	-28,897	董事長兼總經理	孫○○	甲等	0	1,835,728	46,768	277,741	0	2,160,237	93.02.17 就任
		董事(副董事長)	彭○○	甲等	0	1,128,127	37,604	214,904	0	1,380,635	93.03.31 卸任
		常務董事(總經理)	胡○	甲等	0	2,091,241	64,352	267,933	0	2,423,526	93.03.31 卸任
		常務董事(副總經理)	徐○○	甲等	0	1,859,328	61,891	258,283	0	2,179,502	93.03.31 卸任
		副總經理	夏○○	甲等	0	1,923,456	63,048	262,738	0	2,249,242	
		副總經理	韓○○	甲等	0	1,953,384	65,011	271,349	0	2,289,744	93.07.15 卸任
94 年度	-1,158,927	董事長	孫○○	乙等	0	2,104,656	75,998	87,694	0	2,268,348	
		常務董事	胡○	甲等	24,000			106,489	0	130,489	
		常務董事(副總經理)	徐○○	甲等	0	1,891,392	62,959	102,437	0	2,056,788	
		副總經理	夏○○	甲等	0	1,923,456	63,048	102,437		2,088,941	
		副總經理	李○○	甲等	0	1,439,869	42,075	91,148	0	1,573,092	
95 年度	-1,214,939	董事長兼總經理	孫○○		0	882,786	29,230		0	912,016	95.05.02 卸任
		董事長兼總經理	馮○○	甲等	32,516	1,403,104	40,922	241,099	0	1,717,641	95.05.02 就任
		常務董事(副總經理)	徐○○	甲等	0	1,923,456	63,048	246,194	0	2,232,698	
		副總經理	夏○○	甲等	0	1,923,456	63,048	246,194	0	2,232,698	
		副總經理	李○○	甲等	0	1,682,964	56,100	219,064	0	1,958,128	
96 年度	135,107	董事長	馮○○	甲等	0	2,104,656	70,152	262,085	0	2,436,893	
		常務董事(總經理)	羅○○		0	1,551,270	40,044	238,383	0	1,829,697	96.11.16 就任
		董事(副總經理)	徐○○	甲等	0	1,923,456	63,048	481,681	0	2,468,185	
		副總經理	夏○○	甲等	0	1,923,456	63,048	481,681	0	2,468,185	
		副總經理	李○○	甲等	0	1,720,380	57,244	438,130	0	2,215,754	
97 年 1~7 月	39,581	董事長	馮○○		0	1,227,716	5,846		0	1,233,562	

年度	稅後純益	職稱	姓名	考成等第	董事酬金	薪資	全勤獎金	考成獎金	績效獎金	合計	備註
		常務董事 (總經理)	羅○○		0	1,128,127	5,372			1,133,499	
		董事(副總 經理)	徐○○		0	1,103,312	36,778			1,140,090	
		副總經理	夏○○		0	1,103,312	36,778			1,140,090	
		副總經理	李○○		0	1,003,555	33,453			1,037,008	

表 6.2 漢翔公司第 1 屆至第 4 屆董監任期統計(依任期多寡排列)

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
1	祝○○	董事	航太小組主任	中科院計畫處副處長兼航發中心計畫組長 航空研究所組長	1996/6/14	2009/5/1	4,704	
1	劉○○	董事	行政院經建會副主委	行政院經建會副處長 行政院經建會主任秘書	1996/6/14	2008/6/22	4,391	
1	孫○○	董事	台翔公司董事長	太平洋電線電纜公司總經理 亞洲航空公司董事長 華陽航太投資公司董事長	1996/6/14	2006/5/1	3,608	87.04.16 經(87)人字 87351617 號函准請辭副董事長職務
1	胡 ○	常務董事 (總經理)	漢翔公司總經理	中科院航空研究所副所長 中科院航發中心航系處主任 漢翔公司副總經理	1998/4/17	2006/5/1	2,936	87.04.16 經(87)人字 87351617 號函改派(接續前總經理王○○任期)
2	賓○○	董事	漢翔公司發動機部工程處系統專業工程師	漢翔工會小組長、常務監事 漢翔公司勞工退休金監督委員會副主委	2001/5/15	2009/5/1	2,908	工會代表 90.05.15 經(90)人字 09003523621 函接兼童○○職務
1	王○○	董事	國防部副參謀總長	聯隊指揮官 空軍副總司令 空軍副參謀總長兼執行官	1999/4/30	2006/5/1	2,558	88.04.30 經(88)人字 88009360 函改派(接續夏○○董事任期-原職調派)
2	曲○○	董事	異康(股)公司顧問執行副總	行政院科技顧問組 航太小組工合組組長 美洛克希德總公司高級工程師 美維州州立歐道明大學副教授	1999/6/14	2006/5/1	2,513	88.05.19 經(88)人字 88012821 函提薦 88.06.24 第 1 次董事會選任 90.03.01 辭任副執行秘書職務
3	王○○	董事	漢翔公司生產處專業設計工程師	航發中心工場主任漢翔飛機部勞資會議代表漢翔飛機部經營會議工會代表	2002/6/14	2009/5/1	2,513	
1	彭○○	常務董事(副董事長)	漢翔公司副董事長	中科院航空研究所副所長 航發中心主任特別助理 漢翔公司副總經理	1998/4/17	2004/9/15	2,343	04.16 經(87)人字 87351617 函派任, 87 年度第二次股東臨時會通過任常務董事, 並於第一次董事臨時會選任為副董事長
1	蔡○○	常務董事	漢翔公司董事長	空軍後勤司令部司令 空軍副總司令	1996/6/14	2002/3/1	2,086	

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
		(董事長)		國防部副參謀總長				
1	丁○○	監察人	國防部 主計局局長	財政部證管會組長、委員 經濟部國貿局專員 財政部稅制委員會專員	1997/12/22	2003/5/1	1,956	86.12.22 經(86)人字 86040490 函改派(接續呂○○監察人任期)
1	劉○○	常務 監察人	證管會 副主任委員	教育部會計長	1997/10/24	2003/2/17	1,942	85.10.24 經(85)人字 85355105 函改派(接續韋○監事任期)
2	廖○○	董事	漢翔公司 國科部工程處飛 機系統組副理	漢翔公司國科事業部勞資會議代 表	2001/5/15	2006/5/1	1,812	工會代表 90.05.15 經(90)人字 09003523621 函 接兼陸○○職務
2	龐○○	董事	國防部 資源司司長	陸軍總部計畫署署長 後勤部副參謀長 國防部後次室次長	2000/1/6	2004/8/23	1,691	依 890106 經(89)人字第 88037772 號 函改派，接兼高○○董事職務 910301 由後次室次長改任國防部資 源司司長
3	徐○○	常務 董事	漢翔公司 副總經理	漢翔公司副總經理、漢翔公司國防 科技事業部執行長、漢翔公司工程 處處長、航發中心安翔計劃室主 任、駐美辦公室主任、中科院航空 研究所副所長兼任經國號戰機總 工程師	2004/9/15	2009/5/1	1,689	
1	童○○	董事	詠生事業(股)公 司董事長	省議會專員 省議會公關室主任 省議會七、八、九屆省議員	1997/3/18	2001/5/15	1,519	86.02.27 經(86)人字 86350948 函派 任，86 年度第一次股東臨時會通過
3	馮○○	董事	國防部 空軍副參謀總長	空軍總部情報署署長 國防部情報參謀室次長 空軍作戰司令部司令 空軍總部副總司令	2004/8/23	2008/9/10	1,479	
3	盧○○	董事	聯勤司令部 副司令	海軍兵器廠廠長 海軍第一造船廠廠長 海軍後司令部副司令兼後勤署長 國防部後勤參謀次長兼執行官 國防部後次室次長 國防部軍備局局長	2002/6/14	2006/5/1	1,417	

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
3	孫○○	董事長兼總經理	漢翔公司董事長兼總經理	陸軍總部情報署長駐美國陸軍國防武官、國防部採購局局長、國防部陸軍常務次長、國防部軍備局局長、陸軍總部副總司令	2004/2/17	2006/5/1	1,305	
1	陸○○	董事	行政院秘書處組長	經濟部顧問、中華工程公司副總經理、傑出公關公司董事長	1998/1/15	2001/5/15	1,216	86.12.16 經(86)人字 86039929 函派任，經 87 年度第一次股東臨時會選舉通過
1	容○○	監察人		國防部主計局副局長 帳務中心主任	1996/6/14	1999/7/30	1,141	
3	陳○○	監察人	國防部主計局副局長	主計室主任 國防部主計局處長 國防部主計局財務中心財務長	2003/12/4	2006/12/5	1,097	
4	吳○○	監察人	經濟部法規委員會專門委員兼副執行秘書	經濟部法規委員會專門委員兼副執行秘書 經濟部法規委員會專門委員、組長、科長 台灣省政府法規委員會編審	2006/5/2	2009/5/1	1,095	
4	陳○○	董事	漢翔產業工會理事長	漢翔公司物料處倉儲管理組管理員 國際金屬工聯會計監察委員 漢翔公司民營化協商勞方召集人 漢翔公司團體協商會議代表 漢翔工會理事長、執行秘書、理事、常務理事	2006/5/2	2009/5/1	1,095	
3	鍾○○	監察人	金管員會銀行局副局長	證期會稽核室主任 證期會組長、專任委員 證期會副主委	2003/5/2	2006/5/1	1,095	
1	蔡○○	董事	行政院國科會副主委	交通部中央氣象局長 交通部民航局局長	1996/6/14	1999/6/13	1,094	
1	夏○○	董事	空軍總部副參謀總長	空官校校長 空軍後勤司令 空軍副總司令	1996/6/14	1999/4/30	1,050	86.02.27 經(86)人字 86350948 函派任，86 年度第一次股東臨時會通過、88.04.30 經(88)人字 88009360 函改

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
								派王○○
2	周○○	董事	空軍總司令部 參謀長	聯隊長、計畫署長 空總武獲室主任 空總後勤部司令	1999/9/17	2002/6/13	1,000	依 88.09.17 經(88)人字第 88355072 號函改派，接兼原許○○董事職務
3	彭○○	董事	軍情局局長	空軍官校校長總統府侍衛長空軍 401 聯隊聯隊長空軍總部參謀長	2005/3/24	2007/11/5	956	
2	洪○○	董事	海軍總部督察長	海軍一、二、三級艦艦長 駐美武官 武器系統獲得管理室主任 艦隊長、署長 國防部計次室次長	2000/1/6	2002/6/13	889	依 890106 經(89)人字第 88037772 號 函改派，接兼劉○○董事職務 910301 由國防部計次室次長調任海 總督察長
1	何○○	董事	國防部 計次室次長	金防部副司令官 海軍總部戰計會主委	1986/6/14	1988/11/16	886	87.11.16 經(87)87032351 函改派計 次室劉○○次長續任
1	章○○	董事	國防部 物力司司長	海軍總部後勤署副署長 海軍一軍區工工處長	1986/6/14	1988/10/2	841	屆齡退休，以 87.10.02 經(87)人字第 87028099 函改派張○○先生。
4	朱○○	監察人	經濟部法規會 專門委員	經濟部法規會專門委員 經濟部科長、秘書、編審、專員、 科員	2007/1/26	2009/5/1	826	
3	劉○○	董事	空軍總部總司令	聯隊長、署長、司令 政戰主任 空軍總部副總司令 國防部副參謀總長	2002/6/14	2004/8/23	801	
4	黃○○	董事 (獨立)	國立臺北大學商 學院會計學系專 任教授	國立臺北大學商學院會計學系專 任教授兼系主任 國立中興大學法商學院秘書、研教 組組長 國立成功大學管理學院會計學系 副教授 國立中央大學管理學院企管系兼 任副教授	2006/5/2	2008/6/30	790	
1	張○○	董事	國防部 物力司司長	海軍第四造船廠總工程師 海總部艦政處處長	1998/10/2	2000/11/1	761	87.10.02 經(87)人字 87028099 函改 派(接續章○○董事任期)

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
				海軍造船廠一、二、三、四廠廠長 國防部後次室助次執行官				
3	陳○○	常務監察人	行政院 主計處副主計長	經濟部會計長 行政院主計處主任秘書 行政院主計處主計官兼第一局局長	2004/7/12	2006/7/31	749	
2	胡○○	監察人	國防部 主計局副局長	陸軍 108 師主計組長 陸軍總部主計署組長、署長 陸軍總部 58 軍主計組長 國防部總務局主計室主任 國防部主計局歲計處處長	2001/11/20	2003/12/3	743	901120 經(90)人字 09000275790 函兼陳○○職務
1	高○○	董事	國防部 後次室次長	成訓中心指揮官	1998/2/3	2000/1/6	702	87.02.03 經(87)人字 87350416 函改派(接續謝○○董事任期-原職調派)
2	邱○○	董事		華南銀行常務董事唐榮公司常務 董事行政院副院長機要秘書	1999/6/14	2001/5/15	701	900515 經(90)人字 09003523621 函改派工會代表-陳○○接兼
4	吳○○	董事	海軍司令部委員	國防部軍備局局長 海發中心主任 後令部副司令 左支部指揮官 軍備局獲得管理處處長 後令部參謀長	2006/5/2	2008/3/31	699	
1	王○○	常務董事	漢翔公司 前總經理	中科院航研所所長 前航發中心副主任 中科院副院長 漢翔公司總經理	1996/6/14	1998/4/16	671	86.11.01 屆齡退休辭任總經理職務、87.04.16 經(87)人字 87351617 函改派胡○先生續任
4	李○○	董事	海軍司令部委員 (中將)	國防部後勤參謀次長 海軍第四造船廠廠長 海軍蘇澳造船廠廠長 海軍蘇澳後勤支援指揮部指揮官 海軍馬公後勤支援指揮部指揮官	2006/5/2	2008/2/14	653	
3	董○○	董事	國防部 軍備局局長	署長、廠長 國防部後次室次長	2004/8/23	2006/5/1	616	

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
2	羅○○	董事	國防部 後次室執行官	後指部指揮官 陸軍總部工兵署副署長 國防部物力司副司長	2000/11/1	2002/6/13	589	依 891101 經(89)人字 89030838 號函 改派,接兼張○○董事職務 900301 由物力司副司長調任後次室 執行官
3	沈○○	董事	空軍總部 副總司令	國防部整合評估室主任 國防部參謀本部計畫參謀次長室 執行官 空總作戰署副長、計畫署長 空軍 443 聯隊聯隊長 空軍 401 聯隊副聯隊長	2003/9/1	2005/3/24	570	
1	呂○○	監察人	證管會主任委員	財政部財稅考核中心主任 證管會副主委 中央存保公司總經理	1986/6/14	1987/12/23	557	86.12.22 經濟部(86)人字第 86040490 號函辭任改派丁○○副主 委續任
4	嚴 ○	董事	空軍司令 部副司令	空軍司令部副司令 空軍司令部參謀長 原空軍後勤司令部司令 聯勤司令部參謀長 空軍幼校校長 空軍總部作戰署署長 空軍 427 聯隊隊長	2006/5/2	2007/11/5	552	
2	黃○○	常務 董事 (董事長)	漢翔公司董事長	作戰聯隊參謀長, 聯隊長、空總部 武獲室主任、國防部情報參謀次 長、空總部副總司令	2002/3/4	2003/9/3	548	910301 經人 09103510990 函接任蔡 ○○董事職務,910304 第 2 屆第 3 次 董事臨時會選任為常務董事及董事 長
4	羅○○	常務 董事	漢翔航空工業 (股)公司總經理	台南市工策會總幹事、台南市政府 建設局長、交通部部長室機要、財 團法人台灣智庫執行委員、成功大 學衛星資訊研究中心執行長、漢翔 公司代理總經理	2007/4/27	2008/10/21	543	
4	彭○○	董事	總統府戰略顧問	總統府戰略顧問 國防部空軍副參謀總長 空防部司令	2007/11/5	2009/5/1	543	

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
				教準部司令 總部作戰署署長 衡指所主任 427 聯隊參謀長、副聯隊長、聯隊長 空軍總部人事署人管組組長				
1	邱○○	董事	漢翔公司 副總經理	華南銀行常務董事 唐榮公司常務董事 行政院副院長機要秘書	1988/1/15	1989/6/13	515	86.12.16 經(86)人字 86039929 函派任，經 87 年度第一次股東臨時會選舉通過
3	許○○	常務 監察人	行政院 主計處主計長	交通部統計長 行政院主計處主計官兼局長 行政院主計處副主計長	2003/2/18	2004/7/11	509	
4	汪○○	常務 董事	國科會駐加拿大 科技組組長	行政院科技顧問組執行秘書 國立台灣科技大學兼任副教授 行政院科技顧問組副執行秘書 交通部民用航空局特聘研究員 文化大學大氣科學系兼任助理教授	2006/5/2	2007/8/18	473	
1	謝○○	董事	國防部 後次室次長	陸勤部副司令 莒指部、救指部指揮官 陸總保修署署長	1986/10/24	1988/2/3	467	85.10.24 經(85)人字 85355105 函改派(接續楊○○董事任期)、87.02.03 經(87)87350416 函改派後次室高○○次長續任
3	葛○○	董事	空軍總部參謀長 、副總司令	總統侍從武官 空總駐法辦公室主任、換裝部隊指揮官 聯隊長 武獲室主任 國防部參事 空總政戰部主任	2002/6/14	2003/8/31	443	
1	趙○○	董事	行政院主計處 副主計長	新竹科學園區管理局會計主任 經濟部工業局會計主任、主任秘書	1998/4/17	1999/6/13	422	87.04.16 經(87)人字 87351617 號函派任，經 87 年度第二次股東臨時會選舉通過

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
2	洪 ○	監察人	國防部 主計局副局長	陸軍第十軍團主計處長 國防部主計局第 6、1 處處長 陸軍總部主計署長 國防部帳務中心主任	1999/11/9	2000/11/27	417	依 88.11.09 經(88)人字 88356106 函接 兼朱○○職務 89.11.27 經(89)人字 89033105 函改派 鄧○○ 依 90.02.08 經(90)人字 09000009440 函接兼鄧○○職務 90.03.13 經(90)人字 90900051710 函 改派張○○
1	劉○○	董事	國防部 計次室次長	海軍福山、瀋陽軍艦艦長駐美勤務 協調組海軍小組組長海軍軍官學 校教育長海軍總部計畫署署長海 軍總部副參謀長	1998/11/16	2000/1/6	416	87.11.16 經(87)人字 87032351 函改 派(接續何○○董事任期-原職調派)
2	陳○○	董事	漢翔公司 飛機部一般專案 處裝配組領班	漢翔工會常務理事 台中市產業總工會常務理事 全國產業總工會常務理事	2001/5/15	2002/6/13	394	工會代表 90.05.15 經(90)人字 09003523621 函 接兼邱○○職務
4	劉○○	董事	國防部空軍作戰 指揮部指揮官	空軍作戰指揮部指揮官 空軍司令部參謀長 國防部次人次室助理次長 聯隊參謀長、副聯隊長、聯隊長 飛行大隊大隊長	2007/11/5	2008/10/15	345	
4	陳○○	董事	經濟部 國營會三組組長	經濟部國營會第三組組長 經濟部國營會第二組副組長、視 導、綜合企劃組科長	2008/6/23	2009/5/1	312	
3	陸○○	董事	陸軍總部 準則會主委	國防部計次室助理次長 國防部督察室代主任 國防部資源司司長	2003/10/29	2004/8/23	299	
4	金○	董事	大葉大學副教授	工研院系統航太技術發展中心副 主任 經濟部技術處專任科技顧問 中科院航空研究所副所長	2008/7/24	2009/5/1	281	
4	林○○	獨立 董事	宏達科技(股)公 司董事長	宏達科技公司董事長 工業技術研究院協理	2008/8/26	2009/5/1	248	

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備	註
				航太中心主任 美國 NASA 噴射推進實驗室內跨署 計畫主持人					
4	王○○	常務暨 獨立董 事	經濟部航太小組 副主任	航太工業發展推動小組副主任兼 計畫主持人 中科院航空工業發展中心行政組 組長 經濟部航太工業發展推動小組企 劃資訊組組長	2008/9/11	2009/5/1	232		
4	邢○○	董事長	漢翔航空工業 (股)公司董事長	漢翔航空工業(股)公司董事長 台灣苯乙烯工業(股)公司總經理 美國華揚史威靈飛機公司資深顧 問 亞洲航空公司副總經理 中科院航發中心航空系統發展處 處長	2008/9/11	2009/5/1	232		
3	林○○	董事	國防部 整合評估室主任	空軍戰管聯隊長國防部通電局局 長國防部通電資訊參謀次長室次 長國防部資源司司長	2004/8/23	2005/3/24	213		
4	吳○○	董事	空軍司令部 參謀長	空軍司令部參謀長 空軍司令部軍務署長、戰訓處處 長、作戰指揮部副指揮官 聯隊長	2008/10/16	2009/5/1	197		
4	陳○○	董事	國防部軍備局 局長	國防部軍備局局長 國防部部長室參事 國防部軍備局副局長 空軍司令部後勤處處長	2008/10/16	2009/5/1	197		
4	趙○○	監察人	國防部主計局 局長	國防部主計局局長 國防部主計局副局長 陸軍司令部主計處處長 陸軍司令部署長	2008/10/16	2009/5/1	197		
2	陳○○	監察人	國防部主計局	陸軍總部經理署副組長	2001/5/15	2001/11/20	189	900515	經(90)人字 09000100250 函接

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
			會計審核處處長	陸軍六軍團主計處副處長 陸軍後勤司令部人事行政處副處長 主計處長 陸軍總司令部總務主計室主任,主計處署副署長 陸軍後勤司令部主計處處長				兼張○○職務 901120 經(90)人字 09000275790 函改派胡陽智接兼
4	林○○	監察人	中鋼公司財務助理副總經理	中鋼公司財務助理副總經理 中鋼公司會計處組長、財務處副處長、主任稽核 中鋼關係企業中鴻、中機、高捷公司監察人	2008/10/28	2009/5/1	185	
4	夏○○	常務董事	漢翔航空工業(股)公司總經理	漢翔航空工業(股)公司總經理 漢翔航空工業(股)公司副總經理、特別助理 漢翔公司飛機事業部執行長 中科院第一研究所副所長	2008/10/28	2009/5/1	185	
4	王○○	董事	行政院退輔會參事(退役中將)	行政院退輔會參事 國防部人力司司長 國防部資源司司長 聯勤司令部參謀長 空軍總部副參謀長 國防部後次室助理次長 空軍第3後勤指揮部指揮官	2006/5/2	2006/10/11	162	
1	韋○	監察人	行政院主計處主計長	陸軍後勤司令部司令 陸軍官校校長	1986/6/14	1986/10/24	132	85.07 調任主計長/85.10.24 經(85)人字 85355105 函改派劉○○副主計長續任
1	楊○○	董事	國防部後次室副參謀總長	行政院主計處副主計長 台北市政府主計處長 總統府參議	1996/6/14	1996/10/24	132	原後次室次長,85.8.4 調任副參謀總長/85.10.24 經(85)人字 85355105 函改派後次室謝○○次長續任
2	朱○○	監察人	國防部主計局局長	聯勤總部主計署長國防部主計局副局長聯勤總部財務署長國防部財務中心財務長	1999/7/30	1999/11/9	102	§880730 經(88)人字 88020050 函接兼容○○先生職務§881109 經(88)人字 88356106 函改派洪○先生

屆次	姓名	職稱	本職	主要經歷	起始日期	離職日期	天數	備註
4	李○	董事	東海大學法律系專任副教授	私立東海大學法律系專任副教授 美國紐約州註冊律師	2008/6/23	2008/9/30	99	
2	許○○	董事	空總教育準則發展司令部司令	空軍總部參謀長 空軍總部署長 空軍八二八聯隊長	1999/6/14	1999/9/17	95	依 88.09.17 經(88)人字第 88355072 號函，改請周○○接兼
2	鄧○○	監察人	國防部主計局副局長		2000/11/27	2001/2/8	73	89.11.27 經(89)人字 89033105 函接兼洪○職務 90.02.08 經(90)人字 09000009440 函改派洪○
2	張○○	監察人	國防部主計局副局長	陸軍第八軍團主計處長 國防部主計局第三處處長 聯勤總部主計署長 國防部帳務中心主任	2001/3/13	2001/5/15	63	依 90.03.13 經(90)人字 90900051710 函接兼洪○先生職務 90.05.15 經(90)人字 09000100250 函改派陳○○
4	邱○○	常務董事(獨立)	永信律師事務所負責人(所長)	永信律師事務所所長 行政院陸委會特任副主委 第四、五屆立法委員 台南、新竹地檢署檢察官	2006/5/30	2006/7/31	62	
4	范○○	董事(獨立)	經濟部外貿協會顧問	(經濟部投資審議委員會執行秘書) 經濟部外貿協會顧問 經濟部主任秘書 經濟部駐外經濟商務機構經濟參事 貿易局副局長	2007/1/29	2007/3/19	49	

表7、CL-300 等 8 民機案損益與專案經理人考績對照情形

1、S-92(85.1.29 簽約)

年度	損益&專案經理姓名 年度損益	張○○	呂○○	袁○○	周○○	廖○○
86	0	甲等				
87	-919,549	優等	甲等			
88	-84,808		甲等			
89	-51,182		甲等	甲等		
90	-1,097		甲等	甲等		
91	146		甲等			
92	-207,637		甲等			
93	-140,814		甲等		甲等	
94	16,637				甲等	
95	23,514				甲等	
96	121,605				甲等	甲等
97(~0731)	38,328					

2、B717-200 機尾段(85.2.28 簽約，94.3.2 終止合約)

年度	損益&專案經理姓名 年度損益	國○○	蔡○○	鄧○○
86	0	甲等		
87	-75,372		優等	
88	-154,037		優等	
89	-1,298,382		甲等	
90	-274,589			甲等
91	-56,210			甲等
92	-56,601			甲等
93	-49,267			甲等

3、EC-120(87.8.26 簽約)

年度	損益&專案經理姓名 年度損益	許○○	何○○	李○○	郭○○	史○○
87	0	甲等				
88	0	甲等				
89	-40,770	乙等	甲等			
90	-145,297		甲等	甲等		
91	-93,932			甲等		
92	-77,911			甲等		
93	-23,873			甲等	甲等	
94	-23,449				甲等	
95	-18,527				甲等	
96	-43,800				甲等	甲等

97(~0731)	-25,429				
-----------	---------	--	--	--	--

4、CL-300(88.3.25 簽約)

年度	損益&專案經理姓名	年度損益	傅○○	王○○	魏○○	張○○	王○○
88		-5,448	甲等				
89		-1,406,755	乙等	丙等			
90		-712,988			甲等	甲等	
91		-211,877				甲等	
92		-471,095				甲等	
93		-594,373				甲等	
94		-796,852					甲等
95		-557,681					甲等
96		-452,997					甲等

5、C-27J(89.3.4 簽約)

年度	損益&專案經理姓名	年度損益	許○○	林○○
89		-39,528	甲等	
90		-50,784	甲等	
91		-23,006	甲等	
92		-107,735	甲等	
93		-13,184	甲等	甲等
94		-76,248		甲等
95		-59,401		甲等
96		-34,342		甲等
97(~0731)		-9,398		

6、LJ-45(90.4.16 簽約)

年度	損益&專案經理姓名	年度損益	蔡○○	古○○	申○○	朱○○
90		0	甲等			
91		-39,490	甲等	甲等		
92		-457,037		甲等	甲等	
93		-53,215			甲等	
94		-65,628			甲等	
95		-78,017			甲等	
96		-38,163			乙等	甲等
97(~0731)		-11,358				

7、AE-270 案(90.6.25 簽約)

年度	損益&專案經理姓名	年度損益	李○○	蔣○○	袁○○	賴○○

88	-54,197	優等	乙等		
89	-108,139 ¹⁴			甲等	
90	-90,890			甲等	
91	-45,088			甲等	甲等
92	-108,041				甲等
93	-13,290				甲等
94	-2,111				
95	0				
96	-60,459				
97(~0731)	0				

8、B717-200 水平尾暨引擎派龍(89.5.18 與日本 SMIC 簽約、
91.8.23 與波音簽約，94.3.2 終止生產合約)

年度	年度損益	蔡○○	鄧○○
90	-63,660	乙等	
91	-71,618	乙等	甲等
92	-135,616		甲等
93	-47,739		甲等
94	-8,288		
95	60,426		
96	-9		

¹⁴ AE-270 於 90.6.25 簽約生產前，提供 5 架量機翼及風檔隔框予 IBIS，故有銷貨收入，惟淨利為負值。

表8、LJ-45 案成本估算過程

項目	89/11/27	90/2	90/3	90/4/12	FINAL
交運量 (估計架量)	745	745	1,102	1,102	1,102
每架單價 (美元)	\$143,730 (2000年幣值)	\$143,730 (2000年幣值)	\$149,500 (2000年幣值)	\$165,000 (2005年幣值)	\$165,000 (2005年幣值)
全案產值 (美元)	124,000,000	124,000,000	196,000,000	208,800,000	208,800,000
製造工時(第100架之工時數)	1,211	1,211	1,211	1,364	1,364
組裝工時(前200套平均工時數)	1282	1282	1282	1218	1218
工費率 (平均值)(美元)	21.78	21.78	24.51	24.51	24.51
工費年調率	2%	2%	2%	1%	1%
非循環性成本 (美元)	\$2,902,738	\$2,902,738	\$8,298,494 大幅提高	\$5,503,628	\$5,503,628
資金折現率	12%	12%	8.5%	8.5%	5%
再投資報酬率	12%	12%	8.5%	8.5%	5%
IRR	9.0%	9.0%	5.49%	5.15%	5.15%
MIRR	10.1%	10.1%	7.06%	6.81%	5.08%
NPV(美元)	無	無	-\$6,380,837	-\$5,841,024	-\$346,111
邦巴迪之要求-參與金(美元)	\$7,500,000	\$7,500,000	\$7,500,000	\$7,500,000	\$7,500,000
邦巴迪之要求-財務資助(美元)	未提	\$17,000,000 未納入評估	\$17,000,000	\$12,500,000	\$12,500,000
邦巴迪之要求-技術協助金(美元)	未提	\$5,000,000 未納入評估	\$5,000,000	\$0	\$0
固定資產投資	\$4,106,250	\$4,106,250	\$4,106,250	\$0	\$0

其中全案產值 1 億 9,600 萬元係以各年度銷售單價(2006 年起以各年 2%幅度調漲)乘以該年度銷售數量加總而成，如下表：

年度	91	92	93	94	95	96	97	98
交運數量	21	38	76	107	106	104	104	104
銷售單價	165,000	165,000	165,000	165,000	168,300	171,666	175,099	178,601
合計	3,465,000	6,270,000	12,540,000	17,655,000	17,839,800	17,853,264	18,210,296	18,574,504

年度	99	100	101	102	103	104	合計
交運數量	92	70	70	70	70	70	1,102
銷售單價	182,173	185,816	189,532	193,323	197,189	201,133	
合計	16,759,916	13,007,120	13,267,240	13,532,610	13,803,230	14,079,310	196,857,290

表9、CL-300 等 8 民機案學習曲線

項次	各專案	學習曲線				備考
		製造		組裝		
		A ₀ (hr)	學習率	A ₀ (hr)	學習率	
1	S-92(原估)A	18,273	87%	12,851	85%	第一~二架機屬 FAI 首件驗證機號，實際工時 LC 計算予以排除，以第三架機實作工時當作首架機
	實際 B	12,805	81%	10,950	77%	
	誤差(B-A)	-5,468	-6%	-1,901	-8%	
2	EC-120(原估)A	948	88%	523	88%	第一~二架機屬 FAI 首件驗證機號，實際工時 LC 計算予以排除，以第三架機實作工時當作首架機
	實際 B	1,140	86%	587	96%	
	誤差(B-A)	192	-2%	64	8%	
3	C-27J(原估)A	12,632	87%	12,100	85%	第一~二架機屬 FAI 首件驗證機號，實際工時 LC 計算予以排除，以第三架機實作工時當作首架機
	實際 B	10,030	81%	7,175	81%	
	誤差(B-A)	-2,602	-6%	-4,925	-4%	
4	CL-300(原估)A	11,316	85%	16,971	85%	1. 製造因有逐項外包，致每機之實作工時之統計項目並不完全一致，其 LC 以 A101-A254 機(區間較長)實作工時統計而得，而首架推估則以 A001- A040(項目完整)推估而得。 2. 組裝排除 mod-line 期間之異常工時。 3. 第一~二架機屬 FAI 首件驗證機號，實際工時 LC 計算予以排除，以第三架機實作工時當作首架機。
	實際 B	12,571	86%	17,965	82%	
	誤差(B-A)					
5	LJ-45(原估)A	3,440	87%	4,218	85%	製造首架因零件為客供品，所以自製工時實際上僅數百小時，首架機實際以第九架機實作工時為準，組裝以第三架機實作工時當作首架機。
	實際 B	2,881	86%	2,971	84%	
	誤差(B-A)	-559	-1%	-1,247	-1%	
6	B717-200 機尾段 (原估)A	10,918	87%	24,350	85%	第一~二架機屬 FAI 首件驗證機號，實際工時 LC 計算予以排除，以第三架機實作工時當作首架機
	實際 B	12,224	83%	12,446	84%	
	誤差(B-A)	1,306	-4%	-11,904	-1%	

第 n 架的 Labor Hour = $A_0 * B_0^{\wedge} (\text{Log}(\text{Ceiling}(A_n/m, 1)) / \text{Log}2)$

其中，A₀代表首架工時，B₀代表學習率、A_n代表生產到第 n 架、m 代表每批次數量，學習效果終點，製造第 200 架，組裝第 100 架。

表10、漢翔公司提送審計部與本院資料之差異，以 93 年度營業毛損為例

單位：仟元

專案名稱	93 年營業毛利(損)				93 年淨利(損) (監察院版)
	審計部版(A)	監察院版(B)	差異數(B-A)	差異說明	
S-92	-77,482	140,814	77,482	配合監察院說明，將本案相關計畫一併列入計算	-140,814
B717-200 機尾段	-46,937	-46,937	0	無差異	-49,267
EC-120	-23,833	-23,833	0		-23,873
CL-300	-503,983	-503,983	0		-594,373
C-27J	-9,955	-9,955	0		-13,184
LJ-45	-53,116	-53,116	0		-53,215
AE-270	-12,721	-12,721	0		-13,290
B717-200 水平尾及派龍	-47,733	-47,733	0		-47,739
小計	-775,759	-698,277	77,482		-935,755

表11、漢翔公司提送審計部與本院資料之差異，以 86~93 年度投入數為例

專案名稱	全案至 93 年合計(審計部版)				全案至 93 年合計(監察院版)				監察院與審計部差異數			
	NRC(A)	權利金, 參與金, 技轉金(B)	研發費用(C)	小計 D =(A+B+C)	NRC(E)	權利金, 參與金, 技轉金(F)	研發費用(G)	小計 H=(E+F+G)	NRC 差異(E-A)	權利金, 參與金, 技轉金差異(F-B)	研發費用差異(G-C)	差異小計(H-D)
S-92	237,040	396,582	0	633,622	258,492	401,414	0	659,906	21,452	4,832	0	26,284
B717-200 機尾段	0	54,980	0	54,980	631,481	54,980	0	686,461	631,481	0	0	631,481
EC-120	96,153	0	0	96,153	97,037	0	0	97,037	885	0	0	885
CL-300	112,608	284,190	1,322,171	1,718,969	1,118,828	1,077,075	0	2,195,903	1,006,220	792,885	-1,322,171	476,934
C-27J	147,370	0	0	147,370	147,370	0	0	147,370	0	0	0	0
LJ-45	150,238	693,817	0	844,055	151,544	693,817	0	845,361	1,306	0	0	1,306
AE-270	192,759	0	0	192,759	193,902	0	0	193,902	1,143	0	0	1,143
B717-200 水平尾暨引擎派龍	94,139	0	0	94,139	94,139	0	0	94,139	0	0	0	0
合計	1,030,306	1,429,569	1,322,171	3,782,047	2,692,793	2,227,286	0	4,920,079	1,662,487	797,717	-1,322,171	1,138,032

資料差異說明：

- 1.依審計部需求,提供 NRC、權利金及研發費用投入資料,但提供監察院資料為 NRC 及權利金資料。
- 2.因漢翔公司係以專案代碼管理,原提供審計部資料係截取單一專案代碼資料,而提供監察院資料時,以更周全及嚴謹考量,將相關專案一併再補列入相關投入。
- 3.以上資料,漢翔公司提供。

表12、漢翔公司提送審計部與本院資料之差異，以 92~93 年度不具效益轉列損失為例

單位：仟元

專案名稱	技術合作費及 NRC，經評估不具效益， 92 及 93 年度轉業外費用		
	審計部版(A)	監察院版(B)	差異(B-A)
S-92	184,135	184,134	-1
B717-200 機尾段	0	0	0
EC-120	31,311	31,311	0
CL-300	73,519	73,519	0
C-27J	96,757	96,758	1
LJ-45	403,944	403,944	0
AE-270	34,079	34,079	0
B717-200 水平尾及引擎派龍	68,872	68,872	0
小計	892,616	892,617	1
技術合作費及 NRC 等不具效益數(A)	892,616		
85 至 93 年研發費用(D)	1,322,171		
合計-審計部資料(不具效益)(A+D)	2,214,787		

圖 1、漢翔公司第 1 至 4 屆董監結構分析

