

## 109 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、許多國家希望推動增加國輪船隊之計畫，但通常都難見成效；其中原因之一是受到權宜船籍 (FOC) 制度之影響。請說明：

(一)船東為何偏好選擇權宜船籍？(15 分)

(二)我國有那些可能的應對政策？(10 分)

### 【解題關鍵】

1. 《考題難易》★：非常簡單

2. 《解題關鍵》國輪政策與權宜船的題目是海運政策中常考的政策類題型，同學可以參考 107 年高考三級：航運與港埠政策之「歷年來我國船舶政策在強化國輪船隊之船舶種類組成 (structure)、提升中華民國船舶設籍 (registration) 數量、誘引我國各類國籍航商 (ownership) 在臺加深發展力道方面均呈現成效不彰，且國輪船隊呈逐年減少之趨勢。其主要原因為何」與 108 年度臺灣港務公司甄試之航運與港埠政策「分析近年來國輪船隊噸位及艘數逐漸減少而權宜船籍卻高達近九成比例之主要原因」進行作答。

### 【擬答】

(一)權宜船定義與船東偏好選擇權宜船籍說明：

1. 權宜船(Flag of convenience, F. O. C)定義：部分船舶所有人為求降低其船舶運營成本，將其擁有之船舶改在稅賦低、安全法令規定限制較少及無海員工會勢力較低的非本國籍之國家註冊，通常稱為權宜船；原始最有名的權宜船籍國家為巴拿馬、賴比瑞亞、宏都拉斯、哥斯大黎加等。

2. 我國船東偏好權宜船籍說明：

(1)兩岸政治因素：當年受限於我國與中國大陸之間的互動與特殊情勢，受限相關法令導致國輪無法經營涉與中國大陸等業務，導致航商紛紛大量改以權宜船經營其業務迄今。

(2)經濟因素考量：船東改掛權宜船籍後，可以大幅降低船東營運成本。

(3)法律因素考量：船東改掛權宜船籍後，船東可以減少工會與國內法令規章等束縛。同樣可以降低船東營運成本。

(4)國際因素考量：我國船東多以我國非 IMO 會員國等因素，改掛權宜船籍，雖然第三世界國家多已逐漸加強對懸掛該國國旗船舶之標準與船員之僱用管制等，但船東多以與國際接軌等理由將船改懸權宜船籍。

(二)我國可能應對政策

1. 滾動式調整海運噸位稅政策：查「所得稅法」第 24 條之 4 修正，已新增「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」。各該海運所得額係依下列標準按每年 365 日累計計算：(1)各船舶之淨噸位在一千噸以下者，每一百淨噸位之每日所得額為六十七元。(2)超過一千噸至一萬噸者，超過部分每一百淨噸位之每日所得額為四十九元。(3)超過一萬噸至二萬五千噸者，超過部分每一百淨噸位之每日所得額為三十二元。(4)超過二萬五千噸者，超過部分每一百淨噸位之每日所得額為十四

## 公職王歷屆試題 (109 高考)

元。且財政部並於 100 年 8 月 4 日公布「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」並自 100 年度營利事業所得稅結算申報案件開始適用。爰建請主管機關仍可續優化與調整上開「所得稅法」第 24 條之 4 之適用範圍與條件等，獲致原始推動上開政策之國輪政策發展目的。

2. 整體優化我國船舶登記制度對策：例如研擬修正船舶法第 5 條，有關國輪船舶之設籍條件；或是，將國人擁有之權宜船納入登記管理等做法。

參考資料來源：喬新（民國 109 年），航運政策總複習講義，臺北市，未出版。

二、我國政府持續推動「整合航港、觀光資源推動客運海上藍色公路」政策。據此，請說明：

(一)該政策議題之內容？(10 分)

(二)有那些可能的行動方案及各該方案由那些機關負責推動？(15 分)

### 【解題關鍵】

1. 《考題難易》★★：簡單
2. 《解題關鍵》本題主要考交通部「2020 運輸政策白皮書」(海運)單元，同學可以與參考歷屆試題作答之。

### 【擬答】

依據交通部所公布「2020 運輸政策白皮書」中「海運」單元說明如下：

(一)推動「整合航港、觀光資源推動客運海上藍色公路」(以下簡稱藍色公路)政策內容說明如下：

(二)推動藍色公路政策行動方案各機關說明如下：該策略係「政策協助航運發展，成為產業堅強後盾策略」策略 5 之「藍色公路」策略主要便是在推動觀光產業與航運業與港口等資源，推動台灣之海上客運的藍色公路，各相關機關權責如下：

1. 推動國際郵輪來臺獎勵及優惠措施。由港務公司、觀光局主政。由航港局協助辦理。
2. 整合多方資源，建置郵輪旅遊網，提供旅客完善旅遊資訊。由港務公司主政。由觀光局配合辦理。
3. 結合城市觀光資源，完善岸上配套措施，活化郵輪觀光產業發展。由觀光局主政。由港務公司、航港局、港口所在地方政府配合辦理。
4. 採取多元行銷宣傳策略，吸引國際郵輪彎靠，壯大亞洲郵輪市場。由觀光局主政。由港務公司、航港局配合辦理。
5. 規劃郵輪配銷中心。由航港局主政。
6. 強化郵輪接待人力培育。由航港局主政。由觀光局配合辦理。
7. 發展東部、離島遊程航線，豐富多樣化之旅遊選擇。由航港局、觀光局主政。由港務公司
8. 推廣遊艇活動與發展。由航港局主政。由觀光局、航政司、內政部營建署、農委會漁業署、地方政府、業者配合辦理。

資料來源：交通部運輸研究所(2019)所公布「2020 運輸政策白皮書」中「海運」單元

三、安全經常被視為運輸服務的首要特性。請問我國政府自 2020 年起，對海運安全所擬定的「願景、目標、政策與推動策略」之內容為何？請分別說明之。(25 分)

### 【解題關鍵】

1. 《考題難易》：★非常簡單。
2. 《解題關鍵》：本題命題知能主要係測驗同學對於 102 年版之運輸政策白皮書—海運篇內

容。同學可參考 108 年高考三級：航運與港埠政策之「目前我國海運安全工作主要包含健全海運安全制度、規劃與執行船舶及船員安全管理、提供港口與沿岸航行安全服務,及海難救護服務、海洋污染防治與海運監理等。試針對下列面向說明各項工作之政策重點：(一)海運安全制度方面。(二)船舶安全管理方面。(三)海洋污染防治方面。」進行作答。

【擬答】

(一)願景：臺灣位於太平洋地區屬於海島型經濟體系，發展國際貿易為維繫臺灣經濟發展的重要一環，而海運則是維繫臺灣經濟發展的主要途徑，原物料進口及產品輸出大多需要藉由海洋運輸，海運與臺灣經貿發展息息相關。依據聯合國貿易暨發展會議 (UNCTAD) 公布之「2012 年海運檢討報告」，臺灣以 3,905 萬噸的載重噸位，為全球第 10 大海運國，高雄港吞吐量亦排名 12，足見我國航運事業與港埠發展於國際上均具有重要地位。近年因受到金融海嘯及全球經濟趨緩影響，產業供應鏈及產業區位發展已有所變化，不僅航運市場遭受嚴峻考驗，世界各國港口運量成長也受到影響。我國由於傳統產業外移及包括大陸港口之鄰近港口崛起等因素影響，港口運量成長亦趨緩。在產業經濟發展陷入困境的當前，「成為國際海運樞紐，帶動航運產業發展」應係我國海運發展最企盼達成的願景。

(二)政策目標：以海運發展帶動產業轉型，最核心的工作係增加國際港埠經營效能及國籍航商競爭力，以海運結合產業經濟來型塑臺灣之樞紐地位。基於此，本次海運政策的主要目標有三，即「爭取全球主航線彎靠，提昇國際海運貨運量」、「推動港埠多元經營，擴增國際海運客運量」及「建構前店後廠體系，增加自由貿易港區產值」。為能有效評量此三大政策目標的績效達成度，特提出對應的政策短、中期績效指標，分別為：

1. 臺灣港口貨櫃量於民國 105 年達 1,800 萬 TEU 以上，110 年達 2,200 萬 TEU 以上；
2. 臺灣港口國際客運量於民國 105 年達 130 萬人次以上，110 年達 180 萬人次以上；
3. 臺灣港口自由貿易港區年貿易值於民國 105 年達新臺幣 4,700 億元以上，110 年達新臺幣 6,000 億元以上。

(三)政策內容(海運安全)：強化海運安全管理體制、邁向世界一流水準。

(四)推動策略 (船舶安全管理方面內容說明資料來源：102 年海運政策白皮書)

1. 加強海運安全組織之督導與執行能力(交通部航港局主辦；航政司協辦；短程計畫)。
2. 建立海事資料統計與分析制度(交通部航港局主辦；航政司協辦；短程計畫)。
3. 加強海上航行安全及防止船舶汙染(交通部航港局主辦；航政司與海委會海保署協辦；短程計畫)。
4. 推動「航業法」修正，確保國籍船舶航行於海盜威脅高風險海域之生命財產安全(航政司主辦；交通部航港局協辦；短程計畫)。

參考資料來源：喬新 (民國 109 年)，航運政策總複習講義，臺北市，未出版。

四、促進一國海運發展的策略之一是發展「海運群聚 (maritime cluster)」。據此，請回答下列問題：

- (一)海運群聚之意義及那些產業包含在其中？(15 分)
- (二)說明我國推動海運群聚發展的潛力為何？(10 分)

【解題關鍵】

1. 《考題難易》(★★★：普通)
2. 《解題關鍵》本題命題知能主要係測驗同學對於 maritime cluster 理解。同學可參考行業經營與管理之 PORTER 五例分析模型拆解與分析，盡量作答即可。

【擬答】

## 公職王歷屆試題 (109 高考)

### (一)海運群聚意義與產業：

- 1.海運群聚意義：茲參考 Michael E. Porter 相關企業模型可以定義為：指在特定海洋地理範圍內鄰近的廠商與機構，建立一種互動型式的互動關係，由於其共通性與互補性，會使得雙方相影響與支援，但也可能因此形成競爭之聚落，在海洋產業鏈中可以達到較高的效率者稱之。
- 2.海運群聚相關產業：包含船東(Ship owner) 定期船航商、不定期船航商、海運相關產業、港口、港口營運人、公部門之航港局與港務公司、相關海運各產業、其他與海運有關產業或公協會、船舶製造業與修船業者等。

### (二)我國推動海運群聚發展潛力如下：

- 1.台灣四周環海，且港口發展進步與快速，具有發展潛能。
- 2.台灣遊艇製造為世界前十名具有其發展潛能。
- 3.台灣海運服務業有位居世界前十名之定期船航商，具有海運市場控制能力。
- 4.台灣具有高度資訊通訊科技(ICT)之能力可以投入運用於海運相關產業使用。
- 5.我國已完成酏港體制改革，對於相關海運業務有其彈性且具未來高度發展潛能。

參考資料來源：喬新（民國 109 年），航運政策總複習講義，臺北市，未出版。

職  
王