

# 遊艇泊區整體發展計畫

(核定本)

本計畫奉 行政院 111.6.27 院臺交字第 1110019175 號函核定

交通部航港局

中華民國 111 年 5 月

## 第七章 經濟效益評估及財務計畫

本計畫除將協助輔導地方政府進行區域整體泊區規劃，並透過經費補助遊艇泊區相關設施建設及改善，以吸引民眾參與遊艇觀光活動，提升國內遊艇相關產業發展及促進漁港活化利用。惟遊艇活動仍有待政府與民間活力投入，泊區相關建設改善完成後，仍需由地方政府投入營運維護管理。因此，泊區建設及改善在財務收支面仍顯收入難以支撐支出，但在社會整體效益面則有正面幫助。

### 第一節 經濟效益評估

#### 一、參數設定及基本假設

(一)本計畫工程項目為遊艇泊區之建設(地方政府所代管或主管漁港)，規劃興建期自 112 年~114 年，由於遊艇泊區工程主要為碼頭設施，參考海洋觀光計畫所設定營運期以 20 年計，故營運期自 115~134 年。

(二)計畫總評估期間:計畫總評估期間為 23 年(112 年~134 年)，並依各工作項目預估期間計算。

#### 1. 基期

以計畫開始年度 110 年為基期，所有收支均化為基年幣值，加計通貨膨脹因素。

#### 2. 折現率

依 100 年~109 年十年期中央政府公債次級市場利率平均值為 1.11%，並參酌本部運輸研究所 108 年「交通建設計畫經濟效益評估手冊」國內近 10 年之股權風險溢酬(股票報酬率與無風險報酬率差額)，建議以 1.5%~2% 為調整區間，本計畫折現率以 2.80% 計算。

#### 3. 消費者物價指數

依據「交通建設計畫經濟效益評估手冊」(本部運研所，108 年)，為避免受到某一特定年度短期物價巨幅波動影響，建議

參考臺灣過去 10 年移動平均水準(即過去 10 年間，各年度之 10 年平均值之平均數)作為物價上漲率的參考值。

該手冊根據主計總處公布之歷年物價指數(CPI)統計表，計算民國 98~107 年區間之移動平均，並以 1.14%作為建議值(前期為 1.81%)。本計畫考量近二年消費者物價指數變動不大(年增率:108 年 0.56%、109 年-0.23%)，故以 1.14%為物價上漲率，各項收支均考慮物價調整。

### (三)遊艇設施財產使用年限

本計畫補助以遊艇泊位之基本設施為主，包括浮動碼頭、龍門架、岸水岸電及艇庫設施等，有關各機關財產折舊之提列，依行政院所公布「固定資產耐用年數表」及本部航港局「遊艇碼頭設施規劃及設計參考手冊」，其中防波堤、護岸、固定式碼頭等港灣構造物之設計使用年限應取 50 年；浮動式碼頭之浮棧橋、聯絡橋參考「交通及運輸設備分類明細表」有關港務設備之碼頭及繫船設備 -浮筒(鋼鐵)以 10 年計算，因此，在營運期間預計需汰舊更新一次。

## 二、評估方法

### (一) 經濟淨現值(Net Present Value, NPV)

經濟淨現值乃是將評估期間所有之成本值及效益值予以貨幣化，再將折現後效益總現值減去成本總現值所得之淨現值。因此，淨現值不但估計效益超過成本部分，更考量資金的時間價值，客觀地評估計畫的真實淨效益。當淨現值大於 0，即表示此計畫對整體社會具有正面效益，淨現值愈大表示投資方案愈具經濟效益及社會公共利益。本計畫將依折現率估算累積至基期年(110 年度)之淨現值，若淨現值大於 0 表示有投資效益。

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

Bt：第 t 年之產出效益

Ct：第 t 年之投入成本

i：折現率

T：評估期間

## (二) 經濟內部報酬率 IRR(Internal Rate of Return)

經濟內部報酬率係指未來效益產生之現值等於投入成本時之折現率，亦即使計畫淨現值等於 0 時之折現率，其為評估計畫報酬率的指標，相當於一可行計畫效益的最低收益率底限。此比率用於衡量該計畫所可獲得之報酬率及其經濟槓桿效果，當效益報酬率大於資金成本率時，即表示此計畫對整體社會具公共價值，比率愈高，此投資計畫愈具公共效益。

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

$B_t$ ：第 t 年之產出效益

$C_t$ ：第 t 年之投入成本

i：折現率

T：評估期間

## (三) 經濟益本比(Benefit/Cost Ratio, B/C)

經濟益本比係指評估期間內計畫效益總現值與該計畫投入成本總現值(含營運成本)之比值，用以評估投資方案的優劣。公共建設計畫可接受之準則必為效益大於成本，也就是當 B/C 大於 1 時，顯示該計畫可考慮投資，若 B/C 小於 1 則表示該計畫不值得投資。

$$B/C = \frac{\sum_{t=0}^T \frac{B_t}{(1+i)^t}}{\sum_{t=0}^T \frac{C_t}{(1+i)^t}}$$

$B_t$ ：第 t 年之產出效益

$C_t$ ：第 t 年之投入成本

i：折現率

t：建設及營運年期

T：評估期間

### 三、經濟效益估算

#### (一) 成本估算

##### 1. 興建成本

本期計畫於 112~114 年整體經費為 5.51 億元，其中規劃評估作業費用為 1.53 億元，工程案件為 3.98 億元。

##### 2. 營運成本

遊艇泊區維護費用估算與使用壽年有密切之關係，本計畫以營運期 20 年估計，維運費考量本計畫補助基本設施主要為浮動碼頭及設施方面，本身較容易受到日曬雨淋、季節海象(包括颱風季節)之受損威脅。固定式碼頭等港灣構造物(設計使用年限 50 年)之營運維護成本約建造成本之 1~2%，惟浮動式碼頭之浮棧橋、聯絡橋(設計使用年限 10 年)之設施營運維修成本，經調查參考國內遊艇碼頭經營業者之經驗，約工程經費之 5~10%，故採 7.5% 計。

本計畫遊艇泊區建設分年成本及現值投資成本彙整如表 7.1-1。

表 7.1-1 遊艇泊區建設分年成本及現值

單位:億元

年	規劃作業	建造成本	營運維護成本	合計(當年幣值)	合計(現值)
112	0.60	0.77	-	1.37	1.30
113	0.79	0.56	-	1.35	1.24
114	0.14	2.65	-	2.79	2.50
115	-	-	0.32	0.32	0.28
116	-	-	0.32	0.32	0.27
117	-	-	0.32	0.32	0.27
118	-	-	0.33	0.33	0.26
119	-	-	0.33	0.33	0.26
120	-	-	0.33	0.33	0.25
121	-	-	0.34	0.34	0.25
122	-	-	0.34	0.34	0.25
123	-	-	0.35	0.35	0.24
124	-	-	0.35	0.35	0.24
125	-	-	0.35	0.35	0.23
126	-	-	0.36	0.36	0.23
127	-	-	0.36	0.36	0.23
128	-	-	0.37	0.37	0.22
129	-	-	0.37	0.37	0.22
130	-	-	0.37	0.37	0.22
131	-	-	0.38	0.38	0.21
132	-	-	0.38	0.38	0.21
133	-	-	0.39	0.39	0.21
134	-	-	0.39	0.39	0.20
合計	1.53	3.98	7.05	12.55	9.78

註:汰舊費用在經濟效益評估之此表並未列入。

## (二) 效益面估算

### 1. 興建期間產業關聯經濟效益

本計畫將於 112~114 年投入 3.98 億元資金，進行遊艇泊區之工程建設，依據行政院主計總處之「105 年產業關聯表」(每 5 年修訂)，其意義為某一部門產品之最終須要增加 1 單位時，所須向各部門直接、間接購買單位數。關聯程度係數又稱波及效果係數，經查「營造工程」部門對於各行業之波及效果係數為 2.955732，本計畫 3.98 億元建設經費，估計可引發關聯產業營業收益約 13.25 億元。

查臺灣證券交易所上市櫃營造公司平均淨利率 12.75%，則計算 112~114 年建設期間內可新增遊艇泊區建設產值效益為 1.50 億元。

### 2. 遊艇建造產業關聯經濟效益

本計畫目標在 114 年改善及增加共 122 席遊艇泊位，將能改善現有遊艇使用執照因停泊空間不足的問題，預期在遊艇泊位增加下，可保守帶動新增遊艇約 100 艘，若以臺灣目前主流遊艇市場產品(20 至 30 尺)，其總價考量國人所得提升以新臺幣 1 千萬元計(我國出口豪華遊艇平均單價高達新臺幣 4 千多萬元)，至少將為國內遊艇製造業在 113~114 年增加 10 億元產值。

預計遊艇產業鏈淨利率以 15% 估算，113~114 年計畫期間內，遊艇建造產業關聯新增經濟效益合計為 1.56 億元。

### 3. 遊艇保養維護產業關聯經濟效益

在本計畫執行期間將促進遊艇泊區所在區位產業發展，除停泊船隻費用外，其他如引擎保養及整理船外觀和內裝的費用，都能促進在地化等遊艇經濟。參考樂活海洋國際航海學校資料(<https://www.tsdesign.tw/boat-choice/>)：「船艇管理保養維護計劃」(二級保養、含颱風警戒)初算，以一艘帆船(30 幾尺)最便宜約 23 萬元/年以上的維護成本，但尚有一級保養、遊艇內裝以及臨時受損修護，故以船價格的 20% 作為每

年的整體營運費用概估。

預計遊艇產業鏈淨利率以 15% 估算，114~134 年計畫期間內，遊艇活動期間保修養護產業關聯新增經濟效益為 7.09 億元。

#### 4. 遊艇活動實質成長營運及觀光

推動國內遊艇活動服務升級，配合遊艇航線等計畫推動，將型塑優質藍色公路品牌形象，提升舒適度、娛樂功能，以及各地方政府配合中央極力輔導推廣在地觀光景點特色。參考海洋觀光計畫則以國內旅遊每人每次旅遊平均費用 3,557 元(住宿與非住宿平均，不含交通費用)，因此，若保守以每人平均消費 5,000 元/次計算(考量遊艇玩家所得水準及上岸消費費用)，在增加 100 艘遊艇下，並參考財團法人船舶暨海洋產業研發中心「盤點我國小型遊艇停泊上下及補給點評估規劃報告」對於臺灣遊艇使用者使用遊艇的頻率加權計算以每年平均使用 60 天(假設以例假日天數之 50% 估計)及 4 人/艘使用下，則對於觀光消費產值將達 1.20 億元/年。預計遊艇觀光消費產業鏈淨利率以 30% 估算，114~134 年計畫期間內，遊艇觀光消費活動期間產業關聯新增經濟效益合計為 8.50 億元。

本計畫經濟效益彙整如表 7.1-2 所示，成本收益流量彙整如表 7.1-3 所示。



表 7.1-2 經濟效益評估效益項一覽表

單位:億元

年度	興建期間新增效益產值	遊艇建造新增經濟產值	遊艇保修新增效益產值	遊艇活動消費新增經濟產值	合計 (當年幣值)	合計 (現值)
112	0.29	-	-	-	0.29	0.27
113	0.21	0.78	-	-	0.99	0.91
114	1.00	0.78	0.10	0.13	2.02	1.80
115	-	-	0.21	0.25	0.47	0.41
116	-	-	0.32	0.39	0.71	0.60
117	-	-	0.32	0.39	0.71	0.59
118	-	-	0.33	0.39	0.72	0.58
119	-	-	0.33	0.40	0.73	0.57
120	-	-	0.34	0.40	0.74	0.56
121	-	-	0.34	0.41	0.75	0.55
122	-	-	0.34	0.41	0.76	0.54
123	-	-	0.35	0.42	0.76	0.53
124	-	-	0.35	0.42	0.77	0.53
125	-	-	0.36	0.43	0.78	0.52
126	-	-	0.36	0.43	0.79	0.51
127	-	-	0.36	0.44	0.80	0.50
128	-	-	0.37	0.44	0.81	0.49
129	-	-	0.37	0.45	0.82	0.48
130	-	-	0.38	0.45	0.83	0.48
131	-	-	0.38	0.46	0.84	0.47
132	-	-	0.38	0.46	0.85	0.46
133	-	-	0.39	0.47	0.86	0.45
134	-	-	0.39	0.47	0.87	0.45
合計	1.50	1.56	7.09	8.50	18.65	13.25

表 7.1-3 經濟效益評估成本及收益流量表

單位:億元

	成本		效益		現金流量	淨現值
	當年幣值	現值	當年幣值	現值		
112	1.37	1.30	0.29	0.27	(1.08)	(1.02)
113	1.35	1.24	0.99	0.91	(0.36)	(0.33)
114	2.79	2.50	2.02	1.80	(0.77)	(0.70)
115	0.32	0.28	0.47	0.41	0.15	0.13
116	0.32	0.27	0.71	0.60	0.39	0.33
117	0.32	0.27	0.71	0.59	0.39	0.32
118	0.33	0.26	0.72	0.58	0.40	0.32
119	0.33	0.26	0.73	0.57	0.40	0.31
120	0.33	0.25	0.74	0.56	0.40	0.31
121	0.34	0.25	0.75	0.55	0.41	0.30
122	0.34	0.25	0.76	0.54	0.41	0.30
123	0.35	0.24	0.76	0.53	0.42	0.29
124	0.35	0.24	0.77	0.53	0.42	0.29
125	0.35	0.23	0.78	0.52	0.43	0.28
126	0.36	0.23	0.79	0.51	0.43	0.28
127	0.36	0.23	0.80	0.50	0.44	0.27
128	0.37	0.22	0.81	0.49	0.44	0.27
129	0.37	0.22	0.82	0.48	0.45	0.27
130	0.37	0.22	0.83	0.48	0.45	0.26
131	0.38	0.21	0.84	0.47	0.46	0.26
132	0.38	0.21	0.85	0.46	0.46	0.25
133	0.39	0.21	0.86	0.45	0.47	0.25
134	0.39	0.20	0.87	0.45	0.47	0.24
合計	12.55	9.78	18.65	13.25	6.08	3.48

#### 四、經濟效益評估結果

本計畫總經費計 5.51 億元，營運期假設 20 年，折現率以 2.80% 計算，經濟淨現值 3.48 億元、經濟益本比 1.36，為經濟可行。經濟效益係指對整體社會產生之效益，包括直接效益及社會效益，顯示本計畫就社會整體利益之觀點具投資價值。經濟效益評估計算結果如表 7.1-4 所示。

表 7.1-4 經濟效益評估結果表

經濟效益評估結果表	
折現率	2.80%
經濟淨現值 (NPV) (億元)	3.48
經濟內部報酬率 (IRR)	13.51%
經濟益本比 (B/C)	1.36

#### 五、敏感度分析

由前成本效益分析可知，本計畫之成本效益高於可投資水準，具投資效益。惟為進一步了解本計畫產業關聯活動相關參數一旦面臨保守發展下，對於成本效益之可能變動程度與穩定程度，故在敏感度變動的設定上，乃以透過影響效益較高之項目(因素)變化來探討分析敏感度。

##### (一) 敏感度參數設定

由表 7.1-5 可知，遊艇建造後消費活動對於效益影響層面最大，而建造以及日後保養維修所引發的關聯產業效益其次，惟消費觀光與建造艘數有關(保修亦跟建造數有關)，亦與使用日數(活動頻率強度)有關。基於工程興建費用係屬政府部門投資，一旦經費編列後，政府地方多能順利執行，故有關敏感性分析變數將以遊艇建造數為主，再輔以遊艇使用天數(觀光活動消費)二者個別變動幅度來分析。在假設情境下，先探討會讓經濟效益評估落於最低可接受標準數值(使淨現值為零)的遊艇新增艘數作單一變數幅度來測試，其他情境再同時探討二者不同變化的幅度效益範圍。

表 7.1-5 經濟效益評估各項目效益比重

	興建期間 關聯產業	遊艇建造 關聯產業	遊艇保修 關聯產業	遊艇活動消 費關聯產業	合計
效益金額(億元)	1.50	1.56	7.09	8.50	18.65
所佔比例	8.0%	8.4%	38.0%	45.6%	100%

(二)敏感度分析結果

表 7.1-6 為敏感度分析之結果，經試算後，發現若新增遊艇數低於 71 艘(消費日數不變)或消費日數(年)降至 23 天以下(新增艘數不變)，則淨現值將趨於負值。其次，以二者互動變化來看，若新增遊艇建造不盡理想，但若透過漁港及海岸觀光的推動，讓使用遊艇民眾願意多親海、近海，增加其休閒利用頻率，亦可使效益面達到預期目標(如情境 4)，當然若策略效果明顯，能更加促進遊艇建造數以及相對引動更多遊艇觀光活動，將使本計畫效益明顯大幅上升(如情境 5)。顯示本計畫除透過遊艇泊區之增加以引動遊艇愛好者的新增購置遊艇外，如何增加其遊艇活動次數亦是日後景點觀光塑造、行銷活動配套的重點。

表 7.1-6 經濟效益評估敏感度分析表

	變動量		成本效益指標值		
	新增艘數	消費日數(年)	淨現值	IRR	B/C
基本情境	100	60	3.48	13.51%	1.36
情境 1	71	60	0.03	2.91%	1.00
情境 2	100	23	-0.04	2.62%	1.00
情境 3	80	45	-0.04	2.64%	1.00
情境 4	80	90	3.39	12.39%	1.35
情境 5	120	80	8.14	25.38%	1.83

## 六、不可量化之計畫效益

- (一)促進遊艇產業發展，吸引資金投入相關製造、維護、經營、觀光等產業，促進產業健全性。
- (二)活化漁港促進共榮共生，透過遊艇觀光資源引入，發展多角化經營策略，與漁民共榮共生，榮景重現。
- (三)豐富國人休閒遊憩活動，以遊艇為契機引導民眾接近海洋、享受海上活動。
- (四)帶動地方公共建設，擴大內需，提升工作就業機會。

## 七、小結

本計畫投資現值預估為 5.51 億元，中央款 3.27 億元，地方配合款預估 2.24 億元，規劃評估類採全額補助，工程建設類自償部分經費原則由地方政府自籌；非自償性經費補助比率原則依「行政院主計總處核定之各縣(市)政府財力分級級次」辦理。依經濟效益評估結果顯示，經濟淨現值 3.48 億元(折現率採 2.80%)，經濟益本比 1.36，屬經濟可行，顯示本計畫於社會整體效益面具投資效益。同時，在敏感度分析上，顯示遊艇新增數影響效益面高，而遊艇使用天數(影響觀光活動消費)亦是後續應努力推動方向，以期讓整體遊艇產業更加發展。

## 第二節 財務計畫

### 一、評估方法

#### (一)財務淨現值(NPV)

財務淨現值計算公式與經濟效益評估之淨現值公式相同。

#### (二)財務內部報酬率(IRR)

財務內部報酬率計算公式與經濟效益評估之內部報酬率公式相同。

#### (三)財務益本比(B/C)

財務益本比計算公式與經濟益本比公式相同。

#### (四)自償能力

行政院將民間參與公共建設列為重要施政方向，本計畫性質屬於促進民間參與公共建設法第 3 條第 1 項第 1 款所稱交通建設之港埠與其設施，另第 29 條第 1 項所稱自償能力，參考「促進民間參與公共建設法施行細則」第 43 條所謂自償能力係指民間參與公共建設計畫評估年期內各年現金流入現值總額，除以計畫評估年期內各年現金流出現值總額之比例。

基於本計畫優先以民間參與為重要方向，並補助地方政府對於泊區建設計畫皆應優先評估民間參與可行性，故採自償能力予以計算之。

#### (五)折現後回收年限(Discount Payback, DPB)

將現金流量折現之後，累積淨現金流量現值等於 0 所需之年數；此法考慮時間價值，可視為方案之損益兩平點年數。

## 二、整體財務成本及收入

### (一)停泊管理租金收入

財務成本項目及計算方式，同經濟效益評估一節，惟在財務計畫上將於營運中間年度加上設備之汰舊換新成本。在整體財務收入上，遊艇停泊費收入為最主要，依統計資料顯示，目前臺灣總長度 12 公尺以下之小型遊艇佔絕大多數(約有 85% 以上)。參酌行政院農業委員會「第一類漁港遊艇停泊費收費標準」每日停泊費收費基準，浮動碼頭以船席計算：10 公尺為 400 元、15 公尺為 600 元；至長期租用方面(月租)，以後壁湖遊艇港收費為例，營業用船舶停泊費按每船總長度每公尺每月 500 元計收；自用船舶：按每船總長度每公尺每月 350 元計收。公主布袋遊艇港 22 呎以下，停泊租金每月 5,000 元，23-27 呎每月 6,500 元，28-32 呎每月 9,000 元。

由於遊艇泊區計費方式多有不同，以及考量本計畫漁港性質，

有關遊艇泊位將假設 60% 為固定泊位，停泊租金每月 5,000 元計(停泊率維持 90%)；假設 40% 採每日計費，以行政院農業委員會「第一類漁港遊艇停泊費收費標準」，浮動碼頭以船席計算 600 元/日(停泊未滿一日者，以一日計)。

考量本計畫未來新增泊區主要以景點型泊區為主，通常位於郊區，與現行多數熱門泊區交通便利性有所差異，同時假日及平常日泊區停泊率有所不同，爰針對停泊率部分第一年設定假日為 40%、平常日為 20%，其後以每年成長 5%，最高假日以 80% 計，平常日以 35% 計。其次，參考「漁港基本設施使用管理費收費類目及費率標準」第 3 條，主管機關得委託漁會或其他金融機構代收，其代辦費用就其所收金額百分之五以下計算，因此，本計畫參考此項業務可能衍生費用，在財務收入面扣除代辦費用 5%。預計 115~134 年內遊艇停泊費收入約 1.55 億元(扣除代辦費用 5%)。

## (二)遊艇上架收入

因船隻底部長時間浸沒在水下，船底部會有附著性海洋生物包括藻類等，都會影響到船隻航行，當進入冬季，出船次數較少，讓船隻定期性的上架維修保養外，並在下架前塗上船底漆減低附著性海洋生物著生。參考船舶檢查規則第 41 條，船體水線下部分應配合定期檢查，於不超過三十個月進塢、上架或上坡一次，以檢查船殼外板艙肋材、舵、推進器及其附屬裝置等。並參考烏石港對於龍門吊收費標準，依長度 30 呎以下 \$12,000/次(烏石港內船主優惠價 \$8,000/次)、31-35 呎 \$18,000/次(烏石港內船主優惠價 \$12,000/次)，故假設所增加遊艇數量以每 2.5 年上架 1 次計算，故以平均每年收入 4,800 元/艘/次計算。

## (三)岸水岸電收入

參考後壁湖遊艇港基本設施使用管理費收費類目及費率，若以遊艇長度為計算標準，遊艇之水電收費約為其停泊收費之  $30/350=8.6\%$ (自用遊艇按每船總長度每公尺每月收停泊管理費為 350 元，而水電收費為 30 元計收)。本項收入以占停泊

費收入之 8.6% 計算，惟岸水岸電之收入尚須扣除支付自來水公司水費以及臺電電費，故以 50% 估算之。

整體財務收入現金流量情形，如表 7.2-1 所示。整體財務成本及收入現金流量情形，如表 7.2-2 所示，由表可知，在中央補助完成建設後，遊艇泊區受限於設施特性為浮動碼頭設施，受天候及海象(尤其是颱風季節)致使在維護費用採保守估計下，遊艇泊區營運收入仍低於營運維護成本，惟本計畫在經濟效益呈現經濟可行，仍是政府應極力推動之建設計畫，同時對於管理維護計畫應特別注重，以降低其營運維護成本。



表 7.2-1 整體財務收入現金流量表

單位:億元

	定泊費收入	水電岸費	上架費	合計(當年幣值)	合計(現值)
112	-	-	-	-	-
113	-	-	-	-	-
114	-	-	-	-	-
115	0.06	0.00	0.01	0.07	0.06
116	0.06	0.00	0.01	0.07	0.06
117	0.07	0.00	0.01	0.07	0.06
118	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
119	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
120	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
121	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
122	0.07	0.00	0.01	0.08	0.06
123	0.08	0.00	0.01	0.08	0.06
124	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
125	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
126	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
127	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
128	0.08	0.00	0.01	0.09	0.06
129	0.09	0.00	0.01	0.10	0.06
130	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
131	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
132	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
133	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
134	0.09	0.00	0.01	0.10	0.05
合計	1.55	0.07	0.12	1.73	1.16

表 7.2-2 整體財務成本及收入現金流量表

單位:億元

	成本		收入		累計現金 流量	累計淨現 值
	當年幣值	現值	當年幣值	現值		
112	1.37	1.30			(1.37)	(1.30)
113	1.35	1.24			(2.72)	(2.54)
114	2.80	2.50			(5.51)	(5.04)
115	0.32	0.28	0.07	0.06	(5.76)	(5.25)
116	0.32	0.27	0.07	0.06	(6.00)	(5.46)
117	0.32	0.27	0.07	0.06	(6.25)	(5.66)
118	0.33	0.26	0.08	0.06	(6.50)	(5.87)
119	0.33	0.26	0.08	0.06	(6.75)	(6.06)
120	0.33	0.25	0.08	0.06	(7.01)	(6.26)
121	0.34	0.25	0.08	0.06	(7.27)	(6.45)
122	0.34	0.25	0.08	0.06	(7.52)	(6.63)
123	0.35	0.24	0.08	0.06	(7.79)	(6.81)
124	5.02	3.41	0.09	0.06	(12.71)	(10.16)
125	0.35	0.23	0.09	0.06	(12.98)	(10.34)
126	0.36	0.23	0.09	0.06	(13.25)	(10.51)
127	0.36	0.23	0.09	0.06	(13.51)	(10.68)
128	0.37	0.22	0.09	0.06	(13.79)	(10.84)
129	0.37	0.22	0.10	0.06	(14.06)	(11.01)
130	0.37	0.22	0.10	0.05	(14.34)	(11.17)
131	0.38	0.21	0.10	0.05	(14.62)	(11.32)
132	0.38	0.21	0.10	0.05	(14.91)	(11.48)
133	0.39	0.21	0.10	0.05	(15.20)	(11.64)
134	0.39	0.20	0.10	0.05	(15.50)	(11.79)
合計	17.23	12.94	1.73	1.16		

### 三、整體財務評估結果

本計畫投資現值預估為 5.51 億元，中央款 3.27 億元，地方款預估 2.24 億元，折現率以 2.80% 計算，財務評估計算結果如表 7.2-3 所示，財務淨現值為-11.79 億元、財務益本比 0.09，回收年期大於 23 年，自償能力為 8.93%。

表 7.2-3 整體財務評估結果表

整體財務評估結果表	
折現率	2.80%
財務淨現值 (NPV)	-11.79 億元
財務益本比 (B/C)	0.09
回收年期 (DPB)	使用年限內無法回收(回收年期大於 23 年)
自償能力	8.93%
財務內部報酬率	NA

### 四、小結

本計畫目的係為促進遊艇活動發展，預期未來推動之遊艇泊區多以小型景點型臨停泊區為主，計畫自償能力 8.93%，爰需政府投入經費建設。

為遊艇泊區永續經營所需及維持完善之服務品質，本計畫將協助地方政府規劃遊艇泊區時需一併考量後續營運管理所需經費，除泊區外包含周邊服務設施，訂定合理收費標準。

針對泊區營運管理，本計畫將輔導地方政府於規劃階段考量結合漁港周邊開發，或透過大型泊區整合小型泊區經營策略，提升泊區規模，以產生足夠經濟效益，維持永續營運。另將鼓勵各級政府機關針對具有商業投資效益之泊區，優先採民間投資興建經營方式，並循促進民間參與公共建設相關程序辦理。