

104 年公務人員高等考試三級考試試題

類 科：航運行政

科 目：航運與港埠政策

- 一、為順應國際間實施噸位稅趨勢，財政部於 2011 年 8 月 4 日公布營利事業適用所得稅法第 24 條之 4 計算營利事業所得額實施辦法並開始施行，請說明航商選擇適用噸位稅的要件為何？噸位稅對航商應有節稅的效果，但多數航商仍未選用噸位稅的原因為何？試分析與說明之。

【擬答】：

(一)法令依據：所得稅法第 24-4 條第 1 項：「自一百年度起，總機構在中華民國境內經營海運業務之營利事業，符合一定要件，經中央目的事業主管機關核定者，其海運業務收入得選擇依第二項規定按船舶淨噸位計算營利事業所得額；海運業務收入以外之收入，其所得額之計算依本法相關規定辦理」。第 2 項：「前項營利事業每年度海運業務收入之營利事業所得額，得依下列標準按每年 365 日累計計算」：各款包括：「一、各船舶之淨噸位在 1000 噸以下者，每一百淨噸位之每日所得額為 67 元。二、超過 1000 噸至 10000 噸者，超過部分每一百淨噸位之每日所得額為 49 元。三、超過 10000 噸至 25000 噸者，超過部分每一百淨噸位之每日所得額為 32 元。四、超過 25000 噸者，超過部分每一百淨噸位之每日所得額為 14 元。」第 3 項：「營利事業經營海運業務收入經依第一項規定選擇依項規定計算營利事業所得額者，一經選定，應連續適用十年，不得變更；適用期間如有不符合第一項所定一定要件，經中央目的事業主管機關廢止核定者，自不符合一定要件之年度起連續五年，不得再選擇依前項規定辦理。」第 4 項：「營利事業海運業務收入選擇依第二項規定計算營利事業所得額者，其當年度營利事業所得稅結算申報，不適用下列規定」：各款包括：「一、第三十九條第一項但書關於虧損扣除規定。二、其他法律關於租稅減免規定」。第 5 項：「第一項之一定要件、業務收入範圍、申請之期限、程序及其他應遵行事項之辦法，由財政部會商中央目的事業主管機關定之」。

(二)適用要件：參酌營利事業適用所得稅法第 24-4 條計算營利事業所得額實施辦法說明如下：總機構在中華民國境內經營海運業務之營利事業，經交通部核定符合下列各款要件者，其海運業務收入得選擇依所得稅法第 24-4 條第二項規定，按船舶淨噸位計算其營利事業所得額，包括：

1. 在中華民國境內依航業法設立，經交通部許可之船舶運送業。
2. 船舶實際從事客貨運輸，並負責該等船舶之經營策略及商業管理。
3. 登記擁有一艘以上中華民國船舶，且其自有中華民國船舶之淨噸位合計數，自適用所得稅法第 24-4 條規定計算營利事業所得額之第三年度決算日起，應達營利事業及其直接或間接持有具表決權之股份或出資額超過 50% 之子公司所擁有全部船舶淨噸位合計數之 15%。
4. 登記擁有中華民國船舶之淨噸位合計數，自適用所得稅法第 24-4 條規定計算營利事業所得額之第五年度決算日起，應達營利事業及其直接或間接持有具表決權之股份或出資額超過 50% 之子公司所擁有全部船舶淨噸位合計數之百分之三十。
5. 僱用中華民國員工（含海上及岸勤人員）35 人以上，並按所屬總噸位 500 以上之中華民國船舶艘數，依規定應配置船員總人數計算，每 15 名船員提供 2 名實習生名額，餘數超過 10 人，再提供 1 名實習生名額，以承擔中華民國船員培育及訓練義務。

(三)「海運業實施噸位稅」評析：

1. 法制化過程：經交通部與財政部多次協商，並向行政院賦稅改革委員會專案小組報告相關議題政策規劃後，經與會專家學者及委員肯定獲致對本議題之政策同意，啟動修法工作，法律案業經 100 年 1 月 26 日由總統令修正公布「所得稅法」第 24 之 4 條。財政部並於 100 年 8 月 4 日配合修法完成「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」。
2. 我國參考歐洲先進海運國家，以及考量韓國、日本已分別於 2005 年；新加坡實行海運優惠稅制，推動以船舶噸位數來推定設算公司利潤稅制之海運「噸位稅」制度，目的係

以「噸位稅」代替海運公司之營利事業所得稅，屬於選擇性稅制之一，並非提供免稅或是優惠稅率，為政策推動目標，本稅制係供海運業者另項納稅方式選擇，而非若比照高科技產業出口免稅等相關優惠措施。外界多有所誤解合何先敘明。

3. 配合法制化推動過程，政府於民國一百年起開始施行，並自一百零一年申報所得稅即可依法選擇採本法申報，方其實適逢 2008 年金融海嘯，之後的美國次級房貸以及歐洲主權基金等債務問題，國內相關海運服務業當年多為虧損，迄業之合併報表多為負值本已不需繳稅，選擇新制與否，已無任何意義。
4. 配合兩岸直航政策推行我政府推動本類選擇性稅制，本預估可有助振興海運及相關產業，促進我國經濟發展。惟配合航港體制改革，航港局根本自始無心推動本政策，目前亟待主管機關會同目的事業主管機關積極努力宣導本項政策，俾符爰始推動本項政策之具體目標。

資料來源：喬新（2015），航港法規總複習講義第六單元六、海運噸位稅法源及其相關子法，正志光，臺北市

二、我國的航港管理體制在 2012 年 3 月 1 日完成「政企分離」的重大變革，分別成立了航港局及臺灣港務股份有限公司，請說明這兩個單位成立的法律依據為何？請具體說明我國航港管理體制在改制前與改制後的不同？航港體制的改革多著重於國際商港，但國內商港除滿足國人民生物資運送及旅運往返需求外，並帶動離島觀光產業發展，請說明國內商港於改制後的管理體制為何？

【擬答】：

(一)我國航港體制改革：為提升國際商港競爭力，我政府啟動航港體制改革工作：近年來世界各大國際商港多朝向「政企分離」方向改革，我政府依據「政企分離」方向具體呼應航港體制改革，進而達成提升港埠競爭力之效果，期望可以透過企業化經營模式的引進，進而提升整體政府的施政效能，提升我國國際商港國際競爭力。全案已於民國 101 年 3 月 1 日掛牌成立「航港局」及「臺灣國營港務公司」。期盼可透過海運新航網之建構、強化自由貿易港區功能，及整合性國際物流模式結合，發展多元創新價值並建構港埠成為新價值樞紐（Value Added Hub）。

(二)法律依據與改制前後比較：

1. 「臺灣港務公司」成立依據：民國 100 年 11 月 9 日總統令制定「國營港務股份有限公司設置條例」（以下稱：港公司設置條例）公布全文共 22 條條文，其施行日期並由行政院定之。
2. 「交通部航港局」成立依據：；此外，為配合辦理組織改造時程，賡續辦理航政及港政相關業務推動，於民國 102 年 1 月 3 日訂定「交通部航港局暫行組織規程」（以下稱：暫行組織規程）。

組織改革：

- (1)交通部依據「港公司設置條例」，於 101 年 3 月 1 日獨資設立國營「臺灣港務股份有限公司」，成立總公司並分於基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 地設立分公司經營我各國國際商港。
- (2)交通部依據「暫行組織規程」，於 101 年 3 月 1 日，成立「航港局」專責辦理有關航政、港政等公權力事項。完成第一階段交通部組織改置工作，正式成立「交通部航港局」。依據暫行組織規程第 7 條規定：該局應於交通及建設部航港局成立時裁撤。
- (3)改制前之交通部各港務局為兼具港埠經營及公權力執行角色之管理機關，其係採取「行政監理」與「經營管理」合一辦理航港業務，迭有外界質疑「球員兼裁判」之疑慮，加上港務局受限於行政體制及法令束縛，缺乏企業化經營彈性及市場應變能力，軍售外揪批評，亟需展開組織改革。為避免前揭各港務局「球員兼裁判」之疑慮，暨整體提升我國國際港埠競爭力，主管機關參酌國際港埠「政企分離」模式，推動航港體制改革工作。

- (4)「航港局」主要承襲昔日海運界所倡議交通部應依據其組織規程，依法應成立卻因各

位成立之「航政局」，專責辦理「航政」及「港政涉公權力事項」。至於「臺灣港務公司」整合原交通部所屬基隆、臺中、高雄與花蓮等四港務局多數的公有設施（碼頭裝卸機具，倉庫，通棧）與土地資產（碼頭等），負責經營管理港埠經營業務，期能透過上開「交通部航港局」與「臺灣港務公司」正式成立，具體提升我國海運事業之發展，並為相關產業及民眾提供更安全、便捷、舒適之優質服務。

- (5) 由於政府規劃成立「航港局」專責辦理有關航政、港政等公權力事項，並規劃將交通部基隆、臺中、高雄及花蓮等 4 個港務局，原各港務局改制為台灣港埠公司專營港埠經營業務，主要目的便是提升國際商港國際競爭力，然 101 年 3 月 1 日成立港務公司後，該公司悍然拒絕承接國內港埠之經營，主張理由為依據港公司設置條例第 2 條，台灣港務公司可辦理下列業務：包括：一、商港區域之規劃、建設及經營管理。二、商港區域海運運輸關聯服務之經營及提供。三、自由貿易港區之開發及營運。四、觀光遊憩之開發及經營。五、投資、轉投資或經營國內、外相關事業。六、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。但對國內商港該公司之經營與管理興趣缺缺，真正原因便在於國內商港為虧錢經營之事業，公司不願意賠錢經營。
- (6) 依法「航港局」僅得主管下列業務：包括一、海運航業、船舶、船員、海事、商港之法規、政策及發展計畫研擬。二、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。三、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。四、船舶檢丈、登記與航行安全業務之規劃、執行及督導。五、船員與駕駛訓練、發證、考核業務之規劃、執行及督導。六、海事、引水業務之規劃、執行及督導。七、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。八、航路標識之規劃、建造、維護、監督、管理及航行安全之促進。九、海運國際條約、公約、協定、規範與標準之蒐集、編譯及執行。十、其他航港相關事務之規劃、執行及督導。（暫行組織規程第 2 條）。然正式成立之資源豐富的「臺灣港務公司」又不願意接手經營的狀況下，最後國內商港僅得由而「交通部航港局」繼續營運，如此一來，不就完全違反上開「政企分離」航港體制改革之本意，又回到球員兼裁判的組改前面目。衷心期盼立法院可以在未來的交通及建設部組織法及交通及建設部航港局組織法的立法審查時，給予適當的定位，始能與具體提升我國海運事業之發展，並為相關產業及民眾提供更安全、便捷、舒適之優質服務。

資料來源：喬新（2015），航港法規總複習講義第四單元四、組織變革 v.s 航港體制之改革，正志光，臺北市

三、請問我國發展自由貿易港區的利基為何？當前政府正在推行自由經濟示範區政策，請說明該政策中提到的「智慧物流」的推動做法。

【擬答】：

(一)自由貿易港區 (Free Trade Zones 定義：

指經行政院核定於國際航空站、國際港口管制區域內；或毗鄰地區劃設管制範圍；或與國際航空站、國際港口管制區域間，能運用科技設施進行周延之貨況追蹤系統，並經行政院核定設置管制區域進行國內外商務活動之工業區、加工出口區、科學工業園區或其他區域。（自由貿易港區設置管理條例第 3 條）；其中「毗鄰」的定義指下列情形之一者：1. 與國際航空站、國際港口管制區域土地相連接寬度達 30 公尺以上者。2. 土地與國際航空站、國際港口管制區域間有道路、水路分隔，仍可形成管制區域者。3. 土地與國際航空站、國際港口管制區域間得闢設長度 1 公里以內之專屬道路者。自由港區許可經營項目主要可以區分為自由港區事業以及自由港區事業以外之事業等兩大類，分述如下：1. 自由港區事業：指經核准在自由港區內從事貿易、倉儲、物流、貨櫃（物）之集散、轉口、轉運、承攬運送、報關服務、組裝、重整、包裝、修配、加工、製造、展覽或技術服務之事業。2. 自由港區事業以外之事業：指金融、裝卸、餐飲、旅館、商業會議、交通轉運及其他前款以外經核准在自由港區營運之事業。自由港區事業貨物主要經營項目包括貨物存儲、重整、加工、製造、貨物流通等項目。（同條例第 3 條）

(二)自由貿易港區之利基：

1. 主動開放：我國為海島型開放經濟，天然資源貧乏，對外經貿關係是生存與發展的命脈。面對自由化與全球化的趨勢，臺灣唯有持續開放，和國際接軌，才能提升競爭力，確保經濟持續穩健成長。我國雖於 2002 年加入世界貿易組織 (World Trade Organization, 以下簡稱 WTO)，惟面對 WTO 談判停滯，世界各國均主動透過區域經濟結盟或積極洽簽自由貿易協定 (Free Trade Agreement, 以下簡稱 FTA) 等方式，以加速區域經濟整合來落實自由化，降低貿易障礙，並吸引國內外企業投資。而我國推動區域貿易協定的進展，相對落後於其他競爭國家。面對此一情勢，我們更應主動開放，讓國內經商環境與國際接軌，方有助於突破困境，注入經濟成長新動能。
2. 貿易便捷化：自由貿易港區面對全球化以及世界供應鏈逐漸形成的龐大國際貿易體系下，如何能夠在兼顧國家安全及貿易活動效率下，獲致國際貿易活動的彈性與效能，確實為相關政府主管機關必須思考的主要方向之一。是以我國仿效世界主要其他貿易大國設置自由港、自由港區或自由貿易港區設置相關之管理條例，具體推動「貿易便捷化」(Trade Facility) 之政策，確保我國能在此波「貿易自由化」與「貿易便捷化」的國際潮流中，仍能與世界國際接軌，並確保我國業者之經營環境仍具有一定的競爭力與優勢。

(三)自由經濟示範區之政策-推動「智慧物流」作法：

1. 創新經營模式：透過示範區的法令鬆綁，有助企業創新經營模式並帶動週邊產業發展，創造市場商機。如臺北港示範區的廠商從日本引進汽車製造所需的 30%零件，透過「委外加工」的關務鬆綁措施，帶動區外 70%零組件的龐大商機，並在汽車組裝完成後外銷海外。此外，多國拆併櫃等創新經營模式，可提升我國物流相關產業整體競爭力。
2. 前店後廠：示範區將積極發展新型態產業營運模式（如智慧物流的委外加工、檢測維修），並透過「前店後廠」委外加工連結區外廠商，引入原本不會在臺灣發生的產業活動，將可擴大臺灣各地企業的接單機會，創造綿密的生產網絡，讓中小企業可藉此與示範區產生連結，使中小企業有更多的訂單來源，有助於帶動眾多中小企業的長期發展，可創造在地就業機會。
3. 發展高附加值服務業：透過開放措施，吸引國際物流人才來臺，促進國內物流產業升級與轉型，透過「前店後廠」委外加工連結區外廠商，吸引國際物流企業來臺創造就業機會，帶動產業共榮發展。

(四)結論：透過自由經濟示範區的法規鬆綁與制度創新，可以大幅提升國際物流等效率，提升經濟成長動能及國家競爭力，創造我國參與區域經貿整合之條件。

資料來源：喬新 (2015)，航運與港埠政策總複習講義，正志光，臺北市

四、為落實航港體制改革政策目標，掌握時代脈絡，宜建置友善資訊平台，請說明航港資訊系統發展的策略及其工作項目？

【擬答】：

(一)航港資訊系統：

交通部為推動臺灣成為亞太營運中心之海運營運中心計畫，於 84 年 12 月完成航港業務自動化之整體規劃，「海運資訊通信系統發展方案」草案及「航港業務自動化作業系統規劃報告書」，並於 86 年 1 月 10 日奉行政院核定，系統涵蓋海運、港埠、通關及通信四大範疇並成立「海運資訊通信系統發展方案協調指導委員會」督促海運、港埠、通信三小組研擬完整之實施計畫。此外，民國 91 年起配合「挑戰 2008 國家發展重點計畫」之「營運總部計畫」項下之「無障礙通關計畫」推動辦理「航港資訊系統建置計畫」，計畫已於 94 年 12 月 31 日完成航港單一窗口服務平台建置，整個平台已於 95 年 1 月 1 日正式上線營運。

(二)航港資訊系統發展策略：

1. 建置單一窗口 (Single Window, SW) 之服務平台 (MTNet)：

MTNet 系統主要由交通部主導結合中華電信數據分公司共同建置而成的一個系統，全年 365 天，一天 24 小時，一週 7 天提供航運業者及港務局或交通部相關航運作業人員，經

由單一窗口進入各港申辦作業。建置航港作業單一窗口平台，整合相關資料庫，委由中華數據分公司與各港務局開發相關作業應用系統。

2.採取單一登入(log in)機制可鏈結所有次系統作法：

相關人員可經由單一次登入方式，可進入不同港埠辦理相關港棧業務申辦作業，並可在 MTNet 系統得到新的航運訊息，也可在社群服務中，與其他的同業或公務承辦人員進行訊息交換，達到航運訊息零時差的目的。

3.航政監理流程改造(Business Progress Re-engineering, BPR)工作，檢討現行申辦流程簡併，並完成各期系統開發建置與上線。

(三)航港資訊系統工作項目：

1.系統功能：

(1)航港電子支付、統計查詢等共同作業服務中心。

(2)航港跨機關(海關、工商e網通)資訊整合服務中心。

(3)航港業務網網相連標準資訊交換中心。

(4)航港業者超連結。

(5)航港局與港公司申辦作業單一窗口等。

(6)增加小額支付平台設計，業者可以利用系統完成相關小額支付功能，繳納相關申辦費用。

2.航港單一窗口平台統計查詢系統，可再細分為下列兩個子系統：

(1)商港服務費統計查詢系統：其可以定期將關貿網路及港務局之商港服務費相關資料傳送並存入 MTNet 系統之商港服務費細項資料庫，MTNet 系統針對細項資料統計出統計資料後寫入商港服務費統計資料庫，使用者經由瀏覽器連上 MTNet 系統查詢商港服務費統計資料。預期未來朝向 OLAP 功能發展並加強資料之正確性。

(2)進出口貨櫃(物)量統計查詢系統：定期將關貿網路及港務局之商港服務費相關資料傳送並存入 MTNet 系統之商港服務費細項資料庫，MTNet 針對細項資料統計出統計資料後，寫入貨櫃與物統計資料庫，使用者可經由瀏覽器連上 MTNet 系統查詢商港服務費統計資料。

3.貨櫃動態資料傳輸交換系統可細分為下列二個模組：

(1)接收及轉換模組：該模組可定期接收櫃場傳送至 MTNet 系統之貨櫃動態資料，並將貨櫃動態資料轉換為航商可接收之格式傳送給航商。

(2)網頁程式：該模組提供使用者查詢貨櫃移動狀態和貨櫃數量統計之功能，此外貨櫃動態系統將推廣至全國各港櫃場。

(3)經由系統運作，除可以提供航商與櫃場間單純化的貨櫃動態資料轉換機制，達到資料交換業務的便利性及即時性，以及資料的共享，此外透過線上即時分析，加速決策分析資訊的取得，減少產生分析報表所需大量人力與時間，針對歷史性分析，預測未來趨勢，利用多維度報表，提供不同層次不同角度分析的資訊，運用設備、資源使用狀況分析，降低整體營運成本。

資料來源：喬新(2015)，航業經營與管理講義第肆章-定期航運經營營運實務，正志光，臺北市