

第 章 基隆港發展多國拆併裝與物流銀行願景

第一節 多國拆併裝貨櫃裝運概念

第二節 多國拆併裝做好源頭管理商機通全球

第三節 海關界定「重整及簡單加工」的定義

第四節 簡化海運轉口貨櫃（物）通關作業程序

第五節 海運轉口貨物增值服務作業規範

第六節 基隆港應提升作業效率並落實 24 小時營運才能 化解紛爭

第七節 基隆港轉口物流商機無限

第八節 海關徵收規費規則摘要

日期：2010 年 02 月 07 日

劉陽柳 編

中華貨物通關自動化協會 理事長

新齊發報關有限公司 總經理

第一節 多國拆併裝貨櫃裝運概念

一、港對港 PORT TO PORT 作業方式

早期的海運貨物裝運只有散裝，作業方式港對港(PORT TO PORT)，到海運貨櫃裝運出現初期作業方式港對港(PORT TO PORT)，貨櫃裝運條件：

(一)CY 與 CFS：

1.CY (Container) 又叫 FCL (Full Container Load)，是整櫃（整個貨櫃）的意思。

2.CFS (Container Freight Station) 則是散櫃或併櫃（不滿一個貨櫃，須與他人之貨物合併於一櫃）之意。

(二)貨櫃的承載體積與重量：

1. 20 呎櫃：最大體積容量 1,172 材 (Cubic Feet)，或 33.20 立方米 (CBM)。最大裝載重量 21,850 公斤

第 章 基隆港發展多國拆併裝與物流銀行願景

中華貨物通關自動化協會 理事長 劉陽柳 編

2.40 呎櫃：最大體積容量 2,389 材 (Cubic Feet)，或 67.60 立方米 (CBM)。

最大裝載重量 26,760 公斤

3.40 呎以上高櫃(超重櫃)可裝 2,700 ~ 3,000 材，重量可載 26,760 ~ 28,480 公斤，

(三)詳情可洽船務代理公司。請注意以上容量或重量均為最大值，實際可裝之數值會因貨物之包裝方式而有或大或小的誤差，例如有的 20 呎櫃可能只裝到 960 材，貨就塞不進去了。所以初次出貨時，要採取保守一點的算法。

二、國際貨運代理業 (International Freight Forwarder)

由於全球貿易快速發展，港對港 PORT TO PORT 作業不能滿足第一方物流(送方)及第二方物流(收方)需求，報關行轉型為國際貨運代理業 (International Freight Forwarder)提供多元客製化服務，由港對港 PORT TO PORT 作業演變 point to point 點對點服務，進而 HOSE TO HOSE 門對門服務，更進一步做到 DOOR TO DOOR 戶對戶一條龍單一窗口服務。

三、多國拆併裝 (MCC：Multiple Country Consolidation) 營運平台

船公司及所投資的承攬業者在高雄港租用碼頭，設置集散站都設有 CY 貨櫃轉口區、進出口區、進口倉、出口倉、轉口倉，經營多國拆併裝業務非常多，其他海運承攬業者承攬業者與船公司所投資的承攬業者有同業競之利害關係很難插足。基隆港務局西岸貨櫃集散站、聯興東岸港口貨櫃站、台基國際物流西岸貨櫃集散站、西岸陽明貨櫃基隆碼頭集散站都設有 CY 貨櫃轉口區、進出口區、進口倉、出口倉、轉口倉、中國貨櫃基隆碼頭集散站只設有 CY 貨櫃轉口區、進出口區沒有進口倉、出口倉、轉口倉。本會一直在推動國內外國際貨運代理業 (International Freight Forwarder) 基隆港上述這些通棧業者，在管制區內貨櫃集散站從事貨櫃裝運多國拆併裝 (MCC：Multiple Country Consolidation) 業務。

四、不合時宜轉口貨物作業應鬆綁

承攬業者反應的問題：一、承攬業者與船公司所投資的承攬業者有同業競之利害關係，現在海關正在研議承攬業者將納入運輸工具管理辦法，賦予承攬業法定傳輸地位，因此「關港貿單一窗口」後續的推動仍需海運承攬業者配合，包括：海運艙單採二段式傳輸、取消船隻掛號及艙號、轉口艙單翔實申報貨名—根據提單申報等。海運攬業者可依公司 IT 能力自行傳輸，不需再經由船公司，只要能逕傳至「關港貿單一窗口」即可。同業競之利害關係會降低與多國拆併裝控制權將由海攬業者處理。二、海運轉口貨(櫃)物經由海運轉運出口者，不得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站、貨棧或其他港口辦理轉運出口。是轉口貨物通關及管理作業要點第九點所規定。建議改為基隆港的 MCC 海運轉口貨(櫃)物，得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站併櫃轉出口或到台北港併櫃及整櫃轉出口。三、轉桃園機場空運用 T6 海空聯運申請得以內陸運輸方式運送至轉桃園機場轉出口。不利於推動三港合一創造商機，即桃園中正機場 (空港)、台北港 (洲際線)、基

隆港（近洋線）三港合一既合作又競爭。1.桃園中正機場(空港)要發展成爲空運中心，與基隆港有海轉空、空轉海聯運強化互補服務機制。2.台北港雖目前定位爲基隆港輔助港、但開港招商後，很多擁有全球船隊大型船公司均以 BOT 方式投資，預定在 2011 年後逐漸會成爲洲際線基地，將會影響高雄港、台中港及基隆港貨櫃量。3.基隆港地處亞洲中心點，爲防止 2010 年後貨櫃量隨著船公司全面移轉到台北港，基隆港務局應好好規劃貨櫃裝運多國拆併裝（MCC：Multiple Country Consolidation）業務營運環境。爭取承攬業者來，基隆港從事貨櫃裝運多國拆併裝業務共創新商機。4.所謂既合作又競爭是指服務好的拿出來做比較競爭，不做惡性競爭收費要合理。

最重要的是修改海運轉口貨(櫃)物經由海運轉運出口者，不得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站、貨棧或其他港口辦理轉運出口。是轉口貨物通關及管理作業要點第九點所規定。鬆綁爲基隆港的 MCC 海運轉口貨(櫃)物，得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站併櫃轉出口或到台北港併櫃及整櫃轉出口。可用海運運輸業經海關核准以電子資料傳輸方式辦理貨櫃控管，並依海關規定領用封條自行加封者，不論其使用封條數量，按前述每一徵收單位徵收加封費新臺幣徵收是海關徵收規費規則第五條：二有明文規定。

還有運輸工具進出口通關管理辦法第三十二條第 3 項海運轉口貨櫃（物）經由海運轉運出口者，不得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站、貨棧或其他港口辦理轉運出口。及海關管理貨櫃集散站辦法第九條第二項海運轉口貨櫃（物），經由海運轉運出口者，不得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站或其他港口辦理出口。也要修改。

第二節 多國拆併裝做好源頭管理商機通全球

一、攬貨與進口倉單申報規定

海運承攬業者對客戶來說不論是出貨人或收貨人委託是國際貨運代理業身分，向船公司或航空公司定艙位裝運其身分是託運人。船隻到台灣時進口倉單必須報明轉口貨物，申報轉口貨物名稱時，除下列各款貨物仍應據實詳細申報貨物名稱或稅則號別前六碼外，其他貨物得以一般貨物(GENERAL CARGO)統稱申報以利快速辦理轉口作業：

- (一) 菸、酒。
- (二) 武器。
- (三) 彈藥。
- (四) 毒品。
- (五) 危險品。
- (六) 中國大陸出產之農漁畜產品、食品。
- (七) 存放於管制區外之轉口貨物。
- (八) 船用品。

- (九) 海空聯運貨物。
- (十) 空海聯運貨物。
- (十一) 空運以內陸運輸方式轉運出口貨物。
- (十二) 有害廢棄物。
- (十三) 輸往北韓、伊朗之特定戰略性高科技貨品。
- (十四) 放射性物質、放射性物料。

二、掌握船期快拆併裝或辦理重整創造附加價值轉口物流商機

- (一) 攬貨以開櫃為主進行同業併中併，併的越多筆錢賺的越多，不分近洋線或洲際線，更不能分進口貨、海轉海貨、海轉空貨、空轉海貨、出口貨，只要有錢賺一定要做好差異化經營客製化服務。
- (二) 國外出口與抵達基隆港作業流程
 - 1. 攬貨受理訂艙→向船公司訂艙 →指定收貨地收貨→報關→放行→裝櫃→裝船出口。
 - 2. 船隻抵達基隆港前一定要向台灣船公司核對那些貨是進口貨拆櫃進入進口倉，那些貨是海轉海貨拆櫃進入轉口倉，那些貨是海轉空貨依最有利方式決定拆櫃進入轉口倉或是原櫃卸好進口貨及海轉海貨，原櫃存入轉口申報 T6 海空聯運轉口貨物放行後，原櫃運到桃園機場裝飛機出口。更要與基隆港管制區內貨櫃集散站業者合作才有效率。
- (三) 進口貨物全島配送：海運承攬業者與基隆報關業者合作進口貨物報關，交易條件改變 DDU 條件報關貨物放行後送到“保稅工廠、加工出口區區內事業、農業科技園區及科學工業園區園區事業。DDP 條件報關貨物完稅放行後，依指定時間送到指定地點交給指定的人簽收。
- (四) 在基隆港管制區內貨櫃集散站開櫃，辦理轉口貨物出口、出口貨物攬貨訂艙，除自己貨源外應服務同行，集中出口貨物量與船公司以量制價爭取好價格同行及客戶分享。

三、不合時宜法規儘速鬆綁

- (一) 修改海運轉口貨(櫃)物經由海運轉運出口者，不得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站、貨棧或其他港口辦理轉運出口。是轉口貨物通關及管理作業要點第九點所規定。
- (二) 運輸工具進出口通關管理辦法第三十二條第 3 項海運轉口貨櫃(物)經由海運轉運出口者，不得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站、貨棧或其他港口辦理轉運出口。
- (三) 海關管理貨櫃集散站辦法第九條第二項海運轉口貨櫃(物)，經由海運轉運出口者，不得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站或其他港口辦理出口。也要修改。
- (四) 鬆綁為基隆港的 MCC 海運轉口貨(櫃)物，得以內陸運輸方式運送至內陸貨櫃集散站併櫃轉出口或到台北港併櫃及整櫃轉出口。

四、轉運出口期限六十日得向海關申請延長三十日

- (一) 運輸工具載運轉口貨櫃(物)，應於進儲貨櫃集散站(或碼頭專區)或貨

第 章 基隆港發展多國拆併裝與物流銀行願景

中華貨物通關自動化協會 理事長 劉陽柳 編

棧之翌日起六十日內轉運出口。如無船期、班機或有其他原因者，得向海關申請延長三十日。是運輸工具進出口通關管理辦法第三十二條明文規定。

- (二) 轉運出口期限九十日利用自備貨櫃發展以櫃代倉，分割艙單轉運出口或進口。
- (三) 海運承攬業者結合基隆港區櫃集散站業者及銀行，開辦物流銀行業務，吸引潛在台商與外商來基隆港做全球物流中心。有銀行支持辦妥貨物抵押，基隆港區櫃集散站業者憑銀行還款通知放貨即 TO ORDER OF BANK 只要大家告訴大家做好服務，台商與外商滿意百年老店基隆港再度獨領風騷不是夢。

第三節 海關界定「重整及簡單加工」的定義

93/08/31 關稅財政部關稅總局發布新聞，關於邇來部分業界建議將「保稅倉庫設立及管理辦法」第三十四條規定「重整」與「物流中心貨物通關辦法」第二十一條規定「重整及簡單加工」的定義，予以釐清、明確界定，並降低物流中心最低資本總額門檻乙案，財政部關稅總局稱：

- 一、**轉運貨物**，其法定營業項目為貨物進倉存儲及存倉時之理貨等作業，重整及簡單加工均屬「理貨」之作業範圍，逾越此範圍之加工行為即屬工廠之營業範圍，必須在法定合格工廠為之，故工廠與倉庫之性質迥然不同。
- 二、**物流中心貨物通關作業規定**二十六點及保稅倉庫設立及管理辦法第三十四條規定不得使用大型複雜機器設備，惟大小型及簡單複雜不易以文字明確敘述、區分、界定，須隨其工作內容而異。由於存倉貨物包羅萬象，上述機具之援用確難以文字明定，各關稅局在實務執行時，以不逾越倉儲業理貨範圍等條件下本於職權裁量准駁。且現行加工出口區設置管理條例施行細則第二十七條明定「**簡單加工**」係指未使該貨品實質轉型（依進口貨品原產地認定標準認定之）之加工作業。為避免誤解，該總局將於下次修法時依上開施行細則規定明定之。
- 三、至於降低物流中心最低資本額乙節，查物流中心功能係結合運輸、倉儲、包裝、流通加工、資訊等，其作業除較保稅倉庫之單一倉儲、理貨複雜外，其規模亦較大，維持一定資本額有其必要。惟財政部為期資本額之規定適中、合理，於九十二年修正「物流中心貨物通關辦法」第三條內容，即資本額仍維持新台幣三億元，但得於不同地址另設二處分支物流中心，已實質調降資本之最低限額。
- 四、海關將實施以 T2 轉運申請書副本替代未加工證明文件

關稅總局表示，為配合運輸業者轉口運輸之需要，對於東盟自由貿易區出口至中國大陸之貨物，經由我國境外航運中心轉口而未進行任何加工者，奉財政部核示：同意由通關地海關依業者之申請予以核發 T2 轉運申請書副本，以替代未加工

證明文件。

關稅總局指出，根據日前運輸業者反映：「中國大陸與東南亞各國簽署東盟自由貿易區協定稅率，明定若經由中轉港（例如高雄港）轉運至大陸物品，必需由中轉港海關出具未加工證明書，其聯盟成員才可使用其協定稅率。」業者擔心若無法取得此項未加工證明書，勢必降低經由我國港口轉口至大陸之貨運量。關稅總局強調，所謂東盟自由貿易區貨物經由我國港口轉運至大陸地區，係指經由境外航運中心以海運運輸之轉口貨櫃（物），其倉單號碼有別於一般轉口貨櫃（物）之號碼，轉口通關作業係以 T2 轉運申請書辦理，由倉單號碼及辦理轉運之使用申請書類別，足以證明該等轉口貨櫃（物）並未於我國境內進行加工；惟現行相關法令並無由海關核發轉口貨物未加工證明之規定，故海關並未核發此項證明文件。關稅總局表示，但為顧及業者需要，並避免該等貨物於目的地失去享有協定稅率之優惠，及航商於招攬該等轉口業務時之困難與阻力。關稅總局即積極研具意見並報奉財政部同意，對於東盟自由貿易區出口至中國大陸之貨物如經由我國境外航運中心辦理轉口者，於辦理轉口通關手續後，由通關地海關依業者之申請予以核發 T2 轉運申請書副本，以替代證明文件，並於其上加蓋「茲證明所列貨物在台停留／轉口期間未進行任何加工」字樣（THIS IS TO CERTIFY THAT THE GOODS HAVE NOT BEEN SUBJECTED TO ANY PROCESSING DURING THEIR STAY/TRANSSHIPMENT IN TAIWAN.）。以滿足業者轉口運輸之需求，提升運輸業者競爭力，及加速我國成為亞太營運中心。

第四節 簡化海運轉口貨櫃（物）通關作業程序

財政部關稅總局

民國 97 年 12 月 17 日 第 0971026028 號公告

主旨：公告簡化海運轉口貨櫃（物）通關作業程序（T2），並自九十八年一月一日起實施。

依據：貨物通關自動化實施辦法第 26 條。

公告事項：

- 一、海運運輸業者對轉口貨物比照進口倉單格式，申報轉口倉單各欄位及貨物名稱，經海關核准註記者，其報關人申報轉口作業時，得僅傳輸轉運申請書類別（T2）、進口編號、出口編號及申請人代碼等資料（簡 5301S 之簡化格式，以下稱簡化作業）。若採海上走廊轉運他關稅局裝船出口者，應一併傳輸海上走廊註記、裝船掛、卸船掛及卸船碼頭等資料，俟 EDI 回覆放行訊息即

第 章 基隆港發展多國拆併裝與物流銀行願景

中華貨物通關自動化協會 理事長 劉陽柳 編

可裝船出口。海關電腦系統自動由轉口倉單擷取及轉換成出口倉單(簡 5202S)及出口貨櫃清單(簡 5253)，海運運輸業者無須重複傳輸。

- 二、簡化作業上線初期，採雙軌作業，運輸業者須檢具申請書(如附件)向所屬關稅局提出申請。
- 三、轉口貨櫃(物)裝船出口前(實際出口船舶，非海上走廊船舶)，由運輸業者(主體船公司)利用貨櫃(物)動態查詢系統「轉運放行查詢」畫面，列印裝船查核清單及檢附海關應施裝船前查核之書面通知，於裝船前通知裝船關區稽查單位辦理查核作業。
- 四、為降低業者營運成本，並提升其競爭力，對採行簡化作業之運輸業者，其轉口貨物跨港區(本港)間之運送，屬必押運項目之貨櫃得以電子封條取代人工押運，並取消必押運項目外之貨櫃電腦抽押作業，海關亦將依風險評估降低貨櫃查核比率。
- 五、採行簡化作業方式通關之業者，如 1 個月內未能翔實申報轉口倉單貨名達 3 航次以上，由原受理申請單位書面通知其回復以一般作業方式通關，至完全改善達 1 個月以上，始得重新提出申請。

樣本

附件： 簡化海運轉口貨櫃(物)通關作業申請書

申請人 萬海 船公司 申請轉口貨櫃(物)以簡化作業方式通關(簡 5301S 之簡化格式)，並承諾比照進口倉單格式，翔實申報轉口倉單各欄位及貨物名稱，如 1 個月內未能翔實申報轉口倉單達 3 航次以上，願回復為一般作業方式通關，且絕無異議。

此 致

基隆關稅局

申 請 人： 萬海船公司 (簽章)

船公司代碼： _____

中 華 民 國 99 年 2 月 6 日

預定 99 年 8 月全面取消 T2 轉運申請書作業，用准單及三聯單取代。

第五節 海運轉口貨物加值服務作業規範

轉口貨物通關及管理作業要點 980916

六、櫃裝之海運一般轉口貨物在集散站(或碼頭專區)之存放、移動及處理，依下列規定辦理：

(三) 轉口之實貨櫃須加裝、分裝或改裝，或其裝載之貨物須重整者，其運輸業者應事先以「轉口貨物裝櫃申請書兼計畫表」(海運)或重整申請書(海運)書面載明貨櫃號碼、封條號碼及貨物品名、數量、標記等向海關申請，經核准後，於集散站(或碼頭專區)或進口貨棧內之轉口貨物專用倉或其他經海關核准之場所辦理，海關於必要時得派員查核。

轉口之實貨櫃須在貨櫃起卸碼頭辦理加裝、分裝或改裝者，應由運輸業者以「轉口貨物裝櫃申請書兼計畫表」(海運)向海關申請，經核准後在關員監視下辦理，並依海關徵收規費規則之規定徵收特別監視費。

重整作業以辦理貨物原來包裝之加裝、分裝、改裝及利用人力或簡單工具將貨物組合之裝配等作業為限。

七、非櫃裝之海運一般轉口貨物須裝櫃者，其運輸業者應事先以「轉口貨物裝櫃申請書兼計畫表」(海運)書面載明貨物名稱、數量向海關申請，經核准後，於關員監視下在轉口貨物專用倉(區)或其他經海關核准之場所辦理裝櫃，並依海關徵收規費規則之規定徵收特別監視費。裝櫃後，運輸業者應另將貨櫃及封條號碼載明於轉運申請書並填具貨櫃清單及貨櫃(物)運送單，向海關申辦移轉口貨櫃專區手續。但移儲於同一管制區內之轉口貨櫃專區內者，免填貨櫃(物)運送單。

十六、海空(空海)聯運或空運以內陸運輸方式轉運出口貨物於海關辦公時間內申請轉運者，得申請優先通關。海關核准後應立即派員優先辦理通關手續。如需於上班時間外完成通關手續者，應於海關辦公時間內申請核准。

海空(空海)聯運貨物得經海關核准，變更貨物原包裝及標記。但不得變更其原產地標示。

海關管理貨櫃集散站辦法 981019

第九條 轉口貨物及貨櫃在集散站或碼頭專區之存放、移動及處理，依下列規定辦理：

五、轉口之實貨櫃須加裝、分裝或改裝，或其裝載之貨物須重整者，應事先以書面載明貨櫃標誌、號碼、封條號碼及貨物品名、數量，向海關申請，經核准後，於集散站(或碼頭專區)內之轉口倉庫或其他經海關核准之場所辦理，海關於必要時，得派員查核。

六、非櫃裝轉口貨物須裝櫃者，應事先以書面載明貨物品名、數量向海關申請，經核准後，於關員監視下在散裝碼頭進口貨棧內之轉口倉庫或其他海關核准之場所辦理裝櫃。運輸業者並應另將貨櫃標誌、號碼及封條號碼載明於轉運

第 章 基隆港發展多國拆併裝與物流銀行願景

中華貨物通關自動化協會 理事長 劉陽柳 編

申請書及貨櫃清單，並填寫貨櫃(物)運送單，申辦移儲轉口貨櫃專區內，如係移儲於同一區段碼頭轉口櫃專區內者，免填貨櫃(物)運送單。

七、經海關核准轉運之轉口貨櫃（物），除海運轉口貨櫃（物）經由海運轉運出口者外，其須打盤、裝櫃者，海關得核准直接運往儲存一般出口貨物之貨棧、碼頭或內陸貨櫃集散站，在關員監視下辦理打盤、裝櫃作業。

前項第一款及第五款所稱重整者，以辦理貨物原來包裝之加裝、分裝、改裝及利用人力或簡單工具將貨物組合之裝配等作業為限。

第十七條轉口之實貨櫃須起岸、加裝、分裝或改裝而未能在專營或兼營轉口貨物之集散站內辦理者，應由運輸業者向海關申領特別准單，於關員監視下在貨櫃起卸碼頭辦理加裝、分裝或改裝後，加封裝船。

運輸工具進出口通關管理辦法 981005

第二十七條 運輸工具所載貨物未列入貨物艙單，或貨物艙單內所填列之事項與實際情形不符者，如有正當理由，得於下列時限內向海關申請更正。但有特殊情形經海關核准者，不在此限。

一、進口及過境貨物艙單：

（一）連線申報者：

1、海運：

（1）於船舶抵達前申報者，抵達後七十二小時內。

（2）於船舶抵達後申報者，申報後四十八小時內。

2、空運：

（1）於飛機抵達後二小時內申報者，抵達後七十二小時內。

（2）於飛機抵達後逾二小時申報者，抵達後四十八小時內。

（二）非連線申報者，於申報後二十四小時內。

二、出口貨物艙單：

（一）連線申報者於收到海關列印銷艙不符清單或銷艙不符之訊息後二十

四小時內。

（二）非連線申報者於飛機起飛後或船舶結關後二十四小時內。

前項情形業經海關發覺或接獲走私密告者，其更正之申請不得免予議處。

第二十九條 運輸工具載運進口之貨物遇有短卸、溢卸之情事者，應由運輸工具負責人或由其委託之運輸工具所屬業者繕具短卸或溢卸報告，提出期限如下，其作業要點由海關訂定並公告。

一、海運貨櫃（物）：

（一）卸存海關監管場所者：

1．櫃裝貨物：拆櫃完畢之翌日起三日內。

2．整櫃、貨主自備空櫃：卸船完畢之翌起一日內。

3．非櫃裝貨物：全部進儲完畢之翌日起七日內。

(二) 船邊提貨者：

- 1．整櫃、貨主自備空櫃：卸船完畢之翌日起一日內。
- 2．非櫃裝貨物：卸船完畢之翌日起七日內。

二、空運貨櫃（物）：

- (一) 一般貨物：進倉完畢之翌日起三日內。
- (二) 快遞貨物：進倉完畢之翌日起一日內。
- (三) 機邊驗放貨物：進倉完畢時。

卸存海關監管場所之短卸或溢卸報告應先送海關倉庫管理單位查核進倉資料，經核無訛予以簽證後，送海關艙單單位核備。須註銷或更正者，應於原申報短卸或溢卸報告送達海關翌日起三日內為之。

溢卸貨物須退運或轉運出口者應由有關運輸業者依關稅法第六十二條規定之期限向海關申請核准，並於限期內以轉運申請書向海關申報退運國外或轉運出口，其處理手續與一般轉運貨物同。

第三十三條 運輸業如兼辦進出口貨物報關業務者，應另依報關業設置管理辦法規定辦理。

第三十四條 海運運輸業得申請海關核准使用自備封條，自行加封所載貨櫃。

前項海運運輸業者申請自備封條自行加封之條件，由海關擬訂後公告之。

第三十八條 進口貨物艙單應依海關規定格式載明下列各項，書面艙單資料並應由船長或由其委託之船舶所屬業者簽章。

二、船上所載貨物之提單號碼、名稱、標記、箱號，包裝式樣（如桶、盤、箱、袋等）、件數、重量、規格，如遇兩包或數包貨物合裝一件者，並應詳細註明該件內所裝包數。

三、裝運及到達地點。

四、收貨人名稱及地址。如收貨人為銀行或承攬業者，應於受通知人欄報明真正收貨人名稱及其地址。但進口貨物報運進儲保稅倉庫者，得僅列載承攬業者。

五、貨櫃裝運者應將各貨櫃標誌、號碼、種類及裝運方式加註於艙單內。同一收貨人之整裝貨櫃所載貨物如有兩批以上者，應於進口艙單上載明有關貨物之貨櫃號碼後加註「部分」字樣；未簽發提單之空貨櫃應將其號碼、數量列報於艙單最後一頁並免加列艙單號碼。

六、其他經海關公告應行載明之事項。

第四十四條 出口貨物艙單應依海關規定格式載明下列各項，書面艙單資料並應由船長或由其委託之船舶所屬業者簽章。

二、貨物之名稱、標記、箱號、包裝式樣（如桶、盤、箱、袋等）、件數、重量、規格。如遇兩包或數包貨物合裝一件者，並應詳細註明該件內所裝包數。

三、裝運及到達地點。

四、發貨人名稱及地址。

第四十六條 出口、轉口貨物、誤裝、溢卸、轉運未稅之進口貨物或船用品，應向海關報關取得放行之裝貨單或電腦放行通知或准單後，辦理裝運。

第四十七條 船舶裝運已報關放行之出口貨物，如有退關者，船長或由其委託之船舶所屬業者應填具退關貨物清單，經貨棧或貨櫃集散站經營人查對簽證，交由值勤關員抽核後，憑以更正出口貨物艙單。

第六節 基隆港應提升作業效率並落實 24 小時營運才能

化解紛爭

2004 年 10 月 05 日我(劉陽柳)發表“基隆港應提升作業效率並落實 24 小時營運才能化解紛爭”現在看看是否有亂說，看到中華日報航運報導基隆港已正式經交通部核准為第一個自由貿易港區，應成立單一窗口受理自由貿易港區業者入區營運籌設設備及營運申設。自由貿易港區之貨棧事業依規定得 24 小時自主管理營運。但是很遺憾剛經核准自由貿易港區的基隆港，被拖車業者指控西岸貨櫃儲運場提運進口貨櫃及出口貨櫃進站進儲作業效率不彰，以致造成提領貨櫃拖車經常大排長龍而延至夜間交領櫃，拖車業者指出，西岸貨櫃儲運場造成業者必須於夜間交領櫃之原因，與基隆碼頭裝卸貨櫃作業效率低落有關，進場交領櫃費時一、二個小時是常事，更有等五小時才辦理提領完畢。相較高雄及台中港碼頭收發貨櫃均可在五至三十分鐘內完成，三港作業相比顯然基隆港務局西岸儲運場之作業效率不彰所致。

拖車業者指出，基隆港務局西岸儲運場有三具地磅設備，有時只開放一個使用，多跨載機多半只有一部在作業，經常無視於交領櫃之拖車已經大排長龍，因不堪久候延宕交領櫃被迫於夜間交領櫃。在很多場合我再三的建議基隆港務局西岸貨櫃場應 24 小時營運，採電腦連線預約制、三具地磅開一只專供預約用，現在是適時落實 24 小時營運的時候了。

至於台中港及高雄港採用 24 小時進口、轉口提領櫃及出口櫃進作業等，是船公司租用碼頭基於增船隻載運量及櫃場週轉率採受益者付費，船公司自行吸收夜間及例假日加班費用。至於基隆港務局西岸貨櫃儲場夜間及例假進口提領櫃、出口貨櫃進儲是採使用者付費、收費對象為貨主及船公司與拖車業者無關，如拖車業者想利用夜間及例假日作業來增強效率應自行吸收加班費為宜。

在物流速度決定企業的生存潮流趨勢，那個港口能為企業 24 小時營運服務及快速通關作業的大物流環境，企業就會聚在那一個港口做運籌基地。我認為基隆港已納入境外航運中心，又是自由貿易港區，唯有透過轉型的思考發揮優勢所在，創造出永續經營的績效、割除沉重包袱，朝多角化、國際化轉型發展才能消除拖車業者反彈，得到大眾的支持。

第七節 基隆港轉口物流商機無限

2004 年 09 月 26 日我(劉陽柳)發表“[基隆港轉口物流商機無限](#)”現在看看是否有亂說，遠見雜誌 2004.9/第 219 期發表「中山高 vs 滬寧高兩條高速公路的競速」作者：蕭遠松分析在「速度決生死」的資訊市場。做為滬寧高進出口門戶的上海浦東機場，每逢 9 到 12 月的出口旺季，總有三分之一的貨等了一、兩週都走不掉。甚至由於直飛美國艙位不足，台商出口美國的資訊產品有 20% 必須透過海空聯運(上海經基隆到中正機場)，或空空聯運(上海經港澳到中正機場)，才能輾轉送達美國。

一、中正機場競爭優勢

遠見雜誌 2004.9/第 219 期發表「台灣以空制陸」作者蕭遠松分析畢竟資訊產品運輸主要還是倚賴空運。全球第四大的資訊硬體生產國，加上全球第十三大的中正機場，和全球最大的國際航空貨運能力(華航加長榮)，形成台灣牢不可破的全球運籌網。與浦東機場相比，中正機場飛往亞太所有國際機場的平均時間最短，只要兩小時五十五分。中正機場有二十五個貨機停機坪，日夜都能作業：浦東機場只有八個停機坪，而且夜間不作業。

中正機場的通關遠比浦東有效率。在中正機場，免驗通關的貨物透過電子系統報關只要兩分鐘，其他需要檢驗的貨物，平均通關時間只要五十二分鐘，相反的，浦東機場的平均通關時間是十四小時。由於航班多、機場容量大、海關效率高，從中正機場出口到美國的貨運成本，比浦東機場便宜許多。一位在上海的台灣貨代業者表示，中正機場到美西的一公斤運費是新台幣 80 元，而浦東機場到美西則是一公斤 28 元人民幣，相當於新台幣 118 元。也因此，台灣保住不少代工機會。

透過福州、廈門的間接海運，先轉運到高雄國際機場，因高雄國際機場航班少，而夜間不作業。需以海空運聯運方式轉運到基隆港再到航班多的中正機場再轉運到美歐市場。

二、基隆港海空運聯通關優勢

海空聯運用 T6 轉運申請書申報，採一段式通關，報關二分鐘即可放行，海運放行訊息發給相關業者後自動轉為空運放行訊息送到中正機場結關存放處所，達到一次輸入全程使用目標。現任基隆關稅局陳順利副局長、稽查組饒豐組長在三

第 章 基隆港發展多國拆併裝與物流銀行願景

中華貨物通關自動化協會 理事長 劉陽柳 編

年前具前瞻性的推動用轉運一段式通關方式巧妙的將基隆港與中正機場間通關產生緊密關係，促進「轉口物流」兩港合一，E 化作業。新齊發報關有限公司也極積完成配合海關系統測試並轉型為通關物流業加強物流需求鍵與服務鍵教育訓，與第三方物流（國際物流業、海運承攬業、空運承攬業）策略聯盟負責報關與提供通關轉口物流決解方案。

基隆港東岸聯興貨櫃站設有轉口區、轉口倉、進口倉，西岸南櫃場設有進口 CY 進口倉、出口 CY 出口倉、境外航運中心轉口倉（貨櫃），西二十七庫設置境外航運中心轉口倉（一般雜貨、併裝貨）。除一般船隻必須灣靠第三地，權宜輸依規定可做單向海空聯運，申請夜間及例假日加班報關、提貨手續，基隆港至中正機場可依貨物屬性申請申請免押運憑貨櫃、貨物運送單加封直接快速送到中正機場裝機出口到歐、美客戶，完成物流速度決生死任務。

三、轉口物流商機通全球

敬愛的台商及國際物流業歡迎到基隆港辦理海轉空從中正機場裝機出口，海關、港務局、新齊發通關物流團隊會幫你快速完成轉口通關。同時，祝你轉口物流商通全球。

第八節 海關徵收規費規則摘要

一、辦公時間是指海關辦公日

第二條 本規則所稱辦公時間，指海關辦公日，星期一至星期五為上午六時起至下午六時止。但經海關公告實施兩班制或二十四小時通關及因特殊情形經海關公告派員辦理通關業務者，不在此限。

第三條 進出口貨物經海關核准在下列情形下查驗者，應徵收特別驗貨費，每一報單新臺幣一千三百元。

- 一、海關核准登記之倉庫、貨櫃集散站、航空貨物集散站及卸貨之碼頭空地以外地方存放貨物之查驗。
 - 二、經貨主請求對進出口貨物之複驗或特別查驗。
 - 三、船(機)邊放行進出口貨物之查驗。
 - 四、因貨主或報關人之疏誤，須由海關作第二次派單之查驗。
 - 五、辦公時間外之查驗貨物。
- 同一貨主同時申報一份以上之進口報單或出口報單，如係同一種貨物並在同一時間及地點查驗者，按一份報單徵收特別驗貨費。

二、海關派員監視辦理事項徵收特別監視費

第四條 經海關派員監視辦理事項，按下列規定徵收特別監視費。但經海關核准實施自主管理之事項，免徵特別監視費。

- 一、每一船(機)徵收特別監視費每一班新臺幣二千元。
- 二、每一貨櫃集散站、航空貨物集散站、進出口貨棧、保稅倉庫徵收特別監視費

每一班新臺幣一千元。

三、每一保稅運貨工具及其餘應徵特別監視費每一班新臺幣四百五十元。

前項特別監視費所稱每一班，係以一日分爲日勤(自上午六時至下午六時)、夜勤(自下午六時至次日上午六時)二班計算，不滿一班時限者，仍按一班計徵。

第一項應徵特別監視費之貨物，因法院爲關務案件辦理假扣押者，其扣押期間免徵特別監視費。

第一項之服務項目、徵收標準及繳費義務人依附表一規定辦理。

三、經海關加封之貨物徵收加封費

第五條經海關加封之貨物，除下列各款情形外，不論其使用封條數量，按每一貨櫃、每一火車車箱、每一保稅運貨工具應徵收加封費每一次新臺幣一百元；以其他方式裝運之貨物，不論其使用封條數量，按每一批貨物每一次應徵收加封費新臺幣一百元；使用之封條爲被動式電子封條者，其加封費爲新臺幣二百五十元。

一、經海關核准實施自主管理之倉儲業者，依海關規定領用封條自行加封者，不論其使用封條數量，按前述每一徵收單位徵收加封費新臺幣五十元；使用之封條爲被動式電子封條者，其加封費爲新臺幣二百元。

二、海運運輸業經海關核准以電子資料傳輸方式辦理貨櫃控管，並依海關規定領用封條自行加封者，不論其使用封條數量，按前述每一徵收單位徵收加封費新臺幣五十元；使用之封條爲被動式電子封條者，其加封費爲新臺幣二百元。

三、業經海關加封或經海關核准使用自備封條並依規定自行加封之貨櫃(物)，經海關開櫃檢視或查驗後再由海關加封者，免徵加封費。

四、經海關核准使用自備封條並依海關規定自行加封者，免徵加封費。

五、空運旅客行李，在金門、馬祖機場經海關加封直掛大陸地區者，免徵加封費。

四、經海關派員押運事項徵收押運費

第七條 經海關派員押運事項，按下列規定徵收押運費：

一、同一關區貨櫃(物)之押運，徵收押運費新臺幣六百元。

二、不同關區貨櫃(物)之押運，按押運距離徵收押運費。

前項所稱押運距離係指押運起運地至目的地之車行最短距離。

第一項貨物之押運，應以車程一趟爲一次計徵，且不得超過三部拖車或其他車輛。但海關因監管需要分階段二次以上押運者，按一次計徵；如目的地分屬不同關區並分次徵收押運費者，其第二次押運應徵之押運費，則以扣除第一次徵收之押運費金額後之差額徵收。

同一繳費義務人同時申報一份以上進口或出口報單，且係同一種貨物，並裝入同一個貨櫃，按一次徵收押運費。

第一項之服務項目、徵收標準及繳費義務人依附表二規定辦理。

五、報關文件由海關代爲輸入徵鍵輸費

第八條 在實施貨物通關自動化通關作業之關稅局，未連線業者所遞送之

第 章 基隆港發展多國拆併裝與物流銀行願景

中華貨物通關自動化協會 理事長 劉陽柳 編

書面報單、倉單或其他報關文件由海關代為輸入電腦者，依下列規定徵收報關文件鍵輸費。但旅客不隨身行李自行報關遞送之書面報單，由海關代為輸入電腦者，免徵報關文件鍵輸費。

一、報單：每份徵收新臺幣二百元。

二、倉單：每份按頁徵收新臺幣二百元，不滿一頁者仍以一頁計徵。

三、經海關指定公告之其他報關文件：每份徵收新臺幣一百元。

在實施貨物通關自動化通關作業之關稅局，連線業者除具有正當理由經海關核准者外，其所遞送前項規定書面文件需由海關代為輸入電腦者，準用前項規定徵收鍵輸費。

前二項徵收鍵輸費之報關文件項目、關稅局名稱及起徵日期，應由財政部關稅總局視貨物通關自動化實施程度事先公告之。

六、減免徵收海關規費

第九條 下列進出口貨物免徵特別驗貨費、特別監視費及押運費：

一、旅客行李。

二、軍事機關進出口貨物。

三、加工出口區出口郵包。

四、緊急救難或防疫之器材、物品及救濟物資。

五、文件、雜誌、刊物及報紙其毛重在二十公斤以下者。

加工出口區、科學工業園區與經政府核准設置之經貿營運特區等區內事業、保稅工廠及物流中心，將貨物樣品送區(廠、中心)外檢驗、測試者，免徵特別驗貨費。

第十條 下列進出口貨物減半徵收特別驗貨費、特別監視費及押運費。

一、進口貨物、郵包、貨物樣品及餽贈自用物品，其完稅價格不超過美金五千元者。

二、出口貨物、郵包、貨物樣品及餽贈物品，其離岸價格不超過美金五千元者。

第十一條 海關因人民申請核發下列文件，應徵收簽證文件費每份新臺幣一百元：

一、進口報單進口證明用聯、沖退原料稅用聯及其他用途聯。

二、出口報單沖退原料稅用聯、退內地稅用聯、出口證明用聯及其他用途聯。

三、貨主為申請修改或補發輸出(入)許可證或其他文件，需要海關簽證者。

四、電腦資料文件、海關單證或稅款收據之抄本或影本。

申請補發前項第一款至第三款證明文件，或助航服務費繳納證副本者，依前項規定徵收簽證文件費。但尚未繳款之稅費繳納證申請補發者免徵。

第十二條 有下列各款情事之一者，應徵收修改處理費，每份新臺幣一百元。但修

改錯誤之責任不在廠商者免徵收。

一、依前條規定核發之文件，申請修改者。

二、申請更正海關電腦資料檔者。

申請修改文件同時須更正該海關電腦資料檔者，按一次徵收修改處理費。

規費電腦化作業海關先提供服務，事後再彙整徵收，而以逐案繳納為例外

七、關稅總局於基隆關稅局舉辦「海關徵收規費電腦化作業及相關法規簡介」說明會

2005 年 11 月 29 日基隆關稅局表示：為推動海關徵收規費電腦化作業，關稅總局於本（29）日上午於基隆關稅局四樓大禮堂，舉辦「海關徵收規費電腦化作業方式及相關法規簡介」宣導說明會。

該說明會計有中華民國輪船商業、台北市及基隆市輪船商業同業公會、中華民國船務代理商業、台北市及基隆市船務代理商業同業公會、基隆市進出口商業及報關商業同業公會，基隆市倉庫商業同業公會等港航各界，共計 40 餘人參加。

講師陣容包括關稅總局徵課處簡任稽核陳義生、資料處理處科長徐仁達、設計師李貞女，該局亦指派稽查組周聰彬組長、五堵分局饒平分局長，稽查組、資訊室等股長列席，全場以座談會方式進行。基於建置「稅費平台系統」係關稅總局 94 年度績效目標之一，為營造全面 e 化環境，讓繳費義務人、港航業者易於查詢徵收資料，該系統已完成測試，即將邁入上線使用階段，未來海關徵收規費將按下列方式辦理：

- 1、海關先提供服務，事後再彙整徵收，而以逐案繳納為例外。
- 2、採「國庫存款收款書」方式繳納，廢除「規費證」。
- 3、可上網查詢彙總資料及列印明細，發現錯誤，可以更正或註銷。
- 4、逾期繳納需加徵滯納金。

該局表示：為利執行規費徵收電腦化作業，在實施初期仍兼採「規費證」與「國庫存款收款書」雙軌作業同步並行。當關稅總局公告規費證停止使用日起，海關立即請各代售銀行停售規費證；屆時，未售出之規費證回收，則由各關稅局總務單位盤點造冊送交關稅總局辦理銷毀。

八、公告報關業者得向海運關區申請免列印簡 5110 及簡 5111 紙本繳納證及收據，自 95 年 12 月 1 日起實施

財政部關稅總局 [公告](#)

民國 95 年 11 月 24 日台總局徵字第 0951023499 號 [公告](#)

主旨：公告報關業者得向海運關區申請免列印簡 5110(海關進口貨物稅費繳納證兼匯款申請書)及簡 5111〔國庫專戶存款收款書(含規費)〕等紙本繳納證及海關徵收稅費收據，並自本(95)年 12 月 1 日起實施。

九、海關端不列印紙本繳納證綠色環保通關新齊發率先行

第 二 章 基隆港發展多國拆併裝與物流銀行願景

中華貨物通關自動化協會 理事長 劉陽柳 編

2006 年 11 月 28 日中華日報航運電子報記者陳瓊如台北報導，為配合海關推動通關便捷化與無紙化，新齊發報關有限公司成為全國第一家海關端不列印紙本繳納證及海關徵收稅費收據的報關業者。新齊發報關公司配合推動全面進口稅費繳納證與國庫存款書及海關規費繳納證，海關端不列印，由報關業者收到海關訊息自行列印或收到海關 E-PAPER(PDF)自行列印並加蓋公司章即可完成綠色環保通關 E 化任務，減少人員往返海關之人力成本，財政部關稅總局(海關)在 11 月 24 日台總局徵字第 0951023499 號公告，報關業者得向海運關區申請免列印簡 5110(海關進口貨物稅費繳納證兼匯款申請書)及簡 5111〔國庫專戶存款收款書(含規費)〕等紙本繳納證及海關徵收稅費收據，並自本(95)年 12 月 1 日起實施，新齊發報關公司將率先成為全國第一家海關端不列印紙本繳納證及海關徵收稅費收據報關業者。

特別監視費、押運費之徵收標準、繳費義務人及核准文件表

附表一

規費項目及徵收金額	服務項目	徵收標準	繳費義務人	說明
特別監視費新臺幣 450 元(貨主或內陸運輸業主)，新臺幣 2,000 元 (船、航空公司)，新臺幣 1,000 元 (倉庫業主)。				
	<p>(一) 應貨主之要求，抽取進口貨物樣品之監視。</p> <p>(二) 加印或更改進口貨物標記或箱號之監視。</p> <p>(三) 改裝進口貨物之監視。</p> <p>(四) 辦公時間外，自進出口貨棧、保稅倉庫、貨櫃集散站、航空貨物集散站提貨或將已放行或轉運之實貨櫃運出貨櫃集散站或航空貨物集散站或碼頭之監視。但不包括在船(機)邊提貨及自穀倉提貨在內。</p> <p>(五) 辦公時間外，提取貨物裝保稅運貨工具之監視。</p> <p>(六) 空貨櫃未於海關辦公時間</p>	<p>每一報單每一班</p> <p>每一報單每一班</p> <p>每一報單每一班</p> <p>每一貨主每一存放處所或每一船(機)每一班</p> <p>每一貨主每一保稅運貨工具每一班</p> <p>每一船(機)或每一貨櫃每一</p>	<p>貨主</p> <p>貨主</p> <p>貨主</p> <p>貨主或船(航空)公司</p> <p>貨主或運輸業主</p> <p>船(航空)公司或倉庫業主</p>	<p>「每一存放處所」係指同一貨棧、倉庫、集散站而言。訂定「每一存放處所」為徵收標準，以資明確。</p>

附表一				
規費項目及徵收金額	服務項目	徵收標準	繳費義務人	說明
特別監視費新臺幣 450 元(貨主或內陸運輸業主)，新臺幣 2,000 元(船、航空公司)，新臺幣 1,000 元(倉庫業主)。	(一) 應貨主之要求，抽取進口貨物樣品之監視。	每一報單每一班	貨主	「每一存放處所」係指同一貨棧、倉庫、集散站而言。訂定「每一存放處所」為徵收標準，以資明確。
	(二) 加印或更改進口貨物標記或箱號之監視。	每一報單每一班	貨主	
	(三) 改裝進口貨物之監視。	每一報單每一班	貨主	
	(四) 辦公時間外，自進出口貨棧、保稅倉庫、貨櫃集散站、航空貨物集散站提貨或將已放行或轉運之實貨櫃運出貨櫃集散站或航空貨物集散站或碼頭之監視。但不包括在船(機)邊提貨及自穀倉提貨在內。	每一貨主每一存放處所或每一船(機)每一班	貨主或船(航空)公司	
	(五) 辦公時間外，提取貨物裝保稅運貨工具之監視。	每一貨主每一保稅運貨工具每一班	貨主或運輸業主	
	(六) 空貨櫃未於海關辦公時間內申請核准，而於辦公	每一船(機)或每一貨櫃每一班	船(航空)公司或倉庫業主	

主要參考資料出處摘錄自：

1. 基隆港轉口物流商機無限 2004/09/26 劉陽柳
2. 關徵收規費規則第五條
3. 轉口貨物通關及管理作業要點
4. 運輸工具進出口通關管理辦法 981005 第三十二條
5. 海關管理貨櫃集散站辦法 981019 第九條
6. 財政部關稅總局民國 97 年 12 月 17 日 第 0971026028 號公告簡化海運轉口貨櫃(物)通關作業程序(T2)，並自九十八年一月一日起實施。
7. 物流業建議釐清、界定「重整及簡單加工」的定義//93/08/31 [財政部關稅總局](#)
8. 海關將實施以 T2 轉運申請書副本替代未加工證明文件
9. 海關徵收規費規則
10. 關稅總局於基隆關稅局舉辦「海關徵收規費電腦化作業及相關法規簡介」說明會 94/11/29 [財政部關稅總局](#)
11. 公告報關業者得向海運關區申請免列印簡 5110 及簡 5111 紙本繳納證及收據，自 95 年 12 月 1 日起實施//財政部關稅總局民國 95 年 11 月 24 日台總局徵字第 0951023499 號公告
12. 海關端不列印紙本繳納證綠色環保通關新齊發率先行2006年11月28日中華日報航運電子報記者陳瓊如台北報導

<特別聲明>

1. 著作權聲明：本篇文章著作權歸原著作人所有
2. 基於資訊公開為原則，不公開為例外，刪除部分用 XXXX 表示不公開資訊
3. 資料如有出入以行為時，主管機關公告為準
4. 歡迎批評指教 E-MAIL：ncf.kel@msa.hinet.net 劉陽柳

第 章 CASE STUDY 個案研討題庫

壹、簡答題

一、簡述貨櫃裝運條件：CY 與 CFS

答：1. CY (Container) 又叫 FCL (Full Container Load)，是整櫃(整個貨櫃)的意思。
2. CFS (Container Freight Station) 則是散櫃或併櫃(不滿一個貨櫃，須與他人之貨物合併於一櫃)之意。

二、多國拆併裝(MCC: Multiple Country Consolidation)營運平台

答：船公司及所投資的承攬業者在高雄港租用碼頭，設置集散站都設有 CY 貨櫃轉口區、進出口區、進口倉、出口倉、轉口倉，經營多國拆併裝業務非常多，其他海運承攬業者承攬業者與船公司所投資的承攬業者有同業競之利害關係很難插足。基隆港務局西岸貨櫃集散站、聯興東岸港口貨櫃站、台基國際物流西岸貨櫃集散站、西岸陽明貨櫃基隆碼頭集散站都設有 CY 貨櫃轉口區、進出口

第 章 基隆港發展多國拆併裝與物流銀行願景

中華貨物通關自動化協會 理事長 劉陽柳 編

區、進口倉、出口倉、轉口倉、中國貨櫃基隆碼頭集散站只設有 CY 貨櫃轉口區、進出口區沒有進口倉、出口倉、轉口倉。本會一直在推動國內外國際貨運代理業 (International Freight Forwarder) 基隆港上述這些通棧業者，在管制區內貨櫃集散站從事貨櫃裝運多國拆併裝 (MCC: Multiple Country Consolidation) 業務。

三、簡述簡單加工

答：簡單加工係指未使該貨品實質轉型 (依進口貨品原產地認定標準認定之) 之加工作業。

貳、申論題

一、貨櫃的承載體積與重量

答：1. 20 呎櫃：最大體積容量 1,172 材 (Cubic Feet)，或 33.20 立方米 (CBM)。最大裝載重量 21,850 公斤

2. 40 呎櫃：最大體積容量 2,389 材 (Cubic Feet)，或 67.60 立方米 (CBM)。最大裝載重量 26,760 公斤

3. 40 呎以上高櫃(超重櫃)可裝 2,700 ~ 3,000 材，重量可載 26,760 ~ 28,480 公斤，

4. 詳情可洽船務代理公司。請注意以上容量或重量均為最大值，實際可裝之數值會因貨物之包裝方式而有或大或小的誤差，例如有的 20 呎櫃可能只裝到 960 材，貨就塞不進去了。所以初次出貨時，要採取保守一點的算法。

二、多國拆併裝做好源頭管理商機通全球

答：第二節

三、簡化海運轉口貨櫃 (物) 通關作業程序

答：第四節

四、基隆港轉口物流商機無限

答：第七節