

主席：科長，要聯絡多久？

劉委員權豪：（在席位上）別等了，直接處理譴責案。

主席：好，不用再聯絡了，不要浪費大家的時間。

現有委員提出譴責案：

決議

立法院交通委員會 2012 年 12 月 06 日依職權邀請行政院國家通訊傳播委員會、交通部針對「行動寬頻業務釋照規劃」作專案報告，此案攸關國家稀有資源之分配，行政院政務委員張善政並多次透過媒體公開發表意見，張善政之言論對社會具有一定公眾利益之影響力，惟張善政未經召委允假即無故缺席，事前只請科長層級的國會聯絡人口頭告假，明顯藐視國會，在此予以嚴厲的譴責，要求張善政政委應就此事公開說明並道歉。

提案人：葉宜津 魏明谷 劉權豪 李昆澤

主席：請問各位，對本案有無異議？（無）無異議，通過。

今天上午的會議到此結束，現在休息，下午 2 時 30 分繼續開會。

休息（9 時 58 分）

繼續開會（14 時 31 分）

主席：現在繼續開會。

今天下午審查行政院函請審議「自由貿易港區設置管理條例部分條文修正草案」案。
進行報告事項。

報 告 事 項

本院議事處 101 年 11 月 21 日函，為請本會審查行政院函請審議「自由貿易港區設置管理條例部分條文修正草案」案，經提本院第 8 屆第 2 會期第 8 次會議報告後決定：「交交通委員會審查。」

交通部部長毛治國就行政院提案提出說明，並備質詢。

主席：現在進行討論事項。

討 論 事 項

審查行政院函請審議「自由貿易港區設置管理條例部分條文修正草案」案。

主席：請交通部毛部長說明修正要旨。

毛部長治國：主席、各位委員。首先感謝各位委員對我國自由貿易港區業務之關心與指導，今天受邀列席 貴委員會，就行政院提送 大院審議之「自由貿易港區設置管理條例」部分條文修正草案提出報告，敬請 指教。

有關「自由貿易港區設置管理條例」部分條文修正草案係配合本部航港體制改革，自由港區管理機關掌理事項有酌予調整必要；另為推動高雄港加入倫敦金屬交易中心遞交港，以吸引國際金屬期貨商品透過我國自由貿易港區儲轉，又現行相關規範未臻明確，有應予放寬或修正之

處，擬具本部分條文修正草案。

上開法案研擬過程期間，充分徵詢相關業者及有關部會之寶貴意見，以協助自由貿易港區發展及提升海空港國際競爭力，達到活絡投資環境與增加業者投資意願之綜效。以下由航政司祔司長作詳細報告，敬請各位委員鼎力支持，謝謝！

主席：請交通部航政司祔司長說明修正要旨。

祔司長文中：主席、各位委員。今天承邀向各位委員報告「自由貿易港區設置管理條例部分條文修正草案」，深感榮幸，謹向各位委員對我國自由貿易港區（以下簡稱自由港區）業務的關注、指導及支持，表達由衷謝意。謹就本修正草案簡要報告，敬請 指教。

壹、前言

自由貿易港區設置管理條例（以下簡稱本條例）自 92 年 7 月 23 日公布施行以來，迄今已逾 9 年，期間 98 年 7 月 8 日修正由本部擔任主管機關，目前有五處海港一處空港自由港區營運，即基隆港、臺北港、蘇澳港、臺中港、高雄港及桃園航空等自由港區，截至 101 年 10 月底共計 110 家自由港區事業進駐營運，在營運績效方面，98 年至 100 年三年進出口貿易值平均年成長率為 43.66%，101 年 1 月至 10 月年成長率為 64.61%，今年進出口貿易值預估可達新台幣 4,300 億元，政策推動已具初步成效。

茲配合我國航港體制改革，於 101 年 3 月 1 日成立交通部航港局及台灣港務股份有限公司，自由港區管理機關掌理事項有酌予調整必要；另為推動高雄港加入倫敦金屬交易中心（以下簡稱 LME）遞交港，以吸引國際金屬期貨商品透過我國自由港區儲轉，提升我國港口區域轉運樞紐地位，賦予外國、大陸地區及香港、澳門地區營利事業銷售國際金屬期貨商品之所得免徵所得稅之優惠，另現行相關規範尚有未臻明確，應予明訂或修正之處，爰擬具本條例部分條文修正草案。

貳、本法修正重點

本條例原條文共計 46 條，本次作部份條文修正，修正條文共計 8 條，以下謹就修正重點摘述如下：

一、強化管理機制：

（一）因應國際航空站及國際港口政企分離，配合自由港區管理機關與國營公司的分工，修正有關管理機關掌理事項僅就涉及公權力事項予以明訂，保留未來與營運機構分工之彈性。

（二）本條例第 9 條規定「門哨管制檢查」係為自由港區管理機關掌理事項之一，而第 44 條規定違反出入及居住規定之處分機關為該管警察機關，惟依據本條例規定可申請劃設為自由港區區位包括國際航空站、國際港口管制區域內、外之公、私有土地，上開區位土地非均配屬警察機關，為求事權統一，爰修正處分機關為管理機關。

二、優化招商條件：自由貿易港區屬「境內關外」，申請經營自由港區事業取得籌設許可者，需進行營運籌設工作、興建廠房、安裝自用機器、設備，爰參考原立法意旨及實務運作需求，新增申請經營自由港區事業取得籌設許可者，於籌設期間自國外或課稅區運入之自用機器及設備，免徵或減徵相關稅費之規定，如有經廢止或撤銷籌設許可時，則自用機器、設備應補徵

相關稅費或於六個月內原貨復運出口。

三、推動高雄港加入 LME 遞交港：鑑於推動高雄港成為 LME 遞交港，有助提升其區域轉運中心之地位。為使該港自由港區租稅營運環境符合 LME 交易中有關身分、商品及地點等規範，即無論 LME 會員及非會員（包含大陸地區、香港及澳門營利事業），銷售儲存於自由港區事業倉庫及倉庫外開放空間之 LME 認證或同一稅則號別非鐵金屬商品，免徵所得稅及免辦理申報作業，增訂外國、大陸地區及香港、澳門營利事業銷售前述國際期貨金屬商品之所得，免徵所得稅及免辦理申報之規定，另依據「稅捐稽徵法」第 11 條之 4 第 1 項：「租稅優惠，應明定實施年限並以達成合理之政策目的為限，不得過度。」，爰新增本條施行期限，俾於施行期滿前，再評估是否續予租稅優惠。

參、結語

本條例部分條文修正草案係強化自由港區營運管理、增加招商誘因及推動高雄港 LME 遞交港需要所擬訂，完成修法後除可提高自由港區營運效益及服務效能，並進一步發展多元營運模式，使我國海空港自由港區得成為串連國內產業與國際供應鏈之關鍵節點，鞏固海空運轉運樞紐地位，進而提高海空港口整體國際競爭力，帶動臺灣經濟發展。敬請各位委員鼎力支持。

以上報告，敬請

各位委員指教。謝謝！

主席：報告委員會，下午 3 時截止登記發言，4 時中場休息。每位委員發言時間 5 分鐘，得延長 2 分鐘；高雄的委員發言時間多 5 分鐘。

請李委員昆澤發言。

李委員昆澤：主席、各位列席官員、各位同仁。我們今天審查的法案，主要是推動高雄港成為倫敦金屬交易中心（LME）的遞交港。其次，為了配合港務公司和機場公司的成立，我們要修改有關自由貿易港區的執行公權力機關和管理機關。另外，為了配合需要，我們進口國外機器作為自由貿易港的使用，可以免稅。因為這是有利於高雄、高雄港發展的法案，不論藍綠，我們都會全力支持。

但是，針對高雄港加入 LME 遞交港，其實我是有意見的，我不是不希望高雄港成為 LME 的遞交港，我當然希望它成為遞交港，因為這 33 萬公噸非鐵類金屬如果能在高雄儲轉，對當地的倉儲、附帶的設施以及地方的就業人口必然有非常大的幫助。我的意見是，就這整個成立的過程來講，行政院和交通部的動作稍嫌慢了一點。在 LME 可能已經產生重大變數的時候，我們才臨時趕這個進度，讓我覺得有點遺憾！

高雄的自由貿易港區當然有助於高雄的經濟發展，我們看到這個自由貿易港區整體的出口值正逐年增加。現在交通部主管的有基隆港、台北港、蘇澳港、台中港、高雄港以及桃園航空，這六個自由貿易港區的出口貿易值比去年度成長了 55%。雖然全國的出口總值是負成長 5%，但這 6 個自由貿易港區卻成長了 55%，所以，它扮演很重要的一個角色。我感到疑惑的是，從 99 年開始相關的業者和地方人士就大聲疾呼儘速成為 LME 遞交港，為什麼拖到現在才做？這一點請部長說明一下。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。關於這個過程，我個人認為交通部這邊並沒有耽誤。基本上，我們是 99 年底就向 LME 提出，LME 的作業非常官僚化，中間經過一個顧問公司夾在其間，出的題目有時候高、有時候低，然後，解決一個，又是一個；等於不斷地在處理這些問題。

李委員昆澤：我們這邊也有租稅障礙，而且，我們自己也很官僚吧？也是拖了快一年。

毛部長治國：原本說不必修，用解釋即可；後來說還是要修；最後，才聚焦說該修什麼；這就是中間大概的過程。這是第一點。第二點、這樣一個案子能夠引進到高雄港來，我們認為，它具有指標性。LME 可以說是國際性非鐵金屬期貨的最大操作者，它到我們這邊來設一個遞交港的話，將來也有機會把非金屬的期貨也引進來，甚至於在高雄地區還可能引進與期貨有關的金融操作。所以，這件事意義非常重大。

李委員昆澤：目前在亞洲地區好像只有韓國、馬來西亞和新加坡有 LME 的遞交港，所以，我們高雄港成為 LME 的遞交港，確實是非常重要的。

毛部長治國：是。

李委員昆澤：至少第一年就有 33 萬公噸非鐵類金屬成為期貨遞交中心，這對高雄的幫助當然非常大。

另外，有一個問題請教部長。其實我對高雄的發展有點擔憂，根據資料，這四個自由貿易商港前五個月的營運表現，高雄港排名第三。第一名是台中港，有 972 億元；第二名是台北港，246 億元；第三名是高雄港，132 億元。當然，LME 遞交港一案如果通過，對高雄的幫助一定非常大。我要問的是，在國內的四個自由貿易港當中，我們高雄港目前排名第三，部長有沒有什麼政策能夠提升高雄的發展？

毛部長治國：謝謝委員提這個問題。事實上，根據本部航港分析，所謂「自由貿易港」的業務，起碼有五種以上的型態，我們可以講在台灣的這幾個國際港，各有各的型態與重點。目前量最大的是台中港，它最主要是做遊艇，國內其他港都沒有這個條件，只有它有條件做。像台北港，目前在做汽車加工出口，這也是因為它有特殊的立基。至於高雄這邊，過去有點受限於土地，將來我們會把「南星」納進來。也就是說，這邊將來會重新規劃。我也可以跟委員報告，我們之所以將來要做國七，就是希望把國七沿線那些未開發的地都把它變成是境內關外、前店後廠的那個「後廠」，將來可以有個開發空間。所以，基本上，我們大概有這樣的布局在那邊。

李委員昆澤：國道 7 號是有這樣的功能。

毛部長治國：對。

李委員昆澤：它是境內關外、港區的貨物裝卸、運輸……等重要的交通路線。

毛部長治國：當初我們在做大高雄港的規劃時，就是考慮到北邊有航空城，南邊以海港為主，當時就考量到它沒有空間。所以，國道 7 號就是在那樣的背景之下提出來的。

李委員昆澤：我知道。高雄港成立自由貿易港區已有兩年了，進出口的貿易值成長了 40.3%，但是，這個四成三的成長率遠不及台中港的 265%及基隆港的 172%。

毛部長治國：是。其實他們會階段性地互有消長。

李委員昆澤：希望部長責成航港公司等相關單位，儘快提升高雄港的競爭力

毛部長治國：是。

李委員昆澤：另外，我有一個問題請教部長。在過年之前會不會實施國道計程收費？

毛部長治國：不會。

李委員昆澤：春節之後才會實施，是嗎？

毛部長治國：對。基本上，就像上次跟委員會報告的，我們將來確定要執行的方案，一定會到這邊來作說明。

李委員昆澤：至少部長已在這邊向社會大眾公開表示，春節之後才會實施國道計程收費。

毛部長治國：是。

李委員昆澤：我看到電視上或新聞上報導，高公局有針對國道計程收費作民意調查，結果顯示有過半數民眾贊成取消免費旅程。後來，我又看新聞，才知道是高公局用自己的網站讓民眾選擇這樣的一個搭配。

毛部長治國：這都不是 **final**，都只過程。

李委員昆澤：這種根本就不是民調，不要以為裝了十支電話就可以做民調。

毛部長治國：不會。我們會非常慎重。

李委員昆澤：我以前唸政治學研究所的時候，我們的民調中心外面就掛一張牌子，上面寫著幾個大字「不要以為裝了十支電話，任何人都可以作民調。」上次不是就鬧過一個笑話？交通部作的民調說，民眾都贊成橫向的國道計程收費。該區的民眾有七成以上贊成。這跟當地人民生活的經驗與民意取向悖離太大，不要再鬧這種笑話！

毛部長治國：我們都會非常慎重。

主席：請黃委員昭順發言。

黃委員昭順：主席、各位列席官員、各位同仁。首先，謝謝主席，也謝謝部長，尤其主席不僅把這麼重要的案子排入議程，連時間都換給我。我要特別跟主席說聲謝謝！

請教部長，關於高雄港申請 **LME** 的遞交港，其實是從 **99** 年一直努力到現在，換句話說，你們努力了幾年？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。我們從 **99** 年 **12** 月向 **LME** 提出申請。

黃委員昭順：迄今已有兩、三年的時間。

毛部長治國：不，差不多兩年。

黃委員昭順：你現在所面臨的最大困難在哪裡？

毛部長治國：過去兩年來，因為 **LME** 都在中間經過一家名為 **BOD** 的顧問公司……

黃委員昭順：這家顧問公司不行嗎？

毛部長治國：不是不行。

黃委員昭順：那是怎麼樣？

毛部長治國：我們等於是必須要經過這家顧問公司才可以把問題反映，就是因為中間隔著很官僚的

這一層。

黃委員昭順：這家顧問公司是不是很糟糕的一家公司？

毛部長治國：也不能這樣說啦！你也可以說它在專業上非常挑剔。比方說，有時候我們慢慢收斂到一個程度，它又說不行。原來以為用行政解釋就可以，後來，搞了半天，才說：「行政解釋不可以，你們還是要修法。」

黃委員昭順：是不是因為經費的問題？還是因為這家顧問公司特別有跟哪一家結盟等等？

毛部長治國：這些細節上的問題，容我請董事長來作說明。

黃委員昭順：這一定有問題嘛！是不是這樣？

主席：請臺灣港務公司蕭董事長說明。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。因為要成為遞交港，這個國家一定要有相當的法制，而且，自由度也要夠。

黃委員昭順：是不是因為經費的問題，還是因為什麼問題？否則，為什麼這家顧問公司會在這麼長的時間內，讓我們覺得，第一、它很官僚；第二、我們要面臨很重要的問題，就是香港交易所也在收購 LME。對不對？

蕭董事長丁訓：對。

黃委員昭順：香港港本身跟高雄港就是競爭的港，本席要請教的是，在香港交易所收購 LME 之前，其實這段時間已經很短，你能保證大概有多少時間可以運作？

蕭董事長丁訓：事實上，香港雖然收購它，但 LME 本身就希望把版圖擴張到亞洲和中國，這一點應該沒有錯。

黃委員昭順：對，沒有錯。

蕭董事長丁訓：但是，要加入 LME 的遞交港，第一、國家的法制面一定要夠；第二、自由度也一定要夠。

黃委員昭順：我現在不是問你這個問題。

蕭董事長丁訓：我們怕中國大陸走在我們前面，但我認為不會。我們的組織架構跟他們不一樣……

黃委員昭順：董事長，你請先回座休息。我請教部長，你有沒有把握在香港交易所收購 LME 這個案子之前，就能把高雄港這個部分先解決？你還有多少時間可以努力？

毛部長治國：事實上，究竟香港交易所收購的速度有多快，這也是一個問題。當然，站在我們這邊來講，我們可以把我們該準備好的條件準備好。

黃委員昭順：你有多少把握可以完成這件事情？

毛部長治國：這件事要說我有多少把握，大概也沒有依據。

黃委員昭順：你們大概有幾成的把握，總該讓我們知道吧！

毛部長治國：我可以這樣回答委員……

黃委員昭順：你讓主席幫忙，我們大家也都會幫忙。

毛部長治國：我們非常感謝！我想我會說，香港交易所來收購 LME，變成 LME 所謂的控股公司。基本上，就要看這個控股公司跟將來被控股的子公司 LME，它中間要把手伸進去多少。

黃委員昭順：萬一它要把手百分之百地伸進去，你們要怎麼辦？你們如何因應？

毛部長治國：依我們的判斷，像這樣一個既專業又有歷史的 LME，它選擇遞交港有一套非常嚴謹的過程，在這段嚴謹的過程當中，我們高雄港脫穎而出，最後只差現在的臨門一腳。這個條文的修正如果我們可以滿足的話，我認為，一個控股公司，即便它去買了這家公司的控股權，在專業上它還是要尊重 LME 整個操作的紀律。

黃委員昭順：部長，你還是要讓我們知道你到底有幾成的把握？如果不是百分之百，至少也要有百分之九十九吧？

毛部長治國：我會這樣說，可以操之在我們的事情，我們儘量把它完成。包括立法這部分，請各位委員大家一起支持，來完成它。

黃委員昭順：部長，其實就這個案子本身來講，現在有很大的急迫性。對不對？

毛部長治國：我們當然希望愈快愈好。最好今天就能夠完成一讀，然後，接下來二、三讀能夠趕快過。那麼我們的條件就可以……

黃委員昭順：你的意思是，希望本次會議的結論魏明谷主席說不要經過朝野協商，就送到院會去。對不對？若是這樣，你要把這話講出來啊！

毛部長治國：這個也可以正常地完成一讀，我們趕快送進二、三讀去嘛！

黃委員昭順：如果再朝野協商，至少還要一個月，對不對？

毛部長治國：我想這些條文沒有爭議的話，很快就會進入二、三讀吧。

黃委員昭順：本席最大的問題，還是要請你告訴我們，你有幾成的把握？如果今天我們立法院不分藍綠，大家都支持你，為你鼓掌。你也要拿出成績單來給我們，這是很簡單的事。對吧？

毛部長治國：對。可以控制在我方的，我們就儘快完成。然後……

黃委員昭順：現在本席比較擔心的是，因為香港過去曾經是英國殖民地，它們的屬性是比較接近的。對不對？我們如何在這樣的狀況下脫穎而出，我想，部長這段時間可能要加倍努力，當然，你們這段期間已經很辛苦。

毛部長治國：是。

黃委員昭順：我們希望你還是要有一個對策出來。

毛部長治國：是。

黃委員昭順：因為這個對策沒有出來的話，萬一今天我們大家這麼努力地給你支持，結果一個月後又「槓龜」回來。

毛部長治國：我們可控制的部分，我們會儘快把它完成。然後，有些是有點操之在人的，我們也會盡我們最大的努力。好不好？

黃委員昭順：因為這段時間你們任由一個顧問公司「擺佈」，你們現在才發覺他們很官僚…等等。你們現在才發現，對不對？

毛部長治國：不是，我們很早就發現了。他們很難搞！

黃委員昭順：比我們立法院難搞？不管他們怎麼難搞，你在那個時候碰到困難，那個時候我們就設法另外解決。我們不希望在這臨門一腳的時候，又被他們弄出局，我們就沒輒了。

其次，本席想知道，在自由經濟示範區裡面，你是否主張外勞與本勞的薪資應該要脫鉤？

毛部長治國：在我們目前的修法裡面，沒有去碰觸這一塊。

黃委員昭順：因為我看到你們在報告中有提到，未來要配合著自由經濟示範區努力。

毛部長治國：我想，那只是個宣示性的說法。自由經濟示範區的內容如何，我自己都不知道。

黃委員昭順：你完全沒看過？

毛部長治國：對，這個會議我沒參加過。

黃委員昭順：這麼重要的會議，你怎麼能不參加？就高雄自由經濟示範區而言，未來交通部還是一個主導的部會。

毛部長治國：對，將來在自由經濟示範區裡，我們的自由貿易港還是其中的一個核心。

黃委員昭順：是非常大的一個核心。

毛部長治國：是。

黃委員昭順：剛才李委員提到的時候，我看你們這個資料，感到非常痛心。李委員講得比較客氣，他說台中港第一名、台北港第二名，高雄港第三名。可是，他沒說我們輸桃園航空城，而且，輸得很多。再者，比率上來講，我們才占桃園航空城的一點點而已。你看它們的量，桃園航空城是 746.68 萬噸，高雄港還不及它的尾數，才 5.34 萬噸。

毛部長治國：跟委員報告。各個港有各個港的體質，性質也不一樣。

黃委員昭順：我們高雄港的體質怎麼這麼爛呢？

毛部長治國：有些時候要到時間，有些是時間未到。像桃園航空城，過去它是一枝獨秀，因為那個時候它做的都是高科技……

黃委員昭順：我們高雄港也是一枝獨秀，是全世界第三名的港耶！

毛部長治國：各領風騷、各有時間嘛！就像桃園航空城……

黃委員昭順：你們怎麼會現在把高雄港弄成是桃園航空城的尾數都不到？你知道嗎？

毛部長治國：有些要「做牌」嘛！像今天成長最快的，反而是台中港，它是搞遊艇，遊艇現在衝很快，但它將來也有到頂的時候。高雄港現在就是希望能夠增加空間、能夠增加它的……

黃委員昭順：高雄港的腹地你們準備怎麼弄？

毛部長治國：我剛剛已報告過，將來國 7 接過去以後……

黃委員昭順：國 7 拉過去，我們高雄港的港埠還是沒有腹地啊！你剛才說台中港是遊艇，對不對？

毛部長治國：台中港是遊艇。

黃委員昭順：台北港是汽車？

毛部長治國：跟委員報告。台北港的汽車是境內關外、前店後廠，它的後廠在中壢、苗栗。將來高雄港的腹地，就是在國 7 沿線，那些就可以……

黃委員昭順：部長，本席要你跟我們保證一件事，就是這個法案通過以後，你準備讓高雄港 5.34 萬噸的貿易量，能增加幾倍。這個我比較關心，還是要有一個保證數字啊！

毛部長治國：跟委員報告。整個自由貿易港的發展模式有五種，我們台灣各個港的發展模式都不一樣，像台中港是以遊艇、貿易為主。高雄港來講，其實這五個模式它都有機會發展，我認為，

只要有土地、有空間，國 7 沿線的土地將來可以利用嘛！我們將來就是「前店後廠」，把高雄港開店，所有後面的廠，只要有土地就可以來做。

黃委員昭順：部長，你還是沒回答我的問題。你能保證……

毛部長治國：我也要講，LME 只是高雄港將來要發展的一個模式而已。

黃委員昭順：它現在不是萬靈丹就對了。

毛部長治國：我不是把所有的雞蛋都放在它上面。

黃委員昭順：本席今天還是要提醒部長，高雄港是當年在全世界獨領風騷的一個港。

毛部長治國：因為那個時候我們是海運為主的出口，現在這個時代已經過去了。

黃委員昭順：對。現在不論是海運或空運，高雄港的確是往下滑的。

毛部長治國：所以，要重新把它扶起來。

黃委員昭順：如果只看港口，我們高雄港變成第三名，再把航空城一起看，我就要捶心肝了。你知道嗎？

毛部長治國：所以，高雄港要建立新的模式。

黃委員昭順：我不敢再鼓勵魏主席，因為他今天已經很幫忙。再一次謝謝魏主席！部長，希望你好好加油！把當年獨領風騷、全世界最優的這個港口再找回來。謝謝！

主席：請劉委員權豪發言。

劉委員權豪：主席、各位列席官員、各位同仁。這次自由貿易港區設置管理條例部分條文的修正，我想，不分朝野和藍綠，大家都非常贊成。不過，誠如剛才兩位委員所言，我們現在在跟時間賽跑，因為就我們所知，香港交易所要收購 LME。其實我們擔心的不只是現在看到的經濟問題，當然，我們不可以排除它背後有可能隱藏政治性的目的和手段。這個議案從 99 年到現在，已經延宕一段時間了。我們期待今天能有一個非常好的結果，讓交通部得以大展身手，儘快推動這個案子。

雖然有些研究報告提出來，修法上有一些小瑕疵需要修改，但我認為，整體的方向多數委員還是贊成的。

另外，請教部長，花東鐵路電氣化自強隧道部分的問題已經解決了嗎？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。自強隧道我們會在安全前提之下，用克服困難的方式去完成，所以，它的工期不能配合 102 年底。但我們會把原有的路線、原有的隧道電氣化，也就是說，我們已經決定用替代方案。

劉委員權豪：自強隧道的部分，就走舊路線？

毛部長治國：對。因為我們發現，一方面就算趕，也趕不出來，再方面，再趕的話，會有危險性。所以，我們就用最安全的方式慢慢去打。

劉委員權豪：部長，我們還是要以安全考慮為要。

毛部長治國：對。儘管我們現在用替代方案，102 年這個目標還是要到。

劉委員權豪：部長，這是貴部的專業部分，我們當然尊重這樣的決定。但是，內部有些人對於 102

年 12 月 31 日以前通車這件事傳出不同的聲音，我想，以部長說的為準。你可不可以在此地保證你所作的這個承諾絕對不會跳票？

毛部長治國：對，但這中間有一部分是會涉及到地方政府的配合。

劉委員權豪：但你自己承諾已把這部分考慮進去了。

毛部長治國：對，我們就是在這個前提之下，可以做到。現在還有幾張建照我們尚未取得，因為在中間有一個縣，所以，希望這一部分能夠克服困難。

劉委員權豪：聽你這麼說，讓我有點擔心，感覺你的說法不像先前幾次那麼斬釘截鐵了。

毛部長治國：我們起碼在委員這個縣……

劉委員權豪：但你不能只把電氣化做到台東，要通到花蓮才有用啊！

毛部長治國：我們會非常努力地設法克服困難。

劉委員權豪：部長，台東所有的鄉親都對此寄以厚望。老實說，台東民眾對花東鐵路電氣化的企盼會比我們隔壁的鄰居更高、更強烈。

毛部長治國：我瞭解。

劉委員權豪：部長，你不論是在本委員會或在地方，都一再承諾……

毛部長治國：我們以 102 年底通車作為目標，一直在努力。

劉委員權豪：車都買好了，不要再說什麼為目標。部長，我覺得你今天比較有保留，不像前幾次講得那麼斬釘截鐵。

毛部長治國：其實我的說法一直是這樣。

劉委員權豪：沒有啦！我可以調錄影帶出來看，你前幾次都講得非常肯定。我是前幾天聽到內部的消息才嚇一跳，心想部長這麼重然諾的人，不會不來。

毛部長治國：我們一定會盡最大的努力來達成這個目標。

劉委員權豪：部長，我們東部的希望就放在你身上了，希望你能把這所有的困難都排除。

毛部長治國：是。

劉委員權豪：另外，明年台 9 線會進入施工的高峰期，我們也希望貴部能評估一個路線。目前台東、花蓮之間是走台 9 線，有些路段正在做改善。部長，貴部是否可以評估台東、花蓮之間關快速道路的可行性？

毛部長治國：這部分可行性的預算我們已經編在明年度的預算裡了。

劉委員權豪：請部裡面來作一個詳細的評估，進一步讓花東的環保公路系統更臻完善。

毛部長治國：這部分可行性的預算我們已經編了。

劉委員權豪：好。謝謝部長。

主席：林委員明濤發言。

林委員明濤：主席、各位列席官員、各位同仁。今天是針對自由貿易港區設置管理條例部分條文的修正進行審查，我想，不分藍綠，都會支持，讓這個法案趕快通過，因為它對我們國家經濟的影響非常大。據我所知，香港交易所已於 12 月 5 日透過法院的批准，收購倫敦金屬交易中心，大概花了 13.9 億英鎊。在香港交易所收購下來之後，我們才加入 LME，會不會太慢了一點？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。它基本上是一個控股公司的形式，LME 還是以它原來的形式存在，最主要是它從控股的角度來做這個事情。根據我們的研判，LME 是一家非常有歷史的企業，所以，我們認為，它的評審過程，像遴選高雄港作為遞交港候選者，就是透過很嚴謹的過程，大家也解決了很多問題，克服了很多困難。而且，像剛剛蕭董事長講的，它之所以會選擇我們台灣高雄港，最主要是因為高雄港有其他港口無法競爭的優勢，例如，我們法律的透明度、我們的市場操作上的自由度、效率……等等。我認為，將來即便它的控股權有所改變，也不至於馬上把 LME 經過很長、很專業的程序所遴選出來的過程翻案。這是我們大概作的事先判斷。

林委員明濤：現在香港交易所購入 LME，將來如果我們真正加入 LME，對於我們的營運也不會有多大的影響。對不對？

毛部長治國：只要 LME 選擇高雄港作為這個區域的遞交港這個決策不變，我想，這個控股權的改變應該就沒關係。

林委員明濤：我們希望趕快把這個法案通過，然後，讓高雄港儘速加入 LME 遞交港。

另外，「自由貿易港區設置管理條例」其實也涉及商品的進口問題，是否能在修法的時候放寬一些，不要僅限於某一部分的修正？

毛部長治國：目前在屬於產品類別的修正上，我們大概僅限於金屬類，還有基於其他需要而修的。

另外，其他有修到的，大概就是自貿港範圍之內生產設備的免稅部分。

林委員明濤：農產品是否也可以列在自由貿易港裡面進出。

毛部長治國：所謂農產品，看委員講的是哪一部分。如果是一般的生鮮水果類，目前來講，它們有另外的規定。至於你講的農產品是屬於大宗物資，例如，紅豆或什麼……

林委員明濤：像香蕉，都是要透過海運。

毛部長治國：香蕉不算大宗物資。真正的大宗是像黃豆、穀類、小麥……等等，是另外處理的。那是另外一種期貨，這一次沒有包括在內。

林委員明濤：過去我們的香蕉輸入日本太多了，現在比較沒有。但我認為，我們修法的時候應該朝比較大的……

毛部長治國：事實上，以委員所在的中彰投中部地區來講，屬於它的農產品，特別是旺季所生產、可以外銷的農產品，將來如何配合農會建立一個所謂的「冷鏈物流」，這一塊我們也正在找他們談。這一塊是跟本案分開來的，我們已經另外在處理當中了。

林委員明濤：另外，我再請教部長。據我所知，我們台灣目前大概有八十幾位買福斯汽車的業主，現在福斯公司進口的 DSG 變速箱時常發生問題，交通部是否能要求台灣的貿易商比照中國大陸、美國，將保固期延長到十年保固期、十六萬公里保固里程？

毛部長治國：這個案子已經在路政司專案處理中，按照規定，這個案子有可以有很多個做法，其中一個做法是全部回收，但可能成本、代價很高，至於可以用什麼其他方式來保障消費者的權益，路政司已經在處理這個問題。

林委員明濤：請部長督促，儘快有個結果，讓購買福斯汽車的人能有個保障。

毛部長治國：是。

主席：請王委員進士發言。

王委員進士：主席、各位列席官員、各位同仁。高雄自由貿易港區對南部人來說是一個很重要的課題，南部人很殷切期望高雄港能重振往日雄風。高雄港的吞吐量曾名列世界第三大港，後來因為各國的競爭、大陸的崛起以及產業的轉型而退至第十名以外，這是很可憐的事。我們看新加坡、香港做為世界重要轉運站的地位一直屹立不搖，可見除了上述客觀的原因之外，政府本身的發展策略和執行效率也有很大的關係，因此我要請教毛部長，自由貿易港區設置管理條例修正草案針對租稅營運環境作了部分修正後，是否可以順利爭取到 LME（倫敦非鐵金屬期貨交易中心）至高雄設立？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。今天的修法有兩大部分，第一部分是配合港務系統的改制，一邊變成航港局，一邊變成港務公司；第二部分是其中有一、兩條條文是針對他們的要求而來，因為他們對於申請作為 LME 的遞交港在法令上有比較嚴格的要求，希望我們立法、有個法律位階，這也是他們的要求條件，我們修法之後就可以滿足他們的條件，然後他們就可以作最後的決策。

王委員進士：預定什麼時候可以加入？

毛部長治國：修法之後我們可以通知他們，表示我們已經滿足了他們要求的所有條件，請他們下達決策。

王委員進士：這個法修正之後就符合他們需求的條件？

毛部長治國：是。

王委員進士：硬體方面是否都齊全了？

毛部長治國：這部分沒有問題，都檢視過了。

王委員進士：洲際貨櫃中心第二期建設和這個有沒有關係？

毛部長治國：和這個沒有關係。

王委員進士：我們也希望第二期洲際貨櫃碼頭能如期完成，不要延宕。

毛部長治國：是。

王委員進士：自由貿易港區設置條例的修正還有一個重要的課題，高雄港已經是境外航運中心的一個試航點，但大陸的貨物不能在此通關入境，不能從事加工，只能扮演轉運的角色，ECFA 開放後，有些項目應該也可以開放了。

毛部長治國：這部分已經列入後續的談判中。

王委員進士：後續談判也包括這點嗎？

毛部長治國：是。

王委員進士：如果只能轉運，那麼不僅不能從事加工以增加其附加價值，金融業也不能拓展伴隨通關入境相關的服務，如報關、保險等等，我們希望部長能重視這方面的問題。政府現在正鼓勵鮭魚返鄉，台商目前正面臨是否回來的抉擇，所以政府也應有一些配套措施，自由貿易港區境

內、關外也是相同的概念，部長對於吸引鮭魚迴游返鄉有什麼特別的看法？

毛部長治國：自由貿易港最主要的業務上的精神就是轉運、加工再出口，也就是要打破過去只是進出口的格局。在整個發展模式上，我們希望有五種模式將來能夠在自由貿易港區發展，目前已經有三種模式具有規模，委員剛才所說加工再出口的部分，其間還有一、兩個模式可以再進一步的予以強化。

王委員進士：再請教部長有關高速公路計程收費的問題，這兩天報紙又在報導這個問題。

毛部長治國：目前我們在持續蒐集民意中。

王委員進士：有學者建議先決定採用橫向的不收費，這樣的話要計算原來就有收費的部分也比較順利。

毛部長治國：我們會非常審慎的考量。

王委員進士：這點提供部長參考。

毛部長治國：我瞭解，謝謝。

主席：請楊委員麗環發言。

楊委員麗環：主席、各位列席官員、各位同仁。基本上我們都非常支持自由貿易港區設置管理條例修正案，希望這個案子能儘速通過，讓整個自由貿易港區能夠活絡。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。謝謝委員支持。

楊委員麗環：這個條例牽扯到的還有勞委會、經濟部……

毛部長治國：這個部分這次沒有碰到。

楊委員麗環：我的意思是將來如果還要進一步的有檢疫、加工、人員進出的部分，在多項的許可方面，除了交通部以外，可能和經濟部、財政部都有關，因此是否可以設立一個單一窗口？有些外籍人士要到台灣設立公司，可能不是很瞭解需要經過那些單位的許可，是否可以設立一個單一窗口處理，讓這些外籍人士很清楚的瞭解相關的資訊？

毛部長治國：現在交通部有設立一個單一收件窗口，他們可以由這個窗口取得所有的資訊，在建置上面……

楊委員麗環：收件之後的處理過程對於很多國外的廠商來講並不是很清楚，是否能有一個完全服務的單一窗口，告訴他們會有什麼狀況？由那個部會決定、負責整個過程？有沒有這樣的服務？

毛部長治國：條例中有一條相關的規定，但沒有到達像加工出口區、科學園區的程度，上次立法時在這條條文上沒有取得各部會間的共識。

楊委員麗環：我建議能一次到位，讓程序變得很容易，如果弄了半天還是要跑一大堆手續，會讓人望之卻步。

毛部長治國：是。

楊委員麗環：剛才有一則新聞報導，從十一月一日美國免簽證之後，發生大陸人士藉由台灣桃園國際機場直接飛到美國的情事。

毛部長治國：應該不是台灣的機場，據我的瞭解，那人是搭華航的飛機，但應該不是從桃園機場進

入的，這個案子正在進一步的查處中。

楊委員麗環：我擔心的是，自由貿易港區將來算是比較開放性的，免簽之後如果沒有嚴格管制就有可能發生走私等等變相的狀況，因為免簽證很容易直接到美國去，會不會有一些非法人士藉由這樣……

毛部長治國：那個人是大陸人，大陸人士到美國沒有免簽。

楊委員麗環：我是說他是藉由台灣的免簽到美國去，我當然知道，你還要跟我在那邊繞，還笑成那樣，開我玩笑，當我是小學生嗎？

毛部長治國：這件事正在查……

楊委員麗環：我要問的是因為我們免簽證，是不是有不法人士—不一定是中國大陸，可能還有其他地區的人，輾轉藉由台灣的方便關口直接飛到美國去？你是把關的人還和我爭論。

毛部長治國：這部分是任何開放市場都要儘量避免發生的風險。

楊委員麗環：顯然你已經知道這個案子，你知道的原因和結果是怎麼樣？

毛部長治國：具體細節還要再確認，我只知道有這樣的事實發生。

楊委員麗環：如果是我們自己把關的疏失，那就要注意了，自由貿易港區將來也有可能發生這樣的情事。

毛部長治國：這種風險一定要儘量避免。

楊委員麗環：觀光局針對陸客來台特別委託品保協會選擇特定的商店，部長認為這樣合適嗎？

毛部長治國：這其實是兩難的事，事情有兩面，在品保保證的商店購買商品可以在 30 天內無條件退貨，這是我們一定要做到的，但如在其他商店購買的商品則無保證退貨。

楊委員麗環：還有檢舉獎金 5 萬元，我擔心以後所有陸客全部集中在固定的某幾家商店，會不會有圖利之嫌？除此之外，由民間團體組成的品保協會是不是有真正客觀的標準？其實，我們也有消保單位、消基會可以作為公平的……

毛部長治國：我認為這是一種團客現象，我們要確保其購買的權益。

楊委員麗環：到目前為止，陸客來台絕大多數是團客。

毛部長治國：現在自由行的人數在增加。

楊委員麗環：自由行的人數還是比較有限，還是以團客為大宗。

毛部長治國：我們希望將來自由行人數成長到和團客一樣。

楊委員麗環：我們當初就認為這些都是固定景點，如果又在固定的店家，根本無法讓很多人……

毛部長治國：這還是有產業鏈。

楊委員麗環：這牽涉到公平性和客觀性。

毛部長治國：日本觀光客到台灣的人次是 100 萬，一般商家並沒有感受到日客對他們有什麼好處，但一百多萬的日本觀光客到台灣來，對台灣整體觀光產業的帶動還是有很大的幫助。

楊委員麗環：但是他們並沒有固定要到哪裡購買商品吧？

毛部長治國：團客現象都是一樣的，我們到國外參團，不論是到日本、紐西蘭、澳洲，也都是被帶到特定的商店購物。

楊委員麗環：你思考一下，這樣做法是不是會變成某個特定的團體操控整個觀光的消費？如果這樣顯然違反公平原則。

主席：請管委員碧玲發言。

管委員碧玲：主席、各位列席官員、各位同仁。我和部長深談過這個案子，我知道很多委員今天來這裡大力支持這個案子，部長也知道我的疑慮，我瞭解今天是擋也擋不住，所以我是勉予接受，但是這其中充滿三項疑慮，部長就好好給我聽著：第一、南星計劃是珍貴的土地資源，為了 LME 要來，南星計劃可用土地 60 公頃移用了三分之一，約 19 公頃給他們，變成這樣的產業佈局，這個產業基本上就不是我們最優先想要的產業，它是一個倉儲產業，它不是像台北港所布局的東立汽車製造業，它不是一個可以帶動腹地、生成加工的產業，它不是可以帶動其他多國加值產業、成品從這裡出口的轉口加工業，它只不過借用這個地方放貨、交貨，純粹是一個倉儲的產業佈局。南星計劃作為高雄港的良好腹地，我最優先要的產業是一個多國加值、可以帶動腹地工業發展、帶動在地就業機會的產業，現在這個不是我最優先想要的產業，這點部長知道。今天在沒有辦法作其他選擇之下，我同意今天的修法，讓 LME 的遞交港口成為定案，但我希望部長承諾，未來對於高雄的產業布局不可以再是這種次加產業布局的模式。無論如何，自由貿易港要帶動的產業應該是一個多國加值模型的產業。這點請部長放在心上。

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。委員的提醒我會記在心上，不過，我也要提醒委員……

管委員碧玲：你用了三分之一的地。

毛部長治國：只用 8 公頃。

管委員碧玲：不是 19 公頃？你告訴我的數字是 19.1 公頃。

毛部長治國：我們另外再提出資料，報告具體的面積。

管委員碧玲：那是第一階段，司長告訴我，最後你們是希望劃出 19.1 公頃。

毛部長治國：對於這個案子，我們看到的另一個可能性是期貨，因為期貨交易、期貨操作，將來高雄港就會開始有一個契機。

管委員碧玲：雖然你這樣講，但它基本上就是一個倉儲產業。

毛部長治國：這個倉儲產業基本上是期貨操作的。

管委員碧玲：這個遞交港北有釜山、南有新加坡，所以在高雄港的布局，主要的產業是以中國大陸為腹地的非金屬交易中心，也就是遞交到中國的貨品，以高雄港現有南星計劃作為轉運的倉儲，在那裡配貨，它的腹地就是中國市場。現在問題來了，LME 已經被港商併購了，也就是說倫敦非金屬期貨交易中心的老闆是港商，現在正在核定之中，一旦核定，這個中心就變成是港商併購的公司，將來如果中國強力要求這個遞交港要設在中國，這個所屬港商的 LME 會比過去的 LME 更傾向於接受中國的要求，到那個時候，以中國的市場做腹地的這樣一個佈局，可能在 LME 同意到中國本地去設置遞交港的時候，我們就會面臨一個不穩定的未來，這一點應該如何因應？你們事先要提出配套措施。過去這件案子延宕太久了，而現在被港商併購，這家公司未來百分之百是港資，是一家港資的 LME 要來執行南星計畫，還要加入高雄港自由貿易港區。問

題在於，如果現在我們的業者投資下去，可是，很快的相關市場卻被中國給搶去，這些業者會不會血本無歸？針對這部分要好好的去考慮可能的配套與因應措施，你們做不做的到？部長，好好去考慮。此其二。

毛部長治國：報告委員，LME 應該沒有自己國人投資吧？

管委員碧玲：對不起哦，LME 是被港商併購，所以將來很可能把遞交港送給中國，問題是在這裡啦。今天因為釜山和新加坡作為遞交港，其腹地是有一定的範圍，所以我們成為遞交港的腹地就是中國市場，世界各國非鐵的金屬從這裡配銷至中國。如果現在中國成為遞交港，雖然現在 LME 不喜歡中國，但將來的 LME 會喜歡中國，所以將來他們把遞交港給中國的時候，我們的生意就會被他們給搶回去，那現有的這些投資要怎麼辦？

毛部長治國：我們也有我們的研判，雖然不敢講是百分之百，但是我們認為它只是一個控股，LME 本身是一個有長期歷史的公司，這次之所以拖延這麼久，主要是因為它有很多的條件很嚴格，現在的控股公司如果……

管委員碧玲：好啦，你等一下再回答這個問題啦，我知道你會有一定的說詞，不要再占用我的時間……

毛部長治國：它忽略掉過去這個……

管委員碧玲：我一定要說完第三點。第三點，我覺得高雄港、基隆港與臺北港相比，我們的命很不好，整個高雄港的外環道路系統根本沒有建置完成，影響到這些住在前鎮、小港及旗津地區的居民，市區道路都被當做港區道路使用，他們天天活在……

毛部長治國：所以我們要提出興建國道 7 號。

管委員碧玲：他們天天活在貨櫃車及貨運車來來往往的生活情境之中，現在我們加入南星計畫也是倉儲業，倉儲業最活絡的就是運輸，它持續對在地居民交通及生活品質造成衝擊的部分，本席希望你們想出一個回饋高雄地區的配套措施，這對我們來說很不公平。

毛部長治國：所以我們要趕快興建國道 7 號，讓它變成主要的聯外道路。

管委員碧玲：即使你們已經在興建道路，那也是不夠的，在還沒有完成之前，我們又加進來這個配置的時候，更是造成加倍的衝擊。我的要求很簡單，其實我長期以來有一個主張，目前港埠用地在高雄不必繳交地價稅，對不對？

主席：請臺灣港務公司蕭董事長說明。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。有。

管委員碧玲：有繳交地價稅？那麼將來它的地價稅應為工業區的 2 倍，因為你們沒有任何的回饋措施，高雄港在高雄……

毛部長治國：有啦，高雄港務公司的盈餘要分配給高雄市。

管委員碧玲：雖然高雄港務公司設在高雄，但是，我們卻長期都拿不到你們給的回饋，這有什麼稅則？事實上，貨櫃稅屬於中央稅，從貨櫃稅賺取的稅收都是中央拿去了！

毛部長治國：高雄市政府也是港務公司的董事。

管委員碧玲：就只有一席的董事啊！我們每一年拿了你們多少錢？

毛部長治國：盈餘的 18%。

管委員碧玲：多少錢？

毛部長治國：將視其盈餘額度的高低而定。

管委員碧玲：當你佈局的產業又加重這種衝擊的時候，我希望你們去研究配套措施。好不好？

毛部長治國：LME 不會增加對外的聯絡交通，它的進出點都是從海上來的，不會有陸上交通。

管委員碧玲：你對此要有承諾，我不相信不會，怎麼不會？

毛部長治國：它充其量是賣進臺灣的那一部分會有陸運。

管委員碧玲：如果不會，你們連國內的運輸業也沒有帶動，你的意思是這樣嗎？從海上來、又從海上出去，到底它帶動了什麼產業？只是帶動那幾家倉儲業者。

毛部長治國：報告委員，我們的眼光要看的大一點，希望能夠帶動期貨，期貨對臺灣來講是一個新的機會……

管委員碧玲：若 LME 來臺灣，你要怎麼帶動？依照你的意思，將來要帶動其他的期貨到南星計畫做佈局，但是，如果你們全部都佈局期貨產業……

毛部長治國：……有些人才就會進來……

管委員碧玲：如果全部都佈局期貨的話，我們的深層增值與多國增值的產業佈局怎麼辦？

毛部長治國：報告委員，自由貿易港區有很多的模式，我們希望多種模式都可以在高雄發展，這是其中之一。當然，做的成就非常好，萬一做不成，也只是一項做不成……

管委員碧玲：沒錯！我希望你能夠做成，雖然它是次佳的產業佈局，但是，你也不能做不成……

毛部長治國：我們一定會盡力去做。

管委員碧玲：其實現在大家仍然膽顫心驚，怕會做不成，對不對？因為港商併購之後，中國馬上就跟你搶了，我們不知道未來是什麼，可是不會倒……

毛部長治國：可是，依 LME 傳統的規定，像大陸這種市場，它不敢進去啦！因為大陸的法令不透明、許多作業的自由度不夠。

管委員碧玲：現在就是要修法。

毛部長治國：我指的是大陸。依照大陸的條件，他們一開始就不考慮上海或其他地區。

管委員碧玲：如果 LME 沒有被港商併購，你講的我都同意，現在問題在於，它被港商併購以後……

毛部長治國：一旦併購以後，他們就馬上改變準則的話，我認為對該公司而言長期的前途就會出問題。

管委員碧玲：它不必改變準則，經過幾年之後，它就會跟中國簽約，在當地成立遞交港，屆時我們的商機又沒了。你不要在這裡完全聽不進去，本席所言是真真實實的疑慮，因為這些都是事實，你回去研究相關配套措施，要預做防範有什麼不可以？

毛部長治國：對，它具有風險性，我們會盡我們的努力來做。

管委員碧玲：好啊，你就承認吧！就這三點，好不好？其實為高雄引進一個產業佈局，本席從來不曾如此的兩難，雖然，這不是我第一優先想要的，但它是次佳的產業佈局，我也希望它成功，

然而，在此之際，這些是必要的提醒。

毛部長治國：謝謝委員。

管委員碧玲：既然它已經是最佳的產業佈局，但是，在此情況之下，我們絕對不能讓它失敗。部長有幾成的把握會成功？

毛部長治國：對於我們可控制的部分，我們趕快把它完成，對於具有風險的部分，我們會盡我們最大的努力。

管委員碧玲：風險的比例有多大？

毛部長治國：我也不能沒有依據就隨便講。

管委員碧玲：不行，你要很有信心。你們要修法讓它進來，你的信心度到哪裡？

毛部長治國：就是我剛剛所報告的，依照我的研判，即便它的控股方式改變，但是，我認為這家有歷史的公司，若控股公司隨便改變它的傳統，對它是不利的……

管委員碧玲：我們希望它整體是成熟到不會發生本席剛剛所提出的疑慮，好不好？在此之前，你們盡全部的努力，不要讓它變成是失敗的案例，你一定要承諾未來在南星計畫或者是對高雄市的整體產業佈局，無論如何，你們一定要讓它成為一個帶動當地產業發展及就業機會的最佳佈局，因為產業是非常重要的，然而，這項佈局的藍圖直到現在都沒有令我感到滿意。

毛部長治國：我認為這部分就是跟高雄市政府通力合作，把國道 7 號沿線土地都納為它的境內關外土地，5 個模式就可以同時推動。

管委員碧玲：這次高雄市政府把南星計畫賣給你們，是把最好的東西給你們，而你們卻佈局成這樣，所以大家要通力合作，不要推卸責任。

毛部長治國：不會的。謝謝。

主席：請許委員添財發言。

許委員添財：主席、各位列席官員、各位同仁。請教部長，現在高雄港在國際航運地位的最新狀況如何？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。高雄港的整體運量有微幅的成長，它過去排名第三，但是現在則是第十二名，這個排名要再回升大概不可能，因為我們產業結構的時代已經過去，所以將來的重點要根據自由貿易港的模式去加強發展轉運、加工再出口的部分，而非過去只是單純的進口出部分，所以目前我們整體的策略大概就是這個方向。

許委員添財：其實道理很簡單，交通的交會點、平台或匯流中心，它的功能除了本身的條件以外，使用者、供需雙方的市場也很重要，以車站為例，如果設備很好，但沒有車子來，也載不到客人，車子不來，旅客沒有車子搭，當然也不會來。高雄港會沒落，導因於台灣經濟沒落，台灣經濟已經不可能回復了，因為台灣接單、中國生產的比例接近一半，所以港口的使用已經不能靠我們自己的力量了，台灣的經濟沒有國際地位，港口國際化程度又比其他港口落後，在此情況之下，更不可能靠其他國家來使用我們的港口。

毛部長治國：我們的海港、空港、自由貿易港區的業務今年成長 63%。

許委員添財：我現在講的是海港，你把空港、大陸客弄進來，有什麼意義？

毛部長治國：自由貿易港區是一起算的，整個海港的成長……

許委員添財：我們是憂心台灣的前途。

毛部長治國：海港部分成長 130%。

許委員添財：無論你要怎麼做，只要對台灣有幫助，我們都樂觀其成，也會鼓勵你們。

毛部長治國：謝謝。

許委員添財：到時候就知道，不好聽的話，我已經不願意再講了，因為台灣已經夠慘了。

毛部長治國：在台灣其他各業都負成長的情況下，自由貿易港區海港部分增加了 130%的產值。

許委員添財：重點是東南亞的經濟已重新起飛，菲律賓是東南亞經濟很重要的一環，目前菲律賓的經濟雖然落後，但已重新恢復中，如何利用我們的經濟實力，和菲律賓市場相輔相成，讓高雄港變成以菲律賓為主的轉口港，非常重要，我們是一個進步的轉口港，讓菲律賓整體的經濟變成我們的腹地，誠為當務之急，但是你們並沒有繼續佈局。

毛部長治國：菲律賓和台灣之間的港務，最近 2 年成長得很好，菲律賓是我們鎖定的重點。

許委員添財：這表示我幾年前的臆測、期待、方向是正確的，但我們的努力不夠，剛剛部長提到 7 號道路，7 號道路現在有很大的路線糾紛，地方對你們規劃的路線有意見。

毛部長治國：會推動啦，這個沒有問題，所謂的路線糾紛……

許委員添財：未蒙其利反受其害，廠商原本規劃一個 10 年以上的擴廠用地，被你們破壞掉了。航運還沒有發展，就破壞製造業。

毛部長治國：這個案子，請委員提供資料給我們。

許委員添財：我已經跟你們的人談了好幾次，但你們是鐵板一塊，這個問題高雄的立委會繼續關心，因為那是一家優良廠商。有關雙子星方面，為什麼機場捷運沒有進入車站，反而跑到雙子星地下室？這是交通部樂見的嗎？

毛部長治國：台北車站地下已經進不去了。

許委員添財：對啊，所以可以到 2 樓。

毛部長治國：從外面走，只要走一百多公尺左右，就有個地道可以相通。

許委員添財：前任部長規劃以高架方式進入 2 樓，跟市民大道並行，既不會影響景觀，也不占空間。

毛部長治國：一樣進不去，都要用走道連起來，車站不可能結合在一起，所以現在以地下方式用通道連在一起，這和以高架方式用通道連在一起的性質一樣。

許委員添財：從台北市過淡水河到對岸，採取地下化方式要多花多少錢？地下化和高架差多少錢？

毛部長治國：用雙子星創造的產值自己負擔。

許委員添財：差多少錢？

毛部長治國：那部分他們全額自己負擔。

許委員添財：但那是國家資源，為什麼要這樣浪費？

毛部長治國：他們認為這樣對那邊的土地價值比較好。

許委員添財：雙子星開發價值會提高？

毛部長治國：是。

許委員添財：對雙子星的招商有幫助？這是桃園國際航空城這個大計畫所引伸出來的利益，原本捷運要通到台北市，現在卻通到雙子星地下室，而不到車站大樓。

毛部長治國：高架也無法接通，都有一段距離，需要藉由通道連接，月台不可能像高鐵、台鐵這樣處理，這是一個客觀的事實。

許委員添財：前任部長可以，你卻幫台北市政府講話。

毛部長治國：高架也一樣接不起來，月台不能靠在一起。

許委員添財：我做個引言，把這個題目引出來，大家都在檢視雙子星案，所以我用一個引言把它引出來。

主席：請葉委員宜津發言。

葉委員宜津：主席、各位列席官員、各位同仁。部長，我們現在有 6 個自由貿易港區，對不對？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。五海一空。

葉委員宜津：全台灣準備要有幾個自由貿易港區？還是以這 6 個為限。

毛部長治國：要看它的條件。

葉委員宜津：你們都沒有規劃？

毛部長治國：以現在來講，就只有這 6 個。

葉委員宜津：只有這 6 個，不再增加？

毛部長治國：起碼目前還沒有浮上檯面。

葉委員宜津：這 6 個自由貿易港區，現在只有高雄港看得到特色，加入 LME 以後，變成 LME 遞交港，這很好，我們樂觀其成。其實台灣的幅員不大，如果能引進台灣真正有競爭力的產業，使其成為一個很有特色的自由貿易港區，我們就有 6 種非常有競爭力的產業，不要只讓自由貿易港區成為免稅天堂或外勞天堂，以後自由貿易港區的基本工資可能會與境內脫鉤，果若如此，這是投機、不太長進的自由貿易港區，我們希望我們的自由貿易港區可以成為國際上數一數二、有競爭力的產業，部長，你們有沒有這樣的規劃？高雄港可以金屬交易為主，規劃成一個非常有特色的自由貿易港區，其他 5 個呢？

毛部長治國：不是每個港都只發展一個模式，現在整體自由貿易港區有 5 種模式，包括：加工製造再出口、貿易、倉儲物流重整、逆物流檢測、拆櫃、併櫃，轉口、轉運服務、展覽、採購等，總共有 5 種模式，現在不同的港有 4 個模式。

葉委員宜津：部長，照你這樣說，等於沒有特色。

毛部長治國：台北港是汽車加工再出口，以台北港當為最後發貨中心，把中壢、苗栗一些工廠連起來。

葉委員宜津：非常好，我的意思就是這樣。

毛部長治國：一年可以創造三百多億，這就是它的特色。

葉委員宜津：對啊，很好。

毛部長治國：台中地區則把進口的油品加工後再轉運出口，目前這是產值最高的一塊。我們希望各個港都能發揮特色。

葉委員宜津：加上高雄，你現在只講到 3 個，其他 3 個呢？

毛部長治國：基本上，現在要發展的 LME，性質上是貿易。

葉委員宜津：我已經幫你算進去了，連 LME 一共 3 個。

毛部長治國：加工製造再出口，東立物流在台北港，倉儲物流重整，陽明海運在高雄港屬於這個部分，檢測逆物流這一塊發生在航空這一部分，這幾個模式目前都有一些特色在。

葉委員宜津：我希望你做一個規劃出來。

毛部長治國：是，我可以提供資料給委員。

葉委員宜津：現在已有的方向很好，台北港以汽車為主，台中港以油品為主，高雄港以金屬為主，還剩下 3 個。

毛部長治國：高雄港如果將來土地夠多，還可以更多元化。

葉委員宜津：我當然知道高雄港還可以多元化，但我們希望各個港口能發展出主要的特色，一個或兩個就好了，不要太多。

毛部長治國：我們了解，也完全同意。

葉委員宜津：除了這 3 個港口之外，還有其他 3 個港口，也請你們趕快把他們的特色找出來，舉例來說，早期台灣的紡織是很有競爭力，雖然現在變得比較沒有競爭力，但你們還是可以往這方面發展，希望在你們的努力下，能有新的自由貿易港區出來；再舉個實例來說明，目前全世界都在缺糧，所以，你們可以把台南發展成農產品的自由貿易港區，將來所生產的農產品甚至可以外銷，這是可能而且是可行的，希望你們朝這些方向好好規劃與發展，不要把自由貿易港區只做到免稅天堂或是勞工的工資僅與國內基本薪資脫鉤的程度。

毛部長治國：這部分可以請委員放心，因為我對這幾個港口的業務盯得很緊，以前不及格的業務都會請他們移走……

葉委員宜津：我可以要求你們何時提供這方面具體的規劃嗎？

毛部長治國：我們可以先針對現況向交通委員會提出報告。

葉委員宜津：就現況來說，目前規劃的 6 個自由貿易港區，其中 3 個已有發展的特色，你們很容易提出報告，所以，只差另外 3 個還沒有規劃，所以，你們只要針對這 3 個自由貿易港區好好規劃，並向我們提出報告，我相信這件事很容易，所以，請問你們何時可以向本席提出規劃的報告？

毛部長治國：下會期可以提出來。

葉委員宜津：那就請你們在下會期開議前提出來。另外，我可以給你們半年至一年的時間，將台南安平港進一步規劃為以農業為特色的自由貿易港區，請問部長是否可行？

毛部長治國：我們會進一步分析安平港的各項條件是否適合做這樣的規劃。

葉委員宜津：本席在此特別拜託董事長，你們可以先做規劃，看看到底可不可行？

主席：請臺灣港務公司蕭董事長說明。

蕭董事長丁訓：主席、各位委員。我們會再努力。

葉委員宜津：你們需要多久的時間才能規劃出來？本席要提醒你們，這件事不要再委外了，你們自己規劃好嗎？

蕭董事長丁訓：我們不會委外，但目前的問題是先要把那種氛圍給製造出來，上個禮拜我們跟廈門一起舉辦論壇，雙方就進出關如何簡化，以及綠色通道的建立……

葉委員宜津：我們自由貿易港區貿易的對象並非只針對中國，對不對？

蕭董事長丁訓：但以農產品來說，對岸是我們最近的市場，如果藉由自由貿易港區打開對岸的農產品市場……

葉委員宜津：你們需要多久的時間來進行規劃？

蕭董事長丁訓：大概是半年的時間。

葉委員宜津：好，就半年的時間，謝謝。

主席：請林委員岱樺發言。

林委員岱樺：主席、各位列席官員、各位同仁。對今天討論的這個案子，本席給予百分百的支持，同時，我對交通部就這個案子的積極度給予高度的肯定，這個案子之所以延宕至今反而是來自於財政部，明明是收不到錢的一塊，財政部卻在相關法規上硬要收稅，因為期貨交易的部分根本不知道來源為何，從這裡就可以看出一般法律之所以僵化、窒礙難行的主要癥結所在。

以高雄港為例，除了本席大力支持的倉儲業者之外，另外，高雄岡山地區與台南並列為全國甚至全世界金屬扣件的兩個主要匯集地，當地業者呼應經濟部提出的金屬高值化政策，然而要推動這項政策非要掌握鐵、鎳、鋅、銅等金屬原料，如果今天我們通過這個案子，LME 在高雄港就有遞交港，屆時台南與高雄業者的運費成本勢必會降下來，他們不需要再透過新加坡、馬來西亞或韓國遞交金屬扣件等相關產品，這對在地產業提供了相當大的支援。

其次，有關期貨的部分，部長剛才說明中講到，若要期貨的量增加，整個經濟必須轉好，惟就目前傳統產業的現況，期貨的量要增加恐怕有其困難度，目前我們念茲在茲的兩個問題是，第一、希望增加就業的機會；第二、希望增加薪資所得，要解決這兩個問題，傳統產業的體質非要升級不可，當然，我們也清楚將來就業機會的增加還是相當有限，除非是新興產業還有此可能，而所謂的新興產業就是指知識密集或資本密集的新興產業，唯有這些新興產業才能引進高階的管理人才，到時候他們的薪資也才有可能從 40K 起跳，所以，就 LME 所帶來的效益來說，不是僅有倉儲業者受惠而已，高雄與台南地區的金屬扣件業者也都馬上感受到幫忙很大，未來不論政府如何規劃自由經濟示範區的設置，其是否與 TPP 或與東協連結，我們認為最重要的關鍵還是在於全面自由開放，如果將來你們也是朝這個方向來做規劃，我們就不多做討論，現在來談期貨與金融業的部分，其實，這部分不需要朝剛才提到的兩個方向做規劃，本席認為，只要在高雄港就可以實現。

事實上，期貨發展 18 年以來，都是幫客戶從事避險或增加收益的業務，惟過去操作的品項都是金融業，包括股價指標、個股與匯率，但今天我們可以在商品類包括金屬、穀物、能源、交

易等等，給業者更多元化經營的機會，這裡的業者乃是指雙方，不是只有金融業而已，過去在地的金屬扣件業者因為缺乏這方面操作的經驗，所以，他們殊少有用期貨交易方式買賣商品，事實上，他們也不放心交給國內的期貨交易業者操作，今天我們若在自由貿易港區開放商品類的期貨交易，除金融業之外，對金屬產業也有一些商品可供他們操作，同時，透過金融業他們也有一個就近諮詢的對象，基於上述，對這個案子本席當然要給予大力支持。

本席非常感謝交通部本部與港務公司董事長與總經理在今年 1 月 14 日帶著團隊到本席辦公室說明整個立法的來龍去脈，再次確定本席方才提到的幾個相關癥結點，至 11 月 27 日本席在高雄港務公司也召開一場座談會，會中我們提到一項疑慮，就是港交所把股權給買下來；不論如何，國內的行政程序一定要加快，所以，當天我們做成幾點結論，第一點是立法院跟行政單位賽跑，這個法案至 12 月底之前必須三讀通過，如果今天我們審查的進度能在召委的協調下趕快出委員會，就算是完成一讀，再經過程序委員會排上院會議程，最慢有可能在明年一月初三讀通過，除此之外，你們還有相關的子法還要訂定，因此，本席要求你們於十二月底備齊本法及相關子法的中英文版本，送到你們委託的顧問公司及海外會計顧問公司作一彙整，他們大概需要一個月的時間進行整理，之後，再將彙整後的資料送給 LME 的董事會，接著要 3 個月的公告期，所以我的會議結論是，在國內能掌握的，我們應該在 12 月底或明年 1 月初趕快送到海外去，期待 6 月就能聽到好消息，高雄港甚至成為 LME 的遞交港。我不知道部長能不能承諾這個程序？

毛部長治國：只要今天可以通過，我們會針對通過的版本，馬上修正我們現在的英文稿。

林委員岱樺：包括子法的部分。

毛部長治國：對。

林委員岱樺：其實子法的部分，你們已經在做了。

毛部長治國：對。

林委員岱樺：你們其實都很認真啦！

毛部長治國：如果今天確定這樣，我們會檢視子法，把它準備好。

林委員岱樺：那我就做成附帶決議，稍後請召委幫我們協調一下，也請各位委員支持。附帶決議就是「為順利推動高雄港成為 LME 的遞交港，交通部於本月三讀通過行政院版自由貿易港區設置管理條例後，應於 6 個月內完成相關行政流程，包括訂定相關子法及將母、子法之英文版本送至 BDOLLP（海外會計顧問公司）及 LME 董事會審核。」部長支不支持？

毛部長治國：我們可以照這個來做。

林委員岱樺：謝謝，我們一起來努力。

毛部長治國：謝謝！

主席：請林委員國正發言。

林委員國正：主席、各位列席官員、各位同仁。在我質詢之前，我真的滿感激今天的召委，不是說給高雄的委員 10 分鐘時間，而是因為安排這個案子。就我側面的瞭解，上個禮拜藍綠高雄的立法委員去拜託魏明谷召委在這個禮拜把案子排進去。剛才我在台下認真的聆聽，部長說 LME 過

去的經營型態怎麼樣啦，它是個控股公司，所以你們認為未來不會去大陸設遞交港。部長是這樣答復前面的委員嗎？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。對。我這邊有一份資料，6月15日港交所曾經發布要收購LME平台作為目標，但是會保留LME原有的業務模式，內部營運程序和審查遞交港方針都沒有改變……

林委員國正：這資料是誰給你的？

毛部長治國：航政司同仁給我的。

林委員國正：從哪裡來的資料？是香港證券交易所給的資料嗎？港交所在哪裡公告？對於這個案子，藍綠的立場百分之百都支持，但我擔心今天開這會已經太慢了。如果可以過，大家應該會舉雙手雙腳贊成，但是如果沒有過，這是嚴重的行政怠惰。

我們來看我的 power point，我們的上面有韓國，下面有馬來西亞和新加坡，現在大陸的寧波、上海、大連都是香港證券交易所所有可能去設立的方向，航政司和高港公司有沒有向你報告這個狀況？

毛部長治國：第一，仁川搞LME搞了5年，他們來找我們，開口第一句話是說他們也考慮過大陸的港口，但是他們不喜歡那邊，他們認為不透明。

林委員國正：那是因為LME是英國的嘛！香港的證交所在6月15日用多少錢收購LME？你知不知道？

毛部長治國：十三億多英磅。

林委員國正：折合多少港幣？你有沒有看過證券交易所的公告？我今天從香港證券交易所把所有的公告抓下來給你看，2012年6月15日香港證券交易所現金收購倫敦金屬交易所（LME），收購價格是13.8億英磅，折合港幣166.73億，收購的錢來自釋股和銀行借款，而銀行借款有很多是來自中國大陸的國開銀行，有數百億借款。你剛才講中國大陸不可能，那人家為什麼要投入這麼多錢？部長知道英國是什麼時候批准香港證券交易所收購LME？你知道日期嗎？航政司有沒有向你報告？

毛部長治國：6月5日。

林委員國正：6月15日公告，怎麼會6月5日批准呢？你不知道嘛！你對高雄人怎麼交代呢？從99年開始推到今天已經3年了，胎死腹中！

毛部長治國：報告委員，沒有胎死腹中，始終都在進行中嘛！成立後，我們總經理第一個國外旅行就是到英國去……

林委員國正：很認真，但是效果、結果怎麼樣？

毛部長治國：有很多是我們可以控制的，但有很多是我們不能控制的。

林委員國正：你們不能控制的因素在哪裡？

毛部長治國：BDO今天開一個條件，明天開一個條件，我們要滿足他……

林委員國正：BDO什麼時候告訴你們不可以？

毛部長治國：我們可以向委員報告整個行程。

林委員國正：我都看完了。我們看下一頁，我們 11 月 29 日拜託魏明谷召委排今天的議程時……

毛部長治國：我也有拜託魏委員，我前兩個禮拜就已經拜託魏委員了。

林委員國正：11 月 29 日英國金融管理局批准香港證券交易所取得 LME 的控制權，11 月 29 日香港證券交易所公告，但他們還要一個手續，就是必須經過英格蘭及威爾斯高等法院批准。英格蘭及威爾斯高等法院什麼時候批准？部長知道嗎？

毛部長治國：這兩天。

林委員國正：12 月 5 日。我們再看下一頁，香港證券交易所公告英格蘭及威爾斯高等法院批准計畫及確認相關的削減 LME 股本而進行的呈請聆訊預期將於 2012 年 12 月 5 日召開，若取得批准及確認，預期於 12 月 6 日無條件生效。這裡面寫得很清楚。今天是 6 號，今天已經完成所有的收購，而且是無條件生效，今天無條件生效。我再唸一段，這是香港證券交易所主席所講的。港交所主席周松崗說：中國是全球金屬最大的消費國，此收購交易完成後，港交所將在中國設立倉庫，有利於風險管理及推動人民幣國際化。我很難過！我也真的很真肯定高港公司承辦處經理以下的奔波辛勞，包括剛才林委員岱樺講的賦稅署因為不懂實際情況下而折騰了一段時間。王總經理，你身為高港公司分公司的主其事者，叫部長去記這麼多，我覺得太過勉強。我前幾天和航政司司長見面，我覺得你們陷部長於不義！這個案子是把高雄自由經濟港特區銜接起來的法令，而你們把它晾在旁邊！有關這個案子，按照官方的資料統計，我個人研判沒有用，機率真的很低啊！除了香港證券交易所釋股以外，有很多資金來源是來自於向大陸的國營銀行募款，而且他們講得很白，現在寧波港已經在談了，包括大連、上海也在爭取了，而高雄呢？你們搞了三年，雖然大家真的很認真，但卻沒有什麼結果。本席在此要嚴正譴責賦稅署，但我也要告訴黃總經理，高雄港第一個要脫胎換骨地方，你卻把它搞砸了！在你們今天所提的書面報告當中，完全沒有向立法院交通委員會的委員說明這件事情，6 月 15 日港交所通過，11 月 29 日英國金融管理局批准，到昨天英國威爾斯高等法院又批准，但是你們針對這部分的說明卻是付之闕如。你們只是給大家一個希望，說是在立法院一讀通過了，如果有問題的話，就是卡在立法院，而不是行政部門的事情，其實這是陷立法院於不義。老實說，這件事要怪部長也很難，所以我不敢要求部長負責，持平而論，叫蕭丁訓對這件事情負責也太過份，但是黃總經理是站在第一線負責的人，從 6 月 15 日香港證券交易所收購 LME 開始，到今天為止半年的期間當中，你們竟然可以把這件事情搞到這種程度！到上上禮拜才趕快請你們的聯絡人帶著資料給高雄藍綠所有 9 位立法委員，也因此上禮拜林岱樺委員才會針對高雄港務公司的問題召開上半場的公聽會，然後下半場再由本席和黃昭順委員召開公聽會，同樣的人、同樣的記者、同樣的場景，這算什麼啊！高港公司是這樣搞的嗎？

雖然目前這個案子成功的機率不大，但是本席滿懷希望看看能不能轉敗為勝。部長是一個很 smart 的人，現在問題發生了，請問要用什麼樣的方式來補救？我們必須面對真相，中國大陸對於香港證券交易所的挹注，甚至包括國營行庫還融資給它，在香港回歸中國以後，我們對港交所完全沒有影響力，究竟我們要透過什麼樣的方式才能達成目標？現在寧波已經動了起來，包

括上海、大連也在動了，到底我們的機會在哪裡？這方面的機制一定要趕快啟動，靠高港公司這些人已經沒有用了，部長要發揮你的智慧，你們應該針對這個案子，在這兩、三個月進行最高層級的危機處理，不然整個自由貿易港區就可惜了。今天修正這項法令真的是一級棒，如果這項法令能夠在兩、三個月前修正，那就更好了。今天修法乃是要留給未來自由貿易港區去用，但是我認為 LME 要通過的機率真的太低，枉費三年前那麼多業者苦口婆心向大有為的政府提出建議，我們也委託 BDO 搞了一、兩年，但是現在的結果是人家全部都公告了。本席看了真的很難過，持平而言，我不敢怪罪部長，我也不怪蕭董事長，但航政司司長交辦由高港公司委辦 BDO 去做這件事情，所以高港公司總經理要負第一線的責任。如果這個案子沒有通過的話，本席認為立法院應該去追究相關責任，其實香港證券交易所在 12 月 6 日已經完成所有程序，今天我們召開這個委員會，我覺得真的是很難過的一件事，同時也是一個很大的諷刺。

主席：請段委員宜康發言。（不在場）段委員不在場。

請孔委員文吉發言。

孔委員文吉：主席、各位列席官員、各位同仁。針對自由貿易港區設置管理條例，上一屆會期我們曾討論到勞工就業的部分，當時在立法院談到本國勞工和外國勞工的問題，請問目前的版本對於勞工的部分有沒有什麼規定？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。沒有，我們沒有碰觸這部分，這部分並沒有要修正。

孔委員文吉：現在是作什麼樣的規定？針對勞工就業的部分，是不是可以請你們說明一下？

毛部長治國：這邊應該沒有太例外的規定，這部分我請司長來說明。

孔委員文吉：外籍勞工的部分有開放嗎？還是有規定一定的僱用比例？

主席：請交通部航政司祁司長說明。

祁司長文中：主席、各位委員。這部分和原來的規定還是一樣，這次並沒有修正這部分的規定。按照法令的規範，在自由貿易港區內的原住民勞工僱用比例應該是 45%，但事實上我們目前的僱用比例是 77%……

孔委員文吉：我還沒有問你原住民勞工的問題，我只是想瞭解針對本、外籍勞工的部分，目前的規定是怎麼樣？

祁司長文中：目前只有製造業可以僱用外勞，服務業則是不能聘請外勞。

孔委員文吉：服務業不能聘外勞，製造業是……

祁司長文中：製造業最高可以僱用 40% 的外勞，因為目前自由貿易港區內都是屬於服務業，所以沒有……

孔委員文吉：這和以前的規定相較，有沒有改變？

祁司長文中：沒有變。

孔委員文吉：本席認為自由貿易港區不應該成為外勞的天堂。

祁司長文中：不會的，目前沒有。

孔委員文吉：究竟該如何照顧本勞的權益？

祁司長文中：如果 LME 進來的話，我們會增加就業機會。

孔委員文吉：現在勞工的失業率很高，針對就業這方面，請問將來有沒有什麼樣的規劃？也就是說，針對本勞的部分，你們有沒有什麼規劃？

祁司長文中：隨著自由貿易港區的產業引入，當然就會增加就業機會。以 LME 這個案例來講，我們初步估計直接就業機會可能就會增加 400 個至 450 個，在產業進駐之後，隨著時間慢慢就可以達到這樣的目標。有關外勞、原住民勞工方面的規定，在這次的修法當中完全沒有改變。關於僱用一定比例原住民勞工的部分，其實我們已經超過法定人數了。

孔委員文吉：請問現在原住民勞工所占的比例是多少？

祁司長文中：法定是 45%，而我們目前的僱用比例是 77%。

孔委員文吉：現在原住民勞工的比例是多少？現在的規定是什麼？

祁司長文中：設管條例當中的規定是 3%。

孔委員文吉：上次在立法院討論相關問題時，我們希望原住民勞工的僱用比例能夠提升為 5%，後來折衷的結果是 3%，當時這個問題在交通委員會也討論了很久。

接著本席想請教部長有關蘇花改工程方面的問題，針對武塔隧道的部分，之前公路總局局長曾作過說明，但是現在出現了幾個問題，希望部長能夠一一記下來好不好？

毛部長治國：沒有問題，我想另外找個時間再向委員當面請教。

孔委員文吉：第一、蘇花改工程現在已經進行了一部分，東澳段也要開始動工了。上次本席曾提到工資很少的問題，甚至有時還領不到錢，現在有二十多個原住民勞工還領不到工資，是不是可以請蘇花改工程處要求得標廠商不要積欠原住民勞工的工資？

毛部長治國：好的，我會馬上進行瞭解。

孔委員文吉：工程才剛開始進行，就已經有二十多個原住民朋友來向本席陳情。其次是發生了一些工安事故，有工人受傷的情況，這部分也有人來向本席的辦公室陳情。

毛部長治國：我都會去瞭解，我一定會找個時間當面向委員請教。

孔委員文吉：第三個問題是工程施作時的土堆、砂石堆置的地方，也就是棄土堆置的地方，根本沒有經過原住民的同意，就直接傾倒在原住民的土地上。上述幾個問題，希望部長能夠處理一下。

毛部長治國：好的，我會進行瞭解，等到瞭解之後，我會向孔委員當面回報。

孔委員文吉：以上三點，是不是可以請部長幫忙協助一下？

毛部長治國：好的，我會馬上進行瞭解。

孔委員文吉：如果蘇花改工程發生工安事故或沒有好好處理問題的話，那麼蘇花改工程處處長就應該要負責才對。像是傾倒廢土時，根本沒有經過原住民地主的同意，然後就直接傾倒在他們的土地上，本席認為這是很不合理的。

毛部長治國：是的，我會去瞭解。

孔委員文吉：謝謝。

主席：請林委員佳龍發言。

林委員佳龍：主席、各位列席官員、各位同仁。請問自由貿易港區和自由經濟示範區的關係是什麼？

主席：請交通部毛部長說明。

毛部長治國：主席、各位委員。自由經濟示範區的內容我並不清楚，而我認為不管自由經濟示範區未來怎麼規劃，自由貿易港區應該還是其中很核心的一部分。

林委員佳龍：本席感到非常驚訝，部長竟然無法完全釐清自由貿易港區和自由經濟示範區的關係。

毛部長治國：因為我們現在還沒有看到經建會的具體資料。

林委員佳龍：如果已經申請要設置自由貿易港區的海空港和周邊產業區，請問未來也要申請成為自由經濟示範區的可能性是怎麼樣？

毛部長治國：我不曉得自由經濟示範區的內容是什麼，我想不管有沒有自由經濟示範區，我們本身就可以操作，而且目前成長的情況很好，就產值而言，海運方面在今年有 130% 的成長，如果含空運來講，整體有 63% 的成長，在各項產業大都呈負成長的情況下，我們的表現算是不錯的。

林委員佳龍：本席之所以會問這個問題，乃是因為這些都是馬政府所提出來的政策，而之間的關係也會影響到案件申請及未來相關法令的適用問題。因為自由經濟示範區的概念不只涉及自由貿易相關租稅的減免，還牽涉到特許事業的放寬、國際人員自由流動等重要議題，因此自由貿易港區和自由經濟示範區如果在目的和功能上不是完全獨立的制度，那麼修正條文第七條所規範的「主管機關徵詢所在地直轄市、縣（市）政府及財政部之意見」需不需要再擴大範圍至特許事業？是不是也要徵詢入出境管理局的意見？還是應該另文規定海空港同時申請成為自由經濟示範區和自由貿易港區的情況？因為自由經濟示範區的主管機關是經濟部，而自由貿易港區的主管機關是交通部，所以這方面是不是應該由行政院成立專責機構來統一處理？目前是由交通部成立自由港區跨部會推動小組來負責審議自由港區發展的政策及劃設的案件，請問這樣的層級夠高嗎？

毛部長治國：基本上，我們會從產業發展的角度來考量，剛剛我已經報告過，我們從 97 年接手這項業務之後，其實成長率都是不錯的，換言之，目前設管條例的功能應該是可以發揮的，只是今天我們需要作一些小的修正。

林委員佳龍：不知道有沒有交通部同仁對於自由經濟示範區的相關規範有所瞭解的？

毛部長治國：如果連我都不清楚的話，那麼我們的同仁就更沒有機會瞭解了。

林委員佳龍：我覺得政府跨部會之間的協調太差，政策……

毛部長治國：就我的瞭解，他們上個月應該已經向院長作過報告，可能他們還要再修正一些內容。

林委員佳龍：他們只是向院長提出報告，但是還沒有向交通部或其他部會說明是嗎？

毛部長治國：應該是等到確定之後，他們才會再跟相關部會說明。至於會不會涉及到立法層面，我想那又是下一個階段的問題了。

林委員佳龍：有一些廠商很重視自由貿易港區和自由經濟示範區的關係，同時也在思考未來該如何申請運用，在政策不明確或缺乏整合的情況下，確實……

毛部長治國：其實這部分的模式很清楚，我們是境內關外，然後可以前店後廠，以這樣的方式來運

作，而且現在我們在各個港區也有各種模式在適用、發展，而業績也在成長中，所以其實有很多參考模式可以依循。

林委員佳龍：你們應該要瞭解名稱及內涵規定之間的關係，我想部長不該只是關心自由貿易港區的部分而已，因為交通部是一個大部。

毛部長治國：那當然，撇開別的不說，將來自由經濟示範區裡面一定有很多的交通問題，所以我們當然要配合。

林委員佳龍：本席再請教一下自由貿易港區的相關規定，第二十九條規定自由貿易港區的營利事業簡易加工貨物如果售與國內客戶的比例，超過其當年度售與國內、外客戶銷售總額百分之十者，其超過部分不予免徵營利事業所得稅，本席認為這項政策的效果可能會促成產業聚落整體移往自由貿易港區的海空港和周邊產業，藉以規避營所稅，並產生產業群聚集中在少數自由貿易港區所在地的不均現象。而對於原先已經在自由貿易港區外面的產業園區設廠的廠商而言，這項規定也可能導致他們缺乏進駐自由貿易港區投資的意願，本席建議百分之十的比例限制或對於國內客戶的定義應該要更鬆綁，這方面應該要有更大的空間才對。

毛部長治國：這項規定當然可以來作檢討，當時設計這項規定的主要用意乃是希望能夠吸引以全球為市場的業者來進駐，如果以全球為市場的業者來進駐，而其銷售到台灣的比例又占百分之十，那麼台灣這個市場的銷售量已經算是很大的了，我們認為如果是以全球為銷售對象的話，那麼這樣的比例應該是還好。依目前業界成長的情形來講，我們覺得這樣的規定應該還不致於構成障礙，不過這方面還是可以檢討。

林委員佳龍：包括國內客戶的定義也要鬆綁才對，其實這也關係到周邊產業聚落、廠商發展……

毛部長治國：有關對於國內業者的定義，這部分我們必須尊重財政部的定義。

林委員佳龍：請你們去會商一下好不好？

毛部長治國：好的。

林委員佳龍：另外，第九條和第三十六條都有規範自由貿易港區管理機關的業務範圍，本席發現很多方面都和公權力有關，像是走私緝查、人員進出管理等等，因此自由貿易港區必須落實管理機關和營運機關分離，但是你們的管理機關只是從中央的交通部和相關部會聯合台灣港務公司，請問未來台灣港務公司如何和營運機構分工？這樣的設計會不會影響港務機構的國際化，如委託國際團隊來營運等等，這方面是不是可以請部長簡要說明一下？

毛部長治國：基本上，我們的分工應該是在交通部之下，一個是航港局，它是公權力機關，也就是說，涉及公權力的部分是由航港局來處理；如果是涉及企業業務有關的部分，就是由港務公司來處理，大概就是這樣的原則來兼顧。

林委員佳龍：謝謝。

主席：接下來登記發言的蔡委員其昌、薛委員凌、陳委員歐珀、李委員桐豪、林委員正二、羅委員淑蕾、徐委員耀昌、李委員貴敏、江委員惠貞、江委員啟臣、邱委員文彥、呂委員學樟、廖委員正井、黃委員偉哲、邱委員志偉均不在場。

接下來輪由本席發言，本席暫離主席位發言。

針對這個案子，上禮拜毛部長和黃委員昭順都有打電話給本席，其實這個案子應該是由國民黨委員來安排議程才對……

毛部長治國：我很感謝。

主席：對我來講，我完全沒有延宕時間，因為你們是在上禮拜提出來，而我這個禮拜就安排了，而且你也知道除了上午一場以外，下午還有一場，所以大家都很辛苦。

剛剛聽了林委員國正所說的一席話，本席也感到很擔憂，大家那麼費神，而交通部也很辛苦，聽大家講來講去，好像是財政部有所延宕……

毛部長治國：我先插一句話，我覺得大家都有共同努力，就我自己的判斷……

主席：針對這個案子，其實大家都很辛苦，在這個案子送出委員會並完成三讀的修法程序之後，如果將來 LME 真的沒有在高雄港設立遞交港的話，請問這項法令要不要再修回來？

毛部長治國：以最壞的狀況來講，我認為這項法令讓它擺在那裡就好，這項法令對於 LME 的部分規範得非常明確，就是金屬材料的期貨操作相當於發貨等等，但即使是 B 咖、C 咖要來我們也都很歡迎啊！

主席：也就是說，雖然 LME 沒有來設立，但這樣的修法也可以和國際接軌是嗎？

毛部長治國：對，也不會因此而在自由貿易港區開了一個大洞，到時候什麼人都可以進來，不會這樣子的。

主席：本席再請教部長一個問題，這樣的修法就是為了要避開所得稅法的規定，因為在國內如果有交易、銷售，就必須課徵營利事業所得稅，而經過這樣修法之後，就不必課徵營利事業所得稅，請問相關的得與失你們是否曾作過評估？

毛部長治國：在此向委員作一個簡單報告，當然有些業者可能會有一部分回銷，剛剛林佳龍委員也有提到這方面的問題，以前店後廠的模式來講，有些東西還是可以回銷到台灣來，針對這部分我們規定了一個比例，超過這個比例就不能再享有免稅的優惠，因為我們要讓台灣的材料使用者可以和全球競爭，如果別人可以免稅，而我們這邊要繳稅的話，那麼這樣的門檻就不對了。這部分暫且不提，其實最重要的用意是要使原本不會在台灣發生的交易，因此可以在台灣發生，要不然他們在其他地方交易，就和台灣統統無關，台灣只能看人家在那邊玩得很高興，而我們一點邊都沾不上。我們希望他們能夠進來，然後有許多操作可以在這邊發生。老實說，以原本不該在台灣發生的交易來講，本來我們就收不到這些人的稅，而這些人都在全世界找免稅港，然後將他們的發貨中心放在那裡，另外他們也會觀察整體社會體制是不是夠穩定，不會因為人治而變來變去，所以……

主席：以利弊得失來講，就是利大於弊就對了？

毛部長治國：對，這方面我們完全都分析過了。

主席：本席再請教部長第三個問題，針對自由貿易港區設置管理條例的修法，並沒有將地方政府的參與和人民的參與納入其中，好像自由貿易港區都是由主管機關交通部在做，可是你們要知道，自由貿易港區的範圍如果不夠的話，還是需要地方政府的配合，例如聯外道路、土地徵收、人民參與等等，這部分在法條當中好像都沒有提到。

毛部長治國：我們必須從以下幾個角度來看這個問題：首先，港區所在地的縣市政府，現在都是港區的董事，所以港區賺錢，他們都可以分到紅利，以高雄港為例，現在是 18%。

主席：營利的部分他們有分到嗎？

毛部長治國：就是盈餘可以分紅，所以港區經營得好，對他們就有好處。其次，就港區所要發揮的作用而言，一個是在港區當地的縣市會有直接收穫，甚至於有時產業還會匯集到台灣來，以航空城來講，空港的自由貿易港區在那邊，如果有委外加工的話，可能就是以在桃園縣範圍之內的工業區為主，這就是所謂的前店後廠。以台北港來講，汽車加工就是在台北港裡面的簡易加工廠進行，但是真正的生產線卻是在中壢和苗栗，當然將來如果台北縣有地的話，也有可能會設在台北縣，以這種間接的關係，使原來這些……

主席：但中壢並不在貿易港區的範圍內，如此一來，中壢那邊的地方政府就沒有……

毛部長治國：不是的，我是指他們所生產的貨物是專門給自由貿易港區出口用的，而這些東西就是免稅的，因為自由貿易港區的關係，所以免稅。

主席：但是中壢的地方政府並沒有得到好處，它並沒有分到 18% 的盈餘。

毛部長治國：不是的，那種情形主要是創造當地的就業機會，也就是當地工廠生產時可以有其他的稅。

主席：如此說來，有自由貿易港區和沒有自由貿易港區都一樣啊！

毛部長治國：還是有點差別。

主席：只有自由貿易港區所在地的縣市政府可以分紅啊！

毛部長治國：自由貿易港區所在地的縣市政府可以直接分到港區的收益，而沒有自由貿易港區的縣市政府因為前店後廠、境內關外的關係，一樣可以提高他們的業務，我們認為這是整體帶動，不光是對港區所在的縣市有幫助而已。

主席：接下來登記發言的鄭委員天財、吳委員秉叡均不在場。

所有登記發言的委員均已發言完畢，現在休息。

休息

繼續開會

主席：現在繼續開會。

進行逐條討論，我們一邊宣讀條文及提案，一邊進行協商。

自由貿易港區設置管理條例部分條文修正草案

第七條 國際航空站、國際港口管制區域內、外之公、私有土地管理機關、所有人或使用人，得擬具開發可行性規劃報告及營運計畫書，送請國際航空站、國際港口之自由港區管理機關初步審核同意，並由主管機關徵詢所在地直轄市、縣（市）政府及財政部之意見，經初步審核同意，並選定自由港區之管理機關及加具管理計畫書後，核轉行政院核定設置為自由港區。

前項土地如需向土地主管機關申請劃設編定為適當用地者，應於提出申請核定自由港區前，先行申請劃設編定。

第一項之公、私有土地管理機關、所有人或使用人依前項程序提出申請時，如不合於申請劃設自由港區之資格、條件或確有管理上之困難者，各該管理機關初步審核，應不予同意。

第一項之使用人，就使用土地申請劃設為自由港區，應取得土地所有權人之書面同意。

第九條 自由港區管理機關掌理港區內下列事項：

- 一、自由港區管理運作與安全維護之規劃及執行。
- 二、自由港區事業與自由港區事業以外之事業入區申請之核准及廢止營運相關事項。
- 三、人員與貨物進出自由港區之核准及門哨管制檢查。
- 四、外籍商務人士入境許可申請之核轉。
- 五、自由港區事業外籍人士延長居留申請之核轉。
- 六、預防走私措施。
- 七、業務及財務狀況之查核。
- 八、自由港區事業、自由港區事業以外之事業之營運輔導。
- 九、環境保護工作之推動督導。
- 十、資訊化發展之督導。
- 十一、依法令或上級機關交付辦理之事項。
- 十二、其他有關行政管理事項。

自由港區管理機關就自由港區內下列事項之管理，應經目的事業主管機關之委任或委託：

- 一、勞工行政、勞工安全衛生及勞動檢查。
- 二、工商登記證照之核發。
- 三、工業用電證明之核發。
- 四、外籍或僑居國外專門性或技術性人員聘僱之核發。
- 五、申請稅捐減免所需相關證明之核發。
- 六、貨品輸出入簽證、原產地證明書及再出口證明之核發。
- 七、土地使用管制及建築管理。

第二十一條 自由港區事業自國外運入自由港區內供營運之貨物，免徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費。

自由港區事業自國外運入自由港區內之自用機器、設備，免徵關稅、貨物稅、營業稅、推廣貿易服務費及商港服務費。但於運入後五年內輸往課稅區者，應依進口貨物規定補徵相關稅費。

依前二項規定免徵稅捐者，無須辦理免徵、擔保、記帳及押稅手續。

申請經營自由港區事業取得籌設許可者，於籌設期間適用前二項規定。

第二十四條 自由港區事業自課稅區運入供營運之貨物及自用機器、設備，視同出口，得依相關法令規定，申請減徵、免徵或退還關稅、貨物稅、菸酒稅及菸品健康福利捐。

自由港區事業自課稅區運入之已稅進口貨物或國產非保稅貨物，自運入之次日起五年內，原貨復運回課稅區時，免徵關稅；其有添加未稅或保稅貨物者，該添加之未稅或保稅貨物，應課徵關稅及相關稅費。

前二項貨物及自用機器、設備已減徵、免徵或退稅者，於再運回課稅區時，應仍按原減徵、免徵或退稅稅額補徵。

申請經營自由港區事業取得籌設許可者，於籌設期間自課稅區運入自用機器、設備適用第一項及前項規定。

第二十九條 外國營利事業或其在中華民國境內設立之分公司，自行申設或委託自由港區事業於自由港區內從事貨物儲存或簡易加工，並將該外國營利事業之貨物售與國內、外客戶者，其所得免徵營利事業所得稅。但當年度售與國內客戶之貨物，超過其當年度售與國內、外客戶銷售總額百分之十者，其超過部分不予免徵。

在中華民國境內無固定營業場所之外國、大陸地區及香港、澳門營利事業銷售經認可之國際金屬期貨交易所認證且經主管機關核定之商品或同一稅則號別之商品，如該商品儲存於自由港區事業經自由港區管理機關核准之自由港區內之處所，其售與國內、外客戶之所得免徵所得稅，不受前項但書規定之限制；其銷售該商品之所得，無須申請免徵營利事業所得稅，並免依所得稅法規定辦理申報。

前二項免徵營利事業所得稅實施期限至中華民國一百三十一年十二月三十一日止；其適用範圍與要件、申請程序、認可機關、核定機關及其他相關事項之辦法，由主管機關會同財政部定之。

第三十一條 自由港區事業經自由港區管理機關核准結束營業、廢止或撤銷其營運許可時，其有關機器、設備及餘存之貨物，經盤點結算如有短少，應補徵關稅、貨物稅、營業稅、菸酒稅、菸品健康福利捐、推廣貿易服務費及商港服務費。

申請經營自由港區事業取得籌設許可者，經自由港區管理機關廢止或撤銷其籌設許可時，其於籌設期間減免之關稅、貨物稅、營業稅、推廣貿易服務費及商港服務費，應予補徵。但自廢止或撤銷其籌設許可之翌日起算六個月內，將國外運入之自用機器、設備原貨復運出口者，不在此限。

前項自用機器、設備於辦理相關稅費補徵或復運出口前，由自由港區管理機關監管。

第三十六條 自由港區內，除管理人員、警衛人員、自由港區內之事業值勤員工、進入自由港區之商務人士及有正當事由經自由港區管理機關同意者外，不得在區內居住。

自由港區內之事業應將所屬員工名冊、照片，報請自由港區管理機關核發長期入出許可證或通行證。其他人員應向自由港區管理機關申請臨時入出許可證或通行證，憑以入出自由港區。

進出自由港區之人員、車輛及物品，應憑相關許可放行文件循管理機關指定之地點出入，並接受警衛人員所為必要之檢查。

前三項所定人員及車輛申請入出與居住許可之資格、申請程序、檢附之文件、許可之撤銷、廢止及其他應遵行事項之辦法，由主管機關定之。

第四十四條 進出自由港區之人員違反第三十六條第一項至第三項規定之一者，由自由港區管理機關處新臺幣六千元以上三萬元以下罰鍰。

李委員昆澤等所提修正動議：

修正動議	現行條文	說明
<p>第七條 國際航空站、國際港口管制區域內、外之公、私有土地管理機關、所有權人或使用人，得擬具開發可行性規劃報告及營運計畫書，送請國際航空站、國際港口之自由港區管理機關初步審核同意，並由主管機關先與所在地直轄市、縣（市）政府協商及徵詢財政部之意見，經初步審核同意，並選定自由港區之管理機關及加具管理計畫書後，核轉行政院核定設置為自由港區。</p> <p>前項土地如需向土地主管機關申請劃設編定為適當用地者，應於提出申請核定自由港區前，先行申請劃設編定。</p> <p>第一項之公、私有土地管理機關、所有權人或使用人依前項程序提出申請時，各該管理機關應於初步審核時舉行公聽會，聽取民眾之意見，申請案件如不合於申請劃設自由港區之資格、條件或確有管理上之困難者，各該管理機關初步審核，應不予同意。</p> <p>第一項之使用人，就使用土地申請劃設為自由港區，應取得土地所有權人之書</p>	<p>第七條 國際航空站、國際港口管制區域內、外之公、私有土地管理機關、所有人或使用人，得擬具開發可行性規劃報告及營運計畫書，送請國際航空站、國際港口之管理機關初步審核同意，並由主管機關徵詢所在地直轄市、縣（市）政府及財政部之意見，經初步審核同意，並選定自由港區之管理機關及加具管理計畫書後，核轉行政院核定設置為自由港區。</p> <p>前項土地如需向土地主管機關申請劃設編定為適當用地者，應於提出申請核定自由港區前，先行申請劃設編定。</p> <p>第一項之公、私有土地管理機關、所有人或使用人依前項程序提出申請時，如不合於申請劃設自由港區之資格、條件或確有管理上之困難者，各該管理機關初步審核，應不予同意。</p> <p>第一項之使用人，就使用土地申請劃設為自由港區，應取得土地所有權人之書面同意。</p>	<p>一、自由港區與地方產業之關係密切，自由港區蓬勃發展，將可帶動地方經濟之繁榮，地方經濟之興盛亦可促進自由港區之發展。地方政府肩負發展地方經濟之任務，且自由港區，普遍存在的作業用地不足，無法提供大航商足夠的承租土地，聯外道路不足，影響物流、港區面積受限不易發展加工製造；腹地不足製造業難以進入等問題之改善措施，如聯外的交通配合改善、加速土地開發及徵收效能、協助辦理擬定擴大暨變動都市計畫等解決途徑，都與地方政府的權責業務密切相關。故對自由港區之經營、管理及發展，應積極之參與與配合，不應只是意見表達之角色，為使自由港區劃設時能充分與地方政府先行溝通，以利未來合作、共創雙贏，爰為第一項之修正。</p> <p>二、「土地所有人」之正式用語應為「土地所有權人」，爰為第一項及第三項之文字修正。</p> <p>三、限制區外地區的自由港區申設條件為面積必須達到三十公頃以上，在申設後很可</p>

<p>面同意。</p>		<p>能對附近居民的生活品質造成影響，例如，貨櫃車往來帶來的交通安全疑慮與噪音、營運時污染問題，港區附近的開發亦有可能有破壞陸域與水域生態之問題。但現行機制中並無任何民眾參與表示意見之機會，將來倘有公、私有土地管理機關、土地所有權人或使用人提出申請在限制區外設立自由港區，恐將會引起當地居民之抗爭。按國外之經驗，如韓國檢討其「經濟自由區域之指定及營運相關特別法」之運作成效時，也特別提出，須預先聽取居民的意見」之改革意見，顯示民眾參與對於順利推動自由港區，仍有助益，必須予以重視，爰為第二項之修正。</p>
-------------	--	---

提案人：李昆澤 劉權豪 葉宜津 林岱樺 魏明谷

附帶決議：

一、為順利推動高雄港成為 LME 遞交港，交通部於本院三讀通過行政院版自由貿易港區設置管理條例後，應於 1 個月內完成相關行政流程，包括訂定相關子法及將母、子法之英文版本送至 BDO LLP（海外會計顧問公司）及 LME 董事會審核。

提案人：葉宜津 林國正 李昆澤 林岱樺 魏明谷
黃昭順

二、對於自由貿易港區之發展，交通部對於各個自由貿易港之發展，應建立特色，於下個會期前提出規劃報告。

提案人：葉宜津 李昆澤 魏明谷 黃昭順

三、台南市為農業發展區域，交通部應於半年內規劃安平港以農產品為特色之自由貿易港區評估。

提案人：葉宜津 李昆澤 魏明谷 黃昭順

（進行協商）

主席：現在開始協商，針對第七條，請問各位，有無異議？

李委員昆澤：針對第七條，本席提出了修正動議，葉委員也提出了另外一個版本，葉委員的版本是希望黨團之間先進行協調。

祁司長文中：針對第七條，李委員建議徵詢意見時，要先向地方政府徵詢，然後再向財政部徵詢，但是我們認為未來地方政府都是申設單位，所以一起徵詢意見並進行探討，這樣會比較有效率。原本的條文規定還是有徵詢的程序，也就是要協商和徵詢地方政府及財政部的意見，而李委員的意見是主張先徵詢地方政府的意見，然後再徵詢財政部的意見，我們認為反正一定會徵詢意見……

李委員昆澤：這關係到土地開發、徵收、交通的相關配合措施，所以你們應該先徵詢地方政府的意見，因為這都是地方政府的權責範圍。

黃委員昭順：我覺得這樣會耽誤時間。

毛部長治國：自由貿易港區的土地要拿出來作處理的話，其實相關土地都已經取得了，我們不會將未取得的土地劃為自由貿易港區，土地取得一定是另外一個程序。

李委員昆澤：但自由貿易港區的管理、交通、整體開發還是和地方政府的權責有相當密切的關係，我覺得還是應該建立起先跟縣市政府協商的機制才對。

毛部長治國：我剛才所講的意思是指自由貿易港區的土地取得是另外一個程序，像空港的自由貿易港區就是以特定區計畫去推動的，像高雄港周遭要取得土地去推動南星計畫，也是循另外一個程序去向高雄市政府取得，所以土地取得是另外一個程序。就我們的協商程序而言，最主要是針對已經完成土地取得程序，已經劃入自由貿易港區範圍的土地要如何運用的協商，所以這是兩個階段的事情。

李委員昆澤：但是在劃定之前的相關……

毛部長治國：那是另外的程序，不是在這裡面規範的。

黃委員昭順：我覺得還是按照院版的條文通過好了。

主席：第七條按照行政院提案條文通過好不好？

黃委員昭順：好。

李委員昆澤：等一下，本席的提案條文分成三個部分，除了先與所在地縣市政府協商之外，另外還主張各該管理機關應於初步審核時舉行公聽會，聽取民眾之意見，我想應該要多聽聽當地民眾的聲音才對，所以這是基本必備的，像在韓國也都有這樣的先例，所以這部分應該沒有問題才對。

還有就是「第一項之使用人，就使用土地申請劃設為自由港區，應取得土地所有權人之書面同意。」請問這部分有沒有問題？

黃委員昭順：這是本來就有的規定。

李委員昆澤：那麼就把舉行公聽會的部分加進去好了。

黃委員昭順：對，加上舉行公聽會的部分就可以了。

主席：現行條文第三項的規定是「所有人」，而不是「所有權人」，第七條除第三項按照李委員昆澤等所提修正動議第三項通過，其餘均按照行政院提案條文通過。

第九條按照行政院提案條文通過。

第二十一條按照行政院提案條文通過。

第二十四條按照行政院提案條文通過。

請問各位，對第二十九條有無異議？

葉委員宜津：針對第二十九條，管委員碧玲有一點意見，不過也只是一些文字修正而已，這方面是不是可以請司長來說明一下？

祁司長文中：就是把第二項改為「在中華民國境內無固定營業場所之外國、大陸地區、香港或澳門營利事業銷售……」。

主席：也就是把「大陸地區及」改為「大陸地區、」，但本席認為「香港或澳門」應該是改為「香港及澳門」才對。

葉委員宜津：不是啦！我們的重點是跟其他法條的體例一樣，其他法條的寫法如果是「及」，那麼我們就寫「及」，如果其他法條寫的是「或」，那麼我們就寫「或」。

主席：兩岸關係條例是這樣寫的嗎？

葉委員宜津：其他法條是怎麼規定的，那麼我們就按照那樣的寫法就對了，請相關人員再確定一下，應該是「或」沒有錯。

主席：好的，那麼這部分就改為「或」，第二十九條修正通過。

對第三十一條照行政院提案條文通過，請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

對第三十六條照行政院提案條文通過，請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

對第四十四條照行政院提案條文通過，請問各位，有無異議？（無）無異議，通過。

有關附帶決議部分，請問各位有無意見？

黃委員昭順：在推動時程上一個月恐怕太長，我覺得我們會趕不及。

葉委員宜津：他們一定會讓它趕得及的。

黃委員昭順：萬一趕不及怎麼辦？

蕭董事長丁訓：我們的部分沒問題，等於到 BDO LLP 這一邊都沒有問題，但是到 LME 的董事會審核，BDO 頂多上來 LME，董事會一個月裡面能不能完成，這點我們就不知道了，但是我們跟它有……

黃委員昭順：所以我們自己的作業時程要縮短。

葉委員宜津：對，這部分不是操之在我，LME 不是操之在我，做這樣的決議可能會有問題。如果不包括 LME，一個月內我們就做得到？

蕭董事長丁訓：沒有問題。

葉委員宜津：把 LME 劃掉，因為 LME 不是操之在我，我們沒有辦法掌握。

蕭董事長丁訓：對，一個月內送到 LME。

葉委員宜津：好，「審核」二字劃掉。

主席：好，「審核」不要，其他都維持。

黃委員昭順：可不可以再短一點？

主席：越快越好，兩個禮拜內。

黃委員昭順：兩個禮拜可不可以？就算加班也要做。

葉委員宜津：黃委員，我覺得一個月內，周延一點比送得快好。

黃委員昭順：萬一來不及呢？

主席：他們會儘量快一點啦，「審核」去掉就好了。

黃委員昭順：我是怕我們比香港的動作慢，所以我希望如果兩個禮拜可以，我們當然要求兩個禮拜啊！

葉委員宜津：兩個禮拜可不可以？

李委員昆澤：黃委員的意思不是說一個月拿到，是說兩個禮拜內可不可以？

黃委員昭順：對，總統還要公告啊！

在場人員：兩個禮拜來不及。

葉委員宜津：催一下啦。

黃委員昭順：你們就算加班也要做啊。

祁司長文中：不是我們加班的問題，我們交通部沒有問題，我們早就準備好等著。

葉委員宜津：誰有問題？

祁司長文中：我們要去會商相關單位。

黃委員昭順：你就把相關單位找來一起開會啊，有哪幾個人？兩個禮拜應該 O.K. 吧。

葉委員宜津：催一下啦。好啦，兩個禮拜啦。

黃委員昭順：兩個禮拜嘛，你讓我們的附帶決議是「兩週內」，你們司長又不是沒有做過，對不對？

主席：好，越快越好。附帶決議的內容改為「兩週內」，「審核」二字刪除，本案修正通過。

在場人員：另外還有兩個來不及印，我們稍微唸一下就好。

主席：附帶決議二：對於自由貿易港區之發展，交通部對於各個自由貿易港區之發展，應建立各個特色於下個會期前提出規劃報告。

在場人員：「各個」二字拿掉，改為「建立特色」就好。

葉委員宜津：O.K.

主席：台南市為農業發展區域，交通部應於半年內規畫安平港為農產品為特色之自由貿易港區。

葉委員宜津：應改為「以農產品為特色之自由貿易港區」。

主席：「為」改成「以」。

黃委員昭順：是不是應該改為農漁業？

葉委員宜津：漁業是農產品的一部分。

主席：以農產品為特色之自由貿易港。也可以啦。

在場人員：加上「評估」。

黃委員昭順：寫下去比較清楚。

葉委員宜津：好啊，我本來想漁業也是廣義的農產品。

主席：改為「自由貿易港區評估」好不好？

在場人員：「之評估」，要不要問一下葉委員？

李委員昆澤：交通部現在煩惱得睡不著了，你現在說氣氛很好，這個 LME 一出問題的話，相關人員的政治責任都必須要追究。

主席：好，附帶決議修正通過。

報告委員會，協商結論免予宣讀，授權議事人員整理作為決議列入紀錄，請問有無異議？（無）無異議，通過。

（繼續開會）

主席：報告委員會，委員李鴻鈞所提書面意見列入紀錄，刊登公報。

李委員鴻鈞書面意見：

一、今天審查的是自由貿易港區設置管理條例部分修正條文，共計修正該條例第 7、9、21、24、29、31、36、44 等 8 條條文。主要因應目前全國 5 處海港 1 處空港，前者業已於 101 年 3 月公司化成立台灣港務股份公司，後者也已於 99 年 11 月成立桃園機場股份公司，因此，相關法令中公權力的行使與營利私經濟的範疇應該切開，相關的條文用語也需一併修正。

二、其中條文用語修正包括增列自由港區字眼、因應政企分離改制業務的切割、申請或廢止的相關程序明文化等，這部分本席無意見！

三、另外，本次條例修正的重點，即條例 29 條規定修正，主要目的在於推動高雄港成為 LME 遞交港，以吸引國際金屬期貨商品透過我國自由港區儲轉，提升高雄港區域轉運中心的地位，並且高雄港一旦成為物流配送港，將可吸引國際金屬期貨商品透過自由港區儲轉，配銷至大陸市場等地，提升我國港口區預轉樞紐地位，並可增加南部就業機會，吸引國外物流業者投資。

四、尤其現在兩岸市場活絡，中國大陸又是非鐵金屬的全球最大需求者，而高雄港因為地理位置，鄰近大陸，因此，高雄港如果成為 LME 遞交港，將成為繼新加坡、南韓、以及馬來西亞之後的第 4 個，雖然可能損失營所稅等收入，可是，在轉口貨櫃第 1 年即可增加 33 萬公噸、以及相關產業的帶動之下，營運的第 1 年，即可獲利 744 萬元，逐年增高到第 5 年的 3,461 萬元，對國家財政收入有正面助益。

五、其實，早在民國 98 年 8 月 31 日交通部就已經提出這個構想，但很可惜的，我們行政機關的效率實在是令人不敢恭維，遲至今年 10 月行政院院會才決議通過，這實在是很荒唐！

六、部長，過去的就讓它過去，但現在又面臨一個更困難的課題，那就是香港交易所於今年 6 月 15 日宣布以 13.88 億英鎊（646.96 億新臺幣），併購 LME 之後，英國法院和英國金管局也將在年底前，陸續審批、同意該項交易。

七、部長，一旦港交所完成併購 LME，未來高雄港即使提出申請，也不見得獲得通過，再者，中國大陸一定也會嘗試快速成為 LME 遞交港，屆時，高雄港轉口貨櫃樞紐的優勢將消失，即使有幸成為 LME 遞交港，效益也將大打折扣。怎麼辦？我們有沒有什麼因應措施？本來好好的一場局，早在三年前就應該通過，結果搞到現在都快變成死局，主管機關有沒有什麼積極作為？

八、部長，今天條例如果順利審查通過，那接下來我們主管機關的作法會是什麼？要怎麼去加速推動成立，避免將來港交所完成併購後的不確定風險？

主席：針對下午的會議做如下決議：一、說明及詢答完畢。二、審查行政院函請審議「自由貿易港區設置管理條例部分條文修正草案」案審查完竣，擬具審查報告，提報院會討論。三、院會討論前，毋須交由黨團協商；院會討論本案時，由本會召集委員魏明谷補充說明。四、委員於質詢中要求提供相關書面資料或未及答復部分，請交通部及相關單位儘速以書面答復。

今天會議到此結束，謝謝各位。散會。

散會（17 時 6 分）