

從事尖端研究及發展」問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 1 月 14 日院臺專字第 1040001828 號)  
(立法院函 編號：8-6-16-573)

江委員啟臣就「設法鼓勵、協助博士人才到產業界從事尖端研究及發展」所提質詢，經交據教育部查復如下：

- 一、為縮短學用落差、擴大培育我國高階研發人才，並使大學創新研發能量得與優質產業相互連結，本部於 103 年度起推動產學合作培育研發菁英計畫，促使大學校院與優質企業法人合作培育研發人才，預期可提升博士人才向我國產業流動之可能性。
- 二、產學合作培育研發菁英計畫由本部提供獎學金作為基礎誘因，促使大學校院與優質企業法人緊密合作，並逐步改變我國博士培育模式，使培育取向逐漸分流為學術型及實務型博士，相關推動方式說明如下：
  - (一)重點領域發展機制：由學校依領域特色或區域發展重點，自行擇定優質企業法人進行合作，針對共同研發重點，甄選人才進入計畫進行研發工作，由學校與企業共同培育高階研發人才。
  - (二)碩、博五年一貫培育方式：自碩一階段即甄選學生進入計畫，碩一就讀一年後逕讀博士班，博一、博二在校修課，博三、博四赴企業從事研發工作並完成論文，共計 5 年取得博士學位。
  - (三)課程規劃方案：本案培育面向產業，學校須與合作企業共同規劃課程、共訂甄選條件及篩選機制，以確保學用合一。
  - (四)學習成效檢核機制：由學校及合作企業於各階段訂定學生學習成效指標，以確保學生素質，復該指標將不以論文數為主要標準，輔導學校以研發成果、專利數等進行檢核。
  - (五)經費分配方式：為吸引優秀人才就讀博士班並加入本計畫，由教育部提供學生獎助學金，每人每年新臺幣（以下同）20 萬元，共計培育 5 年，總經費每人 100 萬元；由學校及企業共籌教學及研發費用，並訂定智慧財產權分享機制。
- 三、本部於 103 年共計核定 14 校 18 案、104 個名額，名額將逐年擴增，預計於 105 年擴大培育量為 500 人，協助博士人才至產業界從事尖端研究及發展，促使創新研發能量根留本土。

(一二二) 行政院函送江委員啟臣就高鐵目前面臨嚴重的財務困境，建請妥善解決高鐵財務困境與運輸品質乙案所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 1 月 14 日院臺專字第 1040001830 號)  
(立法院函 編號：8-6-16-575)

江委員鑒於高鐵目前面臨嚴重的財務困境，建請妥善解決高鐵財務困境與運輸品質乙案所提質詢，經交據交通部查復如下：

- 一、有關高鐵財務改善方案相關問題，說明如下：

(一)倘高鐵公司破產導致合約提前終止，除股東的股本投資（公股泛公股 394 億元、6 萬名小股東 365 億元或五大股東 294 億元）無法收回而全部血本無歸外，本部並應依興建營運合約規定，按鑑價機構之鑑價結果（按聯貸銀行團委託專業機構評估之高鐵暫定資產價值 102 年底約 4,225 億元；如以帳面價值估列，103 年 6 月底價值約 3,861 億元，可供參考）再扣除應扣除項目後，強制收買高鐵營運資產。後續則有接續營運機構、現有 3,500 名員工安置社會問題及仲裁官司（含高鐵公司已提出之法定優待票價短收差額、國內外經濟重大變動及 921 地震等三件不可抗力除外情事案，片面求償金額 3,974 億元；以及後續強制接管營運過程可能衍生之爭議）等作業待處理。

(二)高鐵財務問題前經債務重組解決短期資金缺口問題，本次財務改善方案規劃經由減資、增資及延長特許期聯立處理，以徹底解決累積虧損、折舊負擔不合理及財務結構惡化等根本問題。高鐵財務未來可能風險僅存營收及利率波動兩因素，營收部分已根據實際營運經驗、未來人口及國民所得（GDP）成長預測做適當修正；利率部分也已將長期趨勢納入財務模組考慮。

(三)至特許期長短的考量因素包括土建及機電資產耐用年限、合理報酬及特許期結束時依約之有償移轉價金等 3 大因素。

1. 特許期設計宜概以機電核心系統重置週期（約 35 年）的整倍數為原則，否則機電系統資產之重增置恐有依約必須由政府有償移轉方式價購；或依約無償移轉時，因其折舊期限與耐用年限差異過大，導致折舊負擔過重的不合理的情形（如目前的土建資產折舊）。

2. 試算特許年期+20~64 年之投資報酬率顯示，+35 年以上始能達預估 5% 以上的合理投資報酬率，也才具備吸引增資誘因。試算+35 年以上方案之有償移轉價金，以+40 年方案 265 億元為最低，爰選擇+40 年之方案。

(四)另財務改善方案規劃第一階段 200 億元，私募 130 億元由公股泛公股以特別股取得之股息或部分股本參與增資，以確保政府取得經營主導權（持股比例達 41%）；現金增資 70 億元由員工與現有普通股股東按持股比例認購。第二階段上市全民認股 100 億元，利益全民共享，政府持股比例仍達 33%。

二、有關票價調整乙節：高鐵費率計算方式與調整機制業於高鐵興建營運合約附件中規範，依合約約定本部每年依費率檢討調整方式檢討政府核定之基本費率標準，台灣高鐵公司於距離最近一次票價調整須至少一年後始得調整自定基本費率及調漲票價。本部將於後續高鐵財務改善方案中，將現行合約費率機制有關特許公司得於政府核定基本費率標準向上 20% 自訂費率部分進行檢討，進一步訂定其運用之條件與限制，使高鐵費率之管制更為明確。另有關委員要求先行降價乙節，本部高鐵局前已函請台灣高鐵公司研議。本部亦將持續督促該公司觀察市場反應、運量、營收及各班次乘載率狀況，檢討調整各類優惠措施並提升高鐵運量。

三、有關故障率是否降低乙節，分述如下：

(一)有關台灣高鐵公司與德國西門子公司針對改善微動開關議題，將建立測試平台乙事，目

前持續進行中，依據台灣高鐵公司表示預計 104 年 1 月底完成，後續與西門子公司持續檢討與配合。

(二)有關微動開關異常，目前確認係元件生產製程不良所造成，台灣高鐵公司與德國西門子公司針對改善微動開關議題仍持續合作研析改善，其因應措施為加強微動開關檢測，微動開關須通過電子工廠 300 次測試始同意進貨，倉庫出貨時須經 1000 次測試後始得上線使用。該公司除了上述加強檢測處理外，並進行全面檢查及加強人員訓練等。

(三)台灣高鐵公司 103 年發生多次道岔訊號異常狀況後，自 103 年 8 月 1 日起加強維修管理，採用 24 小時遠端監控系統機制與行控中心配合高勤官 24 小時輪值應變決策機制等相關具體措施，於潛在問題發生前即採取預防措施與應變處置，已獲得初步改善績效。

四、本部於本會期已就高鐵財務問題與解決方案向交通委員會提出 4 次報告，另並於 2 次預算審查相關會議就委員質詢答覆說明，交通委員會亦召開公聽會聽取專家學者意見，本部對於委員及各界關切問題，均已詳實報告說明，惟於 104 年 1 月 7 日終未能獲得大院交通委員會同意與支持，未來高鐵公司主要股東應就其財務問題自行負起解決責任。為確保高鐵營運不中斷，當高鐵公司破產或興建營運合約因高鐵公司違約終止時，本部將依法採取強制接管營運作為，並備妥各項應變計畫，以為因應。

(一二三) 行政院函送羅委員淑蕾就為維護消費者權益，高鐵票價及高鐵財務改善方案應考量予脫勾處理問題所提質詢之書面答復，請查照案。

(行政院函 中華民國 104 年 1 月 14 日院臺專字第 1040001825 號)

(立法院函 編號：8-6-16-570)

羅委員為維護消費者權益，高鐵票價及高鐵財務改善方案應考量予脫勾處理所提質詢，經交據交通部查復如下：

一、本部所推高鐵財務改善方案，其中票價得以降低，係配合財務改善方案之協商，與台灣高鐵公司一併檢討費率機制，將延長特許期之利益透過票價調降方式，回饋旅客大眾。

根據財務模組試算結果，在北高票價由 1,630 元調降至 1,530 元（降幅約 7.5%）之情境下，增資股東可獲得 5.9%之報酬，如果將票價降至 1,490 元（降幅約 10%），則股東報酬將降低為 4.2%，足見票價調降對台灣高鐵公司影響甚大。

二、台灣高鐵公司已面臨短期特別股訴訟危機及長期入不敷出之 BOT 根本問題，幾近破產。

高鐵費率機制之調整與修改，涉及投資條件之變更與合約對造之立場，倘無財務改善方案，該公司於現行財務困難之情況下，恐無與本部協商修改費率機制之意願及條件。

(一二四) 行政院函送陳委員其邁就「為防止醫美健檢成為中國旅客來臺從事非法打工管道，並降低因此造成之我國治安風險」問題所提質詢之書面答復，請查照案。