

自由貿易港區運作實務
之探討——以荷蘭、新加坡
及香港為例

期末報告

委託單位：行政院經濟建設委員會法協中心

研究單位：資誠企業管理顧問股份有限公司

中華民國九十一年十月二十四日

自由貿易港區運作實務
之探討——以荷蘭、新加坡
及香港為例

專案主持	人	：陳	一	芳
協同主持	人	：胡	殿	選
專案研究	員	：梁	康	怡
		林	宜	賢
		曾	煥	楷
		廖	烈	龍
		江	春	桂
		謝	淑	美
		林	奕	初
		莊	偉	英

自由貿易港區運作實務之探討-以荷蘭、新加坡及香港為例

目 錄		頁 次
	摘要	摘-1
第一章	前言	
1.1	計畫緣起	1-1
1.2	計畫目標	1-2
1.3	工作範圍與內容	1-2
1.4	工作方法與步驟	1-2
1.5	相關名詞定義	1-3
第二章	結論與建議	
2.1	結論	2-1
2.1.1	香港、新加坡及荷蘭自由貿易港區相關運作實務彙整	2-1
2.2	SWOT 分析	2-10
2.2.1	香港自由貿易港區之 SWOT 分析	2-11
2.2.2	新加坡自由貿易港區之 SWOT 分析	2-11
2.2.3	荷蘭自由貿易港區之 SWOT 分析	2-12
2.3	建議	2-12
2.3.1	區位定位	2-12
2.3.2	港區之組織架構	2-13
2.3.3	港區之設立	2-14
2.3.3.1	基本條件	2-14
2.3.3.2	設立程序	2-14
2.3.4	經營與管理	2-15
2.3.4.1	招商	2-15
2.3.4.2	貨物自境外輸入之通報	2-16
2.3.4.3	出區之管制	2-17
2.3.4.4	管理費/規費/服務費等之徵收	2-18
2.3.4.5	人員進出自由貿易港區之管制	2-18

2.3.4.6	運輸車輛之管制與查驗	2-19
2.3.4.7	港區銷售與使用之貨物與勞務免稅原則	2-19
2.3.4.8	營利事業所得稅之課徵	2-19
第三章	自由貿易港區運作實務之探討 - 香港	
3.1	香港自由貿易港簡介	3-1
3.2	政府組織與機構	3-2
3.2.1	工業貿易署	3-2
3.2.2	香港海關	3-3
3.3	進、出口貨物之報關、清關之一般規定	3-5
3.3.1	進出口貨物之報關	3-5
3.3.2	進出口貨物的清關	3-7
3.3.3	進出口艙單	3-7
3.3.4	應課稅貨品	3-8
3.3.5	遞交進出口報關表	3-9
3.3.6	進出口貨品報關費及製衣業訓練徵款	3-10
3.3.7	逾期報關之罰款	3-10
3.3.8	豁免報關	3-11
3.3.9	憑 ATA 報關單證臨時進/出口的貨物	3-12
3.4	空運貨物中心內之營運管理	3-13
3.4.1	機場設備	3-13
3.4.2	空運站之安全管制措施	3-13
3.4.3	貨物之出口	3-14
3.4.4	貨物之進口	3-15
3.4.5	空運貨物清關系統 Air Cargo Clearance System (ACCS)	3-16
3.5	貨櫃港區內之營運管理	3-17
3.5.1	貨櫃港區之企業	3-17
3.5.2	船隻進出碼頭之安全管理	3-18
3.5.3	貨櫃的抽驗	3-19
3.5.4	出口貨櫃	3-20
3.6	陸運貨物清關	3-20
3.7	轉口貨物(一站式清關服務)	3-21
3.8	人員進出之管制	3-22

3.8.1	出入境管制	3-22
3.8.2	入出境免簽證	3-23
3.8.3	香港簽證、入境許可證申請	3-24
3.8.3.1	外籍人士	3-24
3.8.3.2	台灣居民和中國內地居民	3-24
3.8.3.3	回港簽證	3-25
3.8.3.4	亞太經合會商務旅遊證計劃	3-25
3.8.4	網上快證計劃	3-26
3.8.5	航海航員	3-27
3.8.6	飛機機員	3-28
3.9	結論	3-28
	附件一：獲豁免報關物品	3-31
	附件二：報關資料的說明	3-36
	附件三：貨物進口與海關控管流程	3-39
	附件四：香港海關 2001 年服務標準及承諾	3-40
第四章	自由貿易區運作實務之探討 - 新加坡	
4.1	新加坡發展自由貿易區之背景介紹	4-1
4.1.1	新加坡在亞洲自由貿易區之優勢地理位置	4-1
4.2	政府組織與機構	4-2
4.2.1	新加坡海事港務局 (Marine and Port Authority “MPA”)	4-2
4.2.2	新加坡港務集團公司 (PSA Corporation Limited)	4-3
4.2.3	新加坡海關 (Customs and Exercise Department “CED”)	4-3
4.2.4	港口與機場	4-3
4.2.4.1	港口	4-3
4.2.4.2	機場	4-4
4.2.5	自由貿易區 (Free Trade Zone “FTZ”)	4-5
4.2.5.1	自由貿易區主管或經營機關之責任及功能	4-5
4.3	新加坡關務系統介紹	4-6
4.4	從事進、出口業務簡介	4-9
4.4.1	貿易商登記規定	4-9

4.4.2	進口、出口及轉運許可證申請規定	4-10
4.4.2.1	進口業務	4-10
4.4.2.2	出口業務	4-10
4.4.2.3	轉運業務	4-11
4.4.2.4	免申請許可證之情形	4-11
4.4.3	進口貨物通關流程及文件需求	4-12
4.4.3.1	進口貨物通關流程	4-12
4.4.4	出口貨物通關流程及文件需求	4-18
4.4.5	轉運貨物通關文件需求	4-19
4.4.6	保稅倉庫及特許倉庫之簡介	4-19
4.5	自由貿易區之經營與管理	4-21
4.5.1	貿易商登記與管理	4-21
4.5.2	自由貿易區之簡介	4-21
4.5.3	自由貿易區內得從事之活動或功能	4-22
4.5.4	貨物移運申報規定	4-29
4.5.5	貨物輸入、輸出自由貿易區之程序及所需之時間	4-32
4.5.5.1	貨物輸入自由貿易區之程序	4-32
4.5.5.2	貨物輸出自由貿易區之程序	4-35
4.5.5.3	樟宜機場物流業者進出口貨物實例說明	4-36
4.5.6	運輸車輛管制	4-38
4.5.7	人員管制	4-38
4.5.8	入境新加坡之簽證	4-39
4.6	結論	4-42
	附件一：散裝應稅貨物通關流程圖	4-57
	附件二：散裝免稅貨物通關流程圖	4-58
	附件三：集裝箱應稅貨櫃通關流程圖	4-59
	附件四：集裝箱免稅貨櫃通關流程圖	4-60
	附件五：自由貿易區(FTZ)主管機關組織圖	4-61
	附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程	4-62
	附件七：貨物於自由貿易區間移運之流程圖	4-78
	附件八：貨物移運至特許倉或保稅倉庫之流程圖	4-81

	附件九：貨物移運至一般課稅區流程圖	4-84
	附件十：貨物由課稅區移入自由貿易區流程圖	4-86
	附件十一：主要出口貿易商制度	4-88
	附件十二：電子化通關系統-TradeNet System	4-89
	附件十三：人員進出自由貿易區之管制	4-92
	附件十四：進口許可證樣張	4-96
	附件十五：出口許可證樣張	4-97
	附件十六：轉運許可證樣張	4-98
第五章	自由貿易港區運作實務之探討—荷蘭	
5	荷蘭發展全國概念化自由貿易區之背景介紹	5-1
5.1	荷蘭在歐洲自由貿易之優勢地理位置	5-2
5.2	政府組織與機構	5-3
5.2.1	荷蘭外商投資局	5-3
5.2.2	荷蘭國際配銷委員會	5-3
5.2.3	機場與港口	5-5
5.2.3.1	史基輔機場 (Schiphol Airport)	5-5
5.2.3.2	鹿特丹港 (Port of Rotterdam)	5-7
5.2.3.3	阿姆斯特丹港 (Port of Amsterdam)	5-10
5.3	荷蘭海關	5-10
5.3.1	荷蘭海關之主要責任	5-11
5.4	全天候電子申報系統	5-13
5.4.1	貨櫃 X-Ray 檢驗系統	5-14
5.4.2	有關貨物進口至荷蘭配銷中心與海關控管流程	5-14
5.5	荷蘭建構全國性自由貿易區之行政系統介紹	5-14
5.5.1	貨物之保稅儲存：保稅倉庫類型與功能	5-15
5.5.1.1	B 型保稅倉庫	5-17
5.5.1.2	C 型保稅倉庫	5-17
5.5.1.3	D 型保稅倉庫	5-18
5.5.1.4	E 型保稅倉庫	5-19
5.5.2	其他簡易保稅倉儲形式	5-21
5.5.3	貨物之保稅加工：加工處理免稅條款	5-21
5.5.3.1	歐盟區內加工處理免稅條款 (Inward Processing)	5-21

4.4.2	進口、出口及轉運許可證申請規定	4-10
4.4.2.1	進口業務	4-10
4.4.2.2	出口業務	4-10
4.4.2.3	轉運業務	4-11
4.4.2.4	免申請許可證之情形	4-11
4.4.3	進口貨物通關流程及文件需求	4-12
4.4.3.1	進口貨物通關流程	4-12
4.4.4	出口貨物通關流程及文件需求	4-18
4.4.5	轉運貨物通關文件需求	4-19
4.4.6	保稅倉庫及特許倉庫之簡介	4-19
4.5	自由貿易區之經營與管理	4-21
4.5.1	貿易商登記與管理	4-21
4.5.2	自由貿易區之簡介	4-21
4.5.3	自由貿易區內得從事之活動或功能	4-22
4.5.4	貨物移運申報規定	4-29
4.5.5	貨物輸入、輸出自由貿易區之程序及所需之時間	4-32
4.5.5.1	貨物輸入自由貿易區之程序	4-32
4.5.5.2	貨物輸出自由貿易區之程序	4-35
4.5.5.3	樟宜機場物流業者進出口貨物實例說明	4-36
4.5.6	運輸車輛管制	4-38
4.5.7	人員管制	4-38
4.5.8	入境新加坡之簽證	4-39
4.6	結論	4-42
	附件一：散裝應稅貨物通關流程圖	4-57
	附件二：散裝免稅貨物通關流程圖	4-58
	附件三：集裝箱應稅貨櫃通關流程圖	4-59
	附件四：集裝箱免稅貨櫃通關流程圖	4-60
	附件五：自由貿易區(FTZ)主管機關組織圖	4-61
	附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程	4-62
	附件七：貨物於自由貿易區間移運之流程圖	4-78
	附件八：貨物移運至特許倉或保稅倉庫之流程圖	4-81

	Relief “IPR”)	
5.5.3.2	歐盟區外加工處理免稅條款 (Outward Processing Relief “OPR”)	5-22
5.5.3.3	海關控制之加工處理 (Processing Under Customs Control)	5-23
5.5.4	貨物保稅運輸：保稅貨物運輸文件	5-24
5.5.4.1	區外貨物運輸程序 (External Community Transit Procedure)	5-26
5.5.4.2	區內貨物運輸程序 (Internal Community Transit Procedure)	5-26
5.5.4.3	抵押保證金 (Security Deposit)	5-26
5.5.5	簡化型關稅程序	5-26
5.5.6	暫時進口條例 (Temporary Import Provision) 與 ATA Carnet	5-28
5.6	荷蘭保稅制度之特點彙總	5-29
5.7	貨物透過保稅倉庫運送與申報繳納稅務之流程	5-30
5.8	進口營業稅之遞延繳納	5-31
5.8.1	歐盟跨區交易 (Intra-community Transaction)	5-31
5.8.2	稅務代理人制度 (Fiscal Representative)	5-32
5.8.2.1	通用型執照之稅務代理人 (Fiscal Representative with a General License)	5-32
5.8.2.2	限制型執照之稅務代理人 (Fiscal Representative with a Limited License)	5-33
5.8.3	使用稅務代理人優點之彙總	5-34
5.8.4	使用稅務代理人之流程	5-34
5.9	人員進出之管制	5-34
5.9.1	商務人士進入荷蘭之管制	5-34
5.10	結論	5-35
	附件一：貨物進口至荷蘭配銷中心(EDC)與海關控管流程	5-39
	附件二：進口貨物進入保稅倉庫之物流與清關程序流程	5-40
	附件三：稅務代理人之使用方式與文件核對流程	5-41

	附錄一：期中報告審查意見及辦理情形	錄 1-1
	附錄二：期末報告審查意見及辦理情形	錄 2-1

摘 要

本自由貿易港區運作實務之探討—以荷蘭、新加坡及香港為例（以下簡稱“運作實務”）經過本專案小組二個月之資料蒐集、訪談、討論、分析，及各方的寶貴意見，予以整理彙整後，已得到具體之成果，茲將本報告之內容摘要如次：

壹、計畫目的

本運作實務係以荷蘭、新加坡及香港之自由貿易港區有關貨物及人員進出之運作模式及經營管理方式進行實務之探討，以作為我國訂定自由貿易港區條例之參考。

貳、工作內容

本運作實務之工作內容主要係針對貨物及人員進出自由港區（分海港及空港）之作業方式及流程，及自由港區之經營管理模式就三個國家（地區）分別加以探討與研究。

參、工作成果

本專案研究主要發現及意見與建議如次：

一、主要發現

(一)區位定位明確

香港與新加坡之自由港或自由貿易區均定位在轉口貿易上，故一切貨物進(出)區之作業流程係以使用者為導向，並且不斷更新本身之硬體設施及採用高科技技術，以掌控貨物之流向與時間，使貨物之流通達到最快速之目的，以符合使用者之期待。

而荷蘭向來即為進出歐洲之門戶，在歐盟成立之後，荷蘭更擔負起貨物進出歐洲把關之重責大任，在積極發展國際

物流之競爭下，亦定位在轉口貿易上，並利用高科技技術及多樣之保稅倉庫，將全國形成一概念式之自由貿易港。

(二)高科技技術之使用

不管是香港、新加坡或是荷蘭，為應付日常龐大之進出口業務，及提高效率，無不積極導入或使用高科技技術（例如電腦、X-Ray 及網際網路等）以為因應，且由於電腦之廣泛使用，使得貨物之運入、運出能事前加以掌控，事後加以追蹤，有效管理貨物流向及提昇經營之效率，有利於港區之發展。

(三)民營化之管理方式

香港、新加坡及荷蘭對於海港之管理，均採民營化之管理方式，將海港碼頭委由民間公司經營，政府只站在監督之立場，負責執行公權力的部分，對港區發展有正面之影響。

(四)積極招商

荷蘭在面對臨近國家之激烈競爭下，能發展出具有特色之國際物流，所憑藉者，為積極招商，在結合政府與民間力量下，盡力解決廠商籌設之相關問題，而達到經濟活動的拓展。另，新加坡除為有意入區經營的廠商個別講解外，亦高度利用網際網路之便捷性與方便性，積極向外招攬業務，這種主動出擊招商之作法，值得學習。

二、建議

(一)明確定位區位

目前世界上之自由貿易港區，其經營之主要特色大都在轉口貿易上，且以低稅負之方式搶攻市場(例如香港及新加

坡)，少有複雜之製造或加工，而別人所欠缺的，正是我國之優勢之所在，我國近年來以製造或加工能力享譽國際，故未來我國自由貿易港區應明確定位在具有加工及製造之特色上，以發展與其他國家不同之自由貿易港區，與之競爭。

(二)積極招商

有關積極招商之重要，前已述及，在此不再贅述，這裡所要建議者為未來自由貿易港區招商人才之培養與專責機構之建立，因有專責之招商機構及專業招商人才方能有效地進行招商活動，也才能持續不斷地引進優良的及大型的國際廠商前來，使自由貿易港區充滿了生命力，且不斷地發展。

(三)除必要之公權力外，儘量減少政府之行政干預

自由港之一大特色為進出自由，惟在自由進出港區的時候，並非什麼都不管，而是將屬於商業行為的活動回歸給廠商，政府減少涉入，政府只執行必要之公權力，故未來我國之自由貿易港區籌設之精神亦應維持在不危及國家安全之前提下，儘量放寬交易之限制，使廠商可自行視其最佳之經營方式，入區經營。惟在放寬管制的同時，也應有適當的罰則與措施，以維護國家整體之安全，避免不肖商人利用港區之方便性，從事干擾市場正常之經濟行為。

第一章 前言

1.1 計畫緣起

在亞洲經濟逐漸抬頭之際，觀察我國臨近的國家包括日本、韓國及中國大陸等都不約而同地在規劃及推動自由貿易區的發展，一時之間自由貿易區的籌設成為亞洲國家近期發展經濟的主軸。而我國也在兩岸加入世界貿易組織（WTO）後，可以預見的未來經貿活動將更加頻繁，及東協六個創始會員國預計在2010年全面取消關稅後，我國可能被區域邊陲化等諸多因素之衝擊下，行政院財經小組於今年初討論並計畫將台灣建設成為類似香港、新加坡的「自由貿易港」，擬於港口或機場旁，劃設一區域免除關稅、營業稅的課徵，使貨物可自由進出該區、陳列、儲存、拆裝、改裝、加標籤、分類或與其他貨物混合加工後以便再轉運出口，藉以提昇國家競爭力及加速台灣之經濟發展。由於自由貿易區是一國政府主動劃設的一種境內關外的特殊區域，暫免關稅及營業稅的課徵，且允許廠商在區域內進行有限度的各種商業行為，對跨國企業經營者極具吸引力。惟在劃設之初就應有一套管理及控制機制，以確保該區能成功有效的運作，因此制定專法有其必要，然自由貿易區牽涉法規繁多，且制定該專法在國內尚屬摸索階段，因此借重國際已有之成功案例，不失為一種可行之方法，但各國基於其本身之條件及背景所發展出來之自由貿易區運作及管理模式各有不同，故選取世界上已有成功運作經驗之國家或地區作為借鏡，除有助於了解本身之不足外，亦可作為未來政策調整及改進方向之指引，制定出適合我國施行之自由貿易港區的法規，以面對國際間快速發展之挑戰。

1.2 計畫目標

根據上一節所述計畫緣起可知，本專案將探討他國在自由貿易港區實務之運作方式，作為我國制定自由貿易港區專法之參考。由於香港、新加坡及荷蘭目前是世界集裝箱貨運量名列前茅的第一、二、三位，這些國家或地區本身即為一自由港，且亦分別經營自由轉口貿易多年，累積許多成功之作業方式及經驗，足供我國未來發展自由貿易港區之參考，故選定香港、新加坡及荷蘭作為實務探討的對象，希望藉由實地瞭解其自由貿易區(包括港口及機場)的運作管理方式，歸納及分析自由貿易港區有關貨物及人員進出之管理經營模式，以提供我國制定自由貿易港區專屬法規參考為目標。

1.3 工作範圍與內容

由於各國劃設或成立自由貿易區之首要目的在於提供貨物快速流通並轉運出口，故本運作實務將僅對於貨物與人員進出自由貿易區之流程、時間、所耗成本，及自由貿易區之經營與管理等作深入之探討，至於有關自由貿易區廠商之稅負負擔(例如公司所得稅或其他稅種之申報、繳納、記錄等)、資金匯進匯出(例如外匯管制)、國家安全、大陸勞工等之問題並不在本自由貿易區運作實務探討之列。各國利用 EDI (Electronic Data Interchange) 系統作為資訊流通關的部分，雖可能討論及之，惟不擬深入探討。

1.4 工作方法與步驟

本計劃之工作方法，主要係採實地訪談之方式進行，其內容與步驟如下：

- 一、拜會計畫中探討標的有關之政府官員或港區管理人員，了解自由貿易港區之建置及經營管理情形，並進行實地之參訪。
- 二、訪談自由貿易港區經營業者，了解貨物、人員進出運作之情形。
- 三、歸納及分析探討標的，找出該三國自由貿易港區建置成功之關鍵因素，俾供我國立法之參考。

1.5 相關名詞定義

由於目前國際上仍以英文為共通語言，而研究探討之標的又大都以英文為官方語言，因此先行對部分之名詞加以定義，以避免所蒐集資料在轉換成中文之翻譯上造成誤解。有關之名詞定義如下：

● 自由港(Free port)

所謂自由港通常係包括整個港口及其周邊地區，而在某些情況下，例如香港，自由港海關特惠措施可適用於整個領域。外國貨物進入自由港時通常毋需繳稅，而且貨物的裝卸、儲存、改裝或分裝、裝配、加工或轉運他國，均不受海關控制，可免除種種繁複的行政手續。

● 自由貿易區(Free trade zone)

又稱免稅貿易區(tax-free trade zone)，係指在某一特定區域內，無論是原料、零件、半成品或成品，均可自由進出；而在此區域內，貨物可以陳列、儲存、拆裝、改裝、加標籤、分類或與其他貨物混合加工、以便再轉運出口，當地政府均不徵收關稅，也毋需預繳保證金。僅在貨物離開自由貿易區運至地主國其他課稅區域使用或消費時，才徵收關稅及採取進口管制措施。除了免

除關稅以外，有些自由貿易區還可減免所得稅，但有些則僅對加工或製造後出口的貨品給予免稅。一般自由貿易區對於貨物儲存在區內時間並無限制，因此經常有人將自由貿易區當作貨物的轉運場所。自由貿易區就各國實際情況而言，有各種不同的型態與名稱，例如對外貿易區(foreign trade zone)、自由港(free port)、轉口區(transit zone)、自由貿易特區(free perimeter)、加工出口區(export processing zone)及關稅特惠區(special customs privileges facilities)等。

此外，要注意的是國際上所謂 Free trade area (中文亦譯為自由貿易區) 指的是國家之間簽定協約讓彼此之間的貨品(產品)自由流通及不課稅，譬如「北美自由貿易區」(NAFTA)或東南亞國協自由貿易區(AFTA)，與上述所指的自由貿易區(Free trade zone)之內涵並不相同，因此本實務運作之探討除非特別註明，否則所稱之自由貿易區概指上述之 Free trade zone 而非 Free trade area。

● 物流公司(Logistic Company)

係指物品流通過程中提供支援服務行業的公司。包括「倉儲業」、「運輸業」及「承攬業」等之公司。

● 國際發貨貨主

係指跨國經營之企業，透過世界各國有利之物流條件，建立物流配銷中心(此種“物流配銷中心”在國際上常被稱之為“HUB”)，將其貨品以最快速方式提供各國之客戶，以取得營業利潤。

● 加值型營業稅 (Value-added Tax “VAT”)

加值型營業稅係就企業在產銷過程中之加值加以課徵的租

稅，亦即以加值為課徵對象的一種營業稅。在荷蘭亦稱為加值型營業稅（Value-added Tax “VAT”），而新加坡稱為「Goods and Service Tax “GST” “消費稅”」，名稱雖有不同，但所指係相同；香港則無加值型營業稅之課徵。

● 貨物稅 (Excise Duty)

貨物稅係對稅法規定之特定貨物，於出廠或進口時所課徵的稅，通常廠商會將所納稅款計入貨價內轉嫁由消費者負擔，屬間接稅的一種。在荷蘭、新加坡及香港對貨物稅均稱為 Excise Duty。在香港 Excise Duty 則稱為消費稅。

● 關稅 (Customs Duties, Customs, Traiffs)

「關稅」係指一個國家對通過其國境之貨物所課徵之租稅；因此，它是一種國境稅，只對通過國境之「貨物」才課稅，如果非「貨物」，本身就不屬於課徵的標的，例如旅客出入國境，對旅客本人並不課徵關稅；又如船舶、飛機等運輸工具，如係作為從事運送客貨之運輸工具，雖然通過國境，亦不課徵關稅，但如飛機、船舶等運輸工具本身就是「貨物」時，其輸出入即被列為課徵關稅之對象。

新加坡及荷蘭均有關稅之課徵，其所指之關稅即如上所述，而香港則無關稅之課徵，故進入香港之貨物並無關稅之負擔。

● 通關

通常區分為進口通關與出口通關二種：

- 一、進口貨物通關：由納稅義務人或其委託之報關行，依「關稅法」等有關法令之規定遞送書面進口報單或傳輸進口報單訊息，並檢附有關文件，向海關申報進口完稅，經海關逐一審核(或電腦比對)或經查驗貨物，由納稅義務人納稅後放行，接受「電腦放行通知」，

得以提領貨物。

- 二、出口貨物通關：由貨物輸出人或其委託之報關行，依「出口貨物報關驗放辦法」等有關法令之規定，遞送書面出口報單或傳輸出口報單訊息，向海關申報貨物出口，經海關逐一審核(或查驗)後放行，接受「電腦放行通知」訊息，使貨物得以裝船(機)出口。[註一]

● 報關

凡進出口貨物通關，均應持憑報單等文件或將報單內容以電子資料向海關申報，稱為報關。通常區分為下列二類：

- 一、進口貨物報關：進口貨物之申報，由納稅義務人或其委託之報關行，自裝載貨物之運輸工具進口日起十五日內，向海關申報；報關時，應填送貨物進口報單，並檢附提貨單、發票、裝箱單及其他進口必須具備之有關文件。
- 二、出口貨物報關：貨物出口，應由貨物輸出入或其委託之報關行向海關申報；報關時應填送貨物出口報單並檢附裝貨單或託運單、裝箱單，貨物進倉證明等有關文件。

以上應行提出之報單、發票及有關文件，經採與海關電腦連線或電子資料傳輸方式辦理，其經海關電腦記錄有案者，視為已報關。[註二]

● 查驗

為進、出口貨物通關程序之一，即海關驗貨員根據進、出口報單查驗貨物之謂。[註三]

在香港，海關為執行查驗工作，通常會通知船公司或機

場地勤公司將載貨之船或飛機予以扣留，以利海關執行查驗之工作。

● 彙總清關(按月彙報)

指進口人於貨物進口時，不必先繳納稅費，海關先將貨物放行，於次月核發一張當月之彙總清關貨物稅費繳納證及有關報單清單送交納稅義務人繳納當月進口貨物之彙總稅費。彙總清關之優點為加速優良廠商進出口貨物之通關，俾免每份報單逐案繳納稅費，而影響通關時效。[註四]

● 自主管理

海關為管理進出口貨棧及貨櫃集散站，向以派駐關員方式辦理有關事項，以達到實際監管之效果。但近幾年來，因關稅稅率逐漸降低，而管制物品之項目亦大幅開放，貨棧(集散站)之管理且已上軌道，海關乃准內部管理良好之業者自行監管，海關則以稽核方式管理，稱為自主管理。[註五]

● 保稅制度

保稅制度是指運抵國境的進口、轉口，以及其他受海關監管的貨物，在通關放行前，暫免或延緩課徵關稅的制度。保稅貨物因未完成通關手續，故徵稅與否須視該貨物決定進口或復運出口而定。

附註：

[註一]：「財稅名詞辭典」財政部財稅人員訓練所 p113

[註二]：「財稅名詞辭典」財政部財稅人員訓練所 p113~p114

[註三]：「財稅名詞辭典」財政部財稅人員訓練所 p114

[註四]：「財稅名詞辭典」財政部財稅人員訓練所 p146

[註五]：「財稅名詞辭典」財政部財稅人員訓練所 p175

第二章 結論與建議

2.1 結論

由於自由貿易港區係為一「境內關外」之特殊地區，政府相關部門需對於既有之管理權限與執行方式作出重大之變革，方能成功地運作自由貿易港區。而「境內關外」之原則係：保留對該區域之「管理權」，但放棄對該區域之「課稅權」，因為營運自由貿易港區最重要之成功因素為「有效管理」，而進行自由貿易最大之障礙即為「租稅障礙」。因此本研究報告之主要目的即綜合有自由貿易港區或類似制度國家之管理方式，以提出值得我國借鏡之處，並以部分章節探討該國家如何限定其課稅權，以協助降低自由貿易活動之租稅障礙。

茲將三~五章所介紹之國家或地區，其自由貿易港區相關運作實務彙整如下：

國家或地區	香	港	新	加	坡	荷	蘭
自由貿易港區之區位	自由港		自由港			全國為一概念式之自由貿易港區	
自由貿易港區之數量(分海港及空港)	海港：香港本身就是一個自由港 空港：香港國際(赤臘角)機場		海港：6個 空港：1個 (樟宜國際機場，Singapore Changi airport)			全國係以保稅倉庫與保稅運輸系統串連成一個整體性之自由貿易區	
依據法令	依香港法例(香港之基本法令)		自由貿易區法案(Free Trade Zone ACT)，(特別法)			關稅法、營業稅法及歐盟區條款等(普通法)	

國家或地區	香 港	新 加 坡	荷 蘭
自由貿易港區之規模	<p>海港：主要集中在葵涌貨櫃碼頭，四家民營公司，其中香港國際貨櫃碼頭有限公司佔地約 141 公頃、現代貨箱碼頭有限公司約 78 公頃</p> <p>空港：超級一號貨運站，約 30.4 公頃</p>	[註 1]	可謂全國均屬之。保稅倉庫係依業者營業需要而自行規劃，其規模大小並不一定。
態樣/功能	轉口	主要為轉口業務，法令上允許加工及製造，實務上僅作簡易加工(不改變貨物型態)	轉口並在海關允許下可進行任何層次之加工
主管機構(regulator)	<p>海港：香港港口及航運局</p> <p>空港：民航處</p>	交通部	海關主導保稅系統，並由各港區負責基礎建設與管理
營運者(operator)	<p>海港：</p> <p>碼頭交由現代貨</p>	<p>海港：</p> <p>港區及碼頭交由</p>	<p>海港：</p> <p>市政府與港務局</p>

國家或地區	香 港	新 加 坡	荷 蘭
	箱碼頭有限公司、香港國際貨櫃碼頭有限公司、環球貨櫃碼頭有限公司、中遠國際貨櫃碼頭有限公司等四家民營公司負責經營 空港： 貨運站交由香港空運貨站有限公司及亞洲空運公司兩家民營公司負責經營	新加坡港務集團公司負責經營(民營公司) 空港： 民航局負責經營SATS及CIAS兩家民營公司負責地勤及貨運站服務	經營與開發 空港： 機場之經營業已私有化，史基輔機場 (Schiphol Airport)Luchthaven Schiphol N.V.公司所經營
稅務負擔(貨物由境外進入自由貿易區)	關稅：無 增值型營業稅：無 貨物稅：除四種貨物須課貨物稅，餘皆無需課徵	關稅：暫免課徵 GST：暫免課徵 貨物稅：暫免課徵	關稅：暫免課徵 增值型營業稅：暫免課徵 貨物稅：暫免課徵 所得稅：依外國廠商在荷蘭之營業活動層次而定，基本上依

國家或地區	香 港	新 加 坡	荷 蘭
			OECD 第五條常設機構規定辦理
關務	24小時通關服務	24小時通關服務	24小時通關服務 (周日除外)
人員進出	入境：採寬鬆之方式，包括落地簽等 入區： 不管是港口或機場的貨運站，因已委由民營公司經營管理，故人員進出由民營公司核准及自行管制	入境：採寬鬆之方式，包括落地簽等 入區： 外來人員應先向警察局申請或換發自由貿易區進入通行證；進出由民營公司自行管制	入境：歐盟各國人士可自由進出荷蘭；其他國家人士依據規定申請暫時入境或居留證 進入保稅倉庫之管理系統由業者自行訂定並經海關審核通過
資訊平台	海運： 貿易通/CCS 空運： 貿易通/ACCS 陸運： 貿易通/LBS	海運： TradeNet System 空運： TradeNet System	TARIC System
人員訓練	由經營公司依內部需要自行辦理	關務局每月定期舉行講習	HIDC 積極培養專業物流人才

國家或地區	香 港	新 加 坡	荷 蘭
招商	由香港招商局及香港貿易發展局負責	由新加坡經濟發展局負責	由 NFIA 及 HIDC 合作負責，各地市政府與港務局亦積極主動招商
效率	正常通關時間 海運：48 小時 空運：2.5 小時	正常通關時間 海運： 整櫃(4 小時)，拼櫃(48 小時內) 空運：4~6 小時	正常通關時間 依據代為執行海空運之物流業者效率而定，無法估算平均時間。但海運應可在二日內通關，空運可在數小時內通關
費率	民營業者與服務買受人之間約定	民營業者與服務買受人之間約定	民營業者與服務買受人之間約定

綜合上列各項之彙總表，謹總結說明各國對自由貿易港區運作之重點與特徵，並劃出一值得我國參酌之標竿(bench-marked target)，詳如下說明

⇒ 自由港之形成

香港、新加坡在歷史的演進過程中，不約而同的都曾受過英國人的統治，也都在被統治期間，因商業的因素發展成為一自由港，以加速貨物的轉運。荷蘭則本著自由貿易之精神，先行開放自己的港口，以吸引其他國家的貨品能透過荷蘭的轉運，在歐洲地區加以流通。此

三者自由港的形成主要均係為提供貨品的快速流通。

⇒ 自由貿易區(Free Trade Zone)之立法

香港本身因已是自由港，貨物可自由進出且不必負擔任何稅負(除四種貨物於輸入時須課徵消費稅外，其餘均不課徵任何稅費)，故不必再行立法作為劃設自由貿易區之法源依據，貨物即可自由進出。

新加坡則明確訂定特別法(Free Trade Zone Act)，作為劃設自由貿易區之法源依據，以資遵循。

荷蘭本身因保稅倉庫的作法極為發達，各種保稅樣態可供廠商挑選，全國並透過保稅運輸系統串連成一個整體性的自由貿易區，故亦不必再行立法作為劃設自由貿易區之依據。

反觀我國之港口，由於均非自由港，且全國並未像荷蘭已構建成完善之保稅倉庫及保稅運輸，故應學習新加坡之作法，加以立法以作為自由貿易區成立之依據。

⇒ 自由貿易區之劃設

香港及荷蘭因無自由貿易區專法，理由如上述，故無劃設自由貿易區之作法可供參考。

新加坡之交通部長，可基於法律之授權(依 Free Trade Zone Act)，直接劃設自由貿易區，其劃設之方式係一種由上而下之作法。

考量我國政治體制及土地使用管制等諸多問題，對自由貿易區之劃設，並不適合採新加坡模式，而應採由下而上之方式，由需求者提出申請設立，經過管理機關或主管機關必要之審核程序後，方核准籌設，較符合我國國情之需要。

⇒ 自由貿易區之規模

雖然香港及荷蘭並無明確劃設自由貿易區，惟其在港口或機場處

理貨物所需之作業範圍，仍可供我國劃設自由貿易區規模大小之參考。

新加坡之自由貿易區經交通部部長宣佈後，其範圍將會公佈在「政府公報」中，並經國會追認。其劃設自由貿易區的主要理由係在促進經濟發展及方便運作，規模大小並非其首要之考量，惟其目前所劃設之面積大部分在 30 公頃以上。

香港的海港碼頭或新加坡自由貿易區的面積，大部分在 30 公頃以上，其所具有的面積大小可作為我國劃設自由貿易港區之參考。

⇒ 港區之定位

香港、新加坡及荷蘭之港區均定位在轉運上，故一切以貨物能快速流通為目的。我國亦宜學習此一作法，明確定位港區之功能，以利後續招商及營運之發展。

⇒ 自由貿易區之組織架構

香港及荷蘭無特別劃設之自由貿易區，故並無自由貿易區之組織架構，其運作依國境一般之規定辦理。

新加坡明確規範自由貿易區之組織架構，其作法值得學習。

⇒ 自由貿易區之經營

香港、新加坡及荷蘭的海、空港均已委由民間經營，且有很高之效率，其作法可作為標竿，值得學習。

⇒ 稅務負擔

香港除四種貨物於輸入香港時，須課徵消費稅外，其餘均不課徵任何稅負（包括關稅、VAT、貨物稅等），但年度終了仍須課徵利得稅（Profit Tax，類似我國的營利事業所得稅）。

輸入新加坡自由貿易區之貨物暫不課關稅及 GST，但年度終了公

司須就當年度之營業情形繳納公司所得稅(Corporation Tax，類似我國的營利事業所得稅)。

未來我國之自由貿易港區，宜採「境內關外」觀念，對運入自由貿易港區之貨物暫不課徵關稅、VAT 及貨物稅等，但年度終了區內事業仍須申報當年度之營利事業所得稅。故香港及新加坡之作法可為標竿，值得學習。

⇒ 通關

香港、新加坡及荷蘭均採 24 小時通關。

⇒ 人員進出

香港、新加坡及荷蘭均採寬鬆之人員進出政策。

⇒ 資訊平台

香港、新加坡及荷蘭均要求廠商透過電腦連線辦理相關事項，除提高作業效率外，亦可對貨物作有效之控管。

⇒ 人員訓練

新加坡及荷蘭非常重視人員之訓練，以改進服務品質及提高經營效率。

⇒ 招商

荷蘭對於招商最為積極，包括在各國設立招商據點及舉辦各種投資說明會等。

⇒ 服務效率

香港海關自訂通關之服務效率標準，而新加坡及荷蘭不斷改善硬體設施及人才培訓，以增加服務效率。

⇒ 費率

由於香港、新加坡及荷蘭之海、空港委由民間經營，故其費率係回歸市場之機能，採自由競爭之方式，由業者與經營者自行協商。

2.2 SWOT 分析

綜觀以上三個國家(地區)有關自由貿易港區運作及管理機制,有許多值得我國借鏡之處,然「知己知彼,百戰百勝」,本單元將先對我國目前總體狀況作一簡單 SWOT 分析,以了解我國優勢所在,俾資提出我國可行之自由貿易港區營運模型,以供參考。

我國自由貿易港區之 SWOT 分析如下：

優勢(Strength)	劣勢(Weakness)
<ul style="list-style-type: none"> ●台灣位於東亞國家之中心位置,地理位置優越,相當適合歐美國際大廠選擇作為亞洲貨物配銷之中繼站 ●我國有高水平之加工、製造及研發能力,貨物轉運至我國並透過國內廠商加以加工製造,可增加該貨物在國際市場上之價值與品質 	<ul style="list-style-type: none"> ●租稅(關稅、加值型營業稅)負擔較香港、新加坡重,不利與其從事轉運之競爭 ●在與我國簽訂租稅協定不多及我國所得稅法並未完全遵循 OECD model 之情形下,對國外貨主或廠商之營利事業所得稅,易造成重複課稅之情形 ●目前尚無法與中國大陸進行大三通,在無法直航下,增加廠商經營之成本 ●機場或港口仍由政府管理及控制 ●仍缺乏英文流利之物流配銷專業人才
機會(Opportunity)	威脅(Threat)
<ul style="list-style-type: none"> ●建立自由貿易港區可提升我國國際知名度與重要性,強化總體經濟能力,增加就業機會 ●蓬勃發展我國物流產業,由於物流廠商可向國外廠商收取服務費,創造利潤,除可增加外匯收入外,亦可增加所得稅稅收。 ●由於國際大廠繼續委託加工製造,可持續增加我國加工、製造及研發能力。 ●配合加入 WTO,關稅稅率將逐步降低 ●以大陸廣大市場為腹地之策略位置 	<ul style="list-style-type: none"> ●臨近之國家(包括中國大陸、韓國、日本等)競相發展自由貿易港區,並提出不同之誘因,吸引客源 ●新加坡港務集團公司輸出其成功之經驗,並與其他國家策略聯盟,投入自由貿易港區建置之競爭

2.3 建議

由以上之分析可知，影響我國未來自由貿易港區發展之不利因素，主要在於租稅因素，有關此方面解決之建議方案，包括給予外商獨立之營業稅稅籍編號及固定營業場所(PE)之修法認定等，此點本公司九十年度曾受法協中心委託研究之「全球運籌相關租稅制度跨國之研究及評估計畫」，第十二章各國稅制綜合分析與我國稅制建議方案，已詳作說明。而分析我國自由貿易港區發展之優勢及機會，主要在於有享譽國際的加工、製造及研發能力，故未來自由貿易港區應允許納入加工、製造及研發項目，以吸引國際大廠前來，創造高附加價值之活動。因此，對於建立我國可行之自由貿易港區營運模型(Business Model)之建議，將循此主軸列示如下：

2.3.1 區位定位

由於香港及新加坡本身係定位以轉運為主，且以極低之稅負吸引國際廠商進駐，因此我國未來自由貿易港區若只定位在貨物的轉運上，勢難與其匹敵。反觀我國所具有之優勢與機會，係在加工、製造及研發能力，且具有相當堅強之國際競爭力，廣為世人所知悉，因此若結合此項優勢，將有助於我國超越香港及新加坡單一之轉運型態，及面對其他與我國同時積極發展自由貿易港區國家(例如大陸福州、韓國釜山港等)之挑戰。因此，我國未來之自由貿易港區應定位在加工、製造及研發之功能，並且應在國際上積極宣傳，我國自由貿易港區具有此一特色，可提供更快速及高附加價值之貨物流通。

2.3.2 港區之組織架構

參酌我國目前特區(例如科學園區或加工出口區)之組織架構，為主管機關(例如國科會或經濟部)、管理機關(例如科學園區管理局或加工出口區管理處)及營運者(例如入區之廠商)，主管機關為特區成立時之

審查機構，管理機關為特區之管理單位，而營運者為特區之主要使用者。另參酌新加坡之自由貿易區法亦有類似型態之組織架構，其自由貿易區之組織架構為交通部、諮詢委員會、管理機關及經營廠商等。新加坡之交通部部長可視地區之發展，有權指定那個地區可成為自由貿易區，並在政府公報中公告，經公告後只要提請國會追認即可；諮詢委員會負責指導港區之發展；管理機關負責港區公權力之執行。故未來我國自由貿易港區之組織型態可採行之架構及職掌建議如下：

- (一) 主管機關為交通部，並由交通部召集成立跨部會之港區協調委員會，負責審酌港區之設置及跨部會間之協調。
- (二) 管理機關為港務局、民航局或是加工出口區管理處等，負責區內公權力之執行、跨部會事務之聯繫、招商及維持區內有效之運作。

2.3.3 港區之設立

2.3.3.1 基本條件

(一) 國際海、空港之鄰近地區

參酌國外之自由貿易區大部分均係設於港口或機場附近，未來我國之自由貿易港區也應設在國際海、空港之鄰近地區，藉由地利之便，發揮貨物自由且快速流通之功效。

(二) 港區面積之規定

為使港區得以有效運作，自由貿易港區面積大小應有規模之限制。參酌香港、新加坡海港(碼頭或自由貿易區)及空港(貨運站)面積均至少在30公頃以上，及考量自由貿易港區並不是小面積之開發，故我國未來自由貿易港區應有面積規模之規定，以避免因面積過小，無法發揮其效益。

(三) 區內廠商之資格條件

為使港區內之貨物快速流通，且能使海關有效掌握貨物之流向，健全良好的存貨控制系統是不可缺少的一環，故應規定入區經營之廠商須符合一定的存貨控制標準（例如電腦化帳冊管理），且該存貨控制制度應經海關認可後，方可入區經營。

2.3.3.2 設立程序

未來我國自由貿易港區可朝開放式之申請方式，只要資格符合申設條件者，均可透過管理機關向港區協調委員會提出設立申請。其主要程序可分為申請、審查及核定等。

(一) 申請

由符合申設條件資格之地方政府或民間機構，備齊申設資料（包括環境影響評估、營運計劃及土地使用計劃等）向管理機關提出。管理機關接獲申設文件後，應評估申請設立條件是否符合相關規定，若符合申請設立相關規定，就可向港區協調委員會提出設立申請。另外一種提出之方式係由管理機關（例如當國際海空港或加工出口區之管理機關）直接提出。當業者認為其本身符合申設條件時，亦可向港區協調委員會提出設立之申請。

(二) 審查

港區協調委員會於接獲管理機關所提之申設文件，考量國家整體經濟發展後，決定是否准其申設，若准其申設，則提報行政院核定之。

(三) 核定

經行政院核定申設之自由貿易港區，應經行政院正式公告後開始實施。

2.3.4 經營與管理

為使自由貿易港區能成功運作，其經營與管理是否有效率甚為重

要，其中包括招商、貨物(人員)進出之管制及費用之收取等。

2.3.4.1 招商

自由貿易港區建置完成後，為吸引國內、外廠商前來進駐或使用，招商活動是一項極為重要之工作，此項工作是否達成預期目標，關係整個自由貿易港區之後續發展，故建議應由管理機關成立專責單位，結合已入區廠商及專業律師、會計師等，有計劃性地持續進行國際及國內之招商活動，包括說明會及投資研討會等，將自由貿易港區優點介紹給有需要之廠商知悉，而結合律師及會計師專業人士用意，在於可協助擬入區廠商有關法律及租稅問題之解答。由於擬進入經營之廠商在投資前，最關心者莫過於相關法律規定及經營成本等(包括租稅負擔、稅務申報及管理費等)，如能讓廠商在投資前充分了解我國之法律規定及有關租稅負擔，甚者在可能之租稅負擔下，廠商在自由貿易港區應採取何種營運模式對其最有利，並得以事先進行相關規劃，將有助於其前來投資之意願，故在招商活動中應將律師、會計師之專業協助納入考量。此外，此專責單位並應持續訓練招商人才及成立自由貿易港區之專屬網站，以隨時提供自由貿易港區相關商務訊息，及回答相關問題，當可有利港區招商活動之進展。

2.3.4.2 貨物自境外輸入之通報

貨物進入自由貿易港區之型態，不外分為從境外、保稅區及課稅區進入等三種，其中貨物自境外運抵自由貿易區，仍應先向海關通報，以利貨物流向之掌握。

(一) 建立貨物自境外進入港區事先通報之系統

貨物自國外運抵自由貿易港區，基本上尚無繳納關稅及營業稅等之問題，惟基於國家安全之考量及避免毒品或槍枝等違禁品輸入或暫存放自由貿易港區，應要求進、出口人於貨物抵達或出口前一星期(空運

貨物於3小時)內，透過EDI系統向海關通報(報備，非報關)運抵港區之貨物內容，通知擬進入自由貿易港區之貨品內容及數量，獲海關允許後，方得進入自由貿易港區。(此為暫定之情況，實際情況仍須視海關能否執行而定，此模式係參考香港及新加坡預先通報之方式(報備，非報關)，讓海關事前知悉即將進入自由貿易港區貨物之內容及數量，以對貨物進出事先加以掌控。

海關對於進入自由貿易港區貨物之管理權，應以「安全管制」為主，而減少對數量上之稽核與管制。數量上的申報與查核基本上為稽徵稅務之目的，但港區為免稅區，因此海關無嚴格控管之必要。由於大部分之貨物進入港區後，於短期內將再轉運出口，進出數量之控管將由物流廠商負責，貨物若有流失，國外廠商將向物流業者追究，因此海關在港區貨物數量上之稽核，應著重在物流廠商之倉儲控制制度之施行是否妥當，而非耗費大量海關人力資源追查並未進入我國課稅區之貨物數量。對於進駐自由貿易港區廠商之審查標準，應著重審核其倉儲管理系統之有效性，並派員定期檢查該系統是否確實執行。

(二) 建立自由貿易港區經營廠商每月以電子檔向海關通報存貨資料(包括進、銷、存)之制度

存貨管理的良窳係廠商經營成敗的關鍵，廠商本身應極為重視，以建立起良好的管理機制，應付競爭。因此建立自由貿易港區經營廠商每月以電子檔向海關通報存貨資料(包括進、銷、存)之制度，除符合存貨控制之需求外，並可滿足海關之要求，且不會造成入區廠商負擔，一舉數得。在此機制下，海關可隨時掌控自由貿易港區貨物儲存之情況，便於查核與管理。

(三) 貨物自國內課稅區運入自由貿易港區

當貨物從國內課稅區運入自由貿易港區時，應視為出口，辦理出口

之相關程序。

(四) 貨物自國內保稅區運入自由貿易港區

當貨物從國內保稅區運入自由貿易港區時，由於在保稅區已視為出口，免再辦理出口之相關程序。

2.3.4.3 出區之管制

由於自由貿易港區為一管制區，應與境內課稅區加以區隔，當貨物運入國內（課稅區）將被視為進口，故自由貿易港區與國內課稅區進出之管制應由海關負責，以執行貨物通關之查驗及徵稅之工作。同貨物入區有三種模式，貨物出區亦有三種模式：出口到國外、從自由貿易港區輸入課稅區及從自由貿易港區輸入保稅區等。

(一) 採銀行線上扣款制度，以利貨物快速之流通

當貨物自自由貿易港區輸入課稅區時，即應報關及辦理通關手續（與目前海關所採行之制度相同），採行銀行線上扣款制度（關稅、營業稅、貨物稅等相關稅捐），以利貨物快速通關。

(二) 24 小時通關之服務

配合廠商之需要，海關應提供自由貿易港區 24 小時之通關服務。

(三) 貨物自自由貿易港區運入保稅區

當貨物自自由貿易港區運入保稅區時，視為尚未進口，免辦理進口之相關程序。

(四) 貨物自自由貿易港區出口至國外

貨物自自由貿易港區出口至國外時視為轉口，免辦理出口之相關程序。

2.3.4.4 管理費/規費/服務費等之徵收

為維持自由貿易港區之整體運作，對入區經營之廠商應向其收取管理費，俾便區內各項公共事務(例如道路維護、垃圾清運、廠區整體環境之清潔等)之正常運作。由於管理費收取涉及人民之權利義務，故應於未來自由貿易港區之特別法中加以明訂，以供廠商遵循。另有關規費及服務費之收取，因涉及人民向政府申辦事項之收費，亦應清楚列明辦理何種事項需收費，及收費標準為何，以利入區經營廠商有所衡量及評估，作為其入區經營整體費用之評估基礎。而藉由管理費或規費徵收之多寡及應用後之餘絀，可作為上級機關衡量管理機關對自由貿易港區之經營管理績效，亦可作為政府績效考核之一。

2.3.4.5 人員進出自由貿易港區之管制

有關區外人士(包括國人及外籍人士)進入港區應視為臨時之停留，應事先由區內負責接待之經營廠商代為向海關申請，並得到允許後方可入區進行相關活動。對於屬區內之工作人員，於進、出港區時，應加以登記並接受必要之查驗，以維護港區安全。

2.3.4.6 運輸車輛之管制與查驗

有關運輸車輛之管制與查驗，應符合海關作業方式，以維護港區安全。

2.3.4.7 港區銷售與使用之貨物與勞務免稅原則

由於自由貿易港區定位為「境內關外」，因此在港區內所銷售、使用或消耗之貨物與勞務，應視同進入港區之貨物，免徵關稅、貨物稅與增值型營業稅，相關稅捐則若仍繼續課徵，將有違「境內關外」之總原則，而相關課稅權之解除，除可減少主管機關稽徵成本，更可強化自由貿易之功能。

附註：

[註 1]

Free Trade Zone	大約面積(公頃)
Tanjong Pagar Terminal , Kepple Terminal and Marina Terminal	190.7
Jurong Port	118.3
Sembawang Terminal	27.9
Pasir Panjang Wharves	40.2
Changi Airport Cargo Terminal Complex	47.5
Brani Terminal	84.1
Kepple Distripark	17.1
Kepple Distripark Linkbridge	0.1
Pasir Panjang Terminal	347.6

(資料來源：Free Trade Zone (declared areas) Notification)

第三章 自由貿易港運作實務之探討－香港

3.1 香港自由貿易港簡介

香港地域狹小，主要由港島（80 平方公里）、九龍（48 平方公里）、新界（794 平方公里）、離島（175 平方公里）及填海區（62 平方公里）等組成，自然資源貧乏。但是香港的地理位置卻十分優越。它北連中國大陸，南鄰東南亞，東瀕太平洋，西通印度洋，位居亞太地區的要衝，為東、西半球及南北交往的交匯點，處於歐洲、非洲和南亞通往東南亞的航運要道，同時又是美洲與東南亞之間的重要轉口港，也是歐美、日本、東南亞入南中國的重要門戶，因此成為國際經濟與中國內地聯繫的重要橋樑。

香港原為一個小村落，鴉片戰爭後，英國佔領了香港，宣佈香港為自由港，以利所有的商人能夠進口和出口貨品而不用支付任何稅費，也因為進出便利，隨著貿易發展順理成章逐漸演變成為轉口港。

香港在二次世界大戰後的幾十年間，創造了令人矚目的經濟成就，從一個傳統的轉口港發展成為重要的現代化大都市，與臺灣、韓國、新加坡並稱為亞洲“四小龍”，並成為名揚全球的“東方之珠”。

香港是亞太地區交通中心之一。不論航運還是空運，香港都是世界上最繁忙的港口之一。香港海岸線共約 870 公里，位於香港與九龍之間的維多利亞港，水深港闊，海港面積達到 5,000 公頃，可同時停泊 150 艘萬噸輪，與美國舊金山和巴西的里約熱內盧並列世界三大良港。標誌著現代高效率的集裝箱運輸，在香港雖然起步較晚，但卻後來居上，成為世界上第一大貨運港，吞吐量超過著稱於世的荷蘭鹿特丹，形成了以香港為樞紐，航線通達五大洲四大洋的運輸網。

由於地理位置上之特性，香港政府並未劃設特定之區域及制定特別法令以發展自由貿易港區，而是致力於使香港特別行政區（以下簡稱

香港)全區發展成為一個自由貿易港區。除了優越的地理位置外,香港政府於區內提供各項便利設施,齊全之海、陸、空運輸硬體設備與相關配套措施、簡單的海關稅制及關稅上之減免等,都為不斷增長之貿易提供所需之服務,也奠定香港成為亞洲主要的國際和地區航空及航運樞紐,擁有全世界最繁忙之貨櫃碼頭及機場。

2001年香港機場處理了近208萬公噸國際空運貨物,而貨櫃港則處理了1,790萬個標準貨櫃單位。香港的港口及機場不但效率高,服務可靠,更四通八達。在空運貨物方面,自1996年起,香港機場的國際航空貨運量連續四年高居世界榜首。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。目前香港赤臘角機場設有兩條跑道,處理量足以應付預期未來需求的增加。在海運貨物方面,香港的貨櫃碼頭,處理的貨運量較業界標準多出一倍,更有全球規模最大的私營貨櫃碼頭營辦商。目前,香港正在青衣島興建新的九號貨櫃碼頭。新碼頭設有四個深海泊位及兩個駁運泊位,全面落成後,可額外處理至少260萬個標準貨櫃單位。同樣,香港的內河貨運碼頭及航空貨運站也是同類設施中全球規模最大的。

3.2 政府組織與機構

3.2.1 工業貿易署

工業貿易署隸屬於財政司下的法定機構,主要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。

服務內容包括:

(一) 簽發進出口證

根據香港法例,紡織品(若干類紡織品除外)、藥劑產品及

藥物、放射性物質及輻射儀器（僅於進口時需相關簽證，出口時不要求）、食米、戰略物品及耗蝕臭氧層物質等物品的進出口，須受工業貿易署的簽證措施管制。是以，工業貿易署的一項主要任務，就是為貿易人士簽發各種進出口證或產地來源證。

(二) 提供產地來源證

工業貿易署亦實施產地來源證制度，為香港輸出的貨品提供產地證明，以符合進口國家當局的要求。

(三) 維繫對外貿易關係

負責維繫香港與其他經濟體系的貿易關係。

(四) 提供資料給貿易人士

印發多種通告向貿易人士提供各類貿易資料與規範，並印製多種刊物提供進口規例的資料。

(五) 工業支援服務

負責擬訂政策措施和計劃，以加強中小型企業的競爭力和推動其長遠發展。

3.2.2 香港海關

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、貨品查驗及保障應課稅品之法定工作。香港海關有優良的出入境管理制度，對貨物進出香港管制得宜，而且為便利貨物流通，海關採取風險管理之方式，利用產地來源、國家分類等之經驗值，挑選查驗標的，集中打擊一小部分不法的商人或物品，而讓所有合法的貿易暢通無阻。

海關之職責包括：

(一) 負責進/出口貨物之清關

香港海關一般是透過文件檢查(例如倉單)實施進出口貨物管制；如需要，海關亦會實施貨物檢查，貨物檢查以抽樣的方式進行。

(二) 進/出口報關

依相關法令規定，物品進口或出口者，除豁免報關物品外，必須在物品進口或出口後的 14 日之內，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。

(三) 應課稅品稅費之徵收

香港是一個自由港並且是獨立的關稅地區。一般進口或出口貨物均無須繳付任何進口關稅，亦無任何關稅限額或附加稅。此外，亦不設任何加值型營業稅(Value-added Tax “VAT”) 或一般服務費。但酒類、煙草、碳氫油類及甲醇等四類商品，無論進口或在本地生產，均須繳付 Excise Duty(消費稅)。海關負責執行及保障應稅貨物進出口時稅費之徵收。

(四) 牌照及許可證之簽發

香港海關負責簽發應課稅品之牌照及許可證、汽車之登記、左車輛之進出口許可證、超過 111.9 千瓦 (150 匹馬力) 之舷外引擎之進出口許可證、光碟母版及光碟複製品的製作設備之進出口許可證、運輸指定物品之許可證、受管制化學品之進出口許可證等。

(五) 保障消費者權益

消費者可以就進口貨品之重量及尺寸不足、黃金、白金純度不足、玩具及兒童產品不安全或消費品不安全等事項向海關

提出投訴。

3.3 進、出口貨物之報關、清關之一般規定

3.3.1 進出口貨物之報關

根據進出口登記規例（香港法例第 60 章）的規定，凡物品進口或出口者，除豁免報關物品外，必須在物品進口或出口 14 日內向海關遞交一份資料正確及齊備的進口或出口報關表格。進出口者遞交的進出口報關表，主要由政府統計處用作編製貿易統計數字。貿易統計數字除提供有關商品的詳細貿易資料外，亦顯示出香港的貿易狀況，一些主要經濟決策也以此為藍本。

自 2000 年 4 月起，所有進出口報關必須利用電子資料聯通(簡稱 EDI)遞交。

進出口報關表種類

- | | |
|---------------|-----------------------|
| (1)進口報關表格一 | 適用於非食品進口 |
| (2)進口報關表格一 A | 適用於食品進口 |
| (3)出口/轉口報關表格二 | 適用於香港製造的非成衣及非鞋履品出口及轉口 |
| (4)出口報關表格二 A | 適用於香港製造的成衣及鞋履品出口 |

進出口報關所需的主要資料(請詳附件一有關報關資料說明)

進出口人士資料		裝運資料	
名稱 ^(A1) 地址、電話及傳真號碼 ^(A3) 商業登記號碼/香港身分證號碼 ^(A4)		適用於進口貨物 抵港日期 ^(B1) 裝貨港口/地方 ^(B2) 輸出國家 ^(B3)	適用於出口/轉口貨物 收貨人名稱及地址 ^(B4) 離港日期 ^(B5) 卸貨港口/地方 ^(B6) 最後目的地(若繼續運輸) ^(B7) 目的地國家 ^(B8)
運輸資料			
運輸方式 ^(C1)		合併裝運記號 ^(C2)	
(請按運輸方式選擇以下適用資料)			
<u>空運</u> 飛機班次 ^(C3) 空運提單編號 ^(C4) 副空運提單編號 ^(C5)		<u>海運及河運</u> 船名 ^(C6) 航次 ^(C7) 提單編號 ^(C8) 副提單編號 ^(C9)	<u>道路</u> 車輛號碼 ^(C10) 海關檔號 ^(C11)
<u>鐵路</u> 火車車卡號碼 ^(C12) 鐵路收據編號 ^(C13)		<u>郵寄</u> 郵寄包裹單編號 ^(C14)	<u>其他</u> 海關管制站 ^(C15)
貨物資料		包裝資料	遞交資料
來源國家 ^(D1) 貨物說明 ^(D2) 貨物分類編號 ^(D3) 數量和數量單位 ^(D4&5) 香港到岸價值-適用於進口貨物 ^(D6) 香港離岸價值-適用於出口/轉口貨物 ^(D7)		標記及箱號 ^(E1) 貨櫃編號 ^(E2) 包裝件數和種類 ^(E3) 總包裝件數 ^(E4)	報關編號 ^(F1) 報關通知書檔號 ^(F2)

3.3.2 進出口貨物的清關(Custom clearance)

海關有權對進出口貨物提出檢查。海關對於進口、出口或轉口貨物都有一套清關程序。對於轉口貨物，通常視同進口和出口。

海關對於貨物清關的主要目的有二：

- 防止運毒和緝拿未經准許輸入之禁運貨品，例如盜版貨品、危險藥品等。
- 確保進、出口物品都符合簽證和其他相關規定。

海關透過事前之文件審核，例如艙單之審核，實施對進口貨物之管制。進口貨物之檢查係以抽樣方式進行，當艙單審核時，被選中之貨物由海關通知船公司，將船停在指定之碼頭，由海關扣留，並由海關關員進行貨物檢查。

物品清關所需辦理之文件有：艙單、扣留通知書副本(假如有的話)、提單(空運提單)或其他類似文件以及發票、裝箱單等其他文件，例如進口證、移走許可證等。

3.3.3 進出口艙單

所有抵達香港的船隻、飛機或車輛所輸入貨物的貨物艙單必須在船隻、飛機或車輛抵達香港後，7天內呈交於海關。出口艙單同樣也在船隻、飛機或車輛離開香港後，7天內呈交給海關。

進出口條例(香港法例第60章)說明所有進、出口香港的貨櫃必須記錄在貨物艙單。當貨物進入或離開香港時，貨運業者必須提供海關貨物艙單。

貨物艙單所須提供的資料有：貨物數目、說明、總重量及總體積、貨物識認標記、每件貨物品說明、託運人及收貨人姓名及地址、提單編號、飛機抵達日期及編號以及進口許可證編號等。

雖然不是法例強制規定，但為方便貿易文件處理及覆核工作、進出口商或貨運業者仍須在貨物艙單上清楚註明豁免物品所屬之類別。

3.3.4 應課稅貨品

進口酒類、煙草、碳氫油類及甲醇等四類貨品運到香港時，依法必須繳納 Excise Duty(消費稅)。在貨品清關前，進口商應先向海關部門申請並取得進出口牌照。此外，亦須持有移走許可證方可將所進口的應稅貨品運出海關。

應課稅品條例（香港法例第 109 章）之附表所訂明之規定摘錄如下：

當應課稅貨品自進口運輸工具或保稅倉庫(香港的保稅倉庫指的是保 Excise Duty 而非關稅)運往市場時，須繳付稅款(指 Excise Duty)。當應課稅貨品被移往保稅倉庫、出口或用作船隻、飛機或火車之儲備品時，則毋須繳付稅款。香港海關之應課稅品科評估應課稅貨品之稅款，貨品之移走許可證則於繳付稅款後發出。

遞交進出口報關表

(一) 透過貿易通電子貿易有限公司(簡稱「貿易通」)提供 EDI 服務

貿易通電子貿易有限公司是香港特區政府與其他私人企業合資組成之公司，股東均為直接或間接參與香港國際貿易的大企業，在香港的商業界具有舉足輕重的地位。香港特區政府目前是貿易通最大之股東，持有之股權約為 42%。進出口廠商或人士需先登記為「貿易通」的用戶，才能透過「貿易通」遞交電子報關表。遞交電子報關表的進出口廠商或人士，首先要利用合適的 Electronic Data Interchange (EDI)軟件，把需要進出口的 EDI 資料編成 HKEDI II 規定格式的訊息。電子訊息會經由「貿易通」傳送到政府的電腦系統。所需繳交的政府報關費及「貿易通」服務費

會以電子方式結算。進出口廠商或人士可以透過電腦系統索取報關表收妥訊息，確認所呈報之報關表資料是否已被海關所接納，如未被接納須再重覆輸入一次，以求可以被接納，否則逾期報關將被處以罰款。

EDI 可提供服務之時間為每星期 7 天，每天 16 小時，由上午 7 時至晚上 11 時。

(二) 透過電子報關服務站

對於不經常報關和沒有 EDI 軟件的廠商或人士而言，可以利用電子報關服務站所提供的服務進行報關。目前全香港有 5 個電子報關服務站提供進出口廠商或人士報關。在進行報關時，進出口廠商或人士只需填寫一份特定的報關授權表格「授權以電子數據交換形式遞交進出口報關表格」，服務站便會將填寫在表格上的資料轉為電子訊息，經「貿易通」再傳送到政府單位。

3.3.5 進出口貨品報關費及製衣業訓練徵款

遞交進出口報關表時，進出口廠商或人士必須按下列收費標準繳付進出口貨品報關費及製衣業訓練徵款給香港政府：

進口

- (一) 非食品項目貨值港幣(下同)四萬六千元以下者，繳費五角；四萬六千元以上者，則以後每一千元或不足一千元者，加繳二角五分，而最後之五分則以一角計算。
- (二) 目前使用香港進出口貨物分類表(協調制度)內附表一所列的食品項目不論貨值多少，每份報關表只須繳費五角。

出口/轉口

- (一) 不論來源地是否為香港的出口貨品，其貨值在四萬六千元或以下

者，繳費五角；四萬六千元以上者，則以後每一千元或不足一千元者，加繳二角五分，而最後之五分則以一角計算。

(二) 依香港法例第 318 章工業訓練(製衣業)條例之附表一所述的港製成衣品及配件和鞋履項目，在出口時除繳付上述進出口貨品報關費之外，每一千元或不足一千元價值的貨物須加繳製衣業訓練徵款三角。

收取的進出口貨品報關費是用作資助香港貿易發展局的運作經費，而製衣業訓練徵款則是代製衣業訓練局徵收的款項。

3.3.6 逾期報關之罰款

如未能在貨物進口、出口後的十四日之內遞交所需進、出口報關表的廠商或人士，必須按照下表繳納逾期罰款：

每份報關表所列貨物的總值	逾期(超過貨物進、出口 14 日之後)報關時應繳納的罰款(港幣)		
	1 個月又 14 日內報關	2 個月又 14 日內報關	超過 2 個月又 14 日後報關
2 萬元或以下	\$20	\$40	\$100
2 萬元以上	\$40	\$80	\$200

3.3.7 進出口證之申請

一般而言，貨物進、出口香港並不需要事先取得許可，只有擬進口禁運貨品或應稅貨品，進口商方須事先取得由工業貿易署或有關部門簽發的進口證、許可證或產地來源證明書。禁運貨品係指依香港進出口條例(香港法例第 60 章)及其他香港法律所禁止或管制進口的貨品。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、瀕臨滅絕的物種、動植物、除害劑、耗蝕臭氧層物質、紡織品及若干食品等。

禁運貨品將被扣留直至進口商提示有關進口證或海關之批准。對於儲備商品和紡織品也受到同樣的規範。出口方面，貨運業者也受到同樣的規範。貨運業者必須取得由工業貿易署所簽發的有效之出口證方得以出口。

獲簽發禁運貨品進口證的人士，應於貨品進口七日內，向運載該貨品進口的船舶、飛機或車輛的持有人提交進口證。香港僅維持最低限度的進出口簽證，其目的係在履行國際義務或基於衛生、安全或保安理由。

進、出口證及應稅許可證可以透過「貿易通」提出申請。

3.3.8 豁免報關

貨物豁免簽證方案

若干受工業貿易署簽證措施所管制之貨物，透過貨物豁免方案可得到豁免簽證的待遇，例如以聯運提單或聯運空運提單付運的轉運貨物和運往外地的過境貨物等（附件二列出所有獲豁免報關的貨物）。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海關部門註冊的船務公司、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：

- (一) 藥劑產品及藥物；
- (二) 儲備商品(食米、冰凍肉及冰凍家禽)；及
- (三) 在亞洲空運中心有限公司大樓內；在香港空運貨站有限公司大樓內；及在亞洲空運中心有限公司，香港空運貨站有限公司及香港國際機場禁區範圍內(例如除害劑抵港和離港由亞洲空運中心有限公司及香港空運貨站有限公司分開處理)轉運的除害劑。(在上述地方以外轉運除害劑，則必須領有進出口證)。

惟此方案只供船務公司、航空公司及貨運公司參加，並非為進口商或出口商而設。

紡織商登記方案

除符合所列之船務公司、航空公司及貨運公司外，另外按紡織商登記方案符合豁免條件的登記商，亦可獲得豁免紡織品進口證或出口證之待遇。

即使在毋須就豁免報關物品遞交進出口報關表之情形下，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之類別，以方便貿易文件處理及覆核工作。然而，海關仍有權要求進出口商就所聲稱的豁免物品提供證明或證據，或在有需要時按照進出口（登記）的規定，採取所需之行動。

3.3.9 憑 ATA 報關單證臨時進/出口的貨物

香港接受憑 ATA 報關單證作為貨物進口報關之依據，根據 ATA 報關單證進口到香港的貨物，可獲准免付任何稅費。進口商及出口商根據 ATA 報關單證所列明之進出口貨物，可免向海關作進出口報關，而可以暫時將貨物運入香港。此外，根據 ATA 報關單證進口到香港的貨物，其進出口報關費用，亦在豁免之列。

然而，當有進口或出口許可證或進口配額之要求時，憑 ATA 報關單證進口或出口貨物者，仍應依規定於進口或出口前獲得有關當局簽發之文件(請參閱 3.3.8 進出口證之申請)，方得辦理進出口。因此，ATA 報關單證並不完全是豁免其他法例之單證。

香港認可簽發 ATA 報關單證機構為香港總商會。該商會須收取相等於進口國家就該貨物徵收稅項的數額，作為遵守報關單證條款的保證。

3.4 空運貨物中心之營運管理

3.4.1 機場設備

香港國際機場(Hong Kong International Airport)於 1998 年 7 月 6 日遷移至香港赤臘角啟用。香港國際機場是由香港機場管理局管理和運作，有關貨物之處理係委由空運站負責，目前在香港國際機場運作的空運站有：

- 超級一號貨運站，由香港空運貨站有限公司 (HACTL) 管理
- 亞洲空運貨運站，由亞洲空運公司(AAT)管理

所有經香港國際機場的空運貨物都是由 HACTL 或 AAT 處理，這兩家公司均係民間公司，同與香港機場管理局簽下經營管理合約。貨運站的區域內均屬於租戶禁區，日常管理由租戶(HACTL 及 AAT)自行負責，機場管理局並不會干預。

此兩個貨運站在香港航空貨運業上扮演重要的角色，每天 24 小時作業，處理運送至香港與世界其他國家的幾千噸貨物，其中 HACTL 處理的空運貨物量大約占了香港全部空運貨物量的 85%，超級一號貨運站是目前全球最大的空運貨運站。

在空運貨物委外處理的經營模式之下，該二個民營空運貨物處理中心提供了多元化客戶導向的產品與服務，包括貨物之處理、文件之處理及停機坪之調度等。提供服務的對象不只是航空貨運業者還有快遞業者，例如聯邦快遞(Federal Express)在 AAT 有自己的營運區域用來調度自己的飛機及處理快遞貨物，而其他快遞業者，例如 DHL、TNT 和 UPS 在 HACTL 內亦有專屬的營運區域。

3.4.2 空運站之安全管制措施

在 HACTL 及 AAT 空運站內大致上可分為三個區域：一般處理區、

租戶禁區及飛機停機坪區，基本上係由 HACTL 及 AAT 負責安全管制。在各空運貨運站的主要出入口均有一個檢查哨(check booth)由不同之承租者(HACTL 或 AAT)分別派員駐守，負責對人員及貨車進出之檢查，貨車必須持有貨車通行證(Track Admission Card (TAC)，不同的 TAC 由不同的公司(HACTL 或 AAT)簽發)才可以通過檢查哨，進入空運貨運站內的一般處理區內活動。若要進入租戶禁區則需有 HACTL 或 AAT 核准的特別通行證才得以進出。若要進入飛機停機坪區則有更嚴格之標準及措施，必須在取得機場管理局的許可下，才能進入，否則禁止進入。

在空運貨運站內對人員的管制方面，係採通行證方式，人員的通行證分為空運貨運站工作人員通行證與外來參觀人員臨時通行證兩類。對外來之參觀者而言，一般僅被允許進入至租戶禁區而已，不得進入飛機停機坪區。飛機停機坪區與租戶禁區是由一條黃線作區隔。即使是 HACTL 或 AAT 的工作人員也只能依持有不同的識別證在所允許的區域內活動，除非經過允許，否則不得進入飛機停機坪區。

3.4.3 貨物之出口

在航空貨運站內貨物之出口一般需經過下列之程序

- (一) 在空運貨運中心之主要出入口設有一個檢查哨(由 HACTL 或 AAT 負責派員進駐，而非海關人員駐守)。運貨之司機可將貨車通行證(TAC)交予其中的一個檢查哨，通過檢查，將貨物運進航空貨運站內。
- (二) 在所有的文件齊備後，出示予貨運站內的客戶服務中心(Customer Service Center)，才可以將車上貨物卸下。
- (三) 應稅貨物或屬進出口簽證管制之貨物，必需出具工業貿易署核發之進出口證、許可證或其他相關證明文件。

- (四) 貨運業者應在指定區域內卸貨，卸貨完成後，會收到貨運站簽發的貨物簽收清單 (Reception Cargo Checklist, RCL)。此外，在卸貨區與租戶禁區之間設有安全檢查站 (由負責承租之公司(HACTL 或 AAT)負責派員進駐，而非海關人員駐守)，貨車或人員要進入租戶禁區之倉庫前，必須先取得 HACTL 或 AAT 之許可後，才可以進入。
- (五) 貨運業者需將貨物簽收清單(RCL)交給客戶服務中心，並填寫正式之提貨單，確認出口的貨物並支付相關費用之後，才算完成作業。
- (六) 完成上述動作之後，出口貨物會自卸貨倉庫區送至租戶禁區內之倉庫等待裝載並送上飛機。
- (七) 在裝載前，海關有權可隨機抽驗出口貨物。

3.4.4 貨物之進口

在航空貨運站內，貨物進口需經下列程序：

- (一) 在飛機抵達香港國際機場之前，航空公司必須將相關之貨物清單透過電腦連線傳送至香港海關。
- (二) 海關於收到相關資料後，會檢視所有貨物清單並選出需要扣留(查驗)及檢驗之貨物；需要進出口證的貨物常為海關會扣留(查驗)及檢驗之標的。
- (三) 而當貨物抵達貨物空運中心時，貨物空運中心員工會收到貨物清單應備之文件資料。
- (四) 貨物之收貨人需檢具提貨單交客戶服務中心工作人員，如屬禁運貨品或應稅貨物，還需同時提示相關進出口證等相關文件。客戶服務中心工作人員收足必備文件後，會交給收貨人貨物放行單 (Shipment Release Form (SRF))，該貨物放行單上面載明收貨人領

取貨物相關之應備程序。

- (五) 收貨人需帶著貨物放行單至提貨區並出示予相關工作人員以提領其貨物。對於不需清關的貨物，於收到貨物到達通知後即可取貨。
- (六) 對於需要查驗之貨物，貨物空運中心之相關人員會陪同收貨人至設立於租戶禁區內之海關辦公室，進行貨物查驗。如果貨物需經衛生署或漁農署之檢驗，租戶禁區內設有該單位辦公室，有專人協助辦理檢驗。
- (七) 應稅之貨物將會放置在保稅區內，只有在相關單據顯示收貨人已繳納應納之稅負後，才得以放行。(通常進口人會先行至海關應課稅品評稅科將應繳之稅負繳清，以爭取通關時間)
- (八) 經海關檢驗、X 光檢測或開箱檢查過後之貨物，海關會在放行單上蓋章註明業經海關查驗完畢，准予放行。
航空貨運站之海關人員提供 24 小時之清關服務。
- (九) 在通過貨物空運中心檢查哨時，運貨司機車需出具放行單才得以將貨物運出。
- (十) 貨物空運中心在貨物可供提領之 48 小時內不收取相關倉儲費用，惟一旦超過該時間，則會收取相關之倉儲費用。
- (十一) 一般而言，貨物在抵達香港 2.5 小時後，應可完成相關報關、清關程序並可提領貨物。

3.4.5 空運貨物清關系統(Air Cargo Clearance System “ACCS”)

ACCS 是一個 24 小時全天候的電腦系統，用於連結海關和空運業者。所有貨物艙單都是透過 ACCS 傳送至海關，貨運協會會員更可透過 ISAC (Information Exchange Scheme for Air Cargo) 連結至 ACCS 系統以縮短清關時間。

ACCS 幫助業者提供快速的傳送貨運資料給海關，香港海關在收到貨物艙單後的 45 分鐘內，會把清關指示經由系統傳送到貨運站和航空公司。貨物如需經海關檢查，海關承諾在 80 分鐘內完成檢查的作業。有關海關服務承諾詳附件四。

3.5 貨櫃港區內之營運管理

3.5.1 貨櫃港區之企業

目前香港的貨櫃碼頭，都集中在葵涌貨櫃碼頭，且均外包交由民營企業經營，主要有四家，包括：

- 現代貨箱碼頭有限公司
- 香港國際貨櫃碼頭有限公司
- 環球貨櫃碼頭有限公司
- 中遠國際貨櫃碼頭有限公司

由於港區內碼頭係民間企業經過公開投標方式，向香港政府標得經營權。因此，各民營企業基於業務上的競爭，均投入鉅資以改進屬於自己碼頭的各項軟、硬體設施，藉以滿足及吸引國際物流業者，因此使得葵涌貨櫃碼頭之港口建設持續不斷，服務效率也不斷提昇。各家碼頭公司完全採自主管理方式全天候 24 小時作業，並各自與船公司電腦連線以辦理貨物之進口、出口及轉口業務。在上述積極競爭態勢及香港政府採低稅負的策略下，國際物流業者競相選擇香港作為轉運之地點，使得香港成為全球最繁忙的港口。由於此種外包經營模式的成功，使得香港政府只站在監督的立場，而不用投入鉅額資金改進港區的建設，並且可向承包經營者收取租金，對香港政府來說除增加財源外，也解決一部分勞工的就業問題，可說是一舉數得。

貨櫃港區內人員進出之安全管制

同於貨物空運站之管理，港區碼頭內工作人員，亦需佩帶通行證以利識別其可行動之範圍。非工作人員如欲進入碼頭貨運站，應先取得碼頭公司之核准，給予臨時通行證，且必須有該碼頭公司工作人員的陪同，才得以在碼頭貨運站所規定的範圍內活動。受送貨人或收貨人委託的運輸業者亦需事先登記和持有碼頭公司貨運站所發出的貨櫃車識別證(Tractor Identity Card)，才得以進入碼頭貨運站。

3.5.2 船隻進出碼頭之安全管理

船運業者或代理商必須在船隻抵達香港前 24 小時內，向香港海事處遞交有關船隻的動向資料，方得入港。海事處會將資料輸入船隻交通管理系統。海關一天內接收交通管理系統資料四次，以確保抵達香港和離開香港船隻資料與海關本身系統內之資料吻合。

另外，海關會選擇部分進入香港的船隻進行檢查行動。在選取檢查的船隻時，香港海關係採風險管理模式，將下列因素列入考量：

- 近期犯罪趨勢
- 香港或海外的情報
- 船隻來源國家
- 船公司的信譽
- 以往紀錄

以往主要之查驗原因是在於緝私毒品，但近年來已延伸至商品本身，例如盜版品、應稅物品、戰略品和簽證物品之查驗。

對於擬扣留檢查之船隻，海關會發出扣留通知書(Detention Form 1)給所屬船公司和貨櫃營運商表明海關之要求。扣留通知書通常會在船隻抵達香港前發出。

收到 Detention Form 1 後，船運公司必須提供海關一份詳細資料和

正確的進口倉單以供審查，其中的資料包括貨物提單、帳單等。通常進口倉單會在船隻到達香港前，由船公司電腦連線傳給海關，預先將進口倉單提供給海關可幫助加速貨櫃的清關作業。

如果船隻沒有被海關通知須扣留檢查，則視同運載之貨櫃在到達香港後即可放行，但須要進出口證之貨品，則須出示進出口證後才可放行。

3.5.3 貨櫃的抽驗

海關於收到進口倉單後，海關人員會利用海關管理系統(Customs Control System “CCS”)瀏覽收到的進口倉單，並選出欲查驗的受託運載貨品。海關查驗分為文件的驗查和貨品的驗查。海關於選定應查驗貨物時會列入考量的因素有：

- 託運人的背景和風險指數
- 貨物的說明
- 貨物的來源地或目的地
- 貨物的重量
- 本地和海外情報
- 列入海關觀察名單中的公司

在提交進口倉單的 48 小時內，船公司、貨櫃營運商和收貨人會收到海關發出的：

- (1) 放行單 (Release Voucher)：准許沒有被選驗的貨物放行；或
- (2) 扣留通知書(Detention Form 2)：被海關選擇檢驗的貨物。

一般而言，Detention Form 2 通常會在船隻抵達香港前發出；而沒有被海關選定檢驗的貨品，在符合相關報關程序後，可在船隻到達香

港後立即放行，船隻到香港前即須通知船運公司配合在短時間內提供所有資料。

檢驗貨櫃

一旦被海關通知要查驗的貨櫃，船公司於抵達香港後，應先加以扣留，收貨人或其代理人可要求與海關約定時間和地點進行海關驗貨。貨物查驗時，海關人員和收貨人或代理人必須在場。檢驗的詳細內容會記錄在「貨櫃檢查報告」內，收貨人會收到一份報告的複本。貨物經查驗後，如果沒有發現任何違法的物品，便可放行。實務上，依船運業者轉述，受到海關抽驗之貨櫃比例低於 0.1%。而香港海關對於被扣留查驗的海運貨物，訂有服務標準，作為審視海關效率之指標，一般而言，海關應於 5 個工作日內完成相關的查驗工作，方符合服務之標準。

3.5.4 出口貨櫃

通常海關人員會對出口貨櫃進行例行性之檢查，但並沒有一定的規定。出口貨櫃通常不會被檢查，除非海關高度懷疑貨櫃內藏有禁運貨品。一般而言，海關人員對出口貨櫃檢驗的選定，是基於蒐集到的情報與海關人員過去的經驗所作的決定。

有關貨物進口流程(包括空運及海運)請詳附件三。

3.6 陸路貨運清關

所有貨運車在進入大陸境內時，必須提供駐守在邊境的香港海關人員有關所運送之貨物艙單以供海關查驗。駐守在邊境的海關人員，利用陸路邊境電腦系統(Land Boundary Computer System “LBS”)，與風險管理方法對運貨車輛作出是否需要作進一步檢查的決定。另外，海關人員也會利用其他風險管理因素來決定是否需要對車輛內的貨物加以檢查。

香港海關及入境處人員在落馬洲關口(香港與大陸之邊境)提供車輛及貨物的清關及辦理人員出入境手續的服務。此項服務提供過境轉運車輛快捷和方便的清關過境服務。

依據香港海關對於邊境車輛檢查的服務承諾，一般車輛可在 60 秒以內完成檢查。

3.7 轉口貨物(一站式清關服務)

目前利用香港轉口的貨物，大多數是欲藉由香港經陸路轉運進入大陸的貨物，且大多數貨物在轉口過程中並不會產生貨物的增值。對於需進一步重貼標籤或作簡易加工的轉口貨物，由於香港不論是在海運或空運方面，相關的進出口手續皆很簡便，所需的時間也很短，也無關稅的課徵，故企業對於需進一步加工的貨物，大部分係採先進口香港，交當地加工業者或製造商貼標籤或加工後，再辦理出口，故香港海關並未為轉口貨物另行訂定特別的管理辦法，而是比照一般進口及出口之通關程序加以處理。

此外，較值得注意的是，香港政府為促進香港與珠江三角洲之間的貿易往來，香港海關與珠江海空聯運有限公司簽署合作備忘錄，提供一站式的清關服務。亦即所有經香港轉口運往大陸的貨品，僅需在香港海關作一次的清關，於進入中國大陸珠江三角洲區域時將不需再作一次入關的程序。

根據該合作備忘錄的協議，有關貨運站的營運商需於貨物抵港前預先將進口艙單資料傳送到海關的 EDI 系統作清關之通知，海關審閱有關資料後，會把清關指示經系統傳送到有關的貨站營運商。香港海關可透過清關系統核准或駁回載貨資料，以確保轉運貨物資料之正確性。由於香港海關已制訂嚴格的監控措施，以防止轉口貨物在運送途中出現走私、調包等舞弊，故其轉運效因而有所提昇率。然對於香港

法例規定需要有進出口證的貨物，香港海關仍要求進出口者需具備有效的證照，以供查對及驗放。

3.8 人員進出之管制

香港入境事務處負責所有人員進出香港的管理，入境事務處致力實施出入境管制和採取執法行動，其目標是一方面限制移居香港的人數，使人口增長維持在可接受的水準；另一方面是吸引優秀的國外專業人士及投資者，到香港工作及投資，以對香港經濟作出貢獻，此外為並配合旅遊局吸引國外觀光客前來旅遊，促進觀光事業的發展，因此為達到簡便快速之目標，入境事務處對到香港旅遊及從事商務活動的訪客和香港的居民提供方便的出入境措施。香港對國外訪客實施非常寬鬆的簽證政策，以方便其前往香港。目前，全世界約有 170 個國家和地區的人士可免簽證到香港旅遊七日至六個月不等。

3.8.1 出入境管制

香港入境事務處管制部設有機場管制科、邊境管制科和港口管制科。機場管制科負責對經香港國際機場進出香港的旅客執行出入境管制。邊境管制科負責在香港與內地的陸路邊界(包括位於羅湖、紅磡、落馬洲、文錦渡和沙頭角等)執行出入境管制工作。羅湖管制站負責處理乘搭九廣鐵路的火車旅客人流；紅磡管制站為搭乘直通火車往來香港與內地的旅客提供出入境檢查服務；而落馬洲、文錦渡和沙頭角這三個出入境檢查站，則負責處理過境車輛的流量，以及為旅遊巴士或私家車的乘客辦理出入境檢查手續。機場管制科和邊境管制科各由一位高級首席入境事務主任領導。而港口管制科負責為經港口進出香港的人士提供出入境檢查服務。該科轄下設有港口管制組、內河碼頭管制組、中國客運碼頭管制組、港澳客輪碼頭管制組及特別行動組。港

口管制科由一位首席入境事務主任掌管。三科共同分擔維持出入境管制的職責，包括拒絕讓不受歡迎人物入境及防止通緝犯離境，以及為遊客和商務訪客提供方便的出入境檢查服務。

3.8.2 入出境免簽證

任何人士出入境香港須根據入境條例(香港法例第 115 章)的規定，接受出入境管制。任何人士如持有下列任何一種證件，不論到香港的目的為何，無須領取簽證或入出境許可，得以自由出入香港：

- 香港特別行政區護照。
- 英國國民(海外)護照。
- 香港身分證明書。
- 回港證(限由中國內地或澳門地區回到香港的人使用)。
- 香港海員身分證。
- 香港永久性居民身分證。
- 香港簽證身分書(註明有效期內，持有人可返回香港無須領取簽證)。
- 旅行證件上註明旅行證件持有人確有資格領取香港永久性居民身分證或持有人有香港入境權者。

除上述人士外，許多國家的公民都可免簽證在香港短期停留。香港給予各主要貿易夥伴的公民在香港停留而免簽證的期限如下：

- 停留 6 個月以下：英國
- 停留 3 個月以下：澳洲、比利時、巴西、丹麥、法國、德國、以色列、意大利、日本、盧森堡、荷蘭、新加坡、西班牙、瑞典、瑞士及美國

- 停留 1 個月以下：大韓民國、南非及泰國
- 停留 14 日以下：印度、印尼、南韓、菲律賓及阿拉伯聯合大公國

3.8.3 香港簽證、入境許可證申請

3.8.3.1 外籍人士

外籍人士到香港就業、就學或參與任何業務、定居或以訪客身分在香港逗留超過可獲豁免簽證的逗留期限，必須申請入境簽證或進入許可。入境處將會因各別申請情況作出考慮，惟申請人必須符合一般入境規定。

申請人必須有香港居民身分的保證人才可提出申請。申請香港簽證、入境許可證的人士，可直接把申請書寄交入境事務處，或透過保證人代其把申請書親自遞交或寄交入境事務處。其他相關證明文件依不同種類的簽證而定。一般簽證申請所需時間為四至六星期。此外，申請人亦可將申請書交至就近住處的中國駐外國使領館。如果有關申請無須轉介香港入境事務處辦理，使領館一般可在數日內發出旅遊簽證或入境許可證。如果申請須轉介入境事務處辦理，則處理時間約需四至六星期。

3.8.3.2 台灣居民和中國內地居民

對於台灣居民和中國內地居民，入境處則有特別的入境安排。台灣居民和中國內地居民如到香港過境、旅遊、工作、培訓或居留，須向中國駐外國使領館申請有關的進入許可。申請人若是為就業、受訓、投資或居留而申請入境，必須提出一名香港本地人作保證人。現居於台灣的台灣居民，必須根據其入境的目的經由 20 家特許航空公司中的任何一家辦事處遞交入境許可證申請。台灣居民如持有「台灣居民來往大陸通行證」("台胞證")和有效的內地出入境簽證，在香港過境往返

內地時，可毋需申請入境許可證而獲准在香港停留 7 天。辦理進入許可所需的時間通常為 4 個星期(台灣方面，經認可的航空公司遞交多次的入境申請，可以以訪客身分每次停留 14 天。有關入境許可證的申請需 2 個工作天)。

3.8.3.3 回港簽證

一般而言，外國居民無須持有回港簽證便可返回香港繼續居住，但他們必須在上次離開香港當日起，12 個月內或核准居留的期限屆滿前(兩者以時間較早者為準)，返回香港，而且他們的身分必須沒有改變。

3.8.3.4 亞太經合會商務旅遊證計劃

亞太經合會商務旅遊證計劃讓經商人士在亞太區經合會之成員地區內自由進出。經商人士包括參與貨物貿易、提供服務或進行投資活動人士。參加此計劃的亞太經合會成員地區有澳洲、文萊、智利、台灣、中國香港、馬來西亞、紐西蘭、中國、秘魯、菲律賓、韓國及泰國等。

商務旅遊證是以塑膠製造，大小如同一張信用卡。旅遊證的有效期一般為 3 年，每次前往亞太經合組織會成員地區時，可免簽證停留兩個月。

申請人所提交的申請資料，將送交參與亞太經合會成員地區作預先審批。當申請人符合有關資格並獲得其中一個亞太經合會成員地區預先審批，便會獲發旅遊證。

商務旅遊證持有人在亞太經合會成員地區的管制站通關時，只須辦理簡化的手續，在已設置的特別櫃台辦理通關。

在 12 個參與計劃的成員地區中，只有澳大利亞(澳洲)、智利、中國香港、大韓民國(南韓)、馬來西亞、紐西蘭及菲律賓 7 個成員地區已

開始製作亞太經合組織商務旅遊證及處理其它成員地區轉介的預先審批申請。若經有關成員地區批准，目前簽發的商務旅遊證只適用於上述七個成員地區。

3.8.4 網上快證計劃

網上快證計劃是為到香港旅遊的台灣旅客提供更大的方便，以及為他們在申請入境許可證時提供多一項選擇。網上快證計劃已於2002年3月18日開始運作。

申請人必須是在中國內地(或台灣地區出生)的台灣居民，且並未持有任何台灣當局以外簽發的有效旅行證件。在申請網上快證時，申請人必須持有用以返回台灣的有效旅行證件，該證件的有效期限不少於六個月。

根據網上快證計劃的安排，網上快證會按以下的程序辦理及簽發：台灣居民須經由台灣的特許航空公司辦事處(或其特許代理機構)代為申請，提出申請時必須出示顯示其有權返回台灣的證明文件。特許航空公司(或其特許代理機構)的職員會將申請人的資料輸入電腦系統，透過國際互聯網把申請傳送至香港入境事務處的網上快證電腦系統。入境處的電腦系統會自動處理有關申請。

申請人會即時獲悉申請結果。若申請獲批准，特許航空公司(或其特許代理機構)在台灣的辦事處便會向申請人印發電子通知書。申請人可憑該電子通知書搭機前往香港，並於抵港後前往設於香港國際機場的專櫃領取其網上快證，然後再出示該證辦理入境檢查手續。某些特許航空公司(或其特許代理機構)亦會為申請人提供服務，把其網上快證送往台灣，待申請人領取證件後才搭機前往香港。

若申請未能透過網上快證系統完成，特許航空公司(或其特許代理機構)設於台灣辦事處的電腦便會收到不准的通知。此時申請人應改採

書面的方式提出申請。

申請人須核對電子通知書及網上快證上所載的資料，以確保正確無誤。如果申請人為 16 歲以下的兒童，則須由其父母或合法監護人核對資料是否正確。為避免產生疑問，電子通知書不能作為在香港辦理出入境檢查手續的有效證件。

申請人領取其網上快證時，須在其上簽署。如果申請人為 7 歲以下的兒童，則須由其父母或合法監護人代為簽署，否則其網上快證將無效。

網上快證的有效期為兩個月，憑網上快證可進入香港特區兩次，每次可逗留 14 天。申請人只可在 30 天內申請兩次網上快證。

網上快證持證人在辦理入境檢查手續時，須符合一般的出入境規定。網上快證持有人不得在香港特區從事任何僱傭工作(不論受薪與否)、開辦或參與任何業務，或在任何學校及教育機構就讀。

參與網上快證計劃的特許航空公司或特許代理機構包括維也納航空公司的代理機構(即文華旅行社)、國泰航空公司、中華航空公司、港龍航空公司及長榮航空公司。參與網上快證計劃的特許航空公司或特許代理機構會在香港機場抵港層內設立一個領取網上快證的專櫃，方便到訪的台灣旅客。

3.8.5 航海航員

航海航員出入境香港是由海港管制科負責。凡無香港居留權及入境權的國外海員隨船到達香港短期停留，可利用海員由所屬國家發出的身分證明書，如台籍海員的 Seaman Service Book，在香港作短暫停留，直至該船隻離開香港。

如海員利用飛機到達香港再登船，海員則需要符合一般的出入境規

定進入香港。

3.8.6 飛機機員

凡無香港居留權及入境權的人，根據聘用協定以飛機機員身分抵達香港，依該協定他須在 7 日內以飛機機員的身分乘搭該飛機或另一飛機離開香港。

3.9 結論

由於香港本身為一自由港因素，藉由自由貿易及開放政策而得以蓬勃發展，且本身為一關稅獨立的地區，進出香港的貨品無須繳付關稅，復因簽證手續力求簡便，使香港成為世界上一個主要貿易地區，並成為國際金融及商業中心。其可供台灣借鏡之處列示如下：

- 香港機場貨運站與貨櫃碼頭均係民營公司經營，經由充分授權及自我競爭力之提昇，各家空運及貨櫃碼頭公司均很重視貨運站之規劃與管理，且致力於組織系統運作之研究與發展。而為了提高工作效率及流暢性，各家公司更是隨時更新電腦管理系統之軟硬體設備。香港機場與港口全面性高度化的資料系統連線有助於追蹤貨品通關流向，大大提升了運作透明度及便利性。
- 香港海關利用風險管理方式作為貨物通關檢驗之標準，海關依據本身經驗判斷、貨主過去通關記錄、外部情報等對通關貨品進行抽驗而不是全部查驗，可提高貨物流通之效率，節省時間成本，故廣受國際發貨貨主的喜愛，挑選作為轉運的地區。
- 目前僅有四種貨品在進口通關時須課徵消費稅(Excise Duty)其餘並不課稅，且進口時無關稅或其他稅捐的課徵，稅負較臨近的國家少或輕，故甚具誘因。
- 經香港政府的授權，給予經營業者高度自主管理的空間，此種自主

管理的結果，提高了整體運作之便利性及效率，也使貨物進出活絡，香港本身就設定為轉口貿易港，一切以快速為導向，儘量減少海關之干預，達到自由貿易之目的。

- 航空貨運站之海關人員為全天候 24 小時作業，因而促使貨主可自由調配工作時間，進行通關清關作業，無時間上之限制。

附註：

[註一] 香港拜訪單位：

亞洲空運公司

香港國際貨櫃碼頭有限公司

現代貨箱碼頭有限公司

聯邦快遞

附件一 獲豁免報關物品

資料項目		備註
進出口人士資料		
A1	名稱	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 詳細的名稱。 ◆ 如為「貿易通」登記用戶，報關時必須用登記的名稱。
A2	地址、電話及傳真號碼	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 詳細的香港地址。
A3	商業登記號碼/香港身分證號碼	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 商業登記號碼或香港身分證號碼。
裝運資料—適用於進口貨物		
B1	抵港日期	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運輸工具的抵港日期。
B2	裝貨港口/地方	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 載貨運輸工具裝上貨物的港口/地方，而非裝貨國家/地區的名稱。
B3	輸出國家	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 原本付運貨物的國家/地區；不論貨物有否被分拆運送，而貨物不在任何途經國家/地區涉及任何商業交易。
裝運資料—適用於出口/轉口貨物		
B4	收貨人名稱及地址	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 在香港以外收貨一方名稱及地址。
B5	離港日期	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運輸工具離港的日期。
B6	卸貨港口/地方	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 載貨運輸工具卸下貨物的港口/地方，而非卸貨國家/地區的名稱。
B7	最後目的地(若繼續運輸)	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 如在卸貨港口卸貨後繼續運輸，請填報最後目的地名稱，否則應填上「不適用」或「NA」。
B8	目的地國家	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 貨物離開香港後運往的最終國家/地區；不論貨物有否被分拆運送，而貨物不在任何途經國家/地區涉及任何商業交易。
運輸資料		
C1	運輸方式	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 貨物進/出香港所使用的運輸方式，包括空運、海運、河運、道路、鐵路、郵寄及其他。

資料項目		備註
C2	合併裝運記號	<ul style="list-style-type: none"> 如貨物是由承運商或併裝商負責運載，請填「是」，並填報由承運商或併裝商所編配的副提單/副空運提單編號於適當位置。
(請按運輸方式選擇以下適用資料)		
運輸資料—空運		
C3	飛機班次	<ul style="list-style-type: none"> 由航空公司就某一航程而編定的編號。 此編號通常由 5 或 6 個字組成，而最後的 3 至 4 個字為數目字。
C4	空運提單編號	<ul style="list-style-type: none"> 由航空公司編配的空運提單編號。 此編號由 11 個字組成，首 3 個字為航空公司代號。
C5	副空運提單編號	<ul style="list-style-type: none"> 由貨物承運商或併裝商編配的副空運提單編號。 此編號應有別於空運提單編號。 如付運貨物由承運商或併裝商負責運送，須填上空運提單和副空運提單的編號。 如付運貨物並非併裝貨物，則應填上「不適用」或「NA」。
運輸資料—海運和河運		
C6	船名	<ul style="list-style-type: none"> 須填寫船隻的全名。
C7	航次	<ul style="list-style-type: none"> 由航運公司就某一航程而編定的號碼。 如確定沒有航次編號，則應填上「不適用」或「NIL」。
C8	提單編號	<ul style="list-style-type: none"> 由航運公司編配的提單編號。 「副提單編號」或「承運商的貨物收據編號」均是不正確。
C9	副提單編號	<ul style="list-style-type: none"> 由貨物承運商或併裝商編配的副提單編號。 此編號有別於提單編號。 如付運貨物由承運商或併裝商運送，須填上提單編號及副提單編號。 如付運貨物並非併裝貨物，則應填上「不適用」或「NA」。

資料項目		備註
運輸資料—道路		
C10	車輛號碼	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運載貨物進入/離開香港車輛的號碼。
C11	海關檔號	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 貨物在海關管制站清關時，由香港海關編配給道路貨物倉單的檔號。 ◆ 此檔號由 7 個數目字組成。 ◆ 如屬進口香港貨物，編號的首個數目字必定是單數。 ◆ 如屬由香港出口/轉口貨物，編號的首個數目字必定是雙數。
運輸資料—鐵路		
C12	火車車卡號碼	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 運載貨物進入/離開香港火車車卡的號碼。 ◆ 此號碼由 4 至 7 個數字組成。
C13	鐵路收據編號	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 由鐵路貨物代理商編配的特別編號，以識別經鐵路運輸的貨物。
運輸資料—郵寄		
C14	郵寄包裹單編號	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 由香港郵政署就個別運送的貨物而編定的號碼。
運輸資料—其他		
C15	海關管制站	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 乘客所攜行李過關的海關管制站。
貨物資料		
D1	來源國家	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 生產或製造貨物的國家/地區。 ◆ 生產或製造每個貨物項目的國家/地區名稱。如屬港產品出口，來源國家/地區應為香港。
D2	貨物說明	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 貨物的詳細資料，如用途、製造方法、原料和正確的化學或專有名稱。
D3	貨物分類編號	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 請根據現使用的《香港進出口貨物分類表(協調制度)》填寫貨物分類編號。
D4	數量	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 填報的數量應為貨物的淨重、體積或呎吋，容器、內部包裝或其他包裝則不計算在內。所有量度單位均採用十進制。 ◆ 必須與「數量單位」一欄的資料一致。若單位與「數量單位」一欄的資料不相符，則須先進行

資料項目		備註
		換算。
D5	數量單位	◆ 詳列於分類表。
D6	香港到岸價值—適用於進口貨物	◆ 貨物抵達香港時的所有成本，包括貨物的成本價值、保險費、運費及其他費用。 ◆ 所有價值須以港幣計算；若進口商以外幣付款，在一般情況下，須以貨物抵港當日的匯款賣價或根據銀行支賬通知書上的兌換率，將款額兌換為港元。
D7	香港離岸價值—適用於出口/轉口貨物	◆ 海外買方須付的貨物成本，計至貨物裝運在離港船隻、車輛或飛機上的費用為止。 ◆ 所有價值須以港幣計算；若出口商以外幣收賬，在一般情況下，須以貨物離港當日的匯款買價或根據銀行入賬通知書上的兌換率，將款額兌換為港元。
包裝資料		
E1	標記及箱號	◆ 圖形應盡可能以文字表達。
E2	貨櫃編號	◆ 如牽涉的貨櫃編號多於一個，進出口人士可考慮將其餘貨櫃編號填在有關項目的「標記及箱號」一欄內以供參考。
E3	包裝件數	◆ 付運每類貨物的個別包裝單位數目。 ◆ 每類貨物填報實際付運的包裝件數。
E4	包裝種類	◆ 詳列於分類表。
E5	總包裝件數	◆ 不論包裝種類，請填報實際付運貨物總件數。 例如：20 箱玻璃製品及 1 盒玩具，總包裝件數應為 21。
遞交資料		
F1	報關編號	◆ 每個報關信息的專用編號。每次遞交新報關表均須編配新的編號。 ◆ 其後所有關於該報關表的信息，均須註明此編號。
F2	通知書檔號	◆ 如在接獲政府統計處所發出的報關通知書後才報關，須填報報關通知書上的通知書檔號。

	資料項目	備註
		<ul style="list-style-type: none"> 此檔號列於報關通知書的左上角(政府統計處徽號下方)。

附件二 報關資料的說明

獲豁免報關物品進出口（登記）規例第 3 條所指獲豁免物品的類別分列如下：

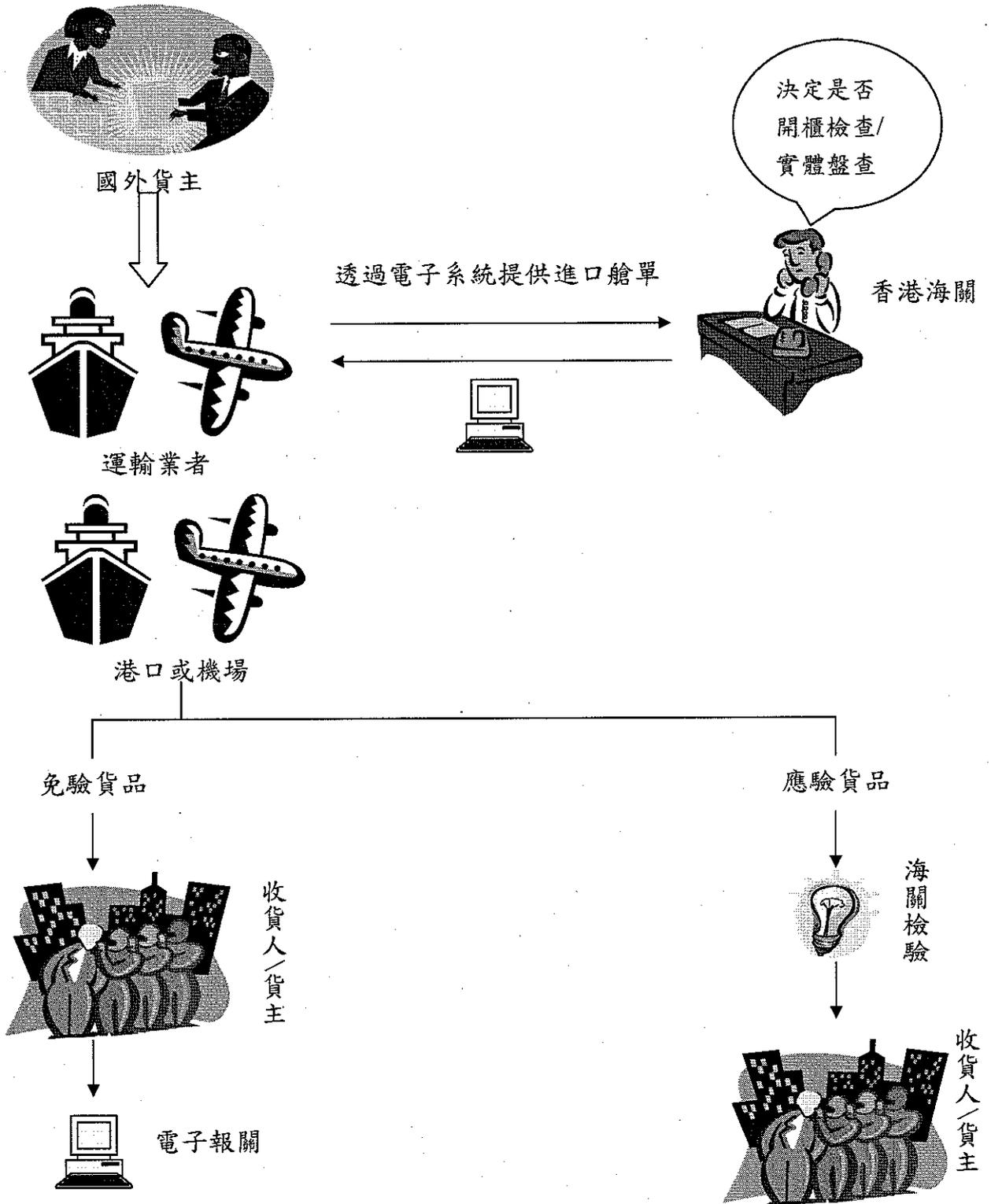
- 以聯運提單或聯運空運提單付運的轉運貨物；
- 運往外地的過境貨物，在途經香港時停留在同一船隻或航機而並無轉運的貨物；
- 由政府或官方武裝部隊進口或出口的物品；
- 運載船隻自用或船上消耗的補給品，包括船用燃料；
- 運載航機自用或機上消耗的補給品，包括飛行燃料；
- 私人行李，包括經海關關長信納為並非作貿易或商業用的進出口物品，但汽車則例外；
- 價值四千元以下的郵包；
- 任何物品—
 - 純粹為廣告物料並經清楚註明，且屬免費供應的；
 - 純粹為任何產品的樣本並經清楚註明，且令海關關長信納為宣傳有關產品而免費分發的；
 - 價值一千元以下的任何產品的樣本，並令海關關長信納為宣傳有關產品的；
 - 祇供展覽用的進口物品，並令海關關長信納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；
 - 祇供展覽用的出口物品，並令海關關長信納該物品將於展覽完畢後再進口；

- 祇供展覽用的出口物品，並令海關關長信納該物品將於展覽完畢後再出口的物品；
- 領有暫准進口證，並按照其規定進口或出口的物品；
- 祇供體育賽事用的進口物品，並令海關關長信納該物品將於賽事結束後再出口，而不會在香港出售或以任何方式處置；
- 祇供體育賽事用的出口物品，並令海關關長信納該物品將於賽事結束後再進口；
- 按照上述出口供體育賽事用後再進口的物品；
- 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；
- 私人禮物而受禮人無須付款者；
- 使用過及空的運貨箱，並屬—
 - 經常進口及出口的；及
 - 純粹為運載物品進出口用的。
- 由提供國際航空服務，而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分飛機零件。惟該等部分或零件必須充作以下用途—
 - 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；或
 - 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分或零件；
- 由提供國際海空貨運服務，而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。惟該等物品必須充作並實際上用於修理

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；

- 任何國家的法定流通鈔票及硬幣；
- 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—
 - 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；及
 - 令海關關長信納該等製作、車輛及設備準備於香港使用完畢後再出口；
- 當進口或出口時作為一種運輸工具之任何交通工具。惟當作貨物或貨物一部分進口或出口者除外。

附件三 貨物進口與海關控管流程



附件四 香港海關 2001 年服務標準及承諾

服務	2000 年的 服務標準	2000 年的實際表現 (達到標準的百分率)	2001 年的服務標準 (括弧內所示為表現指 標)
通過陸路邊 界車輛的清 關手續	60 秒	99.9%	60 秒內(100%)
處理被扣留 貨物			5 個工作天內(100%)
● 海運貨物	5 個工作天	100%	3 個工作天內(90%)
● 空運貨物	80 分鐘	100%	80 分鐘內(100%)

第四章 自由貿易港運作實務之探討－新加坡

4.1 新加坡發展自由貿易區之背景介紹

新加坡在英國殖民時代就以自由轉口貿易為主要經濟活動，本身為一自由港，1965年脫離馬來西亞獨立之後，政府除致力於發展工業以彌補本身所缺乏的工業之外，同時亦積極改善轉口貿易之各項設施，期能擴大轉口貿易量。1969年9月新加坡為協助裕廊工業區之發展，以吸引外資前來進駐，首先在該工業區附近之裕廊碼頭(Jurong Port)內劃設了全國第一個自由貿易區 (Free Trade Zone “FTZ”)，在區內貨主可免繳相關租稅及規費，即可將貨品在該區內儲存、重新包裝及再出口，提供了倉儲和轉口貿易的方便性，使裕廊工業區成為既是工業生產基地，同時也是轉口貿易的活動場所，間接加速了裕廊工業區的蓬勃發展。

而隨著國際分工的深化，世界上自由貿易區也從單純的轉口貿易逐漸轉向加工製造業發展，同時兼營金融業和服務業。因此新加坡的自由貿易區也順應世界潮流允許外商在區內直接投資經營工商業，對多數進出口商品提供免徵關稅的優惠，及在金融服務、人員、資金、物資的進出方面提供相當的自由範圍，使得新加坡目前成為僅次於香港的世界第二大整合型貨櫃港口(Integrated container port)。

由於實行開放的進口政策、持續不斷的改進港口及機場的設施，及極度注重人才的教育，與高效率的服務，使新加坡之國家競爭力與政府效率近年來一直名列世界前茅，也一直為跨國企業喜愛挑選作為中轉的地區。

4.1.1 新加坡在亞洲自由貿易區之優勢地理位置

新加坡國土面積約647.5平方公里，位於馬來半島的南端，赤道以

北約137公里處，北連馬來西亞柔佛州，南隔新加坡海峽與印度尼西亞廖內群島相望，東臨南中國海，西南瀕馬六甲海峽，地理形勢和戰略位置都十分重要。它扼守太平洋與印度洋之間航運要道的出入口，是亞洲、歐洲和大洋洲之間的重要國際航空中心，有“東方直布羅陀”之稱，也有“遠東十字街頭”的美譽，由於地理位置佳，使它發展成為區域的商業樞紐。

4.2 政府組織及機構

新加坡主管全國交通的機構是交通部，為新加坡政府內閣組成的一份子。它主要負責制定全國交通和資訊科技的政策及處理交通、資訊科技日常的政務，負責管理新加坡民航局、新加坡海事港務局（簡稱海港局）、陸路交通管理局（簡稱陸交局）及資訊與通信發展管理局等。新加坡交通部之設置與職能配置十分科學，充分表現了統一、精簡及效能的特點。

4.2.1 新加坡海事港務局（Marine and Port Authority “MPA”）

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。有關與海港方面之事務，新加坡在交通部之下原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。海事局是交通部之下的職能局，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有限公司，負責港口的經營與管理。

4.2.2 新加坡港務集團公司（PSA Corporation Limited）

改制後的港務局順利於1997年元月完成民營化，實行股份制和私有化。1998年10月更轉型成為新加坡港務集團公司（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。

4.2.3 新加坡海關（Customs and Exercise Department “CED”）

新加坡海關係隸屬於財政部的執行部門，負責進口許可、出口管理、關稅（Custom duties）及消費稅（Goods and Service Tax “GST”）的徵收，保稅倉庫、FTZ的控管及部門內人員的教育訓練等。

4.2.4 港口與機場

4.2.4.1 港口

新加坡現有6個港區，除北岸與馬來西亞隔水相望的Sembawang Wharves(森巴旺碼頭)區外，其餘5個港區在島的南岸，從東向西依次為Jurong Port (裕廊港區)、Pasir Panjang Wharves(帕西班牙讓港區)、Keppel

Wharves(克佩耳港區)、Tanjung Pagar Wharves (丹絨帕嘎集裝箱碼頭區)和Telok Ayer Wharves (特洛克亞逸港區)。6個港區泊位總長約13,500公尺，除Pasir Panjang Wharves和Tanjung Pagar Wharves港區外，皆為深水港，一般水深8~11公尺，而超過10公尺水深的泊位就有1萬個以上，萬噸的輪船不需要候潮，可隨時靠岸作業，全港有39個遠洋輪船泊位，47個沿海輪船泊位，南部島嶼還有70個油輪泊位。倉庫面積84萬平方公尺，露天碼頭堆場32萬平方公尺。此外，在錨地有倒載的裝卸作業，在Pasir Panjang Wharves和Tanjung Pagar Wharves港區設有專門的倒載駁船碼頭。

4.2.4.2 機場

新加坡民航局是隸屬交通部的一個法定機構，代表政府與其他國家談判航空協定的事務、管制新加坡註冊的飛機和航空工業，並負責頒發飛機維修與飛機工作人員的執照。民航局致力為民航和機場營運提供高度安全與優異的服務。

1981年7月2日，樟宜國際機場 (Singapore Changi airport) 正式啟用，由新加坡民航局經營 (Civil Aviation Authority of Singapore “CAAS”)。樟宜國際機場原屬交通部之下的運輸公務機關，1984年改為國營事業，是新加坡目前唯一的民用機場，它位於新加坡東部，交通十分便利，前往市中心約需20分鐘車程。它包括有五層樓的第一、第二候機大廈和一座約80公尺高的現代化地面控制塔。機場大廈規模雄偉，呈H型，出境大廳設在二樓，入境大廳設在底層，大廈內的一切設施十分完善。自樟宜國際機場啟用後，平均每6分鐘就有一大型之客機起落，成為世界著名的航空樞紐。

樟宜國際機場自1981年啟用時，就設立樟宜航空貨運中心 (Changi Airfreight Center “CAC”) 提供設在樟宜機場範圍內的貨運服務。

1985年在空側及陸側交接地帶成立空運自由貿易區，佔地面積廣達78公頃，是一個24小時運作的自由貿易區，提供一站式的服務。

4.2.5 自由貿易區(Free Trade Zone “FTZ”)

新加坡於1969年通過自由貿易區法案(Free Trade Zone ACT) [註2]後，作為實施自由貿易區的法源。新加坡自由貿易區的制度，採境內關外作法，授權部長視地區發展之需要，在政府公報中宣佈可成為自由貿易區的地區，部長並可依法指定政府某單位或公司作為自由貿易區的主管或經營機關，並在政府公報中任命自由貿易區的諮詢管理委員，由諮詢管理委員成立諮詢管理委員會，作為經營機關的諮詢機構。

4.2.5.1自由貿易區主管或經營機關之責任及功能

依據自由貿易區法案，主管或經營機關負責提出發展該自由貿易區之設備需求，以維持自由貿易區之發展。

主管或經營機關可核發建照給個人以興建符合自由貿易區需求的建築物。

主管或經營機關在任何時間內可依其自由之判斷，命令移除在自由貿易區的貨物，或者停止任何的操作，以維護區內公眾的利益、健康與安全。任何個人或公司收到此種命令，若有不服或異議，可在14天之內向部長提出不服或異議之訴，部長的決定視為最後判決，該個人或公司應接受此種決定，不可再向法院提出上訴。

主管或經營機關每年應向部長報告年度經營結果，以利部長彙總向國會提出報告。

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區。

部長並可依自由貿易區的需要修改法規，所有修正法規應刊登於政府公報後儘速送交國會備查。

自由貿易區內之主管機關組織圖，請詳附件五。

4.3 新加坡關務系統介紹

自西元1989年1月起，新加坡政府發展一套電子資料傳輸之關務系統——貿易網路系統（TradeNet System），該TradeNet System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輸相關資訊。使用TradeNet System之主要政府機關包括：國際企業發展局、海關、新加坡港務集團公司、及其他管制貨物之主管機關（Controlling Agency）。除每週日上午4點至上午8點之時段外，TradeNet System提供全天候24小時之服務，包含例假日在內。

目前新加坡TradeNet System係由CrimsonLogic公司（其前身為Singapore Network Services Ptd Ltd.）負責經營管理，至於TradeNet System之使用軟體則須向經許可之軟體供應商購買，目前經許可之軟體供應商有四個，其出售之軟體均須通過海關品質保證之測試。

TradeNet System能有效整合進口、出口及轉運貨物之文件處理流程，除能節省進出口貿易及貨物運輸相關之文件準備、呈報及處理所需之時間及成本外，並能加速貨物通關之效率。在此系統下，民間使用者得以電子資訊系統向政府機關申請貨物進口、出口及轉運相關許可證，政府機關亦得將許可訊息（Permit Message）回傳給申請者。

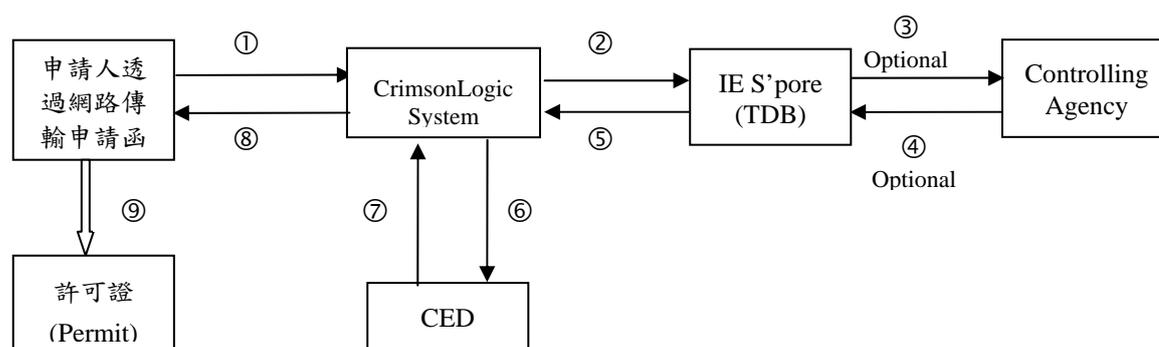
原則上，TradeNet System係採用郵件信箱之概念，由CrimsonLogic公司之電腦系統（CrimsonLogic系統）負責將“郵件”分類及傳送至適當之信箱，因此，CrimsonLogic系統即為TradeNet System之郵件交換中心（Central Mailbox Exchange）。

除了「郵件交換」之功能外，CrimsonLogic系統尚提供資訊服務（包括：貨物資料詢問系統、資料庫服務等）、網路設施服務（包括：密碼管理、郵件管理等）、及電子郵件服務。

聯合海關許可證 (Joint Customs/TDB Permit) 之申請流程

聯合海關許可證即貨物移運時，需同時向海關及國際企業發展局 (International Enterprise Singapore Board，簡稱IE S'pore，其前身為貿易發展局 (Trade Development Board)) 申報，例如：貨物於自由貿易區間之移運，或貨物自國外直接進入新加坡課稅區內。

申請人 (TradeNet System用戶) 必須先在電腦系統產生許可證申請書，並於確認資料填寫無誤後，按下「傳送」之選項。此時，程式會將申請書轉換成標準之格式後，傳輸至CrimsonLogic系統，並開始相關申請之流程。透過網路申請聯合許可證之資料流程如下：



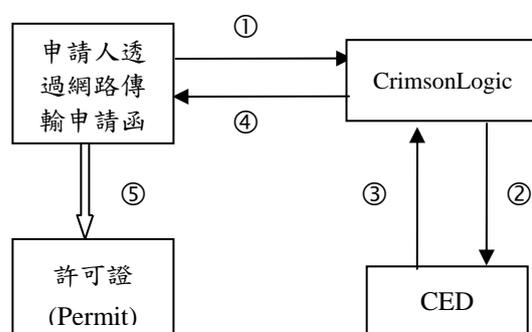
- ① 當申請人透過TradeNet System申請相關許可證時，若有輸入無效之代號或選用不正確格式之情形，CrimsonLogic系統會自動回覆錯誤訊息"Error M"回傳至申請人之系統，申請人更正錯誤後，再傳輸一次。
- ② CrimsonLogic系統確認無誤後，繼續傳輸至IE S'pore，由其確認申報是否符合規定，若發現錯誤，IE S'pore之系統會自動以郵件回覆錯誤訊息"TR" 或"TJ"。
- ③ 若為受管制貨物，申請許可證之傳輸流程則需將申請書傳輸至Controlling Agency (CA)，若發現錯誤，CA系統會自動以郵件回覆錯誤訊息"AR" 或"AQ"。

- ④ CA系統確認無誤後，將回傳至IE S'pore。
- ⑤ IE S'pore系統確認無誤後，回傳至CrimsonLogic系統。
- ⑥ CrimsonLogic系統確認無誤後，傳輸至海關系統，直至此階段，許可證之申請才到達海關，在此之前申請文件之任何錯誤，海關均無法得知。若海關發現錯誤，海關之系統會自動回覆錯誤訊息"CR"或"CM"。出口貨物時，申請書將不會傳送至海關，而直接由IE S'pore核准即可。
- ⑦ 海關系統確認無誤後，核發許可證號碼及情形說明（Condition Code），回傳至CrimsonLogic。
- ⑧ CrimsonLogic系統將許可證回傳至申請人。
- ⑨ 申請人將此許可證列印出來，以供貨物通關或離開自由貿易區時使用。依規定許可證需保留7年，倘若遺失時，申請人得向海關申請許可證明文件，並繳交相關之費用。

海關許可證（Customs Permit）之申請流程

貨物移運時，僅需向海關申報之情形者適用，例如：貨物自保稅倉庫、特許倉庫、或自由貿易區移運至新加坡課稅區內。

透過網路申請海關許可證之資料流程如下：



- ① 申請人透過TradeNet System申請相關許可證時，資料會先傳輸至

CrimsonLogic系統，若有輸入錯誤之情形，將自動回覆錯誤訊息 "Error M"。

- ② CrimsonLogic系統確認無誤後，傳輸至海關系統。若海關發現錯誤，海關之系統會自動回覆錯誤訊息"CR" 或"CM"。
- ③ 海關系統確認無誤後，核發許可證號碼及情形說明（Condition Code），回傳至CrimsonLogic系統。
- ④ CrimsonLogic系統將許可證回傳給申請人。
- ⑤ 申請人將此許可證列印出來，以供貨物通關或離開自由貿易區時使用。依規定許可證需保留七年，倘若遺失時，申請人得向海關申請許可證明文件，並繳交相關之費用。

若未有申報資料填寫錯誤遭系統自動回覆錯誤訊息之情形發生，原則上，申請人多可於申請許可證文件送出後15分鐘內取得相關之許可。

不論是申請聯合許可證或海關許可證，若申請人取得海關核發之許可證號碼後發現有資訊輸入錯誤之情形，得於該許可證尚未使用前，透過關務局之網路申報系統（E-filing）更正許可證，若申請人已將該許可證申報通關者，不得再申請更正。

TradeNet System相關之簡介，請詳附件十二。

4.4 從事進、出口業務簡介

4.4.1 貿易商登記規定

為於新加坡境內從事進口、出口、及轉運業務，貿易商必須先到工商登記處（Registry of Companies and Businesses; “RCB”）註冊登記，再至IE Singapore申請公司統一編號（Central Registration Number; “CR

No.”)，以利進口許可證、出口許可證、及轉運許可證之申請。只有經註冊登記之貿易商方可使用TradeNet System申請許可證。

4.4.2 進口、出口及轉運許可證申請規定

4.4.2.1 進口業務

依據新加坡關稅法規定，貨物自自由貿易區或保稅區移運至國內課稅區為進口。

貿易商於新加坡境內從事貨物進口業務（包含管制貨物及非管制貨物），於貨物進口前，貿易商要輸入一份電子文件，透過TradeNet System直接傳到新加坡國際企業發展局（IE S'pore），該系統每天24小時受理，並自動將文件依性質分類送至相關政府單位，取得海關進口許可證。貿易商透過TradeNet System取得進口許可證後，需於貨物進口通關前，將海關核發之進口許可證列印出來，以供貨物進口通關時使用；該通關時使用之文件統稱為貨物通關許可證（Cargo Clearance Permit; “CCP”）；貿易商依法須於貨物進口時繳納百分之三之消費稅（Goods and Services Tax; “GST”），若為應稅貨物，則須於進口時一併繳納關稅。

進口高科技產品時，進出口業務辦公室（I&E Office）可依進口廠商之申請，出具進口及送達證明書（Import Certificates and Delivery Verification; “ICDV”），以應貨物出口國家之要求，證明貨物確實送抵新加坡境內且不會再出口至受禁止之區域。

4.4.2.2 出口業務

依據新加坡關稅法規定，貨物自國內課稅區移運至自由貿易區或保稅區為出口。

原則上，貨物自新加坡境內出口前，出口貿易商應先準備必要之

文件後，透過TradeNet System向海關進出口業務辦公室申報貨物輸出。

除應稅貨物或管制貨物應於出口前申報出口並取得貨物出口許可證外，原則上，出口貿易商得於貨物出口或復運出口後3日內，向進出口業務辦公室申報貨物輸出。

特種產品或動、植物出口時，例如：紡織品、魚類及新鮮蘭花等，將有出口數量限制及特殊文件需求之規定。

4.4.2.3 轉運業務

貿易商於新加坡境內從事自由貿易區間之貨物轉運業務及管制貨物於同一自由貿易區內移運之業務者，需於貨物進入新加坡前，透過TradeNet System取得貨物轉運許可證。

4.4.2.4 免申請許可證之情形

符合下列情形者，得免申請前述進口、出口及轉運許可證：

- 旅客、機組人員、及運輸人員攜帶個人或家庭用品，且非以出售為目的，惟車輛除外；
- 以郵件包裹進口、出口、或轉運貨物，且該進口、出口或轉運行為並未受其他相關規定禁止者；
- 外交往來書信；
- 防衛軍隊、民間自衛隊、外交部等輸出、入供自用或家用貨物，惟不包含供民間使用之車輛；
- 樣品或供實驗分析使用之標本，價值低於新加坡幣（以下同）400元者；
- 其他。

除前述情形外，出口價值低於400元之非管制貨物或於同一自由貿

易區內轉運非管制貨物者，亦免申請出口或轉運許可證。

新加坡公司自他國購貨後，再出售予另一他國時，不論貨物是否直接由他國運送至另一他國或於新加坡境內卸貨後再出口，均得免申請進口及出口許可證；惟後者須由貨物承攬公司於輸入及輸出送貨單中註明「於新加坡境內轉運至另一他國」。

4.4.3 進口貨物通關流程及文件需求

4.4.3.1 進口貨物通關流程

貨物自港口或機場之自由貿易區進入新加坡課稅區或以陸運方式透過Woodlands和Tuas檢查站進口者，須於通關時提示下列文件，並應依法繳納關稅及（或）消費稅：

- 貨物通關許可證，亦即海關進口許可證、國際企業發展局許可證（TDB Permit）、或聯合許可證；
- 發票、貨品清單、提貨單、進口報單、及其他證明文件。

快遞業者自樟宜機場之自由貿易區將貨物通關進口者，得合併申報所有受委託託運進口之貨物，而無需依各委託人之進口貨物單獨申報進口。同一批受託運貨物若有需分次申報進口通關者，例如：載貨卡車之載貨量不足而需分次運送至收貨人營業處所之情形等，貨物持有人或託運業者逐次通關時，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。

散裝貨物（Conventional Cargo）通關流程

（一）應稅貨物通關流程

應稅之菸、酒等產品運送至新加坡境內時，除以陸運方式送達者外，原則上會先進入機場及碼頭旁之自由貿易區，並得於自由貿易區內暫時儲存一段時間（不得超過30日），而後必須轉運出口或移運至特

許倉庫。

若透過新加坡註冊之貨運公司轉運出口時，貿易商或託運業者需申請白色轉運許可證，並於貨物移送出原來之自由貿易區時，向海關於自由貿易區內設置之海關檢查站提示相關之進口文件及白色轉運許可證，並經關務人員當場確認數量是否與提貨單等文件一致後，以機器讀取白色轉運許可證上之條碼並核章後，准許該應稅貨物離開自由貿易區。一般而言，轉運至另一自由貿易區之貨物，須於24小時內抵達，並經另一自由貿易區之關務人員確認貨物無誤後，再次以機器讀取白色轉運許可證上之條碼並核章後，准許該應稅貨物進入另一自由貿易區。若轉運貨物未於規定時間內抵達另一自由貿易區（未經另一自由貿易區之海關檢查站讀取白色轉運許可證上之條碼者），海關隨即執行必要之調查。若該轉運之貨物並未經過新加坡註冊之貨運公司轉運者，貿易商或託運業者需就該應稅貨物之轉運行為，申請粉紅色轉運許可證。白色及粉紅色轉運許可證之適用情形，請詳「4.4.5 轉運貨物通關文件需求」之說明。

若應稅之菸、酒產品，係以進口供新加坡當地之民生消費使用為目的時，該等應稅貨物必須存放於特許倉庫。貨物從自由貿易區移運出去時，應向海關於自由貿易區內設置之海關檢查站提示相關之進口文件及輸入許可證，並經關務人員當場確認數量是否與提貨單等文件一致後，以機器讀取白色轉運許可證上之條碼並核章後，准許該應稅貨物離開自由貿易區。貨物到達特許倉庫後，亦由特許倉庫內之海關人員檢查貨物之數量無誤後，再次以機器讀取輸入許可證上之條碼並核章後，准許該應稅貨物進入特許倉庫。海關查驗時，若發現有貨品短缺之情形，將立刻進行調查，並就短缺之貨物加徵關稅及消費稅。

當應稅貨物離開特許倉庫進入課稅區內供一般民生消費使用時，貨主需先申請進口許可證，並經特許倉庫內之海關人員檢查運出特許

倉庫之應稅貨物數量是否與申報進口之數量一致，若無其他問題，海關人員將以機器讀取進口許可證上之條碼並核章後，准許貨物離開特許倉庫。一旦進口許可證上之條碼經海關人員以機器讀取後，TradeNet System即會直接自貨主或託運業者開立之IBG(Inter-Bank GIRO)帳戶餘額中扣除應納之關稅及消費稅稅額。

散裝應稅貨物通關流程圖請詳附件一。

(二) 免稅貨物通關流程

免關稅貨物進入新加坡境內時，雖免關稅，惟仍應繳納消費稅，故進口時即應按其進口價值繳交百分之三之消費稅。所稱之「進口價值」係包含貨物價值、運費、保險費、及其他必要之佣金、手續費等，亦即一般商業用語之CIF價值（Cost including Insurance and Freight）。

目前，免稅貨物得免於進入新加坡境內時繳交消費稅之情形有二：一為將貨物存放於自由貿易區內；另一為將貨物移出自由貿易區存放在保稅倉庫內。此外，貨物直接由自由貿易區再轉運出口之情形，亦免加徵消費稅，惟由於本部分係討論貨物進入新加坡境內，故不就此一情形詳加討論，此部分請詳「4.5.5.2 貨物輸出自由貿易區之程序」之說明。

前述二種情形最大之區別為：貨物究竟是否有離開自由貿易區？由於自由貿易區本來就以自由貿易為前提，貨物於自由貿易區內之移動，基於自由貿易之精神，自應無任何關稅或消費稅之問題產生。若貨物離開自由貿易區後，仍想適用暫免繳交消費稅之規定，該等免稅貨品即需申請存放於保稅倉庫之許可證後，移出自由貿易區。相關保稅倉庫之規定，請詳「4.4.6 保稅倉庫之簡介」。

貨物從自由貿易區移運出去存放於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，並經關務人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之數量無誤後，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。供一般民生消費使用時，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，准許貨物離開保稅倉庫。

除前述情形外，新加坡還有另外一種主要從事出口業務貿易商制度（Major Exporter Scheme; “MES”），亦得享有暫緩免徵消費稅之優惠。一般而言，只要貿易商每年進口之貨物中有超過百分之五十一以上會再出口者，即得申請成為MES之貿易商。

申請適用MES之貿易商，將進口貨物由自由貿易區移運至課稅區內時，得享有暫緩免徵消費稅之優惠。當MES之進口貨物再出口時，該貨物即可免除消費稅之課徵，惟若該貨物嗣後供新加坡境內一般民生消費使用時，供民生消費使用部分之貨物將被加徵消費稅。MES僅適用於消費稅之徵免，並不包含關稅在內，亦即，若適用MES之貿易商進口之貨物中，有部分為應稅貨物者，該等應稅貨物於進口時，仍需依法繳納關稅，而無暫緩免徵之適用。MES之要點彙整，請詳附件十一。

散裝免稅貨物通關流程圖請詳附件二。

集裝箱（裝櫃）貨物（Containerized Cargoes）通關流程圖

（一）應稅貨櫃通關流程

原則上，以貨櫃之方式運送應稅之菸、酒進入新加坡境內者，其通關程序、轉運程序或進儲特許倉庫之規定與前述散裝之應稅貨物大

致相同，最大之差異應為：集裝箱貨物均以船舶運送，而散裝貨物則可選擇以船舶或航空器運送。

新加坡海關對於應稅菸、酒貨櫃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，故為確保貨主申報進口之數量與實際進口數量一致，海關對於應稅菸、酒貨櫃離開自由貿易區時，多會於海關檢查站進行查驗。

一般而言，進口貨櫃之型態有兩種：整箱貨櫃(Full Container Cargo Load; “FCL”)或拼裝箱貨櫃(Less Container Cargo Load; “LCL”)；整箱貨櫃內之貨物均屬同一貨主或收貨人所有，而拼裝箱貨櫃即貨主進口之貨物不足裝成一整箱，而與他人拼裝成一箱之情形，亦即，拼裝箱貨櫃內之貨物係分屬不同之貨主或收貨人所有。

由於整箱貨櫃(FCL)係屬同一貨主或收貨人所有，故海關於貨櫃離開自由貿易區查驗貨櫃後，將於受檢驗貨櫃上加貼紅色鐵片之封條，並以機器讀取相關許可證上之條碼及核章後，准許貨物移運出原自由貿易區。至於拼裝箱貨櫃，由於貨主非屬同一人，貨櫃抵達碼頭後，託運業者即馬上通知貨主前來取貨，並於海關人員之監督下，於貨運站內將貨物拆封後，各自取貨並完成申請許可證、通過海關檢查站查驗之程序，故應與散裝貨物離開自由貿易區之程序一致。

海關封條應於海關監管或核准之情形下拆除，貨櫃進入另一自由貿易區或特許倉庫時，需經另一自由貿易區或特許倉庫之關務人員確認海關封條並無遭受毀損後拆除，並以機器讀取相關許可證上之條碼及核章後，准許該應稅貨物進入另一自由貿易區或特許倉庫。海關查驗時，發現有封條損毀或貨品短缺之情形，將立刻進行調查，並就短缺之貨物加徵關稅及消費稅。

集裝箱應稅貨櫃通關流程圖請詳附件三。

(二) 免稅貨櫃通關流程

一般而言，由於以貨櫃裝運之貨物數量較多、體積較大，必須以較大體積之運輸工具運送，故裝櫃貨物多以船運之方式運送。裝櫃貨物自運送船舶內卸貨至新加坡碼頭時（該貨櫃已進入自由貿易區），毋需取得海關許可證；惟貨櫃自自由貿易區內再移運至課稅區時，例如：收貨人之營業處所或保稅倉庫等，貿易商或託運業者應先取得適當之許可證，始得將貨櫃移運出自由貿易區。

此外，由於各航運公司之航運時刻表、船期及航線早已固定，目前新加坡並未要求航空公司或船公司需於貨物抵達新加坡前之一定時間，通知民航局及港務公司其抵達之時間。船舶停靠日期或時間表，可於港務公司 PSA PORTNET 系統進行網上查詢。

所有貨櫃離開自由貿易區進入課稅區前，貿易商或託運業者應將貨櫃進口相關文件（包含：發票、貨品清單、提貨單及其他證明文件等）及前述許可證提示給自由貿易區內設置之海關檢查站，海關將依其審查重點或收貨人過去有無申報不實之記錄，隨機抽樣檢查移運貨櫃之數量及名稱是否與進口相關文件及許可證一致，並於受檢貨櫃上加貼海關封條（Customs Seal）後，於相關許可文件上核章；若貨櫃未經海關抽驗，則無海關封條之適用。實務上，基於信任之立場，海關對直接進入課稅區供當地消費使用之貨櫃離開自由貿易區時，多只做文件之檢查，極少對貨櫃進行抽驗，以增加貨物通關之速度。

海關封條應於海關監管或核准之情形下拆除，若有違反之情形發生或貨櫃遭損毀，該貨櫃不得進入課稅地區，除非貨物持有人或託運業者就該貨櫃中遺失之貨物放棄免徵關稅之適用。

集裝箱免稅貨櫃通關流程圖請詳附件四。

4.4.4 出口貨物通關流程及文件需求

出口時應提示貨物出口許可證之情形

應稅貨物或管制貨物出口前，需取得海關或管制貨物之主管機關核發之貨物出口許可證；貿易商須於貨物出口通關時，將該出口貨物之貨物出口許可證提示予海關查驗。若該等貨物於出口前曾經海關加貼封條者，海關將於貨物放行前查驗確認。

貿易商須於貨物出口通關時，出具貨物通關許可證，並應向國際企業發展局申報貨物輸出之情形如下：

- 應稅貨物自特許倉庫出口者；
- 免稅貨物自保稅倉庫出口者；
- 於暫時出口計劃下，出口貨物者；
- 於暫時進口計劃下，再出口貨物者。

出口貨物得於事後申請貨物出口許可證之情形

以空運或海運方式出口免徵關稅貨物或非管制貨物時，貿易商於出口通關之當時，得免出具貨物通關許可證。惟貿易商須於貨物出口通關之一定期間內或出口當時，向國際企業發展局申報貨物輸出許可並取得核准：

- 以空運方式運送出口者，須於貨物出口後3日內申報貨物輸出（Outward Declaration），並取得輸出許可證。
- 以海運方式運送出口者，須於載貨船舶離開港口前申報貨物輸出，並取得輸出許可證。
- 以陸運方式出口者，則須於貨物出口通關時，提示貨物輸出許可證。

4.4.5 轉運貨物通關文件需求

原則上，僅有船務代理業者（Shipping Agent）、空運代理業者（Airline Agent）及貨運業者（Freight Forwarder/Cargo Agent）得申請轉運許可證。貿易商於新加坡境內從事轉載業務者，需依其業務性質分別取得白色轉運許可證或粉紅色轉運許可證：

- 白色轉運許可證（White Transshipment Permit）

適用於應稅貨物再出口及自進口地點經過課稅區域，移運至離境地點之免徵關稅貨物再出口之情形；一般而言，貨物進入一自由貿易區，並以新加坡註冊公司為貨物進口人後，再由另一自由貿易區轉運至第三國時，貿易商應申請白色轉運許可證。

- 粉紅色轉運許可證（Pink Transshipment Permit）

國外貨物供應商將貨物銷售至新加坡以外之第三國，並告知船公司安排於新加坡港口轉運，雖該等貨物可能於自由貿易區間移運，惟該貨物並非屬任一新加坡註冊公司所有，且船公司或貨運公司得以原隨貨運送之相關文件完成轉運之動作，而無需另行準備進口文件者適用；一般而言，只要貨物非以任一新加坡註冊公司為貨物進口人，且相關隨貨運送文件上並未註明「於新加坡卸貨」之字樣者，應適用申請粉紅色轉運許可證之規定。

4.4.6 保稅倉庫（Bonded Warehouse）及特許倉庫（Licensed Warehouse）之簡介

免徵關稅貨物之倉儲：保稅倉庫

保稅倉庫係指經海關特許得儲存國外進口之免徵關稅但應課徵消費稅貨物之區域。得儲存於保稅倉庫之貨品如下：

- (1) 咖啡、胡椒、橡膠製品、原油或石油產品及其他經核准之產品；

(2) 進口之免徵關稅貨物，有百分之八十以上將會復運出口者。

前述進口免徵關稅貨物得先行存放於保稅倉庫直至復運出口為止，則該等存放於保稅倉庫內之免徵關稅貨物，不會被加徵消費稅。此外，免徵關稅貨物自保稅倉庫出口時，無須加徵消費稅，惟有免徵關稅貨物進入新加坡境內供民生消費或使用時，才須加徵消費稅。

免徵關稅貨物移出或移入保稅倉庫時，需取得海關准許移動之許可證（例如：輸入許可證、輸出許可證及移運許可證）。取得海關移動許可之貿易商，需保存存貨記錄，並需按日傳送結算表於次月五日前，將每月庫存餘額等資料傳送給海關，原油或石油產品之每月庫存餘額資料，則可於次月十日前傳送；若有任何存貨短缺之情事，需立即將短缺報告送交倉庫辦事處（Warehousing Branch）。海關有權定期至保稅倉庫抽查存放於保稅倉庫之貨物。

貿易商得於保稅倉庫內，就存放於保稅倉庫之進口貨物，從事重新包裝、整理、裝桶、綑綁、及貼標籤等簡易活動。

菸酒之倉儲：特許倉庫

原則上，進口應課徵關稅之菸、酒類貨品，應存放於特許倉庫；在海關未進行查驗前，每箱貨物內之實際數量均視為與申請輸入許可證之申報數量相同。貿易商須於貨物抵達特許倉庫後24小時內，向海關申請查驗（Custom Survey），申請文件應送至倉庫辦事處。

海關查驗時，發現有貨品短缺之情形，該貨物立即被加徵關稅。不適合民生消費之貨品，將於海關之監管下銷毀。

貨物所有人在特許倉庫內，對應稅之菸、酒貨物進行拆、封裝之活動時，應先將申請許可函傳真至倉庫辦事處，並且須等到前述海關查驗完成後，貨主始得對貨物進行重新包裝等行為。

前述海關查驗、重新包裝之監管及貨品銷毀之監管費用，將另行徵收。

4.5 自由貿易區之經營與管理

4.5.1 貿易商登記與管理

在樟宜機場自由貿易區內，大型國際快遞公司，如FedEx，DHL，UPS，TNT等均在此設立貨運中心。此外，大型之國際物流公司以及超過200家之當地或國際貨運承攬業者，在此設立辦公室及租用倉庫。

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70萬噸以上。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。

4.5.2 自由貿易區之簡介

一般而言，貨物係以空運、海運或陸運之方式於國際間流通。國外貨物進入新加坡境內，有百分之九十以上係以復運出口至其他國家為目的，因此，就整體交易而言，新加坡實為一國際貨物轉運之樞紐站。為吸引全世界銷往亞太地區之貨物集中於新加坡轉運及強化貨物集散地之功能，自西元1996年9月起，新加坡政府於機場及港口附近設置自由貿易區（Free Trade Zone），自國外進口之貨物，於暫免徵關稅及消費稅之情形下，得於受海關監管最少之情形下，在區內從事儲存、重新包裝、分類、拆裝封貨櫃及製造等行為。實務上，貨物得於同一自由貿易區內自由移運，海關多不加以干涉。

目前，新加坡境內之自由貿易區有7個，除座落於樟宜機場之自由貿易區主要負責空運貨物外，其餘6個自由貿易區均負責海運之貨物，

其主管單位分別為新加坡港務公司 (PSA Corporation Limited “PSA”)、新加坡民航局 (Civil Aviation Authority Of Singapore “CAAS”) 及裕廊鎮管理公司 (Jurong Town Corporation)，除樟宜機場之自由貿易區由新加坡民航局掌管及裕廊港口之自由貿易區由 Jurong Town Corporation 管理外，其餘港口之自由貿易區均由新加坡港務公司掌管經營。各自由貿易區之主要營運範圍如下：

- Kepple碼頭：從事集裝箱及散裝貨物之裝卸移運。
- Pasir Panjang 碼頭：初期係從事散裝貨物之裝卸移運，但近年來已成為新加坡最大之集裝箱貨物碼頭。
- Tanjong Pagar 碼頭：主要係裝箱及散裝貨物之裝卸碼頭。
- Jurong Port：係集裝箱及散裝貨物之裝卸碼頭。
- Sembawang 碼頭：在此進出之貨物多屬低價值但量大之貨物(例如木材)；亦從事集裝箱貨物之裝卸移運。
- Telok Ayer碼頭：主要從事小型駁船貨物之裝卸移運。
- Singapore Changi Airport：係航空運輸貨物之裝卸碼頭。

在所劃設之自由貿易區均會以圍圍牆方式和外界有所區隔，進出自由貿易區之出入口均有海關之檢查站，加以控管。

4.5.3 自由貿易區內得從事之活動或功能

貨物倉儲功能

(一) 倉儲貨物之種類

貨物自國外進口時，除下述情形外，所有海運及空運進口之貨物，均可以儲存於自由貿易區：

- 經相關部會首長指派之關務局局長 (Director-General of Customs

and Exercise)認定將該貨物儲存於自由貿易區係不符合實際營運者，得以命令或專案核准之方式，免除該等貨物需存放於自由貿易區之規定；

- 菸、酒、雪茄、及煙草等應稅貨物，依據關稅法第52條規定，以海運進口者，必須儲存於自由貿易區；而以其他方式進口者，則需儲存於特許之地點，例如：政府倉庫、特許倉庫及其他關務局局長核准存放之地點。若關務局局長認定將該等應稅貨物儲存於前述規定之地點係不符合實際營運情形者，亦得免除該等貨物需存放於前述地點。
- 禁止進口類貨物，例如：口香糖、可嚼食之菸草製品、槍型香煙打火機、受控制藥物製品、煙火製品、猥褻刊物、錄影帶及軟體、具版權之出版物、錄影帶及軟體等之複製品、具煽動性及叛國性之物品。

應課徵關稅之菸、酒貨物，原則上應禁止進儲於自由貿易區，惟為刺激自由貿易區之集市功能，海關允許以託運方式進口之應稅菸、酒貨物轉運或進儲特許倉庫前，得暫時存放於自由貿易區內，暫存期限為 30 天。

(二) 集裝箱免費進儲之期間

- 進口集裝箱

從集裝箱卸下船舶開始計時。

- 載貨集裝箱：72 小時。
- 空集裝箱：48 小時。
- 超大件：48 小時。
- 冷凍箱：72 小時。

- 出口集裝箱

自收到集裝箱開始計時。

- 載貨集裝箱：72 小時。
- 空集裝箱：48 小時。
- 超大件：48 小時。
- 冷凍箱：72 小時。

- 轉運或再出口集裝箱

無論是載貨還是空箱轉運或再出口集裝箱，從第一艘船卸貨完成至移運到第二艘船停靠碼頭這段時間內都有 168 小時的免費堆存時間。亦即，原貨櫃抵達之自由貿易區及貨櫃離境之自由貿易區各得儲存 72 小時，再加上貨櫃得於 24 小時內移運至另一自由貿易區之時間。

- 載貨或空箱轉運集裝箱：168 小時。
- 載貨或再出口集裝箱：168 小時。

- 危險品集裝箱

未經新加坡港務公司許可，嚴禁危險品在港口停留。新加坡經許可危險品的免費堆存時間如下：

- 進、出口危險品集裝箱：24 小時。
- 轉運危險品集裝箱：72 小時。

(三) 貨物免費進儲之期間

自由貿易區皆提供廣泛之設施及服務，以便應稅貨物及管制貨物在復運出口(re-export)或轉口(transshipment)之前能存放於港區內。自由貿易港區准許貨物免費進儲之期間如下：

- 對散裝貨物(conventional goods)之進、出口提供 72 小時之免費儲存服務。
- 對等待復運出口(re-export)或轉口(transshipment)之貨物提供 28 天之免費儲存服務。

原則上，海關人員有權得隨時進入自由貿易區內之貨運站，檢查存放於自由貿易區內之貨物或貨櫃，惟實務上，基於信賴之立場，海關極少會進去區內檢查，多於貨物或貨櫃離開自由貿易區時，於海關檢查站執行文件之檢查或作隨機檢查貨物。

貨物重新包裝活動

依現行法令規定，進口人對其存放於自由貿易區內之貨物進行重新包裝、修理、分類或測試前，需事先取得海關之許可，未取得海關許可證前，不得從事貨物重新包裝之活動。

原則上，儲存在自由貿易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，應將申請函傳真至海關港口辦事處 (Ports Branch)；儲存在樟宜自由貿易區之應稅貨物進行重新包裝活動之許可申請，應將申請函傳真至海關空運貨物部門 (Customs Air-Cargo Section)。而儲存在裕廊自由貿易區之貨物進行重貼標籤、重新包裝等活動之許可申請，應將申請函傳真至裕廊分局 (Jurong Station)。

實務上，貨物所有人或託運業者於自由貿易區內從事簡易之加工活動，例如：進行重貼標籤、重新包裝及抽樣樣品之分類等活動，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，故目前實務上之運作為：只要貨物

未離開自由貿易區前，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。

復運出口貨物之暫時儲存功能 (Temporary Importation For Subsequent Re-Export)

貨物因維修、展示等目的經過自由貿易區後，進口至維修廠商處所或新加坡展覽中心，並於3個月內復運出口者，免徵關稅及消費稅。若於規定期限內未復運出口者，即需繳納關稅及消費稅。相關管理程序如下：

- 進口時需以貨物暫時進口計劃，向海關申請輸入許可證。
- 向相關部門 (Permits and Manifests Section) 提供相當於進口貨物稅款且經銀行擔保之保證金。
- 海關准許貨物進口前，會於進口貨物貼上識別標籤 (識別證)，或驗證進口貨物之貨品號碼 (Serial number) 是否與相關文件一致。
- 貨物須於規定期限內復運出口，並須向海關取得輸出許可證；出口時，需提示該輸出許可證，連同貨物一併交由海關查驗。
- 貨物放行出口前，海關會查驗貨物之識別標籤或貨品號碼是否與相關文件一致。
- 退還保證金。

復運進口貨物之管理 (Re-Importation of Goods Temporarily Exported)

貨物為展示、維修或吸引貿易等目的暫時出口者，於下列條件符合時，再進口得免徵關稅及消費稅：

- 出口及再進口貨物需分別登記於海關之輸出許可證及輸入許可證。

- 出口及再進口時之貨物必須一致，除以維修為目的者，得增添維修後之零件及移除損壞之零件者外；原則上，出口及再進口貨物之主體及型態應不改變。
- 樣品出口需以促進銷貨交易為目的。
- 出口貨物須於3個月內或核准期限內復運進口。
- 出口維修之貨物，僅有原出口貨物之零組件得享有免徵關稅及消費稅之優惠，新加添之零件應依法課稅。貨物進口人應取得維修貿易商之證明文件，註明有無新加添之零件，及取得維修所產生之成本和新加添零件價格之發票。

進口樣品

進口樣品價值未超過\$400者，得免徵關稅及GST。進口樣品僅需呈報發票及提貨單等相關文件即可，無需取得海關或TDB之許可證。

貨物之製造或改造活動

依據自由貿易區製造辦法（Free Trade Zone (Manufacture) Regulations）[註3]之規定，擬於自由貿易區內從事製造活動之業者，需以書面向關務局局長提出申請，該書面申請文件中應註明：

- 申請人名稱及住址；
- 所有執行業務董事或合夥人之姓名或住址，前者於申請人為公司時適用，後者則於申請人為商號時適用；
- 依營業登記法規（Business Registration Act）註冊登記之申請人，應註明註冊登記號碼（Number of certificate of registration）；
- 擬從事製造活動之確實地點；
- 完整之製造活動說明，包含：產品之性質、預計生產量及預計內

外銷之數量；

- 預估投入生產原料每年可免或需繳納之關稅；
- 辨識原料、半成品及製成品之方法說明；
- 提供其他關務局局長要求之訊息；

依據自由貿易區法第 10 條規定，除經相關部會首長核准者，不得於自由貿易區從事製造之活動。據此，關務局局長應將前述申請函連同其推薦信，儘速送交相關部會首長，以取得相關部會首長同意業者於自由貿易區內從事製造之核准函。

另依同法第 6 條規定，前述經相關部會首長核准得於自由貿易區內從事製造之業者，於自由貿易區進行組裝、改造或製造之行為前，需以書面通知關務局局長，取得其許可，並於海關監督下執行。此外，依據自由貿易區製造辦法規定，關務局局長得要求申請人將原料、半成品及製成品分開儲存，於半成品及製成品貼上識別之標籤，並應繳納與關稅及其他相關費用相當之保證金。未經關務局局長之書面許可，申請人不得任意變更或增建廠房。

依據自由貿易區製造辦法規定，於自由貿易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 10 日前將相關存貨收發情形及存餘數量報告送交關務局局長。

雖然自由貿易區法及其相關辦法均允許業者於取得相關部會首長及關務局局長核准後，得於自由貿易區內從事貨物之製造行為，惟目前實務上，海關僅允許業者於自由貿易區內從事簡易加工之功能，亦即，業者僅能於自由貿易區內從事上述之分類、重貼標籤及簡單組合等行為。

若業者必須從事除簡易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自由貿易區內，此外，新加坡境內靠近自由貿易區之物流分銷園區有三：Pasir Panjang 物流分銷園區、Alexandra 物流分銷園區及 Tanjong Pagar 物流分銷園區，此三個物流分銷園區均位於自由貿易區外，係屬新加坡之課稅區域，因此，當原料或貨物移至物流分銷園區或工業區從事生產時，實質上已將貨物進口至新加坡之課稅區域，應依法完成進口申報之程序，並繳納進口之消費稅或關稅。

4.5.4 貨物移運申報規定

貨物移運申報之種類

貨物運抵新加坡境內後，若有須移運貨物之情形發生，須向海關或國際企業發展局申報，並取得相關之許可證。現行制度下，申報之種類約可分為七種，並訂有許可證有效期限之規定，若未能於有效期限內將貨物移運至申報之地點，須於有效期限到期前，向海關提出延期之申請。各類申報書之適用情形及規定期限說明如下：

- 輸入許可申報書 (Inward Declaration)：

自貨物運抵新加坡之地點移運至特許地點儲存時適用；貨物須於取得輸入許可證後 14 天內移運至核准之地點，若取得無限制之輸入許可證 (Blanket Inward Permit)，則須於取得許可證當月底將貨物移運至核准之地點。

- 轉運許可申報書 (Transshipment Declaration)：

- (1) 貨物以海運方式進口，並自船舶停泊處移運至自由貿易區儲存時適用；

- (2) 貨物自自由貿易區再出口時適用；

(3) 貨物轉運時，自貨物運抵新加坡之進口地點，移運至貨物再出口之離境地點時適用；

白色轉運許可證：有效期限為取得核准後 14 天；

粉紅色轉運許可證：有效期限為為取得核准後 30 天。

- 移運許可申報書 (Removal Declaration)：

貨物於課稅區內之特許或保稅倉庫間之移運時適用；移運許可證之有效期限為取得核准後 2 天；惟於保稅倉庫間之移運且取得 RM 許可證者，有效期限則為 30 天。

- 關稅及消費稅支付許可申報書 (Payment Declaration)：

貨物進入課稅區內供消費或使用，並應依法繳納關稅或消費稅之情形下適用；本許可證之有效期限為取得核准後 14 天。

- 輸出許可申報書 (Outward Declaration)：

貨物移出課稅區時適用，包含貨物自特許/保稅倉庫出口或進儲於自由貿易區之情形；應稅貨物之輸出許可證有效期限為取得核准後 3 天，免徵關稅貨物之輸出許可證有效期限則為取得核准後 14 天。

- 免徵關稅及消費稅申報書 (Duty Exemption/GST Relief Declaration)：

貨物於新加坡境內移運免徵關稅及消費稅者適用；關稅免徵許可證之有效期限為貨物進口後 14 天或自特許倉庫移出後兩天；消費稅免除許可證之有效期限為取得核准後 14 天。

- 免徵關稅但應課徵消費稅申報書 (Duty Exemption/GST Payment Declaration)：

貨物於新加坡境內移運免徵關稅但應課徵消費稅者適用；關稅免徵許可證之有效期限為貨物進口後 14 天或自特許倉庫移出後兩天。

貨物移運免取得海關許可證之情形

- 進口貨物自停靠在碼頭邊之船隻直接卸貨到自由貿易區，且經提示艙單予海關人員者；惟進口貨物卸貨至駁船後即儲存於自由貿易區者，仍需取得海關轉運許可證；
- 除菸、酒以外之應稅貨物，關稅稅額未達 300 元或經相關部會首長許可之其他金額者，或由任何人攜帶進口者；
- 透過提貨單方式轉運應稅貨物者（亦即以原有之貨物運送單據轉運，無需再另行準備文件者），於符合下列情形時，得免向海關申請許可證：
 - (1) 貨物以空運方式運抵自由貿易區，再自同一自由貿易區內以空運方式轉運出去；
 - (2) 裝載於貨櫃中之貨物以海運方式運抵自由貿易區，該貨櫃並未拆裝或重新改造之情形下，自同一自由貿易區轉運出去。
- 除受進口管制之貨物者外，免徵關稅貨物，不論是否透過提貨單方式進口者，自同一自由貿易區內轉運時，均免申請海關許可證。
- 進口酒類未超過 10 公升或煙草未超過 2 公斤者；
- 石油裝載於容量未超過 10 公升之油罐車，或為航空器加油之補給車內；
- 應稅貨物以郵寄方式進口，但經海關特別要求者除外；
- 由自由貿易區之主管機關將應稅貨物自裝載之船舶上移運至自由貿易區者。

- 經關務局局長授權之任何人，從事下述情形者：
 - (1) 將貨物自機場內之飛機卸貨至自由貿易區，又由自由貿易區移運至同一機場內之另一架飛機；
 - (2) 將貨物從自由貿易區直接移運至停靠在同一自由貿易區內之船舶。

4.5.5 貨物輸入及輸出自由貿易區之程序及所需之時間

4.5.5.1 貨物輸入自由貿易區之程序

貨物輸入自由貿易區內，其最終之目的可能為將該貨物進口至新加坡課稅區內，或可能僅為轉運之目的而於自由貿易區內自由流通後再出口，或可能為參展、維修等目的而暫時性之進、出口。不論貨物進入自由貿易區之目的為何，只要貨物最終將進口至新加坡課稅區內，該等貨物將於進口時，依法被加徵關稅及消費稅（若該等貨物為免徵關稅貨物，則無加徵關稅之適用）；反之，若貨物僅係於自由貿易區內自由流通或轉運出口者，則無須加徵關稅或消費稅。

貨物進入自由貿易區內之流程圖、說明及相關影像介紹，請詳附件六。

貨物自境外輸入自由貿易區

應稅及免徵關稅貨物自新加坡境外輸入自由貿易區內，除應稅之菸、酒產品外，現行法令允許貿易商於自由貿易區內對貨物進行儲存、必要之整修及重新包裝等活動。

依據新加坡關稅法（Customs Act）第39條規定，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24小時內，向海關繳交入境艙單（Inward Manifest）。

一般而言，貨物運抵新加坡機場時，航空公司會將運送文件交給與其往來之樟宜機場內之地勤服務公司－Singapore Airport Terminal Services Pte Ltd.或Chang-I International Airport Services Pte Ltd.（以下簡稱「SATS」及「CIAS」），SATS及CIAS會分別將運送文件放置於各託運業者專屬之信箱內，並開始卸貨。

託運業者自行至其專屬之信箱內取出運送文件後，將運送之貨件名稱、數量及價值輸入TradeNet System，申請相關許可文件，以供貨物移運出自由貿易區時使用。託運業者亦可於貨物抵達新加坡前，依貨物託運人傳真之送貨文件先行申請相關許可證。原則上，貨物之卸貨期間約為4至6小時，亦即，貨到後4至6小時內，託運業者即可憑進口報單及倉單至地勤公司管理的貨運站提貨，地勤公司並同時發出送貨單（Delivery Order）給各託運業者。貨物離開貨運站時，託運業者應將地勤公司發出之送貨單提示給貨運站之大門警衛，經確認數量後離開。大型快遞公司，例如：UPS、FedEx等，貨物從卸貨到運出自由貿易區所需的時間，僅約1小時。

貨物以船舶運送者，原則上貨物卸貨、提領之處理程序與空運之程序近似；整箱貨櫃（FCL）最快可於貨到後四小時內提貨，若是拼裝箱貨櫃（LCL），最遲於貨到後1至2天可取貨，但通常可提貨時間不會那麼久。

若進口貨物為危險物品或受控制物品，託運業者約需於貨到後一星期內通知地勤服務公司，以利其安排警衛人員於貨到時至機場或港口執行檢查。

貨物自境外進入自由貿易區內之流程圖及說明，請詳附件六。

貨物於自由貿易區間移運

儲存於自由貿易區內之貨物，需於海關之監管控制下，才能自原

來存放之自由貿易區移運至另一自由貿易區內。

每一貨櫃或貨物於移運前，需取得轉運許可證。整箱貨櫃於離開原來存放之自由貿易區時，將由海關於貨櫃上加貼封條，並於貨物通關系統中註明該批貨櫃已自原來存放之自由貿易區移運至他處之事實。貨物運抵另一自由貿易區時，由海關再次檢查貨櫃上之封條，並於貨物通關系統中註明該批貨櫃已運抵另一自由貿易區。所有移運之貨物須於24小時內運抵另一自由貿易區，一般而言，貨物通常於一個小時內可送達另一自由貿易區。若貨物未於24小時內完成移運，貨物通關系統則會自動發出通知，主管機關便據以進行相關之調查。

至於散裝貨物（Conventional Cargo）及拼裝箱貨物（LCL），則需由海關於貨物離開原來存放之自由貿易區及到達另一自由貿易區時，執行貨物實體盤點之流程。

由港務公司經營控管之各自由貿易區內集裝箱貨物之移運，可透過特有之內部託運通道（Inter-Terminal Haulage; “ITH”），使貨櫃之移運更為有效率。透過此方式移運之貨櫃，將被放置於裝有欄杆之載貨平台，以防止其他人員接近該批等待移運之貨櫃。此外，該等貨櫃亦無需由海關於貨櫃上加貼封條，並可於一個小時內運送至另一自由貿易區。

透過ITH移運集裝箱貨物時，集裝箱貨物（Containerized Cargo）於各自由貿易區間之運送工具，係由港務公司來安排運送，海關僅需對貨物運送時間加以設限，而無需加貼封條，實可簡化運送之程序。

貨物於自由貿易區間移運之流程圖及說明，請詳附件七。

貨物自課稅區內輸出至自由貿易區

新加坡境內產製之貨物或自國外進口已繳納消費稅之貨物，得儲存於自由貿易區直到貨物出口或轉運為止。依據自由貿易區法第5條規

定，貨物自課稅區輸出至自由貿易區者，應視為出口，並得依關稅法規定，就其進口時已繳納之關稅，於出口後三個月內申請退還；惟該進口之貨物輸出至自由貿易區之事實，須於進口繳納關稅之日起6個月內完成。若前述貨物進儲於自由貿易區後，又運送進入課稅區內，則該等貨物將再被加徵一次消費稅。

貨物於課稅區移運至自由貿易區之流程圖及說明，請詳附件十。

4.5.5.2 貨物輸出自由貿易區之程序

貨物於自由貿易區間移運

- 貨物於自由貿易區內移運，需受到海關之監管控制。
- 自由貿易區貨物之移運須於24小時完成。
- 港務公司經營控管之各自由貿易區內集裝箱貨物之移運，可透過「內部託運通道」，使貨物之移運更為有效率。

詳參「4.5.5.1 貨物輸入自由貿易區之程序」中之說明。

貨物從自由貿易區進入新加坡課稅區

若託運業者可於貨到前完成申請許可證之程序，提貨後即可馬上將貨物運出自由貿易區，進口至新加坡課稅區內，通常貨物最快可於貨到後4至6小時內提領並移出自由貿易區。貨物移出自由貿易區時，託運業者必須將發票、進口報單、許可證及託運業者準備之送貨單提交自由貿易區內設置之海關檢查站查看，海關人員多半基於信任之立場，僅執行文件之確認，並以機器讀取許可證上之條碼及核章後，准許貨物移運出去。一旦許可證上之條碼經海關人員以機器讀取後，消費稅稅額即會直接自貨主或託運業者開立之IBG(Inter-Bank GIRO)帳戶餘額中扣除繳交給海關。

應稅菸、酒貨物自特許倉庫進口至新加坡境內銷售或使用時，得

由自己或委託他人，透過TradeNet System申請支付稅款許可證，並據以繳納關稅及消費稅。

貨物從自由貿易區移運至課稅區之流程圖及說明，請詳附件九。

貨物從自由貿易區再出口至國外

依據關稅法第41條規定，船長、機長、或運輸工具的持有人應於船或航空器離境後48小時內，向海關遞交出境艙單（Outward Manifests）。

原則上，貨物抵達自由貿易區後，於同一自由貿易區內再轉運出口者，除非係以提貨單方式轉運而無需申請許可者，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。由於貨物並未進入新加坡課稅區內，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。

此外，由於該等貨物並未進入新加坡課稅區內，故無加徵消費稅或關稅之適用。

4.5.5.3 樟宜機場物流業者進出口貨物實例說明

貨物進口程序

- 派駐工作人員隨時確認SATS及CIAS貨運站之專屬信箱內，是否有貨物抵達之隨貨運送文件，例如：提貨單（Airway Bill）及艙單（Manifest）。
- 將隨貨運送文件取回自由貿易區內之辦公室，至TradeNet System輸入進口貨物之名稱、數量、價值等相關資料，以取得貨物進口許可證。
- 約5至15分鐘內，即可自TradeNet System取得進口許可核准號碼及條件。Import Permit樣張，請詳附件十四。

- 列印進口許可證，以利貨物通關時使用。
- 於貨到後約4至6小時內，以Airway Bill及Manifest至地勤公司貨運站（SATS Terminal或CIAS Terminal）取貨，並取得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。
- 貨物隨即可通關，運出自由貿易區時，需將Airway Bill、Manifest、發票、物流公司之送貨單、及進口許可證交由海關查驗，確認無誤後放行。

貨物出口程序

- 自客戶收取貨物，運送至自由貿易區內，等待出口。目前貨物自課稅區進入自由貿易區時，海關多不檢查，直接放行。
- 飛機起飛前4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3日內，申請出口許可證；出口許可證無須經由海關核准。Export Permit樣張，請詳附件十五。

貨物轉運程序

- 原則上，貨物進入自由貿易區與運出自由貿易區之程序，和貨物進口程序相同，惟應於貨物離開自由貿易區前取得轉運許可證。Transshipment Permit樣張，請詳附件十六。
- 貨物需於24小時內抵達另一自由貿易區，並應於進入另一自由貿易區前，經由海關檢驗後放行。

4.5.6 運輸車輛管制

就實務上而言，由於新加坡之腹地不大且道路系統完善，存放於自由貿易區內之貨物，多以卡車運輸之方式進入新加坡課稅區內。

車輛進入自由貿易區並無任何之管制，亦無需事前註冊登記；惟貨物以卡車運送出自由貿易區時，運送司機應事先取得通行證，且應提示相關文件交由海關人員或警衛查驗，海關人員或警衛將執行隨機抽樣查核，以確認有無未經許可將貨物運出自由貿易區之情形發生。

4.5.7 人員管制

所有人員進入自由貿易區前，均需向警察局申請通行證。通行證可分為：永久通行證及暫時性之通行證。永久通行證係專供於自由貿易區內工作之工作人員或民航局及港務公司之聘任員工使用。由自由貿易區內營運之託運業者、物流公司、民航局或港務公司，代其員工向民航局或港務公司及政府警察機關申請，警察機關必須確認該申請人是否曾有不良之記錄，例如：偷竊或其他犯罪行為留有案底之情形，若有不良記錄者，該申請人無法取得永久通行證，並無法進入自由貿易區內工作。永久通行證需每隔兩年重新申請一次，故其有效期限僅有兩年，申請通行證所需之時間，通常於申請後數天即可取得（約3天）。

至於暫時性之通行證係供臨時性進出自由貿易區者使用，申請人必須具備正當之理由，並出具其身分證明文件（新加坡居民身分證或外國人護照），填寫申請表格後，向自由貿易區內之警察機關當場提出申請。警察於當場檢驗身分證明文件並確認是否為申請人本人後，扣留申請人之身分證明文件並換發暫時性通行證，申請人隨即可佩帶暫時性通行證進入自由貿易區。持有暫時性通行證之申請人於自由貿易區內停留之時間不得超過一天，並須於離開自由貿易區時交還暫時性

通行證至警察機關，換回其身分證明文件後離開，故暫時性通行證之有效期限為一天。

所有人員於自由貿易區內走動時，必須隨時佩帶通行證。通行證下方有一帶狀之顏色區域，用以辨識該通行證持有人得於自由貿易區內行動之範圍。各範圍內都有設置警衛哨，以檢查進入者所佩帶之通行證，是否准許其進入該區域。通行證之行動範圍約可分為五種：重要官員或人員得行動之範圍（VIP Complex）、保護區域（Protective Area）、貨物託運區域（Cargo Area）、貨物抵達區域（Arrival Area）及貨物離境區域（Departure Area）等，若通行證持有人得同時進出多種區域，則其通行證之帶狀顏色區域，將被區隔為多種顏色之顏色方塊。

人員進出自由貿易區內之概要說明及相關影像介紹，請詳附件十三。

4.5.8 入境新加坡之簽證

新加坡對外籍人士進入新加坡係採開放政策，一般旅遊人士只須在啟程前查閱其持有的護照，是否需取得新加坡入境簽證方可進入新加坡；一般正常情況下，旅客只須通過入境檢查站的檢驗，出示在飛機上填寫的出入境卡和護照。通過審查後，檢察員會在旅客的護照上蓋上可允許停留的印章，並收回一半入境卡，入境手續就算完成。（旅客要記住保留另一半入境卡，因此卡須在出境時退還給入境處。）然後提取行李通過海關，就可入境新加坡了。懷有身孕6個月以上之外籍人士，則須於入境新加坡前事先申請簽證。

需要簽證的國家如下：

中華人民共和國、寮國、越南、緬甸、阿富汗、阿爾及利亞、印度、伊拉克、約旦、黎巴嫩、科威特、寮國、高棉、利比亞、敘利亞、突尼西亞、土耳其、葉門、蘇俄、越南、領有中東國家難民文件者、巴

基斯坦難民、香港Document of Identity者等。

新加坡雖是個小國，但在新加坡政府制定的工業生產向高技術、高增值轉化的經濟發展戰略指引下，新加坡經濟保持高速增長，經濟結構進一步優化。使其不僅成為世界第三大商港，第五大金融中心、第三大煉油中心及電子工業中心之一，也成為亞洲最大的勞務輸入國。新加坡政府對外國勞務的簽證種類主要分工作許可證（WP）和就業許可證（EP）兩類。

新加坡的工作許可證(Work Permit “WP”)

在新加坡，工作許可證由新加坡人力資源部的工作許可證處（Work Permit Department “WPD”）負責處理和批准。在現有的法令下，任何雇主若有意聘用月薪不超過 2,500 新元的外國勞工，必須申請工作許可證。工作許可證持有者的就業情況，受到勞工稅和各行業所許可的外國勞工人數所限制。碼頭業所許可的外國勞工比例最高，外國勞工和本地全職工人比可高達 9 比 1。其次是建築業的 5 比 1、海事業的 3 比 1 和製造業的 1 比 1。服務行業則規定外國勞工只能占公司雇員總數的百分之三十。另外，雇主必須為每名工作許可證持有者每月繳納勞工稅，數額為半熟練工人每人每月 30 新元，而非熟練工人每人每月的繳納從 240 到 470 新元不等，依行業而定。新加坡工作許可證又稱為 R 許可證。其中 R1 許可證發給擁有至少專業 3 級技工證書（NTC-3）或相當資歷的外國勞工，即半熟練工人；R2 許可證發給不符合 R1 許可證條件的外國勞工，即非熟練工人。工作許可證持有人不能攜帶家眷到新加坡。

臨時工作證 Temporary Work Permit (TP)

是一種發給馬來西亞工作者，在等待取得正式工作許可證之前的一種許可證。或者其他國家的工作者在抵達新加坡後，等待取得正式工作

許可證之前為雇主工作的一種許可證。

專業人士許可證

此許可證是為在新加坡短期工作(少於3個月)之專業人士設立的。取得此證，此類人士即不必申請就業證。

培訓許可證

在新加坡接受培訓、月薪高於2,500新元的專業人士可申請此許可證。

社交許可證

在決定赴新工作以前，最好能夠至新加坡了解一下工作環境。社交許可證有效期一般為1個月。社交許可證持有者不可以在新加坡工作，但可以找工作及進行面試。

長期社交許可證 (Long Term Social Visit Pass “LTSVP”)

這種許可證可讓外國科技企業家先在新加坡逗留6個月，以尋找在本地從商的機會並制定從商計劃。對於那些獲得國家科技局支持的申請人，新加坡移民與登記局將允許他們逗留達一年之久。國家科技局是根據申請人的初步商業計劃、相關經驗、學歷以及他們是否有足夠的錢逗留那麼久，來決定是否要支持有關的申請人。

新加坡的就業許可證(Employment Pass “EP”)

根據新加坡法令，基本月薪超過2,500新元的外國勞工必須申請就業許可證，也就是說，就業許可證申請者的基本月薪必須高過2,500新元。就業許可證原由新加坡移民局審批，自1998年9月1日起轉由人力資源部接管。新加坡就業許可證又分為P許可證和Q許可證。P許可證是發給擁有受認可的專業資格而且月薪超過3,500新元的專業人士；而Q許可證是發給擁有受認可的資歷且月薪超過2,500新元的人士。其中P

許可證又分為P1和P2許可證，P1許可證發給月薪超過7,000新元的專業人士，而P2許可證發給月薪介於3,500到7,000新元之間的專業人士。Q許可證也分為Q1和Q2兩種，Q1許可證發給月薪超過2,500新元（但低於3,500新元）且持有受認可學歷的人士，對不完全符合Q1許可證資格的人士，新加坡人力資源部只會在特殊情況下發給Q2許可證。P1、P2和Q1許可證持有者可為其配偶和未滿21歲的子女申請家屬許可證；而P1和P2許可證持有者還可為其夫婦雙方的父母申請長期社交訪問許可證。Q2許可證持有者不享有以上優待。

4.6 結論

優點

為促進新加坡轉口貿易之蓬勃發展，新加坡政府全面採行貿易自由開放之政策，透過簡化之通關程序及自由貿易區內高效率之貨物裝卸及運送之安排，使貨物快速於新加坡境內自由移轉或出口，以具備國際貿易轉運業務之競爭能力；政府相關之配合政策如下：

1. 機場及港口碼頭基本設施完備，道路規劃完善，可於短時間內完成貨物之裝卸，並以快速道路及時將貨物送達目的地或轉運點；除快遞業者得於飛機抵達後1小時內取貨外，一般託運業者最快得於飛機貨船舶抵達後4至6小時內提貨；
2. 通關手續簡便，透過TradeNet System申請相關之進口、出口及轉運許可，只需15分鐘即可完成；此外，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；
3. 語言能力良好：為發展轉口貿易，促使新加坡成為國際級貿易港口，新加坡政府採取全國英語化教育政策，使全國人民具備良好之英語能力，得以克服語言障礙，與國外業者進行溝通；
4. 海關、移民局24小時服務：提供全天候之貨物通關或轉口服務，

克服世界各地因時差問題所產生貨物等候時間，加速貨物送達之效率；

5. 定期舉辦貨物通關相關課程：新加坡關務局定期舉辦與貨物通關相關課程，使貿易商充分了解通關實務、通關文件需求及許可文件申請程序等，有利於通關文件之正確性，並得以簡化海關之作業程序。

除上述政府政策外，新加坡海關關務人員及關務局公務人員對於貨物通關實務具備良好之知識、熱心服務及耐心講解之態度，與願意配合加班以提高服務民眾品質之精神，均為新加坡於國際貿易業務上占有重要地位之原因。

反觀我國，若政府有意發展台灣為一具備國際貿易轉口能力之轉運點，除應致力於港口及機場通關硬體及軟體之設施外，最應努力之方向應為促使英語教育普及化，提昇國人英文能力之程度；此外，海關關務人員或關稅總局之公務人員亦應採用輪班制，提供全天候之關務服務，並應定期評量關務人員及公務人員是否具備足夠之知識、熱心服務之態度及必要時配合加班之意願，以服務國內外之轉運業者及進出口貿易商，使我國具備國際轉運業務之競爭力。

缺點

雖然法令上許可業者得於新加坡自由貿易區內從事簡易加工或製造活動，惟實務上，海關多不允許業者於區內進行該等之行為，目前貨物多只能於自由貿易區內進行重貼標籤或重新組合、分類之行為；若業者擬將來自各地之零組件製造為一製成品或將二零組件組裝成一產品後運送出口，則需將相關之零組件移出自由貿易區，除申請適用主要出口業務身分（Major Exporter Scheme）之業者得免通關及繳納消費稅外，貨物所有人需於完成通關及繳納消費稅之程序後，於鄰近非

屬自由貿易區之物流分銷園區或工業區內從事相關之活動，再將該製成品移運出口，並依法申請出口許可證後，可就先前已繳納之消費稅申請退還。目前之制度下，雖貨物進、出口許可證之申請程序簡單且速度很快，惟貨主必須隨著貨物運出或運入自由貿易區，而不斷申請進口及出口許可證，此舉勢必對業主造成實際運作上之困擾。此外，由於通關時必須先行繳納消費稅，雖出口後可申請退還，惟仍將造成一般業者資金之積壓。

反觀我國保稅工廠之精神，准許業者於區內進口原料從事生產，並將製成品出口至國外其他地區，且無營業稅負或關稅之問題產生；惟有當製成品進入其他非保稅地區時，才需繳納進口營業稅，此種政策下將不會造成業者資金積壓於海關之情形。故若我國擬參考新加坡自由貿易區之精神，我國政府宜保存保稅工廠之精神，實際落實自由貿易區內得進行製造、簡易加工之政策，以降低業者之資金壓力及簡化文件申請之流程，此將有別於新加坡政府對於自由貿易區內業者製造功能之限制，而增加台灣轉口業務之競爭力。

附註：

[註1] 資料來源：Free Trade Zones Act、Customs Act、樟宜機場空運部門經理Mr. Donald Tan、關務局公務人員Mr. Goh Lor、新加坡海關訓練課程（Customs Documentation Course for Traders）、新加坡海關網站之貨物通關方式及文件需求說明、新加坡台北辦事處、某國際物流公司空運及海運部門進、出口業務經理、及新加坡顧問洪天進先生。

[註2] Free Trade Zones Act

PART I PRELIMINARY

Short title

1. This Act may be cited as the Free Trade Zones Act.

Interpretation.

2. In this Act, unless the context otherwise requires —

"authority" means any statutory body or department of the Government or company which has been appointed under section 3 (2) to administer, maintain and operate any free trade zone which has been so declared under section 3 (1);

"Committee" means the Free Trade Zone Advisory Committee appointed under section 4;

"Director-General" means the Director-General of Customs and Excise appointed under section 4 (1) of the Customs Act;

"customs duty" means any customs duty or excise tax imposed under the Customs Act;

"customs territory" means Singapore and the territorial waters thereof but excluding any free trade zone;

"dutiable goods" means any goods subject to the payment of customs duty on entry into customs territory or manufactured in Singapore including any free trade zone and on which customs duty has not been paid and includes goods manufactured in a free trade zone from materials of a class dutiable on entry into customs territory for consumption within the customs territory;

"free trade zone" means any area declared to be a free trade zone under section 3 (1);

"goods" includes animals, birds, fish, plants and all kinds of movable property;

"manufacture" , with its grammatical variations and cognate expressions, means the process of converting materials into a new product or article, whether or not by power-operated machinery, whereby a change in tariff classification has been effected:

Provided that the Director-General may, in his discretion, determine that the result of any manufacture is not a new product or article and a change in tariff classification has not been effected;

"officer of customs" means —

- (a) the Director-General;
- (b) the Deputy Director-General, any Senior Director and any Director of Customs and Excise appointed under section 4 (1) of the Customs Act;
- (c) any Senior Superintendent, Superintendent or Assistant Superintendent of Customs and Excise appointed under section 4 (4) of the Customs Act;
- (d) any Chief Customs Officer, Senior Customs Officer or Customs Officer appointed under section 5 of the Customs Act; and
- (e) any police officer;

"proper officer of customs" means any officer of customs acting in the fulfilment of his duties under the Customs Act, whether such duties are assigned to him specially or generally or expressly or by implication;

"senior officer of customs" means —

- (a) the Director-General;
- (b) the Deputy Director-General, any Senior Director and any Director of Customs and Excise appointed under section 4 (1) of the Customs Act;
- (c) any Senior Superintendent, Superintendent or Assistant Superintendent of Customs and Excise appointed under section 4 (4) of the Customs Act;
- (d) any officer of customs vested with the powers of a senior officer of customs under section 4 (5) of the Customs Act; and
- (e) any police officer having the powers of a senior officer of customs by virtue of section 7 of the Customs Act.

Declaration of free trade zones and appointment of authority.

3. —(1) The Minister may, by notification in the *Gazette*, declare any area in Singapore to be a free trade zone and every such notification shall define the limits of that free trade zone.
- (2) The Minister may appoint any statutory body or department of the Government or company as the authority to administer, maintain and operate any free trade zone which has been so declared under subsection (1).

Appointment of Free Trade Zone Advisory Committee.

4. The Minister may, by notification in the *Gazette*, appoint a Free Trade Zone Advisory Committee to advise him on all matters connected with free trade zones.

PART II OPERATIONS PERMITTED WITHIN A FREE TRADE ZONE

Dealing with or disposal of goods in a free trade zone.

5. —(1) Goods of any description, except such as are specifically and absolutely prohibited by any written law, may be brought into a free trade zone.
- (2) Goods in a free trade zone may —
- (a) be removed from the free trade zone, destroyed, or sent into customs territory or into another free trade zone in the original package or otherwise; and
 - (b) unless otherwise directed by the authority, be stored, sold, exhibited, broken up, repacked, assembled, distributed, sorted, graded, cleaned, mixed, or otherwise manipulated, or be manufactured in accordance with the provisions of this Act:

Provided that when any goods of a class dutiable on entry into customs territory whether in their original condition or after manufacture or as part or ingredient of any goods manufactured in a free trade zone are sent from a free trade zone into the customs territory, the goods shall be subject to the provisions of the Customs Act and any regulations made thereunder.

- (3) Goods, except such as are prescribed under subsection (4), which have been brought into a free trade zone from customs territory shall be deemed to be exported for the purpose of drawback under the provisions of the Customs Act.
- (4) Subsection (2) (b) shall not apply to such goods as may be prescribed from time to time by the Minister by notification in the *Gazette*, save that such prescribed goods may be stored in a free trade zone for the purpose of transshipment or survey and repacking before removal into customs territory:

Provided that such survey and repacking shall not be carried out except with the prior permission of a senior officer of customs and shall be subject to such conditions as he may think fit to impose.

Manipulation or manufacture in a free trade zone.

6. —(1) Any person who intends to assemble, mix or otherwise manipulate any goods or to carry out such manufacture as is permitted under section 10 (1) for entry into customs territory, where either the manufactured goods or the materials used in the manufacture thereof are dutiable, shall give the Director-General notice in writing of his intention and obtain his prior written permission to do

so. Such permission shall be granted or withheld as the Director-General in his discretion shall think fit:

Provided that, if permission is granted, such manipulation or manufacture shall be carried out under customs supervision.

- (2) Any manipulation or manufacture permitted under this section shall be subject to the regulations made under this Act and to such conditions as the Director-General may think fit to impose:

Provided that the Director-General may, in his discretion, give an allowance for recoverable and irrecoverable waste, but if recoverable waste is sent into customs territory, it shall be dutiable in its condition and quantity and at its weight at the time of entry.

Calculation of duty.

7. —(1) The rate of customs duty and the valuation, if any, applicable to any goods subject to customs duty shall be —

(a) in the case of goods lawfully brought into or manufactured in a free trade zone —

(i) if there has been no manipulation or manufacture effecting a change in tariff classification, the rate and valuation in force on the day on which the goods are sent into customs territory;

(ii) if the goods are used in the manufacture of any product which is not of a class dutiable on entry into customs territory, the rate and valuation in force on the day on which the goods are removed for manufacture; and

(iii) if the goods are manufactured from materials which are not subject to customs duty, the rate and valuation in force on the day on which the entry of the manufactured goods into customs territory is authorised by the proper officer of customs; and

(b) in the case of uncustomed goods, the rate and valuation in force on the day on which the goods became uncustomed goods, if known, or the rate and valuation in force on the day of seizure, whichever is the higher.

- (2) The rate of exchange to be used for determining the equivalent in Singapore currency of any foreign currency shall be the current selling rate in Singapore as last notified before the time the goods are removed for the purpose of manufacture or entry into customs territory.

- (3) The valuation applicable to any goods subject to customs duty shall be ascertained in accordance with the Customs Act (Cap. 70).

Retail trade.

8. No retail trade shall be conducted within a free trade zone unless authorised in writing by the authority and subject to such conditions as the authority may impose.

Written permission required for use or consumption of dutiable goods.

9. —(1) Subject to sections 5, 6, 8 and 10, no dutiable goods shall, without the written permission of a senior officer of customs not below the rank of Senior Superintendent of Customs and Excise, be used or consumed in a free trade zone.
- (2) Any person who contravenes subsection (1) shall be punished —
- (a) on the first conviction with a fine of not less than 10 times the amount of the customs duty or tax or \$5,000 whichever is the lesser amount, and of not more than 20 times the amount of the customs duty or tax or \$5,000 whichever is the greater amount:
Provided that when the amount of customs duty or tax cannot be ascertained, the penalty may amount to a fine not exceeding \$5,000; and
- (b) on the second or subsequent conviction with such fine as prescribed in paragraph (a) and with imprisonment for a term not exceeding 2 years.

Manufacture.

10. —(1) No manufacture shall be carried out in a free trade zone without the approval of the Minister. Such approval shall be published in the *Gazette*.
- (2) The Minister may make regulations governing manufacture within a free trade zone.

PART III RESPONSIBILITIES AND FUNCTIONS OF AUTHORITY

Authority to provide facilities

11. —(1) The Minister shall require the authority to provide and maintain in the free trade zone such facilities as he may consider necessary for the proper and efficient functioning of the free trade zone.
- (2) The Minister shall give to the authority such directions as are necessary to ensure compliance with the provisions of this Act and for the purpose of protecting the revenue, and the authority shall comply with those directions.
- (3) The authority shall permit customs offices to be established in a free trade zone and shall provide adequate facilities for officers of customs whose duties require their presence within or at the perimeter of the zone.
- (4) The authority shall provide adequate enclosures to segregate the free trade zone from customs territory for the protection of the revenue, together with suitable provisions for the movements of persons, conveyances, vessels and goods into and from the free trade zone.

Authority may permit erection of private buildings, etc.

12. —(1) The authority may permit any person to erect such buildings and other structures within the free trade zone as may be required:
Provided that such permission shall not constitute a vested right as against

the authority or the Government.

- (2) Such permission shall not be granted on terms that conflict with the proper use of the free trade zone.
- (3) The authority may, after consultation with the Director-General for the protection of the revenue, lease to or allow any person to take, hold or enjoy movable and immovable property of every description in a free trade zone upon such terms and conditions and for such period as the authority may determine.

Exclusion of certain goods or discontinuance of operations.

- 13.** —(1) The authority may at any time in its discretion order the exclusion or removal from the free trade zone of any goods, or the discontinuance of any operations, which in its opinion are dangerous or prejudicial to the public interest, health or safety.
- (2) Any person aggrieved by such an order may appeal to the Minister within 14 days of the service of the order, and the decision of the Minister shall be final and shall not be questioned in any court.
 - (3) An order by the authority as to the exclusion or removal of any goods which in its opinion are dangerous or prejudicial to the public interest, health or safety shall, notwithstanding an appeal to the Minister, be complied with immediately, but an order as to the discontinuance of operations shall not take effect, if an appeal has been made to the Minister, until the determination of the appeal in favour of the authority.

Annual reports and accounts.

- 14.** —(1) The authority shall present to the Minister annually and at such other times as the Minister may prescribe reports containing a full and correct statement of all operations, receipts and expenditure and such other information as the Minister may require.
- (2) The Minister shall prescribe the form and the manner of keeping the accounts of the free trade zone.
 - (3) The accounts of the authority, together with its annual report, shall, in accordance with such directions as may be given by the Minister, be presented to Parliament.

PART IV MISCELLANEOUS PROVISIONS

No person shall enter or reside within zone without permission.

- 15.** No person shall enter or reside within a free trade zone without the permission of the authority.

Public servants.

16. The members of the authority shall be deemed to be public servants within the meaning of the Penal Code.

Action of officers no offence.

17. Nothing done by an officer of customs or a member or employee of the authority in the course of his duties shall be deemed to be an offence under this Act.

Appeal from decision of authority or the Director-General.

18. Where it is provided in this Act or any regulations made thereunder that the decision on any matter rests with the authority or the Director-General then unless it is specifically provided that the decision is at the discretion of the authority or the Director-General, any person aggrieved by the decision may appeal therefrom to the Minister.

PART V PROVISIONS AS TO TRIALS AND PROCEEDINGS

Who may prosecute

19. Prosecutions in respect of offences committed under —

- (a) section 9 may be conducted by a senior officer of customs or any officer of customs specially authorised in writing in that behalf by the Director-General; and
- (b) any other provisions of this Act or any regulations made thereunder may be conducted by an officer of the authority specially or generally authorised in writing in that behalf by the Minister.

Burden of proof.

20. If in any prosecution in respect of any goods seized for non-compliance with the provisions of this Act or any regulations made thereunder or for any other cause of forfeiture or for the recovery of any penalty or penalties under this Act, any dispute arises as to whether the goods have been lawfully brought into a free trade zone or lawfully landed, or lawfully manipulated or manufactured in a free trade zone, or whether the goods have been lawfully used or consumed, then and in every such case the burden of proof shall lie on the defendant in such prosecution.

PART VI OFFENCES AND PENALTIES

Penalty for offences not otherwise provided for.

21. Every omission or neglect to comply with, and every act done or attempted to be done contrary to the provisions of this Act or any regulations made thereunder shall be an offence and in respect of any such offence for which no penalty is expressly provided, the offender shall be liable on conviction to a fine not exceeding \$5,000.

Attempts and abetments.

22. Whoever attempts to commit any offence punishable under this Act or any regulations made thereunder or abets the commission of the offence shall be punished with the punishment provided for the offence.

Offences by bodies of persons and by servants and agents.

23. —(1) Where an offence under this Act or any regulations made thereunder has been committed by a company, firm, society or other body of persons, any person who at the time of the commission of the offence was a director, manager, secretary or other similar officer or a partner of the company, firm, society or other body of persons or was purporting to act in that capacity shall be deemed to be guilty of that offence, unless he proves that the offence was committed without his consent or connivance and that he exercised all such diligence to prevent the commission of the offence as he ought to have exercised, having regard to the nature of his functions in that capacity and to all the circumstances.
- (2) Where any person would be liable under this Act to any punishment, penalty or forfeiture for any act, omission, neglect or default he shall be liable to the same punishment, penalty or forfeiture for every such act, omission, neglect or default of any clerk, servant or agent, or of the clerk or servant of the agent provided that the act, omission, neglect or default was committed by the clerk or servant in the course of his employment or by the agent when acting on behalf of such person or by the clerk or servant of the agent when acting in the course of his employment in such circumstances that had the act, omission, neglect or default been committed by the agent his principal would have been liable under this section.

PART VII REGULATIONS

Minister to make regulations.

24. —(1) The Minister may make regulations for or in respect of every purpose which is deemed by him necessary for the carrying out of this Act.
- (2) All regulations and orders made under this Act shall be published in the *Gazette* and shall be presented to Parliament as soon as possible after publication.

[註3] Free Trade Zones Act (Manufacture) Regulations

FREE TRADE ZONES (MANUFACTURE)
REGULATIONS
ARRANGEMENT OF REGULATIONS

Regulation

1. Citation
2. Powers of customs officers
3. Application particulars
4. Plan of factory
5. Requirements of Director-General
6. Minister's approval
7. Alteration of premises
8. Records to be kept
9. Returns to be furnished
10. Movement of products between free trade zone and customs territory
11. Declaration for movement of goods
12. Destruction of materials or products in free trade zone
13. Fees
14. Revocation of approval

Citation

1. These Regulations may be cited as the Free Trade Zones (Manufacture) Regulations.

Powers of customs officers

2. The Deputy Director-General of Customs and Excise and all Senior Directors and Directors of Customs and Excise shall, subject to the general direction and supervision of the Director-General, have and exercise all powers conferred on the Director-General by these Regulations.

Application particulars

3. An application for the manufacture of goods in a free trade zone shall be made in writing to the Director-General specifying-
 - (a) the name and address of the applicant;
 - (b) the name and address of –
 - (i) every director if the applicant is a company;
 - (ii) every partner if the applicant is a firm;
 - (c) the number of the certificate of registration if the applicant is registered under the Business Registration Act (Cap.32);
 - (d) the exact place or premises in the free trade zone where it is proposed to carry on the manufacturing operation;
 - (e) a full description of the manufacturing operation, including the nature of the goods to be manufactured, the estimated output and the quantities to be manufactured for local consumption or for export or both;
 - (f) the estimated annual duty which may be exempted or paid on the raw materials to be used for the purpose of manufacture or on the semi-finished and finished products, as the case may be;

- (g) the means of identification of the raw materials, semi-finished or finished products; and
- (h) such other information as the Director-General may require.

Plan of factory

- 4.- (1) The Director-General may inspect the place or premises where the goods are to be manufactured and may require an applicant to submit a plan setting out in detail the layout or construction of the factory.
- (2) The Director-General may require an applicant to make such alterations in the plan as are necessary for the protection of the revenue.

Requirements of Director-General

5. The Director-General may require an applicant to make the following provisions in respect of the place or premises to be used for manufacturing operation:
- (a) separate storage space for-
 - (i) raw materials; and
 - (ii) semi-finished and finished products;
 - (b) identification marks for semi-finished products;
 - (c) security for the due payment of all customs duties and fees and for the proper conduct of the business; and
 - (d) any other requirement the Director-General considers necessary in order to ensure adequate protection of the revenue.

Minister's approval

6. The Director-General shall, as soon as practicable, forward the application the Minister for his approval under section 10 of the Act together with the Director-General's recommendations.

Alteration of premises

7. No structural alteration or addition shall be made to any place or premises used for the purpose of manufacture in a free trade zone except with the written permission of the Director-General.

Records to be kept

- 8.- (1) Every manufacturer in a free trade zone shall keep and maintain in a form and manner satisfactory to the Director-General at the place or premises used for manufacture-
- (a) a stock book for recording the quantity, description, country of origin and other relevant details of all raw materials received at that place or premises;
 - (b) a register in which shall be entered the quantity and description of all raw materials used for manufacture, the quantity and description of the semi-finished and finished products including by-products resulting from the manufacture and the manner of their disposal;
 - (c) a stock book for recording particulars of waste material resulting from manufacture;

- (d) books of account, invoices, customs permits and other documents connected with the manufacturing operations; and
 - (e) a record of the description and quantity of physical loss resulting from evaporation, spillage, leakage, ullage or other causes.
- (2) Every such manufacturer shall-
- (a) produce on demand at any time for the inspection of the proper officer of customs. the books, records and documents referred to in paragraph (1) and allow that officer to make extracts therefrom;
 - (b) allow at any time any senior officer of customs to examine, inspect, weigh or check the stocks of raw materials and of semi-finished and finished products including by-products kept at the place or premises of manufacture and, for this purpose, that officer may require to see every package containing goods and the contents thereof and also to draw samples of the raw materials and semi-finished or finished products for the purpose of analysis;
 - (c) allow any officer of customs to place seals on packages and cases of products for export;
 - (d) inform the proper officer of customs in advance of the hours of manufacturing operation and any change therein;
 - (e) give any information which may be required by a senior officer of customs;
 - (f) pay on demand to the Director-General the customs duty on any dutiable goods which cannot be satisfactorily accounted for; and
 - (g) permit any officer of customs to inspect all labels, wrappers or containers used or attached, or intended to be used or attached, in connection with the product manufactured by him.

Returns to be furnished

9. Every manufacturer in free trade zone shall, not later than the 10th day of each month, furnish to the Director-General a return, in such form as the Director-General may prescribe, giving details of-

- (a) all dutiable raw materials received at the place or premises of manufacture during the preceding month;
- (b) production of semi-finished and finished products including by-products and their releases for local consumption and for export;
- (c) waste stocks and the manner of their disposal;
- (d) loss through spillage, evaporation and other causes; and
- (e) the balances of all dutiable raw materials and of the semi-finished and finished products including by-products stocked at the place or premises of manufacture as at the close of business on the last day of the month.

Movement of products between free trade zone and customs territory

- 10.- (1) No semi-finished or finished products which had been removed from a free trade zone into customs territory shall be returned to the free trade zone except with the written permission of the Director-General.
- (2) No dutiable raw materials removed into a free trade zone shall be returned to

the customs territory except with the written permission of the Director-General.

Declaration for movement of goods

- 11.- (1) Whenever any manufacturer in a free trade zone wishes to remove into customs territory and semi-finished or finished products which are subject to customs duty from his place or premises of manufacture for local consumption, export or destruction, he shall submit to the proper officer of customs a declaration, in such form as the Director-General may determine, of the goods to be removed.
- (2) The proper officer of customs shall thereupon authorise in writing the removal of the goods and, in so doing, may impose conditions for safeguarding the revenue.

Destruction of materials or products in free trade zone

- 12.No raw materials, semi-finished or finished products may be destroyed in a free trade zone unless in the presence of a senior officer of customs.

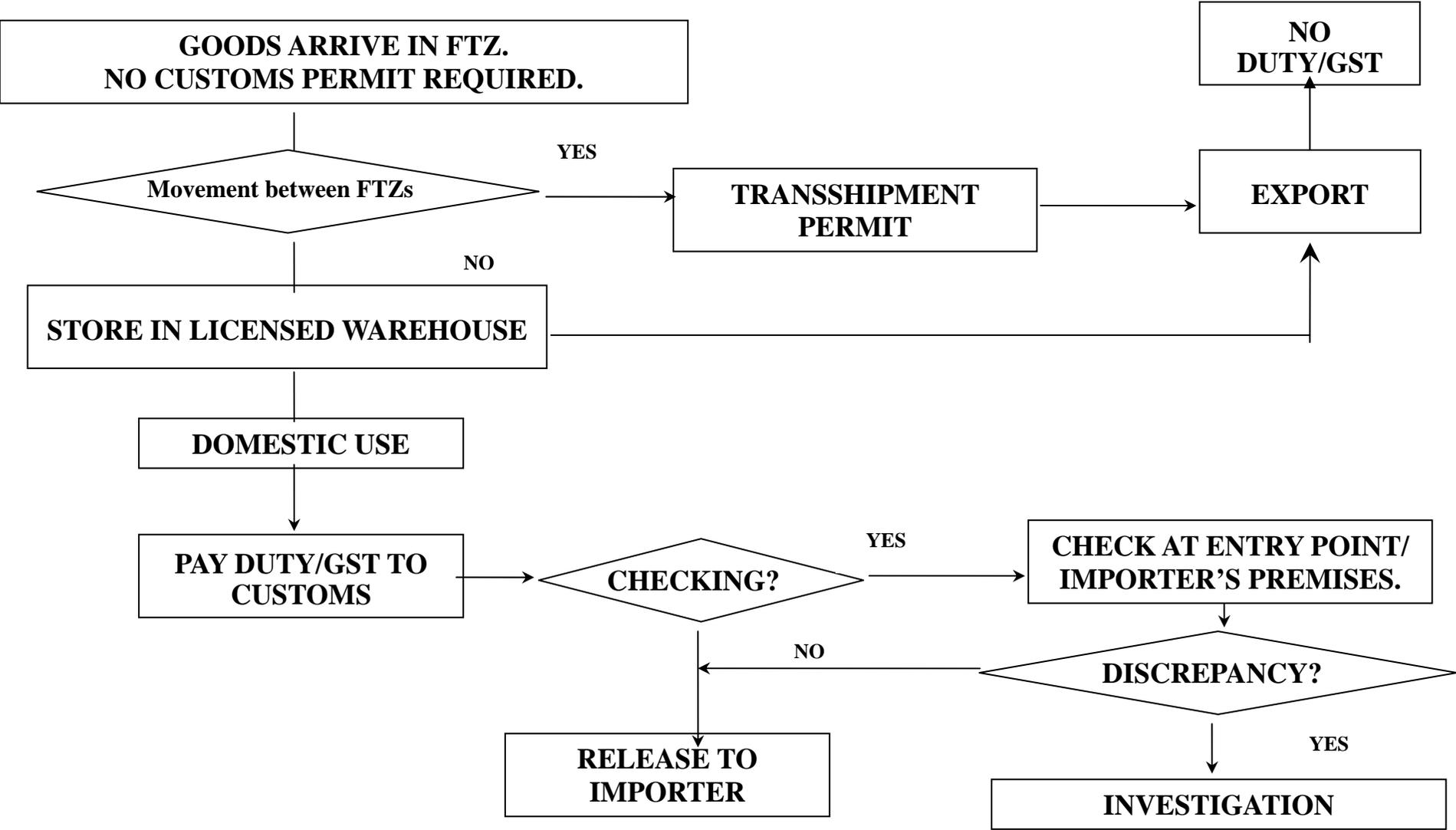
Fees

- 13.The Director-General may, with the approval of the Minister, charge such fees as he may consider reasonable in respect of any act or service done or rendered by any officer of customs which is not required to be done or rendered under the Act.

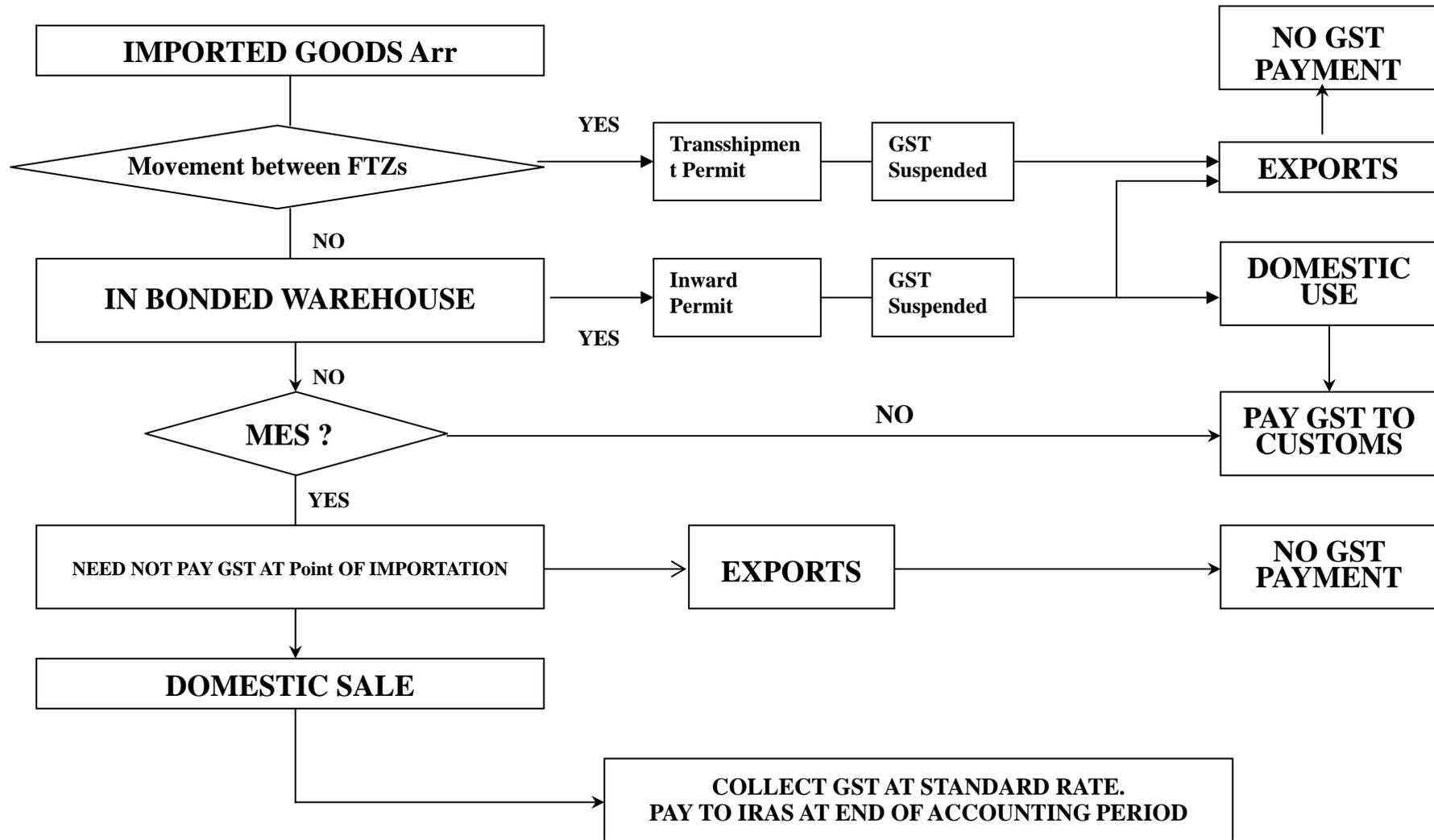
Revocation of approval

- 14.The Minister may revoke any approval granted to any person for the manufacture of goods in a free trade zone without assigning any reason.

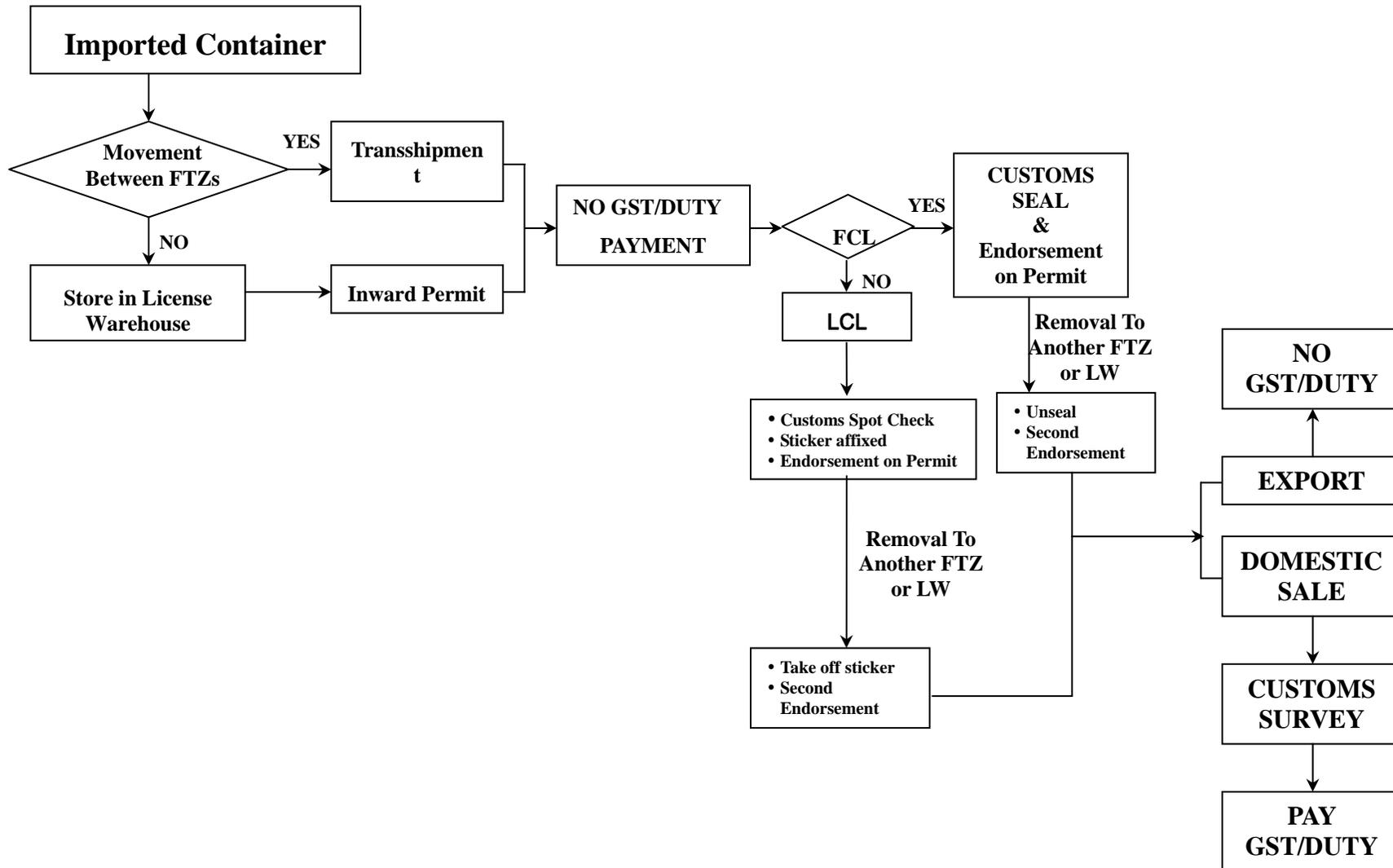
附件一：散裝應稅貨物通關流程圖



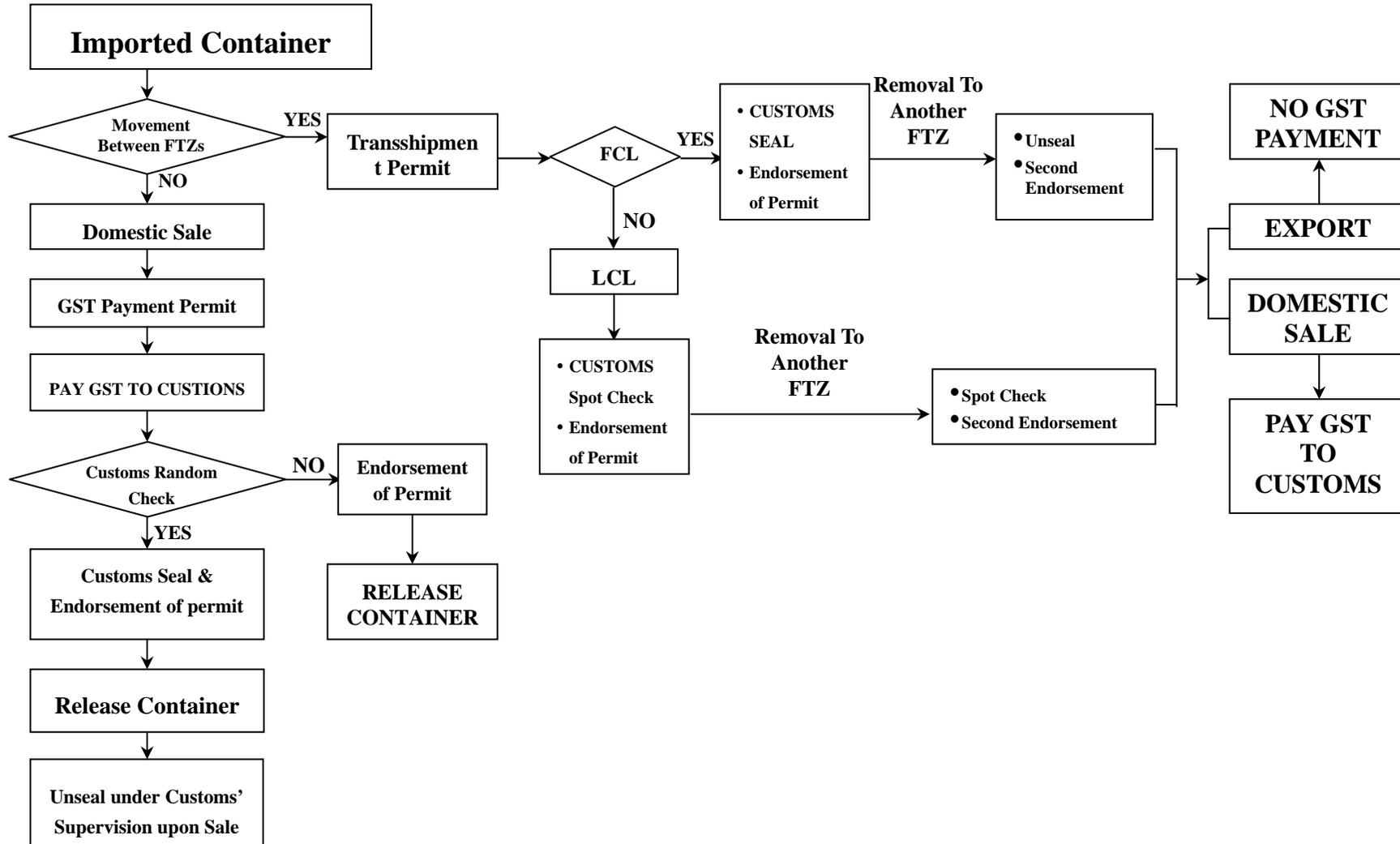
附件二：散裝免稅貨物通關流程圖



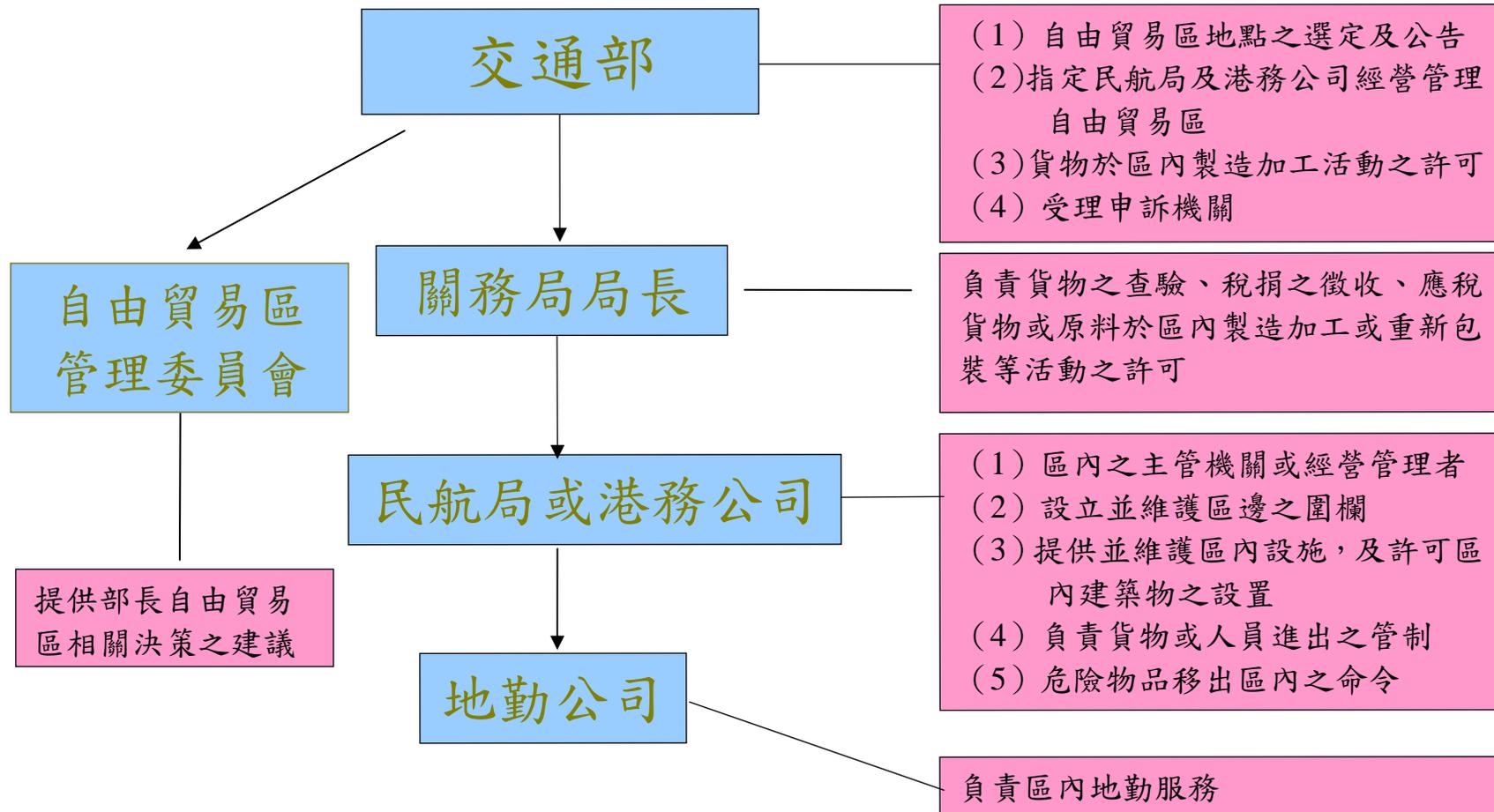
附件三：集裝箱應稅貨櫃通關流程圖



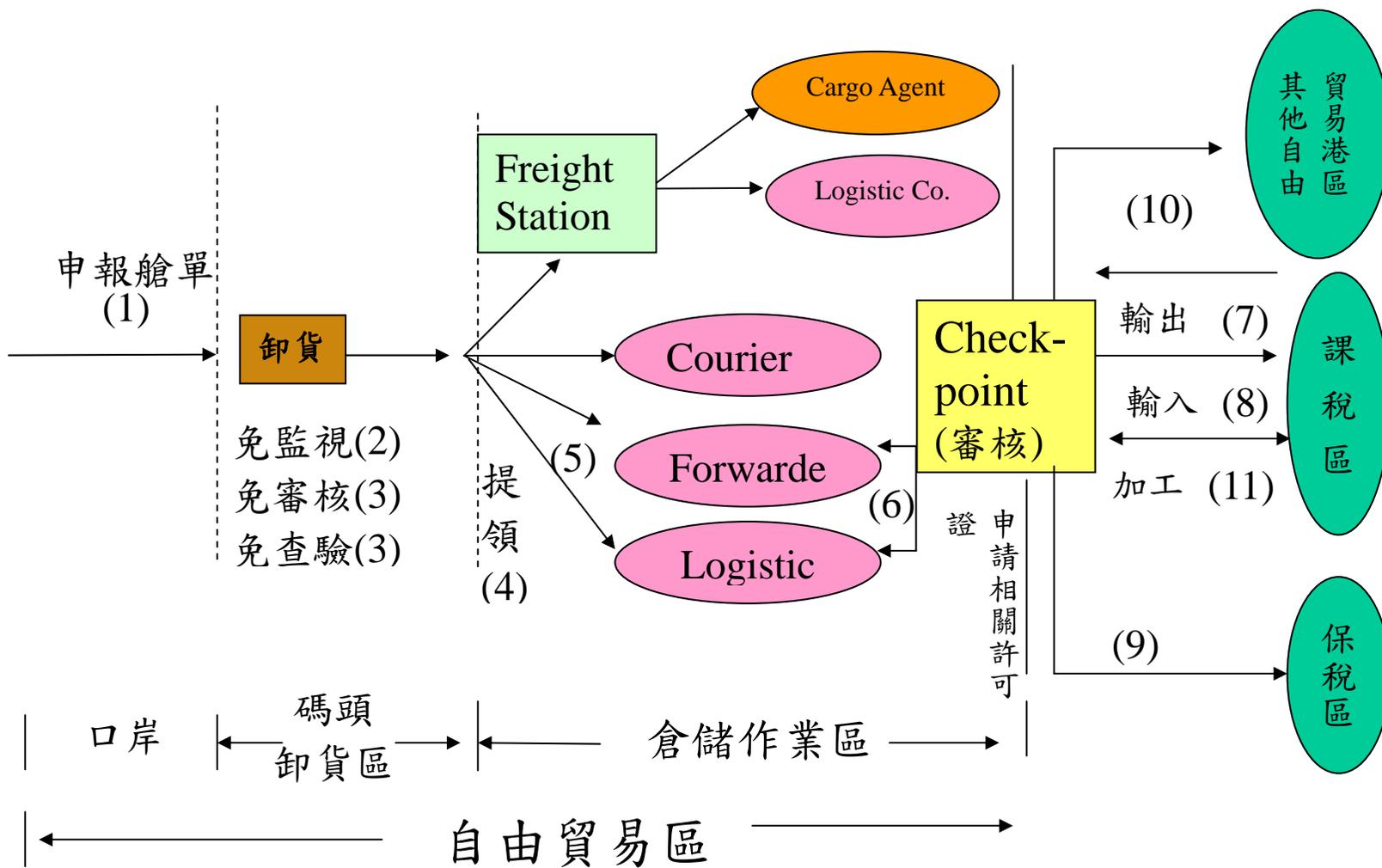
附件四：集裝箱免稅貨櫃通關流程圖



附件五：自由貿易區(FTZ)主管機關組織圖



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

流程說明：

- (1) 申報艙單：船或飛機進入港區後24小時內，須遞交艙單予地勤公司(CIAS/SATS 或 PSA/JTC)。
- (2) 免監視：自由貿易區貨物於通商口岸卸下免監視
- (3) 免審免驗：海關未駐守口岸，貨物直接由地勤公司運至卸貨碼頭，免審免驗。
- (4) 提領：貨運承攬業、物流業者向地勤公司提領貨物。原則上，貨到後4~6小時後，貨運承攬業、物流業者得依相關進口文件及艙單向地勤公司提領貨物。
- (5) 廠商：自由貿易區內廠商包括貨運承攬業、物流業、運輸業、快遞業者。
- (6) 貨物自由流通：區內貨物自由流通。

附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

流程說明(續)：

- (7) 貨物輸出至課稅區：自由貿易區貨物輸出課稅區視為進口。須申請輸入許可證(Inward Permit)，繳納稅款。
- (8) 課稅區貨物輸入：課稅區輸入貨物至自由貿易港區，視為出口。
- (9) 輸往其他保稅區：自由貿易區貨物輸往其他保稅區(Licensed Warehouse/Bonded Warehouse)，須申請輸入許可證(Inward Permit)，但不須繳納稅款，海關以加封條或實體查核做控管。
- (10) 輸往其他自由貿易港區：自由貿易區貨物輸往其他自由貿易港區須申請轉運許可證(Transshipment Permit)，不須繳納稅款，海關以加封條或實體查核做控管。
- (11) 加工：自由貿易港區貨物得於通關納稅後運至課稅區從事加工製造等活動，再進入自由貿易區內轉運出口。

附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：Kepple自由貿易區貨物運輸動線一



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：Kepple自由貿易區貨物運輸動線二



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：Kepple自由貿易區貨物運輸動線三



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：Kepple自由貿易區貨物運輸動線四



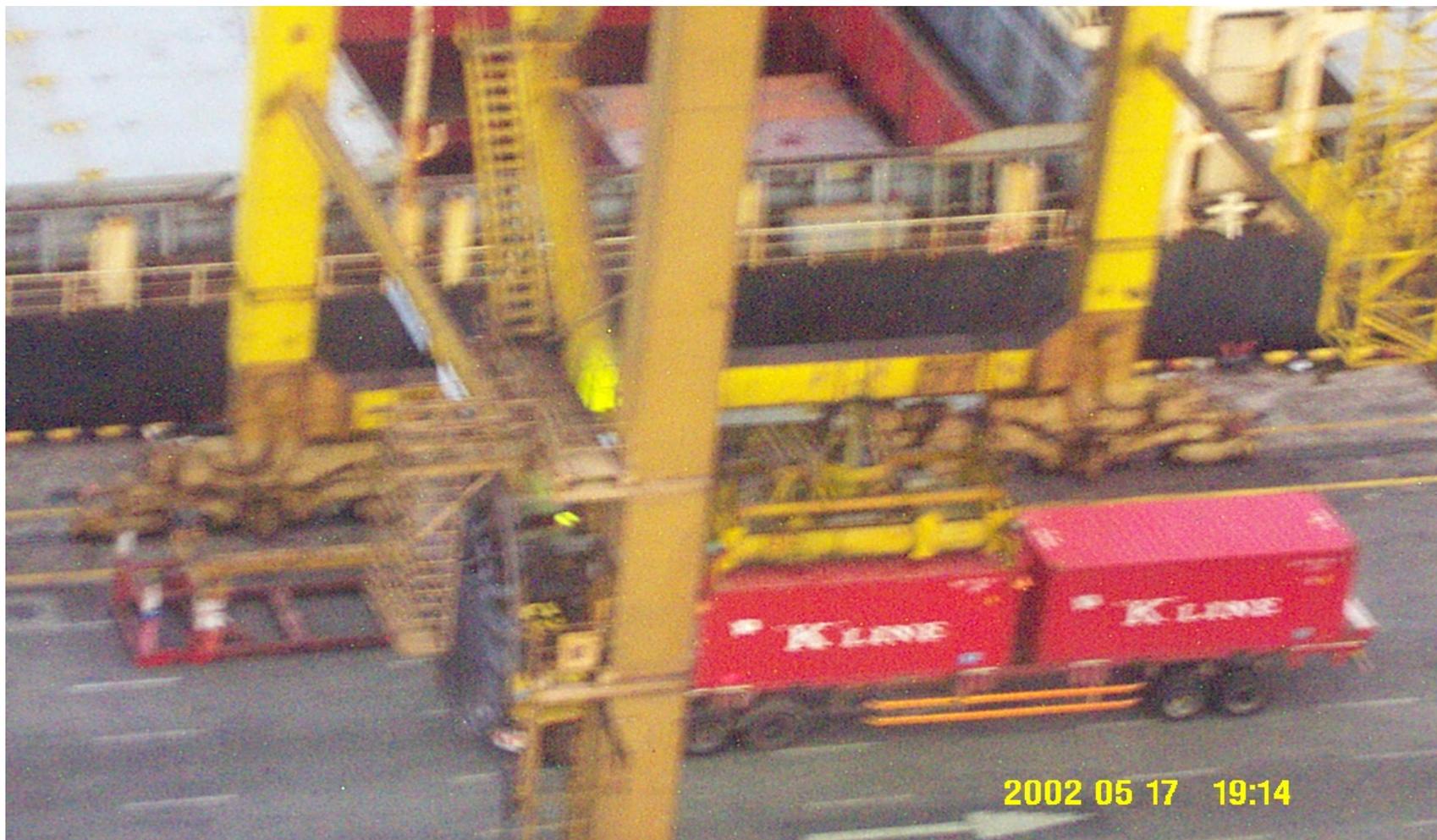
附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：Kepple自由貿易區貨物運輸動線五



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：Kepple自由貿易區貨物運輸動線六



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：Kepple自由貿易區概觀及交通動線圖一



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：Kepple自由貿易區概觀及交通動線圖二



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：Kepple自由貿易區概觀及交通動線圖三



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：樟宜機場自由貿易區出、入口一



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：樟宜機場自由貿易區出、入口二



附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：樟宜機場自由貿易區內某國際貨運公司倉庫外觀



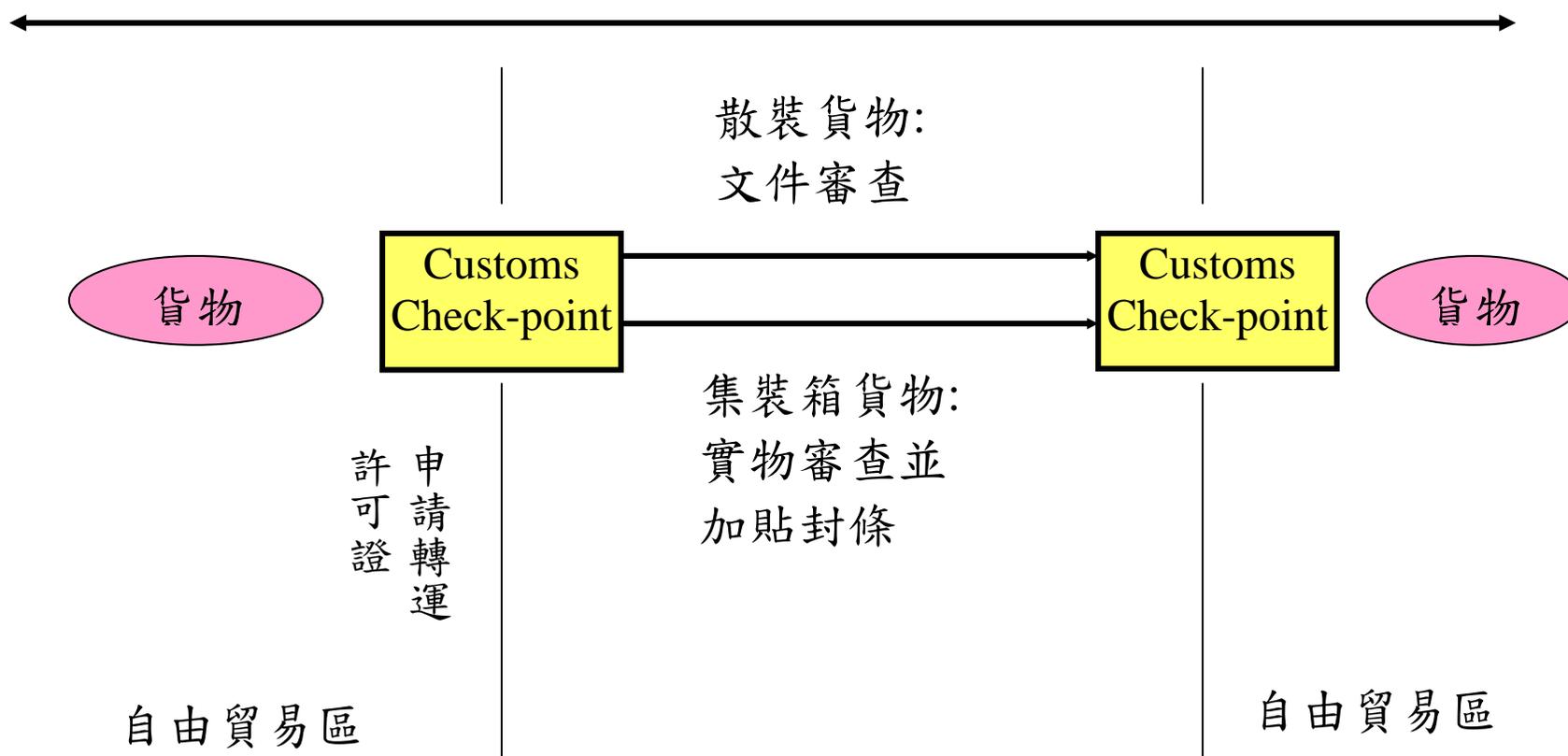
附件六：新加坡自由貿易區貨物流通流程（續）

說明：樟宜機場自由貿易區內某國際貨運公司倉庫內部



附件七：貨物於自由貿易區間移運之流程圖

無加徵關稅及(或)消費稅(GST)之適用



附件七：貨物於自由貿易區間移運之流程圖（續）

貨物運出原自由貿易區

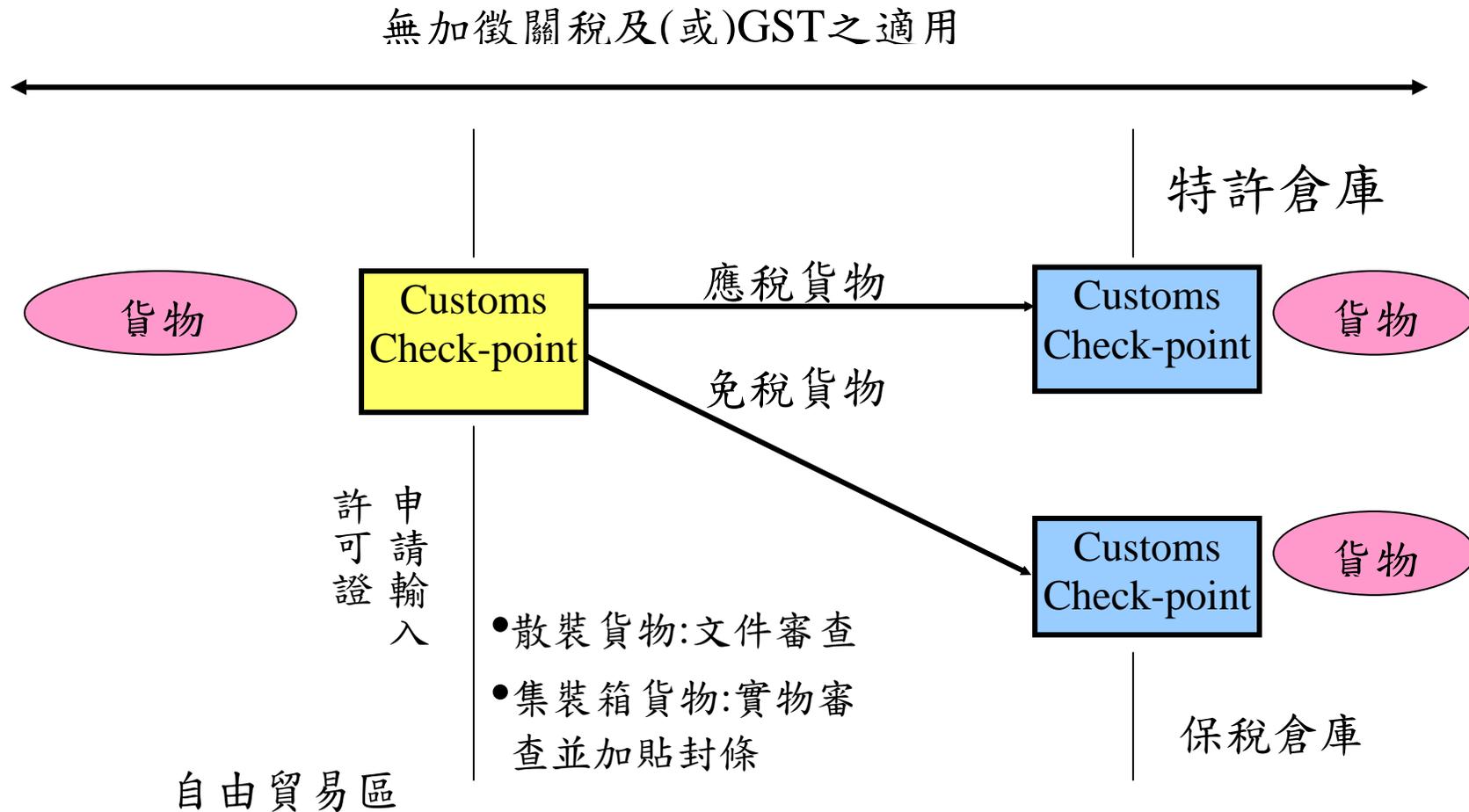
- 貨運公司或收貨人應於貨物離開原抵達之自由貿易區前申請轉運許可證(Transshipment Permit)
- 貨運公司將貨物運出原自由貿易區時，應將相關進口文件及許可證提示予海關檢驗並核章後放行
- 散裝貨物：海關多執行文件檢驗
- 整箱貨物(FLC)：海關加貼封條
- 拼裝箱貨物(LCL)：海關隨機抽驗後貼上海關查驗之標籤
- 未經海關監管下，不得拆除封條或標籤

附件七：貨物於自由貿易區間移運之流程圖（續）

貨物抵達另一自由貿易區

- 貨物需於24小時內送抵另一自由貿易區
- 海關查驗相關文件及許可證
- 檢視封條或標籤是否遭毀損
- 拆除封條及標籤
- 於許可證上核章後，准許進入自由貿易區
- 等待轉運出口

附件八：貨物移運至特許倉庫或保稅倉庫之流程圖



附件八：貨物移運至特許倉庫或保稅倉庫之流程圖（續）

貨物運出原自由貿易區

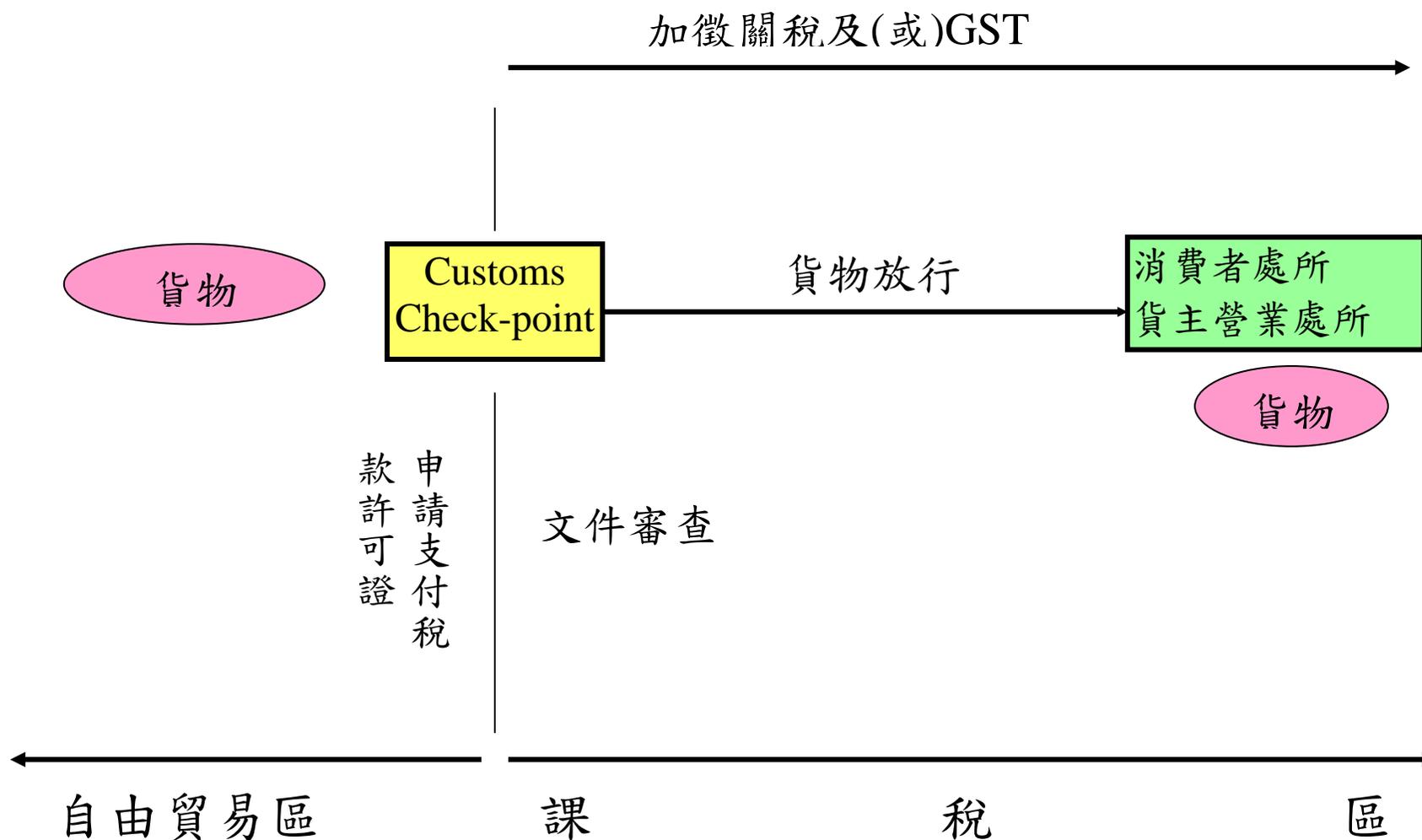
- 應稅貨物係指應課徵關稅及消費稅(GST)之貨物，包含：菸、酒、石油、及汽車等；免稅貨物係指除應稅貨物外之應課徵GST貨物。
- 貨運公司或收貨人應於貨物離開自由貿易區前申請輸入許可證(Inward Permit)。貨物運出自由貿易區時，應將相關進口文件及許可證提示予海關檢驗並核章後放行
- 散裝貨物：海關多執行文件檢驗
- 整箱貨物(FLC)：海關加貼封條
- 拼裝箱貨物(LCL)：海關隨機抽驗後貼上海關查驗之標籤
- 未經海關監管下，不得拆除封條或標籤

附件八：貨物移運至特許倉庫或保稅倉庫之流程圖（續）

貨物抵達特許倉庫或保稅倉庫

- 特許倉庫或保稅倉庫海關查驗相關文件及許可證。實務上，貨物可先進儲於特許倉庫或保稅倉庫，海關僅執行事後之文件審核
- 保存存貨記錄，並需按日傳送結算表及於次月五日或十日
前，將每月庫存餘額等資料傳送給海關
- 若有任何存貨短缺之情事，需立即將短缺報告送交倉庫辦事處（Warehousing Branch）
- 海關有權定期至保稅倉庫抽查存放於保稅倉庫之貨物
- 應稅貨物於海關查驗時，發現有貨品短缺之情形，該貨物立即被加徵關稅。不適合民生消費之貨品，將於海關之監管下銷毀

附件九：貨物移運至一般課稅區之流程圖

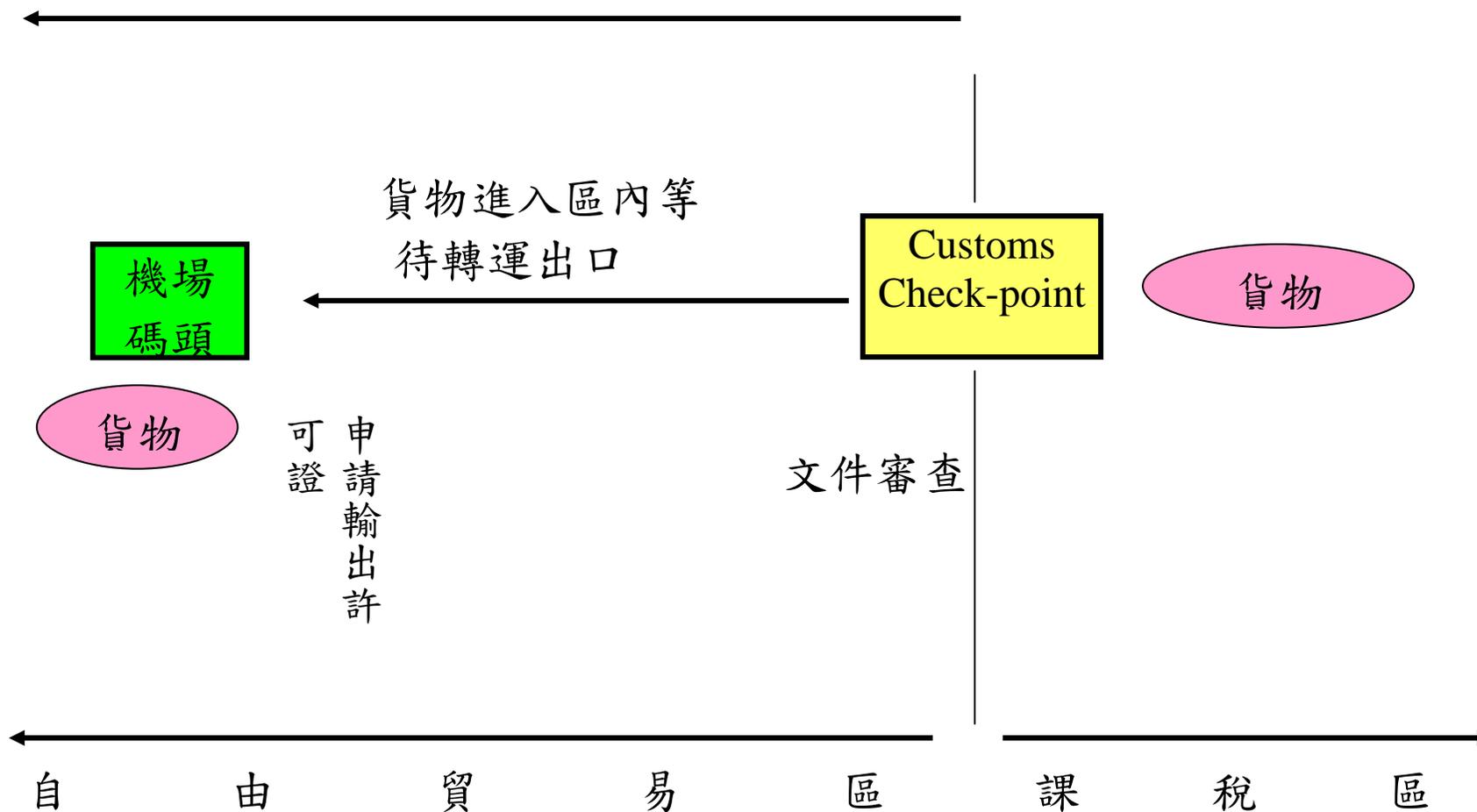


附件九：貨物移運至一般課稅區之流程圖（續）

貨物進入課稅區域之程序 - 清關程序

- 貨運公司或收貨人應於貨物離開自由貿易區前申請支付稅款許可證(Payment Permit)
- 貨運公司將貨物運出自由貿易區時，應將相關進口文件及許可證提示予海關檢驗並核章後放行
- 基於信任原則，海關多執行文件審核
- 該支付稅款許可證依經海管以機器讀取資料後，即自動自貨運公司或貨主之銀行帳戶(GIRO帳戶)中扣除相關稅負。大多數貨物無需被課徵關稅
- 貨物最快可於貨到後四至六小時內提領並移出自由貿易區；快遞業者得於貨到後一小時取貨

附件十：貨物由課稅區移入自由貿易區之流程圖
無加徵關稅或GST之情形



附件十：貨物由課稅區移入自由貿易區之流程圖（續）

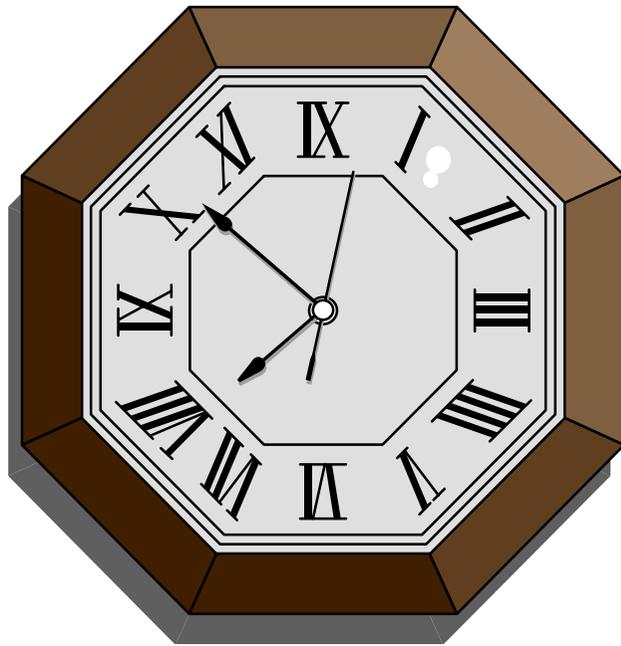
- 貨物自課稅區輸出至自由貿易區者，視為出口
- 貨運公司將貨物運入自由貿易區時，應將相關進口文件提示予海關檢驗
- 輸出許可證之申請：
 1. 出口通關時應申請之情形：自特許倉庫及保稅倉庫移運出口之貨物、復運進口或出口貨物、以陸運方式出口者
 2. 事後申請輸出許可之情形：
 - 空運出口者：出口後三日內申報
 - 海運出口者：載貨船舶離開港口前申報

附件十一：主要出口貿易商制度

- 出口業務貿易商制度 (Major Exporter Scheme; “MES”), 每年進口之貨物中有超過百分之五十一以上會再出口者適用
- 將進口貨物由自由貿易區移運至課稅區內時，享有暫緩免徵GST之優惠
- 當MES之進口貨物再出口時，該貨物即可免除GST之課徵
- 未出口且供新加坡境內一般民生消費使用者，應加徵GST
- MES僅適用於GST之徵免，並不包涵蓋關稅在內，亦即，若適用MES之貿易商進口之貨物中，有部分為應稅貨物者，該等應稅貨物於進口時，仍需依法繳納關稅，而無暫緩免徵之適用

附件十二：電子化通關系統 - TradeNet System

全天候服務：



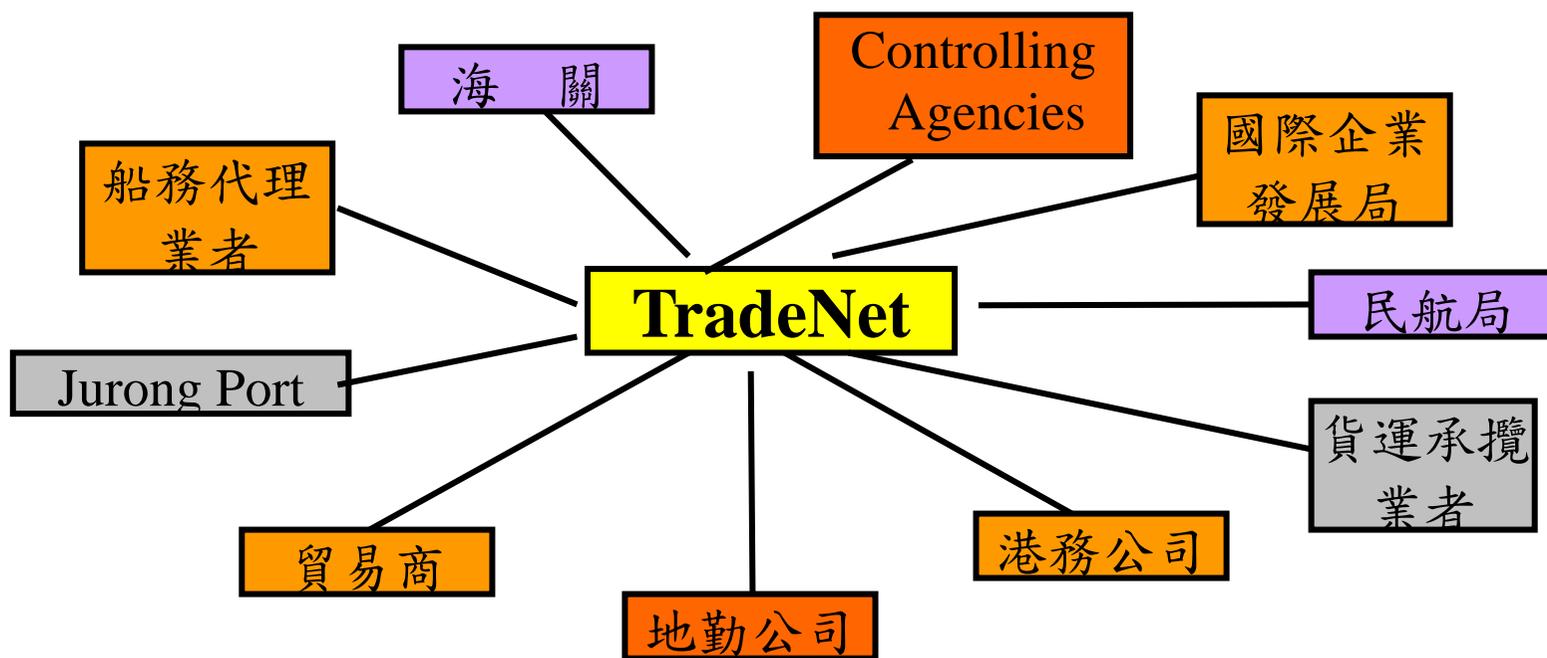
24小時提供受理服務

提高貨物清關效率

附件十二：電子化通關系統 - TradeNet System (續)

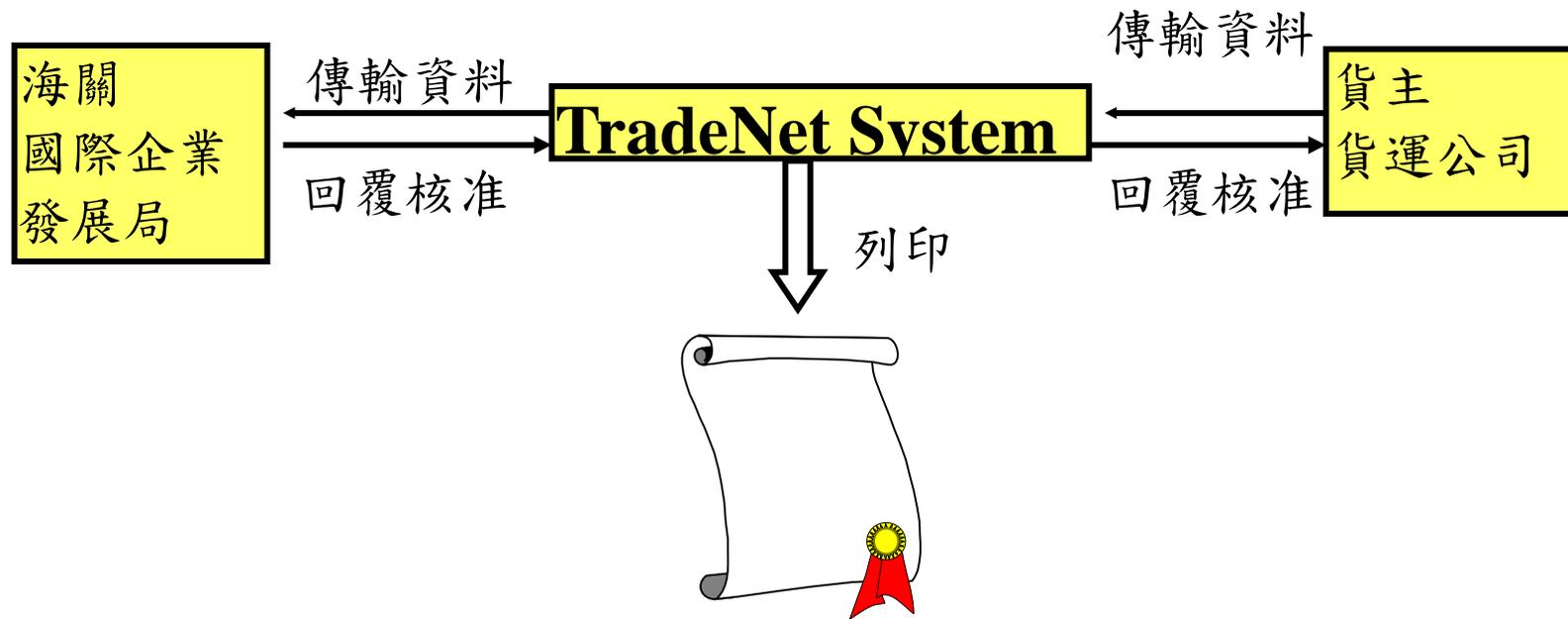
系統得自動與各主管機關連結：

系統自動將申請文件依性質傳送給相關政府單位，簡化業者需逐次向不同主管機關申報進出口之程序



附件十二：電子化通關系統 - TradeNet System (續)

於短時間內取得相關許可證：



15分鐘內取得
節省等候許可之時間

附件十三：人員進出自由貿易區之管制

暫時性通行證

- 人員抵達新加坡之入境程序簡單，即與一般旅客之入境程序相同
- 進入自由貿易區時，應申請暫時性通行證
- 海關扣留外籍人士護照或新加坡居民身分證後，換發通行證，並隨時佩帶以供查驗
- 暫時性通行證之有效期限為一天，離開前需繳回通行證並取回護照或身分證明文件
- 以通行證上之顏色區塊辨識持有者得行動之範圍

附件十三：人員進出自由貿易區之管制（續）

永久性通行證

- 供自由貿易區內工作人員使用
- 曾有案底或不良記錄之人，無法取得永久性通行證
- 進入自由貿易區時，應佩帶永久性通行證以供查驗
- 永久性通行證之有效期限為二年
- 以通行證上之顏色區塊辨識持有者得行動之範圍

附件十三：人員進出自由貿易區之管制（續）

說明：樟宜機場自由貿易區換發暫時性通行證檢查站



附件十三：人員進出自由貿易區之管制（續）

說明：樟宜機場自由貿易區暫時性通行證（左）及永久性通行證（右）樣本



附件十四：進口許可證樣張



PERMIT NO : ID9G100013

PG : 1 OF 3

IMPORTER/EXPORTER :
IMPORTER #1
2222222000W
HANDLING AGENT :

CARGO CLEARANCE PERMIT
CED PERMIT TYPR : DUTY / GST PAYMENT
TDB PERMIT TYPE : INWARD
VALIDITY PERIOD : 26/07/1999 - 19/08/1999
AMENDMENT DATE : 26/07/1999
TOTAL GROSS WT/UNITS : 2.0000/TNE
TOTAL OUTER PACK : 1/BAL
TOT DUT OUTER PACK : 1/BAL
TOTAL DUTY 1 AMT : S\$54.00
TOTAL DUTY 2 AMT : S\$0.00
TOTAL GST AMT : S\$7.62
TOTAL AMOUNT PAYABLE : S\$61.62
CARGO PACKING TYPE : CONVENTIONAL
IN VES NAME :
DDF

PLACE/PORT OF LOADING/LAST PORT :
MYALOR SEJAR
PLACE/PORT OF DISCHARGE/NEXT PORT :
PLACE OF UNSTUFFING :
(FOR CONTAINERISED CARGO)

COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS :
MALAYSIA
COUNTRY OF FINAL DESTINATION OF GDS
INWARD CARRIER AGENT :
CARRIER #1
OUTWARD CARRIER AGENT :

VOYAGE/FLIGHT NO :
OU VES LOCATION :
NAME OF TOWING VESSEL:

PLACE OF RELEASE OF CARGO :
KEPPEL FTZ
OBL/HAWB/UCR NO :
HBL/HAWB/HUCR (OU) NO :
DEPARTURE DATE :

PLACE OF RECEIPT/LOADING OF CARGO :
KZ

UNIQUE REF : XXXXXXXXACEDI 19990726 0020

2ND PRINT

CARGO CLEARANCE PERMIT PG : 2 OF 3
(CONTINUATION PAGE)

PERMIT NO : ID9G100013

CONSIGNMENT DETAILS

S/NO	HS CODE	BRAND NAME/MODEL	QUANTITY & UNITS
E/SDNP CTY OF ORIGIN	GOODS DESCRIPTION	UNIT WT/VOL	
CURRENT LOT NO	PACKING DESCRIPTION	OMV/SCOM VALUE (\$)	
PREVIOUS LOT NO	ENGINE & CHASSIS NO.	LINE DUTY1 (\$\$) (DUT.GDS)	
OBL/AWB	(FOR VEHICLE PRODUCTS)	LINE DUTY2 (\$\$) (DUT.GDS)	
		VALUE/LSP (\$\$)	
		LINE GST (\$\$)	
		LINE DUTY3 (\$\$) (DUT.GDS)	
		LINE FEE (\$\$)	
1	721499200	OTHER BARS & RODS HOT-ROLLED CONTAINING 0.25% TO 0.68 OF CARBON OR IRON OR NON-ALLOY STEEL (TME)	1.0000 TNE 54.00 100.00 4.62
2	721410000	OTHER BARS & RODS FORGED OF IRON OR NON-ALLOY STEEL (TME)	1.0000 TNE 100.00 3.00

TRADER'S REMARK
ID DI MALAYSIA \$54 PER TNE

NO UNAUTHORISED ADDITION/AMENDMENT TO THIS PERMIT MAY BE MADE AFTER APPROVAL

I/WE DECLARE THAT -
1) ALL THE PARTICULARS IN THIS CARGO CLEARANCE PERMIT ARE TRUE AND CORRECT;

NAME OF COMPANY : CED INTERNET
CRNO OF COMPANY : XXXXXXXXACEDI
DECLARANT NAME : CED TEST5
DECLARANT CODE/NRIC NO: 0145987B
TEL NO : 3351009
DATE PRINTED : 11/08/1999

AUTHORISED SIGNATORY

UNIQUE REF : XXXXXXXXACEDI 19990726 0020

2ND PRINT

(CONTINUATION PAGE)

CONTAINER IDENTIFIERS & CONTROLLING AGENCY/TDB/CUSTOMS CONDITIONS

CONDITION CODE	DESCRIPTION
Y99	Y99 - SPECIMEN PERMIT ONLY
Z10	Z10 - APPROVED BY TDB SUBJECT TO THE CONDITION THAT YOU COMPLY WITH THE REQUIREMENTS OF THE COMPETENT AUTHORITY.
Y95	Y95 - PLS CHECK AGAIN THE DECLARED - 1) HS CODES/DESCRIPTION, OR 2) ITEM QUANTITY OR VALUE, OR 3) ITEM VALUE WHICH EXCEEDED \$1 MILLION. IF WRONG, PLEASE CANCEL THIS CCP WITHIN 48 HOURS.
A01	A01 - APPROVED BY TDB. FOR ITEM 001.
GA	GA APPROVED BY CUSTOMS SUBJECT TO THE DECLARANT COMPLYING WITH THE FOLLOWING CONDITION(S). FAILURE TO COMPLY WITH THE CONDITION(S) IS AN OFFENCE.
W1	W1 ONLY ONE COPY OF THE CCP IS PERMITTED TO BE USED FOR THE MOVEMENT OF THE GOODS IN ACCORDANCE WITH THE CUSTOMS CONDITIONS IMPOSED HEREIN.
G1	G1 THIS PERMIT IS APPROVED SUBJECT TO PAYMENT OF CUSTOMS DUTY AND/OR GST BEFORE THE GOODS CAN BE REMOVED FROM CUSTOMS CONTROL.
CP	CP YOU ARE REQUIRED TO MAIL A COPY OF THIS PERMIT, INVOICES, FREIGHT & INSURANCE PAPERS, MILL'S CERT. & CERT. OF ORIGIN TO HD DOC AT #10-01, 55 NEWTON RD, REVENUE HSE, S307987 WITHIN 14 DAYS FROM DATE OF APPROVAL OF THIS PERMIT.
TX	TX THE GOODS DECLARED IN THIS PERMIT ARE IMPORTED/EXPORTED BY A TAXABLE PERSON
MA	MA THE GOODS AND THIS PERMIT MUST BE PRODUCED FOR CUSTOMS CLEARANCE AT A FREE TRADE ZONE "OUT" GATE, WOODLANDS/TUAS CHECKPOINT OR WOODLANDS TRAIN CHECKPOINT UNLESS IT IS DIRECTED TO THE "GREEN LANE" AT THE TIME OF CLEARANCE.
ZZ	ZZ THIS AMENDED CUSTOMS/TDB PERMIT REPLACES THE PREVIOUS PERMIT(S) ON CONDITION THAT THE PREVIOUS PERMIT(S) HAS NOT BEEN USED AND IT IS TO BE PRODUCED TOGETHER WITH GOODS FOR CUSTOMS CLEARANCE.
GQ	GQ IF YOU HAVE NOT PAID THE DUTY/GST WITHIN THE VALIDITY PERIOD OF THE PERMIT, YOU MUST APPLY FOR CANCELLATION OF PERMIT BEFORE ITS EXPIRY DATE. EXTENSION OF VALIDITY PERIOD WILL ONLY BE ALLOWED FOR PERMIT WHERE PAYMENT HAD BEEN MADE. ***** END OF CARGO CLEARANCE PERMIT *****

NO OF TIMES AMENDED : 1
THE FOLLOWING FIELDS HAVE BEEN AMENDED
End date of validity period

UNIQUE REF : XXXXXXXXACEDI 19990726 0020

2ND PRINT

附件十五：出口許可證樣張

S/N/O		HS CODE	BRAND NAME/MODEL	QUANTITY & UNITS
CITY OF ORIGIN		GOODS DESCRIPTION		VALUE/LSP (\$)
OBL/AWB				LINE GST (\$)
				LINE FEE (\$)
2	847330900		COMPUTER ACCESSORIES	1.0000 KGM
36				36.76

S/N/O	HS CODE	BRAND NAME/MODEL	QUANTITY & UNITS
CITY OF ORIGIN	GOODS DESCRIPTION		VALUE/LSP (\$)
OBL/AWB			LINE GST (\$)
			LINE FEE (\$)
1	847330900		25.0000 KGM
CN		COMPUTER ACCESSORIES	257.32

IMPORTER/EXPORTER :	MUSHKU LOGISTICS	CARGO CLEARANCE PERMIT	PB : 1 OF 2
HANDLING AGENT :		PERMIT NO :	BP68246215
			<i>for normal goods</i>
			<i>Provided by Richard</i>
PLACE/PORT OF LOADING :		CEP PERMIT TYPE :	EXPORT
PLACE/PORT OF DISCHARGE :	MUMBAI BIN QASIM/KARACHI	TDB PERMIT TYPE :	EXPRT
PLACE OF UNSTUFFING :		VALIDITY PERIOD :	VALID FOR 1 MONTH
(FOR CONTAINERISED CARGO) :		FROM 22/03/2002 FOR EXCHANGE OF DOCUMENT	
		WITH SHIPPING/AIRLINE AGENT	
COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS :	PAKISTAN	TOTAL GROSS WT/UNITS :	30.0000/KGM
INWARD CARRIER AGENT :		TOTAL DUTY/PACK :	1/PKB
		TOTAL GST AMOUNT :	-
		TOTAL FEE AMOUNT :	-
		TOTAL AMOUNT PAID :	-
		CARGO PACKING TYPE :	Airborne
		IN VES NAME :	
		VOYAGE/FLIGHT NO :	
		OBL/HAWB NO :	
		HBL/HAWB (IN) NO :	
		ARRIVAL DATE :	
		OU VES NAME :	
		VOYAGE/FLIGHT NO :	80418
		OBL/HAWB/UCR NO :	61843330103
		HBL/HAWB/HUCR (OU) NO :	SIN00644383
		DEPARTURE DATE :	20/03/2002
PLACE OF RELEASE OF CARGO :		LICENCE NO :	

UNIQUE REF: 11390880000 20020322 0040		1ST PRINT
---------------------------------------	--	-----------

UNIQUE REF: 11390880000 20020322 0040		1ST PRINT
---------------------------------------	--	-----------

附件十六：轉運許可證樣張


 PERMIT NO: IT2E201843

811 → Sea provided by Derek

IMPORTER/EXPORTER :
 COHESIVE SHIPPING PTE LTD
 128108700000
HANDLING AGENT :

CARGO CLEARANCE PERMIT PG : 1 OF 3
CED PERMIT TYPE : GST White Transhipment
IDB PERMIT TYPE : INWARD
VALIDITY PERIOD : 14/05/2002 - 27/05/2002
TOTAL GROSS WT/UNITS : 889.8000/KGM
TOTAL OUTER PACK : 1/PAI
TOI DUT OUTER PACK : --
TOTAL DUTY 1 AMT : --
TOTAL DUTY 2 AMT : --
TOTAL GST AMT : S\$2094.06
TOTAL AMOUNT PAID : --
CARGO PACKING TYPE : Airborne
IN VES NAME :

PLACE/PORT OF LOADING/LAST PORT :
 HOUSTON, TX
PLACE/PORT OF DISCHARGE/NEXT PORT :
 PASIR PANJANG FTZ
PLACE OF UNSTUFFING :
 (FOR CONTAINERISED CARGO)

COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS : VOYAGE/FLIGHT NO : CI375
 UNITED STATES OBL/HAWB NO : 29780763616
COUNTRY OF FINAL DESTINATION OF GDS : HBL/HAWB (IN) NO :
 ARRIVAL DATE : 13/05/2002
INWARD CARRIER AGENT : OU VES NAME :
 CHANGI INT'L AIRPORT SERVICES
OUTWARD CARRIER AGENT : VOYAGE/FLIGHT NO :
 OU VES LOCATION :
 NAME OF TOWING VESSEL :

PLACE OF RELEASE OF CARGO : OBL/HAWB/UCR/NO :
 CHANGI FTZ HBL/HAWB/HUCR (OU) NO :
 CHANGI CZ DEPARTURE DATE :
PLACE OF RECEIPT/LOADING OF CARGO :
 PASIR PANJANG FTZ
 PASIR PANJANG ROAD PPZ

UNIQUE REF: 113908800000 20020514 0033 2ND PRINT

CARGO CLEARANCE PERMIT PG : 2 OF 3
 (CONTINUATION PAGE)

PERMIT NO : IT2E201843
CONSIGNMENT DETAILS (Cont'd)

S/NO	HS CODE	BRAND NAME/MODEL	QUANTITY & UNITS
E/SOHP	CTY OF ORIGIN	GOODS DESCRIPTION	UNIT WT/VOL
CURRENT LOT NO		PACKING DESCRIPTION	QNTY/SCOM VALUE (\$\$)
PREVIOUS LOT NO		ENGINE & CHASSIS NO.	LINE DUTY1 (\$\$)(DUT.GDS)
OBL/AWB		(FOR VEHICLE PRODUCTS)	LINE DUTY2 (\$\$)(DUT.GDS)
			VALUE/LSP (\$\$)
			LINE GST (\$\$)
			LINE DUTY3 (\$\$)(DUT.GDS)
			LINE FEE (\$\$)
1	830241000	OTHER BASE METAL MOUNTINGS FITTINGS	789.0000 KGM
			69802.07
			2094.06

NO UNAUTHORISED ADDITION/AMENDMENT TO THIS PERMIT MAY BE MADE AFTER APPROVAL
I/WE DECLARE THAT -
 1) ALL THE PARTICULARS IN THIS CARGO CLEARANCE PERMIT ARE TRUE AND CORRECT;
NAME OF COMPANY: HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS PTE LTD
CRNO OF COMPANY: 113908800000
DECLARANT NAME : CHUA SOO PENG
DECLARANT CODE/NRIC NO : 7247023J
TEL NO : 65437162
DATE PRINTED : 14/05/2002

AUTHORIZED SIGNATORY

CONTAINER IDENTIFIERS & CONTROLLING AGENCY/TDS/CUSTOMS CONDITIONS

CONDITION CODE	DESCRIPTION
Z99	AT ALL TIMES, REFERENCES TO TDB IN THIS DOCUMENT SHALL MEAN INTERNATIONAL ENTERPRISE SINGAPORE BOARD.
Z01	APPROVED BY IE SINGAPORE.
Y95	PLS CHECK AGAIN THE DECLARED - 1) HS CODES/DESCRIPTION, OR 2) ITEM QUANTITY OR VALUE, OR 3) ITEM VALUE WHICH EXCEEDED \$1 MILLION. IF WRONG, PLEASE CANCEL THIS CCP WITHIN 48 HOURS.
GA	APPROVED BY CUSTOMS SUBJECT TO THE DECLARANT COMPLYING WITH THE FOLLOWING CONDITION(S) FOR THE PERMIT TO BE VALID. FAILURE TO COMPLY WITH THE CONDITION(S) IS AN OFFENCE.
W1	ONLY ONE COPY OF THE ORIGINAL PERMIT IS TO BE USED FOR MOVEMENT OF THE GOODS.
TX	THE GOODS DECLARED IN THIS PERMIT ARE IMPORTED/EXPORTED BY A TAXABLE PERSON.
A3	AS THE GOODS AND THIS PERMIT MUST BE PRODUCED FOR CUSTOMS CLEARANCE/ENDORSEMENT AT AN AIRPORT CUSTOMS CHECKPOINT.
A1	AS THE GOODS AND THIS PERMIT MUST BE PRODUCED FOR CUSTOMS CLEARANCE/ENDORSEMENT AT A FREE TRADE "IN" GATE.

UNIQUE REF: 113908800000 20020514 0033 2ND PRINT

CARGO CLEARANCE PERMIT PG : 3 OF 3
 (CONTINUATION PAGE)

PERMIT NO : IT2E201843

AX AX GOODS RELEASED FROM THE 1ST CUSTOMS CHECKPOINT MUST BE PRODUCED AT THE 2ND CHECKPOINT WITHIN 24 HOURS. OTHERWISE, THEY MUST BE STORED AT A PLACE APPROVED BY A PROPER OFFICER OF CUSTOMS.

A6 A6 IF THE PERMIT IS NOT USED, IT MUST BE CANCELLED OR RE-VALIDATED NOT LATER THAN 24 HOURS OF ITS EXPIRY.

GN GN THE PERMIT MUST BE ENDORSED BY THE CHECKPOINT OFFICER AT THE TIME OF CLEARANCE IF THE QUANTITY IS LESS THAN THE DECLARED QUANTITY AND AN APPLICATION FOR AMENDMENTS TO THE DECLARED QUANTITY MUST BE SUBMITTED TO CUSTOMS HQ/AIR-CARGO.

***** END OF CARGO CLEARANCE PERMIT *****

UNIQUE REF: 113908800000 20020514 0033 2ND PRINT

第五章 自由貿易港運作實務之探討－荷蘭

5 荷蘭發展全國概念化自由貿易區之背景介紹

荷蘭多年來致力於進出口貿易的發展，除了政府部門積極改善投資環境，加強交通運輸之基礎建設外，並且成立幾個專責機構，例如：荷蘭外商投資局、荷蘭配銷委員會，彼此分工合作，負責接洽國外廠商，推動投資與貿易活動，提供諸如：

- 物流廠商營業登記或倉儲地點之選擇
- 代為引薦國內物流業者與財稅法律專家，提供物流配銷及稅務法律問題之諮詢等

積極引進國外廠商前來進駐，因此荷蘭雖然處在其他強大而工業高度發展歐洲國家之中，例如英國、德國與法國，但因政府對物流配銷產業的重視及積極協助廠商的設置，促使其他國家仍必須仰賴荷蘭作為材料或製成品進出口之地點，將本身之劣勢轉為優勢，持續保有高度的國際競爭力，創造高國民所得，與低失業率之社會。

荷蘭為前進歐洲的門戶，有優秀的國際貿易專業人才，具嫻熟的外語能力與物流管理基礎設施，使該國成為前進經營歐洲企業之最佳所在，不僅國內對於區域型營運總部與金融財務中心有一套獨特之制度外，而且結合該國之強大通訊網路系統，使荷蘭成為電子商務活動之最佳地點。

另，荷蘭雖然未在其國內清楚劃分何者係自由貿易區或何者為自由港區，但透過本身具有彈性之關務系統、特殊之關稅與營業稅遞延繳納程序，以及多元化的保稅倉庫制度，從而將全國建構成為一個概念化之自由貿易區。

依據 Economist Intelligence Unit (EIU) 公元 2000 年的研究報告指

出，荷蘭為未來五年全球最佳的企業投資與經營貿易地點，其特點與優勢包括：

- 穩定而有效的政治制度
- 強健的總體經濟體質
- 高效能的財務金融體系
- 高素質及具有多國語言能力的勞動市場
- 國際導向與開放的經濟政策
- 相當具有彈性的稅務制度

上述優點提供外國企業一個無障礙且高度自由化的貿易活動絕佳之進行地點。

5.1 荷蘭在歐洲自由貿易之優勢地理位置

荷蘭全國面積共約41,500平方公里，與北海、比利時及德國為鄰，面積雖然不大，卻具有重要地理位置以及高度國際化的社會環境。荷蘭人口約一千六百萬，為歐洲人口最密集的國家，其1,000公里半徑範圍內約有二億五千萬消費者，是全球唯一具高利潤之緊密市場。全國人民皆大多數能說第二國語言，特別是英文幾乎為荷蘭人通用之語言，此項國民語言能力是荷蘭能夠發展國際貿易之原動力，因為國際廠商能夠很輕易地尋得適當之人力資源。因此帶動包括美國、亞洲甚至歐洲之跨國企業超過60%均選擇在荷蘭境內設立歐洲配銷中心（European Distribution Center “EDC”），而台灣企業至歐洲所設立之配銷中心百分之百都設在荷蘭，選擇荷蘭設立EDC之國際型公司包括：Acer、Compaq、Canon、Cisco、IBM、HP、Microsoft、Microtek、Mitsubishi、Xerox、3M等。由這些數據與資料可以顯示出荷蘭國際自由貿易之高

度發展所具之吸引力，以及物流服務之優越性。

5.2 政府組織及機構

5.2.1 荷蘭外商投資局（Netherlands Foreign Investment Agency： “NFIA”）

荷蘭吸引外資前來投資之主要機構，首推荷蘭外商投資局（Netherlands Foreign Investment Agency：“NFIA”），荷蘭在世界各國之重要城市分設NFIA，NFIA多與荷蘭外交領使館同在一處，甚至廣泛分布於無邦交之國家。NFIA之主要功能為提供當地廠商對於有關荷蘭初步投資與貿易訊息，定期舉辦對荷蘭投資說明會，主動拜訪對荷蘭投資或者貨物轉運有興趣之廠商，並匯集當地廠商的問題，轉介適當之機構加以解決。

如果當地廠商決定親自到荷蘭勘查商業環境，NFIA甚至會代為設計拜訪行程與提供交通與住宿等服務，基本上為吸引國外廠商到荷蘭設立據點之意願，NFIA所設計之行程多會包括：荷蘭地方政府經濟發展部門、荷蘭國際配銷委員會、機場與港務局、財稅法律專業諮詢機構，以及數家荷蘭之物流配銷業者，以供國外廠商比較與選擇。

NFIA扮演主動出擊及與居中協調之角色，解除國外廠商到荷蘭籌設轉口貿易之疑慮，因此為荷蘭推動國際自由貿易最根本而重要的機構。

5.2.2 荷蘭國際配銷委員會（Holland International Distribution Council： “HIDC”）

在NFIA與國外廠商初步接洽之後，國外廠商通常亟想知道在荷蘭

從事轉口貿易的程序為何、以及在荷經營物流配銷之成本、稅負之多寡等問題，為了提供國外廠商明確的資訊，NFIA將會介紹HIDC給該國外廠商認識，HIDC接到NFIA的廠商詢問訊息後，會主動與該國外廠商聯絡，並免費設計貨物在荷蘭進口與轉運之最佳模式，包括各種保稅倉庫與運輸之使用方法，以及不同配銷方式所可能產生之物流成本。甚至會派遣人員前往當地國為該廠商作簡報，並提供面對面之諮詢，若該廠商親自到荷蘭勘查，HIDC之人員會陪同廠商勘查機場與海港之設施，並與地方政府協調是否能取得租用土地或辦公倉儲處所之租金與租稅優惠。

HIDC亦培養物流專業人才，並且因應國外廠商營業文化之不同，分為以下各組以處理來自不同國家廠商之案件：

- 美國與加拿大組
- 日本、韓國及歐洲組
- 台灣與中國大陸組

HIDC為政府所成立之非營利事業機構，由荷蘭國內之倉儲、貨運及承攬等物流業者參與為會員，其營運所需資金及人事成本以收取會員年費之方式維持。經常配合NFIA在世界各地舉辦說明會，以增加國外廠商選擇以荷蘭作為歐洲貿易轉口地點之機會，由於HIDC協助代國外廠商設計物流配銷模式過程中，多會產生許多財務、會計、稅務與法律問題，因此HIDC多與國內大型會計師事務所合作，這些專業機構除免費為HIDC建構財稅資料庫外，並根據國內外商業法令之變更，隨時更新其資料庫之資訊，讓國內物流配銷之會員廠商與國外希望以荷蘭作為貨物轉口之廠商，透過HIDC的網站，取得第一手正確資訊。由於有財稅法律專業機構的從旁協助，克服國外廠商在荷蘭所可能面臨的財務及稅務風險，增強廠商的籌設信心。

由於HIDC主動提供國外廠商使用荷蘭作為貿易轉口地點之資訊，代為協調物流配送所需資源，因此在荷蘭發展自由貿易過程當中，扮演解決軟體系統之角色。

5.2.3 機場與港口

機場與港口一向是國際物流業者挑選作為營業場所的首要考量地點，荷蘭的機場及海港有專責單位，負責介紹國外廠商如何使用港口與機場設備及接受國外廠商之諮詢，協助規劃港口與機場附近之國有土地，成為適合廠商設立辦公營業地點及貨物倉儲處所，以提供國外廠商使用，甚至開發許多休閒娛樂場所例如高爾夫球場等，以吸引國外商務人士使用。荷蘭由於位處靠海，故擁有眾多的海港，除大型多功能的海港如鹿特丹港及阿姆斯特丹港外，尚有許多中小型專業化港口，如：Vlissingen、Terneuzen、Delfzijl、Eemshaven等，相互配合，使荷蘭具有作為歐洲門戶之完整功能。

機場與港務局在地方政府發展經濟與增加財源方面，具有重要之地位，而在荷蘭發展自由貿易過程當中，扮演解決硬體系統之角色。

以下分段介紹二處荷蘭最重要之機場與港口：

5.2.3.1 史基輔機場 (Schiphol Airport)

史基輔機場之國際貨運中心，為全球前五大的航空貨運中心，每年處理貨物量超過一百萬噸。貨運中心全天候開放，全年無休地處理與分送全球各地進口與其他歐洲國家出口的貨物。

史基輔機場使用Cargonaut電腦通訊系統，以整合各航空貨運公司與物流業者之電腦系統。史基輔機場在今年公元2002年二月，被國際

機構Air Transport and Travel Information System評選為全世界最佳之資訊科技機場 ICT Airport (ICT : Information and Communication Technology)。

機場之經營業已私有化，由 Luchthaven Schiphol N.V.公司所經營，而公司之經營團隊 (Schiphol Group) 為加強該機場之國際競爭能力，對於史基輔機場之最大發展策略為機場城市 “AirportCity” 專案，AirCity 專案係建設整個機場為高效率且多功能的海陸空聯運之貨物倉儲場所，提供完善的商店、餐廳、旅館、資訊通訊科技、會議室、商業中心以及休閒場所等，供從事國際貿易之商務人士與機場員工使用，以及全力協助下列四種國際型公司設立辦公處所：

- 航空公司
- 貨物處理之承攬公司
- 物流服務公司
- 商業服務公司：旅館、餐飲、辦公設備等

Luchthaven Schiphol N.V.公司除主要經營史基輔機場外，尚投資與參與經營鹿特丹機場、美國紐約甘迺迪機場 (Terminal #4 of JFK IAF) 以及澳洲 Brisbane 機場。公司超過一半之收入來自於機場服務費用，其他尚包含餐飲零售、停車費、不動產租金及投資顧問收入等，在公元 2001 年，全公司之總收入為約 7 億歐元，淨利潤約 1 億 8,000 萬歐元，全年平均雇用二千名員全職員工。

自機場運抵荷蘭之貨物以 X-Ray 檢驗系統檢查，每次掃描只需 3 分鐘即可完成，可快速完成檢驗手續並留可供海關繼續查核之影像資料，此項設備在下面章節將繼續作說明。旅客與人員進出之管制以 Automatic Border Passage (ABP) 系統，此系統在今年 (2002 年) 將由 IBM 利用生化矩陣掃描科技 (Biometric Iris Scanning Technology)

繼續改良，史基輔機場為世界上首先使用此項系統，維護高度安全環境之機場，該項設備可協助航空公司辨識登機旅客之身分、機票與登機狀況，提供機場安全人員控管人員進出管制運輸場所之狀況。此系統每分鐘可處理 4 至 5 個人員，並提供可靠與機器自動辨識人員身分與申報物件真偽之資訊。

荷蘭政府雖然未稱史基輔機場為一所謂自由港區，但其提供國際貿易與貨物轉運高效率與高品質之服務，卻為世界其他自由貿易機場所不及，其原因主要為，機場經營團隊對機場發展計畫為“城市”概念而非一個“機場”或“貨物轉運站”而已，一個城市應能提供國際貿易之商務人士舒適而便捷的環境，以從事商務洽談、辦公聯絡、貨物倉儲運輸管理、甚至休閒娛樂場所與多選擇之餐廳旅館。因此自由港所提供的服務對象應不只是“貨物”，商務人員是否能對於各項設施之使用感到相當便捷，才是國際廠商選擇貨物轉口之重要決定因素。

5.2.3.2 鹿特丹港 (Port of Rotterdam)

鹿特丹港為歐洲最大的港口，近年來每年處理貨物量高達3億噸以上，年容量高達六百萬只貨櫃，鹿特丹港因能提供貨物處理、倉儲和複合運輸連結等多元化服務而受國際廠商廣泛使用，服務內容包括：一般散裝託運、整件貨物處理、以及散裝貨櫃船與油輪等。其內陸船艦規模全球第一，透過萊茵河可將海運貨物運送到德國內地，而且歐盟國家超過60%的內地貨物運輸至非歐洲地區均透過荷蘭。

鹿特丹港的貨物進口程序

詳細的進口貨物資料與預定抵達港口日期，基本上必須由海運公司或船務代理公司向荷蘭海關申報，每一艘貨輪必須編製船運貨物報告，包含商業貨櫃等資訊，此項報告需在船到達鹿特丹港前 24 小時完

成，該項資料可以用紙或電子資料（磁片或光碟片）形式提供。來自於非歐盟國家之貨物進口荷蘭，均需將進口資料向海關申報，申報程序通常由當地承攬業者或代理商辦理，由於相關資料儲存在海關中央電腦系統 SAGITTA，因此除港口海關人員可得知進口貨物資料外，各地甚至其他歐盟國家之海關人員亦能夠查詢該檔案資料。

SAGITTA 系統主要功能包含檢查申報資料之正確性、關稅與其他稅賦之計算，以及根據設計在電腦中之風險分析程式，來建議海關人員是否執行進一步的開櫃檢驗或其他查驗動作，該程式做完分析後會出現四種顏色燈號之顯示：

橘色：選擇清查比對貨物與相關文件

紅色：選擇實體抽驗貨物

綠色：以人工方式審查文件與清關

白色：立即放行

貨物入港時，海關人員會依據 SAGITTA 系統所產生之報告以及其他資訊，判斷需要開櫃檢驗之貨櫃，其他資訊包括進港時 X-Ray 掃描系統所產生的影樣證據，此階段檢驗主要之目的，在於發現禁止進口之貨品與各種可能危害社會安全之物品，例如毒品、偽造品及軍火等，此階段之檢查並非清點核准進口貨物與申報資料是否相符，此項清點動作一般會等到貨物運至配銷中心，例如保稅倉庫時，當地荷蘭海關才派員抽點。

進港貨物平均有 75% 以上可得到白色立即放行之核准，得到此項立即放行的貨物，無需等到海關人員在相關文件上簽名即可離開港口；另外約有 15% 之貨物會得到綠燈指示，該貨物需接受海關人員對相關文件作較詳細的分析，以及接受詢問或提供補充之資料，無進一步問題後可運離港口；其他兩種燈示均表示貨物必須接受開櫃檢驗以

及人工清關之程序。然而取得白色燈示之貨櫃，其中有 5% 會被海關人員隨機選擇開櫃檢查，此項控制措施主要在彌補電腦系統可能之漏失與降低違禁物品進口之風險。

貨物進入港口若未被海關要求開櫃檢驗者（白色燈示），通常只需等待卸貨至碼頭以及將貨櫃裝在卡車上運載之時間，即可將貨物運離港口，因此時間效率上完全掌握在物流服務業者之手中，不會受到海關之耽誤。若進港貨櫃被海關要求開櫃檢驗者，所等待之時間將難以估計，可能數小時或數天，若被發現有違禁品者，則將被扣留等到相關責任與懲罰釐清為止。

鹿特丹港的貨物出口程序

通常只有運至歐盟地區以外國家之貨物需要作出口申報，出口申報之主要目的有以下四點：

- 控制稅負支出：例如適用出口零稅率，以退回進項營業稅；
- 查核禁止與限制出口之貨物，與需要特許執照才能出口之物品；
- 確定符合歐盟關稅條款要求之運輸文件；
- 蒐集交易統計資料，作為國家經濟發展之分析。

貨物運抵港口之前，出口者必須申報貨物出口文件，並取得海關核發的通行證，才能將貨物運入碼頭，而與進口程序相同，出口貨櫃仍需接受X-Ray掃描檢驗，海關人員依據申報資料以及掃描影像，決定是否開櫃實體檢查，一般而言出口貨物被要求需開櫃檢驗之機會，遠比進口貨物小。荷蘭海關通常係因為必須遵循歐盟共同關稅政策之規定才做出要求開櫃檢驗之決定，例如歐盟農產品政策及禁止運輸污染物至發展中國家政策等。

5.2.3.3 阿姆斯特丹港 (Port of Amsterdam)

阿姆斯特丹港在百年以前曾經是歐洲最大之港口，後來因為鹿特丹港之內陸運輸方便，以及相關基礎建設之發達，而被取代。近年來阿姆斯特丹為積極增加地方財源，全力重新開發阿姆斯特丹港，除了持續擴大海港面積、規劃倉儲與辦公使用之土地及建築，並整建高爾夫球等各項休閒場所等，由於阿姆斯特丹市為荷蘭最大之商業中心，有相當發達的金融服務環境，該城市擁有許多國際大型公司，為進行商務活動相當方便之地點，加上史基輔機場就在城市旁邊，只需半小時即可到達，因此阿姆斯特丹港之發展，有相當好的基礎。

為了與其競爭對手鹿特丹港爭取國際廠商，阿姆斯特丹港務局除加強建設高效率之貨櫃裝卸設備外，並訓練人員積極從事行銷阿姆斯特丹港之工作，定期派員和荷蘭之外商投資局合作，到各國舉辦說明會，並邀請廠商到該港區作參觀與訪問，並主動替外國廠商解決許多關務申報問題。因此阿姆斯特丹港雖然為後起之港口，其相關設施均不如鹿特丹港，但因其卓越的行銷策略與完善的服務，每年之營運量均呈高度成長。

阿姆斯特丹港除尚未裝置X-Ray貨櫃檢驗儀器外，貨物進出港口之程序與鹿特丹港相同，因此不再贅述。但由於阿姆斯特丹港與史基輔機場不到半小時之開車距離，其結合海空聯運之效率，與史基輔機場AirCity之計畫，將可逐漸趕上鹿特丹港或其他歐洲國家之港口，例如德國漢堡港，加上阿姆斯特丹市所提供之國際化商務金融環境，將可創造荷蘭第一大國際自由貿易港區。

5.3 荷蘭海關

荷蘭海關為財政部轄下之權責機構，已有四百年多之歷史，其名

稱為“Customs Service”，以強調海關並非一個只會控管監督的政府單位，而是提供服務，為國內外廠商解決貨物進出口問題之單位。荷蘭海關主要分為兩大部門：關稅法令立法部門與關稅法令行政部門；其中關稅法令立法部門負責處理國內與國際關稅政策發展與立法程序；而關稅法令行政部門負責各項關務法令之執行。荷蘭海關除統籌管理關稅之修正與課徵外，對於營業稅（VAT）及貨物稅（Excise Duties & Motor Vehicle Tax）亦有參與政策決定與立法程序之權力。

荷蘭海關全國總共約有六千名員工，總部設在鹿特丹，下分7個地方行政區，這7個地方行政區之下又分為37個海關辦公室，分別散落於全國各地。另荷蘭海關尚有四個支援性之單位：

- 實驗室（Laboratory）

以高科技儀器負責化學分析進出口貨物樣品，化驗報告可協助決定貨品應適用之關稅與貨物稅稅率；

- 關稅情報中心（Customs Intelligence Center）

負責蒐集、處理分析與分送資訊以協助關務行政，基於所分析的資訊，關稅情報中心將決定進出口貨物是否須經開櫃或開箱檢驗；

- 關務中央管理局（Central Customs Management Unit）

負責關務組織建立自動化系統，決定進出口與轉運貨物之適用稅率，以及管理關稅與貨物稅之稽徵程序；

- 進出口中央服務局（Central Service for Imports and Exports）

負責核發進出口與轉口執照予國內外廠商，並控管特殊進出口貨物之限制配額，以符合國家經濟政策。

5.3.1 荷蘭海關之主要責任分為下列四點：

- 控制貨物之進口、出口與轉口

荷蘭海關監督貨物進出歐盟區域之流程，由於進出荷蘭機場與港口之貨櫃數量快速成長，需要一套有效率的檢驗系統以有效降低物流運輸時間，因此荷蘭海關以統計方法篩選應被檢驗進口企業之貨物，並基於所收集到之資訊進行風險分析，並依據分析結果決定進出口貨物是否需要實際抽驗。為提高高速處理貨櫃檢驗，荷蘭政府在 1998 年耗費鉅資建立一套現代化的儀器設備，裝置在鹿特丹港口與史基輔機場，此檢驗設備係稱之為「Maasvlakte」的 X-Ray 儀器，此項檢驗儀器將於下面章節加以介紹之。

- 核定與課徵關稅與其他各項稅捐

荷蘭海關對於貨物經過荷蘭進口至歐盟地區的貨物核定各項稅捐，除關稅外尚包括加值型營業稅及貨物稅等，並負責稽徵這些稅捐與核定退稅。

- 執行荷蘭與歐盟法令

由於大部分之貨物進口至歐盟區域會經過荷蘭海關，因此荷蘭海關對於歐洲共同市場法令之執行，負有重大之責任，特別對於農產品與食品市場，歐盟訂定有特殊之稽徵系統與退稅規定，以及反傾銷條款，荷蘭海關必須加以遵循與確實執行。

- 保護社會品質

荷蘭海關尚須負責執行保護社會品質之政府法令，這些法令包括毒品管制、健康醫療、動植物與環境保護等相關法令。海關被國家立法機構授權執行這些法令，而相關法令一直持續增加，因此荷蘭海關對於社會安全與品質的維護，負有相當重要的責任。

5.4 全天候電子申報系統

荷蘭使用自動化系統管理關稅申報，進口關稅申報電子系統業已建構多年，而自1996年起出口亦可以使用電子申報系統，此項電子申報系統與歐盟位於布魯塞爾的中央程式相連結，由於歐盟國家採行共同關稅制度，此中央程式處理電子資料交換，可協助各國海關之關務行政與關稅稽徵，此中央程式稱之為關稅與衡量系統（TARIC System）。歐盟各國為能加入此一系統，必須依照此中央程式發展各自之關務電子系統，並使用統一標準化的電子資料檔案。

利用電子申報系統可為進出口廠商帶來許多好處，而最大的好處就是“快速”。國內外廠商可以自己的電腦送出申報資料，無須再手寫填具資料表並親自送達海關，當海關收到電子申報資料後即刻處理，申報者可在幾分鐘之內收到荷蘭海關的回覆，因此可以立即知道關稅申報狀況。此項電子申報系統，荷蘭海關派員全天候24小時隨時作處理與回覆，每週除週日外均提供服務。

除了快速服務之外，進出口申報者亦可取得關於申報狀況之最新資訊，以方便處理貨物運輸的安排，申報者亦可將電子申報資料表格連結存貨管理紀錄，以方便作為內部稽核之用。此項電子申報系統主要提供以下功能：

- 進口，包括內銷處理與暫時進口準備轉運。
- 出口與外銷處理。
- 貨物稅與進口營業稅之申報。
- 經過鹿特丹港口之海運貨物。
- 經過史基輔機場之空運貨物。

荷蘭海關仍持續地增加電子申報系統之功能。

使用者必須先行與荷蘭稅務局電子資料服務中心聯絡，該中心會協助使用者如何開始使用該系統，並介紹相關的海關部門以解決疑問，使用者需要取得適當之軟體裝設在電腦中，並取得網路服務中心的連結，使用電子申報的成本將因所使用之軟體、申請形式與數量而有所不同。使用者亦須取得荷蘭海關的核准執照，才能正式使用此電子申報系統，所核發之執照將因進出口情形與貨物種類而不同。

5.4.1 貨櫃X-Ray檢驗系統：Container Inspection System

透過貨櫃X-Ray檢驗系統，海關檢驗進出口貨物時，絕大部分可無須開櫃即可檢驗，大量減少貨物檢驗時間，大幅提升物流速度。進出荷蘭鹿特丹港口或史基輔機場的貨物，在裝卸貨櫃時大多會通過稱之為Maasvlakte的區域，以進行X-Ray掃描檢驗，此項裝置成一隧道狀，而可通過貨櫃最大體積之長寬高各為19M x 2.6M x 4.30M，掃描每一貨櫃之時間只約需要三分鐘，掃描過後儀器會印出貨櫃內容物之影像，此影像將由海關專業人員檢視與分析，有時候海關人員發現貨櫃內容物有異樣時，會要求該貨櫃轉送至其他區域開櫃做進一步之檢查。除了一些攝影材料與感光材料應避免以此系統檢驗，此項X-Ray檢驗系統對於絕大部分之貨物不會造成傷害。

5.4.2 有關貨物進口至荷蘭配銷中心與海關控管流程，請詳「附錄一」。

5.5 荷蘭建構全國性自由貿易區之行政系統介紹

荷蘭政府在發展國際貿易自由化之政策上相當具有遠見與彈性，在面對週遭工業強國例如德國、法國與英國等國家均投注大量資金建

設機場及商港之激烈競爭下，自知必須從物流運輸之效能上加以改進，及設計優惠的關稅與其他稅務申報延緩繳納制度，減少廠商之現金流量，降低廠商之稅務負擔，才能在國際貿易競爭上取得優勢的地位。

由於歐盟國家的關務制度被要求必須遵循歐盟共同關稅條款之各項基本規定，荷蘭海關當局為超越其他歐盟國家以吸引更多國際廠商到荷蘭來投資與從事貨物配銷活動，對於廠商申請保稅倉庫執照與保稅貨物運輸執照，採取積極合作之態度，在相關申請程序之障礙較其他國家為少之情況下，為荷蘭建構成全國自由貿易區成功之所在。

基於貨物運到一個國家時，所面臨主要貿易障礙為進口時之關稅、貨物稅及進口營業稅等稅負障礙，即使這些稅負實施在進口時課徵，而在出口時申請退回，實際上並無稅費負擔之情形下，惟將對廠商之資金造成相當大之積壓，不利廠商經營之運作與競爭，因此荷蘭利用行政系統與適當文件來實施貨物之保稅，協助廠商在荷蘭境內儲存、運送與加工暫時進口之貨物，得暫免繳納各項稅費，由於有此保稅制度從旁輔助，係荷蘭建構自由貿易區得以成功之重要因素。因此在以下分別介紹物流三大樣態：儲存、加工與運輸，荷蘭的關務系統所提供之保稅行政系統，以及其他簡化之關務行政措施，所發揮的功効。

5.5.1 貨物之保稅儲存：保稅倉庫類型與功能

國外廠商將貨物自荷蘭運進歐盟地區時，通常必須經過清關與完稅程序，經過報關完稅之貨物可在歐盟十五個國家自由分銷配送，若該已完稅之貨物運出歐盟地區銷售給非歐盟國家之買主，將會被非歐盟國家再課徵一次關稅，而繳納給予歐盟共同關稅區之關稅，基本上

無法申請退回，而造成雙重關稅之負擔。

為避免課徵雙重關稅，利用海關保稅倉庫係一非常重要之方式。荷蘭海關允許進入歐盟地區儲存在保稅倉庫之貨物，無須被課徵關稅與反傾銷稅，一旦確認貨物買主在歐盟地區，再經過報關程序完納稅捐，若貨物買主非在歐盟地區，該貨物將不會被課徵歐盟關稅。因此保稅倉庫之好處不僅避免雙重關稅負擔，而且相關進口稅捐例如關稅、營業稅及貨物稅等，均可延遲至確認買主實際銷售後才需繳納，可替廠商節省巨額之利息與增加現金之流量。

荷蘭海關對於物流程序已有多年經驗，深深瞭解彈性配銷方式之重要性，特別是為那些設立在荷蘭境內提供全歐洲配銷中心的廠商對時間與速度要求之期待，因此絕大部分在荷蘭的保稅倉庫係以全天候24小時營運。海關大部分只處理行政作業，很少執行實體盤查。荷蘭政府所持之態度係將海關監督之干擾降至最低的程度，廠商可持續執行物流配銷作業，而不會因被海關過度之管制造成配送之干擾或延遲，充分達到自主管理的目的。

基於歐盟共同關稅制度，荷蘭基本上共有六種型態之保稅倉庫（A～F型），這些不同類型的保稅倉庫之區分，主要在於全部作業由海關實際監控（physically controlled）到全部作業海關只做行政管理（administratively controlled）上之層次有所差異。廠商可以依據所需倉管彈性、貨品進出保稅倉庫之次數，以及倉庫可使用面積與管理系統，來選擇適合自己的保稅倉庫類型。

由於歐盟國家業已放棄國家內部的關稅邊境權，保稅倉庫系統是可以跨國建立的，如果一家廠商需要許多保稅倉庫位於不同歐盟國家，這家廠商只需申請一張海關核准的保稅倉庫執照，就可將這些倉庫之功能連接起來。荷蘭就是因為不同類型之保稅倉庫分布在全國各

地，加上高度自由之保稅貨物自由運輸以及相當有彈性之關務行政，因而構成全國境內如同先由點連成線再構成面的一超大型之自由貿易區。

在荷蘭由於無須A型與F型保稅倉庫，以下就其他四種保稅倉庫加以介紹：

5.5.1.1 B型保稅倉庫

B型保稅倉庫為公共所有之倉庫，可讓任何人儲存貨物。這一型態的保稅倉庫主要提供作為國際運輸需儲存貨物所用，對於專門處理貨物裝卸的物流廠商特別重要。貨物儲存在B型保稅倉庫，海關辦公室基本上以倉儲文件來監管，並且在貨物進入、儲存與運出時執行實體盤查。因此B型保稅倉庫通常只位在海關辦公室附近。

5.5.1.2 C型保稅倉庫

C型保稅倉庫為私人擁有之倉庫，特別作為倉庫經營者儲存負責保管之貨物所用，該倉庫經營者無須為貨物所有者，但有責任必須正確為貨主儲存貨物與維持庫存紀錄。絕大部分的荷蘭承攬業者擁有C型保稅倉庫的執照，為了申請取得C型保稅倉庫執照，承攬業者必須詳細描述倉儲設施與系統，例如：每月定期向海關申報的能力、維持倉儲貨物彙總與詳細資料之能力等，海關會要求一定之設施與系統，並經過實地勘驗符合標準後才核發執照。

C型保稅倉庫的執照在荷蘭尚區分為C-bac、C-sum、C-spec，主要之區分在於C-bac之保稅倉庫適用每月彙總貨物運出倉庫之資料來做清關申報，而C-sum與C-spec之保稅倉庫則在每次貨物運出倉庫時就必

須做清關申報。荷蘭海關在核發不同種類之C型保稅倉庫執照之審核標準，主要依據申請廠商之內部控制系統與貨物倉儲資料是否健全來判斷，如較大型之國際廠商，因公司內部管理與稽核存貨之部門包括採購、倉管、會計與銷售等人員，內部控制較佳，因此海關可以信賴公司內部之出貨紀錄與管理報表作為月結清關之審查資料，故該公司可取得C-bac保稅倉庫執照；若為較小型之公司，由於採購、倉管、會計與銷售功能集中在少數一、二人身上，其內部控制制度較不具信賴性，故只能取得C-sum與C-spec之保稅倉庫執照。下述D型與E型保稅倉庫之審查基本標準亦同，亦即取決於申請人之內部控制制度與行政管理系統之完備性與可信賴度。

5.5.1.3 D型保稅倉庫

D型保稅倉庫亦為私人擁有之倉庫，一般作為倉庫經營者儲存負責保管之貨物所用，該倉庫經營者無須為貨物所有者，D型保稅倉庫和其他類型保稅倉庫主重要之差異在於：D型保稅倉庫之貨物完稅價值決定於該貨物進儲倉庫時相關資料所顯示出之價值，而其他類型保稅倉庫之貨物完稅價值決定於該貨物運出倉庫時相關資料所顯示出之價值。

因此D型保稅倉庫基本上提供可立即作為商業或交易用途貨物之儲存場所，由於貨物完稅價值已在貨物進儲倉庫時決定，因此可比其他類型保稅倉庫節省貨物清關程序，多被希望以每月向海關申報方式之製造商、進口人、經銷商或貨品儲存公司所使用，因為此些廠商接到買主之訂單訊息時，必須以最快之速度將貨物運到買主手中。此類型保稅倉庫的行政管理需求標準與C型保稅倉庫相同，但由於貨物完稅價值決定於該貨物進儲倉庫時，故額外之報關資訊，例如貨物項目、種類、價格、數量等，必須在貨物進儲D型保稅倉庫時，立即清楚地紀

錄。原則上，D型保稅倉庫可設立在全國各地。由於D型保稅倉庫之貨物完稅價值決定於該貨物進儲倉庫時，因此該進儲貨物無法再做進一步有附加價值之加工程序。

5.5.1.4 E型保稅倉庫

E型保稅倉庫亦為私人擁有之倉庫，一般作為倉庫經營者儲存負責保管之貨物所用，E型保稅倉庫最大的特色在於這型倉庫無須坐落在固定地點，倉庫經營者基本上可以自由地在荷蘭境內運送搬遷貨物，而無須海關文件。與D型保稅倉庫一樣，此類型保稅倉庫基本上作為商業或交易用途貨物之儲存場所，多被希望以每月向海關申報方式之製造商、進口人、經銷商或貨品儲存公司所使用，因為該廠商在荷蘭境內將不只一個保稅倉庫，擁有此種執照者無需為所有控管之保稅倉庫申請個別之執照。

只有能夠維持高標準庫存紀錄與管理系統的公司才能夠取得E型保稅倉庫執照。首先，所有關於貨物進出的紀錄必須非常完整、正確，並能及時更新資料檔案，再者，有關貨物儲存與運送等相關資訊，必須讓海關人員很容易比對與稽核，而且相關紀錄必須包括所有財務成本負擔，以及各種資料以符合非財務性條件，最後，相關紀錄必須能夠隨時確實顯示貨物之倉儲狀況與地點。貨物儲存在E型保稅倉庫幾乎全部係由倉儲業者之作業系統與紀錄來監管，不過海關仍有權利決定作實體盤點。

茲彙總表列以上四種保稅倉庫之特點如下：

保稅倉庫類型	B 型	C 型	D 型	E 型
倉庫所有權	公共所有	私人擁有	私人擁有	私人擁有
主要使用者	專門處理貨物裝卸的物流廠商	承攬業者	一般製造商、進口人、經銷商或倉儲公司	較大規模之製造商、進口人、經銷商或倉儲公司
主要使用目的	國際運輸需暫時儲存貨物	負責儲存保管自有或其他貨主之貨物	負責儲存保管自有或其他貨主之貨物	負責儲存保管自有或其他貨主之貨物
海關控管程度	最高：貨物進出與儲存時執行實體盤查	中等	低	低
完稅價值決定點	貨物運出倉庫時	貨物運出倉庫時	貨物進儲倉庫時	貨物運出倉庫時
可否進行有附加價值之加工程序	可	可	否	可
一般設立地點	海關辦公室附近	全國各地	全國各地	全國各地
倉庫坐落地點是否固定	是	是	是	無固定地點
是否須申請使用執照	無需	是，包括 C-bac, C-sum 與 C-spec 三種執照。	是	是
是否適用月結申報制度	不適用	只有 C-bac 適用	適用	適用

5.5.2. 其他簡易保稅倉儲形式

免保稅執照倉庫 (Free Warehouse)

免保稅執照倉庫係由海關當局同意做封條的倉儲處所，此類的倉庫主要提供給不準備申請保稅執照的廠商，儲存貨物之用。

暫時儲存場所 (Temporary Storage Facilities)

暫時儲存場所主要提供給承攬業者或運輸公司作為短期儲存貨物之用，貨物在暫時儲存場所必須確保其保存狀態不會被改變，而其最高儲存期間，如果貨物以海運方式為45天，如果貨物以其他運輸方式則為20天。所有貨物進儲與運出暫時儲存場所，均需要海關人員在場監督。

荷蘭之保稅行政為提供各國廠商廣泛之機會選擇，以避免不必要的關稅與進口營業稅支付。因此除了提供各式各樣之保稅倉庫外，其他特殊條款如：各項保稅區加工免稅條款、暫時核准以及海關移轉程序等，減輕廠商經營之稅負。

5.5.3 貨物之保稅加工：加工處理免稅條款

5.5.3.1 歐盟區內加工處理免稅條款 (Inward Processing Relief “IPR”)

在歐盟共同關稅系統下，一般而言，貨物進口至歐盟地區然後再出口，並無法申請退回已繳納之關稅，因而執行所謂內部加工處理免稅條款“IPR”，IPR允許貨物進口到歐盟地區並執行加工處理，相關之關稅可申請遞延繳納 (suspension) 或退回 (drawback)。其主要之條件係要求該項貨物必須在加工處理完成後，全數運出歐盟地區，為享受IPR所提供之稅務優惠，廠商必須向海關當局申請核准執照。

此項優惠條款對於自歐盟地區以外進口原物料的公司有相當大之

好處，如果製成品運銷至歐盟地區之外，進口原物料應繳納之關稅與營業稅將被解除而無需任何之支付。荷蘭海關當局對於核發IPR執照上非常配合廠商，因為IPR執照可以刺激國家經濟加工產業之發展，而且IPR執照可和保稅倉庫執照相互搭配，使得廠商可以自由儲存與加工貨物，而無海關人員過度之介入干預。

在公元2001年7月1日起，申請IPR執照有重要的改變與進展，海關當局將視特殊經濟情況是否符合才核發IPR執照，而且IPR執照可以回溯取得，例如：在公元2001年7月1日之後，尚未取得IPR執照之廠商，業已進口原物料到歐盟地區，若事後才申請取得IPR執照，可追溯一年內已繳納之關稅申請退回。而且取得執照之廠商必須採用先進先出之存貨管理計價系統(FIFO System)，才能申請適用退稅程序。在公元2001年6月30日之前，加工處理完成後之貨物，再自歐盟地區出口達到一定比率之廠商，才能符合IPR執照核發條件，但在公元2001年7月1日之後，只要該廠商有意願將加工後之產品自歐盟地區出口，就足以符合IPR執照核發條件。基本上，海關當局收到申請文件，必須在30日內核發IPR執照。

5.5.3.2 歐盟區外加工處理免稅條款（Outward Processing Relief “OPR”）

歐盟區外加工處理係指原在歐盟區內自由流通之貨物，出口至非歐盟地區進行加工或修復等，然後再重新進口回歐盟地區。OPR允許源自歐盟地區之原物料出口到非歐盟地區執行加工處理成為製成品，當該製成品再進口回到歐盟地區時，應繳納之關稅可部分或全數減免。此項優惠條款對於自歐盟地區內出口原物料到區外加工製造的公司有相當大之好處。

為計算OPR之免稅金額，首先假設決定重新進口回到歐盟地區的加工貨物價值為 (EUR10,000)，此項價值和相同產品進口適用之關稅稅率(5%)相乘得出應付關稅金額EUR500(=EUR10,000×5%)；然後再決定出口原物料之價值(EUR4,000)，此項價值和相同產品進口適用之關稅稅率(2%)相乘得出相對關稅金額EUR80(=EUR4,000×2%)；最後應支付關稅淨額為EUR420(=EUR500－EUR80)；重新進口回到歐盟地區貨物應付關稅金額，減除出口貨物相對關稅金額。

自公元2001年7月1日起，與IPR執照相同，OPR執照可以回溯取得，尚未取得OPR執照之廠商，業已出口原物料到非歐盟地區加工並將製成品進口回歐盟，若事後才申請取得OPR執照，可追溯一年內已繳納之部分關稅申請退回。而且取得執照之廠商同樣必須採用先進先出之存貨管理計價系統 (FIFO System)，才能申請適用退稅程序。海關當局收到申請文件，必須在30日內核發OPR執照。

在公元2001年7月1日起之新制下，OPR免稅金額計算方式亦可以另一方式計算，只要決定貨物加工處理成本（即可視為製成品在進口時價值減去原物料出口價值：EUR10,000－EUR4,000＝EUR 6,000），此項成本和相同產品進口適用之關稅稅率(5%)相乘，即可得出應付關稅金額EUR300(=EUR 6,000×5%)。此項計算方式在範例之下，比原先之計算方式節省EUR120 (=EUR420－EUR300)。廠商可在每次報關時，選擇最有利之計算方式繳納關稅，基本上，貨物在進口稅率高於出口適用稅率者，採用新計算方式較為有利。

5.5.3.3海關控管之加工處理 (Processing Under Customs Control)

在保稅倉庫中，簡單的貼標籤與重新裝箱等活動可以被允許執行，而其他允許之加工活動有特殊之規定。基本上，這些被允許對貨

物之處理對貨物完稅價值沒有影響。至於對保稅貨物更進一步的加工處理，只有在取得海關特別核准的執照後才能執行。

在海關控管之下，貨物可在正式通關進入歐盟地區之前加工處理，亦即貨物以保稅之狀態加工，此項規定允許非屬於歐盟之貨物，可以在歐盟地區執行加工處理，甚至改變貨物之原形與性質，而無需繳納關稅。此些被加工過之產品或製成品，可透過正式通關程序進入歐盟自由流通交易，海關控管之加工處理適用條件，必須明瞭與小心遵循，在公元2001年6月30日以前，海關控管之加工處理暫時免徵關稅之條件，只准許特定之產品與加工程序才能適用。但自公元2001年7月1日起，海關控管之加工處理暫時免稅之條件，原則上可適用於所有產品與任何層次之加工處理。在此新制度下，亦可加工處理原料，然後進口半成品，該半成品通關進口至歐盟地區後，可自由流通並再度加工製造成為製成品，因此在新制度下，可加工產品與加工處理變得相當有彈性。

然而海關當局在核發海關控管之加工處理暫時免稅之執照，必須考慮是否符合特定之經濟情況，因此海關當局會查核該項加工程序是否對於歐盟地區經濟活動之維持與創造有正面之貢獻，且不會對其他經濟活動造成負面影響。同樣地，海關控管之加工處理暫時免稅執照可以回溯取得，尚未取得該項執照之廠商，業已對貨物執行加工處理，若事後才申請取得該執照，可追溯申請退回一年內已繳納之關稅。而且取得執照之廠商同樣必須採用先進先出之存貨管理計價系統（FIFO System），才能申請適用暫時免稅程序。海關當局收到申請文件，必須在30日內核發執照。

5.5.4 貨物保稅運輸：保稅貨物運輸文件

由於歐盟 15 個國家簽訂共同關稅區協定，為達到貨物在歐盟地區自由流通，建立真正單一市場之目的，除了貨物經過荷蘭海關進入歐盟地區時，各種關務與關稅壁壘必須降低外，歐盟跨區之貨物運輸制度亦非常重要。因此當貨物自非歐盟國家進入荷蘭時，有兩種選擇：一為在荷蘭處理完清關申報繳納稅負之程序後，進入歐盟地區，而完全不再受到任何海關之控制；或者遵循保稅貨物運輸系統之規定，具備運輸文件（T Document）在歐盟境內自由運送貨物，直到貨物送到買主之國家時，在當地國處理清關申報繳納稅負之程序。

例如貨物運抵荷蘭鹿特丹港，並以T Document作保稅運輸，該貨物進口人無需在貨物通關時執行完整的清關程序，只需提交一式三份的T Document給港務海關稽核：第一份由申報人留存；第二份將送到荷蘭歐盟中央運輸局（其他歐盟國家均有此單位）作檔案控制；第三份必須跟隨運輸之貨物，隨時供作檢查。該項貨物若最後運抵法國，並在當地做清關申報繳納稅負之程序，必須提交第三份文件給法國海關，而法國海關會將該份文件轉回荷蘭歐盟中央運輸局和第一份文件作稽核比對。若第三份文件在一定時間內，未回到荷蘭歐盟中央運輸局，則荷蘭海關有權力向進口人要求作清關申報繳納稅負之程序。若該貨物經過荷蘭其他機場或港口運出歐盟地區，則第三份文件由位於機場或港口的海關所蒐集，並轉回荷蘭歐盟中央運輸局，確認貨物再度運出荷蘭後，進口人相關清關與應完納稅捐之義務即被沖銷而無需再負擔。

貨物在歐盟地區流通，分為兩種不同型態：「區外貨物運輸程序」以及「區內貨物運輸程序」，在以下分別介紹此二種程序與其抵押保證金提撥方式。

5.5.4.1 區外貨物運輸程序 (External Community Transit Procedure)

基本上區外貨物運輸程序適用在運送非歐盟地區貨物，使用此項程序時，在歐盟各國之間運送非歐盟地區貨物而持有特定的海關文件“T1”者，可暫時免繳納關稅與進口營業稅等稅負，直到該貨物到達目的地。

5.5.4.2 區內貨物運輸程序 (Internal Community Transit Procedure)

區內貨物運輸程序適用在運送歐盟地區貨物，從歐盟某一國家運送歐盟地區貨物到歐盟另一國家時，必須持有特定的海關文件“T2”，才能讓貨物維持保稅狀態。

5.5.4.3 抵押保證金 (Security Deposit)

廠商唯有提交特定之抵押保證金給主管機關，才能取得暫時免繳納關稅與進口營業稅等稅負之執照，並自由運送貨物。抵押保證金應提撥多少係基於參考金額 (Reference Amount)，參考金額為貨物通關申報者應付稅負總額：關稅、進口營業稅、貨物稅與反傾銷稅總合，基本上抵押保證金應為100%之參考金額，在符合某些標準下，抵押保證金可降至50%或30%之參考金額，在某些特殊狀況下甚至可以免提撥任何抵押保證金，這些抵押保證金降低之標準，通常依據申報者一定期間之表現、運送貨物是否依法持有T Document、貨物運輸系統之管理控制品質以及與運輸業者長期合約之內容等來判斷。

5.5.5 簡化型關稅程序

荷蘭海關當局非常願意接受廠商使用簡化型關稅程序，例如授權

收貨人 (Authorized Consignee)，授權託運人 (Authorized Consignor)。

授權收貨人係指一家公司所收到的貨物可維持在保稅狀況下，而無需持有T Document，並交付給目的地之海關當局，貨物運送者可要求授權收貨人提供運送證明文件，而在授權收貨人的執照上會註明，何種貨物以及何種運輸方式不包括在簡化程序中。擁有執照的授權收貨人對於貨物在當地的清關程序，可以每月一次辦理進口申報的追溯方式進行，而且此項執照通常和C型或E型保稅倉庫，或當地進口清關程序相結合使用。

擁有執照的授權託運人有權力發出海關T Document以運送貨物，而不受海關人員之干涉，為了向海關取得此項執照，申請人的行政系統必須相當完備，能夠直接將T Document上所記載之貨物資料與顯示在商業發票、送貨單等上的貨物資訊相連結，而且申請人必須持續地處理貨物的交付與運送，同授權收貨人，在授權託運人的執照上會註明，何種貨物以及何種運輸方式不包括在簡化程序中，實務上，此項執照通常和C型或E型保稅倉庫，或當地出口清關程序相結合使用。

其他簡化型關稅程序尚包括：一、貨物以火車、飛機或船舶運輸，貨櫃貼以「海關封條」以維持保稅狀態，貨物運送在此狀態下無須報備運輸之路徑；二、「當地進口清關程序」(Local clearance procedure for import) 允許執照持有人以每批進口貨物即刻申報方式進行，申報文件上必須包含所有可以辨認貨物之資訊，而且通關的日期必須清楚標示，因為通關日就代表收貨日，申請人之系統如能提供海關當局足夠的資訊以行政方式控管，特別是以追溯方式查核者，才能取得此項執照；三、「當地進口清關程序」(Local clearance procedure for import) 允許執照持有人可將貨物置放在出口人的倉庫處所，或其他經海關指定或核准的地點，此項程序可讓出口人自由地處理貨物的流動，申請人必須每月實際處理至少十件出口交易，其系統必須能提供海關當局

足夠的資訊以追查貨物的流向，以及辨認貨物所需要的資訊，才能取得此項執照。

5.5.6 暫時進口條例（Temporary Import Provision）與 ATA Carnet

暫時進口條例允許貨物進口到歐盟地區，暫時無須支付關稅與營業稅，然而該項以暫時進口程序之免稅貨物，只能停留在歐盟地區一定之期限，若貨物超過該期限仍未運出歐盟地區，則必須補繳相關之關稅與貨物稅，暫時進口條例可應用在一些特殊之商品上，例如交通運輸工具、貨櫃、貨板、專業設備以及供作貿易展示會上所展示之商品。

ATA Carnet 係國際性之統一海關文件，准許特定貨物適用暫時進口條例，在遵循一系列關稅法令下，持有該文件之廠商可將下列特許之貨物自由進口、出口以及運輸在特定國家與區域，免被課徵關稅，最高期限為一年：

- 作為貿易商展所使用之展示品；
- 為獲取客戶之目的所提供的樣品；
- 使用在替顧客維修與服務工作上之專業材料；
- 專業設備與器材，例如商業使用之攝影與製片材料或樂器。

ATA Carnet 此一文件就好像是“貨物的護照”，可有以下之好處：

- 在適用暫時進口條例的國家，可減免應支付的關稅與營業稅，以及免予繳付保證金或其他形式之保證給海關，因為 ATA Carnet 本身就好像一種保證文件，若貨物未在期限內再出口者，關稅與各項稅負就必須支付。
- ATA Carnet 係為單一文件，可使用在承認 ATA Carnet 的國家，而

無需重新申請。

- 基本上 ATA Carnet 有效期限為一年，持有該文件者可在期限內無限次的使用。

ATA Carnet 為全世界六十幾個國家海關所承認，包括所有歐盟國家、美國、日本等。

申請 ATA Carnet 有兩種成本，第一為支付給相關核發機構的處理費；第二為暫時繳付給相關核發機構的現金押金或銀行保證，通常為貨物價值的 30% 到 50%，此些保證金在未違反規定下，均可全數退還。

基本上，除了會消耗或腐敗的貨物，均可申請 ATA Carnet，而適用暫時進口免稅條件的貨物，必須從進口國家辦理再出口程序，例如從荷蘭 ATA Carnet 進口之免稅貨物，可以運送到德國、法國等國家，但該項貨物必須回到荷蘭辦理再出口程序，荷蘭海關在有效期限過後查核出未有再出口之報備資料，則會向文件持有人核課各項稅負，亦即不退還部分保證金之方式，作為稅負的抵繳。

5.6 荷蘭保稅制度之特點彙總

- 由於荷蘭大多數之保稅倉庫皆以嚴密之行政機制控管，實體檢查程度因此大幅降低。
- 進口申報與繳納關稅及營業稅，以每月一次方式申報，申報期限為次月的第一週，物流業者可自由地將貨物包裝與運送，而不被海關所干預，因此物流中心可全年全天候營運。
- 通關之程序雖然有極大彈性，但荷蘭政府針對物流中心業者之行政控管卻非常嚴格，許多細節皆須加以登記，例如：貨品價值、稅則號碼、重量及來源。進口報關可以藉由電子傳輸方式或磁帶

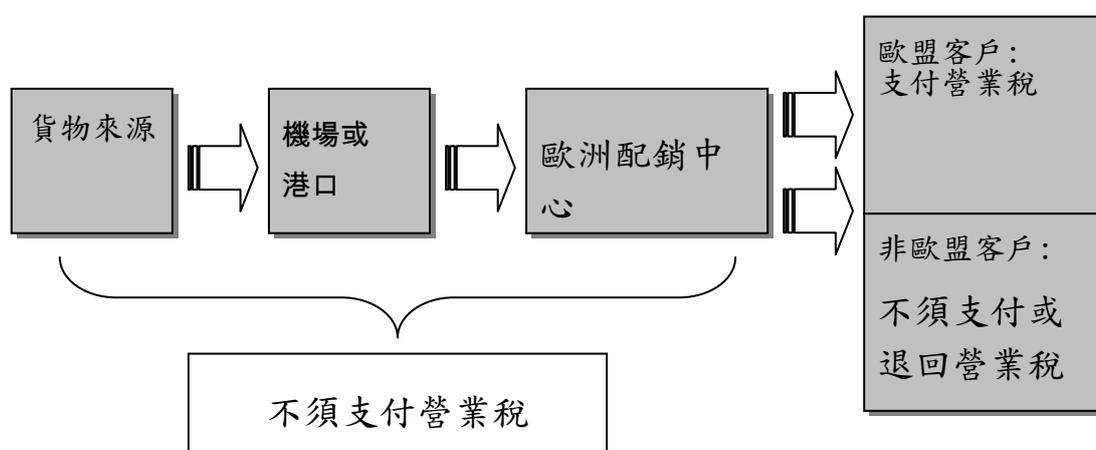
執行，且上述通關方法得使海關進行更詳細之實體檢查。而上述之實體檢查包含小規模隨機抽查或針對物流業者每三年一次之大規模檢查。

- 外國公司亦可申請成為保稅倉庫業者，但實務上許多公司仍將此等業務外包予物流業者。
 - 加工層次方面，保稅倉庫內可作一般簡易加工，簡易加工包含簡單包裝、裝配及組裝。若保稅倉庫同時具有歐盟區內加工處理免稅之執照或海關監管加工之執照，則該保稅倉庫得進行更深層之加工活動，例如：軟硬體裝配及特殊加工處理等。若欲取得該等執照，仍需符合相關之法令規定，而且申請人之系統必須符合海關嚴格之要求。
 - 保稅倉庫之優點：
 - 1.無時限之儲存期間；
 - 2.儲存於保稅倉庫之貨品於進口時尚無須課徵關稅及營業稅；
 - 3.貨物於實際進口時才需支付關稅（如貨物之買主確定）；
 - 4.貨物運送到之非歐盟國家，則仍可處於保稅狀態（無重複關稅問題）；
 - 5.避免積壓現金流量之優點（原本應付關稅之利息節省）；
 - 6.較少之海關干涉與介入；
 - 7.於保稅倉庫中可進行其他具附加價值之作業，如組裝及裝配等。
- 5.7 貨物透過保稅倉庫運送與申報繳納稅務之流程，請詳「附錄二」。

5.8 進口營業稅之遞延繳納

除了關稅，進口營業稅在貨物實際進口到歐盟地區時就應支付，除非該項貨物儲存在保稅倉庫或其他關稅條款規定之地點。由於貨物若實際清關繳納關稅時，進口營業稅亦同時必須支付，而荷蘭與其他歐盟國家所不同之地方，係執行一種特殊條款，可以讓進口貨物之營業稅遞延繳納。在荷蘭營業稅法第23條規定，廠商可以申請取得遞延支付進口營業稅執照，而已取得執照的廠商，進口時核課的營業稅可以遞延到營業稅申報時才支付，此項規定可以帶來重大的現金流動好處。

此項進口營業稅之遞延繳納制度，可以下列圖示說明之：



5.8.1 歐盟跨區交易 (Intra-community Transaction)

如果荷蘭企業銷售貨物給德國買主，原則上德國買主必須支付當地之營業稅給德國稅捐稽徵單位，而荷蘭企業此種供給貨物的行為，係一般所稱之歐盟跨區交易，在此種交易型態下，荷蘭企業原則上可

以適用零稅率向德國買主收取貨款，然而為符合適用零稅率，下列條件均必須符合：

- 買主營業稅稅籍編號以及名稱必須詳細記載在原始發票上；
- 供應商營業稅稅籍編號以及名稱必須詳細記載在原始發票上；
- 供應商必須向稅捐稽徵單位查核確認買主營業稅稅籍編號之正確性；
- 貨物送達地點必須明確記載，亦即相關貨物必須確實離開荷蘭。

如果上述之條件有所欠缺，荷蘭企業將不被允許適用零稅率。而執行歐盟區內交易的荷蘭廠商，必須作歐洲銷售紀錄登記（European Sales Listing）報告，並且向中央統計局（Central Bureau voor Statistiek）申報歐盟跨區供貨資料，而德國企業買主亦必須向當地主管機關申報歐盟跨區貨物採購資料，以及依當地營業稅稅率申報繳納營業稅。如果買主採購之貨物係用於商業交易用途者，因採購貨物所產生之進項稅額在營業稅申報書中可作為扣抵。

5.8.2 稅務代理人制度（Fiscal Representative）

外國營利事業在荷蘭無任何營業場所或常設機構者，可以因營業稅之目的指定一位稅務代理人（Fiscal Representative），稅務代理人以該外國事業之名義申報營業稅，並負擔所有的權利與義務、支付營業稅責任以及辦理歐洲銷售紀錄登記報告。

以下兩種型態的稅務代理人可為外國營利事業選擇使用：

5.8.2.1 通用型執照之稅務代理人（Fiscal Representative with a General License）

擁有通用型執照之稅務代理人，可以代理外國營利事業處理所有貨物與勞務供給相關的荷蘭營業稅申報與繳納，以及辦理歐洲銷售紀錄登記報告，每一個外國營利事業只能使用一位通用型執照之稅務代理人，而外國營利事業若在荷蘭使用通用型執照之稅務代理人，該外國營利事業仍然必須向荷蘭稅捐稽徵單位辦理營業稅登記，取得自己的稅籍編號。通用型執照之稅務代理人，除須負責應支付的營業稅外，尚須負擔相關的利息與罰款，而荷蘭稅捐稽徵單位對營業稅的追徵期限為五年。

稅務代理人可申請營業稅遞延支付執照，以將進口時應支付的營業稅遞延至營業稅申報時才繳納，而通用型執照之稅務代理人必須為每一個委託之外國營利事業申請個別的進口營業稅遞延支付執照。

5.8.2.2 限制型執照之稅務代理人 (Fiscal Representative with a Limited License)

擁有限制型執照之稅務代理人，只能代理外國營利事業處理貨物之進口與當地供貨，每一個外國營利事業可使用不只一位限制型執照稅務代理人，而外國營利事業若在荷蘭使用限制型執照之稅務代理人，並只有進口與當地或跨區供貨活動者，無需向荷蘭稅捐稽徵單位辦理營業稅登記。限制型執照之稅務代理人不被允許代理外國營利事業將進口貨物銷售給其他歐盟國家之個人買主。

限制型執照之稅務代理人可以被指定將貨物送到特定的倉庫，而適用零稅率，另外亦可使用限制型執照之稅務代理人處理特定貨物歐盟跨區採購行為，並再銷售該項貨物。同樣地，限制型執照之稅務代理人，除須負責應支付的營業稅外，尚須負擔相關的利息與罰款。限制型執照之稅務代理人只需申請一個進口營業稅遞延支付執照，就可

以代理所有的外國營利事業。

5.8.3 使用稅務代理人優點之彙總

- 由於營業稅遞延支付，對於現金流動有正面影響，節省利息成本；
- 可使用限制型稅務代理人的營業稅稅籍編號而無需申請，節省時間與成本；
- 稅務代理人可查核買主的營業稅稅籍編號，正確記載在發票上，以確保進口營業稅或進項稅額可以退回；
- 稅務代理人負責按時申報營業稅與處理歐洲銷售紀錄登記報告，免於因漏申報或申報資料不全，而遭受稅捐機關處罰。

5.8.4 使用稅務代理人之流程，請詳「附錄三」。

5.9. 人員進出之管制

5.9.1 商務人士進入荷蘭之管制

荷蘭由於未設置有自由貿易港區，因此無商務人士之特殊落地簽證，唯歐盟各國之商業人士均可自由進出荷蘭，其他國家之商務人士若需暫時居留荷蘭，必須向當地國之荷蘭駐外領使館或辦事處申請暫時居留證(MVV)，而荷蘭與許多國家簽定互惠條款，例如美國人與日本人進入荷蘭無須MVV，可在一定之時間自由從事貿易活動。至於其他國家之人士需要短期之停留，所申請之簽證，亦相當容易，只需提出旅遊證明及機票，可在2至3日內取得；對於長期居留在荷蘭工作之外籍人士，則須經過複雜之程序，申請取得居留許可證、工作許可證、社會安全號碼以及到當地市政府辦理人口登記，才能正式在荷蘭

工作。

各國商務人士進入荷蘭之難易程度有相當大之區別，主要決定於該國政府是否與荷蘭簽定有特殊之互惠協定，以去除進入荷蘭之管制障礙。

5.10. 結論

荷蘭值得台灣發展自由貿易港區參考之重點彙總：

- 設立發展自由貿易港區專責協調機構

荷蘭發展國際自由貿易成功最重要的因素為政府設立專責機構，例如荷蘭國際配銷委員會，該機構並與其他政府部門相互合作，提供國外業主全方位的服務，以吸引更多之廠商到荷蘭成立國際配銷中心。發展自由貿易區，並非在於相關法令通過立法程序就得以完成，而是一項必須永續發展之國家政策，因此若缺乏一個協調單位，將無法建構完善的制度。此協調單位不僅必須擁有協調政府各部門之能力，甚至必須有專人對於國內自由港之特性與功能十分瞭解，能夠以英文向國外廠商簡報機場或港口之使用設施及關務行政之基本申報程序等，該協調單位無需具備解決所有問題之能力，但必須能夠知道如何尋得解決問題之途徑。而且自由貿易區之制度必須持續改善，因此該協調單位應有專人，隨時注意其他國家自由港區發展之動向，並定期檢討我國制度之缺點與提出改進之措施。在各國爭相建設自由港區之際，唯有一個專業而有效率的協調機構，才能維持我國自由貿易港區之國際競爭能力。

- 訓練物流與國際貿易專業人才

國外廠商在選擇區域性配銷中心時，對於該國所能提供之人力資源相當重視，除物流廠商應自行訓練專業人員外，政府部門亦應有計畫培養物流與國際貿易專業人才，此些人才之培養可包括之專業領域有物流模式之設計、機場港口管理制度設計與土地之開發、電子申報資訊系統設計及關務行政管理等。此項物流與國際貿易專業人才之養成，亦可透過大專院校，設立專門科系，聘請專門師資來訓練。唯有足夠之專業人才，我國才能夠具有執行自由港區制度之原動力。

- 授權地方政府管理與開發自由港區

荷蘭政府業已將機場與港口全部民營化，自行規劃與開發周邊土地作為倉儲、辦公與加工之場所，在追求收入與利潤極大化之目標下，機場與港務管理團隊必須積極開發自由港區之服務功能，以增加營運收入，利用營運所得再投入更多之建設，以維持基礎建設之發展。我國之機場與港口分屬中央與地方政府管轄，全部民營化在短期內尚難以達成，但中央與地方政府若能授權管理機場與港務機關，開發土地供辦公與貨物倉儲地點，並改善硬體設備，例如建立中央電腦網路與航空公司與船運公司、物流業者之電腦連線，以提供貨主追蹤控管貨物流動之機制，將可大幅提升自由港區之使用效率，並增進中央與地方政府財源。

- 建立貨物進出口申報系統

貨物進入自由港區，基本上雖然無關稅或營業稅等問題，但海關人員仍應要求進出口貨物轉運廠商申報貨物之資訊與轉運配銷情形，而負責控管自由貿易港區之海關單位應以提供服務為工作目標，主動為廠商解決進出口申報問題，而非自視為一個監控管理單位，處處刁難申請廠商，阻礙國際貿易之發展。此外，申報系統之設計應能夠方

便國際廠商所使用，並有專責人員能以英文向國外廠商解說使用方法或提供使用說明書，以去除使用障礙。該海關控管之申報系統，若能與機場港口之貨物進出中央控管電腦系統連線，將可大為增加資訊交換機能，並可方便準備將部分貨物進口到國內課稅地區之廠商，迅速知道其應繳納之關稅與其他稅負，以規劃現金流量。此項系統在維持保稅貨物之儲存與運輸上，亦可達到控管之目的。

- 設計具有彈性之保稅倉儲、運輸與加工行政管理系統

新加坡與香港在發展國際自由貿易港區業已有多年之經驗，其所發展之自由港區主要功能以轉口為主，我國在發展自由貿易港區時，面對臨近國家強大的競爭壓力。而荷蘭在發展全國性自由貿易政策時，對於進入荷蘭之保稅轉口貨物並非只侷限在特定之區域內，只執行單純的轉口機能，荷蘭海關除設計具有相當彈性之保稅倉儲與運輸制度，以增加全國各地物流業者之營業活動機會，並有特殊加工免稅條款，以促進加工產業之發達，提升國家總體經濟能力。而我國與鄰近國家之相對優勢，係我國有世界知名的加工製造能力，因此所發展之自由港區，若無法與國內之加工出口區、科學工業園區等保稅工廠相互串聯，將無法發揮我國之長處，以建設有別於或甚至優於其他國家之自由港區。然而相關貨物運出自由港區將面臨保稅制度之管理，我國現行保稅倉庫與運輸系統，海關對於實體控管仍有極大之權限，未來自由港區與保稅工廠之間的貨物運輸若呈現大量之成長，海關將無足夠之人力控管，而且實體控管對於物流效率而言，亦有極大之負面影響，因此如何建立適當的行政系統來管理保稅貨物之倉儲、運輸與加工，將是我國發展國際自由貿易港區，能否發揮最大功能之關鍵所在。

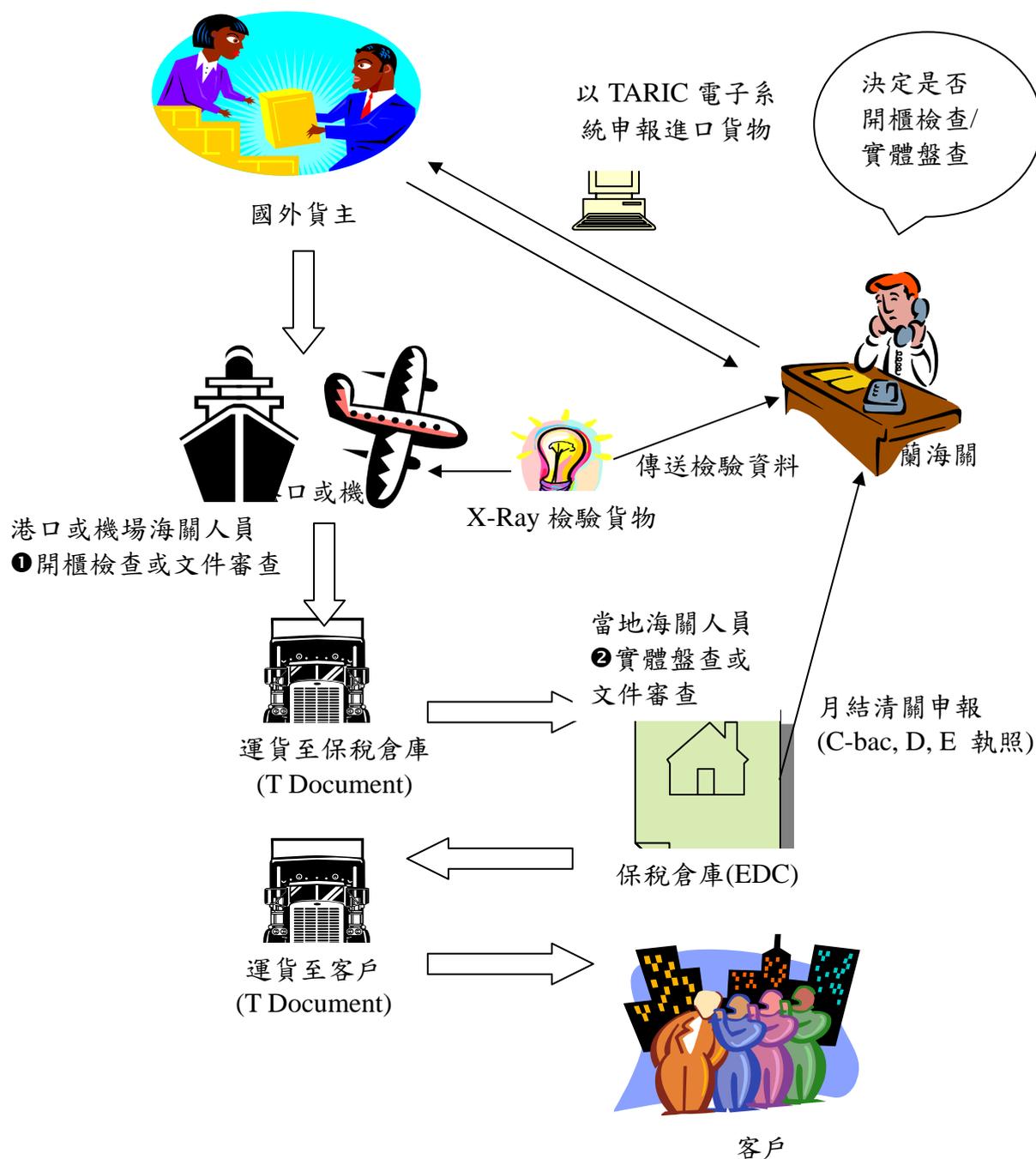
- 建立稅務代理人制度以控管國外廠商貨物進出我國之監督機制

國外廠商選擇在其他國家設立貨物配銷與轉口時，通常需要委託當地國之物流業者執行各項物流服務，但由於貨物進到自由港區，基本上只是保稅狀態，若相關之貨物進口到國內課稅區時，仍有申報繳納關稅及營業稅的問題，因此我國需要一套類似荷蘭稅務代理人之制度，以方便海關稽徵關稅與其他稅負時，有適當之負責單位可以稽核，該稅務代理人將代表國外廠商，對國內之相關稅務制度負有全部之責任與義務，至於稅務代理人如何將相關之權利義務轉回國外委託廠商來負擔，則為商業契約規範之問題，我國海關無需面對國際商業法令直接向國外廠商追討或稽核稅負。另外為控管外國廠商透過我國執行國際配銷之貿易活動，建議應核發給外國廠商個別之稅籍編號，以控管該廠商之貨物進出我國自由港區之資料，並可供作政府統計分析之用。

總之，荷蘭之所以能成為世界各國廠商所重視之自由貿易地區，並非依靠單一行政制度或立法程序，例如設立自由貿易港區法案。最主要係由國家外交與經貿單位之配合，各權責單位之人員主動向各國廠商行銷荷蘭的物流基礎建設，並相互合作替國外廠商解決各種問題，而將全國建構成為一個概念化的自由貿易區。因此我國為發展自由港區，對於自由貿易港區制度設計之好壞，以及基礎建設投資之多寡，固然是應重視的因素，而執行單位的效率與人員之素質，以及具有彈性與高效率的關務系統，才是決定發展國際自由貿易港區成功與否之關鍵。

附件一：

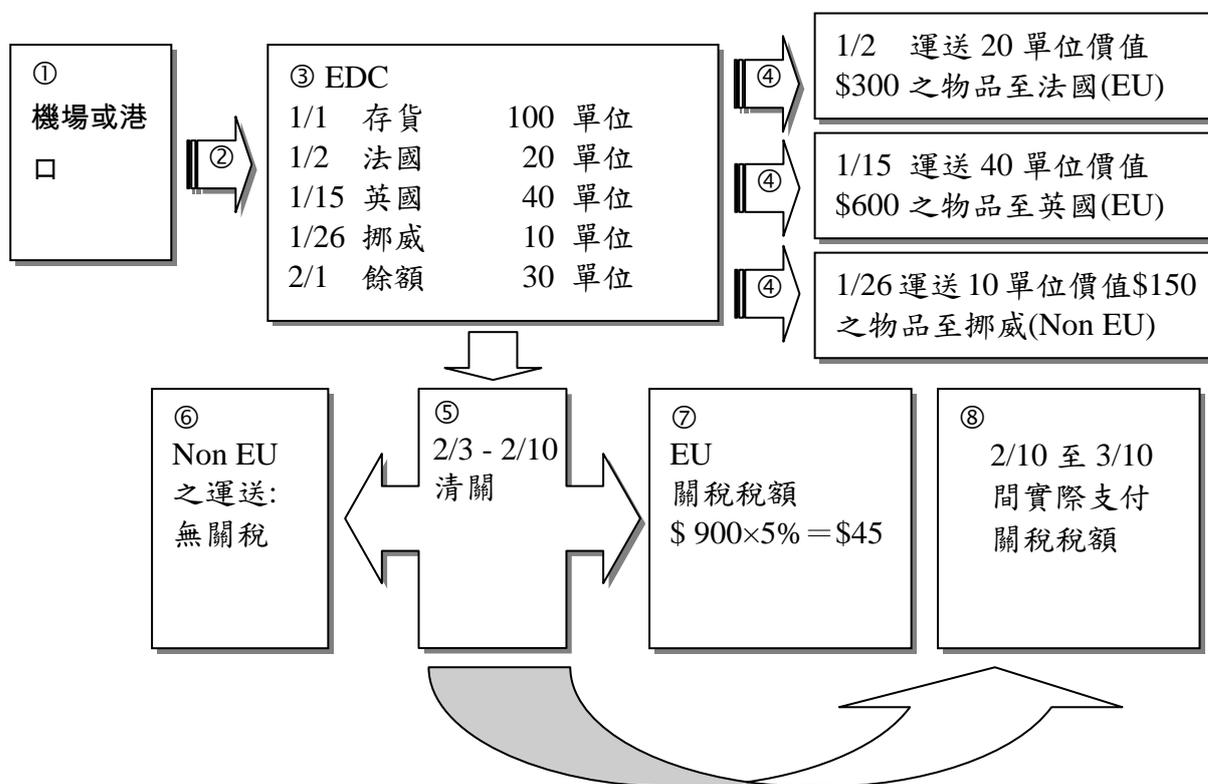
貨物進口至荷蘭配銷中心(EDC)與海關控管流程



- ① 開櫃檢查：機場與港口海關人員主要檢查違禁品
- ② 實體盤查：當地海關人員主要核對貨物是否與申報資料相符

附件二

進口貨物進入保稅倉庫之物流與清關程序流程

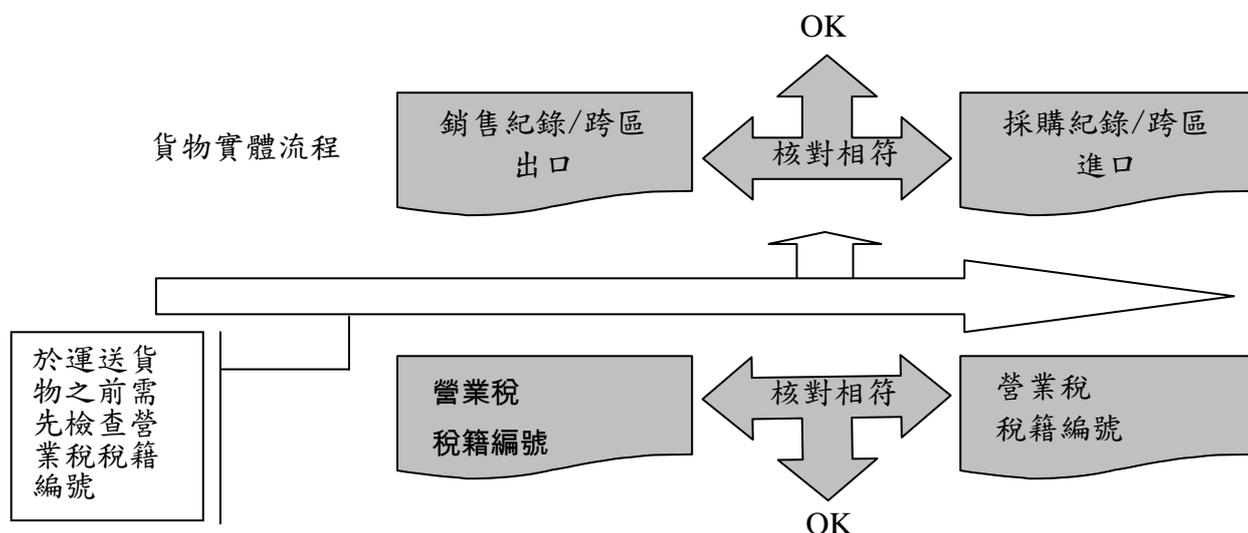


此圖示僅適用每月清關申報方式之保稅倉庫 (C-bac, D, E), 不適用每次貨物運出保稅倉庫均必須清關申報方式之保稅倉庫 (C-sum, C-spec)。

1. 貨物抵達港口或機場
2. 貨物於保稅狀態下轉運至 EDC (使用 T-1 報關單)
3. 於 EDC, 貨物處於保稅狀態下。已申請存放於保稅倉庫之貨物於進口時不需繳納關稅及營業稅。
4. 一月中分別運往歐盟國家(英國及法國)與非歐盟國家(挪威)之三艘裝船貨物得進行包裝及運送等工作, 而無需繳納關稅。
5. 於二月三日至十日, 所有一月份之運貨皆已進口。相關之進口將透過電子傳輸方式或磁帶向海關申報。關於營業稅部分, 物流業者將扮演稅務代理人, 於進口清關之時點, 物流業者將先行支付關稅及營業稅, 嗣後再向貨主或被代理人收取。
6. 運送至挪威之貨物仍於保稅狀態。
7. 關稅及營業稅於到達英國及法國等目的地辦理進口時繳納。
8. 依據與物流業者協議之付款條件, 關稅須於二月十日至三月十日之間付清。

附件三

稅務代理人之使用方式與文件核對流程



1. 準備配銷予在德國買主之貨物進儲荷蘭保稅倉庫中，或者利用 T-1 Document 做保稅運輸將貨物運交德國買主，在此二狀況下無須繳納關稅與營業稅。
2. 將送貨單/發票交付物流服務業者。
3. 送貨單/發票上需註明：產品名稱、價值、金額、送達地點、以及買主與銷售人（或限制型稅務代理人）之營業稅稅籍編號。
4. 稅務代理人應查核有效的稅籍編號。
5. 稅籍編號正確才能將貨物運出。
6. 證實貨物確實離開荷蘭。
7. 稅務代理人辦理營業稅申報（每月或每季）。
8. 在每一季結束時，稅務代理人準備歐洲銷售紀錄登記報告給當地稅捐稽徵處，若該記錄兩方均同意時，可提交該跨區報告給中央統計局。
9. 送貨者與收貨者之紀錄登記報告以及跨區報告必須經常性地相核對符合。

自由貿易港區運作實務之探討 – 以荷蘭、新加坡及香港為例
 期中報告審查意見及辦理情形

審 查 意 見	辦 理 情 形
<p>受託單位〈資誠企管顧問公司〉之期中報告內容實屬相當豐富，惟在期末報告中，應可增列或加強下列數項：</p>	
<p>一、建立一我國可行之自由貿易港區營運模型 (Business Model)，提供後續法規制訂之參考。</p>	<p>請詳第二章結論與建議 P2-10~2-17 之說明</p>
<p>二、針對三國（香港、新加坡及荷蘭）之自由貿易港區制度，舉一或二個實例補充說明不同業者所從事的不同活動（如物流業者從事儲存、組裝作業，航商從事貨櫃拆併櫃作業等）過程中，在每一環節點（checking point）政府所需求之申報文件及耗費之時間。</p>	<p>請詳第四章自由貿易港運作實務之探討—新加坡 4.5.5.3 樟宜機場物流業者進出口貨物實例說明 P4-36~4-37</p>

自由貿易港區運作實務之探討 – 以荷蘭、新加坡及香港為例
 期中報告審查意見及辦理情形

審 查 意 見	辦 理 情 形
<p>三、建立一比較表，比較其自由貿易港區之區位、數量、規模、態樣〈即功能〉、法令、主管機構 (regulator)、營運者 (operator)、稅務、關務、人員進出、資訊平台、訓練、招商、效率、費率等項。並建立一值得我國參酌之標竿 (bench-marked target)，做為我國規畫自由貿易港區之目標。</p>	<p>請詳第二章結論與建議 P2-1~2-5 之說明</p>
<p>四、香港部分，請補充述明貨物加值轉口之作業類型及程序。</p>	<p>請詳第三章自由貿易港運作實務之探討－香港 3.7 轉口貨物(一站式清關服務) P3-21~3-22 之說明</p>
<p>五、新加坡之 TradeNet system 請再詳加補充說明，俾便相關單位充分瞭解其運作成功之處。</p>	<p>請詳第四章自由貿易港運作實務之探討－新加坡 4.3 新加坡關務系統介紹 P4-6~4-9 之說明</p>

自由貿易港區運作實務之探討 – 以荷蘭、新加坡及香港為例

期中報告審查意見及辦理情形

審 查 意 見	辦 理 情 形
<p>六、關鍵名詞宜定義明確並統一。本報告涉及若干之關鍵名詞，如 Logistic Co.、消費稅、貨物稅等，或許各國之定義不同，均應於報告中明確釐清，並採國人慣用之一致說法。</p>	<p>請詳第一章前言 1.5 相關名詞定義之說明 P1-3~1-7</p>
<p>七、簡報中之流程圖及實景照片，宜放入期末報告。</p>	<p>請詳第四章自由貿易港運作實務之探討－新加坡 P4-62~4-86</p>

自由貿易港區運作實務之探討 – 以荷蘭、新加坡及香港為例
 期末報告審查意見及辦理情形

審 查 意 見	辦 理 情 形
<p>受託單位〈資誠企管顧問公司〉請在結案中增列或加強下列數項：</p>	
<p>一、若干名詞(如物流公司、消費稅、通關 v.s. 清關、彙總清關 v.s. 按月彙報等)，宜更明確定義或釐清。</p>	<p>依指示辦理，請詳 P1-3~P1-10 之說明。</p>
<p>二、若干說明（如 2.3.4.2(四)、2.3.4.3(三)等）與現制略有出入，宜參考實務運作及條例草案修正。</p>	<p>依指示辦理，請詳 P2-16~P2-18 之說明。</p>
<p>三、請更明確釐清說明新加坡自由貿易港區租稅課徵原則。</p>	<p>由於新加坡 Free Trade Zone (“FTZ”) 係一關稅領域外的地區，故貨物自境外進入 FTZ 時，無關稅繳納之問題，惟當貨物自 FTZ 進入新加坡國內之課稅區時，其關稅完稅價格之認定，悉依 Free Trade Zones Act 第 7 條規定辦理(其相關原文請詳 P4-48)，摘述如下：</p> <p>一、不改變海關稅則的加工或製造，其完稅價格係依輸入課稅區當日之價格認定</p>

自由貿易港區運作實務之探討 – 以荷蘭、新加坡及香港為例
 期末報告審查意見及辦理情形

審 查 意 見	辦 理 情 形
	二、改變海關稅則之加工或製造 1. 若原為應稅之材料，於投入加工或製造時，即依材料價值課徵關稅，經加工及製造所產生之產品，於輸入課稅區當日，認為係免稅貨品，關稅完稅價格為零。2.若原為免稅之材料，入區時，不課徵關稅，惟經加工後之成品，由海關於輸入當日核定課徵關稅之價格。
四、第二章(頁 2-1)之比較表請將台灣納入，並藉此加強 SWOT 分析表。	依指示辦理，請詳第二章結論與建議 P2-2~2-6 及 P2-11~2-12 之說明。
五、受託單位若有關於勞務租稅(包括營業稅及營所稅)課徵之資料，請提供予委託單位參考。	依指示辦理，若有關於勞務租稅(包括營業稅及營所稅)課徵之資料，請提供予委託單位參考。