

# 輸送ハンドブック シンガポール



# 港情報 ①

シンガポールは、地理的条件を生かし歴史的に早くから中継貿易港として発展し、1972年に東南アジアで初めてのコンテナ取扱施設を設立して以来、積極的なソフト・ハード両面での機能拡充が図られ、その相乗効果により港湾業務の効率化が進んでいます。ターミナルの延長・新設も積極的に行われており、2013年時点で PSA (Port of Singapore Authority/シンガポール港湾公社)が運営する主要コンテナ5ターミナルのバースは計52バースにもなり、年間取扱量は3,500万TEUに達します。又、2020年に完成を目指している Pasir Panjang港追の加バース(水深18メートル)は、最新のシステムを備え旧5ターミナルと合計で約5,000万TEUの取扱いが可能となります。2010年以降年間取扱量は上海に世界1位の座を明け渡しているものの、2013年度も 3,260万TEUと過去最高を記録しコンテナ取扱量世界第2位を維持しています。(2013年度 上海港3,360万TEU)



## 港情報 ②

ソフト面も積極的に充実が図られており、オンラインでの情報システムが早い段階から導入され、物流の効率化に大きく貢献しています。

\* PORTNET: 1989年に導入されたFORTNETは、海事関係者を対象にしたシステムで、港湾関連申請書類等の提出、荷役関連情報確認(入出港時間・コンテナ搬入出の指示・確認)など、コンテナターミナル運営に必要な情報交換及び手続きが24時間可能となっています。

\* TRADENET: PORTNETと同年に開発されたオンラインでの通関システムです。海上貨物だけではなく、航空・陸送貨物など全ての貨物手続きが24時間ペーパーレスで申告・認可が可能となっています。

システムの開発・提供は民間会社に委ねられており、基本的な項目に差異はないものの利用者の獲得のため現在約7-8社が競合しながら利用者目線に立った改良を重ねています。



(PORTNET画面)

 NAIGAI TRANS LINES

# 通関システム

通関は、先述のTRADENETへ接続して、電子的に申告(取消・修正含む)を行います。特徴としては日本のような通関士制度が無く、事前にシステムへ登録をした登録者が講義を受けるだけで申告を行うことができます(2013年9月より事前に講義を受け認定を受ける義務が課されている)。そのため、日々新しい知識の獲得と更新が求められ、申告違反をした者に対しては罰金や禁錮刑などの罰則が設けられています。

輸出入の通関申告は、輸出は本船出向前、輸入は書類が整い次第入港日前より可能です。しかし、不積みの懸念も鑑み本船到着通知発行後に行うのが一般的です。シンガポール国内の全ての企業・団体は、原則認識番号であるUEN(Unique Entity Number)が割振られており、通関申告時には必須情報です。Duty及びTaxは、申告者あるいは輸入者が事前に登録している銀行口座から引き落とされる仕組みです。(HS Codeは8桁です)

トランシップ貨物については、同じ保税区内での手配であれば輸出入許可は求められず、輸出入時に船荷証券の写しを船社経由にて後日税関へ提出するのみです。

# Duty (関税)・GST (消費税)

Duty(関税)、GST(消費税)については、特定の品目を除きDutyは発生しない為シンガポールへ輸入される品目のほぼすべてがDuty無しで輸入されています。

特定4品目--- a.) 酒類、b.) タバコ、c.) 自動車、e.) 石油製品(ガソリン、軽油等)Dutyには2種類あり、Customs Duty(輸入関税)とExcise Duty(国内消費税)とに分かれており、後者は輸入品のみではなく国内で生産されたものに対しても課徴されます。尚、Customs Dutyが課徴される品目はごく僅かでそのほとんどがExcise Dutyとなっており、Dutyは国内産業保護壁としてはほぼ機能していません。GST(Goods and Service Tax)は原則全ての商品、サービスに対して課徴され日本で言うところの消費税にあたります。税額は7%、輸入時はCIF価格(Dutyも含む)、輸出時の課徴はなしです。

# 国内物流

シンガポールの国土は約710km<sup>2</sup>、淡路島や東京23区とほぼ同じ面積の島であり、マレーシア半島とは2か所の橋でつながっています。島内にめぐらされた幹線道路により、どの地区へのアクセスも良好です。中心部や一部幹線道路、マレーシア越境道は、時間帯により渋滞が発生しますが、国内での車両台数を政府が規制しているため、朝夕の通勤時間帯に若干の渋滞が見られるものの深刻な渋滞は発生しません。主要コンテナターミナルからの移動時間は、都市中心部で最短車で5-15分、遠方でも国内であれば概ね1時間以内での移動が可能です。また、同地区からの配送料金をほぼ島内一律で提供している業者が多く、Tuas、Woodlands、Changi等遠方のみ若干の割増が付くことがあります。例外としては、島南部に埋め立て造成されたジュロン島が挙げられます。石油精製所など国の重要施設が存在するため、厳重な警備が実施されており、入島には島内に所在する企業から事前の届け出が必要です。また外国人はパスポートの提示が求められる為手続きに時間を取られ配送には長時間を要することが多い為配送手配には注意が必要です。

# 危険品の取扱い

シンガポールに入港する本船に積載されている貨物はすべて独自の判断基準PSAグループに基づき管理されます。

PSA Group 1S / 1D / 2 / 2S / 2A / 2B / 2F / 3

3はほぼ普通品と同等の荷扱いが可能。当社KD内自営倉庫での扱いも可能となっているが長期保管は不可です。3以外に区分される貨物は厳しく規制されており原則取り扱い免許を受けた専門業者により指定の場所、許可を持つ配送業者での対応が必要となる為現行当社では3以外は取り扱いはできません。よって船積み前には必ず確認を行うことが必要です。

尚、日本の様にバンニング時に第三者機関の立会は不要です。

# 食料品の取扱い

国内の第1次産業だけでは国内消費を賄えないシンガポールは食料品、水のほとんどを国外からの輸入に頼っています。その為AVA = Agri-Food & Veterinary Authority of Singapore (農産物家畜省)は国民の健康を保護するため常に輸入品目を厳しく監視しており輸入通関時にはAVA(食品衛生局)の許可を事前に取得していることが条件となります。

特に日本からの食料品については2011年の原発事故以降規制強化及び品目や産地により輸入禁止措置も取られた為輸入許可(流通の為)には複数の必要書類の提出や抜き取り検査の指定が取られた。2013年現在、徐々に規制は緩和されてきているが依然輸入については船積み前に十分な確認を行う必要があります。

# CFS倉庫 ①

1993年に開設されたKeppel Distriparkは、3ターミナル(Tanjong Pagar, Brani, Keppel)の  
後背に位置し、専用道路にて直結しておりコンテナ移動は一般車両による渋滞の影響を受けま  
せん。その他主要幹線道路への接続も良好であり、国内物流にも適しています。開設から既に  
20年が経過しており、施設の老朽化と貨物増加による施設内の混雑が発生しているため、新  
港であるPasir Panjanへ移設する計画が決まっています。



## CFS倉庫 ②

Keppel Distripark内に2,250平方メートルの倉庫区画を占有しており、熟練した従業員がお荷物を管理しております。倉庫内に監視カメラを設置し、24時間オンライン体制でお荷物を監視しています。又、様々な地域から輸送される貨物の取り違えを防ぐために、貨物を下記4種類に分類、色分のステッカーを貼り、蔵置場所を区別をして管理をしています。

- ① シンガポール国内に輸入予定貨物
- ② 第三国へ輸出するトランシップ貨物
- ③ シンガポールから輸出される輸出貨物
- ④ 保管・管理の委託を受けた保税貨物

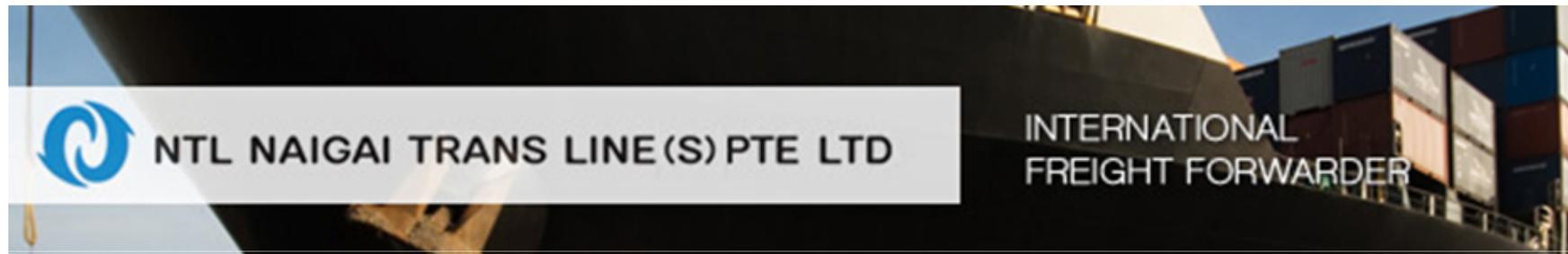
保税区内にございますので、保税状態での長期保管が可能です。シンガポールを貨物集約地とし機能させ、受注に合わせて必要な物量を第三国に輸送させる事が可能です。受注から貨物到着までの輸送日数を短縮する事が可能になり、管理の行き届いた倉庫での安心の貨物保管を実現させる事が出来ます。



# ネットワーク

ハブ港として世界屈指の取扱量を誇るシンガポールだからこそ、無数のサービスを繋げ、世界のあらゆる仕向地へのサービスをご提供する事が可能です。世界主要港に拠点を構えている弊社海外支店と、強い信頼関係を持つ各国代理店が多種多様な輸送をサポートします。

シンガポール政府の積極的な企業誘致政策の影響で、アジアにおける物流統括拠点をシンガポールに移される企業が増加している今だからこそ、シンガポール発着・経由の貨物のみならず、三国間輸送に関しても、弊社シンガポール法人が最適のサービスをご提供致します。



<http://www.ntl-sin.com.sg/index.html>