

交通部海運產業青年論壇與會代表提問彙整

提報單位:交通部航港局

壹、說明

本次計邀請 40 位產學青年代表與會(學生 12 位、學校教師 5 位與業界 23 位)，詳與會代表名冊(附件)；為傾聽學界、業界聲音，經論壇舉行前及當日之受邀代表之提問，計彙得 27 項建言(會前 12 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(5/23)提問、會前(5/23 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(5/23)提問與回應(依提問順序)

項次

提問人

建議

回應

提問

屬性

1

國立高雄海洋科技大學/郭光庭(創新育成中心經理)

建議以行政部門之資源加強與產學合作，為吸引青年學子投入海運職場，除從高中職校或大專院校相關科系(社團)著手外，亦可從其他行業予以宣導。

盧峯海理事長:日前至日本參加亞洲船東海運論壇，印象深刻的是新加坡大學提供之案例，個人覺得對建教產學合作有些助益，其具體作法會後可再討論；各船公司(如陽明公司)提供實習機會與海事院校之名額數，航商願意與校方再協商。

祁文中局長:政府部門重視產學合作機制，在這機制中，以海勤人才為例，校方從事專業知識之培訓、業者提供實習環境，教育部與交通部提供符合

國際公約之船員教育訓練器材、流程外，並邀請國際組織稽核員來我國評鑑船員培訓機構符合國際標準；為使這平臺能無縫運作，未來交通部將持續協助投入合作機制。

人才培育類

2

國立臺灣海洋大學/蔡豐明(助理教授)

經統計，郵輪產業以每年 15 萬人次成長，預期截至 2020 年止，亞洲郵輪旅次將達 330 萬；建議成立郵輪產業政策研究中心，俾能為郵輪產業帶動交通運輸、港口服務、物流之後勤資源、觀光餐飲…等相關產業之餘，提供實質之幫助。

戴治中理事長:我國郵輪市場多以外籍郵輪為主，惟郵輪產業是一利多之產業，因個人常與家人搭乘郵輪四處旅遊，未來有機會可分享這方面之經驗。

祁文中局長:政府重視郵輪產業，郵輪帶來的是一產業，而非客運運輸，近期將規劃舉行一國際型之郵輪論壇。

航運發展類

3

陽明航運公司/陳彥邦(管理師)

陽明航運公司向來重視產業之創新，亦長期投入目前海運業重心之策略聯盟領域。

因應產業策略聯盟之形成，每一聯盟環節末端之運籌服務後勤人才更為重要，未來海事教育對前述運籌服務後勤人才之培育，是否能為業界提供足夠之人才？

戴治中理事長:個人所屬之公司即是一從事產業鏈結合之公司，如何藉產業鏈之特色予以結合、分工…等，是未來可多著墨之方向。

張清風校長:為與產業合作，近 2 年海大在海事人才培育上，除加強航海、輪機及海洋觀光管理學系人才培育外，亦規劃成立海洋法政學院，預計於今年提出申請。

祁文中局長:產業策略聯盟之發展已是一趨勢，建言所提聯盟環節屬內部策略之一環，係以產業為前提，未來如需交通部予以協助，公部門也很樂意幫忙。

人才培育類

4

萬海航運公司/康家榮業務代表

政府輔導產業提升競爭力雖重要，就業者立場言，重視的是政府之相關配

套措施內容。

依政府對臺北港、基隆港之角色定位，基隆港將朝觀光郵輪港口發展，臺北港未來則由長榮、陽明及萬海公司共同投資成為商業型港口；惟現行業者對泊靠臺北港意願不高，爰建議交通部協調海關主管機關改善海關之通關制度及增加海關稽核人數，據以提升臺北港之使用率。

祁文中局長: 政府

我國國際商港發展有明確之定位，臺北港定位遠洋航線為主之貨櫃港及發展海空聯運汽車及其他產業物流港，未來隨著臺北港之持續發展需要，康代表建議之建立完整 CIQS 海關檢疫制度乙節，航港局將與相關海關機關溝通、協調辦理。

港埠發展類

5

國立臺灣海洋大學/高大為研究生

1. 據觀察海運類在校生關心的是畢業後海運就業市場好不好，惟個人較擔心的是在校一、二年級生對海運產業之發展及定期、不定期等專有名詞定義內容觀念模糊。
2. 中國大陸上海自貿區實施之策略方向以「一簡化六自由」為主，請問交通部會擔心「航運大公司資本外移」？因應作為？另目前政府公布之「自由經濟示範區」作為是一很好的口號，請問其具體措施？正在進行之大方向？
3. 我國是大陸法系國家，因屬海洋國際貿易國家，遂在海運實務及判例上均參考英美法系國家經驗，致回歸至法源基礎時會產生實際執行面之困擾；請問交通部對此現象有無深入探討？其因應方向？

盧峯海理事長:

1. 過去企業界至校園進行徵才宣傳活動，僅以大四應屆生為主要之訴求對象；未來可調整增加邀請大一新生亦參與「校園徵才」活動。
2. 依現行規定，海運類科學生校外實習時，業界必會對實習生提供一定基本之福利、工資等相關保障措施，惟船聯會接受過會員公司反映「船方派遣基本勤務予實習生時，實習生會以『學校沒有教過』為由而不執行勤務」現象，這或許業界要加強與校方宣傳、溝通之處。
3. 開場前提及個人至日本參加亞洲船東海運論壇，對新加坡大學印象之例，係指該校以綜合性大學角色接受新加坡政府之基金贊助，完成與會各國代表認同之租船契約(charter party)世界版文件之研究，顯見產官學各界之合作，對提升國家產業競爭力及形象具有正面之效益。

戴治中理事長:

- 1.個人自接任理事長職務以來，協助 700 多家海攬運送業者至校園求才，去年 12 月至海大演講中曾提出由校方協助企業與大四生對談進行「企業徵才」活動之請求，但校方迄未有具體之回應。
- 2.自貿業務跨部會領域，依個人自願義務性加入「自貿專區法規審查小組」經驗，亟需民間業者力量投入，俾協助政府推動該事務。

祁文中局長：

- 1.航港局有意願至各校進行溝通與座談交流，日前即已至國立高雄海洋科技大學、臺北海洋技術學院等校進行演講交流；本局近日即邀請海員工會、船聯會及高海科大等機關至花東地區高中職校進行座談交流，爭取青年學子及早規劃投入海運行列。
- 2.航港局是新成立之機關，歡迎青年學子近 2 年內參加高普考之交通行政、交通技術交通行政、交通技術、航運行政、航運技術及輪機技術等 5 類科考試，投入海運公職部門--航港局行列。
- 3.為整合我國海洋商務之法系相關事宜，航港局規劃以五年完成海商法增修作業，期待經由多場次論壇、委託研究等程序，據以整合各方意見，預計於 105 年完成全條文之修正。

沛榮國際股份有限公司吳進發總經理：

1. 建議學生在校期間要先自我釐清進入海運科系之動機、對未來願景方向。
- 2.海運科系背後有強大產業為後盾及就業機會，求學期間要先紮好專業學識基礎。
- 3.青年之定義不在年齡之多寡，在於心智態度上，要時常保有學習的意願與學習的能力。

1.人才培育類

2.港埠發展類

3.綜合性類

6

國立臺灣海洋大學/張清風校長

據統計，我國航輪培育之學生實習機制上，約有 60~70%之學生有實習意願但無法在其就學期間能上船實習；另據了解，日本政府每一年以國家財力建造一艘實習船、中國大陸每一所海事大學均有一至二艘實習船專供航輪科系學生在學實習用；反觀我國僅有之育英 2 號實習船，因老舊待修，無法供應海大學生 8 天學程用，致海大需送航輪科系學生借用日本、中國大陸、韓國等實習船完成其實習課程。基於「先有海勤經驗，才能於岸上服務時到位」海運專業培育原則，建議政府以整體國家資源、跨部門合作

積極協助學術單位建造專屬之實習船，俾彰顯政府重視海洋、落實海運政策之施政目標。

祁文中局長:建造實習船是教育部、交通部、學校及業界共同要面對與努力之課題；在未解決前，航港局協調海員總工會以該工會為媒合平臺，居中輔導滿足各方之上船就業與實習需求。

綜合性類

7

中華民國海員總工會/于忠碩大副

1. 與海運業相關的航空業，培育一位民航機駕駛，估計需要花費一至兩年的時間、投入600萬臺幣以上的經費。至海運業的甲級船員，完全是由國家經費培育，實習生上船實習一年，航商僅需負擔其生活津貼及其他約50~70萬。方才張校長與談簡報中提及商船系的分數節節攀升，表示宣傳已見成效，有越來越多的學生願意選擇。惟現在經濟景氣較差，所以這個行業還滿吸引人，惟為什麼還是會缺人呢？是不是我們的航商沒辦法留下人才？這是值得大家思考的。之前航商一直鼓吹要開放外勞，但航商是否想過還有什麼地方，沒有辦法吸引我們自己的國人留在海運業？
2. 再來談實習的問題，前面船聯會及航港局簡報中，非常驕傲地提到臺灣的航商在TOP20中有3家。這3家有多少條船？海洋大學及各個海事教育機構，一年培育出來的不過1、2百人。另方才提及一些上船的實習生沒有心學習乙節，其實這現象在各職場都一樣，因是學生離開學校第一次進入商船的工作環境職場。本來就會有一些不適應的情況。希望能從以上方向先解決，再來談人才短缺的問題！

盧峯海理事長:航商聘僱船員均是優先僱用本國籍之船員，在本國籍船員不足時，才會考慮僱用外國籍船員。

祁文中局長:海員人力機制之管理，目前刻由海員工會規劃與經紀人力公司合作，擬議仿照病歷卡模式，針對船員之第一個工作起至其合約結束止建立完整之追蹤機制，俾予船員在其職場上適時提供必要之協助與輔導。

人才培育類

8

國立高雄海洋科技大學航運技術研究所/鄭子雅研究生

船員是勞動自由之市場，流動性高，建議:

- 1.公司建立專屬船員制度，將船員納入公司正式編制、於公司內投保，同享岸勤人員之公司福利；在岸休息時予岸薪，俾強化船員對公司之向心力、公司文化制度之傳承及工作環境之熟悉度。
- 2.跑船是一很有樂趣之工作，薪資雖高，因是24小時在船上待命，固定加班85小時，逾時
- 3.另額外提撥經費，非陸上朝九晚五制之固定上下班可比擬的，建議航商能降低船員之工作時數、增加聘僱船員。
- 4.目前業界與船員契約簽訂時間為10至12個月，建議改為6個月，俾增加船員與家人相處機會、縮短公司儲備船員時間。
- 5.船員因應公約之更新需接受新的專業訓練，常因雖取得考試證照但無時間接受專業訓練，致有無法上船服務之困擾，建請改善。

盧峯海理事長:

- 1.鄭同學所提之船員薪資福利契約制，係過去之模式，隨著貨櫃船運輸之興起，現行之契約機制已強制定為1年，惟在船員個人起居盥洗設備上，已大幅改善成每一位船員均有專屬之套房空間，並配合船期開放船員眷屬上船與其相處。
- 2.我國航商之船員管理機制均符合國際公約規定，惟需再強化船員素質(如語言能力…)，俾能因應國外之港口國管制之稽核，致各航商對船員均實施多項之在職訓練。據悉海員工會現有新臺幣5億元之船員基金，提升船員福利需勞資雙方相輔相成共同努力；船員只要擁有專業之能力、做得好，不僅可於本國籍船舶工作，亦可受僱於外國籍船東。

人才培育類

9

台北海洋技術學院/陸介民同學

政府之船員訓練機構設置於臺灣海洋大學、高雄海洋科技大學，該二校學生享有受訓費用優惠之待遇，建請台北海洋技術學院也能享有前述優惠之平等待遇。

祁文中局長:受限於中央經費因素，教育部、交通部共同出資採購符合國際公約之器材委由臺灣海洋大學、高雄海洋科技大學二校協助養護之船員訓練設備，是否予私立學校學生同享有受訓費用優惠之待遇，需與教育部協商。

綜合性類

10

長榮大學航運管理學系/周明道副教授

- 1.長榮大學航運管理系之教學，著重實習經驗，據調查統計，本科系學生畢業後有近5成比率仍留在海運業界發展，參加國考錄取成績為全國第1名，建議政府及航商將實習機制做大，給本校航管系同學有更多之實習缺。
- 2.我國係海洋立國之國家，建議將航運管理、航海、輪機系列為我國重點科系之一。

盧峯海理事長:航商現行對新聘員工均有職前、在職訓練，只要肯學習、有意願者，均予以歡迎加入。

1.人才培育類

2.綜合性類

11

中華民國貨櫃儲運事業協會/吳哲榮理事

- 1.因應自由經濟示範區條例草案之增訂、船公司現行係將貨物移往港區碼頭邊進行裝卸之政策及業者所屬土地使用率低等因素，建請交通部輔導內陸貨櫃集散站業者進行轉型作業。
- 2.依海關規定，進出口或轉口貨物需放在不同之倉庫，造成業者之倉庫使用率及周轉率低，間接使業者收入減少；另在罰則規定上，轉口貨物之申報，在自貿港時代係以自貿港區業者為主要之收發填單員，如其申報不實，常造成提供場地供存放之倉儲業者為受罰對象，致現行業者即時有業務亦不敢承接現象；建議在自由經濟示範區條例修訂時，能避免重蹈
- 3.轍。

戴治中理事長:海關向以查緝、稽核為其管理方法，此方法適用於進口貨物、不適用於轉口貨；為降低海關疑慮，建議研擬一管理辦法委由中立之機關(如港務公司)居中執行，俾以企業經營思維模式，改善自貿運疇業務。

祁文中局長:

- 1.交通部現行政策，係引導內陸貨櫃集散站移往港區碼頭邊進行裝卸，刻進行相關法制修訂作業中。
- 2.貨櫃協會之訴求在於內陸貨櫃集散站業者亦可操作轉口貨及拆併櫃業務，我們會與海關持續接洽，希望逐漸提升業者自主管理能力、降低官方制式管理，這需時間，也需提出實蹟讓海關卸下疑慮，我們將努力進行。

港埠發展類

國立臺灣海洋大學/蘇羿綸同學

- 1.海運實習問題，需產業(提供機會)、學校同學(提供專業學識及能力，並有意願實習)、政府(提供經費補助)共同努力克服外，學生於大三前完成各項實習課程後，在大四至船公司實務實習時能及時提出其應戰力。
- 2.避免人才外流之措施，應從國中起即予推廣，俾竭合國中、高中至大學一貫長期之培育，養成國人基本之海洋思維。
- 3.建議於論壇結束後，建立共同平臺，俾延續相關建言議題之處理。

盧峯海理事長:由國中起進行海運推廣之意見，是一很好之建議；為推廣海運文化，陽明公司在基隆與高雄設立的海洋故事館，針對小學參訪者均予免費之優待。我們將結合同學之建議進行研究思考，俾使海運推廣事務做得更好。

張清風校長:人才教育之培育重視的是務實，期待航商協助予海勤人員更多之實習機會，惟長久之計，在於共同解決實習船建造之經費補助與維運。

人才培育類

2、會前(5/23 之前)提問與回應(依提問屬性分類)

(一)人才培育

項次	提問人	建議	回答	備註
1.1	基隆海事 / 賴凱榮 (實習組長)	如何提供產業優質人才？ 我國教育現況已經面臨少子女化的衝擊，未來家長要讓年輕學子投入海運職場服務的意願，會更趨減少。 建議:由教育部、交通部、航商及學界評估成立海事水產公費生的可行性。避免未來的海運產業受到少子女化的衝擊。	【船員組】 教育部自 100 年度起針對海事職校航海、輪機科等特殊產業需求類科學生之學費已全額補助。	

項次	提問人	建議	回答	備註
1.2	長榮海運 / 林洋帆 (駐埠船副)	<p>以目前每年海事院校相關科系畢業生要求上船實習的數量對於國內航商而言，已呈現壓力的狀況，現又增加學士後專班的實習生國內航運業界恐無法全額接納，必須尋求其他可行方案解決。</p> <p>海運事業是國際化行業，海事院校應加強學生的專業素質與英文能力方可提升船員在職場上的競爭力。</p>	<p>【船員組】</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 業界提供船員實習機會亦期望從實習生中培育並遴選出優秀船員，以厚植公司實力，惟學生回饋航商比率偏低，造成航商缺乏優質船員之問題，惟自中華民國105年8月1日起，實習生應於受僱前依職務領有航政機關核發之船員專業訓練合格證書，其屬依學制應上船實習之航海、輪機或相當系科學生，並應領有航海人員訓練國際公約課程學分證明文件，以利提昇實習生之素質。 2. 學士後專班的實習生，並無完成學業必須上船實習的壓力，其以船員為志業意願高，適度引入航運界，經評估可適度解決航商找不到年輕船員之問題。 3. 經 IMO2005 統計資料顯示，海事英文能力有助提昇航行安全；故海事院校應致力於學生海事專業英文與溝通英文能力之加強，不僅可提升我國船員國際競爭力並可強化我國海運實力。 4. 船員岸上晉升訓練課程 	

項次	提問人	建議	回答	備註
			已增加海事英文課程，另中華海員總工會亦配合提供會員在職海事英文訓練課程。	
1.3	中華民國船務代理商業同業公會 / 王鈺婷	船員形象重新塑造吸引年輕學子加入。	<p>【船員組】</p> <p>交通部已於 101 年度起開始籌拍一系列船員宣導短片，在有線及無線業者等電子媒體進行宣傳，獲得普遍正面迴響，並藉此引導年輕族群們另一職場藍海之新方向。</p>	
1.4	中華民國輪船商業同業公會全國聯合會 / 莊凱安 (二副)	要吸引時下的年輕學子投身進入海運職場，其宣傳應更加的多元化。且該如何讓已投身進海運職場的船員，於職場內長久的服務才是更應該重視的議題。	<p>【船員組】</p> <p>除拍攝相關宣導短片外，也考量於各平面媒體、戶外媒體等管道針對不同族群以達宣傳效果。另公會及相關組織對於我國海事政策可提出建言，且得作為產官、學間的溝通橋樑，並促進勞資和諧，以期增進船員久任之意願。</p>	
1.5	中華民國海員總工會 / 陳安順 (船長)	近年交通部已大力宣傳，也有一定成效，但吾等認為海運界缺少的是管理級甲級船員，改善工作環境與合約長度及保障工作權才是能使海員願意留在船上工作的根本進而培育成管理級	<p>【船員組】</p> <p>航運業界對於具備船員專業證照之人才求才若渴，就業機會遠高於其他行業，再加上船員平均薪資高、船舶現代化設施提供舒適之工作環境等，相較於陸地上之就業職場，船員擁有更佳之生涯發展機會</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
		幹部，否則不停招募新血，海運公司花費成本培訓教育但基層幹部只想快速累積一桶金後便離開船上返回陸地工作，造成公司與海員兩輸的局面。	本局將進一步研商相關法規修正及配套措施，保障船員福祉以提升船員上船服務並久留航海職場之意願。	
1.6	中華民國輪船商業同業公會全國聯合會 / 詹勳郁 (船副)	船員人才斷層，培養一名資深船員不易，建議可以 產業合作簽約方式 ，延長海運人才服務年限。	<p>【船員組】</p> <p>1.培養合格的航海技術人員，除專業知識教育，還需現場實作及故障排除等解決問題能力，且需適應海上特殊工作環境，故海事院校學生需尋找航商辦理實習。</p> <p>2.海事院校與航商，產學關係是密切；學校提供學生所專業知識與理論航商提供學生實作環境兩者如可簽訂產學合作契約，解決學生實習問題，航商可延長人才服務年限，水幫魚、魚幫水，達雙贏局面，建議頗佳。</p>	

(二)航運產業

項次	提問人	建議	回答	備註
2.1	臺北市 海運承 攬運送 商業同 業公會 / 賴安 淳 (業 務)	現況問題:關於服務 貿易協定,對於海運 承攬業是否有影響? 解決方向:有無配套 措施 論壇議題: 1.海運承攬業屬於服 務性質目前額定的 稅率高達 53%服務 貿易協定開放後高 額的稅率會造成競 爭力下滑是否有針 對稅率問題協助產 業更具競爭力。 2.跟大陸的產業合作 若是遇到詐欺詐騙 等是否有法律途徑 可以處理。	【航務組】 1.對於海運承攬業之可能 影響部分： (1)我方對陸方開放海運 承攬運送業（陸方稱 貨運代理業），允許 大陸服務提供者在臺 灣以合資形式設立商 業據點，且出資比例 須低於 50%，不具控 制能力。 (2)因現階段開放陸方以 合資形式與我方業者 合作經營，並設投資 比例限制，我方業者 對合資企業仍具控制 能力，爰影響應有限。 2.至後續的輔導因應措施 將對我方開放範圍及相 關規定進行宣導及說明 目前除對業者因開放市 場所生疑慮予以釐清及 溝通，並就陸方對我方 開放所帶來之潛在商機 說明，並予以必要之協 助。 3.倘涉兩岸投資商務糾紛 兩岸投保協議業於本 (102)年2月1日生	

項次	提問人	建議	回答	備註
			<p>效。依據兩岸投保協議第十四條「投資商務糾紛」規定，投資人與另一方自然人、法人、其他組織訂立商務契約時可選擇訂立仲裁條款解決因投資所產生的商務糾紛，並可選擇由兩岸之仲裁機構，在雙方合意的地點進行仲裁程序。</p>	
2.2	<p>中華民國 國貨櫃 儲運協 會 / 曾 仕 隆 (副課 長)</p>	<p>現行海關針對 MCC 作業規定僅能在港口作業，未來可能因市場或貿易所需延伸至內陸貨櫃集散站時，須採海關人工押運及封海關封條，徒增作業時間及成本。擬建議在合於法規及通關便捷情況，建議改保稅卡車或以自動化封條進行監控以節省押運成本及簡化作業。</p>	<p>【航務組】</p> <p>由於國內產業升級轉型，貨物趨向輕薄短小，以至於我國進出口貨運量成長趨緩，為維持貨運量之成長，必須爭取轉口貨物到臺灣中轉，以維持我國港口在亞太地區樞紐港地位，因此亟需擴大推動 MCC 作業模式。本部針對貨櫃集散站經營業管理規則修正方向係為鼓勵貨櫃集散站移往港區，以有效運用港區閒置土地提升營運效益；有關內陸貨櫃集散站操作 MCC 之作業建議，將函請關務署研議。</p>	

(三)船舶管理

項次	提問人	建議	回答	備註
3.1	中國驗船中心 / 徐穎淳 (驗船師)	建議加強船籍國管制，以提升船舶安全及降低發生海難的風險。藉此提升船舶管理品質、降低國外港口國管制之滯船率，以減少國外港口國管制官員登輪檢驗的頻率對此目標從加強船籍國管制官員對於軟體稽核的訓練來著手，並配合後續的改善行動來提昇國輪的整體表現。	<p>【船舶組】</p> <p>1.目前本局正積極修訂船舶法中，擬將船籍國管制及PSC法制化，俾利其後續推動。</p> <p>2.有關降低PSC留置率，及降低PSC登輪檢驗頻率，本局近年來與加拿大合作積極辦理自願性稽核，期望通過該稽核後可提升本國於Tokyo Mou中的積分，以降低PSC登輪檢驗頻率。</p>	

(四)港埠發展

項次	提問人	建議	回答	備註
4.1	萬海航運 / 康家榮 (業務代表)	<p>有關於目前政府將扶植基隆港成為觀光碼頭，而臺北港為商業碼頭的政策是否會有更積極的作為？</p> <p>EX:將海關全數移至臺北港等強迫相關產業移轉至臺北港</p>	<p>【港務組】</p> <p>臺灣港務公司對各國國際商港之未來發展均有明確之定位，其中基隆港為以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。臺北港為以遠洋航線為主之貨櫃港及發展海空聯運汽車及其他產業物流港，目前各港均依既定之定位予規劃建設及發展。</p>	

(五)綜合性

項次	提問人	建議	回答	備註
5.1	長榮大學航運管理學系 / 周明道 (副教授)	<p>可以從人、船、貨等三個面向來進行思索，人的部分：由健全的海運教育制度輔以公司實習深耕海運人員的培育，並將航管、航海、輪機系列為國家重要人才培訓計畫；船的部分：積極思索航商於國內造船是否考慮恢復國內造船獎助與利率補貼；貨的部分結合海港與空港建構亞太全方位物流中心，以臺灣為中心之全方位物流服務。</p>	<p>【船員組】</p> <p>本局每年編列預算約3,000萬元辦理船員專業訓練、晉升訓練及適任性評估，以公開招標方式委託國內船員訓練機構（國立臺灣海洋大學、國立高雄海洋科技大學、臺北海洋技術學院、財團法人中華航業人員訓練中心、長榮船員訓練中心、中華海員總工會）辦理，有效提升船員工作技能，以達培養海運人才，促進航業永續發展之目標。</p> <p>另為提升海事訓練之學習環境，本局102年編列3,050萬元，103年編列4,800萬元，提供學校、訓練機構因應STCW公約2010年修正案新購相關模擬機設備及更新維護原有訓練設備，以提升我國海事教育及訓練品質，為我國培育更多優秀海運人才以利航運發展，促進國民就業。</p> <p>【船舶組】</p> <p>有關國內造船獎助與利率補貼部分，早年於民國74年時經濟部國</p>	

項次	提問人	建議	回答	備註
			<p>營事業委員會核定「中國造船公司造船融資實施要點」，因年代久遠已不符合現今航運環境及航商需求，爰國內造船獎助與利率補貼對本國航商現況之助益，可請經濟部研議其必要性。</p> <p>【港務組】</p> <p>兩岸海運運輸具有航行時間短（快速輪約4小時航行時間）及運載容量大之雙重特性，且臺北港與桃園機場藉由61號快速道路之連結，車程甚短，海空聯運有助提升我國港埠跨境運輸之營運量，促進經濟發展。</p> <p>財政部關務署已著手推動於臺北港設置海運快遞專區，希望透過便捷快速的通關服務，降低兩岸貨物通關時間及成本，協助臺商企業商品迅速進入大陸市場創造商機。並可望吸引大陸海空聯運貨物運往臺灣後以空運方式轉口至歐美各地，以促進我國航空產業之發展，並使臺灣成為亞太全方位物流中心。</p>	
5.2	臺北市	航運業為傳統服務	【企劃組】	

項次	提問人	建議	回答	備註
	海運承攬運送商業同業公會 / 曾伊婷 (秘書)	業，應積極轉型發展，建立更為完善的電子商務平臺。平臺以交易為核心交易服務範圍包括集裝箱艙位交易、船舶交易、航運服務人才交易以及線上租船等。同時，根據客戶的需求，開發配套齊全的附加服務功能，如物流跟蹤、APP 應用、金融增值服務、資金結算服務和誠信服務，提昇平臺的服務附加值。	有關航運業電子商務交易係屬企業間(B2B)商業模式，宜由民間企業開發建置與營運，航港局專責掌理航港公權力事項，不宜介入企業商業行為，惟對航政規費及罰鍰繳納於 MTNet 開發小額支付系統，並於 103 年度開發多元管道繳費管道（包括銀行便利超商、自動櫃員機等），提供更便利的金融繳費服務。	

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
5/23 之前(論壇舉行前)	6	2	1	1	2	12
5/23 當日(論壇舉行當日)	7	1	0	3	4	15
合計	13	3	1	4	6	27