

二十三、第1屆第5次定期大會第22次會議紀錄

日期：中華民國102年5月1日上午10時37分（下午12時49分休息，下午3時4分繼續開會）

地點：本會議事廳

出席：議長 許崑源 副議長 蔡昌達
議員 陳政聞 張漢忠 蔡金晏 許慧玉
李雅靜 蕭永達 林武忠 顏曉菁
鍾盛有 許福森 蘇琦莉 黃柏霖
周鍾潑 林瑩蓉 方信淵 柯路加
翁瑞珠 林富寶 連立堅 莊啓旺
陳玫娟 陸淑美 唐惠美 黃淑美
陳麗娜 陳粹鑾 陳信瑜 周玲奴
伊斯坦大·貝雅夫·正福 吳益政 張文瑞
俄鄧·殷艾 陳明澤 陳美雅 童燕珍
陳麗珍 康裕成 郭建盟 徐榮延
藍星木 劉德林 張豐藤 林宛蓉
李喬如 韓賜村 黃天煌 蘇炎城
陳慧文 林義迪 林芳如 李順進
鄭新助 洪平朗 黃石龍 曾麗燕
鄭光峰 曾俊傑 李眉蓁 洪秀錦
吳利成 李長生

列席：市政府—市長：陳菊
副市長：劉世芳
秘書長：吳宏謀
海洋局局長：藍健菖
客家事務委員會主任委員：古秀妃
新建工程處處長：蘇志勳
都市發展局局長：盧維屏
工務局局長：楊明州
經濟發展局局長：曾文生
社會局局長：張乃千

交 通 局 局	長：陳勁甫
觀 光 局 局	長：許傳盛
財 政 局 局	長：李瑞倉
文 化 局 局	長：史 哲
法 制 局 代 理 局	長：王世芳
警 察 局 局	長：黃茂穗
原 住 民 事 務 委 員 會 主 任 委 員	長：范織欽
水 利 局 局	長：李賢義
捷 運 工 程 局 局	長：陳存永
主 計 處 處	長：張素惠
農 業 局 局	長：蔡復進
教 育 局 局	長：鄭新輝
環 境 保 護 局 局	長：陳金德
養 護 工 程 處 處	長：趙建喬
民 政 局 局	長：曾姿雯
勞 工 局 局	長：鍾孔炤
研 究 發 展 考 核 委 員 會 主 任 委 員	長：許立明
秘 書 處 處	長：黃昭輝
兵 役 局 局	長：趙文男
新 聞 局 局	長：賴瑞隆
本 會 一 秘 書	長：徐隆盛
法 規 研 究 室 主 任	長：陳進興
議 事 組 主 任	長：黃錦平

主 席：許議長崑源

記 錄：曾雅慧、吳麗珍

甲、報告事項

一、主席宣告開會。

二、宣讀本會第 1 屆第 5 次定期大會第 21 次會議紀錄，並經大會認可確定。

乙、宣讀議案交付審查

一、市政府提案

(一)請審議市政府提案計 93 案（編號：1 至 93，包括民政類 1 案、社政類 12 案、財經類 63 案、教育類 9 案、農林類 2 案、交通類 3

案、工務類 3 案)。

決議：交付各有關委員會審查。

(二)請審議市政府法規提案 6 案（編號：1 至 6）。

決議：交付法規委員會審查。

二、議員提案

請審議議員提案計 235 案（包括民政類 20 案、社政類 30 案、財經類 14 案、教育類 32 案、農林類 22 案、交通類 28 案、保安類 31 案、工務類 58 案）。

決議：交付各有關委員會審查。

丙、專案報告

陳市長菊、捷運工程局陳局長存永作「市政府以修約方式，提前移轉高雄捷運公司機電資產以改善經營現況」專案報告。

發言議員：

連議員立堅

黃議員柏霖

李議員雅靜

徐議員榮延

周議員鍾滋

郭議員建盟

陳議員美雅

吳議員益政

蕭議員永達

陳議員麗娜

林議員武忠

洪議員平朗

陳議員明澤

說明人員：

捷運工程局陳局長存永

捷運工程局施總工程司嫩嫩

陳市長菊

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生

劉副市長世芳

高雄捷運股份有限公司財會處陳處長瑞騰

主計處張處長素惠

財政局李局長瑞倉

研究發展考核委員會許主任委員立明

市政府吳秘書長宏謀

法制局王代理局長世芳

丁、決定事項

一、主席許議長崑源於上午 10 時 39 分提：本會 102 年度各黨（政）團成員及各委員會名單，因議員異動及黨團改選有變動（如附件 1、2），依規定彙整提出向大會報告，請准予備查。

（同意備查）

二、主席許議長崑源於中午 12 時 14 分提：擬延長開會時間，俟徐議員榮延及周議員鍾墾發言完畢後再行散會，請同意案。

（無異議通過）

三、主席許議長崑源於下午 5 時 38 分提：擬延長開會時間，俟洪議員平朗及陳議員明澤發言完畢後再行散會，請同意案。

（無異議通過）

戊、散會：下午 6 時 21 分。

附件 1 高雄市議會 102 年度黨（政）團成員一覽表 102.4.12

黨團名稱	召集人	成 員	成立日期	備註
中 國 國 民 黨	陸淑美 （總召集人） 童燕珍、劉德林 （副總召集人） 黃柏霖 （書記長） 陳美雅、陳麗娜 吳利成、陳粹鑾 柯路加（Istanba Ciban）（副書記長）	許崑源、許福森、陸淑美、 陳麗珍、陳玫娟、李眉蓁、 吳利成、蔡金晏、陳美雅、 黃柏霖、童燕珍、莊啓旺、 劉德林、李雅靜、陳粹鑾、 陳麗娜、柯路加（Istanba Ciban）、唐惠美、林義迪、 方信淵、許慧玉	100.01.11	21 人
民 主 進 步 黨	李喬如 （總召集人） 鄭光峰 韓賜村 張豐藤 （副總召集人） 周玲姁 （幹事長） 陳政聞 （副幹事長） 黃淑美 （財務長）	林富寶、張文瑞、陳明澤、 陳政聞、翁瑞珠、林瑩蓉、 張豐藤、林芳如、李喬如、 連立堅、蘇炎城、黃淑美、 康裕成、洪平朗、林武忠、 郭建盟、陳慧文、周玲姁、 蕭永達、鄭光峰、顏曉菁、 張漢忠、蔡昌達、林宛蓉、 陳信瑜、韓賜村、鍾盛有、 俄鄧·殷艾（Eteng·Ingay） 伊斯坦大·貝雅夫·正福 （Istanda·Paingav）	100.01.11	29 人
大 高 雄 聯 盟 政 團	黃石龍 （總召集人） 黃天煌 （副總召集人） 李順進 （幹事長）	黃石龍、黃天煌、李順進、 李長生、藍星木、周鍾滋、 徐榮延、曾俊傑、曾麗燕、 吳益政、洪秀錦、鄭新助、 蘇琦莉	100.01.11	13 人

會議紀錄（第5次定期大會）

附件 2 高雄市議會第 1 屆 102 年度各委員會一覽表

召集人別 委員會別	第一召集人	第二召集人	委員
民政委員會	俄鄧·殷艾 Eteng·Ingay	陳政聞	洪平朗、莊啓旺、方信淵
社政委員會	伊斯坦大· 貝雅夫·正福 Istanda·Paingav	鄭新助	藍星木、蕭永達、黃淑美 顏曉菁、李順進、唐惠美
財經委員會	許福森	郭建盟	李長生、劉德林、黃柏霖 李雅靜、蔡金晏、徐榮延
教育委員會	童燕珍	林宛蓉	林瑩蓉、林義迪、陳粹鑾 陳麗珍、陳信瑜、陳慧文
農林委員會	鍾盛有	張漢忠	陸淑美、林芳如、許慧玉 林富寶、翁瑞珠、柯路加 Istanba Ciban
交通委員會	陳美雅	陳玫娟	張豐藤、吳益政、連立堅 周玲姣、李眉蓁、黃石龍
保安委員會	林武忠	蘇琦莉	李喬如、黃天煌、蘇炎城 吳利成、鄭光峰、曾俊傑
工務委員會	曾麗燕	張文瑞	洪秀錦、周鍾濞、韓賜村 陳麗娜、陳明澤、康裕成
法規委員會	林瑩蓉	李喬如	李眉蓁、陳政聞、蕭永達 李雅靜、林芳如、吳益政 康裕成
紀律委員會	陳慧文		李順進、黃淑美、洪秀錦 蔡金晏、翁瑞珠、陳玫娟 吳利成
程序委員會	許崑源	蔡昌達	劉德林、陸淑美、吳利成 黃石龍、徐榮延、李喬如 林芳如

第 1 屆第 5 次定期大會第 22 次會議

（中華民國 102 年 5 月 1 日）

1. 宣讀議案交付審查。

主席（許議長崑源）：

現在進行宣讀議案交付審查，請議事組宣讀。

本會議事組黃主任錦平：

請看第 1 屆第 5 次定期大會市政府提案彙編，市政府一般提案包括編號 1 民政類 1 案、編號 2 至 13 社政類 12 案、編號 14 至 76 財經類 63 案、編號 77 至 85 教育類 9 案、編號 86 至 87 農林類 2 案、編號 88 至 90 交通類 3 案、編號 91 至 93 工務類 3 案，以上市政府提案合計 93 案，請交付委員會審查。

主席（許議長崑源）：

大家看一看，看有沒有意見？沒意見，交付各有關委員會審查。（敲槌決議）

本會議事組黃主任錦平：

接下來，請看第 5 次定期大會市政府法規提案彙編，市政府法規提案編號 1 至 6，一共 6 案，請交付委員會審查。

主席（許議長崑源）：

有沒有意見？交付法規委員會審查。（敲槌決議）

本會議事組黃主任錦平：

接下來請看第 5 次定期大會議員提案彙編，議員提案包括民政類編號 1 至 20 計 20 案、社政類編號 1 至 30 計 30 案、財經類編號 1 至 14 計 14 案、教育類編號 1 至 32 計 32 案、農林類編號 1 至 22 計 22 案、交通類編號 1 至 28 計 28 案、保安類編號 1 至 31 計 31 案、工務類編號 1 至 58 計 58 案，以上議員提案合計 235 案，請交付委員會審查。

主席（許議長崑源）：

有沒有意見？交付各有關委員會審查。（敲槌決議）

本會議事組黃主任錦平：

議案交付審查完畢。

2. 「市政府以修約方式，提前移轉高雄捷運公司機電資產以改善經營現況」專案報告詢問及答覆

第 1 屆第 5 次定期大會第 22 次會議

（中華民國 102 年 5 月 1 日上午 10 時 39 分）

主席（許議長崑源）：

接下來進行「市政府以修約方式提前移轉高雄捷運公司機電資產以改善經營現況」專案報告，請市長帶領有關局處進議事廳就座。

現在開始專案報告的議員提問，第一位請連議員立堅發言。

連議員立堅：

市政府要做這個決定，當然我們是支持，不過其實我個人，雖然我是支持，但是其實我覺得還有其他選擇的方式，譬如說什麼？譬如說我們的捷運裡面有一個平準基金，其實裡面還有 25 億，為什麼我們當時沒有先對於這些本來就應該要給高捷公司的一些權益，他的工程款的保留，把這些平準基金透過修約的方式，讓他提早能夠釋放，來讓高捷公司可以解他的燃眉之急，這個可以應急。

第二個，是不是也有可能是部分的收購，不要一次做這樣的收購。大家曉不曉得，如果我們接了捷運公司的債務，我們高雄市民增加出來的 170 億，每位市民必須多負擔債務 6,000 多元，我們已經是全國負債最多的城市，再增加下去是不是妥當，這是我的疑慮。再來，譬如說也有可能用其他入資的方式，或者我們的資產作價入股的方式，這樣的方式來做處理，是不是也能夠處理高捷公司目前面臨的問題，最少可以讓他有兩、三年的緩衝的時間，讓他去處理，讓他去改善他的結構。對於郝建生董事長我很有信心，因為老朋友了，我覺得他非常的努力，我最近還到高捷公司拜訪過他，非常努力做了很多很多創新的做法，我覺得是有機會的。尤其當我們看到捷運公司很多當時我們給他土地的使用，到目前都還沒有發揮，甚至幾乎發揮的非常少的情況下，我覺得如果我們做這樣小幅度的調整，其實可能足夠挹注，而且他搞不好很快轉虧為盈，所以我一直覺得是不是要做這麼大的動作，讓所有的市民來增加，每位市民增加 6,100 多元的債務，第一個我心裡是覺得…，當然我還是支持市政府的做法，但是我覺得是不是其他還有更好的做法。

第二個，中央在這樣的事件裡面，完全沒有任何的角色，這是我第二個覺得很遺憾的部分，彷彿高雄捷運這麼重大的公共工程，跟中央是完

全無關的，這個我不能理解。既然市政府做了這樣的決定，我們要針對幾個部分來提出一些我的看法。第一個，有關這個鑑價的部分，我們這個機電，我記得當時總的造價大約是 300 億，300 億以 30 年的年限來做折舊攤提，從 97 年到現在經過了 5 年，結果我們現在估價估到 263.77 億，300 億經過 5 年的折舊，結果還有 263 億，我大概粗算了一下，我們如果照 30 年，300 億照 30 年去折舊的話，一開始的前幾年應該是折舊最高的，大家買車子都知道，我假設不要照一年 10 億折，一年做 12 億，我們如果照 12 億折，5 年的話我覺得可以折 60 億，結果我們只有折三十幾億，36 億多，那麼這個鑑價到底…，如果鑑價高或鑑價低，這跟我們市政府對於這個收購的價格產生了決定性的影響，底下所有的數字都會因為這個而改變，鑑價是不是過高？我希望這個部分，當然我想這個留給市民做公評，捷運公司或市政府這邊必須來說明，我相信對鑑價高低的部份，要給市民充分的交代，請捷運局長回答。

主席（許議長崑源）：

請局長答覆。

捷運工程局陳局長存永：

連議員所指教的部份，第一個是平準基金，平準基金在興建的時候，當時就設計在建設的時候，因為那部份的提撥款比率是 6，就是做一個基金，未來就是在平衡營運初期虧損的時候用的，當時的設計就是這樣子。

連議員立堅：

你可以提 20% 嘛！〔對。〕那我們現在就是把它修掉，現在我們好像還剩下 25 億多，25 億多能夠提早先給高捷使用，也是修約嘛！但是大家可以接受，原因是…。

捷運工程局陳局長存永：

那個部份使用是有一個機制，連議員講的部份它有一個使用機制，當中有需要的話，這部份可以透過協商，甚至可以這樣子改。

連議員立堅：

所以可以修這個部份嘛！鑑價的部份。

捷運工程局陳局長存永：

合約裡面有規定。再來是鑑價的部份，因為鑑價講資產，在鑑價的規則裡面是除了成本以外，還有它的使用價值，就是本身它投資跟我們投資，還有它現在購置的成本，跟目前購置的成本，在那個鑑價規則裡面是有，除了成本以外還有使用價值，不光是成本。

連議員立堅：

我剛才講過，我認為問不太出答案，這個可以讓大家去做公評。第二個，我們把整個機電的部分全部收了之後，收了之後產生一個問題，現在所有機電的所有權屬於市政府。好！所有權屬於市政府會產生什麼東西？我自己的東西要自己修理，東西故障了我自己要處理、維修，所以有一個重置費用、維護費用。重置費用是什麼？萬一發生大淹水，像台北捷運大淹水，這個時候市政府要負責呢！那維護是什麼？這些機電平常的維護，這是我們的東西，我們的所有權，所以我們必須要負維護的責任。但是結果我們在這個把所有的機電設備全部移轉到市政府，全部把它收回來之後，我們沒有跟他收任何的租金，結果我們還要負責它的重置費用、還要負責它的維護費用。有人告訴我說，原來的合約裡面，維護費用就應該是高捷要負責的，我向大家報告，當你沒有去做明確規定的時候，你做了機電所有權的移轉，那個維護責任自然就移轉到你的身上來，這個部分我在新的合約裡面完全沒有看到，這就好像我一間房子免費借人家使用，我沒有收租金，可是我還要負擔房東的義務，我要修理房子，萬一房子有破損、掉漆、燈不亮或其他問題，我都要負責呢！這樣公平嗎？我的意思是，你最少要想辦法，當高捷公司背了這麼多債務過來的時候，我把這些資產估回來的時候，同時有關重置的費用，有關維護的費用，是不是應該由高捷公司來負擔，這個是不是一個很公道的狀況。我房子借你們，沒有向你收租金，你只要負責維護這個房子讓它堪住，讓你自己可以住，是不是這樣的意思、是不是這樣的概念？但是我們也沒有看到裡面有任何的規定是寫這樣，如果可以的話，我相信可以，是不是應該在這個合約裡面，把這個部分都要訂清楚。不然到時候這個維護的費用，我跟你講，我是律師，到時候這個維護的費用，就算你原來的合約裡面有寫怎麼樣，到後來我用一個無因管理，你的東西我替你管理、替你出錢修理，所以我提出一個仲裁，這個時候仲裁誰會贏？捷運公司會贏！如果你不訂，我看到也沒有在訂這個部分，變成我們替人家背這麼多債務，結果我們連這個都沒有考慮到。

再來還有一點，彌補累計的虧損，因為彌補累計的虧損之後，才有盈餘，市政府現在說，未來到 120 年有可能，當然這是樂觀的想法，捷運公司應該可以賺 26 億，到時候再從 26 億當中拿 13 億來還我們，很會計算。問題是大家知道，算這筆錢的時候他要先打消他前面的累計虧損，如果他把之前的虧損也算進累計虧損的話，包括還沒有收購之前的，還沒有收購機電標之前，前面 5 年的這些負債，全部去做累計虧損的話，怎麼辦？到時候你連一毛錢都拿不到。如果按照你的算法，到 120 年的

時候，捷運公司還要再跟你，因為這 13 億多就是說，現在市政府先不用給你錢，到時候因為你這個要算在我的帳上，所以到 120 年的時候，這些都歸到我這邊來。但是假設它將來的盈餘是零的話，市政府還要再付這筆 13 億。

所以我質疑有關這個彌補虧損的部分，一定要做到前面的部分完全減資，把所有的累計虧損全部打掉之後，後面的虧損才開始計算。我們把這個機電標收回來之後，這個時候開始營運所產生的虧損，那才是你彌補累計虧損的部分，否則你那 13 億永遠出不來。我的這幾個問題，哪一位可以來回答一下，我覺得這個在合約裡面還可以彌補，合約裡面是不是應該把重置部分的責任歸屬要弄清楚，我看到合約第 11 條就是 11.23 固定資產重置，第 2 條新約「本次修約後，甲方同意負擔部分固定資產重置費用，並以新台幣 11 億 6,000 萬為上限。」那怎麼樣去規範？我根本認為這個應該要讓他去做，應該要捷運公司來負擔，因為這個並不是在一年之內會發生的東西，這個是拉到 120 年平均攤下去，我們當時算，總共差不多固定資產重置的部分，我們這麼多年平均攤下去大概 29 億啦！所以一年大概幾千萬，如果我們把這個資產收購來，所付出的代價，這個顯然是九牛一毛。

捷運局長，請你就重置的部分、就維護的部分、就累計虧損彌補的部分，充分說明，如果沒辦法充分說明的話，請你把合約的這個部分，好好研究清楚，不要讓市民覺得整個合約好像只有市政府在出資金…，沒有任何相對應的這種做法，我覺得這樣會讓市民覺得這個合約是有瑕疵的合約。捷運局長，是不是針對這個部分來做說明？

主席（許議長崑源）：

請說明。

捷運工程局陳局長存永：

你提的這個問題，就累積虧損而言，你講的累積的部分，我們這次有經過減資，減資 87 億元，已經把以前的虧損打掉了，所以未來的這個部分…。

連議員立堅：

這個部分會清除？〔對。〕好，這個部分比較沒有問題。

捷運工程局陳局長存永：

其他部分我是不是請我們的總工程司來回答？

連議員立堅：

好啊！

捷運工程局陳局長存永：

謝謝。

連議員立堅：

重置與維護都是要錢的。

主席（許議長崑源）：

請說明。

捷運工程局施總工程司嫩嫩：

報告議長與議員，有關維護的責任還是在捷運公司，剛才議員有提到它的重置費用，我們估算它的財務計畫大概是 29 億元，但是我們只是協助，雖然整個八大機電資產都移過來，照理講重置費用應該在市政府這邊，但是我們也只出四成，我們還是強烈的要求它要善盡民間參與的本質與精神，要善盡它的重置責任，所以，維護責任還是在他們。

累積虧損方面，剛才局長已經有說明了，我們已經有減資，他們已經先減資，然後又再增資了 15 億元，所以已經把以前的累積虧損全部打掉之外，按照它的財務計畫，彌補全部累積虧損之後，它在 110 年淨值就轉正了，所以從 110 年開始它就有盈餘。整個最大問題其實還是出現在它的財務結構，因為它的權利金、折舊與利息佔每年的虧損總額高達五成，也就是高達一半以上，如果按照每月來看的話，像權利金與它的折舊就高達將近七成，所以等於它的八大機電資產要營運且要堪用的一定要移轉這邊，才能夠真正完全改善它的財務結構，以上報告。〔…。〕

主席（許議長崑源）：

請說明。

捷運工程局施總工程司嫩嫩：

報告議長與議員，如果是沒有在這次修訂的條文裡面，事實上就是按照原來的興建營運合約。〔…。〕

主席（許議長崑源）：

黃議員柏霖，請發言。

黃議員柏霖：

市長、各位局處長與各位同仁，其實向市長報告，我想市政府要做這個決定也是非常的兩難，包括市政府各局處也開了那麼多的會，當然高捷公司這邊有很大的壓力，如何以整個高雄市最大的利益為前提，我們在困難當中去做一個最好的選擇，其實對我來說，我也很不滿意，我長期在推動減赤，希望高雄的財政永續，結果我們同意了這個案子以後，高雄市馬上要多出 170 億元的負債，保守估計，每年再加 2 億元的債務

付息，以後利息全部換成我們要出，以前是高捷在出，以後就換成市政府要出了。

本來 BOT 的精神是 36 年，包括興建 6 年、營運 30 年，36 年一到，這些設備要無償給我們，現在提前換成我們要用錢去把它買回來，這對很多市民一下子…，以我們來講，我一開始也覺得這樣好像不是很好，但是在困難當中，我們有沒有其他更好的選擇？當然，我們很努力的去看提出來的專案的研究，如果我們不願意接受這樣的提前價購的話，高捷到 7 月以後淨值歸零就要清算，我們就要啓動三方合約，要去買回來，我們要花 300 多億元。再來，中間可能隔 1 年、隔 2 年，甚至可能隔三年，整個大眾運輸沒有辦法運轉，高捷不能動，不能動以後，每天十幾萬人次坐高捷的這些人怎麼辦？再來，未來三年後、二年後，能不能再有一個經營團隊來介入，讓它能夠繼續為大高雄市民服務？我想市政府也是很困難在面對這些問題。

所以本席在上一次也提到了，我是支持在以大眾運輸一天都不能停的前提下，我們怎麼樣在這個事情裡面把它做到最好？上一次我有提到幾個建議，第一個，就是股東的增資是不是一定要出來？我常常講股東要有責任，我們常常說在興建的時候可能有利潤，「好康的」都賺走了，現在事後面臨困境，公司可能會被清算，因為淨值快要變零了，股東的責任有沒有出來？所以第一個，股東一定要增資，而且我們希望這些大股東增資完，是能夠讓高捷公司好好的透過專業經理人去經營，把運量衝出來，很快的讓高雄真正能步入大眾運輸村這樣的一個理想，這是第一個。

第二個，我們剛才提到了，本來是不用花錢、也不用付利息，我們可以無償取得的，但是現在我們卻要花 170.55 億元去價購，每年還要付利息，那麼這樣子，市政府有沒有行政責任？從過去到現在，歷任的市長與歷任的局長在做這樣的決定的當下，我們有沒有責任是需要被追究的？否則本來說得很好聽啊！跟市民說我們投資了以後都是由他們經營，經營 30 年之後就是我們的，現在卻變成我們要去買回來，有沒有行政責任？我認為市政府應該要有一個追究行政責任的報告，也要讓高雄市民知道我們的負債。本來你們給我們的計畫到今年年底是 2,200 多億元，這是受限債務，非受限債務大概在 300 億元，現在又要再加這 170 億元，這樣很快就達到 2,700 億元了，跟議長報告一下，很快就達到 2,700 億元了。未來我們怎麼讓這個城市能夠更永續？我認為市長這邊行政責任的部分也應該要再釐清。

我上次有提到，當時高捷通過的時候，在民國 90 年，議會有幾個決議，我看到你們報告的最後一頁，你們都有去檢討，那時候有七項決議，對於附帶決議你們都有檢討，都有達到相關，這個部分大概就沒有責任，因為人家如果都有達到我們議會的要求，這當然沒有問題。所以本席要問的是到目前為止，股東增資了沒？這個要出來；再來，市政府有沒有去做內部檢討？本來我們都不用花錢就能夠得到的東西，現在卻要花這麼多錢，還要付這麼多利息，我們要怎麼來面對這個問題？這是本席目前所要了解的。針對這兩個問題，是不是請市長簡單答覆？

主席（許議長崑源）：

市長，請答覆。

陳市長菊：

整個用修約的方式是市政府在最不得已，在市民、市政府財政負擔最低的情況之下，開了 23 次的會議，這個部分一定是爲了高捷不能停駛。第二個，怎麼樣減輕高雄市財政的負擔？所以才會做這樣子的決定。我想黃議員也是資深的議員，了解到高雄捷運一路走來風風雨雨，檢調與監察院都做了無數次的調查，包括有很多都判決確定無罪。

當然，今天會做這樣的一個決定，如果不做這個決定，高雄捷運可能就沒有辦法再經營了，這個你都知道。我的看法是我們是全台灣唯一的兩個捷運系統之一，我剛才向研考會拿了這個資料，我也希望能夠影印給黃議員，台灣高鐵在 99 年 1 月 8 日，交通部、台灣銀行與台灣高鐵完成三方契約，接著又和八家銀行…等等這整個部分的過程，台灣高鐵虧損 661 億元，預估大概三年之內…。

黃議員柏霖：

三年，交通部長也有說，他說差不多三年之內也是會面臨這個問題。

陳市長菊：

所以，我們高雄市在這個部分也不斷的跟經建會與交通部相關的長官，甚至爲了這個事情，我們去求見院長，因爲這個部分高雄市總是要去面對。高雄市的捷運與台北市的捷運，這個很清楚，完全都不同，所以今天是在最沒有辦法之中，尋求高雄市民最大的利益所做的決定；至於所有相關的責任，在九年多的期間，不知道有多少人到過法院、調查局或監察院幾遍？也就是相關的人員。所以，這個部分，我覺得施政是延續的，雖然今天在場有很多人沒有直接和高雄捷運有關，但是我想施政是延續的，不管當時做任何決定，我們現在就是以高雄市最大的利益來這樣做；至於黃議員還需要哪些的說明…。

黃議員柏霖：

市長，我再請問你一個問題，因為市政是延續的，我們現在也不得不面臨這種狀況，現在高雄市政府又要多出 170 億元的負債，每年大概再加 2 億元的利息，因為你利息付出去，我們的資本投資就減少嘛！這就是相對的。我覺得市長要不要透過這個機會也跟高雄市民…，我知道這真的兩難，我剛才也是這樣講，做這個決定，有沒有什麼要透過這個機會向高雄市民做報告的？

陳市長菊：

是，很感謝。今天我們用修約的方式立即讓高雄市減少 100 億元的支出，如果用別的方式，我們差不多又要再增加 300 億元的負擔，所以對於相關財務等等，我們開了 23 次會，在很困難之中，最後的選擇就是讓高雄市負擔最少、損失最少，我們的前提也已經要求高雄捷運公司要增資，他們也決定要增資 15 億元，這是他們完全通過後，我們才決定今天要來向議會做這個報告。

黃議員柏霖：

好，我知道。

陳市長菊：

如果增資沒有通過，那就一切免談，謝謝。

黃議員柏霖：

董事長，本席是支持捷運要能夠永續走下去，這次如果我們議會同意，那麼捷運公司這邊要怎麼努力的讓高雄市民能夠享受到更好的大眾運輸品質？而且這個公司是永續的，不會幾年後又提出另外一個修約或者什麼，這個部分請董事長具體的來向議會做一個報告與說明，還有你們有什麼因應的方式，真的能夠提出對你們方案信心的保證。是不是請董事長答覆？

主席（許議長崑源）：

董事長，請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我簡單的先做第一個補充報告，剛才黃議員的質詢，在 102 年 3 月 6 日第四次的董事會，我們已經在董事會中通過增資案。

黃議員柏霖：

15 億元嗎？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

對，15 億元。在 4 月 9 日，也就是剛才連議員所關心的，我們 4 月 9

日的股東會也通過了減資 87 億元，所以累積的虧損其實我們已經都打掉了，真正的只剩下幾個月虧損，等到整個修約完成，其實虧損非常的少，這也是剛才連議員所關心的部分，我們簡單做一個說明。

再來就是有關黃議員剛才所關心的，也就是市政府大力的協助高雄捷運公司，也獲得議會的支持，而高雄捷運公司要怎麼做？

黃議員柏霖：

對。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我想這一點，我必須跟議長與各位議員，包含黃議員那麼關心我們，我一併跟黃議員報告。高雄捷運公司跟市政府的修約，我很明確的跟各位議員報告，市政府關心我們、協助我們，但是不會讓我們有太好的利益在，所以市政府把各種的都算得非常的緊，所以我們公司並不是這次修約完就什麼都很好，沒有這回事，我們還是要靠自己的努力。我在這邊必須要把市政府的態度跟各位議員報告清楚，市政府很多事情跟我們算得很清楚，例如連議員剛才所關心的 29 億元的資產重置，新購都還沒有算在內，事實上這個按照合約，如果修約完是應該由市政府負擔，但是 29 億元以上的重置費用，市政府願意負擔四成 11 億 6,000 萬元，剩下的我們公司全部負擔，同時維護也是公司全部要負責。

再來就是我去年 1 月 9 日到這個公司，我發現其實我們公司的同仁大家都非常努力，我們有一個目標很清楚，在市長及議長的支持下，我們一定全力做好服務的品質以及我們的準點率，而且我們的運量預定三年到四年內可以達到 18 萬人，按照剛才捷運局長的報告，達到 18 萬人，我們就可以 breakeven，收支就可以平衡。

除了這個之外，跟黃議員報告，我是不是一定要等到四年？我跟我們同仁大家努力，其實我們除了運量之外，我們還有很多開發的收入，所以市政府也在大力的協助，我們的南機廠、北機廠與大寮機廠這三塊土地，我們目前大概已經開發了三分之二，這三分之二在未來的兩年內，它每年的收入對我們公司來講將近有 4 億元的收入，當然還有部分未開發的土地，我們還要再加緊開發，而且我們的開發一定會秉持整體開發，一定要有品質的開發，我們絕對不會亂來，因為我們目前還剩下 25 年的時間，我們開發完了之後這全部是歸為市政府所有，如果我們亂開發之後，後面的問題絕對是市政府的問題，所以我在這邊，我一定會堅持把關，我們一定會把品質開發做好。當然，最重要的就是如何以市民搭乘者為尊，我們怎麼樣做好服務，讓每一個乘客都以搭乘高捷為榮，這個

部分我們都有整套的計畫，我們會逐步的來開始實施，謝謝黃議員的關心。

黃議員柏霖：

我有看到交通局長也在這裡，我也希望交通局也趁著這次機會，因為年底公車也要民營化了，一併把高雄的大眾運輸系統畢其功於一役，把過去想做而不能做的趁這一次一次把它融合，如何讓大眾使用運輸率能夠提升，我想這是我們共同的期待。

主席（許議長崑源）：

休息 10 分鐘。

主席（許議長崑源）：

繼續開會，李議員雅靜，請發言

李議員雅靜：

今天是針對我們市政府以修約的方式，要提前移轉高雄市捷運公司相關的一個改善經營的現況。不管是郝董事長或捷運公司的相關主管或捷運局，其實都有來跟本席稍微做過說明。

我一直說捷運是屬於大眾交通工具，我們真的負擔不起如果它有一天中斷，會造成多少市民的困擾，尤其我們一天有 15 萬、16 萬的人次在搭捷運。剛剛郝董事長提到說，未來我們三年期望會到達 18 萬人次，你這 18 萬人次怎麼算出來的？我記得當初你們開始要建設捷運這項重大工程的時候，也預估每一天會有 50 萬的人次，來搭乘這樣的一個大眾交通工具。可是第一年，往往計畫趕不上變化，我們的載運量沒有那麼多，第二年也沒有那麼多，第三年慢慢有升上來，配合市政府的活動，我們人次開始往上升。但是不可能永遠都靠市政府的活動，你們捷運公司準備好了嗎？你們用什麼樣的改善措施、改善條件和改善方法，來說服我們議會同意你們藉由修約，包含你們移轉了一百七十幾億的負債給高雄市政府，讓高雄市民增加負債的一個額度。這部分我和董事長、副總以及捷運局提過，大概有一個月的時間了，你們完全提不出一個具體的資料。你們提出來的說明，又只是購置什麼低地板公車。我想請教一下，交通局有公車處，南部高雄就有五大大眾交通運輸業者，就是以公車為主的，他們能不能配合？可以呀！他們也有低地板的公車，可不可以交給他們，和他們做一個協調？剛剛黃議員也有提到，交通局也在現場，是不是可以在未來，不管是公車處的民營化或者和其他的公車業者也好，是不是拜託交通局和捷運局來做一個配套，把我們的公車網絡棋盤化讓它更綿密。因為到現在本席還是沒有看到這樣的一個具體方案出來，所以

你如何讓看到這麼多資料的民意代表去信任並同意你們？如果我們今天答應讓你們修約，以這 171 億為一個底限，未來不再以財務方面的問題來做修約，還是你們未來如果不小心又虧了錢，還要由市政府全部來承擔？結果辛苦到市政府、辛苦到市民，卻輕鬆到高雄捷運公司。

我覺得這是你們捷運公司應該提出來給我們的具體資料，包含譬如說你們會有三年、五年甚至十年的計畫，但是你們卻完全提不出來。市政府和捷運這邊到底有沒有提到這個？當初市政府答應要跟他們修約的時候，你們有去和他們討論這些問題嗎？就如同我有和郝董事長提到，我們的捷運有一個比較獨特的，甚至是我們台灣唯一的，就是我們有光之穹頂，它是世界第二有名的，可能觀光客都會想到那邊去看，我們怎麼去發揮它，怎麼讓它更具有觀光的價值，吸引遊客進來，甚至利用搭乘捷運的方式來這邊觀光。還有美麗島站有一個很大、很棒的空間，可以把它塑造成譬如像日本的地下街，或融入堀江的元素及台北五分埔的元素，盡量把它規劃得具體化，並且維持乾淨、整齊，然後把它形塑成一個年輕人，甚至外來背包客、觀光客都會到此一遊的地方，我覺得這些都是我們的商業機會，但是你們都沒有提出任何計畫。包含我們的土地開發，剛有提到南機廠、北機廠已經開發三分之二了，但是本席也沒看到；大寮機廠也都還沒有運作，也都沒有任何的具體計畫出來。沒有具體計畫，你還要我們市政府全額去負擔這些經費，我覺得不大公平。本席也一而再、再而三的強調，拜託你們提出一個具體計畫，我不曉得經過這一個月的溝通，捷運公司內部有沒有一個具體的計畫出來，可以提供給本席，是不是請董事長先說明一下？

主席（許議長崑源）：

董事長，請說明。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

謝謝李議員對我們捷運公司的關心和指教。我簡單跟各位議員報告，李議員很關心我們，急切希望我們趕快活過來，我跟李議員報告，我也一樣。我們公司如果自己不努力，按照目前的規劃，大概 7 月份我們就活不下去，所以我們非常急；至於剛才李議員所提到，我們憑什麼說將近四年就可以 breakeven，事實上我們是有數據，到昨天為止，今天早上的資料顯示，去年跟前年比較成長 13%，今年到 4 月為止跟去年比較，我們成長 10%。我們現在的 18 萬人次，是按照 6% 的每年固定成長的一個數量，所以我們估四年是保守。至於以往的估計，其實我們現在每天的運量要 50 萬，所以事實上那個估計跟我們現在是有相當的差距。我們

這次經過市政府的大力協助，如果議會也能夠協助支持這個案子的話，我們一定要務實的看，如何讓未來 25 年怎麼活下去，才是重要。所以李議員你關心，事實上我們自己更關心，因為我們要活下去。

至於李議員所關心的未來計畫，我們馬上就要定稿五年計畫在這邊。我剛才跟李議員報告，第一個，我們要活下去；第二個，我們要怎麼走下去？黃議員很關心也提到，這些我們都在做。第三個，你剛才提到日本或國外好的，我們有很多好的條件，我們該怎麼做。因為我們是公共的空間，我們要怎麼去改變，必須要符合現在政府的一些法令規定，我不可以隨便改。所以我要改，我現在都已經有在計畫，但是計畫做好後，我還要報市政府的建管、交通、消防、工務等局處，都要等他們核准之後，我才能去做改變。那我的有關非付費區空間就會擴充，我就可以做更多的事情，但這是需要時間。最重要需要關心的是公共空間的安全，我的乘客安全我當然也要顧及到，所以我不能只顧賺錢而什麼事都不管。謝謝李議員的關心，會後只要有定稿，我絕對提供給李議員，甚至可以提供給全體議員。

李議員雅靜：

我想這只是一種手段，商業化的行為不管是對在地的市民也好，或觀光客也好，是一種手段而已，讓市民和觀光客習慣坐大眾運輸工具，包含捷運、公車、腳踏車，這些都是慢慢的我們都要培養習慣的人口。我想這每天的 16 萬人次裡面，不只是學生，會有一些新陳代謝。學生畢業以後，這些還會不會再回流習慣坐捷運呢？我們現在在養人口，包含市政府其實很用心的在捷運的沿線辦活動，搭配捷運相關的，還有公車的相關路線來辦活動，我覺得我們都在努力當中，也期望捷運公司自己也要更加的有不一樣的想法，而不是只會做工程。

本席也有和你提到，我想捷運公司真的是大家理工很強，可是商業這個行為其實可能要大家繼續加油，可以和高雄市政府這邊有很多的資源其實可以互相來結合。剛才我也有提到也要拜託交通局，把公車路線更綿密化。因為他們有提到他們要購置低地板的公車，我一直很納悶為什麼他們明明就已經是自己虧錢了，還要自己再繼續投資下去？難不成這五大業者是不能用嗎？是他們配合度不高呢？或者是他們的車子不是車子呢？還是你們根本沒有溝通呢？因為我覺得資源本來就是要共享。既然我們已經有公車處了，我們也有這些司機，我們也有自己的人，還有其他的業者，可不可以來和你們搭配？我想要加一個平台，這個可能要拜託市長，委由交通局這邊，拜託你們把公車的網絡更綿密化，因為現

在的捷運路線只有十字路，那其他路線怎麼辦？要靠公車、要靠腳踏車，要不然高雄市永遠是全國第一——摩托車最多！

我期望我們有更多的創新作為，包含剛剛我提到的光之穹頂，很讚！我可以很驕傲的說全台灣就只有我們有，而且是世界有名的，那我們怎麼去發揮它呢？我想這都是我們的本錢，都只是個手段而已。我也提供這樣的一個想法，拜託不管是市政府也好，不管是捷運公司也好，拜託你們朝這方面繼續努力，讓我們可以更放心的…，因為我們讓你們通過，我們就等於幫你們背書，我們也想要看到有一定的成績在，不然還是有一個不確定感，計畫趕不上變化。你預計四年，四年真的能達到你要的那個載運量嗎？數字會說話，好不好？這個真的到時候拜託捷運公司。大力促成的是市長，還有捷運局，是不是可以拜託市長向市民朋友說明一下，為什麼這其實應該是可能前幾年就應該要做的，為什麼要拖到現在呢？又什麼樣的原因我們會以修約的方式，我知道可能會節省一些成本。這樣的狀況之下，又能為高雄市民帶來多少的一個利益跟方便呢？是不是請市長說明一下？

主席（許議長崑源）：

市長，請說明。

陳市長菊：

今天高雄捷運是全台灣唯二的，台灣高鐵、高雄捷運是唯二的公共運輸。今天整個高雄捷運一路走來大概是有非常多的波折，在這個中間檢調單位，我們有26個人大概有被起訴等等，最後無罪確定；監察院，我們有很多同仁大概都是屢次經過嚴格的檢驗。

今天會用這種方式，高雄捷運它是高雄市非常重要的公共運輸，我們在這個過程一直跟中央交通部，包括跟院長、經建會，高雄市不能讓高雄捷運停止、讓它破產等等，所以不得已，我們用這樣的方式。這樣的方式是讓高雄市財政的負擔在最低的狀況之下，在這樣的方式，讓高雄捷運公司可以在這個時候，扶持高雄捷運繼續經營。

李議員雅靜：

是，我有看到我們的數據，它們的營運如果達到4.91%的時候，4.91以上的經費要回歸到市庫，那這個到底是怎麼來的呢？為什麼要達到4.91%的時候才是市政府的？

陳市長菊：

這個是不是…。

李議員雅靜：

好，謝謝市長。是不是請…。

主席（許議長崑源）：

郝董事長，請說明。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

你看得很細！向李議員跟各位議員報告，一個公司它的財政計畫它必須要有投資報酬率。這個當時我們公司在做這個財務結構，就是說要怎麼樣起死回生，我們一定要設定，不然股東為什麼要增資？所以我們當初設定，我們最低要能夠以目前增資的狀況，市政府的協助之下，我們可以達到收支兩平，大概未來我們的 IRR 就是投資報酬是 4.91，這是我們算出來在目前的條件之下，我們收支平衡之後，還有的投資報酬是 4.91，目前民間企業的投資報酬大概是 10 以上。目前高雄捷運整個財務計畫的投資報酬，當我們在跟我們的原始股東去爭取增資的時候，他們都提到這個投資報酬太低。我在這邊也要向各位議員報告，事實上這些股東看到 4.91，他們都認為怎麼可以那麼低！第二個，怎麼可以 4.91 以上都還要給市政府，他們有提出這樣的質疑出來。所以這一點也是當初在修約…，為什麼剛才市長提到按照目前的修約，當然是不得已的辦法，其實對市政府來說等於是支出最小的一種方案。

主席（許議長崑源）：

向大會報告，現在距離散會時間還有 16 分鐘，是不是等徐議員榮延、周議員鍾淦發言完畢再散會？好，確定。徐議員榮延請發言。

徐議員榮延：

其實捷運在先進的國家這是一定要，因為大眾運輸本來是百姓一個福氣，如果民衆要方便到哪裡的話，那公共運輸能夠配合，這個是每一個國家都必須要的一個交通工具。不只是捷運，包括公車也好，或其他譬如現在市長在推動輕軌等，這是先進國家都幾乎慢慢都有的交通工具。

因為捷運自成立以來，97 年開始營運以來到現在，目前以實際的統計，每一個月大概虧損 2 億，合計起來一年就要虧損 24 億，那 24 億這個數據不是小數目。虧損主要的原因，報告裡面好像有提到有三個原因：第一個是折舊，機械的折舊就 14.22 億，佔總比率的 35%；第二個是利息，利息 4.71 億，這個佔 11.6%；第三個是權利金，這個佔了 2.48 億，佔了 6.1%，總共就虧損這三個原因所佔百分比 52.7%，等於超過一半，難怪會虧本。今天因為捷運局提出修約要件，本席也認為如何能讓捷運局扭轉乾坤，就是能賺錢最好，因為營利事業，雖然是公共運輸，但是也不能虧太多，總是還要賺。所以在這裡本席要探討有幾件，問題是捷

運本身現在的進出口站，離民衆要搭的距離不妥，目前是以接駁車的方式來接駁，可是民衆搭接駁車不是很踴躍，各位都知道高雄市的地區、路況都很大，假設我今天要到高雄市，我要搭捷運要到捷運站去，如果我騎機車，我可能到達捷運站的時間點，我可能已經到達我要去的目的地，所以這種現象，我們如何鼓勵民衆搭捷運？搭捷運的相對就是接駁車，如何讓民衆有意願搭接駁車轉捷運，這也是非常重要的一環。

目前高雄市政府爲了捷運也大大的動作，爲了捷運的生存，所以高雄市政府也配合捷運做了很多的宣傳，可是捷運公司本身對這個宣傳的做法，比起市政府好像落差很大，你身爲捷運公司，做宣傳應該要加強，比如你可以搭捷運一日遊或半日遊這個活動來吸引乘客，讓乘客有意願或有誘因來搭捷運，而提高搭載人數，數據會講話。好，我們修約，議會讓你通過，你保證四年會賺錢，這是你保證啊！乘客在哪裡啊！搭的乘客在哪裡？你們今天所說的只有數據，但是數據和實際四年後，你四年前講和四年後，如果董事長你今天做得很好的話，可能四年後還在做，如果萬一有狀況發生，說不定你一、兩年就落跑了，這也不一定嘛！所以你規劃到四年，不如重新啓動，如何來做宣傳，結合捷運局，用捷運局目前的資源，捷運局資源很多嘛！像本席剛所說的，如何與旅行社搭配，你如果來搭我捷運，我對你旅行社有什麼誘因，不要說大陸客、什麼客，只要一進來高雄市，我捷運公司都大開門窗，讓旅客進來，我誘因給你旅行社，大家都會來啦！

本席坦白說一句，現在遊覽車很旺盛，競爭非常激烈，爲什麼有的遊覽車公司能生存，他們的辦法是什麼？結合一些賣場、一些名產，你遊覽車開到我這邊，我誘因給你，再遠的地方遊覽車也開過去啊！同樣的意思，你捷運公司也可以用很多誘因來結合旅行社、遊覽車，甚至民衆，這都可以做，所以不是光說口號，我幾年以後，人數可以達到 18 萬、16 萬或者 20 萬，這不是用嘴巴講的。我們希望捷運不能倒，也不能停駛，因爲捷運對民衆是一個很好的交通工具，我們希望繼續生存，但是如何來提高運量、不虧本這是重點。

另一方面，目前捷運公司的員工，我看資料是 1,400 多位員工，到底一個月的人事費用是多少？我們捷運公司這個區塊有沒有想到？因爲目前都是電腦化或其它方面，我們不是請你們裁員，不是這樣，就說該用的人事費用一定要用，如果能省則省，那你們思考一下到底一個月的人事費用是多少？另一方面我請教市長一下，第一個，你對高雄捷運的看法如何？第二個，高雄捷運從興建到完工啓用是縣市還未合併，99 年底

已經合併，合併後原高雄縣的民衆，包括林園區，他們說爲什麼捷運開到大寮而不延伸到林園，或者說以目前佛光山佛陀紀念館，遊客那麼多，如果說百姓的需求，有沒有辦法從高雄捷運一直開到佛陀紀念館這個地方？請市長回答。

主席（許議長崑源）：

市長，請回答。

陳市長菊：

高雄捷運在興建的過程，縣市未合併，那時的高雄縣政府欠高雄市政府二十幾億，因爲議會沒有通過，現在都已經合併了，…。

徐議員榮延：

十幾億，那時說你們要提告。

陳市長菊：

沒有，我們每一次都去拜託高雄縣議會，但你們議會就沒通過。

徐議員榮延：

這是事實。

陳市長菊：

沒關係，現在縣市合併，當然高雄市政府都要承擔，我向徐議員報告，大眾運輸是一個城市，爲了讓這城市進步，鼓勵這個城市每個人坐公車、坐捷運，不要騎機車，私人運具越少越好；但是高雄人所有的習慣，機車是第一。我要從你家門口騎到我家門口，我們才感到方便，所以我們都沒有這個習慣，高雄現在有 200 萬輛以上的機車，我們高雄市政府一定要很努力去鼓勵人家來坐公車，對於捷運公司，我想它今天會提出修約，就是向徐議員報告，它每個月虧損 2 億，其中這 2 億主要是折舊權利金利息，這不是營運的虧損，就已經達到 1 億 7,000 萬，他們營運的虧損才是 3,000 萬，他們現在每天、每個月搭乘捷運系統的成長率，剛才郝董事長也有報告，用這樣的成長。

再來高雄市政府將高雄捷運延伸到岡山南站，要讓岡山地區那邊能夠來搭乘捷運，我們現在也報請中央，中央經建會大概已經核定，希望未來延伸到路竹，但是要分段興建，因爲市政府和中央方面，大家未來在財力上要分攤時，這都是一個問題。我覺得今天高雄捷運公司會做得很辛苦的原因，就是今天台北市已經有 14 條線，它一年一條，台北捷運公司是中央政府有補助台北市政府的，而他們的補助差不多超過高雄的四倍，所以它是以 1 元（贈與）給台北捷運公司在營運的；反觀我們現在都是以民間 BOT 的方式，這個部分當然是很不一樣的。在這個過程中，

我們也幫助高雄捷運公司很多，包括沿途土地的開發，自郝董事長上任以後，我看有很大的成長，現在包括岡山站，包括南機廠附近的大寮土地開發，可說是人人都看好捷運這個方向，所以我們對捷運公司有信心，更重要的是我們必須要承擔捷運公共運輸這個責任，不可以讓捷運公司停掉捷運，這個付出太大的社會代價；中央在這個部分，包括中央政府的國發基金，也是我們的原始股東，他們一直告訴我們說，他們同意增資 2 億多，但是要我們修約通過，他才要把錢撥下來，他認為只有這樣才能夠永續經營，所以我們特別請徐議員支持我們，希望捷運這一次的修約，能夠讓高雄市的捷運永續經營，我在這裡跟徐議員說謝謝。

徐議員榮延：

謝謝。我們請董事長就剛才的幾個問題回答一下，好不好？

主席（許議長崑源）：

請郝董事長說明。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

徐議員剛剛質詢的部分，我分幾點報告，第一點，徐議員提到的就是我們可以多發一日卡或跟旅行社來合作，或者是我們如何加強廣告，謝謝徐議員的提醒，我們可能做得不夠。不過我簡單報告，以目前我們在做的，我們最近跟文化局合作已經發行一個普立茲攝影展的一日卡，包含門票在內；佛陀紀念館也是一個套票，包含記事本、坐公車、坐捷運都有一日卡；我們跟華航也有合作，他從高鐵到高雄，然後我們給他捷運卡，可以遊高雄，而且幾個景點也有；駁二藝術特區其實也有很多，我在這邊不要耽誤大家的時間，我這邊後續可以提供給徐議員，當然我發現我們做得不夠，我們還會再加強努力來多做。

第二個，廣告部分，我們其實廣告…，因為以往是被限制在運量不足，廣告商不願意來，當我們的運量一直成長，從 11 萬到今年現在 4 月底 16 萬 4,000 人次的時候，廣告商就來了。我們不但是廣告要提高價錢之外，全台灣現在高雄捷運才有，連聲音也在賣，到站的鈴聲也可以賣，可以一個月賣二、三十萬，這些我們都有想辦法在做。

第三個，就是我們的組織人員，我們目前的人員有 1,451 個人，每個月的人事費是 7,800 萬，沒有錯，人事費用是我們的營運成本很重要的一項，太大了！這個部分，我這邊都已經有腹案，我一定會做組織優化，我希望要讓我們的成本降低，但是不能影響品質的情況下，讓高雄捷運…，我跟徐議員報告，你很關心我，我覺得我做多久不重要，但是要讓高雄捷運在市政府、市議會的支持下，能夠永續二十五年下去才重要，

謝謝。

主席（許議長崑源）：

董事長，你如果又做不久的話，我們議會支持你就沒什麼意思了，你也有點信心嘛！接下來，請周議員鍾濞發言。

周議員鍾濞：

市長，我請教你，如果今天主席採取大多數沒有過的話，沒有要讓你修約，沒有過的話，市長你覺得如何？萬一沒有過就沒修法，到 7 月就破產了，你覺得如何？

主席（許議長崑源）：

市長，請答覆。

陳市長菊：

這個假設性的問題，實在是沒辦法答覆的，我的想法是，如果議會修約沒有通過，那大概就是強制，有可能市政府要收買。

周議員鍾濞：

你們也是要做下去就對了。

陳市長菊：

跟它買啊！要跟它買，市政府最少要比現在多付出 300 億，這是很嚴肅的問題。今天市政府當然跟捷運公司是夥伴的關係，但是爲了我們高雄市民的利益…，今天這裡很多都是專業，大家都是精算到認爲對高雄市未來的發展最有利。今天是 300 億跟 100 億，所以我們就採取對高雄市負擔最少的情形，這個部分都是有經過考慮，還有精算。

周議員鍾濞：

市長，我問你這個問題，當然你會覺得這個是假設性的，但是這也是很實際的。

陳市長菊：

如果沒有的話，誠如剛剛周議員說的，只好在他們 7 月破產時，再強制收買。

周議員鍾濞：

市長，我們都是很負責任的，主席也是很負責任的，當然我這是假設性的，如果真的…，因爲我在一個禮拜前聽到的，包括貴黨的，說實在的，在那裡也是咒罵不已，還說開玩笑，這個哪能做，竟然一花就要 170 億，我相信有很多意見，除非你們有很大的…。

陳市長菊：

他沒有聽到我們的說明，我會繼續溝通。

周議員鍾滄：

市長，他說的沒錯，但是他個人以他議員的角色，以及市民民意代表的角色，沒有透過、經過壓力的情況之下，很多都很無奈，很不爽啦！

陳市長菊：

我們尊重。

周議員鍾滄：

坦白說，爲什麼營運沒幾年又開始要亂搞、亂改呢？這個實在是有違常理，市長，這是歷史的責任，當然也不是你的責任，更不是現在執政的責任，這是共同的責任。怎麼辦？我剛才也說過，這是一個很嚴肅的問題，但是大家不要太緊張，也不要太悲觀了，我想主席會做很有智慧的處理。沒通過會怎樣呢？沒通過的話，不光只是市政府會難過，就連我這個常搭捷運的大眾運輸族也會很不爽，可不是這樣就結束了，屆時它將會變成一個國際大笑話，也是全世界第一條做營運沒有十年就倒閉停駛的，我相信大家都擔不起這個責任的，這不只是市政府的責任而已。

陳市長菊：

會啦，市政府在議會支持之下，一定要讓高雄捷運永續經營。

周議員鍾滄：

繼續走下去，對不對？〔對。〕這個講起來都是大家共同的責任，也是歷史的責任，如果你不走下去，有人會說，好，不讓你修約，這時問題自然就來了，誠如董事長說的 7 月負債一事，除非他們要繼續承擔，還要繼續虧啊！一旦持續虧損後，可能到今年終還能硬撐過去下，但是明年可能就會在那裡喘，在那裡喘就對了！所以到最後，如果真的停駛的話，剛好成爲世界的國際大笑話，我絕對不容許看到這樣，這是大家都承擔不起的，那時可不是各個黨派或中央、地方大家在那裡互鬥、相爭及漏氣的問題，到最後可能會真的漏氣，大家都漏氣了。所以要怎樣處理才好呢？現在這幾個問題，你修約的時候，我請教實際的問題，你說現在機電的資產我們估 260 到 270 億，請問一下，有沒有包括電聯車在裡面？電聯車在裡面，有沒有？捷運局長或是什麼，機電的資產有沒有包括電聯車？你們都點頭，有啦！這樣就會產生問題出來了，這個責任、義務你們在簽約的時候，就會給高雄市政府帶來一些比較困苦、比較大的問題，我要跟市長提醒，第一個，我們的利息可能就要增加，因爲我們又要再舉債 170 億的借款，雖然你說不用 300 億，但是也要去周轉去長期借貸 170 億的利息壓力。

再來我們未來的營運成本也要算在這裡，維修也變成高雄市政府來買

單，是不是？這個維修的成本到底還是不是高雄捷運公司？我要跟你提醒清楚，那個是我們高雄市政府的資產，但是在使用的不是我們，變成使用者要負擔那個維修成本，這樣才是合理的，不然一大堆搞在一起，我們又沒有派人去管理，到時候責任、義務和權力的問題就大了，問題又產生了。所以要簽訂合約的時候，全部都要把它釐清楚未來情況會怎樣，我想我們高雄市政府可能比較辛苦。市長，我們上禮拜才討論過我們的公車，公車二百四十至二百五十億的虧損也要民營化，到時候要怎麼做？那種虧損、負債和利息要怎麼承擔？要怎麼去處理？市長，這個都是壓力，上個禮拜就有一個壓力，今天捷運公司又來修約，我們又要來借債，至少又要有利息的成本、維修的成本等等，又要去承擔這個壓力。雖然你的報告裡面有寫到用自償性的基金，那個都是暫時性的逃避責任而已，財政局李局長真的很厲害，可以說從基金而沒有公務預算，暫時性是不會影響公務預算，但是隱藏性的跟長期性的都會影響，我擔憂的是這個。

第三案就是我們後天要討論的，援中港 BOT 北區污水處理廠的案，這個也是一樣的，我覺得都很麻煩。對我們高雄市未來要推動公共事務的這種公務預算，我希望市政府，包括陳菊市長所率領的這些人員、主管局處大家好好去克服，不然你說不會去排擠公務預算，那個都是暫時性在講好聽的話，到時候多多少少，秘書長你也是工務局出身的幕僚長，我希望你們可以有一套好的應對措施。我在這邊跟你們講，我也很無奈，我是真正搭捷運的人，真正在搭公車轉捷運的，但是我在這邊跟大家提醒，包括市長。市長，我跟你建議，我們議長當然也很關心，機車實在很多，機車沒那麼多可以嗎？這是事實，就像你現在要實施十二年的國教，它的主要目的是怎樣？縮小城鄉差距，讓它資源能夠平均，不要說都在明星學校，但是明星學校跟菁英，那個分子你能夠排除嗎？你能夠推翻嗎？你能夠給他否定嗎？還是存在的，就像高雄捷運公司，你說做了捷運之後，十年、二十年後機車族都消滅，這是不可能的事。不可能，你要重視應該有那個觀念，就是容許我們機車族還是在使用、還是在開，但是我騎機車一小段可以到捷運站轉搭捷運，你應該要有這個歡喜心、接受心、平常心來容納、接受這一群機車族，可愛的機車族。那些全部都是投票支持你們的，不管你選市長、選議員，全部都是機車族佔絕大數，市長剛剛講的，200多萬輛的機車，那些機車族都是真正支持的，而且都是我們那些基層的勞工或是我們鄉親朋友。

所以我跟捷運公司建議，交通局、捷運局，我跟你們講這些已經多久

了，你們也要有一些改善的，請你們在適當的位置，尤其捷運公司的郝董事長講的，你們運量從十一、十二萬成長到十六萬的同時，你那個機車的格位，在各個重要的捷運入口站旁，機車的車位應當要適當的增加，人家才會願意更歡喜來搭捷運，提高這個意願，你提高這個意願才能夠增加你的運量。所以我拜託，我總質詢的時候還會提出來，先跟你們建議，在重要的捷運入口應該協調相關的單位，譬如我們 R17、R18，高雄中油公司在旁邊，在世運主場館站，還是油廠國小站都應該適度的增設機車的停車位，我不是叫你亂畫畫一堆，該與我們的時代、與我們的社會同步邁進，你有什麼進步就要自己處理。第二個，捷運站從入口到月台，到月台搭電聯車的時候長則三、五百公尺，短則二、三百公尺，你從捷運站口到捷運的月台至少 300 公尺以上，我要等車走下去至少都要一、二分鐘，你應該在適度的空間就是通行沒有安全顧慮的狀態下，整個乘客在行動沒有安全顧慮的狀態下，應該在適當的位置就增設、調整，不一定增設就調整動態資訊系統，就是下一班的電聯車什麼時候來，要往南岡山的還有幾分鐘。我如果看到還有七、八分鐘，也許我就不搭捷運了，我改搭客運、公車，我不要在那邊等，因為你要等七、八分鐘，不是你下去可以馬上坐，不像台北二、三分鐘，三、五分鐘就到。所以你應該在入口，重要的出入口，我拜託所有的相關局處首長陪同，和郝董事長一起去看。我已經建議多久了，在市長施政報告就建議了，到現在都還沒有動，你們捷運局跟交通局不知道在辦什麼？郝董事長，我們約個時間去看位置怎麼處理，你那個電腦資訊、動態系統 LED 的方式怎麼處理，該怎麼擺設，重新調整。

再來你那個電視服務廣告，你說現在的收視率很好了，廣告知名度醞釀起來了，這個很對，那些廣告租金一定要適度的調高，不要傻傻的被人家壓低，以前運量差的時候給你打折，現在可以姿態高一點，當然也不要太高，適度的提高。還有電視服務擺設的位置，應該要放在座椅的位置，讓百姓在看的時候比較方便、比較舒適，而且有一些座椅的位置沒有在電聯車門前，因為我們的是中運量、高運量 6 節車廂，你現在只有 3 節，3 節位置有一些座椅擺的位置，根本就擺在乘客不會在那個位置上車，那些也都在擺設座椅，那個都不對。座椅跟電視廣告畫面的位置都應該適度的調整，我們一起去看，讓你看 LED 怎麼擺設，電腦動態資訊系統怎麼讓人家知道，下一班車什麼時候來，那一些都應該改，我跟你說這樣才有辦法。還有未來的支線，像徐議員剛剛講的，高雄佛陀紀念館應該有支線到那邊，義大世界也應該要有支線到那邊，不是只有到

路竹，包括到林園什麼地方，適度的應該要與實際接近，跟社會共同去發展、共同去改變，不要關在裡面桌上作業，紙上談兵都沒有用。所以以上幾點，請市政府、市長好好注意財政會受到壓力、受到壓迫，因為舉債的利息壓力等等，不管是捷運、公車處，還有未來的 BOT 北區污水處理廠，在在的使我們市政府的財政承受很大壓力，你好好去克服、好好的去解決，看用什麼適度的去紓解這個壓力。再來的這幾項請捷運公司郝董事長說明那個電腦資訊系統怎麼調整？電視的位置、座椅的位置，以及機車停車格應該適度的增加等等，還有路線的延長，路線的延長當然要市政府配合，請郝董事長簡單回應一下。

主席（許議長崑源）：

董事長，請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

剛才周議員所指教的這些，我都記下來了，有關這些我們可以在會後找時間實際去看一下，只要我們能做我都願意做；至於有關 LED 的部分，我們已經做了部分調整，周議員也算年輕人，大概手上都有智慧型手機，目前的智慧型手機裡面 APP 全部都可以，不用再到 LED，在外面就可以看得到車子什麼時候到，所以可能更進一步還沒有到站你就知道我們車子快要到了，還是幾分鐘，都有。周議員剛才所指示的我都記下來，我們會儘快來檢討改善。[...。]

主席（許議長崑源）：

下午 3 點繼續開會，散會。

主席（許議長崑源）：

繼續開會，郭議員建盟，請發言。

郭議員建盟：

本席今天要針對重點質詢，今天開會主要是為了市政府要拿出 170 億，再加上每年的利息，25 年是 235 億的代價，換取高雄捷運繼續順利營運到 126 年。本席要問，如果今天的修約通過，我們可以肯定捷運能繼續營運到 126 年嗎？捷運公司在這一段時間，還有機會因為財務的困難、營運的困難，再次提出問題讓市民去面對，讓市民做冤大頭嗎？今天我要針對這二個重點來探討。

第一個，當初有一本能夠飛天鑽地的營運計畫書，偏離現實的計畫書；第二個，我覺得有個非常不負責任的營運股東。今天他們要是負責任，增資按照比例而不是只增資 15 億而已，應該增資到 26 億，因為有部分的股東都不見了。本席知道這個增資案是先減資再增資，讓市政府負擔

的這個案子，我有去跟高捷公司調閱這五年來的營運財報，以及未來要營運的財務計畫，至少我們審的這本營運計畫是不是值得信賴？我跟大會同仁報告，調閱這五年的營運計畫跟未來的財報，可以確認的，是它以 18 萬做為損益平衡計算基礎，如果按照這個基礎，106 年就可以賺到錢。112 年如果按照他們給的數字，跟市政府的看法是不一樣的，112 年的資產是大過負債，就算他現在減資再增資，之後公司剩下 80 億的資本額，不過淨值還有 30 億。就算運量沒有再成長，現在的運量一個月是 15 萬人次，就算沒成長，一年可以虧損 1 億 9,000 萬左右，30 億差不多就可以抵虧損 15 年，所以這次的增資應該可以保平安，可以營運到 117 年。本席看了這一份營運計畫書和財報，我要跟市民報告，這是比較值得信任信賴及務實的財務計畫，這一份財務計畫我們信任。

第二個問題，是高雄市政府通過這個修約案，議會背書，問題是你們能不能監督高雄捷運公司善盡經營的責任，確保高捷公司按照這一本營運計畫書營運到 126 年嗎？我先簡單問捷運公司郝董事長，如果你們開董事會的時候，高雄市政府能夠參與嗎？是不是請你答覆。

主席（許議長崑源）：

請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

謝謝郭議員那麼細心，把我們整個財務計畫看得那麼仔細，我跟郭議員簡單報告，剛才你的指示，目前我們的董事會在開會前都會報請高雄市政府列席參加，會參與。

郭議員建盟：

會參與嗎？〔是。〕你剛剛強調是列席。議長你也知道，如果列席就不能參加表決，只是讓你旁聽而已。市長，我想要強調，這一次他們將 223 億讓市民去負擔，代表整個高捷的淨支出是多少？你去計算，超過 1,700 億，這 1,700 億交給高捷公司去營運，它現在的淨值是 30 億而已，我們將 1,700 億的資產交給你們管理，將市民搭乘捷運未來便利的權利也交給你們去承擔，這麼大的權力、這麼大的金額，高雄市政府竟然連基本的依照公司法參與貴公司決策、監督的權利都沒有，因為高雄市政府在合約裡外都沒有名分。我想高捷經不起再出槌第二次了，所以議會有立場及權力建議，因為這是最後一次修約、也是最後一次機會，我們不可能說不去監督，我要求現在的董監事權力裡面，雖然我們不是出資參與投資，問題是他們可以透過協商，禮讓董事席位給市政府，如果按照現在的董監事席位，我要求二董一監。高捷公司可能會說不可能，市

長，我跟你報告，高鐵所有的大股東無論出資多少，都只保留一席的董事，問題是高捷不同。只有市政府實際派人去參與監督，因為 1,700 億是市民搭乘捷運的重大權益，只有你們參與，議會才能監督；相對的，我們才能對市民交代。今天也要拜託議長共同支持，我知道現在協商的機制可能都確認了，還未簽約之前，我想都有機會為高雄市民去爭取權益，市長，你們在協商的時候，請他們禮讓董監事的席次列入考量，這一點請市長或副市長做簡單的答覆。

主席（許議長崑源）：

劉副市長，請答覆。

劉副市長世芳：

未來如果修約的時候，市政府絕對不會讓自己的權利睡著了，所以爭取董事及監事，按照公司法，我們一定會全力爭取。同時你剛剛有提到，未來還有沒有其他的監督機制？其實現在交通監理的部分，由交通局負責，未來不管在交通或其他監理的作業上，交通局會善盡把關的原則，不要再讓高捷產生營運上財務困窘的困境。

郭議員建盟：

謝謝副市長。第二個問題比較簡單，這一本營運報告實在看不太懂，大家翻到第 46 頁，第 46 頁的增補條文裡面，地震保險在修約前是 10 億美金，修約後剩下多少呢？不知道有沒有寫錯？是 50 萬美金，相差 2,000 倍耶！就像以前是鑲鑽的、現在是破銅爛鐵，還是以前保得太多、現在保少一點呢？這一點請捷運公司董事長簡單答覆一下，相關的保險為什麼都大量減額？是不是成本因素？我知道，但是為什麼會有 2,000 倍的價差，高雄市難道真的…，當然啦！我們希望風調雨順，這一點是不是請高捷相關人員或董事長簡單答覆。

主席（許議長崑源）：

董事長，請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我請我們的財會陳處長說明，謝謝。

高雄捷運股份有限公司財會處陳處長瑞騰：

其實整個財產綜合保險，在外面買相當貴，以前除了高捷自有資產以外，所有車站的資產將近 670 億，就是由捷運公司承保，整個在市場詢價的時候，如果按照原來的設計，一年要一億多的保險費用，所以整個設計保險費率，我們會偏重在整個列車追撞或財產損失這一部分。那地震、風災這一部分，其實經過一些相關的研究，高雄市最多可能如果發

生七級以上的大地震，它有可能損壞一、二個站，所以在風險的考慮上，也承蒙市政府的協助，希望我們整個保險費率大幅降低。因為如果一億多，其實修約以後也是…。

郭議員建盟：

起碼要足以應付我們的風險。那剛剛爭取董監事的問題，可不可以請郝董事長，如果市政府有這樣的立場，你是不是也回去協調貴公司的股東來支持這樣的意見，因為這個是議會的責任所在，是不是請郝董事長簡單答覆。

主席（許議長崑源）：

郭議員，我跟你借半分鐘。董事長你也聽一下，你們什麼事情要議會幫你們背書，支持讓你們過，剛才郭議員講的也有道理，高雄市政府佔董監事席次也合理，還有董事長你附帶答覆一下，高雄市議會，你放心，我們的分寸會抓得很穩，我們也要成立一個五人小組或七人小組的捷運監督小組。是不是你們若有董監事會，我們議會要派人去列席，我們是站在民意代表監督的立場，你們的行政我們不會去管，是不是你們能讓高雄市政府、高雄市議會參與，這樣才有一點道理啊！什麼事情議會幫你們背書讓你們過，你們搞些什麼高雄市議會沒有半個人知道，這不會通過嘛！是不是你回去可以請示一下，你答覆一下。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

謝謝議長跟郭議員剛才的指示，那我想第一個我必須報告，剛才郭議員你的意見跟議長的意見，我一定會回去跟我們的股東報告，我會完全的轉達。第二個，高雄捷運的經營，它本來就是一個公眾的運輸系統，它本來就應該攤在陽光下，完全透明的讓大家來監督。所以剛才除了我們市政府目前有監理機制，還有我們主管機關、合約機關都在按期的給我們監督，還有每半年會查我們的財報之外，剛才議長所指示的有關五人監督小組或怎麼樣。我相信我們高雄捷運在整個公開透明的情況下，我們絕對歡迎大家來給我們協助，因為監督只是會幫我們經營的更好，會更透明，不會有問題出來，謝謝。

主席（許議長崑源）：

陳議員美雅，請發言。

陳議員美雅：

今天是高捷公司來這邊報告，市長也親自到。針對於市政府到底要不要用修約的方式來救高捷公司，本席在這邊必須要強調，就兩個層面要來分別論述。第一個層面，當然情感上，我想大家都希望樂見我們的大

眾運輸系統能夠永續來經營，情感上我們是百分之百支持，但是爲什麼我們今天在議會探討這個問題，是因爲當我們情感上支持了這樣的方式，所謂永續經營的方式之後，到底帶給高雄市的未來，是一個正向的，還是有沒有可能會拖垮高雄市的財政。所以針對有幾個問題，本席在這邊想要請市長或是高捷董事長，或者是相關單位，請你們了解的人可以做一下答覆。本席在這邊先釐清幾個問題，市長，是不是可以先請你告訴我們高雄市民，我們不是前幾天也才做過了一個公車民營化的專案報告，可不可以請市長先告訴我們，第一個，公車算不算大眾運輸系統之一，市長，請你答覆一下？

主席（許議長崑源）：

市長，請答覆。

陳市長菊：

是。

陳議員美雅：

公車是大眾運輸系統，那麼公車長期以來有沒有面臨虧損的問題？

陳市長菊：

有，但是公車也討論民營化的問題，在過去的議會也討論。

陳議員美雅：

是的，市長，那本席這邊想要請教你，公車是屬於大眾運輸系統，長期以來因爲有公益的色彩在裡面，所以市政府長期以來就算是赤字，就算是造成我們財政稍微的負擔，我們還是努力的把它經營下去。但是今天市政府拋出一個議題說，因爲爲了要解決大眾運輸系統它的財政，所以我們把它改爲民營化，那麼目前高雄市的公車，結論也是要民營化，是不是？市長。

陳市長菊：

是，但是他跟…。

陳議員美雅：

是，謝謝你，我們先得出這樣的結論之後，我們再來跟你探討以下的問題，〔好。〕謝謝市長，請坐。那麼接下來我們就要探討一下，在我們的高捷公司營運之後，其實我們很久以前在議會也提出探討，高捷會不會也可能面臨破產的問題，本來是民營的一個機構，未來有沒有可能又是變成市政府這邊要來買單，來幫他們收拾善後。當初市長曾經承諾高雄市民是不會有這樣的現象發生的，結果幾年過去了，現在確實又真的面臨到當初議員們在議事廳所提出來的質疑。高捷公司照目前的營運狀

況到底有沒有可能會面臨破產的問題，陳市長本來告訴大家，告訴我們全體的高雄市民說，絕對不會讓高捷公司面臨這樣的問題；但是今年高捷公司確實要面臨到破產，因此高捷公司也提出來，要求市政府，強迫我們要用修約的方式。那麼我們就來看看，到底這個修約方式、修約之後，我們高雄市民是得到了什麼？本席這邊想要先請教一下，你們哪一位可以回答的話，可以代替市長回答沒有關係。本席想先請教一下，針對高捷公司每年可以創造有營利的部分，是哪些部分？是高捷公司董事長你要回答嗎？可不可以請你說明一下。

主席（許議長崑源）：

董事長，請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

向陳議員報告，我們高捷目前可以創造的營收，當然第一個，我們的運量，這是我們的本業收入，運量是我們的主要收入。第二個，我們業外收入包含了很多，業外收入是我們的第二個部分的收入，我們的業外裡面又包含我們的開發收益，例如開發區的收益，以及廣告的收益。另外就是我們跟其他業界，合作的其他創造出來的利益，基本上是這三類，謝謝。

陳議員美雅：

那麼董事長再請教你，就你剛剛所提出來的這一些，可能業外的收入，開發廣告或是跟業界合作等，這些部分每年大約會為高雄市創造多少的營利呢？就你們目前公司，你們公司應該有作帳吧，每年這個部分的營利大約有多少？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

因為每一個月的狀況會有變化。

陳議員美雅：

每年大約會有多少？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我就以去年一年來跟陳議員報告，除了我們本業收入，我們大概一年14億左右之外，那業外部分我們大概有3億左右的收入。當然除了這個之外，我們高雄捷運公司為了要營運下去，我們不能就靠這樣子而已，所以我們具有一些 know how，所以我們做了很多這些部分。我上一次跟陳議員也做了一些簡單的說明，我在這邊不要浪費太多時間，我們的一些設備、機具，我們的一些人力，都可以在系統之外去多賺錢。所以最近報紙有刊登，我們跟高鐵承攬了它的磨軌，一年可以賺差不多三千多

萬，我們簽了三年的合約，將近 1 億的收入。那麼桃園和台北捷運我們有幫忙它做顧問，台北捷運我們有幫忙它去磨軌，磨它的軌道，這些都是我們同仁去做，所以不在我們的本業收入，但是是我們另外在爭取。那這邊我也跟陳議員報告，我們一定要想辦法營運下去，所以我們也跟香港地鐵合作，可能在 6 月份，我們會去經營北京地鐵的第 14 號條線，當然是部分人力過去。我想高雄捷運要做的是我們如何在市政府、市議會的協助之下，我們自己要努力的經營，謝謝。

陳議員美雅：

你剛剛已經針對高雄捷運公司能夠創造的這些收入，你有簡單報告分別這幾項，那麼可不可以再請你告訴高雄市民，目前高雄捷運公司為什麼會面臨破產的問題？是因為你們每個月必須要負擔哪些虧損？可不可以請你簡單說明一下？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

因為當初的運量估計，以目前一天的運量估計是要 50 萬，如果有 50 萬的運量收入，我們當然收入就可以去 cover 支出，但是事實上我們現在的運量一天只有 14 到 16 萬人次之間，所以沒有辦法去挹注我們的支出而造成虧損。我們的虧損主要是什麼？就是剛剛陳議員所講的，主要是我們的資產折舊一個月大概…。

陳議員美雅：

資產折舊嗎？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

對，1.2 億元。另外我們的權利金大概一個月要將近 2,000 萬元左右，因為我們跟市政府簽約之後 36 年，我們承諾要付 110 億元的權利金給市政府。第三個，就是還本付息，一個月大概 3,000 萬左右，這三項的非現金部分就把我們整個的成本墊高，造成我們一個月的票收跟業外收入沒有辦法去支持這些非現金的部分而造成我們的虧損，一個月將近 2 億元，一年大概 24 億元，所以造成我們營運困難主要的原因。我在這邊跟陳議員報告，也跟高雄市的全體市民報告，其實公共運輸經營是滿辛苦，高鐵也有同樣的問題。

陳議員美雅：

你剛剛針對於收入的部分有說明，針對虧損的部分，我簡單的整合你剛剛所報告，可能就是有機具折舊、還有要付給市政府權利金的部分、還有運量不足的部分，大概是這三大類，是吧？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

還本付息。

陳議員美雅：

還本付息，好的。請問你，在我們修約之後，剛剛你羅列的這些每個月會造成虧損的部分，是否由高雄市政府全部來接受？你剛列的這幾項，是或不是就好。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

不是。

陳議員美雅：

好。哪些是市政府來接受？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

170.55 億元的長貸，市政府要承受；至於資產的部分，市政府只是接過去而已，交給我們來使用，我們以後要付營運回饋金，所以市政府沒有折舊的問題。

陳議員美雅：

你們機具的部分不要混淆高雄市民，我們再釐清楚一點，剛剛你講的這些會造成高雄捷運公司虧損的部分，機具折舊的部分就算你不把它列入，為什麼？因為未來是高雄市政府買單，他們造價等於是把這些機具全部作價買下來的意思，對不對？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

不是。

陳議員美雅：

翻譯成更白話來講，是不是這樣的意思？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

不是買下來，是財務收支的相抵付。

陳議員美雅：

所以你們之後就不用再攤提這個部分的折舊虧損，對不對？

當機具由市政府編列，由他們來承受之後，是不是高雄捷運公司未來在虧損的部分…，我換另外一種方式讓你比較容易理解好了。董事長，在修約之後，你剛剛所羅列出來的這些可能會造成你們虧損的，請問還有哪一個項目會留下來？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

向陳議員簡單的報告。我們的資產沒有全部給市政府，我們還留有一部分，所以我們的資產在我們公司裡面…。

陳議員美雅：

我知道，我下面還會再繼續問下去，所以現在本席要你告訴我們高雄市民的是在修約當中，你剛剛所羅列出來的這些虧損的部分，是否會讓你們不需要再去負擔這些虧損？是或不是？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我們公司的部分當整個修約完成，我們就會負擔我們自己的短貸大概五十多億元；至於有關原來我們的資產，因為跟市政府用 170 億元來做抵付…。

陳議員美雅：

沒有關係，董事長，如果你的意思是說就算修約之後，你們的虧損還是一樣那麼多的話，本席在這邊更要強烈反映，當然就不需要修約了，如果說透過修約的方式確實能夠讓高捷公司的虧損能夠降到最低，而你們是可以創造盈餘的，那麼我想大家也樂見其成，因為你們號稱在四年之後，你們絕對可以反虧為盈，如果照董事長你剛剛又迴避了本席的問題，你是說你們還是有你們的虧損要負擔的，並不是由市政府這邊來承受。請問你，高雄市政府在這個階段來協助你們度過這個難關之後，高雄市民得到了什麼？高雄捷運公司的財務還是沒有得到改善，因為照你剛剛自己所答覆的，你說你們還是會繼續的虧損，高雄市政府現在要接受的，除了幫你們把這些機電，還有還本等等的其他虧損，你們要部分承受之外，高雄市政府得到了什麼？本席在這邊要再跟主席強烈的建議一點，剛剛本席也特別讓董事長去報告，針對於高雄捷運公司能夠創造利益的部分，在本次的修約完全沒有納進來給高雄市政府，所以市政府到底得到了什麼？沒有得到任何的東西。因為你剛剛所提到的，不管是運量、業外收入、土地開發，目前捷運公司你們自己在做土地開發，你們還有很多的土地都沒有開發完成，而這些土地在未來的修約之後還是由高捷公司你們來掌握、你們來主導開發，而真正能夠創造高雄市的這些經濟收入的、能夠帶動地方發展的是什麼？是土地的收入，而我們的修約在這個部分完全沒有納進來。我們看到的是高雄市政府在這次的修約當中，我們只有承受這些不利益，而針對能夠也許可以透過高雄市政府整體的力量來幫助捷運公司土地整體開發也好、廣告收入也好，其他等等的這一些，我們都看不到，捷運公司有釋放出任何的善意給我們高雄市政府嗎？本席剛剛也給時間讓捷運公司董事長說明，本來本席也期許你能夠講說透過市政府這樣的協助，高雄捷運公司會更有信心並且給我們一個非常具體的承諾，但是你剛剛還是規避本席的答覆，你說你們還是繼續會承擔虧損，並且虧損的額度還是滿大的，如果照你的分析，

本席建議本次的這個修約內容不夠仔細，對我們高雄市民來講、對未來高雄市政府的財政來講更是雪上加霜，所以本次的修約內容，本席在這邊強烈的建議必須第一個，重新再研議，必須要讓高雄市政府除了有尊嚴之外，更能夠創造高雄市未來捷運真的能夠長期的經營下去，而不是總是在這邊口頭上說說，議會就讓你們容易的過關。

主席（許議長崑源）：

延長 2 分鐘。

陳議員美雅：

因此本席在這邊要強烈建議此次的修約內容，市政府也許應該也要請議會這邊或是主席這邊，裁示你們要廣納一下更多的意見，把這個修約的方式朝向對高雄市民更有利的發展；不然的話，當我們市政府在這個階段伸出援手了，未來如同捷運公司董事長所講，他們目前的虧損光是靠他們現在的營運還是沒有辦法打平的，未來如果捷運公司累積了更多虧損的時候，而捷運公司又說他們絕對不會再透過議約要求高雄市政府來做任何的協助，他們也不會有其他任何的異議，這個是你們的報告上面所講的。如果照高捷董事長剛剛所敘明的，他們目前就算透過修約，高雄捷運公司還是會持續虧損，而且運量必須要四年之後才能看到可能運量可以稍微往上衝，四年之後如果同樣的事情又發生了，我想這個黑洞是沒有辦法填補的，因此本席強烈在這邊建議，此次的修約內容不可行，應該要重新研議，並且我也贊成主席剛剛所裁示的，未來的整個機制，市議會必須要有一個監督小組進入，然後瞭解整個的運作情形，我們保障高雄市民，並且我在這邊還是再次的強調，我們從公車民營化的結論看到，目前捷運公司，本來是民營化，然後因為公共利益的大帽子扣下去之後，市政府又必須要負擔更多財政的赤字。所以市長此次的修約，請你要慎重。

主席（許議長崑源）：

請市長答覆。

陳市長菊：

陳議員好像不太贊成這一次的修約。我向陳議員報告，今天高雄捷運是一個 BOT 的方式，它跟台北的捷運是完全不同，我想這些的情況陳議員也了解。我們內部跟高捷公司，如果今天修約也沒有通過，他們到 7 月，整個高雄捷運務必會破產。基於公共利益，我必須站在市民的立場，所以我跟陳議員上次有說過，我們高雄市政府不能讓高雄捷運破產，也不能讓高雄捷運停駛，在這樣的情況之下。我想就像最近交通部和台灣

高鐵及銀行團，他們也針對台灣高鐵所面臨的一些問題，他們是三年以後，如果不處理也會破產。在這樣的情況之下，我也覺得說經過 23 次的會議，我們幾次北上，向中央針對這一個問題的討論，中央也都認為在這樣的情況之下，用簽約的方式，能夠讓高雄市民免於有 300 億的負擔，差不多減少 100 億左右。在這種情形之下，是以市民的公共利益，讓我們的高雄捷運不至於停駛，讓市民的利益得以保障；至於土地的開發等等這個部分，在以前 BOT 案的契約裡面，就是允許他們這些土地的開發，針對土地開發這個部分，高雄市政府非常的贊成鼓勵高雄捷運在這個部分…，他們最近有很多土地也已經在進行一些開發，這個都是我們希望他們能夠有更多的財源，來幫助我們的高雄捷運。

如果今天修約沒有辦法得到議會的支持，那當然我們就要去面臨下一個問題，就是我們的高雄捷運當然要停駛，我們也不會願意這個問題，好像丟給中央，我們認為這個問題和中央…，我們已和它做了說明市政府內部召開了 23 次的會議，經過各種利弊得失的考慮，所以來向議會做這個報告。我們請求議會爲了我們高雄市民的利益，爲了高雄市減少財政的負擔，也能夠了解過去一開始的 BOT 案，和台北的捷運完全不同，那是不是能夠支持我們的修約；至於議長剛剛的指示，說應該在這個部分，我們高雄捷運應該要有市政府的董事來參與監督，未來是不是我們議會要有五人小組、七人小組，每一次會議議會都能參與監督，我想剛才我們高雄捷運的郝董事長，他也認同這種的做法，對於我們高雄市政府，我們一切都是在議會的監督之下，爲了高雄市民的利益，我還是請求議會能夠支持。

主席（許議長崑源）：

市長，如果不支持你們的話，今天就沒有這個會了，你聽懂意思嗎？

陳市長菊：

有，我聽懂。

主席（許議長崑源）：

我是說，我們都一樣，議會都一樣，一天都不能停，但是不能停，就是要你們市政府、捷運公司、高雄市議會三方共同來努力。而是要依什麼方式在我們市政府損失最少的範圍內，和捷運公司大家坐下來，好好談一下。這樣我說是無底洞的，以後如果再一次發生財務困難，要怎麼辦？這樣換高雄市議會幫你們背書的變罪人，這個要釐清楚狀況啊。所以我剛才要求董事長，你回去是不是能夠和你們董事會報告一下，我們議會也成立一個監督小組，五人至七人，我看也讓吳益政當召集人，因

爲這個科目，你比較懂。事實嘛，這種事情大家攤在陽光下，如果不幫忙你們，今天就沒有這個會了，市長，這是事實的話。我說給你們聽，不要今天幫忙你們捷運公司過關，改天換我們市政府，無底洞啊，如果市政府無底洞的話，等於百姓受損害，這種也應該合情合理的。董事長是否可以回董事會召開會議，看近期內，最快的時間內給我們議會一個承諾。我向你們保證，高雄市議會我們這些監督小組的成員，絕對不會做超過的動作，你們和市政府看如何去行政，我們議會是負責監督你們而已。好不好？大家本於權責，市政府、捷運公司、高雄市議會共同來努力，對不好？以損失最小的範圍內，這樣才是在解決問題。好不好？〔…〕要不要讓劉副市長答覆一下，好不好？請說明。

劉副市長世芳：

你剛提到有關於他們的業外的土地開發的利益的部分，其實在原來 BOT 三方契約的時候，就已經列入高捷公司他們應該去處理，這一次修約，還是按照原來 BOT 的精神。所以我們認爲它的土地開發也是由高捷公司來處理，但是可能要向議員報告一下，因爲原來在契約開始的時候，它總共有 36 年的特許年限，現在隨著年限越來越短的時間，其實市政府能夠介入的力量會越來越大。所以我想這個部分，如果未來有董監事這樣子的位置，在內部的營運上面，高雄市政府會盡力來促進他們土地開發的利益。

主席（許議長崑源）：

延長 2 分鐘。

陳議員美雅：

因爲這個議題，真的是對高雄市影響太大了，剛剛副市長所提到說，因爲本於 BOT 的精神，本來的合約是那樣子的規定，所以我們現在土地的這個部分是不能夠納進來。那麼請問你，我們今天的題目叫做什麼，叫做「修約」。副市長你不要以爲議員們不懂法律的，還是因爲是副市長不懂法律，然後就用這些東西來「唬嚇」我們的高雄市民。所以剛剛主席講的非常好，今天我們爲什麼還會特別在這邊開這樣的專案報告，我們希望幫忙高雄捷運公司，但是我們高雄市政府不能夠退縮得這麼厲害，怎麼會高雄捷運公司它需要負擔的虧損，高雄市政府二話不說，全部買單，這個符合你們 BOT 的精神嗎？因爲現在我們是透過修約的方式，修約的方式就是雙方互相的退讓，在怎麼樣的情況之下，大家尋求一個共識。怎麼會副市長自己先自貶高雄市政府的身價，現在感覺上是我們高雄市政府必須要聽高捷公司的，所以你們之間，到底你有圖利高捷公

司嗎？剛剛怎麼會是這樣的回答呢？今天我們既然討論的是修約，約修的方式。所以本席在這邊還是要強調一點，在這邊因為未來時間可以驗證，那麼本席在這邊還是建議，本席情感上絕對支持大眾運輸系統，也百分之百支持捷運的發展，但是我們參考，譬如說以日本的例子來講，日本他們坦白說，他們的捷運為什麼可以這麼發達，他們說他們的賺錢其實也不是透過運量，他們是透過整體的土地開發，才有辦法去創造這樣的營收。所以本席在這邊，還是強調建議，你們應該還是好好再去檢討一下這個部分。

主席（許議長崑源）：

陳議員，土地開發這個大家都知道的道理，沒有一個不知道的。剛好只有我們市政府不知道，這麼奇怪！大家都知道土地開發的成長最快，如果在公平的情況下，董事長對吧！如果過去合約、契約擬的不好，說不定是之前的人搞不清楚狀況，但是你們現在就已經面臨破產了，應該大家拿出誠意，看怎麼做才對，這個道理大家都知道，最終就是土地開發會賺錢而已，不然還有什麼能賺錢？結果瘦肉你們拿去，肥肉變成要市政府、市民攬起來，沒這種道理，還要說明嗎？請說明。

劉副市長世芳：

報告議長跟陳議員，剛剛我的說明也許大家會誤解，第一個就是他們這次的土地開發利益本來就有放到我們的財務試算，但是如果現在市政府就把它拿回來，他們原來預估四年內轉虧為盈的時間可能會再拉長，也就是它會繼續虧損狀態，所以我們經過試算之後，覺得也許這樣的狀態是最好。但是如果有任何需要我們再檢討的地方，我們會再跟高捷公司協商，謝謝。

主席（許議長崑源）：

對啊，副市長你要說清楚，你剛剛答覆的明顯就是好的捷運公司賺去了，壞的我們自己承受，事實也是這樣，你剛剛答覆就是這樣，大家應該拿出誠意。董事長，高雄市議會一定會支持你們，就像市長講的，捷運一天都不能停，也就是因為這點，你們吃定市議會，所以既然有這種狀況，兩次、三次、五次、八次也都可以談。吳議員益政，請發言。

吳議員益政：

董事長，各位好朋友，今天坐在這裡的都是好朋友，都是市民的好朋友，不然像議長講的就不會坐在這裡了，今天坐在這裡的都是要解決問題的人，要說的那些人有的不在了，大部分的人都不在了，可是我們必須去承擔這樣的事實，我想請問劉副市長，現在最流行的是 H7N9 禽流感，

你如果去吃早餐，你要點一份豆漿而已，老闆就把雞蛋打下去說，你要吃一顆還是兩顆生蛋？副市長請問你會答覆怎麼樣？

劉副市長世芳：

我不曉得吳議員所指為何，但是我會跟他講說，我只能負擔要喝一碗豆漿，我沒有要加雞蛋。

吳議員益政：

對，你有第三選擇嘛，你算聰明的。因為我是客人、是主人，老闆現在要人吃生蛋，誰要吃？就算沒有禽流感，要叫你吃一顆或兩顆時，你還有第三個選擇就是不吃。而不是他把蛋直接打下去，你因為緊張就說一顆就好，現在就是這樣，你是要三方契約移轉還是修約？我們只能二選一。我們是主人耶，現在變成被逼得只能二選一，怎麼說都比原來三方契約好。為什麼修約會比三方契約好？為什麼有三方契約？當初為什麼訂這樣的合約？大家以為這是比照高鐵模式，什麼叫做比照？要比照招商的規定！我們當年的招商須知裡面，政府應辦事項沒有說必須辦理做三方契約，每個團隊自己的計畫、投資都要自己去找銀行給你保證，今天就是 300 億有 200 億裡面，就是因為有市政府有三方契約讓它靠。照理講那個 200 億是他們自己股東要去抵押，如果這樣，這幾年他們就會很認真做，包括土地、運量開發。這個團隊從一開始…，我相信王鍾渝董事長是一個負責任的人，當時在做這個案子的時候他就很認真在做了，但是最後還沒開標之前就決定是中鋼了，就決定王鍾渝要下台了，就決定要換它自己的人，就決定是陳敏賢負責，所有的工程利益都在這邊處理。讓我們現在變成跟剛剛市長講的，跟美國一樣，too big to fail（大到不能倒），美國 2008 年金融危機大家都說高盛（Goldman Sachs）、AIG 等所有的投資公司損失多少薪水、股東分多少錢，亂玩金融遊戲規則，導致台灣也很多人受害，連公務人員基金，結果倒了誰負責？不是美國政府負責而已，連無關的百姓也要負責，賠一成、賠兩成，還要跟人家拜託，財政局還要跟高雄銀行拜託，高雄銀行要跟誰說？現在也一樣，我們的稅金要跟誰拜託？太大間的不能讓它倒，美國總統就要去拜託國會，8,000 億，所以 170 億不多，我不是指…，董事長實在非常認真，我絕對不是對他苛責，原來那些吃銅吃鐵吃定我們的。我們現在議長、市長、副市長、局長，我是個民意代表，我代表支持我的選民，真的是感謝陳局長跟郝董事長，兩個是甲乙雙方，我看你們的修約合約，你們在這種前提下，能做的差不多都想完了。

我聽過高捷跟我抱怨市政府很硬，樣樣都算很一清二楚，捷運局也跟

我抱怨高捷實在很皮，但是我看到合約的內容，真的是在目前的情況下能做的…，我給你們打 85 分，但還是不及格，因為 200 分才及格，你們很認真，但還有很多可以改的。現在讓我們回顧一下，他們到底是吃銅吃鐵吃了多少，他們就是 too sly to fail，太聰明不能失敗，一開始的人聰明過頭，讓我們這些人當笨老百姓還兼當笨議員，整個中鋼拿到工程契約，整個股東，中鋼投資 30 億，拿政府的額度拿 1 億 5,000 萬的工程，跟民間 300 億，就是我們現在要背書的這 300 億，結果它拿 97 億；西門子最過分，投資 5 億，照理說要投資 10 億，市政府都知道，只是拿它沒辦法，它就是不投資，不然你要怎麼辦？投資 5 億拿多少？政府的預算拿了 3 億 7,000 萬，我們現在要背書，要拿回來的這些，它拿了 114 億的合約，投資 5 億，它做 117 億的工程；東南水泥投資 7 億，拿 68 億 5,000 萬的工程，所有的外勞都是要東南決定，大部分的混凝土都要跟它買；榮工投資 10 億，他拿 270 億的工程；亞洲水泥、遠東投資 10 億，拿 74 億；統一開發投資 7 億，拿 139 億；理成 1 億，拿 2 億 8,000 萬；聯鋼算在中鋼，投資 1 億 2,000 萬，拿 154 億工程。總共加起來，股東自己拿的，1,000 億的工程款，他們拿了 712 億，不是代表 300 億沒拿，總共有七百多億，所以理論上高捷有二百多億的周轉基金，300 億裡面光中鋼跟西門子就拿 211 億的工程，這邊拿一拿還不夠，還要 100 億不用做工作的物調給它，還不夠，還要仲裁，還要拿八十多億，還好局長擋住了，局長也是工程的老江湖了，真的是展現他這幾十年的工夫把它擋下，真的是吃定我們。

吃定我們沒關係，你錢賺去了就好好經營，一開始就要落跑了，到現在像郭議員講的，照合約投資計畫書，是合約的一部分，要投資 26 億，它跟市政府報告說會投資，一開始要投資多少、之後多少，到現在要投資 26 億，哪有規定要我們投資 170 億，你才要投資 15 億？我現在要跟郝董事長拜託，你跟它講，當然早期投資的人、現在決定的人不在了，你們乙方董事會也不在了，主體還在，徐旭東還在，我希望這些股東拿出…，這叫做企業家資本主義者，不知道還有沒有良心，誰坐那個位子？包括中鋼鄒若齊擔任中鋼董事長，你就必須承擔你們公司所承諾的。你不要告訴我說，工會反對、股東反對、這是虧錢的啦！說一堆有的、沒的。但是賺錢的時候，你怎麼沒說話呢？當然工會是無辜的，公司賺錢時它也沒分到啊！中鋼的股東有分到嗎？也沒分到啊！利益都被洗掉了嘛！結果要拜託它時，還搬工會、搬股東出來，我們要搬誰出來呢？我覺得這些老股東的決策者，現在是誰承擔？說過去是沒用的，我們來面

對問題。就像郝董事長、市長和局長，我相信財政局長也費很多心力，還有議長和議會同仁，大家都很有用心。我私底下也問過議長，要怎麼處理？他說不然要怎麼辦呢？我們能怎樣呢！

往者已矣，來者可追。我們從擔任議員的第一天開始，對於高捷總是滿懷憂心，要怎麼來救它？要怎麼來幫助它？只有那些人真的是欺人太甚，還要什麼仲裁費？還要要求多少錢。還好有陳局長的出面才阻擋下來，我想市民很多人都不清楚這些事情，真的要給陳局長獎勵和鼓掌呢！早期在市長就任時，由吳濟華董事長和郝建生共同合作，才是真正在經營高捷。之前的，真的是「垃圾」啦！你看！他們來過議會幾次呢？都是他們在講話，完全沒有在經營、開發，都沒在想！還是我們市長和議會支持的郝建生和吳濟華，才開始認真的，把高捷當作一個大眾運輸的社會責任在經營。我在這裡要說給誰聽？說給那些做決策的董事會聽，如果你們不認真的做這件事，不願意坦誠公開去做任何事情，我唾棄你們、看不起你們。你們公司有多大間，凡是人都是地球的過客啦！留一點名、留一點該做的責任啊！這是合約，你要遵守的，不是我拜託你的啦！你要認真做啊！

就如剛剛說的，現在怎麼辦呢？現在要修約，民間投資，股東 15 億，我們政府是 170 億，每年要加近兩億的利息，那是每年的，而且負債是比 170 億還要多呢！如果再繼續惡化，原股東基於永續經營，他還要投資嗎？我想郝董事長站在這邊，他也沒辦法替他們說話啦！我現在保證他們不會投資啦！不投資怎麼辦呢？我們就要扛啊！再來一次啊！如果營運情況好的話，我們現在又要投資輕軌，公車民營化也要投資，政府又要出這麼多。如果是賺錢要算誰的呢？是股東的，也是他們的。現在出了 15 億，我們政府出 170 億，他們出 15 億，我們政府出那麼多錢來投資，賺的還是算他們的，這不公平吧！

笨了一次，可以說是運氣不好沒經驗，還要笨第二次！絕對不可以啦！我認為現在只是最低的要求而已，我講的是最低的需求。第一個，剛剛說了，所有土地理想模式來處理，可以出租的土地應該隨同機電交回市政府，這才合於公平正義的基本原則，除非你告訴我還有更好的選擇。你說財務計畫可不可以改？當然可以改啊！不然修約幹嘛！第二個，增加若干董監事。剛剛有人說了，兩個董事、一個監事，這是第一個方案，我覺得這是可以解決的方案。

第二個，立約公式剛剛說了，到 7 月時，如果沒有增資就趨近於零了嘛！那時你再辦減資，增資 15 億元。我的機電，我要 170 也可以，我要

150 也可以。我看拿 15 億，也還佔一半呢！不要說我還負債 170 億元。而且這 170 億是乾乾淨淨的，爲什麼？因爲我們市政府還要借錢，平常時都在背債的。所以這些機電等於沒有負債的，是我們在負債。我拿機電去入股，是很乾淨的股數。公司就是減資再增資嘛！這樣子也可以維持所謂的穩定性、安定性。

我覺得我們在這裡做合理的要求，才是給市政府，才是給郝董事長…，我們要對付的人不在這裡，是那些董事們，是那些有權力的董事。你們賺那麼多的錢，我拜託你們了！你們的百貨公司還在開呢！真的，我們一起來努力！大家都坐在這裡，善良的老百姓，也都會支持我們的。我們也都是負責任的政治人物，沒辦法去對付那些人嗎？我真是想不通，我覺得我們府會對這件事要有共識，讓郝董事長…，說難聽點，你是去救他們的，不是替他們工作的。市議會、市政府都支持你，我們是讓你安全下莊，你啊！平安就已經賺了，不要再牽扯不清了。我覺得很沉痛，也代表一點心聲，希望高雄的大眾運輸能夠好起來。我也尊重你，讓你賺到了，你有本事嘛！那時才會和你們共事嘛！我尊重，但是我希望我們可以決定的部分，由我們決定。我希望把那幾個人點出來，他們願意負責任，照理講我們很感謝他，不負責任的人，我們就不要理他。不論是中鋼或是中央的國發基金，還有遠東，它還算有點良心。第三個，還有誰要出？這些人我們就好好坐下來談，就只有幾個人嘛！就把這事情做好，我覺得這才是我們真正的想法。議長，我們議會這樣子要求，不然我想，市長是很尊重專業的。我覺得郝董事長他真是我們長期信賴的人，不論是財務或是政治責任、政治經驗，我相信你會處理得很好。但是我們要強力的向你要求，也希望你要強力的負責任。否則高捷…。

主席（許議長崑源）：

延長 2 分鐘。

吳議員益政：

我們在這幾年來可以看到，之前董事長和總經理真的很會打混！但是下面的人，不論經理或是處長，很多都很優秀，這是我們的人才，絕對不會讓他失業，市政府也需要有經驗的人。不用擔心那件事，不用擔心沒人經營，不用害怕啦！今天再怎麼樣也是用這些人，你們就暫時營運嘛！等我合約弄好再說。所以不用擔心那件事，怕哪天被人開除，不用煩惱啦！我想他們的態度如果這麼不講理，我們向市民報告，他們蠻橫的態度。市民會答應，好，來！看要幾天，我們挺你。我們騎機車、開車或是用走的，甚至騎自行車，我挺市政府、市議會。我三個月沒坐也

沒關係啊！我們要站在對的立場，我們也是爲了大家好，希望我們的方案是 OK 的，並不是要將那 15 億洗掉，也不是的。你們再出 15 億，我們也很謝謝你，還算有點誠意。我們出那麼多錢，我們負擔那麼多，在董監事方面，應該有合理的地位和關係，這是最基本的要求。我覺得這不是有困難的問題，最困難的時候我們都走過了。我們給郝董事長最強力的監督，你才有最強烈的力量啊！我們如果再挺你，結果只會挺到那些沒用的人。所以我們必須對郝董事長，給你最大的監督，就是希望每個股東大家坐下來談談，包括議長、市長和董事長，以及你請來的董事，我們心平氣和來談，我們是要解決問題的人，要做大事的人，也都是負責任的人，我們坐下來，讓這合約更加公平，讓捷運有更好的營運，這是我們所要努力的。我希望董事長能夠很清楚，訊號很強，不要認爲很辛苦，做到這裡就好了，不要再改了，反正中央中都通過了，不要再說那些了…。

主席（許議長崑源）：

董事長，請答覆。在沒答覆之前，我先替你說個公道話。其實今天在座的，立場最尷尬的就是郝董事長，他從捷運籌備時就在做了，到現在他還在做。你明明知道，事情可以或不可以，每件事都很了解，到現在換你來收尾，這樣對高雄市民公道嗎？你們湯都喝了，肉也吃了，連骨頭都啃了！大家都知道所有的項目之中，只有土地開發最賺錢，你們竟然要把它拿走！這樣有道理嗎？董事長不好意思！不是在指責你，是替你打抱不平啦！

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

謝謝議長剛才的關心。我非常佩服吳議員你對我們整個修約，有一個你自己的看法。剛才你最後所提出來這幾點，我覺得我能夠做的我絕對會做。事實上，我跟吳議員也好，跟在座的各位議員報告也好，雖然我在捷運公司，但是我一定是在可能的範圍內，讓市政府負擔最輕的原則，負擔最小、最低的原則來希望讓這個修約能夠完成，讓我們高雄捷運不要停，這是我基本的一個目標。

至於剛才吳議員所提到的三點，第一個，就是有關土地開發，沒有錯，包含剛才陳議員提到的土地開發。事實上土地開發在原來的合約裡就有規定，有沒有開發，我們都要繳給市政府土地租金，這個部分，我們有的已經開發的就有繳，有的還沒有開發的部分就沒有繳，是欠市政府的，所以後面還有罰款，這些我們都透過這一次的修約一起處理。但是土地開發是我們所謂本業收入以外，最重要的一項收入。這一個部分，我舉

一個很簡單的例子，像我們的南機廠，南機廠的開發，上次我跟吳議員報告，事實上我們的時間只剩下 25 年，開發效益其實是有限的，所以這個開發商他要求 35 年。這個狀況我們跟市政府做了報告，跟我們的主管機關及劉副市長做了報告之後，他們很明快的就做一個決定，協助我們，給開發商增加 10 年，變 35 年，他就願意來投資 40 億。這 40 億土地開發之後，在後年的 1 月就可以營業，在興建期的時候，跟吳議員報告，他〔…〕是，我知道。這個土地開發的部分，我先跟吳議員報告，只要沒有開發的，我們那次有跟吳議員報告，我們都可以跟市政府做聯合開發，如果已經開發的部分，因為已經有合約在，這個部分可能要涉及到一些其他的問題。所以我跟吳議員第一點的報告是，土地開發部分，這個最大的收益，我們願意跟市政府，爲了捷運，也爲了高雄市的利益，我們絕對不會霸占著，我們高雄捷運公司不會這樣做。

第二點的部分，就是有關 170 億機電入股，這個部分我詳細的研究了一下，我覺得如果在可能的範圍內是可以做的。但是我必須跟吳議員報告，我們高雄捷運這個合約是依據獎參、促參的規定。獎參、促參的規定裡面很簡單，他有一個公股不可以超過 20%，所以你用 170 億的部分機電入股，他就絕對超過 20%，這樣的話這一個獎參合約就沒有了。吳議員，如果沒有獎參這個規定的話，其實市政府拿 170 億來，讓這個公司能夠營運下去。我相信吳議員剛才你及許議長所提到的，真的市政府是付出很多，讓捷運系統能夠維持下去，這個是市政府及市長很大的承擔。但是現行的法律規定，只要我們的持股比裡面有 20% 以上是公股，這一個獎參就不存在，這樣子的話，高雄市捷運公司就不存在，同樣會陷入到政府要全面接管的問題。所以這個部分可能會有法令上適用的問題，我要跟吳議員做很詳細的報告。謝謝。

主席（許議長崑源）：

延長 2 分鐘。

吳議員益政：

我們都很守規矩，不管是在法令或合約上。但是別人都不遵守，你說別人可以不遵守，但是我們不能不遵守。我也可以土地開發、成立公司，全部都回來財政局，收益都回來財政局。我不投資這個，你把土地都還回來我們這裡，我不用獎參，我土地可以；這個是可以談判的嘛！我講的很多種模式，就是確保利益。我說的，你們出多少錢，你們可以拿多少利益要合理，不要以爲大家都是傻子。我覺得還有很多方法，你不要替他解釋。就像剛剛副市長，你不要替他說修約已經送出去了，現在要

改會很麻煩。不要限制，就像你剛剛的思考一樣，你可以選擇不要買，告訴市民他們不公平，吃定我們市民跟市政府。我們如果罷搭，看誰受傷較重。讓市民知道什麼是權益，什麼是對的，什麼是不對的。這個社會要有一個是非，反而因為這樣教育市民、教育人民，才知道什麼是是非，才有一個是非。說政府欺負百姓，這樣也不對，哪有百姓欺負政府、欺負議會，束手無策，百姓大家都在看。

最近這幾天，我問過所有的人，我把簡單的狀況跟他們講，不用我講，還有人跟我替高捷說項的，我說給他聽。他說：「吳議員益政，剛才我說的不算，替我監督更嚴格一點。」至少有兩個是替你們講話的，我講給他聽之後，當然不是講你們不對，是原來的那些股東、那些主事者，我們必須請有權力的人請他們坐下來。市長，請你…。

主席（許議長崑源）：

市長，請答覆。

陳市長菊：

吳議員對高雄捷運從快要誕生到今天營運，這個過程你參與很多、了解很多。今天除了議長跟少數的議員，其實大多數對高雄捷運的整個過程也是沒有那麼多的了解。剛才吳議員說的這些過程，在這個過程之中，我今天早上的報告也有提到，透過多少檢調、監察院，我相信他們所有掌握的資料，當時一定比吳議員今天講的還要多。在這個過程之中，我想到最後證明高雄捷運當時有被起訴，有很多同仁跑法院等等的，到最後有的是無罪的。當然你要談到公平的問題，這個部分我是認同；但是當時高雄捷運，高雄市從吳市長、謝市長，我有看到高雄捷運的大事紀，就決定要用 BOT 的方式。用 BOT 的方式，我想促進獎參，就會有一些應該有的條件，包括 BOT 的對象，他要有一定的利益才要參與。

所以我認為今天我們面臨這個問題，最好的方式應該是像台北捷運的方式，就是中央政府跟台北市政府，他們在整個捷運之中一起建好，整個交給台北捷運公司經營至今，他們一年一條，至今 14 條線。我們高雄市政府沒有這樣的財力，就沒有辦法這樣做。〔…。〕

我們今天爲了三方合約的問題，我們也到議會做專案的報告。今天爲了修約方式，也是高雄市政府跟捷運公司透過一個非常透明公開的方式讓議會了解。議會監督市政府，站在市民的立場監督我們。今天高雄市政府及高雄捷運面臨這樣的問題，這個部分我們要選擇什麼樣的方式，保障市民的利益，讓高雄市政府財務負擔減輕來做這樣的處理。

至於吳議員和剛剛其他的議員有很多意見，這些意見我也會跟郝董事

長，我們的小組會跟郝董事長討論。我們認為未來高雄市政府對於整個高雄捷運的監督，我們會繼續跟他們談判、討論、協商，我們也認同並謝謝剛剛議長的支持，就是在這個部分要怎麼確保市民的利益，要怎麼讓今天的高雄捷運繼續營運，高雄捷運到現在已經超過十多年了，我們該怎麼做，可能未來三年以後，台灣高鐵也面臨這些問題，到底未來要不要用 BOT 的方式，因為 BOT 民間認為有利益，當然這個利益不是我們同意就好，要有一定的公平，這是另外的討論。

主席（許議長崑源）：

站在人民最大的利益為基準，最重要的是市政府和捷運公司絕對要拿出誠意來，今天開這個會才有意義，不然百姓選你當市長做什麼？百姓選我們當議員做什麼？對不對？蕭議員永達，請發言。

蕭議員永達：

市長、議長、各位市政府同仁、議會同仁，剛剛吳議員有提到美國的華爾街金融海嘯，這件事情後來怎麼落幕？在 2011 年美國總統選舉的時候，民族黨跟共和黨砲口一致對外，不檢討美國的華爾街，一致檢討中國的血汗工廠，那時候就提到鴻海，為什麼呢？因為美國人民去占領華爾街，他們不相信民族黨、共和黨這些參眾議員，也不相信這些政府官員，他們覺得你們這些政客都是被華爾街的金童玉女收買了，結果倒了那麼多人的錢，華爾街真的被抓去關的，少之又少，你講他們違法嗎？統統沒有違法、統統是合法的，為什麼？法律在資本主義國家，本來就是有錢有勢的人訂的，怎麼會弄到違法呢？所以高捷其實是類似美國的華爾街，高捷在我的心目中就是高雄的華爾街，它從吳敦義時代、謝長廷時代一直到陳菊市長時代，其實一路規劃下來，中央政府、地方政府、學者專家一路人馬，幾乎都是同一群人在做這件事，政黨在中央雖然輪替再輪替、地方政權也輪替，但都是固定的人在做這些事情，核心問題在哪裡？大家都講，票價不是主要的，土地開發才是主要的利益，土地開發的核心是什麼？是要有運量嘛！要有人口嘛！這樣土地才開發得起來，如果沒人搭乘捷運，要如何去土地開發呢？所以人口預估是核心的重點。

今天市長講到核心重點，高雄捷運是為 277 萬人服務，講得這麼清楚的數字；但是 91 年鼎漢公司給我們的報告，高雄市現在要有 368 萬人口，我們要多出 90 萬人在這裡，人口預估就錯了，你想想看，多 90 萬人在這裡，高雄市會有什麼現象？第一、你開車出門會塞車；第二、你找停車位會不方便。大家就會乖乖的搭捷運，捷運哪需要你去鼓勵？本來鼎

漢的報告就是紅橋二線，哪有什麼路網？就只有做這二條線，其他就是公車配套，紅橋二線只是二條線而已。前兩天交通局長來這報告說高雄市要花 12.9 億，它是幾條線呢？是 122 條。我們講的公共運輸是什麼？公共運輸是路網越多越好，別人到哪裡都方便才叫做公共運輸，所以高雄市適合的公共運輸很明確是什麼？汽車才有這個功能，捷運才二條線而已，去任何的地方都有不方便的問題。今天回過頭來表決這個，郝秘書長，很多議員都很誇獎你，但是本席在這裡恐怕沒有辦法支持你，我們今天講民主機制，以前你任內的時候是高雄市政府的秘書長，就是現在吳宏謀坐的位置，現在你坐到這裡來，郝秘書長，麻煩你站起來，我跟你一對一的問話，你今天代表的是高捷公司董事長，這個董事長是哪一間公司派你做的？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我是以中鋼法人的身分。

蕭議員永達：

中鋼也是股東之一，所以他派你坐這個位置。以民主機制來講，以前你是高雄市政府的秘書長，也都參與高雄市政府的市政會議，捷運大的決策，你不是第一線，你不是交通局長、也不是捷運局長，但是你也參與的主要政府官員之一，你沒有利益迴避的問題，沒有法律的問題，但是你自己覺得恰不恰當？你是高雄市政府第一的幕僚長，但是今天你是代表中鋼公司、代表高捷的董事長來這裡，希望高雄市政府拿出 170 億來買回這些機電設備，你覺得恰不恰當？你的身分恰不恰當？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

當初答應來高雄捷運公司，我自己也有很長時間的思考，我自己訂下的目標，就是讓市政府負擔最輕、讓捷運系統能夠維持下去的目標。

蕭議員永達：

我講的是權力分立，你覺得有沒有違反權力分立？你當初是坐在這邊的，現在跑來這邊，這邊是民間公司；這邊是市政府，你覺得恰不恰當？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我覺得我自己心裡面有一把尺，這個尺，我自己應該去做對全高雄市最有利的的事情。

蕭議員永達：

所以你覺得恰當。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我沒有講恰當或不恰當，我自己心裡有一把尺。

蕭議員永達：

你這把尺是選擇要做嘛！今天你如果是高雄市政府的代表來當董事長，我沒有意見，今天你坐在這裡是中鋼的代表，當初就是市政府發包1,047億給中鋼這些公司，中鋼也是得利的公司，今天你又代表中鋼公司來這裡，還叫市政府出錢買回這些機電設備，你覺得有沒有矛盾？你覺得沒有矛盾嗎？我怎麼一直都覺得怪怪的。我們以前沒有什麼恩怨，你知道嘛！既無恩怨亦無仇，我也很肯定你跟議員都協調得很好，我真的覺得你的角色不恰當，民主政治講的就是權力分立，講的就是對人性的不信任，所以才有行政、司法、立法，結果你違反角色扮演，你真的覺得適當嗎？你自己覺得呢？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我認為適當、不適當不重要，因為要我自己講，或許別人看法會不一樣，就像蕭議員對我的看法不一樣。當時要接受擔任總經理，後來中鋼又要求我接董事長，我也經過相當長的時間跟中鋼有做一些探討，我要求他們一定要善盡股東的責任，不然我不接，所以我很明確地跟蕭議員報告，並不是我很愛做這個位置，但是我絕對要求…。

蕭議員永達：

我知道你的操守跟人品都沒有問題。本席現在跟你討論的是民主機制，民主機制就是對人的不信任，就是要講權力分立，你現在已經嚴重違反權力分立，你沒有違法是因為你沒有做捷運局長、交通局長，今天你如果做捷運局長或交通局長，就違反旋轉門條款了，對不對？〔對。〕其實你的位置只是差一點點而已，你已經是市政府的秘書長，你的位置甚至比那些局處首長都要高，本席認為真的很不恰當，沒關係！你請坐。劉副市長，請答覆。

主席（許議長崑源）：

劉副市長，請答覆。

劉副市長世芳：

針對郝董事長的部分，我們有一些不同的看法，請蕭議員指教。第一個，秘書長是屬於市長的幕僚長，高捷公司的目的事業主管機關是捷運局跟交通局，所以我們認為在直接利益的迴避上面，不太成爲一個討論的重點。

蕭議員永達：

我沒有說他違法。

劉副市長世芳：

你聽我講完。你剛剛提到當時在發包的時候，現任的郝董事長並不是擔任秘書長的角色。

主席（許議長崑源）：

當時秘書長是擔任…？

蕭議員永達：

沒關係！我的看法是他擔任秘書長是市政府的一級幕僚長，來做這個位置是代表中鋼，我的看法是不恰當，他並沒有違法的問題，只是角色扮演的問題。我感覺今天談到這個修約，講到高捷公司，如果我們 7 月不跟他修約就破產，我覺得市政府應該扮演主動積極的角色，用時間換取空間，不用聽他在那裡哭，你拿那麼多錢去了，反正你現在是有求於我，我管你破產！破產就破產又怎樣！反正你們這些公司賺也賺夠了，不把錢拿出來，破產又會怎樣？破產會怎樣我跟大家報告，那就是捷運停駛。我特別去公車處調資料出來，如果捷運停駛，高雄市的公共運輸會不會受到嚴重的衝擊？市民是不是沒有公共運輸可以坐？我跟大家報告，一點都不會。所以你不用聽他在那邊哭，你就時間慢慢拖就好，紅橘兩線目前為止，紅線每天 12 萬人，橘線就是議會這一條線，每天 3 萬人，沒錯嘛！就是加起來 15 萬人。

如果捷運停駛了，7 月份車派不出去了，他就破產了，高雄市政府要有什麼應變措施呢？就公車跑而已，有什麼應變措施，就捷運站換成公車站。每天 12 萬人，營運時間從早上 6 點到晚上 12 點，派出的車輛每分鐘一班，要 180 輛，橘線每天 3 萬人，3.5 分鐘發一輛車，要幾輛車呢？26 輛車。所以總共要幾部車呢？紅線 180，橘線 26，總共 206 輛。那目前高雄市公車有幾輛你知道嗎？471 輛車。所以高雄市公車現在有很多車都沒有人坐，不用聽他在那邊恐嚇，如果是 7 月破產，破產就讓他破產，修約修到對我們最有利。

郝秘書長，我希望你是代表高雄市政府去當董事長，而不是代表中鋼來當董事長，哪有那種沒有在出錢的公司？1,047 億土建工程拿這麼多錢，只願意花個幾億出來，還可以派人出來當董事長。結果高雄市政府出那麼多錢，機電設備 170 億也是要我們出，結果董事長是別人在派，這嚴重不合理；所以我的主張，以時間換取空間。然後這一段時間交通局就介入公車的調度來跑這紅橘兩線，交通局目前負責多少呢？122 條。紅橘兩線幾條呢？總共也才兩條而已。就一條跑中山路，一條跑中正路，有這麼困難嗎？高雄市的運輸本來就不會受影響。高雄市的捷運本來就是人口「膨風」誇大出來的，誇大出來的結果就是 91 年明明主計處那時

候就有做出報告，從民國 91 年開始，就有少子化的趨勢。他就故意人口灌水，人口灌水完以後就是運量灌水，因為你有多將近 90 萬人出來，運量當然會塞車、會堵車，就會有那些運量。運量灌水，結果運量做不到，運量做不到土地開發當然也做不到，那就跟高雄市的美麗島站一樣。我開始懷疑捷運就是看到我那個選區——中山路跟中正路交叉口的美麗島站，今天早上捷運局又做報告，全世界建築物排名第二，第二名的建築物，結果中山路跟中正路還沒有做捷運之前，那是高雄市非常繁榮的地方，當做完捷運，你現在晚上去看一看，三分之一的店面目前為止都還是關門。有帶動地方繁榮嗎？你花政府這麼多錢，1,800 億下去，花的是納稅人的錢，照常理來講不就是要帶動這個地方的繁榮，讓大家日子比較好過。那怎麼會是紅橘兩線的交會口，反而沒有做之前還很繁榮，做完以後三分之一的店面現在還在關門，那繁榮在哪裡？所以我感覺，原因就是出在人口評估錯誤。運量評估錯誤，所以土地開發也不會成功，市長早上有做報告，那個真的是符合高雄市的現狀，為 277 萬人做公共運輸系統的考慮。那捷運呢？本席是認為已經做好了，當然要讓他營運啊！不然花那麼多錢關起來，這對市民也無法交代；但是修約，不要急著 7 月以前要完成，用時間換取空間，換到對高雄市民最有利的，這樣才是對高雄市有辦法交代，這是本席的建議。劉副市長，一整天都是市長在發言，換你表現一下，請劉副市長回答，恰不恰當？用時間換取空間，不用急著在 7 月底之前修約。

主席（許議長崑源）：

劉副市長，請答覆。

劉副市長世芳：

我們今天都有提到用修約來解決這個問題，是目前風險控管最少的，如果再拖延時間的話，未來假設需要走到強制收買，或者是接管的部分，第一個，高捷公司他是一個民營公司，他有那麼多的員工，必須重組公司的話，那市政府也必須要負擔至少 20 億以上的錢；另外一個是所有的資產等等，在我們的評估裡面是超過我們原來在修約裡面多出將近 100 億左右。所以時間越往後延，我們認為是對市政府反而更不利，所以這以上的資訊給蕭議員參考。〔…。〕

主席（許議長崑源）：

副市長，這些議員同伴苦口良言，或許你們主政的覺得這是在刁難你們，但是如果你回想起來，你站在百姓的立場來想，必須要和高捷好好坐下來談，好好研究一下。7 月還很久，現在才 5 月而已，是不是？現在

才 5 月 1 日第一天而已，大家好好的再談一下，在百姓最有利的立場下，大家公平公正。議員就你們看不到的地方跟你們建議，也希望你們站在百姓的立場，我剛才就講過了，要不然選你做市長要做什麼？選我們做議員要做什麼？那就百姓自己作主就好了，當然百姓就是弱勢。郝董事長，我再說一次，我已經講第三次了，回去跟你們那些大老闆再反映一下，大家真的站在百姓的立場，大家好好思考，大家各退一步，好不好？休息 15 分鐘。

繼續開會，請陳議員麗娜發言。

陳議員麗娜：

這個計畫當時我們聽了很多人做解釋的時候，我們也並不是剛開始就參與到現在，剛當議員的時候就已經開始在建造了，但是這個計畫從那個時候看到現在，所報告的內容上面的確就是紅、橘兩線，以這兩線為基礎去做所有的計畫，包括之後的營運計畫，大概每日預估的運量數是多少？剛剛我聽到蕭議員永達在提到，有關於這家公司在評估可能在今年如果依照預估會達到的人口數是 386 萬人，這個就很奇怪了，其實他所預估的是縣市未合併的狀況。如果以縣市未合併的那個時候來看，高雄市那個時候的人口數已經停滯很久了，為什麼鼎漢公司可以評估在這些年過後，我們高雄市可以發展到這樣的狀況？他一定要有譬如產業的增加、進出口的增加，各方面的數據去支撐這些點，他才能夠說到時候我們會有這樣的人口數成長，的確我們現在再回去看的時候，我們是不是在審這些計畫裡頭有過於草率的地方？或者是市政府看到這些計畫的時候難道從來都沒有提出過質疑？即便出資的大部分是中央政府跟地方政府，出了這麼多錢，在這些計畫裡頭如果有疑慮的地方，難道沒有曾經提出來對這些問題有任何的質疑，就是我們真的能夠到達這樣的一個目標嗎？我覺得當時應該是認同的，應該是認同這樣的一個計畫。所以我們走到了今天，我們也可以看得到當時預估的狀況是不對的，為什麼落差會那麼大？為什麼錢會燒的那麼快就燒完，整個基金到 7 月份可能就要歸為負的？所以在這種狀況下，讓所有市民是沒有辦法去相信政府在幫我們做這些計畫把關的時候，是不是能夠給我們比較接近事實而且符合人民需要的計畫？不論是高捷的這個計畫或是將來還有一個正在進行當中的輕軌，我們都很擔心這些計畫有沒有可能將來都成為高雄市負債的來源之一？

我希望從這一刻起，我們已經得到一個非常大的教訓，所以市政府是不是有可能把當時擬訂計畫的人可以放在上面？如果你能夠寫得出這樣

的計畫，那擬訂計畫的人一定要把名字署名上去，同意計畫的人，也拜託，把名字也列上去，把所有的這些全部都記錄在裡面，如果他退休了，如果他可能不在職位上了，但是他還在公務機關裡頭，這樣不好意思，我們有一天還是終究要回去追究責任，公務人員在做這些事情，如果都沒有了一個準則，我們沒有辦法去追究責任的話，這樣每一個人都可以很輕鬆的去處理任何一個事情，而且在這一關這樣過了之後，我說真的，議員沒有辦法每一項都專業的時候，我們需要藉由市政府的專業來做一個斷定，就是在這一方面能不能讓你們的計畫過關。如果市政府在這個區塊裡頭少了這些東西，我覺得市民朋友不免要非常的擔心，所以等一下要請主席裁示，我們是不是應該做下這樣的一個裁定，就是將來在任何一个計畫裡面應該都要做一個背書，所有決策的公務人員也應該要為當初他所做下的任何事情有一個承擔。

如果這樣的話，我相信任何人在評估任何一件事情的時候，大家會戰兢兢，而且比較能夠更貼近事實的去處理這些事情，這樣會是比较好的。這一次要拿 170 億元出來，我也覺得非常的心疼，心疼的原因是去年我們光是為了減赤的部分花了好長的時間，我們才減了 28 億元，對市政府來講已經是非常的痛苦了，但是今年這個計畫一來，又要借 170 億元，我說真的，市民還是不清楚這 170 億元只單純為一個高捷去做解決，我們又要每一個人多背負六千多元的負債，再加上去，已經是 4 萬多元了，是不是？每一個人平均負債又往上升高的同時，雖然市民一下子不能立即感受到，但是的確是我們在做這個決策裡頭最後要去收拾必須要付出的代價，代價卻是在一般民衆的身上，我覺得非常不公平！這個計畫剛出來的時候，我曾經問過幾位議員說這個要不要辦公投？辦一下公投，讓高雄市民能夠知道我要不要付這個錢去支持高捷？要不要？今天選擇高捷的是高雄市的所有市民，我們要高捷。好，如果高捷營運不行了，所有的市民要不要讓高捷再繼續能夠營運下去，這個時候誰來決定？也是市民，是不是？照理來講是這樣，應該要舉辦一個公投才對，但是我們只是在議會裡面討論再討論，這個錢就這樣付出去了，我心裡面難免會覺得這樣的一個做法會不會不夠充分？就把這個錢這樣付出去了，其實這是一個擔憂，高雄市政府這個錢如果要支付出去，我們也要考慮是不是可以進行公投，這也是一個方法。

另外，我有一點覺得比較不公平的地方是哪裡？就是我們的股東只增資 15 億元，董事長告訴我說 15 億元是已經很努力的要求這些股東再增資了，但是你要知道市政府要付出的是 170.55 億元，增資的部分連十分

之一都不到，如果當時高雄捷運對於這個捷運，就知道是一個對於高雄市民大眾運輸的公共責任的話，他的認知如果是在這裡，他就不應該只出 15 億元，是不是？所以你覺得很努力了，但是在我們看來，誠意仍然不足。

剛剛吳議員益政講的那個東西，我本來的意見不是這樣，但是我突然覺得吳議員的方法反而能夠讓我們稍微對人民有一點交代，就算我們拿了 170 億元出去，結果告訴他們的就是我們去把他們的機電組都收回來，但是什麼時候會回收回來，這些錢會不會回收回來？不會了嘛！本來這些機電是可以在營運時間結束之後免費轉移到市政府，但是現在不是，現在要付 170 億元等於是把它買回來的意思，變成高雄市政府的資產。變成高雄市政府的資產，高雄市政府還拿這些資產沒辦法，是不是？所以呢？利息錢，每年的 2 億元，再加上 170 億元沉重的負擔，但是對所有的市民來講，看不到任何東西，倒不如變成是高捷的股東，也許我覺得這是一個不錯的主意，所以我在這邊是不是請主席在「法」的上面，法律層面應該要去釐清，如果說跟促參法有關係的話，有沒有可能在怎樣的狀況底下我們不會牴觸到促參法？譬如說有沒有可能高雄捷運先宣布整個倒閉或是什麼樣的狀況，財產重新歸零，重新再來，我們再用這樣的方式，高雄市政府的資金再進去，股東如果願意再把資金加進來，重新再做公司的重組，這樣的可能性有沒有？我覺得這樣好像也不失是一個好方法。郝董事長，我們站在我們的角度上面去看，希望人民付出去的錢是可以看得到的，而不是今天拿出去的錢是我們沒有辦法跟人民做交代的，所以在這個部分，我在這邊是不是提議一下，在法律層面上我們先去釐清，這樣的案子有沒有可能？後續的部分是不是應該還要繼續進行討論。我現在再講一下，我原先希望今天提出的方案，是希望高雄市政府不要一次資金到位，我在早上的時候看了一下資料，五年來的負債是 87 億元，如果他的營運在這些過程裡面負債是 87 億元的話，我們也許不用一次就讓它的資金到位，在機電的方面我們可以分成二次五年的計畫，就是前五年資金到位可能是到達 90 億或 100 億；後五年如果真的不行，後面再做其它資金的部分。那我們在做這個計畫的時候，我相信在這個營運裡面，應該也可以再繼續，只要在合約上面寫清楚就可以了，是不是？那後五年對於所有機電的部分，再重新去評估，對於市政府來講，一方面是我們不用一次全部的錢都付出去，利息也不用付那麼多，剩下的錢還在我們手上，我們也有一個監督的力量。對市政府來講，是比較好的，對於捷運公司來講的話，它也得到一個燃眉之急，那

捷運公司還有一些責任在，也不見得所有的東西都去給市政府去承受，是不是？

在這個責任上面，我覺得現有的比例看起來，高雄市政府是過高了。對我們議員來講，聽起來壓力是太大了，讓我們覺得一下子要去承受就是說，同意 170 億就這樣出去，其實對我們來講，好像就是直接給你了，但是我們卻沒有留下任何東西在我們手上，然後怎麼樣來看你們的發展。如果說捷運公司也非常有誠意說將來如果開始有盈餘的時候，50% 會回饋給高雄市政府，預計是四年後。那我覺得我們預估五年內給它一個 190 到 100 億，其實就是一個很好的疏解的方法。我們為什麼一定要到達 170 億呢？等一下也請財政或是主計單位，給本席一個可不可能這樣做的一個回應。然後這樣子的方式，我覺得是不是能夠跟市民比較有所交代，我覺得這也是另一個思考的模式啦。所以在這邊，我覺得解決的方法，不見得就是只有大家所提的那一些，其實集思廣益之後還有一些解決的方式。那我在這邊希望多一點時間來討論，然後把這個方案釐清應該怎麼做才是所有人比較能夠接受的，畢竟這 170 億要拿出去，是很多的市民朋友到目前為止，還沒有體認到的。如果讓所有的市民體認到，我覺得還有一個好處，會讓所有的市民對於怎麼樣去愛護我們的大眾運輸系統，會更加的去珍惜，讓所有人在搭乘的意願會提高。因為大家都知道，我們要多坐捷運，我們不能夠讓捷運倒，我們要讓它引起這樣子的意識，讓所有的市民互相來愛惜我們的捷運啊。長期以來，我說真的，市政府對於捷運公司是很照顧，因為我們的空污基金不知道挹注了多少錢在這個營運上，是不是？只要有關大眾運輸系統可以做的，高雄市政府從空污基金真的拿走了很多錢來幫忙。其實目的就只有一個，就是我們希望在這個部分可以協助高捷，把運量提升起來。

所以，以前那一些空污基金所付出去的錢，從來也沒有說要去跟人家討回來啊，是不是？其實高雄市政府跟所有的高雄市民都是在協助我們的高捷，都是已經釋出了最大的善意了。但是高雄市的財政就是在這麼危急的狀況，所以還是希望我們用一個最精簡的方式，來處理這樣子的問題，既能夠解決問題，又不會讓我們的財政負擔那麼樣的龐大，待會請大家回答一下。另外本席還有一個要求，就是在輕軌的部分，是讓我非常非常擔心的，因為我們的公車才剛要進入民營化的過程，雖然每年大概可以減少七億多的虧損，但是我們補貼，也補貼了八億多啊，是不是？那這個還要繼續努力。輪船公司也還在虧本，然後我們現在又遇到高捷的問題，後續還有一個輕軌的營運，是不是？那我們在這些大眾運

輸系統裡及其它的，高雄市真的沒有一樣不虧本的啊。那大眾運輸系統如果要營運的好，我們至少不要說賺錢啦，至少我們要在這個最後計畫的輕軌，我們不能再一直走前面的老路，已經錯了，那這一次怎麼樣可以讓它做得對，可以不虧本的經營。這個對我們來講，都是一個很大的考驗啊。當時告訴大家不要做輕軌的時候，但是那個捷運局一直希望能夠做，爭取了很多，寫了很多的計畫，中央也補助了錢。現在真正可以做了，那應該也有一個十足的把握，就是說將來的營運沒有問題。所以一樣的，我剛剛前面有提過…。

主席（許議長崑源）：

延長 2 分鐘。

陳議員麗娜：

同意的人，大家都把他寫下來，將來集中在同一本資料裡，讓我們在議會審視的時候，可以從一剛開始的所有來龍去脈都可以非常清楚的了解到，當時的狀況是怎麼樣的，我們都希望高雄市的建設能夠好，也從來不期望整個系統營運是如何一下子就非常好，但是我們的確希望高雄市大家的運輸系統，都是非常的便利，可以營運的非常棒。所以請各位在這一些專業的設計裡，一定要讓我們把關的人信賴你們，那要信賴的基礎原則，就是你們做的計畫，一定要去實現它。再不實現它，我們每一個計畫都到最後讓我們悔恨，不應該是這樣吧，是不是？所以在剛剛問過的這一些部分，請大家稍微回答一下，先請主計單位。

主席（許議長崑源）：

誰要來答覆，財政局先來，針對陳議員的說法我認爲很有道理，難道一次就要拿 170 億出去，它五年才虧損 87 億，對不對？那你 170 億，相對地，我們一年利息要繳 2 億。如果我們先拿 90 億或 100 億，這樣不可行？請說明。

主計處張處長素惠：

我想剛剛不是我們一筆現金給它 170 億，而是我們資產和債務一起承接的，這是第一個部分。第二個部分就是說，如果以高捷公司去貸款的話，它的利息是 2 點多比較高。但是在市政府的話，它的利率大概在 1% 以下，這個地方是不一樣的。

陳議員麗娜：

不論你怎麼算，就是說在這個部分我們可以這樣子，攤提前五年，就是說，我們可以分成五年、五年的計畫嘛，那前面五年的部分。

主席（許議長崑源）：

來，對啦，現在這個…。

陳議員麗娜：

你把它的那一些以往跟我們高雄市比較不清楚的部分，現在大家都用互相互抵的方式來處理。甚至有一些就是我們現在這樣子算下來，其實100億它扣除之後，還可以拿到不少，是不是？那我們可以在前五年，我們就做一個五年、五年的評估，也許我們到第五年的時候，它已經轉虧為盈，我們不一定不必再繼續也說不定。

主席（許議長崑源）：

誰知道的，答覆一下。

陳議員麗娜：

還是你需要一個比較仔細的評估。

主席（許議長崑源）：

如果能夠這樣是最好，能夠像陳議員講的這樣，這樣搞不好四年後就不用再出錢也不一定，還可以減付利息咧，知道的答覆一下。

財政局李局長瑞倉：

這樣是以債抵債的方式來做，所以我們不會一下子就拿170億，而是把那個負債拿過來以後，我們承受這個方式。那在目前，這個因為是最好的一個方式。

主席（許議長崑源）：

知道的起來答覆，沒關係。

陳議員麗娜：

…。

財政局李局長瑞倉：

到126年。[…。] 對、對。

主席（許議長崑源）：

知道的起來講清楚一點。

研究發展考核委員會許主任委員立明：

就財務的操作上面來講，剛剛財政局長已經講過了，其實這個是以債易債，不是說拿現金出去。那最主要就是說，能夠分幾年來處理，如果可以的話，我們也很想。現在的問題是說，高雄捷運在每個月的虧損裡面，每個月虧損2億，其中大概有1億7,000萬來自於這些資產的折舊，甚至包含權利金，還有利息，真正的營運虧損只有二、三千萬，比例很低。所以我們希望今天真的設計一個制度，這次處理完之後，讓高雄捷運能夠永續的經營。如果說我今天這170億的長貸，我是分5次來處理

的話，不管分幾次，但是你若分幾次，每個月佔八成以上的虧損，沒有辦法去降低的時候，那高雄捷運公司可能過四年之後，還是面臨財務的問題。所以我想以承接這 170 億的資產和負債，其實是爲了這一個制度設計出來，能夠讓高雄捷運公司，從此能夠永續經營下去，我想這是最大的目的。

主席（許議長崑源）：

講這樣，我講給你聽啦。

陳議員麗娜：

…。

主席（許議長崑源）：

延長 2 分鐘。

陳議員麗娜：

你這邊有寫一個，就是短貸是 57.8 億，但是你並沒有寫出長貸 170.55 億的部分，在這個計畫報告裡面並沒有寫出來你到底要怎麼給高捷公司。所以 126 年的意思是逐年給，給到 126 年的意思嗎？應該不是這樣吧？這樣你…對啊，它前面也不夠付啊！所以你沒有告訴我你是怎麼付的，如果這樣講，前面大家講說利息是 2 億，其實利息也不是 2 億，不是這樣嗎？如果你分五年給 170.55 億，那你也可以分五年給 100 億啊。因爲這個機電裡頭你也可以拆開不同的東西，因爲它有不同價格，所以在這裡你可以去認定…。

主席（許議長崑源）：

主委我跟你講，你如果不了解就要先去了解清楚，你在這邊不只是向議會報告，也是向高雄市民報告清楚，你如果可以說得清楚再說，在那邊支支唔唔要怎麼辦？

市政府吳秘書長宏謀：

就是一句話，長痛不如短痛。現在爲了要讓整個捷運永續經營，不能停駛。裡面不是隱含了二百多億的以債易債的部分，因爲原來捷運公司跟市政府這邊還有一些仲裁的爭議，還有工程增辦仲裁款，另外還有…〔…〕這裡面都有，包括違約金、所有的權益金抵付都在裡面，我們利用這一次，把所有比較重要、核心機電的資產一次移轉，一次就把捷運公司應該擔負的這些、欠市政府的這些部分拿回來，就是提前逼捷運公司履約，大概這樣子跟陳議員報告。

主席（許議長崑源）：

等於原本就是捷運公司有欠高雄市政府，依我們的估算，用 170 億吃

下那些機電的部分，是不是這樣算？不是規定我們一定要拿出去的，是不是這樣？是他們要還我們…搞清楚狀況一下。洪議員等一下，再延長 2 分鐘。

陳議員麗娜：

等一下，那早上到現在不就都白講的嗎？你現在的意思是說本來已經掛在帳面上的這些債務的部分，全部都一筆勾銷的意思是不是？然後作價成 170 億，所以這些高雄市政府在帳面上必須借錢來平衡這個部分嗎？因為債務不可能憑空消失，請問秘書長。

市政府吳秘書長宏謀：

現在資產提前移轉給我們，所以我們是擁有資產，當然有談到這些資產將來的維護管理跟…

陳議員麗娜：

我可不可以拜託你把高捷欠我們的錢總共是多少講一下。

市政府吳秘書長宏謀：

我們現在如果修約，本府的負擔是 271 億…

陳議員麗娜：

什麼？高捷欠我們的錢多少？

市政府吳秘書長宏謀：

就是修約我們本府的負擔…

陳議員麗娜：

不是修約嘛。

市政府吳秘書長宏謀：

我在講修約跟你剛剛提到的，譬如有人要提到啓動三方，啓動三方那個要 366 億，差將近 100 億…

陳議員麗娜：

不是啓動三方嘛。你沒有聽清楚我的問題啊？

市政府吳秘書長宏謀：

我知道，你剛剛的意思就是爲什麼不能夠分階段把這些機電移轉，這樣可能跟現在…

陳議員麗娜：

是，現在還沒有到啓動三方機制的時候，我的意思是說，你們當時去算的時候，一定要把這所有的部分用 170.55 億的部分，你要說清楚是爲什麼？

市政府吳秘書長宏謀：

我們現在把捷運公司擁有的核心機電、重要的資產一次移轉過來…。

陳議員麗娜：

所以我剛剛問你的就是高捷到底在帳面上欠我們多少錢？不然請郝董事長回答一下好了。

主席（許議長崑源）：

郝董事長知道嗎？你答覆說明一下。

陳議員麗娜：

到底你們欠市政府多少？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

向陳議員報告，你剛剛的問題把我也問得不清楚起來了，我很簡單的跟陳議員說明，第一個我先不要答債務，我覺得剛才陳議員提到的一點很好，就是這次修約後的財務計畫，我在高雄捷運公司，所以這個名子都可以記下來，我願意負這個責任，我想每一個人對未來都要負責，我不可以隨便提一個東西，以後再讓後人去負責，這個部分我願意做這個事情。

第二個部分我要跟陳議員報告，不要講欠多少怎麼樣，很簡單，高雄捷運…〔…〕我知道，我後面會講，我先從前面講，我要整套講下去，你如果從中間插進去的話，整個問題會亂。第一個高雄捷運公司要營運下去，我早上有報告，主要它是非現金部分佔它成本太大，所以我們公司發現到這個問題，爲了要營運下去就向高雄市政府求助，看要用什麼辦法讓高雄捷運能永續經營，提供高雄市民的服務，這是最重要的目標，要讓它永續下去，因此去調整成本是很重要的。成本調整裡面，我們把資產折舊…是我們上午報告過最重要的一項。第二個權利金是最重要的一個。第三個就是我們的還本付息。當初 90 年興建的時候，股東出資現金 100 億，然後向銀行借 204 億，所以簽約是 204 億，實際上借 198 億，所以還本付息是我們最大的負擔。到現在爲止，我們 198 億還到剩下 170.5 億，這個也就是市政府要承接。但是剛才許主委也好、財政局李局長也好、張處長也好，講得很清楚，它是用一個借新還舊的方式，那市政府是拿什麼東西去接這個債？會不會憑空就接了 170 億？沒有。高雄捷運的資產 263 億同時移轉給市政府，也就是市政府接了 170 億，同時它擁有了高雄捷運的資產 263 億，陳議員會問到 263 億跟 170 億怎麼會相抵呢？裡面還有差額是高雄市政府原來要給捷運公司的 90 億左右，這個 90 億我們現在並沒有要市政府拿現金給我們，是擺在那邊以後慢慢來抵，我這樣報告可能陳議員會比較清楚了。

主席（許議長崑源）：

延長 1 分鐘。

陳議員麗娜：

這樣聽懂了嗎？所以是有 90 億的部分，其實那個地方才是平衡掉的，對不對？然後剩下的 170.55 億的部分就是現在機電的部分嘛，所以其實本來高雄捷運是要付折舊還有原先的這些…這些部分本來是要由高雄捷運公司自己承受的，現在高雄市政府把錢借出來去買了這個機電之後，變成高雄市政府要去負擔這些折舊等的東西，看起來好像沒有付，是我們買了，問題是我們還增加了利息錢和各方面，董事長先請坐，我想我這樣解釋應該沒有錯了。

所以原則上並不是沒有借錢，我的意思是我們要一次給他們多少錢才是我們負擔最輕的？我們好像也不見得要給到 170 億，這是我的感覺，爲什麼…。

主席（許議長崑源）：

那等於是以前以債換債啦！董事長，對不對呢？原本你們要承受利息的部分，換市政府來承受，是不是呢？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

是。議長，我是不是再簡單說明一下？因爲我剛才還沒完全講完，陳議員有繼續提問，我再簡單報告一下。

事實上目前這個財務計畫的設計，市政府不會讓我們很好過，這點我早上有報告過。我向陳議員和在座的各位報告，市政府不會讓我們太好過，它會算得很緊。

主席（許議長崑源）：

市政府如果讓你們很好過，連市政府都會有問題。這哪會很好過？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

所以我向議長報告，它是算得非常緊。第二個部分，170 億要分段，怎麼可能還會虧損？這就是剛才陳美雅議員所問到的。因爲如果我們一次不把這些折舊、還本、利息，這些東西的權利金拿掉的話，我們不會 4 年會 breakeven 絕對會 15 年以上。所以對於高雄捷運第一個不要停；第二個，讓它趕快能夠持續經營下來，然後讓市政府負擔最輕。

如果陳議員會後有時間，我願意詳細的向你作比較清楚的報告，只是有些地方在公開的場合及有限時間下，我沒辦法講得非常清楚。但是我向陳議員和在座的議員報告，目前這個修約案，對於高雄市是比較相對有利的方案。

主席（許議長崑源）：

繼續由陳議員明澤和洪議員平朗聯合質詢，好，那先由林議員武忠質詢。

林議員武忠：

今天我們討論高雄捷運的問題，我在外面也聽到不少的風風雨雨。目前這問題已經浮現出來了，就是說捷運經營的困難，已經浮現出來。我覺得中鋼派你當董事長，我希望捷運董事長你要注意一下，因為你在市政府秘書長任內，得到市長和各級長官的信任，因為你是好人，也是標準的公務人員，人家對你很放心。今天如果是中鋼的董事長，同時也是早期捷運的董事長，我看你這個修約方式大概是有困難，因為它很強勢啊！它對議會的生態，對市政府的生態並不了解啊！所以我覺得中鋼用你是個高招。你對於整個市政府的運作，是非常了解，也得到大多數同仁的信任。

據本席所知道，中鋼是不願意增資的，它也不想理會，好像要把這個爛攤子，整個推給市政府。今天我們先不說裡面的內容如何，當初捷運要開的時候我也在做議員，我那時就說了，準備虧損 10 年啦！大家都認為會有 10 年的虧損。從 97 年 9 月捷運通車以來，很多人士都不看好。

我有個重點要請問你，我們的資本額就是你的淨值 100 億，你說到今年的 7 月就變為負數，這是你很正常的評估。關於那 100 億的淨值，是不是由你們的短貸 57.8 億，長貸 170 億，是不是從裡面拿出來的？這是另外的嗎？是另外的嘛！你看這缺口真的太大了。憑這點你們的負債的正確數目就是 272 億了！這個短貸、長貸是原本開始就有的，一直延續到現在。那淨值是 100 億，現在做生意，說到淨值額如果變負數，說難聽點就是破產了，瀕臨破產。我說的比較白話，比較聽得懂啦！你們跟市政府說以後土地租金是多少？應交本府的利息 1.9 億。土地租金是 4,800 萬，違約金 1.5 億。這些是你們要給市政府的啊！現在乍看之下，好像市政府都不用出錢。你說你們的資產是 63 億，市政府累積起來是 170 億，聽起來市政府好像是得利的。

其實，我向主席報告，未必啦！未必是這樣子。這是未知的嘛！這只是個研判。現在問題要解決，這敗筆在哪呢？就是 BOT 案註定要失敗的。這 BOT 案政府投資了一千五百多億，民間投資了三百多億。剛剛吳益政說了，人家西門子投資了五億，他的工程都是一百多億呢！人家應該賺的早就賺到了啦！好處都先拿到了，現在這個爛攤子就出來了。

你要知道我們這個會期，市政府爲了財政的問題，討論得焦頭爛額，

市長也非常的困擾。你也知道這是長期以來一直累計得來的，並不是市長任內發生的負債啊！但是人家算帳都算在市長身上啊！他們會說，市長，你負債多少呢？你要如何開源節流？市政府有做嗎？有做。我擔心的是什麼呢？這件事如果通過，我看市長你要有心理準備，到時候那個帳，也是算在你身上。所以你一定要精打細算，問題又出在哪裡？這個大眾運輸是不能停的。這大眾運輸如果停了，大家會怪誰呢？又怪市長。所以市長要簽署很為難，不簽也很為難；但是如果不簽署，他的為難會更大。如果要二選一的話，我覺得這個約是要簽的，因為我們不能影響高雄市的市民坐捷運的權利啊！但是不可能如其他議員同仁說的，說我們從中得利。我覺得我們不要再賠錢下去就算很好了。現在我們的捷運經營方面出現了問題，如果繼續下去，捷運就如同外界的解讀就結束了。現在唯一能夠救它的就只有市政府而已，因為沒有人會來理會這件事，市政府如果真的置之不理，那就事情大條了。我也希望議長向中央爭取看看是否能幫忙？多少補貼一點。

因為這種事情不能把原罪怪在市政府頭上，或是怪到市長和官員的頭上，這種事情是高雄市市民的事，也有可能是台灣所有…。以後，台中、台南可能也會做捷運，我們的問題，就是要引以為鑑，我們跟台北不一樣。

我覺得大家對於這個合約，我們要以理性來討論。問題就是要解決事情，我們一方面要讓大眾運輸，我們的捷運可以順利進行下去，一方面可以由高捷繼續經營。

讓我們的市政府…，不要把所有的責任都推在市政府身上。所以要解決這個問題，我剛才在看電視，也覺得這是一個大問題。今天如果市長講怎麼樣，人家到時候不會怪你們捷運，就怪我們市政府。為什麼你們當初要修改呢？我們就坐在那裡坐享其成就好了，你們應該要給我們的，就照以前的規定給我們就好了。這是你們主動找市政府的，不是市政府要去補這個洞的，是我們捷運覺得經營困難了，這樣的問題，我們要說給社會大眾知道。否則大家以後算總帳的時候，你是捷運的董事長，你不用來這裡受監督。所以剛才有很多議員說以後既然你要讓市政府修改，要解決這個問題，我們議會也是要監督。所以剛才有很多議會同事說要有一個監督小組，我覺得這是天經地義的，如果不做這個，我覺得你們來這裡就等於要我們背書，讓市政府去做，你就是穩贏不輸的。我覺得這樣也不公平，既然要來議會討論了，我也是要背書的，議會也是要背書，市政府才能同意，任何的經費預算都要拿來我們議會審查通過

市政府才能做。

所以我在這裡說一句良心話，今天會演變成這樣，這也是一個歷史共業，我們也不能怪捷運。這一個缺口當初在營運的時候就預知不簡單了，要在南部做大眾運輸能賺錢，我在議事廳說好幾次了，這是很不可能的事。但是捷運是要做的，你看那些先進的國家，包括我們鄰近的日本、韓國、中國大陸和北京，包括紐約、包括蘇聯我也有去參觀過，蘇聯的捷運有三層，大約 100 公尺，人家一百年前就已經做捷運了，做得很漂亮，就像皇宮一樣。我們高雄市一直到民國 98 年才做捷運，我們已經落後先進國家蘇聯一百年了。所以這個工程要不要做呢？也要做。

但是問題出來了，我拜託議長，我們也是要解決，不解決影響的層面不是只有我們議會跟市政府，是全高雄市。我們以後的捷運也可能不是只有紅線、橘線，我們也可能會慢慢的賺錢改善，我們以後也可能像台北市一樣成網路狀的。我有一次去找一個董事長的朋友，去陽明山那裡住，開車到他的別墅花 35 分鐘，結果我下車，問他要不要開車，他說不用我們搭捷運只要 10 分鐘。我算過了，9 分多鐘，開車到陽明山要花 35 分鐘，搭捷運只要 9 分多鐘，大家也要搭捷運，包括有開車的人也要搭捷運。我們如果有辦法在這個困難的時期大家共體時艱，把這個問題做一個適當的處理，適當的解決。

當然我們的高雄市政府負債的部分，我一直強調這是歷史累積下來的，現在又碰到這個。你知道的我們各項建設如果碰到錢的問題，我們議會都會比較敏感。如果聽到市政府要貼錢的，準備要賠錢的，站在議會議員監督的立場，一聽到市政府要接手捷運，就覺得完蛋了，現在公車處就已經在改民營了，市政府還要接手這個燙手山芋，所以很多議員就人心惶惶。

你的這份報告，我有很認真的看，如果如同報告這樣，我可以接受，我是可以接受的；但是裡面也有很多變數，變數還很多，不是像你講的四年後轉虧為盈，你這是白紙黑字。如果市政府真的讓你修約，幫你解決這個問題之後，你有把握才寫喔！你真的要四年後有辦法賺錢，否則到時候你會害市長在議事廳裡被罵。這個人家到時候算帳是算在他頭上，不是你頭上，算不到你，人家會算在市政府這邊。

你又說，如果簽約以後，高捷股東會善盡社會責任，這句話我也很懷疑。如果不簽是不是股東就不善盡責任了？簽了之後，股東就會善盡社會責任，這句話我覺得很奇怪。本來就是要善盡股東的責任了，不是簽了以後才善盡，不簽就準備不善盡股東的責任，這個也是有問題的。

再來，我最後一句話，我建議議長，這個要處理，這個要簽。最起碼他們如果拿出來是要解決問題，讓捷運可以永續的經營，有時候會牽涉到一些財政的問題，重重疊疊的，因為他們唯一可以找的就是我們市政府，剩下這一條路而已，否則就要倒閉了。我希望爲了大眾運輸可以順利，我們的捷運可以永續經營，市政府多少也要盡一點政府的責任。也不是市政府說公車處要民營化，我們有負一個大眾運輸行的權利，政府本來就要設這個。不是以賺錢爲目的，但是也不能賠到讓我們的財庫空虛。我在這裡希望議會同事，包括市政府和捷運公司，大家認真打拚，如同你這個報告會留四年。四年後如果不賺錢，我希望董事長你最好要當四年，到時候說不定你任職一年就跑了，再換一個就準備又要被罵了。這種是永續經營的，在座的各位，局長也有可能異動或是怎麼樣的，所以這種東西我們在預測的時候，我是覺得你要比較保守一點，不要說得很死，我覺得這樣也不好。我最後一句話，我希望我們的捷運能如同台北市一樣網狀，讓市民大眾要到哪裡就能到哪裡…。

主席（許議長崑源）：

請董事長說明。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

謝謝林議員對我們的鼓勵。向林議員報告，事實上我們估計的四年後是有一個依據的，我們不是按照鼎漢的估計。是按照這五年來經營的實際狀況，我們每年的成長運量是以6%來估計，實際上我們現在大概都是10%以上的運量成長。所以我們有信心在四年內，我們應該可以達到18萬人次。達到18萬之後，我們的運量加上我們的額外收入，我們的收支再加上修約之後的財務條件，我們就可以收支平衡。當然我必須跟林議員報告，這個都是我們的假設估計，但是很重要的一點，我們高雄捷運公司的全體同仁，我們一定會認真做。〔…。〕

向林議員報告，這一次的修約完成，不但我們要大聲的講，在市政府、市議會的協助之下，我們能夠有信心，能夠在四年內收支平衡，而且很重要的一點，我們要維持更好的品質跟服務給高雄市民。〔…。〕

向林議員報告，我早上有講，高雄捷運目前修約所要達到的目的就是永續的經營二十五年，甚至以後更能夠達到像俄羅斯的一百年，莫斯科的一百年，我相信這是高雄市的百年大計。〔…。〕我想事實上我是已經退休的人，我來這邊，是希望我的目的是能夠讓捷運公司活下去就好了。我自己的生涯有自己的規劃，不過我在這邊還是期待，我非常感謝市政府還有議長對我的協助，每個人都有每個人的想法，不過我來這邊，真

的希望幫高雄市民把這個捷運系統留下來。〔…〕謝謝。

主席（許議長崑源）：

董事長，大家都對你這麼有信心，爲什麼？你才幾歲而已，四年你都不敢承諾。接下去由洪議員平朗跟陳議員明澤聯合質詢，我先處理一下時間問題，現在距離散會時間還有 22 分鐘，二位議員發言完畢再散會，好不好？沒意見嘛！確定。

洪議員平朗：

以前你是秘書長現在是捷運公司的董事長，是不是你擔任捷運公司的董事長才發生修約事件，包括用機電部分攤還虧損，是不是這樣？請答覆。

主席（許議長崑源）：

請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

謝謝洪議員長期對我都照顧，我必須跟洪議員報告，我去年 1 月 9 日到高雄捷運公司擔任總經理的工作，當初我們公司還沒有修約的事情，但是問題是在於我們馬上面臨我們的統包商要把我們強制執行…。

洪議員平朗：

董事長，就是因爲你來才有修約的事情發生，請坐。我跟你說捷運公司非常沒擔當、輸不起，有好處就拿走了，不好的就丟給市政府，哪有營建六年、營運三十年，三十年後要把機電歸給市政府，卻又拿這些東西來抵負債，現在機電估計它的價值還有 263 億，針對剛才的權利金，照道理權利金 110 億應該是捷運公司要給市政府的，現在還缺 94 億，所以權利金加上機電折價才達到 263 億，是不是這樣？簡單答覆。

主席（許議長崑源）：

請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

是。

洪議員平朗：

是嘛！權利金不是市政府要給你，而是你要給市政府，94 億加上跟銀行貸款的部分 170 億左右，這兩個加起來你們要拿機電來還這些負債，對不對？我跟你說怎麼會有這麼無理的要求，我要請問法制局，三方的契約，市政府是不是要負責銀行的借款 170 億，要不要？

法制局王代理局長世芳：

其實三方契約我們可以簡單地說，三方契約不是我們幫他還那個錢，

因為資產…。

洪議員平朗：

要不要還？你簡單答覆就好。

法制局王代理局長世芳：

我要說明，因為我不能跟你說是或不是，因為那是原來高捷公司的資產，他把他的資產抵押給銀行，今天要移轉給我們，移轉之後，上面的抵押權要塗銷，所以我們必須幫他還錢，其實他的資產現金…。

洪議員平朗：

本席是要問你這 170 億，如果捷運公司沒還，我們市政府要不要幫他還？

法制局王代理局長世芳：

他的資產價值裡面…。

洪議員平朗：

三方就是，台灣銀行、捷運公司，還有以前謝長廷市長簽的三方契約，以前議會有做決議，不能幫他運量保證每天有 40 萬人次，包括不能幫他跟銀行背書，議會以前的紀錄，你可以拿出來看，有這件事，現在用三方合約看起來是要負責又不要負責，我才問你，你看到底要不要負責？

法制局王代理局長世芳：

因為他的資產價值有 263 億，我們只是要提前移轉。

洪議員平朗：

你這樣說就亂掉了，以前捷運公司投資這個是出資 100 億，200 億是向銀行借錢，總共出資 300 億，機電部分由捷運公司出資，營建部分 1,047 億由政府跟中央支出，為什麼全部的支出變成 1,839 億？二個加起來也沒有這個數字，但是因為有土地徵收的問題，最重要的是這一條物價調整條款，董事長，我請問你，這一條物調款在土建部分到底你跟市政府領了多少錢？請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

議長，我可以答覆嗎？

主席（許議長崑源）：

請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

這都是我就任之前的物價調整條款，不過我有這個資料。

洪議員平朗：

你了解嗎？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

115 億。

洪議員平朗：

有 115 億，仲裁之後還欠你 9 億，對不對？〔對。〕全部資本額加起來是 1,839 億，目前還短缺將近三、四十億，是不是這樣？〔是。〕好，我請問你當初的公辦、自辦，你知道什麼叫公辦嗎？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

不知道。

洪議員平朗：

不知道喔！公辦就是由那些股東來承接這些工程，自辦就是公開招標，結果將近標了 13 標到 14 標，招標出來的單價跟預算都接近百分之百，有沒有這件事？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

剛才吳益政議員也提到這一點，特別講到股東標拿到的金額…。

洪議員平朗：

有沒有這個事實？有沒有剩餘款？剩餘款是不是應該要歸還給市政府，結果你把它併入經營的成本，消化掉了，有這件事嗎？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

根據我去了之後所看到的資料，我們的整個工程款全部花完之後還不夠 31 億，欠工程統包商的工程尾款 31 億，這 31 億是在去年我們另外…。

洪議員平朗：

我問你的不要答到別的地方去，請坐。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

謝謝。

洪議員平朗：

白問了。我跟你說，現在的股東要出資 15 億，以前很多的營造廠、承包商都是原股東，現在只剩下四間，一間是遠東、一間是中鋼、一間是統一、還有國發基金，要出資 15 億，以前的東南水泥、達新、大成、全田、隆大、皇昌，很多公司都跑了，包括你們出資是最多的，過去的我們不要講了，他們也退出股東，都不要再出錢了，就剩下這四間出資 15 億，如果按照減資，他們的資本額是 100 億，減資 87 億剩下 13 億，再加上新的增資 15 億，總共 28 億，我們一個月預估虧損 2 億，一年多 28 億又會不見了，是不是這樣？你們說會飛天又會鑽地，遇到這種沒擔當、沒氣魄、不能承擔賠錢的企業家，無論你如何做，我都不看好。董事長，

過去你的表現我很肯定，我想你去那裏一定是有幫忙、一定會讓捷運更好，但是好也好不到哪裡去，別人做一年就倒了，你去最多二年就倒，我跟你說 7 月份如果捷運停駛，你敢讓捷運停駛嗎？請答覆一下。

主席（許議長崑源）：

請答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

洪議員，我是不是可以先把剛才財務的條件，再簡單報告一下？

洪議員平朗：

沒有啦，我要了解的不是那個。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

那個部分市政府修約之後，我們就沒有一年一個月 2 億的虧損，沒有了，差不多一個月 3,000 萬而已，所以我們還有 4 年的虧損條件不一樣。

洪議員平朗：

沒有關係，你玩數字遊戲也沒有關係。我跟你說要修約大家君子一點，像現在南機廠、北機廠，包括主機廠附近的土地開發案，都 9 公頃、13 公頃，這麼大的面積讓他們去開發，你們有沒有利潤？一定有嘛！有可能一個月讓你們多收 5,000 萬，5,000 萬就不用靠捷運的營運賺錢，用這邊來賺也是不小的一筆數目，是不是這樣？開發這個主機廠、北機廠、南機廠的土地是不是有利潤可賺？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

洪議員你很內行。

洪議員平朗：

我跟你講不是內行，我是說實在話

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

南機廠我們開發之後，一年可以繳回市政府的租金是 3 億，所以剩 25 年可以…。

洪議員平朗：

那你收多少？你向市政府繳 3 億，而你可能收 20 億啊！

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我們沒有收那麼多。

洪議員平朗：

沒有收那麼多，有可能你們跟廠商勾結又圖利了，那是你們個人的事情我不管。但是最重要的你要修約，營運不能停我也認同，萬一一停整個事情又來了，怪東怪西，說很多沒有必要的。〔謝謝。〕這個修約對你

們好的你們都不修，對你們不利的你們就要修，欺負人家。你們不就是看市政府很軟弱、很無能，市政府的後面有選民、有百姓，百姓要能認同，市政府要認同，百姓不認同，市政府也不會做。你若要修約，把主機廠、南機廠，包括北機廠鄰近的土地也一併修掉，開發不是由你們捷運公司開發，由我們市政府收回開發，可不可以做得到？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

向洪議員報告，目前南機廠的開發，我們就是跟市政府聯合開發，現在就是這麼做。

洪議員平朗：

我知道你還剩下 25 年，25 年現在廠商不要投資，那是不是市政府再加 10 年變成 35 年人家才要投資，是不是這樣？〔對。〕乾脆全都交給市政府，讓市政府去招商，讓市政府去規劃、去處理，賺的錢才讓市政府多少補助你們一些虧損。我講一句比較粗魯的話，你們捷運公司不是三個爸爸生的？我們才一個爸爸生的，你們都比較聰明，我們都比較傻。做事情，謝長廷跟陳菊不一樣，陳菊不可能出賣市民，我講這個你聽得懂意思嗎？內幕知道愈多愈恐怖，愈可怕。過去的廠商土建的部分，大家賺得眉開眼笑，事後走光光，後面要你來收尾。我就在懷疑，今天要請你當董事長有他的目的，重要的是要靠你來修改合約，要做出對市政府不利、對市民不利的事情，你不要被他利用了，應該不能待，就不要待了，出賣市民絕對不要做。在這裡苦口婆心、忠言逆耳，講話有點對不起你，但是我發自內心來提醒你，不要被利用了。若是被利用了，我相信你一世的英名，會因為這個職務毀於一旦。在這裡支持應該修約就修約，我們不要跟馬關條約一樣，清朝因為馬關條約把台澎金馬割讓給日本，讓我們滅亡，讓清朝滅亡。事實上什麼事情都要民在我心，個人的公私先放在一邊，不對就是不對，要有擔當，若有擔當的公司，我相信捷運一定會好好的經營下去，輸得起、賠得起，他還是會做下去。不要說好的拿去吃，不好的讓給別人當配菜，這樣不好。我在這裡講的，這是我一直在懷疑的事情，在這裡不吐不快，有得罪也不要見怪。

主席（許議長崑源）：

洪議員，你看剛才吳益政顯示出來的，公司都上億的資產，能夠每次工作都一百多億，你看這會不會嚇死人。以前我還在做議員，就來告訴我們說：「議員，你們若支持我們捷運，還有四萬人的就業機會。」洪茂俊議員在議事廳就回說：「你們有什麼四萬個就業機會，是包括旁邊賣香腸的、賣冬瓜茶的都算在裡面嗎？」四萬人，不知道哪裡來的，四千人

都沒有，還四萬人。

洪議員平朗：

沒有關係，也不可能4萬人。

主席（許議長崑源）：

還告訴我們，這一條若是讓它做起來，美麗島大道就是現在的中山路，就是全東南亞最漂亮的徒步區。你看這麼一蓋，我們整個新興區就沒落了。

洪議員平朗：

所以吹牛，事實勝於雄辯，說這些話，是不是時間能夠證明一切。我說高雄市，謝長廷，我對他沒有「感冒」，稍微怪怪的而已，陳菊市長差很多，陳菊市長我絕對百分之百支持。謝長廷他走了，講也不用講，大家都看得見，也都知道。

陳議員明澤：

因為我現在是最後一個發言，要求在第2次發言的時間幫我們延長一下。因為我覺得剛才洪議員，忠言逆耳講的話都是事實，政策失誤比貪污更嚴重。今天這個捷運，可以說過去我不會參加過捷運的一些看法，那時候縣市還沒有合併，現在有了。當然過去來不及參加，現在大家好好的來討論，可以說監督，可以來學習也不錯。所以過去我看到一個條例，就是列入要保證運量，保證運量是40萬人次，結果現在是18萬人次，做到要死18萬人次，現在平均是15萬人次，40萬扣掉15萬，剛好25萬，一個人30元去算，一天要虧多少錢？所以這是政策失誤比貪污更嚴重，這個是在開玩笑。剛才洪議員有講到，這一些廠商，包括中鋼、遠東、統一，他們是有主權的，他將我們整體發包一千多億之後，會發包的都是九十九點幾的，我相信這些利益，你要先叫他們吐出來，好幾百億也要先吐出來，哪有現在這麼便宜的。一下子說捷運也停駛，大家讓市長緊張，說這要對市民有交代，要議會來背書，所以幸好有議會在監督，不然那個保證運量，楠梓污水廠的整體做法都一樣，楠梓污水處理廠也要保證整體處理量，結果幸好有議會擋下來，不然市政府來背這些債務，就隨時都要背負債。忠言逆耳，希望能夠整體來做一個考量，包括未來的捷運，剛剛也有很多議員在講分期，分期來分擔這些債務，我覺得也是可以考慮的。把這個概括承受，概括承受的問題能夠攤幾年，這是好的，本來簽到126年，照理說我們的捷運公司是到126年，應該是差不多三年前提出，要跟市政府如何去處理。結果現在才民國幾年，要替他解決二十幾年後的事情，讓這些企業主當成什麼事情都要賴給政

府，挾市民之便，怕他們開通這些捷運之後關起來，讓市民惶恐，用這些來恐嚇市政府這邊來修改合約，達成他們企業主的目標、目的。人家說的，做事情不能為富不仁，對社會的付出，像這些長期性的整個公司，他怎麼會不能做，我相信對修改合約裡面的問題還很多，分期的我可以接受，分期把整體延長分攤承受這個負債，我覺得我們可以去接受，那也不影響整體營運。

剛才蕭議員也提出用公車來代替捷運，他的算法也非常的正確，但是有時候先進的國家現在坐捷運坐習慣了，突然間要叫他坐公車，他感覺可能就不太爽快了，我知道市民的進步是這樣，但是這不平等的條約讓我們現在市政府碰上一些要處理，過去不是陳菊市長的時代，但是過去的市長，剛才講的，謝市長的時代，保證運量這種東西寫出來都是在圖利的，這種因素都帶進來了，現在還提出要解散，不然的話，說市民會不方便，這樣可能會破產。你敢說如果沒有通過，7月份有可能一定會停駛嗎？董事長，7月份之前如果沒有通過修約，真的會停駛嗎？你不要再用恐嚇的，我有很多數據證明可以繼續營運的，所以未來要解決這個問題，我相信市政府這邊也要聽得下去，有幾種方法，包括這些議員建議的、包括未來土地的這些開發，南機廠跟北機廠的土地開發，還有整體承租的問題，我相信如果我教你一招，都發局沒有到，都發局最重要了，結果他沒有來，看能不能轉達給他？把南機廠跟主機廠，以後我們的分區，都市計畫來做個區別，簡單講現在的使用分區都是什麼用地？交通用地或者什麼捷運用地，這裡將近有18公頃，也有8公頃的，為什麼不朝向我們可以去做一個低密度的開發或者住宅區、商業區的規劃？這樣一來，財產就有了，市政府不要賴給中央政府，中央政府不會被你賴倒，最後還是整體可以用這些資產來抵押、來做變通，包括我們現在看到的高鐵，依照高鐵目前的營運來講，如果看他過去負擔的利息，他一定是虧損，但是從他周邊土地的開發，足足替高鐵帶來好幾千億元的財產，同樣在推行這個的時候，你就把這方面做的很詳細，以後附帶決議說我們所有的土地要開發成什麼區，也有住宅區，在捷運旁邊價格也相當好，包括商業區、住宅區，商5、商4，還是住5、住4，這些都是可以開發的，不會倒，他們要賴是覺得說接得不太高興，真的老實講，要概括承受的這種感覺不太高興，為什麼不太高興？過去修這種約事實上是在騙我們百姓，尤其議會如果沒講話，會讓人覺得我們這些議員不是在監督市政，單單一個保證量，還好議會的同仁大家都有看到，這個不平等的拿出來，不然現在負債就一大堆。你們要修約，你們就要整體處理，我

們上個市政府拿出來有什麼保證量的問題，這實在是很胡鬧，我語重心長當然是希望我們可以朝向開發，所以我建議在土地方面，我們分區以後要怎麼去開發？這一點實際上要由市政府來做評估，市政府市長這邊可以來講，還是都委會的副市長也可以來講，類似像這樣的開發，我們有把握嗎？你如果有把握，我們財務沒問題，承購過來，我們也替你高興。第二點，我們路竹的捷運已在 4 月份核定，我們能儘速去處理嗎？捷運的部分，你能夠加速落實嗎？如果加速落實也能夠增加我們的運量，營運的成本會降低，這是非常好。是不是就這兩點請副市長——都委會主委能說明一下你的看法，我們來交流意見，你的看法是什麼？

主席（許議長崑源）：

副市長，請答覆。

陳議員明澤：

就我們捷運的南機廠、北機廠未來都市開發的意見。

劉副市長世芳：

剛才講到，因為捷運紅、橘兩線旁邊的土地，不是所有的土地全都是高捷公司負責在做土地開發，因為車站的站邊可能就是我們一般的住宅區，不是原來高雄市區那裡，我們已經在今年，也就是在陳議員的支持之下，捷運周遭如果有 400、600、800 公尺的話，他的容積率是可以有增額的容積率，這個當然是對於未來我們要能夠帶動要搭乘捷運人口或是年輕人口的話，會有很多輔助的效應。你剛提到說有北機、南機還有大寮這三塊，現在都是由高捷公司主導在處理土地開發，但是他主導土地開發之後，他也必須要回饋給市政府，相關的費用或相關的回饋金，剛剛董事長已經跟議員報告過，未來我們也是一樣，假設未來市政府可以加入，等於是他們的董監事的話，我們在這方面對於市政府其實不會有像我們講的那樣的部分，我覺得說這是一個很好的方向，也謝謝議員的指教。

陳議員明澤：

我們這個部分就請他列為一個紀錄，未來可以配合我們都市發展，這個對市政府的財產是會增加，我講很多問題，當時在我們的容積移轉許可辦法裡面就有註明在捷運 400 公尺，這 400 公尺哪裡來的？因為有的人買很多的土地都在捷運 400 公尺內，所以核定都是 400 公尺內，我不喜歡講這個，當時為了市場在爭取的時候都是那些人在反對，他們一塊地、一塊地都在 400 公尺內，他們高興了，等他們開發完了以後才要慢慢擴大，這對我們高雄整體的發展不好，所以我在議會或是都發局的

時候，我提出強烈的主張，要讓高雄市一次有個發展，有什麼發展？整體大家共同發展，高雄市民一起發展比較快，不是用 400 公尺內圖利的比較快，所以說還好，我們整體的都發局廣納建言，對這方面通過我們的容積移轉辦法，讓普遍的市民都可以看到，現在高雄市的發展跟過去不一樣，就是單單一個政策綁死我們，綁住他們的利益，結果誤了高雄市民，幸好啦！反正我們對這個方面推動下去，地政局最近也標售了一塊地四十多億元，不無小補，對市政府來講也是不無小補。我相信這個部分如果是對的政策，我不是在挖市政府的財源，我是在替市政府開發財源，替市政府開發財源順便監督不平等條約，沒有人想要當壞人，每個人也都想要當好人，可是壞人，沒有人說他，怎麼可以？好好把問題挑出來，我們就可以解決，我們也請市政府這邊能注意，當然這些可以說都是對整體的方向、修約的方向、未來經營的方向來做一個改善，我相信在這個附帶條件中，我們的路竹捷運，你要開通，這是附帶的，你要叫我們市政府背負事情，我們也要有市民，我們也要有百姓大家的認同，所以路竹捷運已經核定了，中央已經核定了，我們地方就趕快建。

第二點，就請評估南機廠、北機廠周遭，這些財產是屬於市政府的，整體捷運之後未來一定是蓬勃發展，所以你將使用區分做為住宅區、商業區沒有人會反對啦！這是市政府的財產，在民國 126 年之前是由捷運公司來做控管，我希望在這個方面你們的收支、收益、租金，是不是可以考慮像剛才洪議員所講的，全部概括承受這樣比較好，你們不要好處拿走之後，結果虧錢的時候就要丟給市政府，這樣不好。要的話大家就一次把它算清楚一點，你們就要倒閉了，就一次算清楚不要拖泥帶水，簡單處理一下。

我覺得你們很聰明，你們用這種方向，我大致上看過你們的租金一年是一、二億，你們給市政府的有可能一半，另外留一半五、六千萬，這些是你們捷運公司賺的，這些是穩賺不賠的。要的話就要全部概括承受，市政府也要做權益、損益平衡整體都跟它接收，包括董事長、董事會、整體人事的問題，整個都接管，這樣對市政府處理整體的事情應該會比較好，我相信市民絕對是相信市政府做的工作。但是不能因為捷運產生了一個問題，造成我們無法做整體的開發及制度的改變，整體人事也是要由市政府來接管，這個是合理的。這一點不知道市長對未來整體包括人事方面，是不是都接管起來，市長的看法如何？

主席（許議長崑源）：

請市長答覆。

陳市長菊：

照剛剛陳議員的意見，捷運現在是民間的公司，照這樣就是今天陳議員你沒有支持這個修約，然後等待捷運公司宣布破產倒閉，我們才有接收的問題。如果真的要讓捷運公司倒閉，當然市政府要承擔，但是如果市政府要承擔，今天我們可能要多付出一百多億，包括這 1,400 個工作人員的工作權，還有捷運公司現在停駛之後，什麼時候可以再復駛？這個都是很嚴重的問題。

我很感謝陳議員說的土地開發，當然也感謝兩位議員在這個過程當中，給市政府做了很多的指教，包括容積率這個部分我覺得要符合一定的社會公道，高雄的發展有些部分我們覺得你們的建議很好，雖然我們承受的壓力也很大，我也覺得要這樣子的主張。所以不是所有的土地開發，全部都可以符合大家不同的想法，我想今天捷運公司土地開發當然是其中的一部分，市政府對捷運公司的要求也是很嚴格，不是郝秘書長當了董事長，相信他當董事長更能了解市政府今天所面臨的財政困難，我們會提出更加嚴格的要求。所以我沒有辦法像你們剛剛說的有很多的利益，事實上這個是過去，過去的這一些問題經過調查局、監察院所有起訴的到最後判決無罪。今天捷運公司是新的開始，我們希望捷運公司繼續永續經營，過去的情形如何？當然今天在場的我們都沒有參與。

陳議員明澤：

謝謝市長，我們主張的不是要他破產之後再來概括承受，概括承受有一個權利義務，我們要輔導這個義務當然要有這個權利，如果我們出了這些錢，結果董事會又無法佔多數，我認為這樣的處理方式我是不能接受。今天我們要有相當的人可以進入董事會，這樣承受起來才有意思，這一點原則我相信應該要堅持。

洪議員平朗：

謝謝陳議員明澤，我希望捷運公司你們不要用恐嚇的手段來對付市政府及高雄市民，中鋼是一個大企業家、是鋼鐵龍頭，一個月賺了多少錢？以前這一些股東都是他主導、他召集的，為什麼會給你做？就是人家相信你的企業有達到這個水準，才會給你們做。結果呢？現在就宣布要倒閉了，要以倒閉、停駛來恐嚇市政府，如果以我的個性跟做法，我就等你倒閉之後再來說，倒閉之後我反而好處理。竟然用這種怪招，用這三十年營運要歸還給市政府的東西來跟市政府借錢，而且一借就是 263 億，要市政府背負這些貸款，已經被你們搞得賺這麼多了，你們的資本額只有區區的 100 億，甚至現在發生這個問題，我講句實在話，如果有擔當、

有良心的企業，我相信是不會讓捷運倒閉的，這個影響企業形象甚鉅。

所以，在此我要拜託董事長回去跟股東講，這個面子丟不得，這樣做下去坦白講，見不得人啦！這 263 億在三十年之後，是要歸市政府所有。你說要借 263 億，但權利金又不願意繳，還有倒閉之後要市政府背負這些債務，而高雄市的負債，在上一次會期議員們爲了高雄市財政負債那麼多，大家都努力的討論看要如何省錢？結果你卻要市政府來負擔一百七十幾億、另外一百九十幾億的權利金又不用收，我跟你講啦！這個不是一個企業家應有的行爲。

董事長是不是請你回去再跟股東討論看看，不要以機電設備來抵 263 億的負債，這是差得太離譜了。這樣社會是不會認同的，我相信市政府也不會認同，身爲監督的職責議員們更加不認同，如果用 263 億我是極力反對到底。現在捷運只有紅橘兩線，橘線是中正路到達鳳山、紅線是中山路到達橋頭，其實我今天看蕭永達議員發言，我也對蕭永達議員有點尊重，他所講的話事實沒有錯，不能因爲反對而反對，他說得對我們也要認同跟支持，我也很認同他的看法。是不是可以回去跟股東會提議要顧及公司形象而不要當逃兵，要繼續營運不要帶給市政府困擾，請答覆。

主席（許議長崑源）：

請董事長答覆。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

謝謝洪議員跟陳議員對我們公司殷殷的期待，高雄捷運本來在 90 年簽約的時候就應該要做好，不過很多事情應該做的到現在不是這樣，不過事實上已經有現在的問題，我想我們必須要面對解決這個才是最重要。

剛才陳議員也好、洪議員也好，或者是議長給我的指示也好，我都記錄下來，我想簡單這樣報告，不知道大家覺得可不可以？第一、我會把各位議員的意見，包含要成立一個六、七、八人的監督小組，這個部分我一定會帶回去跟我們的董事報告，希望這個儘快要做成一個決定，這第一點。

洪議員平朗：

打岔一下。過去中鋼明知捷運公司營運一直虧損，爲什麼還要來接這個工作，你也知道營建會賺錢，賺的錢放在口袋裡，放不住要吐出來，我相信這些企業家，以中鋼爲首的企業家，形象比賺錢還重要，相信中鋼一天絕對有賺 1 億以上，一個月絕對有 30 億，而這個一個月要虧損 2 億，別說別家股東，中鋼就負擔得起了，中鋼長期以來污染我們高雄市，

也是要回饋我們高雄市，不要柿子都挑軟的吃，將我們市民…。

主席（許議長崑源）：

延長 2 分鐘。

洪議員平朗：

市政府認為，是軟腳蝦而欺負他，我跟你說一句實在話，不要被後面那幾位利用，你要拿出你的個性、你的魄力、你的清流，包括你處事為人以及過去表現大家稱讚，來勸導他們繼續營運下去，不要讓市政府困擾，不要修約甚至要將機電當作負債來償還。

陳議員明澤：

請教一下，今天中鋼有沒有代表來。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

我就是中鋼的代表。

陳議員明澤：

遠東、統一大股東有沒有來？

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

向陳議員報告，議會邀請我來參加。

陳議員明澤：

以後像這種大股東也讓他們知道。我要提醒你，你剛說市政府要以修約方式來移轉高雄捷運公司機電的資產以及改善的現況，是不是應該也對高雄市捷運建設基金收支管理及運用自治條例做修訂，因為修訂有一個舉債不得超過 240 億，這裡有一個重點，是不是在這個條例上要一個修訂，我也跟你提醒一下。

主席（許議長崑源）：

董事長、副市長，今天那麼多議員的意見應該都聽得懂。董事長，不是在刁難你們，我再重申一遍，大家真的要拿出誠意來，替高雄市好好的解決事情，這是最重要，回去報告一下。

高雄捷運股份有限公司郝董事長建生：

謝謝議長給我簡單的報告。我剛講到第一點，監督小組。第二點，包含郭議員也好、很多議員也好，議長也提到董監的席次，我回去一定把這個意見來轉達。第三點，我也必須要報告在這一次我們跟市政府所談的修約條件之下，公司、員工會秉持著市政府跟議會的協助及嚴格監督之下，我們一定會努力認真提供最優質的服務。

主席（許議長崑源）：

辛苦了，散會。（下午 6 時 22 分）

高雄市議會第 1 屆第 5 次定期大會

市政府以修約方式，提前移轉高雄
捷運公司機電資產以改善經營現況

專案報告

單位：高雄市政府捷運工程局

中華民國 102 年 5 月 1 日

壹、緣起

高雄捷運自 97 年 9 月捷運全線通車以來，運量逐年穩定成長，惟因民間參與方式，高捷公司於營運期間除須承擔長貸之利息負擔外，尚須逐月攤提折舊、權利金等非現金費用，致虧損嚴重，財務上面臨相當之困難。

截至 101 年 12 月止，高捷公司原 100 億元投入資本已剩 13 億元，每月虧損約 2 億元。如無妥適解決方案，依該公司估計將於今年 7 月淨值歸零，現階段更面臨銀行短借資金已逾 50 億元，致營運資金籌措益加困難，近期內將觸及合約終止問題，屆時恐將衝擊市民之搭乘大眾運輸、影響員工就業與引發社會衝擊問題。

為改善其經營危機並達高雄捷運永續經營之公益目標，101 年 9 月 27 日高捷公司依照興建營運合約第 1.2.2 之 2 條及促進民間參與公共建設法規定，提出修約要求，經敘明理由並擬具修約內容及影響事項，書面通知本府。

本府經權衡高捷公司經營績效及啟動三方契約之影響，基於維護整體公共利益及減輕政府負擔之考量，經多次會議討論，爰議定修約內容，以濟高雄捷運之實際狀況並期永續經營，俾利公益。

貳、高捷財務說明

一、BOT 決策過程

（一）路網核定

1. 80.1.25 行政院台 80 交第 3600 號函，核定高雄捷運第一期發展計畫紅、橘線基本路網（不含延伸至大寮主機廠路段）。
2. 83.9.27 行政院台 83 交第 36905 號函，核定高雄捷運第一期發展計畫之橘線延伸至大寮主機廠，紅、橘兩線共長約 42.7 公里。

（二）財務計畫核定

1. 84.8.15 行政院台 84 交第 30139 號函，核定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫財務計畫」，總經費 1,951.76 億元，經費分擔方式係依扣除自償（總經費 11%）部分後中央負擔 75%，地方分擔 25%。
2. 89.12.30 行政院秘書長總（89）字第 36185 號函，同意財務計畫暨最優申請人取得投資人資格，行政院核定總經費 1,813.79 億元。

3. 99. 7. 7 行政院台交字第 0990037845 號函，核定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫」修正計畫書，修正後核定總經費 1, 839. 63 億元。

（三）辦理方式核定

1. 84. 8. 15 行政院台 84 交第 30139 號函，核定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫財務計畫」，依函示：「高雄捷運橘線為基本網路之建設，同意由高雄市政府自行辦理；惟紅線之開工晚四年，宜參照『獎勵民間參與交通建設條例』積極規劃由競標廠商提供資金興建，負施工全責，於完工後分期償付建設經費之方式進行」。

2. 本建設計畫特別預算(第一期)85、86 年歲出預算案未獲議會審議通過，並於 86 年歲出預算審議時附帶決議「請本府重新就政策予以評估其興建方式究採傳統式、BT 或 BOT？」。

3. 針對該附帶決議本府捷運工程局進行評估，並根據「捷運論壇」專家學者及各方意見彙編報告送議會爭取預算恢復，86 年 5 月預算恢復，紅橘線擬採 BT 方式辦理並進行 BT 顧問選聘相關作業。

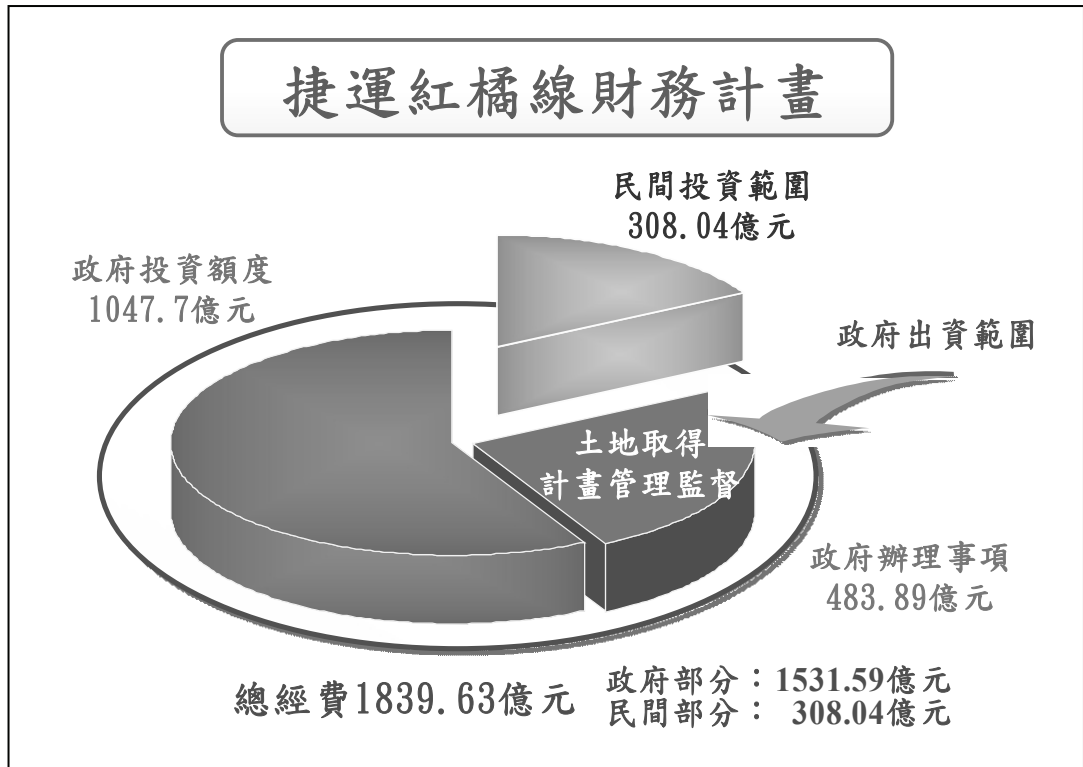
4. 行政院於 86 年 9 月 25 日以台 86 忠授三字第 09155 號函示略以「請儘速詳加檢討及規劃工程執行替代方案之具體可行性、實際完成進度及工程經費等關鍵事宜，並儘速研提修正計畫（含財務計畫）報核」。
5. 交通部於 86.12.6 召開研商「如何協助高雄市政府推動高雄都會區捷運系統建設」會議結論（一）略以，儘速以 BOT 方式公告徵求民間投資意願實有其必要性。
6. 交通部 87.1.23 以交會八十七字第 00692-1 號函示：高雄捷運擬以 BT 方式推動乙節，查與本部 86.12.6 召開會議結論不符，仍請依上開會議結論辦理。
7. 行政院 87 年 6 月 17 日台（87）忠授三字第 04490 號函示「市府擬採 BT 方式辦理高雄都會區大眾捷運系統建設計畫部分工程，與本院原核定辦理方式不同，且捷運系統之營運亦屬非易，若能由專業之民間公司營運，將可減輕政府負擔，為利該捷運建設後續工作順利推動，請盡量以 BOT 辦理方式為宜，並請考量於 88 年度以後衡酌實際需要編列 BOT 相關經費。」

8. 行政院 87 年 8 月 25 日台（87）忠授三字第 06969 號函示重申高雄捷運建設儘量以 BOT 方式辦理於 88 年度以後衡酌實際需要編列 BOT 相關經費。
9. 本局於 87 年 9 月 11 日函行政院：為高雄都會區大眾捷運系統工程建設執行方式，經本府捷運工程局遵行政院之指示審慎評估並決定採民間參與（BOT）之方式來推動高雄捷運建設並已於 87 年 6 月 26 日暫緩 BT 顧問選聘相關作業。
10. 行政院 87 年 10 月 2 日台（87）忠授三字第 08425 號函，對本府以民間參與方式推動捷運建設計畫同意備案。
11. 本局於 87 年 10 月 7 日函陳交通部說明高雄都會區大眾捷運系統工程建設執行方式，經本府捷運工程局遵行政院之指示審慎評估，將採「民間參與」方式並依據「獎勵民間參與交通建設條例」規定推動，交通部於 87 年 10 月 9 日回復「本部原則同意」。
12. 本局 87.11.11 函報先期計畫書，並於 88 年 6 月 4 日奉行政院台 88 交字第 22043 號函同意先期計畫書及計畫主時程在案。

二、民間參與興建營運合約

89年5月10日本府召開「徵求民間參與高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設案」甄審委員會第5次會議，評定高雄捷運股份有限公司籌備處為最優申請人。經招商競標後，本建設案總建設經費1,813.79億元，民間投資304.9億元（包括電聯車、號誌、供電、通訊、月台門、自動收費系統、軌道工程及機廠設備），政府投資部分1,047.7億元、政府辦理事項461.19億元。並於90.01.12與高雄捷運股份有限公司簽定興建營運合約，特許期36年（興建期6年、營運期30年）。

本建設修正計畫書於98.7.16函報交通部修正本計畫，於99.7.7奉行政院以院台交字第0990037845號函核定，總經費修正為1,839.63億元（屬政府投資及政府應辦事項部分為1,531.59億元、民間投資部分為308.04億元），計畫期程由97年10月延長至106年底。



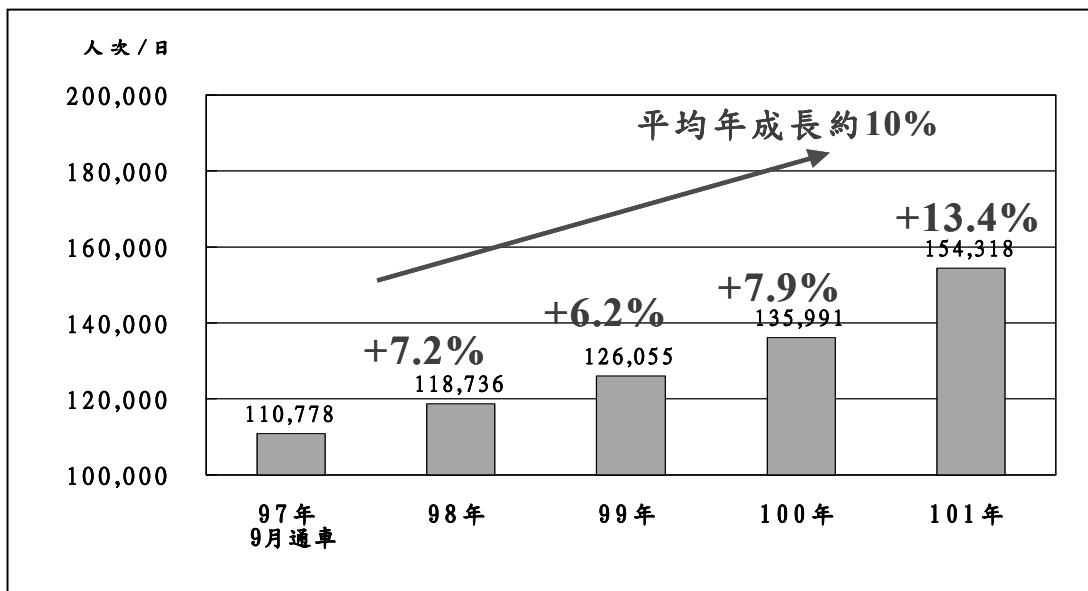
圖一 捷運紅橘線財務計畫

參、現況

一、運量

高雄捷運紅橘線路網自 97 年 9 月全線通車以來，運量穩定成長，101 年較 100 年運量成長 13.4%，102 年 3 月較 101 年同期成長約 15%，4 年平均每年成長約 10%，詳圖二 捷運紅橘線年平均日運量成長圖。

101 年 12 月 31 日跨年活動運量高達 47 萬人次，102 年 4 月 3 日至 4 月 7 日五天平均運量高達 19.6 萬人次/日，其中 4 月 5~6 日兩天近 22 萬人次/日。



圖二 捷運紅橘線年平均日運量成長圖

二、101 年度高捷公司收支虧損情形

表一 101 年度收支虧損表

單位：億元

總收入		總成本		虧損
營運收入		現金項目		
運輸收入(票收)	13.06	運輸成本	14.95	
附業及其他收入	2.73	利息費用	4.71	
		附業及管銷費用	3.84	
小計	15.79	小計	23.50	7.71(現金虧損)
平準基金挹注收入	7.85	非現金項目		
		折舊費用	14.22	
		權利金攤銷	2.48	
		其他攤銷費用	0.39	
		小計	17.09	
總計	23.64		40.59	16.95(帳面虧損)

(註：不含工程收入/支出)

表一高捷公司 101 年全年營運收入 15.79 億元，運輸成本 14.95 億元、附業及管銷費用 3.84 億元、折舊 14.22 億元、利息 4.71 億元、權利金 2.48 億元、其他攤銷費用 0.39 億元，年虧損 16.95 億元。

表中可知折舊 14.22 億元佔全年總成本 35%，利息 4.71 億元佔 11.6%，權利金 2.48 億元佔 6.1%，合計 52.7%，折舊、利息及權利金等財務結構層面問題，為虧損主因。

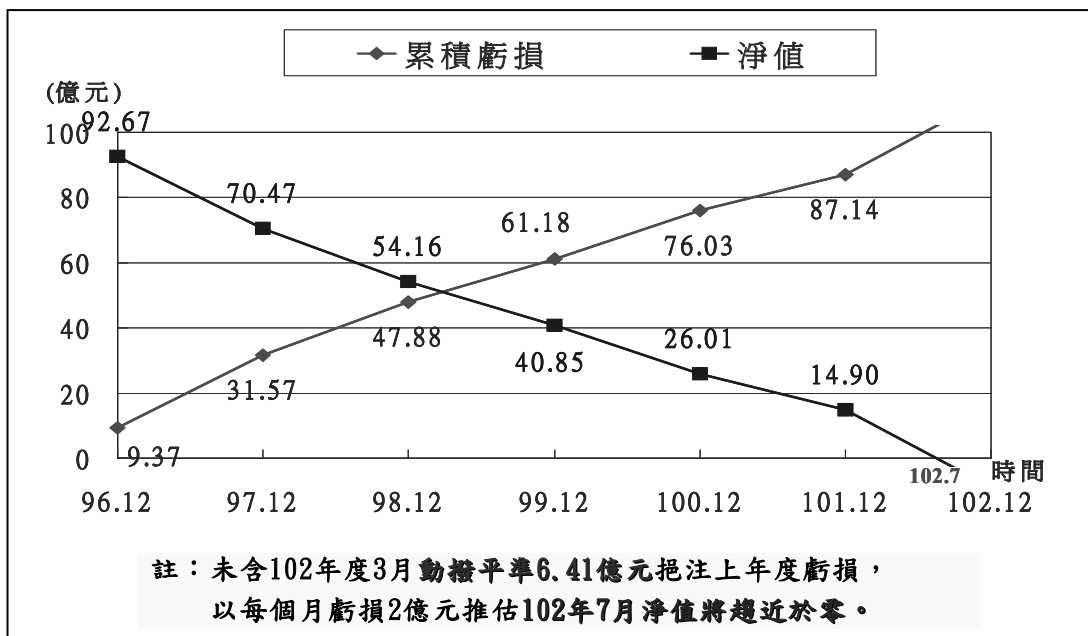
三、經營現況

表二 經營現況

截至 101.12

營運現況	1. 平均日運量 15.4 萬人次。 2. 平均日票收 357 萬元。
財務現況	1. 每月平均虧損 2 億元(含折舊等非現金支出)。 2. 營運現金缺口每月平均不足約 7 千萬元。
借貸現況	1. 短貸：57.8 億元。 2. 長貸：170.55 億元。
財務虧損	1. 101 年 12 月底，累計虧損約 87 億元。 2. 102 年 7 月，預估淨值轉為負。
土地開發	1. 每年應繳交土地租金約 4,800 萬元。 2. 累計應繳 1.96 億予本府。 3. 累計違約金 1.75 億元。

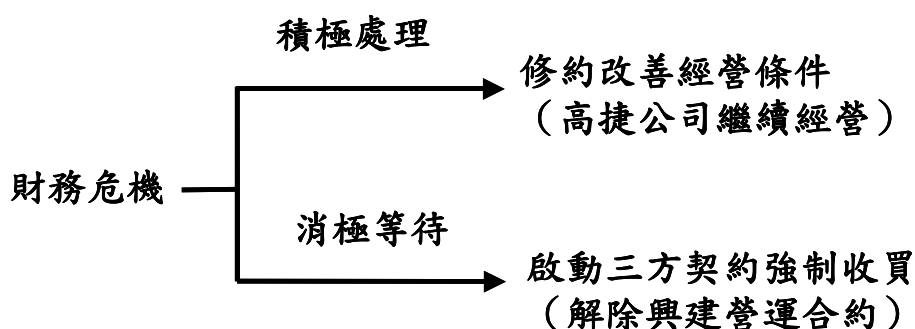
四、累積虧損及淨值趨勢圖



圖三 累積虧損及淨值趨勢圖

肆、合約模式分析

面對高捷財務危機，經權衡該公司經營績效及啟動三方契約之影響，基於維護公共利益及減輕政府負擔之考量，評估修約改善高捷公司經營條件為現階段最佳策略，詳附件一啟動三方契約與修約比較表。



一、修約改善經營條件

(一) 優點：

1. 維持興建營運合約，市府毋須籌措收買現金。
2. 和平解決高捷合約爭議。
3. 可促高捷股東善盡社會責任。
4. 可解決高捷目前長貸利息、折舊、權利金攤銷等問題。
5. 高捷有機會四年後轉虧為盈。

(二) 缺點：

1. 須耗時議約且修約易產生爭議。
2. 本府須負擔銀行長貸及每年利息。

二、啟動三方契約強制收買

（一）優點：

1. 本府得沒收履約保證金、平準基金餘額、求償未繳納權利金。

（二）缺點：

1. 籌措收買價金 263.77 億元。
2. 必要時須進行接管，以維持營運正常，接管高捷公司所需營運成本初估每個月約 1.6 億元。
3. 接管時須另成立新公司繼續營運。
4. 如無法無縫接管，面臨停駛，嚴重影響公眾權利。
5. 權利金 94 億元、履約保證金 45 億元、平準基金 25.7 億元等之收取，與仲裁款 17.27 億元及運量不足之爭議，尚須循法律程序解決。
6. 本府實際負擔數將可能提升至 366 億元（詳附件一）。

三、分析結論

綜上分析，基於維護公共利益、降低停駛風險及減輕政府負擔等綜合考量，評估修約改善高捷公司經營條件為現階段最佳策略。

伍、修約

本府權衡修約與啟動三方契約在財務、接管、政經、法律各方面之影響，基於公共利益、公平合理、自助人助三大原則下，雙方在互信互利的基礎上，依高捷公司來函請求，合意修改興建營運合約，改善高捷公司財務結構性問題，並爭取股東同意增資15億元，避免啟動三方契約衍生之衝擊及影響，維持高雄捷運永續經營，賡續提供市民優質運輸，減輕政府負擔，尋求市民、市府、高捷三贏。

一、法令依據

（一）大眾捷運法

1. 大眾捷運法第4條：

大眾捷運系統主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。路網跨越不相隸屬之行政區域者，由各有關直轄市、縣（市）政府協議決定地方主管機關，協議不成者，由交通部指定之。

2. 大眾捷運法34條：

大眾捷運系統之經營、維護與安全應受主管機關監督；監督實施辦法，由中央主管機關定之。

（二）獎勵民間參與交通建設條例第3條

本條例所稱主管機關：在中央為交通部；在直轄市為直轄市政府；在縣（市）為縣（市）政府。本條例所定事項，涉及目的事業主管機關職掌者，由主管機關會同目的事業主管機關辦理。

（三）機關辦理促進民間參與公共建設案件作業注意事項第五十五點（修約前題）第2款

主辦機關與民間機構簽訂之投資契約，如有下列情形之一，主辦機關應進行檢討，經檢討確有修約之必要者，經雙方協議後辦理修約：

1. 投資契約載明之修約事項。
2. 基於公共利益考量，依原契約繼續履行或處置有礙公共利益者。
3. 發生不可抗力或法令變更等情事，致依原契約繼續履行有失公平合理或窒礙難行者。
4. 契約訂有定期檢討約定者。

（四）興建營運合約第1.2.2第2款

本合約應適用獎參條例等相關法令，但促參法之規定較有利於乙方者，依法適用之。

（五）監察院 99 年 9 月 20 日（99）院台交字第 0992500305

號函：

高雄捷運自 97 年竣工通車以來，面臨運量不足、營運虧損、資金缺口等困境日益嚴重，可能有隨時停駛之虞，主管機關迄未主動協助解決，…請檢討改進。

二、修約目的

- （一）透過調整合約促成高捷系統永續經營
- （二）全盤妥處修約前雙方履約爭議
- （三）延續市民、政府及民間業者三贏之成果

三、修約原則

秉持公共利益、公平合理及自助人助等三原則下研議修約：

（一）公共利益

1. 確保高雄捷運永續經營

為保障民眾行的權益，確保高雄捷運永續經營為首要任務，兼顧降低市府財政負擔下，尋求協助高捷公司渡過財務危機之最佳方式。

經評估，修約係為確保高雄捷運永續經營之公益目標，提前移轉高捷公司機電資產，一併解決折舊、利息、權利金等虧損主因，改善其財務結構，使高雄捷

運得以繼續維持正常運輸服務，不致中斷，高捷公司財務經評估可望四年後轉虧為盈。

2. 降低高捷停駛風險

修約改善經營環境，可避免高捷公司因財務惡化破產啟動三方契約，降低高捷停駛風險，持續為每日近16萬之乘客提供運輸服務，另可穩定1,400多位員工士氣及就業，避免社會不安。

（二）公平合理

1. 市府財政負擔最低

(1)以營運至126年計算(短貸利率1.5%)，估算修約本府需負擔約271億元，較啟動三方契約後至少需負擔301億元為低。最差情形，啟動三方契約市府可能負擔達366億元。(詳表三及附件一)

(2)提前移轉高捷公司機電資產，與高捷公司協議採用以債抵債之作法，市府無須籌措收買價金，並具備下列優點：

- 相較於啟動三方契約，市府可減少約30~95億元負擔，若加計停駛之社會成本，則估計可減少100億元以上。
- 取得高捷公司投資價值263.77億元之機電資產，

並提前抵付高捷公司應繳之權利金（折現後 59.08 億元）、積欠之土地租金及違約金（約 3.71 億元），僅負擔長貸 170.55 億元，所需長貸經費及利息由自償性基金支應，可避免納入市府舉債額度，影響年度公務預算編列。

- 未來經營年度高捷公司稅前盈餘於彌補累積虧損後，提撥百分之五十予市府作為營運回饋金，估計回饋 26.25 億元。
- 未來年度可取得土地租金約 12 億元。
- 高捷公司超過預期內部報酬率（IRR）4.91%之稅後盈餘，於彌補虧損後以現金給付市府作為未來營運資產重增置準備金。
- 經仲裁判斷，本府須給付之仲裁款約 7.4 億元，不須支付現金，以營運期履約保證金及以後年度相關收入抵付。

綜上，市府經由本次修約，除可取得價值 263.77 億元之機電資產，現階段可抵付權利金及積欠土地租金、違約金，合計 62.79 億元，未來年度可取得營運回饋金及土地租金合計約 38.25 億元（含抵付本府應付剩餘款），詳表四市府負擔抵付情形表。

表三 啟動三方契約與修約之本府負擔試算比較表

	啟動三方契約				修約		
	102年	103~126年	合計	102年	103~126年	合計	
收入							
土地租金	3.71		3.71	3.71		3.71	
權利金							
平準基金	32.00		32.00	59.08		59.08	
應約保證金	45.00		45.00				
支出							
鑑價金額	(270.67)		(270.67)	(263.77)		(263.77)	
仲裁款	(17.27)		(17.27)	(17.27)		(17.27)	
仲裁款利息	(9.00)		(9.00)	(9.00)		(9.00)	
成立新公司準備金	(20.00)		(20.00)	(20.00)		(20.00)	
應付帳款抵銷	0.00		0.00				
收支差異(1)	(236.23)		(236.23)	(218.25)		(218.25)	
收入							
營業收入	14.83	518.52	533.35				
開發租金收入	0.09	35.98	36.07	0.00	26.25	26.25	
回饋金收入				0.48	11.52	12.00	
土地開發租金收入							
支出							
營業成本	(18.24)	(488.31)	(506.55)	(0.10)	(11.50)	(11.60)	
資產重置-投資範圍	(0.10)	(11.74)	(11.84)				
資產重置-其他	(0.04)	(5.53)	(5.57)		0.00		
收支差異(2)	(3.46)	48.92	45.46	0.38	26.27	26.65	
整體收支差異(1+2)	(239.69)	48.92	(190.77)	(217.87)	26.27	(191.60)	
利息費用	(3.61)	(106.47)	(110.08)	(2.56)	(77.21)	(79.77)	
本府負擔	(243.30)	(57.55)	(300.85)	(220.43)	(50.94)	(271.37)	

表四 市府負擔抵付情形表

單位：億元

年度別	項目一		項目二		備註
	資產鑑價	金額	仲裁	金額	
102 年 度	移轉價金	263.77	仲裁判斷總額	17.27	依修約專案會議整合方案，合理調整重置置費用，未來年度本府負擔資產重置置費用以11.6億元(四成)為上限。 1. 物調仲裁款另案處理，不予抵付。 2. 長貸利息每年約2.56億元(利率1.5%估算)
	減：長貸本金	(170.55)	減：物調仲裁款	(9.87)	
	積欠租金及違約金	(3.71)			
	權利金	(59.08)			
	小計(A)	30.43	小計(B)	7.4	
	資產移轉後，本府應付剩餘款 (K) = (A) + (B)		37.83		資產移轉後，本府應負擔之應付剩餘款，不支付現金，並以營運期履保金及以後年度相關收入抵付。
102	抵付：營運期履保金(a)		20		1. 依修約專案會議整合方案，土地租金1/2以現金支付，另1/2以資產移轉之應付剩餘款抵付。 2. 102年起預估每年土地租金約為0.48億元，核算至120年為9.12億元。
後	抵付：土地租金(b)		4.56		
續	抵付：營運回饋金(c)		13.27		
年 度	本府應付剩餘款、抵付後餘額 (預估至120年止) (K) - (a) - (b) - (c)		0		1. 依修約專案會議整合方案，彌補累積虧損後提撥稅前盈餘50%為營運回饋金，並得以資產移轉之應付剩餘款抵付。 2. 依高捷公司試算資料，至120年止營運回饋金約14.34億元。 本府應負擔之應付剩餘款於120年全數抵付，抵付後尚有現金收入1.07億元；未來年度每年高捷公司應繳納之土地租金及營運回饋金(合計約2億)則以現金支付本府。

(3)依據原合約規定，乙方於銀行融資金額全部還本付息後，每年提撥稅後盈餘一定比率為權利金至達玖拾肆億元為止…。若營運期最後一年仍未達玖拾肆億元，則不足之金額於最後一年提撥。以高捷公司目前財務狀況，預估到營運期最後一年仍無法提撥權利金，故修約提前移轉機電資產，雙方協議以權利金採折現率1.875%折現至101年底約59.08億元，抵付收買價金，除減輕市府負擔外，並促高捷公司提前履行合約規定之義務。

2. 解決高捷合約爭議

(1)透過談判平和解決仲裁爭議 17.27 億元：

高雄捷運公司計提出 9 件仲裁案，其中 7 件已做成仲裁判斷，判斷金額約 17.27 億元（17 億 2,656 萬 6,278 元，不含利息及營業稅）。

增辦工程爭議之 6 件仲裁案，雙方協議利息計算至 101.7.24 止，捷運公司放棄仲裁費用（439 萬 7,459 元）之請求，依照仲裁判斷本府應給付捷運公司之總金額為 7 億 6,901 萬 3,853 元將轉列為修約後之履約保證金。

該 6 案目前進行撤仲訴訟中，針對一審結果雙方均可上訴，惟如經二審判決定讞且撤銷仲裁判斷確定，捷運公司承諾不再提起訴訟。

(2)未判決 2 案（8.71 億元）撤銷：

未判決兩件仲裁案，經高捷董事會同意撤銷，014 案 R9 車站國際級特殊景觀造型 4.83 億元，015 案電梯電扶梯數量增加 3.88 億元。

(3)已判決物調款案，同意依法定程序處理：

判斷金額為 9 億 8,711 萬 8,486 元，利息預估至 101.12.31 止為 9,451 萬 9,976 元，合計為 10 億 8,163 萬 8,462 元。本案因雙方尚未達成協議，修約工作小組決議另案協商處理。

(4)取回高捷積欠土地租金及違約金約 3.71 億(101.12 止)，修約後一併抵付完畢：

高捷每年應繳土地租金約 0.45 億元，累計已繳土地租金僅 0.62 億元。截至 101 年 12 月止，累計應繳未繳土地租金達 1.96 億元，違約金達 1.75 億元，合計欠繳總金額 3.71 億元。

（三）自助人助

1. 經營績效

在旅客滿意度方面，高捷公司 100 年 12 月委託國立成功大學辦理「高雄捷運 100 年度旅客滿意度調查」，受訪者對高雄捷運的整體滿意度達 85.4%，自 98 年度起已連續三年旅客滿意度達 85% 以上，顯見大多數旅客對高雄捷運之整體企業形象與服務品質持正面評價。

系統穩定度方面，持續維持無因系統責任中斷或延誤 1 小時以上之重大行車事故，至 101 年 12 月，衡量捷運系統穩定度的平均故障里程「兩事故間車廂公里數(MKBF)」指標達到 172.8 萬車廂公里，獲得本府定檢委員的鼓勵與肯定，綜整如表五：

表五 經營績效表

項 目	101 年度	100 年度	99 年度	98 年度	97 年度
旅客日運量(萬人/日)	15.4	13.6	12.6	11.9	11.0
整體旅客滿意度(%)	86.2	85.4	85.3	85.5	83
列車準點率(%)	99.97	99.96	99.84	99.96	99.02
平均故障里程(萬公里)	172.8	169.45	69.02	38.21	13.05

高捷公司提供

2. 獲獎紀錄

- (1)東亞運輸學會(EASTS)：傑出運輸建設獎(OPTA)。
- (2)工商時報「2012 台灣服務業大評鑑」：軌道運輸(捷運)類金牌。
- (3)文化部第三屆公共藝術獎：最佳教育推廣獎。
- (4)交通部「金路獎」「站場環境維護類」：美麗島站獲捷運一等站第一名、中央公園站獲捷運一等站第二名。
- (5)美國旅遊網「BootsnAll」評選：美麗島站和中央公園站為世界最美地鐵站第2名及第4名。

3. 社會責任

- (1)高捷股東增資為本次修約要件之一，為彰顯其永續經營之信心與決心，並履行其原參與時所欲善盡之社會責任。高捷公司第5屆第2次董事會，原則同意於具體改善其經營條件前提下增資15億元，並於102年3月6日第5屆董事會第4次會議同意減資87.14億元後增資15億元，同年4月9日股東會，同意此減資案。
- (2)修約後，高捷公司彌補累積虧損後，依其整體預期

內部報酬率(IRR)4.91%之財務計畫，超過之稅後盈餘給付市府作為營運資產重增置準備金，共負高雄捷運重置責任。

(3)持續提供市民經營服務，及既有採購及開發附屬事業契約 500 多項合約之辦理。

(4)1,400 多位員工之就業保障。

陸、修約內容說明

一、修約歷程

- （一）高捷公司於 101 年 9 月 27 日依照興建營運合約第 1.2.2 第 2 款及促進民間參與公共建設法規定，提出修約要求，經敘明理由並擬具修約內容及影響事項，書面通知本府，請本府成立修約推動小組進行修約。
- （二）案經市長核定由吳秘書長擔任修約推動小組召集人，於 101 年 10 月 23 日召開修約推動小組第一次會議，會中決議由本府各相關單位代表及高捷公司代表成立工作小組，修約相關細節先行透過工作小組討論，並經專業判斷，再提修約推動小組討論確認。
- （三）歷 7 次修約推動小組、1 次專案整合會議及 15 次工作小組研議，合計 23 次會議，雙方爰定修約內容，並確認修約改善高捷公司經營條件為現階段最佳策略，既能確保市民權益、又能促使高捷股東實現社會責任、且市府可以較低之成本兼顧整體公共利益，降低對社會的衝擊，確保未來高雄捷運得以永續經營。所以本次修約為兼顧民眾、市府、高捷公司三方權益三贏的最佳策略。
- （四）本次修約雙方研定之興建營運合約增修補條文合計 23 條及 1 附件，主要內容包括 1 項修約核心及 10 項配套措施。（詳附件二：興建營運合約增補條文對照表、附件三：協議書）

二、修約核心：（提前移轉乙方投資範圍之資產）

- （一）提前移轉資產之移轉標的，係指本次修約後，乙方所有供興建營運本計畫之用，且為繼續營運本計畫所必要及堪用之資產，即「乙方投資範圍」之八大機電系統（含電聯車、號誌系統、供電系統、通訊系統、月台門系統、自動收費系統、機廠設備、軌道）。（15.2.1之3）
- （二）本次修約後，乙方依第 15.2.1 之 3 條、第 15.5.4 條提前移轉資產予甲方後，甲方基於高雄捷運系統之公益性，提供該等移轉資產予乙方繼續營運使用。（15.4.7）

三、修約配套

（一）配套一：透過鑑價及協議議定移轉價金

1. 營運期之移轉標的，應由鑑價機構就該標的之實際成本、使用情形、使用價值及特許期間剩餘年限予以鑑價。（15.5.3 之 1）
2. 本次修約後，提前移轉時之移轉標的鑑價標準，準用第 15.5.3 條。（15.5.4 之 1）
3. 本次修約後，乙方提前移轉資產之移轉價金，以經鑑價機構鑑定並經雙方協議之金額為準。（15.5.4 之 2）

4.鑑價結果依據不動產估價技術規則第14條兼採成本法及比較法，參考英商莫特公司成本法與台灣世曦公司成本法、比較法之鑑價金額進行協議。參考高速鐵路局之作法，鑑價金額採計成本法及比較法之權重各為50%。協議之移轉價金扣除R11臨時站1.5億元之撥付款後，為新台幣263.77億元，案經修約小組第7次會議確認。

（二）配套二：建立營運回饋金機制

1.乙方依第15.2.1之3條、第15.8條提前移轉資產予甲方後，如有稅前盈餘，應於彌補累積虧損後，提撥稅前盈餘百分之五十予甲方作為營運回饋金，並先以「提前移轉資產之剩餘款」抵付；抵付完畢後則以現金繳納。（14.3之1）

2.提前移轉資產之剩餘款＝

提前移轉資產之移轉價金－移轉時之乙方長貸－乙方應付之權利金－土地租金－違約金 （1.4之3）

（三）配套三：調整土地租金繳納方式

本次修約後，前項第(1)、(3)款供作開發使用之土地，其應付租金之百分之五十依「地上權設定契約」規定以現金繳納，其餘百分之五十以「提前移轉資產之剩

餘款」抵付。若該剩餘款抵付完畢後，則以現金繳納。

（6.2.2 之 4.2）

（四）配套四：甲方協助固定資產重置

本次修約後，甲方同意負擔部分固定資產重置費用，並以新台幣壹拾壹億陸仟萬元為上限。但乙方應事先提出重置計畫經甲方審核通過。（11.2.3 之 2）

（五）配套五：利用乙方盈餘建立重增置準備金

乙方彌補累積虧損後，依其整體預期內部報酬率 (IRR)4.91%之財務計畫，每年檢視實際損益與前述計算預期內部報酬率 4.91%之各年度損益比較，其超過之稅後盈餘應以現金給付甲方作為營運資產重增置準備金。（14.3 之 2）

（六）配套六：調整權利金及平準基金機制

1. 本次修約後，乙方依第 15.2.1 之 3 條及第 15.8 條提前移轉資產時，其餘新台幣玖拾肆億元權利金，甲方同意乙方以折現方式計算至提前移轉資產當日之現值，並抵付提前移轉資產之移轉價金。其折現方式，折現率與折現期間，由雙方另行協議。（14.1.4）
2. 乙方於簽訂本次修約，並完成增資新台幣壹拾伍億元後，甲方同意等額動撥。（15.2.3 之 5）

3. 本次修約後，影響營運重大緊急情事平準基金之墊付。(14.2.3 之 4)

(七) 配套七：長貸之處理

本次修約後，乙方以「乙方投資範圍」資產向相關融資機構設定抵押取得之長期資金貸款由甲方處理。
(15.8 之 2)

(八) 配套八：調整履約保證金給付額度及方式

1. 本次修約後，履約保證金之額度減為新台幣貳拾億元。(16.3.3)
2. 中華民國仲裁協會 99 仲雄聲義字第 012、013、019、021、022 及 023 號仲裁判斷主文甲方應給付乙方之總金額新臺幣【柒億陸仟玖佰零壹萬參仟捌佰伍拾參元】，乙方同意轉列為本次修約後之履約保證金，不足部分以「提前移轉資產之剩餘款」（定義同「本次修約」所示）補足。但如經法院判決撤銷仲裁判斷確定，則乙方應再補足履約保證金金額。(協議書第三點)
3. 本次修約後，如乙方有違約情事，致終止本合約之一部或全部時，甲方得沒收履約保證金之一部或全部及「提前移轉資產之剩餘款」作為違約金。(16.7 之 2)

（九）配套九：斷絕乙方再提出興建期之仲裁

1. 乙方承諾於簽訂本次修約後，不得再就本次修約前已發生之事實或事項進行協調、仲裁或訴訟。如已提出協調或未經仲裁判斷者，應撤回之。（協議書第一點）
2. 本次修約後，不論是修約前或修約後之爭議事項，經協調委員會協調九十日後仍無法解決時，應經雙方同意，始得提付仲裁。（20.3.1 之 2）
3. 本次修約後，如經雙方同意提付仲裁者，仲裁庭應另行取得雙方同意，否則不得適用前項衡平原則為仲裁。（20.3.2 之 2）

（十）配套十：未來不再修約

本次修約後，乙方不再以財務問題（含運量不足）要求修約。（協議書第四點）

柒、辦理三方契約補充說明

一、三方契約係在確保本府權益之最有利情況下研議，主要為執行獎參條例第四十四條強制收買機制，以確保計畫順利執行。

二、三方契約主要重點：

（一）執行依據：興建營運合約及獎參條例之規定。

（二）收買範圍：乙方投資範圍（電聯車等八項機電設備）必要且堪用之資產。

（三）收買價金：由甲方鑑價機構依實際成本及使用價值進行鑑價。

（四）價金支付：就甲方原應支付乙方之收買價金，於一定範圍內，轉支付予丙方，甲方無額外負擔。

（五）契約執行效果：當啟動收買機制，融資機構即塗銷原存於乙方資產上之負擔，俾乙方將資產移轉予甲方，以利計畫繼續推動。

三、本局 90.1.11 經徵詢法律顧問意見後，獲致結論，摘述如下：

- （一）三方契約係就乙方於向銀行融資後，若發生撤銷興建或營運許可情事，致提前終止契約時，應如何鑑價、支付等問題預為規範。
- （二）為完成捷運工程計畫之興建或營運，若不為收買而另行投資購買，顯有違公共利益，且三方契約內容尚無對甲方形成額外負擔之情形。
- （三）三方契約內容並未與興建營運合約規定不符，僅就甲方原應支付乙方之收買價金轉由丙方收取而已，在法理上本當如此。
- （四）甲方支付收買價金，係依法令及合約規定，非為乙方之融資提供任何保證，其金額乃經鑑價程序而定，並非融資契約之金額。從而，甲方之收買應非屬議會所嚴格禁止之融資契約履約保證。

四、辦理情形

- （一）89.8.29 甄審委員會第六次會議決議，同意簽訂三方契約共識書機制。
- （二）依興建營運合約第 13.5 條，為促成融資機構之籌組及融資契約之簽訂，甲乙雙方同意於本契約簽訂同時，簽署「三方契約共識書」。

- （三）第五屆第五次（89.12.19）及第六次（90.1.11）臨時會附帶決議：「有關高雄捷運股份有限公司與融資機構簽訂之融資契約市府不負履約保證之責任」。（詳附件四、附件五）
- （四）本府完全依據貴會決議指示及相關規定審慎辦理，務求確保本市最大權益，順利執行本計畫。
- （五）90.1.12 簽訂興建營運合約同時簽署三方契約共識書。
- （六）依興建營運合約第 13.1 條，乙方應於興建營運合約簽訂後廿四個月內與融資機構簽訂融資契約，屆時就三方契約之內容完成確認並正式簽署。
- （七）90.3.30 本府應議會要求，辦理「三方契約專案報告」，向議會全體議員做完整報告。
- （八）91.12.30 市府函覆高捷公司，同意依三方契約共識書內容辦理簽約。
- （九）92.1.9 本府正式簽訂三方契約。

五、綜上，三方契約乃為落實獎參條例強制收買機制，可確保甲方強制收買的權利，且收買主體為乙方投資範圍之資產，收買發生時其金額係由甲方鑑價機構來鑑價，據

此，甲方可依三方契約要求丙方同意甲方收買乙方投資資產，並塗銷原設定於資產上之負擔，甲方即取得資產所有權，使計畫能夠繼續執行，以確保甲方之權益及民眾之利益。

捌、結語

一、市政府以修約方式，提前移轉高雄捷運公司機電資產以改善經營現況：

- （一）與啟動三方契約比較，市府可減少支出約 30~95 億元，若加計外部效益，則至少可減少 100 億元以上。
- （二）毋須支付現金，尚可取得價值 263.77 億元之機電資產，及抵付權利金及積欠土地租金、違約金，合計 62.79 億元。修約後，未來年度可獲得營運回饋金約 26 億元（含抵付本府應付剩餘款）。
- （三）和平解決高捷合約爭議 25.98 億元。
- （四）在兼顧整體市民公共利益，及市府負擔最低情形下，修約可降低對社會的衝擊，確保高雄捷運永續經營。

二、本次修約可促使高捷公司負起社會責任，包括股東須同步增資 15 億元、共負高雄捷運重置責任，並力求擷節成本、積極開發土地挹注、持續提升運量，估計四年內每日運量提升至 18 萬人次，將可轉虧為盈，持續為市民提供經營服務。

三、依直轄市及縣(市)附屬單位預算執行要點等規定，提請貴會同意：

- （一）請准予本案購建固定資產 263.77 億元、舉債 173.2 億元於 103 年度辦理補辦預算。
- （二）利息費用 2.65 億元併本（102）年度決算辦理。

附件一：啟動三方契約與修約比較表

項 目	啟動三方契約	修 約
財務面	<p>由本府接管營運估算，本府約需負擔 301 億元。(含營運至 126 年之借款利息)</p> <p>備註：</p> <p>(1) 啟動三方，本府將主張沒收履約保證金 45 億與平準基金 32 億，高捷公司將依情事變更提起法律救濟。</p> <p>(2) 102/3/18 平準會議，本府同意撥付挹注高捷公司 101 年度營運虧損 6.41 億及繳納 98 年營所稅 0.61 億，合計平準撥付數約 7 億。</p> <p>(3) 履保金 45 億及平準基金餘額折半 13 億合計 58 億，收入實現有變數。</p> <p>(4) 本府實際負擔數將可能提升至 366 億元。</p>	<p>本府需負擔長貸、機電資產重增置費用及工程仲裁款等約 271 億元，(含營運至 126 年之借款利息)並將 94 億元權利金折現一次抵付。</p> <p>備註：</p> <p>(1) 市府負擔資產移轉價金，除支付長貸本息外，其餘應付剩餘款，完全不支付現金，並以營運期履保金、土地租金、權利金、營運回饋金等相關收入抵付。</p> <p>(2) 現階段實際負擔數僅為長貸 170.55 億元及利息費用。</p>
接管面	<p>(1) 須依鑑價結果洽銀行融資。(將高於原長貸金額)</p> <p>(2) 須另委託其他營運公司經營或訂定「捷運公司組織自治條例」成立新公營公司經營。</p> <p>(3) 無法確保新營運業者可維持高捷公司原有服務水準。</p> <p>(4) 除南機廠之大魯閣開發案外，其餘已簽訂之附屬、開發、公共腳踏車系統營運及各式合作案之合約，將面臨接續問題。</p> <p>(5) 員工移轉須與勞方談判工作條</p>	<p>(1) 由高捷公司繼續經營，可延續現行運作方式，除確保優質運輸服務之穩定提供，並可維繫現有附屬及開發事業之經營成果。</p> <p>(2) 可解決高捷公司財務結構性問題，有助平穩員工不安情緒，提升工作品質及效率。</p>

項 目	啟動三方契約	修 約
	<p>件，並協助解決高捷破產員工資遣。</p> <p>(6) 一卡通票證清分清算業務需面臨銜接問題。</p> <p>(7) 須面臨一卡通儲值退費及消費者客訴等問題。</p>	
政經面	<p>(1) 如無法無縫接管，一旦停駛，嚴重影響公眾權利。</p> <p>(2) 高捷公司原始股東將無義務增資，且依法必須退場。</p> <p>(3) 高捷公司1千4百多位員工面臨失業問題。</p>	<p>(1) 高捷股東增資15億元，持續經營捷運系統，與市府共同分擔高雄捷運永續經營之責任。</p> <p>(2) 市府可以較低之成本，並在兼顧整體公共利益，順利解決高捷經營危機，避免停駛風險。</p>
法律面	<p>(1) 短貸銀行及統包商針對貸款餘額、和解未付款、仲裁款及附帶利息行使代位求償。</p> <p>(2) 高捷公司股東可依情事變更，對沒收平準基金及履約保證金提起法律救濟。</p> <p>(3) 工程增辦及物調款之仲裁案，高捷股東及統包商可續行主張仲裁及訴訟，雙方爭議未斷。</p>	<p>以修約方式和平解決雙方可能發生之法律面爭議。</p>

附件二：興建營運合約增補條文對照表

條 號	原 合 約 條 文	增 補 條 文
前言	<p>茲因高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設(以下簡稱本計畫)以獎勵民間參與交通建設方式，依「獎勵民間參與交通建設條例」第三十七條之規定，經甄審評定由乙方參與投資本計畫之興建、營運並得為開發，雙方除就開發部分，另行議定「開發合約」外，就本計畫之興建、營運及移轉，依「獎勵民間參與交通建設條例」第三十八條議定「興建營運合約」，以資雙方遵守。</p>	<p>茲因高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設(以下簡稱本計畫)以獎勵民間參與交通建設方式，依「獎勵民間參與交通建設條例」第三十七條之規定，經甄審評定由乙方參與投資本計畫之興建、營運並得為開發，雙方除就開發部分，另行議定「開發合約」外，就本計畫之興建、營運及移轉，依「獎勵民間參與交通建設條例」第三十八條議定「興建營運合約」，以資雙方遵守。</p>
1.2.2	<p>惟乙方於營運期間，為解決經營困境並達高雄捷運系統永續經營之公益目標，依照興建營運合約第 1.2.2 之 2 條及促進民間參與公共建設法規定，提出修約要求，經其敘明理由並擬具修約內容及影響事項，書面通知甲方。經權衡乙方經營績效及啟動三方契約之影響，基於維護整體公共利益及減輕政府負擔之考量，經多次會議討論，爰議定修約內容，以濟高雄捷運之實際狀況並期永續經營，俾利公益。</p>	<p>惟乙方於營運期間，為解決經營困境並達高雄捷運系統永續經營之公益目標，依照興建營運合約第 1.2.2 之 2 條及促進民間參與公共建設法規定，提出修約要求，經其敘明理由並擬具修約內容及影響事項，書面通知甲方。經權衡乙方經營績效及啟動三方契約之影響，基於維護整體公共利益及減輕政府負擔之考量，經多次會議討論，爰議定修約內容，以濟高雄捷運之實際狀況並期永續經營，俾利公益。</p>
6	<p>本條修約，採維持原規定內容，在同條另增新項款或另增新條文之方式，以利適用時參照之便。</p>	<p>經雙方議定之本條修約條文，應優先於原興建營運合約規定而適用。</p>
1.2.2	<p>新增條款</p>	<p>1.2.2</p>
1.4	<p>新增條款</p>	<p>6 本條修約條文優先於本合約原規定而適用。 1.4 本條修約所用名詞，其定義如下： 1. 本條修約：甲乙雙方於民國 102 年 月 日議定之本合約增修補條文。條號如下：1.2.2 之 6、1.4、3.8、5.3.1 之 2、5.3.2 之 2、6.2.2 之 4、11.2.3 之 2、14.1.4、14.2.3 之 4、14.2.3 之 5、14.2.4 之 5、</p>

條號	原合約條文	增補條文
		<p>14.3、15.1之2、15.2.1之3、15.4.6、15.4.7、15.5.4、15.8之2、16.3.3、16.7之2、18.3.4之2、20.3.1之2、20.3.2之2、附件B1</p> <p>II 營運期 (本次修約後)。</p> <p>2. 提前移轉之資產：即本次修約第15.2.1之3條所規定之提前移轉資產之移轉標的。</p> <p>3. 提前移轉資產之剩餘款：提前移轉資產之移轉價金，扣除移轉時之長期資金貸款及乙方應付甲方之權利金、土地租金及違約金後之餘額。</p>
3.8	<p>新增條文</p>	<p>3.8 永續經營</p> <p>本次修約後，雙方願共同盡力促成高雄捷運之永續經營。甲方應落實大眾運輸政策，並提供乙方必要之協助；乙方則應戮力達成營運服務指標及符合優先議約之資格，並依合作、誠信、公平及合理原則於合約特許期間屆滿前與甲方進行議約。於履約期間如發生有可歸責於乙方之事由，致違約或無法續約，經甲方催告一次仍無法改善者，乙方同意放棄對履約保證金及「提前移轉資產之剩餘款」之主張及請求。</p>
5.3.1	<p>5.3.1</p> <p>乙方於簽訂本合約時，其實收資本額不得低於新台幣伍拾億元，並應於簽約後一年內使其實收資本額至少達新台幣壹佰億元以上。</p>	<p>5.3.1</p> <p>1. 乙方於簽訂本合約時，其實收資本額不得低於新台幣伍拾億元，並應於簽約後一年內使其實收資本額至少達新台幣壹佰億元以上。</p> <p>2. 乙方於簽訂本次修約後，應經減資彌補虧損，並增資新台幣壹拾伍億元，使其實收資本額不低於新台幣貳拾億元。</p>
5.3.2	<p>5.3.2</p>	<p>5.3.2</p>

條號	原合約條文	增補條文
	<p>乙方在興建及營運期間，於每一會計年度終了時，經會計師查核發證之自有資金比率維持在百分之三十以上。該總資產得以減除雙方共同管理資產之餘額計算。</p>	<p>1. 乙方在興建及營運期間，於每一會計年度終了時，經會計師查核發證之自有資金比率維持在百分之三十以上。該總資產得以減除甲乙雙方共同管理資產之餘額計算。</p> <p>2. 乙方於簽訂本次修約後，每一會計年度終了時，經會計師查核發證之自有資金比率應維持在百分之二十五以上。該總資產得以減除甲乙雙方共同管理資產之餘額計算。</p>
6.2.2	<p>6.2.2 租金</p> <p>1. 依本合約第 6.2.1 條設定地上權之用地，乙方於地上權存續期間，除高雄市左營區新庄段八小段 169 號、高雄市左營區新庄段十三小段 1431 號及高雄市左營區新庄段十三小段 1535 號等土地依高雄市市有財產管理自治條例辦理外，均應適用「獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法」第三條或其他相關法令規定，繳交土地租金予甲方；地上權存續期間不足一年者，依存續期間占該年之比例計算。</p> <p>2. 租金繳納方式 租金繳納方式於「地上權設定契約」中另定之。</p> <p>3. 租金調整 除法令另有規定外，計算租金之土地，其土地面積有增減或每年應繳納地價稅或其他費用、申報地價或公有出租基地租金計收標準等因素變動時，應由雙方會同確認並計算調整之。</p>	<p>6.2.2 租金</p> <p>1. 依本合約第 6.2.1 條設定地上權之用地，乙方於地上權存續期間，除高雄市左營區新庄段八小段 169 號、高雄市左營區新庄段十三小段 1431 號及高雄市左營區新庄段十三小段 1535 號等土地依高雄市市有財產管理自治條例辦理外，均應適用「獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法」第三條或其他相關法令規定，繳交土地租金予甲方；地上權存續期間不足一年者，依存續期間占該年之比例計算。</p> <p>2. 租金繳納方式 租金繳納方式於「地上權設定契約」中另定之。</p> <p>3. 租金調整 除法令另有規定外，計算租金之土地，其土地面積有增減或每年應繳納地價稅或其他費用、申報地價或公有出租基地租金計收標準等因素變動時，應由雙方會同確認並計算調整之。</p> <p>4. 乙方於簽訂本次修約後，本條租金規定調整如下： 4.1 下列開發土地上權存續期間之租金計收方式調整如下： (1) 高雄市左營區新庄段八小段 169 號、高雄市左營區新庄段十三小段 1431 號及高雄市左營區新庄段十三小段 1535 號等土</p>

條號	原合約條文	增補條文
		<p><u>地依高雄市市有財產管理自治條例計收。</u></p> <p>(2) <u>供作捷運系統及相關設施興建營運且無開發使用之土地，其租金包含於本合約第 14.1 條權利金之內。</u></p> <p>(3) <u>供作開發使用之土地，依「獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法」第三條或其他相關法令規定計收。</u></p> <p>(4) <u>前述第(2)款及第(3)款之土地範圍由乙方提送甲方確認，如有變更時亦同。</u></p> <p>(5) <u>地上權存續期間不足一年者，依存續期間占該年之比例計算土地租金。</u></p> <p>4.2 <u>租金繳納方式調整如下：</u></p> <p>本次修約後，前項第(1)、(3)款供作開發使用之土地，其應付租金之百分之五十依「地上權設定契約」規定以現金繳納，其餘百分之五十以「提前移轉資產之剩餘款」抵付。若該剩餘款抵付完畢後，則以現金繳納。</p>
11.2.3	<p>11.2.3 固定資產重置</p> <p>為確保本計畫永續經營與運轉之需要，在特許期間內，乙方應依本合約附件 D4 辦理固定資產之汰換。</p>	<p>11.2.3 固定資產重置</p> <p>1. 為確保本計畫永續經營與運轉之需要，在特許期間內，乙方應依本合約附件 D4 辦理固定資產重置費用，並以新台幣壹拾壹億陸仟萬元為上限。但乙方應事先提出重置計畫經甲方審核通過。</p>
14.1.4	<p>新增條文</p>	<p>14.1.4</p> <p>本次修約後，乙方依第 15.2.1 之 3 條及第 15.8 條提前移轉資產時，其餘新台幣玖拾肆億元權利金，甲方同意乙方以折現方式計算至提前移</p>

條號	原合約條文	增補條文
		<p>轉資產當日之現值，並抵付提前移轉資產之移轉價金。其折現方式，折現率與折現期間，由雙方另行協議。</p>
14.2.3	<p>14.2.3 平準基金用途</p> <p>有下列情事之一，經雙方同意後，得以平準基金支付：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 發生不可抗力、除外情事所致之損失。 2. 營運期間，乙方已將開發及經營附屬事業之盈餘挹注後，仍呈現會計師簽證之年度虧損。 3. 乙方因平準基金所產生之稅負。 	<p>14.2.3 平準基金用途</p> <p>有下列情事之一，經雙方同意後，得以平準基金支付：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 發生不可抗力、除外情事所致之損失。 2. 營運期間，乙方已將開發及經營附屬事業之盈餘挹注後，仍呈現會計師簽證之年度虧損。 3. 乙方因平準基金所產生之稅負。 4. 本次修約後，影響營運重大緊急情事之墊付。 5. 乙方於簽訂本次修約，並完成增資新台幣壹拾億元後，甲方同意等額動撥。
14.2.4	<p>14.2.4 平準基金之管理</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 平準基金應以「高雄捷運股份有限公司平準基金專戶」於公營銀行或代理市庫之民營銀行開立專戶。 2. 平準基金專戶之銀行應每月提供存款對帳單，供雙方備查。 3. 平準基金之收支由雙方共同管理，其動支應經雙方會銜簽章後或其他經雙方同意之方式為之。 4. 平準基金專戶之餘額，於營運期十年後，經甲方同意，乙方得提出融資機構所開具之不可撤銷擔保信用狀替代後領回。於有效期間屆滿十五日前，乙方應提出新的不可撤銷擔保信用狀替代，乙方未於有效期間屆滿十五日前提出時，甲方得押提以其現金轉存平準基金專戶，至乙方提出為止。 	<p>14.2.4 平準基金之管理</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 平準基金應以「高雄捷運股份有限公司平準基金專戶」於公營銀行或代理市庫之民營銀行開立專戶。 2. 平準基金專戶之銀行應每月提供存款對帳單，供雙方備查。 3. 平準基金之收支由雙方共同管理，其動支應經雙方會銜簽章後或其他經雙方同意之方式為之。 4. 平準基金專戶之餘額，於營運期十年後，經甲方同意，乙方得提出融資機構所開具之不可撤銷擔保信用狀替代後領回。於有效期間屆滿十五日前，乙方應提出新的不可撤銷擔保信用狀替代，乙方未於有效期間屆滿十五日前提出時，甲方得押提以其現金轉存平準基金專戶，至乙方提出為止。 5. 本次修約後，平準基金得另以符合地方政府公庫代理銀行遴選辦

條號	原合約條文	增補條文
14.3	<p>新增條文</p>	<p>法第 3 條規定之銀行開立專戶。</p>
14.3	<p>1. 乙方依第 15.2.1 之 3 條、第 15.8 條提前移轉資產予甲方後，如有稅前盈餘，應於彌補累積虧損後，提撥稅前盈餘百分之五十予甲方作為營運回饋金，並先以「提前移轉資產之剩餘款」抵付；抵付完畢後則以現金繳納。</p> <p>2. 乙方彌補累積虧損後，依其整體預期內部報酬率(IRR)4.91%之財務計畫，每年檢視實際損益與前述計算預期內部報酬率 4.91%之各年度損益比較，其超過之稅後盈餘應以現金給付甲方作為營運資產重增置準備金。</p>	<p>14.3 本次修約後之營運回饋金及營運資產重增置準備金</p> <p>1. 乙方依第 15.2.1 之 3 條、第 15.8 條提前移轉資產予甲方後，如有稅前盈餘，應於彌補累積虧損後，提撥稅前盈餘百分之五十予甲方作為營運回饋金，並先以「提前移轉資產之剩餘款」抵付；抵付完畢後則以現金繳納。</p> <p>2. 乙方彌補累積虧損後，依其整體預期內部報酬率(IRR)4.91%之財務計畫，每年檢視實際損益與前述計算預期內部報酬率 4.91%之各年度損益比較，其超過之稅後盈餘應以現金給付甲方作為營運資產重增置準備金。</p>
15.1	<p>15.1 移轉發生原因</p> <p>本合約於特許期間屆滿或提前終止時，除法令另有規定者外，乙方應將本計畫之移轉標的依照本章規定移轉於甲方或其指定之第三人。</p>	<p>15.1 移轉發生原因</p> <p>1. 本合約於特許期間屆滿或提前終止時，除法令另有規定者外，乙方應將本計畫之移轉標的依照本章規定移轉於甲方或其指定之第三人。</p> <p>2. 雙方依本次修約提前移轉資產者，亦同。</p>
15.2.1	<p>15.2.1 定義</p> <p>1. 特許期間屆滿之移轉標的，係指乙方所有，且為繼續營運本計畫之現存所有全部營運資產。但乙方自行取得土地之所有權或使用權者，不在此限。</p> <p>2. 提前終止之移轉標的，係指乙方所有，供興建營運本計畫之用，且為繼續興建營運本計畫所必要(詳工程經費表)且堪用之資產及興建中之工程。但乙方自行取得土地之所有權或使用權者，不在此限。</p>	<p>15.2.1 定義</p> <p>1. 特許期間屆滿之移轉標的，係指乙方所有，且為繼續營運本計畫之現存所有全部營運資產。但乙方自行取得土地之所有權或使用權者，不在此限。</p> <p>2. 提前終止之移轉標的，係指乙方所有，供興建營運本計畫之用，且為繼續興建營運本計畫所必要(詳工程經費表)且堪用之資產及興建中之工程。但乙方自行取得土地之所有權或使用權者，不在此限。</p> <p>3. 提前移轉資產之移轉標的，係指本次修約後，乙方所有供興建營</p>

條號	原合約條文	增補條文
		<p>運本計畫之用，且為繼續營運本計畫所必要(詳工程經費表)及堪用之資產，即「<u>乙方投資範圍</u>」之八大機電系統(含電聯車、號誌系統、供電系統、通訊系統、月台門系統、自動收費系統、機廠設備、軌道)。</p>
15.4.6	<p>新增條文</p>	<p>15.4.6 <u>提前移轉資產時之移轉前程序</u> 本次修約後，乙方應於提前移轉資產之日起三十日內，依本合約第15.4.1條、第15.4.2條規定，將截至移轉時之資產清冊及維修紀錄提送予甲方。</p>
15.4.7	<p>新增條文</p>	<p>15.4.7 <u>提前移轉之資產仍供乙方營運使用</u> 本次修約後，乙方依第15.2.1之3條、第15.5.4條提前移轉資產予甲方後，甲方基於高雄捷運系統之公益性，提供該等移轉資產予乙方繼續營運使用。</p>
15.5.4	<p>新增條文</p>	<p>15.5.4 <u>提前移轉之鑑價</u> 1. 本次修約後，提前移轉時之移轉標的鑑價標準，準用第15.5.3條。 2. 本次修約後，乙方提前移轉資產之移轉價金，以經鑑價機構鑑定並經雙方協議之金額為準。</p>
15.8	<p>15.8 <u>移轉標的上負擔之處理</u> 除甲方另以書面同意外，乙方應於本合約所定之完成移轉期限內，塗銷或終止移轉標的上已設定之全部負擔、租約。但為籌措營運所需資金之融資擔保且經甲方同意者，不在此限。</p>	<p>15.8 <u>移轉標的上負擔之處理</u> 1. 除甲方另以書面同意外，乙方應於本合約所定之完成移轉期限內，塗銷或終止移轉標的上已設定之全部負擔、租約。但為籌措興建或營運所需資金之融資擔保且經甲方同意者，不在此限。 2. 本次修約後，乙方以「<u>乙方投資範圍</u>」資產向相關融資機構設定抵押取得之長期資金貸款由甲方處理。</p>
16.3.3	<p>新增條文</p>	<p>16.3.3 <u>履約保證金之調整</u> 本次修約後，履約保證金之額度減為新台幣貳拾億元。</p>
16.7	<p>16.7 <u>履約保證金之沒收</u></p>	<p>16.7 <u>履約保證金之沒收</u></p>

條號	原合約條文	增補條文
	如乙方有違約情事致甲方終止本合約之一部或全部或未依本合約規定完成移轉時，甲方得逕行沒收履約保證金之一部或全部作為違約金。	<p>1. 如乙方有違約情事致甲方終止本合約之一部或全部或未依本合約規定完成移轉時，甲方得逕行沒收履約保證金之一部或全部作為違約金。</p> <p>2. 本次修約後，如乙方有違約情事，致終止本合約之一部或全部時，<u>甲方得沒收履約保證金之一部或全部及「提前移轉資產之剩餘款作為違約金。」</u></p>
18.3.4	18.3.4 終止合約	<p>18.3.4 終止合約</p> <p>1. 因不可抗力或除外情事之發生，依本合約第 18.3.1 條至第 18.3.3 條之規定處理一百八十日後，乙方仍無法繼續興建營運時，雙方應即就是否繼續履行本合約或相關處理方案進行協商。如於事件發生一年後仍無法達成協議時，任何一方均得以書面通知他方終止本合約之一部或全部。</p> <p>2. <u>本次修約後，如有上款所示「於事件發生一年後仍無法達成協議時」之情形，應經雙方合意，始得終止本合約。</u></p>
20.3.1	20.3.1 於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。	20.3.1 1. 於協調委員會決議提付仲裁時，雙方不得拒絕。如爭議事項經協調委員會協調九十日後仍無法解決，亦未決議提付仲裁時，雙方同意以仲裁方式解決爭議。 2. <u>本次修約後，不論是修約前或修約後之爭議事項，經協調委員會協調九十日後仍無法解決時，應經雙方同意，始得提付仲裁。</u>
20.3.2	20.3.2 雙方同意以中華民國高雄市為仲裁地；並以中華民國仲裁法及其相關規則為仲裁程序之準據法，且雙方茲此明示合意仲裁庭得適用衡	20.3.2 1. 雙方同意以中華民國高雄市為仲裁地；並以中華民國仲裁法及其相關規則為仲裁程序之準據法，且雙方茲此明示合意仲裁庭得適

條號	原合約條文	增補條文
	<p>平原則。</p>	<p>用衛平原則。 2. 本次修約後，如經雙方同意提付仲裁者，仲裁庭應另行取得雙方同意，否則不得適用前項衛平原則為仲裁。</p>
<p>附件 B1 II</p>	<p>營運期 I 財產綜合保險 1.1 財物損失險 保險金額 本計畫資產總價值(不含土地及其改良費用)但地震賠償限額每事故 US\$1,000,000,000. 財損及營運中斷 US\$200,000,000. 列車相撞與出軌 US\$25,000,000. 保險期間 自通車營運起開始，逐年續保，至特許營運期終止之日止。分段通車營運者，分別準用。 自負額上限 US\$200,000，但列車相撞與出軌 US\$1,000,000. 1.2 營運中斷險 年營業毛利，但財損及營業中斷每一事故 US\$200,000,000. 保險期間 同「財物損失險」 自負額上限 三十個連續日曆天</p>	<p>營運期 (本次修約後) 1 財產綜合保險 1.1 財物損失險 保險金額 本計畫資產總價值(不含土地及其改良費用)但地震賠償限額每事故 US\$500,000. 財損及營運中斷 US\$100,000,000. 列車相撞與出軌 US\$25,000,000. 保險期間 自通車營運起開始，逐年續保，至特許營運期終止之日止。分段通車營運者，分別準用。 自負額上限 列車相撞與出軌 US\$1,000,000. 1.2 營運中斷險 年營業毛利，但財損及營業中斷每一事故 US\$100,000,000. 保險期間 同「財物損失險」 自負額上限 三十個連續日曆天</p>

備註：有關興建期工程爭議事項之處理，以及工程增辦仲裁款轉列為履約保證金等事宜，另以協議書方式處理。

附件三：協 議 書

立書人：高雄市政府（以下簡稱「甲方」）

高雄捷運股份有限公司（以下簡稱「乙方」）

就甲乙雙方間「高雄都會區大眾捷運系統紅橋線路網建設案興建營運合約」（以下簡稱「興建營運合約」）於○年○月○日完成修約（以下簡稱「本次修約」）後，雙方同意就仲裁爭議部分，簽訂本協議書，遵循以下之約定：

- 一、乙方承諾於簽訂本次修約後，不得再就本次修約前已發生之事實或事項進行協調、仲裁或訴訟。如已提出協調或未經仲裁判斷者，應撤回之。
- 二、雙方同意中華民國仲裁協會 99 仲雄聲義字第 012、013、019、021、022 及 023 號仲裁判斷主文利息均計算至 101 年 7 月 24 日止，乙方並同意放棄上開六件仲裁判斷之仲裁費用請求。
- 三、中華民國仲裁協會 99 仲雄聲義字第 012、013、019、021、022 及 023 號仲裁判斷主文甲方應給付乙方之總金額新臺幣【柒億陸仟玖佰零壹萬參仟捌佰伍拾參元】，乙方同意轉列為本次修約後之履約保證金，不足部分以「提前移轉資產之剩餘款」（定義同「本次修約」所示）補足。但如經法院判決撤銷仲裁判斷確定，則乙方應再補足履約保證金金額。
- 四、本次修約後，乙方不再以財務問題（含運量不足）要求修約。

立書人

甲方：高雄市政府

乙方：高雄捷運股份有限公司

法定代理人：陳菊

法定代理人：郝建生

中 華 民 國 年 月 日

附件四：89-90年市議會審議本局預算與三方契約

相關內容大事紀

日期	會議 / 來函	內容說明
89.12.19	第五屆第五次臨時會第二次會議	<p>1.審議本市九十年度地方總預算案及修正案二讀會（含本局單位預算）。</p> <p>2.決議：修正通過。</p> <p>3.附帶決議： 有關捷運工程部份，發包之前需完成下列事項： 一、自償率16%以上。 二、不應有運量保證。 三、場站聯合開發規劃細目，須依照預算法第三十九條規定送議會審議通過。 四、主機廠相關用地須完成都市計畫法定程序後，始得動支預算。 五、依行政院核定總建設經費一千九百五十二億元預算內，應逐年編列送審。 六、營運保證金不得低於45億元。 七、有關高雄捷運股份有限公司與融資機構簽訂之融資契約市府不負履約保證之責任。</p>
89.12.20	第五屆第五次臨時會第三次會議	審議本市九十年度地方總預算案及修正案三讀會（含本局單位預算）。
90.01.09	第五屆第六次臨時會第二次會議	<p>決定事項： 洪茂俊等議員提：捷運局將於本（九十）年一月十二日簽訂三方合約及C3品質管理顧問合約，據報載，可能損害本市市民權益，有必要請捷運局周局長到會報告釐清相關問題。 主席黃啟川裁示：明天下午三時請捷運局周局長到會列席。</p>
90.01.10	第五屆第六次臨時會第三次會議	1. 捷運局周禮良局長報告「三方契約共識書機制設計」。

會議紀錄（第5次定期大會）

		2. 主席裁示：本案發言議員踴躍，尚無結論；明日繼續討論，請謝市長率同捷運局周局長及相關局處首長、科室主管、法規會謝主委金井到會列席。
90.01.11	第五屆第六次臨時會第四次會議	1. 謝長廷市長報告「三方契約共識書機制設計」。 2. 主席裁示：三方契約共識書機制，雖經謝市長、捷運工程局周局長等再三說明，與本會第五屆第五次臨時會所作之決議並無違背，但本會議員多存疑慮，雖謂三方契約共識，對本市權益有保障，但仍有行變相保證之虞，希市府嚴格遵守本會決議「有關高雄捷運股份有限公司與融資機構簽訂之融資契約，市府不負履約保證之責任」基本精神，切實辦理。否則依法追究責任。
90.01.15	高雄市議會九十高市會議字第 03073 號函	1. 依據本會第五屆第六次臨時會第四次會議決議辦理。 2. 三方契約共識書機制，本會議員多存疑慮，請遵守本會「有關高雄捷運股份有限公司之融資機構簽訂之融資契約，市府不負履約保證之責任」基本精神，切實辦理，否則依法追究責任。
90.03.30	第五屆第五次定期大會第九次會議	專題報告：捷運工程三方契約共識書機制 主席黃啟川議長相關發言： 1. 這部分議會有通過了，三方契約已經通過了。 2. ...他們今天只不過是來向我們報告，針對報告，我們也不能作什麼結論...。 3. 我想，我們耽誤人家的時間，這些我們列入在議事錄裏，當然這些不是決議。我想這是一個負責的態度。

附件五：第五屆第五次臨時會第二次會議

附帶決議辦理情形

附帶決議：有關捷運工程部份，發包之前需完成下列事項：

決議事項	辦理情形	備註
(一)自償率 16%以上。	本府以民間參與方式重新試算民間投資 304.9 億元，佔總經費 1813.79 億元之 16.81%，其已達自償率 16%以上。	
(二)不應有運量保證。	依興建營運合約內容，即無運量保證內容。	
(三)場站聯合開發規劃細目，須依照預算法第三十九條規定送議會審議通過。	本府執行至今尚無場站聯合開發，捷運場站供開發之土地，係以設定地上權收取租金方式交付高雄捷運公司開發，雙方訂開發合約據以執行。	
(四)主機廠相關用地須完成都市計畫法定程序後，始得動支預算。	捷運大寮主機廠、紅線南機廠、北機廠及其他相關捷運設施用地之取得，皆依議會決議於完成都市計畫法定程序後，始動支預算。	
(五)依行政院核定總經費一千九百五十二億元預算內，應逐年編列送審。	行政院 89.12.30 核定總經費為 1813.79 億元，其中政府出資 1508.89 億元、民間投資 304.9 億元；本府遵照決議將政府出資額度，逐年提送議會審查。	
(六)營運保證金不得低於 45 億元。	興建營運合約第 16.3.1 已明定營運保證金為 45 億元。	
(七)有關高雄捷運股份有限公司與融資機構簽訂之契約市府不負履約保證之責任。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本府完全依據貴會決議指示及相關規定審慎辦理，務求確保本市最大權益，順利執行本計畫。 2. 90.3.30 本府應議會要求，辦理「三方契約專案報告」，向議會全體議員做過完整報告。 3. 92.1.9 本府正式簽訂三方契約。 	

 高雄市議會第1屆第5次定期大會

市政府以修約方式，提前移轉高雄
捷運公司機電資產以改善經營現況

專案報告

報告人：局長 陳存永

102年5月1日

市政府以修約方式，提前移轉高雄
捷運公司機電資產以改善經營現況
專案報告

高雄市政府捷運工程局
102.5.1



簡報大綱

- 壹、現況說明
- 貳、修約過程
- 參、結語



壹、現況說明：

- 一、高雄捷運紅橘線，自97年9月全線通車以來，運量穩定成長，惟鑑於本市僅紅、橘兩線，路網尚未健全，高捷公司營運期間受折舊、利息及權利金攤提等因素，致慘淡經營。
- 二、高捷公司於101年9月27日依照興建營運合約第1.2.2之2條及促進民間參與公共建設法規定，提出修約要求，請本府進行修約，改善經營條件，以達永續經營目標。



三、BOT決策過程¹

- (一) 83.9.27行政院核定高雄捷運第一期發展計畫之橘線延伸至大寮主機廠，紅、橘兩線共長約42.7公里。
- (二) 84.8.15行政院核定財務計畫，總經費1,951.76億元，經費分擔方式係依扣除自償（總經費11%）部分後中央負擔75%，地方分擔25%。
- (三) 行政院於87年6月17日、87年8月25日兩度函示：高雄捷運建設儘量以BOT方式辦理。

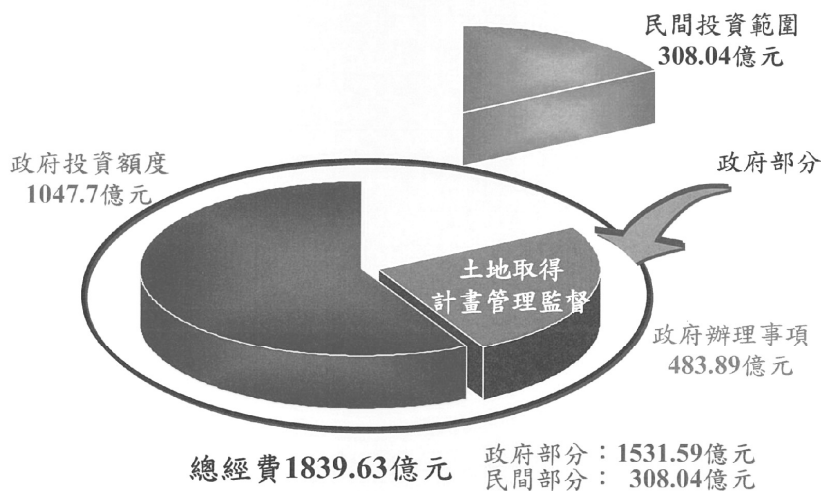


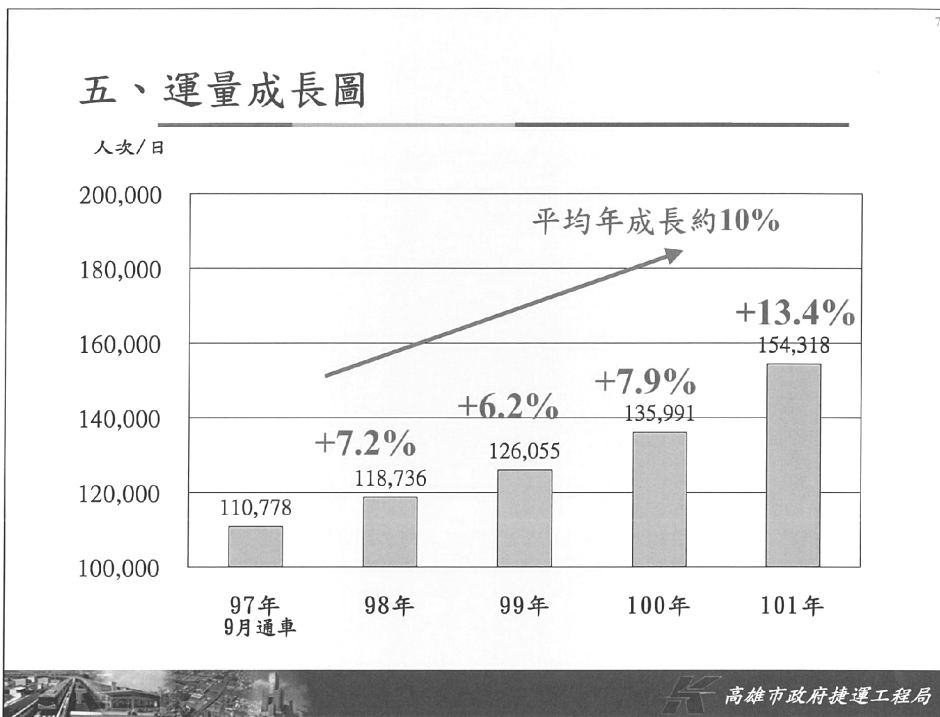
三、BOT決策過程₂

- (四) 本府於87年9月11日函行政院：遵行政院指示審慎評估並決定採民間參與（BOT）方式推動高雄捷運建設。
- (五) 87年10月2日行政院對本府以民間參與方式推動捷運建設計畫同意備案。
- (六) 89.12.30行政院同意財務計畫暨最優申請人取得投資人資格，核定總經費1,813.79億元(自償率16.81%)。
- (七) 99.7.7行政院核定「高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設計畫」修正計畫書，配合R11永久站(高雄車站)、R24站(南岡山站)興建修正後總經費1,839.63億元。



四、捷運紅橘線財務計畫





六、101年度收支虧損

單位：億元

總收入		總成本		虧損
營運收入：		現金項目：		
運輸收入(票收)	13.06	運輸成本	14.95	
附業及其他收入	2.73	利息費用	4.71	
		附業及管銷費用	3.84	
小計	15.79	小計	23.50	7.71(現金虧損)
		非現金項目：		
		折舊費用	14.22	
		權利金攤銷	2.48	
		其他攤銷費用	0.39	
		小計	17.09	
總計	15.79	40.59		24.8(帳面虧損)

註：1. 不含工程收入/支出 2. 折舊、權利金及利息支出佔總成本52.7%。
3. 若加計平準基金挹注7.85億元，帳面虧損16.95億元。

高雄市政府捷運工程局

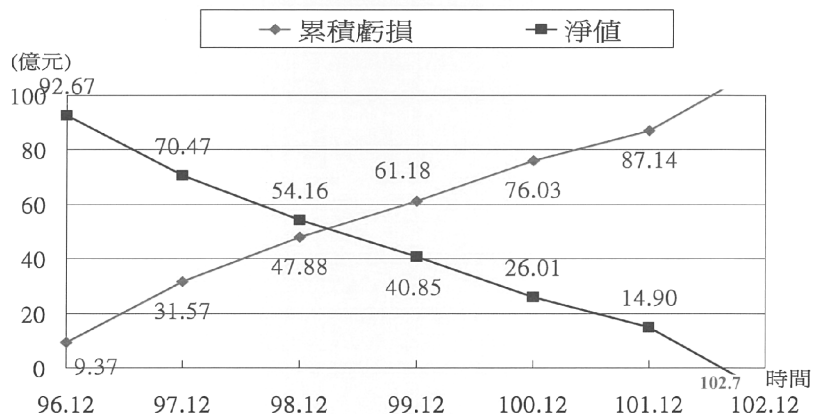
七、經營現況

截至101.12

營運現況	1. 平均日運量15.4萬人次。 2. 平均日票收357萬元。
財務現況	1. 每月平均虧損2億元(含折舊等非現金支出)。 2. 營運現金缺口每月平均不足約7千萬元。
借貸現況	1. 短貸：57.8億元。 2. 長貸：170.55億元。
財務虧損	1. 101年12月底，累計虧損約87億元。 2. 102年7月，預估淨值轉為負。



八、累積虧損及淨值趨勢圖



註：未含102年度3月動撥平準6.41億元挹注上年度虧損，
以每個月虧損2億元推估102年7月淨值將趨近於零。



貳、修約過程

考量捷運系統永續經營，經權衡財務、接管、政經、法律各方面的影響及高捷公司營運績效，確認修約最符合公共利益。



一、修約分析

- (一) 維持興建營運合約，市府毋須籌措收買現金。
- (二) 和平解決高捷合約爭議約30億元。
- (三) 促使高捷股東善盡社會責任。
- (四) 解決高捷長貸利息、折舊、權利金攤銷等財務結構問題。
- (五) 高捷公司有機會4年後轉虧為盈。
- (六) 本府須負擔銀行長貸及每年利息。



二、法令依據₁

（一）大眾捷運法第4條、第34條

本府為高雄捷運之主管機關，依法監督大眾捷運系統之經營、維護與安全。

（二）獎參條例第3條：

本府為高雄捷運之主管機關。

（三）機關辦理促進民間參與公共建設案件作業注意事項第55點第2款：

如有基於公共利益考量，依原契約繼續履行或處置有礙公共利益者。經檢討確有修約之必要者，經雙方協議後辦理修約。



二、法令依據₂

（四）興建營運合約第1.2.2第2款：

本合約應適用獎參條例等相關法令，但促參法之規定較有利於乙方者，依法適用之。

（五）監察院99年9月20日函：

高雄捷運自97年竣工通車以來，面臨運量不足、營運虧損、資金缺口等困境日益嚴重，可能有隨時停駛之虞，主管機關迄未主動協助解決...，請檢討改進。



三、修約目的

- （一）透過調整合約促成高雄捷運系統永續經營。
- （二）全盤妥處修約前雙方履約爭議。
- （三）獲致市民、政府及民間業者三贏之成果。



四、修約原則

- （一）公共利益
- （二）公平合理
- （三）自助人助



（一）公共利益

1. 確保高雄捷運系統永續經營

- 修約改善財務結構，可望4年後轉虧為盈。

2. 降低高捷停駛風險

- 高雄捷運不停駛，持續為每日近16萬人次之乘客提供運輸服務。
- 穩定1,400多位員工士氣及就業；避免社會不安。



（二）公平合理 1

1. 市府財政負擔最低

- 雙方協議採以債抵債作法，本府無須籌措現金收買。



（二）公平合理₂

2. 解決高捷合約爭議

- 透過談判平和解決仲裁爭議25.95億元
 - 工程增辦仲裁款7.4億元，轉列營運期履約保證金之一部分。
 - 未判決2案（8.68億元）高捷公司同意撤案。
 - 已判決物調款案9.87億元，依法定程序處理。



（三）自助人助₁

1. 經營績效（現況）

項目	101年度	100年度	99年度	98年度	97年度
旅客日運量(萬人/日)	15.4	13.6	12.6	11.9	11.0
整體旅客滿意度(%)	86.2	85.4	85.3	85.5	83.0
列車準點率(%)	99.97	99.96	99.84	99.96	99.02
平均故障里程 (萬公里)	172.8	169.45	69.02	38.21	13.05

高捷公司提供



（三）自助人助 2

2. 經營績效（未來）

- 捷運公司同意102~105年未有盈餘前，人工成本不調整。
- 高捷公司同意未來年期之稅前盈餘提撥50%予市府作為營運回饋金。
- 訂定日運量目標，預計修約4年後平均日運量達18萬人次，可轉虧為盈。



（三）自助人助 3

3. 獲獎紀錄

- 東亞運輸學會(EASTS)：傑出運輸建設獎(OPTA)。
- 2012台灣服務業大評鑑：軌道運輸(捷運)類金牌。
- 文化部第三屆公共藝術獎：最佳教育推廣獎。
- 美國旅遊網BootsnAll評選：美麗島站和中央公園站為最美地鐵站第2名及第4名。
- 交通部金路獎(環境維護)：美麗島站及中央公園站獲捷運一等站第1名及第2名。

高捷公司提供



（三）自助人助 4

4. 社會責任

- 102年3月6日高捷公司第5屆董事會第4次會議通過減資後增資15億元，同年4月9日股東會同意。
- 持續提供捷運經營服務。
- 賡續辦理既有採購及開發附屬事業約500多項合約。
- 保障公司1,400多位員工之就業。



五、修約歷程

本案歷7次修約推動小組、1次專案整合會議及15次工作小組研議，合計23次會議，雙方爰定修約內容如下：



（一）提前移轉高捷營運部分資產

1. 移轉標的：高捷公司投資範圍之八大機電系統，電聯車、號誌系統、供電系統、通訊系統、月台門系統、自動收費系統、機廠設備及軌道。
2. 移轉標的屬營運必要且堪用之資產。



（二）透過鑑價及協議議定移轉價金

1. 鑑價標準依照原合約規定辦理。
2. 參考高速鐵路工程局之作法，鑑價金額採計成本法及比較法之權重各為50%。
3. 協議之移轉價金扣除R11臨時站已撥付捷運公司之1.5億元後，為新台幣263.77億元。



（三）股東增資15億元

於本次修約後，高捷公司應完成增資15億元。



（四）仲裁判斷轉為履約保證金

以市府應付之移轉價金及仲裁判斷款項，
抵付履約保證金。



（五）提前收取權利金

高捷公司依原興建營運合約，應於營運期最後一年（民國126年）繳付之權利金，提前於移轉時繳納，並用於抵付市府應給付之移轉價金。



（六）建立營運回饋金機制

高捷公司承諾若有稅前盈餘，於彌補累積虧損後，提撥百分之五十予市府作為營運回饋金。



（七）高捷公司不再提出興建期之仲裁

1. 高捷公司不再就修約前已發生之事實或事項進行協調、仲裁或訴訟。
2. 如已提出協調或未經仲裁判斷者，高捷公司應撤回。
3. 將來如果發生爭議事項，應經雙方同意，始得提付仲裁。
4. 除雙方同意，否則不得適用衡平原則為仲裁。



（八）未來不再修約

本次修約後，本府已盡最大的努力改善高捷公司經營條件，高捷公司承諾不再要求修約。



參、結語 1

33

- 一、修約提前移轉高雄捷運公司機電部分資產，最符合公共利益。
- 二、修約並促使高捷公司股東增資15億元，負起社會責任。
- 三、捷運已成為市民生活之一部分，避免停駛、降低社會衝擊及市府負擔最低情形下，確保高雄捷運永續經營。



參、結語 2

34

- 四、捷運為綠色運具，發展大眾運輸為市府既定政策，市府已盡全力協助高捷公司改善經營環境，期該公司持續提供優質服務，共創市民、政府、高捷三贏。



簡報完畢
敬請指教



專案報告議員建議書面答覆

「市政府以修約方式，提前移轉高雄捷運公司機電資產以改善經營現況」 專案報告議員建議事項答覆表 (102.5.24 高市府捷綜字第 10230538300 號函復)					
發 日	言 期	議員姓名	建議事項	主辦機關 (協辦機關)	辦 理 情 形
102.5.1 第1屆第5 次定期大 會		許議長崑源	一、市議會成立捷運監督小組以便了解高捷內部營運。 二、讓出2董1監席次給市府。	捷運工程局	一、高捷公司於5月14日回函表示，尊重市議會成立監督小組之職權。 二、高捷公司於5月14日、5月21日二度回函表示，該公司大股東承諾支持本府擔任2董1監之席次。
102.5.1 第1屆第5 次定期大 會		蕭議員永達	一、土地開發人口預估為核心重點，原人口預估調查高估，造成運量無法達到預估值。 二、高捷公司郝董事長曾為市府秘書長，目前為中鋼法人聘任董事	捷運工程局	一、未來土地開發之重點，將引進可以帶來人潮之開發計畫，以便提升運量。 二、捷運公司郝董事長已答覆。 三、捷運目前每日運量已達15.5萬人次，成為市民生活的一部分，本府不可能讓捷運停駛。 (一)目前協議之修約條件及財務計畫，已屬高捷公司財務所能負擔之上限。倘採機電資產逐次移轉之方式，除將加重財務負擔，

		<p>長，機電設備移轉給市府，現任身分是否恰當辦理此案？</p> <p>三、假設捷運停駛對市民有無影響？建議以時間換取空間，捷運空窗期可以公車代替捷運。</p> <p>四、簽訂三方契約造成市府被夾持（市府為什麼要簽訂三方契約）。</p> <p>五、為何三方契約將獎參條例之得強制收買改為應收買。</p>	<p>使目前財務計畫變為不可行，進而影響股東增資。</p> <p>(二)此外，若高捷公司財務負擔加重，原財務計畫預計的轉虧為盈時程勢將大幅延後，營運期可提撥營運回饋金也將隨之減少。</p> <p>四、簽訂三方契約在確保本市最大權益及建設案之執行，事先約定取得必要且堪用的營運資產，避免協議不成，系統停駛。</p> <p>五、(一)高捷公司之機電資產為本計畫之民間投資範圍，屬高捷公司所有，為營運所必須。</p> <p>(二)如市府不為收買，為持續提供營運服務，勢必要重建購買，除了曠日廢時，其重建成本必然遠高於收買價金，為維持公眾利益，不使捷運停駛，市府必須收買。</p> <p>(三)三方契約之收買，完全依獎參條例等法令及興建營運合約相關規定而來，非市府對高捷之融資提供任何保證。</p> <p>(四)三方契約規定收買價</p>
--	--	---	---

<p>102.5.1 第 1 屆第 5 次定期大 會</p>	<p>陳議員麗娜</p>	<p>一、對於計畫 預估狀況 有誤，市 府是否未 盡監督責 任？建議 於計畫書 內相關人 員應將名 字列入以 示負責。 二、建議舉 辦公投由 市民決定 是否支持 高捷修約 案。 三、建請於 法律層面 釐清促參 法，並建 議市府資 金勿一次</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>金係由本府選定之鑑 價機構依興建營運合 約鑑價之金額，但不 低於融資機構當時已 撥貸金額。 (五)三方契約內容與獎參 條例規定及興建營運 合約並無不符，且未 增加本府額外之負 擔。 一、本府各項計畫書均依行 政程序提報，邀集相關 單位召開審查會議審 查，並依法函送中央主 管機關核定。 二、陳菊市長曾說，高雄捷 運是除台灣高鐵以外， 全國唯二以 BOT 方式興 建的公共運輸系統，為 政府節省至少 420 億元 的興建費用，以及每月 至少 1 億元的人事成 本，雖然面臨先天環境 不佳、整體路網未臻完 善等問題，但高捷系統 不僅安全穩定，備受好 評，且已成為高雄市民 生活的一部分，市府有 責任不讓高雄捷運停 駛。承蒙議長及大多數 議員認同，市民已習慣 使用捷運，不能讓它停 駛。為讓高雄捷運永續</p>
--	--------------	---	--------------	---

		<p>到位，分期給付，可減少利息支出，請財政主計說明可行性。</p> <p>四、市府投入170億，股東增資卻僅15億，建議高捷先將虧損減資後，本府再投入公司重組，是否可行？</p>	<p>經營，經過本府多次審慎評估，在符合相關法令規定下，修約是現階段改善高捷公司經營的最佳策略。</p> <p>三、目前協議之修約條件及財務計畫，已屬高捷公司財務所能負擔之上限。倘採機電資產逐次移轉之方式，除將加重財務負擔，使目前財務計畫變為不可行，進而影響股東增資意願。此外，若高捷公司財務負擔加重，原財務計畫預計的轉虧為盈時程勢將大幅延後，營運期可提撥營運回饋金也將隨之減少。</p> <p>四、(一)如欲掌握經營主導權，尚須投入高捷公司減增資後股本半數約14億元，加重市府財政負擔。</p> <p>(二)主導經營高捷，公股將超過20%，違反獎參、促參法令中有關政府對民間出資捐助比例之規定。</p> <p>(三)入主高捷公司將承接該公司既有債務，直接面臨統包商工程爭議，風險極高。</p> <p>(四)市府已協調高捷公司</p>
--	--	--	---

<p>102.5.1 第1屆第5 次定期大 會</p>	<p>陳議員美雅</p>	<p>一、公車算不算大眾運輸系統？有無虧損問題？市府為解決財務問題提出公車民營化專案報告，現高捷公司因營運狀況面臨破產以致市府須修約改善高捷公司財務問題，請說明。</p> <p>二、針對高捷公司每年創造盈餘是哪些部分？每年平均能為高雄市創造多少營利？</p> <p>三、目前高捷公司為何面臨破產</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>大股東承諾支持本府擔任2董1監。</p> <p>一、(一)修約後，高捷公司仍為原合約之特許公司，負責營運。 (二)高捷仍保有部分資產，依合約規定於特許期屆滿時，移轉予市府。 (三)民間參與本質未改變。</p> <p>二、(一)高捷公司主要收入為票收、土地開發及附屬事業等收益。 (二)修約後預估至126年止，可為本府創造26.25億元之營運回饋金及12億元之土地租金等收入。</p> <p>三、(一)本次修約主要內容為提前收買高捷公司機電資產，一併解決折舊、利息、權利金等虧損主因，改善其經營條件。 (二)修約後本府須負擔資產移轉所需長貸經費約170.55億元及每年利息約1.7億元。 (三)修約後市府不需支付現金取得高捷公司機電資產、取回高捷積欠土地租金、提前抵</p>
---	--------------	---	--------------	---

		<p>問題？造成高捷公司虧損原因為何？修約後虧損原因（如：機具設備、權利金及折舊等問題）是否改由市府概括承受？</p> <p>四、若修約後高捷公司持續虧損且無法改善，高捷公司仍有多處土地未開發完成，建議本次修約內容須重新研議。</p> <p>五、處理高捷問題應有第三種選擇。</p> <p>六、修約內容之財務資料及相關配套，合</p>	<p>付權利金、解決仲裁爭議、促使高捷股東增資、未來逐年有土地租金及營運回饋金等現金收入。</p> <p>(四)修約最重要的是在市府負擔最低的情況下，確保高雄捷運永續經營。</p> <p>四、有關土地開發，近期本局多次再與高捷公司研商，高捷公司已於 5 月 21 日回函表示，尙未開發之土地，經雙方共同合作，其所開發之利益超過修約財務計畫時，同意自開發期開始，依本府 80%、高捷公司 20% 之比例分享。</p> <p>五、面對高捷財務危機，市府除修改合約，解決該公司財務結構性問題外，尙有三種選擇：</p> <p>(一)高捷股東退出，由市府接手營運：</p> <p>市府如入主高捷公司，除須籌措現金約 14 億元收購公司股權外，尙須承接該公司既有長、短貸債務合計 220 億元，直接面對處理統包商工程合約爭議。且市府入主後仍須進行機電資</p>
--	--	---	--

		<p>約及數據 依據應明 確列出。</p> <p>七、修約對市 府有利部 分 應 評 估。</p>		<p>產移轉，以處理未來 高捷公司折舊及利息 等鉅額負擔，避免最 終仍要走上破產之 路，預估本府所須之 負擔遠高於修約。</p> <p>(二)等待高公司破產，市 府另成立公司經營： 高捷公司破產後1,400 員工人心浮動，影響 正常營運及行車安 全，對社會衝擊最 大。且市府仍須透過 鑑價機制收買營運必 要之機電資產，以維 持營運，其結果是本 府須負擔可能提升至 366 億元。</p> <p>(三)市府分期收買高捷公 司機電資產： 目前協議之修約條件 及財務計畫，已屬高 捷公司財務所能負擔 之上限。倘採機電資 產分批移轉方式，高 捷公司仍須處理折舊 攤提等問題，將加重 財務負擔，使目前財 務計畫變為不可行， 進而影響股東增資意 願。此外，若高捷公 司財務負擔加重，原 財務計畫預計的轉虧 為盈時程將大幅延</p>
--	--	---	--	---

後，營運期可提撥營運回饋金也將隨之減少。

(四)修約是現階段最佳策略：

高雄捷運是除台灣高鐵以外，全國唯二以 BOT 方式興建的公共運輸系統，為政府節省至少 420 億元的興建費用，以及每月至少 1 億元的人事成本，雖然面臨先天環境不佳、整體路網未臻完善等問題，但高捷系統不僅安全穩定，備受好評，且已成為高雄市民生活的一部分，市府有責任不讓高雄捷運停駛。承蒙議長及大多數議員認同，市民已習慣使用捷運，不能讓它停駛。為讓高雄捷運永續經營，經過本府多次審慎評估，在符合相關法令規定下，修約是現階段改善高捷公司經營的最佳策略。

六、詳本局 5 月 1 日專案報告。

七、市府在符合公共利益、公平合理及自助人助的

綜合考量下，在歷經 23 次會議後，今年 2 月完成所有修約內容，提出修約改善高捷公司經營條件為最符合公共利益，市府負擔最輕。

(一)依據原合約 11.2.1 維護、保養、修繕之費用均由乙方自行負責，此部分條文並未變更。

(二)修約新增條文 14.3 之 1，乙方如有稅前盈餘，應於彌補累積虧損後，提撥稅前盈餘百分之五十予甲方作為營運回饋金。

(三)乙方彌補累積虧損後，如有超額盈餘，即內部報酬率（IRR）超過 4.91% 部分，其稅後盈餘應以現金給付甲方作為營運資產重增置準備金。(修約新增條文 14.3 之 2)

(四)修約後八大機電資產已移轉本府，理論上應由本府負擔重置費用，但為維持民間參與本質，維持原合約乙方負擔重置費用之精神，爰協議後由本府負擔其中 4 成，計 11.6 億元，高捷負擔

<p>102.5.1 第 1 屆第 5 次定期大 會</p>	<p>吳議員益政</p>	<p>一、建請投資股東依原承諾再增資 26 億而非 15 億，承擔高捷公司經營責任。 二、建議增加董監事席次。 三、修約方式很多，土地不管是否開發完成，應隨機電資產，交回市府開發，此亦不違反獎參政府投資 20% 上限規定。 四、除了修約、強制收買外，市府是否有第三種選擇？</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>其餘 6 成之重置責任。(修約新增條文 11. 2.3 之 2)。</p> <p>一、本府將要求高捷公司經營階層持續向尚未同意增資之股東爭取增資。目前原始股東中鋼、遠東集團、統一集團、國發基金，同意依據持股比例增資。 二、高捷公司於 5 月 14 日、5 月 21 日二度回函表示，該公司大股東承諾支持本府擔任 2 董 1 監之席次。 三、有關土地開發，近期本局多次再與高捷公司研商，高捷公司於 5 月 21 日回函表示，尚未開發之土地，經雙方共同合作，其所開發之利益超過修約財務計畫時，同意自開發期開始，依本府 80%、高捷公司 20% 之比例分享。 四、面對高捷財務危機，市府除修改合約，解決該公司財務結構性問題外，尚有三種選擇： (一)高捷股東退出，由市府接手營運： 市府如入主高捷公司，除須籌措現金約</p>
--	--------------	--	--------------	---

14 億元收購公司股權外，尚須承接該公司既有長、短貸債務合計 220 億元，直接面對處理統包商工程合約爭議。且市府入主後仍須進行機電資產移轉，以處理未來高捷公司折舊及利息等鉅額負擔，避免最終仍要走上破產之路，預估本府所須之負擔遠高於修約。

(二)等待高公司破產，市府另成立公司經營：高捷公司破產後，1,400 員工人心浮動，影響正常營運及行車安全，對社會衝擊最大。且市府仍須透過鑑價機制收買營運必要之機電資產，以維持營運，其結果是本府之負擔可能提升至 366 億元。

(三)市府分期收買高捷公司機電資產：目前協議之修約條件及財務計畫，已屬高捷公司財務所能負擔之上限。倘採機電資產分批移轉方式，高捷公司仍須處理折舊攤提等問題，將加重

財務負擔，使目前財務計畫變為不可行，進而影響股東增資意願。此外，若高捷公司財務負擔加重，原財務計畫預計的轉虧為盈時程將大幅延後，營運期可提撥營運回饋金也將隨之減少。

(四)修約是現階段最佳策略：

高雄捷運是除台灣高鐵以外，全國唯二以BOT方式興建的公共運輸系統，為政府節省至少420億元的興建費用，以及每月至少1億元的人事成本，雖然面臨先天環境不佳、整體路網未臻完善等問題，但高捷系統不僅安全穩定，備受好評，且已成為高雄市民生活的一部分，市府有責任不讓高雄捷運停駛。本案承蒙議長及大多數議員認同，市民已習慣使用捷運，不能讓它停駛。為讓高雄捷運永續經營，經過本府多次審慎評估，在符合相關法令規定下，

<p>102.5.1 第1屆第5 次定期大 會</p>	<p>李議員雅靜</p>	<p>一、建議交通 局與捷運 局互相配 合將公車 網絡棋盤 化，以培 養捷運運 量；高捷 公司4年 提升捷運 搭乘量至 18萬人次 /每日，數 據如何計 算？具體 計畫為 何，至今 尚未提 出。(如何 結合觀 光、開發 計畫等提 升運量) 二、修約內容 提到 IRR 4.91%以 上，方能 另外回饋 市府，4. 91%如何</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>修約是現階段改善高捷公司經營的最佳策略。</p> <p>一、(一)本次修約，雙方經過多次財務試算的結果，預計4年後每日平均運量達18萬人次，高捷公司即可損益平衡，永續經營。 (二)依據過去4年平均每年約10%之成長預測，未來每年約有6%之運量成長，至105年運量達19萬人次，以目前每日約16萬人次與去年同期比較成長約10%來估計，4年後每日平均運量達18萬人次。 (三)高捷運量提升計畫，分為短期、中期、長期措施，請參閱高捷公司增資財務計畫。</p> <p>二、依據修約後合約14.3之2條，乙方彌補累積虧損後，依其整體預期內部報酬率（IRR）4.91%之財務計畫，每年檢視實際損益與前述計算預期內部報酬率4.91%之各年度損益比較，其超過之稅後盈餘應以現金給付甲方作為營運資</p>
---	--------------	--	--------------	--

<p>102.5.1 第1屆第5 次定期大 會</p>	<p>周議員鍾淦</p>	<p>算出？</p> <p>一、若修約不通過，高捷公司虧損倒閉，市府如何因應？</p> <p>二、機電資產有無包括電聯車？市府須承擔貸款本息及未來營運維修成本？建議簽訂合約時市府應釐清。</p> <p>三、建議捷運局及交通局研議於捷運出入口機車格位應適度增加。</p> <p>四、建請調整捷運出入口至月台搭車之距離，並於捷運站附近大路口設跑馬燈</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>產重增置準備金。</p> <p>一、(一)如不通過修約，依目前財務狀況高捷今年就會破產。 (二)高捷若破產，本府基於維護公共利益，須接管營運，惟市府負擔將增加100億元以上。</p> <p>二、(一)本次修約主要內容為提前收買高捷公司營運所必須之八大機電系統，包含電聯車，一併解決折舊、利息、權利金等虧損主因，改善其經營條件。 (二)修約後，本府須負擔資產移轉所需長貸經費約170.55億元及每年利息約1.7億元。 (三)依據原合約11.2.1維護、保養、修繕之費用均由乙方自行負責，此部分條文並未變更。 (四)修約新增條文14.3之1，乙方如有稅前盈餘，應於彌補累積虧損後，提撥稅前盈餘百分之五十予甲方作為營運回饋金。</p>
---	--------------	--	--------------	---

<p>102.5.1 第1屆第5 次定期大 會</p>	<p>林議員武忠</p>	<p>標示捷運到站時間。 五、捷運站內電視廣告費用應適當提高；電視位置擺設應配合等待座椅位置調整。</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>(五)修約新增條文 14.3 之 2，乙方彌補累積虧損後，如有超額盈餘，即內部報酬率（IRR）超過 4.91% 部分，其稅後盈餘應以現金給付甲方作為營運資產重增置準備金。 (六)修約後八大機電資產已移轉本府，理論上應由本府負擔重置費用，但為維持民間參與本質，維持原合約乙方負擔重置費用之精神，爰協議後由本府負擔其中 4 成，計 11.6 億元，高捷負擔其餘 6 成之重置責任。（修約新增條文 11. 2.3 之 2）。 三、配合辦理。 四、持續要求高捷公司檢討改進。 五、要求高捷公司配合辦理。</p> <p>一、高雄捷運是除台灣高鐵以外，全國唯二以 BOT 方式興建的公共運輸系統，為政府節省至少 420 億元的興建費用，以及每月至少 1 億元的人事成本，雖然面臨先天環境不佳、整體路網未臻</p>
---	--------------	---	--------------	---

		<p>需考量勿造成市府太大負擔。</p> <p>二、報告內容估計四年內將可轉虧為盈有待觀察，勿開空頭支票；希望能像台北有網狀路網。</p>	<p>完善等問題，但高捷系統不僅安全穩定，備受好評，且已成為高雄市民生活的一部分，市府有責任不讓高雄捷運停駛。承蒙議長及大多數議員皆認同，市民已習慣使用捷運，不能讓它停駛。為讓高雄捷運永續經營，經過本府多次審慎評估，在符合相關法令規定下，修約是現階段改善高捷公司經營的最佳策略，市府負擔最低。</p> <p>二、(一)本次修約，雙方經過多次財務試算的結果，預計4年後每日平均運量達18萬人次，高捷公司即可損益平衡，永續經營。</p> <p>(二)依據過去4年平均每年約10%之成長預測，未來每年約有6%之運量成長，至105年運量達19萬人次，以目前每日約16萬人次與去年同期比較成長約10%來估計，4年後每日平均運量達18萬人次並未高估。</p> <p>(三)高捷運量提升計畫，分為短期、中期、長</p>
--	--	---	--

<p>102.5.1 第1屆第5 次定期大 會</p>	<p>洪議員平朗</p>	<p>一、三方契約規定之借款，若高捷不還，本府是否需代償？ 二、機電設備折舊及權利金本應高捷公司給付予市府，現卻提修約實屬不負責任。 三、高捷公司物調款共請領多少金額？為何仲裁又需再付 9</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>期措施，請參閱高捷公司增資財務計畫。 （四）依本次專案報告議會要求，本府已協調高捷公司讓出部分董事席位予市府，議會亦將組成監督小組參與高捷董事會，配合本府依大捷法及合約既有監督機制，嚴格執行監督未來高捷公司之經營運作。</p> <p>一、（一）三方契約之收買，完全依獎參條例等法令及興建營運合約相關規定而來，非市府對高捷之融資提供任何保證。 （二）三方契約規定收買價金係由本府選定之鑑價機構依興建營運合約鑑價之金額，但不低於融資機構當時已撥貸金額。 二、高雄捷運是除台灣高鐵以外，全國唯二以 BOT 方式興建的公共運輸系統，曾為政府節省至少 420 億元的興建費用，以及每月至少 1 億元的人事成本，雖然面臨先天環境不佳、整體路網未臻完善等問題，但高</p>
---	--------------	--	--------------	--

		<p>億？</p> <p>四、興建期高捷公辦、自辦工程標案是否有標餘款？是否應還市府？</p> <p>五、高捷公司若要修約，可將捷運南、北機廠土地開發權收回，已開發案有益部分亦應讓市府收取。</p> <p>六、高捷營運5年即要倒，中鋼企業形象大受損，郝董事長應回去再跟大股東要求增資，別把債務丟給市府。</p>	<p>捷系統不僅安全穩定，備受好評，且已成為高雄市民生活的一部分，市府有責任不讓高雄捷運停駛，為讓其永續健全經營，經過內部多次審慎評估，在符合相關法令規定下，修約是現階段改善高捷公司經營的最佳策略，讓市府負擔最低。</p> <p>三、(一)興建期內物調款 116 .11 億元，本府 101 年 3 月支付完畢。 (二)興建期外物調款 9.8 億元，本府正進行撤銷仲裁之訴。</p> <p>四、捷運紅橘線路網計畫依獎參條例非自償部分由政府投資交由民間施作，對市府而言即無所謂「標餘款」問題，至於高捷公司部分應由該公司說明。</p> <p>五、有關土地開發，近期本局多次再與高捷公司研商，高捷公司已於 5 月 21 日回函表示，尚未開發之土地，經雙方共同合作，其所開發之利益超過修約財務計畫時，同意自開發期開始，依本府 80%、高捷公司 20 %之比例分享。</p>
--	--	---	--

<p>102.5.1 第 1 屆第 5 次定期大 會</p>	<p>連議員立堅</p>	<p>一、為何不以平準基金，讓高捷先應急？</p> <p>二、市府負債已是全國最高，修約又再增加 170 億讓市民負擔，是否妥當？</p> <p>三、機電設備經過 5 年折舊，還以 263 億收買，鑑價是否過高？</p> <p>四、資產重置、維護費用應由高捷公司負擔？建議合約內應訂定清楚。</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>六、(一)中鋼 3 月 22 日股東大會已通過增資。</p> <p>(二) 4 月 3 日經建會要求國發基金啓動增資案作業。</p> <p>一、(一)高捷主要虧損為折舊、利息、權利金，每個月約虧損 2 億元，如果經營條件不做任何改變，未提前移轉機電產，折舊、權利金、利息負擔依舊，一年後高捷仍要面臨破產。</p> <p>(二)修約雙方已經研議半年，經 23 次會議研議，有周延之考量及配套，經檢視為現階段最佳策略，應無須動用平準基金。</p> <p>二、為捷運能繼續行駛，修約改善其經營條件是對民衆、市府之最佳選擇，且本府以土開自償性基金先辦理借款，配合其他配套要求高捷提撥回饋金、抵付應付款等，再由市府撥入土地至土開基金辦理開發，可將舉債負擔降至最低。</p> <p>三、本次資產提前移轉，業經委託專業鑑價機構進</p>
--	--------------	---	--------------	--

五、資產移轉

本府後，不收任何租金供高捷使用，故後續重置及維護應由高捷公司負責，另回饋金於彌補累計虧損後才提撥本府，若無盈餘，則其1/2，13億是否須市府負擔？建請再研議資產重置、維護及彌補累計虧損等相關條文。

六、市府為何不以收買之資產入股，取得修約主導權？

七、中央目前尚無任何

行鑑價。

(一)無論係依獎參條例、興建營運合約或三方契約，收買價金均需經鑑價機關鑑價後確定。

(二)本次修約提前移轉資產之價金，依據不動產估價技術規則第14條兼採成本法及比較法，參考英商莫特公司成本法與台灣世曦公司成本法及比較法之鑑價金額。

(三)另參考高鐵局之作法，鑑價金額採計成本法及比較法之權重各為50%，所得之鑑價金額為263.77億元。

四、(一)依據原合約11.2.1維護、保養、修繕之費用均由乙方自行負責，此部分條文並未變更。

(二)乙方彌補累積虧損後，如有超額盈餘，即內部報酬率（IRR）超過4.91%部分，其稅後盈餘應以現金給付甲方作為營運資產重增置準備金。（修約新增條文14.3之2）

(三)修約後八大機電資產

		<p>表示？</p>	<p>已移轉本府，理論上應由本府負擔重置費用，但為維持民間參與本質，維持原合約乙方負擔重置費用之精神，爰協議後由本府負擔其中 4 成，計 11.6 億元，高捷負擔其餘 6 成之重置責任。（修約新增條文 11. 2.3 之 2）。</p> <p>五、(一)以高捷目前日運量 16 萬人次預估 4 年後可達損益平衡，屆時依合約規定高捷即須提供 50%盈餘予市府。</p> <p>(二)提前移轉資產之剩餘款依目前財務估算將於民國 120 年抵付完畢。</p> <p>(三)如特許期結束（126 年）回饋金仍不足以抵付，本府可要求轉列下次續約之履約保證金。</p> <p>(四)如高捷公司無故不續約，依合約規定本府將予沒收。</p> <p>六、(一)以機電資產入股取得經營權，公股將超過 20%，違反獎參、促參法令中有關政府對民間出資捐助比例之規定。</p>
--	--	------------	---

<p>102.5.1 第 1 屆第 5 次定期大 會</p>	<p>郭議員建盟</p>	<p>一、若議會同意修約，是否能夠解決目前高捷公司財務問題？爾後捷運公司是否仍會再提出修約造成市民負擔？如何確保高捷公司</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>(二)維持高捷民營公司之身分，可保持目前高捷民營之效率及服務品質。 (三)未來如高捷有經營不善之情事，本府即可依法或依約終止興建營運合約，另外成立營運機構來經營。 七、(一)行政院國發基金同意待修約案通過後，進行增資 2.57 億元。 (二)本府已多次向行政院及交通部請求協助。 (三)交通部長表示移轉機電資產所需經費宜由市府以自償性基金自行籌措，修約案報交通部備查即可。 一、(一)本次修約，雙方經過多次財務試算的結果，預計 4 年後每日平均運量達 18 萬人次，高捷公司即可損益平衡，永續經營。 (二)依據過去 4 年平均每年約 10%之成長預測，未來每年約有 6%之運量成長，至 105 年運量達 19 萬人次，以目前每日約 16 萬人次與去年同期比較成長約 10%來估</p>
--	--------------	--	--------------	---

<p>102.5.1 第1屆第5 次定期大 會</p>	<p>陳議員明澤</p>	<p>善盡經營 責任？ 二、建議市府 協商高捷 公司給予 2 董事 1 監 事 席 次。 三、專案報告 46 頁中， 相關保險 為何大量 減額？</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>計，4 年後每日平均運 量達 18 萬人次並未高 估。 (三)高捷運量提升計畫， 分為短期、中期、長 期措施，請參閱高捷 公司增資財務計畫。 (四)依本次專案報告議會 訴求，本府已協調高 捷公司讓出部分董事 席位予市府，議會亦 將組成監督小組參與 高捷董事會，配合本 府依大捷法及合約既 有監督機制，嚴格執 行監督未來高捷公司 之經營運作。 二、高捷公司於 5 月 14 日、 5 月 21 日二度回函表 示，該公司大股東承諾 支持本府擔任 2 董 1 監 之席次。 三、修約後，保險項目維持 原合約規定，投保金額 比照台北捷運公司辦 理。</p> <p>一、(一)財務面而言，目前協 議之修約條件及財務 計畫，已屬高捷公司 財務所能負擔之極 限。倘採機電資產逐 次移轉之方式，除將 加重財務負擔，使目</p>
---	--------------	--	--------------	--

		<p>議研擬以不影響整體營運分期分擔債務。</p> <p>二、若至7月份修約仍未通過，捷運是否真停駛？</p> <p>三、建議可配合都發局研擬南機廠、北機廠作住宅或商業區分區開發，即可創造利益。</p> <p>四、路竹捷運已於四月份核定，能否加速處理？</p> <p>五、建議高捷公司研議給予市府董監事席次。</p>		<p>前財務計畫變為不可行，進而影響股東增資。</p> <p>(二)此外，若高捷公司財務負擔加重，原財務計畫預計的轉虧為盈時程勢將大幅延後，營運期可提撥營運回饋金也將隨之減少。</p> <p>二、(一)修約如未通過，依目前財務狀況高捷今年就會破產。</p> <p>(二)高捷若破產，本府基於維護公共利益，須接管營運，惟市府負擔將增加100億元以上。</p> <p>三、依目前法令規定，無法作為住宅開發使用。</p> <p>四、行政院江宜樺院長於102年5月22日下午於行政院聽取高雄市政府簡報說明高雄捷運岡山路竹延伸線建設計畫案，會中出席部會人員包括交通部葉匡時部長、主計總處石素梅主計長、楊秋興政務委員、經建會、工程會代表等，會議結論江院長指示：</p> <p>(一)本案第一階段至岡山火車站可行且必要。</p> <p>(二)第二階段視運量成長</p>
--	--	--	--	---

<p>102.5.1 第 1 屆第 5 次定期大 會</p>	<p>黃議員柏霖</p>	<p>一、股東一定要增資，須善盡社會責任。 二、原為無償取得，現市府需購買且付利息，市府有無行政責任？建議市府追究行政責任。 三、若議會同意修約，高捷公司有何方案及因應對策使高捷永續經營？且不</p>	<p>捷運工程局</p>	<p>及營運狀況再做審慎評估。 (三)本案送請經建會審議並與高雄市政府共同研商再報行政院核定。 五、高捷公司於 5 月 14 日、5 月 21 日二度回函表示，該公司大股東承諾支持本府擔任 2 董 1 監之席次。 一、高捷公司於第 5 屆第 2 次董事會，原則同意於具體改善其經營條件前提下增資 15 億元，並於 102 年 3 月 6 日第 5 屆董事會第 4 次會議及 102 年 4 月 9 日股東會，同意增資 15 億元。 二、興建營運合約雖規定營運期間屆滿時，乙方應將其全部移轉標的無償概括移轉，但高捷公司於營運期間屆滿前五年內所增置、重置之移轉標的，於營運期間屆滿時，仍為有償移轉。 三、(一)本次修約，雙方經過多次財務試算的結果，預計 4 年後每日平均運量達 18 萬人次，高捷公司即可損</p>
--	--------------	--	--------------	---

		<p>會以其他方式再提出修約要求？</p> <p>四、建議交通局未來公車民營化時能與捷運局配合將大眾使用運輸率提高。</p>	<p>益平衡，永續經營。</p> <p>(二)依據過去 4 年平均每年約 10%之成長預測，未來每年約有 6%之運量成長，至 105 年運量達 19 萬人次，以目前每日約 16 萬人次與去年同期比較成長約 10%來估計，4 年後每日平均運量達 18 萬人次並未高估。</p> <p>(三)高捷運量提升計畫，分為短期、中期、長期措施，請參閱高捷公司增資財務計畫。</p> <p>(四)依本次專案報告議會要求，本府已協調高捷公司讓出部分董事席位予市府，議會亦將組成監督小組參與高捷董事會，配合本府依大捷法及合約既有監督機制，嚴格執行監督未來高捷公司之經營運作。</p> <p>四、同意配合辦理。</p>
--	--	--	---