

行政院所屬各機關因公出國報告書

(出國類別：考察)

新加坡、香港自由貿易港區考察報告

出國人員職稱及姓名：

經建會法協中心副主任	張新永
財政部關稅總局副處長	張廷駿
經濟部加工區管理處專門委員	張天明
行政院胡政務委員辦公室諮議	呂貞慧
交通部航政司科長	陳進生
財政部關政司科長	羅威麟
經建會法協中心組長	饒智平
經建會法協中心副研究員	姜誌貞

出國地區：新加坡、香港

出國期間：九十二年十月十九日至二十四日

報告日期：九十二年十二月三十日

E0/
CO9204462

行政院所屬各機關出國報告提要

出國報告名稱：新加坡、香港自由貿易區考察報告

頁數： 含附件：是 否

出國計畫主辦機關/聯絡人/電話

經建會法協中心 姜誌貞 (02) 25087934

出國人員/服務機關/單位/職稱/電話

張新永	經建會	法協中心	副主任	(02) 25087920
張廷駿	財政部	關稅總局	副處長	(02)25505500#2502
張天明	經濟部	加工出口區管理處	專門委員	(07) 3612741
呂貞慧	行政院		諮議	(02) 33566550
陳進生	交通部	航政司	科長	(02) 23492337
羅威麟	財政部	關政司	科長	(02) 23228230
饒智平	經建會	法協中心	組長	(02) 25087931
姜誌貞	經建會	法協中心	副研究員	(02) 25087934

出國類別：1 考察 2 進修 3 研究 4 實習 5 其他

出國期間：九十二年十月十九日至二十四日

出國地區：新加坡、香港

報告日期：九十二年十二月三十日

分類號/目：

關鍵詞：自由貿易港區 (Free Port)、貿易網路 (TradeNet) 海港
網路 (PortNet)、貨物通關許可證 (Cargo Clearance Permit
簡稱 CCP)、貿易通網路 (TradeLink)

內容摘要：

新加坡、香港之自由貿易港區成功經驗，獲得舉世極高評價，頗值學習，鑑於自由貿易港區之規劃在我國乃屬創舉，為瞭解先進國家自由貿易港區之國際海、空港規劃、通關制度、資訊傳輸及相關實務運作情形，以為我國推動參考，故有新加坡及香港考察之行。

行政院所屬各機關出國報告分工表

目錄

壹、緣起.....	4
貳、出國考察依據.....	5
參、出國考察人員.....	5
肆、考察時間、地點及行程.....	6
伍、考察事項紀要.....	8
一、新加坡、香港自由貿易港(區)之規劃與特色.....	8
二、自由貿易港區及海空港貨運中心之營運管理.....	15
三、貿易及關務網路資訊平台.....	26
四、新加坡海自由貿易港之貨物通關及控管實務.....	31
五、香港海空運之貨物通關及控管實務.....	48
陸、心得與建議.....	55
柒、附件.....	62

壹、緣起

為延續全球運籌計畫所建立成果，行政院於 91 年 5 月核定之「挑戰 2008 國家發展重點計畫」中推動「營運總部計畫」，採取以完整的軟、硬體構面強化台灣產業經營環境，提供整合性的作業平台，有效率的處理物流及資訊流等介面問題之策略，期達成使台灣成為台商及跨國企業設置區域營運總部的最佳地區之目標，營運總部計畫內容包括：規劃自由貿易港區；以全套的租稅行政措施，協助企業籌設營運總部；建設北、中、南三大海空聯港，整合海空運，以配合複合性運輸之需求；簡化各項通關貿易文件與作業，使通關無障礙；產業全球運籌電子化，使供應鏈管理更具效率等五項子計畫。

臺灣地理處於歐美與亞太地區連接之橋樑地位，具有海、空轉運便利之優勢，與新加坡、香港及上海等重要鄰近港口相較，臺灣與亞太地區主要港口及西太平洋主要城市間之平均航行時間最短，且有高科技產業技術與研發能力，規劃推動自由港區，當可善用我們的優勢，創造物流轉運及高附加價值加工製造之利基，充分提升臺灣之國際競爭力，實現全球運籌中心之政策目標。

目前世界上有六百多個自由貿易港，遠自荷蘭、美國、杜拜，乃至鄰近之新加坡、香港、大陸、日本、韓國及菲律賓，都有自由貿易港或類似之貿易經濟區，且皆成為主導國際間貿易之樞紐及集散、交易中心，此一凸顯了他國實施自由貿易港之成效，以及我國推動自由貿易港制度之迫切性。

鑑於自由貿易港為國外所先實施之制度，我國規劃設計時應先參酌國外之經驗與發展優點，包括自由貿易港之形成、法制建立、劃設程序、經營管理模式、產業引進、通關方式、商品流通、稅務負擔與優惠措施、以

及招商作為等，以瞭解各國發展之共同或獨有之特色；惟因各國原所採行之國際貿易法制頗為不同，並難以直接援引為我國建立相關法制之用。

我國「自由貿易港區設置管理條例」於九十二年七月二十三日經總統公布施行，為自由貿易港區之成立建立了法制基礎；接下來進入申設及經營管理階段，實有必要參考國外先進國家發展經驗，因此，由本會邀集財政部、交通部及經濟部等相關部會代表赴新加坡及香港參訪，以為後續自由港區設置、營運及管理之參考。

此次考察承蒙 UPS 亞洲太平洋區域經理 Joyce Shen 之悉心安排與居間聯繫、總監 Sunny Chia、總監 Gary Wu、K. K. Liang 以及 Sunny Wang 之大力協助，獲得新加坡港務集團公司（PSA）、新加坡海關（CED；海運及空運）、UPS Singapore、長榮海運新加坡公司及香港海關、香港空運貨站有限公司、環球貨櫃碼頭香港有限公司等單位盛情接待；另如我國駐新加坡代表處經濟組曾寶郎秘書、遠東貿易服務中心駐香港辦事處陳文斌主任、陳榮昌君亦陪同參訪，行程相當緊湊，除進行簡報、討論外，並安排實地參觀通關作業及各項設施。

貳、出國考察依據

本次出國考察係依據行政院九十二年九月十五日院臺經字第 0 九二 0 0 五 0 三 0 二號函（如附件一）辦理。

參、出國考察人員

本次出國考察由本會財經法制協調服務中心張副主任新永擔任領隊，參與成員包括自由貿易港區之政策指導單位、規劃單位、營運管理單位等共計八人，考察人員名單如表一所示。

表一、新加坡、香港自由貿易港區考察計畫成員名單

姓名	職稱	服務單位	電子郵址/聯絡電話/辦公地址
張新永	副主任	行政院經建會財經 法制協調服務中心	davidchang@cepd.gov.tw 02-25087920 台北市松江路 85 巷 9 號
張廷駿	副處長	財政部關稅總局	c0528@webmail.dgoc.gov.tw 02-25505500*2502 台北市塔城街 13 號
張天明	專門委 員	經濟部加工出口區 管理處	tmchang@epza.gov.tw 07-3612741 高雄市楠梓區加昌路 600 號
呂貞慧	諮議	行政院胡政務委員 辦公室	rio@ey.gov.tw 02-33566550 台北市忠孝東路一段 1 號
陳進生	科長	交通部航政司	js_chen@motc.gov.tw 02-23492337 台北市長沙街一段 2 號 305 室
羅威麟	科長	財政部關政司	wlluo@mail.mof.gov.tw 02-23228230 台北市愛國西路 2 號
饒智平	組長	行政院經建會財經 法制協調服務中心	horacejao@cepd.gov.tw 02-25087931 台北市松江路 85 巷 9 號
姜誌貞	副研究 員	行政院經建會財經 法制協調服務中心	joanne@cepd.gov.tw 02-25087934 台北市松江路 85 巷 9 號

肆、考察時間、地點及行程

本次考察於九十二年十月十九日出發前往新加坡、十月二十二日由新加坡轉抵香港、十月二十四日由香港返國，共計五天行程，考察時間、地點及行程內容，如表二說明。

表二、考察時間、地點及行程

日期	時間	行程內容
10/19 (日)	14:35- 19:05	台北⇒新加坡
10/20 (一)	09:00- 10:00	拜訪新加坡海關(Singapore Customs) Overview of Singapore TradeNet System and other Facilitative Measures (Mr. Mok Hei Chee, Deputy Director-General, Singapore Customs)
	10:45- 11:45	拜訪 Crimson Logic 公司 Overview of TradeNet's infrastructure and how does it support the single window government (Ms Tan Geok Hoon, VP Crimson Logic)
	14:00- 15:50	考察樟宜機場航空貨運中心海關管制站(by ICA) Briefing and Overview of Customs Clearance Procedures in Airport FTZ By ICA (Mr. Eric Chua – Commander / Mr. Lim Guan Cheong-Deputy Commander Air cargo) Site visit on Customs check-point for airfreight and express cargo clearance
	16:00- 17:30	拜訪 UPS Singapore Hub (including presentation by Zulkifle Jamal – Brkg mgr)
10/21 (二)	09:00- 10:00	考察 ICA(Immigration & Checkpoints Authority) 海港署(Ports Command) Briefing and Overview of Customs Clearance Procedures in Seaport FTZ by ICA (Mr. Foo Sack Jee – Commander Ports)
	10:30- 12:20	參訪 Brani 碼頭門禁管制中心/ by ICA、 Tanjong Pagar Wharves 掃瞄運作/ by ICA Visit to ICA Scanning unit at Tanjong Pagar Wharves and Brani Gate for onsite briefing on Customs Clearance by ICA

日期	時間	行程內容
	14:30	拜訪新加坡港務集團公司 (PSA) Briefing and overview of Port Activities by PSA Corporate Communications (Mrs. Diana Yeo, Deputy General Manager, PR Services)
	15:15- 16:00	港區參觀(port tour) / by PSA Depart for Port tour including Keppel Districtpark (物流分銷園區), Tanjong Pagar and Brani Terminal
10/22 (三)	10:00	參訪長榮海運新加坡公司(Mr.Adam Lu, President)
	17:10- 21:05	華航 CI666 新加坡⇨香港
10/23 (四)	09:00	考察赤鱗角機場香港航空貨運站有限公司 Visit HACTL to understand the operation of CLK airport, ground and air transportation arrangement and warehouse operation
	10:45- 11:30	拜訪赤鱗角機場海關 Courtesy visit to CLK Airport Customs and Excise Department (Mr. Ronny Ng)
	14:30- 17:00	參訪香港貿易通公司 (TradeLink) Overview on TradeLink's current business operations (Mr. Herbert Chau, Manager, Major Accounts)
10/24 (五)	10:00	拜訪環球貨櫃公司、Asia Vision Overview the sea cargo tracking system
	16:30- 18:00	華航 CI610 香港⇨台北

伍、考察事項紀要

一、新加坡、香港自由貿易港(區)之規劃與特色

本次考察新加坡及香港自由貿易港區，其規劃與特色分述如下：

(一) 新加坡

- 1、 特色：新加坡位居麻六甲海峽的要衝，鎖控東南亞海運航線，並擁有深水港，貨物經巴拿馬運河之海運運輸路線，以新加坡港口之操作效率最具有競爭力。新加坡自由貿易港區成立於 1969 年，其目的係為促進自由轉口貿易，減少海關管制，所有由海運進口之物品，必須卸貨及存放在自由貿易區。新加坡共設置有五個自由貿易區，四個海港自由貿易區（三巴旺 Sembawang、峇巴 Kepple、巴西班加 Pasir Panjang、裕廊 Jurong 自由貿易區），和一個空港貨運(樟宜自由貿易區)，其中三巴旺及巴西班加為散雜貨港，總共有四個貨櫃碼頭及二個散雜貨碼頭。(配置圖如附件二)
- 2、 規劃原則：新加坡自由貿易區規劃均毗連海港或空港，連接至鄰近物流園區，亦以專用道路連接，路程約 3 分鐘，一出檢查哨即直接進入物流專區，動線掌握良好。自由貿易區圍牆以九尺高鐵絲網，最上層有 Y 字形鐵刺，下面一尺為水泥牆基座。管制哨均配置有監視器、感應器及大型掃描器，可直接掃描貨櫃內容，及檢查人、貨進出。
- 3、 海關管制：自由貿易港區貨物不受海關管制部分，可直接卸貨進入自由貿易區，區內可從事貨物轉包、整理與重新包裝、重貼標籤。另外在自由貿易區內改造或更換部分物品，必須進入海關管制區者，則必須獲得海關批准。
- 4、 不可置放於區內貨品：酒類、香煙類及其他煙品，其餘貨品最多只能存放 30 天，實務上因土地及倉庫租金貴不可能放置太久。
- 5、 租稅制度：除像一般國家有保稅倉庫制度外，新加坡另設計有自由貿易區與主要出口計畫等特殊租稅優惠措施，以提供國內外進

口貿易商，暫時免繳 GST 與關稅之租稅負擔。新加坡僅酒類、香煙類、汽油及汽車須繳付關稅，其餘貨品均免關稅。租稅減免方面，僅減免貨物之關稅，其餘如機械設備之消費稅 4% 及所得稅均須繳納，僅在 OSQ 區域可享所得稅減免優惠。在自由貿易區內消費稅及入口關稅暫緩執行，貨物獲准轉入海關管制區前須繳付關稅，使用於自由貿易區內的貨物均須繳稅。貿易商可將貨品在自由貿易區內儲存、重新包裝再出口，而無須任何稅賦負擔，對新加坡港埠競爭力有相當大的幫助。

- 6、免費倉儲：新加坡自由貿易區促進了倉儲貿易和轉口貿易的發展，他們為傳統的貨櫃進出口貨物提供三天的免費倉儲，並且為轉口或再出口貨物提供九天的免費存儲，貨物在 Terminal 不能存放超過 28 天，否則 PSA 會逕為拍賣該貨物。在自由貿易區內，新加坡港務公司(PSA)能夠提供兩百多萬平方米的封閉和露天儲存場所。在區外，PSA 有四十二萬平方米的封閉儲運貨棧。特殊規定申報關稅的貨物允許進口暫不繳稅，條件是從進口時起算三個月內必須再出口。假如貨物在指定期限內沒有再出口，則照常納稅。這項措施被引伸到包括為貿易展覽、時裝展示而進口的需納稅產品。
- 7、電腦文件通關管制：新加坡之貿易審批程序非常快速與便捷，貿易商只要填一張電子表格，這份資料 100% 以電子傳送到貿易發展局 24 小時開放的大型電腦上，再以電子化資料轉傳 18 個政府貿易審核機關，原則上，海關可在 5 分鐘內批准，95% 的貨物必須在 8 分鐘內處理完畢，貿易商可以在 10 分鐘即拿到許可證書。據貿易商估計，電子化流程所節省之文件與時間，一年可達 10 億美元之數。

- 8、貨物管制：出入口貨物必須在自由貿易區邊界關卡進行通關檢查，出入口關卡由移民與關卡局管理，新加坡政府於 2003 年 4 月 1 日整併海關及移民署，成立 ICA 移民關卡局，主要基於人貨合一，不宜分開管理，俾利檢查。檢查程序可由貨物通關系統控管，卡車司機將貨物及許可證提呈入口檢查處，首先掃描許可證條碼，電腦系統自動審核通關許可證（電腦系統會自動判別貨物種類、來自哪一個國家，該國家有無生產該貨品，有無逃漏稅紀錄、貨品數量與品目與進口許可及轉運許可是否吻合），自動提供預先通關決定，如須檢查則由紅色通道進入停靠，並檢查貨物，檢查哨一天四班 24 小時作業；無須檢查則由綠色通道進入，通關程序完成，私家車及空車亦由綠色通道進出，僅每日抽驗 3 至 4 輛。（流程如附件二）
- 9、貨櫃通關程序：以往做法每一貨櫃出區前，均須加裝封條（不另收費），並由港務局（PSA）契約車隊運送，以確保貨櫃在區與區之間，不會被打開，現在則以第 10 點中所述之管制方式控管，以新加坡海關自行開發之裝置於貨櫃拖車後下方的抑制器（Restrainer Bars）作為管控工具，其作用係應用貨櫃重量使抑制器自動卡鎖住，除非移開貨櫃無法扳開該抑制器。
- 10、自由貿易港區之貨櫃轉移管制：由新加坡坡港務集團公司（PSA）透過電子方式向新加坡海關遞送許可，必須獲得新加坡海關允許，重點為人貨均須注意走私、貨櫃如遺失必須賠錢，上開及側開之貨櫃均不准使用，相關限制如下：
 - （1）無須封條
 - （2）必須在 60 分鐘內抵達另一自由貿易區，由 PSA 支付轉運運費，每趟 50 新加坡幣（S\$1:NT\$20）。

(3) 以 GPS 衛星定位系統追蹤控管。

(4) 以裝置於貨櫃拖車後下方的抑制器 (Restrainer Bars) 作為管
控工具。

(5) 以 Paging Alert/Discrepancy Report 管控。

11、組織變革：新加坡政府因應安全的考量，及提高貿易效率，於 2003 年 4 月 1 日將原屬財政部之關稅局 (Customs and Excise Department, CED) 中約 1000 人與移民署 (Singapore Immigration and Registration, SIR)，於內政部下成立移民關卡局 (Immigration and Checkpoint Authority, ICA)，負責於國境關卡確保人員、貨物及運輸工具移動之合法與安全。而原關稅局其餘約 400 人與國際企業發展局 (International Enterprise Singapore, IE Singapore) 中主管貿易設施及統計兩個部門合併為新加坡海關 (Singapore Customs, SC)，專責通關與貿易相關事務。

(二) 香港

- 1、香港特色：處於通往中國內地大門的有利位置，又位於連接亞洲與歐洲之間時差的國際時區。這兩個因素鞏固了香港作為世界貿易、金融、商業和通訊中心的地位。
- 2、香港是個自由港，擁有天然港灣，為國際貿易的轉運點，經濟高度開放，為聞名之國際金融中心，天然資源與台灣一樣皆是缺乏，大部份仰賴進口，進口一些原料及半成品。與新加坡相同，僅酒類、香煙類、汽油及汽車須繳付關稅，其餘貨品均免關稅。
- 3、在大陸「對外開放」政策後，即成為大陸對外交流的橋樑，香港是東亞最主要的貿易及金融中心，在東亞的銀行業、投資事業、海運業、傳播業等皆扮演著很重要的角色。

- 4、香港是一個高度國際化的城市，具有便利的營商環境、法治體制、自由貿易制度、自由的資訊流通、公平開放的競爭、發展完備的金融網絡、一流的運輸及通訊基建網絡、先進的支援服務，以及高教育水平的工作人口與高效率和積極進取的企業家。
- 5、以吞吐量計算，香港的貨櫃港是全球最繁忙的貨櫃港；以乘客量和國際貨物處理量計算，香港的機場是世界最繁忙的機場之一；以對外銀行交易量計算，香港是世界第十大銀行中心；以成交額計算，香港是第七大外匯交易市場；以資本市值計算，香港的股票市場是亞洲第二大市場。
- 6、香港海關申報流程：香港貨物可先行通關，於 14 內再行申報進出口，海關藉由 TradeLink 及 COSAC 系統相互勾稽所統計之資料，如勾稽資料不符，每一貨運罰 HK\$200 元。海關建立 TradeLink 系統、Airline Forwarder 經由自行建立之 COSAC 系統向海關申報，資料如符合即放行，同意進出口；Shipper 則經由 TradeLink 於 14 內申報進出口。主因香港係一自由港，僅四項目須課關稅，管制單純。(流程圖如附件四)
- 7、貿易通 (獨家為政府提供與貿易有關的電子數據聯通交易服務的公司) 亦與台灣的關貿網絡股份有限公司、新加坡的新加坡網絡服務有限公司、韓國的 KINET 和中國國際電子商務中心組成泛亞電子商務聯盟，並簽署諒解備忘錄。通過這份備忘錄，各方相互承認和核證對方就互換電子文件所發出的數碼證書，有助促進電子商務的發展。
- 8、香港在世界上物流業之發展佔有舉足輕重之地位。香港稅制特色彙總如下：
 - (1) 不論是否具居民身分，只就香港來源及產生之所得課稅。

- (2) 沒有營業稅、增值稅、銷售稅或其他類似之稅制。
- (3) 一般貨物不課徵關稅。
- (4) 香港本身就是一個自由港區，無任何稅賦障礙。
- (5) 香港政府與貨櫃公司如環球貨櫃碼頭香港有限公司 (CSX World Terminals Kong Kong Ltd.) 簽定 50 年 BOT 合約。機場管理者則與貨運業者如香港空運貨站有限公司 (Hactl—Hong Kong Air Cargo Terminals Limited) 簽定 20 年 BOT 特許經營合約。機場管理者僅興建跑道，不投資貨運站，貨運站由專業業者提需求，自行興建，以利其管理貨運；期滿地上物歸政府所有。

9、簽定合作備用錄：香港海關允許由業者提出合作計劃，只要以 Internet 連線，配置監視器可以監控，有 GPS 衛星定位系統及電子鎖作為安全保證，雙方即可簽定 MOU 合作備用錄後施行，如發現有違法逃稅行為，於三個月前通知撤銷合作備用錄。此方式通用於大陸與香港邊界貨運往來地區，目前有 Hactl 及 Fedex 適用，2004 年 DHL 會加入適用。貨運由香港運至大陸，由香港海關檢查，運至大陸無須再次檢查。

10、香港海關係隸屬於財政司下的法定機構，主要負責執行應課稅品之稅收、貨品查驗及防止及偵緝私運之法定工作。2002 年 7 月，香港海關進行重大的架構重組，按職能再組合各部門的工作，並成立情報及調查處，以加強在海關行動中使用情報及風險管理。海關現設有五個分處分述如下：

- (1) 行政及稅務處：負責財經事務及庫務局管轄範圍內有關應課稅品的事宜，亦負責海關部隊的整體人事管理及一般行政工作，包括策劃及管理中央資源及部門設施。

- (2) 邊境及港口處：負責保安局管轄範圍內與所有出入境管制站海關管制和便利貿易職能有關的事宜，特別負責清關，以及偵查、防止和堵截走私活動的工作。
- (3) 情報及調查處：負責保安局管轄範圍內有關毒品調查的事宜、工商及科技局管轄範圍內有關保護知識產權的事宜，以及財經事務及庫務局管轄範圍內有關保障應課稅品稅收的事宜。該處亦負責制訂政策和策略，進一步推廣在海關行動中使用情報和風險管理。
- (4) 貿易管制處：負責工商及科技局管轄範圍內有關貿易管制的事宜、經濟發展及勞工局管轄範圍內有關保障消費者的事宜，以及貿易管制主任職系的整體人事管理工作。
- (5) 文職行政處：行政主任(海關政務秘書)掌管，負責有關內務行政、財務管理、內部核數及資訊科技發展的所有事宜。

除了上述五個分處外，香港海關還設有兩支隊伍和一個課別，分別為視察隊、管理支援隊和投訴調查課，由海關副關長直接管轄。

二、自由貿易港區及海空港之營運管理

(一) 新加坡

- 1、長久以來，其政府致力於建設為亞洲的觀光、商務、金融中心。共有三巴旺自由貿易港區、裕廊自由貿易港區、巴西班加自由貿易港區、炭巴自由貿易港區及樟宜自由貿易港區等五個自由貿易港區。另外結合外圍 20 餘座私營國際物流園區，每年創造 6、7 百億美元的附加價值。1985 年，在空側及陸側交接 78 公頃地帶，成立 24 小時運作的空運自由貿易區。2002 年 10 月更發展至第三

方運籌 (Third Party Logistics; 3PL) 進駐新設置的機場運籌園區，並擁有世界最繁忙的港口和一座可供 50 多家國際航空公司客機起落、每年約 1100 萬乘客進出的樟宜國際機場。新國政府正朝著運籌與供應鏈管理中心的方向進行。

- 2、新加坡海事港務局 (其前身為新加坡港務局 (Port of Singapore Authority, PSA) 為新加坡交通部所屬的法定機構。新加坡原在交通部下設置若干專業委員會、職能局和專業局，與航運關係密切的有海事局、海事委員會和港務局等。其中海事局負責船舶的登記註冊、航行安全和防止船舶污染環境；國家海事委員會則管理船員的錄用、福利和培訓。1996 年以前新加坡港務局實行政企合一，原先之港務局既行使部分管理職能，又直接經營港口裝卸倉儲等業務。港務局由董事會領導下的局長負責執行各項法定工作。董事會由相關部會首長的秘書和工會、海關、海軍部、航運公司及單位派員組成，港務局重大問題由董事會決定。港務局之下設 8 個署，其中海事署執行行政管理職能，海事署內設港務局監督海事船舶、消防等部門，及商務、港務、通訊以財務等署負責港口的經營和生產服務。1996 年 1 月新加坡進行體制改革，實行政企分離的管理體制，將原港務局執行行政管理的部門和人員與交通部的海事局和海事委員會合併，組成新加坡海事港務局 (Marine and Port Authority, MPA)，負責新加坡的海事利益以及促使新加坡成為世界級海港和國際海事中心。而原港務局的生產、經營等部門則改組成新加坡港務公司，負責港口的經營與管理。
- 3、改制後的港務局順利於 1997 年元月完成民營化，實行股份化和私有化。1998 年 10 月更轉型成為新加坡港務公司 (PSA Corporation Limited)。由於民營化的成功，效率更為提昇，管理也更有彈性，

因此在短短 2 年內，就將港埠經驗延伸到海外十幾個據點。目前和與大陸、印尼、印度、越南、南韓，香港及義大利等國家之港口均有合作或投資的關係，真正達到國際化經營之目標。

- 4、新加坡自由貿易港區(Free Trade Zone, FTZ)又稱免稅貿易區(Tax-free trade zone)係一個國家劃定在某一特定區域內，舉凡原料、零件、半成品或成品，均可自由進出；而區內貨物可以陳列、儲存、拆裝、改裝、加貼標籤、分類或與其他貨物混合加工以便轉運出口，均無繳交關稅及保證金之適用；僅在貨物運往課稅區時，才需繳交關稅及 4% 的消費稅。一般自由貿易港區對於貨物儲存期間並無限制，因此，將自由貿易港區視為貨物轉運場所則大有人在。其制度採「境內關外」之觀念與作法，視地區發展需要，授權部長於政府公報中宣佈可成為自由貿易港區之地區，並指定政府某單位或公司作為自由貿易港區之主管或經營機關，且可任命自由貿易港區之諮詢管理委員，進而由諮詢管理委員成立諮詢管理委員會，作為經營機關諮詢機構，以為全球運籌規劃。
- 5、自由貿易港區通常係包括整個港口及其周邊地區，其周圍均與外界隔離，國外貨物運抵新加坡均應進儲自由貿易港區，區內之貨物得暫免繳納關稅及消費稅，若貨物供區內使用者則應繳稅；貨物運入課稅區則應繳交關稅及消費稅；菸、酒類僅限儲放三十天，逾期若未出口則應辦手續轉儲特許倉庫。
- 6、自由貿易港區內貨物從事下列事項，無須向海關申請：
 - (1) 國外進口貨物直接進儲自由貿易港區內。
 - (2) 區內貨物於區內從事轉倉
 - (3) 區內貨物重新包裝、分裝、改裝及重新標誌。

- 7、依據新加坡自由貿易港區法案，主管或經營機構負責提出發展該自由貿易港區之設備需求，以維持自由貿易港區之發展；自由貿易港區主管或經營機構每年並應負責向部長報告年度經營結果，以利部長彙總向國會提出報告。他如個人未經主管或經營機關核准不得進入或居住在自由貿易港區內。
- 8、新加坡轉口業務最為發達，由海、空運入境國外貨物之百分之九十以上幾乎再度復運出口至其他國家，因此新加坡實際上是國際物流之轉運樞紐。新加坡自 1996 年 9 月起，於機場及港口附近設置自由貿易港區，開放自國外進儲區內之貨物，暫免徵關稅及消費稅，並降低海關之行政干涉。
- 9、新加坡境內之自由貿易港區目前有五個，除座落於樟宜國際機場為空運貨物之自由貿易港區外，其餘四個均為海運貨物之自由貿易港區，其主管機構分別為新加坡港務集團公司（PSA）、新加坡民航局（Civil Aviation Authority Of Singapore 簡稱 CAAS）及裕廊鎮管理公司（Jurong Town Corporation），除樟宜國際機場之自由貿易港區由 CAAS 掌管及裕廊港口之自由貿易港區由裕廊鎮管理公司管理外，其餘港口之自由貿易區均由 PSA 營運管理。
- 10、自由貿易港區內之業者僅能從事分類、重貼標籤及簡單組合等行為。若業者欲從事除加工以外之製造功能，則必須將其進口之原料移運至自由貿易港區外之物流分銷園區（Distripark）或工業區內進行。目前僅 Kepple 物流分銷園區係位於區內，其他物流分銷園區有三：Pasir Panjang 物流分銷園區、Alexandra 物流分銷園區及 Tanjong Pagar 物流分銷園區均在區外，區外當屬課稅區域，因此，當原料或貨物進入物流分銷園區或工業區從事生產時，實質上已進入新加坡之課稅區域，應依法繳納進口之消費稅或關稅。

- 11、新加坡設有優惠條款，對等待復運出口 (re-export) 或轉口 (transshipment) 之貨物得有 28 天之免費儲放權益。對貨櫃之儲放亦有優惠儲放期間，這種利多足可吸引運輸業者將新加坡自由貿易港區作為轉運貨物之轉運站中心之主要原因之一。
- 12、貿易商登記與管理物流公司或貨運承攬業者若欲在樟宜機場自由貿易區內設立據點，必須符合若干條件。例如每月進、出口之貨運量各須達到 70 噸以上。另外，尚有最低資本額限制：當地公司之最低資本額限制為新幣 100,000 元；外商公司之最低資本額則為新幣 500,000 元。至於其他之自由貿易區入區經營條件，則另有其自行規定之標準。

(二) 香港

- 1、香港自由貿易區發展：香港地區包括香港島、九龍、新界、離島及海埔新生區，自殖民地時代實施自由化經濟貿易政策，已有上百餘年歷史，於 1999 年歸還大陸領土成立香港特別行政區政府管理後，更致力於發展全地區為自由貿易區。因其擁有位處亞太地區交通運輸要衝，及華南地區對外門戶，自然地理位置優越，加以全力建設海陸空運輸硬體設備與簡化貿易通關流程及關稅減免等相關配套措施，使得香港經貿量成長量快速增加，奠定成為亞太海空交通運輸、經貿、金融及運籌中心地位，並擁有東方最閃亮明珠「東方之珠」美譽。
- 2、香港自由貿易區法制：香港政府為促其成為一個自由貿易地區及港口，在其基本法中，除明訂「一國兩制」、「高度自治」和「港人治港」等重要特別行政區理念外，並規定應保持自由港地位，不課征關稅。所以並無特別制定設置自由貿易區之法令，僅對於

少部分貨物，如菸、酒、碳氫油類及甲醇等四種加以管制規範外，其他貨物並無課加關稅或特殊管制，以求達到自由貿易體制，其相關自由貿易區法令規定，如表三所示。

表三、香港自由貿易區相關法令規定

法令名稱	主要規定
香港特別行政區基本法	第 114 條規定「香港特別行政區保持自由港地位，除法律令另有規定外，不徵收關稅」。 第 108 條規定：「香港特別行政區參照原在香港實行的低稅政策，自行立法規定稅則、稅率、稅收寬免和其他稅務事項」。
進出口條例	規範對在香港輸入和輸出物品、已輸入或可能輸出物品之處理及運載，及對附帶引起或與前述事項相關事宜等應控管。
進出口（登記）規例	規範在香港進出口之貨物，除豁免報關貨物外，皆須向海關呈交進出口報關單及進出口倉單，及其相關費用等。
應課稅品條例	規範對於酒類、煙草、碳氫油、甲醇及其他物質的課稅及管制，及為酒類的某些經營的發牌和與此相關的目之規定。

3、香港自由貿易區相關管理機構：香港負責與自由貿易區相關業務有關單位分別為：「業貿易署」負責處理香港對外貿易關係、執行各項貿易政策及協議，包括簽發產地來源證和出入口貨品簽證、參與國際貿易會議及為香港工業和中小型企業提供一般性支援服務；「海關」負責執行應課稅品之稅收、貨品查驗及保障應課稅品之法定工作；「港口及航運局」負責海運港埠業務之監督管理；「民航處」負責機場業務之監督管理；至於機場港口經營方面則由民間企業承包租用及經營，政府之「港口及航運局」（附件五圖一）

及「民航處」僅扮演監督角色，此經營模式不但政府不用投資進行海空運相關軟硬體建設，亦可收取租金增裕財源，並提升經營效率。

- 4、香港海運港埠營運管理：香港位於香港島與九龍間維多利亞港，水深港闊，水域面積 5 千公頃，有 18 座碼頭，碼頭長度 6,592 公尺，水深最大負 15.5 公尺，可泊靠 150 艘萬噸船，為世界第一大貨櫃港，貨櫃作業集中在葵涌貨櫃碼頭區，主要由現代貨櫃碼頭公司（MTL）、香港國際貨櫃碼頭公司（HIT）、環球貨櫃碼頭公司（CSX）、中遠國際貨櫃碼頭公司（COSCO）等四家民營企業來經營，如附件五圖二，業者向「港口及航運局」由公開投標獲得經營權，各業間因市場競爭，均投資改善碼頭各項軟硬體設施，促使得港口建設持續發展，服務效率不斷提升。各業者採全天候 24 小時自主管理作業，並以資訊化管理系統辦理貨物的進、出口及轉口業務。
- 5、香港海運港埠營運設施：香港葵涌貨櫃港區計有 18 座貨櫃碼頭（如附件五圖三），陸域面積 122 公頃，碼頭長度約四公里，可供 12 艘船舶同時泊靠，橋式起重機有 44 部（可處理 22 排貨櫃船）、4 部門座式吊機和一部海港吊機，後線貨櫃場有 24 部軌道式門式起重機和 127 部輪胎式門式起重機，貨櫃碼頭處理能量可達約 10 萬 4 千多個貨櫃，2002 年香港之貨櫃吞吐量達到 1,860 萬個 TEU 較 2001 年上升 4.6%，目前為世界第一大貨櫃港，如表四。

表四、香港葵涌貨櫃碼頭設施配置

	香港國際 (HIT) Terminals 4,6,7	環球 (CSX)	現代 (MTL) Terminals 1,2,5,8(West)	中遠國際 (COSCO-HIT) Terminals 8 East	總計
碼頭數	10	1	5	2	18
面積 (公頃)	92	16.7	79	30	217.7
碼頭長度	2,987	305	1,822	640	5,754
碼頭水深	12.5-15.5	14.0	14-15.5	15.5	
橋式起重機	35	4	19	9	67
軌道式門式起重機	24	-	7	-	31
輪胎式門式起重機	95	8	75	32	210
物流中心面積 (平方公尺)	-	620,000	112,585	-	732,585
櫃場堆積容量	-	10,872	59,900	-	-

6、環球貨櫃碼頭香港公司：環球貨櫃碼頭香港公司成立於 1972 年，為環球貨櫃碼頭有限公司 (CSX) 旗下附屬機構，經營香港葵涌 3 號貨櫃碼頭，碼頭長度 305 公尺，面積有 16.7 公頃，內設有物流中心面積達 866,664 平方公尺，由旗下亞洲貨櫃物流中心公司所經營(ATL Logistics Center)，平均每日處理 8,000 輛車。現為全球最高生產力的貨櫃碼頭之一，提供一站式、全年不休、廿四小時的全面貨櫃碼頭服務，並提供即時設備維修保養服務，泊位每年吞吐量逾 120 萬 TEU，橋式起重機每小時平均裝卸 40 箱次，每開口平均每天處理 3,200 車架次，貨櫃車在碼頭內所需操作時間少於

30 分鐘，並可透過電子資料聯通(EDI)，能方便與船公司交換貨運資料、操作資料及財務資料。(附件五圖五、六)

- 7、中流作業：所謂中流作業指遠洋船舶進港後並不靠泊船席，而足直接繫泊在港內浮筒或碇泊位，由駁船往返靠泊於貨船與公共裝卸區碼頭間，利用裝有吊臂的駁船把碇泊船隻上的貨物運載上岸進行貨物裝卸。香港自開港以來，海上接駁之中流作業一直是港口之主要裝卸方式之一，尤其 80 年代中期以後，有鑑於葵涌碼頭供不應求之態勢，駁船業者對駁船進行了技術改善，加大船體尺寸，增加載運能量，同時提高吊竿之負荷，使中流作業之貨櫃處理量大幅提昇，香港全年的貨櫃吞吐量約有五分之一，即約 300 萬 TEU 是經由中流作業處理的。
- 8、香港國際機場營運管理：1996 年以來，香港一直是全球最繁忙的國際航空貨運中心，所處理空運貨物都是轉運貨物。在 2002 年，國際航空貨運量雖佔香港總貨運量 1%，但貨物總值卻佔外貿總值的 28.6%，約 1,160 億美元，香港國際機場 (Hong Kong International Airport) 航空貨運量連續四年高居世界榜首。目前每星期約有 3,600 架次定期客運和貨運航班，前往全球約 130 個目的地，赤臘角機場設有兩條跑道，以應付預期未來需求的增加。自 1996 年至 2001 年年底，香港國際機場的航空貨運量每年平均增長 9%，2001 年 12 月，機場增設了八個貨運停機位，以配合顯著增加的貨運量。機場啟用時設有 13 個貨運停機位，新停機位投入服務後，貨運停機位的數目增至 21 個，如附件五圖七。在管理機構方面，目前由民航處負責提供航空交通管制服務、為在香港註冊的飛機簽發證書、監管航空公司履行雙邊民用航空運輸協定，以及管制在本港

的一般民航活動，香港機場管理局（機管局）根據民航處發出的機場牌照，管理和營運香港國際機場。

- 9、香港國際機場營運設施：香港國際機場主要營運設施有，跑道（如附件五圖八）、停機坪、機場大樓、行李和貨物處理設置。跑道方面，有南、北兩條跑道，長 3800 公尺，寬 60 公尺，可以容納新一代的大型飛機升降，最大容量為每小時超過 60 架次起降；機場大樓客運廊設有 48 個停機位，設於停機坪上的停機位有 27 個，貨運停機坪的停機位則有 21 個，西北客運廊的五個停機位現已可供新一代的大型飛機停泊；行李貨物處理設施方面，設有先進行李處理系統，該行李處理系統藉由一條超過 24 公里長輸送帶處理離境、抵港和轉機行李，並利用條碼掃描器，解讀國際航空運輸協會的標準行李標籤，把行李送往目的地，可於抵港行李卸下四分鐘內或飛機著陸 20 分鐘內，便會輸送到 12 個行李認領轉盤。
- 10、香港航空貨運業務營運：香港國際機場於 1998 年 7 月 6 日遷移至香港赤臘角啟用，為了確保善用土地資源，並促使機場輔助服務及相關的貨運服務取得規模經濟的效益，機場管理局將五項航空貨運及相關業務，以專營權或特許經營權的方式批給不同營辦商。空運站業務方面（附件五圖九），係由交由香港空運貨站公司（Hactl，附件五圖十）、亞洲空運中心有限公司（AAT）等二家空運站業者經營；其中香港空運貨站公司共投資 80 億港元，興建超級一號貨站，該貨站是全球規模最大的單一航空貨運設施，總樓面面積達 27 萬平方公尺，包括貨運主樓及快遞中心。該公司所佔用地的面積約為 17 萬平方公尺，每年航空貨運吞吐能力 260 萬公噸。另外，亞洲空運中心公司（AAT）佔地 4.3 萬平方公尺，設施總樓面面積為 3 萬平方公尺，提供貨物及文件處理服務，每年能處理 42

萬公噸空運貨物，貨運設施是單層式倉庫，耗資 7.8 億港元建成，備有機械式貨物處理系統，能快捷有效運送貨物往來機場禁區與非禁區。

- 11、香港人員與車輛進出區管制作法：空運方面，以 HACTL 空運貨站為例，安全管理 HACTL 公司負責，分成一般處理區、租戶禁區及飛機停機坪區等三個管制區域，貨站出入口設有檢查站(check booth)由 HACTL 派員駐守，負責對人員及貨車進出之檢查，貨車須有貨車通行證(Track Admission Card (TAC)，才可通過檢查站，進入空運貨運站內的一般處理區內活動，要進入租戶禁區則需有 HACTL 核准特別通行證才得以進出；要進入飛機停機坪區須取得機場管理局許可才能進入；人員管制方面，係採通行證方式，人員通行證分為貨站工作人員通行證與參觀人員臨時通行證兩類，參觀者僅允許進入租戶禁區，不可進入飛機停機坪區，停機坪區與租戶禁區以黃線作區隔，即使是 HACTL 工作人員也只能依持有不同識別證在所允許的區域內活動。海運港埠方面，貨櫃碼頭區對人員管制大致與空運貨站管制相同，港區碼頭內工作人員，須有通行證識別方可在准許範圍活動，非工作人員進入碼頭貨運站，獲得碼頭公司核准給予臨時通行證，且須有碼頭公司工作人員陪同，才得在碼頭貨運站所規定的範圍內活動，運輸業者亦須事先登記和持有碼頭公司貨運站所核發貨櫃車識別證(Tractor Identity Card)，才得以進入碼頭貨運站。

三、貿易及關務網路資訊平台

(一) 新加坡之貿易網路系統

- 1、新加坡關務、貿易網路系統以 TradeNet 及 PortNet 為基本架構，提供政府機關及民間使用者以電子化資訊方式，傳輸進出口貿易及貨物運送資訊。服務系統間網路互通，並與政府端連線。
- 2、TradeNet 及 PortNet 服務系統，皆以公司型態經營，其中 TradeNet 提供貿易簽審及報關服務，由 CrimsonLogic 公司(前身為 Singapore Network Services Ptd Ltd.) 負責經營；而 PortNet 則提供航港相關服務，由新加坡港務集團公司 (Port of Singapore Authority) 所擁有之獨立公司經營管理。
- 3、新加坡政府於 1986 年起發展 TradeNet，其使用軟體需向經許可之軟體供應商購買，出售之軟體需通過海關測試。TradeNet 使用一種申報單、一次傳輸、一種介面及單一窗口處理；於 1989 年開始分階段實施，第一階段為無關稅非管制品物品，第二階段為管制物品與應課關稅物品，最後階段為銀行自動扣繳稅費與申請產地證明。進出口商或海空運承攬業者透過終端軟體或瀏覽器上傳方式藉由 TradeNet 申請通關，TradeNet 會將申請資訊分派至簽審單位 (Controlling Agencies) 及海關審核，核准機關亦將核准訊息 (Permit Message) 由 TradeNet 回傳業者。新加坡海關對於 TradeNet 系統之簡報如附件。
- 4、而 PortNet 提供航港服務，航商、承攬業者、運輸業者及倉儲業者等透過終端軟體或瀏覽器上傳方式藉由 PortNet 申請航港服務，因 PortNet 以 PSA 企業資源規劃系統作為後台，故擁有港務管理及完整服務能力。PortNet 之服務功能包括：線上航港服務預約、裝卸管理、船舶運輸工具管理、貨況追蹤、碼頭管理、線上繳款、資源配置等。

(二) 香港之貿易網路系統

- 1、 香港之關務、貿易作業運作以貿易通 (TradeLink) 為基礎，根據貿易通與香港特區政府在一九九二年達成的協議，貿易通為政府部門與香港商界提供一個獨立的「電子網絡」，作為電子信息交換的橋樑。貿易通獲得香港商界支持，已建立龐大而穩固的客戶基礎。TradeLink 以公司經營，該公司以香港政府與 12 家民間私人機構河谷方式組成。自 1997 年開始進行 EDI 連線，TradeLink 旨在使法定貿易文件電子化，而海關則負責進口倉單審查及貨櫃 (物) 之驗放。
- 2、 進出口商、製造商及運輸業者可以透過終端軟體直接連線傳輸或以委託 TradeLink 服務站代為傳輸方式，藉由 TradeLink 申請各項貿易服務。TradeLink 所提供的服務包括以下三種類型：
 - (1) 政府交易服務：貿易通自 1997 年起推出首項電子服務以來，迄今已經為商界提供多項方便易用的政府貿易文件電子服務。包括：受限制紡織品出口證、進出口報關、運載商通知書、生產通知書、產地來源證、出口信用保險、應課稅品許可證、載貨倉單、電子紡織商登記方案。
 - (2) 中港跨境交易服務：貿易通與隸屬中國外經貿部的中國國際電子商務中心聯合提供首個中港企業電子資訊管理系統—「經貿龍」，讓中港兩地從事加工貿易的製造商，更有效率地處理有關貿易資料，運輸，以及法定文件。
 - (3) 商業電子服務：貿易通與香港和海外的電子貿易服務供應商合作，迎合貿易商的需要，致力提供有效和快捷的電子服務。現時的商業服務包括：
 - 電子付貨通知單服務：透過電子形式遞交提單補料及電子

提單核實副本，為出口商、運輸及載貨商提供快捷、可靠及安全的通訊渠道及電子郵箱設施，使提單補料的交易更為簡便。

- 貿易商文件交換服務：通過「貿易商文件交換服務」的應用平台，連繫在海外的買家及賣家，使無地域上的限制。
- 商業交易結算服務：提供實際而有效的網上商業交易結算網路，讓客戶可在往上處理國際商業交易。
- 物流服務：特別為大陸與香港兩地的付貨人、承運商及運輸公司提供運輸管理服務。

- 3、 TradeLink 之服務時間為每星期 7 天，每日 16 小時(由上午 7 時至晚上 11 時)。採用電子報關可節省派員遞交報關單所用的交通及排隊輪候時間；透過電子報關服務站為協助一些非經常報關的進出口商及一些未作好準備轉用電子服務的商戶，貿易通分別在港九新界各地設立了一些服務站代他們將報關資料轉換成電子信息及轉送至政府。
- 4、 貿易通附屬機構電子核證服務有限公司(Digi-Sign)簽發的數碼證書，以照顧客戶安全網上交易的需要。電子核證服務有限公司根據「電子交易條例」成為香港首間私營公司獲政府認可之核證機關。電子核證服務有限公司提供認可核證機關的服務。為客戶簽發數碼證書，稱為身份數碼證書(ID-Cert)，為香港建立安全可靠的電子交易環境。
- 5、 貿易通在 2000 年與其他亞洲主要電子貿易服務供應商組成「泛亞電子商貿聯盟」，致力促進跨境電子貿易文件的交流；使不同地域的商貿市場互相聯繫。「泛亞電子商貿聯盟」成員除貿易通外，尚包括隸屬中國國際電子商務中心的國富通信息技術發展有限公

司、我國關貿網路股份有限公司、新加坡的勁生邏輯、韓國商貿網絡、日本的 TEDI(Trade Electronic Data Interchange)Club 及馬來西亞的 Dagang Net。透過「泛亞電子商貿聯盟」的跨境電子貿易綜合平台連繫出入口商、銀行及保險公司的服務，各地客戶均可在集結更豐富同業資料及資源的環境中獲益，提升公司在全球市場上的爭力。

6、相關收費標準如下：

(1) 貿易通之收費標準

- 登記費：登記成為貿易通知客戶的首次登記費。2003 年特別優惠免費。
- 年度年費：HK \$ 468
- 押金：新用戶如使用政府有關服務，則須繳交一項無利息及可發還的押金，金額以所選擇之結算期用量為基礎。

(2) 政府服務交易收費

- 受限制紡織品出口證申請 HK \$ 65
- 進出口報關 HK \$ 12.9
- 生產通知書 HK \$ 16.1
- 產地來源證 HK \$ 15
- 應課稅品許可證（非船隻補給品 HK \$ 44；船隻補給品 HK \$ 25）

(3) 貿易通服務站收費：客戶若以紙張文件方式經貿易通服務站處理，或利用郵遞方式辦理配額出口證申請和進出口報關，貿易通須額外收取手續費。該收費包括將客戶遞交的紙張文件資料轉換成電子形式，並傳送至政府部門。

7、此外，空運承攬業者經由自行建立之高識電腦系統（Community System for Air Cargo, COSAC）系統向海關申報，資料如符合即放行，同意進出口；航空運輸業者則經由 TradeLink 於 14 內申報進出口。海關藉由 TradeLink 及 COSAC 系統相互勾稽所統計之資料，如勾稽資料不符，每一貨運罰 HK\$200 元。其運作流程如附件四所示。

8、COSAC 之主要功能包括：

- (1) 貨物倉儲管理系統。
- (2) 控制貨物運作流程。
- (3) 連接其他電腦系統介面進行貨物資訊交換。

以 2003 年 COSAC 之運作實績

- (1) 為 30 個國家地區的 60 家航空公司提供即時資訊聯繫。
- (2) 超過 4000 名登記用戶。
- (3) 超過 500 項功能。
- (4) 超過 250 個用戶報表。

9、由於香港進出口通關手續相當簡便，不論海運或空運，除進口酒類、煙草、碳氫油類及甲醇須繳付稅款及事先須申請許可證外，一般進出口貨物因無稅款及許可證件問題，僅須在貨物進出口後十四天內申報即可，因此空運貨物相關業者透過上述高識電腦系統申報進出口，該系統已連結海關報關系統回應訊息之後，隨時可提領貨物，因此通關效率相當高，值得我國學習。

四、新加坡自由貿易港之貨物通關及控管實務

（一）空運及海運貨物通關實務

新加坡自由貿易港區貨物之通關，除資金流暫時不談外，另有報關文件、資料等資訊流方面係採電腦自動化作業方式，貨物實體流則由海關於門哨嚴密控管，核憑列印之 CCP（貨物通關許可文件 Cargo Clearance Permit）經書面條碼電腦讀取審核驗對文件及實體無訛後，憑以通過自由貿易港區門哨進入國境。進出口貨物之通關，其貨物通關許可證（CCP）之申報單，係採同一式之單一申報格式，亦即無論海運、空運，進口、出口均一體適用，又報關人傳輸資料後根據其廠商登記號碼（Central Registered No.）+傳輸日期（YYYYMMDD）+序號（報關軟體會自動給號），給予一個不會重複使用的編號。新加坡海關及各個簽審機關之業務係獨立作業，報關人輸入之報關資料，經 TradeNet 傳送至新加坡國際企業發展局，對於管制物品需要簽審機關審核者，再傳送至各相關主管機關以其自有之電腦系統或以人工方式審查，並編給一個收件號碼，再將處理情形代碼（例如放行、取樣、查驗．．．等）回傳 TradeNet 後，再回送至海關辦理通關。其順序如下：

傳輸：新加坡國際企業發展局→主管機關 →海關 →報關人

審核：新加坡國際企業發展局→主管機關 →海關

另新加坡國際企業發展局和各主管機關各自對有關之進出口資料亦可以隨時查詢。據悉一份貨物通關許可證之申請，最多可申報五十個項次，已足以發揮簡化作業的作用。

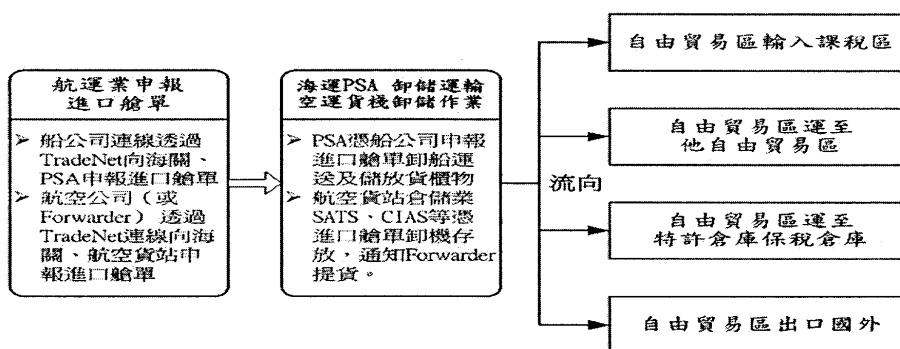
新加坡通訊系統至為發達，其海關課徵進口貨物之關稅與消費稅 GST，均可線上進行扣繳應繳納稅款。報關資料輸入完成電腦審核程序後，TradeNet 會傳回給予一個貨物通關許可號碼 CCPN（Cargo Clearance Permit Number），報關人自行列印 CCP，並在 CCP 上簽署申報資料無訛後，連同發票、裝箱單、提貨單等至自由貿易港區（Free Trade Zone）向海關申請提領貨物。進出口貨物放行後，通關資料會傳輸一份給新加坡國

際企業發展局作為貿易統計之用，該項資料並每小時傳輸至該局一次，同時每週、每月亦傳輸統計報告給該局。

新加坡的空運快遞貨物至為發達，堪為翹楚。快遞業者必須將倉單資料透過 ACCESS (Advanced Clearance for Courier & Express Shipments System) 傳輸至海關，海關如有抽中查驗之貨物，快遞業者必須將申報資料自行列印出來遞交海關管制站，除此之外，不必再提供其他文件通關。

如以通關流向而言，新加坡進出口貨物可分為五種：

1、 國外貨物進入自由貿易港區



依據規定：船長、機長、或運輸工具之持有人，應於船舶或航空器到達港口後二十四小時內，向海關申報入境倉單 (Inward Manifest)。實務上入境倉單均存放於 port net 備查，在必要時，海關得以調出倉單查核；至於船（機）到港後並不需向海關辦理卸貨准單。新加坡輪船到港，除繳交必要文件外，新加坡警察或海關亦未派人駐船監視船員及貨物，由此可知，新加坡治安之良好及人民守法之一斑。

所有空運貨物一律卸存樟宜國際機場，海運進口之物品卸存「自由貿易港區」。其情形如下：

(1) 自由貿易港區內原則性規範事項：

- 消費稅 (GST) 與進口關稅暫緩執行。亦即區內未使用、收益、處分時，暫免繳納。
- 當貨物使用於自由貿易區內需繳稅。
- 貨物獲准進入海關課稅區前需繳稅。亦即完稅後方准進入課稅區內。
- 菸、酒類僅准儲放三十天，逾期未出口應轉儲特許倉庫。

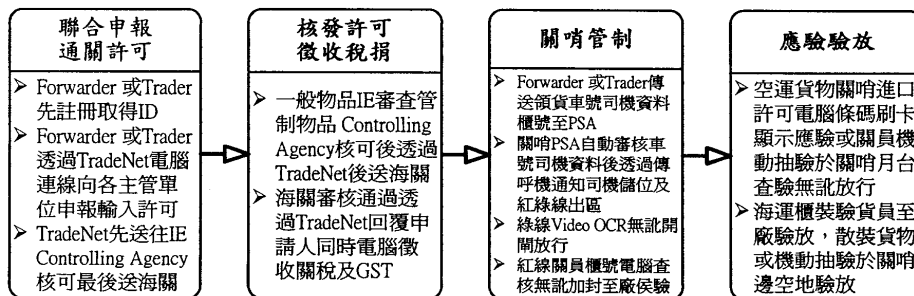
(2) 自由貿易港區內不必向海關申報事項：

- 直接卸貨入自由貿易港區。
- 自由貿易港區內貨物轉倉 (管制物品必取得海關許可)。
- 貨物的整理與重新包裝、重加標誌、解卸與填裝等簡易組合作業。

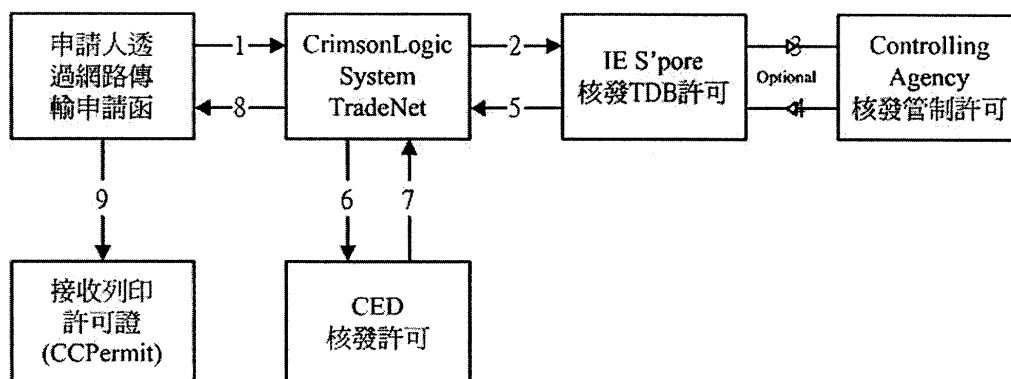
(3) 自由貿易港區內須經海關核准作業事項：

- A. 管制物品於區內移倉，須經海關許可。
- B. 在自由貿易區內併裝、分裝、分類、重貼標籤等簡易組合，以便進入海關管制區者，須經海關許可。實際上，據悉區內絕無僅有的兩家水泥加工廠作業外，區內所有貨品幾乎由運輸營運業管理，海關原則上不涉入區內作業。

2、自由貿易港區貨物輸入課稅區



進口商申請國外貨物進口時，如由自由貿易港區輸入課稅區可採聯合申報通關許可之作業，需同時分向國際企業發展局及海關申報；如屬於管制品目之貨物則須分送各品目管制主管機關（Controlling Agency）審核後核發。



其許可證之核發流程如上，即：

申請人透過 TradeNet 申請相關許可證，經 CrimsonLogic 系統確認傳輸至國際企業發展局，經由其確認申報是否符合規定；若貨物品目為列管貨物，資訊系統會自動將申請書傳輸至各品目管制之主管機關 Controlling Agency（CA），由其核可後回傳至國際企業發展局。再由該局資訊系統確認貨品審查無誤後發出許可證，回傳至 CrimsonLogic 系統，傳輸至海關系統。（出口貨物申請書則免傳送至海關，而可直接逕由國際企業發展局核准即可。）經海關確認無誤後，核准海關許可證（CED Permit）並核給許可證號碼及情形說明（Condition Code），回傳至 CrimsonLogic 系統，將許可證回覆申請人。申請人必須自行列印許可證，以供貨物通關或運離自由貿易港區時使用。依向例規定該項許可證需保留七年，倘若遺失時，申請人得繳交相關之費用向海關申請許可證明文件備用。

海關核准海關許可證 (CED Permit) 後，同時啟動電子繳稅系統課徵關稅及 4% 消費稅 (GST)，稅額於放行次日中午十二時前，直接自貨主或託運業者開立之 IBG (Inter-Bank GIRO) 帳戶餘額中扣繳。對於申請擔保或保證金之 IMPORTER/BROKER 在扣款確定生效前，仍可就申報內容做修改而無須辦理退稅等複雜且冗長之作業，既可線上繳稅又可彌補短溢卸短溢裝更正之稅款處理，確屬通關便捷之設計。

就流程而言，新加坡之通關文件許可及通關在前，實體貨物 (Physical Logistics) 之查驗在後，其工作重心全置放於門哨管制站，並自今年四月起改由隸屬內政部的安檢關員嚴密監控及檢查，如有涉及海關業務者，再移交海關處理。(據悉二〇〇三年四月改制後，大部分關員移轉至 ICA (Immigration & Checkpoint Authority)，剩下留任的海關關員約肆佰人員額左右。)

一般散裝貨物與空運貨物相同，均於門哨管制站邊之月台或空地查驗，查驗無訛即予放行。應驗之整櫃貨物，海關採到廠驗放方式，當該貨櫃通過門哨經加封海關封條運至進口人之儲存處所後，再由進口人洽海關驗貨員至貨該處所查驗，無訛後即予放行，如放行條件屬管制機關檢驗或取樣者，海關亦將配合加封由其運至管制機關所指定場地檢驗。門哨驗放與到廠驗放，係新加坡自由貿易港區貨物快速通關最重要的關鍵之一，究其原因主要包括：

- 新加坡除四項貨品外，全部免關稅。符合財稅程序之簡單明確原則。
- 消費稅 (GST) 稅率全部為 4%。符合財稅程序之普遍性原則。
- 管制簽證之貨品僅屬少數五十餘項，辨別容易，驗貨員短時間內即可核明驗放，且無爭議。是大架構明確，大環境

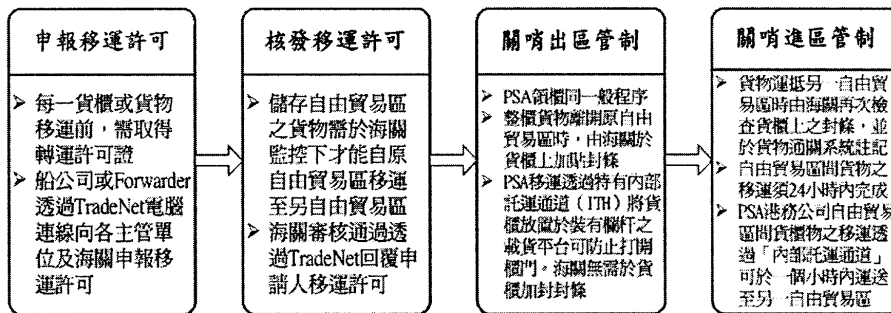
良好，益增其競爭優勢，理所當然之事。

由此可知其通關特色主要有：

- (1) 通關自動化全部電腦化作業。
- (2) 線上稅則分類審查。
- (3) 稅款除菸、酒、石油、車輛等四項課徵關稅外，進口貨物尚須全面課徵4%消費稅(GST)。
- (4) 如被抽有應驗，則一律採取門哨或廠房驗放方式。

3、自由貿易港區貨物運至他自由貿易港區

- (1) 儲存於甲自由貿易港區內之貨物，如移運至乙自由貿易港區，必須報經海關核准並於海關監督下，才能移運。亦即每一貨櫃或貨物於移運前，需先取得轉運許可證。
- (2) 貨物於自由貿易港區間移運之過程：



4、自由貿易港區貨物運至特許倉庫或保稅倉庫：

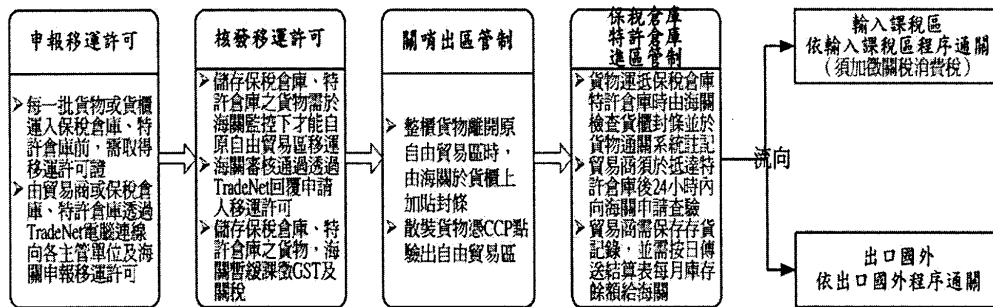
(1) 應課徵關稅之進口貨物：

- 應課徵關稅之菸、酒產品等進口貨物規定應自進儲於自由貿易港區三十日內，必須出口或移運至特許倉庫。
- 免徵關稅貨物進入新加坡境內時，仍應繳納進口貨價百分之四之消費稅。

- 免徵關稅貨物但得於進入新加坡境內時免繳交消費稅之情形有二：一為將貨物存放於自由貿易港區內；一為將貨物移出自由貿易港區存放在保稅倉庫內。
- 進口貨物直接由自由貿易港區再轉運出口之情形，亦免加徵消費稅。
- 新加坡之保稅倉庫，其定義為免徵關稅但應徵消費稅之進口貨物保稅倉庫。其消費稅於完稅後即可運入課稅區。

(2) 貨物運入特許或保稅倉庫之過程：

儲存於自由貿易港區內之貨櫃（物），運入特許倉庫、保稅倉庫時，每一貨櫃（物）移運前，需透過 TradeNet 取得轉運許可證後，並於海關之監控下，才能出區運出進入特許倉庫、保稅倉庫。



(3) 特許倉庫、保稅倉庫貨物之流向：

- 應徵關稅之菸、酒等進口貨物或免徵關稅之進口貨物，自特許倉庫、保稅倉庫進口至新加坡境內課稅區時，得由貿易商透過 TradeNet 申請支付稅款許可證，並據以繳納關稅及消費稅。
- 保稅倉庫進口貨物再出口，亦由貿易商，透過 TradeNet 申請出口許可證，並免繳納消費稅。

- 特許或保稅倉庫提領貨物與繳納稅捐，僅與海關業務互動有關，不需重複向其他機關申請聯合輸入許可證。

5、自由貿易港區內之貨物出口

- (1) 依據規定，貨物自課稅區輸出至自由貿易港區者，應視為出口。其境內自行產製之貨物或自國外進口已繳納消費稅（GST）之貨物，得儲存於自由貿易港區直至貨物出口或轉運為止。另得依規定：就其進口時已繳納之關稅，於出口後三個月內申請退還；惟該進口之貨物須於進口繳納關稅之日起六個月內完成輸出至自由貿易港區之事實。若前述貨物進儲於自由貿易港區後，又運回課稅區內，則該等貨物則須再被重複加徵一次消費稅。
- (2) 出口時，出口商應準備必要之文件透過 TradeNet 向國際企業發展局申報貨物輸出。應稅貨物、保稅倉庫及特許倉庫再出口貨物或列管貨物，應於出口前申報出口並取得貨物出口許可證，方准裝運出口外；一般出口貨物，出口貿易商得於貨物出口或復運出口後三日內，向海關申報貨物輸出。特殊產品或動、植物出口時，例如：紡織品、魚類及新鮮蘭花等，則有出口數量限制及特殊文件需求之規定。
- (3) 依據規定，船長、機長、或運輸工具的持有人應於船或航空器離境後四十八小時內，向海關遞交出境艙單（Outward Manifests）。海關除非有特殊情況必須調查者外，一般對出口艙單不作事後稽核。
- (4) 貨物經由自由貿易港區出口之過程：
新加坡除陸關外，海運或空運出口，貨物均於自由貿易港區裝船或裝機出口，其貨物流向有四：

(1) 儲放 A 自由貿易港區轉口貨物由 A 自由貿易港區出口：

原則上轉口貨物抵達自由貿易港區後，大都於同一自由貿易港區內再轉運出口，以提貨單方式轉運者，均無需另外申請許可，惟轉口貨物於新加坡有收貨人，嗣再轉口至他國者，新加坡收貨人或託運業者需先申請輸入許可證，並於出口時申請出口許可證。由於貨物並未進入課稅區內，而直接出口至其他國家，該等許可證無須通知海關或向海關提出申請，亦無加徵消費稅或關稅之適用。

(2) 由他自由貿易港區進口貨物移運至本自由貿易港區出口：

他自由貿易港區進口貨物再出口，除於移運至本自由貿易港區時，應依規定同時申請移運及再出口許可證外，出口裝船時免再申報。

(3) 保稅倉庫貨物移運本自由貿易港區出口：

儲存保稅倉庫之進口免徵關稅貨物（或特許倉庫之應徵進口關稅貨物）再出口，除於運出保稅倉庫（或特許倉庫）運至本自由貿易港區時，應依規定同時申請移運及再出口許可證與出倉進區貨物實體流管控外，移運本自由貿易港區後，貿易商免再申報即可裝船出口。

(4) 課稅區運入本自由貿易港區再行出口：

貿易商或出口商，除應稅貨物及管制貨物應於出口前申報出口並取得貨物出口許可證外，非管制貨物及免稅貨物則免於出口前申請出口許可證；然原則上，出口貿易商仍應於貨物出口或復運出口後三日內，向海關申報貨物輸出。

至於有關帳務控管及稽核業務方面：

依據規定於自由貿易港區內從事製造活動之製造商，需依規定保存存貨帳簿，並應於次月十日前將相關存貨收發情形及存餘數量報告送交海關稽核備查。至於區內之倉儲、貨櫃物之存放等，除列管物品外，未經出區之貨物帳冊管理，由業者自主管理，每年交會計師簽證存查。

(二)貨櫃（物）進出區及內陸運送之控管

一般而言，無論進口、出口及轉運出口貨物，在新加坡的國度裏規範：海、空運均須在自由貿易港區辦理裝卸作業，且其相關裝卸之倉儲、運送、轉（口）運及門哨控管，皆由營運機構 PSA（港務集團公司）負責管理，其間有 PortNet 管理資訊系統與 TradeNet 資訊系統連線，將相關業者、通關網路與港務作業三者資訊系統結合，監管貨櫃（物）之裝卸、倉儲、運送（含跨區之轉運）及入出區作業，尤以登記有案之自營車隊從事貨櫃（物）轉運之拖載作業，可確貨物保安全無虞。因此，海關多不予干涉區內裝卸等作業，船舶裝卸貨櫃（物）作業無須向海關取得許可，海關僅於門哨管制站建置 Check Point，重兵守住，對貨櫃（物）之進口提領及轉儲進出實施重點抽查。海關之抽查機制資訊系統 Cargo Net 亦與 PortNet 資訊系統以及 TradeNet 資訊系統連線。重點抽核包含稅則號別、貨物名稱、數量、重量及其他等等必要之查核。海關抽查必然影響通關速度，惟其抽核如採重點查核，則在安全之外，仍有加速貨櫃（物）通關速度效果。據悉：海關之檢查貨物時間平均約十至十五分鐘，而報關業者在傳輸報關資料後，可在三十分鐘內取得 CCP 通關許可，80%可在十分鐘內處理完成提貨手續。可謂是通關便捷化。

1、海運運輸車輛與貨櫃（物）進出區之管制作業：

(1) 散裝貨物出區作業：

車輛可以自由進入自由貿易港區並無任何之管制，亦無需事前辦理註冊登記；惟以卡車運送貨物出自由貿易港區時，司機應以身分證明文件臨時辦理入區通行證或申請長期通行證憑以入區，且將相關文件交由海關人員或警衛查驗，海關或警衛人員將執行隨機抽樣查核，以確認有無未經許可擅自將貨物運出自由貿易港區之走私違規情形發生。

(2) 貨櫃出區提領作業：

拖車司機應事先上網連線至港務集團公司之 PORTNET 資訊系統申請，經過 Yard Control Computer 確認其訊息業經核准並取得通行證，車輛始得進入貨櫃集散站之大門 (Gate)，通過時司機必須以身分證明卡刷碼，經 PORTNET 電腦核對提領之貨櫃確已取得 CCP 貨物通關許可證無訛，以及海關之 CargoNet 核定該貨櫃應否查驗後，Yard Control Computer 再以 BB Call 通知司機貨櫃之儲位及是否應驗等訊息；另一方面電腦亦將吊櫃指令通知吊車司機，俟拖車到達貨櫃儲位地點定位後，予以辦理吊櫃作業。

- 車道以紅、綠色區隔：必須查驗之貨櫃應行駛海關查驗車道 (紅色車道)，至門哨海關管制站 (Check Point) 將通關文件交由海關查核；關員依其專業知識、經驗法則及職權判斷再次複核是否查驗。其查驗並分為兩種：一則為簡易查驗，關員通知司機將貨櫃拖出站外之海關檢查站，開櫃檢視無誤即予放行。另一則為應予拆櫃查驗者，該貨櫃由 ICA 關員親自加封海關封條 (Tyden Seal)，並於加封處掛一警告牌 (內書 SINGAPORE CUSTOMS SEAL DO NOT BREAK 英、中、馬來西亞、印尼文等四種)，貨櫃由業者自行拖運至個人儲放處所，等候海關或相關單位派員查

驗。

- 載運免驗貨櫃之拖車應行駛綠色車道，並於門哨電動閘門前暫停，俟門哨控制中心以監視錄影設備擷取貨櫃號碼並經電腦查核無訛後，自動開啟電動閘門放行。貨櫃自行拖運出區。
- 拖運貨櫃入區仍需刷碼以確認司機身分再經電腦上比對確定貨櫃號碼及查核相關資料無訛後核准入區，並通知或指示司機將貨櫃拖運至指定之儲位，以完成吊櫃進儲手續作業。
- 載運空貨櫃出區規定應打開櫃門，通過門哨電動閘門前須暫停定位區上，由門哨控制中心以監視錄影設備擷取貨櫃號碼並經檢視確認為空櫃後，將自動開啟電動閘門放行，空貨櫃便可拖運出區。

2、空運樟宜國際機場貨物進出區控管作業

(1) 一般貨物之作業：

業者自 TradeNet System 取得進口許可核准號碼及條件，自行列印進口許可證憑以提領貨物。貨到後約五小時左右，以 Airway Bill 及 Manifest 至地勤公司貨運站 (SATS Terminal 或 CIAS Terminal) 取貨，取得 SATS 公司或 CIAS 公司發出之送貨單 (Delivery Order)。領貨人離開 SATS Terminal 或 CIAS Terminal 區域時，需將 Delivery Order 交由警衛確認提領貨物之數量是否與 Delivery Order 上之數量一致。貨物隨即可運出自由貿易港區；至門哨海關管制站將 Airway Bill、Manifest、發票、物流公司之送貨單及進口許可證等，交由海關刷碼確認無誤後，未抽中查驗者立即放行，抽中查驗者當場檢查放行。由於海關管制站之停車月台共有十二

座之多，且關員刷碼確認之作業點亦有多處，當無塞車之虞，足以應付出區檢查之車輛通行。

(2) 出口貨物之作業：

出口貨物需先自客戶收取貨物，運送至自由貿易港區內，等待出口。目前貨物自課稅區進入自由貿易港區時，海關多不檢查，直接放行。飛機起飛前四小時，必須將貨物連同物流公司之送貨單 (Delivery Order) 送達地勤公司貨運站 (SATS Terminal 或 CIAS Terminal)，由 Terminal 人員查驗出口貨物之重量或數量。飛機起飛後三日內，無須經由海關核准即可申請出口許可證。

(3) 快遞貨物之作業：

新國目前有 UPS DHL TNT 及 Fedex 等四家大型國際快遞公司進駐，各有自己的倉儲管理，對進口、出口及轉運提供快速倉儲輸送之一貫作業。快遞業者為加速快遞貨物通關，共同建置一套 ACCESS 電腦資訊系統，與地勤公司、航空公司、海關、國際企業發展局及相關業者連線，接收國外傳來之艙單資料並接受報關，且有自動篩選預警功能；預警功能由海關輸入貨物篩選條件，ACCESS 將篩選應查驗之快遞貨物訊息通知海關及業者，應檢查貨物由海關查驗後放行，未檢查貨物立即提領出區。一批貨物可以分次申報進口通關，亦可逐次提領，惟每次均需提示同一貨物通關許可證，並由海關依通關次數逐次核章，直至該同一批貨物完全通關為止。快遞貨物分由紅、綠線車道 (各有兩車道) 出區，未檢查貨物由綠線直接出區；應檢查貨物由紅線車道行駛至海關管制站停車，經關員檢查無訛後放行。較為特殊、值得一提的是：裝載快遞貨物之車輛准許提領數批不同提貨單之貨物，貨物裝車

時，免驗貨物集中放置貨箱內部並按序擺放，至應驗之貨物則放置於車門邊，俾便海關查驗，節省作業時間。

3、陸運關哨作業主要係針對馬來西亞之進口貨物，經由陸運於邊境橋樑關哨查驗，且以全部查驗為原則。

4、進口貨物放行提領作業：

進口貨物自港口或機場之自由貿易港區進入新加坡課稅區或以陸運方式關卡檢查站進口者，提貨時應檢具下列通關文件：進口報單、海關進口許可證、國際企業發展局許可證(IE Singapore Permit)或聯合許可證明、提貨單、發票、貨物裝箱單及其他證明文件。

(1) 應稅之菸、酒等產品運送進儲機場或碼頭之自由貿易港區，得暫存區內，超過三十日必須轉運出口或移運至特許倉庫。應稅之菸、酒產品出倉時，應檢附上述通關提領文件。新加坡海關對於應稅菸、酒貨櫃運離開自由貿易區之管制較一般貨物嚴格，主要之原因為該等應稅貨物於新加坡境內銷售時，應加徵關稅及消費稅，為確保貨主申報進口之數量與實際進口數量相符，對於應稅菸、酒貨櫃離開自由貿易港區時，皆於ICA檢查站進行查驗放行。如有應稅情事者，再交給海關處理。

(2) 免關稅進口貨物進入新加坡境內時，雖免關稅，惟仍應繳納消費稅，散裝貨物提領作業與空運貨物出區方式相同。免關稅之貨櫃運入課稅區前，貨主亦應將貨物進口相關文件提示海關檢查站之ICA關員。海關依照審查重點或收貨人過去有無申報不實之記錄，隨機抽樣檢查出區貨物之數量及名稱是否與進口相關文件及許可證相符，並於受檢貨櫃上加貼海關封條後，於相關許可文件上核章放行。實務上，海關對自由

貿易港區直接進入課稅區之貨櫃，通常只有文件審核，甚少對貨櫃進行抽驗，以免妨礙加速貨物通關之效果。

5、移倉案件之處理：

進口貨物從自由貿易港區移運至保稅倉庫之通關程序，原則上與應稅貨物存放於特許倉庫之情形相似，亦即貨主或託運業者應向自由貿易港區內設置之海關檢查站提示相關之進口文件及許可證，並經ICA 關員當場確認數量是否與提貨單等文件一致後，以機器讀取許可證上之條碼並核章後，准許該免稅貨物離開自由貿易港區。再者，貨物到達保稅倉庫後，亦需由保稅倉庫內之海關人員檢查貨物數量無訛後，再次以機器讀取許可證上之條碼並核章後，准許該免稅貨物進入保稅倉庫。供民生消費使用時，貨主需先申請進口許可證，並經保稅倉庫內之海關人員檢查運出之數量是否與申報進口之數量一致，以機器讀取進口許可證上之條碼並核章後便放行貨物。

6、自由貿易港區內貨物之管理作業：

依規定海關人員有權得隨時進入自由貿易港區內之貨運站，檢查存放於自由貿易港區之貨物或貨櫃，惟實務上，基於信賴立場，海關極少於區內檢查，多於貨物或貨櫃離開自由貿易港區時，於海關檢查站執行文件審核或隨機檢查貨物。有關儲存自由貿易港區之貨物，進行重貼標籤 (Re-labeling)、重新包裝 (Re-packing)、應稅貨物之填裝或拆裝 (Stuffing/unstuffing)、抽樣樣品之分類 (Sorting) 等活動之許可申請時，應將申請函傳真至海關港口辦事處 (Ports Branch)。惟實務上，貨物所有人或託運業者於自由貿易港區內從事上開簡易之加工活動，多未於事前或事後通知海關，海關基於信任貨主或託運業者不會在自由貿易港區內從事非法行為之前提下，亦不會強迫貨主或託運業者於進行重新包裝等活動前或後通知

海關，故目前實務之運作：只要貨物未離開自由貿易港區前，除應稅貨物外，貨主或託運業者對於貨物進行簡易之重新包裝等行為，均毋需向海關報備。

7、貨物於自由貿易港區間之轉運作業：

原則上，區內之貨物應於海關之監視下，始准自區內轉運至他自由貿易港區。貨櫃於轉運前，需取得轉運許可證。貨櫃出區時，應由 ICA 關員於貨櫃上加封海關封條，並於貨物通關系統中註明該批貨櫃已移運出區。貨櫃運抵另一自由貿易港區時，海關必須檢查貨櫃上之封條無訛後，於貨物通關資訊系統中註明該批貨櫃已轉運入區進儲。所有轉運之貨物須於二十四小時內（司機得中途暫時停留）運抵另一自由貿易港區，惟貨物通常於一個小時內即可送達另一自由貿易港區。若貨物未於二十四小時內送達，貨物通關資訊系統則會自動發出通知，關員立刻進行相關之調查。由港務集團公司經營控管之各自由貿易港區內貨櫃（物）之轉運，可利用其特有之「內部託運通道」（Inter-Terminal Haulage 簡稱 ITH），使貨櫃之轉運更加安全而有效率。採用此種方式轉運之貨櫃，置放於裝有特殊裝置鐵板之拖車板架上，鐵板即自動翻舉將櫃門蓋住卡死，俾防止轉運貨櫃之櫃門被擅自開啟。同時由於駕駛拖車司機係為港務集團公司之員工，因此貨櫃多於一個小時內運送至另一自由貿易港區。透過 ITH 轉運貨櫃（物）時，櫃裝貨物於各自由貿易港區間之運送工具，係由港務集團公司來安排運送，海關僅需對貨物運送時間加以設限，無需加貼封條，無須押運，簡化運送作業，節省時間。

8、出口貨物出入自由貿易港區作業：

出口貨物輸出時，必須先進儲自由貿易港區，免稅貨物海關多不予監管，應稅及管制物品則必須點驗數量及查驗貨物。

五、香港海空運之貨物通關及控管實務

(一)香港關務之創新

1、電子數據聯通便利貿易

為便利促進電子商貿活動，香港海關繼續發展與貿易有關的電子數據聯通系統。電子數據聯通應課稅品許可證系統已於 2002 年 1 月順利推行。在六個月的過渡期內，業界可以紙張或電子方式遞交應課稅品許可證的申請。此後業界由 2002 年 7 月起必須透過電子數據聯通系統進行所有應課稅品許可證的申請。該系統讓業界以電子方式提交應課稅品許可證或其他相關交易的申請，使有關過程更為便捷。為配合新服務供應商的需要及先進技術的引入，例如 ISO 10646 的中文字符集及可擴充標示語言(XML) 信息的格式，海關已於 2002 年 12 月展開有關的系統提升工作，並預定於 2004 年 3 月完成。另於本（2003）年 5 月推出紡織商登記電子數據聯通系統。該系統旨在便利業內人士以電子數據聯通提交紡織品通知書。此外，電子數據聯通貨物倉單系統第一階段的發展工作在 2003 年 4 月完成並投入運作。電子數據聯通貨物倉單系統第二階段亦在積極進行中，該系統旨在提升政府後端系統以提高處理貨物倉單數據的效率。同時，電子數據聯通道路倉單系統的可行性研究亦積極進行之中。該項研究係進行在陸路邊境管制站以電子方式提交及處理道路倉單的可行性。

2、空運貨物清關系統

2002 年 4 月，香港海關獲撥款 980 萬港元提升空運貨物清關系統，以應付機場航空貨物樞紐的發展。該系統完成之後，預期空運貨物清關系統能處理雙倍於目前的貨運量，並且擴大系統功

能以處理大量空運數據。提升工作包括空陸聯運方式轉運貨物清關中文貨物數據的情報資料核對及 ISO 港口註碼的認可。

2002 年 11 月，位於香港國際機場名為“空運貨物清關系統操作及控制中心”的全新電腦中心正式啟用。該電腦中心的整體設計和設備都配合了加強其運作上保密和穩定的要求，以維持系統的高性能運作。

3、重整海關清關程序

自 2002 年 3 月起，香港海關在陸路邊界管制站實施一系列縮短貨車清關時間措施，當中包括進一步精簡清關程序及刪減部分次要的程序。此外，海關並採用先進科技協助此項改進措施。現時，跨界貨車的車牌號碼可自動記錄於系統內，無須海關人員再以較費時和繁瑣的人手方式輸入。透過所有綜合程序發揮協同作用後，滿載貨車的平均清關時間由 45 秒縮短至 30 秒，而空載貨車的平均清關時間則由 20 秒縮短至 16 秒。

4、聯運方式轉運貨物計劃

為便利轉運貨物迅速運送，海關推行便利聯運方式轉運貨物的計劃，重點是為認可的運載商及貨運站營運商提供一站式清關服務。以上計劃首先為香港國際機場以空運轉空運聯運方式轉運的貨物開始適用，其後擴展至包括香港國際機場與多個大陸城市及機場之間以空運轉陸運聯運方式轉運的貨物。以聯運方式轉運的貨物經香港國際機場海關完成清關後，如卡車上的封條完好無損，通常無須在陸路邊界管制站再次接受檢查。在 2002 年，上述計劃進一步擴展至珠江三角洲與香港國際機場海運碼頭之間以空運轉海運聯運方式轉運的貨物，以及海運轉海運聯運方式轉運的貨物，當中由珠江三角洲經香港國際機場海運碼頭進口的

貨櫃，將以卡車轉運至葵涌貨櫃碼頭，以便再出口至海外的目的地。這個便利貿易的計劃能有效提高香港在貨物處理服務方面的競爭力，並深受業界歡迎。

(二) 香港海關如何在使貨物快速通關要求下仍能防範非法活動

香港海關除了在建立各項快速通關制度，以促進貿易便利外，對於防止逃漏及偵緝私運，亦相當重視。亦即香港海關考量安全顧慮，必須打擊走私活動，亦必須致力促進貿易便利，兩者之間須保持適當平衡，並盡力採取相關措施，以加快合法貨物在各出入境關卡的流通。香港法例對於違禁品及禁運物品之進出口管制，十分嚴格，以保障社會及保護環境、保障公眾衛生及履行國際義務。違禁品及禁運物品係包括應稅貨品、毒品、軍火、戰略物品、版權作品的侵犯版權複製品、附有偽造商標或虛假產地來源標籤的貨品。

香港海關透過雙層情報架構，積極收集、處理及發布情報，以支援海關在各方面的執法行動。海關已發展一套資訊科技數據庫和全面的風險指標，以加強海關在清關程序中的風險分析能力。此外，香港海關加強使用情報和風險管理技巧，可達到“檢查少、破案高”的目標。一方面可提高海關抽查目標貨物／旅客的準確性及減少搜查次數，另一方面又讓合法商人從快捷的清關服務中獲益。採用這個新的運作模式後，既可提高海關的執法能力，又能便利貿易。

較值得一提的是，最近新設的情報科轄下設有中央情報中心和多個外設的行動情報小組。在中央情報中心駐守的情報人員會處理及分析從各方面(包括本地及海外執法機構)收集所得的情報。當中有用的情報會及時發布給前線人員，使他們能作出有效的行動策劃和執法行動。設於海關各主要行動科系的行動情報小組，為前線人

員提供情報支援服務，協助他們既有效率又有效地執行日常行動職務。行動情報小組亦與中央情報中心緊密聯繫，互相交換情報。

2002 年，海關共偵破 232 宗走私案件，其中 99 宗為海路走私案，133 宗為陸路走私案，大部分涉及香港特區與大陸之間的走私活動，共拘捕 306 人，緝獲走私物品總值逾 2.9158 億元。香港特區與大陸之間的走私活動仍然備受關注。

(三) 海空運貨物進出口通關

一直以來，香港以自由貿易為其自由港政策之首要標誌，進出口貿易，原則上採取『自由開放』政策，一般進口貨物及轉口貨物均毋須繳付任何進口關稅，亦無任何關稅限額或附加稅，另香港出口的貨品不須繳交任何稅款。此外，亦不收任何增值稅或一般服務稅。僅對於酒類、煙草、碳氫油類及甲醇等四類商品，無論進口或在當地生產，才須繳交消費稅。該消費稅由賣方預繳，並計入售價，因此較不為人注意。若已納稅之進口貨物，在運輸途中破損或在使用前發現損害不堪使用，可辦理退稅。另若使用已納稅之進口原料在香港生產之商品，出口時可退回一部份之稅款。

根據進出口登記)規例(香港法例第 60 章)的規定，凡將物品進口或出口的人士，除豁免報關物品外，必須在物品進口或出口十四日內向海關關長遞交一份資料正確及齊備的進口或出口報關表格。任何人士如未有遞交所需報關表格或在報關表格上故意虛報或粗心大意填錯任何重要細節，均有可能遭受處分。海關關長亦已授權政府統計處某些人執行對遞交資料正確及齊備的進／出口報關表有關的法例。即使毋須就豁免報關物品遞交進／出口報關表時，進出口商仍須囑咐貨運公司在貨物艙單上清楚註明豁免物品所屬的類別，以方便貿易文件之處理及覆核工作。海關仍有權要求廠

商就所聲稱的豁免物品提供證明文件。

根據法例規定，任何人凡進口或出口物品(獲豁免物品除外)，須在進／出口物品後 14 日內提交報關表及繳交報關費用。如出口的物品屬《工業訓練(製衣業)條例》附表所列的港製成衣和鞋履項目，則須另繳成衣業訓練附加稅。海關經常進行核查，確保報關表在法定時限內提交及列載準確資料。遲交報關表或報關資料失實，均會遭受檢控及判處罰款。

2002 年，海關共收到 1 650 萬份報關表，收取了 8.31 億元進／出口報關費／成衣業訓練附加稅，另討回欠交的報關費／成衣業訓練附加稅及徵收罰款達 1,300 萬元。

上述獲豁免報關物品，依據進出口（登記）規例第 3 條係指以下各類貨物：

- 1、以聯運提單或聯運空運提單付運的轉運貨物；
- 2、運往外地的過境貨物，在途經香港時停留在同一船隻或航機而並無轉運的貨物；
- 3、由政府或官方武裝部隊進口或出口的物品；
- 4、運載船隻自用或船上消耗的補給品，包括船用燃料；
- 5、運載航機自用或機上消耗的補給品，包括飛行燃料；
- 6、私人行李，包括經海關關長確認為非作貿易或商業用的進出口物品，但不包括汽車；
- 7、價值四千元以下的郵包；
- 8、符合下列項目之一者：
 - (1) 純粹為廣告物料並經清楚註明，且屬免費供應的；
 - (2) 純粹為任何產品的樣本並經清楚註明，且令海關關長相信為宣傳有關產品而免費分發的；

- (3) 價值一千元以下的任何產品的樣本，並令海關關長相信為宣傳有關產品的；
 - (4) 祇供展覽用的進口物品，並令海關關長相信該物品將於展覽完畢後再出口，而不會在香港出售或以任何方式處置；
 - (5) 祇供展覽用的出口物品，並令海關關長相信該物品將於展覽完畢後再進口；
 - (6) 領有暫准進口證，並按照其規定進口或出口的物品；
 - (7) 祇供體育比賽用的進口物品，並令海關關長相信該物品將於比賽結束後再出口，而不會在香港出售或以任何方式處置；
 - (8) 祇供體育比賽用的出口物品，並令海關關長相信該物品將於比賽結束後再進口；
- 9、在香港註冊或領牌的漁船直接從捕漁處運到香港的鹹水魚，包括可供食用的甲殼類動物、軟體動物及其他同類海產食品；
- 10、私人禮物而接受禮物一方無須付款者；
- 11、使用過及空的運貨箱，並屬 (1) 經常進口及出口的；(2) 純粹為運載物品進出口用的。
- 12、由提供國際航空服務，而其主要辦事處設於香港以外地區的空運企業所進口或出口的各部份飛機零件。惟該等部份或零件必須作為以下用途 (1) 修理或保養該企業自置或租用，並用以服務於任何國際航線的飛機；(2) 為同樣用途與其他同類性質空運機構以不牟利方式交換其他飛機部份或零件；
- 13、由提供國際海空貨運服務，而其主要經營地點設於香港以外地區的運輸企業所進口的任何物品。惟該等物品必須作為並實際用於修理及保養由該機構管理的運貨箱，而這類運貨箱是用於國際海空貨運服務的；

- 14、任何國家的法定流通鈔票及硬幣；
- 15、任何電台及電視台的製作及廣播設備及經特別改裝的電台或電視台車輛及其設備，而（1）該等製作、車輛及設備是由在香港以外地區定居的人士或居民所擁有及進口；（2）令海關關長相信該等製作、車輛及設備準備於香港使用完畢後再出口；
- 16、當進口或出口時作為一種運輸工具之任何交通工具。惟交通工具該當作貨物或貨物一部份進口或出口時則須除外。

◆ 應課稅貨品

出口應課稅貨品，如酒類、煙草、碳氫油類及甲醇到香港均須繳付稅款，出口商應向工業貿易署申請進出口牌照。此外，亦須持有出口許可證。

◆ 禁運貨品

禁運貨品乃指進出口條例（香港法例第 60 章）及其他香港法律禁止或管制出口之貨品。出口商如有意出口禁運貨品，須事先取得出口證、許可證或證明書。常見的禁運貨品包括應課稅品、危險藥品、槍械及軍火、戰略商品、藥劑產品、藥物、無線電發送器具、瀕臨絕種物種、動植物、除害劑、耗蝕臭氧層物質、紡織品。

◆ 商品清關須辦理下列文件：

- 1、 艙單
- 2、 裝船單、空運提單或其他類似文件
- 3、 發票、裝箱單
- 4、 其他文件，如出口證、許可證等。

◆ 轉運貨物豁免簽證方案

根據工業貿易署採用的若干條件，凡按轉運貨物豁免簽證

方案於向工業貿易署註冊的船務公司、運輸公司、航空公司及其委任之代理商，在轉運下列各類貨物時均毋須出示進出口牌照：

- 1、香港法例第 138 章藥劑及毒藥條例第二條所界定的藥劑產品及藥物，但如所屬產品是香港法例第 134 章危險藥物條例第二條所界定的危險藥物，則不在豁免之列。
- 2、香港法例第 296 章附屬法例儲備商品(進出口及儲備存貨管制)規例的附表所列明的食米。
- 3、香港法例第 60 章附屬法例進出口(一般)規例附表 1 第 I 部所列明的冷藏或冷凍肉類及家禽。

一般說來，香港進出口通關手續相當簡便，除上述進口酒類、煙草、碳氫油類及甲醇須繳付稅款及事先須申請許可證外，一般進出口貨物因無稅款及許可證件問題，僅須在貨物進出口後十四天內申報即可，因此通關效率相當高。且香港海關為配合貨物之快速通關及因應廠商緊急調度貨物之需，其通關作業時間係全天二十四小時，亦即海關人員隨時可配合業者之需求進行通關查驗作業；在查驗方面，海關係透過文件檢查，例如進出口倉單等。貨物檢查以抽樣方式進行。經海關抽中查驗之貨物，須經由海關關員進行貨物檢查後才予放行。

陸、心得與建議

一、心得

- (一) 確立我國發展自由貿易港區之定位：新加坡、香港在發展自由貿易區，除須提供良好運輸功能及發展空間條件的土地區位，均以國際海空港或鄰近地方作為發展最佳區位，同時也提供優良居住、教育、運動文化等，以吸引跨國企業進駐，此可供我國各級政府在推

動自由貿易港區之借鏡。臺灣地理處於歐美與亞太地區連接之橋樑地位，具有海、空轉運便利之優勢，與新加坡、香港及上海等重要鄰近港口相較，臺灣與亞太地區主要港口及西太平洋主要城市間之平均航行時間最短，且有高科技產業技術與研發能力，規劃推動自由港區，當可善用我們的優勢，創造物流轉運及高附加價值加工製造之利基，充分提升臺灣之國際競爭力。

- (二) 培訓人才的重要性：有鑑於人才之素質為國家發展之根本，過去幾年，政府與民間單位對於物流人才之培育分別投入資源及心力；而值此全球競爭趨劇，產業亟需轉型發展之際，企業對具有物流經營、規劃及跨國物流整合能力之高階全球運籌管理人才，需求日益殷切，惟目前國內尚無相關訓練課程如何以既有成果為基礎，更進一步規劃我國未來全球運籌人才培育之作法，實為重要課題。

此外，對於年輕關員宜建立長期性培訓制度，落實輪調，向下紮根，養成教育宜具國際化、全球化、世界化之前瞻性。參訪新加坡、香港之過程，所到之處，無論是海關、或是貿易通關公司等都是年輕的一群，溫文有禮，對答行儀，均有分寸，令人耳目一新，難予忘懷，印象深刻，且留下了欣欣向榮的良好形象。企業以成本與利潤為考量的基準，近年政府已轉向企業學習。因此，成本概念已滲入主政者的心中。在培訓的成本考量下，基本學識、年輕化、輪調的必要性與學習力及業務的熟悉性、他如國際觀、積極性、領導力、管理力、生產力的養成等都是選拔人才培訓重要的一環，不可忽視。

- (三) 思考如何健全國際物流管理及推動機制：新加坡於 1999 年成立「物流業指導委員會」，制訂物流業發展總綱領。由新加坡貿易發展局聯合十三個政府機關，包括海關、經濟發展局、海事港務局、民航

局、資訊發展局、生產與標準局等，執行「1997年物流業提昇及應用計畫」、「2001年物流業提昇及應用計畫」等。2001年12月香港成立「物流發展局」，統合產官學力量全力發展推動香港城餘國際物流中心及供應鏈中心。而我國國際物流相關行業之主管機關分別包括：交通部主管海空運承攬運送業、汽車運輸業、貨櫃集散等；經濟部主管進出口貿易、批發零售等；財政部主管報關、保稅轉口、進出口貨棧、貨櫃集散等。為建立一個良好經營環境，我國未來推動物流工作努力之方向應考量設立適當之組織，建立國際物流政策民間參與機制，如此有適當的人力與預算，相關工作之規劃與資源自然投入，如此才能使我國發展運籌物流工作更為有效可行。

- (四) 新加坡及香港自由港區管理機關之企業精神：管理機關非常重視合作及研究發展，不斷求進步。追求高品質、高效率之服務水準，以滿足顧客之需求。具執行力，且充分運用科技提供服務及管理。積極引進民間企業之力量（包括人才、經營企業經驗與意見），使公私部門發展之目標與過程趨於一致，發揮數倍之效果。充分溝通協調，傾聽顧客之意見，滿足顧客之需求，是任何政府、企業求生存、求發展之根本；台灣自由港區之設立與發展，應該亦是如此。此外，各國現行港埠作業，多已積極開放讓民間業者投資經營，政、商分離已是國內外港埠經營趨式，未來自由港區營運架構建議採「行政管理」與「企業經營」分離體制，由管理機關與營運機構分別管理與經營。參據美國、新加坡成功之案例，未來我國自由港區營運之成敗，實與營運機構之經營、管理能力關係重大，惟有讓自由港區採自主管理，港區管理機關、海關或其他相關機關等，始能不予直接介入，以充分發揮其效率。由於企業向有「利潤與成本」的概念，

其經營理念已深入人心，向企業學習已是眾所不爭且刻不容緩的當前課題。

(五) 應全力提昇之通關效率：香港海關為配合貨物之快速通關及因應廠商緊急調度貨物之需，其通關作業時間係全天二十四小時，亦即海關人員隨時可配合業者之需求進行通關查驗及放行作業。而目前我國海關二十四小時通關作業項目僅包括下列各項：

- 連線申報報單及進出口艙單。
- 空運機邊驗放貨物及快遞貨物。
- 船舶、飛機裝卸貨物。
- 各港口貨櫃中心貨櫃進出碼頭監管。
- 入出境旅客行李檢查。
- 空運免審免驗貨物之通關、完稅、放行、提貨等作業。
- 另有些作業可在辦公時間內提出申請，而在辦公時間外進行。

除上述項目之外，海關尚無法提供二十四小時通關服務，造成若干物流業者之實際運作無法滿足客戶之要求，建議海關能考量我國目前物流的特性，加以重視此一課題，期望能於最短時間內有所突破，以符合業者所需。

(六) 建立貨物控管機制：自由港區應於管制區各進出口設置崗哨，管制人、車、物進出自由港區之安全，並輔以中央監控中心（CCTV）以掌握區內狀況。門哨對進、出區車輛載卸之貨物，是否以連線電腦提供有關資訊供作檢查、控管依據，關係到區內是否得以完全自主開放及防杜自由港區是否會質變為走私溫床，故自由港區宜按「境內關外」精神，將管制哨所設於管制區與課稅區分界（Customs Line）之出入口，並強化其功能，於門哨控管全部進出區之人、車、物，設立車道管理系統管制貨櫃(物)進出區，以接收放行訊息憑以核對運送單，驗明車號、櫃號及封條號碼後進、出區，及提供稽核

人員遠端稽核功能，如此方能落實自主管理，減少海關於區內介入管理。

- (七) 通關貿易單一平台之建置：新加坡、香港均已建立無紙化單一窗口資訊服務平台，透過 TradeNet、Tradelink 申請相關之進口、出口及轉運許可，只需十多分鐘即可完成通關手續，並利用海關文件作為貨物流向之控管方式，亦有效提昇貨物之流動性。因此，如何整合所有有關之機關，並全部採用電子資訊相互傳送各項訊息，取代書面文件申請，則為目前重要之課題。政府早已瞭解此項工程之重要性，並已列入中程施政計畫中逐步推動簽審機關全面參與電腦連線及建置電子關門，俾快速提供相關機關之通關資料，建議各相關機關均能撇開本位主義，共同營造無紙化之通關環境。
- (八) 政策推動過程之溝通與協調：新加坡單一窗口推通初期，報關行必須支付高成本建置電腦系統，且建置完成後，中間代理商可能被淘汰，初期反彈極大。於 1989 年 1 月至四月間新加坡海關推動以空運先推，而後海運。新加坡海關積極以個別訪談代理商、金融業者方式，爭取 40% 之代理商採用此 Tradenet 系統，並提供訓練，至 1990 年均已洽談妥適。新加坡政府較少提供補助，但施行定有寬限期，同時提供網路及電話系統，屆時業者如無法提供即時服務，服務速度太慢，自然會淘汰不具競爭力之代理業者。值此我政府積極推動貿易便捷化為四年計畫 91-94 年，目前已進行先期規劃案，後續尚有建置系統各簽審單位內部系統更新、鼓勵廠商使用電腦系統等，台灣關貿網路股份有限公司 (Trade-Van) 熟悉海關流程具有競爭力，惟此系統必須整合貿易簽審，防疫檢疫，商品檢驗，衛生，航政等，成為單一窗口以快速便捷回應船運或航空公司申報，方能嘉惠廠商並有利台灣成為運籌中心，上開新加坡推動經驗值得參考。

- (九) 新加坡政策形成過程之省思：新加坡政府各部長下均設有各委員會，委員會主席由各行業自行選任優秀人才擔任，每三個禮拜開會一次，每二年改選一次，為無給職，政府每年均會編列新加坡幣 5000 萬預算給各委員會自行運用，委員會多半由委員自行吸收開會成本，各委員會下設有工作小組，包含政府及業界熟悉法規、流程基層人員，其作用為提出各項流程或法規改善報告，呈報委員會討論，委員會如通過該提案決定施行或修法，則直接施行或向部長報告，由部長決定修法與否。此流程設計暢通業界及政府溝通管道，政府通過法令能切合實際需求，無須再辦理公聽會說明會，因各項改善流程會反映業者需求，節省業者成本增進效率，為一雙贏具競爭力的決策流程。
- (十) 新加坡政府的用人制度：新加坡政府設有 Public Service Mission，共有七位委員獨立運作，向全國各界選才提供部長作為業務助理，如表現不佳即予撤換。公務員亦可向該委員會申請輪調，政府部門用人惟才，以高薪養廉，選拔優秀人員予以訓練輪調機會，並可同意三年內保留職位，轉至公營公司學習企業運作。公務員非以特定考試選任，而係經由甄選任用，服務滿三年後由考核通過，如不犯重大過失，政府不能隨意辭退。

二、建議

- (一) 推動自由貿易港區在我國是一種新的作法，仍缺乏實務操作經驗，未來我國相關單位成立自由貿易港區後，應多加培訓相關人才，建議應與先進實施自由貿易區制度國家多交流，甚至派遣相關人員至該等國家長時間訓練，以習得其中精髓，加速發展我國自由貿易港區相關業務。

- (二) 現階段我國無論中央、地方、民間應全力推動落實既定「自由貿易港區」計畫，為營造我國成為最低成本、最高效率之現代化全球運籌基地及轉運中心而共同努力，俾能引進商業活動，以繁榮國家整體經濟為目標。
- (三) 國際行銷應有整體思維統合作法，以主動向外推動國際行銷，讓跨國企業知道我國最新自由貿易港區制度及好處，以服務為導向吸引跨國企業能投資我國自由貿易港區事業。此可從我國外交與經貿單位作起，統合相關單位向各國廠商行銷，以吸引來台投資。
- (四) 香港將全香港特區設為自由貿易區，其澈底自由化亦造就高度國際化，對於其成功的經驗，可作為我國將全台灣地區均實施自由貿易區制度，相信可擴大我國實施自由貿易港區的經濟規劃效益，此方向確實宜早準備。
- (五) 新加坡長榮海運公司建議台灣通關應儘速整合為單一窗口，且各項許可應為免費，無須為收取少許規費，而要求廠商個別向各單位取得申請書，徒然浪費寶貴的時間成本。

柒、附件

附件一：行政院核准函

法協中心
行政院 函

受文者：行政院經濟建設委員會

速別：最速件

密等及解密條件：普通

發文日期：中華民國九十二年九月十五日

發文字號：院臺經字第0920050302號

附件：

機關地址：台北市忠孝東路一段一號
傳 真：(〇二) 三三五六九二〇

主旨：所報為配合自由貿易港區申設及管理業務推動，瞭解先進國家作法，擬於九十二年十月三日至十二日、十月二十日至二十五日，會同相關機關分別組團前往荷蘭、德國及新加坡、香港考察，俾供我國未來自由貿易港區營運管理之借鏡，所需經費擬在九十二年度中美基金「先進國家自由貿易港區考察計畫」項下支應一案，准予備查。

說明：復九十二年九月九日協字第0九二000四五三六號函。

正本：行政院經濟建設委員會

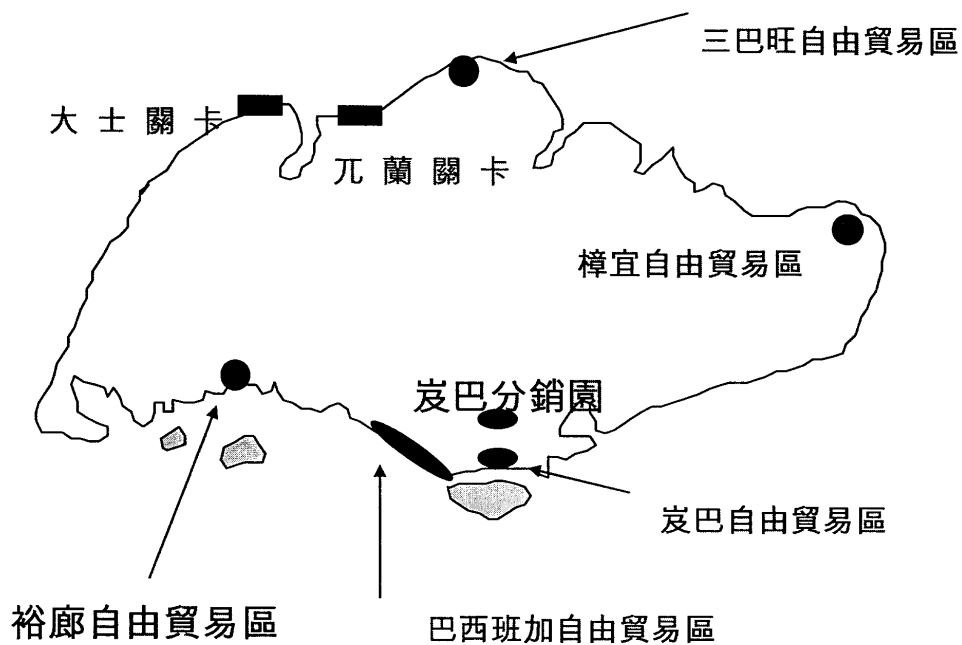
副本：行政院主計處



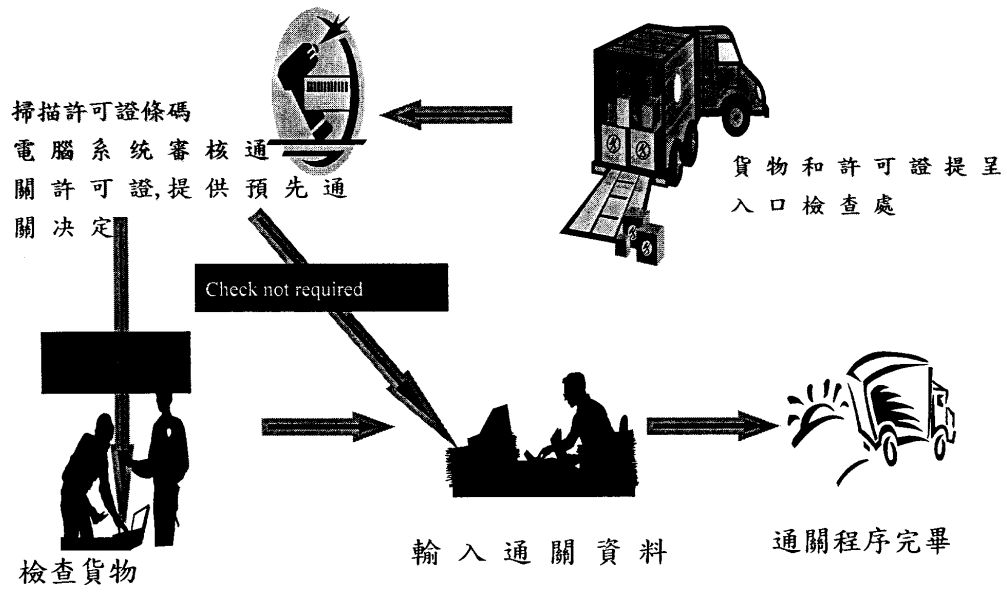
第一頁，共一頁



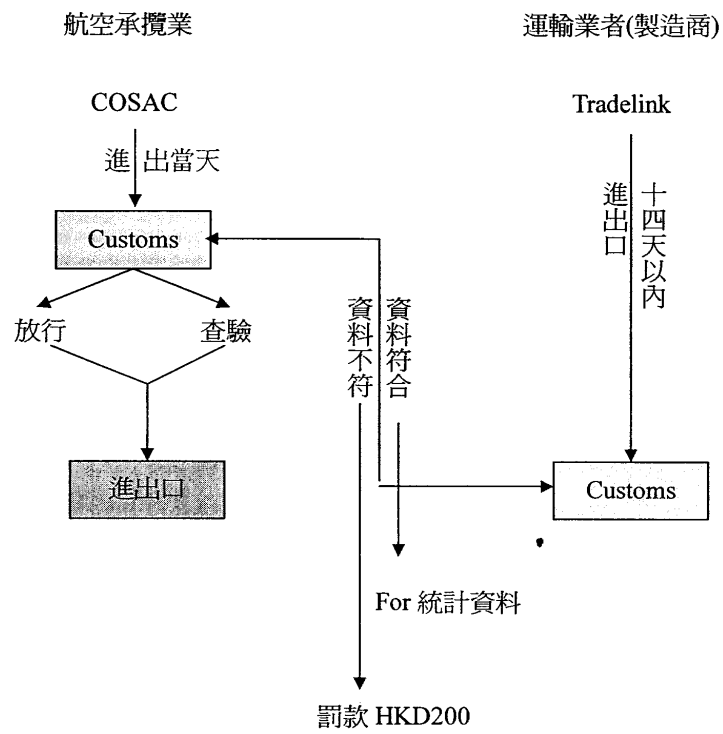
附件二：新加坡自由貿易港區配置圖



附件三、新加坡海運貨物通關程序

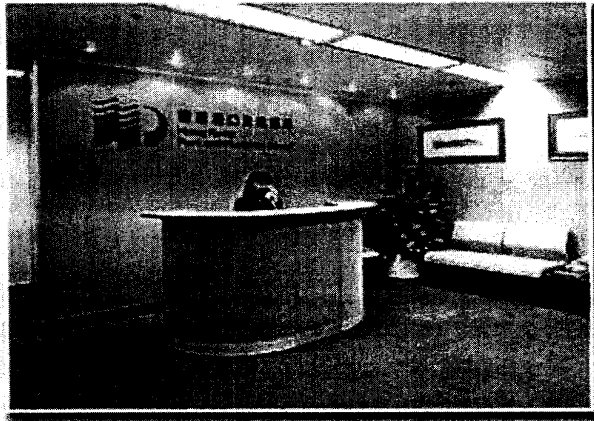


附件四、香港海關清關程序

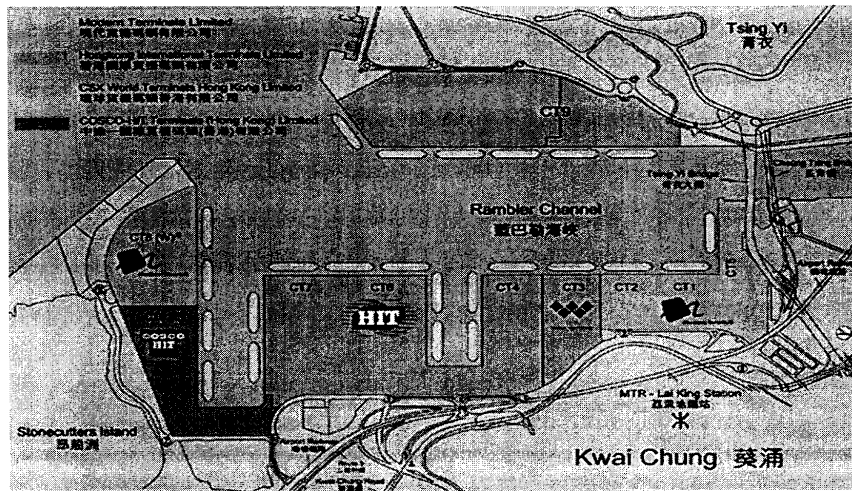


註：如勾稽不符，則 Shipment 罰 HK\$200 元

附件五、香港海空港營運管理附件



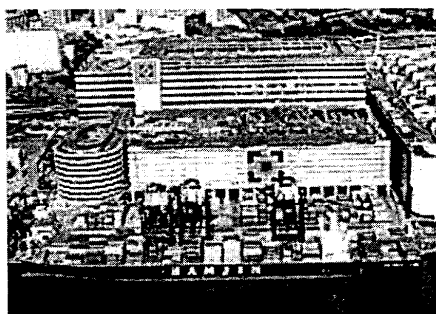
圖一 香港港口與航運局



圖二 香港葵涌貨櫃碼頭公司配置圖



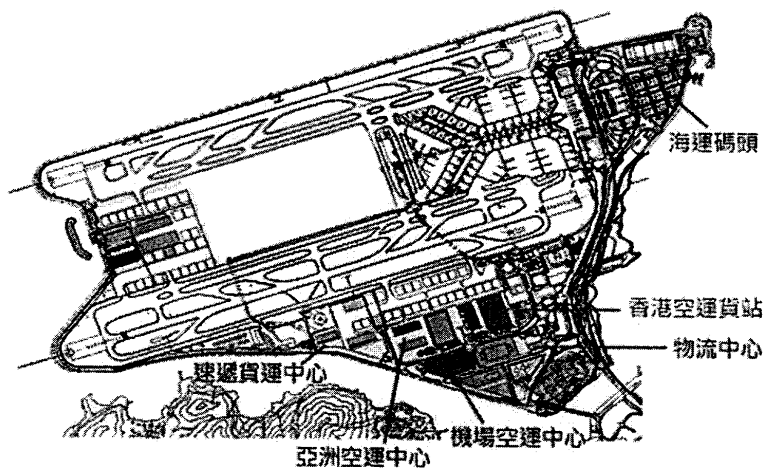
圖三 香港葵涌貨櫃碼頭



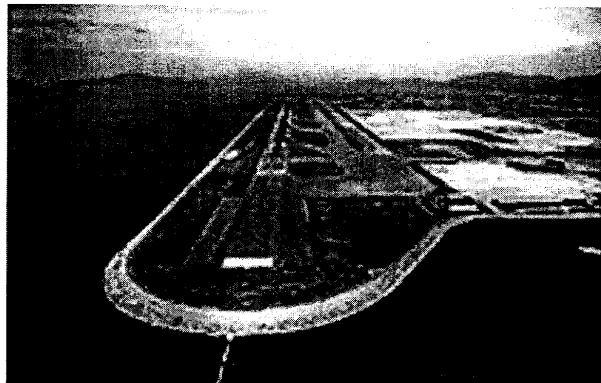
圖五 環球貨櫃碼頭香港公司



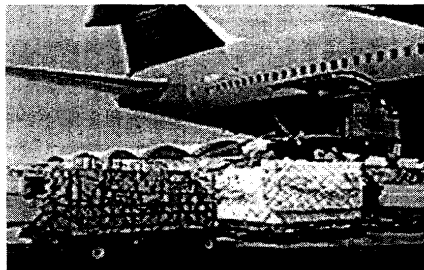
圖六 環球貨櫃碼頭香港公司貨櫃車隊



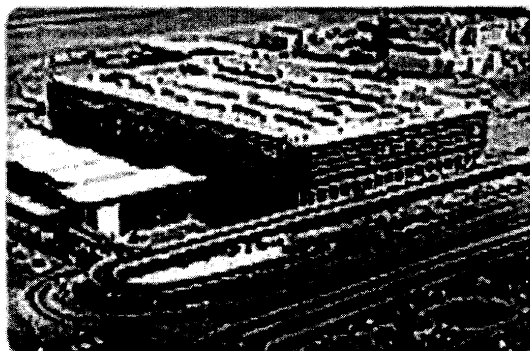
圖七 香港國際機場航空設施配置圖



圖八 香港國際機場跑道



圖九 香港國際機場航空貨物裝設作業



圖十 Hact1 超級一號貨站