

遠航財務危機是什麼樣的問題？

會員：洪鈞澤

大前研一與彼得杜拉克兩位管理大師都說：問對問題很重要。遠航發生財務危機，如果只是一家航空公司有問題，頂多就是關門大吉，民航局與交通部官員也許可以袖手旁觀。本島航線如果沒有一家航空公司賺錢，那就不是一家航空公司的問題。如果整個西部城際運輸走廊的航空、高速鐵路、傳統鐵路、公路客運經營業者都不賺錢，相關主管單位怎麼還能作壁上觀呢！

航空公司座位利用率偏低的現象絕對不是一天、兩天，甚至不是一年、兩年。座位利用率長期偏低，就是嚴重的資源浪費，最後總要有人買單。放任整個國內航空產業、乃至整個公共運輸產業長期處於不效率的經營狀態，最後受傷的將不只是經營業者，消費者會付出更大代價，所有社會資源的浪費，最後還是國人共同承擔！

我們需要存在這麼多家航空公司、買這麼多飛機、開這麼多航線、飛這麼多班次嗎？我們真的需要幾百家客運公司、兩萬多部大客車、開這麼多重複路線、發這麼多班次，每班車坐不到 10 個乘客？以目前的運價、座位利用率、成本結構，台灣高鐵公司還能虧多久，也只是個算術問題，交通部與高鐵局到底做何打算？

交通部有需要繼續每年貼一百億自己經營台鐵？台鐵每年營收 200 億元，營運成本要 300 億元，等於運送每一個旅客要 300 元的成本，乘客只需支付 200 元。如果是不計成本低價搶生意，是不是有與其他民營業者不公平競爭的問題？如果是成本偏高，是不是有公營機構經營不善的問題？

台北與高雄投入數千億元建設捷運，讓民眾以每次 20 元、30 元的低價享受高品質的公共運輸服務，實際的成本可能超過 100 元、200 元，是不是真的符合經濟效益與社會公平？都會區發展捷運系統動輒數百億、甚至數千億元的政府投資，如果十分之一轉投入公車與計程車，經濟效益是否更高？

我們究竟需要什麼樣的公共運輸服務，才能滿足社會大眾的需要？又如何促進相關產業與供應商的健全發展，來提供有競爭力的服務？

我們常看不起新加坡一個小小島國，但是新加坡只有一個國際機場，他們就把他經營成為世界級的機場，並且帶著經營經驗與資金轉戰全球。新加坡只有一個港口，他們也把他經營成為全球一流的港口，然後帶著經驗與資金轉戰全球。連新加坡的計程車公司康福德高集團，現在也轉戰全球各大城市。我們的公共運輸產業，現在連提供國人有競爭力的服務、甚至連養活自己都有問題，如何能提供世界級的服務？又如何能走出國門，成為世界級的供應商？（作者為台北市公共運輸發展協會秘書長）