

評論 投書 公共政策 國內

## 觀點投書：忽視財政紀律的高鐵延伸案，只會增加社會的相對剝奪

王嘉域

2021-10-22 06:10 879 人氣



交通部在宜蘭舉辦高鐵路延伸宜蘭計畫宜蘭端站址方案地方說明會，現場反應熱烈。（資料照，交通部提供）

**交** 通部日前表示高鐵路北宜計畫；車站將選址礁溪鄉四城，引發宜蘭鄉親爭議與高官們唇槍舌戰。

[啟動LINE推播] 每日重大新聞通知

不論中央與地方何時達成共識，高鐵延伸東部的第一座車站只會落腳宜蘭，日後長達11年工期的軌道建設，還需耗資1700億元。該計畫的總體評估如何通過；鮮少人知，以台灣東部平衡發展的角度思考，台灣高鐵何年何月才可能開通到花蓮與台東？做到資源盡量平均分配的基本原則。

北宜高鐵案讓不少人質疑，這是台灣極迫切的交通建設、還是必須立刻改善的軌道設施。政府抑注高額經費是否有確定不會排擠東部與其他相對重要的基礎建設？我們從交通部與高鐵公司揭露的資訊，有幾項疑問待商榷：

1.目前高鐵台北到高雄總長度約360公里；基本總造價6000億元台幣，換算每公里平均成本16.6億元。計畫中的北宜高鐵軌道建設57公里將耗資1700億元，每公里成本已高達30億元（尚不含車廂與基地費用）。對比下、南港到宜蘭的基礎造價已經比西部高鐵多出一倍，如此巨額的軌道建設，日後通車效益如何評估？未來是高鐵公司還是交通部負責營運的虧損平衡？



目前已通車的高鐵路線，每公里平均成本16.6億元。（資料照，盧逸峰攝）

2.高鐵路延伸宜蘭的1700億元經費、交通部有無仔細估列未來10年的CPI（消費者物價指數）將連動影響建材與人工成本的漲幅，若沒有、則代表該案的總造價在未來勢必還須提高，即便日後交通部辦理追加預算或直接由行政院編列專款補助，結果還是用人民納稅錢全民買單。



詭異之處在於「官員豪擲預算從不覺得痛，甚至很習慣慷慨撒幣」，更不擔心發生預算排擠效應與抵觸財政紀律，即財政透支、國債留給子孫也無妨，探究原因、是人民代議制度下監督政府的功能已失效。

3.從未聽聞經濟部或國發會對北宜高鐵通車後，提升宜蘭產業發展的綜效評估。即便重大交通建設之效益評估多以每10年為周期評估，只是在早前即有多位運輸研究專家與學者對於通車後的基本運量表達不樂觀，甚至建議交通部的決策應該回歸「北宜新線」計畫（高鐵延伸宜蘭計畫的前身即是2011年「台鐵南港至花蓮提速改善可行性研究計畫」）。從上述可以確定，政府在10年前對東台灣的鐵道建設就是以整個東部為藍圖，不敢也不會遺漏花東。

而今尷尬的是、北宜高鐵拍版定案時，除了顧此失彼，看在花東居民眼裡肯定不是好滋味。

事分輕重緩急，只是人們卻都先做急事，反而忽略真正「重要的事」，就好比當今部分官員認為；北宜高鐵通車能有效排解國五及雪隧的假日塞車，但真的會是這樣嗎？或許不用等到11年北宜高鐵完工就會有答案。

論及塞車問題，高官們是否知道，全國第二大城台中，上下班時間國道一號中山高的豐原台中路段塞車夢魘幾乎天天上演，起因是工商業活絡與中科園區的快速發展，然、貢獻國家稅收也不斐。若要認真對比雪隧、台中國道路段幾乎天天塞車，是否更應該優先編列經費改善窘狀。（相關報導：[汪葛雷觀點：獵殺韓國瑜，作為陳菊任監察院長的賀禮？](#) | [更多文章](#)）

\*作者為中正企管博士生，科技顧問業。