

104 年公務人員高等考試三級考試試題

類 科：交通行政、交通技術

科 目：運輸學

一、過去曾有人於高鐵列車上放置行李炸彈，臺北捷運列車上亦曾發生殺人事件。日本東京地鐵、倫敦地鐵、莫斯科地鐵曾遭受施放毒氣或是恐怖攻擊，其中以英國倫敦經歷了最多次數的破壞與攻擊。

(一)請以外國的經驗，論述其他國家如何因應並防範針對運輸系統的威脅與攻擊。(10 分)

(二)請針對臺北捷運系統提出一個不妨礙個人隱私，又能夠有效防止嫌疑人在密閉空間置放爆裂物的監視與巡檢系統。(5 分)

(三)請以臺北捷運為例，設計一個社群網站，讓民眾可以將搭乘捷運中各項可疑、奇怪、讓人困惑的人、事、物上傳社群網站，即時分享，以藉眾人力量，降低恐怖攻擊及傷害事件發生的機會。(5 分)

(四)請說明前述的社群網站，如何能夠得到捷運乘客信賴，並願意在網站上發(post)文，關心捷運乘客以及系統安全；並請特別論述公部門、私部門建置與維護該社群網站的優缺點。(5 分)

【擬答】：

(一)其他國家針對運輸系統的威脅與攻擊之防範因應措施

整體而言，大眾運輸系統的反恐因應措施，必須將防止人員傷亡列為優先考量，其次才是降低大眾運輸系統遭受干擾。各項安全措施或許不能百分之百地預防恐怖攻擊或傷害行動，卻可迫使恐怖份子或嫌疑人選擇較不重要的目標進行攻擊，進而達到降低人員傷亡以及防範系統遭受嚴重干擾的目標。有關各項反恐因應措施可分成執法活動及安全設備兩類，茲將各措施類型及特殊措施等項目詳列如下表：

分 類	措施類型	特殊措施
執法活動	<ul style="list-style-type: none"> ■ 警察巡邏 (定期與不定期) ■ 運輸設施的定期與不定期檢查 ■ 車站與車廂在設計階段應加強安全防範規劃 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 制服員警 ■ 便衣人員；警犬。 ■ 邀請受過反恐專業訓練的人員參與規劃。
安全設備	<ul style="list-style-type: none"> ■ 影像監測 (CCTV) ■ 非法闖入的偵測警報 ■ 重要區域人員進出管制 ■ 通訊設備 ■ X光儀器 ■ 防爆裝置 ■ 車輛攔截及障礙設施 ■ 車廂內部檢查設備 ■ 瓦斯偵測器 ■ 燈光 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 24小時偵察；影像存檔；警報紀錄；全區域監控 ■ 電子、聲波、超音波儀器 ■ 電子偵測；員工服務證；員工簽到表；管制程序與設施。 ■ 無線電；大眾廣播系統；車站與車廂通訊；車廂通報裝置；無聲警報系統。 ■ 手提偵測設備 ■ 防爆材質垃圾桶 ■ 防止炸彈車輛攻擊重要設施 ■ 偵察車廂內部炸彈引爆器 ■ 固定及手提式偵測感應裝置 ■ 鹵素、螢光、紅外線、投射燈、充足光源配置。

【資料來源：蔡明彥，都會大眾運輸系統反恐與應變措施之探討，第七屆「恐怖主義與國家安全」學術暨實務研討會，民國 100 年】，

(二)針對臺北捷運系統提出一個防止被放爆裂物的監視與巡檢系統：

1. 在重要車站部署必要的警力與偵察犬。
2. 在車站內通道與重要設施附近，設置密集的攝影機等監視裝置。
3. 在列車每個車廂內及車門附近，均應設置攝影機等監視裝置。
4. 車站設計儘量採開放空間，並且燈光充足，避免陰暗死角。
5. 擬定快速疏散乘客的路徑以及防爆的安全區域。
6. 在車站內重要通道與設施（如電力系統、管制中心、電腦設施、通訊系統與空調設備），應裝設有攝影機、辨識系統等監視設備，防止外人侵入。
7. 加強車站及列車內定期與不定期的安全巡邏，且有即時支援的警力配置。
8. 減少車站垃圾桶的數量，降低被安置爆裂物的機會。

(三)以臺北捷運為例設計一個社群網站供民眾將搭捷運所發現的可疑事件上傳作即時分享：

1. 建議臺北捷運公司除在官方網站提供各種行車、票價及安全等相關資訊外，並應開發行動通訊設備（如手機、平板）使用的 APP（應用程式或軟體），提供最新的列車到離站等即時資訊，以利站外的乘客亦可隨時查詢，提升捷運系統的整體服務品質。
2. 另建議臺北捷運公司可在官方的「臉書」（facebook）上開一個「粉絲專頁」，只要任何民眾搭乘捷運的過程中，有發現任何可疑、怪異或令人困惑的人、事、物，均歡迎將該事件內容（含明確之人、事、時、地、物）上傳至該「粉絲專頁」，以即時分享給其他乘客，期藉由廣大民眾的力量，來降低可能恐怖攻擊或傷害等突發事件之發生。

(四)由公部門或私部門來建置與維護前述社群網站的優缺點

1. 目前臺北捷運公司是公營公司，其實設置及維護該社群網站由該公司員工（公部門）抑或委外廠商（私部門）均屬可行作法，但重點是可獲捷運乘客信賴，並願意在網站上發(post)文，且網路在緊急或交通阻塞情況下仍可提供不中斷的服務，並顯示最即時的相關資訊。
2. 若由公部門辦理之優點為其與警察局、消防局等相關機關通訊連繫較佳、民眾對其提供資訊之信賴度較高等項；但缺點是通常由公司員工兼辦較不專業、公部門處理效率較不佳、較難吸引民眾上傳發(post)文等項。
3. 若由私部門辦理之優點為由專職人員辦理效率高、配有較先進通訊設備所提供即時資訊可靠度較高、較易吸引民眾上傳發(post)文等項；但缺點是其與警察局、消防局等相關機關通訊連繫效率可能稍差、民眾對其提供資訊的信賴度可能較低等項。

二、有關我國交通建設採用 BOT 的經驗中，高雄捷運於民國 97 年通車營運，至 102 年初累積虧損達 87 億左右，瀕臨破產，臺灣高鐵於 96 年通車營運，至 103 年底累積虧損達 522 億元左右，亦瀕臨破產，請問：

(一)那些與高捷系統有關的相關當事人，採用了甚麼辦法讓年平均虧損約 20 億元，及利用 BOT 興建的高捷不致破產，得以繼續營運？(5 分)

(二)臺灣高鐵的財報於 100 年開始就有盈餘了，一個賺錢的企業，為什麼會瀕臨破產？盈餘與虧損和運輸財務的會計原則有何相關？(5 分)

(三)高鐵財改案於 104 年 1 月被立法院國民黨團否決導致交通部長與高鐵董事長雙雙辭職，104 年 5 月 11 日獲得立法院交委通委員會附帶 11 項決議後通過第三版財改方案，請略述通過財改方案內容的重點。(5 分)

(四)請比較拯救高捷不致於破產與拯救高鐵不致於破產的共通點與相異點。(10 分)

【擬答】：

(一)高雄捷運至 102 年初累積虧損達 87 億元瀕臨破產所採取之解決對策：

1. 高雄捷運紅橘線自 97 年 9 月全線通車以來，運量雖有逐年成長，惟因民間參與 (BOT) 方式，高雄捷運公司於營運期間除須承擔長期貸款之利息負擔外，每月尚須攤提折舊、權利金等非現金費用，致每月虧損約 2 億元，截至 101 年 12 月止，該公司原投入資本 100 億元已剩 13 億元；依該公司估計 102 年 7 月淨值歸零，面臨營運資金短借籌措困難，恐將觸及合約終止，造成捷運停駛危機。
2. 高雄市政府依據高雄捷運公司 101 年 9 月 27 日請求進行修約之發函，基於維護民眾權益，兼顧公共利益、公平合理、自助人助等適法性、正當性，以及市府負擔最小之原則下，終於完成高雄捷運紅橘線興建營運合約之修約作業，並於 102 年 6 月 4 日獲議會審議同意辦理。修約後高雄捷運公司將其機電資產提前移轉予市府，以解決該公司非現金攤提及利息費用，市府並要求其股東同時增資 15 億，並應努力開發創造收入、擲節成本，以達改善財務結構之目的。
3. 高雄捷運公司在 102 年 12 月配合高雄市政府跨年活動創造日均運量 17.9 萬人潮，更首次轉虧為盈，帳面呈現 600 萬元之盈餘。高雄市政府及市議會將持續共同監督高雄捷運公司之營運及財務狀況，以確保高雄捷運得永續經營。

【資料來源：高雄市政府捷運工程局全球資訊網>捷運新訊>最新消息>標題：『高市府協助高雄捷運修約後，高捷公司首度轉虧為盈』(2014.02.05)】

(二)從「臺灣高鐵 100 年財報有了盈餘之後仍瀕臨破產」談營運盈虧與財務會計原則之關係：

1. 臺灣高鐵公司自 98 年 1 月起因折舊攤提費用過重，經主管機關同意下，將折舊攤提方法由「直線攤提法」改為「運量百分比攤提法」，使得折舊費用攤提係「前低後高」，亦即依運量比例成長，折舊費用在營運初期較低，再隨運量增加而遞增，直到特許期滿須全數攤提完畢。此折舊攤提方法改變下，將可每年節省下約 100 億元認列，並避免讓帳面上龐大折舊費用「吃掉」盈餘。
2. 臺灣高鐵公司前為有效減輕沉重的利息負擔，提出「融資重整方案」(即『借新還舊方案』)，在 98 年 11 月由政府公股代表取得該公司之經營主導權後，終於獲主管機關同意，由政府出面擔保，並由臺灣銀行重組新的聯貸銀行團主辦新聯貸案 (3820 億元)，以「借新還舊」的方式先還清較高利率的第一聯貸款項，未來平均利率將降至約 1.8%，初期臺灣高鐵一年約可省下 20 億元利息支出，財務壓力將大為減輕。
3. 整體而言，臺灣高鐵公司在每年帳面折舊費用及利息支出大幅減少後，再加上高鐵運量穩定成長的營運收入增加，以及有效控制營運成本支出，其 100 年度財報上已出現盈餘。但就一個公司財務結構健全與否，仍須視公司歷年來累積盈虧與潛在負債狀況，亦即與會計帳目的「資產負債表」有關。以現行臺灣高鐵公司 1050 億元資本額，累積虧損近 500 億元，另有未贖回約 392 億元的特別股，如經法院判定應給付特別股股東所積欠利息 (估算近 100 億元)，且如股東於到期後均要求贖回，則該公司帳面上將形同破產。

(三)高鐵財政方案於 104 年 5 月 11 日獲立法院交通委員會通過，茲將該財政方案內容分述如下：

1. 贖回全數特別股股本 392 億元 (同前次財政案)
2. 減資彌補所有累積虧損 (以減資時會計師簽認須彌補之累積虧損為準，目前估計約 60%)
3. 增資 300 億元 (將採 B 案即『國有民營』方案)
 - (1)將由高鐵相關建設基金項下研擬「高鐵永續經營投資計畫」投資 242 億元。
 - (2)另泛公股 58 億元部分，原則規劃由航發會投資 32 億元，另 26 億元將依立法院相關決議內容協調確認，並配合前述增資規劃時程到位。

【註：選擇 B 案實踐「利益全民共享」，也去除釋股成功與否的不確定性及避免釋股給特定對象，公股與泛公股減增資後將從持股 22% 大幅增為 63.8%，五大原始股東持股則由 37.4% 降為 17.4%。】

4. 延長特許期 35 年 (合計為 70 年)。
5. 北高票價由 1,630 元調降為 1,490 元。
6. 內部投資報酬率 (IRR) 約 4.9%。
7. 其他：臺灣高鐵公司須將站區開發地上權返還政府、平穩機制 (將超額利潤回歸政府) 及聯貸授信契約條件之調整機制等項。

(四) 比較拯救高捷不致於破產與拯救高鐵不致於破產的共通點與相異點：

1. 共通點

- (1) 兩者皆避免走到最後由政府「強制收買」之境地。
- (2) 兩者皆採取有效降低民間機構「折舊攤提費用」之方法。
- (3) 兩者皆先向民意機關 (如高雄市議會、立法院) 報告並獲得通過。
- (4) 兩者皆以運輸系統永續經營及確保全民利益為終極目標。

2. 相異點

- (1) 高鐵案係採「股權移轉」方式；而高捷案係採「機電系統資產提早移轉」方式。
- (2) 高鐵案特許期延長 35 年 (合計為 70 年)；而高捷案特許期未延長 (仍為 36 年)
- (3) 高鐵案未來將調降票價；而高捷案票價未調整。
- (4) 高鐵案須搭配修正「獎勵民間參與交通建設條例」相關條文；而高捷案則無。
- (5) 臺灣高鐵公司未來將具有「國有民營」性質；而高雄捷運公司之組織型態不變。

三、供應鏈管理關係著物流產業與所對應管理範疇與技術能力的發展，了解與掌握供應鏈發展趨勢可以協助產業(企業)在競爭中得以生存，請問：

- (一) 綠色供應鏈(green supply chain)為何會崛起？綠色供應鏈可以區分為那些面向，各面向包含那些關鍵項目？請舉一綠色供應鏈的例子加以說明。(9 分)
- (二) 紅色供應鏈是新近崛起的名詞，紅色供應鏈是甚麼？目前臺灣社會常提到且常面臨的紅色供應鏈挑戰有那些產業、那些項目？(8 分)
- (三) 何謂逆物流？狹義逆物流(return logistics)與廣義逆物流(reverse logistics)主要的內容差異為何？請論述廣義逆物流的動機、成因與特性。(8 分)

【擬答】：

(一) 綠色供應鏈 (green supply chain) 之崛起、區分之面向及關鍵項目

1. 近年來，由於消費大眾及政府管制法規對環保要求日趨嚴格，對環境品質的要求越來越高，而有關環保法規的訂定也因應國際環保潮流的趨勢，使得「綠色供應鏈」(green supply chain, GSC) 成為國際間熱門且重要的課題。
2. 一般「供應鏈」是指由原材料供應商、製造商、分銷商、零售商、用戶組成的鏈狀結構、通道或網路。所謂「綠色供應鏈管理」(green supply chain management, 簡稱 GSCM)，其主要目的即針對與產品整個生命循環週期相關之不同企業，進行垂直且正、逆向之整合，在「物料供應」、「產品設計」、「生產」、「物流」、「配銷」、「回收再利用」等各個環節均能同時考慮降低對環境的衝擊，以對產品產生「綠色增值」之附加效果。
3. 將「綠色供應鏈」(GSC) 區分為綠色採購、綠色設計、綠色製造、綠色管理、綠色銷售及逆物流等面向，並將其關鍵項目分述如下：
 - (1) 綠色採購：指所購買的產品或服務，能夠減少對環境的衝擊。其採購有關的減量、再生及再利用材料的決策，均將會對綠色供應鏈產生影響

- (2)綠色設計：指在製造前即強調減量(Rduce)、回收(Recycle)、重複使用(Reuse)與再生(Regeneration)之設計理念，並應符合拆卸及再生能力的設計、材料之再生能力的設計、保養與維修的設計等三項原則。
- (3)綠色製造：指具體的製造結果，可助於廢棄物減量與防止污染產生，並以減少能源浪費、資源使用效率提升及環境影響最小化為目標。
- (4)綠色管理：指多從製程、產品及管理上著手，做有關環境保護上的改變，一般在企業內部之「綠色管理」即為「綠色創新」的範疇
- (5)綠色銷售：指在銷售過程中充分滿足消費需求、爭取適度利潤之同時，並能確保消費者的安全及健康，同時遵循在商品的售前、售中、售後服務過程中注重環境保護的資源節約的原則。
- (6)逆物流：指供應來源減量、再生、替代、物料再利用，以及廢棄物處理等物流活動。一般「逆(向)物流」可分成「回收物流」及「廢棄物物流」兩種。

(二)紅色供應鏈的意義、目前臺灣社會常面臨的紅色供應鏈挑戰之產業及項目：

- 1.「紅色供應鏈」一詞最早始於英國金融時報 2013 年 9 月的一篇報導，以多家中國大陸業者已逐漸打入蘋果供應鏈，點出「中國電子業逐漸走出低成本及勞力組裝的限制，並開始威脅臺灣、日本及南韓等同業在全球電子供應鏈的地位。」；2015 年 5 月中國國務院公布「中國製造 2025」，等於正式以白紙黑字將「紅色供應鏈」的壯大，列為中國未來經濟發展主要戰略之一。
- 2.據研究指出，臺灣經濟前景面臨的不確定因素之一，是中國「紅色供應鏈」興起，尤其中國政府對其電子廠商大力扶植，以及改向當地採購零組件，已對我國電子科技業者帶來強大壓力與衝擊，並將影響我國出口表現。
- 3.另據 2013 年的臺灣出口貨品結構資料顯示，包括資訊通信產品、光學器材等商品，均受到中國推動產業供應鏈「在地化」的影響較高，出口相對疲弱；目前台灣半導體產業中的台積電與聯電等晶圓代工廠商影響尚有限，但長期而言，與對岸的競爭將會加劇。

(三)逆物流之定義、狹義逆物流(return logistics)與廣義逆物流(reverse logistics)之主要差異、廣義逆物流的動機、成因與特性

- 1.所謂「逆向物流」(return logistics)，指貨物(或原料)原來依「正向物流」方向進行(從原料地送至工廠經過生產程序，再配送至批發商、零售商，最後送至消費者或最終使用者)，惟因物品維修、物品有瑕疵退回、物品不符消費者需要退回、庫存品過期退回、產品報廢、環保回收等特殊因素，導致物流改以反向進行。其程序包括收集(Collect)、檢驗分類(Test/Grade)、再處理(Re-processing)和再配送(Re-distribution)等四個步驟。
- 2.「逆向物流」(return logistics)有廣義和狹義之分，所謂狹義的逆向物流(returned logistics)是指對那些因環境問題或產品已過時等原因而使得產品、零部件或物料回收之過程，並將其中有再利用價值的部分加以分揀、加工、分解，使其成為有用的資源重新進入生產與消費領域；而所謂廣義的逆向物流(reverse logistics)除包含前述狹義的逆向物流之定義外，還包括了廢棄物物流的內容，其最終目標是減少資源使用，並透過減少使用資源以達到廢棄物減少的目標，同時能使正向以及回收的物流更有效率。
- 3.廣義逆物流的動機、成因與特性
 - (1)對於企業而言，廣義的逆向物流往往出於以下動機，包括環境管制、經濟利益(含體現在廢棄物處理費用的減少、產品壽命的延長、原材料零部件的節省等)及商業考慮。因此，管理者首先應認識到逆向物流的重要性和價值，其次要在實際運作中如何給予

逆向物流以資源和支援，才是發揮競爭優勢的關鍵。

(2)廣義的逆向物流之成因如下：

①建構完整供應鏈循環

過去許多企業後段服務及維修無法跟上前端業務成長腳步，其實完整的「供應鏈循環」應包含「正向物流」與「逆向物流」，始能夠兼顧物流循環之完整性。

②提升企業市場競爭力

「逆向物流」能力已成為企業爭取國際訂單之重要優勢，如企業之服務及維修能力不足，將降低企業在國際上之競爭力。

③達成物流資訊透明化

「正向物流」與「逆向物流」整合系統協助企業掌握全球各服務維修中心成品庫存及週轉狀況，客戶及維修窗口亦可透過系統，輕鬆瞭解所有維修過程相關資訊。

④追求服務作業國際化

快速全球化結果常造成各維修中心作業流程不一致，使企業耗費鉅大管理時間及成本，而「正向物流」與「逆向物流」整合系統能提供企業統一效益評估基礎。

(3)廣義的逆向物流之特性如下：

①分散性

逆向物流產生的地點、時間、質量和數量是難以預見的。廢舊物資流可能產生於生產領域、流通領域或生活消費領域，涉及任何領域、任何部門、任何個人，正是這種多元性使其具有分散性。

②緩慢性

它需要經過加工、改製等環節，甚至只能作為原料回收使用，這一系列過程的時間是較長的。同時，廢舊物資的收集和整理也是一個較複雜的過程。這一切都決定了廢舊物資緩慢性這一特點。

③混雜性

回收的產品在進入逆向物流系統時往往難以劃分為產品，因為不同種類、不同狀況的廢舊物資常常是混雜在一起的。

④多變性

由於逆向物流的分散性及消費者對退貨、產品召回等回收政策的濫用，有的企業很難控制產品的回收時間與空間，這就導致了多變性。

四、全世界前十大貨櫃吞吐量港口中，2014 年的排名有 7 個在中國，不在中國的 3 個港口中以新加坡港排名第一。

(一)請針對有 7 個前十大貨櫃港在中國的現象，以及新加坡港口在非中國港口中排名第一的現象，敘述三項中國港口崛起的原因。(5 分)

(二)新加坡長期以來都是全世界排名第一的港口，近年來被中國的洋山港與上海港超越，請敘述三項新加坡港口長期以來能夠在全世界排名第一的原因。(7 分)

(三)請說明港口營運效率與港口營運組織間是否有關？並論述其相關性。(5 分)

(四)請說明我國為何要將港務局拆分為航港局與港務公司？並請分別詳述航港局與港務公司的責任有何不同？(8 分)

【擬答】：

(一)試舉三項中國港口能夠崛起之原因如下：

1. 自中國大陸改採開放自由經濟之政策後，其經濟實力及規模迅速擴大，早已超越日本成為全球第二大經濟體，歐美各國航商紛紛開闢與中國大陸往來之商業航線，2010 年上海

港亦正式成為全球貨運量最大的貨櫃港。

2. 中國大陸的七個港口之地理條件均十分優越，以上海港為例，其腹地寬廣，鄰近人口稠密、物產富饒的長江三角洲和長江中下游地區，加上交通發達，使上海成為國際金融、商貿彙聚的熱點，
3. 中國大陸自 2004 年 1 月正式實施「港口法」，港埠的行政管理自此有了全新的定義與依據，大陸港口依法改由地方政府直接管理，「政企分離」的行政管理方式正式確立，使港埠企業真正成為自主經營、自負盈虧的經營主體。

(二) 試舉三項新加坡港口長期以來能在世界港口名列前茅之原因如下：

1. 組織創新（政企分離）：

1997 年新加坡依「政企分離」的原則，將新加坡港務局改組為新加坡海事管理局(MPA) 及新加坡港務公司(PSA)兩個組織，由 MPA 負責航港管理，並由 PSA 負責港埠經營管理。另新加坡港務公司(PSA)在 2003 年重組成「新加坡國際港務集團公司」(PSA International Pte Ltd)的主要控股公司之一。

2. 程序創新（資訊技術化）：

(1) 公部門海運平台(航政監理)：MariNet

(2) 航港業務平台：PortNet

(3) 網網相連：MariNet、PortNet、TradeNet 及空運平台 Spectrum 皆已互相連結，加速航港與通關效率並降低成本。

3. 服務增值化（自由貿易港區）：

1969 年新加坡設立「自由貿易港區」(FTZ)制度，至今共設置 7 個自由貿易區。在區內貨主免繳租稅及規費，可將貨物陳列、儲存、拆裝、改裝、加貼標籤、分類、重新包裝或與其他貨物混合加工等增值服務，提供倉儲和轉口貿易的方便性。

(三) 港口營運效率與港口營運組織型態之關係密切

1. 航運業在開闢航線時，係考量各國間貿易貨運的動向、各國天然資源分配、產業區域分工、全球物流供應鏈等因素來調整停靠港口，近年「港埠物流」引領全球經濟發展，也影響到全球產業的國際分工程度、設置海外組裝中心或當地補貨中心等全球物流策略。
2. 台灣港務股份有限公司自 101 年 3 月正式掛牌成立後，對外可擺脫束縛，採取多角化經營，對內採「港群」經營觀念進行協調分工，與所在地方城市合作追求「港市」雙贏，且各港口間權責分明，各自專責做好港埠管理工作，可提供優質的港口服務，已大幅提高港口之營運效率，並共同創造國際競爭實力。

(四) 在 101 年 2 月以前，台灣各商港的經營受到法律與體制之制約，缺乏應變市場變化之能力，導致競爭力下降的問題。為面對愈來愈激烈的國際海運競爭，交通部將原先集「航政」、「港政」及「港埠經營」三機一體的所屬基隆、台中、高雄及花蓮等四個港務局，自 101 年 3 月起建構「政企分離」的現代化航港管理體制，有關航港公權力的業務已由「交通部港務局」主管，另成立「台灣港務股份有限公司」專責各國際商港的港埠經營業務。茲將交通部航港局與台灣港務股份有限公司的職責分述如下：

1. 交通部航港局之職責

(1) 海運航業、船舶、船員、海事、商港之法規、政策及發展計畫研擬。

(2) 航業、船舶驗船機構、船員與駕駛訓練機構、商港港埠業監理業務之規劃、執行及督導。

(3) 國際海運合作、聯營機構、航運秩序管理業務之規劃、執行及督導。

(4) 船舶檢丈、登記與航行安全業務之規劃、執行及督導。

公職王歷屆試題 (104 高考)

- (5) 船員與駕駛訓練、發證、考核業務之規劃、執行及督導。
- (6) 海事、引水業務之規劃、執行及督導。
- (7) 商港與商港自由貿易港區監理業務及公有公共基礎設施之建設管理。
- (8) 航路標識之規劃、建造、維護、監督、管理及航行安全之促進。
- (9) 海運國際條約、公約、協定、規範與標準之蒐集、編譯及執行。
- (10) 其他航港相關事務之規劃、執行及督導。

2. 台灣港務股份有限公司之職責

- (1) 商港區域之規劃、建設及經營管理。
- (2) 商港區域海運運輸關聯服務之經營及提供。
- (3) 自由貿易港區之開發及營運。
- (4) 觀光遊憩之開發及經營。
- (5) 投資、轉投資或經營國內、外相關事業。
- (6) 其他交通及建設部或目的事業主管機關委託及核准之事項。

公
職
王