

多國集併貨櫃(物) 通關實務

報告人：王誠德
104年9月16日

簡報大綱

- 海上貨櫃運送實務
- 全球主要航線與我國主要港口概述
- 多國集併貨櫃(物)之作業
- 業者以往操作模式
- 修正多國集併貨櫃(物)通關作業
- 作業展望

We Bring You To The World. We Bring The World To You.



一、海上貨櫃運送實務

■ 提供國際貿易貨櫃運送服務的業者

◆ 船舶運送人(vessel operating common carrier, VOCC)：即經營船舶的海上運送人。

- 指以船舶經營客貨運送而受報酬之事業。
- 船舶為自有或租用，由於船價高昂，海運市場上以租賃船舶營運者，比例不在少數。
- 船舶仲介業者指出，今年1月1,700箱（20呎櫃）的貨櫃船日租約在7,300美元，目前已漲到1萬美元以上；2,500箱的貨櫃船更漲到1.2萬美元；2,800箱貨櫃船從7,500美元漲到1.4萬美元（資料來源：工商時報2015年04月16日）。



一、海上貨櫃運送實務

■ 提供國際貿易貨櫃運送服務的業者

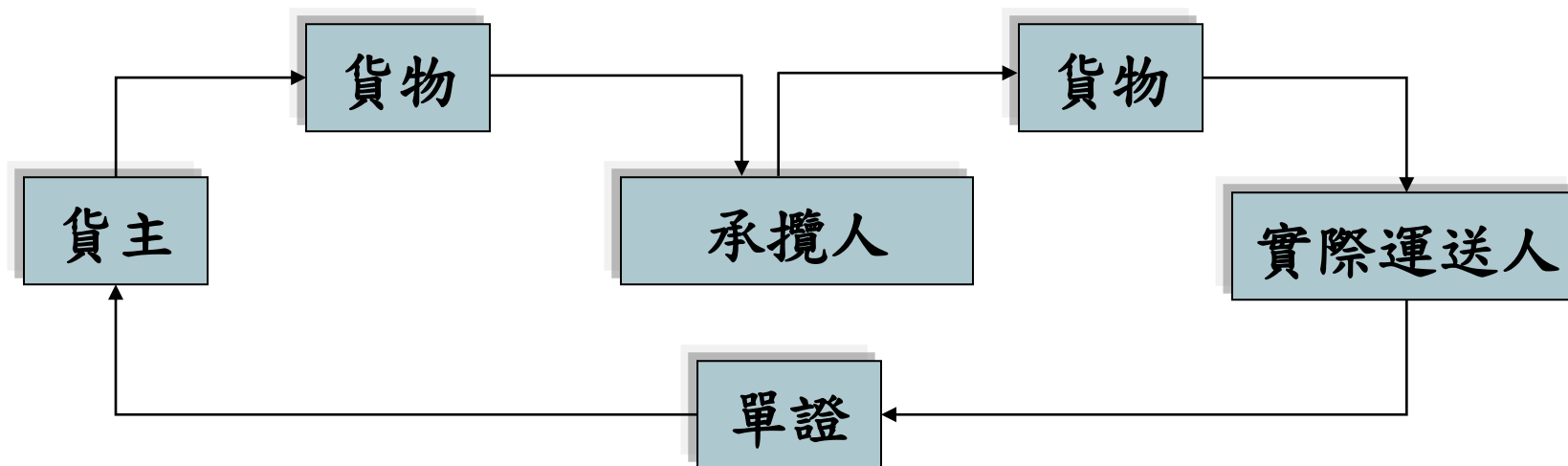
◆ 承攬運送人 (freight forwarder或NVOCC) : 未經營運送工具，但承擔運送責任之人。

- 航業法定義：謂以自己之名義，為他人之計算，使船舶運送人運送貨物而受報酬之事業。
- 承攬運送業是介於實際運送人和貨主之間，將各種物流資源整合起來，提供全套服務給貨主的角色。
- 承攬運送人是接受貨主之委託，以運送人或承攬人之身分替貨主完成所委託之各種和運輸有關的任務。貨主專事生產與銷售工作，和運輸有關的部分則交由承攬運送人為之。

一、海上貨櫃運送實務

■ 承攬運送人的角色

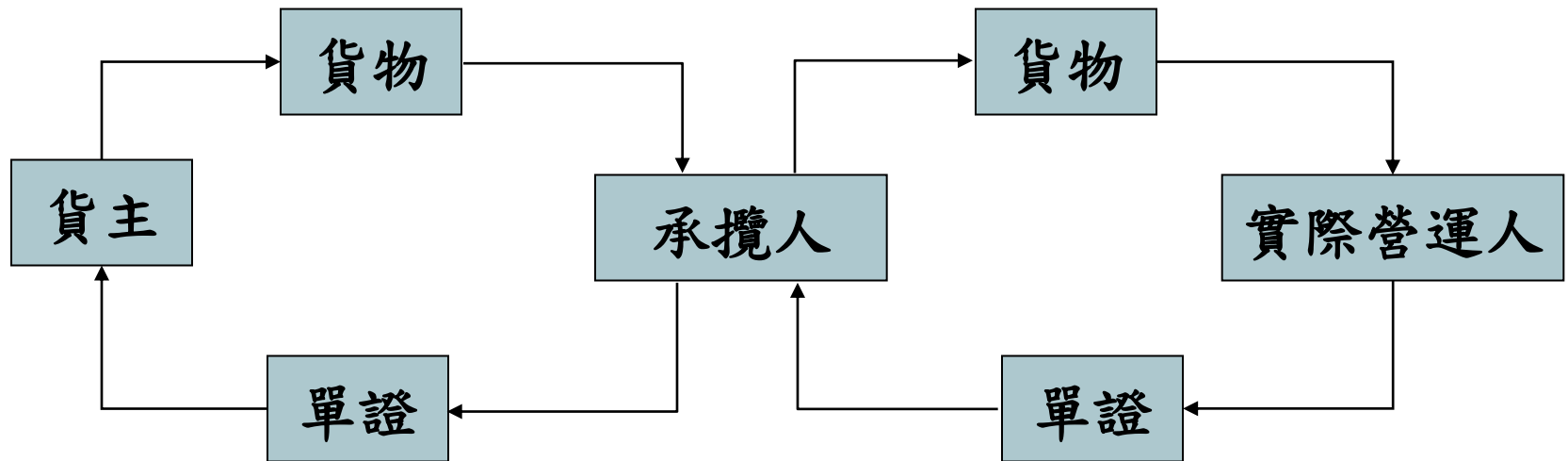
- ◆ 作為代理人的身分，承攬運送人不簽發自己的單證，不涉運送責任，只以貨主貨運，代為安排貨物運輸事宜。



一、海上貨櫃運送實務

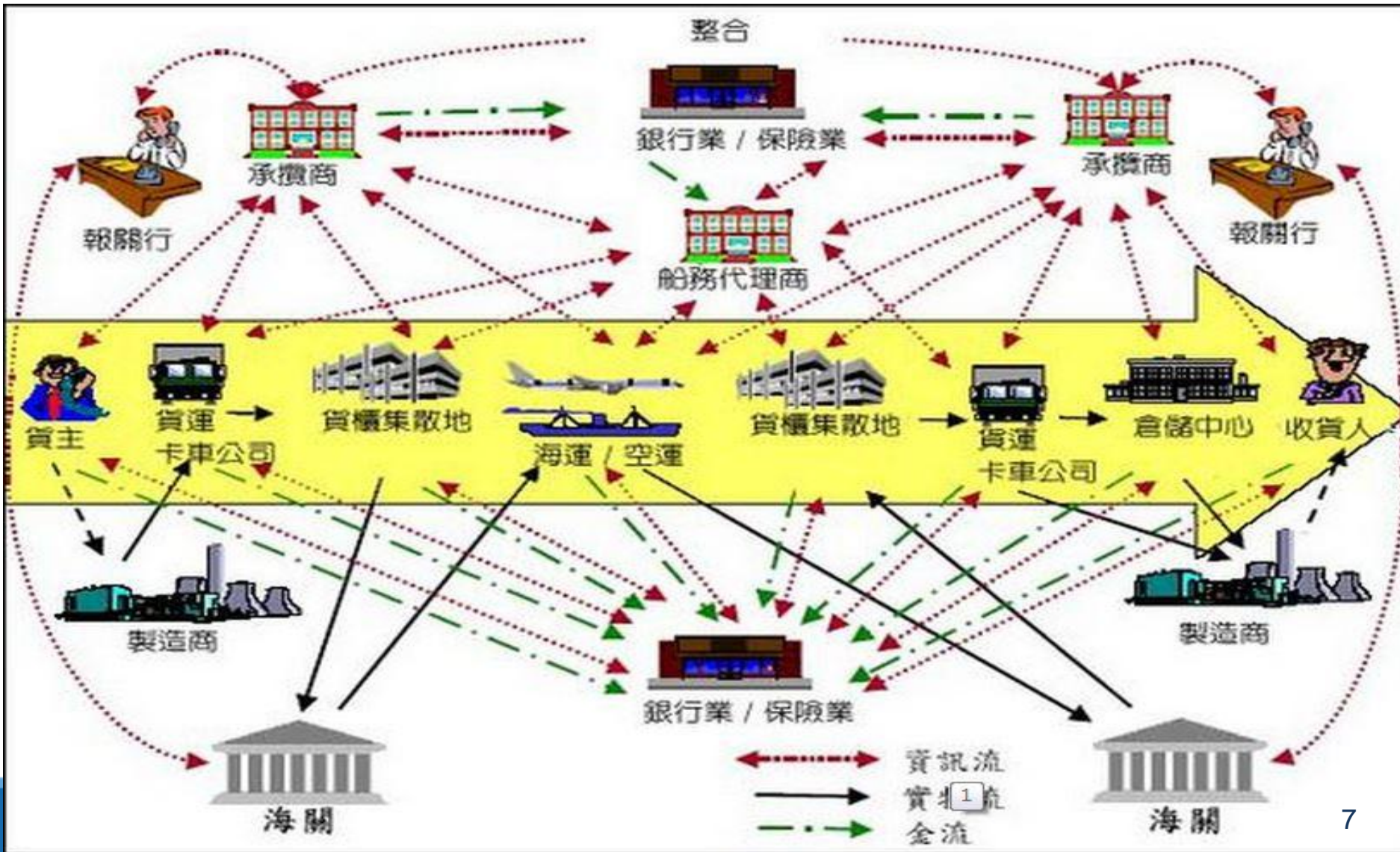
■ 承攬運送人的角色

- ◆ 作為運送人，簽發自己的單證，成為貨運的營運人，承擔貨運營運人的責任。



一、海上貨櫃運送實務

承攬運送人整合性服務



一、海上貨櫃運送實務

■ 海運運送單證-提單

◆ 提單之功能

- 貨物收據(Receipt of the Goods)
- 契約之憑證(Evidence of Contract)
- 有價證券(A Document of Title)

◆ 海運提單(Bills of Lading，簡稱 B/L)，由船公司開立，民法稱為「提單」，海商法則稱「載貨證券」，俗稱M單、大提單、船東提單。

◆ 分提單(House B/L)，由承攬業者開立，俗稱小提單、貨運提單。

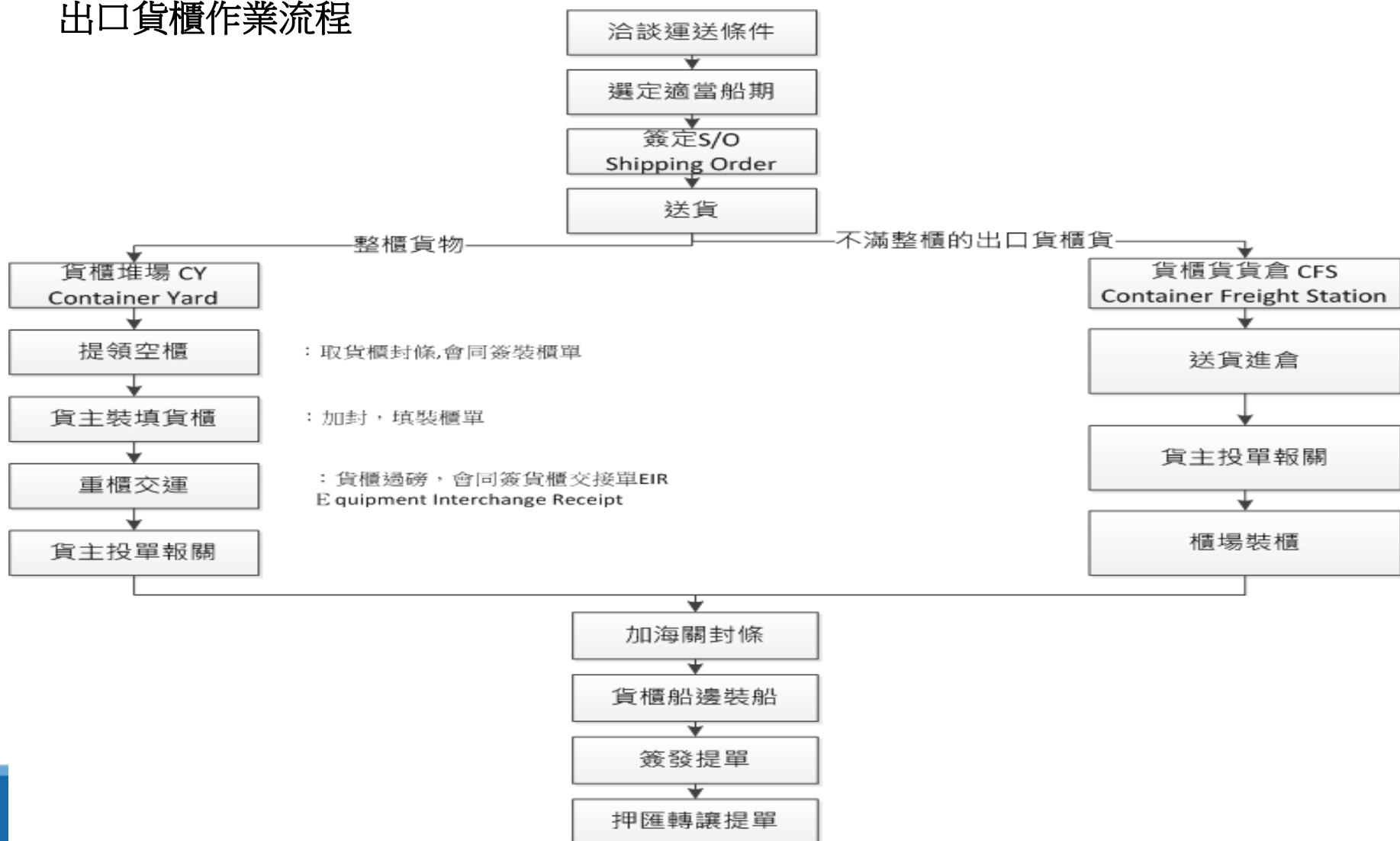
一、海上貨櫃運送實務

進口貨櫃流程圖



一、海上貨櫃運送實務

出口貨櫃作業流程



一、海上貨櫃運送實務

■ 運費計算

◆ 船公司，原則以TEU((Twenty-Foot Equivalent Unit)為計算單位。

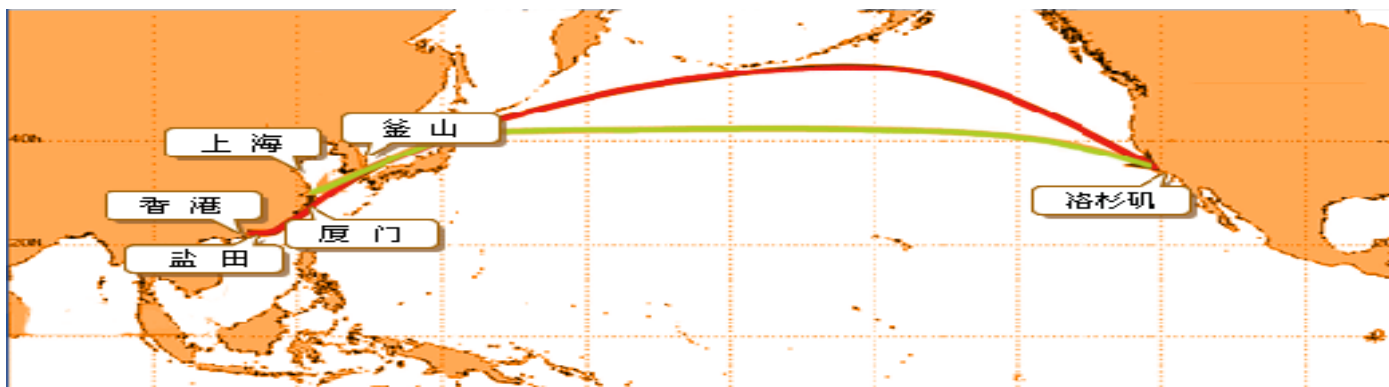
- 全球景氣佳，油價相對低廉，萬海航運表示，但客戶也同步要求降運費，特別是佔營收85%的亞洲線運費降到每TEU (20呎貨櫃) 440到450美元，美國線穩定，萬海正洽租船中。(資料來源：<http://tw.money.yahoo.com/萬海-景氣好油價低-但運費被砍-044927895.html>)

◆ 承攬運送業者，以併櫃作業，故以材積噸或重量噸，擇其較大者計算

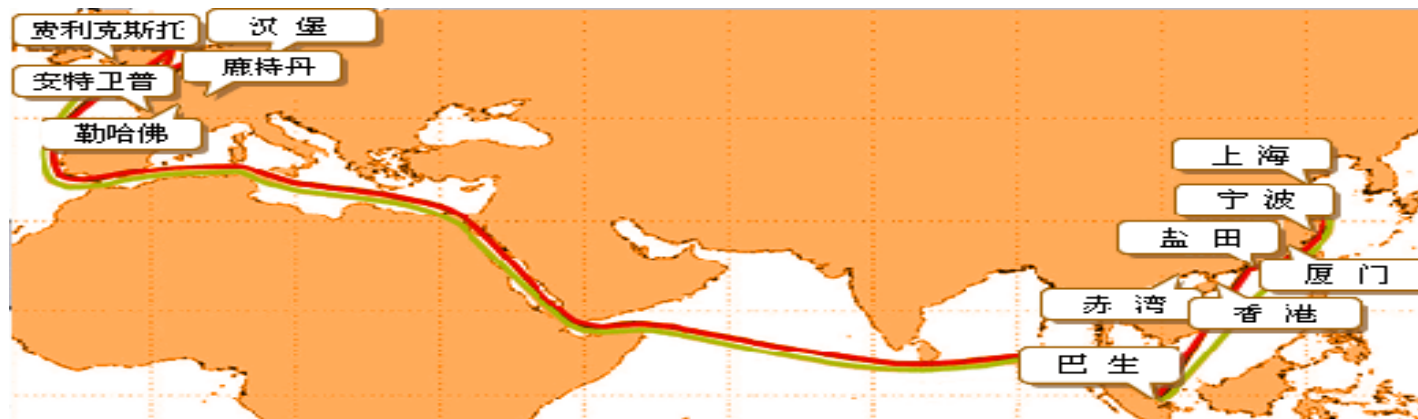
- 材積噸(CBM)，以長*寬*高以公尺為單位， $1\text{CBM}=1\text{M}^3$ 。
- 重量噸， $1\text{噸}=1000\text{KG}$ 。
- 常見各種貨櫃容量：20呎 33.1M^3 ，40呎 67.5M^3 ，45呎 86.1M^3

二、全球主要航線與我國主要港口概述

● 亞洲-北美航線

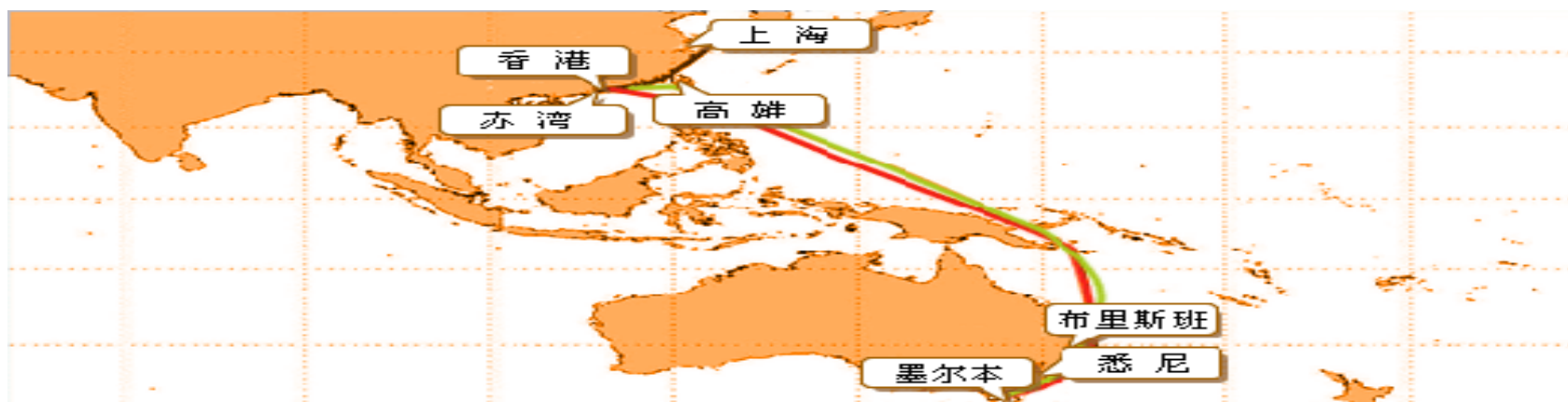


● 亞洲-地中海航線

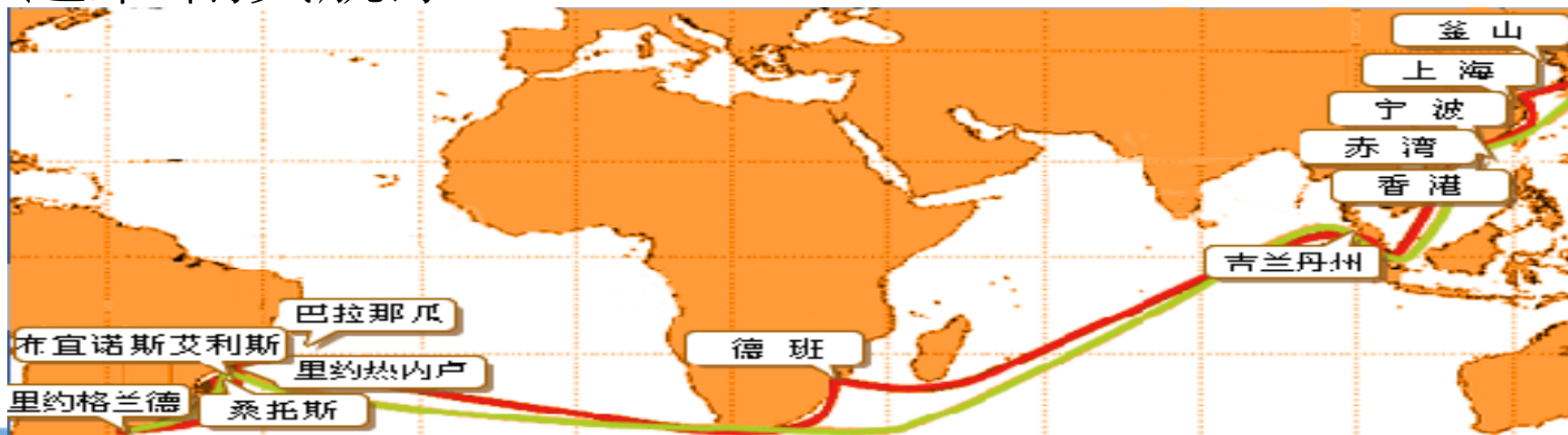


二、全球主要航線與我國主要港口概述

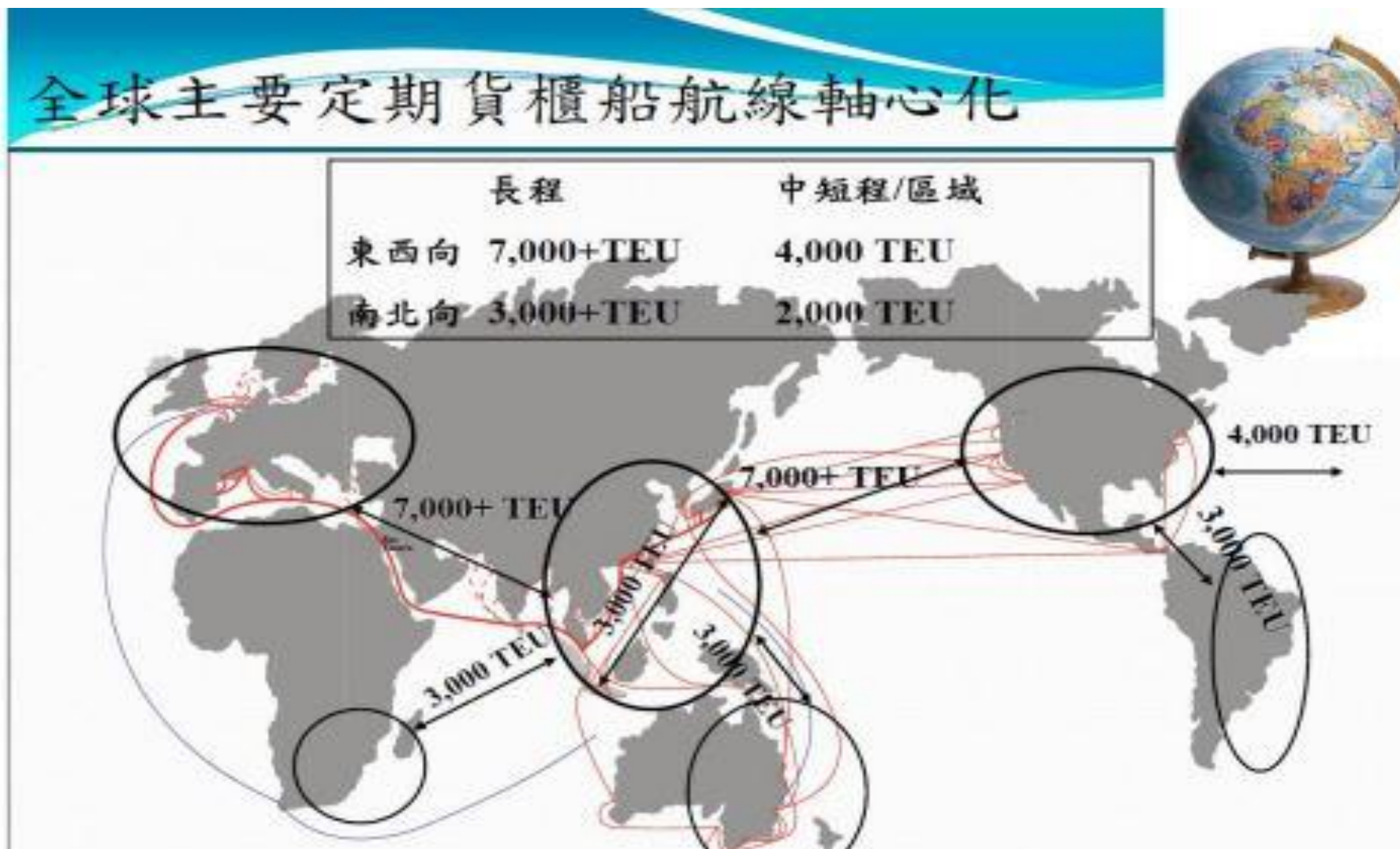
- 遠東-澳洲航線



- 遠東-南美航線



二、全球主要航線與我國主要港口概述



資料來源：交通部運輸產業論譚2013.07.18祁文中

二、全球主要航線與我國主要港口概述

■ 軸心航線與支線(Feeder Service)

- 船舶大型化後，將減少靠泊港口數，僅停靠主要港口 (Mega Port)，該港口即成為區域的轉口集散港。
- 非主要航線港口，貨物必須依靠小型船舶運送至軸心港後，轉船送往目的港。
- 港口邊緣化

Hub/feeder (hub-and-spoke) network



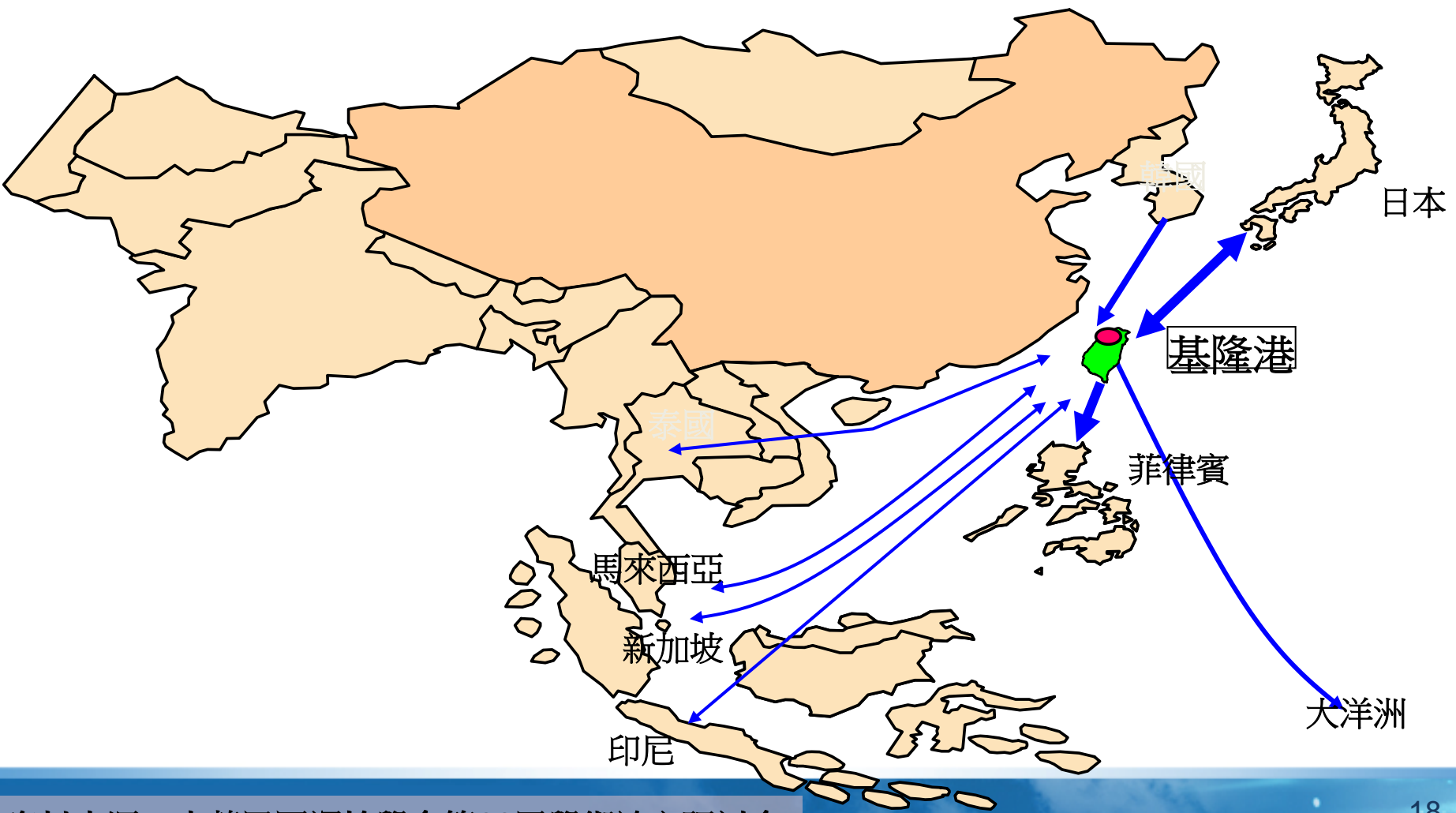
二、全球主要航線與我國主要港口概述

■ 我國主要貨櫃貿易港口

- 基隆港-以遠東近洋航線為主。
- 臺北港-定位為北部遠洋航線港口，但班次少。
- 臺中港-近洋航線為主，但於散雜貨居多。
- 高雄港-我國最大商港，近、遠洋航線多，我國最大轉口港。
 - 進口貨櫃-南櫃北拖。
 - 出口貨櫃-北櫃南拖。

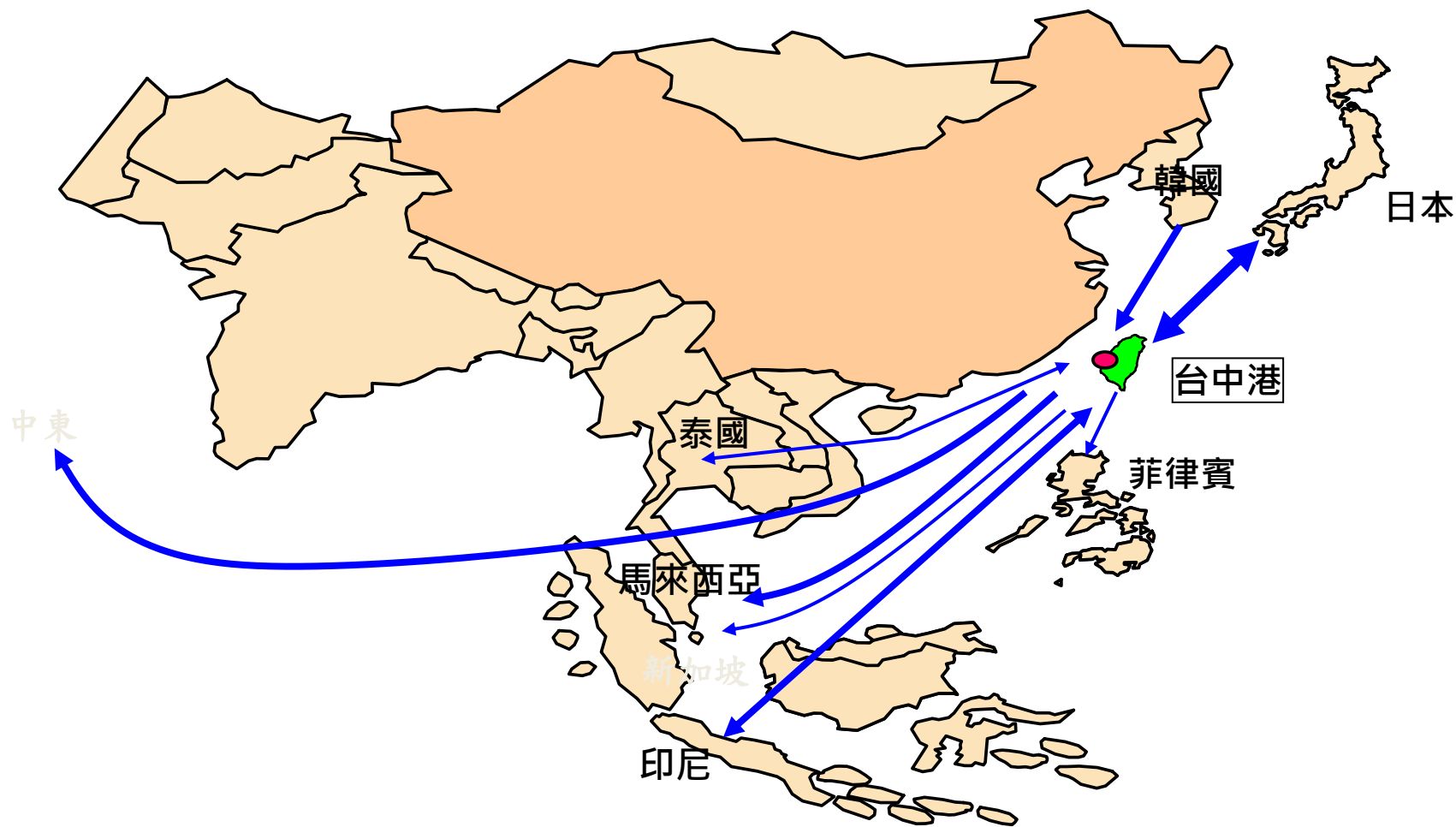
二、全球主要航線與我國主要港口概述

基隆港的轉口貨物來源及流向



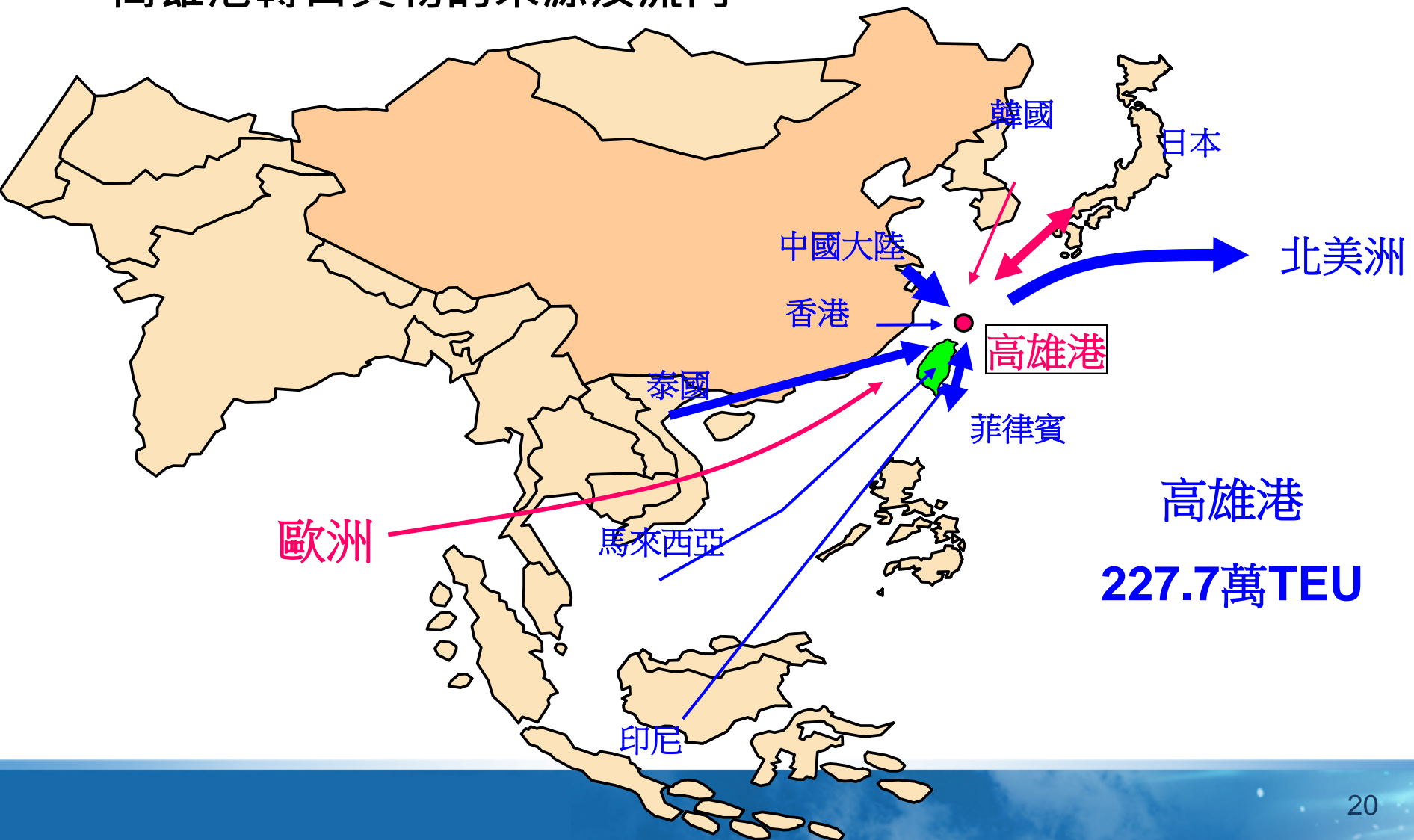
二、全球主要航線與我國主要港口概述

臺中港轉口貨物的來源及流向



二、全球主要航線與我國主要港口概述

高雄港轉口貨物的來源及流向



三、多國集併貨櫃(物)之作業

■ 多國集併貨櫃(物)Multi-country Cargo Consolidation, MCC的發展緣由

- 出口港併櫃貨物(CFS)無法裝滿整櫃，承攬業者為了分擔開櫃成本，將貨物送至其他港口，再與當地貨物併櫃(Console)後，送往目的地。
- 提供集貨併裝(Buyer Consolidation)服務，當客戶有數家供應商之散貨可合併成整櫃給同一家買主時，可匯於同一港口後，將貨物裝櫃送往同一目的地。
- 客戶需要將貨物運往不同的目的地，或由不同來源地運送貨物至相同目的地時，提供多國併裝及配送的服務，按計劃拆裝、併裝後，運往目的地。

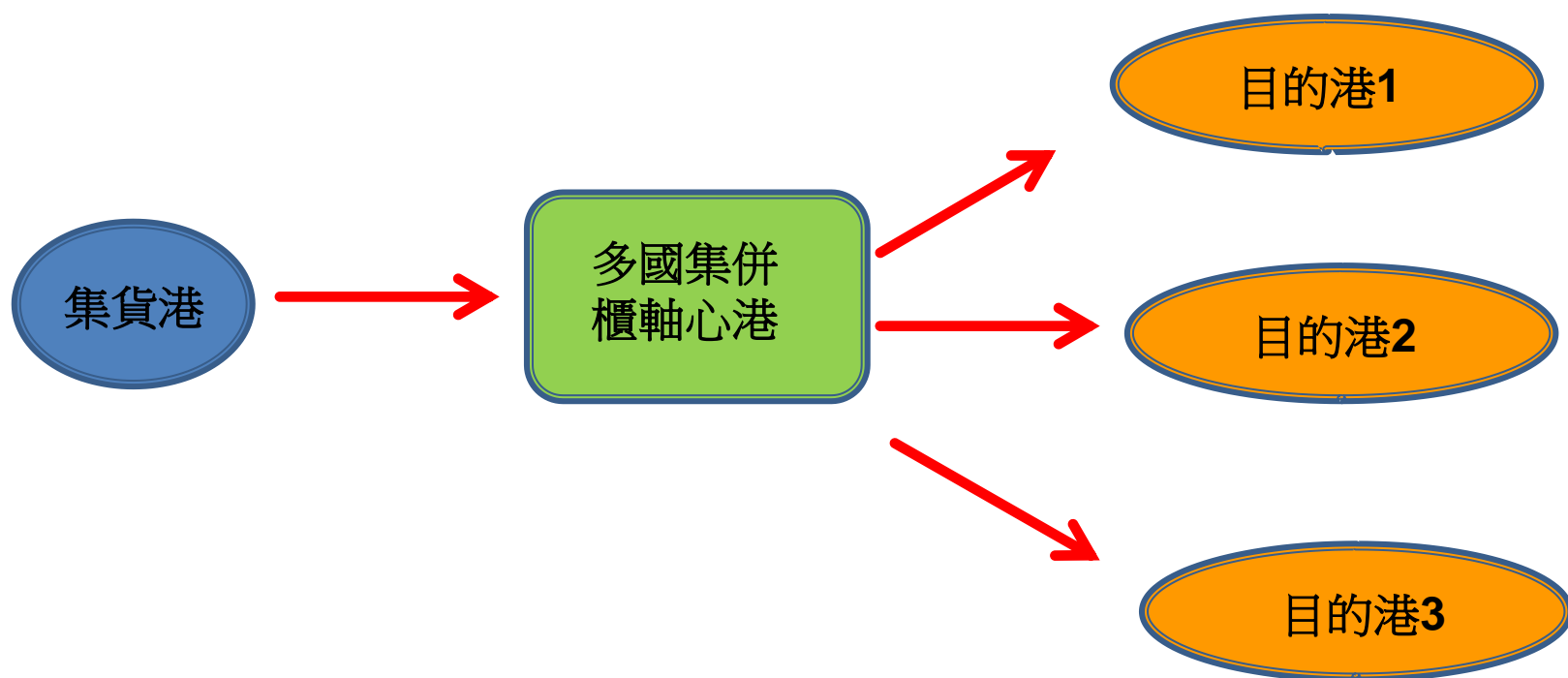
三、多國集併貨櫃(物)之作業

■ 承攬業者操作MCC的原因

- 承攬業者於港口受理貨物，不滿整櫃時，部分承攬業者會將貨物拋予其他承攬業者(俗稱，拋貨 **CO-LOAD**)。
- 部分大型承攬業者，於國外成立據點，或與國外其他承攬業者合作，掌握大量貨源，且避免將貨物拋於其他同業，造成客源流失，爰將不滿櫃的貨物送至轉運港(軸心港)，合併該港同一目的地貨物，再送至目的地之作業。

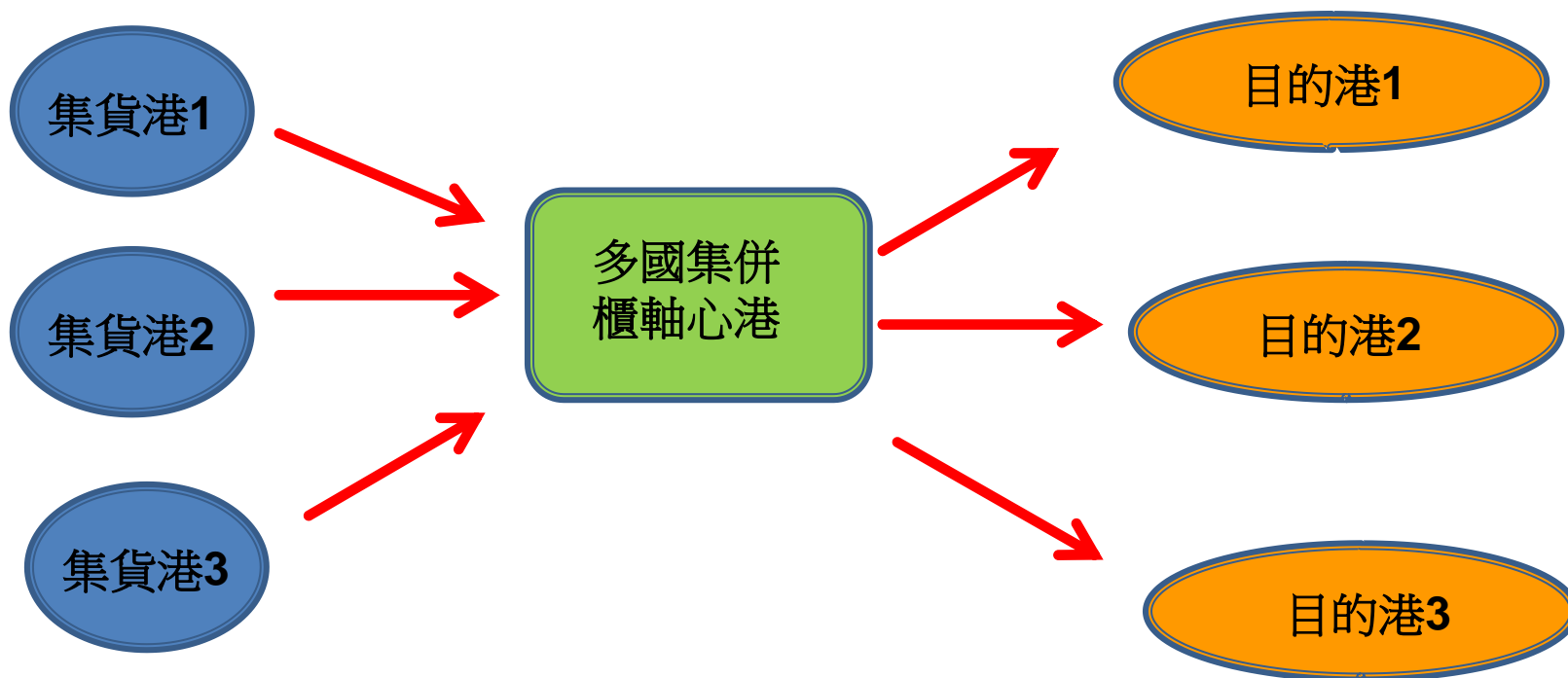
三、多國集併貨櫃(物)之作業

- MCC於港口作業模式
一對多型多國集併櫃作業



三、多國集併貨櫃(物)之作業

- MCC於港口作業模式
多對多型多國集併櫃作業



三、多國集併貨櫃(物)之作業

■ 遠東主要操作MCC之港口

● 香港

- 自由貿易港
- 併櫃貨物均以進、出口方式申報，進出口後**15**日內申報。
- 貨物集中於**4**大物流倉庫，拖車於同一倉庫上下層裝運，或跨不同倉庫裝併。

● 新加坡

- 世界第一大港，完善管制的碼頭後線自由貿易港區，自由從事拆併櫃作業。
- 航線密集，便利的海、空運整合運送。

● 釜山

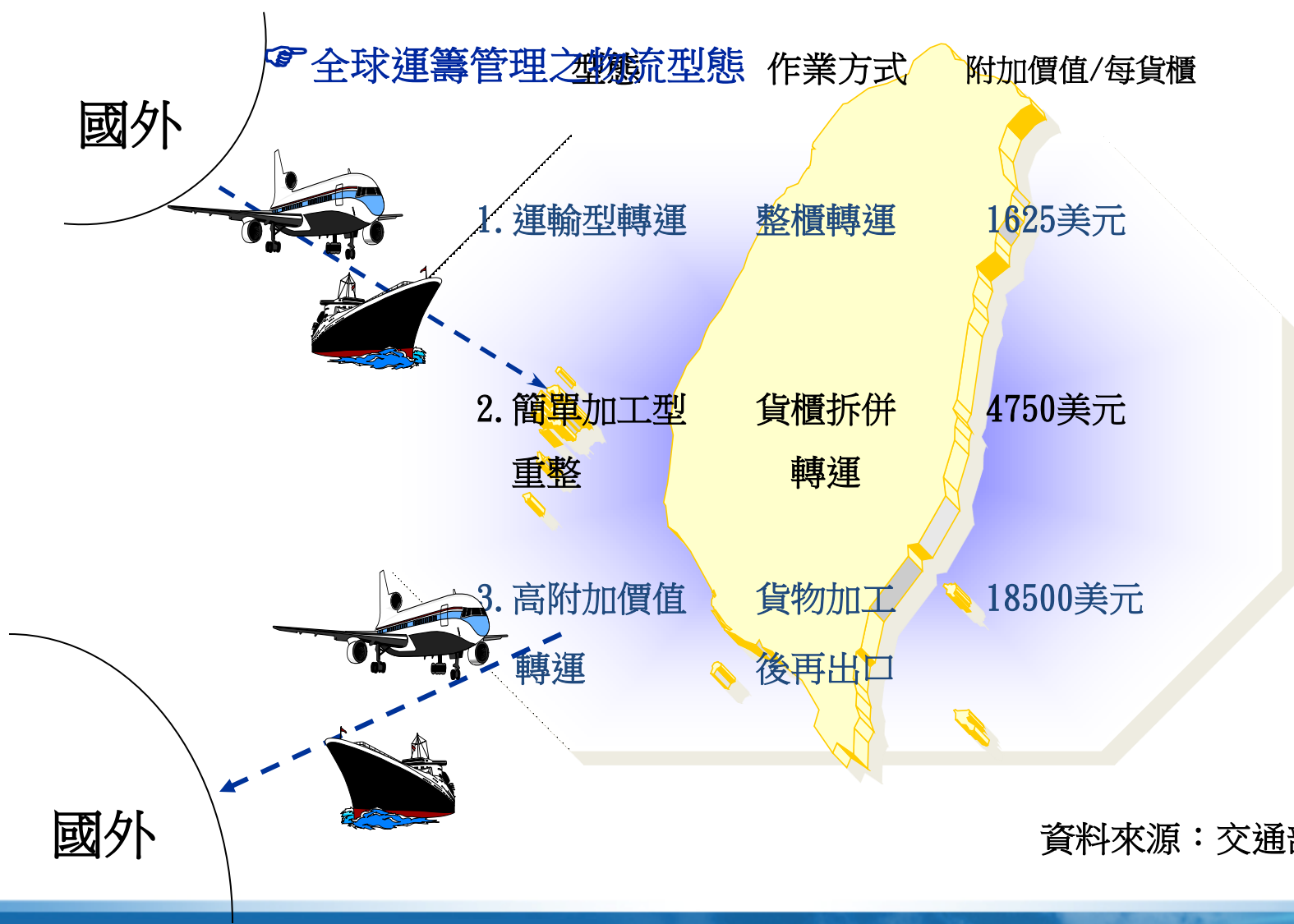
- 自由貿易港市
- 無管制操作轉口貨物(MCC)作業。

三、多國集併貨櫃(物)之作業

■ 我國推展MCC作業契機

- 週邊港口操作費用高。
- 我國地理環境適中。
- 高雄港為軸心港口，航線眾多。
- 我國承攬業者作業能力強，於各地設立據點，掌握貨源。

三、多國集併貨櫃(物)之作業

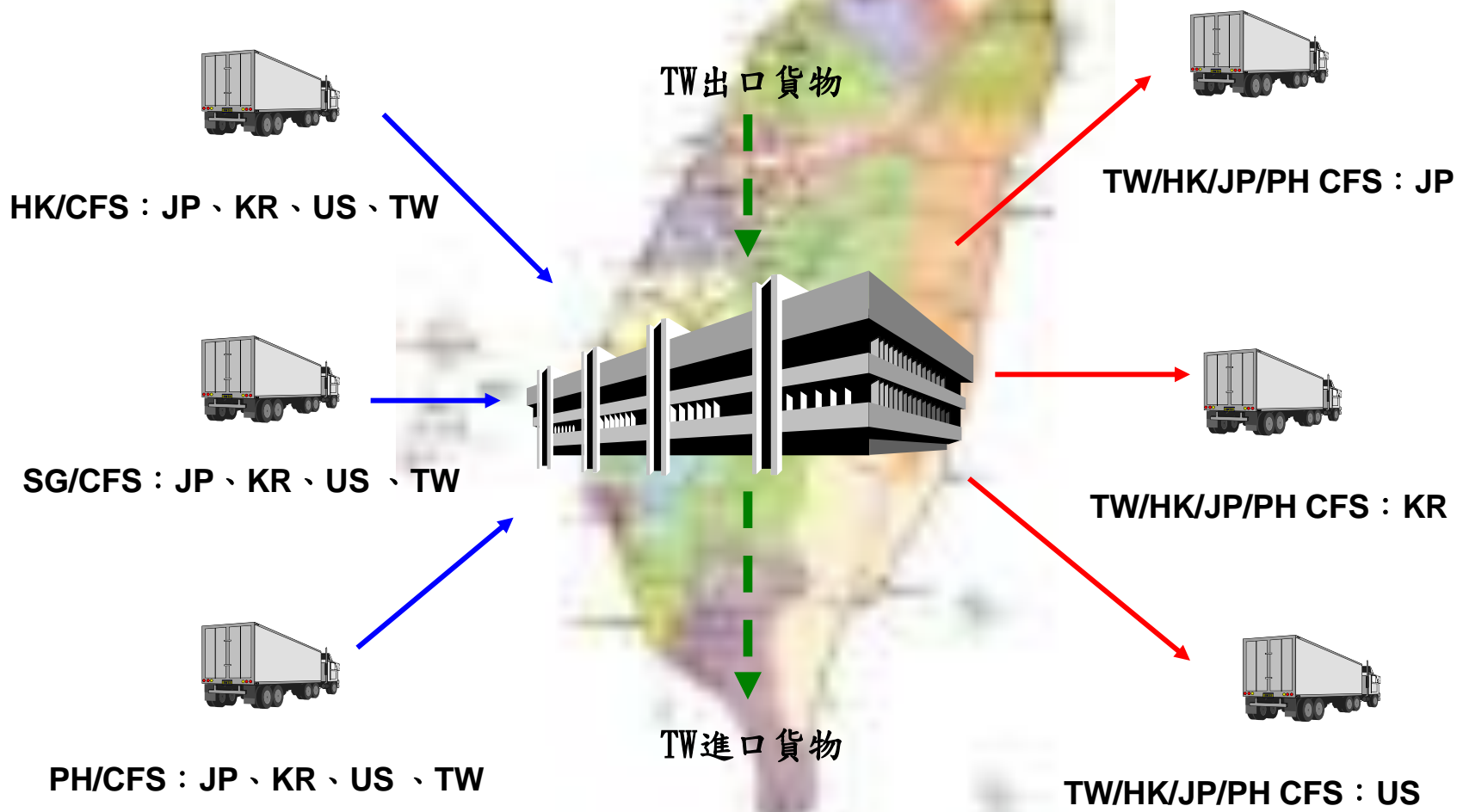


資料來源：交通部相關研究報告

四、多國集併貨櫃(物)通關作業

- 轉口貨物通關及管理作業要點對於MCC之定義：
多國貨櫃（物）集併通關作業（簡稱MCC），指海運載運入境之貨櫃(物)，進儲海關核准之集散站轉口倉庫或轉口倉間，在未改變該貨物之原包裝型態(不拆及包件)，辦理併櫃作業及申報轉運出口之通關程序。

四、多國集併貨櫃(物)通關作業



四、多國集併貨櫃(物)通關作業

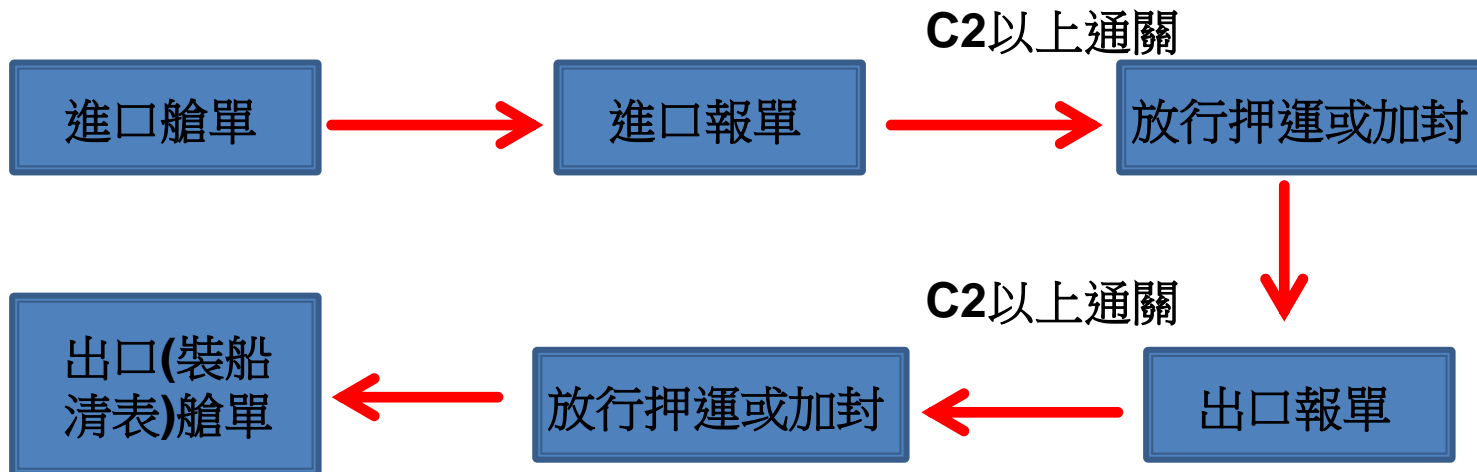
■ 以往MCC之變通作業模式

- 以三角貿易或外貨退運出口方式操作。
- 以保稅或物流中心方式操作
- 以自由貿易港區方式操作
- 以轉口貨物方式操作

四、多國集併貨櫃(物)通關作業

■ 以三角貿易或外貨退運出口通關方式

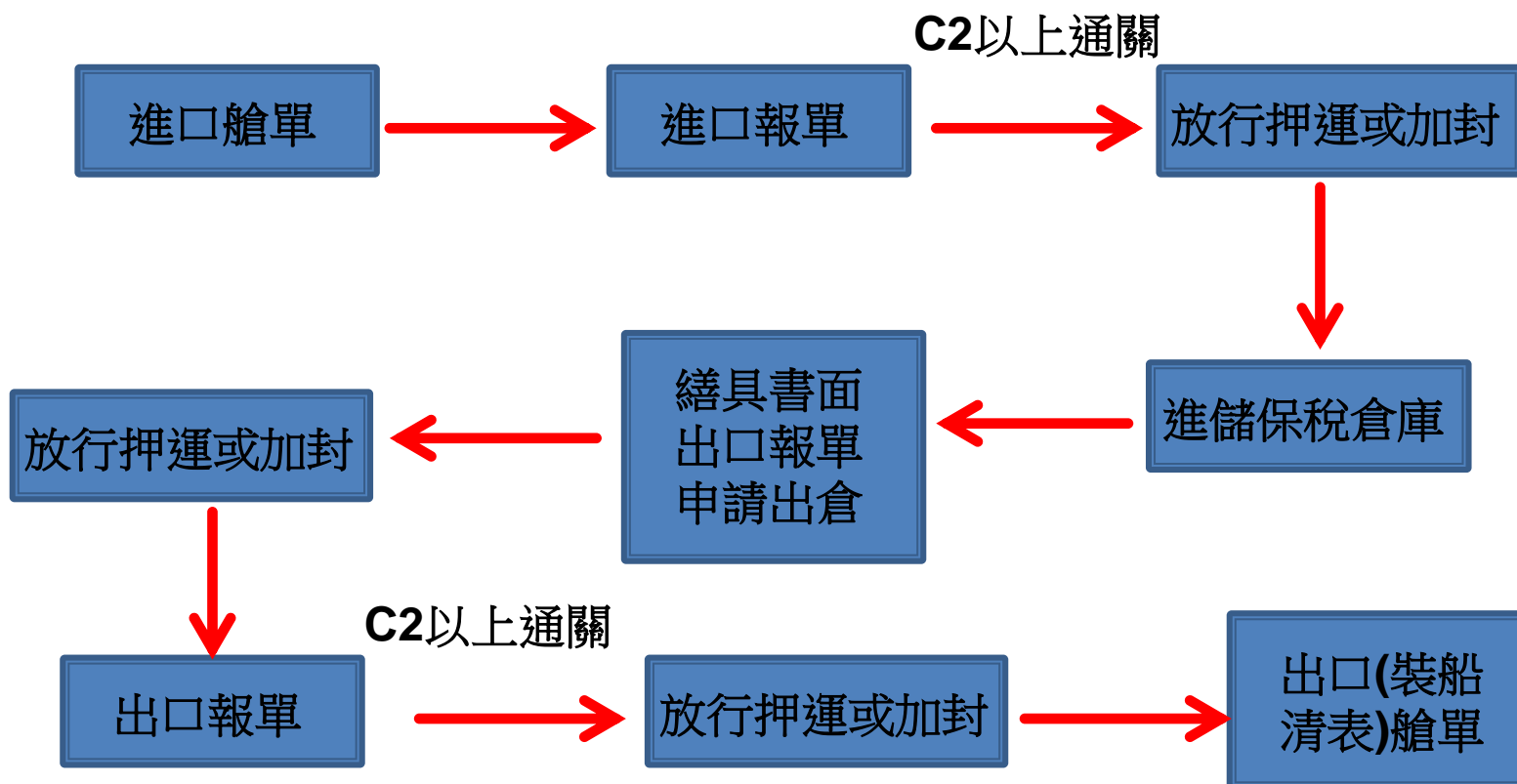
- 進口申報**G1**(外貨進口)報單，出口申報**G3**(外貨出口)報單。
- 三角貿易為進出口報單一併申報，外貨退運出口進、出口報單分開申報。
- 作業流程：



四、多國集併貨櫃(物)通關作業

■ 以保稅倉庫或物流中心操作通關方式

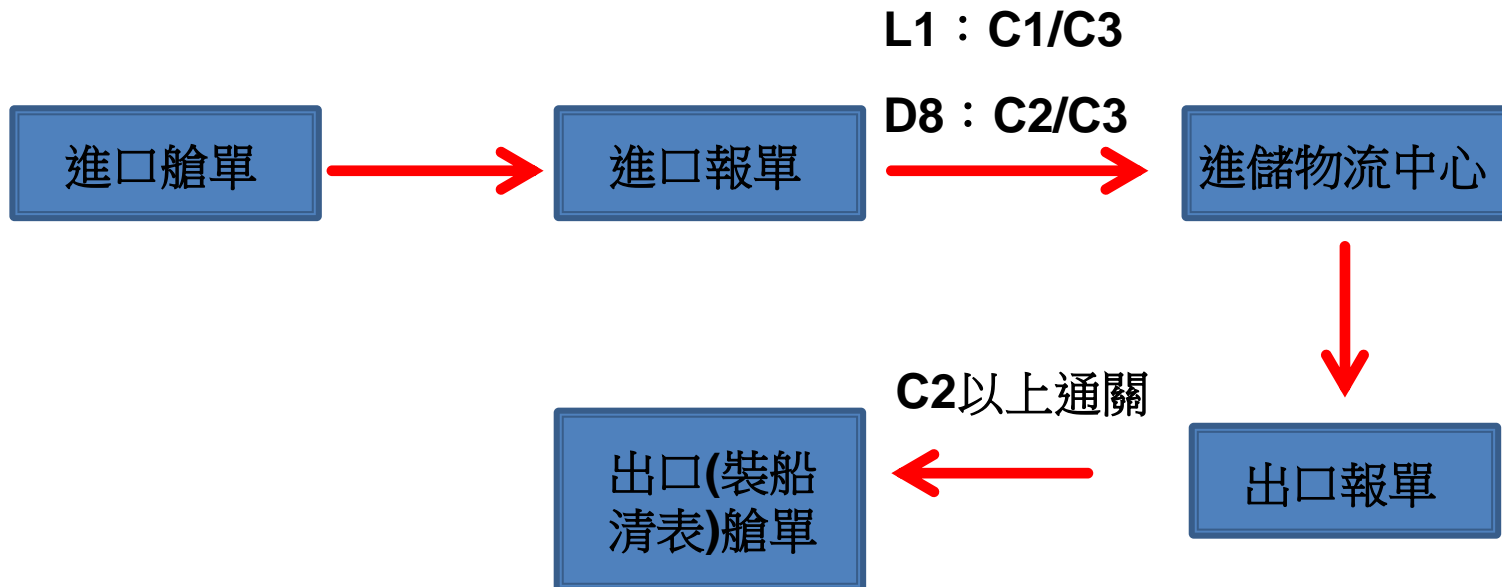
- 保稅倉庫-進口申報D8報單，出口申報D5報單



四、多國集併貨櫃(物)通關作業

■ 以物流中心方式操作

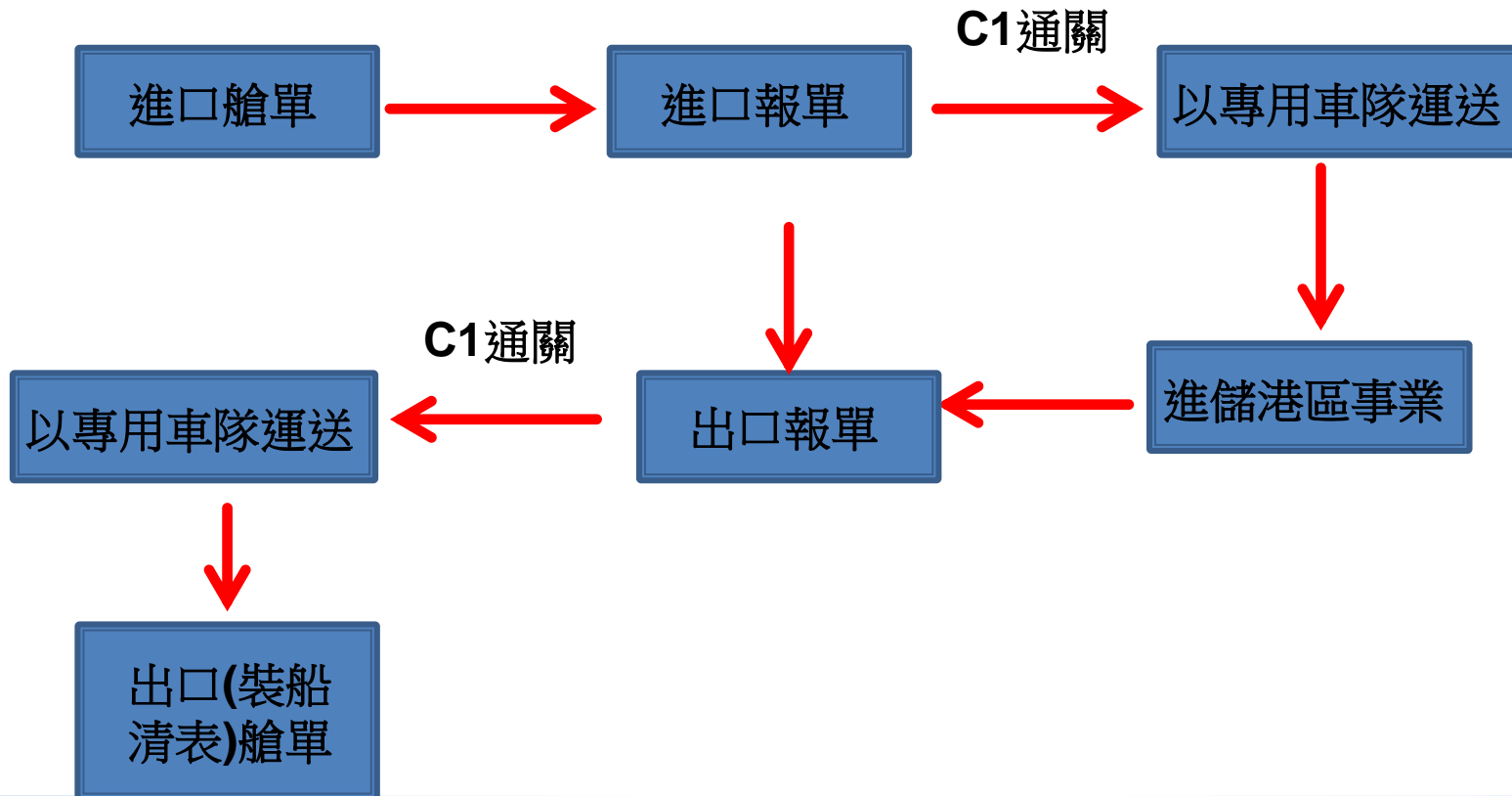
- 進口申報L1轉運申請書
- 申報D8進口報單
 - [經海關公告不得申報L1者](#)
 - [物流中心通關管理辦法第4點第8及第9款貨物](#)。



四、多國集併貨櫃(物)通關作業

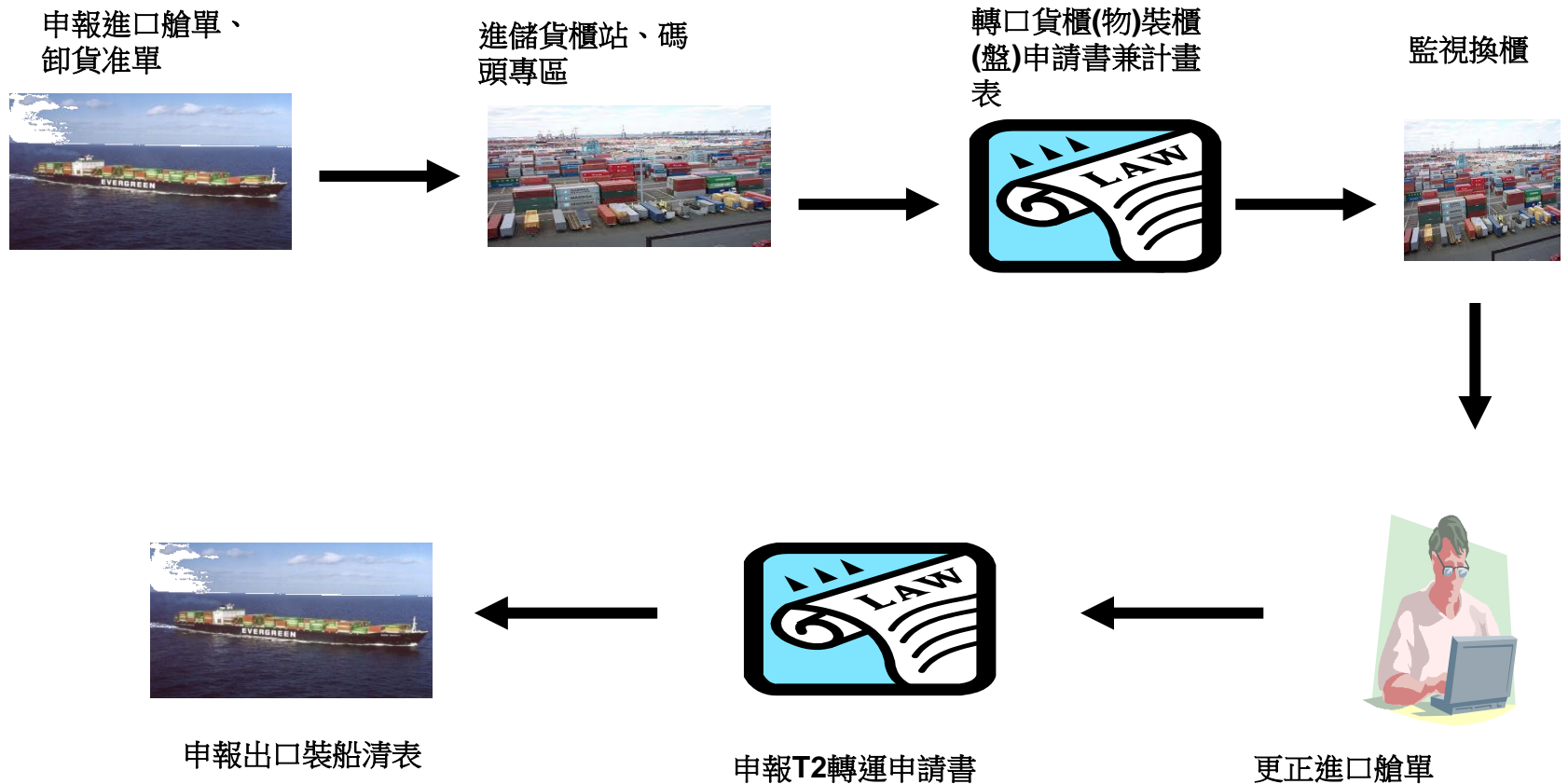
■ 以自由貿易港區方式操作

- 自由貿易港區事業-進口申報F1報單，出口申報F5報單

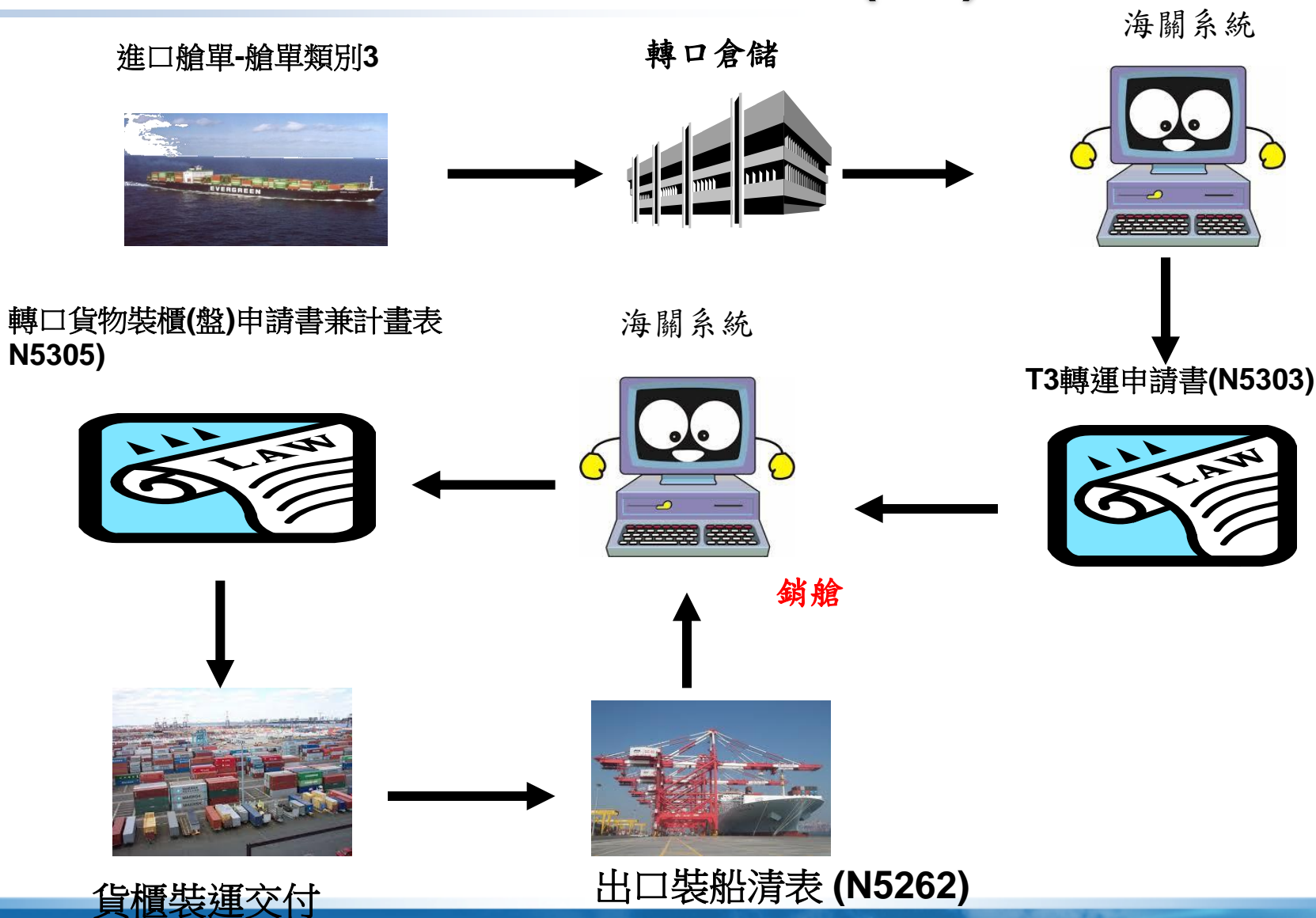


四、多國集併貨櫃(物)通關作業

- 以轉口方式操作-採櫃進櫃出方式作業



五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業



五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業



**MCC操作人(運輸業者
及承攬業者)**

向海關辦妥業者登記



MCC倉儲業者

取得海關貨櫃集散站登記

內陸貨櫃集散站應設有
主動式封條系統

進口貨棧設立轉口倉間

提供遠端監視系統查詢

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

■ 進口艙單申報

- 運輸業者申報主艙單(XML-N5101)。
- 承攬業者申報分艙單(XML-N5101H)。

■ 艙單申報注意事項。

- 艙單類別申報” 3”，表示為轉口貨物。
- 轉至地點應申報MCC貨物之國外目的地代碼。
- 貨物名稱應詳實申報。

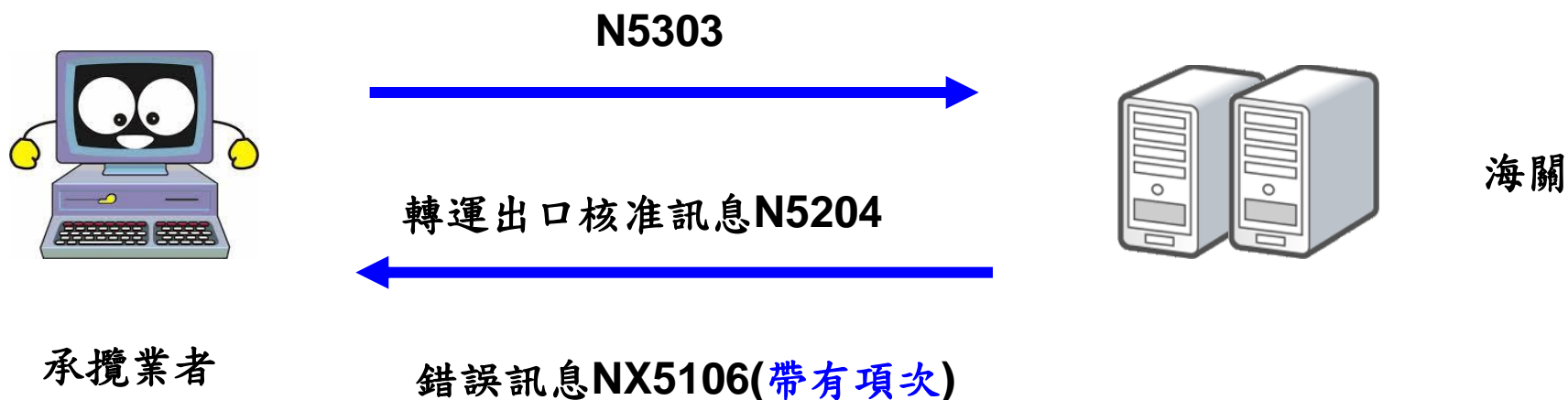
■ 運輸業者仍以**EDI**申報艙單，承攬業者暫無法申報分艙單，惟承攬業者仍可操作**MCC**之配套作業為運輸業者申報之收貨人欄位前**8**碼，填報承攬業者向海關登記之統一編號。

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

- 運輸及承攬業者進口艙單申報規定(&37-1)
 - 艙單應依提單如實申報。
 - 依預報貨物資訊規定，艙單應於進港**5**小時前預報。
- 辦理MCC之倉儲業者規定(&10-1)
 - 應設置轉口倉間，菸、酒、武器、彈藥、麻醉藥品、管制進口之大陸農漁畜產品及食品應專區存放。
 - 大門、進出口及轉口倉應有**24**小時連續**30**日無死角或動態偵測監控設備，且提供海關遠端查核權限。。
 - 內陸集散站業者另應建置主動式車道系統。

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

T3轉運申請書訊息作業-整合多筆進口併為一筆出口之作業



五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

N5303多國集併貨櫃(物)轉運申請書

海運 空運

T3轉運申請書

轉運申請書編號(33) BC 04UQ010001

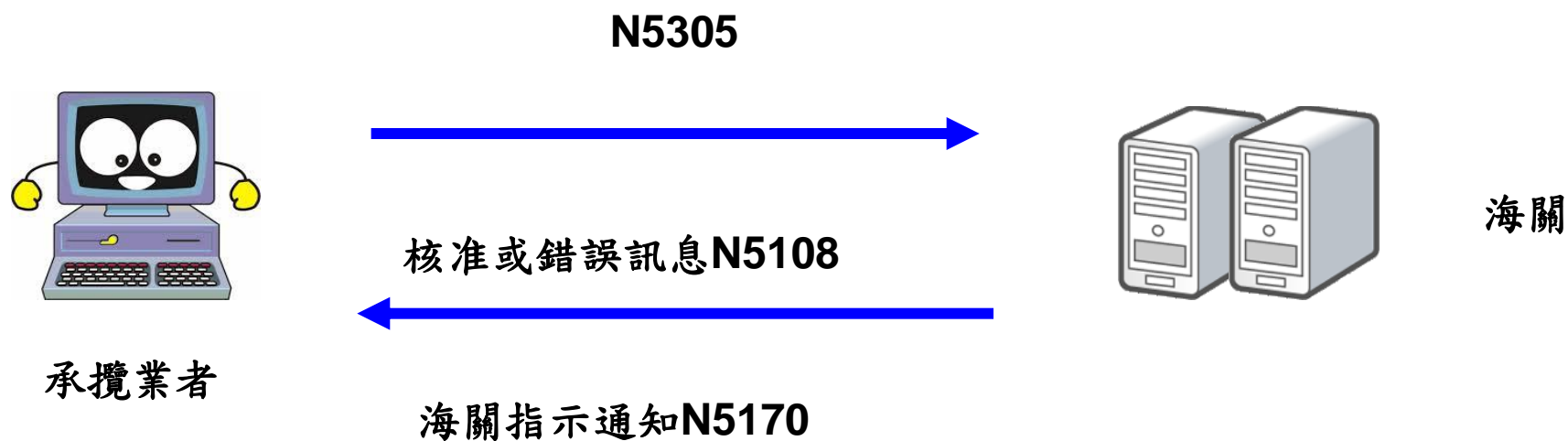
出口海關通關號碼(1) 04UQ01		裝貨單號碼(2) 0001		託運單主號(3) ABCDEFGH		托運單分號(4) 0001	
報關業者箱號/附碼/專責人員(5)		申請人英文名稱(6) Trade-Van				申請人代碼(7)	
轉運申請書類別(8) T3		海空運別(9) 1		收單日期(10) 2015/8/4 上午10:11:23			
裝貨港代碼(11) TWKHH		起運地點代碼(12) KELW300M			運往地點代碼(13) 003C2002		
出口船(機)名稱(14)	HYUNDAI BANGKOK		出口船(機)代碼(15)	9323510		出口船舶航次(海)/航機班次(空)(16)	054W
出口總件數(PCE)(17)		17,799.00		出口總毛重(公斤)(18)		862.79	

MCC貨物明細資料

序號(19)	進口海關通關號碼(20)	艙單號碼(21)	主提單號碼(22)	分提單號碼(23)	貨名(24)	件數、單位、分批註記、本批件數(25)	總毛重(公斤)(26)
1	04UQ85	0010	I270702320		MTQ	13 PLT	19.90
2	04UQ85	0009	I270702315		MTQ	21 PKG	13.57
3	04UQ85	0008	I266910276		MTQ	36 DRU	12.06
4	04UQ85	0007	I266424093		MTQ	80 DRU	25.06
5	04UQ85	0006	I266910231		MTQ	3,120 BAG	146.25
6	04UQ85	0005	I264802246		MTQ	4,545 BAG	177.54
7	04UQ85	0004	I264802239		MTQ	660 BAG	25.78
8	04UQ85	0003	I264802217		MTQ	9,283 BAG	362.62
9	04UQ85	0002	I263802340		MTQ	4 BUL	80.00
10	04UQ85	0001	I262238245		MTQ	37 BAG	0.00

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

轉口裝櫃(盤)貨物明細訊息(N5305)



五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

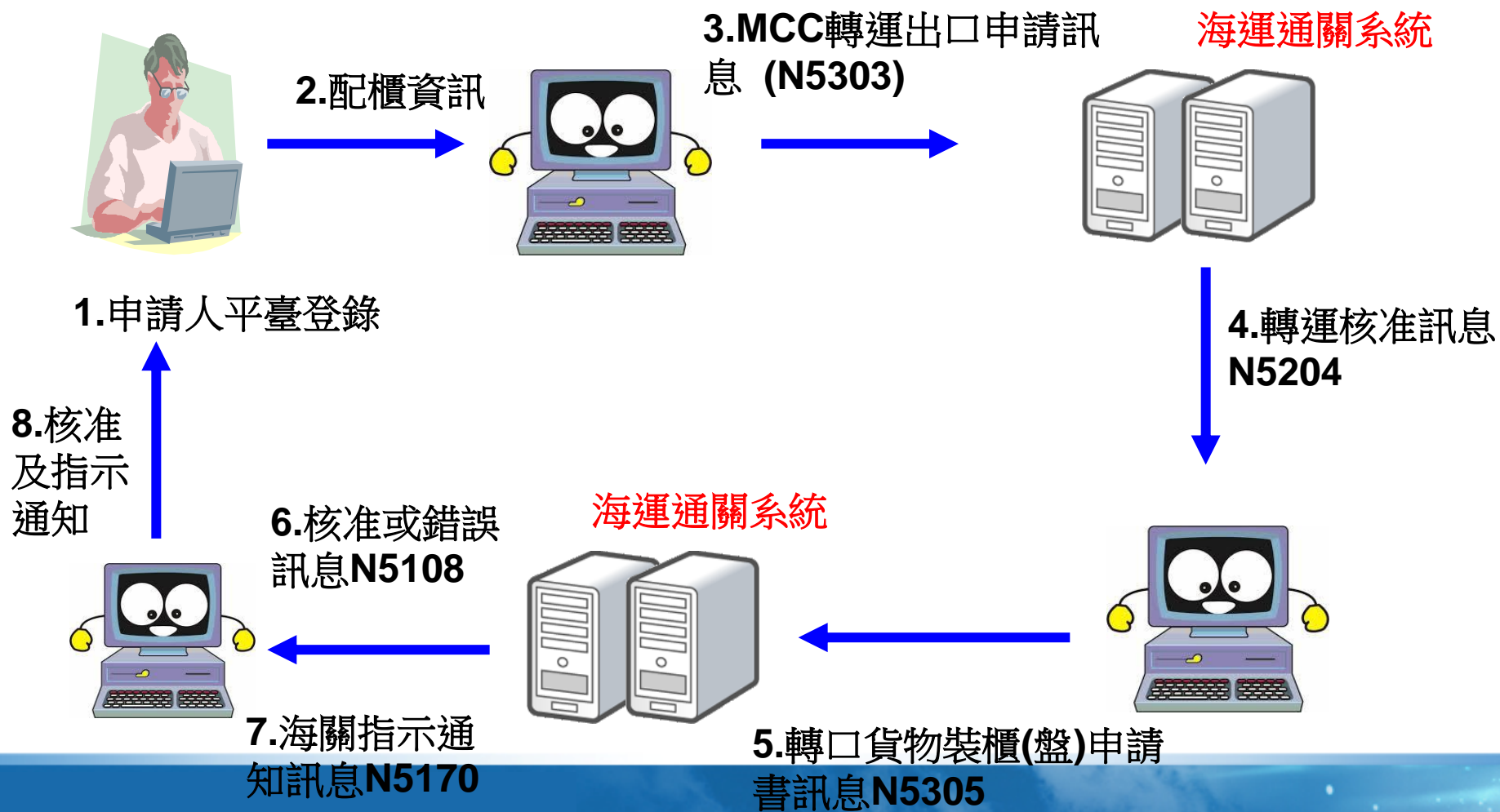
附件 A：MCC 轉口貨物裝櫃(盤)申請書兼計畫表(N5305)表格格式

編號(31)：

申請人英文名稱(1)		申請人代碼(2)			收單日期 (民國) 年 月 日(3)				
起運地點代碼(4)		運往地點代碼(5)			裝貨港代碼(6)				
出口船舶名稱 (7)		出口船(機)代碼(8)		出口船舶航次(海)/航機班次(空) (9)			出口海關通關號碼(10)		
貨櫃資料(11)：貨櫃號碼/貨櫃種類/貨櫃裝運方式/加裝註記/封條號碼/加裝地點代碼									
本櫃裝運 MCC 貨物明細									
海關通關號碼(12)	船單號碼(13)	主提單號碼(14)	分提單號碼(15)	運輸業/承攬業代碼(16)	船單類別(17)	轉運申請書編號(18)、貨名(19)	本櫃件數、單位(20)	體積/單位(21)	重量(公斤)(22)
本櫃裝運出口貨物明細									
原海關通關號碼(23)	裝貨單號碼(24)	託運單主號(25)	託運單分號(26)	運輸業/承攬業代碼(16)	船單類別(17)	貨名(19)	本櫃件數、單位(20)	體積/單位(21)	重量(公斤)(22)
其他記載事項(27)									
		海關處理紀錄(28)				收件(單)(29)		申請人或其委託人簽章(30)	

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

以資訊平臺貨物出口申請作業



五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

- 為使貨櫃裝運明細正確，如辦理轉口貨物加裝(拋貨)者，應勾選加裝註記欄。
- 加裝註記欄適用於下列情形：
 - 同一MCC倉已申請裝櫃後之加裝MCC貨物(拋貨)申請。
 - 跨不同(關區)之MCC倉加裝申請。
 - 區外出口貨物進入MCC倉加裝者，本作業應先辦理MCC貨物裝櫃申請後，再於平臺辦理以加裝出口貨物功能，辦理區外出口貨物加裝作業。
 - 同一MCC倉已辦理MCC貨物裝櫃申請者，需再辦理加裝出口貨物者，比照前項辦理。

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

MCC貨物併裝櫃申請作業

查詢 新增 刪除 全部勾選 取消勾選 消除內容

出口船隻掛號	02UZG4	裝貨單號	0001
收單關別	BD	卸存地代碼	KHH0660W
出口關別	BC	目的地	KHH1080C
託運單主號		託運單分號	
跨區加裝地點	KHH0750C		

項次	轉出口別	船隻掛號	艙號/裝貨單號	併櫃貨櫃號碼	併櫃加封之封條	併櫃件數	加裝註記	貨名簡述	原件數	重量
<input type="checkbox"/> 1	轉口	021111	0001	ABCD0000001	T007654321	100	<input type="checkbox"/>	general cargo1	150	2597
<input type="checkbox"/> 2	轉口	021111	0001	ABCD0000002	T007654322	50	<input type="checkbox"/>	general cargo2	150	733
<input type="checkbox"/> 3	轉口	023456	9605	GATU1185301	T99A174696	50	<input checked="" type="checkbox"/>	general cargo3	50	750
<input type="checkbox"/> 4	轉口	023456	3345	FGHI7254201	T007654322	30	<input checked="" type="checkbox"/>	general cargo4	30	320
<input type="checkbox"/> 5	轉口	02HX01	0001	OOLU7694271	100A188024	70	<input type="checkbox"/>	general cargo5	70	825
<input type="checkbox"/> 6	出口	02UZG4	0001	NYKU7254231	T013423579	200	<input checked="" type="checkbox"/>	general cargo8	295	1005
<input type="checkbox"/> 7	出口	02UZG4	0001	NYKU7254232	T013423578	95	<input type="checkbox"/>	general cargo9	295	875
<input type="checkbox"/> 8	出口	02UZG4	1205	MSKU6431411	KLCAQ54501	205	<input type="checkbox"/>	general cargo10	205	4570

回上頁

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

- 經勾選加裝註記之貨櫃資料，以轉口貨物裝櫃(盤)申請書(N5305)附帶加裝註記傳輸予海關。
- 海關系統辨識該N5305訊息貨櫃帶有加裝註記者，將原系統貨櫃資料合併加裝貨櫃明細為新明細內容。

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

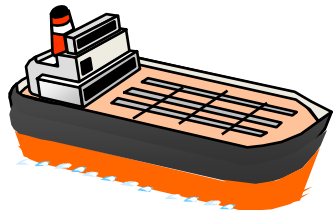
■ 原進口貨物艙單分割及合併作業

- 運輸業者(艙單傳輸人)應先向海關辦理進口貨物艙單更正作業。
- **MCC**操作人俟海關更正進口貨物艙單後，應於平臺辦理**MCC**貨物資料更正作業，以使平臺記錄與海關艙單資料相符，以利後續**MCC**貨物轉運出口申請作業。

■ **MCC**貨物已申請轉運出口，因故全部或部分未能裝運出口作業程序：

- **MCC**申請人備具書面文件，註明作業理由向海關申請**MCC**貨物退關或部分退關作業。
- 退關未裝船貨物，應於**MCC**平臺更正為未核銷或新增一筆海關通關號碼+艙單號碼並填入退關件數，以利後續**MCC**轉運出口申請。

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業



運輸業者(艙單傳輸人)



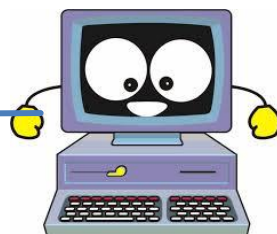
海關受理分割或合併
進口貨物艙單



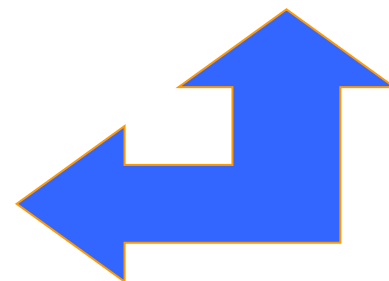
異動進口艙單
資料



異動平臺進口艙單資料

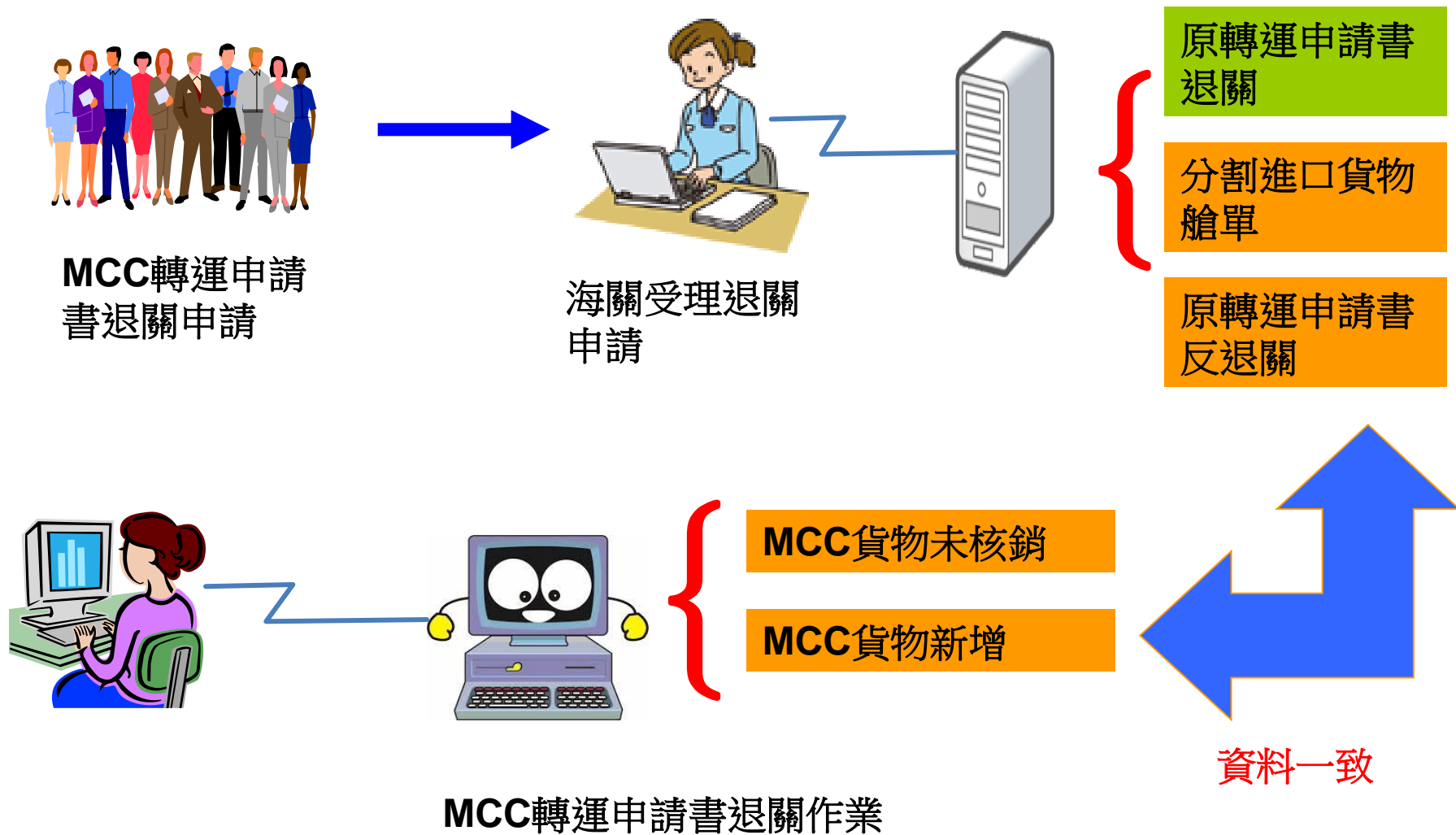


進口貨物艙單分割及合併



資料一致

五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業



五、修正多國集併貨櫃(物)通關作業

- 拓展至海運運輸業者及航空運輸業者、航空承攬業者均可操作。
- 加值為發貨中心型態之MCC作業，轉口得分批出口。
- 簡化以被動式封條作業，或進一步以機械式封條作業。
- 整合海空聯運及MCC作業，擴大我國港埠集散功能。
- 發展我國出口貨物、MCC貨物與加值型物流園區(自由貿易港區、自由經濟示範區)之併櫃發貨作業。

感謝聆聽

電子郵件：006706@customs.gov.tw

電話：(02)24202951分機1310

