

# 緊急按鈕 1 按 2 推 3 跑

1 Press 2 Push 3 Run

## 平交道上安全保

By pressing emergency button, pushing cars and running, safety is secured on railroads.

一 按鈕 · 二 推車

火車來了！ 三 快跑！

Press the button first, push your car next, and run away when trains approach.

- 當您的愛車在平交道上拋錨或發現障礙物時：
- 一 \* 趕快按下平交道旁紅色「緊急按鈕」並確認已經啟動。
  - 二 \* 再將愛車推離平交道，或將障礙物排除。
  - 三 \* 若無法推離愛車或障礙物，聽到警鈴響起時，請趕快離開平交道。
  - 四 \* 「緊急按鈕」為保命之用，請勿任意觸按，以免觸法。

如何確認緊急按鈕已啟動

- 一 環繞按鈕圓燈會持續閃爍。
- 二 列車接近時，擴音器會以國、臺、客語發出「火車來了，請趕快離開平交道」的警告聲。

鐵路 Railway  
 緊急電話 / 0800-800333  
 emergency phone line  
 服務電話 / 0800-765888  
 service phone line



# 路工



## 台灣鐵路工會 第13屆第3次會員代表大會暨鐵路業務發展研討會



- 臺灣鐵路工會第13屆第3次會員代表大會理事會工作報告前言說明轉載
- 第9屆第31次勞資會議紀錄摘要
- 禮讚103年創新與創意獎得主
- 花東線電氣化通車後改點之我見
- 新自強號－員工看的到，吃不到
- 成功的大股東，失敗的高鐵BOT



行政院新聞局出版事業登記證局版北誌字第2203號  
台灣省雜誌事業協會會員

經中華郵政認為第一類新聞紙  
台灣郵政管理局執照台字第864號

# 目 錄

中華民國103年9、10月第79卷第5期

## 封面裡

103臺北鐵道文化節－「虛擬工人」剪影-----特約攝影 陳振芳

## 會務紀事

臺灣鐵路工會第13屆第3次會員代表大會理事會工作報告前言說明轉載--文宣組 2

## 親子互動

103系列電車模型製作----- 4

## 關注焦點

第9屆第31次勞資會議紀錄摘要-----福利組 5

## 特別報導

禮讚103年創新與創意獎得主-----老 王 12

## 我思我見

瘟疫－H1N1新型流感記憶隨寫-----滯 末 14

花東線電氣化通車後改點之我見-----彭國勳 19

生化食品大戰開打-----統安心 24

新自強號－員工看的到，吃不到-----吳弗勳 30

成功的大股東，失敗的高鐵BOT-----高 銘 34

## 勞動新聞

近日勞動新聞一覽----- 39

## 會員動態

----- 40

## 封底裡

別驚訝！我們吃的都一樣！-----黑 皮

## 徵稿啟事

本刊每逢單月出刊，雙月30日前截稿。本刊各園地為公開型式，內容有關工會、勞工、鐵路相關活動報導、軼聞趣事、會員生活消費優惠及本會各項會務動態等，歡迎各界先進踴躍投稿，稿費從優，來稿惠請寄本會：臺北市北平西路3號6樓(6044室)臺灣鐵路工會路工月刊編輯部或以電子檔傳送到本會電子信箱：[trlu0000@railway.gov.tw](mailto:trlu0000@railway.gov.tw)。敬請投稿文件為電子檔者，文章版面內容請使用：標楷體字型14大小、固定行距20點、離前段6點，並請投稿文件，務必留姓名、住址及聯絡電話，謝謝。另因本刊人手不足，稿件採用與否，概不退稿，尚祈見諒！

發行人：謝勝明  
發行者：台灣鐵路工會  
地 址：臺北市北平西路三號六樓 6044 室  
電 話：(02)23896115-6  
E-mail: [trlu0000@railway.gov.tw](mailto:trlu0000@railway.gov.tw)  
印 刷：時代打字印刷公司  
電 話：(03)9563337 E-mail: [shyr.day100@gmail.com](mailto:shyr.day100@gmail.com)

路工編輯委員會  
主任委員：謝勝明  
委 員：張立旺、朱昭璋、林大川、陳建峰、王春梅  
：張立方、侯宗甫、陳信國  
總 編：曾重吉  
編 輯：吳旭明、蕭國文  
特約攝影：陳振芳、連馬世駿

## 臺灣鐵路工會第13屆第3次會員代表大會 理事會工作報告前言說明轉載

文宣組

本(十三)屆理事會成立迄今已屆滿二年，有關年金修惡之相關議案，已於立院通過一讀，為促請政府重新修訂公平合理之退休年金方案，謝理事長於工會辦理各種訓練場所時對所有與會代表報告權益損失事項，政府如未能重視基層退休生活之照顧及保障，鐵路工會為維全體同仁權益當展現勞工團結、爭議等權利，爭取公平合理之退休待遇，保障全體會員權益及確保退休生活尊嚴。

交通部前就臺鐵局電車線故障時對外發表「臺鐵做死做活，考績都乙」、「臺鐵待遇與公務員相較少一大截，導致內部士氣低落、人員流失嚴重」、「臺鐵近年班次不斷增加，車輛設備耗損相對更快，維修時間相對更短，車輛汰換速度慢」、「人力不足、訓練不足、技術斷層」、「票

價凍漲不合理」相關談話，均為本會多年來向臺鐵局及政府高層疾呼要求重視的問題，惟多年來仍毫無改善。

另所舉台北捷運模式公司化之例，實指「車路分離」，本會則實不以為然，認為臺鐵局之未來體制，須依照行政院於92年同意之商政策訴求基本要件辦理，若政府不遵守誠信，將迫使本會採取更激烈之手段抗爭，不利於勞資和諧及全國之大眾公共運輸順暢。

就上述問題，本會建議改善事項分述如下：

一、積極協助改善臺鐵人力員額，使能隨運輸業務成長而增加，人力短缺嚴重，經驗無法傳承，相關基層人員請假、休假權利遭剝奪，導致勞工身心疲憊不堪，影響健康情事，危及行車安全。



103.10.15~16臺灣鐵路工會第13屆第3次會員代表大會



開會過程



- 二、儘速改善富岡基地多達數百項設計施工缺失以及不符實際維修需求用之百多項應變更設計項目，以維修車品質。
- 三、提供符合勞工工作安全之環境及相關作業配套措施，以為員工工作所需。
- 四、營運獎金併入本俸及合理調整薪資結構，解決臺鐵員工薪資偏低問題及留住人才，以利發展鐵道運輸。

鐵路工會敬告交通部應積極面對問題，實際有效改善，並明確定位臺鐵為公共運輸執行機關，方能對臺鐵未來經營方式能有所明確依循。

有關工會會務部分，各分會地12屆所有組織幹部業經選舉產生，本屆幹部任期均改為四年；為配合路局組織調整，因應部分轄區搬遷及分會人數異動，將本會現有十七個分會調整為十五個分會，相關調整預期能達成經濟效益增加、提升服務效率，使工會能更貼近會員。

103.10.16鐵路局第10屆勞資會議勞方代表選舉



選舉說明



領票



投票

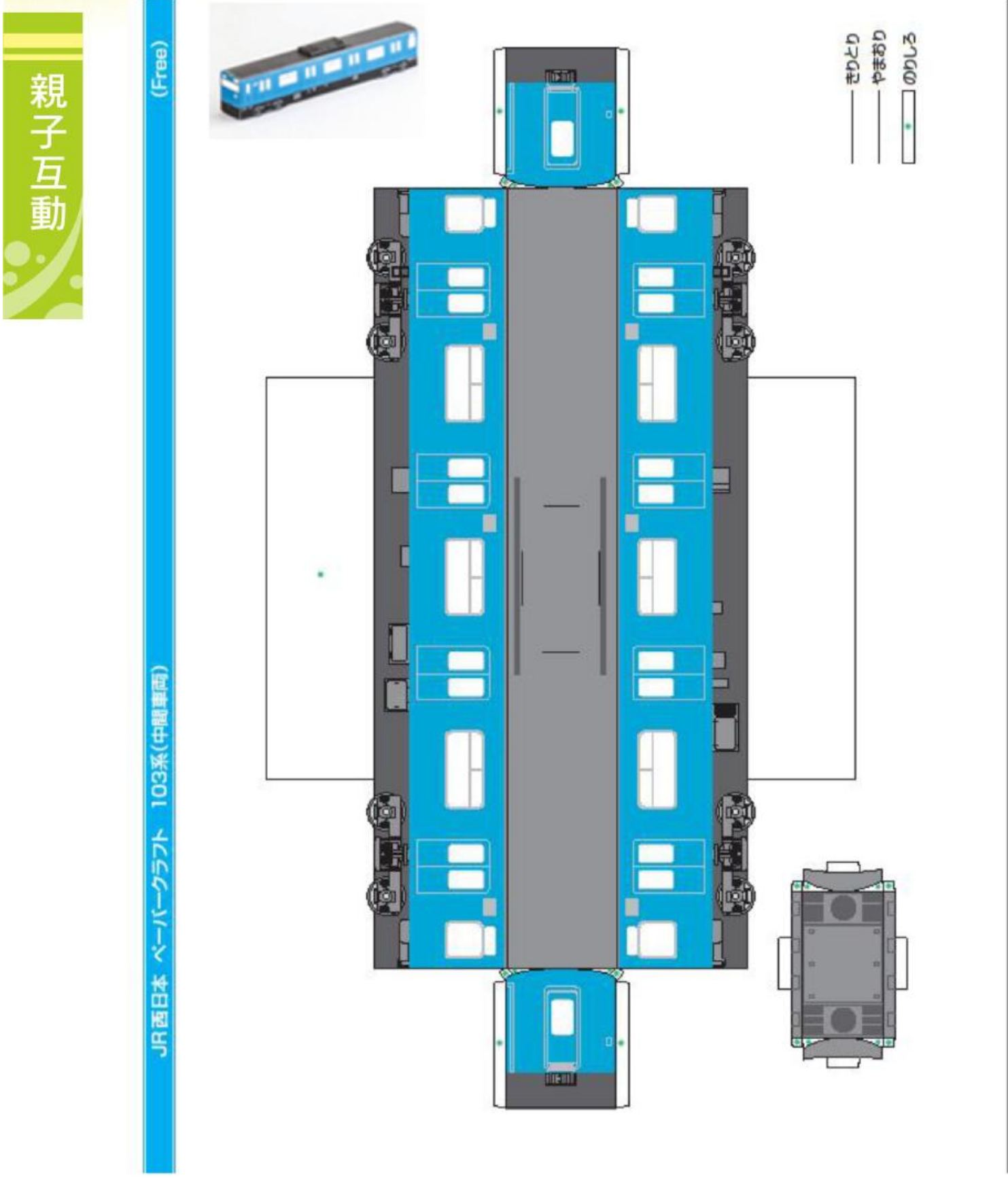


唱票過程

10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	號次
林大川	林俊誠	鍾雲章	吳豐義	蔡榮輝	吳長智	尤仁義	劉人杰	周期進	陳瑞全	姓名
得票	48	76	72	71	66	66	70	40	15	53
票數	1	2	3	5	5	4	2	3	7	
計合										133
備註										103.10.16

選舉結果

資料來源:JR 西日本旅客鐵路株式會社網站  
103系列電車



註:將本頁剪下貼於厚紙板上,再依圖形剪下黏貼即可。\*號為圖膠處。-為裁切線。虛線為摺線。

# 第9屆第31次勞資會議紀錄摘要

資料來源：G21030033665號局函

關注焦點

- 時間：103年9月30日上午9時30分
- 地點：路局第2會議室
- 主席：彭代表坤炎（運）
- 出席人員：

**勞方代表：**劉代表人杰（勞安室）、鍾代表雲章（七堵機務段）；蔡代表榮輝（高雄車班組）、張代表太白（基隆站）、林代表俊誠（花蓮電務段）、陳代表福全（臺北機廠）；吳代表俊義（宜蘭站）。

**資方代表：**鹿代表潔身、彭代表坤炎（運）、楊代表德安（機）上溫代表彩炎（工）、呂代表秋楠（電）、高代表振恭（主）、卓代表有章（人）。

**列席人員：**楊正德、林盈微、吳惠芳、吳興仁、朱秀蓮、許源瑞、陳怡如、洪思涵、林宜靜、黃屏蘭、陳松洲、畢庶美、林珮怡。

- 本次會議輪由材料處業務報告；材料處楊處長正德業務報告：（略）

- 陳代表福全發官：

- ☆ 北區供應廠在富岡基地的上下貨月台寬度不足，是否研議改善
- ☆ 富岡基地存料的空間不足，物料沒倉庫可放，是否研議改善
- ☆ 人力配置上有無針對工作量的多少做調查，合乎現場需求。

- 材料處楊處長正德說明：

- ☆ 北區供應場富岡基地月台寬度不足問題，事實上很早就向專案工程處反映，反映的結果，係原來的規劃就是如此，所以目前要追究是否設計不良的問題。其實不只是月台寬度問題，包括現有 CZ 倉庫的天車也沒辦法使用，該天車的設計根本沒辦法到達貨車的軌道中心來予貨，專案工程處表示須俟驗收後再做處理。
- ☆ 北區供應廠廠房容量遷移至富岡以後縮減為舊廠容量的四成，容量確實不足，該廠於搬遷之前，即已將部分大宗緩動料先移至南區供應廠存放。另部分材料則是借用富岡基地臨時倉庫使用，不僅現有的材料存放有問題，新車 136 輛備品之轉向架都露天暫存。本案經何副局長召開會

議研商，部分的備品仍須暫放在臺北機廠舊廠倉庫內，以紓解該廠存放空間不足之問題。

☆ 目前北區供應廠（富岡基地）員工總計 23 名，人力尚符合現場需求。

● **鍾代表雲章發言：**各型式動力車應汰換零組件嚴重不足，造成列車於運轉中故障事故不斷，營收受損外更影響路譽，究其原因何在？又如何改善？

● **材料處楊處長正德說明：**材料處是本局受理採購招標的單位，機務需求要什麼樣的零組件，一定是委辦單位最清楚，通常請購單到材料處，即辦理採購招標作業，而機務處的車種很多，零組件上萬種，該處要提出購料需求，本處才能配合辦採購。另針對關鍵性材料，機、材兩處有定期開會檢討，除少數限制性招標案件，流標、廢標次數較多外，目前材料處對各單位提出委辦的案件，都會儘速處理，至於到底缺那些零組件供料不及，還需請機務處查報，材料處作為後勤支援單位，一定會全力配合採購作業。

● **蔡代表榮輝發言：**

☆ 現路局所有廢油桶，運至南區供應廠當廢料處理，油桶壓扁桶內還有剩油，油汙滲入泥土內，再滲入下水道、排水道。高雄氣爆後，現環保局一直在找汙染源，盼貴處重視這問題存在。

☆ 未來高雄機廠搬遷，南區供應廠是否一起搬遷，人員調遷計畫如何處理。

● **材料處楊處長正德說明：**

☆ 有關高雄氣爆後下大雨，有記者報導下水道冒出油漬，環保單位追查汙染源一事，經調查可能是因南區供應廠廢油桶有些油漬，由於下雨的關係流到下水道去，當時即請南區供應廠廠長馬上購買吸油棉做緊急處理，同時也通函各相關單位暫時不要將廢油桶送到南區供應廠。據了解目前廢油桶送到南區供應廠最大宗的就是機務，其它運、工、電是少量，另經洽各供油廠商均表示廢油桶是有回收機制，目前本處已研妥辦法刻正簽局中，未來廢油桶不再送到南區供應廠，先以治標的方法，採就地標售處理；治本的方法，就是新的合約會要求供應廠商訂定回收機制，本案已經做緊急處理及研擬改善配套措施。

☆ 高雄機廠包括南區供應廠搬遷，未來會配合路局政策，除廠區要整體規劃外，人員部分和北區供應廠一樣，會辦理員工意願調查並尊重員工工作適當之調遷。

- 劉代表人杰發言：
  - ☆ 對各處之採購品或各項標案，如何確保品質之精良，如何依採購法之規範可採取之方式，貴處是否訂有效並防止低價搶標之方案模式？
  - ☆ 下腳料之標售狀況為何？目前年估收入為多少金額？
  - ☆ 採購完成在驗收階段，廠商未完全依約規範交貨，依現行採購法規定，可減價收購，但事涉關鍵之安全規範，應如何處理？
  - ☆ 供應廠目前對以早期的制服布料及相關工作服的庫存尚餘多少？此布料物料如何處理（含領帶等配件）？
- 材料處楊處長正德說明：
  - ☆ 因為規範部分涉及到各單位的專業領域，材料處對各處、室：的採購規範能協助的部分，就是針對規範內容或商業條款等：是否符合相關採購法規，至於技術部分，還是要委辦單位依據本局訂定之三級規範審定作業程序辦理。
  - ☆ 會後再提供下腳料的資料給劉代表（已提供，103年度（1—9月）：出售下腳料金額計3,299萬餘元）
  - ☆ 每個採購個案不同，減價收受係採購法之規定，驗收不合格廠商若提出申請，經使用單位依據採購法第72條第2項，但如評估結果認為減價收料仍無法接受，事實上機關可以拒絕。如果仍有爭議還可：以透過工程會做履約爭議的處理，針對個案部分，材料處亦會配合協助處理。
  - ☆ 目前確實有三項已經鑑定過的呆料（藏青色夾克、安全帽內套、訪藍灰色花呢）儲存在中區供應廠，其中藍灰色花呢一項，本處有行文給各單位，請各單位如有需要可以做類似窗簾布或會議桌布等，但目前各單位無這樣需求。
- 上次會議紀錄確認：確認通過。
- 討論提案：無
- 歷次會議未結案辦理情形：略
- 局勞資會議建議事項追蹤辦理情形
  - ☆ 由於 500 或 600 型電聯車駕駛室後方車門需關閉，車廂冷氣完線全進不到車長室，更因夏天中午過復太陽照射，車長室室內溫度又熱，請機務處能於這兩型電聯車車長室內適當位置裝置一小型電風扇，以增行車安全。
    - \* 機務處說明：有關 EMU500、600 型車長室加裝小電風扇乙案，列入



電聯車故障改善小組會議討論，決議安裝可行性後辦理。

☆ 請運務處將 103 年特考新進人員，於現場（調車場）見習時間應延長至少一個月以上，以增加現場安全觀念。

\* 運務處說明：本處已函請各運務段配合辦理。

☆ 車班女性乘務人員愈來愈多，各車班乘務特性不一樣，女性同仁工作班如何來排，請運務處研究開明作法。

\* 運務處說明：本處業已於 103 年 10 月 6 日運綜考字第 1030011674 號函責成各運務段、各車班辦理情形如下：

- 查「性別工作平等法」第 7 條規定略以：「雇主對求職者或受僱者之招募、甄試、進用、分發、配置、考績或陞遷等，不得因性別或性傾向而有差別待遇」
- 請參考性別工作平等法相關規定，並依據本處乘務人員排班注意事項第七條之（二）規定辦理，即排定各乘務工作班之值乘順序時，應與員工充分溝通，力求均衡、公平、公開。
- 另請各運務段配合設置女性乘務人員備勤房會等相關設施，俾利各車班組乘務工作班之排班運用。

☆ 高雄運務段岡山站西邊進入貨場通道凹凸不平，下雨積水，天氣晴朗灰塵飄揚影響安全與健康。據個人現場觀察，貨主、電務分駐所、工務悍軌等員工出入道路，最經濟安全方式就是填舊壓實。

\* 工務處說明：請高雄運務段邀集高雄工務段及高雄電務段現場會勘研議辦理。

☆ 請運務處督促所屬，對車輛調度類科考試合格人員，不得於 3 年內調整擔任非該項工作之職稱業務。

\* 運務處說明：依據 102 年鐵路特考佐級應考須知規定，車輛調度類科工作內容略以「調車車輛摘解與聯掛、調車路線轉轍器扳轉、調車司事及車輛引導、客貨運業務（含售驗票及行包工作）、行車閉塞之號誌顯示」，依此各運務段依業務需要通盤考量人力運用。

☆ 平溪線十分瀑布已經內政部依法徵收、整建改善復將免費開放入園遊憩，因免費將吸引更多遊客入園，對列車行車、旅客安全、司機員工作壓力倍增等情形，路局與新北市政府，是否有針對遊客動線，在不影響列車運行及旅客安全為前題，達成共識做完整規劃。

\* 工務處說明：

- 經查新北市政府並未向本處宜蘭工務段提出針對十分瀑布週邊作遊客動線規畫等研商，未來該府若有前述規畫時，將建議作整體安全圍籬設施，以維行安。
- 另查新北市政府觀光旅遊目前正辦理「平溪鐵道沿線旅遊環境識別系統建置參與式設計監造服務」案，於案內已有規劃旅遊環境識別設施建置（十分火車站至十分風景區特定區沿線）部分。

☆ 深澳線八斗子站是否重新整建營運之計畫？

- \* 工務處說明：深澳線八斗子站是否重新整建營運，目前刻正評估中，本處將於 103 年 9 月 30 日會同其他單位召開評估會議。

☆ 現有之新竹機務段預計明年遷移至富岡新址，原新竹及苗栗分駐所如何規劃，其運轉型態是否有所變動？

- \* 機務處說明：
  - 新竹機務段遷至富岡，原新竹機務段現址如何規劃，請移企劃處回覆。
  - 新竹機務段遷至富岡，苗栗機務分駐所並無影響。
  - 新竹機務段遷至富岡，運轉型態並無改變

☆ 富岡基地有機溶劑清洗排風設備儘速處理

- \* 專案工程處說明：9 月 22 日已送發包中心作業。

☆ 本局各工務段道班均配發 3 支手提行車無線電話，往往現場工作時，需有瞭望 2 人現場指揮暨行車室瞭望等，以致工作現場手提行車無線電話短缺，安全堪慮，建請路局增加核發各道班手提行車無線電話，以維行車及人員安全。

- \* 工務處說明：有關建議增購行車調度無線手機 1 節，本處刻正辦理採購作業，計採購 130 支行車調度無線手機。

☆ 餐旅總所車勤三班制人員，請依法落實發給延時工資，不可有差別待遇。

- \* 餐旅總所車勤部說明：
  - 依據本局工作規則第 37 條三班制工作時間規定如下：同一工作由甲、乙、丙三員以日班、夜班、休班方式輪勤輪休，其原則如次：
    - 每一日班按時程排定正常工作時間，並依勞基法第35條之規定

調配其休息時間。延長工作時間為0至2小時。

- 每一夜班按時程排定正常工作時間，並依勞基法第35條之規定，調配其休息時間。延長工作時間為0至2小時。
- 其餘如工作間歇時間亦按規排定。

- 依勞基法第 32 條規定：「雇主有使勞工在正常工作時間以外工作之必要者，雇主經工會同意 … 得將工作時間延長之。」符合上述規定之範圍，當月加班費於次月底前按時發給。
- 本部地勤與其他運、機單位最大不同處為本部同仁只作出發整備工作，而運、機單位兼作出發及到達，致本部地勤夜間休息時間長，與運、機等單位不能相提並論。

☆ 請人事室儘速依勞動部職業安全衛生署103年8月22日勞職綜4字第1030008687號函示，員工赴醫院參加健康檢查，應給予公假，以利於勞工前往受檢。

- \* 人事室說明：：勞動部職業安全衛生署 103 年 8 月 22 日勞職綜 4 字第 10300086：87 號書函略以，依職業安全衛生法辦理之健康檢查，原則：上雇主應給予勞工公假，以利使勞工前往受檢；本案業依：本局103年9月16日鐵人二字第 1030030719 號書函轉知本局及各單位。

☆ 請儘速陳報將原資位職缺調整為基層服務員職缺，再改回裝原資位職缺，以利人力運用，並可由特考解決人員補充。

- \* 人事室說明：
  - 本局職缺區分為正式職員、臨時職員、正式工員、臨時：工員等 4 類，並經行政院核定以因應不同業務所需，各類職缺不得相互流用。
  - 臨時職員（基層服務員、約聘僱人員）係為因應臨時性工作，：使機關能夠彈性進用所需人力，若將基層服務員職缺調整為資位職缺（正式職員），則將失去臨時職員運用的彈性，爰建議為配合各單位臨時用人需求，仍應維持現有臨時職員職缺。

☆ 本局勞資會議勞方代表建議事項：

- \* 旅客一直反映， 7 月份改點復路局所印製免費贈送火車時刻表，字太小、黑白又不明顯，造成查看吃力，未來盼能設法改善。
- \* 「人車同行」於假日或下班時刻的電聯車部分，請別賣給人車同行

包車票，免得一般旅客與人、車同行團體於車上發生糾紛，兩方人員又不聽車長解釋，相關執行面請運務處指示：車站或車長如何處理。

- \* 運務行車無線電話手機，壞的愈來愈多，修了沒多久又壞，請運務處能編預算，逐年補充新手機以利聯繫方便性，更利行車安全。
- \* 建請路局研擬比照高鐵公司讓旅客所購買之車票，在完成契約後自行帶走，以節省回收及整理之人力應用。
- \* 東線普悠瑪車勤人員男服務生規定戴頭巾，女服務員戴花巾，現已過宣傳期，請取消此一規定，以利員工心情。
- \* 請加強各車站夜間轉轍器清潔保春時的照明，以利業務推動。
- \* 依據臺鐵員工參與事故搶修請領各項給與暨獎勵規定事項第 4 條：搶修員工於下班時間出勤搶修，凡適時趕到現場直接參與搶修工作，且具有績效者高員級（含高員級）以下人員核給 1,000 元獎金，現各處是否有落實該項規定？請查明復補發給。
- \* 各型式動力車駕駛室側窗隔熱紙，建請應全面汰換更新或補足，讓司機員於乘務工作中，免受長時間日照高溫難耐而影響行車。
- \* 宜蘭線瑞芳站3月台有一間倉庫，建請宜蘭運務段瑞芳站變更為乘務，人員（列車長、司機員）候班室之可行性，讓該等人員於候班過程中，可以免受天候因素影響公務的執行。
- \* 日前修正公布的本局出差及旅費報支注意事項，將參加訓練或講習報支費用的原膳雜費支1/2，因改為雜費後取消核請，原因為何？
- \* 103年9月26日鐵人三字第1030030733 號函：「本局前採認臺北機廠技工養成所『臨時學工』年資有誤，請於本（103）年 10月15日前將『榮譽乘車證』及『103年榮譽乘車記帳憑證』收繳本局人事室第三科，並不予發給104年榮譽乘卓記帳憑證」規定1案，請收回成命，以安員工情緒。

☆ 臨時動議：（無）

☆ 主席結論：下次會議預定10月21日赴外地（臺東）召開，並輪由鹿代表潔身（兼召集人）擔任主席，業務報告順延。

## 禮讚103年創新與創意獎得主

老王

103年交通部創新與創意獎頒獎了，路局工務養護總隊榮獲創新與創意獎各一件(受獎人相片如下)，真是一項無上殊榮！



創意獎得主洪文厚(右)

工務養護總隊洪文厚偕同陳羿廷，因多年工作經驗累積發現砸道車進行路線養護作業時，砸道深度電位計調整優劣，足以影響路線養護品



創新獎得主江名誌(右)

質，進而關係到列車行車安全及旅客乘坐品質。爰以「砸道深度電位計調校版」為主題進行研究，經過分析既有調整方式每部砸道車配置2至4組深

度電位計，目前調整方式為人工目視量測與多人配合調整，計費時又準確性不足。除外，必須進出砸道機構內部，因而有危險之顧慮，故研發製作調校版，以解決上述之問題。找出癥結點予以突破：1.需人工量測部分，其尺寸預先設計於調校版上方。2.設計電位計固定及接線，免於危險區域進行調整。最後改以外裝調校版進行調整，人力從6人減至4人；時間從原先80分鐘縮短至60分鐘，並可獲得電位計全面一致性，且能避免因調整所產生之人員危險的結果獲得評審委員的青睞核予獎勵，真的是實至名歸。

另一件同屬工務養護總隊江名誌偕同巫清文亦因多年工作經驗累積發現，目前中性區間裝設自動軌道感應器係使用木枕，為了增加枕木壽命、減少抽換次數、減輕養護工作及改善無法機械砸道問題，故研製將安裝軌道感應器之木枕更換為PC枕，且藉以改善材料取得不易及軌框彈性不一致情形，對軌道結構及養護工作有所助益。1.以PC枕替代木枕，改善材料取得不易之困境。2.新製造雙頭鎖螺栓，解決自動軌道感應器拆裝困難問題，減少現場工作人員及降低危險性。3.在PC枕兩端加上固定角鐵各1支，以預防砸道時枕木被撥動造成位移。

江、巫2位同仁戮力以赴的針對問題研究，終於在1.研製自動軌道感應器PC枕、雙頭鎖螺栓及固定角鐵等零配件，已於102年12月25日工務養護總隊研究發表會發表在案。2.已將成品提供花蓮工務段試鋪在路線上，供動態測試，觀察其實際效果，再將測試報告陳工務處核備，以為後續推廣之依據。預計以上結果，1.木枕壽命平均為8年，PC枕約50年，即1支PC枕可抵6支木枕，木枕1支約2,000元，故每支PC枕可節省5支木枕，效益約為1萬元，目前路線上約有80處自動軌道感應器。2.木枕PC枕化，藉以改善材料取得不易及可加強軌道結構，且不腐朽，對於行車穩定及改善無法機械砸道問題有實質效能。3.目前已請花蓮工務段鋪設於路線上執行動態測試，約103年7月可將測試報告陳工務處核備，以為後續推廣之依據。

洪文厚、陳羿廷、江名誌及巫清文等4位同仁的獲獎，為臺鐵局爭取了無上的光榮！他們個人及主管也將在最近獲得行政獎勵，優秀的表現更會反映在年終成績考核上。我們有幸以他們4位優秀又敬業的工作態度為師，也盼望更多同仁都能在工作中發掘可以創新或是創意的題材，為臺鐵的未來多盡一份心力，讓我們將永續的站穩臺灣的大眾運輸市場於不墜。

野工

我思我見

瘟疫—H1N1

新型流感記憶隨寫

濡末

晨，員訊中心，2009年。

首排首座位同學（周女？吳女？鄭女？王女？）彎著右手；她併用食指和拇指，姿態優雅地將右頭顱的頰側髮絲撩起。少量頭髮撥至耳後，順勢露出右邊白皙耳朵。仔細看，同屬耳朵大結構的耳垂及耳骨上，還綴鑽好幾枚秀氣小耳洞。不忍寂寞，陪伴細微耳洞的還有三只；分別是紅、桃紅及棗紅色的小耳環飾品。

站在女同學右邊、假裝鎮定的我，睜大眼睛算準最適當距離、角度、斜率與力道，用滿是汗的掌心，緊握超小塑膠白色槍托。撇開耳骨、耳垂、耳洞和漂亮耳環，我舉起像極超小山峰的耳溫槍槍口，緩慢侵入同學右耳的外耳道。幾秒後，滴滴聲音構成的「36.9」提示訊息，清晰出現在槍托內側迷你LED螢幕。這串消費電子特有的方格映像；樣式屬於Arial Black配置字體，在適當位置顯現權威且妥切溫度表示。不容質疑數位信息，完美襯映出想像結果。收槍後，閱讀數字、解釋數字、臨摹數字等後

續工作串聯，終於將專屬這位同學的整個測溫過程，順利且無波無浪地結束。



※莊嚴宣告我進入員訓後；未來約60日學程就此展開。

流程暢行，以A4型式呈現的「98年第1期運輸班體溫測量表」表單內首列數字登入，鄭重象徵完成今晚五十分之一的「環保學員長」任務。所有緊張、慎重任務構成的相關數字、字型、時間，若皆以經緯模式同時延伸，那36.9、Arial Black制式圖騰出現，亦莊嚴宣告我進入員訓後；未來約60日學程就此展開。

忘了開訓當日，班上圈選我當「環保學員長」未知票數中的舉手票，有無包含這年輕女子（61？72？76？78？）。假若有，又假若知道每日上課前，要由35歲中年男子來幫自己量耳溫，那幾晚前的她，是否會舉起她又直又纖細又白嫩的右手？

### 右手？左手？左耳？右耳？

輾轉反思下，所有問號迅速皆被定義為假設性的假議題。十分清楚，對於同期訓練、同樣班級的這位花樣年華女同學來說，不管「陌生35歲男人幫忙體溫量度」，還是「跟35歲男子一起共學」這兩件事，應該都算是超出想像範疇的不小意外。除非具備高強預測的占卜能力（遷移宮：文曲、文昌雙主星，朋友宮：無主星），擁有漂亮耳朵、耳骨、耳垂和耳洞的這位年輕女同學並不會在幾天前的遴選學員長過程中，精確算計且描繪出「中年男子手拿耳溫槍侵入年輕漂亮女子耳道」的詭譎場景。

不只她，對於「年輕漂亮女子耳道遭中年男子手拿耳溫槍侵入」這件事情，我也認為不太符合正常的標準差象限內。頗為安慰，關於這畫面的屬性認同，至少我與這女同學出現高比例交集。只不過，兩人的這些共識，應不包含以下接近幻聽的循環侵蝕囁語：

「怎麼辦？明晚（後晚、大後

晚、大後後晚）我要替女同學量體溫。」

「如果有同學不撥頭髮，我要不要替她撥？」

「如果撥頭髮，碰觸到她耳朵，會不會以為我吃豆腐？」

### 早，體溫槍。

關於量溫對話當然不止三則。畢業20年後再度開學前的幾天，要旨為「35歲男子量年輕女子體溫」的對話句型，遠多於三則、三十則、甚至三百則。窸窣繁瑣對話構成的網絡，密麻、串連，勾結纏繞本來直線運行思緒，讓我從事職業性公文撰寫時，持續醞釀未知環境恐慌。不一下子，如雜藤般的進行曲音符，蔓延闖進僵化電子紙張內的機關地址、承辦單位、聯絡電話、傳真電話、電子信箱、受文者、發文日期、發文字號、主旨及條列式說明等獨立個體。無一倖免，毫無預防能力的機械式組織，紛紛遭卡繆式的瘟疫元素無情感染。

「銓敘部函以，該部因應H1N1新型流感…」（李爾：「瘟疫命定，無可違逆。」）

「於民國98年11月18日通函有關公務人員確定感染H1N1新型流感請病假者…」（塔霍：「瘟疫聖徒，倫崩德落。」）

「其請假日數不列入年度病假日數及考績計算之規定，請查照轉



知。」（潘尼洛：「上帝聖徒不穿隔離衣。」）

是的，幻聽源自卡繆《瘟疫》般寓言。是的，瘟疫帶來圍城般不安。這些寓言式不安，隨首回上課日接近，越發濃烈。如影隨形，負面情緒伴隨我從卡繆、耳溫槍、公文到無可控制的深層記憶。

對隱藏於身軀的凹性記憶來說，新侵襲新流感明顯勾搭了幾年前SARS的陳舊媒體動態畫面。這記憶就如：遭標記「膽小」、「失德」標籤的臨陣脫逃醫生，至今仍遭集體迷思所通緝。承襲記憶，盲從、怠忽的反思，難以克服不確定驚駭。不得不，我概括承受跨年份的兩層記憶，並以背負方式，打包攜帶中心外6.1km捷運里程外。

### 捷運、路局車站。

若瘟疫深度重度真可以計算，標準之一，應該包含路局車站內戴口罩人數。再以此做度量，比起猶留頭顱的變形蟲腦葉內SARS記憶，新流感瘟疫震撼明顯輕薄短小（某政府官員穿著特殊隔離衣，慎重走入疫區，貌似好萊塢電影的常見火星裝扮）。即使此，傳染病肆虐帶來緊繃，凝結在每車站內的進出行人表情。被口罩掩住，曝光不多的一張張人臉臉皮，渲染著層層灰濛的明顯憂慮。或百或千或萬單位「嗶嗶」入站警示聲響，

彷彿構成音樂背景的電子數位音效，將憂慮網織成一沓無色無味集體焦躁，並以洪流態勢，滔滔流穿過非人工閘門。緊接，隨著捷運列車進站，再幻化成冷漠支流，竄進標示EMU725到EMU726號碼的電車形狀行走容器。

**H1N1**  
衛生保健要澈底 新型流感不找你

**讓我們一起認識H1N1新型流感!**

- 主要的症狀包含發燒、咳嗽、喉嚨痛、全身酸痛、頭痛、寒顫與疲倦等
- H1N1新型流感可以透過飛沫傳染與接觸傳染

**如何預防H1N1新型流感!**

- 勤洗手，養成良好個人衛生習慣
- 注意個人保健，充足休息、多運動及均衡營養
- 避免前往H1N1新型流感發生地區
- 避免至人潮聚集處

疫情專線及諮詢專線：1922

行政院衛生署疾病管制局網站 <http://www.cdc.gov.tw>

行政院衛生署 國台辦

※壁貼海報廣告乙案，同意辦理，復請查照。  
(資料來源：衛生署網站)

疾走，隧道內籠罩鐵皮外觀的靜寂黑暗，助長焦躁滋生速度。靜聽，結合風切和快行運轉的雙重奏，節拍固定地以鐵軌摩擦態樣，吱吱咳咳迴盪於封閉水泥世界內。若不是路局車輛EMC、EM、EP、再EM車廂燈光不斷電開啟，因恐慌、焦躁、無知、猜

忌加成壯大的黑暗，絕對輕易地以奈米粒子分身方式，滲入快走車體。

「貴公司申請增租本局電聯車廂內「行政院衛生署一對抗H1N1新流感」車門旁壁貼海報廣告乙案，同意辦理，復請查照。」（俄蘭城：對抗悶塞價值觀。）

「復貴公司98年9月10日電聯車「車廂內平面廣告海報送審單」。」（俄蘭城：承受不明不白懲罰、不明不白寄生的居民。）

「經審核後，本電聯車增租案期間自98年9月1日起至98年10月31日止，計2個月；租金含稅計16,864元（ $12\text{m}^2+10\text{m}^2+10\text{m}^2 \times 1\text{個月} \times 527/\text{m}^2$ 。），請於98年8月31日前至路局行政處繳納。並應於揭出期限屆滿前拆

除海報，恢復原狀，張貼處不得留下殘膠。」（俄蘭城：16864x12x10x10x1x527隻疫鼠。）

「檢還貴局電聯車廂內平面廣告海報送審單及海報樣稿影本，請與本公司相關施作單位密切聯繫，確認施工日期。」（俄蘭城：或19世紀末或20世紀末生存奢望。）

**新，對抗H1N1新流感海報**凝看〈對抗H1N1新流感〉海報。跟隨著，成為疾行容器內體液一份子我，伸手抓著杯蓋內橫桿，冒著瘟疫的危險闖入未知訓練教化場所。薄弱隧道內光影交錯下，我預習的這條固定「工作—進修」路線，正以地下潛盾方式沿著熙攘車道、輾轉行經「樹林」

（站旁民設神壇祝禱，嘗試驅逐瘟疫）、「板橋」（特區大樓無盡喧嘩，嘗試消滅瘟疫）、「萬華」（百年古寺梵音，嘗試醫治瘟疫）等河東據點。附身車廂的黑暗無所畏的橫行，終在伴隨呼嘯車廂、海報、體液、車門的短暫共生後，穿過淡水河河床及市區路面，到達全新的「台北車站」。



※ 終在伴隨呼嘯車廂、海報、體液、車門的短暫共生後，穿過淡水河河床及市區路面，到達全新的「台北車站」。

# 野工

## 我思我見

自認社會規範門徒，在踏出容器自動門門檻後，默默隨不知名人潮以疾行步伐走出台北車站。喀嚟迴轉模式動態手扶梯，迅速將包括我的許多洞穴乘客，載回車站體外地面。許多無神瞳孔遍佈交錯，拐幾彎後的出口，映入眼簾的是入站前未有陽光。投入街道旁騎樓，脫下口罩的我，裸臉面對著站外畸零地花園。深吸口氣，享受瘟疫夾縫間片面歇息。但距離、時間帶來恐懼，讓幾乎一模樣幻聽，無情、毫無體諒，再度咕嚕咕嚕運作。



※喀嚟迴轉模式動態手扶梯，迅速將包括我的許多洞穴乘客，載回名站體外地面。

「糟糕？等下我要替年輕女人量體溫。」

「如果有年輕女人忘撥開頭髮，我要不要替這女人撥？」

「假使不小心，我撥頭髮手指頭碰觸到她耳朵，年輕女人會不會以為被吃豆腐？」

瘟疫間喘息以秒計短暫消失，取

代是恢復了的，幾日來縈繞腦間的單調自我對話。

**回神，2003、2009、2015、2025。**

奇妙地，當首位年輕女同學以撥頭髮、亮出耳朵方式，協助完成測溫程序後，幾日來，陪我讀卡謬、書寫公文、搭電車、搭捷運、行走大馬路的擾人問答式自我對話，終稍偃息。不再自我聒噪對話的安靜，像狂吹運轉春風，轉瞬間籠罩全身。

原來，瘟疫帶來不安，僅需諸如提槍的勇氣來簡單克服。這些勇氣，從年輕周姓女同學右方走道，持續延長到首排二吳姓女同學、首排三鄭姓女同學；直至尾排尾王姓女同學身旁。後勁十足，抗疫勇氣也涵蓋最末時段區間，自己提起槍，撇開自己耳骨、耳垂、耳窩；直接將槍口鑽入外耳道的已熟捻第五十回制式動作。

提槍測量自我後，到教室隔壁、隔壁及再隔壁「教務處」附屬收槍處繳槍；是今日回家前最後對抗瘟疫工作。圓滿數字及正確無誤槍號，取得順利回家的代價。雖然不知瘟疫期長度、深度；雖然耳溫槍槍庫牆上「對抗新流感」海報仍張牙舞爪震懾貼實，但遠比瘟疫可怕的不安、幻聽，終隨繳槍後，確定不再輾轉重播。

離開教務處，我只是安靜地走著；在踱步踏出中心門前，拿起書包內口罩，然後重新戴上。

# 花東線電氣化通車後改點之我見

我思我見

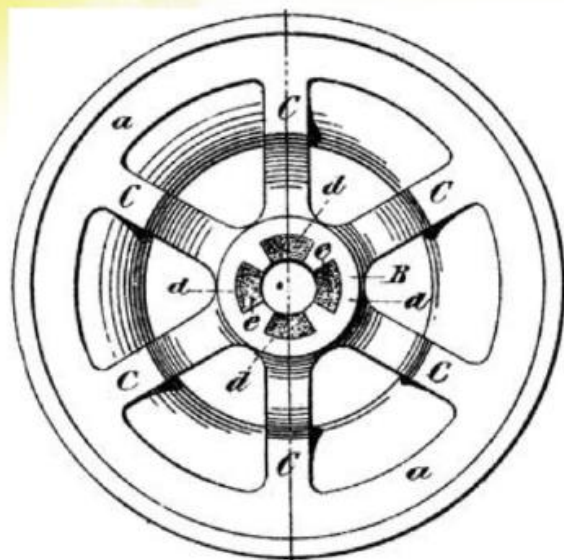
鹿野站 彭國勳



用「之我見」下標題就表示純粹個人看法，因為沒有任何人是全能的，上至總統下至販夫走卒，「術業有專攻」外，每個人都有「力有未逮」之時，強出頭或裝懂，「耳朵裡的毛」就會跑出來，我見猶憐啊！前經濟部長也會遇詐騙，好像被騙了180萬吧，於電視上解釋說：「他都有求證過...」，我們的政府官員自以為是的很多，哪天被賣掉，他還可能說：「他都有比價過...」，唉，無言。

冷笑話：有哪天路上遇到「超跑」，請試著問他：「時速都開多少？」如果回答沒有超過200公里/時，請告訴他：「時速沒開到300，

買那麼好的車幹什麼（何其荒謬的說法）？」這是「內行人」才看得懂的笑話！花東鐵路電氣化，「偉大的領袖」指示縮短工期，經專業評估、設定的7年工期硬是砍了2年，結果跳票半年，在野黨還是罵聲不斷，趕、趕、趕，「內行人」都知道品質堪慮，卻不能與外人道！桃園機場捷運線，當初為了增加投資誘因，繞道林口，「偉大的領袖」指示能否縮短行駛時間？可以，沿途各站都不要停啊，號稱「機場捷運線」，又要開發新市鎮以增加投資誘因，還要縮短行車時間，「魚與熊掌，豈可得兼？」請尊重專業啊，否則「領袖的偉大」，會讓人不敢恭維！



### ※鐵道產業是個需要尊重的專業

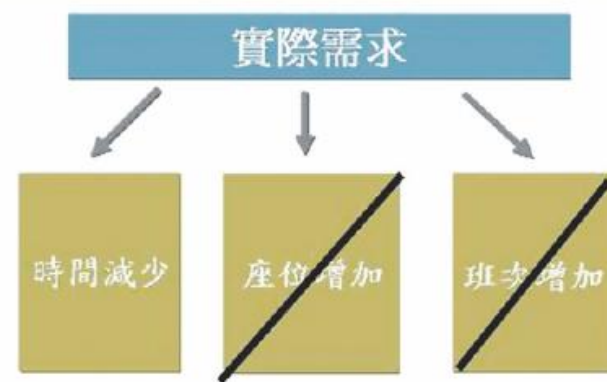
言歸正傳、路局多年前第1次電腦排點，筆者當時於臺東站擔任副站長，每班車行駛時間大量增延，筆者將改點前後增延時間列出一覽表，託人轉給前陳局長德沛，並於段之「年終業務檢討會」陳述意見後，撂下話：「如果路局執意實施這次改點，一定想辦法阻止其實施」，後來在多方反對下改點總算胎死腹中。當時曾批評改點主事者，排點後總要拿指標性列車前後時刻對照，看新的點是否OK，怎可「囫圇吞棗」就丟出不堪一擊的點，還歸責於「電腦排點」，那還要人幹什麼？

這次電氣化通車改點，第1次的草案尚差強人意，沒想到最後定案的點，在萬眾期待下丟出來卻更離譜，結果應該只有臺東、玉里、花蓮3個站會滿意，因為它們每班車都停，其餘各站皆「哀鴻遍野」，還不能「吭

聲」，網路上盡是一些「理盲」反對增停的聲音，「秀才遇到兵，有理說不清」。身為車站主管的「痛苦」，有誰知道啊？因為有人凌駕了「綜合調度所」的專業排點，「政策指示」：「買這麼好的車停這麼多站幹嘛？」筆者想反嗆：「高鐵時速300公里，其停靠有北-高直達1.5小時，也有半直達2小時的，停這麼多站幹嘛？」

電氣化完成，民眾希望有三：

(一) 行車時間縮短，北、東直達3.5小時，(二) 增加班次，(三) 增加停靠、增加配座。目前看來只有達成第一項，行車時間縮短外，其它增加班次，增加停靠與配座，就只是官方說法。就鹿野站來看，逆行自407次(原213次) 06:39起至427次(原233次) 15:07止，共8時28分竟然都沒有臺東-臺北自強號停靠，只有607次、651次莒光號停靠，少了原221次(11:27)、原229次(13:25) 2班自強號。順行自416次(原216次) 14:35起至436次(原240次) 22:46止，共8時11分也沒有臺北-臺東自強號停靠，少了原228次(18:49)、244次(22:46) 2班自強號，只有654、604次莒光號停靠。逆行607次、651次到臺北與順行604次、654次臺北-臺東莒光號，如果可以選擇，幾乎沒人會買莒光號車票。



### ※花東電氣化，台東鄉親要求只能達成第一項

是的，排點雖要有「城際運輸」概念，但也要有幾班跳蛙式停靠列車，如今星期一到星期四所有普悠瑪都通過，對外說加開幾班車、增加多少座位，對不停靠的車站無疑是畫餅充饑。以鹿野、關山為例，原柴油自強號假日大部份加掛到12輛（最多可掛到15輛），普悠瑪固定8輛，還不賣站票，至少差4輛，如今車次少了，上下行各減少2班柴油自強號而只加開1班PP自強號，請問座位如何增加？雖然週五-週日有加開1班普悠瑪，再怎麼算也得不到「座位增加」的答案。這個排點完全著重臺東、玉里、花蓮，其他站都不會滿意的，因其他站週一至週四還是有一般旅客啊。排點應該將指標性列車，早、中、晚3到4班車，只停臺東、玉里、花蓮、松山、臺北...定位後，其餘則停傳統停靠站，就算停13站（431次依傳統停靠也才4小時13分），也比之前213次臺東-臺北5小時42分快1.5小

時吧？每站少停4班自強號，加上DMU與普悠瑪減掛之車廂（且不賣站票），然後告訴民眾增加多少車次與配座，就是睜眼說瞎話。

除此，改點前臺東-臺北2班直達車，現在卻開了6列次，假日8列次。沿途各站望穿秋水，想分一杯羹都不可得，卻只在五、六、日增停1班普悠瑪，唉，如此排點，夫復何言啊！

身為鐵路從業人員，在這個行業浸淫了30年，一直反對把指標性列車搞成區間車，但面對如此排點，心裡面只有一個「幹」字可形容，綜合調度所當然也是同聲哭泣，要「專業」幹嘛？因部長指示，凌駕了（推翻）鐵路專業排點，局長、段長不敢（能）說什麼，調度總所長幾度請辭，因為「排點專業」被政策指導凌駕（糟蹋）了，這增加了售票員的負擔，與賣票的困難度。旅客買票一開口就問「普悠瑪」，沒有「普悠瑪」後，就接著抱怨一堆，以前旅客買票，討論了半天，最後他還可以無奈的選擇「自願無座」，如今大量開行直達與不賣站票的普悠瑪，旅客連「自願無座」都變成不可能。DMU自強號不及乘車簽證改乘也相形困難：某日407次（鹿野06：39開），一年輕女孩於月臺上專注的滑手機，407次開走了還不知，這下可苦了她，407次後只有607次與651次莒光號，如要依「不及乘車」搭自強號，

竟要等到下午15:06分（等8小時27分）；某日651次（11:46）鹿野-臺北旅客「不及乘車」，依規定只能簽證改乘「當日同等級以下列車」，當日竟然已無同等級以下列車，同仁詢問如何處理？筆者同意放寬其分段、加價處理：鹿野-花蓮准加價自強號，花蓮-臺北另外再加價改乘，否則將心比心，任何人都沒辦法接受等到第二天才上車吧？（我們的規章有修正、放寬嗎？配套有出來嗎？）星期一至星期四655次（22:47）停駛時，如有非計劃性上臺北旅客，自437次（17:34）以後，普悠瑪若無座位時，竟然完全無車可坐（臺東站普悠瑪不賣站票），還無任何替代運具可選擇，這對標榜「無縫運輸」的交通部又是一大諷刺。



### ※花東電氣化後，原本有車可坐的鄉親，變成無車可搭

深層來說，政策執行有「點、線、面」，「點」是車站的層次，「線」是綜合調度所的層次，「面」

是交通部的層次，綜合調度所有各站售票實績，上下車人數做排點依據，一個「不當干涉」，已將筆者向來對部長的推崇整個摧毀。上下午各有8小時沒有北、東自強號停靠，對一個觀光地區而言還真不可思議，交通部「見樹不見林」的排點，除了粗鄙的「幹」字可宣洩外，已無計可施。另外，之前投稿已敘明，羅東、宜蘭只要停車，花蓮-羅東、宜蘭之座位幾乎都被旅行社（陸客團）截斷，所以常造成鹿野-花蓮、宜蘭-臺北有座位，就是花蓮-宜蘭無座，旅客望著前後2段座位亦無可奈何，售票員也愛莫能助！還有鼓勵區間車「轉乘」，轉乘站配座就要適度增加，否則坐到「轉乘站」，買不到普悠瑪，也只能望車興嘆！

花東電化通車之後，除了臺東、玉里、花蓮站外，各地可說抗議聲不斷，在「路工」未截稿前，路局決定11月18日起局部改點，將425次、412次普悠瑪增停6站，將410次、427次PP減少停靠站，425次、412次行車時間將由3小時46分增加至4小時6分，而410次、427次減少停靠站後，行車時間將由5小時22分縮短至4小時30分。路局對外新聞稿發佈後，電視新聞跑馬燈：「不可思議，臺鐵防搶票，普悠瑪變慢...！」是嗜血媒體故意下的聳動標題，還是我們的新聞發佈說明有讓人做文章的空間？「普悠

瑪一票難求，臺鐵出招，2班PP自強號改為半直達車，臺北到臺東只要4個半小時，2班半直達普悠瑪增停6站，臺北到臺東只要4小時6分，兩者縮短時間差，避免民眾搶普悠瑪。」以上是原汁原味的新聞稿，邏輯不通，也沒說到真正的重點：「因電氣化通車改點，沿線各不停靠站抗議聲不斷（星期一至星期四完全不停靠普悠瑪），2班半直達普悠瑪增停6站，以反映民眾需求。」所以重點應該是當初排點無法滿足沿線各站需求，故增停上下行各1班普悠瑪，以滿足中間6站旅客之需求...。新聞稿不願承認當初排點錯誤，卻放在「防搶票」，捫心自問，如果是你，你會主動去買PP自強號以分散普悠瑪壓力嗎？答案：「不會！」就算是也是被迫的，因為普悠瑪沒座位了，要不然就是普悠瑪不停靠，被迫選擇停靠站較多之PP，如今PP停靠站減少以縮短行車時間，其停靠站幾乎與普悠瑪重疊如何分散？

### 臺鐵防搶票，普悠瑪變慢？

對此，臺東縣政府交通科詢問筆者意見，筆者回覆：「好不容易要了1顆糖（普悠瑪412、425次增停），他卻把我嘴上的1顆糖要回去

（410次、427次PP減少停靠，鹿野改不停）！」如今情況更遭了，鹿野站自6：39分407次開走以後，如果425次普悠瑪沒座位時（不賣站票），必須間隔10小時15分，直到16：54分435次才有DMU自強號，情何以堪啊！

之前有退休的站長感慨的說：「對於鐵路，我們都不想講話了..！」它是我的「衣食父母」啊，恨鐵不成鋼當然要講話，但此刻卻有「哀莫大於心死」的悲哀啊！排點向來是臺鐵自己的事，而這干涉、那講話的，父子騎驢的窘境就是目前的寫照啊！





# 路工

## 生化食品大戰！開打！



統安心



我思我見

### 食安危機衝擊 「合格但不合法」

頂新集團使用大統黑心油長達6年，在大統出包後遲遲未吐實，還是大統董事長高振利供出賣油給頂新，消費者痛罵「頂新和大統一樣黑心！」一名檢察官認為，如果頂新集團高層事先知情向大統買的是黑心油，有害人體健康，仍繼續賣給消費者，行為和高振利沒什麼兩樣。

當初頂新集團以「誠實經營、童叟無欺」樹立品牌，如今卻深陷黑心油風暴。味全董事長魏應充10月底也接連說過，「食品是良心事業，應該要童叟無欺才對得起消費者」「食品是老實人做的生意，大家沒有這樣的信念就不該經營，這關係到我們國民健康」。頂新集團董事長魏應交曾出席某活動做對聯「修合無人見，存心有天知」，橫批就是「良心」。頂新出包後，魏家四兄弟至今仍神隱、取消活動未出面向消費者給個交待。

頂新集團包括食品製造，流通服務，餐飲連鎖三大領域，該集團事業有味全，台灣之星，康師傅，全家便利超商，松青超市，德克士西式快餐連鎖，布列德麵包，味全埔心農場。頂新集團油品連出包，讓消費者自發

性抵制旗下產品，連通路業者也加入「滅頂」，味全也因此受到牽連，多項產品賣不出去，彷彿成為「過街老鼠」。

頂新油品1年內染銅油、餿水油後又爆飼料油，激發全民憤怒，網路上流傳一封全國教師工會號召全國10萬名教師會員拒買拒吃拒用頂新所有食品的，也引起許多網友響應，網友留言要「加入拒絕行列，將頂新魏家趕出台灣市場」。

民眾注重農漁畜產食品生產端安全性，「吃得安全」是民眾健康安全飲食基本權利，但中央政府無力把關，黑心企業生產產品，竟以賺錢為首要目標，置消費者健康於不顧，讓人無法忍受。地方政府與民眾只能自救，為求「食安零容忍」，透過抵制方式一起「拒吃、拒買、拒用」黑心企業產品，才能有效嚇阻類似事件一再發生，共同捍衛健康。

食物吃下肚，到底有沒有問題？這應該是一般民眾最關心的事情。如果透過油品的回收再利用，在「合格」的範圍內，也不影響民眾健康的狀況下，那麼「不合法」的理由何在？回收油符合愛惜資源、節能減碳

的原則，不是鼓勵都來不及了嗎？價格低廉，說不定還可以讓大家對於物價高漲的痛苦指數降低一些，不好嗎？既然「合格」了，為什麼會「不合法」呢？

從2008年三聚氰胺的毒奶粉事件開始，包括2009年著名速食店業者的炸油含砷、2011年的市售飲料含有塑化劑、2012年美國牛肉瘦肉精（萊克多巴胺）、2013年人工修飾澱粉（順丁烯二酸）、麵包人工香精、棉籽油混充事件，幾乎每年都有重大的食品安全問題發生，最近的餽水油事件也讓2014年變得不孤單。當人們習慣用低廉的「食品」來取代「食物」的時候，就注定需要為這樣的口腹之欲付出代價，因為我們所吃到的食品添加物或加工品的「進化」速度，可能大大地凌駕了我們的「因應」速度，這裡的因應可能包括如何檢驗？如何評估風險？如何確保安全？

試想，「檢驗」一項神奇的新食品，就像是專家戴一副眼鏡去察看一個未知的事物。這時候眼鏡的「度數」就決定究竟會把東西看到多詳細，是要看見表面的造型、紋理、質地，還是更細微的毛細孔呢？所以檢驗過程中到底是「零檢出」還是「未檢出」，有時不是很重要，因為如果專家戴的是度數不夠的眼鏡，所有事物都會保持朦朧美，檢驗結果跟食品安全未必能劃上直接的等號。

此外，專家的眼鏡還會裝濾鏡，

裝上哪種濾光鏡就只能看見那種顏色，有的只看得見紅的，有的只看見綠的，如果東西不紅不綠，可能就不容易看出來。食藥署在這一次的報告中共檢驗酸價、總極性物質、重金屬、苯駢芘、黃麴毒素、動物成分等6項指標，但是毒物專家就強調，不排除不肖業者會自行添加「不明物質」來降低酸價、苯芘濃度，食品科技教授也建議應該做個徹底的「非特定目標物檢驗」。不然許多風險恐怕就不只是「零檢出」、「未檢出」的問題，到頭來根本是「無檢驗」。

#### 糧食與人口成長 全世界都陷入危機

近世紀來，人類由於營養改善，醫藥進步，長壽人口迅速增加。英國經濟學家馬爾薩斯說，糧食生產雖以數學級數增加，人口卻不斷以幾何級數跳躍般成長，全世界糧食生產量，趕不上人口增長的速度。目前（2014年5月）全球人口已達七十二億人。預計到公元二〇五〇年，將超過九十一億之眾；令人不禁想起馬爾薩斯的理論，我們的地球真能生產足夠糧食，來養活這麼多人口嗎？

人工香料、香精、色素的添加，與食品的風味相似，但營養卻不能被取代；市面上基因改良作物衍生的食品到處充斥，商人們為延長食品的保存，添加了化學原料，更甚者，智慧型犯罪者讓食品無法檢驗出內容物是否影響人體健康。國內食品業者原料

多仰賴進口，基隆李鵠餅店無奈地說，「以後可能要自己養牛，才能保證來源沒有問題了。」倘若業者不是以原料進口、國內加工，而是國外設廠，輸入各式民生用品，你我的健康該由誰把關呢？近期因食安問題遭判刑的案件整理如下，讓人不禁想問，罰責是不是太低了呢？

### 近期食安問題廠商涉案宣判結果

富味鄉混油案－前董事長陳文南、技術總監兼董事陳瑞禮兄弟各判有期徒刑1年4月，緩刑2年，各支付公益金2500萬元給公庫，至於研發中心總經理林瑞聰、資材課長劉騏璋、調油技術員陳國華、洪明昌都無罪。富味鄉公司罰金500萬元。

大統長基混油案－負責人高振利被控混油案，一審判刑16年、罰金5000萬元，二審改判12年，罰金降為3800萬元，全案定讞。

強冠餽水油－負責人葉文祥被認定涉嫌詐欺及違反食品安全衛生管理法，犯罪嫌疑重大，且有勾串證人、湮滅證據之虞，遭羈押。

茂利毒澱粉－負責人徐東銘被依違反食品衛生管理法、詐欺等罪嫌起訴，恐面臨7年以下徒刑、一千萬罰金。

南和行毒澱粉－負責人王水木被依違反食品衛生管理法、詐欺等罪嫌起訴，恐面臨7年以下徒刑、一千萬罰金。

昱伸塑化劑－負責人賴俊傑、簡玲媛夫婦被依常業詐欺、違反食品衛生管理法等罪，判處有期徒刑15年及12年確定，兩人已入監服刑。另須賠償統一食品公司1.3億元。

金果王、金吉王塑化劑－負責人陳阿和原被依「千面人條款」起訴，並求刑12年，一審被判刑1年4月；二審改判1年2月，金果王、金吉王2家公司遭併科罰金38萬元。

### 道德淪喪、品格教育重建之路漫長

眼看餽水油的爭議似乎沒有停歇的跡象，日前有餐飲學校同盟與廠商共同舉辦「商業道德與品格教育宣誓典禮」，除了呼籲政府重視食安問題、企業商家重視社會責任之外，並勉勵餐飲學校要培育品格端正之餐飲人才。

重視商業道德與品格教育應該是好事，教育機構願意在社會面對食安危機時宣示決心，其實值得鼓勵。但是，有關食品安全的「品格教育」究竟應該教什麼？恐怕這才是真正擾人的問題。

每當國內發生重大的社會脫序事件時，比方說醫生不像醫生、法官不像法官、老師不像老師、軍人不像軍人……，我們第一個念頭就是大聲疾呼「品格教育」的重要性，彷彿這社會的沒品與失格只要透過道德教育的重整就可以得到救贖。於是請來倫理大師跟學生諄諄教誨，請來社會賢達

對學生情感召喚，請來宗教領袖向學生開釋善念，然後言者諄諄、聽者藐藐。因為裡面所有耳提面命的事，似乎總在隱喻著一種脫軌的快感，這情形就好像在戒嚴的時代中，不會有什麼書比「禁書」更好看。

所以食品安全的品格教育要怎麼教呢？如果介紹全球化的生產模式下，食品如何被大規模製造，這樣學生可以瞭解以後自己會在那一個環節扮演角色，也可以衡量自己會如何剝削別人或被別人剝削；也不妨介紹科技化及工業化的食品加工技術，如何創造讓出讓人意想不到的食物及風險，這樣學生可以瞭解未來應該花多少的物質或精神成本來進行這樣的賭注。

此外，另可以說說政府部門到底如何制訂法規、如何執法與控管，這樣學生可以衡量自己應該對政府存有多大的信任，可以開多大規模的店才不會被排隊退貨；也該教教食品安全的認證或標章如何運作，這樣學生就可以瞭解標章不是只有幫大家確保食品安全的功能，有時更可以是掌握市場籌碼的好生意。學生瞭解這些食品、風險及社會之間的關係之後，才能真正衡量總體的「利害關係」而做出真正具有「品格」的選擇。

重點是「良心」並不會因為憑空呼個口號就被召喚出來，它需要被建立在知識與瞭解之上，才可能有比較長的賞味期限。如果只是停留在一種

泛道德化的溫情氾濫上，「品格教育」也只會變成另一個莒光日教學，反正以後進入了實戰場，大家還是依據人情世故的叢林法則來遂行意志，隨機地看是道德良知抬頭，還是利益慾望勝出。

### 日本人把食品業當製造業來幹

製造業要的SOP，每一個環節該怎麼使，老鋪樣樣都有規範。但那種規範不是硬邦邦遵照白紙黑字的條文法規，也不是政府行文頒發的認證標章，更不是老師傅說得出口的技藝步驟ABC。

老鋪賣的是人品與信譽，所以他們找的、認可的供貨商也是憑藉人品與信譽。從養出好食材的農家、銷售好食材的商店，然後是每個師傅用每雙手，一個指節一個指節製造出來的。

老師傅「說不出口」的技術，徒弟徒孫跟在一旁看，每一個步驟都不能省。但看在外國人眼裡，也許會覺得從a步驟跳到f步驟，最後的成品也一樣，還能省下那些步驟時間，比其它店家更早把貨上架，也能賣出更多產量，賺更多錢。這方面，日本人是有点笨的。但也許堅持每一個步驟都按規矩來，一點都不能偷懶省卻，老鋪才能維持百年不變的口味與信用。

因此製造業擁有的毛利，京都的老鋪不一定會有。因為這麼錙銖計

較、愛惜羽毛的老鋪都「本僅一家」，他們不設分店，百貨公司難得擺櫃，機場更絕不佈貨。因為以技術為本的手作師傅就這幾人，他們無法像機器一樣大量生產、粗製濫造。也更因為以品質安全取勝的食材就那幾分地，它們無法、也不可能支撐起數千數萬人的消耗。

有歷史的老鋪，都是小小窄窄，它們不擴張、不複製，他們就賣那幾天、那幾個小時、那三兩種商品，就那幾個老職人和幾個笑起來滿臉皺紋的老店員，然後堅持了好幾代，每一個步驟都不能省，才能保證吃到的跟400年前的味道一模一樣。老鋪的毛利很低，但靈魂很高。它們的滋味不一定最好，價格也不一定最貴，但卻是讓店員抬頭挺胸的販售，入門的客人也客客氣氣、輕聲細語，十分尊敬店裡的手作品。

飲食全球化在生活中日日上演，黑心商品早教導我們懂得敏感地觀察店家、外來食物，即使是「在地」的名店也不例外。當台灣人都不相信台灣了，食品業的交易，就只能流於一種賣買了。

### 殺頭的生意有人做 合理的利潤誰人知

臺鐵百年老鋪，做的是開門就虧錢的生意，民營企業不是公營企業，個個將本求利，在我們提供服務的同時，從來也不過問成本合不合理？但

我們從不誇口自己的節操，也虛心接受大眾的批評指教，我們只知道，要對工作負責，要對顧客有一分責任心。我們在此要呼籲企業不要只貪圖金錢、權力，「誠心誠意」最重要，善盡社會責任，台灣一定會更好。

公司對於企業社會責任之實踐，依下列原則為之：

一、落實推動公司治理。

公司應秉持誠信、務實、創新的經營理念，建置有效的公司治理架構及相關道德行為準則與誠信經營守則，強化董事會職能，發揮監察人功能，以健全公司治理，確保股東權益，並尊重社會倫理與注意其他利害關係人的權益，善盡企業社會責任。

二、發展永續環境。

企業的永續需建立於一個祥和、安和樂利的社會之上。同時，面對氣候變遷所帶來的原物料價格飆漲以及全球性的危機，企業應有更多的責任與義務，正面積極面對氣候變遷的挑戰，並秉持著「誠信、務實、創新」的經營理念，掌握各項產品價值鍊之各項關鍵因素，以提供給消費者健康安全食品為基本準則，在第一線為消費者把關。更重要的，在產品的生命週期中，於各環節在水、電、油、紙、廢上降低對於環境的衝擊。

三、維護社會公益。

「讓下一代人有涵養，是我們這一代的責任。」秉持企業公民之心，除了飲水思源之外，以關懷土地、關

懷社會之心，由企業內到外「力行人文展家風、躬身實作立典範」，將「善的循環、信念」：人文教育、人文關懷及環境永續深植企業的精神來積極參與社會，用心實踐，善盡企業社會責任，回饋鄉里。

#### 四、加強企業社會責任資訊揭露。

公司應依相關法規、守則辦理資訊公開，並應充分揭露具攸關性及可靠性之企業社會責任相關資訊，以提升資訊透明度。

關於國營企業的特性，而在市場經濟中，與非國營企業相比，國營企業具有兩重性：一般性和特殊性。國營企業的一般性主要表現為它的營利性；其特殊性則源於一定的社會經濟制度賦予它的社會性。國有企業的兩重性決定了它必須具有雙重的功能：營利功能和社會功能。

#### 交通營運，臺鐵善盡社會責任

媒體常報導臺鐵虧損近百億，卻領有2.78個月年終獎金，殊不知臺鐵路係政府非公司組織之交通事業機構，必須執行政府運輸政策，肩負大眾運輸之社會責任，因具公共性，不以營利為唯一目標，故核定票價以零報酬率核算。

至於臺鐵歷年債務累積龐大，交通部為合理考評經營者經營責任，將年度虧損區分為營運虧損及非營運虧損，其中不可歸責現任經營者責任為歷年累積員工退撫金，義務負擔及債

務利息等列為非營運虧損，約占年度虧損八成。其餘為可歸責現在經營者之責任，約占年度虧損二成。臺鐵路為有效降低營運虧損，已持續厲行開源節流，推行電子票證多卡通，創新客制化專列包車服務，研發鐵路文創商品，活化資產發展關聯事業，期在不調高票價費率之原則下，創造營收。

臺灣鐵路管理局有227個車站，但其中三分之二車站的票價收入不夠支應基本支出，臺鐵為善盡社會責任，並不會為了因應虧損，而裁撤這些偏遠的小站，許多的社會弱勢者，需要依靠這條交通的大動脈，走出受限的人生。台鐵如果真的要績效太容易了，自強號每個縣只停1站，電聯車小站全部裁撤，就可以不知省下多少營運成本。但是，公營事業為了一些社會上的需求本來就有要虧錢的覺悟。

毋庸諱言，在市場競爭下，國營事業及私人企業在追逐利潤的過程中失落了很多應有的功能或角色，國營事業若以追求最大利潤為唯一目標，顯然是不可取的。國營事業僅僅是“工具”，而且承載全民福祉的角色，應該在進一步的改革中找到恰如其分的制度設計和表現形式。

近年來，臺鐵路在交通部督促、協助及全體同仁努力下，客運量與營收雙雙創高鐵通車以來新高，臺鐵未來仍將持續提高運輸服務品質，全力做好安全、準確、服務及創新等核心工作，為台灣這塊土地盡一分心力。


 路工

我思我見

# 新自強號 員工看的到、吃不到

吳弗勵

## 悠遊卡乘自強、莒光 不公平？

立委魏明谷表示，現行民眾使用悠遊卡等電子票證搭火車，可享九折優惠，還可隨意搭乘任何車種，這對於以現金買票搭乘自強號、莒光號對號入座旅客而言並不公平。他說，目前民眾坐火車從台北到桃園，自強號票價六十六元，可若是以悠遊卡等電子票證付費搭乘類似復興號（票價四十一元）車種，除了可享九折優惠，還可改搭自強號、莒光號車種，這樣就可以省下二十多元。他說，買便宜車種坐高級自強號火車，這樣的投機取巧，類似逃票的行為，何以台鐵不加以取締？而且，對於一些比較誠實的旅客，以現金購買莒光號及自強號車票的旅客來說，會有車廂被擠爆，搭乘品質因此降低的情形，這樣公平嗎？台鐵局應該設法克服這個問題，否則會虧慘。

前台鐵局長范植谷說明，北部區間旅客非常多，可是台鐵車種相當複雜，所以基本上，台鐵是容許使用電

子票證的旅客上自強號、莒光號，這是因為台鐵局的月台管理不容易。問題還是出在台鐵月台比較有限，台鐵不像高鐵只有一種車種，而是有三十六車種。

傾斜式自強號(太魯閣、普悠瑪列車)乘車，依據鐵路法第46條規定：旅客或物品運送契約，因鐵路機構承諾運送而成立，臺鐵局於公開網站、場所揭示公佈：旅客未持當日當車次之車票，不得搭乘傾斜式自強號。即臺鐵局未承諾運送違反規定之旅客，且臺鐵局各級對號列車票面皆載明【限當日當車次有效】，傾斜式自強號未發售無座票，旅客如持非當次之車票搭乘傾斜式自強號為無座乘車即視為無效票乘車，臺鐵局可依鐵路法第49條規定對持無效票乘車旅客加收百分之五十票價。另外，依據鐵路運送規則第17條規定：旅客未經鐵路機構認可，無票、越站、越級乘車或持用失效車票乘車時，應補收已乘區間相當票價並得加收百分之50%票價。

### 公營虧損不能老是往篩子裡找盈餘

臺鐵等單位根據行政院財政改革委員會研究的調查報告指出，國、公營事業績效不彰的主因尚包括國際情勢影響、市場結構轉變、開放競爭壓力、肩負社會責任等等，不能一味簡化成為「冗員」問題。而媒體指出台鐵的人事支出佔營運成本八成，是因為過去臺鐵盈餘時未提撥「退休準備金」而造成龐大的退休金負擔所致。試想，一個邁入百年的事業，即便是民營企業，只要過去未提撥足額退休金，如今也都面臨沈重的人事負擔，這是制度性、結構性的問題，不能單從數字來大做文章。

其次，台鐵等國、公營事業是自負盈虧，虧損從來不是國庫補貼，而是自行舉債，反倒是過去台鐵賺錢時，盈餘上繳國庫。在「盈餘繳庫、虧損自負」的制度下，國、公營事業在大環境的轉變下，當然是虧損連連。我們應該為國、公營事業的「效率」重新下定義，賺錢、利潤至上不能是我們衡量的唯一標準，因為，國、公營事業肩負的社會責任往往使得虧損成為必然，賺錢成為偶然。舉台鐵為例，台鐵216個車站，賺錢的站不到1/3，而這些不敷成本的車站都需要人力，而在利潤的邏輯下，這些人當然都是「冗員」。然而，不賺錢的偏遠車站難道可以關掉嗎？難道要像台汽改制成國光一樣，路線從

432條裁減到96條嗎？這就是社會大眾要的結果嗎？

目前臺鐵可用悠遊卡的區間內以「區間車」票價打九折計費，可搭乘的包含區間、復興、莒光、一般自強在內的所有列車，但太魯閣列車、普悠瑪列車、觀光列車及附掛的51/52次莒光、團體列車、專開列車除外。提供優惠的同時，也限制旅客只能以站票搭乘，不但提高使用人次，也提供旅客行的方便，甚至在有限的月台設備之下，若遇上突發事故，造成單線行駛時，也方便旅客轉乘其他相近時段的列車，或以高等列車轉乘，縮短誤點時間，提高旅客滿意度，及整體企業形象，這些都是不能以立委關注的票價利差來衡量的，公營事業應該保障大眾的權益而做整體策略性的規畫，才不會讓民眾覺得堂堂一個百年企業，格局如此狹隘。

### 中華電員工福利優 消費者不平？

電信三雄拚4G用戶，消費者精打細算之餘，還發現中華電信因在營運據點貼海報，通告補貼自家員工申辦方案，每月只要68元，就可享有上網不限速吃到飽、網內互打免費，網外50分鐘、市話100分鐘和簡訊250則的「極速方案」，同為4G用戶，讓消費者感覺受不平等待遇。

中華電信主管說，過去對員工有月租費五折、再折抵500元通話費優



惠。「68元」費率是以新推出的極速方案單辦門號1136元費率，打對折為568元，再補貼500元，最後為68元。該名主管強調，買手機不會再優惠。電信業過去對員工的優惠「秘而不宣」，一般用戶無從得知，中華電信因用戶最多，且把推廣4G員工價的海報貼到營業據點附近，才讓消費者不爽。

一般民眾若單辦門號想要得到同等待遇，需1136元，等於員工只要一般民眾的1/16費率。若只要上網吃到飽，以網友力推的3G 850方案打折後，每月需繳680元，中華電信員工上網吃到飽也只需要1/10價格。中華電信緊急統計，使用此方案升級4G的用戶，僅一千多人，並非「降價衝4G」。

試問，中華電信尚且以最新方案配合員工優惠方案，提振員工士氣。臺鐵百年老店，員工為大眾提供服務是應該的，但是對員工搭乘自家鐵路交通工具，為何老是在車票上綁「規格標」？太魯閣、普悠瑪列車等新型傾斜式自強號列車，員工僅能全額自費搭乘，是否合理還有待討論。

### 法源依據是保障還是限制

交通部臺灣鐵路管理局從業人員因公乘車領用乘車證實施要點規定，使用通勤乘車證之從業人員居住地點，距服務處所在一二〇公里以內，服務地點未配宿舍須回家通勤者，准

予發給通勤乘車證搭乘通勤電車、平快車、普通車，但通勤距離五〇公里以上者，准予搭乘復興號不佔座位。超過一二〇公里者，因服務地點未配眷舍，例假日必須回家者，得領通勤乘車證，但證面應加蓋「限例假日適用」戳記。榮譽乘車證是為鼓勵從業人員工作情緒，發揮敬業愛路精神，暨酬謝對路局有重大貢獻，下列人員得發給榮譽車證，終身持用。(一)擔任局長者。(二)獲選為全國模範勞工者。(三)保舉最優人員者。

從業人員公務乘車證等級還分列各項規定：包括是否准乘自強號暨各次列車、是否准乘自強號不佔座暨各次列車、是否准乘莒光號及其以下各次列車、是否准乘莒光號不佔座位及其以下各次列車。若同仁因公出差，才得准填發一次用自強號公務乘車證，搭乘自強號列車。購票優待證之請領，每年以本人及眷屬往返各十次（合計廿次）為限，子女每次不得超過三人，但購買莒光號時，其中十次應受下列日期限制：（一）星期六及星期日（二）國定紀念日及前一日（三）本局公佈之春節特別運輸期間

對於從業人員使用乘車證及購票優待證之規定如此詳實，仔細看，除了限制，還是限制。首先，鐵路特考的限制轉調規定：（一）考試及格人員，訓練期滿成績及格取得考試及格資格之日起實際任職3年內不得轉調

原分發占缺任用以外之單位。(二)須於交通部暨其所屬機關(構)再服務3年，始得轉調上述機關(構)以外機關(構)任職。

以上我們可得知，一位優秀的鐵路員工好不容易金榜題名，卻在異地分發就業時，只能以搭乘鐵路交通工具通車方式上班，或者在外地租屋，待假日時段再通勤返鄉，而同仁上班地點往往都不便以公車、機車、或計乘車方式抵達，因通勤的時間與費用，與搭乘鐵路運輸工具相比，除了需拉長1倍以上的時間提早出門外，對於使用其他交通工具，員仁並未獲得任何補貼，相較之下是較為不經濟的。若在辦公處所附近租屋，以自用機車通勤，一旦遇到週末時段，就需受到購票優待證之限制，形同看的到優惠，卻無法使用，同仁只能全額自費購票。

再則臺鐵屬未實施用人費率交通事業機構，無法享有自國小至大學止，500~35800元不等的子女教育補助費，若有關當局若再不重視員工行的權益，恐怕只會加速人才流失，亡羊補牢，為時已晚。

### 要公平？要盈餘？砍福利砍給誰看的！

公司照顧員工很合理，實在不懂為何事事與民眾觀感連結在一起。麥當勞員工吃麥當勞當午餐免錢，這可

以當新聞嗎？飲料店員工飲料喝免錢，這可以當新聞嗎？普通公司有員工旅遊，公務人員都沒有，可以抱怨民眾過太好嗎？現在的媒體引導民眾思考事情都很有問題，若是民營單位的公司員工旅遊或者有任何公司福利，公務人員可以請民眾不要參加嗎？硬要把公家體恤員工的心意拿出來批鬥，不知是什麼心態？真的很令人納悶也很疑惑！

公務人員需依法行政，但在未增加企業成本且員工為公家賺錢的同時，為員工提供現有交通工具，而不限制車種車次，才是較為人性化的規定，況且同仁使用高等列車亦是自掏腰包補足價差，沒有圖利的問題。規定限制越多，不代表企業越廉潔，水清則無魚，這些規定不難讓人想像是寫給立法委員看的。畢竟搭過火車的人都知道，一個時段內，不管是南下還是北上，只有一種車可以搭乘，而這一種車也許是區間車、也許是自強號，若限制車種，再加上停靠站增加，少則多花半小時，多則再花1小時以上，實在感受不到企業對員工的「體貼」。若基於使用者付費的原則，制定合理的員工費率，讓員工加價搭乘，及購買員工月票、年票，而不以時間限制員工購票的車種，讓員工看的到吃不到，可有效降低逃票漏洞，增加臺鐵收入，才是長久的雙贏辦法。



我思我見

# 成功的大股東



# 失敗的高鐵



# BOT

高銘

## 高鐵撐不住，公股接管BOT掰掰？

台灣高鐵BOT案宣告失敗！鑒於高鐵累積虧損已達五二一億元，面對財務懸崖，高鐵承諾將先減資六成約三九〇億元（以五大原始股東長榮、富邦、東元、大陸工程、太平洋電線電纜為主）後，再增資三百億元，其中包括向泛公股銀行和企業增資一五〇億元，並向國內壽險業者認股五十億元；後年辦理股票上市，再公開募資一百億元，對象則為全民及法人。

目前高鐵整體總持股中，公股和泛公股佔三成七，五大原始股東佔約兩成八，但公股多為特別股；具有表決權的普通股中，五大原始股東佔三成七，官股佔兩成二。至於目前八大行庫投資高鐵的四百億特別股，將由高鐵一次買回；高鐵營運特許期則由現行的卅五年延長到七十五年。高鐵目前每年需攤提設備折舊的金額由兩百卅二億元可望降至七十七．三億元，財務壓力劇減三分之二。

至於高鐵桃園、新竹、台中、嘉義、台南站區共卅公頃商業區土地，也將交還高鐵局自行招商開發。交通部表示「高鐵票價一定會降」，希望

至少降回去年原價，亦即北高單程由現行一六三〇元降回原價一四九〇元。

高鐵財務改善方案規劃，有項目、內容、時間點、減資、普通股六成共390億元，自2014年年底開始執行，增資 增資300億元 2015年初私募200億元，其中泛公股銀行、企業共增資150億元，國內壽險業者認股50億元。2016年初辦理股票上市時，再公開募資100億元，募資對象為全民及法人。

特許期 再延長40年，共75年減增資全部完成後募資，股票上市 高鐵股票由興櫃轉上市 2016年初，買回特別股 一次買回約392億元，預定2014年年底執行。

## 高鐵是失敗的BOT案

交通部長葉匡時表示，高鐵是成功的工程案，卻是失敗的BOT案，高鐵若國營化，在人事任用及營運方向須符合國營法規，服務效能將會大幅下降，應非各界所樂見。

行政院已審查提出獎勵民間參與交通建設條例修正案，將條例提升為

法律位階，外界揣測是在為政府強制接管高鐵預作準備。但葉匡時說，這是預做準備，一旦台灣高鐵財務高度不穩定，政府不希望高鐵營運中斷，因此進行修法，避免因為台灣高鐵財務問題影響高鐵的營運。

高鐵與銀行業尚有特別股股息爭訟等問題，公司財務面臨嚴峻挑戰，葉匡時表示，台灣高鐵必須提出新的財務結構改善方案，並且要在今年年底前定案執行，否則財務會出大狀況。

葉匡時比喻，以高鐵的財務狀況，就像在加護病房的病人一樣，今年年底前若能重新調整財政結構，診治來得及的話，可以回到普通病房，要是拖得久、弄不好的話，「可能就會到太平間去了」，顯示高鐵財務重整，已到了非做不可的地步。

為徹底解決高鐵公司財務問題，葉匡時表示，要求台灣高鐵公司在3個月內提出財務解決可行方案，包括減資、增資幅度，增資增加泛公股比率等，但他強調，希望五大原始發起股東不要參與增資計畫，由公股及泛公股股東增資，以達政府實質掌控高鐵目的，最快今年底開始執行。

高鐵的五大原始股東，包括大陸工程、富邦集團、長榮集團、東元電機、太平洋電線電纜。葉匡時指出，先減資、再增資，延長特許期，最後拚上市，將是高鐵改善財務的必走之路，交通部已與五大原始股東初步交

換意見，「勸他們不要再認增資的股份」，畢竟高鐵一路走來，即使外界肯定五大原始股東對興建高鐵的貢獻，但對於增資是否圖利原始股東，仍存有疑慮。

針對高鐵增資額度，葉匡時說，最好由公股、泛公股銀行接手，可透過特別股轉為普通股後，另外再行增資。他坦言，增資者無論是誰，都會問到每年預期報酬率的問題，高鐵現階段營運很穩定，要算報酬率相對容易，但要設定多少報酬率、找什麼樣的資金進來，其中仍有技術性問題要處理。

而在減資方面，葉匡時坦言，民股之間彼此利益不同，就算五大原始股東願意配合，但光是協調誰減得多、誰減得少，難度就已經很高，加上高鐵有5萬多名小股東，占高鐵股份比重超過50%，也不是政府單方面下令就能解決問題。他同時強調，台灣高鐵眾多小股東的權益不容忽視，而五大原始股東彼此利益不同，因此減資幅度不可能太猛，否則小股東們也絕對不會接受。

高鐵興建成本高達新台幣4500億元，因實際營業收入不如預期，造成資本額1053億元的台灣高鐵，目前累積虧損500多億元。交通部估計，未來5年，台灣高鐵每年折舊費約232億元，每年償還貸款本金192億元，另有新增3站、新購列車及營運設備汰

舊換新等重大資本支出，加上特別股股東要求贖回特別股，每年營收至少要400多億元、500多億元才夠，但目前實際年營收才300多億元，勢必產生資金缺口。

學者指出公股接手高鐵，已證明BOT案徹底失敗。立委盧秀燕認為，高鐵尚未提出具體降價方案，且積欠八大行庫的股息至今未還，明年又要再借，「怎能一直拿人民的錢補高鐵的洞？」財政部長張盛和強調，「高鐵不能倒，倒了什麼都拿不到」，讓高鐵賺錢是首要之務，因此泛公股銀行會支持高鐵增資。

### 擺脫高鐵 BOT 的困境在於建立誠意協商機制

自高速鐵路興建以來，批評聲浪始終不斷；高鐵的興建由於所費龐大，政府無力負擔，故訂定促進民間參與公共建設相關法規，設定誘因優惠辦法，讓民間資金與智慧投入高鐵建設的行列。目前高鐵所採用的促參模式為 BOT，意指由民間出資興建，再給予民間業者一段特許期間加以營運，期間屆滿後再將高鐵所有權移交給政府，這種模式被視為解決政府興建公共設施欠缺效率、品質不佳、浪費資源的改革作法。

高鐵 BOT 模式並非出自台灣的獨創，英國的民間投資提案（Private Finance Initiative, 簡稱 PFI），美國

的公私合夥（Public Private Partnership, 簡稱 PPP）或聯合國的基礎建設投資（Infrastructure Investment, 簡稱 II）都曾運用在交通、教育、醫療、能源、社會福利等公共設施上。成功的案例不少，如1960年代的香港過海隧道、1970年代的英法海底隧道，乃至於屏東海生館、清水收費站、清境旅客服務中心（7-11 超商）等著名景點大都出自於促參模式的成功運用。

當外界大肆批判高鐵興建過程中所出現的若干問題，包括施工延宕與財務調度，這應是所有公共建設興建過程中自然出現的瑕疵，應屬於技術面與執行面問題，實與 BOT 本身無關，千萬不要刻意地將高鐵 BOT 污名化，以免模糊問題焦點。事實上，BOT 模式的運作乃是強調合約雙方當事人須以相互協助、彼此合作的精神解決執行過程中的各種事故問題，若政府一廂情願地以為：拿到好處的民間業者應該毫無條件地承擔所有的事務責任，而出資的民間業者則以為：出錢的就是大爺，甚麼事情都要聽我的，則這樣自大驕傲的態度都是讓高鐵陷入困境的主因。

雖然學者專家曾說：高鐵 BOT 模式成功運作的基礎在於建立彼此的「信任」，其實，信任是道德與人性的反映，擺脫高鐵 BOT 的困境不在於人性與道德的信任，而是建立面對

問題，解決問題的「誠意協商機制」。基此，我們必須質疑的是：當政府與台灣高鐵公司進行 BOT 契約的簽訂時，到底有無建立有效率的、有誠意的協商團隊？有無具體的協商程序與方法？有無合理分攤協商結果的原則？

台灣高鐵問題存在已久，政府在做 BOT 案，往往忽略了他的公共性，以及政府本身應該負的責任，以高鐵 BOT 案來說，當年投標時台灣高鐵說政府零出資，所以能夠得標，實際上政府卻出了很多資金，擁有許多公股席次，證明投標者的說詞根本是一場騙局。

#### 從破敗到復甦 冰島經濟活教材

在 2008 至 2009 年全球金融海嘯中，冰島是先進國家中是第一個受到經濟重創的國家。冰島在高利率、鼓勵外人大量投資、銀行過度仰賴國際市場拆借及高槓桿操作等因素下，致引發銀行倒閉、經濟大幅衰退、國家瀕臨破產的邊緣。克隆兌歐元重挫 40%，通膨與利率飆升至 18%，生活水平一夕劇變，失業率從幾乎為零竄升到將近 10%，收入大幅萎縮，開銷卻大幅增加。

冰島一個值得全球借鏡之處是對存款保障的重視。2008 年冰島國會在經濟崩潰前夕緊急立法，授予存戶優先保障。這被證明是危機解決的關

鍵，而在清理銀行殘局的同時，法律將會確保所有儲戶的賠償都被履行。無論是否迫切或明智，歐洲決策者與立法者應該認真考慮冰島式的策略。對一般儲戶做出優先保證，等同向股東、債券持有人與其他銀行債務所有人傳遞「狀況失控時，絕不能以犧牲大眾存款來免除自身虧損」的訊息。試問，高鐵持續的虧損，由全民買單合理嗎？

冰島畢竟是一個處在地震帶又被火山所包圍的國家，冰島人長期在這種嚴峻的環境接受錘鍊，在沒有發展金融市場之前，大家一直是靠著勤奮捕魚為生。叫人意想不到的，許多冰島人反而覺得冰島破產其實更好。

冰島以前跟挪威、芬蘭、瑞典一樣平等，不過經濟起飛后，教師、護士這些以前備受尊敬的工作，卻成為只有“失敗者”才會選擇的工作，只有金融鉅子才是受到追捧推崇。一位冰島作家曾經這樣寫到：他們讓中產階級變成乞丐，讓工人階級變成蠢貨，所有的價值從洞隙間被篩走。

冰島破產以后，一切重新洗牌，許多人開始反思，什麼才是冰島真正的價值觀，很多人開始團結起來，開始變得更加謙卑，尊敬從事各種職業的人士，回復到以前的社會。

#### 高鐵破產好嗎?!

試問，高鐵這個金融鉅子從全民

# 路工

## 我思我見

的荷包取走利益，絲毫不反省企業應盡的責任，我們從高鐵身上，看不到謙卑，看不到價值在哪裡，只是一味的簽署割地條款，這樣真的合理嗎？

交通部為避免高鐵破產，在財務改善上作出重大讓步，五大原始股東當年以政府零出資、35年特許期取得標案，如今全部跳票，尤其將虧損500多億元歸咎於攤提年限過短，更是倒因為果。面對一條破產在即的高鐵，慷全民之慨，救了高鐵，卻埋葬了全民的利益。

如今台灣高鐵已虧損及負債累累，一旦由政府接管，其持續的虧損及龐大負債則將由全民買單，這就違背了BOT的主要精神，也就是說國家及人民未蒙其利，卻已先受其害！

現在政府要延長高鐵特許經營期，是違反BOT精神的，當年高鐵投標時就有自己的財務計畫，也知道35年內要把所有設備折舊攤提完，現在卻說因為折舊攤提金額太高，財務計畫不對了，必須延長特許期，這是滑天下之大稽。

財富的本質來自於生產，商品的數量決定了企業的價值，高鐵破產以後，還剩下什麼？高鐵是否有破產的本錢？

高鐵是一個有組織、有制度、故障少、設備新、服務形象佳的企業，政府硬要扶植一個無底洞又無心解決問題的企業，不如放手讓它倒，再低

價收歸國有。政府對高鐵的投資非常多，現在其實是由政府實際掌控高鐵經營權，就等同於國營事業一樣，應該受立法院監督，政府拿人民納稅錢投資高鐵，民眾卻沒有直接享受到高鐵的利益，高鐵現在票價高就是一例。現在高鐵BOT案應該回歸基本面，財務真的不行該倒就讓他倒。

「錯誤的決策比貪汙更可怕」，如果，如果，那個錯誤的決策裡頭藏有可能貪汙的機會呢？

台灣高鐵以交通運輸業的一員自居，成為推動台灣前進的生活服務業者。代表的是速度與效率所帶來的現代生活新態度，從尊重人性的角度滿足顧客需求，在旅程中的每一個環節，提供便捷、舒適及貼心的服務，為城鄉發展創造現代生活新價值，而這同時也是民眾期許台灣高鐵所能帶來的各種便利與效益。

如果高鐵撐不下去，政府要買回，不僅違反BOT民間興建、籌資的基本精神，一旦創下此先例，未來所有BOT都可要求政府保證，連台北金融大樓也可要求比照，那還提什麼BOT。政府也正為太天真相信高鐵，得收拾高鐵這棘手的爛攤子；老百姓更因太天真相信政府能監督好高鐵，為天真付出慘痛代價，高鐵負債將由全民埋單，全民的負債又增加了，試想，這應該不是面對國家重大建設該有的正確態度吧！

# 近日勞動新聞一覽

勞動新聞

時間	地點	摘要
9.16	勞動部	勞動部推動成立勞動條件檢查大軍，向血汗企業宣戰
9.16	勞動部	公告自 104 年 7 月 1 日起，每小時基本工資調整為 120 元，每月基本工資調整為 20,008 元。
9 月	勞動部	《工會法施行細則》修訂，焦點在於明訂「遭雇主資遣或解僱的工會會員或幹部，仍可以保留其工會幹部身分」
10.3	勞動部	「陪產假」請假規定放寬至配偶分娩前後合計 15 日內皆可申請，受僱者之工作與生活間更為平衡。 相關規定修正後，生產日前後縱使適逢例假日或連續假期，受僱者可跳過例假日或連續假期時間在 15 日內擇 3 天工作日請假，更加落實陪產照顧之給假目的。
10.15	味全公司	味全企業工會舉行聯合記者會，斗六廠工會理事長陳賢仁帶領工會成員，強調味全與頂新無關。
10.17	全教產	第二個全國教師工會「全教產(全國教育產業總工會)」成立
10.25	高速公路	遭資遣原高工局國道收費員，「六步一跪」討公道，不排除更激烈抗爭



# 會員動態

資料來源：人事室  
整理：文宣組

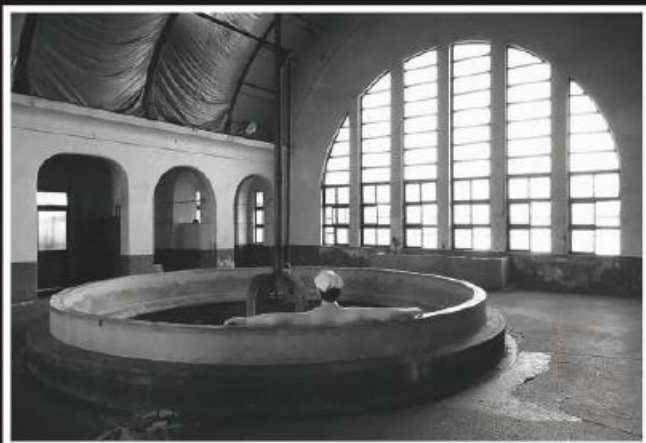
姓名	原任職務		新任職務		生效日期
	原屬工會	職 稱	新屬工會	職 稱	
賴興隆	北機	正工程司	延平	正工程司	103.8.27
王勝霖	宜蘭	助理工務員	延平	助理工務員	103.9.9
張楷良	北一	替班站長【段本部】	基隆	車班副主任【基隆車班組】	103.9.12
方建隆	基隆	副站長【七堵站】	北一	替班站長【段本部】	103.9.12
林正宗	北一	替班站長【段本部】	新竹	站長【竹北站】	103.9.12
陳曉默	新竹	副站長【中壢站】	北一	替班站長【段本部】	103.9.12
鄭榮杰	延平	工務員	高雄	工務員	103.9.12
石學智	嘉義	專員	北一	專員	103.9.24
楊吉水	新竹	勞工安全衛生室主任	北一	幫工程司	103.9.24
賴文海	新竹	幫工程司兼分駐所主任	彰化	幫工程司兼分駐所主任	103.9.24
陳益光	新竹	工務員	彰化	工務員	103.9.24
胡國錠	新竹	工務員	北一	工務員	103.9.24
何智文	新竹	工務員	北一	工務員	103.9.24
李進財	新竹	工務員	北一	工務員	103.9.24
許文成	嘉義	幫工程司兼分駐所主任	臺南	幫工程司兼分駐所主任	103.9.25
江芳彥	嘉義	工務員	臺南	工務員	103.9.25
林有財	嘉義	工務員	臺南	工務員	103.9.25
詹永川	嘉義	工務員	臺南	工務員	103.9.25
王振文	嘉義	工務員	臺南	工務員	103.9.25
陳明輝	嘉義	副工程司兼副段長	臺南	副工程司兼副段長	103.9.25
陳月燕	--	審計員	延平	專員	103.9.25
王鑑銓	高雄	正工程司	延平	正工程司	103.9.29
張祚鈞	北一	車長	延平	科員	103.10.6
劉志豪	高雄	助理工務員	延平	工務員	103.10.6
朱華鈺	北機	副工程司兼工場主任	北一	副工程司兼修繕主任	103.10.6
范綱源	延平	副工程司	北機	副工程司	103.10.15
劉青旻	北一	副工程司兼副段長	延平	副工程司	103.10.15
辜松德	延平	副工程司	北一	副工程司兼副段長	103.10.15
林國揚	宜蘭	幫工程司	嘉義	幫工程司兼運轉主任	103.10.15
邱本裕	延平	幫工程司	宜蘭	幫工程司兼運轉主任	103.10.15

※本表僅供參考，實際以會籍異動聯繫為準

# 103臺北鐵道文化節—「虛擬工人」剪影

特約攝影 陳振芳

路局與臺北市政府文化局合作辦理「103年臺北鐵道文化節」活動，以臺北機廠為場域，9月27日至10月26日舉辦為期一個月活動。透過此活動，可將臺北機廠孕育出之有形及無形豐富文化與悠久歷史呈現給所有民眾。



## 別驚訝！我們吃的都一樣！！

