

從高鐵 BOT 談起

會員：陳惠國

由政府主導的歐（晉德）上殷（琪）下的人事佈局，再度引爆高鐵 BOT 的爭論。力挺的人士認為，如果當初是由政府承做高鐵，則情況不會更好，但反對的人士則臚列出更多的疑點，加上媒體新聞炒作，這個全世界最大的 BOT 案，似乎又被打成全民撻伐的重大弊案。

其實這個問題之所以會產生並非偶然，其最重要的原因還是在於交通的專業考量在民主政治的大纛或庶民經濟的政策之下，早已被切割的七零八落，無法成為一個完整而理性的運輸專案。茲從交通專業的角度來加以審視，我們可以很容易看出失落的環節大致可以歸納為以下兩點：

1. 財務計畫不確實；
2. 運量預測誤差大。

高鐵為公共運輸業，因此其財務計畫是絕對沒有辦法完全靠著票價收入支撐的，因此還必須詳列：營業外的收入、土地聯合開發、技術輸出所產生之利得。營業外收入包括線上採購增值服務、廣告宣傳版面、安排旅遊套裝行程等；土地聯合開發則牽涉較為廣泛複雜，需要都市計劃師與相關專業人員的精算；至於技術輸出部分，因為關鍵技術均為國外廠商所擁有，我國的經驗頂多是提供 BOT 過程的諮商而已，因此所能夠產生之效益相當有限。

至於運量誤差大的原因，主要在於：

1. 計畫內容不夠完整成熟；
2. 運量預測方法不夠精確。

高鐵客源的數量與(1)場站的區位，以及(2)接駁路線的安排，是息息相關的。當初在高鐵車站的區位、數目以及接駁路線還沒有完全確定的情況下，所進行運量的預測，其效果與求籤問卜的機率也相差不多遠。

一個好的運量預測方法，必須先將旅客依其社經特性列分成較為同質之種類，例如：(1)通勤旅客，(2)商務旅客，(3)遊憩觀光及其他，分別預測再行加總。

通勤旅客的數量與票價支出是呈反比的，因此短程的通勤旅客例如中壢至台北，數量會較多，但長程的通勤旅客，例如高雄至台北，由於票價過高，因此除非僱用單位願意支付，否則旅客數量將十分有限。

商務旅客這一部份，應該是高鐵票價收入的最大來源，但由於經濟不景氣、產業外移，因此運量也不可能衝高。

至於觀光遊憩等其他遊客，由於近年來我國的國際觀光客不增反減，再加上觀光團是以租用遊覽車為主，因此運量比例也非常有限。

根據以上分析，可以很容易瞭解高鐵的運量預測並不具備樂觀的條件，因此政府將所有責任推到承包廠商的身上，似乎也不儘公允。投資高鐵不比做公益，仍須將本就利，因此政府推動高鐵 BOT 案就應該提出最低運量保證，若低於這個門檻，就由政府進行補貼，如此做法，責任明確清楚，也不致造成得標廠商目前後悔「當年太過天真」，而且發生五大股東不願

意再增資彌平赤字，而必須由政府承接背負鉅額的財政黑洞。（註：政府仍要求讓高鐵原始股東自行負擔虧損）

高鐵 BOT 的推動，不管是成功也好，是失敗也好，總是一面鏡子，從痛苦的經驗中學習成長，也未嘗不是一件好事，但若延續過去錯誤的政策則比貪污更為可怕。

目前類似的交通投資專案還很多，例如已完成之高雄捷運、進行中的桃園航空城、台中捷運、高鐵苗彰雲車站的興建，都在等著我們政府有智慧的審慎處理，政治人物千萬不可有「先過了這一關再說」或「反正浪費的錢也不是我家的」的不健康的心態，凡事先掂一掂自己的本錢，過度的承諾究竟是造福百姓還是遺禍子孫（註：我國預算中已有 10% 用來還債），歷史自有評價，就讓我們拭目以待吧！（作者為國立中央大學土木工程學系教授）