

# 高雄市渡輪公務單位成本 分析

～～以 93 年度與 94 年度單位成本為例

撰寫機關：高雄市公共汽車管理處

撰 寫 人：余承桓

中華民國 95 年 9 月 21 日

# 目錄

一、前言	第 1 頁
二、現況分析與探討	第 2 頁
三、結語	第 10 頁

## 一、前言

時代變遷，社會上所著重的觀念也不再只是侷限於政府本身，民眾意識的抬頭、大眾對於本身利益的覺醒，衝擊著政府再造，政府部門也愈趨於重視服務品質、成本效益、民眾滿意度以及施政績效，並藉由運用各種統計數據以展現具體成果，且經比較與分析統計數據以考核預算執行績效，作為未來年度施政計畫的參據，促使政務能有效的運作。

各機關學校公務單位成本之計算儼然也成為公務預算執行績效的重要指標之一，公務單位成本的產生是經由各機關學校依據預算執行資料統計計算，並經由年度間的比較分析，藉以瞭解公務單位成本高低變化情形及其預算執行績效的效益，故原始統計資料的正確性相形重要，也唯有正確的資料才能統計出正確的數值，也才能進行一連串的深入探討與分析。

本篇爰以高雄市輪船股份有限公司（以下簡稱輪船公司）-渡輪部分 93 年度與 94 年度在公務單位成本之間的比較進行分析與探討。

## 二、現況分析與探討

輪船公司-渡輪部分 93 年度總費用（不含利息費用）計 2 億 1,316 萬 2,246.22 元，全年營運收入計 6,678 萬 9,444 元（已扣除銷項稅額），全年載客人數（不含免費乘船人數）計 566 萬 3,333 人次，全年免費乘船人數計 1,604 萬 6,100 人次，全年航行海浬數計 15 萬 4,728.10 海浬。94 年度總費用（不含利息費用）計 1 億 4,949 萬 3,220 元，全年營運收入計 6,995 萬 7,623 元（已扣除銷項稅額），全年載客人數（不含免費乘船人數）計 574 萬 9,196 人次，全年免費乘船人數計 1,622 萬 6,700 人次，全年航行海浬數計 16 萬 835.20 海浬（如表一）。

另 94 年度總費用較 93 年度減少 6,366 萬 9,026.22 元，主因係 94 年度 1 月 1 日輪船公司成立，但公司組織自治條例尚未修正通過，94 年度預算員額職員 16 人、職工 120 人，合計 136 人，94 年度僅進用職工 89 人，派兼職員 4 人（由公車處派兼），相關業務等人員均由公車處兼辦，故 94 年度其公務單位成本計算方式僅涵蓋航行費用及管理費用，其他相關費用（例：維持費用、業務費用、營業外費用）均歸屬於公車處，且 93 年度成本計算方式仍由行車與行船全年營

運收入比例之方式歸屬無法區分兩者之費用者，以致於 94 年度的總費用（不含利息費用）較 93 年度大幅降低。

而年度免費乘船人數係為估計值，依據已核發張數所估算，但自 79 年 6 月公告實施「高雄市旗津、紅毛港地區居民暨服務該地區人員免費乘船實施要點」，已產生申請遺失補發者浮濫、驗證困難等相關問題。依據實施要點之規定，因遺失者，每年得申請免費乘船證 3 次，且居民移出暨服務該地區人員離職未將舊證繳回等情形，截至 94 年底止免費乘船證，包括新申請或遺失補發已累積發放 11 萬 4,799 張，較 93 年度累積已發放 11 萬 1,017 張，增加 3,782 張，平均每月增加 315 張，其對營運收入、載客人數及單位成本計算的正確性均造成很大的影響。。

就營運收入方面而言，93 年度預估因使用免費乘船證而減收 1 億 6,046 萬 1,000 元（依票價 10 元\*年度預估使用免費乘船證 1,604 萬 6,100 人次）的營運收入。94 年度預估因使用免費乘船證而減收 1 億 6,226 萬 7,000 元（依票價 10 元\*年度預估使用免費乘船證 1,622 萬 6,700 人次）的營運收入，其對公司整體營運結構及財務收入造成不小的衝擊，收支嚴重失衡。

此外，因政策性之優待票的施行，例如：敬老、博愛、低收入戶，以及學生優惠等而減收的金額，更加深了財務的缺口。

表一：93-94 年度各項成本費用

項 目	93 年度	94 年度
總費用	213,162,246.22 元	149,493,220.00 元
營運收入	66,789,444 元	69,957,623 元
載客人數（不含免費乘船人數）	5,663,333 人次	5,749,196 人次
免費乘船人數（估算值）	16,046,100 人次	16,226,700 人次
因免費乘船證而減收的營收(估算值)	160,461,000 元	162,267,000 元
航行海哩數	154,728.10 海哩	160,835.20 海哩

附註：（一）全年免費乘船人數係依（已核發張數\*估計使用率 0.5\*2 次/天\*300 天/年）所估算。

（二）免費乘船證已核發張數截至 93 年度止已核發 53,487 張，94 年度為 54,089 張。

94 年度渡輪之營運航線計有「鼓山航線」、「前鎮航線」、「小港航線（小港至紅毛港）」及 93 年 5 月 16 日增闢的愛河「愛之船航線」，而預計啟航之遊港觀光航線因政策性因素，並為配合市府擬擴大 12 號碼頭之整體開發規模，以致 12 號碼頭方於 94 年 12 月底交付輪船公司，遊港觀光航線於 94 年度並未啟航，故 94 年度整體營收成果雖較 93 年度成長 4.74%，但卻僅為預算數的 67.92%。

渡輪部分 94 年度公務單位成本計有「每一人次搭乘渡輪之平均單位成本」、「政府貼補平均每一人次搭乘渡輪之費用」，以及「高雄港區渡輪行駛每海浬之平均單位成本（含愛之船）」等三項單位成本（如表二）。

表二：渡輪部分現行公務單位成本之計算公式

項 目	計算公式	
	不含營建工程及充實設備支出	不含營建工程支出但含充實設備支出
每一人次搭乘渡輪之平均單位成本	$[ \text{航行費用} + \text{維持費用} + \text{營業費用} + \text{非營業費用} ( \text{不含利息費用} ) ] \div \text{全年載客人數} ( \text{含免費乘客人數} )$	$[ \text{航行費用} + \text{維持費用} + \text{營業費用} + \text{非營業費用} ( \text{不含利息費用} ) + \text{充實設備 5 年平均數} ] \div \text{全年載客人數} ( \text{含免費乘客人數} )$
政府貼補平均每一人次搭乘渡輪之費用	$[ \text{航行費用} + \text{維持費用} + \text{營業費用} + \text{非營業費用} ( \text{不含利息費用} ) - \text{全年營運收入} ] \div \text{全年載客人數} ( \text{不含免費乘客人數} )$	$[ \text{航行費用} + \text{維持費用} + \text{營業費用} + \text{非營業費用} ( \text{不含利息費用} ) - \text{全年營運收入} + \text{充實設備 5 年平均數} ] \div \text{全年載客人數} ( \text{不含免費乘客人數} )$
高雄港區渡輪行駛每海浬之平均單位成本 (含愛之船)	$[ \text{航行費用} + \text{維持費用} + \text{營業費用} + \text{非營業費用} ( \text{不含利息費用} ) ] \div \text{行駛總海浬數}$	$[ \text{航行費用} + \text{維持費用} + \text{營業費用} + \text{非營業費用} ( \text{不含利息費用} ) + \text{充實設備 5 年平均數} ] \div \text{行駛總海浬數}$



93 年度與 94 年度之公務單位成本依上開公式(表二)計算結果詳列如下(如表三)。

表三：93-94 年度公務單位成本

項 目	年 度	不含營建工程及充實設備支出	不含營建工程支出但含充實設備支出
每一人次搭乘渡輪之平均單位成本	93 年度	9.82	11.24
	94 年度	6.80	8.20
政府貼補平均每一人次搭乘渡輪之費用	93 年度	25.85	31.31
	94 年度	13.83	19.18
高雄港區渡輪行駛每海浬之平均單位成本 (含愛之船)	93 年度	1,377.66	1,577.53
	94 年度	929.48	1,120.46

綜觀以上，94 年度公務單位成本在上述三項單位成本中明顯均較 93 年度為低，究其主要原因，除成本費用因車船分立、彼此人力尚未明確劃分，以及年度間成本歸屬方式不同，以致於大幅減少的因素外，愛河愛之船航線行銷策略成功，並配合市政活動，發展愛河觀光，愛河愛之船航線營運

狀況呈現穩定成長：94 年度愛河愛之船航線總載客達 47 萬 9,901 人次，平均每日載客計 1,315 人次，每航次載客計 19 人次，年度單程航次計 2 萬 5,604 航次，每日航行 70 班次，全年營收計 1,952 萬 9,103 元。

故雖然遊港觀光航線於 94 年度並未啟航，小港航線（小港至紅毛港）因紅毛港遷村效應以致於載客人數略為減少，以及鼓山旗津航線載客人數較預估為少，仍使得 94 年度全年總載客人數、營運收入增加（各航線 93 年度與 94 年度營運分析，詳如表四），使致 94 年度所計算之單位成本均較 93 年度大幅降低。

表四：渡輪營運分析表

航線		鼓山航線	前鎮航線	小港航線	愛之船航線	觀光遊港航線
每航次海裡		0.50	1.05	1.41	2.50	13.75
年度單程航次	93年	107,179	21,781	16,329	18,424	251
	94年	94,185	21,659	16,135	25,604	-
每日單程航次	93年	293.64	59.67	44.74	50.48	
	94年	258.04	59.34	44.21	70.15	-
年度航行海裡	93年	57,246.3	22,870.1	24,830.1	46,060.0	3,452.1
	94年	49,596.3	22,742.0	24,486.9	64,010.0	-
每日航行海裡	93年	147.38	62.66	68.03	126.19	
	94年	135.88	62.31	67.09	175.37	-
年度載客人數	93年	5,040,372	255,980	44,984	321,999	7,739
	94年	5,091,336	133,899	44,060	479,901	-
平均每日載客人數	93年	13,809	701	123	882	21
	94年	13,949	367	121	1,315	-
每航次載客	93年	46.96	11.75	2.75	17.48	30.72
	94年	54.06	6.18	2.73	18.74	-
年度營運收入	93年	45,726,426	4,605,971	417,438	14,506,675	1,518,173
	94年	48,982,476	11,473,412	408,880	19,529,103	-

附註：本表資料為公車處業務科所提供。

(一) 年度載客人數為不含免費乘船證人數。

(二) 年度營運收入均未扣除銷項稅額。

(三) 93年度觀光遊港航線(即夜間遊港)，例假日行駛2班次。

### 三、結語

94 年度渡輪部分的單位成本雖較 93 年度單位成本為低，但綜觀所述，其渡輪的總費用實不能反映真實的成本，相對影響所計算之單位成本的準確性。

94 年 1 月 1 日車船分立，公車處與輪船公司兩者各自為一基金個體，係各為一獨立之財務及會計個體，自有其一套自相平衡的帳組，彼此之間的項目不得相互合併或抵銷，更不可隨意更動，可是實質上兩者之間的關係卻是密不可分，人力、設備的相互支援，無法明確劃分彼此界線，在在影響所計算之單位成本的正確性，與兩年度間的比較性，對此仍有賴於儘快完成輪船公司組織自治條例的修正，以及人事規章的訂定，進用專業人員，自給自足，而無須再仰賴公車處的支援人力，期能真正「公司化」，落實企業化經營的理念，以創造最大效益。

另就營運收入方面，積極加強渡輪航運安全措施，建立完善之保修制度及定期舉辦訓練研習，冀以更嚴密的管理與完善的措施，確保渡輪運輸及民眾安全，藉以提振渡輪之營運，並提供符合民眾需求的服務，朝「消費者導向」的理念邁進，期增加民眾搭乘渡輪之意願。

其次對於免費乘船證濫發之問題，配合交通局主辦「南部地區 IC 智慧卡電子票證系統整合建置計畫」，規劃旗津交通卡，以電子票證的管制與驗證，冀能有效的改善補發浮濫的情形並杜絕冒用之情事，而對於敬老、博愛、低收入戶及學生優惠等而減收之金額，積極爭取要求各主管機關的補貼，以期健全輪船公司的財務結構，增加財務收入。