

請，超過上述時限，美國政府原則上均不予受理。本部前於 113 年間查核海軍軍購案索賠情形，發現海軍會同技術代表擇選高單價之總成及次總成，逐項開箱檢視，確保品質無虞之作法，尚無逾交運日 1 年致美方拒賠之供補不符案件，經函請國防部研議參採海軍作法，以強化軍購物資驗收方式，據復依政府採購法及國軍採購作業規定落實驗收等。經賡續追蹤查核結果，核有：113 年截至 8 月底止，陸、空軍因逾期申請致美方拒賠之供補不符案件計 30 件，索賠金額計 64 萬餘美元（表 1），經函請國防部督促陸軍及空軍評估採購物料價值及驗收程序，建立適當驗收機制。據復：空軍已

表 1 113 年截至 8 月底美方拒賠之供補不符案件

單位：件、美金元

項目別	件數	金額	
合計	30	648,606.71	
索賠原因	品質不良	8	216,345.97
	交運數量短缺	9	235.51
	交貨項目錯誤	4	128,095.90
	郵寄包裹未收到	1	11,839.00
	超過使用壽期	1	24.33
	美方運輸造成損壞	1	167,060.00
	交貨組件不完整	1	38,010.00
	交運數量多於訂購數	1	66,996.00
	其他	4	20,000.00

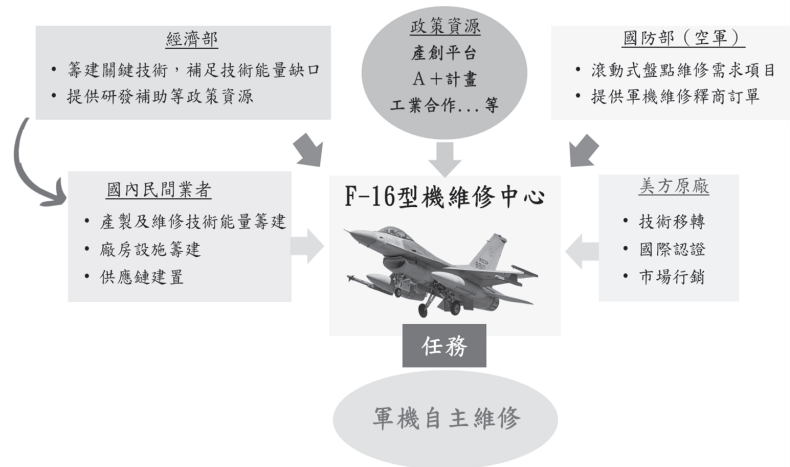
資料來源：整理自國防部提供資料。

於 114 年 2 月於國軍軍購管理系統增設「洽賠案件管制預警」功能模組，避免因作業疏漏影響洽賠作業時效，並已要求陸、海軍比照增設類同警示功能，精進軍品管理作為。

（三）國防部藉由執行外購案工業合作，由行政院整合跨部會資源推動成立 F-16 型機維修中心，初步已具成效，惟空軍司令部自行頒發研試修合格證明尚乏法源依據，仍待持續向原廠爭取及擴充維修產製能量，又該司令部透過策略性商維辦理軍機修護作業，部分後勤維保作業管理未臻周妥，允宜研謀改善。

新式戰機採購特別條例於 108 年 10 月經立法院三讀通過，院會附帶決議要求整合跨部會資源，與美方洽談新式戰機零組件在國內產修及關鍵技術移轉，促使我國成為 F-16 型機維修中心，帶動國防產業發展。行政院於 109 年 8 月推動成立 F-16 型機維修中心，該中心自 110 年 1 月 8 日起開始執行維修，迄 113 年 8 月底止，已建置 372 項維修能量，平均送修交貨天數較送美方維修約縮短 259 天，有效支援維持 F-16 型機妥善，政策推行已具成效（圖 1）。又空軍為維持軍機裝備妥善，除自辦各型機及其附屬設施與系統之

圖 1 F-16 型機維修中心推動架構



資料來源：整理自經濟部產業發展署提供資料。

零附件採購及保修作業外，並執行各型軍機策略性商維，俾利有效支援戰演訓需求。經查空軍軍機後勤維保作業情形，核有下列事項：

1. 空軍司令部自行頒發 F-16 型機維修中心研試修合格證明尚乏法源依據，仍待持續向原廠爭取及擴充維修產製能量：行政院於六大核心戰略產業推動方案之國防及戰略產業有關航空及船艦產業之推動策略，聚焦 F-16 型機自主維修，規劃成立 F-16 型機維修中心，經行政院整合經濟、國防及外交部資源，以政府提供工業合作點數協助民間廠商取得國外原廠技術轉移等。經查 F-16 型機維修中心推動情形，核有：(1) 國防產業發展條例或「國防部委託法人團體從事研發產製維修作業要點」，對於廠商資格級別認證，及軍品研發（產製、維修）之頒證，係依法或取得法律授權，且訂有授權辦法及相關配套規定，惟空軍司令部訂定 F-16 型機維修中心後勤整備管制計畫，規範由該司令部核發廠商 F-16 型機維修中心研試修（製）合格證明，並優先採用由空軍自行認證之合格廠商相關器材裝備維修項目，尚乏法源依據；(2) F-16 型機維修中心已建置之能量品項中，間有廠商已具能量技術，惟尚未完成認證程序；(3) 截至 113 年 10 月底止，空軍司令部統計影響 F-16 型機妥善之前 30 項關鍵器材需求，由 F-16 型機維修中心建置維修能量者，僅有 2 項（占 6.67%），且美方預計於 115 年底完成 F-16V（70）戰機交機，屆時我國將躍居全球 F-16 型機使用大國，尚待協調經濟部持續向原廠爭取維修能量技術移轉、認證授權，籌建 F-16 型機自主維修及產製關鍵核心能量等情事，經函請國防部研謀改善。據復：(1) 行政院維修中心指導小組會議將 F-16 型機維修中心納入產業合作發展會報及完善適航驗證程序，空軍司令部將持續要求漢翔航空工業股份有限公司（下稱漢翔公司）鼓勵協力廠商爭取產業合作發展會報認證，以建構國防工業供應鏈；(2) 配合政府推動 F-16 型機維修中心政策，持續爭取原廠授權與技術移轉，並要求漢翔公司積極爭取並建構維修能量，研討安全執行方式完成認證；(3) F-16 型機關鍵零組件多為美政府嚴格控管技術，藉由定期工業合作會議積極爭取技術移轉，並請經濟部協助爭取原廠能量，以達成 F-16 型機自主維修及產製關鍵核心能量之目標。

2. 勇鷹高教機部分系統件及發動機於保固期間內故障頻仍，影響飛機妥善，可靠度有待提升：空軍司令部辦理「虹翔 3 號」軍事投資建案，計畫預算 686 億 3,901 萬餘元，執行期間為 106 至 117 年度，規劃籌獲 66 架勇鷹高教機。空軍司令部與國家中山科學研究院（下稱中科院）簽署委製協議書，中科院再與漢翔公司簽訂「新式高級教練機委製」採購契約，預計 115 年度完成交機，截至本部查核日（113 年 10 月 16 日，下同）止，已交機 37 架。該型機整體後勤支援採策略性商維模式，依機隊支援運作驗證計畫（自 110 年 11 月 1 日交機起至 113 年 6 月 30 日止），由中科院負責後勤維保相關事宜，後續由國防部與漢翔公司簽訂機隊保修維護合約。經查勇鷹高教機使用及管理情形，核有：(1) 勇鷹高教機自 110 年 11 月 1 日交機至本部查核日

止，計有 112 項、648 件系統件於保固期間內送修，故障頻率前 10 項為超/極高頻無線電收發機等，同序號系統件故障 3 次以上者計 10 項、18 件(表 2)，且部分品項維修期程長，甚有達 707 天尚未修復者；(2) 勇鷹高教機於基地服勤期間發動機頻繁受損，截至本部查核日止，計 111 架次(發動機 148 次)，影響飛機妥善等情事，經函請國防部督促檢討妥處。據復：(1) 空軍已強化產製期間之驗收機制，要求中科院督促漢翔公司釐清系統件頻繁故障原因，並訂定系統件修復期程，每週檢討維修情形，優先處理逾 90 天與急需品項，暨透過原廠改善硬體製程、升級軟體版本等，以提升修復效率及可靠度；(2) 空軍已完成發動機損傷調查，要求中科院督導完成修復作

表 2 勇鷹高教機同序號系統件於保固期間內故障 3 次以上情形

單位：次

項次	系統件名稱	序號	故障次數
合計			60
1	超/極高頻無線電收發機	S7549A0006	5
		S7549A0068	5
		S7549A0001	4
		S7549A0065	3
		S7549A0064	3
		S7549A0062	3
		S7549A0020	3
		S7549A0018	3
		S7549A0069	3
2	左主輪門收放致動器	000058	4
3	右攻角傳送器	SZ1045	3
4	無線數據鏈路通信機	AJTA90-025	3
5	右主輪門收放致動器	000017	3
6	HUD 影像顯示器(HRD)	S7549E1016	3
7	緊急衝壓空氣關斷瓣	0009	3
8	抬頭顯示器(HUD)	K0656C0207	3
9	襟副翼伺服致動器	S7549C0042	3
10	液氧變換器組套件	0377	3

註：1. 自 110 年 11 月 1 日交機至 113 年 10 月 16 日資料。
2. 資料來源：整理自空軍保修指揮部提供資料。

業，暨釐清是否有組裝瑕疵，由該部依規定召開專案整合團隊監審會議研討，以維護空軍權益。

3. 經國號戰機部分關鍵器材缺件久未修復，影響戰機妥善：經國號戰機循策略性商維委由漢翔公司執行廠級維修，國防部與漢翔公司簽訂「經國號戰機勞務工時費用等 4 項」採購契約，工作範圍包含技術支援、供應品採購及維修服務，應於契約有效期限內，完成各項支援工作，空軍保修指揮部每年支付技術服務固定價款 3 億 2,785 萬餘元。經查，經國號戰機 113 年度月平均妥善率尚能維持部頒標準，惟受部分關鍵器材缺件影響，截至 114 年 4 月 10 日止，該指揮部向漢翔公司下單維修，逾契約維修期限 1 年仍未修復者計 11 項、240 件，其中部分品項延遲修復已逾 6 年，影響經國號戰機妥善，經函請空軍司令部督促檢討改進。據復：空軍保修指揮部落實履約督導，要求漢翔公司器材修復與籌補作業納入每週供補協調會議追蹤，暫緩支付價款予漢翔公司，要求其強化故障預警、供應鏈管理等作為，並規劃於 116 年簽訂新約時增訂報價時限及違約罰則，避免延宕修復期程。

(四) 海軍司令部為強化作戰能量及提升國內艦艇自主建造能力，積極推動國艦國造，惟相關計畫執行及艦艇使用管理情形未臻周妥，允宜研謀改善，俾確保艦艇作戰效能。

海軍司令部辦理國艦國造計畫，籌建新式艦艇共同守衛海疆，保障國家安全，其中迅海計畫(沱江級艦艇原型艦 1 艘)、承海計畫第一批(高效能艦艇 6 艘)及安海計畫(新型救難艦原型