

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

# 目 錄

壹、緣起 .....	1
貳、高捷財務說明 .....	2
一、BOT 決策過程 .....	2
二、民間參與興建營運合約 .....	6
參、現況 .....	8
一、運量 .....	8
二、101 年度高捷公司收支虧損情形 .....	9
三、經營現況 .....	10
四、累積虧損及淨值趨勢圖 .....	10
肆、合約模式分析 .....	11
一、修約改善經營條件 .....	11
二、啟動三方契約強制收買 .....	12
三、分析結論 .....	12
伍、修約 .....	13
一、法令依據 .....	13
二、修約目的 .....	15
三、修約原則 .....	15
陸、修約內容說明 .....	25
一、修約歷程 .....	25
二、修約核心 .....	26
三、修約配套 .....	26

柒、辦理三方契約補充說明 .....	31
捌、結語 .....	35
附件一：啟動三方契約與修約比較表 .....	36
附件二：興建營運合約增補條文對照表 .....	38
附件三：協議書.....	47
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.....	49
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.....	51

## 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  
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。

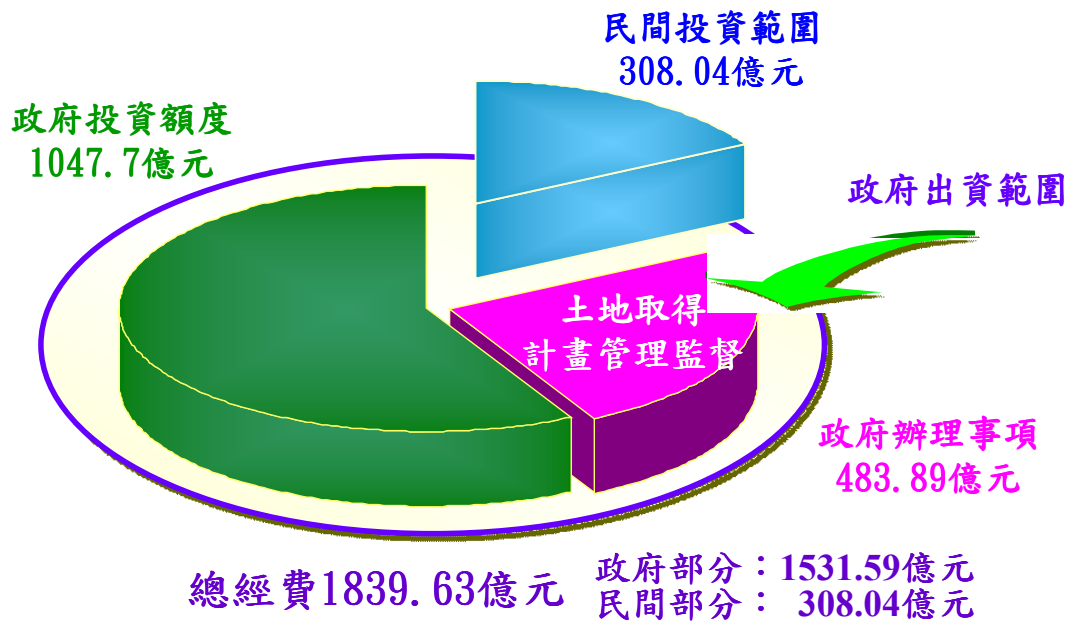


## 二、民間參與興建營運合約

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。

# 捷運紅橘線財務計畫



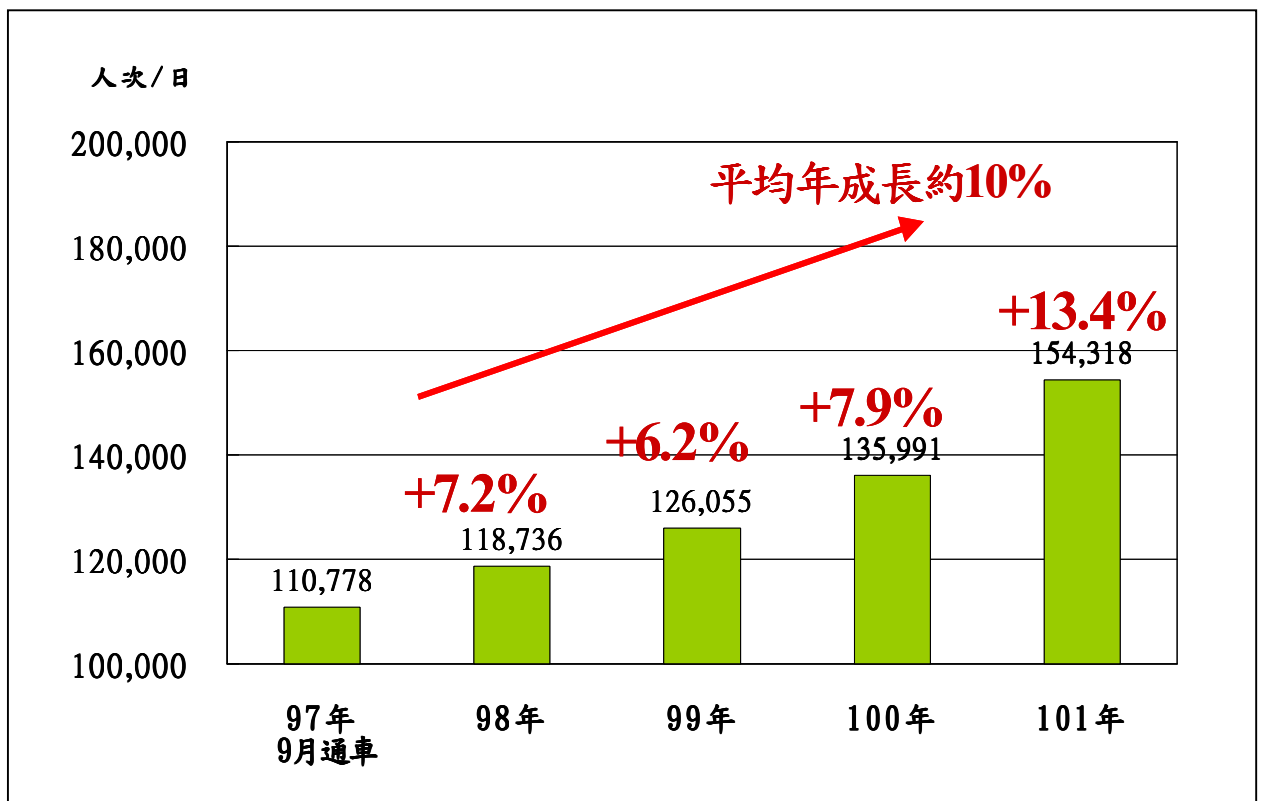
圖一 捷運紅橘線財務計畫

## 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。

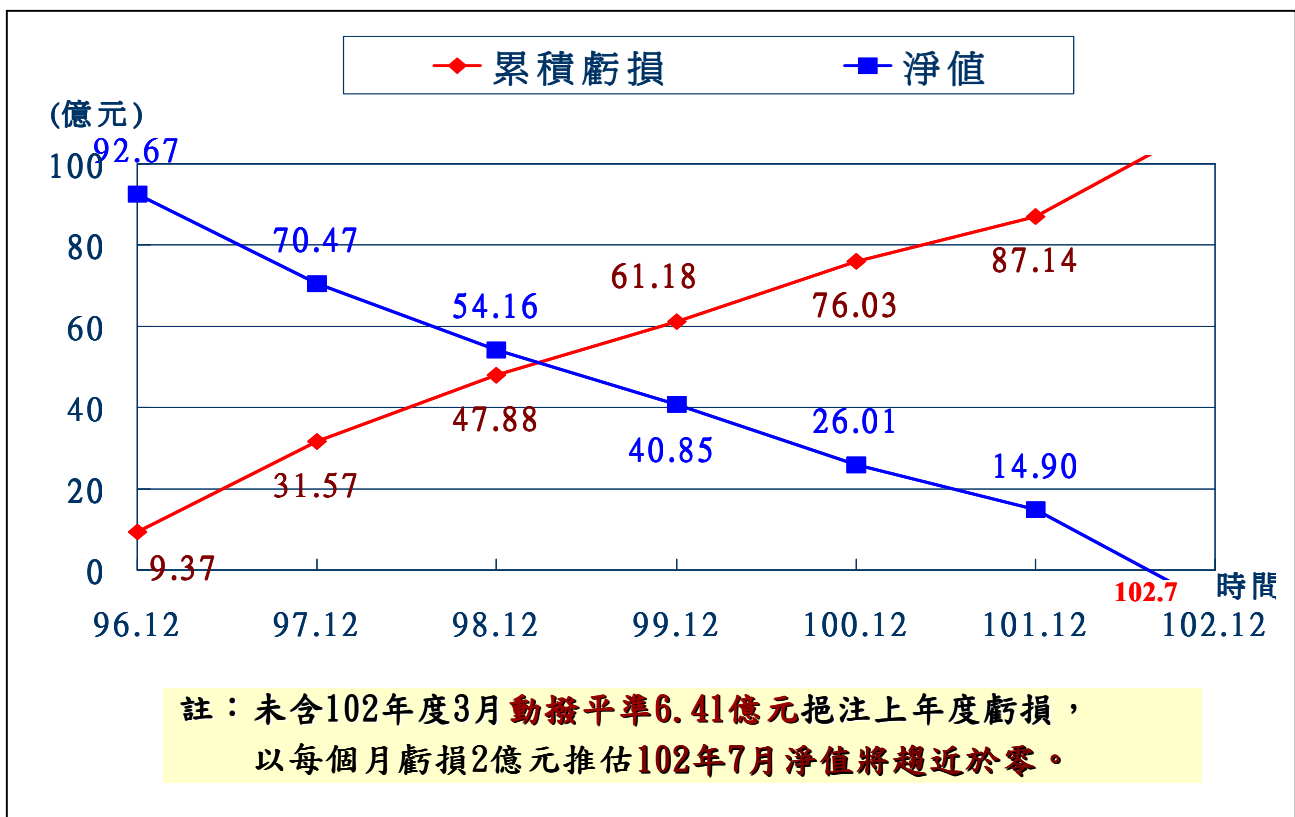
### 三、經營現況

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。

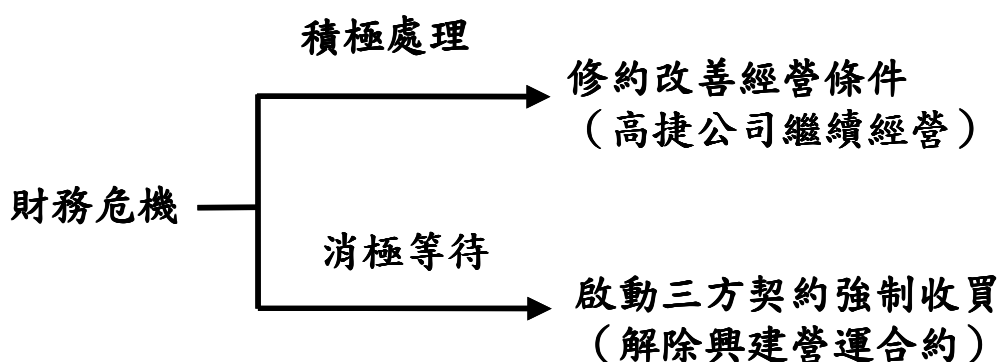
### 四、累積虧損及淨值趨勢圖



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
資產 移轉 或 收買 之 收入 及 費用	收入						
	土地租金	3.71		3.71	3.71		3.71
	權利金				59.08		59.08
	平準基金	32.00		32.00			
	履約保證金	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)				
成立新公司準備金	(20.00)		(20.00)				
應付帳款抵銷	0.00						
	<b>收支差異(1)</b>	(236.23)		(236.23)	(218.25)		(218.25)
後續 收入 及 費用	收入						
	營業收入	14.83	518.52	533.35			
	開發租金收入	0.09	35.98	36.07			
	回饋金收入				0.00	26.25	26.25
	土地開發租金收入				0.48	11.52	12.00
	支出						
	營業成本	(18.24)	(488.31)	(506.55)			
資產重置-投資範圍	(0.10)	(11.74)	(11.84)	(0.10)	(11.50)	(11.60)	
資產重置-其他	(0.04)	(5.53)	(5.57)		0.00		
	<b>收支差異(2)</b>	(3.46)	48.92	45.46	0.38	26.27	26.65
	<b>整體收支差異(1+2)</b>	(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)
	<b>本府負擔</b>	(243.30)	(57.55)	(300.85)	(220.43)	(50.94)	(271.37)

含KRTC自留  
資產6.9億元

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，合理調整重置費用，未來年度本府負擔資產重置費用以11.6億元（四成）為上限。
	減：長貸本金	(170.55)	減：物調仲裁款	(9.87)	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）
	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		
後 續 年 度	抵付：土地租金(b)	4.56		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。	
	抵付：營運回饋金(c)	13.27		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。	
	本府應付剩餘款，抵付後餘額 (預估至120年止) (K) - (a) - (b) - (c)	0		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<u>301億元</u>。(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<u>271億元</u>，(含營運至126年之借款利息)並將<u>94億元權利金折現一次抵付</u>。</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>	以修約方式和平解決雙方可能發生之法律面爭議。



## 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	茲因高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設(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。	茲因高雄都會區大眾捷運系統紅橘線路網建設(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。 <u>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。</u> <u>本次修約，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。</u> <u>經雙方議定之本次修約條文，應優先於原興建營運合約規定而適用。</u>
1.2.2 6	新增條款	1.2.2 <u>6.本次修約條文優先於本合約原規定而適用。</u>
1.4	新增條款	1.4 <u>本次修約所用名詞，其定義如下：</u> 1. <u>本次修約：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、</u>

條 號	原合約條文	增補條文
		<p><u>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 II 營運期（本次修約後）。</u></p> <p>2. <u>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。</u></p> <p>3. <u>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。</u></p>
3.8	新增條文	<p>3.8 永續經營</p> <p><u>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。</u></p>
5.3.1	5.3.1 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。	5.3.1 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。 2. <u>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。</u>
5.3.2	5.3.2	5.3.2

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，經會計師查核簽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>1. 乙方在興建及營運期間，於每一會計年度終了時，經會計師查核簽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. <u>乙方於簽訂本次修約後，每一會計年度終了時，經會計師查核簽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。</u></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. <u>乙方於簽訂本次修約後，本條租金規定調整如下：</u></p> <p>4.1 <u>下列開發土地地上權存續期間之租金計收方式調整如下：</u></p> <p>(1) <u>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</u></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><u>4.2 租金繳納方式調整如下：</u></p> <p><u>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。</u></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 辦理固定資產之汰換。</p> <p>2. <u>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。</u></p>
14.1.4	<p>新增條文</p>	<p>14.1.4</p> <p><u>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</u></p>

條 號	原合約條文	增補條文
		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。
14.2.3	<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"> <li>1. 發生不可抗力、除外情事所致之損失。</li> <li>2. 營運期間，乙方已將開發及經營附屬事業之盈餘挹注後，仍呈現經會計師簽證之年度虧損。</li> <li>3. 乙方因平準基金所產生之稅負。</li> </ol>	<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"> <li>1. 發生不可抗力、除外情事所致之損失。</li> <li>2. 營運期間，乙方已將開發及經營附屬事業之盈餘挹注後，仍呈現經會計師簽證之年度虧損。</li> <li>3. 乙方因平準基金所產生之稅負。</li> <li>4. <u>本次修約後，影響營運重大緊急情事之墊付。</u></li> <li>5. <u>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。</u></li> </ol>
14.2.4	<p>14.2.4 平準基金之管理</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	<p>14.2.4 平準基金之管理</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>5. <u>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</u></li> </ol>

條 號	原合約條文	增補條文
		<u>法第 3 條規定之銀行開立專戶。</u>
14.3	新增條文	<p>14.3 <u>本次修約後之營運回饋金及營運資產重增置準備金</u></p> <p>1. <u>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。</u></p> <p>2. <u>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。</u></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. <u>雙方依本次修約提前移轉資產者，亦同。</u></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. <u>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</u></p>

條號	原合約條文	增補條文
		<p><u>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「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)。</u></p>
15.4.6	新增條文	<p><u>15.4.6 提前移轉資產時之移轉前置程序</u>  <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。</u></p>
15.4.7	新增條文	<p><u>15.4.7 提前移轉之資產仍供乙方營運使用</u>  <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。</u></p>
15.5.4	新增條文	<p><u>15.5.4 提前移轉之鑑價</u>  1. <u>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。</u>  2. <u>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。</u></p>
15.8	<p>15.8 移轉標的上負擔之處理</p> <p>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。</p>	<p>15.8 移轉標的上負擔之處理</p> <p>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。</p> <p>2. <u>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。</u></p>
16.3.3	新增條文	<p><u>16.3.3 履約保證金之調整</u>  <u>本次修約後，履約保證金之額度減為新台幣貳拾億元。</u></p>
16.7	16.7 履約保證金之沒收	16.7 履約保證金之沒收

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。	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。 2. <u>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。」</u>
18.3.4	18.3.4 終止合約	18.3.4 終止合約 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。 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>
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
	平原則。	用衡平原則。 2. <u>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。</u>
附件 B1 II	<p>營運期</p> <p>1 財產綜合保險</p> <p>1.1 財物損失險</p> <p>保險金額</p> <p>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.</p> <p>財損及營運中斷 US\$200,000,000.</p> <p>列車相撞與出軌 US\$25,000,000.</p> <p>保險期間</p> <p>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。</p> <p>自負額上限</p> <p>US\$200,000，但列車相撞與出軌 US\$1,000,000.</p> <p>1.2 營運中斷險</p> <p>年營業毛利，但財損及營業中斷每一事故 US\$200,000,000.</p> <p>保險期間</p> <p>同「財物損失險」</p> <p>自負額上限</p> <p>三十個連續日曆天</p>	<p>營運期（本次修約後）</p> <p>1 財產綜合保險</p> <p>1.1 財物損失險</p> <p>保險金額</p> <p>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 <u>US\$500,000.</u></p> <p>財損及營運中斷 <u>US\$100,000,000.</u></p> <p>列車相撞與出軌 US\$25,000,000.</p> <p>保險期間</p> <p>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。</p> <p>自負額上限</p> <p><u>列車相撞與出軌 US\$1,000,000.</u></p> <p>1.2 營運中斷險</p> <p>年營業毛利，但財損及營業中斷每一事故 <u>US\$100,000,000.</u></p> <p>保險期間</p> <p>同「財物損失險」</p> <p>自負額上限</p> <p>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橘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：</p> <p>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。</p> <p>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」。

		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"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>3. 92.1.9 本府正式簽訂三方契約。</li> </ol>	