

台灣地區公路汽車客運業營運管理之研究(一)

# 台灣地區公路汽車客運業 財務與費率之研究

交通部運輸研究所委託  
育傑企業管理顧問公司辦理

交通部運輸研究所

中華民國七十五年六月

運輸研究所出版品摘要

		管 制 等 級	
		本出版品： <input type="checkbox"/> 機密 ( <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況通知資料組解密) <input checked="" type="checkbox"/> 一般	
		本 表： <input type="checkbox"/> 機密 ( <input type="checkbox"/> 解密日期為 年 月 日， <input type="checkbox"/> 承辦單位視情況通知資料組解密) <input checked="" type="checkbox"/> 一般	
出版品名稱： 中文：台灣地區公路汽車客運業營運管理之研究(一) 台灣地區公路汽車客運業財務與費率之研究 英文：			
行政機關出版品統一編號		運輸研究所出版品編號	
09134750164		75—33—408	
研究工作主持人：陳聰敏		研究期間：自74年12月至75年5月	
主要研究人員：黃書強、賴志昭、張良安		研究經費：新台幣 52.5 萬元	
		經費來源：本所預算	
研究方式： <input type="checkbox"/> 自行辦理—主辦單位： 地 址： 聯絡電話： <input type="checkbox"/> 委託辦理—受委託單位：育傑企業管理顧問公司 地 址：北市杭州南路二段 65 巷 20 號 5 樓 聯絡電話：3938193、3218535			
關鍵詞：五力分析（安定力、活動力、收益力、生產力、成長力）、財務結構、釋損原理、行車成本、服務成本、服務價值、負擔能力、競爭能力、政府政策、費率管制、經營比法、合理報酬率法、財務會計制度。			
摘要：1. 部分民營客運公司財務結構不健全，並且虧損嚴重，影響服務水準之提升與維持。 2. 業者未建立路線成本制度，致使費率之計算缺乏基礎，且公信力不足，政府應輔導業者建立統一之會計制度，並監督業者遵行。 3. 為推行路線成本制度，業者之財務與會計業務實施電腦化有其必要。 4. 一般公路汽車客運之費率公式應全國一致，但費率水準以分區核定為宜。 5. 費率應切實定期檢討，並適時調整。 6. 為鼓勵發展大眾運輸，應予業者稅捐減免之優惠，並回饋民衆。			
出版日期	頁 數	工本費	本 出 版 品 取 得 方 式
年 月	200	<input checked="" type="checkbox"/>	洽本所免費贈閱 <input type="checkbox"/> 洽本所訂購 <input type="checkbox"/> 其他 ( )
備註：本報告內容不一定代表本所意見。			

# 台灣地區公路汽車客運業財務與費率之研究

## 目 錄

第一章 緒 論.....	1
1.1 研究緣起.....	1
1.2 研究目的.....	2
1.3 研究方法.....	2
1.4 研究架構與內容.....	3
第二章 財務分析.....	5
2.1 營運現況.....	5
2.2 公營客運業—台灣汽車客運公司.....	11
2.2.1 最近五年財務狀況.....	11
2.2.2 長期投資計劃.....	21
2.2.3 行車成本分析.....	22
2.2.4 綜合財務分析.....	27
2.3 民營客運業.....	35
2.3.1 最近五年財務狀況.....	35
2.3.2 行車成本分析.....	63
2.3.3 綜合財務分析.....	72
2.4 公路客運業財務問題綜述.....	83
第三章 定價理論與政策之探討.....	86
3.1 理論基礎.....	86
3.1.1 經濟理論.....	86

3.1.2	費率基本考慮因素	88
3.1.3	經營比法	90
3.1.4	合理報酬率法	91
3.2	費率政策	94
3.2.1	國外費率政策	95
3.2.2	我國費率政策	96
第四章	現行公路客運費率制度之檢討	98
4.1	法令依據	98
4.2	費率調整程序	99
4.3	費率調整回顧	100
4.4	服務水準與費率相關性分析	107
4.5	業者對費率訂定之意見	110
4.6	綜合評述	115
第五章	改善公路客運業財務狀況之途徑	118
5.1	財務改善之重要性	118
5.2	由政府統籌經營縣市公車	118
5.3	路線分配合理化	120
5.4	實施路線成本制度	122
5.5	採行利潤中心制度	123
5.6	獎助偏僻路線	124
5.7	切實檢討費率水準並適時調整	124
第六章	結論及建議	128
6.1	結 論	128
6.2	建 議	134

參考文獻.....	139
-----------	-----

## 附 錄

附錄一 公路汽車客運業財務與費率之研究調查問卷.....	142
附錄二 大眾運輸政策改進要點.....	159

# 表 目 錄

表 2.1	台灣地區民營公路汽車客運業營業規模及區域分類統計表	8
表 2.2	台灣汽車客運公司營運量	10
表 2.3	台灣地區民營公路汽車客運公司營運量	10
表 2.4	台灣汽車客運公司資產負債比較表	17
表 2.5	台灣汽車客運公司比較損益表	18
表 2.6	台灣汽車客運公司運輸收入	19
表 2.7	台灣汽車客運公司運輸成本	20
表 2.8	台灣汽車客運公司十六項成本及車公里成本統計	23
表 2.9	台灣省現行公路汽車客運每車公里標準成本分析計算表	24
表 2.10	台灣汽車客運公司五力分析	28
表 2.11	全體民營汽車客運公司比較資產負債表	41
表 2.12	基隆汽車客運公司比較資產負債表	42
表 2.13	台北汽車客運公司比較資產負債表	43
表 2.14	新店汽車客運公司比較資產負債表	44
表 2.15	桃園汽車客運公司比較資產負債表	45
表 2.16	新竹汽車客運公司比較資產負債表	46
表 2.17	巨業汽車客運公司比較資產負債表	47
表 2.18	台中汽車客運公司比較資產負債表	48
表 2.19	彰化汽車客運公司比較資產負債表	49
表 2.20	台南汽車客運公司比較資產負債表	50
表 2.21	高雄汽車客運公司比較資產負債表	51
表 2.22	全體民營汽車客運公司比較損益表	52
表 2.23	基隆汽車客運公司比較損益表	53
表 2.24	台北汽車客運公司比較損益表	54
表 2.25	新店汽車客運公司比較損益表	55

表 2.26	桃園汽車客運公司比較損益表.....	56
表 2.27	新竹汽車客運公司比較損益表.....	57
表 2.28	巨業汽車客運公司比較損益表.....	58
表 2.29	台中汽車客運公司比較損益表.....	59
表 2.30	彰化汽車客運公司比較損益表.....	60
表 2.31	台南汽車客運公司比較損益表.....	61
表 2.32	高雄汽車客運公司比較損益表.....	62
表 2.33	七家民營汽車客運公司每車公里成本分析.....	64
表 2.34	公路汽車客運標準成本之計算方法.....	65
表 2.35	台北市大型普通公車現行票價每車公里成本計算表.....	68
表 2.36	七家民營汽車客運公司每車公里行車成本比較表.....	69
表 2.37	民營汽車客運公司收益力分析表.....	73
表 2.38	民營汽車客運公司安定力分析表.....	75
表 2.39	民營汽車客運公司活動力分析表.....	77
表 2.40	民營汽車客運公司成長率分析表.....	80
表 2.41	民營汽車客運公司生產力分析表.....	82
表 4.1	公路汽車客運基本運價調整分析表.....	103
表 4.2	台灣地區民營汽車客運業票價結構（七十三年度）.....	107
表 4.3	台灣客運公司歷年基本運價調整統計表.....	114

## 圖 目 錄

圖 1 — 1	研究架構流程圖.....	4
圖 3 — 1	訂價、服務與營運成本關係.....	95
圖 4 — 1	費率水準對運量與收入之影響示意圖.....	112



# 第一章 緒 論

## 1.1 研究緣起

交通部交通運輸研究所為探討台灣地區公路汽車客運業財務狀況，及現行費率結構，並研擬因應改善措施，俾供有關交通主管機關參考，期能配合今後公路汽車客運業之發展需要，提升服務品質，因此委託「育傑企業管理顧問公司」從事本項研究。

公路汽車客運業所提供之服務是一種不可儲存之產品，其費率（運價）訂定與運量利用率及乘客對於業者所提供之服務品質有密切關係。在固定能量下，利用率愈高，效率愈大；反之，則效率愈小。是故，運價之訂定在在涉及業者實際營運成本、財務結構及乘客人數與對象。

交通運輸事業與國家經濟、社會之發展和全體國民之生活息息相關，各國政府為健全公路營運制度、發展公路運輸事業，以增進公共福祉與維護交通安全，均將運輸事業列為特許行業，課以較嚴格之管制，運價向來即為運輸管制的主要部份。有關公路運輸基本費率之訂定，常用方法有經營比法和合理報酬率法。究以何種計算方式為佳，其計算項目是否合宜，如何兼顧全體乘客之負擔能力與運輸業者正常發展所需，常引起爭論。

目前我國經營公路汽車客運業者共有三十四家，包含公營台灣汽車客運公司及民營汽車客運公司，民營客運公司有專營公路汽車客運及兼營公路汽車客運（專營市區公共汽車客運不在本計劃研究範圍內），由於各公司創設日期不同、各營運路線乘客亦殊，運價依據「汽車運輸業客貨運運價準則」第三條規定，在同一區域內應予劃一，因各營運路線乘客人數之多寡，直接影響各該公司營收。因此，目前有數家公路汽車客運公司面臨財務困難，應深入瞭解其財務問題發生之

真象與背景，並據以進一步研擬可行改善方案。

## 1.2 研究目的

本研究計劃之目的，在於深入分析公路汽車客運業者之財務情形，並對有關費率問題加以探討，提出改善方案，以供主管機關之參考與依據。其目的歸納如次：

- 1.健全公路汽車客運業財務結構，促進營運之最適發展。
- 2.配合公路汽車客運發展，編擬長期投資之財務計劃。
- 3.釐訂合理費率計算方式，改善費率管制，確保公路汽車客運服務水準之提升。
- 4.研擬公路汽車客運財務與費率之長、短期改善方案。

## 1.3 研討方法

本研究方法包括資料蒐集、資料分析、及費率擬定三部份，分述如次：

### 1.資料蒐集：

本研究於業界中選出惟一公營之台灣汽車客運公司及在33家民營長途汽車客運業中按地區及車輛數別，選出基隆、台北、新店、桃園、新竹、台中、巨業、彰化、台南及高雄等十家具有代表性的業者，作為實地調查對象，於民國七十五年二月十五日至二月二十五日由交通部運輸研究所曹工程司再華與育傑企管顧問公司担任本研究計劃有關人員前往各被訪問公司，實地訪問調查，惟因部分被調查公司財務及成本資料不夠完整與詳盡，以及為兼顧其他未能訪問調查之公司，一併作廣泛性分析，故須另參照台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會提供之統計資料。

### 2.資料分析：

運用財務分析方法，針對全體汽車客運業之綜合財務報告及台灣汽車客運公司和十家實地訪問公司自民國六十九年至七十三年間

之財務報告進行整理分析，並運用我國國營事業機構經營分析比率——收益力分析、安定力分析、活動力分析、成長力分析及生產力分析（俗稱五力分析），剖析其經營成績，探求原因，比較其結果，並對目前常引起爭議的每車公里成本加以了解，同時分析業者目前所面臨的問題及可能解決途徑。

### 3. 費率擬定

合理基本運價之訂定所必須考慮的因素很多，本研究除從我國法令依據加以探討外，並就各先進國家有關費率之管制、費率之訂定及其公式，逐一加以分析檢討，最後就我國現況及綜合業者意見加以整理研擬合理費率計算公式。

## 1.4 研究架構與內容

根據前述說明，擬具研究架構如圖 1—1 所示。

茲將架構中各組成因素，即本研究內容，說明如下：

#### 1. 公路汽車客運業財務狀況分析：

針對公路汽車客運業財務結構、收支盈虧詳加剖析，並依業者經營體制分別加以比較，認定公路汽車客運之財務問題。

#### 2. 公路汽車客運費率問題檢討：

依據有關公路汽車客運之費率規定、檢討費率結構、計算公式以及費率管制內容與程序，據以提出費率癥結問題。

#### 3. 費率與服務水準間連鎖關係分析及改善：

擬定費率計算方案及其服務水準變化之相關性探討，並提出費率調整方式及服務水準改善策略。

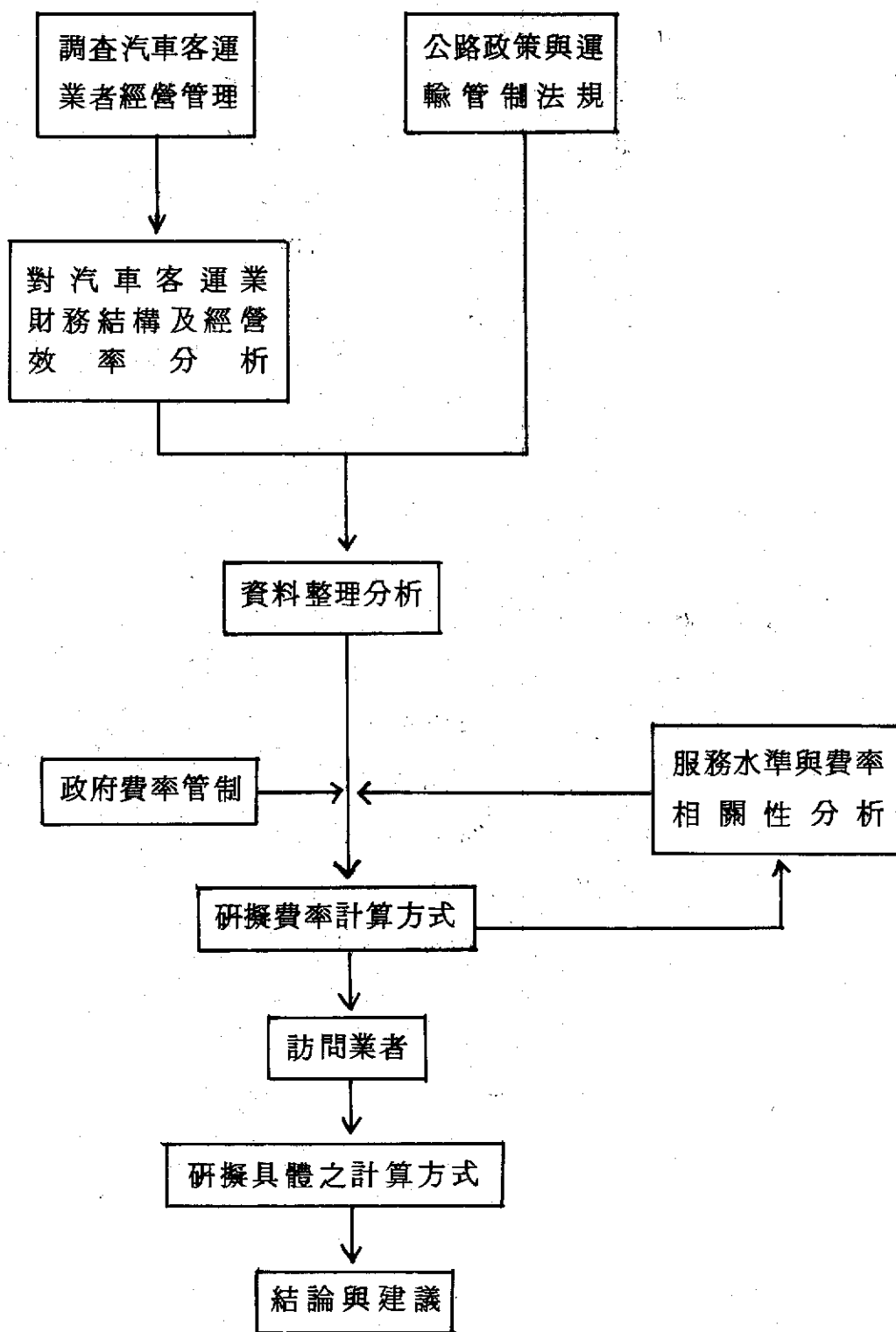
#### 4. 改善公路汽車客運財務策略：

研提健全公路汽車客運業財務結構改善策略，並提出政府財政配合措施。

#### 5. 配合公路汽車客運發展之因應措施：

因應未來公路汽車客運發展，編擬長期財務計劃，並研提政府之費率，財政長期配合改善策略。

圖1-1 研究架構流程圖



## 第二章 財務分析

### 2.1 營運現況

台灣地區經營公路汽車客運業（包括兼營市區公車）計有三十四家，其中除公營之台灣汽車客運公司於民國六十九年十月間成立，接辦原由台灣省公路局經營全部運輸路線外，其餘三十三家公路汽車客運公司均為民營。

在營運方面，台汽公司營運路線，除獨家經營國道中山高速公路客運業務外，大部份係屬省道。但偏僻之縣道，如無民營客運班車行駛，亦得派車營運，以維民衆交通。故該公司經營之路線遍及全省，為便於管理，全省分設五個運輸處，管轄區內客運業務。截至七十四年六月底止，該公司共有各型營業車 3,621 輛，工程及公務車 190 輛，該公司為維護車輛行車安全，提高營業車輛行車效率，目前車輛保養係採三段五級制：一、二級保養由車站及檢修班負責清潔、潤滑、小修；三、四級保養由保養場負責校正與修理；五級保養由機料廠負責大翻修與車身打造，各級分層負責，逐級自動相互支援。各運輸處下，視其業務情況，分設保養廠及檢修班數處，總公司設機料處負責計劃與考核，以發揮整體支援功能。

截至七十四年六月底止，台灣汽車客運公司營業里程計 3,272 公里，客運業務分下列六種：

1. 普通車——普通班車為各線例行定時定線之班車，途經之各車站及招呼站均須停靠，班次多寡，視旅客需要作適當之調配，為客運基本業務。
2. 直達車——行駛客運頻繁路線，僅大站停靠，以便利中程直達旅客，減少行車時間，增加運轉效率。
3. 金馬號快車——適應長途旅客需要，使用坐臥兩用座椅，現正陸續

以中興號替代，簡化車種，提高品質，目前僅第四運輸處尚有 24 輛金馬號在營運中。

4. 中興號對號快車——於六十五年創辦，有冷氣設備、馬力強大，使用坐臥兩用座椅，極適合高速公路及長途旅客需要，現為該公司客運業之主幹。
5. 國光號對號快車——於六十七年創辦，使用美國 MCI 原裝客車，備有冷暖氣空調、馬力強大、座位舒適行駛平穩，極受長途旅客歡迎，以行駛全省各主要都市間高速公路路線為主。
6. 包車及客運附屬業務如代運郵件包裹、旅客隨身包裹行李等。

次再就民營汽車客運業概況加以說明，台灣光復之初，有民營汽車客運會社 27 家，在政府扶植民營汽車客運政策下，除督導其依照公司法改組為股份有限公司，並將各公司之公股全部出讓與民股，以利經營。

台灣地區民營汽車客運，除大、小客車出租業外分公路汽車客運及市區公共汽車業二種。除少數專營市區公共汽車或公路汽車客運業外，大都為兼營型態。未兼營市區公共汽車業務之公路汽車客運業者計有：基隆、海山、淡水、欣和、員林、南投、嘉義、新營、協成、興南、鼎東等 11 家。

台灣地區之地方政府中，經營公共汽車業務者計有：台北市、高雄市、基隆市、嘉義縣、澎湖縣等五縣市，其中兼營公路汽車客運者有嘉義、澎湖二縣市。另外，目前在台北市、台中市、花蓮市、台南市、新竹市、三重市、板橋市、桃園市、中壢市、豐原市、屏東市、鳳山市、永和市、中和市、沙鹿鎮、台東縣綠島鄉、琉球鄉、蘭嶼鄉等地區均有民營之市區公車行駛。其中台中市由台中市公共汽車公司及仁友公共汽車公司兼營；台南市由台南汽車客運公司兼營；花蓮市由花蓮汽車客運兼營，新竹市由新竹汽車客運公司兼營，桃園市及中壢市由桃園汽車客運公司兼營，並於民國六十八年創設皇宮公共汽車客運公司共營，皇宮公共汽車客運公司於民國七十一年更名為中壢公共

汽車客運公司，該公司為台灣省內唯一專營市區公共汽車之民營公司；板橋市由台北汽車客運公司兼營；三重市於民國六十五年五月創設三重市公共汽車客運公司，後改名為首都汽車客運公司兼營；彰化市由彰化汽車客運公司經營；豐原市由豐原汽車客運公司兼營；鳳山市由鳳山市公共汽車客運公司經營；永和市、中和市由雙和公共汽車客運公司經營；沙鹿鎮由巨業公共汽車客運公司經營；台北縣花園新城由新城公共汽車客運公司經營；台東縣綠島鄉由綠島鄉公共汽車管理所經營；琉球鄉由琉球公共汽車客運公司經營；蘭嶼鄉由蘭嶼公共汽車客運公司經營；新店市由新店汽車客運公司兼營；宜蘭市由宜蘭汽車客運公司兼營；苗栗市由苗栗汽車客運公司兼營；台北市由大有、欣欣、大南、光華、中興、台北、三重、指南、首都等九家民營公司及公營之台北市公車處共同參加聯營公車服務，其中後四家民營公司並兼營公路汽車客運業務。

公路法第四十一條規定：「公路之同一路線，以由公路汽車客運一家經營為原則，但其營業車輛、設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部份路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之」。由以上規定可知，欲經營公路汽車客運須經核准頒得營運路線許可方可營業，且擁有之特定營運路線，必要時亦得依公路法第四十五條規定，與他公司聯營或聯運。

茲就目前國內公路汽車客運業按地區別及擁有車輛數表列如次：





台灣汽車客運公司及台灣地區民營公路汽車客運公司自民國六十九年至七十三年各年營運量如表 2.2 及表 2.3

由表 2.2 及表 2.3 統計資料顯示，台灣地區公路汽車客運業近五年來已呈穩定發展趨勢，台汽公司於六十九年成立，積極致力於高速公路長途客運之經營，並將原公路局擁有之部份行車路線漸次開放民營公路汽車客運公司經營行駛，台汽公司旅客人數遂呈逐年減少之趨勢。但在營運方面，則因擁有高速公路客運業務，居於優勢地位，因此本研究分別就公營與民營公路汽車客運業加以分析探討。

表2.2 台灣汽車客運公司營運量

中華民國六十九年至七十二年

年 別	營業里程 (公里)	營業車輛 (輛)	營業行車次數 (次)	營業行駛里程 (車公里)	客 運 人 數	延 人 公 里	平均運程 (公里)	消耗油量(公升)	
								柴	油
六十九年1980	3,109.9	2,858	5,931,577	336,778,153	322,025,962	9,733,851,068	30.2	81,883,989	
七十年1981	3,592.9	3,685	6,321,135	428,298,380	306,563,049	11,999,355,869	39.1	92,234,274	
七十一年1982	3,184.8	3,561	6,157,051	423,591,347	301,669,830	12,054,209,678	40.0	98,775,027	
七十二一年1983	3,239.4	3,604	5,823,496	395,675,646	286,102,879	11,467,473,917	40.1	122,980,689	
七十二年1984	3,277.2	3,612	5,888,901	416,769,406	287,707,210	11,708,159,965	40.7	129,893,134	

資料來源：台灣省公路局、台灣汽車客運公司

附 註：本表六十九年九月以前係台灣省公路局營運數字，六十九年十月起為台灣汽車客運公司營運數字。

表2.3 台灣地區民營公路汽車客運公司營運量

中華民國六十九年至七十二年

年 別	營業里程 (公里)	營業車輛 (輛)	行 車 次 數 (次)	行 駛 里 程 (車公里)	客 運 人 數	延 人 公 里	平均運程 (公里)	消耗油量(公升)	
								汽 車	柴 油
六十九年1980	24,879.9	4,462	13,156,823	257,370,889	726,991,355	8,298,976,778	11.4	61,161	78,827,916
七十年1981	25,277.9	4,812	16,682,054	318,225,333	758,231,500	8,500,854,106	11.2	40,192	88,622,668
七十一年1982	25,912.8	5,056	18,915,124	344,807,080	790,610,503	8,778,315,067	11.1	33,577	95,969,904
七十二一年1983	25,365.8	5,068	19,602,452	352,161,631	794,208,616	9,047,145,558	11.4	—	99,127,560
七十二年1984	25,842.9	4,957	18,190,485	349,446,650	777,654,733	8,934,004,184	11.5	251	112,786,056

資料來源：臺灣省公路局、臺北及高雄市政府建設局。

## 2.2 公營客運業—台灣汽車客運公司

台灣汽車客運公司，係奉行政院核定依公路法第38條規定，將台灣省公路局運輸業務劃出，於民國六十九年八月十五日成立，直屬台灣省政府。經台灣省政府核定自民國六十九年十月一日正式接管原公路局全部運輸路線，開始營運，該公司資本總額為新台幣四十億元，分為四億股，每股面額十元，分次發行，第一次由台灣省政府認股九千九百九十三萬股，并由台灣銀行、華南銀行、彰化銀行、第一銀行、中小企業銀行、唐榮公司及農工企業公司等七個單位各認股一萬股，合計一億股，第二次由台灣省政府再認股一億二千股，合計實收股本二十二億元，截至七十四年度止該公司實收資本二十二億元，另預收股本2,171百萬元上列股本除各行庫以現金投資七十萬之外，其餘由台灣省政府認股部份及預收股本係承受公路局之固定資產。

台灣汽車客運公司在營運基本條件上較諸民營公路汽車客運業者為優。除承續公路局原有客運業務，其營運路線遍及台灣各地外，在公路局已建立之穩健基礎上，復擁有獨家經營高速公路客運業務。該公司自成立以來，在專業經營下，業績年有顯著成長，在服務品質方面亦日益提升。

### 2.2.1最近五年財務狀況

茲就該公司近五年（民國70至74年度）之財務狀況概述如次（台汽公司會計年度係採七月制，以會計年度結束日所屬年度為其會計年度名稱）：

#### 1. 收益變動分析：

##### (1) 營業收入

台汽公司七十年度全年營業收入為6,359百萬元，七十一年度增為9,332百萬元，成長率46.6%；七十二年度因租用遊覽車改為租斷，租斷之車況欠佳，排班率偏低，致使業績略降至9,058百萬元，下降2.63%，七十三年度又回升為9,225百萬

元，增加率1.84 %；七十四年度再增爲10,172百萬元，成長率10.26 %。

#### (2)營業支出

台汽公司營業支出中，主要以運輸費用爲主，約占同年營業收入的89.5 %，其他費用僅占3 %，在70~72年度內，由於配合政府輔導遊覽車措施，租用遊覽車參加營運，73年度改爲租斷，並於74年度內大量增置車輛加入營運，使當年度之材料耗用及折舊費用大增，歷年之營業支出，70年度爲5,546百萬元；71年度增爲8,556百萬元，增加率54 %，係因70年度僅營業9個月，72年度減爲8,288百萬元，係由於租用遊覽車改爲租斷，租用車輛減少226輛，減付租金862百萬元，降低3.12 %，73年度回升爲8,647百萬元，增加率4.33 %，74年度又增爲9,353百萬元，增加率8.16 %。由於營業支出增加率大於營業收入增加率，導致該公司純益下降，此一現象，在74年度，因營業收入之增加而見改善。

#### (3)財務費用

台汽公司爲提升對旅客服務品質，提高行車安全，除在車輛方面積極添購高級車輛加入營運，並對老舊車輛予以汰舊換新，並增置場站，改建車站，期能對乘客提供更佳服務，本此宗旨，爲應資本支出需要，財務費用亦隨之日增，由七十年之83百萬元，增爲七十一年度之230百萬元。七十二年度227百萬元，七十三年度又增爲328百萬元，七十四年度405百萬元，逐年均有顯著增加，其占各該年度營業收入之比率爲：七十年1.32 %，七十一年度增爲2.47 %，七十二年度又增爲2.51 %，七十三年度再增加至3.34 %，七十四年度再升至3.99 %。

#### (4)純益

台汽公司自創立以後，年年均有盈餘，七十年度純益71.7百萬元，純益率11.28 %，七十一年度因租用遊覽車部份車輛及駕

駛員非台汽公司直接管理，服務品質無法提高，其載客率平均僅達 50 %，營收雖然增加，但支出部份則較營收增加為鉅，致純益反呈減少現象，降為 551 百萬元，純益率 5.91 %，七十二年度遊覽車部份改為租斷方式，租用遊覽車較 71 年減少 226 輛，由於租斷車車況不佳，排班率偏低，及現有車輛不足，收益再度略減為 517 百萬元，七十三年度起因該公司歷年不斷增置車輛、擴建場站，使財務負擔及年提列折舊數隨之增加，七十三年度純益率降為 2.82 %，七十四年度為 3.79 %。

## 2. 資產變動之分析：

### (1) 固定資產

經營汽車客運最主要之投資即為交通運輸設備，及場站與修車機器設備，因此在資產結構中，固定資產所占比例相當高，台汽公司七十年度固定資產為 3,702 百萬元，占同期資產總額 53.31 %，至七十一年度固定資產增為 4,346 百萬元占同期固定資產之 56.15 %，七十二年度固定資產 5,483 百萬元，占同期固定資產 63.16 %，七十三年又增為 8,873 百萬元，占 84.39 %，七十四年再增加至 10,153 百萬元，占 86.58 %，可見近五年來台汽公司在固定資產方面之投資成長頗著。在固定資產中，以運輸設備——車輛所占比例最大，達 70 % 以上。其主要資金來源，除增資、保留盈餘與公積外，全靠向國內行庫貸款及關稅記帳。

### (2) 應收款項

台汽公司在七十二年六月以前，因承續公路局營運基金之移交，致該公司帳列應收款項數額於七十二年六月達 2,112 百萬元，於七十三年度次第清理結案後，已於七十三年度下降為 616 百萬元，流動資產隨之顯著下降，流動比率由上年度同額比率 92.54 % 降為 14.28 %。

### (3) 資產總額

由 70 年 6 月底之 6,976 百萬元，逐年增加至 74 年 6 月底之

11,726 百萬元，其增加之主因，係因固定資產增加之結果，及因應收款項之減少及存貨之消耗而減緩其增加速度，由於固定資產之增加及流動資產之減少，使該公司流動資產占資產總額的比率由70年6月底之46.84%下降為74年6月底之13.27%。在流動比率方面亦呈現較差結構。

### 3. 負債及淨值變動之分析：

#### (1) 銀行長期借款

台汽公司為配合其長期營運計劃，增置車輛及站場擴建等資本支出，在在仰賴向國內行庫貸款以資挹注，使該公司長期負債年年增加，由七十年度之369百萬元，逐年增貸至七十四年六月底貸款總餘額為3,775百萬元，平均年增加率為84%。

#### (2) 應付款項

由71年至72年，均保持在3,000百萬元左右，於73年度清理公路局移撥款沖轉，使該年度數額減少，1,350百萬元。由於本項數額之減少，使該公司之財務報表，更能顯示合理的財務狀況。

#### (3) 流動負債

該公司流動負債主要項目包括銀行短期借款及應付款項，此二科目，七十年六月底為833百萬元及2,918百萬元，銀行短期借款於七十一年減少445百萬元後，即維持在400百萬元左右，應付款項係承受公路局第一期劃撥數於七十三年度內與應收款項對轉並將其數額列為預收股本，使該年度之流動比率下降為14.28%。

#### (4) 淨值總額

七十年六月底，該公司淨值2,822百萬元，於七十一年度再度增資1,200百萬元，及由公路局移轉之資產列入預收股本，各年度提撥之公積及未分配盈餘，逐年累積至七十四年六月底淨值達5,031百萬元，增加1.78倍，使得自有資金率大幅提高，大大改善財務結構。

#### 4.營運資金變動之分析：

##### (1)70年度

70年度由於流動資產增加 3,268 百萬元，流動負債增加 3,759百萬元，營運資金淨減 491百萬元，顯示營運資金減少甚多。其中流動資產之增加為應收日期收款項、物料、配件等之增加；流動負債之增加主要為應付日期付款項之增加。

##### (2)71年度

71年度直接留存之盈餘 151百萬元，增加資本 1,200百萬元，舉借長期債務 1,124百萬元，及其他項目共計增加 3,136 百萬元；資金運用方面，減少預收資本轉列資本 1,200百萬元，償還借款 119百萬元，增加固定資產 1,285百萬元（係購入車輛及興建場站）及其他項目共 3,136百萬元，本年營運資金淨增加 429百萬元，其中應收款項增加 263 百萬元，稅期債務減少 445百萬元，應付帳款增加 113百萬元存貨減少 445 百萬元之結果。

##### (3)72年度

72年度直接留存之盈餘 36 百萬元，舉借債務 1,176 百萬元，係執行69、70年度購車、建站計劃貸款續貸部份，及其他項目資金來源合計 1,864百萬元；運用方面，本年度償還債務 320百萬元，增加固定資產 1,702百萬元（係購置車輛及建站場等建設改良擴充）及其他項目共運用 2,056 百萬元。營運資金減少 192 百萬元，主要係減少現金 132百萬元。

##### (4)73年度

73年度撥用之盈餘 93百萬元，增收預收資本 1,319 百萬元，舉借長期債務 1,800百萬元，係執行 71 — 73 年度資本支出及購車計劃，及其他項目合計 4,446；資金運用係用於償還長期負債 540 百萬元，及增加固定資產 4,096 百萬元（係購置車輛及興建場站費用）及承受公路局移撥之固定資產，以上合計 4,636百萬元。

(5) 74年度

74年度直接撥用之盈餘 171百萬元，增加預收資本及公積 518百萬元，舉借長期債務 1,000百萬元，係執行 73-74 年度資本支出計劃，及其他項目，合計資本來源為 2,880百萬元；運用方面，本年度償還長期債務 715百萬元，增加固定資產 2,129百萬元（係購置車輛與興建場站等）合計 2,844百萬元本年度增加營運資金 36 百萬元。

由以上分析可知台汽公司近五年來，不斷地實施購置車輛及興建場站計劃，投資總額達 9,212百萬元，其資金主要來源為淨增加銀行長期借款 3,406百萬元及增資與直接撥用之盈餘。

有關該公司 70—74年度財務資料，請見表 2.4 至表 2.7。



表2.4 台灣汽車客運公司資產負債比較表

(民國69—74年各年6月30日)

單位：新台幣千元

項 目	74 年	73 年	72 年	71 年	70 年
流動資產	1,556,403	1,602,157	3,156,806	3,366,687	3,268,240
現金及銀行存款	90,516	238,819	154,849	286,835	145,861
應 收 款 項	663,462	616,191	2,112,000	2,123,369	1,860,254
存 貨	474,800	473,829	374,302	544,665	989,905
預 付 款 項	251,814	236,985	340,857	242,762	246,848
其他流動資產	75,808	416,781	41,121	169,055	25,370
基金及投資	187	224	260	296	333
固定資產	10,153,760	8,873,932	5,483,890	4,346,724	3,702,353
土地及建築物	3,665,975	2,999,967	953,725	524,196	221,492
運輸設備(車輛)	7,127,740	6,939,984	4,040,746	3,993,539	3,544,693
其他設備	136,935	127,501	93,555	74,797	47,062
其他固定資產	1,952,150	809,138	1,703,510	522,485	110,112
累積折舊	(2,729,041)	(2,002,659)	(1,307,647)	(768,294)	(221,006)
其他資產	16,643	39,294	41,121	26,776	5,392
資產合計	11,726,994	10,515,609	8,682,078	7,740,484	6,976,320
流動負債	1,965,191	2,047,126	3,411,175	3,428,604	3,759,353
銀行短期借款	383,566	426,388	439,263	388,361	833,928
股東(關係企業)往來	—	—	—	—	—
應付款項	1,580,785	1,619,711	2,969,602	3,031,425	2,918,217
預收款項	839	1,026	2,309	1,786	—
其他流動負債	—	—	—	7,030	7,207
長期負債	3,775,000	3,490,000	2,230,000	1,374,000	369,216
銀行長期借款	—	—	—	—	—
其他長期借款	—	—	—	—	—
其他負債	954,810	636,463	111,716	44,850	25,340
負債合計	6,695,002	6,173,589	5,752,891	4,847,454	4,153,910
股 本	4,371,832	3,888,331	2,569,109	2,569,109	2,649,856
各項公積	650,528	444,057	360,069	319,307	172,553
累積盈虧	9,630	9,630	7	4,613	—
淨值合計	5,031,990	4,342,018	2,929,185	2,893,029	2,822,409

表2.5 台灣汽車客運公司比較損益表

(民國70—74年度)

單位：新台幣千元

項 目	74 年 度			73 年 度			72 年 度			71 年 度			70 年 度		
	金 額		比 例	金 額		比 例	金 額		比 例	金 額		比 例	金 額		比 例
	千 元	元/車公里	%	千 元	元/車公里	%	千 元	元/車公里	%	千 元	元/車公里	%	千 元	元/車公里	%
營業收入	10,172,147	24.341	100	9,225,562	22.529	100	9,058,776	22.343	100	9,332,279	21.745	100	6,359,493	20.127	100
運輸收入	10,124,048		99.42	9,179,719		99.50	9,020,692		99.58	9,313,602		99.91	6,352,722		99.89
其他收入	48,098		0.47	45,843		0.50	38,084		0.42	8,677		0.09	6,771		0.11
營業支出	9,353,763	22.383	91.95	8,647,925	21.118	93.74	8,288,978	20.531	91.51	8,556,226	19.976	91.78	5,546,038	17.57	87.21
運輸費用	9,087,960	21.747	89.34	8,400,459	20.514	91.06	8,059,178	19.962	88.97	8,337,508	19.466	89.44	5,419,805	17.17	85.22
行車費用	5,890,238		57.91	5,528,550		59.93	5,539,340		61.15	6,057,291		64.98	4,102,238		64.50
維持費用	2,657,360		26.12	2,424,783		26.28	2,068,895		22.84	1,863,187		19.99	1,055,517		16.60
站務費用	540,361		5.31	447,125		4.85	450,942		4.98	417,029		4.47	262,049		4.12
其他營業費用	7,875	0.019	0.08	6,569	0.016	0.07	10,460	0.026	0.12	7,508	0.017	0.04	3,568	0.011	0.05
業務費用	162,915	0.390	1.60	153,032	0.374	1.66	137,979	0.342	1.52	125,806	0.294	1.35	90,836	0.288	1.43
管理費用	94,951	0.227	0.93	87,863	0.214	0.95	81,359	0.201	0.90	85,402	0.199	0.91	31,828	0.101	0.50
營業利益	818,443	1.958	8.05	577,636	1.411	6.26	769,798	1.812	8.49	766,053	1.769	8.22	813,455	2.57	12.79
營業外收入	46,188		0.45	21,884		0.23	12,444		0.12	50,020		0.53	7,946		0.13
營業外支出	479,447		4.71	338,904		3.67	273,773		3.02	264,940		2.84	104,148		1.64
財務	405,498		3.99	308,324		3.34	227,847		2.51	230,467		2.47	83,685		1.32
其他	73,949		0.72	30,580		0.33	45,926		0.51	34,472		0.37	20,462		0.32
盈 餘	385,184		3.79	260,617		2.82	517,522		5.71	551,133		5.91	717,253		11.28

表2.6 台灣汽車客運公司運輸收入

(民國70年—74年度) 單位：新台幣千元

項 目	70 年 度	71 年 度	72 年 度	73 年 度	74 年 度
經高速公路路線	3,878,738	6,727,584	6,550,134	6,728,155	7,699,742
國 光	598,552	1,032,260	1,220,378	1,740,515	2,047,828
中 興	1,340,145	2,390,295	3,711,046	4,547,695	5,616,223
金 馬	367,825	932,943	748,549	439,945	35,689
租 車	1,572,216	2,372,085	890,159	—	—
其他路線	2,471,726	2,580,721	2,463,140	2,443,494	2,413,191
其他運輸收入	2,256	5,296	7,417	8,067	11,114
運輸收入合計	6,352,722	9,313,602	9,020,692	9,179,719	10,124,048
其他營業收入	6,771	8,677	38,084	45,843	48,098
合 計	6,359,493	9,332,279	9,058,776	9,225,562	10,172,147

表 2.7 台灣汽車客運公司運輸成本

(民國70年—74年度)

單位：新台幣千元

項 目	70 年 度	71 年 度	72 年 度	73 年 度	74 年 度
行車成本	4,102,238	6,057,291	5,539,340	5,528,550	5,890,238
用人費用	1,324,842	2,003,327	2,098,040	2,151,980	2,468,323
各項業務費	25,405	46,495	40,028	40,648	41,410
材料及用品	968,509	1,435,986	1,690,689	1,951,330	2,008,593
租金	1,546,044	2,153,210	1,291,490	881,913	815,385
稅捐	214,966	364,988	367,400	454,046	473,242
會費	1,268	2,200	3,799	3,631	3,854
損失及賠償	21,200	51,084	47,890	45,000	79,428
維持費用	1,055,517	1,863,187	2,068,895	2,424,783	2,657,360
用人費	473,114	701,748	779,017	859,931	1,035,988
各項業務費	39,630	67,107	74,696	70,009	78,796
材料及用品	314,137	472,746	586,195	753,104	786,136
租金	7,894	72,408	87,302	47,505	948
折舊&攤銷	220,592	545,879	537,467	692,486	746,793
稅捐	128	1,951	1,439	1,642	1,726
會費	12	84	102	102	138
損失	7	1,260	2,677	—	6,831
站務費用	262,049	417,029	450,942	447,125	540,361
用人費	227,309	371,098	389,072	384,962	468,710
各項業務費	15,556	20,158	33,089	33,489	40,465
材料及用品	3,586	5,250	* 4,289	3,721	3,683
租金	15,597	20,521	24,491	24,946	27,323
規費	—	—	—	5	178

### 2.2.2 長期投資計劃

台汽公司爲應其營運及業務發展計劃，於年度預算中列有詳盡固定資產建設改良擴充計劃，經省議會通過後實施，茲將該公司各項計畫型固定資產建設改良擴充計劃簡述如次：

#### 1. 高速公路營運計劃

本計劃係配合高速公路營運，籌建車站以充份發揮營運效益，投資總額 937 百萬元，期間自 65 年 7 月至 76 年 6 月，已核定預算數 797 百萬元，實際支用 464 百萬元，保留數 333 百萬元，已完工的有台北公路總站——中崙站。台中總站及高雄總站則正在進行中。

#### 2. 機料廠遷建計劃工程

全部計劃預算 395 百萬元，包括土木建築及機械工程設備等，自 65 年度至 71 年度分年編列預算，本項工程已完工啓用。

#### 3. 購車計劃

爲汰舊換新確保行車安全，及增購國光號加入高速公路營運，充分發揮公路營運效益，台汽公司歷年均有增購計劃，70 至 74 年度五年內，投資總額達 5,875 百萬元，占同期資本支出總額的 57.6 %。實際支付數達 5,673 百萬元。

#### 4. 購地建站計劃

爲配合高速公路通車後，行旅及班次遽增，現有站址不敷使用，分年編列預算購地建站，70—74 年計劃投資總額 1,788 百萬元，因土地取得及建站規劃有待與洽議，使進度延後，實際列入預算數 1,414 百萬元，動用數 835 百萬元。

#### 5. 場班計劃

爲配合運輸整體計劃，提高工作品質、改善工作環境與工作效率，70—74 年場班計劃投資總額高達 1,211 百萬元，編列預算數 1,069 百萬元，動用數 650 百萬元。

由以上資料可知，台汽公司在資本支出方面，訂有長期投資計劃，逐年編列預算經省議會通過後實施，惟在進度方面，往往因土地之

取得有待與有關單位洽商而稍有延後。在購車計劃方面，則尚能如期順利進行。台汽公司資本支出資金來源主要仰賴於向國內行庫借款，及部份以關稅記帳及折舊與耗竭摺註，使資本結構稍受不良影響。

### 2.2.3 行車成本分析

台灣汽車客運公司營業客車現分為普通車、直達車、金馬號快車、中興號對號冷氣車及國光號對號冷氣車五種，該公司現行客運票價，係依據省交通處73年4月核定之基本運價為該公司普通車價，其餘各種票價係按基本票價比例提高。

在成本計算方面，由於該公司報表並未將上述各級車種之成本分別編列，故本研究僅能就該公司整體成本加以分析。有關該公司近五年營運基本資料如次：

年度別	自有車數 (輛)	租用車數 (輛)	行車里程 (千公里)	旅客數 (千人次)	載客量(千 延人公里)
70年度	2,848	797	315,629	234,566	8,640,437
71年度	2,830	785	428,308	303,785	12,101,040
72年度	2,817	559	403,734	292,376	11,701,474
73年度	3,579	—	409,498	286,960	11,567,392
74年度	3,640	—	417,900	280,270	11,568,748

汽車客運業營業成本中主要以運輸成本為主，台灣汽車客運公司運輸成本約占該公司全部營業收入的89%，其他營業費及管理與業務費用合計僅占2.5%。

十六項成本，係交通部核定作為計算運費費率時之藍本，以該十六項成本分析台汽每車公里成本請參表2.8。

表 2.8 台灣汽車客運公司十六項成本及車公里成本統計

內 容 成本項目		74	73	72	71	70
1.	燃料 (千元)	1,708,944	1,621,054	1,364,744	1,148,047	770,636
2.	附屬油料 機 油 考邦油 (千元) 利 油 黃 油	299,649	330,276	325,945	287,939	133,316
3.	輪胎 (千元)					
4.	車輛折舊 (千元)	678,282	657,741	505,646	528,703	218,076
5.	修車材料 (千元)	783,273	749,079	578,339	466,932	310,408
6.	行車人員 (千元) 駕駛員 服務員	2,468,323	2,151,980	2,098,040	2,003,327	1,324,842
7.	行車附支 (千元)	940,080	971,194	1,383,211	2,252,990	1,658,478
8.	修車員工 (千元)	1,035,988	859,931	779,017	701,748	473,114
9.	修車附支 (千元)	89,819	121,673	172,633	146,677	51,275
10.	業務員工 (千元)	502,163	412,068	416,009	371,098	246,129
11.	業務費用 (千元)	129,408	123,242	114,268	107,186	62,251
小計 (直接成本) (千元)		7,957,647	7,340,497	7,232,206	7,485,944	5,030,449
12.	各項設備折舊 修車設備 (千元) 業務設備 (千元) 管理設備 (千元)	68,511 562 4,237	34,745 1,145 4,456	31,821 713 1,436	17,176 905 503	2,516 168 246
13.	管理員工 (千元)	77,654	70,000	66,334	73,041	25,286
14.	管理費用 (千元)	12,915	13,234	13,438	11,358	5,265
15.	財務費用 (千元)	399,409	304,253	222,733	224,318	81,799
16.	稅捐費用 (千元)	553,935	526,107	437,384	438,596	264,032
小計 (間接成本) (千元)		1,795,505	1,611,681	1,279,505	1,294,600	597,388
合 計 (千元)		9,753,112	8,952,178	8,511,711	8,780,544	5,627,837
行 車 里 程 (千公里)		417,900	409,498	403,734	428,308	315,630
每車公里成本 (元/公里)		23.34	21.86	21.08	20.5	17.83

表 2.9 台灣省現行公路汽車客運每車公里標準成本分析計算表

73年7月18日

當 前			合 理		標 準		說 明
區 別	成 本 項 目	單 位	成 本 價 格 (元)	合 理 標 準 (仍遵照交通部核定標準)	成 本 金 額 (元)		
1	燃 料	公 升	14.00	3	4.667	14.00÷3 依城市行政院衛生署防制汽車排放黑煙公告大客車限用高級柴油之規定。	
2	附屬油料	公 升			(0.375)		
	機 油	公 升	38.50	150	0.257		
	考 邦 油	"	42.00	1,200	0.35		
	剎 車 油	"	96.50	2,000	0.048		
	黃 油	公 斤	104.70	3,000	0.035		38.50 ÷ 150 42.00 ÷ 1,200 96.50 ÷ 2,000 104.70 ÷ 3,000
3	輪 胎	每車六套	37,080.00	65,000	0.570	825 ÷ 20,900-20 平均每套價格 @ 6,180 計算 5,730 及 6,630	
4	車 輛 折 舊	每車公里	1,850,000.00	500,000	3.515		
5	修車材料	每車公里		按車輛折舊60%	2.109		
6	行車人員	每人月得	19,800.00	6,000	4.488		
	駕駛員	"	9,900.00	6,000	2.310		19,800 × 4 × 0.34 ÷ 6,000 9,900 × 4 × 0.35 ÷ 6,000
7	行車附支	每車公里		按行車人員15%	1.020		
8	修車員工	每人月得	17,400.00	6,000	1.392		
9	修車附支	每車公里		按修車員工20%	0.278		
10	業務員工	每人月得	16,000.00	6,000	1.067		
11	業務費用	每車公里		按業務員工100%	1.067		
小計	(直接成本)	"			22.858		
12	各項設備折舊	"			(0.528)		
	修車設備	"		按車輛折舊5%	0.176		
	業務設備	"		"	0.176		
	管理設備	"		"	0.176		
13	管理員工	每人月得	16,000.00	6,000	0.960		
14	管理費用	每車公里		按管理員工100%	0.960		
15	財務費用	"		按1-14項費用2.5%	0.633		
16	稅捐費用	"		按1-14項費用10%	2.531		
小計	(間接成本)	"			5.612		
合 計					28.470		

附註：(一)每車用人4人(比交通部核定減少1.2人)其中駕駛員34%服務員35%修車員工12%業務員工10%管理員工9%，均仍遵照交通部核定比例。  
(二)因待遇調整及勞動基準法實施致人事費用增加。  
(三)上表所列每車公里總成本28.470元應加上合理報酬8.25%，平均每車公里載客24.5人計算結果每人公里成本應為1.2579元。  
其計算公式如下  $28.470 \text{ 元} \times (1 + \text{合理報酬 } 8.25\%) = 30.819 \text{ 元}$   
(四)合理報酬率8.25%係依據汽車運輸業客貨運運費則第五條規定得比照銀行一年定期存款利率計算之按現行中央銀行規定一年定期存款利率為年利率百分之八·二五



汽車客運業成本依其性質可分為人事費用、材料、折舊及其他各項費用四項，其中以人事費用占最大比例，台汽公司74年度薪資支付總額為4,097百萬元，占同期全部營業支出的43.80%，其中生產部份為3,973百萬元，員工人數15,567人，平均每人每年費用為255,200元；業務部門33百萬元，員工人數116人，平均每人每年費用288,396元；管理部門77百萬元，員工人數200人，平均每人每年費用388,274元，營業外部份6百萬元，員工人數19人，平均每人每年費用314,597元。

以每車平均配備人數資料來看，每車配備員工4.36人其中生產部門為每車4.27人，管理及業務部門為0.09人。次再就每車公里負擔人事費用來看，每車公里負擔人事費用為9.77元，與台灣省公共汽車客運商業同業公會73年7月18日核算之每車用人標準4人為高，應檢討是不可精簡人員，充分發揮人力運用效率，以撙節開支。

次再就人事費用每年增長幅度來看，七十年代人事費用為2,068百萬元，占同期營業支出的37.2%，七十一年度人事費用3,172百萬元，年增加率為53.38%，占同期營業支出的37.1%；七十二年度人事費用3,359百萬元，年增加率為5.89%，占同期營業支出的40.5%，七十三年度3,493百萬元，年增加率3.98%，占同期營業支出的40.4%，七十四年度為4,097百萬元，年增加率為17.29%，占同期營業支出的43.8%，由以上統計資料，顯示人事費用逐年增加，其上漲幅度，較之其他費用為高。

折舊成本方面，各項固定資產之折舊，台汽公司雖因其近年來的大量投資於固定資產，導致折舊費用年年大幅上升，由70年度之221百萬元，逐年增為71年度547百萬元，72年度539百萬元，73年度698百萬元，74年度751百萬元，次再就每一行車公里來看74年度僅為1.80元，與省聯合會73年7月18日計算之4,043元為低，其原因為台汽主要行駛路線為高速公路，每車日駛公里幾為一般公路的二倍左右。由於使用率及行駛速度快，此項成本對台汽公司而言，較

一般同業爲低。

每車公里折舊費用方面，政大企研所在分析台北市公共汽車成本時，採合理成本計算結果爲每車公里折舊的費用 2.92 元，占成本的 11.87%，台汽公司折舊費用，70年度 0.7 元，占行車成本的 39.2%，71年度增爲 1.28 元，占 6.23%，72年度再增爲 1.34 元，占 6.34%，73年度再增爲 1.70 元，占 7.79%，74年度再增爲 1.8 元，占 7.7%，可見此項成本，對台汽而言，因能有效運用及占有高速公路客運營運權而發揮其功能，並未因近年大量投資固定資產而受影響。

機料成本方面，台汽公司機料成本在 70 年度以後，雖有上升趨勢，由 70 年度每車公里耗用 3.86 元，逐年上升爲 71 年度 4.44 元，72 年度 5.62 元，73 年度 6.59 元，74 年度 6.68 元，各占同期每車公里成本比率爲：70 年度 21.58%，71 年度 21.67%；72 年度 26.66%，73 年度 30.16%，74 年度 28.63%，與 73 年 7 月 18 日省聯合會計算之 7.721 元爲低，亦較政大企研按合理成本計算之 6.8 元略低，探究其因，亦係行駛高速公路耗用燃料較省之故。

其他各項費用方面，台汽公司歷年每車公里成本爲 70 年度 6.72 元，71 年度 7.43 元，72 年度 5.80 元，73 年度 5.02 元，74 年度 5.08 元，72 年度以後下降之原因爲租用遊覽車減少，少付租金。比省聯合會 73 年 7 月 18 日核算成本及政大企研所核計合理成本爲低。

綜合上述分析，台汽公司每車公里行車成本，確較核定標準成本及政大合理成本爲低，但與同業實際成本比較略高於桃園、台南及高雄，而與新竹客運相近，若與全體民營業者平均數之每車公里 18.16 元比較仍較同業水準爲低，台汽由於擁有較佳之營運路線，在負擔較同業爲高之人事費用，及龐大投資情況下，仍能有較同業爲佳之營運成果。是故，在核計成本時，似不宜以台汽公司爲例，本節分析，僅可供管理及經營比較參考。

#### 2.2.4 綜合財務分析

財務分析之主要目的，在運用財務之比率指標來歸納企業之經營能力，進而與同業比較，探究差異原因，以供經營改進之參考。而財務分析一般均以五力分析方式進行評估。五力分析包括企業的收益力、安定力、生產力、活動力及成長力等五項，茲就台汽公司之財務報表（參表 2.10）予以分析如次：

##### 1. 收益力分析——衡量業者獲利能力。

有關衡量企業獲利能力之各項比率有：

- (1)經營比率：為營業收入與營業成本之比率，愈低愈佳，台汽公司經營比率歷年均維持在 91 % 左右，七十三年度雖較以往年度略升 2 %，但 74 年度又已回復至 91.95 % 的正常水準。
- (2)營業利益率：為營業利益與營業收入之比率，愈大愈佳，用以表示每一元營業收入可獲得若干收益。本比率又可以（1－經營比率）求得。台汽公司歷年營業利益維持在 8－9 % 水準。業績在業界中表示頗佳。本比率不考慮非營業的收入及支出和所得稅負。
- (3)純益率：即純益與營業收入之比率，用以測度每 1 元營業額扣除所有營業費用、營業外收支淨額及稅負後所剩下之百分比，台汽公司歷年純益率呈下降趨勢，其主要原因係因人事費用逐年上升及台汽公司在近五年來大量投資於車輛購置及站場之興建，所增加之耗用燃料及折舊數隨之逐年增加，此一措施對該公司今後業務之發展及提升服務品質方面頗具發展潛力，惟在短期內，將使該公司財務結構及資金調度方面，顯示欠佳現象。
- (4)總資產純益率：企業資金來自業主投資及借入款項，本比率在以測定每一元投入可獲得之純益，由於台汽公司純益 70 年度起年年下降，至 74 年始再略為回升，故本比率維持在 3－7 % 之間。
- (5)股本純益率：用以測定業主資本所得報酬，本項比率分析結果愈高，表示資本愈能有效運用。台汽公司設立時，資本上十億元，

表 2.10 台灣汽車客運公司五力分析

項	目	公 式	74 年	73 年	72 年	71 年	70 年
收 益 力 分 析	總 資 產 純益率(%)	$\frac{\text{純 益}}{\text{平均總資產}} \times 100$	3.46	2.71	6.30	7.48	10.28
	經 營 比 率 (%)	$\frac{\text{營業支出}}{\text{營業收入}} \times 100$	91.95	93.73	91.51	91.78	87.20
	營 業 利 益 率 (%)	$\frac{\text{營業利益}}{\text{營業收入}} \times 100$	8.04	6.26	8.49	8.21	12.79
	營 業 純 益 率 (%)	$\frac{\text{純 益}}{\text{營業收入}} \times 100$	3.78	2.82	5.71	5.91	11.27
	股 本 純 益 率 (%)	$\frac{\text{純 益}}{\text{平均股本}} \times 100$	9.32	8.07	20.14	21.12	27.06
	自 有 資 本 率 (%)	$\frac{\text{淨 值}}{\text{總 資本}} \times 100$	42.9	41.3	33.7	37.4	40.5
安 定 力 分 析	淨 值 與 固 定 資 產 比 率 (%)	$\frac{\text{淨 值}}{\text{固定資產}} \times 100$	49.6	48.9	53.4	66.6	76.2
	流 動 比 率 (%)	$\frac{\text{流動資產}}{\text{流動負債}} \times 100$	79.2	78.3	92.5	98.2	86.9
	長 期 資 金 固 定 比 率 (%)	$\frac{\text{長期資產}}{\text{固定資產}} \times 100$	86.73	88.25	94.07	98.16	86.20
	總 資 本 週 轉 率 (次)	$\frac{\text{營業收入}}{\text{平均總資產}}$	0.91	0.96	1.10	1.26	0.91
活 動 力 分 析	淨 值 週 轉 率 (次)	$\frac{\text{營業收入}}{\text{平均淨值}}$	2.17	2.56	3.11	3.26	2.40
	固 定 資 產 週 轉 率 (次)	$\frac{\text{營業收入}}{\text{平均固定資產}}$	1.07	1.29	1.84	2.32	1.72
	營 運 資 金 週 轉 率 (次)	$\frac{\text{營業收入}}{\text{營運資金}}$	24.88	-20.73	-35.61	-150.56	-12.94

表 2.10 (續) · 台灣汽車客運公司五力分析

成長力分析	營業成長率 (%)	$\frac{\text{本期營業收入增加額}}{\text{上期營業收入}} \times 100$	10.26	1.84	-	2.82	46.58	
	純益成長率 (%)	$\frac{\text{本期純益增加額}}{\text{上期純益}} \times 100$	47.79	-	49.64	-	6.09	- 23.16
成長力分析	淨值成長率 (%)	$\frac{\text{本期淨值增加額}}{\text{上期淨值}} \times 100$	15.89	48.23	1.24	2.50		
	固定資產成長率 (%)	$\frac{\text{本期固定資產增加額}}{\text{上期固定資產}} \times 100$	14.42	61.81	26.16	17.40		
成長力分析	總資本成長率 (%)	$\frac{\text{本期總資本增加額}}{\text{上期總資本}} \times 100$	11.51	21.11	12.16	10.95		
	每人營業額 (千元)	$\frac{\text{營業收入}}{\text{從業員工}}$	639.67	587.95	577.76	644.20	445.84	
生產力分析	每人裝備額 (千元)	$\frac{\text{固定資產}}{\text{從業員工}}$	638.52	565.54	349.76	300.37	259.55	
	每人對淨利之貢獻(千元)	淨利 $\frac{\text{從業員工}}$	24.22	16.60	33.00	38.08	50.28	
生產力分析	用人費用率 (%)	$\frac{\text{用人費用}}{\text{營業支出}} \times 100$	0.43	0.40	0.40	0.36	0.37	
	平均每人每年薪給(千元)	$\frac{\text{用人費用}}{\text{從業員工}}$	256.83	222.67	214.26	217.62	145.07	
生產力分析	每車平均用人數(人)	$\frac{\text{從業員工}}{\text{車輛}}$	4.40	4.35	4.40	3.93	4.99	

另承受公路局之固定資產轉列入預收資本 1,649 百萬元，七十一年以前項預收資本部份計十二億元轉為增資，此一期間台汽公司股本純益率維持在 20 % 以上。七十三年度，因再清理承受公路局資產轉列預收資本 1,319 百萬元，造成資本之增大，使該公司本項比率大幅下降至 8 %，七十四年度略為回升至 9.32 %。

## 2. 安定力分析——衡量業者安定力。

係以企業財務結構為內容，進行各財務項目間之比較、分析、判斷有關比率整理如下：

(1) 自有資本比率：乃淨值與總資產比較，以測定自有資本所占總資產之比率，以判斷財務結構是否健全。比率愈大，表示自有資本充裕，企業愈穩健。由表中顯示台汽公司歷年本項比率維持在 40 % 左右，尚稱穩健。

(2) 流動比率：台汽公司在流動比率方面偏低，顯示其短期償債能力差，惟因汽車客運業之營業收入幾全為現金交易，在業界中之流動比率均小於 1，台汽公司之流動比率仍可算是正常。

(3) 淨值與固定資產比率：汽車客運業因需大量投入車輛及場站設備，其業務性質較之一般行業特殊，其固定比率均較低，台汽公司歷年固定比率呈下降趨勢，主因在於近年之大量投資，此一比率由 70 年度之 76.2 %，逐年下降至 74 年度之 49.6 %，此一水準尚屬正常。

(4) 長期資金固定比率：台汽公司對固定資產之投資，其資金來源除淨值及長期負債外，尚有 10 % 左右係仰賴短期資金支應，在理財方面而言，未能符合「長期資金長期用，短期資金短期用」原則。

## 3. 活動力分析——衡量業者週轉活動能力

係以週轉率或週轉次數之多寡，來測定企業經營是否合理，管理是否合宜，調度是否活潑，工作是否有效率。茲分述各項比率如后：

- (1)營運資金週轉率：係用以測定營運資金之利用程度。由於台汽公司歷年流動資產均小於流動負債即流動比率均小於1，無營運資金可言，故其週轉率為負，顯示資金調度欠佳。
- (2)淨值週轉率：係測定每一元淨值之利用程度，週轉率愈高，表示效率愈大。台汽公司歷年之淨值週轉率維持在2—3.2次之間，由於汽車客運業之營業收入除新設或新闢路線外，通常均在緩慢中成長，不因增資或其他措施而急速增加，台汽公司由於在73年度再次增加資本使73年度以後之淨值週轉率由3.1降至73年度之2.54次74年度之2.17次。
- (3)固定資產週轉率：表示每一元營運固定資產之投資，可產生營業收入數，台汽公司由於近五年對車輛及場站的投資相當重視，所投入之資金亦鉅，是故本項週轉率自71年度起，即呈下降趨勢，反映出台汽公司對車輛等設備之運用效率愈來愈低。與民營比較，在短期內似有投資過度，如何加強服務，提高固定資產之使用與績效，實為當務之急。
- (4)總資產週轉率：表示每一元資產所能獲得之營業收入數，台汽公司近年來營業收入雖年有成長，但因政策上的需要，而大量增置設備，使總資產之增加率大於營業收入之成長，導致本項週轉率自71年度以來，呈年年下降現象。

#### 4.成長率分析——衡量業者之成長趨勢與能力

- (1)營業成長率：用以測度企業營業成績之增加率，判斷其未來成長之潛力。台汽公司在營業收入方面，七十二年對租用遊覽車改採租斷方式，但因租斷車車況不佳，排班率偏低，現有車輛不足情況下，致該年度業績反呈下降現象，該年度營業成長率為負2.82%。73年度業績又見回升，但乃受上年度租斷車況不佳影響旅客信心，僅成長1.84%，74年度以後，因該公司大量引進國光號及中興號車輛，積極加強服務品質之提升，業績又見大幅成長，74年度成長率為10.26%。

- (2)純益成本率：用以測度企業經營成果之主要依據。台汽公司營業收入雖年有成長，但在純益方面，則因費用之大幅增加使純益逐年下降，但仍有相當純益，此與民營汽車客運業比較，則顯示其有更佳獲利能力，但由於該公司近年來一再地增加資本支出，使該公司之財務費用日增，同時，為配合車輛之增加，在人事費用與燃料材料支出方面亦大幅上漲，致該公司純益率反呈下降現象，74年度始重現回升。如何撙節費用，提高固定資產週轉率，為提升該公司營業收入及純益成長率之癥結所在。
- (3)淨值成長率：用以比較自己資本之增加變化，其目的在於了解企業自己財務有無充實增益。台汽公司係省營事業，由省府、省營行庫與事業共同斥資組設，自負盈虧。該公司自成立以來，業績良好，年年均有盈餘，依法令規定提撥公積并保留部份盈餘及承受公路局移交財產轉列預收資本，致該公司淨值呈現年年成長趨勢，對該公司之財務結構頗有助益。
- (4)固定資產成長率：在考核企業資產投資之情形。台汽公司自創設以來，對資本支出方面相當重視，歷年均有相當龐大數額之投資，用以購置車輛，及擴建場站，是故台汽公司在固定資產成長率方面，每年均超過 10 % 以上，73年度更高達 61.81%。此與其他民營客運公司因業績欠佳，無力更新設備，汰舊換新車輛相比，台汽公司在提升客運服務品質與促進業績發展上，具有相當大的潛力。
- (5)總資產成長率：用以測度業務是否擴展。就資金來源方面來看，台汽公司年年獲利，淨值年有增加；在負債方面，為配合資本支出計畫需要，向國內各行庫一再增貸，致該公司總資產年有顯著成長，歷年成長率均維持在 10 % 以上，73年更高達 21.11%。
- 生產力分析——衡量業者之經營方法，生產效率等有無進步，是否健全。
- (1)每一員工營業額：測定每一從業員工平均營業額，以為衡量營業成績，及用人政策之參考。在同一費率水準下，此比率愈高，表



示員工生產力愈高。在70—74年度內，台汽公司以71年度之644千元最高，因72、73年兩年營業業績下降結果而下跌，74年度又已回升為640千元，但仍較71年度為低。

(2)每人裝配額：台汽公司近五年來大力投資，使該公司之固定資產激增，每人裝配額亦隨之年年大幅上升，由70年度每人裝配額259百萬元上升至74年度達638百萬元，上漲2.46倍。可見該公司在改善服務品質方面，正不遺餘力地積極進行中，對未來之發展更具潛力。

(3)每人對淨利之貢獻，由於台汽公司為配合政府輔導遊覽車措施、租用、租斷遊覽車加入營運在管理方面未能有效控制，業績為之受影響，復加上近年來大量投資於固定資產，使財務費用負擔增加，淨利日見減少，人員配合業務需要，不但無法裁減，反而需要增加情況下，導致每人對淨利之貢獻銳減，由70年度之50千元逐年下降至73年度僅為16.6千元，74年稍見好轉為24.22千元。

(4)用人費用率，用以測定業務之是否成長，及用人政策是否允當，此比率愈低，表示員工生產力愈高。台汽公司70年度用人費用率為37%，71年略降為36%，其後則一再回升為72、73年度之40%，74年度再增為43%，此一上升趨勢由該公司平均每人每年薪給中可看出，該公司平均每人每年薪給70年度為145.07千元，71年增為217.62千元，72年再增為214.26千元，73年222.67千元，74年又再增為256.83千元，年年上升，再加上該公司在用人方面，因配合管理及企劃方面需要，僱用人數年年增加由70年度之14,264人，到74年度已增加到15,902人，增加率為11.48%，使該公司之每車平均僱用人數，70年度之4.99人、71年度為3.93人、72年度4.4人、73年度4.35人、74年度則達4.40人，此與同業比較顯然較高，每車用人高居不降，導致台汽公司沉重之人事費用負擔，成本上升，收益為之減少。

基於上述分析，台汽公司之財務結構尚屬健全。由於汽車客運業係屬公用事業，在營運路線及費率方面應經政府核准，在既定之營運路線上及固定費率標準，如何有效提高營業收入，在在有賴服務品質之提升，使乘客樂意使用，當然外在既定的客觀因素如居住人口、與鄰近鄉鎮間經濟活動往來密度、交通情況等，亦為影響載客率之主因。台汽公司經營之路線大都為黃金路線，尤以獨家經營高速公路客運為其營收之主要來源。台汽公司近年來為配合政府政策，提升服務品質，除增設擴建場站，以減少乘客擁擠，提供較舒適等候環境外，并一再增置車輛，加速車輛汰舊換新，并增購舒適平穩性較佳之國光號加入營運，普獲乘客讚譽；惟此一措施，就該公司之財務結構言，顯示短期有投資過度，導致固定資產使用率下降之現象。是故，如何提高固定資產之使用率，提升每一員工之生產力，似為該公司應努力之目標。

## 2.3 民營客運業

### 2.3.1 最近五年財務狀況

依據台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會編印之「台灣省民營公共汽車客運業六十九至七十三年度統計資料」及實地調查訪問十家公司所提供之財務資料顯示，汽車客運業在台灣地區已呈穩定發展狀態，業績隨着工商業之發展，人口之轉移如商旅之往返，、上學、上班、旅遊、購物等，均朝向都市發展，因是由於地域環境工商業發展、文化、行政中心及人口分佈不同，在全區域內採統一基本費率計收運費，使各公司之營收發生重大差異。

費率為直接影響各客運業營收之主要因素，由於費率之調整，係依據調整當時有關成本核計，在調整當年，各公司大都能獲有合理之報酬，但次年則由於各項費用之增加，而使營運結果惡化。就以69年至73年間有關基本費率調整來看，政府對費率之調整均係以油價之漲跌為主要依據：69年4月25日高級柴油每公秉由10,000元，調整為11,500元，漲幅15%，同年5月，基本運價由每公里0.47元，調整為0.64元；同年9月28日油價再次上漲，高級柴油漲為每公秉13,000元，漲幅13.04%，基本運價亦於10月間再次調整為每公里0.68元，70年2月12日，國內油價隨着國際油價上漲，再次調整，高級柴油每公秉調整為14,500元，調升11.53%，基本費率亦於同年2月調整為每公里0.72元。次再就調整後各客運公司之營收來看，在營業收入方面年有增加，但營業支出亦隨之較大幅度上漲，全體民營客運公司69年全年營業利益為329百萬元，70年再增為358百萬元，71年因費率未調整，營業利益減為333百萬元，72年因油價的調低（3月17日調整高級柴油每公秉14,000元，降低3.45%），使該年度之營業利益略增為354百萬元，73年4月又因配合鐵路運價之調整，而調整基本運價，及業者在內部管理方面節流，使73年度營運結果產生五年來最佳

之經營成果，該年度營業利益為 587 百萬元。

自 69 年至 73 年五年間全體民營汽車客運公司營運結果，除 71 年發生虧損外，其餘四年就全體而言，仍有盈餘，其中尤以 73 年營運成果最佳，當年稅前盈餘為 277 百萬元，純益率 3.76%。次再就個別公司觀之，五年中三年以上發生虧損者計有十七家，其中連續五年均虧損者有：基隆、首都、淡水、福和、指南等五家，及新店客運於 70 年開始營運亦年年均呈現虧損現象。歷年虧損數，截至 73 年底止，除股東墊款彌補及以公積彌補外，超過資本額者有福和客運一家，累積虧損數超過資本額二分之一以上者有基隆、三重、首都、淡水、指南、員林、嘉義及台南客運等八家。可見各客運公司在財務結構及營運成果方面，隱含重大問題，有待克服。

檢討各公司營運結果，發現營運欠佳各公司，由於財務結構不健全，及外在種種客觀環境的影響，如營運路線乘客未能達預期目標，費率無法及時反應成本作適當調整，及欠缺改善服務品質能力導致服務品質下降，乘客日減；在營收方面，收入之成長遲緩；但在成本方面，前逐年增加，乃至發生虧損現象，其中尤以沉重之財務費用負擔為虧損之主因。次再就營運情況較佳公司來看，桃園、新竹、高雄、豐源、巨業、花蓮及屏東等七家公司，年年均有為數不少之盈餘。推其原因，除擁有地利外，健全的財務結構與完善的管理測度，為其獲利之主因，台北客運自 70 年度起銳意發展業務，當年度業績增加 4.3 倍，即由 69 年之 117 百萬元，增加至 508 百萬元，使該公司業績自 70 年起反虧為盈，年年有二、三千萬元盈餘，73 年更高達 42 百萬元，海山客運在台北客運輔導與支援下，自 72 年起亦已有三、五百萬元盈餘。

茲就民營汽車客運業財務狀況變動分析如次：

#### 1. 收益變動之分析

##### (1) 營業收入

全體民營公路汽車客運業 69 年全年營業收入 5,028 百萬元，70

年增爲 6,406 百萬元，成長率 27.42%；71 年又增爲 6,771 百萬元，成長率 5.68%，72 年又增爲 6,956 百萬元，成長率爲 2.73%，呈減緩成長趨勢，73 年則因費率配合鐵路運價之調整及業者之積極提升服務品質，改變經營策略，使業績有較大幅度的上升，增爲 7,370 百萬元，成長率 5.9%，其中除台南客運因受兼營市區公車業績減退影響，營業收入反呈下降現象外；年年均有成長，尤以客運基本運價之調整直接影響各公司營業收入最著，69 年 5 月及 10 月、70 年 2 月及 73 年 4 月的調整基本運價，使各該年度之營業收入較之其他年度有較高之成長率，又如台中市公車於 72 年調整票價，使兼營台中市區公車之台中客運及仁友客運，72 年度之營業收入分別成長 22.5%，44.27%，並轉虧爲盈，綜觀公路汽車客運業之業績，在國內已呈穩定成長狀態。

### (2) 營運費用

全體民營公路汽車客運業 69 年全年營業支出 4,698 百萬元，70 年增爲 6,048 百萬元，增加率 28.72%，71 年再增爲 6,437 百萬元，增加 6.43%，72 年爲 6,602 百萬元，增加率 2.56%，73 年再增爲 6,782 百萬元，增加率 2.73%。由於在 72 年以前營業支出增加率大於營業收入增加率，致營業利益率下降，72 年度起，因各公司紛紛採行一人服務車，精減用人費用，使營業成本隨之下降，營業費用增加率隨之減緩，使營業利益得以提升。

### (3) 毛利率

以全體民營汽車客運公司來看，69 年至 72 年之毛利率維持在 5—6.5% 之間，71 年因費率未調整之影響，略降爲 4.93%，73 年則除費率調整外，各公司在用人政策及撙節開支方面積極興革而再提升爲 7.97%。就各個公司來看，以桃園客運最佳毛利率維持在 15% 左右，其次爲新竹約 10%，以單一

年度來看，則以72及73年之台中客運最佳為20.5 %及17.89 %，此係因台中客運兼營之市區公車單獨調整票價之結果。

#### (4)財務費用

汽車客運公司依據「汽車運輸業審核細則」規定，最低資本額為一億元，但目前各經營公路汽車客運公司，實收資本達一億元者僅三重、台北、桃園、新竹及高雄五家，且其自有資金僅占三分之一，大都以舉債方式經營，財務費用頗高，占各該年度營業收入的6 %，以全體民營客運公司近五年財務費用支出額來看，69年308百萬元，占營業收入的6.13 %，70年360百萬元，占同年營業收入的5.62 %，71年增為423百萬元，占同期營業收入的6.25 %，72年稍降為411百萬元，占同期營業收入的5.92 %，73年再降為403百萬元，占同期營業收入的5.47 %，財務費用之下降，可能係利率下降之影響，就全體民營客運公司歷年借款總餘額來看，69年1,755百萬元，70年增為2,195百萬元，71年再增為2,560 百萬元，72年復增為2,913百萬元，73年又再增為2,938 百萬元，可見業者在擴充設備方面仍仰賴向外借款支應，使借款餘額年年增加，但營收的成本率仍略高於財務費用的增加率。

### 2.資產變動之分析

#### (1)固定資產

汽車客運公司主要營運工具為車輛，各公司為提高服務品質及汰舊換新，在在需增置車輛，及購置土地、擴建站場，以對乘客提供較佳服務，因是在固定資產之投資，除72年，因政府限制自日進口大客運，使當年度固定資產呈負成本外，其餘各年均有相當幅度成長，就以全體民營客運公司歷年之固定資產數額來看，69年3,947 百萬元，70年增為4,847百萬元，成長率22.82 %，71年再增為5,718百萬元，成長率17.94 %，72年復增為5,717百萬元，成長率17.95 %，72年減為

5,421百萬元，負成長5.17%，73年又增為6,462百萬元成長率19.20%。顯示除少數幾家營運欠佳公司外，業者之投資意願仍頗高。

## (2)流動資產

汽車客運業，由於業務性質特殊，運輸服務收入均為現金。應收款項及存貨僅占少數，存貨主要為機料。流動資產對業者而言，僅占極少數，約占總資產的12～15%，流動資產除少數幾家公司外，均低於流動負債，其營運資金為負數，資金調度仰賴每日客運現款收入挹注。

## 3.資產及淨值變動之分析

### (1)負債

客運公司自有資金比率為33%，其資金來源大都仰賴舉債，全體民營客運公司最近五年之負債情形為：69年3,355百萬元，其中流動負債2,648百萬元，長期負債僅252百萬元；70年增為3,934百萬元，增加率17.3%，包括流動負債2,957百萬元，長期負債546百萬元；71年再增為4,575百萬元，增加率16.3%，包括流動負債3,209百萬元，長期負債661百萬元；72年復增為4,908百萬元，增加率減為7.3%，包括流動負債3,361百萬元，長期負債862百萬元；73年又再增為5,206百萬元，增加率6.1%，包括流動負債3,652百萬元，長期負債541百萬元，由於客運公司主要投資為車輛及站場設備，其固定資產投資占總資產的80%，而觀之國內各客運公司，在籌措資本支出資金，其平均流動負債占負債比例高達70%，顯然未能充分利用長期資金支應，易發生調度困難現象，或浪費人力於調度及辦理有關融資展期手續。

### (2)借入款

其來源可概分為二：一為向金融機構借款，另一為向民間或同業借款。向金融機構借款手續較繁雜，且需經一定審查手

續，但利率較低可減輕借款人負擔，民間借款，手續雖較簡單但利息負擔較重。就長期而言，應以積極洽請金融機構融資為上等，根據統計69—73年各年全體民營客運公司之借款情形如下：69年借款總額1,756百萬元，包括金融機構借款972百萬元，民間借款784百萬元；70年借款金額增為2,195百萬元，包括金融機構借款1,177百萬元，民間借款1,018百萬元；71年借款金額又增為2,560百萬元，包括金融機構借款1,302百萬元，民間借款1,258百萬元，72年借款金額復增為2,913百萬元，包括金融機構借款1,403百萬元，民間借款1,510百萬元；73年借款金額又再增為2,939百萬元，包括金融機構借款1,431百萬元，民間借款1,508百萬元。由上述資料顯示，各客運公司隨着資本支出之增加，負債數額亦與日俱增，而借款對象在71年以前，主要仰賴向金融機構借款支應，72年以後，重點却紛紛朝向民間借款，使借款比重，民間借款數額超過向金融機構舉借金額。

### (3)淨值

69年全體民營客運公司之淨值為1,538百萬元，70年為2,119百萬元，較上期增加580百萬元，所增加金額，係來自增資265百萬元，公積及盈餘315百萬元；71年再增加132百萬元，來自增資140百萬元，公積及盈餘減少8百萬元，72年因71年營運虧損影響，淨值減少412百萬元，雖然當年股本增加44百萬元，但公積及盈餘減少456百萬元，結果使淨值下降，73年因72年營運回復正常，使淨值再提升增加858百萬元，係來自增資133百萬元，及公積和盈餘725百萬元。由於73年盈餘增加，使自有資本率由72年之27%上升至34%，與國內一般行業自有資本率比較尚屬正常，但與歐美之自有資本率維持在50%左右比較，則屬偏低，尚待加強。

全體民營及十家選樣調查分析公司之財務報表請見表2.11至



表 2.11 全體民營汽車客運公司比較資產負債表

(民國69—73年底)

單位：新台幣千元

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	1,027,189	999,261	762,922	856,434	655,104
基金及投資					
固定資產	6,462,793	5,421,478	5,717,730	4,847,856	3,947,050
其他資產	412,386	325,822	345,725	349,109	291,860
資產合計	7,902,368	6,746,561	6,826,377	6,053,399	4,894,014
流動負債	3,651,708	3,361,265	3,209,036	2,957,232	2,648,623
長期負債	541,126	862,164	660,926	545,636	252,474
其他負債	1,013,125	684,536	705,439	431,826	454,452
負債合計	5,205,959	4,907,965	4,575,401	3,934,694	3,355,549
股本	1,908,350	1,774,950	1,730,450	1,589,660	1,324,040
各項公積	1,010,146	832,072	1,037,686	688,770	515,617
累積盈虧	(499,375)	(807,248)	(502,111)	(264,785)	(444,739)
本期損益	277,287	38,822	15,049	105,060	143,547
淨值合計	2,696,408	1,838,596	2,250,976	2,118,705	1,538,465
負債及淨值合計	7,902,368	6,746,561	6,826,377	6,053,399	4,894,014

表 2.12 基隆汽車客運公司比較資產負債表

(民國69年—73年底)

單位：新台幣千元

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	6,151	4,829	6,441	5,776	6,484
基金及投資					
固定資產	111,131	102,309	106,344	68,246	65,251
其他資產	224	148	473	960	1,264
資產合計	117,507	107,286	113,258	74,982	72,999
流動負債	77,242	52,729	47,106	69,963	59,808
長期負債	6,971	20,059	17,372	—	—
其他負債	5,124	5,124	5,129	1,873	5,694
負債合計	89,337	77,912	69,607	71,836	65,502
股 本	50,000	50,000	50,000	40,000	40,000
各項公積	5,844	5,844	5,844	—	—
累積盈虧	(26,469)	(26,468)	(6,854)	(32,501)	(27,074)
本期損益	(1,205)	(14,276)	(5,338)	(4,353)	(5,427)
淨值合計	28,170	29,376	43,652	3,146	7,499
負債及淨值合計	117,507	107,286	113,259	74,982	72,999

表 2.13 台北汽車客運公司比較資產負債表

(民國69年—73年底)

單位：新台幣千元

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	58,431	75,413	48,706	69,794	54,961
基金及投資					
固定資產	353,585	336,522	188,246	185,296	162,398
其他資產	53,576	4,834	23,886	28,148	18,957
資產合計	465,592	416,769	260,838	283,238	236,316
流動負債	122,908	62,337	112,264	112,536	90,575
長期負債	—	—	—	16,959	17,231
其他負債	82,118	111,896	10,435	12,275	2,918
負債合計	205,026	174,233	122,699	141,770	110,724
股本	126,000	84,000	84,000	84,000	84,000
各項公積	92,137	132,341	27,771	25,371	24,079
累積盈虧	0	0	1,117	48	25,523
本期損益	42,428	26,196	25,250	32,049	(8,010)
淨值合計	260,565	242,537	138,138	141,468	125,592
負債及淨值合計	465,592	416,769	260,838	283,238	236,316

表 2.14 新店汽車客運公司比較資產負債表

單位：新台幣千元

(民國69年—73年底)

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	77,361	74,734	32,569	52,054	
基金及投資					
固定資產	79,728	110,301	143,834	154,333	
其他資產	43,956	106,738	93,298	92,144	
資產合計	201,045	291,773	269,701	298,531	
流動負債	117,721	174,349	66,547	59,516	
長期負債	13,800	90,800	183,800	196,185	
其他負債	43,771	20	3,893	1,695	
負債合計	175,292	265,169	254,240	257,396	
股 本	50,000	50,000	50,000	50,000	
各項公積	—	5,461	—	—	
累積盈虧	(385)		(8,099)	574	
本期損益	(23,862)	(28,857)	(26,440)	(9,439)	
淨值合計	25,753	26,604	15,461	41,135	
負債及淨值合計	201,045	291,773	269,701	298,531	

表 2.15 桃園汽車客運公司比較資產負債表

單位：新台幣千元

(民國69年—73年度)

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	138,784	145,213	76,040	71,425	47,870
基金及投資				453,571	
固定資產	474,939	426,161	469,572	453,571	221,621
其他資產	16,732	142,244	14,089	22,705	20,412
資產合計	630,455	585,618	559,701	547,701	289,903
流動負債	55,002	62,488	57,660	60,652	83,913
長期負債	—	—	—	7,094	9,877
其他負債	38,571	27,650	26,027	22,996	19,718
負債合計	93,573	90,138	83,687	90,742	113,508
股本	194,400	194,400	194,400	129,600	64,800
各項公積	186,797	179,658	173,476	231,671	25,444
累積盈虧	44,267	31,604	30,543	11,529	18,852
本期損益	111,418	89,817	77,594	84,158	67,298
淨值合計	536,883	495,479	476,013	456,958	176,395
負債及淨值合計	630,455	585,618	559,701	547,701	289,903

表 2.16 新竹汽車客運公司比較資產負債表

單位：新台幣千元  
(民國69年—73年底)

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	145,416	143,210	106,412	123,241	90,460
基金及投資					
固定資產	516,614	445,182	493,126	451,928	356,548
其他資產	9,354	10,712	12,405	12,388	11,805
資產合計	671,385	599,104	611,943	587,558	458,814
流動負債	259,470	193,011	185,640	220,040	134,082
長期負債	—	25,561	61,604	30,000	20,858
其他負債	111,532	119,304	117,744	104,764	89,237
負債合計	371,002	337,876	364,988	354,804	244,177
股本	129,000	129,000	105,000	90,000	60,000
各項公積	104,710	90,370	97,176	91,319	88,674
累積盈虧	2	1,119	1	0	2
本期損益	66,671	40,738	44,777	51,432	65,958
淨值合計	300,383	261,228	246,955	232,752	214,636
負債及淨值合計	671,385	599,104	611,943	587,558	458,814

表 2.17 巨業汽車客運公司比較資產負債表

單位：新台幣千元

(民國69—73年底)

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	45,757	41,510	27,843	52,680	43,684
基金及投資					
固定資產	113,589	80,659	90,252	56,168	49,223
其他資產	5,517	10,205	10,440	1,033	967
資產合計	164,863	132,374	128,535	109,881	93,874
流動負債	32,454	13,684	12,608	22,722	23,205
長期負債	56,059	59,057	64,504	39,235	29,065
其他負債	6,894	7,588	6,572	4,764	4,487
負債合計	95,407	80,329	83,684	66,721	56,757
股 本	30,520	30,520	30,520	30,520	18,020
各項公積	20,020	14,885	9,334	1,894	858
累積盈虧	—	—	—	1,553	4,730
本期損益	18,916	6,640	4,996	9,192	13,508
淨值合計	69,456	52,045	44,850	43,161	37,117
負債及淨值合計	164,863	132,374	128,535	109,881	93,874

表 2.18 台中汽車客運公司比較資產負債表

( 民國69年—73年底 )

單位：新台幣千元

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	6,731	22,418	15,820	34,707	13,106
基金及投資					
固定資產	400,210	277,605	237,312	239,774	239,878
其他資產	7,582	20,964	14,151	6,726	16,089
資產合計	414,523	320,987	267,283	281,207	269,073
流動負債	325,617	314,659	290,097	280,155	252,539
長期負債	—	—	—	—	—
其他負債	283	283	—	—	—
負債合計	325,900	314,942	290,097	280,155	252,539
股 本	18,360	18,360	18,360	18,360	18,360
各項公積	16,714	4,747	4,747	4,747	4,747
累積盈虧	28,834	(45,896)	(22,055)	(6,573)	
本期損益	24,715	28,834	(23,866)	(15,481)	(6,573)
淨值合計	88,623	6,045	(22,814)	1,052	16,534
負債及淨值合計	414,523	320,987	267,283	281,207	269,073



表 2.19 彰化汽車客運公司比較資產負債表

(民國69年—73年底)

單位：新台幣千元

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	36,007	29,915	29,792	43,960	38,462
基金及投資					
固定資產	631,035	675,255	683,515	291,077	258,649
其他資產	1,704	1,703	1,953	4,088	2,103
資產合計	668,747	706,873	715,261	339,126	299,215
流動負債	252,993	239,856	241,299	211,186	181,935
長期負債	34,457	60,188	41,379	29,518	18,891
其他負債	199,845	217,173	223,699	48,034	43,851
負債合計	487,295	517,217	506,377	288,738	244,677
股本	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
各項公積	131,306	156,919	169,272	2,099	3,129
累積盈虧	(12)		22	178	2,331
本期損益	2,155	(15,263)	(8,411)	100	1,075
淨值合計	181,450	189,656	208,883	50,385	54,535
負債及淨值合計	668,747	706,873	715,261	339,126	299,215

表 2.20 台南汽車客運公司比較資產負債表

(民國69年—73年底)

單位：新台幣千元

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	35,528	56,639	21,744	21,445	28,982
基金及投資					
固定資產	272,932	264,134	258,872	262,889	255,577
其他資產	211	3,190	2,542	3,859	3,327
資產合計	308,673	323,963	283,158	288,193	287,886
流動負債	290,531	290,216	233,515	210,421	194,311
長期負債	—	—	—	—	—
其他負債	9,170	8,044	5,749	23,660	26,256
負債合計	299,701	298,260	239,264	234,081	220,567
股本	48,000	48,000	48,000	48,000	48,000
各項公積	3,344	3,429	16,558	16,122	21,316
累積盈虧	(42,372)	(25,726)	(12,020)	—	(39,027)
本期損益	—	—	(8,644)	—	37,031
淨值合計	8,972	25,703	43,894	—	67,319
負債及淨值合計	308,673	323,963	283,158	288,193	287,886

表 2.21 高雄汽車客運公司比較資產負債表

(民國69年—73年底)

單位：新台幣千元

項 目	73 年	72 年	71 年	70 年	69 年
流動資產	57,644	36,652	39,335	52,723	26,278
基金及投資					
固定資產	878,504	332,614	323,931	244,099	253,330
其他資產	839	839	14,906	10,553	9,921
資產合計	936,987	397,281	378,172	307,375	289,529
流動負債	227,361	141,093	144,994	78,938	111,854
長期負債	—	—	—	—	—
其他負債	280,157	33,123	8,820	5,793	4,804
負債合計	507,518	174,216	153,814	84,731	116,658
股本	172,800	86,400	86,400	86,400	86,400
各項公積	233,730	109,889	137,794	115,516	85,476
累積盈虧	22,940	26,776	163	20,728	995
本期損益	—	—	—	—	—
淨值合計	429,470	223,065	234,357	222,644	172,871
負債及淨值合計	936,987	397,281	378,172	307,375	289,529

表 2.22 全體民營汽車客運公司比較損益表

(民國69年—73年度)

單位：新台幣千元

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	7,370,116	6,956,594	6,771,140	6,406,764	5,028,019
營業支出	6,782,600	6,602,545	6,437,378	6,048,114	4,698,368
營業利益	587,516	354,049	333,762	358,650	329,651
營業外收支淨額	(310,228)	(315,228)	(348,812)	(253,591)	(186,103)
收入	157,292	112,267	83,831	109,261	149,332
支出：	467,520	427,495	432,643	362,852	335,435
財務支出	403,449	411,841	422,932	360,129	308,285
其他支出	64,071	15,654	9,711	2,723	27,150
本期損益	277,287	38,822	(15,049)	105,060	143,547

表 2.23 基隆汽車客運公司比較損益表

(民國69年—73年度) 單位：新台幣千元

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	121,746	119,538	117,173	119,491	104,327
營業支出	116,454	128,638	117,940	118,581	103,884
營業利益	5,292	(9,100)	(767)	910	443
營業外收支淨額	(6,498)	(5,175)	(4,572)	(5,263)	(5,870)
收入	1,229	856	4,033	11,382	1,290
支出：	7,727	6,031	8,605	16,645	7,160
財務支出					
其他支出					
本期損益	(1,205)	(14,276)	(5,338)	(4,353)	(5,427)

表 2.24 台北汽車客運公司比較損益表

(民國69年—73年度)

單位：新台幣千元

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	567,844	546,029	537,547	508,489	117,003
營業支出	528,256	517,907	508,053	473,817	123,605
營業利益	39,588	28,122	29,494	34,672	(6,602)
營業外收支淨額	2,840	(1,925)	(4,244)	(2,623)	(1,409)
收入	3,611	2,859	3,131	5,124	987
支出：	771	4,784	7,375	7,747	2,396
財務支出					
其他支出					
本期損益	42,428	26,196	25,250	32,049	(8,010)

表 2.25 新店汽車客運公司比較損益表

(民國69年—73年度)

單位：新台幣千元

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	165,095	144,463	135,588	62,319	—
營業支出	174,088	160,215	148,430	64,832	—
營業利益	(8,993)	15,752	(12,842)	(2,513)	—
營業外收支淨額					
收入	1,482	2,539	2,229	1,247	—
支出：	16,351	15,644	15,826	8,173	—
財務支出					
其他支出					
本期損益	(23,862)	(28,857)	(26,440)	(9,439)	—

表 2.26 桃園汽車客運公司比較損益表

單位：新台幣千元

(民國69—73年度)

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	604,747	560,409	553,169	531,758	430,412
營業支出	504,901	479,615	478,592	449,958	364,752
營業利益	99,846	80,794	74,577	81,800	65,660
營業外收支淨額	11,573	9,024	3,018	2,358	1,639
收入	11,687	9,385	8,156	5,938	11,332
支出：	114	361	5,138	3,580	9,693
財務支出	41	107	2,012	2,288	8,427
其他支出	73	88	3,126	1,291	1,266
本期損益	111,418	89,817	77,594	84,158	67,298



表 2.27 新竹汽車客運公司比較損益表

( 民國69年—73年度 ) 單位：新台幣千元

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	702,664	640,447	640,345	621,565	546,668
營業支出	634,641	584,830	577,082	553,685	485,777
營業利益	68,023	55,617	63,263	67,880	60,891
營業外收支淨額	(1,351)	(14,879)	(18,485)	(16,447)	5,067
收入	24,570	14,090	15,083	10,097	21,202
支出：	25,921	28,969	33,568	26,544	16,135
財務支出	22,615				
其他支出					
本期損益	66,671	40,738	44,777	51,432	65,958

表 2.28 巨業汽車客運公司比較損益表

( 民國69年—73年度 ) 單位：新台幣千元

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	125,233	122,234	105,428	97,943	78,677
營業支出	103,093	116,070	93,513	83,745	65,314
營業利益	22,140	6,164	11,915	14,198	13,363
營業外收支淨額	(3,224)	476	(6,919)	(5,006)	146
收入	1,447	1,291	1,383	1,396	4,406
支出：	4,671	815	8,302	6,402	4,260
財務支出					
其他支出					
本期損益	18,916	6,640	4,996	9,192	13,508

表 2.29 台中汽車客運公司比較損益表

單位：新台幣千元

(民國69年—73年度)

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	313,902	300,235	244,928	242,081	182,358
營業支出	257,753	238,707	229,281	231,656	165,696
營業利益	56,149	61,528	15,647	10,425	16,662
營業外收支淨額	(31,434)	(32,693)	(39,514)	(25,906)	(23,236)
收入	3,527	1,831	2,080	4,706	1,905
支出：	34,961	34,524	41,594	30,612	25,141
財務支出					
其他支出					
本期損益	24,715	28,834	(23,866)	(15,481)	(6,573)

表 2.30 彰化汽車客運公司比較損益表

(民國69年—73年度)

單位：新台幣千元

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	306,815	282,582	274,145	262,066	238,720
營業支出	304,304	267,498	254,157	254,547	218,110
營業利益	2,511	15,084	19,988	7,519	20,610
營業外收支淨額	(357)	(30,349)	(28,399)	(7,410)	(19,535)
收入	29,687	2,611	8,220	23,671	7,976
支出：	30,044	32,960	36,619	31,081	27,511
財務支出	29,036	32,491	35,523	30,497	26,926
其他支出	1,008	85	1,096	583	585
本期損益	2,155	(15,264)	(8,411)	108	1,075

表 2.31 台南汽車客運公司比較損益表

( 民國 69 年—73 年度 ) 單位：新台幣千元

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	301,554	307,646	324,695	334,644	290,889
營業支出	285,171	305,816	299,580	308,330	279,162
營業利益	16,383	1,830	25,115	26,314	11,727
營業外收支淨額	(33,029)	(21,625)	(33,759)	(25,069)	25,305
收入	9,355	16,385	1,755	4,184	53,034
支出：	42,384	38,010	35,514	29,253	27,729
財務支出			33,799		
其他支出					
本期損益	(16,646)	(19,794)	(8,644)	1,245	37,031

表 2.32 高雄汽車客運公司比較損益表

(民國69年—73年度)

單位：新台幣千元

項 目	73 年 度	72 年 度	71 年 度	70 年 度	69 年 度
營業收入	464,051	422,041	385,283	356,710	318,475
營業支出	421,779	388,368	348,047	321,666	280,904
營業利益	42,272	33,673	37,236	35,044	37,571
營業外收支淨額	(19,332)	(7,308)	(11,283)	(15,159)	(15,047)
收入	6,945	9,168	7,322	5,444	5,491
支出：	26,277	16,476	18,605	20,603	20,538
財務支出					
其他支出					
本期損益	22,940	26,364	25,952	19,885	22,523

表 2.32，表列數字係參照業者及台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會所提供之資料予以整理，如有錯誤，以各公司實際財務資料為準，本資料僅係供研究參考之用。

### 2.3.2 行車成本分析

公路汽車客運成本約可分為行車費用、業務費用、管理費用及財務費用，茲依據交通部核定之十六項標準成本項目，就被訪問公司之行車成本核算基隆客運等七家公司 73 年度每車公里成本如表 2.33。

由表 2.33 來看，每車公里成本最低者為高雄客運 15.64 元，基隆客運 22.29 元為最高，彰化、新竹、及台中客運次之，其每車公里成本在 18.5 左右，而桃園僅 17.55 元，至於台南則更低僅 17.07 元，但由於台南客運在 73 年未計劃折舊數，若按 72 年折舊提列數予以調整，其每車公里應附加車輛折舊 0.83 元，修車、業務、管理各項設備折舊 0.13 元，計 1.00 元，調整後台南客運 73 年每車公里成本為 18.07 元，仍較新竹、台中等公司為低。調查七家公司（台北、巨業及新店因資料不全，未予列入）平均每車公里成本為 18.34 元，比台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會編印之統計資料中所載全體三十一家民營汽車客運公司平均每車公里成本 18.16 元略高，但差距僅 0.98 % 而已。

依據基本運價計算公式，每車公里成本為核計費率之主要因素，交通部於 41 年成立交通事業收費費率研議委員會，該會於 42 年訂定標準成本為費率之依據，此後有關公路客運費率之調整，均以標準成本為藍本。標準成本即俗稱十六項成本，十六項成本中各項成本之計算，經 63 年至 70 年各次調整費率過程中，逐次修改，其計算內容請參表 3.34。

表 2.33 七家民營汽車客運公司每車公里成本分析

(73年度)

	70年核定 標準成本	基 隆	桃 園	新 竹	台 中	彰 化	台 南	高 雄	七 家 平 均 值	全體同業 平 均 值
1.燃 料	4.50	4.88	3.84	3.46	4.62	3.99	4.13	3.85	4.11	4.02
2.附屬油料	0.34	0.17	0.13	0.10	0.17	0.16	0.13	0.18	0.15	0.17
3.輪 胎	0.82	0.51	0.32	0.29	0.14	0.38	0.38	0.16	0.31	0.34
4.車輛折舊	2.53	1.65	1.25	1.64	1.05	1.90	—	1.30	1.26	1.38
5.修車材料	1.52	1.04	0.59	0.63	0.80	0.62	0.74	0.56	0.71	0.77
6.行車人員	8.39	6.85	5.18	5.74	4.48	4.96	4.25	4.10	5.08	4.88
7.行車附支	1.26	0.35	1.09	0.07	0.49	0.14	0.27	0	0.34	0.49
8.修車員工	1.62	1.06	0.85	1.38	0.86	1.20	0.99	0.72	1.01	0.87
9.修車附支	0.32	0.35	0.25	0.11	0.32	0.10	0.08	0.24	0.21	0.19
10.業務員工	0.79	1.06	0.79	1.29	0.17	0.41	1.06	0.57	0.76	0.64
11.業務費用	0.79	0.67	0.89	0.69	0.32	0.77	1.05	0.77	0.74	0.68
直接成本合計	22.88	18.58	15.18	15.40	11.42	14.63	13.08	12.45	14.68	14.43
12.各項設備折舊	0.38	0.12	0.10	0.21	0.08	0.14	—	0.09	0.11	0.11
13.管理員工	0.66	0.82	0.66	0.88	0.83	0.93	0.64	0.63	0.77	0.90
14.管理費用	0.66	0.63	0.88	0.61	1.14	0.54	0.49	0.88	0.74	0.86
15.財務費用	0.61	1.37	0.01	0.64	2.16	1.69	2.13	0.74	1.25	1.02
16.稅捐費用	2.46	0.77	0.72	0.93	0.68	0.92	0.73	0.85	0.79	0.84
間接成本合計	4.77	3.71	2.37	3.27	4.89	4.22	3.99	3.19	3.66	3.73
總 計	27.65	22.29	17.55	18.67	18.31	18.85	17.07	15.64	18.34	18.16



表 2.34 公路汽車客運標準成本之計算方法

成本項目	每車公里成本之計算單位	每車公里成本之計算倍數				
		民國 42 年	民國 63 年	民國 69 年	民國 70 年	
1. 燃料	每公升汽油價格	1/3.5	1/3	1/3	1/3	
2. 附屬油料						
機油	每公升機油價格	1/100	1/150	1/150	1/160	
考邦油	每公升考邦油價格	1/1,200	1/1,200	1/1,200	1/1,200	
剎車油	每公升剎車油價格	1/2,000	1/2,000	1/2,000	1/2,000	
黃油	每公升黃油價格	1/3,000	1/3,000	1/3,000	1/4,500	
3. 輪胎	每套輪胎價格	6/25,000	6/65,000	6/65,000	6/117,000	
4. 車輛折舊	新車價格(含車身)	1/250,000	0.95/500,000	0.95/600,000	0.95/600,000	
5. 修車材料	每車公里車輛折舊費	9/10	60/100	60/100	60/100	
6. 行車人員	每人平均薪資					
駕駛員	每人平均薪資	1/3,300	1,768/6,000	1,755/6,000	1,699/6,000	
服務員	每人平均薪資		1,820/6,000	1,350/6,000	1,421/6,000	
7. 行車附支	每車公里行車人員費用	1/5	15/100	15/100	15/100	
8. 修車員工	每人平均薪資	1/3,600	0.624/6,000	0.540/6,000	0.528/6,000	
9. 修車附支	每車修車員工費用	1/5	1/5	1/5	1/5	
10. 業務員工	每人平均薪資	1/2,200	0.520/6,000	0.450/6,000	0.396/6,000	
11. 業務費用	業務員工薪資	100/100	100/100	100/100	100/100	
12. 各項設備折舊	每車公里車輛折舊費					
修車設備	每車公里車輛折舊費	1/10				
業務設備	每車公里車輛折舊費	6/100	15/100	15/100	15/100	
管理設備	每車公里車輛折舊費	9/100				
13. 管理員工	每人平均薪資	1/5,000	0.468/6,000	0.405/6,000	0.356/6,000	
14. 管理費用	管理員工薪資	80/100	100/100	100/100	100/100	
15. 財務費用	1 至 14 項成本合計	[(11)+(14)]×11 %*	2.5/100	2.5/100	2.5/100	
16. 稅捐費用	1 至 14 項成本合計	[(11)+(14)]×19 %*	10/100	10/100	10/100	

※民國 42 年財務與稅捐費用之計算單位不同。

交通部核定之標準成本，通常較實際成本高，以便費率調整後之二年間，仍足以使業者能獲得合理之營收，以73年七家公司每車公里實際成本與70年核定標準成本比較，成本最高之基隆客運仍較核定標準成本低5.36元，次再就單項成本來看，燃料除基隆客運每車公里耗用燃料成本4.88元，較核定標準成本4.50元為高外，其餘各公司均低於此標準，基隆客運69—73年歷年每車公里耗用燃料為：69年4.15元、70年4.87元、71年4.92元、72年4.93元、73年4.88元（油價下跌之影響），推其原因，可能因駕駛山區，路線多彎路及車輛老舊（車輛行駛里程50萬以上佔69.4%每車平均已駛470,000公里），修車附支亦僅基隆客運之0.35元，超過標準0.32元，台中則與標準成本相同，其餘各公司均低於標準。業務員工薪資及費用超出核定每車公里標準者有：基隆、桃園、新竹、台南四家，管理員工薪資及費用超出核定每車公里標準者有：基隆、桃園、新竹、台中、彰化、高雄等六家，僅台南一家低於標準，係因兼營市區公車營運欠佳，撙節管理之故。財務費用僅桃園客運因不採舉債經營方式，財務費用幾近於0，僅0.01元，較核定標準財務費用每車公里0.61元低，其餘各公司均高於核定標準。由以上分析，足以證明核定標準成本係採偏高方式，惟在單項方面，有關業務及管理員工薪資及費用，似應重新考慮調高以符實際情況。至於財務費用，因受業者本身自有資金及投資數額之影響，尤其在投資方面，效益之評估及有無超額之閒置投資，在在均會影響業者之財務負擔，標準成本對財務費用之估列方式，有其實質效益，似不宜遽予變更。

若以七家公司十六項成本中，分別以各公司各項成本之平均值加以合計作為每車公里成本時，則每車公里成本為18.34元，此一成本低於核定標準成本27.65元甚多，相差9.31元，若與台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會74年8月30日核計客運業每車公里合理成本24.83元比較，則僅高出0.22元，與同業中最高成

本之基隆客運73年每車公里比較，聯合會核計之每車公里標準成本仍高出2.54元。

依據政大企研所對台北市公車每車公里成本之計算，係採用“合理成本”替代“標準成本”，其理論依據乃認定公車行車成本之計算，係採歷史成本，並未依科學方法，利用動作與時間之研究或其他工程研究所得之成本，因此認為應稱之為合理成本，是項成本仍可透過效率化的管理加以降低，該所將十六項成本分為機料、折舊、用人及各項費用四類（見表2.35），茲就七家公司之成本資料重新依此四類分列於表2.36。

表 2.35 台北市大型普通公車現行票價每車公里成本計算表

類 別	項 目	單 位	價 格(元)	計 算 方 式	金 額(元)	比 率
第一類 燃料成本 6.8元 27.64%	1 燃 料	公 升	14.00	$14 \div 2.88$	4.86	19.8%
	2 附屬油料	公 升			0.15	0.6%
	機 油	公 升	36.30	$36.30 \div 370$	(0.10)	(0.40%)
	考 邦 油	公 升	47.60	$47.60 \div 3000$	(0.02)	(0.08%)
	利 車 油	公 升	113.00	$113 \div 7200$	(0.02)	(0.08%)
第二類 折舊成本 2.92元 11.87%	黃 油	公 升	84.70	$84.70 \div 5800$	(0.01)	(0.04%)
	3 輪 胎	每車6套	6,100.00	$6 \times 16,100 \div 185,000$	0.52	2.1%
	4 材 料	每車公里		按車輛折舊 50%	1.27	5.2%
	5 車 輛 折 舊	輛	1,600.00	$1,600,000 \times 95\% \div 600,000$	2.53	10.4%
	6 各項設備折舊					
第三類 用人成本 11.33元 46.06%	修車設備			按車輛折舊 5%	0.13	0.53%
	業務設備			"	0.13	0.53%
	管理設備			"	0.13	0.53%
	7 行車人員				8.72	35.6%
	駕駛員	每人月得	19,000.00	$19,000 \times \frac{14}{12} \times 3.3 \times 0.4926 \div 5200$	(6.93)	28.3%
第四類 各項費用 3.55元 14.43%	服務員	每人月得	10,000.00	$10,000 \times \frac{14}{12} \times 3.3 \times 0.2420 \div 5200$	(1.79)	7.3%
	8 修車員工	每人月得	17,000.00	$17,000 \times \frac{14}{12} \times 3.3 \times 0.1145 \div 5200$	1.44	5.8%
	9 業務員工	每人月得	11,000.00	$11,000 \times \frac{14}{12} \times 3.3 \times 0.0809 \div 5200$	0.66	2.7%
	10 管理員工	每人月得	10,000.00	$10,000 \times \frac{14}{12} \times 3.3 \times 0.07 \div 5200$	0.51	2.1%
	11 行車附支	每車公里		按行車人員待遇 8%	0.70	2.9%
第四類 各項費用 3.55元 14.43%	12 修車附支	每車公里		按修車人員待遇 12%	0.17	0.5%
	13 業務費用	每車公里		按業務人員待遇 85%	0.56	2.3%
	14 管理費用	每車公里		按管理人員待遇 100%	0.51	2.1%
	15 財務費用	每車公里		按1-14項總和 3%	0.69	2.8%
	16 稅 捐	每車公里		" " 4%	0.92	3.7%
共 計					24.60	100%

註：本成本計算表是根據下列假設條件（即將來之車輛變項）而設定的：

1. 燃料必須用高級柴油。
2. 尖峰時間必須有隨車服務人員。
3. 薪資必須發放14個月，或發放13個月而有8%之調薪。

表2.36 七家民營汽車客運公司每車公里行車成本比較表

	政 大 合 理 成 本	基 隆	桃 園	新 竹	台 中	彰 化	台 南	高雄	七 家 平 均 值	全體民營
69年										
機料成本	-	6.93	3.95	4.95	4.21	4.24	4.00	3.14	4.49	-
折舊成本	-	1.59	1.38	2.20	0.30	1.46	1.57	0.72	1.32	-
用人成本	-	8.08	5.88	9.84	6.02	5.84	5.86	4.66	6.60	-
各項費用	-	4.73	4.09	3.36	4.12	3.68	3.73	3.48	3.88	-
合計	-	21.33	15.30	20.35	14.65	15.22	15.16	12.00	16.29	-
70年										
機料成本	-	7.80	4.81	4.48	5.40	5.11	4.99	4.33	5.27	-
折舊成本	-	1.66	2.17	1.85	1.54	1.68	1.40	1.00	1.61	-
用人成本	-	9.20	6.71	9.29	7.07	7.42	6.97	5.61	7.47	-
各項費用	-	5.15	4.00	3.05	4.39	4.11	4.05	3.30	4.01	-
合計	-	23.81	17.69	18.67	18.40	18.32	17.41	14.24	18.36	-
71年										
機料成本	-	7.49	4.73	4.51	5.62	4.93	5.09	4.45	5.26	-
折舊成本	-	1.29	1.92	1.67	1.31	0.68	0.91	1.00	1.25	-
用人成本	-	9.95	6.79	8.56	6.67	7.52	6.64	5.74	7.41	-
各項費用	-	3.86	4.06	3.15	5.82	4.62	4.07	3.04	4.09	-
合計	-	22.59	17.50	17.89	19.42	17.75	16.71	14.23	18.01	-
72年										
機料成本	6.8	6.98	4.61	4.35	5.62	5.03	5.18	4.47	5.17	5.13
折舊成本	2.92	2.67	1.73	1.90	1.06	1.00	1.00	1.11	1.50	1.65
用人成本	11.33	9.74	6.87	8.66	6.32	7.54	6.97	5.80	7.41	7.14
各項費用	3.55	8.96	3.90	3.30	5.02	4.12	4.21	3.43	4.71	3.91
合計	24.6	28.35	17.11	18.21	18.02	17.69	17.36	14.81	18.79	17.83
73年										
機料成本	-	6.60	4.88	4.38	5.73	5.15	5.38	4.75	5.27	5.30
折舊成本	-	1.77	1.35	2.06	1.13	2.04	-	1.39	1.39	1.50
用人成本	-	9.78	7.48	8.39	6.34	7.50	6.94	6.02	7.49	7.28
各項費用	-	4.14	3.84	3.04	5.11	4.16	4.75	3.48	4.07	4.08
合計	-	22.29	17.55	17.87	18.31	18.85	17.07	15.64	18.22	18.16

註：政大企管所核計合理成本係依72年4月台北市公車成本核定格式。

依據合理成本計算之每車公里成本與七家公司及全體汽車客運加以比較如后。政大計算合理成本係以71年之數據為準，今以71—73年有關七家公司之成本資料與政大企研所核算之合理成本加以比較，在機料成本，除基隆客運因耗用燃料較一般同業高出25%，致超過合理成本外，其餘各公司均能在合理成本之下。折舊費用之合理成本為每車公里2.92元，同業平均水準為1.5元，七家公司均低於合理成本，用人費用同業水準維持在每車公里7.5元水準，其中除基隆、新竹較高在每車公里8.5元以上，其餘各公司均維持在每車公里8元以下，而以高雄最低，每車公里不足7元。合理成本因每年加計二個月獎金，故較同業水準7.28元為高，若扣除二個月獎金，每車公里降為9.71元，與七家公司比較僅基隆超出此一水準。再就各項費用來看，其內容包括行車、修車附支，及業務、管理、財務、稅捐費用等，合理成本為每車公里3.55元，僅新竹客運外，其餘各公司均高於此一水準，同業平均每車公里4.08元，與合理成本比較，相差0.5元，主要由於財務費用，被認為係非營業費用，予以扣除於合理成本之外。

以各項成本占總成本之比例來看，合理成本中，機料成本占27.64%；折舊費用占11.87%，用人成本占46.06%，各項費用占14.43%，全體民營客運業73年成本中，機料成本占29.18元較合理成本低1.54%，折舊費用占8.26%，與合理成本比較少3.61%，用人費用占40%，與合理成本之46.06%低6.06%，各項費用占22.47%，較合理成本高出8.04%，如何改善財務結構，降低資金成本及撙節管銷費用，提高效率為採行合理成本最主要目的。

行車成本之分析，應分二方面加以檢討：一為效率問題，即行車里程。若為等額成本，因不同行車里程，將會產生每車公里成本之差異；另一則為用款差異，因成本之支付，在在均足以提高每車公里成本，此可能單一因素影響，亦可能產生雙重效果之影響，如

每車公里用人費用之增加，可能有二種情況，一為提高員工薪給，以激勵其效率，在效率提升之前用人費用，即顯示上升跡象，另一為行車里程之減少，在維護同一薪給水準下，每車公里用人成本自必上升。

由以上分析可知，在公路汽車客運業中，有關費率訂定之主要因素——每車公里成本，政府核定標準均較業者實際為高，若業者在載客率方面能提升，其前途自必看好。當然，費率之訂定，在乘客人數方面，亦宜兼顧各地區實際載客情況，據以核定。

### 2.3.3 綜合財務分析

公路汽車客運業者，在國內大都兼營市區公車及遊覽車業務，由於業者對財務會計之處理，在營業收入方面大致仍可按業務類別分列，但在營業支出方面，除新竹客運已採電腦作業，已按其項目別分列以供管理決策參考外，均採合併方式處理，本節為便於分析及基於同一基礎比較，在無法取得業者有關公路汽車部份有關收入與成本資料，特以選樣十家公司之營運資料及數據作為研究依據，并據以比較各業者間之差異。今以國營事業機構經營分析比率——五力分析，縷析如次：

#### 1. 收益力分析（見表 2.37）

在測定業者獲利力方面，最常用之比率為營業比率，係用以測定每一元收入所耗用費用若干，其比率愈低愈佳，全體民營客運營業比例維持在 92~95% 之間，台汽公司則維持在 90% 之間，顯較民營汽車業者有利，次就個別業者而言，除新店及基隆客運超出 100% 外，均維持在 100% 以下，其中尤以桃園客運最佳，約 85%，其次為新竹約 90%、巨業約 89%，其餘均維持在 95% 左右，并呈略為下降趨勢。在營業利益方面，與營業比例有密切關係， $(1 - \text{營業比例})$  即為營業利益，基隆客運、新店客運之營業比例大於 100%，即表示營業毛損，如若長期繼續下去，而未能謀求對策，撙節開支，很可能步入破產之虞，其餘各客運公司自 71 年起本項比率已逐年改善。營業純益率，即本期營業利益扣除營業外收支淨額後與本期營業收入之比例，由於各客運公司大都採舉債經營方式，自有資金偏低、財務費用負擔沉重，就以 73 年全體民營客運公司借款情形來看，借款總額高達 2,938 百萬元，負擔利息總額 403 百萬元，同期全體資本總額僅 1,908 百萬元，各公司在負擔巨額財務費用情況下，使其純益額下降，甚至成為負數，73 年度負擔利息費用較大的公司有台南 41 百萬元、台中 35 百萬元、彰化 29 百萬元，在



表2.37 民營汽車客運公司收益力分析表

項 目	年 別	民營全體	基 隆	台 北	新 店	桃 園	新 竹	巨 業	台 中	彰 化	台 南	高雄
經營比率 (%)	73年	92.03	95.65	93.02	105.44	83.48	90.32	82.32	82.11	99.18	94.56	90.89
	72年	94.93	107.61	94.84	110.90	85.40	91.32	94.95	79.50	94.66	99.40	92.02
	71年	95.07	100.65	94.51	109.47	86.51	90.12	88.69	93.61	92.70	92.26	90.33
	70年	94.40	99.23	93.18	104.03	84.61	89.08	85.50	95.69	97.13	92.13	90.17
	69年	93.44	99.57	105.64	-	84.74	88.86	83.01	90.86	91.36	95.96	88.20
營業利率 (%)	73年	7.97	4.3	7	- 5.4	16.5	9.7	17.70	17.9	0.8	5.4	9.1
	72年	5.09	- 7.6	5.2	- 10.9	14.4	8.7	5.0	20.5	5.3	0.6	8.0
	71年	4.93	- 0.65	5.5	- 9.5	13.5	9.9	11.3	6.4	7.3	7.7	9.7
	70年	5.60	0.77	6.8	- 4.0	15.4	10.9	14.5	4.3	2.9	7.9	9.8
	69年	6.56	0.43	5.6	-	15.3	11.1	17.0	9.1	8.6	4.0	11.2
營業純益率 (%)	73年	3.76	- 0.99	7.50	- 14.5	18.4	9.5	15.1	7.9	0.7	- 5.5	4.9
	72年	0.55	- 11.94	4.18	- 20	16.0	6.4	5.4	9.6	- 5.4	- 6.4	6.2
	71年	- 0.22	- 4.55	4.7	- 19.5	14.0	7.0	4.7	- 9.7	- 3.1	- 2.7	6.7
	70年	1.63	- 3.64	6.3	15.1	15.8	8.3	9.4	- 6.4	0.04	0.4	5.6
	69年	2.85	- 5.20	6.8	-	15.6	12.1	17.2	- 3.6	0.5	12.7	7.1
總資產純益率 (%)	73年	3.78	- 1.07	9.61	- 9.69	18.3	11.02	12.7	6.7	0.3	- 5.3	3.5
	72年	5.73	- 12.9	7.73	- 10.27	15.7	6.90	5.1	9.9	- 2.1	- 6.5	7.0
	71年	- 0.23	- 5.67	9.28	- 9.30	14.0	7.46	4.2	- 8.8	- 1.6	- 3.0	7.6
	70年	1.92	- 5.88	12.33	- 3.16	20.1	9.83	9.0	- 5.6	0.03	0.4	6.7
	69年	2.93	- 7.43	3.38	-	23.2	14.38	14.4	2.4	0.35	12.86	7.77
股本純益率 (%)	73年	15.05	- 2.40	40.4	47.7	57.3	51.7	62.0	134.61	4.48	- 34.7	17.7
	72年	2.21	- 28.50	31.2	57.7	46.2	34.8	21.8	157.05	- 31.80	- 41.2	30.5
	71年	- 0.90	- 11.90	30.1	52.9	47.9	45.9	16.4	- 129.98	- 17.52	- 18.0	30.0
	70年	7.21	- 10.90	38.2	18.9	86.6	68.6	37.9	- 84.31	0.22	2.6	23.0
	69年	10.84	- 13.56	- 9.53	-	103.85	100.93	74.96	- 35.80	2.23	77.14	26.06

舉債經營情況下，由於財務槓桿原理，使各該公司之股本純益率產生較大幅度變化。台中客運因受72年台中市公車調整票價影響，使該公司自72年起反虧為盈，72年純益為29百萬元，使該公司股本純益率由71年之 $-129.98\%$ ，升為 $157.05\%$ ，反觀，以穩健方式經營之桃園客運，自71年起全部償清借款，其營業純益率在同業中屬最高，達 $15\%$ 以上，而股本純益率則維持在 $50\%$ 左右。

綜上分析經營比率保持在 $90\%$ 以下者僅桃園客運一家，巨業、新竹及高雄客運則維持在 $90\%$ 左右，台中因受72年公車票價影響而改觀，由 $93\%$ 降為72年之 $79.5\%$ 、73年之 $82.11\%$ ，其餘除基隆及新店客運超出 $100\%$ 外均維持在 $95\%$ 之譜。汽車客運業務在國內呈穩定發展狀態，營業收入因受政府費率管制，欲提高營業收入，惟有從增加載客方面着手，如何加強服務品質，使乘客樂意使用。另方面，應着手於營業支出及利息費用之減少，如何撙節開支，精減人員，提高效率，改善財務結構，籌措較低資金成本，以提高營業毛利與純益率，為提高收益力之主要手段。

汽車客運業之主要投資為車輛及場站，其投資數額約占總資產的 $80\%$ ，主要資金來源，除股本外，以借入款支應。總資產純益率係用以測度每一元資產所能獲致之純益，由於汽車客運業之純益率，除桃園客運外，均在 $10\%$ 以下，比其他行業為低，且其資本週轉率平均為 $100\%$ ，即營業利益率與總資產純益率相近，桃園客運為 $18\%$ 左右，新竹、台北維持在 $10\%$ 以下。欠佳者為新店及基隆客運，由於年年虧損，本比率亦為負數，另彰化客運亦保持在盈虧邊緣，有待積極改善。

## 2. 安定力分析（見表 2.38）

民營企業自負盈虧及成敗責任，企業財務結構是否健全，關係其營運至鉅，從業者自有資金來看，比率愈高愈穩健。民

表 2.38 民營汽車客運公司安定力分析表

項 目	年 別	民營全體	基 隆	台 北	新 店	桃 園	新 竹	巨 業	台 中	彰 化	台 南	高 雄
自 有 資 本 率 (%)	73 年	34.1	23.97	55.96	12.80	85.2	46.9	42.12	30.8	27.1	2.9	45.8
	72 年	27.3	27.38	58.19	9.11	84.6	45.9	39.31	21.5	26.8	7.9	60.3
	71 年	33.0	38.54	52.95	5.73	85.0	40.4	34.89	-	29.2	18.6	59.3
	70 年	35.0	4.19	38.63	13.74	83.4	39.6	39.27	5.9	14.9	18.8	72.4
	69 年	31.4	17.70	53.06	-	60.8	46.8	39.53	8.58	18.2	10.5	59.7
淨值與固定資產比率 ( 固 定 比 率 ) (%)	73 年	41.7	25.34	73.69	32.30	113.04	55.2	61.14	22.14	28.8	3.3	48.9
	72 年	33.9	28.71	72.07	24.11	116.26	55.4	64.52	2.17	28.1	9.7	67.1
	71 年	39.4	41.04	73.38	10.74	101.37	50.1	49.69	-	30.6	16.95	69.3
	70 年	43.7	4.60	59.05	26.65	100.74	51.5	76.84	0.43	17.3	20.6	91.2
	69 年	39.0	11.49	77.22	-	79.51	60.2	75.40	6.89	21.1	26.34	68.2
流 動 比 率 (%)	73 年	28.1	7.96	47.54	65.7	252.32	33.6	140.98	2.10	14.2	12.2	25.4
	72 年	29.7	9.15	120.97	42.9	256.46	44.8	303.34	7.10	12.5	19.5	26.0
	71 年	23.8	13.67	43.38	48.9	131.87	57.3	220.83	5.50	12.3	9.3	27.1
	70 年	29.0	8.25	62.01	87.5	117.76	56.0	231.84	12.40	20.8	10.2	66.8
	69 年	24.7	10.84	60.68	-	57.04	67.5	188.25	5.20	21.1	14.9	23.5

國73年在客運業中以桃園客運之85%最高，其次台北客運55%，新竹客運46%，高雄客運45%，巨業客運42%，其餘均在30%以下，較全體同業平均數34%為低，顯示自有資金不足，太過依賴舉債經營，尤其是累積虧損過高公司，嚴重影響資本淨值，新店客運自有資本率僅13%，基隆24%，太過偏低。固定比率為測定投入資本（淨值）與固定資產之關係，本項比率除桃園客運在100%以上，顯示該公司資力之雄厚外，餘均低於100%以下，73年度各公司之比率為：台北客運73.69%，巨業客運61.14%，新竹客運55.2%，高雄48.9%，其餘各公司均在40%以下，表示無法以其自有資金購置固定資產，長期借款對各公司益形重要。可知業者資金不足、負債過多，以融資為主之經營型態，在無穩定且較利率為高之收益情況下，將使各公司之營運更加困難，且風險極大，亟待改善。再以短期財務調度觀點來看，各公司之流動比率除桃園及巨業客運能維持在100%以上，顯示其短期償債能力甚佳，其餘各公司之流動比率均低於100%，由於客運業之收入係屬現金，且較大數額之固定資產投資為本業特色。由於國內金融機構融資習慣大多採短期放款並以到期時，換單展期成為長期放款，最近幾年，各金融機構對購車貸款已改以長期分期償還方式貸放，但對一般營運資金需要之抵押及信用放款乃採短期放款方式，使各公司之流動負債為之增加。本項比率亦隨之下降，73年全體客運公司之流動比率為28.1%，低於此一水準的有：基隆7.96%，台中2.1%，彰化14.2%，台南12.2%，高雄25.4%，顯示其立即償債能力稍嫌不足。

### 3. 活動力分析（見表2.39）

企業各項投資，其週轉是否靈活，直接影響到當期營運成果，並可藉此以測定企業經營是否合適、管理合宜、效率之高低。總資產週轉率，以台北、新竹及基隆客運較佳能有100%以上之週轉率，未達90%者有：新店客運67%、巨業客運84%、

表 2.39 民營汽車客運公司活動力分析

活動力分析	年別	民營全體	基隆	台北	新店	桃園	新竹	巨業	台中	彰化	台南	高雄
總資產週轉率 (次)	73年	1.07	1.08	1.28	0.67	0.99	1.11	0.84	0.9	0.45	0.95	0.70
	72年	1.03	1.08	1.61	0.52	0.97	1.06	0.94	1.0	0.40	1.0	1.08
	71年	1.05	1.24	1.97	0.47	0.99	1.07	0.89	0.9	0.52	1.1	1.12
	70年	1.17	1.61	1.96	0.21	1.26	1.19	0.96	0.9	0.82	1.2	1.19
	69年	1.02	1.43	0.49		1.48	2.50	0.83	0.68	0.80	101.04	1.09
淨值週轉率 (次)	73年	3.25	4.23	2.25	13.8	1.17	2.50	2.06	6.63	1.7	17.39	1.4
	72年	3.40	3.27	2.86	7.3	1.15	2.52	2.52	- 20.80	1.4	8.84	1.9
	71年	3.10	5.00	3.84	3.3	1.18	2.67	2.39	- 20.52	2.1	6.62	1.7
	70年	3.50	22.45	3.80	1.51	1.67	2.78	2.44	27.53	5.0	5.51	1.80
	69年	3.26	13.91	0.93		2.44	2.55	2.11	11.02	4.37	4.32	1.84
固定資產週轉率 (次)	73年	1.24	1.14	1.64	1.7	1.34	1.46	1.28	0.9	0.5	1.1	0.8
	72年	1.25	1.15	2.08	1.1	1.25	1.37	1.43	1.2	0.4	1.2	1.3
	71年	1.28	1.34	2.87	0.9	1.19	1.36	1.44	1.0	0.6	1.2	1.4
	70年	1.46	1.79	2.92	0.4	1.57	1.54	1.85	1.0	1.0	1.3	1.4
	69年	1.27	1.59	0.72		1.94	1.53	1.59	0.76	0.92	1.16	1.26
營運資金週轉率 (次)	73年	- 2.80	- 1.71	- 8.80	- 4.09	7.21	- 6.16	9.41	- 0.98	- 1.41	- 1.18	- 2.73
	72年	- 2.94	- 2.49	- 41.75	1.45	6.77	- 12.86	4.39	- 1.03	- 1.34	- 1.31	- 4.04
	71年	- 2.76	- 2.88	- 16.01	3.99	30.09	- 8.08	6.92	- 0.89	1.29	1.53	- 3.64
	70年	- 2.99	- 1.86	- 11.89	- 8.35	49.36	- 6.42	3.26	- 0.98	- 1.56	1.77	- 13.60
	69年	- 2.52	- 1.95	- 3.28		- 11.94	- 12.53	3.84	- 0.76	1.66	1.80	- 3.72

高雄客運70%、彰化客運則僅有45%，推其原因為土地之投資太高所致，彰化客運於71年增置土地319百萬元之結果，使該公司固定資產增加1.75倍，但營業收入却未見比例增加，本項比率隨即由82%降為45%左右，營運結果亦自71年即轉為虧損，至73年始重現好轉。淨值週轉率說明對自有資金運用效率，由於客運公司之營收年呈穩定成長，對虧損公司而言，淨值在未增資或彌補前，其淨值日減，相對地使本比率提高，反之，若以歷年盈餘保留，則因淨值之累積，沖淡本比率之上升。全體客運業淨值週轉率73年為3.25%，基隆、新店客運因年年虧損，使本比率逐年上升，其間因基隆客運於71年增資10百萬元，使本比率下降外，翌年又再度緩慢上升，台中客運於69—71年間亦年年虧損，資本虧盡、淨值呈負數現象，所幸，因72年之公車費率調整，使該公司得喘口氣，立即轉虧為盈，本比例於71、72兩年呈現負比率，為一特殊情況，台南亦因兼營市區公車之包袱，導致該公司自71年起轉為虧損局面，侵蝕淨值的結果，本比例自71年起即大幅上升，表面上似已提升資本之使用效率，其實，已步入另一危機，實應慎加考慮，速謀對策解決。再就固定資產週轉率來看，除彰化客運因於71年大量購置土地，及高雄客運於73年購置土地487百萬元及車輛88百萬元，使該公司固定資產急遽增加，使本比率於73年降為80%，及台中客運為配合市區公車費率調整，於73年增置車輛，使本比率降為93%，其餘各公司均維持在100%以上，其中以台北、新竹及巨業客運較佳，但乃在逐年下降之中，反映出各公司對固定資產運用效率愈來愈低，競爭力降低之風險愈來愈大。在營運資金方面，由於本業之特性，各公司流動資產皆小於流動負債，幾無營運資金可言，故其週轉率為負，顯示除桃園、巨業外，各公司資金調度極為困難，宜設法改善財務結構，積極籌措長期資金支應固定資產之投資。以上說明了各公司在企業發

展所應具有之活動力不夠充沛。

#### 4. 成長率分析（見表 2.40）

營業成長率即為營業收入之增加率，本比率受費率調整影響甚大，在調整費率當年，各公司確有較大幅度成長，各公司在 69—73 年間，除台南客運因兼營市區公車之營運欠佳影響所及，自 71 年起即年年呈負成長。基隆客運於 71 年間，因整頓業務，略受影響而稍降外，均尚能維持穩定成長。純益增加率，由於各客運公司之營業成長率小於營業費用增加率，在費率調整當年度，各公司之營業成長較之其他年度為高，純益率亦隨之較其他年度為高，是故各公司純益增加率，在 69、70 及 73 年因費率調整普呈正成長外，71 及 72 兩年則呈負成長，其中營運較佳之台北、桃園客運則年有正成長，但其成長率亦受費率調整所影響。次再就淨值成長率來看，淨值係由資本、公積及盈虧所構成，69—73 年間，調查十家公司中，基隆客運於 71 年增資 10 百萬元，台北客運於 73 年增資 42 百萬元，桃園於 70 年增資 64.8 百萬元，71 年再增資 64.8 百萬元，新竹於 70 年增資 30 百萬元，71 年增資 15 百萬元，72 年再增資 24 百萬元，巨業於 70 年增資 12,500 百萬元，高雄於 73 年增資 86.4 百萬元，綜觀各公司情況，除增資因素外，各公司之營運結果，損益直接影響各公司淨值，基隆、新店、台南等公司因受累積虧損及當期損益之影響均呈負成長，台中於 71 年以前亦因鉅額虧損呈負成長，其餘各公司之淨值仍在逐年成長中。再就固定資產成長率來看，由於車輛及站場設備為經營汽車客運主要投資資產，為維護安全與服務品質、汰舊換新、增置車輛、擴建站場為業者之職責，就全體民營客運公司而言，固定資產成長率除 72 年，因受進口日本車管制進口影響，業者於 72 年減少汰舊換新，使該年度呈負成長外，其餘各年度均維持在 20% 左右的成長。各公司除少數虧損公司如新店客運及台中客運於 71 年以前因虧損無力投資

表 2.40 民營汽車客運公司成長率分析表

項 目	年 別	民營全體	基 隆	台 北	新 店	桃 園	新 竹	巨 業	台 中	彰 化	台 南	高雄
營業成長率 (%)	73年	5.94	1.84	3.99	14.28	7.91	9.71	2.45	4.55	8.58	- 1.98	9.95
	72年	2.73	2.01	1.57	6.54	1.30	0.02	15.94	22.58	3.08	- 5.25	9.54
	71年	5.68	- 1.93	5.71	117.57	4.03	3.02	7.64	1.18	4.61	- 2.97	8.01
	70年	27.42	14.53	334.59		23.55	13.70	24.49	32.75	9.78	15.04	12.01
純益成長率 (%)	73年	614.25	91.55	61.96	17.30	24.05	63.66	184.88	- 14.28	114.12	15.9	12.99
	72年	- 357.97	- 167.44	3.74	- 9.14	15.77	- 9.02	32.9	20.82	- 8.15	- 128.99	1.59
	71年	- 114.32	- 22.62	21.21	- 180.11	7.8	- 12.94	- 45.65	- 54.16	- 78.87	- 794.30	30.51
	70年	- 26.81	19.78	5.00		25.05	- 220.23	- 93.20	135.53	- 90.00	- 96.64	- 11.71
淨值成長率 (%)	73年	46.65	- 4.10	7.43	- 3.19	8.36	14.99	33.45	1,366.05	- 4.33	- 65.09	92.53
	72年	- 18.32	- 32.70	75.57	72.07	4.09	5.78	16.04	126.49	- 9.20	- 34.62	- 0.58
	71年	6.24	1,287.53	- 2.35	- 62.41	4.17	6.10	3.91	- 2,068.63	314.57	- 18.88	0.77
	70年	37.71	- 58.04	12.64		159.05	8.44	16.28	- 93.63	- 7.61	- 19.62	28.79
固定資產成長率 (%)	73年	19.20	8.62	5.07	- 27.71	11.45	16.05	40.83	44.17	- 6.55	3.33	164.12
	72年	- 5.18	3.79	79.61	- 23.31	- 9.24	9.72	- 10.63	16.98	- 1.21	2.03	2.68
	71年	17.94	55.82	1.59	- 6.00	3.53	9.12	60.68	- 1.03	134.82	1.53	32.70
	70年	22.82	4.58	14.09		104.66	26.75	14.11	- 0.04	12.54	2.86	- 3.64
總資產成長率 (%)	73年	17.13	9.52	11.71	- 31.09	7.66	12.06	24.54	29.14	- 5.39	4.72	135.85
	72年	- 1.16	5.27	59.78	8.18	4.63	- 2.10	2.99	20.09	- 1.17	14.41	5.19
	71年	12.76	51.04	- 7.90	- 9.65	2.19	4.15	16.98	- 4.95	110.91	1.75	23.03
	70年	23.68	2.71	19.85		86.86	28.06	17.05	4.51	13.34	0.11	6.16



外，其餘均能維持在合理水準，間或某年因購置延期交貨之影響而使該年度成長率稍降，但就長期趨勢來看，仍在持續成長中。總資產成長率，由於汽車客運業總資產中，有80%以上為固定資產，因是固定資產之增減變動，與總資產具有密切關係，其成長率與固定資產成長率具有相關性。惟其成長率，因受流動資產及其他資產較少變動影響，成長率稍低，就全體民營客運公司而言，除72年為負1.16%之成長外，其餘各年均維持在15%左右之成長，顯示汽車客運業在維護行車安全及改善服務品質方面，均甚重視。

#### 5. 生產力分析（見表2.41）

每人營業額是平均每一員工對營業收入之貢獻，在同一費率水準下，金額愈高表示平均每一員工生產力愈高，表中各公司之金額均逐年提高，但其間因三度調整票價，故很難判定其真正生產力提高程度，以同一年度來加以比較，台中在72~73年因台中市區公車單獨調整費率，使台中客運之每人營業額居首位，其次為巨業、新竹及台北，營運結果較差之新店及基隆亦較其他公司為低，仍呈正成長，唯一例外者為台南客運，因受台南市區公車營運欠佳影響，自71年起呈負成長——下降現象，73年每人營業額394千元屈居同業之末。每人裝備額亦隨着各公司固定資產之增加而上升，由於客運業主要投資為車輛，及站場所需土地及建物為主，73年裝配額最高之彰化客運係因於71年購置鉅額土地之結果，平均每人裝配額約在400千元；每人對淨利貢獻，此受各公司之營運成果影響甚大，亦與用人政策攸關，以桃園、新竹及巨業最佳，基隆與新店因年年虧損，每一員工對淨利自無任何貢獻。用人費率係指用人費占總營業支出的百分比，此比率愈低，表示員工生產力愈高，就以73年來看，全體民營客運用人費用率為42.87%，在調查公司中，比全體平均數低的僅台中及高雄客運二家，彰化與全體平

表 2.41 民營汽車客運公司生產力分析表

單位：新台幣千元

項 目	年 別	民營全體	基隆	台北	新店	桃園	新竹	巨 葉	台 中	彰 化	台 南	高雄
每人營業額 (千元)	73年	461.0	477.0	527.7	478.5	478.1	542.0	611.0	605.0	420.0	394.0	424.0
	72年	409.0	388.0	455.8	353.2	426.2	479.0	614.0	558.0	353.0	383.0	397.0
	71年	376.0	322.0	395.5	426.4	406.7	448.0	477.0	454.0	321.0	386.0	362.0
	70年	360.0	320.0	354.6	181.7	393.0	402.0	490.0	379.0	318.0	428.0	985.0
	69年	317.0	284.0	258.3		341.3	357.0	403.0	287.0	337.0	354.0	280.0
每人裝備額 (千元)	73年	404.0	436.0	328.6	231.1	375.4	420.0	554.0	771.0	864.0	357.0	803.0
	72年	318.0	332.0	280.9	269.7	325.1	353.0	405.0	516.6	843.0	329.0	313.0
	71年	318.0	292.0	138.5	452.3	345.3	345.0	408.0	440.0	801.0	307.0	304.0
	70年	272.0	183.0	129.2	450.0	335.2	293.0	280.0	375.0	353.0	336.0	674.0
	69年	249.0	178.0	358.5		175.8	233.0	252.0	378.0	365.0	311.0	222.0
每人對淨利貢獻 (千元)	73年	17.35	-	39.43	69.16	89.08	51.44	92.27	47.62	2.95	-	20.97
	72年	2.28	-	21.86	70.55	68.30	30.49	33.37	53.59	-	24.65	24.00
	71年	0.83	-	18.57	83.14	57.05	31.36	22.61	-	9.86	10.27	24.36
	70年	0.05	-	22.34	27.51	62.20	33.29	45.96	-	0.13	1.59	54.93
	69年	9.06	-	17.68		53.37	43.03	69.27	-	1.52	45.05	19.77
用人費用率(%)	73年	42.87	46.79	-	44.65	49.55	51.79	-	37.08	42.82	46.72	40.90
	72年	42.78	43.44	-	42.67	46.98	49.29	-	40.15	48.42	45.12	40.83
	71年	-	47.30	-	41.85	46.12	49.17	-	40.58	48.87	44.37	42.50
	70年	-	44.04	-	57.00	45.65	48.98	-	43.54	46.06	43.83	41.99
	69年	-	40.03	-		46.80	48.80	-	47.25	43.89	42.54	41.68
平均每人每年新給 (千元)	73年	182.0	225.0	-	225.0	198.0	253.0	-	184.0	178.0	174.0	158.0
	72年	166.0	181.0	-	167.0	171.0	215.0	-	178.0	161.0	171.0	149.0
	71年	-	153.0	-	195.0	162.0	198.0	-	172.0	145.0	157.0	138.0
	70年	-	140.0	-	107.0	150.0	175.0	-	157.0	142.0	172.0	126.0
	69年	-	114.0	-		136.0	154.0	-	123.0	135.0	144.0	103.0
每車平均僱用人數 (人)	73年	2.80	3.6	2.78	3.45	3.41	2.41	2.46	2.28	2.96	2.71	2.87
	72年	3.00	3.31	3.29	4.09	3.67	2.60	2.39	2.67	3.22	2.75	2.79
	71年	3.18	3.91	3.68	4.54	3.85	2.78	2.66	2.79	3.43	2.83	2.88
	70年	3.26	4.09	4.05	5.71	3.82	3.01	2.89	3.10	3.41	2.63	1.0
	69年	3.13	4.21	3.59	-	3.75	3.12	2.82	3.08	3.92	2.76	2.96

均數接近，其餘均超出此一標準，此一比率之差異，係受平均薪資、用人政策、或管理效率而異，平均每人每年薪給因受地域人力供需影響，北部地區較之中南部為高，以73年為例，全體民營客運公司之平均每人每年薪給為182千元，新竹、桃園、新店及基隆等北部地區均高於此一標準，其中尤以新竹之平均每人每年薪給253千元最高，中南部地區，除台中稍為高出同業平均水準外，其餘均低於同業平均水準。次再就每車平均僱用人數來看，由69—73歷年各公司數據分析，由於一人服務車之推動，在用人政策上起了重大改變，自71年起每車平均用人費已日漸減少，截至73年，全體汽車客運業每車僱用人數已減至三人以下，是年，每車僱用人數超過三人者有基隆、新店、桃園三家，由以上分析，可知用人費用率，正由於用人政策及管理效率之改善而日見績效，但由於薪給之調整，使用人費率又見上升，由69—73年趨勢來看，截至72年呈下降現象，73年則因各公司有較大幅度調薪，使當年度全體民營客運用人費率較72年增加，其中以桃園、基隆調整幅度較大。

## 2.4 公路汽車客運業財務問題評述

公路汽車客運業係屬公用事業之一，其關係民衆「行」的問題至鉅，政府對公路汽車客運業管理政策，除有關邊疆、國防及特殊地區外，均開放民營，但有關營運路線、費率則列為管制事項。由於營運路線直接影響業者營運收入，在同一區域內以同一費率，提供不可儲存之運輸服務，其影響業者經營績效最大者，乃為載客率之多寡，其次則在於業者之財務結構及管理營運績效之好壞。

就業者營運績效方面來看，除公營之台灣汽車客運公司，因承續公路局原有業務，在穩固的業務基礎上又獨家專營中山高速公路，其業績自凌駕同業之上；在民營業中，以新竹客運規模最大，管理營運較之同業為佳，桃園、巨業、高雄客運之規模次之，其營運績效亦佳。

次再就公司創新先後觀之，早期創設者，因投資土地成本較低且取得較易，大都均能擁有自有站場土地；新設立者，則因資金及土地取得困難，大都以租用方式，對新設立者而言，由於所需投入資金較多且成本較高，人員亦待培養訓練如新店、基隆等，其營運績效自然較差。

公路客運大都兼有市區公車及遊覽車業務，由於地區情況不一，有時反為拖累，如台南客運每年因台南市區公車之影響，虧損累累，如何輔導業者有效經營管理，及對較偏僻地區之路線加以獎助，則有待政府研擬適當辦法予以解決。

公路汽車客運業，主要投資為車輛與場站，及服務人員，固定資產佔總資產比率約80%左右，人事費用則占全部行車成本的40—45%。目前國內業者自有資金較嫌不足，主要投資資金來源，除資本外，大都以短期資金支應，短期資金中，非金融機構之借款約占一半，利息負擔頗重。另在財務結構與調度方面亦欠佳，為長久計，宜由政府積極輔導向金融機構籌借長期資金，以改善其財務結構，降低財務成本。本業之特性，營業收入主要為現金，在流動比率方面雖僅20%左右，但尚不影響其短期週轉能力，為慎重計，似宜對以短期資金支應長期投資部份，設法改善。

行車成本，在費率計算上，無論政府主管機構所核定之標準成本或學術研究單位所核算之合理成本，均較業者實際成本為高，此一現象，足以表現業者在成本控制方面，已有相當成效，但業界之間，亦有差異，此可能因地區之不同，及人事和其他費用方面差異產生之結果，此可從各單項中，互相比較以探求差異所在，進而作為控制之依據。雖然各公司行車成本較核定為低，但仍有部份業者發生虧損現象，究其原因，純係歸因於載客率低及本身管理效率未盡理想所使然。

基於以上分析，最切要的問題乃在於如何健全業者財務結構並能有合理利潤，使有能力改善服務水準，使雙方互蒙其利，首先應嚴格執行凡資本額未達「汽車運輸業審核細則」第三條第一款規定最低資

本新台幣一億元者，應限期辦妥增資手續，對虧損累積數達資本二分之一以上者，應輔導設法解決，并限期改善。對偏僻地區之服務路線由政府訂定辦法予以獎勵補助。另在業者資金運用方面亦宜加以必要之限制，以防止過度投資於不適用之不動產上，使能充分發揮績效，業者在合理的財務結構下，復加上政府有關單位的輔導與業者的銳意革新下，我國汽車客運業之服務水準必有一番新氣象。

## 第三章 定價理論與政策之探討

### 3.1 理論基礎

運輸是國家整體經濟發展之動力，故其費率高低之訂定對社會經濟之影響極其深遠。若運費定價過高，除使消費乘客蒙受不合理之損失外，進而可能降低旅次運量之需求，使運輸業無法獲得經濟規模之有利條件；而過低之費率，對消費乘客而言，雖可獲得短期之利，長期而言，却可能影響運輸業之服務品質，動搖其財務狀況，而且，若部份虧損須由政府補貼時，不僅造成政府財政之負擔，同時對國家整體資源配置之合理性與能源運用之有效性，均將造成莫大的影響。

#### 3.1.1 經濟理論

就經濟理論而言，價格之訂定係受供需因素的影響，供需平衡即可產生合理之價格，惟運輸業屬公用事業之一環，按公用事業經濟之特性，其收費費率與服務水準均受政府之監督與管制，故運費價格之訂定通常具有濃厚的政策意味，並非由市場之供需自由決定。

茲就一般定價理論分述如下：

##### 1. 邊際成本定價法

一般經濟學所討論的定價法，通常是以邊際成本（ $MC$ ）等於邊際收益（ $MR$ ）的地方決定產量水準，並據已知的需求曲線來決定價格，這也是通常所謂的最大利潤定價法。而很顯然的，這種定價方式首先需要獲得成本資料與需求資料，成本資料雖較為客觀，容易控制，但是我們必須了解的是，邊際成本並非僅有一個而已，它是依研究時間的長短而有不同期間的邊際成本，而通常經濟學中只考慮在事業規模不變下之短期邊際成本，與事業規模可以改變下的長期變動成本。然而在真正

應用之時，在不同的期間裏，邊際成本仍有不同的變化，因此這種定價方式對提供勞務的變化極為敏感，須經常變動價格，造成費率結構的複雜。

另一方面，需求資料則較為主觀，不易取得共識，尤以運輸事業為然，不同時間、不同季節均有不同的運輸服務需求曲線。因此，由於需求曲線不易取得，故可以邊際成本為基礎來訂定運價，從福利經濟的觀點，這樣可以使社會資源做最有效的運用，達到最大的社會福利。簡單而言，就是當運輸設施未達充分能量時，經濟學家便不贊同收費，只有在超過能量時才依所發生的邊際成本收費，以充份利用現有設備。

邊際成本定價理論雖從效率原則上來看是一種相當理想的定價標準，但是它却可能因尖峰時間交通擁擠，造成邊際成本很高。而過度擁擠又令旅客不適，依此定價似有欠公平，且這種定價法在業者達到經濟規模時，一定有虧損現象，必須由政府補貼才能維持，造成國庫的負擔，因此就其行政可行性而言却十分困難。

## 2. 平均成本定價法

平均成本定價法之原則是其均衡點決定於平均成本等於平均收益之點，也就是說其收益恰可支付其成本，符合自給自足的財經要求，如此企業不會因定價偏低，造成業者服務品質的降低與政府財政補貼的壓力，有損事業經營的獨立性原則。

況且運輸費率常具示範領導作用，不宜常做變動，平均成本對勞務產量之變化較不敏感，起降幅度較緩，故以其為定價標準可以減少波動程度。而平均成本在會計帳面上易於確定，亦有助於政府對事業的管制行動，惟此種定價方式却未能依效率原則來促使社會大眾充分利用現有資源，而造成資源浪費的現象。

## 3. 差別定價法

差別定價法是以消費旅次的負擔能力為標準，以服務價值做為上限，對相同性質的產品或服務採取不同的價格水準。

這種定價方式的優點在於某些單一費率下不發生的運量，在較低的差別費率時即可產生，如此即可提高運輸設備的使用效率，減少資源浪費的情況。同時固定費用的部份可由更多的運量來分擔，降低了每單位固定成本的負擔程度，對國家的整體利益有相當的助益。

#### 4. 尖峰負載定價法

依資源利用效率原則，其價格在尖峰時刻為最高，正常時間次之，非尖峰時間最低。此種定價的基本構想在於將價格分為二部份，一部份是獲得商品的機會，另一部份則為實際的需要量。因此，這種定價法就資源使用效率而言，可以促使消費者充分利用現有資源；就公平負擔而言，依不同時間發生成本之不同，作公平合理的分擔，應能正確反映出服務成本。但是在實際施行上，由於定價技術與執行的問題，很難依使用者的不同與使用時間的不同而分別定價，故不易實行。

#### 3.1.2 費率訂定之基本因素

汽車客運收費費率為訂定運價之根據，除成本與利潤外，尚需考慮人民之負擔能力、商業競爭能力與服務價值，且需遵照政府政策，而上述各項均足以增減運費價格之訂定，茲分述如下：

##### 1. 服務成本 ( Cost of service )

任何企業欲維持正常之經營效率，基本原則須使其收入至少足敷其提供服務之成本，進而再求發展，所以運費之訂定在不考慮補貼的原則下，服務成本應視為運價之低限。

##### 2. 服務價值 ( Value of service )

服務價值為社會大眾對勞務需求的程度，亦即消費旅客對該項勞務所願付出價格的最高程度，超過此一程度，則無旅客搭乘或轉移其需求至其他運輸工具，在公路客運方面，運輸之



服務價值在於服務品質之高低。而影響服務品質之因素則又包括班次密度、行車速度、舒適性與安全性及服務態度等。

### 3. 負擔能力 ( Charge what the traffic will bear )

運輸費率在服務價值之最高限度與服務成本之最低限度之間，如費率過高，旅客因負擔不起或不願負擔此種票價而減少不必要之旅次，或轉移至其他運輸工具，阻礙了運量的增加，不僅減少運輸業者的收益，且造成資源的浪費。如運價過低，可能影響運輸業者的營運收益而降低其服務品質，兩者均屬不利，故宜以中庸之道考慮個別旅客之負擔能力，釐定適當的運價。

### 4. 裝載因素 ( Load factor )

由於運輸業有淡旺季之別，行駛班車亦有繁枯之區，因此運輸業者所提供之有關設施與配備之載運量並非百分之百，必須考慮其耗損量之負擔，故無論以任何方式做為厘訂費率之基礎時，必須將此因素計入。如以標準成本計算厘訂費率時，其裝載因素必須根據過去資料分析及趨勢觀測與市況調查及服務效能作切實考量，而若以經營比法為厘訂費率基礎時，亦可將過去資料作為未來之預測，以提供業務主管部門研究改進車輛設備與配調之參考。

### 5. 競爭能力 ( Competition )

運輸業之間各有其不同的基本特性與服務品質，良性的競爭可以促使運輸業改善其服務水準與提高經營效率，而使顧客蒙受其利，業者也能提高其企業形象而吸引更多的消費旅次，惟惡性競爭却可能因價格訂定的不合理（在直接成本以下），造成業者兩敗俱傷，甚而影響事業之存續。

### 6. 政府政策 ( Policies )

政府政策並非制定費率之理論根據，但却是影響運價最重要的因素，如政府為鼓勵開發邊遠地區之文化經濟，對邊區運

輸制定優待費率；爲普及教育及減輕人民負擔，學生票價訂有折扣優待；爲穩定物價，對民生必需品之運輸給予優待；爲配合國防及敬軍等，對軍需運輸及軍人客票皆有優待辦法，此皆爲運輸是公衆服務事業，亦爲政府可以利用的政策工具之一，因此對業者常有許多社會福利責任與經濟政策的要求。

### 7. 合理報酬 ( Fair return )

一般公用事業可以由政府經營或開放由民間投資，公營企業大多可獲得政府的財政支援與補貼，而私人投資事業若在辛苦經營之餘，無合理報酬之盈利，甚且收益不敷成本時，則很可能迫使其退出該行業，如此不論就政府或其個人及消費者而言，皆造成有形與無形的損害，故合理報酬是鼓勵同時也是保障私人投資公用事業不可缺少之有利吸引條件。

#### 3.1.3 經營比法

經營比法 ( Operating ratio method ) 或稱爲成本加成法 ( Costplus method )，其意爲營業支出佔營業收入的比率，其計算公式如下：

$$E = R \times r \dots\dots\dots ( \text{經營比法} )$$

$$\text{若令 } r = \frac{1}{1+i}$$

$$\text{則 } E = R \times \frac{1}{1+i}$$

$$R = E \times (1+i) \dots\dots\dots ( \text{成本加成法} )$$

R：全年應獲之合理營業收入總額

E：全年合理營業支出總額

r：稅前（稅後）經營比

i：報酬率

由上述公式可以看出，對於資本要求之報酬率增加時，經營比即行減少，故經營比訂得愈低，資本報酬率即愈高。

經營比法的優點在於能考慮公用事業之固定資產週轉率較高的特點，因此該業的經營風險主要在於成本的變動與營收的變動上，只要成本上升或營收減少，其利潤即被沖銷，由於公路運輸業亦具備上述特性，故適用此法做為定價的基礎。

另外其優點在於一旦總營業成本決定後，則全年應獲之營業收入即可獲得，再據以作為分擔各等級服務之基本費率，簡便易行。而且此法直接避免了固定資產的評價及費率基礎決定之困擾，不但免於因辦理資產重估而遷延時日，且免生決定費率基礎之爭端。而且，此法尚可保留企業的資金，以存續維持營運，甚至進而可吸引新的投資意願。

不過，本辦法的缺點在於單位成本比較難以確定，同時費率與成本間具有一固定比例關係，容易造成業者浮報成本，或在需求彈性小時，擴張成本，而且因為固定投資無法反映到費率調整中，可能會減低業者的投資意願，而無法維持或降低既有的服務水準，故須嚴格監督業者營業成本之考核控制，避免任何無效率之支出列入成本中，亦須加強服務品質之管制，以配合此法之施行。

此外，對於消費者需求面的忽視，以及未能適當地反映競爭者的力量，及利潤率的訂定過於武斷等亦為此定價法的部份瑕疵。

#### 3.1.4 合理報酬率法

合理報酬理論是滿足投資人對於其經營業務之理想報酬，依此理論制定之某一公用事業之基本費率，係受投資於固定資產之合理價值之合理報酬所限。先求出此公用事業全年應獲得之總收入，再按各類勞務產品及等級等分別訂定單位產品之售價—基本費率。

所謂全年應獲得之總收入，包括成本與利潤兩部份，此即以服務成本為下限，在經濟且具效率的管理經營下，獲得合理的報

酬。此處的成本是指全年合理總支出，利潤則是由「固定資產淨值」或加上其他項目乘上合理報酬率而得之合理報酬，其基本公式計算如下：

$$R = E + (V - D) r$$

R：全年應獲合理收入總額

E：全年合理支出總額

V：固定資產價值

D：累計折舊

r：合理投資報酬率

由於公用事業固定資產淨值大小與報酬率影響費率高低甚鉅，而合理固定資產價值的決定亦衆說紛紜，主要意見分述如下：

### 1 投資成本法 ( Investment cost )

以購買該項資產設備時之原始價值為計算基礎，再加上因擴充或改良所增加的成本，減去所有因報廢、出售或損失後的固定資產淨值。主要的優點是明確客觀，避免設備經數度易手而使其價值偏高或偏低，買賣價格與原始成本之差額可列作「取得調整」項下處理，以保持完整之原始成本資料。惟此法在物價波動幅度較大時便不適用，須賴重估調整。

### 2 重置成本法 ( Reproduction cost )

此法係指在某特定地點或市場，以市價重新建造或購置一個與現有固定資產形式及性能相同的資產所需的成本，由於物價通常為遞增曲線，以重置成本估算固定資產價值，通常可獲得較高的費率結構。

### 3 慎密投資法 ( Prudent Investment )

慎密投資包括會計與評估程序，它是以原始成本為藍本，詳細再予評估購置該資產時，各種有形與無形的因素，刪除不必要的浪費與不切實際的金額，或加上應該有的成本而成。這種方式由於須注意有形與無形的因素，且須於事後推知過去的

事實環境，故不易精確估計。

#### 4. 合理價值法 ( Fair value )

合理價值係一種混和的計價方式，它同時考慮原始成本，重置成本及其他影響因素，且就每一種不同的情況給予不同的考慮而作一合理的判斷，以確保業者合理的利潤並維護其權益。此法之評價較為主觀，且除非時常加以調整，否則自帳簿記錄中無法獲得。

至於如何決定合理的報酬率也沒有一定的法則可循，主要由於(1)合理報酬並非不變的觀念。(2)合理的程度須逐案個別判斷。(3)現況條件將影響報酬之合理程度。(4)企業內部因素如管理狀況、成本節約等將影響合理報酬率。(5)合理報酬須以同一時間、地點、相同的風險與可相互比較的企业之報酬來衡量。

因此報酬率如何訂定方為「合理」，甚難有一致的標準，不過決定合理報酬率時仍應基於下列數點原則：

- (1)合理報酬率應使業者獲得足夠的資金。
- (2)合理報酬率必須維持或有助於公用事業之信用。
- (3)必須足以維持公用事業財務需要，並維持相當穩定的盈餘成長。
- (4)顧及風險之補償與管理投資費用。
- (5)可隨投資機會與金融市場貸款條件之變動而改變。
- (6)可以使公用事業從內部資源，尤其是累計盈餘中融資其成長所需。

由於固定資產與合理報酬率的訂定，具有相當大的彈性，而參與公用事業經營客運業者又不僅止一家，故有關成本資料與固定資產資料，究竟應以那一家為準？而各公司的營運成本與固定資產價值等資料，更須在各運輸公司會計制度健全的原則下，方能進行定價的準備，況且因為公路運輸業者之固定資產週轉率較高，顯示其事業風險主要並非來自固定資產投資，

此皆為合理報酬率法使用於公路運輸業時的主要缺點。

### 3.2 費率政策

運輸事業在世界各國都屬於受政府管制的事業 ( Regulated Industry )，其經營方式及成敗深受政府管制及其他交通運輸政策之影響，而管制政策之差異與管制程度之不同，直接影響到運輸業的生存，競爭與發展。由於運輸業屬公用事業的一環，政府為保護消費大眾免於支付太高的票價，使得業者無法獲得獨佔的利益，另一方面也為了避免業者之間的削價競爭，保障公司有足夠的收入以維持正常的營運，因此費率管制即成為運輸管制政策中最主要的中心課題。

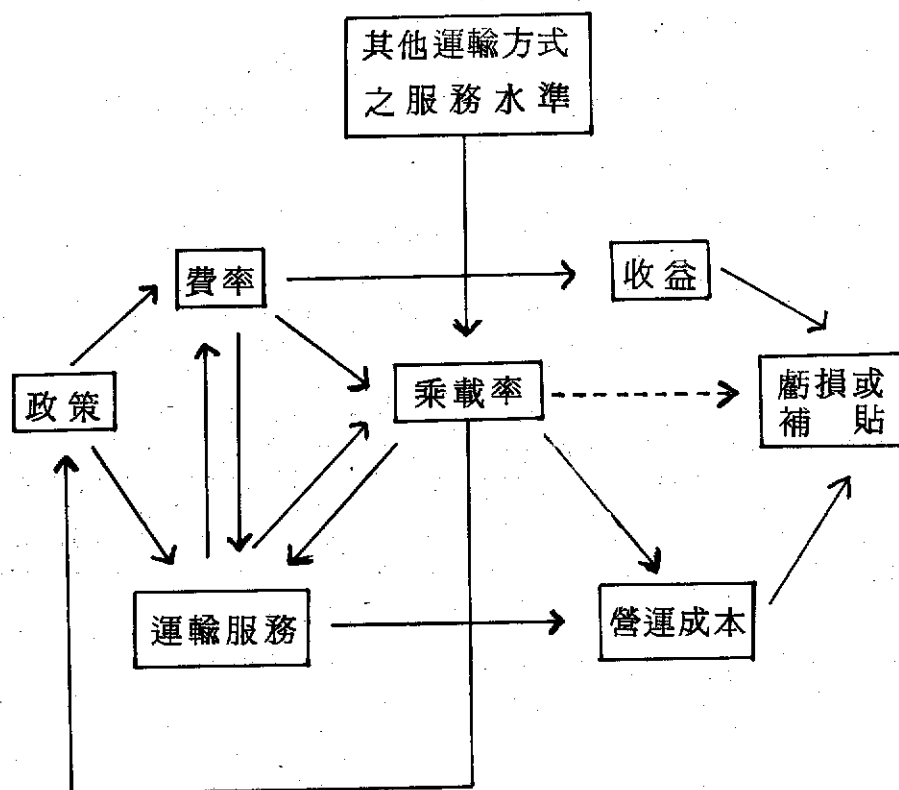
運輸業之費率管制重點，通常以合理報酬率之管制為主，使其不致過大或過小，而造成調整運費的壓力，亦可使供需雙方獲得合理的平衡。

表面上看來，報酬率只對運費及收益產生影響，然而它却實際影響到有關運輸的每一個環節，其相互關係如圖 3 - 1 所示，由此可知其一連串的連鎖波及效果，實具相當動態的意義，因此藉由報酬率管制的運用，自可達到費率及整體運輸管制正面效果的最佳化。

然而，事實上以報酬率做為費率管制的手段時，很可能造成雇用生產因素時產生不適當的分配，以資本代替勞力，產生偏離最低成本的生產方式，而採資本較為密集的生產行為，此即所謂的 A - J 效果 ( Averch - Johnson effect )。因此，由於管制效果的錯綜複雜，正負衡量頗為不易，如何方屬適中實非易事。

至於另一種經營比法的費率管制措施，由於較符合公路運輸之固定資產比例較低的特性，且不致造成資本誤用情形，只要防止業者浮報成本，並注意需求彈性小的地區，業者有無擴張成本即可。至於經營比的多寡，亦如報酬率之決定一樣，應按不同區域之環境狀況分別核定，因此，這種經營比法近來已無多數國家公路運輸費率管制機構所採行。

圖3-1 訂價、服務與營運成本關係



資料：Daskin M. S. (1983)

### 3.2.1 國外費率政策

雖然管制觀念源起於習慣法，但有關運輸的有關管制理論則直到十九世紀中葉以後才在美國逐漸發展成熟。國外有關運輸費率的管制機構，就美國而言，因其法律屬英美法系，管制的機構自最初的地方政府，隨著經濟的變遷與運輸事業的發展，而擴充至目前的各級管制委員會。其中包括國會中運輸政策及方案制定的各種委員會、與聯邦政府中包括立法、行政及獨立的各級機構，以及司法部門制定的運輸政策等。

一般管制委員會是受任命的個人組合而成的專門團體，被賦予對企業之經營進行持續不斷的監督，而受管制者即大多數為私

人投資從事於公用事業者。有關其運輸費率的高低，政府有權厘訂最高、最低以及特別費率的規定，而費率的調整則必須由業者事先提出，譬如以運費表的方式，在計劃生效的一個月前存入州際商務委員會（Interstate Commerce Commission）的檔案中，該委員會即依照費率變動的原因，及業者申訴的理由研議是接受、拒絕或緩議，而業者也可以向不同的委員會提出申訴。如果政府對民營公用事業費率核定過低、不敷收回成本、或未達合理報酬時，又不准加價或給予補貼，則該公用事業則可根據憲法，控告主管機關或政府非法徵用民產。

由此可知美國對於運輸費率之管制政策是以運輸業者的運費收益至少應能支付一切營業費用，包括所得稅及其他稅捐，並包括運輸設備提存折舊至壽年終了時有適當的汰舊準備，以及勞務支出須能獲得照財產之合理價值所計算之合理報酬為準。

### 3.2.2 國內費率政策

我國為大陸法系之國家，管制立法的主體為國家機構，管制的客體是根據民生主義收歸國營、地方營或民營的具獨佔性企業。因此在我國並沒有所謂的管理委員會，對各事業之監督是透過法律及行政命令，由各主管機關對各事業加以監督，或另設總管理機構管理之。

有關運輸運價之核定權，依「公路法四十二條」之規定乃屬於公路主管機關，而運價率則按「汽車運輸業客貨運運價準則第二條」之規定，應由各該管公路主管機關依全國或各該地區之汽車運輸情形定之，同一區域內，除有特殊情況外，應予劃一。依該準則第五條規定允許有優待票價之存在，即表示所實施之費率管制為最高費率管制，以防範惡性競爭。

至於汽車運輸業之基本運價，依「汽車運輸業客貨運運價準則」第五條之規定，乃採「必要收入」為原則，在自給自足的原則下，先計算每車公里合理成本及其合理經營報酬率，然後求出



基本運價率，再依據該準則第四條之規定，衡量負擔能力、服務價值、服務成本及競爭情形等因素，加以核定運價。除遇特殊情形外，對於營運成本之重估及運價之調整，每二年檢討乙次。

由於費率管制的最終目的仍在於健全事業基礎、貫徹事業目的、及維護公眾之利益，只是各國因國情不同，管制方式與程度或許有異，但是大多已逐漸自消極的管制色彩轉為積極的彈性運用，同時也逐漸重視管制的外部效果與整體效果，憑以修訂管制程度，使費率管制的淨效果達到最大，也使得經濟資源的使用達到最佳情況。

## 第四章 現行公路客運費率制度之檢討

### 4.1 法令依據

目前台灣地區公路汽車客運費率之訂定，係依據民國73年1月23日公佈修正之公路法第四十二條規定辦理，其條文為「汽車運輸業之客貨運價，由汽車運輸業同業公會按汽車運輸業客貨運價準則擬定，報該管公路主管機關核定，非經核准不得調整，前項準則由交通部定之」。該法已明白指示費率調整程序，至於費率訂定公式，則須由交通部另訂之。

交通部依據新頒之公路法第四十二條規定，遂於民國74年6月26日再度修正民國69年修正之「汽車運輸業客貨運價準則」其中第四條及第五條即專供公路汽車客運基本運價訂定之依據，其條文如下：

第四條：公路汽車客運以一級路面普通車全票旅客每一延人公里之運價訂為基本運價，各級路面、各等級客車及各種不同身份旅客之運價，依據基本運價配合國家運輸政策，衡量負擔能力、服務價值、服務成本、競爭情形等因素分別訂定之。

第五條：公路汽車客運基本運價之訂定，依左列公式計算之：

$$\text{每延人公里之基本運價} = \frac{\text{每車公里合理成本} \times (1 + \text{合理經營報酬率})}{\text{平均每車公里全票乘客人數} + \text{平均每車公里各種義務性優待票人數換算成全票人數}}$$

公式計算項目說明及運用準則如左：

一、公式中每車公里合理成本，包括燃料、附屬油料、輪胎、車輛折舊、修車材料、行車人員薪資、行車附支、修車員工薪資、修車附支、業務員工薪資、業務費用、各項設備折舊、管理員工薪資、管理費用、財務費用稅捐費用等計算項目，由公路主管機關審定之。

二、每車公里全票人數及每車公里各種義務性優待票人數，由公路主管機關參考上年度營運實績審定之。

三、各種促銷業務性之優待票人數，一律按全票人數計算。

四、合理經營報酬率，得參照銀行一年期定期存款利率計算之。

五、每張票價尾數不滿一元者，得進整為一元計算，此項進整加收之金額，於計算每人公里基本運價率中，以平均值減除之。

由上列條文，可窺知現行費率訂定之法令依據，有下列四點規定值得探討：

1. 運價公式僅規定一級路面普通車全票旅客每延人公里之基本運價，而該基本運價計算祇以成本為調整因素，並以「成本加成」作為利潤。
2. 至於各級路面、各等級客車及各種不同身份旅客之運價，則依據基本運價配合國家運輸政策，衡量負擔能力、服務價值、服務成本、競爭情形等因素分別訂之，雖視之已考慮到各項因素，但大多無一定之公式或標準，可據以調整，諸如一、二、三級路面間之運價比率為何；各等級客車運價與基本運價間，在各項考慮因素下，其衡量準則及可供調整之幅度如何？義務性優待票使用對象及其折扣率為何？如警察學生票是否享有優待？警察、學生及軍人票優待折扣率又如何？
3. 公式中每車公里合理成本，由中央或各該公路主管機關審定，則並未明確指出。
4. 起碼運價之收費標準為何？未作說明。

## 4.2 費率調整程序

公路法第四十二條明定費率調整程序，係由汽車運輸業同業公會按汽車運輸業客貨運價準則擬定，報請該管公路主管機關核定，非經

核准，不得調整。顯示汽車運輸業費率當受政府管制，且費率核准機關則依第卅七條第一款規定：「經營汽車運輸業應依左列規定，申請核准籌備：

#### 1. 經營公路汽車客運業。

(1) 屬於國道者，向中央主管機關申請。

(2) 屬於省、縣、鄉道者，向省公路主管機關申請。

(3) 路線通過直轄市市區道路，其里程超過相鄰之省、縣、鄉道者，向該直轄市公路主管機關申請……。」

因此台汽行駛高速公路路線費率由中央主管機關的交通部管制，其他公路汽車客運路線則依規定分別由省交通處、北市府建設局或高市府建設局等地方政府管制。但公路法第三條規定：「公路主管機關，在中央為交通部，在省（市）為主管廳、處、局，在縣（市）為縣（市）政府。」顯然在解釋上頗有爭執，惟因卅七條規定係針對汽車運輸業之主管機關加以認定，因此，解釋似宜以省市公路主管機關負有管制權責為宜。

又依據「汽車運輸業客貨運價準則」第二條規定：「汽車運輸業客貨運運價由各該管公路主管機關依據全國或各該地區之運輸情形核定之，在同一區域內，除有特殊情形外應予劃一」。顯示省市公路汽車客運運價可以分別以不同費率並存，但除有特殊情形，省或直轄市所轄範圍內之費率則應為一致。不過由於長途客運必然涉及省市所轄範圍，省市必須協調一致，因此費率管制權似又可由省市公路主管機關歸屬中央公路主管機關。

### 4.3 費率調整回顧

歷年公路汽車客運費率調整情形分述於后：

1. 在民國48年6月公路法公布以前，並未頒定任何費率公式，費率調整概由台灣省公路局，依照法定程序層轉中央決定，且在民國四十年以前，客運一級、二級、三級路面運輸，係由台灣省公路局經營，平地線、平山線、山地線等次要路段，則完全屬於民營。至民國40年10月

公民營客運基本運價已完全一致。

2. 在民國49年公路法公布以前，公路汽車客運運價調整程序甚繁，大致程序如下：

(1) 首先由台灣省公路局或台灣省汽車客運商業同業公會報台灣省政府交通處聲請調整。

(2) 省交通處核轉行政院並副知交通部。

(3) 行政院發交交通部核議。

(4) 交通部將核議結果呈院。

(5) 行政院經院會討論決定交台灣省政府公布實施。

顯示調整程序頗繁，費時亦多。固然由此可考慮更為週詳，但因運價全國一致，可能無法兼顧各地之經營條件及成本特性。

3. 惟民國56年8月之費率調整案，則由省府逕行核定實施，並報院備查，前後僅費時一個月，其原因是當省府於民國56年7月13日擬定「鐵公路客運費率調整方案」呈報行政院核定，但行政院院會却議決：「調整公路客運費率部份，應由台灣省政府依照公路法及汽車運輸業客貨運價準則之規定詳加核算後，按公路法第廿六條之程序核定實施，並報院備查。」

4. 民國63年1月，有關台北市改制後的第一次公路汽車客運費率調整案，雖然民國60年修正公路法第四十二條規定：「汽車客貨運運價由公路主管機關按其管轄範圍，依交通部所定準則核定之」。但因公路汽車客運必然涉及省市所轄範圍，因此運價調整係由中央逕自核定，並不適用公路法規定，已回復公路法公布前的繁冗的調整程序。

5. 民國68年7月13日，行政院核頒之「大眾運輸運價政策改進要點」（參附錄二），對於公鐵路客貨運（包括計程車）運價，責由交通部統一辦理，於是民國69年12月20日修正之「汽車運輸業客貨運運價準則」規定：「汽車運輸業客貨運運價，中央公路主管機關得依據全國汽車運輸情形分區訂之…」。因此民國68年以後公路汽車客

運費率調整，均與鐵路一併辦理，由中央同時核定，並包括計程車運價在內。

回顧歷年費率調整，自民國41年迄今，公路汽車客運之基本運價計調整10次之多（表4.1）。調整的時間，有長達七年才調整的，亦有未及半年即調整者，調整的幅度最高為民國63年的33%，最低則為70年的5.5%，最近的一次調整則為民國73年4月18日平均調幅為11.2%。又各級路面間運價比例，則有逐年降低趨勢，顯示各級路面運價逐漸拉近。

不論以往費率調整係由中央或地方政府管制，其費率之核定與調整均為行政權，但民國73年4月18日公鐵路運價之調整，雖然仍由交通部報院核定後公布實施，但事後立法院質詢該案，部份委員認為依照鐵路法第廿六條，立法院對鐵路運費之計算公式有審定權，並倡議鐵公路運價之調整須送立法院審議（註1），顯示目前法規詳定費率調整管制機關雖為公路主管機關，但却有逐漸由行政權走向立法權之趨勢。猶如台北市公車票價調整案需送議會審核通過後，再呈報交通部實施；台灣省各縣市公車票價的調整，除由縣市政府依權責送請各該縣市議會通過外，台灣省則依「往例」比照調整，惟仍得送台灣省議會通過（註2）。另外，未來若是採取補貼政策，而須由政府編列預算辦理時，由於預算審核屬於立法權之一，費率訂定則將歸屬立法權範疇。

回顧歷年使用之費率計算公式得知，民國40年前，並無法令規定公路汽車客運費率之計算公式，民國44年11月行政院核定汽車運輸業每車公里標準成本及每車公里應有收入的計算方法，認為應有收入為營業成本乘107%，其中7%可視為報酬率，若依經營比法觀念即稅後經營比為0.935。其計算公式參3.1.3節，經營比法又可稱為成本

---

（註1：見73年5月1日中國時報）。

（註2：見74年12月29日自立晚報）。

表4.1 公路汽車客運基本運價調整分析表

調整日期	運 價 (元/延人公里)			平均調幅 (%)	各級路面運價比率關係 (A:B:C)
	一級路面(A)	二級路面(B)	三級路面(C)		
年 月					
40 10	0.151	0.191	0.260	—	1:1.265:1.722
45 11	0.180	0.210	0.270	10.9	1:1.167:1.500
49 1	0.240	0.270	0.300	24.3	1:1.125:1.250
56 8	0.270	0.300	0.340	12.3	1:1.111:1.259
63 1	0.360	0.400	0.450	33.0	1:1.111:1.250
68 3	0.470	0.520	0.590	30.6	1:1.106:1.255
69 5	0.640	0.680	0.750	31.3	1:1.063:1.172
69 10	0.680	0.720	0.800	6.6	1:1.059:1.176
70 2	0.720	0.760	0.840	5.5	1:1.056:1.167
73 4	0.790	0.850	0.940	11.2	1:1.076:1.190
75 2	起碼運價由6元調為7元(各級路面運價不變)			—	1:1.076:1.190

資料來源：「交通部統計要覽」，交通部，民國74年。

加成法。

民國49年頒布之「汽車運輸業客貨運運價準則」採合理投資報酬率法，將應有收入分成兩個部分計算，一部分為營業支出，一部分為合理投資報酬。基本運價求法，係先求得全年應獲得的營業收入，再按該全年營業收入求得基本運價。民國56年8月客運運價調整係以公路局的資料做基礎加以調整，投資報酬率則以9.72%計，其計算公式如下：

$$\begin{aligned} \text{全年客運應獲得的營業收入} = & (\text{全年客運營業支出} - \text{其他營業收入}) \\ & + (\text{營業外支出} - \text{營業外收入}) + (\text{固定資產價值} - \text{折舊準} \\ & \text{準} + \text{營運週轉金}) \times \text{合理報酬率} \end{aligned}$$

民國69年12月20日修正公布之汽車運輸業客貨運價準則亦採合理投資報酬率法，首項之營業支出部分仍然不變，但投資報酬率的率基（rate base）部分則扣除未償還貸款，以免在未償還貸款利息記在營業外支出項下，又在固定資產淨值中當作率基，重複計入應有收入中，其計算公式如下：

$$\begin{aligned} \text{全年客運應獲得營業收入} = & (\text{全年客運營業支出} - \text{其他營業收入}) + \\ & (\text{營業外支出} - \text{營業外收入}) + (\text{固定資產淨值} - \text{未償還貸} \\ & \text{款} + \text{營運週轉金}) \times \text{合理報酬率} \end{aligned}$$

$$\text{基本運價} = \frac{\text{全年客運應獲得營業收入}}{\text{延人公里換算總和}}$$

營業支出，包括行車費用、站務費用、業務費用、管理費用及其他營業支出。營業外支出，包括財務支出、整理支出、賠償與損失及其他雜項支出。營業外支出及營業外收入如與客運業務無關者，不予計列。

固定資產淨值，按上年度年終運輸營業用固定資產之帳面價值減除備抵折舊之淨額。

營運週轉金，按一個月用人費及三個月材料費之總和計算。

合理報酬率，得比照銀行一年期定期存款利率計算之。



延人公里換算總和，即各等級客車各種旅客延人公里數依其運價比率折合為普通車全票旅客延人公里數後，再予合計之總數。

民國74年6月26日再度修正公布之汽車運輸業客貨運運價準則，對於費率計算公式則又回復到民國44年的費率計算公式—成本加成法，只是名目不同罷了，其計算方式如下：

$$\text{每延人公里之基本運價} = \frac{\text{每車公里合理成本} \times (1 + \text{合理經營報酬率})}{\text{平均每車公里全票乘客人數} + \text{平均每車公里各種義務性優待票人數換算成全票人數}}$$

公式計算項目說明及運用準則如4.1節。

由上分析歷年計算公式，不外乎兩類—為成本加成法（或經營比法）；另一為合理投資報酬率法，茲分述其特點如下：

#### 1. 成本加成法：

本法主要優點在於能充分考慮公路運輸業之固定資產週轉率較高，因此該業經營風險主要在成本變動或營收變動上，故公路經營業適用此法。但是本法缺點在於單位成本不易確定，而且費率與成本間成一固定比例關係，容易造成業者浮報成本，另外因為固定投資無法反映到費率調整中，可能會減低業者的投資意願，而無法維持甚或降低既有服務水準，勢須嚴格成本監督及加強服務管制以配合此法之採行。

#### 2. 投資報酬率法：

本法缺點在於公路汽車客運的成本固定資產及營運週轉金應依那一家為標準？另外，固定資產價值的評定及重估與否？均為問題，且因為公路汽車客運業固定資產週轉率高，顯示其事業風險主要不是來自固定資產投資，因此不宜採用此法。

至於現行優待票之適用對象及減價幅度，茲探討如后。目前台灣地區公路汽車客運業使用優待票對象計有：公教、軍警、學生、孩童、老人及殘障。甚至於一般乘客持用定期卡票，部分業者亦給予促銷業務性優待折扣，大多為九折，至於公教票為七折優待亦屬於促銷業

務性優待。軍警、學生、孩童、老人及殘障依往例均屬義務性優待，優待折扣均為五折，但部分業者在學生票中的小學生部分給予四折優待。在優待票的使用限制上，學生定期票則每日限用二格（來回二趟），限制較大。

優待票之適用對象，屬義務性優待者，反映在費率計算時，可依折扣比率換算為全票人數，但在現行法規中，除學生、警察係依往例享有半價優待外，軍人、孩童、老人、殘障則均有法令依據，茲分別概述於下：

1. 軍人優待票係依「現役軍人及其家屬之優待」第十九條規定：「現役軍人乘坐公營之火車、輪船、飛機、公共汽車等交通運輸工具時，得予以減費優待。其辦法由交通部訂之」。但民營部分却未包含在優待範圍內，且優待減價幅度，交通部亦未訂定。
2. 孩童優待票係按「汽車客運規則」第二章票價與運費第十一條規定：「孩童身高未滿一公尺一公寸者免費，滿一公尺一公寸未滿一公尺四公寸者得購半票，滿一公尺四公寸者應購全票」。
3. 老人優待票係依「老人福利法」第十七條規定：「老人因搭乘國內公民營水、陸、空公共交通工具，進入康樂場所及參觀文教設施，予以半價優待」，又第三條規定老人之定義：「本法所稱老人，係指年滿七十歲以上之人。」
4. 殘障優待票係依「殘障福利法」第二十條規定：「殘障者搭乘國內公、民營水、陸、空公共交通工具，得憑殘障手冊半價優待。」

目前台灣地區民營公路汽車客運業者七十三年度之票價結構（表 4.2）中，優待票部份約佔總票數的 22%。其中最主要的優待票種是學生票，約佔優待票總數的 66%，其優待票價與平均票價的差額轉嫁中低收入持用全票的乘客負擔不甚合理，但是因為學生月票屬每日限用二格故較無濫用情形，減輕全票乘客負擔不少。

依據民國 68 年行政院核頒「大眾運輸運價政策改進要點」第三項規定，「鐵公路客、貨運之運價，除法律上有規定者外，應逐步取銷

表4.2 台灣地區民營汽車客運業票價結構(七十三年度)

票 種		內 容 項 目	票 數 (張)	結 構 (%)
優 待 票		公 教 票	23,886,360	3.66
		軍 警 票	18,172,354	2.78
		中上學生票	83,742,710	12.83
		小 學 生 票	9,818,990	1.50
		老 人 票	5,467,959	0.84
		殘 障 票	1,062,566	0.16
		小 計	142,150,939	21.77
全 票			510,883,451	78.23
合 計			653,034,390	100.00

資料來源：「台灣省民營公共汽車客運業七十三年度統計資料」，台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會，民國74年6月。

優待辦法，建議由交通主管單位擬定計畫分期實施」，故未來之義務性優待票範圍應酌予逐步縮小，剔除學生、警察優待身份，並提高軍人優待票折扣。或由各有關機關編列預算補貼其優待差額，避免不合理之轉嫁方式。

#### 4.4 業者對費率訂定之意見

本研究曾於民國七十五年二月十五日至二十五日訪問抽選之十家客運業者，並設計問卷請業者提供研究所需資料，同時亦請其反應有關意見。茲就被訪問業者對於費率及其相關問題之意見，綜合彙整如后。

1. 業者對於費率訂定之意見分述如次：

- (1) 可採用一致之費率公式，但是對於合理成本之核定則須因地制宜，以及費率計算採用之平均每公里載客人數、路線平均運程及優待票比率等項目，均與營運環境及經營管理有密切關係，因此應予分區核定之。
- (2) 部分業者表示，不僅止於將費率依據路面等級訂為三級費率，且應比照日本按照路線載客密度訂定分級費率，同時對於路面等級愈低及載客密度愈稀的地區，其費率應考慮負擔能力低，訂定較低之費率；反之，在乘客負擔能力高的地區，則讓乘客多負擔運價。
- (3) 另方面，有些業者認為，在偏遠地區應加大起碼里程為12公里，以補救運量不足，所遭致之虧損，此點意見則與第2點矛盾。
- (4) 某些業者認為，為提高服務品質，故須添購新車，但由於原列車輛之折舊費並不足以負擔新車的購置成本，因此必須辦理貸款，所以貸款利息應可在費率中適度反映。
- (5) 現行票價係按距離計算，等於乘客搭乘之起迄票站距離與每延人公里之基本運價之乘積。不過運價却不得低於起碼運價。目前大多數業者為推行一人服務車以節省人力，必須簡化車上售票作業，因此大多已採用簡單型電腦售票方式；然而因票價係按每延人公里計資，司機須記憶較繁多的票站編號，且因票價表內容繁瑣，致使需要較長之反應時間，加以收現找零，使得上車服務時間拉長，故業者均不願在運量較大之路線或尖峰時刻採用此種電腦售票方式，而仍須配置服務員作業。業者有鑑於此，遂向交通部提出變更現行之運價計算方式，對於超過起碼里程部分，改按每三公里為計資的基本單位，此不但可減低各路線之票價表之複雜性，同時亦可減少許多票站數，必可縮短司機的反應時間及上車服務時間，俾便全面實施一人服務車。然而交通部認為此為變相加價，故駁回業者要求。致使業者覺得該部未能體諒其經營苦心

，並進一步配合改善其經營效率。

(6)關於優待票，部分業者認為應由政府補貼，如高雄客運之長途冷氣車對老人及殘障均予半價優待，其中殘障優待部分，省交通處及社會處曾加以補貼，惟僅辦理二年便停止補貼，該公司認為應恢復原有補貼方式；然而彰化客運之鹿中線冷氣車為加強促銷，對於學生亦給於六折優待。由此二案例顯示，業者對於優待票須補貼與否，見解不一。

(7)依據「汽車運輸業客貨運價準則」第五條第四款之規定：「合理經營報酬率得參照銀行一年期定期存款利率計算之」。事實上汽車運輸業不但是屬於長期性投資事業，而且亦負經營虧損之風險，若合理經營報酬率僅為一年期定期存款利率，業者大可不必投資此一行業，只要將資本完全存入銀行三年定存，所獲生息將更多，同時也不必苦心經營。故業者認為合理經營報酬率應訂為銀行長期存款利息，起碼亦不應低於一年定存利率。

除上述7點外，台中客運之長途冷氣車為推動一人服務車，已實施票價簡化措施，將票價尾數捨位成0元或5元，使票價成為10元、15元、20元……。此措施不但節省人力成本，並且該路線之營收比其他公司平行路線為高，成效頗佳，亦值得參酌。

## 2.業者對於費率調整之意見：

(1)依據行政院68年核頒之「大眾運輸運價政策改進要點」及「汽車運輸業客貨運價準則」之規定，除遇有特殊情形外，政府應每兩年檢討運價乙次，以維政府威信，並適時調整運價。

(2)部分業者認為，由於台灣地區面積不大，故無論是公路汽車客運或市區公車之費率調整，均宜由中央公路主管機關同時一併核定調整，但省方費率不得比照北市辦理。同時業者咸認，現行法規並無規定票價調整須送民意機關審議，況且民營業者若有虧損，議會並無同意補貼之權，故票價調整無須，也不宜再送議會審定。

(3)業者定期呈送公路主管機關之各式報表，大多被束之高閣。然而在每次票價調整檢討時，主管機關均要求業者再次造送資料，顯然平日業者花費整理，均屬多餘且浪費。

### 3. 業者對於稅捐之意見：

(1)關於新制加值型營業稅，主管機關逕以行政命令規定，由業者自行負擔是項稅額，不可轉嫁，以致降低實質票價及業者稅後收入。另外，新稅制之計算方式複雜，必然加重公司業務負擔，增加配合新制所需人力、物力。對於降價之損失，公營業者係由政府經營，並無問題，至於民營業者，政府當局則未作補貼之考慮，實有不公。且此措施與加值稅法之規定相抵觸，業者當不能接受。

(2)公路汽車運輸業係屬公用事業，與一般事業性質不同，負有服務公共性之特質，故應在稅捐上給予優惠。惟目前業者之自有站場用地多，大多超過累進限額高限，以7%課稅；又經營所需之建物，其房屋稅為3%，均與一般事業之稅率相同；此對公路汽車客運業者顯有不公，應予免稅優待才是，使其降低成本分享大眾。

## 4.5 服務水準與費率相關性分析

由於本研究受到人力、時間之限制，無法將服務水準與費率水準之關聯性，以建立指標及模型方式加以深入探討。因此僅作一般性分析。

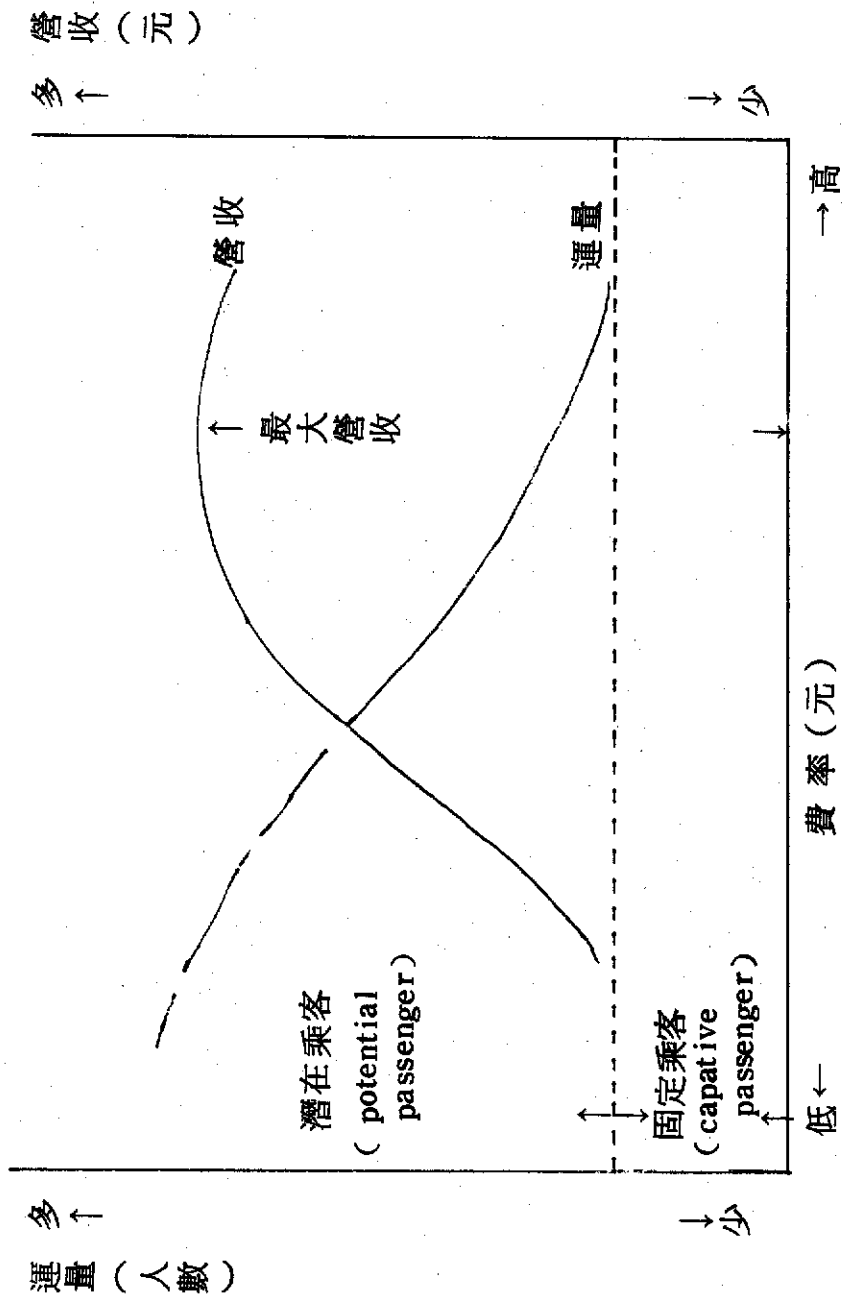
在探討運輸服務品質時，首先須瞭解其特性與一般產品不同，一般產品我們可以設其每一單位服務品質均相同，但是運輸服務則不然，同一單位之運輸服務，其品質乃受到共同使用者之多寡而定，使用者愈多，則服務品質愈形下降，此可稱為消費外在不經濟（Consumption External Diseconomg）。接著由公路汽車客運之費率計算方式觀之，在基本運價之計算項目中，平均每車公里載客數即是決定性

之服務指標之一。假設服務供給固定，則每車公里合理成本變化必然不大，但在既有服務下，乘客多寡，便是影響服務品質的主要因素。此時若無補貼，核定之每車公里載客愈高（即服務品質愈低），則費率亦愈低；反之，則費率愈高。因此所設定之每車公里載客數，對票價之影響頗劇。如核定數超過實際需要，使基本運價過於偏低，此一措施，所增加之潛在乘客（Potential rider）仍不足以彌補收入減少，將造成業者虧損，無力投資，同時業者勢以減少班次及降低品質方式提供服務，使既有服務趨於惡化；如核定數偏低，則基本運價偏高，必然使潛在乘客裹足不前（參圖 4-1），如運價超過某種程度，業者收入則反趨遞減，對業者反而不利，因此一般運價均有最低及最高限制，最低大多以直接成本為考慮，最高則以服務價值為考量。若運價偏高，不但業者收入反趨減少，且亦因潛在乘客大多轉移至其他私人運輸工具，顯然有違提倡發展大眾運輸之政策，自有不當。因此最適費率須顧及社會全體利益之最大化，並使資源獲得合理報酬及供需達到平衡，這些事項都是非常重要的，也是費率管制的目的。然而由於採取費率管制，總不免會發生虧損、能量不足、或者是服務水準不易維持與提升，因此為兼顧社會目的，對於一般公路客運，最適當的方法即是採取補貼政策。

關於服務水準，有些以低成本即可獲得改善，如行車人員服務態度、班車準點、車輛設計等。但有些却非有高成本，否則便難以改善，諸如購車增加班次；提高維修水準減少故障率；使用高級客車（及底盤）與維修材料提高舒適程度；增設候車亭提供良好之候車環境等。因此，就一般公路客運業而言，若以社會目的考量，却無補貼或撥款配合，那麼有許多高成本的改善措施均無法有效達成，難竟全功。

對於公路汽車客運業，交通部針對各等級客車、各級路面，以及各種不同身份旅客分別訂定各種運價，其不僅止於服務成本的考慮，並以配合國家運輸政策、衡量負擔能力、服務水準、服務價值、競爭情形等分別據以訂定。因此運價之訂定，有些國外學者認為並非屬科

圖4-1 費率水準對運量與收入之影響示意圖





學性問題，而是一項政治性問題。惟在訂定運價時，考慮之合理報酬率有一合理範圍，在此範圍內，則需運用判斷決定。例如雖然直達車成本比普通車低；同等級客車行駛高速公路成本比一般公路低，但就服務水準言，則適反之。顯然服務水準與費率之關係極為密切，在合理報酬範圍內，服務水準是重要衡量因素之一。惟目前因業者大多未能按各路線及各級車種分別建立成本資料，因此所謂之服務成本未能確定，訂定運價之合理報酬範圍，自難有所遵循，此為歷年票價訂定之一大缺失，有待改善。歷年各級客車及各級路面之運價請參表 4.3。

**72.7.27.**

年		各種車班																光	
		各								車									
		普通車		直達車		達車		金馬		金龍		中興		國					
月	一級	二級	三級	一級	二級	三級	一級	二級	三級	一級	二級	三級	一級	二級	三級	一級	二級	三級	
38	6	0.045	0.057	0.078															
39	12	0.086	0.109	0.169															
40	10	0.151	0.191	0.260															
45	11	0.180	0.210	0.270															
49	1	0.240	0.270	0.30															
56	8 <sup>15</sup>	0.270	0.300	0.340															
63	1 <sup>27</sup>	0.360	0.400	0.45	0.410	0.46	0.52	0.47	0.52	0.59	0.570	0.630	0.710						
68	6 <sup>1</sup>	0.470	0.520	0.590	0.52	0.58	0.65	0.59	0.65	0.74	0.64	0.71	0.80	0.74	0.82	0.93	0.97	1.08 1.21	
69	5 <sup>3</sup>	0.64	0.68	0.75	0.66	0.70	0.77	0.67	0.71	0.79	全	金	馬	0.74	0.82	0.93	0.97	1.08 1.21	
69	10 <sup>7</sup>	0.68	0.72	0.80	全	普	通	0.72	0.76	0.85	"	"	"	0.80	0.85	0.97	0.97	1.08 1.21	
70	2 <sup>15</sup>	0.72	0.76	0.84	"	"	"	0.76	0.80	0.89	"	"	"	0.86	0.91	1.00	1.01	1.07 1.18	
72	3	0.72	0.76	0.84	"	"	"	0.75	0.79	0.88	"	"	"	0.85	0.90	0.99	1.01	1.07 1.18	
73	4 <sup>18</sup>	0.79	0.85	0.94	"	"	"	0.84	0.88	0.98	"	"	"	0.96	1.02	1.12	1.17	1.24 1.37	
75 <sup>*</sup>	5 <sup>1</sup>	0.74	0.80	0.88	"	"	"	0.79	0.83	0.92	"	"	"	0.90	0.96	1.05	1.11	1.18 1.30	

資料來源：台汽公司提供

註：1. 乃年5月1日起，台汽依交通部公布，除國光號外，其餘車種均調低1分。

2. 75年4月1日起實施加值型營業稅，75年5月1日之各級客車票價已扣除台汽自行吸收之新制稅5%。

## 4.6 綜合評述

由前述對公路客運費率制度檢討，可窺知現行有關費率之法規規定與政府管制及業者意見之間無法完全認同一致，應速謀對策改善。綜觀費率制度，將改善意見分敘如后：

1. 一般公路客運之費率公式全國一致，費率水準則分區核定：大體上，業者對現有費率公式均認為合理，然而由於一般公路客運大多僅跨越鄰近縣市，營運範圍係屬地區性，且營運環境確與地緣有關，又各地區載客密度、優待票比率、生活水準、服務成本等均有不同，因此分區核定費率較能符合當地水準，且對業者亦較為公平。對於不同費率適用地區之劃分，則宜以都會區及介於都會區間之地區作為考慮範圍，至於高速公路之汽車客運則仍維持全國一致之費率水準。全國統一或分區核定方式均能符合「汽車運輸客貨運價準則」第二條之規定，若不能實施分區核定方式，則應對於經營條件較差地區之客運業者採用補貼方式，使其收支平衡，並獲合理報酬。
2. 縮短分級路面費率差距，早日徵收公路營運費，獎助偏僻路線：歷年均依三級路面訂定費率，民國40年10月之三級路面運價比率為1：1.265：1.722，經歷年調整票價均設法縮短三級路面運價差距，至民國70年2月比率變為1：1.056：1.167，但73年4月又微升為1：1.076：1.190，惟因三級路面大多位於窮鄉僻壤，不但沿線居民負擔能力較低，且車輛服務亦顯得較差。雖然服務成本可能較高，但衡諸服務水準及負擔能力則似不應比一級路面有所差距，因此應依公路法第四十四條規定，由交通部早日擬定公路營運費之徵收及使用辦法，報請行政院核定，並依公路法第七十條之規定對經營偏遠地區之路線有虧損者，公路主管機關得以公路營運費獎助之。
3. 十六項成本已包含財務費用，但對於過度擴充不動產，則應限期使用：業者認為購車貸款利息應反映在票價中，事實上，票價計算之合理成本已包含了利息支出的財務費用，不過，對於不動產購置過

多，却用於非營業使用，主管機關應密切查核並限期使用，以杜不當之擴大成本，並反映在票價中，若費率計算公式為成本加成法，則為加重成本；若為合理投資報酬率法，則不但加重成本，且亦浮列投資資產，虛增合理報酬實有未妥。另方面業者反映每次費率調整，均須重送成本資料，顯然平日主管機關對業者定期呈送報表均存檔了事，未善盡監督之責。另外，在主管機關監督業者經營效率及服務良窳之同時，亦應密切注意業者盈虧，以及有無不當投資與成本虛列事宜，以兼顧服務管制及費率管制。

4. 應定期二年檢討票價乙次，並加重行政權運作權責：回顧歷年票價調整時間差距有半年者，亦有長達七年者，且調整幅度之大小差距甚大。為維持業者生存，並避免服務水準惡化，應依「汽車運輸業客貨運價準則」之規定，對汽車運輸業營運成本重估及運價調整，每兩年檢討乙次。票價調整檢討作業則宜由主管機關接受公會擬定之運價核定之，至於立法權之運作則應僅限於票價調整與運作內容是否合法？以及調整時機是否妥適？至於調整技術性事宜則應完全歸由行政權，不宜過度干涉。

5. 儘速建立個別路線及各級車種之成本資料，並制定統一會計制度：目前除新竹客運實施業務處理電腦化，針對路線車種，以及市區公車與公路汽車客運等分別建立成本及營收資料外，其他客運業則仍未如此做，因此對於分級車種費率，以及針對公路汽車客運費率之訂定均無確實成本可供參考。且對於新設、新闢及偏遠路線之虧損認定均有困難，如何以公路營運費獎助之。另外由於業者間之會計制度不同，部分成本項目歸類稍有差異，故應制定統一之會計制度，俾便費率檢討，重估營運成本、比較與參考各業者成本時，站在一致的基礎上。同時，並輔導業者建立財務會計之制作，在觀念上使其了解與稅務會計用途不同，前者可供認定業者之經營效率，財務結構及營運績效等之用，非後者所可比擬。

6. 票價計算應具彈性，以簡化票價表：一般公路客運業者為實施一人

服務車，須減輕駕駛員售票作業負擔，因此部分業者均已採用簡單型售票機，惟因現行票價計算，不利於一人車之推動，故建議採以每三公里為計價累進單位。依據台中客運長途冷氣車之簡化票價以推行一人車經驗似可採行，惟其每三公里為計算之累進運價單位不得高於（基本運價×1.5公里）之運價，以符合公平原則，此一彈性票價主要目的在簡化票價表，此一措施則須經主管機關同意方可實施。未來在調整票價時，則可考慮此一彈性票價上、下限，俾利配合業者節省人力之進行。

7. 免除或減低稅捐，降低業者成本負擔：加值型營業稅無法轉嫁乘客，業者須自行吸收，不但加重業者負擔，同時亦增加配合之人力、物力。另外各種稅捐如地價稅、房屋稅、汽燃費及牌照稅等均無優惠，對於提倡發展大眾運輸似有矛盾。目前既無補貼，故應在稅捐免除及減低上著手，以減輕業者成本負擔。
8. 義務性優待票範圍應予明訂，於法無據之優待票價差額，不宜由全票乘客負擔：優待票乘客於法無據者，計有警察及學生，且現行優待票使用主要對象中為學生，佔優待票總數之66%，比例甚高。又目前之費率計算，係將義務性優待票之票價差額轉由全票乘客負擔，然而使用一般公路汽車客運之全票乘客大多為中低收入者，將優待票價差額轉嫁全票乘客，甚不合理。故宜由優待票對象之有關機關補其差額或取消其優待身份較為合理，同時亦符合民國68年行政院核頒之「大眾運輸運價政策改進要點」之規定。

## 第五章 改善公路客運業財務狀況之途徑

### 5.1 財務改善之重要性

台灣地區公路汽車客運除高速公路及主要幹線由台灣汽車客運公司經營，其餘次要線由民營汽車客運業辦理。公路主管機關審核經營汽車運輸業之申請，依據公路法第三十八條規定，應合乎下列各項：

1. 合於當地運輸需要。
2. 雖能增進公衆便利。
3. 具有充分經營財力。
4. 具有足夠合於規定車輛及站場設備者。

由上列審核條件可知健全的財務結構與資本為經營公路汽車客運業之基本必要條件。

根據調查統計資料顯示，目前國內各民營汽車客運業中，有少數公司在經營欠佳情況下，造成連續數年的虧損，如福和客運公司截至七十三年底止累積虧損達 120 百萬元，已超過該公司實收資本 70 百萬元，另截至七十三年底，歷年累積虧損扣減各種公積後之餘額達實收資本二分之一以上者有：三重客運、首都客運、淡水客運、台南客運。其中首都及淡水客運最近五年乃在繼續虧損中，三重客運最近五年中除七十一及七十二年度發生虧損外，其餘三年仍有盈餘乃因 69 年以前累積虧損遞延之結果。台南客運情形則較為特殊，該公司成立於日據時期，兼營台南市區公車，本有相當穩健基礎，惟近年來由於市區公車之營運欠佳，業績年年下降，成為該公司之一大包袱，使該公司自七十一年度起呈現鉅額虧損。

### 5.2 由政府統籌經營縣市公車

市區公車是絕大多數市民日常生活的主要交通工具，若能增加車

輛運轉率、節省市民的乘車時間，市民必感受到公車之效益而多加利用，否則，必另謀他圖如自備車輛，短程則以步行或計程代步。在如是情況下，由於乘客減少，業者往往有脫班現象發生，經此惡性循環，必導致班次減少。乘客若非必要或無急事，必因久候不便，而改用其他交通工具代替。

市區公車之經營宗旨，在於適合市區交通運輸需要，增進市民行的便利。公路法第三十六條規定：「汽車運輸業之經營，除邊疆國防重要路線內中央及地方政府經營外，應開放民營……」。此一條文立法宗旨明確指出邊疆國防重要路線，應由政府經營以確保國家安全，至於其餘路線開放民營，係借重民間資力來共同發展國家運輸事業。運輸事業屬公用事業，其關係民行至鉅，為防壟斷及同業間惡性競爭，公路法第四十一條及第四十二條對營運路線及運價均列入管理。市區公車票價，目前除台中市區公車外，均比照台北市區公車票價。市區汽車客運之票價，以人為單位，但由於各地區乘坐人數，里程不一，致各縣市公車業者營收差異頗大。

由於國內小汽車、機車的快速增加，乘客人數隨之日減，每班次載客人數減少，另方面，由於人事費用與燃料成本的一再上漲，使市區公車業者，自民國七十二年以來即普遍呈現虧損狀態，尤以中南部地區為甚。公車業者無法達到預期目標，故一再要求調整票價，站在政府立場，政府有義務解決業者困難，以維持公車服務，幫助大多數市民解決「行」的問題。但是，從另一方面來考慮，乘坐公車市民大多數是中、低收入者，政府也有責任提供便捷而低廉的交通工具。因此，費率亦不得輕率為之。延至七十五年二月始核准調整費率，但業者所受之損失亦不貲。

對營運欠佳之市區公車，其根本解決之道，宜由政府收回統籌經營。否則，在長期鉅額虧損下，勢必使公車降低品質，無法提供正常服務，不僅迫使公車因之脫班、撤線而陷於癱瘓，影響市政建設，此非市民之福。更有甚者，對兼營公路汽車客運業者，因兼營市區公車

部份之影響，而使公路汽車客運部份，因無力擴充設備，增置車輛汰舊換新，使服務品質下降，亦為全體乘客所不願見。

市區公車改由政府經營之前題，應為民營業者在政府監督輔導下仍無法改善其營運情況，則宜由政府收回經營，並編列專款購車，積極規劃改善營運路線，使市民能獲得便利之公車服務，樂於乘坐公車，在良性循環下，基於長遠目標，必能改善營運情況，提高服務品質，提供市民便捷舒適的服務。且此亦符合公路法第卅六條規定：「汽車運輸業之經營，除邊疆及國防重要路線由中央及地方政府經營外，應開放民營。但國民無力經營時，由政府經營之。」之立法精神。

### 5.3 路線分配合理化

公用事業關係國計民生至鉅，各國政府對公用事業均採較嚴格之管理，除費率需由政府核定外，在經營區域方面亦加以限制，以避免同業間惡性競爭。運輸事業亦不例外，根據公路法第四十一條規定：「公路之同一路線，以由公路汽車客運業一家經營為原則，但其營業車輛，設備均不能適應大眾運輸需要，或其他公路汽車客運業之車輛必須通行其中部份路段始能連貫其兩端之營運路線時，公路主管機關得核准二家以上公路汽車客運業經營之」。

台灣為一島嶼，南北向距離僅 400 餘公里，多山，中有中央山脈縱貫南北，全島劃分為東西兩部，因地形關係工程艱鉅，故興築鐵路僅限於沿海一帶各大城市，至內陸及短程運輸幾全靠公路聯絡。因是公路運輸在台灣地區，對國計民生產生全面性的，深遠的影響。台灣地區公路可概分為六大系統：

1. 高速公路系統
2. 環島公路系統
  - (1) 西部幹線
  - (2) 東部幹線
3. 橫貫公路系統



- (1)北部橫貫公路
- (2)中部橫貫公路
- (3)南部橫貫公路
- 4.內陸公路系統—各縣市公路
- 5.濱海公路系統
- 6.聯絡公路系統—聯絡各鄉鎮

根據統計，七十三年底台灣地區（不含澎湖）公路里程 19,292 公里，全島面積 35,873 平方公里，平均每一平方公里有公路 0,542 公里，密度頗高。經營長途汽車客運業者計有 34 家，其中除台灣汽車客運公司係屬省營外，餘均為民營。七十三年全年全體公路汽車客運公司營運有關資料如次：

項 目	台 汽	全體民營汽車客運公司		合 計
		全 體	平均每家(33)	
車輛數(輛)	3,612	4,751	144	8,363
營業里程 (公里)	3,277	25,588	775	28,865
行車次數 (千次)	5,889	17,417	528	23,306
行車公里 (千公里)	416,769	332,326	10,070	749,095
載客人數 (千人)	287,709	777,655	23,565	1,065,364
客運收入 (千元)	9,874,035	5,840,900	176,997	15,714,935

由上述統計資料來看，民營公路汽車客運公司平均每家擁有車輛數 144 輛，營業里程 775 公里，每車公里收入 17.58 元，擁有車輛大於平均數的有 17 家，其餘均小於平均數，由於規模小，未能產生規模經濟效益，故營運結果大多普呈虧損現象。次再就營運範圍來看，

大都侷限於一個縣以內（省轄市與縣相聯視為同一縣市範圍），超過一個縣以上者僅新竹（竹、苗中）、苗栗（苗竹中）、台中（中、彰）、彰化（彰、中、投）、員林（彰、中、投）、台西（雲、嘉、中）、嘉義（嘉、雲、南）、新營（南、嘉）等八家。

為期我國公路汽車客運業之經營能達到經濟規模效益，曾有交通專家主張應採分區合併方式，經訪問調查結果，各被訪問公司除有一家歷年均虧損之公司主張由政府收回統籌經營外，對此一構想普表贊成，但認為在實務上，由於各地區地理環境不同，路權好壞不一，且大都為家族企業，要突破合作經營觀念及實際經營將有困難。

#### 5.4 實施路線成本制度

目前除新竹客運已推動路線成本制度外，其餘客運業均未能實施此一制度，其關鍵在於新竹客運業務處理已步入電腦化。

台汽客運之經營範圍涵蓋一般公路及高速公路之汽車客運，使用客車亦有六種之多，然因尚未實施路線成本制度，因此，無法劃分各級客車及個別路線之成本，對於各級客車費率之訂定因無實際成本可資參考，似有未妥。至於民營客運業，因大多數業者均兼營市區公車及遊覽車，在成本計算方面亦未分列，各類列運輸成本都無法明確分出。因無確定之公路汽車客運成本，因此在費率訂定時，難以提供可資參供之數據，以獲取大眾信服。另外，對於公路法規定，將可征收公路營運費，以獎助新設、新闢及偏遠地區路線之虧損，將因成本資料無所憑據，恐難有效執行。

在實施路線成本制度之初，首先，必須輔導業者建立一套健全之會計制度，俾使業者之成本歸類方法一致。接著應實施電腦化，使路線成本制度之推行，不增加會計人力負擔，也使該制度之可行性大幅提高。

實施路線成本制度除在費率訂定及前述之獎助有所遵循外，對於路線成本控制及經營效率之評估亦有裨益，宜及早輔導業者推動實現。

## 5.5 採行利潤中心制度

利潤中心制度是管理控制之最有效工具。其目的在促使組織中每一作業單位主管能主動積極地以最具成效及最有效率的做法，利用有限的經濟資源，以圓滿達成組織的目標。

經調查結果，各公路汽車客運公司之組織，除規模較大之台灣汽車客運公司及新竹汽車客運公司組織較健全，並設有企劃部門，負責規劃公司整體業務外，其餘均僅設業務，管理及機料三個單位，從事日常業務之處理。目前除桃園客運對各營運站已實施利潤中心制外，其餘業者均未實施利潤中心，僅對各路線及行車人員績效予以統計作為核對獎金之根據。

受訪問公司中，電腦化作業已全面進入實施中的有：台灣汽車客運公司、新竹汽車客運公司、及台北客運公司、桃園客運公司已進入完成籌設階段，其餘均僅限於車上售票服務，至於站上售票服務僅高雄汽車客運，台灣汽車客運公司現已完成，近期內即可全面實施。

利潤中心設立之條件有三：

1. 利潤中心界限的劃分。
2. 利益計算之正確。
3. 獎勵方法之建立。

劃分利潤中心的界限包括二方面：(1)將服務部門與利潤中心分開。(2)確定每個利潤中心的範圍。服務部門就整個公司而言，固為不可缺少，惟其績效不是以利潤數字便可加以計量，而是按達成其工作成就，實際所發生的成本和預算數額比較加以衡量。一個利潤中心即組織內之自治單位，以利潤績效做為衡量部門經營效率的主要指標，對於經營效率及營運目標之達成由於利潤中心之激勵效果，獲益甚大，就以桃園客運觀之，利潤中心制度可獲得肯定。

## 5.6 獎助偏僻路線

偏僻路線由於居民少，乘坐人數與黃金路線相差懸殊，且因多屬二、三級路面，路面較差，行車較慢行駛震動大，機件損耗率較高、車胎磨損較大，其收費標準考慮沿線居民負擔能力僅較一級路面略高，但在營收方面，則因乘坐人數少，致該偏僻路線往往形成一虧損路線。業者之所以經營該偏僻路線，係基於社會責任，或正常營運路線之延伸，以應當地居民對外交通之需要，但在經年累月情況下，已成為業者之一大包袱，若其他路線之營收一但未能達成目標，勢必對該偏僻路線大幅減少班車，甚或撤線，此不但有違政府運輸政策，且對當地居民產生重大影響。

公路法第四十四條規定，公路主管機關對於汽車運輸業，得徵收公路營運費，擴充運輸獎助、安全管理及公路養護之用。前項營運費之徵收率，不得超過運價百分之十，高速公路不得超過運價百分之二十；其徵收及使用辦法，由交通部擬訂報請行政院核定之。惟該「公路營運費徵收及使用辦法」尚未見核定。建議凡公路汽車客運業者在經營偏僻路線方面績效卓著能依照規定行駛班車，且未曾發生脫班情事，並能提出偏僻路線營運成果與經營效率及虧損金額呈報，經列管有案及查核屬實時，得在其虧損金額以內視公路營運費之收支情形，編列預算酌予獎助。

宜速訂定「公路營運費徵收及使用辦法」，並將上述建議列入該辦法中，以輔導及獎助業者經營偏僻路線。

## 5.7 切實檢討費率水準並適時調整

公路汽車客運業所提供之服務係不可儲存之載客服務，客票收入為其最主要收入，在成本方面，由於汽車所行駛之公路均為政府修建與養護，僅需投入場站及車輛等設備，故成本中多數為直接變動費用與生產量具有密切關係，產量增加，費用隨之比例增加，反之產量減

少，費用自亦隨之減少。由於各公司情況不同，成本亦不一致，依據交通部於 41 年聘請國內外專家成立交通事業收費費率研議委員會於民國 42 年訂定之公車每公里，成本計算標準核定將成本分為十六項，此一標準成本即成為此後公路客運運價調整方案之藍本。

依據汽車運輸業客貨運運價準則第三條規定，公路汽車客運以一級路面普通車全票旅客每一延人公里之運價訂為基本運價，同準則第五條並規定基本運價之計算公式，採每車公里合理成本 $\times$ （1 + 合理經營報酬率）；公式中每車公里合理成本即上述標準成本可概分為：

1. 機料成本：燃料

附屬物料：機油、考邦油、剎車油、黃油

輪胎

材料

2. 折舊成本：車輛折舊

各項設備折舊：修車設備

業務設備

管理設備

3. 用人費用：行車人員：駕駛員

服務員

4. 各項費用：修車員工

業務員工

管理員工

行車附支

修車附支

業務費用

管理費用

財務費用

稅捐費用

現行公路汽車客運一級路面每延人公里之基本運價 0.790 元，係於七

十三年四月調整，惟國內油價於七十五年內，曾四度下降，柴油每公升共降低三元，經省交通處核定自七十五年五月一日起每延人公里之基本運價下降 0.01 元。

根據各公司實證資料統計，十六項成本中，用人費用約占營業成本的 45 %，燃料費用占 35 %。觀之歷次費率之調整，似均與油價調整有關，國內油價自六十八年起一再調整，每次調整油價時，交通處即隨之核定調整基本運費：

六十八年三月高級柴油調高 22.8 %，費率隨之於六十八年六月調升 0.11 元；六十八年十二月高級柴油調高 50 %，費率未調整；六十九年四月高級柴油再調高 16.66 %，費率於六十九年五月再調升 0.17 元，六十九年九月高級柴油再調升 14.28 %，六十九年九月費率亦隨之上升 0.04 元；七十年二月高級柴油再度上升 12.5 %，費率於同月再調升 0.04 元，即延人公里之基本運價為 0.72 元。

運輸成本中，燃料係為主要成本之一，燃料調整固為調整費率之主要因素，但員工待遇之提高，車輛成本及進口稅捐之調整、汽車燃料費、監理規費提高及為提高服務水準，增加班次，使平均每班次載客人數減少，凡此均為構成調整費率之重要因素。

公路法第四十二條規定，汽車運輸業之客貨運運價，由汽車運輸業同公會按汽車運輸業客貨運運價準則擬訂，報請該管公路主管機關核定。復據汽車運輸業客貨運運價準則第十一條規定：「汽車運輸業營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次」。依正常程序，費率之調整，係依據調整當時之合理成本計算，而成本往往隨着時間而上升，費率調整當時，業者通常均能獲取合理報酬率，但事隔不久即日漸步入虧損階段，除非擁有較好路線，財務健全及經營管理完善者外，均難避免。

費率若無法立即反應成本，則必減少業者營業收入，汽車成本多數為直接變動成本，其與里程及數量具有密切關係，且公用事業費率之訂定，因其影響社會大眾至鉅，通常均僅限於維持合理報酬率，其報

酬率有限，往往因某項成本之上漲，即予完全抵銷，甚或超出，爲期公路汽車客運業者能有能力不斷汰舊換新，增置車輛，提升服務品質，對於費率水準應切實檢討，並適時調整。否則如台北市區公車此次調整案曾一拖五年方予調整，業者無法維持最低成本，及應得之合理報酬率，以鼓勵其投資意願，提高服務水準，促進營運發展。結果反因業者長期鉅額虧損，無力提供正常服務，而影響服務品質，實非乘客之福。是故費率之調整應適時辦理，必要時，宜專設費率研究小組，針對業者之實際經營情況進行分析，並予輔導，適時反應成本，核計合理成本與費率，呈報核定調整之。

## 第六章 結論及建議

本研究係針對台灣地區公路汽車客運業之財務與費率加以探討。研究內容主要為公路汽車客運業之財務分析與管理，及政府費率管制等事宜。本研究經廣蒐資料，訪問業者，並輔以問卷調查，再加上學理探討研究後，得出數點結論如后，並研提改善意見，供有關單位參考辦理，期能裨益我國公路汽車客運之改善與發展。

### 6.1 結論

#### 1. 營運現況：

- (1) 公路汽車客運地位重要，居城際運輸之首：台灣地區城際運輸係以鐵公路為主，在客運方面則以公路運輸為主，以載客人數言，我國73年公路客運佔鐵公路總量的比例高達89%；以延人公里言，則佔71%，顯示公路客運地位重要，其營運管理良窳與否，關係重大。
- (2) 公民營公路客運經營範圍有區別，且公路客運中，短途地區性運輸仍居主要地位：民國73年，鐵路客運之平均運程為64.9公里，公路客運則為19.3公里，顯示鐵路客運以長程為主，公路客運則以中短程為主，明顯存在區隔市場。在公路客運中，除台灣汽車客運公司路線得行駛高速公路之長途客運外，其餘33家民營客運公司則僅能經營一般公路之路綫，由此可知，台汽客運兼營中，長程公路客運，一般民營客運則為連絡鄰近縣市之地區性運輸，其平均運程僅11.5公里（表2.1），同時大多數的民營客運業並兼營市區公車及遊覽車業務。另外，雖然公路客運之平均運程逐年上升中，但依然不高，亦顯示公路客運目前運量仍以短程運輸佔大多數。
- (3) 公路客運投資不比鐵路龐大，但固定資產比例仍高：鐵路投資相



當龐大，其路線與車站設施、車輛等均非公路客運所可比擬，且公路客運不必興建及養護道路、橋樑，其固定投資及維護之經常費用，當然由政府辦理支應，業者無須耗資，因此公路客運之投資額較之鐵路為低。雖然如此，但是本研究發現，近年除少數虧損民營業者外，公民營每年投資於固定資產——站場、車站及車輛之投資額均大幅提高，至民國74年度民營全體平均之固定資產占總資產之比例已達80%，公營之台汽客運更高達87%，且後者之車輛購置成本佔固定資產之比例已超過70%，主要原因乃採用高級客車，成本較高的緣故。

## 2. 財務問題：

(1) 部份民營客運業虧損嚴重：台汽公司因經營高速公路路線，營運居於優勢，故成立迄今歷年均有盈餘，至於民營業者，以民營全體言，民國69年至73年，除民國71年有虧損外，餘四年均有盈餘，但就個別業者言，五年中三年以上虧損者計十七家，超過民營公司的半數，更有甚者，基隆、首都、淡水、福和及指南等五家客運公司五年來均為虧損，且70年甫成立的新店客運成立迄今亦年年虧損嚴重。至民國73年底，除以股東墊款及公積來彌補虧損外，累積虧損超過資本額者有福和客運一家，若為他種行業，可能早已宣告破產；累積虧損超過資本額二分之一以上者，則計有基隆、三重、首都、淡水、指南、員林、嘉義及台南客運等八家，顯見部分民營客運業在財務結構及營運績效上，隱含重大問題。探討其原因，則為收入減少，成本增加。成本方面尤以財務費用負擔為虧損主因。至於盈餘的公司，似與地利、財務結構、健全與管理完善有關，如桃園客運即是，其經營範圍人口密度較高，自有資本比率高，管理上實施利潤中心制等，故營運績效卓著。

(2) 民營客運自有資本比例偏低，投資大都仰賴借款，財務費用負擔沉重：台汽公司為配合長期投資計畫，雖然必須向銀行長期借款，惟其淨值增加快速，因此自有資本比率呈穩定現象達40%，

使財務結構獲得顯著改善。民營方面，民國73年民營全體之自有資本率平均為34%，由於部分業者低於此一平均數，顯示自有資本不足，太過依賴舉債經營，尤其是累積虧損過高的公司，如新店、基隆、指南客運等自有資本率均低於30%，過於偏低。另外根據統計，近年來民營全體之借款額逐年增加至73年借款總額為29.4億元，其中向民間借款比率逐年上升，至民國73年已達借款總額的51.3%，超過向金融機構借款額。雖然民間借款手續簡便，但利率却高，加以投資過度依賴舉債，巨額財務費用負擔沉重，所幸目前利率下降，稍可減輕負荷，但民國73年財務費用占營業收入的比率，仍高達6%。遠超過交通部標準成本中，財務費用佔每車公里2.5%之標準。在民營業中僅自有資本比率高達85%，不依賴舉債經營之桃園客運低於此一標準。

- (3)公路汽車客運業兼營市區公車，公車盈虧深深影響業者財務結構：民營客運中，有%的業者兼營市區公車，市區公車之盈虧影響公路汽車客運之財務健全與否甚鉅。如台南客運兼營市區公車自71年起轉盈為虧，雖然該公司努力拓展公路汽車客運業務，減少市區公車服務，但依舊深受市區公車虧損之拖累，又如台中客運於69年71年間亦年有虧損，資本虧盡，所幸民國72年，市區公車費率調整，該公司立即轉虧為盈，才喘了一口氣，業者於市區公車虧損時以降低服務品質來適應，似對市民不公，同時亦造成業者之沉重包袱。
- (4)大多數民營客運業不夠重視企畫及管理，缺乏長期投資計畫：民營業者中，惟有新竹客運設有企畫處從事研究發展工作，及桃園客運採用分權式之責任中心制，並將各營運站視為一利潤中心，採目標管理之企業化經營，除此之外，其他民營業者，未設研究發展部門，自然無法提升管理績效，同時大部分的業者均無完整的長期投資計畫，可資據以發展。
- (5)固定投資過度，降低固定資產運用效率：台汽客運之固定資產週

轉率自71年度起，呈下降趨勢與民營比較，短期內似有投資過度現象，降低運輸設備之運用效率；民營方面，彰化客運於民國71年增置土地，固定資產增加1.75倍，但營業收入却未見比例增加，大幅降低固定資產週轉率，同時高雄、台中等亦有類似情形。投資大，固然發展潛力大，但如過度，則增加成本負擔，且降低固定資產之運用效率有待改進。

(6)以短期資金投資固定資產，不符理財原則：台汽客運大抵均能以長期借款支應長期投資，惟尚有10%短期資金投資固定資產，不符合理財原則。民營業者平均之流動負債占總負債的比例在70%以上，然而民營業者大多為舉債投資，顯然未能充分利用長期資金支應，易發生調度困難現象。

(7)民營客運用人趨向精減；公營客運則居高不降，人事費用包袱重：民營業者為精減人力，於71年起推行一人服務車，使民營全體之平均每車配備人數至73年降為2.8人。台汽公司與民營比較，歷年每車用人均高居不下，74年度每車配置4.4人，顯較民營為高，人事費用包袱重。

(8)業者投資受政府政策影響大：由於出租大客車違規經營，固定班車過於猖獗，政府於民國70年責由台汽公司租用違規遊覽車與加強取締，期以雙管齊下杜絕違規事宜，於民國72年由台汽租用改為租斷，惟因租斷遊覽車之車況欠佳，車輛使用率下降，使當年度純益減少，此乃台汽配合政府政策之權宜措施，自無不當，且對社會秩序之建立功不可沒，至於民營業者之固定資產投資民國69年至73年間，除72年外，其餘各年成長率均為20%，顯示大多數之投資意願均高。但民國72年却為負成長（-5%），究其原因乃由於政府考慮貿易及經濟因素，於民國71年2月至73年2月期間禁止自日本進口大客車，然因業者使用車輛均為日本車，加上歐美車價偏高，因此業者考慮購車成本、維修設備、及車材補給不願汰舊換新，延滯投資，降低既有之服務水準。

### 3. 費率問題：

- (1)交通部核定標準成本高於實際成本，業者虧損乃因載客人數不足：由各項分析中顯示，除少數業者如基隆因行駛山區或車輛老舊，以致燃料費較之標準成本為高，以及除桃園客運外之民營業者，其財務費用均比該標準高外，其他的實際成本大致上均低於標準成本，因此民國73年全體民營平均之實際每車公里成本為18.16元民國70年交通部核定之標準成本27.65元比較相差甚遠，且依據台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會於民國73年7月18日提出之台灣省現行公路汽車客運每車公里成本為28.47元，兩者差距更大。雖然實際成本比標準成本低，但何以業者又虧損嚴重呢？顯然對於費率計算之每車公里載客數，核定偏高，大多數業者無法達到此一標準，因而產生虧損，當然亦不可忽視業者營收短報之可能性，但因費率核定时，未作統計實證，亦有待改進。
- (2)未建立各級車種及個別路線之成本資料，顯然管理績效欠佳，且影響運價訂定依據之公信力：由於高速公路之車輛運轉率高，行車成本較低，台汽公司在行駛高速公路班車漸增，次要一般公路之路線逐漸開放民營的情況下，顯然台汽經營逐漸以高速公路為主，其行車成本必與民營有別，因此台汽公司之每車公里成本，自不宜作為運價核定之依據，但因各級客車及各別路線間涉及聯合成本，由於台汽尚未建立個別之成本資料，導致各級客車之分級運價缺乏成本資料作為訂定依據。至於民營業者大多數均兼營市區公車及遊覽車，亦因無一套路線成本制度，統一會計制度原則處理聯合成本，因此在基本運價訂定上缺乏公信力。
- (3)路面分級費率訂定應兼顧民衆負擔能力及服務水準：目前依據路面等級訂為三級費率，費率級距歷年雖逐漸縮短，但在73年4月調整票價時有回升趨勢，因為三級路面大多位於窮鄉僻壤，不但沿線居民負擔能力較低且車輛服務一般均顯得較差，雖然行車成

本較高，但衡諸乘客負擔能力服務水準，以及爲促進地方繁榮，似不應與一級路面有所差距。

- (4)費率水準全國一致，似有斟酌餘地：由於一般公路汽車客運大多僅跨越鄰近縣市，營運範圍乃屬地區性，營運環境各地不同，如載客密度、優待票比率、生活水準、服務成本等均有差異，因此現行全國費率水準一致之作法，可能較不符合某些地區之民衆需要，且對業者亦有不公。
- (5)現行費率按每公里計算之方式，影響一般公路客運業全面推行一人車服務：現行票價係按每公里計算之方式，致使計價票站過多，使票價表趨於複雜。民營業者爲精減人力，刻正大力推行一人服務車，節省成本，並採用簡單型車上電腦售票方式，然因票價計算複雜，一人車勢必延長上車服務時間，且加重司機之工作負荷，故業者均不願在運量較大之路綫或尖峰時刻採用此種電腦售票方式，而仍須配置服務員作業，業者有鑑於此，遂向交通部提出申請已按每三公里爲計資之累進單位，然交通部以爲有變相漲價之嫌而予駁回，致使業者無法全面推行一人車服務，難以有效降低成本，且因服務員異動頻繁，招募不易，造成用人困擾。
- (6)費率未定期檢討，適時調整：歷年調整之時間間隔長短不一，幅度差距大，回顧歷年費率調整，有長達7年才調整的，亦有未及半年即調整的，前者爲民國63年，其調幅高達33%，後者爲民國70年調幅僅爲5.5%，顯然歷年未能定期檢討費率，並適時調整。若成本提高，運價未能適時比例調整，業者必將發生虧損，並將降低服務水準，對業者及社會大眾均有害無益，且若未適時調整，一旦需作大幅度調整，恐將刺激物價上漲，對業者及大眾均無裨益。
- (7)一般公路客運須肩負大眾運輸使命，但徵收稅捐未有優惠：一般公路汽車客運爲公用事業，負有服務公共性之特質，關係民行甚鉅，在費率管制下，自應減輕業者成本負擔，並分享大眾。但是

目前一般公路汽車客運業之稅捐不但不能減免，且新制營業稅須由業者自行吸收外，其計稅方式複雜，亦將加重業者處理費用與人事負擔，另外業者因業務需要，自有站場用地多，擁有土地大多超過累進限額高限，地價稅負重，又經營所需之建物，其房屋稅之稅負，係按一般營業之稅率課征，未享優惠，在提倡發展大眾運輸政策的前題下，似應予減免獎勵。

- (8)優待票差額轉嫁中低收入之全票乘客，似有不公：民國73年民營全體之公路汽車客運優待票比例達22%，其中促銷性優待票占總票數4%其餘則為義務性優待票。義務性優待票中除軍人、老人、殘障、孩童為依法有據外，學生及警察則均依法無據，學生票的比例高達66%，是優待票的主要部分。由於現行票價計算方式將優待票與全票間的差額轉嫁全票乘客負擔，但是全票乘客大多為中低收入者，顯然此一加重全票乘客負擔之費率計算公式，極不合理。

## 6.2 建議

根據上述分析結論，針對公路汽車客運業之財務與費率等問題，研提改善意見如后：

### 1.財務與管理之改善：

- (1)健全財務結構，並編擬長期投資計畫：對於自有資本比例偏低，且虧損嚴重的業者，政府應從旁輔導，健全其財務結構，改善方式如后：輔助並督促經營財力不足之業者，由民間高利率借款轉向銀行低利貸款，減低財務費用，業者應以「長期資金長期用，短期資金短期用」的理財原則，避免調度週轉困難；敦促資本額不足新台幣一億元的業者依據汽車運輸業審核細則第四條第三款第一目之規定，辦理增資至一億元以上。同時要求業者擬定完善之長期投資計畫，並研提財務配合計畫，俾便公路客運之健全發展。

- (2)重視研究企劃，推行利潤中心制：應鼓勵業者重視研究企劃，制定行銷計畫，推動企業化經營管理，以提高營運績效及效率，建立目標導向之管理原則，並研訂與推行利潤中心制，同時對員工亦須有合理之激勵制度，並以安全、紀錄及出勤作為考核要點，使服務營利及成本得以兼籌並顧，得到適當均衡。
- (3)輔導業者建立健全之財務會計制度：會計為企業的一面鏡子，會計可將企業日常經營情況，予以紀錄，整理產生各種報表以供經營管理當局及政府主管機關監督輔導之參考。國內一般民營汽車客運業者大都屬類似家族型企業，所有一切決策完全視主政者之主觀判斷。目前國內一般會計之處理，完全以稅務會計為主，向不重視財務會計，遵照一般公認會計原則處理，以公正允當表達各該公司財務狀況。業者雖已訂有運輸業統一會計制度，但遵行者仍少，政府雖無權干預業者非得遵守不可，但可透過報表管理方式限期呈報，專人負責分析，積極輔導，對財務結構訂定適當的標準，若有不符時，應即時糾正輔導，或協助採取必要處理措施，以確保業者權益，進而維護社會大眾「行」的便捷與舒適的服務水準。
- (4)精減人力，提高固定資產運用效率：台汽公司及部分每車用人偏高的業者應謀精減人力對策，減少人事費用包袱，同時對於短期過度投資之固定資產，應發揮其營運潛力，並提高每一員工生產力，來提高固定資產運用效率，必要時，對閒置資產應予適當處理。

## 2.費率之改善：

- (1)一般公路汽車客運之費率水準宜分區核定：有鑑於一般公路汽車客運大多為連絡鄰近縣市之地區性運輸服務，故費率計算公式雖全國一致，但因子之核定數值，各地應有所不同，因此費率水準以因地制宜較為妥當，至於目前採用之「成本加成法」，計算公式，業者咸表贊同，同時，亦有學理依據，值得沿用，惟政府應加強監督控制業者之成本，避免虛列及不當擴充成本。

- (2)統一會計制度，建立各車種及路線之成本制度：爲提高費率研訂基本資料之公信力，業者應建立各車種及路線之成本制度。對於聯合成本分列公式、帳目、報表、折舊計算、列帳方法、會計科目編號、資本預算方法、財務分析等應建立一套統一辦法，輔助業者採用。爲期不增加人力，以及確保其可行性，政府應協助業者實施財務與會計業務電腦化。目前台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會，曾草擬全省民營業之會計制度化、財務報表標準化、以及作業電腦化，此一修正草案，主管機關應予正視，並應聘請專家學者，據以訂定出一套健全及統一之公路汽車客運業會計制度，輔導並監督業者徹底執行。
- (3)切實定期檢討費率，並適時調整：爲使業者，維持營運並獲合理報酬，以鼓勵其投資意願，提高服務水準，促進營運發展對行車成本之重估及運價之調整，除特殊情形外，應依「汽車運輸業客貨運價準則」之規定，每二年定期檢討乙次，並憑以辦理調整。
- (4)縮短路面分級費率差距，獎助偏僻路線：爲兼顧偏遠地區路線乘客之負擔能力，不宜拉大三級路面及一級路面之費率差距，對於業者之虧損其補救辦法，建議依據公路法之規定，早日制定公路營運費征收及使用辦法，以公路營運費獎助偏僻路線之虧損，對於公路養護，因已徵收汽燃費，作爲該項用途，因此公路營運費不宜作公路養護之用。
- (5)對一般公路汽車客運應採彈性運價，輔助業者大力推行一人服務車：爲協助業者實施使用簡單型電腦售票機之一人服務車，在費率調整的考慮採用彈性費率，可另按每三公里爲計資單位以簡化票價表，惟其每三公里爲計算之累進運價不得高於（基本運價×1.5公里）之價格，以符合公平原則，此一彈性措施可配合業者節省人力；並回饋大眾。
- (6)優待票價差額不宜由業者及全票乘客負擔：對於義務性優待票範圍應予明訂其適用對象範圍，其優待票價差額，不應轉嫁業者及



中低收入之乘客負擔，應由優待票持用人之有關機關補其差額或依據民國68年行政院核頒之「大眾運輸運價政策改進要點」之規定，逐步取消於法無據之優待辦法，並由交通部擬定計畫分期實施。

- (7)費率制定宜加重行政權之運作權責：對於票價調整之檢討作業，宜由主管機關接受公會擬定之運價，檢討核定之。其調整技術性事宜應完全隸屬於行政權，如統計實證調查，業者之載客數及營收等之檢核必要措施等。至於立法權則應僅限於票價調整及運作內容是否合法？以及調整時機是否妥當等？立法權不宜過度干涉行政權之運作。

### 3.其他配合改善措施：

- (1)減免公路客運業稅捐：公路客運業與一般事業性質不同，因此為減輕業者成本，分享大眾及在提倡發展大眾運輸之前題下，應減免業者各項財政稅捐，實行之初，則可先給予業者稅捐上之各種優惠措施。
- (2)由地方政府統籌經營縣市公車：大多數的公路汽車客運業者均兼營市區公車，然因市區公車經營不易，虧損累累往往成為業者之沉重包袱，影響公路客運之正常發展，同時亦無法提高市區公車服務水準。因此政府應監督及輔導促其改善，若業者仍無法改善其營運情況，則宜由政府收回經營市區公車，以確保服務水準之維持與提升，且此亦符合公路法第卅六條之規定，在國民無力經營時，由政府經營之。
- (3)業者路線重複、糾紛多，且未達經濟規模，宜鼓勵合併經營：目前民營業者多達33家，除東部地區外，各大都市均有多家客運業者經營，由於都市生活圈之擴大，公路客運路線勢須於都市鄰近城鎮相互延伸，以利民行，但也引起許多借道及設站之糾紛事件。另外部份業者規模未達經濟，造成資源浪費，且使路線安排未盡合理化，故應鼓勵業者合併經營，同時政府有責從旁協助輔導。

(4)管制機關應善盡督導責任：管制機關因限於人力不足，對業者之監督管理，難盡週全。然因公路汽車客運業與大眾民行息息相關，自不可等閒視之，因此，管制機關應增加人力，加強監督責任，除票價調整檢討外，平日亦應對業者之服務嚴加稽查，並對於呈送報表，逐一檢討，管制內容包括：業者財務是否健全？經營財力是否不足？過度投資之不動產是否為非客運服務之用？是否虛列成本？並應定期抽樣調查個別路線載客及營收狀況。除此之外，管制機關，更應積極輔導業者健全財務會計制度，並建立統一之會計制度，輔導業者從事財務及會計業務電腦化，建立各車種及路線之成本制度，同時對於有影響業者正常發展之政策與措施，應審慎反應層峰，以裨益業者及大眾。

# 參考文獻

## 一、中文部份

1. 「台灣地區主要行業財務狀況變動分析」，台北市銀行公會，民國六十九年十二月。
2. 「台灣地區公路運輸費率之研究」，東吳大學會計研究所碩士論文，民國七十一年。
3. 邱盛生，「運輸業報酬率管制問題之探討」，運輸計劃季刊第十三卷第二期，民國七十三年六月。
4. 趙捷謙，「公路運輸業效率定價理論與管制政策」，運輸計劃季刊第五卷第二期，民國六十五年四月。
5. 徐通，「公路汽車運輸費率之演變及構成」，交通建設第十九卷第四期，民國五十九年四月。
6. 「管理資訊系統（MIS）整體架構之研究」，台灣汽車客運公司，民國七十年七月。
7. 「大眾運輸系統成本與費率之分析」，交通部運輸計劃委員會，民國六十六年三月。
8. 唐富藏，「運輸經濟學」，民國七十年。
9. 「台北都會區公車組織與費率之研究」，交通部運輸計劃委員會，民國七十二年十二月。
10. 「公路運輸業會計制度」，交通部交通事業會計制度工作小組，民國五十七年元月。
11. 「台灣省政府統一報表程式第二級報表公路類」，台灣省政府，民國七十三年五月。
12. 「台北市公共汽車事業報告續篇(-)」，台北市銀行，民國六十五年六月。

- 13.「台北市營公車管理績效之探討與改善策略之研究」，台北市政府公共汽車管理處，民國七十三年十月。
- 14.「六十八年度聯合技術協助計畫研習報告 研習主題：運輸管制政策」，交通部運輸計劃委員會，民國六十八年十二月。
- 15.「建立公路客運系統預算編製架構」，交通大學管理科學研究所碩士論文，民國七十一年六月。
- 16.台灣汽車客運公司（預算69—73年度，決算74、75年度），台灣汽車客運公司，民國六十九至七十四年。
- 17.「我國南北高速公路客運交通量之預測及客運費率之研究」，國立政治大學企業管理研究所碩士論文，民國六十四年五月。
- 18.「台灣地區通信運輸及倉儲業產值調查報告」，交通部，民國73年，74年。
- 19.「台灣地區內陸客運競爭政策之研究」，成功大學交通管理科學研究所碩士論文，民國七十年五月。
- 20.「交通經濟學」，交通部交通研究所，民國六十三年二月。
- 21.「全省民營汽車客運公司會計科目、統一編號及說明（修正草案）」，民國七十一年七月。
- 22.「台灣省民營公共汽車客運業六十九至七十三年度統計資料」，台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會製，民國七十至七十四年。
- 23.「台北都會區公車財務之研究」，交通部運輸研究所，民國七十四年十二月。
- 24.「台北市公車經營改進～台北市公共汽車管理處經營檢討改進研究方案報告～」，台灣大學商學研究所，民國六十六年六月。
- 25.「台北市公車營運及財務評析」，台北市政府建設局，民國七十二年十二月。
- 26.「台中市區公車費率分析研究」，台中市政府建設局，民國七十一年七月。
- 27.高凱譯，「管制經濟學」，民國七十二年七月。

## 二、英文部份

1. "Transportation Economics and Public Policy",  
Dudley F. Pegrum, 1973.
2. "Public Utility Economics", Garfield, Ph.D.  
Lovejoy, Ph.D., 1964.
3. "Transport Economics" P.C. Stubbs, W.J. Tyson  
M.Q. Dalvi, 1980.
4. "Transportation Regulation: A Pragmatic  
Assessment", Grant M. Davis, 1976.
5. "The Economics of Revenue Need Standards in  
Motor Carrier General Increase Proceedings",  
William B. Tye A. Lawrence Kolbe Miriamalexander  
Baker, Transportation Journal, 1981.
6. "Transportation Finance and Charges, Programming,  
and Costs", TRB680, 1978.
7. "Transit Operating Manual", Vukan R. Vuchic, 1976.
8. "Unnecessary and Wasteful Competition in Bus  
Transport", Lan P. Savage, Journal of Transport  
Economics and Policy, Sep. 1984.
9. "Measuring The Performance of Transit Systems",  
Jarir S. Dajani & Gorman Gilbert, Transportation  
Planning and Technology, Vol. 4, 1978.
10. "Evaluation of A Public Transportation Level of  
Service Concept", Abishai Polus & Daniel Shefer,  
Journal of Advanced Transportation, Vol. 18, No.2,  
1984.

# 附錄一 公路汽車客運業財務與費率之研究調查問卷

主辦單位：交通部運輸研究所

聯絡人：曹再華

聯絡電話：(02)7123121-5

- 說明：1. 本研究目的係為瞭解國內公路汽車客運業財務情況及現行費率結構予以分析，研擬因應措施以配合公路汽車客運業發展及提升服務品質為宗旨。  
2. 貴公司所提供之各項資料僅供整體分析，個別資料嚴加保密，絕不對外發表。  
3. 貴公司的寶貴意見對於因應政策之改進扮演重要之角色，敬請熱忱協助。

調查日期：民國七十五年二月 日

調查人員：

填表人：

公司名稱：\_\_\_\_\_公司

地址：\_\_\_\_\_縣市\_\_\_\_\_鄉鎮區\_\_\_\_\_路街\_\_\_\_\_段\_\_\_\_\_巷\_\_\_\_\_弄\_\_\_\_\_號

負責人：職稱：\_\_\_\_\_姓名：\_\_\_\_\_

設立日期：民國\_\_\_\_\_年\_\_\_\_\_月\_\_\_\_\_日

資本額：新臺幣\_\_\_\_\_元

主要業務範圍：  
☐ 公路汽車客運  
☐ 市區汽車客運  
☐ 大客車出租  
☐ 其他(請填寫主要項目)\_\_\_\_\_

## 一 基本資料

(一) 貴公司目前是否有與其他客運公司合作聯營或聯運？

- ☐ 有 ☐ 與\_\_\_\_\_合作聯營  
☐ 與\_\_\_\_\_合作聯運  
☐ 否

如有，請說明聯營之營收分配及聯營或聯運之實施成效

營收分配\_\_\_\_\_

實施成效\_\_\_\_\_

(二) 貴公司曾否與其他汽車客運公司發生路權糾紛事件？

- ☐ 是 ☐ 否

若曾經有過路權糾紛事件，如何解決？

- ☐ 請求公路主管機關處理或仲裁  
☐ 雙方自行協議解決  
☐ 由地方士紳出面協議解決  
☐ 其他，請說明\_\_\_\_\_

若係由公路主管機關處理，貴公司對處理結果是否滿意，請惠賜高見。

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

(三) 貴公司營運路線是否依營收情況分級，提供不同班次密度？

- ☐ 是 ☐ 否

請列出各路線之平均差距時間：

路 線	尖 峰		非 尖 峰	
	平 日	假 日	平 日	假 日
	- 分	- 分	- 分	- 分
	- 分	- 分	- 分	- 分
	- 分	- 分	- 分	- 分
	- 分	- 分	- 分	- 分
	- 分	- 分	- 分	- 分
	- 分	- 分	- 分	- 分
	- 分	- 分	- 分	- 分

(四)貴公司是否已推行一人服務車

☐ 是 74年底,本公司一人服務車占全部班車\_\_\_\_%,其中行駛公路汽車客運之一人服務車占全部公路客運班車\_\_\_\_%

☐ 否

☐ 計劃於 年 月開始推行

☐ 因應當地習慣,尚無推行一人服務車之構想

(五)貴公司共有多少處車站,候車亭,上下客招呼站

	車 站	候車亭	招呼站
公路汽車客運			
市區公車客運			
* 合 計			

\* 合計請填貴公司現有之數量,公路汽車客運若與市區公車共有車站等請勿重複加計

(六)貴公司車輛排班原則及實施情形

1. 人車關係: ☐ 人車合一 ☐ 人車分離

2. 配置標準: 一車\_\_\_\_人

3. 單,雙班比率: 單班車佔\_\_\_\_%;雙班車佔\_\_\_\_%

4. 使用車輛比率: 尖峰時間\_\_\_\_%  
非尖峰時間\_\_\_\_%

(七)貴公司售票方式:(可複選)

- ☐ 站上售票  
☐ 車上售票  
☐ 車上投幣  
☐ 電腦售票

(八)貴公司是否已實施或正計劃中,將於近期實施電腦機器在站上或車上售票?

- ☐ 已實施電腦售票  
☐ 正計劃研擬中  
☐ 目前尚未考慮

若已實施或計劃實施,是否遭遇困難,其原因:

- ☐ 經費  
☐ 人員  
☐ 經濟規模  
☐ 社會大眾接受習慣

困難問題如何解決請略述其概要。

---

---

---

(九)貴公司是否曾舉辦有關運量或服務方面之調查？是否難舉行？多久舉辦一次？

運量：☐ 是 ☐ 否；☐ 定期 ☐ 不定期；\_\_\_\_年(月)舉辦一次

服務：☐ 是 ☐ 否；☐ 定期 ☐ 不定期；\_\_\_\_年(月)舉辦一次

並請提供實際調查資料以供研究參考。

(十)乘客建議改進事項貴公司採何種方式接受？(可複選)

☐ 設有專線電話處理

☐ 印有建議卡請乘客填寫

☐ 設有建議箱

☐ 設有專責人員處理

☐ 接到乘客投書信函，或口頭建議再視情況辦理

處理方法：(可複選)

☐ 回函說明處理方式及結果

☐ 呈報主管機關，請求協助解決

☐ 交研擬參考

☐ 建議公會研討對策

☐ 不予理會

☐ 其他(請列出原因)\_\_\_\_\_

---

---

(十一)貴公司在未來營運計劃方面，訂有：

☐ 短期營運計劃(年或週，月，季別)

☐ 中期營運計劃(1-5年)

☐ 長期營運計劃(5年以上)

如有，請提供有關資料並概要說明。

---

---

---

(十二)貴公司對營運有無實施目標管理？

☐ 是

☐ 否

若已實施目標管理，請問訂有何種指標？

請概要說明。

---

---

---



(十三) 貴公司近六年(民國69年-74年)歷年營運績效如何?  
請將有關資料填入表 1-1

表 1-1 歷年營運績效表  
以各年底資料  
公司

年 份	車 種	營業車輛 (輛)	營業路線 許可里程 (公里)	實 際 路 線 (公里)			營運路線 數 (線)	行車里程 (包括空 駛里程)	載客 人數 (人)	延人 公里 千公里	營業收入 (百萬元)	非營業收 入 (百萬元)	營業次數(次)	
				一級	二級	三級合計							有責任	無責任
69	長途客運													
	市區公車													
	出租車													
70	長途客運													
	市區公車													
	出租車													
71	長途客運													
	市區公車													
	出租車													
72	長途客運													
	市區公車													
	出租車													
73	長途客運													
	市區公車													
	出租車													
74	長途客運													
	市區公車													
	出租車													

74年12月31日

[illegible]

註：1. 請依路線多寡逐條填寫，不足時請自行影印

2. 班距間隔 = 60 (分) / 小時車次數

3. “平均行駛時間”為平均每趟車往返所花時間  
“平均行駛速度”為里程(公里) / (平均行駛時間)

(十五)貴公司目前票證種類有幾種？各種優待票折扣數多少？  
請就貴公司69-74年各年各類乘客人數及營收金額填入表1-3

表 1 - 3 各種票證歷年乘客人數及營收統計表 公司 年底資料

	全 票	優 待 票						其 他	合 計
		軍	警	學 生	公 教	敬老殘障	定期或回数票		
票價折扣	——	折	折	折	折	折	折	折	
69年	乘客人數								
	營收金額								
70年	乘客人數								
	營收金額								
71年	乘客人數								
	營收金額								
72年	乘客人數								
	營收金額								
73年	乘客人數								
	營收金額								
74年	乘客人數								
	營收金額								

(十六)請提供貴公司目前組織系統圖，並略述各部門(單位)之職掌，配置員額及各部門間業務之關係，請填表1-4

表 1 - 4 公司 各部門職掌及配置員額表 74年12月31日

部 別	配置員額	職 掌	各部門間關係

(十七)貴公司經營觀念(目標)為何？是否訂有具體實施步驟或方法，成效如何？請列舉說明

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

(十八)貴公司是否自行或委託外界專業機構辦理員工職前或在職訓練？

	職前訓練	在職訓練
自行辦理		
委託外界專業機構辦理		
派員參加外界講習		

辦理情形及績效如何？請具體說明。

---



---



---



---



---



---

(十九)貴公司是否設有研究發展部門？其人員素質如何？請分別就教育程度、年齡、及在本業之工作年限等略加說明

1. 教育程度： 研究所\_\_\_\_人,大學\_\_\_\_人,專科\_\_\_\_人,其他\_\_\_\_人
2. 年 齡： 40歲以上\_\_\_\_人,30-39歲\_\_\_\_人,29歲以下\_\_\_\_人
3. 在本業工作年限：10年以上\_\_\_\_人,5年-10年\_\_\_\_人,5年以下\_\_\_\_人

(二十)貴公司對各部門之經營績效採取何種管理方式？是否已實施責任中心或其他制度以評估各部門之經營績效。

請按其性質在適當欄內打✓記

單 位	經 務	機 料	一般行政
經營績效評估			
責任中心：			
利潤中心			
成本中心			
收益中心			
費用中心			
服務品質：			
顧客服務			
工作品質			

(二十一)貴公司在提高服務品質方面，如提升駕駛員及售票員服務態度暨行車安全與平穩等措施，目前採取何種控制方式？請述明要點。

人員方面：駕駛員、服務員

教育訓練	<input type="checkbox"/> 定期複訓	<input type="checkbox"/> 不定期複訓
行車安全獎金		

車輛方面：

定期保養	
行車記錄器	

(二十二) 貴公司為配合業務發展需要，曾否辦理促銷活動？

若有，請略述此舉辦之活動內容，耗用經費

	內 容 摘 要	每 次 耗 用 經 費	多 久 舉 辦 一 次
贈送紀念品			
印發海報，行車時間表			
贈送折扣優待票			
其他（請填列項目）			

請提供貴公司有關促銷活動資料供研究參考。

(二十三) 貴公司路線調建原則為何？（請依優先順序填寫 1, 2, 3, 4）

☐ 便民

☐ 效益

☐ 政策

☐ 其他（請說明）

並請提供路線圖供研究參考

(二十四) 貴公司業務是否已採電腦資料處理？若有，請略述實施範圍及此遭遇之困難

實施範圍：請按貴公司目前電腦進度將實施日期填入下表

	已進入電腦作業	計劃（預計）進入電腦作業
售 票	年 月 日	年 月 日
薪 資	年 月 日	年 月 日
人 事 資 料	年 月 日	年 月 日
車 輛 資 料	年 月 日	年 月 日
財 務 會 計	年 月 日	年 月 日
營 運 資 料	年 月 日	年 月 日
其 他：請列述		

遭遇之困難：（請略述原因：如經費，人員素質，……）

(二十五) 為期我國公路汽車客運業之經營能達到經濟規模效益，有些交通專家曾主張應採合併經營方式，貴公對此一建議有何高見，請詳加說明。

## 二、站場

(一) 貴公司車輛保養，係全部自行保養或委託外界修理廠代修？

- 1-3級保養：☐ 全部自行保養  
☐ 部份委託保養  
☐ 全部委託保養
- 4-5級保養：☐ 全部自行保養  
☐ 部份委託保養  
☐ 全部委託保養

部份委託保養，委託保養比例：

1-3級保養約\_\_\_\_\_%

4-5級保養約\_\_\_\_\_%

(二) 貴公司現有站場是否足夠使用，最近有無增設計劃？

增設是否可能遭遇困難或阻力，如何解決？請略加說明。

1. 現有站場 ☐ 足夠使用 ☐ 不敷使用
2. 增設計劃，為配合今後業務擴展需要計劃增設\_\_\_\_\_處停車場，  
 \_\_\_\_\_處保養廠(請提供增設計劃概要)
3. 增設遭遇困難或阻力：

	遭遇困難或阻力原因	解決方法
經費		
土地		
法令		
其他		

(三) 貴公司目前站場及其使用情形如何？請就貴公司場站及停車方式等有關資料填入表2-1

表2-1

場站及停車方式統計表

公司

74年12月31日

站場名稱	面積 (坪)	管轄路 線數 (條)	可停放 車量數 (量)	停車方式			所有權			備註
				完全停在站場內	部份須停在站場外	完全停在站場外	自有	租用	借用	

註：1. 場站包含停車場及保修場。  
 2. 「停車方式」與「所有權」，請以「✓」勾出其中之一。  
 3. 請依場站多寡，逐條填寫，若不足使用，請自行影印。  
 4. 「所有權」，係「租用」或「借用」，請於「備註」欄註明土地所有權人係公家或私人。

## 三、人員

(一) 貴公司民國74年底員工人數共\_\_\_\_\_人，其中：(單位：人)

工作性質別	長途客運	市區客運	出租遊覽	合計
一般行政人員				
修車人員				
營業人員	管理人員			
	駕駛員			
	售票員			
合計				

(二)貴公司近六年來員工異動情形，請填人表 3 - 1

公司

歷年從業員工人數異動表

74年12月31日

表 3 - 1

人員分類	業 務 人 員										總 實 有 員 工 數	
	修 車 人 員		管 理 人 員		駕 駛 員 數	售 票 員 數	普 通 員 數		一 般 行 政 人 員			臨 時 約 雇 人 員
編 制		動 員	編 制	動 員	編 制	動 員	編 制	動 員	編 制	動 員	編 制	動 員
年 份	新 進	離 職	新 進	離 職	新 進	離 職	新 進	離 職	新 進	離 職	新 進	離 職
6 9												
7 0												
7 1												
7 2												
7 3												
7 4												

註：1.填表說明：營業人員中，管理人員係包括站長，站務員及營業有關人員

2.總實有員工總數，係為技術人員編制，營業人員編制，一般行政人員編制及臨時約聘人員應有數之總數

(三) 貴公司之員額 (職員及工員) 編制標準為何?

- ☐ 營運車輛數  
☐ 經營方式改變 (如採用電腦, 一人服務車, 單班制等)  
☐ 其他 (請說明) \_\_\_\_\_

貴公司之標準編制採彈性標準抑或固定編制, 此一編制標準是否會隨政策而改變, 今後有何改進之構想。

(四) 貴公司對未來業務發展需要人力有無「培育或補充計劃」? 有無「建教合作方案」?

1. ☐ 本公司訂有 \_\_\_\_\_ 年之人力培育計劃。  
 2. ☐ 本公司與 \_\_\_\_\_ 學校有建教合作。  
 3. 建教合作之效益:  
☐ 可提高新進人員素質  
☐ 人力補充穩定  
☐ 減低員工流動率  
☐ 壓低薪資  
☐ 其他 (請說明) \_\_\_\_\_

若有建教合作, 請檢附內容供研究參考。

(五) 貴公司之用人費用, 在近六年來佔營業收入之比例如何? 請按性質別列述: (金額單位: 仟元)

	69年度		70年度		71年度		72年度		73年度		74年度	
	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%	金額	%
營業收入												
用人費用												
一般行政人員												
修車人員												
業務人員												
管理人員												
駕駛員												
售票員												

(六) 貴公司駕駛員及售票員之每月平均薪津為多少? (單位: 新台幣元)

類別	項目	駕駛員	售票員
本薪			
獎金			
津貼			
加班			
合計			



(七) 貴公司薪資結構除固定本薪外，是否訂有各種激勵員工效率之獎金制度？

請按其性質概括說明，並請檢討獎金辦法供研究參考。

項目如下列舉例項目，若有出入，請按 貴公司獎金項目加以補充。

例：

	駕駛員	售票員	修車員工	其他
月獎金：				
運輸獎金				
安全獎金				
工時獎金				
服務獎金				
全勤獎金				
車輛保養獎金				
保養獎金				
績效獎金				
安全獎金				
年獎金：				
年終獎金				
三節獎金				
考成獎金				
績效獎金				
全勤獎金				

#### 四、車輛

(一) 貴公司車輛平均使用率(實際使用車輛數/現有車輛數)為 \_\_\_\_\_ %

(二) 貴公司對車輛汰舊換新之車齡或里程標準為何？請說明。

汰舊換新車齡 \_\_\_\_\_ 年

汰舊換新里程 \_\_\_\_\_ 公里

(三) 貴公司現有營運車輛 \_\_\_\_\_ 輛，其中 \_\_\_\_\_ 輛閒置(或待修)，實際參加營運車輛 \_\_\_\_\_ 輛，請按其年份別，已駛里程別，廠牌別等資料，按長途班車，市區公車，其他(如遊覽車)等類別分類填入表 4-1；車輛規格資料請填入附表 4-2。

\_\_\_\_\_ 公司 ☐ 長途客運 ☐ 遊覽出租  
車輛狀況調查表 ☐ 市區公車 ☐ 總計

表 4-1

年份別	年份	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	合計
車數	以前																
已駛里程	10萬以下	20萬以下	30萬以下	40萬以下	50萬以下	55萬以下	60萬以下	65萬以下	70萬以下	70萬以上							
車數																	
行駛60萬公里以上之車輛比率																	
廠牌別	牌名																
車數																	
用油別	柴油	其他	平油	柴油	車	其他( )											
	輛	輛	均量	公升/公里	公升/公里	公升/公里											
			耗														

註：請依長途客運及市區公車等分別填列(並於右上角方格內打✓註明)，若無法區分時則請填具公司全部車輛。

表 4-2

車輛廠牌資料表 - 公司 廠牌

年份	1972以前	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	合計
車輛數																
車 冷氣車																
型普通車																
檢定載客人數																

## 五、固定資產

(一) 貴公司是否曾辦理資產重估？

- ☐ 是，於民國\_\_\_\_年曾辦理固定資產重估  
於民國\_\_\_\_年曾辦理土地增值重估
- ☐ 否，未曾辦理

(二) 貴公司自民國69年至74年各年增置及減少固定資產情形：

	69年度	70年度	71年度	72年度	73年度	74年度
土地						
年初餘額						
本期增置						
本期減少						
建築物						
年初餘額						
本期增置						
本期減少						
車輛						
年初餘額						
本期增置						
本期減少						
修車機具						
年初餘額						
本期增置						
本期減少						
生財器具						
年初餘額						
本期增置						
本期減少						
其他設備						
年初餘額						
本期增置						
本期減少						

\* 本期減少數包括處分閒置或不適用資產，及報廢，資產，請檢附貴公司各年底財產目錄一份，內容包括取得成本，取得日期，已提列折舊數，當期提列折舊數。

## 六、財務

(一) 貴公司會計年度採：

- ☐ 曆年制（每年1月1日至12月31日）
- ☐ 其他：請填列會計年度起迄日期：  
自 月 日起至翌年 月 日止

(二) 貴公司對資本支出是否於事前作審慎之可行性分析

☐ 是  
☐ 否  
 其取決為何？(可複選)  
☐ 利率大於現行放款利率  
☐ 投資報酬率不明  
☐ 投資報酬率不明  
☐ 投資報酬率不明  
☐ 投資報酬率不明  
 請列述貴公司過去五年投資計劃案成立之決策標準及其計算方式。

(三) 貴公司是否已實施預算制度

☐ 是  
☐ 否  
☐ 採年度固定預算  
☐ 採滾動式預算  
☐ 採彈性預算  
 實際收支與預算差異數，如何控制，請扼要說明。

(四) 貴公司是否已訂有「資本支出預算」

☐ 是  
☐ 否  
 若有，請提供民國七十五年預算數並列出今後 5-10 年可能之投資及汰舊換新計劃及所需資金。

(五) 貴公司物料管理：

1. 設有專責部門負責 ☐ 是 ☐ 否  
 2. 設有內部牽制之制衡作用 ☐ 是 ☐ 否  
 3. 使用簡單明瞭的材料分類編號 ☐ 是 ☐ 否  
 4. 修護用物料，訂有材料表以供事前準備 ☐ 是 ☐ 否  
 5. 設有安全存量及最高、最低存量標準 ☐ 是 ☐ 否  
 6. 所用物料係採原廠抑或通用品質規格 ☐ 是 ☐ 否

(六) 貴公司物料採購之主要方式：

	年採購金額
長期契約規定	
定期採購	
零星採購	
合計	

(七) 貴公司最近六年(民國69年至74年)各年的財務狀況及經營成果如何？請檢附貴公司最近六年之資產負債表、損益表暨稅損單位核定之營利事實所得稅核定應納稅額。

(八) 貴公司籌措長期及短期資金來源及其資金成本(比率)各為何？(金額單位：新臺幣千元)

資金來源別	長期資金		短期資金	
	金額	利率%	金額	利率%
借入款				
金融機構				
非金融機構				
股東墊款				
股東增資				
發行公司債				
發行商業本票				
其他				

## 七、成本

(一)貴公司是否已實施標準成本制度？

☐ 是

☐ 否

標準如何訂定？請按車種別(冷氣車、普通車)及路線別分別說明之。

---

---

---

---

---

---

---

---

貴公司在績效方面如何檢討？

☐ 目標設定與實績比較

☐ 與上年同期比較

☐ 與同業水準比較

(二)貴公司最近六年(民國69-74年)各年之成本結構內容如何？

請按長途客運、市區公車、遊覽出租車分別填列入附表7-1,並請扼要說明其歷年變動之主要原因。

---

---

---

---

---

---

---

---

公司成本結構

表 7 - 1

民國 年度 (六張, 分別為69-74年度)

項 目	成 本 項 目	長 途 客 運	市 區 公 車	遊 覽 出 租	合 計
1.	燃料				
2.	附屬油料				
	機 油				
	考 邦 油				
	刹 油				
	黃 油				
3.	輪胎				
4.	車輛折舊				
5.	修車材料				
6.	行車人員				
	駕駛員				
	服務員				
7.	行車附支				
8.	修車員工				
9.	修車附支				
10.	業務員工				
11.	業務費用				
小計	(直接成本)				
12.	各項設備折舊				
	修車設備				
	業務設備				
	管理設備				
13.	管理員工				
14.	管理費用				
15.	財務費用				
16.	稅捐費用				
小計	(間接成本)				
合	計				

註：請自行影印，自69-74年度分別填列一張，若無區分長途客運及市區公車等之成本結構，則填寫合計欄即可

(三) 加值型營業稅即將於民國七十五年四月一日實施，貴公司認為加值型營業稅實施後，對貴公司有何影響，費率究應如何調整以資配合，若費率無法調整時貴公司如何因應？

#### 八、費率

(一) 貴公司對現行公路汽車客運基本運價訂定之規定有何意見？

汽車運輸業客貨運運費率則第五條規定

公路汽車客運基本運價之訂定，依下列公式計算之

$$\text{每延人公里之基本運價} = \frac{\text{每車公里合理成本} \times (1 + \text{合理經營報酬率})}{\text{平均每車公里全票乘客人數} + \text{平均每車公里各種義務性優待票人數換算成全票人數}}$$

- 一、公式中每車公里合理成本，包括燃料、附屬油料、輪胎、車輛折舊、修車材料、行車人員薪資、行車附支、修車員工薪資、修車附支、業務員工薪資、業務費用、各項設備折舊、管理員工薪資、管理費用、財務費用、稅捐費用等計項目，由公路主管機關審定之。

二、

五、

請詳加說明，並列述貴公司認為最佳之計算方法。

(二) 目前台灣地區各省縣市汽車費率核計票價費率標準略有差異，且調整時機亦不一致。貴公司對此一措施有何意見？

謝謝您的協助，本調查問卷用紙若不敷使用，請自行影印或另加紙張說明。對上列問題若有不明之處，請於本所調查訪問人員前往訪問時，逕洽該訪問人員或電詢本所。

最後並請將貴公司目前所面臨的主要問題予以說明以供本研究參考。

## 附錄二

### 大眾運輸政策改進要點

六十七年七月五日行政院第 1638 次會議決議

#### 壹、立案依據

依據「行政院所屬機關六十八年應積極進行之工作項目表」內所列「訂定大眾運輸之合理價格政策」辦理。

#### 貳、目的

檢討及改進現行運價結構，制定合理之運價政策，以促進大眾運輸之發展，滿足社會大眾對行的需要。

#### 參、現況檢討

現行運價結構，鐵路部份，係由台灣鐵路管理局依照其自訂之「鐵路運價規程」所訂定，公路及市區公車部份，則係根據本部訂頒之「汽車運輸業客貨運運價準則」辦理，實施以來，業者及鐵、公路各交通單位，均迭有反映，經歸納其主要問題如下：

##### 一、運價之成本觀念及合理報酬問題：

(一)近年來在運輸業之歷次陳情案中，一再強調，建議政府應重視運價成本觀念及合理之投資報酬問題，業者認為政府當前為勵行穩定物價政策，對運價實施管制，固有其必要，但不宜長期凍結，否則運價與運輸成本脫節，使營運發生虧損，降低服務水準，自必直接影響社會大眾行的需求。

(二)關於投資之報酬問題，在鐵路方面，依該路與世銀貸款合約之規定，不得低於 7%，惟該路六十七年度決算虧損已高達五億八千萬元，因此其報酬率已形成負數。公路及市區公車方面，依「汽車運輸

業客貨運運價準則」規定，得比照政府銀行定期存款利息辦理，現公路客貨運將投資報酬率定為8%，市區公車訂為6%，均未超過銀行年息範圍，但業者認為在目前運價下發生之虧損，尚無法彌補，更遑論投資報酬，故一再建議，迅作合理改善。

## 二、優待費率問題

(一)現行優待費率種類繁多，折扣不一，鐵、公路及市區公車之優待範圍，亦各不相同，其中有法令根據者，僅現役軍人及孩童，屬於政策性者，為往校就讀之學生，其餘均非中央所規定，而使業者感受負擔最沈重者，為學生之優待費率，因不但費率偏低，且所佔整個乘客之比例，省、市均在百分之四十以上，復因其乘車時間，又均係每天之運輸尖峰時間，故對運輸業之正常營運及營收，確有相當影響。

(二)關於優待票費率標準，依現行「汽車運輸業客貨運運價準則」規定，除特殊情形外，不得低於單位直接成本，但實際上，學生優待費率，並未依此規定辦理，目前學生優待費率係六十五年所核定，鐵路部份，小學按當時之基本費率4%，中上學校按25%計收，公路部份，小學按當時之基本費率10%至11%，中上學校按25%至30%計收，市區公車月票，每一格次按五角計算，六十三年統一調整全盤運價時，並未隨基本費率之變動而同時調整，致形成學生之優待費率過份偏低，不僅業者深表不滿，一般輿論亦有反映，似有合理改進之必要。

## 三、運價調整之週期（時機）問題：

(一)根據「汽車運輸業客貨運運價準則」規定，在運輸業所獲之營業收入超過或不足應獲得之營業收入之百分之二十時，即應由公路主管機關依照該準則規定之計算公式調整基本運價率，但為推行穩定物價政策關係，並未依此規定辦理，茲據業者及鐵、公路各交通單位檢討，均認為運價調整時間之間隔，不宜過長，其理由如下：

1. 依當前經濟發展之趨勢，物價及工資勢必逐年上漲，運輸成本自



必亦逐年提高，運價若不能依比例逐年調整，則營運必將發生虧損，降低服務水準，對業者及社會大眾，均無裨益。

2. 運價調整時間之間隔如過長，在一旦必須調整時，其調整幅度，必然較大，對於物價之穩定，亦必有所衝擊，如壓低調整幅度，則又無法改善營運，提高服務水準，受影響者仍屬社會大眾。

(二)基於前述，運價之調整，如希望調整幅度縮小，使不刺激其他物價，並使社會大眾易於接受，則以採用多頻次低幅度之方式辦理為宜。

#### 四、運價調整之權責問題：

(一)鐵路運價之核定，依現行鐵路法之規定，應先擬定運價計算公式，送經立法院審定後，再據以訂定運價率，報請行政院核定實施。因此項規定，係六十七年七月修定鐵路法時新增條文，其計算公式尚未完成審定程序。

(二)公路客貨運及市區公車之運價，依公路法之規定，應由公路主管機關，按其管轄範圍，照運價準則規定之計算公式核定之，但目前並未依此規定辦理，而均係由省市報由中央統籌核定，為兼顧事實需要，似有予以重新明確劃分之必要。

#### 五、台灣地區之運價應否劃一問題：

台灣地區鐵、公路之客貨運，因其營運範圍，係貫通涵蓋省、市各地區，故以往均係採用統一費率。今日自應本此原則繼續辦理。至於市區公車費率，省交通處曾亦由中央予以劃一，但另有部分縣市，則認為市區公車，由於各地方之經營環境、路線里程、路線劃分、公車種類、優待票種類、營運成本、以及受地方民意機構之監督方式等均不相同，其運價率不宜劃一，以免阻碍地方事務之發展。再者台北市公車，依例向須送市議會通過方可實施，故公車價格，仍以由省、市自行核定為宜。

#### 六、鐵、公路運價差距問題：

(一)目前鐵路高級列車莒光號之運價每人公里為1.10元，較公路相等

之中興號每人公里0.63元高約74.5%，鐵路自強號每人公里爲1.32元，較公路相等之國光號每人公里0.92元，高約43.4%，由於兩者之運價相差懸殊，使鐵、公路之營運難以平衡發展，據統計，本年一至三月份，鐵路自強號之座位使用率，平均僅達45.1%，而公路國光號却高達94.75%，顯示鐵路之營運受運價之影響甚大，亟應檢討改進。

(二)另鐵路本身客貨運運價結構，亦有問題，以客運而言，普通車現行運價，每人公里爲0.29元，而自強號運價，却高達每人公里1.32元，其等距比率爲100%與445%之比，似欠合理，又貨運方面，亦因其運價結構多達八個等級，對貨主及業務處理，均甚不便，宜一併檢討改進。

#### 肆、改進要點

綜合以上檢討，對大眾運輸之現行運價政策建議，作以下之改進，並加強推動實行。

- 一、爲使運輸業能以維持最低成本及應得之合理投資報酬，以鼓勵其投資意願，提高服務水準，促進營運發展，對行車成本之重估及運價之調整，除遇有特殊情形外，每二年應檢討辦理一次，並憑以考慮是否調整運價。
- 二、汽車運輸業之合理投資報酬率，仍應依照現行「汽車運輸業客貨運價準則」之規定，得比照政府銀行定期存款利（年）息辦理。
- 三、鐵、公路客、貨運之運價，除法律上有規定者外，應逐步取銷優待辦法，建議由交通主管單位擬定計畫分期實施。
- 四、運價調整之權責，鐵、公路客貨車（包括計程車）運價由交通部統一辦理，惟直轄市區公車運價之調整，宜將運價計算公式送請市議會審定後，由市政府依照上項公式適時調整。
- 五、鑑於能源短缺日形急迫，大眾運輸應獲合理鼓勵及發展，交通部應（一）檢討修正「汽車運輸業客貨運運價準則」，並儘速研擬鐵路運價計算

公式草案，(二)成立專案計畫，迅速詳細研究鐵、公路之適當費率結構。

#### 伍、附則

本改進要點，除統一調整優待費率標準應隨下次運價調整時併案辦理外，其餘自公布日起施行。