

二零一七年四月十八日

討論文件

立法會工商事務委員會

發展貿易單一窗口的未來路向

目的

為了維持香港作為貿易及物流樞紐的競爭力，以及與國際趨勢接軌¹，政府正在香港發展貿易單一窗口（「單一窗口」）²，作為一項重要的政策及資訊科技措施。本文件旨在向委員匯報在二零一六年七月結束為期三個月的公眾諮詢結果，為回應關注而修訂的建議，以及透過分階段方式全力發展全面「單一窗口」的未來路向。

背景

2. 在二零一六年四月十九日的會議上，我們向委員匯報設立「單一窗口」的計劃，以提供一站式電子平台讓業界向政府提交 51 項「企業對政府」（B2G）的貿易文件，便利業界遵行有關貨物進出口的所有規管要求³。我們的首要工作是進行公眾諮詢，及在商務及經濟發展局成立新的項目管理辦公室，以專責推行「單一窗口」計劃。委員支持「單一窗口」計劃及開設一個為期三年的首長級編外職位，以帶領項目管理辦公室。公眾諮詢於二零一六年七月結束，主要意見⁴的重點載述於下文第 3 至 4 段（詳細摘要載於附件 B）。項目管理辦公室現正全力發展「單一窗口」，特別是自公眾

¹ 國際主流是設立「單一窗口」及促進各地海關之間的合作。舉例說，內地的目標是在二零一七年年末前於全國推行「單一窗口」，而亞太區經濟合作組織（亞太經合組織）則期望在二零二零年於每個成員經濟體開發「單一窗口」。在東南亞國家聯盟（東盟）的十個成員中，有八個已發展國家「單一窗口」。

² 根據聯合國貿易便利化與電子業務中心的定義，「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」。

³ 現行的進出口規管制度摘要載於附件 A。

⁴ 在諮詢期間，我們舉行了 33 場簡介會及一次業界論壇，藉此諮詢各持份者（包括貿易商、承運商、貨運代理商、物流業人士及業內組織、商會、諮詢組織、受管制物品持牌人及許可證持有人），有超過 800 名持份者的代表參與。我們從業內組織、相關界別的商業機構、政治團體、關注團體、大學及個別人士收到合共 35 份意見書。

諮詢期以來一直聯繫貿易及物流業界的從業者及業內組織，並回應關注，適當地修訂「單一窗口」建議。二零一七年二月，財政司司長在二零一七至一八年度財政預算案演辭中重申政府計劃盡快分期推出「單一窗口」，讓香港緊貼國際大趨勢。

諮詢意見

對「單一窗口」的普遍意見

3. 絕大部分回應者支持香港發展「單一窗口」，期望這項措施可節省人力和營運成本(特別是透過重用及分享資料)，並有助日後與其他經濟體的「單一窗口」及「企業對企業」(B2B)系統連繫。很多回應者促請政府加快落實計劃，讓業界早些受惠。然而，他們也認為需要提供足夠的過渡期，以便從現行政府電子貿易服務⁵過渡至「單一窗口」。儘管如此，「單一窗口」日後的收費是關注所在。有些回應者亦就較為技術性的事宜提出意見，包括增值服務供應商⁶的服務範圍和認證安排、「單一窗口」的功能(例如使用權限和系統設計)，以及「單一窗口」日後的運作。

對在貨物付運前提交文件制度的意見

4. 「單一窗口」的建議包括考慮落實在貨物付運前提交進出口報關單的建議規定(即由現時在貨物付運後提交進出口報關單及貨物艙單，改為在貨物付運前提交)，公眾在這方面的意見分歧。有些回應者支持有關建議，認為建議符合國際慣例，長遠而言可加強海關之間的合作，並提高貿易效率；但業界普遍仍對在貨物付運前提交進出口報關單的建議表示關注，認為此舉或會增加遵規成本，削弱香港的整體競爭力，導致貿易從香港轉移至其他地方。部分回應者建議以靈活方式實施有關安排，以配合不同類別貨物及運輸模式的運作需要，並認為如要求提供的資料不超過現行道路貨物資料系統⁷的要求，會較為容易接受。鑑於現時已有在貨物付運前提交貨

⁵ 政府電子貿易服務提供前端電子服務，業界須透過此平台提交常用的貿易文件，包括進出口報關單、產地來源證、應課稅品許可證，以及空運及海運貨物艙單。

⁶ 「單一窗口」作為一項政府設施只會提供基本功能，讓用戶提交貿易文件及資料和繳費，以滿足規管要求。商業機構可成為增值服務供應商，提供切合市場需求的額外服務，例如代表貿易商提交資料、核實資料，提供附加報告和統計數字以及紙張文件轉換服務等。

⁷ 道路貨物資料系統是政府於二零一零年就道路貨物引入的法定電子預報貨物資料(貨物付運前)規定。所須提交的資料包括：(1)包裝說明；(2)包裝數目；(3)貨物說明；(4)託運人姓名；(5)託運人地址；(6)收貨人姓名；(7)收貨人地址；(8)預期進口／出口日期；以及(9)運載貨物貨車的車輛登記號碼。

物資料的做法(因為貨運文件備有大部分資料)，有些回應者認為業界應較容易遵從在貨物付運前提交貨物報告的擬議規定。

修訂建議

5. 香港是唯一一個准許貿易商在貨物付運後提交進出口報關單的主要經濟體，業界一直享有較長的提交文件時間、靈活的報關安排及可能因此帶來的競爭優勢。儘管如此，從策略性角度而言，我們不能忽視全球其他經濟體正透過國際上要求貿易商在貨物付運前提交文件的慣例，加強「政府對政府」(G2G)海關之間的合作，以便利貿易。拖延跟隨國際慣例的做法，長遠而言對香港弊多於利。聯合國、世界海關組織、亞太經合組織及東盟等一直在國際層面上倡議設立「單一窗口」。隨著有關建議漸趨成熟及高度發展，現時的主流方向是提倡「單一窗口」之間的聯繫，以便利清關及跨境貿易暢通。正當商貿自然會被吸引到推行這些便利貿易措施的地方。

6. 香港完全理解在貨物付運後提交進出口報關單制度的不利之處。香港海關多年來推出多項計劃，讓業界在貨物付運前提交資料，現時清關的效率實在有賴這些措施。我們既已準備在資源及時間上作出重要投資，將現時 51 項 B2G 文件納入將來的「單一窗口」，並計劃與我們的貿易夥伴的「單一窗口」聯繫，我們不能錯失這個獨特的機會，推行在貨物付運前提交文件的制度。現時短期的好處正因時代進步而日漸被蠶食，故此我們不能再迴避改變的需要。

7. 因此，我們在進一步聯繫持份者及前線的從業者後，已據務實而循序漸進為原則修訂了有關在貨物付運前提交文件的建議一

- (a) **在貨物付運後提交進出口報關單**：我們會維持現行安排(即在貨物付運後提交進出口報關單)，作為最基本的法律要求。我們會研究如何鼓勵貿易商自願在貨物付運前提交進出口報關單，例如在設計「單一窗口」時建立方便及容易使用的介面；
- (b) **統一的電子預報貨物資料**：我們會以自二零一零年來成功推行的法定道路貨物資料系統為藍本，統一所有運輸模式在貨物付運前提交預報貨物資料的要求一

- (i) 貿易商⁸須提交最基本資料，作為在貨物付運前提交的電子預報貨物資料，以辦理清關⁹；
 - (ii) 提交資料的截算時間會因運輸模式而異，以顧及不同運輸模式的實際運作需要；以及
 - (iii) 「單一窗口」平台可方便業界將電子預報貨物資料重用在貨物付運後提交的進出口報關單。
- (c) **貨物付運前的貨物報告：**我們建議引入新的貨物付運前統一貨物報告，以理順現時各種提交貨物艙單的規定—
- (i) 承運商須提交主層面貨物報告，而貨物承運商則須提交副層面貨物報告（如有）¹⁰。貨物報告將取代所有現行的貨物艙單；
 - (ii) 要求提供的資料主要載於現時貨物艙單，承運商可輕易從貨運文件取得，也無須重覆提交類似資料；以及
 - (iii) 提交報告的截算時間會因運輸模式而異，以顧及不同運輸模式的實際運作需要。

8. 上述有關貨物付運前提交文件的修訂建議只要求提交最基本資料，用作清關之用，預計將帶來以下的好處—

- (a) 香港海關可更有效地評估風險，能更針對性地執法，以提高清關效率。同時亦可透過「單一窗口」的聯繫，與其他地方的海關商討雙邊便利貿易措施；
- (b) 在貨物付運前提交有關資料，可避免貨物在海關邊境遭到不必要的扣留，令貨物清關更為順暢和無縫，長遠而言有助提升貿易效率；

⁸ 實際上，有關資料可由貿易商或其貨運代理商(或任何一方的代理商)提交。

⁹ 有關資料的規定將以道路貨物資料系統所要求的資料為藍本，而因應貨物的情況或須提交其他資料(例如受管制物品的牌照號碼)。我們會就此繼續與持份者商討。

¹⁰ 就陸運模式，貨車司機將負責提交貨物報告，不須再細分至主層面及副層面貨物報告。

- (c) 簡化和理順現時各種在貨物付運之前和之後提交貨物資料的規定(見附件 A)，亦應可節省時間和成本；
- (d) 有關建議可清楚地劃分貿易商、承運商及貨運代理商各自在提交資料方面的法律責任；
- (e) 其他政府部門以至整個社會也可受惠於貨物付運前的資料，例如追查不安全食品或消費品的進口來源及加以堵截；以及
- (f) 「單一窗口」能統一 B2G 的接連界面，更可藉此作為基礎，推行更廣泛的電子商貿措施，例如可能與其他 B2B 系統連接，以加強物流業各持份者的合作，從而提高供應鏈的效率。

9. 至於將來使用「單一窗口」的收費，政府的政策是除非另有理據，否則使用其服務的費用，一般應訂於足以收回全部成本的水平。另一方面，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。在這原則下，我們已開始逐一檢視日後「單一窗口」所涵蓋的B2G貿易文件。如有理據支持，現時無須收費的文件在日後可繼續不予收費。至於其他要收費的文件，其收費水平將訂於足以收回該文件在「單一窗口」下的相關服務成本。我們會致力降低在「單一窗口」運作模式下的成本（見下文第12(b)段），務求將日後的收費維持在合理水平。

10. 此外，由於「單一窗口」措施將分階段推出（見下文第13段），而第一階段是一個特別加快推行的項目，藉著提供自願使用的電子服務，爭取業界盡早使用「單一窗口」，作出根本性的改變，以便過渡至其後階段，因此，我們認為有理據豁免在第一階段期間透過「單一窗口」提交文件的費用。然而，這優惠不應成為其後階段收費安排的先例（須按上文第9段訂定）。

11. 我們完全明白業界對其他實施細節的關注，例如在新匯報規定下的截算時間、確實所需的資料、遵規成本，以及提交資料各方的法律責任。我們會繼續諮詢業界，仔細研究有關事宜及關注，制訂詳細實施建議。

未來路向

12. 為實施「單一窗口」措施，項目管理辦公室一直全力與香港海關（作為日後「單一窗口」的營運者及前線執法部門）及其他政府部門籌備相關工作，尤其是以下各項—

- (a) 諮詢：我們會在業務流程檢討及系統規劃期間繼續緊密諮詢業界，包括商會及業內組織、運輸營辦商、物流公司等，以確保最終推出的「單一窗口」服務能切合各方需要，並簡單易用。事實上，上述有關在貨物付運前提交文件規定的修訂建議，就是在公眾諮詢後經各方多番努力磋商的成果。我們計劃在日後成立用戶諮詢小組，與持份者保持聯繫；
- (b) 業務流程檢討：我們正與效率促進組合作，嚴格檢討納入「單一窗口」計劃全部 51 項 B2G 貿易文件的現有業務流程，設計日後的業務流程，並透過分享最佳做法、精簡程序、應用資訊科技等方法，研究如何優化工序和節省成本；
- (c) 系統設計及開發：我們正全面推行第一階段的準備工作。有關計劃以小型項目的形式，試行自願提交電子文件，讓相關持份者踏出重要的一步，並從而收集意見及汲取經驗為其後各階段的工作作好準備。我們亦已開展第二及第三階段的可行性研究，為擬備撥款申請和進行系統設計及開發的招標工作，訂明技術規定；以及
- (d) 立法工作：我們需要制訂並草擬全新的賦權條例草案，並修訂約 40 條現行法例，以便設立及使用「單一窗口」，以及建立在貨物付運前提交文件的制度。我們正就這項重大工作與律政司及相關政府機構緊密合作，籌備立法建議。

13. 視乎上述工作的進度（尤其是須通過有關法例及撥款申請），我們計劃以分階段方式實施「單一窗口」，最早如下一

- (a) **第一階段**（二零一八年第二季推出）：涵蓋 14 項貿易文件；在現行法例下，貿易商可自願透過「單一窗口」申請這些文件；

- (b) **第二階段**(於二零二二年推出)：藉法例要求，強制性規定貿易商透過「單一窗口」提交全部 40 項貿易文件(包括納入第一階段的 14 項文件)；以及
- (c) **第三階段**(於二零二三年推出)：強制性規定透過「單一窗口」提交進出口報關單，以及根據修訂建議規定在貨物付運前須提供的文件。

14. 「單一窗口」是一項重要的政策和資訊科技措施，規模龐大，上述的目標時間表相當緊湊，當中需要十多個政策局及部門互相協調和通力合作，業界持續參與和支持，為不同業務流程展開仔細全面的立法工作，進行技術開發以整合舊有系統，善用最新的資訊科技及處理大量進出口貨物的 B2G 文件等。我們會確保有高層次的政策指導以推動進程，適時檢討進度並審視計劃，必要時加以調整。

延長政府電子貿易服務

15. 將來「單一窗口」會涵蓋 51 項 B2G 貿易文件，其中四項現時經由政府電子貿易服務提交，該服務自二零零四年起由私營服務供應商營運。政府與現行服務供應商的合約將於二零一八年年底屆滿，其後我們需延續政府電子貿易服務，直至順利過渡至全面實施「單一窗口」。

16. 在籌劃延長政府電子貿易服務時，我們會致力確保投標在公平有效的競爭下進行，過渡期內市場穩定服務可靠，以及由政府電子貿易服務順利過渡至「單一窗口」。為此一

- (a) 我們計劃在短期內進行公開招標，以期在二零一七年年底前委聘不多於三家(須視乎市場反應)服務供應商。按照這個安排，服務供應商在開始提供服務前會有大約 12 個月的時間，根據招標文件訂明的技術規定¹¹修改現有系統或建立新的系統；
- (b) 政府電子貿易服務新合約為期六年，由二零一九年一月起至二零二四年十二月止。政府可選擇把服務期延長最多三

¹¹ 主要沿用現時政府電子貿易服務系統的技術規定，並加入若干有關處理「進出口報關單」和「應課稅品許可證」的改良措施。

年作為緩衝¹²，為日後因運作考慮而需調整過渡至「單一窗口」第三階段的時間提供足夠靈活性；以及

- (c) 參照過往政府電子貿易服務的合約安排，我們會在招標文件和合約加入規管措施，包括訂立受合約約束的服務收費水平，加入凍結價格機制（如某一服務供應商因競爭對手全部退出市場而成為唯一的服務供應商），保障消費者的選擇，規定披露資料（例如公布服務收費）以及確保順利過渡至「單一窗口」。

徵詢意見

17. 請委員備悉發展「單一窗口」的進度及未來路向，並歡迎提供意見。我們會繼續向委員會匯報「單一窗口」的進一步發展，並在適當時間就所需資源及法例修訂事宜，尋求委員的支持。

商務及經濟發展局
工商及旅遊科
二零一七年四月

¹² 建議的服務期（六年加最多三年）與先前兩份政府電子貿易服務合約的安排大致相同，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）。

香港現行的進出口規管制度

香港現行的進出口規管制度概述如下—

- (a) 貨物抵港或離港後，一般須提交進出口報關單及聲明 2 貨物艙單（貨物付運後）；
- (b) 貨物抵港或離港時或之前，一般須提交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或之前，須申領牌照、許可證及其他文件（貨物付運前）。

A. 進出口報關單

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（豁免物品¹除外）。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。該等資料用作計算報關費及編製貿易統計數字的用途。

B. 貨物艙單

3. 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

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，獲豁免遵從有關提交進出口報關單的規定。

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

4. 香港海關實施多項計劃，以便在貨物付運前取得預報貨物資料，一般用作評估風險及清關之用—

- (a) 空運貨物：自一九九八年起，空運貨物貨運商開始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，以便辦理貨物清關。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，承運商可根據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）。海運代理商則可根據海運簡易通關計劃（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，承運商可透過預先提交內河船貨物資料（自願）計劃，提交預報貨物資料。

D. 牌照、許可證及其他文件

5. 香港作為自由港，只對貨物的進出口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。提交文件的規定因應貨物類別而各有不同。

關於發展香港貿易單一窗口的諮詢

意見摘要

A. 發展貿易單一窗口（「單一窗口」）

意見
<p>1. 發展「單一窗口」</p> <ul style="list-style-type: none"> • 回應者普遍支持「單一窗口」構思，並促請政府盡早落實計劃，讓業界受惠。
<p>2. 好處及成本節省</p> <ul style="list-style-type: none"> • 回應者普遍的共識是，以電子方式透過「單一窗口」提交「企業對政府」(B2G)的貿易文件，將可精簡工作流程，節省人力和營運成本，因為「單一窗口」能夠便利資料重用和分享。 • 很多回應者認為，在「政府對政府」(G2G)的層面，「單一窗口」將可促進日後與其他經濟體單一窗口的聯繫，從而提升香港的競爭力。 • 很多回應者建議，「單一窗口」應可連接私營機構的主要「企業對企業」(B2B)平台，以便更充分發揮其優點。
<p>3. 資訊科技系統的設計</p> <ul style="list-style-type: none"> • 回應者普遍期望日後的「單一窗口」是一個網上系統，設計方便易用。 • 很多回應者認為，「單一窗口」與常用的資訊科技平台兼容十分重要，而所採用的數據格式和技術規格應早日公布，以便與業界的系統連接，順利過渡。 • 很多回應者認同，維持「單一窗口」的資料保安和系統穩定，至為重要。

意見

- 其他回應者建議，「單一窗口」應便利有關各方分享所需資料，例如貿易商與貨運代理商分享牌照和許可證的資料。
- 數名回應者認為，「單一窗口」用戶的身分認證方法應簡單易行，而現時用戶使用政府電子貿易服務需要數碼證書的要求，並不方便。
- 數名回應者認為，經「單一窗口」向每批付運貨物編配一個獨有編號，可讓香港海關和所涉政府部門同時處理同一批付運貨物。他們又建議採用「全球資料標準」，以促進系統的跨境互用性。
- 一名回應者建議採用世界海關組織數據模型，以促進系統的跨境互用性。

4. 「單一窗口」運作

- 一些回應者建議，「單一窗口」應內建多種功能，自動識別受管制貨品（例如透過貨物說明識別有關貨品的類別）、提示需要申領牌照或許可證、查詢申請進度，以及容許重用牌照或許可證資料。
- 一些回應者認為，應為「單一窗口」用戶提供 24 小時的支援服務，並為他們提供培訓，以便順利過渡。
- 數名回應者認為，除了公司外，個人也應可登記為「單一窗口」用戶。
- 數名回應者建議，儲存在現有系統（即道路貨物資料系統和政府電子貿易服務等）的用戶登記資料應轉移至「單一窗口」，免卻重新登記的需要。
- 一名回應者提到，「單一窗口」應提供免費的紀錄保存服務，讓用戶可為稅務目的檢索先前（例如兩年內）的交易。

意見

5. 收費

- 大部分回應者認為，經由「單一窗口」提交文件的收費應維持在低水平，甚或低於現時的水平，因為在「單一窗口」下，文件以電子方式提交，程序亦更精簡，應可節省成本。另有一些回應者建議，在計算收費時，不應包括「單一窗口」的系統開發成本。
- 鑑於政府的政策是使用其服務的費用一般應訂於足以收回全部成本的水平，很多回應者關注到，「單一窗口」項目規模龐大，預計開發成本高昂，日後提交 B2G 貿易文件的收費會否高於現時的水平。部分回應者提出，低於現時水平的收費，是促使業界自願採用「單一窗口」的重要因素。一名回應者要求政府提供具體的成本計算數字和收費水平，以便進行更有意義的諮詢。
- 一名回應者建議，「單一窗口」應屬在財政上可持續運作的項目，收取的費用應足以收回投資和維修保養成本。

6. 牌照及許可證

- 很多回應者促請政府在實施「單一窗口」時，精簡牌照及許可證的申請程序。鑑於「單一窗口」將提供全天候 24 小時服務，在正常辦公時間以外的時間理應可以辦理牌照及許可證的申請。
- 很多回應者認為，承運商和貨運代理商應獲准經由「單一窗口」取得牌照及許可證的詳細資料，作核實用途。
- 數名回應者表示，承運商和貨運代理商不應為確保受管制貨品須領取牌照負上法律責任。
- 數名回應者建議政府進一步放寬轉運貨物的牌照及許可證規定。
- 數名回應者認為，在「單一窗口」的環境下，針對牌照及許可證（例如應課稅品許可證）輕微修改的規定應予簡化或撤銷，尤其是當有關的輕微改動只涉及航班資料或貨櫃碼頭內的裝卸地點。

意見

- 另一名回應者則建議，在貨物抵達或離境後所提出的後補牌照申請，應予彈性考慮。

7. 增值服務供應商（增值服務商）

- 很多回應者認為，應實施有效的評審程序，以確保增值服務商提供服務的質素和價格水平。
- 一些回應者期望增值服務商提供多元化的服務，以照顧個別貿易商的需要，並認為開放競爭有助提升服務質素。
- 數名回應者認為，在過渡至全面實施「單一窗口」期間，現有的三家政府電子貿易服務供應商（服務供應商）應予保留。他們建議把增值服務商的數目限制在五家以內，並為經由增值服務商提交貿易文件及資料者提供折扣價格（與用戶直接提交相比），以確保增值服務商得以生存。
- 一名回應者表示，政府應就如何評審日後的增值服務商諮詢現有的政府電子貿易服務供應商。

8. 政府電子貿易服務

- 一些回應者關注，淘汰政府電子貿易服務及現有資訊科技系統過時，或會影響若干使用者的運作。舉例來說，用戶現時所使用的資訊系統或會變得過時或須予以提升，他們亦需時適應新的工作做法及科技。
- 有些建議維持現時的運作模式，並通過限制性招標方式繼續聘任現有的三個服務供應商。

B. 在貨物付運前提交文件的制度

意見

1. 改為在貨物付運前提交文件

優點

- 多名回應者同意，實施在貨物付運前提交文件的制度，有助香港與其他經濟體建立 G2G 的聯繫，長遠而言，既可促進各地海關合作，又可提高貿易效率。
- 一名回應者認為，規定在貨物付運前提交文件，可減低因疏忽而遺漏提交文件的風險，並可防止未領牌照及許可證的禁運貨物進入香港。

國際趨勢

- 數名回應者支持在貨物付運前提交文件，因為這做法可促使香港的制度與國際趨勢看齊。
- 一名回應者認為，香港不應純粹為了與國際主流做法看齊而實施在貨物付運前提交文件的制度。

可行性

- 一名回應者認為，根據現時業界的運作情況，在貨物付運前提交文件應屬可行，而所需的詳盡貨物資料也能預先獲取。
- 數名回應者認為，對海運貨物而言，在貨物付運前提交文件應屬可行。至於對空運貨物等更有需要按時付運的貨物來說，在貨物付運前提交文件會帶來更大挑戰。
- 數名回應者注意到，紡織商難以在貨物出口至內地前提交準確的文件資料，因為同一批付運貨物包含很多不同種類的原材料及組件。
- 一名回應者關注到，涉及緊急而貨量少的電子商貿付運訂單日多，會令到實施在貨物付運前提交文件十分困難。

意見

關注事項

- 很多回應者對在貨物付運前提交文件的建議有所保留，並關注到此舉會削弱香港的競爭優勢，導致貿易從香港轉移至其他地方。
- 很多回應者認為，現行在貨物付運後提交文件的制度既靈活又對香港有利。擬議在貨物付運前提交文件的制度則沒有此等好處。
- 有意見認為，對出口商來說，在貨物付運前提交文件是一項收緊管制多於便利貿易的措施，因為此舉會導致貨運延誤，對日漸萎縮的出口貿易造成打擊。
- 一名回應者表示，從內地海關的經驗可見，在貨物付運前提交文件的做法不能提升清關效率。
- 一名回應者認為，在貨物付運前提交文件的安排，會影響現時業界所採用的標準操作程序的效益。

付運後報關

- 一名回應者建議，考慮到業界的運作模式，應容許空運及海運出口貨物和陸路進口貨物的報關單在貨物付運後始提交。
- 一名回應者認為，如出現特殊情況（例如因付運量不足而須更改已報關貨物數量），應容許業界於貨物付運後提交或更改部分報關資料。
- 一些回應者質疑香港是否需要改用在貨物付運前提交文件的制度。他們提到，香港的競爭對手前海自由貿易區正逐步採用在貨物付運後申報的制度。

其他建議

- 很多回應者建議提供足夠彈性，以保持香港的競爭優勢。
- 很多回應者認為，應進一步諮詢業界及貿易界。對現時在貨物

意見

付運後提交進出口報關單的安排所作的任何修改，應以共識和具體影響評估為基礎。

- 數名回應者認為，在貨物付運前提交文件的建議會為業界的運作帶來重大改變。因此，政府應給予持份者足夠時間適應，或考慮讓他們選擇自願參與。
- 一名回應者表示，在貨物付運前提交文件的安排首先應對進口貨物實施，在稍後階段才延展至出口貨物。
- 一名回應者認為，制訂在貨物付運前提交文件的制度時，應參考國際清關標準。
- 一名回應者提出，在貨物付運前提交文件的建議應是簡化報關程序，而非令程序更為複雜。
- 數名回應者主張把發展「單一窗口」和在貨物付運前提交文件的建議分開處理，獨立考慮。

2. 截算時間

- 大多數回應者都強調，報關的截算時間應切合實際和顧及業界的運作需要。很多回應者提到，付運安排（尤以短途為然）往往在最後一刻才能確定，而在清關後應有足夠時間讓出口貨物裝上飛機或船隻。
- 數名回應者建議，空運貨物的截算時間可定於付運前 30 分鐘至 12 個小時之間。
- 一名回應者建議，如香港海關能迅速向航空公司發出清關指示，空運貨物的截算時間可定於付運前 30 分鐘以內。

3. 法律責任

- 大部分回應者認為，在法律中訂明貿易商、承運商和貨運代理商各自在提交資料方面的法律責任，十分重要。
- 一名回應者建議由承運商和貨運代理商共同承擔提交貨物報告

意見

的責任，因為貨運代理商或只能掌握轉運貨物的入境資料，而承運商則掌握轉運貨物的離境資料。

4. 資料要求

- 很多回應者認為，在貨物付運前提交文件的制度規定提供的資料項目，不應多於道路貨物資料系統所規定的項目。
- 數名回應者表示，所需資料項目及截算時間應因貨物種類而異。
- 一名回應者認為，由於短程的付運貨物在付運前可供預備完整文件的時間較少，故所需資料項目應較為寬鬆。
- 一名回應者認為，應避免重複輸入資料。例如，貿易商倘於貨物付運前已提交文件，承運商便無須提交完整貨物報告，因為大部分資料都是重複的。
- 一名回應者表示，在貨物付運前提交文件的制度規定提供的資料，應少於現時在貨物付運後報關所規定的 30 個項目。
- 另一名回應者建議，減少低貨值裝運及合併裝運須提供的資料項目，以簡化清關程序。

5. 獲取資料

- 很多回應者關注在取得入口貨物的準確貨物資料（例如空運提單編號）及運輸詳情（例如航班編號）方面會有困難，因為有關資料往往要到最後一刻才取得，甚或在貨物運抵前都未能獲取。
- 數名回應者表示，要求在貨物付運前提供有關貨物價值（即到岸價值，包括成本、保險及運費的價值）及／或確實數量並不可行，因為此等數字只能在貨物付運後才能確定。
- 數名回應者注意到，貿易商和貨運代理商在貨物付運前或只能取得非常基本的貨物資料，例如他們只知道貨物包裝（例如貨盤或紙板盒）的數目，而非貨物的確實件數。因此，在貨物付運後修訂貨物資料勢難避免。

意見

6. 資料準確性

- 很多回應者關注提交不準確資料、修訂在貨物付運前所提交的文件資料、申報貨物數量與實際貨量不符，以及提交不完整資料的後果。
- 數名回應者認為，在貨物付運前所提交的文件資料可能需要補充或修訂，將導致工作量增加。
- 一名回應者表示，由於道路運輸的時間非常緊湊，難以確保道路貨物的貨物資料（例如數量）準確無誤。

7. 成本

- 很多回應者關注到，實施在貨物付運前提交文件的制度或會增加營運成本，因為為了遵守有關規定，他們可能需要增聘人手或僱用代理服務，以取得和提交貨物資料。

8. 運作事宜

- 很多回應者關注到，逾期或沒有在貨物付運前提交文件和貨物報告，可能會導致貨物遭扣押。
- 有回應者憂慮在貨物付運前提交有關文件後，香港海關需時多久才發出放行貨物通知。一名回應者建議，清關指示應在預報資料提交後的 15 分鐘內發出。另一名回應者建議，清關指示應在出口空運貨物裝載在貨盤前發出。
- 一些回應者建議，為提高效率，應容許香港以外地方的貿易商和貨運代理商在貨物付運前經由「單一窗口」提交文件。以利用內河船運載的內地入口貨物為例，由於航程短，加上貨物通常在凌晨時分付運，由內地貿易商在貨物付運前提交文件會更有效率。
- 數名回應者注意到，在假期或周末期間，由於職員不能遙距使用公司的資訊系統，要在貨物付運前提交文件或許有困難。

意見

- 一名回應者認為，應採用靈活方式（例如可選擇預早申報或事後申報）處理須快速運送的轉運貨物。
- 一名回應者建議，應為在貨物付運前所提交的文件與貨物報告設定有效的配對功能，讓承運商得知貿易商已在貨物付運前提交有關文件。

9. 其他

- 一些回應者認為，由速遞服務公司派遞而價值在 4,000 元以下的包裹，應與現時香港郵政派遞的郵包同樣獲得豁免提交報關文件。