

我看高速鐵路建設歷程

龐家驊

所謂高速鐵路係指平均時速超過200公里之鐵路運輸系統，目前全世界具商業運輸經驗者，只有法國TGV、德國ICE以及日本新幹線三個系統。基本上高速鐵路適合台灣西部走廊地窄人稠的地理環境。

當國家經濟發展到一定程度，民眾的時間價值愈來愈高時，對快速運輸系統之要求也就愈為迫切。高鐵建設完成後，台北至高雄旅行時間可縮短為90分鐘，可滿足民眾快速的需求。此外更由於高鐵載運量大、準點率與安全性高、舒適便捷之服務，將可大幅縮短台灣西部走廊城際時間距離，對區域經濟產生結構性的影響。另高鐵與公路系統相較，空氣污染較少，全線立體分隔（高架或地下）亦可減少地區之阻隔，是我國跨世紀的重大公共建設。由於高鐵計畫投資規模龐大，對我國經濟、區域、產業發展影響深遠，故辦理過程一路走來倍受社會大眾關注，執行並不平順。所幸經過同仁共同努力，化危機為轉機，目前高鐵計畫不僅為大家接受，且為國內推動公共建設民間投資的典範，其中過程值得敘述。

我國建設高速鐵路的構想最早於民國60年代由台灣鐵路管理局提出，到了民國76年行政院院長指示交通部辦理「高速鐵路可行性研究」才是推動高鐵建設的開端。嗣後交通部運輸研究所聘請法國與德國顧問團辦理可行性研究，於民國79年完成研究後，報經行政院會審議通過，確立高鐵計畫案可行，並於同年7月成立「交通部高速鐵路工程籌備處」專責辦理高鐵規劃建設執行等事宜。

我是在高鐵籌備處成立一開始時就參與高鐵建設計畫，在此前我已在交通部台北市區鐵路地下化工程處服務近十年，對鐵路興建營運業務並不陌生，但是高速鐵路對國內是項新的科技，我們須要借助國外顧問才能完成建設，因此高鐵同仁在規劃過程中無不兢兢業業，力求完善，並作好技術轉移的工作。

高鐵工程籌備處成立後，先由法國與國內顧問共同執行工程與系統綜合規劃工作。高鐵的路線與車站係於民國81年6月奉行政院核定，並持續由國內顧問辦理基本設計。到了民國82年6月交通部已編列高鐵建設購地與工程預算送請立法院審議，當時由於政府財政壓力日益沈重，且各界對高鐵建設效益多所質疑，遂將高鐵計畫除人事行政費外之預算全數刪除，並作成決議要求高鐵計畫交由民間投資。

至此高鐵計畫幾乎回到原點，由於預算遭刪除有部分聘雇同仁於期滿後不再續約，部分正式員工也奉派支援高雄捷運局、國道新建工程局、民航局中正機場擴建處與交通部等單位，留下來的同仁就將業務重點置於民營化規劃、宣導公關，尤其是「獎勵民間參與交通建設條例」的研訂工作。我就在那時派往交通部重大工程督導會

交通運輸界的交大人

報，協助監督管理各項交通建設計畫進度與品質等事宜。

經過交通部與高鐵籌備處同仁的努力，「獎勵民間參與交通建設條例」於民國83年底經立法院三讀通過，於是高鐵建設計畫在政策上即確定由民間投資興建與營運。嗣後在交通部部長保證民間投資額度不低於高鐵總工程經費40%(約新台幣1,800億元)的條件下，立法院通過高鐵85、86年度購地等預算約836億元，高鐵建設計畫才峰迴路轉正式邁入執行的階段。惟是否有民間業者願意投資高鐵計畫則是我們最關心與擔心的課題。

高速鐵路經過多年的籌劃，在規劃、設計、用地取得、環境影響評估以及向民間業者行銷方面，已有若干進展，但並未有效展開實際招商作業。為了積極推動高鐵計畫，我們分別採行了分階段甄審，借重大企業家投資眼光以利甄審，以及聘請綜合型顧問公司以利整合等方案，以加速執行徵求民間投資之作業，我也從交通部調回高鐵籌備處服務為這件國內首宗也是全球規模最大的公共建設民間投資案奉獻心力。嗣後交通部高鐵工程籌備處亦於86年元月改組為高速鐵路工程局。

高鐵民間投資是採兩階段甄審作業。第一階段為申請人資格審查，以確定有興趣參與本案的民間投資者，並衡量其興建及營運能力，而不作優劣評比。第二階段則由合格申請人與高鐵局充分討論協商，讓合格申請人瞭解政府的實際需求，以及公平具體的投資條件，再提出成熟的投資計畫，進行甄審評決。第一階段自85年10月底公告發佈申請須知，至86年2月底確定中華開發信託股份有限公司與台灣高鐵企業聯盟為合格申請人。第二階段自86年3月底起以三個月時間就投資條件與兩家合格申請人進行討論、澄清與協商。接續兩家合格申請人再以兩個月時間準備投資計畫書，並於8月底提出，經過高鐵局與總顧問一個月的密集審查，由甄審委員會按「最有利於政府之條件」及「需要政府投資額度最少」等標準綜合審議，並評定台灣高鐵企業聯盟所提申請案為最優申請案件。經過兩家合格申請人激烈競爭後，台灣高鐵企業聯盟所提出的條件為：願意投資除政府必須辦理工作要項(包括用地取得與板橋、南港隧道段)外之所有工作範圍(約3,259億元)，此外亦將提供稅前營業利益百分之十作為回饋金給政府，並且於營運三十年期間，其金額不少於1,080億元。從高鐵民間投資辦理的過程所代表的意義有：(1)民間有能力也有意願參與公共建設，(2)可減少政府支出，將經費用於其他迫切之政務，(3)民間企業對政府施政與台灣經濟有信心，(4)國內公共建設交由民間投資參與之環境已經成熟，行政院經建會最近更制定「促進民間參與公共建設法」(草案)，將公共建設民間投資擴展到發電、衛生、環境污染處理、工業區開發、自來水等多項公共建設。

由於高鐵計畫徵求民間投資作業過程順利，交通部亦將台灣省政府住都處辦理中的「中正機場至台北捷運系統建設計畫」交由高鐵局辦理，對高鐵的同仁而言，又是另一項新的挑戰。我們同仁期望從這些交通建設民間投資辦理的過程中，建立起政府與民間業者互信互助的模式，為國家建設樹立新的典範。

目前在高鐵局工作同仁中不少是交大校友，尤其規劃、土木與交通人才，在工作

主題探討

崗位上都克盡職守，有突出的表現，我們也希望有其他如機械、電機、電信、管理科學系領域之學弟學妹們加入交通建設的行列。

龐家驊小檔案

現職：交通部高速鐵路工程局副局長

學歷：台灣大學農工系水利組學士(民國60年~64年)
交通大學運輸工程研究所碩士(民國66年~68年)

經歷：台灣省住都局幫工程司(民國68年~70年)
交通部運輸計畫委員會運輸規劃師(民國70年~72年)
交通部台北市區地下鐵路工程處科長、副組長(民國72年~80年)
交通部高速鐵路工程籌備處簡派正工程司、副總工程司(民國80年~85年)

交通部高速鐵路工程局總工程司(民國86年)

專長：大型交通運輸工程之規劃、設計、發包簽約與施工管理。
公共建設徵求民間投資(B.O.T)招商作業

