



審計部專案審計報告

高雄—屏東潮州捷運化建設計畫執行情形



民國 103 年 6 月

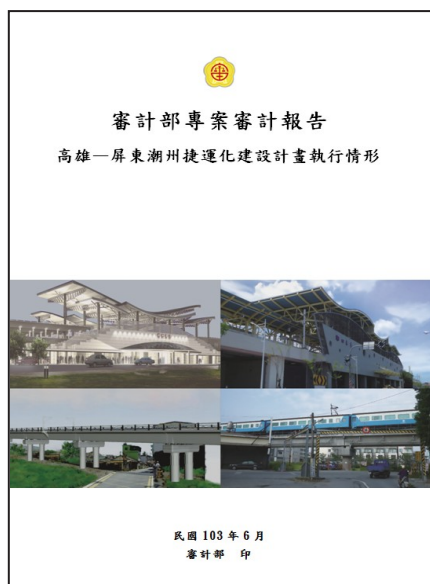
審計部 印

中華民國審計部及其所屬機關民國103年度審計人力計有724人(預算員額)，隸屬於監察院，獨立行使審計職權，監督政府及其所屬機關預算之執行，並就其運用資源之經濟性、效率性及效果性進行考核。

審計部及其所屬機關民國101年審計結果可量化財務效益約124億1千3百萬餘元，平均每花費政府預算1元至至少可節省政府支出或增加收入9.34元。

本專案審計報告揭露臺鐵高雄－屏東潮州捷運化建設計畫執行效益欠佳，計畫經費大幅調增，及多次展延通車期程之缺失，業已促請交通部及所屬鐵路改建工程局檢討改善，截至民國103年4月底止，重要里程碑如期達成，且西正線已完成高架並通車，整體計畫執行情形已見成效。

更多有關審計部之資訊，請參閱審計部全球資訊網(www.audit.gov.tw)



目錄

壹、總述	1
一、調查原委	1
二、調查範圍	2
三、調查限制	2
四、主要調查發現	2
五、調查意見及監察院糾正情形	3
貳、專案調查辦理情形	3
一、前言	3
二、調查重點與發現	5
三、調查意見與建議	10
四、監察院糾正內容	16
參、行政機關回應情形	17
肆、後續改善情形	19
一、整體計畫執行已見成效	19
二、重要里程碑已如期達成	19
三、西正線已完成高架通車	20
伍、結語	21

圖目錄

圖 1 屏潮計畫全路線圖	2
圖 2 車站及高架橋完工後意象圖 ..	5
圖 3 屏潮計畫一部分已完工之設施 情況	21

表目錄

表 1 屏潮計畫已編列預算數及實際 支用數一覽表	8
表 2 屏潮計畫下各項工程招標、履 約情形表	9
表 3 行政院核定屏潮計畫與歷次變 更期程、經費情形表	13
表 4 工程超額發包及延遲發包情形 表	15

高雄—屏東潮州捷運化建設計畫執行情形

壹、總述

一、調查原委

政府為將高雄都會區鐵路地下化（下稱高雄專案）之工程效益擴及屏東地區，計畫將高雄車站臺鐵西部幹線列車始發功能移設潮州，並延伸雙軌電氣化由屏東站至潮州站，建構高雄—潮州間便捷通勤系統，以加速特定區之開發。經交通部鐵路改建工程局（前身為交通部臺北市區地下鐵路工程處，下稱鐵工局或該局）提報「臺鐵高雄—屏東潮州捷運化建設計畫」（下稱屏潮計畫或本計畫，計畫路線詳圖 1）送交通部陳報行政院於民國（下同）92 年 12 月 15 日核定總經費為 87.59 億元，計畫期程自 94 年 7 月至 99 年 6 月，嗣經該局於 95 年 10 月提報第一次修正計畫，將全線（屏東至潮州）改為高架，並經行政院於 96 年 5 月 7 日核定，計畫期程展延至 100 年 6 月，計畫總經費調整為 152.37 億元，迄 100 年 12 月底止，累計編列預算數 72 億 4,697 萬餘元，累計實現數 63 億 1,384 萬餘

元，100 年度執行率 67.72%。另前行政院研究發展考核委員會〔下稱前研考會，該會於 103 年 1 月 22 日與前行政院經濟建設委員會（下稱前經建會）整併為國家發展委員會〕依據 96 年 9 月 21 日修正行政院所屬各機關施政績效評估要點第 11 點，及 98 年 4 月 17 日函頒行政院所屬各機關施政績效管理要點第 11 點規定辦理行政院所屬各機關施政績效評核，連續於 97、98 及 99 年度對本計畫進行評核結果均列屬乙等。

依審計法第 2 條、第 65 條及第 67 條規定，審計機關職司政府財務效能之考核，辦理各計畫實施進度、收支預算執行經過及其績效之審計，並應注意各計畫已成與未成、經濟與不經濟及其效能之程度。審計部交通建設審計處為瞭解鐵工局辦理本計畫執行過程，及有無適時檢討研謀因應對策，爰於 100 年度辦理專案調查，期能發現執行缺失，督促機關檢討改善，俾提升政府施政效能，以善盡審計職責。



圖 1 屏潮計畫全路線圖

資料來源：鐵工局提供

二、調查範圍

本調查涵括交通部及所屬鐵工局辦理屏潮計畫可行性評估與綜合規劃之擬訂、變更及核定、預算編列與執行、各採購案招標、履約情形、執行進度控管情形。

三、調查限制

本案鐵工局於 89 年 12 月 26 日辦理高雄專案先期工程屏東新站及調車場工程細部設計技術顧問服務案，嗣將該項工程由高雄專案移除，並更改調車場地點於潮州，另屏潮計畫執行期間長達 10 餘年，部分文件資料因承辦人員更迭致提供費時，及本計畫金額龐鉅繁雜，囿

於調查人力分配及時間之限制，本計畫項下各項勞務及工程採購案之招標及履約過程執行情形，抽案依書面文件辦理查核。

四、主要調查發現

案經審計部交通建設審計處調查結果，發現鐵工局辦理「屏潮計畫」執行情形，有下列缺失：

- (一) 本計畫源自高雄專案先期工程，鐵工局未俟該專案計畫經行政院核定，即辦理該先期工程細部設計，嗣因計畫內容及調車場地點變更，須重新辦理細部設計，致原設計成果廢棄不用，浪費公帑

高達 1 億 6 千餘萬元。

(二) 鐵工局依政策指示將屏東市區鐵路高架化，其高架路段增辦路線已逾百分之十，卻未及時依規定重新辦理環境影響評估，嚴重延宕計畫執行進度。

(三) 未覈實評估經費需求，致大幅調高計畫經費，且修正計畫未經核定，逕自決定超原定預算額度辦理工程發包，預算控管欠當，復因計畫修正內容未臻周妥、費時冗長，肇致原核定經費無法支應後續發包工程，影響計畫推動期程。

(四) 對委託工程顧問公司辦理細部設計延誤履約情節重大，且預算執行率偏低連續 3 年經評核考列乙等，未及時採取有效因應措施，任令延誤履約情形持續存在，衍生嚴重延宕計畫執行期程。

五、調查意見及監察院糾正情形

本案查核所見缺失，經審計部依審計法第 69 條前段規定：「審計機關考核各機關之績效，如認為有

未盡職責或效能過低者，除通知其上級機關長官外，並應報告監察院。」於 101 年 7 月 11 日報告監察院。案經監察院立案調查結果，就屏潮計畫調車場址規劃定案過程反覆草率，嗣因計畫內容地點變更，致原設計成果廢棄須重新辦理設計，嚴重浪費公帑達 1 億 6,443 萬餘元，行政院及前經建會、交通部及鐵工局，於計畫報核決策過程未審慎周詳，顯有嚴重違失等情，依監察法第 24 條提案糾正，送請行政院、交通部及所屬鐵工局確實檢討改善見復（102 年 3 月 27 日監察院公報第 2853 期）。

貳、專案調查辦理情形

一、前言

(一) 計畫緣起

鐵工局為消除高屏地區多處平交道、改善鐵路行車所產生之噪音，均衡都市發展並提升土地利用價值，爰辦理屏潮計畫，案經行政院於 92 年 12 月 15 日核定計畫期程為 5 年（自 94 年 7 月至 99 年 6 月），計畫總經費為 87.59 億元，由中央全額補助並分年編列於 5 年 5,000 億中央政府擴大公共投資計畫特別

預算（下稱擴大特別預算）內，該計畫執行期間適逢行政院蘇前院長於 95 年 5 月 21 日訪視屏東縣及前高雄縣等地方公共建設，提示本計畫請朝全面高架化方式規劃，鐵工局遂於 95 年 12 月 28 日辦理第一次修正計畫，計畫期程延至 100 年 6 月完工，計畫經費調整為 152.37 億元，經行政院於 96 年 5 月 7 日核定；復因交通部修正鐵路橋梁耐震設計規範等因素，鐵工局於 98 年 10 月 8 日辦理第二次修正計畫，報經行政院於 101 年 2 月 4 日核定，總經費調整為 245.65 億元，計畫期程展延至 105 年 6 月，並以 104 年 6 月全線通車為目標。

（二）計畫內容

「屏潮計畫」概分為「屏東潮州雙軌電氣化」與「潮州車輛基地工程」兩大工程，其工作內容概述如下：

1. 屏東潮州雙軌電氣化：目前臺鐵雙軌電氣化僅至屏東站止，配合西部幹線延伸潮州，除屏東潮州間約 18 公里原線擴建為雙軌電氣化外（含潮州站區高架），沿線六車站（屏東、歸來、麟洛、西勢、竹田、潮州）及鐵路橋梁（含大湖圳、隘寮

溪、龍頸溪、東港溪、潮州溪橋等）改建以符合臺鐵運轉需求，另沿線 20 處平交道均依 92 年 11 月 14 日前經建會審議結論，將平交道立體化併同本計畫辦理（車站及高架橋完工後意象圖，詳圖 2）。

2. 潮州車輛基地工程：基地位於潮州站以南約 1.9 公里之臺糖農場，緊鄰臺一線、南二高，聯外交通便捷，基地內有一公路高架跨越橋（187 線水門至東港段之潮州西外環線南端連絡線）須改建處理。基地規劃依營運功能及交通部臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）所提作業需求，規劃為客、機車停留區、維修廠區、洗車區及其他功能性建築等。為利車輛基地之調度運轉順暢，採直列式配置，另與潮州站間（約 1.9 公里）設置二軌小運轉線。

（三）計畫規模

1. 自屏東站以北之六塊厝至潮州基地全長約 19.37 公里。
2. 範圍：(1)屏東、潮州間 17 公里鐵路擴建為雙軌電氣化。(2)屏東、歸來、麟洛、西勢、竹田，及潮州等站均改建高架。(3)新建潮州車輛基地，面積約 34.67 公頃。(4)全線採鐵路高架化，長約 19 公里。

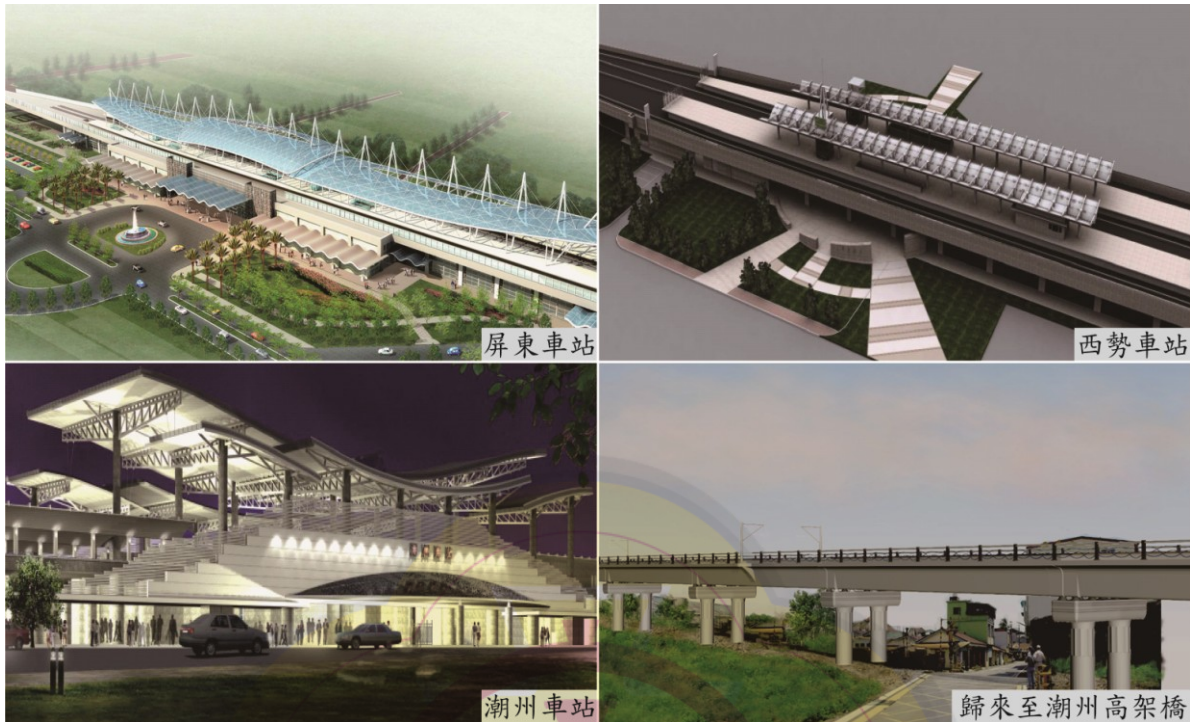


圖 2 車站及高架橋完工後意象圖

資料來源：鐵工局提供

二、調查重點與發現

經審計部交通建設審計處就計畫可行性評估及綜合規劃、計畫變更、計畫預算執行、計畫項下各採購案招標及履約、計畫執行進度控管等情形深入查核，茲將本計畫查核結果，摘述如次：

(一) 計畫可行性評估及綜合規劃

屏東新站及調車場工程為高雄專案之先期工程之一，計畫完工後將取代高雄車站、機檢段成為臺鐵西部幹線始終站及南部最大駐車基地，爰進行高雄車站鐵路地下化前，必須先完成該先期工程，將目前具始發、終點站功能之高雄站及

東側機檢段執行之列車整備、停留、維修、調度等作業遷移至屏東六塊厝，如此才有足夠空間一面進行高雄鐵路地下化開挖工程，一面維持臺鐵正常營運。嗣經前經建會於 91 年 10 月 29 日審議「高雄專案」綜合規劃會議結論，鑑於現有高雄車站機檢段搬遷至屏東六塊厝，對於土地利用，臺鐵營運及改善屏東、高雄間交通均有助益，土地開發效益彰顯，搬遷具可行性，建議「屏東新站及調車場工程」自「高雄專案」項目移出，另案報核。鐵工局遂研擬「屏東新站及調車場工程興建計畫」，報經交通部於 92 年 3

月 5 日核轉行政院鑒核，案經行政院交由該院前經建會於 92 年 4 月 9 日審議結論略以：有關調車場遷移地點，交通部建議設於緊鄰屏東六塊厝特定區，南距現有臺鐵屏東車站約 4.5 公里。考量屏東未來整體都市發展、臺鐵捷運化政策及撙節工程經費原則，基地位置應再研議設置於臺鐵現有屏東車站以南之可行性。復經該局依用地取得、臺鐵捷運化、經費、工程分析等綜合評估後以潮州替代選址為最佳方案，再研擬「臺鐵高雄－屏東潮州捷運化建設計畫」，嗣經行政院於 92 年 12 月 15 日依前經建會審查意見核定計畫期程為 5 年，計畫總經費為 87.59 億元。惟該局已於 89 年 12 月 26 日委託中○顧問股份有限公司辦理「屏東新站及調車場工程」細部設計案，未依 90 年 4 月 2 日修正行政院所屬各機關中長程計畫編審辦法第 5 條規定，將計畫報經行政院核定，即辦理細部設計案發包，嗣因計畫變更將調車場移設潮州，須重新辦理細部設計，肇致原設計成果廢棄不用，浪費公帑達 1 億 6 千餘萬元。

(二) 計畫變更情形

1. 第一次修正計畫部分：鐵工局依行政院蘇前院長於 95 年 5 月 21 日視察屏東縣鐵路建設時指示，臺鐵屏東段應朝全面雙線高架規劃，以符合都市之發展，並裁示「臺鐵屏東站以北未列入捷運化建設計畫中對當地交通影響甚大，請交通部立即進行規劃，並請經建會協助辦理」，鐵工局爰依程序辦理修正計畫。另潮州車輛基地原規劃用地約 25.6 公頃，惟依非都市土地開發審議作業規範第 40 條規定，基地範圍四周須留設 10 公尺寬緩衝綠帶及 30% 保留地，現有基地面積不足約 10 公頃，必須重新劃設基地範圍，該局爰併同修正計畫辦理。嗣經行政院於 96 年 5 月 7 日核定，計畫總經費增加為 152.37 億元，計畫期程展延至 100 年 6 月。
2. 第二次修正計畫部分：本計畫第一次修正計畫經行政院於 96 年 5 月 7 日核定後，鐵工局復以鐵路橋梁耐震設計規範於 96 年 1 月修正、配合臺鐵捷運化計畫調整需求及物價指數上漲等因素，致工程經費高於第一次修正計畫核定經費為由，提報第二次修正計

畫，再估列增加 104.71 億元，於 99 年 1 月 22 日陳報行政院，99 年 3 月 8 日由前經建會召開審查會議，依所提各項審查意見修正及說明後，99 年 7 月再次提送修正成果，經交通部指示先行辦理價值工程研析作業後再行提送，鐵工局爰於 99 年 10 月依交通部意見委由林○棧工程顧問公司辦理價值工程研析作業，於 99 年 12 月提出研析成果報告，較原提報經費酌減 9.23 億元，總經費為 247.85 億元，復於 100 年 2 月 10 日報院，前經建會於同年 3 月 17 日召開審查會議，並依會議結論有關計畫經費部分，交通部於同年 4 月 22 日彙整送請行政院公共工程委員會（下稱工程會）協助檢視工程經費之合理性。計畫期程部分案經行政院秘書長於同年 7 月 21 日同意延長至 104 年 11 月完工。惟因第二次修正計畫經費預計達 247.85 億元，較原核定經費 87.59 億元或第一次修正計畫經費 152.37 億元差異甚鉅，嗣經交通部於同年 9 月 27 日依工程會審議結果再次報院，迄同年 12 月底止，行政院仍未核定第二次

修正計畫經費。該局未覈實編列計畫經費，在計畫執行過程中多項工程超額發包，預算控管欠當，肇致計畫下多項工程經費不足未能如期發包，延宕整體計畫進度（按：行政院於 101 年 2 月 4 日核定經費為 245.65 億元，計畫期程展延至 105 年 6 月）。

（三）計畫預算執行情形

鐵工局辦理屏潮計畫經行政院於 92 年 12 月 15 日核定計畫總經費為 87.59 億元，分年編列於 5 年 5,000 億擴大特別預算內辦理，該計畫執行期間因政策指示變更部分路段興建形式等，第一次修正計畫經費調整為 152.37 億元，經行政院於 96 年 5 月 7 日核定（94 年至 102 年間屏潮計畫預算編列及執行情形，詳表 1）。執行過程鐵工局委託昭○工程顧問股份有限公司〔現易名為兆○工程股份有限公司（下稱兆○公司）〕辦理本計畫細部設計技術顧問服務，因該公司無力履約，細部設計成果未如期提送，影響本計畫之推動，第一次修正計畫於 96 年 5 月 7 日核定後，迄 100 年 12 月底止，連續 3 年（97 至 99 年）執行率偏低，前研考會評核等第均考列乙等，惟

表 1 屏潮計畫已編列預算數及實際支用數一覽表

單位：新臺幣 千元

年度	臺鐵局	鐵工局			年編預算數 合計	保留數	年度可支用預 算數	實際支用數
	特別預算 ^註	單位預算	特別預算 ^註	合計				
合計	2,925,000	9,668,836	500,000	10,168,836	13,093,836		13,093,836	12,553,543
94	175,000	-	-	-	175,000	-	-	175,000
95	750,000	-	-	-	750,000	-	-	750,000
96	1,500,000	-	-	-	1,500,000	1,202,442	1,500,000	297,558
97	-	-	500,000	500,000	500,000	1,009,879	1,702,442	692,563
98	-	890,000	-	890,000	890,000	786,933	1,899,879	1,112,946
99	-	568,000	-	568,000	568,000	27,361	1,354,933	1,327,572
100	-	2,863,973	-	2,863,973	2,863,973	933,128	2,891,334	1,958,206
101	-	2,296,863	-	2,296,863	2,296,863	795,167	3,229,991	2,434,824
102	500,000	3,050,000	-	3,050,000	3,550,000	540,293	4,345,167	3,804,874

註：1. 本計畫特別預算來源係中央政府擴大公共投資計畫特別預算。

2. 資料統計截至 102 年 12 月底。

資料來源：鐵工局提供

鐵工局未及時採取相關因應措施，或深入探究其問題癥結，確切研擬趲趕方案，任令執行情形持續落後，衍生本計畫期程延宕及經費大幅增加之情事。

(四) 計畫項下各採購案招標、履約及執行進度控管情形

1. 鐵工局自 95 年迄 100 年間辦理屏潮計畫計有 BCL211Z 標西勢車站、潮州車站、電氣化變電站及潮州車輛基地建築工程等 14 件。(詳表 2)

2. 鐵工局辦理屏潮計畫第二次修正

計畫，依據前經建會於 99 年 3 月 17 日及 100 年 7 月 1 日函示，本計畫經費控管及編列程序分別有「超額發包及原修正經費有應調整而未調整」等情形，其中超額發包部分，經統計至 100 年 12 月底止，實際發包工程決標金額 110 億 5,710 萬餘元，已超過原核定經費額度；另經費有應調整而未調整部分，第一次修正計畫總經費不足約 18.3 億元，影響本計畫項下雙軌電氣化軌道工程、潮州車輛基地軌道等工程，未能按原

表 2 屏潮計畫下各項工程招標、履約情形表

單位：新臺幣 元

項次	工程案件名稱	決標日期	決標金額	合約規定履約期限	開工日期	竣工日期 (預定日期)	驗收合格日期	結算金額
	合計		11,057,106,820					879,316,849
1	屏潮計畫工程專案管理技術服務	95 年 8 月 15 日	181,213,000	至工程施工完竣、驗收、移交	95 年 8 月 22 日	至計畫結束全工程施工完竣、驗收、移交	-	-
2	屏潮計畫潮州車輛基地整地暨東港溪橋工程	96 年 6 月 1 日	765,600,000	97 年 11 月 13 日變更為 99 年 2 月 2 日	96 年 6 月 20 日	99 年 2 月 2 日	100 年 2 月 14 日	795,600,703
3	潮州車站第一階段軌道切換前列車自動防護(ATP)移設工程	97 年 5 月 27 日	1,380,000	號誌工程完成後 3 日完成	98 年 2 月 7 日	98 年 2 月 10 日	98 年 3 月 17 日	1,380,000
4	潮州車站第一階段軌道切換前號誌電訊系統工程	97 年 5 月 30 日	1,650,000	軌道工程完成後 20 日完成	97 年 8 月 6 日	98 年 10 月 28 日	98 年 11 月 12 日	2,188,008
5	潮州車站第一階段軌道切換前路基軌道工程	97 年 6 月 13 日	6,155,270	97 年 12 月 12 日變更為 98 年 4 月 26 日	97 年 8 月 1 日	98 年 3 月 16 日	98 年 7 月 22 日	7,322,862
6	屏東潮州雙軌電氣化 KCL211-1 前期基樁載重試驗工程	97 年 8 月 11 日	9,300,000	97 年 12 月 16 日	97 年 8 月 22 日	97 年 12 月 15 日	98 年 3 月 25 日	9,254,295
7	KCL251/252 電車線系統施工機具採購案	98 年 3 月 27 日	29,931,250	98 年 12 月 29 日	98 年 4 月 21 日	98 年 12 月 23 日	99 年 10 月 6 日	29,931,250
8	機電一隊辦公室整修工程	98 年 7 月 7 日	1,015,000	90 日	98 年 7 月 29 日	98 年 10 月 20 日	98 年 10 月 26 日	996,579
9	KCL211 標麟洛竹田段鐵路高架化工程	98 年 7 月 8 日	3,356,000,000	西正線 846.5 日曆天 東正線 385 日曆天	98 年 7 月 29 日	103 年 12 月 15 日	-	-
10	臺鐵潮州計畫歸來、西勢及潮州段鐵路高架化工程	98 年 9 月 10 日	2,895,000,000	西正線 666 日曆天 東正線 450 日曆天	98 年 10 月 6 日	104 年 1 月 3 日	-	-

表 2 屏潮計畫下各項工程招標、履約情形表（續）

單位：新臺幣 元

項次	工程案件名稱	決標日期	決標金額	合約規定履約期限	開工日期	竣工日期 (預定日期)	驗收合格日期	結算金額
11	號誌工程隊新辦公室修繕工程	98 年 12 月 16 日	462,300	40 日	98 年 12 月 17 日	99 年 1 月 18 日	99 年 1 月 18 日	508,161
12	第 PCA121 標屏東車站增設第 0 股道工程	99 年 1 月 8 日	27,880,000	99 年 7 月 15 日	99 年 1 月 20 日	99 年 7 月 15 日	99 年 12 月 13 日	28,725,035
13	潮州計畫號誌設備移設工程	99 年 2 月 25 日	3,520,000	99 年 8 月 25 日變更為 99 年 10 月 25 日	99 年 2 月 25 日	99 年 10 月 25 日	100 年 4 月 14 日	3,409,956
14	BCL211Z 標西勢車站、潮州車站、電氣化變電站及潮州車輛基地建築工程	100 年 8 月 11 日	3,778,000,000	1,180 日曆天	100 年 9 月 1 日	103 年 12 月 3 日	-	-

註：資料統計截至 100 年 12 月底。

資料來源：本報告整理

定期程發包，致計畫期程須展延至 104 年 11 月。

三、調查意見與建議

鐵工局辦理「屏潮計畫」，行政院於 92 年 12 月 15 日核定計畫期程自 94 年 7 月起至 99 年 6 月，總經費為 87.59 億元，執行期間經行政院蘇前院長指示本計畫改採全面高架化方式規劃與鐵路橋梁耐震設計規範及營建物價上漲等因素辦理 2 次修正計畫，經行政院於 101 年 2 月核定，計畫期程展延至 105 年 6 月，總經費調增為 245.65 億元。本案經審計部調查結果，核有未盡職

責及效能過低情事，於 101 年 7 月 11 日以台審部交字第 1014000617 號函報告監察院，茲將查核發現情形分述如次：

(一)本計畫源自高雄專案先期工程，鐵工局未俟該專案計畫經行政院核定，即辦理該先期工程細部設計，嗣因計畫內容及調車場地點變更，須重新辦理細部設計，肇致原設計成果廢棄不用，浪費公帑高達 1 億 6 千餘萬元

1. 本計畫源自「屏東新站及調車場工程興建計畫」，該工程係高雄專

案之先期工程，擬將臺鐵南部地區調車場－高雄機檢段遷移至屏東六塊厝，以利高雄專案之推動，鐵工局於88年11月26日檢附「高雄專案」綜合規劃報告函請交通部轉陳行政院鑒核，並請准提前辦理該專案先期工程細部設計，案經行政院於89年5月17日函復交通部，請依89年3月30日前經建會審議結論(三)略以：本案綜合規劃報告未奉核定前，細部設計作業可否先行辦理，請交通部審慎考量，依權責自行核處。其後，該局於89年6月27日函請交通部同意「屏東新站及調車場工程」細部設計標，委請顧問公司辦理，案經交通部於89年10月12日函復上開工程細部設計應俟完成其工程規模之檢討後再據以辦理。惟該局在「高雄專案」綜合規劃報告未經行政院核定及先期工程細部設計未經交通部同意先行辦理情形下，逕於89年11月8日辦理「屏東新站及調車場工程細部設計案」招標公告，並於89年12月26日決標予中○工程顧問股份有限公司。

2. 嗣前經建會於91年10月29日審議「高雄專案」綜合規劃會議結論略以：建議「屏東新站及調車場工程」自「高雄專案」項目移出，另案報核。鐵工局遂依該會議結論，於91年11月27日提報「屏東新站及調車場工程興建計畫」，案經交通部於92年3月5日核轉行政院鑒核，該院交由前經建會於92年4月9日審議結論略以：調車場地點建議應再研議設置於臺鐵現有屏東車站以南之可行性。嗣該局擬具「屏東新站暨車輛基地工程興建計畫」修正計畫，報經交通部於92年10月23日轉請行政院鑒核，該院於92年12月15日函復原則同意辦理，計畫名稱修正為「屏潮計畫」。茲因調車場地點由原規劃之屏東六塊厝變更為潮州，致須重新辦理細部設計，肇致原設計成果廢棄不用，鐵工局始與中○工程顧問股份有限公司召開會議，將「屏東新站及調車場工程細部設計技術顧問服務契約」直接辦理結案，浪費公帑達1億6,443萬餘元。

(二)鐵工局依政策指示將屏東市區

鐵路高架化，其高架路段增辦路線已逾百分之十，卻未及時依規定重新辦理環境影響評估，嚴重延宕計畫執行進度

本計畫經行政院於 92 年 12 月 15 日核定，總經費 87.59 億元，計畫期程 5 年（94 年 7 月至 99 年 6 月），分年編列於擴大特別預算。前經建會於 93 年 9 月 27 日召開會議，審查該特別預算 94 年度先期作業之結論略以：依 94 年度擴大公共建設投資計畫特別預算案，應檢附環境影響評估送請立法院審議。嗣行政院蘇前院長於 95 年 5 月指示本計畫朝全面鐵路高架化方式規劃，鐵工局遂於第一次修正計畫併入屏東市區鐵路高架工程，其高架路段增辦路線延長約 18.75%，已逾百分之十，該局卻未及時依環境影響評估法施行細則第 38 條規定，就變更部分，重新辦理環境影響評估及妥適規劃，並將其對計畫期程之影響情形，納入考量，鐵工局遲於 97 年 6 月 12 日委託光○工程顧問股份有限公司重新辦理環境影響評估，距行政院蘇前院長指示時間，業已延宕 2 年，復拖延至 98 年 10 月 8 日辦理第二次修正計畫時，始以依

據 94 年 6 月 17 日行政院環境保護署（下稱環保署）修正環境影響評估法施行細則第 38 條第 1 項第 1 款規定須重新辦理環境影響評估及補充規劃，並以該局辦理補充規劃、環境影響評估及細部設計等相關作業影響，延後 2 年 10 個月為由，申請展延計畫完成期程至 104 年 6 月（原預定 97 年 1 月開工，修正為 99 年 11 月開工），其辦理程序未臻允當，致嚴重延宕計畫執行進度。

（三）未覈實評估經費需求，致大幅調高計畫經費，且修正計畫未經核定，逕自決定超原定預算額度辦理工程發包，預算控管欠當，復因計畫修正內容未臻周妥、費時冗長，肇致原核定經費無法支應後續發包工程，影響計畫推動期程

1. 鐵工局辦理本計畫，原經行政院於 92 年 12 月 15 日核定總經費為 87.59 億元，嗣因 93 年 10 月補辦環境影響評估，並依環保署建議方案增加工項、依行政院蘇前院長指示，屏東至潮州全線鐵路高架化、及受物價調整等因素影響，辦理第一次修正計畫，經行

政院於 96 年 5 月 7 日核定，修正經費為 152.37 億元。其後，該局配合交通部於 96 年 1 月修正鐵路橋梁耐震設計規範及營建物價上漲等因素，爰於 98 年 10 月 8 日辦理第二次修正計畫，層報行政院於 101 年 2 月 4 日核定，計畫經費調整為 245.65 億元(計畫修正情形，詳表 3)。

2. 鐵工局辦理上開修正計畫之經費調整，未依 92 年 3 月 25 日修正行政院訂定之行政院所屬各機關中長程計畫編審辦法第 2 條及第 20 條規定縝密評估，於第二次修正計畫，總經費由第一次修正計畫之 152.37 億元，大幅調整調為 245.65 億元，其中經前經建會審議發現屬於第一次修正計畫應調整而未調整者，包括本計畫補辦環境影響評估作業，依環保署環

境影響評估建議方案，增加辦理之工項，如：歸來段、西勢段由原路堤改為高架型式，新增高架長度 4,709 公尺；歸來站及西勢站由平面車站變更為高架車站；新增 5 處滯洪池等，合計增加經費 4.88 億元，惟該局辦理第一次修正計畫總經費 152.37 億元，並未將其納入；另第一次修正計畫時，該局亦未將新增工程所需費用納入修正額度，如屏東市區高架段及麟洛、竹田改採高架型式等經費 42.70 億元，且未能審酌各項新增項目，覈實評估其所需經費，而以發包標餘款因應處理所需不足經費，肇致計畫項下各標工程預算均有低估情事，必須於第二次修正計畫大幅增加經費，難謂妥適。復查，本計畫在前述因素影響下，原編各項工程

表 3 行政院核定屏潮計畫與歷次變更期程、經費情形表

核定項目	原核定計畫	第一次修正計畫	第二次修正計畫
行政院核定函	92 年 12 月 15 日院臺交字第 0920067113 號函	96 年 5 月 7 日院臺交字第 0960019057 號函	101 年 2 月 4 日院臺交字第 1010004634 號函
核定期程	94 年 7 月至 99 年 6 月	94 年 7 月至 100 年 6 月	94 年 7 月至 105 年 6 月
核定金額	87.59 億元	152.37 億元	245.65 億元

資料來源：本報告整理

經費不足，該局逕自決定以累計總發包金額在第一次修正計畫核定經費 152.37 億元之額度內辦理發包，經統計截至 100 年 12 月底止，包括歸來高架橋段土木工程等 10 項工程發包金額較原定預算額度超出 40.95 億元（詳表 4），該局在第二次修正計畫未經核定之情形下，逕行決定超原核定經費額度發包，辦理程序有欠完備，預算控管作業亦欠允當。

3. 另查鐵工局自 98 年 10 月 8 日起辦理第二次修正計畫，惟因修正期程延宕（如前經建會 99 年 3 月 17 日函送審議結論，迄 100 年 2 月 10 日始經交通部陳報行政院），或修正計畫內容未補充各項變更之具體理由、經費調增未符行政院函示原則，無法據以審議等，迭經前經建會多次審議退回修正或請釐清補正相關疑義等因素，迄 101 年 2 月 4 日始經行政院核定，前後費時長達 2 年 3 個月，肇致該局依前述 152.37 億元控管發包額度後，所剩經費餘額已不足支應 100 年下半年度預定辦理發包施工之屏東市區鐵路高架化、全線軌道及相關系統機電

等工程，計畫期程由原提報之 104 年 11 月，延長至 105 年 6 月完成，影響計畫推動期程。

（四）對委託工程顧問公司辦理細部設計延誤履約情節重大，且預算執行率偏低連續 3 年經評核考列乙等，未能及時採取有效因應措施，任令延誤履約情形持續存在，衍生嚴重延宕計畫執行期程

1. 鐵工局於 95 年 8 月 28 日以 1 億 3,101 萬餘元委託兆○公司辦理本計畫細部設計技術顧問服務，屬巨額勞務採購，依契約第 3 條第 2 項細部設計服務規定略以：期中報告約定交付期限為 96 年 2 月 27 日，惟該公司遲至 96 年 4 月 27 日始交付完成，其中屬可歸責於該公司延遲日數計 59 日曆天，該延遲天數占期中設計報告工期 33%；又期末報告約定交付期限為 96 年 4 月 30 日，惟該公司迄 96 年 6 月 27 日仍未提出完整期末設計成果，其中可歸責於該公司延遲日數計 58 日曆天，該延遲天數占期末設計報告工期 24%。又同契約第 3 條第 2 款規定略以：招標文件初稿：西勢車站

表 4 工程超額發包及延遲發包情形表

單位：新臺幣 億元

序 號	工程項目	第一次修正計畫 核定經費 (A)	決標金額(B)	超額發包費用 (C=A-B)	決標 日期	第二次修正 計畫預定開 工時程
1	潮州車輛基地整地及相關配合設施工程	5.82	7.66	-0.84	96.6.1	-
2	東港溪橋新建工程	1.00				
3	歸來高架橋段土建工程	4.45	28.95	-12.75	98.9.10	-
4	西勢、潮州高架橋及引道段土建工程	11.75				
5	西勢高架車站段工程	1.66	37.78	-12.67	100.8.1	-
6	潮州高架車站段工程	8.23				
7	潮州車輛基地建築	13.77				
8	潮州基地變電站工程	1.45				
9	雙軌電氣化軌道工程	8.79	*	-	*	101.3.1
10	潮州車輛基地軌道工程					
11	雙軌電氣化號誌系統工程	6.77	*	-	*	101.1.1
12	潮州車輛基地號誌系統工程	3.00				
13	雙軌電氣化電車線系統工程	4.44	*	-	*	101.5.1
14	潮州車輛基地電車線系統工程	3.78				
15	雙軌電氣化電訊系統工程	1.37	*	-	*	101.7.1
16	潮州車輛基地電訊系統工程	0.31				
17	電梯及電扶梯工程	0.40	*	-	*	101.1.1
18	潮州車輛基地維修設備工程	2.73	*	-	*	101.7.1
19	雙軌麟洛段	7.78	33.56	-14.69	98.7.8	-
20	雙軌竹田段	11.09				
21	屏東市區鐵路高架工程-屏北段	23.83	*	-	*	100.9.1
總計				-40.95		

註：1. 「*」為因經費不足未能如期發包之標案。

2. 本計畫經行政院於 92 年 12 月 15 日核定，總工程經費 87.59 億元，計畫期程 94 年 7 月至 99 年 6 月，各工程原訂於 94 年起陸續發包開工。

資料來源：本報告整理

及潮州車站細部設計成果，約定交付期限為 97 年 8 月 31 日，案經該局多次催促未果，爰審認該公司已無法交付，計算至 98 年 5 月 21 日之契約終止日止，共計延遲 263 日曆天，延誤履約期程達 88%，鐵工局於 98 年 6 月 22 日通知該公司有政府採購法第 101 條第 1 項第 10 款、第 12 款等規定情形，將刊登政府採購公報，該公司不服向工程會提出申訴結果仍維持原處分後，遂提起行政訴訟，案經最高行政法院於 100 年 9 月 9 日判決「上訴駁回」，其中判決理由五、(三)略以：兆○公司細部設計成果延誤情節，已達政府採購法施行細則第 111 條規定之延誤履約期限情節重大程度。

2. 復查前研考會 97 至 99 年考核鐵工局 96 至 98 年辦理本計畫執行情形，連續 3 年以顧問公司無力履約，細部設計成果未如期提送等情，致預算執行率偏低為由，均評核考列乙等，並指出略以：計畫執行遇原細部設計顧問契約執行不力，延宕細部設計成果提送，無法提送可供辦理發包之完

整招標文件，影響工程發包施工時程，兆○公司延誤履約嚴重延宕本計畫執行進度，經前研考會連續 3 年評核考列乙等，惟該局對顧問公司延誤履約情事，未依政府採購法及契約規定，儘早採取有效因應措施，遲至 98 年 5 月 21 日方通知該公司終止契約，任令延遲履約情形持續存在，肇致細部設計成果未如期提送，影響計畫下多項工程無法發包，後續細部設計遲至 98 年 10 月 29 日再委由亞○工程顧問股份有限公司辦理，嚴重延宕計畫執行期程。

四、監察院糾正內容

本案經監察院交通及採購委員會於 102 年 2 月 19 日第 4 屆第 58 次會議決議提案糾正，其內容共計 4 項，其中第 1 項糾正行政院及所屬前經建會等重大建設計畫審議機關，與交通部、鐵工局等，另第 2 項至第 4 項糾正交通部及所屬鐵工局（102 年 3 月 27 日監察院公報第 2853 期），茲摘述如次：

- (一)屏潮計畫調車場址規劃定案過程反覆草率，嗣因計畫內容地點變更，致原設計成果廢棄須重新辦理設計，嚴重浪費公帑

達 1 億 6,443 萬餘元，行政院及所屬前經建會、交通部及鐵工局，於計畫報核決策過程未能審慎周詳，顯有嚴重疏失。

(二)鐵工局依行政院政策指示將屏東市區鐵路高架化，其高架路段增辦路線已逾百分之十，卻未及時依規定重新辦理環境影響評估，嗣後又因發包策略失當，嚴重延宕環境影響評估技術服務辦理時程及整體計畫執行進度，核有違失。

(三)鐵工局未覈實評估經費需求，致大幅調高計畫經費，且修正計畫未經核定，逕自決定超原定預算額度辦理發包，預算控管失當，復因計畫修正內容未臻周妥、費時冗長，肇致原核定經費 87.59 億元無法支應後續發包工程，經 2 次修正計畫調整為 245.65 億元，計畫期程由原訂 99 年 6 月延長至 105 年 6 月完成，顯有未當。

(四)鐵工局委託工程顧問公司辦理細部設計延誤履約情節重大，且預算執行率偏低連續 3 年經評核考列乙等，未能及時採取有效因應措施，任令延誤履約

情形持續存在，嚴重延宕計畫執行期程，顯有違失。

叁、行政機關回應情形

本案相關缺失情事，業經行政院 102 年 4 月 15 日及 102 年 7 月 16 日彙整所屬前經建會、交通部及鐵工局之檢討改善措施核復監察院，茲將其研擬檢討改進措施，擇述如下：

一、確實掌握各主管部會之審查意見辦理情形，確保計畫順利推動

(一)行政院及所屬前經建會檢討情形略以：前經建會辦理該院交議案件，將落實邀請行政院相關業務處、行政院主計總處、工程會、財政部等有關單位及計畫主辦機關共同會商，案情重大或計畫規模具代表性者，並提送該會委員會議討論後，函復行政院參核。

(二)交通部及所屬鐵工局檢討情形略以：爾後鐵工局於辦理新興計畫時，將確實依行政院所屬各機關中長程個案計畫編審要點之規定辦理，除重要之中長程計畫納入交通部年度施政計

政計畫辦理外，並於年度施政計畫先期作業審查前完成中長程計畫之審定。

二、審慎辦理重大公共建設計畫前置作業，並加強採購程序控管，避免計畫期程延宕

鐵工局爾後辦理重大公共建設計畫應先行完成可行性研究，嗣後於綜合規劃階段辦理環境影響評估作業。另因辦理「環境影響評估」與「補充規劃」技術服務採購案，受當時市場環境影響，其採購時程稍有延長，「環境影響評估」技術服務於招、決標期間雖因招標作業不順而有所調整，採購過程均依政府採購法相關規定辦理，惟完成採購之時程長達一年，其時程管控確有檢討改善之必要。鐵工局已將「專案計畫期程及經費控管作業程序」納入其品質系統中(該局及所屬工程處均已取得 ISO9001 認證)，以管控相關專案計畫期程。

三、建立工程造價資料，覈實評估重大公共建設計畫所需費用，落實計畫經費之管控

鐵工局已建立單位造價等相關資料，以作為爾後各計畫經費編列之參考依據，並予覈實評估計畫

經費需求。另為有效管控重大工程計畫，交通部已訂頒「重大工程計畫控管機制及修正程序要點」，規範各執行單位於辦理各項經行政院核定計畫之發包或契約變更作業時，即應填報管控表，鐵工局並已將該程序納入品質系統(ISO9001)中，並訂定「專案計畫期程及經費控管作業程序」，落實重大工程計畫之管控。

四、建置機關風險管理架構，訂定內部控制制度及稽核作業規定，降低計畫推動風險

鐵工局已成立風險管理工作小組，辦理建置機關風險管理架構，包括規劃、執行、監督及改善等相關流程、訂定風險管理年度計畫及定期召開會議溝通檢討組織風險管理實施情形及績效，並適時提報交通部風險管理推動小組，以落實風險管理。另加強內部控制機制，由鐵工局副局長擔任召集人，指定各單位主管組成內部控制專案小組，辦理內部控制及內部稽核作業教育訓練、檢討強化現有內部控制作業、整合檢討個別性業務內部控制作業、審視個別性業務之重要性及風險性，訂定合宜之內部控制

制度及內部稽核作業規定、規劃及執行年度稽核計畫、就內部稽核發現之缺失及改善建議，適時簽報機關首長核定，並追蹤其改善情形；技術服務廠商之履約管理亦已納入前述內部控制機制中，以就個案計畫及時採取因應措施，避免計畫持續落後，影響計畫推動。

肆、後續改善情形

本案經審計部交通建設審計處追蹤交通部及所屬鐵工局之改善措施執行結果，業已檢討成立風險管理工作小組，辦理建置機關風險管理架構。另據鐵工局提供屏潮計畫截至 103 年 4 月底止之執行情形，亦趕上預定達成進度，已無落後情事，且 102 年度預算執行率達 100%，顯示交通部及所屬鐵工局所採相關改善措施已漸具成效，茲分述如次：

一、整體計畫執行已見成效

(一) 本計畫截至 103 年 4 月底止，整體計畫總累計預定進度 69.87%，實際執行總累計進度 69.87%，進度符合；總累計分配數 150.51 億元，總累計執行數 149.91 億元，預算

執行率 99.6%；且 101 年度及 102 年度預算執行率均達 100%（當年度執行數含當年度保留數）。其中為達成 102 年 6 月西正線高架通車目標，原提報經費需求 34 億元，惟因政府整體預算考量，僅核列 28 億元，為免預算無法支應通車需求，鐵工局爰就轄管計畫檢討後陳報行政院同意修改分配預算，由其他計畫合計流用 7.5 億元予本計畫，故 102 年度預算由 28 億元調整為 35.5 億元，全年度預算執行率逾 100%。

(二) 前研考會 101 及 102 年考核鐵工局 100 至 101 年辦理本計畫執行情形，均列甲等。

二、重要里程碑已如期達成

本計畫包括「屏東潮州雙軌高架電氣化」與「潮州車輛基地工程」兩大部分，「屏東潮州雙軌高架電氣化」將臺鐵屏東線之雙軌電氣化由屏東站延伸至潮州站，並將全線改為高架，計畫完成後，西部幹線列車將改以潮州站始發。其中歸來至潮州間高架化工程，分東、西兩正線依序施工，先完成高架西正線

後將現有營運軌切換至西正線營運，再施作東正線，已達成部分路段先行通車之目標，且「潮州車輛基地工程」完工後將取代高雄車站之機檢段，成為臺鐵南部最大駐車基地。茲將屏潮計畫重要分項工程執行成效（部分已完工之設施情況，詳圖3），摘述如下：

（一）麟洛、竹田段鐵路高架化工程：

已完成西正線高架段工程並如期達成於102年6月25日切換通車之管制考核點。另東正線高架段工程亦如期於102年7月26日開工，至103年4月止已完成基樁1,256支、基礎165座、墩柱159座、帽梁144座、上構12跨等重要工項，將如期達成於103年8月底交付軌道工程施工之里程碑。

（二）歸來、西勢及潮州段鐵路高架工程：

已完成西正線高架段工程，並如期達成於102年6月25日切換通車之管制考核點。另東正線高架段工程於102年7月26日開工，至103年4月止已完成基樁701支

（全數完成）、基礎98座、墩柱88座、帽梁49座等重要工項，將如期達成於103年10月交付軌道工程施工之里程碑。

（三）屏東車站暨屏北鐵路高架化工程：

已完成屏東市區和平陸橋及復興陸橋拆除改為臨時平交道等管制考核點。至103年4月止已完成全套管基樁535支、基礎78座、墩柱77座、帽梁69座及上構32跨等重要工項，將如期達成於103年12月開始交付軌道工程施工之里程碑。

（四）西勢車站、潮州車站、電氣化

變電站及潮州車輛基地建築工程：已達成西勢及潮州2車站西正線於102年6月25日切換啟用等管制考核點。至103年4月止已完成全套管基樁349支（全數完成）、基礎34座、墩柱32座、潮州車輛基地建物結構，及樓板工程均施作完成等重要工項，將如期於103年10月完工。

三、西正線已完成高架通車



圖 3 屏潮計畫-部分已完工之設施情況

資料來源：鐵工局提供

鐵工局辦理屏潮計畫已於 102 年 6 月單線（西正線）通車。通車後，已先消除屏東鐵路沿線 20 處鐵路平交道，降低通勤尖峰時間對交通之影響及免除交通事故之發生外，亦達成均衡都市發展，並提升土地利用價值等效益目標。

伍、結語

國際最高審計機關組織 (International Organization of Supreme Audit Institutions, 簡稱 INTOSAI) 於西元 1977 年利瑪宣言 (Lima Declaration) 指出，政府審計為任何管理制度下不可或缺的一環，西元 2010 年 INTOSAI 陸續通過

完整的最高審計機關國際準則 (ISSAIs)，並揭示最高審計機關存在的價值與意義，係致力成為典範機關，及對民眾的生活產生正面的影響，西元 2013 年 10 月 26 日第 21 屆大會通過北京宣言揭示審計機關藉由強化政府的透明度、確保課責、提升績效與反貪腐，可促進國家善治並增加公平性。爰此，審計本身並非最終目的，而是為了及早發現違反法令規定，及財務管理未具經濟、效率、效果性等情事，俾利及時督促採取改正行動、促使相關人員負責、督促研謀預防措施，或至少降低發生的可能性。

本計畫執行過程因交通部及所屬鐵工局未俟高雄專案計畫經行政院核定，即辦理該先期工程細部設計，嗣因計畫內容及調車場地點變更，須重新辦理細部設計，致原設計成果廢棄不用，浪費公帑高達 1 億 6 千餘萬元等情事，經審計部交通建設審計處查核揭露於 101 年度中央政府總決算審核報告，並依審計法第 69 條規定報告監察院依法糾正後，已獲交通部及鐵工局具體回應與改善，業已建置機關風險管理架構，且西正線已於 102 年 6 月 25 日完成切換啟用，全線預計於 104 年 6 月通車，落實如期如質完成計畫之目標，以活絡高屏地區的經濟發展，及帶來國人行便利。

未來，審計機關除將持續追蹤本案辦理成效外，對於政府其他重要施政工作，亦將持續扮演監督(oversight)、洞察(insight)及前瞻(foresight)的治理角色，並促請行政機關建立透明與確保之課責機制，暨針對計畫之經濟、效率及效果性，提出改進意見，以協助行政機關聚焦於未來的挑戰，並本「獨立、廉正、專業、創新」之核心價

值，「善盡審計職責，發揮監察功能」之使命，持續審核監督，發掘問題癥結，提出建議意見，期達成審計機關「實踐優質審計服務，創造最大審計價值」與「提升政府施政績效，促進政府廉能政治」之願景，實現審計機關成為「對社會大眾生活產生正面影響」機關之目標。

審計部專案審計報告

高雄-屏東潮州捷運化建設計畫執行情形

編 者：審計部

發行人：林慶隆

查核團隊：交通建設審計處洪處長嘉憶、林重光、林清松、陳信宏

出版者：審計部

地 址：臺北市杭州北路 1 號

電 話：(02)2397-1366

網 址：<http://www.audit.gov.tw>

印刷者：京美印刷企業股份有限公司

地 址：臺北市重慶南路一段 95 號 8 樓

電 話：(02)2314-0386

經銷處：五南文化廣場

地 址：臺中市中山路 6 號

電 話：(04)2226-0330

國家書店松江門市

地 址：臺北市松江路 209 號 1 樓

電 話：(02)2518-0207

出版年月：中華民國 103 年 6 月初版

定 價：新臺幣 100 元整

GPN：1010301156

ISBN：978-9-86041-626-8

著作權管理訊息：

著作權人：審計部

* 欲利用本書或部分內容者，須徵求著作權人同意或書面授權

回饋單

您好：

審計部為持續提升審計工作之價值與效益，誠摯地邀請您填寫這份回饋單，讓我們瞭解您對本專案審計報告的想法與建議。填寫完後，請傳真至 02-23977889。您所填寫的資料不會對外公開，請安心作答。

- 報告名稱：NAO-103-10 高雄－屏東潮州捷運化建設計畫執行情形
- 性別：☐男 ☐女
- 您的身分：☐公部門(☐行政機關☐立法機關☐監察院☐審計機關) ☐媒體工作者 ☐私部門 ☐學術單位 ☐一般民眾 ☐其他：_____
- 從何處取得此份報告：☐審計機關或人員贈閱 ☐審計部全球資訊網 ☐圖書館 ☐書店 ☐其他：_____

1. 您覺得此份報告是否具有價值：☐是 ☐否

2. 您覺得此份報告對您幫助最大的地方是：

3. 您覺得此份報告可以再增加或減少哪些內容，使其更具可讀性：

4. 您認識對此份報告可能有興趣的人（請提供電子郵件信箱）：

5. 其它建議：

審計機關之使命、願景及核心價值

使命(Mission)

善盡審計職責 發揮監察功能

願景(Vision)

實踐優質審計服務 創造最大審計價值

提升政府施政績效 促進政府廉能政治

核心價值(Core Value)





獨立・廉正・專業・創新



ISBN 978-9-86041-626-8



9 789860 416268

GPN : 1010301156

定價：新台幣100元

NAO-103-10