

## 公路汽車客運業偏遠服務性路線營運虧損補貼之檢討

本文係對「公路汽車客運業偏遠服務性路線營運虧損補貼」之預算編列情形及現行補貼概況提出說明，並就其運作之合理性進行檢討，以作為未來改善補貼機制之參考。

◎ 劉維玲、吳品慧（交通部會計處科長、科員）

### 壹、前言

行政院為輔導大眾運輸突破「外部經營環境惡化」及「內部營運環境艱困」之雙重惡性循環，於84年訂頒「促進大眾運輸發展方案」，交通部並於87年訂定「大眾運輸補貼辦法」作為辦理偏遠路線營運虧損補貼作業之法源依據（現已由該部依大眾運輸條例第10條授權訂定之「大眾運輸事業補貼辦

法」取代）。其中公路汽車客運業部分，由該部公路總局統籌辦理；市區客運部分，則由各縣市政府自行辦理。茲就預算編列情形、現行虧損補貼方式及其合理性進行研析與檢討，期能訂定合理之補貼機制。

### 貳、預算編列情形

#### 一、公路客運

公路客運業者補貼請款作

業由公路總局提送「公路汽車客運審議委員會」審議，所需經費由中央政府編列補助款支應。97、98年度預算皆編列9億元，給予足額補助，未來將審慎檢視業者成本計價內容，訂定合理補貼制度，朝降低業者營運成本方向努力。

#### 二、市區客運

市區客運業者之營運虧損係由地方政府或其審議委員會

進行審查，所需補助經費由中央與地方政府依比例分擔。97年度地方政府申請中央補助1億元，公路總局衡酌其整體營運虧損情形，補助6,565萬元，各縣市分配數詳表1。

## 參、公路汽車客運現行補貼方式

### 一、補助對象

- (一) 至前一年度12月底仍繼續經營並領有有效營運路線許可證，且於前一年度發生營運虧損者；但因天災等事故不能通行，且依程序報請備查者，視為仍繼續經營。
- (二) 經公路主管機關依據「汽車運輸業管理規則」核定接駛之公路客運偏遠服務路線，且該路線3年內曾

申請營運虧損補貼。

### 二、補貼條件與門檻

- (一) 班次數：每日行駛班次2班次以上、30班次以下。
- (二) 路線里程：60公里以下。行經特殊地區路線，如經主管機關核定者，不受60公里限制。
- (三) 乘載情形：平均每車公里載客15人公里以下。

表1 97年度市區客運偏遠路線預算各縣市分配表

單位：萬元

縣市別	分配金額
合計	6,565
台北市	600
高雄市	600
台北縣	800
桃園縣	180
高雄縣	320
屏東縣	380
基隆市	320
新竹市	240
台中市	720
嘉義市	55
台南市	440
澎湖縣	770
金門縣	700
連江縣	440

### 三、補貼路線申請金額計算公式

依據「公路汽車客運偏遠服務路線營運虧損補貼審議及執行管理要點」規定，申請金額計算如下：

- (一) 每車公里虧損 = 每車公里合理營運成本 - 每車公里實際營運收入。(每車公里合理營運成本包含燃料、油料、輪胎、行車人員薪資等18項成本，係

以95年度運價調整所核定之每車公里成本36.068元為準；每車公里實際營運收入係業者提報之路線別營運年、月報表所列資料，並經主管機關核定)

(二) 總補貼里程 = 班次數 × 每班次路線里程。

(三) 個別路線申請金額 = 每車公里虧損 × 總補貼里程。

## 四、補貼優先順序

當受限預算額度無法全額補貼時，為了更有效運用補貼資源，爰訂定補貼優先順序機制，包含考量路線營運績效、公司營運績效、經營管理成效及營運缺失四部分，再依申請路線得分高低作為補貼金額分配方式之權數。

## 五、補貼金額分配方式

年度補貼經費分配方式以「補貼優先順序得分」作為權

重；補貼優先順序得分越高，其權重越大。個別路線可獲分配之補助經費，計算如下：

(一) 個別路線分配經費比率 (即「個別路線補貼金額申請數」暨其「補貼優先順序得分」加權分配乘積占全部路線分配總數) =  $\{(\text{個別路線補貼優先順序得分} \times \text{個別路線補貼金額申請數}) \div [\sum (\text{個別路線補貼優先順序得分} \times \text{個別路線補貼金額申請數})]\}$

(二) 分配補貼金額 = 當年度政府補貼預算經費 × 個別路線分配經費比率

## 肆、檢討補貼機制

### 一、營收資料正確性

外界對於公車業者大幅虧損狀況往往有所存疑，但公路主管機關受限人力及財會專業

技能，通常未能對業者財務報表的正確性進行查核，有賴全面建置電子票證系統，使主管機關可取得相關路線之營收資料並確保其正確性。

## 二、改善經營環境以減少虧損狀況

欲改善公車經營環境，使路線增加營收或降低成本，以達自給自足目標，需要政府與業者共同努力。在增加營收方面，主要對策為改善硬體措施、提升公車服務品質，以增加客源。在降低成本方面，可從員工薪資、燃料消耗等成本項目進行檢討改善，以改善經營環境並減少虧損。有關可檢討改善之成本項目，敘明如後：

(一) 檢討員工薪資成本：員工薪資成本包含行車人員、修車員工、業務員工、管理員工四類成本，其中行

車人員薪資所佔比例最高，主要係因大眾運輸服務具有連續性，以致駕駛員延長工作時間之工資成為運輸業者沉重負擔。因此，業者應檢討公車路網之現況，對於路線有所重疊而載客數偏低之路線，宜考量調整行駛路線，或是對於班次多而載客少者，減少非尖峰時段班次，進而縮短駕駛員行車時間，以舒緩行車成本之負擔。

(二) 檢討燃料消耗成本：近年油價不斷上漲，公車路線營運成本亦隨之增加，帶給公車業者不小衝擊，因此必須透過業者自制，減少不必要之耗油，例如：瞭解耗油較異常之駕駛是否有不當駕駛習性，以節約成本。

(三) 檢討車輛折舊成本：在相

同購車成本之條件下，要降低車輛折舊成本，必須延長車輛使用年限，因此公車業者必須加強保養維修及減少車輛肇事碰撞，才能增加車輛之耐用年限。

(四) 檢討營業費用：交通部於86年頒布「汽車客貨運業統一會計科目」，以為計算每車公里合理成本之依據。茲將18項成本區分為直接成本、營業費用及營業外費用三類：

1. 直接成本：燃料、附屬油料、輪胎、車輛折舊、修車材料、行車人員薪資、修車員工薪資。

2. 營業費用：行車附支、修車附支、業務員工薪資、業務費用、各項設備折舊、管理員工薪資、管理費用、稅捐費用、站場租金、通行費。

3. 營業外費用：財務費用。

營業費用的項目涉及共同成本的分攤，其分攤基礎仍有檢討空間，且是否納入每車公里合理成本之計算可再評估，如業者無法自行吸收，則未來同業間成本項目及金額應建立一致標準，且加強檢視業者成本項目之內涵是否符合部頒費用科目規定，避免部分業者浮報成本，申請較多補助款。

### 三、檢討整合路線

現有行駛動線重覆比例甚高，公路總局已積極辦理路線整合，並訂定4項原則：不增加新路權、保障民眾乘車權益、不增加政府補貼款、與其他業者無利害衝突，目前已初步完成128條路線整合，整合後路線除無實際需求之路段外，均有替代路線，未來亦將持續檢討路線之合理性。

## 四、彈性調整路線經營型態

為檢視偏遠地區之路線結構並因應當地需求調整營運方式，可改採設置轉運站方式辦理，藉此控管調節同一路線不同業者之發車班次，並配合載客量，於轉運站前後端配置適當之車輛營運，以節省經營成本。

## 五、檢討班次合理性

對於因缺乏經營效率而產生營運虧損之公車路線，主管機關將要求業者主動檢討班次配置之合理性，而非以業者調度方便為依據，以提高乘車便利性，增加使用率。

## 六、檢討申請補貼路線條件

原本每日行駛2班次以上、30班次以下，每車公里載客人公里低於15人公里以下而

發生營運虧損者，均得依規定申請虧損補貼，惟自97年度起，對每車公里載客人數過低(2人以下者)、每人乘車補貼款高於計程車費率等營運無效率之路線，則不予補助。

## 七、改配置中、小客車降低業者營運成本

現行偏遠服務路線多係採大型客車以定時定班方式行駛且多為每車公里載客5人以下之路線，目前同意放寬使用9人座小客車為營運車輛，未來將對營運不佳路線要求改配置中、小型車輛營運，以減少資源浪費。

## 八、與地方政府研商將路線移交給地方政府管理

考量公路客運路線起迄點及行駛動線與現行各縣市政府管轄之市區客運路線、各醫療

院所或百貨公司提供免費巴士路線多有重疊，為避免資源浪費，公路總局業已邀集地方政府釐清路線權責事宜，並朝向將該等路線移交由地方政府管理。惟地方政府表示其財力、人力均不足，亦憂心如無法長期獲得中央政府補助款，將影響該等路線之永續經營，公路總局將持續進行溝通。

## 九、優先補助資本門設施改善業者經營體質

在業者營運虧損無力改善硬體設備之情形下，政府應優先投入經費補助客運業者公車汰換或購置資本門設施，協助業者改善經營體質。目前因業者無力負擔自備款汰換公車，致中央補助款執行率偏低，可研議朝以下措施解決問題：

(一) 於現有公路客運偏遠路線營運虧損補貼款項內，調

整指定購置資本設施之用途比例，加強業者有效改善營運設備，提高服務水準。

(二) 搭配「提升地方公共交通網計畫」執行，提高車輛汰舊換新補助額度，或補助地方政府購置中、小型車輛，配置當地鄉鎮公所使用。

## 十、偏遠服務路線車輛裝置GPS及GPRS系統

公路總局規劃全省偏遠服務補貼路線車輛完成GPS及GPRS系統建置，亦將配合建置運算中心與監控中心（原則上採集中之方式建置），藉以加強對偏遠路線之稽查及管理（包含是否有脫班情形及依核定路線行駛……等）。

## 伍、結論與建議

一、公路客運路線面臨虧損，主因在於私人運具急遽增加，造成大眾運輸乘客大量流失。惟為響應節能減碳之世界潮流，應積極宣導大眾運具之益處，鼓勵民眾搭乘。

二、本文以「檢討營收資料正確性、改善業者經營成本以降低虧損金額，並確保偏遠服務路線永續經營」為目標，預期可達成以下效益：

(一) 收入面：

1. 透過全面建置電子票證系統，反映業者真實營收。
2. 透過整合路線、檢討班次配置合理性等各項措施之落實執行，期使提高乘車便利性及偏遠地區大眾運輸平均使用率，進而增加營收。
3. 政府應優先投入經費補助業者汰換資本設施，以提高乘客搭乘品質及意願，

創造營運收入。

(二) 成本面：

1. 有關直接成本，可從員工薪資、燃料消耗、車輛折舊等成本項目，就業者內部制度進行檢討改善，節省成本。至營業費用項目涉及共同成本分攤，應建立合適分攤基礎，或建立同業間一致標準，以避免浮報成本之情形。
2. 彈性調整路線經營型態，以設置轉運站方式，控管調節同一路線不同業者之發車班次，節省經營成本。
3. 由於公路汽車客運業偏遠服務性路線營運虧損補貼屬政府照顧偏遠地區民眾行的便利之政策性措施，交通部將在合理成本結構之基礎上，改善業者經營體質，賦予業者營運能力，未來並視業者經營績效逐步檢討調整營運虧損補貼機制。❖