

高雄捷運採民間參與方式評估

前言

長久以來，公共建設均需仰賴稅收；但不論中央或地方都逐漸面臨「預算有限、需求無限」的困境。因此在民眾需求愈來愈多，但是歲入、預算都有限的情況下，新時代政府的智慧正被受考驗。

然而「有多少錢做多少事」的陳規，在高雄已被打破。近年來，高雄市政府積極以「政府推動、民間參與」的模式來推動重大公共建設，這樣的作法扭轉過往習慣，改以「想做多少事、去找多少錢」的創新思維，讓建設跳脫經費預算的限制而被快速推動，展現政府企業化的高效率。

促進民間企業參與公共建設是中央的政策，高雄市是最積極推動促參的縣市。近年高雄成功地以這樣的方式推動許多重要公共工程，不僅帶動城市整體發展，更讓許多政府獨力難以顧及的部分，藉由民間的參與，共同提昇市政品質，讓各項建設得以永續發展。

同時促參案所獲得的利益，不只是為政府及納稅人省下大筆建設費，同時更創造出大量的就業機會，進一步活絡景氣、提昇高雄能見度，對社會貢獻非常大。

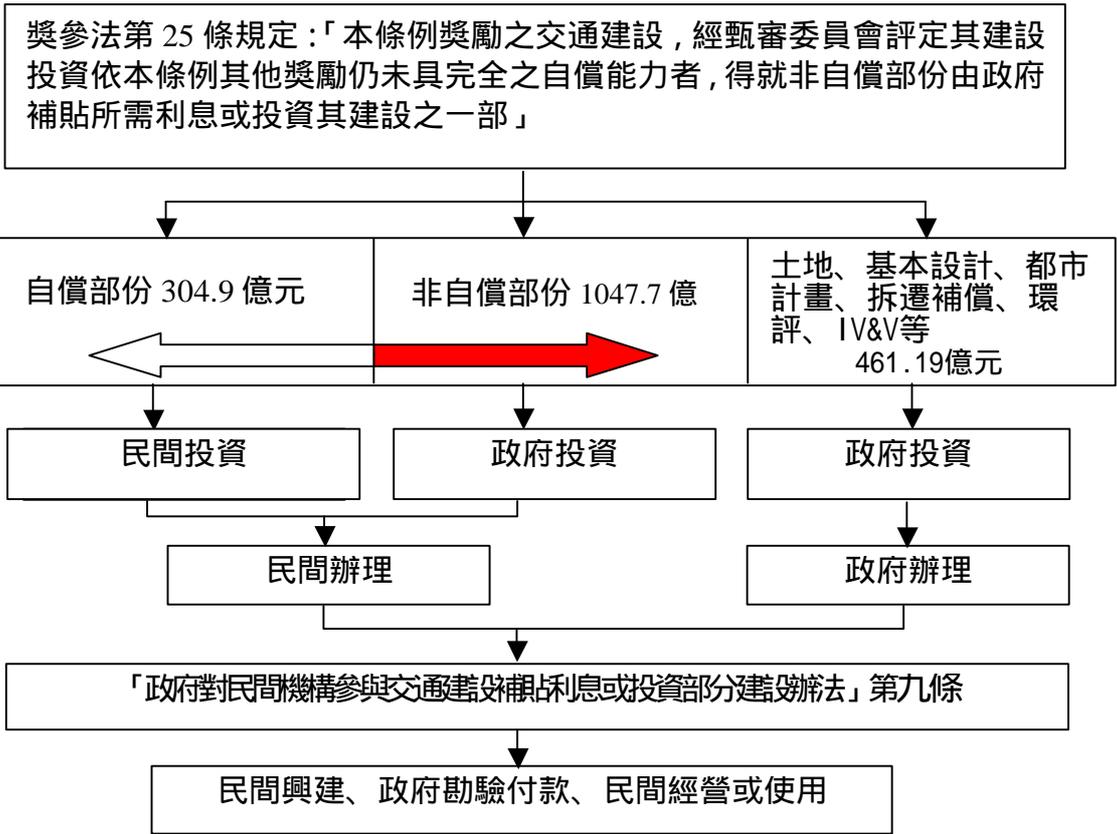
高雄市政府未來有更多全台灣首創的構想與新案要陸續推動，市府也將以更積極、更開放的態度，來從事促參案。尤其將盡全力確保投資

廠商利潤，創造更多成功經驗，以吸引更多廠商前來「投資高雄」，
一同加入高雄未來榮景！

民間參與方式之效益

高雄都會區大眾捷運系統紅、橘線路網建設計畫（以下簡稱本計畫）原核定長度共計 42.7 公里，設有 37 個車站，建設經費 84 年 8 月 15 日奉行政院台 84 交字第 30139 號函核定為新台幣 1952 億元，經費分擔方式係依扣除自償（總經費 11%）部分後，中央分擔 75%，地方分擔 25%。

本計畫總經費原奉核定 1952 億元，自償率僅達 11%，嗣採民間參與方式推動，並經甄審委員會依民間投資人（高雄捷運股份有限公司）提出之財務計畫書評定本計畫未具完全之自償能力後，總建設經費修訂調降為 1813.79 億元（詳如表一），包含自償部分之民間投資額度 304.9 億元，以及非自償部分之政府出資 1508.89 億元（含政府辦理事項經費 461.19 億元，及政府投資額度 1047.7 億元），計畫自償率提高為 16.81%，自償及非自償規劃詳圖一。



圖一：自償及非自償財務規劃

表一：興建期政府及民間投資額度表

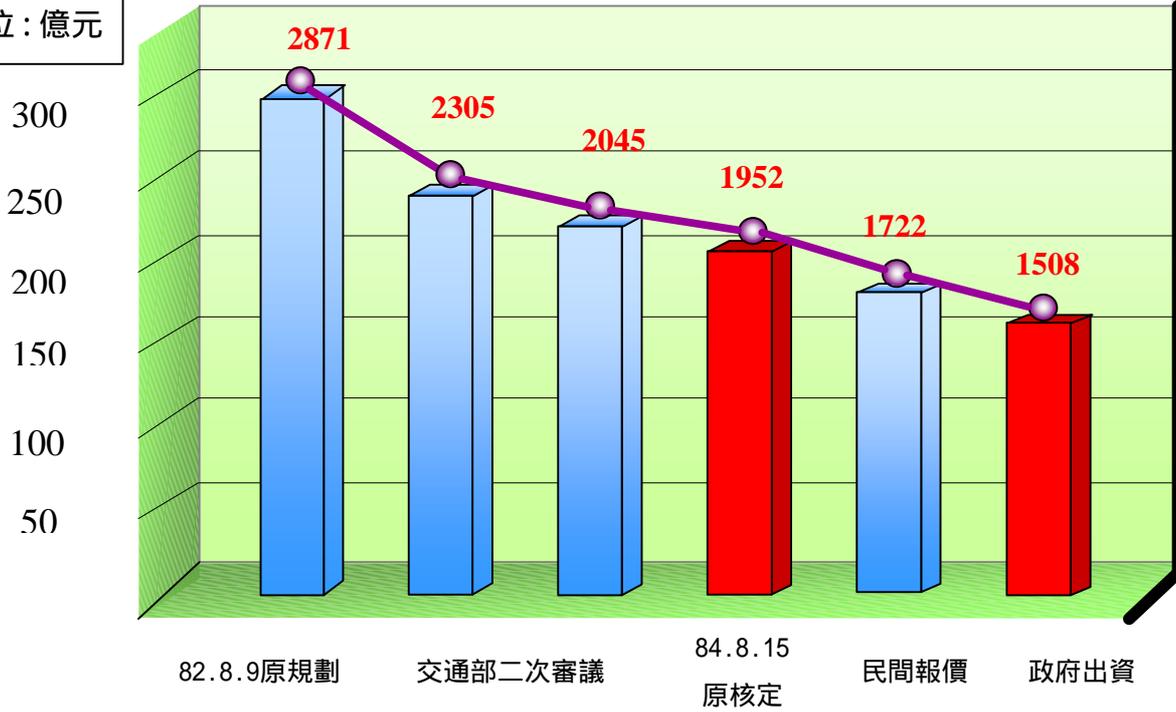
政府辦理事項	民間工作範圍	
	政府投資範圍	民間投資範圍
1. 用地取得及拆遷補償費 2. 工務行政費 3. 三鐵左營站共站 R16 車站結構體 4. 捷運紅線 R11 車站（高雄火車站）共構費用： 5. 營建管理及顧問費 6. 工程監造費 7. 物價調整費用 8. 其它	1. 細部設計 2. 土木工程 3. 民間投資範圍以外之機電系統，包括： 環境控制系統 廠站及路線水電設施 電梯/電扶梯	1. 電聯車輛 2. 號誌系統 3. 供電系統 4. 通訊系統 5. 軌道工程 6. 月台門系統 7. 自動收費系統： 8. 機廠設備
461.19 億元 (25.43%)	1,047.70 億元 (57.76%)。	304.90 億元 (16.81%)
建設成本合計	1,813.79 億元(100 %)	

茲就高雄捷運紅橘線採民間參與方式推動之效益，從建設經費、完工時程及政府人力三個層面之比較分析如下：

一、建設經費

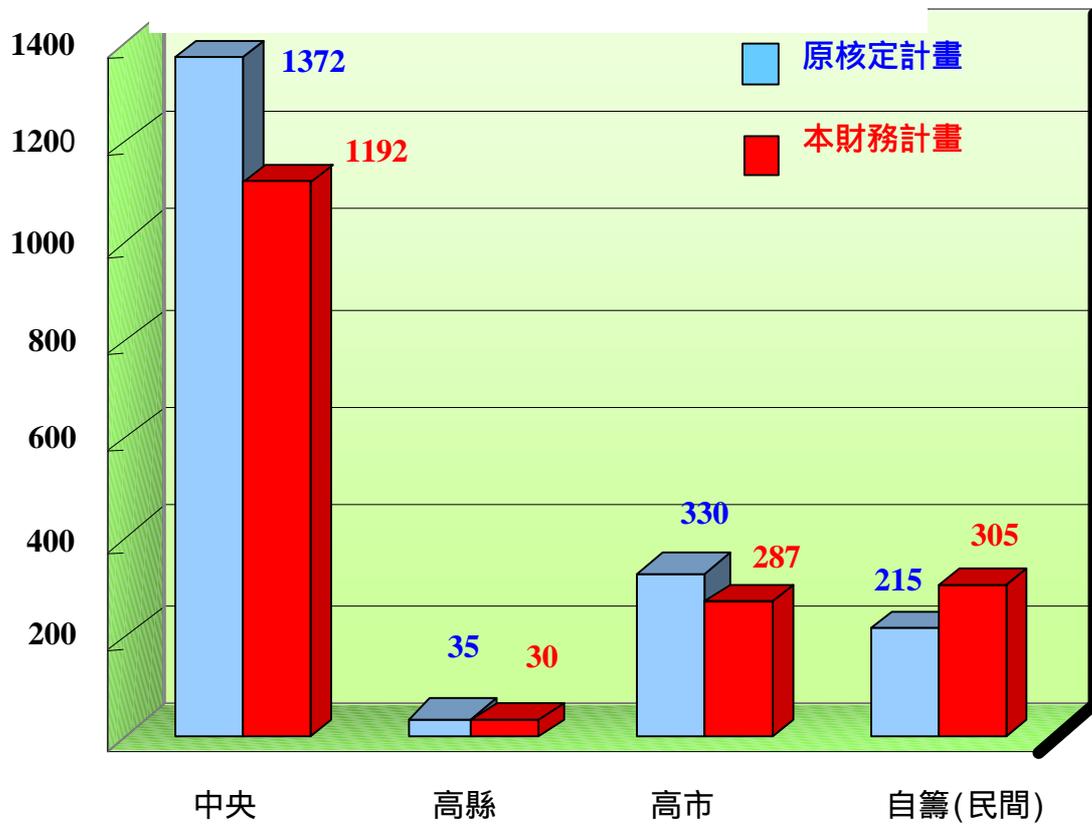
- ◇ 「傳統方式」：1952 億元，全由政府出資。
- ◇ 「民間參與」：1814 億元，其中政府出資額度 1508 億元，相較原核定計畫減少約 444 億元，相關比較詳圖二、圖三。

單位：億元



單位：億元

圖二：建設經費調整表



圖三：各級政府分擔經費調整表

二、時程控制

◇ 「傳統方式」：

就台北捷運同為地下段施工之類似經驗觀之，採傳統方式發包興建，不含設計時程，南港線長 11 公里，施工期程即需約 10 年（79.11-89.12），而新店線長 11.2 公里，施工期程亦需約 8 年 8 個月（80.3-88.11）。

◇ 「民間參與」：

發揮民間企業精神及效率，並以區段標及核心系統標方式充分整合介面，自 90 年 10 月開工，紅橘線分別於 97 年 4 月 7 日、9 月 22 日營運通車，以未超過 7 年期間完成紅橘線長 42.7 公里之興建（含設計時程）。

三、政府人力

◇ 「傳統方式」：

茲依傳統發包興建及公營方式之經驗推估本計畫人力需求，興建期政府尖峰人力需求約 800 人，營運期所需人力含行車、行控中心、站務、維修、管理與行政人員計需 1558 人。

◇ 「民間參與」：

本計畫採民間參與推動，捷運局以編制人力約 140 人如期如質完成紅橘線建設。

結論與建議

高雄捷運紅橘線計畫從建設經費、完工時程及政府人力三個層面之比較分析結果，顯示採民間參與方式推動確實收到相當之效益。

時值高雄都會區大眾捷運系統紅、橘兩線路網完工通車之際，有待進一步建構此一南北與東西向十字相交路網之內環線，藉以強化大眾運輸系統整體路網及接駁運輸服務，形成市區初步之交通路網雛形，提升市民行的品質。伴隨台鐵臨港鐵路貨運功能衰退之際，此路線正是轉換跑道為旅運服務之契機。

爰此，高雄市政府依據促進民間參與公共建設法及相關作業規定，完成相關規劃作業並已奉中央核定，總經費122.01億元（政府應辦事項20.52億元、政府投資48.54億元、民間投資52.95億元），高雄環狀輕軌捷運建設案沿用民間參與建設方式，由政府與民間共同出資，祈引進民間企業化之經營管理，一方面減少政府財務及人力負擔，二方面提升營運效率，增加財務收益，三方面有效改善交通問題，提供便捷交通運輸之公共服務，創造政府、民間與社會三贏。