

交通作業基金之鐵道發展基金、臺鐵局撥入資產及債務管理基金114年度預算評估報告目錄

頁次

壹、交通作業基金之鐵道發展基金 -----	1
一、為提高吸引國際業者建置海纜登陸臺灣及設置運算、資料中心之誘因，允宜強化「台灣光纜通道計畫」及「完備光纜通道支線計畫」進度管控，俾及早發揮計畫效益 -----	1
二、為順利推動高鐵屏東站區段徵收開發計畫，允宜與案內土地持有人妥為溝通協調，並審慎評估採多元化方式籌措財源之可行性，俾如期如質完成 --	3
三、以高鐵各站區開發淨收益為高鐵永續計畫及高鐵聯外道路改善計畫之自償財源，惟部分高鐵站未全數開發或尚無具體開發成果，允宜積極推動招商運用，俾增裕計畫財源 -----	6
四、近年捐助國內團體辦理輕軌系統自主技術提升計畫，惟預算執行率偏低，允宜衡酌研發量能覈實編列預算，並強化各捐助案件對國產化效益之審核	9
貳、交通作業基金之臺鐵局撥入資產及債務管理基金 -----	12
五、撥入資產筆數共 2,146 筆，截至 113 年 8 月底僅運用 897 筆、占比 41.8%，仍有逾半數未開發運用，允宜積極研謀改善，俾增裕基金收益並如期清償債務 -----	13

交通作業基金之鐵道發展基金、臺鐵局撥入資產及債務管理基金 114 年度預算評估報告

壹、交通作業基金之鐵道發展基金

交通作業基金-鐵道發展基金分預算(以下簡稱鐵道基金)114 年度預算案編列業務收入 88 億 7,697 萬 8 千元，業務成本與費用 11 億 1,497 萬 2 千元，業務外收入 913 萬 2 千元，業務外費用 2 億 4,015 萬 9 千元，收支相抵後賸餘 75 億 3,097 萬 9 千元，較 113 年度預算賸餘增加 41 億 4,695 萬 3 千元(增幅 122.54%)，主要係平穩專戶收入增加 39 億 5,000 萬元¹所致。謹就鐵道基金 114 年度預算案評估如下：

一、為提高吸引國際業者建置海纜登陸臺灣及設置運算、資料中心之誘因，允宜強化「台灣光纜通道計畫」及「完備光纜通道支線計畫」進度管控，俾及早發揮計畫效益

鐵道局於 110 年度起陸續參與推動「台灣光纜通道計畫」及「完備光纜通道支線計畫」，並由前瞻特別預算或公務預算撥付鐵道基金支應所需經費(各年度經費詳表 1)。鐵道基金 114 年度「固定資產建設改良擴充-一般建築及設備計畫」項下編列 1,988 萬 1 千元，係用於配合辦理「台灣光纜通道計畫」高鐵沿線電纜槽建置電纜支架工程。經查：

(一)鐵道局參與推動「台灣光纜通道計畫」及「完備光纜通道支線計畫」

近年鐵道局參與臺灣主要海纜站登陸後陸纜管道之布建連結，配合辦理以下光纜布建計畫²：

1. 「台灣光纜通道計畫」：行政院 109 年 9 月間核定前瞻基礎建

¹ 台灣高鐵公司依據台灣南北高速鐵路興建營運合約第 4 次增修協議書規定，台灣高鐵公司應設置財務平穩機制，每年度盈餘超過 35 億元時，依合約規範提列平穩額度繳交之平穩專戶收入。

² 參據鐵道局 113 年 9 月間回復資料及鐵道發展基金 114 年度預算案。

設計畫之「台灣光纜通道計畫」，交通部配合辦理海纜 2 處登陸地點（新北市八里及屏東縣枋山）主管路權範圍之管道整備及建設，屬鐵道局部分 3.77 億元(詳表 1)，於 110 至 114 年間負責高鐵桃園新屋至左營段高鐵沿線既有西側高鐵沿線電纜槽建置電纜支架工程，並由前瞻各期特別預算編列撥充鐵道基金支應所需經費。

2. 「完備光纜通道支線計畫」：配合行政院「智慧國家方案(110-114)」之數位基盤發展策略，由數位發展部與交通部等部會共同推動連結亞太強韌陸海空網路計畫，交通部配合辦理「完備光纜通道支線計畫」，負責增建頭城海纜站至高鐵南港站間之光纜通道，屬鐵道局部分 0.56 億元，於 112 年至 113 年間(詳表 2)辦理高鐵南港大坑溪旁高鐵引道口至高鐵松山以北復興停靠站間隧道內架設電纜架建置工程，係由鐵道局及所屬單位預算編列撥充鐵道基金支應所需經費。

表 1 鐵道基金「台灣光纜通道計畫」、「完備光纜通道支線計畫」經費需求表

單位：新臺幣千元

機關別	110 年度	111 年度	112 年度	113 年度	114 年度	合計
台灣光纜通道計畫	21,000	80,000	128,000	128,000	19,881	376,881
完備光纜通道支線計畫	-	-	47,197	8,655	-	55,852

資料來源：鐵道局。

(二)鐵道局辦理「完備光纜通道支線計畫」架設進度延遲，另「台灣光纜通道計畫」預計於 114 年度完成，容待強化進度控管，俾如期完工

據鐵道局說明，前開兩項計畫完成後可連結臺灣主要 3 處海纜站（八里、枋山及頭城）登陸後之完整陸纜管道，全線可用以布設光纖網路，提供高速寬頻網路服務，預期可提升臺灣整體骨幹網路速率，增加吸引國際業者建置海纜登陸臺灣及設

置運算、資料中心之誘因，亦強化光纖網路之韌性。截至 113 年 8 月底止鐵道局辦理「完備光纜通道支線計畫」因工程多次流標，致進度落後，累計實現率僅 1.2%，恐拖延完整布線之期程；另「台灣光纜通道計畫」累計實現率 98.9%，(詳表 3) 尚符預期，並預計於 114 年度完成，允宜強化進度控管，以利計畫按時程推動。

表 3 截至 113 年 8 月底止，鐵道基金「台灣光纜通道計畫」、「完備光纜通道支線計畫」預算執行情形 單位：新臺幣千元；%

計畫別	累計預算分配數 (A)	累計實現數 (B)	累計實現率 B/A
台灣光纜通道計畫	335,718	332,014	98.90
完備光纜通道支線計畫	43,949	528	1.20

資料來源：鐵道局。

綜上，鐵道局於 110 年度起陸續參與推動「台灣光纜通道計畫」及「完備光纜通道支線計畫」，惟截至 113 年 8 月底止，辦理「完備光纜通道支線計畫」累計實現率僅 1.2%，另「台灣光纜通道計畫」亦待循序辦理於 114 年度完成，允宜強化進度控管，俾如期完整布線，提高吸引國際業者建置海纜登陸臺灣及設置運算、資料中心之誘因。

二、為順利推動高鐵屏東站區段徵收開發計畫，允宜與案內土地持有人妥為溝通協調，並審慎評估採多元化方式籌措財源之可行性，俾如期如質完成

鐵道基金 114 年度預算「其他長期投資」編列 33 億 4,649 萬 4 千元，用於辦理高速鐵路屏東車站特定區區段徵收開發計畫(以下簡稱高鐵屏東站區段徵收開發計畫)，包括工程費用 1 億 4,935 萬 8 千元、行政作業費 31 億 6,630 萬元、利息費用 3,083 萬 6 千元。經查：

(一)高鐵屏東站區段徵收開發計畫概述

為使高鐵連結屏東縣與臺灣西部各縣市，拓展高鐵一日生活圈，並打造高鐵與臺鐵共構之車站專用區作為屏東縣新門戶，爰擬定高鐵屏東站區段徵收開發計畫，以取得高鐵延伸屏東段所需用地，將配合以區段徵收方式辦理，預計徵收範圍包含屏東高鐵維修機廠及其周邊、屏東車站專用區及其周邊，以及省道臺 1 線南側高鐵科技經貿專用區等區域，該計畫於 112 年 3 月 25 日經行政院核定，期程 113 至 122 年度，開發總成本 107 億 1,728 萬元，規劃 113 至 118 年間以舉債支應所需開發經費資金，自 119 年起將啟動剩餘可建地之處分而挹注各項收益，以支應計畫後期之開發經費並償還債務。

該計畫擬於 113 年度報請內政部審議區段徵收範圍及抵價地比例、地籍資料建檔及地上物查估及協議價購等作業，114 年度辦理區段徵收公聽會、徵收公告並發放補償費，115 年度進行地上物點交及拆遷作業，115 至 118 年度辦理公共工程施工、土地分配及點交作業，預計 119 至 122 年度辦理土地處分、財務結算及成果報告。

(二)徵收土地範圍之土地持有人甚多，允宜妥為協調溝通並掌握時程，俾順利進行開發計畫

據鐵道局說明，該計畫業於 113 年 2 月 21 日完成公共工程委託設計及監造技術服務招標作業、同年 4 月 30 日完成都市計畫審議、同年 9 月 5 日奉內政部核定區段徵收開發範圍及抵價地比例，預計於 113 年底前完成地籍資料建檔、公有土地協調作價或領地方式補償及公共工程先期規劃(基本設計)作業，截至 113 年 8 月底止尚依原訂期程辦理、累計實現率 89.57%(詳表 1)。

114 年度鐵道局預計辦理該計畫之土地及地上物查估、協議價購、區段徵收公聽會、區段徵收計畫報核、公告及公共工程先期規劃（細部設計）等作業，參據該計畫書可悉，該區段徵收開發計畫經清查地籍結果，尚有部分為未登記土地，且部分地籍亦未完成分割作業，另徵收範圍包括公有土地（國有財產署、屏東縣政府等）、國營事業土地等機關單位，亦有部分為私有土地³，允宜加強與各機關等土地持有人之溝通協調，並確實掌握辦理時程。

表 1 截至 113 年 8 月底止高速鐵路屏東車站特定區區段徵收開發計畫預算執行情形

單位：新臺幣千元；%

項目	113 年度 預算案數	截至 113 年 8 月底止預 算分配數 A	截至 113 年 8 月底止實 現數 B	截至 113 年 8 月底止預算實 現率 (A/B)
徵收補償費	0	0	0	-
地上物補償費及遷移費	0	0	0	-
公共工程費	118,050	37,306	33,306	89.28
公共設施管理維護費	0	0	0	-
土地整理費用	13,410	13,329	13,208	99.09
貸款利息	2,241	1,344	41	3.05
合計	133,701	51,979	46,555	89.57

說明：113 年度該計畫之資金需求部分，原預計以銀行短期借款支應，後由基金內調度支應，故利息費用較低。

資料來源：鐵道局。

(三)114 年度規劃以短期借款支應所需資金，允宜審慎評估採多元化方式籌措財源之可行性

行政院於核定該計畫時併函示略以，請於開發經費如有不足將向金融機構貸款部分，考量金融監督管理委員會刻推動政府發行永續發展債券，請規劃舉債時，適時評估以乙類公債或永續發展債券等多元化方式籌措財源，以引導國內資金投入重

³ 高速鐵路屏東車站特定區區段徵收開發計畫書頁 10，111 年 12 月。

大公共建設，並確保基金財務健全⁴。據鐵道局表示，113 年度係由基金調度支應所需資金，114 年度資金需求預估 33 億餘元，考量基金內部自有資金有不足支應之風險，規劃以銀行短期借款支應，允宜審慎研議適時評估以乙類公債或永續發展債券等多元化方式籌措財源之可行性。

綜上，為有效引導高鐵及周邊地區整體發展，並取得高鐵延伸屏東段所需用地，鐵道局推動高鐵屏東站區段徵收開發計畫，鑑於徵收範圍內之土地權屬甚為複雜，允宜適時強化與土地持有人之溝通協調，並掌握處理時程，另適時評估以乙類公債或永續發展債券等多元化方式籌措財源之可行性，俾循序推動如期如質完成。

三、以高鐵各站區開發淨收益為高鐵永續計畫及高鐵聯外道路改善計畫之自償財源，惟部分高鐵站未全數開發或尚無具體開發成果，允宜積極推動招商運用，俾增裕計畫財源

鐵道局辦理高鐵永續經營投資計畫（以下簡稱高鐵永續計畫）及高速鐵路站區聯外道路系統改善計畫（以下簡稱高鐵聯外道路改善計畫），並以高鐵各站之開發淨收益為自償財源，為此，鐵道基金 114 年度高鐵永續計畫編列「業務收入-租金及權利金收入」2 億 9,798 萬 7 千元、「業務成本與費用-出租資產成本」4,868 萬 2 千元⁵；高鐵聯外道路改善計畫編列「業務收入-租金及權利金收入」1 億 91 萬 2 千元、「業務成本與費用-出租資產成本」794 萬 8 千元⁶。經查：

⁴ 行政院 112 年 3 月 25 日院臺交長字第 1121008182 號函。

⁵ 「業務收入-租金及權利金收入」2 億 9,798 萬 7 千元，包括土地租金收入 1 億 7,573 萬 7 千元及權利金收入 1 億 2,225 萬元；「業務成本與費用-出租資產成本」4,868 萬 2 千元（帳列出租資產成本）。

⁶ 「業務收入-租金及權利金收入」1 億 91 萬 2 千元，包括土地租金收入 1,914 萬

(一)以高鐵各站之開發收益為高鐵永續計畫及高鐵聯外道路改善計畫之自償財源

1. 以高鐵五站(桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南)淨收益為高鐵永續經營投資計畫自償財源：該計畫於 104 年 7 月經行政院核定，依規劃由鐵道(原高鐵)基金參與高鐵公司之增資，自償收入主要為高鐵公司每年分配股利及其返還高鐵車站特定區桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南等五站站區事業發展用地之未來開發所得效益逐年挹注，再依興建營運合約於特許期結束支付台灣高鐵公司有償移轉價金。

2. 以左營與高鐵新增三站(苗栗、彰化、雲林三站)淨收益為高鐵聯外道路改善計畫自償財源：該計畫財務計畫修正業於 106 年 9 月間經行政院核定，係辦理高鐵桃園、新竹、臺中、嘉義、臺南、高雄、苗栗、雲林及彰化等 9 個車站聯外道路系統改善計畫，業於 106 年度全數編列完畢，後續由各年度高鐵回饋金、高鐵建設電纜槽淨收益、左營站與高鐵新增三站(苗栗、彰化、雲林三站)開發淨收益及高鐵沿線租金淨收益等挹注，逐年彌補短絀達成財務自償目標。

(二)截至 113 年 9 月底高鐵五站中尚有 4.14 公頃土地待招商運用

高鐵五站(桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南)淨收益為高鐵永續經營投資計畫自償財源，據鐵道局說明，高鐵公司已於 104 年 10 月底將高鐵五站站區事業發展用地 48.05 公頃返還，惟截至 113 年 9 月底止，嘉義站尚有土地 4.14 公頃、占該站返還土地 5.42 公頃之 76.38%待開發利用(詳表 1)，該等土地雖已於 111 年 7 月 20 日及 112 年 10 月 31 日辦理 2 次招商公告，然 113 年 3 月 1 日因無申請人遞件而流標，鐵道局將檢討相關事宜，

2 千元、權利金收入 2,158 萬 8 千元及其他租金收入 6,018 萬 2 千元；「業務成本與費用-出租資產成本」794 萬 8 千元(帳列其他出租成本)。

並擬於 113 年底辦理第 3 次招商公告，容待持續辦理招商充分運用。

表 1 截至 113 年 9 月底止高鐵公司返還五站站區事業發展用地開發情形表
單位：公頃

站別	高鐵公司返還事業發展用地面積	已開發(含出租)面積	尚待開發土地	
			面積	比率
桃園	10.72	10.72	0	0.00%
新竹	6.77	6.77	0	0.00%
臺中	17.27	17.27	0	0.00%
嘉義	5.42	1.28	4.14	76.38%
臺南	7.87	7.87	0	0.00%
合計	48.05	43.91	4.14	8.62%

資料來源：鐵道局。

(三)截至 113 年 9 月底止左營及高鐵新增三站，除彰化站調整以現金抵繳應繳回淨收益外，左營站部分站區及苗栗站、雲林站全部站區尚待積極開發運用

左營及高鐵新增三站(苗栗、彰化、雲林三站)淨收益為高鐵聯外道路改善計畫自償財源，截至 113 年 9 月底止，除彰化站調整為彰化縣政府以現金加計利息支付 4.85 億元取代應繳回淨收益外，左營站附屬事業開發大樓標租案已於 113 年 9 月 30 日決標續租，惟左營站轉運專用區運用收益仍需視高雄市政府主導公辦都更之推動成果始得顯現；另苗栗站站區尚未啟動招商規劃及雲林站站區尚處於先期評估階段(詳表 2)，容待積極研謀開發運用。

表 2 截至 113 年 9 月底止左營及高鐵新增三站站區開發概況

站別	開發概況
左營站	<p>1. 左營站附屬事業開發大樓標租案進度：原與新光三越百貨股份有限公司簽訂之「經營左營站附屬事業開發大樓租賃契約」將於 113 年 12 月 13 日屆期，為使開發大樓承租人順利交接，已於 113 年 9 月 30 日決標，將續行後續簽約等作業。</p> <p>2. 左營站轉運專用區土地開發招商進度：業奉交通部核示於 111 年 3 月 4 日函復高雄市政府同意參與公辦都更。本案都市計畫主要計畫於 112 年 5 月 16 日經內政部都市計畫委員審議通過，細部計畫於 112 年 6 月 28 日經高</p>

站別	開發概況
	<p>雄市政府審議通過，其中轉運專用區(13,254 m²)之土地使用分區變更為第三種商業區，並應於變更後協助開闢廣場兼道路用地(3,002 m²)，爰商業區土地調整為10,252 m²，另地面層興建轉運站樓地板面積約2,000 m²捐贈予高雄市政府營運管理。高雄市政府112年10月5日公告徵求「第三種商業區A、B基地整體開發」實施者，113年6月27日與最優申請人國陽實業股份有限公司所設專案公司欣揚國際開發股份有限公司完成簽約，刻正辦理都市更新計畫及權利變換計畫案審核作業。</p>
苗栗站	<p>本案開發招商區域為苗栗車站特定區4.9公頃車站專用區1(附屬事業用地)，考量該站實際運量偏低，特定區發展相對緩慢，故鐵道局尚未辦理招商開發規劃，惟後續仍將針對市場環境進行評估及尋求潛在投資商，適時推動招商作業。</p>
雲林站	<p>本案開發招商區域為雲林車站特定區6.15公頃車站專用區3(附屬事業用地)，前於106年提供臺灣燈會場地使用，113年再提供為國慶煙火晚會場地使用。本案招商計畫業經交通部核定在案，鐵道局已於113年9月間啟動招商開發先期規劃評估作業。</p>
彰化站	<p>高鐵彰化車站用地面積由中央以一般徵收方式取得，其用地經費計4億145萬元。依行政院92年12月31日都字第0920006611號函示「縣府如以區段徵收方式辦理土地開發時，應無償提供等值之土地予中央，以符公平原則」，嗣奉行政院111年4月11日核復同意「調整由彰化縣政府以現金並加計利息支付，金額合計4億8,538萬9,181元」辦理，爰無可建地或附屬事業用地可供開發使用，該縣政府於111年7月25日依前揭函示將價款匯入鐵道基金。</p>

資料來源：鐵道局；本中心整理。

綜上，截至113年9月底，鐵道局辦理高鐵永續計畫，以高鐵五站(桃園、新竹、臺中、嘉義及臺南)淨收益為自償財源，惟尚有嘉義站4.14公頃土地待持續招商運用；另辦理高鐵聯外道路改善計畫，以左營及高鐵新增三站(苗栗、彰化、雲林三站)淨收益為自償財源，然除彰化站調整以現金抵繳應繳回淨收益外，左營站部分站區、苗栗站及雲林站全部站區尚未產生運用效益，允宜積極辦理招商事宜，俾增裕計畫財源。

四、近年捐助國內團體辦理輕軌系統自主技術提升計畫，惟預算執行率偏低，允宜衡酌研發量能覈實編列預算，並強化各捐助案件對國產化效益之審核

鐵道基金 114 年度「業務費用-業務費用-會費、捐助、補助、分攤、救助（濟）與交流活動費」編列捐助國內團體辦理輕軌系統自主技術提升計畫 2 億 8,228 萬 2 千元。經查：

(一)將輕軌系統自主技術提升計畫納入鐵道產業發展補助計畫中，以提高輕軌系統國產化比率

鐵道局依交通部「2021 交通科技產業政策白皮書」之鐵道科技產業政策，將「推動鐵道國車國造及機電系統國產化，帶動鐵道技術及關聯產業發展」列為發展策略，該局考量輕軌系統營運速度低、列車駕駛自動化程度低，故系統設計及整合之技術門檻相對較低，另因國內廠商已具輕軌系統統包商實績，故優先發展輕軌車輛設計及其集電弓、車門、轉向架、列車控制及監視系統等次系統設備，及輕軌號誌系統及其轉轍器、計軸器等次系統設備，並將輕軌系統自主技術提升計畫納入鐵道產業發展補助計畫⁷，期逐步提升輕軌系統國產化比率。

(二)近年預算執行率偏低，允宜衡酌研發量能覈實編列預算

據鐵道局說明，近年各捐助案件受作業人力、時間、經驗等因素影響，致執行量能不足，另部分研發案件遭遇系統設計調整，或採購零組件、委外檢測等採購案歷經流標等因素，故 110 至 112 年度預算執行率未及 5 成、113 年截至 8 月底止預算執行率亦僅 67.07%，且各年度決算數(110 年度 8,196 萬 7 千元、111 年度 1 億 6,614 萬 5 千元及 112 年度 5,646 萬 2 千元)與 113 及 114 年度編列之預算案數 3 億 1,870 萬 3 千元及 2 億

⁷ 依據交通部鐵道局鐵道產業發展補助作業要點第 4 點規定：「本局就下列各款事項提出年度鐵道產業發展補助計畫並報交通部核定後，公告補助範圍與其申請須知及契約草案：(一)鐵道技術研究發展。(二)鐵道檢測驗證技術建置。(三)運用大數據、物聯網、人工智慧及其他相關科技，發展鐵道智慧化技術。(四)鐵道技術人才培育。(五)其他促進鐵道產業發展之事項。」爰鐵道局須提出年度鐵道產業發展補助計畫，並須報請交通部核定。

8,228 萬 2 千元(詳表 1)存有差距,允宜衡酌研發量能覈實編列預算。

(三)為達成 115 年度輕軌鐵道系統設定輕軌車輛國產化比率 70% 之目標,允宜強化各捐助案件對國產化效益之審核

鐵道局為「推動鐵道國車國造及機電系統國產化,帶動鐵道技術及關聯產業發展」發展策略,針對輕軌鐵道系統參考淡海輕軌輕軌車輛國產化比率 21.7%⁸,設定輕軌車輛國產化比率 111 年度為 50%、115 年度為 70%,據鐵道局表示,112 年 2 月間啟用之安坑輕軌,其機電系統工程國產化比率 42%,因係於 105 年 9 月決標,故未適用前開國產化比率之要求,新北市政府辦理中之「捷運汐止東湖線統包工程」,已於招標文件訂定機電系統及軌道工程國產化占比須達 50%以上⁹,為漸次提高日後建置輕軌系統之國產化比率,以達成 115 年度國產化比率 70% 之目標,允宜於辦理各捐助案件審核時¹⁰,強化其對輕軌建設國產化比率提升之效益。

表 1 截至 113 年 8 月底止捐助國內團體辦理輕軌系統自主技術提升計畫預算執行情形 單位：新臺幣千元；%

年度	預算數 A	決算數 B	預算執行率 (A/B)	執行率落後說明及改善措施
110	200,000	81,967	40.98	執行率落後說明： 1. 鐵道局陸續啟動輕軌號誌、轉轍器、車門、轉向架、集電弓、計軸器等 6

⁸ 依新北市政府施政成果網站資料,淡海輕軌第 1 期建設路段係綠山線及銜接至漁人碼頭路段,其中綠山線已於 107 年 12 月 24 日通車,藍海線已於 109 年 11 月 15 日通車。

⁹ 捷運汐止東湖線統包工程投標須知頁 15,採購案號 1130912-1。

¹⁰ 依交通部鐵道局鐵道產業發展補助作業要點第 5、7 點規定。

年度	預算數 A	決算數 B	預算執行率 (A/B)	執行率落後說明及改善措施
111	337,375	166,145	49.25	<p>項鐵道技術研發計畫，各項計畫自選定國產化優先發展項目、撰擬研發需求說明書及應符合標準規範至後續研發成果審查，均須自行蒐集資料研析後辦理，礙於作業人力、時間、經驗等因素，致執行量能不足而有落後情形。</p> <p>2. 部分研發案件遭遇系統設計調整，或採購零組件、委外檢測等採購案歷經流標等因素，致預算執行落後。</p> <p>改善措施：</p> <p>1. 後續推動研發計畫，已檢討改請法人機構先行辦理先期研析與規劃作業，協助蒐集技術規格及標準規範，以評估後續研發需求及建議辦理方式；針對研發成果審查部分，亦評估規劃委由法人機構協助辦理，以提供專業審查意見。</p> <p>2. 鐵道局業依各項研究發展計畫契約所列各年度經費分配，核實編列年度預算，並積極要求研發團隊依計畫進度趕辦。</p>
112	167,682	56,462	33.67	
113年8月底	147,378	98,852	67.07	
113	318,703	-	-	
114	282,282	-	-	

說明：110 至 112 年度為法定預算數、113 及 114 年度為預算案數、113 年 8 月底為預算分配數；110 至 112 年度為決算審定數、113 年 8 月底為實際執行數。

資料來源：鐵道局；本中心整理。

綜上，鐵道局為逐步提升輕軌系統國產化比率，近年捐助國內團體辦理輕軌系統自主技術提升計畫，惟近年預算執行率偏低，允宜衡酌研發量能覈實編列預算。另為漸次提高日後建置輕軌系統之國產化比率，以達成該局設定 115 年度輕軌車輛國產化比率 70%之目標，允宜強化各捐助案件對國產化效益之審核。

貳、交通作業基金之臺鐵局撥入資產及債務管理基金

交通部 113 年度於交通作業基金下新設分基金「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」（以下簡稱臺鐵償債基金），以處理臺鐵局既存短期債務，該基金 114 年度預算案編列業務收入 34 億 5,178 萬元，業務成

本與費用 30 億 1,271 萬 3 千元，收支相抵後賸餘 4 億 3,906 萬 7 千元，較 113 年度預算案賸餘增加 2,480 萬 6 千元(增幅 5.99%)，謹就臺鐵償債基金 114 年度預算案評估如下：

五、撥入資產筆數共 2,146 筆，截至 113 年 8 月底僅運用 897 筆、占比 41.8%，仍有逾半數未開發運用，允宜積極研謀改善，俾增裕基金收益並如期清償債務

臺鐵償債基金於 113 年 1 月 1 日承接臺灣鐵路管理局（以下簡稱臺鐵局）轉入既有短期債務 1,699 億 1,000 萬元，並承接臺鐵局移撥「臺北車站特定專用區 E1E2 街廓」等 4 大類資產價值計 1,762 億 3,300 萬元，以之規劃運用資產活化或處分收益，用於 30 年內償還債務。該基金 114 年度「租金及權利金收入」編列由運用前開資產之收入 4 億 6,405 萬 1 千元，另經衡量現金收支情形後預計償還債務 4 億 3,907 萬 5 千元，114 年底預計債務餘額 1,693 億 5,171 萬 7 千元。經查：

(一)113 年成立該基金，以處理臺鐵局既存短期債務

為履行臺灣鐵路管理局（下稱臺鐵局）歷史包袱所造成的債務由政府負擔之承諾，依國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 10 條第 1 項規定¹¹，於 113 年度起於交通作業基金項下增設「臺鐵局撥入資產及債務管理基金」（下稱本基金），運用臺鐵局撥入資產償還既存短期債務，俾協助臺鐵局公司化後之國營臺灣鐵路股份有限公司(以下簡稱臺鐵公司)之健全財務及永續經營，以提升交通服務水準。

(二)運用承接自臺鐵局移撥 4 大類資產之收益償還債務，預計 30 年內清償完竣

¹¹ 國營臺灣鐵路股份有限公司設置條例第 10 條第 1 項規定：「政府應移撥臺灣鐵路管理局及所屬機構（以下簡稱原機構）經營之適足資產，由交通部設立基金，處理原機構既存之短期債務。」

據鐵道局說明，臺鐵償債基金於 113 年 1 月 1 日承接臺鐵路轉入既有短期債務 1,699 億 1,000 萬元，依據行政院 113 年 1 月 12 日核定之「臺鐵路撥入資產及債務管理基金償債計畫」，係以承接原臺鐵路移撥「臺北車站特定專用區 E1E2 街廓」、「臺北機廠(不含機廠圍牆外職務宿舍)」、「高雄港站及臨港線」、「移交國產署接管國有非公用財產」等 4 大類資產運用或處分產生之收益分 30 年期償還債務，預計於 30 年內清償完竣，據該計畫書所載，113 至 142 年間運用前開資產之開發收入 1,762.91 億元、開發成本 44 億元、擬清償債務 1,699.1 億元，其間產生之利息費用 912.7 億元由政府編列預算支應¹²（詳表 1）。

表 1 臺鐵路撥入資產及債務管理基金償債計畫表

單位：新臺幣千元

年期	年度	開發收入	開發成本	擬清償債務金額	利息費用
1	113	398,487	73,124	325,363	3,394,960
2	114	949,871	64,724	885,148	4,621,685
3	115	949,871	63,497	886,374	3,772,998
4	116	1,504,540	63,118	1,441,423	3,735,754
5	117	1,506,335	62,433	1,443,902	3,689,588
6	118	957,283	61,673	895,609	3,652,156
7	119	1,108,635	60,988	1,047,647	3,695,794
8	120	1,111,061	60,227	1,050,833	3,587,488
9	121	786,936	59,418	727,518	3,559,035
10	122	1,765,977	141,394	1,624,583	3,521,401
第 11-30 年暫不列示					
合計		176,290,715	4,399,840	169,910,678	91,270,355

說明：1. 鐵道局依「臺鐵路撥入資產及債務管理基金償債計畫」表 5-1.3 資金調度現金流量分析表填列相關數據。

2. 臺鐵償債基金 113 及 114 年度預算案編列償債數為 4 億 1,426 萬 1 千元及 4 億 3,907 萬 5 千元。

資料來源：鐵道局。

(三)撥入資產筆數共 2,146 筆，截至 113 年 8 月底僅運用 897 筆、占比 41.8%，仍有逾半數未開發運用，亟待積極研謀改善

¹² 由鐵道局及所屬單位預算編列預算撥補。

臺鐵償債基金承接原臺鐵局移撥「臺北車站特定專用區 E1E2 街廓」、「臺北機廠（不含機廠圍牆外職務宿舍）」、「高雄港站及臨港線」、「移交國產署接管國有非公用財產」等 4 大類資產，總計包含 2,007 筆土地及 139 筆建物、共 2,146 筆，截至 113 年 8 月底止鐵道局僅運用 811 筆土地及 86 筆建物、共 897 筆、占比 41.8%，仍有逾半數未開發運用，除臺北機廠（不含機廠圍牆外職務宿舍）現由文化部推動「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」外¹³，其餘「臺北車站特定專用區 E1E2 街廓」、「高雄港站及臨港線」及「移交國產署接管國有非公用財產」等 3 大類資產均尚有土地或建物待利用，容待積極研謀活化運用。

表 2 截至 113 年 8 月底止臺鐵償債基金 4 大項資產運用情形

項目	類別	筆數	面積(m ²)	帳面價值	已運用筆數	已運用筆數面積(m ²)	待運用筆數
臺北車站特定專用區 E1E2 街廓	土地	25	32,297.58	54,266,295	17	16,085.70	8
	建物	44	6,919.87	4,690	0	0	44
	合計	69	39,217.45	54,270,985	17	16,085.70	52
臺北機廠 (不含機廠圍牆外職務宿舍)	土地	18	166,825.51	64,678,512	18	169,025.42	0
	建物	78	79,489.27	10,737	78	79,489.27	0
	合計	96	246,314.78	64,689,249	96	248,514.69	0
高雄港站及臨港線	土地	1,086	410,508.81	23,639,174	679	272,362.63	407
	建物	17	4,415.65	910	8	1,964.79	9
	合計	1,103	414,924.46	23,640,084	687	274,327.42	416
臺鐵局已移交國產署接管國有非公用	土地	878	1,073,881.41	33,632,682	97	731,565	781
	建物	0	0.00	0	0	0	0

¹³ 據鐵道局說明，臺北機廠前於 104 年 4 月間依據文化資產保存法規定公告指定全區為國定古蹟，另行政院於 105 年 12 月核定由文化部推動「臺北機廠活化轉型國家鐵道博物館園區實施計畫」，嗣文化部於 108 年 8 月成立國家鐵道博物館籌備處，並以打造「活的鐵道博物館」為目標開展各項業務，預計 116 年後由文化部與交通部成立行政法人方式進行營運，現已簽訂國家鐵道博物館籌備處房地租賃契約、契約存續期間至 115 年 12 月 31 日止，截至 113 年 8 月底止已認列收入 1 億 5,857 萬 1 千元。

項目	類別	筆數	面積(m ²)	帳面價值	已運用筆數	已運用筆數面積(m ²)	待運用筆數
財產	合計	878	1,073,881.41	33,632,682	97	731,565	781
總計	土地	2,007	1,683,513.31	176,216,662	811	1,189,038.75	1,196
	建物	139	90,824.79	16,338	86	81,454.06	53
	合計	2,146	1,774,338.10	176,233,000	897	1,270,492.81	1,249

資料來源：鐵道局。

綜上，交通部 113 年度於新設臺鐵償債基金，以處理臺鐵債務問題，並以運用承接自臺鐵局移撥 4 大類資產產生之收益償還債務，預計 30 年內清償完竣，惟撥入資產筆數共 2,146 筆，截至 113 年 8 月底僅運用 897 筆、占比 41.8%，仍有逾半數未開發運用，允宜積極運研謀改善，俾增裕基金收益並如期清償債務。

(分機：8667 楊慧敏)