

交通部主管非營業基金 111 年度決算評估報告

三、鐵道基金辦理發展鐵道產業相關事宜，允宜賡續研訂鐵道系統相關指引及措施，以增進國內廠商參與意願，俾達鐵道產業國產化目標

鐵道發展基金(以下簡稱鐵道基金)111 年度辦理「鐵道發展及監理相關作業」項下「發展鐵道產業」決算數 4 億 4,736 萬 8 千元，經查：

(一)111 年度推動輕軌購車及高捷維修國產化比率實際值低於目標值

該基金發展鐵道產業之推動目標，係希冀「厚植國內鐵道關聯產業發展機會及競爭力並擴大維修國產化需求、提升國內廠商參與鐵道建設及維修市場之機會暨爭取海外市場商機，進而落實鐵道建設本土化願景」¹；至於推動鐵道建設國產化之兩大重點，包括：

1. **鐵道興建**：交通部考量高鐵及捷運之技術及系統整合門檻較高，尚無完整技術能力及產業鏈，故配合前瞻基礎建設推動、各地輕軌建設需求及國內產業優勢項目，優先發展臺鐵通勤電聯車及輕軌車輛²。臺鐵通勤電聯車原以臺鐵 EMU800 實際之國產化比率 52%為依據推估未來國產化比率目標值，預計 111 年度達 62%、115 年度達 70%，惟 EMU900 由現代 Rotem(南韓)得標，因須遵循政府採購協定等因素³，難以指定國產化項目或比率，爰臺鐵通勤電聯車原定國產化比率目標值已難

¹ 詳 111 年度鐵道基金分預算案第 3-4 頁。

² 依行政院 107 年 3 月 15 日加速投資臺灣專案會議第 9 次會議資料。

³ 臺鐵 EMU800 及 EMU900 之得標廠商國籍分別為中華民國及南韓，決標價分別為 154 億 3,900 萬元及 253 億 4,330 萬元。我國加入世界貿易組織(WTO)政府採購協定(GPA)後，適用該協定之政府機關(構)採購一定金額以上之案件，不得對於 GPA 會員國採差別待遇，意即對於採購標案指定產品為本國產製時，須同時涵蓋所有 GPA 會員國的產製品。

達成⁴；至於輕軌車輛部分係以安坑輕軌為標的，111 年度國產化比率為 44.5%，低於目標值 50%(詳表 1)，允宜研謀提升國產化比率。

2. 鐵道維修：111 年度高鐵、臺鐵及北捷已達成 109 年度國產化目標，惟高捷 111 年度實際值尚低於 109 年度目標值，允宜賡續落實國產化，俾於 115 年度達成維修 KPI 目標(詳表 2)。

表 1 鐵道國產化興建 KPI 目標值及現況

項目	目標值設定依據		目標值		實際值	
			111 年度	115 年度	111 年度	
	車型/系統	國產化比率	國產化比率	國產化比率	車型/系統	國產化比率
輕軌車輛	淡海輕軌	21.7%	50%	70%	安坑輕軌	44.5%

資料來源：鐵道局。

⁴ 資料來源，交通部於 108 年 6 月 28 日召開之「軌道產業推動會報第 4 次會議」討論事項(三)「臺鐵購車案國產化 KPI 檢討及後續因應」結論。

表 2 鐵道國產化維修 KPI 目標值及現況

系統	目標值設定依據	目標值		實際值
	106 年度	109 年度	115 年度	111 年度
高鐵	15%	24%	30%	37.67%
臺鐵	35%	40%	42%	45.28%
北捷	15%	20%	24%	23.23%
高捷	15%	19%	23%	17.19%

資料來源：鐵道局。

(二)交通部持續研訂相關措施以落實國產化目標

據鐵道局說明，有關鐵道興建方面，臺鐵通勤電聯車因由外商得標而須遵循政府採購協定等因素致無法達成原定 62%至 70%之興建國產化目標，爰交通部於 108 年 6 月 28 日召開之「軌道產業推動會報第 4 次會議」決議略以，請鐵道局與臺鐵局研擬一套採購招標配套措施，俾於後續辦理車輛、號誌等機電系統招標時，能納入國內廠商生產製造能力，該部並於 109 年 1 月 16 日函送「臺鐵車輛等機電系統採購招標配套措施」予臺鐵局，作為臺鐵局後續辦理機電系統採購招標作業時，納入相關鐵道產業國產化政策之參據；另輕軌車輛部分，交通部分別於 108 年 9 月 3 日及 111 年 6 月 15 日函頒「輕軌系統採購作業指引」及其修訂版，持續引導有意辦理輕軌系統建設之地方政府，落實促進國產化之相關措施。

有關鐵道維修方面，交通部於 110 年 9 月 10 日頒布「鐵道系統維修備品國產化作業指引」，提供鐵道設備零組件資料平台、投資抵減研發補助及其他有助國產化措施，以推動軌道維修備品國產化作業。

綜上，鐵道基金 111 年度推動輕軌購車及高捷維修國產化比率實際值尚低於目標值，且該年度臺鐵通勤電聯車購車亦未達目標值 62%，允宜賡續研訂及滾動式修正鐵道系統相關指引，以期整合各地方政府鐵道系統，俾擴大市場規模，增進國內廠商參與

鐵道建設之機會及意願，以提升國產化能力。