獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究

執行單位：規劃設計組

計劃主持人：王克尹　副研究員

協同主持人：王慶福　研究員

參與人員：　單誠基　副研究員

劉文雄　助理研究員

張國泉　助理研究員

謝幼屏　助理研究員

賴瑞應　助　理

曾文傑　助　理

合作單位：中華港埠技術顧問社

目　　錄

頁 數

第 一 章　緒　　論

1.1 研究緣起與目的 ---------- 1-1
1.2 研究內容 ---------- 1-2
1.3 研究範圍 ---------- 1-3
1.4 研究流程與方法 ---------- 1-4
1.5 預期成果 ---------- 1-6
1.6 文獻回顧 ---------- 1-7

第 二 章　民間投資港埠建設之原則、範圍及項目界定

2.1 民間參與國際商港建設投資之原則 ---------- 2-1
2.2 民間投資國際商港建設範圍與項目 ---------- 2-4
2.2.1 民間投資國際商港設施相關法規 ---------- 2-4
2.2.2 民間投資國際商港設施範圍與項目 ---------- 2-12

第 三 章　民間參與投資執行方式研析

3.1 民間參與投資方式 ---------- 3-1
3.2 各執行方式流程 ---------- 3-5
3.2.1 BOT (Build, Operate, Transfer)執行方式 ---------- 3-5
3.2.2 BOO (Build, Own, Operate) 執行方式 ---------- 3-11
3.2.3 BT (Build, Transfer)執行方式 ---------- 3-14
3.2.4 OT (Operate, Transfer)執行方式 ---------- 3-18
3.2.5 商港法約定興建 ---------- 3-22
3.2.6 商港法租賃經營 ---------- 3-25
3.2.7 各執行方式比較 ---------- 3-28

頁 數
3.3 各類執行方式比較分析 ---------- 3-30
3.3.1 法令依據 ---------- 3-30
3.3.2 用地取得與開發 ---------- 3-33
3.3.3 融資與稅捐優惠 ---------- 3-38
3.3.4 審核標準 ---------- 3-42
3.3.5 經營許可期限及收取權利金標準 ---------- 3-45
3.3.6 資產移轉之權利義務 ---------- 3-47
3.4 最適執行方式之研析 ---------- 3-50
3.4.1 最適執行方式 ---------- 3-50
3.4.2 民間參與國際商港建設參考案例 ---------- 3-53

第 四 章 國內外民間參與交通建設案例研析

4.1 案例簡介 ---------- 4-1
4.1.1 台灣高速鐵路 ---------- 4-1
4.1.2 英法海峽隧道工程案 ---------- 4-4
4.1.3 香港東區過港隧道工程案 ---------- 4-8
4.1.4 香港貨櫃碼頭 ---------- 4-15
4.1.5 越南頭頓(VUNG TAO)深水港建設案 ---------- 4-16
4.1.6 東德港埠 ---------- 4-17
4.1.7 巴基斯坦 ---------- 4-21
4.1.8 高雄港第五貨櫃中心 ---------- 4-21
4.2 案例分析及比較 ---------- 4-24
4.3 小結 ---------- 4-26

第 五 章 民間參與投資之考量因素

5.1 投資報酬率 ---------- 5-1
5.2 政府協助及優惠措施 ---------- 5-6
5.3 風險與不確定因素轉嫁 ---------- 5-9
5.4 附屬開發利益之適法性 ---------- 5-14
5.5 資金籌措與財務結構 ---------- 5-16
5.6 計畫執行能力 ---------- 5-25

第 六 章　相關問題檢討及對策研擬

	頁 數
6.1 土地取得問題	6-1
6.1.1 用地取得方式	6-1
6.1.2 用地取得方式比較	6-10
6.1.3 用地處分方式	6-12
6.1.4 用地取得相關問題	6-18
6.2 政府行政及相關法令配合問題	6-25
6.2.1 政府行政配合	6-25
6.2.2 相關法令配合問題探討	6-28
6.3 獎勵措施擬訂	6-34
6.3.1 興建期(Building)	6-34
6.3.2 營運期(Operation)	6-39
6.3.3 移轉期(Transfer)	6-46
6.4 合理投資報酬率界定	6-47
6.4.1 分析流程	6-47
6.5 許可經營期限及權利金收取之訂定	6-53
6.5.1 許可經營期限	6-53
6.5.2 權利金收取之訂定	6-55
6.6 投資風險及計畫執行能力之評估	6-60
6.6.1 投資風險評估之概念	6-60
6.6.2 投資風險評估之作法	6-68
6.6.3 計畫執行能力評估	6-72
6.7 誘因設計	6-84
6.8 議約策略	6-91

頁 數
6.9 管理模式 ---------- 6-94
6.9.1 監督管理方式 ---------- 6-94
6.9.2 民間機構對商港設施租賃及公有土地使用方式 ---------- 6-102
6.9.3 各執行方式權益分析 ---------- 6-112

第 七 章 計畫甄審作業及相關工作要項研擬

7.1 招標、審標及決標作業辦法及流程 ---------- 7-1
7.2 招標文件草案研擬 ---------- 7-8
7.2.1 招標公告、投標民間機構及廠商資格、開標程序法律性質之探討 ---------- 7-8
7.2.2 招標草案 ---------- 7-27
7.3 興建暨營運許可契約草案研擬 ---------- 7-48
7.3.1 契約法律性質之探討 ---------- 7-48
7.3.2 興建暨營運契約草案 ---------- 7-60

第 八 章 遴選規範研擬

8.1 參與廠商之門檻條件 ---------- 8-1
8.2 履約保證金 ---------- 8-6
8.3 評選程序及模式 ---------- 8-9
8.3.1 評選程序 ---------- 8-9
8.3.2 評估模式 ---------- 8-10
8.4 遴選規範測試系統之建立 ---------- 8-18

第 九 章 結論與建議

9.1 結論 ---------- 9-1
9.2 建議 ---------- 9-7

頁　　數

附　　錄

附錄一 獎勵民間參與交通建設條例及其子法 ---------- A-1～A-53

附錄二 政府採購法草案 ---------- B-1～B-48

附錄三 行政院公共工程委員會處理公共工程爭議暫行作業要點 --------- C-1～C-10

附錄四 行政院公共工程委員會公共工程爭議處理委員會設置要點 -------- D-1～D-6

附錄五 推動政府機關招標資訊公告暫行辦理要點 ---------- E-1～E-3

附錄六 「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」訪談記錄 ---------- F-1～F-2

附錄七 「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」航商座談會會議紀錄---- G-1～G-3

附錄八 「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」期末報告審查會議紀錄-- H-1～H-7

附錄九 參考書目 ---------- I-1～I-2

第一章 緒 論

1.1 研究緣起與目的

近年來隨著經濟成長，國內對公共建設之需求日益殷切，然而由於政府有限的財政能力，無法在短時間內同時支應許多重大公共建設。因此，乃期望以民間參與之方式，將民間資金導入公共建設。惟因公共交通建設具有資金龐大、工程興建期長及風險性高等特性，投資者於興建及營運期間，若無法享受經政府立法保證之獎勵措施等誘因，則民間參與公共交通建設之意願將不高，如此將阻礙政府鼓勵民間參與國家建設之腳步。是故為積極配合目前政府所推動之亞太海運中心政策，爰乃有引進民間企業資金參與港埠投資興建相關設施之構想，以期結合政府及民間之力量，早日實現促成台灣成為亞太海運中心之理想。

本研究以民間投資國內之國際商港建設為主要研究對象；以往國際商港民間投資建設，主要依據「商港法」規定之方式執行，另雖有「促進產業升級條例」，提供民間參與港埠建設另一種通道，但促進產業升級條例適用民間參與港埠建設範圍，侷限於工業專用港，國際商港可採用之部份有限；民國八十三年十二月，政府公布「獎勵民間參與交通建設條例」，獎勵民間參與鐵路、公路、大眾捷運系統、航空站、港埠及其設施等重大交通建設，並提供各種優惠措施，為民間參與國際商港建設提供更寬廣之空間。惟目前國內各國際商港尚無採用此條例建設之實例，對於未來如何發揮此條例優點，妥善規劃民間投資參與港埠建設，促進各國際商港繁榮與發展，實為重要之課題。

本項研究計畫之目的，乃以「獎勵民間參與交通建設條例」為主要探討依據，針對民間如何依據此條例，投資國際商港相關設施之法律面、實務面及相關作業流程等，作一完整且具體化分析研究，並提出關鍵問題與因應對策具体作法。除將以因應台灣地區各國際商港之擴建需求外，尚期望得以藉此機會，引進民間資金、人力及企業化之經營管理技術，以突破港埠建設之瓶頸，加速推動各國際商港之發展並希望提供政府決策單位及各國際商港管理機關推行相關計畫之參考。

1.2 研究內容

參考一般民間投參港埠建設可能面臨之問題，本研究界定研究項目如下：

1. 民間投資港埠建設之原則、範圍及項目
2. 民間參與投資執行方式
3. 國內外民間參與交通建設案例
4. 民間參與投資之考量因素
5. 相關問題檢討及對策
6. 計畫甄審作業及相關工作要項
7. 遴選規範

1.3 研究範圍

一、研究對象

民間投資建設之港埠，主要為國內四大國際商港及輔助港：基隆港（含蘇澳港、淡水港）、高雄港（含安平港）、花蓮港、台中港。

法規方面，主要為「獎勵民間參與交通建設條例」及「商港法」；相關之法規包括：「促進產業升級條例」、「國際商港棧埠管理規則」、「貨櫃集散站經營管理規則」、「都市計畫法」、「土地法」、「國有財產法」、「銀行法」、「審計法」等法規。

二、研究範圍

1. 民間投資港埠建設原則擬訂、投資建設範圍及項目界定。
2. 民間參與投資執行方式方面：可採用執行方式、各執行方式比較、最適執行方式。
3. 國內外民間參與交通建設案例方面：計畫推動策略、執行方式、招標審標過程、政府之獎勵措施或輔導措施、營運管理方式等。
4. 民間參與投資考量因素方面：投資報酬率、風險與不確定因素轉嫁、政府提供優惠措施、可開發之附屬事業、資金來源籌措、財務結構、計畫執行能力。
5. 相關問題檢討及對策方面：土地取得問題、行政及相關法令配合、獎勵措施、合理投資報酬率界定、許可經營期限與權利金收取標準訂定、投資風險評估、計畫執行能力評估、投資誘因、議約策略、管理模式等。
6. 計畫甄審作業及相關工作要項方面：招標、審標及決標作業辦法與流程，招標文件及特許營運合約內容。
7. 遴選規範方面：參與廠商之門檻條件、履約保證金、評選模式及程序、測試系統。

1.4 研究流程與方法

本計畫為一極具實務性之課題研究，無一定之理論或模式可套用，故在研究流程中，將針對國內國際商港特性與環境，配合現有相關法規，研擬適合國內民間參與之策略與執行方式；並對民間參與港埠建設可能遭遇之問題，研擬相關因應對策，使其實際推行時，遭遇之阻力能降至最低。同時研擬招標、審標、決標作業辦法與流程，並訂定合約草案及遴選規範樣本，供商港管理機關執行時之參考。計畫研究之流程圖如圖 1-4-1所示。研究方法如下：

一、文獻回顧與資料蒐集

研究之進行，先界定研究方向及內容，再做文獻回顧與資料蒐集；文獻回顧著重國內外民間參與港埠投資建設或重大交通建設之報告、論文及相關報導，分析民間參與方式與各種因應措施，並蒐集相關法規資料，研究各種法規與適用範圍，藉以界定國內民間參與港埠建設之原則、適用範圍及參與項目。

二、執行方式研擬、國內外民間參與建設實例、民間考量因素等之研究

依現有法規，研擬民間可參與建設各種方式及執行流程，並對各種執行方式，做法令依據、土地取得與開發、融資稅捐優惠、審核標準等因素比較，分析其優劣點與適用方式。對國內外民間參與交通建設實例，著重分析其推動策略、招標審標方式、相關獎勵輔導措施、營運管理方式等作法，吸取其經驗與教訓，供未來國內執行之參考。民間參與投資考量因素，則以民間角度，探討民間參與港埠建設，各種考量因素，如投資報酬率、風險與不確定因素分擔、政府可協助事項與優惠措施、附屬事業開發、資金籌措與財務結構、計畫施行能力等事項，以作為訂定相關契約之參考；再綜合上述因素，探討可能發生之問題，以研擬具體之對策與方法。

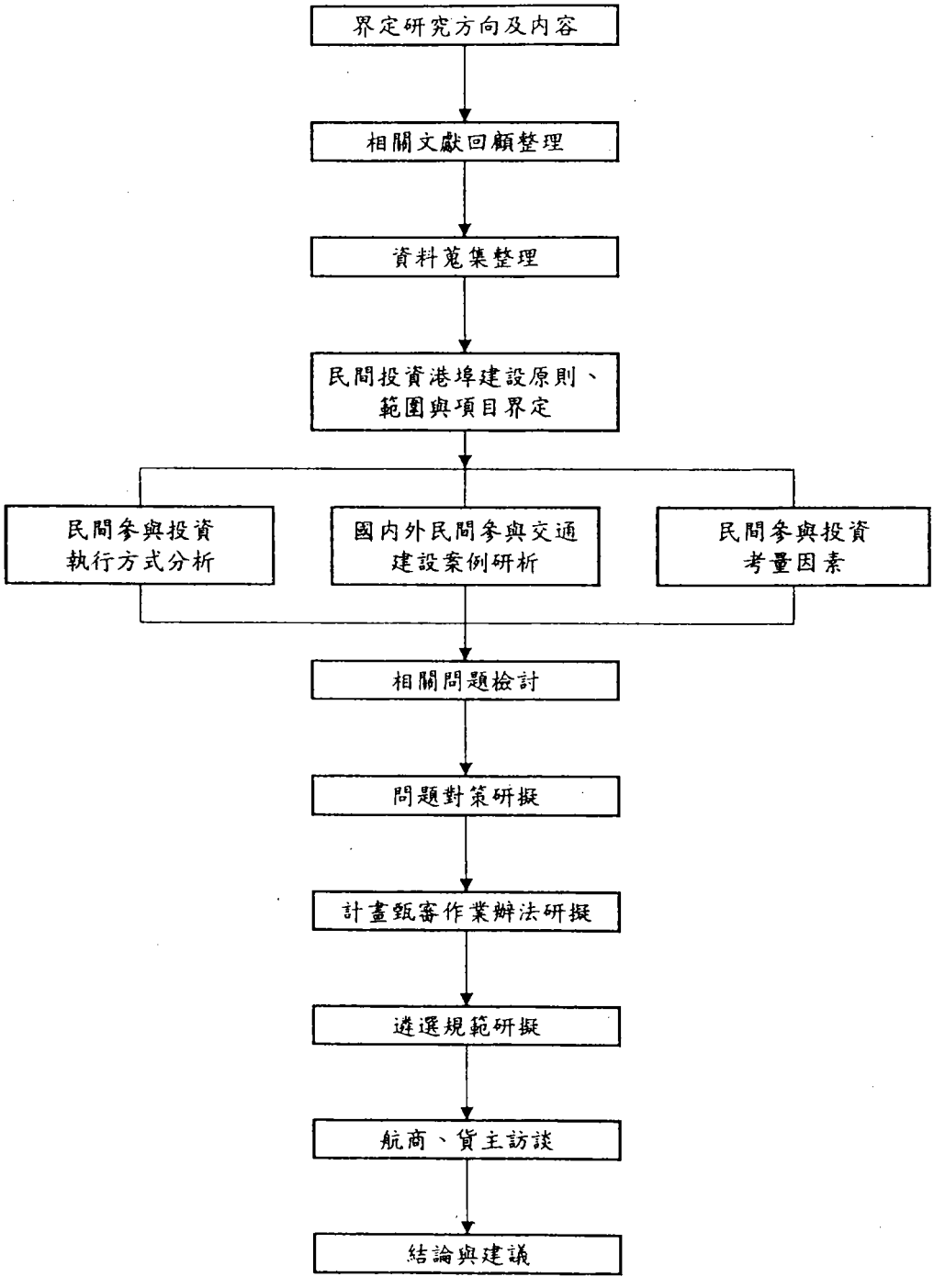

界定研究方向及內容
相關文獻回顧整理
資料蒐集整理
民間投資港埠建設原則、
範圍與項目界定
民間參與投資
執行方式分析
國內外民間參與交通
建設案例研析
民間參與投資
考量因素
相關問題檢討
問題對策研擬
計畫甄審作業辦法研擬
遴選規範研擬
航商、貨主訪談
結論與建議

圖 1-4-1 研究流程圖

三、計畫施行相關作業研究

參考國內外民間參與交通建設案例，對民間參與投資建設計畫，訂定參考之招標、審標、決標作業辦法與執行流程。並草擬招標文件、特許營運合約草案，供簽訂合約參考。同時訂定參與廠商門檻條件、履約保証金、評選模式與程序、測試系統等遴選規範。

四、航商、貨主訪談

研究期間，除定期舉辦討論會，邀請各國際商港業務相關人員參與，提供意見與經驗供本研究參考外，並訪問航商、貨主，針對其參與國際商港建設，及海外投資港埠建設實例，提供意見，以廣納各方看法，充實報告內容。

1.5 預期成果

1. 確立民間投資港埠建設之原則、範圍及項目
2. 研擬民間參與港埠建設各種執行方式
3. 各種土地取得方式
4. 政府行政及相關法令配合作法
5. 可採用之獎勵措施
6. 界定合理投資報酬率
7. 許可經營期限及權利金收取之訂定
8. 誘因設計與議約策略
9. 監督、管理模式
10. 研擬招標、審標、決標作業辦法及流程
11. 研擬招標文件草案、特許營運合約草案
12. 研擬遴選規範

1.6 文獻回顧

一、民間參與港埠建設投資計畫檢討

（林煜宗、楊朝成、廖咸興；行政院經濟建設委員會 委託研究；民國85年2月）

此報告對以往民間投資港埠建設遭遇之各種問題，提出建議解決方式，可供本研究訂定問題對策之參考。

相關結論與建議

1. 法令方面：獎勵民間參與交通建設條例第四條--政府或公營事業機構投資者，投資合計不得高於該公司總資本20%。此將影響一些正辦理民營化，但政府持股超過20% 之公司在投資港埠建設時，無法享受獎參條例之優惠。
2. 免租使用期限方面：各國際商港需有一定計算公式，且給予投資者合理報酬率，以作為折算之依據。免租使用期限後續租期，可事前約定，供業者及早規劃。
3. 租金或管理費方面：費率訂定各港應可彈性，政府要有「不怕民間賺錢」心理，提供民間誘因，吸引民間投資。
4. 租賃契約格式方面：宜訂定統一格式，列明收費項目與計算方法；但計算標準可因各港條件不同而異。
5. 碼頭工人管理方面：宜早解決僱用關係，依勞基法由業者僱用碼頭工人，健全碼頭工人管理。
6. 環保抗爭問題：符合環保法規之設施，遭地方人士無理抗爭時，政府應有保護合法業者之行動。

二、商港法修正研究

（中華港埠技術顧問社；交通部 委託研究；民國84年6月）

此報告對港埠民營化，商港法不適之處，提出修改建議，結果可供本研究研擬民間參與港埠建設執行方式，對現有商港法未來可能產生之問題預先規劃防範，並參考其解決辦法，作為擬定契約草案之參考。

相關結論與建議

1. 商港法第六條：「國際商港區域之規劃、興建，由交通部擬定計畫，報請行政院核定施行....」；因應民間參與投資港埠建設，刪除"興建"部份，交通部僅需擬定規劃計畫。
2. 商港法第十一條，對商港區域之經營，原條文宜增訂對各種專業區、運輸倉儲區、加值服務區之劃設，由商港管理機關擬定整體建設計畫，報請商港主管機關核定後實施，使商港之經營發展有所遵循。
3. 商港法第十二條，對商港設施由公民營機構興建範圍，「工程鉅大或與船舶出入港及安全有關者，應由商港管理機關興建自營」此部份應刪除；產權歸屬亦不宜硬性規定屬商港管理機關所有。
4. 商港法第十五條，對公私事業機構向商港設施使用人收取使用費、管理費等費用，宜由商港管理機關擬訂之方式，改為由事業機構擬訂，由商港管理機關核轉商港主管機關核定。
5. 增訂第十五條之一，訂定商港管理機關向商港設施租賃人收取租金，其計算方式，由商港管理機關擬定，報請商港主管機關核定。公私事業機構向商港設施租賃人收取之租金，其計算方式由各該事業機構擬訂，由商港管理機關核轉商港主管機關核定。

三、高雄港港埠裝卸民營化之研究

（莊甲子、賴聖耀、劉文雄；高雄港務局 委託研究；民國85年3月）

此報告對高雄港務局民營化之推行，提出相關具體施行建議，對未來港埠民營化後，如何藉由民間投資參與港埠建設，使港埠提高營運量與作業效率，為研究重點。

相關結論與建議

1. 港埠行政兼營運角色，經營上受相關法規約束，缺乏彈性及企業化精神，難以適應激烈之國際競爭。
2. 民營化項目，港灣及棧埠相關業務，長期應採全面開放民間經營之方式。
3. 貨櫃單一碼頭出租制，後線儲存空間有限，影響作業效率，亦限制航商經營發展空間。可採固定碼頭中心制，由承租公司依商港管理機關規劃，一次承租一組數座碼頭，充份利用後線空間，提昇作業效率。
4. 碼頭租賃經營期限愈長，對航商愈有利，未來租賃期，理想狀態應不少於20年，俾增進航商競標與投資意願。
5. 建立管理、監督機能，訂定各種評估報表，定點定時查核，促使業者充份利用資源，增進營運效益。

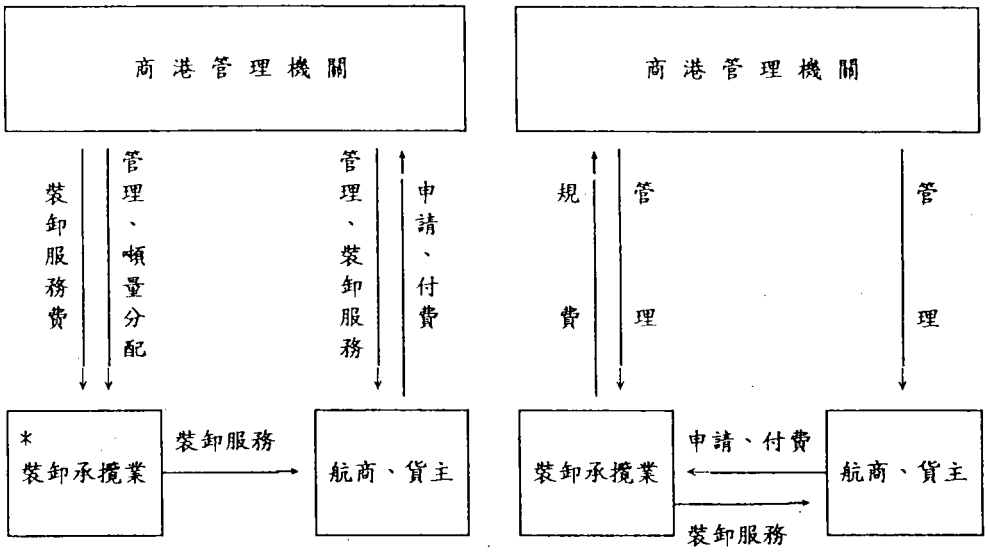
第 二 章　民間投資國際商港建設之原則、範圍及項目界定

2.1 民間參與國際商港建設投資之原則

台灣國際商港建設，以往雖有「約定興建」民間參與方式，但大部份國際商港設施仍由政府編列預算主導興建。近年國內計畫推動公共工程頗多，政府限於財力，無法在短時間內同時興建，乃期望採用民間參與投資方式，完成相關必要之建設。國際商港之建設亦希冀由民間積極投入參與，以加快各國際商港開發，提高營運實力，促成亞太營運中心理想早日實現。

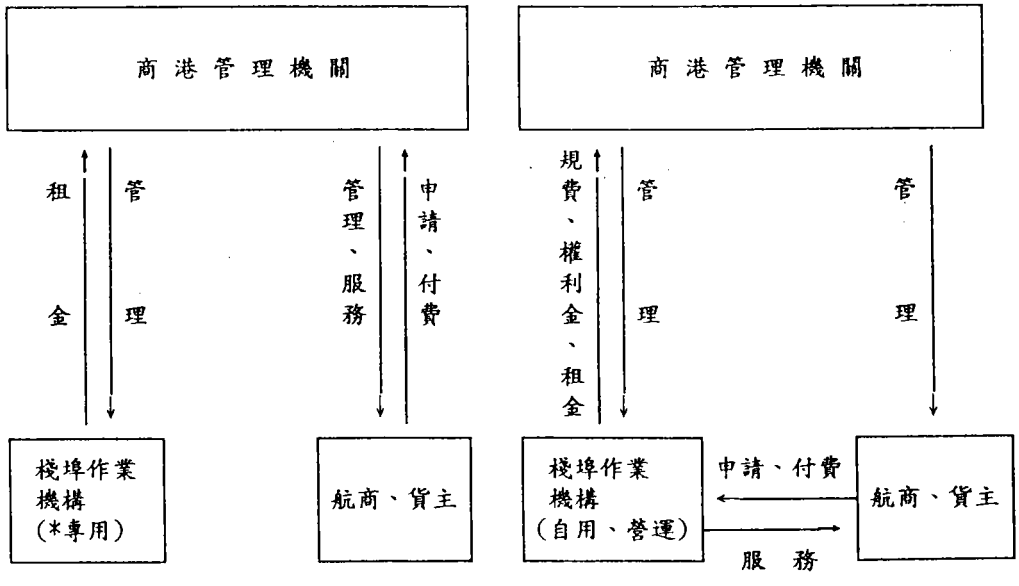
惟公共交通建設，一般具有土地取得困難、投資成本龐大、施工期長、回收緩慢、風險較高等特點，此將嚴重影響民間參與意願；幸近年「獎勵民間參與交通建設條例」公布，為民間排除不少障礙並提供融資、稅捐減免等優惠措施，使民間參與交通建設更為可行。另國際商港因應自由化、國際化趨勢，陸續推行港埠業務民營化工作，將傳統商港管理機關管理兼營運角色釐清，營運部份開放民間經營；此配合民間參與國際商港建設，並開放民間參與經營港埠業務，將可為投資者提供更大誘因。

目前各國際商港營運，雖有部份業務開放民間參與經營，但非實質之民營；如裝卸承攬業必須由商港管理機關分配噸量，或依一定比例給與民間經營；又民間興建、租賃之碼頭等棧埠設施，早期大部份屬專用性質，不可參與對外營運。近年雖可對外營運，如高雄港之遠東穀倉、中油台塑化學品之管道裝卸設施等，可專案申請對外裝卸服務，但亦非自由承攬業務性質。未來投資建設國際商港設施者，除自用外並可自由參與營運，此亦為商港管理機關與棧埠作業機構（碼頭經營業者）、使用者（航商、貨主）關係一大變革。商港管理機關、裝卸承攬業、航商貨主及商港管理機關、棧埠作業機構、航商貨主關係轉變，如圖2-1-1 ，及圖2-1-2 所示。



註：*台中港民營裝卸承攬業由民營業者自行向航商、貨主收費，再繳交港務局管理費。

圖 2-1-1　商港管理機關、裝卸承攬業與航商貨主關係圖



註：*部份設施可專案開放對外營運。

圖 2-1-2　商港管理機關、棧埠作業機構與航商貨主關係圖

以民間投資者立場而言，民營企業經營主要為利潤追求，故投資國際商港設施，需能經由經營相關業務，收取使用費、服務費等方式，來獲得合理利潤，以支付投資資金、營運開銷及維護成本等費用；或藉由自行投資興建設施，換取設施免租使用期，以減少支付他人費用，降低企業之經營成本。

以政府立場而言，引進民間投資國際商港設施，乃減輕政府財務及人事負擔，減少公營機關繁瑣之行政審核程序，並加速國際商港建設開發。而政府依據法令，以各種優惠，鼓勵民間參與國際商港建設，也可藉由民間企業經營較具自主性與彈性，及效率較高等優點，來改善公營企業缺乏競爭力及營運效率不彰等問題。同時也因應國際商港自由化、國際化之趨勢，及民營化之發展，政府儘量減少對國際商港經營之干預，使其回歸自由市場機制之運作；同時可避免國際商港資源淪為少數者壟斷經營之現象。

綜合上述分析，未來國際商港吸引民間參與建設投資之原則，建議

1. 提供合理利潤之投資建設計畫
2. 加速國際商港發展之計畫
3. 配合國際商港民營化、自由化、國際化政策之計畫
4. 提高國際商港營運效率與競爭實力之計畫

2.2 民間投資國際商港建設範圍與項目

2.2.1 民間投資國際商港設施相關法規

目前有關民間投資國際商港設施主要之法規有：商港法、促產條例（「促進產業升級條例」簡稱）、及獎參條例（「獎勵民間參與交通建設條例」簡稱）。

一、商港法

商港法於民國69年 5月公布，國內、國際商港之規劃、建設、管理、經營、安全，皆依商港法施行。

(一)主要規定

對於民間投資國際商港建設主要規定於第十二條，85年1月公布最新之修正內容：

「商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機關興建自營外，其餘得視需要，由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。

前項由公私事業機構使用商港區域內之公有土地投資興建之商港設施，投資人得使用之年限，由投資人與商港管理機關按其投資金額與獲益報酬約定，報請商港主管機關核定之，不受土地法第二十五條之限制。但其產權，應屬商港管理機關所有。」

依商港法第十二條規定，民間參與商港設施建設，可採約定興建方式，但設施興建範圍則有限制，工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者不列入，其餘得視需要由民間約定興建，且產權屬商港管理機關所有。對公有地租用，約定興建方式，不受土地法第二十五條限制（公有土地除經管區內民意機關同意，租賃期不可超過十年）。若採租賃經營方式，其租期則受土地法第二十五條限制。

(二)相關規定

商港法除上述第十二條，有關民間投資國際商港建設相關規定，重要內容：

1. 國際商港指定（商港法第四條）——國際商港之指定，由交通部報請行政院核定後公告之。
2. 國際商港規劃、興建（商港法第六條）——國際商港區域之規劃、興建由交通部擬定計畫，報請行政院核定施行。商港區域內，除商港設施外，得按當地實際情形，劃分各種專業區，並得設置加工出口區、自由貿易區。
3. 國際商港管理（商港法第十一條）——交通部為管理國際商港，於各港設商港管理機關。商港區域內劃設之各種專業區及加工出口區、自由貿易區，由各目的事業主管機關管理或專設機構管理經營之。
4. 費用收取（商港法第十五條）——商港管理機關與公私事業機構，向商港設施使用人收取之使用費、管理費與其他服務費之項目及費率，由商港管理機關擬定。
5. 經營棧埠設施方式（國際商港棧埠管理規則第六十九條）——公私事業機構申請經營棧埠設施，得以約定方式投資興建或租賃經營。
6. 公私事業機構經營棧埠設施招標等規定（國際商港棧埠管理規則第七十條）——
   (1)商港管理機關規劃之棧埠設施，由公私事業機構興建經營者，採公開招標為原則，僅一家參與投標者，得由商港管理機關報請商港主管機關核准，以協議辦理。
   (2)商港管理機關興建完成棧埠設施，由公私事業機構租賃者，方式同上。
   (3)公私事業機構自行規劃、興建棧埠設施，以協議方式辦理。
7. 管理費收取（國際商港棧埠管理規則第七十二條）——對公私事業機構經營棧埠設施，得以約定方式收取管理費。

8. 棧埠設施興建、監督方式（國際商港棧埠管理規則第七十四條）——棧埠設施興建除船席浚渫應委託商港管理機關代辦外，其他工程應由公私事業機構報請商港管理機關發給許可證後自行施工，並由商港管理機關派員監督及會同公私事業機構驗收。

(三)民間參與狀況

以往公私事業機構投資建設之國際商港棧埠設施，如碼頭、穀倉、儲槽等設施興建，大部份皆依商港法及國際商港棧埠管理規則規定辦理。

商港管理機關對公私事業機構經營棧埠設施，可收取土地使用費、管理費等，惟商港法對公私事業機構投資經營棧埠設施並無任何稅捐減免或融資優惠等措施。

在國際商港管理上，依商港法第六條，國際商港之規劃、興建由交通部擬定計畫，報請行政院核定施行；而商港管理機關之設置，商港法第十一條規定，應為交通部於各港設商港管理機關管理國際商港，但目前各國際商港，皆由交通部委託台灣省政府交通處代管，交通處於各港設商港管理機關，一切管理措施依省令辦理。

二、促產條例

民國79年12月公佈，為促進農業、工業及服務業等各行業產業升級，健全經濟發展而特別制定。

(一)主要規定

對民間投資港埠建設，主要規定於第三十條，依84年 1 月公布之最新修正條文，主要內容如下：

1. 工業主管機關於開發工業區內，為經營需要得報請經濟部會商交通部，經行政院核定設置工業專用港或工業專用碼頭（促產條例第三十條第一項）。
2. 工業專用港內防波堤、碼頭、相關設施及建築改良物，可由公民營事業機構擬具計畫，經經濟部核准興建，並取得各項設施及建築改良物所有權，自行管理維護（促產條例第三十條第三項）。

3. 工業專用港內土地，應為公有，但民營事業投資興建之工業港，其與建廠用地相連且為經營所必需之專用碼頭或工業專用碼頭用地，得由各該興辦工業人租購（促產條例第三十條第二項）。

依促產條例規定，民間可投資之港埠建設，主要為工業專用港內防波堤、碼頭及相關設施，國際商港部份則偏向工業區內碼頭等各項設施。投資人並可擁有設施產權；另工業專用港內公有土地可由投資人購買，取得土地所有權，使投資人能永久持有設施產權與土地所有權。

(二)相關規定

促產條例提供有稅捐減免，如促產條例第二章租稅減免部份，投資自動化設備或技術等可抵減應繳納營利事業所得稅（促產條例第六條），重要投資事業之創立或擴充，認股或應募記名股票，得以其取得該股票價款20% ，抵減當年度應納營利事業所得稅或綜合所得稅（促產條例第八條）。另促產條例第三章設置開發基金部份，行政院應設置開發基金，供民間融資貸款使用（促產條例第二十一條）。

(三)民間參與狀況

在工業專用港興建方面，近年一些公民營事業機構投資興建工業專用港，如台塑之麥寮石化專業港、台泥之和平水泥專業港、東帝士之七股石化專業港，在此條例公布後紛紛開始投資興建或籌劃興建。

國際商港內之工業區依商港法第十一條規定，由各目的事業主管機關管理，工業區主管機關為經濟部，但民間投資興建工業專用碼頭等屬商港設施，仍由商港管理機關管理；但依商港法第九條規定，各種工業區內各種建築物及設施之興建、增建、改建或拆除，與商港管理有關者，應經商港管理機關同意。而涉及使用商港管理機關土地，則需向商港管理機關租用。

而促產條例有關稅捐減免、開發基金之運用，對於民間投資國際商港設施，因僅限於工業專用港、工業區內相關設施，對於民間是否可引用促產條例享受稅捐減免、運用開發基金參與國際商港非工業區部份之建設，則未明文規定。

另依據促產條例第六條規定，適用促產條例之公司，其需繳納之營利事業所得稅，可由投資自動化設備或技術等抵減；行政院依此訂有「民營交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」（行政院台八十五財第30012號函），其適用範圍，依其第二條第二款第十一目對港埠業定義，「指在商港區域內經營船舶出入、停泊或貨物裝卸、倉儲、駁運作業有關設施之事業。」對國際商港內相關業務民營業者，亦屬定義內適用之範圍。目前參與國際商港營運而購買設備之民營機構，可引用上述條款，抵減營利事業所得稅。

三、獎參條例

此法於民國83年12月公布，為獎勵民間參與交通建設，提升交通服務水準，加速社會經濟發展而制定。

獎參條例至目前尚未公布所有相關條文，其已公布之子法如下：

1.「獎勵民間參與交通建設條例施行細則」（交通部發布）
2.「交通部民間投資交通建設案件甄審委員會組織及評審辦法」（交通部發布）
3.「民間機構參與交通建設免納營利事業所得稅辦法」（財政部發布）
4.「民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法」（交通部與財政部會銜發布）
5.「民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法」（行政院發布）
6.「民間機構參與交通建設進口免徵及分期繳納關稅辦法」（財政部發布）

7.「獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法」（交通部與財政部會銜發布）
8.「獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限建辦法」（交通部與內政部會銜發布）
9.「民間參與交通建設減免地價稅房屋稅及契稅標準」（行政院發布）
10.「獎勵民間參與交通建設使用土地上空或地下處理及審核辦法」（交通部與內政部會銜發布）
11.「政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部份建設辦法」（交通部與財政部會銜發布）
12.「獎勵民間參與交通建設區段徵收取得土地處理辦法」（交通部發布）

預計未來將公布之子法：
1.「土地開發配合交通用地取得處理辦法」（交通部與外部會銜中）
2.「政府機構接管民間機構投資興建營運之交通建設辦法」（交通部研擬中）

(一)主要規定

對民間投資國際商港建設主要規定於第五條：

「本條例之獎勵，以下列重大交通建設之興建、營運為範圍：
1. 鐵路。
2. 公路。
3. 大眾捷運系統。
4. 航空站。
5. 港埠及其設施。
6. 停車場。
7. 觀光遊憩重大設施。
8. 橋樑及隧道。」

(二)相關規定

獎參條例提供多種民間參與交通建設方式（獎參條例第六條、第八條）如：政府規劃，民間興建營運；政府規劃、興建，民間營運；及民間自行規劃、興建、營運等方式；又可由民間出資興建，政府逐年償還。各方式執行流程請參閱本報告第三章。對民間參與經營交通建設，政府除必要之監督管理外，並可向民間收取權利金（獎參條例第七條）。對公有地，並可以出租或設定地上權方式，由民間開發、興建、營運（獎參條例第十一條）；公有土地租金得以優惠（獎參條例第十條）；並有用地取得與開發（獎參條例第二章）、融資與稅捐優惠（獎參條例第三章）、申請審核辦法（獎參條例第四章）、監督與管理（獎參條例第五章）等各方面詳細規定。各種執行方式、融資、稅損減免優惠措施，請參閱本報告第三章"3.3　各類執行方式比較分析" 乙節。

(三)民間參與狀況

獎參條例公布後，國內雖有一些重大交通建設，如高速鐵路、中正機場至台北捷運等計畫，已引用獎參條例公告徵求民間參與；但在港埠建設方面，目前尚無引用此條例興建或營運之實例。

上述三項法規，商港法為以往公私事業機構參與國際商港設施興建最主要法規依據，已行之有年，但無稅捐減免、融資優惠等措施，民間機構須引用促產條例子法「民營交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」，才能享受購買設備稅捐減免優惠；促產條例對民間機構投資港埠建設，則偏向工業專用港方面，一般為公民營事業機構自覓港區用地，興建工業專用港所採用，國際商港區域則偏向工業區，適用範圍有限；獎參條例適用港埠及其設施（包含國際商港及其設施），對民間參與投資建設方式、獎勵方法、用地取得等皆有較詳盡規定，為本研究獎勵民間投資港埠相關設施之主要研究對象。

其他與民間投資參與國際商港建設，涉及之相關法規尚有土地法、國有財產法、都市計畫法、審計法、銀行法、平均地權條例等及其他涉及財務、金融等法規。

商港法、促產條例與獎參條例主要差異比較，見表2.2.1 。

表 2.2.1　民間投資國際商港建設主要法規比較

法規 ＼ 比較項目	商 港 法	促產條例	獎參條例
適用範圍	適用國際、國內商港；工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關設施除外	適用工業專用港、工業區內碼頭等相關設施	適用港埠及其設施
興建設施產權	產權屬商港管理機關所有	產權屬投資人所有	產權依投資方式不同，可先擁有再移轉，或永久擁有
優惠措施	無融資、稅捐減免、土地租金優惠等措施	有稅捐減免；並可設置開發基金，供融資借貸	訂有融資、稅捐等優惠辦法，且土地租金得予優惠
投資人繳費方式	向商港管理機關繳交土地使用費、管理費	租用商港用地，需繳納土地租金	租用公有地需繳納土地租金，經營交通建設需繳納權利金

2.2.2 民間投資國際商港設施範圍與項目

本節擬對民間投資國際商港建設，相關法規依據，做一說明；並對引用獎參條例參與國際商港建設，可適用範圍、項目做一界定。

一、法條競合與適用

在法律體系上，對同一事項適用兩種以上法規規範時，謂之「法條競合」；對法條競合其適用之問題，首先判別各法條所屬位階，即屬於憲法、法律、命令之位階定位，依憲法第一七一條及一七二條規定，前者位階大於後者，即憲法位階大於法律，法律位階大於命令。法律與憲法抵觸，法律規定無效，命令與法律抵觸，同理命令無效。若屬同一位階，依中央法標準法第十六條規定：「法規對其他法規所規定之同一事項而為特別之規定者，應優先適用之。其他法規修正後，仍應優先適用。」，故同一位階法規，有特別法優於普通法、後法優於前法之原則，且「特別法優於普通法」之原則又優於「後法優於前法」之原則。

對於民間投資參與國際商港設施建設，可引用商港法及獎參條例，依獎參條例第二條：「獎勵民間參與交通建設，依本條例之規定。本條例未規定者，適用其他有關法律之規定。」故獎參條例明顯具有特別法性質，有關獎勵民間參與交通建設之事項，獎參條例優於其他法律而適用；又訂定時間在商港法、促產條例之後，亦有後法特性。對於民間投資國際商港建設範圍、項目、獎勵措施等規定，獎參條例具「特別法優於普通法」優先適用。且未來商港法修訂，依中央法標準法第十六條規定，其他法規修正後，特別法仍應優先適用規定，獎參條例仍具有優先適用之特性。

二、獎參條例民間投資國際商港設施建設範圍

(一)商港法範圍界定

國際商港之規劃、興建，商港法第六條規定，需由交通部擬定計畫，報請行政院核定施行，明確規定民間不可興建國際商港。

商港設施依商港法第二條第六款定義：「商港設施：指在商港區域內，為便利船舶出入、停泊、貨物裝卸、倉儲、駁運作業、服務旅客之水面、陸上、海底及其他一切有關設施」。惟依商港法第十二條規定，對民間參與商港設施興建範圍界定，不含工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者。對工程鉅大、船舶出入港及公共安全有關者之解釋，依交通部委託本社「商港法條文逐條釋義、檢討及國外相關立法例譯列之研究」（第56頁）：

1. 工程鉅大：依省府80年7月15日八十府經建字第82952號函頒「修正重要經濟建設計畫先期作業實施要點」第二點，重要經建投資計畫之範圍含

(1)投資金額在新台幣十億元以上

(2)已核定而有重大變更之延續性計畫

(3)行政院交經建會審議之計畫

另依省府83年 8月17日府建四字第159431號函83秋48省公報，對鉅大工程之界定

(1)土木、建築工程：工程發包費（含水電、空調等工程並就施工費、材料費、材料運雜費等三項合併計算）在稽察一定金額二十倍以上者。

(2)建築物高度超過五十公尺或樓層超過十五層者。

(3)水電或冷凍空調工程：工程發包費（施工費、材料費、材料運雜費等三項合併計算）在稽察一定金額三倍以上者。

2. 公共安全有關者：未有明文列舉規定，惟廣義解釋應包括下列系統設施

(1)水域設施如迴船池

(2)外廓設施：如防波堤、防潮堤、導流堤、防砂堤、閘門、護岸、突堤等

(3)船舶通訊網路

(4)公共安全設施均屬之

對於商港設施具上述性質或類別者，不適民間投資興建。

(二)獎參條例範圍界定

民間參與國際商港建設範圍，依獎參條例第五條第五款界定：港埠及其設施。

港埠之定義，依交通部統計處出版之「交通統計名詞定義」解釋（81年 7月）：「港灣（Harbor）指具有天然或人工的屏障，並具有足夠之水域與水深，可供船舶安全的碇泊者。港埠（Port）除具有良好之港灣條件外，還必須備有碼頭、倉棧、修護設備及供水、供油，以供船舶裝卸及貨物及旅客上下之需，是水陸交通的樞紐。」

港埠設施定義（鄧世卿，現代化的港埠，黎明文化事業業公司），包含外廓堤防、碼頭、護舷及繫船設備、棧庫設備、交通設備、裝卸設備、燃料淡水補給設備、船舶修理設備、輔航設備等。此類似商港法商港設施定義，僅未將設施位置限定於商港區域內。惟獎參條例提及有關港埠相關附屬設施，依獎參條例施行細則第十條之附表，相關附屬設施為：

「1. 船舶出入、停泊有關設施。

2. 貨物裝卸、倉儲、駁運作業有關設施。

3. 旅客服務中心有關設施。

4. 港埠區域內各專業區附加價值作業設施，如廠房、倉儲、加工、運輸等必要設施。

5. 其他經主管機關核定之相關必要設施。」

由上述港埠之定義及獎參條例對其設施規定相關定義，民間參與國際商港設施興建範圍，比商港法更為寬廣；在港埠方面獎參條例允許民間參與港埠興建，由港埠之定義，可涵蓋各種港埠，如商港、工業港、漁港等，國內、國際商港之興建同理亦適用獎參條例由民間參與，且適用國際商港區域之範圍，亦包含各專業區。

在港埠設施方面，獎參條例亦未如商港法將工程鉅大、船舶出入港及公共安全有關者排除在外，除船舶出入、停泊有關設施等可由民間參與投資外，其他經主管機關核定之相關必要設施，亦可由民間參與投資。

由於獎參條例具特別法與後法性質，依獎參條例民間參與國際商港各種設施興建範圍，於法之適用且比商港法界定範圍更寬廣且較具彈性。

三、適合列入獎參條例計畫由民間投資興建之設施項目

(一)常見之港埠設施項目

港埠設施如定義包含之項目頗廣，有固定式之設施及移動式之設施，依獎參條例之施行細則第十條附表之設施分類，常見之設施項目有：

1. 船舶出入、停泊有關設施

如各式碼頭、浮筒、繫船平台、拖船等。

2. 貨物裝卸、倉儲、駁運作業有關設施

(1)裝卸設施，如橋式機、跨載機、門型吊運機、散雜貨及液貨裝卸管道等。

(2)倉儲設施，如通棧、倉庫、貨棚、貨櫃場、穀倉、水泥儲槽、化學品儲槽、油槽等。

(3)駁運設施，如駁船等。

3. 旅客服務中心有關設施

如候船室、行李房、旅客上下船所用之固定棧橋等。

4. 港埠區域內各專業區附加價值作業設施

如其內之廠房、倉儲、加工、運輸等必要設施。

5. 其他相關設施

(1)外廓設施，如防波堤、防砂堤、碎波堤、導流堤、閘門、護岸、突堤等。

(2)船舶補給設施，如燃料供補設施、淡水輸裝設施等。

(3)船舶維修設施：船塢、船台、船架、維修廠等。

(4)臨港交通設施：港區聯外鐵路、公路、隧道、停車場等。

(5)船舶航行管理設施：輔航標誌、信號台等。

(6)公害防治設施：油污水收受處理設施等。

(二)適合列入獎參條例計畫由民間興建之商港設施項目

商港設施定義與港埠設施定義比較，除商港設施限定於商港區域內，並無顯著不同，故商港設施亦適用獎參條例港埠設施範圍。而適合列入獎參條例計畫由民間興建之商港設施項目，以獎參條例訂定之原意，乃獎勵民間參與交通建設，加速社會經濟發展，故對於引用獎參條例吸引民間投資參與商港建設，其適用設施項目，宜儘量開放，以提高誘因增加民間參與機會；如防波堤、防砂堤等外廓設施，原商港法基於安全因素，又無營運價值，不適合民間投資興建，惟獎參條例提供廠商先行出資興建，主管機關再分期償付建設經費方式，若基於可加速國際商港之開發建設，則建議主管機關許可民間參與興建。

但有部份設施，不適合列入獎參條例計畫，由民間興建後移轉之設施項目，如

- 拖船
- 橋式機、跨載機、門型吊運機、散雜貨及液貨裝卸管道等裝卸設施
- 駁船
- 燃料供補、淡水輸裝等船舶補給設施

因獎參條例所謂興建（Build），以其字義及立法之本意探討，應指不動產型式之設施，如碼頭、倉庫、儲槽等，非由購買裝置之機具或設備。獎參條例雖規定許可經營期滿，民間應將全部營運資產，依許可條件概括移轉主管機關，其本意應指如高速鐵路等特殊交通建設，為避免經營期滿，造成營運中斷現象，特別訂定。而國際商港建設，經營方式與使用機具有別於高速鐵路等特殊運具，宜另當考量。

以商港管理機關而言，拖船、橋式機等設施涉及維護、保養問題，未來移轉商港管理機關後，仍須派人維護保養，此與商港管理機關民營化，人事精簡政策相違，徒增商港管理機關保養維護作業負擔。

另依交通部82年12月27日交航（82）第046125號函：「商港設施與機具設備不同，前者商港法第十二條明定產權應屬商港管理機關所有，至於機具設備則未有規定，亦即可由公民營事業機構自備」。故獎參條例中，涉及產權移轉部份，於民間投資國際商港建設而言，應指不動產型式之設施。

就吸引民間投資而言，是否未將機具設備列入獎參條例興建範圍，就減低民間投資意願? 依獎參條例第二十九條，對於興建營運設備之投資支出可抵減營利事業所得稅，亦提供適度投資優惠。可解除民間對機具設備不列入興建移轉，是否可享投資優惠之疑慮。

除上述拖船、橋式機等設施外，未來適合列入獎參條例計畫由民間興建、移轉之商港設施，如表2.2.2 所示。獎參條例計畫屬重大交通建設計畫，範圍較廣，且一般涵蓋多項設施，有關獎參條例計畫範圍，參閱本報告3.4.1 最適執行方式乙節。

表 2.2.2 適合列入獎參條例計畫民間興建移轉之商港設施

設施類別	設施項目
1.港灣設施	(1)各式碼頭、浮筒、繫船平台等。 (2)防波堤、防砂堤、碎波堤、導流堤、閘門、護岸、突堤等。 (3)輔航標誌、信號台等。 (4)油污水收受處理設施。
2.棧埠設施	(1)通棧、倉庫、貨棚、貨櫃場、穀倉、 (2)水泥儲槽、化學品儲槽、油槽等。 (3)船塢、船台、船架、維修廠等。 (4)候船室、行李房、旅客上下船所用之固定棧橋等。 (5)港區聯外鐵路、公路、隧道、停車場等。
3.各專業區附加價值作業設施	各專業區內廠房、倉庫等。

第 三 章　民間參與投資執行方式研析

本章擬對民間未來參與投資國際商港，依獎參條例及商港法規定，可採用之方式，做一分析整理，並說明其執行方式與步驟流程、執行之權屬機關、參與者之資格限制等，另對於各執行方式依獎參條例或商港法，在法令依據、用地取得與開發、融資與稅捐優惠、審核標準、經營許可期限及收取權利金標準、資產移轉之權利義務各方面做一比較分析，最後對各國際商港未來採用之最適合執行方式考量，做一建議。

由於獎參條例具特別法性質，其申請審核、用地取得與開發方式等皆有明文規定，可不受商港法之約束、且可享受融資與稅捐減免等優惠措施，惟獎參條例為一通則性交通建設條例，對國際商港建設方面之條文仍有一些不足之處，依獎參條例第二條規定獎參條例未規定之部份，以其他有關法律規定為準，故有關民間參與國際商港建設，獎參條例未規定者，以商港法、國際商港棧埠管理規則等之相關法律規定為準。

3.1 民間參與投資方式

未來民間參與投資國際商港方式，因促產條例偏向工業專用港，故以獎參條例及傳統之商港法為主要採行依據。獎參條例及商港法可採用之執行方式、主管機關、管理機關、參與者資格條件及主辦機構，說明如后：

一、執行方式

獎參條例

民間參與港埠建設之執行方式，依獎參條例第六條，民間機構可依下列三種方式參與

- 政府規劃；民間興建、營運
- 政府規劃、興建；民間營運
- 民間規劃、興建、並營運

另獎參條例第八條規定，可由廠商先提供資金興建，再由政府償還之方式

・廠商興建、政府償還

商港法

依商港法第十二條規定之模式

・約定興建

・租賃經營

上述獎參條例四種方式及商港法兩方式，民間可有六種參與方式

1. BOT (Build、Operate、Transfer；興建、營運、移轉)

—— 主管機關與商港管理機關規劃；民間機構興建、營運

2. BOO (Build、Own、Operate；興建、擁有、營運)

—— 民間機構規劃、興建、並營運

3. BT (Build、Transfer；興建、移轉)

—— 主管機關與商港管理機關規劃；廠商興建、商港管理機關償還

4. OT (Operate、Transfer；營運、移轉)

—— 主管機關與商港管理機關規劃、興建；民間機構營運

5. 商港法約定興建 (興建、免租使用、營運)

—— 主管機關與商港管理機關規劃；公私事業機構約定興建、免租使用並營運

6. 商港法租賃經營 (租賃、營運)

—— 主管機關與商港管理機關規劃；公私事業機構租賃經營

二、主管機關、參與者資格及管理機關

獎參條例

獎參條例對於民間參與交通建設之政府主管機關，層級劃分與商港法類似，有關主管機關、民間機構及廠商，獎參條例界定及定義如下：

1. 主管機關

依獎參條例第三條，在中央為交通部，在省（市）為省（市）政府，在縣（市）為縣（市）政府。

目前各國際商港，皆由交通部委託台灣省政府代管，故主管機關為台灣省政府。

2. 參與者

(1)民間機構－－BOT、BOO、OT方式

獎參條例第四條，本條例所稱民間機構，係指依公司法設立之公司；其有政府或公營事業機構投資者，其直接投資、間接投資合計不得高於該公司資本總額20%。

(2)廠商－－BT方式

獎參條例第八條第四項，指依法設立之公、民營機構。另獎參條例施行細則第六條，若為外國公司，應依公司法規辦理認許並領有分公司執照，或在中華民國境內設代表人辦事處並向經濟部申請備案。

3. 管理機關

獎參條例因適用交通建設範圍有鐵路、公路等多種類別，其管理機關未於獎參條例內規定，依獎參條例第二條規定，未規定之部份，以其他有關法律規定為準，目前國際商港管理機關為交通處於各港設立之港務局，即未來BOT、BOO、BT、OT採獎參條例民間參與投資國際商港建設案，其管理機關為各港務局。

對參與者資格，BOT、BOO、OT執行方式，為民間機構，其條件較廠商嚴格，除須為公司法設立之公司外，對有政府或公營事業機構投資者，其投資該公司之資本，不可高於該公司資本總額20% 。而BT方式為廠商，除可含公營機構，且不受公營事業機構投資上限20% 之限制，另可為外國公司依規定在中華民國境內設立之機構。

商港法

1. 主管機關

商港法第三條，國際商港，由交通部主管。國內商港，由省（市）政府主管，受交通部監督。

目前各國際商港，皆由交通部委託台灣省政府代管，故主管機關為台灣省政府。

2. 參與者

依商港法第十二條敘述為公私事業機構；此公私事業機構，於商港法或國際商港棧埠管理規則皆無定義；「事業」之定義（如公平交易法之事業定義），包括公司、獨資或合夥之工商行號、同業工會暨其他提供商品或服務從事交易之人或團體。故「事業機構」可解釋為獨資、合夥之公司或其他法人組織。

3. 管理機關

商港法第十一條，國際商港由交通部於各港設商港管理機關管理。

目前為交通處於各港設立之港務局。

三、主辦機關

目前依商港法約定興建或租賃經營計畫，主辦機關為各商港管理機關。但獎參條例規定，其公告、興建與營運管理、移轉等事項辦理，皆指明為主管機關，惟民間參與國際商港建設，計畫範圍大部份屬國際商港區域內，此與國際商港未來發展息息相關，故有關計畫之規劃、公告、招標至興建與營運管理、移轉等階段，商港管理機關宜為主辦機關，配合主管機關辦理，或由主管機關監督，商港管理機關辦理。

3.2 各執行方式流程

3.2.1 BOT (Build, Operate, Transfer)執行方式

由主管機關、商港管理機關規劃國際商港建設計畫，再由民間機構投資興建完成，並參與營運；而主管機關（或商港管理機關）與民間機構訂定一定之經營期限，待經營期限屆滿時，將設施依契約約定，有償或無償方式移轉主管機關(或商港主管機關)。

一、BOT 執行流程

BOT 執行可分規劃徵求期、契約訂定期、興建期、營運期、移轉期五階段，如圖3-2-1 所示。各階段說明如下：

1. 規劃徵求期

(1)由主管機關與商港管理機關主導，確定工程建設之基本需求，並對工程技術、環境影響、經濟效益、民間參與意願等做各種可行性評估。

(2)規劃民間參與興建、營運與管理方式、訂定參與者資格等，由主管機關（或商港管理機關）公開徵求民間機構參與。

(3)主管機關設立甄審委員會，由合格之申請者，依所提資格文件、土地使用計畫、興建計畫、財務計畫、及相關資料，評選合適之民間機構。

2. 契約訂定期

(1)主管機關（或商港管理機關）與民間機構以協商談判方式，確定契約內容、雙方權利與義務關係；協商範圍一般包含：許可經營之期限、風險或無法抗拒因素解決方式、終止條款及補償辦法、收費標準及費率調整方式、設施用地協助取得等項目。協商完成，主管機關（或商港管理機關）與民間機構簽訂興建、營運契約。

(2)一般BOT 計畫所需金額均極龐大，民間機構之資金籌措，需以未來營運計畫收入、工程設施做為擔保，向金融機構申請專案融資。主管機關視必要，得洽請金融機構給與民間機構長期優惠貸款。

3. 興建期

民間機構自行展開設施之工程設計，並自行發包營建廠商，進行相關設施興建；民間機構對營建廠商做應有之管理，商港管理機關則對設施興建，做進度、品質等方面之監督。

4. 營運期

(1)民間機構依簽訂許可經營契約內容規定，經營其相關業務及附屬事業，商港管理機關以督導者立場，監督民間機構之營運，確保營運品質。

(2)營運期間，因物價波動、市場競爭、匯率變動等因素，民間機構可提費率調整案，報請主管機關審核。

(3)民間機構藉由營運收益，償還貸款，並繳交經營權利金予主管機構（或商港管理機關）。

5. 移轉期

許可營運期結束後，依契約規定，民間將相關設施產權以有償或無償方式移轉主管機關（或商港主管機關）。

二、BOT 計畫成員

BOT 計畫一般較龐大，民間機構邀請其他成員一併參與，如投資者、金融機構、財務顧問、營建廠商、工程顧問及經營商，如圖3-2-2 所示；投資者與民間機構訂有認股協議，為民間機構自有資金（equity）主要籌措來源；金融機構為民間機構貸款提供者，由於BOT 一般貸款金額龐大，可由數家金融機構組成銀行團採聯貸承做；財務顧問提供民間機構計畫財務規劃、另可對投

資者提供投資建議及對金融機構提供融資建議；建造廠商負責工程建造；工程顧問負責工程設計及對建造廠商之施工監督管理；另民間機構可與經營商訂定經營契約，由經營商負責實際之業務經營。

主管機關（或商港管理機關）視BOT 計畫規模、性質，亦可聘請專業顧問公司，負責訂定整個BOT 計畫推動。

四、BOT 與商港法約定興建之比較

BOT 與依商港法約定興建方式，一般具有下列不同之處：投資金額較大、契約複雜、涉國際性合作、計畫期限長、可開發週邊附屬計畫、享有融資稅捐優惠、土地租金優惠等，請參閱表3.2.1 BOT 與商港法約定興建之比較。

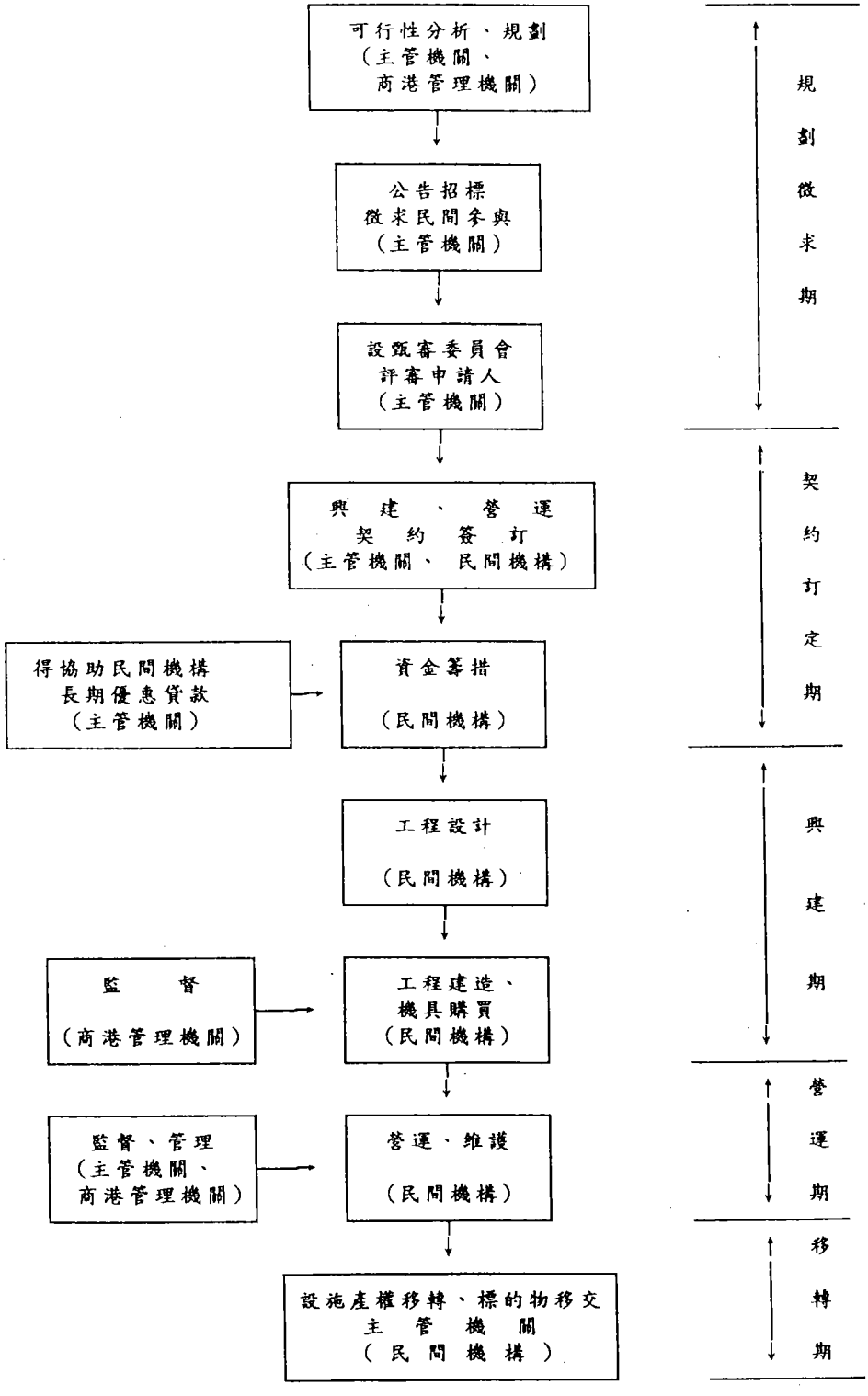


圖 3-2-1　BOT 主要執行階段及內容

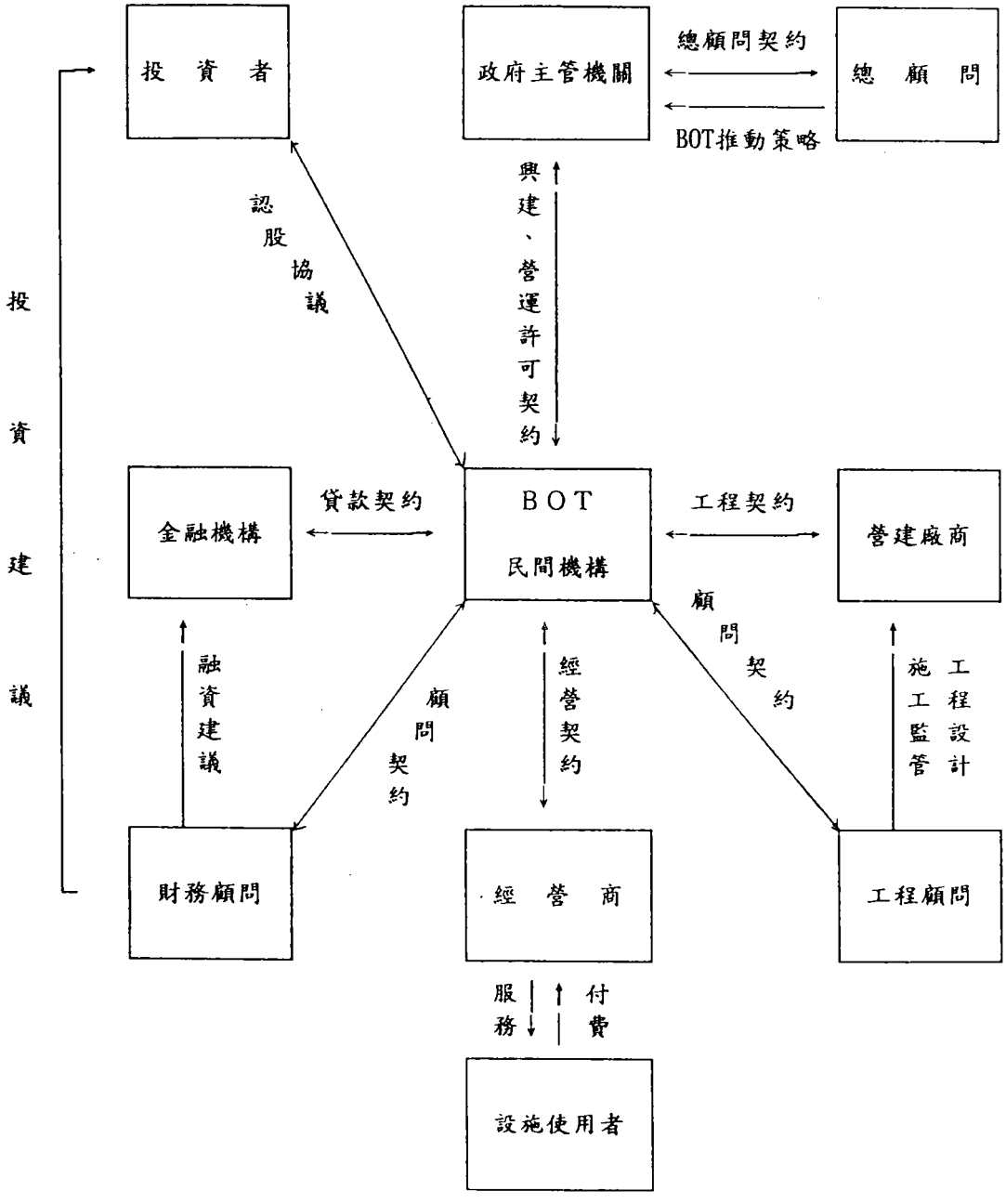


圖 3-2-2　BOT 成員關係圖

表 3.2.1 BOT 與商港法約定興建之比較

比較項目 ＼ 執行方式		獎參條例 BOT	商港法 約定興建
1.投資規模	投資金額	較大	大小均有
	契約複雜，國際性合作	是	視個案
	計畫之期限	長	較短
2.週邊配合計畫	特許開發週邊附屬計畫	是	否
	政府提供週邊配合措施		
3.投資回收	具有自償性	視個案	是
4.投資獎勵方式	長期優惠貸款	可	*無
	稅捐減免	可	
	土地租金優惠	可	
5.政府參與限制	政府或公營機構投資設有上限	是	否
6.設施移轉方式	設施產權立即移轉	否	是

資料來源：1.趙捷謙，大型計畫融資交通銀行之經驗與作法，民國85年11月。
2.本研究整理。

註:*商港法、國際商港棧埠管理規則無優惠貸款及稅捐減免措施，但依促產條例第六條，可享受設備或技術投資抵減優惠。

3.2.2 BOO (Build, Own, Operate)執行方式

由民間機構自行規劃國際商港設施興建及營運計畫，經主管機關審核通過後，再由民間機構投資興建並營運之方式。

一、BOO 執行流程

BOO 之執行，可分申請期、契約訂定期、興建期、營運期、移交期五階段，如圖3-2-3 所示。

1. 申請期

民間機構對國際商港可經營業務自行分析、規劃，並做財務、工程可行性評估，擬具土地使用計畫、興建營運計畫、財務計畫及其他規定文件，送交主管機關審核。

2. 契約訂定期

獲主管機關審核通過，民間機構使用港區公有土地計畫，與主管機關（或商港管理機關）簽訂興建、營運契約，載明權利金收取相關事項、公有土地租用年限或地上權使用年限等。

3. 興建期

(1)獲主管機關審核通過，於規定時間內，依主管機關核定之土地使用計畫，私有地由民間機構自行取得，公有地由主管機關（或商港管理機關）協助取得使用權後，依法興建、營運。

(2)民間機構自行展開資金籌措，主管機關視計畫資金融通之必要，得洽請金融機構給與民間機構長期優惠貸款。

(3)商港管理機關對民間機構興建設施作必要監督。

4. 營運期

(1)民間機構依所提營運計畫，參與國際商港相關業務之經營，並藉由營運收益，償還貸款及繳交主管機關（或商港管理機關）經營權利金。主管機關、商港管理機關對其營運做監督管理，確保服務品質。

(2)營運期間，因物價波動、市場競爭、匯率變動等因素，民間機構可提費率調整案，報請主管機關審核。

5. 移交期

(1)港區公有地，以設定地上權予民間機構興建之設施，地上權租約期滿，地上權消滅，相關設施由民間機構逕行拆除或依簽訂之契約規定移交主管機關（或商港管理機關）。

(2)私有地由民間機構自行取得部份，其興建之設施產權屬民間機構所有。

二、BOO 與編列預算興建、商港法約定興建之比較

傳統國際商港建設由商港主管機關與管理機關規劃，獎參條例則允許由民間機構主動規劃，再提案申請興建並營運。一般BOO方式設施產權屬民間機構所有，惟國際商港土地大部份為公有地，興建設施若涉港區公有土地使用問題，處理方式亦不同；依獎參條例第三十九條規定，使用之土地，若為私有地，由民間機構自行負責取得，公有地部份則可由政府協助取得使用權或所有權；港區之土地，大部份為公有地且面積有限，出售民間機構機會極微，獎參條例對公有地可採出租或設定地上權方式予民間機構使用，對於取得地上權興建之設施，地上權使用期滿地上權消滅，其地上設施由民間機構逕行拆除恢復土地原狀，或依契約約定移交主管機關。私有地上之設施，則民間機構可永久擁有。

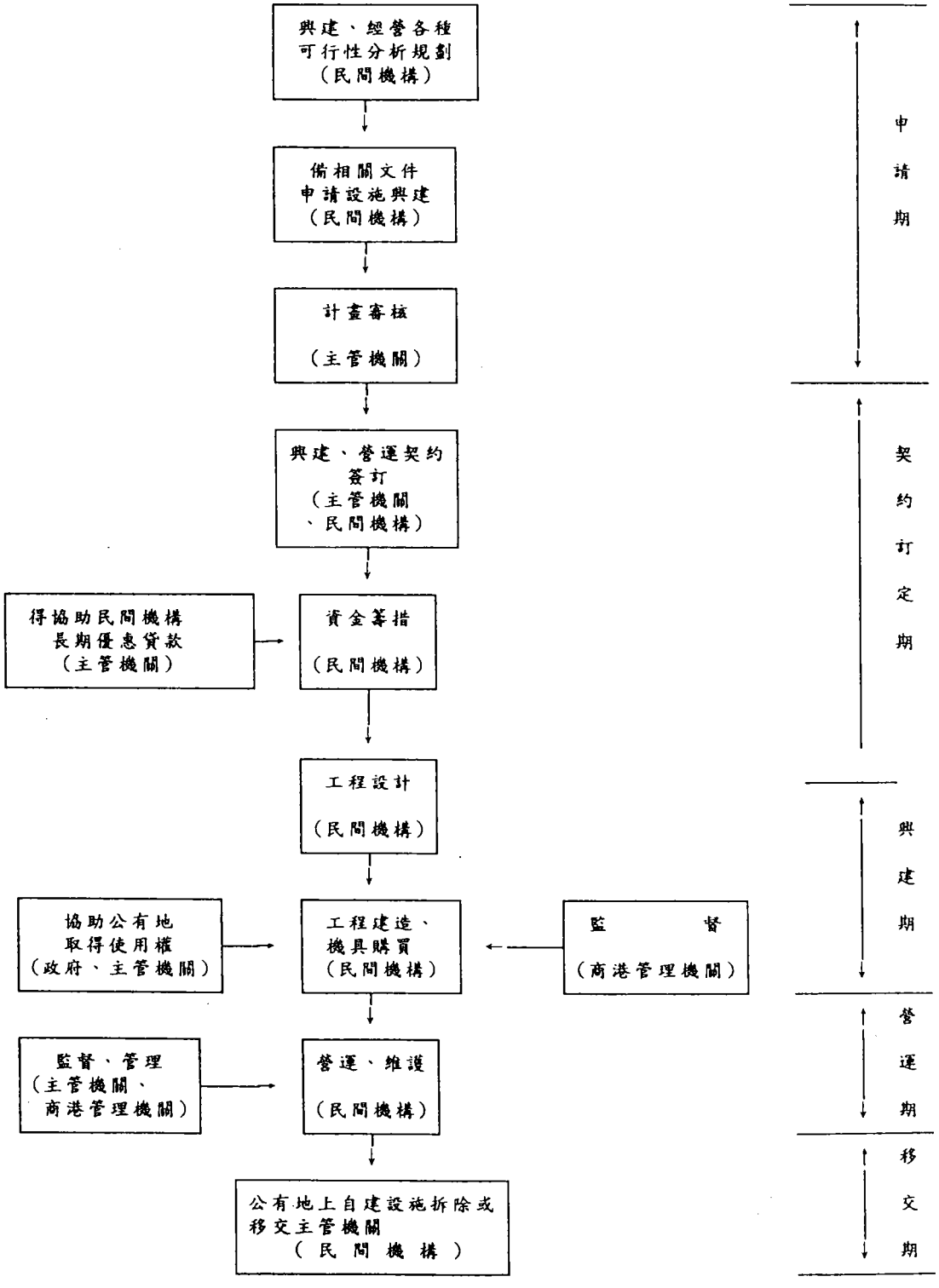


圖 3-2-3　BOO 主要執行階段及內容

3.2.3 BT (Build, Transfer)執行方式

先由主管機關與商港管理機關規劃國際商港建設，以統包方式發包由廠商先行出資興建，完成後將設施產權移轉主管機關（或商港管理機關）；主管機關（或商港管理機關）由編列之賒借或興建計畫之預算，分期償付廠商投入之興建經費。而興建完成之設施，可由商港管理機關規劃使用，或出租民間機構或公私事業機構營運。

一、BT執行流程

BT之執行，可分規劃發包期、契約訂定期、興建期、移轉期四階段，如圖 3-2-4所示。

1. 規劃發包期

(1)主管機關與商港管理機關分析商港設施建設之需求及廠商參與興建可行性、未來償付方式等因素，並對廠商興建意願做相關調查。

(2)主管機關（或商港管理機關）規劃擬定相關建設及財務計畫，送行政院（或台灣省政府）核定。

(3)設施工程設計可由商港管理機關設計或由得標廠商自行設計。

(4)行政院（或台灣省政府）核定通過後，由主管機關（或商港管理機關）公開發包興建。

2. 契約訂定期

得標廠商與主管機關（或商港管理機關）簽訂興建契約，載明未來分期償付興建經費之方式、設施產權移轉等事項。

3. 興建期

(1)若工程設計由得標廠商負責，則得標廠商自行進行工程設計，經主管機關（或商港管理機關）審核通過後，再展開工程興建。

(2)得標廠商籌措興建費用。

(3)商港管理機關對設施興建，做進度、品質等相關監督、管理。

4. 移轉期

設施完工，並依契約規定由商港管理機關驗收後，設施移轉主管機關（或商港管理機關）。

5. 償付期

商港管理機關依編列預算，或將設施出租民間，由收取之租金分期償付廠商興建投資之經費。

二、BT與編列預算興建之比較

與傳統商港管理機關編列預算興建商港設施方式比較，BT最大不同處在於工程驗收後，可採「延遲付款」方式，分期償還廠商興建費用，此可減緩政府興建之財政負擔。另一優點為，公共建設預算審核，往往曠日廢時，無法因應國際商港建設時程需求，BT方式則由主管機關（或商港管理機關）將建設及財務計畫，報請行政院（台灣省政府）核定許可後，便可據以辦理發包興建。

三、BT與商港法約定興建之比較

與商港法約定興建比較，BT可吸引有意投資國際商港建設，但無意參與業務營運之投資者，擴大民間參與範圍。但對商港管理機關而言，BT方式不似商港法約定興建方式，全無財務負擔，僅是減緩政府經費支出壓力。

對於部份非屬營運且必需興建之商港設施，如防波堤、防砂堤、碎波堤等，如有廠商願先行提供資金興建，可採此種方式擴大參與者範圍，加速國際商港建設。同時，BT方式參與者為廠商，依獎參條例對廠商之界定為依法設立之公、民營機構，不似BOT、BOO 、OT參與者為民間機構，受政府或公營事業機構投資民間機構資本比例，不可超過民間機構總資本20% 限制，對於公營廠商或部份民營化中之公營廠商，仍可依獎參條例參與投資國際商港建設。

BT、編列預算興建及商港法約定興建方式之比較，請參閱表3.2.2 。

表 3.2.2 BT、編列預算興建及商港法約定興建之比較

比較項目＼執行方式	B T	編列預算興建	商港法約定興建
1.興建者參與租賃經營	* 否	否	是
2.送民意機關審核	是	是	否
3.公開招標	是	是	是
4.起造人	廠商	商港管理機關	商港管理機關
5.設施完工商港管理機關立即付款	分期付款	是	無

註:*若廠商符合民間機構資格，可於移轉後再參與OT方式租賃營運。

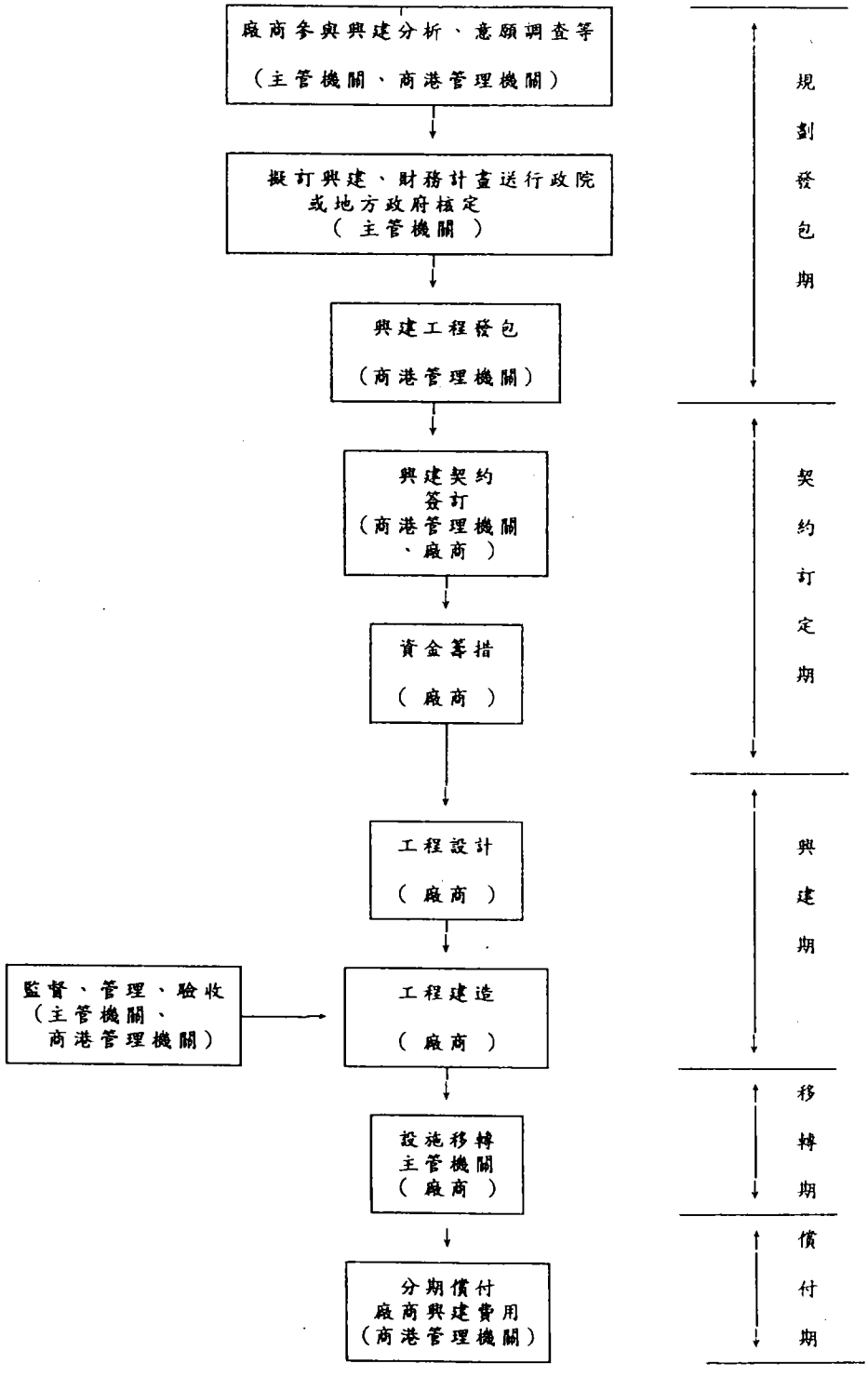


圖 3-2-4　BT 主要執行階段及內容

3.2.4 OT (Operate, Transfer)執行方式

主管機關、商港管理機關自行規劃、興建國際商港設施後（或將既有國際商港設施），開放供民間機構租賃營運；租賃營運期滿，民間機構將原有設施返還主管機關，自建設施移轉主管機關之方式。

一、OT執行流程

OT執行方式，可分規劃徵求期、契約訂定期、營運期、移轉期四階段，如圖3-2-5 所示。

1. 規劃徵求期

(1)主管機關與商港管理機關規劃設施興建項目、出租範圍、經營類別、經營期限等，並對民間機構意願做相關調查。

(2)由主管機關（或商港管理機關）編列預算，負責發包興建。

(3)設施完成，主管機關（或商港管理機關）公告徵求民間參與經營，並由主管機關設甄審委員會評選。

(4)甄審委員會依民間機構所提資格文件、土地使用計畫、財務計畫、營運計畫及相關資料評選最合適之民間機構。

2. 契約訂定期

(1)民間機構與主管機關（或商港管理機關）訂定租賃營運契約，並自行展開營運資金籌措。

(2)民間機構自行展開資金籌措，主管機關視計畫資金融通之必要，得洽請金融機構給與民間機構長期優惠貸款。

3. 營運期

(1)得標民間機構進行營運機具設備之購買建置，並視需要，獲主管機關（或商港管理機關）核准後，興建相關營運設施。

(2)依簽訂之租賃營運契約，進行相關業務經營；並由營運收入，償還貸款及繳交主管機關（或商港管理機關）經營權利金、土地使用費等費用。

4. 移轉期

營運期滿，依營運租賃契約規定，除將原有設施返還商港管理機關外，營運期間民間機構自行興建設施，依契約約定以有償或無償方式移轉主管機關（或商港管理機關），或自行拆除。

二、OT與商港法租賃經營之比較

OT方式與商港法租賃經營主要差異：

1. 商港法租賃經營租用公有地期限，受土地法第二十五條限制，公有地租賃期限不可超過十年，除非經管區內民意機關同意；OT以獎參條例為依據，公有地租賃期限免除土地法此條款限制。
2. 租用公有地，依獎參條例第十條，主管機關得給與租金優惠。
3. OT以獎參條例為依據，可享受營利事業所得稅、地價稅、房屋稅等稅捐減免；商港法無相關稅捐減免優惠（可引用促產條例第六條子法「民營交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」享受設備或技術投資抵減優惠）。
4. 依獎參條例規定參與之民間機構，其政府或公營機構投資比例不可超過該民間機構資本總額20% ，商港法對公營機構參與不予限制。

OT與商港法租賃經營之比較，請參閱表3.2.3 。

表 3.2.3 OT與商港法租賃經營之比較

比較項目＼執行方式	O T	商港法租賃經營
1.租期受土地法第二十五條限制	否	是
2.土地租金優惠	可	無
3.享稅捐減免	可	*無
4.政府或公營機構參與投資上限限制	是	否

註:*商港法稅捐減免優惠措施，但依促產條例第六條，享受設備或技術投資抵減優惠。

OT租賃營運期滿，除原有設施返還主管機關外，營運期間興建之設施，依原訂契約約定，有償或無償方式移轉主管機關，或是自行拆除。

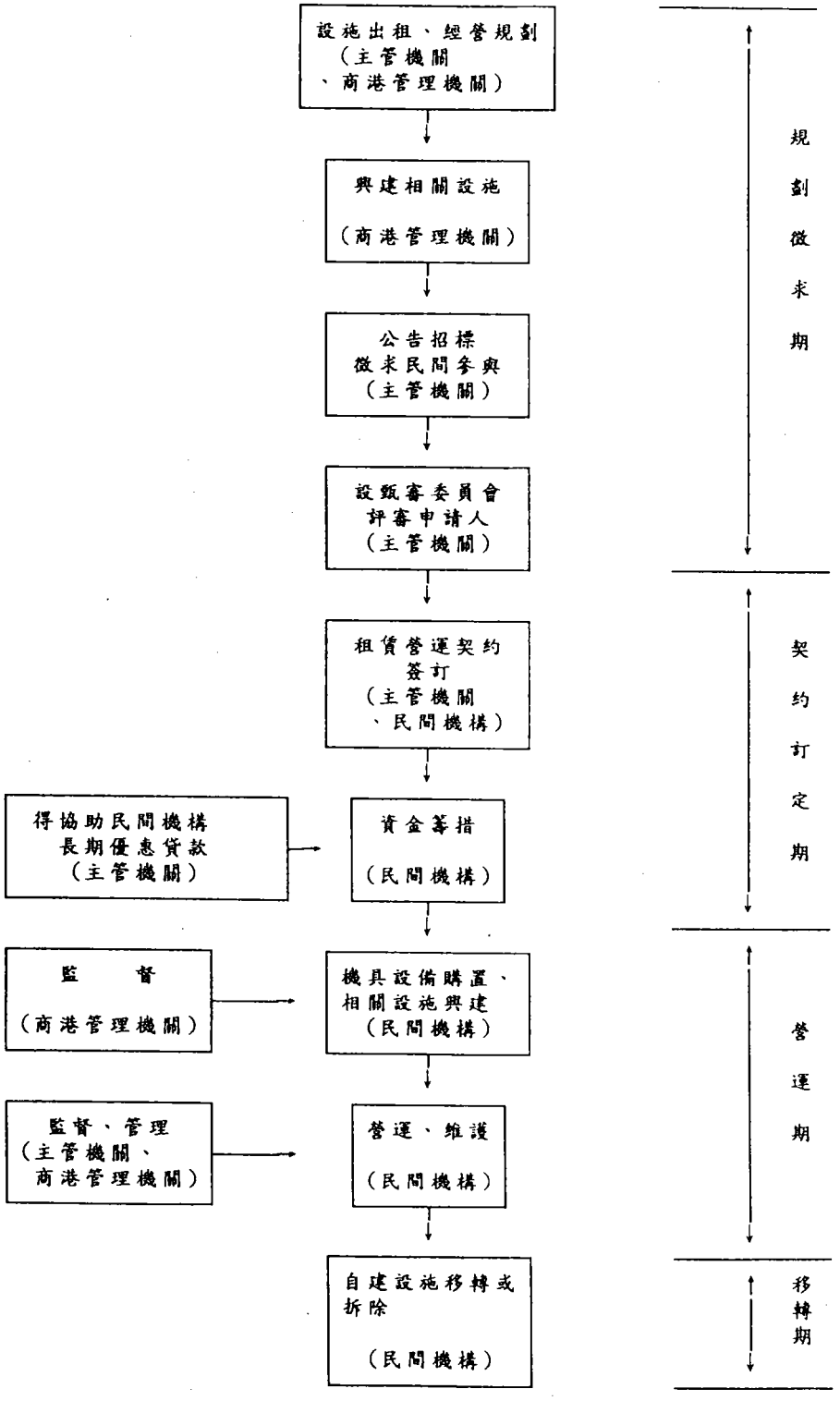


圖 3-2-5　OT 主要執行階段及內容

3.2.5 商港法約定興建

由主管機關、商港管理機關對設施興建與用途做初步規劃，再由公私事業機構進行投標。得標之事業機構，與商港管理機關約定使用年限載明於契約中，並自行進行工程設計與興建。設施完工後，於約定使用年限內，免租使用設施。免租使用期滿，事業機構將約定興建之設施，移交商港管理機關。

一、約定興建執行流程

商港法約定興建方式之執行，可分規劃招標期、契約訂定期、興建期、營運期、移交期五階段，如圖3-2-6 所示。

1. 規劃招標期
   (1)主管機關與商港管理機關對設施興建區域、營運用途，先進行初步規劃。
   (2)商港管理機關辦理公告招標，若僅一家參與投標，經商港主管機關核准後，可採協議辦理。
   (3)公私事業機構亦可自行做細部規劃及興建、營運方式，以協議方式辦理。
   (4)公私營事業機構備齊公司執照影本、章程、股東或董監事名冊、營業計畫書等文件，參與投標或協議。
   (5)商港管理機關依作業規定辦理審標、決標，決定得標事業機構。

2. 契約訂定期
   (1)事業機構，與商港管理機關簽訂興建契約，並依投資金額與獲益多寡約定使用年限，其使用年限不受土地法第25條限制，載明於契約中。
   (2)事業機構自行展開興建資金籌措。

3. 興建期

(1)事業機構，檢具設計圖說、施工計畫、工程預算書，送商港管理機關認可後，展開設施建造。

(2)興建期間，事業機構除自行做應有之施工管理，商港管理機關並給與監督；完工後商港管理機關參與驗收。

(3)事業機構自行購買或租用相關營運機具設備。

4. 營運期

(1)事業機構依簽訂契約之營運計畫，進行相關業務營運。並依約定方式繳交商港管理機關管理費、土地使用費等費用。

(2)管理費之繳交依契約約定方式收取。

5. 移交期

免租使用年限期滿，事業機構將興建設施移交商港管理機關。

二、約定興建權益關係

約定興建方式，設施興建投資費用由事業機構負責，商港管理機關再依投資金額與未來預計營運獲益多寡，與事業機構約定可使用設施之免租年限，惟事業機構仍需向商港管理機關繳交管理費、土地使用費等費用。

約定興建類似BLO (Build、Lease、Operate；興建、租賃、營運) 方式，即設施由公私事業機構興建後，商港管理機關再以不收設施租金方式，供公私事業機構使用一定年限，商港管理機關並不支付公私事業機構興建費用，而由公私事業機構免租使用設施一定年限抵償。對於設施產權，依商港法第十二條規定，屬商港管理機關所有，目前各設施興建時，建造人皆登記為商港管理機關，故設施完工前，事實上產權已屬於商港管理機關，無產權移轉問題。

約定興建與BOT 方式比較，參閱表3.2.1 ；與BT方式比較，參閱表3.2.2 。商港法對於政府或公營機構參與商港設施建設，並未限制，不似獎參條例對公營機構參與投資民間機構之比例設限，規定其投資總額不得超過該民間機構總資本20%。

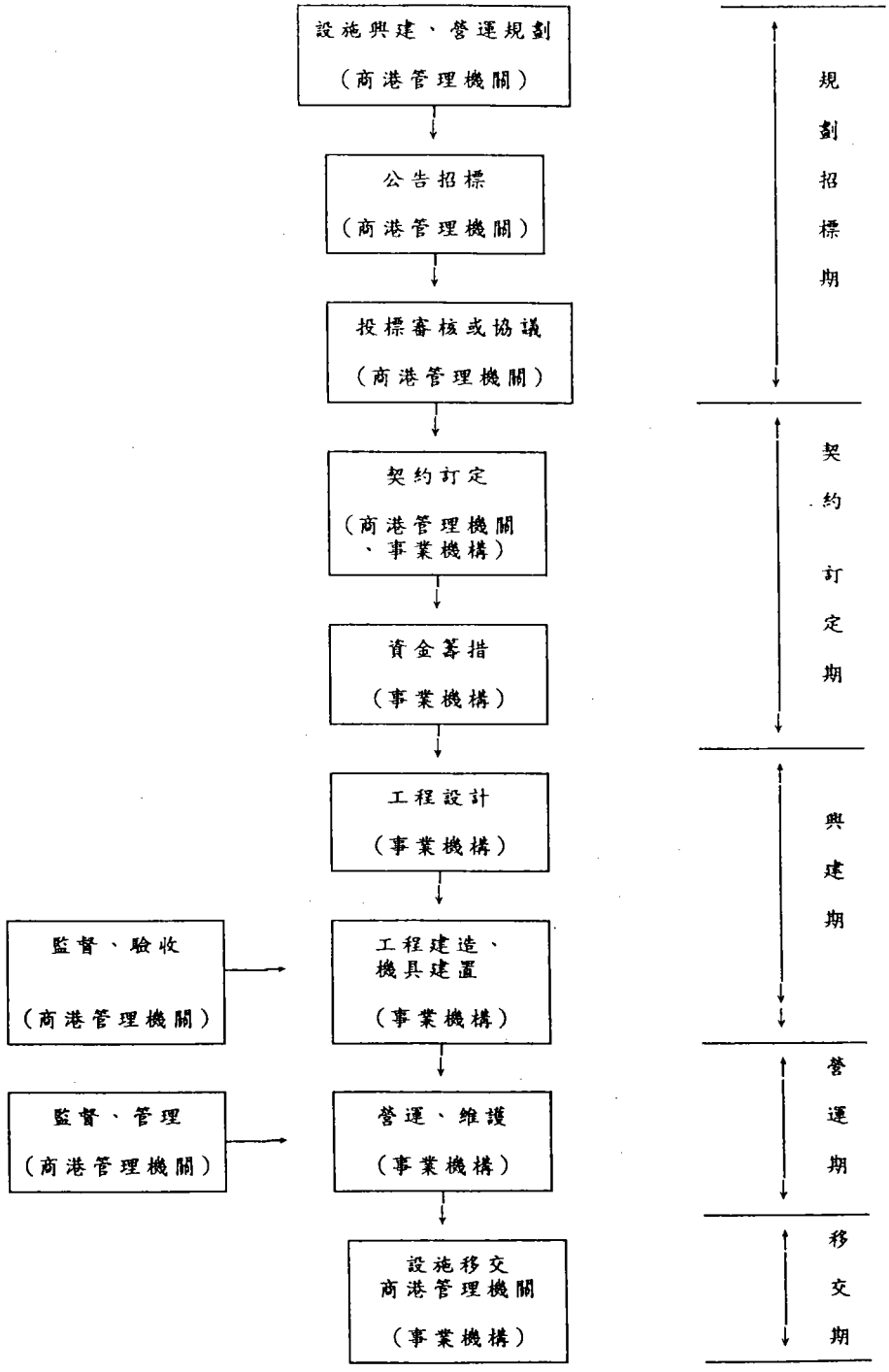


圖 3-2-6　商港法約定興建主要執行階段及內容

3.2.6 商港法租賃經營

主管機關、商港管理機關對既有設施先行規劃出租方式，再經公開招標，由公私事業機構進行投標；得標之事業機構與商港管理機關簽訂租賃契約，承租相關設施營運，營運期滿再將原有設施移交商港管理機關。

一、租賃經營執行階段

租賃經營之執行，可分規劃招標期、契約訂定期、營運期、移交期四階段，如圖3-1-7 所示。

1. 規劃招標期

(1)主管機關與商港管理機關對既有設施進行出租範圍、營運方式等初步規劃。

(2)商港管理機關辦理公告招標，若僅一家參與投標，經商港主管機關核准後，可採協議辦理。

(3)欲參與之公私事業機構備妥公司執照影本、章程、股東或董監事名冊、營業計畫書等文件，參與投標或協議。

(4)商港管理機關負責審核、決標作業，決定得標之事業機構。

2. 契約訂定期

(1)事業機構與商港管理機關簽訂租賃經營契約，載明租賃期限、設施租金、土地使用費、管理費等收取方式。其租賃期限受土地法第二十五條限制。

(2)事業機構自行展開營運資金籌措，並購買或租用相關機具設備。

3. 營運期

依契約規定，進行相關業務營運。

4. 移交期

租賃經營期滿，相關設施移交商港管理機關；租賃期間興建之設施以商港管理機關為建造人，並依租賃契約規定，有償或無償移交商港管理機關，或逕行拆除。

二、租賃經營權益關係

租賃經營程序與約定興建類似，惟基本設施由商港管理機關提供，得標之公私事業機構不參與興建；但營運期間可視需要，經商港管理機關許可後，興建部份營運設施使用，惟依商港法規定，產權屬商港管理機關所有。另與約定興建方式使用年限比較，租賃期限受土地法第二十五條限制，不可超過10年，除非經管區民意機關同意。

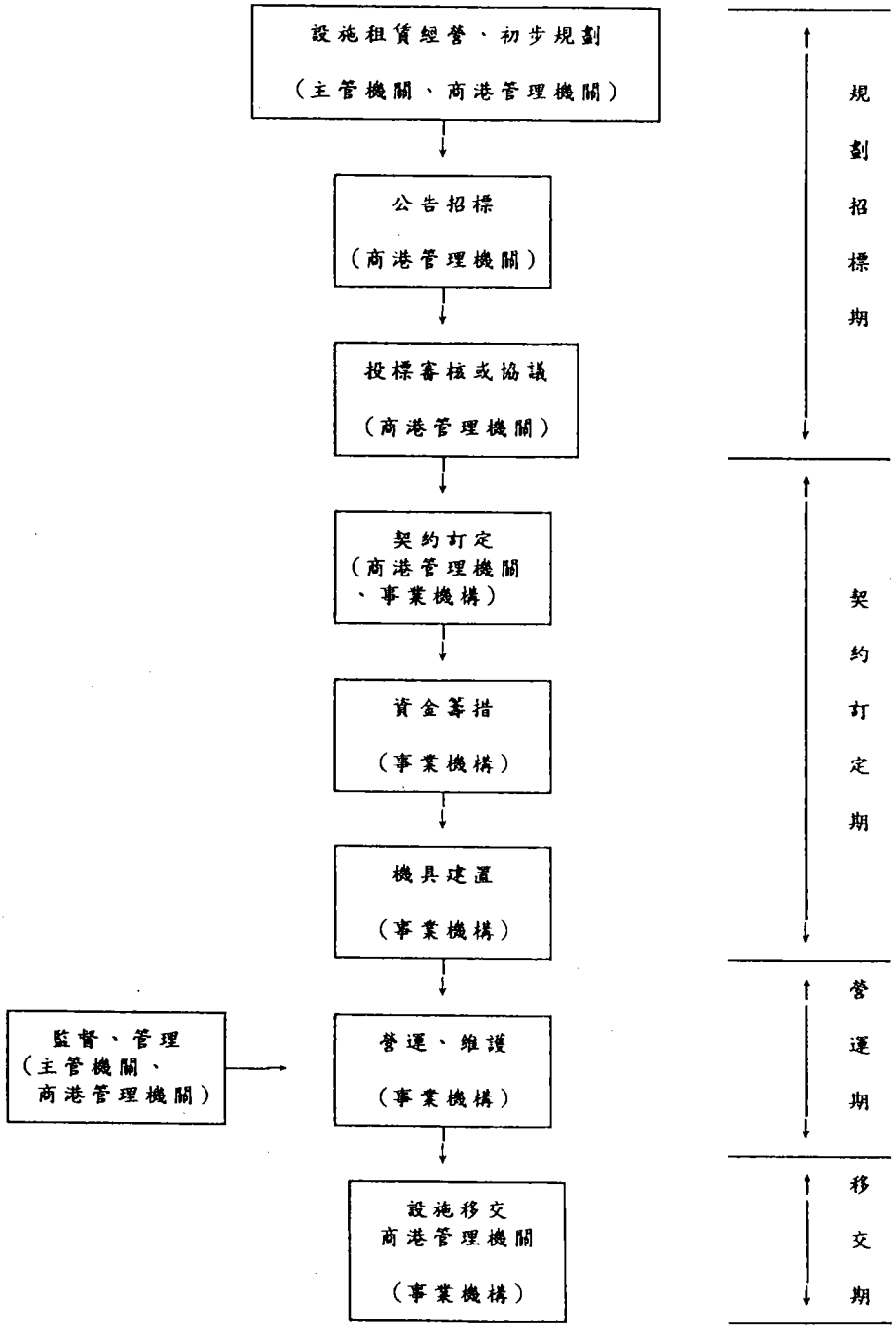


圖 3-2-7　商港法租賃經營主要執行階段及內容

3.2.7 各執行方式比較

BOT、BOO、BT、OT、商港法約定興建及商港法租賃經營，其規劃、興建、營運、產權移轉方式：

1. 規劃階段——初步規劃除BOO 由民間機構自行規劃外，其餘皆由主管機關與商港管理機關規劃。
2. 興建階段——含細部規劃，設施興建奬參條例BOT、BOO、BT由民間機構或廠商興建，OT方式則由商港管理機關興建基本設施，營運期間依需要，亦可由民間機構興建；商港法約定興建，由公私事業機構興建，租賃經營則由商港管理機關提供基本設施，租賃經營期間亦可由公私事業機構興建。
3. 營運階段——BOT、BOO由民間機構自行營運；商港法約定興建、租賃經營由公私事業機構營運。
4. 設施產權移轉方面——BOT 經營期滿，設施產權移轉主管機關或商港管理機關；BOO 私有地上設施不必移轉，公有地於租賃或設定地上權期間興建之設施，地租期滿，設施依契約約定方式移交主管機關或商港管理機關，或自行拆除；BT方式，則於設施完工驗收後，產權移轉主管機關；OT方式，租賃營運期間自行興建之設施，依契約約定方式移交主管機關，或自行拆除；商港法約定興建方式，因起造人登記為商港管理機關，無移轉之程序；租賃經營原有設施返還商港管理機關，租賃期間自行興建之設施，依租賃契約約定方式移交商港管理機關，或自行拆除。

各方式主導權比較與設施產權移轉比較，參閱表3.2.4 。

表 3.2.4　民間參與國際商港建設方式之比較

執行方式 執行階段	獎參條例 BOT	獎參條例 BOO	獎參條例 BT	獎參條例 OT	商港法 約定興建	商港法 租賃經營
規劃	主管機關、 商港管理機關	民間機構	主管機關、 商港管理機關	主管機關、 商港管理機關	主管機關、 商港管理機關	主管機關、 商港管理機關
興建	民間機構	民間機構	廠商	基本設施由商港管理機關興建，營運期間民間機構依需要可興建相關設施	公私事業機構	基本設施由商港管理機關提供，營運期間公私事業機構依需要可興建相關設施
營運	民間機構	民間機構	—	民間機構	公私事業機構	公私事業機構
設施產權移轉	營運期滿後設施移轉	公有地自建設施，依契約約定，需移交設施許土地租賃期滿後移轉	興建驗收完成後移轉	公有地自建設施，依契約約定，需移交設施許土地租賃期滿後移轉	設施產權屬商港管理機關，無移轉程序	興建設施產權屬商港管理機關所有，無移轉程序

3.3 各類執行方式比較分析

本節擬對3.1 節所述各種執行方式，按法令依據、用地取得與開發、融資與稅捐優惠、審核標準、經營許可期限及收取權利金之標準、資產移轉之權利義務等方面，依獎參條例與商港法作一比較分析。

3.3.1 法令依據

一、獎參條例

獎參條例除於第五條界定港埠及其設施為其獎勵適用範圍外，第六條訂定民間參與交通建設方式，第七條主要提供民間參與經營之法源依據，第八條提供廠商投資參與建設方式，第四十五條則是經營期滿後設施移轉之法源依據。相關條文內容：

1. 民間參與交通建設方式（獎參條例第六條）——

「本條例適用之對象，以民間機構依下列方式之一參與前條交通建設為限：

一、由政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。

二、由政府興建完成之交通建設，經核准由民間機構投資營運其一部或全部者。

三、由民間機構自行規劃之交通建設計畫，經政府依法審核，准其投資興建營運者。」

2. 許可民間參與經營交通建設（獎參條例第七條）——

「主管機關視交通建設個案特性，得基於公平競爭原則許可民間機構於一定期限內經營交通建設，並得向其收取權利金。前項權利金收取之相關事項應於投資契約中明定。」

3. 廠商投資參與建設（獎參條例第八條）——

「第五條所定之交通建設，主管機關得由廠商提供資金興建，並於完工後分期償付建設經費。

主管機關以前項方式興建交通建設者，應於實施前將建設及財務計畫，報請行政院核定或由各該地方政府自行核定，並循預算程序編列賒借及建設計畫預算，據以辦理發包興建。

前項發包興建工程，其經工程主辦機關完成估驗者，視同該估驗部分之賒借及建設計畫均已執行。

第一項所稱廠商，係指依法設立之公、民營機構。」

4. 經營期滿後設施移轉（獎參條例第四十五條）——

「本條例所獎勵之民間機構於第七條所定許可經營期限屆滿時，應將現存所有全部營運資產，依原許可條件有償或無償概括移轉予主管機關。」

二、商港法

對公私事業機構參與國際商港建設，商港法主要規定於第十二條；另民國85年 9月修訂公布之國際商港棧埠管理規則，於第六十九條亦有規定公私事業機構參與經營棧埠設施之方式。相關條文內容如下：

1. 公私事業機構參與興建或經營國際商港設施（商港法第十二條）——

「商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機關興建自營外，其餘得視需要，由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。

前項由公私事業機構使用商港區域內之公有土地投資興建之商港設施，投資人得使用之年限，由投資人與商港管理機關按其投資金額與獲益報酬約定，報請商港主管機關核定之，不受土地法第二十五條之限制。但其產權，應屬商港管理機關所有。」

2. 公私事業機構經營棧埠設施（國際商港棧埠管理規則第六十九條）——

「公私事業機構申請經營棧埠設施，得以約定方式投資興建或租賃經營。」

三、各執行方式法令依據

BOT主要條文依據為獎參條例第六條第一款， 相關條文為獎參條例第七條、第四十五條；BOO 主要條文依據為第六條第三款，相關條文為獎參條例第七條；BT主要條文依據為第八條，相關條文為獎參條例第六條第一款；OT主要條文依據為獎參條例第六條第二款，相關條文為獎參條例第七條、第四十五條；商港法約定興建及租賃經營，主要條文依據為商港法第十二條，相關條文為國際商港棧埠管理規則第六十九條。

上述各執行方式之法令依據，整理列表於表3.3.1 民間投資執行方式法令依據。

表 3.3.1 民間投資執行方式法令依據

執行方式	獎參條例 BOT	獎參條例 BOO	獎參條例 BT	獎參條例 OT	商港法 約定興建	商港法 租賃經營
主要條文	第6條第1款	第6條第3款	第8條	第6條第2款	商港法 第12條	商港法 第12條
相關條文	第7條、第45條	第7條	第6條第1款	第7條、第45條	國際商港棧埠管理規則第69條	國際商港棧埠管理規則第69條

3.3.2 用地取得與開發

一、獎參條例

有鑑於以往國內公共工程興建，在徵收土地方面，常發生民眾抗爭阻撓等事件，嚴重影響公共工程進行，故獎參條例對土地取得方面，有詳盡之規定，以協助民間機構取得興建交通建設所需土地，獎參條例並規劃土地開發方式，使民間機構對取得土地及相關土地能善加利用。

在用地取得方面，公有地，主管機關可依程序辦理撥用，再以訂定期限出租或設定地上權方式與民間機構使用（獎參條例第十條）。私有地，土地主管機關得視交通建設需要，以一般徵收方式取得，再採出租或設定地上權方式與民間機構使用（獎參條例第十一條），至於具都市發展潛力地區之路線、場站、交流道、服務區、港埠及其設施、橋樑、隧道與其毗鄰地區，則採區段徵收，公有地部份得出租或設定地上權方式供民間機構使用（獎參條例第十、十二條）；除公有地以出租或設定地上權與民間機構使用外，一般徵收（獎參條例第十一條）得於計畫書載明辦理聯合開發、委託開發或合作經營。

為避免土地徵收成為政府聯合民間機構合力打壓地主之情形，具都市發展潛力地區之路線、場站、港埠及其設施等，採區段徵收方式，而較不具發展潛力地區，採一般徵收方式。土地採一般徵收方式，其補償費常為爭論焦點，若地主要求土地未來增值，則將難以滿足。有鑑於此，獎參條例第十三條規定，配合交通建設的推動，得平行推出一些公地或公營企業土地的開發案，其中須保留一部分土地，提供給未領取一般徵收補償之地主，或以抵價方式以地易地得其補償；以使一般徵收之地主亦可實質分享整體開發效益，以達平衡各類地主權益的目標。

在用地開發方面，除上述公有地以出租、設定地上權，私有地採聯合開發、委託開發、合作經營等。獎參條例第十四條規定，主管機關得協調內政部或（省）市政府，調整或適度放寬土地使用分區管制或區域土地使用管制，俾利民間機構開放經營附屬事業，以充份發揮土地效益。

另與一般工程比較，獎參條例已將公有土地租賃期限限制（土地法第二十五條，非經該管區內民意機關同意，並經行政院核准，租賃期不可超過十年）、公用財產不得為任何處分或擅為收益（國有財產法第二十八條）、公有地撥用與私有土地徵收不得妨礙都市計畫（都市計畫法第五十二條）等限制排除。

獎參條例對用地取得開發相關條文，主要內容：

1. 交通用地變更（獎參條例第九條）--涉及都市計畫變更者，主管機關應協調都市計畫主管機關，依都市計畫法第二十七條規定辦理變更（為適應經濟發展或配合中央或省、市興建重大設施，都市計畫之變更）；非都市土地使用變更者，於報准徵收或撥用取得土地後，依法辦理變更編定。
2. 公有地撥用（獎參條例第十條）--屬公有地者，主管機關依程序辦理撥用，得訂定期限出租或設定地上權與民間機構使用，不受土地法第二十五條（非經該管區內民意機關同意，並經行政院核准，租賃期不可超過十年）及國有財產法第二十八條（對於公用財產不得為任何處分或擅為收益）之限制。
3. 私有地徵收（獎參條例第十一條）--屬私有地者，依法辦理徵收，並得於徵收計畫書載明辦理聯合開發、委託開發、合作經營或依第十條規定出租或設定地上權與民間機構開發、興建、營運。
4. 區段徵收與開發（獎參條例第十二條）--主管機關應會商都市計畫、地政等有關機關，於預定開發之區域與毗鄰地區劃定範圍，報經行政院核定後，先行依法辦理區段徵收，並於區段徵收公告期滿後一年內，發布實施都市計畫進行開發，不受都市計畫法第五十二條之限制（即不受"公有土地必須配合當地都市計畫予以處理"之規定）。

區段徵收之土地，經規劃整理後，依下列方式處理：

(1)路線、場站、交流道、服務區、橋樑及隧道及相關附屬設施等交通用地，無償登記為國有、省(市)、縣（市）所有。

(2)轉運區、港埠及其設施、觀光遊憩設施所需土地，劃定為區段徵收範圍土地後，依開發成本讓售與主管機關。

5. 公有地加速取得（獎參條例第十三條）--主管機關得協調公有土地管理機關或公營事業，就其管理或所有土地訂定開發計畫，依法開發、處理，不受土地法第二十五條、國有財產法第二十八條限制。

6. 開發、經營附屬事業（獎參條例第十四條）--主管機關為有效利用交通用地，得協調內政部或省（市）政府，調整或適度放寬土地使用分區管制或區域土地使用管制，供下列事業開發、興建使用：

(1)運輸服務業、商業

(2)停車場業

(3)交通工具維修業

(4)加油站業

7. 民間使用公有地開發（獎參條例第十五條）--民間機構得以承租或設定地上權方式，取得區段徵收之土地辦理開發，並得於該土地上經營第十四條規定之運輸服務業、商業等事業。

8. BOO土地取得（獎參條例第三十九條）--民間機構擬具土地使用計畫，經主管機關審核通過後，自行或政府協助取得土地所有權或使用權。

二、商港法

國際商港土地一般屬公有土地，公私事業機構用地，以往以租賃方式使用為主。商港法對港區建設用地取得，僅於商港法第八條規定，依土地法及有關法律徵收之；對於港區用地之開發，依商港法第六條，由交通部擬定計畫，報請行政院核定施行（目前委由台灣省政府交通處代管），但與獎參條例比較，並無為加速交通用地取得而訂定開發計畫（類獎參條例第十三條），亦無調整或放寬土地使用分區管制、允許經營附屬事業等事項。

依土地法及有關法律對土地取得方式，公有地取得以撥用方式為主，私有地則採徵收方式。土地使用年限，約定興建方式不受土地法第二十五條之限制。

商港法有關土地取得及開發，相關條文規定如下：

1. 土地取得（商港法第八條）--商港需用土地，得依土地法及有關法律徵收之。商港建設計畫有填築新生地者，應訂明其權屬，於填築完成後依照計畫辦理登記，並由商港管理機關使用收益。
2. 開發方式（商港法第八條）--國際商港區域之規劃、興建，由交通部擬訂計畫，報請行政院核定施行。商港區域內除商港設施外，得按當地實際情形，劃分各種專業區，並得設置加工出口區、自由貿易區。
3. 經營方式（商港法第十二條第一項）--商港區域內各項商港設施，除工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機關興建自營外，其餘得視需要，由公私事業機構以約定方式興建或租賃經營。
4. 使用期限（商港法第十二條第二項）--公私事業機構使用商港區域內之公有土地投資興建商港設施，投資人得使用之年限，不受土地法第二十五條之限制。

三、各執行方式之比較

BOT、 OT用地，公有地屬商港管理機關者，由商港管理機關以出租或設定地上權方式予民間機構使用，非商港管理機關用地，依程序辦理撥用後，再以出租或設定地上權方式予民間機構使用。私有地則依法徵收。

BOO 方式，公有地，依獎參條例規定，由民間機構自行或政府協助取得所有權或使用權，惟國際商港區域土地有限，出售民間機構之機會極微，故仍同 BOT方式，由商港管理機關提供，或依程序辦理撥用後，再出租或設定地上權方式予民間機構使用；在土地租用年限上，依獎參條例第四十七條規定，仍受土地法第二十五條之限制。私有地則由民間機構自行取得。

BT方式，公有地由商港管理機關提供，或依程序辦理撥用後，再提供廠商興建。私有地依法徵收。

商港法約定興建及租賃經營，公有地由商港管理機關提供，或依程序辦理撥用後，供公私事業機構租用；惟承租期限，約定興建不受土地法第二十五條限制，租賃經營則須受其限制。私有地依法徵收。

各種執行方式用地取得與開發之比較，參閱表3.3.2。

用地取得除獎參條例規定之撥用、徵收方式外，依國際商港港區環境，亦可採用價購、市地重劃方式，其作法請參閱本報告第六章"6.1　土地取得問題"乙節。

表 3.3.2　各種執行方式用地取得與開發比較表

執行方式	獎參條例 BOT	獎參條例 BOO	獎參條例 BT	獎參條例 OT	商港法約定興建	商港法 租賃經營
公有地取得	1.商港管理機關用地由商港管理機關出租或設定地上權提供。 2.非商港管理機關用地，依程序辦理撥用，再出租或設定地上權予民間機構使用。	同BOT方式	1.商港管理機關用地由商港管理機關提供。 2.非商港管理機關用地，依程序辦理撥用，再提供廠商興建。	同BOT方式	1.商港管理機關用地由商港管理機關出租提供。 2.非商港管理機關用地，依程序辦理撥用，再出租予公私事業機構	同約定興建
私有地取得	依法徵收	自行取得	依法徵收	依法徵收	依法徵收	依法徵收
開發方式	1.公有地： 1)出租 2)設定地上權 2.私有地： 1)聯合開發 2)委託開發 3)合作經營 3.可開發經營附屬相關事業	1.公有地： 1)出租 2)設定地上權 2.私有地： 自行規劃 3.可開發經營附屬相關事業	—	同BOT方式	出租	同約定興建
租賃期限受土地法第25條限制	否	是	—	否	否	是

3.3.3 融資與稅捐優惠

一、獎參條例

由於交通建設資金需求龐大、營運回收緩慢，獎參條例提供多種融資與稅捐優惠措施，除舒緩民間機構資金需求壓力外，亦可提高誘因，增加民間參與意願。獎參條例對融資、稅捐等優惠主要措施：

- 公有土地租金優惠
- 對非完全自償之建設計畫，由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部份
- 長期優惠貸款
- 可發行股票及公司債
- 營運後，最長五年免納營利事業所得稅
- 興建、營運等投資，可抵減營利事業所得稅
- 進口營建機器，國內未製造者，免徵進口稅
- 地價稅、房屋稅、契稅得適當減免

在長期優惠貸款方面，為便利民間機構融資，已將關係人融資限制（銀行法第三十三條之三，中央主管機關對於銀行就同一人或同一關係人之授信或其他交易得予限制）、融資期限限制（銀行法第三十八條，購買或建造企業用建築，中、長期放款，最長期限不得超過30年）、融資總額限制（銀行法第八十四條，儲蓄銀行辦理住宅建築及企業建築放款之總額，不得超過放款時所收存款總餘額及金融債券發售之和之20% ）排除。

在營利事業所得稅免方面，營運初期因投資工程興建、機具購買等因素，大量資金支出，又尚未有營運收益，故規定自開始課稅之年度起，最長以五年為限，免納營利事業所得稅。對港埠業務，獎參條例中「民間機構參與交通建設免納營利事業所得稅辦法」規定，下列業務所得，營運年度起最長5年可免納營利事業所得稅：

1. 港灣業務所得：包括碼頭碇泊費收入、曳船費收入、帶解纜收入、給水費收入。
2. 棧埠業務所得：包括裝卸費收入、倉儲費收入、碼頭通過費收入、設備使用費收入。

獎參條例對融資、稅捐等優惠條文，主要內容如下：

1. 公有土地租金優惠（獎參條例第十條）--交通建設用地及區段徵收範圍內之土地，屬公有地者，出租或設定地上權給與民間機構使用，其租金得予優惠。
2. 非完全自償計畫貸款利息補貼（獎參條例第二十五條）--經甄選委員會評定依獎參條例其他獎勵，仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部份，由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設一部份。
3. 長期優惠貸款（獎參條例第二十六條）--主管機關視交通建設基金融通之必要，可洽請金融機構給民間機構長期優惠貸款（七年以上），貸款期限及授信額度：
   (1) 關係人融資限制--不受銀行法第三十三條之三限制（對於銀行就同一人或同一關係人授信或其他交易，得予限制）。
   (2) 貸款期限--不受銀行法第三十八條限制（建造企業用建築，中、長期放款最長期限，不得超過30年）。
   (3) 融資總額--不受銀行法第八十四條限制（放款總額不得超過放款時，所收取存款總餘額，及金融債券發售額之和之百分之二十）。

   長期優惠貸款利息之差額，由主管機關編列預算補貼之。
4. 發行股票、公司債（獎參條例第二十七條）--經主管機關核准營運，並辦理股票公開發行後，不論其股票是否上市，均得發行公司債。

5. 營利事業所得稅減免（獎參條例第二十八條）--自交通建設開始營運後，有課稅所得之年度起，最長以五年為限，免納營利事業所得稅。

6. 營利事業所得稅抵減（獎參條例第二十九條）--民間投資於(1)興建、營運設備或技術(2)購置防治污染設備或技術(3)研究與發展、人才培訓支出(4)其他經行政院核定之投資支出。得於其支出金額5%～20% 限度內，抵減當年度應納營利事業所得稅；當年度不足抵減時，可在以後四年內抵減。

7. 地價稅、房屋稅、契稅減免（獎參條例第三十一條）--在興建或營運期間，供其直接使用之不動產應課徵之地價稅、房屋稅及取得時應課徵之契稅，得予適當減免。

8. 免徵進口關稅（獎參條例第三十條第一項、第三項）--進口供興建交通設施之營建機具、設備、施工用特殊運輸工具、訓練器材及所需零組件，經證明在國內尚未製造供應者，免徵進口關稅；國內已製造供應者，進口關稅得提供適當擔保，完工後一年內分期繳納。

9. 進口關稅得提供適當擔保（獎參條例第三十條第二項）--進口供經營交通建設之營運機具、設備、訓練器材及所需零組件，其進口關稅得提供適當擔保，於營運之日起，一年後分期繳納。

二、商港法

商港法對公私事業機構參與商港設施興建或租賃經營，並無任何稅捐減免或融資優惠等措施，但可依據促產條例第六條規定「民營交通事業購置設備或技術適用投資抵減辦法」抵減營利事業所得稅。

三、各執行方式之比較

獎參條例提供之各種融資、稅捐減免等優惠措施，BOT、BOO、OT皆適用，但獎參條例第二十五條，非自償部份計畫貸款利息由政府補貼或投資其建設之一部，因須經甄審委員會評定才可享受補貼，BOO 非屬甄審委員會評定對象，故不適用此項優惠。

BT方式參與者為廠商，獎參條例優惠措施之對象，皆界定為民間機構，故獎參條例各種優惠措施，BT廠商不適用。

各種執行方式融資稅捐優惠比較，參閱表3.3.3 。

表 3.3.3 各種執行方式融資稅捐優惠比較表

執行方式	獎參條例 BOT	獎參條例 BOO	獎參條例 BT	獎參條例 OT	商港法 約定興建	商港法 租賃經營
公有地土地租金優惠（獎第10條）	v	v	—	v	—	—
計畫非完全自償部份貸款利息補助（獎第25條）	v	—	—	v	—	—
主管機關洽請金融機構給與長期優惠貸款（獎第26條）	v	v	—	v	—	—
發行股票及公司債（獎第27條）	v	v	—	v	—	—
營利事業所得稅減免、抵減（獎第28、29條）	v	v	—	v	—	—
地價稅、房屋稅減免（獎第31條）	v	v	—	v	—	—
興建機具免徵進口稅（獎第30條）	v	v	—	v	—	—

註：v：適用　—：不適用

3.3.4 審核標準

一、獎參條例

獎參條例對民間參與交通建設之計畫審核程序，以BOT 或OT方式興建，依第六條之規定需設立甄審委員會，依申請民間機構之興建或營運能力、公司組織健全性、財務計畫可行性、附屬事業之收入、權利金支付額度及要求政府投資或補貼等事項，擇優評審。以BOO 方式以BT方式興建則由民間機構擬具土地使用計畫、興建營運計畫、財務計畫等，報請主管機關審核。

獎參條例第八條以BT方式興建，則由主管機關擬定建設及財務計畫，報請行政院或由各地方政府自行核定後，辦理公開發包興建，其審核標準由審標方式決定。

獎參條例有關甄審委員會設立、審核方式相關條文，主要內容：

1. BOT、OT 由甄審委員會審核（獎參條例第三十七條第一項）--主管機關為審核申請案件，應設甄審委員會，就申請人之興建或營運能力、公司組織健全性、財務計畫可行性、附屬事業之收入、權利金支付額度及要求政府投資或補貼等事項，擇優評審。
2. BOT、OT 之甄審委員會組織及評審辦法（獎參條例第三十七條第三項）--由各級主管機關會同相關主管機關訂定。甄審委員應有三分之一以上為專家、學者。甄審過程應公開為之。
3. BOT、OT 審核評決方法之擬訂（甄審委員會組織及評審辦法第七條）-- BOT、OT方式之交通建設，於公告徵求民間投資前，主辦機關應先擬訂評定最優申請案件之評決方法及評審時程送甄審委員會審議。甄審委員會應就主辦機關所擬訂評決方法及評審時程進行審議，呈報部長核定，再由主辦機關公告徵求民間投資。

4. BOT、OT 計畫施行（獎參條例第三十八條）--經主管機關評定為最優申請案者，應自接獲通知之日起，按評定規定時間籌辦，並與主管機關完成興建、營運簽約手續，依法興建、營運。

5. BOO審核方式（獎參條例第三十九條）-- 民間機構申請自行規劃參與交通建設，應擬具土地使用計畫、興建營運計畫、財務計畫及其他法規規定文件，報請主管機關審核。

6. BT核定方式（獎參條例第八條）--由廠商提供資金興建方式，主管機關應於實施前將建設及財務計畫，報請行政院核定或由各該地方政府自行核定，並循預算程序編列賒借及建設計畫預算，據以辦理發包興建。

二、商港法

商港法對公私事業機構參與商港設施興建或租賃經營，其申請、審核方式無相關規定；國際商港棧埠管理規則對公私事業機構申請經營棧埠設施，於第三章有具体明文之規定，相關條文主要內容：

1. 辦理方式（國際商港棧埠管理規則第七十條）--商港管理機關規劃之棧埠設施，採公開招標為原則，僅一家投標，商港主管機關核准後，可採協議方式辦理；公私事業機構自行規劃之棧埠設施，以協議方式辦理。

2. 資格審查（國際商港棧埠管理規則第七十一條）--公私事業機構申請經營棧埠設施，應備公司執照影本、公司章程、股東名冊、營業計畫書，送管理機關審查合格後，才可進行投標或協議。

3. 約定興建計畫施行（國際商港棧埠管理規則第七十三條）--由申請人備設計圖說、施工計畫、工程預算書、送管理機關認可，始可興建。

三、各執行方式之比較

獎參條例BOT、OT 需設甄審委員會審核；民間機構申請案BOO則民間機構備相關文件，報請主管機關審核；BT方式由主管機關報請行政院或由各該地方政府自行核定，目前因商港管理機關委由台灣省政府交通處管理，故可由各商港管理機關擬定建設計畫，報請台灣省政府核定後，發包興建。商港法約定興建與租賃經營則送商港管理機關審核。

各種執行方式審核標準比較表，參表3.3.4 。

表 3.3.4 各種執行方式審核標準比較表

執行方式	獎參條例 BOT	獎參條例 BOO	獎參條例 BT	獎參條例 OT	商港法 約定興建	商港法 租賃經營
設甄審委員會審核	是	否	否	是	否	否
審核方式	依主辦機關訂定之評審辦法，設甄審委員會公開評審	民間機構自備相關計畫及規定文件，報請主管機關審核	商港管理機關將建設、財務計畫報請台灣省政府核定後，發包興建	同BOT方式	需備相關文件，送商港管理機關審查	同約定興建

3.3.5 經營許可期限及收取權利金標準

一、獎參條例

獎參條例對經營許可期限，於第七條明訂得基於公平競爭原則，許可民間機構於一定期限內經營交通建設。另亦於第七條明訂得向民間機構收取權利金。權利金之調整，可於營運期間實際營收收支差距達一定標準後，得報請主管機關調整其權利金繳納額度。

獎參條例相關條文規定，主要內容：

1. 經營期限、權利金收取（獎參條例第七條第一項）--主管機關視交通建設個案特性，得基於公平競爭原則，許可民間機構於一定期限經營交通建設，並得向其收取權利金。權利金收取之相關事項應於投資契約中明定。
2. 權利金之調整（獎參條例第四十一條）--本條例所獎勵之民間機構營運期間，其實際營收、支出與原核定財務計畫所載營收、支出差距達一定標準者，得報請或逕由原主管機關調整其權利金之繳納額度。

二、商港法

商港法約定興建，免租使用期限由公私事業機構依投資金額、獲益報酬約定。約定興建或租賃經營，無權利金收取之規定，目前則有管理費之收取項目。

商港法與國際商港棧埠管理規則，對免租使用期限及管理費收取相關條文，主要內容：

1. 許可經營期限（商港法第十二條）--由投資人與商港管理機關，按其投資金額與獲益報酬約定，不受土地法第二十五條之限制。

2. 費率訂定方式（商港法第十五條）——商港管理機關與公私事業機構，向商港設施使用人收取之使用費、管理費與其他服務費之項目及費率，由商港管理機關擬定。

3. 管理費收取與調整（國際商港棧埠管理規則第七十二條）--商港管理機關對公私事業機構經營棧埠設施，得以約定方式收取管理費。

三、各執行方式之比較

各種執行方式經營許可期限與權利金收取標準之比較，參表3.3.5 。

有關民間參與國際商港建設，經營許可期限及權利金收取標準，請參閱本報告6.5 "許可經營期限及權利金收取之訂定"乙節。

表 3.3.5 各種執行方式經營許可期限與權利金收取標準比較表

執行方式	獎參條例 BOT	獎參條例 BOO	獎參條例 BT	獎參條例 OT	商港法 約定興建	商港法 租賃經營
經營期限受土地法第25條影響	否	是	—	否	否	是
權利金收取	可	可	—	可	*可	*可
權利金調整	可	可	—	可	**可	**可

註：* 以管理費名義收取。

**管理費以契約約定方式收取。

3.3.6 資產移轉之權利義務

一、獎參條例

獎參條例對民間交通建設興建中之工程或營運資產，將其移轉政府有兩種情形，其一為興建完成或許可營運期滿，依規定移轉；其二為興建或營運期間發生工程嚴重落後、工程品管重大違失、經營不善等，逾期改善無效，遭主管機關強制收買之移轉。

獎參條例相關規定，主要內容：

1. 正常移轉（獎參條例第四十五條）--所獎勵之民間機構，於所定經營期限屆滿時，依原許可條件，將現存所有營運資產，有償或無償概括移轉主管機關。
2. 停止、撤銷、強制接管其興建或營運許可（獎參條例第四十三條）--興建或營運期間，如有施工進度嚴重落後、工程品管重大違失、經營不善或其他重大情事發生，主管機關可為下列處理：
   (1) 限令定期改善。
   (2) 逾期不改善或改善無效者，停止其興建或營運之一部或全部。
   (3) 受處分停止興建或營運六個月以上，仍未改善者，撤銷其興建或營運許可。

   前項之處理，於情況緊急，延遲即有損害重大公共利益，或交通安全之虞者，得令其停止興建或營運之一部或全部。

   前述遭停止營運或撤銷營運許可，主管機關必要時，得以強制接管營運。
3. 強制收買（獎參條例四十四條）--經撤銷興建營運許可者，土地地上權及租約終止。必要且堪用之營運資產、興建中之工程，主管機關得強制收買之。並得移轉核准之民間機構、或政府專責機構繼續興建、營運。

二、商港法

商港法約定興建方式，因商港法第十二條規定產權屬商港管理機關所有，設施興建時起造人登記為商港管理機關，故無產權移轉程序。對於興建中棧埠設施，未於約定期間內施工、約定期間內完工且展期兩次仍未能完工，依國際商港棧埠管理規則，商港管理機關可收回自辦或移轉其他申請人繼續辦理。

在租賃經營方面，國際商港棧埠管理規則亦規定公私事業機構裝卸能量未達標準或有安全顧慮，限期改善無效，妨礙商港營運者，得視實際情形終止其契約。但對營運機具是否移轉，則未規定。

商港法及國際商港棧埠管理規則相關規定，主要內容：

1. 設施產權歸屬（商港法第十二條第二項）--由公私事業機構使用商港區域內之公有土地投資興建之商港設施，投資人得使用之年限，由投資人與商港管理機關按其投資金額與獲益報酬約定，報請商港主管機關核定之，不受土地法第二十五條之限制。但其產權，應屬商港管理機關所有。
2. 設施工程未如期開工、完工之處理（國際商港棧埠管理規則第七十五條）--公私事業機構經核准約定興建棧埠設施未於約定期間內施工者，商港管理機關得終止契約。未於約定期限完工者，得敘明理由申請展期，最多展期二次（每次六個月）；逾期商港管理機關得終止契約。其未完成之工程，由商港管理機關報請商港主管機關核准，收回自辦或移轉其他申請人繼續辦理，原投資人不得要求補償。
3. 裝卸能量未達標準、或有安全顧慮之處理（國際商港棧埠管理規則第七十九條）--商港管理機關於必要時得通知公私事業機構提供倉棧營運設施、人力運用、機工具數量及維護等狀況之資料，以備查核，如經查明未達裝卸能量標準或有安全顧慮時，應限期改善，逾期不為改善，至妨礙商港營運者，得視實際情形終止其契約。

三、各執行方式之比較

各種執行方式資產移轉之比較，參表3.3.6 。

表 3.3.6 各種執行方式資產移轉比較表

執行方式	獎參條例 BOT	獎參條例 BOO	獎參條例 BT	獎參條例 OT	商港法 約定興建	商港法 租賃經營
正常移轉 方式	經營期滿，依許可條件，所有營運資產有償或無償，概括移轉主管機關。	設定地上權設施，租賃期滿，依契約規定移交主管機關。	興建完成，產權移轉主管機關。	租賃期滿，租賃設施返還商港管理機關，興建設施依契約規定，移轉主管機關。	依規定，設施產權屬商港管理機關，無移轉程序。	租賃期間興建設施以商港管理機關為起造人，無移轉程序。
非正常移轉 方式	經撤銷興建或營運許可者，必要堪用之營運資產及興建中工程，主管機關得強制收買之，移轉其他民間機構、或政府專責機構興建或營運。	同BOT方式	未規定	同BOT方式	興建中之工程，未於約定期限完工者，申請展期兩次仍無法完工，商港管理機關收回自辦或移轉其他申請人，不補償。	未規定

3.4 最適執行方式之研析

3.4.1 最適執行方式

以商港管理機關角度而言，獎參條例提供BOT、BOO、BT、OT四種執行方式中，BOO 與BT屬較特殊之民間參與方式，惟有民間主動提出，或是有多餘資金及技術之廠商願提供參與國際商港建設，才有機會採行。故未來採獎參條例執行方式，仍以BOT、OT兩種方式較多。而獎參條例 BOT與商港法約定興建或是OT與商港法租賃經營之選擇孰優孰劣，可由下列方式作評估考量：

一、採用獎參條例方式法規方面之基本考量

1. 重大之興建、營運計畫

依獎參條例第五條：「本條例之獎勵，以下列“重大”交通建設之興建、營運為範圍....」，故採用獎參條例之計畫，宜為重大之交通建設計畫，才符合獎參條例原意，故就國際商港建設面言，某些較小興建、營運計畫，如興建單座或兩座水泥儲槽、承租單座碼頭等，若採用獎參條例之BOT 或OT方式，需經過擬定評決辦法，經甄審委員會審查，協助長期優惠貸款，再給予稅捐減免優惠等繁雜程序，恐非適合之方式。

而所謂重大交通建設計畫，因各國際商港地理條件不一，亦難訂定一各港適用之標準，建議各港由整體發展規劃角度，擬定較大興建、營運計畫，再由主管機關核定實施。

2. 擴大商港法適用範圍

依商港法第十二條規定，工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關者，應由商港管理機關興建自營，但獎參條例則無此限制，故工程鉅大(參閱2.2.2節、二(一)“商港

法範圍界定”乙節，省府界定為投資金額新台幣十億元以上等規定），可改採依獎參條例方式興建；船舶出入港、公共安全有關者，若民間有能力興建或經營，且可由嚴謹之管理確保工程品質或營運安全，亦可由民間興建經營。根據民國85年 9月新公布之國際商港棧埠管理規則第七十四條，在棧埠設施興建方面，除船席浚渫工程規定應委託商港管理機關代辦，其他工程皆可由公私事業機構報請商港管理機關發給許可證後自行施工。商港法因訂定時間較早，部份規定恐不適合現今環境，故商港法不能採用之範圍，可改採獎參條例方式。

另商港法租賃經營，因租用公有土地租賃期受土地法第二十五條限制，一般租賃期限不超過十年，若採用獎參條例OT方式，則可免除土地法第二十五條限制。

二、採用獎參條例方式策略性方面之考量

採用獎參條例除上述基於法規方面之基本考量外，亦可以提供誘因吸引民間參與、配合其他計畫之角度，而採獎參條例方式實施：

1. 充份利用港埠資源

獎參條例與商港法比較（參閱表 3.2.1 BOT與商港法的約定興建之比較，表 3.2.2BT及編列預算興建及經營之比較），獎參條例提供諸多誘因，如土地租金優惠、長期優惠貸款、稅捐減免等，若配合各國際商港發展計畫，將獲利率較低或較無吸引力之碼頭、倉棧等設施，合併其他設施一併開放，此不但擴大計劃範圍，亦可充份解決港埠設施閒置問題。而民間在各種投資誘因下，將提高參與意願，且一般民間機構靈活之經營手法，自可將閒置設施發揮至最大效益。

2. 其他計畫之配合

若興建或營運計畫範圍廣大，包含其他專業區、或港區外省（市）政府管轄土地，採用獎參條例可因獎參條例對用地取得，開發方式提供完善法令依據，可減少計畫推行阻力及溝通協商時間，有利於計畫快速達成。另某些基於國家港埠政策因素、增加港埠競爭力，或吸引民間「根留台灣」等考量，利用獎參條例方式，因可提供各種誘因，可比商港法方式更適宜。

三、採用商港法之考量

1. 招標、審標規定較具彈性

商港法約定興建、租賃經營方式，雖不如獎參條例般有土地租金優惠，稅捐減免等優惠措施，但商港法乃針對國內國際商港環境而訂定之法律，存在不少優點，諸如國際棧埠管理規則對約定興建或租賃經營，其參與公私事業機構直接送相關文件，由商港管理機關審核，程序較為簡便；公私事業機構自行規劃興建棧埠設施，可採協議方式辦理；商港管理機關規劃之棧埠設施公開招標有困難時，報請商港主管機關核準後，以協議方式辦理。在施行上因各計畫性質不同，可較彈性處理。

2. 公營事業機構與政府投資之公司之參與

商港法未將公營事業機構或政府投資之公司排除參與國際商港建設外，此對於一些未民營化（如中油公司），或部份民營化之公私事業機構（如陽明海運公司），可由商港法方式參與國際商港建設，符合自由市場之精神，因此對官股比例仍超過20% 之民營公司也提供參與機會，符合公平之原則。

3. 獲利率高之計畫

對於某些國際商港之興建或營運計畫，若獲利率較高，自然吸引多數民間機構參與，商港管理機關（或主管機關）採用傳統商港法約定興建或租賃經營，便可達到設施興建或出租目的，不需引用獎參條例，提供各種優惠措施，來達成吸引民間之目的。

3.4.2 民間參與國際商港建設參考案例

《案例一》：興建貨櫃碼頭，供民間租賃營運

商港管理機關規劃於港區某處興建貨櫃碼頭，並可供民間業者經營貨櫃裝卸等相關業務。

適用方式

BOT、BT、OT、商港法約定興建

執行方式之建議

1. 採BOT方式較佳
2. 說明：一般貨櫃碼頭造價極高，單座約20億新台幣以上，若採BT方式由民間預先投資此龐大金額者，恐不易尋找；若由政府興建，再採OT方式出租，則政府需花費龐大經費，且預算審核、工程設計、發包施工、驗收程序等過程曠日廢時，較不符效益；約定興建方式，則無融資與稅捐減免等獎勵措施，且不能擁有設施主權，誘因較小故以採BOT方式最為適宜。

3. 參與方式：主管機關公告貨櫃碼頭興建、營運規劃內容、投標者資格、經營期限、相關設施（通棧、辦公室、碼頭作業室等）移轉規定，徵求民間機構參與。

《案例二》：貨櫃碼頭前後線出租民間經營

商港管理機關提供貨櫃碼頭、及其後線含貨櫃集散站、廠房、倉庫、儲轉場等設施，出租民間經營貨櫃相關業務。

適用方式

OT、商港法租賃經營

執行方式之建議

1. 採OT方式較佳
2. 說明：傳統商港法租賃經營受土地法第二十五條限制，租賃期限不可超過10年，影響投資者意願；OT則不受土地法限制，且本案例出租設施範圍廣泛，包含貨櫃碼頭前後線相關設施，適合民間業者規劃長期營運，宜採OT方式施行。
3. 參與方式：主管機關公告出租設施項目、營運規劃內容、租賃資格、土地建物相關租金、經營權利金收取方式，及經營期限等，公開徵求有意租賃之民間機構業者。

《案例三》：碼頭及倉棧欲整修出租民間經營

商港管理機關碼頭及倉棧設施破舊，欲重新整修，再出租民間業者經營相關業務；某廠商願提供資金與技術，整修相關設施，但無意參與碼頭經營。

適用方式

BT、OT

執行方式之建議

1. 採BT方式較佳
2. 說明：OT方式因政府需先編列整修預算，除非預算許可，可列為次佳考量目標。現有廠商有意整建，可採BT方式，由廠商先行提供資金建造整修，待完工後，再以出租；廠商先行投資整修費用，則可由未來出租碼頭及倉棧設施所收取租金、管理費等來償還。
3. 參與方式：主管機關先製作建設及財務計畫，報請台灣省政府核定後，由商港管理機關辦理發包興建。

《案例四》：民間投資興建水泥儲槽

某民間水泥業者，欲使用一座水泥儲槽輸送水泥，港務局並無適用水泥儲槽可供使用，民間則有意投資興建。

適用方式

BOT、OT、商港法第十二條約定興建

執行方式之建議

1. 採商港法約定興建方式較佳
2. 說明：BOT 方式而言，僅興建單座水泥儲槽規模略小，且有意參與投標業者可能不多，對整座港區營運影響不大；OT需由政府先行投資興建，且需符合業者規格需求，不如由投資業者自建；現有水泥業者欲投資興建自用，可採約定興建較為簡便，由水泥業者自建，再換取免租使用年限。
3. 參與方式：由水泥業者備公司執照影本、營業計畫書等相關資料，送商港管理機關審查合格後，參與投標或協議。

《案例五》：民間自行規劃於商港某區域興建廠房及相關設施，經營相關業務

適用方式

BOO

執行方式之建議

1. 因屬民間自行規劃性質，依獎參條例可採BOO 方式。
2. 說明：此計劃由民間機構自行規劃，並預計長期經營，商港管理機關考量對整個港區原先配置規劃，不致造成不良影響，且有助於帶動港區繁榮及附近區域相關產業發展，經評估其興建、營運計畫，對港區作業、周遭環境影響，皆能符合標準，基於多方面吸引民間參與商港建設，可加速港區開發建設，商港管理機關同意其興建、營運計畫。
3. 參與方式：民間機構擬具土地使用計畫、興建營運計畫、財務計畫及其他法規規定文件，報主管機關審核。

第 四 章　國內外民間參與交通建設案例研析

本章擬對國內外民間參與投資交通建設實例，做一整理分析，包括計畫內容大綱、推動策略、執行方式、招標及審標過程、政府相關獎勵及輔導措施、營運管理及政府監督方式等；以供未來民間投資國際商港建設做一比較參考，使其計畫能順利推動，風險降低，並有效吸引民間參與。

4.1 案例簡介

4.1.1 台灣高速鐵路

一、計畫內容大綱

計畫金額：總工程費新台幣4,419 億，民間有意參與業者投資金額不得少於40%，即新台幣1,767 億。

工程概要：台北汐止至高雄左營建造可供時速250～300公里行駛之客運鐵路運輸系統，長340 公里。

經濟效益：1. 節省乘客旅行時間、運輸成本及降低公路肇事成本等
2. 縮短城鄉差距，均衡區域發展
3. 落實發展大眾運輸政策
4. 促進國內軌道工業發展
5. 兼顧環保要求

建造時程：民國85年10月招標，預計87年初與特許營運公司簽訂特許合約，動工興建；92年 7月完工通車營運。

營運目標：1. 行車時間：台北到高雄（左營）之直達列車，在台中站停車３分鐘之條件下，須於90分鐘以內到達；非直達列車在中間停靠四站，每站停靠時間２分鐘之條件下，須在120 分鐘以內到達。
2. 營運時間：每日營運時間至少18小時

3. 運　　能：每日約30萬座位數×340 公里

4. 發車能力：平均發車間隔４分鐘以內

計畫特色：1. 此計畫目前為全球金額最龐大之民間投資交通建設案

2. 超過70 %高架及橋樑之路線結構型式

3. 全系統之技術與營運維修體制須由國外引進，並於短時間內完成建制

4. 工程技術與工程管理均面臨挑戰

5. 提供多處發展新型現代化都市契機

二、推動策略及執行方式

1. 採 BOT方式，將所有興建（含土木、機電部份）、營運部份，由單一公司，或由一個以上之公司以共同合作方式組成之企業聯盟參與競標，取得特許營運權。特許營運期限30年。營運期限屆滿時，特許公司必須將營運屆滿期一定期間前之投資資產，除另有議定者，無償移轉政府。
2. 協助得標之特許公司解決土地取得、路權用地兩側之禁限建。
3. 特許公司「實際工作範圍」以外之工程，由政府興建。
4. 特許公司可於特許期限內經營交通部核定之附屬事業。並可申請參與各車站之站區開發及維修基地開發。
5. 提供融資稅捐等優惠。

三、招標、審標過程

1. 招標作業採公開招標方式，申請人可為單一公司或數個公司組織之企業聯盟，若申請人為企業聯盟，須提出企業聯盟協議書，內容包括各成員間之分工、權利及義務。
2. 審標過程分二階段進行：第一階段為資格審查（約四個月），由申請人準備各項申請資料後，提交申請文件，藉以評定合格申請人；第二階段為綜合甄審（約九個月），由合格申請人準備投資計畫書，進行興建營運能力、財務計畫可行性、權利金支付額度等，進行綜合甄審，以評定最優申請案件。

四、政府相關獎勵及輔導措施

獎勵措施，依獎參條例規定，原則上可享政府補貼貸款利息長期優惠貸款、營運後五年內免納營利事業所得稅、可發行公司債等。因高鐵計畫目前尚未甄選出特許公司，實際獎勵輔導措施尚未與特許公司明確定之。

五、營運管理與政府監督

依獎參條例之規定

1. 營運費率可因成本支出、物價水準、市場競爭等因素而調整，並調整權利金繳納額度。
2. 營運權利不得轉讓、出租。
3. 營運所取得之資產、設備，非經主管機關同意，不得轉讓。
4. 工程嚴重落後、品管重大違失，限期內未改善者，政府可撤銷其興建或營運許可，必要時可強制收買。

有關具體執行措施，將由政府與特許公司雙方協商議定後，記載於特許合約中。

4.1.2 英法海峽隧道工程案

一、計畫內容大綱

計畫金額：美金82億元

工程概要：英國Folkestone到法國Calais全長50公里，興建兩座單軌隧道及一座通風隧道

經濟效益：提供兩國更便利之交通

建造時程：1987年動工，至1993年6 月完工營運。

二、推動策略及執行方式

1. 推動策略如下：

(1) 政府立法推動——英法政府分別通過海峽隧道法案（The Channel Tunnel Act），完成特許權立法程序。

(2) 政府提供相關獎勵及輔導措施。

(3) 政府不出資補助，但立法保障其建設及經營權。

(4) 政府給予不干擾營運之保證。

(5) 輔導金融市場，配合開發業者募集所需資金。

(6) 銀行團請英、美、法國之三家顧問公司分別評估後，肯定本計畫之獲利能力，增加本計畫推動之誘因。

2. 財務計畫執行特色如下：

(1) 完全由民間成立公司投資興建，政府對該公司舉債不提供擔保。

(2) 財務策略為股本與負債互相支援集資。初期投資股本，引入銀行貸款，再用已投入之資本及貸款，吸引一般投資人。

(3) 在其獲建設及經營權而沒有任何業績與收益的情形下，僅憑籌備經營的計畫書送審，獲證券交易所破例通過股票上市。

(4) 風險控制辦法

a. 與銀行團簽署應急借款協定，以支應因無法預期之通貨膨脹和成本溢出所產生之額外資金需求。

b. 利用工程合約付款方式分散風險，對期限內完工且成本支出小於預算者提供獎勵，反之則罰款。

c. 與未來使用者（即鐵路公司）預訂購買合約，減少營運風險。

三、招標及審標過程

四組團隊競爭，由歐洲隧道公司於西元1986年獲選，得到特准自西元1987年起共六十五年的建設與經營權。

四、政府相關獎勵及輔導措施

政府特許：開發者——歐洲隧道公司取得西元2052年以前海底隧道建設及經營權。

公權力介入：政府主動出面以公告地價徵收兩岸車站及周邊設施用地，徵地費用由開發者負擔。

政府承諾：

(1) 在西元2020年以前的「獨家」經營權。相對的，歐洲隧道公司必須在西元2010年以前提出開發第二條海峽隧道計畫。

(2) 在西元2052年以前，歐洲隧道公司有開發及經營車站周邊建設的許可，諸如地鐵、聯外道路、購物中心、遊樂區及辦公大樓等。

(3) 政府負責提供足量的附屬交通建設，如連接的高速鐵路及高速公路等。

(4) 政府透過國有鐵路保證提供借道海底鐵路的基本運量，包括貨運與客運。

(5) 政府保證不干預經營，諸如路線、票價、人事及提供服務種類等概由公司自行調整、決定。政府也保證不向使用海峽隧道的個人及法人加征任何稅捐。

(6) 政府負責賠償因國防、天災等非可歸責歐洲隧道公司的原因所導致停工或取消計畫等損失。

例外上市：歐洲隧道公司股票申請上市時，與一般上市規定不符，是在特別准許下例外通過而順利上市。倫敦、巴黎及布魯塞爾等三個證券交易所先後在上市準則中另增闢專章，給有市場潛力但仍在籌設中的公共服務事業新開了一條透過證券市場向大眾籌募資金的管道。

五、營運管理及政府監督方式

開發者之營運計畫如下：

1. 建造成本—西元1987年估計外包之工程建設經費46億美元，歐洲隧道公司管銷費用10億美元，通貨膨脹調整9 億美元，建設期間資本化利息17億美元，合計82億美元。
2. 營運收入—包括歐洲隧道公司經營之短程接駁火車(Shuttle Train)接駁隧道兩端小客車、貨車與向鐵路公司收取列車通行費及其他零售收入。西元1994年預估收入為11.7億美元，西元2003年為13.3億美元，西元2013年為16.69億美元（西元1990年幣值）。經營比(營運收入/營運成本）為5.0。
3. 獲利能力—預測營運第四年起扣除折舊、財務成本後即有盈餘，營運之第二十年，全年稅前盈餘可達9.1 億美元。

政府之監督作法如下：

1. 獲特許權之開發者須向兩國政府證明能完成及營運此計畫。包括之細節有：
   (1) 設計須符合適當之標準
   (2) 技術可行性評估
   (3) 作業程序須可行
   (4) 財務需求能妥善安排
   (5) 能成功營運之計畫

2. 兩國政府起初於審標時，調查競標者對各項細節安排是否妥當，包括一般性協調及管理的安排，隨後重點轉移到祇與政府有關的項目，如

(1) 特許集團之合資協議書能否反應連帶保證義務？

(2) 母公司是否具結保證？

(3) 獨立查核(Independent check) 顧問是否稱職？

因此，後續之查核工作較屬概括性質，而不再對所有文件詳細檢查。

3. 在特許經營合約下，要求開發者僱用被認可之獨立顧問公司作技術性之查核。其他細節如下：

(1) 政府依其獨立性及其有無適當的專業損害賠償保險來決定是否核准該顧問之同意書。

(2) 政府採抽查方式，以確定該顧問有無執行工作。

(3) 開發者可僱用同一個或另外聘請獨立顧問，向政府證明計畫是依設計建造。

4.1.3 香港東區過港隧道工程案

一、計畫內容大綱

計畫金額：美金5.65億元

工程概要：香港島至九龍，道路8.6 公里，鐵路5 公里

經濟效益：舒緩過港道路及地鐵之載運量

帶動九龍半島東區及香港之開發

建造時程：1986年8 月起施工，至1989年9 月完工

二、推動策略及執行方式

1. 推動策略如下：

(1) 政府立法推動——經香港政府立法授予特許權。

(2) 政府提供相關獎勵及輔導措施。

(3) 政府給予不干擾營運之保證。

2. 執行方式以工程及財務兩方面說明。

(1) 工程方面採統包開發：

本案之執行採「統包」方式，其組織架構詳圖4-1-1。

(2) 財務方面之細節如下：

財源籌措：・債務融資美金3.5億元

・股權融資美金1.36億元

債務安排：・New Hong Kong Tunnel Company Limited(NHKTC)為一道路隧道公司，以七年優惠期及十五年貸款到期條件，貸得信用額度美金2.3億元。

・The Eastern Harbour Crossing Company Limited (EHCC)為一經營鐵路之公司。EHCC以長期租貸契約方式獲得香港捷運局信用額度美金1.17億元之擔保。

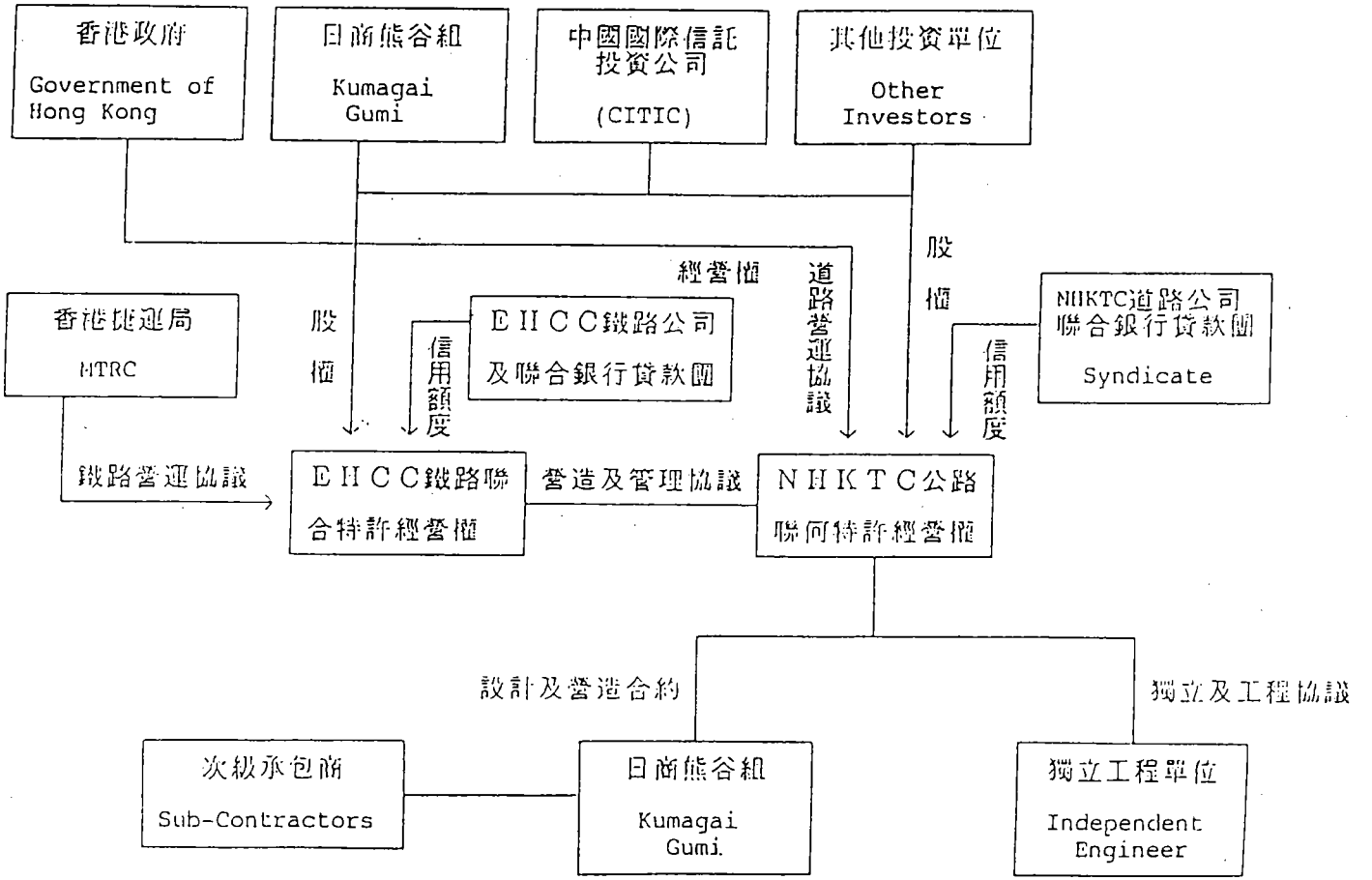


圖 4-1-1　香港東區過海隧道「統包開發」組織架構圖

融資方式：
- 總金額為美金5.65億萬元，含4.3億萬元貸款及1.35億萬元股本。
- 還款期限為西元2007年止。
- 還款來源是通行費及捷運公司之營運收益。
- 無財務擔保或任何形式之政府支助。僅以自1986年8 月起授權30年之道路經營權及22年鐵路經營權為擔保條件。

融資特點：
- 此項融資設計可適應本案之負責單位、未來股東、金融機構及香港政府個別之目標及限制條件。
- 對道路及鐵路採分開而且獨立之融資方式，使投資人及銀行團願意承擔風險。
- 分開取得融資方式使NHKTC 股票得以在香港股市發行，取得資金。
- 貸款條件允許股東得在滿足授信機構各項財務測試後領取股利。
- 兩家公司得以不同方式取得資金，例如固定及浮動利率貸款、有價證券發行、 Tax-based Lease 及 Export Credit額度。
- 聯合貸款部份係由在香港之本地及外商銀行負責，Installment Sales Credit則由日本及中共之租賃公司負責辦理。

三、招標及審標過程

1984年10月發布招標至1985年4月1日截止共九家國際公司投標，1985年6 月底三家入選。同年12月宣佈Kumagai Gumi得標為General Consultant。有關招標、審標及其他進行之工作，詳見下列說明表格。

工作範圍	主導單位	工作時程
1. 向香港政府提案（含設計營造及經營管理）	Kumagai Gumi	1984.6
2. 公開招標，Lehman Brothers 被 Kumagai Gumi選為財務及商務顧問	Kumagai Gumi Lehman Brothers 香港政府	1984.10
3. 籌組民間投資者之 Consortium	Kumagai & Lehman	1984.10-11
4. 對民間投資者及金融機構提出經濟及財務評估報告，與金融機構會談取得支援	Lehman Brothers	1984.10-12
5. 評估與本案相關之聯合開發細節	Lehman Brothers	1984.11-12
6. 協商交通經濟專家預測交通流量及營收，並與工程專家估算營造成本及經營費用	Lehman Brothers	1984.10-12
7. 洽商其他有實力之投資人	香港政府 Lehman Brothers	1985.1-3
8. 與金融機構、專案顧問及香港政府繼續討論相關事宜	Lehman Brothers	1985.1-3
9. 備妥各項商業及財務條件細目並準備投標		1985.1-3
10. 投標過程	九家國際公司	1985.4
11. 選定三家入圍，並聘請財務顧問公司進行評估，同時與三家進行協商	香港政府	1985.5
12. 協助組成New Hong Kong Tunnel Consortium (NHKTC)，並協助釐定各成員之股本、角色及責任	Lehman Brothers	1985.4

工作範圍	主導單位	工作時程
13. 代表民間Consortium與香港政府及其財務顧問公司協商，更新前述財務規劃中之重要資料，諸如無特許權條款、交通量預測值及營收、營造成本及營運費用、融資方法及成本。並與金融機構協商有關無追索權(Non-Recourse)之融資方式，將Consortium成員之意見融入與香港政府之協商過程中	Lehman Brothers	1985.6-11
14. 決標 NHKTC得標 授予特許權	香港政府	1985.12
15. 協助成立NHKTC 負責營造及取得道路使用權，協助成立 Eastern Harbour Crossing Co., Ltd. (EHCC) 並取得鐵路使用權	投資人 & Lehman Brothers	1986.1-6
16. 對董監事人選、組織架構及經營政策提出建議	Lehman Brothers	1986.1-6
17. 收集股款		1986.1-6
18. 與NHKTC 協商營造合契		
19. 代表NHKTC 與Kumagai Gumi協商設計及營造合約中的條款，與金融機構協商融資方式（二十一年期貸款、彈性還款條件及較低資金成本），並為道路及鐵路公司分別取得融資	Lehman Brothers	1986.1-6

工作範圍	主導單位	工作時程
20. 草擬法令規章	香港政府	1986.1-6
21. 監督法律顧問並共同參與香港政府草擬法令規章（有關使用權部分）	Lehman Brothers	1986.1-6
22. 與NHKTC 簽訂營造合約	Kumagai Gumi	1986.7
23. 完成相關法令規章之立法程序	香港政府	1986.8
24. 協助金融機構選定主辦銀行及代理人，並完成Non-Recourse融資額度規劃	Lehman Brothers	1986.9-12
25. 監督借款人之法律顧問與主辦銀行協商有關融資及抵押文件之簽署，並完成對香港本地及外地銀行之聯貸簽署，為借款人發展乙套電腦信用管理系統以有效地監控銀行額度之使用，餘額及到期日等事宜	Lehman Brothers	1987.1-2

四、政府相關獎勵及輔導措施

香港政府在本案所採取的配合措施，例如建造更多的交流引道，不對使用者徵稅的決定，及不作任何會減低一般人使用隧道動機的不當措施。此種政策之配合加強了投資人與銀行對本案投資的信心。其餘配合措施如下所述：

1. 自1986年8 月起授權30年道路經營權及22年鐵路經營權。
2. 營運費率可隨物價指數適當調整，由香港政府與營運機構協定。
3. 香港政府保證參與取得部分股權的投資。

五、營運管理及政府監督方式

開發者之營運管理作法大致有下列幾點：

1. 政府授權30年道路經營權及22年鐵路經營權。
2. 營運費率可隨物價指數適當調整，由香港政府與營運機構協定。
3. 以一般性貸款與出售股權方式融資，優惠貸款金額達美金8.18億元。
4. 以長期契約方式取得美金4.15億元。

政府之監督作法如下所述：

1. 獲特許權之開發者須向香港政府證明能完成及營運此計畫。包括之細節有：
   (1) 設計須符合適當之標準
   (2) 技術可行性評估
   (3) 作業程序須可行
   (4) 財務需求能妥善安排
   (5) 能成功營運之計畫
2. 香港政府起初於審標時，調查競標者對各項細節安排是否妥當，包括一般性協調及管理的安排，隨後重點轉移到祇與政府有關的項目，如
   (1) 特許集團之合資協議書能否反應連帶保證義務 ？
   (2) 母公司是否具結保證 ？
   (3) 獨立查核(Independent check) 顧問是否稱職 ？

   因此，後續之查核工作較屬概括性質，而不再對所有文件詳細檢查。
3. 在特許經營合約下，要求開發者僱用被認可之獨立顧問公司作技術性之查核。其他細節如下：
   (1) 政府依其獨立性及其有無適當的專業損害賠償保險來決定是否核准該顧問之同意書。
   (2) 政府採抽查方式，以確定該顧問有無執行工作。
   (3) 開發者可僱用同一個或另外聘請獨立顧問，向政府證明計畫是依設計建造。

4.1.4 香港貨櫃碼頭

香港貨櫃碼頭發展主要集中於維多利亞灣北部之葵涌區，這些碼頭係興建在抽砂填地形成之新生地上，且全部為私人所有。葵涌貨櫃碼頭之發展，首先是由香港政府指定一處海床擬回填為新生地，供作發展貨櫃輪使用，然後公開招標，由得標者繳付保證金後，開始著手動工興建。亦有以協議方式辦理者，即由有意經營貨櫃裝卸業務者，與港口貨櫃委員會協商簽約後，直接向香港政府繳付保證金，之後開始興建。現在的第四、第五以及第六號碼頭，即以此種方式興建。私人企業以權利金方式投標取得租用權後，每年僅需再繳付土地租金，而其它一切之建設費及設施費均由承租人之私人企業自行負擔。政府不再過問其如何營運，也不再收取任何貨物通關費等。第八號碼頭之權利金約為二十億港幣（折合台幣約為七十億）。

目前葵涌貨櫃碼頭區，共有八座貨櫃碼頭，十八座船席，分由三家民營之貨櫃公司經營，香港國際貨櫃碼頭有限公司(Hong Kong International Terminals, HIT)，是其中最大的一家，擁有四號、六號、七號及以東八號碼頭四座碼頭，共十二個船席；其次是現代貨櫃碼頭有限公司(Modern Terminals Limited MTL)，擁有一號、二號、五號以及八號等四座碼頭，共有五個船席；海陸東方貨櫃碼頭有限公司(SeaLand Orient Limited)則擁有三號碼頭，僅有一座船席。香港國際貨櫃碼頭公司及現代貨櫃碼頭有限公司向香港政府取得經營管理權後，再與其他船公司訂定合同，提供各船公司貨櫃裝卸及倉儲使用；而海陸東方貨櫃碼頭有限公司則僅裝卸自己公司船舶之貨櫃。

在裝卸業務上，不論貨櫃碼頭或中流貨櫃裝卸，均開放給民間經營。因此，碼頭工人的法定雇主即是這些裝卸業者或貨櫃碼頭的經營者。可是在實際作業上，這些貨櫃碼頭的經營者如HIT、MTL 也並不是將所有之工作，都全部由自己公司工人來作。

HIT、MTL之工人只作橋式起重機、門式機、跨載機等較為精密且重要的工作，其它較不重要的部份，例如：貨櫃固定(Lasing)、拆裝櫃、貨櫃車駕駛甚至有部份堆高機等，則是再發包給其他的裝卸公司來承作。

香港為一個典型的民營自由港，所有的碼頭設施、裝卸機具、裝卸作業等，完全交由民間經營。民營公司可以根據其營運需要，購置其裝卸機具以及僱用其裝卸工人。所以不但營運非常有效率，而且能掌握航運市場之脈動，隨時做必要的處理，在市場競爭激烈的港埠營運上，是處於非常有利的地位。也由於港埠市場競爭激烈，在貨櫃碼頭競標上，亦常有以極高標金以取得經營權之方式，又由於香港政府之海運局 (Marine Department)對業者費率訂定不加干涉，造成香港地區港埠費率一般較其他地區較高之現象。

4.1.5 越南頭頓(VUNG TAO)深水港建設案

越南對民間參與港埠投資建造，可採協議方式辦理。港埠投資建設最著名案例之一為長榮海運公司投資胡志明市東南方之頭頓深水港建設計畫。

長榮所投資的越南頭頓港位於胡志明市之東南方、臨近湄公河口，距西貢港125公里，經由51號國道接1號國道可直達胡志明市，計畫建造水深14公尺之深水港，預計將成為全越南最大的貨櫃及原油石化氣、散裝、漁產加工之綜合深水商港，該深水貨櫃碼頭（可泊靠5000 TEU以上的貨櫃船），可以補足目前越南港口均是河港（淡水港）僅能停靠較小型貨櫃船（1000 TEU以下）所造成經貿發展的缺失，因此對越南的貨櫃運輸、經濟發展而言，是一項重要的投資案。

「越南頭頓深水碼頭投資案」係長榮集團與馬來西亞的MALAYSIA MINING COR6ORATION BERHAD 及新加坡的 TREDIA RESOURCES PTE LTD三家公司合資，於1996年 4月17日與越南國家船務局 (THE VIETNAM NATIONAL MARITIME BUREAU) 簽約，將以BOT 方式投資興建頭頓(VUNG TAU)深水碼頭，興建期15年，營運期25年。根據合約該投資案總金額為六億三仟七百萬美元，建港工程分三階段進行。建港執照越南政府已於1996年11月發給長榮集團，第一期工程預定於1998年元月開工，1999年十二月完工。

營運期間業者可自訂費率，營運期滿除不動產固定設施移轉越南政府外，越南政府對經營必備之機具，有優先承購權。

4.1.6 東德港埠

東德自兩德統一後，港埠貨運量下降16百萬噸（1991年），為1989年貨運量之48% 。經濟衰退是貨物運輸量下降的原因之一。往昔（1989年)， 是依賴蘇聯及其盟邦55% 之海運進口及8%海運出口。

另一原因是東德港口原來之地理位置優勢消失了，尤其是貨櫃幾乎不再經由東德港口進出。而港埠員工急遽減少亦造成貨物處理量下降。

1990年GDR 由傳統經濟轉為市場經濟，所有國營企業須轉變為企業型態。1990年7月1日德國貨幣統一，幣值為DM，公司固定資產必須依照德國通用貨幣標準換算，這要在短時間完成是很困難的，故允許於1994年終前完成資產估算。同時，所謂的Treuhand-Anstalt統合所有國營企業的股份而成為全球最大的公司。

港埠民營化的工作也在此時進行，例如，Rostock 港轉由一個聯合公司經營。港埠之轉變包括所有權隸屬的轉變，其根據港埠資產之原有者或企業之區域性服務對象。如Rostock 及Wismar兩港的所有權亦有在地方政府之手。The Ferry Port of Mukran由原國營航業公司所有轉為大眾擁有，除該港所在地之市政府擁有產權外，所在地之州政府亦是產權共同擁有者。

表4.1.1 為東德 Mecklenburg-Vorpommern 州內港埠之產權分配情形：

表4.1.1 東德Mecklenburg-Vorpommern州內港埠之產權分配情形

港　　埠　　公　　司	市有產權	州有產權
Seehafen Rostock GmbH	74.9%	25.1%
Seehafen Wismar GmbH	74.9%	25.1%
Fahrhafen Mukran GmbH	90%	10%
Stralsunder Hafen-und Lagerhaus-gesellschaft mbH	100%	-
Rostocker Fischereihafen GmbH	100%	-

資料來源："COMMERCIALIZATION AND PRIVATION OF SEA PORTS - THE EASTERN GERMAN EXAMPLE" , Breitzmann

分析所有權及組織有很多複雜且困難的問題，以下僅就兩個問題詳細說明：

第一個問題是關於港埠基礎設施，如防波堤、航道等，以西德港埠及其他歐陸港埠的發展經驗來說，（無法發展成為收支平衡或甚至有盈餘的設施）。港埠為了收支平衡，船隻進港所收費用必須增加，但為了與擁有同樣腹地之其它歐陸港埠能夠競爭，港口捐無法避免受限制。這裡的港埠基礎設施指的是港口航道、水域設施（如突堤、港內水域、碼頭），港區道路及保護環境之各項設施。

西德之港埠，其所有權有分基礎設施及岸上設施。地方政府擁有基礎設施，須負責建設、維護及營運；聯邦政府則擁有航道。港埠公司及裝卸公司須負責投資裝卸、倉棧等設備，以及維護、營運，其需繳付租金以使用土地及基礎設施，其投資以經濟利益為考量。

東德之港埠則有不同之權屬關係。港埠公司擁有基礎及岸上設施，以Rostock 港為例，港埠公司分且為個，一個擁有產權，一個管理營運。如表4.1.2 所示。

表 4.1.2 東德Rostock港之產權及組織功能

公　　司	組織功能	產　　權
Seehafen Rostock Verwaltungsgesellschaft mbH	基礎設施產權擁有，土地及基礎設施興建、管理	74.9%屬Rostock市 25.1%屬Mecklenburg-Vorpommern州
Seehafen Rostock Umschlaggesellschaft mbH	岸上設施，倉棧產權擁有，岸上設施興建、營運	100% 屬Rostock市

資料來源："COMMERCIALIZATION AND PRIVATION OF SEA PORTS - THE EASTERN GERMAN EXAMPLE" , Breitzmann

所以，港埠基礎設施非市政府管理，而是根據地方法律設立分別獨立的公司管理，而地方法律則有相當的彈性處理港埠設施的所有權及管理問題，這種處理方式會經常用於未來的歐洲港埠事務。私人投資港埠設施仍被嚴格控制或甚至禁止，而Rostock港的處理方式是採公開及透明化；但也有另一個觀點。港埠設施部份屬自償性的，容許私有是很合理的，而部份設施牽涉到公眾的權利，仍應屬公有，不宜私有。歐陸國家港埠政策之轉變對於正在轉型的東德而言，具有相當程度的啓發作用。

第二個問題是屬市有財產的碼頭貨物處理設施公司與私人股份的關聯，這個問題衍生兩個顯著的狀況。第一個狀況是許多私人公司經營港埠相關業務(如船、船員及貨物)的服務。Rostock港已有120到130個類似性質的公司登錄，大部分公司的員工不到20人。這些作相關性服務之公司有營造業、運輸業、機械維修業、車船維修業、訓練學校、研究機構及社會服務。而且仍然有很多可以興利的行業發展之機會。第二個狀況是貨物處理業務本身具有的獨佔性及競爭性因為私人公司紛紛設立，而有愈來愈多的要求與爭執；市有的貨物處理公司則試圖保有其優越的條件。

為使私人資金有機會投入貨物處理業，市有的Rostock 裝卸公司提供部分類別之貨物裝卸業讓私人資金進入，如水泥的裝卸及儲存；糖、水果的運輸及裝卸亦成立子公司，此子公司提供私有股份給大眾參與。若此模式可行，則未來歐聯的律法可以據此調整。

4.1.7 巴基斯坦

巴基斯坦擁有兩個港口，分別是Karachi 及Qasim 。在巴基斯坦所處之地區（就服務中東地區而言），船運市場最有潛力。Karachi 港建於西元1882年，目前之營運量佔全國進出口總量約70%。該國為推動國營企業民營化，特別成立一個部門來推動，此部門稱為PQA。(資料來源"SEMINAR ON WORLD PORT PRIVATISATION '95")。

該國之推動策略及執行方式是採BOT/BOO 或混合制，相關獎勵措施包括50年以上之特許營運期，且允許有較高的報酬率，如19%。

4.1.8 高雄港第五貨櫃中心

一、計畫內容大綱

高雄港第五貨櫃中心位於港內大仁商港區，計畫位址原為解體船拆船區，高雄港務局於77年底全部停止出租予拆船業，並收回該區，計畫興建第五貨櫃中心，規模達 8座貨櫃碼頭(編號#74至#81)。

1. 工程概要：

包括水深14公尺碼頭1,660公尺，水深16公尺碼頭1,040公尺，其中除第一、二、三座（編號為#74至#76）合併使用，共設五部貨櫃起重機外，其餘每座碼頭各設兩部貨櫃起重機及必要之裝卸機具與港埠附屬設施。

2. 經濟效益

高雄港第五貨櫃儲運中心興建完成後，將增加貨櫃裝卸能量達150 萬TEU ，除能配合我國經貿成長增加高雄港吞吐量外，並能吸引航商在香港大限前轉來高雄港設立貨櫃營運基地，促使萬商雲集，貨櫃航線遍佈全球，並使各航線之航次密度大為增加，對我國經貿之發展大有助益，同時使高雄港眞正成為東南亞貨櫃轉運中心，更進而取代新加坡及香港成為東南亞之金融貿易中心，提昇我國之國際地位。

二、推動策略及執行方式

1. 推動策略

由於目前依商港法第十二條，以合作興建方式最常見且港務局承辦人員亦最熟悉，於時程上亦可由港方控制，故以合作興建辦理。

2. 執行方式

#74 至#76已經興建完成，#74採公用碼頭、#75至#77則出租專用方式辦理，#78至#81則以合作興建方式招商辦理，故以民間參予之角度而言，#75～#77之方式為專用租賃，#78至#81為合作興建。

三、招標及審標過程

高雄港第七十八號碼頭興建為典型商港法約定興建方式，高雄港務局於85年 2月公開招標，經二家競標後，由日本韓進海運株式會社得標，經營貨櫃運輸、裝卸業務，其租賃內容包括合作興建設施。除貨櫃作業機具、車輛歸私人所有，其餘設施（包含合作興建者）歸屬港務局。租賃期限以「合作興建設施」免費使用年限為準，自工程完工驗收合格後按投資金額及預計報酬率計算。約定興建設施之工程費，以免費使用年限抵償。

為確保「合作興建設施」能如期達成，韓進須繳付港務局履約保證金。主體工程興建限期完成，若逾期或無力興建，則由港務局無償接收。

設施產權終歸港務局所有，免費使用期限內之營運則由韓進全權負責，盈虧自負，港務局則僅收取土地使用費與設施年租金。

#79至#81碼頭則公告以合作興建方式招標，卻屢次流標，迄今仍無航商願意投標，其原因有

①計算免租期之公式複雜，且竟有計算結果顯示投資愈高，損失愈高及風險加大之可能，故航商皆裹足不前。

②原#78碼頭得標之韓進海運，在標得#78碼頭後，工程施工及未來營運等，迄目前為止皆屢遭困難，更使#79至#81碼頭有意出資之航商觀望及怯步。

③政府正推動「獎參條例」，獎勵條件均比合作興建方式優渥，且國外競爭之港埠皆已推出獎勵極佳之BOT 方式、吸引資金投入，故航商當然利之所趨，部分已轉而投資國外港埠，不一定與高雄港務局合作興建碼頭，而僅願意租用碼頭。

四、政府相關獎勵及輔導措施

合作興建方式之獎勵，僅以興建費用，抵減租金，即以出資金額換取初期之免費使用年限，當免費使用年限期滿，除作業機具、車輛等設施，將歸港務局所有。而工程起造人仍為港務局本身，政府並無相關輔導措施。

五、檢討

高雄港第五貨櫃中心目前僅#78 碼頭成功由韓進海運得標，#79 至#81 碼頭仍無廠商有投標意願。而獎參條例已公布情形下，商港法約定興建或租賃營運仍有其施行優點，如優點如下：

①商港法可協議方式參與，獎參則否。

②獎參條例程序煩雜、推動時間長。

③商港法程序，一般港務局皆較熟稔，風險小。

因此，獎參條例若實際引入港埠建設投資案，在政府與民間認知不同下，雙方極不易達成協議，又恐造成如第五貨櫃中心屢次流標情形，故本研究案為獎參條例應用於港埠設施建設中，率先提出關鍵問題之研究與對策，以期未來港埠投資案均能縮小政府與民間認知上之差距，並順利進行港埠建設。

4.2 案例分析及比較

本節依據上述介紹之案例，針對其推動策略及執行方式，依產權歸屬、營運管理、監督方式、履約保證及特點等幾個代表性組成因子，分析比較如表4.2.1 。

表 4.2.1　民間參與交通建設案例之分析與比較

推動策略及執行方式 / 案例	產權歸屬	營運管理	監督方式	履約保證	特點
高雄港#78號貨櫃碼頭	貨櫃作業機具、車輛歸私人所有，其餘設施（包含合作興建者）歸屬港務局。	租賃期限以「合作興建設施」免費使用年限為準，自工程完工驗收合格後起算。港務局收取土地使用費與設施年租金。	工程設計圖說及工程合約需送港務局核發港工作業許可證，並以港務局名義依有關法令辦理施工，費用由私人負擔，監工由私人負責。	繳付港務局履約保證金。主體興建工程於限期內完成，逾期或無力興建，由港務局無償接收。	約定興建，以免費使用年限抵償工程費。
台灣高速鐵路	特許公司於特許年限屆滿後，將所有資產無償移轉政府。	由私人組成之企業聯盟參與競標，取得特許營運權。營運權利不得轉讓、出租。資產、設備不得轉讓。	招商由政府採公開招標。	1.工程嚴重落後，限期未改善者，撤銷興建及營運許可或強制收買。 2.政府承諾。 3.連帶保證。	1.協助解決土地取得及路權用地禁限。 2.可經營附屬事業及站區開發。 3.提供融資稅捐等優惠。
英法海峽隧道	特許公司於特許年限屆滿後，將資產移轉政府。	1.政府不干擾營運。 2.政府保證基本運量。 3.特許公司有65年建設及經營權。 4.工程進行時即預訂購買合約。	審標時著重一般性協調及後續工作則不再詳細檢查。技術性工作之查核則要求特許公司僱用顧問公司作獨立性之查核。	1.規定特許公司之合資協議書應具連帶保證效力。 2.規定特許公司之母公司具結保證。 3.政府承諾。	1.英法政府立法推動。 2.不出資補助，但立法保障其建設及經營權。 3.政府不擔保公司舉債。 4.特許股票上市。 5.政府提供足量的附屬交通建設。 6.政府協助徵收兩岸車站及周邊設施用地，費用由特許公司負擔。

＼推動策略及＼執行方式 案　例＼	產權歸屬	營運管理	監督方式	履約保證	特　點
香港東區過港隧道	特許公司於特許年限屆滿後，將資產移轉政府。	1.政府不干擾營運。 2.30年經營權。 3.費率可隨物價指數調整。	審標著重一般性協調及管理，之後不再對所有文件詳細檢查。技術性工作之查核則要求特許公司僱用顧問公司作獨立性之查核。	1.規定特許公司之合資協議書應具連帶保證效力。 2.規定特許公司之母公司具結保證。 3.政府承諾。	1.政府立法推動。 2.無財務擔保及政府支助。 3.對道路及鐵路採分開且獨立之融資方式，降低投資大眾及銀行團的風險。
香港貨櫃碼頭	碼頭設施、機具允許私有。土地則以權利金方式投標取得租用權。	1.每年僅繳付土地租金。 2.政府不干擾營運。 3.費率由業者自行訂定。	由港口貨櫃委員會負責招標或協議之事務。	無此資料。	1.政府不過問營運。 2.業者需以極高標金取得經營權。
越南頭頓深水港建設案	營運期滿將不動產固定設施移轉政府	業者可自訂費率。	政府採協議方式辦理港埠投資。	無此資料。	1.民間機構以BOT方式參與投資港埠。 2.特許權以協議方式取得
東德港埠	1.分屬州有及市有財產 2.未來部份港埠設施屬自償性的，容許私有。	1.成立港埠公司經營。 2.依組織、功能成立不同的管理公司，一個負責土地及基礎設施管理、建設。一個負責營運設施興建。 3.部分具獨佔性質的業務已開放民間介入。	1.州市政府依地方法律監督。 2.私人資金投入港埠建設採公開化及透明化。	無此資料。	1.隨著歐洲港埠政策之轉變，東德港埠亦受其影響。 2.許多私人企業經營港埠相關業務，未來仍有許多興利行業的發展機會。
巴基斯坦港埠	允許私有。	特許營業(50年以上)。	著重徵選特許公司之審標工作。	無此資料。	成立PQA推動民營化。

4.3 小結

民間機構參與投資公共建設的蓬勃發展動力，可歸納下列幾點因素：

1. 政府管理較無效率。
2. 政府有限的預算較難應付龐大公共工程支出。
3. 技術發展的成本降低，吸引民間機構參與及競爭。
4. 財務規劃技術革新。
5. 整體資金市場供給建設方面的資金吸引力。
6. 與日俱增的建設計畫在建造及設計中的複雜性及風險。

民間機構投資交通建設的項目有道路、橋樑、隧道、機場、港埠及大眾運輸系統。除了新建設施外，既有設施之更新、整修及營運亦可由民間機構參與以提昇效率及民眾信賴。

依據世界銀行(World Bank)的"Infrastructure Development in East Asia and the Pacific:Towards a New Public-Private Partnership"報告，預估未來10年在不包括日本的亞洲每年將有1000億美元的基礎建設投資，而於2000年時，民間機構投資將佔18%～20%，目前是7% 。未來亞洲國家（日本除外）將持續發展基礎建設，預估基礎建設項目投資比例如表4.3.1 說明。

表 4.3.1 亞洲國家基礎建設項目投資比例

項　目	電　力	交　通	電　信	民　生	其　他
百分比	35%	35%	15%	10%	5%

資料來源：Political and Economic Risk Consultancy, Hong Kong

另預估亞洲基礎建設之投資，各國所佔比例如表4.3.2說明：

表 4.3.2 各國所佔基礎建設之投資比例

國　家	中國	印度	印尼	韓國	泰國	馬來西亞	臺灣	其他
百分比	34%	23%	9%	9%	6%	5%	4%	10%

資料來源：Political and Economic Risk Consultancy, Hong Kong

在民間機構參與公共建設方面，亞洲國家今後的作法將著重以下三點：

1. 鼓勵民間機構（國內或國外）參與公眾事務。
2. 吸引外國資金以取得一個合理可行之計畫風險。
3. 接受國外專業對設施之管理。

依照上述，台灣在鼓勵民間機構參與公共建設時，應在法律、行政、稅捐、資金及保證等各項因素上給予考慮協助，使民間機構投資公共建設計畫能順利推行。而由案例介紹，亦可發現亞洲國家或地區對於民間機構參與港埠之投資，採取鼓勵及不多加干涉的態度。如允許私有（以巴基斯坦、香港為例），費率由業者自訂（以香港、越南為例）。而民間機構取得設施興建營運權除競標方式外，亦可以協議方式辦理（以香港、越南為例）。

第 五 章　民間參與投資之考量因素

民間參與國際商港投資建設，一般除希冀能有合理之利潤回收外，尚會考量其他因素，如風險與不確定因素、政府協助與優惠措施、附屬開發利益之適法性、資金之籌措、計畫施行可能性等因素，以確定計畫是否可行。本章擬對上述民間主要之考量因素，以民間角度做一探討，做為未來主管機關及商港管理機關擬定民間參與建設策略之參考。

5.1 投資報酬率

政府對於交通工程建設，常以服務大眾，促進地方發展、創造就業機會等整體經濟效益考量，但民間投資參與建設，則首重財務效益，唯有能產生一定盈餘，獲得合理投資報酬，才能吸引民間投資。國際商港設施民間投資另一特色，則為某些設施（如碼頭、倉儲設備）亦供投資人使用，若能減少營運支出，亦能有效吸引航商貨主等投資人，此為民間投資人另一項考量因素。

對於投資報酬率，民間投資人常考量之因素：

一、投資報酬率之多寡

投資報酬率之多寡，民間常與金融機構利率、相關建設投資獲利比較。

1. 金融機構利率之比較

民間投資人預期報酬率，常與金融機構長期定存利率做比較，惟有高於此值，才有可能參與投資，否則將資金存於金融機構，即可有一定利息收益，不必冒諸多風險投資國際商港建設。其比較之長期定存利率，一般採中央政府公債殖利率或省府三商銀三年定存利率做為比較標準。

2. 相關建設投資之比較

亞洲基礎建設基金(Infrastructure Fund) 將投資報酬率訂為15%～20%；一些國外重大交通建設案稅前報酬率：英法海底隧道(15%)、馬來西亞高速公路(12%～17%) 、香港西區海底隧道 (12%～18.5%) 。上述之稅前報酬率，其範圍約12%～20%間，可為未來審核合理投資報酬率之參考。

二、投資金額規模

港埠建設一般投資金額龐大，有意願並有能力參與之民間機構有限，且大部份需向金融機構融資貸款。近年來，國內眾多公共工程亦採民間參與，如：高速鐵路（高鐵處主辦）、中正機場至台北捷運系統（省府住都局主辦）、民營電廠興建（台電公司主辦）等，資金需求量極大，易產生資金排擠效應，若國際商港建設投資金額太大，或計畫投資成本一再追加，金融機構融資意願降低，投資者成本將增高，相對獲利率便隨著降低，無法達到合理之投資報酬，所以需確定適當投資金額範圍。

三、改善經營環境

港埠營運收入，主要靠進出口貨源，民間參與國際商港建設資金主要又來自貸款，更需藉營運收益來償還。故未來國際商港是否有足夠營運量，以達成預計營運目標，亦為民間參與國際商港建設重要考量因素。近年台灣臨近地區，如大陸東南沿海、東南亞諸國港埠建設發展迅速，對台灣國際商港營運量極具威脅；政府在邀請民間參與建設同時，如何提供完善經營環境，如：快速行政效率，簡化通關手續，解決碼頭工人顧傭問題，加快民營化速度等，以吸引更多航商、貨主，增加貨源。另是否擬訂各種因應措施，如營運景氣不佳時，費率可快速合理調升、設立平穩基金等，對民間極為重要。

四、評估指標達合理標準

除合理投資報酬率考量外，一般民間投資者亦會考量下列各種因素，以確定投資計畫之可行性。

1. 成本分析項目

(1)工程成本

(2)機具成本

(3)營運成本

(4)員工成本

(5)租金成本

(6)權利金

(7)其他成本

2. 評估基準法則

(1)折現率

一般政府機關進行財務分析時，主要參考中央銀行之重貼現率來決定，而私人機構則多視公司目標決定。

(2)物價上漲率

參考歷年物價指數上漲率，一般以每年3.5%為估算基準。

(3)設施使用年限

參考港灣及海岸結構物設計基準等規範。

3. 投資效益評估

(1)內部投資報酬率 (Internal Rate of Return; IRR)

即使各項現金收入與支出流量達到相等時之利率，計算公式如下：

$$\sum_{t=0}^{n} \frac{B_t - C_t}{(1+IRR)^t} = 0$$

B_t：效益項目

C_t：成本項目

t ：期數

若IRR ≧最低希望報酬率，則表示計畫可投資；反之，則不宜投資。一般而言，國外重大交通建設IRR ≧15%。

(2)益本比 (Benefit Cost Ratio; B/C Ratio)

益本比之計算係將計畫方案各期之成本及效益，以適當之折現率折現到基期年而各別加總比較，即益本比 = 總效益／總成本。

$$B/C\ Ratio = \frac{\sum_{t=0}^{n} \frac{B_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^{n} \frac{C_t}{(1+r)^t}}$$

B_t：效益項目

C_t：成本項目

r ：折現率

t ：期數

若B/C ≧ 1時，表示計畫可投資，反之，則不可投資。

(3)淨現值 (Net Present Value; NPV)

此方法係將計畫方案各期之成本及效益，以適當之折現率折現到基期年，然後各別將效益與成本相減，並將各期結果相加，所得之值即稱之淨現值。

$$NPV = \sum_{t=0}^{n} \frac{B_t - C_t}{(1+r)^t}$$

B_t：效益項目

C_t：成本項目

r ：折現率

t ：期數

當NPV ≧0 時，則表示計畫方案可以考慮進行；若NPV＜0時，則計畫方案將不予考慮。

(4)自償率 (Self-Financing Ratio; SFR)

指依投資計畫所預期未來之淨現值流入量，與計畫建造成本本息之百分比，即償付建造成本之能力。

$$SFR = \frac{\sum_{t=0}^{n} 產出(t, r)}{\sum_{t=0}^{n} 投入(t, r)}$$

r：折現率

t：期數

當自償率≧100%時，表示計畫具完全自償能力；自償率＜100%時，計畫不具自償能力，一般政府會給予民間優惠措施彌補。

5.2 政府協助及優惠措施

獎勵民間參與國際商港相關設施之興建及營運，由於規模、金額、風險均較大，政府的協助及優惠措施便極為重要，甚至具成敗關鍵性影響。

一、政府協助事項

就投資國際商港建設計畫本身而言，有鑑於以往國內公共工程興建，土地徵收常是最大困擾，亦是計畫不能順利推動之主因，獎參條例對私有地徵收提供法源依據，並允許民間參與共同開發，預先排除不少土地取得困難，但國際商港設施用地多為公有地，涉及私有地徵收部份較少，對公有地若涉撥用、都市計畫變更、出租或設定地上權使用，則需政府多加協助。另投資國際商港建設各種風險，如兩岸關係、罷工抗爭等無法預知因素，造成投資者損失，基於公平原則政府亦需分擔部份損失，此亦為民間希望政府協助事項；其他如融資金額龐大，一般需有政府擔保，費率能彈性訂定，景氣不佳之營運補助等，皆需政府協助解決。

就國際商港經營環境而言，除民間興建之設施其營運效率由民間機構自行負責外，國際商港管理制度、碼頭工人僱傭制度、行政效率、資訊化作業、聯外交通等因素，皆會影響使用者去留，同時影響設施投資者經營，此方面政府亦須協助解決，配合民間投資，建設一完善國際商港使用空間。

政府、主管機關或商港管理機關可協助事項如下：

1. 私有土地徵收、公有地之租用或設定地上權使用
2. 計畫風險分擔
3. 銀行貸款之保證或協助融資
4. 計畫非自償部份處理

5. 費率彈性訂定、景氣不佳營運補助
6. 政府政策之持續性
7. 國際商港民營化儘速推動
8. 商港法、國際棧埠管理規則等相關法規，不合時宜法令修改或不足法令增訂
9. 解決碼頭工人管理問題、建立碼頭工人僱傭新制度
10. 商港管理機關資訊化、電腦化作業加強、EDI 作業儘速完成、聯外交通系統改善等

二、優惠措施

為吸引民間參與國際商港建設投資，因成本高、風險大、回收期長，宜提供各種優惠措施，使民間樂於參與，獎參條例提供之優惠措施主要有：融資優惠及稅捐減免。融資優惠之措施有：未具完全自償能力之交通建設，其非自償部份由政府補貼貸款利息或投資建設一部份，並可協助民間長期優惠貸款；民間可辦理發行股票及公司債，籌措資金。租稅優惠方面，與交通建設相關之稅捐有關稅、地價稅、土地增值稅、房屋稅、營利事業所得稅、綜合所得稅、契稅、協助天災復舊貸款等，提供適當減免。

對於民間優惠需求原因與獎參條例優惠內容，說明如下：

1. 長期優惠貸款

交通建設興建營運期長，資金需求亦長，故需長期優惠貸款。獎參條例訂有「民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法」，辦法中規定交通建設主管機關得補貼民間長期優惠貸款利率，但不得超過兩個百分點。金融機關給予長期優惠貸款以支應興建或營運交通建設所需長期資金，用途不包括構置土地，且貸款年限不得超過特許期限，或資產設備之使用年限。

2. 非自償部份補貼其所須貸款利息或投資其建設之一部分

非自償部份，非投資者錯誤所造成，宜由政府彌補其損失。獎參條例訂有「民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法」，辦法中規定政府投資非自償部分，可由政府興建後交由民間機構經營使用；或由民間機構興建後由政府支付投資價款取得產權，再交由民間經營。其自償能力之計算應含附屬事業之成本及收入。

3. 土地租金給予優惠

交通事業經營期極長，若能給與租金優惠，必更能吸引民間參與。獎參條例訂有「民間機構參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法」，辦法中規定公有土地以出租或設定地上權予民間時，興建期間租金按該土地依法應繳納之地價稅或其他費用計收；營運期間則按國有出租土地應納租金之六折計收。

4. 地價稅、房屋稅及契稅減免

房屋稅目前對重大工程並無優惠措施，為提高誘因，獎參條例則訂定供交通建設使用之不動產課徵之房屋稅，得適當減免。契稅同房屋稅，一般重大工程並無優惠措施，獎參條例則亦可適當減免。

獎參條例訂有「民間機構參與交通建設減免地價稅、房屋稅及契稅標準」，該辦法中規定港埠設施興建期間之地價稅按千分之十稅率計繳，港埠設施所含房屋自建造完成日起五年內減徵百分之五十房屋稅，且港埠設施在興建或營運期間取得或設定典權直接使用之不動產減徵百分之三十契稅。

5. 投資抵減所得稅額

對重大投資給與業者抵減所得稅額，促進業者投資意願。獎參條例訂有「民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法」，辦法中規定民間購置興建營運設備達六十萬元以上者，得就購置成本國內產製設備15%、國外產製設備 5%、興建營運技術 5%限度內，抵減當年度應納營利事業所得稅。

5.3 風險與不確定因素轉嫁

一、風險與不確定因素

交通工程建設常見風險有規劃、設計錯誤，導至工程無法完成、施工監造品質不良無法驗收，或廠商財務規劃不善無財力完成興建等；而獎參條例如 BOT方式，民間角色由傳統乙方變為甲方，且計畫施行期間長、投資龐大、過程複雜，民間潛在之風險增多；對主管機關或商港管理機關而言，雖交通建設轉由民間投資，亦潛在一些風險，如：參與者少、施工不良、契約訂定協商不成導致流標、工期無法順利完工、民間機構營運不良倒閉、設施移轉老舊破損等狀況。

以民間投資者立場而言，比較傳統承包施工方式，更增加許多風險，依 BOT五個執行階段，其可能之風險有：

1. 規劃投標期
   (1) 規劃資料不完善，投標者須再自行蒐集相關資料，投入更多成本。
   (2) 投標需知不明確，投標者無法正確評估，導致估算錯誤。
   (3) 審標方式不明確或預設立場，致投標者勞而無獲。
   (4) 分標過細，系統整合困難，增加工程難度。
2. 契約訂定期
   (1) 契約文意混淆，引發各種爭執。
   (2) 協商時間過長，時程延宕，造成民間投資者過多人事、財務負擔。
   (3) 協商不成導致流標，造成民間投資人時間與金錢平白損失。

3. 興建期

(1) 設計錯誤或變更。

(2) 資金週轉困難，工程無法順利進行。

(3) 成本估算錯誤，資金成本加重。

(4) 相關技術無法取得，工程無法完成。

(5) 政府、主管機關或商港管理機關協助事項無法達成，工程進度受阻。

4. 營運期

(1) 營運量低於預估值，無法達到預期收益。

(2) 過多競爭者，導致營收下降。

5. 移轉期

營收未達預期，造成民間投資人鉅大損失。

其他BOO 、BT、OT、商港法約定興建與租賃經營投資方式，雖施行階段不同，但可能遭遇風險類似。惟BT方式無營運期之風險，OT方式無興建期之風險，BOO 方式無移轉期之風險，詳見表5.3.1 各執行方式風險分析比較表。

表 5.3.1 民間參與投資者之風險分析比較表

時程 \ 投資方式	BOT	BOO	BT	OT	商港法 約定興建	商港法 租賃經營
規劃投標期：						
1. 規劃資料不完善	v		v		v	v
2. 投標須知不明確	v		v		v	v
3. 審標不明確，預設立場	v		v		v	v
4. 分標過細	v		v		v	v
契約訂定期：						
1. 契約文意混淆	v	v	v	v	v	v
2. 協商時間過長	v	v		v	v	v
3. 協商不成導致流標	v			v	v	v
興建期：						
1. 設計錯誤或變更	v	v	v		v	
2. 資金週轉困難	v	v	v		v	v
3. 成本估算錯誤	v	v	v		v	v
4. 相關技術無法取得	v	v	v		v	v
5. 協助事項無法達成	v	v	v		v	v
營運期：						
1. 營運量低於預估值	v	v		v	v	v
2. 過多競爭者	v	v		v	v	v
移轉期：						
1. 營收未達預期標準	v			v	v	v

除上述各種風險，另有一些無法掌控之不確定因素，亦影響興建或營運作業：

1. 整體經濟因素，如匯率變動、通貨膨脹、經濟衰退、進口限制或配額，使興建、營運成本大為增加或營運收入減少，投資人遭受重大損失。
2. 天災戰亂因素，如地震、颱風、戰亂、禁運、封鎖等直接或間接造成設施設備損壞，使營運無法正常進行。
3. 社會因素，如罷工、圍港、環保抗爭等，使興建、營運無法正常進行。
4. 政治因素，如兩岸關係惡化、政府對民間投資政策改變、不同執政黨對特許合約承諾改變。

二、風險與不確定因素轉嫁

上述各種風險與不確定因素，一般之轉嫁與處理方式如下：

1. 保險處理

對上述一些風險及不確定因素，如施工災害、天災、戰亂、景氣蕭條造成設施損壞或營運量降低，可由民間投資人或融資銀行投保相關意外險。諸如：工程綜合險、遲延完工險、綜合財產險、營業損失險、第三人責任險、戰爭險等。

2. 政府協助解決

某些風險來自政府部份，政府應設法降低或消除；如

(1) 克服公務人員恐懼"圖利他人"之心理，對於承辦人員給予較多權限，如許可營運期長短、工程機具驗收標準、變更設計等，應採較寬鬆之審核標準，對承辦人員亦不加以不必要行政處分。

(2) 相關投標須知或契約條文，宜明確化，減少灰色地帶。某交通建設民間投資公告，內容規定有諸如："中央及地方主管機關將盡最大努力協助投資人辦理都市計畫變更、管線協調、融資優惠、用地取得"，又"各項成本、運量、財務分析資料僅供參考，不負任何保證責任"；此將可能之風險皆推委民間投資人作法，易降低投資人意願。

3. 未能確認責任歸屬之風險，其損失應由主管機關或商港管理機關與民間雙方共同承受，如經濟衰退營運量減少、政府協助事項無法達成、費率變動過大，其民間投資人損失由政府、主管機關或商港管理機關適度補償。

5.4 附屬開發利益之適法性

一、附屬事業經營之法令依據

公司法成立經營之公司，依公司法第十五條之規定，不得經營登記範圍以外之業務。但獎參條例則放寬限制，允許經營相關附屬事業，依獎參條例第十四條：

「主管機關為有效利用交通土地，得協調內政部或省（市）政府，於調整或適度放寬土地使用分區管制或區域土地使用管制後，開發、興建供下列事業使用：

1. 運輸服務業、商業。
2. 停車場業。
3. 交通工具維修業。
4. 加油站業。」

其附屬事業可有運輸服務業、商業、停車場業、交通工具維修業、加油站業，此法原可提供民間申請投資國際商港建設外，亦可多角化經營其他業務，增加業者收益，提高投資誘因。

另民間投資參與國際商港設施興建及附屬事業用地，獎參條例亦放寬處理，如上述第十四條規定，得協調內政部或省（市）政府，調整或適度放寬土地使用分區管制或區域土地使用管制。對於公有地並可以出租或設定地上權方式（第十二條），供民間機構使用，經營相關附屬事業；私有地徵收，得於徵收計畫書載明辦理聯合開發、委託經營、或合作經營等方式（第十一條），更是提供土地被徵收者參與商港業務或附屬相關業務經營機會。

二、附屬事業可經營項目分析

獎參條例允許之附屬事業，就國際商港經營業務而言，

1. 運輸服務業
   - 船舶運送
   - 裝卸承攬
   - 船舶出租
   - 船務代理
   - 倉儲理貨
2. 停車場業
   - 停車場
3. 商業

   配合港區用地承租或設定地上權，可經營
   - 旅館餐飲
   - 辦公大樓出租
   - 購物、遊憩商場
4. 交通工具維修業
   - 船舶小修
5. 加油站業
   - 船舶加油

另商港區域內各種專業區，配合倉儲、物流中心規劃經營，亦提供廣泛之附屬事業可供投資者開發經營。國際商港港區土地一般有特定用途，如何利用有限土地資源，經營相關附屬事業，發展多角化經營，此不僅有助於國際商港蓬勃發展、土地多層次使用，亦可提供民間投資誘因。

5.5 資金籌措與財務結構

一、資金籌措

在資金籌措方面，獎參條例除可由主管機關洽請金融機構給與民間機構長期優惠貸款外，並可發行股票、公司債等方式籌措資金；此外，民間公司常用尚有認股權證、海外公司債、投資信託基金等，茲以民間參與國際商港建設籌措資金可能採用各種籌資方式介紹如下：

1. 專案融資

專案融資係指就某一高度資本密集之專案事業開發計畫，依據該計畫本身之資本需求、預期收益、現金流量及相關風險，審慎評估規劃各種融資策略、融資管道及其成本費用，經由國內外短中長期貸款、進出口融資，租賃融資、保證或票券、證券發行等方式及其不同組合型態，籌資所需鉅額資金並以未來收益為主要償債來源。此與一般傳統貸款係以業主本身財務結構及其提供之擔保品價值作為銀行授信之主要判斷依據有別。

專案融資牽涉相當專業之財務、租稅、營運、收益成本評估與融資規劃、風險管理及法令契約處理，牽涉面頗廣且極為複雜。國內外金融機構皆有提供此類服務，如世界銀行與亞洲開發銀行均採此方式對開發中國家之發電、灌溉、土木工程、通訊等大型建設計畫，提供長期性融資；國內如交通銀行、土地銀行、中國農民銀行、台灣中小企業銀行，亦有此類中長期融資業務服務。交通建設專案融資一般金額極為龐大，故金融機構採多家銀行團之聯貸聯保方式承做。另外，如BOT 交通建設案風險較高，依國際慣例，其利率加碼及聯貸管理費用等均

較高，聯貸銀行並會要求政府主管機關提供必要之承諾或保證以降低授信風險。對申請專案融資者，金融機構貸款評估作業，對申請者自有資金部份之比例，視計畫內容與投資額度，也會要求佔有一定比例，以降低發生破產或財務危機之風險。

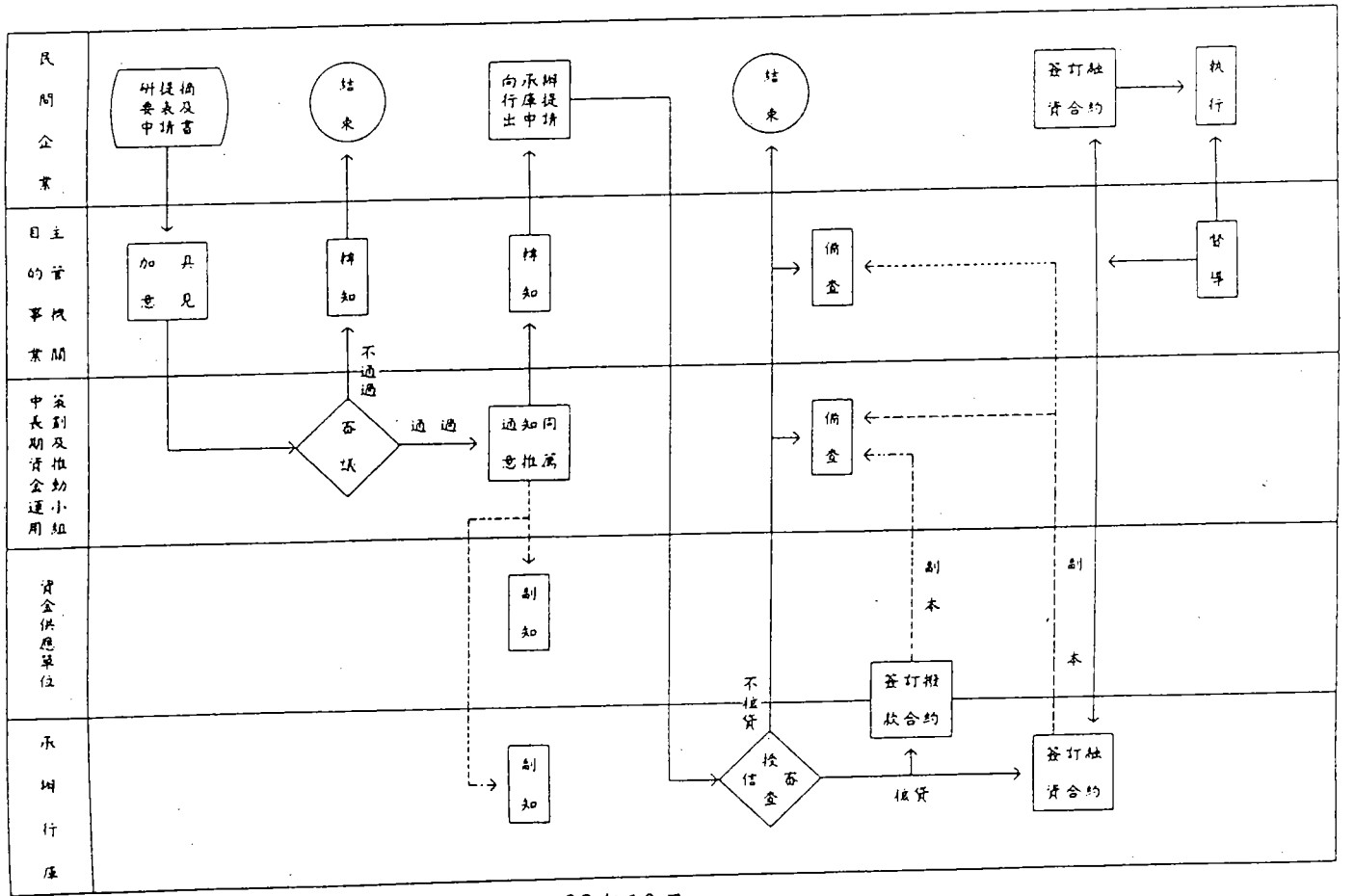
另國內中長期基金運用方面，民國60年 2月，中央銀行為支應國家經濟建設資金需求，促進銀行中長期授信業務拓展，特以郵政儲金轉存款為主要來源，設置「中長期信用特別基金」，主要運用於公用事業及農工商等各項基本建設。民國八十三年六月為提振民間投資意願及加強公共建設，有效運用國內中長期資金，支援政府重大建設與民間投資計畫，行政院經建會依據院頒「中長期資金運用策劃及推動要點」，成立跨部會之「中長期資金運用策劃及推動小組」正式推動相關業務。其資金運用範圍：

(1)投資額十億元以上之公共建設或公營事業投資計畫。

(2)總投資額二億元以上之民間投資計畫。

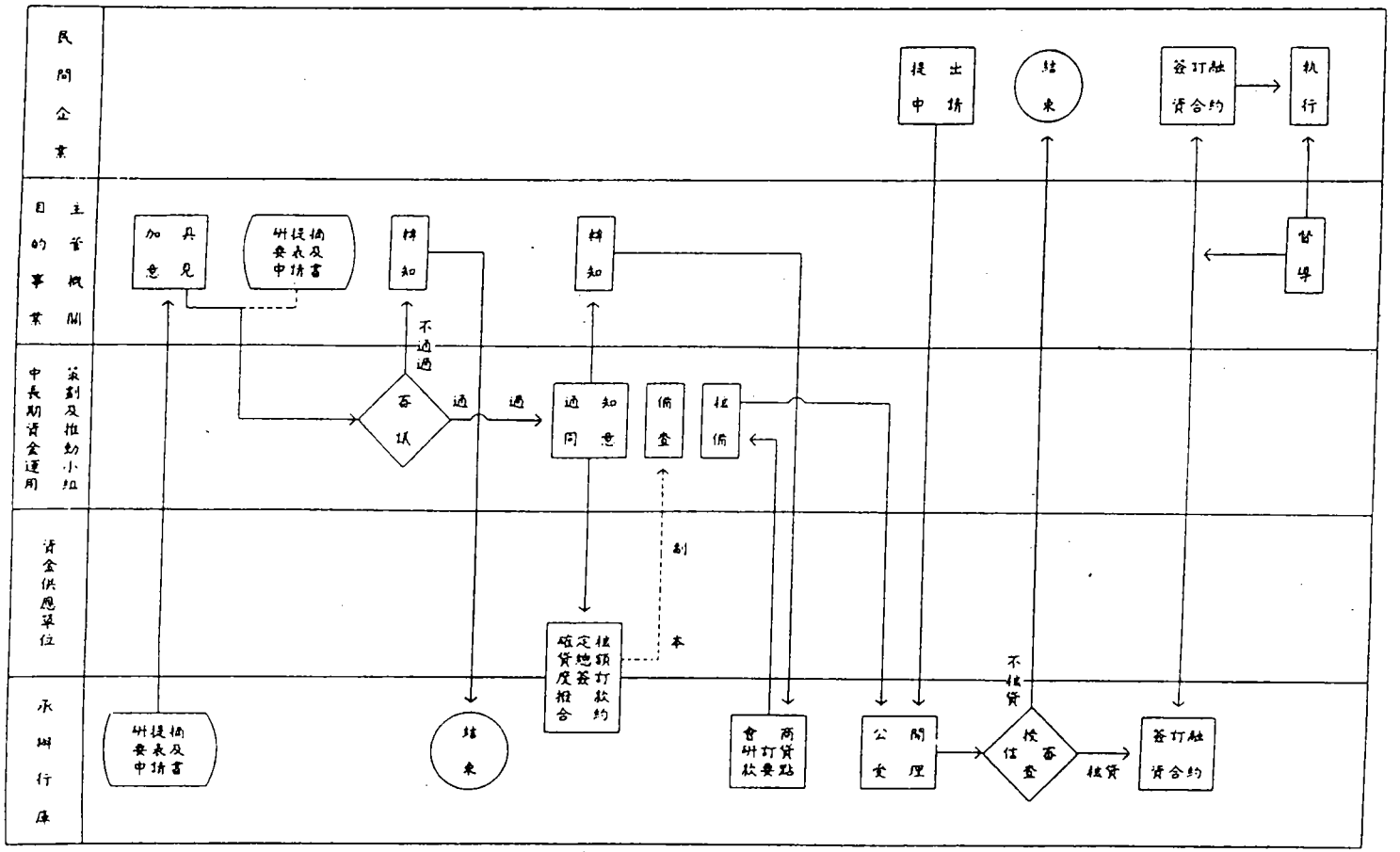
(3)其他配合政府政策之投資計畫。

民間投資國際商港建設，亦屬交通公共建設之一環，適用中長期資金運用範圍。對民間申請應用中長期基金，依其作業有兩種方式：一為計畫各別申請，一為透過目的事業主管機關或金融機構提出申請，參閱圖5-5-1 ，及圖5-5-2 。



資料來源：中長期資金運用作業須知，83年10月。

圖 5-5-1　中長期資金運用申請及處理流程圖
—民間投資計畫個別申請案



資料來源：中長期資金運用作業須知，83年10月。

圖 5-5-2　中長期資金運用申請及處理流程圖

—民間投資計畫透過目的事業主管機關或金融機構提出之申請案

2. 發行股票

股票係股份有限公司籌集資本之重要方式。依公司法規定，發起人得認足第一次應發行之股份，不認足時應募足之。發起人所認股份不得少於第一次發行股份之四分之一。資本額方面，國際商港營運依業務性質不同，所需資本額多寡不一，民間機構股份有限公司之最低資本總額，建議由主管機關分別性質，斟酌情形，以命令定之。如民間投資興建大眾捷運系統辦法第二章第五條第二款即規定公司最低實收資本額新台幣伍拾億元。

股票之權利內容，依公司法規定分為普通股(Common stock)和特別股(Preferred stock)，兩者在於股權所具盈餘分配、賸餘財產分配請求權或表決權之內容差異。民間機構為吸引大眾參與投資，可設計出多樣化之特別股，以迎合投資之不同需求，增加大量募資來源。而公開募集發行方式亦為其籌資特性，且公司法賦予自由轉讓及經營管理等詳細規範，故投資人對於認股及投資意願相對提高。

3. 發行公司債

公司債股份有限公司以籌集長期資金為目的，依所需資金金額分割為多數單位金額，以發行流通證券之方式，向公眾集團發行大量的金錢債務。公司債依是否設定物上擔保分有擔保公司債及無擔保公司債，如由金融機構擔任保證人者得視為有擔保之發行，其公司債之總額及發行條件較寬鬆。公司債之總額不得逾公司現有全部資產減去全部負債及無形資產後之餘額。無擔保公司債則僅為上述餘額之一半。就發行公司言，此種公司債之利息，皆較無擔保公司債之利息低，公司負擔因而減輕，對公司本身亦較有利。

公司債依其是否賦有得轉換公司債發行之權利而分，可分為轉換公司債與非轉換公司債，轉換公司債可藉轉換權之行使取得股東地位而喪失公司債權人之地位。

海外公司債係股份有限公司以發行公司債方式對外舉債以籌集資金，募集對象自是以海外投資人為主，一方面可調節境內資金之緊俏，另一方面對於企業國際化聲譽之傳播大有助益，而就全球整體經濟情況加以評估，分析各國產業、金融環境後，選擇適當發行地區，或可籌集成本較低之資金，則對公司相當有利。

依財政部證管會頒定之「上市發行公司申請募集與發行海外公司債審核要點」規定：「凡股票已在證券交易所上市之公司得申請募集與海外公司債....」得知必為已公開發行且上市之股份有限公司方得從事海外公司債之募集與發行藉以籌措資金。民間機構參與國際商港建設，若以設立股份有限公司之組織架構行之，則公司成立，再申辦股票之公開發行及上市，一般需等待相當之時間，因此以發行海外可轉換公司債方式籌措資金，一般是較緩不濟急的作法。

4. 認股權證、附認股權特別股或公司債

認股權證(Warrent) 係賦予公司在研提員工酬勞支付計畫時，可採現金給付及發給認股權證間提供較具選擇彈性組合方式，進而提高員工之向心力，並提昇經營及管理效率。附認股權特別股或公司債係在公司在發行特別股或公司債時加附認股權，俾便於發行及降低資金成本。

公司使用認股權證之目的，在吸引投資人前來購買利率低於正常水準之債券。由於認股權證屬於一種長期買進選擇權，它可使投資人在公司蓬勃發展時，分享公司成長，故投資人遂願意接受較低之票面利率及限制較少之債券條款。而公司也可藉由擴大公司之證券組合，吸引更多投資人前來購買公司發行證券，降低公司資金成本需求。

5. 證券投資信託基金

證券投資信託基金係證券投資信託事業發行受益憑證所募集專供運用於投資證券之基金。其投資標的目前只限於有價證券中之上市公司股票、公司債及金融債券及短期票券。

由於證券投資信託事業足以匯集龐大的資金以投入證券市場，直接影響股市之外，間接將左右全國金融環境，因此主管機關必須加以限制。由於證券投資信託基金之運用受到層層限制，難以靈活周轉，惟針對這種限制考量調整之可能性，相信仍可將證券投資信託基金間接地導入交通建設行列之中。

故如何將以專門投資於證券市場之證券投資信託基金使其能募集專為投資於交通建設所發行股票或公司債等之證券投資信託基金為未來適當修法之重點。

6. 投資共同信託基金

共同信託基金係指信託投資公司以發行受益憑證方式向不特定的多數人，募集共同運用之信託基金。該基金得運用之範圍除公債、票券、公司債、金融債與股票等有價證券外，更可用於放款、動產與不動產之直接投資、地上權（擔保物權）、土地之租賃權（物權化之債權）、存款或其他貨幣市場工具與其它經中央主管機關核准之金融商品，顯示共同信託基金管理辦法企圖藉助信託業務之開發欲使小額投資匯集以發揮較大之投資效益，使資金之供給透過共同信託基金之成立，流向最需要、最能發揮資金效能的事業或建設。

財政部金融局依據銀行法第一五五第二項之授權，正研訂所謂「共同信託基金管理辦法」草案，該辦法的訂定是在推出一種以信託為基礎之金融商品。惟因我國信託法至今尚未完成立法，致使各種典型的信託業務難能開辦。事實上以共同信託基金作為交通建設之資金，由於募集時可分別不同資金需求目的訂定發行計畫，配合不同的獎勵措施以吸引投資，其資金顯得更具彈性，是國際商港建設資金籌措考慮的方式之一。

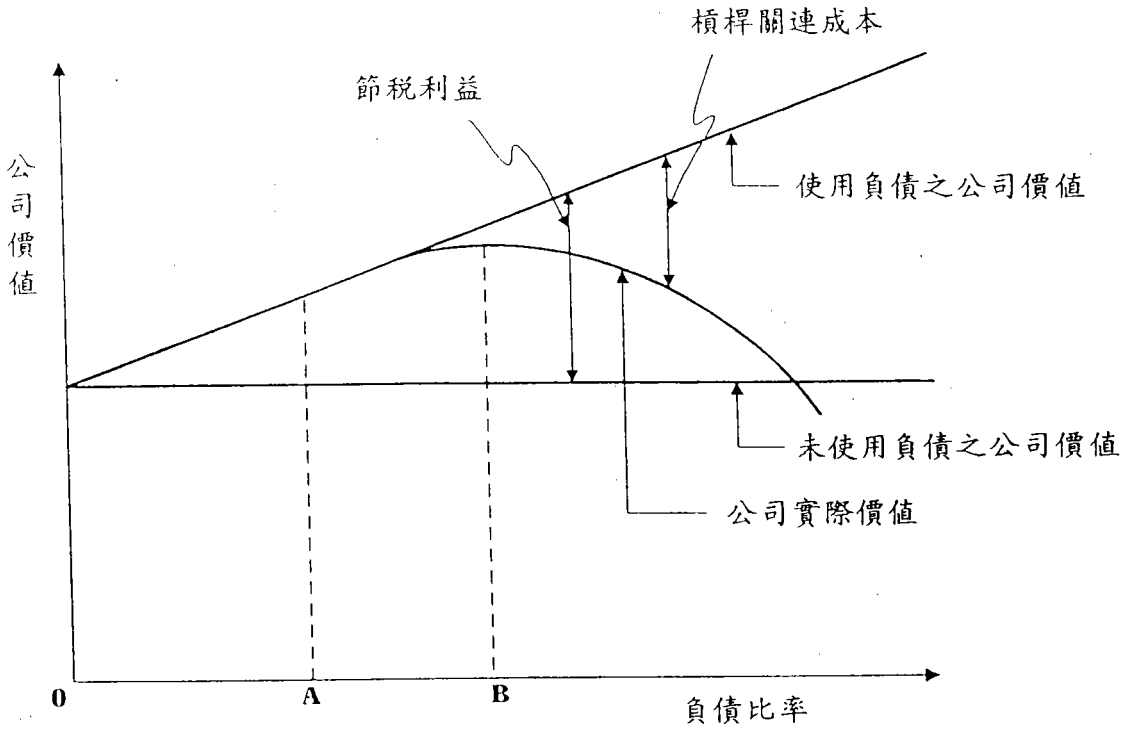
二、財務結構

一般公司資金成本結構中，若能加入適當之負債資金，其資金成本將能降至最低，事實上對大多數公司而言，其資本結構中，經舉債而來之資金占有不低之比例，而交通建設民間機構之資金來源，除自有資金外，其舉債部份亦佔極高比例，為防止特許公司舉債過高到發生倒閉破產風險，某些特許合約甚至訂定特許公司自有資金之比例。

獎參條例提供民間參與者，長期優惠貸款、可發行股票與公司債，此可能做為融資主要來源，而債權融資(Debt Financing)與股權融資(Equity Financing)之成本與風險預估是不相同的，民間公司一般以加權平均資金成本邏輯，尋求最適當之資金結構。資金成本其利息可抵減所得稅，其債務成本便低於股權成本，其作用有財務槓桿平衡效果，考慮其槓桿關連成本，民間公司將出現其價值達最大之資本結構。但當負債比例逐漸提高，民間公司發生財務危機亦提高，此時負債利率提高，擁有股票之股東亦要求較多風險溢價，使債權與股權成本皆同時提高。

民間公司實際價值，若考慮公司所得稅之情況，因債息可以抵稅，使用負債可為公司帶來節稅利益（參圖5-5-3），但負債之使用將帶給公司槓桿關連成本，其關係如下：

1. 若負債比率未超過A點，槓桿關連成本尚不至影響公司實際價值，但從A點起，槓桿關連成本開始隨負債比率增加而影響加鉅，負債所帶來之節稅利益逐漸被槓桿關連成本抵銷。
2. 當負債比率上升至B點，邊際節稅利益恰等於邊際槓桿關連成本，此時公司價值達到最大，將擁有最佳資本結構。
3. 當負債比率超過B點，槓桿關連成本將大於節稅利益，公司實際價值隨負債比率持續增加而不斷下降。



資料來源：陳隆麒，現代財務管理理論與應用

圖 5-5-3　公司價值與財務槓桿關係

而理論上，使股票價格達最大、加權平均資金成本降至最低之最佳資本結構確實存在，但實務上，一般卻無法準確找出此最佳資本之結構，故對民間公司財務經理人員而言，主要係使最佳資本結構落於某一特定範圍內，而非一特定之點上。

5.6 計畫執行能力

大型交通建設計畫，民間投資興建並參與營運是否成功，有三項因素極為重要：一為政府協助、承諾或獎勵措施；一為銀行融資順利完成；另一為承包商具足夠工程興建能力。其三方面之成功，猶鼎之三足，才能支持整個計畫使其順利完成。

一、政府協助、承諾

有關政府協助、承諾或獎勵措施之部份，本章 "政府協助及優惠措施" 乙節已詳加討論，此不贅述。

二、銀行融資

銀行融資部份，以金融機構角度而言，其專案融資金額龐大，回收期長，僅能以許可契約及工程設施做為抵押品(Collateral)，且對其債務可能無追索權(Nonrecourse) 或有限之追索權(Limited-recourse)，此種因素，都提高融資風險，故一般都需政府適度保證，金融機構才有意承做。而以民間機構角度而言，鉅大資金需求，長期經營才可回收，若金融機構無貸款或聯貸，除非另有雄厚財團支持，亦無成功希望，故對 BOT意義，亦有人戲稱 "Bankable Or Turndown" 。

另一值得注意，東南亞諸國及大陸沿海港埠建設，亦極多採用民間投資興建方式，對金融機構而言，亦不可能分散資金，貸款給予每個國家港埠建設，其可能作法乃評估各港埠成長機會與經營能力，挑選最具潛力港口投資。此又涉及民間機構經營獲益能力與未來國內國際商港政策發展等因素考量。

銀行對專案融資評估作業，一般包括：投資計畫本身評估、外在環境評估。

1. 投資計畫本身評估，如
   (1)股東能力與誠信
   (2)技術來源與績效
   (3)土地取得與地上權使用
   (4)相關開發計畫與配合措施
   (5)自有資金與投資報酬
   (6)興建、監督與控制
   (7)原料物料供應與公用設施
   (8)服務品質與市場分析
   (9)營運績效與成本結構
2. 外在環境評估，如
   (1)興建環境與環保問題
   (2)政治風險與政府承諾
   (3)法律條款
   (4)不可抗力因素

三、工程興建能力

港埠設施興建濱臨海邊，與陸地工程不同，且可能涉及倉儲、貨櫃、物流中心作業，需具專業背景承包商，有相關機具設備，並能做適當施工管理，以確保工程品質完善。相關注意事項

1. 完善事前規劃
2. 專業工程顧問公司設計
3. 合格承包商施工
4. 完善監造能力
5. 兼顧環保要求

四、其他相關因素

除上述三項因素，整個計畫推動、經營，又涉及其他投資者財務往來契約訂定，經營商營運管理等關係，各方面執行能力皆需考量。

1. 專業顧問

專業計畫牽涉之工程設計、財源籌措、法律契約、營運管理等工作，往往須借重專業之顧問規劃與判斷，故民間機構必須考量其顧問之延聘，顧問之類別，涵蓋財務顧問、法律顧問、工程顧問、企業管理顧問等。

2. 營運管理

港埠營運牽涉航運、倉儲、行銷、跨國貿易等管理，又可能有相關附屬事業經營，民間機構是否具備足夠之管理人才與能力，才能達到民間機構預期經營效果，極為重要。

3. 資產移轉

許可經營期滿，進行資產移轉時，需具有專業採購與鑑價之能力，以執行最有效之資產重置計畫並取得資產有償移轉之最有利功能與殘值證明。

第 六 章　相關問題檢討及對策研擬

商港管理機關以BOT 、OT、BT徵求民間參與國際商港建設，或民間以BOO 方式申請參與，因以獎參條例為依據，與傳統引用商港法方式，有許多不同之處，如民間可享受各種稅捐、融資優惠，許可經營期限訂定，權利金收取標準，監督管理方式等，其作法可能與商港法方式不同。本章主要以商港管理機關角度，針對土地取得、政府行政及相關法令配合、獎勵措施擬定、合理投資報酬率界定、許可經營期限及權利金收取標準、投資風險及計畫執行能力評估、誘因設計、議約策略、管理模式等做一研究分析，並研擬相關對策，供未來商港管理機關或主管機關規劃、辦理民間投資國際商港建設案之參考。

6.1 土地取得問題

國內公共工程建設，是否能順利推動，建設用地取得往往是關鍵性問題之一，獎參條例鑑於以往交通建設經驗，對於土地取得有極詳盡之規定，使依據獎參條例之民間參與交通建設計畫，能減少土地取得之困難，順利如期推動。

民間參與國際商港建設，因港區土地大部份屬公有地，在土地取得方面可減少許多阻力，惟計畫使用之土地若擴大至港區外（如港區聯外道路可能涉及省(市)有地、縣(市)有地或私人用地), 土地取得便較複雜，本節擬對民間參與國際商港建設土地取得，依獎參條例及相關法律如都市計畫法、土地法等規定，說明土地取得之各種方式及取得步驟，並對土地開發界面、使用期限、加速取得用地、協調主管機關、產權、及劃定用地範圍等相關土地取得問題，予以探討及分析。

6.1.1 用地取得方式

國際商港區域內之土地有公有地及私有地。公有地包括國有地、省(市)有地、縣(市)有地等，若興建營運計畫使用土地屬商港管理機關所有，可直接由商港管理機關出租或設定地上權供其

使用。若土地屬其他公營機關所管，依據獎參條例第十條規定，由主管機關依程序辦理撥用；若涉及私有地部份，依獎參條例第十一條規定可辦理徵收。

公有土地撥用可分無償撥用與有償撥用兩種，另亦可以讓售方式予商港管理機關。商港管理機關取得相關公有土地後，依據獎參條例第十條規定，得出租或設定地上權與民間機構使用，其租金得予優惠。

私有土地之取得方式除獎參條例規定可採徵收、區段徵收方式外，另有市地重劃及協議購買方式。以往一般交通建設土地取得大都採徵收方式，近年來由於民眾爭取權益意識高漲，雖有傾向以協議購買方式進行，但因合理之估價制度尚未建立，成效如何仍有待評估。

表6.1.1 係獎參條例有關民間參與交通建設用地取得之相關條文所涵蓋之內容。獎參條例第十條之目的是為解除公有地受土地法第二十五條及國有財產法第二十八條之限制，獎參條例第十一條則為協助民間取得私有土地所訂定。另外，獎參條例第十二條規定不論公、私有地，凡經行政院核定之範圍，得以區段徵收方式取得交通建設用地，且可於區段徵收公告期滿後一年內，發布實施都市計畫進行開發，不受都市計畫法第五十二條之限制。主管機關並得依獎參條例第十條、第十五條規定出租或設定地上權與民間機構或逕為使用、收益及處分，不受土地法第二十五條及國有財產法第二十八條限制。

其他規定尚包括，獎參條例第九條主管機關應協助民間建設用地變更、獎參條例第十至十三條加速用地取得及交予民間使用方式、獎參條例第十條公有土地租金優惠、獎參條例第十四條放寬土地使用管制、獎參條例第十二條縮減區段徵收及都市計畫作業流程....等規定。

表 6.1.1　獎參條例關於交通建設用地取得之規定

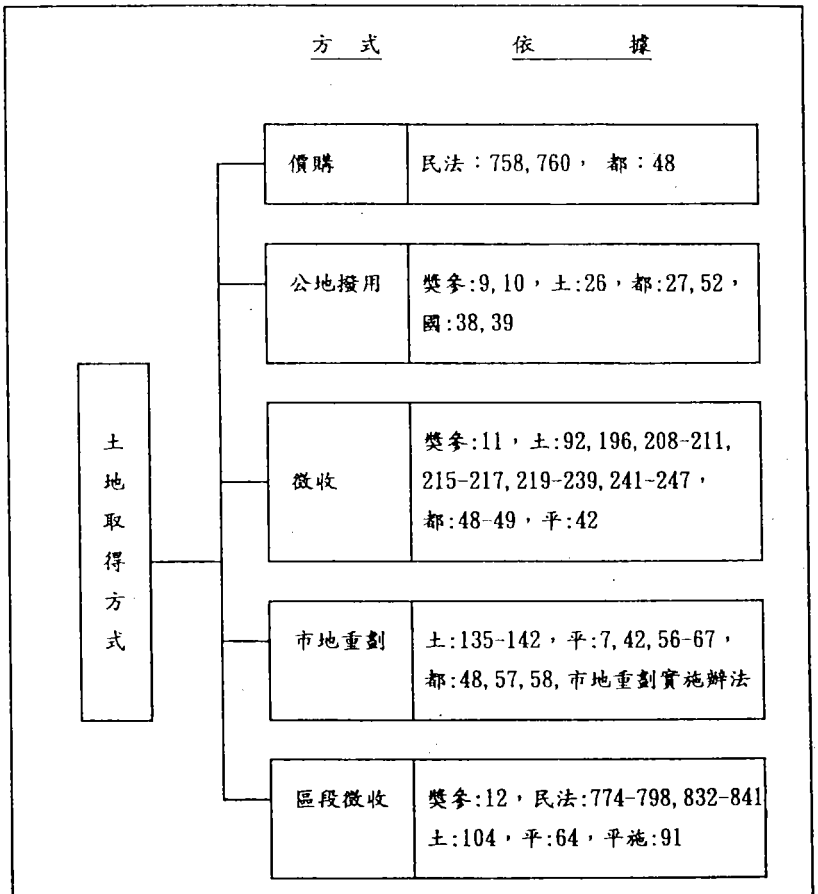
獎參條例 主題	第9條	第10條	第11條	第12條	第13條	第14條	第19條	第20條	第23條	第24條
用地取得		○	○	○			○	○	○	○
加速取得土地					○		○			
相關機關	○		○	○	○	○	○	○		
土地使用期限規定及禁止事項		○	○						○	○
土地擁有方式		○	○	○						
土地開發界面之協調	○					○		○		
計畫區用地範圍劃定	○			○						

註：○ 表相關性高

依據上述關於獎參條例用地取得之規定及相關法規，可有五種用地取得方式，如圖6-1-1所示。其中，價購(公有地讓售及私有地協議購置）及市地重劃於獎參條例未明文規定，可視計畫特別狀況採用。

獎參條例第十二條規定，劃定為區段徵收範圍內之土地，經規劃整理後，港埠及設施所需土地依開發成本讓售與主管機關。即政府依法辦理區段徵收後所得港埠設施用地，得依開發成本讓售與商港管理機關；此並非價購方式。因以獎參條例第十二條規定取得之國際商港用地，其取得成本僅為開發成本，用意應為減少民間機構投資之用地取得成本負擔。

茲說明五種用地取得方式，未來商港管理機關可參考各種土地取得方式之作業流程，擬定土地取得計畫。各種土地取得方式之作業流程詳細說明如后：



註：* 獎參：獎勵民間參與交通建設條例 * 國：國有不動產撥用要點
* 都：都市計畫法 * 平：平均地權條例
* 土：土地法 * 平施：平均地權條例施行細則

圖 6-1-1 土地取得方式

資料來源：1. 省住都局「台灣省獎勵民間投資大眾捷運系統辦法之研究」。
2. 本研究整理。

1. 價購

商港管理機關為了取得國際商港建設用地，可向其他公營事業機構或私人企業議價收購其港區內之事業用地。買賣行為須買賣雙方之同意，始得為之。其作業程序如圖6-1-2 所示。

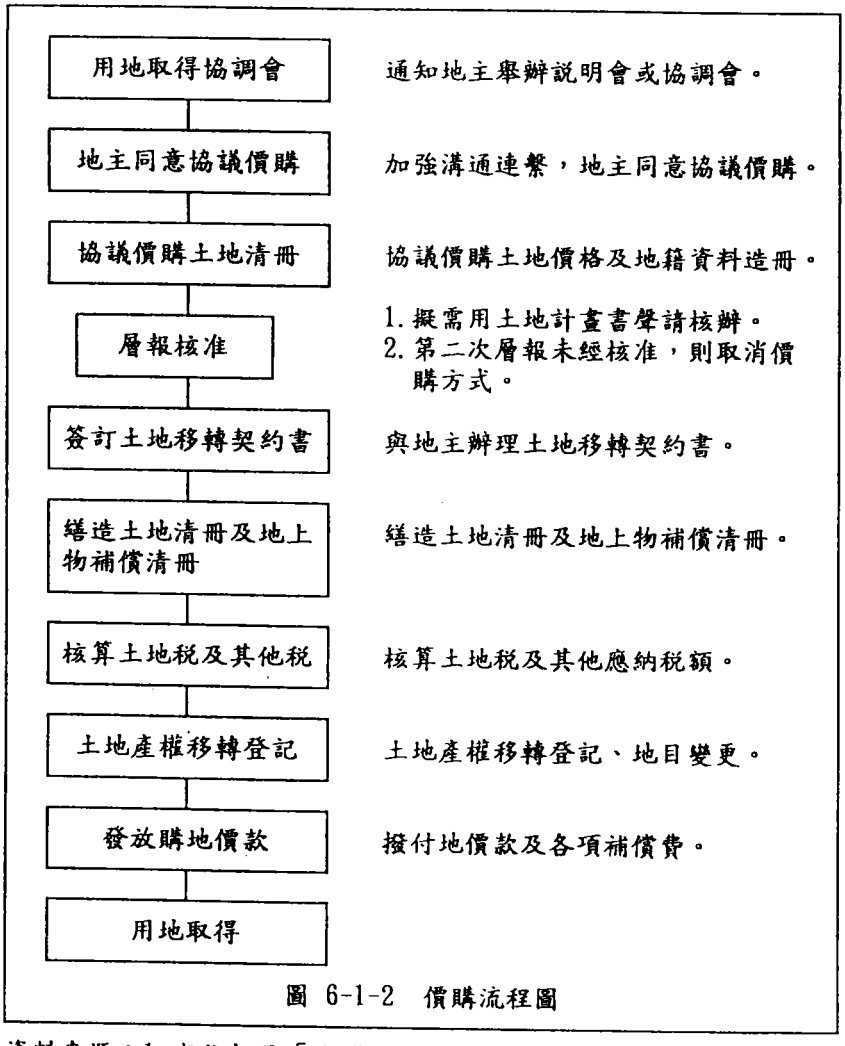


圖 6-1-2 價購流程圖

資料來源：1. 省住都局「台灣省獎勵民間投資大眾捷運系統辦法之研究」。
2. 本研究整理。

2. 公地撥用

依獎參條例第十條，其交通建設用地屬公有土地者，主管機關依程序辦理撥用，公有地撥用程序規定於土地法第二十六條：「各級政府機關需用公有土地時，應商同該管市縣政府層請行政院核准撥用」。作業流程如圖6-1-3 所示。

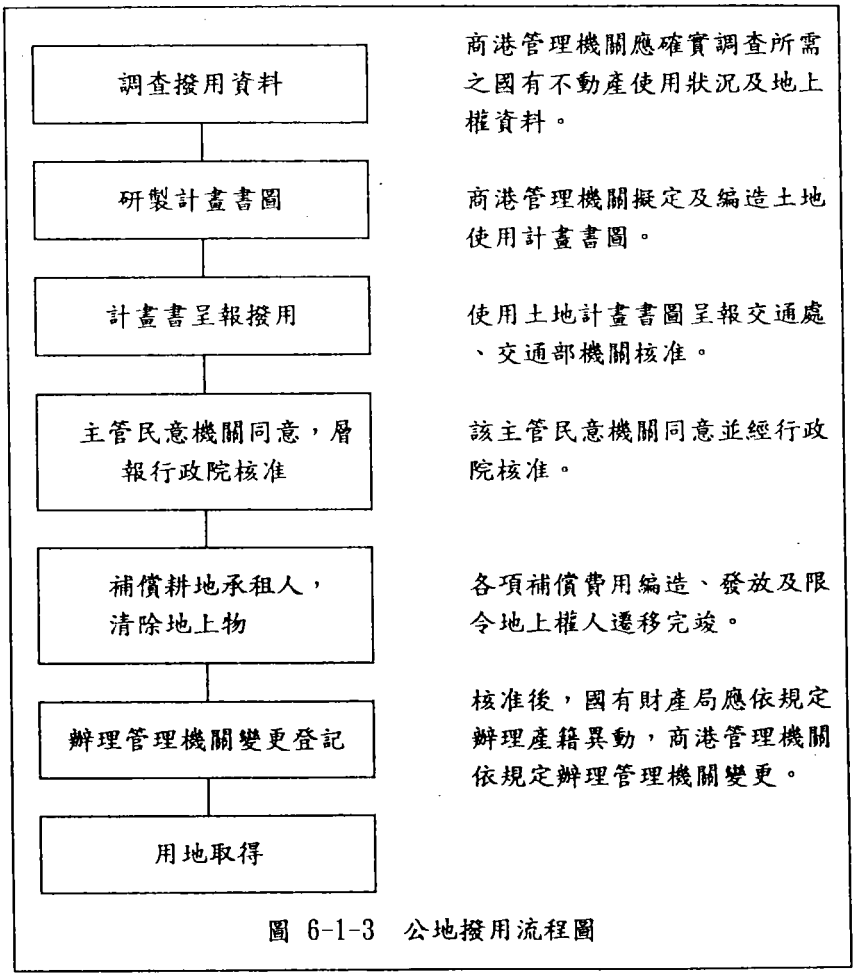


圖 6-1-3　公地撥用流程圖

資料來源：1. 省住都局「台灣省獎勵民間投資大眾捷運系統辦法之研究」。
2. 本研究整理。

3. 徵收

徵收係指一次單純個別徵收私有土地而言。商港管理機關可基於國際商港建設之需要，依獎參條例及相關法令徵收私有土地。其作業流程如圖6-1-4 所示。

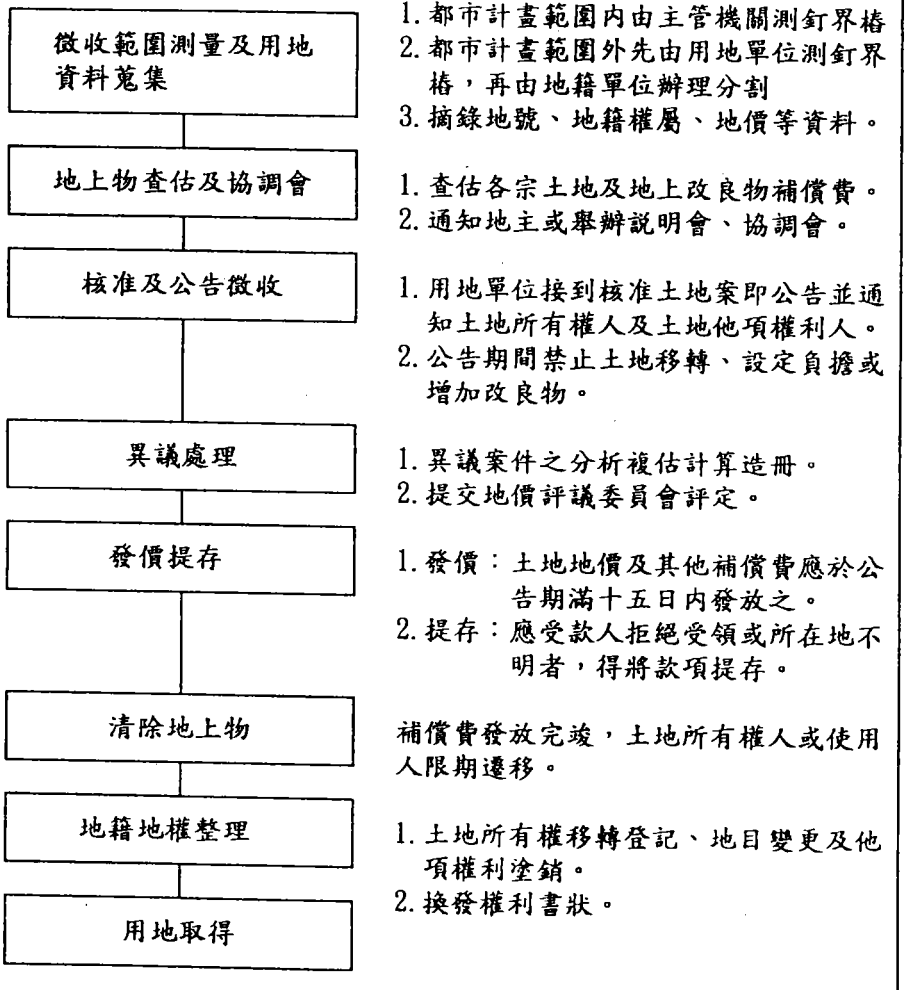


圖 6-1-4　徵收作業流程圖

資料來源：1. 省住都局「台灣省獎勵民間投資大眾捷運系統辦法之研究」。
2. 本研究整理。

4. 市地重劃

市地重劃由中央、省(市)或縣(市)主管機關辦理。政府辦理市地重劃時，需獲得地主半數以上且其所有土地面積超過重劃區地面積半數者之同意，始得辦理市地重劃，或由地主自行組織重劃會辦理土地重劃。其作業流程如圖6-1-5 所示。市地重劃之強制性不足，因尚需經多數地主之同意。本方式之適用時機為計畫使用港區外或港區邊界土地，且該省(市)或縣(市)主管機關能配合以市地重劃方式提供商港管理機關建設用地。

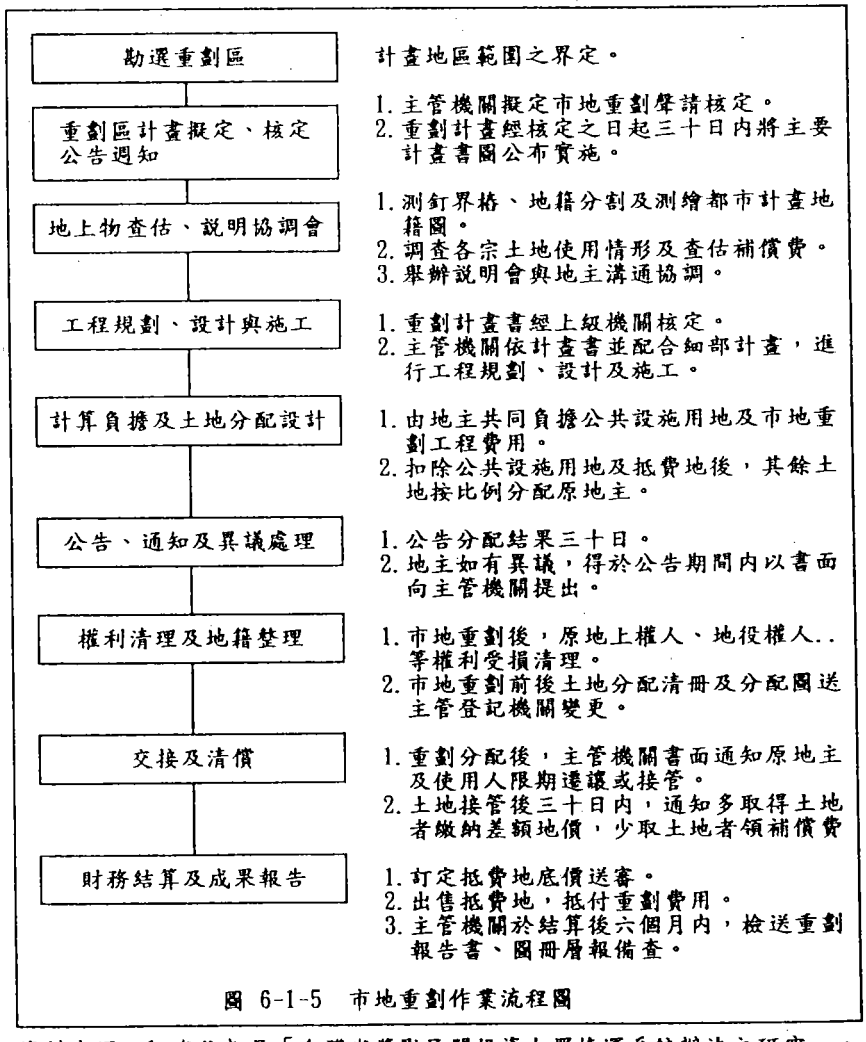


圖 6-1-5 市地重劃作業流程圖

資料來源：1. 省住都局「台灣省獎勵民間投資大眾捷運系統辦法之研究」。
2. 本研究整理。

5. 區段徵收

依獎參條例第十二條，主管機關應會商都市計畫、地政等有關機關，得於港埠及其設施與其毗鄰地區劃定範圍，報經行政院核定後，先行依法辦理區段徵收。

同條第二項，劃定為區段徵收範圍內土地，經規劃整理，港埠及其設施所需土地依開發成本讓售予主管機關。區段徵收乃政府為特定目的之需要，得將一定區域內之私有土地予以全部徵收，於重新分宗整理規劃後，先由政府取得所需事業用地及公共設施用地，再將其可支配之建築用地，予以出售或租賃之處分，以改進該地區之土地利用，達到該事業目的之發展。其作業流程如圖 6-1-6 所示。

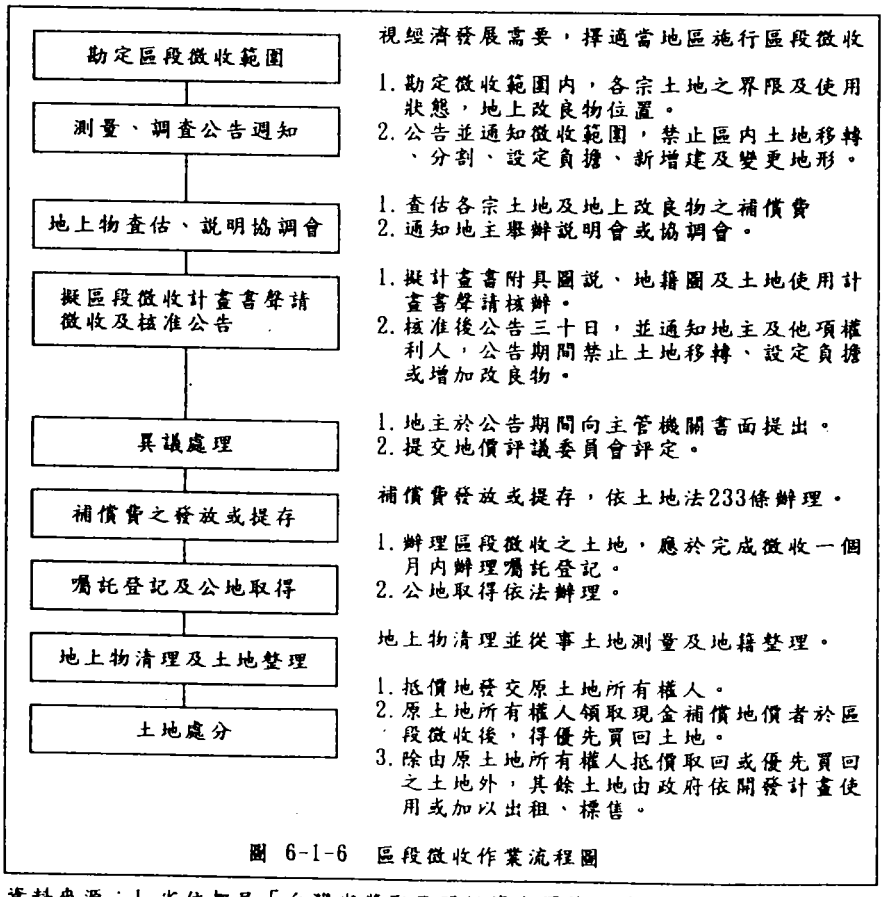


圖 6-1-6 區段徵收作業流程圖

資料來源：1. 省住都局「台灣省獎勵民間投資大眾捷運系統辦法之研究」。
2. 本研究整理。

6.1.2 用地取得方式比較

茲就合作條件、法令依據、補償方式、財務負擔、土地所有權歸屬. ....等，比較及分析各種港埠設施用地之取得方式，並整理如表6.1.2 所示。由表可知，商港管理機關在何種時機引用何種方式取得港埠用地較為簡便適當；表中並有各種用地取得方式之法令依據。

依據獎參條例之規定，私有土地之取得以徵收及區段徵收方式為主，公有土地以撥用為主。此乃基於儘量減少民間機構投資港埠設施興建、營運之土地成本負擔為主要考量，又避免了價購私有土地衍生之問題，如地主不願賣地，或出價過高。一般徵收所取得土地，受土地法第二十五條及國有財產法相關規定限制；區段徵收取得之土地，可公開出售，不受土地法第二十五條之限制。換言之，以區段徵收取得之土地在處理上較具彈性。但區段徵收在執行上亦有不少問題，有關這方面之研究可參考「獎參條例辦理區段徵收取得土地處理之研究」(交通部臺灣區國道新建工程局)。

利用市地重劃方式取得用地，於時間上亦無法配合得好；投資時機若無法確實掌握，則民間機構之投資風險自然增加，會因此減低其投資之意願。由上所述，建議商港管理機關之國際商港用地儘量使用公有土地，避免使用私有土地；若必須取得私有土地，應避免採市地重劃方式以免延誤投資計畫，且避免以區段徵收方式以免滋生困擾，而應儘量採價購或徵收方式。

表 6.1.2 港埠用地取得方式比較表

方式 比較項目	價購	公地撥用	徵收
合作條件	地價補償金以協議為主	有償撥用	以法定地價為補償金
法令依據	民法：758，760 都：48	土：26 都：27，52 國：38，39 獎參：9，10	土:92, 196, 208～211, 215～217, 219～239, 241～247, 獎參:11， 都:48～49, 平:42
補償方式	支付地價補償金	有償撥用，依公告現值支付地價補償金	一次付清地價補償金何準
財政負擔	一次付清地價補償金，財力負擔重	財政負擔最輕	一次支付全部地價補償金，負擔最重
土地所有權歸屬	商港管理機關	商港管理機關	商港管理機關

註：＊ 都：都市計畫法　　＊ 平施：平均地權條例施行細則
＊ 土：土地法　　＊ 國：國有不動產撥用要點
＊ 平：平均地權條例　　＊ 獎參：獎勵民間參與交通建設條例
資料來源：1. 省住都局「台灣省獎勵民間投資大眾捷運系統辦法之研究」
2. 本研究整理。

表 6.1.2 港埠用地取得方式比較表(續)

方式 比較方式	市地重劃	區段徵收
合作條件	地方政府讓售	地方政府讓售
法令依據	土：135～142 平：7，42，56～67 都：48，57，58	民:774～798, 832～841 土:104 平:64, 平施:91 獎參:12
補償方式	土地開發成本費交予地方政府	補償金、優先承受權及優先買回權
財政負擔	可減低用地取得費用	抵償式區段徵收政府財務負擔較經
土地所有權歸屬	商港管理機關	商港管理機關

註：＊ 都：都市計畫法　　＊ 平施：平均地權條例施行細則
＊ 土：土地法　　＊ 國：國有不動產撥用要點
＊ 平：平均地權條例　　＊ 獎參：獎勵民間參與交通建設條例
資料來源：1. 省住都局「台灣省獎勵民間投資大眾捷運系統辦法之研究」
2. 本研究整理。

6.1.3 用地處分方式

商港管理機關取得國際商港建設用地之後，得訂定期限出租或設定地上權與民間機構使用(獎參條例第十條、第十五條)；其用地為商港管理機關依法報請徵收私有土地而來者，得辦理聯合開發、委託開發、合作經營、出租、或設定地上權與民間機構開發、興建、營運(獎參條例第十一條)。民間機構自行規劃者，僅可依據獎參條例第四十七條之規定辦理，不能適用獎參條例第十條、第十一條規定。依據獎參條例第九條規定，用地涉及都市計畫變更者，依都市計畫法第二十七條規定辦理變更；涉及非都市土地使用變更者，於報准徵收或撥用取得土地後，依法辦理土地變更及編定。

依據上述法條，茲簡述出租、設定地上權、聯合開發、委託開發、合作經營之作法，供商港管理機關研擬土地處分之參考。

1. 出租

出租乃承租者支付租金，取得公有土地使用權之處分方式，為許多國家提供公有土地與民間開發所採行的方式。以出租方式處分公有土地涉及出租方式、租期、租金計算及調整、土地使用限制及租約解除等約定。我國公有土地之出租方式，依國有財產法、台北市市有財產管理規則、高雄市市有財產管理規則、臺灣省省有財產管理規則等相關法令規定辦理。

公有土地屬於國有財產，國有財產區分為公用財產與非公用財產兩類；商港管理機關所管理之公有土地，屬於公用財產，依國有財產法第二十八條之規定，主管機關或管理機關對於公用財產不得為任何處分或擅為收益。獎參條例第十條針對此點，已解除其限制，即適用獎參條例者可不受國有財產法第二十八條之限制。另公有土地出租期限原受土地法第二十五條規定之限制，亦被獎參條例第十條解除。故民間機構投資港埠設施，在公有土地使用方面已無法令上之限制；祇需有適用獎參條例之資格，以及

商港管理機關同意出租即可。

民間機構採用向商港管理機關租地方式取得國際商港用地，可依獎參條例規定享地租優惠，且承租期限不受土地法第二十五條限制。

2. 設定地上權

所謂地上權，係指在他人土地上有建築物，或其他工作物，或竹木為目的而使用其土地之權(民法第八百三十二條)。設定地上權之目的為因應經濟上之需要，地上權人不必是土地所有人，兩者之間之權利義務及限制等，均依民法第三編物權之第三章地上權相關規定。地上權人得將其權利讓與他人，除非土地所有人於設定地上權時以契約限制。

以設定地上權方式處分公有土地，土地仍可保持為公有，確保土地增值利益為全民共享。商港管理機關可收取地租及經營權利金，民間機構取得地上權後，可於土地上興建相關營運設施。

3. 聯合開發

聯合開發係指地方主管機關或計畫執行機關依其所訂計畫，與私人或團體合作開發毗鄰計畫區之土地，以有效利用土地資源之不動產興建事業而言。關於「聯合開發」之定義，現僅見於「大眾捷運系統土地聯合開發辦法」第三條；聯合開發土地取得以協議為原則，協議不成者，得依法以徵收、市地重劃、區段徵收方式辦理。

聯合開發係由公私部門合作開發之一種方式，公私部門可共享整體開發建設效益。依據獎參條例第十一條規定，主管機關將徵收計畫書及所採納民間機構之聯合開發計畫書層送報請徵收私有土地；其所徵收土地當屬國有土地。

依據獎參條例第十一條，商港管理機關可主動與毗鄰國際商港區域之私有土地地主協議聯合開發，私有土地地主亦可主動與

商港管理機關協議開發毗鄰國際商港區域之私有土地。

商港管理機關應可參考捷運局之聯合開發辦法，制定適用辦法。將來商港管理機關亦可視個案，處理民間機構申請之聯合開發計畫。

4. 委託開發

參考國有財產法第十三條，國有財產視實際情況需要，得委託地方政府或適當機構代為管理或經營。依據獎參條例第十一條規定，主管機關將徵收計畫書及所採納民間機構之委託開發計畫書層送報請徵收私有土地；其所徵收土地當屬國有土地，然國有財產局之委託開發辦法不一定適用於依據獎參條例提出之委託開發辦法。

商港管理機關可參考國有財產局之委託開發辦法，制定適用辦法。「委託開發」辦法亦可參考商港法第十二條，將徵收土地授權給民間機構開發、興建、經營，且仍然能適用獎參條例第二十五至三十四條之融資與稅捐優惠辦法。將來商港管理機關亦可視個案，處理民間機構申請之委託開發計畫。

5. 合作經營

合作經營可參考國外做法，運用公有土地，結合相鄰私有土地，共同開發經營；或運用公有土地，結合民間資金及開發、管理與經營技術，合作經營。

公有土地依所有權屬分為公用財產及非公用財產兩種。依據國有財產法第四條之解釋，國有財產局所有土地為非公用財產，商港管理機關之土地應屬公用財產。另依據國有財產法第三十三條「公用財產用途廢止時，應變更為非公用財產。....」，所以國際商港區內之土地亦有可能為非公用財產。

國有財產法第四十七條明定，國有財產局得改良利用國有非公用土地，以增加收益。利用時應配合區域計畫、都市計畫，會同有關機關舉辦，或委託經營。由此可視為合作經營方式，但合

作對象僅限於「有關機關」，意即公部門機構才能為合作對象。財政部針對國有財產法第四十七條規定，初步選擇由土地銀行做為「有關機關」，結合民間專業機構辦理國有土地之信託開發。此舉突破國有土地開發之法規束縛，而國有地以信託方式交由民間專業機構開發與經營已是一項趨勢。

財政部國有財產局並針對國有土地信託方案完成試辦作業要點，其重點是未來都市更新計畫方案內的國有土地將可信託給民間專業單位開發、管理與經營，信託時間最長則限定為二十年；國有財產局將就個案洽商信託方式。

依據獎參條例第十一條，主管機關將徵收計畫書及所採納民間機構之合作經營計畫書層送報請徵收私有土地；其所徵收土地與國有財產局之公有土地類別不同，故國有財產局之合作經營辦法不一定適用於依據獎參條例提出之合作經營辦法。但商港管理機關可參考國有財產局之合作經營辦法，以及上述國有土地信託辦法，制定適用辦法。「合作經營」辦法亦可參考商港法第十二條，將徵收土地授權給民間機構開發、興建、經營，且仍然能適用獎參條例第二十五至三十四條之融資與稅捐優惠辦法。將來商港管理機關亦可視個案，處理民間機構申請之合作經營計畫。

交通部已針對獎參條例第十二條第三項訂定「獎勵民間參與交通建設區段徵收取得土地處理辦法」，其中第六條、第八條及第九條是有關交通建設主管機關信託、委託私人或團體辦理土地開發經營或聯合開發、合作經營之規定，應可作為執行獎參條例第十一條之參考。

獎參條例第六條規定適用對象，除由政府規劃之交通建設計畫外，尚准許民間自行規劃交通建設計畫，然其適用條文不同。依據獎參條例第三十九條規定，民間自行規劃參與交通建設，應擬具土地使用計畫、興建營運計畫、財務計畫及其他法規規定文件，報經主管機關審核通過後，並按規定時間依主管機關核定之土地使用計畫，經自行或政府協助取得土地所有權或使用權後，

始得依法興建、營運。

基於政府處事公開、公平、公正原則，為免除私人權益因交通建設不當規劃而致受損，政府應主動提出計畫，並作詳細之規劃，然後由民間提出參與投資計畫。在此就民間機構申請商港管理機關擬定之計畫，提出一些課題，並建議商港管理機關之回應及作法。

課題一、民間擬以土地租賃方式提出計畫，向商港管理機關申請碼頭租用及經營。

建議：民間以此種方式取得投資計畫用地已行之有年，因係商港管理機關既有土地，不涉及公地撥用及私地徵收問題，現行辦法是依據商港法第十二條規定，商港管理機關與公私事業機構以約定方式興建或租賃經營；雙方協議後訂定契約，即可展開計畫，過程甚為簡便。若商港管理機關計畫使用港區外土地，則可依據獎參條例第九條至第十五條規定，以公地撥用及私地徵收方式取得土地後，出租與民間機構使用，商港管理機關則可依據「獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法」計收租金。

課題二、民間機構擬以設定地上權方式提出計畫，向商港管理機關申請碼頭興建及經營。

建議：商港管理機關可依據獎參條例第九條至第十五條規定，以公地撥用及私地徵收方式取得土地後，設定地上權與民間機構使用。租金方面，可依據「獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法」計收租金。

課題三、臨商港區域之私有土地地主擬以聯合開發方式，向商港管理機關申請旅客過境大樓或飯店之興建及經營。

建議：依據獎參條例第五條及獎參條例施行細則第十條規定，

旅客過境大樓及飯店之興建營運是否適用獎參條例，端視其是否認定為「旅客服務中心有關設施」或「其他經主管機關核定之相關必要設施」。此課題係提供商港管理機關參考，於規劃民間投資時可考慮這些設施之興建營運計畫。若商港管理機關接受此類計畫之申請，關於計畫用地涉及私有土地部分，得依獎參條例第十一條之規定辦理徵收，並於徵收計畫書中載明地主研擬之聯合開發計畫。依據獎參條例第十一條之「聯合開發」實施辦法，商港管理機關可參考捷運局之作法，妥善制定。

課題四、民間機構擬以委託開發方式提出計畫，向商港管理機關申請碼頭興建及經營。

建議：依國有財產法第十三條，國有土地應可以委託開發方式開發經營。民間機構可擬具委託開發計畫書及其他法規規定文件，依據獎參條例第三十五至三十八條規定，參與開發資格甄選。若取得許可開發資格，商港管理機關便可依據此委託開發計畫書併徵收計畫書依法報請用地徵收，之後與民間機構協議開發、興建及營運事宜。商港管理機關可參考國有財產局作法，妥善制定適於獎參條例第十一條之「委託開發」實施辦法。

課題五、臨商港區域之私有土地地主擬以合作經營方式，向商港管理機關申請碼頭興建及經營。

建議：私有土地地主可擬具合作經營計畫書及其他法規規定文件，報請商港管理機關核准。商港管理機關便可依據此合作經營計畫書併徵收計畫書依法報請徵收，之後與地主協議開發、興建及營運事宜；但地主必須先依獎參條例第三十五至三十八條規定，參與開發資格甄選。有關適於獎參條例第十一條之「合作經營」實施辦法，商港管理機關可參考國有財產局之作法，妥善制定。

6.1.4 用地取得相關問題

商港管理機關規劃國際商港建設計畫之用地以公有地居多，而公有地是以撥用方式取得。不論有償或無償撥用，從徵求所有機關及主管機關同意、地上物清除、有償或無償撥用之認定等問題，因法令條文繁冗，條文解釋可能因人、因時、因地而異，造成計畫單位不少困擾。

港埠計畫用地若牽涉到私有地，則宜以徵收為主。私有土地之徵收，是由需地機關向行政院報核後，由地政機關執行，故徵收用地前之協議是不可避免的。協議中較常發生爭議的，如徵收地價補償不一、地價評議委員會是否具公平性、毗鄰縣市地價差異懸殊、土地補償價格偏離市價等問題；這些問題唯有增修法令條文，加以明確規範，減少法令灰色地帶，才足以讓民眾信服，減少需地機關用地取得之困擾。政府宜儘快完成相關法令之修改或突破(如表 6.1.3所示)；可請有關修法單位廣徵民意，邀請專家學者，共同研擬改進法令方案，以突破目前法令限制，減少民眾之抗爭，提高民間參與港埠建設之意願。

表 6.1.3　用地取得相關問題分析表

問　　題	現有待修訂或突破之法令
一、徵收使用期限之限制	土地法第213～214條、第219條
二、公地之有償與無償撥用	平均地權條例施行細則第69條
三、公告土地現值偏低	政府每年七月一日公告土地現值；一年間隔太長，易於土地炒作
四、地價區段不均衡	縣市間之毗鄰地段土地公告現值由各縣市地價委員會評定，差距懸殊
五、法定徵收地價補償標準不同	土地法、平均地權條例、都市計畫法、建築法

資料來源：1. 省住都局「台灣省獎勵民間投資大眾捷運系統辦法之研究」。
2. 本研究整理。

由前述用地取得方式，可知不論是價購、撥用或徵收，不論是公有地或私有地，從計畫區位置勘選、測量、調查至土地處分權轉移，都須經過冗長的地上物查估及補償過程。唯港埠用地多屬於公有土地，地主成員較簡單且易溝通，祇要與各主管事業機關達成協議，並層報上級單位及民意機關核准，便能執行土地移轉工作。因地主大都為政府機關或國營事業單位，地上物查估及補償工作應能很快地完成，祇要各單位能配合儘快地完成所有地上物之查估工作。

至於如何加速私有土地之取得，可依據獎參條例第十三條規定；商港管理機關得協調公有土地管理機關或公營事業，就其管理或所有土地訂定開發計畫，依法辦理開發及處理，並提供開發計畫範圍內一定面積之土地、建築物，准由未領補償費之被徵收土地所有權人，就其應領補償費折算土地、建築物領回。此條款係因應地主「以地易地」之呼聲；因位於計畫區內之私有土地被徵收，而其周圍之土地則因計畫區開發而增值，使不同區位之地主獲得極不公平之代價，對於區段徵收將產生抗拒。

規劃單位於規劃計畫之用地時，應詳查計畫區私有土地之面積及地主人數，預先協調公有土地管理機關或公營事業，提供其訂定之土地開發計畫範圍內一定面積之土地、建物，做好被徵收土地所有權人要求以「以地易地」之準備。

其它可能的問題是涉及國防軍事需要，必須有所協商時。法律上窒礙難行之處，可以特別法方式解決，因國防上需要而與計畫衝突時，仍應以國防為重，以保障全民利益。

上述係商港管理機關取得國際商港建設計畫用地，於法令上及執行上所可能面臨之問題。至於民間機構向商港管理機關申請計畫用地，可能面臨之問題，以及本研究對於商港管理機關如何處理之建議，如后說明。

1. 用地開發界面之協調

民間投資港埠設施興建、營運，目的是為了獲利，故商港管理機關規劃單位該有的基本共識為：

(1)必要之基盤設施（如主要道路及基本共同管溝等財務無法自償之設施）應由政府負責開發興建。

(2)具財務自償性之公共設施，得由民間負責開發、營運後，移轉給政府部門。

建議民間機構申請投資港埠設施時，應與商港管理機關就土地使用、設施營運及工程界面....等予以充分溝通及協調。

2. 用地使用期限及限制事項

商港管理機關應先擬妥港區長遠發展計畫，並予以告示，審核民間之投資開發計畫須依照港方既定政策，評估其計畫之效益及可行性。

由於民間機構投資國際商港建設之目的仍是以獲利為主，自然希望土地使用權年限愈長愈好，但基於港埠發展整體考量立場，每段時間即應檢討目前發展狀況，並作適當調整。若給予民間過長之使用權年限，全面檢討港區發展時易有綁手縛腳之感。

基於公平立場，商港管理機關對於每一項民間機構申請之投資案的投資報酬應採相同標準，故核准使用權之期限將不會相同。商港管理機關應嚴格審核民間投資計畫內容，並監督其土地使用是否與計畫內容相符；契約內容並應詳載違規處罰條文，如縮短其使用權限及收回使用權....等。

上述建議是針對商港管理機關自行規劃之計畫而言；倘若民間機構自行提出計畫，且有多個計畫欲使用同一塊土地，或相同性質計畫過多，超過港埠整體需求之總量，商港管理機關仍應基於總量管制以利發展原則，比較各計畫之內容及回饋，擇優先予實施，較次者請開發業者修正其計畫。

開發計畫一旦核准，應敦促開發業者依照計畫時程限期完成；建議契約內容亦應詳載計畫履行之處罰條文，違規嚴重時應收回使用權，讓其他申請業者有機會實現其投資計畫。

3. 加速用地取得

為使計畫能順利推展，減少計畫成本之支出，提高民間機構參與投資意願，加速用地取得是個重要因素。因為各項投資推動的時機是很重要的；唯有掌握到國際航運情勢發展及需求動態，適時投資港埠設施，才能減低投資之風險。因此，商港管理機關對於民間計畫之審核，宜簡化層級，使計畫能儘快審核完畢，讓民間機構能儘快取得計畫用地。

建議商港管理機關能針對用地取得問題，層報上級核准設立一授權單位或委員會，統籌民間機構計畫申請事宜，並直接可授權民間機構開發港埠設施，以縮短計畫申請時程。使民間能快速地執行投資計畫，掌握到商機，獲取合理報酬，應是商港管理機關推動民間機構投資港埠設施該有的共識。

4. 相關機關之協調

民間機構投資國際商港建設之範圍及規劃、執行，可能涉及不同層面之法令限制，甚至互相抵觸。因此，各項行政法令障礙之突破亦是順利推動民間投資計畫重要之一環。依據行政法令執行審查計畫任務之各相關機關，在遇到問題時，應主動提出，交予法案研議及修改單位，統合各抵觸或窒礙難行之法案，一併修改或增訂，解決法令限制問題。

若是牽涉到不同機關意見需整合、協調情況，上級機關應明確表示意見，並協助民間機構解決機關間之爭議，以免減低投資者之意願。

同時，法令對於公務人員有所拘制之條文應予以檢討，以鼓舞其行政士氣，民間投資者亦可避免因公務人員避嫌的態度

導致計畫中橫生枝節。

5. 用地擁有方式

依據土地法第十四條規定，海岸一定限度之土地不得為私有。依此規定，商港區域內之土地產權原則上不得為私有。另依據商港法第十二條規定，商港區域內各項商港設施，得視需要，由公、私事業機構以約定方式興建或租賃經營。但所有在商港區域內之公有土地投資興建之商港設施，其產權仍屬商港管理機關所有。即民間機構投資國際商港設施，僅能依約取得一定期限之地上權，土地所有權皆歸商港管理機關所有。

民間投資商港建設之限制似乎較投資工業港為多，因依促進產業升級條例第三十條規定，由民間投資興建之工業港，得取得設施所有權並自行管理維護。投資工業港之條件為投資人須以興辦工業為目的。事實上工業港將來之管理及營運所受限制較商港為少，非有適當之監督，無法管制其營運貨種。在投資工業港較有利可圖之情形下，民間投資商港之意願也會打點折扣。

民間機構依據獎參條例投資國際商港設施，因無法取得用地所有權，向銀行借貸資金有限，資金籌措誠屬不易。民間投資者因不能擁有計畫用地，既使長期經營亦無法享有不動產增值利益，獲利來源有限，會減低民間投資之意願。因此，如何減少投資港埠設施之土地所有權限制，提高民間投資之誘因，為商港管理機關推動民間機構投資港埠相關設施之努力方向。

6. 計畫區域用地範圍劃定

獎參條例第十二條規定，需交通建設用地機關得會商都市計畫、地政等有關機關劃定用地範圍，報經行政院核定後，先行依法辦理徵收，而後發布實施都市計畫進行開發。

上述條文之闡明，見獎參條例施行細則第十二條。劃定範圍辦理區段徵收時，應備比例尺不小於五千分之一相關圖籍，

並會同有關機關，就計畫內容、與相關計畫之配合、與周圍環境之配合、現況及限制、自然環境....等因素評估具可行性之實施地區，範圍劃定並層報核可辦理擴大或新訂都市計畫後，再次會同有關機關，現場評估勘定區段徵收之範圍。實施區段徵收範圍勘定後，主管機關應擬具開發計畫，報經行政院核定後，辦理區段徵收。

依據獎參條例第六條、第十二條、第十五條、第三十九條及第四十七條之規定，民間機構自行規劃國際商港建設投資計畫，可經由商港管理機關協助，取得計畫用地；其立意無非是以公權力協助有意投資港埠設施之民間機構，減低其用地取得成本，但此舉亦損害一般民眾之權利。建議商港管理機關應有整體性的港埠發展計畫，並取得足夠發展用地之後，再讓民間機構就商港管理機關所有土地提出投資計畫及用地計畫申請，避免為配合計畫徵收民地之情況。

7. 商港用地之權屬

台灣地區之國際商港目前由交通部委託台灣省政府管理，管理依據之法令為民國六十九年公布，且於最近(民國八十五年)修訂之「商港法」。茲針對下列問題，依據商港法各項條文予以解釋及引伸。

(1)商港用地之權屬。是否得為私有？

(2)商港區域內劃設之各種專業區及加工出口區、自由貿易區的用地權屬。

(3)臨商港港區界限內水域設置碼頭、棧埠設施之權屬。

依據商港法第八條規定，「商港需用土地得依土地法及有關法律徵收之。商港建設計畫有填築新生地者，應訂明其權屬，於填築完成後依照計畫辦理登記，並由商港管理機關使用收益。」，即商港建設之用地無論是徵收取得，或是填築新生地取得，皆由商港管理機關使用收益，則商港用地都不應屬於私人；商港用地皆為公有土地。另外，依據商港法第三條規定，

「國際商港，由交通部主管。國內商港，由省(市)政府主管，受交通部監督。」，故國際商港用地應為國有土地，國內商港用地應為省(市)有土地。

依據商港法第十一條規定，「交通部為管理國際商港，於各港設商港管理機關。國內商港，由各省(市)政府設管理機構管理。商港區域內劃設之各種專業區及加工出口區、自由貿易區，由各目的事業主管機關管理或專設機構管理經營之。」，即位於商港區域內之各種專業區及加工出口區、自由貿易區，其用地之取得、使用及收益，為各目的事業主管機關管理或專設機構管理。

商港法第二條規定，商港區域為劃定商港界限以內之水域與為商港建設、開發及營運所必需之陸上土地。由此可主張，臨商港區域內水域之碼頭及棧埠設施皆應受商港管理機關管理及收益。因碼頭及棧埠設施係為船舶所用，而通商船舶之出入皆受商港管理機關管制，自應如此主張，以收事權統一之效。

舉例來說，高雄加工出口區位於高雄港內，其用地係填築新生地而得，由加工出口區管理處管理及收益。而位於該加工出口區外圍之碼頭則權屬於高雄港務局，並由高雄港務局管理及收益。同理，位於高雄港苓雅商港區南側國營事業之臨港碼頭，係歸高雄港務局所管，其用地為國有土地。

6.2 政府行政及相關法令配合問題

6.2.1 政府行政配合

一、目的事業主管機關、省（市）政府或縣（市）政府配合

國內各國際商港，除商港管理機關管理外，並劃有各種專業區，由各目的事業主管機關，或專設機構管理。依獎參條例第三條規定，獎參條例訂定事項，涉及目的事業主管機關職掌者，應會同目的事業主管機關辦理。

就目前各國際商港區域內，劃分之專業區有：工業專業區、倉儲轉運區、漁業專業區、食品加工區、造船工業區、電力專業區、加工出口區等，其目的事業主管機關或專設機構，列表6.2.1。未來民間機構參與各國際商港BOT 等興建或營運計畫，範圍涉及各專業區者，應配合各目的事業主管機關或負責管理之專設機構辦理。

表 6.2.1　國際商港各專業區目的事業主管機關

專業區類別	目的事業主管機關／專設機構
1. 工業專業區	經　濟　部
2. 倉儲轉運區	經　濟　部
3. 漁業專業區	農　委　會
4. 食品加工區	經　濟　部
5. 造船工業區	經　濟　部
6. 電力專業區	經　濟　部
7. 加工出口區	經　濟　部

另BOT 等興建或營運計畫，設施使用土地擴及港區外者，如：港區聯外鐵路、公路等，其用地主管機關為省（市）政府，或縣（市）政府，對此類設施興建或營運計畫，由主管機關、商港管理機關與相關省（市）政府或縣（市）政府協調辦理。

二、商港管理機關相關部門配合

獎參條例對民間參與之重大交通建設，由規劃、公告招標、興建、營運至移轉，雖諸多條文指明主管機關辦理。但民間參與國際商港建設，其興建、營運範圍大部份侷限於國際商港區域，管理機關大部份亦為國際商港管理機關，且興建、營運計畫與國際商港之發展關係密切，不可分割。故未來主辦機關可為各商港管理機關，負責規劃、招標、興建營運監督管理及產權移轉工作之執行，而商港管理機關將相關推行計畫呈報主管機關核准後，再由主管機關督導或共同辦理方式推行。

對BOT 等計畫，商港管理機關在推行工作組織編制上，因目前各商港管理機關正推動港埠民營化工作，基於部門人事精簡原則，可由現有部門遴選相關人員，以任務編組方式組成，負責工作推行。工作內容方面，視計畫性質，可涵蓋：興建及營運方式初步規劃、契約研擬、法規研析、招標工作、興建及營運監督管理、產權移轉及計畫宣傳行銷等。茲以目前商港管理機關一般編制，涉及相關工作之部門：

1. 業務組：興建營運規劃、契約研擬與簽訂、招標工作、營運收益管理等。
2. 工務組：興建規劃、監督管理等。
3. 港務組：興建營運規劃、營運監督管理等。
4. 航政組：航政監督管理。
5. 機務組：機工具出租作業。
6. 勞安組：勞安作業檢查。
7. 法規組：契約條文、法規研析。
8. 環境保護所：興建營運規劃、監督管理。
9. 會計室：營運收支。
10. 總務室：產權移轉登錄、資產管理。
11. 財產室：產權移轉登錄、資產管理。
12. 資訊室：營運相關資訊作業。
13. 秘書室：文宣、公關。
14. 政風室：招標、興建、營運、移轉等作業監督。

未來BOT 等計畫任務編組成員，可由上述部門遴選相關人員組成。此外，若涉及各種工程、財務等專業技術、可考量聘請專業顧問公司，參與整個計畫推動。

BOT 等計畫，各執行階段與商港管理機關業務相關之部門，參閱表6.2.2 。

表 6.2.2　獎參條例各執行方式業務相關部門表

執行　階段	業　務　相　關　部　門
規劃徵求期	業務組　機務組　法規小組 工務組　總務組　財產室 港務組　會計室 航政組　政風室
契約訂定期	業務組　會計室 工務組　政風室 秘書室　法規小組 總務室　財產室
興　建　期	業務組　勞工安全衛生管理組 工務組　環境保護所 總務室　財產室 會計室
營　運　期	業務組　資訊室　政風室 工務組　總務組　環境保護所 機務組　會計室　財產室 航政組　勞工安全衛生管理組
移　轉　期	業務組　總務組　法規小組 機務組　會計室　財產室 資訊室　政風室

6.2.2 相關法令配合問題探討

一、興建、營運契約之法律性質

依獎參條例第七條：「主管機關視交通建設個案特性，基於公平原則，許可民間機構於一定期限內經營交通建設，....」另獎參條例第三十八條：「民間機構經主管機關評定為最優申請案件者，應自接獲通知之日起，按評定規定時間籌辦，並與主管機關完成興建、營運之簽約手續....」依此，對於民間機構參與國際商港建設，被評定為最優申請案之民間機構將與主管機關簽訂興建、營運契約。

依獎參條例簽訂之興建、營運契約，在法律性質上究竟屬行政契約或一般私法契約，有兩種不同看法。

(一)行政契約之定義

行政契約為行政法學之名詞，我國現行法律並無明文定義，惟行政院研擬之行政程序法草案定有專章規範行政契約，參見其規定，行政契約指行政機關與人民間，就公法上權利義務之發生、變更或消滅所簽定之契約。

雖然我國現行法律對行政契約無明文規定，但在實務判決上已承認，如大法官會議釋字第二四八號解釋文對國立醫學院與公費生間所訂之契約，係一行政契約，其解釋理由書更進一步說明：「行政機關基於其法定職權，為達成特定之行政上目的，於不違反法律規定之前提下，自得與人民約定提供某種給付，並使接受給付者負合理之負擔或其他公法上對待給付之義務，而成立行政契約關係」，足見行政契約已於法律實務中存在。

(二)行政契約或私法契約之界定

依獎參條例簽訂之興建、營運契約，在法律性質上究竟屬行政契約或一般私法契約，依我國最高法院六十一年台上

字第一六七二號判例指出：「公法上契約與私法上之契約，其主要之區別(標準)為契約之內容與效力，是否均為公法所規定（例如志願服兵役為公法上之契約，其內容及效力，悉依兵役法之規定是）。如契約之內容及效力，並無公法規定，而全由當事人之意思訂定者，縱其一方為執行公務，仍屬於私法契約之範圍」。

而民間機構與商港管理機關依獎參條例簽訂之興建、營運契約，以獎參條例為依據，其興建營運許可權、公有地承租或使用地上權等，獎參條例及其相關子法皆有明文規定，可將其納入興建、營運契約中，使其具有私法上效力。惟興建、營運契約中，若其條文獎參條例未明文規定者，如押標金、履約保證金、保固保證金等，宜以私法性質視之，屬私法性質者類同適用民法相關規定。

(三)行政契約之要件、解除、終止

行政契約之合法要件原則上與私法契約相同，有下列幾項（吳庚，"行政法之理論與實用"，PP.341～342)：

1. 政府機關有締約權限
2. 須以書面方式為之
3. 契約內容須不抵觸法令
4. 須符合法定程序

行政契約訂定後，契約之解除或終止（吳庚，前揭書，PP.344～345)，有下列性質與方式：

1. 民法上解除或終止契約之事由，類推適用民法之解除或終止之規定。
2. 涉大眾利益者，為避免大眾利益遭重大損害，行政機關解除／終止契約／調整內容／強制履行，惟上述因解除／終止／調整內容／強制履行，造成民間機構損害，行政機關應予補償。
3. 基於情事變更原則，當事人得調整或改變原先約定之內容，如不能達成協議，亦得解除或終止契約。
4. 法律變更時，若行政契約約定之權利義務事項，為嗣後制定之法律直接規範時

(1)約定內容與法律規定一致者，契約自然解除。

(2)約定內容抵觸法律者，以法律有溯及效力者為限，契約無效，若法律未具溯及效力時，則當事人得於繼續履行／解除／終止契約擇一為之。

二、獎參條例「撤銷」之涵義

獎參條例第四十三條規定民間機構，於興建或營運期間，如有施工進度嚴重落後，工程品管重大違失，經營不善或其他重大情事發生，主管機關得為下列處理：

1. 限令定期改善。
2. 逾期不改善或改善無效者，停止其興建或營運一部或全部。
3. 受停止興建或營運處分六個月以上仍未改善者，撤銷其興建或營運許可。

而所謂撤銷，在行政法與民法上意義不同，行政法上之撤銷，指對違法以行政處分消滅其效力，對合法之行政處分，僅能以「廢止」行政處分為之。而民法之撤銷為單方行使之權利，依民法第 114條規定，法律行為經過撤銷，視為自始無效，且民法上撤銷權須以法律明文規定情形為限，當事人不得自行約定。

獎參條例第四十三條第一項中，所謂撤銷對民間機構逾期不改善或改善無效者，應指「廢止」行政處分之意，非字義上之「撤銷」涵義。

三、審計法與營繕工程稽察條例相關規定適用問題

(一)審計法審核條件適用探討

依審計法第四十七條規定：

「　應經審計機關審核之公有營業及事業機關如下：

1. 政府獨資經營者。
2. 政府與人民合資經營，政府資本超過百分之五十者。
3. 由前二款公有營業及事業機關轉投資於其他事業，其轉投資之資本額超過該事業資本百分之五十者。」

然依獎參條例第四條規定，該條例所稱民間機構，係指

依公司法設立之公司，其有政府或公營事業機構投資者，其直接投資、間接投資合計不得高於該公司資本總額20%。故依獎參條例BOT、BOO、OT參與之民間機構，可有政府或公營事業機構投資股份，因投資合計不高於該公司資本總額20%，不構成審計法第四十七條所規定之必須經過審計機關審核之對象。

(二)審計法與營繕工程稽察條例之開標等規定適用之探討

審計法第五十九條規定：「各機關營繕工程及各種財務購置、定製或變賣之開標、比價、議價、決標、驗收在一定金額以上者，應照法定程序辦理。」

營繕工程稽察條例第二條規定：「各機關營繕工程及購置、定製、變賣財務之稽察，依本條例之規定」。及其第六條規定：「各機關營繕工程及購置、定製、變賣財務在一定金額以上者，應公告招標辦理之；未達一定金額而在一定金額百分之十以上者，得比價辦理之；其在一定金額百分之十以下者，得由該機關首長授權經辦單位，取具二家以上估價單，進行比價或議價辦理之。」

以前述審計法等相關規定適用對象為政府各級機關(1)營繕工程，(2)購置、定製或變賣財務，前者政府為工程定作人，民間為承攬人，對政府提供勞務並於完成一定工作後自政府受償報酬；後者政府為買受人或出賣人，與民間成立買賣關係，該兩種政府與民間之關係均為私法上之關係，其不同於民間參與交通建設時與政府主管機關成立之公法上關係。

另依獎參條例第二條規定：「獎勵民間參與交通建設，依本條例之規定。本條例未規定者，適用其他有關法律之規定。」關於評選民間投資人之評審組織及審核辦法，獎參條例第三十五條至三十九條及子法已有具體規定。可排除審計法及營繕工程稽察條例中比價、議價等程序規定。惟獎參條例未規定之部份，如公告時間、公告方式、招標必備文件等仍需依據審計法、營繕工程稽察條例、行政院暨所屬各機關

營繕工程招標注意事項等規定辦理。

(三)BT執行方式適用之探討

前(一)、(二)討論為民間機構依獎參條例第六條規定(BOT、BOO、OT方式)參與交通建設時，主辦機關對民間申請人之審核程序應否適用審計法及營繕工程稽察條例相關規定；而依獎參條例第八條，即廠商以自有資金先行投資國際商港建設之情形，即BT方式，獎參條例未規定甄審廠商之程序，故作業程序應依據一般公共工程招標等作業規定辦理。

另需注意者，依獎參條例施行細則第五條規定，BT方式在招標文件上，應特別註明下列事項：

1. 建設經費籌措說明。
2. 建設經費分期償付辦法（包括建設總經費、加計之利息、利率、償還年限及期次等）。

四、意外責任之歸屬

關於營運中發生意外事故導致使用者生命、身體或財產遭受損害時，使用者能否主張國家賠償之問題，依國家賠償法（第三條第一項）規定，「公有」公共設施因設置或管理有欠缺，致人民生命、身體或財產受損害者，國家應負損害賠償責任。

有關「公有」之意義，目前有關之法令及解釋如下：

1. 公營之公用事業，如為公司組織者，僅具股份為公有財產，該公營事業所使用之財產，則屬於私法組織之公司所有，非公有公共財產，無國家賠償法之適用。（行政院七十二年十月十五日台北七十二法字第一八五六四號函）
2. 國家賠償第三條所謂之「公有」，並非專指國家或其他公法人所有，凡公共設施由國家或地方自治團體設置或事實上處於管理狀態，即有國家賠償法之適用。（法務部七十五年三月廿八日法七五律字第三五六七號函釋）
3. 私法組織之公營事業所有之設施，如台電之輸電設施非公有公共設施，其損害應適用民法侵權行為之規定。(吳庚)

4. 重點在於公共設施之管理權屬於國家，所謂「公有」指公共佔有。（翁岳生）
5. 公共設施之所有權雖為私人所有，但其管理權若歸屬於行政主體者，即凡公共設施由國家或其他公共團體設置或管理者，即可適用。（廖義男）

上述說法，大部份認為由公共設施「管理權」來確定，管理權屬國家者，即適用國家賠償法，故關於營運中發生事故導致使用者生命、身體與財產遭受損害，使用者能否主張國家賠償法之疑問，可分兩分方面探討。在民間機構許可營運期間，其營運設施似不屬「公有公共財產」，應由經營者「明示」通告其非由政府機關經營，當可解釋為「管理權」不屬國家，不符合國家賠償法之規定，再由營運者另行訂定賠償辦法，以提供使用者之安全保障。至於營運期滿，設施移轉予商港管理機關，若由商港管理機關接手管理，國家賠償法自適用之。

6.3 獎勵措施擬訂

本節將針對未來主管機關執行時，各時期（建造期、營運期、移轉期）可選擇之獎勵措施。本節所提之項目為一列舉式，並非在某一時期內，所有的獎勵措施都必須執行，當然也可以全部都採用，端賴該計畫之特性而定，請詳以下說明。

6.3.1 興建期(Building)

獎勵方式一：

政府就其非自償部份，補貼所需貸款利息或投資其建設之一部。

(1)法源：獎參條例第二十五條第一項。

(2)執行建議：

首先針對其財務計畫中，由甄審委員會評定其建設投資本條例其他獎勵後，仍未具完全自償能力部份，即本方式所稱"非自償部份"。

$$\text{而　自償率公式} = \frac{\text{營運期內淨益折現之終值}}{\text{建設完成後之建設費折現值}}$$

若大於100%即表示該建設為完全自償，而小於100%則表示計畫有非自償部份，其補貼額度訂定由交通部會同財政部訂定（第二十五條第二項）。補貼利息及投資建設皆由主管機關編列預算為之。

(3)特別注意事項：

本項獎勵為所有其他獎勵措施都擬訂後之最後一項獎勵審查項目，因為必須在其他獎勵確定後才可判定其非自償部份，與其所需貸款利息補貼額度等。

獎勵方式二：

視資金融通之必要，主管機關得洽金融機構給予長期優惠貸款期限及授信，額度不受銀行法限制。

(1)法源：①獎參條例第二十六條第一項。

②民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法第二十六條第三項。

(2)執行建議：

詳細可參閱"民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法"全文共十二條，茲摘要執行時之重點如下：

①獎參條例第二十六條所稱交通建設資金融通之必要，由主管機關視各該建設興建、營運之期間長短、資金需求大小、取得資金難易程度，及其他相關因素評定之。（第二條）

②適用本辦法之長期優惠貸款年限應不超過主管機關核准民間機構參與交通建設之經營期限。但該貸款資金購買資產、設備使用年限較核准經營年限為短者，該部份貸款年限應不超過資產、設備使用年限。（第三條）

③經公告適用本辦法之交通建設，民間機構申請參與該建設時應在其財務計畫中說明其所需長期優惠貸款之性質、年限、額度、以及補貼利息額度，由主管機關依獎參條例第三十七條規定擇優訂定。（民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法第四條第三項）

④長期優惠貸款之貸款額度經主管機關依規定評定後，一經評定不得提高。（民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法第七條）。

(3)特別注意事項：

①主管機關規定公告該建設之長期貸款得否適用本辦法優惠。（民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法第四條第一項）。

②適用本辦法之長期優惠貸款用途不包括土地購置成本，並以支應興建或營運交通建設所需長期資金為限。（民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法第六條）。

獎勵方式三：

前項長期優惠貸款利息之差額，由主管機關編列預算補貼之。

(1)法源：①獎參條例第二十六條第二項。

②民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法第二十六條第三項。

(2)執行建議：

①主管機關依本辦法規定補貼長期優惠貸款利息差額，以民間機構向金融機構貸款利率之一定百分點計算。但補貼利率最高不得超過二個百分點。（民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法第八條第三項）。

②補貼之差額一經評定不得提高。（民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法第八條第二項）。

(3)特別注意事項：

貸款由民間機構與金融機構議訂。

獎勵方式四：

區段徵收範圍內之土地，屬公有土地者，主管機關依程序辦理撥用後，得訂定期限出租或設定地上權與民間機構使用，其租金得予優惠。

(1)法源：①獎參條例第十條。

②獎參交通建設使用公有土地租金優惠辦法。

(2)執行建議：

①租金優惠辦法由交通部會同財政部定之。（獎參條例第十條第二項）。

②興建期間，按該土地法應繳納之地價稅或其他費用計收租金。（獎參交通建設使用公有土地租金優惠辦法第三條第一項）

(3)特別注意事項：

①本獎勵措施僅發生在公有土地。

②不受土地法第二十五條及國有財產法第二十八條之限制。

③已依本辦法規定優惠計收租金者，不得另依其他法令規定重複優惠租金。（獎參交通建設使用公有土地租金優惠辦法第四條）

④出租或設定地上權之公有土地，如因不可歸責於承租人或地上權人之事由，致不能依原定土地使用計畫使用者，主管機關得酌予減免或准予緩繳應繳之租金。（獎參交通建設使用公有土地租金優惠辦法第六條）

獎勵方式五：

民間機構使用之不動產應課徵之地價稅、房屋稅得予適當減免。

(1)法源：①獎參條例第三十一條。

②民間參與交通建設減免地價稅、房屋稅及契稅標準。

(2)執行建議：

①本項減免標準由財政部會商交通部擬訂，報請行政院核定之。（獎參條例第三十一條第二項）。

②交通用地按千分之十稅率計徵。（民間參與交通建設減免地價稅、房屋稅及契稅標準第四條）

③使用之房屋建造完成之日起五年內，減徵應納稅額50%。（民間參與交通建設減免地價稅、房屋稅及契稅標準第五條）

④取得或設定典權供其直接使用之不動產，減徵契稅百分之三十。（民間參與交通建設減免地價稅、房屋稅及契稅標準第六條）

(3)特別注意事項：

由於本減稅標準已發佈實施，就港埠主管機關而言，僅須配合財政部、交通部等依法行政即可，惟就甄審階段而言，本項減稅之優惠仍須注意是否於財務計畫中考量。

獎勵方式六：

進口下列國內尚未製造供應之貨物得申請免徵關稅。

①營建機器、設備及其所需之零組件。

②施工用特殊運輸工具及其所需之零組件。

③訓練器材及其所需之零組件。

(1)法源：①獎參條例第三十條。

②民間機構參與交通建設進口貨物免徵及分期繳納關稅辦法。

(2)執行建議：

交通部依本條核備之案件，核備函應載明交通主管機關，並以副本抄送該交通主管機關與財政部及各地區關稅局。（民間機構參與交通建設進口貨物免徵及分期繳納關稅辦法第三條第四項）。

(3)特別注意事項：

核准所須文件之審核與承辦單位如下：

文件名稱	審核單位	承辦單位
免徵關稅案件審核證明表	交通部	交通主管機關
國內尚未製造供應證明文件	經濟部	交通主管機關
交通部核發之核備函	當地海關	民間機構
整批或分批進口貨物免稅清表	當地海關	民間機構
貨物型錄、說明書或設計流程圖	當地海關	民間機構

6.3.2 營運期(Operation)

獎勵方式一：

經主管機關核准營運並辦理股票公開發行後，不論其股票是否上市，均得發行公司債。

(1)法源：①獎參條例第二十七條。

②公司債發行審核辦法。

(2)執行建議：

一般民間機構投資交通建設之資產可予以分成三類：

①臨時性流動資產：此即臨時性或突發性需求之流動資產，例如意外之現金需求，或突然之存貨、應收帳款增加。

②長期性流動資產：例如經常性保存之存貨及定額之應收款。

③固定資產。

針對此種資產型態，最理想之融資方式，是以流動性負債支應臨時性流動資產之需求，以長期融資支應長期性流動資產與固定資金之需求。

惟此種理想融資方式實不易達成，其原因如下：

①企業之臨時性流動資產與長期性流動資產，實際上不容易明確區分。

②企業流動資產之變現時間，實際上不容易掌握。

③企業籌措資金往往須有準備時間。換言之，資金籌措並非立即可得，致理想之"同步"融資模式，實不易達成。

而本項股票及公司債之發行，皆為長期融資之方式，其為必要也必需於本投資計畫，故應於計畫甄審作業期間即予以考量在內，並須要求民間機構提出之財務計畫中列入評估及說明。

(3)特別注意事項：

本項發行審核辦法是由交通部會同經濟部及財政部擬訂後，報請行政院核定。

獎勵方式二：

開始營運後，有課稅所得年度起，最長以五年為限，免納營利事業所得稅。

(1)法源：①獎參條例第二十八條。

②民間機構參與交通建設免納營利事業所得稅辦法。

(2)執行建議：

①實際適用免稅範圍及年限，由財政部會商交通部擬訂，報請行政院核定之。（獎參條例第二十八條第三項）。

②適用免稅所得範圍：港埠及其設施（民間機構參與交通建設免納營利事業所得稅辦法之附表）。

A. 港灣業務所得

- 碼頭碇泊費收入
- 曳船費收入
- 帶解纜費收入
- 給水費收入

B. 棧埠業務所得

- 裝卸費收入
- 倉儲費收入
- 碼頭通過費收入
- 設備使用費收入

(3)特別注意事項：

主管機關僅須注意民間機構提出之財務計畫中，所要求之免繳納年數，由於港埠投資之金額極為龐大，研判獎勵應均為五年之免繳納年度。

獎勵方式三：

營運期間內，當投資於下列事項時，

①投資於興建、營運設備或技術。

②購置防治污染設備或技術。

③投資於研究與發展、人才培訓之支出。

④其他經行政院核定之投資支出。

抵減當年度應納營利事業所得稅額。

(1)法源：①獎參條例第二十九條。

②民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法。

(2)執行建議：

①各款投資抵減之適用範圍、施行期限及抵減率，由財政部會商交通部擬訂，報請行政院核定之，且本項之詳細規定及各項細則已詳列於民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法中，主管機關等僅須於財務計畫中審核是否列舉考量在內，本處列出其重點摘要如下幾點：

②A. 興建設備：指直接用於建造交通建設所需之機器設備。

B. 營運設備：指交通建設提供勞務所需之機器設備及建築物。

C. 興建、營運技術：指符合左列情形之一者：

- 配合前款興建、營運設備所需之專利權或專用技術。
- 電腦輔助設計或管理所需之專用技術或套裝軟體。

同一課稅年度內購置總金額達新台幣六十萬元以上者。

A. 國內產製之興建、營運設備抵減百分之十五。

B. 國外產製之興建、營運設備抵減百分之五。

C. 興建、營運技術抵減百分之五。

適用前項第一款及第二款之興建、營運設備以全新者為限。（民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法第二、三條）

③A. 防治污染設備：指為處理、檢驗或監測分類、配送或營運過程所產生或回收之污染或廢棄物，使符合環保標準或規定之設備，包括空氣污染防制、噪音及振動管制、水污染防治、廢棄物清理或回收，環境檢驗及環境監測設備及必要之土木設施在內。

B. 防治污染技術：指專用於配合前款設備之專利權或專用技術。

以上各項年度內購置總金額達新台幣六十萬元以上者，優惠之條件如下：

A. 國內產製之防治污染設備抵減百分之二十。

B. 國外產製之防治污染設備抵減百分之五。

適用前項第一款及第二款之防治污染設備以全新者為限。

（民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法第二、四條）

④前項所稱研究與發展之支出，包括下列費用：

A. 研究發展單位專業研究人員之薪資。

B. 興建、營運單位改進興建、營運技術之費用。

C. 供研究發展單位研究用消耗性器材原材料及樣品之費用。

D. 專供研究發展單位研究用儀器設備或工具性及專業性應用軟體之購置成本。

E. 專供研究發展單位用建築物之折舊費用或租金。

F. 專為研究發展購買之專利權、專用技術及著作權之當年度攤折費用。但按營運量支付一定比例之價款或定期支付一定金額之價款不包括在內。

G. 委託國內大專院校或研究機構研究或聘國內大專院校教授或研究機構研究人員之費用。

H. 其他經交通部及財政部專案認定屬研究與發展之支出。

抵減之額度如下：

- 支出總金額達新台幣三百萬元或達營業收入淨額百分之二以上者，得按百分之十五抵減當年度應納營利事業所得稅額；
- 支出總金額達新台幣三百萬元且超過該年度營業收入淨額百分之三，其超過部份得按百分之二十抵減當年度應納營利事業所得稅額。（民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法第八條）

⑤前項所稱人才培訓之支出，指民間機構為參與交通建設培育受雇員工辦理或指派參加與民間機構業務相關之訓練活動之下列費用：

A. 師資之鐘點費及旅費。

B. 受訓員工之旅費及繳交訓練單位之費用。

C. 教材費、實習材料費、文具用品費、醫藥費、保險費、教學觀摩費、書籍雜誌費、訓練期間伙食費、場地費及耐用年數不及二年之訓練器材設備費。

D. 參加技能檢定之費用。

E. 其他經交通部及財政部專案認定屬人才培訓之支出等，其抵減辦法為支出總金額新臺幣六十萬元，得按百分之十五抵減當年度應納營利事業所得稅額。（民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法之第九條）

(3)特別注意事項：

民間機構購置之興建、營運設備或技術、防治污染設備或技術及投資於研究與發展人才培訓之支出，已依其他法令享受投資抵減者，不得再適用本辦法之獎勵。（民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法之第十四條）

獎勵方式四：

進口供營運之機器、設備及其所需之零組件和訓練器材及其所需之零組件，可申請分期繳納關稅。

(1)法源：①獎參條例第三十條。

②民間機構參與交通建設進口貨物免徵及分期繳納關稅辦法。

(2)執行建議：

①核准分期繳納進口關稅之案件，其納稅義務人應提供左列各款擔保之一，向海關辦理分期繳納進口關稅。

A. 政府發行之公債券。

B. 銀行定期存款單。

C. 信用合作社定期存款單。

D. 信託投資公司一年以上普通信託憑證。

E. 授信機構之保證。

F. 由經營外匯銀行保兌之外國銀行開具以海關為受共益人之信用狀。

前項第一款至第四款之擔保應設定質權於海關，並經銀行、信用合作社、信託投資公司拋棄行使抵銷權，第五款之保證，保證人應拋棄先訴抗辯權。（民間機構參與交通建設進口貨物免徵及分期繳納關稅辦法之第十二條）

②繳納期限與辦法：

應繳納進口關稅在新台幣一百萬元以上者，得申請自該交通建設開始營運日起屆滿一年後，分六十個月平均繳納，每月應繳納之金額不得低於新臺幣一百萬元。但最後一個月不在此項。

(3)特別注意事項：

民間機構以政府發行之公司債券為抵押品時，應於審核時予以較高之評分，以鼓勵民間機構將資金再轉投資於公共建設上。

獎勵方式五：

營運期間，供直接使用之不動產應課徵地價稅、房屋稅及取得應課徵之契稅，得予適當減免。

(1)法源：①獎參條例第三十一條。

②民間機構參與交通建設減免地價稅、房屋稅及契稅標準。

(2)執行建議與特別注意事項：

本項與興建期之優惠相同，基本上其為一連貫之體系。

獎勵方式六：

因天然災變而受重大損失時，主管機關應協調金融機構辦理重大災害復舊貸款。

(1)法源：獎參條例第三十二條。

(2)執行建議與特別注意事項：

本項於營運契約內容中即應列入，惟重大損失之界定亦應載明。

獎勵方式七：

持有本條例所獎勵之民間機構所創立或擴充而發行之記名股票，時間二年以上者，得以股價之20% 內抵減年度應納入綜合所得稅或營利事業所得稅。

(1)法源：獎參條例第三十三條。

(2)執行建議：

本獎勵方式為替代承接該投資建設之民間機構，加速募款之方法，以使民間機構募集融資較寬裕，可獲得更有利之經營條件與更大利潤，而交通主管機關僅需詳查民間機構投標規劃期所列之財務計畫中，對此項獎勵之評估即可。

(3)特別注意事項：

投資抵減，其每一年度得抵減總額，以不超過該個人或營利事業當年應納綜合所得稅額或營利事業所得稅額百分之五十為限。但最後年度抵減金額，不在此限。

獎勵方式八：

公有土地依程序撥用後，營運期之租金得予優惠。

(1)法源：①獎參條例第十條。

②獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法。

(2)執行建議與特別注意事項：

①本部份與興建期之優惠辦法相同。

②同一宗土地，一部屬興建期間，一部已開始營運者，其租金按兩者實際佔用土地比例或地上建築物樓地板面積比例計收。

獎勵方式九：

除上述獎參條例所明列之獎勵措施外，其他條例如促產條例之獎勵措施亦適用，但同一項設施不得同時使用不同條例之優惠。

6.3.3 移轉期(Transfer)

投資港埠相關設施之民間機構於許可經營期屆滿時，或興建完成後，欲將其所有資產，依契約許可條件有償或無償概括移轉予主管機關時，其可享有之獎勵措施僅一項，即應課徵之契稅得予適當減免。

若無獎參條例，其法源為贈與稅，即移轉之時間開始日（或稱營運期之終止日）其資產仍有殘值，移轉時將符合贈與稅之課稅條件，但就獎參第三十一條所列及民間機構參與交通建設減免地價稅、房屋稅及契稅標準，及第六條所列之免徵契稅項目，在移轉期中，契約上所列舉須移轉項目無論有償或無償概括均免徵契稅。

而非契稅部分，在執行方式上，可在訂約初期，即預先以未來之移交物明訂以多少金額（如市價）移交予政府，如此可便於雙方計定成本及未來避免爭執。

若未來移轉期所須移交物並非可以轉賣，由政府予以拆遷並無利可圖，茲建議可予保留一併移轉。而在訂約時即先訂定移轉期政府以1元價購，且依贈與稅法22條，免稅額為1百萬元，即贈與淨值在1百萬元以下免稅，如此因金額未達課稅標準可免除許多行政手續及報稅衍生問題，移轉時亦易於處理。

若移轉時期，民間機構遺留不必要建物阻礙下一期之營運，且此建物為契約內所未明訂者，則有權要求拆遷，並由民間機構負責清運費。

6.4 合理投資報酬率界定

界定民間機構投資港埠相關設施之合理報酬率本就是一件極複雜的工作，更可確定的是每一件個案由於性質、特性及項目和獎勵措施之擬訂等複雜性和相異性，其投資報酬率一定不相同。即使將所有因素都完善考量後，計算合理投資報酬率於一個確定之數字，非常可能由於計畫中風險及確定之因素加入，合理報酬率之值隨時都有可能變動，如此複雜而繁瑣之精確計算，並非我們計畫初期規劃、公開招標或甄審作業期所要求的數字。因此，我們先說明一個觀念，計畫中合理投資報酬率不是單一個數字（或稱一點），而應為一個範圍。

就本計畫所需決定及說明之合理投資報酬率範圍，應是未來初期規劃、公開招標期及甄審作業期所須參考的數字，而此數字之推估，應是經過民間投資機構所擬訂之財務計畫為依據，前章民間機構投資考量因素中已說明部份不再重複，以下再詳細說明政府考量民間財務計畫中的各項目架構，以判斷合理投資報酬率範圍。

6.4.1 分析流程

民間投資港埠及其相關設施第一檢核要點為經濟可行性，若經濟不可行，則表示社會成本將支付過高，不符合政府獎勵原則及無法提高交通服務水準和社會經濟發展。

第二檢核則是政府以民間角度試算計畫之財務可行性，由於政府之角度一定無法如民間機構可以細微的計算每個項目，故政府所計算之財務計畫可稱為粗估，另由於前述財務計算之複雜性，茲建議政府、主管機關無須自行計算，應是委託第三者進行試算（如顧問公司），較符合專業性，而計算結果建議不公開，以利未來議約時作為議約策略之參考。

若計算結果並無可行性則表示自償率未達 100% ，但仍可繼續進行計畫之公告招標，由民間業者評估是否確實無利可圖。民間機構可由施工、營運、土地取得、附屬事業獲利等項目及政府可提供之獎勵措施重新針對本身營運成本進行財務計畫估算，若達其本身資金投資報酬之標準則可進行投標，並提出希望政府給予之優惠項目(如 6.3節分析獎勵措施)，而合理投資報酬率即是根據以上之步驟計算而得，其分析流程如圖 6-4-1所示。

其中計算過程如圖 6-4-2所示，財務計畫確定後，在未有任何獎勵措施前，可建立投資報酬率之下限，另引進獎勵措施後，逐項及混合各項目，當所有可獎勵項目均使用時，再計算而得為投資報酬率上限，最後考量各項風險及敏感度，界定合理投資報酬率範圍。

所有財務計畫書之擬定流程，不論由政府或民間來評估，均如圖 6-4-3所示，將考量整個計畫成本之資金需求、營運損益、現金流量，以估計融資需求。而融資需求及其融通資金能力是民間機構投資成敗的最主要關鍵，本文將於下節詳細說明融資需求之評估方法。

另就計畫期中有關許可經營期限與權利金等課題，其實都與投資報酬率息息相關，三者間相互影響，如圖 6-4-3所示，權利金有無與高低將導致支出之成本增加，而許可經營期限之長短可使收入增加，為避免此一交互影響現象，在計畫期初之投資報酬率計算時，初始假設如下：

1. 許可經營期限以計畫中各項設施之財務會計使用年限最大者為許可經營期限上限。即若碼頭以BOT 方式進行建設，則包含岸上機具等興建投資中，以碼頭之會計使用年限45年為最久，則以45年為許可經營期限，因當45年後，所有殘值都為零，已無剩餘價值。

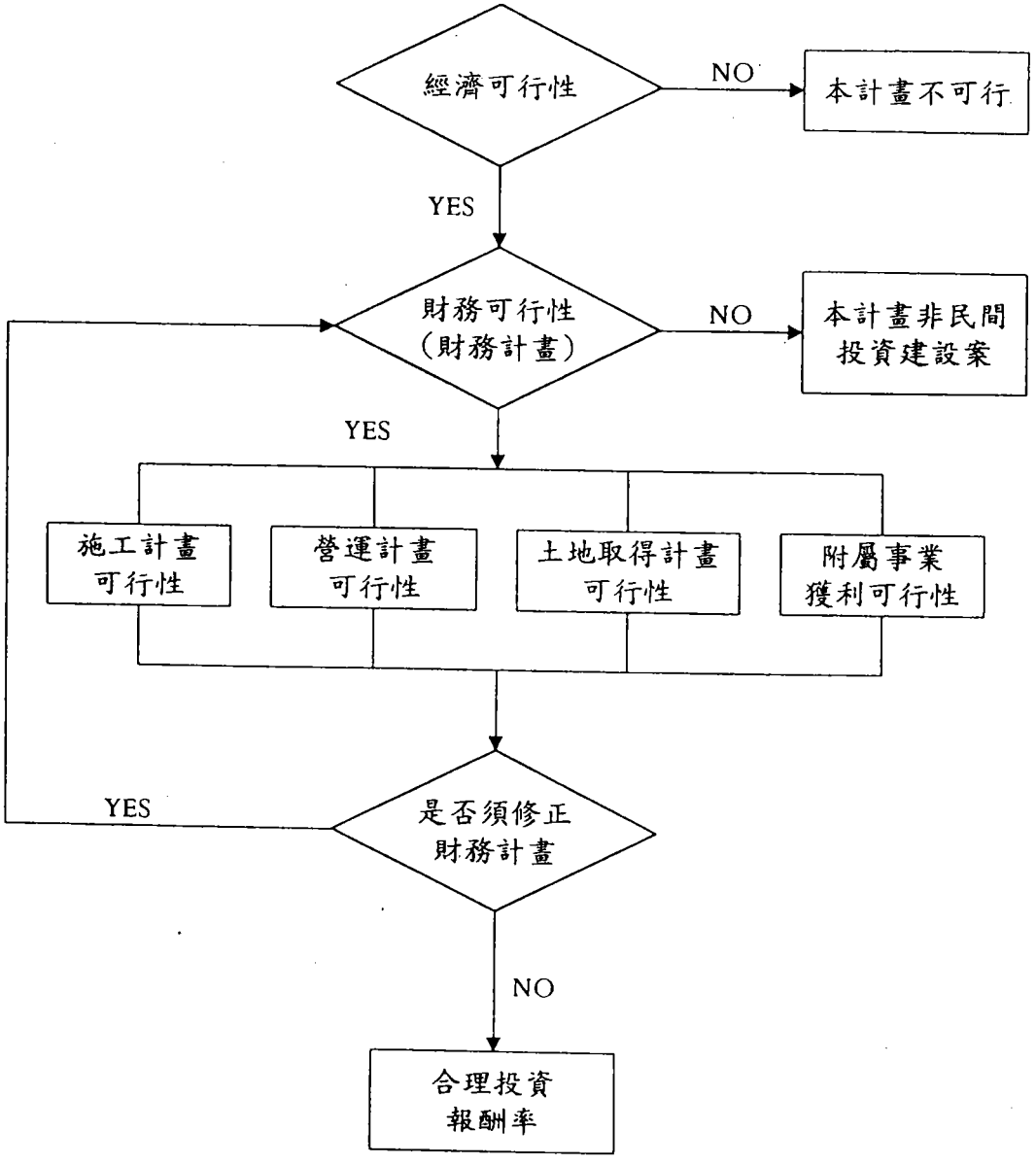


圖 6-4-1 合理投資報酬率分析流程圖

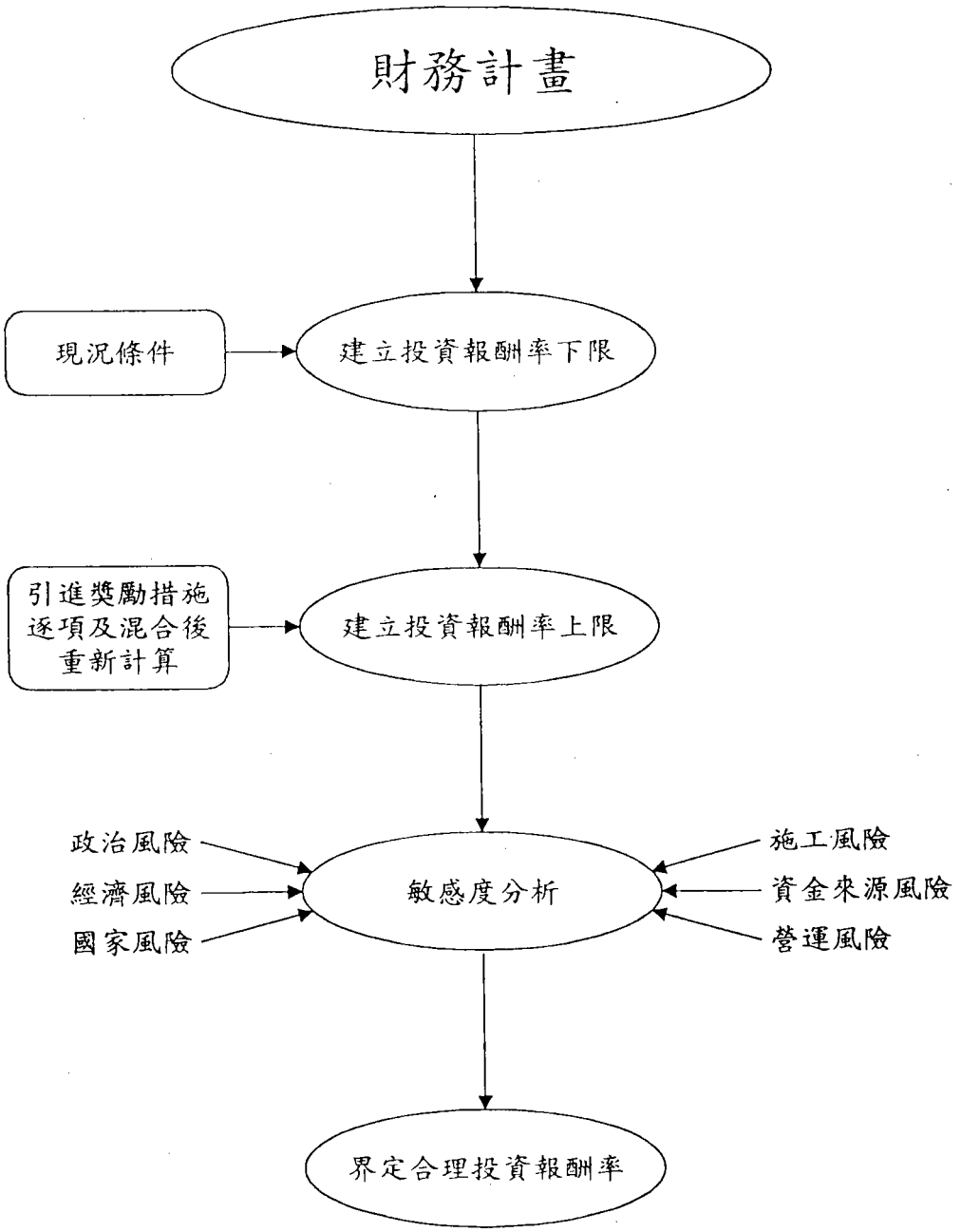


圖 6-4-2 計算合理投資報酬率流程圖

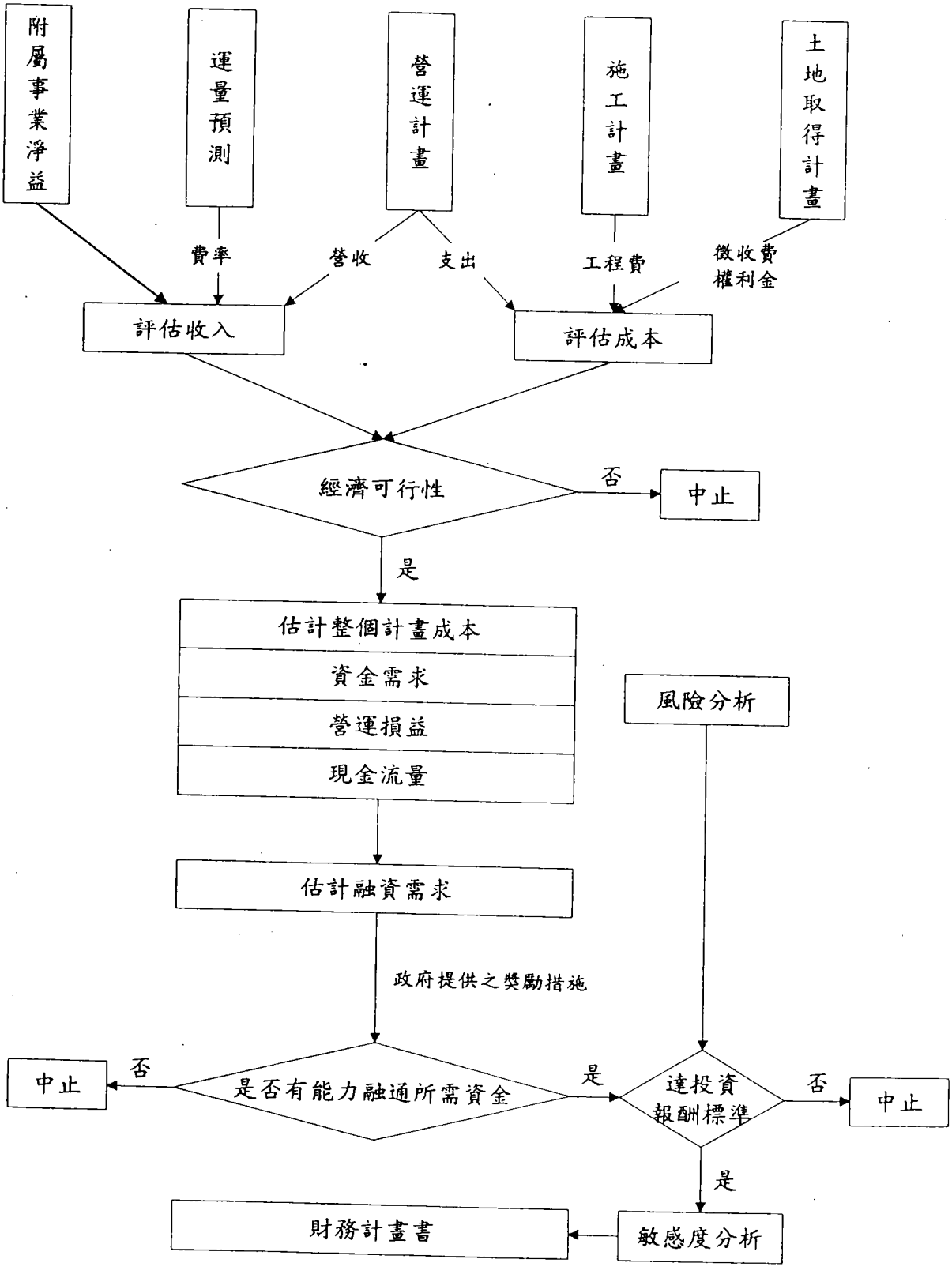


圖6-4-3 財務計畫書擬定流程

2. 權利金之初始設定為零，因並非所有獎勵投資建設項目均需收取權利金，權利金的收取精神，在於寡佔甚至獨佔市場中符合公平原則而收取所議定的項目，故權利金收取將使民間機構投資成本升高，須使許可期限延長或投資報酬率降低，所以初始先假設於0 。

3. 獎勵之金融措施亦先不列入考量。

對於許可經營期限與權利金之設定將在 6.5節中再詳細說明之。以上所計算出之投資報酬率為一合理值，再逐步引入獎勵措施，但縮短其許可經營期限，使此初始投資報酬率維持不變，即如圖6-4-4 所示。

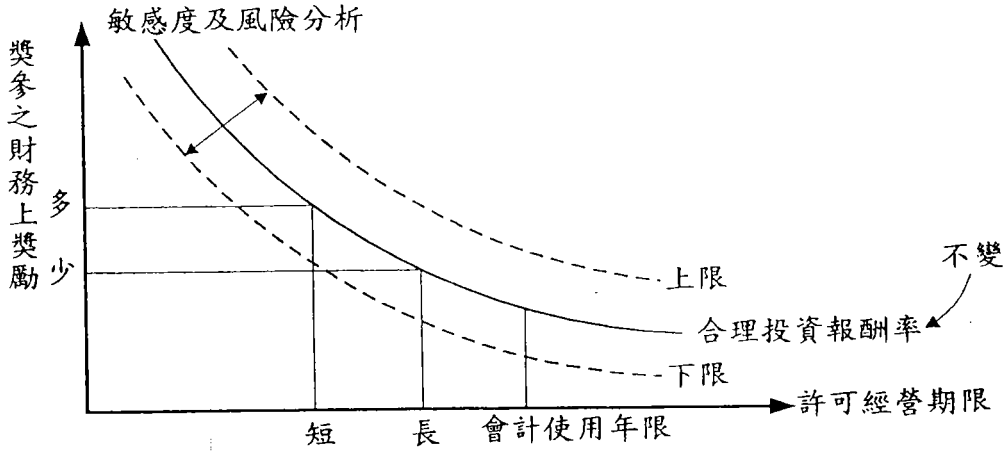


圖 6-4-4　許可經營期限計算理論圖

6.5 許可經營期限及權利金收取之訂定

本節將討論政府許可民間機構之經營期限與權利金收取之訂定，而此二項之討論，將是在合理投資報酬率已界定之情況下，政府所須藉此管理民間機構，若合理投資報酬率不界定，則由於許可經營期限與權利金收取均與合理報酬率相互為因果關係，將使問題更複雜。

6.5.1 許可經營期限

參考世界其它各國BOT、BOO等實例，許可經營期限之訂定幾無理可循，而多是各國政府與民間機構協商後雙方妥協之結果，畢竟此經營期限之訂定亦表示"雙方所共同承擔風險多久"之問題，絕非任何理論或計算可以詳細評估而出。但為降低雙方風險，近來多考量許可期限無須訂定很長，而允許承攬營業之民間機構有優先續約權，此項措施，在減輕雙方風險上有極大幫助，舉例而言，第一次許可經營期，若民間機構承擔風險大（即嚴重虧損），幸而此經營期並非訂定很長，民間機構可以有權決定是否及早抽身，避免遭受更大損失，就政府而言，此種投資方式本就是由民間承擔經營風險，降低政府本身風險，若第一次許可經營期使民間機構損失，政府再次招標時，即可修正第一次時之未考慮事項，以減輕民間投資機構之經營風險。故許可經營期限之訂定原則，應為

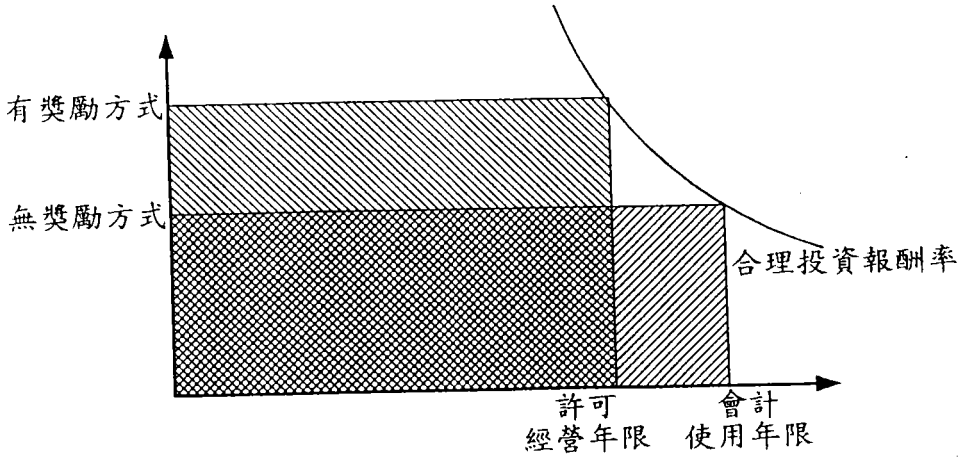
1. 允許之許可經營期限為政府與民間雙方協商後妥協結果，並無定數，但允許年限最高不超過所有資產中會計年限最長者。
2. 允許得標民間機構有下期經營優先續約權。
3. 建議許可期限訂定原則為會計使用年限一半。

而雙方可參考之許可經營期長短理論基礎如下：

依獎勵民間參與交通建設條例第40條，許可經營期在費率訂定時即已考量在內，而在合理投資報酬範圍內，若使許可經營期限長則其條件可能為下列一項或多項之組合，愈多組合許可期愈長。

- 收取權利金
- 允許其投資報酬率極高
- 費率訂定過低
- 獎參之獎勵措施申請項目少

反之若欲縮短許可經營期，則上述幾項相反即可，故就許可經營期限而言，仍是以資產中會計年限最長者(殘值為零之年限)為基礎，以進行許可經營期限之訂定。理論圖形如下：淨利以會計使用年限為基準。

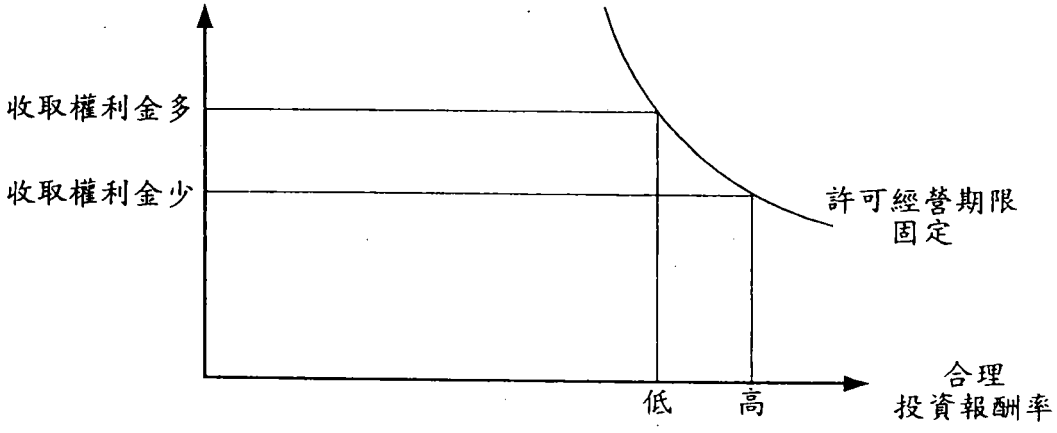


在相同合理投資報酬率下，無獎勵方式時之折現後淨利與有獎勵方式時之折現後淨利，應為相等，即斜線面相同。當然各種執行方式中有營運期之BOT、BOO、OT等，方有此項設定，BT無關營運期及商港法 12條為租賃關係，均不須訂定許可經營期限。

6.5.2 權利金收取之訂定

獎勵民間參予交通建設條例第七條中對權利金之收取有明文規定，其基於公平競爭原則下收取之款項，須判斷該民間機構經營項目是否涉及市場之獨佔或寡佔，對可能壟斷經營者，收取權利金以符合公平競爭。

就許可經營期限、合理投資報酬率，與權利金收取之關係如下圖所示：

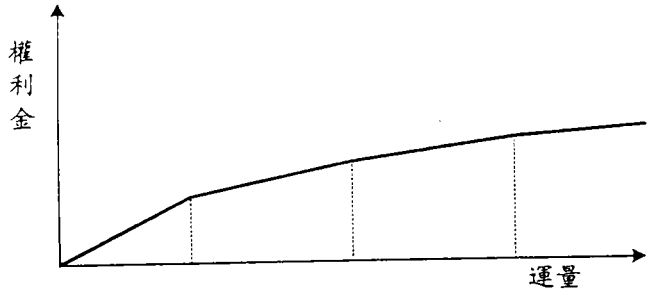


若收取權利金在相同獎勵下，其許可經營期將需延長才能使獲得之淨利相等，因此，權利金收取亦具有抑制避免獎勵措施過多導致合理投資報酬率過高的功能。

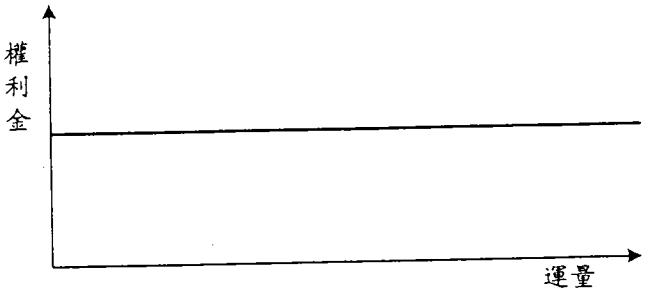
權利金收取方式因時、因地而有不同，各方式示意圖如圖6-5-1 所示，列舉如下：

1. 抽佣式權利金

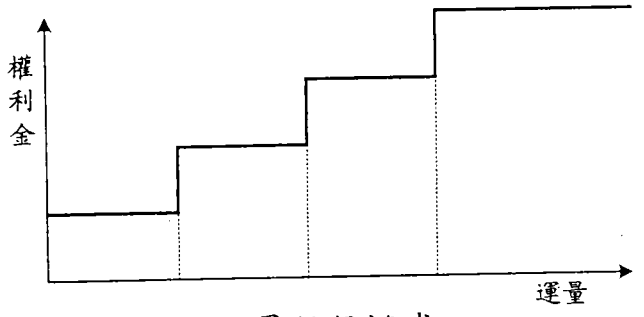
收取之費用依營收量之一定百分比，尚可因達某些營運標準時，減少抽佣百分比。



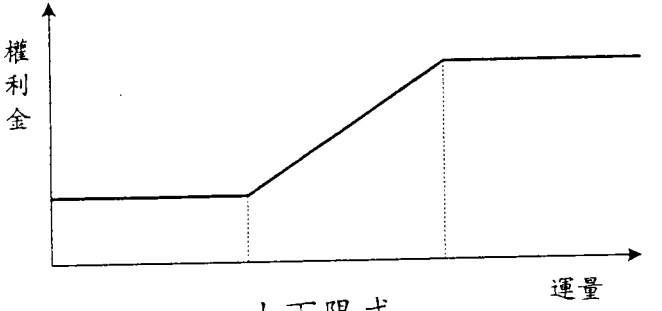
抽佣式



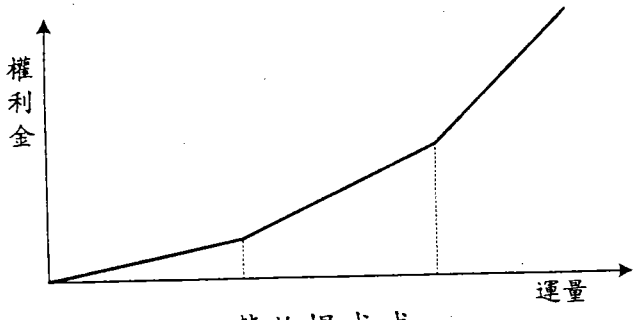
固定式



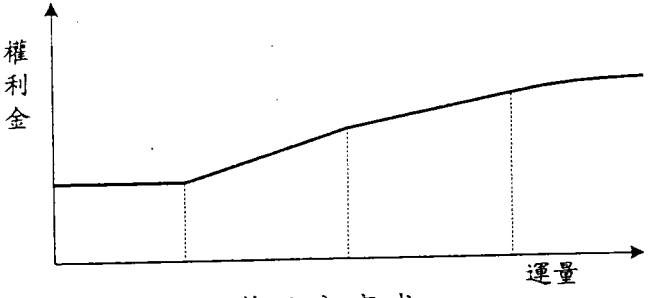
最低保證式



上下限式



營收提成式



營收分享式

圖6-5-1 各類權利金收取方式示意圖

2. 最低保證式權利金

此種方式係以保證支付一項最低權利金，大都以每平方英呎、每畝或其他方式為基礎。此外，權利金的確實支付額，必須依協議後的營運量或依費率表所得總收入之一定百分比為準。港方亦有鼓勵的措施，即在協議時基於各種業績訂定不同的租金百分比，通常隨業績的增加而遞減。

3. 營收提成式權利金

此法與前述第一種恰好相反，營運量愈高者，抽佣百分比愈高。

4. 固定式權利金

於期間內繳交一固定金額，不論業績如何，權利金均不變，雙方均須承擔營運變動下利潤的相對風險。

5. 上下限式權利金

此種方式下，不論業務量之多寡，經營者繳交之權利金保證給予下限的金額，而實際的權利金給付額係依費率表計算，當民間機構的業績達到雙方協定的最低水準時，港方會給予合約內一定百分比的折扣；而達雙方協議下的最高水準時，承租人即不須再增付權利金。業績之評定或以金額、或以貨物量等為準。

6. 營收分享式權利金

此方式有最低限的規定，實際權利金金額亦以合約為準。當民間機構業績達協議下的標準時，亦有折扣優待，不同的是沒有上限的規定，不論業績高至何種程度，仍要一直支付合約內所定的費率，直到合約期結束為止。不過港方會給予不同階段的折扣，業績愈好，其折扣的比率亦愈大。

權利金各收取方式優缺點分析如表6.5.1 所示，說明如下：

(1)就鼓勵民間業者營運角度而言

六種方式除營收提成式，營運量愈高所需支付之權利金愈多，不利於多作，其餘都有鼓勵之精神，而抽佣式較符合鼓勵營運成長之公平原則。

(2)就政府負擔之風險而言

僅下列兩種方式政府有較大風險。

①最低保證式：由於民間機構在初期僅提供抵押品保證支付權利金，並無實質之支付，若民間機構倒閉，其未支付之權利金政府有無法收回之風險。

②固定式：政府承擔利率、物價上漲、匯率等變動風險。

(3)就民間負擔之風險而言

①固定式：民間承擔利率、物價上漲、匯率等變動風險。

②上下限及營收分享式：民間須先支付政府一筆最低權利金，若營收不如下限，將致虧損。

(4)就各方式之特性而言

①抽佣式：較符公平性、有營業方有權利金抽取。

②最低保證式：民間有融資之空間，尤其在財務困難時。

③營收提成式：政府可限定於污染性工業之港區設施，以避免污染增多。

④固定式：算法簡單。

⑤上下限式：修正抽佣式方法，但政府有最低之權利金可收取，民間業者在高出上限之營業額免繳權利金。

⑥營收分享式：目前較受大眾接受之方式，其再修正上下限式，但取消上限制度。

表 6.5.1　權利金收取方式優缺點分析

權利金收取方式	優　　點	缺　　點
抽佣式	鼓勵營運成長之較佳方式	政府可收取之權利金在民間機構競爭力不足時，保障較少
最低保證式	民間有較大融資空間	金融風險由政府承擔
營收提成式	可用於污染性高及港區內不相容性設施之方式	不鼓勵成長
固定式	計算簡單	政府民間均承擔利率、匯率變動風險
上下限式	兼顧政府、民間之利益	界定上下限不易
營收分享式	政府有最低保障金額且鼓勵營運成長	民間利益較少、減低其競爭力

6.6 投資風險及計畫執行能力之評估

政府獎勵民間機構投資交通建設，除減輕政府財政負擔外，從另一角度而言，亦有將興建、營運風險分散的效果。然民間機構投資之目的不外是將其所能運用資源，做最適當的利用，以實現民間機構經營獲利之目標，若風險太大或全由民間機構承受，必會影響民間參與意願。因此，政府的計畫需有完善的規劃，完善的規劃包括風險分攤或轉移；否則民間機構不可能來投資。而計畫推動者有無確認、分析風險，並作有效合理分攤或轉移，亦是很重要的因素。

分攤或轉移風險首先要先確認評估風險，本節擬對一般投資風險評估方法作一介紹，以供商港管理機關未來對民間機構參與投資計畫風險評估之參考。

投資計畫之評估，對民間機構或廠商之計畫執行能力相關因素也必須多加考量，如技術、獲利能力、財源籌措....等；本節亦將針對計畫執行能力之評估作概念介紹及建議作法。

6.6.1 投資風險評估之概念

民間機構投資皆深受未來環境變遷、技術改進、競爭者動向等影響，存在有不確定性。不確定性的存在，使民間機構投資後眞正獲得的效益，往往與事前估計相去甚遠，例如一個事前估計內部報酬率為10% 的投資，也許等到投資後眞正獲得的內部報酬率變為30% 。事後眞正的內部報酬率大於預估，固然很好，但如果小於預估，是否為民間機構所能忍受? 這就需要作更進一步分析，然後才能作正確且妥善的投資決策。

投資風險與不確定性

作決策時，根據未來情況的肯定與否，大致可分為確定性與不確定性，其中「明確知道未來某種自然情況將出現」的情況，稱為確定情況，而其他的決策環境，均稱為不確定性。而不確定情況又可分為風險 (Risk)與不確定性(Uncertainty)兩種，其定義與區別有許多不同說法，在此提出兩種：

(1)風險與不確定性均表示投資後實現之利潤與民間機構事先所期望的不一樣，而產生誤差。如果這種誤差發生的機率為已知，則這種情況稱為風險狀況。如果這種誤差其發生機率無法預知，則這種情況便稱為不確定情況。

例如，一個投資方案，預計其內部報酬率之期望值為α，可能誤差為β，P代表機率函數，則如果$P(\alpha \pm \beta)$為已知，則為風險狀況；如果$P(\alpha \pm \beta)$為未知（不能預知）則為不確定狀況。

(2)對於一個因素之每種替代方案，其可能出現的結果可以預知，但各種結果之機率不可預知，則稱之為不確定狀況。

民間機構投資的不確定因素與風險特性有三：

(1)不確定性及風險會隨著時間之增加而增加。

例如預測投資後之營收，第十年之預測值一定不會比第二年之預測值來的準確。即年度愈後，其機率分配愈擴大，預測將愈困難，可能發生的營收分佈範圍愈大。

(2)民間機構所能承受風險依民間機構而異，亦隨時間而不同。

如某項投資可能有10% 的機會損失 300萬元，對一個資本雄厚的公司而言不算甚麼，但對一個資金有限的小公司而言，三百萬的損失，可能立即就會引發財務危機。即便是就同一家公司而言，近日手頭寬裕，損失三百萬固然無所謂，但他日資金短缺時，損失 300萬也許就會週轉不靈。

(3)民間機構期望投資的計畫是高利潤與低風險的，一個具高度風險且低利潤的投資，必然引不起興趣；而BOT 計畫本身具有高風險而利潤不見得高的特質，必須有相當的誘因引起民間機構之興趣，方能順利完成計畫。

民間機構投資必須日後利得高於投資成本，如此才可以償付資金借貸的利息，同時得到利潤。為確保投資計畫能有預期的利潤，必須做風險分析，方能擬定決策，減低投資風險。故BOT 計畫事前的規劃及風險分析愈周詳，成功的機會也就愈大。

不確定狀況下的投資評估方法

根據前一節所述，風險與不確定性係屬兩種不同的情形（前者投資報酬率變動範圍的發生機率為一已知常數，後者的機率則為一變數），因而所適用的投資評估方法也就不同，所以將分開討論。以下先探討「不確定狀況下的投資評估方法」，再說明「風險狀況下的投資評估方法」，其評估方法如圖6-6-1 所示。

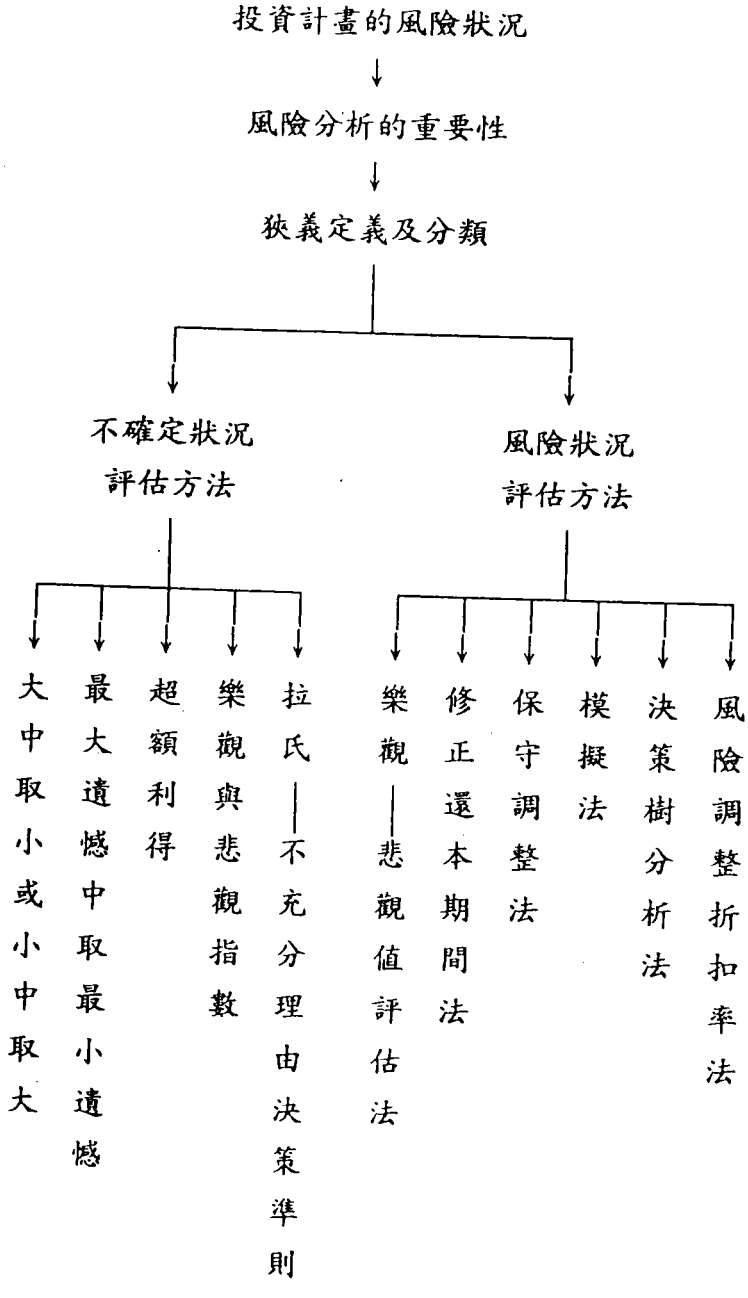


圖 6-6-1　不確定狀況與風險下之評估方法

不確定性雖然存在於某情況發生的機率分配為未知情形下，但因每一個決策者的財務狀況及其對不確定性的處理態度因人而異，因此其所定的決策標準也就不同。民間機構用來解決在不確定狀況下的投資評估及決策方法如圖6-6-1 所示，有五種：

①小中取大(Maximun)或大中取小(Minimum)的決策準則。

②最大遺憾中取最小遺憾的決策準則。

③超額利得的決策準則。

④樂觀與悲觀指數的決策準則。

⑤拉氏—不充分理由的決策準則。

1. 小中取大或大中取小的決策準則

這是一種非常保守的決策準則，其決策準則係先找出每一行動的最小可能獲利，然後由各個最小可能獲利中，選擇獲利最大的行動。如果行動的結果是以損失來表示時，決策者就應選取各最大損失中損失最小的行動。

2. 最大遺憾中取最小遺憾的決策準則

此種準則的意義，是從最大風險中，選取最小風險，並意圖將以錯誤行為的遺憾所表示的機會成本考慮進去。

本方法的實際意義為，決策者設想各行動結果可能有最大後悔發生，而希望使實際遺憾為最小。本方法僅考慮最遺憾的情況，而忽略了其他的資料，況且是否可用效用差異來衡量遺憾大小，學者仍有不同意見。

3. 超額利得的決策準則

本方法是前述兩種方法的混合，應用本方法時必須根據收益給付矩陣，計算出一個類似的利得矩陣。在情況已知時必定有一個策略的給付(或收益)是最壞的，而給付最壞的與任何其他策略的差，即稱之為利得(benefit) 或稱超額利得(excess benefit)。據此求出超額利得矩陣後，再應用大中取小的決策準則，選出較佳的行動方案。

本方法的實際意義係結合遺憾與大中取小兩種決策標準的特性，在實際應用上可能更為有利，但仍未考慮到矩陣中所有可資利用的資料。

4. 樂觀與悲觀指數的決策準則

本方法是考慮到每個行動方案的最壞與最好的結果，並假定悲觀指數(α)用來代表行動的最壞結果，($1-\alpha$)則代表行動的最好結果。決策者可以在這兩種結果中，選取具有最高加權平均值的行動方案。

本評估方法較「大中取小的決策準則」用到更多給付矩陣中的資料，但仍未考慮到所有可資利用的資料。

5. 拉氏—不充分理由的決策準則

本方法是使用於當決策者手中沒有充足資料時，決策者可以假設各種情況的出現都具有相同的可能性，而選澤具有最高預期獲利之行動方案。由此可知，本方法使用「不充分理由」（即等機率原則）的原理為基礎，將均等的機率分配指派到各種情況，故特別適用於不確定性較大的投資計畫評估。

本方法較古老也最廣為應用，因為它採用了所有資料，尤其適用於具有可靠財務狀況且投資期較長的計畫。

風險狀況下的投資評估方法

風險狀況下的投資評估方法，有下列幾種：

①樂觀—悲觀值評估法

②修正還本期間法

③保守調整法

④模擬法

⑤決策樹分析法

⑥風險調整折扣率法

1. 樂觀—悲觀值評估法（ Optimistic-Pessimistic Method）

此方法除了估計各因素之最可能值外，還估計出各因素之樂觀值及悲觀值，可作為評估之參考。此方法能得出報酬率（或利潤）變化之上下限，但無法得知這上下限間各種可能發生的值及其發生機率，且由機率理論可知，發生在上下限的機會很小。因此僅由此法分析，並不能很明確地了解風險所在；可同時利用統計技巧作進一步分析。

2. 修正還本期間法

傳統的還本期間法為了簡便而忽略不確定因素，但在這種投資環境改變迅速的時代裡，計畫是否能有利潤，對任何民間機構都是相當重要的，尤其對財務狀況薄弱的民間機構及巨額投資更是如此。忽略了不確定因素的傳統還本期間法顯然需要作修正，才能作好風險狀況下的投資評估。BOT 計畫都是巨額投資的公共建設計畫，不確定因素應確實掌握，才能作好投資評估。

還本期間法因未考慮貨幣的時間價值、效益年限內之全部現金流入，與未來現金流量的不確定性，因而不是一個健全的評估方法。因此 M. Liao在1976年提出修正還本期間法。

本方法假定投資計畫每年的現金流量與殘值互為獨立，並利用類似計畫評核術(PERT)方法之樂觀估計與悲觀估計，計算每年現金流量與殘值的期望值及標準差，作為決策基礎。

3. 保守調整法(Conservative Adjustment Method)

將各有關因素估計出的可能值作一保守性的調整，這種調整多半是基於主觀的判斷。例如投資計畫之每年營收原先估計為300 萬，後來因為考慮到競爭者增加等種種不確定因素的影響，於是將原來估計的300萬 調整為200 萬。保守調整法的調整程度可大可小，所調整的因素也可以有任意個。

保守調整法的操作簡單，但有許多缺點，最大缺點為這種保守的調整完全是一種主觀的判斷。因各種不確定因素而調整估計的幅度難有一致標準，調整過多會低估利潤，調整過少又高估利潤，缺乏理論上之根據。不確定因素的變化多少具有機率性質，事後投資的眞正利潤或報酬率是否會與保守調整值相同更是難料，故保守調整法並非是完善的評估方法。

4. 模擬法（ Simulation Method）

對於複雜的情況，以一般數學統計方法計算淨現值與標準差極為不便；遇此情況須借助電腦以模擬法來處理。不確定狀況下的投資評估同樣可以借助模擬法來對市場情況、投資成本以及營運和固定成本，依據所給予的機率分配，分別加以評定後再經隨機組合重複加以修正，以計算其淨現值、內部報酬率或獲利指數。

5. 決策樹分析法（ Decision Tree Method）

決策樹係以樹狀圖顯示出民間機構所有可能的選擇結果與反對的機率。此法係假設後期的結果決定於前期所發生情況；即前期發生後，後期只能在一定範圍內變化，故各期結果有其相關性。

6. 風險調整折扣率法（Risk-adjusted Discount Rate Method）

任何投資計畫均須先訂定折現率作為計畫預期報酬率。而任何投資計畫均有風險存在，民間機構根據其本身對風險的體察或判斷，將計畫預期報酬率以風險折扣率（Risk Discount Rate）作調整。風險愈大，所加的折扣率愈大；風險愈小，所加的折扣率愈小；當沒有風險時（即在確定狀況下）風險折扣率為零。不過，也並非所有的投資計畫都是如此。例如正在開發之新社區其供電及供水量往往因成長率不確定，初期收益較難估計，但當社區已完全開發後，其收益就較易估計。因此，本法較適用於風險隨時間增加而增加之情形。此外，當投資年限很短時，採用風險折扣率法往往對結果只有很小的影響。

6.6.2 投資風險評估之作法

民間投資國際商港建設可能面臨之風險包括興建風險、營運風險、政治風險等（參閱表5.3.1），而商港管理機關或主管機關亦須承受各種風險，整個投資計畫於規劃投標、契約訂定、興建、營運及移轉等階段，可能之風險如表6.6.1 所示。民間機構會依據其自身特性及投資計畫特性選擇合適的方法評估投資風險，本節擬先就國際商港投資本身具有之特性及可能之風險先作一分析，找出適合該特性之風險評估方法，再建議商港管理機關未來之作法。

國際商港投資之特點

1. 可投資範圍

依據商港法第十二條規定，工程鉅大或與船舶出入港及公共安全有關之商港設施應由港務局興建自營，其他國際商港倉儲設施、機具設備均可檢討開放民營。故民間投資國際商港設施建設及營運之範圍，主要是與船舶裝卸及補給相關的設施及機具，以及船舶帶解纜、貨物裝卸、報關等服務業，如碼頭、堆貨場、加油及加水站、裝卸機具、運搬機具、船舶屬具及船員物資供應站等。

但依據獎參條例則可廣泛開放港灣、棧埠及其他設施供民間機構參與(參見表2.2.2)

2. 規劃、興建期之資金需求

國際商港建設由規劃、設計、興建完工至開始營運，需時甚長，投入之資金非短時間內即可回收，利息之負擔即顯得沉重。外廓防波堤、海堤等非自償性之設施不但興建期長，且工程費用極鉅，民間僅有BT參與方式；碼頭之投資可以收取靠泊費、裝卸費及減少繳納港務局管理費等回收建設資金，屬可自償性，民間參與者較多。

3. 營運管理期之資金需求

國際商港建設與營運期間之資金需求特性不一，興建期之資金需求尖峰較明顯且數量龐大，而營運期之資金需求較為平緩且屬經常性。港灣業務因屬低報酬業務，民間投資經營之意願亦不會太高；故棧埠服務才是民間投資國際商港設施以獲取利潤所關注之焦點。

國際商港投資之風險

1. 政治風險

國際商港計畫一般從籌劃至興建完工營運的時程是相當長的，政局不穩、軍事行動、法律變動、政府政策變異等都可能影響國際商港計畫之執行，連帶影響到民間資金之回收。倘若政府無法給予保證或承諾，民間機構要冒這類風險的機會是可預期的。

2. 經濟風險

國際商港計畫之經濟效益分析結果好壞，取決於投資成本及營收估算是否準確。如前面章節所述，計算效益所採用之相關利率、運量等變數如與未來實際情況相差太遠，其經濟效益分析結果可想而知有極大的誤差，不論高估或低估都不理想。利率及運量高低與未來國家整體經濟情勢有很大關聯，非單單一個計畫所能控制的；這意味著決策者在採用相關數據及報告時，都要冒相當的風險。

3. 財務風險

民間機構若借貸金額龐大，則龐大的利息負擔、通貨膨脹壓力及營收未達預期，都可能使整個計畫的財務結構產生變化。一旦財務槓桿無法支撐，民間投資者將面臨破產的危機，政府也將被迫收拾殘局。

4. 技術風險

依國際商港之發展及船舶大型化趨勢來看，國際商港漸漸走向深水化及貨櫃化，所以需建造深水碼頭及填築新生地。海上設施之構築費用比陸地上之設施高出許多，且深水環境下之作業非一般人所能承受的，施工技術上較淺水環境困難許多，所以整個計畫之經費可能因施工法之變更而增加，影響到原先財務的佈局，這點是民間機構投資必須注意的。

適合國際商港投資之風險評估方法

針對國際商港投資之特性及可能風險，發現國際商港計畫成功之因素有二：技術、財務規劃妥當，及運量預測準確。而最大的挑戰，乃如何因應國際情勢發展，調整國際商港計畫內容；國際情勢隨時在變，海運市場也隨之調整。惟國際商港計畫無法說變就變，這是國際商港投資者比較無法掌握的，無法確定運量、營收是否如計畫預期，其資金是否能回收。既使商港管理機關可能允諾給予營收差額補貼，但基於風險分攤原則，民間機構仍然須承擔部份風險，其獲利仍存在相當大的不確定性。

關於國際商港投資不確定性及風險評估採用之方法，本研究根據上述各種評估方法之簡介，認為拉氏—不充分理由的決策準則及模擬法應是較佳的不確定性及風險分析方法。因國際商港計畫屬投資期較長的計畫，且可以說是公用事業計畫，商港管理機關不會坐視不管其執行結果；通常財務狀況較易掌握。然而因為風險發生之因素頗多，不論政治、經濟、財務、技術方面所產生之問題，都可能衍生複雜問題，對於複雜的情況，以一般數學統計方法計算淨現值與標準差極為不便；遇此情況祇好須借助電腦以模擬法來處理。

不確定狀況下的投資評估同樣可以借助模擬法，針對市場情況、投資成本以及營運和固定成本，依據所給予的機率分配，分別加以評定後再經隨機組合重複加以修正，以計算其淨現值、內部報酬率或獲利指數。

建議作法

商港管理機關規劃單位在瞭解民間機構投資國際商港設施所可能遭遇的風險之後，就計畫本身之技術、經濟及財務規劃，應予作風險之分析與轉移規劃。其應瞭解商港管理機關本身亦需負擔相當的風險，除了轉移部份予民間投資者外，適當的保險規劃應是減低風險最好辦法。然保險範圍有限，若將無法求償之風險皆轉移至民間機構，則其必然懷疑商港管理機關鼓勵民間機構投資國際商港設施的誠意，而減低或打消其參與公共建設意願，所以風險轉移及分攤應注意移轉對象能否投保。

另保險是貸款者主要的貸款安全考量，因對象不同致需求不同，有時甚至相衝突。宜由民間機構統籌保險策略和集中購保事宜，商港管理機關從旁協助即可。

6.6.3 計畫執行能力評估

本小節將略述民間機構擬定投資計畫及評估投資計畫之概念與作法。再說明商港管理機關對於有意投資商港建設的民間機構，其執行能力評估之概念及作法。

計劃擬定初步分析

民間機構投資計畫之擬定，除遵循民間機構投資之策略目標外，主要可從五方面著手，作初步分析：

①技術能力方面的研討。

②獲利能力與風險的估測。

③資金來源與其成本的估測。

④社會獲利能力的估測。

⑤社會成本的估測。

圖6-6-2 所示為國際商港投資計畫擬定初步分析程序，現將上述五項重要之計畫擬定工作加以敘述如下：

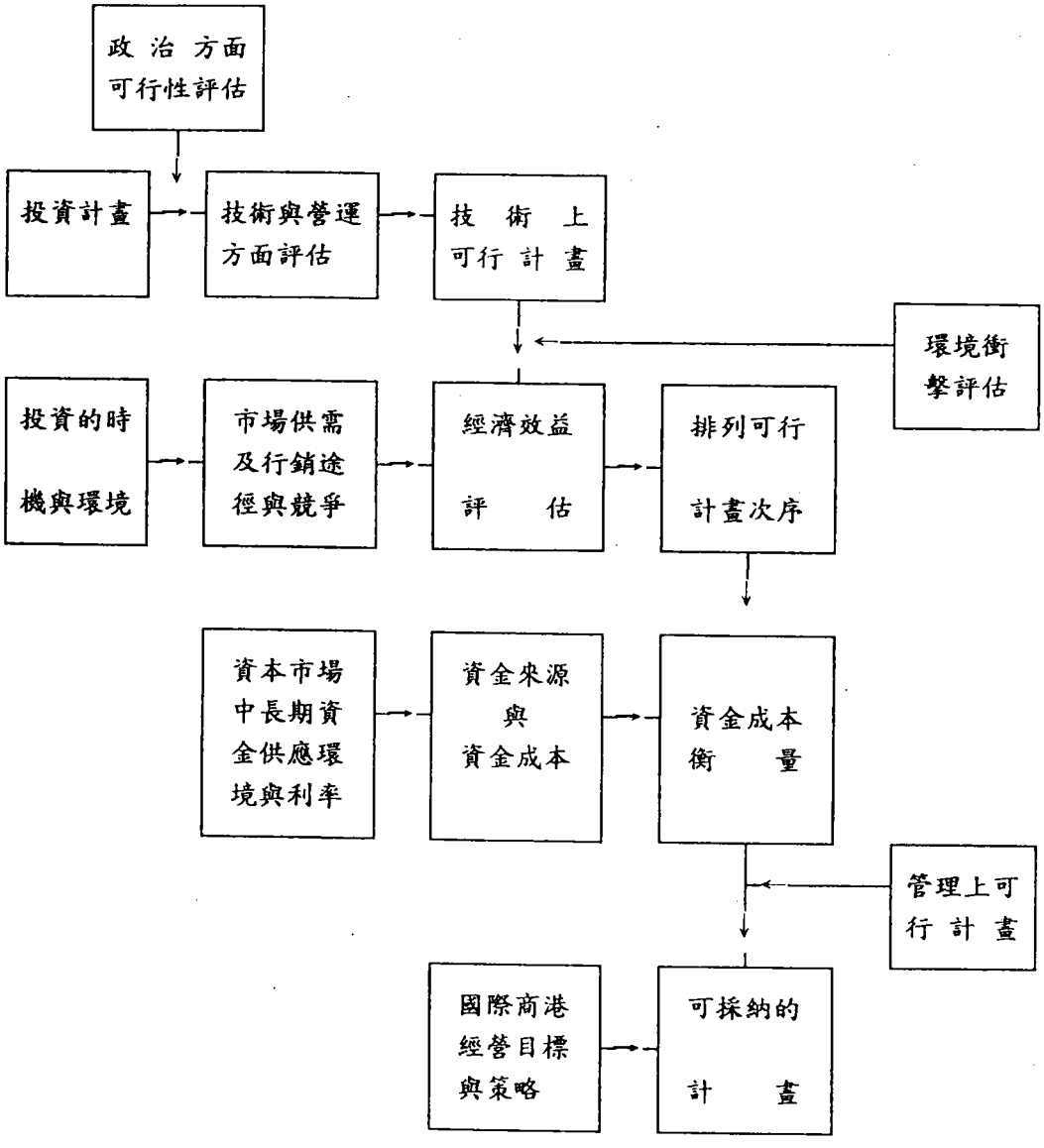


圖 6-6-2 國際商港投資計畫擬定分析程序圖

1. 技術能力方面的研討

國際商港建設不同於其它交通建設，工程方面海上工作較多；使用者則是航商、貨運業者等特定人士。一般營造商想要承作國際商港工程，必須有相當的資本以購買施工機具設備，且海上工作常需克服惡劣的天候，非相當的技術不可，故民間機構在尋找承包商時，須詳查其技術能力是否足夠，以通過政府的審查。另外尚需找合格的技術顧問，以協助工程設計及監造。

2. 獲利能力與風險的估測

由於目前國際商港經營已進入「消費者導向」時代，因而獲利能力與投資風險的估測，乃繫之於營運與成本預測。民間機構應針對各國際商港之碼頭供需與競爭狀況、市場反應與未來發展狀況等因素加以估測。至於成本的估測，則應依工程、營運成本或估計成本加以預計。此外，尚涉及費率訂定問題。民間機構因追求目標為擴大市場占有率，亦或追求最大利潤，而將有不同的訂價決策，不同訂價也將影響到營運量。因此，民間機構估測獲利能力與投資風險時，應先依據民間機構目標訂定費率策略，進而估測於該費率策略下，將可能獲得之利潤以及其潛在之投資風險。

3. 資本來源與其成本的估測

民間機構投資所需動用之資金均極龐大，不僅應對硬體設備投入大量資金，對於營運、人事之投資數額亦頗鉅大。因此資金來源為投資計畫評估中不可缺少的因素，且極端重要。籌措資金有很多方法，亦各有其優缺點，在考慮如何獲取投資所需資金時，應瞭解各種資金籌措方法之長短處，從中選取最有利的一種或數種方法來取得所需資金。然而資金成本對於投資風險與獲利能力估測也有極大的影響，不同來源資金有不同的

資金成本，如何調配各種不同來源與成本之資金，乃為資金調度成功與否的關鍵。資金成本的估測與資本市場以及整個經濟環境變化有密切的關聯，對於經濟環境以及民間機構本身資金需求變化的充分瞭解、掌握，將是正確估測資金成本的必要條件。

4. 社會獲利能力估測

一般民間機構通常祇衡量民間機構獲利能力，以之作為選擇最佳的投資方案之依據。但此種標準對國家整體而言並不充份，主要是因為市場資料不完整，致使投資計畫有關的財貨與資源之價格不能反映它們在整體經濟上之價值。因此，以民間機構獲利能力來判斷一個投資計畫對國民經濟之價值，未必精確。另外，政府在經濟活動中所扮演的角色日益重要，特別是開發中國家的政府更須做社會獲利能力分析。政府對私人經由政府融資或由政府核准，或政府給予某種形式之協助，如租稅減免、關稅保護、原料及機器進口免稅及外匯撥給等的產業，政府必須隨時予以評估。健全的投資計畫，也應從社會整體利益為著眼點，唯有如此，以民間機構為基礎的投資才能不造成社會的損失，對社會才有正面的貢獻。

5. 社會成本的估測

過去民間機構經營往往為了追求利潤與成長，而對社會責任的履行常予忽略。今日社會大眾對其所消費的勞務或產品，除了注意品質及價格之外，對其所生存的環境素質已逐漸關心與重視。一般而言，國際商港建設及營運產生之污染包括水污染、空氣污染、垃圾污染、噪音污染等。因此，民間機構投資國際商港建設時，除了因應國際趨勢從事國際商港設備更新、擴建，提高服務水準之外，另一方面須加強環境可行性分析，考慮國際商港建設及營運所形成的各種社會成本的負擔，大力

改進污染防治技術，以避免因國際商港經營造成環境品質的下降，以致引起社區、社會的抗議、抵制，終而導致民間機構本身與社會均蒙其害。今後，國際商港之發展與環境之保護在社會效益與社會成本間如何達到合理的均衡，乃是民間機構在做國際商港投資計畫時必須加以考慮的。

由以上投資計畫擬定初步分析後，即可作投資可行性先行研究，若屬可行性高，即接著詳細的評估工作；若可行性低，則應放棄投資。

投資計畫評估之概念

國際商港為維持永續生存與成長，須不斷地尋求投資機會。投資包括主動的投資與被動的投資，前者是國際商港研究發展的結果，鑑於機會的來臨而做的投資；後者是國際商港受到環境變遷、技術變革的威脅而做的投資。此外國際商港投資又分為獨立性的投資（Independent Investment）與互斥性的投資（Mutual Exclusive Investment），前者表示投資計畫的實施與其它計畫不發生衝突，可以同時並行；後者則表示投資的實施與其它計畫互相排斥，只能擇其一而行。其次，尚有一種投資型態，即介於獨立性與互斥性間的投資，只能在許多投資案中作最佳的選擇，故對投資計畫預算之編擬以及投資計畫的評估，應予詳加研究，提供意見以供決策者之參考，以防止無效益投資情事之發生。

國際商港投資計畫之有關問題

近年來由於市場競爭激烈，國際商港為求生存，必須設法同時提高品質與降低成本；其可行之道不外是擴大營運規模以享規模經濟，或採用先進的裝卸機器設備，這些都使國際商港須不斷地從事鉅額的投資支出。另方面則資源有限、風險不小，因此投

資之前應先對投資計畫有關問體加以深入瞭解，以減少不確定性與風險。茲將投資計畫所關切之問題，說明如下：

(1)如何為經濟資源作最佳分配

國際商港投資計畫乃是對經濟資源作長期營運計畫，也就是在有限的天然資源、人力資源及設備資源之間，作適常的投資組合，使國際商港獲得最大的利益以達成計畫目標。通常資源間彼此或多或少存有相互替代性，因此，在擬定投資計畫時應加以考慮，諸如在工資率提高時，改採用自動化來取代人工操作等。此外，如何將國際商港資源安排在時序上做適當的調配，以謀求國際商港長期利益目標與短期利益目標間之協調，也是同等重要。

(2)國際商港投資計畫評估方法之選用

國際商港投資計畫之評估，必須隨投資對象與投資種類之不同而採不同方法。由於各種評估方法各有其優、缺點，若單獨採用一種方法來作為投資計畫評估，往往易產生偏差。

(3)投資計畫評估應考慮之要素

評估是一種量化的過程，為了使所得的結果具實際意義，在從事投資計畫評估時，應就各投資要素－物價、折現率、稅率、匯率、通貨膨脹、不確定性與風險性等一一加以考慮，衡量其變動所導致的可能衝擊。若忽略了這些可能的關鍵變數，即使應用最科學的方法，所得的結果也仍無法令人滿意。

(4)計畫評估之對象

要對國際商港投資對象－如新建、擴充、設備更新加以評估，首先要建立計畫評估之流程，以系統的方法來評估。

計畫評估可從需求、技術、經濟、財務、政治、環保及管理七個層面來加以考慮，也就是以數學方法來評估專案計畫之影響。

需求方面：主要衡量及預測市場，以決定本計畫是否在適當時間、適當貨運價格下投資國際商港。

技術方面：主要是預估各種建造過程的資本需求，及工程完工後的維護成本。

經濟方面：主要評估收益與成本，並考慮時間價值、風險性及未來營運能力。

財務方面：主要是分析該計畫的財務負擔，是否會造成任何不利的影響，同時決定目前及將來所投下的資本，是否能獲取足夠的投資報酬。因此，財務分析的重點放在與計畫本身有密切關係的成本與收益上。這些資料常見於一般公司的損益表、現金流動表與資產負債表上。

政治方面：評估一項投資方案對國家經濟的價值，及社會層面接受的可能性，以選擇一國資源最適當的投資計畫，而避免不適當的投資方案，並預估計畫對國家目標的貢獻。

環保方面：衡量計畫實施後對周遭環境產生哪些衝擊及程度，亦即衡量民間機構所應負擔的社會成本。

管理方面：各種外部條件都適合的投資計畫，由管理能力強的公司進行可獲成功，但由管理不佳的公司為之卻會失敗。因此，評估一個投資計畫是否可行，不應祇考慮各種環境條件是否可行，而忘了省視自己是否有足夠的管理能力。

(5)投資額之決定

民間機構投資之目的乃在實現其將來的利益目標。民間機構在一時期中所欲實施之投資計畫常不只有一個，在多數的投資計畫中有獲利高且風險高，亦有獲利低但風險低者。另一方

面，民間機構資金來源亦有一定的限制，因此，為達成民間機構將來利益目標，又要考慮各種風險及現金流量，決定各種投資額度實在很難。因此，如何對投資計畫加以正確評估，實為今日民間機構生存與發展最重要的課題。

投資計畫評估應注意事項

由於近來國際商港之投資計畫，往往動用很多的資源，因此政府對國際商港投資計畫越來越重視，故在投資計畫評估時，必須注意到持續性、整體性及有效性，使政府資源做最好的分配，為了使計畫評估持續、整體及有效，在評估時應注意以下幾點：

(1)要配合國際商港的長期規劃與中程目標，另外亦須注意投資計畫，切勿受已經定案的規劃所拘束。但新的投資計畫應配合、彌補或強化原有計畫，使資源能做整體適切運用。

(2)國際商港投資計畫是為了達成某項任務或目標，必須先確定所擬達成的目標與效益，然後策劃及評估各種達成該項效益的手段。

評估的時候，必須審慎確定所提出的投資方案。

(3)不可忽略財源方面的評估。一般對於投資計畫的評估，常僅針對投資計畫的投資內容，忽略了配合投資的財源。然國際商港投資屬大型計畫，經費籌措至為重要。所以就投資決策而論，必須加強對財源作穩健的評估，對於各種資金來源的可靠性及資金的成本，予以評估。

(4)必須考慮風險，但不能因為風險高而裹足不前。

(5)要持續而多方評估，投資計畫是否應予定案，定案後應在何種條件下進行？何時進行？如何進行？已進行後應否繼續？由於有關的變數甚多，所以對於投資計畫的評估與決策應持續。

計畫執行能力評估之概念

條件佳之民間機構之遴選是投資計畫執行前主要的工作，而計畫執行能力之評估是遴選民間機構最重要的步驟。商港管理機關針對有意投資國際商港的民間機構所做計畫執行能力之評估，目的乃是確保計畫能順利進行；不希望因民間機構的資格遴選不夠嚴謹，而衍生日後計畫執行發生難以善後之問題。

基本上政府對公共建設由民間機構投資興建甚至營運，抱持歡迎的態度。但因一般民間機構投資講求利潤，工程品質難免令人懷疑。且公共建設關乎全民之利益，對於計畫本身的獨佔性、完工營運後之服務品質及利潤是否過高，公眾有知的權利；政府惟有謹慎做好把關工作，計畫才能贏得公眾支持。

計畫執行能力之評估主要有三個階段，第一階段是審查民間機構成員的資格，包括計畫執行公司、贊助人、承包商、材料供應商、技術顧問、貸款銀行團等，瞭解及判斷該民間機構的技術與財務支援是否足以順利執行計畫。在此階段將汰除一些不夠資格的民間機構。第二階段是審查各民間機構之投資計畫，比較符合公眾利益的計畫當然最夠資格。每家民間機構會針對其成員特性，提出興建計畫、營運計畫及移轉計畫，並提出若干條件，如許可期限、費率調整及貸款保證等。商港管理機關應嚴守為公眾把關的立場，選擇對公眾及政府最有利的條件，但亦可保持一些彈性。此階段將選出最合適的民間機構，但可能不只一家。第三階段進行契約談判及法律研訂工作，此階段是確認遴選出的民間機構能與商港管理機關達成計畫內容共識。

計畫執行能力評估項目如下：

(1)技術方面可行性，包括施工技術及工程品質等。

(2)融資結構，保括負債比例、償債能力、貸款銀行團組成等。

(3)需求之許可期限，包括施工期長短。

(4)費率結構，包括費率水準及變動範圍。
(5)計畫之經濟及財務可行性，包括現金流通能力、風險分攤等。
(6)商港管理機關之支持度，包括許可條件及所需保證等。

計畫執行能力評估之作法

商港管理機關在招標公告時即應訂定民間機構評選準則，公告詳細的準則可顯示商港管理機關已對計畫作了全面性的探討與研究，確信計畫可行；因一個有經驗的投標者會希望政府有一個定義清楚的程序來說明評選準則及許可權授予的裁定。雖然商港管理機關很難一時完整地把評選要點都說明清楚，至少讓投標者明白商港管理機關的意圖，好準備投標資料，以免徒勞無功；這點是商港管理機關應該注意的，以作到公平合理原則。

商港管理機關在審標前應依「交通部民間投資交通建設案件甄審委員會組織及評審辦法」組成公正的評審團，評審團成員應是對於民間機構經營、工程管理、財務評估等學有專精人士來擔任，再依照上述評選項目訂定評分標準。

商港管理機關應對民間機構作資格審查，然後進行計畫審查，最後是議約。計畫執行能力評估之重點，為民間機構之技術能力、財務結構及營運計畫是否完整且足以執行計畫。依據上述評估項目，可以瞭解民間機構應具備的條件，包括優良的工程技術、雄厚的財力以及具營運管理的能力，故非單單一家公司即有此資格，而必須組成專案計畫公司。其公司成員包括投資者、規劃者及執行者，並與銀行團、營建公司、材料供應商、營運管理公司、顧問公司等組成一個團隊參與計畫許可權之角逐。

商港管理機關審查及評選民間機構時，可先就其成員之間的合作協議書是否具有法律效力來篩選。再就負責財務管理及資金支援的公司及銀行團服務業績好壞，評斷其是否具資格參與計畫

畫角逐。負責建造的營建公司其技術、財務狀況，是接著評判的項目；強調財務的原因是，國際商港計畫的投資時程都不短，資金無法短時間回收，各成員都負擔不小的風險。其中動工後的資金需求將達到高峰，營建公司短期得不到專案公司的支援也許尚能支撐，若長期得不到資金挹注，就可能發生問題。所以營建公司參與專案計畫時抱持謹慎的態度，商港管理機關之審查亦應慎重。

資格審查後是審查各民間機構之投資計畫。每家民間機構會針對其成員特性，提出建造計畫、營運計畫及移轉計畫，並提出若干條件，如許可期限、費率調整及貸款保證等。商港管理機關應選擇能對公眾及政府最有利條件的民間機構；商港管理機關最好不必提供擔保，不必提供承諾保證運量或營收。商港管理機關亦應嚴格審查營運計畫的費率結構，以保護國家整體國際商港競爭力。最後是許可營運權的談判，許可權契約規範了雙方的權利義務及風險分攤；此部份將在後面章節說明。

表 6.6.1 商港管理機關風險分析表

時程 \ 投資方式	BOT	BOO	BT	OT	商港法約定興建	商港法租賃經營
規劃投標期：						
1. 民間參與意願低	v		v	v	v	v
2. 招標作業準備時間過長，延誤時效	v		v	v	v	v
3. 關說、圍標、綁標、搶標	v	v	v	v	v	v
4. 開標結果引發各種爭議	v		v	v	v	v
契約訂定期：						
1. 協商內容遭指圖利他人	v			v	v	v
2. 協商時間過長	v			v	v	v
3. 協商不成導致流標	v			v	v	v
興建期：						
1. 施工品質不良、進度落後	v	v	v		v	
2. 民間財務困難，工程無法完成	v	v	v		v	
3. 工程設計錯誤	v	v	v		v	
4. 政府協助事項無法達成	v	v	v	v	v	v
營運期：						
1. 經濟不景氣，民間營運量未達預期標準	v	v		v	v	v
2. 民間經營不佳、管理不良	v	v		v	v	v
3. 民間財務危機，公司倒閉	v	v		v	v	v
移轉期：						
1. 設施老舊須大量維修	v	v			v	

6.7 誘因設計

民間機構願意投資港埠及其相關設施，完全著眼於「有利可圖」，茲整理前面幾節所列出之金融獎勵方式，以作為獎勵民間投資港埠相關建設之誘因設計基礎。分析之著眼點，仍從興建期之各項誘因、營運期、移轉期等分別歸納整理，如表 6.7.1 ～ 6.7.3 所示，而獎勵民間投資執行方式，若為 BOT、BOO 、BT、OT、商港法，以 BOT為例，說明如下：

即是"B"(興建)+"O"(營運)+"T"(移轉) 各時期之獎勵措施均可適用於本執行方式，且誘因設計應從可以掌握風險之地方，核准最多之保障，方能產生最大誘因，進而吸引民間機構甘冒風險追求最大利潤，但是事實上風險性高之部分誘因由於政府提供了某些保證，反而間接負擔了民間業者部份之風險性，這其中之分寸拿捏，在每件港埠設施投資案上，因個案差異性有所不同，實不易言傳。

因此，在各類執行方式之誘因設計，逐項說明如下：（如表 6.7.4 所示）

1. 申請長期貸款及補助長期貸款利息(非自償部份)

所有興建期初之民間機構必定需要此項長期貸款之援助，否則無法融通其所需資金，故BOT、BOO、BT均需本項誘因，方有可能民間業者願意參與建設。

但就補助貸款利息而言，BOO 方式者顯就站於不利之地位，當然仍然有可能予以補助貸款，但由於此項利息補助，較著眼於 BOT執行方式者未來風險性較大之考量，且非自償部份才有補貼之原則，BOO 方式欲提出自償率不足之證明實屬不易，而審核把關者更不會輕易通過，畢竟BOO方式若自償率不足100 % ，採用BOT 方式不是更佳，何況港灣設施中，可以BOO 者尚屬有限。另OT方式因不必興建，初期不需大筆資金，故本誘因不適宜使用。

2. 發行公司債

允許發行公司債對民間企業而言，即是槓桿經營。

槓桿經營也就是舉債經營，一公司運用資金成本固定資金來源，例如負債與優先股，由於資金成本固定，故只要運用該資金所獲得的總資產投資報酬率高於資金成本，則可以創造有利之財務槓桿，對普通股股東之報酬有提昇之作用。不過，如果運用該資金產生之總資產投資報酬率低於資金成本的話，反將使普通股股東報酬下降。因此，運用舉債經營，一般應詳細評估外在環境之變動，若預期經濟景氣看好，預期投資報酬率可以穩定成長，則此時可考慮運用槓桿經營；反之，如果預期未來經濟可能呈現不景氣，則此時即不宜運用槓桿經營，以免造成還本付息壓力，導致企業產生財務危機。

但企業若完全不舉債經營，其優點為：

(1)無定期還本付息之義務，可說無財務風險。

(2)由於無借款、公司債契約之約束，公司股利之分配，可由董事會視情形決定，股利政策比較自由。

(3)由於公司自有資金比重較高，以後需要資金時，比較易於運用其他方式募集資金。

(4)公司信用評等較有利，有助於營運之穩定作用。

其缺點為：

(1)自有資金(或普通股)之成本，通常較借款、公司債為高。

(2)無法運用有利之財務槓桿作用。

(3)股利係稅後盈餘分配，不若舉債之利息在稅前支付而有節省營利事業所得稅之利益。

(4)一再增貸（或增發普通股），雖無財務風險，亦無財務槓桿作用，經理部門可能被認為不夠進取。

而企業舉債經營優點如下：

—優點

(1)負債資金成本通常較權益資金成本低。

(2)可以運用有利之財務槓桿。

(3)因負債而支付利息費用，有節稅作用。

(4)舉債經營不致影響公司之所有權。

—缺點

(1)有還本付息之財務壓力。

(2)舉債經營易受債務契約之限制。

(3)可能面臨不利之財務槓桿。

(4)舉債經營導致公司負債增加、財務結構惡化、公司信用評等下降。

因此，若由合理投資報酬率乙節中，財務模式分析結構來看，願意投資港埠相關建設之民間機構，應有追求最大利潤之野心，當然會適度引用此項獎勵，故對所有執行方式均有誘因。

3. 稅捐減免部份

方式有・公有土地租金優惠

・不動產課稅減免

・免徵或分期繳納進口關稅

・免納營業稅

・投資項目抵減

・採有發行股票抵減稅額

而以上之所有誘因，皆為民間營業機構喜好之方式，而報酬率高之投資計畫，應可以採部份項目優惠即可，報酬率低之計畫，則可考量全部採用。

表 6.7.1　興建期獎勵項目之誘因

編　號	獎勵方式	條　件	辦　法
1.	補貼其貸款利息或投資其建設之一部分	僅就其非自償部份	由主管機關編列預算
2.	給予長期優惠貸款期限放寬和額度提高	期限不高於設施期限(BOT) 期限不高於營運期限(BOT)	由主管機關編列預算
3.	長貸利息差額補貼		
4.	公有土地租金優惠	僅適用公有土地	依地價稅收取租金
5.	不動產課稅減免		稅率依千分之十計收 房屋：減徵50% 取得契稅減30%
6.	進口營建、施工機具免徵關稅	國內尚未製造者	關稅全免
7.	進口營建、施工機具分期繳納關稅	國內有製造者	分60期(月)繳畢

表 6.7.2　營運期獎勵項目之誘因

編　號	獎勵方式	辦　　法
1.	可發行公司債	無論股票發行與否
2.	免繳營利事業所得稅	特定項目方可免繳
3.	投資抵減	有適用範圍與施行期限及抵減率之規定
4.	進口營運機具分期繳納關稅	分60期(月)繳畢
5.	不動產課稅減免	稅率依千分之十計收 房屋：減徵50% 取得契稅減30%
6.	天災受損，應有復舊貸款	主管機關須主動辦理
7.	持有發行股票抵減稅額	以股價之20% 為最上限，且持有 2 年以上者
8.	公有土地租金優惠	按國有出租基地租金 6折計收

表 6.7.3　移轉期獎勵項目之誘因

類　別	獎勵方式	辦　　法
移轉與另一民間機構	不動產課稅減免	取得稅額減收30%
移轉與政府	移轉與政府稅金全免	契約已訂定須移轉之物按契約辦理，非契約明訂之物，訂約時即考慮下列三者擇一， ①移轉予政府以象徵性1元進行，因低於免稅額，僅須申報，稅金無須繳納。 ②須移轉物以市價由政府價購。 ③拆遷。

表 6.7.4 獎勵民間參予投資執行方式誘因分析

方　式	誘因項目	BOT	BOO	OT
融資貸款	1. 長期優惠貸款	v	v	
	2. 補貼貸款利息（非自償部份）	v		
	3. 發行公司債	v	v	v
稅捐減免	4. 公有土地租金優惠	v		v
	5. 不動產課稅減免	v	v	v
	6. 免徵進口關稅	v	v	
	7. 分期繳納關稅	v	v	v
	8. 免納營業稅	v	v	v
	9. 投資抵減	v	v	v
	10. 持有發行股票抵減稅額	v	v	v
執行方式綜合評析		可享受誘因最多，但風險最高，屬長期資本材投資。	部份項目之優惠程度不似BOT，且屬於短期資本材投資。	報酬率高之投資才有可能。

6.8 議約策略

商港主管機關或管理機關在與民間機構進行契約協商時，應先瞭解國際商港建設計畫及民間機構所關注、期望與需求之重點，才能掌握議約的原則及作法。且主管機關或商港管理機關希望民間參與投資之獎參條例建設計畫屬重大交通建設，大都具有資金需求龐大、可能潛在某些風險及計畫時間較長等幾個特性，故一般又需政府之承諾與協助。

瞭解雙方關注之焦點

民間投資者，尤其是跨國投資者，最關心的是各種層面之國家或政治風險，包括執政黨更迭可能引發政策變化、兩岸關係演變及政府能夠承諾或解決之風險。其他相關課題：風險之處理方式、商港管理機關配合與協助事項、許可權之法源依據、許可經營期限長短、產權歸屬、權利金多寡、費率可否自由調降等。

主管機關或商港管理機關所關注則偏重國際商港是否更蓬勃快速發展、更具競爭力、提昇作業效率、創造就業機會、促進相關產業成長、減輕政府財政負擔，增加港埠盈收等。

因此主管機關或商港管理機關與民間機構議約時，須掌握幾項原則：

(1)民間投資者能有合理利潤。

(2)雙方權利及義務界線。

(3)內容不得違反現有法律。

(4)促進國際商港發展。

議約之綱要

以下為依據上述原則，提出議約時之綱要：

(1)民間投資者為保障其投資，可能希望以下要點與主管機關或商港管理機關達成協議：

a. 其投資計畫有確定之法律基礎。

b. 其投資不受政府及官員變動之影響。

c. 投資者與同國際商港內其他早期公私事業機構受到同等待遇。

d. 權益、租金明確定義，不會有不同解釋。

e. 投資能受到合法保障，並具保護權益的法定權利。

f. 不受政治干預。

g. 有合理之利潤。

h. 權利金調整時機。

i. 風險雙方均擔。

j. 涉及土地撥用或徵收，政府協助能取得土地，並掌握時效。

k. 商港管理機關興建相關周邊配合設施。

(2)主管機關或商港管理機關引用獎參條例吸引民間投資國際商港建設，乃減輕政府財政負擔，加速國際商港建設。因此，主管機關或商港管理機關策略乃創造良好投資環境，以吸引民間投資者，同時要避免損及公眾之權利，如環保問題。因此在議約前，建議做好以下工作：

a. 不合宜之法規儘速修訂。

b. 釐清獎參條例投資計畫目的。

c. 多方面評估投資計畫之效益或影響。

d. 確定承辦機關、執行部門之權責關係。

e. 聘請專業顧問公司擔任顧問。

f. 承辦人員接受BOT等相關法律研習。

g. 協商底限之確定。

(3)許可權之授予形式將隨著相關的法律、根本的法定架構、計畫案特性及政府的政策而改變。大致有三種形式可採用：

a. 一般法規中已明訂授予許可權之辦法--若法規係處理特定型態的計畫案時，則許可權的授予形式可依循法規規定。

b. 制定專門的法規，以個案處理許可權之授予--當政府沒有相關法律，需要特別立法。

c. 以契約形式處理--無論依據一般法規或僅依既有的自主權，不違反法律下授予許可權，以處理所有權的授予並設定投資者應擔負的責任。

(4)無論是以法規或契約方式授予之許可權，均應包含相關條款以處理下列事項：

a. 許可權之內容須明白定義。

b. 土地使用權之授予須清楚。

c. 金融財務條款需載明，以便日後處理相關之債務問題。

d. 興建設施建造與完工日期須規定清楚。

e. 明訂主管機關或商港管理機關所能提供的支援。

f. 費率訂定與調整方式。

g. 稅賦優惠辦法。

i. 違約時之處理辦法。

j. 撤銷許可權之程序。

l. 撤銷或終止許可權時之理賠條款。

(5)許可權之強制執行相當複雜，沒有固定的規則可循，只有一般性原則可茲參考：

a. 計畫用地需徵收外國人之不動產時，依國際法慣例，必須補償。

b. 除政府違約所造成外，許可權之終止可視為許可權之撤銷。

c. 計畫案國內合作廠商許可權終止時，不可據以撤銷外國人的許可權。

d. 國際法未經政府核准採納，不能直接適用。

6.9 管理模式

對獎勵民間機構參與重大交通建設，主管機關監督管理方式，獎參條例主要規定於第五章「監督管理」，惟內容僅著重工程落後、品管重大違失、經營不善、重大情事發生等之處理，平常之管理方式，因各交通建設性質不同，而未規定。目前國際商港工程興建、營運管理之相關參考法規，主要有商港法、國際商港棧埠管理規則、港灣工程施工說明書標準規範（台灣省政府交通處）、建築法、勞工安全衛生管理法等。本節除對獎參條例規定之監督管理方式作一分析說明，並依據上述法規相關規定，擬定監督管理方式，提供商港管理機關監督管理方式之建議，並可供主管機關及商港管理機關訂定興建、營運契約之參考；同時對民間機構租賃或使用國際商港設施或土地，除獎參條例規定外，民法對租賃、設定地上權等法規規定，做一分析說明，供主管機關及商港管理機關未來與民間機關訂定興建、營運等契約之法源依據。最後對民間機構與商港管理機關在BOT、BOO、BT、OT等執行方式中，雙方之權益關係，做一釐清界定。

6.9.1 管理方式

依興建期、營運期、移轉期區分，監督或監工管理方式如下。

一、興建期

未來民間機構興建之商港設施，若必須移轉商港管理機關，建議商港管理機關派員共同監造及驗收，以確保設施工程品質。

(一)開工與驗收

1. 處理方式：(1)興建前，民間機構或廠商將各項工程設計圖說，送商港管理機關審核同意並核發港工作業許可證；民間機構或廠商之承包廠商應取得建造（雜項）執照並將建造（雜項）執照影本送商港管理機關，依契約規定提報開工日期後，始得興工。

(2)完工時應將有關營繕金額憑證文件、執照、竣工圖及相關資料等，送經商港管理機關驗收合格後始得啓用。

2. 法令依據：國際商港棧埠管理規則第七十四條。

3. 適用對象：BOT、BT。

4. 建議事項：開工與驗收規定，明定於興建契約中。

(二)開工完工延遲

1. 處理方式：(1)未按約定期限內開工者，撤銷或終止契約。

(2)未於約定期限完工者，得敘明理由申請展期，最多二次，每次均以六個月為限。

2. 法令依據：(1)國際商港棧埠管理規則第七十五條

(2)獎參條例第四十四條。

3. 適用對象：BOT、BOO、BT。

4. 建議事項：(1)未按約定期限內開工者，經撤銷或終止契約者，沒收履約保證金。

(2)未按約定期限完工，展期二次仍未完工者，BT方式商港管理機關報請主管機關核准後，可收回自辦或移轉其他申請人繼續辦理，廠商不得要求補償。BOT、BOO方式，依獎參條例第四十四條，由商港管理機關強制收買，再招標徵求民間機構或廠商繼續興建。

(三)承包廠商資格、勞安事項規定

1. 處理方式：(1)承包民間機構工程之承包廠商資格，須合於建築法及其他法令規定。

(2)承包廠商應依勞工安全衛生法令申請設置勞工安全衛生管理人員辦理自動檢查等有關勞安事項。

(3)商港管理機關勞安衛生檢查依勞安室規定辦理。

2. 法令依據：(1)建築法第十三條～第十六條。

(2)勞工安全衛生法第十四條。

3. 適用對象：BOT、BOO、BT。

4. 建議事項：相關重要規定，明定於興建契約中。

(四)工程進度管理

1. 處理方式：(1)商港管理機關應要求民間機構或廠商按工程內容、工程期限及現場實際狀況，配合整體施工計畫及財務計畫，編定施工預定進度表，以利工程進度之控制。

(2)共同監造、驗收，商港管理機關應指派或聘僱監工，依照契約督促民間機構之承包廠商如期開工、控制施工進度、按時填報監工日報表，並送請商港管理機關查核。

2. 法令依據：各機關辦理公有建築物作業要點第二十三點、第二十六點。

3. 適用對象：BOT、BOO、BT。

4. 建議事項：承包廠商應呈報之資料、方式明定於興建契約中。

(五)工程監工與材料檢驗

1. 處理方式：(1)檢驗各項進場材料是否合於規格。

(2)檢驗各項工作是否合於標準。

(3)檢驗儲運工作是否妥善。

(4)工程所有材料，其性質、成份、強度等，商港管理機關之監工人員認為有疑問須施行檢驗時，由商港管理機關人員取樣送往檢驗機構檢驗，費用由民間機構或承包廠商負擔。

2. 參考規範：港灣工程施工說明書標準規範。

3. 適用對象：BOT、BOO、BT。

4. 建議事項：商港管理機關將工程監工與材料檢驗之執行方式，依工程性質明定於契約中。

(六)施工進度嚴重落後、工程品管重大違失或其他重大情事發生之處理。

1. 處理方式：(1)限令定期改善。

(2)逾期不改善或改善無效者，停止其興建一部或全部。

(3)受停止興建處分六個月以上仍未改善者，撤銷其興建許可。

2. 法令依據：獎參條例第四十三條第一項。

3. 適用對象：BOT、BOO。

4. 建議事項：商港管理機關將監督方式明定於契約中，並要求民間機構或承包廠商於開工後，定期送交工作進度報告。必要時依獎參條例施行細則第二十三條規定，通知民間機構或承包廠商限期提出或交付工程進度報告、工作資料及其他相關文件。

對於未來須移轉至商港管理機關之設施，採共同監造及會同驗收之方式，確保設施工程品質。

(七)重大情事發生，緊急情況，遲延有損害重大公共利益或交通安全。

1. 處理方式：得令其停止興建之一部或全部。

2. 法令依據：獎參條例第四十三條第二項。

3. 適用對象：BOT、BOO。

4. 建議事項：商港管理機關研擬各種緊急應變計畫、相關作業及負責人員，因應緊急事件之處理；對於可能發生之災害，事前通知興建單位，確實做妥防災準備、事前檢查作業，落實防災工作。

(八)撤銷興建許可之後續處理

1. 處理方式：(1)終止土地地上權及租約。

(2)興建中必要堪用之工程，主管機關得強制收買。

(3)強制收買之工程，得移轉其他依法核准之民間機構或指定之政府專責機構興建。

2. 法令依據：獎參條例第四十四條。

3. 適用對象：BOT、BOO。

4. 建議事項：商港管理機關可先擬定強制收買計畫、收買資金來源、再招標徵求民間機構或廠商繼續興建或轉由商港管理機關工程部門興建。

二、營運期

(一)營運監督

1. 處理方式：(1)每月十五日前，造具上月份營業報表送商港管理機關查核。

(2)每屆營業年度終了六個月內，將營業報告書、資產負債表、財產目錄、損益表、稅捐機關核定營業額文件影本，及規定相關資料，報請商港管理機關備查。

(3)商港管理機關於必要時得通知民間機構提供倉棧營運設施、人力運用、機工具數量及維護等狀況資料，以備查核，如經查明有安全顧慮時，應限期改善。

(4)民間機構經營棧埠設施，其裝卸及倉儲作業參照國際商港棧埠管理規則第二章棧埠裝卸及倉儲作業之各項規定辦理。

2. 法令依據：國際商港棧埠管理規則第七十九、八十一、八十二、九十七、一百十二條等。

3. 適用對象：BOT、BOO、OT。

4. 建議事項：民間機構應呈報之營業相關報表類別、時間規定，依營運項目不同，擬訂不同之方式明定於營運契約內。

(二)經營不善、或其他重大情事發生

1. 處理方式：(1)限令定期改善。

(2)逾期不改善或改善無效者，停止其營運之一部或全部。

(3)受停止營運處分六個月以上仍未改善者，撤銷其營運許可。

2. 法令依據：獎參條例第四十三條第一項。

3. 適用對象：BOT、BOO、OT。

4. 建議事項：商港管理機關將營運管理方式，明定於營運契約中，定期稽查營運狀況。必要時依獎參條例施行細則第二十三條規定得通知民間機構限期提交帳簿、表冊、傳票、財務報告、工作資料及其他相關文件，確實了解民間機構營運狀況。

(三)重大情事發生，情況緊急，遲延有損害重大公共利益或交通安全。

1. 處理方式：得令其停止營運之一部或全部。
2. 法令依據：獎參條例第四十三條第二項。
3. 適用對象：BOT、BOO、OT。
4. 建議事項：商港管理機關研擬緊急處理措施，或接替營運方式，避免民間機構停止營運可能產生之不良影響。

(四)撤銷營運許可之後續處理

1. 處理方式：(1)終止土地地上權及租約。
   (2)營運資產必要且堪用者，主管機關得強制收買。
   (3)強制收買之營運資產，得移轉其他依法核准之民間機構或指定之政府專責機構繼續營運。
2. 法令依據：獎參條例第四十四條。
3. 適用對象：BOT、BOO、OT。
4. 建議事項：商港管理機關宜先擬定強制收買計畫、收買資金來源，再招標委託合格之民間機構接續營運或由商港管理機關暫代營運工作，使營運不致中斷。

(五)營運費率之擬定與調整

1. 處理方式：(1)營運費率收費標準、調整時機及方式，由民間機構擬定，載明於投資申請案財務計畫內，報請主管機關核定。
   (2)收費費率標準、調整時機及方式，民間機構得參照下列因素，自行擬定報核：
   ①規劃、興建、營運及財務等成本支出。
   ②營運及附屬事業收入。
   ③許可年限。
   ④權利金之支付。
   ⑤物價水準。
   ⑥市場競爭。
   ⑦其他有關因素。
   (3)費率核定，應經各該費率委員會審議。
2. 法令依據：獎參條例第四十條。
3. 適用對象：BOT、BOO、OT。

4. 建議事項：對民間機構之收費標準、費率調整時機及費率調整方式，由商港管理機關做初步審核，並提供審核意見，呈報交通處、交通部或所屬費率委員會核定及審議參考。

(六)民間機構實際之營運收支，與原核定財務計畫之收支標準，達一定差距。

1. 處理方式：(1)由民間機構報請或逕由原主管機關調整其權利金繳納額度。

(2)營運收支差距標準與權利金調整方式，由主管機關訂定。

2. 法令依據：獎參條例第四十一條。

3. 適用對象：BOT、BOO、OT。

4. 建議事項：營運收支差距標準與權利金調整方式，由商港管理機關擬定，呈報交通處、交通部核定後實施。對營運收支差距標準，各商港管理機關可採同一標準，以減少爭議；權利金調整方式，因各計畫權利金收取方式可能不同，其調整方式可因各案而異。

(七)民間機構營運取得之資產、設備，其轉讓、出租或設定負擔之處理。

1. 處理方式：(1)非經主管機關同意，不得轉讓、出租或設定負擔。

(2)於不影響正常運作，並符合下列規定者，主管機關得同意民間機構對營運取得之資產、設備轉讓、出租或設定負擔：

①轉讓以原許可條件無需移轉予主管機關者為限。

②出租或設定負擔之期間，以交通建設經營許可期限為限。

③設定負擔，以訂有償債計畫（包括設立償債基金辦法）經主管機關核定者為限。

2. 法令依據：獎參條例第四十二條、獎參條例施行細則第二十二條。

3. 適用對象：BOT、BOO、OT。

4. 建議事項：對民間機構營運取得之資產、設備，其轉讓、出租或設定負擔，除應遵守處理方式(2)之各項規定外，商港管理機關宜考量不會因而造成營運效率、品質、作業安全等下降，再呈報交通處、交通部同意其轉讓、出租或設定負擔。

三、移轉期

(一)許可營運期滿，營運資產移轉

1. 處理方式：現存所有全部營運資產，依原許可條件有償或無償概括移轉予主管機關。

2. 法令依據：獎參條例第四十五條。

3. 適用對象：BOT、OT。

4. 建議事項：商港管理機關先依商港設施營運資產之性質，考量是否需移轉，或由民間機構拆除，避免造成商港管理機關維護負擔。必須移轉之設施、營運資產項目及移轉期限，明定於營運契約中。

(二)移轉資產之估價

1. 處理方式：(1)移轉主管機關或商港管理機關，由主管機關或商港管理機關各派同數專家若干人，並會同聘請專家一人，組織評價公斷委員會，對需移轉之營運資產進行估價。

(2)民間機構與商港管理機關對會同聘請專家人選，雙方意見不一致時，應由所在地最高級檢察官擔任之。

2. 參考法令依據：民營公用事業監督條例第二十條。

3. 適用對象：BOT、OT。

4. 建議事項：(1)目前獎參條例對營運資產移轉辦法尚未公布，僅以民營公用事業監督條例精神為參考；未來移轉辦法公布，可依移轉辦法規定辦理。

(2)移轉方式明定於契約中。

6.9.2 民間機構對商港設施租賃及公有土地使用方式

OT執行方式，民間機構以租賃商港設施，參與國際商港營運，民法上租賃關係屬債權關係，與承租公有土地性質相同；另商港管理機關設定地上權予民間機構使用，地上權於民法上則屬物權關係，此與債權關係意義不同。另民法上亦有使用借貸方式，以物無償貸與他方使用。租賃、設定地上權、使用借貸為民間機構租賃商港設施，或使用公有土地方式。以下對上述三種方式，於民法上主要規定，作一說明，以供商港管理機關與民間機構簽訂興建或營運契約，有關設施設備租賃或公有土地使用方式之條款參考。

一、租賃

(一)租賃之意義及期限限制

租賃乃當事人約定：一方以物租與他方使用收益，他方支付租金之契約（民法第四二一條第一項）。租賃之當事人並無限制，自然人、法人均可。

標的物得為動產或不動產，「權利租賃」，準用租賃之規定。租賃契約，因當事人之合意而成立，不以書面為必要。但不動產之租賃契約，其期限逾一年者，應以字據訂立之，否則視為不定期限之租賃（民法第四二二條）。定有期限之租賃，其期限之長短，由當事人可自行訂定，但不得逾二十年，逾二十年者，縮短為二十年，此項期限得更新之（民法第四四九條）。

對上述民法第四四九條租賃期限不得逾二十年之限制，若許可經營期限超過此限制，於期限屆滿前，商港管理機關可與民間機構約定更新契約或由民間機構取得優先租賃權。

(二)租賃標的物使用、修繕

出租人應以合於所約定使用、收益之租賃物，交付承租人，並應於租賃關係存續中保持其合於約定使用、收益之狀態（民法第四二三條）。承租人應以善良管理人之注意，保管租賃物。租賃物有生產力者，並應保持其生產力。承租人違背租賃物保管義務，致租賃物毀損滅失者，負損害賠償責任；但依約定之方法或依物之性質而定之方法，為使用收益，致有變更或毀損者，不在此限（民法第四三二條）。租賃物之修繕，除契約另有訂定或另有習慣外，由出租人負擔（民法第四二九條第一項）。出租人為保存租賃物所為之必要行為（主要指修繕），承租人不得拒絕（同條第二項）。出租人不為修繕時，依民法第四三〇條規定：「租賃關係存續中，租賃物如有修繕之必要，應由出租人負擔者，承租人得定相當期限，催告出租人修繕，如出租人於其期限內不為修繕者，承租人得終止契約或自行修繕而請求出租人償還其費用，或於租金中扣除之。」民法第四三七條規定：「租賃關係存續中，租賃物如有修繕之必要，應由出租人負擔者，或因防止危害有設備之必要，或第三人就租賃物主張權利者，承租人應即通知出租人。但為出租人所已知者，不在此限。承租人怠於為前項通知，致出租人不能及時救濟者，應賠償出租人因此所生之損害。」

就民間機構租賃國際商港設施而言，因商港管理機關修繕程序繁複或需編列預算，增加商港管理機關作業之困擾，故可依民法第四二九條第一項，於租賃契約文件中載明，由承租民間機構自負修繕之責。

(三)出租人權益

租金之支付為承租人之主要義務，也是出租人的主要權益。租金得以金錢或租賃物之孳息充之（民法第四二一條第

二項）。租金之數額，由當事人自由訂定，每月付租，半月付租，每週付租，均無不可。租金之支付時期，依民法第四三九條規定：「承租人應依約定日期，支付租金。無約定者依習慣，無約定亦無習慣者，應於租賃期滿時支付之。如租金分期支付者，於每期屆滿時支付之。如租賃物之收益有季節者，於收益季節終了時支付之。」承租人租金支付有遲延者，出租人得定相當期限，催告承租人支付租金。如承租人於其期限內不為支付，出租人得終止契約。租賃物為房屋者，遲付租金之總額，非達兩期之租額，不得依前項之規定，終止契約（民法第四四〇條）。商港管理機關亦可仿此規定，於相關契約中明定之。

當事人所約定之租金，原則上不得變動，但民法第四四二條規定：「租賃物為不動產者，因其價值之昇降，當事人得聲請法院增減其租金，但其租賃定有期限者，不在此限。」此為因情事變更而得變更租金之規定，於定期租賃雖不適用，但定期租賃之租金，仍得適用民事訴訟法第三九七條之規定而增減之，自不待言。又承租人因自己之事由，致不能為租賃物全部或一部之使用收益者，不得免其支付租金之義務。但租賃關係存續中，因不可歸責於承租人之事由，致租賃物之一部滅失者，承租人得按滅失之部分，請求減少租金（民法第四三五條），又承租人因第三人就租賃物主張權利，致租賃物之一部不能為約定之使用收益者，準用上述之規定（民法第四三六條）。押租金簡稱押租或押金，是以擔保出租人之租金債權為目的，由承租人交予出租人之金錢，屬保證金之性質（金錢之所有權，移轉於出租人）。土地法第九八條規定：「以現金為租賃之擔保者，其現金利息視為租金之一部。前項利率之計算，應與租金所由算定之利率相等」，同法第九九條：「前條擔保之金額，不得超過二個月房屋租金之總額。已交付之擔保金，超過前項限度者，承租人得以超過之部分抵付房租。」押租金在民法上雖無規定，但當事人於租賃契約訂立時，得約定之。如有約定，承租人自

應提供之。商港管理機關出租土地（基地）、設施或設備中於招標文件上明定者亦同。

在物權關係上，不動產之出租人就租賃契約所生之債權（如租金請求權），對於承租人之物置於該不動產者，有留置權。但禁止扣押之物，不在此限。上述情形，僅於已得請求之損害賠償及本期與以前未交之租金之限度內，得就留置物取償（民法第四四五條）。此項留置權因下列事由而消滅或不得行使：

①取去留置物：承租人將前述之留置物取去者，出租人之留置權消滅。但其取去係乘出租人之不知，或出租人曾提出異議者，不在此限。承租人如因執行業務取去其物，或其取去適於通常之生活關係，或所留之物足以擔保租金之支付者，出租人不得提出異議（民法第四四六條）。出租人有提出異議權者，得不聲請法院，逕行阻止承租人取去其留置物，如承租人離去租賃之不動產者，並得占有其物。承租人乘出租人之不知或不顧出租人提出異議而取去其物者，出租人得終止契約（民法第四四七條）。

②承租人另提擔保：承租人得提出擔保，以免出租人行使留置權，並得提出與各個留置物價值相當之擔保，以消滅對於該物之留置權（民法第四四八條）。

出租人對租賃標的物之瑕疵擔保責任有二：

①權利瑕疵之擔保：出租人應擔保第三人就租賃物，對於承租人不得主張任何權利，若於租賃關係存續中，承租人因第三人就租賃物主張權利，致不能為約定之使用收益者，得準用民法第四三五條之規定，請求減少租金或終止契約（民法第四三六條）。

②物之瑕疵擔保責任：租賃物為房屋或其他供居住之處所者，如有瑕疵，危及承租人或其同居人之安全或健康時，承租人雖於訂約時已知其瑕疵，或已拋棄其終止契約之權利，仍得終止契約（民法第四二四條）。

(四)承租人權益

承租人之主要權利仍在取得標的物之租賃權。此權利以對於租賃物之使用、收益為內容，是一種債權，法律為強化其內容，於民法第四二五條規定：「出租人於租賃物交付後，縱將其所有權讓與第三人，其租賃契約，對於受讓人，仍繼續存在。」此即「買賣不破租賃原則」是也。又民法第四二六條規定：「出租人就租賃物設定物權，致妨礙承租人之使用收益者，準用前條之規定。」例如出租人於租賃物交付後，為第三人設定典權，則原租賃契約對於典權人亦仍繼續存在，又因承租人允許為租賃物之使用收益之第三人，應負責之事由，致租賃物毀損滅失者，承租人負損害賠償責任（民法第四三三條）。就租賃物應納之一切稅捐，由出租人負擔之（民法第四二七條），但出租人負擔租賃物應納之一切稅捐，亦非強制規定(65台上一一一九)，民間機構租賃商港管理機關土地、倉庫、設備等，相關稅捐亦可以契約約定，由民間機構繳納。

(五)租賃關係之消滅

租賃物滅失，致租賃關係失其標的，租賃關係當然消滅。租賃定有期限者，其租賃關係，於期限屆滿時消滅（民法第四五〇條第一項）。但租賃期限屆滿後，承租人仍為租賃物之使用收益，而出租人不即表示反對之意思者，視為以不定期限繼續契約（民法第四五一條）。定期租賃原則上不得中途終止契約，但下列情形，得終止：

①定有期限之租賃契約，如約定當事人之一方於期限屆滿前，得終止契約者，其終止契約，應依第四五〇條第三項之規定，先期通知（民法第四五三條）。

②承租人死亡者，租賃契約雖定有期限，其繼承人仍得終止契約；但應依第四五〇條第三項之規定先期通知。（民法第四五二條）。

③承租人非經出租人承諾，不得將租賃物轉租於他人；但租賃物為房屋者，除有反對之約定外，承租人得將其一部分轉租於他人。承租人違反前項規定，將租賃物轉租於他人者，出租人得終止契約（民法第四四三條）。承租人依前條之規定，將租賃物轉租於他人者，其與出租人間之租賃關係，仍為繼續。因次承租人應負責之事由所生之損害，承租人負賠償責任（民法第四四四條）。

④此外尚有因出租人不為租賃物之修繕，而承租人得終止（民法第四三〇條），承租人遲付租金，出租人得終止契約（民法第四四〇條）等。

租賃未定期限者，各當事人得隨時終止契約；但有利於承租人之習慣者，從其習慣。前項終止契約，應依習慣先期通知；但不動產之租金，以星期、半個月或一個月定其支付之期限者，出租人應以曆定星期、半個月或一個月之末日為契約終止期，並應至少於一星期、半個月或一個月前通知之（民法第四五〇條）。租賃契約終止後，法律效果為：

①承租人於租賃關係終止後，應返還租賃物。租賃物有生產力者，並應保持其生產狀態，返還出租人（民法第四五五條）。

②依民法第四五二條及第四五三條之規定終止契約時，如終止後始到期之租金，出租人已預先受領者，應返還之（民法第四五四條）。

③出租人就租賃物所受損害，對於承租人之賠償請求權，因二年間不行使而消滅。此項期間，於出租人自受租賃物返還時起算（民法第四五六條）。承租人就租賃物支出有益費用，因而增加該物之價值者，如出租人知其情事而不為反對之表示，於租賃關係終止時，應償還其費用，但以其現存之增價額為限。承租人就租賃物所增設之工作物，得取回之，但應回復租賃物之原狀（民法第四三一條）。上述費用之返還或工作物之取回，自租賃關係終止時起二年間不行使而消滅(民法第四五六條)。

對民間機構，商港管理機關若於出租土地併同設備、庫房一併辦理者，於出租契約明訂類似條款，亦非法不許，可供參照。

二、設定地上權

(一)地上權之意義

地上權乃以在他人土地上有建築物或其他工作物或竹木為目的，而使用其土地之權（民法第八三二條）。地上權有兩大類：

1. 定期地上權與未定期地上權：前者定有存續期間，後者未定有存續期間。
2. 設定地上權與法定地上權：前者係由當事人所設定，後者則由於法律之規定（民法第八七六條）。

租用基地建築房屋者，應由出租人與承租人於契約成立後，二個月內聲請該管市縣政府機關為地上權之登記（土地法第一〇二條），學說上稱之為「準地上權」。

地上權之目的在乎使用他人之土地，土地使用為地上權人之權利，但不可過於拘泥文義，而解釋為以「地面」為限，因實際利用上空或地下之情形亦復不少（鄭玉波，民法物權，三民書局出版）。另除建築物或其他工作物，亦可包含竹木等，故地上權之使用方法包括：①於他人之土地上有建物或其他工作物，例如建築房屋、廠房或橋樑、隧道等。②於他人之土地上有竹木，例如植樹造林等。

民間參與國際商港建設，商港管理機關可以將港區公有土地以設定地上權方式，供民間機構興建倉庫、房舍等設施使用，且可提供土地上空或地下之使用權與民間機構。獎參條例子法「獎勵民間參與交通建設使用土地上空或地下處理及審核辦法」對土地上空或地下之使用，其公告方式、協議方式、徵收地上權、補償辦法皆有規定，可參照規定辦理之。

(二)地租之給付

地上權付租者有之；不付租者亦有之。其付租者，地上權即有支付地租之義務，並應依約支付。否則土地所有權人撤銷地上權。

地上權人縱因不可抗力，妨礙其土地之使用，亦不得請求免除或減少租金（民法第八三七條）。地上權人積欠地租達二年之總額者，除另有習慣外，土地所有人，得撤銷其地上權。前項撤銷，應向地上權人以意思表示為之（民法第八三六條）。

(三)地上權之消滅

地上權未定有期限者，地上權人得隨時拋棄其權利；但另有習慣者不在此限，此項拋棄應向土地所有人以意思表示之（民法第八三四條）。地上權一經拋棄，則歸於消滅（民法第七六四條）。地上權如有支付地租之訂定者，其地上權之拋棄權利時，應於一年前通知土地所有人，或支付未到支付期之一年分地租（民法第八三五條）。

地上權定有存續期間者，於期間屆滿時，地上權消滅。地上權消滅時，地上權人有返還土地於土地所有人之義務。（參照民法第八三九條）。

地上權消滅時，地上權人得取回其工作物或竹木；但應回復土地原狀。上述情形，土地所有人以時價購買其工作物或竹木者，地上權人不得拒絕（民法第八三九條）。

地上權人之工作物為建築物者，如地上權因存續期間屆滿而消滅，土地所有人應按該建築物之時價為補償，但契約另有訂定者，從其訂定。又土地所有人於地上權存續期間屆滿前，得請求地上權人於建築物可得使用之期限內，延長地上權之期間。地上權人拒絕延長者，不得請求前項之補償（民法第八四〇條）。

惟須注意者，地上權人得將其權利讓與他人；但契約另有訂定或另有習慣者，不在此限（民法第八三八條）。地上權既有讓與性，解釋上亦得出租。又地上權人亦得以其地上權為標的物，設定抵押權（民法第八八二條）。

地上權雖有讓與性，但依獎參條例第四二條規定，民間機構參與交通建設，其因興建、營運所取得之資產、設備，非經主管機關同意，不得轉讓、出租或設定負擔。為避免困擾，未來於興建、營運契約文件中，宜明文訂定禁止其權利移轉或設定抵押權，其移轉應經商港管理機關事前同意。

三、使用借貸（使用同意書）

(一)使用借貸之意義

使用借貸乃當事人約定：一方以物無償貸與他方使用，他方於使用後，返還其物之契約（民法第四六四條）。以物貸與他方者為貸與人，他方則為借用人，兩者間成立契約關係。其標的物為物，不論動產抑不動產（工地）均無不可。

使用借貸之目的在乎標的物之使用。借用人於備用物有使用訂定之方法使用之，且借用人非經貸與人之同意，不得允許第三人使用借用物（民法第四六七條），借用人應以善良管理人之注意，保管借用物之義務，致借用物毀損、滅失者，負損害賠償責任；但依約定之方法，或依物之性質而定之方法使用借用物，致有變更或毀損者，不負責任（民法第四六八條）。上述之損害賠償責任，在貸與人方面則為損害賠償請求權。此項權利自受借用物返還時起算，因六個月間不行使而消滅（民法第四七三條）。

(二)使用借貸之終止

貸與人遇有下列情形者,得終止契約(民法第四七二條):

①貸與人因不可預知之情事,自己需用借用物者。

②借用人違反約定或物之性質而定之方法使用借用物,或未經貸與人同意,允許第三人使用者。

③因借用人怠於注意,致借用物毀損或有毀損之虞者。

④借用人死亡者。

借用人應於契約所定期屆滿時,返還借用物。未定期限者,應於依借貸之目的使用完畢時返還之;但經過相當時期,可推定借用人已使用完畢者,貸與人亦得為返還之請求。借貸未定期限,亦不能依借貸之目的而定期限者,貸與人得隨時請求返還借用物(民法第四七〇條)。

借用人返還借用物時,如就借用物有增加工作物者,得取回之;但應回復借用物之原狀(民法第四九六條)。此項取回權自借貸關係終止時起,六個月間不行使而消滅(民法第四七三條)。

6.9.3 各執行方式權益分析

BOT、BOO、BT、OT各執行方式，民間機構與商港管理機關權益關係說明如下：

一、BOT 權益分析

BOT 執行方式民間機構與商港管理機關權益關係，如圖6-9-1所示。

民間機構

1. 決標後，得標之民間機構與商港管理機關簽訂興建暨營運契約，並依時限動工興建、購買機具設備並展開營運。
2. 營運期滿，有償或無償（如贈與）方式，將設施移轉商港管理機關。
3. BOT 整個執行過程，民間機構主要投資支出：規劃及契約訂定期有先期作業支出（投標前各種準備作業、人事經費等費用）、興建期有設施興建支出（設施設計、施工等費用）、機具設備支出（營運機具、水電設備等）。營運期，民間機構則需繳交商港管理機關土地使用費、經營權利金，同時依契約約定對設施盡維護修繕之責，並繳納政府相關稅捐。移轉期則有產權移轉等經費支出。
4. 民間機構主要投資收入為營運之各種收益，或是藉由使用自建之設施，減少支付相關費用。

商港管理機關

1. 公有地可以出租（債權關係）、設定地上權（物權關係）等方式與民間機構使用，並收取土地使用費。土地使用費收取可於簽約生效後、動工後或營運開始後計算收取，商港管理機關可由民間機構預期營運收益、興建期限、營運年限、投資誘因等因素考量，訂定開始收取時間。
2. 營運開始後，對民間機構收取營運權利金。
3. 營運期滿，可請求民間機構移轉產權及交付標的物。

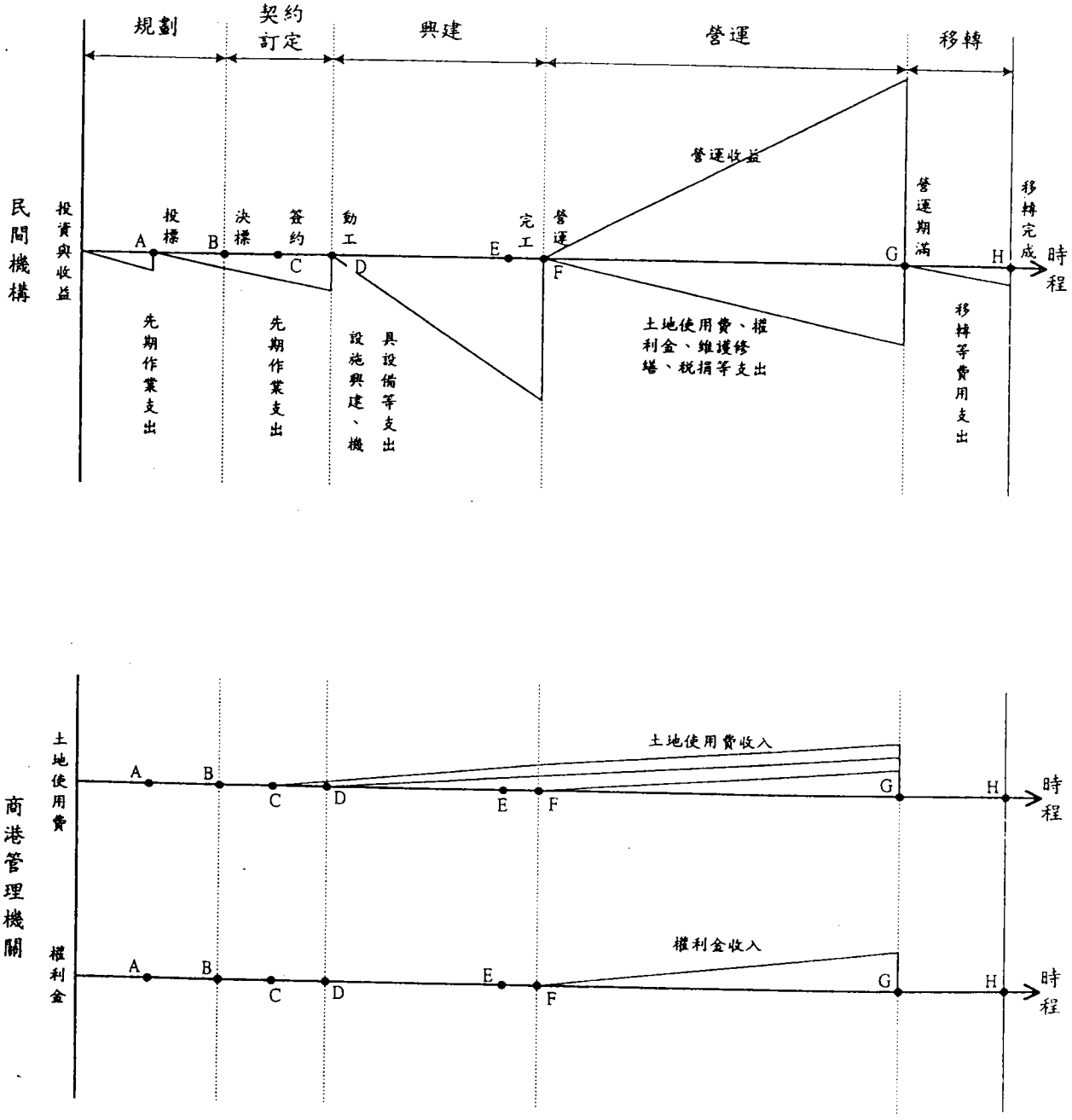


圖 6-9-1 BOT民間機構與商港管理機關權益圖

二、BOO 權益分析

BOO 執行方式民間機構與商港管理機關權益關係，如圖6-9-2所示。

民間機構

1. 自行規劃之興建、營運計劃，經主管機關審核通過後，於規定時間內經自行或政府協助取得土地所有權或使用權後，與商港管理機關簽訂興建、營運契約，展開興建、營運。
2. 對於公有地上設定地上權興建之設施，地租期滿，地上權消滅，可與商港管理機關約定，以自行拆除清運（恢復土地原狀），或以有償或無償(如贈與方式)移交商港管理機關。
3. 民間機構主要投資支出，規劃及契約訂定期有先期作業支出（投標前各種準備作業、人事經費等費用）、興建期有設施興建支出（設施設計、施工等費用）、機具設備支出（營運機具、水電設備等費用）。營運期支出，民間機構需繳交商港管理機關土地使用費、經營權利金，及繳交政府相關稅捐，並對設施盡修繕維護之責。移交期有設施拆除或移交等費用支出。
4. 民間機構主要投資收入為營運之各種收益，或是藉由使用自建設施，減少支付相關費用。

商港管理機關

1. 公有地可以出租（債權關係）、設定地上權（物權關係）與民間機構使用，並收取土地使用費或設施租金。土地使用費收取可於簽約生效後、動工後或營運開始後計算收取，商港管理機關可由民間機構預期營運收益、興建期限、營運年限、投資誘因等因素考量，訂定開始收取時間。
2. 營運開始後，可對民間機構收取營運權利金。
3. 公有土地租賃期滿，商港管理機關依契約約定，可請求土地原狀返還，亦可以無償「贈與」方式受贈其設施（免除民間機構拆除清運義務）。

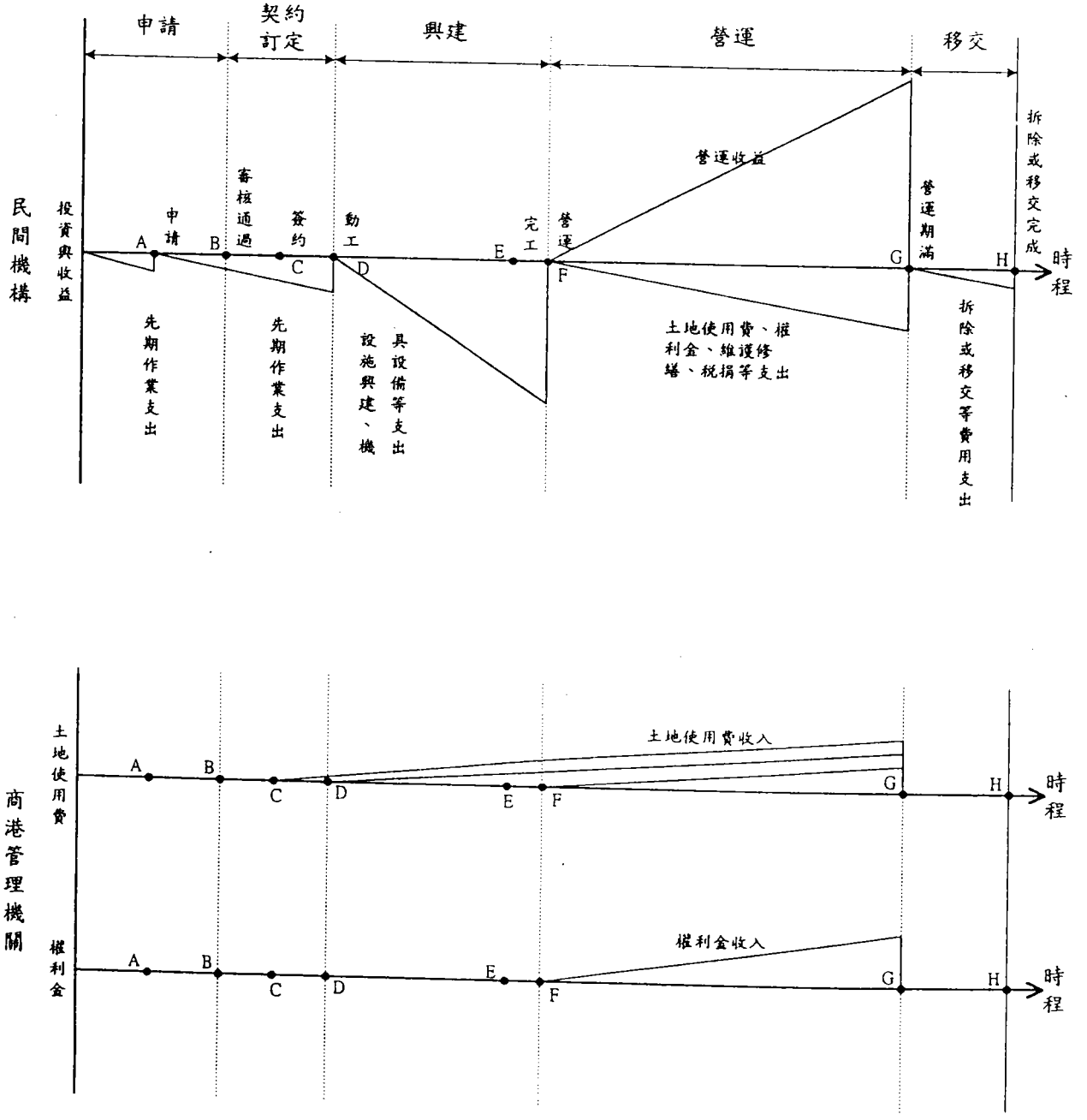


圖 6-9-2 BOO民間機構與商港管理機關權益圖

三、BT權益分析

BT執行方式廠商與商港管理機關權益關係，如圖6-9-3所示。

廠　　商

1. 廠商參與設施工程競標，得標後與商港管理機關簽訂興建契約，並自行籌措資金展開設施興建，完工共同驗收後，再移轉設施產權予商港管理機關。
2. 廠商興建設施經費支出，由商港管理機關編列賒借及建設預算，分期償付。

商港管理機關

1. 商港管理機關需於設施完工驗收後，依編列之預算分期償付廠商興建費用。
2. 設施完工移轉商港管理機關後，若設施具營運價值，可再開放出租民間參與營運，商港管理機關並可收取土地使用費、設施租賃費、經營權利金等，償付興建廠商投入之工程費用。
3. 商港管理機關亦可仿照預售屋合建方式，將部份興建可營運設施，保留予興建廠商營運，並藉由收取經營權利金等，抵減償付興建廠商投入之工程費用。

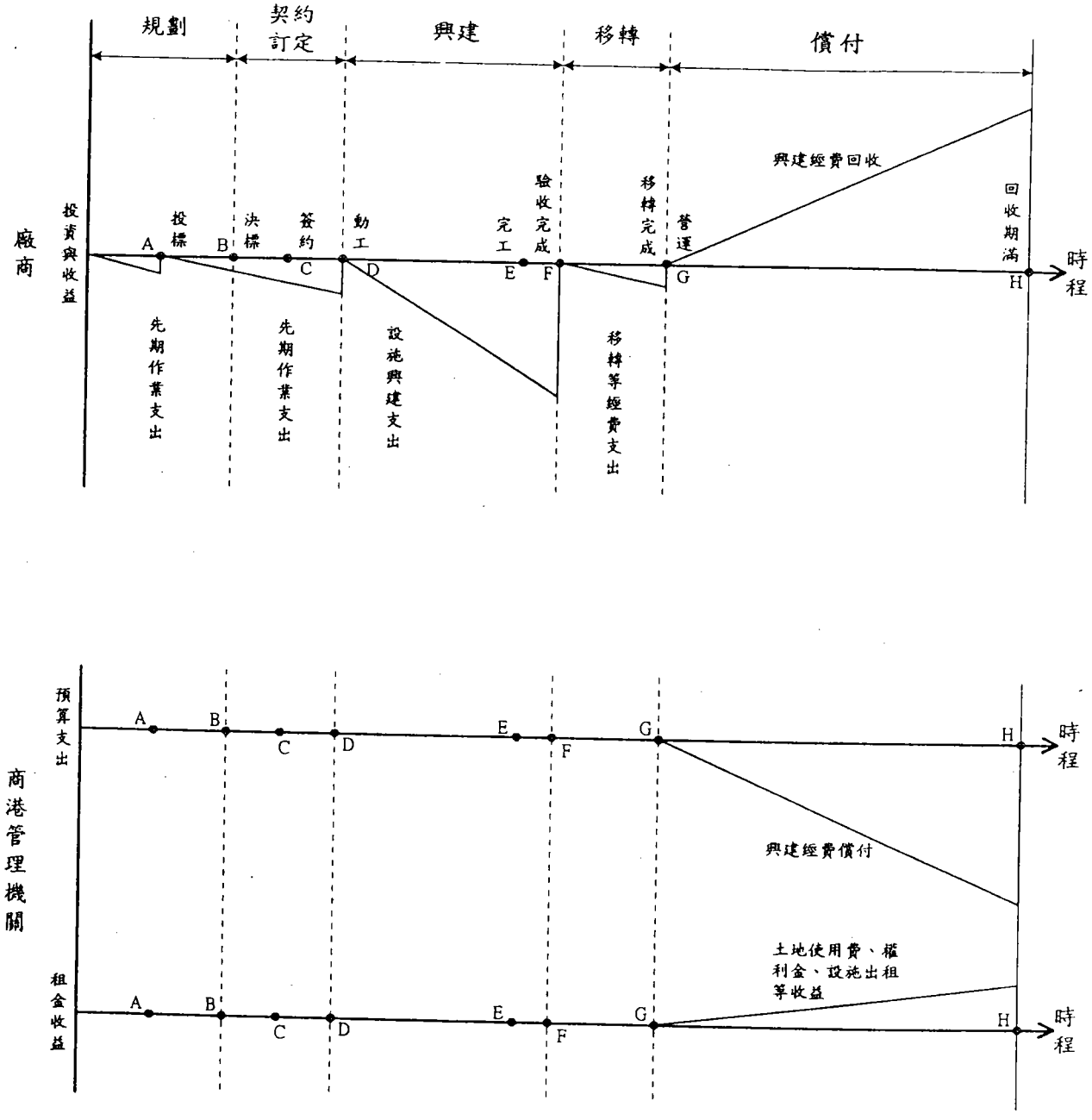


圖 6-9-3 BT廠商與商港管理機關權益圖

四、OT 權益分析

OT 執行方式民間機構與商港管理機關權益關係，如圖6-9-4所示。

民間機構

1. 決標後，得標之民間機構與商港管理機關簽訂營運契約，租賃相關營運設施，並依時限購買機具設備，展開營運。
2. 營運期滿，租賃之設施返還商港管理機關，營運資產如營運期間自建設施，以有償或無償（如贈與）方式移轉商港管理機關，或可與商港管理機關約定，自行拆除清運。
3. OT 整個執行過程，民間機構主要投資支出，規劃及契約訂定期有先期作業支出（投標前各種準備作業、人事等經費支出）。營運期民間機構則需繳交商港管理機關土地使用費、經營權利金，同時依契約約定對設施盡維護修繕之責，及繳納政府相關稅捐。移轉期有自建設施拆除清運或移轉之費用支出。
4. 民間機構主要投資收入為營運之各種收益，或是藉由使用自建之設施，減少支付相關費用。

商港管理機關

1. 商港管理機關需先編列預算，完成設施興建工程，再招標民間機構租賃營運。
2. 民間機構租賃營運後，商港管理機關可收取土地使用費、設施租金及經營權利金。

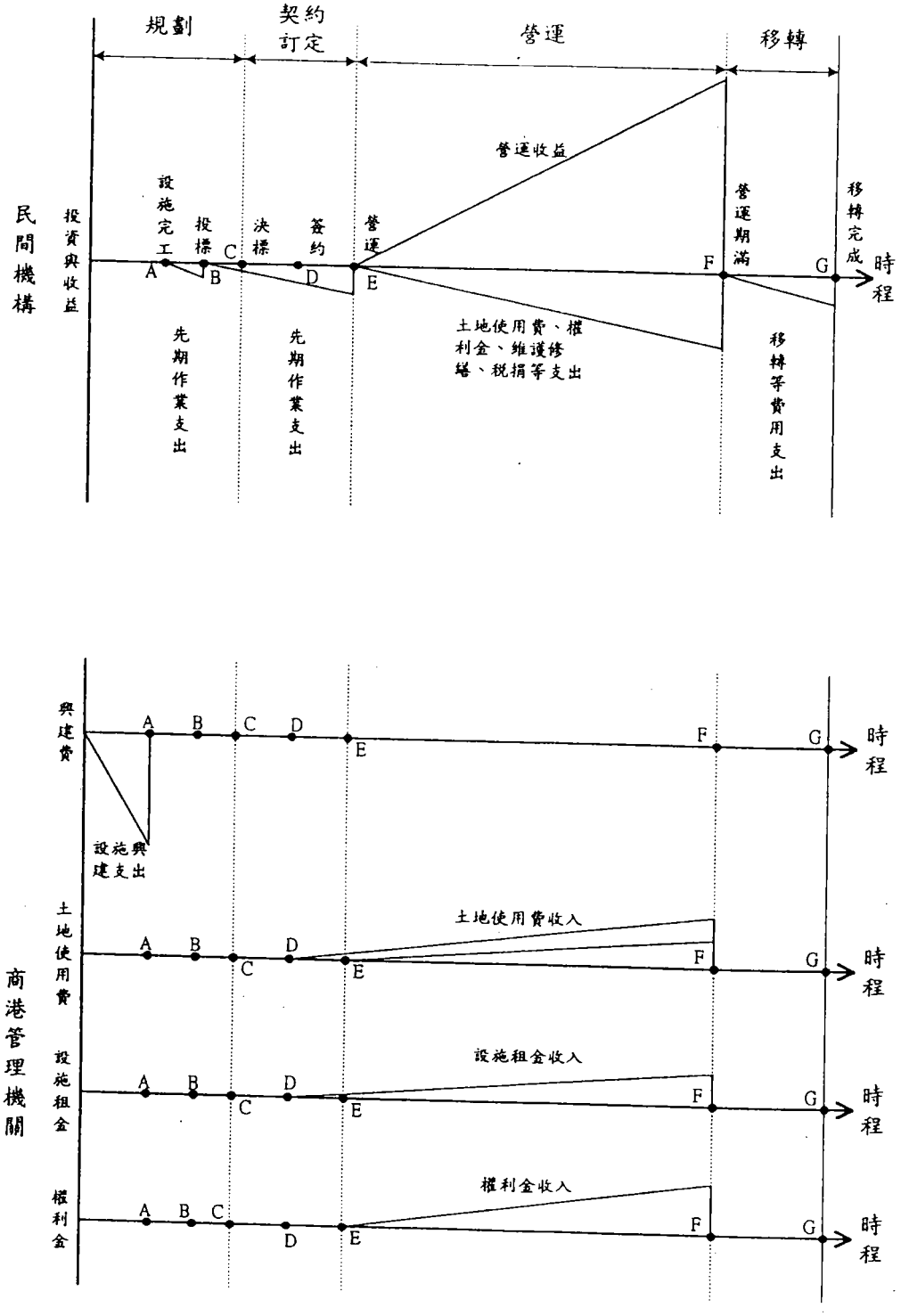


圖 6-9-4 OT民間機構與商港管理機關權益圖

第 七 章　計畫甄審作業及相關工作要項研擬

本章將對BOT、BOO、OT、BT執行方式之招標、審標及決標，依獎參條例及公共工程招標程序規定，擬定作業辦法及流程，並研擬招標草案、興建暨營運契約參考條款，作為商港管理機關於甄選民間機構參與國際商港建設時之參考。

7.1 招標、審標及決標作業辦法及流程

獎參條例對民間參與重大交通建設招標、審核等作業流程，相關條文主要規定於獎參條例第四章「申請與審核」，其對象主要為依獎參條例第六條第一款、第二款參與之民間機構，適用於BOT、OT執行方式；獎參條例第三十九條則針對BOO（獎參條例第六條第三款）民間參與申請方式，作一說明；獎參條例第八條則對BT執行方式作一說明，係由廠商先行提供資金興建，完工後主管機關再編列預算，逐期償付參與廠商，其招標、審標及決標作業流程，因獎參條例未規定，則依一般廠商參與公共工程相關法令（機關營繕工程及購置定製變賣財務稽察條例、審計法、營造業管理規則等）規定之程序辦理。

獎參條例第三十九條BOO 執行方式，因屬民間機構主動申請，無招標、決標作業，僅需擬具相關文件，報經主管機關審核通過，並取得土地所有權或使用權，便可依法興建、營運。以下僅分別就BOT、OT執行方式及 BT執行方式，招標、審標及決標作業及流程，作一說明。

一、BOT、OT招標、審標及決標作業辦法及流程

前置作業

1. 商港管理機關將計畫內容、民間參與者資格、期限等先行呈報交通處、交通部核准。
2. 交通部並依個案分別設置甄審委員會，委員會成員、組織依「交通部民間投資交通建設案件甄審委員會組織及評審辦法」辦理。
3. 商港管理機關並擬定最優申請案評決辦法、評審時程送甄審委員會審議，通過後呈報主管機關核定。

上述前置作業完成，再由商港管理機關正式公告招標，徵求民間投資參與。

正式作業

BOT 、OT招標、審標及決標整個作業流程，可分為二階段執行：第一階段為興建、營運計畫書招標，商港管理可先將BOT 或OT之初步規劃構想，公開招標徵求廠商提供施行計畫，再由投標計畫中，評選合適之計畫，作適度修正、調整、組合成最優興建、營運計畫之方式，報請主管機關核准。

第二階段以主管機關核准後之興建、營運計畫公告徵求民間機構參與，有意參與之民間機構備施工計畫、財務計畫、權利金繳交方式及相關資料參與投標。甄審委員會先就民間機構之興建、營運資格進行審查，淘汰不符資格之民間機構，再就民間機構所提施工、財務等計畫進行審查，確定計畫之可行性，通過資格審查及施工計畫、財務計畫審查之民間機構，再進行權利金比價，以最高標或優先承攬制方式決標。最後得標之民間機構，再就契約內未確定之內容，如權利金調整時機，契約展期方式等細節，再與商港管理機關（或主管機關）做協商確定，最後雙方正式簽訂興建、營運契約。

商港管理機關亦可自行規劃興建、營運之計畫，直接由第二階段，公告徵求民間參與開始執行招標等作業。

BOT、OT招標、審標及決標之作業流程詳圖7-1-1，主辦單位及督導單位詳圖7-1-2 。

二、BT招標、審標及決標作業辦法及流程

前置作業

1. 商港管理機關規劃興建、財務計畫、招標辦法等呈報交通處核轉台灣省政府核定。
2. 編列賒借、建設計畫預算送審。

正式作業

BT招標、審標及決標作業流程，可分為兩階段執行：第一階段由商港管理機關公開招標，徵求廠商提供興建計畫。商港管理機關就廠商提供之興建計畫進行評比，選取最合適之興建計畫，商港管理機關可由最合適之興建計畫再修正，為最優之興建方式，並報請主管機關核准。

第二階段以主管機關核准後之最優興建計畫，公開招標興建，有意參與之廠商依獎參條例施行細則第五條規定，提出建設經費籌措說明、建設經費分期償付辦法及相關文件，向商港管理機關投標。商港管理機關先對投標廠商進行資格審查，再就投標廠商所提施工計畫、償付辦法，包括加計利息、利率、償還年限及期次等進行審查。通過資格審查及施工計畫、償付辦法審查之廠商，再進行償付金額之比價，以最低標或優先承攬制方式決定得標廠商，雙方簽訂與建償還契約。

商港管理機關亦可自行規劃興建計畫，直接由第二階段，公告徵求廠商參與開始執行。

BT招標、審標及決標之作業流程詳圖7-1-3 ，主辦單位及督導單位詳圖7-1-4 。

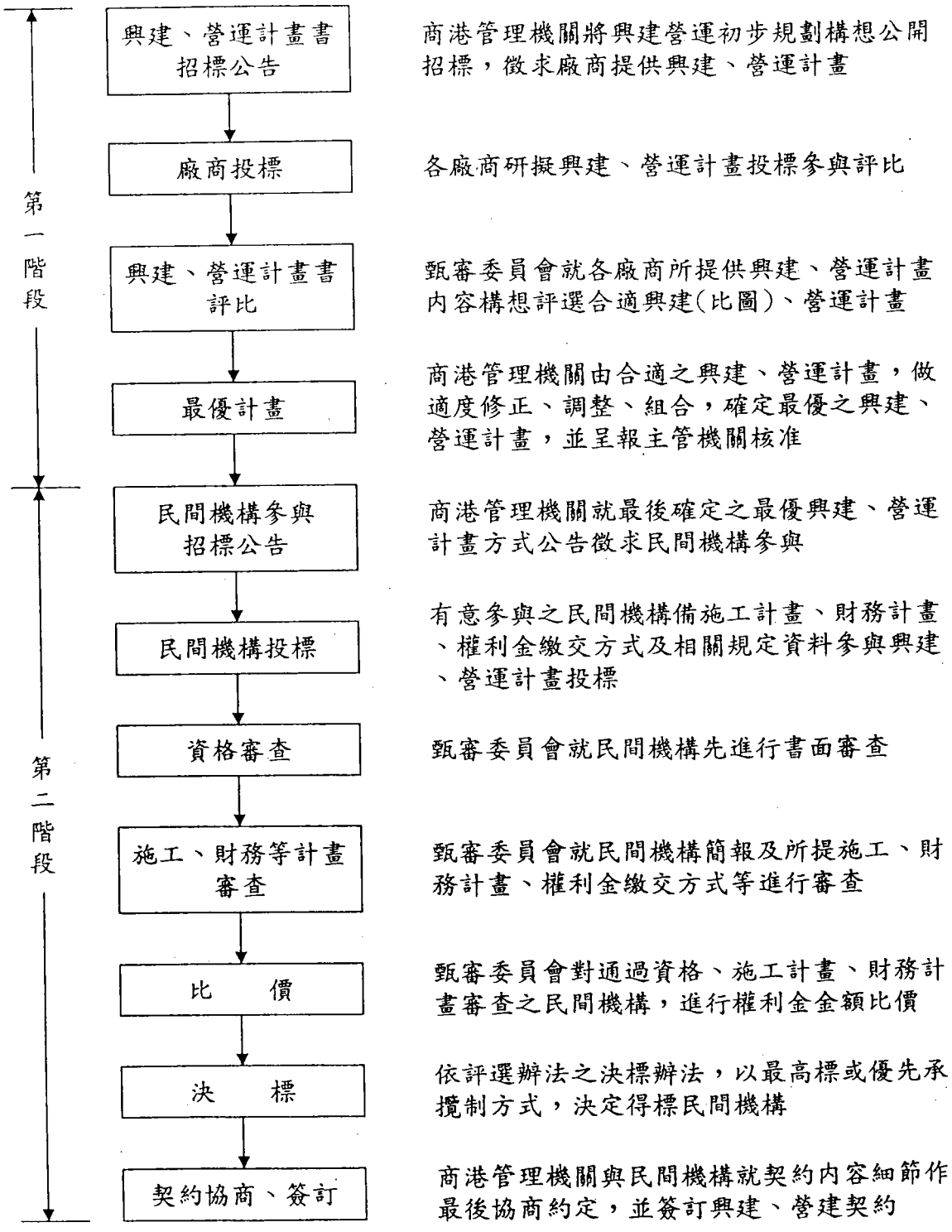


圖7-1-1　BOT、OT 招標、審標及決標作業流程圖

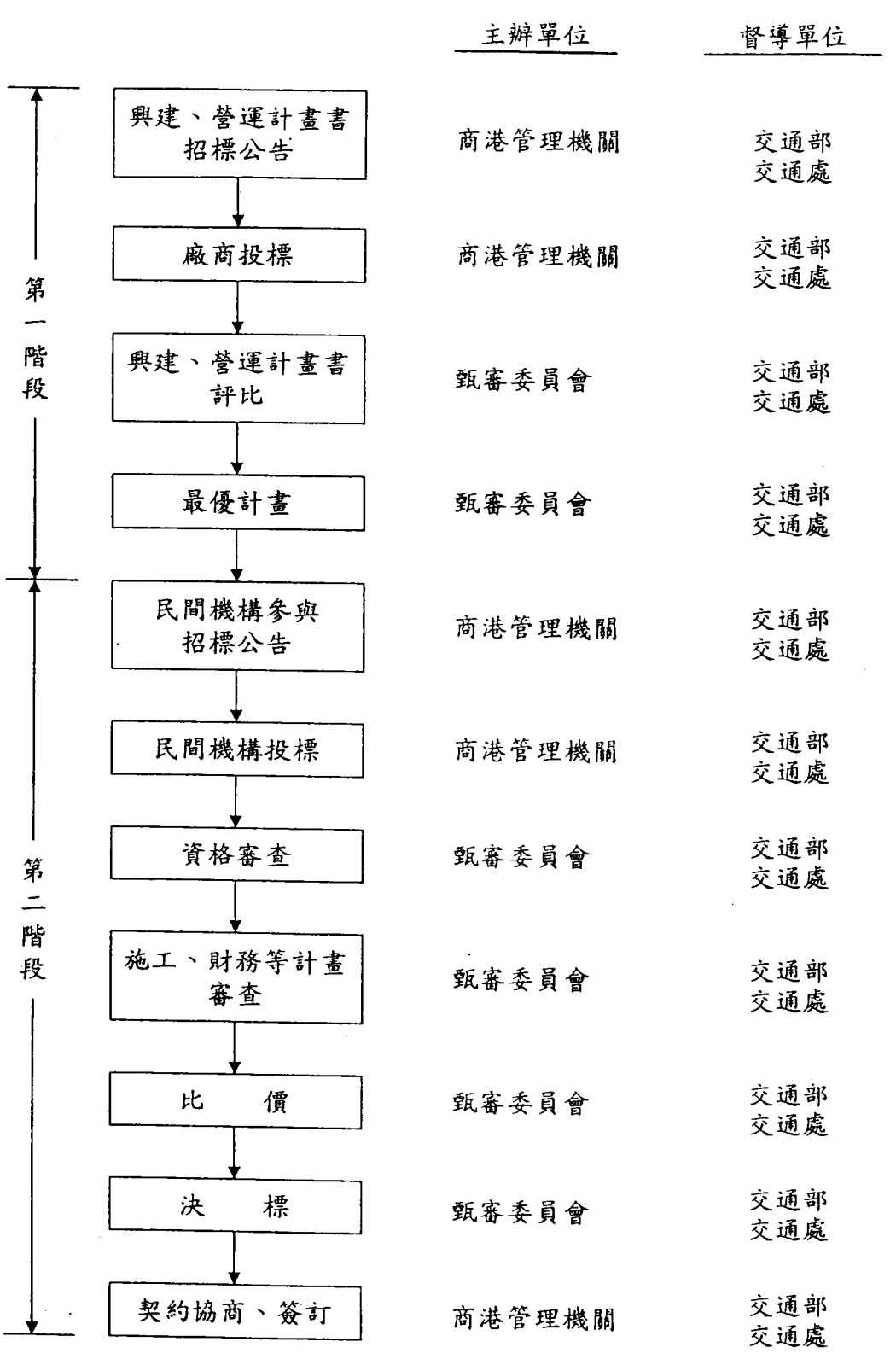


圖7-1-2 BOT、OT 招標、審標及決標主辦單位

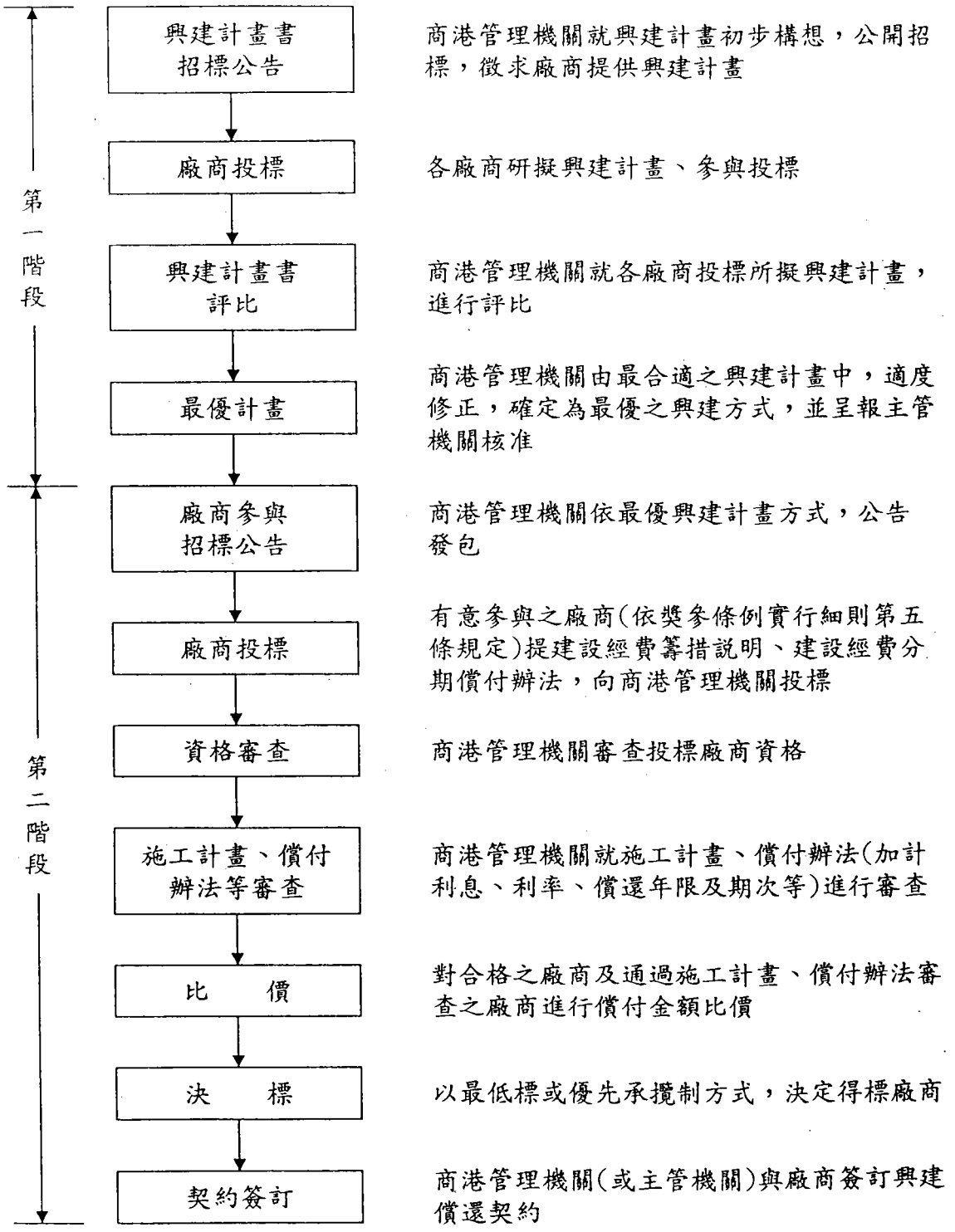


圖7-1-3 BT 招標、審標及決標作業流程圖

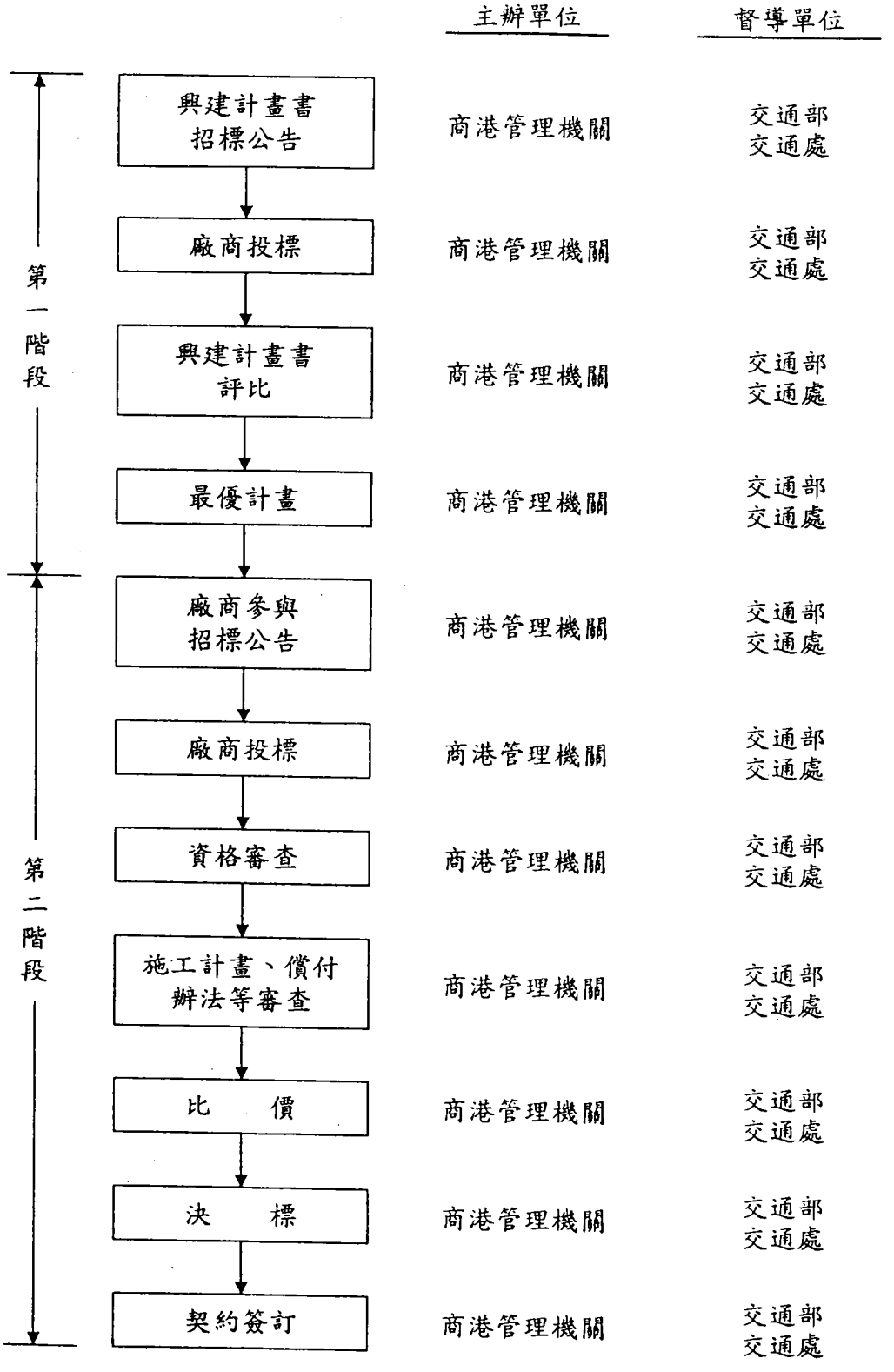


圖7-1-4 BT 招標、審標及決標主辦單位

7.2 招標草案研擬

本節將就招標公告、投標廠商資格、開標程序在現行公共工程招標作業相關法令之規定及奬參條例對於招標事務未詳盡規定部份做一分析說明，作為未來商港管理機關對BOT 、OT、BT等相關作業之執行參考，。並研擬招標公告、投標須知、興建暨營運契約草案。

7.2.1 招標公告、投標民間機構及廠商資格、開標程序法律性質之探討

一、招標公告程序

稽察條例第十條規定，工程招標應在主辦工程之機關門首公告五日以上，並在當地報紙廣告二日以上。自發圖之日起迄開標之日期，除緊急工程外，一般工程不得少於十四日，特殊或鉅大工程不得少於二十八日，國際性之招標不得少於四十日，並於公告日通知相關同業公會。

同一工程再行招標時，前項規定之期間，一般工程得減為七日，特殊或鉅大工程得減為十四日，國際性招標得減為二十六日，行政院公告金額以上之招標，並須刊登於經核定之政府採購公報。

主辦工程之機關於工程招標之前，應備妥下列文件：

(一)工程圖說：包括位置圖、工程圖樣、工程規範、材料或設備規範、施工說明書。

(二)契約樣稿。

(三)空白標單。

(四)空白切結書。

(五)投標須知。

(六)其他規定文件。

參加投標之廠商應於規定期限內，向主辦工程之機關指定之地點，以記名或無記名方式洽購或郵購前項文件。

此種「洽購」或「郵購」方式，只是廠商準備投標（要約）的前置程序，在法律上不具「要約」之意義，惟有投標廠商依限完成「投標行為」者，始具有「要約」之意義。一般而言，工程招標以採用通信投標為原則，參加投標廠商應將投標函件以雙層封套交寄，且不得於投標函件封面書寫廠商名稱、負責人姓名或加蓋圖章、戳記等。違反招標公告之明示程序者，該廠商之投標行為「不完成」，該標不生效力。

就政府機關招標實務言，參加投標之廠商應將下列文件影本連同押標金票據、標單及招標公告上明定之文件一併交寄，不依規定者，所投之標無效。

(一)各該業登記證書。

(二)承攬工程手冊。

(三)營利事業登記證。

(四)最近一期之營業稅繳款書收據聯（新設立或最近一期無應納營業稅額者，為營業稅主管稽徵機關核章之營業人銷售額與稅額申報書收執聯）。

(五)押標金，以交由代理公庫之銀行代收為原則，如當地無代理之銀行或情形特殊者，得由主辦工程之機關指定其他金融機構代辦之。

上列承攬工程手冊，廠商依其目的事業管理法規規定，無須具備者免附。國際商港建設其投標文件，可參考國際商港棧埠管理規則第七十一條訂定，並視計畫性質，再參考上述所列文件明列於招標文件上。

得標之廠商應依主辦工程之機關規定期限，將規定文件影本之正本送主辦工程之機關核對，如影本與正本不符者，除所投之標無效外，押標金不予退還，此規定多已於投標須知中明定。

二、投標民間機構及廠商資格

BOT、BOO、OT民間參與資格依獎參條例第四條規定，為依公司法設立公司(即所稱民間機構)，並規定有政府或公營事業機構投資者，投資合計不得高於該公司總資本額20% ；BT參與資格為廠商，且無政府或公營事業參與投資上限限制。關於投標之民間機構及廠商之資格，獎參條例未規定部份，以下作法可供審查單位審核民間機構或廠商資格之參考。

在政府機關招標文件上，常有投標廠商資格之限制，不具有該特定資格者，不得投標；即使投標，該政府機關得予排除之。例如：主辦工程機關舉辦特殊或鉅大工程，必須具有相當之工程經驗、實績及財力、設備等之廠商始能擔任者，主辦工程機關得規定投標資格。此種特殊或鉅大工程，其屬中央機關者，由中央目的事業主管機關核定，其屬地方機關者，由省市政府核定。

一般而言，工程投標廠商資格審查項目及應附資料如下：

(一)財力證明：

1. 經會計師簽證或審計機關審定之財務報告及其所附報表。
2. 淨值須佔投標工程預算金額一定比例。
3. 流動資產不低於流動負債。
4. 總負債金額不超過淨值一定倍數。

(二)工程實績：最近數年內完成同性質或相當之工程，其一次金額應不低於招標工程預算金額之一定比例，或累計金額不低於招標工程預算金額為原則。

(三)施工計畫書應經由目的事業法規規定之專任工程人員簽認，其內容如下：

1. 工地組織結構。
2. 施工方法、作業程序、預定施工進度。
3. 施工人員：指定本工程工地負責人及相關工程人員之姓名與學、經歷及常僱員工之人數並提出勞保證明。
4. 有關品質管制計畫及負責人。
5. 有關本工程交通維護、工地安全及環境保護計畫等事項。

(四)有關本工程應備之重要機具證明書。

(五)非拒絕往來户或近一年內無退票紀錄之金融機構證明文件。

第一項規定審查項目及應附資料，各主辦工程機關如採用分段開標時，應於投標須知內明定。主辦工程機關辦理資格審查時應規定合理之審查基準。廠商曾參加投標承攬主辦工程機關之工程，有下列情形之一者，主辦工程機關得拒絕其於一定期間參加投標：

(一)得標後不訂約承攬者。

(二)非可歸責於主辦工程之機關情事，致使工程進度落後一定比例以上，經書面通知改善進度而未辦理者。

(三)工程品質不良、擅自減省工料或未依核定圖說施工者。

(四)經書面通知查驗、驗收，專任工程人員多次未到場者。

(五)承攬工程未自行履約而轉包者。

(六)所檢附之證件係偽造或變造者。

(七)工程經驗收未符合工程契約部分，未於通知期限內改善者。

前項主辦工程機關得拒絕廠商參加投標之規定，於廠商承攬其他機關工程有重大違失，經該主管機關處分者，亦適用之。

營運投標民間機構，若經營棧埠設施，依國際商港棧埠管理規則第七十一條，需準備下述文件送審。

(一)公司執照影本。

(二)公司章程。

(三)股東或董事名冊。

(四)營業計畫書：

(1)營業目標說明。

(2)資金來源。

(3)收支概算。

(4)投資效益分析。

(5)設備清冊。

(6)租賃設施管理方式及人員配置情形。

(7)其它法令規定之文件。

參與其他業務經營，如引水業、交通船、帶解纜、貨櫃集散站等業務，則視相關法規備規定文件辦理。

三、開標程序

政府機關之開標，可解釋為政府機關締結契約之「承諾行為」的前置程序。一般而言，工程開標應訂期公開舉行，以編號代替廠商名稱，必要時得通知投標廠商不到場。廠商投標函件應在規定開標時間前依限寄達，逾期無效。

開標後之「決標」，即為政府締結契約之「承諾行為」。實務上決標以合於投標須知之規定，並在開標底價以內之最低標價為得標原則，並以所報標單大寫之總價為準。

若決標價低於開標底價一定比例者，主辦工程機關應將其列為重點查驗工程，加強監工。其有委託專業技術顧問機構辦理重點監工及查驗工作之必要時，得經上級機關核定後，動用該項工程發包後之「標餘款」辦理，以確保工程品質。又營繕工程決標價低於開標底價一定比例者，主辦工程機關得規定廠商繳納決標價與開標底價相差金額之差額保證金作為履約保證。

惟須注意者，要約的目的在接受承諾，要約的目的無法達成時，要約歸於失效。實務上，政府機關招標作業時常見廠商投標（要約）失效的原因如下：

(一)要約的拒絕或變更：要約相對人拒絕要約時，要約即失去拘束力（民法第一五五條），契約確定不成立；將要約加以擴張、限制或變更而為承諾者，原則上視為拒絕原要約而為新要約，原要約失其效力（民法第一六0條二項）。如未得標之「投標」，因他標之得標而失其效力。開標後，未能決標（無任何一標得標），改為「議價」時，亦同。

(二)承諾期間的經過：要約定有承諾期限者，相對人應在期限內承諾，如未承諾，要約即喪失效力（民法第一五八條）。未定有承諾期限的要約，如係以對話的方式為之，他方應「立時承諾」，否則要約即失其拘束力（民法第一五六條）。要約未定有期限，如係用非對話的方式為要約者，應於依通常情形可期待承諾到達的時期內承諾，相對人在這項時期內不為承諾時，要約失其拘束力（民法第一五七條）。就政府機

關開標作業實務言，依通常情形可期待承諾之時期，為「開標」作業現場。一旦開標作業結束而未保留者，未得標之投標失其效力。嗣後，縱經確認最低（最高）標得標廠商因特定原因事實不能得標者，其次低（次高）標之廠商或該政府機關均不得主張已經宣佈未得標之投標，仍有拘束力。

(三)要約的撤回：要約在未到達相對人前，尚未發生效力，要約人如不願意成立契約，可以撤回要約，以阻止對方承諾。若撤回要約的意思表示同時或先時到達者，原來的要約不發生效力。但撤回要約的意思表示，可能因為交通情況發生不可預料的障礙，以致撤回要約的意思表示不能如期到達，要約人可能以要約已有效撤回，難免茲生誤會。為了防止這種錯誤，民法第一六二條規定：「撤回要約之通知，其到達在要約到達之後，而按其傳達方法，依通常情形應先時或同時到達者，相對人應向要約人即發遲到之通知（第一項）。相對人怠於為前項通知者，其撤回要約之通知，視為未遲到（第二項）。」

就實務言之，投標廠商之投標，已完成通信投標程序，到達政府機關辦公場所或指定郵政信箱後，廠商即不得撤回其投標。惟若投標廠商於開標現場主張因「錯誤」而撤銷者，亦非法所不許。本文認為，為避免日後困擾，開標單位以「同意」其撤銷為宜。招標機關可否因此主張「沒收」押標金，則應視招標文件記載內容而定。

又承諾與要約的內容在外表上雖然一致，但意思表示如有瑕疵（有錯誤）時，表意人得撤銷其意思表示。如要約中手錶售價每隻為四千元，誤寫為四百元時，因意思與表示不一致，他方雖已承諾，要約人原則上仍得撤銷其意思表示，使已成立的契約歸於消滅。

在實務上，若政府機關已依總價之「最低標」宣佈最低標廠商為得標廠商。嗣後該廠商發現其總價係計算錯誤（所附逐項工程款累加錯誤）所致，主張撤銷其意思表示者，亦非法所不許。惟須依民法第九十一條負賠償責任。其「次低標」縱原可宣佈為「得標」，已因未於「可期待」期間內（開標現場）宣布為「得標」而失其拘束力，除另有明示外，該廠商及政府機關均不得主張以該「次低標」為得標。

四、非最低（或最高）標廠商「優先承攬制」得標之探討

說明：本文有關「非最低（最高）標優先承攬制」係本文作者尹章華先生於本研究討論會中提出之「發明」與「創見」。並擁有其著作權，任何機關、團體或個人未經授權，不得抄襲，竄改或使用其一部或全部。但其為本研究委託單位（台灣省政府交通處港灣技術研究所，各港務局及分局）及受委託單位（財團法人中華港埠技術顧問社）自身之合理使用，不在此限。

(一)招標實務弊端（圍標與搶標）之探討

現行政府機關招標作業上，重大弊端可分1.綁標2.洩標（洩漏底價）3.圍標4.搶標。前二者（綁標與洩標）屬政府機關及相關人員之弊端，後二者（圍標與搶標），則為投標廠商之弊端，相關法令雖然非常嚴謹，仍難免弊端之發生。

(1)避免綁標方面

審計法施行細則

第四十三條

各機關辦理營繕工程所使用材料及設備，如因特殊需要必須採用專利品或指定廠牌，應以無相同品質之財物可替代者為原則，並訂定詳細規格或施工規範，其個別項目超過一定金額者，應敘明理由，報上級主管機關核准。

(2)避免洩標（洩漏底價）方面

機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例

第 八 條

招標、比價或議價，其在一定金額以上者，應將投標或比價須知、圖樣、說明、統一標單、預估底價（包括主要項目之單價分析表或成本分析表）、契約草稿，或其他

有關文件及廣告或公告等，於辦理開標比價或議價前三日，送達該管審計機關查核，但購置、定製、變賣財物項目簡單者，得先檢送預計金額表，其預估底價得臨時提供查核。

第 九 條

預估底價如在前條規定限額以下而結果超越者，應補具圖說、價單，送審計機關備查，並通知監視驗收。

第 十七 條

開標及比價前，對於預估底價及各商號所投標價，應嚴守秘密。但變賣財物之預估底價，經審計機關同意，得先行宣布或公告之。

審計法施行細則

第五十五條

各機關辦理招標、比價、議價案件，其預估底價之項目及數量，應依照圖說及規範，逐項編列。各項目單價，應依據最近市場行情核計，彙總後加計稅捐與政府規定應列之費用及合理利潤覈實估列。依限送達審計機關查核，並應檢附各項單價分析表或成本分析表，及核算價格所依據之資料與說明。其項目簡單者，主辦機關得將預估底價及其計算依據與有關資料於開標、比價、議價前提供監視人員查核辦理。

前項預先送核之預估底價，於開標、比價、議價前，如因市場價格狀況變化，主辦機關得提出確實資料，會商監視人員加以修正，並將修正理由，計算依據及有關資料，一併列入紀錄。預估底價，應嚴守秘密。主辦機關與監視人員於開標、比價、議價前會核底價時，應以主辦機關之預估底價為基準，監視人員如有修正意見，應分項提出理由依據。

主辦機關與監視人員依法會核底價時，主辦機關如不同意監視人員所提出之查核意見，應暫停開標。由主辦機關於底價表上詳敘理由簽名或蓋章負責，並將各投標廠商之標封，會同監視人員簽名或蓋章後封存保管。監視人員應將底價表及有關資料攜回簽報審計機關，於四十八小時內決定核覆，再行開標。

(3)避免「圍標」方面

機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例

第十九條

開標時發現投標人有串通圍標，圖以詐術取得不法利益之嫌疑時，除當場宣布廢標外，並移送司法機關處罰；決標後，經檢舉查明屬實者亦同。

審計法施行細則

第四十五條

各機關舉行開標時，如已查得投標人事先有串通虛抬標價圖利，或威脅其他廠商不得參加投標情事而有確切證據者，應由主辦機關宣布廢標，並連同證據移送司法機關依法辦理，其於決標或已立約後查得者，仍應依照司法程序辦理。

(4)避免「搶標」方面

機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例

第十五條

營繕工程及購置、定製財物決標時，應以合於投標須知之規定，並在底價以內之「最低標價」為得標原則；如

最低標價超過底價不及百分之十，主辦機關認為必須決標時，得敘明理由，經審計機關監視人員報請審計機關決定之。

前項決標，如主辦機關認為「最低標價顯不合理」，有降低品質之虞，或其他特殊情形，得採用次低標價，或最低標價超越底價百分之十以上未達百分之二十者，得由主辦機關敘明理由，報上級主管機關核准，經審計機關同意決定之；其超越底價百分之二十以上者，應另行招標。

前二項所稱底價，應由主辦機關與監視人員於開標前核定之。

審計法施行細則

第五十九條

各機關營繕工程招標，比價結果，其最低標價低於底價百分之八十以下者，主辦機關得當場「保留」數家廠商報價，暫緩決標，由最低標之廠商，當場提出說明，或限於三日內補送成本分析資料；主辦機關亦應於三日內加以審核，如認為「最低標價」顯不合理有降低品質之虞，得敘明理由，報上級主管機關核准，經審計機關之同意，採用「次低標價」決標。凡有營繕工程決標價，低於底價百分之八十以下者，除繳納履約保證金或取具殷實保證外，主辦機關並得規定繳納「差額保證金」。

惟須注意者，為避免「搶標價」(最低標價)而影響品質，除可依相關法令採取「次低標價」決標（經辦人員可能涉及「浪費公帑」或「圖利罪」之嫌疑）並收取「差額保證金」外，尚有各種型式「合理標」之討論，似均未能有效解決或減輕「搶標」之弊端。（合理標係各標之「平均數」，並非特定人之「出標價」，各出標人均不受其拘束，故其適法性不

無疑義。本文建議採行「非最低標人優先承攬制」當可有效增加圍標困難度(有助於檢警機關或人員偵查)，避免最低標搶標情事之發生。)

(二)「優先承攬制」得標方式概述

(1)基本架構

①仍以「最低標價」決標（與相關法令符合，並可避免以非「最低標價」決標造成之困擾及「圖利他人」之可能罪嫌)。

②「最低標價」為「最低標價出標人」之「意思表示」，出標人仍受其拘束，不因其他第三人有「優先承攬權」而異。

③「次低標價」(或「再次低標價」)之出標人依序（或依反序)有優先承攬權。

④若有「優先承攬權」之出標人，於適當(明訂)期間內同意優先承攬者，即為「得標人」。若具「優先承攬權」之人均未於適當(明訂)期間內，同意優先承攬者，仍由最低標價之出標人為得標人。

(2)基本法理

①參仿相關法制「優先承買(承租)權」而設計

依土地法第一〇七條規定，於出租人出賣或出典耕地時，承租人有依同樣條件優先承買或承典之權。耕地三七五減租條例第一五條亦規定，耕地出賣或出典時，承租人有優先承受之權、出租人應將賣典條件以書面通知承租人，承租人於十五日內未以書面表示承受者，視為放棄，出租人因無人承買或受典而再行貶價出賣或出典時，仍應以此項辦理通知。如出租人違反此項規定而與第三人訂立契約者，其契約不得對抗承租人。所謂不得對抗承租人，係指該項移轉物權行為，承租人得主張其為無效。又土地法第一一七條規定，收回自耕地再出租時，原承租人有優先承租之權，可供參照。

第三十四條之一（共有土地或建物之處分、變更及設定負擔及共有人優先承購權）

共有土地或建築改良物，其處分、變更及設定地上權、永佃權、地役權或典權，應以共有人過半數及其應有部份合計過半數之同意行之。但其有部份合計逾三分之二者，其人數不予計算。

共有人依前項規定為處分、變更或設定負擔時，應事先以書面通知他共有人，其不能以書面通知者，應公告之。

第一項共有人，對於他共有人應得之對價或補償負連帶清償責任。於權利變更登記時，並應提出他共有人已為受領或為其提存之證明。其因而取得不動產物權者，應代他共有人聲請登記。

共有人出賣其應有部份時，他共有人得以同一價格共同或單獨優先承購。

前四項規定，於公同共有準用之。

依法得分割或為其他處分之共有土地或建築改良物，共有人不能自行協議分割或處分者，任何共有人得聲請該管市、縣地政機關調解，調解不成立者，該管地政機關得依任何共有人之聲請，移送該管司法機關審理。

第一〇四條(優先購買權)

基地出賣時，地上權人、典權人或承租人有依同樣條件優先購買之權。其順序以登記之先後決定之。前項優先購買權人，於接到出賣通知後十日內不表示者，其優先權視為放棄。出賣人未通知優先購買權人而與第三人訂立買賣契約者，其契約不得對抗優先購買權人。

土地法第一〇四條規定：「基地出賣時，承租人有依同樣條件優先購買之權」。房屋出賣時，基地所有人有依同樣條件優先購買之權」。立法意旨，在於房屋及基地如不屬於同一人所有時，毋論基地或房屋之所有人，出賣其基地或房屋時，對方均有優先購買其基地或房屋之權利。至於房屋之所有人係租地自建，或向前手購買房屋承租基地，均有土地法第一〇四條之適用。（六二臺上二九六二）

②適法性之探討

上述有關「決標」之法令中，均係規定以「最低標價」為得標，並未規定以「最低標價出標人為得標人」，故政府機關依招標文件中明定以「最低標價」為得標，但次低標(再次低標)得標人依序(或依反序)有優先承攬得標權。有優先承攬得標權者均不行使優先承攬權，最低標價出標人仍受其出標(意思表示)之拘束，仍為得標人，於法並無不合。

③投標心理分析

A. 從出標人欲得標之心理觀察，依本設計，次低標（或再次低標)之出標人有優先（於最低標出標人)得標承攬之權利，故出標人多欲自己為次低標（或再次低標）之出標人，當不致有以「最低標」搶標（得標）之情事發生，自可因此避免或減少廠商以「過低標」(最低標)「搶標」弊端之發生。另一方面，若廠商出標過高，不能位居次標或再次標者，無從取得優先承攬權而「得標」，自然「迫使」廠商投標「合理化」（趨向「次低標」或「再次低標」集中)。

B. 從圍標困難度觀察，不肖業者欲以圍標方式「設定」特定廠商得標者，須安排該特定廠商為「次低標」(或再次低標)之順位始能達到其「圍標」（「設定」特定廠商得標）之目的，必使「圍標」困難度增加。若政府機關於招標文件載明：「次低標出標人及再低次標出標人均有依序(或依反序)優先承攬權。其「依序」或「依反序」二者，由主辦單位設置「審標（審查）委員會」(或招標小組)於開標前決定。」當可避免圍標情事之發生。

C. 除可准由一人得標外，亦可准由二人以上同時以同一得標金額分別得標，以利競爭環境之建立。

D. 次低標出標人或再次低標投標人可能行使「優先承攬權」，同意以他人「最低標價」得標原因如下：

a. 自己預估利潤過高，以他人「最低標價」得標，雖「壓縮」原來預期利潤，但仍然有利可圖。

b. 工程成本分成「固定成本」及「變動成本」二種，前者（固定成本）包括不因本案施工亦需支出之人事費、機械維修費、營業(場所維持)費等，後者（變動成本）包括因本案施工而發生之成本(如工料、保險費等)。在該產業不景氣時期，業者可能抱持「永續經營」心理，若他人最低標價不足自己總成本（「固定成本」與「變動成本」之和)，但已超出其「變動成本」者，其「差額」除可增自己資金流動性外，尚可「填補」必須支出之「固定成本」，有助自己產業之存活及永續經營。

c. 本案工程「最低標價」縱然利潤少或不敷成本，然因此獲得之間接利益（包括專利科技之提昇，及未來類似工程之爭取），為產業升級及增強競爭力所必需。

(4)招標類型之探討

①最低價得標型（標購型）

目的：合理價格承攬或採購。

A. 招標文句

本案採用「優先承攬制」招標，決定得標（決標）方式如下：

a. 以各標之「最低標價」為得標(得標金額)，出標人受其出標價之拘束。得標人為一人(或二人)。

b. 次(第二)低標及再次(第三)低標人，依序（或依反序）有以「最低標價」(即「得標金額」)優先承攬得標之權利。若有「優先承攬權」之人未於開標後__日(開標現場)，就「最低標價」以書面表示行使優先承攬權者，仍由最低標價出標人得標（受其所出最低標價之拘束)。

B. 舉例說明

某政府機關欲以「優先承攬制」招標，經載明上述「招標文句」後有四家廠商(甲乙丙丁)投標，其標價分別（自低而高）依序為A、B、C、D，依現行(傳統)最低標方式決標者，係由甲(得標人)以A價(最低標價)得標。若採本文建議之「優先承攬制」者，主辦(招標)單位，可先徵詢乙或丙（或依反序徵詢丙或乙）書面同意，經其及時書面同意者，即為得標人（得標價不變），若有優先承攬權之人均未及時行使其權利者，仍由甲得標。

若欲同時開放二家承攬或營運，可有二人以同一得標金額得標者，可載明二人同時得標。若有「優先承攬權」之人均行使其權利者，該二人即為得標人。若其中一人行使者，該人與最低價出標人即為得標人。若二人均不行使「優先承攬權」者，仍以最低價出標人為得標人。

②次低標價決標型（標購型）

目的：低價承攬或採購。

A. 招標文句

本案採用次低標價決標「優先承攬制」招標，決定得標(決標)方式如下：

a. 以各標之「次低標價」為得標(得標金)，出標人受其出標價之拘束。（適法性有待討）

b. 最低標出標人，有以「次低標價」（即「得標金額」）優先承攬之權利。若有「優先承攬權」之人未於開標後（開標現場）就「次低標價」以書面表示行使優先承攬權者，仍由次低標價出標人得標（受其所出次低標價之拘束）。

B. 舉例說明

某私人企業欲以次低標價（優先承攬制）決標辦理財產標售公開招標，經載明上述「招標文句」後，有四家廠商(甲乙丙丁)投標，其標價分別（自高而低）依序為A、B、C、D。依現行(傳統)最低標方式決標者，係由甲(得標人)以A 價(最低標價)得標。若採用本文建議之次低標價（優先承攬制）決標者，招標單位可先徵詢甲書面同意，經其及時書面同意者，即為得標人（得標價不變），若所有優先承攬之人均未及時行使其權利，仍由乙以B 價得標。

就投標心理而言，買方雖欲以「最低價」標購，但各賣方均有「共同願望」抬高決標價格，始能獲利，「圍標」誘因從此產生。若約定「最低標人」（得標人）可以他人所出「次低標」（決標金額）得標者，必樂於接受(節省其差價)。因其不必為自己之出標價「負責」(不受拘束)，必競出低價，使自己是最低價出標人。且每人不受自己之「最低價位」拘束（以「次低標」決標），必定個個奮勇爭先，創造出人人均以低標競爭之效果。如此一來，縱使採「次低標」決標，有可能低於傳統（現行）最低標之價額（實際效果有待證實評估）。

③最高標得標型（標售型）

目的：合理價格出租或出售。

A. 招標文句

本案採用「優先承買制」招標，決定得標（決標）方式如下：

a. 以各標之「最高標價」為得標(得標金額)，出標人受其出標價之拘束。得標人為一人(或二人)。

b. 次(第二)高標及再次(第三)高標人，依序（或依反序）有以「最高標價」(即「得標金額」)優先承買得標之權利。若有「優先承買權」之人未於開標後____日（開標現場），就「最高標價」以書面表示行使優先承買權者，仍由最高標價出標人得標（受其所出最高標價之拘束)。

B. 舉例說明

某政府機關欲以「優先承買制」辦理財產出租公開招標，經載明上述「招標文句」後，有四家廠商(甲乙丙丁)投標，其標價分別(自高而低)依序為A、B、C、D，依現行(傳統)最高標方式決標者，係由甲(得標人)以A 價(最高標價)得標。若採本文建議之「優先承租制」者，公辦(招標)單位，應先徵詢乙或丙(或依反序詢丙或乙)書面同意，經其及時書面同意者，即為得標人(得標價不變)，若所有優先承租之人均未及時行使其權利，仍由甲得標。

若同時開放二家經營，欲同時有二人以同一得標金額得標者，可載明二人同時得標。若有「優先承租權」之人均行使其權利者，該二人即為得標，若其中一人行使者，該人與最高標出標人即為得標人。若二人均不行使「優先承租權」者，仍以最高價出標人為得標人。

④次高標價決標型（標售型）

目的：高價出租或出售。

A. 招標文句

本案採用次高標價決標「優先承租制」招標，決定得標（決標）方式如下：

a. 以各標之「次高標價」為得標(得標金)，出標人受其出標價之拘束。

b. 最（第一）高標出標人，有以「次高標價」（即「得標金額」）優先承租之權利。若有「優先承租權」之人未於開標後__日（開標現場）就「次高標價」以書面表示行使優先承租權者，仍由次高標價出標人得標（受其所出次高標價之拘束）。（適法性尚有疑義）。

B. 舉例說明

某私人企業欲以次高標價（優先承買制）決標辦理財產出租公開招標，經載明上述「招標文句」後，有四家廠商(甲乙丙丁)投標，其標價分別（自高而低)依序為A、B、C、D。依現行（傳統)最高標方式決標者，係由甲(得標人)以A 價(最高標價)得標。若採用本文建議之次高標價（優先承租制）決標者，招標單位應先徵詢甲之書面同意，經其及時書面同意者，即為得標人（得標價不變），若優先承買權甲人未及時行使其權利，仍由乙得標。

就投標心理而言，賣方雖欲以「最高價」標售，但各買方均有「共同願望」壓低決標價格，始能獲利，「圍標」誘因從此產生。若約定「最高標人」(得標人)可以他人所出「次高標」(決標金額)得標者，必樂於接受(節省其差價)。且其不必為自己之出標價「負責」(不受拘束)，必然競出高標，使自己是最高價出標人，標價也可因而提高。

7.2.2 招標草案

本部份研擬獎參條例之招標公告及投標須知草案。

招標公告共七種格式：格式一至三為第一階段（參閱圖7-1-1及圖7-1-3），其評審方式先由參與之民間機構或廠商，依工程競圖或營運計畫內容，評審前三名，格式一適用有興建工程之執行方式，如BT；格式二適用有營運計畫之執行方式，如OT；格式三適用含興建及營運計畫之執行方式，如BOT。

格式四至七為第二階段招標，格式四、五其評審方式可採最高標（權利金競標）、或最低標（興建償付金額競標）方式，格式四為含興建工程招標，如BOT、BT；格式五為含營運計畫招標，如OT。格式六、格式七評審方式採 7.2.1節研擬之優先承攬招標制，格式六為興建工程招標，如BT；格式七為營運計畫招標公告，如BOT、OT。

投標須知參考條文依其條文內容，適度組合，可作為第一或第二階段之興建或營運之投標須知參考條文。

『格式一』工程競圖招標公告

台灣省政府交通處＿＿＿＿＿港務局工程競圖招標公告

中華民國＿＿年＿＿月＿＿日

＿＿＿＿＿＿字第＿＿＿＿＿＿號

公告事項：

一、計畫背景說明：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

二、工程名稱：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿ 工程

☐ 規劃

☐ 設計

☐ 監造

☐ 驗收

三、基地地點及面積：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿(如附圖)

四、應徵資格：

1. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

2. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

3. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

4. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

五、評審方式：

(一)評審組織：_____甄審委員會評審之。

(二)評審程序：原則採設計圖說書面資料之方式進行評審，本項評審於收件截止日起___日內完成並即公布。

(三)獎勵：評定第一名者發給獎金新台幣____元；第二名發給獎金新台幣____元；第三名發給獎金新台幣____元。

惟評審委員有權決定入選名額或從缺。前三名入選者，取得依序優先議價權。

六、公告機關權益：

公告機關對所有入選之作品有權引用及修改，並得公開發表、展示及發行。

七、領取競圖須知日期及地點

(一)日期：_____

(二)地點：_____

(三)主辦單位：_____

(四)連絡電話及傳眞：_____

八、收件日期及地點

(一)日期：_____

(二)地點：_____

(三)主辦單位：_____

(四)連絡電話及傳眞：_____

九、附註：1. 投標、文件不論得標與否，均不退件。

2. 投標文件不得有侵害智慧財產權情事，如因侵權作為致第三人或公告機關權益受損者，得向投標廠商請求賠償(或補償)或追償之。

〔格式二〕營運計畫招標

台灣省政府交通處＿＿＿＿港務局營運計畫招標公告

中華民國＿＿年＿＿月＿＿日

＿＿＿＿＿＿字第＿＿＿＿＿＿號

公告事項：

一、計畫背景說明：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

二、營運計畫名稱：＿＿＿＿＿＿營運計畫

三、營運計畫內容：

1. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

2. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

3. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

4. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

四、1. 基地地點及面積：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿(如附圖)

2. 樓地板面積：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿(如附圖)

五、應徵資格：

1. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

2. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

3. _____

4. _____

六、評審方式：

(一)評審組織：_____甄審委員會評審之。

(二)評審程序：原則採_____之方式進行評審，本項評審於收件截止日起___日內完成並即公布。

(三)獎勵：評定第一名者發給獎金新台幣____元；第二名發給獎金新台幣____元；第三名發給獎金新台幣 ____元。

惟評審委員有權決定入選名額或從缺。前三名入選者，取得依序優先議價權。

七、公告機關權益：

公告機關對所有入選之資料有權引用及修改。並得公開發表、展示及發行。

八、領取競圖須知日期及地點

(一)日期：_____

(二)地點：_____

(三)主辦單位：_____

(四)連絡電話及傳眞：_____

九、收件日期及地點

(一)日期：_____

(二)地點：_____

(三)主辦單位：_____

(四)連絡電話及傳眞：_____

十、附註：1. 投標文件不論得標與否，均不退件。

2. 投標文件不得有侵害智慧財產權情事，如因侵權作為致第三人或公告機關權益受損者，得向投標廠商請求賠償(或補償)或追償之。

〔格式三〕工程及營運計畫競圖招標

台灣省政府交通處＿＿＿＿港務局工程及營運計畫競圖招標公告

中華民國＿＿年＿＿月＿＿日

＿＿＿＿＿＿字第＿＿＿＿＿＿號

公告事項：

一、計畫背景說明：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

二、工程名稱：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿ 工程

☐ 規劃

☐ 設計

☐ 監造

☐ 驗收

三、基地地點及面積：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿(如附圖)

四、應徵資格：

1. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

2. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

3. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

4. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

五、評審方式：

(一)評審組織：＿＿＿＿＿＿甄審委員會評審之。

(二)評審程序：原則採＿＿＿＿＿＿之方式進行，本項評審於收件截止日起＿＿日內完成並即公布。

(三)獎勵：評定第一名者發給獎金新台幣＿＿元；第二名發給獎金新台幣＿＿元；第三名發給獎金新台幣＿＿元。

惟評審委員有權決定入選名額或從缺。

六、公告機關權益：

公告機關對所有入選之作品有權引用及修改。並得公開發表、展示及發行。

七、領取競圖須知日期及地點

(一)日期：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

(二)地點：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

(三)主辦單位：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

(四)連絡電話及傳眞：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

九、收件日期及地點

(一)日期：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

(二)地點：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

(三)主辦單位：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

(四)連絡電話及傳眞：＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

十、附註：1. 投標文件不論得標與否，均不退件。

2. 投標文件不得有侵害智慧財產權情事，如因侵權作為致第三人或公告機關權益受損者，得向投標廠商請求賠償(或補償)或追償之。

［格式四］工程招標

台灣省交通處＿＿＿＿港務局工程招標公告　　中華民國　年　月　日

字第　號

招標機關：

主　旨：公告左列　　工程招標（公告日期：　年　月　日）

依　據：機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例（或其他法規）

公告代號	工程名稱（招標項目）				
	廠商資格				
	售標時間	自　年　月　日 至　年　月　日	圖說費郵資	圖說工本費：　元 郵購回郵資：　元	圖說不明時查詢單位
	押標金	新台幣： 元整。		本局　課 電話：	
開標及審查證件	日期	年 月　日 時 分	地點	市（縣） 路 號	

說明：

一、購買招標文件及圖說（郵購或面購均可）

①郵購方式：請在規定期限內（郵戳為憑）將文件費及圖說費（不領圖者免繳）以＿＿＿＿港務局為受款人之行庫或郵局匯票，書明工程名稱附大型回件信封（請書妥收件人姓名、地址、貼足限時掛號郵資，如需購圖應加附郵資）用限時掛號郵寄　市（縣）　路　二號本局　課。

②面購方式：請在規定期限每天下午四時三十分（星期六上午十一時三十分）前上班時間內向本局出納課繳款後憑條至本局服務台洽領或逕向本局　課購領。

二、招標文件及圖說陳列於本局　課供廠商閱覽，餘詳投標須知附件及補充說明。

三、截止收件時間：　年　月　日　時，逾時無效。

四、凡經內政部、台灣省政府、台北市政府、高雄市政府評定為優良營造業者在有效期限內押標金可減半繳納，惟須將優良營造業證明書影本附入證件封內供審，否則不得減半繳納押標金。

「格式五」營運計畫招標

台灣省交通處＿＿＿＿港務局營運計畫招標公告

中華民國　年　月　日

字第　號

招標機關：

主　旨：公告左列營運計畫招標（公告日期：　年　月　日）

依　據：

公告代號	營運名稱（招標項目）	民間機構資格	售標時間	營運計畫書費用	押標金	圖說不明時查詢單位	開標及審查證件
			自　年　月　日 至　年　月　日	圖說工本費：　元 郵購回郵資：　元	新台幣： 元整。	本局　課 電話：	日期：　年　月　日　時　分
							地點：　市(縣)　路　號

說明：

一、購買招標文件及營運計畫書（郵購或面購均可）

①郵購方式：請在規定期限內（郵戳為憑）將文件費及營運計畫書費用以「＿＿＿港務局」為受款人之行庫或郵局匯票，書明工程名稱附大型回件信封（請書妥收件人姓名、地址、貼足限時掛號郵資，以限時掛號郵寄　市(縣)　路　號本局　課。

②面購方式：請在規定期限每天下午四時三十分（星期六上午十一時三十分）前上班時間內向本局　課繳款後憑條至本局服務台洽領或逕向本局　課購領。

二、招標文件及營運計畫書陳列於本局　課供閱覽，餘詳投標須知附件及補充說明。

三、截止收件時間：　年　月　日　時，逾時無效。

四、凡經內政部、台灣省政府、台北市政府、高雄市政府評定為優良營造業者在有效期限內押標金可減半繳納，惟須將優良營造業證明書影本附入證件封內供審，否則不得減半繳納押標金。

「格式六」工程招標(優先承攬制)

台灣省交通處＿＿＿＿港務局優先承攬制工程招標公告

中華民國　年　月　日

字第　號

招標機關：

主　旨：公告左列　工程招標(公告日期：　年　月　日)

依　據：

公告代號		
工程名稱（招標項目）		
廠商資格		
售標時間	自　年　月　日 至　年　月　日	
圖說費 郵資	圖說工本費：　元 郵購回郵資：　元	
押標金	新台幣： 元整。	
圖說不明時查詢單位	本局　課 電話：	
開標及審查證件	日期　年　月　日　時　分	地點　市(縣)　路　號

說明：

一、購買招標文件及圖說（郵購或面購均可）

①郵購方式：請在規定期限內（郵戳為憑）將文件費及圖說費（不領圖者免繳）以「　港務局」為受款人之行庫或郵局匯票書明工程名稱附大型回件信封（請書妥收件人姓名、地址、貼足限時掛號郵資，如需購圖應加附郵資）用限時掛號郵寄　市(縣)　路　二號本局　課

②面購方式：請在規定期限每天下午四時三十分（星期六上午十一時三十分）前上班時間內向本局　課繳款後憑條至本局服務台洽領或逕向本局　課購領。

二、招標文件及圖說陳列於本局　課供廠商閱覽，餘詳投標須知附件及補充說明。

三、截止收件時間：　年　月　日　時，逾時無效。

四、凡經內政部、台灣省政府、台北市政府、高雄市政府評定為優良營造業者在有效期限內押標金可減半繳納，惟須將優良營造業證明書影本附入證件封內供審，否則不得減半繳納押標金。

附註：本案採優先承攬制招標，決定得標方式如左：

一、以各標標金之最低標金額為得標金額，得標人為一人（或　　人）。

二、次（第二）及再次（第三）低標之投標人，依序（或依反序）有以最低標金額（決標金額）優先承攬之權利。若次（第二）及再次（第三）低標之投標人未於開標現場（開標後　　日），就最低標金額（得標金額），以書面表示行使優先承攬權（同意以最低標之決標金額得標）者，仍以最低標金額之投標人為得標人（最低標之投標人，受其標金意思表示之拘束）。

三、前項優先承攬之正序或反序，由公告招標機關於開啓各標前於開標現場決定、口頭宣佈並載明相關文件中。

四、本「優先承攬制」決定得標方式，係經創意及著作權人授權使用，若得標人為次（第二）低標或再次（第三）低標投標人（或最低標投標人以外之第三人）者，得標人應於決標後十日內向公告機關（團體或個人）繳「優先承攬制創意及著作權」授權使用及受益費（得標金額千分之一），俾由公告機關（團體或個人）轉交授權人。

［格式七］營運計畫(優先承攬制)

台灣省交通處＿＿＿＿港務局優先承攬制營運計畫招標公告

中華民國　年　月　日

字第　號

招標機關：

主　旨：公告左列　營運計畫招標(公告日期：　年　月　日)

依　據：

公告代號	營運名稱（招標項目）	民間機構資格	售標時間	營運計畫書費用	營運計畫書內容查詢
			自　年　月　日 至　年　月　日	圖說工本費：　元 郵購回郵資：　元	本局　課 電話：
			押標金		開標及審查證件
			新台幣：　元整。		日期　年　月　日　時　分 地點　市(縣)　路　號

說明：

一、購買招標文件及營運計畫書（郵購或面購均可）

①郵購方式：請在規定期限內（郵戳為憑）將文件費及營運計畫書費用以「　港務局」為受款人之行庫或郵局匯票書明工程名稱附大型回件信封（請書妥收件人姓名、地址、貼足限時掛號郵資，以限時掛號郵寄　市(縣)　路　號本局　課。

②面購方式：請在規定期限每天下午四時三十分（星期六上午十一時三十分）前上班時間內向本局課繳款後憑條至本局服務台洽領或逕向本局　課購領。

二、招標文件及營運計畫書陳列於本局　課供閱覽，餘詳投標須知附件及補充說明。

三、截止收件時間：　年　月　日　時逾時無效。

附註：本案採優先承攬制招標，決定得標方式如左：

一、以各標標金之最高標金額為得標金額，得標人為一人（或　　人）。

二、次（第二）及再次（第三）高標之投標人，依序（或依反序）有以最高標金額（決標金額）優先承攬之權利。若次（第二）及再次（第三）高標之投標人未於開標現場（開標後　　日），就最低標金額（得標金額），依序（或依反序）以書面表示行使優先承攬權（同意以最高標之決標金額得標）者，仍以最高標金額之投標人為得標人（最高標之投標人，受其標金意思表示之拘束）。

三、前項優先承攬之正序或反序，由公告招標機關於開啓各標前於開標現場決定、口頭宣佈並載明相關文件中。

四、本「優先承攬制」決定得標方式，係經創意及著作權人授權使用，若得標人為次（第二）高標或再次（第三）高標投標人（或最高標投標人以外之第三人）者，得標人應於決標後十日內向公告機關（團體或個人）繳「優先承攬制創意及著作權」授權使用及受益費（得標金額千分之一），俾由公告機關（團體或個人）轉交授權人。

投　標　須　知

壹、契約名稱與編號

本次招標契約名稱為：_____

編號為：_____

貳、契約標的及範圍

本次招標契約標的為：_____

其範圍包含下列各項：

☐ 一、規劃／競圖

☐ 二、投資興建

☐ 三、營運／租賃經營

參、基地面積及標示

本次招標土地面積為：_____平方公尺

標示：見圖說資料附件_____

肆、設施名稱及標示

本次招標設施名稱為：_____

☐ 基地面積：_____平方公尺

☐ 樓地板面積：_____平方公尺

標示：見圖說資料附件_____

伍、投標租廠（航）商資格：

一、登記（國）資格

投標廠（航）商設立登記（國）資格如下：

□（一）中華民國

□（二）_____（地區、國家）

□（三）_____（地區、國家）

二、資本資格

投標廠（航）商登記（實收）資本額應為_____元以上。

三、證照資格

投標廠（航）商限經營下列業務，並領有合格證照者：

□（一）_____

□（二）_____

□（三）_____

□（四）_____

□ 四、工作機具

投標廠（航）商須自行提供或具備下列工作機具：

（一）_____

（二）_____

（三）_____

（四）_____

□ 五、人員資格／合作廠商資格

（一）投標廠（航）商須僱用下列資格人員：

1. _____師____名，工作經驗____年以上。
2. _____師____名，工作經驗____年以上。
3. _____師____名，工作經驗____年以上。
4. _____師____名，工作經驗____年以上。

（二）投標廠（航）商之合作廠商具備資格如下：

1. _____業執照。
2. _____業業績_____以上。

陸、投標方式：

一、參與投標者以通訊方式掛號附下列資格文件(一)～(九)各三份，(十)～(十三)各乙份寄送 _____信箱（_____港務局），信封內投標文件需分裝兩密封信封，分別載明「資格文件」與「價格標單」，置於同一較大信封，並記載「(招標契約名稱)」字樣。

□ (一)申請書。

□ (二)公司執照影本（本項包括資本額審核）。

□ (三)投資、貸款融資、營業收支概算表。

□ (四)預期投資效益。

□ (五)公司章程。

□ (六)股東名冊（或投標廠商「公司董事與監事名冊」。

□ (七)公司登記印鑑證明。

□ (八)營利事業登記證影本。

□ (九)最近一期營業稅繳納證明。

□ (十)押標金新台幣_____元（公營行庫簽發及付款之支票或匯票）。

□ (十一)退還押標金申請書。

□ (十二)切結書。

二、外國廠（航）商投標之特殊規定如下：

(一)上述文件如為外文，應檢附其中譯本（該項中文譯本應由投標者或受委託代理投標之中華民國公私事業機構簽章負責）。

(二)外國廠（航）商投標者如因國情不同，無法提出上述文件之一項或多項，應經該國政府（主管機關）出具相關證明文件。

(三)委託中華民國公私事業機構投標者，應併附中文委託書。

柒、開標方式及程序：

一、資格標開標方式及程序如下：

投標文件有下列情形之一者，喪失第二程序「價格標單」開封資格（「價格標單」不予開封）。

(一)未在招標公告截止時間寄達指定信箱者。

(二)信封未載明「招標契約名稱」「資格文件」「價格標單」等字樣者。

(三)檢附資格文件不足或不符本須知規定及條件者。

(四)廠商資格不符本須知規定者。

二、價格標開標方式及程序

經資格標審查合格後，甄審委員會得邀請全部或部分（__家以上）投標廠（航）商列席說明其投資興建或營運計畫書並應答詢問。投標者所投「標單封」或「標單」如有下列情形之一者，其所投之「標單」或「標價」無效。

(一)標單封未密封或標單未依規定加蓋業者及負責人之印（簽）章（大小章）者。

(二)標單封及標單未蓋與登記印鑑相符之印章者。

(三)未按規定標單出價或塗改者。

(四)標單以鉛筆或可擦拭筆填寫或未以中文大寫書寫及未依規定填寫完整者。

三、參與投標廠（航）商只有壹家時，可逕行第一程序資格標及第二程序價格標開標程序。

捌、得標認定：

□ 甲式（一般招標方式之得標認定）

一、標價超過底價以上，如僅有一家即由其得標，倘一家以上，最高者為得標者。

二、超過底價最高標有二家以上標價相同時，得當場以_____元為一加價單位，繼續競標，如均不加價或競標仍相同（不再加價）時，以抽籤方式決標；抽籤方式係先辦理先後順序抽籤後，再依序抽籤決定得標廠商。〔未出席廠（航）商由主持人代為抽籤〕。

三、開標結果各投標者所投標價均低於底價時，得當場要求最高標價之廠（航）商加價一次，如仍低於底價，由各投標廠（航）商重新以_____元為一加價單位比加價格，未出席廠（航）商，視同放棄比加價格，如均不再加價時，依下列方式處理：

(一)最高標價低於底價未達百分之_____，主辦單位認為必須決標時得予保留并敘明理由報上級主管機關核准，以該最高標價為得標（倘該最高標價廠（航）商係二家以上，依本條第二項抽籤方式辦理抽籤。）

(二)最高標價低於底價百分之_____者應宣布廢標（另行擇期辦理招標）。

□ 乙式（優先承攬制招標方式之得標認定）

□ 乙式之一：

本案採用「優先承攬制」招標，決定得標（決標）方式如下：

(1) 以各標之「最低標價」低於底價者為得標(得標金額)，出標人受其出標價之拘束。得標人為一人(或二人)。

(2) 次(第二)低標及再次(第三)低標人，依序（或依反序）有以「最低標價」(即「得標金額」)優先承攬得標之權利。若有「優先承攬權」之人未於開標後 _____日(開標現場），就「最低標價」以書面表示行使優先承攬權者，仍由最低標價出標人得標（受其所出最低標價之拘束)。

□ 乙式之二：

本案採用次低標價決標「優先承攬制」招標，決定得標（決標）方式如下：

(1) 以各標之「次低標價」低於底價者為得標(得標金額)，出標人受其出標價之拘束。（適法性有待討）

(2) 最低標出標人，有以「次低標價」（即「得標金額」）優先承攬之權利。若有「優先承攬權」之人未於開標後 ____日（開標現場）就「次低標價」以書面表示行使優先承攬權者，仍由次低標價出標人得標（受其所出次低標價之拘束）。

□ 乙式之三：

本案採用「優先承買制」招標，決定得標（決標）方式如下：

(1) 以各標之「最高標價」且高於底價者為得標(得標金額)，出標人受其出標價之拘束。得標人為一人(或二人)。

(2) 次(第二)高標及再次(第三)高標人，依序（或依反序）有以「最高標價」(即「得標金額」)優先承買得標之權利。若有「優先承買權」之人未於開標後_____日（於開標現場內），就「最高標價」以書面表示行使優先承買權者，仍由最高標價出標人得標（受其所出最高標價之拘束)。

□ 乙式之四：

本案採用次高標價決標「優先承租制」招標，決定得標（決標）方式如下：

(1) 以各標之「次高標價」且高於底價者為得標(得標金)，出標人受其出標價之拘束。

(2) 最(第一)高標出標人，有以「次高標價」（即「得標金額」）優先承租之權利。若有「優先承租權」之人未於開標後____日(開標現場)就「次高標價」以書面表示行使優先承租權者，仍由次高標價出標人得標（受其所出次高標價之拘束）。（適法性尚有疑義）。

玖、開標爭議處理：

一、「資格標」爭議之處理

投標廠（航）商對投資格標之當場決定有爭議之投標者，得列為「保留標」。

二、「價格標」爭議之處理

投標廠（航）商對價格標之當場決定有爭議之投標者，得列為「保留標」。

三、保留標之處理：

「資格標」及「價格標」保留標之保留期限為開（決）標之日起_____日。若保留標於上揭期限內，經最終認定為有效標者，再與原得標金額比較，依價格高低決定得標金額及得標廠（航）商。

四、爭議處理程序：

資格標開標爭議，不影響價格標開標及當場宣佈決標之進行，價格標開標爭議不影響當場宣佈決標之進行。

拾、押標金之退還：

一、開標結果未得標者，其押標金當日無息退還。

二、得標者簽約時，應提示公司執照及營利事業登記證正本以供核對，如與投標時所附影本不相同，押標金不予退還并取銷得標資格不予簽約。

拾壹、簽約（與公布）：

一、得標者應於得標之日起卅日內，依附件之_____契約簽約，逾期未簽約視同放棄，押標金不予退還。

二、得標者簽約前應繳履約保證金_____元整（依契約規定無息發還），押標金得抵充履約保證金。

三、得標者得以政府發行之無記名短期公債或辦妥質押并蓋妥印鑑之銀行定期存款單（不包括可轉讓定期存款單）及壹年內得以兌現之中央銀行儲蓄券或台灣銀行或公營行庫出具之保證金保證書換抵為保證金。

拾貳、文件效力

本投標須知為契約文件之一部。

7.3 興建暨營運許可契約草案研擬

7.3.1 契約法律性質之探討

一、契約自由原則之探討

社會是人與人的結合，每一個人都必須生活在社會中。現代的社會生活與經濟活動密切不可分，大部分的經濟活動都是經由「契約」行為完成。

契約是雙方當事人（每一方當事人都可為多數人），為發生私法上效果所為的一種合意。在形成的過程中，契約是雙方相互相反方向的意思表示獲得一致。

契約原為私法上的觀念，現已逐漸擴大為公法上的概念。以發生公法上的效果為目的所訂定的契約，稱為公法上的契約。一般說來公法契約的訂定須有法規依據，契約內容受法規的限制，契約不履行時，除有特別規定外，應以訴願或行政訴訟方式請求救濟。

惟須注意者，政府機關本於國家主權或行政權的發動，所締結的契約，為公法上的契約；至於政府機關與私人間從事各種交易，例如訂定買賣文具契約，租賃辦公場地契約等，係站在與私人相同的法律地位，雙方所訂的契約為私法上的契約而非公法上的契約。雙方當事人平等、自由地適用私法，政府機關不履行契約時，私人得提起民事訴訟，請求強制執行或損害賠償。

對經由政府「許可」經營者，其許可權之授與，即屬公法性質，其他相關證照之取得亦同。惟有關因地上權或租賃取得土地使用權，並投資興建、經營管理之部分，仍應為私法性質。上揭二者（公法性質或私法性質），應視個案性質而定。

政府機關招標文件，一般而言，多以有利於政府機關之定型化契約條款方式為之。就整體而言，除有關「許可」部份外，招標行為應屬私法性質。

契約自由是近代法上最重要的原則，一般而言，契約自由之內容，可包括：

(一)訂約與否的自由：是否訂約，當事人有自由，如不願意訂約，不可勉強。

(二)選擇相對人的自由：契約是雙方意思表示的一致。雙方都有選擇契約相對人的自由。

(三)形成契約內容的自由：契約標的種類、價格、清償期、付款地..等，可由當事人協商約定。

惟在政府機關採購或營建、委託設計等招標文件上，多由政府機關片面形成契約內容，投標人對契約內容，難有先行磋商的機會，難免有「附合契約」或「定型化契約」之爭議。

二、雙務契約的法律關係

契約當事人雙方對於他方互負債務、互有債權的契約稱為雙務契約。僅一方負有債務，他方享有債權者，稱為單務契約。雙務契約相互關係稱為「對價關係」，「對價關係」是雙務契約的關鍵，其主要意義在於：一方所以向他方負擔債務，係以換取向他方享有債權為目的，也即雙方都向對方負有債務，同時向對方取得債權。

雙務契約係雙方互負債務之契約，可適用同時履行抗辯（民法第二六四條以下）及危險負擔（第二六六條以下）的規定，單務契約則無適用餘地。

詳言之，在雙務契約中，契約當事人雙方都是債務人，同時雙方都是債權人，在債的履行上，雙方的債權及債務發生互相牽連的關係。二者互為交錯，成為交換關係。在現實買賣契約，由於一手交錢，一手交貨，銀貨兩訖，契約內容立即實現，債的關係也告結束，並不發生要求對方履行以及自己履行的問題。但工程雙務契約，通常在訂約後隔一段期間始為履行。另一方履行後他方不履行，如何補救係困難的問題。為促使對方履行給付，並避免或防止自己履行而對方不履行，民法對於雙務契約規定有兩

種特別的效力：一、為請求同時履行的效力(同時履行抗辯)，二、為給付不能時的效力(危險負擔)。

同時履行抗辯的發生，必須「因契約互負債務者，於他方當事人未為對待給付前，得拒絕自己之給付，但自己有先為給付之義務者，不在此限。」（民法第二六四條一項）。「對待給付」是行使同時履行抗辯的關鍵，對待給付應依契約的性質認定之，最高法院曾判決：「所謂對待給付，係指雙務契約之當事人所應為之相互給付而言，譬如買賣，一方應將買賣標的物移轉於他方，他方應將價金支付，彼此之給付有相互之關係者，始為對待給付，否則縱於為法律行為當時附帶約定，亦非對待給付。」（最高法院五三年度臺上字第二０二五號；五九年度臺上字第八五０號）。

在雙務契約中，雙方的給付不一定同時履行。其由一方先為給付後他方始為給付者，此時不得主張同時履行抗辯。一方先為給付的義務不外基於下列事由：(1)依法律規定者，如受僱人應先為給付（民法第四八六條），承攬人應於工作交付後始得請求報酬（民法第五０五條）。受任人應於委任關係終止並報告始末後，始得請求報酬（民法第五四八條）。(2)依當事人約定者，當事人得約定由一方先行給付。(3)依習慣者，在商業習慣上看電影，搭公車須先購票，理髮、用餐則後付款，可供參照。

有先為給付義務的當事人，不得主張同時履行抗辯，應先履行自己的給付，惟如他方的財產於訂約後顯然有減少的情形，有難為對待給付之虞時，如他方未為對待給付或提出擔保前，得拒絕自己的給付（民法第二六五條）。此時，有先為給付的義務人有拒絕給付的權利，稱為「不安的抗辯權」或「拒絕權」。惟須注意者，他方當事人已為部分的給付，依契約內容及雙方當事人的情形，如拒絕自己的給付有違背誠實及信用方法者，不得拒絕自己的給付（第二六四條二項）。在給付有部分瑕疵或不完全，情況輕微，對整個給付內容無關重要者，一方當事人不得拒絕自己的給付，諸如公寓依約建好僅缺一紗窗，兩千冊六法全書中有數冊倒裝，訂裝多套制服僅有數鈕扣脫落，不構成同時履行抗辯的理由。

就政府機關發包工程之承攬契約而言，依民法規定，承包商（承攬人）預先為給付（先行興建完工，辦理驗收），始能請求給付工程款，不得以「同時履行抗辯權」或「不安的抗辯權」為由，進行「怠工」、「停工」或「罷工」。惟為維持承包商正常施工，有改採「分期付款」（預付款）或「糾困方案」者，究其目的，即在就廠商已為部分給付部分，給付（預付）對價，使承包廠商得以取得發包機關預算資金挹注，繼續施工，不致因此而延誤工期。惟須就其資金流向進行「專款專用」之掌控，以免承包廠商移作他用。

又政府機關於完工驗收時，屢以細微（不重要）瑕疵要求改正後始給付工程款者，於法仍有未合。依本文建議，政府機關可就其瑕疵部分減少價金或扣除其由「第三者作為履行」之費用，以免工程因未能完成「驗收」而難於結案，民法第三五四條規定，可供參考。

在單務契約，給付不能時，如係不可歸責於債務人的事由者，債務人免給付義務（第二二五條）。如係因可歸責於債務人的事由者，債權人得請求損害賠償（第二二六條）。在雙務契約，雙方當事人的債權債務互為牽連，構成比較複雜的給付關係。

因不可歸責於雙方當事人之事由者，債務人給付不能時，須因有故意過失始負其責任。如因不可歸責於雙方當事人的事由，致給付不能時，此項損失應如何處理？由何人負責？即為雙務契約上「危險負擔」的問題。

三、契約之保全

契約訂定後，雙方當事人應依照契約內容誠實履行，並且以債務人的總財產作為履行契約的擔保。這種擔保只是債務人的一種原則性義務。為防止訂約當事人不履行契約，在契約範圍內，一般有兩種確保的方式：一為定金，二為違約金。這兩種方式可由當事人自行約定。就實務言之，在較少金額或一次履行的契約中，以約定定金居多；在較大金額或多次或較長期間履行的契約中，以約定違約金為常。通常亦有同時約定定金及違約金之情形。

在營繕工程上，保全契約之方式，可分「財保」、「人保」及「保險」三種：

(一)財保

稱「財保」者，指以特定財產（保證金）為擔保；在工程契約上，常見的保證金制度如下：

1. 押標金：

在實務上：

(1)押標金應以廠商登記地址所在地（縣、市境內）之各行、庫、局、信用合作社、農會（以財政部核准辦理支票存款業務之農會，並在票據註明者為限）所簽發之臺銀本票、臺銀同業支票、保付支票或匯票繳納。

(2)投標廠商應將押標金票據裝入證件封內，連同標單封一同裝入標封內，交郵投寄，直接送繳主辦工程之機關，如於開標時當場繳納者，不予受理。主辦工程之機關所收押標金票據，應繳存代理公庫銀行代收。但決標後得以原票據當場退還未得標之廠商。投標廠商繳納押標金票據時，應同時填具「退還押標金申請單」併裝入證件封內。主辦工程之機關開標時認為其所選擇退還方式不適宜時得通知改正，投標廠商不得異議。

(3)投標廠商申請退還押標金，得依下列規定辦理：

①申請當場退還原票據者：應憑身分證明文件及備具與手冊或登記卡印鑑相符之印章，在申請單上簽章並加註「退還押標金」。

②申請以支票退還者：由主辦工程之機關應以投標廠商為受款人，開具劃線、禁止背書轉讓之支票，由投標廠商憑身分證明文件及備具與手冊或登記卡印鑑相符印章之收據領取支票。

③申請以代存方式退還者：由主辦工程之機關開具支票代為存入投標廠商之存款帳戶，免另立收據。

④申請以入户信匯方式退還者：由主辦工程之機關開具支票代為匯入投標廠商之存款帳户。如投標廠商請求以電話匯款方式匯還時，電匯費由投標廠商負擔，免另立收據。

主辦工程之機關以代存或入户信匯方式退還押標金時，以行、庫、局、信用合作社、農會之送款憑單回單或支票送存單或入户信匯回條作為退還原始憑證。

(4)投標廠商申請以代存或入户信匯方式退還押標金時，其帳號、户名填寫錯誤，致退還之押標金誤入他人帳户，應由投標廠商自行處理，主辦工程之機關不負任何責任。

(5)投標廠商所繳之押標金票據或相關文件如係偽造、變造，主辦工程之機關除依法處理外，並取銷其投標或得標資格。

(6)開標後得標廠商所繳押標票據，依照投標須知之規定辦理（退還或轉換成「履約保證金」之一部。）

(7)廠商得標後不為承攬（依限訂約或動工），其責任歸屬於廠商者，主辦工程之機關除不發還其押標金，通知該廠商主管機關予以處分外，廠商依規定應備承攬工程手冊者，應予登記。

2. 履約保證金（差額保證金）

在工程實務上，廠商得標訂約時應提供之履約保證金，以不低於決標價百分之十為原則。營繕工程決標價低於開標底價百分之八十者，主辦工程之機關得規定廠商繳納決標價與開標底價相差金額之差額保證金作為履約保證。

3. 保固保證金

在工程實務上，主辦工程之機關得規定於工程完工後由工程款扣留保固保證金，其數額以不低於工程結算金額百分之一為原則。

前述各種廠商提供金融機構之書面保證及辦理質權設定之定期存款單，均應加註拋棄行使抵銷權。

(二)人保

稱「人保」者，指「保證人」而言。

保證人可分二類：一為未放棄「先訴抗辯權」者，另一為放棄「先訴抗辯權」者。

履約保證金及差額保證金應由廠商以現金、公債、定期存款單、票據、儲蓄券為之，或取具金融機構之書面保證；其工程金額未達稽察條例規定之一定金額者，得以二家以上同等級殷實廠商之書面保證（人保）代之，但應於投標須知內明定。

(三)保險：

1. 保險契約、保險人、被保險人、要保人及受益人之定義（保險法第一～五條）：

所稱保險，指當事人約定，一方交付保險費於他方，他方對於因不可預料或不可抗力之事故所致之損害，負擔賠償財物之行為。根據前述所訂之契約，稱為保險契約。

所稱保險人，指經營保險事業之各種組織，在保險契約成立時，有保險費之請求權；在承保危險事故發生時，依其承保之責任，負擔賠償之義務。

所稱被保險人，指於保險事故發生時，遭受損害，享有賠償請求權之人；要保人亦得為被保險人。

所稱要保人，指對保險標的具有保險利益，向保險人申請訂立保險契約，並負有交付保險費義務之人。

所稱受益人，指被保險人或要保人約定享有賠償請求權之人，要保人或被保險人均得為受益人。

2. 保險人之賠償責任

保險人對於由不可預料或不可抗力之事故所致之損害，負賠償責任，但保險契約內有明文限制者，不在此限。保險人對於由要保人或被保險人或其代理人之過失所致之損害，負賠償責任；但出於要保人或被保險人或其代理人之故意者，不在此限(保險法第二十九條)。

責任保險人於被保險人對於第三人，依法應負賠償責任，而受賠償之請求時，負賠償之責（保險法第九十條）。

3. 保險法強制規定

依保險法第四十五條，保險法之強制規定，不得以契約變更之。但有利於被保險人者，不在此限。而保險契約之解釋，應探求契約當事人之眞意，不得拘泥於所用之文字，如有疑義時，以作有利於被保險人之解釋為原則。

4. 保證保險契約

保證保險人於被保險人因其受僱人之不誠實行為（如員工誠實信用保險），或其債務人之不履行債務所致損失，負賠償之責（保險法第九十五條之一）。以受僱人之不誠實行為為保險事故之保證保險契約，應記載下列各款事項（保險法第九十五條之二）：

①當事人之姓名及住所
②保險之標的物
③保險事故之種類
④保險責任開始之日時及保險期間
⑤保險金額
⑥保險費
⑦無效及失權之原因
⑧定約之年月日
⑨被保險人之姓名及住所。
⑩受僱人之姓名、職稱或其他得以認定為受僱人之方式。

以債務人之不履行債務為保險事故之保證保險契約，應載明下列事項（保險法第九十五條之三）：

①當事人之姓名及住所
②保險之標的物
③保險事故之種類
④保險責任開始之日時及保險期間
⑤保險金額

⑥保險費
⑦無效及失權之原因
⑧定約之年月日
⑨被保險人之姓名及住所。
⑩債務人之姓名或其他得以認定為債務人之方式。

民間機構或廠商參與興建、營運計畫，商港管理機關對於押標金、履約保證金、保固保證金等，可採保險方式，要求民間機構或廠商以商港管理機關為受益人投保處理，取代押標金或保證金寄存主辦單位之方式，減少主辦單位寄存作業之困擾。

四、契約之解除或終止

契約雙方當事人依約定內容完全給付後，即圓滿實現，歸於終了。由締約至履行而終了是為契約發展的正常過程。但許多契約可能由於種種原因不能完全履行而「善終」，以致契約不能達成原定目的時，不宜使法律關係長期不確定，民法上有二種結束契約的主要方式：一為契約之解除，二為契約之終止。

契約訂定後由於某種障礙的存在，有解除權的當事人以一方的意思表示行使解除權，使契約自始歸於消滅即為「契約之解除」。

解除權之行使，不必得到他方當事人的同意。原已成立並有效進行的契約，溯及於成立時，自始歸於消滅。契約消滅後，雙方當事人如尚未為給付，不必再為給付，如已履行時雙方均應依回復原狀的規定（民法第二五九條），返還給對方，使契約的債務完全結束，恢復未訂定契約前的原狀。

解除原因，由當事人約定者，稱為「約定解除原因」；由法律規定者，稱為「法定解除原因」。由約定解除原因所產生的權利稱為「約定解除權」，由法定解除原因產生者稱為「法定解除權」。解除必須有約定或法定的解除原因，否則不得以一方的意思解除契約。惟須注意者，雙務契約之約定解除，不得濫用，民法第三五九條，可供參照。

契約之終止與契約之解除原因相同，也可區分為約定終止原因與法定終止原因兩種。終止契約的法律效果，使契約關係向將來歸於消滅，已進行（履行）的法律關係完全有效，不受影響。此與契約的解除，使契約關係溯及的（自始）歸於消滅者不同。

在各種契約中，法律規定得終止契約的情形甚多。

1. 租賃契約：租賃物為房屋等居住處所，其疵瑕有危害居住人安全健康者(第四二四條)；出租人不修繕租賃物者(第四三0條)；租賃物部分滅失，餘存部分不能達租賃的目的者（第四三五條二項）；第三人就租賃物主張權利，致承租人不能使用收益者（第四三六條）；承租人不依約定方法，為租賃物的使用收益者（第四三八條第二項）；承租人支付租金遲延者（第四四0條）；承租人未得出租人同意，將租賃物轉租者（第四四三條二項）；承租人違反出租人意思，取去留置物者（第四四七條二項）；租賃契約未定期限者，得隨時終止契約（第四五0條二項）；承租人死亡者（第四五二條）；耕作地的出租人欲收回自己耕作者（第四五八條）；耕作地的出租人管理使用耕地不當，轉租耕地或附屬物滅失者（第四五九條）。
2. 使用借貸契約：貸與人自己需用借用物，借用物有毀損情事，或借用人死亡者（第四七二條）。
3. 僱傭契約：僱用人未經受僱人同意，讓與勞務請求權，或受僱人未經僱用人同意，使第三人代服勞務（第四八四條第二項）；受僱人未具有保證的特種技能者（第四八五條）；契約未定期限，也未能依勞務的性質或目的定期限者（第四八八條第二項）；遇有重大事由者（第四八九條）。
4. 承攬契約：承攬的工作尚未完成者（第五一一條）；承攬的工作以承攬人個人的技能為要素，而承攬人死亡或不能完成工作者（第五一二條）。
5. 委任契約：任何一方得隨時終止（第五四九條）。
6. 代辦商契約:未定有期限者,任何一方得隨時終止(第五六一條)。
7. 保證契約：就連續發生的債務為保證而未定有期間者，保證人得隨時終止（第七五四條）。

當事人依法律規定終止契約時，依民法第二六三條準用第二五八條的規定，應由終止權人以一方的意思向他方表示而發生效力。在依約定原因終止契約時，如當事人未約定行使方式時，也得準用。

契約終止後，契約自終止時開始，向將來歸於消滅，在終止前所為的契約行為完全有效，所為給付雙方均可保留，不發生回復原狀的問題，只是嗣後不必再為給付。依民法第二六三條準用第二六0條規定，契約終止的原因，如依法律規定或當事人約定得請求損害賠償者，不因終止契約而影響損害賠償的責任。

五、損害賠償之計算

民法所規定的損害賠償原則，主要適用於因侵權行為所發生的損害賠償，如打破玻璃窗者，為之按裝同種玻璃；撞毀汽車者，為之修復原狀。在契約不履行而發生的損害賠償情形，則以金錢賠償為原則，回復原狀的情形較少，與侵權行為的情形適為相反。

依民法第二一六條第一項規定：「損害賠償，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債務人所受損害及所失利益為限。」，故契約當事人得自行約定損害賠償的範圍。在較複雜而長期的契約中（如工程契約），通常都附有損害賠償的條款。違約金通常即為損害賠償額的預定，損害賠償除法律另有規定或當事人另有約定外，債務人應賠償債權人以下兩種損害：

1. 所受損害：指所受的積極損害，如承租人於訂定租賃契約後，將現有自住房屋出售，而出租人未能依約履行，承租人臨時住宿旅舍，其費用即為所受損害。又購買一百包特級精糖，因出賣人未能按時交貨，買受人（西點麵包行）為緊急需用，先向其他糖商以較高價格購買，其差額應由原出賣人賠償；此時即使價格相同，買受人因緊急採購所耗費用，或貸款支付糖價所需利息等，應由債務人賠償。

2. 所失利益：指所受的消極損害，也即原可獲得的利益，由於債務不履行以致未能獲得。此種消極的損害範圍頗為廣泛，尤其是獲得利益的可能性不易確定，第二一六條二項規定：「依通常情形，或依已定計畫設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益。」

損害賠償的計算係一項複雜的工作，通常應斟酌兩種情況，一為「過失相抵」，一為「損益相抵」。過失相抵，民法第二一七條有規定，指損害事實的發生或擴大，被害人與過失者，法院得減輕賠償金額或免除之。該條第二項更進一步規定，對於重大的損害為債務人所不知，而被害人不預促其注意，或怠於避免或減少損害者，為與有過失，使與有過失的含義更為明確。

在損益相抵方面，我國民法雖未有明文規定，卻為學者所共同承認。指由於債務不履行的同一原因事實，使債權人發生損害，同時也使債權人獲得利益者，應將所得的利益加以扣除，以避免債務不履行時受害人（債權人）反而獲得不公平的額外利益。

7.3.2 興建暨營運契約草案

本部份興建暨營運契約草案由四部份組成。第一部份為共同條款，章節包括契約之組成及適用順序、契約期限、契約之保全、附則。第二部份為基本對價關係(標的產權之移轉及標的物之移交)。第三部份為興建契約參考條款。第四部份為營運契約參考條款。

草案第一部份共同條款包含興建及營運部份，內容涵蓋 BOT、BOO、BT、OT 執行方式條款，未來擬定正式契約時，可針對契約屬興建，或營運，或興建暨營運之性質，挑選合適之條款以組合成適用之契約，又每一條款內容涵蓋各種可能狀況，使用者可挑選最合適之項目，或數項合用項目組成正式條款。第二部份針對設施產權需移轉或移交之執行方式，如 BOT、BT、OT之契約。第三部份適用有興建之執行方式，如BOT、BOO、BT之契約。第四部份適用有營運之執行方式，如BOT、BOO、OT之契約。

民間參與國際商港設施興建暨營運契約參考條款(草案)

基於政府獎勵民間參與國際商港建設相關法規及政策指導原則，茲為標的建設名稱：＿＿＿＿＿＿＿＿(以下簡稱本建設)之興建與營運，經

甲方：＿＿＿＿＿＿＿＿(以下簡稱政府合作機關)，

乙方：＿＿＿＿＿＿＿＿(以下簡稱民間參與機構)，

雙方同意簽訂並遵守＿＿＿＿＿＿契約(以下簡稱「本契約」)。

第一部份：共同條款

第一章　契約之組成及適用順序

第一條：(契約名稱)

☐ 一、興建暨營運名稱：＿＿＿＿＿＿＿＿

☐ 二、營運名稱：＿＿＿＿＿＿＿＿

說　明：第一項適用有興建及營運之國際商港建設，如BOT ；第二項適用於僅有營運之國際商港建設(已興建完成之建設)，如OT。

第二條：(契約標的)

本契約之標的為＿＿＿＿＿＿建設之興建與營運，其內容如下：

☐ 一、興建範圍及項目：如附件一、「　　建設興建計畫」。

☐ 二、營運範圍及項目：如附件二、「　　營運計畫」。

說　明：

1. 本條款指明契約之標的範圍，標的之實質內容，依甲方提供之附件補充說明。
2. 如僅興建一部或營運一部，由附件明定該部份之範圍。
3. 第一項：適用於有興建(B)之商港建設，如BOT；第二項適用於有委託營運(O)之商港建設，如BOT、OT。

第三條：(契約之組成文件及適用順序)

本契約之組成文件及適用順序如下：

一、本契約及附件

二、招標文件及投標單

三、.....

四、.....

說　明：爲避免爭議，明定契約之組成文件及適用順序。

第二章　契約之期限

第四條：(契約之有效期間)

本契約之有效期間為：

☐ 一、興建及營運期間共＿＿＿＿年＿＿＿＿月。

☐ (一)興建期間：＿＿＿＿年＿＿＿＿月。

☐ (二)營運期間：＿＿＿＿年＿＿＿＿月。

☐ 二、營運期間：＿＿＿＿年＿＿＿＿月。

說　明：1. 本條明定契約有效期限，以杜爭議；

2. 契約有效期間計算方式，可採興建及營運共同計算，或分開計算兩種方式；

3. 若契約未區別興建期限及營運期限，即不明訂(一)、(二)者，其期限採混合計算，僅註明興建及營運期間，興建期與營運期由乙方自行規劃並自行負擔風險。

4. 營運期間以依行政院＿＿使用年限表規定年限二分之一爲原則，俾甲方得繼續營運。若該標的設施乙方於期滿須拆除者，其營運年限以與規定年限相同爲原則。

第五條：(契約生效期間)

本契約之生效日為

☐ 一、本契約自中華民國＿＿＿＿年＿＿＿＿月＿＿＿＿日生效。

☐ 二、開標日(議價日)

☐ 三、開標後(議價後)經呈報＿＿＿＿＿＿＿＿(甲方上級)核定之日。

☐ 四、開標後(議價後)，經呈報＿＿＿＿＿＿＿＿(甲方上級)核准後通知乙方到達之日。

說　明：本條明定生效日，以杜爭議；生效日計算方式，可採一、二、三或四方式。

第六條：(契約之終止日期)

☐ 一、本契約於中華民國＿＿＿＿年＿＿＿＿月＿＿＿＿日終止。

☐ 二、本契約終止日自生效日期起算，至有效期間之末日。其計算方法為：

☐ 1. 日曆天(連續計算不扣除)

☐ 2. 工作天(不計入工作日之日數依＿＿＿＿＿＿之規定。)

下列日數不計入工作天：

☐ 1. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

☐ 2. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

☐ 3. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

☐ 4. ＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿

說　明：本條明定契約之終止日期，天數計算可採日曆天或工作天。

第七條：(契約之展期)

乙方對下列不可抗力或除外情事所造成本契約之未能履行，不負遲延責任，並得向甲方申請展期：

(一)不可抗力

本契約所稱之不可抗力情事包括：

☐ 1. 火災、水災、地震、颱風或其他自然災害

☐ 2. 戰爭或其他武裝衝突

□ 3. 民間暴動、動亂或其破壞活動

□ 4. 非可歸責於乙方之區域性怠工、罷工或其他勞資糾紛。

□ 5. 港口、航空站或大眾運輸系統之關閉或中斷。

(二)除外情事

本契約所稱之除外情事，指下列對乙方興建或營運有重大不利影響事由之一者：

□ 1. 區域經濟惡化，致乙方興建或營運成本激增。

□ 2. 新台幣匯率大幅貶值，致乙方等值新台幣之外幣債務激增者。

□ 3. 區域性物價大幅上揚。

□ 4. 因法律變更、或政府及甲方行政命令或處分，包括稅捐、附加費用之法令之制訂、變更或廢止，致對乙方利潤或營運成本有重大影響者。

□ 5.「其他興建人」之遲延或工作瑕疵，致乙方興建進度落後或對其利潤或營運成本有重大影響者。

前項延展期限，由雙方另行議定之。

說　明：本條明訂契約之展期條件。

第八條：(違約之期前終止)

乙方有下述重大違約事由之一者，甲方得通知於契約期限屆滿前，終止本契約。

□ (一)興建或營運期間，經甲方認定有施工進度嚴重落後、工程品管重大違失、經營不善等重大情事，並經甲方通知其於收受改善通知三十日內未改善者。若該等情事，經乙方於期限內提出改善方案，或另行承諾期限完成，並經甲方同意者，不在此限。

□ (二)乙方為重整之聲請，或其股東會為解散或合併之決議，但經甲方事前同意之合併或重整者不在此限。

□ (三)乙方依破產法為和解或破產之聲請，或經法院宣告破產者，或經主管機關或本案目的事業主管機關命令解散，或受法院裁定解散者。

□（四）乙方應自行取得土地、設施或設備未能履行，對本建設之興建或營運有重大影響者。

□（五）乙方無故中斷本建設興建或營運之進行連續達____日者。

□（六）除另經甲方同意延展期限外，乙方未約定期限內興建本建設並完工經驗收者。

□（七）乙方未於本契約規定之營運開始日依本契約開始營運者。

□（八）乙方營運期間，其服務水準未達甲方指定標準，並受甲方督促改善通知於連續三十日內達三次(含)以上者，或同一曆年內達六次(含)以上者。

□（九）乙方未依本契約規定，依使用費率標準收費者，但於使用費率未得甲方同意前，訂有暫定或修正調整費率並經甲方同意及公布實施者不在此限。

□（十）依本契約規定應得甲方許可，乙方未得許可即與第三人訂定契約，屬情節重大者。

□（十一）乙方故意違反本契約情節重大者。

說　明：明定乙方重大違約事項，甲方得期前終止契約(解約)。

第九條：(契約之當然期前終止)

本契約受撤銷或廢止之行政處分時，或經甲方上級機關通知時，本契約終止之。

因可歸責於乙方之事由，任何為履行本契約所需之政府核准、同意、執照、許可未能取得時，本契約終止之。

說　明：明定契約因政府公權力行為，或乙方無法取得政府相關核准文件時，契約終止。

第三章　契約之保全

第十條：(押標金)

乙方投標時，應以銀行本票、臺灣銀行同業支票或其他銀行擔保，依下列數額寄存押標金於甲方指定帳户＿＿＿＿＿＿＿＿，並於決標後確定未得標時，＿＿日內申請無息（連息）返還。

□ 一、押標金為＿＿＿＿＿＿＿＿元。

□ 二、押標金為投標金額百分之＿＿＿＿＿＿。

說　明：明定押標金之寄存方式。

第十一條：(差額保證金)

乙方得標金額低於底價百分之＿＿＿＿以上者，應於＿日內，依其差額，以銀行本票、臺灣銀行同業支票或其他銀行擔保方式，寄存差額保證金於甲方指定帳户，以為興建施工品質之擔保，並於雙方會同驗收後＿日內申請無息（連息）返還。

說　明：明定差額保證金之寄存。差額保證金之訂定，以得標金額低於底價百分比爲標準，一般爲百分之八十，但若金額極大，宜適度調整之。

第十二條：(履約保證金)

乙方除應提出履約保證人＿＿人，其資格依＿＿＿規定外，並應以銀行本票、臺灣銀行同業支票或定存其他銀行擔保方式提出下列履約保證金，並於期滿後＿＿日內申請無息（連息）返還。

□ 一、興建期間，履約保證金為＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿元。

□ 二、營運期間，履約保證金為＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿元。

說　明：本條明定履約保證金。

第十三條：(保固保證金)

乙方除應依第二部份第五條約定，於期限內移交標的不動產或動產外，應就標的物瑕疵提供保固保證金；自移交之日起為期____年，並於期滿____日內申請無息（連息）返還。

說　明：本條明定保固保證之寄存。

第十四條：(保險條款)

乙方於投標時，應以甲方為受益人投保下列各項：

☐ 一、押標金額_____元（依第十條規定），期間至_____。

☐ 二、差額保證金額_____元（依第十一條規定），期間至_____。

☐ 三、履約保證金額_____元（依第十二條規定），期間至_____。

☐ 四、保固保證金額_____元（依第十三條規定），期間至_____。

☐ 五、員工誠實信用金額_____元，期間至_____

☐ 六、工程保險金額_____元（依第十二條規定），期間至_____。

說　明：本條明定保險條款，其中部份項目可取代保證金之寄存。

第四章　附　則

第十五條：(契約轉讓之禁止)

本契約之一切契約權利之全部或一部，未經甲方同意，乙方不得轉讓予第三人，違反本條約定之轉讓行為，不生效力。

說　明：依獎參條例第四十二條規定違反，契約之轉讓行爲無效。

第十六條：(通知條款)

一、乙方因不可抗力或除外情事之發生而受重大影響時，應於發生或知悉後三日內電話通知，並於三十日內檢附相關資料、文件及說明，將該情事及其影響範圍通知甲方。

二、依本契約應為通知或交付文件、資料時，應以郵寄、快遞或電話傳真方式為之，於他方收受時生效。除經事前通知地址或電話號碼變更者外，雙方之地址與電話號碼應以下列者為準：

〔甲方名稱〕：_____

地址：_____

電話及傳真：_____

〔乙方名稱〕：_____

地址：_____

電話及傳真：_____

說　明：本條明定雙方相互通知之方法。

第十七條：(智慧財產權條款)

乙方為本建設興建、營運與投資而取得，受智慧財產權相關法令保護之圖說、標幟、技術、資料或商業機密，與興建或營運有不可或缺之關係者，應使其所有人或有權使用人提供清單及說明乙份，存放於甲方，甲方並得於必要時取用之，乙方並應使該所有人或有權使用人以書面同意甲方，對該等文件之存放與使用。

說　明：本條明定雙方有關智慧財產權之責任及甲方之存放與使用權。

第十八條：(保密條款)

一方對他方提供經標明為「機密」之有關技術性或商業性文件或其他資料有保密義務。但下列情形不在此限：

一、根據法令或法院裁判應為揭露者。

二、上述資料已對外公開者。

三、為履行本契約規定之任何義務應為揭露者。

雙方應使其受雇人、職員及受委託人之第三人遵守前項保密義務。

說　明：本條明定互負保密義務。

第十九條：(契約條款之可分性)

本契約任何條款依中華民國法令規定無效時，僅就該條款之規定失其效力，並不影響本契約其他條款之效力，惟無效部分對本契約其他條款具有重大影響致不能履行或雖履行但不能達本契約之主要目的者，不在此限。

說　明：明定本契約某部分條款因違反法令之強制或禁止規定而無效時，其他條款不因此而當然隨之失效。

第二十條：(契約之修改)

本契約之修改或變更，應由雙方以書面為之。

說　明：本條明定修改契約方式，應以書面爲限。

第二十一條：(爭議處理程序)

有關本契約雙方權利、義務之履行事項發生糾紛或爭議時，應依誠實信用原則，經友善協商方式解決；若於發生爭議日起六十日內無法達成協議時，可依＿＿＿＿＿＿規定提請調解；或應依中華民國商務仲裁條例提付仲裁。仲裁地為中華民國＿＿＿＿＿＿，或另行議定之。

前項調解或仲裁費用，由乙方負擔。

第一項爭議處理程序，在未提請提調解或仲裁前，可由雙方組成協調委員會協商解決之。

前項爭義原理程序在未提請調解或仲裁前，可由雙方組成協調委員會協商解決之。

說　　明：一、本條第一項明定爭議處理程序。

二、本條第三項係依獎參條例施行細則第十九條第三項明定之。

第二十二條：(準據法)

本契約之訂立、履行與解釋應依中華民國法令為之。

說　　明：本條明定準據法之適用。

訂約人：

甲方：_____

法定代理人：_____

地址：_____

電話：_____

乙方：_____

法定代理人：_____

地址：_____

電話：_____

對保覆章

連帶保證人（廠　商）_____

（負責人）_____

（地　址）_____

（電　話）_____

連帶保證人（廠　商）_____

（負責人）_____

（地　址）_____

（電　話）_____

對保人

中　華　民　國　　年　　月　　日訂立

第二部份：基本對價關係
（標的產權之移轉及標的物之移交）

第一條：（乙方租賃或地上權之取得）

乙方以下列方式，取得甲方標的土地之使用權。

☐ 一、租賃關係：乙方承租甲方標的土地____年，期滿得優先承租____年。

☐ 二、地上權關係：乙方於甲方標的土地上設定地上權，期滿得另行設定____年。

說　明：本條明定乙方取得土地使用權之方式。

第二條：（甲方租金收入）

乙方應以下列方式，於_____前給付甲方標的土地之土地使用費或租金。

☐ 一、每____租金_____元，並依_____規定調整之。

☐ 二、每____租金_____元，並依_____規定調整之。

前項土地使用費或租金自下列日期起算至本合約屆滿之日起止。

☐ 一、決標日。

☐ 二、動工（開工）日。

☐ 三、本建設興建完成會同驗收日。

☐ 四、本建設營運開始日。

前二項土地使用費或租金遲延給付總額達二期以上者，甲方得終止本契約。

說　明：本條明定土地使用費或租金收取及調整方式，並明定遲延給付總額達二期以上，甲方得終止租約。

第三條：（甲方權利金收入）

乙方應以下列方式，給付甲方權利金。

□ 一、總營業額＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿。

□ 二、稅前盈餘＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿。

□ 三、稅後盈餘（淨利）＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿。

前項營業權利金自營運開始日起算，並於每＿＿＿後＿日內結算支付。

權利金之調整依＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿＿規定。

說　明：本條明定權利金之收取及調整。

第四條:(標的物權利之移轉與登記)

乙方興建之不動產標的，應依下列方式處理：

□ 一、動工興建前，以甲方為起造人登記之。

□ 二、興建驗收前，移轉於甲方並辦妥移轉登記。

□ 三、興建驗收後三十日內，移轉於甲方並辦妥移轉登記。

□ 四、營運期滿日或契約終止日後三十日內，移轉於甲方並辦妥移轉登記。

□前項的權利移轉相關稅捐與費用由乙方負擔。

說　明：不動產標的物產權，依BOT、BOO、BT等執行方式，提供各種不同時程移轉方式及稅捐與費用負擔。

第五條：(標的物之移交)

乙方興建營運之不動產或動產，依下列方式辦理移交：

□ 一、興建完成，由雙方會同驗收後，移交於甲方。

□ 二、營運期滿或契約終止日後三十日內移交於甲方且不得另行請求對價。

□ 三、營運期滿或契約終止後三十日內，移交於甲方，其價格由雙方參考市價另行議定。

□ 四、營運期滿或契約終止日後三十日內拆除並清運之。

□ 五、營運期滿或契約終止前七日，甲方有權選擇

　□ 1.以＿＿＿＿元買受，並於契約終止日交付。

　□ 2.由乙方於契約終止後＿＿日內拆除並清運之。

□前項標的移交相關稅捐及費用，由乙方負擔。

說明：本條明定標的物轉交方式及稅捐與費用負擔。

第三部份：興建契約參考條款

第一條：(執照與許可)

本建設興建工程所需各項政府執照及許可，須由乙方合法取得。其變更時亦同，並應於取得後將其副本乙份交付甲方存查。

說　明：本條明定乙方合法取得相關執照及許可之義務。

第二條：(主要承包商之監督)

乙方指定、變更主要承包商及與主要承包商簽訂契約前，應得甲方事前同意。乙方與主要承包商為興建工程簽署之各項契約，應符合甲方訂定之標準與計畫，並應交付各該契約簽約本之副本予甲方。

說　明：本條明定甲方對主要承包商之「間接」監督。

第三條：(動工興建)

「本建設」興建工程應依「興建進度表」興建，開工後每月十五日應將實際完成之工程報告送交甲方或其指定之第三人存查。乙方若遇工程上有重大延誤「興建進度表」原訂進度之虞時，應立即將該事由及對「興建進度表」之影響範圍通知甲方。

說　明：本條明定乙方依約定時程興建之義務。

第四條：(工程監督與獨立工程顧問)

□ 一、甲方得聘僱獨立工程顧問，從事與興建工程計畫相關事項之監督與查核，並檢查及評估民間乙方之工程進度與品質。甲方因此所支出之相關費用，應由乙方負擔。

☐ 二、乙方於本建設興建開工前，應檢送其工程類目及細部規劃說明予獨立工程顧問，並交付副本予甲方審核。

☐ 三、乙方應依獨立工程顧問之請求，儘速提供相關說明及報告予獨立工程顧問，並協助其向甲方定期提出報告。

☐ 四、乙方對興建工程所為之任何變更、修改，應事先交付其變更計畫予獨立工程顧問，並應予其合理期間審閱。該文件之副本並應同時交付予甲方審核之。

☐ 五、本建設興建工程完工與驗收，甲方得邀獨立工程顧問參加並表示意見。

☐ 六、獨立工程顧問之聘僱、改聘，由甲方為之，乙方得建議人選，但無參與決定權。

☐ 七、若甲方未指定獨立工程顧問者，其工程監督得由甲方自行辦理，並準用上揭各項約定。

說　明：本條明定甲方之工程監督權。

第五條：(合作義務)

乙方應妥善保存一切有關施工之紀錄與文件。甲方或其指定之第三人及獨立工程顧問得隨時請求參與機構或主要承包商提供相關文件、資料、及圖說，並至現場勘查及詢問有關人員，乙方不得拒絕。

說　明：本條明定乙方之合作義務。

第六條：(法令遵守義務)

乙方對本建設之興建營運，應遵守一切法令規定，包括政府訂定之工程設施標準、勞工安全、環境保護及稅捐相關法令等。

說　明：本條明定乙方法令之遵守義務。

第七條：(完工與會同驗收)

本建設興建工程之完工驗收，應由甲方與乙方會同辦理。如興建工程未符本契約約定之「工程驗收標準」，甲方得於合理範圍內要求定期改善，乙方不得拒絕。未經雙方會同驗收核可之工程，不得視為完工。

說　明：本條明定雙方會同驗收程序。

第八條：(履約保證金收取方式)

一、本建設興建履約保證金，為興建計畫金額_____

□(1) 5%

□(2)10%

□(3)15%

□(4)20%

□ 二、本建設履約保證金，可由金融機構出具履約保證代替之。

三、本建設履約保證金按工程施工進度，分____期發還，每完成百分之_____，按比例無息（有息）發還。

□ 四、本建設履約保證金數額另訂之，得由興建完成後剩餘未償還之履約保證金_____ 改充之。

說　明：本條明定履約保證金收取方式；營運期間履約保證金收取方式，參考第四部份營運契約參考條文。

第四部份：營運契約參考條款

第一條：(營運方式)

本建設之營運方式如下：

□ 一、本建設以由乙方自行營運為原則。

□ 二、乙方將營運全部或一部委託第三人者，其人選及所訂契約內容應經甲方事前同意。

□ 三、乙方或第三人未能正常營運連續達_____以上者，得由甲方接收自行營運或委託其他第三人營運。

□本建設營運期間，政府相關稅捐及費用由乙方負擔。

說　明：本條明定營運方式。

第二條：(營運設施之維護)

一、乙方應負責維護_____建設營運所需之主要機具、設備及資產。如該維護工作委由第三人辦理者，該第三人之選定及所訂契約內容，應取得甲方事前同意；所簽契約副本，並應交付甲方。

二、由乙方營運設施之維修成本，不得少於

□ (一)營業額之百分之_____。

□ (二)稅前獲利之_____。

□ (三)稅後淨利之_____。

說　明：本條明定乙方保養維修營運設施之義務。

第三條：(營運收費)

一、乙方營運費費之確定方式為

□ (一)乙方營運收費，應經甲方事前同意。

□ (二)乙方營運收費，應依甲方費率表規定。

□ (三)乙方營運收費，應自行訂定並報請甲方核備。

二、前項營運收費，得每__年（參考消費或零售物價指數）酌情調整之。

說　明：本條明定乙方營運收費及調整之方法與程序。

第四條：(乙方法律責任與告知義務)

乙方應負營運所生之一切法律責任，並應以明顯之告示方法，表達其經營所有之性質，提供公眾知悉，不得混淆其非甲方管理、經營、所有之性質。

甲方因乙方營運對第三人所生之法律責任與賠償（或補償），得向乙方追償之。

說　明：本條明訂乙方之法律責任與告知義務。

第五條：(履約保證金收取方式)

一、本營運契約履約保證金，為

□(1)乙期權利金

□(2)兩期權利金

□(3)營運契約決標金額百分之_____

□ 二、本營運契約履約保證金，可由金融機構出具履約保證代替之。

三、本營運契約履約保證金得於營運期滿，全部無息（有息）發還。

□ 四、本營運契約履約保證金得於營運期滿，按全部履約保證金百分之_____無息（有息）發還，剩餘未償還之履約保證金改充權利移轉費用或建物轉（拆遷清理）費用。

說　明：本條明定權利金收取方式。

第 八 章　遴選規範研擬

8.1 參與廠商之門檻條件

BOT、BOO、OT、BT四種方式，參與者依獎參條例界定，BOT、BOO、OT為民間機構，BT為廠商。民間機構(獎參條例第四條)係指依公司法設立之公司，其有政府或公營事業機構投資者，其直接投資間接投資合計不得高於該公司資本總額百分之二十。廠商（獎參條例第八條第四項）係指依法設立之公、民營事業機構。民營機構其為外國公司者（獎參條例施行細則第六條），應依公司法規定辦理認許並領有分公司執照或在中華民國境內設立代表人辦事處並向經濟部申請備案。

上述獎參條例之界定，民間機構需依公司法設立之公司，外國公司不允許參與(外國公司在台灣成立之公司則不在此限)，且有政府或公營事業機構投資者，其投資上限有20% 之限制，廠商資格則允許按規定辦理領有分公司執照之外國公司，此為獎參條例對參與者之基本條件限制。民間參與國際商港建設，因與一般交通建設性質不同，除獎參條例規定外，在訂定民間機構或廠商資格，宜以國際商港工程興建或營運審核標準加以訂定。

一、興建部份參與者之資格：

(一)營造業及土木包工業

我國營造廠商依內政部頒訂營造業管理規則第五條規定可分「甲」「乙」「丙」等三級。上項等級係依資本額、機械設備和工程承包經歷等條件而分。

政府為鼓勵我國營造廠商擴大規模，增加承包大工程經驗，進而向海外爭取承包營繕工程，曾一度修訂營造業管理

辦法准許無工程施工經歷，但資本額須新台幣 2,400萬元資金機械設備和專業技師三名，即可登記「特甲」級營造公司，可承攬大小一切工程，惟經開放登記後，未達到預期效果。又因原有以經歷累積到甲級之營造廠商因指甲開放帶來了許多新的競爭者，影響其權益和生計，紛紛表示異議。於七十五年又再修訂營造業管理規則，取消「特甲」級名稱和申請資格。八十五年將營造業承辦工程金額規定「甲」級不受限，「乙」級3,500萬元以下，「丙」級為2,250萬元以下。至於丙級以下則設「土木包工業」可承攬新台幣 600萬元以下工程。

由以上說明，即可明瞭每一案工程在訂定承包廠商資格時，須以該案工程施工費核定預算之金額做依據，核定預算金額若僅 1,190萬元，則廠商承攬資格則應訂為「丙」級以上，「土木包工業」者就無資格參加。如核定預算之工程款在新台幣6,000 萬元，則應訂為「乙」級以上，及具有一切應具備證件者，丙級以下就無資格參加。若核定預算在新台幣 7,500萬元以上則應訂為甲級以上及具有一切應具備證件者，乙級以下就無參加資格。

(二)水、電工程承裝商

電氣承裝業則分甲、乙級，甲級可承攬高低壓電，乙級僅可承攬低壓電。自來水承裝業則不分等級。一般建築工程辦理發包則應將電氣承裝業與自來水承裝業資格分別訂定。水電項目則列入同一標單發包。換言之，承包建築工程之水電應同時具備電氣承裝業及水管承裝業兩種資格，缺其一則喪失投標資格。冷凍空調業分甲、乙級，鑿井業、水處理業、探鑽業則不分級。

水電與建築工程合併或分開招標標準，依行政院內政部72.7.15 七十二台內營字第一六八九六九號函規定①水電工程達一定金額以上(事業機關)1,200萬元，行政機關為600萬元者應分開招標②未達一定金額而在5%以上者，具其工程費達10% 以上（含10%） 應依稽察條例第六條規定分別辦理。③水電工程在一定金額5%以下者，得由主辦機關酌情合併建築或土木工程辦理。④前述①②兩項工程如採預鑄工法者得合併招標不受限制，其餘如因性質特殊之工程，分開招標於施工配合顯有困難者，得專案報請上級機關核定後合併辦理。

附註：A. 營造業管理規則：內政部八十五年十二月二十六日修正發布。

第五條：營造業之登記分甲、乙、丙三等。

第十六條：營造業應按其登記等級依下列承攬限額辦理。

(一)丙等營造業承攬2,250 萬元以下之工程

(二)乙等營造業承攬7,500 萬元以下之工程

(三)甲等營造業承攬金額不受限制。

B. 土木包工業管理辦法：內政部七十五年十二月十九日修正發布（76年春6期）

第十條：土木包工業得承攬工程總價40萬元以下之工程（折合新台幣120 萬元）

C. 營造業管理規則中所規定金額均以銀元計算（每一銀元折合新台幣為三元）74.3.16 七四台內營字第二九八二三七號函（74夏2期）

D. 土木包工業承包工程依70.1.10 建四字第００六九一號函釋未取銷八公尺，二層樓房高度之限制(詳70年春13期省公報)倘於施工中之建築面積增加變更設計，其工程造價超過承攬規定限額者應重新另頁合於規定等級之營造廠商，以資適法(69.8.14建四字第四四九九三號函69年秋43期)。

二、營運部份參與者資格：

港埠業務種類繁多，一般可劃分港灣業務與棧埠業務兩大類。就民間欲參與經營申請者之資格而言，基本上就必須符合目前相關業者經營之資格，才能符合商區作業管理規定。以下就目前國際商港港埠業務經營者資格作一說明。

(一)港灣業務營運者資格

港灣業務一般含引水、交通船、拖船等。

1. 引水業

引水人之資格訂於引水法第二章。

引水業務目前屬開放民營性質，各國際商港由各港引水人辦事處經營引水業務。依引水人管理規則第四條，各地區引水區域之引水人，應共同設置引水人辦事處，招請領航手續，此類似壟斷之作法。且依引水法第七條及引水人管理規則第十九條規定，引水人人數有最低及最高名額限制，未來是否可開放外界參與港區引水業務，恐有疑問。

2. 交通船

交通船業務除花蓮港皆已開放民營，其交通船營運資格，可以各港訂定之交通船管理辦法為依據。

3. 拖船

目前各港皆屬公營型態，未開放民間經營。拖船業務經營資格，可待各港開放拖船業務後，依各港訂定之拖船業營運資格為標準。

4. 帶解纜、加油、給水、垃圾清運等業務

帶解纜、加油、給水、垃圾清運皆有開放民營之情形，可參考相關資格規定，加油目前為中油屬專營區，開放民營相關管理辦理尚未訂定。

(二)棧埠業務營運者資格

如船舶貨物裝卸承攬業、拖駁船業、船舶理貨業、船舶運送業、船舶貨運承攬業等。

1. 船舶貨物裝卸承攬業

商港管理機關得依港區貨物裝卸情形，公告申請籌設船舶貨物裝卸承攬業有關事宜。（國際商港棧埠管理規則第

八十六條），未來依各港開放裝卸承攬業後之業者資格為標準。

2. 拖駁船業

拖駁船業應申請商港管理機關發給許可證，並依法辦妥公司或商業登記；駁船應經關稅局發給駁船執照後，方得營業（國際商港棧埠管理規則第一〇二條）。

3. 船舶理貨業

具備有關文書申請商港管理機關審查核發營業許可證，依法辦妥公司或商業登記後，並僱用固定理貨員方得營業（國際商港棧埠管理規則第一〇七條）。

4. 船舶運送業

檢送申請書、全體股東或發起人名冊及户籍證明、營業計畫書、公司章程草案等，向當地航政機關核轉交通部核准後設立，(船舶運送業及船舶出租業管理規則第三條)，且實收資本額需達一定規定（船舶運送業及船舶出租業管理規則第四條）。

5. 船舶貨運承攬業

檢送申請書、全體股東或發起人户籍證明、公司章程草案、營業計畫書等向當地航政機關核轉交通部核准後設立，(船舶貨運承攬業管理規則第三條)，且資本額、股東身份有一定規定(船舶貨運承攬業管理規則第四、五條)。

6. 車機維修保養、船舶小修、地磅、報關理貨公證、倉儲理貨業等。

依各港相關申請規定辦理。

三、其他部份參與者資格：

如貨櫃集散站經營業、獎參條例附屬事業等。

1. 貨櫃集散站經營業

依貨櫃集散站經營業管理規則第三條、第七條規定辦理。

2. 獎參條例附屬事業

如停車場等，依相關規定辦理。

8.2 履約保證金

履約保證金為主辦工程之機關，為防止承包廠商不履行契約，規定於投標須知內及公告內，現台灣省、台北市及高雄市履約保證金訂定方式如下：

(一)台灣省政府履約保證金訂定方式

1. 得標廠商應於訂約時繳納決標總價10% 以上之現金作為保證金，然後依施工進度分四期，於完成 1/4、2/4、3/4及正式驗收合格後分別按15%、20%、25%及40%無息發還。
2. 履約保證金比例各機關可彈性採用，因此有些工程無履約保證金規定，有些則硬性規定應繳納金額。有些採決標總價10% ～20% 不等。亦有押標金一律轉作履約保證金。
3. 採用履約保證金時，一般均於招標公告時即列入公告事項內，並於投標須知內特別補充說明。

(二)台北市政府履約保證金訂定方式

1. 視工程性質或特殊情形，得於其投標補充說明中個案酌情訂定，採決標金額之5% ～20% 。
2. 可由金融保證機構出具履約保證。
3. 按各廠商投標總價1/10以上之押標金，於得標後一律轉作履約保證金。

(三)高雄市政府履約保證金訂定方式

1. 凡工程決標總價在新台幣 1,200萬元以上者，應繳決標總價10% 作為履約保證金。亦有規定工程決標總價在新台幣 600萬元以上者應繳決標總價 5% 作為履約保證者。該保證金得由國內營業之公營銀行出具書面保證或提供質押權之等值有價證件，或妥設定抵押權之不動產保證。

2. 工程順利施工，得按工程進度分四期，每完成25% 按比例無息發還，第四期完成並經初驗合格後退還。

3. 但若有下列情形之一者，視為未能履行合約，經解除合約後保證金不予發還：

(1)因其疏失或工程品質低劣，致使主辦工程機關受損失。

(2)工程進度落後1/20以上，且陷於停工狀態，經以郵政存證信函限期(十日內)催促趕工，逾期無法復工，或復工後作輟無常無法趕上進度而逾工期者。

上述台灣省、台北市、高雄市履約保證金作法，其履約保證金金額約決標金額 5% ～20% 不等，並按工程完工進度分四期償還，未來民間機構或廠商參與國際商港興建或營運，為保障工程興建準時完成及保障品質規定營運，履約保證金不宜缺少，惟其額度為避免造成民間機構或廠商財務壓力，決標金額大者比例宜低，反之可提高其履約保證金。

營運之履約保證金，是否需要，可分下述兩種狀況討論：

(一)已參與興建之計畫

如BOT、BOO方式，此類計畫因民間機構已完成設施工程之興建，其興建之目的即要參與營運，故放棄營運毀約之情形極少，建議可免收履約保證金，或酌收部份履約保證金。至於營運期間經營不善，可依獎參條例規定，強制收買，移轉其他依法核准之民間機構繼續營運，以民間機構角度而言，勢必爭取各種商機，以增加營收填補投資，故維持營運乃必然之心理，對已參與興建計畫之民間機構，其營運之履約保證金部份可免收，或少量收取。

(二)僅參與營運之計畫

如OT方式，為避免民間機構毀約，可收取履約保證金。依土地法第九十九條，租賃擔保金額，不得超過二個月房屋租金之總額，已交付之擔保金，超過前項限度者，承租人得以超過部份抵付房租。對租賃履約保證金之收取標準，可依土地法第九十九條定訂之。至於履約保證金多寡（乙期權利金或乙期權利金百分比?），可以營運中止可能造成商港管理機關或主管機關之損失多寡來衡量，若損失大，則履約保證金可多收；損失小，則可少收。

履約保證金收取方式參考條文，參閱7.3.2 興建暨營運契約草案第三部份及四部份。

8.3 評選程序及模式

8.3.1 評選程序

一、BOT 、OT評選程序

依獎參條例第三十七條規定，BOT 、OT審核方式由主管機關設立甄審委員會審核，其評決方法及評審時程，依甄審委員會組織及評審辦法第七條規定，由主辦機關擬定後送甄審委員會審議，核定後，再告徵求民間投資。

國際商港建設若主辦機關為各商港管理機關，其評決方法及評審過程由各商港管理機關擬定，呈報主管機關核定，其招標、審標及決標作業流程如圖7-1-1 所示；其第二階段BOT 、OT民間機構參與興建、營運計畫評選程序建議如下：

第二階段投標截止日後，甄審委員會按排定時程，先審核投標之民間機構興建、營運資格，包括興建者是否符合營建業規定資格、水電工程資格、並取得參與港埠業務之相關執照等，符合資格民間機構進入下一程序，由民間機構做計畫簡報，說明施工、財務、營運等計畫內容，甄審委員會依所提計畫做可行性評估與審查，並提出相關問題予民間機構說明，通過可行性審查之計畫，再進步計畫內容評比（評比模式，參閱8.3.2 節），甄審委員會依評選項目給予評分，最後依評分結果，取前三名，進行權利金額比價，可採最高標者得標，或以優先承攬制方式決標。

BOT 、OT，評選程序，參閱圖8-3-1 評選程序方式(一)、圖8-3-2 評選程序方式(二)。

二、BT評選程序

BT方式因獎參條例未規定須成立甄審委員會審核，可仿照一般公共工程審標、決標方式評選，惟大型興建計畫，為求謹慎，可仿BOT 、OT方式，以多個程序進行評選（招標、審標及決標作業流程，參閱圖7-1-3），第二階段廠商參與實際興建計畫評選程序建議如下：

第二階段投標日截止後，商港管理機關成立之評審小組，先審核廠商興建資格，符合資格之廠商進入下一評審程序，由廠商做興建計畫簡報，說明其施工、財務、及償付辦法等，評審小組進行可行性審查，並提出相關問題由廠商說明。通過計畫可行性審查後，若興建計畫工程設計由廠商自擬，進行計畫內容評比，取前三名，若依招標興建工程內容，直接進行償付金額比價，以最低標得標，或優先承攬制方式決標。

BT評選程序，參閱圖8-3-3 評選程序方式(一)、圖8-3-4 評選程序方式(二)。

8.3.2 評估模式

興建、營運計畫內容評比，可依施工技術可行性、營運計畫可行性、財務計畫可行性、要求主管機關或商港管理機關支持度、對國家社會效益等五方面加以評比，並依據興建營運計畫性質不同，給予不同權重加以計算求得總分，最後各項加總再列出排名。

其權重建議值範圍：施工可行性為0.25～0.15，營運計畫可行性0.30～0.20，財務計畫可行性0.30～0.20，要求主管機關或商港管理機關之支持度0.15～0.05，對國家社會效益0.25～0.15，實際之權重權則由規劃單位視計畫特性賦予權重，最後權重值總計為1.00。

一、施工技術可行性

1. 承包商之財務能力
2. 工程承攬預約條款檢視

工程承攬預約條款，須檢核下列項目：

- 契約總價
- 工程期限
- 成本超支之責任
- 延遲完工之責任
- 承包商是否做到商港管理機關要求之標準
- 工程進度之監控
- 履約保證之方式

3. 成本超支應變計畫

4. 分包工程品質管理計畫

5. 施工之管理計畫

施工管理計畫需提出商港管理機關能有效對承包商管理方式計畫管理者之資格與經驗及任何專案管理者之變動，均須有商港管理機關及相關目的事業主管機關之同意。

二、營運計畫可行性

1. 營運能力：例如行銷計畫、資訊管理、人員編制、營運機具。
2. 營運收費制度
3. 營運管理制度
4. 設施及機具維修方式
5. 內部稽核及財務管理制度
6. 附屬事業經營能力與經營方式

三、財務計畫可行性

1. 融資結構

投標者所提之融資結構，須經得起各項財務變數之變化，而仍能產生足夠之收入，以維持正常的營運並償還銀行貸款。融資組合須由政府審核通過。

主要財務評估準則包括：

- 負債資本比率(D/E ratio)— 股東必須提供一個合理的承諾
- 負債涵蓋比率—專案所產生之現金流量須提供足夠安全存量，以應對環境中任何不利之改變。
- 資本報酬率—能補償股東所承受風險的合理報酬率，並兼顧公眾利益。
- 安排融資之能力—銀行融資意願之證明。
- 合證—股東支持融資之程度須加以評估。
- 融資幣別—收入與融資幣別之配合。
- 固定／浮動利率之混合—視整體財務趨勢，固定利率融資增加現金流量之可預測性。
- 投保程度及範圍—不可抗力之風險是否有足夠之保險涵蓋。

2. 許可期限

投標者若要求許可期限或優先承租期限，須符合商港管理機關或事業單位之目標。

3. 費率結構

・穩定之費率結構：主要目標為一個在可接受範圍內反應通貨膨脹率之穩定費率結構。

・合理之投資報酬率

・費率與現行費率水準比較，不致影響市場秩序。

4. 財務規劃方式

專案之基本假設均檢查其經濟及財務可行性，主要須加以注意之變數如下：

・營運量預測

・收入預測

・計畫建造成本

・計畫營運成本

・通貨膨脹率

・費率

・折舊

・租稅

四、要求主管機關或商港管理機關支持度

一般投標者可能要求之獎助項目或支持項目如下：

1. 初期費率水準
2. 費率調整方式及時機
3. 排除競爭
4. 相關設施建設或提供
5. 獎勵條例之各種獎勵項目，如土地租金優惠、相關稅捐減免、投資抵減等。

五、對國家社會效益

1. 繳付之權利金金額。
2. 可創造之就業機會。
3. 對國際商港建設貢獻。
4. 促進相關產業成長。
5. 能與政府相關政策配合。

表 8.3.1 興建、營運計畫評選表

項　　目	評 比 內 容	A. 得　　分 (每項0～100分)	B. 權　重 (建議值)	C. 總 分 (=A×B)
一、施工可行性	承包商財務能力、工程承攬預約條款內容、成本超支應變計畫、分包工程品質管理計畫、承包商管理計畫、施工管理計畫。		0.20～0.15	
二、營運計畫可行性	營運能力、營運收費制度、營運管理制度、設施及機具維修方式、內部稽核及財務管理制度、附屬事業經營能力與經營方式		0.30～0.20	
三、財務計畫可行性	融資結構、許可期限、費率結構、財務規劃方式		0.30～0.20	
四、要求主管機關或商港管理機關之支持度	初期費率水準、費率調整方式及時機、排除競爭、相關設施建設或提供、土地租金優惠等。		0.15～0.05	
五、對國家社會效益	權利金收入、就業機會、國際商港建設貢獻、促進相關產業成長、政府相關政策配合。		0.25～0.15	
總　　計			1.00	

資料來源：本研究彙總整理。

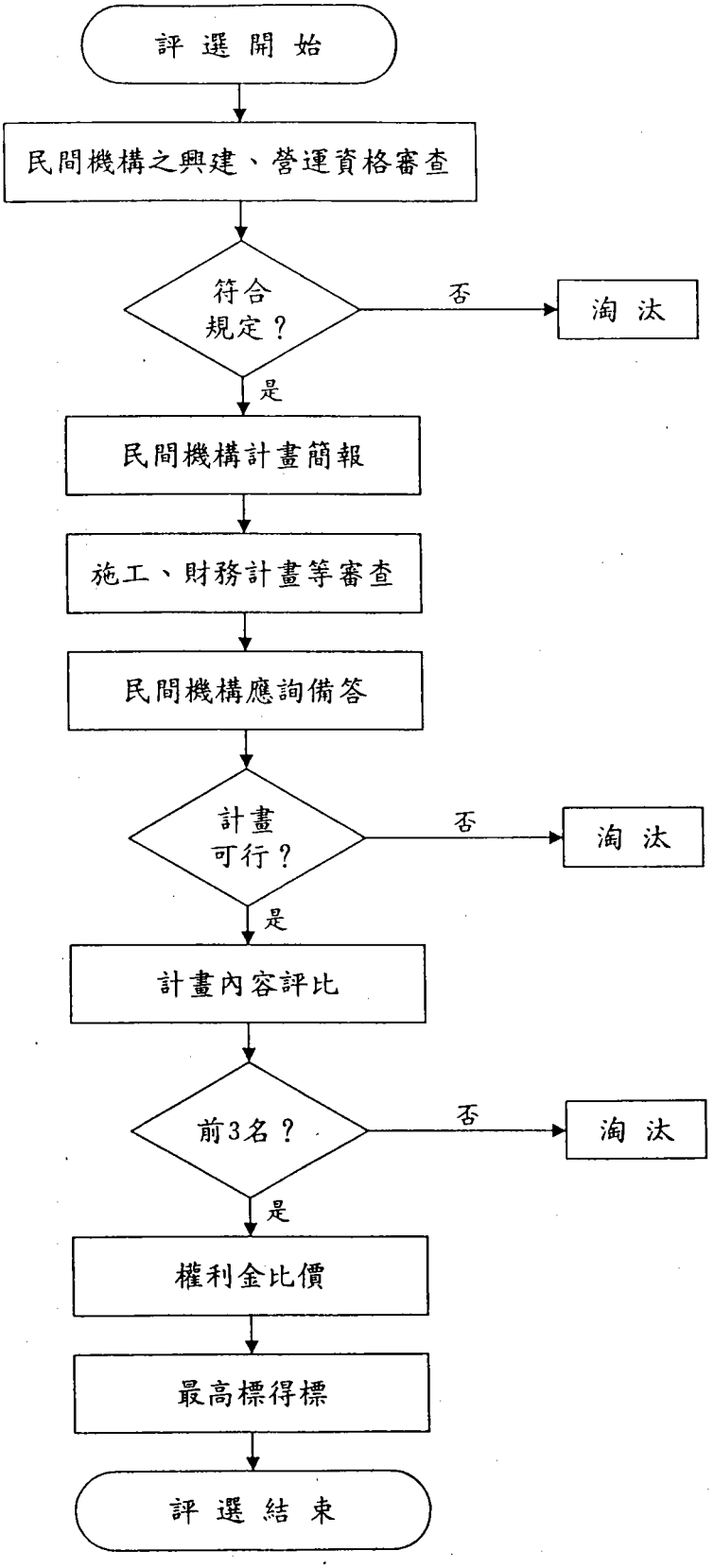


圖 8-3-1 BOT、OT 評選程序方式(一)

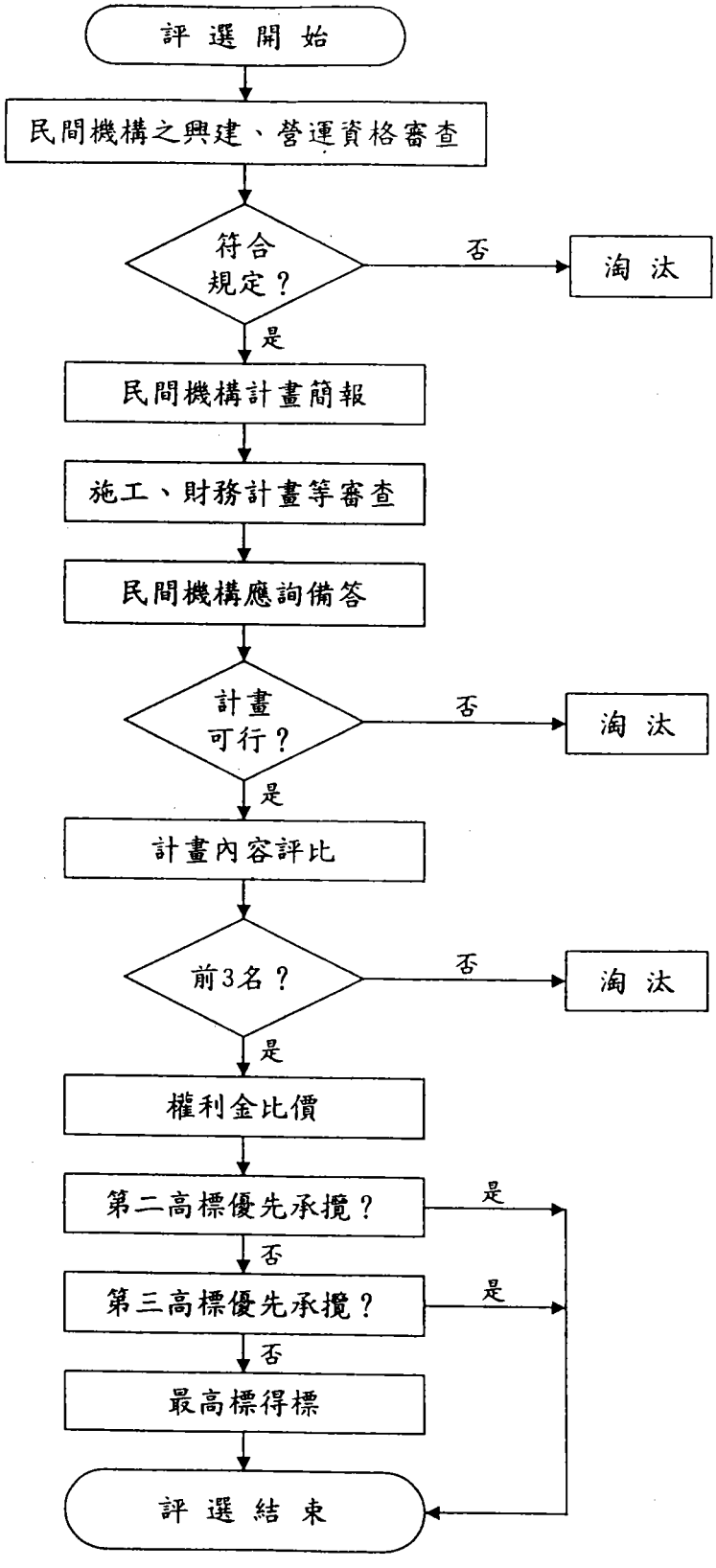


圖 8-3-2 BOT、OT 評選程序方式(二)

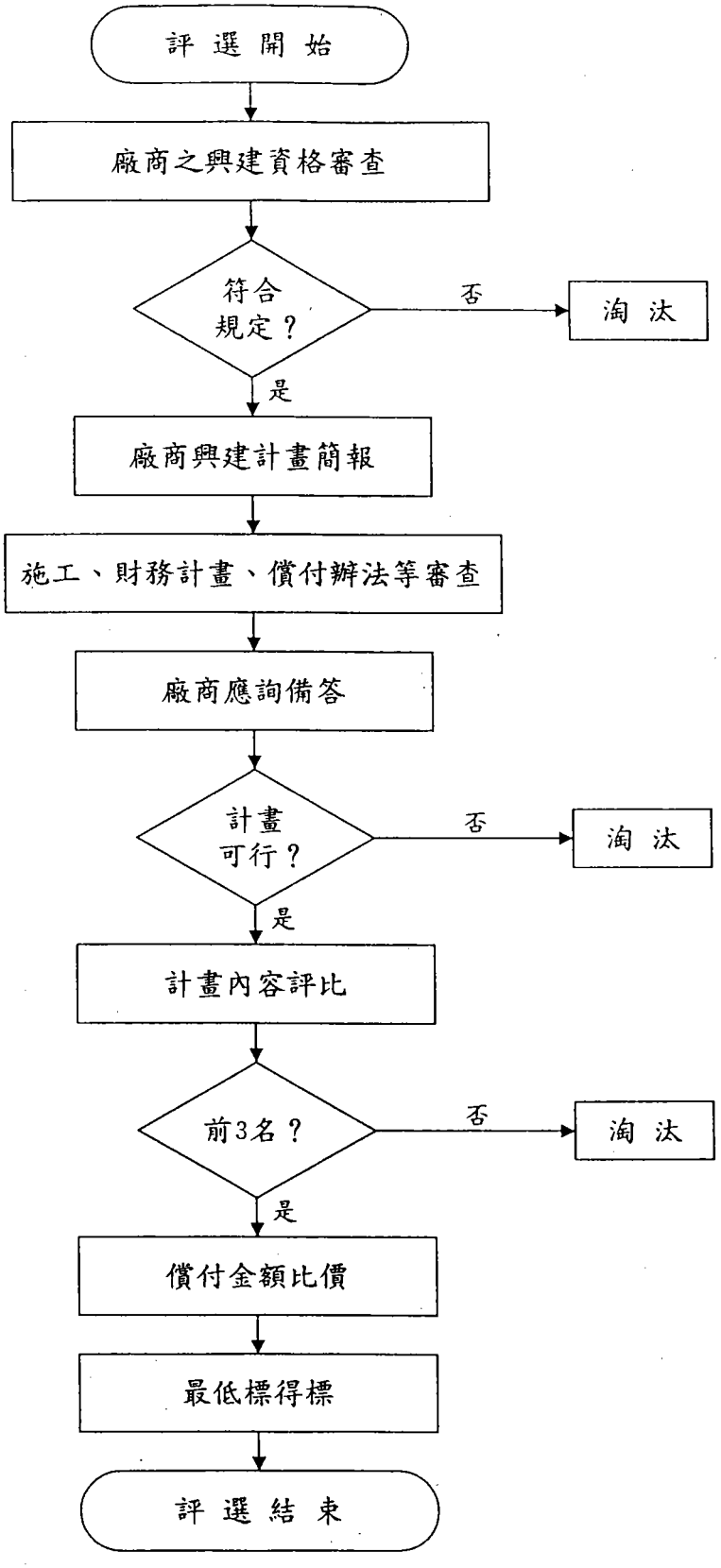


圖 8-3-3 BT 評選程序方式(一)

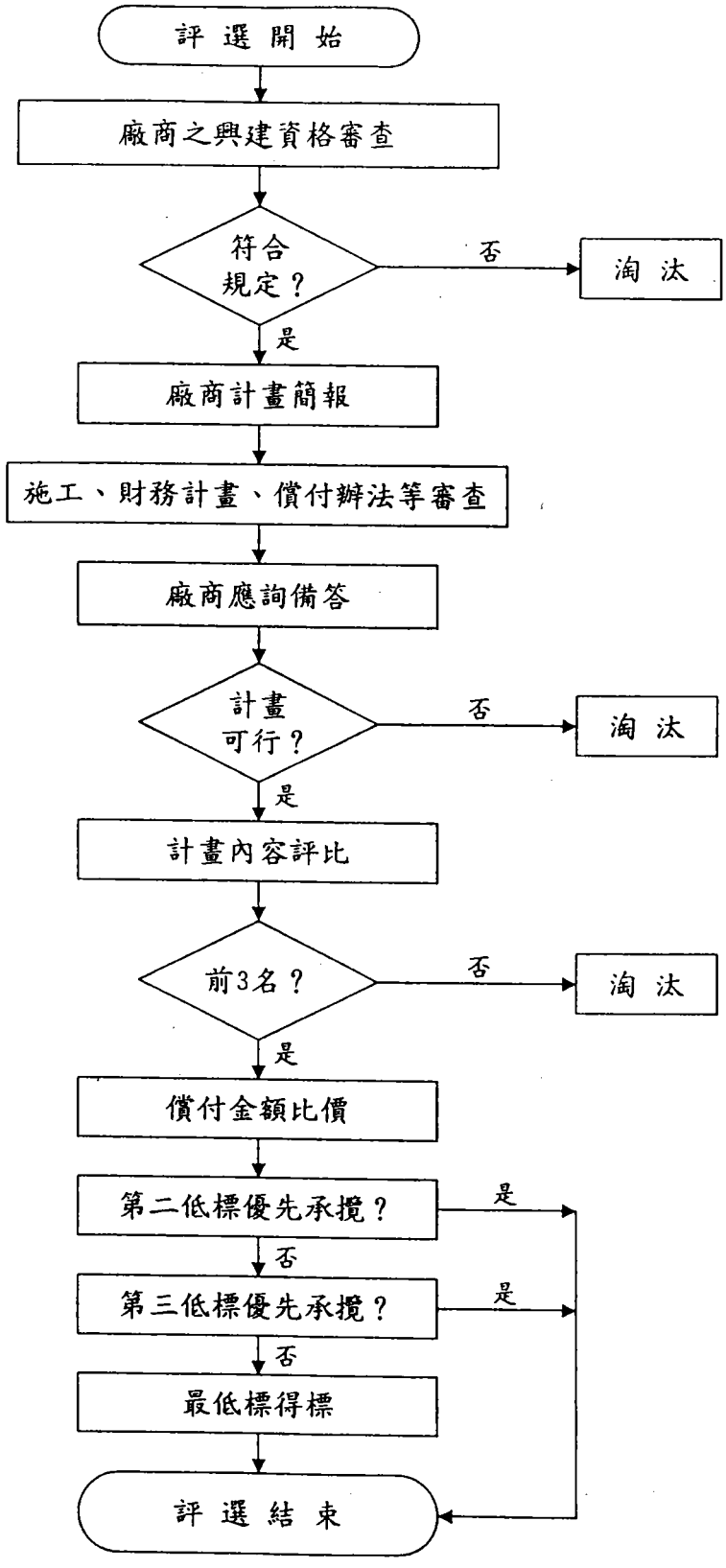


圖 8-3-4 BT 評選程序方式(二)

8.4 遴選規範測試系統之建立

由於國內獎勵民間投資重大建設計畫之政策，尚屬推動之初，現有案例不多，有關國際商港相關設施者幾乎為零。故對於參與投資之廠商資格條件限定，履約保證金之設計，以及評選作業之模式與程序等遴選規範之訂定，並無定例可依循。是以應建立測試系統，以檢討改進訂出標準遴選規範。

此遴選規範之測試流程建議如圖8-4-1 所示，遴選規範研擬前，先邀航商、貨主、業者，舉行座談會，先做初步意見交流；主管機關再做遴選規範草案研擬，規範研擬後建議主管機構邀集學者、專家及相關業者，就規範進行意見交換、溝通並做多方面評估，而後訂定遴選規範，再進行投資案件之民間機構或廠商遴選作業。日後再檢討執行成效，修改規範作為後續類似案件之遴選規範，經往返多次實施後，即可獲得民間投資案件之標準遴選規範。

由於此標準遴選規範為通則式敘述，實際執行時因個案之不同，而有不同之細節項目，各細節項目，本章前幾節均已說明不再重複。茲以碼頭BOT 工程為例，若欲興建為貨櫃碼頭與欲興建為水泥碼頭，兩者考量之評選程式及模式均相同，但各細節項目之重要性則不同，貨櫃碼頭注意的是財務問題，水泥碼頭更注意環境污染問題。故遴選規範之眞義，即在此時顯現，由學者、專家、業者、主管機關意見交換後訂定規範，以避免偏重某一方面之考量，也突顯每一個案可有不同之遴選規範細則，但測試之方法與標準遴選規範是頗為固定。

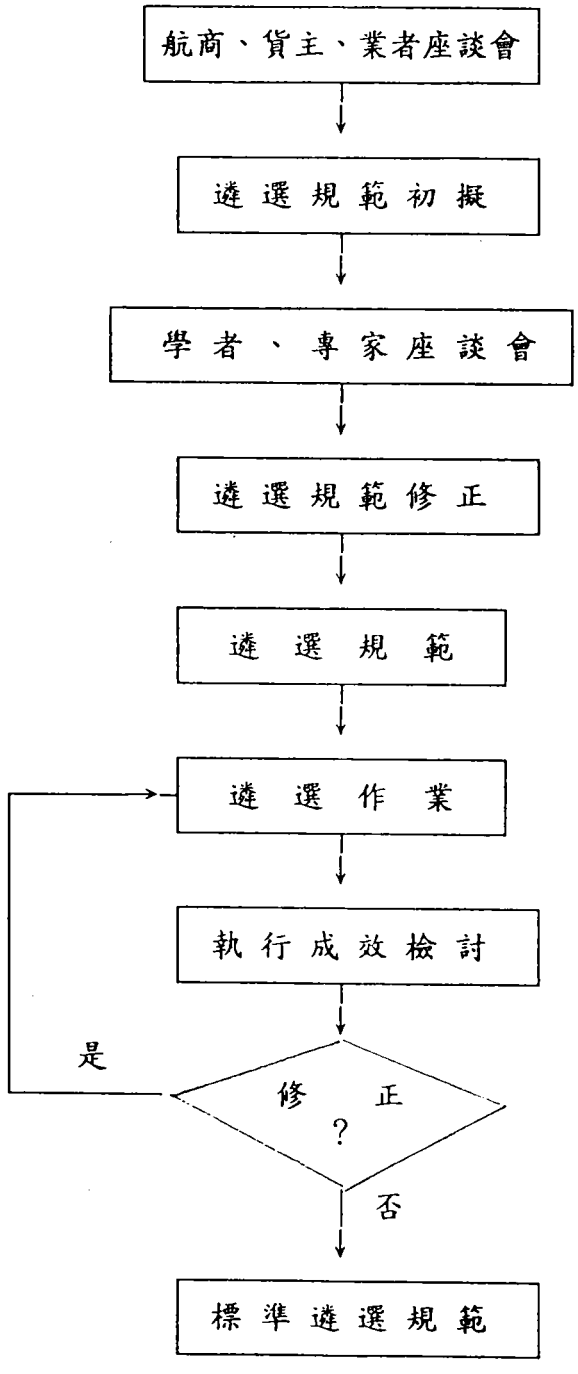


圖 8-4-1 遴選規範測試流程

第 九 章　結論與建議

9.1 結論

一、民間參與投資國際商港建設之計畫，能符合

1. 提供合理利潤之投資建設計畫。
2. 加速國際商港發展計畫。
3. 配合國際商港民營化、自由化、國際化政策之計畫。
4. 提高國際商港營運效率、競爭實力之計畫。

二、傳統商港管理機關兼營運角色，隨港埠民營化政策，商港管理機關恢復純管理角色，興建、租賃棧埠設施之棧埠作業機關，除自用外，並可對外自由承攬相關業務，可發揮自由市場機制。

三、商港法對公私事業機構參與棧埠設施興建、營運無稅捐減免、融資優惠等措施，但民營事業機構可依促產條例第六條規定，引用「民營交通事業，購置設備或技術適用投資抵減辦法」享受設備投資抵減。

促產條例雖有稅捐減免、開發基金等優惠措施，但是否適用國際商港非工業區之興建、營運，未明文規定。

獎參條例則提供稅捐減免、融資優惠、土地租金優惠等措施。

四、採商港法興建之設施，產權屬商港管理機關所有；促產條例興建之設施，產權屬投資人所有；獎參條例興建之設施，可先擁有再移轉，自行規劃、興建於私有土地上之設施，則可永久擁有，不需移轉。

五、獎參條例計畫民間可參與港埠及其設施興建營運，港埠可包含國際商港、國內商港；設施項目適合由民間興建後移轉之項目，如表9.1.1 所示。

獎參條例計畫屬重大交通建設，故獎勵民間參與國際商港建設應以較大規模之建設為優先，表9.1.1 其設施屬較小型者如儲槽、候船室等不宜單獨列入獎參條例計畫，需與碼頭等大型工程計畫一併列入興建移轉範圍。

防波堤、防砂堤等雖不具營運價值，但為加速國際商港建設，可編列預算，如由商港建設費支付等方式，先由廠商興建，商港管理機關再分期逐年償付。

表 9.1.1　獎參條例適合民間興建移轉之商港設施表

設施類別	設施項目
1.港灣設施	(1)各式碼頭、浮筒、繫船平台等。 (2)防波堤、防砂堤、碎波堤、導流堤、閘門、護岸、突堤等。 (3)輔航標誌、信號台等。 (4)油污水收受處理設施。
2.棧埠設施	(1)通棧、倉庫、貨棚、貨櫃場、穀倉、 (2)水泥儲槽、化學品儲槽、油槽等。 (3)船塢、船台、船架、維修廠等。 (4)候船室、行李房、旅客上下船所用之固定棧橋等。 (5)港區聯外鐵路、公路、隧道、停車場等。
3.各專業區附加價值作業設施	各專業區內廠房、倉庫等。

六、依獎參條例及商港法，民間參與國際商港建設有六種方式：

(一)獎參條例

1. BOT (Build、Operate、Transfer；興建、營運、移轉)

—— 主管機關與商港管理機關規劃；民間機構興建、營運。

2. BOO (Build、Own、Operate；興建、擁有、營運)

—— 民間機構規劃、興建、並營運。

3. BT (Build、Transfer；興建、移轉)

—— 廠商興建、商港管理機關分期償付。

4. OT (Operate、Transfer；營運、移轉)

—— 主管機關與商港管理機關規劃、興建；民間機構營運。

(二)商港法

1. 商港法約定興建（興建、免租使用、營運)

—— 主管機關與商港管理機關規劃；公私事業機構約定興建、免租使用並營運。

2. 商港法租賃經營（租賃、營運)

—— 主管機關與商港管理機關規劃、興建；公私事業機構租賃經營。

七、民間參與投資者界定

(一)民間機構—BOT、BOO、OT方式

民間機構（獎參條例第四條），係指依公司法設立之公司；其有政府或公營事業機構投資者，其直接投資、間接投資合計不得高於該公司資本總額20%。

(二)廠商—BT方式

依法設立之公、民營機構（獎參條例第八條第四項）。若為外國公司（獎參條例施行細則第六條），應依公司法規辦理認許並領有分公司執照，或在中華民國境內設代表人辦事處並向經濟部申請備案。

(三)公私事業機構—商港法約定興建、租賃經營

商港法第十二條所稱公私事業機構，於商港法及國際商港棧埠管理規則並無定義；「事業」定義（如公平交易法之事業定義），包括公司、獨資或合夥之工商行號、同業公會暨其他提供商品或服務從事交易之人或團體。故「事業機構」可解釋為獨資、合夥之公司或其他法人組織。

八、各執行方式執行流程

(一)BOT 可分規劃徵求期、契約訂定期、興建期、營運期、移轉期等五階段。

(二)BOO 可分申請期、契約訂定期、興建期、營運期、移交期五階段。

(三)BT可分規劃發包期、契約訂定期、興建期、移轉期、償付期五階段。

(四)OT可分規劃徵求期、契約訂定期、興建期、移轉期四階段。

(五)商港法約定興建分規劃招標期、契約訂定期、興建期、營運期、移交期五階段。

(六)商港法租賃經營分規劃招標期、契約訂定期、營運期、移交期四階段。

九、各執行方式法令依據，參閱表9.1.2 。

表 9.1.2　民間投資執行方式法令依據

執行方式	獎參條例 BOT	獎參條例 BOO	獎參條例 BT	獎參條例 OT	商港法 約定興建	商港法 租賃經營
主要條文	第6條第1款	第6條第3款	第8條	第6條第2款	商港法 第12條	商港法 第12條
相關條文	第7條、第45條	第7條	第6條第1款	第7條、第45條	國際商港棧埠管理規則第69條	國際商港棧埠管理規則第69條

十、依獎參條例，BOT、BOO、BT、OT方式民間投資參與者需使用土地，屬商港管理機關者，由商港管理機關提供，非商港管理機關公有地，依程序辦理撥用；私有地除BOO 自行取得，其餘BOT、BT、OT方式，主管機關報請徵收。

開發方式，公有地（含撥用後之公有地）可以出租或設定地上權方式予民間機構使用，私有地於徵收時載明聯合開發、委託開發或合作經營方式予民間機構開發、興建、營運。

十一、獎參條例獎勵之民間機構，可享受融資、稅捐減免等優惠有：

1. 公有地租金優惠（獎參條例第十條）。
2. 非完全自償計畫補助（獎參條例第二十五條）。
3. 長期優惠貸款（獎參條例第二十六條）。
4. 發行股票、公司債（獎參條例第二十七條）。
5. 營利事業所得稅減免（獎參條例第二十八條）。
6. 營利事業所得稅抵減（獎參條例第二十九條）。
7. 地價稅、房屋稅減免（獎參條例第三十一條）。
8. 免徵進口關稅、進口關稅提供適當擔保(獎參條例第三十條)。

十二、獎參條例計畫最優民間機構或廠商評選方式

1. BOT、OT 方式，由主管機關設甄審委員會審核，最優申請案由主辦機關先擬訂評決方法及評審時程，送甄審委員會審議。
2. BOO 方式由民間機構報請經主管機關審核。
3. BT 方式，按一般決標方式或本研究提議優先承攬制決定之。

十三、許可經營期限，依收取權利金、投資金額、費率收取額度、享受之獎勵措施多寡等組合，並考量設施可使用年限來訂定。

十四、權利金之收取，以符合公平為原則，並具調節民間機構收益，獲益超出預期量歸公共享，虧損則減少收取方式，並配合商港管理機關政策考量收取方式，可有：抽佣式權利金、最低保證式權利金、營收提成式權利金、固定式權利金、上下限式權利金、營收分享式權利金等方式。

十五、商港管理機關對計畫執行能力評估，有對技術能力之評估、獲利能力與風險之估測、資本來源與其成本之估測、環保方面評估。

十六、獎參條例計畫對民間機構，可使用之誘因

1. 公有地租金優惠。
2. 非完全自償計畫補助。
3. 長期優惠貸款。
4. 發行股票、公司債。
5. 營利事業所得稅減免。
6. 營利事業所得稅抵減。
7. 地價稅、房屋稅減免。
8. 免徵進口稅、進口關稅提供適當擔保。
9. 天災受損，提供復舊貸款。

十七、資產移轉方面，正常移轉BOT 、OT方式將現存所有營運資產有償或無償概括移轉主管機關或管理機關。BOO 方式視原契約約定，公有地上設施，亦以有償或無償（贈與）方式移轉主管機關（或商港管理機關）。

興建或營運不善，受處份停止興建或營運六個月以上，仍未改善者，撤銷其興建或營運許可，必要堪用之營運資產，主管機關得強制收買，並移轉核准之民間機構或政府專責機構繼續興建、營運。

十八、主管機關或商港管理機關與民間機構對許可興建、營運契約之議約策略可以風險均攤、不違反法令規定、政策可持續進行、不受政治干預等因素考量。

9.2 建議

一、國際商港吸引民間參與投資建設，須提供予民間合理投資利潤，並可配合獎參條例提供融資、稅捐減免、土地租金優惠等措施，以增加民間投資誘因。

二、民間參與獎參條例計畫或商港法建設營運，其費率宜訂定合理上下限做適當管制，避免業者聯合壟斷抬高費率或削價惡性競爭，造成民間業者投資無法回收導致服務品質下降。

三、同一商港區內，若分別依獎參條例或商港法興建之同類設施，其收費方式與費率若有不同，建請整合收費管理方式，使費率結構可同時適用兩種不同法令依據，以達到公平合理原則。

四、本研究報告適用對象，除各國際商港外及相關輔助港外亦可適用國內商港，如布袋港等。

五、民間機構參與國際商港建設，營運期滿，依獎參條例第四十五條，應將現存所有全部營運資產，以有償或無償方式，概括移轉予主管機關。惟國際商港營運性質特殊，其營運機具（如裝卸、搬運機具等），可由民間自備，且未來商港管理機關不參與營運，非必要營運資產，不宜列入移轉項目，以避免商港管理機關派員維修，徒增商港管理機關困擾。甚至可採僅提供素地供民間機構興建管理，營運期滿，民間機構自行拆除清運，還商港管理機關原先素地，商港管理機關再與主管機關規劃重新徵求民間參與興建營運。

六、商港管理機關民營化腳步宜加快，並解決簡便海關作業檢查，EDI作業儘速推動，聯外交通道路改善等，建立完善港埠作業空間，吸引民間加入國際商港建設行列。

七、現行招標、決標作業方式，採最低標制，若廠商削價競標而投標，可能導致施工不良，工程品質下降等缺點，合理標制又欠缺法源依據，未來可採本研究之最低價得標型（標購型）、次低標價決標型（標購型），最高標得標型（標售型）、次高標價決標型（標售型）等方式，較易趨進合理標，且不易造成圍標。惟優先承攬制決標方式其適用範圍以確定興建項目為主，相關計畫是否採行，建議由規劃單位再評估其可行性。

八、權利金之收取，以符合公平為原則，並具調節民間機構收益，獲益超出預期量歸公共享，虧損則減少收取，並配合商港管理機關政策考量之收取方式。

附　錄

附錄一　獎勵民間參與交通建設條例及其子法

附錄二　政府採購法草案

附錄三　行政院公共工程委員會處理公共工程爭議暫行作業要點

附錄四　行政院公共工程委員會公共工程爭議處理委員會設置要點

附錄五　推動政府機關招標資訊公告暫行辦理要點

附錄六　「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」訪談記錄

附錄七　「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」航商座談會會議紀錄

附錄八　「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」期末報告審查會議紀錄

附錄九　參考書目

附　錄　一

獎勵民間參與交通建設條例及其子法

附　錄　一

獎勵民間參與交通建設條例及其子法

壹、獎勵民間參與交通建設條例 ---------- A-2

貳、獎勵民間參與交通建設條例子法

一、民間機構參與交通建設進口貨物免徵及分期繳納關稅辦法 ---- A-13

二、獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限建辦法 ---------- A-18

三、交通部民間投資交通建設案件甄審委員會組織及評審辦法 ---- A-22

四、獎勵民間參與交通建設使用土地上空或地下處理及審核辦法 -- A-24

五、民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法 ---------- A-29

六、民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法 ---------- A-35

七、獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法 ---------- A-37

八、民間機構參與交通建設減免地價稅房屋稅及契稅標準 -------- A-38

九、民間機構參與交通建設免納營利事業所得稅辦法 ---------- A-40

十、獎勵民間參與交通建設條例施行細則 ---------- A-44

十一、政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法 -- A-52

壹、獎勵民間參與交通建設條例

中華民國八十三年十二月五日總統華總(一)義字第七四四六號令制定發布公佈施行

第一章　總則

第一條　爲獎勵民間參與交通建設，提升交通服務水準，加速社會經濟發展，特制定本條例。

第二條　獎勵民間參與交通建設，依本條例之規定。本條例未規定者，適用其他有關法律之規定。

第三條　本條例所稱主管機關：在中央爲交通部；在省(市)爲省(市)政府，在縣(市)爲縣(市)政府。

本條例所定事項，涉及目的事業主管機關職掌者，由主管機關會同目的事業主管機關辦理。

第四條　本條例所稱民間機構，係指依公司法設立之公司；其有政府或公營事業機構投資者，其直接投資間接投資合計不得高於該公司資本總額百分之二十。

第五條　本條例之獎勵，以下列重大交通建設之興建、營運爲範圍：

一、鐵路。

二、公路。

三、大眾捷運系統。

四、航空站。

五、港埠及其設施。

六、停車場。

七、觀光遊憩重大設施。

八、橋樑及隧道。

第六條　本條例適用之對象，以民間機構依下列方式之一參與前條交通建設爲限：

一、由政府規劃之交通建設計畫，經核准由民間機構投資興建及營運其一部或全部者。

二、由政府興建完成之交通建設，經核准由民間機構投資營運其一部或全部者。

三、由民間機構自行規劃之交通建設計畫，經政府依法審核，准其投資興建營運者。

第七條　主管機關視交通建設個案特性，得基於公平競爭原則許可民間機構於一定期限內經營交通建設，並得向其收取權利金。

前項權利金收取之相關事項應於投資契約中明定。

第八條　第五條所定之交通建設，主管機關得由廠商提供資金興建，並於完工後分期償付建設經費。

主管機關以前項方式興建交通建設者，應於實施前將建設及財務計畫，報請行政院核定或由各該地方政府自行核定，並循預算程序編列賒借及建設計畫預算，據以辦理發包興建。

前項發包興建工程，其經工程主辦機關完成估驗者，視同該估驗部分之賒借及建設計畫均已執行。

第一項所稱廠商，係指依法設立之公、民營機構。

第二章　用地取得與開發

第九條　本條例所獎勵交通設之交通用地，涉及都市計畫變更者，主管機關應協調都市計畫主管機關依都市計畫法第二十七條規定辦理變更；涉及非都市土地使用變更者，於報准徵收或撥用取得土地後，依法辦理變更編定。

前項交通用地，係指路線、場站、交流道、服務區及第五條相關附屬設施所需之用地。

第十條　本條例所獎勵交通建設之交通用地及依第十二條規定區段徵收範圍內之土地，屬公有土地者，主管機關依程序辦理撥用後，得訂定期限出租或設定地上權與民間機構使用，不受土地法第二十五條及國有財產法第二十八條之限制，其租金得予優惠。

前項租金優惠辦法由交通部會同財政部定之。

第十一條　本條例所獎勵交通建設之交通用地，屬私有土地者，主管機關得視交通建設之需要，依法報請徵收，並得於徵收計畫書載明辦理聯合開發、委託開發、合作經營或依前條規定出租或設定地上權與民間機構開發、興建、營運。

第十二條　主管機關應會商都市計畫、地政等有關機關，得於具都市發展潛力地區之路線、場站、交流道、服務區、轉運區、港埠及其設施、觀光遊憩設施、橋樑及隧道與其毗鄰地區劃定範圍，報經行政院核定後，先行依法辦理區段徵收，並於區段徵收公告期滿後一年內，發布實施都市計畫進行開發，不受都市計畫法第五十二條之限制。

依前項規定劃定爲區段徵收範圍內土地，經規劃整理後，除依下列規定方式處理外，並依區段徵收相關法令處理：

一、路線、場站、交流道、服務區、橋樑及隧道及相關附屬設施等交通用地無償登記爲國有或省(市)縣（市）所有。但大眾捷運系統之土地產權，依大眾捷運法之規定。

二、轉運區、港埠及其設施、觀光遊憩設施所需土地依開發成本讓售與主管機關。

三、其餘可供建築用地，由主管機關會同省（市）或縣（市）政府依所負擔開發總成本比例協議處理之。

主管機關依前項取得之土地，得依第十條、第十五條規定出租或設定地上權與民間機構或逕爲使用、收益及處分，不受土地法第二十五條及國有財產法第二十八條之限制；其處理辦法另定之。

第十三條　爲加速第十一條交通用地之取得，主管機關得協調公有土地管理機關或公營事業，就其管理或所有土地訂定開發計畫，依法開發、處理，並提供開發計畫範圍內一定面積之土地、建築物，准由未領補償費之被徵收土地所有權人就其應領補償費折算土地、建築物領回。

前項被徵收土地未領地價之補償費及開發土地後應領土地、建築物。

第十四條　主管機關爲有效利用交通土地，得協調內政部或省(市)政府，於調整或適度放寬土地使用分區管制或區域土地使用管制後，開發、興建供下列事業使用：

一、運輸服務業、商業。

二、停車場業。

三、交通工具維修業。

四、加油站業。

第十五條　本條例所獎勵之民間機構得以承租或設定地上權方式取得第十二條土地辦理開發，並得於該土地上經營前條規定之事業。其所得爲該交通建設之附屬事業收入，應計入該交通建設整體財務收入中。經營前項事業，依法令需經其他有關機關核准者，並應申請核准之。

第十六條　第十一條及第二十三條規定徵收之土地，其使用期限應依照核准之計畫期限辦理。主管機關未核准計畫期限使用者，原土地所有權人得於核准計畫期限屆滿之次日起五年內，向該管縣（市）地政機關申請照原徵收價額收回其土地。

第十七條　本條例所獎勵交通建設之交通用地，主管機關報經上級機關核准後，應通知該用地所在之直轄市或縣(市)政府公告禁止下列事項：

一、土地移轉、分割、設定負擔。

二、建築改良物之新建、增建、或改建，及採取土石或變更地形。

前項禁止期間，不得逾二年。

第十八條　爲維護本條例所獎勵交通建設興建及營運之安全，主管機關對該交通建設毗鄰之公、私有建築物與廣告物，得商請當地直轄市或縣（市）政府勘定範圍，公告禁止或限制建築及樹立，不受都市計畫土地使用分區管制或區域土地使用管制之限制。其範圍內建築中或原有之建物、廣告物及其他障礙物有礙興建或營運安全者，主管機關得指示或商請當地主管建築機關，依法限期修改或拆除；逾期不辦理者，逕行強制拆除之。但應給與相當補償，對補償有異議，應報請上級主管機關核定後爲之。

前項禁建、限建辦法，由交通部會同內政部定之。

第十九條　民間機構興建本條例所獎勵之交通建設，需穿越公、私有土地之上空或地下，應與該土地管理機關或所有權人就其需用之空間範圍協議取得地上權。其屬公有土地而協議不成時，得由民間機構報請主管機關核轉行政院核定，不受土地法第二十五條之限制；其屬私有土地而協議不成時，準用徵收規定取得地上權後，租與民間機構使用，其租金優惠準用第十條之規定。

前項土地因交通建設路線之穿越，致不能爲相當使用時，土地所有權人得自施工之日起至開始營運後一年內，向主管機關請求徵收土地所有權，主管機關不得拒絕；徵收土地之地價依法補償之。但原設定地上權取得之對價，應扣除之。

前二項土地上空或地下使用之程序、使用範圍、界線之劃分及地上權之設定、徵收、補償、登記之審核辦法，由交通部會同內政部定之。

第二十條　本條例所獎勵之民間機構於市區道路、公路、鐵路、其他交通系統或公共設施之上、下興建交通建設時，應預先向各該管主管機關申請許可，如需共架、共構興建時，主管機關應協助民間機構獲得各該主管機關同意後，始得辦理。申請許可未獲同意或協調不成時，應敘明理由報請主管機關層轉行政院核定後辦理。

第廿一條　本條例所獎勵之民間機構爲勘測、鑽探、施工及維修必要，經主管機關許可於十五日前通知公、私有土地或建築物所有人、占有人、使用人或管理人後，得進入或使用公、私有土地或建築物，其所有人、占有人、使用人或管理人不得拒絕。但情況緊急，遲延即有發生重大公共利益損害之虞者，得先行進入或使用。

依前項但書規定進入或使用私有土地或建築物時，應會同當地村、里長或警察到場。

第一項土地或建築物因進入或使用而遭受損失時，應與補償。如對補償有異議時，應報請其主管機關核定後爲之。

第廿二條　依前條規定使用公、私有土地或建築物，有拆除建築物或其他工作物全部或一部之必要者，民間機構應先報請主管機關，經主管機關商請當地主管建築機關依法令所有人、占有人或使用人拆除之；如緊急需要或逾期不拆除者，主管機關得逕行或委託當地建築主管機關強制拆除之。

前項拆除及因拆除所遭受之損失應給與相當之補償；對補償有異議時，應報請其主管機關核定後爲之。

第廿三條　經主管機關會同有關機關核定爲興建本條例所獎勵交通建設所需之取、棄土區，主管機關得予徵收或撥用後，以租用或設定地上權之方式提供民間機構使用。

民間機構依前項規定使用取、棄土區時，應事先擬具取、棄土計畫，送經主管機關會同有關機關核定後爲之。

第一項土地如係徵收取得者，於取、棄土完成後，應由主管機關通知土地所有權人於六個月內依原徵收價額買回。逾期不買回者，視爲放棄其買回權。

第一項及第三項不受國有財產法第二十八條之限制。

第廿四條　本條例所獎勵之民間機構，因施工需要，得報請主管機關協調管理機關同意，使用河川、溝渠、涵洞、堤防、道路、公園及其他公共使用之土地。

第三章　融資與稅捐優惠

第廿五條　本條例所獎勵之交通建設，經甄審委員會評定其建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力者，得就其非自償部分由政府補貼其所需貸款利息或投資其建設之一部。

前項補貼利息或投資建設辦法，由交通部會同財政部擬訂，報請行政院核定之。

第一項補貼利息及投資建設，由主管機關編列預算爲之。

第廿六條　主管機關視交通建設資金融通之必要，得洽請金融機構給與本條例所獎勵民間機構長期優惠貸款，其貸款期限及授信額度不受銀行法第三十三條之三、第三十八條及第八十四條之限制。

前項長期優惠貸款利息之差額，由主管機關編列預算補貼之。

第一項長期優惠貸款辦法由交通部會同財政部定之。

第廿七條　本條例所獎勵之民間機構，經主管機關核准營運並辦理股票公開發行後，不論其股票是否上市，均得發行公司債。前項公司債發行審核辦法由交通部會同經濟部及財政部擬訂，報請行政院核定之。

第廿八條　本條例所獎勵之民間機構，得自各該交通建設開始營運後有課稅所得之年度起，最長以五年爲限，免納營利事業所得稅。

適用前項獎勵之民間機構，得自各該交通建設開始營運後有課稅所得之年度起，四年內自行選定延遲開始免稅之期間；其延遲期間最長不得超過三年，延遲後免稅期間之始日，應爲一會計年度之首日。

第一項實際適用免稅之範圍及年限，由財政部會商交通部擬訂，報請行政院核定之。

第廿九條　本條例所獎勵之民間機構，得在下列支出金額百分之五至百分之二十限度內，抵減當年度應納營利事業所得稅額；當年度不足抵減時，得在以後四年度內抵減之：

一、投資於興建、營運設備或技術。

二、購置防治污染設備或技術。

三、投資於研究與發展、人才培訓之支出。

四、其他經行政院核定之投資支出。

前項投資抵減，其每一年度得抵減總額，以不超過該公司當年度應納營利事業所得稅額百分之五十爲限。但最後年度抵減金額，不在此限。

第一項各款投資抵減之適用範圍、施行期限及抵減率，由財政部會商交通部擬訂後，報請行政院定之。

第三十條　本條例所獎勵之民間機構，進口供其興建交通建設使用之營建機器、設備、施工用特殊運輸工具、訓練器材及其所需之零組件，經交通部證明屬實，並經經濟部證明在國內尚未製造供應者，免徵進口關稅。

本條例所獎勵之民間機構，進口供其經營交通建設使用之營運機器、設備、訓練器材、電聯車、高速鐵路車輛及其所需之零組件，經交通部證明屬實，其進口關稅得提供適當擔保，於開始營運之日起，一年後分期繳納。

本條例所獎勵之民間機構，進口第一項規定之器材，如係國內已製造供應者，經交通部證明屬實，其進口關稅得提供適當擔保，於完工之日起，一年後分期繳納。

依第二項及第三項規定辦理分期繳納關稅案件，於稅款繳清前，變更原目的以外之用途者，撤銷原核定之分期繳納期限，追繳關稅，並依關稅法第五十一條之規定辦理。

第一項至第三項之免徵及分期繳納關稅辦法，由財政部會商交通部定之。

第卅一條　本條例所獎勵之民間機構在興建或營運期間，供其直接使用之不動產應課徵之地價稅、房屋稅及取得時應課徵之契稅，得予適當減免。

前項減免之標準，由財政部會商交通部擬訂，報請行政院核定之。

第卅二條　本條例所獎勵之民間機構，營運期間因天然災變而受重大損害時，主管機關應協調金融機構辦理重大天然災害復舊貸款。

第卅三條　個人或營利事業，原始認股或應募本條例所獎勵之民間機構因創立或擴充而發行之記名股票，其持有股票時間達二年以上者，得以其取得該股票之價款百分之二十限度內，抵減當年度應納綜合所得稅額或營利事業所得稅額；當年度不足抵減時，得在以後四年度內抵減之。

前項投資抵減，其每一年度得減總額，以不超過該個人或營利事業當年度應納綜合所得稅額或營利事業所得稅額百分之五十爲限。但最後年度抵減金額，不在此限。

第卅四條　本條例獎勵之民間機構所經營之附屬事業，不適用本章之規定。

第四章　申請與審核

第卅五條　依第六條第一款或第二款方式由民間機構投資興建、營運之交通建設，主管機關應將該建設之興建、營運規劃內容及投資者之資格條件等相關事項，公告徵求民間參與。

投資興建、營運交通建設之申請人，應於公告期限屆滿前，向主管機關申購相關規劃資料。

第卅六條　參與興建、營運交通建設之申請人，應於前條公告所定期限屆滿前備妥資格文件、土地使用計畫、興建計畫、營運計畫、財務計畫及其他公告規定資料，向主管機關提出申請。

第卅七條　主管機關爲審核申請案件，應設甄審委員會，就申請人之興建或營運能力、公司組織健全性、財物計畫可行性、附屬事業之收入、權利金支付額度及要求政府投資補貼等事項，依公平公正之原則，擇優評審之。

前項評審期限，依個案決之，並應通知申請人。

第一項甄審委員會之組織及評審辦法，由各級主管機關會同相關主管機關定之。甄審委員應有三分之一以上爲專家、學者，甄審過程應公開爲之。

第卅八條　民間機構經主管機關評定爲最優申請案件者，應自接獲通知之日起，按評定規定時間籌辦，並與主管機關完成興建、營運之簽約手續，依法興建、營運。

第卅九條　民間機構依第六條第三款規定依法申請自行規劃參與交通建設，應擬具土地使用計畫、興建營運計畫、財務計畫及其他法規規定文件，報經主管機關審核通過後，並按規定時間依主管機關核定之土地使用計畫，經自行或政府協助取得土地所有權或使用權後，始得依法興建、營運。

第五章　監督與管理

第四十條　本條例所獎勵交通建設之營運費率，民間機構得參照下列因素，於投資申請案財務計畫內，擬訂收費費率標準與其調整時機及方式：

一、規劃、興建、營運及財務等成本支出。

二、營運及附屬事業收入。

三、許可年限。

四、權利金之支付。

五、物價水準。

六、市場競爭。

七、其他有關因素。

前項民間機構擬訂之收費費率標準與調整時機及方式，應依法報請主管機關核定後公告實施。

主管機關爲前項核定時，應經各該費率委員審議。

第四十一條　本條例所獎勵之民間機構，於營運期間，其實際營收、支出與原核定財務計畫所載營收、支出之差距達一定標準者，得報請或逕由主管機關調整其權利金之繳納額度。

前項差距標準與權利金調整方式，由主管機關定之。

第四十二條　民間機構依本條例取得興建、營運交通建設之權利，不得轉讓、出租或爲民事執行之標的；其因興建、營運所取得之資產、設備，非經主管機關同意，不得轉讓、出租或設定負擔；違反者，其轉讓、出租或設定負擔之行爲無效。

第四十三條　本條例所獎勵之民間機構，於興建或營運期間，如有施工進度嚴重落後，工程品管重大違失、經營不善或其他重大情事發生，主管機關得爲下列處理：

一、限令定期改善。

二、逾期不改善或改善無效者，停止其興建或營運一部或全部。

三、受停止興建或營運處分六個月以上仍未改善者，撤銷其興建或營運許可。

前項之處理於情況緊急，遲延即有損害重大公共利益或交通安全之虞者，得令其停止興建或營運之一部或全部。

依第一項、第二項停止其營運一部或全部或撤銷其營運許可時，主管機關應採取適當措施，經續維持運輸服務，不使中斷。必要時，並得予以強制接管營運，其接管營運辦法由交通部另定之。

第四十四條　本條例所獎勵之民間機構，經撤銷興建或營運許可者，其因本條例規定取得之土地地上權及租約應予終止；其必要且堪用之營運資產及興建中之工程，主管機關得強制收買之。

主管機關依前項規定強制收買之營運資產或興建中之工程，得移轉其他依法核准之民間機構繼續興建或營運，或由指定之政府專責機構興建、營運。

第四十五條　本條例所獎勵之民間機構於第七條定許可經營期限屆滿時，應將現存所有全部營運資產，依原許可條件有償或無償概括移轉予主管機關。

第六章　附則

第四十六條　由主管機關設置之興建、營運專責機構，其辦理本條例所獎勵交通建設，準用第二章之規定。

第四十七條　依第六條第三款規定自行規劃參與交通建設之民間機構，不適用關於第二章第十條至第十三條、第十六條、第十七條、第十九條、第二十三條、第四章第三十五條至第三十八條及第五章第四十五條之規定。

第二章第九條、第十四條、第十五條之規定於依第六條第三款規定自行規劃參與交通建設之民間機構準用之。

第四十八條　本條例施行細則，由交通部擬訂，報請行政院核定之。

第四十九條　本條例自公布日施行。

貳、獎勵民間參與交通建設條例子法

一、民間機構參與交通建設進口貨物免徵及分期繳納關稅辦法

中華民國八十四年六月二十日財政部台財關字第八四一七二四五九三號令訂定發布

第一條　本辦法依獎勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第三十條第五項規定訂定之。

第二條　本條例所獎勵之民間機構進口下列在國內尚未製造供應之貨物，供其興建交通建設使用者，得依本辦法規定申請免徵關稅：

(一)、營建機器、設備及其所需之零組件。

(二)、施工用特殊運輸工具及其所需之零組件。

(三)、訓練器材及其所需之零組件。

本條例所獎勵之民間機構進口下列貨物，供其經營交通建設使用者，得依本辦法規定申請分期繳納關稅：

(一)、營運機器、設備及其所需之零組件。

(二)、訓練器材及其所需之零組件。

(三)、電聯車、高速鐵路車輛及其所需之零組件。

本條例所獎勵之民間機構進口第一項所列貨物，如係國內已製造供應者，得依本辦法規定申請分期繳納關稅。

前三項貨物以自行進口供自用者爲限。其進口之零組件，須委託其他廠商代加工、裝配或製造者，應經交通主管機關核轉財政部同意。

第三條　民間機構依前條規定申請免徵或分期繳納關稅者，應於首批貨物進口前，檢具下列文件向交通部申請核備：

(一)、依本條例第六條規定取得之核准文件影本。

(二)、核准計畫案內預計進口貨物總表，載明合計金額及預定最後進口日期；其爲分期興建分期進口者，應包括各該期之最後進口日期。

前項核備之最後進口日期，如因事實需要，於到期前，得向交通部申請延長之。但延長期限最長不得超過三年。

第一項核備計畫案內預計進口貨物，如因修正原計畫，致有變更者，應於核備最後進口日期前，向交通部申請核備，其爲分期興建者，得於各該期貨物核備最後進口日期前申請之。但變更貨物、規格或減少數量者，不在此限。

交通部依本條核備之案件，其核備函應載明該案之交通主管機關，並以副本抄送該交通主管機關與財政部及各地區關稅局。

第四條　民間機構未依第三條規定經交通部核備前，已進口放行之貨物，不得補辦核備，申請免徵或分期繳納關稅。

第五條　民間機構依第二條第一項規定申請免徵關稅者，應於貨物進口前，檢具下列文件，分別向核備函載明之交通主管機關申請核發民間機構興建交通建設進口貨物免徵關稅案件審核證明表及向經濟部申請核發國內尚未製造供應證明文件。

(一)、交通部核發之核備函影本。

(二)、整批或分批進口貨物免稅清表。

(三)、貨物型錄、說明書或設計流程圖。

第六條　民間機構依第二條第一項規定申請免徵關稅者，於貨物進口時，應檢具下列文件，向進口地海關申請：

(一)、民間機構興建交通建設進口貨物免徵關稅案件審核證明。

(二)、國內尚未製造供應證明文件。

民間機構未即時檢具前項證明文件，而能補正者，依關稅法第五條之一第三項規定，海關得依民間機構之申請，准其繳納相當金額之保證金，先行驗放，並限期由民間機構補辦手續，逾期未補辦者，沒入其保證金。

第七條　民間機構免徵關稅之進口貨物，因轉讓，或復運出口委託他人加工、裝配或製造等變更用途，致與免徵關稅之條件或用途不符者，原進口之民間機構或現貨物持有人，應自轉讓或變更用途之翌日起三十日內，向原進口地海關按轉讓或變更用途時之價格與稅率補繳關稅。但有下列情事之一者，不在此限。

（一）、逾財政部規定年限者。

（二）、經交通主管機關核轉財政部同意，轉讓合於本條例獎勵之民間機構供其興建交通建設使用者。

（三）、經交通主管機關核轉財政部同意復運出口者。

（四）、經交通主管機關核轉財政部同意委託其他廠商代爲加工、裝配或製造後，仍供興建交通建設使用者。

第八條　不依前條規定補繳關稅者，依關稅法第五十條規定補繳關稅及處以應補稅額一倍之罰鍰。

依前條規定應補繳之關稅延不繳納者，依關稅法有關規定加徵滯納金。

第九條　民間機構經交通主管機關撤銷興建許可而有下列情事之一者，其原免徵關稅之進口貨物，免按撤銷興建許可時之價格與稅率補徵關稅：

（一）、有第七條但書第一款或第二款所列情事者。

（二）、經交通主管機關依本條例第四十四條第二項規定強制收買後，移轉合於本條例獎勵之民間機構供其繼續興建交通建設使用者。

第十條　民間機構依第二條第二項或第三項規定申請分期繳納關稅者，應於貨物進口前，檢具下列文件，向核備函載之交通主管機關申請核發民間機構經營交通建設申請進口貨物分期繳納關稅案件審核證明表：

（一）、整批或分批進口貨物分期繳納關稅清表。

（二）、貨物型錄、說明書或設計流程圖。

第十一條　民間機構依第二條第二項或第三項規定申請分期繳納關稅者，應於貨物進口時，檢具民間機構經營交通建設進口貨物分期繳納關稅案件審核證明表，向進口地海關申請。

第十二條　核准分期繳納進口關稅之案件，其納稅義務人應提供下列各款擔保之一向海關辦理分期繳納進口關稅。

(一)、政府發行之公債券。

(二)、銀行定期存款單。

(三)、信用合作社定期存款單。

(四)、信託投資公司一年以上普通信託憑證。

(五)、授信機構之保證。

(六)、由經營外匯銀行保兌之外國銀行開具以海關爲受共益人之信用狀。

前項第一款至第四款之擔保應設定質權於海關，並經銀行、信用合作社、信託投資公司拋棄行使抵銷權，第五款之保證，保證人應拋棄先訴抗辯權。

第十三條　民間機構進口合於第二條第二項規定之貨物，應繳納進口關稅在新台幣一百萬元以上者，得申請自該交通建設開始營運之日起屆滿一年後，分六十個月平均繳納，每月應繳納之金額不得低於新台幣一百萬元。但最後一個月不在此限。

民間機構進口合於第二條第三項規定之貨物，應繳納進口關稅在新台幣一百萬元以上者，得申請自該交通建設完工之日起屆滿一年後，分六十個月平均繳納，每月應繳納之金額不得低於新台幣一百萬元。但最後一個月不在此限。

民間機構依第二條第二項或第三項規定申請分期繳納關稅案件，如爲分期興建、分期進口者，按各該期實際應繳納進口關稅及各該期開始營運或完工之日期分別計算。

第十四條　依本辦法規定分期繳納關稅者，民間機構應於開始營運或完工之日起十個月內，檢具交通主管機關證明實際開始營運或完工日期之文件，向海關申報。

第十五條　經核准分期繳納關稅案件，逾期未繳者，依關稅法規定加徵滯納金，並向納稅義務人追繳或向保證人追償。

經核准分期繳納關稅案件，連續三期未繳納者，除撤銷原核定繳納期限，其應徵之滯納金自開始欠繳關稅之翌日起算外，並向納稅義務人追繳或向保證人追償。

第十六條　核准分期繳納關稅之進口物，於稅款繳清前，變更原目的以外之用途者，撤銷原核定之分期繳納期限，追繳關稅，並依關稅法規定加徵滯納金。但經交通主管機關核轉財政部同意轉讓合於本條例獎勵之民間機構供其興建或經營者，准由受讓機構繼續分期繳納關稅。

前項准予繼續分期繳納之關稅，以海關原核定未到期部分爲限；其已到期應納稅款，准由受讓機構應先一次繳清。

第十七條　交通主管機關依規定撤銷民間機構之興建或營運許可時，應通知財政部及進口地海關，進口地海關應於接獲通知後，就其原核定分期繳稅之貨物，按其未到期部分一次追繳。但有下列情事之一者，准由受讓機構繼續分期繳納關稅。

(一)、經交通主管機關核轉財政部同意轉讓合於本條例獎勵之民間機構供其興建或經營者。

(二)、經交通主管機關依本條例第四十四條第二項規定強制收買後移轉合於依本條例獎勵之民間機構供其繼續興建或經營者。

第十八條　本辦法第五條進口貨物免稅清表、民間機構興建交通建設進口貨物免徵關稅案件審核證明表及第十條進口貨物分期繳納關稅清表、民間機構經營交通建設申請進口貨物分期繳納關稅案件審核證明表之格式，由財政部會商交通部訂定並公告之。

第十九條　本辦法自發布日施行。

二、獎勵民間參與交通建設毗鄰地區禁限建辦法

中華民國八十四年七月十五日交通部交路發字第八四二七令內政部台（84）內營字第八四八〇〇三二號令會銜發布

第一章　總則

第一條　本辦法依獎勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第十八條規定訂定之。本辦法未規定者，適用其他有關法令之規定。

第二條　本辦法適用於本條例第五條所列之鐵路、公路、大眾捷運系統、航空站、港埠及其相關設施等五類交通建設。

第三條　交通建設毗鄰地區之禁建，係指在禁建範圍內不得爲下列行爲：

（一）、建築物之建造。

（二）、障礙物之堆置。

（三）、土石方工程或蓄水圍堤之開挖。

（四）、廣告物之設置。

（五）、其他足以妨礙交通建設興建及營運安全之行爲者。

前項行爲經主管機關認定於採取必要措施後，得予以許可，不在此限。

第四條　交通建設毗鄰地區之限建，係指在限建範圍內爲前條第一項各款之行爲時，應經當地直轄市或縣（市）政府會同主管機關之審核。

前項之審核，若認爲其行爲有妨礙交通建設興建及營運安全時，得要求申請人變更工程設計或施工方式或採取必要補救措施。

第五條　交通建設毗鄰地區之禁建、限建範圍由主管機關會同當地直轄市或縣（市）政府勘定範圍。

範圍勘定後，由當地直轄市或縣（市）政府辦理公開展覽三十日，土地權利關係人得於公開展覽期間向主管機關以書面提出意見。由主管機關會同當地直轄市或縣（市）政府參酌意見內容，確定禁建、限建範圍。

第六條　禁建、限建範圍確定後，應由主管機關繪製地籍圖或地形圖，並依規定程序辦理核定後，送請當地直轄市或縣（市）政府公告實施，必要時埋設界樁。

第七條　已公告實施之禁建、限建範圍因各交通建設變更或撤銷而應辦理變更或撤銷時，由主管機關依本辦法第五條程序辦理後，轉請當地直轄市或縣（市）政府公告之。

主管機關應定期檢討禁建、限建之必要性，並於禁建、限建之原因消滅後，依前項規定辦理撤銷。

第八條　本辦法禁建、限建範圍公告前之原有建築物、廣告物及其他障礙物除得爲從來之使用或修繕外，不得增建或改建。

第九條　禁建、限建範圍公告後，在禁建範圍內建築或設置中之建築物、廣告物或其他障礙物，應即停止施工。但經主管機關許可者，得於許可之範圍內繼續施工。

第十條　違反本辦法之禁、限建規定之建築物、廣告物及其他障礙物，由主管機關商請當地直轄市或縣（市）政府令其限期修改或拆除，並不得請求任何補償，逾期不辦理者，得會同有關機關依行政執行法規定強制拆除。

第二章　鐵路

第十一條　爲維護鐵路交通安全之必要，臨近鐵路之各項設施依鐵路法第五十九條之規定辦理。

第十二條　鐵路兩側之建築物，由主管機關商請當地縣（市）政府勘定鐵路行車視距及電車線供電線路之需要後限制之。

爲顧及結構及行車安全，高速鐵路兩側之限建範圍依下列規定，自高速鐵路路基或結構物邊緣爲起算基點：

一、平原段

(一)水平淨距十五公尺（含）範圍及高速鐵路通風管道、出氣口周圍之必要範圍任何建築開發行爲。

(二)十五至廿五公尺（含）範圍內，基礎開挖深度超過一・五公尺或採用潛盾施工、打樁及土壤改良者。

(三)二十五至四十五公尺（含）範圍內，基礎開挖深度超過三・五公尺或採用潛盾施工、打樁及土壤改良者。

(四)四十五至六十公尺（含）範圍內，採用打樁及土壤改良者。

二、山坡段

依山坡地開發建築管理辦理劃定爲山坡地地區，水平淨距離六十公尺（含）範圍內之任何建築開發行爲。

第十三條　鐵路之禁建、限建範圍，依本辦法第六條規定繪製之圖籍，其比例尺不得小於五千分之一，並由主管機關報請交通部會同內政部核定。

第三章　公路

第十四條　公路兩側土地禁建範圍依公路兩側公私有建築物與廣告物禁建、限建辦法第三條之規定辦理。

第十五條　公路兩側之禁建、限建範圍依本辦法第六條規定，繪製圖籍之比例尺及其核定程序依公路兩側公私有建築物與廣告物禁建、限建辦法第四條之規定辦理。

第四章　大眾捷運系統

第十六條　大眾捷運系統兩側禁建之範圍依大眾捷運系統兩側公私有建築物與廣告物禁止及限制建築辦法第五條之規定辦理。

第十七條　大眾捷運系統禁建、限建範圍依本辦法第六條規定，繪製圖籍之比例尺及其核定程序依大眾捷運系統兩側公私有建築物與廣告物禁止及限制建築辦法第九條規定辦理。

第五章　航空站

第十八條　航空站、飛行場或助航設備四週之禁建、限建範圍，依飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備四週禁止、限制建築辦法第三條至第六條之規定辦理。

第十九條　前條規定之禁建、限建範圍，依本辦法第六條規定，有關界樁之設立、樁位圖與禁建、限建地區平面圖之繪製及其核定程序，依飛航安全標準及航空站、飛行場、助航設備四週禁止、限制建築辦法第七條之規定辦理。

第六章　港埠及其相關設施

第二十條　港埠及其相關設施毗鄰地區之禁建、限建範圍，由主管機關按港埠及其相關設施之性質、種類、規劃需求及土地使用狀況，依本辦法第五條至第八條規定辦理之。

第七章　附則

第二十一條　本辦法自發布日施行。

三、交通部民間投資交通建設案件甄審委員會組織及評審辦法

中華民國八十四年七月十五日交通部交路發字八四三三號令訂定發布

第一條　本辦法依獎勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第三十七條第三項規定訂定之。

第二條　交通部（以下簡稱本部）爲審核依本條例參與興建、營運交通建設之申請案件，應依個案分別設置甄審委員會。

第三條　甄審委員會置委員十一至十九人，由本部部長就本部及所屬或相關機關業務主管、高級職員以及專家、學者聘兼之。其中專家、學者不得少於三分之一。

甄審委員會置召集人一人；綜理會務；副召集人一人，襄助處理會務，均由部長就委員中指派之。

第四條　甄審委員會置執行秘書一人，由召集人指派，承召集人之命負責相關工作之推動。甄審委員會之行政及幕僚工作由該建設案件之主辦機關辦理。

第五條　甄審委員會委員及各工作人員均爲無給職，但得依規定支給審查費、出席費或交通費。

前項費用由該建設案件之主辦機關於預算內勻支。

第六條　甄審委員會視獎勵民間投資交通建設案件審議之需要不定期召開，由召集人召集之。召集人因故不能召集時，由副召集人召集之。委員應親自出席，不得指派他人代理。

甄審委員會須有委員三分之二以上之出席始得開議，須有出席委員會過半數之同意始得決議。

第七條　依本條例第六條第一款或第二款規定由民間機構投資興建、營運之交通建設，於公告徵求民間投資前，主辦機關應先擬訂評定最優申請案件之評決方法及評審時程送甄審委員會審議。

甄審委員會應就主辦機關所擬訂評決方法及評審時程進行審議，經通過後呈報部長核定，再由主辦機關公告徵求民間投資。

第八條　甄審委員會收受申請案件後，應就資格文件及公告所規定需檢附之資料作形式審查，其有缺件者應通知限期補件，逾期不予受理。

第九條　經完成形式審查之案件，應由甄審委員會依第七條所決定之評決方法進行評審。

第十條　民間投資交通建設案件，依法公告徵求投資人，僅有一家申請人提出申請並符合規定之資格條件，經甄審委員會檢討原訂資格條件並無不當，確認僅有此一家有投資意願且符合資格條件者，得就其所提投資條件進行審議評決之。

第十一條　經評定爲最優申請案件之申請人，未能依本條例第三十八條規定按評定規定時間籌辦並與主辦機關完成興建、營運之簽約手續時，是否得由次優申請案件之申請人遞承，或另行公告重新徵求投資人，應於評決會議中併同評決。

第十二條　甄審委員會於該交通建設案件評定最優申請案件之申請人與主辦機關完成興建、營運合約之簽訂後裁撤之。

第十三條　本辦法自發布日施行。

四、獎勵民間參與交通建設使用土地上空或地下處理及審核辦法

中華民國八十四年十二月二十日
交通部交路發字第八四三五號令
內政部台（84）內字第八四八六六六〇號令

第一條　本辦法依獎勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第十九條第三項規定訂定。

第二條　本條例所獎勵之交通建設工程需穿越公、私有土地之上空或地下，主管機關應將需穿越之空間範圍圖說送請當地直轄市或縣（市）政府公告之。

前項之公告，應公告於穿越土地上或附近適當場所，並張貼於當地鄉（鎮、市、區）公所公告欄，公告期間爲三十日。

第三條　經主管機關核准投資興建本條例所獎勵交通建設之民間機構（以下簡稱民間機構）應將確定使用之空間範圍及界線之劃分，測繪於本條例所獎勵交通建設改良物之平面圖、立面圖及剖面圖上。剖面圖應加測高程，其基準自平均海平面爲零公尺起算，並自水準點引測之。

第四條　民間機構應於依第二條規定公告期滿後，豎立路線中心樁或邊界樁，計算座標，並檢送空間範圍公告圖說、樁位座標表、樁位圖及有關資料送請主管機關核轉當地直轄市或縣（市）地政機關據以辦理地籍逕爲分割、測量及登記。

前項穿越空間範圍位於都市土地者，准照都市計畫樁測定及管理辦法有關規定自行測定都市計畫樁位，並將有關資料及測量成果送請都市計畫樁測定機關檢查校正完竣後，準用該辦法第七條規定辦理。

第五條　民間機構應於依前條規定辦理地籍分割、登記後，將需穿越之空間範圍通知公、私有土地、建築物所有權人或管理機關及他項權利人進行協議設定地上權，如通知兩次均未答覆、協議兩次均未成立或未於協議成立後約定期限內辦理設定地上權者，即視爲協議不成立。

第六條　依前條協議不成立者，民間機構應報請主管機關徵收地上權。

前項徵收之穿越部分，已依都市計畫程序註明路線穿越於計畫圖上者，都市計畫主管機關應核發無妨礙都市計畫證明；未依都市計畫程序辦理者，由都市計畫主管機關會同有關機關會勘後，以會勘紀錄代替有無妨礙都市計畫證明文件。

第七條　徵收地上權之補償非屬第八條情形者，應依下列規定辦理：

一、穿越土地之上空爲：

公告土地現值總額×穿越地上高度補償率（如附表一）＝地上權補償費。

二、穿越土地之下方爲：

公告土地現值總額×穿越地下深度補償率（如附表二）＝地上權補償費。

前項補償，應比照當地直轄市或縣（市）政府徵收土地之加成補償標準加發之。

第八條　穿越下列土地之一，其徵收地上權補償標準依第七條規定計算之地上權補償費百分之五十補償之：

一、配合本條例所獎勵之交通建設，其地面可計入法定空地者。

二、本條例所獎勵之交通建設及其相關設施使用樓地板面積部分經免計樓地板面積者。

第九條　穿越依都市計畫法第四十二條所指之公共設施用地尚未徵收前，仍依本辦法規定補償，惟將來徵收時應將已依本辦法補償之地上權補償費扣除之。

第十條　徵收取得之地上權範圍內之建築物及其他改良物，如需一併拆遷時，其補償應依土地所屬地區辦理公共工程用地徵收之有關補償規定辦理。

第十一條　被徵收取得地上權之土地設定有他項權利者，土地所有權人於領取補償費時，應會同他項權利人或檢附債務清償證明、他項權利塗銷證明文件或他項權利人同意所有權人領款之同意書辦理。

第十二條　依本條例徵收取得之地上權，直轄市或縣（市）政府地政機關應於補償完竣後三十日內囑託管轄土地登記機關辦理地上權登記。

已設立之他項權利與前項徵收之地上權空間範圍重疊者，直轄市或縣（市）政府地政機關應一併囑託管轄土地登記機關辦理他項權利內容變更或塗銷登記。

第十三條　土地所有權人依本條例第十九條第二項規定請求徵收土地所有權時，應以申請書敘明不能爲相當使用之理由，向主管機關提出申請。

第十四條　本辦法自發布日施行

附表一

穿越地上高度補償率表

地上高度	地上權補償率
0m～未滿 6m	50%
6m～未滿12m	40%
12m～未滿18m	30%
18m～未滿24m	20%
24m～未滿30m	10%
30m以上	5%

註：1. 穿越地上高度係以民間機構依第三條測繪之縱剖面圖上，於所獎勵交通建設之構造物中心線處自地表起算至該構造物最下緣之高度爲準。

2. 在同一縱剖面上穿越地上高度跨越表內二種以上高度者，以補償率較高者計算補償。

3. 於同一筆土地內穿越不同補償率之高度時，應分別計算合計補償。

附表二

穿越地下深度補償率表

地上高度	地上權補償率
0m～未滿 6m	15%
6m～未滿12m	11%
12m～未滿18m	8%
18m以上	5%

註：1.穿越地下深度係以民間機構依第三條測繪之縱剖面圖上，於所獎勵交通建設之構造物中心線處自地表起算至該構造物最上緣之深度爲準。

2.在同一縱剖面上穿越地下深度跨越表內二種以上深度者，以補償率較高者計算補償。

3.於同一筆土地內穿越不同補償率之深度時，應分別計算合計補償。

五、民間機構參與交通建設適用投資抵減辦法

中華民國八十四年八月十六日行政院台財字第三〇二五一號函訂定發布

第一條　本辦法依獎勵民間參與交通建設條例第二十九條第三項規定訂定之。

第二條　本辦法所用名詞定義如左：

一、興建、營運設備。

(一)興建設備：指直接用於建造交通建設所需之機器設備。

(二)營運設備：指交通建設提供勞務所需之機器設備及建築物。

二、興建、營運技術：指符合下列情形之一者：

(一)配合前款興建、營運設備所需之專利權或專用技術。

(二)電腦輔助設計或管理所需之專用技術或套裝軟體。

三、防治污染設備：指爲處理、檢驗或監測分類、配送或營運過程所產生或回收之污染源或廢棄物，使符合環保標準或規定之設備，包括空氣污染防制、噪音及振動管制、水污染防治、廢棄物清理或回收、環境檢驗及環境監測設備及必要之土木設施在內。

四、防治污染技術：指專用於配合前款設備之專利權或專用技術。

五、當年度：指興建、營運設備或技術、防治污染設備或技術交貨之年度。

第三條　民間機構參與交通建設購置自行使用之興建、營運設備或技術，其在同一課稅年度內購置總金額達新台幣六十萬元以上者，得就購置成本按下列百分比限度內，抵減其當年度應納營利事業所得稅額；當年度應納營利事業所得稅額不足抵減者，得在以後四年度應納營利事業所得稅額中抵減之。

一、國內產製之興建、營運設備抵減百分之十五。

二、國外產製之興建、營運設備抵減百分之五。

三、興建、營運技術抵減百分之五。

適用前項第一款及第二款之興建、營運設備以全新者爲限。

第四條　民間機構參與交通建設購置自行使用之防治污染設備或技術，其在同一課稅年度內購置總金額達新台幣六十萬元以上，得就購置成本按下列百分比限度內，抵減其當年度應納營利事業所得稅額；當年度應納營利事業所得稅額不足抵減者，得在以後四年度應納營利事業所得稅額中抵減之。

一、國內產製之防治污染設備抵減百分之二十。

二、國外產製之防治污染設備抵減百分之十。

三、防治污染技術抵減百分之五。

適用前項第一款及第二款之防治污染設備以全新者爲限。

第五條　依本辦法規定適用投資抵減之民間機構，其購置自行使用之興建、營運設備或技術、防治污染設備或技術，應合於下列之規定：

一、應於興建或營運計畫經主管機關核定之日起二年內訂購，並自訂購日起三年內交貨。其因情形特殊，未能於規定期間內訂購或交貨者，得敘明事由申請交通部核轉財政部專案核准延長之。

二、應於交貨之次日起六個月內或本辦法施行日起三個月內，向交通部申請核發證明文件。自行使用之興建、營運設備及防治污染設備申請投資抵減證明時，應註明預定安裝完成或使用日期。

三、應憑前款證明文件及購置成本之原始憑證，向稅捐稽徵機關申請抵減所得稅。

前項第一款之訂購時間：購置國外產製之興建、營運設備或防治污染設備者，以輸入許可證之申請日期爲準；免輸入許可證者，以足以認定購置該設備之銀行簽發信用狀、付款交單、承兌交單或結匯單據之日期爲準，如無上述證明文件者得以該設備裝運日期或進口日期爲準。購買國內產製之興建、營運設備或國內外興建、營運技術、防治污染技術者，以買賣契約之簽訂日期爲準。第一項第一款之交貨時間，購置國外產製之興建、營運設備或防治污染設備者，以運抵我國輸入口岸之日期爲準。購置國內產製之興建、營運設備或防治污染設備者，以運抵民間機構營業處所之日期爲準。但防治污染設備附有土木、水電工程部分，得以土木、水電工程完成日期爲準。購置興建、營運技術或防治污染技術者，以權利金或技術金交付日期爲準。

第六條　本辦法所稱購置包括分期付款。

第七條　適用本辦法之國內產製興建、營運設備或防治污染設備（土木工程除外），應以具有工廠登記證之合格廠商所產製者爲限。

第八條　民間機構參與交通建設投資於研究與發展之支出，在同一課稅年度內支出總金額達新台幣三百萬元或達營業收入淨額百分之二以上者，得按百分之十五抵減當年度應納營利事業所得稅額；支出總金額達新台幣三百萬元且超過該年度營業收入淨額百分之三，其超過部分得按百分之二十抵減當年度應納營利事業所得稅額；當年度應納營利事業所得稅額不足抵減者，得在以後四年度應納營利事業所得稅額中抵減之。

前項所稱研究與發展之支出，包括參與交通建設之民間機構爲改進興建、營運技術所支出之下列費用：

一、研究發展單位專業研究人員之薪資。

二、興建、營運單位改進興建、營運技術之費用。

三、供研究發展單位研究用消耗性器材、原材料及樣品之費用。

四、專供研究發展單位研究用儀器設備或工具性及專業性應用軟體之購置成本。

五、專供研究發展單位用建築物之折舊費用或租金。

六、專爲研究發展購買之專利權、專用技術及著作權之當年度攤折費用。但按營運量支付一定比例之價款或定期支付一定金額之價款不包括在內。

七、委託國內大專院校或研究機構研究或聘請國內大專院校教授或研究機構研究人員之費用。

八、其他經交通部及財政部專案認定屬研究與發展之支出。

第九條　民間機構參與交通建設投資於人才培訓之支出，在同一課稅年度內支出總金額新台幣六十萬元，得按百分之十五抵減當年度應納營利事業所得稅額；當年度應納營利事業所得稅額不足抵減者，得在以後四年度應納營利事業所得稅額中抵減之。

前項所稱人才培訓之支出，指民間機構參與交通建設培育受雇員工，辦理或指派參加與民間機構業務相關之訓練活動之下列費用：

一、師資之鐘點費及旅費。

二、受訓員工之旅費及繳交訓練單位之費用。

三、教材費、實習材料費、文具用品費、醫藥費、保險費、教學觀摩費、書籍雜誌費、訓練期間伙食費、場地費及耐用年數不及二年之訓練器材設備費。

四、參加技能檢定之費用。

五、其他經交通部及財政部專案認定屬人才培訓之支出。

第二項所稱辦理包括自行辦理、聯合辦理或委託辦理。

第十條　民間機構適用投資抵減稅額之研究與發展及人才培訓之支出，應以稅捐稽徵機關核定爲準。

第十一條　民間機構依本辦法規定投資於研究與發展及人才培訓之支出，應於辦理當年度營利事業所得稅結算申報時依規定格式填報，並依下列規定檢附有關證明文件，送請民間機構所在地之稅捐稽徵機關核定其數額：

一、研究與發展支出：

(一)民間機構之組織系統圖及研究人員名冊。

(二)當年度購置專供研究與發展用之儀器設備或工具性及專業性應用軟體清單。

(三)研究發展單位配置圖及其使用面積占建築物總面積之比率說明書。

(四)購置專利權、專用技術、著作權之契約或證明文件及其攤折計算表。

(五)研究計畫及紀錄或報告。

(六)其他有關證明文件。

二、人才培訓支出：

(一)人才培訓計畫。

(二)培訓人才名冊及執行情形。

(三)其他有關證明文件。

前項申報表格之格式，由財政部定之。

第十二條　依本辦法申請抵減所得稅之興建、營運設備或技術、防治污染設備或技術及專供研究發展單位研究用儀器設備或工具性及專業性應用軟體，有下列情形之一者，應向稅捐稽徵機關補繳已抵減之所得稅款：

一、興建、營運設備或技術、防治污染設備或技術於預定安裝完成或使用日期截止前仍未安裝完成或使用，且未經提出正當理由向稅捐稽徵機關申請展延者。

二、興建、營運設備或技術、防治污染設備或技術於交貨之次日起三年內轉售、退貨、報廢或變更原使用目的者。

三、專供研究發展單位研究用儀器設備或工具性及專業性應用軟體，於購置之次日起三年內轉借、出租、轉售、退貨、報廢或有非專供研究發展單位使用者。

第十三條　依本辦法申請抵減所得稅之興建、營運設備或技術、防治污染設備或技術及研究與發展、人才培訓支出，其交易行爲、購置成本或支出之原始憑證，經稅捐稽徵機關發現有虛報不實情事者，依稅捐稽徵法及所得稅法有關規定辦理。

第十四條　民間機構購置之興建、營運設備或技術、防治污染設備或技術及投資於研究與發展、人才培訓之支出，已依其他法令享受投資抵減者，不得再適用本辦法之獎勵。

第十五條　本辦法自發布日施行。

六、民間機構參與交通建設長期優惠貸款辦法

中華民國八十四年九月十五交通部交路發字第八四三七號令、
財政部台財融第八四七三〇〇三〇號會銜發布

第一條　本辦法依獎勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第二十六條第三項規定訂定之。

第二條　本條例第二十六條所稱交通建設資金融通之必要，由主管機關視各該建設興建、營運之期間長短、資金需求大小、取得資金難易程度，及其他相關因素評定之。

第三條　本辦法所稱長期優惠貸款，指貸款期限超過七年者。
適用本辦法之長期優惠貸款年限應不超過主管機關核准民間機構參與交通建設之經營期限。但該貸款資金購買資產、設備年限較核准經營年限爲短者，該部分貸款年限應不超過資產、設備使用年限。

第四條　民間機構適用本辦法之長期優惠貸款，其評定程序如下：

一、依本條例第六條第一款或第二款方式由民間機構投資興建、營運之交通建設，主管機關應依本條例第三十五條規定公告該建設之長期貸款得否適用本辦法優惠。經公告適用本辦法之交通建設，民間機構申請參與該建設時應在其財務計畫中說明其所需長期優惠貸款之性質、年限、額度、以及補貼利息額度，由主管機關依本條例第三十七條規定擇優評定。

二、民間機構依本條例第六條第三款規定申請自行規劃參與交通建設而有資金融通之必要者，應於其財務計畫中說明其需要資金融通之事由，及所需長期優惠性貸款性質、年限、額度及補貼利息額度，由主管機關評定之。

第五條　主管機關得視交通建設資金融資之必要，會商財政主管機關及其他相關單位，洽請金融機構提供民間機構興建或營運交通建設所需之長期優惠貸款。

前項貸款由民間機構與金融機構議定之。

第六條　適用本辦法之長期優惠貸款用途不包括土地購置成本，並以支應興建或營運交通建設所需長期資金爲限。

第七條　長期優惠貸款之貸款額度經主管機關依第四條規定評定，一經評定不得提高。

第八條　主管機關依本辦法規定補貼長期優惠貸款利息差額，以民間機構向金融機構貸款利率之一定百分點計算。但補貼利率最高不得超過二個百分點。

前項利息補貼額度由主管機關依第四條規定評定，一經評定不得提高。

第九條　適用本辦法利息補貼之民間機構，於支付金融機構貸款利息後，檢具利息支付證明，向主管機關申請核付補貼利息。

民間機構經限令定期改善而逾期不改善或改善無效，經主管機關停止其興建或營運一部或全部者，對民間機構被停止興建或營運部分已取得之貸款，主管機關應取消其自通知限令定期改善日起之利息補貼優惠。

第十一條　民間機構違反第六條規定者，主管機關應就其違反規定部分停止利息補貼，並要求民間機構償還該部分自違反日起已補貼之利息，並收取約定之違約金。

第十二條　本辦法自發布日施行。

七、獎勵民間參與交通建設使用公有土地租金優惠辦法

中華民國八十四年八月十五日
交通部交路發字第八四二六號令
財政部台財二第八四〇一〇一九〇六七號令

第一條　本辦法依獎勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第十條第二項之規定訂定之。

第二條　依本條例第十條第一項、第十一條、第十二條第三項、第十九條第一項規定，訂定期限出租或設定地上權與民間機構使用、開發、興建、營運之公有土地，於租賃關係存續中或地上權存續期間，依本辦法規定計收租金。

第三條　公有土地之租金依左列規定計算之：

一、興建期間：按該土地依法應繳納之地價稅或其他費用計收租金。

二、營運期間：自開始營運之日起，按國有出租基地租金計收標準六折計收。

三、同一宗土地，一部屬興建期間，一部已開始營運者，其租金按兩者實際佔用土地比例或地上建築物樓地板面積比例計收。

依前項第二款、第三款計收之租金不足支付土地依應繳納之地價稅或其他費用者，應改按所應繳納之稅費計收租金。

第四條　已依本辦法規定優惠計收租金者，不得另依其他法令規定重複優惠租金。

第五條　承租人或地上權人未依限繳納租金者，依下列標準加收違約金：

一、逾期繳納未滿一個月者，按欠額加收百分之二。

二、逾期繳納在一個月以上者，每逾一個月按欠額加收百分之五，最高以欠額之一倍爲限。

第六條　出租或設定地上權之公有土地，如因不可歸責於承租人或地上權人之事由，致不能依原定土地使用計畫使用者，主管機關得酌予減免或准予緩繳應繳之租金。

第七條　本辦法自發布日施行。

八、民間機構參與交通建設減免地價稅房屋稅及契稅標準

中華民國八十五年一月十日行政院台八十五財字第〇〇八四三號函發布

第一條　本標準依獎勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第三十一條第二項規定訂定之。

第二條　民間機構於本條例公布施行後參與交通建設，有關地價稅、房屋稅及契稅之減免，依本標準之規定；本標準未規定者，適用其他有關法令之規定。但其他法令規定較本標準更有利於民間機構者，適用最有利之法令。

第三條　同一地號之土地或同一建號之房屋，因其使用之情形，認定僅部分合於本標準者，得依合於本標準之使用面積比率，計算減免其地價稅、房屋稅或契稅。

第四條　民間機構參與本條例第五條所獎勵之重大交通建設，其交通用地之地價稅減免標準如下：

一、在興建或營運期間，路線、交流道及經主管機關核准之飛行用地全免。

二、在興建期間，前款以外之交通用地，按千分之十稅率計徵。

第五條　民間機構參與本條例第五條所獎勵之重大交通建設，新建供直接使用之自有房屋，其房屋稅之減徵標準如下：

一、供鐵路、大眾捷運系統及停車場使用之房屋，自該房屋建造完成之日起，減徵應納稅額百分之五十。

二、供公路經營業經營公路使用之房屋，自該房屋建造完成之日起，減徵應納稅額百分之五十。

三、供航空站、港埠及其設施、橋樑及隧道使用之房屋，自該房屋建造完成之日起五年內，減徵應納稅額百分之五十。

四、供觀光遊憩重大設施使用之房屋，自該房屋建造完成之日起三年內，減徵應納稅額百分之五十。

第六條　民間機構與本條例第五條所獎勵之重大交通建設，在興建或營運期間，取得或設定典權供其直接使用之不動產，減徵契稅百分之三十。

前項不動產自申報契稅之日起五年內再行移轉或改作其他用途者，應追繳原減徵之契稅。但其再行移轉係依本條例第四十四條規定，由主管機關強制收買者，不在此限。

主管機關依本條例第四十四條第一項規定強制收買及第四十五條規定依原許可條件有償或無償概括移轉，取得民間機構之營運資產或興建中之工程，免徵契稅。

第七條　合於第四條至第六條減免規定者，納稅義務人應填具減免稅申請書表，檢同有關證明文件，依下列規定向主管稽徵機關申請辦理。

一、申請依第四條規定減免地價稅者，於每年（期）地價稅開徵四十日前提出申請；逾期申請者，自申請之次年（期）起減免。

二、申請依第五條規定減徵房屋稅者，於減徵原因事實發生日起三十日內提出申請；逾期申請者，自申請日當月份起減徵。

三、申請依第六條第一項規定減徵契稅者，於申報契稅時提出申請。

第八條　本標準自本條例施行之日施行。

九、民間機構參與交通建設免納營利事業所得稅辦法

中華民國八十五年一月十日行政院台八十五財字第〇〇八四一號函發布

第一條　本辦法依獎勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第二十八條第三項規定訂定之。

第二條　本辦法用詞，定義如下：

一、課稅所得：指自全年所得額中減除依法可享受減稅或免稅之所得額後之應課稅所得額。

二、免納營利事業所得稅：指在計算應課稅所得額時，應將該項所得自全年所得額中減除。

第三條　民間機構參與交通建設免納營利事業所得稅之範圍，以經營下列交通建設之所得（明細如附表）爲限，其經營附屬事業之所得，不適用本辦法之獎勵：

一、鐵路：客運所得、貨運所得。

二、公路：通行費收入所得。

三、大眾捷運系統：客運所得。

四、航空站：勞務所得。

五、港埠及其設施：港灣業務所得、棧埠業務所得。

六、停車場：停車費收入所得。

七、觀光遊憩重大設施：勞務所得。

八、橋樑及隧道：通行費收入所得。

經營前項交通建設需購置機器、設備時，其所購置之機器、設備爲全新者，始得依本辦法申請獎勵。但因事實需要，經主管機關洽商財政部專案核准自國外輸入，或依本條例第六條第二款規定由政府興建完成後移轉民間機構投資營運其一部或全部者，不在此限。

第四條　適用本辦法獎勵之民間機構，其免稅年限如下：

一、鐵路：五年。

二、公路：五年。

三、大眾捷運系統：五年。

四、航空站：五年。

五、港埠及其設施：五年。

六、停車場：四年。

七、觀光遊憩重大設施：四年。

八、橋樑及隧道：五年。

前項免稅年限應連續計算，不得中斷。民間機構在免稅期間內，應按所得稅法規定之固定資產耐用年數，逐年提列折舊。

第五條　適用本辦法勵之民間機構，應自各該交通建設開始營運後，申報有課稅所得者，自申報日起六個月內，其申報無課稅所得而經稅捐稽徵機關核定有課稅所得者，自核定日起六個月內，檢具下列文件向財政部申請核定免納營利事業所得稅：

一、公司執照影本。

二、主管機關核准參與交通建設之文件。

三、營利事業登記證影本。

四、目的事業主管機關核定之營業許可證或執照影本。

五、主管機關審核交通建設符合第三條第一項所定免稅獎勵範圍之證明書。

六、申報有課稅所得者，爲營利事業所得稅結算申報書收據聯影本；其申報無課稅所得而經稅捐稽徵機關核定有課稅所得者，爲營利事業所得稅之核定通知書影本。

七、目的事業主管機關查核證明之機器、設備清單；清單上應載明機器設備名稱、性能、用途、廠別、出廠、購入或進口日期、數量、金額。

第六條　民間機構依本條例第二十八條第二項規定選定延遲免稅之期間，應於該條所定期間內，依下列規定向財政部申請核定之，逾期不予核定；經核定後，不得再行變更：

一、與申請免納營利事業所得稅同時申請者，應於同一申請書內，敘明自行選定開始免稅之期間及其會計年度起迄日期。

二、於核准免納營利事業所得稅後始行申請者，應另備申請書，敘明自行選定開始免稅之期間及其會計年度起訖日期。

第七條　適用本辦法獎勵之民間機構未能於第五條規定期限內檢齊文件而有正當理由者，得於該條規定期限內提出補送文件之申請，但應於該條規定期限屆滿之次日起九十日內補送齊全。

逾第五條規定之申請期限或前項規定補送文件之期限者，仍得於第四條規定之獎勵期間內，就賸餘之期間核定其獎勵。

前項賸餘期間，自應送文件檢齊之當日起算。

第八條　適用本辦法獎勵之民間機構，有下列情形之一者，不得適用本辦法之獎勵：

一、未依所稅法規定辦理結算申報。

二、當年度內受所得稅法第一百十條規定處分。但當年度漏稅額不超過新台幣十萬元或短漏報課稅所得額占全年所得額之比例不超過百分之十者，不在此限。

第九條　本辦法自發布日施行。

附表：適用免稅所得範圍明細表

獎勵業別	免稅所得項目	免稅所得之明細收入項目
一、鐵路	客運所得 貨運所得	客運運費收入 貨運運費收入
二、公路	通行費收入所得	通行費收入
三、大眾捷運系統	客運所得	客運運費收入
四、航空站	勞務所得	場站降落費收入、停留費收入、候機室設備及服務費收入、地勤場地及設備使用費收入、空橋使用費收入、擴音設備費收入、輸油設備使用費收入、航空公司營業櫃檯使用費收入、機坪使用費收入、接待室使用費收入、維護機庫使用費收入、飛機修護棚廠使用費收入。
五、港埠及其設施	港灣業務所得 棧埠業務所得	碼頭碇泊費收入、曳船費收入、帶解纜費收入、給水費收入。 裝卸費收入、倉儲費收入、碼頭通過費收入、設備使用費收入。
六、停車場	停車費收入所得	停車場收入。
七、觀光遊憩重大設施	勞務所得	門票收入、遊樂使用費收入、會議設施使用費收入、住宿收入、餐飲營運收入。
八、橋樑及隧道	通行費收入所得	通行費收入

十、獎勵民間參與交通建設條例施行細則

中華民國八十五年一月十五日交通部交路發字第八五〇一號令發布

第一條　本細則依勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第四十八條規定訂定之。

第二條　本條例第五條第六款所定停車場，係指符合下列規定之路外公共停車場：

一、設置五十個以上停車位之立體式或平面式停車場者。

二、設置三十個以上停車位之機械或或塔台式停車場者。

第三條　本條例第五條第七款所定觀光遊憩重大設施，係指在風景區、風景特定區及其他經觀光主管機關核准設立之遊樂區內，其投資總額符合下列規定之遊樂設施、聯外道路設施及其他提供遊客住宿、餐飲、解說等服務設施：

一、依本條例第六條第一款、第二款方式參與興建、營運之觀光遊憩設施，其投資總額爲新台幣三億元以上（不包括土地）。

二、位於中央觀光主管機關指定偏遠地區之觀光遊憩設施，其投資總額爲新台幣三億元以上（不包括土地）。

三、依本條例第六條第三款方式參與興建、營運非位於中央觀光主管機關指定偏遠地區之觀光遊憩設施，其投資總額爲新台幣六億元以上（不包括土地）。

第四條　本條例第七條第一項所定一定期限，由主管機關於公告徵求民間機構投資興建或營運時一併公告之。

第五條　主管機關依本條例第八條規定由廠商提供資金興建交通建設時，招標文件應載明下列事項：

一、投標廠商應提出建設經費籌措說明。

二、投標廠商應提出建設經費分期償付之辦法（包括建設總經費、加計之利息、利率、償還年限及期次等）。

第六條　本條例第八條第四項之民營機構，其爲外國公司者，應依公司法規定辦理認許並領有分公司執照或在中華民國境內設立代表人辦事處並向經濟部申請備案。

第七條　本條例之交通用地，以依法令規定可供興建交通建設使用之土地爲限。

第八條　本條例第九條第二項所定路線，係指依本條例獎勵興建、營運之鐵路、公路、大眾捷運系統所經之通路及其安全、管理、維護所需設施之用地。

第九條　本條例第九條第二項所定場站，係指車站、停車場、航空站、飛行場及爲運輸、安全、維護或營業所需設施之場所。

第十條　本條例第九條第二項所定第五條相關附屬設施如附表。

第十一條　依本條例第十一條所獎勵交通建設之交通用地及第二十三條爲興建本條例所獎勵交通建設所需之取、棄土區用地，其徵收或撥用之申請，主管機關得分別辦理之。

第十二條　主管機關依本條例第十二條第一項規定，勘選具都市發展潛力地區之路線、場站、交流道、服務區、轉運區、港埠及其設施、觀光遊憩設施、橋樑及隧道與其毗鄰地區並劃定範圍辦理區段徵收時，應備具比例尺不小於五千分之一相關圖籍，並會同都市計畫、地政、環保、交通等有關機關，就下列因素評估選定具可行性之實施地區：

一、該交通建設事業計畫及其財務計畫之特性。

二、與區域計畫、國土綜合開發計畫等之配合關係。

三、與鄰近都市功能之配合關係。

四、現有發展及限制條件，如土地使用、人口規模、社經與文教結構、交通系統、自來水、電力、電信、排水、水污染防治措施與廢棄物清理等公共設施服務條件。

五、自然環境狀況。

六、不屬於區域計畫界定之不可開發地區及其他依法劃設之管制區。

七、已定案之政府重大經濟建設投資計畫或發展計畫。

前項實施地區選定並依規定層報核可辦理擴大或新訂都市計畫，主管機關應備齊相關之地籍藍晒圖、範圍圖、基地附近地區發展現況資料、都市計畫圖或非都市土地使用分區圖及用地編定圖等，再次會同都市計畫、地政、環保、交通等有關機關，現場評估勘定區段徵收之範圍。

實施區段徵收範圍勘定後，主管機關應擬具開發計畫，報經行政院核定後，先行辦理區段徵收。

第十三條　本條例第十五條所定民間機構經營附屬事業所得，係指民間機構經營附屬事業之稅後盈餘。

民間機構經營交通建設與其附屬事業之收支，應分別列帳。

第十四條　民間機構依本條例第十五條規定經營附屬事業所需土地之使用期限，由主管機關於公告徵求民間投資營運交通建設時，併同其他相關事項公告之。

第十五條　本條例第十七條第一項所定禁止事項，由中央主管機關辦理時，應由交通部會商內政部及當地政府勘定範圍報請行政院核准後，通知該用地所在之直轄市或縣（市）政府公告之。

第十六條　本條例所獎勵交通建設需與市區道路、公路、鐵路、其他交通系統或公共設施共架、共構興建時，其因共架、共構興建所需增加之費用，由民間機構負擔。但市區道路、公路、鐵路、其他交通系統或公共設施係新建、改建者，其因共架、共構興建所需之費用，得由雙方協商依其單獨興建所需費用之比例分擔之。

第十七條　民間機構依本條例第二十一條第一項但書規定先行進入或使用公、私有土地或建築物時，應立即通知主管機關及公、私有土地或建築物之所有人、占有人、使用人或管理人。

第十八條　本條例第二十三條第二項之取、棄土計畫，應包括下列事項：

一、依法令規定應提出之水土保持計畫書。

二、依法令規定應提出之環境影響說明書或環境影響評估報告書。

三、交通路線之規劃。

四、取、棄土區規劃：包括取、棄土之期限及容量、原地面高程及計畫填挖高程等。

五、其他相關事項。

第十九條　主管機關得視交通建設計畫之性質，備具民間投資資訊，供民間投資人索閱，並參酌民間機構建議事項，擬訂本條例第三十五條規定之公告內容。

主管機關應本於合作精神及不違反原公告內容，與民間機構簽訂興建、營運交通建設之契約。

主管機關與民間機構簽訂興建、營運交通建設之契約內，得明定由雙方組成協調委員會，就契約履行及其爭議事項協商解決之。

第二十條　民間機構依本條例第六條第三款規定依法申請自行規劃參與交通建設案件，其申請資格、程序或應備文件不合規定時，主管機關得通知限期補正或退回其申請案。

第廿一條　自行規劃參與交通建設之民間機構，未依主管機關核定其土地使用計畫所載期限自行取得所需土地所有權或使用權者，主管機關應撤銷其核定。但於期限屆滿前報經主管機關准予延期者，不在此限。

前項准予延期以一次爲限。

第廿二條　民間機構因興建、營運交通建設所取得之資產、設備，於不影響交通建設之正常運作並符合下列規定者，主管機關得同意其轉讓、出租或設定負擔：

一、轉讓以原許可條件無需移轉予主管機關者爲限。

二、出租或設定負擔之期間，以交通建設經營許可期限爲限。

三、設定負擔者，以訂有償債計畫（包括設立償債基金辦法）經主管機關核定爲限。

第廿三條　主管機關於必要時，得通知民間機構限期提出或交付工程進度報告、帳簿、表冊、傳票、財務報告、工作資料及其他相關文件。

第廿四條　本條例第四十三條第一項所定施工進度嚴重落後，係指未於興建、營運之約定期限內完成工程，或依客觀事實經主管機關認定顯無法於期限內完成工程者。

第廿五條　本條例第四十三條第一項所定工程品管重大違失，係指工程違反法令或違反約定之工程品管規定，或依客觀事實經主管機關認定有損害交通安全或服務品質之情形。

第廿六條　本條例第四十三條第一項所定經營不善，係指民間機構營運期間，於交通安全、服務品質或相關管理事項上有重大違失。

第廿七條　主管機關依本條例第四十三條第一項第一款限令民間機構定期改善時，應以書面載明下列事項通知民間機構：

一、缺失之具體事實。

二、改善缺失之期限。

三、改善後應達到之標準。

四、逾期不改善之處理。

主管機關應依所發生缺失對交通安全之影響程度及民間機構之改善能力，訂定改善期限。

第廿八條　主管機關依本條例第四十三條第一項第二款停止民間機構興建或營運一部或全部時，應以書面載明下列事項通知民間機構：

一、逾期不改善或改善無效之具體事實。

二、停止興建或營運之日期。

三、停止興建之工程範圍或停止營運之業務範圍。

四、應繼續改善之項目、標準及期限。

五、未完成改善缺失之處理。

前項第三款停止興建之工程範圍，得由主管機關視該工程之缺失及與其他工程之相關性，影響整體工程興建進度最少之範圍內決定之；停止營運之範圍，由主管機關依客觀事實，在改善缺失必要之範圍內決定之。

第廿九條　主管機關依本條例第四十三條第一項第二款停止民間機構興建或營運一部或全部後，認定缺失確已改善者，應限期令民間機構繼續興建或營運。

民間機構於改善期限屆滿前，已改善缺失者，得向主管機關申請興建或營運。

主管機關限期令民間機構繼續興建或營運時，應以書面載明下列事項通知民間機構：

一、繼續興建或營運之日期。

二、繼續興建之工程範圍或營運之業務範圍。

第三十條　主管機關依本條例第四十三條第一項第三款撤銷民間機構興建或營運許可時，應以書面載明下列事項通知財政部及民間機構：

一、未改善缺失之具體事實。

二、撤銷興建、營運許可之日期。

三、終止地上權及租賃契約之表示。

四、強制接管營運或強制收買有關事項。

第卅一條　主管機關依本條例第四十三條第二項停止民間機構興建或營運一部或全部時，應以書面載明下列事項通知民間機構

一、缺失之具體事實。

二、停止興建或營運之日期。

三、停止興建之工程範圍或停止營運之業務範圍。

緊急情況如經排除，主管機關應限期令民間機構繼續興建或營運，其仍未改善者，應限令定期改善。

第卅二條　主管機關依本條例第四十三條定停止民間機構營運一部或全部，得指定條件、營運期間、緊急營運標準及其他適當措施，與民間機構訂定特約繼續爲一部或全部營運。

第卅三條　主管機關依本條例第四十四條強制收買興建中之工程或營運資產時，應以書面通知民間機構，並載明收買之工程或資產項目及完成收買之期限。

民間機構移轉前項工程或資產時，對已出租或設定負擔之資產，主管機關認爲需終止租約或塗銷他項權利登記而民間機構未提出終止或塗銷證明文件，主管機關得拒絕給付收買價金。

主管機關強制收買興建中之工程時，應委託鑑價機構就該工程之實際成本、使用價值，並參考興建合約之規定鑑價；鑑價費用由主管機關負擔。

主管機關強制收買營運資產時，應委託鑑價機構就讓資產之實際成本、使用情形、並參考興建、營運合約之規定鑑價；鑑價費用由主管機關負擔。

強制收買價金及鑑價費用之支付，主管機關應依預算程序辦理。

第卅四條　第二十七條至第三十三條之書面通知，應副知融資提供人及保證人。

前項所稱融資提供人，係指提供資金與民間機構興建或營運交通建設之人。所稱保證人，係指民間機構不履行所約定條件時，由其代負履行責任之人。融資提供人及保證人，以國外金融機構、公司或團體經民間機構送請主管機關備查者爲限。

第卅五條　本條例第四十五條所定現存所有全部營運資產，係指民間機構於營運期間所有交通建設經折舊之全部資產。

民間機構許可經營期限屆滿，依原許可條件移轉營運資產予主管機關，其有償或無償之移轉條件，及有償之價金決定方法與給付時間，雙方應於興建、營運契約訂定之。

第卅六條　本細則自發布日施行。

附表

項　　目
相關附屬設施
一、轉乘設施：包括停車場、停車灣、計程車招呼站、汽車轉運站及站外標誌。 二、電力及通信設施：包括供電系統（含變電站及電力輸送設備）、號誌及通信設備（含有、無線電基地台）。 三、行車控制中心。 四、貨運服務所（站）及倉儲設施。 五、機廠（場）附屬設施。 六、其他經主管機關核定之相關必要設施。
一、公路運輸所需之汽車轉運及停車設施。 二、公路運輸所需之收費設施。 三、有關人員緊急救護及車輛拖救、修護、障礙排除之必要設施。 四、其他經主管機關核定之相關必要設施。
系　統
一、轉乘設施：包括停車場、停車灣、計程車招呼站、汽車轉運站及站外標誌。 二、電力及通信設施：包括供電系統（含變電站及電力輸送設備）、號誌及通信設備（含有、無線電基地台） 三、行車控制中心。 四、機廠（場）附屬設施。 五、其他經主管機關核定相關必要設施。
一、停車設施。 二、維修棚廠、加油設施。 三、旅館。 四、其他經主管機關核定之相關必要設施。
設　施
一、船舶出入、停泊有關設施。 二、貨物裝卸、倉儲、駁運作業有關設施。 三、旅客服務中心有關設施。 四、港埠區域內各專業區附加價值作業設施，如廠房、倉儲、加工、運輸等必要設施。 五、其他經主管機關核定之相關必要設施。
一、供汽車出入之車道、坡道、匝道、出入口之緩衝車道。 二、收費管理辦公室、收費系統、監視系統。 三、通風、照明、水電、消防、停車機械設備。 四、各項交通管制設施。 五、其他經主管機關核定之相關必要設施。
重大設施
一、停車設施。 二、水污染防治設施、廢棄物處理設施。 三、供會議使用之場所及其有關設施。 四、其他經主管機關核定之相關必要設施。
道　路
一、橋樑及隧道之停車設施。 二、橋樑及隧道之收費、餐飲、加油、加氣及服務之設施。 三、其他經主管機關核定之相關必要設施。

十一、政府對民間機構參與交通建設補貼利息或投資部分建設辦法

中華民國八十五年五月十五日
交路發字第八五〇號

第一條　本辦法依獎勵民間參與交通建設條例（以下簡稱本條例）第二十五條第二項規定訂定之。

第二條　本條例第二十五條第一項所稱自償能力，係指營運評估年期內建設計畫與附屬事業各年現金淨流入現值總額，除以工程興建年期內所有工程建設經費各年現金流出現值總額之比例。

前項所稱營運評估年期係指交通建設計畫之財務計畫中，可產生營運收入及附屬事業收入之設算年期。

第一項所稱現金淨流入，計算公式如下：

現金淨流入＝計畫營運收入＋附屬事業收入＋資產設備處分收入－不含折舊與利息之營運成本與費用－不含折舊與利息之附屬事業成本與費用－資產設備增置與更新之支出。

第三條　依本條例規定申請參與交通建設者，應於其申請案件之財務計畫內提出自償能力之計算與分析資料，及載明要求政府給與補貼利息或投資建設之額度及方式。

甄審委員會應依前項資料評定民間機構投資交通建設之自償能力。經評定民間機構之建設投資依本條例其他獎勵仍未具完全之自償能力時，甄審委員會應就其非自償部分，評定政府預定給與補貼其所需貸款利息或投資建設之額度及方式。

關於政府補貼利息或投資建設之事項，應於契約中明定。

第四條　政府依本條例第二十五條規定補貼民間機構所需貸款利息，其補貼利息之貸款用途以支應民間機構興建營運交通建設所需中、長期資金爲限。但不包括土地購置成本所需貸款金額。

第五條　政府依本條例第二十五條規定補貼民間機構所需貸款利息，應依金融機構貸款利率之一定百分點計算。

前項百分點及補貼利息之貸款額度，應由甄審委員會於評定補貼利息時決定。經決定後，不得調整該百分點，並不得提高該貸款額度。

第六條　民間機構於支付金融機構貸款利息後，應檢具利息支付證明與貸款資金用途說明文件，始得向主管機關申請核付補貼利息。

第七條　主管機關依本條例第四十三條第一項第一款規定限令民間機構定期改善，應自通知限令定期改善之日起停止核付補貼利息。

前項情形民間機構如逾期不改善或改善無效時，主管機關應繼續停止核付補貼利息；如於改善期限屆滿之日已有效改善時，主管機關應繼續核付補貼利息並補發自通知限令定期改善之日起停止核付之補貼利息。

主管機關依本條例第四十三條第二項規定令民間機構停止興建或營運之一部或全部，應自通知停止興建或營運一部或全部之日起停止核付補貼利息。

第八條　民間機構就政府補貼利息之貸款，未依第四條規定使用時，主管機關應就違反規定之貸款部分停止核付補貼利息，並要求民間機構償還自違反貸款用途規定之日起已核付之補貼利息及支付違約金。

前項已補貼利息之償還與違約金數額，應於契約中明定。

第九條　政府依本條例第二十五條規定投資民間機構建設交通建設之非自償部份，其方式如下：

一、政府興建交通建設之一部後，交由民間機構經營或使用。

二、由民間機構興建交通建設之一部，經主管機關勘驗合格並支付投資價款取得產權後，交由民間機構經營或使用。

前項投資，政府應先循預算程序辦理；第二款投資方式，並應於契約中明定各項工程價款及政府投資額度。

第十條　本辦法自發布日施行。

附　錄　二

政府採購法草案

附　錄　二

政 府 採 購 法 草 案

總說明 ----------B-2
第一章總則 ----------B-7
第二章招標 ----------B-12
第三章決標 ----------B-22
第四章異議及申訴 ----------B-29
第五章履約管理 ----------B-34
第六章驗收 ----------B-37
第七章罰則 ----------B-39
第八章附則 ----------B-42

「政府採購法」草案總說明　行政院第二五〇七次院會審查通過

政府採購爲國家施政計畫之具體執行，因此採購制度之良窳，和政策推動之成敗息息相關。目前各機關營繕工程及購置定製財物等業務，係依據「審計法」、「審計法施行細則」、「機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例」辦理，實施至今已歷數十載；至勞務獲取部分，則僅以行政命令作爲各機關辦理之規範。由於時代變遷，現有採購相關法規已漸不敷需要，因而各方時有改革之議，監察院並已擬具「機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例修正草案」，送立法院審議中。另一方面，我國申請加入「世界貿易組織」（World Trade Organization；簡稱ＷＴＯ）之諮商過程中，各國亦以我國現行政府採購法規及制度不夠健全、開放爲由，認我國必須先簽署該組織之「政府採購協定」（Agreement on Government Procurement；簡稱ＧＰＡ），而簽署此一協定之前，有先完成與其配合之國內立法必要。基於上述國內外因素之考量，政府有必要從宏觀角度，訂定一套順應時代潮流，且符合國際社會要求之政府採購基本法律，以營造一公開、透明、公平、競爭、有效率、分層負責，兼具興利防弊之政府採購制度。爰審酌現行政府採購制度之規定、國際採購制度之規範及目前政治、經濟之實際狀況與需求，擬具「政府採購法草案」。本草案分爲八章，計九十八條，其要點如次：

一、明定本法制定之目的，在於健全政府採購制度，提升採購效能。（草案第一條）

二、將所有預算支用機關辦理財物之購置、定製、承租，工程之定作與勞務之委任、獲得，及非政府機關接受政府機關補助辦理採購者，皆納入適用，並揭示辦理採購應遵循之公平、公益、誠信等原則。（草案第一條至第三條及第十三條）

三、就本法所定專有名詞「工程」、「財物」、「勞務」、「廠商」分別界定其涵義，以利適用。（草案第四條及第五條）

四、爲統一政府採購事權、強化管理職能，爰明定行政院公共工程委員會爲主管機關，掌管採購政策及法令之研訂、各機關採購事務之協調、採購專業人員之訓練、採購資訊之蒐集、公告及統計、中央機關採購申訴之處理等事項。（草案第六條及第七條）

五、爲健全監督管理體系，強化採購職權，提升採購效率，發揮分層負責之功效，明定公告金額以上之採購，應有內部監辦程序；查核金額以上之採購，則另有上級機關監辦程序。至於未達公告金額之採購，其內部監辦程序，則分別視其爲中央或地方，授權主管機關及省（市）政府定之。（草案第八條及第九條）

六、針對易生弊端之分批辦理採購、涉及親屬利益關係之迴避、請託關說之處理，訂定各種管制性措施，以杜流弊。（草案第十條至第十二條）

七、外商得依條約、協定參與各機關之採購，以符合我國參與國際經貿組織、開放政府採購市場之需要。但對條約、協定未加規範部分之採購，如允許外商參與時，得要求得標廠商提供補償交易，並得爲有利於本國廠商之保護措施。（草案第十四條、第三十七條及第五十三條）

八、配合政府採購協定之規定，將招標方式分爲公開招標、選擇性招標及限制性招標三種，並規定公告金額以上採購招標之辦理條件。至於未達公告金額之採購，其招標方式，則授權主管機關及省（市）政府定之。（草案第十五條至第二十條）

九、爲因應工程建設及財物採購趨向大型、多元、複雜化之趨勢，利於新技術、新工法之引進，並收整合資源、彙集財務與技術能力，及分散風險之效，爰參酌國際實務，明定統包及共同投標之作業方式。（草案第二十一條及第二十二條）

十、技術、工法、材料、設備之規範，往往涉及廠商能否投標、得標之權益，稍有不慎，極易流於綁標之嫌，爲有效杜絕不法人員藉綁技術、工法、材料、設備之規格，達到限制廠商投標，謀取不法利益之目的，並使承辦採購人員有明確之依循，爰明定其應遵循之原則。（草案第二十三條）

十一、爲使採購過程更符合公開、透明之原則，發行政府採購公報，規定採購案之招標公告、修正公告、公告金額以上採購之決標公告，均應刊登政府採購公報。（草案第二十四條及第五十四條）

十二、配合政府採購協定之規定，明定各機關招標應訂定適當之等標期，給予廠商合理之備標期間，避免藉等標期綁標，以促進競爭；並明定與招標作業有密切關係之押標金、保證金等之處理事宜。（草案第二十五條至第三十條）

十三、爲避免不公平競爭，對招標文件、底價、投標文件分別訂定保密規定。（草案第三十一條）

十四、爲利新技術、新工法之應用，並收縮短工期、提升品質、節省經費支出之效，明定替代方案之提出與適當獎勵。（草案第三十二條）

十五、爲確保得標廠商具備履約能力，及避免藉機綁標，爰訂定廠商基本資格及特殊或鉅大採購廠商需具備之特定資格等相關規定。另爲避免利益輸送，對執行專案管理之廠商，爲消極資格之限制。（草案第三十三條及第三十四條）

十六、明定廠商對於招標文件疑義之提出與機關之處理程序，以期過程透明、合理。（草案第三十五條）

十七、明定開標之程序性規定及辦理原則。除符合一定條件不必開標者外，有廠商投標即應開標。至於不符合規定之廠商，則應不列爲開標及決標之對象。並規定機關審標之疑義處理及審查結果通知。（草案第三十六條、第三十八條、第四十一條至第四十三條）

十八、明定底價訂定原則及訂定時機，並規定符合一定條件之採購，得不訂底價，以符實際，並避免勉強訂定底價可能產生之偏差後果。（草案第三十九條及第四十條）

十九、明定決標之原則，除現行最低標之作業方式外，並參酌政府採購協定規定以最有利標決標之作業方式，期使決標結果更符合政府利益，並免廠商以偏低之價格惡性競爭，導致決標後偷工減料，甚至無法履約之情事，並明定各種決標過程之相關規定，包括對標價不合理者之處理、減價、比減價格等。（草案第四十四條至第四十六條、第四十八條、第五十一條及第五十二條）

二十、參酌政府採購協定之規定，明定機關於一定條件下，得與廠商協商，更改原招標文件已明示得更改之內容後，由參與協商廠商依協商結果修改投標文件，以利評選得標廠商。（草案第四十七條至第四十九條）

二十一、爲使採購公開化、透明化得以落實，進而公平有效的處理招標、決標過程發生之爭議，保障廠商權益，爰參酌政府採購協定之規定，創設異議及申訴制度，供廠商利用。（草案第五十六條至第五十九條）

二十二、明定招標機關及採購申訴審議委員會於廠商提出異議或申訴後，所應採取之必要措施。並明定經採購申訴審議委員會指明原採購行爲違反我國所締結之條約、協定或本法者，招標機關應另爲適法之處置，以改正違失之處。（草案第六十條至第六十七條）

二十三、明定主管機關及省(市)政府均應分別設置公正行使職權之採購申訴審議委員會，處理廠商申訴。（草案第六十八條）

二十四、明定主管機關得就一般性及共通性之事項訂定契約要項條款，俾供各機關辦理採購之依據。於契約內訂明調整之項目及方式者，契約價金得約定隨物價之變動而調整，以杜執行之爭議。（草案第六十九條）

二十五、明定轉包之禁止、分包之限制，及轉包、分包之定義。（草案第七十一條）

二十六、明定對於履約爭議，除得視其實際需要依法律規定或契約約定提起訴訟或提付仲裁外，並得向上級機關申請調處，以加速解決履約爭議。（草案第七十三條）

二十七、爲落實廠商品質管理工作，爰明定工程採購應執行品質管理。（草案第七十五條）

二十八、爲落實驗收作業，並反映實際需要，對於限期驗收、限期廠商改善瑕疵、部分驗收、減價收受、驗收人員之指派、驗收程序等，均予以明確規定。（草案第七十六條至第七十八條）

二十九、明定以強暴、脅迫強制廠商違反其意志不爲投標或爲違反其本意之投標，以契約、協議或其他方式之合意圍標，及以詐術、藥劑、催眠術或其他不法之方法妨礙廠商使無法投標之處罰。（草案第七十九條）

三十、明定受託辦理規劃、設計或專案管理業務或受委託代辦採購業務廠商綁標之處罰。（草案第八十條）

三十一、明定受託辦理規劃、設計或專案管理業務或受委託代辦採購業務廠商洩密之處罰。（草案第八十一條）

三十二、爲避免不良廠商持續危害各機關之採購，明定各機關對於符合一定情形之不良廠商，應不接受其投標、不決標予該等廠商或不接受該等廠商作爲分包廠商。（草案第八十九條至第九十一條）

三十三、除特殊情形外，軍事機關之採購仍應依照本法之規定；至於得免適用本法之情形，其採購之處理辦法則由主管機關會同國防部訂定，以資慎重。（草案第九十二條）

三十四、對於性質特殊、不宜完全適用一般作業常軌之採購，依其特性分別列舉，明定得不適用本法規定，以免窒礙難行。但仍授權主管機關得於必要時訂定相關辦法，以爲約束，並由上級機關施予一定程度之監督。（草案第九十三條及第九十四條）

三十五、明定機關應成立內部稽核小組，稽核監督採購事宜，以杜弊端。相關作業規定授權主管機關擬訂，報請行政院核定後發布之。此一設計，亦有利於取代稽查條例修正草案所擬取消之事前審計機制。（草案第九十六條）

政府採購法草案

條　　文	說　　明
第一章　總則	章名
第一條　爲健全政府採購制度，提升採購效能，特制定本法。 本法所稱採購，指辦理工程之定作、財物之購置、定製、承租及勞務之委任或獲得。	一、明定本法之立法宗旨。 二、本法所稱採購，其名稱及內涵，乃參酌世界貿易組織（World Trade Organization，簡稱ＷＴＯ）之一九九四年政府採購協定（Agreement on Government Procurement；以下簡稱政府採購協定）之規定及其他國家之用法，包含工程之定作、財物之購置、定製、承租及勞務之委任或獲得。現行有關採購之規定如有與此定義不一致者，於本法立法通過後，將一併檢討修改。 三、財物之變賣及出租，因國有財產法及省市政府相關法令已另有規定，故不列入本法適用範圍。
第二條　政府機關、公立學校、公營事業機構（以下簡稱機關）辦理採購，應依本法之規定；本法未規定者，適用其他法律之規定。 前項採購，由審計機關事後審計。	一、明定本法適用機關之範圍，包括各級政府機關、公立學校及公營事業機構，係將所有須經民意機關審議採購預算之機關予以納入，俾使其採購預算支用程序能符合本法所要求公開、透明、競爭、公平、一致之原則。 二、明定各機關辦理採購，凡本法有規定者，應依本法之規定，其無規定者，再適用其他法律之規定。 三、第二項配合監察院送立法院審議之「機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例（以下簡稱稽察條例）修正草案」之內容，明定各機關之採購由審計機關事後審計。

條　　文	說　　明
第三條　機關辦理採購，對廠商不得爲無正當理由之差別待遇。 採購契約之訂定應以維護公共利益及公平合理爲原則。 機關對於採購之爭議，應本誠信原則與廠商協商。 辦理採購人員於不違反本法規定之範圍內，得基於公共利益、採購效益或專業判斷之考量，爲適當之決定。	一、本條揭示辦理採購應遵循之原則。 二、維護公平交易秩序爲政府一貫之政策，政府採購行爲尤不得對廠商有不合理之差別待遇，爰於第一項明定各機關辦理採購，對待廠商之無差別待遇原則。 三、維護公共利益及公平合理爲民事契約之基本內涵，於政府採購尤應加以重視，爰於第二項明定契約之訂定應以維護公共利益及公平合理爲原則。 四、協商有助於爭議之解決，並可消弭爭議於無形，若透過有效之協商，往往即可解決較爲單純之爭議事項，避免訴訟處理程序之複雜及延誤時效，爰於第三項明定各機關對於爭議應本誠信原則與廠商進行協商。 五、第四項明定對辦理採購人員，於不違反本法規定之情況下，得基於公共利益、採購效益或專業判斷，爲適當之決定，以鼓勵公務員本於職權勇於任事，不畏懼對採購案做出決定。
第四條　本法所稱工程，指在地面上下新建、增建、改建、修建、拆除構造物與其所屬設備及改造自然環境之行爲，包括建築、土木、水利、環境、交通、機械、電氣、化工及其他經主管機關認定之工程。 本法所稱財物，指各種物品、材料、設備、機具與其他動產、不動產、權利及其他經主管機關認定之財物。	一、第一項至第三項分別明定工程、財物、勞務之定義，以利本法之適用。 二、第一項中所稱「地面上下」，包括水中所進行之工程。 三、第四項明定採購兼有工程、財物、勞務二種以上性質者，如有難以認定其歸屬之情形時，則以所占預算金額比率最高者認定之。

條　　文	說　　明
本法所稱勞務，指專業服務、技術服務、資訊服務、研究發展、營運管理、維修、訓練、勞力及其他經主管機關認定之勞務。 採購兼有工程、財物、勞務二種以上性質，難以認定其歸屬者，按其性質所占預算金額比率最高者歸屬之。	
第五條　本法所稱廠商，指公司、獨資或合夥之工商行號及其他得提供各機關工程、財物、勞務之自然人、法人、機構或團體。	明定「廠商」之定義，係採最廣義之解釋，除公司、獨資或合夥之工商行號外，並包括得提供各機關工程、財物、勞務之自然人、法人、機構或團體。
第六條　本法所稱主管機關，爲行政院公共工程委員會。 本法所稱上級機關，指辦理採購機關直屬之上一級機關。其無上級機關者，由該機關執行本法所規定上級機關之職權。	一、第一項明定本法之主管機關爲行政院公共工程委員會。 二、第二項明定上級機關之意義及無上級機關時之處理。 三、委辦採購者，就法律關係而言，採購機關仍應爲委託辦理機關，故其上級機關爲委託辦理機關之上一級機關。
第七條　主管機關掌理下列有關政府採購事項： 一、政府採購政策與制度之研訂及政令之宣導。 二、政府採購法令之研訂、修正及解釋。 三、政府採購資訊之蒐集、公告及統計。 四、政府採購專業人員之訓練。 五、各機關採購之協調、督導及考核。 六、中央各機關採購申訴之處理。 七、其他關於政府採購之事項。	一、明定主管機關掌理之事項。 二、按未來我國政府採購制度之設計，將從現行之事前審計改爲事後審計，現行採購屬於事前審計之監督功能，將由行政體系中之上級機關及主管機關擔任；另爲使政府採購能公開化、透明化，有關採購資訊之蒐集、公告需專責機關辦理，並將設置異議及申訴制度，故主管機關掌理採購政策之研訂、採購法令之修訂、中央機關採購申訴之處理、採購資訊之蒐集、公告及採購人員之訓練等有助於健全政府採購體制運作之業務。

條　　文	說　　明
第八條　機關辦理查核金額以上採購之開標、比價、議價、決標及驗收時，應於規定期限內，檢送相關文件報請上級機關派員監辦；上級機關得視事實需要訂定授權條件，由機關自行辦理。 機關辦理未達查核金額之採購，其決標金額達查核金額者，或契約變更後其金額達查核金額者，機關應補具相關文件送上級機關備查。 查核金額由主管機關定之。	一、本條係參照稽察條例第五條、第八條、第九條之規定，明定各機關辦理查核金額以上之採購，應由其上級機關監辦及其他應報上級機關備查之情形。但查核金額之額度，將與現行稽察條例之一定金額有別。 二、有關查核金額，因須審酌社會經濟情況訂定，爰於第三項明定由主管機關定之。未來主管機關訂定之查核金額，除與稽察條例之一定金額有別外，亦將比第九條之公告金額爲高。查核金額之計算方式，由主管機關於訂定該金額時一併敘明。
第九條　機關辦理公告金額以上採購之開標、比價、議價、決標及驗收，應由其主（會）計及有關單位會同監辦。 未達公告金額採購之監辦，依其屬中央或地方，由主管機關或省（市）政府另定之。未另定者，得比照前項規定辦理。 公告金額由主管機關定之。	一、本條係參照稽察條例第五條之規定。 二、爲強化各機關嚴格管理、控制內部辦理之採購，爰於第一項規定各機關辦理公告金額以上採購，應由其主（會）計人員依會計法、內部審核處理準則等相關財物法規所定內部審核職責，及有關單位依事務管理規則所定職責與其所具專業知能，各本所司，會同監辦。至各單位監辦事項，另於施行細則中訂明，以供各機關遵循。 三、未達公告金額之採購，因金額較小，爲兼顧採購效能與內部管理，宜有較彈性之規定，爰於第二項明定視其屬中央或地方分由主管機關或省（市）政府訂定規定，供中央機關及地方機關據以採行。 四、「公告金額」因須審酌社會經濟情形及配合「政府採購協定」第一條之規定訂定，爰於第三項明定由主管機關定之。其計算方式由主管機關於訂定該金額時一併敘明。此一金額將以從低訂定爲原則，以促進採購資訊之透明化，增加競爭，降低營私舞弊之可能性。

條　　文	說　　明
第十條　機關不得意圖規避本法之適用，分批辦理公告金額以上之採購，其有分批辦理之必要，並經上級機關核准者，應依其總金額核計採購金額，分別按公告金額或查核金額以上之規定辦理。	一、參照稽察條例第三十三條及「政府採購協定」第二條之規定。 二、明定機關不得意圖規避本法之規範，而將案件以化整爲零之方式分批辦理。如因正當理由確有分批辦理之需要，則應依採購總金額所應適用之規定辦理。
第十一條　機關承辦、監辦採購人員對於與採購有關之事項，涉及本人、配偶、三親等以內血親或姻親，或同財共居親屬之利益時，應行迴避。 機關首長發現承辦、監辦採購人員有前項應行迴避之情事而未依規定迴避者，應令其迴避，並另行指定承辦、監辦人員。	一、第一項明定採購人員於辦理採購時，應遵循之迴避準則，以避免發生利益輸送情事，並防杜各項採購流弊。 二、第二項明定發現有未依規定迴避之情事時之處理。
第十二條　機關辦理採購遇有請託或關說，應由受請託、關說人作成書面紀錄，報機關首長處理，並知會政風機構；未設政風機構者，應知會人事或監察單位。	爲防止請託或關說行爲不當影響政府採購之運作，衍生流弊，爰明定機關人員遇有關於採購之請託、關說時之處。
第十三條　法人或團體接受機關補助辦理採購，其補助金額占採購金額半數以上，且補助金額在公告金額以上者，適用本法之規定，並應受該機關之監督。	法人或團體接受政府機關補助辦理採購時，若補助金額超過該項採購金額之半數，且補助金額在公告金額以上者，該採購仍應受本法之規範，並受補助機關監督，以杜流弊，爰予明定之。
第十四條　外國廠商參與各機關採購，應依我國締結之條約或協定之規定辦理。 前項以外情形，外國廠商參與各機關採購之處理辦法，由主管機關定之。	一、第一項明定外國廠商參與各機關採購之適用原則。 二、對於未與我國締結條約或協定國家之廠商參與各機關採購，於第二項授權主管機關另訂辦法處理之，以避免因無條約或協定關係，而致機關無法獲得所需採購標的或造成少數廠商壟斷、哄抬價格等不利採購作業之情形。

政府採購法草案

條　　文	說　　明
第二章　招標	章名
第十五條　採購之招標方式，分爲公開招標、選擇性招標及限制性招標。 本法所稱公開招標，指以公告方式邀請不特定廠商投標。 本法所稱選擇性招標，指以公告方式預先依一定資格條件辦理廠商資格審查後，再行邀請符合資格之廠商投標。 本法所稱限制性招標，指不經公告程序，邀請二家以上廠商比價或僅邀請一家廠商議價。	一、配合「政府採購協定」第七條所列三種招標程序之規定與國內現行作業方式及習慣，第一項明定招標之方式有三種，除公開招標及限制性招標（含比價及議價）外，增加選擇性招標之方式。 二、第二項至第四項分別界定公開招標、選擇性招標及限制性招標之定義。 三、按「政府採購協定」第九條之規定，公開招標及選擇性招標皆應以公告之方式，邀請廠商投標或參加資格預審，與稽察條例中所稱公告招標即爲公開招標之方式有所不同。
第十六條　機關辦理公告金額以上之採購，除依第十七條及第十九條辦理者外，應公開招標。	明定公告金額以上之採購除符合選擇性招標及限制性招標條件外，應公開招標。
第十七條　機關辦理公告金額以上之採購，符合下列情形之一，報經上級機關核准者，得採選擇性招標。 一、經常性之採購。 二、投標文件審查，須費時長久始能完成者。 三、廠商準備投標需高額費用者。 四、廠商資格條件複雜者。 前項採購，上級機關得視事實需要授權由機關自行決定。	一、爲提升採購效率，省卻重複性之資格審查作業，降低廠商備標費用，爰對於經常性採購、投標文件審查須費時甚久、廠商須準備高額費用或廠商資格條件複雜之公告金額以上之採購，明定機關得於報經上級機關核准後採選擇性招標辦理，亦即各機關得依公告方式預先辦理廠商資格審查，再邀請廠商參與投標。 二、第一項各款條件之適用，以由各機關報經上級機關核准爲原則，如有必要，上級機關得授權採購機關爲之，爰於第二項中明定。

條　　文	說　　明
第十八條　機關爲辦理前條第一項第一款經常性採購，得預先辦理資格審查，建立合格廠商名單。但仍應隨時接受廠商資格審查之請求，並定期檢討修正合格廠商名單。 未列入合格廠商名單之廠商請求參加特定招標時，機關於不妨礙招標作業，且能適時完成其資格審查者，於審查合格後，邀其投標。 機關辦理選擇性招標，應予經資格審查合格之廠商平等受邀之機會。	一、本條係參照「政府採購協定」第十條之規定訂定。 二、第一項明定經常性採購所建立之合格廠商名單應隨時接受申請審查，並定期更新。 三、第二項明定對未列入第一項所稱合格廠商名單而要求參與特定招標之廠商，其尚未經資格審查合格者，於一定條件下仍得邀請投標。 四、第三項規定辦理選擇性招標應符公平之原則，凡符合資格之廠商應予平等受邀之機會。
第十九條　機關辦理公告金額以上之採購，符合下列情形之一，報經上級機關核准者，得採限制性招標。 一、以公開招標或選擇性招標辦理結果，無廠商投標或無合格標；但以原定招標內容及條件未經重大改變者爲限。 二、屬專屬權利、獨家製造或供應、藝術品、秘密諮詢，無其他合適之替代標的者。 三、遇有不可預見之緊急事故，致無法以公開或選擇性招標程序適時辦理，且確有必要者。 四、原有採購之後續維修、零配件供應、更換或擴充，因相容或互通性之需要，必須向原供應廠商採購者。 五、屬原型或首次製造、供應之標的，以研究發展、實驗或開發性質辦理者。 六、在原招標目的範圍內，追加契約以外工程，有洽原有採購訂	一、參考稽察條例第七條、第十一條及「政府採購協定」第十五條之相關規定，明定適用限制性招標之條件。由於此種招標方式不需經過預先公告之程序，故特別限定其適用之條件，以避免濫用。 二、第一項各款之適用情形，舉例如下： (一)、公開招標後無廠商投標，機關自覓有能力之廠商比價或議價。 (二)、採購自然科學教學錄影帶及附屬之翻製權，供教學之用。 (三)、機關電腦作業系統遭外力破壞，須立即修復或換新。 (四)、維修航空器所需更換之原廠零件。 (五)、研發民用高速水上飛機。 (六)、興建垃圾焚化廠，追加除臭設備。 (七)、採購警用機車，就保留增購數量之範圍內增加採購數量。 (八)、在藝術品拍賣會採購典藏文物。 (九)、委請建築師提供建物之規劃設計服務。 (十)、新建公有建築物之造形設計競賽，

條　　文	說　　明
約廠商辦理之必要，且未逾原契約金額百分之五十者。 七、原有採購之後續擴充，且已於原招標公告及招標文件敘明者。 八、在集中交易或公開競價市場採購財物。 九、委託專業服務、技術服務或資訊服務，經公開客觀評選爲優勝者。 十、以公告程序辦理設計競賽，經公開客觀評選爲優勝者。 十一、公營事業機構因營業需要，必須指定地區採購房地產，經依所需條件公開徵求勘選認定適合需要者。 十二、購買殘障、慈善機構或受刑人之產品或勞務。 十三、其他經主管機關認定者。 前項第九款及第十款之廠商評選辦法與服務費用計算方式及第十一款之作業辦法，由主管機關定之。	向公開比圖評選之最優者簽細部設計契約。 （十一）、公營行庫於一定區域內租用營業場所，公開徵求適當之出租者。 （十二）、採購監獄工場生產之產品。 三、第一項第九款、第十款及第十一款之情形，性質較爲特殊，爰於第二項明定由主管機關訂定有關規定，以利各機關執行。
第二十條　未達公告金額採購之招標方式，在中央，由主管機關定之；在地方，由省（市）政府定之。	明定對於未達公告金額採購之招標方式，授權由主管機關及省（市）政府定之，以符彈性原則。
第二十一條　機關基於工程或財物之特性，得以統包辦理招標。其屬查核金額以上者，應報經上級機關核准後辦理。 前項所稱統包，指將工程或財物採購中之設計與施工、供應或安裝等併於同一採購契約辦理招標。	一、明定各機關基於工程或財物採購之特性得辦理統包。 二、統包是國際上經常採用之發包方式，其內涵爲從方案選擇、規劃設計、材料購置、施工管理、設備安裝等作業，均交由同一業者負責統籌執行，於驗收合格後，再移交業主使用。其優點包括減少管理之界面及人力、責任界定清楚、縮短工期、降低

條　　文	說　　明
統包實施辦法，由主管機關定之。	工程成本、提升廠商技術能力、激勵新工法及新材料之引進或研發等。 三、「統包」是解決傳統工程模式執行缺失之良方，值得政府採行；惟因相關法令未臻完備，除現行「行政院暨所屬各機關營繕工程招標注意事項」（以下簡稱招標注意事項）第十二點之規定外，並無明確之執行法源依據，使其適用受到相當之限制，爰予明確規定，俾供各機關遵循。
第二十二條　機關得視個別採購之特性，於招標文件中規定允許一定家數內之廠商共同投標。其屬查核金額以上者，應報經上級機關核准後辦理。 前項所稱共同投標，指二家以上之廠商共同具名投標，並於得標後共同具名簽約，連帶負履行採購契約之責，以承攬工程或提供財物、勞務之行爲。 共同投標以能增加廠商之競爭或無不當限制競爭者爲限。 共同投標廠商應於投標時檢附共同投標協議書。 共同投標辦法，由主管機關定之。	一、明定共同投標及其實施辦法之訂定。 二、共同投標一般係指由兩個以上之企業者，根據共同計算分擔損益之協定，而辦理共同向業主投標。在國外稱之爲Joint Venture或Consortium，日本則稱之爲「共同企業體」。而在國內，台北市捷運局稱之爲「聯合承攬」，交通部國工局則依其對業主負責對象之不同而有所謂的「聯合經營」或「短期結合」，招標注意事項第十一點則定爲「以聯合承攬方式投標」；一般而言，其優點包括可結合具不同專業能力之廠商，以整合資源，並彙集財物及技術能力，增加承接案件之機會、充分利用閒置之資源及分散風險，並可藉由與外國廠商聯合之機會引進國外先進技術等，爰於第一項規定採購得由廠商共同投標。 三、共同投標行爲僅得於機關允許下爲之，爲避免廠商惡意聯合過多之家數投標，造成機關之困擾，宜授權機關得對共同投標之廠商家數做適當之限制。 四、共同投標有同業間之共同、異業間之共同；爲期各機關作法一致，有規定可循，第五項爰明定其辦法由主管機關定之。

條　　文	說　　明
第二十三條　機關辦理公告金額以上之採購，其技術、工法、材料及設備之招標規範，應依功能或效益訂定。但材料及設備之招標規範，其有國家標準或公認之國際標準可供引用者，應依其標準訂定。 無法依功能、效益或標準訂定前項規範之需求標的，而須於規範中標示特定之商標或品牌、專利、設計或型式、特定來源地、生產者或供應者時，應允許以同等品替代；以品質、性能、安全、尺寸、符號、術語、包裝、顏色、標誌、製程、製法等特性訂定規範者，不得不當限制競爭。	一、參考「政府採購協定」第六條及「審計法施行細則」第四十三條之規定。 二、技術、工法、材料、設備之規範，往往涉及廠商能否投標、得標之權益，若稍有不慎，極易流於綁標之嫌。爲有效杜絕不法人員藉綁技術、工法、材料、設備之規範，達到限制廠商投標，謀取不法利益之目的，並使承辦採購業務人員有明確之依循，爰於第一項明定該等規範之訂定原則。 三、第二項明定於無法依第一項訂定時之處理方式，以避免綁標，並促進競爭。
第二十四條　機關辦理公開招標或選擇性招標，應將招標公告或辦理資格審查之公告刊登於政府採購公報。公告之內容修正時，亦同。 前項公告內容、公告日數及政府採購公報發行辦法，由主管機關定之。 機關辦理個別採購之預算數額，得於招標公告中一併公開。	一、爲使採購公開化、透明化，爰參考先進國家之做法及「政府採購協定」第六條之規定，於第一項明定各機關辦理公開招標或選擇性招標均應刊登政府採購公報，以便彙整招標資訊，方便廠商取得全國各機關之採購資訊，達到促進競爭之目的。 二、第二項明定政府採購公報發行辦法，由主管機關定之。公報已依行政院核定之「推動政府機關招標資訊公告暫行辦理要點」規定發行，各機關利用公報刊登公告，不需支付廣告費。 三、爲使採購業務儘量公開化、透明化，第三項特授權各機關得將採購之預算數額，於招標公告中一併公開，使廠商得以詳細估算其合理標價，避免漫天叫價式購買地攤貨或低價搶標心理，使訂約雙方能於確保採購品質與獲取合理利潤之公平交易下，互蒙其利。

條　　文	說　　明
第二十五條　機關辦理公開招標或選擇性招標，其自公告日或邀標日起至截止投標日止之等標期，應訂定合理期限。 前項等標期及辦理選擇性招標自公告日至預先辦理資格審查截止收件日之最短期限，由主管機關定之。	一、配合「政府採購協定」第十一條之規定，第一項明定各機關招標應訂定適當之等標期，給予廠商合理之備標期間，俾增作業之周延，避免機關藉過短之等標期，遂行綁標之實。 二、公開招標自公告日至截止投標日之等標期；選擇性招標自邀標日至截止投標日之等標期以及自公告日至預先辦理資格審查截止收件日，均應訂定適當之最短期限，爰於第二項明定由主管機關另定之。
第二十六條　公開招標之招標文件，應自公告日起至截止投標日止，公開發給或發售。選擇性招標之預先辦理資格審查文件，應自公告日起至截止收件日止，公開發給或發售。 前項文件內容，包括投標廠商提交投標書所需之一切必要資料。	一、第一項明定發給或發售招標文件之起迄時間，以避免機關取巧，公告後遲不提供文件予廠商，或於截止收件前提前停止提供文件，妨礙廠商參與競爭。 二、第二項明定招標文件之內容，應包括廠商投標所需一切必要資料。
第二十七條　機關辦理招標，應於招標文件中規定投標廠商須繳納押標金；得標廠商須繳納保證金或提供或併提供其他擔保。但下列情形，不在此限。 一、辦理勞務採購，得免收取押標金或保證金。 二、辦理未達公告金額之工程、財物採購，得減、免收取押標金或保證金。 三、辦理限制性招標，得減、免收取押標金或保證金。 押標金、保證金及其他擔保之種類、額度與減、免收取及繳退方式，由主管機關定之。	一、押標金與保證金之多寡、有無及其繳退，涉及機關及廠商之權益，並與能否順利辦理採購有密切關聯，故有統一規定之必要。 二、第一項明定押標金、保證金或其他擔保之繳納，與減免繳納押標金及保證金之條件。 三、第二項明定押標金、保證金及其他擔保之種類、額度與減、免收取及繳退方式，授權由主管機關定之。

條　　文	說　　明
第二十八條　機關對於廠商所繳納之押標金，應於決標後無息發還未得標之廠商。廢標時，亦同。 機關得於招標文件中規定，廠商有下列情形之一者，其所繳納之押標金，不予發還。 一、以僞造、變造之文件投標。 二、借用或冒用他人名義或證件投標。 三、有足以影響採購公正性之違法或不當行爲。 四、在報價有效期間內撤回其報價。 五、以不正當方法規避決標。 六、不接受決標。 七、得標後拒不簽約。 八、得標後未於規定期限內，繳足保證金或提供擔保。 九、押標金轉換爲保證金。 十、其他經主管機關認定之情形。	一、第一項規定押標金之發還時機。 二、第二項規定得不發還押標金之事由，及應將此等事由明定於招標文件中。
第二十九條　機關應於招標文件中規定，得不發還得標廠商所繳納之保證金及其所生孳息，或擔保者應履行其擔保責任之事由，並敘明該項事由所涉及之違約責任、保證金之抵充範圍及擔保者之擔保責任。	規定各機關應將不發還保證金及其所生孳息，或擔保者應履行其擔保責任之事由，及應明定於招標文件中之事項。
第三十條　機關應於招標文件中規定，廠商之投標文件，應以書面密封，於投標截止期限前，以郵遞或專人送達招標機關或其指定之場所。	一、第一項明定投標文件之一般遞送之方式。 二、第二項係參考「政府採購協定」第十三條投標方法及第二十四條研議以資訊科技便利投標之未來方向，明定得以電子資料傳

條　　文	說　　明
前項投標文件，廠商得以電子資料傳輸方式遞送。但以招標文件已有訂明者爲限，並應於規定期限前遞送正式文件。 機關得於招標文件中規定允許廠商於開標前補正文件。	輸辦理投標之方式，但以招標文件已預先訂明者爲限。 三、投標文件可否於開標前補正，如未規定易滋爭議，爰於第三項明定處理原則，其細節則於施行細則中另行規定。
第三十一條　機關辦理採購，其招標文件於公告前應予保密。但須公開說明或藉以公開徵求廠商提供參考資料者，不在此限。 機關辦理招標，不得於開標前洩漏底價，領標、投標廠商之名稱與家數，及其他足以造成不公平競爭之相關資料。 前項底價，於開標後至決標前，仍應保密；決標後得予公開。 機關對廠商投標文件，除供公務上使用或法令另有規定外，應保守秘密。	一、第一項明定招標文件於公告前應予保密，以避免不公平現象。 二、爲防止廠商藉先行了解底價及其他競爭者之資料，而造成不公平之現象，對底價、廠商名稱、家數等，實有保密之必要，爰於第二項明定。 三、開標後因審標或減價之需要，可能無法立即決標，此時，從開標至決標之期間，底價仍有保密之必要；惟基於透明化之需要，底價於決標後可予公開，爰於第三項明定。 四、投標文件因可能涉及商業秘密，爰於第四項中明定應予保密。
第三十二條　機關得於招標文件中規定允許廠商於投標時或得標後，在不降低原有功能條件下得就技術、工法、材料或設備，提出可縮減工期、減省經費或提高效率之替代方案；其於得標後提出，經機關核可採行且確能減省經費者，得給予廠商適當之獎勵。 前項獎勵辦法，由主管機關定之。	一、爲鼓勵廠商引進新技術、新產品及新工法，以提升國內技術水準，應適當允許廠商提出並使用可縮減工期、減省經費或提高效率之替代方案。此項措施在美、日等國家已廣爲採用。 二、第一項規定廠商得提出替代方案之時機、條件及其獎勵。 三、第二項授權主管機關訂定獎勵辦法，以爲各機關施行之準據。

條	文	說	明
第三十三條	機關辦理採購，應依實際需要，規定投標廠商之基本資格。 特殊或鉅大之採購，須由具有相當經驗、實績、人力、財力、設備等之廠商始能擔任者，得另規定投標廠商之特定資格。 外國廠商之投標資格及應提出之資格文件，得就實際需要另予規定，並於招標文件中訂明。 機關訂定前三項投標廠商之資格，不得不當限制競爭。 投標廠商未符合第一項至第三項所定資格者，其投標不予受理。 第一項基本資格、第二項特定資格與特殊或鉅大採購之範圍及認定標準，由主管機關定之。	一、為確保投標廠商具備履約能力，爰參酌「稽察條例」第十三條、「審計法施行細則」第四十二條，及「招標注意事項」第六點，規定廠商資格。 二、第一項規定一般採購，應依實際需要訂定投標廠商基本資格。 三、第二項規定特殊或鉅大採購其投標廠商特定資格之訂定。 四、第三項說明外國廠商之投標資格及應提出之資格文件，得就事實需要另予規定，並於招標文件中訂明，以應外國廠商不能與國內廠商提出同樣之我國證明文件時之需要。 五、第四項明定各機關訂定前三項投標廠商之資格，不得不當限制競爭。 六、第五項明定未符合基本資格或特定資格者，其投標不予受理。 七、第六項明定基本資格、特定資格及特殊或鉅大採購之範圍、認定標準，由主管機關定之。
第三十四條	機關辦理採購，得將其對規劃、設計、供應或履約業務之專案管理，委託廠商為之。 承辦專案管理之廠商，其負責人或合夥人不得同時為規劃、設計、施工或供應廠商之負責人或合夥人。 承辦專案管理之廠商與規劃、設	一、一般行政機關及學校、公立醫院等，因缺乏採購專業人才，爰於第一項明定得將其對規劃、設計等業務之管理，以專案管理之方式委託廠商代辦。 二、第二項及第三項明定廠商代機關辦理專案管理時，其與負責規劃、設計及施工或供應之廠商間，彼此不能具有特定關係，以免產生利益輸送、相互掩護、球員兼裁判之情形。

條	文	說 明
	計、施工或供應廠商，不得同時爲關係企業或同一其他廠商之關係企業。	三、公司負責人，依公司法第八條規定，包括董事、監察人及經理人。關係企業之意義，公司法修正草案第六章之一已有專章規定。
第三十五條	廠商對招標文件內容有疑義者，應於招標文件規定之日期前，以書面向招標機關請求釋疑。 機關對前項疑義之處理結果，應於招標文件規定之日期前，以書面答復請求釋疑之廠商，必要時得公告之；其涉及變更或補充招標文件內容者，除選擇性招標之規格標與價格標及限制性招標得以書面通知各領標廠商外，應另行公告，並視需要延長等標期。機關自行變更或補充招標文件內容者，亦同。	一、第一項明定廠商對於招標文件有疑義者，應於規定期間內以書面提出。 二、第二項明定機關處理疑義結果，如不涉及變更或補充招標內容，得僅答復請求釋疑之廠商，有必要時可另行公告，俾各廠商明瞭釋疑之內容。如涉及變更或補充招標文件內容者，應另行公告，但因選擇性招標之規格標與價格標及限制性招標，並無公告程序，故以直接書面通知各領標廠商即可；另爲維護廠商權益，並明定得視需要延長等標期。
第三十六條	機關辦理公開招標或選擇性招標，得就資格、規格與價格採分段開標。 機關辦理分段開標，除第一階段應公告外，後續階段之邀標，得免予公告。	一、機關得規定廠商將資格、規格、價格同時送達一次開標，亦得規定分次送達分階段辦理資格、規格及價格之開標，爰於第一項明定之。 二、對於以分段開標方式辦理之案件，並無於每一階段之投標前都必須公告之必要，爰於第二項明定後續階段得免予公告。
第三十七條	機關辦理國際採購，除我國締結之條約或協定另有禁止規定者外，得於招標文件中要求得標廠商提供補償交易。 前項所稱補償交易，指得標廠商承諾向我國爲一定比率或項目之採購、技術移轉、投資、協助外銷或採取其他發展我國產業或改善我國國際收支平衡之措施。	一、「政府採購協定」第十六條禁止已開發國家之政府採購案件以附帶補償交易爲決標要件，惟補償交易證諸我國以往實施經驗，對於提升我國技術水準有一定之助益，爰於第一項明定除有國際義務外，仍得採行。 二、第二項明定補償交易之內容。

政府採購法草案

條　　文	說　　明
第三章　決標	章名
第三十八條　機關辦理公開招標及選擇性招標之開標作業，除招標文件另有規定外，應依公告之時間公開爲之。	明定公開招標及選擇性招標之開標以公開方式辦理爲原則，但得於招標文件另爲規定其處理方法，譬如有保密之必要或依第四十九條採行協商措施者。
第三十九條　機關辦理採購，除第四十條另有規定外，應訂定底價。底價應依圖說、規範、契約並考量成本逐項編列，由機關首長或其授權人員核定。 前項底價之訂定時機，依下列規定辦理： 一、公開招標應於開標前定之。 二、選擇性招標應於資格審查後之下一階段開標前定之。 三、限制性招標應於議價或比價前定之。	一、爲增採購作業彈性，本法列有不訂底價之條件。對於應訂底價之採購，爲強化採購機關權責，提升採購效率，底價由機關首長或其授權人員核定，免報上級機關核准，並參照「審計法施行細則」第五十五條之規定，於第一項明定底價擬編方式。 二、第二項依招標之方式，分別明定底價訂定時機。
第四十條　機關辦理下列採購，得不訂底價。但應於招標文件內敘明決標條件與原則，並規定廠商於投標文件內詳列報價內容。 一、訂定底價確有困難之採購。 二、以最有利標決標之採購。 三、小額採購。 前項小額採購之金額，在中央，由主管機關定之；在地方，由省（市）政府定之。但均不得逾公告金額之十分之一。	一、機關辦理採購因範圍廣泛，內容複雜，有因無前例可循或同時有多種不同規格或性能之工法產品可參與競標，致無法訂出客觀正確之底價者；有依其性質，不須訂定底價者；亦有因金額過小，無訂定底價之必要者。如硬性規定各機關所有採購都必須訂定底價，除流於僵化外，以該不盡合理之底價作爲評估廠商標價及減價之依據，亦有不妥。爰於第一項明定在特別情況下宜允許各機關免訂底價之彈性處理原則。 二、第二項明定小額採購金額之訂定及其限額。

條　　文	說　　明
第四十一條　機關依本法規定辦理招標，除有下列情形之一得不予開標外，有廠商投標即應依招標文件所定時間開標。 一、變更或補充招標文件內容者。 二、發現有足以影響採購公正性之違法或不當行爲者。 三、依第六十四條規定暫緩開標者。 四、依第六十六條規定暫停採購程序者。 五、依第六十七條規定由招標機關另爲適法之處置者。 六、因應突發事故者。 七、採購計畫變更或取消採購者。 八、經主管機關認定之特殊情形。	本法採購制度已依公開化、透明化、制度化設計，且有異議申訴制度供廠商利用，爰明定各機關依本法規定程序辦理招標，除特殊情形外，有廠商投標即應開標，以免採購延宕不決。現行以三家廠商投標方得開標之作法，造成廠商借牌圍標或虛設行號一同投標，以便湊足三家投標。機關則常因投標廠商家數未達三家，而一再流標延期開標，延宕採購時效。已參加投標之廠商則一再往返投標，卻未能開標，甚至因流標而曝光，損害其權益。基於此等現象宜予改革，且先進國家亦少有以投標廠商家數限制開標之做法，爰予明定。
第四十二條　投標廠商有下列情形之一，經機關於開標前發現者，其所投之標應不予開標；於開標後發現者，應不決標予該廠商。 一、未依招標文件之規定投標。 二、投標文件內容不符合招標文件之規定。 三、借用或冒用他人名義或證件，或以僞造、變造之文件投標。 四、僞造或變造投標文件。 五、有足以影響採購公正性之違法或不當行爲。 六、依招標文件規定有第九十一條第一項不得參加投標或作爲決標對象之情形。	一、本條詳列用以認定個別廠商所投之標不予接受之條件，作爲機關與廠商一同遵循之基準，以免各機關在處理時漫無標準。 二、訂定本條之目的，係在認定「個別廠商」所投之標於何種情形下不予接受，而第四十一條則在認定「整個採購案」如何開標及何時不予開標，二者規範目的不同。 三、第一項第三款及第四款，係指於辦理本採購案時發現有該等情形，立即據以認定相關廠商所投之標不予接受；而第八十九條第二款及第三款之情形則由各機關依第九十條及第九十一條之程序將其於其他採購案中有違法或重大違約情形刊登政府採購公報，並於招標文件中規定該等廠商不得

條　　文	說　　明
決標或簽約後發現得標廠商於決標前有前項情形者，應撤銷決標、終止契約或解除契約，並得追償損失。但撤銷決標、終止契約或解除契約反不符公共利益，並經上級機關核准者，不在此限。 第一項不予開標或不予決標，致採購程序無法繼續進行者，機關得宣布廢標。	參加投標、作爲決標對象或分包廠商，如參與投標，依第一項第六款及第一款辦理。 四、第一項第六款未包含第九十一條第一項不得作爲分包廠商之規定，係因同項第一款可以涵蓋此部分，且其細節將另於施行細則中規定。 五、第二項明定決標或簽約後發現時之處置方式。 六、第三項明定因第一項情形致採購程序無法繼續進行，機關得宣布廢標，譬如各投標廠商皆有第一項所列各款情形時，已無合適之決標對象。
第四十三條　機關應依招標文件規定之條件，審查廠商投標文件，對其內容有疑義時，得通知投標廠商提出說明。 前項審查結果應通知投標廠商。對不合格之廠商，並應敘明其原因。	一、第一項明定投標文件之審查及得通知廠商對疑義之處提出說明。 二、第二項明定審查結果之通知。
第四十四條　機關辦理採購之決標，應依下列原則之一辦理，並應載明於招標文件中。 一、訂有底價之採購，以合於招標文件規定，且在底價以內之最低標爲得標廠商。 二、未訂底價之採購，以合於招標文件規定，標價合理，且在預算數額以內之最低標爲得標廠商。	一、第一項參考「政府採購協定」第十三條之規定明定決標之原則，得選擇合格最低標或最有利標之決標方式爲之，期使決標結果更符合政府利益。 二、合格最低標依其是否訂有底價分列爲第一項第一款及第二款兩種決標原則。第一項第二款中明定「標價合理」，即機關應先評估廠商之報價是否合理後，方可決標。

條　　文		說　　明
	三、以合於招標文件規定之最有利標爲得標廠商。 決標時得不通知投標廠商到場。但其決標結果應通知各投標廠商。	三、第一項各款之詳細做法，於後續條文分別明定之。 四、採購決標後，依第五十四條規定，除有特殊情形外，應於一定期間內將決標結果刊登於政府採購公報，並通知各投標廠商，爰於第二項明定，俾於必要時，其決標得不通知投標廠商到場，但決標結果應通知各投標廠商，以資周延。
第四十五條	決標依前條第一項第一款規定辦理者，其合於招標文件規定之最低標價超過底價時，得洽該最低標廠商減價一次；減價結果仍超過底價時，得由所有合於招標文件規定之投標廠商重新比減價格。機關得就重新比減價格之次數予以限制。 前項辦理結果，最低標價仍超過底價而不逾預算數額，機關需決標時，應經原底價核定人或其授權人員核准，且不得超過底價百分之二十。但查核金額以上之採購，超過底價百分之十者，應先報經上級機關核准後決標。	針對採第四十四條第一項第一款爲決標原則，發生最低標價超底價之情形，作詳細處理規定，俾供各機關有明確之依循。減價程序及超底價決標之上限，則係參照稽查條例第二十條、審計法施行細則第五十八條之規定訂定。
第四十六條	決標依第四十四條第一項第二款規定辦理者，合於招標文件規定之最低標價經評審結果有明顯偏高或逾預算數額之情形時，得洽該最低標廠商減價一次。減價結果仍有明顯偏高或逾預算數額之情形時，得由所有合於招標文件規定之投標廠商重新比減價格。機關得就重新比減價格之次數予以限制。	針對採第四十四條第一項第二款爲決標原則，發生最低標價經評審結果有明顯偏高或逾預算數額之情形，作詳細處理規定，俾供各機關有明確之依循。

條　　文	說　　明
前項辦理結果，最低標價仍有明顯偏高或逾預算數額之情形時，應予廢標。	
第四十七條　機關辦理以最低標決標之採購，經報上級機關核准，並於招標公告及招標文件內預告者，得於依第四十五條或前條第一項規定無法決標時，採行協商措施。	參酌「政府採購協定」第十四條規定，明定機關辦理以最低標決標之採購，經報上級機關核准，得在一定條件下與廠商協商，以利評選得標廠商，其辦理原則於第四十九條另予規定。
第四十八條　決標依第四十四條第一項第三款規定辦理者，應依招標文件所規定之評審標準，就廠商投標標的之技術、品質、功能、商業條款或價格等項目，作綜合評選，評定最有利標。評選結果無法評定最有利標時，得採行協商措施，再作綜合評選，評定最有利標。機關得就綜合評選之次數予以限制。 前項辦理結果，仍無法評定最有利標時，應予廢標。 機關採最有利標決標者，應先報經上級機關核准。 最有利標之評選辦法，由主管機關定之。	本條係針對採第四十四條第一項第三款爲決標原則之情形，加以詳細規定，俾資明確。由於最有利標之制度爲一項新措施，作業較爲複雜，故於第三項規定須先報上級機關核准，第四項規定其評選辦法由主管機關訂定。
第四十九條　機關依前二條之規定採行協商措施者，應依下列原則辦理： 一、開標、投標及審標內容均應予保密。 二、協商時應平等對待所有合於招標文件規定之投標廠商。	一、本條係參考「政府採購協定」第十四條之規定，就前二條之協商措施，予以詳細規定，俾資明確。協商措施，係先進國家普遍採行之制度，可促使機關避免訂定嚴苛、僵硬之招標規範，亦可避免因廠商投標文件稍有不符即有不予接受、動輒廢標之

條　　文	說　　明
三、原招標文件已標示得更改之項目，始得納入協商。 四、前款得更改項目之內容變更時，應以書面通知所有參與協商之廠商。 五、協商結束後，應予前款廠商依據協商結果，於一定期限內修改投標文件重行遞送之機會。	情形，有利於雙方透過相互協商，俾雙方均能獲益。 二、第一款保密規定，可避免廠商因爲瞭解其對手之情形，於協商過程採取不適當之手段，而影響協商結果。
第五十條　機關辦理採購，以限制性招標方式辦理，或以最有利標決標者，得於招標文件中規定以成本加利潤之方式計算契約價金。 前項採購，以無法確實評估得標後之履約成本者爲限。	參酌審計法第六十條及稽察條例第十二條之規定，明定機關以限制性招標方式辦理，或以最有利標決標之採購，得於招標文件中規定以成本加利潤之方式計算契約價金。惟該方式，僅以無法確實評估得標後之履約成本者，方得採行。
第五十一條　機關辦理採購採最低標決標時，如認爲最低標廠商之總標價或部分標價偏低，顯不合理，有降低品質、不能誠信履約之虞或其他特殊情形，得限期通知該廠商提出說明。廠商未於機關通知期限內提出說明，或所爲之說明不合理者，得不決標予該廠商，並以次低標廠商爲最低標廠商。次低標廠商有上述情形者，亦同。	爲防止低價搶標，影響工作進度及品質，爰參照稽察條例第十五條之規定，明定機關對廠商之總標價或部分標價偏低，顯不合理，有降低品質、不能誠信履約之虞等情形時之處理方式。
第五十二條　機關辦理採購依第四十三條、第四十五條、第四十六條或第四十九條規定，通知廠商說明、減價、比減價格、協商、更改原報內容或重新報價，廠商未依通知辦理者，視同放棄。	審標、決標之過程，可能需要通知廠商辦理之事項，已分別規定於第四十三條、第四十五條、第四十六條及第四十九條，本條規定廠商未依機關之通知辦理之結果，以資明確，並杜爭議，有利審標、決標程序之進行。

條　　文	說　　明
第五十三條　機關辦理特定之採購，除我國締結之條約或協定另有禁止規定者外，得對國內產製之財物及國內供應之工程或勞務，就決標價格給予一定比率以內之優惠。 前項特定採購之種類、優惠之比率及其實施辦法，由主管機關會同相關目的事業主管機關定之。	一、明定於合理條件下，爲扶植國內產業，得對國內產製之財物及國內供應之工程或勞務，在與外國產製或供應之標的一同競爭時，在決標價格上給予一定比率以內之優惠。 二、優惠之實施辦法及特定採購之種類、優惠利率，則於第二項明定授權由主管機關會同相關目的事業主管機關定之。 三、對於不受條約或協定約束之採購，各先進國家對其廠商亦多採優惠措施，如歐聯對盟員廠商有百分之三之價格優惠措施，美國對本國廠商則有百分之六至百分之十二之價格優惠措施，惟此時仍宜一併考量機關本身之利益是否因採購成本提高而受害，以決定是否一定要採取此一措施。
第五十四條　機關辦理公告金額以上採購之招標，除有特殊情形者外，應於決標後一定期間內，將決標結果之公告刊登於政府採購公報，並通知各投標廠商，廠商要求以書面通知者，以書面通知之。無法決標者，亦同。 前項特殊情形、一定期間及公告內容，由主管機關定之。	一、爲達資訊公開化、透明化，爰明定公告金額以上採購之決標，除有特殊情形者外，應於決標後一定期間內，將結果刊登於政府採購公報，並通知各投標廠商。未達公告金額之決標，由於金額較小，較無公告週知之實際需要，故不納入強制公告範圍，以期機關作業成本與效率間能適度平衡。 二、第二項就公告有關事項，授權主管機關另定之。所稱特殊情形，譬如機密採購。
第五十五條　機關辦理採購，其決標資料應定期彙送主管機關，供統計分析。 前項決標資料內容、彙送方式及時間，由主管機關定之。	明定決標資料之彙送，俾便主管機關掌握並瞭解各機關辦理招標案件之結果，並供統計分析之用。

政府採購法草案

條　　文	說　　明
第四章　異議及申訴	章名
第五十六條　廠商與機關間關於招標或決標之爭議，除得按爭議之性質依法循民事程序解決外，得依本章規定提出異議及申訴。	政府採購行爲一向被認定係私經濟行爲，廠商與機關之間如有爭議，本應循民事程序解決，惟因廠商於招標、決標階段，與機關並無契約關係，難有可供提起訴訟之訴因，故爲增加廠商之救濟與保護，並兼顧政府採購之時效性需求，爰參酌「政府採購協定」第二十條之規定，訂定異議及申訴程序。
第五十七條　廠商對於機關辦理招標、決標，認爲違反我國所締結之條約、協定或本法，致損害其利益者，得於下列期限內，以書面向招標機關提出異議。 一、對招標文件規定提出異議者，爲自公告日或邀標日起等標期之四分之一，其尾數不足一日者，以一日計。但不得少於十日。 二、對招標文件規定之釋疑、後續說明、變更或補充提出異議者，爲接獲機關通知或機關公告日起十日。 三、對招標、決標之過程、結果提出異議者，爲接獲機關通知或機關公告日起十日。其過程或結果未經通知或公告者，爲知悉或可得而知悉之日起十日，但至遲不得逾決標日起十五日。 招標機關應自收受異議之日起二十日內爲適當之處理，並將處理結果以書面通知提出異議之廠商。其處理結果涉及變更或補充招	一、爲因應加入世界貿易組織後，我國採購市場國際化之情勢，除了廠商認爲招標機關之規定或處理程序違反本法者，得以提出異議外，對於本法未及規範，而我國所締結之條約或協定中另有規定，如招標機關違反其規定，廠商亦得提起異議，以增加廠商權益之保護，爰於第一項予以明定，並依提出異議之事由，分款規定廠商提出異議之期限，俾資明確。 二、第二項規定機關處理廠商異議之期限及相關程序。

條　　文	說　　明
標文件內容者，除選擇性招標之規格標與價格標及限制性招標得以書面通知各領標廠商外，應另行公告，並視需要延長等標期。	
第五十八條　廠商對於公告金額以上採購異議之處理結果不服，或招標機關逾前條第二項所定期限不爲處理者，得於收受異議處理結果或期限屆滿之日起十日內，依其屬中央機關或地方機關辦理之採購，以書面分別向主管機關或省（市）政府所設之採購申訴審議委員會申訴。	一、本法對於異議及申訴制度之設計爲：廠商先向招標機關提出異議；對招標機關之處理結果不服者，再向採購申訴審議委員會申訴。 二、本條明定廠商對招標機關處理之結果仍有不服者，得依採購機關之屬性以書面向中央或省（市）政府所設採購申訴審議委員會提出申訴；但因政府採購繁多，如均得提起，採購申訴審議委員會恐難以負荷，且金額較小者已有異議程序之處理，爰參酌「政府採購協定」第一條門檻金額之規定，明定須公告金額以上之採購始得提出申訴，俾使廠商權益保護與相關作業成本、採購效率間，能取得平衡。
第五十九條　申訴應具申訴書，載明下列事項，由申訴廠商簽名或蓋章。 一、申訴廠商之名稱、地址、電話及負責人之姓名、性別、出生年月日、住所或居所。 二、原受理異議之機關。 三、申訴之事實及理由。 四、證據。 五、年、月、日。 申訴得委任代理人爲之，代理人應檢附委任書並載明其姓名、性別、出生年月日、職業、電話、住所或居所。	一、第一項明定申訴書所應載明事項。 二、第二項明定委任代理人提出申訴者，應檢附委任書，並明定委任書所應載明事項。

條　　文	說　　明
第六十條　廠商提出申訴，應同時繕具副本送招標機關。機關應自收受申訴書副本之日起十日內，以書面向該管採購申訴審議委員會陳述意見。 採購申訴審議委員會應於收受申訴書之日起四十日內完成審議，並將結果以書面通知廠商及機關。必要時，得延長四十日。	一、第一項規定廠商提出申訴應副知招標機關，招標機關則應自收受申訴書副本之次日起十日內，以書面向採購申訴審議委員會陳述意見，以利該委員會迅速審議。 二、第二項規定採購申訴審議委員會完成審議之期限。
第六十一條　申訴逾越法定期限或不合法定程式者，不予受理。但其申訴不合法定程式可補正者，應限期命其補正；逾期不補正者，不予受理。	明定採購申訴審議委員會對於不符形式要件規定之申訴案件之處理。
第六十二條　採購申訴就書面審議之。 採購申訴審議委員會認爲必要或依申訴廠商、機關之書面請求，得通知申訴廠商、機關到指定場所陳述意見。 採購申訴審議委員會於審議時，得囑託具專門知識經驗之機關、學校、團體或人員鑑定，並得通知相關人士說明或請機關、廠商提供相關文件、資料。 採購申訴審議委員會辦理審議，得向廠商收取審議費、鑑定費及其他必要之費用；其收費標準及繳納方式，由主管機關定之。 採購申訴審議規則，由主管機關擬定，報請行政院核定後發布之。	一、參考「政府採購協定」第二十條之規定，於第一項至第三項明定採購申訴審議委員會辦理廠商申訴有關之審議程序。 二、爲避免廠商濫訴，妨礙採購作業之正常進行，爰參考商務仲裁條例第二十九條及商務仲裁協會組織及仲裁費用規則之訂定方式，於第四項明定採購申訴審議委員會得向提起申訴之廠商收取費用。收費之標準及繳納方式則於審議規則中另定之。 三、第五項明定採購申訴案件審議規則授權由主管機關擬定，報請行政院核定後發布之。省（市）政府所設採購申訴審議委員會，亦須依循此一審議規則，以求一致。

條	文	說	明
第六十三條	申訴提出後，廠商得於審議結果送達前撤回之。申訴經撤回後，不得復提出同一之申訴。	明定廠商撤回其申訴之時機與效力。	
第六十四條	採購申訴審議委員會審議結果，應指明招標機關原採購行爲有無違反我國所締結之條約、協定或本法之處；其有違反者，並得建議招標機關處置之方式。 採購申訴審議委員會於完成審議前，必要時得通知招標機關暫緩開標、決標或訂約。 採購申訴審議委員會爲第一項之建議或前項之通知時，應考量公共利益、相關廠商利益及其他有關情況。	一、第一項明定採購申訴審議委員會審議結果應指明招標機關有無違法之處，若有，並得爲處理之建議。 二、第二項明定採購申訴審議委員會完成審議前，得視需要先行通知招標機關暫緩採購作業，以免可能之違法情事更形惡化或影響公共利益、相關廠商利益等。 三、第三項明定採購申訴審議委員會爲處理之建議或暫緩採購作業之通知時，應一併考量之事項，俾利該委員會有所遵循。	
第六十五條	對於採購申訴審議委員會之審議結果，不得再提出申訴。但廠商仍得按爭議之性質依法循民事程序解決。	政府採購屬於私經濟行爲，並不適用訴願法及行政訴訟法。本法參酌「政府採購協定」第二十條之規定，新創廠商申訴制度，供廠商利用，以維其權益，並不影響其屬私經濟行爲爭議處理之本質，且爲兼顧政府採購之時效性需求，爰訂明對於採購申訴審議委員會審議結果之後續處理，以資明確，並免爾後發生爭議。至於廠商可能循民事程序，以進一步爭取其權益，則不予限制。	
第六十六條	廠商提出異議或申訴者，招標機關評估其事由，認其異議或申訴有理由者，應自行撤銷、變更原處理結果，或暫停採購程序之進行。但爲應緊急情況或公共利益之必要，或其事由無影響開標、	一、明定招標機關於廠商提出異議或申訴後，所應採取之必要措施，俾使招標機關能及早改正或取消違法之採購行爲，並避免造成政府損失之擴大，或使可能之違法情事更形惡化。但遇有特殊情形或異議、申訴無理由等情形，則不在此限。	

條	文	說 明
	決標或訂約結果之處者，不在此限。 依廠商之申訴，而爲前項之處理者，招標機關應將其結果即時通知該管採購申訴審議委員會。	二、廠商提出申訴後，申訴案件已在採購申訴審議委員會處理中，機關如因廠商申訴而採取第一項之對應處理措施，自宜通知採購申訴審議委員會，以利該委員會處理參考。
第六十七條	廠商申訴，經採購申訴審議委員會指明原採購行爲違反我國所締結之條約、協定或本法者，招標機關應另爲適法之處置。 前項情形，招標機關不依採購申訴審議委員會之建議辦理者，應以書面向採購申訴審議委員會及廠商說明理由。 第一項情形，招標機關無法改正者，廠商得向招標機關請求償付其準備投標、異議及申訴所支出之必要費用。	一、第一項明定申訴處理結果，經採購申訴審議委員會指明原採購行爲違反我國所締結之條約、協定或本法者，招標機關應另爲適法之處置，以改正違失之處。 二、第二項明定招標機關若基於特殊之考量，而無法依第六十四條第一項採購申訴審議委員會之建議辦理者，應以書面向採購申訴審議委員會及申訴廠商說明理由。 三、第三項明定申訴經認定招標機關有違失情事，而其無法改正時，廠商得向其爲金錢求償之範圍。此係參照「政府採購協定」第二十條關於申訴程序應有就廠商所受損失或損害予以償付之機制，並得將償付限定於準備投標或申訴之成本之規定訂定。
第六十八條	主管機關及省（市）政府爲處理中央及地方機關採購之廠商申訴，應分別設採購申訴審議委員會；置委員七人至十五人，由主管機關及省（市）政府聘請具有法律或採購相關專門知識之公正人士擔任，其中二人並得由主管機關及省（市）政府高級人員派兼之。 採購申訴審議委員會應公正行使職權。主管機關所設採購申訴審議委員會之組織規程，由主管機關擬訂，報請行政院核定後發布之。	一、第一項明定主管機關及省（市）政府應分別設置採購申訴審議委員會，並規定其委員之組成。 二、第二項明定採購申訴審議委員會應公正行使職權，以符合「政府採購協定」第二十條之規定；至於其組織，涉及主管機關之部分，明定其組織規程由行政院核定；至涉及省（市）政府之部分，由省（市）政府分別依省縣自治法及直轄市自治法等相關規定辦理，不於本法規定。

政府採購法草案

條　　文	說　　明
第五章　履約管理	章名
第六十九條　各類採購之契約要項，由主管機關定之。 採購契約得約定價金隨物價之變動而調整。 有前項之約定者，應於契約內訂明調整之項目及方式。	一、依第三條規定，契約之訂定應以維護公共利益及公平合理爲原則，惟爲利各機關之執行，爰於第一項明定主管機關得就一般性及共通性之事項訂定契約要項條款，俾供各機關辦理採購之依據。 二、採購案之履約時間有時長達數年，尤以大型工程爲著，期間內之物價變動在所難免，爲降低廠商之風險，以符公平合理之原則，爰於第二項明定契約價金得約定隨物價之變動而調整；惟有此約定者，應於契約內訂明調整之項目及方式，以杜執行之爭議，爰於第三項明定之。
第七十條　採購契約應訂明因政策變更，廠商依契約繼續履行反不符公共利益者，由機關視履約情形終止或解除部分或全部契約，並補償廠商因此而生之損失。 前項終止或解除契約，機關應報經上級機關核准後爲之。	公共利益爲政府採購最重要之考量因素，如有因政策變更，廠商依契約繼續履行反不符公共利益之情形，機關自宜予以終止或解除契約，惟應補償廠商因此而生之損失，但以報經上級機關核准者方得辦理，以資慎重。
第七十一條　採購契約應訂明廠商應自行履行工程、勞務契約，不得轉包；其有分包之必要者，應依契約規定辦理。 廠商擬將工程或勞務之一部，分包予其他廠商時，應先將該等廠商之名稱、經驗及分包內容等，依契約規定報請機關同意。但仍應由原訂約廠商負履約之責。	一、工程、勞務採購，爲避免廠商變相之借牌，應禁止得標廠商轉包，爰於第一項明定不得轉包；至於分包則應依契約規定辦理。 二、第二項規定辦理分包時應依循之程序，及仍應由原訂約廠商負履約責任。 三、第三項爲轉包及分包之定義。

條	文	說	明
	第一項所稱轉包，指將原契約中應自行履行之全部或其主要部分，由其他廠商代爲履行；所稱分包，指非轉包而將契約之部分由其他廠商代爲履行。 廠商履行財物契約，其需經一定履約過程，非以現成財物供應者，準用前三項規定。但分包部分，契約另有約定者，從其約定。	四、非現貨供應之財物契約，亦可能發生轉包、分包，故於第四項訂定準用規定。	
第七十二條	機關辦理查核金額以上之採購，訂約後有契約內容中途變更或增減價金情事，其增加或減少之金額達契約價金百分之十或達查核金額者，應敘明具體事實及理由，報經上級機關核准後辦理。	一、爲避免機關利用訂約後變更價金所產生之流弊，上級機關對於查核金額以上採購契約內容之變更或增減價金達一定標準者，有查核權，其增加或減少之價金在一定標準以上者，應報上級機關核准。 二、本條所稱增加或減少達查核金額，係指該變更部分之金額達到查核金額，此與第八條第二項所稱未達查核金額之採購，因契約變更而達查核金額之情形有別。	
第七十三條	機關與廠商因履約爭議未能達成協議者，除得依法律規定或契約約定提起訴訟或提付仲裁外，得向上級機關申請調處。	明定對於履約爭議，經協商未能達成協議者，除得視其實際需要依法律規定或契約約定提起訴訟或提付仲裁外，並得向上級機關申請調處。本條規定上級機關調處之途徑，可供契約當事人雙方利用，以減少爭訟，加速解決履約爭議，其程序則於施行細則中規定。	
第七十四條	機關辦理採購，以成本加利潤方式計算契約價金者，應查核廠商實際成本，廠商應提供相關資料。 機關辦理前項查核，發現廠商成本不實者，應追回其差價。	本法參酌審計法第六十條及稽察條例第十二條之規定，於第五十條明定機關得依成本加利潤之方式與廠商訂約；惟依該方式訂約者，機關應對廠商成本加以查核，以避免其成本不實，獲取超額利潤。	

條　　文	說　　明
第七十五條　機關辦理工程採購，應明訂廠商執行品質管理之責任，並對重點項目訂定檢查程序及品質檢驗標準。 機關於廠商履約過程，得辦理分段查驗，其結果並得供作驗收之用。 財物或勞務採購，其需經一定履約過程，非以現成財物或勞務供應者，準用前二項規定。	一、爲落實廠商品質管理工作，爰於第一項明定工程採購應執行品質管理。 二、廠商履約過程，常有依進度辦理分段查驗之需要，爰於第二項明定之，並規定其結果可作爲驗收之依據。 三、品質管理以工程採購較有需要，惟財物或勞務採購亦得參照辦理，爰於第三項明定。

政府採購法草案

條　　文	說　　明
第六章　驗收	章名
第七十六條　機關辦理工程、財物採購，應限期辦理驗收，並得辦理部分驗收。 驗收時應由機關首長或其授權人員指派適當人員主驗，通知接管單位或使用單位會驗。 機關承辦採購人員不得爲所辦採購之主驗人或樣品及材料之檢驗人。 勞務採購之驗收，準用前三項規定。	一、本條係參酌稽察條例第二十四條之規定。 二、第一項明定工程、財物採購應限期辦理驗收，並得辦理部分驗收，以供部分先行使用之需要。 三、第二項明定驗收人員指派及參與會驗之單位。 四、第三項明定主驗及檢驗人員之限制條件，以減少瀆職案件之產生，並增加其作業之公平性。 五、勞務採購之驗收，因標的較爲特殊，譬如日常清潔服務、法律顧問服務，無法完全適用有形工程及財物之驗收模式，故於第四項明定準用之規定。
第七十七條　機關辦理驗收時應製作紀錄，由參加人員會同簽認。驗收結果與契約、圖說、貨樣規定不符者，應通知廠商限期改善、拆除、重作、退貨或換貨。其驗收結果不符部分非屬重要，而其他部分能先行使用，並經機關檢討認爲確有先行使用之必要者，得經機關首長或其授權人員核准，就其他部分辦理驗收並支付部分價金。 驗收結果與規定不符，而不妨礙安全及使用需求，亦無減少通常效用，經機關檢討不必拆換或拆換確有困難者，得於必要時減價收受。其在查核金額以上之採購	一、參照稽察條例第二十二條及「審計法施行細則」第六十四條之規定。 二、第一項明定驗收之程序、動作及驗收結果不符契約規定之處置，以避免造成延遲，延誤使用。並規定辦理部分驗收時所應遵循之條件。 三、第二項規定必要時得就不符部分減價收受之條件，以資一體遵循，並避免浮濫。不得辦理減價收受之情形，必要時另於施行細則內予以規定。 四、隱蔽部分於驗收時無法以肉眼判定，故第三項規定於必要時，得實行拆驗或化驗，以確保品質是否符合契約規定。

條　　文	說　　明
，應先報經上級機關核准；未達查核金額之採購，應經機關首長或其授權人員核准。 驗收人對工程、財物隱蔽部分，於必要時得拆驗或化驗。	
第七十八條　工程、財物採購經驗收完畢後，應由驗收及監驗人員於結算驗收證明書上分別簽認。 勞務之驗收，準用前項規定。	一、參照稽察條例第二十五條之規定。 二、結算驗收證明書爲結案付款之依據，爰予明文規定，以利遵行。

政府採購法草案

條　　文	說　　明
第七章　罰則	章名
第七十九條　意圖使廠商不爲投標、違反其本意投標，或使得標廠商放棄得標、得標後轉包或分包，而施強暴、脅迫者，處一年以上七年以下有期徒刑，得併科新臺幣三百萬元以下罰金。 意圖影響決標價格或獲取不當利益，而以契約、協議或其他方式之合意，使廠商不爲投標或不爲價格之競爭者，處六月以上五年以下有期徒刑，得併科新臺幣一百萬元以下罰金。 以詐術、藥劑、催眠術或其他不法之方法，使廠商無法投標者，處五年以下有期徒刑，得併科新臺幣一百萬元以下罰金。 犯第一項之罪，因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。 第一項至第三項之未遂犯罰之。	一、第一項明定強制圍標之處罰，即以強暴、脅迫強制廠商違反其意志不爲投標或爲違反本意之投標，應予處罰。 二、第二項明定以契約、協議或其他方式之合意圍標之處罰，此等情節雖比第一項輕，然亦嚴重影響政府採購行爲，故亦應予處罰。 三、除前二項之圍標型態外，尚有以詐術、藥劑、催眠術或其他不法之方法妨礙廠商使不能投標者，爰於第三項明定處罰之。 四、因第一項行爲而生加重結果者，依所生結果加重其處罰。 五、第一項至第三項均嚴重影響政府採購行爲，違法情事重大，故其未遂犯亦均罰之。
第八十條　受機關委託提供採購規劃、設計或專案管理或代辦採購廠商之人員，意圖爲私人不法之利益，違反第二十三條之規定，對技術、工法、材料或設備之招標規範，爲不當之限制，因而獲得利益者，處一年以上七年以下有期徒刑，得併科新臺幣三百萬元以下罰金。其意圖爲私人	一、明定受託辦理規劃、設計或專案管理業務或受委託代辦採購業務之廠商惡意綁標之處罰。 二、本條所規範之對象包括：(一)受政府委託，提供規劃、設計勞務之人員(二)第三十四條所定受託辦理專案管理之人員及(三)第八十五條第一項受託代辦採購業務之人

條　　文	說　　明
不法之利益，違反第三十三條第四項之規定，對投標廠商之資格爲不當之限制，因而獲得利益者，亦同。 前項之未遂犯罰之。	員。 三、受託辦理規劃、設計或專案管理業務或受委託代辦採購業務之廠商，若因職務之便，對採購案件之技術、工法、材料或設備之招標規範或投標廠商之資格加以不當之限制，以謀取私人之不法利益者，此等行徑不僅嚴重斲傷正當廠商之商機，亦使得在此不公平競爭之市場下，不肖廠商哄抬標價，造成公帑不必要之浪費，甚至衍生經費的追加、工期的延宕、品質不良等弊病；爲有效遏阻此等不法行爲，提升政府施政之績效與形象，有必要對此惡意之綁標行爲明文處罰之。 四、辦理採購之公務員若涉及綁標行爲，因「刑法」及「貪污治罪條例」中已有規定，本法不另予規定。
第八十一條　受機關委託提供採購規劃、設計或專案管理或代辦採購廠商之人員，意圖爲私人不法之利益，違反第三十一條之規定，洩漏或交付關於採購應秘密之文書、圖畫、消息、物品或其他資訊，因而獲得利益者，處六月以上五年以下有期徒刑，得併科新臺幣一百萬元以下罰金。 前項之未遂犯罰之。	一、明定受託辦理規劃、設計或專案管理業務或受委託代辦採購業務之廠商洩密之處罰。 二、本條所規範之對象與前條相同。 三、受託辦理規劃、設計或專案管理或受委託代辦採購業務之廠商，往往涉及鉅大數額之採購交易，若意圖爲私人之不法利益，藉由職務之便洩露相關訊息，不僅干擾市場交易之公平性，造成特定人士之不當利得，並使公帑蒙受損失，此種不法行爲有必要明文處罰之。 四、辦理採購之公務員若涉及洩密行爲，因「刑法」及「貪污治罪條例」中已有規定，本法不另予規定。

條	文	說 明
第八十二條	意圖使機關規劃、設計、承辦、監辦採購人員或受機關委託提供採購規劃、設計或專案管理或代辦採購廠商之人員，就與採購有關事項，不爲決定或爲違反其本意之決定，而施強暴、脅迫者，處一年以上七年以下有期徒刑。 犯前項之罪，因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。 第一項之未遂犯罰之。	一、明定強制辦理採購業務人員不爲採購決定或違反其本意之採購決定之處罰，以保護採購相關人員做出正確之決定。 二、本條所保護之對象包括：(一)公務員(二)提供規劃、設計勞務之廠商人員(三)受託辦理專案管理之廠商人員及(四)受託代辦採購業務之廠商人員。 三、行爲人以強暴、脅迫之強制方式使辦理採購業務人員不爲採購決定或違反其本意之採購決定者，應予處罰。因上述強制行爲而生加重結果者，依所生結果加重其處罰。其未遂犯亦罰之。
第八十三條	意圖使機關規劃、設計、承辦、監辦採購人員或受機關委託提供採購規劃、設計或專案管理或代辦採購廠商之人員，洩漏或交付關於採購應秘密之文書、圖畫、消息、物品或其他資訊，而施強暴、脅迫者，處六月以上五年以下有期徒刑。 犯前項之罪，因而致人於死者，處無期徒刑或七年以上有期徒刑；致重傷者，處三年以上十年以下有期徒刑。 第一項之未遂犯罰之。	一、明定強制辦理採購業務人員洩露秘密之處罰，以保護採購相關人員免於被迫洩密。 二、本條所保護之對象與前條相同。 三、行爲人以強暴、脅迫之強制方式使辦理採購業務人員洩露秘密者，應予處罰。因上述強制行爲而生加重結果者，依所生結果加重其處罰。其未遂犯亦罰之。
第八十四條	法人之代表人、法人或自然人之代理人、受雇人或其他從業人員，因執行業務犯本法之罪者，除依該條規定處罰其行爲人外，對該法人或自然人亦科以該條之罰金。	明定法人之代表人、法人或自然人之代理人、受雇人或其他從業人員，因執行業務犯本法之罪者，其所屬廠商應連帶受處罰。惟因廠商無法服刑，故採對該法人或自然人處以罰金。

政府採購法草案

條　　文	說　　明
第八章　附則	章名
第八十五條　機關採購得委託法人或團體代辦。 前項採購適用本法之規定，該法人或團體並受委託機關之監督。	一、工程、財物及勞務之採購除由政府機關自行辦理外，亦有委託法人或團體辦理之需要，爰於第一項明定之。 二、受機關委託辦理採購之法人或團體，因其仍係執行政府之預算，故仍應受本法之規範，並受委託機關之監督，以杜流弊，爰於第二項明定之。
第八十六條　機關得就具有跨機關共通需求特性之財物或勞務，與廠商簽訂泛機關供應契約。其實施辦法，由主管機關定之。 機關之採購，得洽由其他具有專業能力之機關代辦。	一、第一項明定各機關具有共通需求特性之財物及勞務，得以統一招標訂約，分散使用之方式辦理，以增進採購效率，減少採購人力，降低採購成本。 二、第二項明定無專職採購人員之機關辦理採購時，得委由具專業能力之機關代辦。
第八十七條　主管機關得參酌相關法令規定採取措施，扶助中小企業參與各機關之採購。	透過政府採購案件，扶助中小企業之發展，爲先進國家廣泛採取之措施。鑒於「中小企業發展條例」第三十七條規定，各機關應協助中小企業取得業務機會，爰明定主管機關得採取相關配合措施，以利中小企業之生存與發展。
第八十八條　機關辦理政府規劃或核准之交通、能源、環保、旅遊等建設，經目的事業主管機關核准開放廠商投資興建、營運者，其甄選投資廠商之程序，除其他法律另有規定者外，準用本法之規定。	一、由民間投資興辦政府所規劃或核准之建設，政府不必償付建設經費，可解決財源不足問題，但其甄選廠商之程序，宜有統一規定。 二、以ＢＯＴ（興建、營運、移轉）或ＢＯＯ（興建、營運、擁有）等民間參與方式辦理之建設，雖有別於一般政府採購，但其投資興辦廠商之甄選程序，亦宜符合公開、透明、公平之原則，故明定準用本法有關規定，俾使其甄選程序有法可循。

條　　文	說　　明
第八十九條　機關辦理採購，發現廠商有下列情形之一，應將其情形通知廠商，並附記如未提出異議者，將刊登政府採購公報。 一、容許他人借用本人名義或證件參加投標者。 二、借用或冒用他人名義或證件，或以偽造、變造之文件參加投標者。 三、擅自減省工料情節重大者。 四、偽造、變造投標、契約或履約相關文件，經查明屬實者。 五、停業期間仍參加投標者。 六、犯第七十九條至第八十四條之罪，經檢察官起訴者。 七、得標後無正當理由而不訂約或不履行契約者。 八、因可歸責於廠商之事由，致解除或終止契約者。 九、查驗或驗收不合格，且未於通知期限內依規定處理者。 十、違反第七十一條之規定轉包或擅自分包者。 十一、因可歸責於廠商之事由，致延誤履約期限，情節重大者。	明定對於廠商有違法或重大違約情形時，機關應將其情形通知廠商，並經異議及申訴之處理程序後，視其結果刊登於政府採購公報，以作爲各機關辦理其他採購案時，於招標文件規定該等廠商不得參加投標、作爲決標對象或分包廠商等選擇締結契約對象之依據，以杜不良廠商之違法、違約行爲，避免其再危害其他機關，並利建立廠商間之良性競爭環境。目前各機關雖有類似措施，但因缺乏立法，成效有限。
第九十條　廠商對於機關依前條所爲之通知，認爲違反本法或不實者，得於接獲通知之日起二十日內，以書面向該機關提出異議。 廠商對前項異議之處理結果不服，或機關逾收受異議之日起二十日期限內不爲處理者，得於收受異議處	爲使有前條各款情形之廠商，於接獲機關之通知後，仍有提出異議、申訴之救濟管道，爰參酌第四章異議及申訴之處理程序，明定廠商得循此程序提出異議及申訴，機關再視其處理結果，決定是否刊登政府採購公報，以免誤刊而損及廠商權益。

條　　文	說　　明
理結果或期限屆滿之日起十日內，以書面向該管採購申訴審議委員會申訴。 機關依前條通知廠商後，廠商未於規定期限內提出異議或申訴，或經提出申訴結果不予受理或審議結果指明不違反本法或並無不實者，機關應即將廠商名稱及相關情形刊登政府採購公報。 第一項及第二項關於異議及申訴之處理，準用第四章規定。	
第九十一條　機關辦理採購，應於招標文件中規定，經依前條第三項規定刊登於政府採購公報之廠商，於下列期間內，不得參加投標或作爲決標對象或分包廠商。 一、有第八十九條第一款至第六款情形者，自刊登之日起三年。但於第八十九條第六款之情形，經判決無罪確定者，應註銷之。 二、有第八十九條第七款至第十一款情形者，自刊登之日起一年。 機關採購因特殊需要，經上級機關核准者，不適用前項之規定。	一、有第八十九條各款情形之廠商，經依前二條之規定處理後，仍被刊登於政府採購公報者，按情節之輕重，於第一項明定各機關於辦理採購時，應於其招標文件中規定該等廠商於一定期間內，不得參加投標或作爲決標對象或分包廠商，俾選擇優良廠商作爲締結契約之對象。 二、基於特殊情形下，機關或有與受拒絕往來之廠商交易之必要，爰於第二項授權經上級機關核准者，不適用第一項之規定，以維採購作業之彈性。所稱特殊情形，譬如該廠商爲唯一之供應者，無合適替代對象。
第九十二條　軍事機關之採購，應依本法之規定辦理。但武器、彈藥、作戰物資或與國家安全或國防目的有關之採購，而有下列情形者，不在此限。	一、本條除參考稽察條例第十一條暨第二十九條之內容外，並依「政府採購協定」第二十三條賦予締約國排除適用該協定之項目訂定，包括軍事機關辦理武器、彈藥、作戰物資或國家安全或國防目的採購案件之

條　　文	說　　明
一、因應國家面臨戰爭、戰備動員或發生戰爭者，得不適用本法之規定。 二、具有機密性，得不適用第二十四條、第三十八條及第五十四條之規定。 三、因時效緊急，得不適用第二十三條、第二十五條、第三十三條及本法須報上級機關核准之規定。 四、因應特殊規格之需求，得不適用第二十三條及第三十三條之規定。 五、以指廠訂貨、實驗訂貨或試驗製造方式辦理，經國防部核定採限制性招標者，得不受第十九條第一項條件之限制。 前項採購之處理辦法，由主管機關會同國防部定之。	有關作爲，均得適用；惟爲使軍事機關採購之作爲更爲公開及透明，於第一項予以明確界定其適用範圍，使軍品採購與一般政府機關採購作業之差異減至最低，並能達到國際化及實際作業之需要。至於一般性之軍事物資採購，則與其他機關相同。 二、當國家面臨戰爭時，常備、新訓、動員師及後備部隊所需物資及戰爭發生所需物資，排除本法之適用，將可滿足作戰需要。 三、軍品採購之內容常涉及重要武器裝備參數或有關部隊配置及組織資料，可概算評估軍事戰略能力，涉及軍機保密，將影響國軍建軍備戰，故在購案處理過程中，依據「軍品保密之相關規定」予以分類，屬機密性者，排除第二十四條、第三十八條及第五十四條有關刊登公報及公開部分。 四、軍品採購因突發狀況或應急戰備所需，衍生需求緊急之情勢，如船艦擱淺救援，動員急需裝備或飛機停飛待件等，故於第二十三條之規範、第二十五條等標期及第三十三條投標廠商資格，或本法規定須呈報上級機關核准之程序，給予例外之處理措施。 五、軍品要求性能標準，較一般商品爲高，或爲研發軍品暨其後續組件採購之品質考量，故於第二十三條之規範及第三十三條投標廠商資格，給予例外之處理措施。 六、軍品採購基於政治、外交、經濟或曾鉅額投資，爲維持其生產力，以備戰時供應，而有指定某一廠商採購必要時；或爲建立戰時產能，平日輔導國內廠商建立產能之「實驗訂貨或試驗製造」暨其後續訂貨，

條　　文	說　　明
	得不受第十九條第一項各款規定之限制，以滿足實際作業需要。 七、有關軍事機關採購之作業辦法將由主管機關與國防部依前項規定內容及精神訂定，以爲作業之依據。
第九十三條　機關辦理下列採購，得不適用本法之規定。 一、國家遇有戰爭、天然災害、瘟疫或財政經濟上有重大變故，需緊急處置之採購事項。 二、人民之生命、身體、健康、財產或動植物之生命、健康遭遇緊急危難，需緊急處置之採購事項。 三、公營事業機構購置供轉售或供製造、加工後轉售用之財物或勞務。 四、採購具地區獨家經營特性之公用事業所供應之水、電、燃料、郵遞、電信服務。 五、機關間財物或勞務之取得，經雙方直屬上級機關核准者。 六、依據國際合作開發計畫辦理之採購。 七、依據國際組織之特別程序辦理之採購。 八、購買援助國外政府或人民之財物或勞務。 九、向外國政府或國際組織採購者。 十、其他性質特殊，經主管機關認定，不宜適用本法者。	一、明定各機關之採購得於特殊情況下不適用本法之規定。其理由爲：各機關採購行爲，或因係在非常時期，或出於援外目的，或交易標的特殊等原因，須有例外處理方式；或係事業機關以營利爲目的之交易，與一般政府採購性質有別，宜均得免適用本法之規定，以免妨礙其任務之遂行。 二、第一項第五款譬如聯勤被服廠爲軍事機關製軍裝，台北市印刷所爲市府單位印製文件，雖爲有償交易，但不適合完全適用本法之規定。 三、第一項第六款譬如國際通信所需之洲際海底電纜鋪設工程，爲跨國合資興建，無法單獨以我國採購規定辦理。 四、第一項第七款所稱之國際組織之特別程序，譬如向世界銀行辦理貸款興建工程時，須依該組織所訂招標程序辦理採購。 五、第一項第八款譬如經貿、外交部門因建立國際邦誼之需，採購開發中友邦國家所指定之設備，贈與之。 六、第一項第九款因交易對象特殊，非一般廠商，故不宜納入適用範圍。 七、第一項第十款譬如金額微小之庶務性採購，若硬性規定須適用本法，將無法適應實

條	文	說	明
	前項第六款至第九款之採購，其屬查核金額以上者，應先報經上級機關核准。 第一項之採購，有另定處理辦法予以規範之必要者，其辦法由主管機關定之。		際之需要，反造成辦理上之困擾，故宜由主管機關就通案或個案性質特殊者，予以認定後排除適用本法。 八、第一項第六款至第九款係屬涉外採購，於第二項規定須先報經上級機關核准，以資監督。 九、第一項所列各款情形，亦有不宜完全不適用本法規定者，故於第三項授權主管機關於必要時另定處理辦法，俾供各機關據以依循。
第九十四條	駐國外機構辦理或受託辦理之採購，因應駐在地國情或實地作業限制，且不違背我國締結之條約或協定者，得不適用下列各款規定。但第二款至第四款之事項，應於招標文件中明定其處理方式。 一、第二十四條刊登政府採購公報。 二、第二十七條押標金及保證金。 三、第四十五條第一項及第四十六條第一項優先減價及比減價格規定。 四、第四章異議及申訴。 前項採購屬查核金額以上者，事後應敘明原由，檢附相關文件送上級機關備查。		一、明定駐國外機構辦理採購之規定。 二、爲使駐國外機構之採購行爲能在合理之規範下進行且不失其彈性，宜衡度駐在地國情及實地作業限制，在不違背我國締結之條約或協定下，按採購程序之進行與需要，就特定事項適度排除本法之規定。但查核金額以上之採購，事後應報上級機關備查，以資控管。
第九十五條	機關辦理採購之文件，除依會計法或其他法律規定保存者外，應另備具一份，保存一定期限。		各種採購之內容各殊，且涉及異議及申訴制度之運作，故其相關文件之保存年限宜授權主管機關訂定。又我國雖擬訂定檔案法，但基於政府採購法所涵蓋之文件種類及適用機構較爲廣

條	文	說 明
	前項一定期限，由主管機關定之。	泛，故仍訂定本條，俾資周延。
第九十六條	機關辦理採購，應成立內部稽核小組，稽核監督採購事宜。 前項稽核小組之設立辦法及作業規範，由主管機關擬訂，報請行政院核定後發布之。	一、本法雖不採現行之「事前審計」制，但機關內部之自我稽核監督機制功能應予建立，以兼顧興利與防弊，故有將目前各機關依行政院函頒「各機關辦理採購及營繕工程防止舞弊作業規定」及「各機關辦理採購及營繕工程稽核小組作業規範」之規定所設立之「稽核小組」予以法制化之必要，並適用於全國各機關，爰明定本條文。 二、「稽核小組」之設立辦法及作業規範授權由主管機關擬定，報由行政院核定發布施行。稽核標的之範圍及層次，於設立辦法及作業規範內定之，仍以維持採購效率爲原則。
第九十七條	本法施行細則，由主管機關定之。	明定施行細則之訂定機關。
第九十八條	本法施行日期，由行政院定之。	一、明定本法施行日期。 二、本法施行日期，宜配合「稽察條例」之修法進行，且本法爲政府採購制度之重大變革，尙須加強採購人員之教育訓練及相關準備工作，故明定施行日期授權行政院定之。

附　錄　三

行政院公共工程委員會處理公共工程爭議暫行作業要點

附　錄　三

行政院公共工程委員會處理公共工程爭議暫行作業要點

中華民國八十五年十二月廿一日行政院公共工程委員會
工程議字第二九二九號函

壹、總則 ---------- C-2

貳、招標爭議之處理 ---------- C-3

參、契約爭議之調處 ---------- C-5

肆、爭議處理程序之進行 ---------- C-7

伍、附則 ---------- C-10

壹、總則

1. 行政院公共工程委員會(以下簡稱本會)爲處理行政院暨省(市)政府所屬行政機關、公立學校及公營事業機構(以下簡稱機關)公共工程爭議，特訂定本要點。
2. 本要點所稱公共工程爭議，指下列情形行政院公共工程委員會（以下簡稱本會）爲處理行政院暨省之一：

   一、招標爭議：廠商對於招標機關招標文件之規定或招標、決標之過程、結果，認有違法，致損害其利益者。

   二、契約爭議：廠商或主辦機關對於契約規定所爲之主張有歧異，或廠商認爲主辦機關依契約所爲之處置不符合契約規定者。

3. 本要點所稱廠商，指公司、獨資或合夥之工商行號及其他得提供各機關公共工程有關需求之自然人、法人或團體。

貳、招標爭議之處理

4. 廠商對於「推動政府機關招標資訊公告暫行辦理要點」所定公告金額以上之招標爭議，經以書面向招標機關提出異議，招標機關逾決標日十五日尚未處理或對其處理結果不服者，得於期限屆滿或收受異議處理結果之日起七日內，以書面向本會公共工程爭議處理委員會（以下簡稱爭議處理委員會）申請處理。

廠商於提出前項申請時，應同時繕具副本送於招標機關；招標機關應自收受副本之日起七日內，以書面向爭議處理委員會陳述意見。

5. 申請招標爭議處理應具申請書（格式如附表一），載明下列事項，由申請廠商簽名或蓋章：

申請廠商之名稱、地址、電話及負責人之姓名、性別、出生年月日、住所或居所及其證明文件。

(1)．招標機關。

(2)．請求事項。

(3)．爭議之事實及理由。

證據。

(4)．年、月、日。

申請招標爭議處理得委任代理人爲之；代理人應檢附委任書（格式如附表二）並載明其姓名、性別、出生年月日、職業、電話、住所或居所。

6. 廠商就招標爭議申請處理後，得於爭議處理委員會意見書送達前撤回之。其經撤回者，不得復提出同一之申請。

7. 爭議處理委員會就招標爭議處理應作成意見書（格式如附表三），載明下列事項：

(1)．申請廠商之名稱、地址、電話及負責人之姓名、性別、出生年月、日、住所或居所。
(2)．有代理人者，其代理人之姓名、性別、出生年月日、職業、電話、住所或居所。
(3)．招標機關。
(4)．主文。
(5)．事實。
(6)．理由及證據。
(7)．年、月、日。

前項意見書應指明原招標文件或招標、決標之過程或結果有無違法之處；其經指明違法者，並得建議招標機關處置之方式。

8. 爭議處理委員會指明原招標文件或招標、決標之過程或結果違法者，招標機關應另爲適法之處置。

前項情形，招標機關不依爭議處理委員會之建議辦理者，應以書面向爭議處理委員會及申請廠商說明理由。

9. 招標機關之招標、決標或訂約程序，不因廠商申請招標爭議處理而停止進行。但依第二十三點建議暫緩開標、決標或訂約者，不在此限。

對於招標爭議處理之申請，招標機關經評估其事由，認其申請有理由者，應自行撤銷或變更原處理結果。但爲應緊急情況或公共利益之必要，或其事由無影響開標、決標或訂約結果之虞者，不在此限。

對於廠商招標爭議處理之申請，在爭議處理委員會未完成審議前，招標機關依前項規定撤銷或變更原處理結果者，應將其結果即時通知爭議處理委員會。

參、契約爭議之調處

10. 主辦機關與廠商間應依誠實信用原則履行契約。其有「推動政府機關招標資訊公告暫行辦理要點」所定公告金額以上之契約爭議，雙方未能達成協議，且主辦機關之上級機關經協調亦未能解決其爭議者，主辦機關或廠商得經對造當事人同意後，向爭議處理委員會申請調處。

前項主辦機關爲行政院、省（市）政府或其所屬一級機關者，得於雙方爭議未能達成協議時，逕向爭議處理委員會申請調處。

申請人爲前二項申請時，應同時繕具副本送於對造當事人；對造當事人應自收受副本之日起十五日內，以書面向爭議處理委員會陳述意見。

11. 申請契約爭議調處者，應檢具爭議處理申請書（格式如附表四），載明下列事項，由申請人簽名或蓋章：

申請人及對造當事人之名稱、地址、電話及負責人之姓名、性別、出生年、月、日、住所或居所。

(1)．請求事項。

(2)．爭議之事實、雙方當事人協議及上級機關協調之經過。

(3)．理由及證據。

(4)．年、月、日。

前項申請書應附具對造當事人同意調處之證明文件。

12. 申請契約爭議處理，當事人雙方均得委任代理人爲之；代理人應檢附委任書（格式如附表五）並載明其姓名、性別、出生年月日、職業、電話、住所或居所。

13. 爭議處理委員會調處契約爭議，應作成調處書（格式如附表六），載明下列事項：

(1)．廠商之名稱、地址、電話及負責人之姓名、性別、出生年月日、住所或居所。

(2)．主辦機關。

(3)．有代理人者，其代理人之姓名、性別、出生年月日、職業、電話、住所或居所。

(4)．調處會議召開之事由、時間、地點。

(5)．調處會議主持人，及出席、列席人員。

(6)．調處經過。

(7)．調處成立者，其具體內容；不成立者，其不能達成調處之簡要事由。

14. 廠商或主辦機關依本要點規定申請契約爭議調處期間，除已依契約規定報請核定停工或因不可歸責於廠商之事由停工者外，其工期仍應按契約規定計算。

15. 契約爭議經調處成立，其結果有應依審計法令之規定辦理者，主辦機關並應依其規定辦理之。

肆、爭議處理程序之進行

16. 爭議處理委員會承辦人，應就每一公共工程爭議案件文書編訂成卷宗。
17. 爭議處理委員會對於依法應由其他機關管轄之公共工程爭議案件，應於錄案後移送該機關處理，並副知申請人。
18. 爭議處理委員會於接獲公共工程爭議案件後，應先爲程序上之審查，其無不予受理之情形者，再爲實體上之審查。
    程序上之審查，發現有程式不合而其情形可補正者，應限期命其補正；逾期不補正者，不予受理。
19. 招標機關或他造當事人於收受公共工程爭議申請書副本之日起之一定期限內，未以書面向爭議處理委員會陳述意見者，爭議處理委員會得予函催或逕爲處理。
20. 公共工程爭議案件有左列各款情形之一者，不予受理：
    (1)．爭議處理申請書不合程式不能補正，或可補正而逾期不補正者。
    (2)．逾越招標爭議申請期限者。
    (3)．申請人不適格者。
    (4)．已提付仲裁或提起訴訟之契約爭議案件再爲申請者。
    (5)．契約爭議處理期間，當事人另行提付仲裁或提起訴訟者。
    (6)．自行撤回其爭議處理之申請，或自行撤回之案件復爲同一之申請者。
    (7)．招標機關自行撤銷或變更其處理結果，無再爲處理之必要者。
    (8)．其他不予受理之事由者。
    前項案件，由爭議處理委員會主任委員交請委員一人審查後，由本會逕以書面敘明理由通知申請人及他造當事人。
21. 公共工程爭議案件無不予受理之情形者，爭議處理委員會主任委員應指定委員一人至三人爲預審委員，進行該案之實體審查。

22. 預審委員因實體審查之必要或當事人之申請，得通知雙方當事人到指定場所就爭議案件陳述意見，或邀請專家、學者列席諮詢；並得囑託具專門知識、經驗之機關、學校、團體或人員鑑定或勘驗。

23. 預審委員處理招標爭議案件，認有必要，經爭議處理委員會議決議後，得以本會名義建議招標機關暫緩開標、決標或訂約。

24. 爭議處理委員會爲第七點第二項或前點之建議時，應考量公共利益、相關廠商利益和其他有關情況。

25. 爭議案件經實體審查蒐證完備後，應由預審委員作成預審報告（格式如附表七、附表八），載明預審處理經過並檢具相關卷證文件，提出爭議處理委員會議。但契約爭議案件於實體審查中，雙方當事人經調處後其爭議事項已達成合意者，得先製作成調處書草本，其預審報告，以調處書草本代之。

26. 爭議處理委員會議應定期召開，並得因實際需要加開臨時會議。

27. 爭議處理委員會應於委員會議前，將審議案件整理成相關之議事資料，分送於全體委員先行審閱。

28. 第二十二點之規定　於爭議處理委員會議開會時準用之。

29. 爭議處理委員會議審議案件，應指定人員製作審議紀錄附卷。

30. 爭議處理委員會議之決議，應有全體委員過半數委員之出席，出席委員過半數之同意行之。可否同數時，由主席裁決之。

31. 爭議案件應於下列期限內完成審議：

招標爭議：自爭議處理委員會收受爭議處理申請書之日起五十日；必要時得延長三十日。

契約爭議：自爭議處理委員會收受爭議處理申請書之日起一百二十日；必要時得延長三十日。

前項期限經決定延長者，應分別以書面通知廠商及招標（主辦）機關。

32. 招標爭議應於完成審議後十日內作成處理意見書，經本會主任委員判行後，送達於申請廠商、招標機關，並副知招標機關之上級機關。

前項處理意見書，本會主任委員不同意者，得送請爭議處理委員會重爲審議。但以一次爲限。

33. 契約爭議應於完成審議後十日內作成調處書四份，由預審委員邀請雙方當事人會同簽章，並經本會主任委員判行後，送廠商、主辦機關及主辦機關之上級機關分別收執，並由本會留存一份。

34. 公共工程爭議案件之處理意見書或調處書，以郵務送達證書（格式如附表九）送達之，並準用民事訴訟法關於送達之規定。

伍、附則

35. 本會爲澄清社會對特定公共工程執行上之疑慮，得將該案件送爭議處理委員會準用本要點之規定程序處理之。

36. 爭議處理委員會之委員或承辦人員，對於與爭議案件相關之事項，涉及本人、配偶、三等親以內血親或姻親，或同財共居親屬之利益時，應行迴避。

爭議處理委員會發現委員或承辦人員有前項應行迴避之情事者，應令其迴避，並另行指定委員或承辦人員。

37. 本要點所定廠商申請期限之遵守，以爭議處理委員會實際收受申請書之日期爲準。期限之末日爲星期日、紀念日或其他休假日者，以次日代之；期限之末日爲星期六者，以其次星期一或上班日第一天上午代之。

38. 各機關辦理公共工程招標時，應於招標文件中規定廠商得依本要點規定提起爭議處理，並應於契約文件中規定廠商除得依法律規定提起訴訟或依契約約定提付仲裁外，並得依本要點規定申請調處。

39. 本要點施行前已公告或邀標之招標爭議尚未逾決標日起十五日者，或未提付仲裁、提起訴訟之契約爭議，均得依本要點規定程序申請處理或調處。

附　錄　四

行政院公共工程委員會公共工程爭議處理委員會設置要點

附　錄　四

行政院公共工程委員會公共工程爭議處理委員會設置要點

中華民國八十五年十一月廿六日行政院台八十五內字第四二二二五號函核定

1．行政院公共工程委員會（以下簡稱本會）爲處理中央政府辦理或省（市）政府執行行政院列管之公共工程之爭議事務，依本會組織條例第十六條規定，設公共工程爭議處理委員會（以下簡稱爭議處理委員會）。

2．爭議處理委員會之任務如下：
關於公共工程招標爭議之處理。

關於公共工程契約爭議之處理。

其他關於公共工程爭議之處理。

3．爭議處理委員會置委員七人至十五人，由本會主任委員就本會高級職員中派兼之，並就專家、學者等公正人士聘兼之，其中專家、學者不得少於委員總人數之二分之一。委員任期二年，期滿得續派（聘）之。

爭議處理委員會置主任委員、副主任委員各一人，由本會主任委員就前項委員指定兼任之。

4．爭議處理委員會置執行秘書一人，由本會簡任人員派兼，承主任委員之命，處理日常事務；工作人員三人至七人，就本會法定員額內派充之。

5．爭議處理委員會議由主任委員召集之，並爲主席；主任委員未能出席時，由副主任委員代理之。

6．爭議處理委員會之決議，應有全體委員過半數之出席，出席委員過半數之同意行之。可否同數時，由主席裁決之。

前項決議關於契約爭議部分，由爭議處理委員會作成調處書，經爭議雙方簽認之，其他決議事項，作成決議書後，以本會名義行文。

7．爭議處理委員會議開會時，得邀請有關機關、團體代表或專家、學者列席。

8．爭議處理委員會爲處理公共工程爭議事件，得指定當事人提供相關之鑑定、勘驗報告；必要時並得委託具專門知識經驗之機關、學校、團體或人員辦理鑑定或勘驗。

9．爭議處理委員會委員爲無給職，但得依規定支給兼職酬勞。

10．省（市）政府執行非行政院列管公共工程所生之爭議，爭議處理委員會得準用有關處理省（市）政府執行行政院列管公共工程之爭議事務之規定。

行政院公共工程委員會爭議處理委員會調處

公共工程契約爭議作業時程表

第 0 天起

(1)接獲申請書狀。

(2)指派業務相關人員進行程序審查。

- 審查是否逾限申請。
- 審查書狀程式（內容）是否完備，須否補正。
- 書狀程式應補正者，自(1)開始五天內通知原申請廠商或主辦機關限期內補正。
- 審查有無其他不予受理情形。

(3)他造當事人（主辦機關或廠商）應自(1)之日起十五天內向本會陳述意見。

第 五十 天內

(4)本會主任委員指定預審委員一人至三人，進行實體審查（三十五天）。

對於爭議案件進行調查與調處。
指定雙方當事人提供相關之鑑定或報告。
通知雙方當事人到場陳述意見。
必要時囑託具專門知識經驗之機關、團體或人員鑑定或勘驗。
邀請專家、學者列席諮詢。

第 七十 天內

(5)全體輪值委員作成預審報告（二十天）。

· 載明預審處理經過並檢具相關卷證文件。
· 實體審查中，雙方當事人經調處後已達成合意者，得先行製作調處書草本，並以調處書草本代替預審報告。

(6)不予受理案件自(4)起七天內通知雙方當事人。

第七十五天內

(7)委員會審議過程開始。

(8)自開始五天內將預審報告（或調處書草本）及相關資料分送全體委員先行審閱。

第一一〇天內

(9)開會審議（三十天）。

· 預審報告（或調處書草本）之討論與確認。
· 無定論之案件，得依(4)規定指定雙方當事人到場陳述意見或邀請專家、學者列席諮詢後再行開會審查。

第一二〇天內

(10)作成調處書（十天），並請主辦機關及廠商會同簽章。

第一三〇天內

(11)送達廠商及主辦機關，並副知主辦機關之上級機關（十天）。

註：本作業時程必要時得延長三十日，但應分別通知雙方當事人。

行政院公共工程委員會爭議處理委員

處理公共工程招標爭議作業時程表

第 0 天起

(1)接獲申請書狀。
(2)指派業務相關人員進行程序審查。

- 審查是否逾限申請。
- 審查書狀程式（內容）是否完備，須否補正。
- 書狀程式應補正者，自(1)開始五天內通知原申請廠商限期補正。
- 審查有無其他不予受理情形。

(3)招標機關應自(1)之日起七天向本會陳述意見。

第二十五天內

(4)本會主任委員指定預審委員一人至三人，進行實體審查（十五天）。

- 對於爭議案件進行調查。
- 通知申請廠商及招標機關到場陳述意見。
- 必要時囑託具專門知識經驗之機關、團體或人員鑑定或勘驗。
- 邀請專家、學者列席諮詢。

第三十三天內

(5)作成預審報告（八天）。

- 載明預審處理經過並檢具相關卷證文件。
- 載明招標機關有無違法。
- 得建議處置方式。

· 必要時得研擬函請招標機關暫緩開標、決標或訂約之書面報告提送委員會審議。

(6)不予受理案件自(4)起七天內通知申請廠商及招標機關。

第三十八天內

(7)委員會審議過程開始。

(8)自開始五天內將預審報告及相關資料分送全體委員先行審閱。

第四十五天內

(9)開會審議（七天）。

預審報告之討論與確認。
無定論之案件得依規定指定雙方當事人到場陳述意見或邀請專家、學者列席諮詢後再行開會審查。

第 五十 天內

(10)作成意見書（五天）。

第 六十 天內

(11)送達申請廠商及招標機關，並副知招標機關之上級機關（十天）。

註：本作業時程必要時得延長三十日，但應分別通知申請廠商及招標機關。

附　錄　五

推動政府機關招標資訊公告暫行辦理要點

附　錄　五

推動政府機關招標資訊公告暫行辦理要點

中華民國八十四年十月二十三日行政院台八十四經第三八〇二六號函核定
中華民國八十六年三月十四日行政院台八十六經第一〇四九二號函核定修正第二點及第三點

一、爲推動各機關工程、財物及勞務案件之招標資訊作業制度，使之符合公開便民原則，特訂定本要點。。

二、各機關辦理工程、財物及勞務之採購案件，其預算金額在行政院公告金額以上者，應依本要點在行政院公共工程委員會（以下簡稱工程會）發行之「政府採購公報」（以下簡稱公報）刊登公告。未達行政院公告金額之採購案件，以公開招標方式辦理者，亦同。

各機關辦理前項以外之採購案件及財物之變賣、出租，得利用公報刊登公告。

三、各機關以公開招標方式辦理採購案件時，其招標公告應刊登公報一日。但刊登日數機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例（以下簡稱稽察條例）另有規定者，從其規定。

各機關辦理預算金額在行政院公告金額以上之採購案件，其決（廢）標結果應刊登公報一日；其以比、議價辦理時，並須註明理由。

前二項公告內容有更改時，其更正公告亦應刊登公報一日。

四、各機關自招標公告刊登公報日起以迄截止投標之等標期，其最短期限，由工程會配合有關規定定之。

五、刊登公報所需資料，各機關應利用工程會開發之電腦蒐集程式，於一定期限內傳送至工程會電腦資料庫；傳送資料內容由各機關自行檢核，資料內容若有錯誤，應辦理更正。

各機關應於決標後一定期限內將決標結果刊登公報，無法決標時，亦同。

適用世界貿易組織(ＷＴＯ)政府採購協定(ＧＰＡ)之案件，應傳送相關之英文資料。

本點第一項及第二項所稱之一定期限，由工程會定之。

六、各機關辦理採購案件，符合稽察條例第二十八條、第二十九條或第三十五條規定者，招標資訊得不予公告。但仍應向工程會提供不予公告之書面理由。

七、爲轉售用途或供製造成品以供轉售之用，其所採購之財物、勞務，不適用本要點，但仍應依稽察條例相關規定辦理。

購置稽察條例第三十四條之原料、物料，不適用本要點。

八、前點與符合稽察條例第二十九條規定軍事機關具有高度機密性採購以外之案件，其決標金額在新臺幣一百萬元以上，除已依第五點第二項辦理外，應利用電腦蒐集程式將每季決標資料檔案於次季十日內，將規定資料傳送至工程會電腦資料庫，以供統計之用。

九、各部會所屬駐國外機關如無法利用電腦蒐集程式將有關資料傳送工程會電腦資料庫，可以傳真方式將書面資料送工程會辦理。

十、銷售公報及提供資訊服務，得向公報訂戶及資訊服務使用者收費。

前項收費應循預算程序辦理。

『機關招標資訊暫行辦理要點』作業規定

一、要點第二點中之『公告金額』規定如下：

(一)財物、勞務案件：爲新台幣四百五十萬元。

(二)工程案件：爲新台幣五仟萬元。

二、要點第五點中之『一定期限』規定如下：

(一)招標公告之一定期限爲等標期加上招標公告作業時間。

1. 等標期規定如下：

一般採購案不得少於十四日，鉅大採購案不得少於二十八日，國際性採購案不得少於四十日。

同一採購案重標時，一般採購案得減爲七日，鉅大採購案得減爲十四日，國際性採購案得減爲二十六日。

前項鉅大採購案，其屬中央機關者，由中央目的事業主管機關核定，其屬地方機關者，依省市政府規定核定之。

2. 招標公告作業時間如下：。

(1). 週一刊登上週五所傳送之標案。

(2). 週二刊登上週六所傳送之標案。

(3). 週三刊登本週一所傳送之標案。

(4). 週四刊登本週二所傳送之標案。

(5). 週五刊登本週三所傳送之標案。

(6). 週六刊登本週四所傳送之標案。

(二)招標公告內容變更應於截止投標前儘速公告，並考慮前述招標公告作業時間。

(三)決標公告爲決標後三十天。

(四)廢標公告爲廢標後、重標前；至遲不超過廢標後二星期。

附　錄　六

「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」訪談記錄

附　錄　六

「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」訪談記錄

一、日期：民國86年 5月14日上午10時

二、地點：長榮民生大樓10樓會議室
（台北市民生東路二段166 號）

三、參加人員：

1. 中華港埠技術顧問社　王富男　林武弘　呂正毅
2. 長榮海運公司　徐人剛　蕭一中

四、計畫說明：略

五、訪談記要：

1. 長榮海運公司新近海外BOT 計畫

投資越南頭頓(VUNG TAO)深水港建設，預計整個建港計畫15年，長榮可再經營25年，共40年，可自訂費率，另於巴拿馬興建經營碼頭，計畫20年，期滿可再優先承租20年，兩個計畫皆長達40年。

2. 對於現行國際商港民間參與建設或租賃之看法

希望租賃期時限長，時限太短，若大量投資不易回收，且風險高，銀行貸款不易。在參與制度上，國外常有協議方式，不一定需要公開招標，若採公開招標，整個計畫推動速度宜快，不宜拖太久。

3.費率制度

費率希望能採彈性調整制度，如越南頭頓深水港建設案，可自訂費率，不宜採固定費率僵化制度。現行費率不能調整，此制度不佳。費率可適當管制，以免造成費率過高現象，如香港貨櫃碼頭公司(HIT) 在競標時，採搶標策略，先以高價標租碼頭，得標後再以高費率收費，此方式亦不佳。

4.未來民間參與國際商港建設制度建議

(1)現行建設推動速度太慢，宜加快腳步，以免擔誤時程，延誤商機，相關行政流程簡化。

(2)對BOT 等計畫，政府制度宜簡單，僅做原則性規定，或大原則訂定，其他細節由各港自行按各港實際狀況擬訂，不需要干涉太多。

(3)BOT 期限宜長，仿國外40、50年之長約，此較易取得銀行融資貸款，BOT 期限結束，若經營者績效不錯，可優先繼續承租。

(4)租稅、使用年限計算宜簡單，不宜太複雜。

(5)合理投資報酬率爲15～20% 間，太低民間恐無參與意願。

5.希望政府或商港管理機關協助事項

(1)政府不需保證或擔保，其經營風險民間需自行承擔，自負虧盈，但政府可協助貸款。

(2)參與者外資比例宜限制，此亦可促進「根留台灣」政策實現。

附　錄　七

「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」航商座談會會議紀錄

附　錄　七

「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」航商座談會會議紀錄

一、時間：中華民國八十六年六月六日（星期五）下午二時

二、地點：台北市復興北路五十七號十三樓之二第一會議室

三、主持人：王克尹　　紀錄：林武弘

四、出　席：

港灣技術研究所	王克尹
長榮海運股份有限公司	廖志仁　陳盈嘉
陽明海運股份有限公司	
萬海航運股份有限公司	林義豐
中華港埠技術顧問社	卓　健　王富男　呂正毅

五、結　論：

(一)對目前商港管理機關辦理民間參與約定興建或租賃經營之意見

1．免租使用年限計算方式複雜，無法真正反應投資成本，甚至投資愈多，計算結果虧損愈多。

2．投資成本不能有效回收，民間參與投標意願減低。

3．決策時間太長，不符合時效。

4．碼頭工人問題嚴重，經營效率難以提昇。

(二)對未來民間參與投資國際商港建設之意見

1．計畫宜儘速推動，不宜拖延過久，否則喪失商機航商出走。

2．專營、co-user 等經營限制應取銷，審計制度對經營決策不良影響宜修改。

3．碼頭工人僱傭管理問題應儘速解決。

(三)對ＢＯＴ等獎參計畫招標審標之意見

1．對參與者資格，應仔細審核或加以限制，以免經營不善導致倒閉，產生不良影響。

2．獎參條例所稱民間機構，資格限制門檻過嚴，應予大幅修改，以擴大民間機構投資層面。

3．要考慮航商立場，航商投資大量資金興建設施、提商營運量，大部份爲航商努力結果，其效益應歸航商。

4．招標、審標、免租使用年限、租金、權利金收取制度，愈簡單愈好，使航商能計算實際需支付成本。

5．決標方式可採比價，以價格高低決定得標者，不複雜，不易引起糾紛。

6．何類碼頭採何種條件招標，宜分開訂定，因地制宜。

7．由於自由化民營化的政策要求，近年來國內港埠碼頭投資興建方式有了不同的改變，除碼頭面工程由政府自行投資興建外，其餘碼頭後線工程則由民間投資興建，但投標制度卻呈現一國數制現象，方式不統一，徒增行政主管機關及民間業者作業困擾。尤有甚者，主管機關所訂之收費標準公式在實質上卻無法符合BOT 精神，缺乏有利的獎勵。

(四)對權利金收取方式之意見。

1．可採基本量收費計算權利金，由航商依MAG(平均貨運量)計算，超出部份按協議方式，或超出量愈多，按量收之比例愈少。

2．航商營運量資料，爲收費之關鍵點，建議考慮由海關資料爲主。

3．物價調整之影響，應定期檢討權利金收取額度（如五年一期等）。

(五)對契約內容、訂定方式之意見

1．大型計畫招標前，應召開說明會使參與投標者能充份了解，並需給予投標者充份時間準備。

2．對於招標內容、條件、規定等條文簡單明確，招標單位應有專人負責疑義解說。

3．契約草案要先與投標者協商討論，避免雙方看法落差，造成流標。雙方要有溝通協商管道，使能達成互惠原則。

(六)其他意見

1．投資建設計畫要有投資誘因，同時考慮鄰近地區如中國大陸、越南、泰國、菲律賓之港埠營運方式，不宜限制太嚴，造成競爭力下降。

2．商港管理機關要營造投資環境，使投資者獲利，成爲雙贏局面。

3．鼓勵民間以BOT 方式參與港埠投資興建，不可不談台灣海運政策與港埠整體經營環境的配合，也唯有兩者的配合，才能提昇台灣港埠競爭力，達成台灣成爲亞太海運中心的目標。

4．投資計畫範圍不加以不必要限制，如碼頭座數、區域範圍，航商才能發揮營運效率。

5．經營期限宜長，如印度一期爲三十年，另又可優先承租二十年。

附　錄　八

「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」期末報告審查會議紀錄

附 錄 八

「獎勵民間投資港埠相關設施規劃研究」期末報告審查會議紀錄

一、時間：民國八十六年六月十三日（星期五）上午九時卅分

二、地點：台航公司七樓會議室

三、主持人：張　所長金機　　紀錄：劉文雄

四、出席單位及人員：

交　　通　　部：邱慶生

交　　通　　處：張溢源　江俊良

基　隆　港　務　局：盧展猷

台　中　港　務　局：

高　雄　港　務　局：

花　蓮　港　務　局：

中華港埠技術顧問社：王富男　林武弘　呂正毅

港灣技術研究所：　王慶福　劉文雄　王克尹　尹章華
洪一生　余惠卿

五、主席報告：

本研究之目的是各港務將來在執行民間投資港埠相關設施無法找到依據時，即可直接引用本報告作爲依循。爲節省時間，請中華港埠技術顧問社即行簡報。

六、中華港埠技術顧問社即行簡報（略）

七、審查意見：

基隆港務局盧課長展猷：

(一)P.6-31所述比價、議價均可排除審計法等規定。但在本研究第七章中之招標程序，卻多引用該法，是否矛盾？同時審計法與稽查條例是以政府部門或投資50% 以上者爲管轄範圍，而獎參則以投資20% 以下者爲管轄範圍。基本上適用獎參者均不受審計法規範，然本研究卻多處引用審計法及其子法，請再深入探討或說明。

(二)B.O.T 涉及工程及營運，兩業者之特性完全不同，未來在B.O.T 招標時，其投標資格如何予以整合？究應以營運爲主或以工程爲主？此涉及相關之評審辦法、合約內容、管理模式等研擬，建請作一明確方向之說明以供參考。

(三)本研究均概括性的探討B.O.T 或其他模式，就港埠作業的幾個類別，如貨櫃、散雜貨、自由貿易區等之特性均未予以特別強調。

(四)P.8-13表 8.3.1內之權重值如何求取？請加以說明。

(五)P.8-4 營運者之資格，建請從獎參的角度來看，而非侷限於現有法令來看，因此港灣業是否需引用B.O.T?

(六)P.9-4 商港法12條之約定興建及租賃經營，其移交期似應在營運期之前，請再詳加考量，同時表9.1.2 所引用舊的國際商港管理規則69條應爲新修正之70條，請再查清楚。

(七)在同一港區內有適用獎參者，亦有適用商港法者，其費率各有不同之管制依據，建請整合新舊設施在營運上均可適用之管制模式。

交通處江俊良先生：

(一)P.9-2 有關商港設施之獎勵項目，查獎參條例之獎勵範圍係以重大交通建設爲主，故商港設施之投資獎勵，亦應以較大規模之工程爲優先，建議本案宜以重大之基礎設施作爲適用獎參之主要項目，至於其他之儲槽、候船室等小工程應附屬於前述大工程內（即以母雞帶小雞方式）併案辦理。

(二)P.8-13有關評估模式中，應研擬訂定對民間機構之評估準則，即分別針對土地使用計畫、興建計畫、營運計畫、財務計畫等分項擬訂，並建議儘可能予以量化，例如自償率、年營運量等，俾供甄審委員評審時之參考。

(三)本研究案爲了瞭解業者需求面曾對業者進行訪談，唯只訪談長榮一家，恐無法全面掌握業界的資訊，故建議應對其他業者再作訪談，俾利充分了解各方的看法。

交通部邱視察慶生：

(一)P.1-3 研究對象除各國際港外應包含淡水港、安平港等國際港之輔助港。

(二)可將台中拜耳（BOO)案補納入第四章案例中。

(三)P.4-21請將高雄港第五貨櫃中心案列入，並將執行單位與中央構想的落差加以檢討。

(四)P.9-2 請將防波堤、航道將來可從商港建設費回收之誘因加以列入補充，並將表9.1.1 予以適當的調整。

(五)目前商港主管機關應改爲台灣省政府。

(六)P.9-8 五、中之「碼頭工人僱傭關係」請予以排除。

八、主席結論：

(一)獎參之費率與期限不能偏離某一範圍，應在法定費率與許可期限取得平衡，但費率不能偏離既定費率太多，否則形成惡性競爭。

(二)評比的權重不宜硬性規定，應在某一範圍擬定其上、下限以利執行單位視實際需要彈性應用。

(三)評估標準應儘量予以量化。

(四)有關優先承攬制度，應較適用於小型工程，而且應在招標文件事先規劃，建議留待執行單位自行取決。

(五)B.T.O 之研究對象除各國際商港外，應包括國際港之輔助港。

(六)高雄港第五貨櫃中心可納入加予探討，但台中港拜耳案則除外。

(七)碼頭工人問題應改在結論中敘述。

(八)建議中的二及三亦應改在結論敘述。

九、散會：（十一點五十分）

審查意見答覆及辦理情形

審　查　意　見	意　見　答　覆
基隆港務局盧課長展猷： (一)P.6-31所述比價、議價均可排除審計法等規定。但在本研究第七章中之招標程序，卻多引用該法，是否矛盾？同時審計法與稽查條例是以政府部門或投資50% 以上者爲管轄範圍，而獎參則以投資20% 以下者爲管轄範圍。基本上適用獎參者均不受審計法規範，然本研究卻多處引用審計法及其子法，請再深入探討或說明。	(一)依獎參條例第二條，獎參條例未規定者，適用其他有關法律之規定。獎參條例計畫之審查雖不受審計法第57條等之約束，但「無法」可管情形下可能衍生更多問題，故本研究仍以既有審計法等法規作爲獎參計畫法律規範依據。
(二)B.O.T 涉及工程及營運，兩業者之特性完全不同，未來在B.O.T 招標時，其投標資格如何予以整合？究應以營運爲主或以工程爲主？此涉及相關之評審辦法、合約內容、管理模式等研擬，建請作一明確方向之說明以供參考。	(二)B.O.T 涉及工程及營運兩部份，在招標投標資格審查時，應同時審查民間機構之興建能力及營運能力(參閱圖8-3-1)，惟工程須可行，才能探討營運之可行性。完成興建、營運資格審查後，再做施工、財務計畫等審查，兩個階段皆必須合格才能進行計畫內容之評比。計畫內容評比時依評選表建議權重值加權給分(參閱表8.3.1)，由得分高低選前三名。工程或營運權重數可由工程、營運及財務專家依計畫特性決定。

審　查　意　見	意　見　答　覆
(三)本研究均概括性的探討B.O.T或其他模式，就港埠作業的幾個類別，如貨櫃、散雜貨、自由貿易區等之特性均未予以特別強調。	(三)本研究廣泛討論國際商港各種B.O.T 模式規劃，涵蓋貨櫃散雜貨、自由貿易區等範圍，惟研究期限倉促，相關個案B.O.T方式，建議未來針對個案再深入探討分析。
(四)P.8-13表 8.3.1內之權重值如何求取？請加以說明。	(四)權重值已修正爲建議權重值範圍，未來依計畫特性由學者專家依每一計畫訂定明確權重值。
(五)P.8-4 營運者之資格，建請從獎參的角度來看，而非侷限於現有法令來看，因此港灣業是否需引用B.O.T?	(五)依獎參條例第五條，「港埠及其設施」爲其獎勵重大交通建設之興建、營運範圍，「港埠及其設施」其營運應包含港灣及棧埠業務（參閱獎參條例施行細則附表「港埠及其設施」項目），並可經營運輸服務業、商業、停車場業等附屬事業（獎參條例第十四條），但未來之獎參計畫是否包含上述各種項目，建議由主管機構或商港管理機關以港區特性來決定，使其民間可參與部份業務經營，提高投資利得，但又不影響港區其他業者之經營。

審　查　意　見	意　見　答　覆
(六)P.9-4 商港法12條之約定興建及租賃經營，其移交期似應在營運期之前，請再詳加考量，同時表9.1.2 所引用舊的國際商港管理規則69條應爲新修正之70條，請再查清楚。	(六)商港法之約定興建及租賃經營所稱之「移交期」，應該是指免費使用或租賃營運期滿後，相關設施「返還」商港管理機關之意思。另查民國85年 9月公布之國際商港棧埠管理規則第69條規定，公私事業機構申請經營棧埠設施，得以約定方式投資興建或租賃經營，此應爲新公布之條文。
(七)在同一港區內有適用獎參者，亦有適用商港法者，其費率各有不同之管制依據，建請整合新舊設施在營運上均可適用之管制模式。	(七)遵照辦理，已納入第九章建議事項。
交通處江俊良先生 (一)P.9-2 有關商港設施之獎勵項目，查獎參條例之獎勵範圍係以重大交通建設爲主，故商港設施之投資獎勵，亦應以較大規模之工程爲優先，建議本案宜以重大之基礎設施作爲適用獎參之主要項目，至於其他之儲槽、候船室等小工程應附屬於前述大工程內（即以母雞帶小雞方式）併案辦理。	(一)遵照辦理，已納入第九章結論五。

審　查　意　見	意　見　答　覆
(二)P.8-13有關評估模式中，應研擬訂定對民間機構之評估準則，即分別針對土地使用計畫、興建計畫、營運計畫、財務計畫等分項擬訂，並建議儘可能予以量化，例如自償率、年營運量等，俾供甄審委員評審時之參考。	(二)本研究廣泛討論國際商港之B.O.T 等計畫，其實際包含項目應依不同之計畫分項擬訂，其權重量化值等亦應針對個案，延聘專家學者分別擬定後，再訂定評決辦法。
(三)本研究案爲了瞭解業者需求面曾對業者進行訪談，唯只訪談長榮一家，恐無法全面掌握業界的資訊，故建議應對其他業者再作訪談，俾利充分了解各方的看法。	(三)已於86年6月6日再次召開航商座談會，邀請長榮、萬海及陽明(提供書面意見)公司提B.O.T等各方面意見。
交通部邱視察慶生	
(一)P.1-3 研究對象除各國際港外應包含淡水港、安平港等國際港之輔助港。	(一)遵照辦理。
(二)可將台中拜耳 (BOO)案補納入第四章案例中。	(二)依照主席結論，高雄港第五貨櫃中心納入報告第四章，台中港拜耳案不納入報告。
(三)P.4-21請將高雄港第五貨櫃中心案列入，並將執行單位與中央構想的落差加以檢討。	(三)遵照辦理。
(四)P.9-2 請將防波堤、航道將來可從商港建設費回收之誘因加以列入補充，並將表9.1.1 予以適當的調整。	(四)遵照辦理。
(五)目前商港主管機關應改爲台灣省政府。	(五)遵照辦理。
(六)P.9-8 五、中之「碼頭工人僱傭關係」請予以排除。	(六)遵照辦理。

附　錄　九

參　考　書　目

附 錄 九
參 考 書 目

- 商港法。
- 國際商港棧埠管理規則 。
- 促進產業升級條例（簡稱促產條例）。
- 獎勵民間參與交通建設條例及其子法（簡稱獎參條例）。
- 會計法。
- 內部審核處理準則。
- 各機關採購及營繕工程防止舞弊貪瀆作業規定。
- 公平交易法。
- 公共工程施工品質管理制度。
- 審計法。
- 機關營繕工程及購置定製變賣財物稽察條例（簡稱稽察條例）。
- 行政院暨所屬各機關營繕工程招標注意事項。
- 工程糾紛與仲裁（中央大學八十三年營造業工地主任訓練班，楊錫安演講）。
- 營建法規，五南圖書出版公司，民國85年11月初版。
- 公共工程及採購財物相關法令與實務，游國清編著，中華綜合發展研究院，民國85年 9月初版。
- 民法物權，鄭玉波著，三民書局，民國84年8月修訂十六版。
- 民法債編各論，鄭玉波著，三民書局，民國84年8月修訂十六版。
- 民法概要，詹森林等著，五南圖書出版公司，民國85年 9月初版。
- 土地法，陳銘福著，書泉出版社，1997年 2月初版。
- 現代財務管理，陳隆麒著，華泰書局，民國82年 1月修訂版。
- 工程經濟投資分析，鄭豐聰編著，國彰出版社，民國78年 8月修訂版
- 商港法條文逐條釋義、檢討及國外相關立法例譯列之研究，財團法人中華港埠技術顧問社，民國83年 5月。
- 商港法修正研究，財團法人中華港埠技術顧問社，民國84年6月。

- 財務管理要義，李文賢等譯，聯經出版事業公司，民國68年 9月修訂五版。
- 港埠營運管理國際化、自由化研究，財團法人中華港埠技術顧問社，民國79年3月。
- 高雄港港埠裝卸民營化之研究，莊甲子等，台灣省政府交通處港灣技術研究所辦理，民國85年 3月。
- 港灣工程施工說明書標準規範，台灣省政府交通處，民國71年11月。
- 政府機關授權民間機構興建營運交通建設契約範本草案與工作流程芻議暨法律問題研究報告，博欽法律事務所，民國83年12月。
- Peter C. Cartledge, Financial Arithmetic, Euromoney Books
- The Life and Death of an Infrastructure Project, Euromoney Ltd. 1997, Second Edition.
- Project & Infrastructure Finance in Asia, Euromoney Ltd. 1997, Second Edition.
- World Port Privatisation Dicumentation, ABN AMRO Bank, Sep. 27-28, 1994.