

101年公務人員高等考試三級考試試題

代號：34170

全一頁

類 科：交通行政

科 目：交通政策

考試時間：2小時

座號：_____

※注意：(一)禁止使用電子計算器。

(二)不必抄題，作答時請將試題題號及答案依照順序寫在試卷上，於本試題上作答者，不予計分。

- 一、部分地方政府首長常有凍結公共運輸費率之政見，如臺北市公車 12 年均未調漲，再以補貼彌補公車業者之虧損。請從利害關係人 (Stakeholders) 與社會資源運用的觀點評論此類公共運輸費率的凍漲與補貼政策。(25 分)
- 二、試以策略規劃之 SWOT 分析說明推動「小汽車共乘」的可行性與具體的發展策略。(25 分)
- 三、何謂「速度管理」？試從人、車、路等面向說明速度管理有那些具體的作法與效益？(25 分)
- 四、試說明「東北亞黃金圈」政策的發展構想？此一政策對於我國的經濟發展與交通運輸系統有何衝擊？(25 分)

申論題解答

一、擬答：完全命中，參見上課講義 T5A43, P.241~242

(一)票價凍漲與補貼：台北市公車凍漲，先鼓勵發展大眾運輸系統，政府再給予補貼，以擬補業者虧損。

以下分別就利害關係人與社會資源運用，說明贊成或反對凍漲與補貼之理由。

(二)贊成政府經常給予運輸業補貼的理由：政府通常給予運輸業補貼，通常僅限於大眾運輸業，其理由有六，說明如后：

- 1.政府補貼大眾運輸業，以降低票價，提高服務水準，促進經濟繁榮或便利社會大眾，如對公車或捷運系統之補貼。
- 2.因運輸業具有邊際成本遞減之特性，補貼可使業者增加產量，降低運輸成本，增進社會福利。
- 3.運輸業可能因政府之社會福利政策對弱勢團體運費優待，政府須對業者補貼，以維持社會福利措施。
- 4.政府常因照顧偏遠地區，令業者經營偏遠地區路線而產生虧損，若不予補貼，則無法維持。
- 5.政府獎勵大眾運輸系統之發展，可改善交通擁塞情況，而補貼大眾運輸業者，可促進其經營績效和發展。
- 6.政府常對大眾運輸業進行管制，如公車票價由地方政府核定，須適當的補貼才能維持運輸業者的正常投資報酬率。

(三)反對補貼的理由：

- 1.公平性：不同群體各有立場，補貼所造成之利益衝突，可能不公平。
- 2.經營效率之增進：促進業者提高經營效率，其所選擇之衡量指標需，補貼通常是不利的。
- 3.管理之實用性：應易於計算，預估且管理成本（收集、整理、執行、稽核）低，但補貼不易處理。
- 4.對經營方向之考慮：包含服務形態與經營目標之影響，如補貼虧損對服務形態而言，將有助於偏遠路線之經營，對經營目標而言，將使業者不考慮營運績效之目標。
- 5.補貼方式很難具彈性，去因應實際需要，且符合需求。
- 6.補貼目標能否真正達成：不易選擇補貼方式，以達成政策目標。

二、擬答：

(一)策略規劃 SWOT 之意義：

SWOT 分析是企業管理理論中相當有名的策略性規劃，主要是針對企業內部優勢與劣勢，以及外部環境的機會與威脅來進行分析，而除了可用做企業策略擬定的重要參考之外，亦可用在策略身上，作為分析「小汽車共乘」的基礎架構，其結構雖看似簡單，但卻可以用來處理非常複雜的事務喔！可說是一種相當有效率，且幫助做決策者快速釐清狀況的輔助工具。

而所謂 SWOT 分析，逐字拆開來各自所代表的意義如下所示，其中優劫與劣勢乃指本身內部條件的運用，包括設備、人力、制度、儀器等；機會與威脅則是指企業面對的外部條件，包括經濟、消費者、法律文化、社會大眾等。

(二)以小汽車共乘為例，說明 SWOT 策略：

1.優勢（Strength, S）：

- (1)人才方面具有何優勢？小汽車共乘讓駕駛者可以輪流休息。

- (2)產品有什麼優勢？可以節省成本、聯絡感情，並節能減碳。
- (3)有什麼新技術？小汽車共乘並無新技術，但是種新制度。
- (4)有何成功的策略運用？可透過網路行銷達成。
- (5)為何能吸引客戶上門？政府的鼓勵和社會的支持，對環境可作出貢獻。

2.劣勢 (Weakness, W)：

- (1)公司整體組織架構的缺失為何？新式的交通運輸型態，須建立整體組織架構。
- (2)技術、設備是否不足？技術、設備之建構並不困難。
- (3)政策執行失敗的原因為何？用心經營即會成功。
- (4)哪些是公司做不到的？須有很好的對外溝通能力。
- (5)無法滿足哪一類型客戶？只能讓對小汽車共乘認同的客戶參與。

3.機會 (Opportunity, O)：

- (1)有什麼適合的新商機？因可節省成本，有利可圖。
- (2)如何強化產品之市場區隔？為新興之措施。
- (3)可提供哪些新技術與服務？為新式的交通運輸模式。
- (4)政經情勢的變化有哪些有利機會？
- (5)企業未來 10 年之發展為何？未來 10 年內可以有很大的成長空間。

4.威脅 (Threat, T)：

- (1)大環境近來有何改變？小汽車共乘的推動環境轉佳。
- (2)競爭者近來的動向為何？因是新式型態，競爭者不多。
- (3)是否無法跟上消費者需求的改變？可以符合乘客的需求趨勢。
- (4)政經情勢有哪些不利企業的變化？不利的情況較少。
- (5)哪些因素的改變將威脅企業生存？利潤不高，是否可以永續經營有待考驗。

三、擬答

(一)速度管理之意義與內涵：

「速度管理」是美國陸軍後勤轉型而提出的管理方法，是美國陸軍為因應其龐大的後勤，所做的改革；雖然和本軍的任務、特性有所差異，但部隊後勤的本質及特點卻是同等的。「他山之石，可以攻錯」，我們可以藉由速度管理的研究方法來改進本軍後勤的做法，使得我們後勤體系中的顧客（艦隊），能夠比以前更加滿意後勤對艦隊戰力的幫助。

(二)速度管理在人、車、路之作法：

「速度管理」最重要的基礎點就是顧客等待時間（customer wait time, CWT），係指使用者（艦隊）申請某項軍品開始至獲得該項軍品所經過的時間，包括申請軍品、查詢庫房庫存存量或修理、對庫存中所欠缺的品項進行訪商採購、處理與運送軍品、接收與處理送達軍品等，每一動作再再皆會影響到最終送達滿意的商品至使用者的時間。不管是艦隊、陸岸單位甚至陸戰隊，對於顧客等待時間都會有其最大可容忍時間，對上述單位人員而言，後勤補給速度良窳均會影響其戰備，故皆會盡最大可能去爭取到縮短顧客等待時間。

(三)速度管理之效益：

在美軍實施速度管理後，因後勤的創新，美軍後勤展現讓我們感到震驚的就是其「宅配」(door to door)的方式，不管是官兵日常飲用水取得（採購商用之瓶裝飲用水、逆滲透水質淨化設備及儲水設施等）、部隊油料的補充（依戰事的推進埋設戰術油管、油罐車跟隨部隊前進等）及作戰彈藥之補給（利用海運運送，再透過陸運運輸）等，皆是以此觀點來運作，使得陸上部隊的前進，較以往來得迅速，由於人車路之配合。更能展現其國力的強大，並能於短時間內達成其作戰之目的。

四、擬答

(一)東北亞黃金圈政策之發展構想：

我國銳意將台北打造成「東北亞黃金航圈」，決定將松山機場大改造及重新定位，100年六月、十月分別與上海虹橋、日本羽田機場對飛，同時亦與南韓金浦機場於101年完成對飛洽談合作；而機場更可升降A330等大型客機。民航局表示，松山機場將成小而美的商務機場，但因受限於機場容量等因素，未將香港列入對飛黃金圈範圍。

台北松山機場曾是台灣對外對內起降最繁忙的機場，但近年因設備老舊、面積過小，國際航線全遷移往桃園機場。目前松山機場只剩內陸航線，但高鐵通車後，台灣內陸航班大減，松山機場非常冷清，直到開放兩岸直航後始恢復人氣。

總統馬英九為兌現「東北亞黃金航圈」選舉承諾，推出活化松山機場計劃，聽取交通部的規劃報告。民航局長李龍文強調，未來松山機場定位為小而美的商務機場，與桃園機場明確分工。

從100年6月14日起，松山機場先與上海虹橋機場對飛，每周各二十八班。十月三十一日與日本羽田機場開始對飛，每周共八班。再加上南韓首爾的金浦機場，形成東北亞黃金航圈。

(二)對我國經濟發展與交通運輸系統之衝擊：

東北亞黃金航圈一旦成形，短期內一定會對桃園機場的業務量造成衝擊，桃園機場須朝向航空轉運中心發展，才能減少東北亞黃金航圈帶來的衝擊。

為建構東北亞黃金航圈做準備，松山機場目前正分階段大變身，台北航空站主任魏勝之昨指出，松山機場將耗資九點九億元，分三階段完成整建工程，國際航線入境作業遷移至第一航廈，證照查驗、海關、行李轉盤都比現有第二航廈的設施加大一倍，屆時就能起降約三百一十人座的A330客機，多出一倍的運能。所有整建工程預計101年九月底完成。

逢甲大學運輸科技與管理系副教授李克聰認為，東北亞黃金航圈成形後，短期內將會對桃園機場的業務量造衝擊，桃園機場未來應定位為跨洋的遠距航線機場，並朝航空轉運中心發展，興建電子商品中心、大型購物商場，提供旅客轉機時多樣化的休閒、購物服務，應讓桃園機場與松山機場有所區隔，以達相輔相成之效。

民航局指出，松山機場未來的功能定位為小而美的首都商務機場，和桃園機場作明確的分工，會避免相互競爭。