

公司化—台鐵改革的轉角

2021. 05. 17

楊子敬（律師考試及格，本聯盟智庫兼職研究員，政治大學法律研究所）

太魯閣事故釀重大死傷後，台鐵組改議題迫在眉睫，交通部長王國材喊出三年內國營公司化，於 2021 年 5 月 4 號業已將「國營台鐵股份有限公司設置條例草案」報行政院，預計下周行政院會討論。台鐵公司化或是民營化之芻議於 2000 年以來，在政府以及民間皆有許多的討論，每每在台鐵發生重大事故或是勞工爭議時，亦是大眾廣泛議論的標的。故何謂公司化？如何公司化以及公司化與台鐵目前的工安爭議的連結在哪？即成為重要的關鍵。

就公司化 (Corporatization) 而言，其不同於民營化，而是指涉公部門轉型為私部門型態共同處理事務之情形，如組織私化之行政，或是國家具有支配性影響力之公私合資公司，透過公司治理的模式去改善國家行政任務。是故，公司化之權限劃分仍屬公部門，而非私部門領域。國家仍須負責公司組織合作關係衍生責任分配、任務執行確保、利益衝突解決、公益維護、以及其他法律規定等相關問題。

而在本次的交通部所提出之台灣鐵路股份有限公司設置條例草案條文中，規定將來成立的台鐵公司必須組成董事會，並選出一名具有交通運輸落經營管理實務經驗背景的總經理，以其透過公司治理之分權制衡方式去改正原來公部門體系內之官僚文化。此外，配合政策所造成的營運虧損，由政府補貼；而鐵路基礎設施建設與更新、購置機車與車輛等，由政府編列預算支應；但具自償性重大公共建設，由台鐵公司負擔。

綜觀本次公司化之目的，係在於台鐵組織體制沿襲行政官署，在組織、人事、營運、財務、預算、費率訂定等均受到各種行政法規束縛，營運自主空間有限，導致日漸僵化，難以遵循市場機制。而為發揮企業化經營機動性與適應性，以因應日益劇烈之競爭，與長期歷史債務包袱及累積虧損造成的財務沉重負擔，轉型並成立「國營台灣鐵路股份有限公司」，以企業化經營提高效率與競爭力。

惟矛盾的是在於，本次草案之關注焦點，皆在於人事財務等等之緊縮，令吾人不禁好奇此點與台鐵工安改善之關聯何在？蓋人事與財務之緊縮經營模式，將導致在台鐵員工對於工作進一步的過度負擔以及業務外包所可能降低的監督可能，毋寧更有可能導致公共安全在效率的追求下被犧牲。

在外國例子中亦可看出此點，英國於鐵路公司化以及民營化後，因為當時私營的英國鐵道公司（Railtrack）長期降低鐵路維護成本，導致火車在哈特菲爾德因鐵路金屬疲勞而出軌翻覆，造成4人死亡、70多人受傷。

從而，若今天要把台鐵公司化作為改善工安的手段，而不是將工安事件當作公司化的藉口的話，則除了財務人事負擔層面的問題，更應針對改善台鐵工安爭議來規劃，或是在公司化的架構上去強化政府對於鐵路車輛建設之責任，而非僅是政府預算補貼而已。但同時的公司化如前揭所述，具有將公司法上公司治理分權之機能帶入台鐵既有的官僚制度中，使得將來在政策的執行上能更有效率且具有一定內控制衡之機制，實際上應值得肯認，但如何不因為省錢省人力而導致工安也被省略且同時顧及到台鐵員工之勞動權益，則當為台鐵與執政當局所深思。

（以上言論不代表本會任何立場，目的只是希望引導大家交流討論，也竭誠歡迎回饋：star89037@gmail.com）