

80-34-032

台灣地區公路客貨運費率之研究

交通部運輸研究所

中華民國八十年六月

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

公式計算項目說明及運用準則如下：

1. 公式中每車公里合理成本，包括燃料、附屬油料、輪胎、車輛折舊、修車材料、行車人員薪資、行車附支、修車員工薪資、修車附支、業務員工薪資、業務費用、各項設備折舊、管理員工薪資、管理費用、財務費用、稅捐費用等計算項目，由公路管理機關審定之。
2. 每車公里全票人數及每車公里各種義務性優待票人數，由公路主管機關參考上年度營運實績審定之。
3. 各種促銷業務性之優待票人數，一律按全票人數計算。
4. 合理經營報酬率，得參照銀行一年期定期存款利率計算之。
5. 每張票價尾數不滿一元者，得進整為一元計算，此項進整加收之金額，於計算每人公里基本運價率中，以平均值減除之。

另外第八條及第九條為公路貨運基本運價訂定之依據：

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為基本運價，其計算公式如左：

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

公式計算項目及運用準則，得參照第五條之規定辦理。

第九條：貨櫃、零擔貨物、輕笨貨物、整體貨物、易損品、貴重品、

目 錄

表目錄

圖目錄

第一章	緒論	
1.1	研究緣起與背景	1
1.2	研究目的	3
1.3	研究方法	4
1.4	研究內容	4
第二章	公路汽車客運業財務分析及現行運價問題之探討	
2.1	篩選主要公路汽車客運業者	6
2.2	主要公路汽車客運業者財務報表分析	6
2.3	公路汽車客運運價訂定之沿革	17
2.4	公路汽車客運現行運價問題之探討	26
第三章	長途客運業營運與載客率現況分析	
3.1	營運現況分析	31
3.2	載客率與營運盈虧	32
第四章	載客率核算之探討	
4.1	載客率之理念架構	38
4.2	載客率之估算	44
第五章	載客率有關問題之探討	
5.1	區別核訂載客率之探討	52
5.2	統一載客率與補貼	55
5.3	合理載客率與實際載客率之探討	56
第六章	公路汽車客運基本運價公式之研擬	
6.1	統一會計科目及會計事務處理準則之研擬	59
6.2	基本運價公式之研擬	59

6.3	每車公里合理營運成本之分析	60
6.4	報酬率基之研擬	66
6.5	合理報酬率之研擬	66
第七章	公路貨運費率問題探討	
7.1	沿 革	69
7.2	公路貨運業費率管制有關法令規定	70
7.3	費率管制因素與政策	73
7.4	費率管制方法	78
第八章	貨運業現況分析	
8.1	靠行問題	82
8.2	現行費率定價方式之檢討	84
8.3	現行成本計價方法與費率調整	89
第九章	公路貨運費率之研擬	
9.1	成本項目之確定	95
9.2	成本計算方式之研擬	97
9.3	計價公式之研擬	101
第十章	結論與建議	
10.1	結論及主要建議	104
10.2	相關建議	107
	參考文獻	109
附錄一	統一會計科目及會計事務處理準則	111
附錄二	「台灣地區公路客運費率之研究」與業者座談會記錄	135

圖目錄

圖 1.1	研究流程圖	5
圖 3.1	載客率和總盈虧關係圖	34
圖 3.2	載客率和營業盈虧關係圖	35
圖 3.3	載客率和營業外虧關係圖	36
圖 4.1	載客率理念架構圖	40
圖 4.2	傳統方法估算實例	46

表 目 錄

表2.1	台灣汽車客運公司營運範圍	7
表2.2	三項業務收入組成分析	8
表2.3	營業收入組成分析	9
表2.4	三項營業項目營業車輛組成分析	10
表2.5	三項營業項目燃料消耗量組成分析	11
表2.6	流動比率及營運資金分析	13
表2.7	流動資產組成分析	14
表2.8	資產組成分析	15
表2.9	負債組成分析	16
表2.10	營業費用組成分析	18
表2.11	投資報酬率分析	19
表2.12	十六項成本組成分析	20
表2.13	五項主要成本累計百分比	23
表3.1	台灣地區長途汽車客運公司營運統計表	33
表3.2	載客率介於18.1~22.4間之績效表	37
表4.1	核訂載客率變動對於營業盈虧之敏感度分析	39
表4.2	一般公路客運服務水準指標	43
表4.3	傳統估算法實例	47
表4.4	三種延人公里估算方法之比較	51
表5.1	長途客運公司載客率	53
表5.2	台灣地區的區域劃分	53
表5.3	合理載客率與實際載客率之比較	58
表6.1	十六項成本占全部營業成本比例排行榜	61
表6.2	十三項成本項目與統一會計科目對照表	63
表6.3	十三項成本及分攤基礎	67

表 8.1	歷年公路貨運基本運價調整	93
表 9.1	公式成本項目與業者會計科目比較表	96
表 9.2	十三項成本項目與統一會計科目對照表	98

第一章 緒 論

1.1 研究緣起與背景

運輸業乃公用事業，因此運輸費率之訂定，除須能使其收入產生合理之盈餘報酬，以確保其事業長期性之健全生存與發展外，尚需考慮社會大眾之利益。若運價訂定太高，除直接影響消費大眾之利益外，進而更可能影響大眾對旅次運量之需求，使運輸業無法達到經濟規模之有利條件；若運價訂定太低，則短期雖可使消費大眾獲利，但長期而言，將可能影響運輸業之服務品質，動搖其財務結構，而且，若部份虧損須由政府補貼時，不僅將造成政府財政之負擔，同時對國家整體資源配置之合理性與能源運用之有效性，亦將造成莫大的影響；故其對社會經濟之影響實極其深遠。因此，世界各國政府為保護消費大眾免於支付太高之成本，使業者無法獲得獨佔之利益，另一方面，也為了避免業者間之削價競爭，保障公司有足夠之收入以維持正常營運，莫不將費率管制，列為運輸管理政策中最重要之課題。

我國現行有關公路運價訂定之管制，係依民國73年1月23日修正之公路法第四十二條規定：「汽車運輸業之客貨運運價，由汽車運輸業同業公會按汽車運輸業客貨運運價準則擬訂，報請該公路主管機關核定，非經核准，不得調整」，換言之，即讓業者有參與運價調整作業之機會及提供運輸成本資料之義務，以期運價調整作業更臻完善。

民國74年6月26日再度修正「汽車運輸業客貨運運價準則」，其中第四條及第五條即為公路汽車客運基本運價訂定之依據：

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

第五條：公路汽車客運基本運價之訂定，依左列公式計算之：

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

公式計算項目說明及運用準則如下：

1. 公式中每車公里合理成本，包括燃料、附屬油料、輪胎、車輛折舊、修車材料、行車人員薪資、行車附支、修車員工薪資、修車附支、業務員工薪資、業務費用、各項設備折舊、管理員工薪資、管理費用、財務費用、稅捐費用等計算項目，由公路管理機關審定之。
2. 每車公里全票人數及每車公里各種義務性優待票人數，由公路主管機關參考上年度營運實績審定之。
3. 各種促銷業務性之優待票人數，一律按全票人數計算。
4. 合理經營報酬率，得參照銀行一年期定期存款利率計算之。
5. 每張票價尾數不滿一元者，得進整為一元計算，此項進整加收之金額，於計算每人公里基本運價率中，以平均值減除之。

另外第八條及第九條為公路貨運基本運價訂定之依據：

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為基本運價，其計算公式如左：

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

公式計算項目及運用準則，得參照第五條之規定辦理。

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。

惟因台灣鐵路各主要幹線與高速公路及省道各主要路線多係平行或互相貫通，為使兩路之營運能以平衡發展，以構成完善之運輸體系，故行政院於「大眾運輸運價政策改進要點」中，即規定鐵、公路運價須作整體配合，且由交通部統一核辦，以收協調一致之功。

運價之調整，不僅關係著運輸事業之發展，同時，對國家整體資源配置之合理性與能源運用之有效性，亦均有極大之影響。然而由於客貨運業者填送給監理處或聯合會之資料並不一致，而產生各項成本認定的標準不一；如客運運價訂定，實際之每車載客數與核定者有相當的差距，因此每每造成長途客運運價漲幅調整時的爭議。以七十七年五、六月間，公路長途客運部份為例，依台灣省公共汽車客運商業公會聯合會（簡稱聯合會）之計算需調漲運價百分之八十二點四，依台灣省政府交通處之核算調幅為百分之四十四點四，中華民國消費者文教基金會則認為票價漲幅應在百分之十九點四六到二十四點三二之間，最後交通部則核定百分之二十二點九十之漲幅定案，並於七十七年七月一日起施行。另貨運部分亦有類似爭議情形發生。

依據七十四年六月二十六日汽車運輸業客貨運運價準則第十一條規定：「汽車運輸業營運成本重估及運價調整，除遇有特殊情形外，每兩年檢討一次」，因此預料今後每兩年營運成本估算與運價調整時，各方仍可能會有類似的爭議。因此亟需檢討與運價訂定相關的各項制度，包含公路客貨運運價準則是否修訂，合理成本如何查核，以及客運載客率之調查。

1.2 研究目的

本研究之目的在檢討公路汽車客貨運業運價訂定相關事項。具體的研究內容包括：

- 1.檢討公路客貨運運價公式及其變數定義

- 2.建立成本查核制度

- 3.建立客運載客率調查制度

1.3 研究方法

有關成本查核、客運載客率調查，以及運價公式之研究文獻已很多。然而運價之訂定不僅影響業者盈虧，且與社會大眾息息相關，因此必須尋求一個能為各方所接受的方式。

本研究擬分成四個階段進行：

第一階段：收集國內外相關之研究報告，以及公路客貨運業者之實際營運資料，俾使研究結果不會遺漏重要的可行方案，或與實際狀況脫節。

第二階段：參考前人研究及業者意見，分別為成本查核制度、客運載客率調查制度及運價公式，從學理與業務構思可行方案，並評估其利弊得失。

第三階段：將各種可行方案與業者，消費者代表，政府主管機關，舉行分別溝通與綜合座談，廣泛徵求意見。

第四階段：由研究小組成員綜合各方意見，擬出結論及具體之建議。

整個研究流程詳如圖 1.1 所示：

1.4 研究內容

- 1.對基本假設之質疑與檢討

- 2.對成本查核制度之檢討

- 3.客運載客率調查制度之檢討

- 4.公路客貨運運價準則之檢討

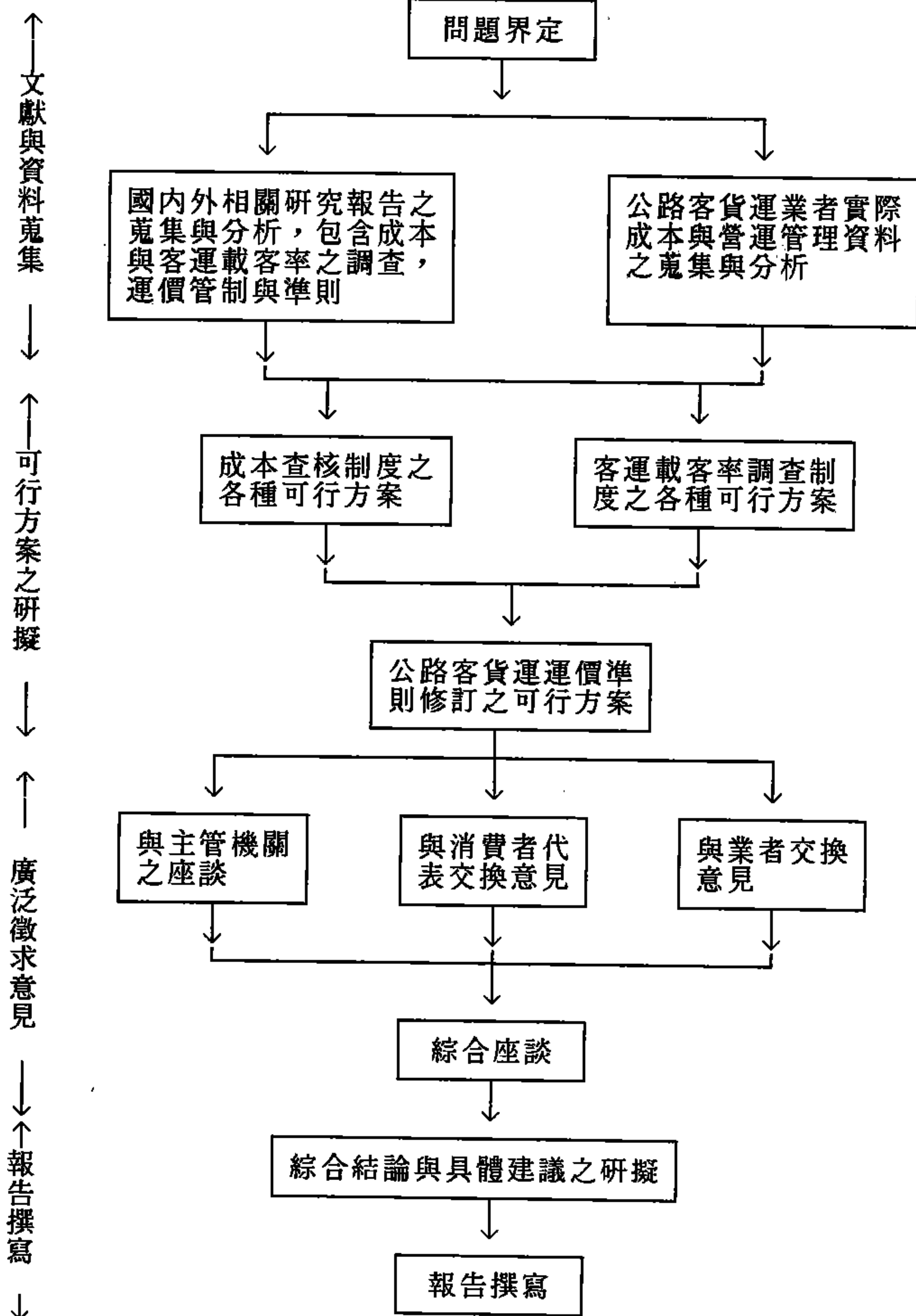


圖 1.1 研究流程圖

第二章 公路汽車客運業財務分析及現行運價問題之探討

目前台灣省民營汽車客運公司共有三十二家，其中北部地區有十四家（含基隆、台北、桃園、新竹、苗栗等縣市），中部地區有八家（含台中、彰化、南投、雲林等縣市），南部地區有七家（含嘉義、台南、高雄、屏東等縣市），東部地區則有三家（含宜蘭、花蓮、台東等縣市）。表2.1即各民營汽車客運公司所在地及其服務範圍。

由於各民營汽車客運公司營業項目除公路客運外，大多兼營市區公車與遊覽車等業務。為能針對公路汽車客運業之運價問題作探討，本章首先篩選以公路客運為主要營業項目之業者，然後再進一步分析其財務狀況。

2.1 篩選主要公路汽車客運業者

本研究篩選之依據為以營業收入、營業車輛、燃料消耗量為基準，凡此三項基準公路客運部份佔總量皆達百分之五十以上者，入選為主要公路客運業者。篩選結果見表2.2、2.3、2.4、2.5，入選者為24家，包括北部地區九家，中部地區六家，南部地區六家及東部地區三家。

2.2 主要公路汽車客運業者財務報表分析

依據台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會所提供七十八年二十四家民營汽車客運公司之財務報表分析結果，可綜合如下：

1. 短期償債能力普遍很差：

表 2.1 台灣省汽車客運公司營運範圍

編號	公司名稱	公司所在地	營運範圍
1	基隆汽車客運公司	台北縣瑞芳鎮	台北縣、基隆市
2	三重汽車客運公司	台北縣三重市	台北市、台北縣
3	首都汽車客運公司	台北縣三重市	台北市、台北縣
4	台北汽車客運公司	台北縣板橋市	台北市、台北縣
5	海山汽車客運公司	台北縣板橋市	台北縣
6	淡水汽車客運公司	台北縣淡水鎮	台北市、台北縣
7	福和汽車客運公司	台北縣中和市	台北市、台北縣
8	新店汽車客運公司	台北縣新店市	台北市、台北縣
9	欣和汽車客運公司	台北縣汐止鎮	台北縣
10	指南汽車客運公司	台北縣	台北市、台北縣
11	宜蘭汽車客運公司	宜蘭縣羅東鎮	宜蘭縣
12	桃園汽車客運公司	桃園縣桃園市	桃園縣
13	中壢汽車客運公司	桃園縣中壢市	桃園縣
14	新竹汽車客運公司	新竹市	新竹縣、市、苗栗縣、台中縣
15	苗栗汽車客運公司	苗栗縣頭份鎮	苗栗縣、新竹縣、台中縣
16	花蓮汽車客運公司	花蓮縣花蓮市	花蓮縣
17	豐原汽車客運公司	台中縣豐原市	台中縣、台中市
18	巨業汽車客運公司	台中縣沙鹿鎮	台中縣、台中市
19	台中汽車客運公司	台中市	台中縣、台中市、彰化縣
20	仁友汽車客運公司	台中市	台中縣、台中市
21	彰化汽車客運公司	彰化縣彰化市	彰化縣、台中縣、市、南投縣
22	員林汽車客運公司	彰化縣員林鎮	彰化縣、台中縣、市、南投縣
23	南投汽車客運公司	南投縣埔里鎮	南投縣
24	台西汽車客運公司	雲林縣虎尾鎮	雲林縣、嘉義縣、台中縣、嘉義縣、市
25	嘉義汽車客運公司	嘉義市	雲林縣、嘉義縣、南投縣、嘉義縣
26	新營汽車客運公司	台南縣新營鎮	台南縣、嘉義縣
27	協成汽車客運公司	台南縣麻豆鎮	台南縣
28	興南汽車客運公司	台南市	台南市、台南縣
29	台南汽車客運公司	台南市	台南市、台南縣
30	高雄汽車客運公司	高雄縣鳳山市	高雄市、高雄縣
31	屏東汽車客運公司	屏東縣屏東市	屏東縣
32	鼎東汽車客運公司	台東縣台東市	台東縣

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

表2.2 三項業務收入組成分析

項目次\公司別	基隆	三重	首都	台北	海山	淡水	福和	新店	欣和	指南	宜蘭
公路客運收入	99.14%	61.13%	4.38%	30.19%	99.87%	89.10%	39.64%	96.04%	9.88%	73.40%	71.98%
公車收入	0.00%	38.87%	95.17%	69.72%	0.00%	0.00%	59.87%	2.06%	0.00%	26.37%	4.40%
遊覽車收入	0.86%	0.00%	0.45%	0.09%	0.13%	10.90%	0.49%	1.91%	90.12%	0.23%	23.62%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
項目次\公司別	桃園	中壢	新竹	苗栗	花蓮	豐原	巨業	台中	仁友	彰化	員林
公路客運收入	64.79%	0.00%	69.69%	79.95%	71.59%	87.14%	87.18%	33.50%	12.65%	85.00%	92.07%
公車收入	32.43%	92.32%	9.44%	0.33%	6.75%	0.61%	8.14%	61.57%	85.25%	1.00%	0.00%
遊覽車收入	2.79%	7.68%	20.87%	19.72%	21.67%	12.25%	4.68%	4.93%	2.10%	13.99%	7.93%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
項目次\公司別	南投	台西	嘉義	新營	協成	興南	台南	高雄	屏東	東	
公路客運收入	80.81%	86.39%	84.28%	85.71%	71.46%	91.55%	44.51%	85.57%	83.60%	87.08%	
公車收入	0.00%	0.07%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	46.73%	0.84%	2.62%	0.00%	
遊覽車收入	19.19%	13.54%	13.54%	14.29%	28.54%	8.45%	8.76%	13.59%	13.77%	12.92%	
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

表 2.3 營業收入組成分析

項目次\公司別	基隆	三 重	首 都	台 北	海 山	淡 水	福 和	新 店	欣 和	指 南	宜 蘭
營業內收入	98.83%	98.92%	96.37%	98.31%	97.25%	95.80%	99.08%	94.76%	100.00%	98.78%	98.38%
營業外收入	1.17%	1.08%	3.63%	1.69%	2.75%	4.20%	0.92%	5.24%	0.00%	1.22%	1.62%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
項目次\公司別	桃 園	中 壢	新 竹	苗 栗	花 蓮	豐 原	巨 業	台 中	仁 友	彰 化	員 林
營業內收入	95.40%	92.25%	94.56%	99.06%	99.09%	96.09%	97.27%	92.13%	96.22%	91.42%	95.66%
營業外收入	4.60%	7.75%	5.44%	0.94%	0.94%	0.91%	2.73%	7.87%	3.78%	8.58%	4.34%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
項目次\公司別	南 投	台 西	嘉 義	新 營	協 成	興 南	台 南	高 雄	屏 東	鼎 東	
營業內收入	98.46%	98.71%	97.86%	97.30%	99.49%	93.28%	58.94%	94.44%	97.54%	99.32%	
營業外收入	1.54%	1.29%	1.29%	2.70%	0.51%	6.72%	41.06%	5.56%	2.46%	0.68%	
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

表2.4 三項營業項目營業車輛組成分析

	公司名稱	車 輛 數				百 分 比		
		長途客運	市區公車	遊覽車	合計	長途客運	市區公車	遊覽車
篩選二 十 四 家	基隆	96	—	1	97	99	0	1
	三重	323	169	—	492	66	34	0
	海山	23	—	—	23	100	0	0
	淡水	50	—	—	50	100	0	0
	新店	167	4	—	171	98	2	0
	指南	231	118	1	350	66	34	0
	宜蘭	51	7	2	60	85	12	3
	桃園	294	114	2	410	72	28	0
	新竹	456	61	30	547	83	11	6
	苗栗	186	3	10	199	93	2	5
	花蓮	103	18	3	124	83	15	2
	豐原	277	3	26	306	91	1	8
	巨業	60	27	5	92	65	29	6
	彰化	219	10	22	251	87	4	9
	員林	179	—	10	189	95	0	5
	南投	46	—	3	49	94	0	6
	台西	169	3	10	182	93	2	5
	嘉義	160	—	17	177	90	0	10
	新營	82	—	5	87	94	0	6
	協成	27	—	7	34	79	0	21
剔 除 八 家	興南	253	—	7	260	97	0	3
	高雄	366	10	20	396	92	3	5
	屏東	120	6	8	134	90	4	6
	東	78	—	1	79	99	0	21
	首都	15	175	—	190	8	92	0
	台北	436	27	—	463	94	6	0
	福和	60	80	—	140	43	57	0
	欣和	27	—	1	28	96	0	4
家	中壢	—	47	1	48	0	98	2
	台中	237	124	5	366	65	34	1
	仁友	30	170	1	201	15	85	0
	台南	127	173	9	309	41	56	3

表2.5 三項營業項目燃料消耗量組成分析

	公司名稱	燃 料 消 耗 量 (千公升)				百 分 比		
		長途客運	市區公車	遊覽車	合計	長途客運	市區公車	遊覽車
篩選二 十 四 家	基隆	2307	—	13	2320	99	0	1
	三重	7390	4435	—	11825	62	38	0
	海山	873	—	—	873	100	0	0
	淡水	1057	—	—	1057	100	0	0
	新店	4309	105	—	4414	98	2	0
	指南	5362	2903	12	8277	65	35	0
	宜蘭	1164	84	56	1304	89	7	4
	桃園	6560	2574	32	9166	72	28	0
	新竹	7473	910	754	9137	82	10	8
	苗栗	2891	17	275	3183	91	0	9
	花蓮	2031	348	371	2750	74	13	13
	豐原	4563	70	478	5111	89	2	9
	巨業	1457	158	43	1658	88	10	2
	彰化	4215	86	513	4814	88	2	10
	員林	3600	—	215	3815	94	0	6
	南投	652	—	95	747	87	0	13
	台西	3010	11	258	3279	92	0	8
	嘉義	2714	—	392	3133	87	0	13
	新營	1566	—	90	1656	64	0	36
	協成	541	—	182	723	75	0	25
剔 除 八 家	興南	3856	—	186	4042	95	0	5
	高雄	7626	49	407	8082	94	1	5
	屏東	1594	78	209	1881	85	4	11
	鼎東	1362	—	212	1574	87	0	13
	首都	430	4145	—	4575	9	91	0
	台北	7582	2917	—	10499	72	28	0
	福和	1141	1563	—	2704	42	58	0
	欣和	332	—	13	345	96	0	4
	中壢	—	464	57	521	0	89	11
	台中	5677	2172	98	7849	72	28	0
	仁友	566	2988	29	3583	16	83	1
	台南	2255	2586	340	5181	44	50	6

由表 2.6 流動比率（流動資產÷流動負債）及營運資金（流動資產－流動負債）分析知，除淡水、新店、桃園三家公司流動資產大於流動負債外，其餘二十家公司皆為流動負債大於流動資產，然而流動負債為營業未來一年或一個營業循環內（孰長）所需償付之債務，通常以流動資產為償付標的物，因而如此普遍不及 1 的流動比率及負的營運資金，可見其短期償債能力相當的差。

2.現金為流動資產的主要成分：

由表 2.7 流動資產的組成分析知，其最主要成份為現金，平均約佔流動資產的 41.60%，其次為應收款項及預付款項，再其次才為客運業者所需常備用的材料盤存，平均約占流動資產的 13.66%。

3.固定資產比重大：

由表 2.8 資產之組成分析知，各家公司資產中以固定資產佔最大比例，平均約佔 84.12%。由於固定資產為企業自己所擁有且正供營業中使用之長期性資產，然而由於原各公司之財務報表之固定資產中尚包含著一些長期投資，長期基金，或未完工程等之非供營業中使用之資產，故表 2.8 之分析結果可能高估了固定資產之比例，但無論如何，其固定資產之比重仍是相當高的。

4.負債比率偏高：

由表 2.9 負債組成分析，知負債佔總資產比率平均約 68.07%，換句話說，近七成的資金來自於負債，負債比率偏高，其中尤以流動負債比率最高，平均約佔總資產 40.34%，如此脆弱之資本結構，對企業之安全性相當可慮。

5.長期資金不足投資於固定資產：

一般理財方法是由長期資金來購買長期資產，而自表 2.9 又知長期負債加上股東權益之總合長期資金大約佔總資產之 49.15%，然而固定資產由前面之分析得知約佔總資產之 84.12%，故知長

表 2.6 流動比率及營運資金分析

項目別\公司別	基隆	三重	海山	淡水	新店	指南	宜蘭	桃園	新竹
流動比率	0.09	0.32	0.34	3.07	1.66	0.04	0.49	2.36	0.38
營運資金	-81312479	-162238550	-7755717	23082288	54155157	-533761910	-34454156	139374043	-214789481
項目別\公司別	苗栗	花蓮	豐原	巨業	彰化	員林	南投	台西	嘉義
流動比率	0.17	0.54	0.52	0.84	0.17	0.67	0.18	0.14	0.16
營運資金	-163942878	-15883657	-97100618	-7566068	-219731179	-23277892	-15740798	-215418946	-234627670
項目別\公司別	新營	協成	興南	高雄	屏東	屏東	平均	標準差	
流動比率	0.13	0.08	0.09	0.34	0.38	0.29	0.56	0.74	
營運資金	-40881476	-21255146	-251600354	-189379068	-18492654	-43247988	-98814883		

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

表 2.7 流動資產組成分析

項目別\公司別	基隆	三重	海山	淡水	新店	指南	宜蘭	桃園	新竹
現金	60.90%	32.23%	67.06%	93.63%	88.67%	21.28%	22.21%	50.30%	19.37%
短期投資	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	1.10%	0.00%	0.00%	26.53%	22.44%
應收款項	11.64%	4.75%	13.57%	1.93%	1.99%	4.55%	6.61%	3.15%	38.26%
材料盤存	13.35%	16.40%	0.00%	4.15%	2.25%	6.56%	2.13%	7.46%	13.03%
預付款項	14.12%	28.14%	19.37%	0.02%	5.98%	52.76%	39.64%	8.07%	6.90%
其他流動資產	0.00%	18.48%	0.26%	0.26%	0.00%	14.86%	29.41%	4.50%	0.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
項目別\公司別	苗栗	花蓮	豐原	巨業	彰化	員林	南投	台西	嘉義
現金	48.13%	20.68%	29.64%	66.03%	28.28%	23.24%	71.79%	20.99%	6.71%
短期投資	0.61%	49.58%	18.48%	12.53%	42.64%	28.75%	2.82%	32.35%	0.00%
應收款項	20.99%	17.00%	44.91%	8.46%	12.52%	14.49%	18.33%	16.75%	36.19%
材料盤存	18.67%	8.42%	5.64%	7.43%	15.10%	17.69%	7.06%	24.20%	6.13%
預付款項	11.60%	4.16%	1.34%	5.45%	1.46%	15.83%	0.00%	5.70%	50.97%
其他流動資產	0.00%	0.16%	0.00%	0.09%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
項目別\公司別	新營	協成	興南	高雄	屏東	屏東	平均	標準差	
現金	19.87%	60.02%	21.47%	34.51%	41.80%	49.50%	41.60%	23.28%	
短期投資	0.07%	0.00%	19.26%	38.86%	4.58%	0.00%	12.53%	15.81%	
應收款項	12.61%	11.90%	23.12%	12.84%	14.23%	5.28%	14.84%	11.08%	
材料盤存	51.34%	24.12%	25.18%	7.84%	39.39%	4.41%	13.66%	12.02%	
預付款項	16.11%	3.96%	10.96%	5.94%	0.00%	40.82%	14.55%	15.74%	
其他流動資產	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	2.82%	7.23%	
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%		

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

表 2.8 資產組成分析

項目別\公司別	基隆	三重	海山	淡水	新店	指南	宜蘭	桃園	新竹
流動資產	3.74%	10.61%	6.11%	26.81%	35.74%	3.36%	33.55%	26.73%	16.19%
固定資產	95.50%	89.27%	87.23%	72.35%	63.82%	78.63%	58.40%	71.82%	81.76%
其他資產	0.76%	0.13%	6.66%	0.84%	0.45%	18.02%	8.05%	1.45%	2.05%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
項目別\公司別	苗栗	花蓮	豐原	巨業	彰化	員林	南投	台西	嘉義
流動資產	10.16%	9.98%	16.00%	11.28%	6.55%	10.22%	10.20%	9.53%	15.55%
固定資產	88.82%	87.95%	83.98%	88.00%	93.40%	89.53%	83.22%	90.09%	82.39%
其他資產	1.02%	2.07%	2.07%	0.72%	0.05%	0.24%	6.59%	0.38%	2.07%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
項目別\公司別	新營	協成	興南	高雄	屏東	屏東	平均值	標準差	
流動資產	2.85%	5.39%	6.37%	9.76%	4.92%	17.13%	12.86%	9.04%	
固定資產	95.48%	94.61%	93.60%	89.38%	86.32%	73.42%	84.12%	9.73%	
其他資產	1.68%	0.00%	0.03%	0.86%	8.77%	9.45%	3.01%	4.31%	
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%		

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

表2.9 負債組成分析

項目別\公司別	基隆	三重	海山	淡水	新店	指南	宜蘭	桃園	新竹
流動負債	41.13%	33.32%	18.23%	8.74%	21.55%	64.92%	69.08%	11.31%	42.46%
長期負債	42.32%	51.99%	31.24%	67.93%	48.06%	31.06%	9.04%	0.00%	0.00%
其他負債	2.45%	0.70%	7.68%	0.23%	7.24%	0.37%	0.08%	4.07%	6.38%
股東權益	14.11%	13.98%	42.86%	23.10%	23.14%	3.66%	21.80%	84.60%	51.17%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
長期負債+股東權益	56.42%	65.98%	74.09%	91.03%	71.20%	34.71%	30.84%	84.61%	51.17%
負債/總資產	85.89%	86.02%	57.14%	76.90%	76.86%	96.34%	78.20%	15.39%	85.82%
項目別\公司別	苗栗	花蓮	豐原	巨業	彰化	員林	南投	台西	嘉義
流動負債	58.69%	18.37%	31.03%	13.42%	38.51%	15.32%	55.91%	66.42%	95.94%
長期負債	0.00%	2.71%	0.00%	59.56%	14.76%	19.92%	0.00%	1.85%	11.22%
其他負債	20.76%	15.52%	26.73%	2.08%	26.98%	33.79%	1.87%	21.73%	1.14%
股東權益	20.55%	63.19%	42.24%	24.94%	19.75%	30.97%	42.22%	9.99%	-8.31%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
長期負債+股東權益	20.55%	65.89%	42.24%	84.50%	34.51%	50.89%	42.22%	11.84%	2.91%
負債/總資產	79.45%	36.81%	57.76%	75.06%	80.25%	69.03%	57.78%	90.01%	108.31%
項目別\公司別	新營	協成	興南	高雄	屏東	屏東	平均	標準差	
流動負債	22.35%	71.13%	70.32%	28.49%	12.81%	58.64%	40.34%	24.02%	
長期負債	2.97%	0.00%	10.73%	0.00%	0.00%	7.84%	17.22%	21.22%	
其他負債	18.53%	0.00%	2.18%	26.17%	25.46%	0.00%	10.51%	11.08%	
股東權益	56.16%	28.87%	16.77%	45.34%	61.73%	33.52%	31.93%	20.89%	
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%		
長期負債+股東權益	59.12%	28.87%	27.50%	45.34%	61.73%	41.36%	49.15%		
負債/總資產	43.84%	71.13%	83.23%	54.66%	38.27%	66.48%	68.07%		

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

期資金遠不足以投資固定資產，如此結果，在固定資產尚未產生盈利之前即需償還短期債務的理財方式，對企業而言是相當危險之事。

6.營業外費用主要發生在利息費用：

由表2.10營業費用組成分析，得知營業內費用為最主要費用之支出，平均約佔總費用之93.03%，而營業外費用占總費用之6.97%，其最主要發生在利息費用，約占營業外費用的77.22%。

7.各公司投資報酬率差距很大，而普遍偏低：

表2.11投資報酬率分析，採兩種分析方法，一為以總資產為基礎計算其投資報酬率，一為以股東權益為基礎計算其投資報酬率。前者所得之報酬率，平均約為4%，其中三家虧損，廿一家盈餘。而後者之平均報酬率卻為負值（-9%），其中十一家虧損，報酬率在0%~5%間有七家，6%~10%有一家，10%以上者有三重、桃園、新竹、花蓮、台西等五家。

8.薪津是最主要營業成本：

由表2.12營業費用組成分析知，駕駛員薪津高居第一位，其次排名為柴油、車輛折舊、站務員薪津、管理員薪津、修理員薪津...，可見薪津是最主要營業成本，由表2.13第(1)項累加駕駛員、站務員、管理員、修車員四項薪津後，其平均值即佔總營業內費用的49.03%，所以薪津費用幾佔營業成本之半數，無怪乎勞動基準法實施後引起業者極力爭取調高運價。

9.一般而言，一個企業若要能生存必須達成兩個財務目標，第一是企業需具獲利性，第二是企業需具償債能力，然而綜合以上分析，卻發現大多業者既有很差的償債能力，又有很差的獲利能力，不禁令人質疑其生存能力？然各公司皆已存在多年，亦未聞其危機，莫非其財務資料不具可靠性？

2.3 公路汽車客運運價訂定之沿革

表2.10 營業費用組成分析

項目別\公司別	基隆	三重	海山	淡水	新店	指南	宜蘭	桃園	新竹
營業內費用	91.09%	94.08%	89.37%	97.83%	92.98%	89.24%	93.83%	99.82%	96.12%
營業外費用	8.91%	5.92%	10.63%	2.17%	7.02%	10.76%	6.17%	0.18%	3.88%
	00.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
利息費用／營業外費用	87.42%	100.00%	29.78%	100.00%	77.37%	99.93%	93.68%	0.00%	72.20%
項目別\公司別	苗栗	花蓮	豐原	巨業	彰化	員林	南投	台西	嘉義
營業內費用	90.94%	95.60%	96.00%	86.51%	91.18%	95.51%	93.12%	88.49%	86.01%
營業外費用	0.18%	4.40%	4.00%	13.49%	8.82%	4.49%	6.88%	11.51%	13.99%
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
利息費用／營業外費用	86.95%	27.00%	93.34%	98.72%	94.75%	100.00%	72.67%	90.00%	97.82%
項目別\公司別	新營	協成	興南	高雄	屏東	屏東	平均	標準差	
營業內費用	93.77%	96.11%	92.37%	90.35%	98.89%	93.45%	93.03%	3.57%	
營業外費用	6.23%	3.89%	7.63%	9.65%	1.11%	6.55%	6.97%	3.57%	
	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%		
利息費用／營業外費用	40.96%	100.00%	83.73%	40.68%	73.45%	92.85%	77.22%	27.70%	

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

表2.11 投資報酬率分析

項目別\公司別	基隆	三重	海山	淡水	新店	指南	宜蘭	桃園	新竹
(本期盈虧+利息支出) ／總資產	0.05	0.10	-0.05	-0.05	0.05	0.02	0.01	0.09	0.09
本期盈虧／股東權益	-0.08	0.30	-0.18	-0.26	0.02	-1.56	-0.15	0.11	0.13
項目別\公司別	苗栗	花蓮	豐原	巨業	彰化	員林	南投	台西	嘉義
(本期盈虧+利息支出) ／總資產	0.06	0.17	0.04	0.05	0.02	0.01	0.03	0.02	0.00
本期盈虧／股東權益	0.03	0.26	0.06	0.01	-0.14	-0.06	-0.05	0.27	-0.32
項目別\公司別	新營	協成	興南	高雄	屏東	屏東	平均值	標準差	
(本期盈虧+利息支出) ／總資產	-0.05	0.04	0.05	0.03	0.01	0.07	0.04	0.05	
本期盈虧／股東權益	-0.11	-0.04	0.00	0.03	0.01	0.03	-0.09	0.34	

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

表 2.12 營業費用組成分析

項目別\公司別	基 隆	三 重	海 山	淡 水	新 店	指 南	宜 蘭	桃 園
駕駛員薪津	37.91%	37.59%	42.27%	28.68%	28.74%	31.46%	23.96%	44.18%
服務油料	4.73%	0.00%	0.23%	0.00%	0.00%	0.00%	0.13%	0.08%
柴屬折舊	13.39%	17.32%	19.28%	19.28%	15.08%	14.28%	17.45%	13.39%
附車輪胎	0.36%	0.90%	0.91%	0.91%	0.60%	0.74%	0.59%	0.46%
折舊	13.82%	7.61%	10.30%	10.30%	12.98%	12.98%	17.65%	6.68%
附車輪胎	1.64%	1.35%	3.09%	3.09%	1.30%	1.30%	1.263%	1.23%
行車費用	1.96%	3.18%	1.99%	1.99%	3.35%	3.35%	6.06%	1.86%
行車費用	73.81%	67.98%	64.26%	64.26%	75.58%	64.10%	67.11%	67.87%
修理汽料(修)	5.32%	6.64%	4.30%	5.50%	4.71%	5.44%	4.55%	5.59%
折舊	2.97%	6.37%	5.87%	7.51%	3.42%	3.46%	6.63%	3.91%
附車輪胎	0.45%	0.13%	1.03%	0.05%	0.43%	0.07%	0.03%	2.67%
折舊	1.20%	0.22%	0.34%	0.98%	2.35%	4.05%	2.26%	1.13%
修理費用	9.94%	13.35%	11.54%	14.03%	10.92%	13.02%	13.47%	13.30%
站務薪津(業)	2.89%	4.76%	5.97%	5.06%	3.09%	7.15%	5.42%	6.44%
折舊(業務)	0.91%	0.40%	2.05%	3.49%	0.12%	0.16%	0.10%	0.30%
其他業務費用	2.31%	0.66%	5.64%	1.58%	1.85%	4.62%	1.60%	0.55%
業務費用	6.11%	5.82%	13.66%	10.13%	5.06%	11.93%	7.12%	7.29%
管理薪津(管)	4.39%	3.73%	0.22%	5.98%	3.46%	1.46%	2.75%	6.78%
折舊(管理)	0.14%	0.50%	0.00%	0.82%	0.20%	0.72%	0.56%	0.56%
其他管理費用	3.11%	5.83%	2.86%	1.77%	1.30%	1.78%	5.76%	5.76%
管理費用	7.57%	10.06%	3.08%	8.58%	4.96%	3.97%	9.07%	9.07%
稅捐費用	2.49%	2.80%	2.43%	3.00%	3.48%	2.47%	3.11%	3.63%
總營業費用	99.94%	99.97%	99.94%	100.00%	100.01%	95.48%	99.89%	99.93%

表 2.12 營業費用組成分析 (續)

項目別\公司別	新 竹	苗 栗	花 蓮	豐 原	巨 業	彰 化	員 林	南 投
駕駛員薪津	34.87%	27.35%	26.34%	38.00%	21.28%	33.83%	31.83%	23.24%
服務員薪津	1.13%	6.37%	1.19%	3.86%	0.95%	5.00%	1.97%	0.00%
柴油	11.73%	15.30%	18.14%	14.44%	15.57%	13.63%	15.26%	17.14%
附屬油料	0.35%	0.44%	0.57%	0.59%	0.74%	0.51%	0.63%	0.94%
車折	10.47%	12.82%	10.75%	7.69%	7.08%	5.66%	8.40%	7.54%
輪胎費	1.06%	1.43%	2.59%	1.54%	1.84%	1.93%	1.94%	0.46%
行車支	1.89%	3.42%	3.47%	2.63%	6.87%	1.82%	3.71%	3.38%
行車費用	61.49%	67.13%	63.06%	68.76%	54.32%	62.37%	63.73%	52.70%
修理員薪津	9.75%	5.81%	6.55%	5.49%	4.14%	8.93%	7.80%	6.60%
汽車用料(修)	2.97%	4.20%	5.81%	3.53%	5.74%	2.78%	3.82%	8.48%
折舊	0.45%	0.05%	0.08%	0.01%	0.04%	0.11%	0.06%	0.00%
修車支	0.88%	1.23%	2.96%	0.78%	0.80%	0.72%	0.08%	0.61%
修理費用	14.05%	11.30%	15.39%	9.81%	10.72%	12.53%	11.76%	15.69%
站務員薪津	9.68%	4.48%	7.44%	3.94%	7.13%	5.27%	10.23%	6.60%
折舊(業)	0.53%	0.48%	0.01%	0.36%	0.66%	0.00%	0.35%	0.00%
其他業務費用	1.33%	0.85%	1.36%	2.63%	3.15%	1.22%	0.72%	1.53%
業務費用	11.53%	5.81%	8.82%	6.93%	10.94%	6.50%	11.30%	8.13%
管理員薪津	5.14%	5.04%	6.05%	5.24%	11.87%	6.35%	2.62%	11.52%
折舊(管)	0.48%	0.70%	0.45%	0.44%	1.20%	1.03%	0.28%	0.51%
其他管理費用	1.85%	1.96%	2.93%	2.21%	6.53%	6.30%	4.09%	2.76%
管理費用	7.46%	7.71%	9.42%	7.88%	19.59%	13.68%	6.99%	14.79%
稅捐費用	5.52%	6.00%	3.23%	5.85%	4.43%	4.91%	6.23%	8.68%
營業費用	100.00%	97.94%	99.93%	99.23%	100.00%	100.00%	100.00%	99.99%

表 2.12 營業費用組成分析 (續)

項目別	公司別	台	西	嘉	義	新	營	協	成	興	南	高	雄	屏	東	鼎	東	平均值	排名
駕駛員薪津 服務員薪津 柴油 附屬油料 車輛折舊 輪胎費 行車附支	駕駛員薪津	28.76%	25.81%	23.71%	22.42%	31.54%	32.05%	31.03%	25.30%	30.51%	1								
	服務員薪津	1.64%	2.32%	0.57%	6.21%	0.33%	0.92%	0.44%	0.00%	1.59%	13								
	柴油	16.89%	19.64%	14.88%	18.15%	13.09%	17.78%	12.39%	16.80%	15.69%	2								
	附屬油料	0.82%	0.75%	0.49%	0.57%	0.50%	0.72%	0.61%	0.69%	0.63%	15								
	車輛折舊	3.45%	2.40%	6.47%	7.09%	9.67%	13.41%	4.45%	8.59%	9.17%	3								
	輪胎費	2.02%	3.75%	2.10%	1.69%	1.52%	0.96%	1.66%	3.30%	1.82%	12								
	行車附支	3.57%	4.56%	6.59%	7.09%	1.62%	4.41%	2.46%	6.51%	3.95%	9								
<hr/>																			
行車費用		57.14%	59.24%	54.80%	63.22%	58.28%	70.25%	53.04%	61.28%	63.36%									
修理員薪津 汽車用料 折舊費(修) 修車附支	修理員薪津	6.80%	5.31%	5.95%	3.05%	5.74%	7.21%	7.42%	5.91%	6.02%	6								
	汽車用料	5.86%	2.93%	3.84%	10.44%	3.71%	0.00%	2.73%	3.54%	4.61%	8								
	折舊費(修)	0.00%	0.00%	0.00%	0.03%	0.05%	0.09%	0.03%	0.18%	0.25%	18								
	修車附支	1.77%	2.44%	2.02%	0.61%	0.36%	0.34%	0.09%	1.15%	1.22%	14								
<hr/>																			
修理費用		14.43%	10.68%	11.82%	14.13%	9.86%	7.65%	10.27%	10.78%	12.10%									
站務員薪津 折舊費(業) 其他業務費用	站務員薪津	11.26%	2.82%	13.35%	2.48%	10.53%	1.12%	11.24%	5.51%	6.41%	4								
	折舊費(業)	0.00%	0.28%	0.00%	0.17%	0.70%	0.53%	0.75%	0.00%	0.51%	16								
	其他業務費用	1.55%	2.17%	2.39%	9.98%	1.30%	2.83%	1.40%	1.96%	2.30%	11								
<hr/>																			
業務費用		12.81%	5.27%	15.74%	12.63%	12.53%	4.49%	13.39%	7.47%	9.23%									
管理員薪津 折舊費(管) 其他管理費用	管理員薪津	7.96%	12.34%	7.50%	4.72%	10.52%	4.82%	5.69%	9.92%	6.09%	5								
	折舊費(管)	0.00%	0.15%	0.00%	0.08%	0.50%	0.34%	0.85%	1.10%	0.47%	17								
	其他管理費用	1.99%	2.23%	4.70%	3.36%	3.24%	4.14%	7.92%	6.40%	3.58%	10								
<hr/>																			
管理費用		9.95%	14.73%	12.20%	8.17%	14.26%	9.30%	14.46%	17.42%	10.13%									
稅捐費用		5.63%	10.09%	5.12%	1.85%	5.07%	6.24%	8.79%	3.47%	4.77%	7								
<hr/>																			
營業費用		99.95%	100.00%	99.68%	100.00%	100.00%	97.92%	99.96%	100.42%	99.60%									

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

表2.13 五項主要成本累計百分比

項目別\公司別	基隆	三重	海山	淡水	新店	指南	宜蘭	桃園	新竹
(1)	50.15%	52.71%	52.76%	45.21%	40.01%	45.51%	36.69%	62.99%	59.43%
(2)	63.90%	70.04%	68.27%	64.50%	55.09%	59.79%	54.14%	76.37%	71.16%
(3)	77.73%	77.64%	74.24%	74.79%	74.24%	72.77%	71.19%	83.05%	81.63%
(4)	80.22%	80.44%	76.67%	77.79%	77.72%	75.23%	74.90%	86.68%	87.15%
(5)	83.19%	86.81%	82.54%	85.30%	81.14%	78.70%	81.52%	90.59%	90.11%

項目別\公司別	苗栗	花蓮	豐原	巨業	彰化	員林	南投	台西	嘉義
(1)	42.69%	46.28%	52.68%	44.42%	54.37%	52.48%	47.96%	54.78%	46.28%
(2)	57.99%	64.42%	67.12%	59.99%	68.01%	67.74%	65.10%	71.67%	65.92%
(3)	70.81%	75.16%	74.81%	67.07%	73.67%	76.14%	72.64%	75.12%	68.32%
(4)	76.81%	78.40%	80.66%	71.50%	78.58%	82.36%	81.32%	80.75%	78.41%
(5)	81.01%	87.20%	84.19%	77.24%	81.36%	86.18%	89.80%	86.61%	81.35%

項目別\公司別	新營	協成	興南	高雄	屏東	屏東	平均值
(1)	50.51%	32.67%	58.34%	45.20%	55.38%	46.63%	49.03%
(2)	65.39%	50.82%	68.01%	62.98%	67.76%	63.51%	58.20%
(3)	71.85%	57.91%	81.10%	76.39%	72.22%	72.10%	73.89%
(4)	76.97%	59.76%	84.81%	82.63%	81.01%	75.56%	78.49%
(5)	80.82%	70.20%	89.88%	82.63%	83.74%	79.11%	83.26%

(1) 薪津費用 (包含駕駛員、業務員、管理員、修車員工)

(2) 柴油 + 薪津費用

(3) 車輛折舊 + 柴油 + 薪津費用

(4) 稅捐費用 + 車輛折舊 + 柴油 + 薪津費用

(5) 修車費用 + 稅捐費用 + 車輛折舊 + 柴油 + 薪津費用

資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會七十八年統計資料

1. 民國40年前，無法令規定公路汽車客運費率之計算公式。
2. 民國44年11月，行政院核定每車公里標準成本及每車公里應有收入之計算方法，係採經營比法之觀念，公式為

$$\text{應有收入} = \text{營業成本} \times (1+7\%)$$

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

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

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

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

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

公式內容說明：

營業支出 — 包括行車費用、站務費用、業務費用、管理費用及其他營業支出。

營業外支出 — 包括財務支出、整理支出、賠償與損失及其他雜項支出。營業外支出及營業收入如與客運業務無關者，不予計列。

固定資產淨額 — 按上年度終運輸營業用固定資產之帳面價值減除備抵折舊之淨額。

營運週轉金 — 按一個月用人費及三個月材料費之總和計算。

合理報酬率 — 得比照銀行一年期定期存款利率計算之。

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

6. 民國74年6月26日再度修正「汽車運輸業客貨運運價準則」，其計算公式則回復至民國44年之成本加成法（經營比法）。其中第四條，第五條即為公路汽車客運基本運價訂定之依據其條文如下：

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

第五條：公路汽車客運基本運價之訂定，依左列公式計算之每延人公里之基本運價

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

公式計算項目說明及運用準則如下：

- (一) 公式中每車公里合理成本，包括燃料、附屬油料、輪胎、車輛折舊、修車材料、行車人員薪津、行車附支、修車員工薪資、修車附支、業務員工薪資、業務費用、各項設備折舊、管理員工薪資、管理費用、財務費用、稅捐費用等計算項目、由公路管理機關審定之。
- (二) 每車公里全票人數及每車公里各種義務性優待票人數，由公路主管機關參考上年度營運實績審定之。
- (三) 各種促銷業務性之優待票人數，一律按全票人數計算。
- (四) 合理經營報酬率，得參照銀行一年期定期存款利率計算之。
- (五) 每張票價尾數不滿一元者，得進整一元計算，此項進整加收之金額，於計算每人公里基本運價率中，以平均值減除之。

2.4 公路汽車客運現行運價問題之探討

1. 對基本假設之探討

- (1) 運價公式主要是奠基於運輸服務的供需均具有均質性的假設；然而，隨著社會發展的多元化與區位化，不同地區（都會區、都市區、城鎮、鄉村）間或不同地區內的運輸的需求，在「質」與「量」上的差異，愈形明顯，以致依運價公式所訂的運價難以反應運輸服務供需上的差異性，而使供需雙方不易接受所訂的運價。

似可考慮在一致性的費率公式下，依地區別、路線別或其他標準分別訂定合理成本及載客率之等級（或權數）。

(2) 假設業者所提供之實際營運及成本會計之資料是正確的。然而各家業者的會計制度與科目並不統一，雖然業者在民國七十一年曾訂定一套台灣省民營汽車客運公司統一會計科目，但遵行者非常少，況且業者同時經營各種營業項目，公路客運、市區公車及遊覽車，若無統一的分攤基礎及會計事務處理準則，則資料可用性必低。當務之急，首應建立統一會計制度，行政主管機關並應透過報表管理方式，限業者定期呈報，報表並須經合格專業會計師審計。

2. 對合理營業成本之探討

(1) 現行公路汽車客運基本運價公式中每車公里合理成本，包括十六項成本，其中除燃料、附屬油料，以每公升之市價除以每公升可行駛公里數，因有市價可循，較客觀合理外，其餘多項成本皆以他項成本乘以某一比率而得之。例如，各項設備折舊以車輛折舊為基礎乘以某一比率；行車附支以行車人員薪津乘以某一比率，．．．等等，此法不甚合理，因為二者之間不見得具相關性，如何能構成一比率關係呢？更甚者，修車材料與車輛折舊應成一反比關係，因為車子愈新時行駛里程愈高，折舊愈高，而修理費用愈低；當車子老舊時，折舊愈低，修理費用反愈高。但原有公式中對修車材料卻是以車輛折舊乘以某一比率，表示二者是呈正向關係，此並不合理。

(2) 公路汽車客運業，因大多數業者均兼營市區公車及遊覽車，在成本計算方面亦未分列，各類運輸成本都無法明確分出。因無確定之公路汽車客運成本，因此在費率訂定時，難以提供可資參考之數據，以獲取大眾信服。解決之道，輔導業者建立一套健全之會計制度及統一之會計處理準則，俾使業者之成本歸類方法一致。並進一步檢討合理營業成本所應含蓋之科目是那些？如何分類？及其合理之估算方式？

3. 載客率調查制度之檢討

(1) 衡量法：用擬算法估計每車載客人數

由於每車載客人數係運價公式之分母項，對運價之影響最具敏感性，且其值之高低與各公司營運地區之需求特性有密切關係，並非客運業者能左右，因此，應有客觀合理之估算標準方能符合實情。

公路汽車客運之每車載客人數實際上係延人公里數除以延車公里數，其意義相當於公路汽車客運產品之銷售率，因此要推估每車載客人數，必須確實掌握延人公里數與延車公里數。延車公里數之計算簡單，只需加總每班次客車之行駛里程數（里程表的讀數）即能獲得，由業者提報之資料其可信度較高；延人公里數則不然，精確的算法應是加總所有的乘客之旅行長度（理論上可由每張票根之起迄站里程差逐一加總而得），惟因工作量龐大且繁雜，若非採用電腦自動記錄或統計，每家公司是否願意花大量人力按每張票根之里程數加以統計實值得懷疑，這亦係交通部不願採用業者所提每車載客數據之主要理由。

然而事實上延人公里數亦可由客運營收除以基本運價直接估算（暫且忽略基本里程 7公里），除非業者短報營收，否則由這種方式估算得之延人公里數將較為客觀。

此外，直接以過去實際資料為準（如最近兩年之平均數），或是利用指數平滑法考慮時間序列之影響，都是可以檢討的。

(2) 基本原則：公式統一，但數值則分區核定

藍武王（民78年）曾以七十六年客運營運收入推估公路汽車客運業各公司之延人公里數，發現各客運公司間每車載客人數隨營運地區之不同而有明顯的差異，例如新店客運公司高達30.6人／車，宜蘭客運公司僅為14.8人／車，平均為

20.75人／車，比交通部核定之26人／車少5.25人／車。而交通部在核定費率時逕以26人／車統一適用全省各客運公司，顯然不符實際，此將造成每車載客人數較高之公司獲得超額利潤，而部分載客較低之公司遭受虧損，形成不公。

因此可以考慮分區核定載客率。至於分區的標準很多，例如依地理區隔（北、中、南、東四區），依都市化程度（利用人口與交通密度分區），或依過去實際業績將業者區分成三級（平均數加減一個標準差之間者為B級，以上為A級，以下為C級）等，都可以重作檢討。

4.公路客運運價準則之檢討

(1)公式本身

民國七十四年六月二十六日修正之運價公式係採成本加成法，即將報酬率適用於所有的成本項目，此並不合理，因為在計算應有收入時係將分子項之總成本乘以合理報酬率，使業者除了部份資本成本（利息）再乘以合理報酬率外，營運成本（如勞務成本）亦有合理報酬，如此一方面有鼓勵業者多舉債經營外，另一方面也忽略了投入資本與合報酬之間的關係。如果今後勞方向資方索取勞務成本之合理報酬時，將引起另一種勞資糾紛。似可考慮將運價準則再作修正，恢復七十四年修正前的合理投資報酬率法，將營運成本與資本成本分開，僅資本成本乘以合理報酬率，而令營運成本收支平衡。

(2)對一般公路宜分區核定費率水準

由於一般公路客運大多僅跨越臨近縣市，營運範圍係屬地區性，且營運環境確與地緣有關，又各地區載客密度、優待票比率、生活水準、服務成本等均有不同，因此分區核定費率較能符合當地水準，且對業者亦較公平。對於不同費率適用地區之劃分，似可考慮以都會區及界於都會區間之地

區或其他判準作為考慮範圍。全國統一或分區核定方式均能符合「汽車運輸客貨運價準則」第二條之規定，若不能實施分區核定方式，則應對於經營條件較差地區之客運業者採用補貼方式，使其收支平衡，並獲合理報酬。

(3) 檢討路面分級費率差距

為兼顧偏遠地區路線乘客之負擔能力，不宜拉大三級路面及一級路面之費率差距，對於業者之虧損其補救辦法，應考慮檢討是否依據公路法之規定，早日制定公路營運費征收及使用辦法，以公路營運費獎助偏僻路線之虧損，對於公路養護，因已征收汽燃費，作為該項用途，因此公路營運費不宜作公路養護之用。

(4) 檢討優待票價之對象及差額

對於義務性優待票範圍應重予檢討並明訂其適用對象範圍。其優待票價差額，不應轉嫁業者及中低收入之乘客負擔，可考慮由優待票持用人之有關機關補其差額或檢討是否依據民國68年行政院核頒之「大眾運輸運價政策改進要點」之規定，逐步取消於法無據之優待辦法，並由交通部擬定計畫分期實施。

第三章 長途客運業營運與載客率 現況分析

本章依據聯合會之資料，描述長途客運業之經營現況，並分析經營績效與載客率之關係。

3.1 營運現況分析

台灣地區長途客運依行駛路線，可區分為一、以行駛高速公路為主的台汽、統聯。二、以行駛一般公路為主的32家民營汽車客運公司。本研究之重心乃以後者，行駛一般道路為主之32家民營汽車客運公司為主。

民營汽車客運公司之業務，通常包含有長途客運業務，遊覽車業務，市區公車業務。由於本部份研究之重心在長途客運載客率之探討，所以本研究採用藍武王「勞動基準法實施後對公路客運業票價影響之研究」之結果，將32家民營汽車客運公司中，保留長途客運業務佔總業務比例高者；並剔除長途客運業務佔總業務比例過低者。最後獲得15家符合長途客運營運之客運公司。本部份研究均採用此15家客運公司之業務統計量做為分析，如表3.1為台灣地區長途汽車客運公司營運統計表。

由表3.1發現台灣地區長途汽車客運公司，在營運上存在著下列現象：

a. 虧損嚴重：

在總盈虧上，15家長途汽車客運公司中，有9家虧損。值得注意的是，在營業盈虧上只有7家虧損，但營業外盈虧上，卻高達11家虧損，此點現象甚值得業者及主管機關注意。

b. 載客率差異甚大：

載客率為費率計算公式之分母，對於票價之影響最具敏感性。在表3.1中，不同汽車客運公司，面臨差異甚大之載客率，如新店客運之載客率高達30.7人／車，而彰化客運之載客率僅達17.9人／車。此除了表示著各公司之間，在管理營運績效上，有著相當差距，亦表示著不同營業區域，其需求有著相當大的差異。無論是前者或後者，主管機關都該注意到此一現象。

3.2 載客率與營運盈虧

爲了瞭解載客率和盈虧間之關係，本研究利用圖形將載客率和總盈虧、營業盈虧、營業外盈虧之間之關係繪於圖3.1，3.2，3.3。必須說明的是，此處之營收是以載客率26人／車計算所得之票價，所收取之收入，是以不代表未來當核定載客率變化時，仍會有相同之盈虧狀況。

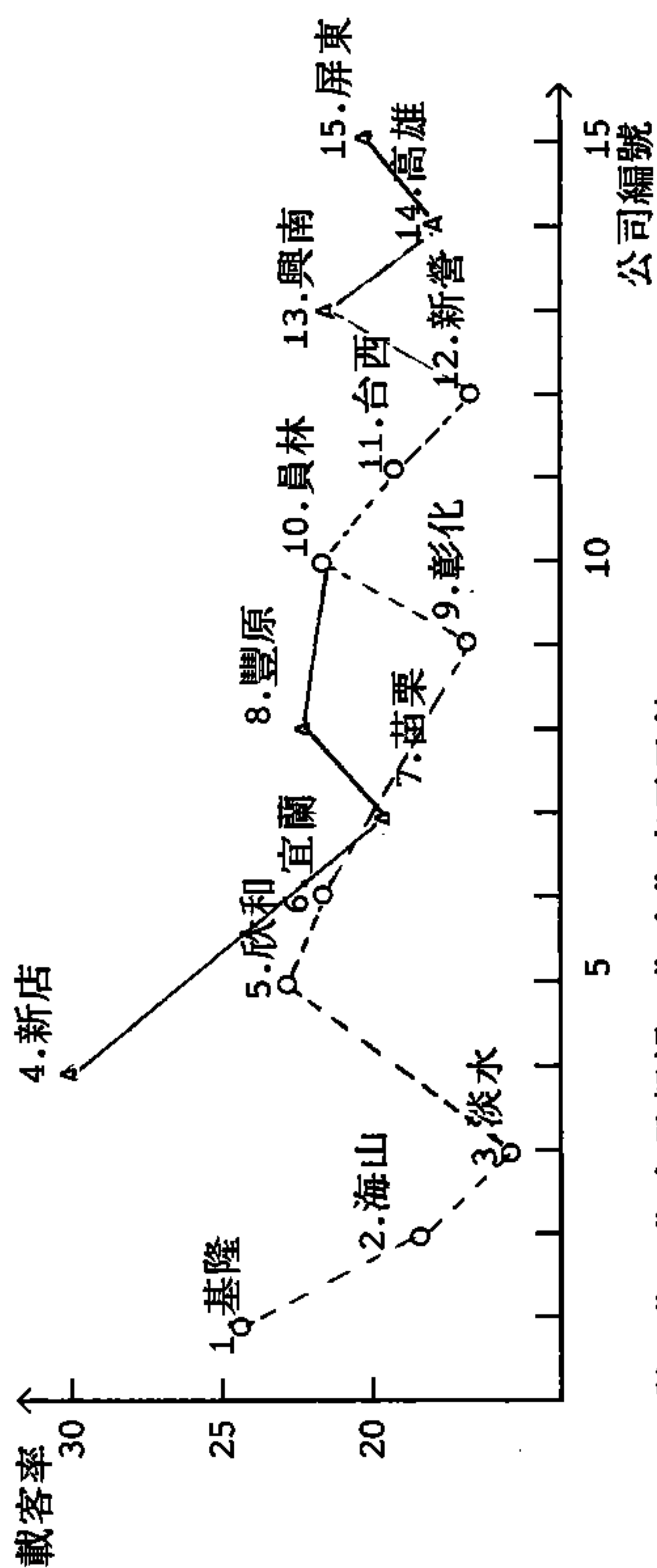
由圖3.1可以發現，當載客率爲很低時，一定會發生虧損，只要載客率高於18人／車時，總營業盈虧卻分佈很均勻。

若進一步觀察圖3.3，將發現不管載客數之高低，幾乎都發生營業外虧損（除了第3，8，15家公司），若將營業外盈虧剔除掉，將得到圖3.2，由該圖可以發現，載客率和營業盈虧即有了較顯著的關係。此點即符合了先驗知識，當載客率高時（大於22.4人／車），都將產生盈餘；反之當載客率低時（小於18.1人／車），都將產生虧損；至於載客率在18.1～22.4人／車之間時，可能與該公司之經營績效有關，如表3.2。苗栗客運之載客率僅18.2，但由於人員績效佳（31.6千延車公里／人），故仍有營業盈餘。台西客運和高雄客運載客率分別僅爲18.1，18.2，但由於車輛績效佳（分別爲69.6和61.8千延人公里／車），故仍有營業盈餘。反之，欣和客運之載客率高達22.2，但由於車輛績效差（42.6千延車公里／車），故仍有營業虧損；屏東客運其載客率亦達21.2，但由於人員績效差，故發生營業虧損。

表3.1 台灣地區長途汽車客運公司營運統計表

編號	公司名稱	車輛數 (輛)	員工數 (人)	延人公里 (千)	延車公里 (千)	營業收入 (千)	營業外收入 (千)	營業支入 (千)	營業外支入 (千)	營業盈虧 (千)	營業外盈虧 (千)	總盈虧 (千)	載客率 (人/日)
1	基隆	97	263	155417	6614	175569	2081	164094	16054	11475	-13973	-2498	23.5
2	山海	32	75	47751	2648	51371	1450	51570	6133	-199	-4683	-4882	18.0
3	淡水	50	55	42036	2473	43148	1891	51633	1144	-8485	747	-7738	17.0
4	新店	171	283	303458	9805	281317	15770	274067	20758	7250	-4988	2262	30.9
5	欣和	28	38	26457	1193	23830	0	25832	0	-2002	0	-2002	22.2
6	宜蘭	60	126	85030	3995	74837	1228	74338	4885	499	-3657	-3158	21.3
7	苗栗	199	335	193079	10601	213125	2030	193588	19282	19537	-17252	2285	18.2
8	豐原	306	542	350180	15641	348895	14195	334084	13937	14811	258	15069	22.4
9	彰化	251	576	266343	15809	313518	29409	329859	31889	-16341	-2480	-18821	16.8
10	員林	198	451	276300	13016	225777	10251	233394	10982	-7617	-731	-8348	21.2
11	台西	172	431	216722	11969	185830	2423	179145	23293	6685	-20870	-14185	18.1
12	新營	87	196	91057	5099	95052	2636	104023	6909	-8971	-4273	-13244	17.9
13	新興	260	516	282974	13650	288677	20780	285827	23610	2850	-2830	20	20.7
14	高雄	396	788	445234	24472	481792	28340	452982	45584	28810	-17244	11566	18.2
15	屏東	134	282	147641	6985	140488	3547	141574	1589	-1086	1958	872	21.1

註1. 除了車輛數、員工數、載客率外，其餘各統計量均以千為單位。
資料來源：台灣省公共汽車客運商業同業公會聯合會。



註：“○”表示虧損，“△”表示盈餘

圖 3.1 載客率 and 總盈虧關係圖

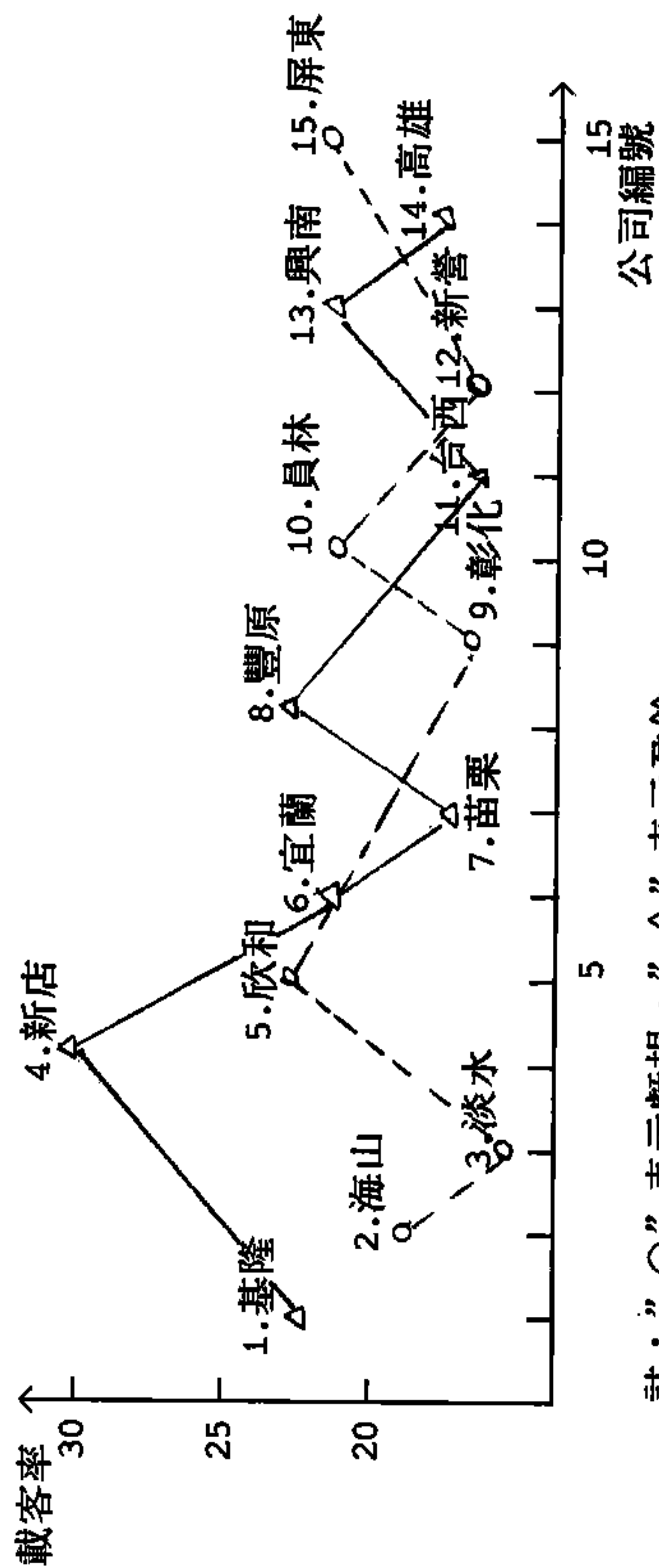


圖 3.2 載客率和營業盈虧關係圖

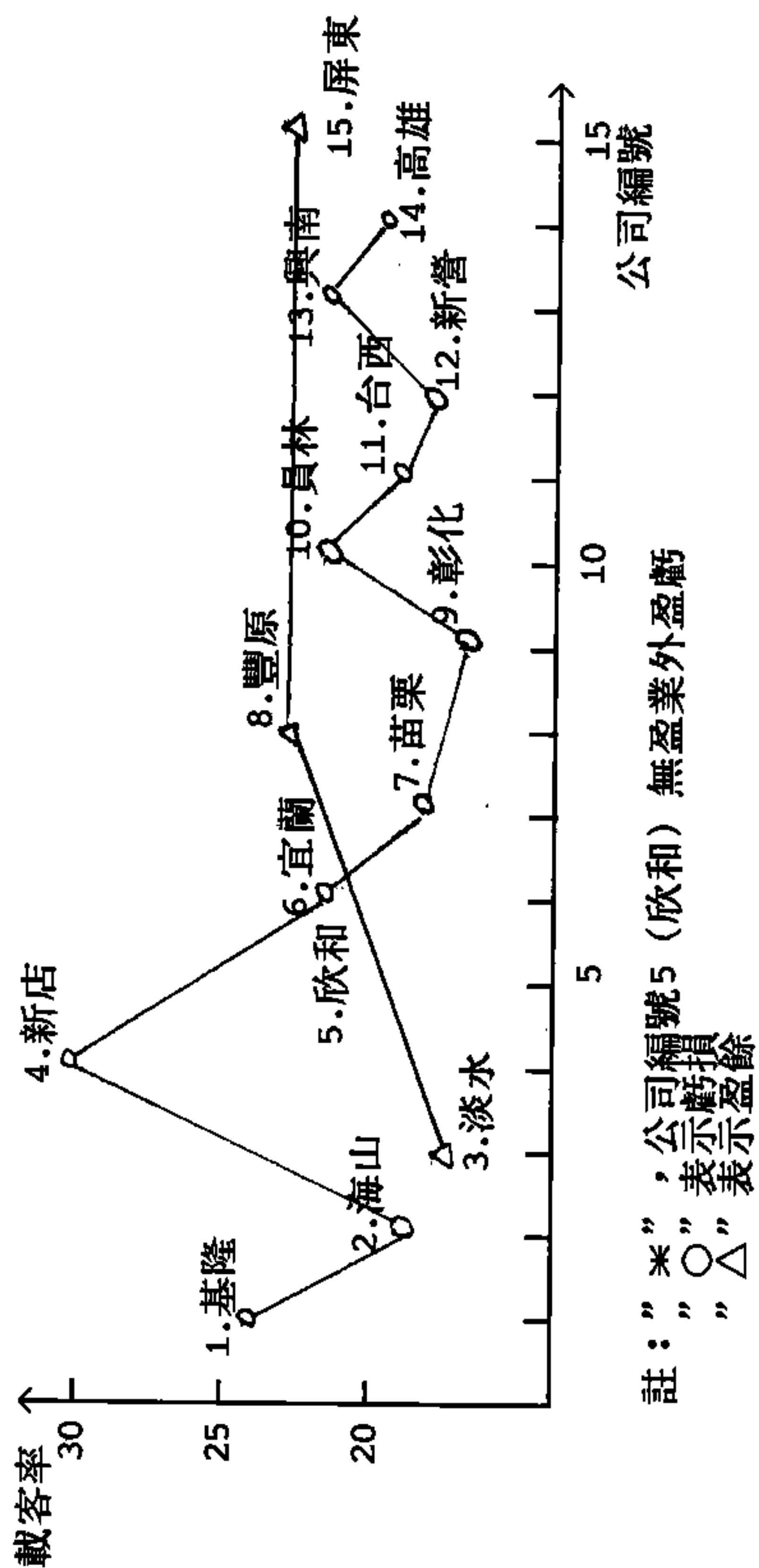


圖 3.3 載客率和營業外盈虧關係圖

表3.2 載客率介於18.1~22.4間之績效表

公司 名稱	延車公里 (千)	員工數 (人)	車輛數 (輛)	人員績效 (千延車公／人)	車輛績效 (千延車公／人)	載客率	盈虧
欣和	1193	38	28	31.4	42.6	22.2	-
宜蘭	3995	126	60	31.7	66.6	21.3	+
苗栗	10601	335	199	31.6	53.3	18.2	+
豐原	15641	542	306	28.9	51.1	22.4	+
員林	13016	451	198	28.9	65.7	21.2	-
台西	11969	431	172	27.8	69.6	18.1	+
興南	13650	516	260	26.5	52.5	20.7	+
高雄	24472	788	396	31.1	61.8	18.2	+
屏東	6985	282	134	24.8	52.1	21.2	-

註：“+”表示營業盈餘

“-”表示營業虧損

第四章 載客率核算之探討

本章首先將針對載客率之理念架構加以探討，並進一步對載客率之各種可行估算方法加以討論與比較。

4.1 載客率之理念架構：

載客率為現行公路汽車客運基本運價之分母，對於基本運價之影響，非常敏感，茲將核訂載客率從26人／車往下調至22人／車，各長途客運公司營業盈虧所發生之變動，整理如表4.1。表中假設除了載客率變動之外，其他因素都不變（如營業支出，需求不因載客率變動而變動，合理成本，合理報酬率等）

由表4.1可以看出，當核訂載客率由26人／車調至24人／車時，虧損的客運公司由7家降至3家，若進一步調至22人／車時，將只剩下1家會產生虧損。

因此在核訂載客率時除了必須考量社會大眾之利益，負擔外，亦須將其他各項重要因素納入考量，方不致產生疏漏。

圖4.1為載客率核訂之理念架構。以下再將架構中之各部份予以討論：

1. 運輸政策

運輸需求為引申需求，影響民生物質的運送，社會大眾交通往來，影響層面之廣，影響程度之深，令政府不得不將負擔能力、服務價值、服務成本、競爭情形等因素，納入核訂載客率之考量。

- (1) 負擔能力：乃指使用者對於運價所能接受的程度。運價負荷對於經濟能力不同之使用者，其感受程度亦有所不同。即高所得者其負擔能力自然高於一般低收入者。然而大眾運輸工具，一般使用者大都為弱

表 4.1 核訂載客率變動對於營業盈虧之敏感度分析

公司 名稱	營業收入 (26人/車)	營業 支出	營業 盈虧	營業收入 (24人/車)	盈虧	營業收入 (24人/車)	盈虧
基隆	175569	164094	11475	190200	26106	207491	43397
海山	51371	51570	-199	55652	4082	60711	9141
淡水	43148	51633	-8485	46852	-4781	50993	-640
新店	281317	274067	7250	304760	30693	332466	58397
欣和	23830	25832	-2002	25816	-16	28163	2331
宜蘭	74837	74338	499	81073	6735	88444	14106
苗栗	213125	193588	19537	230885	37297	251875	58287
豐原	348895	334084	14811	377970	43886	412330	78246
彰化	313518	329859	-16341	339645	9786	370521	40662
員林	225777	233394	-7617	244592	11198	266827	33433
台西	185830	179145	6685	201316	22171	219617	40472
新營	95052	104023	-8971	102973	-1050	112334	8311
興南	288677	285827	2850	312733	26906	341164	55337
高雄	481792	452982	28810	521941	68959	569391	11641
屏東	140488	141574	-1086	152195	10621	166031	24457

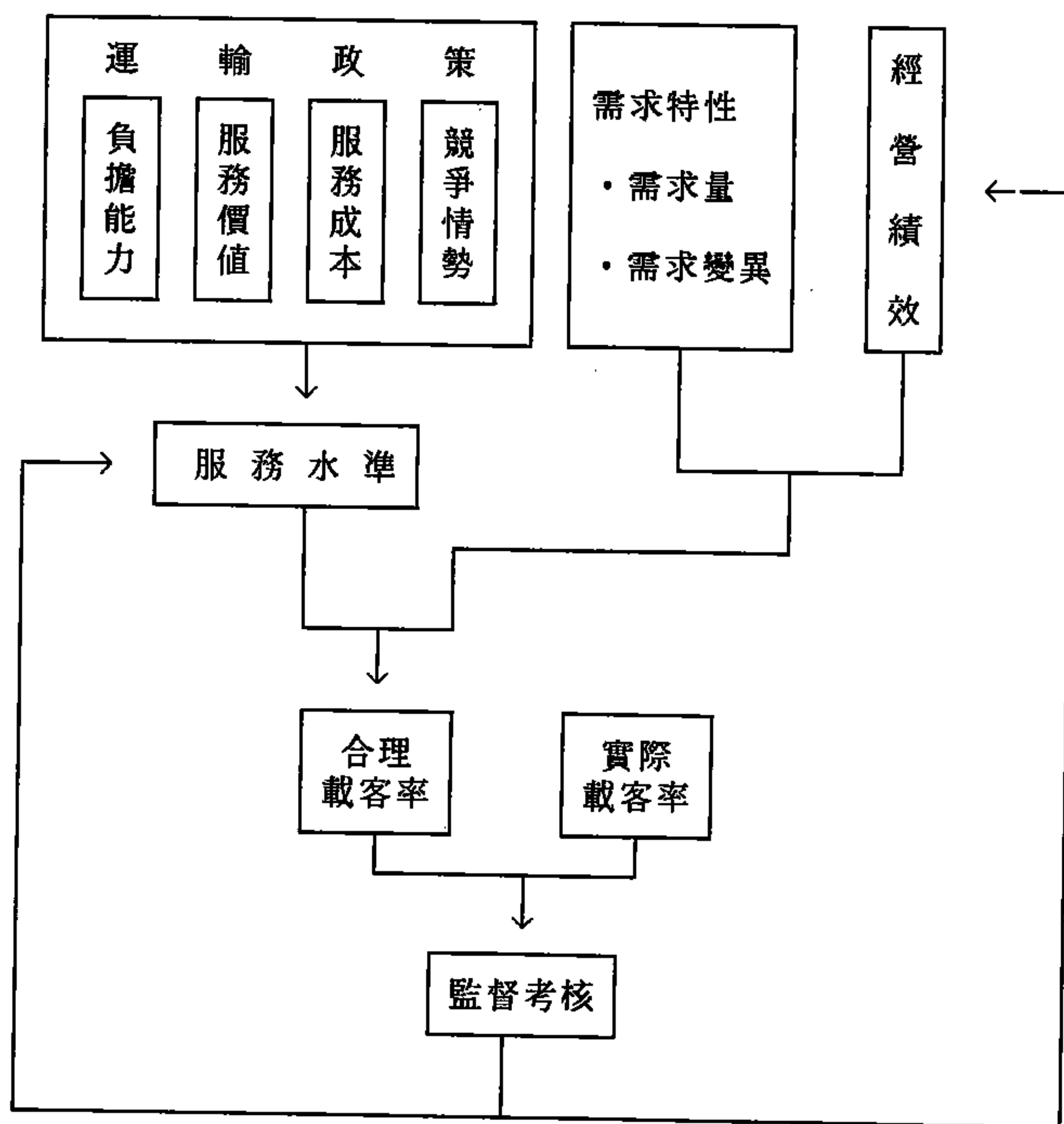


圖 4.1 載客率理念架構

勢團體，是以政府應對於負擔能力低者，擬訂政策加以照顧。

對於低國民所得時的運輸政策，由於考慮到國民負擔能力，對大眾運輸的依賴性，是以其運輸政策可能就著重於「方便性」、「普及性」；反之，當國民所得提高，社會大眾之負擔能力提高了，替代性的運具也多了，此時之運輸政策即應提高層次，考慮「舒適性」了。

(2) 服務價值：服務價值反映社會大眾對於運輸服務需要的程度，若運價低於此一限度時，即產生運輸需求；若運價高於此一限度，即發生運輸需求轉移至另一種運輸工具或運輸需求不產生之現象，致將造成資源之浪費，是以政府在擬訂運輸政策時，當將服務價值納入考量，以便能順利推展政策性的運輸工具。

(3) 服務成本：運輸費率至少應使客運業者收入足敷其運輸成本，如此方能維持業者之生存與長期發展，為了避免業者發生流血性經營，是以運輸政策應將服務成本納入考量。

(4) 競爭情形：運價政策亦須考慮同種運具間之競爭，以及不同種類運具間之競爭。以避免在缺乏競爭下，剝削消費者的權利；或是惡性競爭下，導致動搖財務結構，不利長期生存與發展。

由於運輸政策考慮了負擔能力、服務價值、競爭情形等因素，是以運輸政策即可影響服務水準。例如，當國民所得上升時，由於旅客的負擔能力隨著國民所得上性而提高，對於服務價值的認定亦隨所得提高，因此應核訂低之載客率，要求業者提高服務價值，以滿足旅客之需要。

2. 服務水準

服務水準為旅客對於使用運具所感受到的滿意程度，表 4.2 為一般公路服務水準之指標。

一般公路客運服務水準指標中，和載客率有關者如下：

- (1) 上下班（學）車上擁擠程度：尖峰時段愈擁擠，其載客率就愈高，服務品質自然下降。
- (2) 上下班（學）時之班車密度：在某一路線上，在相同的旅次需求下，班車密度高，其班車載客率就低，服務品質自然較佳。反之，若班車密度低，則班車之載客率就高，服務品質自然較差。
- (3) 等車的容忍時間：等車時間愈長，則表示班次密度低，對同一路線而言，相同旅次需求下之載客率相對提高，服務品質自然較差。

由於運輸政策乃考慮負擔能力，服務價值，服務成本，競爭情形等，制訂出符合現況之政策。其所規劃之服務品質，直接成為核訂載客率之參考。

3. 需求特性

需求特性中，主要包括了需求量，需求變異等特性。需求量乃指對於大眾運輸工具需求之多寡；需求變異乃指需求量於尖離峰時，差異程度之大小而言。

需求特性亦將影響載客率之大小，若在平均需求相若之路線上及既定服務水準下，需求變異低之路線，則其訂定之載客率應高於需求變異程度高的路線。

因為在需求變異程度高的路線上，為了滿足特定的服務水準，所以必須於尖峰時雇用大量之人力、物力、設施、場站，而這些人力、物力、設施、場站於離峰時，將會產生大量之間置。

4. 營運績效

業者之營運績效，會直接地影響載客率，績效佳，則資源較能有

表 4.2 一般公路客運服務水準指標

類 別	
車上服務品質	1. 上下班（學）車上擁擠程度。 2. 車輛狀況。 3. 行車人員態度。 4. 車內設施。
行車品質	1. 上下班（學）時之班次密度。 2. 發車準點。 3. 招呼站設施。 4. 平時班次密度。
車站服務品質	1. 車站內旅客服務措施。 2. 站務人員服務態度。 3. 提供行車資料。
車站服務品質	1. 上下班（學）等車時間。 2. 非上下班（學）等車時間。

註：參考 75 年，楊淑貞「台灣地區公路汽車客運業營運管之研究」

效運用，所以在載客率及盈收上，均有較佳之表現，是以，核訂載客率時，亦要考慮營運績效，例如，若是由績效差，而導致實際載客率低，則應從改善公司績效著手，而非直接降低核訂之載客率。

5. 載客率：

載客率乃指延人公里與延車公里之比值，即載客率 = $\frac{\text{延人公里}}{\text{延車公里}}$

根據服務水準及需求特性，所核訂出來的載客率，必須受到主管機關之監督與考核，因為載客率本身就是一項服務品質之指標，要是業者收取高服務品質之運價，而卻以低服務品質服務，此時主管機關應考慮社會大眾之利益，而要求業者改善其服務品質。

6. 監察考核

乃指主管機關，針對所管之客運業加以督導、考核。

當業者之載客率高於合理之載客率，獲取超額利潤時，主管機關應令其增加班次，提高服務水準；當業者載客率偏低時，主管機關應輔導業者經營管理。

主管機關對於所管客運業者的監督，考核，以確認所核定之載客率是否偏高（低），以便做為將來調整票價之參考。

4.2 載客率之估算

載客率之估算，係以延人公里數和延車公里數之比值求得即

$$L R = \frac{P_k}{B_k}$$

L R：載客率

P_k：延人公里

B_k：延車公里

載客率相當於長途客運產品之銷售率。因此在計算載客率時，必須要能確實掌握延人公里以及延車公里，方能求得載客率。

延車公里之取得較為簡單，只需將路線之里程乘以一年之總班次即可

$$P_{Ki} = K_i * F_i$$

P_{Ki} ：為*i*路線之延車公里

K_i ：為*i*路線之里程數

F_i ：為*i*路線之總班次

或是直接從客車之里程表上抄錄下來，加以加總即可。延車公里由業者提報之可信度高；延人公里則不然，延人公里數之實際值，乃是針對個別旅客之乘次，記錄其上下車里程，求得該乘客旅次之延人公里，再進一步加總所有旅次之延人公里，即可求得延人公里。惟因此計算工作量龐大，花費耗時，以業者追求利潤之原則，絕不可能依此計算延人公里，因此在業者計算延人公里的方法統一之前，業者間所估算得之延人公里，即可能產生相當大之差異（相同之資料，不同之估算方法），此亦為交通部不願採用業者所提載客率之原因之一。

以下即舉幾個曾為業者採用之「延人公里」估算方法：

（一）傳統估算方法：

（1）按窗口票，中途票及月票等三種票分別計算，並彙總資料，求得延人公里。在從事此項工作時，必動用大量之人力、物力始能完成。

（2）實例：如圖 4.2

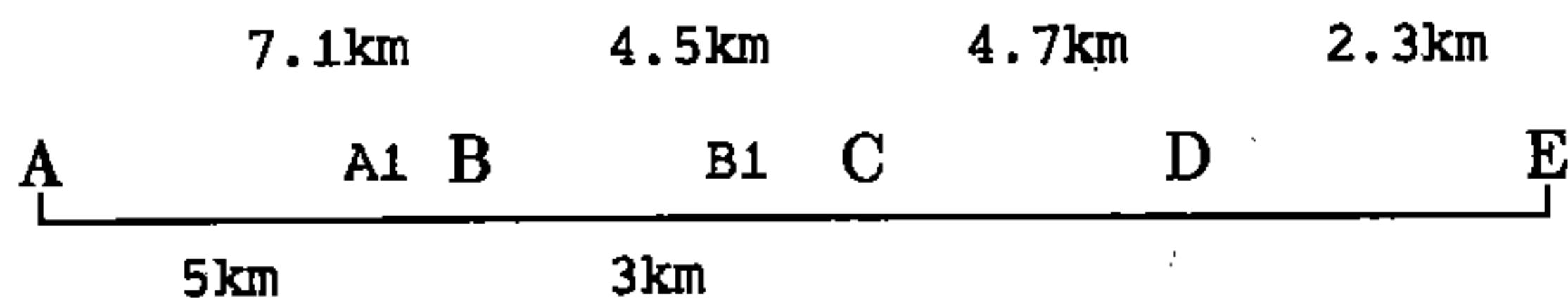


圖 4.2 傳統法估算實例

全程里程：A E 共 18.6km

※停車站：為該路線上之主要站，票價變更之起使點。

。招呼站：為兩停車間之站。

現有一部自強號冷氣車，自 A 點駛至 E 點，沿圖載客情形及其營運成績如表 4.3，在此例中，為便於說明，假設所有乘客均為全票乘客

計算結果得該班次之延人公里為 439.5，每車公里收入為 23.118 元，載客率為 23.6 人／車。

(3) 誤差：

當乘客由 A 點搭乘至 A 1 點，其實際里程為 5km，但計算票根里程卻為 7.1km，故計算所得之延人公里數，有高估之情形。

(二) 概算法：

- (1) 根據以往歷年之資料，應用統計之方法，可以推估出各路線（分全票、半票、軍票）之「每人平均公里數」，只要推估出該路線之每班次平均載客人數（分全票、半票、軍票），即可求得延人公里。

$$P K i = (K a i * N a i + K b i * N b i + K c i * N c i) * F i$$

表 4.3 傳統估算法實例

區間	里 程	載客數	延人公里	票價	營業收入
A-B	7.1 km	2 人	14.2	8	16
A-C	11.6	7	81.2	11	77
A-D	16.3	15	224.5	16	240
A-E	18.6	3	55.8	18	54
B-D	9.2	4	36.8	9	36
C-E	7.0	1	7.0	7	7
合計	——	32	439.5	—	430

$P K_i$ ：爲 i 路線上之延人公里

K_{ai} ：爲 i 路線上，全票平均搭乘距離

K_{bi} ：爲 i 路線上，半票平均搭乘距離

K_{ci} ：爲 i 路線上，軍票平均搭乘距離

N_{ai} ：爲 i 路線上，每班車平均全票搭乘人數

N_{bi} ：爲 i 路線上，每班車平均半票搭乘人數

N_{ci} ：爲 i 路線上，每班車平均軍票搭乘人數

F_i ：爲 i 路線上，一年之班次

(2) 例子：於 i 路線上，經歷年資料分析，得到下列資料

$K_{ai}=4\text{km}$ ， $K_{bi}=2\text{km}$ ， $K_{ci}=3\text{km}$ ，

$N_{ai}=15$ 人， $N_{bi}=10$ 人， $N_{ci}=2$ 人，

$F_i=730$ 班次；則

$P K_i = (4*15+2*10+3*2) * 730 = 62780$ 延人公里

(3) 誤差：

這個方法相當簡易，但因爲使用之數據中，除了班次外，其餘數據都是估計值，故誤差相當大。

(三) 簡捷法：

(1) 由於概算法之計算，有太多的估算值，此方法可以說是概算法之改善方法

$P K_i = K_i * N_i * F_i$

$$K_i = \frac{A P_i}{T P_i} * L_i$$

$$A P_i = \frac{A R_i}{N_i}$$

$$\begin{aligned}
 \longrightarrow PK_i &= K_i * N_i * F_i = \frac{AP_i}{TP_i} * L_i * N_i * F_i \\
 &= \frac{\frac{AR_i}{N_i}}{TP_i} * L_i * N_i * F_i \\
 &= \frac{L_i}{TP_i} * R_i \quad (R_i = AR_i * F_i)
 \end{aligned}$$

F_i : 爲 i 路線上, 一年之總班次

PK_i : 爲 i 路線上之延人公里

K_i : 爲 i 路線上, 平均每一乘客搭乘公里數

N_i : 爲 i 路線上每班次之平均載客人數

AP_i : 爲 i 路線上, 每人平均票價

TP_i : 爲 i 路線上, 全程總票價

L_i : 爲 i 路線上, 全程里程

AR_i : 爲 i 路線上, 平均每班次之營運收入

R_i : 爲 i 路線上, 一年之總營運收入

註: 全票、半票、軍票之延人公里須分別求得, 將之加總方爲
此路線之實際延人公里

(2) 實例: 數據同 (一)

$$AP_i = \frac{AR_i}{N_i} = \frac{430}{32} = 13.4375 \text{ 元}$$

$$K_i = \frac{AP_i}{TP_i} * L_i = \frac{13.4375}{18} * 18.6 = 13.885 \text{ km}$$

$$PK_i = N_i * K_i = 32 * 13.885 = 444.3 \text{ 延人公里}$$

(3) 誤差:

此方法和方法 (一) 所得之延人公里 (439.5) 相差值 4.8 (443.8-439.5) 延人公里, 但卻節省下很多之人力、物力。

4.2.2 三種估算法之比較：

三種估算法各有其特性。傳統估算法，其誤差較小，但所必須花費之人力、物力相當的龐大。而簡捷法誤差大些，但卻很簡單方便。以下對於這三種方法，做一概略性之比較，如表4.4。

表 4.4 三種延人公里估算方法之比較

方法 特性		傳統估算法	概 算 法	簡 捷 法
所須的資料		<ul style="list-style-type: none"> • 窗口票根 • 中途票根 • 月票 	<ul style="list-style-type: none"> • 平均每人搭乘公里數 • 平均每車載客數 • 每年總班次 	<ul style="list-style-type: none"> • 營業收入 • 全程票價 • 全程里程
經濟性	人力 物力 時間	多 多 長	少 中 中	少 少 短
誤 差		<ul style="list-style-type: none"> • 招呼站上(下)車者，其票價和里程都高估了。 	<ul style="list-style-type: none"> • 估算值多，誤差大。 	<ul style="list-style-type: none"> • 比傳統法誤差大些。

第五章 載客率有關問題之探討

由於載客率對基本運價相當敏感（如表 4.1），是以有關載客率之問題亦相當的多，本章節即針對載客率相關之問題，加以探討。

5.1 區別核訂載客率之探討

載客率影響基本運價之巨，從表 4.1已可窺知，針對各業者間實際載客率的差異，即有專家提出應分別核訂載客率。分別核訂載客率可依（1）分區核訂（2）個別公司核訂（3）都市化、非都市化核訂。以下再根據上列三項討論之：

（一）分區核訂載客率

根據「汽車運輸業客運運價準則」第二條：「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訂之．．．」，是以若運輸情形符合分區訂定，則應慎重考慮之。因此本研究進一步想了解各地區間之載客率是否有顯著差異。

（1）資料說明：

本研究之資料乃取自聯合會的民國七十八年營運統計資料，根據76年藍武王「勞動基準法實施對公路客運業票價影響之研究」，選取合於長途客運的15家客運公司之資料來分析，如表5.1。

將台灣地區分為北、中、南、東四區，如表5.2。

（2）檢定

此將以統計之方法，檢定各區之載客率是否有顯著的不同。

表 5.1 長途客運公司之載客率

公司編號	公司名稱	營 運 範 圍	載客率
1	基 隆	台北縣、基隆市	23.5
2	海 山	台北縣	18.0
3	淡 水	台北市、台北縣	17.0
4	新 店	台北市、台北縣	30.9
5	欣 和	台北縣	22.2
6	宜 蘭	宜蘭縣	21.3
7	苗 栗	苗栗縣、新竹縣、台中縣	18.2
8	豐 原	台中縣、台中市	22.4
9	彰 化	彰化縣、台中縣市、南投縣	16.8
10	員 林	彰化縣、台中縣市、南投縣	21.2
11	台 西	雲林縣、嘉義縣、台中縣市	18.1
12	新 營	台南縣、嘉義縣	17.9
13	興 南	台南市、台南縣	20.7
14	高 雄	高雄市、高雄縣	18.2
15	屏 東	屏東縣	21.2

表 5.2 台灣地區的區域劃分

地 區	範 圍	公 司
北 區	基隆、台北、桃園、新竹、苗栗	基隆、海山、淡水、新店、欣和
中 區	台中、彰化、南投、雲林	苗栗、豐原、彰化、員林、台西
南 區	嘉義、台南、高雄、屏東	新營、興南、高雄、屏東
東 區	宜蘭、花蓮、台東	宜蘭

	北	中	南	東
1	23.5	18.2	17.9	21.3
2	18	22.4	20.7	
3	17	16.8	18.2	
4	30.9	21.2	21.2	
5	22.2	18.1		

經由計算得 F^* 為 0.67

μ_i 為各區之平均載客率

檢定：步驟1 $H_0: \mu_1 = \mu_2 = \mu_3 = \mu_4$

H_1 : 非所有 μ 皆相等

步驟2 α 風險在 0.05 以下

步驟3 $F(0.95, 3, 11) = 3.59$

步驟4 $\because F^* < F$ conclude H_0

即推論各區之平均載客率無明顯之不同。

經由以上之檢定，可以發現事實上各區之平均載客率並無明顯之差異，是以分區訂載客率，並無必要。

(二) 個別公司核訂載客率

雖然各區域間之載客率，並無明顯的差異，然而各公司間載客率存在著相當的差異，則是個事實，因此，有些專家提出以個別公司核訂載客率。

基本上，這個建議所核訂之載客率，最能反映各公司之實際經營狀況，但卻存在著一些問題尚待克服。包括：

1. 與交通法規不符：

根據「汽車運輸業客貨運運價準則」第三條之規定：「汽車運輸業客貨運運價，由各該管公路主管機關依據全國或各該地區之運輸情形核訂之，在同一地區內，除有特殊情形外，應予劃一。」

由於台灣地區之長途客運公司，不同客運公司之經營路線常在同一區域內，甚至在同一路線上，因此要以各別公司的方式核訂載客率

，在現行法令上是不可行的。

2. 徒增旅客困擾：

每一公司核訂之載客率不同，其運價自然不同。每一公司之運價都不同，對於消費大眾而言，要去了解各公司之運價，是一件相當麻煩的事。

3. 政治上之考量：

每一消費者都希望他（她）能以較低之代價，享用大眾運輸工具。而同區域之不同運價訂定，亦會引起業者對主管機關核訂基礎之合理與公平性質疑。所以，各主管機關於核訂載客率時，必定遭受到相當大的壓力。

(三) 都市化與非都市化分別核訂載客率

以都市化及非都市化為差別載客率之指標，先驗知識上可能非常合理，但是在實際執行上，仍有許多問題。

1. 都市化與非都市化本身就很難定義，況且台灣地區的長途客運，常跨越省市之間及都市化與非都市化地區，故將增加運價訂立之複雜性。

2. 都市化與非都市化分別核訂載客率，勢必對於都市化之地區，核訂較高之載客率，而對於非都市化之地區核訂較低之載客率，因此，都市化地區的運價一定低於非都市化地區。

但是都市化高所得旅客支付低票價，而對於非都市化低所得之旅客，反而收取高票價，這與國家運輸政策有所不符。

3. 政治上的考慮：對於一般的大眾，很難接受為何咫尺相隔，收取差別的運價，因此，這種民衆引致的壓力，應加以注意。

5.2 統一載客率與補貼

經由以上之討論，發現差別核訂載客率似乎在目前是不可行的，但是，有些客運公司由於載客率偏低，而發生虧損，亦應設法解決，以免動搖其資本結構，發生營運上的危機，因此，統一載客率和補貼

應雙管齊下。

根據公路法第七十條之規定：「汽車或電車運輸業之經營、管理，符合政府規定標準者，除依法獎勵外，其新設、新闢或其所經營偏遠地區之路線有虧損者，公路主管機關得以公路營運費獎助之。」

但公路營運費已停徵，是以要實施補貼政策，除了要訂定補貼辦法外，尚要修改法令，這些已非本研究之範圍，故不在此討論。

5.3 合理載客率與實際載客率之探討

合理載客率乃指在核訂載客率之時，衡量國家運輸政策、運輸價值、服務成本、服務品質、運輸現況、運輸需求，經由客觀之機關調查分析，所核訂之載客率。即合理載客率，乃考慮以上多重目標之一理想值。此所謂的客觀之機關，乃指該機關在調查分析時，能根據以上多重目標，而不受壓力團體左右，調查出合理載客率之機關。

實際載客率乃指業者實際經營之下的載客率，此載客率最能反映出業者之經營狀況。

在核訂載客率時，到底應採用實際載客率，還是合理載客率？本研究將對此加以探討。

5.3.1 合理載客率

1. 客觀性：

由於合理載客率之核訂，所考慮之角度較廣，除了考慮國家運輸政策、供給者之服務成本外，亦將消費者之服務價值、服務品質納入考慮，並更進一步將運輸現況反映出來，是以合理載客率應較具客觀性。

2. 反映業者服務績效：

若業者苦心經營下，創造出良好之營運成效，使實際載客率上升（並同時也達到相當之服務品質），此乃業者經營績效良好，故高出之載客率，應視之為業者努力所應得的。

反之，業者若不能致力於大眾運輸業之經營，致使服務績效下降，導致實際載客率低於合理載客率，此部份應視為業者服務績效差，所應減少之收入。

故合理載客率之擬訂，可使業者有一目標，在一方面達到服務品質等多重目標下，一方面提高經營績效，追求更好之報酬。

3.反映實際營運狀況：

合理載客率如為全台灣地區統一核訂，則為全台灣地區之所有長途客運公司，取其平均值，在此情況下有些客運公司，由於服務路線（區域）之優勢，運輸需求高，享有超額利潤；反之有些偏遠路線，就算服務績效再好，亦達不到合理載客率，而產生虧損。

5.3.2 實際載客率

1.客觀性：

實際載客率乃業者實際經營之結果，因此最能反映出業者之實況。但由於實際載客率僅考慮業者之經營結果，是以考慮之層面略嫌太窄，較不客觀。

2.無法反映業者服務績效：

若採實際載客率，必依照「汽車運輸業客貨運運價準則」第五條之規定：「．．．．．每車公里全票人數及每車公里各種義務性優待票人數，由公路主管機關參考上年度營運實績審定之．．．．．」

因此，若業者致力於營運績效之改善，其所獲得之高載客率，成為未來核訂載客率之依據，則有忽略業者努力經營之意。

反之，若業者服務績效不彰，導致載客率下降，將來核訂載客率時，參照上一年度之低載客率審訂下一年度之載客率，則有縱容業者、損害消費者權益之議。

5.3.3 合理載客率與實際載客率之比較

為了方便合理載客率和實際載客率之比較，特將兩者之特點摘要

整理如表 5.3 所示。

表 5.3 合理載客率與實際載客率之比較

特點	方法	合 理 載 客 率	實 際 載 客 率
考慮之範圍		國家運輸政策、服務價值、服務成本、運輸需求、運輸縣況、 ．．．．．	供給者營運之結果
服務績效		業者若因服務績效佳，而產生之收益，歸業者；反之，產生之虧損亦由業者承擔	業者若因服務績效佳，而產生之收益，歸由所有旅客分享；反之，亦由旅客負擔營運績效不彰產生之虧損
反映實際之營運狀況		無法完全反映業者實際之營運狀況	能反映業者營運之實績

第六章 公路汽車客運基本運價公式之研擬

6.1 統一會計科目及會計事務處理準則之研擬

由第二章第2.4節的討論知，要訂出合理之費率，其最重要的前提為必須有可供信賴之正確財務、統計資料以資參考，否則再好的訂價方法，若無確切的資料也是枉然。為解決最根本的問題，本研究乃首先為公路客運業者訂立統一之會計科目、定義及統一之財務報表與統一會計事務處理準則。事實上在民國七十一年時，公路汽車客運業者即訂定有統一之會計科目並報備省交通處，惟許多業者未遵照執行，且主管機關也無嚴格監督其採行，因此目前仍只是一個備案而已。然而時過境遷，有些會計科目也許已不合時宜，況且僅有統一會計科目而無統一會計事務處理準則，並不能使業者對每一會計科目或成本計算作相同的解釋與歸類，因此，本研究首先將原統一會計科目再作檢討並訂定統一會計事務處理準則，其結果請見附錄一統一會計科目及會計事務處理準則。

6.2 基本運價公式之研擬

現行基本運價公式係採成本加成法，雖然此法之優點是總營業成本（包括利息）一旦決定後，則應獲得之營業收入即可獲得，計算簡便易行。然而，其報酬率適用於所有成本項目並不合理，因為計算應有收入時係將分子項之總成本乘以合理報酬率，使業者除了部分資本成本（利息）有合理報酬外，營運成本（如勞務成本）亦有合理報酬，如此一方面鼓勵業者多舉債經營，另一方面亦忽略投入資本與合理

報酬之間的關係。事實上，一個企業之合理收入除支付正常營運成本外，尚應有補償其投入資本與冒風險之報酬，公路汽車客運業者由於政府保護，風險低，對此點可以忽略之，故應將應有合理收入分為支付營運成本及資本成本兩部份，基本公式應為：

$$\text{基本運價} = \frac{\text{每延車公里合理收入}}{\text{合理載客數}}$$

$$\text{每延車公里合理收入} = \frac{\text{每車公里合理營運成本} + (\text{報酬率基} \times \text{合理報酬率})}{\div \text{全年總延車公里}}$$

此係採投資報酬率法，其公式中各變數之內含為何？以下分別討論之。

6.3 每車公里合理營運成本之分析

依據附錄一所定會計科目及分類，將台灣省公共汽車客運商業同業工會聯合會所提供七十八年度財務資料作調整，並將經本研究篩選為主要公路客運業者之二十四家公司營業費用，依原交通部所核訂十六項成本進行成本歸類，然後計算其成本百分比（見表2.12），並排名之，得表6.1。由表知駕駛員薪津居第一位，平均高達30.50%，其次為柴油，占15.69%，車輛折舊9.17%，再其次為業務員、管理員、修護員薪津，分別為6.41%、6.09%、6.02%。因此各有關部門人員之薪津費用可說是全部營運成本之主要成本。由表2.13第一項累計全公司薪津費用，得知平均約占總營運成本之49.03%，幾達五成，若再依排名先後累加柴油、車輛折舊、稅捐費用、修車材料等比例，可得表2.13之第(2)、(3)、(4)、(5)項累計數，此五項成本累計數占總營運成本已達83.26%，為業者之主要成本。另(1)附屬油料及業務、管理、修護三部門之各項設備折舊所占比例皆不及1%，將其分別歸屬於行車附支、修車附支、業務費用及管理費用。(2)財務費用應屬於投資

表 6.1 16項成本占全部營業成本比例排行表

名 次	成 本 項 目	比 例
1	駕駛員薪津	30.51 %
2	柴油	15.69 %
3	車輛折舊	9.17 %
4	業務員薪津	6.41 %
5	管理員薪津	6.09 %
6	修理員薪津	6.02 %
7	稅捐費用	4.77 %
8	修車材料	4.61 %
9	行車附支	3.95 %
10	管理費用	3.58 %
11	業務費用	2.30 %
12	輪胎費	1.82 %
13	服務員薪津	1.59 %
14	修車附支	1.22 %
15	附屬油料	0.63 %
16	折舊費 (業)	0.51 %
17	折舊費 (管)	0.47 %
18	折舊費 (修)	0.25 %
計		99.60 %

資本成本，不應歸於營業成本，故剔除之。(3)由於現今公路汽車客運公司大多採一人服務車，故服務員薪津大多起源於遊覽車之營業項目，因此亦予以剔除之。

綜合以上之討論，擬將公路營運成本歸類為13項，請見表 6.2：十三成本項目及其所涵蓋之統一會計科目。

一、行車人員薪津：

包含駕駛員之薪資、加班費、各項津貼、獎金、補助費及退休金等。由於各營業項目各擁有固定之行駛人員，故行車人員薪津費用可直接歸屬營業別。

二、柴油：

為營業車輛耗用之柴油，應可依營業別直接歸屬。

三、車輛折舊：

一般公司各營業項目各擁有固定之營業車輛，其折舊費用應直接歸屬營業別。

對於車輛之折舊方法，依稅法規定，可以「平均法」、「定率遞減法」或「工作時間法」為準則，上述方法之採用及變換，其未申請者視為採用「平均法」。

另車輛之成本應以新車購價扣除輪胎價款後，作為攤提折舊之基礎。

四、輪胎費：

輪胎費用亦可依營業別直接歸屬。

輪胎費用認定標準：新胎以領用並裝配於車輛後，始由資產轉入費用；而翻修胎則翻修完畢後，不論有否裝回車輛，一律以費用計算。

五、行車附支：

包含附屬油料費、養路費、車輛及行車人員保險費、行車人員差旅費和其它行車費用等。

行車附支可依各營業別行駛里程數為基礎分攤之。

表 6.2 十三項成本項目與統一會計科目對照表

十三項成本項目	統一會計科目
一、行車人員薪津	駕駛員薪津 駕駛人員退休金
二、柴油	柴油費
三、車輛折舊	車輛折舊費
四、輪胎費	輪胎費
五、行車附支	附屬油料費 養路費 保險費（行） 差旅費（行） 其它行車費用
六、修護員薪津	修護員薪津 修護員退休金
七、修車材料	修護材料費
八、修車附支	折舊費（修） 租金（修） 文具用品費（修） 水電費（修） 差旅費（修） 委託外修費 其它修護費用
九、業務員薪津	站務員薪津 站務員退休金

表 6.2 十三項成本項目與統一會計科目對照表 (續)

十三項成本項目	統一會計科目
十、業務費用	折舊費 (業) 租金 (業) 保險費 (業) 文具用品費 (業) 差旅費 (業) 郵電費 (業) 水電費 (業) 修繕費 (業) 廣告費 車票印製費 其它業務費用
十一、管理員薪津	管理員薪津 管理員退休金
十二、管理費用	折舊費 (管) 保險費 (管) 租金 (管) 文具用品費 (管) 差旅費 (管) 郵電費 (管) 水電費 (管) 修繕費 (管) 交際費 訓練費 捐贈 職工福利 研究發展費 勞務費 其它管理費用
十三、稅捐費用	稅捐 (修) 稅捐 (行) 稅捐 (業) 稅捐 (管)

六、修護員薪津：

包含修護員薪津、津貼、加班費、獎金、補助費及退休金等。

七、修車材料：

因修理或維護車輛、設備所耗用之材料。

八、修車附支：

凡修護單位因業務所需之差旅費、設備折舊費、租金、水電費、文具用品費以及其它修護費用等，並包含委託外修費用。

以上第六、七、八項成本可依各營業別擁有車輛數或行駛公里數為基礎分別分攤之。另若業者有受外界委託修理，則應依「修理收入」占總收入之比例，將六、七、八項之成本折扣之，再依各營業別擁有車輛數或行駛公里數為基礎分攤之。

九、業務員薪津：

凡各營運站站務員工之薪資、加班費、各項津貼、獎金、補助費及退休金等皆屬之。

十、業務費用：

凡各營運站所支付之租金、保險費、文具用品費、差旅費、郵電費、水電費、修繕費、廣告費、車票印製費及設備、房屋折舊費等皆屬之。

十一、管理員薪津：

凡管理部門管理員工薪資、加班費、各項津貼、獎金、補助費及退休金等皆屬之。

十二、管理費用：

凡管理部門所支付之租金、保險費、文具用品費、差旅費、郵電費、水電費、修繕費、交際費、訓練費、職工福利、研究發展費、勞務費及房屋、設備之折舊費等皆屬之。

女 以上九、十、十一、十二項成本可依營業收入比例分攤於各營業項目。

十三、稅捐費用：

燃料稅、牌照稅、檢驗費可直接歸屬特定車輛，故直接歸屬於各營業別。

土地稅、房屋稅則依營業收入比例分攤於各營業項目。

茲綜合以上各項成本之分攤方法於表6.3。

6.4 報酬率基之研擬

企業之資本來源大致可分為自有（股東權益）資本及外來（負債）資本，企業以此全部資本用來購買各項資產以供營業使用，所以企業之總資產應等於總負債加股東權益之和。又由於企業之營業目標乃為投入之資本賺得合理之報酬，故報酬率基原本應為所有投入之資本，包括自有及外借，然而由於企業並非將全部資本皆投入正常營運所需之資產中，或有些積壓於非供正常營運使用之閒置資產或作營業外之長、短期投資，因此對於報酬率基再作修正，以與正常營運所須之資產為基礎，為

$$\text{報酬率基} = \text{固定資產淨額} + \text{平均材料盤存}$$

固定資產之定義為企業所擁有且正供營業使用中之長期性資產，包括土地、房屋、修護設備、車輛、辦公設備等，而淨額則是指扣除備抵折舊後之淨值。材料盤存則是指供營業使用必須備存的修車材料（物料）、柴油、附屬油料及輪胎，其值皆可由年度資產負債表中求得。

另企業同時兼營市區公車及遊覽車，對於固定資產淨額及平均材料盤存須依營業項目分攤之，其分攤方法如車輛可直接辨別其所屬營業項目時，則直接歸屬之，不可直接辨別營業項目者，如土地、房屋、修護設備、辦公設備、材料盤存等可依公路客運收入占總營業內收入之比例予以計算之。

6.5 合理報酬率之研擬

表 6.3 十三項成本及分攤基礎

成 本 項 目	分 攤 基 礎
1.駕駛員薪津	依營業別直接歸屬
2.柴油	依營業別直接歸屬
3.車輛折舊	依營業別直接歸屬
4.輪胎費	依營業別直接歸屬
5.行車附支 (包含附屬油料)	依行駛里程數分攤於各營業別
6.修護員薪津	6~8：依車輛數或行駛公里數分攤於各營業別。但若接受外界委託修理者，須先依修理收入占總收入之比例，將此三項成本折扣之，然後再分攤。
7.修車材料	
8.修車附支 (包含修車設備折舊)	
9.業務員薪津	依營業收入比例分攤於各營業別
10.業務費用 (包含業務設備折舊)	依營業收入比例分攤於各營業別
11.管理員薪津	依營業收入比例分攤於各營業別
12.管理費用 (包含管理設備折舊)	依營業收入比例分攤於各營業別
13.稅捐費用	燃料稅、牌照稅、檢驗費依營業別直接歸屬，土地稅、房屋稅依營業收入比例分攤

前面已敘述企業之資本來源可分自有及外來，自有資本之報酬即是盈餘之分配，如股息，而外來資本之成本即是利息，由於利息費用可作為收入之減項，以減輕稅負，而股東之報酬必須是稅後有盈餘才分配，因此外來資本成本較自有資本成本低，故二者之報酬率不應相同，所以本研究認為來自自有資本部分之報酬率應予以加權，至於加權數為多少呢？則可依狀況彈性調整，並非固定比率，本研究訂其名為「大於1之調整係數」。

$$\begin{aligned} \text{合理報酬率} &= \text{中央銀行一年期定期存款利率} \times \\ &\quad (\text{負債比率} + \text{權益比率} \times \text{大於1之調整係數}) \end{aligned}$$

$$\text{負債比率} = \text{全部負債} / \text{總資產}$$

$$\text{權益比率} = \text{股東權益} / \text{總資產}$$

$$\text{負債比率} + \text{權益比率} = 1$$

第七章 公路貨運費率問題探討

7.1 沿革

台灣地區爲一海島型經濟，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。另一方面進出口貨物在質與量的俱增，導致貨運業及承運量大幅成長。回顧貨運業之發展[12]，於日據期間原以州廳爲單位，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。爰於民國三十七年間，公路主管機關督促各私有貨車，組合組設汽車貨運公司十四家，連同原有七家共二十一家，共同經營普通汽車貨運業。

民國41年間，政府爲改善營運秩序，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，原期於兩年內蛻變爲正式公司，但因各車主仍多獨自營運，不願將車輛折價投資於公司經營，致聯營計畫失敗。迨至民國43年間，重新訂定汽車貨運調整辦法，而將聯營處解散，規定凡設置營業貨車三輛以上者，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，從此貨運運價費率統一。

目前汽車貨運業有三類，即汽車貨運業、路線貨運與貨櫃貨運，其設立加入採許可制，其管制之機構則爲各公路主管機關，即各省市政府監理單位（台灣省係省交通處公路局主管、台北市係交通局主管

、高雄市係建設局主管），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，必須合於當地需要、增進公眾便利，同時要有充分經營財力及合於規定之車輛及場所設備。申請核准籌備之事業應具備籌備申請書、公司登記、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。

依公路法第四十二條規定：「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。」由此可知公路貨運運價訂定及調，是由汽車貨運業同業公會依運價準則規定提出運價申請，而目前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」。

7.2 公路貨運業費率管制有關法令規定

1. 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。」

2. 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：

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

(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。」

3. 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，其體積超運四立方公寸者，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，遇有左列情形數車輛滯留費：

- 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，因託運人取消託運或變更託運，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，其費率由該管金主管機關核定之。」

第一百四十條：「省（市）公路主管機關得依其管轄特殊情形擬訂汽車客貨運營運實施細則，報請交通部核備後發布之。但各省（市）具一致之特性，有統一擬訂必要時，由交通部定之。」

4. 汽車貨運營運實施細則

「汽車貨運營運實施細則」是規範公路貨運業訂定營運費率之重要規定，其內容除對整車貨物計程運費規定計算標準外，亦包含貨櫃運費、混合路面、特殊路面、零擔貨物、包車費率、輕笨貨物、貨物裝卸費、滯留費、保管費及易損品、貴重物品等之加成收費均有詳細標準規定，惟此一規定於民國75年7月廢止至今，尚無相關新訂標準

辦法，因此部份貨運業者依然採用此實施細則。

7.3 費率管制因素與政策

一、管制因素

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、加成等等原因。以下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。因此

費率管制實為運輸政策中重要之課題。

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

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

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，因此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價值。

(3) 貨物價值

貨物本身之價格與運價有著密切關係。價值高昂貴重貨物之運價一般較價值低廉貨物之運價為高，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能力較高。因此運價對於低價貨品之貨價及需求之影響較對高價貨品為大，即高運價將限制廉價貨品之移動。

(4) 負擔能力

貨物之負擔能力對運價也有影響。一般訂運價原則是運價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

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

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。

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：[13]

(1) 里程比例制度

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

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計價，而有最低重量之規定。

(3)例外分等制度

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

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。

二、管制政策

一般運輸業管制之範疇有三：進出市場管制、服務水準管制及費率管制，任何一項管制措施之施行均將對整個運輸市場產生影響，因此任何一種管制策略均須與總體運輸政策相配合，以達國家總體效益最大之目標。

1.進出市場管制

在進出管制方面依公路法第三十六條規定，汽車運輸業之經營以民營為主，其進出依公路法第三十七條、三十八條、三十九條、四十條、四十六條、四十七條之規定申請加入退出，即公路貨運業之經營為特許事業，其營業區域、路線及服務型態均需受相當之約束。惟事實上，管制運輸業進出市場並不一定能保障消費者得到較高品質與服務，部分研究[16]顯示，管制反而可能因此造成業者獨佔市場、扭曲

社會資源之使用等結果，美國之航空業、貨運業及城際客運等，即因此項原因而自一九七八年起陸續解除管制。以經濟理論觀點而言，營運市場具經濟規模時，可對業者之進出加以管制，因其具自然獨佔特性，若不具經濟規模時，主管機關無需加以管制，讓市場之價格機能充分發揮，才符合有效使用社會資源之原則。

2. 服務水準管制

就服務水準管制而言，公路貨運業服務水準管制依公路法第四十九條、五十條、六十四條之規定加以限制，惟實際管制標準難訂，因此管制之範疇通常僅含原則性規範或最低水準要求。

3. 費率管制

就費率管制而言，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。因此

費率管制實為運輸政策中重要之課題。

7.4 費率管制方法

關於運輸管制討論最深入的國家應屬美國，但美國自七〇年代中間開始，對運輸業之管制紛紛解除，此一情況肇因於經實証研究發現，大部份的運輸市場均不具規模經濟特性，管制反將造成資源使用之浪費及無效率。

但基本上，我國與美國之差異在於：我國著重行政權之運作；而美國則注重民意機關之監督，其管制機構由民意機關、法院及其授權之立法分支機構所組成，透過法律解釋管制法規並執行處分。而我國之運輸管制係由行政機關執行並進行管制之處分，行政機關一方面負責整體運輸政策之擬定及推行，另一方面必須負責管制措施之執行，角色複雜，且在權責劃分上，似乎並未能有效擔負上述任務，此一現象將影響管制之效果，應就主管機關之權責劃分重新檢討。

對於費率管制方式，一般而言，有下列幾種：[13]

1. 費率報備審核制
2. 彈性費率管制
3. 固定費率管制

分別之適用條件為：

一、費率報備審核制

此種費率管制方式，事實上近似完全不以明文規定運輸費率，費率水準係由業者於領調整之前一段時間（如：三個月），向管制機構報備即可，而運輸管制機構則依其成本資料推估實際合理成本，將此實際合理成本與其報核之費率水準換算之收入比較，若其費率水準產生之營收超過合理利潤範圍或產生惡性削價競爭之情況，則予以管制處分，否則即自然生效。

此一管制方式之優點在於接近未管制程度，業者可依其經營策略，營運特性調整其費率水準，而缺點在於以此方式進行管制時，必須

配合一常設性管制機構，其任務在於日常性收集業者營運資料，分析市場經濟特性並判斷費率水準之合理性，我國目前並無一機構能擔負此一責任；且國外經驗曾討論其設於行政機關下之客觀性，並考慮設置此一機構之成本相較於實施此種管制方式得到的效益是否有利。若採取此種管制方式，則建議加強交通費率諮詢委員會之權責，使其具備監督、審核及處分的功能。

二、彈性費率管制

彈性費率管制方式包括：1.上限管制 2.下限管制 3.上、下限管制。

此種費率管制方式之優點在於：可提供業者實施行銷策略之空間，因此，公路貨運業採用此方式即可產生足夠的空間供業者競爭而提高效率。

歷來關於此種管制方式之評析如后：

1.上限管制

上限管制之理由有二：

- (1)由於市場係處於獨佔或寡佔階段，廠商可能勾結而造成價格處於不合理水準。
- (2)為防止供給少於需求時，價格上揚，造成之高費率運輸，影響國民生計。

因此，上限管制可能遭遇的困難在於：寡佔市場下的業者，多希望提高價格以獲取最大利潤，就消費者而言，若有其它運具提供替代彈性大之服務，則需求將轉移至其它運具，若無替代之運具，則即使必須支付高於上限之黑市價格，仍然不得不搭乘此運具，以完成旅次目的，此時，進行上限管制則僅具打擊主管機關之結果，因任何取締措施均將趨於失敗。

2.下限管制

採取下限管制之理由如下：

(1)避免業者惡性削價競爭。

(2)改善業者收益，以維持一定之服務水準。

3.上下限管制

當運輸市場由獨佔市場逐漸成為寡佔市場時，一方面唯恐廠商勾結、一方面為維持一定程度之服務水準，因此，採行上下限管制。

事實上，不論何種方式之彈性費率管制，最大的問題係上、下限之界定標準為何？且應考慮實務上之可行性。

因確實能規範業者實際獲利之上下限範圍，並不容易藉計算得之，任何管制措施均有正負面效果，在實施管制之前，應先確定管制欲達之目的，藉管制措施之執行改變市場業者行為以達政策目的，即使管制常造成福利之損失。

三、固定費率管制

以目前之費率管制現況而言，『汽車運輸業客貨運運價準則』中之計價公式即屬之。以此種方式管制費率水準時，費率之訂定相當困難，往往無法恰當地反映合理成本及報酬，一方面可能造成業者虧損、供給不足，另一方面也可能使市場存在超額利潤，誘使違規業者加入，破壞市場進出之管制，此時，不當之費率管制將造成違規行為之存在，而政府無力取締之現象。

經由上述之費率管制方式比較，研擬可行管制方案，說明如下：
方案一、費率報備制

業者須將其自行訂定之費率水準向主管機關報備，主管機關不加干涉，完全藉市場中之價格機能的發揮，由競爭之業者自行調整費率。

方案二、費率報備審核制

業者將其自行訂定之費率水準向主管機關報核，主管機關根據其收集之營運資料分析市場之經濟特性，判斷業者在其報核之費率水準

下是否涉及攫取超額利潤或惡性削價競爭等現象，以判斷是否施以管制處分。

方案三、彈性費率管制

以建議之合理報酬率法爲上限價格，以邊際成本即單位延車公里之變動成本爲下限價格進行費率管制，一方面給予業者施行營運策略的空間，另一方面於開放初期，仍可規範業之競爭行爲。

以上所列之三種方案中，方案一適用於處於完全競爭階段的市場；寡佔市場中，管制機構爲防止串謀，同時欲兼顧自由化精神，則應以方案二進行費率管制；方案三之施行係由主管機關內部訂定彈性費率管制範圍，若業者報備之費率水準，落於彈性範圍內，則不予干涉，若高於管制上限或低於下限水準，則予以管制處分，因此，實際含括了方案二之精神，市場逐步開放的過程中，主管機關欲進行費率管制，方案三仍合乎維持市場機能之功能，一旦逐漸達成市場自由化的目標後，對於費率的規範則可採行方案二的費率報備審核制。

第八章 貨運業現況分析

公路貨運市場向來均受到進出市場及費率管制，但目前違規營運情形嚴重，即除路線貨運業之公司型態較具規模，有遵守政府所制定之費率標準外，其餘汽車貨運業、貨櫃貨運業均未依規定營運，本章擬對公路貨運現況進行討論。

8.1 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，且所佔比例分別約為汽車運輸業80 %、貨櫃貨運業90 %，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，使其糾紛發生較少，不若計程車靠行紛爭不息常為人詬病。

一、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三千萬元以上，小型貨車業需五百萬元以上。

(2)汽車路線貨運業資本額為五千萬元以上。

(3)汽車貨櫃貨運業資本額為三千萬元以上。

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。

(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，而不負對車主營運及營運及業務招攬之責，在雙方均可獲到利益之前提下，相互依存，而促使靠行營運之由來。

二、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.專營靠行方式：

車行之設立純粹是爲了提供車主服務，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，前者與車行之關係爲僱主形態，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。

三、靠行問題之探討

由於政府爲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及費率水準，但是靠行是事實爲存在已久之問題，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運，儘量少於管制使營運方式自由化爲大勢所趨，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業，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，更可確保政稅源不致流失。

8.2 現行費率定價方式之檢討

一、公路貨運業費率定價方式之沿革

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。

現行「汽車運輸業客貨運價準則」，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

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

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

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

至於基本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：

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

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

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。

二、定價方式之檢討

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」，甚難有一致的標準，不過決定合理報酬率時仍應基於下列數點原則：

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

由於固定資產與合理報酬率的訂定，具有相當大的彈性，而參與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。

8.3 現行成本計價方法與費率調整

一、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價，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。

二、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年併同客運之申請調整日期，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。

5.民國77年公路客運及貨運費率調整

此次費率調整係依「汽車運輸業客貨運運價準則」每二年檢討費率所做之費率調整。

6.民國79年公路客運及貨運費率調整

由於中東戰爭引發石油禁運及油價上漲，再則二年檢討一次之費率調整所做之調整費率。

茲將歷年來貨運費率調整之情況整理如表8.1，由表中可知，自民國40年迄今，貨運基本運價調整計有十六次，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的。

三、現行成本計列方法

七十四年六月廿六日修正之「汽車運輸業客貨運運價準則」中之計價公式如上所述，其中每車公里成本之核算係將十六項成本項目加總得之。事實上，此十六項成本每一項目之核算並無一法定標準，因此，常造成業者及公路主管機關各有不同的算法，計算所得之數據亦不相同，使得依此計算出之費率水準缺乏公信力，造成運價制定時之困擾。

現行十六項成本之計算，以民國七十九年運價調整之計列方式為

表 8.1 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	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	—	—
77	8	4.600	5.440	6.680	—	—
79	9	5.360	6.340	7.780	—	—

資料來源：交通部，交通統計要覽，民國 79 年。

例，見表一，即為七十九年五月台灣省汽車路線貨運商業同業公會聯合會提請公路主管機關調整費率案中，提列之各項成本計列方式及主管機關核定標準。

由上述計價方式之沿革，可得以下結論

- 1.對於公路貨運業之費率，始終進行管制。
- 2.民國四十九年以前，費率之計算採成本加成法，民國四十九年以後，改採合理報酬率法，但實際操作時並未使用報酬率法，仍採成本加成法，原因在於做為報酬率基之淨資產核算困難。
- 3.由於過去採單一費率管制，因此費率水準是否符合市場狀況非常重要，費率水準設計不當，可能令業者獲超額利潤，亦可能使其無法生存，更由於政策干預，常使費率無法反映真實水準。

第九章 公路貨運費率之研擬

9.1 成本項目之確定

公路貨運業者現行會計處理以稅務會計為主，由於公路貨運業中汽車貨運業及貨櫃運輸業靠行問題嚴重，因公司家數衆多，其會計稅務計算相當不建全，因此成本項目之確定皆以路線貨運十六家公司之會計成本爲合理成本計算，並在公會統一運作下，十六家路線貨運公司之會計科目大致相同，惟與目前運價準則所訂之十六項成本項目比較有明顯差異，目前路線貨運業者所採用之會計科目計有以下三十三項，其與十六項成本比較如表9.1。

1. 薪資
2. 加班誤餐費
3. 旅費
4. 柴油費
5. 汽油費
6. 機油費
7. 什油費
8. 輪胎費
9. 材料費
10. 修繕費
11. 通行費
12. 肇事賠償費
13. 貨故賠償費
14. 轉運費
15. 水電費

表 9.1 公式成本項目與業者會計科目比較表

十六項成本項目	會計科目
1.燃料	4.柴油費 5.汽油費
2.附屬油料	6.機油費 7.什油費
3.輪胎	8.輪胎費
4.車輛折舊	28.各項設備折舊
5.修車材料	9.材料費
6.行車人員薪資	1.薪資 2.加班誤餐費 19.保險費 (勞保) 3.旅費 27.退休金支出
7.行車附支	19.保險費
8.修車員工	同(6)各項支出
9.修車附支	10.修繕費
10.業務員工	同(6)各項支出
11業務費用	30.業務費用 20.文具印刷費 15.水電費 16.郵電費 10.修繕費 11.通行費 31.什項支出 12.肇事賠償費 13.貨故賠償費
12.各項設備折舊	28.各項設備折舊
13.管理員工	同(6)項各項費用
14.管理費用	17.廣告費 21.會議費 22.訓練費 23.交際費 26.職工福利費
15.財務費用	32.財務支出 24.壞帳損失 18.租金支出
16.稅捐費用	25.稅捐
其 他	14.轉運費 33.出售資產損失

- 16.郵電費
- 17.廣告費
- 18.租金支出
- 19.保險費
- 20.文具印刷費
- 21.會議費
- 22.訓練費
- 23.交際費
- 24.壞帳損失
- 25.稅捐
- 26.職工福利費
- 27.退休金支出
- 28.各項設備折舊
- 29.營業站費
- 30.業務費用
- 31.什項支出
- 32.財務支出
- 33.出售資產損失

成本項目分爲物料費用、勞務費用、折舊費用及其他費用等四大類，並經比較整理後，擬比照客運業建議調整細分爲13類，如表 9.2 所示。

9.2 成本計算方式之研擬

成本項目之計算，擬分別考慮實際營運資料成本與參考實際資料訂定標準值之合理成本加以計算，其計算方式分述如后：

1.行車人員薪資

每車公里行車人員薪資成本 = [每人每月標準薪資 × 每車平均配置駕駛人員人數 × (1 + 每月提撥

表9.2 十三項成本項目與統一會計科目對照表

十三項成本項目	統一會計科目
一、行車人員薪津	1.駕駛人員薪津 27.駕駛人員退休金
二、燃料	4.柴油費 5.汽油費
三、車輛折舊	28.車輛折舊費
四、輪胎	8.輪胎費
五、行車附支	6,7.附屬油料費 19.保險費（行） 3.差旅費（行） 其它行車費用
六、修護員薪津	1.修護員薪津 27.修護員退休金
七、修車材料	9.物料費
八、修車附支	28.折舊費（修） 18.租金（修） 20.文具用品費（修） 15.水電費（修） 3.差旅費（修） 10.委託外修費 其它修護費用
九、業務員薪津	1.業務員薪津 27.業務員退休金

表9.2 十三項成本項目與統一會計科目對照表（續）

十三項成本項目	統一會計科目
十、業務費用	28.折舊費（業） 18.租金（業） 19.保險費（業） 20.文具用品費（業） 3.差旅費（業） 16.郵電費（業） 15.水電費（業） 10.修繕費（業） 17.廣告費 其它業務費用
十一、管理員薪津	1.管理員薪津 27.管理員退休金
十二、管理費用	28.折舊費（管） 19.保險費（管） 18.租金（管） 20.文具用品費（管） 3.差旅費（管） 16.郵電費（管） 15.水電費（管） 10.修繕費（管） 23.交際費 22.訓練費 26.職工福利 31.什項支出 12.肇事賠償費 13.貨故賠償費 其它管理費用
十三、稅捐費用	25.稅捐（修） 25.稅捐（行） 25.稅捐（業） 25.稅捐（管）

退休金 2%) × (1 + 加發年終獎金
二個月 ÷ 12)] ÷ 每車每月行駛公
里

2. 燃料

每車公里燃料成本 = 每公升油料價 ÷ 每公升油料行駛標準里程

3. 車輛折舊

每車公里車輛折舊 = 每期應攤提之折舊費用 ÷ 每車平均月駛公里

每期應攤提之折舊費用 = 新車價格 ÷ 折舊率

$$\text{折舊率} = \frac{1 - (1 + i)^{-n}}{i}$$

其中 i 為銀行放款利率

$n = \text{Min}(\text{法定汰舊年限屆滿期數}, \text{法定報廢里程屆滿期數})$

4. 輪胎

每車公里輪胎成本 = 全年實際營運輪胎支出 ÷ 總延車公里

5. 行車附支

每車公里行車附支成本 = 全年實際行車附支費用 ÷ 總延車公里

6. 修車人員薪資

每車公里修車人員薪資成本 = [每人每月標準薪資 × 每車平均配
置修車員工數 × (1 + 每月提撥退
休金 2%) × (1 + 加發年終獎金二
個月 ÷ 12)] ÷ 每車每月行駛公里

7. 修車材料

每車公里修車材料 = 全年實際營運修車材料支出 ÷ 總延車公里

[註](2)至(3)項成本，以業者報備資料中，效率大者計列。

8. 修車附支

每車公里修車附支成本 = 全年實際修車附支費用 ÷ 總延車公里

9. 業務人員薪資

每車公里業務人員薪資成本 = [每人每月標準薪資 × 每車平均配置業務員工數 × (1 + 每月提撥退休金 2%) × (1 + 加發年終獎金二個月 ÷ 12)] ÷ 每車每月行駛公里

10. 業務費用

每車公里業務費用成本 = 全年實際業務費用支出 ÷ 總延車公里

11. 管理人員薪資

每車公里管理人員薪資成本 = [每人每月標準薪資 × 每車平均攤列管理員工數 × (1 + 每月提撥退休金 2%) × (1 + 加發年終獎金二個月 ÷ 12)] ÷ 每車每月行駛公里

12. 管理費用

每車公里管理費用成本 = 全年實際管理費用支出 ÷ 總延車公里

13. 稅捐費用

每車公里稅捐費用成本 = 全年實際稅捐費用支出 ÷ 總延車公里

9.3 計價公式之研擬

比較過去所採行之成本加成法與投資報酬率法，有關公路貨運費率計價方式，擬建議採行投資報酬率法，並配合彈性上下限。

一、合理報酬率法

每延車公里合理收入 = 每延車公里合理成本 + (報酬率基 × 合理報酬率) ÷ 全年總延車公里

基本運價 = 每延車公里合理收入 ÷ 每延車公里合理載運普通貨物噸數

其中：報酬率基 = 有效使用中之固定資產淨值 + 合理營運資金

合理營運資金 = (流動資產中之材料盤存加預付款項) -

(流動負債中之應付款項)

$$\begin{aligned}\text{合理報酬率} = & 30\% \times (\text{運價調整時，中央銀行存款利率上限}) \\ & + 70\% (\text{運價調整時，中央銀行核定之一年} \\ & \text{期存款利率上限} \times 110\%) \end{aligned}$$

合理報酬率之設備係假設業者投入之資本中，30 % 係貸款而來，70% 係自有資金，自有資金部分給予110%較高之報酬，採用投資報酬率之優缺點如下：

1. 優點

避免成本加成法中，以成本項乘以報酬率核算合理報酬之不合理性，而以業者實際投入之淨資產部份（含營運週轉金），給予合理之投資報酬，較合乎一般會計原則。

2. 缺點

- (1) 實際採行時，必須納入業者之「營運成本」「營運收入」「資產資料」及「價格估計資料」，因此必須嚴格要求業者實施統一會計制度，且管制機構須建立一套防弊措施以檢查資料之正確性，否則合理成本不正確時，實際施行將遭遇困難。
- (2) 管制機構設定之合理報酬率水準過高，可能導致業者多用資本，使業者並非在最佳要素投入組合下生產，造成資源使用之扭曲。
- (3) 每一家業者有固定資產價值差異，使用合理報酬率法定價時，應考慮如何核列固定資產價值，是否應訂定標準固定資產值等問題。

由上述優缺點可知，投資報酬率法在採行時，尚須注意防範所可能發生之弊端，並建議配合採行費率彈性上下限。

二、彈性上下限

$$\text{上限運價} = \text{基本運價}$$

下限運價＝基本運價×彈性比率

其中，彈性比率於每次運價檢討時，由主管單位依市場營運現況訂定之，並使其趨近於邊際成本定價水準，此一方式與現有公路貨運費率實際計價方式相似。

以彈性之費率管制，提供業者實施營運策略之空間，業者可衡量其本身與其他運具間之替代彈性，在費率管制之彈性範圍內，依其營運目標，實施不同之營運策略，以增加其收益。另彈性費率之上限管制可防止業者進行勾結，下限管制可防止業者惡性削價競爭，因此彈性費率設計可規範勾結串謀或惡性競爭之情況。

第十章 結論與建議

依據本研究之資料分析，經參考有關文獻、專家學者之意見，並進行學理與實務上探討研究後，獲得以下之結論與建議：

10.1 結論及主要建議

1. 本研究發現三十二家客運公司之主要業務不盡相同，有專營公路客運業者，亦有以市區公車為主要業務者，大部分公司雖兼營遊覽車業務，但其業務比重均甚低。
2. 為正確反映公路客運業之財務特性，合理估算其成本與費率，本研究以各公司公路客運業務之收入、營業車輛數、燃料消耗量等均占各該公司總量百分之五十以上作為標準，找出代表公路客運業者共計二十四家，其中北部地區九家、中部地區六家、南部地區六家、東部地區三家。
3. 本研究發現，雖然在民國七十一年台灣省民營汽車客運公司訂有統一之會計科目，然卻無統一之會計事務處理準則，而且遵行者少，以致於每年呈報台灣省公共汽車客運商業同業公會之財務資料，編製基準不一，數據來源不清楚，資料可利用性低。
4. 本研究依財務報表分析結果，發現公路客運業者短期償債能力很差，許多公司是處於流動負債遠大於流動資產之情況，另業者因會計科目分類不當（如閒置資產、長期投資、長期基金亦歸於固定資產），致使固定資產平均達總資產的 83.71%，固定資產比重相當大。還有業者負債比率偏高，資本結構不良；長期資金不足以投資於固定資產，投資報酬率很低，甚至多家虧損。
5. 本研究發現最主要之營業成本為駕駛員薪津，平均約占 30.50%，

其餘依次爲柴油15.69%、車輛折舊9.17%、業務員薪津6.41%、管理員薪津6.09%、修理員薪津6.02%、稅捐費用4.77%、修車材料4.61%。將此八項成本加總，即占總營業成本之83.26%。

- 6.本研究將總營業成本（不包含利息）歸爲13項成本，並分別說明各項成本所涵蓋之會計科目，及其分攤於公路客運業務部份之方法。
- 7.本研究建議將目前所採行之成本加成法之基本運價訂價方式改爲投資報酬率法，其公式如下：

$$\text{基本運價} = \frac{\text{每延車公里合理收入}}{\text{合理載客數}}$$

$$\text{每延車公里合理收入} = \frac{\text{每車公里合理營運成本} + (\text{報酬率基} \times \text{合理報酬率})}{\div \text{全年總延車公里}}$$

每車公里合理營運成本：採本研究所歸類定義之13項成本

報酬率基 = 固定資產淨額 + 平均材料盤存

另報酬率基依公路客運營業收入占總營業收入之比例，分配於公路客運項目內。

$$\text{合理報酬率} = \text{中央銀行一年期存款利率} \times (\text{負債比率} + \text{權益比率} \times \text{大於1之調整係數})$$

負債比率 = 全部負債 / 總資產

權益比率 = 股東權益 / 總資產

負債比率 + 權益比率 = 1

權益比率乘上「大於1之調整係數」，是爲了給予股東一些風險貼水。

- 8.業者大多數之營業外收支皆虧損。即使營業外收支不虧損，爲反應真正營業狀況，仍應以營業收支來做爲運價核訂、載客率估算之依據爲宜。
- 9.營運績效深深影響業者之營業盈虧。針對78年15家客運公司營運統計表分析，發現當載客率在18.1至22.4之間時，營業盈虧受營運績效之影響很大。
- 10.載客率影響服務水準之良窳。載客率過高時，車內每位旅客所佔用之空間將太少，以致造成擁擠。且在相同之旅次需求下，過高之載客率，其班次密度必定較低，旅客等車時間較長，故服務品質會下降。
- 11.載客率中，延車公里之資料易於取得，延人公里之資料則取得困難。在估算延人公里時，簡捷法僅需營收及里程票價資料，故所需成本少，即可求得延人公里，誤差並不大，故爲估算延人公里之較佳方法。
- 12.由民國78年之資料發現，台灣地區公路汽車客運公司，在各區間，平均載客率並沒有明顯的不同，故無分區核訂載客率之必要。而依個別公司核訂載客率又於法不合。若將都市化及非都市化分別核訂載客率，因其界定困難，亦不可行。故仍以統一之載客率較可行。
- 13.合理載客率考量層面較廣，涵蓋了運輸政策、服務價值、服務成本、服務品質、運輸現況、運輸需求，並經由客觀之機關予以調查分析，故較佳。
- 14.民國四十九年以前公路貨運費率採成本加成法，民國四十九年以後改採投資報酬率法，但實際操作仍採成本加成法。另外貨運絕大多數係私人經營、市場充份競爭、公路貨運費率管制不具實質的意義。
- 15.公路貨運費率公式擬比照客運部份將目前所採行之成本加成法之基本運價訂價方式改爲合理報酬率法，並採彈性上下限：

基本運價 = 每延車公里合理收入 ÷ 每延車公里合理載運普通貨物
噸數

每延車公里合理收入 = 每延車公里合理成本 + (報酬率基 × 合理
報酬率) ÷ 全年總延車公里

上限運價 = 基本運價

下限運價 = 基本運價 × 彈性比率

全年合理營運成本：採本研究所歸類之13項成本及含義

報酬率基 = 固定資產淨額 + 平均材料盤存

另報酬率基依各項營業收入占總營業內收入之比例分於各業項目別。

合理報酬率 = 中央銀行一年期存款利率 ×

(負債比率 + 權益比率 × 大於1 之調整係數)

負債比率 = 全部負債 / 總資產

權益比率 = 股東權益 / 總資產

負債比率 + 權益比率 = 1

10.2 相關建議

根據以上之分析，本研究提出下列之相關建議俾供參考：

1. 本研究所設計之統一會計事務處理準則，僅就與成本計算有關之事項訂定之，另簿籍、傳票亦應有統一之格式，故建議再進一步設計，以確實達成統一會計制度之目標。
2. 目前台北市公路客運業者訂有一套統一會計制度，由於各套會計制

度皆強調其所擬有關營業項目，故有所差異。然而各家公司皆兼營公路客運、市區公車、遊覽車等業務，將來勢必僅需採用一套會計制度，而無法兩套以上同時採行，因此建議將各套統一會計制度再作進一步彙整。

- 3.建議公路主管機關能確實督導業者採行統一會計制度，並透過報表管理方式，定期呈報經合格專業會計師審計之財務報表。
- 4.由於本研究發現各業者之財務結構與財務狀況並不理想，建議主管機關注意其發生之原因，並適時加以輔導，俾改善不良體質。
- 5.考慮運輸政策、服務價值服務成本、運輸需求、運輸現況，經由公正機關之調查分析，訂定合理載客率。合理載客率應反映供給者之成本，亦應反映消費者之效用價值及所要求之服務水準。對於業者而言，合理載客率係一個經營目標，可刺激其加強營運管理，以使資源充分利用。
- 6.根據目前之法令及營運現況，仍以採用統一載客率較佳。但對於一些偏遠服務路線，由於需求不足造成虧損者，政府宜負擔此社會支出，加以補貼。
- 7.公路主管單位宜建立客運載客率查核制度，據以督導業者維持合理之服務水準。
- 8.過去公路貨運費率管制主要著重於零擔貨物運送之路線貨運，惟貨物種類繁多，加成收費標準難以管制，因此雖有費率管制標準，卻無管制之實，本研究建議公路貨運費率宜由公路貨運商業同業會聯合會報備費率做為上限，並由市場機能自由操作，以符企業經營原理。

參考文獻

- 1.王 弓，楊淑貞，運輸管制之研究，交通部運輸研究所，民國七十六年六月。
- 2.台灣省公共汽車客運商業同業公會，台灣省民營公共汽車客運業七十八年度統計資料，七十九年四月。
- 3.交通部，汽車運輸業客貨運運價準則，民國七十四年六月二十六日修正。
- 4.交通部運輸計劃委員會，大眾運輸系統成本與費率之分析，華成企管服務公司，民國六十六年三月。
- 5.交通部運輸研究所，大都市區域交通收入及營運成本之研究，六十年十月。
- 6.交通部運輸研究所，運輸營運手冊，七十五年六月。
- 7.邱威生，運輸業報酬率管制問題之探討，運輸計劃季刊，第十三卷第二期，七十三年六月。
- 8.唐明月，台灣地區公路貨運經營管理之研究，交通部運輸研究所，民國七十七年十月。
- 9.唐富藏，運輸經濟學，華泰書局，初版，民國七十年四月。
- 10.唐富藏，運輸學，民國七十二年九月。
- 11.孫思銘，本公司延人公里計算法之延革，七十六年四月。
- 12.陳武正，
- 13.陳聰敏，台灣地區公路汽車客運業財務與費率之研究，交通部運輸研究所，民國七十五年六月。
- 14.張有恆，美國都市大眾運輸業解決營運虧損問題之發展趨勢，運輸計劃季刊，第十三卷第一期，七十三年三月。
- 15.張國平，楊淑貞，內陸運輸費率平衡政策之研究，交通部運輸研究所，民國七十七年十二月。
- 16.張瓊文，捷運系統費率之研究，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，七十七年六月。
- 17.曹壽民，王 弓，鄭賜榮，公路客車行車成本調查與分析，交通部

運輸研究所，民國七十七年十月。

18. 楊淑貞，台灣地區公路汽車客運業營運管理之研究綜合報告，交通部運輸研究所，民國七十五年六月。
19. 楊淑貞，公鐵路客運運價之研究，交通部運輸研究所，民國七十六年十一月。
20. 賈凱傑，高速公路客運費率定價之研究，國立交通大學交通運輸研究所碩士論文，民國78年 6月。
21. 趙捷謙，運輸經濟，正中書局，三版，民國72年10月。
22. 鄭國慶，鐵公路交通費率估算模擬系統之研究，交通部統計處，民國七十六年八月。
23. 藍武王，捷運系統運價率計算公式與票價之擬訂，民國七十九年十月。
24. 藍武王，許書耕，台灣地區民營公路客運業成本函數與經濟特性分析，運輸計劃季刊，18卷3期，303-324頁，民國七十八年九月。
25. 藍武王，黃承傳，高 凱，勞動基準法實施後對公路客運業票價影響之研究，交通大學交通運輸研究所，民國七十八年三月。
26. John Neter, William Wasserman, G. A. Whitmore, Applied Statistics, Third Edition, Allyn And Bacon, Inc., 1988.
27. Jan Owen Jansson, Transport System Optimization and Pricing, John Wiley & Sons, 1984.

附錄一 統一會計科目及會計事務處理準則

A. 統一會計科目、說明及報表

科 目 說 明					科 目 說 明
大 類	中 類	小 類	科 目 (總分類帳)	子 目 (明細分類帳)	
資 產					指企業透過交易或其它事項所獲得之經濟資源，能以貨幣衡量並預期未來能提供經濟效益者。
	流動資產				可於營業週期或一年內變為現金之資產。
		現金及 銀行存款			凡庫存之新台幣、即期支票、銀行本票、銀行存款等皆屬之。
			庫 存 現 金		庫存現金（含即期支票）等均屬之。收入之數記入借方，支出之數記入貸方，其借方餘額表示庫存現金之總額。
			銀 行 存 款		存放於銀行或其它金融機構之存款，包括活期支票、定期存款及信託資金等均屬之。收入之數記入借方，支出之數記入貸方，其借方餘額表示銀行存款之總額。
			匯撥中現金		凡內部匯款匯出，但未匯到之金額屬之。未匯到之金額列入借方，匯到沖轉之金額列入貸方，其借方餘額表示匯撥中現金之總額。
			零 用 金		凡撥供特定用途或零星支出週轉之現金（無論定額或非定額）均屬之。撥交及增加之數記入借方，收回及減少之數記入貸方，其借方餘額表示零用金之總額。
		短期投資			凡因理財等目的，購入隨時可以變現之有價證券及其它財物均屬之。
			有 價 證 券		凡購入隨時可變現之政府債券、公司債及公開發行上市之公司股票等均屬之。購入之數記入借方，售出之數記入貸方，借方餘額表示有價證券之總額。
			其它短期投資		凡不屬於有價證券之其它短期投資均屬之。投資之數記入借方，收回之數記入貸方，借方餘額表示其它短期投資之總額。
		應收款項			凡應收之票據、帳款及其它款項均屬之。
			應 收 票 據		凡因營業而收到客戶或債務人交來尚未到期之本票、支票等票據等均屬之。收入應收票據之數記入借方，收到現金及退還票據或轉入應收帳款之數記入貸方，借方餘額表示應收而尚未到期票據之總額。
			應 收 帳 款		凡應向客戶收取有關營業收入之款項均屬之。應收之數記入借方，收到及已決定為呆帳之數記入貸方，借方餘額表示應收帳款之總額。

科 目 說 明					科 目 說 明
大 類	中 類	小 類	科 目 (總分類帳)	子 目 (明細分類帳)	
			備 抵 呆 帳		凡提列應收票據及應收帳款之備抵壞帳皆屬之。提列之數記入貸方，沖銷壞帳之數記入借方，貸方餘額表示已提壞帳損失之總額。(本科目係應收票據及應收帳款之抵銷科目)
			短 期 墊 款		凡短期墊付、代付之款項均屬之。墊付、代付之數記入借方，收回或減少之數記入貸方，借方餘額表示短期墊款之總額。
			其它應收款		凡非因營業而產生之應收未收款項(如出售下腳、存料、出售固定資產、應收退稅款、利息、租金等)均屬之。發生之數記入借方，收回之數記入貸方，其借方餘額表示其它應收款之總額。
		材 料			凡公司所有之庫存物料、柴油(燃料)、附屬油料及輪胎等均屬之。
			修 護 材 料		凡存供各項修護所使用或消耗之物品均屬之。購入、撥入、退庫及盤盈之數記入借方，領用、撥出、售出及盤虧之數記入貸方，借方餘額表示物料之總額。
			柴 油 (燃 料)		凡庫存備用之各項柴油(燃料)均屬之。購入、退庫及盤盈之數記入借方，領用、售出及盤虧之數記入貸方，借方餘額表示庫存柴油(燃料)之總額。
			附 屬 油 料		凡庫存各項其它油料均屬之。購入、退庫及盤盈之數記入借方，領用、售出及盤虧之數記入貸方，借方餘額表示庫存附屬油料之總額。
			輪 胎		凡庫存新胎及翻修胎均屬之。增加之數記入借方，減少之數記入貸方，借方餘額表示庫存輪胎之總額。
		預付款項			凡尚未到達應負擔之期間，或尚未確定應付金額而預先支付之款項如預付費用、預付稅捐及其它預付款均屬之。
			預 付 費 用		凡短期間尚未到期而預為支付各項費用均屬之。預付時記入借方，收回及轉入其它科目之數記入貸方，借方餘額表示尚未沖轉之預付費用總額。
			用 品 盤 存		凡所有日常辦公用之物品均屬之。購入、退庫、盤盈之數記入借方，領用、售出、盤虧之數記入貸方，借方餘額表示所有日常辦公用之物品盤存之總額。
			其它預付款		凡不屬於上列之各項預付款屬之。預付之數記入借方，收回或減少之數記入貸方，借方餘額表示其它預付款之總額。
		其 它 流動資產			凡不屬於上列各項之流動資產均屬之。
			進 項 稅 額		向其它營業人購買貨物或勞務時所支付之營業稅屬之。支付時記入借方，沖抵時記入貸方，借方餘額表示將來可退抵之總額。
			其它流動資產		凡不屬於上列之其它流動資產項目均屬之。增加之數記入借方，減少之數記入貸方，借方餘額表示其它流動資產總額。

科目說明					科目說明
大類	中類	小類	科目 (總分類帳)	子目 (明細分類帳)	
	基金及 長期投資				凡為達成營業政策或財務上之目的，運用一部份資金作長期性的投資，以獲取控制權或利益均屬之。
			基 金		凡為將來特定用途所提存之現金均屬之。包括償債基金、擴充廠房基金、員工退休基金及其它將來供特定用途之基金。提存之數記入借方，撥用之數記入貸方，借方餘額表示提存基金之總額。
			長 期 投 資		為達成業務目的之長期性投資均屬之。投資之數記入借方，收回之數記入貸方，借方餘額表示長期投資之總額。
	固定資產				凡企業所擁有且正供營業使用中且使用期間在兩年以上，且非以出售為目的之有形資產均屬之。
			土 地		凡所有之土地及土地改良工程均屬之。購進價款（包括購價及佣金稅捐等支出）、整理改良支出、重估增值及捐贈之數記入借方，售出及減少之數記入貸方，借方餘額表示土地及土地改良工程之總額。
			房 屋		凡所有供業務上使用之辦公大樓及其它建築物均屬之。設計、建築、購進、捐贈、增值及足以延長其使用時期或增加其價值之改良等支出之數記入借方，售出、廢棄及減少原價之數記入貸方，其借方餘額表示房屋設備之總額。
			累積折舊—— 房屋		凡每期提列房屋及設備之折舊均屬之。提列之數記入貸方，售出、毀損、廢棄時，沖銷已提累積折舊之數記入借方，貸方餘額表示房屋及設備已提折舊之累積總額。（本科目為「房屋及設備」之抵銷科目）
			修 護 設 備		凡所有供修護用之機器及設備等均屬之。設計、購進、裝置、試機及足以延長其使用期間或增加其價值之改良性等支出之數記入借方，售出、廢棄及減少原價之數記入貸方，借方餘額表示修護設備之總額。
			累積折舊—— 修 護 設 備		凡每期提列修護設備之折舊均屬之。提列之數記入貸方，售出、毀損、廢棄時，沖銷已提折舊之數記入借方，貸方餘額表示修護設備已提折舊之累積總額。
			車 輛		凡所有供營業載客運輸用之車輛設備等均屬之。購進價款（包含購價及佣金稅捐等）重估增值及足以延長其使用時期及增加其價值之改良等支出之數記入借方，出售、毀損、廢棄及減少原價之數記入貸方，借方餘額表示車輛設備總額
			累積折舊—— 車 輛		凡每期提列車輛設備之折舊均屬之。提列之數記入貸方，沖銷該項設備已提列之累積折舊之數記入借方，貸方餘額表示車輛設備已提列折舊之累積總數。
			辦 公 設 備		凡所有供辦公用之設備如桌椅、俱俱、自用車輛等均屬之。購入及足以延長其使用期間或增加其價值之改良性等支出之數記入借方，出售、毀損、廢棄及減少原價之數記入貸方，借方餘額表示辦公設備之總額。

科目說明					科目說明
大類	中類	小類	科目 (總分類帳)	子目 (明細分類帳)	
			累積折舊——辦公設備		凡每期提列辦公設備之折舊均屬之。提列之數記入貸方，沖銷該項設備已提列之累積折舊之數記入借方，貸方餘額表示辦公設備已提列折舊之累積總數。
			其它設備		凡不屬上列各項正供營業用之設備均屬之。購進、裝置、增值及足以延長其使用時期或增加其價值之改良等支出之數記入借方，出售、毀損、廢棄及減少原價之數記入貸方，借方餘額表示其它設備之總額。
			累積折舊——其它設備		凡每期提列其它設備之折舊均屬之。提列之數記入貸方，沖銷該項設備已提列之累積折舊之數記入借方，貸方餘額表示其它設備已提列折舊之累積總數。
	其它資產				凡不屬於上列資產項目之資產均屬之。
			未完工程		凡正在建造尚未完竣之工程設備成本均屬之。支出之款項記入借方，工程完竣，驗收轉入固定資產相當科目之數記入貸方，借方餘額表示未完工程之總額。
			預付設備款		凡預付各項設備之款項均屬之。預付之數記入借方，設備驗收轉入固定資產相當科目之數記入貸方，借方餘額表示預付設備款之總額。
			存出保證金		凡存出供保證用之現金與財物均屬之。存出之數記入借方，收回或沖轉之數記入貸方，借方餘額表示尚未收回或沖轉之存出保證金總額。
			開辦費		凡已經支出而應由以後各期攤銷之開辦費均屬之。支出之數記入借方，攤銷之數記入貸方，借方餘額表示尚未攤銷之開辦費總額。
			租賃權益改良		凡對租賃物所作之改良支出均屬之。本科目應按租賃期間加以攤銷，支出之數記入借方，攤銷沖轉或收回之數記入貸方，借方餘額表示尚未攤銷之餘額。
			閒置資產		凡退庫備用或有待處理、目前不供營業使用之各項閒置資產均屬之。轉入之數記入借方，廢棄、出售及減少原價之數記入貸方，借方餘額表示閒置資產總額。
			其它遞延費用		凡不屬於上列各項之遞延費用均屬之。發生之數記入借方，攤銷沖轉之數記入貸方，借方餘額表示其它遞延費用尚未攤銷之總額。
負債					係指過去之交易或其它事項所產生之經濟義務能以貨幣衡量，並將以提供勞務或支付經濟資源的方式償付者均屬之。
	流動負債				凡償付期限在一年以內之負債均屬之。
		短期借款			凡向金融機構、個人、或其它對象借入之款項，其償還期限在一年以內者均屬之。長期借款到期在一年以內之部份，於年度結算時，應重予分類轉入本科目。
			銀行透支		凡向銀行短期透支之款項均屬之。透支之數記入貸方，償還之數記入借方，其貸方餘額表示尚未償還銀行透支之總額。

科目說明					科目說明
大類	中類	小類	科目 (總分類帳)	子目 (明細分類帳)	
			銀行短期借款		凡向金融機構借入之款項，其償還期限在一年以內者均屬之。借入之數記入貸方，償還之數記入借方，貸方餘額表示銀行短期借款之總額。
			長期負債一年內到期部份		凡長期負債其到期日在一年之內者，應予轉列本科目。轉入之數記入貸方，償還之數記入借方，貸方餘額表示長期負債一年內到期部份之總額。
			其它短期借款		凡不屬於上列各項之短期借款均屬之。借入之數記入貸方，償還之數記入借方，貸方餘額表示其它短期借款之總額。
		應付款項			凡應付之票據、帳款、費用、所得稅等款項均屬之。
			應付票據		凡因營業而開出一年內到期之票據均屬之。應付之數記入貸方，支付之數記入借方，貸方餘額表示尚未償付短期票據之總額。
			應付帳款		凡購進各項材料應付之價款及運雜費等均屬之。應付之數記入貸方，支付之數記入借方，貸方餘額表示應付帳款總額。
			應付費用		凡應付未付各項費用均屬之。應付之數記入貸方，支付之數記入借方，其貸方餘額表示應付費用之總額。
			應付稅捐		凡應付未付各項稅捐、包括所得稅、地價稅、房屋稅及其它稅捐等應付之數記入貸方，支付之數記入借方，貸方餘額表示應付未付稅捐之總額。
			其它應付款		凡不屬於上列之應付款項均屬之。應付之數記入貸方，支付之數記入借方，其貸方餘額表示其它應付款之總額。
		預收款項			凡預為收納之各種款項均屬之。
			預收收益		凡預為收納應屬於以後各期之各項收益均屬之。預收之數記入貸方，到期轉入相當科目之數記入借方，貸方餘額表示預收收益之總額。
			其它預收款		凡不屬於上列之預收款均屬之。收入之數記入貸方，轉入相當科目之數記入借方，貸方餘額表示其它預收款項之總額。
		其它流動負債			凡不屬於上列各項之流動負債均屬之。
			銷項稅額		凡銷售貨物或勞務時所代收之營業稅均屬之。收入時記入貸方，沖抵或支付時記入借方，貸方餘額表示尚未繳付稽徵機關之代收營業稅總額。
			代收款		凡代收員工薪資所得稅及勞工保險費等均屬之。代收之數記入貸方，支付之數記入借方，貸方餘額表示代收款項總額。
			其它流動負債		凡不屬上列之其它流動負債均屬之。增加之數記入貸方，減少之數記入借方，貸方餘額表示其它流動負債之總額。

科目說明					科目說明
大類	中類	小類	科目 (總分類帳)	子目 (明細分類帳)	
	長期負債				凡償還期限在一年以上之負債均屬之。
			長期借款		凡向金融機構、其它企業或個人借入之款項均屬之。借入之數記入貸方，償還之數記入借方，貸方餘額表示尚未償還長期借款之總額。
			應付公司債		凡經主管機關核准對外公開發行公司債者均屬之。發行時記入貸方，償還時記入借方，貸方餘額表示尚未償還之公司債總額。
			長期應付款		凡購進設備或其它資產，其應付期限在一年以上者（不論到期一次支付或分期付款）均屬之。應付之數記入貸方，支付之數記入借方，貸方餘額表示長期應付款餘額。
	其它負債				凡不屬上列各項之負債均屬之。
			存入保證金		凡收到作為保證用之現金均屬之。存入之數記入貸方，退還或抵轉之數記入借方，貸方餘額表示存入保證金之總額。
			增值稅準備		凡所有土地經按公告現值重估之增值部份，依法提列之土地增值稅屬之。所提之數記入貸方，當出售土地時繳交土地增值稅，記入借方，貸方餘額表示所提列之增值稅準備之總額。
			退休金準備		凡依法令規定估列應付職工退休金準備均屬之。估列之數記入貸方，職工退休撥付退休金之數記入借方，貸方餘額表示退休金準備之總額。
			其它負債		凡不屬上列各項負債之負債均屬之。
股東權益					凡資產超過負債之淨額，亦即股東對本公司享有之權益均屬之。
			股本		凡經股東繳納之資本或自盈餘或公積轉增資者均屬之。增加之數記入貸方，減少之數記入借方，貸方餘額表示股本之總額。
			資本公積		凡由非經營結果所產生之權益，具有資本性質之公積均屬之，包括股票溢價、處分固定資產利得、捐贈、固定資產重估增值等。發生之數記入貸方，轉出之數記入借方，貸方餘額表示資本公積之總額。資本公積除彌補虧損或轉作資本外，不得分配現金股利。
	保留盈餘				凡由營業結果產生之權益均屬之，包括法定盈餘公積、特別盈餘公積及未分配盈餘（或累積虧損）等。
			法定盈餘公積		凡依照公司法規定，自稅後盈餘中提撥之數屬之。提撥之數記入貸方，轉出之數記入借方，貸方餘額表示法定盈餘公積之總額。法定盈餘公積每年應依稅後盈餘至少提撥10%，直至等於資本總額時為止。法定盈餘公積除彌補虧損或轉作資本外，不得分配現金股利。

科目說明					科目說明
大類	中類	小類	科目 (總分類帳)	子目 (明細分類帳)	
			特別盈餘公積		凡依有關法令、公司章程規定或股東會決議由盈餘公積提存之公積金均屬之。提存之數記入貸方，轉出之數記入借方，貸方餘額表示特別盈餘公積之總額。
			累積盈虧		凡截至上期止未分配之盈餘或未經彌補之虧損屬之。盈餘轉入或虧損彌補之數記入貸方，虧損轉入或盈餘分配之數記入借方，貸方餘額表示累積盈餘之總額，如為借方餘額表示累積虧損之總額。
			本期損益		凡本期結算之損益屬之。結算時各項收入轉入貸方，各項成本、損費轉入借方，貸方餘額表示本期純益。借方餘額表示本期存損。
營業收入					凡本期因營業行為而產生之收入屬之。
		公路汽車客運收入			凡本期一般公路公共汽車之營業收入屬之。
			長途客票收入		凡本期因公路公共汽車之營業而發生之客票收入。收入之數記入貸方，貸方餘額表示本期公路公車客票收入總額。
			長途月票收入		凡本期因公路公共汽車之營業而發生之月票收入。收入之數記入貸方，貸方餘額表示本期公路公車月票收入總額。
		市區公車客運收入			凡本期市區公共汽車之營業收入屬之。
			公車客票收入		凡本期因市區公共汽車之營業而發生之客票收入。收入之數記入貸方，貸方餘額表示本期市區公車客票收入總額。
			公車月票收入		凡本期因市區公共汽車之營業而發生之月票收入。收入之數記入貸方，貸方餘額表示本期市區公車月票收入總額。
		大客車出租收入			凡本期大客車出租收入屬之。
			遊覽車出租收入		凡本期因遊覽車出租之營業而發生之收入屬之。收入之數記入貸方，貸方餘額表示本期遊覽車出租收入總額。
			班車出租收入		凡本期本公司營業區域內班車出租之收入屬之。收入之數記入貸方，貸方餘額表示本期班車出租收入之總額。
營業費用					凡本期因營業而發生之各項成本及費用均屬之。
		行車費用			凡行車所耗用之薪津、油料及有關費用均屬之。發生之數記入借方，借方餘額表示本期行車費用之總額。
			駕駛員薪津		駕駛員之薪資、加班費、各項津貼、獎金、補助費等。
			服務員薪津		服務員之薪資、加班費、各項津貼、獎金、補助費等。
			行車人員退休金		行車人員之退休金。
			車輛折舊費		營業車輛提列之折舊。

科目說明					科目說明
大類	中類	小類	科目 (總分類帳)	子目 (明細分類帳)	
			柴油費		營業車輛耗用之柴油。
			附屬油料費		營業車輛耗用之附屬油料（包括機油、煞車油、考邦油及黃油等）。
			輪胎費		領用新胎、舊胎翻新之費用。
			養路費		凡車輛行駛公路所支付之養路費用及工程受益費等均屬之。
			稅捐（行）		營業車輛之燃料稅、牌照稅、檢驗費及附加稅捐等。
			保險費（行）		凡行車員工參加保險由公司負擔部份及各種營業車輛投保所支付之保險費等。
			差旅費（行）		凡行車人員出差旅費均屬之。
			行車肇事賠償		營業車輛行車肇事由公司負擔賠償之費用。如有保險理賠應先扣除，扣除不足之數才列入本科目。
			違規罰款		營業車輛冒黑煙罰款、違規罰款等均屬之。
			其它行車費用		凡不屬於上列各項費用之一切行車附支均屬之。
		修護費用			凡各項營運車輛之修護費用屬之。發生之數記入借方，借方餘額表示本期修理費用之總額。
			修護員薪津		修護廠員工之薪資、加班費、各項津貼、獎金、補助等。
			修護員退休金		修護廠員工之退休金。
			折舊（修）		修護廠之建築物及修車設備的折舊費用均屬之。
			稅捐（修）		修護廠所繳之各項稅捐，包括房捐地價稅、牌照稅、燃料稅等。
			租金（修）		修護廠使用之土地、房屋、設備之租金
			修護材料費		凡供修護廠修護各項機器設備之物料費用等。
			委託外修		委託外包廠商承修車輛之費用。
			水電費（修）		凡修護廠設備所需水電等動力費。
			文具用品費（修）		凡修護廠所需各項事務性用品所支付之費用
			差旅費（修）		凡修護員之差旅費屬之。
			其它修護費用		凡不屬上列各項費用之一切修護廠支出均屬之。
		業務費用			業務部門所支出之各項費用均屬之。發生之數記入借方，借方餘額表示各該項業務費用之總額。決算時本費用所屬科目餘額轉入「本期損益」。
			站務員薪津		業務部門員工之薪資、加班費、各項津貼、獎金、補助等。

科 目 說 明					科 目 說 明
大 類	中 類	小 類	科 目 (總分類帳)	子 目 (明細分類帳)	
			站務員退休金		業務人員退休金。
			折 舊 (業)		業務部門房屋及各項設備提列之折舊。
			稅 捐 (業)		業務部門繳付之各項稅捐，包括房捐、地價稅、牌照稅、燃料稅等。
			租 金 (業)		業務部門使用土地、房屋、設備之租金
			文具用品費 (業)		業務部門所使用之文具、紙張、筆墨、資料書報、畫刊、鉛印、打字、油印、複印等費用。
			差旅費 (業)		凡業務部門人員因公出差國內外所報支之車費、機票、住宿、膳什費等。
			保險費 (業)		業務部門員工參加保險由公司負擔部份及各項設備投保所支付之保險費等。
			郵電費 (業)		業務部門所支出之郵費、電報及電話費等。
			水電費 (業)		業務部門所需水電等費用。
			修繕費 (業)		業務部門所支付之修護費用。
			廣 告 費		推展業務支出之廣告費。
			車 票 印 製 費		車票印製費用。
			其它業務費用		凡不屬上列各項費用之一切業務部門支出均屬之。
		管理費用			管理部門所發生之各項費用均屬之。發生之數記入借方，借方餘額表示本期管理費用之總額。
			管理員薪津		管理部門員工之薪資、加班費、各項津貼、獎金、補助等。
			管理員退休金		管理部門人員退休金。
			折 舊 (管)		管理部門房屋及各項設備提列之折舊。
			稅 捐 (管)		管理部門繳付之各項稅捐，包括房捐、地價稅、牌照稅、燃料稅等。
			租 金 (管)		管理部門使用土地、房屋、設備之租金
			保險費 (管)		管理部門員工參加保險由公司負擔部份及各項設備投保所支付之保險費等。
			文具用品費 (管)		管理部門所使用之文具、紙張、筆墨、資料書報、畫刊、鉛印、打字、油印、複印等費用。
			差旅費 (管)		凡管理部門人員因公出差國內外所報支之車費、機票、住宿、膳什費等。
			郵電費 (管)		管理部門所支出之郵費、電報及電話費等。
			交 際 費		本期所支出之交際費用。
			訓 練 費		各人員參加公司內外舉辦之講習或訓練，所支付之各項費用。包括旅費、什費、鐘點費、講義、印刷費等。

科 目 說 明					科 目 說 明
大 類	中 類	小 類	科 目 (總分類帳)	子 目 (明細分類帳)	
			水電費 (管)		管理部門所需水電等費用。
			修繕費 (管)		管理部門所支付之修護費用。
			捐 贈		凡為地方公益、社會救濟、建教合作及文化事業等之捐贈或勞軍捐款等。
			職 工 福 利		依法提撥之職工福利金。
			研 究 發 展		凡各項研究發展工作所支出之費用。
			勞 務 費		凡支付予律師、會計師、建築師、代書等作為報酬、訴訟、簽證、登記等費用
			其它管理費用		凡不屬上列各項費用之一切管理部門支出均屬之。
營業外收入					凡非因直接營業而發生之本期收入均屬之。
			廣 告 收 入		凡所有車廂廣告之收入均屬之。收入之數記入貸方，貸方餘額表示廣告收入之總額。
			修 理 收 入		凡代客戶修理車輛、機件、保養等收入
			利 息 收 入		凡各種利息收入均屬之。
			租 金 收 入		凡車輛出租以外之一切設備出租收入。
			投 資 收 入		凡長短期投資所發生之孳息（包括利息、股利及分紅）及出售投資所發生之利得均屬之。收入之數記入貸方，貸方餘額表示投資收入之總額。
			盤 存 利 得		凡對油品及物料等盤存所發生之利得均屬之。盤盈之數記入貸方，貸方盈餘表示本期盤存盈餘之總額。
			固 定 資 產 處 分 利 得		凡出售固定資產之價格大於帳面未折減餘額者之利得均屬之。盈餘之數記入貸方，貸方餘額表示出售資產盈餘之總額
			其它營業外收入		凡不屬上列各項之營業外收入均屬之。收入之數記入貸方，貸方餘額表示本期其它收入之總額。
營業外支出					凡非因營業而產生之損費屬之。
			利 息 支 出		凡本期發生之各種利息支出均屬之。發生之數記入借方，利息資本化金額記入貸方，借方餘額表示本期利息支出總額
			投 資 損 失		凡投資所發生之損失皆屬之。損失之數記入借方，借方餘額表示本期投資損失之總額。
			盤 存 損 失		凡本期油品、物料等盤存發生之損失均屬之。損失之數記入借方，借方餘額表示本期盤存損失之總額。
			固 定 資 產 處 分 損 失		凡各項固定資產因出售或報廢等所產生之損失均屬之。損失之數記入借方，借方餘額表示本期處分固定資產損失總額
			其它營業外支出		凡不屬於上列各項營業外支出均屬之。發生之數記入借方，借方餘額表示本期其它營業外支出之總額。

X X 公 司

資 產 負 債 表

年 月 日

流動資產：

現金及銀行存款

庫存現金

銀行存款

匯撥中現金

零用金

短期投資

有價證券

其它短期投資

應收款項

應收票據

應收帳款

備抵呆帳

短期墊款

其它應收款

材料盤存

修護材料

柴油

附屬油料

輪胎

預付款項

預付費用

用品盤存

其它預付款

其它流動資產

進項稅額

流動負債：

短期借款

銀行透支

銀行短期借款

長期負債一年內到期部份

其它短期借款

應付款項

應付票據

應付帳款

應付費用

應付稅捐

其它應付款

預收款項

預收收益

其它預收款

其它流動負債

銷項稅額

代收款

其它流動負債

長期負債：

長期借款

應付公司債

長期應付款

其它負債：

存入保證金

增值稅準備

其它流動資產
 基金及長期投資：
 基金
 長期投資
 固定資產：
 土地
 房屋
 累積折舊—房屋
 修護設備
 累積折舊—修護設備
 車輛
 累積折舊—車輛
 辦公設備
 累積折舊—辦公設備
 其它設備
 累積折舊—其它設備
 其它資產：
 未完工程
 預付設備款
 存出保證金
 開辦費
 租賃權益改良
 閒置資產
 其它遞延費用

資 產 總 額

退休金準備
 其它負債

股東權益：
 股本
 股本
 資本公積
 資本公積
 保留盈餘
 法定盈餘公積
 特別盈餘公積
 累積盈虧
 本期損益

負債及股東權益總額

× × 公 司
損 益 表
年 月 日至 年 月 日

營業收入：

公路汽車客運收入
 長途客票收入
 長途月票收入
市區公車客運收入
 公車客票收入
 公車月票收入
大客車出租收入
 遊覽車出租收入
 班車出租收入

營業費用：

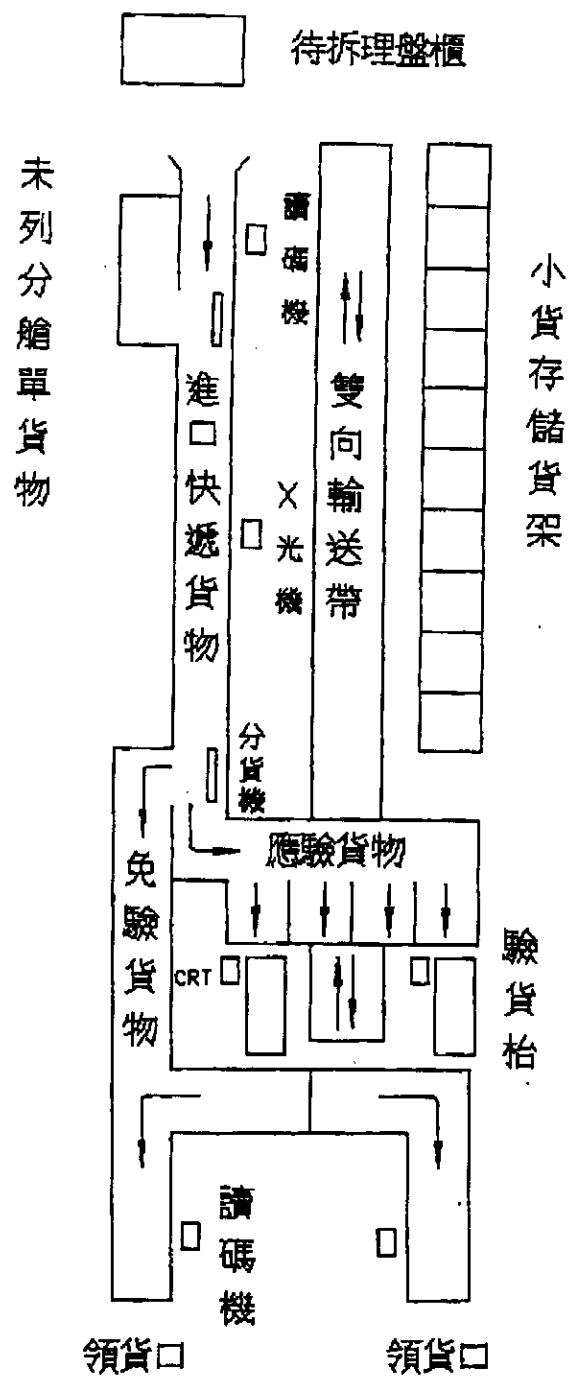
行車費用
 駕駛員薪津
 服務員薪津
 行車人員退休金
 車輛折舊費
 柴油費
 附屬油料費
 輪胎費
 養路費
 保險費（行）
 稅捐（行）
 差旅費（行）
 行車肇事賠償
 違規罰款
 其它行車費用

保險費（管）
租金（管）
文具用品費（業）
差旅費（管）
郵電費（管）
水電費（管）
修繕費（管）
交際費
訓練費
捐贈
職工福利
研究發展費
勞務費
其它管理費用
營業利益（損失）
營業外收入
廣告收入
修理收入
利息收入
租金收入
投資收入
盤存利得
固定資產處分利得
其它營業外收入
營業外支出
利息支出
投資損失
盤存損失
固定資產處分損失
其它營業外支出

稅前淨利（淨損）

估計所得稅

稅後淨利



資料來源: 台北航空貨運站

圖5.3 快速貨物通關區進口設施示意圖

B. 統一會計事務處理準則

會計事務處理準則

一、普通會計事務處理準則

(一) 通則

- 1.會計事務之處理，除法令已有規定者外，悉依本準則辦理。
- 2.會計基礎，係採權責發生制。
- 3.會計制度，採曆年制自一月一日至十二月卅一日止。
- 4.公司在會計上應視為獨立之個體，在正常情況下，假設其經營為綿延不斷。
- 5.以新台幣為記帳單位，以外幣為表達之事項係按交易當日匯率折算之新台幣金額入帳。外幣應收應付款以新台幣收付結清時，因適用不同匯率所產生之損失或盈益，列為結清年度之損益。
- 6.會計方法之採用，於不同會計期間應謀求一致，以利不同期間之比較分析。會計方法如有變更，應說明其差異。
- 7.由會計負責帳載記錄，會計事項之計算、記錄，表達應力求客觀、詳實及明確。

(二) 資產及負債

- 1.資產係指公司所獲得的經濟資源，能以貨幣衡量並預期未來能提供經濟效益者。
- 2.資產之構成，以取得所有權為原則，但資產僅能取得使用權或其所有權尚未取得，而已獲使用權者，得以使用權為構成要件。
- 3.各項資產入帳之價值，依成本為準。
所謂成本，包括下列各項：
 - (1)資產購進時之購價或自製之成本。
 - (2)資產購進時之佣金、稅捐、法律費、登記費及其它因獲得所有權而發生之一切費用。
 - (3)資產運達原定使用地點之運什費包括航運、空運及陸運之運費、包裝費、裝卸費、臨時搬運工資、倉租、保險費、稅捐、公證費、檢驗費、委託代辦手續費、逾期結匯利息，及一切有關構進費用。

- (4)使資產符合購買時原定用途之整理或安裝費用。
- (5)如果屬借款構建之固定資產，應將資產達到可用狀態及地點前所發生利息計入成本。
- (6)資產因使用目的或使用地點變更所發生與上列各項重複之支出，其支出得不再列該項資產之成本。
- 4.資產之取得為支付現金者，其所支付之現金數額即為該項資產之成本；非支付現金，或資產之成本無法計算者，得依當時之市價，作為其成本。
- 5.不同種類固定資產之交換，應按公平市價入帳，承認換出資產之交換損益。同種類固定資產之交換，如無另收現金者，應按換出資產之帳面價值（或加計另支付之現金）或公平市價較低者作為換入資產之成本入帳。如有另收現金者，則現金部份應視為出售，按比例承認利益，換入資產部份應視為交換，不承認利益。但如有損失，仍應全額承認。
- 6.受贈資產按取得時之公平市價入帳。前項資產無市價者，以客觀合理之方法估計之。
- 7.不同種類的資產整批購入，如購入之資產，僅有一種能客觀的決定其公平市價，則以其公平市價為該資產之購入成本，其餘之購價作為其它資產之成本。若所購入之資產均無公平市價，則可由董事會加以評價。
- 8.資產價值之存續為有限期者，應於限期內將其價值依下列標準轉作費用或其它資產之成本。
 - (1)應收票據、應收帳款及其它債權，均應依所得稅法規定，於決算時辦理估計備抵呆帳提存及沖轉已確定為壞帳損失者。
 - (2)預付費用應於其歸屬時期轉正。
 - (3)有價證券處理，依照中華民國會計師公會全國聯合會財務會計委員會頒佈之「一般公認會計原則彙編」第十九條規定辦理。
 - (4)發行債券費用應於債券存續期中攤銷。
 - (5)固定資產之折舊，依所得稅規定之固定資產耐用年限（或經報有關機關核準之耐用年限），依平均法提列。其為取得已使用之固定資產，應以其未使用年數作為耐用年數提

列折舊。

- (6)土地之使用效力屬永久不變者，應不予計算折舊。
 - (7)固定資產因特定事故未達規定耐用年數而毀滅或廢棄時，應提出證明文件經主管以其未折減餘額列為該年度營業外損失，但其廢料之售價收入，應列入營業外收益。
 - (8)零星或價值不大之資產，得採用盤存方式，不必按年攤提折舊。
 - (9)租賃改良物之成本應按租賃期間攤銷。
 - (10)開辦費攤提應依稅法規定辦理，並自營業開始之年度起逐年平均攤提，不得間斷。
 - (11)有限期無形資產之攤銷有法令規定者，依其規定。無法令規定者，依其效能存續期間為準。無限期者，應於會計報告內註明其攤銷辦法，最長不得超過卅年。
 - (12)以外幣購置之資產，如在分期付款期間匯率調整發生之差額，應按實際償還本金匯率之差額列為當期營業外損益。
 - (13)各種車輛資產之折舊，依稅法規定採用「平均法」、「定率遞減法」或「工作時間法」為準則。以上方法之採用及變換，其未申請者視為採用「平均法」，另新車購價若包括輪胎價款者，應將輪胎分開另列資產。
 - (14)輪胎費用認定標準：新胎以領用並裝配於車輛後，始由資產轉入費用，而翻修胎於翻修完畢後，不論有否裝回車輛，一律以費用計算。
- 9.資產在公司內部移轉或形態改變，除基於成本會計之規定另計其金額外，應不改變其原有帳面價格。但訂有內部計算盈虧辦法者，得依其規定辦理。
- 10.固定資產因物價波動影響，其同項物價指數上漲達25%時，經財政部及事業主管機關之核準，得實施資產重估價。因重估價所發生之增值應列為資本公積，不得列為收益之帳面價值。
- 11.公司材料（包括物料與柴油等）領用之計價，依月結加權平均法為之。其因特殊原因須改用其它方法者，需先報請主管稽徵機關核准後變更之，又每次結算時存貨按成本與市價孰低法評價。
- 12.公司材料於每年結算時，應實施盤點，其盤點與帳面發生之盈

虧，經報請上級核准後作當期營業外損益。

13. 資本支出與收益支出之劃分，凡支出效益及於以後各期者，列為資產。其效益僅及於當期或無效益者，列為費用或損失，惟為求帳務處理之簡便，金額5,000以下者之資本支出逕列為費用。
14. 長期股權投資處理，依照中華民國會計師公會全國聯合會財務會計委員會頒佈之「長期股權投資會計處理準則」規定辦理。
15. 負債與資產應分別列示，不得相互抵銷。但有法定抵銷權者不在此限。
16. 各項負債之入帳，應悉依其應清償之數額為標準。
17. 前項應清償之數額，應為業經獲得債權人同意之數額，其無法或尚未取得債權人同意之債務，其數額得依據事實為精確之計算或估計。
18. 長期債務其到期日在一年或營業週轉期以內者，應於決算時轉列流動負債，但提撥有基金者除外。公司債之溢價或折價，屬於該項債務之評價科目，並應於債務存續期間以有系統之方法，調整其利息。
19. 遞延費用應依事項歸屬時期攤銷之。
20. 因保證責任所發生之或有負債，應作備忘記錄，保證責任範圍由董事會授權之。

(三) 股東權益

1. 股本以奉准登記之數額為準，其未發行股份或未收股本，應於資產負債表內股本項下減除。
2. 股本額之增減，依公司章程及公司法之規定辦理之。
3. 股本額以投資人所投入資產之價值表示之，其投入為現金以外之資產者，其作價不得高於繳付時當地之合理市價。
4. 資本公積除轉作增資或彌補公司之虧損外，不得為現金股利之分配。
5. 公司發行之股份，其種類或性質不同者，應分別設立帳戶處理。年度結算有盈餘時，應於減除營利事業所得稅後，依下列次序分配：
 - (1) 填補歷年虧損。
 - (2) 提列法定盈餘公積。
 - (3) 依公司章程之規定辦理各項分配。

6.年度結算發生虧損時，應依下列次序填補之：

- (1)撥用未分配之盈餘。
- (2)撥用公積金。
- (3)折減股本。
- (4)股東出資填補。

(四) 收入及支出

1.收入指下列各項而言：

- (1)資產、勞務效能之供應所獲得之收入。
- (2)資產之出售或交換，所獲得之利益。
- (3)對權責關係作有利之清理，所獲得之利益。
- (4)整理及財務收入。
- (5)與其它業務有關，而應列入本期之利益。

2.所獲得之收入為現金以外之資產者，得依該資產之市價或供給產品勞務之售價作為收入數額。

3.收入之入帳，須於應負之責任完成，同時必須有資產之獲得，或債權之成立，或債務之抵銷。

4.由於市價上漲，而致資產價值增加者，在該項資產未出售前所增加之價值，不得列為收入。

5.各項收入不應於實現前憑預測列帳，各期之收入應予劃分清楚，並分別列帳。

6.支出指下列各項而言：

- (1)凡為獲得收入而提供產品或勞務之成本。
- (2)凡為促進收入之獲得所耗費之成本。
- (3)凡為維持公司收益能力之繼續存在，所耗費之成本。
- (4)雖與本期營業無關，而應由本期負擔之損失。

7.支出應依所支付之現金數額或所耗費資產之成本計算之，支出不易為精確之計算時得依合理估計方法為之。

8.當期收入應與當期支出配合，如所獲得之收入，業經列帳而與其有關之費用尚未發生，該項費用應依合理方法估計列帳。

9.費用業已發生而與其有關之收入尚未取得或經濟效能尚未消滅，該項費用應先以預付費用列帳。

10.決算後預計之營利事業所得稅應分別自該期經常損益或非常損益項下予以刪除，俾個別表達其納稅後之損益效果。

11. 根據會計所得計算之所得稅，與根據課稅所得計算之應納所得稅如有差異，且其差異係因損益承認之時間不同而產生者，應作跨期間之所得稅分攤。若有前期損益調整之應分攤所得稅，亦應列入保留盈餘表。
12. 利息乃營運所需資金調度之成本，應視為營業外支出。惟為擴充設備或創業期間之建設利息，得視同資本支出或開辦費，並依有關規定辦理

(五) 會計報表

1. 公司之決算報表，應能正確表現公司之財務狀況、收益過程及財務狀況變動情形。
2. 會計報告對於下列事項應予註明：
 - (1) 重要會計政策之彙總說明。
 - (2) 會計變更之理由及對於財務報表之影響。
 - (3) 債權人對於特定資產之權利。
 - (4) 重大之承諾事項及或有負債。
 - (5) 盈餘分配所受之限制。
 - (6) 有關業主權益之重大事項。
 - (7) 其它為避免使用者之誤解，或有助於財務報表之公正表達，所必須說明之事項。
 - (8) 其它經有關法令規定應加說明之特殊事項。
3. 由於物價或其它經濟狀況之變動，致決算不能正確表示公司之經濟狀況時，對其差異得附適當之說明或補充資料。
4. 決算表所包括之內容與會計科目之應用及排列，應逐期相同，其有變更者，應將變更情形說明。
5. 會計報告之編送，除另有規定者外，應先審查其是否需要，再決定其報表之種類與其表達之方式。
6. 為加強預算控制，對各項預算與實際數之差異，各單位應為適當之分析及解釋。

二、成本會計事務之處理

(一) 成本會計事務範圍

1. 成本會計事務之處理，包括材料成本、人工成本、間接費用成本、成本計算、成本分析、控制及報告等事項，除依普通會計業務處理之程序外，依本規定辦理之。

2.所謂成本係指供給運輸設備及服務所發生之行車、站務、修護、業務與管理等各項支出。依據作業特性在各該營運期間內所發生應計入之一切支用，均為當期成本。財務費用除另有規定外，不計入成本。

股息屬於盈餘之分配，與成本計算無關。

3.營業成本包括下列各項：

(1)行車費用：

辦理客車運輸所發生之各項費用，包括行車單位營業車輛折舊、燃料、潤滑油料及其它直接材料、駕駛員、服務員等人工。

(2)修護費用：

交通運輸及機械設備維護所發生之維持費用。包括修護單位之人工費、汽車用料、修理設備折舊、動力費、委託修理費及其它等。

(3)業務費用：

各營運站管理、行車調度、行車稽查、票務作業等各單位有關各項費用。

(4)管理費用：

關於整個公司之內部行政管理所發生之一切費用，包括總務、財務、會計、人事等各單位管理及總務費用。

4.各成本科目之分類應與公司組織及作業程序相配合，其各項支出可按各部門及有關人員所負責任區分歸屬，以適應控制成本及管理決策之需要。

5.公司各部門應按其業務性質計算勞務成本，並另制定標準成本，俾與實際成本比較，以考核工作效率。

6.成本帳與普通帳之聯繫採合一制，並於總分類帳內設置各項成本統制科目。

7.公司計算成本單位之項目，除另因其它管理考核之需要得自行規劃增列外，需計算每客車公里成本。

(二) 材料成本處理

1.材料成本係指運輸設備之維持修護及供勞務所需之物料、燃料、零配件、輪胎、電瓶等一切材料之成本。

2.材料成本按其用途可分為運輸材料及修護材料兩種。

3.關於材料預算申請、存量管制、採購、驗收及保管、分發、計算、

料帳、報告及盤點等均按公司所訂規定辦理。

- 4.修理廠申請用料應根據實際須要，用料預算、填具領料單（一料一單）向材料管理單位領用，如因不適用或勞務完成後尚有剩餘材料時，應填具繳（退）料單繳還補給站。
- 5.再生配件按下列事項辦理：
 - (1)修理廠因換修而繳回之材料，經鑑定有再生價值者，由材料管理單位填製「再生處理單」，隨材料送修理廠再生。
 - (2)修理廠收到「再生處理單」，應將繳料切實點收檢驗，儘可能使其再生恢復功能，如不堪再生者，繳庫報廢。
 - (3)依據再生處理單之副本，由修理廠向材料管理單位領取再生品之零件或材料。
 - (4)材料再生完成後，修理廠應將再生及報廢數量填於再生單內，送繳材料管理單位收帳。
- 6.材料領用之計價現按加權平均法處理。
- 7.關於材料帳之登記，會計部門於總分類帳中設置統馭科目、統馭材料總值，另由材料管理單位設置存料卡，按材料名稱規格之不同、詳細分別設戶登記收發數量及金額。
- 8.材料管理單位應於每月終了，依據存料卡之記載，編製材料收發結存月報表連同領料單等，經審核簽章後送會計部門核對。
- 9.會計部門應依據材料收發結存月報表所記資料按科目及用途分析編製記帳憑證分別記入成本帳及各該受益部門之費用內。

（三）人工成本處理

- 1.人工成本係指參加勞務、修護等工作所需之一切勞力報酬。
- 2.人工成本可個別計入行車費用、修護費用、業務費用及管理費用。
- 3.關於人工之僱用、請假、到工、遷調、解僱、獎懲、工資率之核定增減，及工資之登記核算等事項由人事部門會同有關部門訂定管理辦法辦理之。
- 4.關於人工薪資依據給與規定，按月結算計酬，每月根據各經辦部門計算之人工薪資表冊，經核定後送會計部門按性質區分直接以費用支付，計入當月成本。

（四）間接費用成本處理

- 1.間接費用成本係指在提供站務、業務及管理等工作過程中，除可直接歸屬各單位之材料及人工成本外所發生之一切費用。

- 2.各種間接費用，不採預計分攤率，亦不設間接費用科目，除可直接記入各該成本中心或受益部門者外，以其總額記入各該成本明細分類帳內，再依一定基準分配至各業務項目，以便計算各單位成本。
- 3.間接費用之分配基準，採下列方式參擇應用：
 - (1)以工作人數為基準者，有直接人工人數、總人工人數。
 - (2)以工作時間為基準者，有人工工作時間、機器工作時間。
 - (3)以成本金額為基準者，有直接人工成本、直接材料成本。
 - (4)以其它適當方法為基準者。
- 4.間接費用可按各費用支出之性質，分為固定費用、變動費用，並據以編製切實合用之預算，作為費用控制及確立分配之基準。

(五) 成本計算

- 1.各項材料、人工及費用歸集於費用帳後，按月計算各單位成本。
- 2.各種優待車費，仍按普通車票計算成本，其優待減收票價，在編報決算時，附加註記說明。
- 3.對發生重大事故之鉅額損害應專案報核列為非常損失處理。
- 4.各營業項目營業成本之計算方法，依下列所定公式辦理：
$$\text{營業成本} = \text{運輸成本} + \text{修護成本} + \text{業務費用} + \text{管理費用}$$

(六) 標準成本處理

公司得依據現時提供勞務條件，樹立合理而經濟之作業標準，推行標準成本制度，其辦法另訂之。

(七) 成本會計報告

- 1.各種報告之表達，應力求簡明扼要，並應用例外原則，對於無關緊要以及營運正常資料，不必逐筆詳列，對編報時間須求切合時效，以便有關業務管理人員適時有效利用。
- 2.成本會計報告之內容，須與普通會計部份報告互相聯繫者，應互相勾稽，並應依會計簿籍之記錄為之。其數字必須經過分析綜合後始能編列者，得先行分析綜合性，惟仍應以會計簿籍為根據，但屬於預期或估計者，不在此限。

附錄二 「台灣地區公路客運費率之研究」 與業者座談會記錄

- 一、時間：八十年五月十五日下午三時
二、地點：交大管理學院台北校區議事廳
三、主席：陳武正院長

記錄：王新發

四、出席單位：

基隆汽車客運公司、台北汽車客運公司、三重汽車客運公司、首都汽車客運公司、指南汽車客運公司、海山汽車客運公司、福和汽車客運公司、淡水汽車客運公司、欣和汽車客運公司、新店汽車客運公司、宜蘭汽車客運公司、花蓮汽車客運公司、桃園汽車客運公司、中壢汽車客運公司、新竹汽車客運公司、苗栗汽車客運公司、豐原汽車客運公司、巨業汽車客運公司、台中汽車客運公司、仁友汽車客運公司、振昌汽車客運公司、南投汽車客運公司、彰化汽車客運公司、員林汽車客運公司、台西汽車客運公司、嘉義汽車客運公司、新營汽車客運公司、協成汽車客運公司、興南汽車客運公司、台南汽車客運公司、高雄汽車客運公司、屏東汽車客運公司、台灣汽車客運公司、統聯汽車客運公司、台灣省公共汽車同業公會聯合會

五、列席人員：

陳光華、許巧鶯、郭秀貴、黃琦智、王新發

六、綜合討論結果：

- (一)分區訂價、補貼要雙管齊下，以免讓低收入民衆負擔高票價。
- (二)由於台灣地狹且營運路線常重疊，故要分區相當困難，似可採取個別的客運公司，個別提出申請。
- (三)對於虧損路線加以補貼，亦可以降低油價、減稅等手段來達到補貼的效果。
- (四)應依法由主管機關核訂票價，而不應任由民意代表干擾費率之核訂。
- (五)短期目標：統一會計科目、擬訂會計處理準則。長期目標：解除管制。
- (六)對於十六項成本要擬出標準（合理）成本，而非以實際成本加以計算，忽略了公司的績效。
- (七)加入肇事保險之科目。
- (八)社會成本之分攤（塞車使員工費用增加，車輛運轉率低，以致業者收入下降），應由政府負擔。

- (九)省市間票價調整時間要一致，同一地區票價應相同。（對長途客運班車於市區內，其票價應與市區公車相同。）
- (十)優待票（老人、殘障、軍、．．．）應由政府支付。
- (十一)對於營運績效差之公司，應加以整頓、管理。
- (十二)乘載人數核訂和實際值相差太大。
- (十三)以過去歷來乘載人數為基礎，配合以公正機關的實地調查。