

發包，積極趕工的話，應該不會耽誤整個進展。

黃委員昭順：您們打算何時重新發包呢？

謝局長明輝：報告委員，我們已用公文通知承包商，要求他們復工，不過該公司並未簽收，公文被退回來，目前又用公示送達過去。在完成所有的程序後，我們會委請第三公正者作現場清理，清理完後再重新發包。

黃委員昭順：對當地而言，這項重大工程很重要，所以本席希望能在最短的時間內解決這件事情。謝謝。

謝局長明輝：好的。謝謝委員指教。

主席：孔委員文吉與賴委員士葆對調質詢順序。

現在請賴委員士葆質詢。

賴委員士葆：主席、各位列席官員、各位同仁。外界非常關心，目前有輸入型通貨膨脹的疑慮，例如豬肉批發價每百公斤漲到 6,400 元，米價上漲兩成，而國際航線的機票也大幅調漲。我們觀看消費者物價指數（CPI）發現，幾乎什麼都上漲，就只有薪水沒有上漲，導致人民生活很辛苦。請教部長和局長，國際航線機票大幅漲價，是否有聯合漲價的嫌疑呢？

主席：請交通部民航局張局長答復。

張局長國政：主席、各位委員。國際航線的票價，在國際民航的運輸組織中有一定的額度，他們會在這個額度裡去調整票價。目前票價只比一半再稍高一點。對交通部和民航局而言，票價是屬於備查制，只要在票價範圍之內就可以。國人要到國外時，有許多航空公司的班次，是有競爭性，因此票價雖會調整，但不會差距太大。最近票價調升是反映油價的上漲，以往油價一桶二十多美元，現已上漲到一桶一百多美元。對航商而言，國內六家航空公司營運情況都不錯，但油價卻侵蝕他們利潤，甚至導致虧損。

賴委員士葆：消基會呼籲民眾已負擔國際油價上漲的燃料附加稅，航空公司不應該再調漲票價。不知局長以為如何？

張局長國政：對於燃料附加稅的部分，民航局承受很大的壓力。

賴委員士葆：消基會的意思是說，民眾已經負擔油價漲價的部分了。

張局長國政：在成本中有包含油價，油價浮動幅度相當大，因此我們也建立了依照油價上漲來調漲票價的機制。在國際所有航空公司裡，我們上漲的幅度是最少的。以上所說的資料都可以提供給委員參考。

賴委員士葆：部長，我們來看一下資料。

主席：請交通部蔡部長答復。

蔡部長堆：主席、各位委員。過去我曾任職於民航局，首先補充說明燃油附加費只反應油價的 40%，60%沒有附加其中。其次，美加和歐洲航線乘載率要達到 95%，成本才能打平，所以目前飛往美國的航線，不論東、西岸幾乎是呈現虧本的狀態。

賴委員士葆：既然虧本，為何還要經營呢？

蔡部長堆：我說的絕對是事實，賴委員可以去調查，因為航空公司必須維持航線。另外，他們還可運載貨物，但是以目前來說，要平均達到 95%乘載率……

賴委員士葆：部長的意思是說，用貨運來彌補客運的不足嗎？

蔡部長堆：不過目前不論是美加或歐洲的航線，沒有一家航空能從中獲得盈餘。四、五月份之後是美國航線的旺季，卻沒有航空公司願意增班。

賴委員士葆：既然如此，國內航線的經營不是更慘淡嗎？國內機場的密度居全世界之冠，目前除了松山和小港機場的航線之外，航空公司的其他航線都虧損。

蔡部長堆：我瞭解。

賴委員士葆：高鐵通車後，國內主要航線的載客率都大幅衰退。您有什麼解決的辦法嗎？

蔡部長堆：高鐵並非最近才通車，是從五、六年前就開始建設。航空公司原先就開始規劃，例如轉移機隊到國際航線，交通部和民航局對此也都儘量協助。另外，交通部和民航局也儘量減免國內起降費可以減免的部分。因此就如委員方才指教的，目前只有桃園機場維持盈餘，其他機場的收入驟減，其中一個原因就是由於起降費降低相當多。

賴委員士葆：像二次金改一樣，部長沒有考慮過將航空公司整併，或讓機場重新活化嗎？不然眼看國內機場這麼多，使用率低而虧本，到底該怎麼辦呢？主管單位應該要想辦法解決。

蔡部長堆：有，在國內機場部分，我們有增班飛離島的航線，去年就實質增班不少。此外，我們配合行政院的中三通，未來將視實際狀況增加離島飛航班次。離島班次增加後，可提升本島相關機場的使用率。

賴委員士葆：有 1 個方法，可是部長不敢講，也就是說，如果陸客進來，這些問題就都可以解決。

蔡部長堆：委員也瞭解，這件事並非操之在我。對大陸地區的人民而言，即使我們開放了，台灣也還不是他們旅遊的地區。

賴委員士葆：另外，行政院於 2000 年推出觀光客倍增五年 500 萬的計畫，但直到上年度才達到 370 萬人，距離目標還相差 20% 左右，即使去年十月下修目標，依舊無法達成。交通部無法達成這個目標，還說得那麼好聽，根本就是道地的膨風部。

至於觀光產業競爭力，世界經濟論壇將台灣的評比由第 23 名調降到 52 名，尤其針對人文、文化、天然資源，從去年的 23 名調降到 79 名。其實台灣的天然、人文資源，例如東部的太魯閣或故宮，是非常漂亮和豐富的。面對這些事實，請教部長，你認為是否應該獨立一個觀光部，或者最少在交通部之下，應該有 1 位專責的次長負責處理觀光事宜呢？

蔡部長堆：行政院組織再造計畫中，有規劃成立一個文化觀光部，專責文化和觀光的結合。在尚未進行組織再造之前，不僅交通部指定一位次長負責觀光事業，行政院也有一個觀光推動委員會，由政務委員召集跨部會，包括文建會、外交部等等與觀光相關的 11 個部會，每兩個月召開會議，有問題時會以個案來協調，協調後再落實執行。委員指教的方向，其實與行政部門進行的方向是類似的。我是完全同意這樣的方向。

另外補充說明，觀光客倍增計畫的提出是有當時的時空背景。這幾年在觀光局的努力下，每年來台的觀光客人數是有增加的趨勢。剛剛我也說明過，在產業變動的結果下，商務旅客雖然減少，但純觀光的旅客是增加蠻多，兩者平均後，總人數是增加的。

賴委員士葆：總人數的確是增加，但你們並沒有達到五年 500 萬的目標，不要膨風！

蔡部長堆：在當時，這是一個可挑戰的目標。

賴委員士葆：這只是隨便欺騙人民而已！另外，本席要請教高雄港 TEU 的問題。

蔡部長堆：這部分已經突破一千萬。

賴委員士葆：但是高雄港運量的排名已由原先的第三名，降到第六名，甚至到第八名。本席預估明年大概要降到第十名。民進黨執政後施行的境外轉運，雖然你們不稱它是鎖國，但外人看起來都認為那就是鎖國的政策。本席不解，部長不關心高雄，要關心什麼？

蔡部長堆：本人非常關心。

賴委員士葆：提到空港就是桃園機場，而海港就是高雄港，但是，大家只能眼睜睜的看著高雄港的排名一路往下滑，就連觀光產業競爭力同樣也是一路的下滑，卻不知道交通部到底在做些什麼，也不知道交通部究竟能做些什麼！你們總是說自己所做的與委員們所說的都一樣，問題是，呈現出來的就是一路下滑的排名，在這樣的情況下，人民當然會感覺到很悲哀、很憤怒，不免要質疑政府的能力，為什麼其他國家的競爭力能往上升，而我們的國家卻是在開倒車？

蔡部長堆：可以操之在我的部分，我們已經努力了，更何況，高雄港的貨運量從未衰退過。

賴委員士葆：問題是，其他國家進步的更多！

蔡部長堆：如今的產業環境已經不同了，當年台灣的貨的確必須經過貨櫃運輸，但是委員也很清楚，現在的電子貨是否真有需要經過海運運輸呢？

賴委員士葆：蔡部長，若真要恢復高雄港或桃園機場過去的競爭力，只有一條路可走，就是大膽的提出將其開發成一個自由貿易港區、變成一個經濟特區，如此一來，它的經濟就活起來了，一切就是這麼簡單！部長，你要大膽提出來。

其實，這個概念就是類似有委員提出的桃園航空城，只要將高雄港劃為低稅賦、接近境外的高度自由經濟特區，它的競爭力自然會活絡起來。你是否敢提出這樣的政策？

蔡部長堆：所謂高雄境外的自由貿易港區，早就已經在實施了，而且現在還供不應求。

賴委員士葆：那些都是假的！

蔡部長堆：怎麼會是假的！我們會將資料送給委員，謝謝。

主席（黃委員昭順）：剛才本席也提過，好端端的卻將港口規劃為流行音樂中心。那都是意識型態的政策！蔡部長，你們應該重新再開個會了！

現在休息 5 分鐘。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

請黃委員偉哲質詢。

黃委員偉哲：主席、各位列席官員、各位同仁。由於大家對這次大選非常重視，因此，有許多旅居海外各地的國人都要回台灣行使投票權，在我們允許的範圍內當然都應該予以協助。我們知道，離開台灣多半採搭飛機的方式。這就屬於航空業務。每次到了春節及連續假期、或者離島服務的時候，你們都會協調航空公司加開班機，針對這次的大選，民航局是否有什麼樣的政策和態度？

主席：請交通部民航局張局長答復。

張局長國政：主席、各位委員。事實上，民航局所辦的離島春節包機是對鄉親的服務。在國內航線上，我們可以循這樣的方式要求、協調航空公司，請他們在能力範圍之內加班，而且數量是相當