

外貿保穩 江蘇推 12 條措施強化跨境電商出口

中共修訂船舶船員新冠肺炎疫情防控工作指南

記者李錫銘／台北報導

中共海軍局修訂《船舶船員新冠肺炎疫情防控工作指南》。

中共海軍局通知指出，為貫徹中共中央、國務院關於做好新冠肺炎疫情防控工作決策部署，落實《新型冠狀病毒肺炎防控方案》（第九版）要求，持續強化對船舶船員疫情防控工作指導，該局對《船舶船員新冠肺炎疫情防控工作指南（2020）》進行修訂，主要修訂內容如下：

- 一、按照最新要求，對國際航行船舶船員換班前後的健康監測時間進行優化。將換班上船船員登船前和登船後的健康監測時間以及換班下船船員離船前在船監測時間由十四天調整為三天，並應與第三天開展核酸檢測（採集口咽拭子）。
- 二、優化調整客運船舶防控措施，刪除分區分級管控要求。客運船舶按照最新版《新型冠狀病毒肺炎防控方案》的相關要求執行。客船乘客七天內不應有中、高風險區旅居史，七天內有中高風險區所屬（市、區、旗）其他地區（低風險地區）旅居史的人員，登輪應當提供近三天內兩次核酸檢測陰性證明。
- 三、根據《關於調整國際轉國內航行船舶疫情防控工作有關事項的通知》要求，對擬轉入國內航線運
- 四、優化調整客運船舶防控措施，刪除分區分級管控要求。客運船舶按照最新版《新型冠狀病毒肺炎防控方案》的相關要求執行。客船乘客七天內不應有中、高風險區旅居史，七天內有中高風險區所屬（市、區、旗）其他地區（低風險地區）旅居史的人員，登輪應當提供近三天內兩次核酸檢測陰性證明。
- 五、增加疫情資訊和政策諮詢方式。各地換班政策可登錄中共海軍局官方網站「各地國際航行船舶船員換班政策」專欄查詢。國際航線船舶船員換班問題可撥打交通運輸部船員換班工作專班電話。

海攬公會研討剖析稅務CFC新制逾期帳款催收法律作為

記者李錫銘／台北報導

江蘇省當局推出十二條措施推動外貿保穩提質，江蘇省人民政府近日發佈消息稱，省政府辦公廳提出的《關於推動外貿保穩提質的若干措施》，從推動外貿領域保通保暢、幫助外貿企業拓市場、穩定外貿產業鏈供應、加大財稅金融支持力度四個方面提出十二條舉措強化跨境電商出口。

江蘇省府稱，該省是經濟大省也是外貿大省，對中國大陸經濟增長貢獻率超過10%，外貿依存度長期保持在5%以上，穩外貿工作對於穩定宏觀經濟意義重大。今年上半年江蘇外貿進出口穩中提質，一至六月累計進出口2635億元人民幣，比去年同期增長10%。

江蘇省商務廳表示，當前全球通膨高企、烏克蘭危機持續、人民幣匯率寬幅波動等因素加劇外貿不確定性、不穩定性，企業仍面臨訂單不足、物流不暢、綜合成本上升等諸多困難，下半年外貿穩增長壓力依然較大。前述措施兼顧穩促、強化重點

外經貿企業服務，全力保障生產、物流、用工、經貿人員往來等，確保外貿產業鏈供應暢通穩定；加大產業鏈龍頭企業和關鍵環節承保力度，適當擴大跨境人民幣結算優質可信企業名單，對出口退稅信用好的企業階段性實施三個工作內退稅到位。措施從暢通物流、線下線上結合開拓國際市場、加大信保信貸支持、提升匯率風險管理能力等方面提出政策舉措，穩定外貿基本盤。同時著眼長遠制定創新舉措，加大對跨境電商、市場採購貿易、保稅維修等新業態、新模式的支撐力度，促進外貿加快轉型升級，實現高品質發展。在加快跨境電商發展方面，所指措施提出推進跨境電商企業品牌化發展，研究將跨境電商品牌納入江蘇重點培育和發展的國際知名品牌；落實跨境電商出口海外倉出口退稅相關舉措，進一步加快出口退稅進度，提升跨境電商出口退稅便利化水準；支持符合條件的跨境電商相關企業申報高新技術企業。

記者陳瓊如／台北報導

台北市海運承攬運送公會為配合國際反避稅趨勢，與所得稅法相關之受控外國公司制度(Contra Foreign Company, CFC)，即將在明年1月1日正式實施，為增進會員公司了解，昨(二十八)日特於政大企中心會議室舉行「稅務CFC新制解析及逾期帳款催收之法律作為」研討會(見圖)，由理事長陳木枝及法規組召集人葉建明、副召集人吳俊澤主持，本會中也邀請到KPMG安侯建業聯合會計師事務所稅務投資部會計師洪銘鴻、針對稅務CFC新制解析，安侯法律事務所執行顧問翁士傑律師、葉庭維律師主講逾期帳款催收之法律作為，業者參與踴躍，共計有一百二十多人與會。

理事長陳木枝在致詞時表示，本次研討會議題有關公司未來，因此這次參加的大部份都是負責人及財會人員，來了解稅制變革，另外也對客戶帳款月結開票延遲倒帳卡住研討解決辦法。法規組召集人葉建明表示，業者努力賺的錢能否進口袋，牽涉到兩件事稅及帳，繳稅就是貢獻國家稅收，如果帳款被賴帳，錢也無法進口袋，因此如何節稅及帳款催收很重要。

洪銘鴻會計師表示，營利事業認列CFC虧損扣除，基於租稅公平，CFC之盈餘予以課稅，其有虧損亦得予減除。自符合CFC當年度起，營利事業依規定提示經會計師查核簽證之CFC財務報表或其他文件，並依營利事業認列受控外國企業所得適用辦法第5條第5項規定計算CFC各期虧損，依規定格式填報及經該營利事業所在稽徵機關核定者，始得於各期虧損發生年度之次年度起3年內，依序自該CFC當年度盈餘中扣除。個別CFC之虧損僅得扣除同一CFC之盈餘，非同CFC之虧損不得自其盈餘扣除。

安侯法律事務所執行顧問翁士傑律師、葉庭維律師談到應收帳款成功的三個步驟，包括交易前：檢驗及調查交易對象，簽約前：請律師協助擬約以及談判，出貨前：確保有設立擔保、遞延付款；行使你的優勢權利，訴訟期間：把握和解機會，買方破產：採取積極行動，應收帳款轉為呆帳：確保採取所有必要行動。



星港上半年船用燃油銷量低硫燃油佔近五成

記者李錫銘／台北報導

新加坡港航局(MPA)統計，今年上半年星港船用燃油銷量為2291.71萬噸，比去年同期減少9.3%，往年向居首位的MFO380僅佔575.55萬噸，佔比由去年的六、七成降至25.1%，而低硫的LSFO380則佔1119.19萬噸，雖亦呈減少11.8%，但仍佔總銷量的48.8%居多。

統計指出，星港船用燃油銷量在2017年達到高峰首破五千萬噸，其中MFO380佔74.7%扮演主流角色，次(2018)年降至63%，隨著國際公約與環保規範，去年已降至24.3%。

MPA：去碳化是海運業首要目標 氫能源乃重要關鍵

記者李錫銘／台北報導

新加坡港航局(MPA)指出，氫能源是海運業去碳化的關鍵。MPA表示，去碳化是海運業優先處理事項，該局正探討包括未來潛在的船用燃料、新添船舶燃油標準及基礎建設等領域，並確保海運業準備好採用多種燃料轉需求。預計氫氣在2025年後能協助海運業去碳化，並率先部署在港口及較短航程上，目前氫及乙醇等兩項氫氣載體的潛能最大。

依據MPA日前公佈的「2050年新加坡海運業去碳化藍圖」的目標之一，是確保2050年所有運輸船改用電力或淨零燃料，該局不傾向於任何一種燃料，但預期中長期氫及氨載體將能為國際運輸去碳化扮演重要角色，包括氫及電制甲醇(e-methanol)。該局引述業界研究指出，由於缺乏成熟的電解系統、安全儲存暨處理方法及氫的低能量密度等因素，海運業大規模使用氫氣仍有局限。倘使用燃料電池，綠色氫氣是目前唯一能實現船舶零排放的方法，但目前海運業並未廣泛使用氫燃料電池或以氫作為燃料的內燃式引擎。

另據新加坡南洋大學海運能源暨永續發展卓越中心指出，目前氫、甲醇及生物燃料皆是海運業綠色燃料的先導原料，但各有其局限，例如，氨是有毒化合物，須謹慎處理，並進行風險評估及規劃。新加坡作為全球頂尖國際航運及轉運中心，港口須能滿足不同船隻需求，不可能僅供應一種燃料，因此須保持靈活，容納各種類型、大小及技術的船隻，是挑戰亦是商機。

目前新加坡海運局正與業界密切合作強化研發及創新能力，包括在2025年底前與馬來西亞國際船運公司(MISC Berhad)及三星重工等業者合作興建全球首個氫燃料油輪；泰國油氣財團PTTEP及法國液化空氣公司 Air Liquide 等六家能源業者，亦正探討設立亞洲首個可將捕捉的生物源二氧化碳轉化為綠色電子甲醇工廠，預計於今年(2022)年底前完成可行性研究後，在新加坡成立試驗廠。