

專案質詢

8-4-6-0175

立法院議案關係文書 中華民國 102 年 10 月 16 日印發

案由：本院楊委員麗環，針對高鐵運輸是高沉入成本的運具，唯有提高其座位利用率才能達到投資的目標，高鐵提高票價也違反薄利多銷的行銷策略，尤其高鐵列車中商務車廂常常空空的，座位利用率將更低。台灣高鐵 97 年在政院力挺下，獲得銀行團將融資利率由 8.1%調降到 4.5979%，高鐵於 100 年開始有獲利，政府的介入是高铁得以改善虧損、開始獲利的主因，行政院應要求台灣高鐵肩負起一定程度公共運輸的責任，不得以合約為由任意漲價。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、高铁自 96 年通車營運以來準點率維持在 9.9 成以上。高铁運量以 96 年為基年，逐年增加至 101 年運量已增為 245%。座位利用率 96 年為 45%，到 101 年的 55%，可見座位利用率偏低，提升較為緩慢。
- 二、一般而言，票價提升 10 趴，可能會流失乘客 3 趴，高铁調整近 10%票價，會流失乘客，相對其座位利用率會降得更低。
- 三、雖然高铁公司依合約規定每年可依物價指數檢討票價，交通部也同意高铁公司高铁票價基本費率可從 3.655 元提高到 4.005 元，依合約台灣高铁公司自訂費率可為基本費率之 120%，但衡之目前台灣經濟環境不佳，薪資倒退 16 年前水準，失業率高於 4%，這時機調整高铁票價，再加上 10 月份，臺電要漲電價，一定會讓台灣經濟雪上加霜，生活更苦，這應該也是高铁公司董事會必須考慮的因素。
- 四、台灣高铁 97 年在行政院協調下，獲得銀行團將融資利率由 8.1%調降到 4.5979%，高铁於 100 年開始有獲利，政府的介入是高铁得以改善虧損、開始獲利的主因，行政院應要求台灣高铁肩負起一定程度公共運輸的責任，不得以合約為由任意漲價。