

77-18-423

台灣地區公路貨運經營管理之研究

交通部運輸研究所

中華民國七十七年十月

交通部運輸研究所出版品摘要表

出版品名稱 中文：台灣地區公路貨運經營管理之研究 外文：			
行政機關出版品統一編號 09104770096		運輸研究所出版品編號 77-18-423	
本所計畫： 主持人：楊淑貞 研究人員：曹再華		受委託單位：唐明月 計畫主持人 研究人員：黃書強、黃信隆、賴志昭、 陸緯宇、艾嘉銘	
研究方式： <input type="checkbox"/> 自行辦理—主辦單位： <input checked="" type="checkbox"/> 委託辦理—受委託單位：中興管理顧問公司 地 址：台北市民生東路66號5樓 聯絡電話：		研究期間 自 76年11月 至 77年6月	
關鍵詞：路線貨運業 整車貨運業 零擔貨運 整車貨運 貨運密度 五力分析 貨運 業經營分析體系 目標管理 管理資訊系統 營運管理指標 貨運轉運系統 貨運聯運系統			
摘 要：台灣地區公路貨運業在整個經濟的發展過程中扮演重要的角色，且對經濟成長，尤其進出口的成長貢獻良多；惟在管制與營運方面所隱含的問題日趨明顯，有加以調查、了解實況，俾及早綢繆的必要。本研究基於此，分別對公路貨運之特性、消長趨勢及公路貨運業的經營、管理概況加以調查，進而檢討業者主雇關係、貨物運送作業及成本，並將有關問題加以歸納，最後則提出初步的改善建議，以為決策單位進一步深入研究的參考。			
出版日期	頁數	工本費	本 出 版 品 取 得 方 式
年 月			<input checked="" type="checkbox"/> 洽本所免費贈閱 <input type="checkbox"/> 洽本所訂購 <input type="checkbox"/> 其他()
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	
備 註：			

台灣地區公路貨運經營管理之研究

目 錄

	頁次
第一章 緒論.....	1
1.1 引言.....	1
1.2 研究目的.....	1
1.3 研究範圍及內容.....	1
1.4 研究方法.....	3
第二章 台灣地區貨物運輸之回顧.....	5
2.1 貨物運輸概述.....	5
2.2 公路貨運特性分析.....	9
2.3 台灣地區汽車貨運業之沿革.....	13
2.4 台灣地區公路貨運之消長分析.....	15
第三章 公路貨運經營狀況調查分析.....	23
3.1 調查工作概述.....	23
3.2 路線貨運業調查分析.....	23
3.3 整車貨運業調查分析.....	37
第四章 公路貨運業營運管理現況.....	43
4.1 公路貨運業運貨型態.....	43
4.2 組織與管理型態.....	49
4.3 營運績效.....	51
4.4 財務狀況.....	60
4.5 行車安全.....	86

4.6	公路貨運營運問題回顧.....	91
第五章	公路貨運業運輸管制現況及有關問題之探討.....	93
5.1	營運管制.....	94
5.2	費率管制.....	95
5.3	靠行問題.....	100
5.4	其他有關之問題.....	111
第六章	公路貨運業經營與改善辦法之研議.....	116
6.1	輔導業者建立企業化經營理念.....	116
6.2	建立營運管理指標.....	123
6.3	建立貨運轉運系統.....	125
6.4	建立區域聯運系統.....	128
6.5	建立公路管理資訊系統.....	129
第七章	結論與建議.....	131
7.1	結論.....	131
7.2	建議.....	135
參考文獻	138
附錄一	本研究調查表.....	140
附錄二	路線貨運業比較損益表及資產負債表.....	164
附錄三	整車貨運業比較損益表及資產負債表.....	175
附錄四之(一)	關於公路貨運業加入退出管制有關法令規定.....	191
附錄四之(二)	有關公路貨運業服務水準管制有關法令規定.....	197
附錄四之(三)	公路貨運業費率管制有關法令規定.....	200

圖 目 錄

	頁次
圖 1-1 研究架構流程.....	4
圖 2-1 運輸系統與經濟活動之關係.....	6
圖 2-2 運輸系統與經濟活動之關係.....	6
圖 2-3 貨物運輸對區域間經濟發展的影響.....	7
圖 2-4 貨物運輸系統構成.....	8
圖 2-5 運送量與平均成本.....	11
圖 2-6 運輸距離與平均成本.....	12
圖 2-7 總運輸成本與運距關係.....	12
圖 2-8 公鐵路貨運噸數成長趨勢.....	19
圖 2-9 公鐵路貨運延噸公里成長趨勢.....	20
圖 4-1 零擔貨物集配現況圖.....	43
圖 4-2 整車貨物集配現況圖.....	47
圖 4-3 路線貨運業組織.....	48
圖 4-4 整車貨運業組織.....	49
圖 4-5 空車率之計算.....	56
圖 4-6 財務分析之過程.....	60
圖 4-7 五力分析關係模式.....	71
圖 6-1 貨運業經營分析流程.....	118
圖 6-2 目標管理程序.....	120
圖 6-3 管理資訊系統結構.....	121
圖 6-4 貨運業管理資訊系統結構.....	122
圖 6-5 轉運中心示意圖.....	128
圖 6-6 區域聯運示意圖.....	129

表 目 錄

	頁次
表 2-1 運輸方式別貨運噸數統計表.....	16
表 2-2 運輸方式別貨運延噸公里統計表.....	17
表 2-3 歷年鐵公路貨運量統計表.....	18
表 2-4 歷年台灣汽車貨運業之成長情形.....	22
表 3-1 民國 74、75 年路線貨運業車輛數統計表.....	25
表 3-2 民國 76 年路線貨運業車輛數統計表.....	26
表 3-3 車輛廠牌統計.....	27
表 3-4 路線貨運業民國 75 年度車輛年份統計表.....	28
表 3-5 路線貨運業民國 76 年車輛年份統計表.....	29
表 3-6 民國 75 年路線貨運業人力結構概況.....	31
表 3-7 民國 76 年路線貨運業人力結構概況.....	32
表 3-8 民國 75 年路線貨運業薪資概況表.....	33
表 3-9 民國 74 年路線貨運業營運概況.....	34
表 3-10 民國 75 年路線貨運業營運概況表.....	35
表 3-11 民國 76 年路線貨運業營運概況.....	36
表 3-12 民國 76 年整車貨運業車輛年份統計表.....	39
表 3-13 民國 76 年整車貨運業人力結構統計表.....	40
表 3-14 民國 76 年整車貨運業營運概況.....	41
表 3-15 民國 75 年整車貨運業營運概況.....	42
表 4-1 民國 75 年部份路線貨運業之規模.....	44
表 4-2 民國 76 年路線貨運業營運績效.....	52
表 4-3 民國 75 年路線貨運業營運績效.....	53
表 4-4 民國 74 年路線貨運業營運績效.....	54

表 4-5	民國76年整車貨運業營運績效.....	57
表 4-6	民國75年整車貨運業營運績效.....	58
表 4-7	路線貨運業五力分析(76年).....	65
表 4-8	路線貨運業五力分析(75年).....	67
表 4-9	路線貨運業五力分析(74年).....	69
表 4-10	整車貨運業五力分析(76年).....	77
表 4-11	整車貨運業五力分析(75年).....	80
表 4-12	台灣地區車輛肇事統計.....	87
表 4-13	高速公路肇事車種分析.....	88
表 4-14	高速公路肇事原因統計.....	90
表 5-1	歷年公路貨運基本運價調整.....	108

第一章 緒 論

1.1 引言

台灣地區為一海島型經濟，其經濟發展及對外貿易歷年來不斷成長，伴隨著經濟成長而來的貨物運輸也相對的扮演重要角色。近年來進出口貨物在質與量方面俱增，導致貨運業及承運量大幅成長，為因應此一未來之發展趨勢，應及早就公路貨物運送之能量及公路貨運業之經營管理加以評估探討，進而制定一套較佳的營運管理策略，為政府管理公路貨運的重要課題。

1.2 研究目的

本研究在於：

(1)檢討公路貨運經營管理之現況，藉以發掘問題及經營困難，從而研擬改進之方案。

(2)檢討公路貨運經營管理型態，進而建立台灣地區公路貨運經營管理之模式，研擬營運管理之改善途徑，以為提昇公路貨運業之經營效率與服務水準之參考。

(3)了解公路貨運費率制度及執行情況，以為主管機關改善費率管制辦法之參考。

1.3 研究範圍及內容

本研究以台灣地區公路汽車貨物運輸業者經營貨物運輸及政府政策之管制為研究主題，其主要研究範圍依照公路法及其子法之分類，包括大、小型貨車貨運業，個人經營小貨車貨運業，汽車路線貨運業

及汽車貨櫃貨運業；主要研究內容包括：

1. 探討公路貨運之特性及消長趨勢：

分析公路貨運系統之營運特性及各型營業與自用貨車供需情形及政府管制現況，以了解公路貨運之發展趨勢及市場情況。

2. 探討現行公路貨物運輸業之經營與管理概況：

運用調查資料作分析檢討以界定公路汽車貨運營運之癥結問題及未來發展方向。

3. 檢討公路貨運業之主雇關係及貨物運送作業：

就現行汽車貨運業對外在方面如貨源特性、資訊之掌握及運用。對內在車輛、人員之調管作業及其執行成效，以及裝卸設施與方式等各方面，比較與探討業者間經營效率差異之原因，並針對僱主與駕駛人之關係特性，作深入瞭解，以為研擬較佳之營運效率與服務水準，並消除其負面影響做為改善之依據。

4. 調查、分析公路貨運之運輸成本、檢討費率訂定與管制：

調查各型自用與營業貨車運輸成本、分析成本結構與歷年成長趨勢，檢討現行費率訂定基礎、標準與公式之合理性，公路貨運之削價競爭狀況，自用貨車之違規營業情形，以及主管機關之管制現況。

5. 探討公路貨運對交通安全之影響，研擬改善措施：

對公路貨運之駕駛人素質、訓練與工作安排，車輛之維修保養與超載問題，以及裝卸影響交通等情形概作檢討，並評估對交通安全之影響，及研擬因應之改善措施。

6. 建立公路貨運業之經營管理模式及績效指標，以為提升業者經營管理與服務水準之參考：

建立衡量汽車貨運業之經營效率與服務水準指標，並研擬較佳之經營管理模式，供業者改善經營績效與服務水準之參考，促進業者之經營水準之提昇。

7. 探討公路貨物運輸中所扮演角色，以檢討現行管制辦法：

就未來公路貨運之發展趨勢，確認公路貨運所扮演之角色，並加以檢討政府對公路貨運及貨車之各項管制辦法、缺失、研提未來改善構想。

8. 研議公路貨運問題之改善途徑及相關之配合措施：

從市場、資源分配及整體運輸體系之效率著眼，研擬公路貨運問題之改善途徑及配合公路汽車貨運發展之相關措施。

1.4 研究方法

本計畫之研究架構與流程如圖 1-1 所示，主要內容包括資料蒐集、資料分析與研擬方案三大部份：

1 資料調查：

本研究之資料調查所佔份量極重，擬以分層集體抽樣調查及訪問方式處理。調查範圍包括自用與營業貨車運輸成本，汽車貨運業者之營運與管理、貨運市場之實際託運運價與政府制定費率之差異等要項，並按地區、車種、業者規模等層次分別辦理。

2 資料分析與問題探討

(1) 利用統計方法，分析公路貨運業之規模、組織、車輛狀況、成本、運價及財務狀況。

(2) 探討業者營運與管理問題及其內涵。

(3) 檢討貨運業及其營運之管制概況。

3 研擬以改善途徑

針對問題癥結，研擬改善意見，進而邀請公路貨運主管機關與業者代表座談會與溝通意見，以確定改善之途徑。

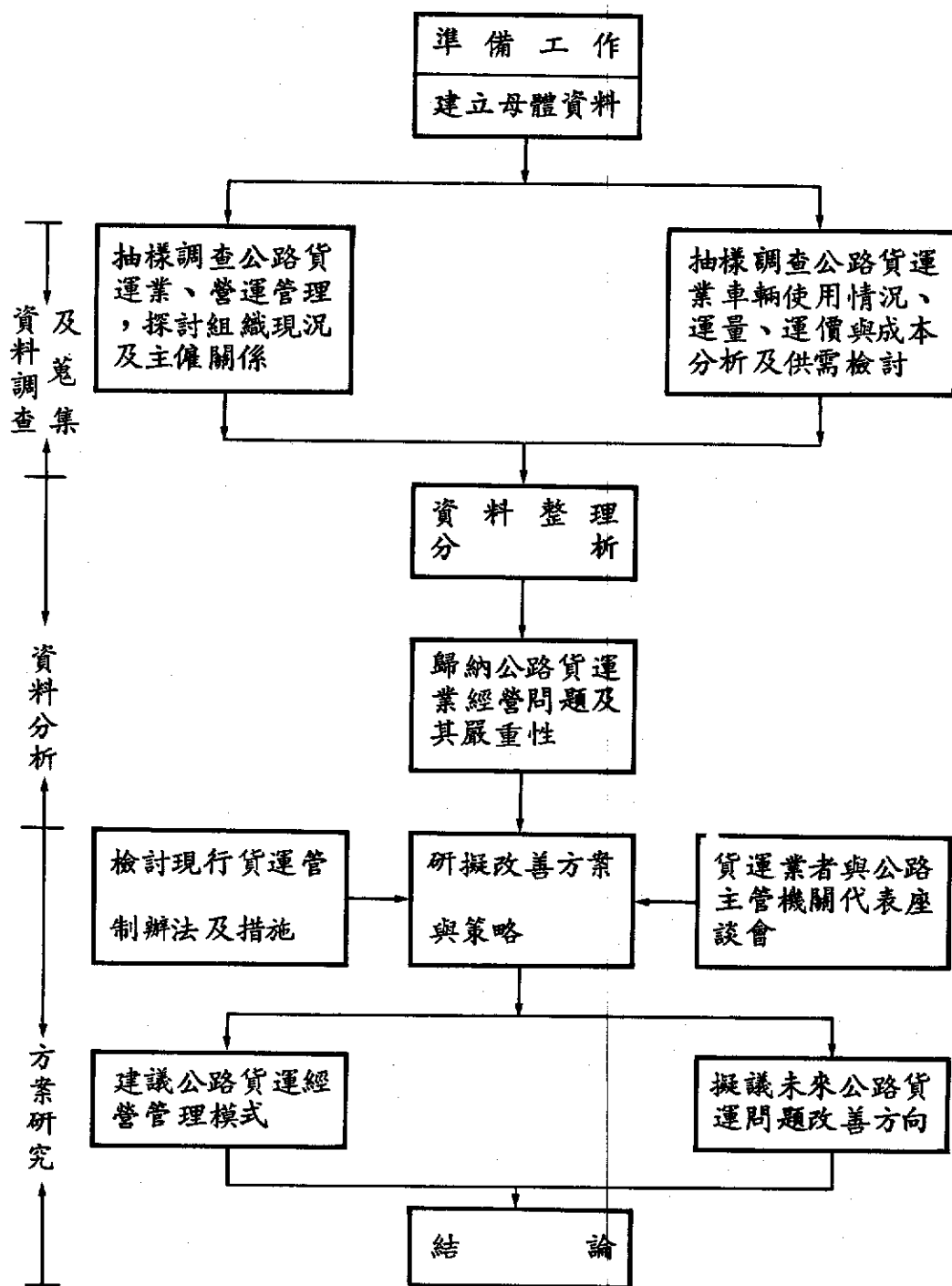


圖 1-1 研究架構流程

第二章 台灣地區貨物運輸之回顧

本章主要在於回顧台灣地區之貨物運輸概況，首先分析貨物運輸系統在整體經濟活動中所扮演的角色，其次乃就公路貨運之基本特性做概括性之說明。第三節則對台灣地區汽車貨運業之沿革及發展加以敘述，第四節則以內陸貨運之統計資料，綜合分析公鐵路貨運之變遷與消長，最後歸納整理目前公路貨運業所形成的各項問題。

2.1 貨物運輸概述

運輸系統乃整體社會經濟系統之一環。而整體經濟活動之架構，不外乎生產活動、交換活動、消費活動，而其間則由各種運輸工具扮演聯繫之角色。對生產活動而言，須經由運輸取得各項資源以進行生產活動，其產品亦需藉著運輸由產地運至商業中心以從事交換活動。對消費者而言，必須利用運輸工具由居所到市場以交易換取所需之商品，並由透過運輸將商品運至消費地，以進行消費活動，因此運輸系統在經濟活動之過程中扮演相當重要的角色。由圖 2-1 中可知運輸與經濟活動的交互影響，由圖 2-2 中則顯示整體交互影響的過程。

貨運業營運之特性，為方便分析，並以鐵路貨運加以比較。

由運輸系統在經濟活動中所扮演的角色，可知運輸服務的需求係為完成某一重要的目的過程，故運輸需求是一種引申的需求（Derived demand），其需求量之大小，就貨物運輸而言，可視為一國或一區域內對某一貨品在不同起點、訖點各層次需求量之和，且需求量之大小為生產成本、運輸成本、貨物售價及區域間所得的函數，因此短期而言，貨物運輸影響經濟活動的進行，長期則影響整個區域與國家的經濟發展，以圖 2-3 來說明貨物運輸對區域經濟發展的影響。

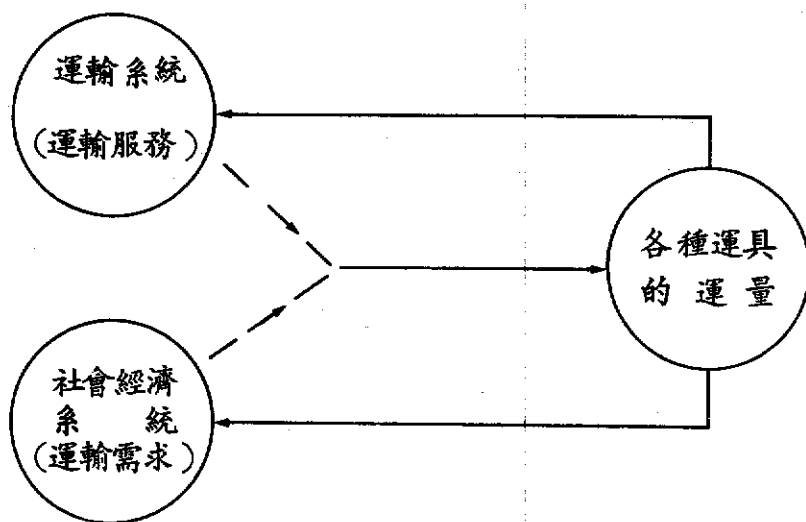
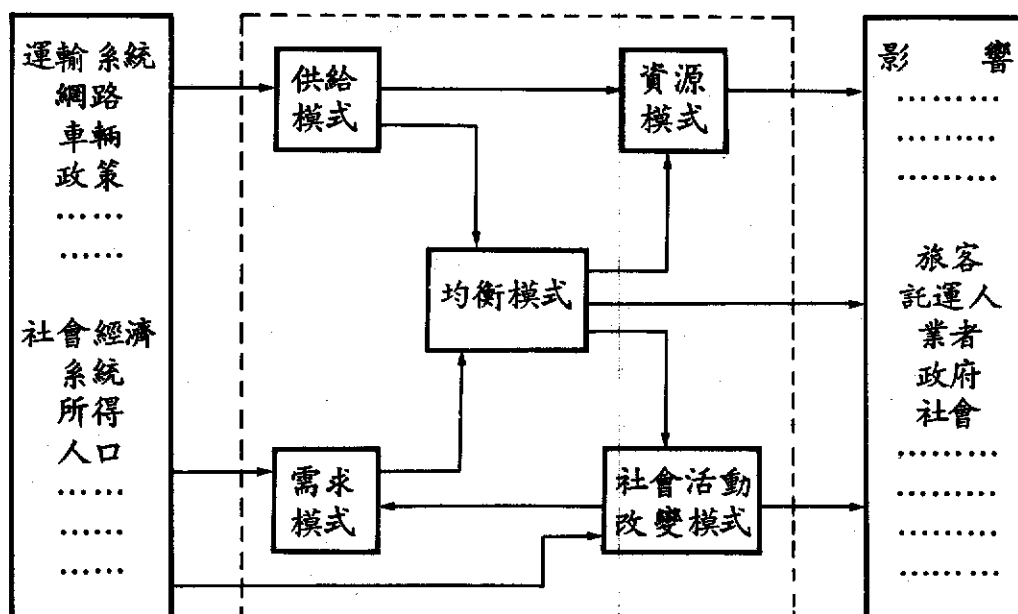


圖 2-1 運輸系統與經濟活動之關係



來源：摘譯自 Marvin L. Manheim, Fundamentals of Transportation System Analysis, vol 1. p 46.

圖 2-2 運輸系統與經濟活動之關係

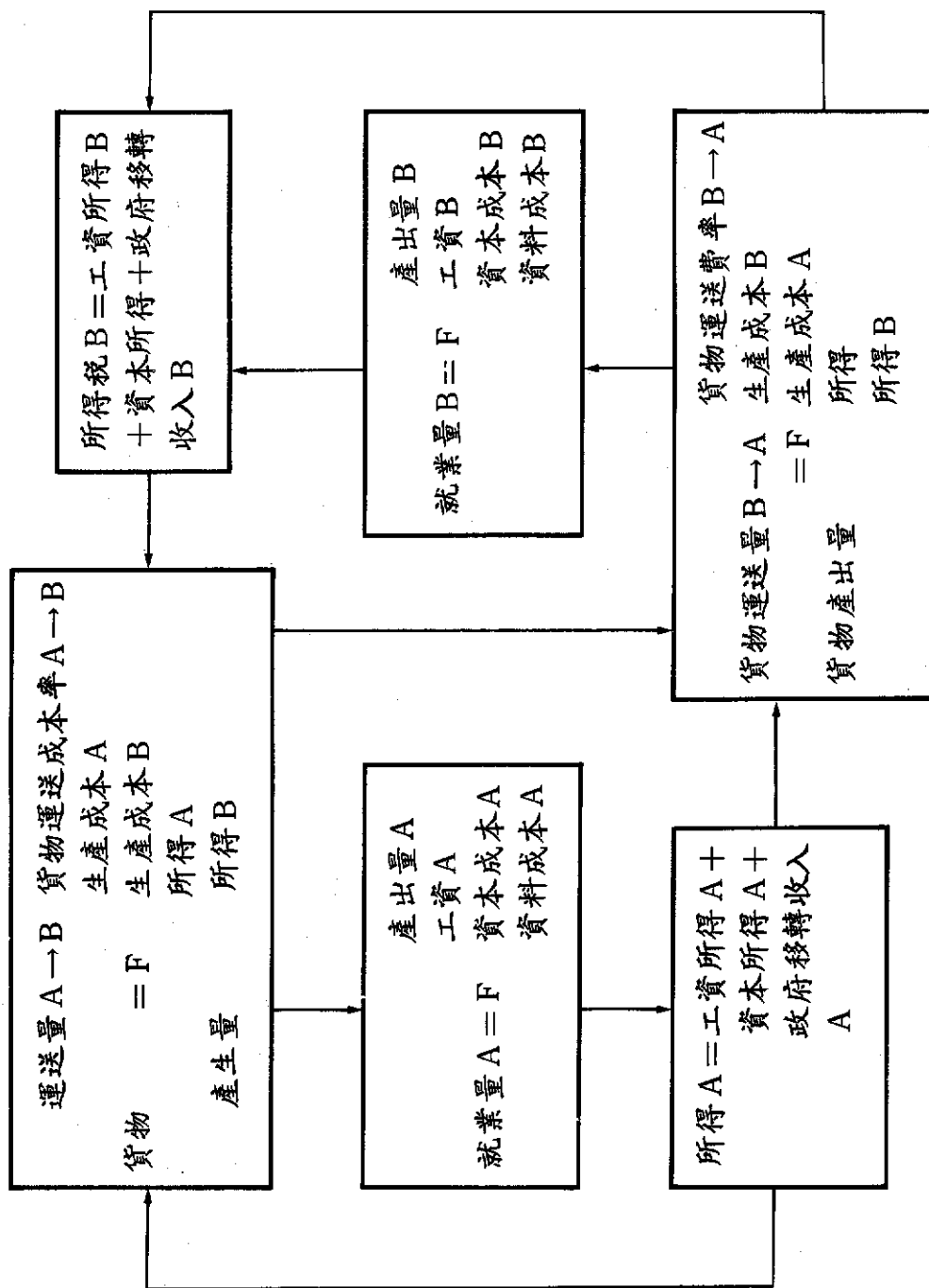


圖 2-3 貨物運輸對區域間經濟發展的影響

圖 2-3 中，假設貨物在 A、B 兩區間運送，由 A 區運往 B 區的運輸量為 A、B 兩區間的貨物運輸費率，A 區生產成本、B 區生產成本及 A、B 兩區所得水準的函數，故若改變貨物運送費率則不只影響 A、B 兩區的運輸量，且會影響兩區的產出水準及區域間的所得水準，最後由於所得水準的改變影響運輸需求，進而影響貨物運輸費率與區域間的所得水準。

以上充份說明貨物運輸與經濟活動間的交互影響，茲再就貨物運輸系統（如圖 2-4）本身加以探討。

在整個系統中，政府必須對於貨運運輸業者的加入、退出、費率水準、財務狀況、營運路線等加以監督管理並賦予業者提供適切的服務水準，而業者基於營運之目標提供貨運服務。在需求方面則透過託運人之需求水準及貨運運輸市場之屬性產生運輸需求。

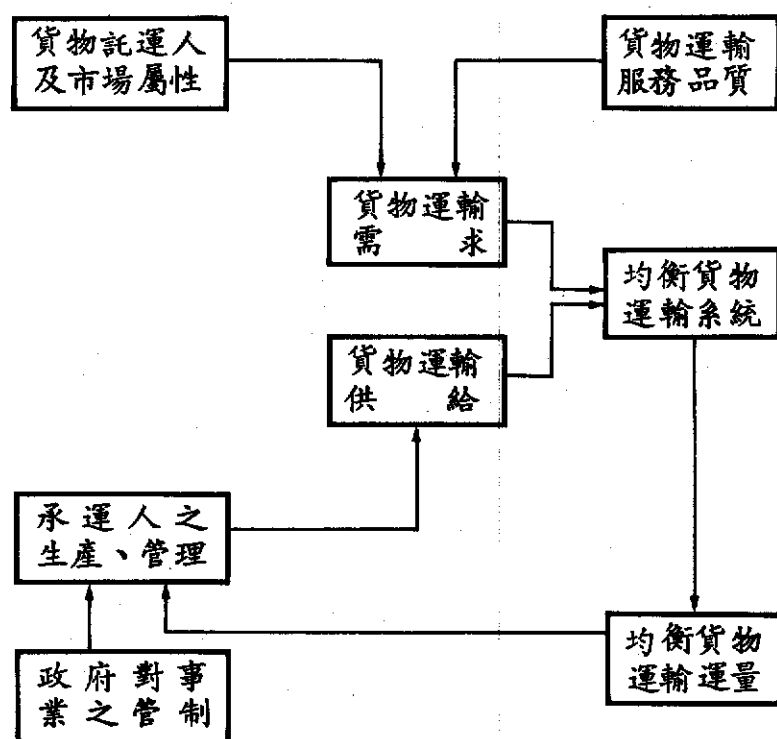


圖 2-4 貨物運輸系統構成

2.2 公路貨運特性分析

本節首先將就貨物運輸有關之基本特性加以闡述，並探討公路貨運業營運之特性，為方便分析，並以鐵路貨運加以比較。

2.2.1 貨物運輸基本特性

1 運輸之單向性

貨物運輸通常均係單方向運送，僅有去程而無回程。亦可能先將貨品從散佈的產地運送至分配中心，再行轉運至消費中心，此均造成貨物運輸之單向性，也引起貨運業者回程空駛（Idle Back Haulings）的現象。

2 需求之多樣性

貨物運輸需求隨著不同之貨品種類而有各種不同的需求，例如附加價值較高的工業產品其所需之服務品質較高，而一般原料、農業產品則反之，因之隨著貨品種類的不同，也造成貨運業運費的差別定價。

3 需求之集中性

無論客運、貨運運輸均有需求集中性之現象。貨物運輸也隨著季節性或需求之緊急性，而須集中於某段時刻將貨品運到不同的消費市場。此一現象亦可能造成業者能量不足與運輸需求的尖峰時期。

4 需求代替性高

在同一地區內，同種運輸工具之間及異種工具間（如公路與鐵路），彼此互為代替的可能性相當大，除部份特殊貨物需使用固定之運具運輸外，一般均可使用不同的運具完成運輸，因此易造成貨運市場之競爭。

2.2.2 公、鐵路貨運運輸比較

1 企業特性

(1) 成本特性

公路貨運業之固定較小，且道路建設、維護由國家負擔，只須在車輛及站所上投資，繳納各項稅捐及車輛維修保養支出，投資之沈沒性較小。而鐵路則固定成本高，且路線維護均自行負擔，投資沈沒性較高。

(2) 組織經營性

公路貨運業組織較簡單，經營容易掌握，與託運人之關係較密切，同時運價之考慮亦較具彈性。鐵路則為大規模企業，組織龐大複雜，經營上之彈性較低。

(3) 法律地位

公路貨運業雖屬一般運輸業（Common Carrier），亦受政府之管制監督，然所受之監督並不嚴格，因而可能有拒收包裝不當或不適時適地運送之貨物，以加強競爭能力，同時費率管制亦有名無實。而鐵路事業乃為大眾需要和方便而服務，對於託運人有貨託運，較不能拒絕，且費率受嚴格管制。

2 運輸特性

(1) 服務性

汽車貨運不受軌道限制，有路即可通達，機動性高且細密的公路網使其能提供全面性的服務，以完成及門運輸，而無需轉車換載，減少裝卸。而鐵路運輸則受路線、場站之限制，僅能作線上服務，增加貨物之裝卸次數。

(2) 載運量

汽車運輸受車輛及公路橋樑、鋪面之載重限制，因此每車載運量較低，而單位運輸成本較高，鐵路則可編組成長列車，發揮大量運輸能力。由圖 2-5 所示，於小運量時，汽車貨運較經濟，反之鐵路運輸較經濟。

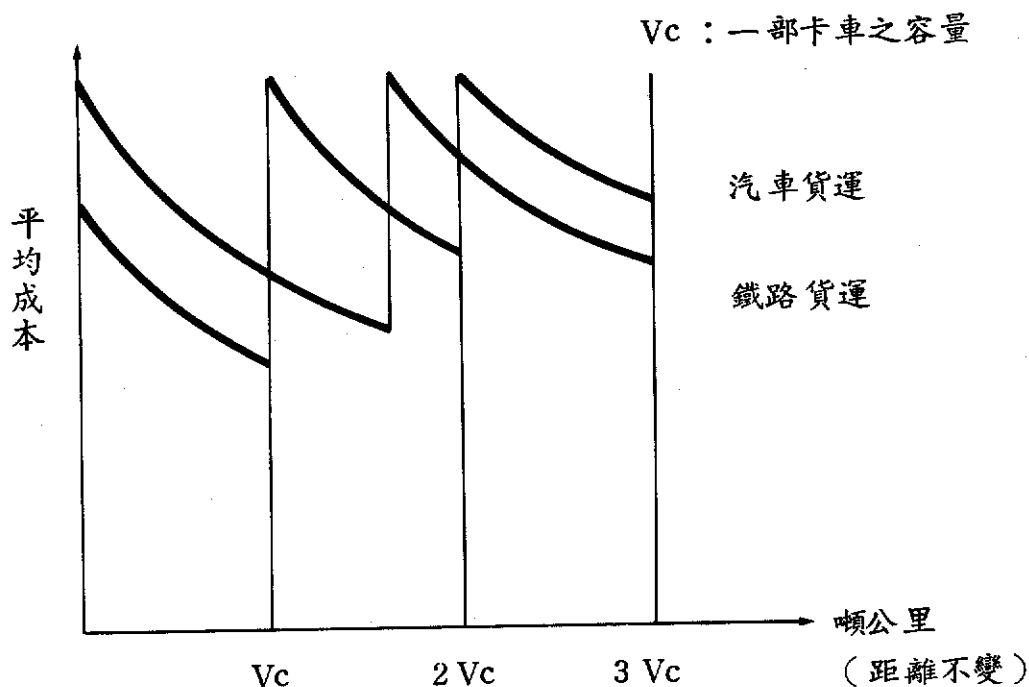


圖 2-5 運送量與平均成本

(3) 運輸距離之適應性

汽車行駛之折舊與耗油，與其行駛里程成比例，而鐵路運輸成本，有遞遠遞減現象，由圖 2-6 中所示，D 點表示經濟運距，在 D 點以前公路運輸享受較低的成本支出，D 點以後則以鐵路較優，然 D 點亦非固定點，而係隨著貨物種類、目的地、時間、地點等因素而定。

(4) 貨故貨遺

鐵路運輸由於需重複裝卸，因此貨物損壞率及遺失風險較汽車運輸為大。然而在行車安全上，鐵路行駛固定軌道，路權專有，不受外界干擾，其安全性、可靠性反較汽車運輸為高。

(5) 總運輸成本

由於鐵路業者自行負責營運所需的一切建設與維護，而汽車運輸

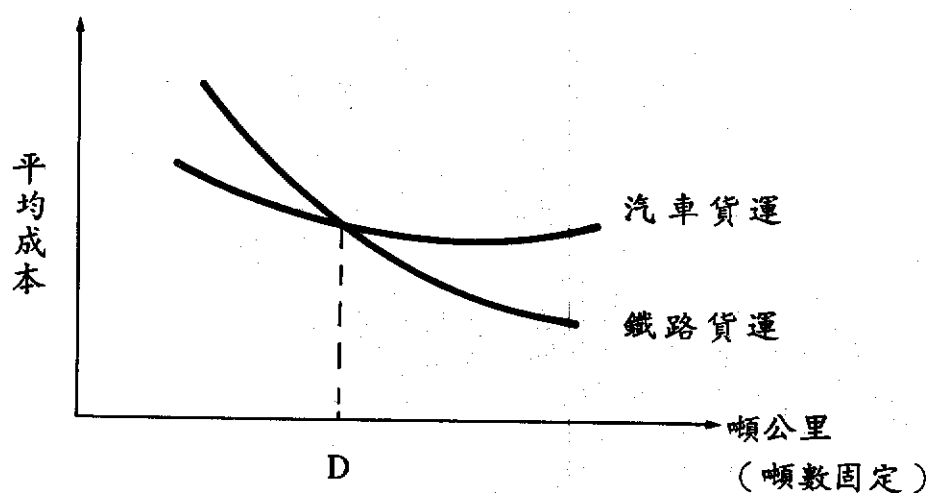


圖 2-6 運輸距離與平均成本

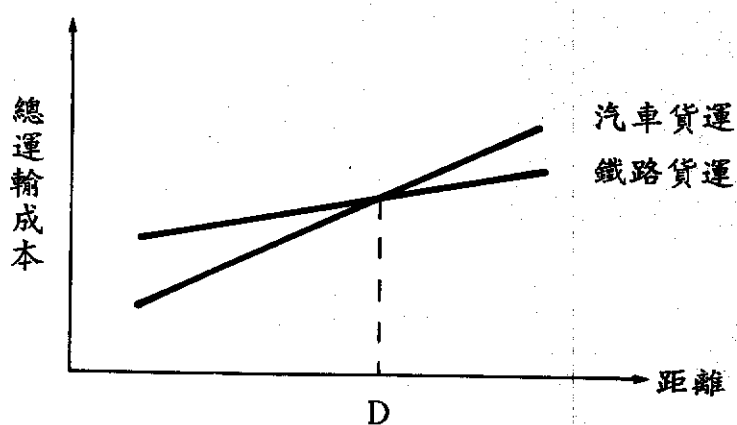


圖 2-7 總運輸成本與運距關係

業則否，故汽車運輸業者之固定成本低於鐵路，而變動成本則較高，故以總成本觀點，在固定運量時兩種運具之總成本與運輸距離的關係如圖 2-7 所示。

2.3 台灣地區汽車貨運業之沿革

台灣地區汽車貨運業，於日據期間原以州廳為單位，設立台北、新竹、台中、台南、高雄、台東、花蓮等七家貨運公司，分別經營各該行政區內之公路貨運業務。光復之後，因日方軍事機關及日資公私團體遺留之貨車，部份流入民間，以致私車充斥，四出私營，致使營運秩序混亂。爰於三十七年間，公路主管機關督促各私有貨車，集合組設汽車貨運公司十四家，連同原有七家共二十一家，計有貨車1,452輛，共同經營普通汽車貨運業，惟新組設之十四家公司自成立後，因係份子組合而組織不健全，公司徒有其名，而車輛雖各屬公司，然實際上仍由各車主自行攬貨營運，甚至貶價競爭，影響公司之營運至鉅。

政府為改善營運秩序，於民國41年間，將組織健全之原有七家公司仍准單獨經營外，其餘各新公司及台東貨運公司之車輛，按貨運區域設立台北、新竹、台中、台南、高雄、台東、花蓮、澎湖等八家聯營處，統一調派營運，此種聯營組織，原期於兩年內蛻變為正式公司，但因各車主仍多獨自賴車輛營收，以維持生活，不願將車輛折價投資於公司經營，致聯營計畫便成泡影。迨至民國43年間，重新訂定汽車貨運調整辦法，而將各聯營處解散，規定凡設置營業貨車三輛或以上者，准其設立公司行號，單獨營運，運價依照政府核定費率計數，非經呈准，不得增加車輛，從此貨運秩序，始漸趨良好。

目前本省汽車貨運業公會有三類，即「汽車運輸商業公會」、「汽車貨櫃運輸商業同業公會」及「路線汽車貨運商業同業公會」。其發展之沿革概述如下：

民國37年6月，本省光復初期，由運輸業先進發起組成「台灣省汽車運輸商業同業公會聯合會」，當時因車輛不多，業務簡易，故無

論「客運」與「貨運」均屬之，至民國48年，本省工商業日趨繁榮，客貨車逐年增多，及基於「客貨」運之營運對象不同，乃經政府主管機關—台灣省社會處，報奉中央核定，劃分改組為「貨運」與「客運」兩個公會，以因應各別業務特性。至民國57年7月及68年7月，台北、高雄兩市升格為院轄市，因之台北市與高雄市之汽車貨運公會亦同時升格院轄市之公會。

汽車貨櫃運輸業，原為貨運業之一環，民國58年台灣地區僅有數家公司，擁有曳引車一百餘輛經營，復因有利可圖，經營者日漸增多，形成惡性競爭。民國63年間因經濟不景氣，逐使若干業者退出市場。至民國69年因經濟復甦，共有專營或兼營之公司行號二百餘家，曳引車已超過三千餘輛，又因貨櫃運輸專用於進出口貿易之運輸，必需使用較大馬力之曳引車，牽引板台，復經同業發起，另組公會，由經濟部於69.5.8經(69)商字第14736號公告在商業團體分業標準中，區分成立「汽車貨櫃運輸商業」，業別範圍註明為經營以曳引車聯結半拖車裝載貨櫃運輸營業。目前台北市、高雄市、台北縣、桃園縣、嘉義縣等已分別成立「汽車貨櫃運輸商業同業公會」。

汽車路線貨運業，原本亦為「貨運」業之一環。所謂路線貨運係以各城市、鄉、鎮為站所，定時發車，行經一定路線，將託運之小包大件貨品，按時送達目的地，尤如客運業之定時班車。運貨品擁擠時，可以加班發車運輸，運貨品空少時，亦需依既定路線及時行車，亦允許中途站託運，所以「路線貨運」與「貨運」同樣使用大貨車運輸，而在經營方式上殊有不同，故經業者申請，經濟部於69.9.10經(69)商字第30892號公告，在商業團體分類標準中，區分成立「汽車路線貨運商業」，繼而若干縣市均分別成立公會，又依據商業團體法之規定，超過半數以上縣市成立公會者，得設置聯合會，於是「台灣省汽車路線商業同業公會聯合會」乃於70年7月成立。因此台灣地

區之貨運業遂分成汽車貨運、貨櫃運輸與路線貨運三類。

2.4 台灣地區公路貨運之消長分析

內陸運輸的方式主要就是公路運輸與鐵路運輸，各有其內在利益（Inherent Advantage）。就貨物運輸而言，公路運輸利於量小、值高、距離較短的工業產品之運輸，鐵路運輸則利於量大、值低、距離長的農工原料之運輸。台灣地區面積狹長，鐵路全長不過四百餘公里，因此其長途運輸的優越性能難以發揮，加以台灣天然資源較為貧瘠，經濟發展所需的農工原料大多仰賴進口，為了減低原料內陸運輸成本，以原料為取向之工業均逐漸向港口集結，因此內陸貨運逐漸由公路取代鐵路，以下將就歷年來台灣地區貨運營運之實績加以觀察。

2.4.1 運輸方式別貨運分析

台灣地區貨物運輸方式概分成公路、鐵路、環島近海航運及航空（國內、外）四種。十年來貨運噸數及延噸公里及其分配比例如表 2-1 及表 2-2。由表中得知十年來貨物運輸以公路運輸方式所佔比例最高，鐵路次之，而環島近海航運及空運所佔之比率更是微不足道。另延噸公里方面，也以公路所佔比例最高，維持 6 至 7 成，鐵路次之。因此無論就貨運噸數及延噸公里觀之，公路貨運實居台灣地區貨物運輸之主要。

2.4.2 公路貨運在內陸運輸中之地位

表 2-3 中統計歷年來公路貨運及鐵路貨運之載運噸數及延噸公里，其中公路部份僅指民營貨運業之運輸，而未包括自用貨車，鐵路貨運則限於台鐵之貨運運輸。

由表 2-3 及圖 2-8、2-9 可知，就載運噸數作為衡量標準時，公路運輸所佔之比重在民國 53 年以後均超過鐵路，近年來比重已達 90% 以上。且有日漸增加之趨勢。就載運噸公里作為衡量標準時，歷年來

表 2-1 運輸方式別貨運噸數統計表

單位：千噸

年 別 (民國)	公 路	%	鐵 路	%	環 島 及 近海航運	%	航 空	%	合 計
66	96,844	77.04	28,130	22.38	586	0.47	149	0.13	125,709
67	113,044	81.06	25,566	18.33	681	0.49	161	0.12	139,452
68	116,895	81.37	25,771	17.94	791	0.55	205	0.14	143,662
69	135,860	83.80	25,002	15.42	1,046	0.65	225	0.13	162,133
70	207,254	88.73	24,788	10.61	1,285	0.55	250	0.11	233,577
71	179,872	88.50	21,837	10.75	1,200	0.59	242	0.12	203,151
72	189,506	88.17	24,057	11.19	1,078	0.50	296	0.14	214,937
73	190,551	88.51	23,301	10.82	1,119	0.52	324	0.15	215,295
74	190,025	88.59	23,042	10.74	1,112	0.52	315	0.15	214,494
75	200,322	89.32	22,535	10.05	980	0.44	425	0.19	224,262

資料來源：交通部運輸研究所，「運輸資料分析」，民國 76 年 6 月。

註：鐵路含台鐵及台糖、林務局之運量。

表 2-2 運輸方式別貨運延噸公里統計表

單位：百萬延噸公里

年 別 (民國)	公 路	%	鐵 路	%	環 島 及 近海航運	%	航 空	%	合 計
66	5,541	62.44	2,634	29.68	115	1.24	584	6.64	8,874
67	6,166	63.98	2,622	27.21	132	1.37	717	7.44	9,637
68	6,761	64.97	2,651	25.47	157	1.51	838	8.05	10,407
69	7,214	64.61	2,699	24.17	215	1.93	1,037	9.29	11,165
70	8,071	69.26	2,513	21.57	141	1.21	928	7.96	11,653
71	8,800	77.47	2,263	19.92	136	1.20	160	1.41	11,359
72	8,879	72.89	2,568	21.08	127	1.05	607	4.98	12,181
73	9,191	67.36	2,487	18.23	136	1.00	1,830	13.41	13,644
74	9,223	68.41	2,287	16.96	133	0.99	1,839	13.64	13,482
75	9,359	65.08	2,356	16.38	126	0.88	2,540	17.66	14,381

資料來源：交通部運輸研究所，「運輸資料分析」，民國 76 年 6 月。

表 2-3 歷年鐵路公路貨運量統計表

年 別 (民國)	噸 數 (千 噸)		所佔百分比 (%)		延噸公里數 (百萬噸公里)		所佔百分比 (%)		平 均 運 距 (公 里)	
	公 路	鐵 路	公路	鐵路	公路	鐵路	公路	鐵路	公路	鐵路
41	2,597	8,231	28.18	71.82	64	1,159	5.23	94.77	24.5	140.8
42	3,206	9,274	25.69	74.31	78	1,300	5.66	94.34	24.3	140.0
43	4,711	8,903	34.60	65.40	129	1,353	8.70	91.30	27.4	152.0
44	5,700	10,461	35.07	64.73	156	1,588	8.94	91.06	27.3	151.7
45	5,461	10,619	33.96	66.04	155	1,647	8.60	91.40	28.4	155.7
46	6,247	11,471	35.26	54.75	180	1,847	8.88	91.12	28.8	161.0
47	6,190	11,795	34.42	65.58	194	1,834	9.57	90.43	31.3	155.5
48	6,977	11,520	37.72	62.23	251	1,805	12.21	87.79	35.9	156.8
49	8,787	12,145	41.98	58.22	317	1,913	14.22	85.78	36.1	157.5
50	9,955	12,287	44.76	55.24	367	2,001	15.50	84.50	36.9	102.8
51	11,479	12,208	48.46	51.54	412	1,918	17.68	82.32	35.8	157.1
52	12,294	12,624	49.34	50.66	448	1,977	18.47	81.53	36.4	156.6
53	14,141	13,613	50.95	49.05	521	2,179	19.30	80.70	36.8	160.1
54	15,098	14,323	51.32	48.68	608	2,232	21.41	78.59	40.3	155.8
55	17,590	14,404	50.98	45.02	716	2,255	24.10	75.90	40.7	156.6
56	22,974	14,816	60.79	39.21	784	2,371	24.85	75.15	34.1	160.0
57	26,344	15,090	63.58	36.42	989	2,544	27.99	72.01	37.5	168.6
58	31,612	14,391	68.72	31.28	1,169	2,553	32.27	67.73	37.0	170.5
59	36,018	14,801	70.88	29.12	1,364	2,477	35.51	64.49	37.9	167.3
60	39,599	15,220	72.24	27.76	1,554	2,450	38.81	61.19	39.3	160.9
61	42,014	17,068	71.11	28.89	1,685	2,666	38.73	61.27	40.1	156.2
62	46,858	16,994	73.39	26.61	1,944	2,780	41.15	58.85	41.5	163.6
63	64,534	16,632	79.51	20.49	2,756	2,649	50.99	49.01	42.7	159.3
64	83,630	16,535	83.49	17.51	3,788	2,528	59.97	40.03	45.3	152.9
65	94,492	17,001	84.75	15.25	4,944	2,393	67.38	32.62	52.3	140.8
66	96,844	16,178	85.69	14.31	5,541	2,462	69.24	30.76	57.2	152.2
67	113,044	16,355	87.36	12.64	6,166	2,495	71.19	28.81	54.5	152.6
68	116,895	16,700	87.50	12.50	6,761	2,516	72.88	27.12	57.8	150.7
69	135,860	17,737	88.45	11.55	7,214	2,588	73.60	26.40	52.8	145.9
70	207,254	16,905	92.46	7.54	8,671	2,392	78.38	21.62	47.8	141.5
71	179,872	16,035	91.80	8.20	8,800	2,175	80.18	19.82	48.9	135.6
72	189,506	17,845	91.39	8.61	8,879	2,466	78.26	21.74	46.9	138.2
73	190,551	17,577	91.55	8.45	9,191	2,385	79.40	20.60	48.2	135.7
74	190,025	17,083	91.75	8.25	9,223	2,186	80.84	19.16	48.5	128.0
75	200,322	17,342	92.03	7.97	9,356	2,265	80.51	19.85	46.7	130.6

資料來源：交通運輸研究所「運輸資料分析」，民國 76 年 6 月。

註：鐵路貨運不包括生產事業機關（台糖、林務局）運量。

2

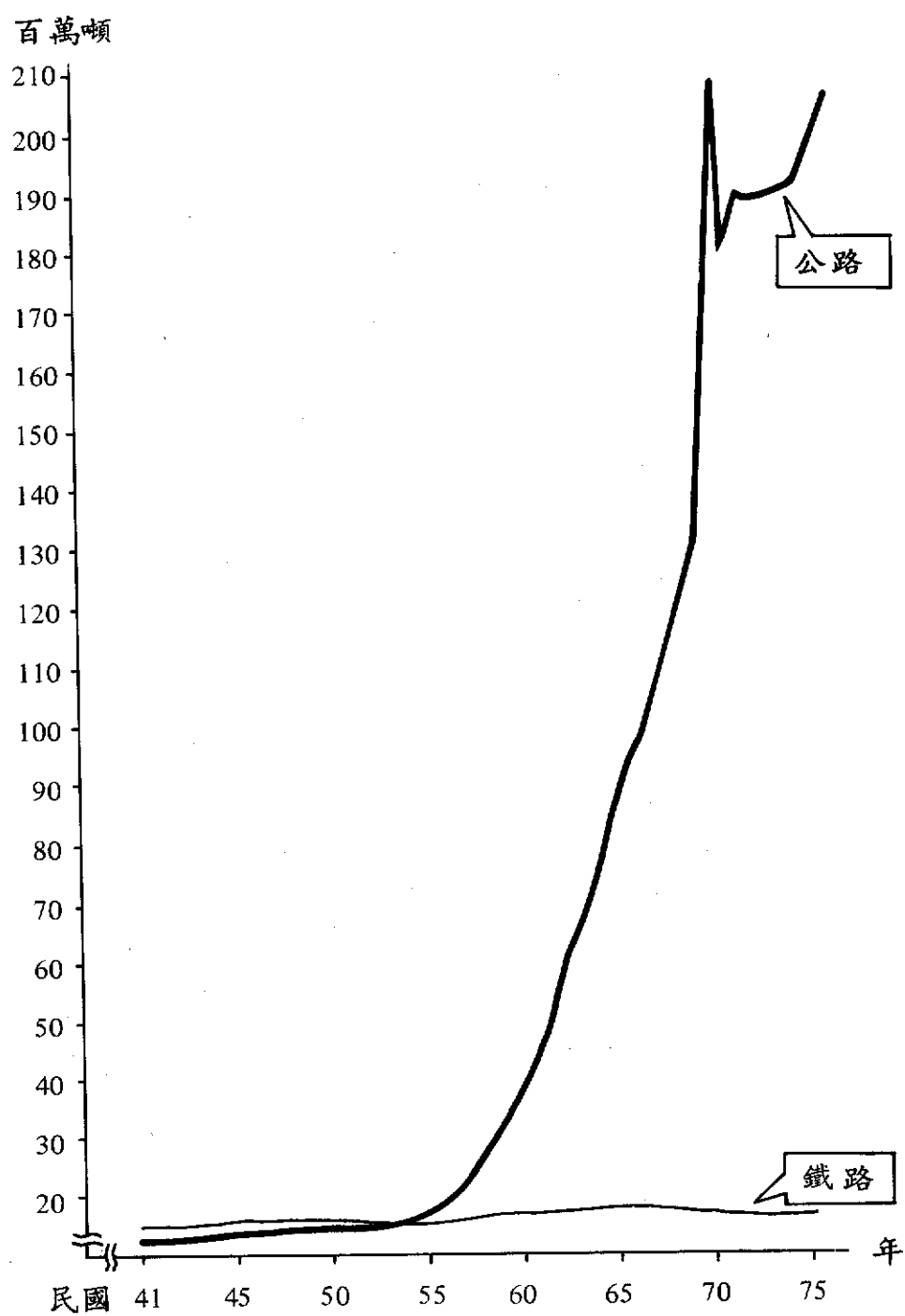


圖 2-8 公鐵路貨運噸數成長趨勢

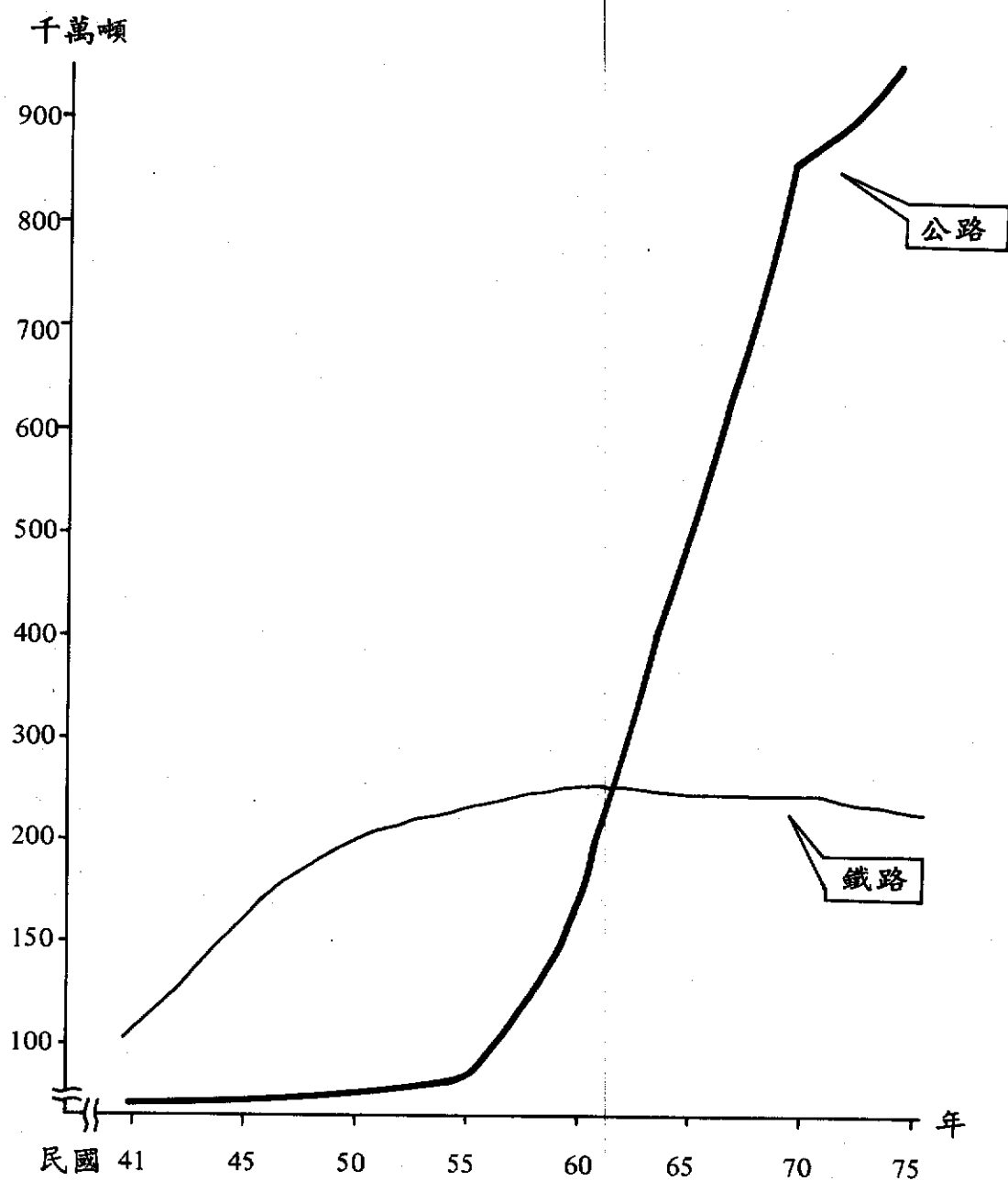


圖 2-9 公鐵路貨運延噸公里成長趨勢

鐵路運量所佔比重逐年下降，但其比重於民國62年以前仍然超過公路，其主要原因是公路運輸的平均運距較鐵路運輸為短，顯示公、鐵路運輸內在利益的特點。惟民國63年及其後，鐵路所佔比重即低於公路，主要理由有：

(1)民國63年由於世界經濟不景氣，影響廠商存貨政策，減低存貨水準，因此尋求運轉快，載重較小之公路運輸。

(2)由於當時正值鐵路電氣化施工列車行駛易誤點之影響。

(3)台中新港的興建，使得部份原料、產品之運輸由台中港出入，提昇公路貨運之發展。

(4)高速公路逐漸開放，使南北公路運輸網，更加完善與便利。

以上之分析，可以充份了解內陸貨運運輸，早年係以鐵路運輸為主，然隨著經濟環境的變遷與公路改建的擴充，公路貨運已成為內陸貨運之主流。

2.4.3 公路貨運業之成長

台灣地區之公路貨運業，並無公營事業，均由民間投資經營，由於台灣地區經濟發展極為快速，且原料、機器設備大部份購自國外。再加上海島國家之經濟型態，對外貿易依存度極高，故產品亦多以外銷為主，是故更帶動公路貨運業的成長。且隨著國內經濟的繁榮，產業結構亦逐漸由農業為主轉換為工業為主，而工業產品價值高、量輕，較適於公路運輸。因此在諸多因素交互作用下，民營貨運業乃得以有長足的迅速成長。由表 2-4 中顯示，歷年來台灣地區之汽車貨運業，以家數而言從民國 41 年的 16 家，擴充至民國75年的 3,558 家，其擴張的速度不可謂不快，而營業車輛數由 2,176 輛增加至 43,254 輛，增加了 20 倍。而行車次數、行車里程及貨運收入等亦呈現大幅成長之趨勢，然以每公司所擁有之車輛數來觀察近五年來，平均約為 12 輛左右，倘以國內目前若干較具規模之零擔貨運公司所擁有之車輛數相比較，則充分顯示國內之貨運公司規模大小不一，差異懸殊。

表 2-4 歷年台灣汽車貨運業之成長情形

年 別 (民國)	家 數	業車輛 (輛)	行車次數 (次)	行車里程 (公里)	貨運收入 (新台幣元)
41	16	2,176	895,087	40,367,187	93,150,269
42	16	2,383	1,126,226	48,536,825	119,082,068
43	454	2,401	1,477,135	66,402,220	170,078,218
44	544	2,471	1,607,314	70,669,179	205,041,210
45	460	2,470	1,492,902	66,493,801	233,740,363
46	448	2,476	1,558,482	69,912,588	305,900,976
47	458	2,476	1,443,707	72,397,969	329,042,267
48	545	3,133	1,550,875	86,681,561	395,506,279
49	594	3,371	1,774,316	105,038,063	474,617,080
50	623	3,705	2,011,176	113,329,272	525,278,247
51	684	4,214	2,133,988	126,703,427	596,969,906
52	741	4,466	2,332,380	142,095,108	652,550,151
53	821	5,247	2,457,128	159,972,140	738,503,815
54	1,016	6,724	2,791,754	192,973,683	874,976,235
55	1,171	8,499	3,163,532	230,297,294	1,002,489,350
56	1,281	9,836	3,437,389	243,616,967	1,098,871,275
57	1,385	11,501	3,922,927	305,415,899	1,457,606,632
58	1,477	12,860	5,131,893	365,855,158	1,906,314,680
59	1,481	13,522	5,495,786	419,083,038	2,140,830,220
60	1,523	14,266	5,674,577	459,892,046	2,452,660,654
61	1,561	15,446	5,747,686	494,596,124	2,677,855,856
62	1,628	17,672	5,878,033	556,713,242	2,833,288,140
63	1,864	21,086	6,555,449	717,844,938	4,864,609,238
64	2,001	22,967	7,544,733	948,355,472	6,784,518,028
65	2,143	24,535	9,582,918	1,182,874,834	8,826,085,813
66	2,285	26,353	10,144,174	1,252,788,807	10,893,354,518
67	2,365	26,416	11,781,140	1,420,834,447	12,480,144,839
68	2,605	29,764	12,300,486	1,533,952,556	13,978,563,788
69	2,768	32,079	12,782,014	1,760,710,615	19,005,228,259
70	2,867	36,642	15,105,104	1,985,979,007	23,133,329,176
71	2,924	36,560	15,737,754	2,061,979,066	24,745,138,029
72	3,144	36,981	15,990,367	2,138,570,086	24,785,447,123
73	3,337	40,623	16,465,088	2,204,091,380	2,213,768,886
74	3,514	42,385	16,675,299	2,190,644,442	2,217,326,703
75	3,558	43,254	16,256,756	2,146,874,289	2,240,106,773

資料來源：交通部統計處交通統計月報，民國 76 年；

交通統計要覽，民國 75 年。

第三章 公路貨運經營狀況調查分析

3.1 調查工作概述

1 調查目的

本調查之主要目的在於瞭解台灣地區之公路貨運業經營管理之情況，期能徹底針對其營運之困難，研擬因應策略，以配合公路貨運業發展及提升服務品質，並藉以提供交通主管機關與業者之參考。

2 調查內容

本調查之內容，係針對公路貨運業者之營運、規模（車輛、場站、分佈）、組織管理、財務狀況，以及業者對於未來市場之展望，及貨運業之靠行問題，同時並請業者針對現有之公路政策提出意見。本調查所設計與使用之調查表如附錄一。

3 調查工作

本調查工作始於民國 76 年 12 月，可分成三個階段進行。第一階段在於問卷之設計，並向委託單位徵詢其意見後，加以修正。第二階段在於訪問有關之公會與業者，並進行問卷訪問的工作。而於民國 77 年 3 月，展開第三階段實地調查訪問。本項調查訪問卷 30 家，郵寄問卷 300 份，其中回收訪問卷 19 家，郵寄問卷 166 份，回收比率訪問卷佔 63.3%、郵寄問卷佔 55.33%，其中部份問卷資料業者未填，使本研究增加一些困擾，但經業者其他相關資料推算佐證，其結果亦能使用。僅就現有資料分析如下：

3.2 路線貨運業調查分析

本項調查路線貨運業之資料整理，如表 3-1 至表 3-11 所示，分述

如下：

1 家數

接受調查之業者共十七家，包括中連貨運、新竹貨運、大榮貨運、台南貨運、花蓮貨運、東麻貨運、福南貨運、日通貨運、久榮貨運、麻豆貨運、超峰貨運、通泰貨運、一誠貨運、太裕貨運、安正貨運、宜蘭貨運、永富貨運等。

2 車輛結構

民國76年度之車輛結構中，大貨車佔39.03%、小貨車佔36.45%、曳引車佔4.86%、半拖車佔8.65%、全拖車佔11.0%，而75年度之車輛結構其中大貨車為991輛、小貨車946輛、曳引車191輛、半拖車202輛、全拖車218輛，共計2,548輛，參見表3-1、3-2，其中以大貨車所佔比率最高，達38.9%，小貨車次之佔37.1%。以74年之車輛組成結構而言，總車輛數從2,160輛增加約400輛左右，顯示路線貨運業者仍致力於營運規模之擴充。就各車種比重而言，各年度之比重次序大致相同。再就個別公司而言，車輛數之擁有亦差異懸殊，以75年度而言，有500輛車以上者有大榮與中連二家，400輛車者有新竹一家貨運，而台南貨運則擁有200輛車。100輛者則有花蓮及福南貨運，其餘11家業者均不足100輛車，其中規模小者如宜蘭貨運，則僅有8輛車。顯示路線貨運業者之經營規模差異頗多。

3 車輛廠牌別

以日製、本國製、美製、歐洲與其他等五項目作分類時，如表3-3，可以發現，日製車輛佔路線貨運業所使用車輛之絕大多數，以比率而言，高達64.4%，次為本國生產之貨車，由統計結果顯示，並無美製之貨車。

4 車輛年份統計

將車輛分成十個年份加以統計觀察，如表3-4與3-5所示。以75

表 3-1 民國 74、75 年路線貨運業車輛數統計表

單位：輛

(民國)年 公司別	75 年						74 年					
	大貨車	小貨車	曳引車	半拖車	全拖車	小計	大貨車	小貨車	曳引車	半拖車	全拖車	小計
連竹榮南蓮麻南通榮豆峰泰誠裕正蘭富計率	14	404	-	40	98	556	21	289	-	34	68	412
中新大台花東福日久麻超通一太安宜永小比	163	128	74	84	31	480	141	125	64	79	32	441
	289	152	44	58	54	597	212	138	34	48	48	480
	135	67	11	19	35	267	91	78	9	17	25	220
	87	31	9	-	-	127	87	24	7	-	-	118
	36	29	27	-	-	92	34	30	16	-	-	80
	69	53	-	-	-	122	70	53	-	-	-	123
	28	12	-	-	-	40	25	12	-	-	-	37
	22	8	3	-	-	33	24	8	-	-	-	32
	50	6	22	-	-	78	52	3	18	-	-	73
	18	19	-	-	-	37	10	15	-	-	-	25
	11	11	1	1	-	24	8	10	3	3	-	24
	13	3	-	-	-	16	15	-	-	-	-	15
	7	4	-	-	-	11	7	5	-	-	-	12
	9	1	-	-	-	10	9	1	-	-	-	10
	8	-	-	-	-	8	8	-	-	-	-	8
	32	18	-	-	-	50	32	18	-	-	-	50
	991	946	191	202	218	2,548	846	812	151	178	173	2,160
	38.9	37.1	7.5	7.9	8.6	100	39.2	37.6	7.0	8.0	8.2	100

表 3-2 民國 76 年路線貨運業車輛數統計表

單位：輛

公司別 (民國)年 車型	76 年					
	大貨車	小貨車	曳引車	半拖車	全拖車	小計
中 連	—	469	2	41	118	630
新 竹	226	129	34	86	36	511
大 榮	377	159	50	70	75	731
台 南	138	68	11	19	35	271
花 蓮	94	28	2	2	7	133
福 南	68	53	16	5	14	156
日 通	32	10	—	—	—	42
通 泰	11	8	1	1	—	21
一 誠	14	3	—	—	—	17
太 裕	3	—	10	—	—	13
安 正	10	1	—	—	—	11
永 富	38	16	—	—	—	54
小 計	1,011	944	126	224	285	2,590
比 率	39.03	36.45	4.86	8.65	11.00	100

表 3-3 車輛廠牌統計

單位：輛

公司 分類 廠牌 別	日 製	本國製	美 製	歐 洲	其 他	小 計
中 連	341	198	—	4	13	556
新 竹	151	329	—	—	—	480
大 榮	513	74	—	—	10	597
台 南	160	55	—	10	42	267
花 蓮	85	42	—	—	—	127
東 麻	76	14	—	—	2	92
福 南	75	47	—	—	—	122
日 通	18	22	—	—	—	40
久 榮	—	—	—	—	—	33
麻 豆	70	8	—	—	—	78
超 峰	37	—	—	—	—	37
通 泰	15	9	—	—	—	24
一 誠	11	5	—	—	—	16
太 裕	11	—	—	—	—	11
安 正	10	—	—	—	—	10
宜 蘭	7	—	—	—	1	8
永 富	33	16	—	1	—	50
小 計	1,646	819	—	15	68	2,548
比 率	64.4	32.2	—	0.6	2.8	100

註：本表以民國 75 年車輛為調查統計對象。

表 3-4 路線貨運業民國 75 年車輛年份統計表

單位：輛

公司別	(民國)年	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66年以前	小計
連竹崇南蓮麻南通崇豆峰	中	147	111	48	40	42	24	26	30	44	44	556
新	新	51	195	-	-	-	-	28	41	19	146	480
大	大	112	84	74	58	38	28	32	22	28	121	597
台	台	8	27	20	29	32	23	23	7	42	56	267
花	花	22	14	14	17	3	4	14	7	4	28	127
東	東	13	-	5	7	2	7	1	13	9	35	92
福	福	9	5	10	-	-	2	12	14	17	53	122
南	南	6	-	2	8	6	5	1	10	1	1	40
通	通	4	-	4	1	4	4	3	7	2	4	33
崇	崇	1	1	13	4	2	10	4	18	7	18	78
豆	豆	24	3	10	-	-	-	-	-	-	-	37
峰	峰	1	1	3	-	-	2	4	2	1	10	24
泰	泰	-	-	2	2	2	1	-	2	2	5	16
誠	誠	-	-	-	-	1	1	2	-	-	7	11
裕	裕	-	1	7	1	-	-	-	-	-	1	10
正	正	-	-	1	1	1	1	-	-	-	4	8
蘭	蘭	1	2	2	-	6	4	11	8	16	-	50
富	富	399	444	215	168	139	116	161	181	192	533	2,548
計	計	15.7	17.4	8.4	6.2	5.5	4.9	6.3	7.1	7.5	20.9	100
率	率											

表 3-5 路線貨運業民國 76 年車輛年份統計表

單位：輛

公司別	(民國)年	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67年 以前	小計
中 連	107	147	88	71	40	42	24	25	31	55	630	
新 竹	78	51	31	69	26	39	30	28	39	120	511	
大 榮	135	122	84	74	58	28	32	22	22	138	731	
台 南	29	6	34	28	22	20	27	17	28	60	271	
花 蓮	15	21	14	14	14	6	4	13	7	25	133	
福 南	16	7	5	10	-	-	2	12	14	90	156	
日 通	13	6	-	1	7	6	5	1	3	-	42	
泰 誠	1	1	1	2	-	-	3	3	2	8	21	
一 誠	1	-	-	2	2	2	1	-	2	7	17	
太 裕	6	-	5	-	-	-	-	2	-	-	13	
正 安	1	-	1	7	1	-	-	-	-	1	11	
永 富	1	-	-	2	-	7	4	13	8	19	54	
小 計	403	361	263	280	170	160	128	146	156	523	2,590	
比 率	15.56	13.94	10.15	10.81	6.56	6.18	4.92	5.64	6.02	20.19	100	

年度之資料而言，74與75年份之車輛佔33%，顯示業者仍致力於新車之購置與擴充營運，然76年以前之車輛為數亦相當多，佔總車數之20.9%。

5. 職工概況

如表3-6，3-7，以75年度而言，總職工人數為6,337人，其中職員部份為2,007人，工人部份為4,330人，所占之比率分別為31.7%及68.3%。以工人類別而言，司機共計2,132人，為數最多，技工僅有507人。倘以車輛數與司機數合併觀之每輛車之司機配賦尚不足一人。然以個別公司加以觀察時可以發現，規模較大之公司如大榮、中連、新竹、台南、花蓮等，其每車駕駛員配賦低於1，而規模較小者之公司，如，宜蘭、永富、安正等，其每車駕駛員配賦則高於1。在用人效率方面遠較公路客運營每車平均2.66人（台汽公司每車4人）為佳。

6. 薪資概況

由表3-8統計資料中觀察出駕駛員之薪資全距頗大，最高達四萬餘元，最低約一萬四千元。而平均薪資水準則在二萬元左右，由資料中亦顯示，較具規模之公司，其駕駛員薪資皆高於二萬元，而規模較小之公司，則低於二萬元。而管理人員之薪資，其全距相差更大。其用人費用約佔營業收入36%~48%左右，亦為一人力密集之產業，而員工勞工保險費約佔用人費3%~5%左右。

7. 營運概況

以75年度之營運概況，即表3-9，3-10及表3-11來看，行車次數以中連貨運最多，但以行駛里程與延噸公里而言，則以大榮貨運最佳，而且營業貨運收入亦以大榮為首，高達九億五千萬元，因此營運績效最佳，其次為中連貨運。再就空車里程與行駛里程計算其空車率時，其間之差異頗為顯著懸殊，有高達50%之空車率，亦有低於1%

表 3-6 民國 75 年路線貨運業人力結構概況

單位：人

公司別	項目	職 員			工 人			職 工
		管理人員	其他	小計	司機	技工	其他	
中 連		377	—	377	484	49	418	1,328
新 竹		390	18	408	385	51	297	1,141
大 榮		515	7	522	450	35	251	1,258
台 南		170	7	177	186	9	185	557
花 蓮		116	5	121	104	13	135	373
東 麻		13	—	13	92	45	—	150
福 南		—	—	126	127	20	137	410
日 通		60	1	61	44	—	66	171
久 榮		34	—	34	25	—	28	87
麻 豆		13	—	13	90	89	—	192
超 峰		56	—	56	12	136	—	204
通 泰		19	3	22	16	4	26	68
一 誠		8	12	20	14	20	—	54
太 裕		10	7	17	11	8	—	36
安 正		10	—	10	12	21	—	43
宜 蘭		—	—	9	15	—	79	103
永 富		13	8	21	65	7	69	162
合 計		1,939	68	2,007	2,132	507	1,691	6,337

表 3-7 民國 76 年路線貨運業人力結構概況

單位：人

項目 公司別	職 員			工 人				職工 合計
	管理人員	其他	小計	司機	技工	其他	小計	
中 連	475	—	475	498	48	351	897	1,372
新 竹	445	—	445	433	51	292	776	1,221
大 榮	575	8	583	450	34	728	1,306	1,889
台 南	185	—	185	186	19	197	411	596
花 蓮	130	8	138	104	14	122	246	384
福 南	223	21	244	127	—	67	153	397
日 通	67	1	68	44	—	55	98	166
通 泰	19	5	24	16	2	23	45	69
一 誠	19	—	19	14	—	19	35	54
太 裕	2	—	2	11	—	—	12	14
安 正	10	—	10	13	—	20	33	43
永 富	13	12	25	35	7	43	85	110

表 3-8 民國 75 年路線貨運業薪資概況表

單位：新台幣元

公司 項目 別	司 機			管 理 人 員		
	最 高	最 低	平 均	最 高	最 低	平 均
中 連	43,445	20,345	23,054	57,345	15,050	23,801
新 竹	—	—	20,000	48,880	10,200	16,977
大 榮	39,605	19,691	26,906	59,898	14,345	22,408
台 南	31,200	19,300	25,300	37,000	12,600	19,630
花 蓮	40,173	13,964	27,069	29,389	9,990	—
東 麻	25,000	15,500	—	28,000	19,500	—
福 南	—	—	—	—	—	—
日 通	27,761	13,695	20,728	29,965	14,310	22,137
久 榮	18,000	14,200	15,000	16,800	12,400	13,972
麻 豆	25,000	15,500	—	30,000	20,000	—
超 峰	—	—	—	—	—	—
通 泰	25,760	14,000	18,321	15,782	6,600	10,716
一 誠	27,158	14,403	20,781	40,496	16,700	—
太 裕	19,000	18,000	18,500	19,000	8,200	13,600
安 正	16,890	13,700	14,090	34,000	10,085	25,113
宜 蘭	25,300	8,700	15,760	—	—	—
永 富	26,000	14,000	20,000	25,000	77,000	—

表 3-9 民國 74 年路線貨運業營運概況

項目 公司別	車輛數 (輛)	行車次數 (次)	行駛里程 (公里)	貨運噸數 (噸)	延噸公里數 (噸公里)	貨運收入 (新台幣元)	空車里程 (公里)
連中	412	34,353	8,695,645			658,499,433	3,321
竹新	441		5,891,346		93,799,206	487,370,965	25,324
榮大	480	34,126	9,277,176	493,337		761,189,011	45,239
南台	220		4,851,038			323,024,861	
蓮花	118	14,019	4,671,147	124,541	22,563,231	163,529,736	131,575
麻東	80	6,383	1,900,710	86,206	13,937,420	71,323,354	
福南	123	8,436	4,060,997	104,789	23,756,689	144,224,891	
通日	37						
榮久	32	16,556	1,655,600	90,675	9,065,700	48,044,732	414,880
麻豆	73	6,478	2,073,710	120,018	19,725,590	99,739,341	445,746
峰超	25	5,706	1,460,728	45,738		34,873,266	
泰通	24				8,865,286	34,103,918	
誠一	15	2,976	445,864	26,866	2,760,903	19,513,261	
裕太	12						
正安	10	3,243			10,322,250	25,996,310	239,150
蘭宜	8	4,375	415,098	50,825	1,867,941	11,381,587	
富永	50		2,720,210	51,426	13,113,095	72,799,503	

表 3-10 民國 75 年路線貨運業營運概況

項目 公司別	車輛數	行車次數 (次)	行駛里程 (公里)	空車里程 (公里)	貨運噸數 (噸)	延噸公里 (噸)	貨運收入 (元)	空車率
中 連	556	40,565	10,495,493	3,391	608,387	107,251,683	813,715,652	0.03
新 竹	480	29,978	7,904,860	42,985	405,344	111,306,895	539,165,524	0.54
大 榮	597	39,174	10,951,864	50,680	639,097	111,282,302	948,036,762	0.46
台 南	267	—	5,252,117	—	—	40,179,933	355,629,913	—
花 蓮	127	13,895	4,795,970	121,800	145,639	26,912,024	164,241,981	2.54
東 麻	92	5,515	1,782,794	455,507	93,391	16,121,894	81,839,668	25.55
福 南	122	8,530	5,688,888	—	108,215	24,396,851	143,253,647	—
日 通	40	—	—	—	—	—	36,393,749	—
久 榮	33	18,793	—	660,352	95,119	9,511,900	47,347,211	20.00
麻 豆	78	4,249	1,923,832	193,863	65,899	16,905,129	85,269,002	10.08
超 峰	37	6,788	2,028,252	—	—	—	63,210,378	—
泰 通	24	—	1,636,097	—	—	8,800,058	37,778,949	—
誠 一	16	3,238	524,532	—	30,311	3,224,045	29,553,607	—
太 裕	11	5,424	—	390,160	32,779	3,492,784	12,812,619	44.54
正 安	10	3,311	—	185,600	—	9,625,200	24,389,072	19.94
宜 蘭	8	4,322	412,100	216,050	51,019	1,854,450	11,182,637	52.43
永 富	50	10,442	2,404,368	—	52,748	13,101,855	68,638,385	—

表 3-11 民國 76 年路線貨運業營運概況

項目 公司別	車輛數 (輛)	行車次數 (次)	行駛里程 (公里)	貨運噸數 (噸)	延噸公里數 (噸公里)	貨運收入 (新台幣元)	空車里程 (公里)
中 建	630				124,939,869	926,531,150	
新 竹	511			452,433	119,004,535	666,008,385	
大 榮	731	66,068	13,043,940	753,360	132,354,842	1,108,591,555	60,566
台 南	271		5,586,914	302,931	44,279,640	370,921,522	
花 蓮	133	14,022	4,691,411	165,950	29,171,825	177,335,508	112,100
福 南	156	7,898	5,317,541		35,151,430	139,306,899	
日 通	42		3,008,615	44,298	14,774,760	76,400,891	18,790
通 泰	21	5,568	1,698,922	30,409	10,093,798	40,398,366	
一 誠	17	3,836	479,564	34,917	4,037,495	33,309,073	
永 富	54	10,407	2,268,998	57,752	11,032,639	69,009,059	

之空車率，其原因是往返貨源差距太多，造成單邊貨運，致使經營成本負擔甚高。一般路線貨運業者在經營攬貨收費方面均能按照公定計費標準實施，而不以返程折價方式處理，此點與整車貨運業者經營迥異。

3.3 整車貨運業調查分析

包括汽車貨櫃貨運業及汽車貨運業兩類，由於組織及規模均無法與路線貨運業相比，因此在本研究資料收集方面品質欠佳，茲將有關之資料整理如表 3-12 至表 3-15。

1 載運貨物種類

整車貨運業者所承運之貨品繁雜，有原木、雜貨、鋼捲製品、水泥、沙土、貨櫃、垃圾等等，但亦有相當專業之特性，及長期貨源。

2 車輛結構方面

整車貨運業者擁有車輛數依表 3-12 之資料顯示，約在 10 ~ 60 輛之間，其中靠行車輛比率高達 80 % 以上，甚至有 100 % 全部靠行車組合之業者，在車齡方面，依表 3-12，76 年之車輛佔 22.3 %、75 年份之車輛佔 19.4 %，顯示業者新車之比例亦相當高。

3 員工人數及薪資

整車貨運業職員甚少，大多數是職工（司機），由表 3-13 之統計顯示，各公司人員規模差異頗大，有 10 數人公司亦有 100 人以上之營運組織，而其中職員約 10.6 %，而職工佔 89.4 %，其中司機比率佔 72.6 %，且因大部份是靠行營業，每車繳靠行費新台幣 3,500 元，其薪資所得連靠行公司亦難以真實了解，依據申報薪資所資料顯示平均薪資約在新台幣 17,000 ~ 35,000 元左右。

4. 營運概況

將近二年來，若干整車貨運業營運概況整理如表 3-14 及表 3-15

。以76年度之資料而言，規模較大之公司如聯全、信譽、中永等，其所擁有之車輛數均超過50輛；而規模較小之公司如巧吉、裕祥，各僅8輛及9輛，此一現象與路線貨運業之狀況頗為類似。以行車次數而言，車輛數低於20輛之公司行號，其全年行車次數，大體上均低於六萬次。就行車全程而言，由於各公司營業範圍之不同，且與其是否為區域性貨運公司，而有著不同之差異，惟似乎仍與其規模大小有著密切相關，即規模愈大的公司，行駛里程與小公司有顯著差異，其中以信譽全年行駛六百八十萬公里最高。再以貨運噸數而言，由於整車貨運公司所載運之貨品種類繁雜，有質量重體積小之物品，亦有質量輕而體積龐大之貨品（如棉花），因之，影響其貨運噸數之表現，以75年度之資料而言，最高者如中永，全年貨運噸數約為五十萬噸，而少者如巧吉，年載運噸數為三千八百噸。以貨運收入而言，一般而言，當與其載運貨品之種類有著若干程度之關連，換言之，即附加價值高之工業產品或昂貴物品（儀器、器材）之運送，當可獲致較高之貨運收入，而大宗之農業原料，或附加價值較低之貨品，其貨運收入則應較低，以75年度之概況而言，以聯全之貨運收入最高，達一億一千餘萬元。

表 3-12 民國 76 年整車貨運業車輛年份統計表

單位：輛

公 司 別	(民國) 年	76	75	74	73	72	71	70	69 以前	小計
聯信元全大詮聚北三萬隆志天威林億大維信台三有麗裕巧得小比	全譽盈億山億達順新達昇端元發口豐交力隆成旭春華祥吉誠計率	6 13 — 10 9 7 8 — 13 8 3 1 5 5 — — 3 12 1 4 3 4 — 1 4 120 22.3	7 11 6 5 4 8 8 11 5 6 3 5 1 — 4 1 6 2 — 4 2 — 2 — 104 19.4	— 5 19 7 1 9 — 5 3 3 4 5 — 1 3 2 — 2 — 2 — — — 82 15.3	6 15 — 5 4 1 2 — — 2 5 2 — 6 1 2 — — 3 — 2 — 79 14.7	6 — 1 3 3 1 — — — 1 2 0 2 — 2 1 — — — — — — 29 5.4	5 6 3 — 1 — — — — 1 1 — — 3 — — — — — — — — 35 6.5	8 2 — — 1 — — 1 — — 1 — — — 3 — — — — — — — — 21 3.9	19 2 2 — 5 — 6 — — — 1 2 — 3 — 10 — — — 1 — 2 3 1 1 67 12.5	57 54 31 30 28 28 27 21 21 19 19 18 17 17 16 16 14 14 14 13 12 10 17 9 8 7 537 100

表 3-13 民國 76 年整車貨運業人力結構統計表

公司別	(民國)年	職 員			工		人			職工
		管理人員	其他	小計	司機	技工	其他	小計	合計	
聯信元全大詮省聚明北陸三萬隆志西天威林億大台吉秋豐東三巧麗得小比	全譽	13	—	13	48	—	68	116	129	
	盈	5	10	15	50	10	8	68	83	
	億	2	—	2	47	10	—	57	59	
	山	2	3	5	42	2	2	46	51	
	億	2	—	2	19	—	—	19	21	
	運	3	2	5	32	5	2	39	44	
	達	1	4	5	19	3	7	29	34	
	得	1	4	5	19	2	2	23	28	
	順	4	2	6	40	3	—	43	49	
	上	3	—	3	44	—	—	44	47	
	新	1	—	1	21	5	—	26	27	
	達	1	1	2	17	—	1	18	20	
	昇	2	2	4	38	2	3	43	47	
	端	3	—	3	40	—	—	40	43	
	北	1	—	1	25	—	—	25	26	
	元	2	—	2	30	—	—	30	32	
	發	1	1	2	26	2	1	29	31	
	口	2	1	3	32	7	—	39	42	
	豐	2	—	2	16	—	3	19	21	
	交	2	—	2	13	10	—	23	25	
成	2	—	2	23	—	—	23	25		
力	2	3	5	14	6	—	20	25		
煌	4	4	8	40	8	—	48	56		
裕	1	0	1	10	1	—	11	12		
億	1	1	2	13	1	—	14	16		
旭	2	—	2	17	—	—	17	19		
吉	2	—	2	27	—	—	27	29		
華	2	1	3	15	—	—	15	18		
誠	7	—	7	13	—	14	27	34		
計	1	2	3	19	—	—	19	22		
率	77	41	118	809	77	111	997	1,115		
	6.9	3.7	10.6	72.6	6.9	9.9	89.4	100		

表 3-14 民國 76 年整車貨運業營運概況

公司別	項目	車輛數 (輛)	行車次數 (次)	行駛里程 (公里)	貨運噸數 (噸)	延噸公里 (噸公里)	貨運收入 (新台幣元)
聯信	全譽	57		4,637,611		57,201,381	117,162,995
中福	永和	54	158,256	6,884,963		15,113,343	35,147,331
全詮	億德	56		6,351,423	572,927	11,568,866	52,514,527
省聚	運達	29			429,398	8,082,782	36,511,926
明三	達得	30	240,518			22,193,721	38,546,514
萬天	新達	28	152,220	2,757,520		11,413,972	29,266,835
元發	達元	27	11,895	676,094		5,234,657	12,173,639
達華	華交	27	9,733	1,984,794		4,068,205	9,221,853
麗大	隆力	25				2,240,891	12,770,419
信吉	煌裕	21	135,999			12,245,685	28,478,354
秋豐	誠旭	19	65,396			12,001,586	28,421,545
正三	億祥	17		1,843,091		3,170,015	7,091,351
東裕	吉巧	17	41,141	812,340		11,339,118	24,624,658
		15	16,342		72,673	3,196,769	15,427,321
		17		1,785,082		8,163,889	33,067,859
		14	19,212	665,990		4,432,278	7,046,057
		14	5,768		125,720	5,874,958	10,476,706
		13		412,824		8,996,075	23,401,065
		13	10,840			3,363,249	7,971,519
		13		123,329			20,331,008
		12		785,724		4,647,886	10,575,621
		12	10,625		111,149	1,294,185	10,325,146
		11	28,635		300,854		45,725,555
		9	14,758			4,457,059	13,378,000
		8	15,651			2,861,915	6,263,552

表 3-15 民國 75 年整車貨運業營運概況

公司別	項目	車輛數 (輛)	行車次數 (次)	行駛里程 (公里)	貨運噸數 (噸)	延噸公里數 (噸公里)	貨運收入 (新台幣元)
聯信	全	53		5,007,611	198,534	62,976,120	117,998,068
信中	永	41	110,520	4,224,000	63,478	12,515,800	27,882,420
福全	和	44		5,378,184	495,800	9,649,331	44,492,863
詮省	億	30	6,640	505,754	51,886	942,586	4,254,273
明北	億	18			18,904		21,881,885
陸萬	運	22	8,734				10,422,303
天億	得	17	3,387				7,999,591
龍大	順	21			6,592		7,529,658
信	上	16	8,160	155,256	41,604	1,739,944	11,726,671
豐	達	28	9,692	199,034	11,380		6,351,050
龍	元	14	41,326		363,398	9,116,156	21,990,139
大	豐	14	1,817	116,318			1,304,850
信	達	10	28,712		42,128	4,746,096	5,678,314
豐	交	16	16,328			6,494,717	15,108,647
龍	力	16	24,704	931,969		2,870,806	6,676,314
信	隆	8	1,530	625,222		7,596,476	17,666,236
豐	煌	10	1,054	283,508			2,791,206
東	裕	15		1,443,618			
三	億	21	11,716		123,154	2,241,617	5,313,064
有	旭	20	7,451	551,262	77,991	8,068,432	18,763,813
上	春	13				907,832	7,276,194
巧	九	11	2,452	479,550	3,796	814,015	3,158,150
	吉	6	12,960		52,743	2,680,010	1,643,523
							6,232,591

第四章 公路貨運業營運管理現況

4.1 公路貨運業運貨型態

依據本研究訪問與調查之結果，目前公路貨運業因營業方式不同，運貨型態可分為整車與零擔兩類。

4.1.1 零擔貨運

零擔貨運之業者即路線貨運業。此類貨運業者多屬於承運小宗零擔貨物，具有固定班次並行駛一定路線，作業方式依各營業所、站之貨物承運量編製各路線之派車表，其營業所、站即相當於貨物集配中心，便於貨物之分類、儲存和配送，故一般而言，其營運效率較高，其貨物集配現況如圖 4-1。

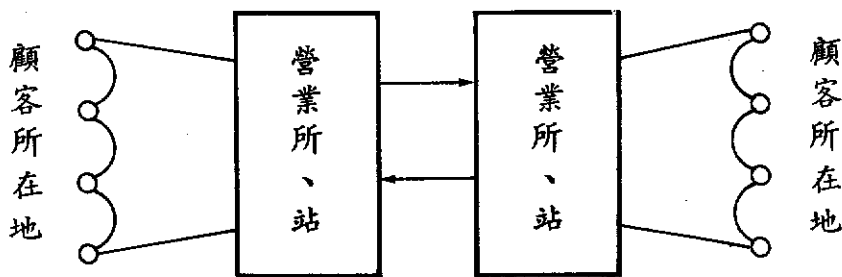


圖 4-1 零擔貨物集配現況圖

台灣地區零擔貨運業之發展係基於以下兩項因素：

1 經濟結構因素

由於我國企業結構中，有絕大比例之中小型企业，其本身通常無充裕之資本以設置足夠之運輸工具運送其製品。另一方面，則係基於經濟因素之考慮，由於製品運輸量較小且地區分散，購置車輛運貨，

倒不如委託運輸業承運較為經濟，因此促成零擔貨運業之發展。

2 商品分配因素

一般工業製品之配銷通路大致如下：

(1) 工廠→批發商→零售商→顧客

(2) 工廠→代理商→出口

(3) 進口→代理商→零售商→顧客

由於批發商、零售商係分佈於各城鎮，而零擔貨運業者可透過各營業所、站集配貨物送至目的地營業所站後，再由小貨車送至受貨人手中，其中之裝卸、集配工作，均無須批發商自行操作，省去批發商部份之成本。因此促成零擔貨運業之發展環境。有關零擔貨運業營運之特性，可整理如下：

(1) 具有固定路線、行車班次及營業站所

各公司視其業務需要，於各重要城鎮，設立營業處，或營業站，以辦理貨物託運事宜。營業站所具有集貨、分類、發送、到達、配送等作業功能。例如以大榮貨運而言擁有 106 處營業站所分佈全省，而花蓮貨運亦有 91 個營業站所，如表 4-1。

表 4-1 民國 75 年部份路線貨運業之規模

公司名稱	車輛數	營業站	營業所	站所合計
中連貨運公司	155	34	51	85
大榮貨運公司	148	31	75	106
花蓮貨運公司	119	13	78	91
新竹貨運公司	80	28	58	86

(2)作業成本較高

由於貨物需經集配，發送等等過程，作業手續較繁，其成本較高，同時設置各地之營業站所，亦增加其營運之成本。

(3)組織較健全

零擔貨運公司為一正式公司組織，其營業效率頗高，亦較獲一般託運人之口碑與信任，使得業者、顧客雙方均蒙其利，不僅業者可獲取合理的利潤，顧客亦能享受便宜、迅速、方便的服務。

(4)可沿途裝卸

因營業站所分佈於全省各地，而有固定路線行駛之班車可沿途裝卸貨物，以減少空駛之延噸公里數，提高車輛之裝載率。

(5)承運貨項繁雜

所承運之貨物多係工廠之成品或半成品，或由批發商發送給零售商之物品，項目多，數量少，且急於送達。主要承運之貨物有：日用雜貨、布匹衣服、藥品、食品、機器零件、汽車零件、化工原料及製品等等。

(6)承運對象涵蓋面積

所承運之對象，大至外銷工廠，小自家庭工廠及非經常性之託運人，幾乎涵蓋各行各業。

至於對於車輛之運用及調派方式，乃依各型不同使用目的之車種加以運作。茲說明如下：

(1)曳引車及半拖車

曳引車及半拖車聯結使用，其載運量約一般貨車容量的二至三倍。半拖車可與曳引車分離而交互使用，可先於場站裝積貨件，以免除司機等候裝卸之時間及與營業站人員會點之工作，使司機之工作減輕。由於其容量大，故均於大站間有較大運量時使用。

(2)全拖車

全拖車 (Trailer) 又稱後拖車或尾車，為拖車兩端皆有輪子者，以掛勾與一般貨車聯結成兩節車廂，使貨運汽車之容量相對增大；同時因裝備之互換使用，及節省司機停靠裝卸時間，使司機在服勤時間內行駛里程擴大。全拖車所裝積之貨件為單一發送站至單一到著站之貨件，由發送人員依點貨卡點積裝車，等班車到達後以掛勾聯結再運至目的地。各站是否派予全拖車，視運量表決定，必須有足夠貨量方派予全拖車，故其主要利用於大站間之運送。

(3) 一般貨車

①特直車：由起站至終站直達，中途不再裝卸，一般均使用曳引車及半拖車運送。

②直達車：於行車路線上僅停靠少數幾個站。

以上兩種派車方式均使用於大站間之運送，較為簡單，由各站間之運量表即可找出。

③普通車：沿途裝卸貨件，提供由小站至大站，大站至小站及小站間之運輸服務。最容易有閒置容量之發生。

(4) 集配車

集配車是將託運貨物集取，及將路線班車所卸下貨件送達受貨人所使用之貨車，一般均使用小型貨車，其原因為：

①個別託運人及受貨人之貨件均很少量，且集配點多，使用小型車輛較為迅速經濟。

②市區內街道較不適合大型貨車之行駛。

而在城市中，調派裝運零擔貨物之集配車，主要有兩種方式：

①按路線裝置 (Route Loading)。此種方式是將城市按運送之貨量排成順序號碼，貨件按順序裝置 (先上者後下)，而營業站之作業空間亦分成相對之各區。

②按區裝運 (Loading by Zone)。此種方式是將城市分

成若干區域，當路線班車到達場站後，將貨件接受貨者所在位置之區域分別登記，並將貨件送至等候之集配車上。因此，每一區域均有供用之集配車，不必再卸放於場站上（除非有危險性高，不能立即裝運之物品）。

4.1.2 整車貨運

整車貨運之業者又可稱為租賃貨運業，大多以個別租賃方式承運貨物，既無固定之路線與班次，亦缺乏較明確之營運組織，絕大多數係以靠行方式經營。貨源主要係以自行尋找顧客或經由託運行轉手兩種方式取得。

至於其貨物集配狀況，由於都市交通擁擠問題日益嚴重，都市交通管制經常有「限時限區禁行大貨車」之措施，因此通常都在高速公路交流道附近，做為大貨車暫時停車，以便裝、卸貨物，再由小貨車負責市區內運送，示意如圖 4-2。

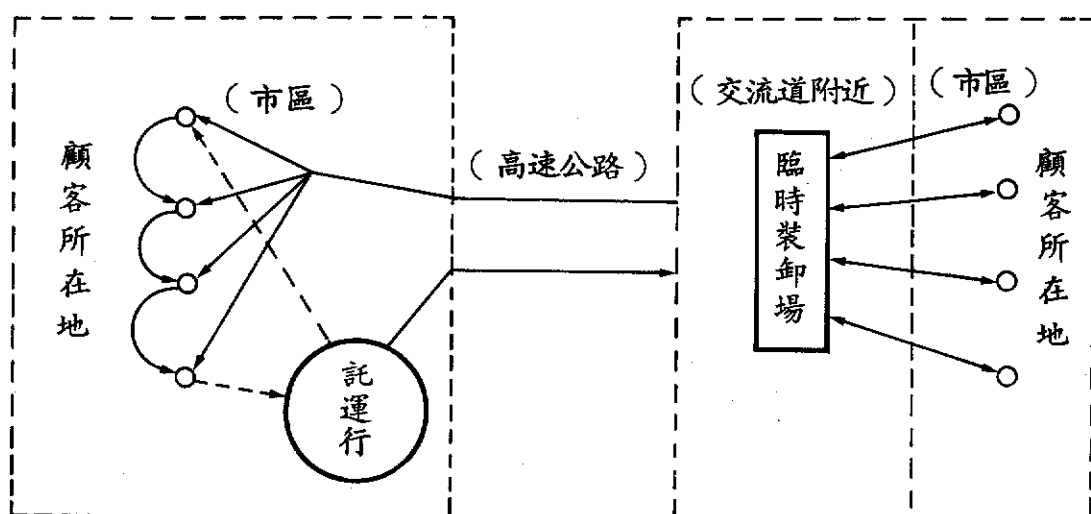


圖 4-2 整車貨物集配現況圖

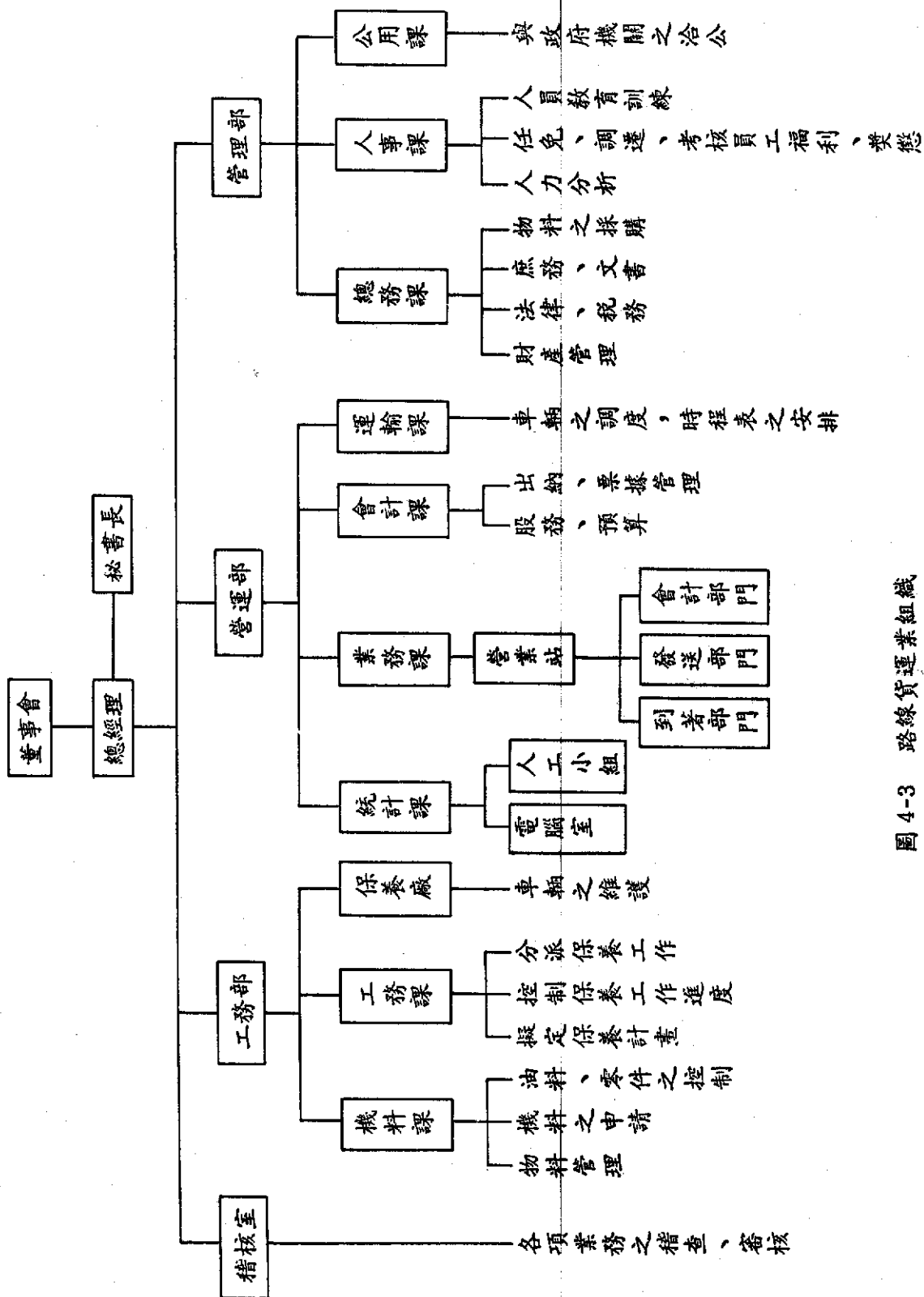


圖 4-3 路線貨運業組織

此種貨運業之經營方式由於非正式組織，經常有貨源不足、貨車空車率偏高、承載率偏低、造成運能的浪費，而一旦有貨物承攬時，又易造成激烈競爭與運費之壓低，致使運輸秩序紊亂。另一方面臨時裝卸場之使用製造環境髒亂，滋生問題，同時託運行和貨運行分別獨立，缺乏統籌管理，易生弊端。

4.2 組織與管理型態

企業的組織，乃係以一套適當的職位結構，並據以制定切實的目標，可以劃分權責，釐清職掌，並確定各工作間的關係以便於協調及有效的分工。依據調查結果，公路貨運業之組織，因其經營方式、營業項目之多寡與種類、業務之繁簡而有所不同，現有貨運業之組織，雖無一家能代表全體，然而重要部門大體相同，一般之組織與職掌如圖 4-3 及圖 4-4。

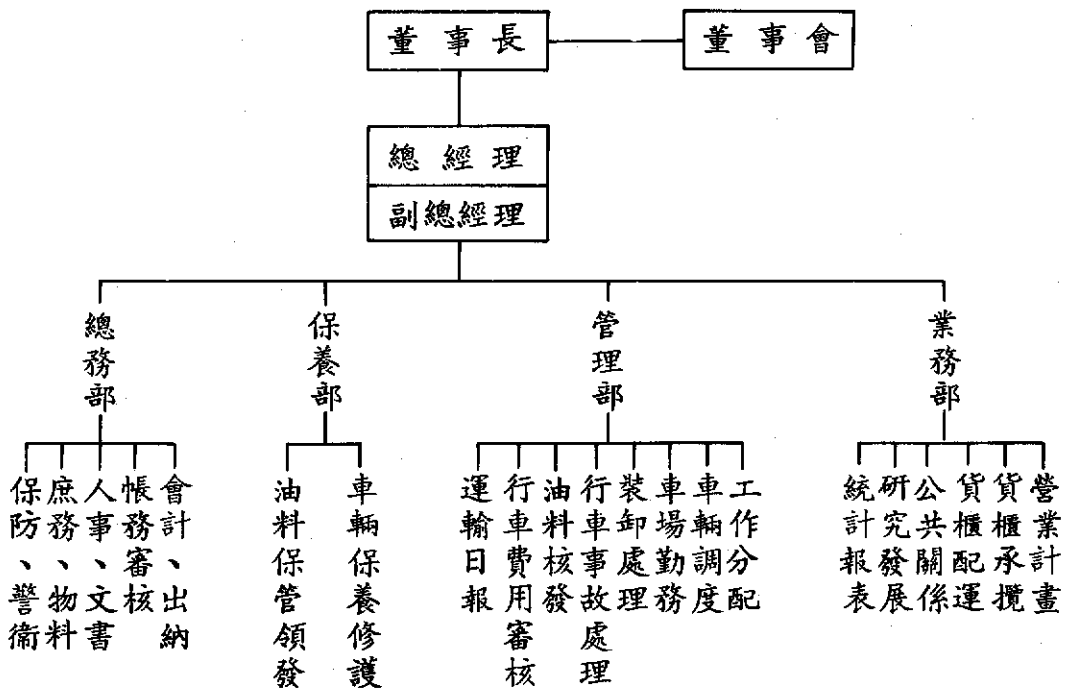


圖 4-4 整車貨運業組織

至於貨運業的組織管理型態，按實地訪問調查結果，可區分成以下四種。

1 真實性企業組織型態

此類公司內部組織健全，無論人事管理、車輛保養、財務收支及營運作業，均已制度化，且具有相當規模，然而此類公司為數相當少，又因其有合理之設施與管理工作，故其運輸成本稍高。

2 家族型管理型態

此類公司估計約佔全部營業車輛的30%左右，該型公司大都有相當悠久歷史，規模中等，所用之成員全部或大多數為業主之親朋好友，營運狀況大致良好，貨源多為固定客戶。

3 寄行營業型態

此類公司佔公路貨運業之比率最高，往往業主本身僅擁有象徵性的一、二輛車，甚至根本缺乏自己之貨運車輛，但在公路監理機關的登記上卻擁有數十或上百輛營業貨車，此即寄行營運車輛，其真實之業主，可能為數衆多，然而自己卻不願申請設立公司行號，以避免請領營業執照，行政庶務等等煩瑣之事項，以致將自有之營業車輛，寄託在其它公司名下，而按月付給所協議之規費。此類公司有時亦幫助資本短缺者，而有意從事貨物運輸之業者，給予借貸，而將所購之車輛列為公司名義，一方面參予營運，一方面償還貸款，而在若干時日後，車輛方始歸屬個人，在此類公司中，有關車輛之監理、稅捐、保險、報表及違規肇事之處理，均由公司派員處理，所需費用則轉嫁實際車主負擔，至於各個車輛之營運業務、攬貨、車輛維修保養、駕駛人聘僱，以及財務狀況，公司並不加以過問，甚者，車輛之停放，亦隨各個車主之所需而定。因此此類貨運公司組織較易產生問題與困擾。

4.3 營運績效

台灣地區之公路貨運業者如前所述，可以概分為路線貨運與整車貨運，前者承運零擔，小宗之貨物，多以公司組織型式經營，惟在經營方式及體制上，仍趨向於傳統與家族式經營，在營運管理上多未能運用現代管理方式及技術來提昇營運績效。而後者，多數以寄行方式經營，更難以改善營運效率與提昇服務。本節將針對兩者現況之營運績效做更深入之探討，俾能有助於其改善。

4.3.1 路線貨運業

有關路線貨運業近三年來之營運概況至於第三章中所述，茲以該章中之資料、整理計算若干營運指標，如表 4-2、表 4-3 及表 4-4。分述如下：

(1) 每車貨運收入

多數之貨運公司其每車貨運收入均達壹佰萬元以上，僅少部份低於此數，以75年為例，僅東麻、日通低於壹佰萬元，而以安正最高達二佰五十萬元。一般貨運公司每車貨運收入約在一佰五十萬元。

(2) 每車次貨運收入

以全年貨運收入除以全年行車次數即得本項指標，依表中之資料顯示差異頗為懸殊，唯進一步觀察時，大致可歸納成兩類，即車輛數較多之貨運公司，如中連、新竹、大榮、花蓮、東麻、福南等，每車次之貨運收入均高於壹仟元，多者可達二仟四百元，而其餘規模較小之公司，每車次之貨運收入則低於壹仟元。

(3) 每行駛里程貨運收入

以全年貨運收入配合全年行車里程加以考量時，每行駛里程之貨運收入皆低於佰元。最高者如76年之大榮貨運達85元，而同年度之福南則僅 25 元。

表 4-2 民國 76 年路線貨運營業營運績效

項 公 司 別	貨運收入 車 輛 數	貨運收入 行車次數	貨運收入 行駛里程	貨運收入 貨運噸數	貨運收入 延噸公里	平均每車 行駛里程	平均每車 日駛里程	平 均 運送里程	平均每車 貨運噸數	貨運密度 (噸)	空 車 率
中 連	1,470,684				7.4						
新 竹	1,303,343			1,472	5.6			263			
大 榮	1,516,541	16,780	85	1,472	8.4	17,844	49	176	11.40	10.15	0.46
台 南	1,368,714		66	1,224	8.4	20,616	56	146		7.93	
花 蓮	1,333,350	12,647	38	1,069	6.1	35,274	97	176	11.83	6.22	2.39
福 南	892,993	17,638	26		4.0	34,087	93		0.00	6.61	
日 通	1,819,069		25	1,725	5.2	71,634	196	334		4.91	0.62
通 泰	1,923,732	7,255	24	1,329	4.0	80,901	222	332	5.46	5.94	
一 誠	1,959,357	8,683	69	954	8.2	28,210	77	116	9.10	8.42	
永 富	1,277,946	6,631	30	1,195	6.3	42,018	115	191	5.55	4.86	

表 4-3 民國 75 年路線貨運業營運績效

公司 項目	貨運收入 車輛數	貨運收入 行車次數	貨運收入 行駛里程	貨運收入 貨運噸數	貨運收入 延噸公里	平均每車 行駛里程	平均每車 日駛里程	平 均 運送 里程	平均每車 貨運噸數	貨運密度 (噸)	空車率
中 連	1,463,517	20,060	78	1,337	7.6	18,877	52	176	15.00	10.22	0.03
新 竹	1,123,262	17,985	68	1,330	4.8	16,468	45	275	13.52	14.08	0.54
大 榮	1,588,001	24,201	87	1,483	8.5	18,345	50	174	16.31	10.16	0.46
台 南	1,331,947		68		8.9	19,671	54			7.65	
花 蓮	1,293,244	11,820	34	1,128	6.1	37,764	103	185	10.48	5.61	2.54
東 麻	889,562	14,839	46	876	5.1	19,378	53	173	16.93	9.04	25.55
福 南	1,174,210	16,794	25	1,324	5.9	46,630	128	225	12.69	4.29	
通 日	909,844										
崇 久	1,434,764	2,519		498	5.0			100	5.06		
豆 麻	1,093,192	20,068	44	1,294	5.0	24,665	68	257	15.51	8.79	10.08
峰 超	1,708,389	9,312	31			54,818	150				
泰 通	1,574,123				4.3	68,171	187			5.38	
誠 一	1,847,100	9,127	56	975	9.2	32,783	90	106	9.36	6.15	
裕 太	1,164,784	2,362		391	3.7			107	6.04		
正 安	2,438,907	7,366			2.5						
宜 蘭	1,397,830	2,587	27	219	6.0	51,513	141	36	11.80	4.50	
永 富	1,372,768	6,573	29	1,301	5.2	48,087	132	248	5.05	5.45	

表 4-4 民國 74 年路線貨運營業運績表

項目 公司別	貨運收入 車輛數	貨運收入 行車次數	貨運收入 行駛里程	貨運收入 貨運噸數	貨運收入 延噸公里	平均每車 行駛里程	平均每車 日駛里程	平 均 運送里程	平均每車 貨運噸數	貨運密度 (噸)	空車率
中 連	1,598,300	19,169	76			21,106	58				0.04
新 竹	1,105,150		83		5.2	13,359	37			15.92	0.43
大 榮	1,585,810	22,305	82	1,543		19,327	53		14.46		0.49
台 南	1,468,295		67			22,050	60				
花 蓮	1,385,845	11,665	35	1,313	7.2	39,586	108	181	8.88	4.83	2.82
東 麻	891,542	11,174	38	827	5.1	23,759	65	162	13.51	7.33	
福 南	1,172,560		36	1,376	6.1	33,016	90	227	12.42	5.85	
日 通	165,607										
久 榮	1,501,398	2,902	29	530	5.3	51,738	142	100	5.48	5.48	25.06
麻 豆	1,366,292	15,397	48	831	5.1	28,407	78	164	18.53	9.51	21.50
峰 泰	1,394,931	6,112	24	762		58,429	160		8.02		
通 一	1,420,997				3.8						
太 誠	1,300,884	6,557	44	726	7.1	29,724	81	103	9.03	6.19	
裕 正	81,740				2.5						
安 宜	2,599,631	8,016									
蘭 永	1,422,698	2,602	27	224	6.1	51,887	142	37	11.62	4.50	
富 永	1,455,990		27	1,416	5.6	54,404	149	255		4.82	

(4)每噸貨物之貨運收入

由近三年之統計結果顯示，每噸貨物之貨運收入大約在壹仟元左右，而部份資料如宜蘭、太裕、久榮等公司其每噸貨物之貨運收入則較低。

(5)每延噸公里貨運收入

每噸公里貨運收入均低於10元，以75年度之資料而言，最高者如一誠貨運為9.2元，最低者為安正僅2.5元，以該年度15家之算術平均數而言，每噸公里貨運收入約為5.9元。

(6)平均每車行駛里程

各公司每車全年行駛里程差異明顯，以76年度而言，最高者如日通，達70,000公里，而大榮貨運則為17,844公里。

(7)平均每車日駛里程

以各年度之算術平均數而言，76年度為97.6公里，75年度96.4公里，74年度則為94.1公里。

(8)平均運送里程

以延噸公里數除以貨物噸數即得本項指標，由表中資料顯示除宜蘭貨運之平均運送里程偏低外，其餘大約在100～200公里，倘以平均數來看，其平均運送里程約為170公里。

(9)平均每車次貨運噸數

以全年貨運噸數除以全年行車次數即得，依統計所得之資料，平均每車次載運貨物噸最高達18.53噸，最低者為5.05噸，以平均數而言，約為110噸。若以資料較完整之75年度而言，規模組織較健全之公司，因其營業站、所較多，分佈全省各地，故其每車次之貨運噸數自應較高。

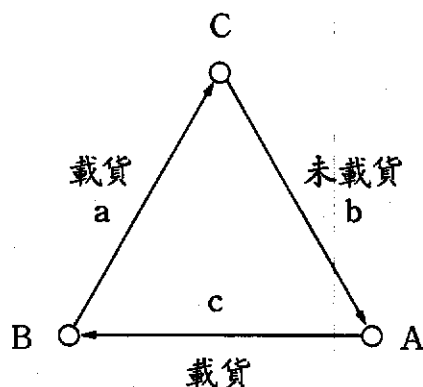
(10)貨運密度

以延噸公里數除以全年行駛里程即為本項指標，由表中示知，其

值大約分佈於 5.0 ~ 15.0 。

(1) 空車率

本項指標應為衡量營運效能之重要指標，所謂空車率乃指貨車在運轉過程中，車輛未裝載貨物（即空車）所行駛里程與其總行駛里程之比值，如圖 4-5 所示；依各貨運公司之資料，其空車率差異極為懸殊，究其原因可能係具有較經濟規模之貨運公司，可利用其各地之營業單位，拓攬貨源，以減低空車回程的比率。



$$\text{空車率} = \frac{b}{a + b + c} \times 100$$

圖 4-5 空車率之計算

4.3.2 整車貨運業

由於整車貨運業之經營型態多寄行車輛，且部份公司，規模組織未臻健全，資料之取得與信度較差，經整理近二年的營運概況如表 4-5 及表 4-6。

(1) 每車貨運收入

以 76 年度而言，每車貨運收入之全距為三十萬至四百萬，差別頗大，顯示整車貨運業經營狀況隨各個公司之不同而有極大之差異。

表 4-5 民國 76 年整車貨運業營運績效

項目 公司別	貨運收入 車輛數	貨運收入 行車次數	貨運收入 行駛里程	貨運收入 貨運噸數	貨運收入 延噸公里	平均每車 行駛里程	平均每車 日駛里程	平均 運送里程	平均每車 貨運噸數	貨運密度 (噸)
全聯	2,055,491		25		2.0	81,362	223			12.33
信譽	650,877	222	5		2.3	127,499	349			2.20
永和中	937,759			92	4.5	113,418	311	20		1.82
億全	1,259,032			85	4.5			19		
億全	1,284,884	160			1.7					
詮省	1,405,244	192			2.6					
運達	450,876	1,023	4		2.3	102,130	280			1.90
達得	341,550	947	14		2.3	25,041	69			6.02
明三	510,817		6		5.7	79,392	218			1.13
新達	1,356,112	209			2.3					
達元	1,495,871	435			2.4					
元發	417,138		4		2.2	108,417	297			1.72
發達	1,448,509	599	30		2.2	47,785	131			13.96
達華	1,028,488	944			4.8					
華交	1,945,168		19	455	4.1	105,005	288	112		4.57
隆力	503,290	367	11		1.6	47,571	130			6.66
力煌	748,336	1,816		83	1.8			47	21.80	
裕誠	1,800,082		57		2.6	31,756	87			21.79
裕誠	613,194	735								
旭誠	1,563,924		165			9,487	26			
三東	881,302	972		93	2.3					
裕巧	860,429	1,597	13	152	8.0	65,477	179	12	10.46 10.51	1.65
祥吉	4,156,869									
吉巧	1,486,444	906			3.0					
	782,944	400			2.2					

表 4-6 民國 75 年整車貨運業營運績效

公司別	項目	貨運收入 車輛數	貨運收入 行車次數	貨運收入 行駛里程	貨運收入 貨運噸數	貨運收入 延噸公里	平均每車 行駛里程	平均每車 日駛里程	平均 運送里程	平均每車 貨運噸數	貨運密度 (噸)
聯信	全譽	2,226,379		24	594	1.9	94,483	259	317		12.58
中福	永和	680,059	252	7	439	2.2	103,024	282	197	0.57	2.96
全詮	億運	1,011,201		8	90	4.6	122,436	335	19		1.79
省明	億得	141,809	641	8	82	4.5	16,858	46	18	7.81	1.86
北陸	順上	1,215,660			1,158						
萬天	達元	579,017	1,193								
億龍	達力	363,618	2,362		1,142						
大吉	隆裕	442,921									
信豐	億旭	558,413	1,437	76	282	6.7	7,393	20	42	5.10	11.21
東三	春有	396,941	655	32	558		12,440	34		1.17	
有上	允吉	785,362	532		61	2.4			25	8.79	
巧		93,204	718	11			8,308	23			
		405,594	198		135	1.2			113	1.47	
		1,510,865	925			2.3					3.08
		417,270	270	7		2.3	58,248	160			
		1,104,140				2.3					
		348,901	1,824	4			78,153	214			
		354,204		4		2.4	96,241	264			1.55
		893,515	1,602		152	2.3			66	10.51	
		363,810	977	13	93	8.0	27,563	76	12	10.47	1.65
		242,935									
		149,411	670	3	433	2.0	43,595	119	214	1.55	1.70
		1,038,765	481		118	2.3			51	4.07	

(2)每行車次數貨運收入

大體而言，每行車次數之貨運收入均低於壹仟元。唯最高者達二仟三百元，最低者僅二百二十二元。

(3)每行駛里程貨運收入

以76年度之資料而言，除豐裕高達一佰六十五元外，其餘均低於六十元，部份公司僅四元，此與路線貨運業相較實為偏低。

(4)每噸貨物之貨運收入

以兩年度之資料綜合觀察，除75年的全億及明得每噸貨物之收入超過一仟元，其餘均相當低，最小者僅六十一元。就理論上而言，整車貨運業，載運貨物的營收，應與載運貨物種類之不同，而有著相當之差異，例如，附加價值較低的農產品及原料，應較附加價值較高之工業產品，其貨運收入較低。同時整車貨運公司之載運貨品種類，亦受到公司所在區域之影響，例如位於工業興盛地區之貨運公司，其載運物品，自易較傾向於工業產品，而在偏遠地區之貨運公司，不僅貨運需求量較小，同時運送物品亦多為附加價值較低之產品。

(5)每延噸公里貨運收入

以76年度資料為例，其算術平均數約為3.1元，除三旭為8.0元及明得5.7元外，其餘公司均低於5元，若與路線貨運業相比較，則較為低廉，此應與整車貨運業，運送物品齊一化，可減少搬運、包裝之費用。

(6)平均每車日駛里程

整車貨運公司營業車輛較少，然其每車日駛里程，似較路線貨運業為多，最高者如中永達335公里。

(7)平均運送里程

運送里程的長短，應與整車貨運公司之基本營運性質有關，倘屬地區之公司，則因其營運多為區域內之貨物運輸，其平均運距自應較

短，倘為區域間之貨物運輸，則平均運距當為加長。依表中之資料，最高之平均運距達 317 公里，較低者僅 12 公里。

(8) 平均每車次貨運噸數

整車貨運業每車次貨運噸數之差異較路線貨運業顯，例如 76 年度之信隆公司為 21.8 噸，而 75 年度信譽公司則僅 0.57 噸。一般而言，每車次貨運噸數之差別受貨品本身性質之影響，例如，棉花體積大而密度小，雖已滿載，但其載運噸數卻相當低。

(9) 貨運密度

整車貨運業之貨運密度，以兩年之資料綜合而言，大體均低於 5.0，僅兩家資料超過 10.0。

4.4 財務狀況

企業之營運受其所擁有或可獲得資源與經營策略之支配，而營運成果可由其財務狀況之趨勢中顯示出來，因此財務分析，即運用有關之比率指標來歸納企業經營能力。進而與同業相比較，探究差異原因，以供經營者改進、修正經營策略之依據。分析過程係依據各項財務報表，以及經營統計資料予以有系統之分析，其分析之過程如圖 4-6 所示。

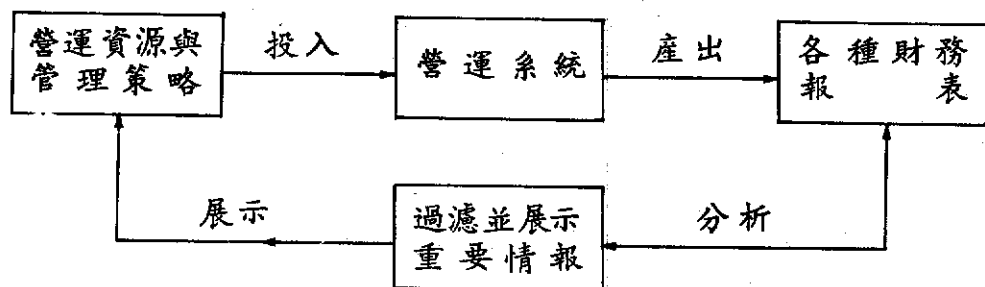


圖 4-6 財務分析之過程

本文對於財務分析部份，首先就貨運業財務之變動作概括性說明，次以五力分析來綜合剖析業者的財務狀況。

4.4.1 財務狀況概述

1 路線貨運業

有關路線貨運業之比較損益按調查結果計算如附錄二，表 1 至表 3。資產負債表整理如附錄二，表 4 至表 6。茲摘述如下。

(1) 收益變動分析

① 營業收入

全體路線貨運者民國 74 年之營業收入為 30 億 9 千 4 百萬元。75 年度則為 36 億 1 千 7 百萬元，成長率約為 16.8%。以個別公司而言，除福南、久榮、安正、宜蘭等五家，略為衰退外，其餘各業者均呈成長之狀況。以 75 年度而言，營業收入最高者為大榮貨運，達 9 億 4 千 5 百萬元，最低者為宜蘭貨運為 1 千 1 百萬元。

② 營業利益

全體路線貨運業 75 年度之營業利益為 4 億 8 千 6 百萬元，74 年度則為 3 億 5 千 7 百萬元。以個別公司而言，營業利益較高者依序為大榮、台南、中連、新竹。

③ 損益

以全體路線貨運業而言，民國 74 年之損益狀況為 3 億餘元，而 75 年則為 4 億 2 千萬元，為成長之狀態。以個別公司來看，75 年度以大榮貨運最高，約為 2 億元，次為中連，約 1 億 4 千萬元。其中亦有若干業者之營運呈虧損狀態，有福南、一誠與宜蘭三家。以 74 年度而言，營運虧損者計有 4 家，分別為福南、通泰、一誠、與宜蘭。而宜蘭貨運之虧損較前年度為低，而福南與一誠，則有擴大之勢。再以 76 年度來看，仍以大榮貨運最佳為 2 億 2 千餘萬元，次為新竹、中連等，而一誠貨運仍為虧損狀態。

(2) 資產變動分析

① 固定資產

汽車貨運業主要營運工具為車輛，各公司為提高服務品質及汰舊換新，則必需增購車輛及購置土地，擴建站場以服務社會大眾，因之，反映於財務報表中則為固定資產之增加。以全體貨運公司而言，74年度之固定資產總額約為27億7千萬元，而75年度則為34億餘元，略可顯示業者之投資意願仍頗高。以固定資產佔總資產之比率而言，74年度為76.23%，75年度則為78.16%，76年則約為87.6%。

② 流動資產

以全體貨運公司而言，74年度之流動資產為7億5千萬元，75年度則為8億5千萬元，而以流動資產佔總資產之比例而言，此兩年度分別為20.68%及19.56%。

(3) 負債與淨值變動分析

① 負債

全體貨運公司於74年度之負債總額為16億3千萬元，其中流動負債為9億7千6百萬元，佔59.72%，而固定負債僅為6千1百萬元，佔3.78%。至75年度負債總額則增為21億2千萬元，其中流動負債為11億6千萬元，佔54.83%，而固定負債則為1千6百萬元，佔7.59%。由於貨運公司主要投資為車輛及站場設備，其固定資產佔總資產之比率約為八成，而在流動負債方面約佔負債總額的六成。

② 淨值

民國74年全體路線貨運公司之淨值約為20億元，而75年則增為22億4千萬元，增加約2億4千萬元，其中股本從9億8千萬元增至10億元，增加約2千萬元，而來自公積及盈餘部份則增加1億8千萬元。

4.4.2 整車貨運業

有關整車貨運業之財務狀況，因其家數衆多，僅抽樣選擇若干公司之財務報表加以分析。有關其比較損益表及資產負債表整理如附錄三表1至表4。茲摘述如下：

(1) 收益變動分析

① 營業收入

由於公司營運規模不一，營業收入相差頗大，依表中之資料，以聯全貨運最高，達1億1千萬元，而最少者如巧吉則僅6百餘萬元。以年度別加以觀察時，則僅有聯全、福和、億豐、大交等之營收呈現衰退，其餘公司均呈成長狀況。

② 營業利益

營業利益乃為營業收入與支出之差額，以76年度之資料而言，其中省運、三新、龍達、上允、巧吉等六家為負數，而75年度則有萬信、明得、正誠三家為負值。

③ 損益

以75年度而言，經營虧損之貨運公司，計有萬信、明得、北順、三新、龍達、大交、聖裕、正誠、上允等十家，約佔樣本資料的三分之一。以76年度而言，則有萬信、福和、省運、聚達、北順、三新、萬達、龍達、大交、吉力、豐裕、東億、正誠、上允、巧吉等十五家，已佔樣本資料的半數，因之似有顯示整車貨運公司之損益狀況逐漸衰退。

(2) 資產變動分析

① 固定資產

以76年度而言，樣本資料中，以聯全、中永、福和等之固定資產較高。其中聯全為5千萬元，中永為3千萬元，福和約為1千5百萬元。以全體來看時，固定資產略有增加。

② 流動資產

流動性資產乃為反映業者短期資產變現之能力，以76年度而言，流動性資產較高公司如聯全、信譽、全億、麗華等。

4-3-3 綜合財務分析

對於貨運業之綜合財務分析，本節以五力分析為主要方法。「五力」包括收益力、安定力、活動力、成長力、及生產力。此五種能力分別衡量企業經營成績，如業務成長、發展趨勢、營運效能、財務結構與管理效率的方法等。企業之經營，其成果如何，有無貢獻，當以收益力為依據。其財務是否健全，償債能力是否充裕，財務結構是否合理，宜以安定力為衡量。其營運是否適宜，資金設備有無閒置，當以活動力考驗。其業務之發展是否正常，趨勢走向有無上升，需以成長力判斷。其內部管理有無效率，投入之設備、人員、其貢獻效能，則以生產力為屬量。茲將五力分析的內容與其間相互的關係，以圖4-7表示。

1. 路線貨運業

有關接受調查的路線貨運業者及其五力分析結果列如表4-7至表4-9。

(1) 收益力分析

收益能力為企業生存之命脈，如無利潤的產生則必使企業限於萎縮，因此收益力分析至為重要，所選用的比率有，經營比率、營業利益率、營業純益率、總資產純益率及資本純益率。

① 經營比率

本項比率係以營業支出與營業收入之比，在於度量企業收入與支出之比較，其比率愈小，則營運效能愈佳，以全體路線貨運業而言，76年度為87.63，75年度為86.55，74年度為88.44。再以個別公司而言，76年度，以大榮80.17、台南82.63、中連85.66較佳，75年度則以大榮、中連、台南、日通較佳，其中經營比率超過100

表 4-7 路線貨運業五力分析 (76 年)

項目	公司別	中	連	新	竹	大	台	南	花	連	福	南	日	通
經營比率		85.66		98.59		80.17		82.63		95.29		94.69		88.67
營業利益率		14.34		1.41		19.83		17.37		4.71		5.31		11.33
營業純益率		13.34		21.86		20.10		17.41		0.07		0.24		2.17
總資產純益率		11.29		8.25		14.19		18.36		0.06		0.22		2.07
資本純益率		62.87		53.81		88.43		43.74		0.19		0.86		6.20
流動比率		74.49		94.30		135.87		646.56		30.04		39.06		107.00
負債比率		74.54		189.77		89.08		16.23		268.95		452.12		143.07
固定比率		73.34		55.46		62.69		133.05		33.11		25.86		67.85
淨值比率		57.29		34.51		52.89		86.04		27.10		18.11		41.14
總資產週轉率		0.85		0.38		0.71		1.05		0.76		0.93		0.95
淨值週轉率		1.48		1.09		1.33		1.23		2.82		5.15		2.32
固定資產週轉率		1.08		0.61		0.84		1.63		0.93		1.33		1.57
營運資金週轉率		(11.62)		(17.00)		19.09		3.62		(1.97)		(2.10)		55.64
營業成長率		14.11		6.04		19.13		4.30		7.63		5.44		6.65
純益成長率		(13.45)		783.54		14.18		6.72		(35.52)		(111.46)		23.75
淨值成長率		9.62		30.44		21.47		14.81		0.21		(15.34)		24.29
固定資產成長率		18.62		54.41		13.69		(0.22)		2.64		(25.29)		81.83
總資產成長率		15.86		87.06		14.21		8.49		2.84		(17.59)		27.03
每員工營業額		675,314		551,017		596,149		622,352		461,342		367,611		460,487
每車營業額		1,470,684		1,316,619		1,540,528		1,368,714		1,331,995		935,523		1,820,021
平均薪資		333,162		234,270		293,827		272,854		198,917		ERR		206,246
用人費率		0.49		0.43		0.49		0.44		0.43		ERR		0.45
每車平均人數		2.18		2.39		2.58		2.20		2.89		2.54		3.95

表 4-7 路線貨運業五力分析 (76 年) (續)

項目	公司別	通 泰	一 誠	太 裕	安 正	永 富	宜 蘭	總 計
經營比率		98.05	107.55	98.16	99.14	98.10		87.63
營業利益率		1.95	(7.55)	1.84	0.86	1.90		12.37
營業純益率		1.75	(8.72)	0.14	0.63	0.86		15.29
總資產純益率		3.51	(26.51)	0.05	296.58	1.64		10.41
資本純益率		11.55	(58.18)	0.16	1.42	5.96		53.37
流動比率		149.17	11.86	9.37	ERR	111.15		90.23
負債比率		222.32	(111.90)	212.58	0.50	65.41		118.74
固定比率		44.88	(1,248.25)	34.53	151.49	86.54		62.24
淨值比率		31.02	(840.56)	31.99	20,018.32	60.46		45.72
總資產週轉率		2.01	3.04	0.35	472.68	1.89		0.68
淨值週轉率		6.47	(0.36)	1.10	2.36	3.13		1.49
固定資產週轉率		2.90	4.51	0.38	3.58	2.71		0.93
營運資金週轉率		23.60	(1.54)	(0.74)	ERR	69.88		(24.98)
營業成長率		6.79	12.85	(13.44)	11.12	0.54		1.64
純益成長率		1,015.05	652.42	(88.89)	220.32	4.43		33.72
淨值成長率		12.77	708.98	7.90	1.50	2.10		10.13
固定資產成長率		(6.13)	53.02	1,778.79	(18.59)	(3.08)		16.34
總資產成長率		1.67	6.88	237.27	(15.93)	3.22		23.79
每員工營業額		584,716	617,599	792,218	630,242	627,355		582,234
每車營業額		1,921,209	1,961,784	853,158	2,463,674	1,277,946		1,419,616
平均薪資		339,931	35,939	128,830	194,020	377,636		273,897
用人費率		0.58	0.06	0.16	0.31	0.60		0.47
每車平均人數		3.29	3.18	1.08	3.91	2.04		2.44

表 4-8 路線貨運業五力分析 (75 年)

項目	公司別	中	連	新	竹	大	榮	台	南	花	蓮	東	福	南	日	通	久	榮
經營比率		81.76		93.26		78.96		82.35		94.21		97.37		95.99		88.06		95.45
營業利益率		18.24		6.74		21.04		17.65		5.79		2.63		4.01		11.94		4.55
營業純益率		17.58		2.62		20.98		17.01		0.12		1.13		(2.17)		1.87		1.02
總資產純益率		15.12		1.75		14.19		18.66		0.09		1.80		(1.58)		2.12		1.18
資本純益率		73.37		6.70		100.65		51.24		0.29		3.69		(7.47)		11.15		6.91
流動比率		104.41		44.06		103.71		279.37		30.75		480.97		42.35		189.75		22.74
負債比率		65.14		102.07		101.09		23.00		259.49		86.59		467.20		137.83		467.11
固定比率		79.36		65.66		58.68		115.63		33.91		63.95		22.82		99.26		19.59
淨值比率		60.56		49.49		49.73		81.30		27.82		53.59		17.63		42.05		17.63
總資產週轉率		0.86		0.67		0.68		1.10		0.73		1.59		0.73		1.14		1.15
淨值週轉率		1.42		1.34		1.36		1.35		2.62		2.97		4.13		2.70		6.54
固定資產週轉率		1.13		0.88		0.80		1.56		0.89		1.90		0.94		2.68		1.28
營運資金週轉率		88.13		(2.48)		140.07		6.14		(2.05)		12.50		(2.43)		8.52		(5.49)
營業成長率		23.31		14.75		24.32		10.09		0.68		14.64		(1.69)		7.53		(1.45)
純益成長率		52.12		757.30		24.21		33.41		24.03		84.02		27.98		22.57		499.68
淨值成長率		15.69		3.17		18.50		22.09		0.32		3.47		(8.56)		(11.67)		(59.98)
固定資產成長率		50.35		7.87		28.01		20.77		36.55		(11.12)		4.33		32.20		23.51
總資產成長率		37.44		7.14		27.62		20.80		31.42		(22.10)		1.86		15.31		16.32
每員工營業額		611,423		556,044		751,393		638,474		441,271		545,090		337,592		419,132		544,221
每車營業額		1,460,376		1,321,764		1,583,337		1,336,955		1,296,017		888,733		1,134,532		1,791,788		1,434,764
平均薪資		300,338		25,884		354,743		263,584		188,728		165,327		182,629		173,864		181,001
用人費率		0.49		0.45		0.47		0.41		0.43		0.30		0.54		0.41		0.33
每車平均人數		2.39		2.38		2.11		2.09		2.94		1.63		3.36		4.28		2.64

表 4-8 路線貨運業五力分析 (75 年) (續)

項目	公司別	麻	豆	超	峰	通	泰	一	誠	太	裕	安	正	永	富	宜	蘭	總	計
經營比率		97.85		96.63		98.93		101.31		98.89		98.66		98.19		103.25		86.55	
營業利益率		2.15		3.37		1.07		(1.31)		1.11		1.34		1.81		(3.25)		13.45	
營業純益率		0.81		2.10		0.17		(1.31)		1.11		0.22		0.83		(3.21)		11.63	
總資產純益率		2.09		4.56		0.32		(3.77)		1.52		0.39		1.62		(3.06)		9.63	
資本純益率		4.82		6.64		1.06		(7.73)		1.42		0.44		5.71		(2.99)		41.74	
流動比率		168.57		140.59		95.13		24.55				156.71		103.20				73.39	
負債比率		151.57		33.53		257.49		(190.05)				21.34		63.63		61.49		94.60	
固定比率		43.81		121.60		37.36		(236.11)		601.30		121.51		82.14		124.91		65.75	
淨值比率		39.75		74.89		27.97		(111.05)		100.00		82.41		61.12		61.92		51.39	
總資產週轉率		2.57		2.17		1.91		2.88		1.38		1.78		1.94		0.95		0.83	
淨值週轉率		6.47		2.90		6.83		(2.59)		1.38		2.16		3.18		1.54		1.61	
固定資產週轉率		2.83		3.53		2.55		6.12		8.28		2.62		2.61		1.92		1.06	
營運資金週轉率		68.99		22.33		(185.31)		(1.86)		1.65		17.82		262.67		1.91		(11.68)	
營業成長率		18.98		81.26		10.78		51.45		13.45		(4.87)		(5.72)		(1.75)		16.90	
純益成長率		19.84		0.14		(110.77)		127.06		(30.37)		(86.79)		96.95		(72.26)		39.60	
淨值成長率		5.55		108.14		4.06		3.94		1.55		(1.46)		1.60		(4.70)		12.20	
固定資產成長率		(25.93)		139.62		(13.99)		(17.79)		(25.00)		(21.32)		(12.33)		0.00		23.15	
總資產成長率		(25.46)		113.25		(6.19)		19.90		1.40		(13.90)		(7.40)		(1.66)		20.11	
每員工營業額		618,076		309,855		555,573		547,289		355,906		567,152		423,694				570,826	
每車營業額		1,521,417		1,708,389		1,574,123		1,847,100		1,164,784		2,217,047		1,372,768		1,397,830		1,419,671	
平均薪資		220,980		141,737		317,102		214,906		133,509		182,954		254,786				261,944	
用人費率		0.36		0.46		0.57		0.39		0.38		0.32		0.60				0.46	
每車平均人數		2.46		5.51		2.83		3.38		3.27		3.91		3.24				2.49	

表 4-9 路線貨運業五力分析 (74 年)

項目	公司別	中	連	新	竹	大	台	南	花	連	東	麻	福	南	日	通	久	榮
經營比率		85.06		94.61	79.71	85.39	95.30	98.10	95.71	89.25	96.14							
營業利益率		14.94		5.39	20.29	14.61	4.70	1.90	4.29	10.75	3.86							
營業純益率		14.25		0.35	20.99	14.04	0.10	0.70	(1.67)	1.64	0.17							
總資產純益率		13.66		0.22	14.58	16.90	0.10	0.76	(1.26)	2.00	0.23							
資本純益率		48.72		0.78	81.86	40.20	0.23	2.01	(5.84)	9.10	1.15							
流動比率		92.81		48.39	141.81	273.21	32.96	901.62	46.72	239.46	30.08							
負債比率		39.00		94.58	86.71	24.31	174.43	147.85	409.17	82.18	95.11							
固定比率		103.13		68.65	63.39	114.38	46.16	54.93	26.04	148.56	60.47							
淨值比率		71.94		51.39	53.56	80.45	36.44	40.35	19.64	54.80	51.25							
總資產週轉率		0.96		0.62	0.69	1.20	0.95	1.08	0.76	1.22	1.36							
淨值週轉率		1.33		1.21	1.30	1.50	2.61	2.68	3.84	2.22	2.66							
固定資產週轉率		1.37		0.83	0.82	1.71	1.21	1.47	1.00	3.30	1.61							
營運資金週轉率		(47.51)		(2.69)	16.82	6.73	(2.55)	4.59	(2.82)	7.33	(9.48)							
營業成長率																		
純益成長率																		
淨值成長率																		
固定資產成長率																		
總資產成長率																		
每員工營業額		551,507		502,632	527,273	571,725	401,661	475,489	337,630	579,568	545,963							
每車營業額		1,598,300		1,253,732	1,584,015	1,468,295	1,385,390	891,542	1,144,648	1,801,361	1,501,398							
平均薪資		272,237		233,912	248,212	233,708	153,794	183,412	177,367	243,974	191,252							
用人費率		0.49		0.47	0.47	0.41	0.38	0.39	0.53	0.42	0.35							
每車平均人數		2.90		2.49	3.00	2.57	3.45	1.88	3.39	3.11	2.75							

表 4-9 路線貨運業五力分析 (74 年) (續)

項目	公司別	麻	豆	超	峰	通	泰	一	誠	太	裕	安	正	永	富	宜	蘭	總	計
經營比率		97.38	96.12	103.57	99.76	98.20	97.63	97.76	111.39	88.44									
營業利益率		2.62	3.88	(3.57)	0.24	1.80	2.37	2.24	(11.39)	0.12									
營業純益率		0.81	3.80	(1.73)	(0.87)	1.80	1.57	0.40	(11.36)	9.74									
總資產純益率		1.30	9.71	(2.79)	(1.99)	2.22	2.52	0.76	(10.83)	8.29									
資本純益率		4.02	13.25	(9.62)	(3.41)	2.04	3.35	2.90	(10.77)	30.48									
流動比率		77.29	193.26	302.56	12.89	52,754.75	81.64	69.78	ERR	76.99									
負債比率		256.21	30.32	296.56	(178.06)	0.15	38.87	79.54	56.49	81.78									
固定比率		30.74	140.00	30.88	(186.74)	444.11	97.01	70.88	131.07	72.17									
淨值比率		28.07	76.73	25.22	(128.11)	99.85	72.01	55.70	63.90	55.01									
總資產週轉率		1.61	2.55	1.62	2.28	1.23	1.61	1.91	0.95	0.85									
淨值週轉率		5.74	3.33	6.41	(1.78)	1.23	2.23	3.43	1.49	1.55									
固定資產週轉率		1.76	4.66	1.98	3.32	5.47	2.17	2.43	1.96	1.12									
營運資金週轉率		(63.42)	12.32	16.69	(1.15)	1.59	(32.19)	(23.21)	1.88	(13.77)									
營業成長率																			
純益成長率																			
淨值成長率																			
固定資產成長率																			
總資產成長率																			
每員工營業額		519,476	101,969	541,332	375,255	342,240	640,886	375,255		475,472									
每車營業額		1,366,292	1,394,931	1,420,997	1,300,884	941,161	2,563,545	1,455,990		1,432,580									
平均新資		20,068	46,493	329,907	180,816	148,709	181,206	219,953		214,352									
用人費率		0.04	0.46	0.61	0.48	0.43	0.28	0.59		0.45									
每車平均人數		2.63	13.68	2.63	3.47	2.75	4.00	3.88		3.01									

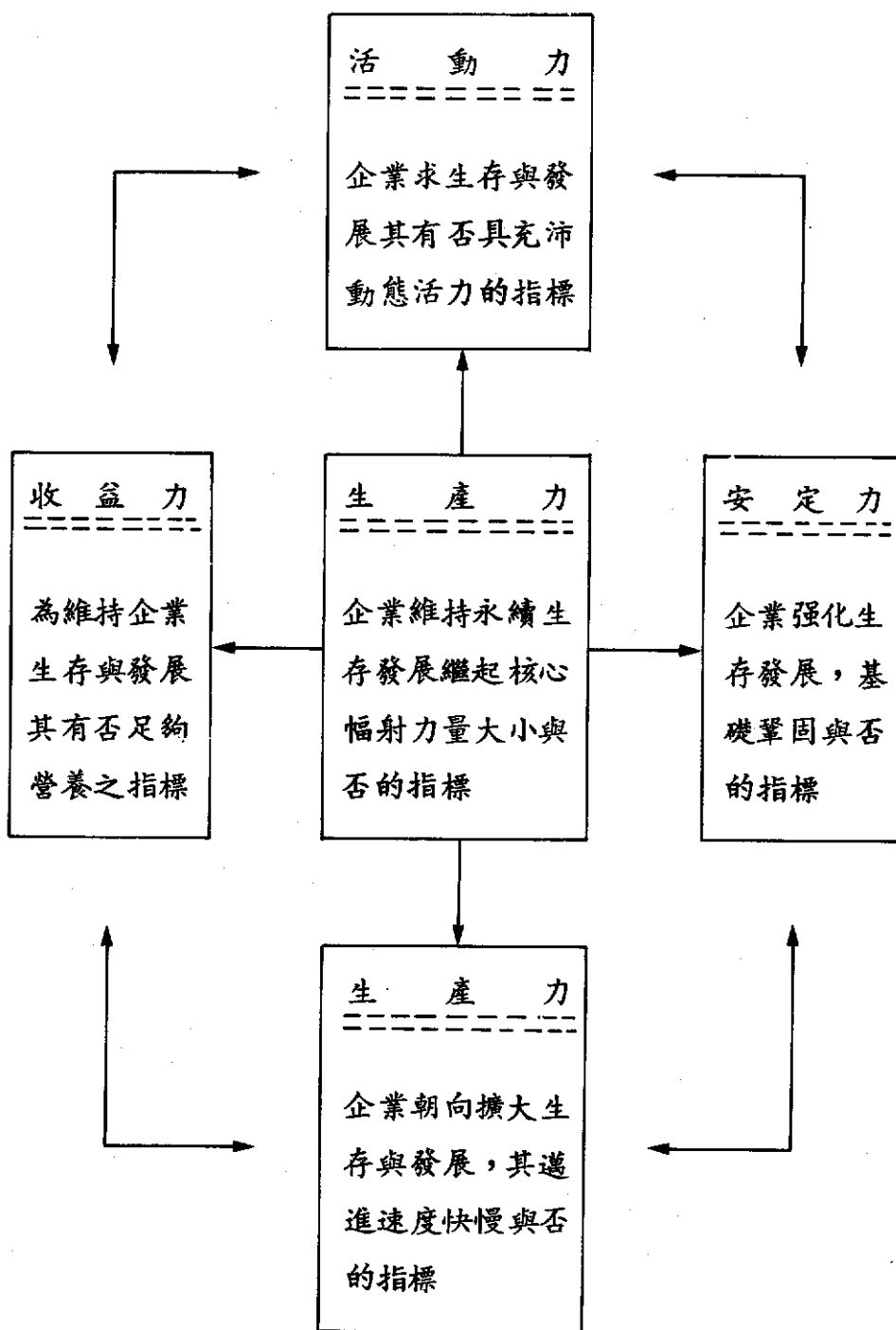


圖 4-7 五力分析關係模式

%者如一誠、宜蘭等。

②營業利益率

此一比率與經營比率有密切關係，即（1－經營比率）為營業利益率。如逐期加以比較時，即可發現管理是否改進或衰退，如營業利益能長期穩定於預期水準上，則表示其主體業務之經營，已獲致相當之成就。以全體來看時，近二年均維持在13%左右。

③營業純益率

每百元的營業收入中可獲得的稅後純益，以全體而言，76年為15.29，75年為11.63，74年為9.74，顯示逐年進步，以個別公司營運而言，當以大榮、新竹、台南、中連較佳，似有營運規模愈完整之公司，其營業純益率有較佳之表現。

④總資產純益率

企業各項資產之投入，其獲利的能力向為投資者、管理者所關切，以稅後純益除以資產總額即為本項比率，由表中可知，76年為10.41，75年為9.63，74年則為8.29，顯示逐年增加，再以個別公司而言，74年，有宜蘭、一誠、通泰、福南為負值，而75年則有宜蘭、一誠、福南為負值，至76年，則僅有一誠為負值狀況。

⑤資本純益率

以當期之損益除以資本額即為本項比率，由74年度之30.48，75年度41.74至76年則為53.37，其中表現較佳者為大榮、中連、新竹、台南等貨運公司。

(2)安定力分析

安定力分析之主旨在於測定企業的信用能力，所選用的比率有流動比率、負債比率、固定比率、淨值比率，分別說明於下：

①流動性比率

本項比率在於測度企業短期償債的能力，比率愈高，表示其償債

能力愈佳，由表中之資料可知，76年度全體為90.23，而高於此一數據者如大榮、台南、日通、通泰、永富等，75年度全體為73.39，而高於此之公司如：中連、大榮、台南、東麻、日通、麻豆、超峰、通泰、安正、永富等。

②負債比率

本項比率在於測度企業長期的財務結構，就一般而言，負債不應大於淨值，如負債過大，表示企業的經營過分依賴借債支持，反之若淨值較大，則表示自己資本充裕，財務較為健全。由表中資料顯示，近三年之負債比率有上昇的趨勢，74年為81.78，75年為94.60，76年則為118.74。以76年度而言，負債比率較高之貨運公司如花蓮、福南、太裕。

③固定比率

以固定資產除以淨值即為本項比率，用以衡量企業固定資產投資是否有過度膨脹。以近三年之資料而言，大體維持在60~70左右，而固定比率較高者，如台南、安正、超峰等則均超過100%。

④淨值比率

就一般而言，企業的淨值應大於其負債總額，但淨值加負債等於資產總額，故本項比率以大於50%較為理想，74年度為55.01%，75年度為51.39，76年度則為45.72。以76年度而言，淨值比率較高者如台南（86.04）、永富（60.46）。

(3)活動力分析

所謂活動力是指企業的各项投資，其週轉是否靈活而言，以其週轉率或週轉次數的多寡來測定其經營是否合宜，管理是否合宜，所選用的比率有總資產週轉率、淨值週轉率、固定資產週轉率、營運資金週轉率等四項。

①總資產週轉率

本比率在於分析企業投入的資產，其經營週轉的效率以測定其營運的總效能，其週轉率愈高，表示其營運愈為活潑，資產週轉愈快速，由統計資料中顯示，74年為0.85，75年為0.83，76年為0.68，均不及一次。

②淨值週轉率

即為每單位的淨值可經營多少次的業務，故其比率愈高，表示其運用的效率也較佳。74年度本項比率為1.49，75年為1.61，76年為1.55，其變動之幅度有限。

③固定資產週轉率

本比率在於了解企業投資營運發展的狀況，74年度為1.12，75年度為1.06，76年度為0.93，一般而言，此比率之週轉次數愈大，表示固定資產之使用效率愈高，如比率過低，則可能為固定設備未能充分運用所致，此三年度之數值則呈現遞減之狀況，反映出各公司對固定資產運用效率有愈來愈低之趨勢。

④營運資金週轉率

在營運資金方面，由於運輸業的特性，多數公司流動資產皆小於流動負債，因之幾無營運資金可言，故其週轉率多為負，以76年為例，為24.98，各公司中除大榮、台南、日通、永富外均為負。顯示各公司資金調度較為困難，宜改善財務結構，積極籌措長期資金支應固定資產之投資。

(4)成長力分析

成長力分析在於測定企業業務經營的變化情形，所選用的比率有營業成長率、純益成長率、淨值成長率、固定資產成長率及總資產成長率。

①營業成長率

營業成長率即為營業收入之增加率，以全體樣本而言，75年成長

16.9。以各別公司而言，各公司確有較大幅度之成長，如中連貨運76年成長14.11，75年成長23.31，唯部份公司之營收亦為負成長狀況，如75年度之福南、久榮、安正、永富、宜蘭等。

②純益成長率

本項比率用以顯示本期純益較上期是否成長或萎縮，一般而言企業之純益應以穩定成長為佳。由於各公司規模大小不一，其變化情形頗大。以75年度而言，通泰、太裕為負成長。

③淨值成長率

淨值成長率可顯示企業股東權益之成長情形，淨值之成長主要為股東現金之增資或累積保留盈餘之增加。以表中之資料而言，大多數之公司為正成長，除福南、日通、久榮、安正、宜蘭為負債。

④固定資產成長率

由於車輛及營業站、所為經營路線貨運主要投資資產，為提高服務品質，增強競爭能力，擴有擴建站、所，增購車輛，汰舊換新，此均增加其固定資產，就全體業者而言75年度較74年增加23.15，而各別公司中，除營運較佳者如中連、新竹、大榮、花蓮，能維持穩定成長外，營運虧損之公司則無力投資於固定設備。

(5)生產力分析

生產力分析為測度企業之經營方法，生產效率，管理制度等有無進步，所選用的比率有每員工營業額、每車營業額、平均薪資、用人費率、及每車平均人數。

①每員工營業額

以營業收入除以員工數即得本項比率。就全體業者而言，74年度為47萬元，75年度為57萬元，76年度為58萬元。係增長狀況，唯76年增長較少。就個別公司而言，多數為75年正成長，而76年則為負成長，以年度別而言，76年以福南的36萬元居末，75年度則以

超峰、福南居末。而規模較大之公司，則穩定於 50～60 萬元之間。

②每車營業額

每車營業額，以全體業者而言，三個年度資料顯示，均維持在 1 百 40 萬元，而個別公司中，則以一誠、安正較高，而以福南、太裕之每車營業額較低。

③平均薪資

以薪資費用除以員工人數即為本項比率，74 年度為 20 萬 1 千元；75 年度為 20 萬 6 千元，76 年度則為 20 萬 7 千元，逐年增加。如以 75 年度而言時，則以大榮、通泰較高，均超過 3 萬元，而太裕與超峰則約 1 萬 4 千元。

④用人費率

用人費率係指用人費用佔營業支出的百分比，此比率愈低，表示員工生產力愈高，以全體業者而言，74 年度為 45%，75 年為 46%，76 年則為 47%，每年約增加 1%，而以 75 年為例時，最高者為永富 60%，通泰 57%，福南 54%，而東麻僅為 30%。

⑤每車平均人數

以員工人數除以車輛數即為本項比率，74 年為 3.01，75 年為 2.49，76 年為 2.44 人，顯示貨運業之每車平均人數，已逐年漸少，以個別公司而言時，75 年度時，日通、超峰、一誠、太裕、永富、安正均高於 3 人。大多數公司均維持在 2 人左右，而僅東麻低於 2 人。

2 整車貨運業

有關整車貨運業之五力分析，參見表 4-10 及表 4-11。

(1)收益力分析

①經營比率

整車貨運業之經營比率，以 76、75 年之資料而言，分別為 96.56 及 96.10，此一數值與路線貨運業之 87 相比較，顯然整車貨運業之營

表 4-10 整車貨運業五力分析 (76 年)

項目	公司別	聯 全	中 永	信 譽	萬 信	全 億	福 和	詮 億	省 運	聚 達	明 得
經營比率		86.42	97.75	98.93	86.02	99.38	99.74	98.32	100.19	99.88	100.00
營業利益率		13.58	2.25	1.07	13.98	0.62	0.26	1.68	(0.19)	0.12	0.00
營業純益率		20.34	0.24	0.14	(2.82)	0.06	0.26	0.11	(0.19)	(4.62)	0.04
總資產純益率		25.74	0.38	0.29	(3.26)	0.17	0.55	0.29	(0.48)	(6.28)	0.06
資本純益率		59.57	1.39	0.32	(4.04)	0.22	1.06	0.32	(0.47)	(7.10)	0.08
流動比率		157.75	202.27	445.13	ERR	158.87	233.01	330.41	ERR	215.69	34.27
負債比率		40.62	258.03	17.65	29.18	54.30	92.07	19.75	0.00	33.75	23.00
固定比率		130.92	29.68	230.72	79.27	142.06	58.49	167.97	170.22	160.14	83.23
淨值比率		71.12	27.93	85.00	77.41	64.81	52.06	83.51	100.00	74.77	81.30
總資產週轉率		1.27	1.61	2.14	1.16	2.93	2.11	2.67	2.48	1.36	1.78
淨值週轉率		1.78	5.76	2.52	1.49	4.52	4.05	3.20	2.48	1.82	2.19
固定資產週轉率		2.33	1.71	5.82	1.18	6.43	2.37	5.38	4.23	2.91	1.82
營運資金週轉率		7.59	63.86	4.40	87.02	14.68	39.43	7.67	6.06	4.77	(40.00)
營業成長率		(0.71)	17.50	26.06	22.44	76.16	(10.90)	180.81	52.18	52.19	69.60
純益成長率		110.18	25.76	(3.50)	(68.92)	54.45	45.46	232.45	(416.17)	(85,483.58)	(102.84)
淨值成長率		37.05	0.17	636.02	104.14	(14.93)	0.32	(8.68)	144.24	(2.75)	0.08
固定資產成長率		18.48	460.54	0.23	48.26	84.40	1.47	99.63	(1.71)	6.93	38.68
總資產成長率		6.18	49.32	164.25	48.51	31.26	(6.10)	9.35	64.93	21.50	22.41
每員工營業額		908,240	772,272	425,462	188,651	755,814	688,904	665,155	358,048	329,352	260,621
每車營業額		2,055,491	937,759	650,877	159,305	1,284,884	1,259,032	1,045,244	450,876	419,175	510,817
平均薪資		285,814	133,176	83,587	78,211	81,422	128,679	95,945	103,818	55,982	14,694
用人費率		0.31	0.17	0.20	0.41	0.11	0.19	0.14	0.29	0.17	0.06
每車平均人數		2.26	1.21	1.54	0.84	1.70	1.83	1.57	1.26	1.27	1.96

表 4-10 整車貨運業五力分析 (76 年) (續一)

項目	公司別	北	順	陸	上	三	新	萬	達	隆	昇	林	口	億	豐	龍	達	大	交	吉	力
經營比率		99.76		99.74		100.56		99.41		97.87		92.61		94.55		100.19		99.85		95.29	
營業利益率		0.24		0.26		(0.56)		0.59		2.13		7.39		5.45		(0.19)		0.15		4.71	
營業純益率		(1.94)		0.26		(1.02)		(0.23)		0.01		4.86		2.43		(0.19)		(3.85)		(1.24)	
總資產純益率		(2.34)		0.20		(2.65)		(0.60)		0.01		3.28		3.06		(0.30)		(117.34)		(1.97)	
資本純益率		(2.41)		0.20		(2.92)		(0.65)		0.01		3.53		3.15		(0.29)		(2.77)		(2.58)	
流動比率		428.64		ERR		532.80		243.59		ERR		116.85		ERR		ERR		2,587.05		63.18	
負債比率		5.59		0.28		14.81		18.50		0.27		0.25		0.00		1.75		3.20		34.24	
固定比率		119.60		104.34		206.66		133.23		162.11		227.90		323.45		372.82		450.60		77.32	
淨值比率		94.71		99.73		87.10		84.39		99.73		99.75		100.00		98.28		96.90		74.49	
總資產週轉率		1.21		0.78		2.59		2.61		0.90		0.67		1.26		1.56		30.46		1.60	
淨值週轉率		1.28		0.78		2.97		3.09		0.90		0.68		1.26		1.59		0.90		2.14	
固定資產週轉率		1.53		0.82		6.14		4.12		1.47		1.54		4.08		5.93		0.88		1.66	
營運資金週轉率		7.57		17.62		5.54		12.16		2.35		1,579.41		6.15		2.12		21.75		(75.01)	
營業成長率		6.03		22.45		22.48		29.25		34.01		24.60		(3.85)		2.11		(3.10)		18.37	
純益成長率		(945.88)		3,361.64		648.48		(208.14)		(95.71)		134.14		(14.67)		(79.50)		(41.13)		(2,237.25)	
淨值成長率		(2.41)		101.88		258.33		89.46		136.12		86.44		(0.52)		(0.30)		(3.37)		(2.58)	
固定資產成長率		28.28		35.86		19.97		(10.16)		(3.64)		(3.05)		(63.59)		(25.52)		(52.63)		46.91	
總資產成長率		2.13		39.19		168.54		37.52		40.56		63.36		(0.52)		(0.42)		(0.63)		29.65	
每員工營業額		264,551		288,041		1,423,918		604,714		292,008		345,115		4,963		197,786		258,785		373,412	
每車營業額		592,091		370,338		1,356,112		1,495,871		660,860		453,882		12,380		1,028,488		462,116		1,608,543	
平均薪資		65,789		77,248		98,450		99,623		100,424		112,571		1,608		86,721		68,400		71,707	
用人費率		0.25		0.27		0.07		0.16		0.34		0.33		0.32		0.44		0.26		0.19	
每車平均人數		2.24		1.29		0.95		2.47		2.26		1.31		2.49		5.20		1.79		4.31	

表 4-10 整車貨運業五力分析 (76 年) (續二)

項目	公司別	秋	豐	東	正	三	有	麗	上	巧	總
經營比率		99.62	99.91	99.32	99.61	98.89	99.60	99.62	100.14	100.25	96.56
營業利益率		0.38	0.09	0.68	0.39	1.11	0.40	0.38	(0.14)	(0.25)	3.44
營業純益率		0.07	(1.25)	(0.22)	(3.32)	0.00	0.40	0.59	(0.14)	(0.25)	3.49
總資產純益率		0.16	(2.26)	(0.27)	(6.11)	0.00	0.98	1.07	(0.41)	(0.32)	5.62
資本純益率		0.17	(2.26)	(0.28)	(5.78)	0.00	0.76	1.95	(0.40)	(0.31)	7.67
流動比率		131.92	ERR	147.59	ERR	441.49	958.64	189.97	56.87	512.06	259.63
負債比率		16.86	5.18	3.56	0.46	3.32	5.17	72.26	18.63	13.95	29.46
固定比率		90.10	144.09	101.77	690.27	109.71	149.18	114.54	86.28	211.24	118.94
淨值比率		85.57	95.08	96.56	99.54	96.78	95.08	58.05	84.30	87.76	77.25
總資產週轉率		2.42	1.81	1.26	1.84	2.09	2.47	1.81	2.87	1.29	1.61
淨值週轉率		2.82	1.91	1.30	1.85	2.16	2.60	3.12	3.40	1.47	2.09
固定資產週轉率		2.54	2.75	1.32	12.77	2.37	3.88	3.57	2.94	3.10	2.48
營運資金週轉率		198.73	5.33	76.76	2.15	23.58	7.61	ERR	(164.54)	2.74	8.03
營業成長率		1.62	241.39	73.70	41.81	41.90	80.92	155.13	57.80	1.30	29.21
純益成長率	(73.30)		399.96	(297.46)	2,573.44	(96.26)	1,000.68	(37.09)	(77.88)	(221.28)	105.71
淨值成長率	0.19		(2.33)	(0.28)	(5.79)	0.00	(0.17)	(0.12)	(7.88)	(0.36)	24.22
固定資產成長率	31.22		172.79	54.57	(34.22)	25.58	141.47	21.93	8.95	21.27	34.03
總資產成長率	14.50		2.19	2.30	(6.09)	2.37	4.31	54.68	7.51	4.31	20.57
每員工營業額	651,793		1,133,635	2,406,608	360,539	356,040	90,692	972,587	337,121	157,839	278,020
每車營業額	601,655		1,395,242	3,517,350	871,302	860,429	238,067	1,945,174	648,309	631,356	583,337
平均薪資	65,250		80,688	173,137	60,297	72,069	12,271	290,785	68,040	18,824	57,318
用人費率	0.10		0.08	0.07	0.19	0.20	0.14	0.30	0.20	0.12	0.21
每車平均人數	0.92		1.23	1.46	2.42	2.42	2.63	2.00	1.92	4.00	2.10

表 4-11 整車貨運業五力分析 (75 年)

項目	公司別	聯 全	中 永	信 譽	萬 信	全 億	福 和	詮 億	省 運	聚 達	明 得
經營比率		88.16	99.78	97.04	107.45	99.93	99.84	98.95	99.45	98.42	102.18
營業利益率		11.84	0.22	2.96	(7.45)	0.07	0.16	1.05	0.55	1.58	(2.18)
營業純益率		9.61	0.22	0.18	(11.10)	0.07	0.16	0.09	0.09	0.01	(2.18)
總資產純益率		13.00	0.45	0.79	(15.57)	0.14	0.36	0.10	0.25	0.01	(2.79)
資本純益率		39.70	1.10	1.64	(21.65)	0.14	0.73	0.10	0.37	0.01	(2.73)
流動比率		101.61	ERR	190.56	318.65	ERR	397.86	ERR	4.39	ERR	ERR
負債比率		81.50	140.18	227.69	77.57	0.00	105.20	0.00	48.09	0.72	0.56
固定比率		111.27	166.10	31.42	57.57	307.94	59.17	367.20	68.50	185.61	115.33
淨值比率		55.10	41.64	30.52	56.32	100.00	48.73	100.00	67.53	99.28	99.44
總資產週轉率		1.35	2.05	4.49	1.40	2.19	2.22	1.04	2.69	1.09	1.28
淨值週轉率		2.46	4.91	14.72	2.49	2.19	4.56	1.04	3.98	1.10	1.29
固定資產週轉率		2.73	8.16	4.62	1.43	6.73	2.70	3.82	2.73	2.05	1.49
營運資金週轉率		186.89	ERR	329.62	115.31	3.24	18.37	ERR	(8.67)	2.35	9.32
營業成長率											
純益成長率											
淨值成長率											
固定資產成長率											
總資產成長率											
每員工營業額		761,278	558,681	593,243	162,634	810,440	694,568	548,542	307,677	242,382	139,438
每車營業額		2,226,379	993,210	680,059	117,096	1,215,660	1,365,984	579,017	363,618	275,434	442,921
平均薪資		227,165	151,938	143,038	97,333	45,013	158,737	70,616	123,974	45,240	54,459
用人費率		0.30	0.27	0.19	0.60	0.06	0.23	0.13	0.40	0.19	0.39
每車平均人數		2.92	1.78	1.15	0.72	1.50	1.97	1.06	1.18	1.14	3.08

表 4-11 整車貨運業五力分析 (75 年) (續一)

項目	公司別	北	順	陸	上	三	新	萬	隆	昇	林	口	億	豐	龍	達	大	交	吉	力
經營比率		99.76		93.17		99.43		97.75		98.63		84.61		93.92		98.97		94.06		99.93
營業利益率		0.24		6.83		0.57		2.25		1.37		15.39		6.08		1.03		5.94		0.07
營業純益率		0.24		0.01		(0.17)		0.27		0.37		2.59		2.73		(0.95)		(6.34)		0.07
總資產純益率		0.28		0.01		(0.95)		0.76		0.35		2.29		3.56		(1.45)		(3,193.59)		0.12
資本純益率		0.29		0.01		(1.39)		1.25		0.58		2.69		3.70		(1.44)		(4.70)		0.12
流動比率		ERR		ERR		104.12		ERR		ERR		44.59		ERR		ERR		30,749.20		ERR
負債比率		0.89		45.44		53.20		63.26		68.45		14.42		0.00		1.87		0.36		0.87
固定比率		157.22		70.22		69.19		63.18		66.15		118.51		118.40		278.53		220.87		116.59
淨值比率		99.11		68.76		65.27		61.25		59.37		87.40		100.00		98.16		99.64		99.14
總資產週轉率		1.16		0.89		5.68		2.78		0.95		0.88		1.30		1.52		503.72		1.75
淨值週轉率		1.17		1.29		8.69		4.53		1.59		1.01		1.30		1.55		0.90		1.76
固定資產週轉率		1.85		0.91		6.02		2.86		1.05		1.20		1.54		4.32		0.90		2.06
營運資金週轉率		3.15		42.52		2,535.61		91.14		9.22		(12.67)		78.16		2.35		ERR		11.68
營業成長率																				
純益成長率																				
淨值成長率																				
固定資產成長率																				
總資產成長率																				
每員工營業額		279,206		317,553		1,550,102		467,875		208,222		306,745		145,598		222,186		278,180		333,325
每車營業額		558,413		396,941		1,937,628		785,362		780,831		388,544		405,594		1,510,865		556,360		1,104,140
平均薪資		55,193		62,923		95,600		69,649		79,205		86,000		48,615		87,156		71,604		64,660
用人費率		0.20		0.20		0.06		0.15		0.38		0.28		0.33		0.39		0.26		0.19
每車平均人數		2.00		1.25		1.25		1.68		3.75		1.27		2.79		6.80		2.00		3.31

表 4-11 整車貨運業五力分析 (75 年) (續二)

項目	公司別	秋	豐	東	正	三	有	麗	上	巧	吉	總 計
經營比率		99.75	99.91	98.04	100.19	95.32	99.93	97.61	99.30	91.87		96.10
營業利益率		0.25	0.09	1.96	(0.19)	4.68	0.07	2.39	0.70	8.13		3.90
營業純益率		0.25	(0.85)	0.19	(0.18)	0.02	0.07	2.39	(1.02)	0.21		2.19
總資產純益率		0.68	(0.46)	0.14	(0.21)	0.03	0.09	2.63	(1.99)	0.27		3.30
資本純益率		0.64	(0.45)	0.14	(0.22)	0.03	0.07	3.10	(1.70)	0.26		4.67
流動比率		ERR	ERR	3,960.61	ERR	ERR	ERR	321.97	416.42	864.10		291.13
負債比率		2.25	0.53	0.95	0.79	0.94	0.66	11.23	1.64	8.85		33.38
固定比率		118.00	402.42	157.74	481.93	137.77	360.81	139.83	102.04	257.10		128.33
淨值比率		97.80	99.47	99.06	99.22	99.07	99.34	89.91	98.39	91.87		74.97
總資產週轉率		2.72	0.54	0.74	1.22	1.51	1.42	1.10	1.95	1.32		1.50
淨值週轉率		2.78	0.55	0.75	1.23	1.52	1.43	1.22	1.99	1.44		2.01
固定資產週轉率		3.29	2.20	1.18	5.93	2.10	5.17	1.71	2.03	3.71		2.57
營運資金週轉率		15.90	0.72	2.04	1.54	5.38	1.97	ERR	71.80	2.33		5.81
營業成長率												
純益成長率												
淨值成長率												
固定資產成長率												
總資產成長率												
每員工營業額		1,539,385	664,133	1,548,460	670,260	316,356	242,935	498,510	222,541	201,051		469,400
每車營業額		769,693	354,204	1,253,515	737,286	363,810	242,935	1,296,126	485,544	1,038,765		844,601
平均新資		90,000	116,875	77,459	148,455	68,261	50,877	486,593	138,543	42,412		118,816
用人費率		0.06	0.18	0.05	0.22	0.22	0.21	0.98	0.62	0.21		0.25
每車平均人數		0.50	0.53	0.81	1.10	1.15	1.00	2.60	2.18	5.17		1.80

運效能較差，部份公司之營業收入尚不敷其營業支出，如76年度之三新、龍達、上允、巧吉及75年度之萬信、明得、正誠。

②營業純益率

75年度全體樣本之營業純益率為2.19，而75年度則為3.49，略較75年增加，惟仍遠較路線貨運業為差，就個別公司而言，僅聯全公司較佳，76年為20.34，75年為9.61，而其他之公司，營業純益率普遍不佳。

③總資產純益率

由資料中顯示，整車貨運業之損益狀況普遍不佳，部份公司且為營運虧損之狀態，如76年度之萬信、省運、聚達、北順、三新、萬達、龍達、大交、吉力、豐裕、東億、正誠、上允、巧吉等共計十五家，佔全部樣本之半數，因之其總資產純益率之表現為負值，以全體樣本而言，76年度為5.62，75年度為3.3。

④資本純益率

本項比率75年度為4.67，76年度為7.67，略為增加，然與路線貨運業相比較（76年為53.37，75年為30.48），相距甚遠。其中除聯全公司表現尚佳外，一般貨運公司之資本純益率均相當不良。

(2)安定力分析

①流動性比率

由於整車貨運業者之規模水準不齊，影響樣本資料之確度。因此本項比率，部份樣本資料無法計算。就表中之資料而言，本項比率各家公司均相當大，倘資料確度夠高，則大多數貨運公司之償債能力均相當不錯。

②負債比率

負債佔淨值之比率即為負債比率，以76年而言，此項比率為29.64%，75年度則為33.38%，與路線貨運業相比較，兩者差異頗大，而

以整車貨運業之負債比率為低，推究此一原因，似與整車貨運業與路線貨運業特性之不同有關，即整車貨運業者多無遍佈全省各地之營業站所設施，同時其車輛亦多以靠行方行經營，故較無需投資於車輛與站、所設備。

③固定比率

本項比率 76 年度為 118.94，75 年為 128.33，與路線貨運業相比較（約在 60～70），亦明顯的不同，同時以各別公司而言時，其淨值與固定資產之比率較相當高。

④淨值比率

以淨值除以總資產即為本項比率，全體樣本 76 年為 77.25，75 年為 74.97，倘以此為標準時，較不理想之公司，如中永 27.93，麗華 58.05，及 75 年度之中永 41.64，信譽 30.52，其淨值佔總資產之比率較低。

(3)活動力分析

①總資產週轉率

由表中之資料可知，76 年度之本項比率為 1.61 次，而 75 年度為 1.50 次，兩者均高於一次，且均較同年度之路線貨運業為高。

②淨值週轉率

本項比率以全體樣本而言，分別為 2.09 及 2.01，均高於二次。倘以 76 年度之個別公司而言，則以中永的 5.76 次最高，而以林口之 0.68 次較低。

③固定資產週轉率

以營業收入除以固定資產即得本項比率，76 年度全體樣本之值為 2.48 次，而 75 年度則為 2.57 次，倘依此為標準時，則以全億 6.43、詮億 5.38、三新 6.14 較高，而 75 年度則以中永 8.16、全億 6.73、三新 6.02 為高。

(4)成長力分析

限於資料之品質及取得之困難，整車貨運業之資料僅含二個年度，因此對於成長力之分析，無法盡窺全貌，僅概述如下：

以營業收入之成長而言，大多數之樣本公司較為正成長狀況，僅聯全、福和、億豐、大交等四家為負成長；以全體樣本而言，成長29.21，其成長幅度較同期路線貨運業為高。以純益成長率而言，則各公司之間有著顯著之差異有呈現大幅正長，亦有大幅萎縮，唯因資料期間過短，不易見其長期變化情形；再就其資產消長而言，總資產成長20.57，而固定資產則成長34.03。

(5)生產力分析

①每員工營業額

以全體樣本而言，76年度每員工營業額約為39萬元，75年度則為47萬元，為大幅減少狀況，倘與同期路線貨運業相較，75年度差距較小外，76年度每員工營業額則僅為路線貨運業者的一半。

②每車營業額

76年度每車營業額，最高者為東億達3百50萬元，次為聯全達2百萬元，而全體樣本之平均值約為58萬元，不及同期路線貨運業之1/2，而75年度每車營業額則為84萬元，亦較路線貨運為低。

③平均薪資

由於營運狀況之不佳，自應影響整車貨運業之平均薪資狀況，惟就統計資料所顯示，76年度全體樣本平均薪資僅為5萬7千元，殊難置信，推究其原因，恐與寄行車輛有關，即駕駛人員（佔員工人數的72.6%—參第三章），似未於公司正式支薪。而本項比率，係以全公司員工數與公司之薪資支出計算而得，因此駕駛人員（車主）人數眾多，而公司相對地薪資支出卻相當少，此一論點吾人亦可由下述之用人費率相互印證。

④用人費率

由表中之資料指出，76年度全體樣本之用人費率為21%，而75年度則為25%，倘與路線貨運業之46%相比較，很明顯的偏低，再以個別公司而言，較低者如三新7%、東億7%、豐裕8%、全億11%、秋煌10%等，而較高者如萬信佔41%、龍達44%，此一差異，倘資料之確度無誤，吾人或可推論為寄行車輛之多寡或有無所致。

⑤每車平均人數

以76年度而言，每車平均用人為2.1人，而75年度則為1.8人，與路線貨運相比較，則顯出寄行組織型態的整車貨運業者，其用人較為精簡。

4.5 行車安全

台灣地區車輛持有成長迅速，以近十年之統計資料而言，由表可知，大客車從民國66年的14,904輛，增加至民國75年21,698輛，而小客車更是成長快速，十年間成長了五倍，貨車與機車酌成長三倍，機車數量更高達7百萬輛，由於車輛數的增加，相對地帶來公路行車安全之威脅，造成人員傷亡與財務損失。因此公路行安全為重要之課題。

由表4-12中獲知，貨車的肇事次數居第三位，次於機車與小客車。平均肇事率僅次於大客車，每萬輛4.2%。再就表4-13高速公路之肇事狀況加以分析，自民國64年至75年之間，小客車肇事次數佔總肇事次數的31.2%，位居首位；而大貨車為29.1%，小貨車為15.1%，此三類車種之肇事比例，已達75%。若以貨運運輸有關之車種，即小貨車、大貨車、聯結車而言，此三類車種之肇事比例則為51.8%，超過半數，由此可見，高速公路之行車肇事係以貨車為主。

表4-14中則分析歷年來高速公路肇事之原因，其中以車距不足及

表 4-12 台灣地區車輛肇事統計

項目 車種 年度	肇 事 次 數			車 輛 數			車 輛 數 (輛)			肇 事 率 % (萬 輛)			
	大客車	小客車	貨車	機車	大客車	小客車	貨車	機車	車	大客車	小客車	貨車	機車
66	607	1,927	2,922	5,645	14,904	203,921	149,522	2,394,646		407.2	91.8	195.4	23.6
67	634	2,635	3,532	7,120	14,959	255,667	161,309	2,718,055		423.8	103.1	218.9	261.9
68	584	2,653	3,078	6,904	16,265	340,633	201,302	3,334,926		359.1	77.8	152.9	20.7
69	602	2,731	2,674	5,643	18,004	425,443	237,521	3,965,515		334.3	64.1	112.5	142.3
70	492	2,055	2,314	4,741	18,790	506,291	277,866	4,591,547		261.8	40.6	83.3	10.3
71	439	2,047	1,874	4,007	19,181	592,154	314,555	5,100,500		228.8	34.6	59.6	7.8
72	387	1,873	1,557	3,426	20,458	687,860	352,560	5,594,609		189.2	27.2	44.2	6.1
73	305	1,845	1,430	3,086	20,448	807,155	388,459	6,109,803		149.2	22.9	32.7	4.0
74	277	1,622	1,334	2,650	20,845	915,598	408,526	6,588,354		132.9	17.7	32.7	4.0
75	319	2,172	1,777	3,578	21,698	1,046,660	418,212	7,194,202		147.0	20.7	42.5	4.9

資料來源：警政署、警政統計年報

交通部、交通年鑑

表 4-13 高速公路肇事車種分析

年度 \ 車種	小自客	小營客	小貨車	大貨車	聯結車	大客車	其 它	總 計
64	6	2	6	4	0	1	0	19
65	12	3	4	10	0	1	0	30
66	12	4	17	17	6	2	1	59
67	79	17	72	79	7	10	22	266
68	120	30	64	130	29	23	10	406
69	166	14	64	150	51	16	16	477
70	96	11	57	92	29	20	21	326
71	70	12	26	52	25	11	13	209
72	79	13	14	79	13	16	11	225
73	71	8	22	58	14	24	14	211
74	71	16	37	67	19	22	21	253
75	83	11	36	69	18	55	23	295
合 計	865	141	419	807	211	201	132	2776
百分比	31.2	5.1	15.1	29.1	7.6	7.2	4.7	100

資料來源：高速公路局、高速公路統計年報，民國 75 年。

駕駛不當高居前二位，此均屬人為之因素而造成交通事故，倘以貨運業者而言，當與駕駛人素質較低，超車等因素有關。輪胎爆破與機件故障所佔肇事比例次之，顯示車輛之維修保養極為重要，疲勞駕車與超速亦為主要肇事原因。綜觀以上之資料分析，吾人可以獲致下列之觀點，即，影響交通肇事之車種主要為貨車，而產生肇事原因主要為駕駛人操作不當，車輛保養維護不佳及疲勞，超速等因素。因此貨運業者應力求減少車輛之肇事以提高貨物運輸之安全，避免貨故貨遺之現象，減低營運賠償之損失。

至於在政策上如何加強管理貨物運輸之交通措施，分述如下：

1. 加強大貨車，聯結車之管理與駕駛員之訓練，並嚴格規定，每日駕駛時間不應超過8個小時，以避免疲勞，長途駕駛，中途必須有適度休息，同時嚴禁捆工無照駕駛。

2. 加強宣導工作，促使各貨運業者，以合理價格收取運費，減少惡性競爭，以避免貨車超載、超重，防止道路路面壓壞及維護行車安全，同時訂定超載每噸罰鍰基數，按超載比例加重處罰。

3. 增設新式大型地磅於重要交通路段及市區主要出入口，執行過磅取締工作。同時應鼓勵民間設置地磅，以便業者利用，減少超載情形。

4. 應由交通主管機關積極策動各有關之貨運業公會自律約來，訂定規定，以約來其所屬業者，正常營業，不違規超載。

5. 確實執行車輛之檢驗工作，老舊逾齡車輛應加強汰換工作，並應責成貨運業者對車輛維護保養應徹底實施。

6. 監警機關執行取締裁決人員，應依法嚴格執行，樹立威信，同時嚴守立場，避免人情關說之影響，以確實執行貨車之違規情事。

表 4-14 高速公路肇事原因統計

肇事原因 年度		64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	合計
車距不足 輪胎爆破 超速	2	8	11	56	114	178	103	57	83	79	73	91	855	
	2	5	8	54	49	62	45	18	15	14	15	20	307	
	10	7	6	18	25	5	18	15	9	15	17	7	152	
駕駛不當	2	4	14	47	109	148	93	65	71	59	103	91	806	
裝載不當	1	0	3	6	7	1	2	1	1	0	2	4	28	
酒後駕車	1	3	0	2	8	5	3	2	2	4	3	3	6	43
疲勞駕車	0	2	2	11	19	16	20	8	8	10	16	9	17	130
機件故障	0	0	7	27	33	36	17	22	22	14	15	13	20	204
行人行走高速公路	0	0	0	8	7	6	8	6	6	6	4	13	4	62
其他	1	1	8	37	35	20	17	15	15	12	6	5	32	189
總計	19	30	59	266	406	477	326	209	209	225	211	253	295	2776

資料來源：高速公路局、高速公路統計年報，民國 75 年。

4.6 公路貨運營運問題回顧

如前所述，公路貨運業可以分成三類。由於其經營方式不一，所面臨的營運問題也不盡相同，茲概述若干共通性之問題如下：

1 內部問題

(1)組織結構

各貨運公司皆屬民營，其營運規模大小不一，其組織型態也不相同，且多為家族化經營方式，企業化之程度有待加強。

(2)人事流動率高

由於各營業所站之工作為全天候，假日亦需工作，尤以場站作業之人員為然，而司機、助手由於需夜間行車、工作較為勞累，故流動率較高。

(3)經營管理問題

部份較具規模之貨運公司，若依舊有之管理方式，較難適應現有之經營環境與社會潮流。因此亟需現代化專業經營人才之培育與引進，以提昇經營管理效能。

(4)貨故貨遺情形

由於現場作業人員及助手流動率高，新進人員對工作不熟練，常有誤裝、誤卸、越載之情事，造成貨故發生，增加不少事後追查作業，延誤配送時間，影響公司信譽。

(5)交通肇事

由於經營環境之激烈競爭，人員超時工作，車輛必需超重、超載以減低成本，加以缺乏完善之車輛保養制度，常導致交通事故的發生。

(6)車輛調配問題

車輛及路線之安排，目前均以過去經驗來派車，較不能配合實際

動態之需求，產生貨物留積或是貨車容量之閑置，同時營業站所間之臨時調度，倘若貨運資訊無法及時獲得勢將影響營運之績效。

(7)車輛寄行

於汽車貨櫃業與汽車貨運業當中均存在相當比例的寄行車輛，而靠行費用成為車主與公司之間的關係，公司不易掌握車輛動態，而車主的自行攬貨，又易產生價格競爭，影響貨運業營運秩序。

2 外部問題

(1)地理因素

台灣地區各種經濟活動之重心大部份集中在北部區域，由於區域經濟發展之不均衡，容易造成貨物之單向移動，以致產生嚴重之「回程」問題。

(2)場站限制

貨車停車場地難尋，尤其在都市地區、地價昂貴，增設停車場地需投入大量資金，絕非一股中小型貨運業所能負擔，因此常將貨車停放路面，妨礙交通之情形嚴重。

(3)費率

汽車貨運業由於家數衆多，營運競爭較為激烈，為使車輛使用率提高，常以削價競爭為攬貨營運之手段。

(4)自用貨車之違規營業

自用貨車違規營業發生之原因，係因其無營業稅及營利事業所得稅等負擔，其它有關稅及保險等費用也較營業貨車為低，因此競爭力強，導致自用車違規營業。

(5)法規與政策

由於大都市地區及高速公路交通擁擠情形日益變化，若干禁行大貨車之交通管制措施亦日趨嚴厲，使得貨運業之營運亦受到影響。另一方面政府之重大政策，諸如海上運輸走廊之開闢，亦將形成貨運業之衝擊。

第五章 公路貨運業運輸管制現況及 有關問題之探討

運輸業以其營運之特性及國家政策上之考慮，再加以運輸服務與人民之關係密切，因此為了經濟社會之秩序與國家人民之福利故需對運輸事業有所管制，一方面藉以消除獨佔之弊病，增進社會之經濟效率，另一方面則可避免消費者免受業者之剝削，以避免資源浪費。因此管制措施確有存在之必要以保有自由市場之機能與秩序，然而，相對地，不當的管制亦會誘發最佳的生產行為，影響所及是受管制事業的衰頹，危害資源之有效利用與經濟的平衡發展。

就管制的歷史來看，運輸業一直受到政府的直接管制，而其理論基礎大致可分為法律觀點與經濟觀點。

1. 法律觀點

依法理觀點而言，運輸管制的基本觀念來自一個前提，即運輸業的承運人與一般企業不同，而應受到特別標準的限制，也就是說公共承運人係由一般大眾的人、貨運輸而取得報酬，亦應以合理的收取運費來運送，並避免不公平的差別待遇，同時並應規定託運人可對託運之人貨損失，若非由不可抗力之因素發生者要求賠償。此即為公共承運人權利義務之規範。

2. 經濟觀點

運輸事業為經濟發展之基本事業，影響整體經濟之成長，故基於國家政策，應予運輸業適切之導引，加以運輸事業本身常有較龐大之資產設備，為避免惡性競爭而危害運輸系統之健全發展，與事業之萎縮，故管制措施確有必要。

5.1 營運管制

我國運輸管制的基礎在於各種有關交通之法律及規章其中訂定各項有關運輸事業之規劃、建設、經營運用、管理監督、及其它有關事項。本章即將針對有關法令探討公路貨運業之管制措施，及有關之運輸政策。

5.1.1 加入退出管制

加入退出管制的內容主要針對事業之開始、事業之經營與事業之終止營運，概述如下：

1 事業之開始

針對事業之許可權及加入之控制。就法律上而言以一定之企業為國家事業，保留其經營權於國家，於特定情形下基於財政、經濟或其他理由將經營權之全部或一部賦與他人，使之負經營之義務，謂之特許事業，這種賦與之行為謂之企業特許。公路貨運業之經營均為特許事業。

2 事業之經營

營業區域、路線、與允許經營的服務型態，尤其指中止經營之禁止。在積極方面指運輸業有必需擔任某種經營之作為義務；在消極方面，則非經核准不得有停業或轉之不作為之限制。有關法令規定請參閱附錄四之(一)。

5.1.2 服務水準管制

服務水準管制的內容涵蓋對事業之經營、事業之提供利用、技術上監督、業務上監督之要求。運輸業的產出為運輸服務，服務品質由本身的可靠性、安全性、規則性、次數性來決定，也就是所謂的服務水準（Level of Service）。由於使用者對於服務水準滿意的程度難免受主觀因素支配，管制者很難為服務品質訂出標準作為要求的依

據。因此管制之範疇通常僅含原則性規範或最低水準要求。有關公路貨運業服務水準管制之法令規定，請參閱附錄四之(一)。

綜合有關法令之規定，政府對於汽車運輸業之加入或擴充車輛設備時，均限定使用新車，以確保運輸之服務品質。另每月必需按規定呈報運輸成績月報表，車輛狀況月報表等資料，年度則應呈報營業報告書（資產負債表、損益計算書、盈餘分配表）、員工統計年報等等，關於掌握運輸事業經營之動態狀況，確保運輸服務之一貫性。在運送服務方面，貨運業者除需在營業所公告有關營業時間表、運費及雜費表及有關事項，並需將上述資料公告，報由公路主管機關備查，以確保託運人之權益。在託運程序方面，貨運業者對於包裝不妥之貨品得拒絕運送，對於已承運之貨物如因路阻不能運送時，應即通知託運人，貨物運達目的地時，應通知受貨人提貨。

5.2 費率管制

運輸事業提供社會大眾運輸之服務，其所收取之費率，即為單位勞務之售價，稱之為運價率（費率）或基本運價，至於所謂運費、運價，則均指總價而言。在貨物運輸上，一般貨物運價表（Freight Tariff）上所記載者，為每一噸某種之貨物，由某地至某地之運價（運費），其中亦包含有距離公里數、起碼里程、整車、零擔、折扣、加成等等在因。本節即將針對有關之費率、運價等之管制加以探討。

費率管制的目的，主要在於追求合理的運價，以調和託運人與運送人間的利益衝突，就理論上而言主要目的有二：

1 運輸業者由公眾中取得經營權利，其經營自然不應單純謀取自身利潤，而不顧公眾利益。倘在獨佔市場之情況下，為避免定價過高，影響大眾利益受損，遂有費率之管制，以防止運送人以獲取最大利

潤為目標。

2 運輸業者提供服務創造效用，增進社會利益，亦應能求取適當報酬以繼續事業之經營。倘於非獨佔市場之情況下，如何確保事業之營運，免於業者間之惡性競爭，以影響其健全之發展。

以前者而言，即為最高費率管制，而後者則係最低費率之管制。就經濟學理而言，在運輸市場之供給小於需求時，即整體經濟環境為景氣之情況下，較傾向於採用最高費率管制，以防止廠商收取過高之運費。然而在實際環境中，由於承運人為獲取較高利潤。託運人需求較高服務品質，因此也願意付出較高價格，因而會忽略最高費率管制之限制。再以後者而言，主要在於經濟蕭條環境時，運輸需求低於運輸供給，為改善貨運業之營收，避免過度之競爭導致事業之傷害，常採用最低費率管制。然在實際上，業者為承運更多之貨運，而消費者要求更優惠之運價時，低於最低費率水準之運輸服務仍常常發生。因此費率管制實為運輸政策中重要之課題。

5.2.1 費率制定之因素

汽車貨運收費費率為制定運價之依據，除成本與利潤外，尚需考慮貨物負擔能力、競爭因素、政府政策等，茲概述如下：

1 服務成本 (Cost of service)

關於服務成本，基本原則需使運輸收入至少足敷其運輸成本，方可長久維持並進而求發展，使個別貨品之運輸收入至少足敷其直接成本方可彌補其全部社會邊際成本並對固定成本有所貢獻，方不致須以其他貨運收入之盈餘來彌補其虧損，而造成對運輸資源之錯誤分派及浪費。換言之，就此意義而言，運價乃為限制稀少資源使用之一種配給設計。

2 服務價值 (Value of service)

服務價值係反應出社會對運輸需要的程度，即消費者使用運輸服

務所願付出價格的最高限度，超過此一限度，則無運輸之發生，或者轉移運輸需求至他種運輸工具。就客運運輸而言，對服務價格的評量因素諸如：班次、速度、舒適與安全等。就貨物運輸而言，服務價值曾被認為是一種貨品在兩地間之差額，然此差額在實際上卻往往為費率所決定，因而產生循環推理（Circular reasoning）之問題，因此D. P. Lochlin在其Economics of Transportation一書中認為，服務價值應被解釋為不影響貨物交運下所能向託運人收取之最高運費。

3. 貨物價值

貨物本身之價格與運費有著密切關係。價值高昂貴重貨物之運費一般較價值低廉貨物之運費為高，其原因有二：一為高價貨品之運輸成本較高，所承擔之賠償風險亦高。另一因素則為貴重貨品之負擔高運費能力較高。因此運費對於低價貨品之貨價及需求之影響較對高價貨品為大，即高運費將限制廉價貨品之移動。

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

貨物之負擔能力對運費也有影響。一般訂運費原則是運費水準不得超過服務價值，但不得低於邊際成本，倘超過服務價值時則無貨物來託運。倘低於邊際成本，則會影響其他高價貨品來補貼這種貨品之運輸，一方面會鼓勵此類貨品之過分運輸，同時又限制了其他貨品之運輸，對運輸資源造成浪費。

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能，而使顧客蒙受其利，業者也能提高其企業形象而擴充經營規模。惟惡性競爭所導致之價格戰爭，甚者低至直接成本以下，造成業者間之損失，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依據，但卻是影響運價最重的因素，蓋運輸為公眾服務事業，亦為政府可以利用的政策工具之一，因此對於業者常有若干社會福利與經濟政策的要求。例如：為鼓勵開發邊遠地區之經濟文化，對邊區運輸訂定優待費率，為穩定物價，可對民生必需品的運輸給予優惠，為配合國防，對軍需運輸費率的優待等等。

5.2.2 貨運費率制度

我國汽車貨運業運費之計算，對貨物並加以分等，然以鐵路而言，則將貨運基本運價分成整車與零擔兩類，而於整車貨運中，又可分成五等而加以計量。事實上衡諸各國之公路貨運費率，常依各國不同之經濟環境，而隨著時代之變遷而加以厘定，茲概述若干費率制度如下：

1 里程比例制度 (Distance Rate System)

亦稱比例費率制，即基本費率不隨運送距離之長短而變動。運價與運送距離成正比例增加。公路貨運之所以不像鐵路貨運採遞遠遞減費率制，主要是因其利於短途運輸之故。

2 起碼容積重量制度 (Volume Minimum Weights System)

公路運輸之貨物中，有些為體積大但重量輕的工業產品，此種貨品既占空間，處理成本高，運輸途中損壞率高，其計價如仍以重量為準，則承運人將蒙受不利，故承運人一般不以產品之實際重量計價，而有最低重量之規定。

3 例外分等制度 (Classification for Exception Rating System)

對於某些較為特殊之貨物，一般公路貨運業很少承運此類貨物時，不適用於一般的計費制度，承運人即可能參考其它運具如鐵路的分

類等級，而採用其費率以計算運價。

4. 最低貨等制度 (Minimum Rate Step System)

公路運輸不適長距離運輸，而低等級貨物之長距離運輸更是無利可圖。因此，業者常訂定最低費率水準，對於某些在鐵路貨運中應該列入更低費率等級的貨物，一律按此最低貨等之費率計算。

5. 區域費率制度

業者將營運範圍加以分區，在同一區域內之運價完全相等，不計算運輸距離，倘運輸跨越兩個區域，則按兩個費率之和計算。有關費率管制之法令規定，請參閱附錄四之(三)。

5.2.3 費率管制沿革

民國 38 年 11 月，臺灣省政府頒佈了「臺灣省汽車運輸業管理規則」，其中第二十一條規定：「汽車運輸業之客貨運價應依照核定數額計收，非經呈准不得擅自更改，其他運雜各費，不得超過核定最高額……。」於違規者，依同規則第三十九條規定處予罰鍰，情節重大者並得處予停止全部或一部份營業。依此規定來看，費率管制之方式，似為採取固定費率管制辦法，而以核定數額計收運價。此一規則發佈後，省府並通令各公營事業機關應按公定運價付費，勿採招標、比價，以免助長業者間之惡性競爭。

然後來中央單位之審計部認為公營事業物資交汽車承運，應公開招標，以節省公帑，因此發生汽車貨運業可否貶價，抑或應遵守規定照價計算運費之問題。經交通部於 48 年呈奉行政院臺交字 1173 號令釋示：「臺灣省汽車運輸業管理規則第二十一條，關於運價計收之規定，旨在防止汽車運輸業擅自抬價，低於公定運價不在管制之列。」更加以當時營業貨車牌照管制施行已多年，形成供不應求之現象，因此，一方面於民國 48 年 1 月取銷限制增發營業車牌照。另一方面則確定有關費率管制，實為最高費率管制。此一政策轉變亦可視為由保護業

者以避免惡性競爭，移轉至保護消費者，以防止業者定價過高。

民國49年7月「公路法」實施後，「臺灣省汽車運輸業管理規則」第二十一條之規定，列入公路法中為：「汽車運輸業之客貨運價，中央及各省公路主管機關按其管轄，依交通部所定準則核定之，非經請准，不得增加。」此一條文明明白宣示為最高費率之管制制度。

惟依公路法中之規定而由交通部所頒佈之「汽車運輸業客貨運運所準則」中第十一條之規定：「汽車運輸業得因事實需要，經各該公路主管機關之核准，分別訂定特種優待票，前項特價及優待價，除特殊情形外，不得低於單位直接成本。」。本項規定應可視為最低費率管制之條例，然而就理論上而言，直接成本（Direct Cost）又可稱為變動成本（Variable Cost），即可隨產量大小而變動之成本，亦即為一種可以避免之成本（Avoidable Cost），因此當運輸成本低於直接成本時，運輸服務不應產生，換而言之，倘直接成本為最低之費率，業者以低於此成本之運價，承運貨物，不但沒有利潤，連變動成本都無法回收，則不如不載，否則徒增損失，因此以業者之觀點，實無將運價低於單位直接成本以下，因之本項規定形同具文。而至民國69年所修定之「汽車運輸業客貨運價準則」中業已刪除上項之規定。

5.2.4 費率公式制定與調整

費率管制中最重要之課題有二：

(1) 費率計算公式

(2) 成本之確定

費率計算公式之確定主要為排除非運輸服務之成本項目的納入，而成本之確定乃為防止虛列成本之發生。

現行「汽車運輸業客貨運運價準則」，始於民國49年由交通部依公路法之規定頒佈實行，在此以前，法令並無明文規定費率計算公式

，但在民國40年初期，交通部交通事業收費費率研議委員會公路研究組與台灣省政府公路局之研究小組即加以研究，當時研究之結果，可稱為成本加成法（Cost-Plus-Method），或稱為「經營比法」（Operating Ratio Method），所謂經營比，為營業支出佔營業收入之比率。依經營比法之計算公式，則

$$\text{應有收入} = \text{營業成本} \times (1 + \text{稅前/稅後經營比})$$

而在民國49年所實行之「汽車運輸業客貨價準則」其對費率的訂定，乃採取合理報酬率法（Fair Rate-of-Return Method），所謂合理報酬率，是將應有收入分成兩個部份計算，一部份為營業支出，一部份為合理報酬。而合理報酬其計算之原則為營運固定資產淨值乘以合理報酬率而得。依該運價準則之規定，基本運價率之決定分成兩個步驟，先求出全年應獲得營業收入，次按全年營業量求得基本運價率，即

$$\begin{aligned} \text{全年貨運應獲得營業收入} = & (\text{全年貨運營業支出} - \text{其他營業收入}) \\ & + (\text{營業外支出} - \text{營業外收入}) + (\text{固定} \\ & \text{資產價值} - \text{折舊準備} + \text{營運週轉金}) \times \text{合} \\ & \text{理報酬率} \end{aligned}$$

至於基費率之調整亦列有公式，就增加費率之公式為：

$$\text{應行調整增加客(貨)運收入調整率} = \frac{\text{全年客(貨)應獲得營業收入}}{\text{調整前全年客(貨)運營業收入}} - 1$$

民國69年修訂運價準則有關貨運之基本運價，依第八條之規定，其計算公式如下：

$$\begin{aligned} 1 \text{ 全年貨運應獲得營業收入} = & (\text{全年貨運營業支出} - \text{其他營業收} \\ & \text{入}) + (\text{營業外支出} - \text{營業外收入}) \\ & + (\text{固定資產淨值} - \text{未償還貸款} + \\ & \text{營運週轉金}) \times \text{合理報酬率} \end{aligned}$$

$$2 \text{ 基本運價} = \frac{\text{全年貨運應獲得營業收入}}{\text{延噸公里換算總和}}$$

其中延噸公里總和，即各種加成運價運輸量依其運價比率折合為基本運價運輸量後，再予合計之。

而全年貨運應獲營業收入之計算項目中準用同法第五條之規定。即營業支出，包括行車費用、站務費用、義務費用、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存款利率計算之。

至於費率調整公式，則未見於該修正案中，僅於第十二條中規定：「汽車運輸業營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，公路主管機關應每二年檢討一次。」

由上述公式獲知民國69年運價準則所採用之計算公式為合理投資報酬率法，在投資報酬率的率基（Rate Base）部份扣除未償還貸款，以免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做率基，重複計入應有收入中。

民國74年6月交通部依據新頒之公路法第四十二條之規定，再度修正「汽車運輸業客貨運運價準則」，其計算公式（參前節所述）。則又回復到早期之費率計算公式一成本加成法，只是更換名目為合理經營報酬率而已。

由上分析歷年貨運基本運價率計算公式，不外乎兩類：一為成本加成法；另一為合理投資報酬率法，茲比較分析如下：

1 成本加成法

本法主要的優點在於能考慮公路運輸業經營上之固定資產週轉率

較高的特性，因此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，故公路運輸業適於採用此法。

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，再據此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之資金，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，亦可能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。

2 合理報酬率法

如何決定合理的報酬率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，而參與經營之貨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。

3. 成本之確定

歷次費率之調整為了考慮基本費率的劃一，均統一客運與貨運的基本費率，但由於客運業及貨運業均涉及不同的單位，營業條件又有不同，卻求其統一標準甚難認定，向來均以選擇會計制度及財務健全的大公司做為基礎，如民國45年11月客貨運價調整案，客運公司十九家中，去除兩家小公司取十七家公司之資料，貨運公司則僅取十二家，民國49年1月之運價調整案，貨運公司四百五十八家中僅取新竹貨運及花蓮貨運。

茲就貨運費率調整案舉例加以說明。民國47年7月，臺灣省汽車運輸商業同業公會聯合會，同時呈請調整客貨運價，交通部核議客運一級路面中每人公里0.18元，增至0.24元，貨運由每噸公里1.71元，增至2.15元，但當時貨運運價由行政院裁定另候核辦。因此民國49年1月間，省汽車貨運商業同業公會聯合會，再度呈請合理調整

貨運運費，此次交通部於 49 年 6 月呈院建議調整為每公噸公里為 2.05 元，此所以會降低之原因，據交通部列出原因如下：

(1) 上次擬議調整數係採用兩家較大公司為依據，此次係按中等以上之十一家公司為依據。

(2) 上次以 48 年度預算數字，此次改為以 48 年度決算數字為依據。

(3) 48 年度決算十一家公司中四家較大公司均屬虧損，其餘七家中等公司則略有盈餘，因此採取十一家平均數，故其調整數較低。

(4) 重估固定資產價值方面，「車輛數」十一家公司均經重估，「土地」、「房屋建築設備」、「機具及生財」三類，僅兩家公司重估，因之調整數亦減低。

本案行政院並未採納交通部調整費率之意見，而指令省府先飭各公司確實實施交通業統一會計制度再議，省府則於 11 月再請行政院在汽車貨運業未普遍實施會計制度前先行調整汽車貨運價，行政院仍發交交通部審議，交通部建議准省府所請，並照交通部原決定之調整幅度調整。惟行政院又將本案擱置，於民國 50 年 2 月才指令交通部再研究，交通部乃第三度對本案加以核議，此次則以貨車十五輛以上具有代表性之十四家公司 49 年決算資料加以分析，發現民國 49 年度虧損反減少，據交通部將理由列之如下：

「本部前以有十五輛貨車以上之十一家公司 48 年度決算分析，每噸公里應行增加收入三角四分，今以十四家公司 49 年度決算分析每噸公里應行增加收入二角八分，後者較前者減少六分，查物價指數 49 年較 48 年增加 14%，茲核算結果應增加之收入反較 48 年為低，經據該公會（指汽車貨運商業同業公會聯合會）說明理由：

(1) 該十四家貨運公司均為股份有限公司，各該公司之經理為維

持公司社會信譽及使股東對其信任，在帳面上儘量可能表示略有盈餘或少虧，其方法將應提之折舊費少提，甚至不提。

(2)部份公司之車輛已逾齡，無力更新，仍以逾齡車輛行駛，致無需攤提折舊，成本減輕。」

照交通部之建議，費率調整由1.71元改為2.00元。

由以上的討論可知，選取樣本資料之不同，即有不同之結果，就上舉之案例，交通部三次審議，三次審議之結果均不同，而且逐次降低費率調整之幅度。

4. 費率調整

本節主要將若干重要公路貨運費率之調整情形，分述如下：

(1) 民國45年公路客運及貨運費率調整

台灣地區公路貨運運輸費率於民國35年8月台灣省公路局成立之初，乃沿襲過去大陸各省公路之辦法，採用實需成本為根據，依每車公里所需成本加若干利潤，訂為費率，並依地勢高低，幹道支線及路面分為若干等級，訂定各級路面之級距比率，當時貨運方面可分成五級（客運三級）。至民國45年，各汽車運輸業漸感收支不平衡，乃由公路局詳加分析貨運成本，於是為統一客貨路面，並顧及僻遠地區貨運負擔能力，遂將路面改定為三級分類方式，並盡量降低其級距。

(2) 民國50年公路貨運費率調整

於民國49年調整公路客運費率，然貨運費率調整案則遭受擱置。經再度呈請合理調整，經三度由行政院發交通部審議後，於民國50年8月實行。若追溯至民國47年併同客運之由請調整日期，本次費率調整過程共費時達三年一個月。

(3) 民國63年公路客運及貨運費率調整

由於民國62年中東戰爭引發石油禁運及油價上漲，因此行政院於民國63年1月全面調整所有公用事業及公營事業之費率。

(4) 民國 75 年公路客運及貨運費率調整

由於國際油價價格之變動，影響國內運輸業之營運成本，交通部核定全面調低有關運輸業之價格，此為運輸業價格不升反降之特殊例子。

茲將歷年來貨運費率調整之情況整理如表 5-1，由表中可知，自民國 40 年迄今，貨運基本運價調整計有十四次，而以近十年來而言，其調整次數達六次，調整時間有長達十年才調整的，亦有未及半年即調整者。

5.3 靠行問題

目前台灣地區公路貨運業者除路線貨運業者外，其靠行經營事實存在已久，但由於業者經營方式及投資資金較大，而彼此間又以另一契約來約束對方權利義務，使其糾紛發生甚少，不若計程車靠行紛爭不息常為人垢病。

1 公路貨運靠行之形成

由於汽車運輸業審核細則第四條之規定，汽車運輸業申請籌設資格：

(1) 在資本額方面：

- ① 大型貨車業需資本額 3 千萬元以上，小型貨車業需 5 百萬元以上。
- ② 汽車路線貨運業資本額為 5 千萬元以上。
- ③ 汽車貨櫃貨運業資本額為 3 千萬元以上。

(2) 在車輛及站場設備方面：

- ① 大型貨車業需具備全新大貨車二十輛以上，小型貨車業需具備全新小貨車二十輛以上。
- ② 汽車路線貨運業應具備全新大貨車三十輛以上。

表 5-1 歷年公路貨運基本運價調整

單位：新台幣元

實施年月		貨物運價（每噸公里）				
年 (民國)	月	一級路面	二級路面	三級路面	四級路面	五級路面
40	10	0.855	1.045	1.235	1.710	3.420
41	2	1.110	1.340	1.500	2.220	3.330
42	3	1.430	1.740	2.030	2.860	4.290
45	11	1.710	1.880	2.200	—	—
49	1	1.710	1.880	2.200	—	—
50	8	2.000	2.250	2.500	—	—
60	7	2.000	2.250	2.860	—	—
63	1	2.300	2.600	3.300	—	—
68	6	2.900	3.300	4.200	—	—
69	5	3.800	4.400	5.500	—	—
69	10	4.000	4.700	5.800	—	—
70	2	4.200	4.900	6.000	—	—
73	4	4.400	5.200	6.400	—	—
75	5	4.100	4.850	5.950	—	—

資料來源：交通部，交通統計要覽，民國 75 年。

③汽車貨櫃貨運業具備全新曳引車十五輛及半拖車三十輛以上。

另必需設置營業所及場、站、停車場及車輛保養場，可謂投資龐大，而部份業者由於資金有限，根本無法正式設立營運，乃將自有車輛寄靠別人車行（即將車輛登記為車行所有）而私下與車行訂定契約以明確劃分彼此間權益，在車主本身一方面可免除車輛領牌、繳稅、違規罰鍰、汽車投險及行車事故之處理等雜務，全部可由車行代辦，而另一方面車行可向車主收取定額之靠行費每車每月約3,000～4,500元不等，而不負對車主營運及營運及業務招攬之責，在雙方均可獲利利益之前提下，相互依存，而促使靠行營運之由來。

2 靠行方式

(1)傳統靠行方式：

由車行提供靠行車之服務，而車主提供車輛，並自備貨源營運，對車主繳納管理費之營運方式，均屬此型式，其車行提供靠行車主之服務有：

- ①車輛牌照之請領、換發、車輛檢驗及異動。
- ②車輛使用牌照稅、燃料使用費、其他稅費及違規罰鍰之繳納。
- ③汽車責任保險之投保。
- ④行車事故之處理
- ⑤購車貸款申請及動產擔保之登記。
- ⑥其他經公路主管機關核准之業務。

又若車主之車輛取得（所有權）係由車行貸款、擔保時，前開車輛為當然抵押品，如車主未依約按期清償時，車行可取回車輛處分之。又車主對靠行車行應盡之義務為：

- ①按月支付管理費。

②於發生行車事故時，應儘速告之車行詳細經過情形，請車行處理。

③有關車輛之各種文書由車行登記並留存影本。

(2)專營經營靠行方式：車行之設立純粹是為了提供車主服務，並以收取管理費之經營方式：

在車行本身由於輔導車主（即司機）購車，並提供貸款，然後購置車輛登記於公司名下，再由車主自行覓得貨源，經營貨運業務，但是由於車主本身經營不善而倒閉，車行勢必要追回車輛，然後再重新找司機營運，如此一來新加入之司機有二種可能，一方面是承襲原車主之貨源運送，另一方面又必需新覓貨源營運，前者與車行之關係為僱主形態，由車行支付司機薪資，而後者又變成新的靠行關係，使貨運營運範圍由於承襲靠行車原有業務而擴大，另一方面則吸收新靠行加入可賺取管理費，尤其是對部份車主只需負擔少許之管理費，即可營運，而不受制於法相互配合，使靠行業務經營大行其道。

3. 靠行問題之探討

由於政府為便於有效管理公路貨運經營起見，訂定有較高之貨運經營業者之設置標準，但是靠行是事實為存在已久之問題，而且亦有相當存在的必要，如何有效的導入正軌使之合法化，可能是當急之務，在政府立場如何有效開放營，儘量少於管制使營運方式自由化為大勢所趨，政府應考慮以服務業來代替現行靠行經營方式，由服務業來接受個別車主委託辦理現行靠行業務，並明定雙方之權利義務，而個別車主支付服務費，由政府規定之服務費，如此一方面可消除貨運業靠行問題之弊端，另一方面亦可使政府之管理更邁前一步，更可確保政府稅源不致流失。

5.4 其他有關之問題

5.4.1 勞基法適應問題

依據勞動基準法第三十二條規定，須經中央主管機關核定之特殊行業，工作時間每日得延長四小時，同法第三十二條規定因公衆之生活便利或其他之特殊行業，因有調整第三十條及三十二條所定之正常工作時間及延長工作時間之必要者，得由當地主管機關會商目的事業主管機關及工會，就必要之限度內，以命令調整之，及依第五十四條規定，對於擔任具有危險、堅強體力等特殊性質之工作者，得由事業單位報請中央主管機關予以調整，但不得少於五十五歲。

公路汽車運輸業（客貨運）係大衆交通之公用事業，均為因便利公衆生活需要特殊之行業，故其營業工作時間較長，因應營運上之需要，超過正常工作時間理所難免。例如：

1 汽車貨運業駕駛員、裝卸工之工作異於一般廠礦之勞工，市區運輸工作者待命時間實較長於實際駕駛之時間，尤以邇來車輛數量之成長，遠逾道路及停車空間之增加，因而行車時道路時有擁塞，裝卸時則每無可容停車之處所，為因應此一實況之需要，警方已有多次指示儘量改為夜間作業，為不致大幅增加貨主運費之負擔，目前實尚難言一車二人，日夜分班等措施，故延長工時實乃勢所必然之情事，長途運輸工作者如超過 250 公里以上時，其於返程中亦必超過法定之工時。

2 汽車路線貨運營運作業分為班車與接送車之區分，班車行駛固定路線、班次、時間屬長途運輸，沿途靠站裝卸貨物，而接送小型車行駛都市大街小巷，集配零擔貨品，因都市道路兩旁到處劃黃線禁止停車，臨時停車又規定不得超過三分鐘，為爭取時效減少違規受罰，駕駛員均兼集配裝卸工作，具有限時性質零擔貨件不及時集配，而致

腐爛損壞影響賠償損失，故經常超過法定工作時間。

3. 貨車每日工時不應拘守一定工作時間，否則行駛中途時間一到即停車不開，將如何處理，又逢年節及放假期間均需加班輸送旅客及貨物，設若駕駛員及隨車人員不願加班，又當如何處理補救。

4. 次者，客貨運駕駛員、隨車人員必具健康體力等特殊性質之工作者才能勝任（與碼頭工人類似），凡年滿五十五歲者體力多已不堪勝任笨重工作，對計程車駕駛員之駕駛工作時間可自行調整適當之休息，不受精神體力之影響外，而對客貨運駕駛員則受工作時間與體力之限制，應得以按實際狀況予以降低退休年齡。

因此，建議依據勞動基準法第三十二條核定汽車運輸業（客貨運）為特殊行業，如遇有必要得調整工作時間，每日得延長至四小時。且依同法第五十四條規定並得以按實際狀況調整降低駕駛員及隨車人員（工）退休年齡，但不得少於五十五歲。

5.4.2 營業分支機構設置問題

汽車路線貨運業沿途分設營業所站與台灣汽車及民營客運業情形相似，人口密集市縣區，依據交通部 71.12.14 交路(71)字第二八四二三號函，公告事項設置標準如次：

1. 經營路線：由各該管公路主管機關核准。

2. 營業處所：應設於商業區內，須有停放大貨車一輛之面積場地，三十坪以上面積倉庫一座，以供堆積及車輛裝卸貨物使用，不得有妨礙交通、衛生、安寧等情事（先製圖報請勘查）其他設備比照貨運業之條件辦理。

3. 停車場：按公司所有車輛十分之一數額再按四分之一比例設置停車場，不足設一個停車位置者，以設一個停車位置算。然因應營業作業上需求，至營業站則如台汽公司及客運公司所設招呼站，每日集配貨量有限約20餘公噸左右，堆積貨物倉位所占面積均不超過十坪，

，車輛經過（班車）靠站時間極短，供裝卸貨物隨即開走，不致妨礙交通、衛生、安寧等情形。則因商業區用地之取得不易，寸土寸金，覓地困難，租屋價昂更難，道路路幅有限，車流頻繁擁擠，重要道路均禁止大型車（聯結車）通行路線及範圍，要設置合於規定面積標準的營業所站，確實難求。

5.4.3 稅法適用問題

運輸業者所屬營業車輛因違反交通規則所支付之罰鍰，應准認列支付費用，以紓困其營運。

依所得稅法第三十八條經營本業及附屬業務以外之損失或家庭之費用及各種稅法所規定之滯報金、短估金、滯納金及「各項罰鍰」不得列為費用或損失，同法施行細則第四十二條之一，本法第三十八條所稱之「各項罰鍰」，係指依各種法規所科處之罰鍰。

政府為改善交通，訂有「道路交通管理處罰條例」採行重罰及記點方式，業者雖將因此增加罰鍰負擔，但為擁護交通政策，均能配合接受，但依據所得稅法第三十八條施行細則第四十二條之一規定，對此罰鍰之支付，不准列為費用支出，則實欠公正，蓋違反交通規則因素甚多，例如：「微數超重違規」、「停車違規」、「行駛時顯有危險違規」等因，並非車輛所有人與駕駛人明知故犯而違規，其因此被處罰鍰，不准在公司帳上攤銷，於情於理有虧，依據行政法院判解「交通罰鍰不屬稅法所定不准認列之罰鍰（行政法院55判231）」，換言之，即是應准予認列，更何況罰鍰收據為政府開製之正式憑證，絲毫已無造假逃稅之可能，同時亦無故意以繳罰鍰來增列公司開支之無聊舉止，是故有關業者所屬營業車輛因違反交通規則所支付之罰鍰應准予認列攤銷，以符實際。

因此業者建議修訂所得稅法第三十八條、同法施行細則第四十二條之一，營利事業所得稅結算申報查核準則第九十條交通違規罰鍰應

准認列費用或損失。

5.4.4 停車場設置問題

由於國內經濟環境的變遷，土地價格連連上漲，尤以都市地區尤然。因此汽車貨運業者想租購停車場已遭受實質困難。根據業者的反映，現行汽車貨運業停車場設置標準未能放寬，已不能適應現實社會環境，建議政府能加以修正，以解決業者之困擾。

汽車運輸業審核細則中規定，汽車運輸業申請籌設應有符合公路主管機關規定標準的停車場地。然依內政部之規定，汽車貨運業停車場設置標準為商業區、台灣省都市計畫乙種工業區內（應先徵得該工業區主管單位同意）與公共設施保留地。然而此三種土地取得不易，尤以商業區為最。

另台北市政府對運輸業設置停車場，則限制(1)行政區(2)文教區(3)風景區(4)農業區(5)保護區(6)河川地(7)住宅專用區(8)軍事建禁區等不得放置停車。然而由於台北市發展迅速，昔日的都市邊緣地區如南港、松山、內湖、木柵等地，如今皆已大廈林立，且地價暴漲，形成寸土寸金的情況。因此停車場設置日益往郊外山區遠遷，甚者有遷設於金山、汐止等人跡稀少之半山坡，而其公司行號仍設於鬧區，公司所在地與停車場相隔甚遠，駕駛人自無法將車輛停放置於半山坡而徒步下山，形成停車場地虛設。另以寄行車輛而言，車輛多為駕駛人所自用，亦自行停靠於其居所方便之處，以利營運。同時業者為申請設立公司與增購新車時，均需有符合規定之停車場地，然而四處尋覓停車場地，一方面得忍受地主高價哄抬土地租金或購價，另一方面花費龐大經費興建各項設施，以應付有關單位之檢查，迨檢查完畢，停車場即不再聞問，任憑荒煙蔓草，而貨運業者除仍需付給地主租金外，對於交通秩序仍無實際效益，徒然增加業者負擔與困擾。另外自用貨車未規定設置停車場，僅對營業貨車作有關規定，亦形成不公平現象。

因此，現行的設置標準，顯然不符合現實需要，且流於形式，因此配合經濟環境的變遷作適度的修正調整，才能解決貨運業停車不易的困擾。

第六章 公路貨運業經營與改善辦法之研議

本研究主要充於探討公路貨運業之經營管理，使之能提昇運輸服務品質與強化經營管理之效能。因之本章將針對前面之章節所提之問題，提出各項經營管理策略，以應整體貨運業能達成企業化經營之目標。

首先吾人將以策略管理之概念建立貨運業整體經營分析體系，其次將提出各項營運與服務性指標，最後則綜合性提出各項足以改善業者經營管理之方法，其中部份應由業者透過其內部之經營管理而達成，部份則宜由政府予以整體性之規劃。

6.1 輔導業者建立企業化經營理念

6.1.1 建立貨運業經營分析體系

近年來由於經濟環境變動迅速，使得企業經營環境亦快速變遷，由於變動的多樣性、複雜性與普遍性，企業經營系統必需能面臨迅速應變之需求。社會環境方面，由於許多企業投資成本大，收回期間較長，市場競爭激烈、產品生命週期較短、法令限制較多，等等之因素，使得企業經營者在決策時必需作系統化慎重的考慮。另一方面，由於管理科學的充分發展，以系統化方法綜合數量方法，行為科學等各方面的知識，均有長足進步，可以促使企業資源能作較有效之運用。

基於上述理由，貨運業者應建立「策略管理」觀念，將經營之目標應定為：

1 提供良好之貨運服務

貨運業提供社會大眾貨物運輸之勞務，應以提供良好、迅速、安全之服務水準，以滿足託運人之需求，進而更以提高服務品質，以創造需求之增加，追求更高之利潤。

2 追求合理利潤

利潤之創造乃為任何企業生存與發展之原動力，貨運業屬受管制事業，有關經營標準與費率等，均需透過管制者與使用者參予決定，而無法透過競爭市場取得價格與生存的客觀條件。然而費率之決定，仍需以顧及經營者之合理利潤，以維持事業之更續發展。

3 創新發展

企業創新之目的消極地說在於避免事業之經營為社會所淘汰，積極地說是擴大服務市場，以爭取更多之託運人，因此設備更新、服務創新，亦應為經營之目標。

貨運業者考慮內外環境因素，透過其組織系統來隨時評估經營績效，以便適時採取因應措施，滿足社會及個人需要，一方面在內部資源不足時可及時設法強化補充，以增進管理效能。換言之，貨運業者可由託運人目前與未來之需要，公司現有及將來所能提供之服務、整體產業中各公司競爭等因素，來洞悉內外部環境給予公司之威脅與機會。

綜合本節所述，建議以圖 6-1 作為貨運者經營分析體系之示意圖。

6.1.2 建立以市場為主之行銷觀念

行銷為供需關係之配合活動 (The Process of Matching Demand and Supply)，主要觀念在針對顧客之需要，而以各種「行銷手段」創造顧客滿意，以賺取利潤。傳統的觀念，係以發品為中心，強調公司之重點在於產品，而營運之目的在銷售與推廣產品，目標則以銷售量愈大，利潤愈豐。而以行銷之觀點而言時，公司之重點在於顧客，採用整體行銷策略，而以滿足顧客之需求來創造利潤。

就貨運運輸而言，在以生產為導向之環境中，營運之公司僅需提高其營運量，即可創造豐裕之利潤，然而現今之市場狀況具有相當程

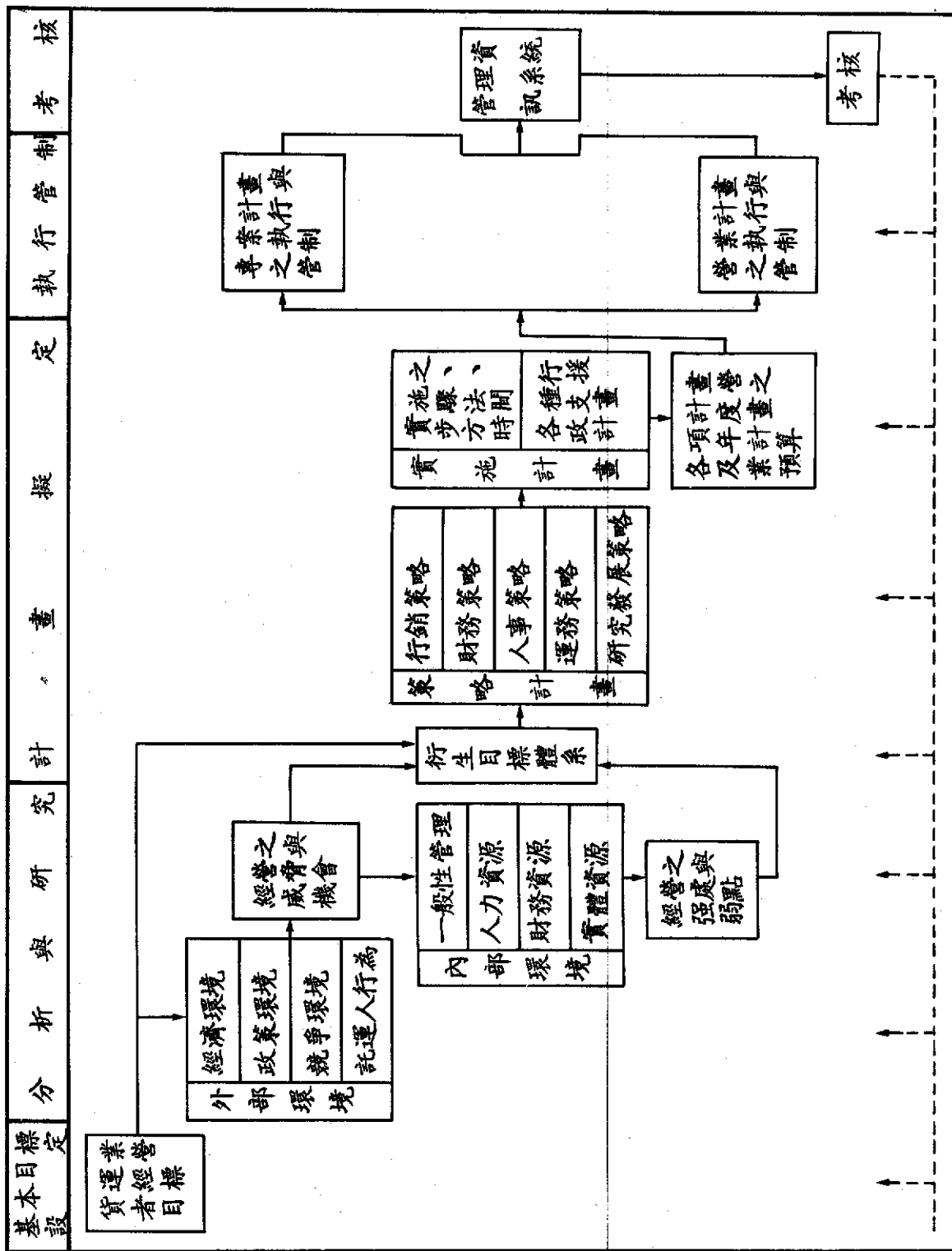


圖 6-1 貨運業經營分析流程

度之競爭性，不僅應開拓營運市場，以提高運輸量，更應以提昇營運效率以獲得企業目標之達成，因此企業必需針對營運市場對於運輸服務品質之要求，而以「生產為中心之營運」轉變為以「市場為中心之營運」，處處必須考慮到顧客之需求，而效法予以最佳滿足，而致以獲的相當之利潤。

6.1.3 推行目標管理 (Management by Objective)

公司依未來之發展厘定長遠目標，並制訂長、中程發展計畫，並利用公司內部之溝通及上下級主管會談，自我設定重要工作目標，而後以計畫管制與評核績效等方式，激發員工之責任心與榮譽感，以提昇企業經營績效。目標設定之過程可以從總公司開始，而後推行到各營業站、所，並時時追蹤、考核，作為績效之評比及未來目標設定之修正。有關目標管理之程序如圖 6-2 所示。

6.1.4 建立管理資訊系統 (Management Information System)

由於貨運業經營之環境，面對迅速變遷之經濟體系當中，且若干較大之公司，組織結構，亦日趨複雜，成功之經營者，除應將企業內部管理妥善外，還要有良好的計畫與決策，而計畫與決策的制定必須要有充分與正確的市場、投資、資源、技術、金融等等資料，而不應單憑經營者主觀之判斷，因此在這資料龐雜之動態環境中，使用電腦應用於經營管理之作業中，乃為重要之重題。

管理資訊系統 (MIS) 係運用整理系統之觀念，藉由電腦工具之運用將資料處理與企業管理融合為一，其間之關係如圖 6-3。亦即將整個企業所需之資料集中，利用電腦綜合處理，配合企業管理方法，產出各作業部門所需運用之資訊，並由此系統中獲得管理者所需之資訊，以為其制訂決策與計畫之依據。

就貨運業而言，其建立 MIS 應能達成下述系統目標：

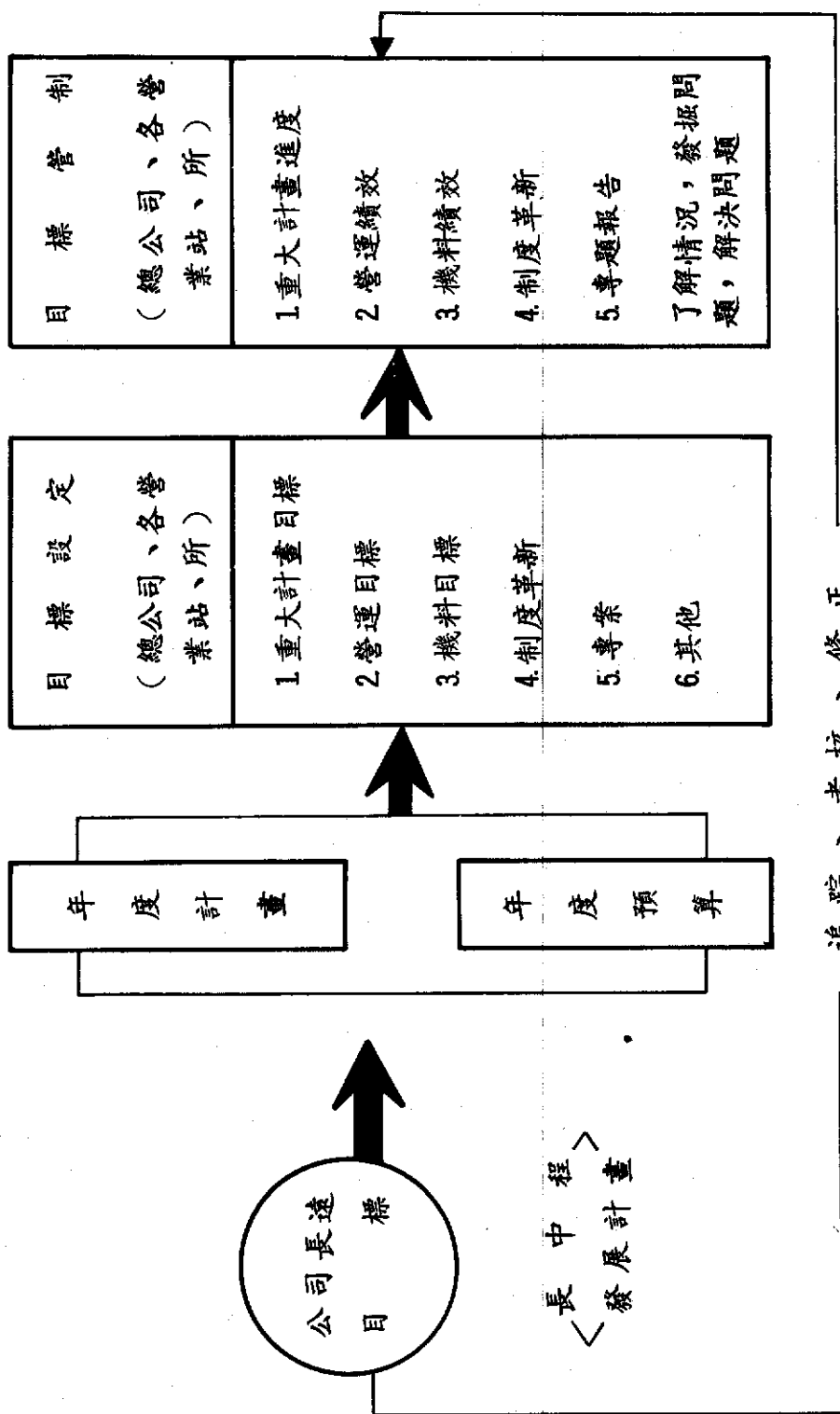


圖 6-2 目標管理程序

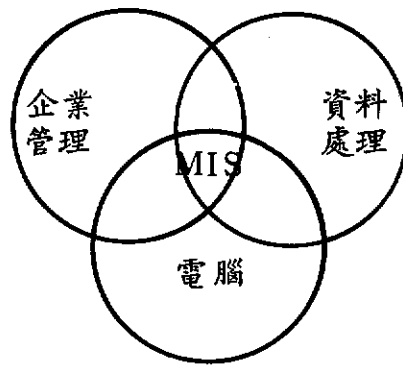


圖 6-3 管理資訊系統結構

1 決策資訊

提供主管理人員決策所需資訊，提高決策之正確性。如：營業處（站）或行車路線之投資增設、合併及裁撤等。

2 加強管理

提供適切適時之管理資訊，協助管理經營，達成期望目標。如：車輛利用效率管理，營站處績效之管理。

3 支援業務

支援業務處理，提高作業效率，減輕人力負擔。如：司機助手之抽分（行車獎金）計算，營業站之抽分（佣金）計算，以及各種月報日報之編製。

整體之管理資訊系統建議涵蓋四大部份，分別為：貨運業務系統、人事薪資系統、財務會計系統及機料管理系統，其中共含十五項子系統，圖 6-4 顯示其架構。

1 貨運業務系統

貨運業務系統類似於一般企業日常之交易處理作業，此系統所產生之報表、資訊，可供其它系統之輸入，並同時產生重要營運之情報

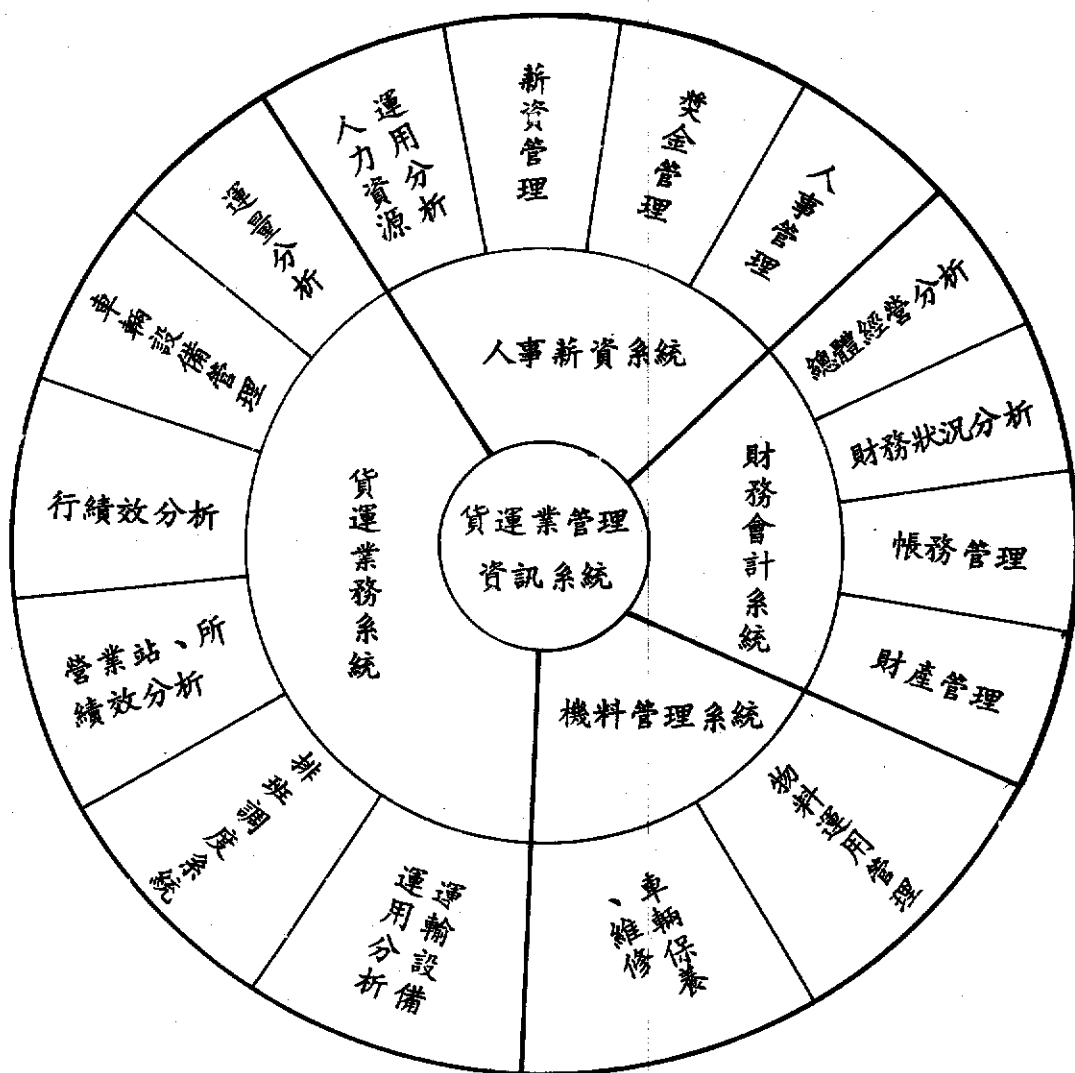


圖 6-4 貨運業管理資訊系統架構

，有助於決策之制定。因此本項系統中應能達成下述效益。

- (1)減少日常表、報之處理作業時間。
- (2)產生車輛運用率之分析。
- (3)編製各項統計報表。
- (4)可評估各營運路線、站、所之營運績效。
- (5)易於與過去資料作評比分析。

2 人事薪資系統

此與一般企業之資訊系統差異無多，應能含蓋人事管理之項目如：人事基本資料、勤惰、獎懲等，薪資方面，則應有薪資發放、所得稅扣繳、獎金計算，及各項扣款等等。另外則需針對人力運用產運用分析報告及人力規劃。

3 機料管理系統

在於掌握車輛以及各種運輸設備、裝卸機具，及各種料件、耗品之保養、維修、庫存等等之事項。以控制合理之材料零件，既不影響車輛保養維護作業，又能降低庫存料件之積壓。另一方面能確實掌握車輛維修排程，使車輛之利用率提高，增加運輸能量。

4.財務管理系統，除日常之會計作業與帳務處理外，主要能產出重要財務報表，以供經營者厘定經營策略使用。

6.2 建立營運管理指標

營運管理指標的運用是在衡量企業在運作過程中能充份的反應其事實。如此方能產生管理性之價值，以符合各種管理層次之需求。一般而言，對指標的需求有四，即精確性、有效性、關聯性及簡易性。

以精確性而言，應能正確無誤地反應出營運現況，以供管理者能作出有效的評估與決策，進而改進與提昇營運效能，其次，就有效性而言，乃是指營運狀況的反映不應有時間延誤（Time lag）的現象

，能即時掌握資訊，方能在動態營運環境上，獲取營運先機。對於關連性而言，指標在管理上必需具備相互間的關連性，如車輛數增加，則相對的關連即為行車公里的增加，否則車輛增加，徒然提昇營運費用，增加成本；而行車公里增加，則應反映出延噸公里數及貨運收入勢必增加。最後對簡易性而言，直接用於衡量貨運系統而產生的指標，其簡易性往往較低，而初級資料經由統計、分析、整理之工作，所產生之指標簡易性就提高了。在學理上，貨運業之營運管理指標可分為：

1 營運性指標

(1)運送

- ①延噸公里
- ②行車公里
- ③營業車輛數
- ④貨運噸數
- ⑤每車日駛里程

(2)維修

- ①每輛車平均在廠日數
- ②平均每日在廠車輛數
- ③材料費
- ④修車費用

(3)作業控制

- ①車輛運用效率
- ②行車肇事件數
- ③每百萬公里肇事次數
- ④每車公里耗油量
- ⑤貨物損壞率

⑥貨物遺失率

(4)一般行政

①管理人員數

②員工人數

2 服務性指標

貨物託運人多為營業個體，其選擇之行為較理性，其託運動機不外乎產品銷售或是原料採購，因此對於託運人選擇運輸工具的影響因素進行分析，將有助於貨運公司建立其服務性指標，以改善其營運，本研究並未對個別託運人之行為進行訪問調查，僅從承運人之觀點，研究託運人選擇貨運公司運送貨物之影響因素。

根據本研究調查，承運人認為貨主選擇貨運公司之影響因素有：

(1)運費高低

(2)運送速度

(3)公司信譽

(4)貨物安全性

(5)公司規模

(6)貨物損害賠償

(7)業務代表攬貨能力

營運管理指標究應如何訂定，應參考在學理上已發展之指標，檢討其在台灣地區之可行性，並調查確實數據而建立之。建議對此一課題另行深入研究。

6.3 建立貨運轉運系統

由於汽車數量快速的成長，都市交通逐漸惡化，使得都市交通措施採取較嚴格的交通管制措施，例如台北市政府警察局為改善都市交通，及逐步擴大實施大貨車路線管制，並針對地區之交通狀況，對於

大型貨車及聯結車禁行之範圍及時間予以嚴格之規定，並設置有關標誌俾便遵行，此一措施從改善都市交通之觀點而言，確有其必要性，然而，貨物運輸效率之高低，關係國家經濟發展至鉅，如能兼顧貨物運輸之需要及交通問題之改善，實為貨物運輸中的重要課題。本節即將針對此一問題加以闡述。

1 貨物運輸所產生之都市問題

貨物運輸對都市交通所產生之影響，主要起因於貨物運輸需能完成地區性集散貨物之功能，即需於都市地區完成貨物之裝卸。另一方面乃由於貨運車輛體較大，同時在基本構造及操作性能上與一般小客車不同所致。概況而言，這些影響可分成以下四類。

(1) 交通問題

貨車的平均體積較大，因此經常影響其它駕駛人的視線，加上由於車輛載重的關係，引擎加速較慢，影響交通的流暢，並減低道路的容量。

(2) 運輸效率

貨運車輛由於操作特性的關係，易於其它車輛在空間、時間上造成衝突，例如與客運運輸形成都市交通資源的競爭，以致運輸效率減低，延誤增加。

(3) 噪音問題

貨車運轉時所產生之噪音，較高於一般之汽車，尤以當交通擁擠時，因時停時行加送減速所發出的噪音，遠超過常人所能容忍。

(4) 空氣污染問題

貨車引擎馬力較大，排氣量也較高，因此所產生之廢氣污染也較為嚴重。

2 改善都市貨物運輸

都市貨物運輸之問題在1970年以前均附屬於客運運輸，由貨車流

量調查所得之貨車流量，經換算以小客車當量的形式顯示出來，貨物運輸的特性無法顯示。1970年代以後，都市貨運規劃的地位方始逐漸確立，因此顧及貨物運輸的基本需要，以完善的整體規劃及設計，方能徹底改善都市貨物運輸，以臻貨運業之發展。若干改善之方式概述如后：

(1)交通工程方法

加強道路的改善、保養及維護，並增加道路容量、促進交通安全等等均有助於貨物運輸。

(2)道路設施方法

保留並改善部份路邊的停車位置，以供貨車使用，並劃定間，配合交通狀況，執行貨物裝卸區，使用時間等等，以利貨物於都市內運送。同時對於現有道路設施所產生的貨車行駛障礙，例如橋樑、路面載重限制及運小的轉彎半徑應以改良。

(3)提供貨車專用設施

貨車裝卸貨物應多集中對交通稀少或市區街道以外地區，例如，提供建築物底層，專供貨車裝卸使用，或建立貨物轉運集散中心。

3. 建立貨物轉運系統

貨物轉運系統之設置乃為：在都市外圍高速公路交流道附近設置貨物轉運站，提供大、小貨車轉運接駁之用，大貨車專門負責經高速公路之城際運輸，小貨車負責市區之集送貨，而由轉運中心完成，貨車停車、裝卸、分類之功能。示意如圖 6-5。

茲以圖例之意義說明如下：小貨車負責都市市區內貨物之配送，而將貨物送達顧客所在地，而於大貨車行駛於高速公路，使貨物由運轉中心送達另一都市之轉運中心。

對於路線貨運業者而言，其具有正式組織，且已在重要市鎮分設營業所、站，自建倉儲、辦公室、停車場，然因規定限設於商業區，

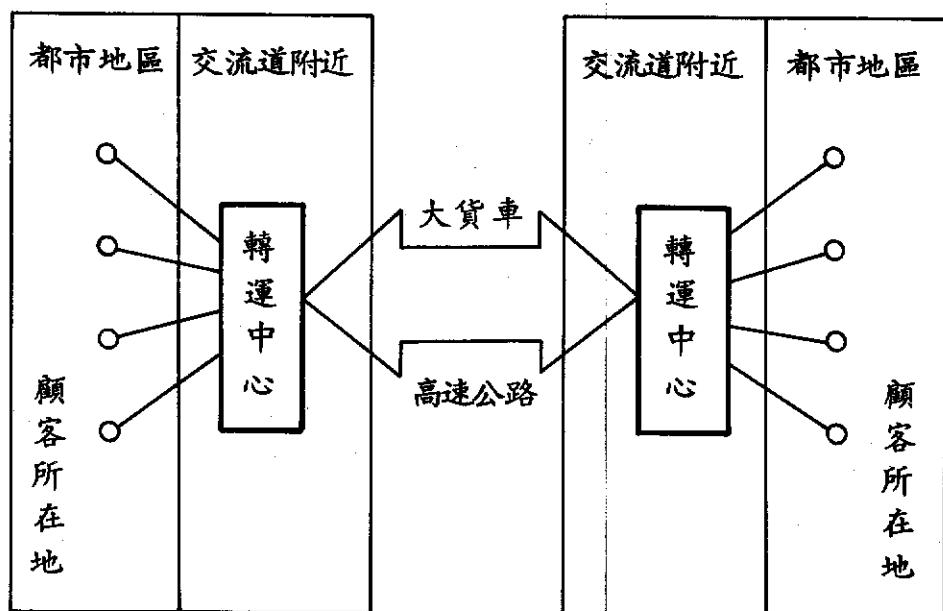


圖 6-5 轉運中心示意圖

在今日都市土地價格飛漲，寸土寸金，符合設置標準者，甚難尋求，再者營運車輛行駛核定路線、時間、班次以運送工商業產品及民生必需品，如能以轉運中心方式，則可提昇其營運效能，減低都市交通擁擠，以因應目前工商發展之需求。

再以整車貨運業而言，由於其常以寄行方式存在，弊端叢生，浪費運能情形嚴重，且因其欠缺固定之停車站、場，每每任意選擇路邊裝卸、集配貨物、更易造成交通紊亂，因此轉運中心的設置，更有助於此一業者之營運。

6.4 建立區域聯運系統

所謂區域聯運系統，主要在於消除空車回程之問題，以提高貨運公司的載貨率。茲說明如下：

由於國內貨運公司多為中小型方式經營，因此，不易產生規模經濟的效益。對於車輛的排班調度，倘能以聯運方式為之，配合運銷資訊網路的建立，採取連線作業的方式，如圖 6-6 所示。則透過資訊的傳遞，經由轉運中心送至電腦中心處理，得以獲知貨源所在及數量；經由控制中心將資料加以處理後，共同調派聯運成員的車輛，並分配貨運量，形成一全國性運輸網，俾使貨運業者獲得最大的營運效率。

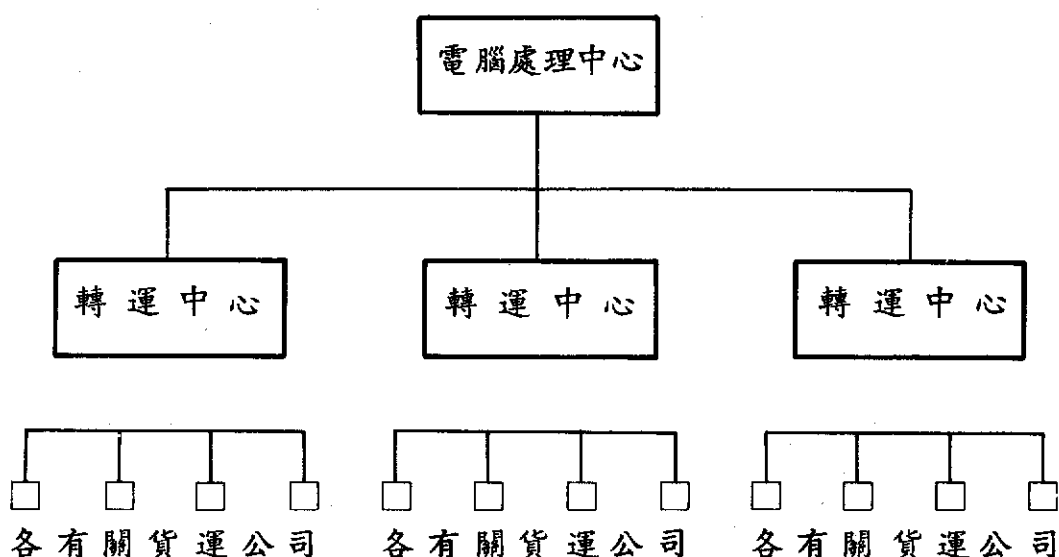


圖 6-6 區域聯運示意圖

6.5 建立公路管理資訊系統

台灣地區土地面積狹小，人口密度高，對於土地的使用與道路之關鍵，尤需重視。然而公路之基本資料包括有路線、橋樑、路面、隧道，及種種設施狀況，資料項目繁多，更新困難，同時無法充份有效的查詢資料，以提高客貨運輸之效能。因此以管理資訊(MIS)技術整合公路基本資料，建立各相關連之資料庫，以建立公路資料庫之查

詢系統。

建立公路資訊之資料庫，除可迅速提供準確之道路資訊外，更可供客貨運輸規劃，交通工程改善及控制使用，其中有關提高公路貨物運輸之效能，列舉如下：

1 運輸里程及時的查詢

使用者輸入一路線，則系統可抽取路線長度項目顯示路線長度；並配合流量資料及時間計算模式顯示出該路線行駛時間。

2 最短運輸路徑的決定

使用者輸入貨運之起點×經過點及迄點，則系統可運用最短路徑模式在螢幕上以地圖顯示通過這些點的最短路徑，距離及行駛時間。

3 運輸網路調度

使用者輸入各地擬裝載的貨物量及運送地點，則系統可在螢幕上以地圖顯示最佳運輸路網。

4 運輸接駁設計

使用者輸入某一貨運路線及可能之接駁地點，車次，則系統可顯示車輛最佳排序方式及接駁地點，使減少空車往返。

5 重型車輛行駛路線決定

對某些重型車（如聯結車），系統可就重型車之載重，轉彎半徑，高度選擇可行駛的路線。

第七章 結論與建議

本研究係針對台灣地區公路貨運業之經營管理加以探討。研究之內容，從分析歷史資料的結果，綜觀公路貨運在整體經濟環境中所扮演之角色，再則就現況之組織管理、營運績效、財務狀況加以分析，並以政府有關之政策措施及量率管制等課題加以研究。經廣泛搜集資料，訪問業者，並輔以問卷調查，再加上學理探討研究後，歸納若干研究結論如后，並研提改善意見，以供有關業者及政府之參考，期能有助於我國公路貨運業之營運發展。

7.1 結論

1 對於公路貨運經營管理現況及經營困難問題方面：

- (1)公路貨物運輸乃為生產活動、交換活動、消費活動等經濟環節中之主要因素，透過完整之貨物運輸系統，始能建立良好之經濟發展環境，並進而促進國家與區域間之經濟活動。而公路貨物運輸主要之特性基本上有運轉之單向性、需求之多樣性、需求之集中性與需求之替代性高。就企業之特性而言，公路貨運組織結構較單純，經營管理易於掌握，固定成本方面較之於鐵路為低，另一方面公路貨運如同鐵路貨運，亦為受管制性企業，再就運輸服務特性而言，公路貨運之載運量較小，運輸距離亦較為短途，然而公路貨運之服務面較廣，可達成及門運輸之服務，同時貨物之轉卸次數較少，可提高貨物之安全性。
- (2)台灣地區貨物運輸方式主要有公路、鐵路、環島航運及航空等，以十年來之貨運噸數而言，公路所佔之比率達80%~90

%，而延噸公里所佔之比率亦達 60 % ~ 70 %，由此可見，台灣地區之貨物運輸實以公路運輸為主幹。以內陸運輸中之公路、鐵路加以比較時，就載運噸數為衡量標準時，公路在民國53年以後已超過鐵路，且近年來比率已達90%以上。就載運噸公里而言，民國62年以前鐵路居於優勢，唯已逐漸下降，因此公路貨物運輸為未來發展之主要。就平均運距而言，公路運輸有顯著之成長，尤以高速公路通車後，平均運距增加快速，而鐵路方面則呈現緩慢之遞減現象。惟鐵路之平均運距遠大於公路，仍顯示出鐵路貨運利於長途運輸之內在特性。

- (3)以台灣地區整體汽車貨運業之成長狀況而言，就家數而言，由民國41年的16家，擴充至民國75年的3,558家。而營業車輛數由2,176輛，增加至43,254輛，增加約20倍，而行車次數、行車里程及貨運收入亦呈現大幅成長之趨勢。台灣地區17家路線貨運者當中，其車輛結構中，大貨車約佔39.03%，小貨車佔36.45%，曳引車佔4.86%，半拖車佔8.65%，全拖車佔11.0%，以車輛數為規模衡量標準時，其間差距頗大，如大榮貨運擁有超過7百輛車，而宜蘭貨運則僅有8輛車。路線貨運業所擁有之車輛，以日製廠牌佔大多數約佔64.4%，其次為本國製車輛佔32.2%，其中並無一輛為美製廠牌。路線貨運業者所使用之車輛，以75年之統計資料而言，85、86年份之車數佔33%，但77年以前之車輛亦相當多，佔總車數之20.9%。人員組成結構方面，駕駛人員為路線貨運業之主要部份約佔員工總數的33.6%，而管理人員約佔31.67%，倘以車輛數與駕駛員人員合併觀察時，每車之司機配賦尚不到一人。

(4)台灣地區公路貨運經營方式，可以概分成路線貨運與整車貨運兩大類，前者為固定班次、路線，作業方式乃由分佈於各地之營業站、所，為貨物集配中心。而整車貨運業大多以個別租賃方式承運貨物，既無固定之路線與班次，亦缺乏較明確之營運組織，絕大多數係以靠行方式經營。台灣地區之貨運公司皆為民營，在組織型態上大致可以分成企業化組織型態，家族型管理型態與靠行營業型態，企業化組織型態較少，而家族式管理型態，則存在於若干歷史悠久之公司，而靠行組織則常見整車貨運運輸業。

(5)路線貨運業者每車營運收入約在壹佰伍拾萬元，每車次貨運收入，對於規模較大之公司，因其營業站、所較多，可達壹仟元以上，而若干較少規模之業者，則低於壹仟元，每噸公里之貨運收入約為5.9元，每車日駛里程方面，約為97.6公里，平均運送里程則大約在100～200公里之間。

(6)公路行車安全方面由於經濟成長快速，車輛數更是持續成長，增加行車安全之問題，以車輛肇事次數而言，機車所佔之次數最多，比例最高，然而就肇事次數與車輛數綜合觀察時，大客運車輛之肇事次數為14.7居首位，其次為貨車，倘以高速公路之肇事狀況加以分析時，小客車居首位，大貨車居次，小貨車排第三，而小貨車、大貨車、聯結車三種車型之肇事比例則超過50%，因此高速公路上貨車之行車已形成重要肇事因素。

2. 關於建立公路貨運經營管理模式，以提昇經營效率與服務水準方面：

(1)因公路貨運業者經營型態不同，路線貨運業者因資本額大，具有經營規模，一般均採企業化之經營，而整車貨運業者因

規模小，容易受地域性因素影響，貨運貨品種類之不同，而在營運結果上有著相當大的差異。另由於經濟環境的變遷迅速，使得業者經營環境亦形成動態時的變化，其變動的多樣性、複雜性，使得貨運業者面臨一環境，必需能迅速變化以敷合需求始能開創營運先機。因此對於公路貨運業者之經營規模與組織宜採彈性方式，隨業者經營環境而定，面對動態的經營環境與競爭激烈的運輸市場，應加強管理的科學化之方式儘速建立管理資訊系統，以有效運用資源，配合內外部經營環境變遷，實施目標管理來達成可經營目標。

- (2) 建立有關業者服務性的指標以提高服務水準，經抽樣調查結果顯示若干業者認為其主要影響因素有運費高低、運送速度、公司信譽、貨物安全性、公司規模、貨物損害賠償、業務代表攬貨能力等，做為招攬貨物之指標。
- (3) 應改善業者財務結構，提高營業效能，一般而言，路線貨運業之財務結構較為健全，營業收支亦尚稱良好，而整車貨運業者，由於規模較小，有相當多之業者形成虧損狀態，宜由政府輔導鼓勵，使業者合併經營策劃區域範圍。
- (4) 應重視企劃與管理，在調查中資料顯示業者缺乏企業及研究發展部門，同時無較長遠的投資計畫與企業化之管理，因此在營運發展上自難以提昇管理績效。

3. 關於釐訂公路貨運合理費率及研討管制規定方面

- (1) 公路貨運業為整體經濟發展之基本事業，故基於國家政策之考慮，應予公路貨運業適切之導引，另一方面，則因避免事業間之惡性競爭或任意抬高運價，影響社會大眾的利益，故公路貨運業通常仍應列為受管制性事業。而台灣經濟發展初期，對於車輛數量採嚴格的管制政策，主要係透過車輛進口

管制與牌照發放管制方式以達成政策目標，惟隨著經濟環境的變遷，應逐漸取消車輛管制政策，以邁向自由化經濟，有助於促成貨運業之蓬勃發展。

- (2)台灣地區之貨物運輸，早期係採營運分區管制方式，其主要目的，在於防止貨車回程攬貨時造成削價競爭，然而卻也造成不同營業區域車輛無法相互支援以暢貨運，由於經濟環境變動，使得貨源較為充裕，因此營運分區管制之政策得以考慮取消。
- (3)費率管制為諸多管制政策上最直接有效的工具，費率過高影響社會經濟之發展，費率過低影響業者之存續發展與設備更新。然而業者在實際的經營環境中，運價的高低為其競爭的主要方式。政府在訂定費率時，為考慮基本費率之劃一，而忽略了貨運業者之經營規模與營業條件不一，甚難求得一致標準，以致於使費率管制僅達運價不得超過上限計價之效果，而無法管制業者為生存而低價攬貨，使服務水準無法提高。
- (4)關於海上運輸走廊之開闢，對於整車貨運業者尤其是貨櫃運輸，將形成重要的打擊，加強輔導公路貨運業，以免影響其事業之經營。
- (5)關於業者對於政策上之反應包括有：勞基法之適應問題，建議應將汽車運輸業特定為特殊行業，如遇必要得調整工作時間。在營業分支機構設置標準上應予放寬；此外在停車站設置辦法上，應顧及實際之環境，避免形成法令與現實脫節。

7.2 建議

根據上述之分析，本研究提出下列若干建議，以為業者與主管機

關之參考。

1 公路貨運為未來內陸運輸之主流，公路主管機關應以積極的態度，適度導引公路貨運業之發展，並研議長期公路貨運發展政策。並考量當前貨運發展趨勢，對於分區營運管制之政策應再行檢討，使同營業區域內車輛相互支援，以增加運能。

2 政府應加速輔導業者，推動現代化之管理及企業化之經營方式，鼓勵業者合併經營，並公開發行股票以充裕資金，對營運路線及班次重新作整體規劃，以提昇營運績效，並重視企劃與行銷觀念，建立目標導向的管理原則，並研訂與推行利潤中心制，同時對員工應予合理之激勵以強化事業內部之向心力。

3 推動貨運業電腦化管理作業，建立管理資訊系統，如此不僅可以減少人員的膨脹，減低人事費用支出，同時精確掌握內部管理資訊，以適時調配運輸資源，達成更有效率之經營，來提高業者之競爭能力。

4 政府應積極輔導業者建立經營管理制度及營運統計資料，以利業者經營效率之提高，進而可提供政府做施政參考，如費率之訂定與管制政策之研議。

5 目前公路貨運業由於政府管制車輛數量及營業區域使得貨運業無法充分發揮運能，政府應及早重新規劃，公路貨運業管理辦法，使經營邁向自由化，並考慮由政府或民間投資興建，貨物轉運系統及停車場租與業者使用，如此，一方面緩和都市交通負荷，減少都市交通問題；另一方面得以提高業者之運輸效率。

6 儘速建立政府管理資訊系統，對政府所需之公路貨運業各項資料，應由政府統籌，然後再建立資料產生、傳遞、處理、應用、作業，以利政府推動業務。

7 對於營業分支機構及停車場設置應考慮現實問題，檢討與修訂

相關法規。

(1)對營業所與營業站，可依業務需要分開設置標準。

(2)放寬商業區外可設立營業站。

8.切實定期檢討費率，並適時調整，一方面得以維持業者合理報酬，並提高服務水準，另外則應符合現實環境，避免與實際脫節。

9.靠行問題存在已久，為使貨運營運正常化，而政府又利於管理起見，應儘速研議由服務業來承辦，以求一勞永逸。

10.重大運輸政策如海上運輸走廊的開闢，宜兼顧公路貨運之存續發展，避免影響其生計。

參考文獻

1. 交通運輸研究所，「運輸資料分析」，民國七十六年。
2. 交通部交通研究所，「公路運輸」，民國六十二年。
3. 交通部運輸計畫委員會，「台灣地區貨物運輸作業程序調費報告」，民國六十四年。
4. 陳秀富，「台灣貨物運輸市場競爭探討」，成大交通管理研究所，民國七十一年。
5. 張文正，「零擔汽車貨運業管理資訊系統建立之研究」，淡江管理科學研究所，民國七十二年。
6. 經濟部能源委員會，「公路貨車能源效率與最適配送之研究」，民國七十四年七月。
7. 吳健生，「台灣地區公路貨運系統之研究」，交通大學運輸研究所，民國六十八年。
8. 陳鴻興，「台灣地區公路鐵路貨運競爭之研究」，交大運輸研究所，民國六十七年。
9. 蔡旭晟，「台灣汽車貨運業規模經濟之研究」，政大經濟研究所，民國六十五年。
10. 「台灣地區貨運貨櫃車輛過剩造成業者經營困難專案調查報告書」航運與貿易，P.P.190～192，民國七十年八月。
11. 陳春土，「如何強化公路貨櫃運輸之芻議」，民國七十四年公路節特刊。
12. 張家祝，「從都市發展談貨物運輸規劃」，警學叢刊，13卷4期，民國七十二年。
13. 陳俊，「本省汽車貨運業概述」台灣公路工程，平新4卷3期，民

國六十六年九月。

- 14.耿志華，「台灣環島航運研究」，台北師導學報14卷，民國七十六年。
- 15.楊偉堂，「如何強化公路貨物運輸之研究」，交通建設35卷4期，民國七十五年。
- 16.唐富藏，運輸學（上）（下），華泰書局，民國七十二年。
- 17.唐富藏，運輸經濟學，華泰書局，民國七十年。
- 18.唐富藏，趙捷謙，「交通政策之探討」，行政院研究發展考核委員會，民國六十八年。
- 19.趙捷謙，「台灣地區公路建設及公路運輸發展之回顧」，運輸計畫8卷1期，民國六十八年。
- 20.周家驥，「汽車貨運業面面觀」，七十三年公路節特刊。
- 21.楊意誠，「台灣地區公路運輸費率之研究」，東吳合計研究所，民國七十一年。
- 22.徐通，「公路汽車運輸費率之演變及構成」，交通建設19卷4期，民國五十九年。
- 23.「強化貨運管理以提高貨物運輸效率及行車安全」，慶祝七十五年公路節學術座談會。
- 24.「公路貨櫃車在內陸運輸之重要性」，航運與貿易61卷，民國六十八年。
- 25.謝穎川譯，「卡車運輸業之TQC」，品質管制月刊20卷6期，民國七十三年。
- 26.交通部運輸計畫委員會，「台灣公路車輛行車成本調查報告」，民國六十九年。

附錄一 本研究調查表

1 貨運業經營狀況調查表

主辦單位：交通部運輸研究所

協辦單位：中興管理顧問公司

聯絡人：

聯絡電話：

說明：1 本調查表係為瞭解國內公路汽車貨運業經營管理之情況，並探討現行費率制度之合理與否，以資研擬因應措施，以配合公路貨運業發展及提升服務品質。

2. 貴公司所提供之各項資料僅供整體分析，個別資料採嚴保密，絕不對外發表。

3. 貴公司的寶貴意見，有助於公路貨運政策之改進，敬請熱忱協助。

調查日期：民國七十六年 月 日。

調查人員：

填表人：

公司名稱：

公司地址： 縣市 鄉市 路街 段 巷 弄
號 樓

負責人：職稱：_____ 姓名：_____

設立日期：民國____年____月____日。成立時資本額____萬元。

目前資本額：新台幣_____萬元；自有資金比例為_____。

本項問卷統計分析結果是否需要提供 貴公司參考 ☐ 需要

☐ 不需要

壹、營運

1-1 貴公司主要業務範圍：1 ☐ 公路貨運 ☐ 其他業務（請填寫）

2 貨運類型：☐ 整車貨運 ☐ 零擔貨運 ☐ 兩者皆有

1-2 貴公司主要承運貨物種類：（請填列）

次序	貨品名	比重
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		

1-3 貴公司平均空車率_____。

1-4 貴公司貨車返還攬貨方式_____。

1-5 貴公司參加之聯營有_____（請說明）。

1-6 貴公司對於司機、貨車及貨品之保險情形說明於下：

1-7 貴公司歷年營運績效如何？

		營運車輛數		實動車輛數		行車次數	行駛公里	貨運噸數	延噸公里	貨運收入
		公司車	靠行車	公司車	靠行車					
七十四年度	大貨車									
	小貨車									
	曳引車									
七十五年度	大貨車									
	小貨車									
	曳引車									
七十六年度	大貨車									
	小貨車									
	曳引車									

註：貴公司如有靠行車，請填寫靠行車，填資料在本公司車欄位。

司機保險種類	負擔人(公司)	負擔費用(元/年)
車輛保險種類	負擔人(公司)	負擔費用(元/年)
貨品保險種類	負擔人(公司)	負擔費用(元/年)

在保險方面 貴公司認為最嚴重之問題是

1-8 以延噸公里言， 貴公司貨運行經高速公路之比例約佔
_____ %。

1-9 貴公司裝卸貨物是否採用機械化？是否有專設之路外裝卸貨
地點或任意路邊卸貨？

1-10 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。

1-11 貴公司是否曾舉辦運量或服務方面之調查？多久舉辦一次。
運量：☐是 ☐定期 年(月)舉辦一次 ☐不定期。
☐否

服務：☐是 ☐定期 年(月)舉辦一次 ☐不定期。
☐否

1-12 貴公司貨運方式是採用☐一車直達

☐長途大車送然後轉小車接駁

1-14 貴公司現有站場營業所是否足夠使用，最近有無增設計畫？
 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. 現有營業所：☐足夠使用 ☐不敷使用

3. 增設計畫為配合今後業務擴展需要計畫增設_____處停車
 場，_____營業所，_____處保養廠(請提供增設計畫概
 要)

4. 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		

1-15 貴公司在未來營運計畫方面，訂有

☐短期營運計畫(年、週、月、季)

☐中期營運計畫(1~5年)

☐長期營運計畫(5年以上)

如有，請提供有關資料並概要說明。

1-13 貴公司認為託運人選擇貨運公司運送貨物時，其影響因素的重要程度如何，分別在適當的空格中打✓

	非常重要	很重要	重要	差不多	不重要	很不重要	極不重要
1. 運送速度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. 服務一致可靠	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. 貨物安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. 貨車班次	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. 公司規模	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. 貨物損害賠償	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. 運費高低	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. 業務代表能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. 公司信譽	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. 貨物的轉運	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. 裝卸設備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

貳、規模

一、分佈

2-1 貴公司共有多少處營業所：_____處，分佈情況：

北區：_____處、南區：_____處

中區：_____處、東區：_____處

二、車輛

2-2 貴公司對車汰舊換新之車齡或里程標準為何？請說明。

汰舊換新車齡 _____ 年

汰舊換新車齡 _____ 公里

2-3 貴公司現有營運車輛 _____ 輛，實際參加營運車輛 _____ 輛，其中 _____ 輛閒置（待修），請依其年份、已駛里程、廠牌等類別，按大貨車、小貨車、曳引車等車種，分類填入下表。

2-4 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 ☐全部委託保養

☐部份委託保養（委託比例佔 _____ %）

4～5 級保養：☐全部自行保養 ☐全部委託保養

☐部份委託保養（委託比例佔 _____ %）

車輛狀況調查表

☐大貨車 ☐小貨車
☐曳引車 ☐總計

年 份 別	1973 以前	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	合 計
車 數																
噸 數																
已 駛 里 程	10 萬以下	20 萬以下	30 萬以下	40 萬以下	50 萬以下	60 萬以下	70 萬以下	70 萬以上								
車 數																
行車60萬公里以上之車輛比率				%	每車平均	已 駛 里 程 (使用年限)	萬公里 年									
廠 牌 名																
車 數																
型 式																
柴 油 其 他	柴	油	其	他	平 均 耗 量	柴	油	車	其 他 ()							
用 油 別	輛	輛	輛	輛	公 升 / 公 里	公 升 / 公 里	公 升 / 公 里									

三、場站

2-5 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下表：

站 場 名 稱	面 積 (坪)	可停放 車輛數 (輛)	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養廠。

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。

叁、市場

3-1 貴公司攬貨之主要方式：

☐廣告 ☐業務人員拜訪 ☐促銷活動 ☐其他

3-2 貴公司廣告之主要媒介：

☐電視 ☐雜誌 ☐報紙 ☐其它 _____

3-3 貴公司廣告時主要強調：

☐服務可靠 ☐運費低廉 ☐貨物安全 ☐迅速 ☐其他

3-4 貴公司負責攬貨業務人員有_____人，其中司機攬貨數量佔總貨源數量_____%

3-5 貴公司負責攬貨業務人員薪金制度採：

☐固定薪水制 ☐純獎金制 ☐底薪加獎金制

3-6 貴公司為配合業務發展是否採用促銷活動：☐是 ☐否
若是，請填列活動內容，耗用經費。

活 動 方 式	項 目	內 容 摘 要	使 用 經 費	多 久 舉 辦 一 次
贈送紀念品				
優待費率				

3-7 貴公司貨源分佈狀況按北、中、南、東四區劃分各佔總貨源百分比

北區佔 _____ %、中區佔 _____ %、南區佔 _____ %、東區佔 _____ %

3-8 貴公司是否與託運人簽訂合約以穩定貨源

☐ 是 (長期合約貨源約佔總量之 _____ %) ☐ 沒有

3-9 貴公司貨運計費標準

貨 種 別	元 / 每噸公里	載貨量佔總運量比率 %

3-10 貴公司認為目前公路貨運市場之競爭

☐ 相當激烈 ☐ 尚可 ☐ 不激烈

3-11 貴公司認為未來 5 年貨運運輸市場之狀況為

☐ 成長 _____ % ☐ 衰退 _____ % ☐ 維持不變

3-12 請就服務水準、運費水準、攬貨能力三方面，就 貴公司觀點指出那五家公司在這方面較佳。

服務水準：

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____

運費水準：

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____

攬貨水準：

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____

3-13 請就營運上競爭情形列出與 貴公司業務競爭之前三家公司

1. _____ 2. _____ 3. _____

肆、組織與管理

4-1 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資等填列。

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 在本業工作年資：10 年以上 _____ 人，5-10 年 _____ 人
5 年以下 _____ 人

4-2 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）

經營 績效評估 \ 單位	運 務	機 料	一般行政
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			

4-3 貴公司在提高服務品質方面，目前採取何種控制方式？請述明要點。

人員方面：

行車安全獎金	<input type="checkbox"/> 年安全獎金	<input type="checkbox"/> 月安全獎金	<input type="checkbox"/> 兩者皆有
--------	--------------------------------	--------------------------------	-------------------------------

車輛方面：

定期保養	<input type="checkbox"/> 按時舉行	<input type="checkbox"/> 需要時保養
行車記錄器	<input type="checkbox"/> 有使用	<input type="checkbox"/> 無使用

4-4 貴公司業務是否已採電腦資料處理？若有，請略述已或將實施之範圍及遭遇之困難。

實施範圍：請按 貴公司目前電腦化進度將實施及預定日期填入下表。

	已進入電腦作業	計畫進入電腦作業
新 資		
人事資料		
車輛資料		
財務會計		
營運資料		
其他：請列述		

遭遇之困難：（請略述原因：如經費、人員素質……）

4-5 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。

4-6 貴公司現有員工人數共 人，其中：（單位：人）

工作性質別		大貨車	小貨車	曳引車	合 計
一般行政人員					
修車人員					
營業人員	管理人員				
	駕駛員				
	隨車人員				
合 計					

4-7 貴公司近六年來員工異動情形，請填入下表

編制及異動	人員分類	業務人員										一般		臨時		總實有員工數																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													
		修車人員		管理人員		駕駛人員		隨車人員		行政人員		約僱人員		時人																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
		異	動	異	動	異	動	異	動	異	動	異	動	異	動																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
																	新進	離職	調整	新進	離職	調整	新進	離職	調整	新進	離職	調整																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																													</

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聘僱人員應有數之總數。

4-8 貴公司訂定之員額（職員及工員）編制標準之依據為何？

☐ 依營運車輛數

☐ 依經營方式改變（如採用電腦）

☐ 依其他（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。

4-10 貴公司駕駛員及隨車人員之每月平均薪津為多少？（金額單位：千元）

項 目 \ 類 別	駕 駛 員	隨 車 人 員
本 薪		
獎 金		
津 貼		
加 班		
合 計		

4-9 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)

	71 年度		72 年度		73 年度		74 年度		75 年度		76 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												
隨車人員												

4-11 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	隨車人員	修車員工	其 他
<p>月獎金：</p> <p>運輸獎金</p> <p>安全獎金</p> <p>工時獎金</p> <p>服務獎金</p> <p>全勤獎金</p> <p>車輛保養獎金</p> <p>保養獎金</p> <p>績效獎金</p> <p>安全獎金</p> <p>年獎金：</p> <p>年終獎金</p> <p>三節獎金</p> <p>考成獎金</p> <p>績效獎金</p> <p>全勤獎金</p>				

伍、靠行問題

- 5-1 貴公司自有車輛無靠行車輛？目前有幾輛？
- 5-2 對於靠行車，貴公司有何義務？
- 5-3 靠行車是否加入貴公司營運？
- 5-4 靠行車的靠行費及其費用有那些？
- 5-5 有無靠行糾紛？

陸、政策

政府各項規定 貴公司認為是否合理（如公司設置標準、費率...等）

- 1 設置標準 ☐合理 ☐不合理
- 2 費率標準 ☐合理 ☐不合理
- 3 其他 _____

請述明理由：

貨運業經營狀況問卷調查表

本調查表係為配合研訂公路貨運發展政策，以提升各貨運業之經營能力，促進費率制度合理化而設計，請惠予填覆，有關資料僅供整體分析之用，絕對嚴加保密，填妥之調查表請以隨附回函寄本所。

謝謝您的合作！

交通部運輸研究所

敬啓

中興管理顧問公司

一、營運

1. 貴公司主要公路貨運業務為 ☐ 整車貨運 ☐ 零擔貨運
☐ 兩者皆有
2. 貴公司營業所分佈情況 北區☐所、中區☐所、南區☐所、
東區☐所（請填寫數量）
3. 貴公司主要承運貨物種類請列舉前五項 1. _____ 2. _____
3. _____ 4. _____ 5. _____
4. 貴公司攬貨時主要利用 ☐ 廣告 ☐ 業務人員拜訪 ☐ 促銷活動
☐ 其他
5. 貴公司攬貨時主要強調 ☐ 服務可靠 ☐ 運費低廉 ☐ 貨物安全
☐ 迅速 ☐ 其他
6. 貴公司為推展業務有否採行促銷活動 ☐ 是 ☐ 否
7. 貴公司在貨物裝卸方面大部份是 ☐ 人工搬運 ☐ 機械化
☐ 人工與機械併用
裝卸地點大多在 ☐ 路邊 ☐ 路外 ☐ 設有專用地區 ☐ 無專用地區
8. 貴公司貨源是以何種方式 ☐ 長期合約 ☐ 業務員承攬
☐ 顧客找上門；司機攬貨約占貨源☐%

9. 貴公司認為託運人選擇貨運公司運送貨物時，其影響因素的重要程度如何分別在適當的空

格中打√（愈左邊愈重要）

	非常重要	很重要	重要	差不多	不重要	很重要	極不重要
(1) 運送速度	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(2) 貨物安全性	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(3) 貨車班次	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(4) 公司規模	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(5) 運費高低	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(6) 貨物損害賠償	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(7) 業務代表攬貨能力	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(8) 公司信譽	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. 貴公司站、場 ☐ 足夠使用 ☐ 不敷使用

二、管理

1. 貴公司對未來營運是否訂定發展計畫 ☐ 是 ☐ 否
2. 貴公司對營運管理是否有實施目標管理 ☐ 是 ☐ 否
3. 貴公司是否曾舉辦運量調查 ☐ 是 ☐ 否
4. 貴公司是否有辦理員工訓練 ☐ 是 ☐ 否

5. 貴公司是否設有研究發展部門或兼辦研究發展 ☐是 ☐否
6. 貴公司車輛保養係採 ☐全部自行保養 ☐部份自行部份委託
☐全部委託保養
7. 貴公司對各部門之經營績效係採何種管理方式 ☐利潤中心
☐成本中心 ☐收益中心 ☐其他
8. 貴公司在行車方面是否採取下列方式：
- 駕駛員方面採 (1)安全獎金 ☐是 ☐否
(2)教育訓練 ☐是 ☐否
- 車輛保養方面採 (1)定期保養 ☐是 ☐否
(2)行車記錄器 ☐是 ☐否
9. 貴公司是否已採用電腦處理業務？ ☐是 ☐否

三、會計與財務

1. 貴公司攬貨業務人員薪金制度採 ☐固定薪水制 ☐純獎金制
☐底薪加獎金制
2. 貴公司現有人員總計_____人，其用人費佔營業收入_____%，
營業收入約_____萬元。
3. 貴公司會計制度採 ☐曆年制 ☐年度制
4. 貴公司是否已經實施預算制度 ☐是 ☐否
5. 貴公司是否已經實施標準成本制度 ☐是 ☐否

四、市場

1. 貴公司認為目前公路貨運市場之競爭 ☐相當激烈 ☐尚可
☐不激烈
2. 貴公司認為未來五年公路貨運市場是持續 ☐成長 ☐衰退
☐維持不變

附錄二 路線貨運業比較損益表及資產負債表

表1 路線貨運業比較損益表(76年)

項目	公司別	中	連	新	竹	大	榮	台	南	花	蓮	東	麻
營業收入		926,531,150		672,792,141		1,126,125,997		370,921,522		177,155,299			
營業支出		793,655,058		663,291,075		902,865,588		306,487,889		168,802,552			
營業利益		132,876,092		9,501,066		223,260,409		64,433,633		8,352,747			
營業外收支淨額		(9,306,738)		137,588,627		3,128,334		132,627		(8,221,703)			
收入		1,324,580		169,719,035		10,519,506		350,975		3,640,127			
支出		10,631,318		32,130,408		7,391,172		218,348		11,861,830			
本期損益		123,569,354		147,089,693		226,388,743		64,566,260		131,044			

項目	公司別	福	南	日	通	久	榮	麻	豆	超	峰	通	泰
營業收入		145,941,529		76,440,891									40,345,384
營業支出		138,190,707		67,781,080									39,560,010
營業利益		7,750,822		8,659,811									785,374
營業外收支淨額		(7,406,387)		(7,003,446)									(78,776)
收入		91,306		407,863									183,529
支出		7,407,693		7,411,309									262,305
本期損益		344,435		1,656,365									706,598

項目	公司別	一	誠	太	裕	安	正	永	富	宜	蘭	總	計
營業收入		33,350,332		11,091,049		27,100,411		69,009,059					3,676,804,764
營業支出		35,869,666		10,887,163		26,868,663		67,698,081					3,221,957,532
營業利益		(2,519,334)		203,886		231,748		1,310,978					454,847,232
營業外收支淨額		(389,491)		(188,119)		(61,708)		(714,724)					107,478,496
收入		8,322		416,603		21,766		714,724					186,683,612
支出		397,813		604,722		83,474		596,254					79,205,116
本期損益		(2,908,825)		15,767		170,040							562,325,728

表 2 路線貨運業比較損益表 (75 年)

項目	公司別	中	建	新	竹	大	榮	台	南	花	蓮	東	麻
營業收入		811,969,305		634,446,635		945,252,181		355,629,913		164,594,179		81,763,472	
營業支出		863,842,633		591,653,851		746,373,675		292,878,245		155,058,498		79,612,420	
營業利益		148,126,672		42,792,784		198,878,506		62,751,668		9,535,681		2,151,052	
營業外收支淨額		(5,347,573)		(26,145,004)		(604,375)		(2,249,424)		(9,332,464)		(1,228,200)	
收入		2,539,278		5,110,393		10,457,131		214,822		2,082,652		305,698	
支出		7,886,851		31,255,397		11,061,506		2,464,246		11,415,116		1,533,898	
本期損益		142,779,099		16,647,780		198,274,131		60,502,244		203,217		922,852	

項目	公司別	福	南	日	通	久	榮	麻	豆	超	峰	通	泰
營業收入		138,412,907		71,671,504		47,347,211		118,670,538		63,210,378		37,778,949	
營業支出		132,859,200		63,115,790		45,192,609		116,120,327		61,077,080		37,373,621	
營業利益		5,553,707		8,555,714		2,154,602		2,550,211		2,133,298		405,328	
營業外收支淨額		(8,559,956)		(7,217,236)		(1,670,598)		(1,585,975)		(806,237)		(341,959)	
收入		145,657		51,714		21,853		410,445		806,237		135,806	
支出		8,705,613		7,268,950		1,692,451		1,996,420		1,327,061		477,765	
本期損益		(3,006,249)		1,338,478		484,004		964,236				63,369	

項目	公司別	一	誠	太	裕	安	正	永	雷	宜	蘭	總	計
營業收入		29,553,607		12,812,619		24,387,520		68,638,385		11,182,637		3,617,321,940	
營業支出		29,942,011		12,670,755		24,060,870		67,396,210		11,546,064		3,130,773,859	
營業利益		(388,404)		141,864		326,650		1,242,175		(363,427)		486,548,081	
營業外收支淨額		1,809		0		(273,565)		(671,199)		4,856		(66,027,100)	
收入		1,809				10,299		55,250		4,856		21,547,663	
支出						283,864		726,449				87,574,763	
本期損益		(386,595)		141,864		53,085		570,976		(358,571)		420,520,981	

表 3 路線貨運業比較損益表 (74 年)

項目	公司別	中	連	新	竹	大	榮	台	南	花	連	東	麻
營業收入		658,499,433		552,895,638		760,327,132		523,024,861		163,476,038		71,323,353	
營業支出		560,124,893		523,086,245		606,051,442		275,818,162		155,788,252		69,969,706	
營業利益		98,374,540		29,809,393		154,275,690		47,206,699		7,687,786		1,353,647	
營業外收支淨額		(4,514,673)		(27,867,509)		5,350,369		(1,855,940)		(7,523,941)		(852,148)	
收入		3,959,362		12,325,966		11,105,114		307,551		1,405,277		282,049	
支出		8,474,035		40,193,475		5,754,745		2,163,491		8,929,218		1,134,197	
本期損益		93,859,867		1,941,884		159,626,059		45,350,759		163,845		501,499	

項目	公司別	福	南	日	通	久	榮	麻	豆	超	峰	通	泰
營業收入		140,791,750		66,650,356		48,044,732		99,739,341		34,873,266		34,103,918	
營業支出		134,748,588		59,483,168		46,190,694		97,126,965		33,521,614		35,320,268	
營業利益		6,043,162		7,167,188		1,854,038		2,612,376		1,351,652		(1,216,350)	
營業外收支淨額		(8,392,246)		(6,075,205)		(1,773,327)		(1,807,780)		(26,460)		627,875	
收入		821,160		299,564		8,433		234,766				867,447	
支出		9,213,406		6,374,769		1,781,760		2,042,546		26,460		239,572	
本期損益		(2,349,084)		1,091,983		80,711		804,596		1,325,192		(588,475)	

項目	公司別	一	誠	太	裕	安	正	永	富	宜	蘭	總	計
營業收入		19,513,261		11,293,929		25,635,453		72,799,503		11,381,588		3,094,373,552	
營業支出		19,466,520		11,090,195		25,027,140		71,169,194		12,678,404		2,736,661,450	
營業利益		46,741		203,734		608,313		1,630,309		(1,296,816)		357,712,102	
營業外收支淨額		(216,999)		0		(206,598)		(1,340,404)		4,231		(56,470,755)	
收入						612,722		20,669		4,231		32,254,311	
支出		216,999				819,320		1,361,073				88,725,066	
本期損益		(170,258)		203,734		401,715		289,905		(1,292,585)		301,241,347	

表 4 路線貨運業資產負債表 (76 年)

項目	公司別	中	建	新	竹	大	榮	台	南	花	蓮	東	麻
流動資產		232,898,485		654,955,134		223,479,161		121,344,310		38,560,693			
固定資產		854,749,165		1,109,653,879		1,346,121,345		227,443,220		190,029,883			
其它資產		6,467,018		18,829,810		26,114,201		2,928,986		3,534,611			
資產合計		1,094,114,668		1,783,438,823		1,595,714,707		351,716,516		232,125,187			
流動負債		312,637,252		694,533,164		164,476,825		18,767,557		128,368,322			
固定負債				120,000,000		59,000,000				32,616,143			
其它負債		154,629,268		353,446,045		528,318,418		30,346,371		8,224,841			
負債合計		467,266,520		1,167,979,209		751,795,243		49,113,928		169,209,306			
股本		196,543,860		273,350,000		256,000,000		147,600,000		70,000,000			
公積與盈餘		306,734,934		195,019,921		361,530,721		90,436,328		(7,215,162)			
本期損益		123,569,354		147,089,693		226,388,743		64,566,260		131,043			
淨值合計		626,848,148		615,459,614		843,919,464		302,602,588		62,915,881			
淨值與負債合計		1,094,114,668		1,783,438,823		1,595,714,707		351,716,516		232,125,187			

表 4 路線貨運業資產負債表 (76 年) (續一)

項目	公司別	福	南	日	通	久	榮	麻	豆	超	峰	通	泰
流動資產		44,438,756		20,987,651								5,185,877	
固定資產		109,610,062		48,610,635								13,904,577	
其它資產		2,480,672		10,571,709								1,023,882	
資產合計		156,529,490		80,169,995								20,114,336	
流動負債		113,779,275		19,613,813								3,476,505	
固定負債				20,712,656									
其它負債		14,399,789		6,861,628								10,397,374	
負債合計		128,179,064		47,188,097								13,873,879	
股 本		40,250,000		26,700,000								6,120,000	
公積與盈餘		(12,244,009)		4,625,533								(586,141)	
本期損益		344,435		1,656,365								706,598	
淨值合計		28,350,426		32,981,898								6,240,457	
淨值與負債合計		156,529,490		80,169,995								20,114,336	

表 4 路線貨運業資產負債表 (76 年) (續二)

項目	公司別	一	誠	太	裕	安	正	永	富	宜	蘭	總	計
流動資產		2,904,435		1,559,028		2,382,551		9,840,276				1,358,536,357	
固定資產		7,388,768		29,070,453		7,576,120		25,452,063				3,969,610,170	
其它資產		679,231		749,864		1,575,965		1,139,329				76,095,278	
資產合計		10,972,434		31,379,345		11,534,636		36,431,668				5,404,241,805	
流動負債		24,494,971		16,640,453		57,334		8,852,789				1,505,698,260	
固定負債												232,328,799	
其它負債		78,707,410		4,700,000				5,553,513				1,195,584,657	
負債合計		103,202,381		21,340,453		57,334		14,406,302				2,933,611,716	
股本		5,000,000		10,000,000		12,000,000		10,000,000				1,053,563,860	
公積與盈餘		(94,321,122)		23,125		(692,738)		11,429,112				854,740,502	
本期損益		(2,908,825)		15,767		170,040		596,254				562,325,727	
淨值合計		(92,229,947)		10,038,892		11,477,302		22,025,366				2,470,630,089	
淨值與負債合計		10,972,434		31,379,345		11,534,636		36,431,668				5,404,241,805	

表 5 路線貨運業資產負債表 (75 年)

項目	公司別	中	連	新	竹	大	榮	台	南	花	蓮	東	麻
流動資產		218,042,887		201,838,833		188,824,337		90,277,155		35,702,258		8,256,328	
固定資產		720,592,852		718,624,419		1,183,984,748		227,953,921		185,135,856		43,008,851	
其它資產		5,692,070		32,962,106		24,313,337		5,956,887		4,866,332		56,462	
資產合計		944,327,809		953,425,358		1,397,122,422		324,187,963		225,704,446		51,321,641	
流動負債		208,829,082		458,130,839		182,075,760		32,315,068		116,117,709		1,716,595	
固定負債						55,000,000				37,897,561		22,100,000	
其它負債		163,649,749		23,468,378		465,277,162		28,297,558		8,904,339			
負債合計		372,478,831		481,599,217		702,352,922		60,612,626		162,919,609		23,816,595	
股本		194,597,880		248,500,000		197,000,000		118,080,000		70,000,000		25,000,000	
公積與盈餘		234,471,999		206,678,361		299,495,369		84,993,093		(7,418,380)		1,582,194	
本期損益		142,779,099		16,647,780		198,274,131		60,502,244		203,217		922,852	
淨值合計		571,848,978		471,826,141		694,769,500		263,575,337		62,784,837		27,505,046	
淨值與負債合計		944,327,809		953,425,358		1,397,122,422		324,187,963		225,704,446		51,321,641	

表 5 路線貨運業資產負債表 (75 年) (續一)

項目	公司別	福	南	日	通	久	榮	麻	豆	超	峰	通	泰
流動資產		41,779,413		17,795,376		2,536,299		4,228,796		9,806,573		3,982,292	
固定資產		146,714,617		26,733,514		36,953,473		41,881,819		17,928,601		14,811,899	
其它資產		1,444,474		18,581,295		1,571,400		45,560		1,376,066		988,880	
資產合計		189,938,504		63,110,185		41,061,172		46,156,175		29,111,240		19,783,071	
流動負債		98,653,468		9,378,535		11,153,179		2,508,679		6,975,384		4,186,165	
固定負債				20,821,456				25,309,000					
其它負債		57,797,987		6,374,661		22,667,588				334,107		10,063,047	
負債合計		156,451,455		36,574,652		33,820,767		27,808,679		7,309,491		14,249,212	
股本		40,250,000		12,000,000		7,000,000		20,000,000		20,000,000		6,000,000	
公積與盈餘		(3,756,702)		13,197,055		(243,598)		(2,616,740)		474,688		(529,510)	
本期損益		(3,006,249)		1,338,478		484,003		964,236		1,327,061		63,369	
淨值合計		33,487,049		26,535,533		7,240,405		18,347,496		21,801,749		5,533,859	
淨值與負債合計		189,938,504		63,110,185		41,061,172		46,156,175		29,111,240		19,783,071	

表 5 路線貨運業資產負債表 (75 年) (續二)

項目	公司別	一	誠	太	裕	安	正	永	富	宜	蘭	總	計
流動資產		5,169,401		7,756,655		3,781,461		8,432,354		5,844,535		854,054,953	
固定資產		4,828,518		1,547,298		9,305,604		26,261,816		5,816,666		3,412,084,472	
其它資產		268,307				633,196		602,670		71,809		99,430,851	
資產合計		10,266,226		9,303,953		13,720,261		35,296,840		11,733,010		4,365,570,276	
流動負債		21,056,761				2,412,998		8,171,043				1,163,681,265	
固定負債												161,119,017	
其它負債		610,250						5,554,021		4,467,516		797,466,363	
負債合計		21,667,011				2,412,998		13,725,064		4,467,516		2,122,266,645	
股本		5,000,000		10,000,000		12,000,000		10,000,000		12,000,000		1,007,427,880	
公積與盈餘		(16,014,190)		(837,911)		(745,822)		11,000,800		(4,375,935)		815,354,771	
本期損益		(386,595)		141,864		53,085		570,976		(358,571)		420,520,980	
淨值合計		(11,400,785)		9,303,953		11,307,263		21,571,776		7,265,494		2,243,303,631	
淨值與負債合計		10,266,226		9,303,953		13,720,261		35,296,840		11,733,010		4,365,570,276	

表 6 路線貨運業資產負債表 (74 年)

項目	公司別	中	連	新	竹	大	榮	台	南	花	蓮	東	麻
流動資產		178,931,149		192,402,454		153,370,838		75,760,441		31,523,123		17,461,796	
固定資產		479,281,866		686,189,699		924,933,946		188,751,447		135,581,171		48,388,470	
其他資產		28,880,298		31,290,203		16,409,117		3,848,311		4,635,357		33,183	
資產合計		687,093,313		889,882,356		1,094,713,901		268,360,229		171,739,651		65,883,449	
流動負債		192,791,597		397,574,705		108,155,039		27,729,310		95,630,588		1,936,704	
固定負債				15,000,000						3,735,418		12,300,000	
其它負債				19,971,243		400,246,858		24,743,199		9,792,026		25,064,551	
負債合計		192,791,597		432,545,948		508,401,897		52,472,509		109,158,032		39,301,255	
股本		192,671,160		248,500,000		195,000,000		112,800,000		70,000,000		25,000,000	
公積與盈餘		207,770,689		206,894,524		231,685,945		57,736,961		(7,582,226)		1,080,695	
本期損益		93,859,867		1,941,884		159,626,059		45,350,759		163,845		501,499	
淨值合計		494,301,716		457,336,408		586,312,004		215,887,720		62,581,619		26,582,194	
淨值與負債合計		687,093,313		889,882,356		1,094,713,901		268,360,229		171,739,651		65,883,449	

表 6 路線貨運業資產負債表 (74 年) (續一)

項目	公司別	福	南	日	通	久	榮	麻	豆	超	峰	通	泰
流動資產		43,716,386		15,619,452		2,273,122		5,352,232		5,865,305		3,051,951	
固定資產		140,627,714		20,221,477		29,918,249		56,540,833		7,432,163		17,220,385	
其它資產		2,128,465		18,889,652		3,107,952		28,382		303,558		816,120	
資產合計		186,472,565		54,730,581		35,299,323		61,921,447		13,651,026		21,088,456	
流動負債		93,571,789		6,522,746		7,338,513		6,924,869		3,034,931		1,008,698	
固定負債				17,200,000				13,600,000					
其它負債		56,277,774		966,323		9,869,133		24,013,318		141,407		14,761,933	
負債合計		149,849,563		24,689,069		17,207,646		44,538,187		3,176,338		15,770,631	
股本		40,250,000		12,000,000		7,000,000		20,000,000		10,000,000		6,120,000	
公積與盈餘		(1,277,914)		16,949,529		11,010,967		(3,421,336)		(850,504)		(213,699)	
本期損益		(2,349,084)		1,091,983		80,710		804,596		1,325,192		(588,476)	
淨值合計		36,623,002		30,041,512		18,091,677		17,383,260		10,474,688		5,317,825	
淨值與負債合計		186,472,565		54,730,581		35,299,323		61,921,447		13,651,026		21,088,456	

表 6 路線貨運業資產負債表 (74 年) (續二)

項目	公司別	一	誠	太	裕	安	正	永	富	宜	蘭	總	計
流動資產		2,515,557		7,105,537		3,540,531		7,241,368		6,067,953		751,799,195	
固定資產		5,873,689		2,063,021		11,827,840		29,954,962		5,816,666		2,770,673,598	
其它資產		172,876		7,000		566,187		922,017		46,240		112,084,948	
資產合計		8,562,122		9,175,558		15,934,558		38,118,347		11,930,859		3,634,557,741	
流動負債		19,517,496		13,469		4,336,799		10,377,721				976,464,974	
固定負債												61,835,418	
其它負債		13,433				123,129		6,509,149		4,306,794		596,800,270	
負債合計		19,530,929		13,469		4,459,928		16,886,870		4,306,794		1,635,100,662	
股本		5,000,000		10,000,000		12,000,000		10,000,000		12,000,000		988,341,160	
公積與盈餘		(15,798,549)		(1,041,645)		(927,085)		10,941,572		(3,083,350)		709,874,574	
本期損益		(170,258)		203,734		401,715		289,905		(1,292,585)		301,241,345	
淨值合計		(10,968,807)		9,162,089		11,474,630		21,231,477		7,624,065		1,999,457,079	
淨值與負債合計		8,562,122		9,175,558		15,934,558		38,118,347		11,930,859		3,634,557,741	

附錄三 整車貨運業比較損益表及資產負債表

表1 整車貨運業比較損益表(76年)

項目	公司別	聯	全	中	永	信	譽	萬	信	全	億
營業收入		117,162,995		52,514,527		35,147,331		7,168,743		38,546,514	
營業支出		101,250,814		51,334,524		34,770,964		6,166,761		38,306,052	
營業利益		15,912,181		1,180,003		376,367		1,001,982		240,462	
營業外收支淨額		7,916,593		(1,055,035)		(328,859)		(1,203,872)		(218,450)	
收入		10,072,526		10,493							
支出		2,155,933		1,065,528		328,859		1,203,872		218,450	
本期損益		23,828,774		124,968		47,508		(201,890)		22,012	

項目	公司別	福	和	詮	億	省	運	聚	達	明	得
營業收入		36,511,926		29,266,835		12,173,639		9,221,859		12,770,419	
營業支出		36,416,225		28,776,543		12,197,216		9,211,211		12,770,311	
營業利益		95,701		490,292		(23,577)		10,646		108	
營業外收支淨額				(458,390)				(436,735)		4,550	
收入				458,390				436,735		12,000	
支出				31,902		(23,577)		(426,089)		7,450	
本期損益		95,701								4,658	

表 1 整車貨運業比較損益表 (76 年) (續一)

項目	公司別	北	順	陸	上	三	新	萬	達	隆	昇
營業收入		12,433,905		77,777,107		28,478,354		28,421,545		12,556,349	
營業支出		12,403,886		7,756,891		28,636,778		28,253,016		12,288,485	
營業利益		30,019		20,216		(158,424)		168,529		267,864	
營業外收支淨額		(271,095)				(133,167)		(233,419)		(266,381)	
收入		6,000								2,369	
支出		277,095				133,167		233,419		268,750	
本期損益		(241,076)		20,216		(291,591)		(64,890)		1,483	

項目	公司別	林	口	億	豐	龍	達	大	交	吉	力
營業收入		7,262,107		5,459,624		15,427,321		6,469,627		20,911,065	
營業支出		6,725,697		5,161,862		15,456,793		6,459,883		19,926,657	
營業利益		536,410		297,762		(29,472)		9,744		984,408	
營業外收支淨額		(183,500)		(165,320)				(258,938)		(1,242,695)	
收入				2,920				84,053			
支出		183,500		168,240				342,991		1,242,695	
本期損益		352,910		132,442		(29,472)		(249,194)		(258,287)	

表 1 整車貨運業比較損益表(76年)(續二)

項目	公司別	秋	煌	豐	裕	東	億	正	誠	三	旭
營業收入		7,821,519		18,138,152		45,725,555		10,455,621		10,325,146	
營業支出		7,791,480		18,121,952		45,414,127		10,415,353		10,210,738	
營業利益		30,039		16,200		310,628		40,268		114,408	
營業外收支淨額		(24,900)		(242,630)		(409,372)		(387,334)		(114,348)	
收入											
支出		24,900		242,630		409,372		387,334		114,348	
本期損益		5,139		(226,430)		(98,744)		(347,066)		60	

項目	公司別	有	春	麗	華	上	允	巧	吉	總	計
營業收入		5,713,609		33,067,959		8,428,013		6,313,562		641,670,926	
營業支出		5,690,946		32,942,429		8,440,040		6,329,167		619,627,601	
營業利益		22,663		125,530		(12,027)		(15,605)		22,043,325	
營業外收支淨額				69,397						356,100	
收入				69,397						10,259,758	
支出										9,903,658	
本期損益		22,663		194,927		(12,027)		(15,605)		22,399,425	

表 2 整車貨運業比較損益表 (75 年)

項目	公司別	聯	全	中	永	信	譽	萬	信	全	億
營業收入		117,998,068		44,694,472		27,882,420		5,854,806		21,881,885	
營業支出		104,022,765		44,595,105		27,057,400		6,291,050		21,867,633	
營業利益		13,975,303		99,367		825,020		(436,244)		14,252	
營業外收支淨額		(2,637,787)				(775,791)		(213,388)			
收入		876,224				15,949					
支出		3,514,011				791,740		213,388			
本期損益		11,337,516		99,367		49,229		(649,632)		14,252	

項目	公司別	福	和	詮	億	省	運	聚	達	明	得
營業收入		40,979,524		10,422,303		7,999,591		6,059,541		7,529,658	
營業支出		40,913,734		10,312,458		7,955,983		5,963,509		7,693,493	
營業利益		65,790		109,845		43,608		96,032		(163,835)	
營業外收支淨額				(100,249)		(36,151)		(95,533)			
收入				6,667							
支出				106,916		36,151		95,533			
本期損益		65,790		9,596		7,457		499		(163,835)	

表 2 整車貨運業比較損益表 (75 年) (續一)

項目	公司別	北	順	陸	上	三	新	萬	達	隆	昇
營業收入		11,726,671		6,351,050		23,251,534		21,990,139		9,369,972	
營業支出		11,698,171		5,917,124		23,118,742		21,494,285		9,241,351	
營業利益		28,500		433,926		132,792		495,854		128,621	
營業外收支淨額				(433,342)		(171,750)		(435,850)		(94,032)	
收入										1,671	
支出				433,342		171,750		435,850		95,703	
本期損益		28,500		584		(38,958)		60,004		34,589	

項目	公司別	林	口	億	豐	龍	達	大	交	吉	力
營業收入		5,828,155		5,678,314		15,108,647		6,676,314		17,666,236	
營業支出		4,931,093		5,333,100		14,952,426		6,280,031		17,654,151	
營業利益		897,062		345,214		156,221		396,283		12,085	
營業外收支淨額		(746,337)		(190,000)		(300,000)		(819,561)			
收入								5,350			
支出		746,337		190,000		300,000		824,911			
本期損益		150,725		155,214		(143,779)		(423,278)			12,085

表 2 整車貨運業比較損益表 (75 年) (續二)

項目	公司別	秋	煌	豐	裕	東	億	正	誠	三	旭
營業收入		7,696,926		5,313,064		26,323,813		7,372,855		7,276,194	
營業支出		7,677,676		5,308,063		25,808,157		7,386,712		6,935,347	
營業利益				5,001		515,656		(13,857)		340,847	
營業外收支淨額		19,250		(50,291)		(465,649)		875		(339,243)	
收入						293,138		875			
支出				50,291		758,787				339,243	
本期損益		19,250		(45,290)		50,007		(12,982)		1,604	

項目	公司別	有	春	麗	華	上	允	巧	吉	總	計
營業收入		3,158,150		12,961,257		5,340,988		6,232,591		496,625,138	
營業支出		3,156,091		12,651,422		5,303,352		5,725,792		477,246,216	
營業利益		2,059		309,835		37,636		506,799		19,378,922	
營業外收支淨額						(92,012)		(493,932)		(8,490,023)	
收入						92,012		493,932		1,199,874	
支出						(54,376)		12,867		9,689,897	
本期損益		2,059		309,835						10,888,899	

表 3 整車貨運業資產負債表 (76 年)

項目	公司別	聯	全	中	永	信	譽	萬	信	全	億	福	和
流動資產		42,177,378		1,626,547		10,309,430		82,377		7,088,235		1,622,162	
固定資產		50,282,630		30,691,295		6,042,692		6,052,923		5,996,800		15,404,342	
其它資產		109,015		300,000		50,000		62,810		60,000		280,000	
資產合計		92,569,023		32,117,842		16,402,122		6,198,110		13,145,035		17,306,504	
流動負債		26,737,680		804,152		2,316,072				4,461,664		696,184	
固定負債				22,703,343								3,000,000	
其它負債						144,345		1,400,000		164,478		4,600,000	
負債合計		26,737,680		23,507,495		2,460,417		1,400,000		4,626,142		8,296,184	
股本		40,000,000		9,000,000		15,000,000		5,000,000		10,000,000		9,000,000	
公積與盈餘		2,002,569		(14,621)		(1,105,803)				(1,503,119)		(85,381)	
本期損益		23,828,774		124,968		47,508		(201,890)		22,012		95,701	
淨值合計		65,831,343		9,110,347		13,941,705		4,798,110		8,518,893		9,010,320	
淨值與負債合計		92,569,023		32,617,842		16,402,122		6,198,110		13,145,035		17,306,504	

表 3 整車貨運業資產負債表 (76 年) (續一)

項目	公司別	詮	億	省	運	聚	達	明	得	北	順	陸	上
流動資產		5,473,774		2,007,618		3,606,548		166,425		2,143,217		441,499	
固定資產		5,441,734		2,880,475		3,167,440		7,009,503		8,152,274		9,533,748	
其它資產		30,000		15,000		10,000							
資產合計		10,945,505		4,903,093		6,783,988		7,175,928		10,295,491		9,975,247	
流動負債		1,656,670				1,672,088		485,690		500,000			
固定負債													
其它負債		148,263				39,618		856,056		44,993		27,365	
負債合計		1,804,933				1,711,706		1,341,746		544,993		27,365	
股本		10,000,000		5,000,000		6,000,000		6,000,000		10,000,000		10,000,000	
公積與盈餘		(891,330)		(73,330)		(501,629)		(170,476)		(8,426)		(72,334)	
本期損益		31,902		(23,577)		(426,089)		4,658		(241,076)		20,216	
淨值合計		9,140,572		4,903,093		5,072,282		5,834,182		9,750,498		9,947,882	
淨值與負債合計		10,945,505		4,903,093		6,783,988		7,175,928		10,295,491		9,975,247	

表 3 整車貨運業資產負債表 (76 年) (續二)

項目	公司別	三	新	萬	達	隆	昇	林	口	億	豐	龍	達
流動資產		6,330,068		3,963,872		5,340,735		31,887		888,079		7,272,426	
固定資產		4,636,847		6,900,217		8,561,975		4,709,430		1,339,427		2,603,355	
其它資產		35,000		30,000		15,000		6,018,907		2,104,936			
資產合計		11,001,915		10,894,089		13,917,710		10,760,224		4,332,442		9,875,781	
流動負債		1,188,067		1,627,300				27,289					
固定負債													
其它負債		231,194		73,491		38,123						169,886	
負債合計		1,419,261		1,700,791		38,123		27,289				169,886	
股 本		10,000,000		10,000,000		14,000,000		10,000,000		4,200,000		10,000,000	
公積與盈餘		(125,755)		(741,812)		(121,896)		380,025				(264,633)	
本期損益		(291,591)		(64,890)		1,483		352,910		132,442		(29,472)	
淨值合計		9,582,654		9,193,298		13,879,587		10,732,935		4,332,442		9,705,895	
淨值與負債合計		11,001,915		10,894,089		13,917,710		10,760,224		4,332,442		9,875,781	

表 3 整車貨運業資產負債表 (76 年) (續三)

項目	公司別	大	交	吉	力	秋	煌	豐	裕	東	億	正	誠
流動資產		5,494,019		478,310		162,646		3,402,084		1,847,447		4,857,411	
固定資產		1,586,589		12,616,071		3,073,962		6,599,302		34,545,525		818,496	
其它資產		297,439								15,000			
資產合計		7,378,047		13,094,381		3,236,608		10,001,386		36,407,972		5,675,907	
流動負債		212,366		757,103		123,289				1,251,778			
固定負債													
其它負債		16,465		2,583,038		343,774		492,310				26,094	
負債合計		228,831		3,340,141		467,063		492,310		1,251,778		26,094	
股本		9,000,000		10,000,000		3,000,000		10,000,000		35,000,000		6,000,000	
公積與盈餘		(1,601,590)		12,527		(235,594)		(264,494)		254,938		(3,121)	
本期損益		(249,194)		(258,287)		5,139		(226,430)		(98,744)		(347,066)	
淨值合計		7,149,216		9,754,240		2,760,545		9,509,076		35,156,194		5,649,813	
淨值與負債合計		7,378,047		13,094,381		3,236,608		10,001,386		36,407,972		5,675,907	

表 3 整車貨運業資產負債表 (76.年) (續四)

項目	公司別	三	旭	有	春	麗	華	上	允	巧	吉	總	計
流動資產		566,002		838,619		8,849,232		67,536		2,859,294		129,994,877	
固定資產		4,349,604		1,473,836		9,252,774		2,871,006		2,039,262		258,633,531	
其它資產		15,060				154,750				10,000		9,612,917	
資產合計		4,930,666		2,312,455		18,256,756		2,938,542		4,908,556		398,241,325	
流動負債		128,203		87,480		4,658,184		118,759		558,395		50,068,413	
固定負債												25,703,343	
其它負債		30,408		26,301		3,000,000		342,680		42,424		14,841,306	
負債合計		158,611		113,781		7,658,184		461,439		600,819		90,613,062	
股本		5,000,000		3,000,000		10,000,000		3,000,000		5,000,000		292,200,000	
公積與盈餘		(228,005)		(823,989)		403,645		(510,870)		(676,858)		(6,971,162)	
本期損益		60		22,663		194,927		(12,027)		(15,605)		22,399,425	
淨值合計		4,772,055		2,198,674		10,598,572		2,477,103		4,307,737		307,628,263	
淨值與負債合計		4,930,666		2,312,455		18,256,756		2,938,542		4,908,556		398,241,325	

表 4 整車貨運業資產負債表 (75 年)

項目	公司別	聯	全	中	永	信	譽	萬	信	全	億	福	和
流動資產		39,778,730		16,078,404			177,996		73,996		6,762,252		2,980,201
固定資產		43,169,556		5,475,295			6,029,094		4,082,594		3,252,000		15,180,742
其它資產		4,233,169		290,000					17,000				270,000
資產合計		87,181,455		21,843,699			6,207,090		4,173,590		10,014,252		18,430,943
流動負債		39,147,345		749,068			93,407		23,222				749,063
固定負債				12,000,000									7,900,000
其它負債							4,219,486		1,800,000				800,000
負債合計		39,147,345		12,749,068			4,312,893		1,823,222				9,449,063
股本		28,560,000		9,000,000			3,000,000		3,000,000		10,000,000		9,000,000
公積與盈餘		8,136,594		(4,736)			(1,155,032)						(83,910)
本期損益		11,337,516		99,367			49,229		(649,632)		14,252		65,790
淨值合計		48,034,110		9,094,631			1,894,197		2,350,368		10,014,252		8,981,880
淨值與負債合計		87,181,455		21,843,699			6,207,090		4,173,590		10,014,252		18,430,943

表 4 整車貨運業資產負債表 (75 年) (續一)

項目	公司別	詮	億	省	運	聚	達	明	得	北	順	陸	上
流動資產		7,211,214			42,382	2,575,744		807,871		3,726,019		149,369	
固定資產		2,725,954			2,930,489	2,962,274		5,054,574		6,354,967		7,017,296	
其它資產		72,428											
資產合計		10,009,596			2,972,871	5,538,018		5,862,445		10,080,986		7,166,665	
流動負債					965,414								
固定負債								32,921					
其它負債						39,647				89,412		2,238,999	
負債合計					965,414	39,647		32,921		89,412		2,238,999	
股本		10,000,000			2,000,000	5,000,000		6,000,000		10,000,000		5,000,000	
公積與盈餘						497,872		(6,641)		(36,926)		(72,918)	
本期損益		9,596			7,457	499		(163,835)		28,500		584	
淨值合計		10,009,596			2,007,457	5,498,371		5,829,524		9,991,574		4,927,666	
淨值與負債合計		10,009,596			2,972,871	5,538,018		5,862,445		10,080,986		7,166,665	

表 4 整車貨運業資產負債表(75 年) (續二)

項目	公司別	三	新	萬	達	隆	昇	林	口	億	豐	龍	達
流動資產		231,836		241,266		1,015,844		370,136		72,649		6,422,345	
固定資產		3,865,075		7,680,574		8,885,751		4,857,679		3,678,416		3,495,220	
其它資產								1,358,971		604,149			
資產合計		4,096,911		7,921,840		9,901,595		6,586,786		4,355,214		9,917,565	
流動負債		222,666						830,000					
固定負債													
其它負債		1,200,000		3,069,491		4,023,491						182,198	
負債合計		1,422,666		3,069,491		4,023,491		830,000				182,198	
股本		2,800,000		4,800,000		6,000,000		5,600,000		4,200,000		10,000,000	
公積與盈餘		(86,797)		(7,655)		(156,485)		6,061				(120,854)	
本期損益		(38,958)		60,004		34,589		150,725		155,214		(143,779)	
淨值合計		2,674,245		4,852,349		5,878,104		5,756,786		4,355,214		9,735,367	
淨值與負債合計		4,096,911		7,921,840		9,901,595		6,586,786		4,355,214		9,917,565	

表 4 整車貨運業資產負債表 (75 年) (續三)

項目	公司別	大	交	吉	力	秋	煌	豐	裕	東	億	正	誠
流動資產		4,075,499		1,512,155		484,073		7,367,743		13,239,536		4,799,941	
固定資產		3,349,620		8,587,732		2,342,662		2,419,222		22,349,682		1,244,353	
其它資產													
資產合計		7,425,119		10,099,887		2,826,735		9,786,965		35,589,218		6,044,294	
流動負債		13,254								334,280			
固定負債													
其它負債		13,455		87,360		62,329		51,459				47,415	
負債合計		26,709		87,360		62,329		51,459		334,280		47,415	
股 本		9,000,000		10,000,000		3,000,000		10,000,000		35,000,000		6,000,000	
公積與盈餘		(1,178,312)		442		(254,844)		(219,204)		204,931		9,861	
本期損益		(423,278)		12,085		19,250		(45,290)		50,007		(12,982)	
淨值合計		7,393,410		10,012,527		2,764,406		9,735,506		35,254,938		5,996,879	
淨值與負債合計		7,425,119		10,099,887		2,826,735		9,786,965		35,589,218		6,044,294	

表 4 整車貨運業資產負債表 (75 年) (續四)

項目	公司別	三	旭	有	春	麗	華	上	允	巧	吉	總	計
流動資產		1,353,072		1,606,533		3,835,548		97,900		3,024,352		130,114,606	
固定資產		3,463,664		610,372		7,588,493		2,635,268		1,681,559		192,970,177	
其它資產						378,500						7,224,217	
資產合計		4,816,736		2,216,905		11,802,541		2,733,168		4,705,911		330,309,000	
流動負債						1,191,281		23,510		350,000		44,692,510	
固定負債												19,932,921	
其它負債		44,741		14,593				20,528		32,568		18,037,172	
負債合計		44,741		14,593		1,191,281		44,038		382,568		82,662,603	
股本		5,000,000		3,000,000		10,000,000		3,200,000		5,000,000		233,160,000	
公積與盈餘		(229,609)		(799,747)		301,425		(456,494)		(689,524)		3,597,498	
本期損益		1,604		2,059		309,835		(54,376)		12,867		10,888,899	
淨值合計		4,771,995		2,202,312		10,611,260		2,689,130		4,323,343		247,646,397	
淨值與負債合計		4,816,736		2,216,905		11,802,541		2,733,168		4,705,911		330,309,000	

附錄四之(一) 關於公路貨運業加入退出管制 有關法令規定

(一)公路法

第三十六條：「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。」

第三十七條第三款：「經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向該汽車運輸業主事務所所在地之省（市）公路主管機關申請。」

第三十八條：「公路主管機關，審核經營汽車運輸業之申請，應按下列之規定：

1. 合於當地運輸需要者。
2. 確能增進公眾便利者。
3. 具有充分經營財力者。
4. 具有合於規定車輛及站、場設備者。

前項審核細則，由交通部定之。」

第三十九條：「經核准籌備之汽車運輸業應自核准之日起，六個月內籌備完竣。

汽車運輸業應於籌備期間依法辦理公司或商業登記，並報請該管公路主管機關核准發給汽車運輸業營業執照及公路汽車客運業之營運路線許可證後，方得開始營業或通車營運。」

第四十條：「汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業自領得營運路線許可證之日起，均應於一個月內開始營業或通車營運。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運外，

逾期撤銷其汽車運輸業營業執照，並吊銷其全部營業車輛牌照，或撤其營運路線許可證。」

第四十六條：「汽車運輸業變更組織、增減資產、抵押財產、宣告停業或歇業、應先報請公路主管機關核准。」

第四十七條：「中央或省（市）公路主管機關，對汽車運輸業，認為經營不善，妨礙公共利益或交通安全時，得為下列之處理：

1 限令定期改善。

2 應改善之事項，逾期尚無成效，或違抗命令，不為改善時，得停止其部份營業。

3 受停止部份營業處分一年以上，仍未改善者，經交通部核准，撤銷其汽車運輸業營業執照。

前項部份營業之停止或營業執照之撤銷，路主管機關應採取適當措施，繼續維持客貨運輸業務不使中斷。

（二）汽車運輸業管理規則

第四款第三款：「經營汽車運輸業，應備具籌備申請書（如附表 1），依下劃規定，申請核准籌備：

經營遊覽車客運業、計程車客運業、小客車租賃業、汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業，向該汽車運輸業主事務所所在地之省（市）公路主管機關申請。」

第五條：「經核准籌備之汽車運輸業，應自核准之日起六個月內籌備完竣，並於籌備期間依法辦理公司或商業登記，備具立案申請書（如附表 2），報請該管公路主管機關核准，發給汽車運輸業營業執照（如附表 3）及公路汽車客運業、汽車路線貨運業之營運路線許可證（如附表 4）後，方得開始營業或通車營運。」

第八條：「汽車運輸業自領得汽車運輸業營業執照之日起，公路汽車客運業或汽車路線貨運業自領得營運路線許可證之日起，均應

於一個月內開始營業或通車營運，並報請公路主管機關備查。除因天災、事變或其他不可抗力，得報請該管公路主管機關核准，俟其原因消失後即開始營業或通車營運外，逾期撤銷其汽車運輸業營執照，並吊銷其全部營業車輛牌照或撤銷其營運路線許可證。」

第十八條：「各類汽車貨運業之營運路線及區域，由該管公路主管機關視實際情形核定之。」

第二十三條：「汽車運輸業有下列情事之一者應具有關書類圖說報請公路主管機關核准。如營業執照或營運路線許可證須換發者，應同時換發。

1. 轉讓。

2. 變更公司、行號組織、名稱、地址或負責人。

3. 增加營業種類。

4. 變更資本額或增減資產。

5. 抵押財產。

6. 變更或增減營運路線或區域。

7. 公路或市區汽車客運業增減固定行車班次。」

第二十六條：「汽車運輸業申請定期停止一部或全部營業時，應將停止原因、路線起訖點、或區域地名、停業期限等，報請公路主管機關核准後公告實施（如附表5），期滿應即申報復業。」

第二十七條：「汽車運輸申請歇業時，應將其原因連同股東決議書或合夥人同意書及原領執照，報請公路主管機關核准後，方得實施。其營業車輛，如出售作為營業用車輛時，應辦理過戶；如出售作為非營業用車輛時，應將牌照繳銷。」

（三）汽車運輸業審核細則

第四條：「公路主管機關核准汽車運輸業申請籌設，應合於下列第

一款一目以上及第二款至第四款之規定：

1 合於當地運輸需要者：

- (1)有利於當地工業之發展。
- (2)有利於當地農業之發展。
- (3)有利於當地商業之發展。
- (4)有利於當地林業之發展。
- (5)有利於當地漁業之發展。
- (6)有利於當地畜牧或養殖業之發展。
- (7)有利於當地礦業之發展。
- (8)有利於當地觀光事業之發展。
- (9)有利於都市計畫新社區之發展。
- (10)有利於當地客、貨運輸之發展。

2 確能增進公眾便利者：

- (1)營運路線規劃周延，有助於當地客貨運輸之改善及交通之便捷。
- (2)當地無同類之汽車運輸業，或現有之汽車運輸業不足以適應大眾運輸需要。
- (3)有助於市區之均衡發展，或解決偏遠地區之交通。

3 具有充分經營財力者：

- (1)公路汽車客運業資本額新台幣 1 億元以上。
- (2)市區汽車客運業資本額新台幣 1 億元以上。
- (3)遊覽車客運業資本額新台幣 3 千萬元以上。
- (4)計程車客運業資本額以公司行號經營者新台幣 5 百萬元以上，但個人經營計程車客運業不受此限。
- (5)小客車租賃業資本額以公司行號經營者新台幣 5 百萬元以上，但個人經營計程車客運業 5 百萬元以上。

(6)汽車貨運業資本額大型貨車貨運業新臺幣3千萬元以上，小型貨車貨運業新臺幣5百萬元以上，但個人經營小貨車貨運業不受此限。

(7)汽車路線貨運業資本額新臺幣5千萬元以上。

(8)汽車貨櫃貨運業資本額新臺幣3千萬元以上。

4. 具有足夠合於規定車輛及站、場設備者：

(1)車輛設備：

①公路汽車客運業應具備全新大客車50輛以上。

②市區汽車客運業應具備全新大客車50輛以上。

③遊覽車客運業應具備全新大客車10輛以上。

④計程車客運業以公司行號經營者應具備全新小客車30輛以上，但個人經營計程車營業以1輛為限。

⑤小客車租賃業甲種應具備全新小客車1百輛以上，乙種應具備全新小客車10輛以上。

⑥汽車貨運業大型貨車貨運業應具備全新大貨車20輛以上，小型貨車貨運業應具備小貨車20輛以上，但個人經營小貨車貨運業以1輛為限。

⑦汽車路線貨運業應具備全新大貨車30輛以上。

⑧汽車貨櫃貨運業應具備全新曳引車15輛及半拖車30輛以上。

(2)路站場設備：

①營業所、站之設備符合營業需要。

②停車場地符合公路主管機關規定標準。

③汽車運輸業應設立乙種以上汽車修理廠辦理汽車修護或委託汽車修理業代辦之。

綜合有關的法令條文之規定，公路貨運業可分成汽車貨運業，路

線貨運與貨櫃貨運三類，其設立加入採許可制，其管制之機構則為各公路主管機關，即各省市政府監理單位，亦即汽車貨運業、汽車路線貨運業、汽車貨櫃貨運業之申請核准籌設，應向該汽車運輸事業主事務所所在地之省市公路主管機關申請。而公路主管機關審核是否核定事業加入的原則，合於當地需要、增進公眾便利，同時只有充份經營財力及合於規定之車輛及站、場設備。申請核准籌備之事業應具備，籌備申請書、公司登記、及營業執照及路線貨運業之營運路線許可證後，方得開始營運。

另依「汽車運輸業審核細則」中，對各事業之加入營運有著明確之條件限制，以確保事業能正常營運。例如：汽車貨運業資本額大型貨車貨運業需 3 千萬元以上，小型貨車貨運業則需 5 百萬元以上，汽車路線貨運需 5 千萬元以上，貨櫃貨運業需 3 千萬元以上，但個人經營小貨車貨運業不受此限。在車輛設備方面，汽車貨運業大型貨車貨運業者需見有全新大貨車 20 輛以上，小型貨車貨運業應具備小貨車 20 輛以上，汽車貨櫃貨運業應具備全新曳引車 15 輛及半拖車 30 輛以上。在站場設備上，對於營業站所設備未詳細規定，但需符合營業需要，停車場地應符合規定標準，此外應自行設立乙種以上汽車修理廠作車輛維修或委託汽車修理業代辦。因此政府對於公路貨運業之加入管制採取嚴格的設置標準，一方面得以確保營運品質的良好，另一方面也得以避免過多的業者加入，造成市場之紊亂。

對於退出營運方面，政府亦採取嚴格之管制措施，例如：變更組織、增減資產、抵押財產、宣告停業或歇業時均應先報主管機關核准，而不得任意為之，以確保運輸服務的一貫性，同時對於營業車輛出售為非營業用車輛時亦應將牌照繳銷。

綜合本節所述，貨運業之加入退出均採用核准制度，並有一定設置標準，以確保社會大眾能有一定的運輸服務，並以嚴格的加入審核，以確保貨運業營運環境。

附錄四之(二) 有關公路貨運業服務水準管制 有關法令規定

(一)公路法

第四十九條：「汽車運輸業對客、貨運輸，應準時安全運送之。但急病患者、郵件包裹、易腐貨物或於公益上有正當理由者，得優先運送。」

第五十條：「依物品之性質，有危害他人身體或財產之慮者，汽車運輸業得拒絕運送。」

前項運送物，因申請不實，致汽車運輸業者蒙受損害，託運人應負損害賠償責任。」

第六十四條：「汽車或電車運輸業遇有行車事故、致人、客傷害、死亡或財、物毀損、喪失時，應負損害賠償責任。但經證明其事故之發生係因不可抗力或非由於汽車或電車運輸業之運失所致者，不免損害賠償責任。（下略）」

(二)汽車運輸業管理規則

第九條：「汽車運輸業應在其營業處所之顯明處，標明其名稱。」

第十一條：「汽車運輸業應於開業前，將旅客票價表、行李、貨物等運價及有關雜費公告，並報請公路主管機關備查。」

第十三條：「汽車運輸業於申請立案或增添車輛申請新領營業車輛牌照時，均限用未曾請領牌照之新車。汽車運輸業申請增減或讓受營業車輛時，應將增減讓受車輛之廠牌、年份及座位或載重量，報請公路主管機關核准。」

第二十四條：「汽車運輸業應按期將左列報表，送請公路主管機關查核：

1 運輸成績月報表。

2. 車輛狀況月報表。
3. 員工統計年報表。
4. 燃料消耗統計年報表。
5. 核定經營路線者，行駛路線年報表。
6. 營業報告書。

前項第六款所稱之營業報告書，包括資產負債表，財產目錄損益計算書，盈餘分配表。」

第一百零四條：「貨運業應依規定之營業類營運，不得攬載核定種類以外之貨物。」

第一百零五條：「貨運業應在各營業所揭示下列事項：

1. 營業時間表。
2. 運費及雜費表。
3. 其他託運人及受貨人注意事項。」

第一百零六條：「汽車路線貨運業經核定營業路線並行駛固定班之者，應訂定營業時間，公告實施。」

第一百十五條：「託運人託運零擔貨物應詳實填具託運單並簽名蓋章交由貨運業者填具發送明細單，但託運整車貨物應由貨運業者填具運輸單。」

第一百十六條：「前條發送明細單及運輸單，貨運業者應交駕駛人隨車攜帶，以憑查驗。」

第一百十七條：「貨運業者承運貨物，應填發提單交託運人，並依公路法第四十九條規定順序起運。」

第一百十九條：「託運人託運貨物時，應將貨物點交貨運業者查驗過磅，並應交付有關託運貨物之稅捐及管制等所必要之文件。

前項託運之貨物如有包裝不妥者，貨運業者應請託運人整理，不整理時，得拒絕運送或由託運人在託運單上註明自負喪失毀

損責任。」

第一百二十五條：「貨運業者對已承運之貨物如因路阻不能運送時，應即通知託運人（下略）。」

第一百二十六條：「貨運業者對已承運之貨物，在路阻之處如無電訊可資通知或情形急迫不及通知託運人，或所運係屬零擔貨物時，貨運業者應斟酌情形為必要之處置。貨運業者如確知運輸路線在短期內恢復時，得候恢復通車後繼續運送。」

第一百二十八條：「貨物運抵目的地時，貨運業者應即通知受貨人提貨。」

附錄四之(三) 公路貨運業費率管制有關法令規定

(一)公路法

第四十二條：「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、貨運價準則擬訂，報請該管公路主管機關核定，非經核准，不得調整。」

第四十三條：「汽車運輸業之客貨運運價及雜費，非經公告，不得實施。」

(二)汽車運輸業客貨運運價準則

第二條：「本準則所稱汽車運輸業客貨運運價，指汽車客貨運輸每一基本單位之運價。」

第三條：「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。」

第八條：「汽車貨運以一級路面大貨車整車運輸普通貨物每一延噸公里之運價訂為基本運價，其計算公式如下：

$$\text{每噸公里基本運價} = \frac{\text{每車公里合理成本} \times (1 + \text{合理經營報酬率})}{\text{平均每車公里載運普通貨物噸數}}$$

(上條公式中，每車公里合理成本，依同法第五條之規定，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、稅捐費等作為計算項目。)

第九條：「貨櫃、零擔貨物、輕笨貨物、整體貨物、易損品、貴重品、危險品、正常工作時間以外運送之貨物及以小貨車，特種運

輸車運輸之貨物，其運價得按基本運價加成計算，其加成率由中央或省、市公路主管機關核定之。」

第十一條：「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。」

(三)汽車運輸業管理規則

第一百零八條：「貨運業承運貨物分整車及零擔兩種。按車輛之載重量收費者，為整車貨物；按車輛所載貨物之件數及每件重量計算運費者，為零擔貨物。」

第一百零九條：「零擔貨物運費以十公斤為計算單位，不足十公斤以十公斤計。」

第一百十條：「貨物重一公斤，其體積超過四立方公寸者，為輕笨貨物。」

輕笨貨物之運費，整車貨物按車輛載重量收費，但體積噸超過重量噸者，以體積噸計算，零擔貨物以體積四立方公寸折一公斤計算。

輕笨貨物之量度方法，以貨物包裝之最高、最寬及最長部分為準。」

第一百十一條：「貨物依其性質、價值、重量體積、用途及運輸情形等，須加成或減成收費者，由各類汽車貨運業公會參照汽車客、貨運價準則擬訂，報請該管公路主管公路主管機關核定。」

第一百十二條：「貨物由貨運業負責裝卸者，得收裝卸費。」

第一百十三條：「貨運業承運整車貨物，遇有左列情形得收車輛滯留費：

- 1 由託運人或受貨人自行裝卸之貨物，自車輛到達裝卸地點之時起，每噸貨物一裝或一卸之時間超過十五分鐘者。

- 2 貨物裝車後，因託運人取銷託運或變更託運，使車輛滯留者。

3. 其他因應歸責託運人或受貨人之原因，稽延貨物裝卸，或使已裝載貨物之車輛滯留者。

前項滯留費，由貨運業者與託運人約定之。」

第一百十四條：「零擔貨物運抵目的地，受貨人接獲貨運業者提貨通知後，如逾二十四小時尚未提取者，貨運業者得收貨物保管費。

貨物保管費以二十四小時為計算單位，自通知提貨逾二十四小時起算，不足二十四小時按二十四小時計，其費率由該管公路主管機關核定之。