

交通部運輸產業論壇(海運)與會代表提問彙整

提報單位:交通部航港局

壹、說明

運輸產業(海運)論壇,計邀請52位產官學各界代表與會(學術界5位、產業界37位及行政機關10位);為傾聽學界、業界及相關部會聲音,俾優化產業發展,經論壇舉行前及當日之受邀代表之提問,計彙得29項建言(會前14項、會中15項,含1代表提問2~3項建言者)。

為利彙整,經依提問之時間,區分「現場(7/18)提問、會前(7/18之前)提問

二類,並依提問之性質屬性,區分「人才培育、航運產業、船舶管理、港埠發展及綜合性」等5類。

貳、提問與回應

1、現場(7/18)提問與回應(依提問順序)

項次	提問人	建議	回應	提問屬性
1	韓進海運公司 王瑞華 總經理	目前臺灣仍禁止韓商運送乘載臺日航線貨物,韓國對臺灣船籍公司並未設限,這種不符合國際化、自由化精神之做法,未來如何解決?	1. 交通部航港局許國慶主任 秘書: (1)我國禁止韓商運送乘載臺日航線貨物,源自1992年中韓斷交,面對禁航之歷史,應是中韓間雙方以誠意及務實態度共同努力之議題;韓方不能在取得政治上利益後,也想在經濟利益上收割。昔日韓方以科長等級官員就想與我方部長級進行談判,這是很不禮貌之作法;目前因韓方有務實作法,才有今年3月份,韓方物	航運發展類
2	福貿運通股份有限公司 王寅 總經理	為推動MCC多國併櫃業務,建議設立貨載轉運中心,並修訂相關法規。		
3	中華民國輪船商業同	政府推動法規之鬆綁作業,應是從創造法規吸引力著手		

項次	提問人	建議	回應	提問屬性
	業公會 全國聯合會 許洪烈秘書長	才符合實務之需；如各界關切之推動MCC多國併櫃業務所涉法規修訂，建議海關機關就所轄法規，將法規原定之核准制修改為備查制，即是在創造法規吸引力。	<p>流局官員拜訪我航港局之會面，預訂今年8月在中韓經貿諮商會議中進一步溝通。</p> <p>(2)有關能源污染之京都公約議定書內容，美國仍未接受，故美國尚非該議定書之簽署國；建請業界發揮影響力，透過各種管道及場合發聲，航港局一定為船東之後盾，持續強化相關機關之溝通及協調。</p>	
4	國立高雄海洋科技大學創新育成中心郭光庭經理	<ol style="list-style-type: none"> 建議加強服貿、貨貿之溝通功能 呼應陽明海運公司周財丁運籌長之與談，就國際環保法規對船舶減速、低硫油計畫有無替代配套措施？因京都公約議定書之門檻(如適用於澳洲之標準，到英國後不一定適用)涉及環保、能源及海運相關機關權責，建議強化相關部會間橫向之溝通與協調。 	<ol style="list-style-type: none"> 臺灣國際物流暨供應鏈協會葉建明理事長:有關推動MCC多國併櫃業務，因船舶運送業及海攬運送業界間看法分歧，遂衍生諸枝節，依個人看法，所涉相關法規之鬆綁應是就不同載貨之船舶、靠泊港口間及境內外之充份鬆綁，不是目前相關業界間所提之部分鬆綁。 陽明海運公司周財丁運籌長:為落實MCC多國併櫃業務，海關相關行政管理措施需作些調整及整合，才能提升物流業、運送業相關業者之競爭力。 交通部航港局祁文中局長: <ol style="list-style-type: none"> 法規鬆綁之前提，在創造業者之良好環境，目的在將餅做大、觸角更 	

項次	提問人	建議	回應	提問屬性
			<p>寬廣。未來航港局將邀請關港貿機關(臺灣港務公司、關務署及國貿局)召開座談會，共同研商意見凝聚共識。</p> <p>(2)為與國際接軌，交通部向來重視公約相關規定因我國非公約之會員國致無法及時取得公約相規定，在因應新公約作為上，或需些時日與相關機關協調與溝通，如日前之單殼船舶、壓艙水管制公約之新作為；航港局為兩岸海運小兩會之窗口，會中所提涉兩岸海運事務之建議，將藉由該機制進行溝通協商。</p>	
5	<p>中華民國輪船商業公會全國聯合會許洪烈秘書長</p>	<p>1.自由貿易港區及自由經濟示範區之管理制度並不自由，建議將現行「境內關外」模式改為「邊境管理」，排除關稅法、所得稅法等規定，才能真正落實自由化。</p> <p>2.自由經濟示範區僅推動法規鬆綁是不夠的，應要有創新的法令，如排除關稅法，或是由目前的許</p>	<p>1. 國家發展委員會詹方冠處長:自由經濟示範區是經過相關部會、民間業者與團體等協調溝通過後之版本，目前內容也許不盡完善，相關意見政府單位仍將持續協調並透過行政院或國發會的平臺處理。</p> <p>2. 臺灣全球運籌發展協會游文相理事長:上海自貿區是一個先行試驗區，尤其是區內全面性的金融大開放吸引為數眾多的業者登記，但畢竟細部規劃均尚未到位，未來發展如何仍有待觀察。</p>	<p>港埠發展類</p>

項次	提問人	建議	回應	提問屬性
		可制，改為備查制等，才是具有吸引力的規定。	3. DHL 臺灣敦豪供應鏈股份有限公司吳心慈業務總經理 ：臺灣的稅務制度不清楚，是外商裹足不前的主要原因，日商或美商公司考慮要在臺灣、香港或新加坡設點，最後通常都是因為臺灣的稅務規定不夠清楚而放棄，因此若能有更明確的稅務規定或是成功的案例對外說明，將可吸引外商進駐。	
6	福貿運通股份有限公司王寅總經理	請問上海自貿區的競爭力未來是否可能超越香港？		
7	臺灣國際物流暨供應鏈協會鄭德松顧問	DHL 以外商角度分享了 2 個成功案例請問是否還有其他需要政府協助之事項？	4. 交通部航港局李雲萬副局長 ：海員娛樂設施部分，本局將與臺灣港務公司協調，儘可能滿足海員基本需求。	
8	中華民國海員總工會蘇國愛秘書長	除了推動經濟發展外，希望政府亦能關懷人文，在各個港口規劃或與當地產業結合，提供海員娛樂設施。		
9	國立臺灣海洋大學臺灣海洋教育中心嚴佳代研究員	1. 我國海事職業學校學生投入船員行列人數寥寥無幾，根據本中心調查，長期以來海事職業學校老師均以升學為重，對於培育乙級船員教育養成忽略已久，是否有相關機制可著手培訓海事職業學校老師，以期配合海事教育政策。	1. 高雄海洋科技大學葉榮華副校長 ：從教育政策方面著手，如高職畢業要求納入需有 1~2 年的海勤資歷，但很可能因此造成社會反彈，仍需多方面考量；若從業界建言，可朝補助學雜費全免及提供畢業期間上船服務，達成雙贏局面。 2. 長榮海運(股)公司林沛樵副總經理 ：現況船員求職係自行直接與船公司船務部接洽，由海員科進行篩選，若就業方面如若能透	人才 培育 類

項次	提問人	建議	回應	提問屬性
		<p>2. 現況我國船員普遍外語能力不佳，為提升船員英語能力，是否有任可行政策使學生至國外進行交換學生，以增加海事學校學生國際競爭力及吸引力。</p> <p>3. 船員工作具有高度替代性，是否有任可保障措施以保護我國船員不被外籍船員所取代。</p>	<p>過適當的代理及媒合，則對於船公司及船員相對有保障。</p> <p>3. 海員總工會陸王均理事長：</p> <p>(1) 船員非一般事務性工作，需透過各項專業訓練及適任證書之取得，獲得正式資格，因此在本國籍船舶雇用外國籍船員方面，我國已有限制總量規定，其是為彌補我國船員不足之人力，非以取代為目的。</p> <p>(2) 海員總工會就業平台現況，係提供各船公司放置就業資訊，張貼於工會月刊及網頁，以便讓船員得知最新就業訊息再由船員自行向船公司船務部接洽，船員亦可向工會登記，若有適合之職缺，再透過工會引薦予船公司。另媒合平台目前不收取費用，若未來朝向船員代理經紀公司規劃，俾能有效運用資源。</p>	
10	中華民國輪船商業同業公會許洪烈秘書長	<p>1. 目前尚缺船員動態媒合介面，海員工會早在多年前推出靜態的媒合平台今交通部 MTNET 計畫推出官方活動媒合平台，期以不斷進化整合服務系統從生產、製造、管理、行銷、就業、雇用一條鞭之整合模式，提供品質保證之優質船員。</p> <p>2. 期盼實習生建立成實習官模式，給予工作訓練上的尊嚴，另期望海員工會及有關學校，針</p>	<p>4. Captain Jack Gallagher (COMART INTERNATIONAL CORPORATION)：加拿大不論是船公司或政府機關皆有計畫性地到各地和高中生介紹有關船員之工作情形，並說明各職級船員晉升的要求，以宣傳海員人才教育。</p>	

項次	提問人	建議	回應	提問屬性
		對船員市場淘汰之學生，給予培訓及加持，達到媒合平台行銷之目標。	<p>5. 交通部航港局林昌輝副局長：</p> <p>(1)現況臺灣海洋大學已與上海海事大學目前已有協議合作，如欲達成英語環境改善及其外語能力之提升，建議3所海事學校與國外學校結盟合作，由教育部及交通部配合協助。</p> <p>(2)有關職校師資後續進修之培訓，為更加貼切實務之需要，尚需有關部會的討論，建立相關機制，解決實務面所需。</p> <p>(3)預計明年4月份建置官方媒合平臺，現行推行透過平臺雇用仍有相當難度，現階段期望建立此媒合平臺，以提供航運業者及船員優質之服務。</p>	

2、會前(7/18之前)提問與回應(依提問屬性分類)

(1)航運產業

項次	提問人	建議	回答	備註
1.1	韓進海運 / 王瑞華 (總經理)	目前臺灣仍禁止韓商運送乘載臺-日航線貨物，但本於互惠原則，韓國對臺灣船籍公司並未設限，因此希望局長指示惠賜高見如何解決韓商受限的不	<p>【航務組】</p> <p>臺日航線已談論多年，我國業者反對主係認為日韓航線的開放並無利基，與臺日航線的商業利益不同，因此尚需與我方業者再溝通，並配合臺灣與韓國各項貿易談判做綜合討論；</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
		<p>公平待遇。另日本於臺灣轉口歐美貨物是否也於限制範圍？</p>	<p>基本上，在經貿方向，臺灣將往更自由開放方向發展，但在時程方面及針對此航線考量，必須再做更進一步研究。</p>	
1.2	<p>臺灣省船務代理商商業同業公會聯合會 / 林正義 (理事長) (與談人)</p>	<p>1、貨運相關</p> <p>1.目前兩岸間之貨運主導權幾全落在大陸手中，臺灣向大陸申請許可航權十分困難，建請陸方每核准一艘，臺灣才核准一艘，以加快大陸批准速度。</p> <p>2.爭取兩岸四地(含香港澳門)港口噸鈔稅可以通用，亦任何一艘船舶在兩岸四地繳交過噸鈔稅，在有效期限內該船到兩岸四地任何港口街無須再繳交噸鈔稅。</p>	<p>【航務組】</p> <p>1.交通部航港局辦理業者申請兩岸直航許可相關業務，係依「臺灣地區與大陸地區海運直航許可管理辦法」相關規定辦理，倘我方業者向陸方申請直航相關文件遭遇困難，航港局將尋適當管道向陸方反映。</p> <p>【航安組】</p> <p>2.船舶噸稅簡稱噸稅，我國現稱為助航服務費，凡進出我國口岸，享受助航設施便利之船舶，不問國籍，均應依據「海關徵收規費規則」以規費方式徵收之。至於大陸地區方面，查西元 2012 年之前係依據「大陸海關船舶噸稅暫行辦法」辦理，徵收對象為外國籍及相當於外國籍之船舶，另按 1979 年 5 月 8 日外貿部發布之「關於開展對臺貿易的暫行規定」對我國籍船舶免徵噸稅，並對持有我國海關核發助航服務費繳納證明書之外國船，在有效期間內不再徵收（按：此為一中概念</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
		<p>3.要求政府比照香港做法，讓外籍輪船可乘載由大陸運到臺灣併櫃，再轉出去歐美國際轉運貨櫃。</p>	<p>之表現)；惟自2012年1月1日起，大陸實施新專項噸稅政策，按現行之「大陸船舶噸稅暫行條例」規定，徵收對象由「外國籍」轉變為「入境」，不分國籍，一律徵收噸稅，但大陸籍、我國籍及港澳籍船舶適用優惠稅率，並廢止舊制有關承認我國開具之有效噸照。建議所提有關兩岸四地航線之船舶，因兩岸均</p> <p>3.認定為國內航線，有關相互承認噸稅或助航服務費一節，礙於各自法令規定，尚難同意，但為落實照護我國船商權益，擬於適當時機透過兩岸協商機制納入「海峽兩岸海運協議」互惠範疇。</p> <p>【航務組】</p> <p>4.有關外籍輪捎帶兩岸中轉貨議題，我方於102年兩岸海運小兩會中積極向陸方爭取，目前陸方同意兩岸資本並在兩岸登記之國際幹線班輪可在實載率較高的航線(華北航線)先行捎帶兩岸中轉貨；另亦同意兩岸資本權宜輪經特許可在實載率較高的航線(華北航線)捎帶兩岸中轉貨。依運力調控，限定每航次</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
			裝載量不得超過400TEU(箱)數。該項共識	

項次
提問人
建議
回答參考
備註
1.2

臺灣省船務代理商業同業公會聯合會/林正義
(理事長) (與談人)

4.大陸船舶運送業在臺灣設立之分公司應委託我國船務代理業處理其客貨運送業務。

雙方到港船舶艘次數、貨櫃裝卸量，以及提升航商的艙位利用率等均有正面助益。未來，航港局將持續與陸方協商，為航商業者爭取更大營運操作空間。

5.

(1)依海峽兩岸海運協議第9點規定，雙方航運公司可在對方設立辦事機構及營業性機構，開展相關業務；爰於臺灣地區與大陸地區海運直航許可管理辦法第5條明訂，大陸地區船舶運送業經營臺灣地區與大陸地區海運客貨直航業務，其在臺灣地區攬載客貨、代理登記、設立分公司等管理事項，準用航業法外國籍船舶運送業相關規定(如:第28條至第30條)，即陸方船舶運送業來臺成立分公司可在我方攬載客貨，無須透過我方船務代理業。

(2)航運業為自由化市場，如限制陸方船舶運送業在臺分公司之攬運客貨，將不符前開辦法規定外，亦有違我國推展航運國際化、自由化精神，

為健全航業制度，促進航業發展，因應國際快速變化經營環境之趨勢，我方船務代理業者宜改變經營策略，如向上提昇為中外合資之船舶運送業或兼營海運承攬運送業等，並以全球觀點為營運方針，擴展新業務。倘船務代理業尚有其他兩岸間航運經營上之意見，可由交通部責成航港局彙整後，視其需要，納入小兩會交換意見。

(2)港埠發展

項次	提問人	建議	回答	備註
2.1	萬海航運 / 康家榮 (業務代表)	一、臺北港以及基隆港未來的發展為何？有哪些具體做法？	<p>【港務組】</p> <p>一、臺北港及基隆港未來發展定位：</p> <p>(一) 臺北港：以遠洋航線為主之貨櫃港、發展海空聯運、汽車及其他產業之物流港。</p> <p>(二) 基隆港：近洋航線為主之貨櫃港、兩岸客貨船及國際郵輪靠泊港及亞太地區物流配送中心。</p> <p>二、具體做法</p> <p>(一) 臺北港：辦理航道迴船池水域浚深至負16-17.5M、離岸物流倉儲區第二期圍堤及第一期新生地填築、南碼頭區 BOT 招商計畫等。</p> <p>(二) 基隆港：辦理基隆港西岸客運專區港務大樓興建工程計畫、西22-23號碼頭水深改善至-14.5M及東2至4號碼頭客運觀光商業專區旅可中心暨公共設施工程 (含政府投資旅客中心、公共設施及觀光商業專區招商)。</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
2.2	臺灣省船務代理商業同業公會聯合會 / 林正義 (理事長) (與談人)	<p>1、客運相關</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 簡化通關及簽證流程以便節省時間。 2. 碼頭週邊設立餐廳、咖啡廳及免稅店。 3. 建立觀光景點、安排特色行程。 	<p>【港務組】</p> <p>1、</p> <p>現行有關旅客入出境管制，係由海關 (Customs)、移民 (Immigration)、檢疫 (Quarantine) 及安全檢查 (Security) 等單位組成之聯檢機制共同辦理，各相關單位依其法令規範，執行通關相關檢查業務。本局已分別於北、中、南、東部成立國際商港檢查業務協調會報，每年定期邀集 CIQS 相關單位召開會議，爰建議業者提出實際面臨問題及具體建議方案。倘屬個案議題，將交由各轄區之商港檢查業務協調會報，協調改善；倘屬通案性議題，本局將函請 CIQS 相關單位協助解決。</p> <p>港務公司除在港區有部分設施出租予民間業者從事餐飲服務使用外，在 102.7 後港務公司亦陸續於各港成立 TIPC 自營商店，從事服務通關旅客所需商品的販賣，包含餐飲及相關紀念品等。另外在港區未來客運及水岸觀光開發之相關規劃案中，亦納入零售、購物、餐飲及飯店</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
		<p>4.爭取外籍郵輪航行兩岸的長期許可，目前逐案審批無法讓外籍郵輪預售其服務。</p>	<p>的機能，期能提供遊客更好的服務機能。</p> <p>【航務組】</p> <p>為推動我國郵輪觀光產業，102年兩岸海運小兩會，我方積極爭取陸方同意兩岸資本並在兩岸登記企業，經批准可包租外籍郵輪進行兩岸間運送，以多航次審批方式試行；另爭取陸方同意經批准的外籍郵輪在國際航線上直接掛靠兩岸港口，但不得作為兩岸間旅客運輸。</p> <p>為滿足國際郵輪業者安排航班、行銷之需求，爭取外籍郵輪掛靠我方港口，航港局將透過兩岸海運小兩會之溝通管道向陸方爭取同意其審批作業儘量符合航運運作需求，俾促進兩岸郵輪及其周邊相關產業發展利益，擴大雙方觀光產業實質效益。</p>	
2.3	日商日本郵船 / 簡振煌 (副總經理) (與談人)	<p>1、高雄港作為臺灣主要軸心港在臺灣進出口貨量成長有限情況下，如何有效促使轉運貨櫃量成長影響甚鉅。</p>	<p>【港務組】</p> <p>1、提供轉運貨櫃量之措施包括：</p> <p>1.辦理提升港口運量及轉口實櫃之行銷獎勵措施。</p> <p>2.擴充港埠能量，提供大型船到港裝卸，持續推動洲際貨櫃中心第1、2期計畫。</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
			3.加強行銷高雄港，吸引該	

項次	提問人	建議	回答	備註
2.3	日商日本郵船 / 簡振煌 (副總經理)(與談人)	2、臺北港，基隆港及臺中港如何清楚定位，以促成良性群聚效應，也須主管當局，業者須建立共識，以期發揮競合目標。	<p>等航商航線布局高雄港引進櫃量。</p> <p>4.拓展大陸二線港口至高雄港中轉，以提昇轉口櫃量。</p> <p>2、臺灣港務股份有限公司經營國際商港將以「港群」觀念統籌，即採「對內分工、對外競爭」之策略，俾提高臺灣整體港埠之競爭力，以有效資源發揮最大效益為原則，負以各港之發展定位，以免重複投資浪費資源，如臺北港定位以遠洋航線為主之貨櫃港發展海空聯運、汽車及其他產業之物流港，基隆港定位為近洋航線為主之貨櫃港、兩岸客貨船及國際郵輪靠泊港及亞太地區物流配銷中心臺中港定位為近洋航線為主之貨櫃港、中部區域增值型物流港、主要能源、重工、石化原料進口港及油品儲運中心國際觀光及商旅服務港。</p> <p>【航務組】</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
		<p>3、外籍航商承攬兩岸中轉貨受限，兩岸直航係採有條件限制，並非全面開放權宜輪，相當程度抑制了外商在臺灣的商機，香港，釜山獲利。若能適度開放，臺灣轉運貨源的增加將有助高雄港軸心港地位。</p> <p>4、臺灣港務公司新頒在臺灣國際港口裝卸行銷獎勵措施顯較前制明快值得讚賞，惟櫃量計算方式以"從船"計算，似有忽視經營聯盟化，艙位互換等市場經營普遍現象，稍有美中不足之憾。</p>	<p>3、為擴大外籍航商在我國國際商港操作空間，本局業以101年6月18日航務字第1010053537號函、102年7月25日航務字第1020056247號函同意試辦「外國籍船舶運送業將我國出口貨物經大陸港口轉運出口及使用兩岸直航船舶艙位轉運我國進出口貨物」，目前正評估103年後試辦需求未來航港局將持續與陸方協商，為我國航商業者及港埠經營者爭取更大營運操作空間。</p> <p>4、本案經洽詢港務公司表示，該行銷獎勵措施中關於運送人「貨櫃裝卸量」獎勵及「轉口實櫃」加碼獎勵採從「船」獎勵乙節，港務公司係考量著重於直接鼓勵國內外航商派船彎靠臺灣，避免於互換（租）艙位及共同派船等複雜商業模式中，無法兼顧各類型業者需求以及考量港務公司「藍色公路實櫃獎勵計畫方案」亦採從「船」獎勵基於政策一致性原則，爰港務公司貨櫃航商客</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
			製化獎勵亦採從「船」獎勵模式。	
2.4	高雄海洋科技大學航運管理所 / 楊鈺池 (副教授) (與談人)	<p>對於自由經濟區和自由貿易港區之海運產業論壇建議：</p> <p>1、自由貿易港區或自由經濟示範區應整合不同保稅區制度</p> <p>2、港務單位處理自由貿易港區和自由經濟示範區業務專責化</p> <p>3、自由經濟示範區結合自由貿易港區發展優勢在幾個示範區先行實施 日後視成效</p>	<p>【港務組】</p> <p>1、我國目前有加工出口區保稅工廠、保稅倉庫、科學工業園區、物流中心、自由貿易港區與農業科技園區等7種型態的保稅區，不同的保稅區各有其設立的背景與目的，並分由經濟部、財政部、國科會、交通部及農委會所主管，欲完全整合有相當難度；配合自由經濟示範區政策推動，交通部未來會將示範區優勢條件納入自由貿易港區設置管理條例修訂，整合自由經濟示範區與自由貿易港區。</p> <p>2、政企分離後自由貿易港區業務之權責分工，係由航港局擔任自由貿易港區管理機關，執行公權力事宜；臺灣港務公司為營運機構，負責自由貿易港區之招商營運事宜。</p> <p>3、自由經濟示範區是在小範圍內推動經濟自由化措施，若試行情況良好可進一步推廣至全國，</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
		<p>逐漸擴大</p> <p>4、結合當地產業優勢發展具有特色自由經濟示範區</p> <p>5、自由經濟示範區規劃擺脫過去以生產者為導向改為人本為導向新思維</p>	<p>擴大適用；反之可藉此瞭解相關衝擊，視情況調整政策。自由經濟示範區第一階段以6海1空1生技園區共8處先行推動。</p> <p>4、北部地區以基隆港、蘇澳港、臺北港與桃園航空自由港區為核心，連結北部工業區，並視未來發展規劃連結國際醫療專區或相關產業區；中部以臺中港為核心，連結中部加工出口區、科學園區及彰濱工業區等；南部以高雄港為核心，連結高雄加工出口區、南部科學園區，另安平港亦將成為大臺南地區發展智慧物流之核心。另可透過FTA</p> <p>5、ECFA，協商示範區與日本、韓國、東協或大陸之特定經濟區之合作延伸海外腹地，創造運籌樞紐發展利基。</p> <p>6、自由經濟示範區除了示範事業可進駐外，亦可引入區內一般事業(與示範事業相關之周邊、支援性事業)與提供生活服務之輔助性事業(餐飲、百貨、旅館或其他銷售或服務等事</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
			業)，及會計師、建築師與律師等專業服務業。	

(3)船舶管制

項次	提問人	建議	回答	備註
3.1	陽明海運 / 吳維中 (初任管理師)	有鑑於環保意識提升與全球航運市場低迷，建請政府研擬稅制誘因或補貼政策，協助業者降低更新船隊成本。	<p>【船舶組】</p> <p>由政府財政機關研擬稅制誘因或補貼政策，將有助於協助業者降低成本更新船舶，以提升我國籍船隊之競爭能力。</p> <p>本案涉及國家海運政策，宜建議交通部協調相關機關檢討研擬稅制誘因或補貼之相關方案，以助於協助業者降低成本、更新船舶，提升我國籍船隊之競爭能力。</p> <p>【航務組】</p> <p>為降低我國航運業者營運成本、強化航運業者競爭力，積極推動與主要海運國家洽簽海運所得稅互免協定，目前已與美國、日本、韓國、荷蘭、德國、挪威、瑞典、歐聯、以色列等簽訂9個海運互免所得稅協定。</p>	
3.2	長榮海運 / 林帆	加強船舶管理,鼓勵船舶汰換,給予船員安全的工作環境	<p>【船舶組】</p> <p>為強化船舶航行安全管理，參採東京備忘錄自2014年實施之抽查辦法，</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
	(駐埠船副)		依船舶船齡及種類等，將船舶區分為高、標準、低風險等級，並針對高風險船隻實施100%之安全抽查，促使達到淘汰次標準船之目標，以維護海洋環境、保障船隻及人命安全。	

(4)人才培育

項次	提問人	建議	回答參考	備註
4.1	長榮海運 / 林帆洋 (駐埠船副)	臺籍船員上國輪服務建請比照外僱上外籍船模式，給予薪資所得免稅或是200萬的免稅額度，以鼓勵臺籍船員上國輪服務。	<p>【船員組】</p> <p>有關船員免稅問題，涉及賦稅公平、社會觀感、國家財政等議題，本局將就可行性、公平性等面向，另研議辦理。</p>	
4.2	中華海員總工會 / 陸王均 (理事長) (與談人)	<p>1、方便的考試時間期能隨到隨考</p> <p>2、提升海員的社會地位，加強正面宣導</p>	<p>【船員組】</p> <p>1、</p> <p>1.本局自 101 年 7 月接辦航海人員測驗以來沿用考選部測驗題庫及系統至 104 年 6 月止。目前本局刻自行建置測驗題庫及系統。</p> <p>2.題庫建置初期曾有參考採行鄰近地區國家公開測驗題庫隨到隨考之構想，惟因題庫建置初期質量尚未完整，驟然公開恐影響測驗品質，爰前述測驗題庫及系統建置初期，本局仍以維持測驗品質為要務，俟測驗題庫質量提昇至相當程度（避免考生背題目）後，再檢討評估航海人員測驗採行隨到隨考之可行性。</p> <p>2、</p> <p>1.為吸引有志青年及社會人士投入海運職場，交通部分別於 101 年及 102 年拍</p>	

項次	提問人	建議	回答參考	備註
			<p>攝宣導短片，以「夢想、自信、航向大海」為號召，以鼓勵優秀人才投入船員行列，以提升我國航運國際競爭力。</p> <p>2.今(103)年由本局接辦宣導短片製作，以鼓勵高中職學生報考海事院校為主軸，融入完善職涯規劃、優渥薪資待遇等正面元素，以吸引青年投入乙級船員，解決船員不足問題。</p>	

(5)綜合性

項次	提問人	建議	回答參考	備註
5.1	永然船務代理有限公司 / 鄭凱鴻 (執行董事)	<p>海運隨國際運輸需求而生</p> <p>1、來自臺灣內部需求，如製造業、需進口原料、需出口產品。此類型政府應保障國內企業於海運鍊上各環節的收入以賺取最大外匯增進臺灣整體國際競爭力，需致力吸引製造業來臺。</p> <p>2、來自國際轉運附加服務需求，此為外部需求，其中利潤必定淺薄且門檻高，需以低價、高效、便捷方能與鄰國競</p>	<p>【航務組】</p> <p>目前政府海運政策皆以降低整體海運供應鏈成本提升競爭力為目的，並配合行政院下各部會(經濟部、內政部、陸委會等單位)執行。</p> <p>本局身為我國航運政策的領航者，以持續提供航運業者良好海運經營環境、促進海運產業健全發展為使命，持續推動航業法、商港法航路標誌條例、船舶及船員等相關子法法規的修正，俾能增加航業經營彈性，促進投資意願提升整體海運競爭力。</p>	涉各業務組權責

項次	提問人	建議	回答參考	備註
		<p>爭，唯大企業能為之，替臺灣整體國際競爭力貢獻有限。</p> <p>3、觀光客運是一起步就已到盡頭的路，多數利潤為國外企業所獲，除非臺灣的經濟結構轉型，然社會成本極高，國際競爭力堪慮。</p>		
5.2	<p>中華民國輪船商業同業公會全國聯合會 / 許洪烈 (秘書長)</p>	<p>1、海運第一場論壇：</p> <p>1.現況問題：欲建構我國是「海運大國」或「船隊大國」或「船員大國」的政策及發展方向不明確。</p> <p>2.解決方向：依據我國海運優勢，於「海運大國」或「船隊大國」</p>	<p>【航務組】</p> <p>為打造我國成為海運大國，交通部持續與產業溝通對話，瞭解產業發展需求、掌握業發展脈動。自 101 年以來積極推動航業法及相關管理規則修法作業，期能透過法令鬆綁，簡化行政流程，減少管制性措施，提供航運業者更</p>	<p>一、涉航務組船舶組及船員組權責</p>

項次	提問人	建議	回答參考	備註
		<p>或「船員大國」中擇「一」訂定，以臻其功。</p>	<p>佳經營空間。</p> <p>另為推動我國成為船隊及船員大國，交通部積極推行海運噸位稅政策，期藉此鼓勵我國航運業者之船舶回籍，建立適當國輪船隊，及培育我國船員人才。本案財政部並已於「所得稅法」新增第24條之4有關適用噸位稅相關規定，於100年8月4日修正發布「營利事業適用所得稅法第二十四條之四計算營利事業所得額實施辦法」，我國籍船舶運送業自101年度申報營利事業所得稅開始適用，迄103年1月底為止，已有中鋼運通正利航業與台塑海運等3家業者共55艘船舶申請適用本稅制。</p> <p>【船員組】</p>	

項次	提問人	建議	回答參考	備註
		<p>2、海運第二場論壇：</p> <p>1.現況問題：自由貿易港區及自由經濟示範區，兩個自由區不自由。</p> <p>2.解決方向：開創法令的吸引力，並開創前所未有的經營模式「邊境管理」，「寓服務於管理」中。</p>	<p>我國商船船員上船服務之人數約 5000 人，目前面臨船員年齡偏高供應不足等船員人力斷層之現象，尚需僱用外籍船員，以補航運船員不足之問題。</p> <p>【港務組】</p> <p>二、自由化推動措施說明如下：</p> <p>1.自由經濟示範區是臺灣邁向新一波經濟自由化的先行先試區，循序漸進推動相關措施，以化解國內對經濟自由化及國際化的疑慮，並有充裕時間進行調整及因應。</p> <p>2.自由經濟示範區特別條例草案已鬆綁人流、物流、金流各項限制，如放寬白領人士來臺限制鬆綁貨物輸出入規定(開放陸貨委外加工、24 小時簽審)、提供租稅優惠</p>	<p>二、涉港務組權責</p>

項次	提問人	建議	回答參考	備註
		<p>3、海運第三場論壇：</p> <p>1.現況問題：航安人才的培育，未建立「生產、管理及行銷」三合一，一條鞭的系統。</p> <p>2.解決方向：修法要求船員晉升為船副、管輪時，</p>	<p>(境外所得回流投資免所得稅、外籍專業人士有條件減半課所得稅)等措施，希望達到吸引專業人才、便利商務活動、商品自由流通、吸引投資等實質成效。</p> <p>【船員組】</p> <p>三、</p> <p>1、</p> <p>(1)燈塔助航設施雖然因全球定位系統及電子航儀的普遍運用而漸失對船舶的導航價值，但當船舶電子航儀發生故障時</p>	<p>三、涉航安組及船員組權責</p>

項次	提問人	建議	回答參考	備註
		<p>增加必須通過「岸上實作適任性評估及格」的規定，以提升船員上船表現實際作業能力 (Working Performance) 的「智能化 (Techficiency)」，即所謂「智慧知識與技術」應有產生「效能」的成果，俾利船員的行銷，以免船員滯銷。</p>	<p>燈塔任為可靠的助航設備。因此目前世界各國均保留燈塔的助導航功能。而且 IALA(國際航標協會)及 IMO(國際海事組織)均建議所有船舶於近岸航行時，仍應以目視岸標及助導設施來航行，必竟目視所見是最真實且具體的。電子系統有其故障及信號誤差及失真的可能，燈塔尚有印證校對電子系統的功能。</p>	

項次	提問人	建議	回答參考	備註
			<p>(2)因此如何多元且平衡發展燈塔資源價值，是政府近年來積極推動的政策，在開發燈塔觀光方面，本局為活化燈塔資產，除導航功能外，積極推動燈塔開放觀光，燈塔多屬歷史久遠建築又設於不同景觀之島嶼海岸岬角，蘊含豐富歷史及文化，本局所轄 35 座燈塔中有 9 座列入文化資產保護範圍，2 座國定古蹟、1 座市定、3 座縣定古蹟及 3 座歷史建築。開放燈塔觀光第一階段，即以該 9 座屬文化資產為主要開放範圍目前已開放 8 座燈塔中，除烏坵嶼燈塔位軍事管制區及目斗嶼燈塔交通條件不足外，其他 7 座燈塔均開放觀光，供民眾參訪。本局將以每年</p>	

項次	提問人	建議	回答參考	備註
			<p>開放 2 座燈塔，至 105 年時，將有 13 座燈塔供民眾觀光。此外，另有 5 座無人駐守之燈塔(野柳淡水港、國聖港及離島基隆嶼、琉球嶼燈塔)因屬開放空間，民眾可自由參訪。</p> <p>(3)另外本局結合氣象局發展燈塔海氣象資訊，以強化藍色公路海象預報服務之質量。</p> <p>3.</p> <p>(1)目前三等船副管輪晉升訓練適任性評估已有實作評估。</p> <p>(2)本局已就一、二等船副管輪晉升訓練適任性評估之實施作法、推動時程、法規修正暨相關配套措施積極研擬中。</p>	

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

項次	提問人	建議	回答參考	備註

3、建言歸類與處理

經歸納分類如下表：

建言屬性 提問時機	人才培育	航運產業	船舶管理	港埠發展	綜合性	計
7/18 之前(論壇舉行前)	2	2	2	5	3	14

7/18 當日(論壇舉行當日)	5	5	0	4	1	15
合計	7	7	2	9	4	29

經歸納分析，將就具深度、建設性之建言，賡續研議後，供作擬議政策之參考。