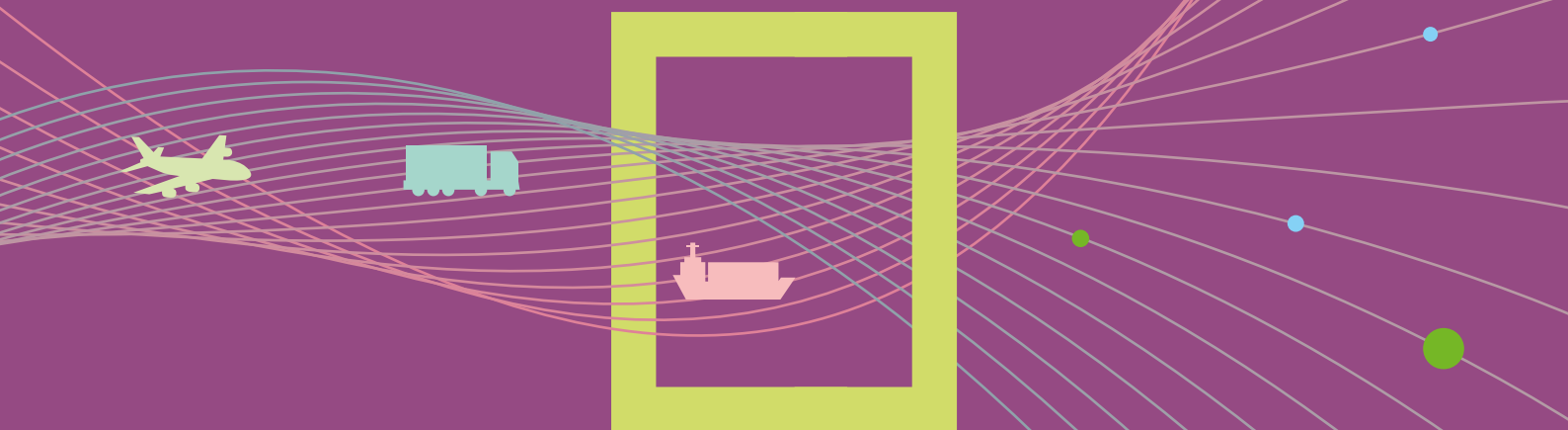


發展香港貿易單一窗口 諮詢文件

2016年4月



商務及經濟發展局

發展香港貿易單一窗口

諮詢文件

目錄

行政摘要		3-5
第一章	香港現況	6-11
第二章	海外及內地經驗	12-14
第三章	香港「單一窗口」	15-19
第四章	在香港實施貨物付運前提交文件的制度	20-24
第五章	實施建議	25-29
第六章	徵詢意見	30

附件 A	政府機構規定從香港進口、出口和轉口貨物所須 申領或提交的 51 項貿易文件及資料一覽表	31-33
附件 B	國際機構就「單一窗口」所採用的定義及有關在 貨物付運前提交文件規定的國際最佳做法	34-35
附件 C	設有「單一窗口」的經濟體一覽表	36
附件 D	貿易單一窗口第一階段所涵蓋的文件及資料	37
附件 E	貿易單一窗口第二階段所涵蓋的文件及資料	38
附件 F	貿易單一窗口第一及第二階段的擬議主要特點	39
附件 G	貿易單一窗口第三階段的擬議主要特點	40-41
附件 H	政府機構規定從香港進口、出口和轉口貨物所須 申領或提交的收費文件一覽表	42-43
附件 I	簡稱一覽表	44

行政摘要

為跟隨國際主流發展，以及維持香港在貨物貿易方面的競爭力及物流樞紐的地位，政府計劃在香港設立貿易單一窗口(「單一窗口」)，作為單一資訊科技平台讓業界以一站式向政府提交所有貿易文件，以便利報關、清關。這項計劃由財政司司長在二零一六至一七年度財政預算案演辭中公布。

2. 香港有關貿易管制和便利貿易的現行安排，以及海外和內地在發展「單一窗口」方面的經驗和對在貨物付運前提交文件的規定，載於第一及第二章。擬議「單一窗口」的詳請，則載於第三至第五章，以徵詢公眾意見。下文闡述這項建議的要點。

「單一窗口」的發展及運作

3. 「單一窗口」將提供單一資訊科技平台，讓業界以一站式向政府提交所有「企業對政府」(B2G)的貿易文件，以便業界遵行有關貨物進出口的規管要求。「單一窗口」將具備技術能力，以便在日後有需要時，可接連私營機構所營運的「企業對企業」(B2B)平台，以及聯繫其他經濟體的「單一窗口」(請參閱第三章)。

4. 我們亦會探討「單一窗口」可否及應如何妥善地推行在貨物付運前須提交進出口報關單的新規定(以取代在貨物付運後才須提交的現行規定)，以及引入有關貨物報告的新規定(以取代有關貨物艙單及預報貨物資料的現行規定)(請參閱第四章)。

5. 發展全面的「單一窗口」是一項非常大型的項目，涉及龐大的建設成本。商務及經濟發展局需成立項目管理辦公室，以推行「單一窗口」措施，包括擬備詳細設計、立法和撥款建議，以及通過私營資訊科技服務供應商推行措施。香港海關會負責運作「單一窗口」，並成立「單一窗口」運作中心，日後執行「單一窗口」的日常維護及運作工作(請參閱第 5.1 及 5.3 節)。

收費及增值服務

6. 收費方面，政府的政策是，除非另有理據，否則按收回全部成本的原則提供商品及服務。相關政府機構會檢視在「單一窗口」的新模式下，其服務的收費及支持某些服務現時無須收費的理據，以及找出可節省成本的空間以盡量達至收回全部成本。因實施「單一窗口」而使提交文件的方式有變，但改變本身的影響應為中性，不應招致新的費用(請參閱第 5.3 節)。

7. 「單一窗口」用戶可直接向「單一窗口」系統提交文件及資料，或透過提供額外服務的增值服務供應商(增值服務商)(由經認證的商業參與者提供服務)提交。儘管無紙化貿易是大勢所趨，但在日後的「單一窗口」環境下，部分用戶可能仍有需要使用紙張文件轉換服務。這類服務大體上應交由增值服務商提供(請參閱第 5.4 節)。

分階段實施及過渡安排

8. 視乎實施進度，「單一窗口」可分三個階段推出一

- (a) 第一階段涵蓋在過渡至「單一窗口」時無須作出法例修訂的文件和資料(最早在二零一八年推出)；
- (b) 第二階段涵蓋進出口報關單及貨物艙單以外的所有其他各項文件及資料(最早在二零二一年第四季推出)；以及
- (c) 第三階段涵蓋進出口報關單及貨物報告(最早在二零二三年第四季推出)。

第一階段會以自願使用的形式實施。在有關強制使用「單一窗口」的立法建議及撥款建議獲得通過後，便會實施第二及第三階段，並會在每個階段開始時，各設定不少於 12 個月的過渡期(請參閱第 5.2 節)。

9. 為準備「單一窗口」的全面強制實施(最早在二零二四年)，在政府與政府電子貿易服務供應商的現行合約於二零一八年年尾屆滿後，我們計劃透過適當的安排，繼續採用政府電子貿易服務的模式，直至新的「單一窗口」取代有關服務(請參閱第 5.5 節)。

10. 我們邀請公眾就「單一窗口」建議提出意見。具體問題包括—

- (1) 你對香港設立「單一窗口」有何意見？文件所概述的擬議主要特點是否切合業界需要？你對使用日後的「單一窗口」是否有任何關注？
- (2) 你對「單一窗口」可帶來的好處及可節省成本有何意見？「單一窗口」會否為貿易、物流和資訊科技等界別及社會整體帶來其他發展及機會？
- (3) 關於在貨物付運前提交進出口報關單及貨物報告的安排 —
 - (a) 你對香港施行在貨物付運前提交進出口報關單及貨物報告的規定及這項規定是否可行有何意見；
 - (b) 你認為有何可行的措施，可處理業界因香港實施在貨物付運前提交進出口報關單及貨物報告的規定而關注的問題；以及
 - (c) 你對由承運商負起法律責任，確保其管有的貨物已辦妥所需的貿易文件，有何意見？
- (4) 你對初步實施時間表及建議的分階段實施安排有何意見？除了建議的寬限期外，有何其他措施可協助用戶順利轉用「單一窗口」？
- (5) 你對建議的「單一窗口」運作及收費安排有何意見？你希望政府在運作「單一窗口」及協助用戶方面，提供甚麼具體的服務？
- (6) 關於增值服務商—
 - (a) 你對增值服務商可提供服務的範圍有何意見；以及
 - (b) 你對增值服務商的特定評審準則有何意見？
- (7) 你對建議在現行合約屆滿後延長政府電子貿易服務有何意見，例如你認為在日後的「單一窗口」取代政府電子貿易服務前，應作出甚麼服務安排？

第一章：香港現況

貨物貿易是香港經濟的命脈。本章載述有關香港貿易管制和便利貿易的現行安排。

1.1 貿易管制

1.1.1 現時，業界須向政府提交共 51 項由九個政府機構規定，涉及從香港進口、出口和轉口貨物的「企業對政府」(B2G)貿易文件及資料。這些文件和資料是基於不同公共政策理由，例如統計、徵款及課稅、反走私、公眾安全與衛生及保安等而要求提交。相關名單載列於**附件 A**，大致可分為三類—

- (a) 貨物抵港或離港後，一般須提交的進出口報關單及聲明 2 貨物艙單(貨物付運後)；
- (b) 貨物抵港或離港時又或以前，一般須提交的預報貨物資料及聲明 1 貨物艙單(貨物付運前)；以及
- (c) 受特定管制或計劃規限的貨物，抵港或離港時又或以前，須申領的牌照、許可證及其他文件(貨物付運前)。

A. 進出口報關單

1.1.2 根據《進出口(登記)規例》(第 60E 章)第 4 及第 5 條，將貨物進口、出口或轉口的人須在有關貨物進口、出口或轉口後 14 天內提交進出口報關單¹。貿易商(或其代理)須藉進出口報關單提供有關貿易商、商品、包裝、運輸等的詳細資料。

1.1.3 進出口報關單所載的資料，除了用作按進口、出口或轉口貨物的種類及貨值計算報關費²及貿易管制的用途外，亦會用作編製貿易統計數字，以衡量本港的貿易狀況。

¹ 第 60E 章第 3 條所界定的「豁免物品」，例如轉運貨物、過境貨物、船舶補給品、飛機補給品、私人行李及禮物、價值 4,000 元以下的郵包等，獲豁免有關提交進出口報關單的規定。

² 就食品項目而言，每份報關單繳費 2 角；就其他項目而言，首 46,000 元的貨值，繳費 2 角，而其後每 1,000 元，加繳 1.25 角。

B. 貨物艙單

1.1.4 承運商須提交或持有貨物艙單，當中列明每件從香港進口或出口的貨物詳情。貨物艙單分為兩類—

- (a) 聲明 1 貨物艙單：根據《進出口條例》(第 60 章)第 15 條，承運商須在船隻、飛機或車輛進入或離開香港時，按照香港海關要求提交貨物艙單。當貨物抵港或離港時，有關資料會用作評估風險及清關；以及
- (b) 聲明 2 貨物艙單：根據第 60E 章第 11 及第 12 條，承運商須在船隻、飛機或車輛抵港或離港後 14 天內提交貨物艙單。政府統計處會把聲明 2 貨物艙單用作核實分開提交的進出口報關單，以及編製貿易及貨物統計數字。

C. 預報貨物資料

1.1.5 香港海關實施多項免費計劃，以便在貨物付運前取得預報貨物資料，一般用作風險評估—

- (a) 空運貨物：自一九九八年起，空運貨物貨運商可經空運貨物清關系統，以自願形式提交進口貨物的電子資料，以便貨物清關³。香港海關亦鼓勵貨運商提供出口貨物的資料；
- (b) 道路貨物：自二零一零年起，付運人須根據《進出口(電子貨物資料)規例》(第 60L 章)的規定，經道路貨物資料系統提交電子預報貨物資料；以及
- (c) 海運貨物：就遠洋船舶而言，承運商可通過遠洋船舶電子艙單聲明 1 (自願)提交計劃，提交預報貨物資料(主提單，提供一般資料)。海運代理商則可按照海運簡易通關計劃(海易通計劃)，以自願形式提交預報貨物資料(副提單，提供詳細資料)。至於內河船，承運商可通過預先提交內河船貨物資料(自願)計劃，提交預報貨物資料⁴。

³ 根據與香港海關簽署的諒解備忘錄，九個空運貨物貨運商同意經空運貨物清關系統自願提供有關進口貨物的電子預報貨物資料，以便貨物清關。在二零一五年，該項計劃涵蓋所有空運貨物。

⁴ 在二零一五年，通過預先提交內河船貨物資料(自願)計劃及遠洋船舶電子艙單聲明 1 (自願)提交計劃提交資料的比率，分別為 66% 及 84%。

1.1.6 有關提交進出口報關單、貨物艙單及預報貨物資料的現行制度，撮述於圖 1。

圖 1：有關提交進出口報關單、貨物艙單及預報貨物資料的現行制度

提交項目		空運貨物	海運貨物	道路貨物
進出口報關單 (必須提交)	提交者	將貨物進口、出口或轉口的人 (如貿易商／貨運代理商／代理商)		
	提交時間	貨物付運後		
	提交方式	電子(政府電子貿易服務) (下文第 1.2.2 段)		
	資料層面	付運貨物批次		
聲明 1 貨物艙單 (按要求提交)^A	提交者	承運商		
	提交時間	貨物付運前		
	提交方式	紙本	- 紙本 - 電子紀錄 - 電子(政府電子貿易服務)	紙本
	資料層面	主提單及副提單		
聲明 2 貨物艙單 (必須提交)	提交者	承運商	承運商	貨車司機
	提交時間	貨物付運後	貨物付運後	貨物付運後 ^B
	提交方式	電子(政府電子貿易服務)	電子(政府電子貿易服務)	紙本
	資料層面	主提單及副提單	主提單及副提單	付運貨物批次
預報貨物資料 (就空運及海運進口貨物而言，屬自願性質；就陸路貨物而言，則必須提交)	提交者	空運貨物 貨運商	承運商及貨運代理商 ／代理商	貿易商及 貨車司機／ 代理商
	提交時間	貨物付運前		
	提交方式	電子 (空運貨物清關系統)	就遠洋船舶而言 遠洋船舶電子艙單 聲明 1 (自願)提交計劃 - 電子(政府電子貿易服務) 海易通計劃 - 電子 就內河船而言 預先提交內河船貨物資料(自願)計劃 - 紙本 - 電子	電子 (道路貨物資料系統)
	資料層面	主提單及副提單	主提單及副提單	付運貨物批次

^A 實際上，如船隻或車輛被選定在香港水域或邊境管制站接受檢查，香港海關會要求有關承運商或貨車司機提交聲明 1 貨物艙單。就海運貨物而言，香港海關亦可發出通知，要求承運商在船隻抵港前(就遠洋船舶而言，在五天前；就內河船而言，在同一天)提交聲明 1 貨物艙單。

^B 稱為道路艙單。實際上，貨車司機會在駛經邊境管制站時提交道路艙單。

D. 牌照、許可證及其他文件

1.1.7 香港作為自由港，對貨物的進出口，只實施最低限度的發證管制。對特定貨品施行發證制度，主要是為了履行香港的國際責任，以及保障公眾衛生與安全、保護環境及維護知識產權等。

1.1.8 現時，根據法例，有 40 種進口及出口牌照、許可證及其他文件必須提交⁵。提交這些文件的規定因應貨物類別而各有不同。一般而言，除非另有理據，政府會就這些文件按照足以收回全部成本的水平徵收費用。

1.2 便利貿易

1.2.1 多年來，政府推出了多項措施，以減輕貿易管制對貿易商、付運人、貨運代理商、代理商及承運商所造成的負擔，及加快清關。現時設有多項計劃，協助持份者以電子方式遵行有關貿易文件的規定。

1.2.2 政府於一九九七年推出政府電子貿易服務，提供前端電子服務，業界須透過私營服務供應商(服務供應商)⁶向政府機構提交常用的貿易文件⁷。

1.2.3 上文第 1.1.5 段所述的各項預報貨物資料計劃亦屬便利貿易性質。舉例說，在空運貨物清關系統下，沒有被選定作檢查的貨物，會獲即時清關；在道路貨物資料系統下，沒有被選定作檢查的貨車，可通過邊境管制站而無須停車⁸。

⁵ 其中一項為產地來源證。這是一項貿易便利措施，以便利香港產品出口到外地市場。

⁶ 政府電子貿易服務現時由三個服務供應商營辦，負責接收貿易商及承運商向政府提交的 B2G 文件、核對他們的身分、核實資料，並把資料傳送予政府。服務供應商沒有向政府收取費用，但向用戶收費，金額不得超過與政府預先議定的上限。服務供應商亦提供多項增值服務。

⁷ 現時，該項服務涵蓋進出口報關單、產地來源證、應課稅品許可證，以及空運及海運貨物艙單(即 (a) 聲明 1 貨物艙單(海運方式)(按要求提交)；(b) 聲明 2 貨物艙單(空運方式)；(c) 聲明 2 貨物艙單(海運方式)；以及(d) 遠洋船舶電子艙單聲明 1 (自願)提交計劃)。

⁸ 道路貨物資料系統讓香港海關得以推出多模式聯運轉運貨物便利計劃。根據該計劃，如貨櫃配備預先批核的電子鎖及全球定位系統裝置，空陸／海陸貨物(如被選定作檢查)在抵港或離港時只須接受檢查一次。

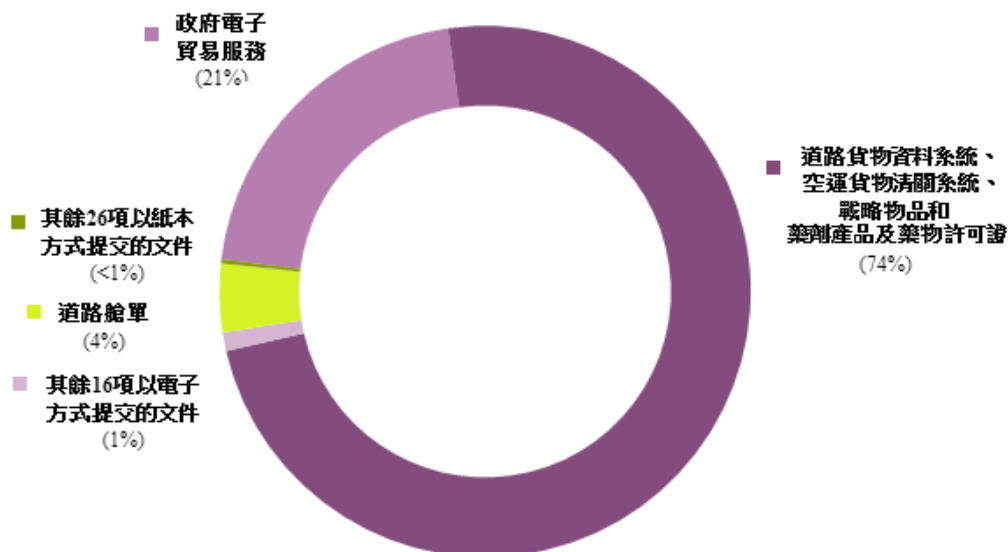
1.2.4 有關提交貿易文件的規定若未為上述計劃所涵蓋，業界可按適用的法例條文及個別政府機構的規定，以傳統的紙本方式或電子方式提交。

1.3 提交方式

1.3.1 二零一五年，該 51 項 B2G 文件涉及共約 9 000 萬宗交易，提交方式載於圖 2—

- (a) 24 項文件現時以電子方式提交(儘管部分文件可選擇是否以電子方式提交)，佔總交易量 96%。這 24 項文件中—
 - (i) 4 項為政府電子貿易服務所涵蓋，佔總交易量 21%；
 - (ii) 4 項的數量較為龐大，佔總交易量 74%，分別是向道路貨物資料系統及空運貨物清關系統所提交的資料，以及戰略物品和藥劑產品及藥物的進口或出口許可證；以及
 - (iii) 其餘 16 項合共佔總交易量 1%；以及
- (b) 27 項文件現時以紙本方式提交。這 27 項文件中—
 - (i) 道路艙單佔總交易量的 4%；以及
 - (ii) 其餘 26 項文件主要是受管制貨品的進口或出口牌照及許可證，合共佔總處理量不足 1%。

圖 2：按提交方式劃分的 51 項 B2G 文件



24 項文件(以電子方式提交)	27 項文件(以紙本方式提交)
<p>(a)(i) 通過政府電子貿易服務提交的 4 項文件(21%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 進出口報關單 貨物艙單(空運及海運方式) 應課稅品許可證 產地來源證 <p>(a)(ii) 道路貨物資料系統、空運貨物清關系統、戰略物品和藥劑產品及藥物許可證(74%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 通過道路貨物資料系統提交的資料 通過空運貨物清關系統提交的資料 戰略物品許可證 藥劑產品及藥物進/出口許可證 <p>(a)(iii) 其餘 16 項文件(1%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 預先提交內河船貨物資料計劃 遠洋船舶電子艙單聲明 1 提交計劃 通過海運簡易通關計劃(海易通計劃)提交的副提單資料 遠洋船舶及內河船應要求提交的艙單 應課稅品進出口陳述書 根據內地與台灣簽訂的「海峽兩岸經濟合作框架協議」及根據「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」簽發的中轉確認書 金伯利證書 植物進口證 進口野味、肉類及家禽書面准許 動物製食品衛生證書 進口奶類、忌廉及奶類飲品書面准許 進口冰凍甜點書面准許 進口野味、肉類及家禽經香港轉口往內地/澳門書面准許 無線電通訊發送器具轉運通知書 無線電通訊發送器具入口及出口許可證 搬運沙粒許可證 	<p>(b)(i) 道路艙單(4%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 貨物艙單(陸運方式) <p>(b)(ii) 其餘 26 項文件(<1%)</p> <ol style="list-style-type: none"> 有關進口商的資料 貨物代理商申報書/存放入口/轉運貨櫃的指定地點申報書 受管制化學品許可證(香港海關) 轉口受管制化學品移走許可證 光碟母版及光碟複製品製作設備許可證 經香港轉運內地非原產於美國凍雞產品中轉證明 光碟母版及光碟複製品製作設備轉運通知書 食米進/出口許可證 中成藥進/出口許可證 放射性物質及輻照儀器進口許可證 生物物質進口許可證 危險藥物進/出口許可證及證明書 危險藥物移走許可證 中藥材進/出口許可證 瀕危物種出口/再出口許可證 除害劑進出口許可證 海外進口貓狗特別許可證 再出口證明書(非《瀕危野生動植物種國際貿易公約》或未受《保護瀕危動植物種條例》(第 586 章)管制的物種) 進口食用/寵物用爬蟲類動物特別許可證 內地進口哺乳類動物及進口動物產品許可證 海外進口動物及禽鳥特別許可證 瀕危物種進口/從公海引進許可證 食物入口申報表 冷藏或冰鮮肉類及家禽進口許可證 受管制化學品許可證(環境保護署) 消耗臭氧層物質許可證

第二章：海外及內地經驗

本章探討香港以外地方有關提交 B2G 貿易文件的安排，特別是貿易單一窗口(「單一窗口」)的發展情況及貨物付運前提交文件的規定。

2.1 「單一窗口」的概念和好處

2.1.1 設立「單一窗口」以便利貿易，為聯合國、世界海關組織、世界貿易組織(世貿組織)及亞太區經濟合作組織(亞太經合組織)所倡議。這些機構就「單一窗口」所採用的定義，載於**附件 B**。

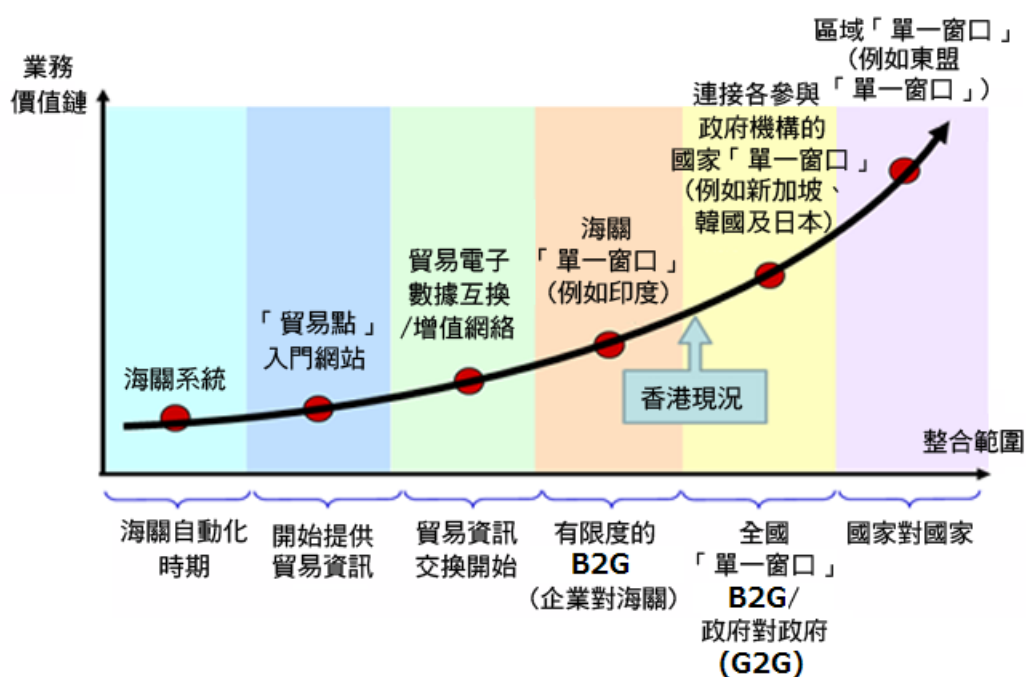
2.1.2 扼要而言，「單一窗口」提供單一資訊科技平台，讓業界提交 B2G 文件，以符合有關貨物貿易的規管要求，業界毋需與不同政府機構逐一接洽。透過「單一窗口」收集的資料將予以協調和統一，並讓相關政府機構以電子方式分享共用。

2.1.3 因此，政府及業界均可提高處理 B2G 貿易文件的效率和成效。業界亦可因加快清關而得益。

2.2 「單一窗口」的國際發展

2.2.1 要實施「單一窗口」，各機構之間必須互相協調，亦須精簡繁複的程序，因此很多政府均採用循序漸進的方式分階段進行，而每個階段將涵蓋選定的政府機構。圖 3 顯示「單一窗口」發展的演變模式。

圖 3：「單一窗口」的演變⁹



2.2.2 根據世界銀行《2014 年全球營商環境報告》，已有 73 個經濟體發展各種形式的「單一窗口」(附件 C)，其中 18 個設有以電子方式連接所有相關政府機構的「單一窗口」，其餘 55 個則只連接部分機構。香港的政府電子貿易服務(見第一章)屬局部形式的「單一窗口」。

2.3 「單一窗口」之間的聯繫

2.3.1 除推動設立「單一窗口」外，國際機構亦鼓勵跨境無紙化貿易¹⁰。香港在區內的主要貿易伙伴，例如內地及東南亞國家聯盟(東盟)正朝着這個方向發展，願景是聯繫已設立的「單一窗口」，使這些系統可進行交互操作。

⁹ “Ten Years of Single Window Implementation: Lessons Learned for the Future”, Jonathan Koh, 全球貿易便利化會議，二零一一年。

¹⁰ 聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會(亞太經社會)在其第 68/3 號決議中，鼓勵會員及附屬會員「考慮締結關於跨境確認和交換與貿易相關文件的雙邊和次區域協定，作為實現區域和全球跨境無紙化貿易的基礎」。在推行過程中，亞太經社會正制定促進跨境無紙化貿易的區域安排。

2.3.2 東盟「單一窗口」¹¹ 旨在連接十個東盟成員國的國家「單一窗口」，自二零一五年開始分階段實施。至於內地，「一帶一路」行動綱領建議在邊境口岸建設「單一窗口」，以便貿易暢通，並促進與沿線國家的資訊交換。國務院已明確提出所有內地口岸在二零一七年各自建設「單一窗口」的目標。至今，「一帶一路」沿線有 27 個經濟體已設立「單一窗口」(見**附件 C**)。

2.3.3 除了處理 B2G 貿易文件，「單一窗口」亦可與其他「企業對企業」(B2B)系統連接，以便利國際供應鏈上不同的持份者(例如貨倉及碼頭營運商)的互動。這些聯繫將加強香港作為物流樞紐的地位。

2.4 貨物付運前所須提交的文件

2.4.1 各國海關在九一一事件發生後，為確保安全而加強國際海關之間的合作，並把重點放於預計和管理風險。隨着各國增加使用預辦清關文件，此舉愈見可行。這方面的一些國際最佳做法載於**附件 B**。

2.4.2 貿易或進出口報關單一般為進口商或出口商提交的正式文件，當中列明付運貨物的詳情。香港的進出口報關單是在貨物付運後提交，主要用作編製貿易統計數字；其他經濟體的做法則有所不同，報關單是在貨物付運前提交，供海關當局在貨物抵達或離境前用作評估風險和估算稅項，以便作出放行的決定。在這項安排下，海關當局及業界均可提早妥善安排工作。預辦清關手續有助加快貨物的放行、減少邊境通道的瓶頸問題、支援貨物的及時付運，以及節省貯存、保險和交易成本。

2.4.3 貨物艙單是另一種載有貨物資料的文件。承運商根據提單所載的概括資料，提交或出示貨物艙單(一般稱為主提單層面艙單)。貨運代理商通常掌握更多資料，他們有時須出示更為詳盡的資料(一般稱為副提單層面艙單)。艙單有助海關當局加強貨物管制、辨認和應對邊境風險，以及在貨物放行前估算稅項。整體而言，主要經濟體(包括許多香港的主要貿易伙伴，例如內地和日本)已規定在貨物付運前出示艙單。相比之下，香港在貨物艙單及預報貨物資料方面的規定及處理方式顯得零碎(見第一章)。

¹¹ 二零零五年，東盟各成員國的經濟部長簽訂協議，在二零一二年前設立東盟「單一窗口」。二零一五年，東盟「單一窗口」試驗計劃開始分階段實施，以支援電子產地來源證的交換。

第三章：香港「單一窗口」

本章論述為何應在香港發展全面的「單一窗口」，並邀請公眾就這項措施的擬議主要特點提出意見。

3.1 發展香港「單一窗口」的需要

3.1.1 正如上文第一章所述，雖然政府推出多項便利貿易計劃，但很多有關 B2G 的貿易文件，現時是以傳統紙本方式(經櫃位或郵遞等)提交。近年，網絡環境出現莫大變化，政府電子貿易服務這項自一九九七年起推行的資訊科技先驅措施，現已不見得最合時宜。不論是否有電子或其他服務可供使用，持份者須在不同時間按需要與每個相關政府機構逐一接洽。這種零碎的處理方式，不利於有效辦理進出口貨物的手續，對業界及香港海關等政府機構均造成影響¹²。

3.1.2 香港以外經濟體的經驗顯示，設立「單一窗口」可促進業界與政府之間及政府內部的資訊流通，亦有助精簡程序及協調資料。當中可減省的成本對從事跨境貿易的各方均有裨益。

3.1.3 很多業界持份者認同，設立「單一窗口」屬國際大趨勢，並有其好處，他們歡迎香港早日實施「單一窗口」。

3.1.4 為了維持香港作為國際貿易中心的競爭力及作為物流樞紐的地位，我們有充分理據支持香港盡早設立全面的「單一窗口」。

3.2 香港「單一窗口」

3.2.1 財政司司長在二零一六至一七年度財政預算案演辭中表明—

「為進一步便利貨物貿易，我們會設立「單一窗口」，讓業界以一站式向政府遞交所有五十多項涉及報關、清關的貿易文件和資料，更能連接其他政府的系統和商營貿易資訊平台。政府將成立專責辦公室，統籌相關部門和聯繫業界，制定「單一窗口」的詳細設計和實施計劃，預期首階段措施可於二零一八年推出。」

¹² 舉例說，香港海關須靠適時取得的貿易及貨物資料，以評估風險。該部門可取得貨物艙單的資料，但卻未能取得牌照及許可證的資料，因為該等資料是由各相關政府部門保存。執法人員只能在有關貨物抵港或離港時，才能查核其牌照及許可證，因此增加清關所需的時間。

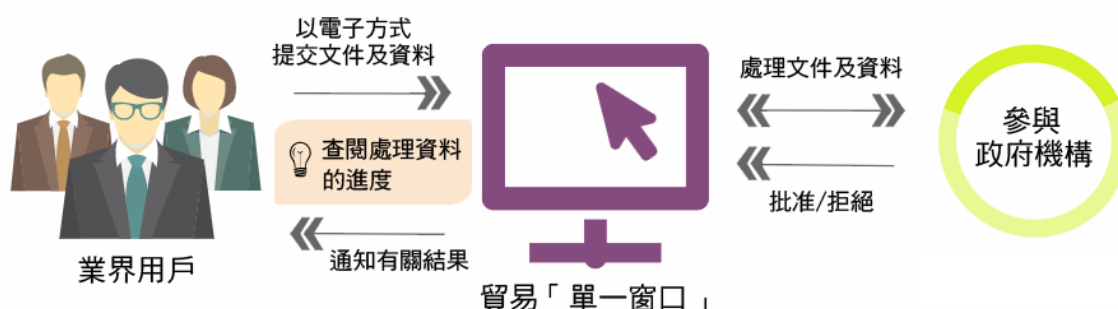
3.2.2 我們考慮業界的初步意見¹³及國際最佳做法¹⁴後，現把香港擬議「單一窗口」的主要特點臚列如下。

A. 涵蓋範圍及功能

3.2.3 「單一窗口」應成為中央資訊科技平台，讓業界以一站式向政府提交所有有關從香港進口、出口或轉口的文件（按每一付運或托運批次）。相關款項亦可透過「單一窗口」支付。此外，「單一窗口」亦可作為中央資料庫，內載相關及最新的規管要求，供業界參考。

3.2.4 每個政府機構(下文稱「參與政府機構」)仍有權處理業界提交的資料，並決定有關資料是否已符合必要規定。用戶將透過「單一窗口」得知申請進度及結果。下圖 4 概述資料的流向。

圖 4：資料的流向



¹³ 透過在二零一五年夏季舉行的一連串諮詢會收集所得。

¹⁴ 發展「單一窗口」的國際最佳做法見於：聯合國貿易便利化與電子業務中心在二零零五年出版的《建立「單一窗口」的建議及指引》、世界海關組織匯編《如何建立「單一窗口」環境》第一冊：行政指引(二零一一年)、由亞太經社會等出版的《「單一窗口」規劃及實施指引》(二零一二年)，以及其他資料。

B. 分享資料

3.2.5 為了盡量減少重複輸入資料及出錯，「單一窗口」將容許業界用戶在彼此授權的情況下，重用付運貨物資料。由於效率有所提升、資料變得完整一致，以及行政成本得以節省，業界將因而獲益。系統內將加入保障措施，以維護資料保密及安全等。

3.2.6 業界所提交的資料，將可由各相關參與政府機構嚴格按照“有需要知悉”的原則分享共用，以用作處理、清關、執法及統計等用途。有關安排會按法律框架作出，「單一窗口」的運作及這類閱覽資料的用途亦會受法律框架規管。

C. 對外聯繫

3.2.7 「單一窗口」應具備技術能力，以便日後可聯繫其他經濟體所管理的「單一窗口」，以及連接 B2B 平台。

3.2.8 聯繫其他「單一窗口」與否，須視乎其他地方的技術發展，以及與不同海關管轄區訂定雙邊協議的情況。另一方面，聯繫私營機構所管理的 B2B 平台，則須由市場力量帶動及在商業上可行。然而，早日發展「單一窗口」，是把握這些機會的先決條件。

問題 1

你對香港設立「單一窗口」有何意見？上文所概述的擬議主要特點是否切合業界需要？你對使用日後的「單一窗口」是否有任何關注？

- (a) 涵蓋範圍及功能：例如除接收申請及付款和簽發牌照及許可證外，「單一窗口」還應執行甚麼具體功能？
- (b) 分享資料：例如須推行甚麼保障措施，以確保有關各方妥善處理資料？
- (c) 對外聯繫：例如香港的「單一窗口」與其他「單一窗口」及 B2B 平台連接，可帶來甚麼機會和好處？「單一窗口」應如何發展，才可把握這些機會？

3.3 好處及成本節省

3.3.1 設立「單一窗口」不但讓香港可與國際發展接軌，而且有助我們作好準備，以把握與其他經濟體(例如「一帶一路」沿線經濟體)建立更緊密聯繫所帶來的機會。

3.3.2 「單一窗口」投入運作後，業界可隨時利用自選的裝置或通過代理商，在網上向政府提交 B2G 貿易文件，並查詢處理其申請和提交資料的進度。他們無須再與不同政府機構逐一接洽，而可通過此中央無紙化平台便捷地辦理有關事宜。「單一窗口」資料庫會清楚解釋相關規管要求。隨着協調處理貿易文件所需的資料，重用有關的資料將更為方便，因而可盡量減少輸入資料的工作和以人手處理的出錯機會。用戶之間亦可分享付運貨物資料，以確保資料完整一致，提交資料的程序將更為順暢。推廣無紙化貿易，可減少處理各類貿易文件可能出現的延誤，亦可節省人手。「單一窗口」全面實施後，預計業界每年可節省的行政成本約達 8.6 億元至 15 億元(以現時價格計算)。

3.3.3 對政府而言，各機構之間分享重要的資料，有助有效貿易管制和便利貿易。付運貨物的牌照或許可證簽發後，香港海關及業界將同時獲得通知，使香港海關無須在貨物抵港或離港時檢查紙本牌照或許可證，每年因而可節省約 800 萬元的員工開支。鑑於「單一窗口」能掌握最新及全面的資料，將更容易確定貿易商是否已遵行法律及程序方面的規定。「單一窗口」亦讓參與政府機構有機會推廣網上服務、精簡工作流程，以及整合電腦系統¹⁵。

3.3.4 在「政府對政府」(G2G)的層面，「單一窗口」將可促進各地海關合作及聯繫。通過不同經濟體的「單一窗口」交換指定貿易資料，將有助加快貨物清關程序，提高貿易效率¹⁶。

¹⁵ 舉例說，整合進出口報關單及電子艙單的電腦系統，預計每年可減少的維修保養成本約達 3,200 萬元。

¹⁶ 進口經濟體可在貨物抵達前從出口經濟體收到貨物資料，有助進行風險評估及貨物清關。從源頭(出口經濟體)取得資料，亦可提升資料的質素。進口及出口經濟體均可比較同一貨物的資料，進行比較風險分析。

3.3.5 「單一窗口」既能統一 B2G 的接連界面，更可為推行更廣泛的電子商貿措施，例如可能與私營的 B2B 系統連接，以加強貿易商、物流商及代理商等各方的協調，從而提高供應鏈各環節的效率。貿易、物流和資訊科技等界別以至社會整體將可因而獲益。

問題 2

你對上文所述的好處及可節省成本有何意見？「單一窗口」會否為貿易、物流和資訊科技等界別及社會整體帶來其他發展及機會？

3.4 影響

3.4.1 根據初步估計，「單一窗口」是一項非常大型的項目，涉及龐大的建設費用¹⁷。51 項 B2G 貿易文件及資料涵蓋超過 5 000 個資料項目，每年涉及約 9 000 萬宗交易¹⁸。要將全部 51 項文件及資料納入「單一窗口」，必須檢討和理順多項程序及工作流程，而這些程序及流程反映及受限於超過 15 條條例和 14 條附屬法例、部門執行指引和文化，以及歷來發展至今的資訊科技基礎設施中。同時亦須進行範圍廣泛的資料協調及統一工作。

3.4.2 對業界而言，在香港發展「單一窗口」，他們或須改變運作模式及資訊科技設備，以及為職員提供過渡至新系統的訓練等。

3.4.3 第五章論述因應這些影響而提出的實施建議。

¹⁷ 規模相近的資訊科技項目包括「新一代智能身份證系統」(非經營開支為 14 億 4,900 萬元，其中 9 億 6,700 萬元用作發展一項新資訊科技系統)及「電子健康紀錄互通系統」第一階段(非經營開支為 7 億 200 萬元)。

¹⁸ 就該 51 項 B2G 貿易文件及資料而言，預計每年 9 000 萬宗交易的處理量，是現時政府電子貿易服務的處理量的四倍。

第四章：在香港實施貨物付運前提交文件的制度

本章論述為何應利用發展「單一窗口」的獨特機會，把提交文件的規定由在貨物付運後提交改為在貨物付運前提交，以符合全球各海關管轄區的主流和最佳做法(見第二章)，並邀請公眾提出意見，以供政府考慮。實施在海關貨物付運前提交文件的制度涉及許多運作細節，有待與業界詳細討論。

4.1 實施在貨物付運前提交文件的制度可帶來的好處

簡化貨物艙單及預報貨物資料規定

4.1.1 現時，貿易商須在貨物實際抵港或離港後 14 天內提交進出口報關單，而承運商亦須按同一規定提交聲明 2 貨物艙單。有關資料是用作編製貿易統計數字，而非用作清關。另一方面，為辦理清關，香港海關依賴預報貨物資料及聲明 1 貨物艙單所載的資料，以評估風險，但往往遇到資料不足的問題，原因是與進出口報關單比較，預報貨物資料及貨物艙單所涵蓋的範圍有限。面對資料不足的問題，現時香港海關會扣留若干貨物以待取得有關貨物的補充資料，如收貨人及貨物說明等，以作風險評估。根據補充資料作最新的風險評估後，被扣留的貨物經常都會在沒有檢驗的情況下放行。

4.1.2 如實施在貨物付運前提交文件的簡便制度，我們將有空間簡化和理順現時各種貨物付運前後提交文件的規定。

4.1.3 貿易商在貨物付運前提交的進出口報關單，以及承運商(在某些情況下，及貨運代理商)提交新的統一貨物報告，將可同時用作所有編製貿易統計數字、風險評估和清關用途，並可完全免除提交貨物艙單(聲明 1 及聲明 2)，以及現時為取得預報貨物資料而實行各項便利貿易計劃¹⁹的需要。承運商亦無須重覆提交類似資料²⁰。

¹⁹ 為取得預報貨物資料而實行的便利貿易措施包括空運貨物清關系統(空運貨物)、道路貨物資料系統(道路貨物)，以及內河船及遠洋船舶各種自願提交資料計劃(海運貨物)。

²⁰ 現時，承運商須在貨物付運前提交供清關用的聲明 1 貨物艙單及／或預報貨物資料，以及在貨物付運後提交用作與進出口報關單核對的聲明 2 貨物艙單。貨物說明、數量等資料項目，現時需多次提交。聲明 1 貨物艙單所載的資料項目(涵蓋承運商資料、貨物資料及運輸詳情等)，亦重複載於聲明 2 貨物艙單。

4.1.4 在空運及海運貨物方面，新的貨物報告應由貨物承運商提交主提單(一般)層面的資料；而貨運代理商則須提交屬副提單(詳細)資料層面的資料，因為由承運商持有的主提單(一般)層面資料往往不夠詳盡，以致未能有效地作風險評估²¹。至於道路貨物，貨車司機只須將進出口報關單號碼與其車輛號碼「捆綁」，便可符合提交貨物報告的規定²²。

4.1.5 有關在貨物付運前提交文件的制度，其綱要載於圖 5(現行制度則載於圖 1，以資比較)。

圖 5：在貨物付運前提交文件的制度

提交項目		空運貨物	海運貨物	道路貨物
進出口報關單 (必須提交)	提交者	將貨物進口、出口或轉口的人 (如貿易商／貨運代理商／代理商)		
	提交時間	貨物付運前		
	提交方式	電子(「單一窗口」)		
	資料層面	付運貨物批次		
貨物報告 (必須提交)	提交者	承運商及 貨運代理商	承運商及 貨運代理商	貨車司機 ^A 及 貿易商 (適用於 豁免物品) ^B
	提交時間	貨物付運前		
	提交方式	電子(「單一窗口」)		
	資料層面	主提單及 副提單	主提單及 副提單	付運貨物批次

^A 貨車司機只須將進出口報關單號碼與其車輛號碼「捆綁」，以作提交貨物報告之用。

^B 就獲豁免遵行有關提交進出口報關單規定的「豁免物品」而言(見註 1)，有關貿易商須在貨物付運前提交一套簡單資料(以道路貨物資料系統的 8 項資料為依據)。

²¹ 如直接要求貨運代理商提交必須提供的副提單層面資料，不但可為政府節省用以追查有關資料的資源，而且可盡量減低貿易商所承受貨物遭扣押和檢查的風險。

²² 道路貨物如載有獲豁免遵行有關提交進出口報關單規定的「豁免物品」(見註 1)，有關貿易商須在貨物付運前提交一套簡單資料(以道路貨物資料系統的 8 項資料為依據)，而有關貨車司機則須將貿易商的貨物資料編號與其車輛號碼「捆綁」，以作提交貨物報告之用。

無縫貨物清關

4.1.6 如在貨物付運前取得有關進出口報關單資料，連同其他貨物付運前的資料，香港海關可更有效地評估風險，更能針對執法。預計貿易商可因而享有更順暢而無縫的貨物清關服務。舉例說，日本的經驗顯示，由於實施在貨物付運前報關的安排，日本在放行海運貨物及空運貨物方面所需的時間已大幅減少，分別由 4.1 小時減至 1.7 小時(即 59%)，以及由 0.6 小時減至 0.3 小時(即 50%)。

4.1.7 香港是全球唯一的主要貿易經濟體准許貿易商在貨物付運後提交進出口報關單。其他經濟體通常要求貿易商在貨物付運前提交一份進出口報關單，同時用作估算稅項及辦理清關。要求貿易商在貨物抵港或離港前提交進出口報關單，可通過交換資料(例如海關組織之間互認驗貨結果)促成跨境合作。如不實施在貨物付運前報關的制度，香港日後便未必能與其他海關管轄區合作，參與同類的便利貿易措施。再者，貨物付運前所提交的進出口報關單，將省卻香港海關現時僅因資料不足作風險評估而扣留貨物的需要。

加強貿易管制和執法

4.1.8 在貨物付運前提交文件的制度亦有助加強貿易管制和執法。舉例說，如發生食物事故，預計在貨物付運前所提供的資料將有助相關政府機構追查進口商的資料及付運詳情。鑑於在貨物付運前提交進出口報關單將成為清關的先決條件，政府統計處將無須保留約 70 名職員(每年員工開支約為 1,600 萬元)，以跟進在貨物付運後承運商所提交貨物艙單與貿易商所提交進出口報關單之間的差異。

4.2 可行性及關注事宜

4.2.1 在制訂上述關於在貨物付運前提交文件的建議時，我們已考慮不同業界持份者的意見，特別是在二零一五年夏季從諮詢會收集所得的意見。我們原則上認為，在香港實施貨物付運前提交文件的制度是可行的，因為本港業界已能夠遵行其他海關管轄區要求在貨物付運前提交文件的規定，以及本港現行的預報貨物資料規定。基本上，我們的建議旨在使本港提交貿易文件的規定與國際海關規範接軌，並與主要海關管轄區的最佳做法看齊。

4.2.2 業界對此構思的初步意見有所分歧。有些持份者理解到，可藉此機會在貿易管制與便利貿易之間取得更佳平衡，長遠而言可獲得上文概述的好處。部分承運商亦表示，目前是由他們負起法律責任，確保所承運的貨物已辦妥適當的貿易文件；對於這項安排，他們認為有檢討空間，既然貿易商及其貨運代理商在貨物付運前提交進出口報關單，當可承擔有關責任。

4.2.3 另一方面，有些持份者關注在香港實施在貨物付運前提交進出口報關單計劃的可行性，因為有些資料未必能及時取得。鑑於大部分貨物均屬轉運及轉口性質，貿易商只是中間人，往往未能及早獲得有關資料，為身處香港以外地方的真正付貨人及收貨人在貨物付運前提交進出口報關單。實際上，由於承運商的時間表、運貨量等資料可能有所更改，貿易商或須付出時間和費用，在貨物付運後修訂報關資料。部分持份者亦關注誤報資料會否招致法律責任²³。

4.2.4 有些持份者表示，相對於區內其他港口，香港擁有簡單且行之有效的海關體系，認為此舉會削弱香港在這方面的競爭優勢。一般持份者未必看到有何誘因，可促使他們不再使用沿用已久的貨物付運後報關安排²⁴。

4.2.5 我們認同，實施在貨物付運前提交進出口報關單及貨物報告的規定，會為香港的現況帶來基本改變。我們樂意通過這次諮詢，聽取業界就真正關注事宜的意見。我們會與持份者緊密合作，制訂日後的安排，並研究可行的方法，以處理他們所關注的問題，例如在顧及各種貨運方式的作業情況下，給予各方充足時間²⁵在貨物付運前提交進出口報關單、容許業界在提交期限過後作出合理或確實有需要的修訂、容許業界在貨物付運後 14 天內繳付報關費，以及確保在貨物付運前提交進出口報關單要求的資料合理。

²³ 值得注意的是，處理空運及速遞貨物等須按時付運貨物的貨運代理商及承運商，均關注到此舉對適時清關及維持順暢運作兩方面的潛在影響。從事內河貨運的貨運代理商及承運商，則因受限於短促的周轉時間，對此問題尤其關注。貨物付運前的申報程序一旦出現阻滯，便會對他們造成連鎖影響。

²⁴ 有持份者認為，他們已受惠於香港十分低的海關檢查驗率（尤以出口為然），未能看見進一步便利貿易的明顯潛在空間。他們也不感到有任何迹象，顯示其他經濟體會對香港的出口貨物施加更嚴格的查核。

²⁵ 舉例說，在飛機、船隻及車輛抵港或離港前的合理時限，可能為 24 小時至 30 分鐘不等。

問題 3

關於在貨物付運前提交進出口報關單及貨物報告的安排 —

- (a) 你對香港施行在貨物付運前提交進出口報關單及貨物報告的規定及這項規定是否可行有何意見；
- (b) 你認為有何可行的措施，可處理業界因香港實施在貨物付運前提交進出口報關單及貨物報告的規定而關注的問題；以及
- (c) 你對由承運商負起法律責任，確保其管有的貨物已辦妥所需的貿易文件，有何意見？

第五章：實施建議

本章邀請公眾就實施建議的詳情提出意見。

5.1 發展「單一窗口」

5.1.1 「單一窗口」是一個中央資訊科技平台，用以接收和處理業界為符合規管要求而提交的各項 B2G 貿易文件(按每一付運或托運批次)。有鑑於此，我們**建議**「單一窗口」應由政府建立和運作，這做法亦與很多其他經濟體的安排一致。

5.1.2 在各參與政府機構及政府資訊科技總監辦公室的協助下，商務及經濟發展局(商經局)正帶頭發展「單一窗口」。

5.1.3 商經局將成立專責項目管理辦公室，以推行這項建議。具體工作包括—

- (a) 徵詢持份者對實施細節的意見；
- (b) 擬定詳細的計劃和設計(例如進行工作程序檢討及資料協調工作)；
- (c) 擬備落實設立「單一窗口」的立法建議²⁶；
- (d) 向立法會申請撥款；以及
- (e) 透過資訊科技服務供應商進行有關發展。

5.2 分階段實施安排及初步時間表

5.2.1 為香港建立全面的「單一窗口」，同時可能轉用在貨物付運前提交進出口報關單及貨物報告的制度，實為一項進取的計劃。為了盡早從有關改動中獲益，某項貿易文件一準備就緒，「單一窗口」便應分批將該文件納入系統²⁷。我們**建議**，日後的「單一窗口」分三個階段實施，詳情如下—

²⁶ 超過 15 條主體條例及 14 條附屬法例已識辨為須予修訂。

²⁷ 「單一窗口」亦會納入將來其他 B2G 的貿易文件和資料。

- (a) 第一階段 — 涵蓋 14 項在過渡至「單一窗口」時無須作出法例修訂的文件(附件 D)，讓業界除了使用現行方式外，亦可選用電子方式提交文件；
- (b) 第二階段 — 在修訂法例以強制規定經「單一窗口」提交文件後，涵蓋已納入第一階段的 14 項文件及另外 26 項文件(附件 E)；以及
- (c) 第三階段 — 若引入在貨物付運前提交文件的制度，以最終取代政府電子貿易服務及其他便利貿易計劃²⁸，則涵蓋在貨物付運前提交的進出口報關單及擬議貨物報告(下文第 5.5 節)。

5.2.2 「單一窗口」第一及第二階段的擬議主要特點載於附件 F，而「單一窗口」第三階段的擬議主要特點則載於附件 G。

5.2.3 規劃及發展「單一窗口」時，我們會考慮是次諮詢收集的意見。第一階段的規劃工作現正進行，以便盡速發展和推出有關項目，爭取不同持份者盡早自願採用「單一窗口」。第一階段暫定於二零一八年第一季推出。

5.2.4 第二及第三階段的發展，則須在立法會通過相關的立法及撥款建議(暫定在二零一九年第一季)及其後完成招標後才進行。考慮到發展所需的時間(全面服務在批出標書約四年後推出)，我們的初步計劃是最早在二零二一年第四季推出第二階段，以及最早在二零二三年第四季推出第三階段。以此項目的規模而言，時間十分緊迫，而且須爭取業界和立法會的支持，以及在項目進行期間作出所需的調整。

5.2.5 為順利過渡，我們**建議**在規定必須使用「單一窗口」前，於第二及第三階段開始時，各設定不少於 12 個月的過渡期。在該段過渡期內，業界可經「單一窗口」或以現行方式提交有關資料。

²⁸ 其他便利貿易計劃(見註 19)會繼續提供現有服務，直至「單一窗口」全面實施為止。

問題 4

你對初步實施時間表及建議的分階段實施安排有何意見？除了建議的寬限期外，有何其他措施可協助用戶順利轉用「單一窗口」？

5.3 「單一窗口」的運作和收費

5.3.1 香港海關作為負責貿易管制、便利貿易及跨境貨物清關工作的執法機關，在設立「單一窗口」後，將負責這項新政府設施的日常運作，並為用戶提供支援。經「單一窗口」接收的貿易文件及資料，將轉交予有關參與政府機構處理²⁹。

5.3.2 要使用「單一窗口」，用戶可以公司或個人名義登記，登記時須提供商業登記號碼、香港身份證號碼或其他可接受的身分識別資料。項目管理辦公室會致力確保使用「單一窗口」的資訊科技要求(包括與流動裝置相關的資訊科技要求)，是在切實可行範圍內屬最基本的要求。

5.3.3 政府的政策是，除非另有理據，否則使用其商品及服務的費用，一般應訂於足以收回全部成本的水平。在日後「單一窗口」所涵蓋的 51 項 B2G 文件及資料中，現時須予收費的文件載於**附件 H**，其餘均屬免費。

5.3.4 各參與政府機構會檢視在「單一窗口」的新模式下，其服務的收費及支持某些服務繼續現時無須收費的理據，以及找出可節省成本的空間以盡量達至收回全部成本。因實施「單一窗口」而使提交文件的方式有變，但改變本身的影響應為中性，不應招致新的費用。

²⁹ 這些機構可繼續為相關持份者提供協助，以便他們遵行規管要求(例如提供網上、櫃檯及電話查詢服務)。

問題 5

你對建議的「單一窗口」運作及收費安排有何意見？你希望政府(香港海關及其他參與政府機構)在運作「單一窗口」及協助用戶方面，提供甚麼具體的服務？

5.4 增值服務

5.4.1 作為一項政府設施，「單一窗口」只會提供基本功能，以便用戶提交貿易文件及資料(包括繳費)，從而遵行規管要求。我們會預留足夠空間，讓私營機構發展增值服務，以協助用戶充分利用新的「單一窗口」。

5.4.2 商界人士可成為「增值服務供應商」(增值服務商)，提供切合市場需求的額外服務，例如代表貿易商經「單一窗口」提交資料、核實資料，以及提供附加報告和統計數字及紙張文件轉換服務等。

5.4.3 關於應否對增值服務商的資格施加管制的問題，仍有待研究。相關評審程序似乎應予訂立和實施，以確保增值服務商在「單一窗口」的新模式下正當地運作。

5.4.4 儘管無紙化貿易是大勢所趨，有些用戶可能仍不願意從紙本方式轉為以電子方式提交資料。因此，在日後的「單一窗口」模式下，對紙張文件轉換服務的需要仍然存在。這類服務大體上應交由增值服務商提供，而個別參與政府機構亦可準備按情況提供這類服務。

問題 6

關於增值服務商—

- (a) 你對增值服務商可提供服務的範圍有何意見；以及**
- (b) 你對增值服務商的特定評審準則有何意見？**

5.5 延長政府電子貿易服務

5.5.1 我們預期「單一窗口」最早可在二零二四年全面實施，並取代政府電子貿易服務。在此之前，政府電子貿易服務應繼續以現行模式運作，並維持現有服務水平。

5.5.2 政府與三個服務供應商所簽訂的現行合約，將於二零一八年年底屆滿。其後，為順利過渡至全面實施「單一窗口」，我們**建議**透過合適的安排，延續政府電子貿易服務，服務期可能訂為六年³⁰，即由二零一九年起至二零二四年年底止，而作為緩衝安排，政府可選擇把服務期延長兩年。我們在延長政府電子貿易服務時，會力求價格具競爭力，並確保服務質素得以維持。

問題 7

你對建議在現行合約屆滿後延長政府電子貿易服務有何意見，例如你認為在日後的「單一窗口」取代政府電子貿易服務前，應作出甚麼服務安排？

³⁰ 建議的六年服務期及政府可選擇把服務期延長兩年的安排，與先前所訂的政府電子貿易服務合約期相若，即五年加一年(由二零零四年至二零零九年)，以及七年加兩年(由二零一零年至二零一八年)。

第六章：徵詢意見

6.1 本諮詢文件已上載至商經局網站 (www.cedb.gov.hk/citb) 及香港海關網站 (www.customs.gov.hk)。

6.2 請在二零一六年七月十二日或之前以下列任何一種方式提出意見—

電郵： sw@cedb.gov.hk

傳真： (852) 3108 3537

郵遞： 香港添馬添美道 2 號
政府總部西翼 23 樓
商務及經濟發展局

6.3 政府會在推行「單一窗口」項目並就貨物付運前提交文件的制度作出政策決定時，審慎研究在今次諮詢中收集所得的意見。項目管理辦公室將會繼續徵詢持份者的意見。在分階段實施「單一窗口」前，我們會在合適時候公布日後的安排。

6.4 商經局所收集的意見書，將當作公共資訊，其全部或部分內容並可能會以任何形式被複製和刊載，以用作諮詢及「單一窗口」項目及任何直接相關的用途，商經局不會另行徵求提出意見人士的同意或註明出處。

6.5 提出意見人士的個人資料將會用於諮詢及任何直接相關的用途。隨意見書提供個人資料則屬自願性質。除另有說明，提出意見人士的姓名及其所屬機構的名稱，可能會上載至商經局及香港海關的網頁，或在我們發表的其他作上述同一用途的文件中提述。所收集的個人資料或會轉交其他相關機構作同一用途。如擬查閱或更正意見書所載個人資料，請聯絡項目管理辦公室。

**政府機構規定從香港進口、出口和轉口貨物所須
申領或提交的 51 項貿易文件及資料一覽表**

I. 進出口報關單、艙單及陳述書(在貨物抵港或離港後)

項目編號	政府機構	文件及資料
1	海關及統計處	進出口報關單
2	海關及統計處	貨物艙單(陸運方式)
3	海關及統計處	貨物艙單(空運及海運方式)
4	海關	應課稅品進出口陳述書

II. 預報貨物資料(在貨物抵港或離港時又或以前)

項目編號	政府機構	文件及資料
5	海關	通過道路貨物資料系統提交的資料
6	海關	通過空運貨物清關系統提交的資料
7	海關	預先提交內河船貨物資料計劃
8	海關	遠洋船舶電子艙單聲明 1 提交計劃
9	海關	通過海運簡易通關計劃(海易通計劃)提交的副提單資料
10	海關	遠洋船舶及內河船應要求提交的艙單
11	海關	有關進口商的資料
12	海關	貨物代理商申報書/存放入口/轉運貨櫃的指定地點申報書

III. 按每批付運或托運貨物簽發的許可證、准許證及其他文件(在貨物抵港或離港時又或以前)

項目編號	政府機構	文件及資料
13	海關	應課稅品許可證
14	海關	根據內地與台灣簽訂的「海峽兩岸經濟合作框架協議」及根據「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」簽發的中轉確認書
15	海關	受管制化學品許可證
16	海關	轉口受管制化學品移走許可證
17	海關	光碟母版及光碟複製品製作設備許可證
18	海關	經香港轉運內地非原產於美國凍雞產品中轉證明
19	海關	光碟母版及光碟複製品製作設備轉運通知書
20	工貿署	戰略物品許可證
21	工貿署	產地來源證
22	工貿署	食米進/出口許可證
23	工貿署	金伯利證書
24	衛生署	藥劑產品及藥物進/出口許可證
25	衛生署	中成藥進/出口許可證
26	衛生署	放射性物質及輻照儀器進口許可證
27	衛生署	生物物質進口許可證
28	衛生署	危險藥物進/出口許可證及證明書
29	衛生署	危險藥物移走許可證
30	衛生署	中藥材進/出口許可證
31	漁護署	瀕危物種出口/再出口許可證
32	漁護署	除害劑進出口許可證
33	漁護署	海外進口貓狗特別許可證
34	漁護署	再出口證明書(非《瀕危野生動植物種國際貿易公約》或未受《保護瀕危動植物物種條例》(第 586 章)管制的物種)
35	漁護署	植物進口證
36	漁護署	進口食用/寵物用爬蟲類動物特別許可證
37	漁護署	內地進口哺乳類動物及進口動物產品許可證
38	漁護署	海外進口動物及禽鳥特別許可證

項目編號	政府機構	文件及資料
39	漁護署	瀕危物種進口/從公海引進許可證
40	食環署	食物入口申報表
41	食環署	冷藏或冰鮮肉類及家禽進口許可證
42	食環署	進口野味、肉類及家禽書面准許
43	食環署	動物製食品衛生證書
44	食環署	進口奶類、忌廉及奶類飲品書面准許
45	食環署	進口冰凍甜點書面准許
46	食環署	進口野味、肉類及家禽經香港轉口往內地/澳門書面准許
47	通訊辦	無線電通訊發送器具轉運通知書
48	通訊辦	無線電通訊發送器具入口及出口許可證
49	拓展署	搬運沙粒許可證
50	環保署	受管制化學品許可證
51	環保署	消耗臭氧層物質許可證

簡稱：

海關	香港海關
統計處	政府統計處
工貿署	工業貿易署
漁護署	漁農自然護理署
食環署	食物環境衛生署
通訊辦	通訊事務管理局辦公室
拓展署	土木工程拓展署
環保署	環境保護署

**國際機構就「單一窗口」所採用的定義及
有關在貨物付運前提交文件規定的
國際最佳做法**

A. 國際機構就「單一窗口」所採用的定義

主要國際機構就「單一窗口」所下的定義如下－

(a) 聯合國貿易便利化與電子業務中心(二零零五年出版的《建立「單一窗口」的建議及指引》)

「單一窗口」是指「讓從事貿易及運輸的相關各方經單一入口提交標準化資料及文件，以符合各項進出口及轉運相關規管要求的一項措施。如屬電子資料，則個別資料元素只應提交一次」。

(b) 世界海關組織(世界海關組織匯編《如何建立「單一窗口」環境》第一冊：行政指引(二零一一年))

「單一窗口」是一項跨境智慧設施，讓從事貿易及運輸的相關各方經單一入口提交標準化資料(主要是電子資料)，以符合各項進出口及轉運相關的規管要求。

(c) 世界貿易組織(世貿組織)(《貿易便利化協定》)

世貿組織各成員須「致力建立或維持「單一窗口」，讓貿易商可經單一入口向參與當局或機構提交貨物進出口及轉運所需的文件及／或資料。經參與當局或機構審查有關文件及／或資料後，有關結果會適時經該「單一窗口」知會申請人。如所需文件及／或資料已經由「單一窗口」收悉，參與當局或機構便不得要求索取相同的文件及／或資料，惟在緊急情況及其他已公布的少數例外情況下則除外。」

(d) 亞太區經濟合作組織(亞太經合組織)

亞太經合組織海關程序小組委員會建議，把二零二零年前於每個亞太經合組織經濟體開發「單一窗口」系統訂為目標，以及促進亞太經合組織內各系統在國際層面上的互用性。

B. 有關在貨物付運前提交文件規定的國際最佳做法

以下是其中一些與在貨物付運前提交文件規定相關的國際最佳做法：

(a) 世貿組織貿易便利化協定

每個成員須採取或維持有關程序，讓營商者提交進口文件及其他所需資料，包括艙單，以便海關在貨物抵達前開始處理程序，務求在貨物抵達後加快放行。

(b) 世界海關組織(有關海關立即放行付運貨物的指引)

營辦商宜在貨物付運或抵達前預先通知海關。這類預先通知可以艙單、貨物報關單或撮要報告等以電子或印文本形式作出，當中須載有海關規定的資料，以便海關對不同類別的付運貨物予以放行／清關。

(c) 世界海關組織(經修訂的《簡化及協調報關程序國際公約》)

國家法例應就在貨物抵達前提交和登記或查核貨物報關單及證明文件等事宜，訂立規定。

設有「單一窗口」的經濟體一覽表

1. 阿根廷	38. 立陶宛*
2. 亞美尼亞*	39. 盧森堡
3. 澳大利亞	40. 馬其頓共和國*
4. 奧地利	41. 馬來西亞*
5. 伯利茲	42. 毛里求斯
6. 貝寧	43. 墨西哥
7. 波斯尼亞和黑塞哥維那*	44. 蒙古*
8. 巴西	45. 摩洛哥
9. 保加利亞*	46. 莫桑比克
10. 喀麥隆	47. 荷蘭
11. 加拿大	48. 挪威
12. 智利	49. 巴基斯坦*
13. 中國*	50. 巴拉圭
14. 哥倫比亞	51. 秘魯
15. 剛果共和國	52. 菲律賓*
16. 哥斯達黎加	53. 波蘭*
17. 科特迪瓦	54. 葡萄牙
18. 丹麥	55. 波多黎各自治邦（美國）
19. 多米尼加共和國	56. 卡塔爾*
20. 薩爾瓦多	57. 俄羅斯*
21. 斐濟	58. 盧旺達
22. 法國	59. 塞內加爾
23. 岡比亞	60. 塞爾維亞*
24. 格魯吉爾*	61. 新加坡*
25. 德國	62. 斯里蘭卡*
26. 加納	63. 瑞典
27. 格林納達	64. 瑞士
28. 危地馬拉	65. 阿拉伯敘利亞共和國*
29. 中國香港特別行政區* [#]	66. 中國台灣
30. 匈牙利*	67. 泰國*
31. 印度尼西亞*	68. 突尼斯
32. 以色列*	69. 土耳其*
33. 日本	70. 阿拉伯聯合酋長國*
34. 約旦*	71. 美國
35. 肯尼亞	72. 烏拉圭
36. 韓國	73. 越南*
37. 科索沃	

資料來源：世界銀行《2014 年全球營商環境報告》

* 「一帶一路」沿線經濟體(總計：27 個經濟體)。

由於香港提供政府電子貿易服務，因此在世界銀行的《全球營商環境報告》中被視為設有「單一窗口」。

貿易單一窗口第一階段所涵蓋的文件及資料

政府機構	文件及資料
海關	1. 根據內地與台灣簽訂的「海峽兩岸經濟合作框架協議」及根據「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」簽發的中轉確認書 2. 受管制化學品許可證 3. 轉口受管制化學品移走許可證 4. 光碟母版及光碟複製品製作設備許可證 5. 經香港轉運內地非原產於美國凍雞產品中轉證明 6. 光碟母版及光碟複製品製作設備轉運通知書
衛生署	7. 生物物質進口許可證
漁護署	8. 除害劑進出口許可證
食環署	9. 食物入口申報表
通訊辦	10. 無線電通訊發送器具轉運通知書 11. 無線電通訊發送器具入口及出口許可證
拓展署	12. 搬運沙粒許可證
環保署	13. 受管制化學品許可證 14. 消耗臭氧層物質許可證

簡稱：

海關	香港海關
漁護署	漁農自然護理署
食環署	食物環境衛生署
通訊辦	通訊事務管理局辦公室
拓展署	土木工程拓展署
環保署	環境保護署

貿易單一窗口第二階段所涵蓋的文件及資料
(包括第一階段所涵蓋的文件及資料)

政府機構	文件及資料
海關	1. 應課稅品進出口陳述書 2. 應課稅品許可證
工貿署	3. 戰略物品許可證 4. 產地來源證 5. 食米進/出口許可證 6. 金伯利證書
衛生署	7. 藥劑產品及藥物進/出口許可證 8. 中成藥進/出口許可證 9. 放射性物質及輻照儀器進口許可證 10. 危險藥物進/出口許可證及證明書 11. 危險藥物移走許可證 12. 中藥材進/出口許可證
漁護署	13. 瀕危物種出口/再出口許可證 14. 海外進口貓狗特別許可證 15. 再出口證明書(非《瀕危野生動植物種國際貿易公約》或未受《保護瀕危動植物物種條例》(第 586 章)管制的物種) 16. 植物進口證 17. 進口食用/寵物用爬蟲類動物特別許可證 18. 內地進口哺乳類動物及進口動物產品許可證 19. 海外進口動物及禽鳥特別許可證 20. 瀕危物種進口/從公海引進許可證
食環署	21. 冷藏或冰鮮肉類及家禽進口許可證 22. 進口野味、肉類及家禽書面准許 23. 動物製食品衛生證書 24. 進口奶類、忌廉及奶類飲品書面准許 25. 進口冰凍甜點書面准許 26. 進口野味、肉類及家禽經香港往內地/澳門書面准許

簡稱：

海關	香港海關
工貿署	工業貿易署
漁護署	漁農自然護理署
食環署	食物環境衛生署

貿易單一窗口(「單一窗口」)第一及第二階段的擬議主要特點

特點	第一及第二階段
使用及過渡期	<ul style="list-style-type: none"> • 工商界用戶須預先登記，並以數碼證書或其他認可的身分識別證明作支援 • (第一階段)使用與否屬自願性質，作為使用現行方式的另一選擇 • (第二階段)在不少於12個月的過渡期內，使用與否屬自願性質 • 如法例修訂獲得通過後，將強制使用
提交時間規定	<ul style="list-style-type: none"> • 與現行規定無異
提交方式	<ul style="list-style-type: none"> • 直接使用「單一窗口」；或 • 經增值服務供應商(增值服務商)提交(或使用增值服務商的紙張文件轉換服務)
須提交的資料	<ul style="list-style-type: none"> • 原則上與現時無異 • 經政府電子貿易服務供應商提交報關單時，可重用有關資料 • 資料格式將與世界海關組織數據模型一致
可作出修訂	<ul style="list-style-type: none"> • 與現時無異
政府收費	<ul style="list-style-type: none"> • 「單一窗口」的服務費待定，須進行成本計算工作 • 現時無須收費的服務或繼續免費，但須進行政策檢討後決定
繳費 (a) 時間 (b) 方法	<ul style="list-style-type: none"> • 與現行規定無異 • 經「單一窗口」以信用卡或其他電子付款方式繳費，或經增值服務商繳費
發出准許證及許可證	<ul style="list-style-type: none"> • 經「單一窗口」發出電子本；或 • 透過相關政府機構服務櫃領取或郵遞服務派送複印文本(以符合法例規定，以及／或按個別用戶的需要／選擇)
資訊科技要求	<ul style="list-style-type: none"> • 裝有網絡瀏覽器及文件閱讀器的電腦及流動裝置 • 用作列印准許證電子本的打印機(如適用)

貿易單一窗口(「單一窗口」)第三階段的擬議主要特點

特點	第三階段			
	在貨物付運前提 交進出口報關單	貨物報告 (取代貨物艙單及預報貨物資料)		
		空運貨物	海運貨物	陸路貨物
使用及過渡期	<ul style="list-style-type: none"> 工商界用戶須預先登記，並以數碼證書或其他認可的身分識別證明作支援 在不少於12個月的過渡期內，使用與否屬自願性質 如法例修訂獲得通過後，將強制使用 			
提交者	貿易商	承運商 (主提單 層面資料) 貨運代理商 (副提單 層面資料)	承運商 (主提單 層面資料) 貨運代理商 (副提單 層面資料)	貨車司機 ¹ 貿易商(只適用於豁免物品 ²)
提交時間規定	在航班、船隻或車輛抵港或離港前的合理時限，可能為 24 小時至 30 分鐘			在車輛進入海關清關站前 30 分鐘 ³
提交方式	<ul style="list-style-type: none"> 直接使用「單一窗口」；或 經增值服務供應商(增值服務商)提交(或使用增值服務商的紙張文件轉換服務) 			

¹ 通過將進出口報關單號碼與車輛登記號碼「捆綁」以作提交之用。

² 轉運及過境貨物、價值 4,000 元以下的郵包、私人禮物及行李等，可獲豁免提交進出口報關單。我們建議有關貿易商提交一份簡明貨物報告(以經道路貨物資料系統提交的 8 項資料為依據)。

³ 《進出口(電子貨物資料)規例》(第 60L 章)第 7(3)條訂明：「車輛的掌管人按第(1)款規定呈交資料後，須等候至少 30 分鐘，或等候道路貨物資料系統顯示的較短時間，方可在訂明車輛內進入海關清關站」。

特點	第三階段			
	在貨物付運前提 交進出口報關單	貨物報告 (取代貨物艙單及預報貨物資料)		
		空運貨物	海運貨物	陸路貨物
須提交的資料	<ul style="list-style-type: none"> 與現時的進出口報關單相似 	<ul style="list-style-type: none"> 與電子艙單聲明2相似 	承運商： 與電子艙單聲明2相似 貨運代理商： <ul style="list-style-type: none"> 與海運簡易通關計劃(海易通計劃)相似 	見註 1 及註 2
修訂	<ul style="list-style-type: none"> 可在提交期限前作出修訂 可在貨物實際抵港或離港時間後14天內作出合理或確實有需要的修訂 			
政府收費	<ul style="list-style-type: none"> 「單一窗口」的服務費待定，須進行成本計算工作 現行的進出口報關費 	<ul style="list-style-type: none"> 「單一窗口」的服務費待定，須進行成本計算工作 現時無須收費的服務或繼續免費，須進行政策檢討後決定 		
繳費 (a)時間 (b)方法	<ul style="list-style-type: none"> 提交進出口報關單時或在貨物付運後14天內繳費 經「單一窗口」以信用卡或其他電子付款方式繳費，或經增值服務商繳費 	<ul style="list-style-type: none"> 在提交貨物報告時繳費 經「單一窗口」以信用卡或其他電子付款方式繳費，或經增值服務商繳費 		
資訊科技要求	<ul style="list-style-type: none"> 裝有網絡瀏覽器及文件閱讀器的電腦及流動裝置 用作列印准許證電子本的打印機(如適用) 			

**政府機構規定從香港進口、出口和轉口貨物所須
申領或提交的收費文件一覽表**

項目編號	政府機構	文件及資料	政府的現行收費(元)	
			以電子方式提交	以紙本方式提交
1.	海關及統計處	進出口報關單	9.8 元至 16.6 元 (政府電子貿易服務商收費)	-
2.	海關及統計處	貨物艙單 (空運及海運方式)	10 元至 44.8 元 (政府電子貿易服務商收費)	-
3.	海關	應課稅品許可證	10 元至 57.9 元 (政府電子貿易服務商收費)	-
4.	海關	根據內地與台灣簽訂的「海峽兩岸經濟合作框架協議」及根據「自由貿易協定中轉貨物便利計劃」簽發的中轉確認書	155 元至 1,470 元	155 元至 1,470 元
5.	海關	轉口受管制化學品移走許可證	-	950 元
6.	工貿署 ¹	產地來源證	110 元 (連同政府電子貿易服務商收費 10 元至 28.4 元)	-
7.	工貿署	金伯利證書	175 元至 180 元	175 元至 180 元
8.	漁護署	瀕危物種出口/再出口許可證	-	160 元
9.	漁護署	海外進口貓狗特別許可證	-	432 元 (僅屬首頭動物的收費，確實收費視乎進口量而定)

1 根據《非政府簽發產地來源保障條例》(第 324 章)，政府認可簽發來源證機構也可簽發產地來源證。

項目編號	政府機構	文件及資料	政府的現行收費(元)	
			以電子方式提交	以紙本方式提交
10.	漁護署	再出口證明書(非《瀕危野生動植物種國際貿易公約》或未受《保護瀕危動植物物種條例》(第 586 章)管制的物種)	-	260 元
11.	漁護署	進口食用/寵物用爬蟲類動物特別許可證	-	344 元 (僅屬首頭動物的收費，確實收費視乎進口量而定)
12.	漁護署	海外進口動物及禽鳥特別許可證	-	344 元至 1,055 元 (僅屬首頭動物的收費，確實收費視乎進口量而定)
13.	漁護署	瀕危物種進口/從公海引進瀕危物種許可證	-	170 元至 460 元
14.	食環署	動物製食品衛生證書	7,165 元	7,165 元
15.	通訊辦	無線電通訊發送器具入口及出口許可證	150 元	150 元
16.	環保署	消耗臭氧層物質許可證	-	815 元至 1,210 元

簡稱：

海關	香港海關
統計處	政府統計處
工貿署	工業貿易署
漁護署	漁農自然護理署
食環署	食物環境衛生署
通訊辦	通訊事務管理局辦公室
環保署	環境保護署

簡稱一覽表

「單一窗口」	貿易單一窗口
B2G	企業對政府
B2B	企業對企業
增值服務商	增值服務供應商
海易通計劃	海運簡易通關計劃
服務供應商	私營服務供應商
世貿組織	世界貿易組織
亞太經合組織	亞太區經濟合作組織
亞太經社會	聯合國亞洲及太平洋經濟社會委員會
東盟	東南亞國家聯盟
G2G	政府對政府
商經局	商務及經濟發展局

