

Q&A

一、市府為甚麼要簽訂三方契約？

回答：

簽訂三方契約係為促成融資機構之籌組及融資契約之簽訂，在以保障本府權益及使本計畫能順利執行之目標下，經甄審委員會第6次會議決議同意簽訂三方契約。且從高雄捷運BOT案的財務結構來看，若發生必須終止興建營運合約（即廢止興建營運許可）之情形時，為使捷運系統繼續正常運作，並避免讓政府投資的1500億元付諸流水，勢必需由市府收買高捷公司營運資產。因此理論上，市府雖有選擇強制收買與否之自由，但實際上，市府除強制收買以外別無他途。簽訂三方契約即係規範本府將原應給付給高捷公司之強制收買價金，轉由融資銀行收取，並由本府取得該等設備之所有權。

1. 本案係採 BOT 方式辦理，民間機構投資額度約 300 餘億元，甄選出最優申請人(高捷公司)並與其議約時，依「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 6 次會議(89 年 8 月 29 日開會)決議：「為促成融資機構之籌組及融資契約之簽訂，在以保障甲方權益及使本計畫能順利執行之目標下，甄審委員會同意本案簽訂三方契約共識書機制。」嗣後即將此決議內容訂於興建營運合約第 13.5 條規定(90 年 1 月 12 日簽訂興建營運合約)。本府與高捷公司及融資機構(銀行團)即依合約規定 於 92 年融資契約簽訂之同時，共同簽訂三方契約(92 年 1 月 9 日)。
2. 依行政院核定之高雄捷運 BOT 案財務計畫，政府投資及應辦事項合計 1531.59 億元（1047.7 億元+483.89 億元），高捷公司則投資 308.04 億元，是以高捷公司若破產或其他必須終止興建營運合約（即廢止興建營運許可）之情形時，高捷公司即得取回其投資興建之資產設備，捷運營運即陷入停擺，政

府投資辦理之 1531.59 億元部分則付諸流水。若欲使捷運繼續營運，本府勢需重新購置該等設備，或向高捷公司購置；惟重新購置除採購招標試運轉可能曠日費時，導致捷運營運時間拖延更久外，相關重新購置安裝費用恐亦更為龐大，故屆時仍係以向高捷公司購置(強制收買)該等機電設備為最佳選擇。

3. 簽訂三方契約係規範高捷公司發生破產或其他必須終止興建營運合約（即廢止興建營運許可）之情形時，本府應強制收買高捷公司投資興建之資產設備，並將該等收買價金轉由融資銀行收取；其不僅未增加本府額外之負擔，且就維持捷運系統繼續營運及重新購置機電設備費用而言，均屬對本府最為有利之作法。

二、為何三方契約將獎參條例之得強制收買改為應收買？

回答：

1. 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。
2. 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。
3. 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。
4. 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。
5. 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。

三、三方契約規定之借款，若高捷不還，本府是否需代償？

回答：

1. 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。

2. 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。

四、高捷公司為何面臨破產問題？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？

回答：

1. 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。
2. 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。
3. 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。
4. 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。

五、為何市府未運用三方契約六個月期限，卻急於處理？

回答：

雖然三方契約就特定情事訂有「六個月期間」之處理期限，惟修約期間高捷公司經營上仍處於現金淨流出狀態，營運服務之維繫仍需仰賴銀行短貸支應。一旦啟動三方契約，往來銀行勢必緊縮銀根，並進行債權保全程序，屆時高捷營運資金恐告斷炊，營運勢將停擺，不但影響民眾行的權益，更會重創民眾對大眾運輸的信心，倘拉長談判時間，本府勢將面對高捷公司宣告破產之結果。

六、處理高捷問題是否有第三種選擇？

回答：

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：

1. 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 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。

2. 等待高捷公司破產，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。

3. 市府分期收買高捷公司機電資產

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。

4. 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份，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。

七、依合約規定，特許期結束高捷機電資產為無償移轉，為甚麼現在要鑑價收買？

回答：

1. 依據合約 15.3.1 規定，營運期間屆滿時，高捷公司應將其全部移轉標的無償概括移轉予市府。
2. 另同款合約 15.3.1 規定，高捷公司在營運期間內經雙方議定者，或於營運期間屆滿前五年內所增置、重置之移轉標的，事前徵得市府同意者，於營運期間屆滿時，為有償移轉。
3. 依據合約 15.4.5 及 15.5.3 規定，市府應於合約提前終止日起 75 日內依合約第 15.2.1 之 2 條及第 15.5 條規定進行鑑價。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。
4. 綜上，依獎參條例第 45 條及興建營運合約第 15.3.1 條雖規定，高捷公司於興建營運合約期間屆滿，除屆滿前 5 年增置或重置之設備並經本府同意者應有償移轉外，應將全部投資範圍之資產無償概括移轉予市府。惟獎參條例第 44 條第 1 項及興建營運合約第 15.5.3 亦規定，若發生強制收買之情事及合約提前終止時，本府仍應依資產鑑價金額，支付強制收買或資產提前移轉之價金。

八、市府為何不以收買之資產入股，取得修約主導權？

回答：

1. 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。
2. 維持高捷民營公司的身份，可保持目前高捷民營之效率及服務品質。

3. 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。

九、機電設備經過 5 年折舊，還以 263 億收買，鑑價是否過高？為何

鑑價時間不是 102 年 7 月，折舊期限是否對市府不公平？

回答：

本次資產提前移轉，業經委託專業鑑價機構進行鑑價。

1. 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。
2. 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。
3. 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。
4. 依據不動產證券化條例第二十二條第二款、證券化不動產估價報告書範本、依國有財產估價作業程序第十九點規定，鑑價有效日期皆為六個月，且考量修約須經市府及高捷公司議定修約內容，並循行政程序送市議會同意後才算正式完成，耗時漫長，而資產移轉之鑑價結果又必須先確認，後續作業才得以進行，因此將本報告鑑價基準日訂於 101 年 12 月 31 日。

十、為何 300 億民間投資範圍，高捷公司實收資本額僅 100 億元？

回答：

1. 民間投資建設大眾捷運系統辦法第 8 條：申請人申請投資捷運建設計畫時，應具備下列資之一：申請時已依公司法設立登記為股份有限公司，且其最低實收資本額在新台幣 10 億元以上。

2. 第 13 條：取得投資人資格者應於六個月內完成最低實收資本額 50 億元以上之股份有限公司之登記並繳交履約保證金。
3. 本建設案申請須知規定之資本額 100 億元係參考民間投資建設大眾捷運系統辦法相關規定，並考量本建設案總金額達 1813.79 億，提高其資本額為 100 億元。

十一、 **為何不要求高捷股東依原承諾增資 26 億？**

回答：

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、國發基金，已依據持股比例增資。

十二、 **高捷公司有何方案及因應對策使高捷永續經營？且不會以其他方式再提出修約要求？**

回答：

1. 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。
2. 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。
3. 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。
4. 依本次專案報告議會訴求，本府已協調高捷公司讓出 2 董 1 監席位予市府，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。

十三、 高捷公司財務不透明，修約後市府如何有效監督？

回答：

1. 透過本次修約，本府已取得高捷公司 2 董 1 監之席位，可有效監督公司實際運作。
2. 市議會已決議成立監督調查小組，與本府共同監督高捷公司。
3. 依合約規定，本府應派員定期檢查高捷公司之財務狀況，必要時並對其執行不定期之財務檢查。另為確實掌握高捷公司之財務狀況，本府已委聘專業顧問，辦理合約中有關財務監督及檢查等事項。

十四、 土地為甚麼不收回來市府自己開發？

回答：

本次修約結果，高捷公司仍需將土地開發所得之附屬事業收入，計入整體財務計畫，始能達到損益平衡以永續經營之目標。然若收回高捷公司土地開發之權利，將減少高捷公司之收入，使高捷財務計畫無法達到損益平衡，日後恐將再次面臨財務危機。且民間機構依促參法規定從事土地開發，法規限制較少，較有效率，本府亦仍有土地租金之收入，以充實市庫。

1. 民間公司開發受的法規限制較少(如土地法第 25 條租賃之限制)，且較有效率。
2. 本次修約係為確保本府最大權益及保障全體市民之公共利益，改善高捷公司營運條件，以達高雄捷運永續經營之目的。而土地開發經營所得之附屬事業收入，亦計入高捷公司整體財務計畫中，本次修約，本府若收回高捷公司土地開發之權利，將減少高捷公司之收入，使高捷財務計畫無法達到損益平衡，日後恐將再次面臨財務危機。是以仍有將開發用地交予高捷公司進行開發之必要，且本府亦仍有土地租金之收入，以充實市庫。

3. 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。

十五、 **以土開基金借款舉借承接 170.55 億元，未來如何平衡？**

回答：

1. 機電資產 263.77 億元列為土開基金資產。
2. 土開基金未來財源包括：
 - (1) 高捷逐年繳交土地租金。
 - (2) 高捷於彌補完累計虧損後，逐年繳交營運回饋金（盈餘 50%）。
 - (3) 稅前盈餘超過 4.91% 部分，全額撥入土開基金充當重增置資金。
 - (4) 市府將逐年以土地資產撥入土開基金，透過基金運作，創造開發效益。
 - (5) 依據行政院 89.12.30 台八十九交字第 36185 號函，興建期經費中央與地方分攤 79：21 的比例，積極向中央爭取共同分攤。

十六、 **市府為何不要求在高捷公司董事會董監事席次過半？**

回答：

1. 高捷公司目前仍為民營公司，市府董監事如要過半掌握經營主導權，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。
2. 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。
3. 入主後將承接高捷公司既有債務、直接面臨統包商工程爭議，風險極高。

4. 市府已協調高捷公司大股東支持本府擔任 2 董 1 監。

十七、 **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？**

回答：

為捷運能繼續行駛，修約改善其經營條件是對民眾、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。