

# 第 1 章

商務及經濟發展局  
香港海關

香港海關便利商貿和推廣經濟發展的工作

香港審計署  
二零二四年三月二十八日

這項審查工作是根據政府帳目委員會主席在 1998 年 2 月 11 日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第八十二號報告書》  
共有 8 章，全部載於審計署網站  
(網址：<https://www.aud.gov.hk>)。



審計署網站

香港  
金鐘道 66 號  
金鐘道政府合署  
高座 6 樓  
審計署

電話：(852) 2867 3423  
傳真：(852) 2824 2087  
電郵：[enquiry@aud.gov.hk](mailto:enquiry@aud.gov.hk)

# 香港海關便利商貿和推廣經濟發展的工作

## 目 錄

	段數
摘要	
第 1 部分：引言	1.1 – 1.20
審查工作	1.21
政府的整體回應	1.22 – 1.23
鳴謝	1.24
第 2 部分：香港認可經濟營運商計劃	2.1
互認安排	2.2 – 2.10
審計署的建議	2.11
政府的回應	2.12
處理申請和認證的情況及認證後的管理工作	2.13 – 2.21
審計署的建議	2.22
政府的回應	2.23
其他相關事宜	2.24 – 2.27
審計署的建議	2.28
政府的回應	2.29
第 3 部分：中轉貨物便利措施	3.1
跨境一鎖計劃	3.2 – 3.15
審計署的建議	3.16
政府的回應	3.17
自由貿易協定中轉貨物便利計劃	3.18 – 3.33
審計署的建議	3.34
政府的回應	3.35

	段數
<b>第 4 部分：貿易單一窗口</b>	4.1 – 4.4
貿易單一窗口第一和第二階段	4.5 – 4.10
審計署的建議	4.11
政府的回應	4.12
貿易單一窗口第三階段	4.13 – 4.17
審計署的建議	4.18
政府的回應	4.19
 <b>第 5 部分：未來路向</b>	 5.1
便利商貿措施	5.2 – 5.7
審計署的建議	5.8 – 5.9
政府的回應	5.10 – 5.11

<b>附錄</b>	<b>頁數</b>
A： 商務及經濟發展局：組織架構圖（摘錄） (2023 年 12 月 31 日)	45
B： 香港海關：組織架構圖（摘錄） (2023 年 12 月 31 日)	46
C： 貿易單一窗口第二階段提供的優化功能	47

# 香港海關便利商貿和推廣經濟發展的工作

## 摘要

1. 香港是世界首屈一指的國際貿易和服務中心，也是區內重要的製造業指揮和控制中心。香港獲公認為全球最自由的經濟體之一，是國際貿易樞樞，也是進入內地龐大市場最重要的門戶。國家《十四五規劃綱要》支持香港提升國際貿易中心地位，為保持香港作為國際貿易和物流樞紐的地位，香港海關（海關）致力在高效執法和便利商貿之間取得適當平衡。商務及經濟發展局（商經局）制定和協調各項經濟政策，包括不同的便利商貿措施，並監督海關在這些範疇的工作。商經局表示，最新的便利商貿措施包括：(a) 香港認可經濟營運商計劃；(b) 跨境一鎖計劃；(c) 自由貿易協定中轉貨物便利計劃（中轉易）；及 (d) 貿易單一窗口（單一窗口）。審計署最近就海關便利商貿和推廣經濟發展的工作進行了審查，以期找出可予改善之處。

### 香港認可經濟營運商計劃

2. 「認可經濟營運商」是世界海關組織推出的《保障及便利國際貿易標準框架》（《框架》）下的概念，旨在透過海關與企業的夥伴關係，加強國際供應鏈安全及便利合法貨物的流動。海關於 2012 年 4 月推出香港認可經濟營運商計劃。該計劃是一個免費、公開及自願性參與的認證計劃，旨在提升國際供應鏈安全。本地公司只要符合訂明的標準，均可申請認證，成為香港認可經濟營運商，並在香港及其他與香港簽訂了互認安排的經濟體享有相應的貨物清關便利（第 1.5 及 1.6 段）。審計署的審查發現有以下可予改善之處：

- (a) **需要繼續致力擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍並加強互認安排網絡** 除有助促進貨物在整個供應鏈中的無縫跨境流動外，擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍，有助配合政府的工作，鼓勵企業把握「一帶一路」倡議和粵港澳大灣區發展所帶來的新商機。截至 2023 年 12 月 31 日，香港已與 14 個經濟體簽訂了互認安排，並與 4 個經濟體簽訂了行動計劃。為協助本地企業把握「一帶一路」倡議和大灣區發展的新商機，海關需要繼續致力擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍，並加強互認安排網絡（第 2.4 至 2.6 段）；
- (b) **需要改善否決個案的處理** 根據海關的指引，申請公司在申請過程中或獲得認證後，可因任何理由退出申請。若申請公司未能符合認證準

## 摘要

則，貿易關係及公共傳訊科主管可否決該申請。所有否決／退出個案須向認可經濟營運商認證小組匯報。認證小組會就持續改善香港認可經濟營運商計劃提供客觀意見。在海關由 2020 至 2023 年處理的 4 宗退出個案中，審計署抽查了 2020 和 2021 年處理的 2 宗個案，發現其中 1 宗申請是被海關否決而非申請者退出，但該宗否決個案未獲指定人員批准，亦未有向認可經濟營運商認證小組匯報（第 2.16 及 2.17 段）；及

- (c) **需要加強審視認可經濟營運商的營運情況** 香港認可經濟營運商的認證每 3 年須續期一次。2021 至 2023 年期間，海關處理了 52 宗續期申請。審計署抽查了 10 宗個案，發現有以下可予改善之處：
- (i) **認可經濟營運商營運情況的部分改變只在申請續期時匯報** 根據海關的指引，若認可經濟營運商的業務出現任何有機會影響其認可經濟營運商資格的改變，應適時向海關匯報。然而，在 7 宗匯報營運情況有變的個案當中，4 宗 (57%) 個案的認可經濟營運商沒有適時向海關匯報所有改變。部分改變只在申請續期時向海關匯報，而改變的生效日期與續期申請日期之間平均相隔 8 個月，時間差距範圍為 3 至 19 個月；
  - (ii) **未有進行抽查** 根據海關的指引，為確保認可經濟營運商持續符合認證準則，客戶經理須進行抽查，前往認可經濟營運商的場所視察其日常作業和保安監控情況。然而，在 2022 至 2023 年期間，海關沒有就上述全部 10 宗個案進行抽查；及
  - (iii) **認可經濟營運商資料的數據庫未有更新／不準確** 就該 7 宗向海關匯報了營運情況有變的個案而言，認可經濟營運商提供的最新名稱和地址與海關電子平台的數據庫截至 2023 年 12 月備存的不一致（第 2.13、2.14 及 2.19 段）。

## 中轉貨物便利措施

3. 2016 年 3 月，海關推出跨境一鎖計劃，把多模式聯運轉運貨物便利計劃與內地海關的跨境快速通關對接，以打造「綠色通道」，透過無縫清關服務，加快物流作業。在跨境一鎖計劃下，兩地海關透過應用雙方認可、具備全球定位系統功能的單一電子鎖，以「跨境一鎖，分段監管」為原則，減少同一批貨物被兩地海關重複檢查的機會。參與跨境一鎖計劃屬自願性質。海關在 2015 年 12 月推出的中轉易是自願參與計劃，旨在透過提供海關監管和簽發中轉確認書，便利在香港轉運

## 摘要

的有關貨物享有相關進口國家及地區的關稅優惠 (第 1.10 及 1.14 段)。審計署的審查發現有以下可予改善之處：

- (a) **需要加強向中小型貨物處理代理商推廣跨境一鎖計劃** 經跨境一鎖計劃處理的跨境貨運車次由 2019 年的 3 600 大幅減少至 2023 年的 204。在 2019 年 6 月舉行的立法會工商事務委員會上，一名委員促請海關加強向物流業較小規模的營運商甚或個別車主司機推廣跨境一鎖計劃。該委員進一步建議海關協助營運商克服任何可能有礙他們參與跨境一鎖計劃的技術問題，讓更多業界人士受惠於該計劃。為了提升跨境一鎖計劃的使用率，讓有相關業務需要的物流業界更廣泛受惠，海關需要加強向中小型貨物處理代理商推廣跨境一鎖計劃 (第 3.4、3.6 及 3.8 段)；
- (b) **需要密切監察開發新電子鎖系統的推行情況** 海關表示，自 2016 年 3 月推出跨境一鎖計劃以來，市場上只有 1 家電子鎖及全球定位系統設備供應商。在 2021 年 12 月完成可行性研究後，海關透過以約 1,000 萬元購置新電子鎖系統和設備，包括監控平台、電子鎖固定閱讀器和手持機，推展跨境一鎖計劃的優化工作。新電子鎖系統帶來的好處包括提高電子鎖的數據安全性和相容性，以同時符合香港和內地海關規定的標準。海關需要密切監察開發新電子鎖系統的推行情況 (第 3.9、3.13 及 3.15 段)；
- (c) **需要持續評估轉運貨物的風險以盡量減低貨物被加工的機會** 內地與不同國家及地區簽訂的貿易協定訂明，托運貨物如經第三地中轉，在某些情況下，特別是若貨物受當地海關或指定當局監管，可視為直接運輸，並有資格申請關稅優惠。海關表示，在香港裝卸或重新包裝的托運貨物須經海關監管才可獲簽發中轉確認書，證明貨物中轉香港期間未再加工。海關監管詳情如下：
  - (i) 自 2016 年年底起，海關不再監管托運貨物在香港裝卸或重新包裝的整個過程，而改為在轉運貨物抵港後，要求貨物處理代理商向其提供有關貨櫃的照片，顯示相關貨櫃編號和封條編號，而該等編號須與相關的全程提單上的編號相同；及
  - (ii) 經海關批准後，代理商可在海關人員抵達執行海關監管前，拆開貨櫃封條，移走裝載於同一貨櫃但不受中轉易涵蓋的貨物。

海關需要持續評估轉運貨物的風險，以盡量減低貨物被加工的機會，並視乎情況，調整中轉易下貨物的海關監管模式 (第 3.22、3.24、3.25 及 3.27 段)；及



## 摘要

- (d) **需要採取措施確保成本計算基礎與執行海關監管的實際調配情況一致** 中轉易以用者自付原則，就提供的不同服務收取費用，以配合政府把收費訂於足以全數收回成本的水平的政策。海關就 2023 年進行的收費檢討擬備了相應的成本結算表，但當中未有準確反映進行海關監管的實際情況。計算員工成本時，雖然海關工作手冊說明，所有海關監管應由 1 名總關員／高級關員監督，但根據成本檢討所述，每 10 次海關監管中，只有 1 次由高級關員監督。海關表示，基於保安及安全考慮，海關會調配 1 名高級關員陪同經退休後服務合約計劃聘用的人員進行海關監管 (第 3.28、3.31 及 3.32(b) 段)。

### 貿易單一窗口

4. 政府於 2016 年 2 月宣布設立單一窗口，讓業界可一站式向政府提交所有 50 多類貿易文件，作報關和清關之用。單一窗口自 2018 年起分 3 個階段實施。截至 2024 年 2 月 29 日，第一和第二階段已全面實施，第三階段則以 2026 年起分批推出為目標 (第 4.3 及 4.4 段)。審計署的審查發現有以下可予改善之處：

- (a) **需要繼續推廣單一窗口** 截至 2023 年 12 月 31 日，單一窗口合共有來自約 2 100 間公司／機構的超過 3 700 名登記用戶。由 2018 年 12 月 28 日 (首度推出第一階段) 至 2023 年 12 月 31 日，經單一窗口處理的貿易文件 (包括第一和第二階段涵蓋的貿易文件) 超過 66 000 份。審計署的分析顯示，單一窗口第一階段的整體使用率由 2019 年的 16% 大幅上升至 2023 年的 90%。雖然單一窗口第一階段的大部分貿易文件錄得超過 90% 的使用率，但有 3 類貿易文件分別只錄得 7%、32% 和 46% 的使用率 (第 4.5 及 4.6 段)；
- (b) **需要考慮在單一窗口平台加入電子意見表格** 為了收集有關單一窗口的評價和意見，2019 年 10 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日期間，貿易單一窗口科合共與貿易商完成 2 064 次訪問，並以人手記錄和分析他們的回應。隨着第二階段和第三階段先後於 2023 年 12 月和其後數年全面實施，單一窗口的用戶數目將大幅增加，屆時以人手逐一進行訪問可能會費時耗力。為了可收集更多用戶的意見，並讓海關更有效率地進行分析，海關宜考慮在單一窗口平台加入電子意見表格 (第 4.8 及 4.9 段)；及
- (c) **需要致力確保單一窗口第三階段按時完成** 商經局表示，第三階段是單一窗口最後及最複雜的階段，當中涉及多個不同界別持份者所提交



## 摘要

的大量文件，並且將取代「政府電子貿易服務」、海關現時多個貨物清關系統，以及相關後端處理系統。過去數十年，國際上的單一窗口有所發展，已有多個經濟體實施單一窗口(例如新加坡於1989年實施)，加上部分現有系統容量不足以滿足業界當前的業務需要，因此按時推行單一窗口第三階段至為重要。一些立法會議員亦認為單一窗口的實施進度緩慢，而香港已落後於其他經濟體。雖然商經局和海關一直致力在緊縮的時間表下推出單一窗口最後階段，但審計署認為商經局需要繼續盡力確保單一窗口第三階段可由2026年起推出(第4.13至4.16段)。

### 未來路向

5. **需要繼續致力制定便利商貿措施** 香港的對外商品貿易總額由2022年的94,591億元下降至2023年的88,224億元，跌幅為6.7%。2023年香港的商品整體出口和進口貨量較2022年分別下跌11.6%及9.2%。與此同時，同期輸往主要目的地的商品整體出口貨量，以及來自主要供應地的商品進口貨量也分別有所下跌。為進一步支援貿易業界，繼而加強香港作為主要國際貿易中心和區域物流樞紐的競爭優勢，商經局應繼續致力制定便利商貿措施，以應對充滿挑戰的外圍環境(第5.2、5.3及5.5段)。

6. **需要持續完善4項便利商貿措施** 經濟發展有其高低起伏的循環。2021至2023年期間，香港的對外商品貿易額有所下跌(見第5段)。就4項便利商貿措施而言，即香港認可經濟營運商計劃、跨境一鎖計劃、中轉易和單一窗口，審計署發現有可予改善之處。為把握全球經濟情況改善所帶來的機遇，海關應參考本審計報告書的審查結果，持續完善該4項便利商貿措施(第5.6及5.7段)。

### 審計署的建議

7. 審計署的建議載於本審計報告書的相關部分，本摘要只列出主要建議。審計署建議商務及經濟發展局局長應：

- (a) 參考推行單一窗口第一和第二階段的經驗，繼續盡力確保單一窗口第三階段可由2026年起推出(第4.18(a)段)；及

## 摘要

---

(b) 繼續致力制定便利商貿措施，以應對充滿挑戰的外圍環境 (第 5.8 段)。

### 8. 審計署也建議海關關長應：

#### *香港認可經濟營運商計劃*

- (a) 繼續致力擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍，並加強互認安排網絡 (第 2.11(a) 段)；
- (b) 提醒海關人員，所有否決個案須獲貿易關係及公共傳訊科主管批准，亦須向認可經濟營運商認證小組匯報 (第 2.22(a) 段)；
- (c) 繼續提醒認可經濟營運商，倘其業務出現任何有機會影響其認可經濟營運商資格的改變，應適時並完整地向海關匯報 (第 2.22(b) 段)；
- (d) 採取措施，確保按照指引進行抽查，以視察認可經濟營運商日常作業和保安監控情況，並確保載有認可經濟營運商資料的數據庫妥為更新 (第 2.22(c) 及 (d) 段)；

#### *中轉貨物便利措施*

- (e) 加強向中小型貨物處理代理商推廣跨境一鎖計劃 (第 3.16(a) 段)；
- (f) 密切監察開發新電子鎖系統的推行情況，以加快啓用系統 (第 3.16(b) 段)；
- (g) 持續評估轉運貨物的風險，以盡量減低貨物被加工的機會，並視乎情況，調整中轉易下貨物的海關監管模式 (第 3.34(b) 段)；
- (h) 採取措施，確保成本檢討中的成本計算基礎與執行海關監管的實際調配情況和工作手冊所訂的海關監管執行情序一致 (第 3.34(c) 段)；

#### *單一窗口*

- (i) 繼續就使用率較低的貿易文件推廣單一窗口 (第 4.11(a) 段)；
- (j) 考慮在單一窗口平台加入電子意見表格 (第 4.11(c) 段)；及

#### *未來路向*

- (k) 參考本審計報告書的審查結果，持續完善該 4 項便利商貿措施 (第 5.9 段)。

## 摘要

---

### 政府的回應

9. 商務及經濟發展局局長和海關關長整體上同意審計署的建議。



# 第 1 部分：引言

1.1 本部分闡述這項審查工作的背景，並概述審查目的和範圍。

## 背景

1.2 香港是世界首屈一指的國際貿易和服務中心，也是區內重要的製造業指揮和控制中心。香港獲公認為全球最自由的經濟體之一，是國際貿易樞樞，也是進入內地龐大市場最重要的門戶。國家《十四五規劃綱要》支持香港提升國際貿易中心地位。香港特別行政區是單獨關稅地區，不徵收任何關稅，並致力提升貨物通關效率，同時維持有效管制。2023 年的對外商品貿易總額為 88,224 億元。

1.3 香港海關 (海關) 表示，為保持香港作為國際貿易和物流樞紐的地位，海關致力在高效執法和便利商貿之間取得適當平衡。有見貿易業界的期望日增，海關發揮「貿易促成者」的角色，並進一步擔當「經濟發展推廣者」的角色。措施包括推行資訊科技系統以協調和簡化本地海關程序、推出提高本地貿易商競爭力的認證計劃、與內地推行共同便利措施，以及推行地區和國際合作計劃。

1.4 商務及經濟發展局 (商經局) 制定和協調各項經濟政策，包括不同的便利商貿措施，並監督海關在這些範疇的工作。商經局網站顯示，最新的便利商貿措施包括：

- (a) 香港認可經濟營運商計劃；
- (b) 跨境一鎖計劃；
- (c) 自由貿易協定中轉貨物便利計劃 (中轉易)；及
- (d) 貿易單一窗口 (單一窗口)。

圖一 (a) 至 (d) 顯示上述 4 項最新措施的標誌。

圖一 (a) 至 (d)

便利商貿措施的標誌

(a) 香港認可經濟營運商計劃



(b) 跨境一鎖計劃



(c) 中轉易



(d) 單一窗口



資料來源：商經局的記錄

### 香港認可經濟營運商計劃

1.5 「認可經濟營運商」是世界海關組織（註 1）推出的《保障及便利國際貿易標準框架》（《框架》）下的概念，旨在透過海關與企業的夥伴關係，加強國際供應鏈安全及便利合法貨物的流動。截至 2023 年 12 月，超過 80 個海關當局已分別實行其認可經濟營運商計劃，當中涵蓋香港多個主要貿易夥伴（例如內地）。

註 1：世界海關組織是一個政府間組成的機構，其宗旨是簡化和協調海關制度與程序、提升海關檢查技術、改善海關運作，以及促進各地政府的合作，從而推動國際貿易發展。

1.6 海關於 2012 年 4 月推出香港認可經濟營運商計劃。該計劃是一個免費、公開及自願性參與的認證計劃，旨在提升國際供應鏈安全。本地公司（註 2）只要符合訂明的標準，均可申請認證，成為香港認可經濟營運商，並在香港及其他與香港簽訂了互認安排的經濟體享有相應的貨物清關便利（例如減少海關查驗和優先清關）。

1.7 香港認可經濟營運商的認證標準按照《框架》的要求而制定，認證準則有 12 項（註 3），而認證是免費的。

1.8 海關表示，2019 至 2023 年期間，香港認可經濟營運商計劃每年平均為 370 萬件貨物提供便利，每年平均涉及的貨值達 8,130 億元。截至 2023 年 12 月，84 間企業獲認證為香港認可經濟營運商，當中包括不同規模的企業（註 4）。

### 跨境一鎖計劃

1.9 2010 年 11 月，海關推出多模式聯運轉運貨物便利計劃，透過簡化清關程序，為空陸及海陸轉運貨物（註 5）提供清關便利。海關利用電子預報貨物資料，並透過應用電子鎖和全球定位系統技術，監察在多模式聯運轉運貨物便利計劃下的登記車輛在境內的轉運貨物。轉運貨物如被揀選查驗，一般只會在入境或出境其中一個管制站接受海關檢查（註 6），以減省重複檢查的時間，從而加快轉運貨物的流程。

---

註 2：海關表示，所有涉及國際供應鏈的相關各方，如製造商、進口商、出口商、貨運代理商、貨倉營運商、承運商等，均可參加這個計劃。

註 3：該 12 項準則為：(a) 海關規定的信用證明；(b) 備存良好的商業記錄管理系統；(c) 企業財務健全；(d) 場所安全及進出管制；(e) 人員安全；(f) 貨物安全；(g) 貨運工具的安全；(h) 業務夥伴的安全；(i) 保安教育及培訓；(j) 資料交換、存取及保密性；(k) 危機管理及事故復原；及 (l) 評鑑、分析及改善。海關表示，香港認可經濟營運商資格分為兩個級別，符合首 10 項準則的公司會獲認可經濟營運商第一級資格認證，符合全部 12 項準則的公司會獲認可經濟營運商第二級資格認證。

註 4：商經局表示，企業取得認證的成本和好處各有不同，可帶來的好處在相當程度上取決於所涉企業的環球供應鏈的闊度和深度。一般而言，擁有全球供應鏈網絡的企業應可從認可經濟營運商認證獲得較多好處。

註 5：海關表示，下列貨物可根據多模式聯運轉運貨物便利計劃和跨境一鎖計劃轉運：(a) 不受任何許可證或牌照監管的一般貨物；(b) 獲發許可證的應課稅品；(c) 獲發許可證的受管制化學品；及 (d) 轉運貨物豁免許可證方案所涵蓋的貨物。

註 6：海關表示，根據現行的清關安排，海關採取風險為本的方式抽查托運貨物，這做法亦適用於經由跨境一鎖計劃運送的轉運貨物。



## 引言

---

1.10 2016年3月，海關推出跨境一鎖計劃，把多模式聯運轉運貨物便利計劃與內地海關的跨境快速通關對接，以打造「綠色通道」，透過無縫清關服務，加快物流作業。在跨境一鎖計劃下，兩地海關透過應用雙方認可、具備全球定位系統功能的單一電子鎖，以「跨境一鎖，分段監管」為原則，減少同一批貨物被兩地海關重複檢查的機會。參與跨境一鎖計劃屬自願性質（註7）。海關表示，跨境一鎖計劃的參與者無須向海關繳費，但須就使用電子鎖及全球定位系統設備向供應商繳付服務月費。

1.11 截至2023年12月，跨境一鎖計劃已擴展至涵蓋內地廣東省和湖南省65個清關點，連同香港的13個清關點，跨境一鎖計劃為業界提供845條經香港6個陸路邊境管制站（註8）轉運貨物的跨境路線選擇。

1.12 海關表示，在2019至2023年期間，跨境一鎖計劃下的每年平均貨運車次和貨物批次分別為2 098和265 997。截至2023年12月，已有11家貨物處理代理商，連同204部車輛（註9）登記跨境一鎖計劃。

## 中轉易

1.13 內地近年積極與不同國家及地區簽訂自由貿易協定和優惠貿易安排。該等貿易協定訂明，托運貨物如經第三地中轉，在某些情況下，特別是若貨物受當地海關或指定當局監管，可視為直接運輸，並有資格申請關稅優惠。

1.14 海關在2015年12月推出的中轉易是自願參與計劃，旨在透過就在香港轉運的有關貨物（註10）提供海關監管和簽發中轉確認書（註11），便利該等貨物享有相關進口國家及地區的關稅優惠。中轉易就提供的不同服務採取用者自付的原則。申

---

註7：海關表示，只要符合跨境一鎖計劃的參與和登記準則（例如參與者及其北行空陸轉運貨物的車輛必須在空運貨物清關系統和道路貨物資料系統進行登記），所有貨物處理代理商（包括經營多模式聯運轉運貨物業務的付運人及承運商），均可參與跨境一鎖計劃。

註8：海關表示，沙頭角管制站由2022年3月起暫停運作。

註9：海關表示，跨境一鎖計劃的登記車輛數目是按申請數目計算（即一部車輛可以同時由多於一個參與者登記）。

註10：海關表示，不同的自由貿易協定和優惠貿易安排對於轉運貨物可否視為直接運輸的要求或有不同，例如容許貨物停留於第三地方的最長時間及貨物存倉。

註11：海關表示，簽發中轉確認書旨在證明貨物中轉香港期間未再加工。

請者遞交每份申請時，須繳交 170 元的文件審批費用。若托運貨物在香港裝卸或重新包裝，須支付 675 元至 1,600 元不等的額外費用。

1.15 截至 2023 年 12 月，中轉易共有 19 項貿易協定，涵蓋 67 個經濟體 (註 12)。在這 67 個經濟體中，有 60 個是「一帶一路」相關國家和地區。海關表示，在 2019 至 2023 年期間，平均每年簽發 5 109 份中轉確認書。同期，年均涉及托運貨物價值達 3.381 億美元，預計年均減省的關稅為 2,130 萬美元。

### 單一窗口

1.16 香港有超過 50 類由政府部門 (例如海關和漁農自然護理署) 規定，涉及從香港進口、出口和轉口貨物的貿易文件 (註 13)。這些貿易文件是基於不同公共政策理由，例如統計、徵款及課稅、反走私、公眾安全與衛生和保安等而須提交。

1.17 根據世界貿易組織的《貿易便利化協定》，單一窗口是一項便利商貿的必要措施，讓涉及跨境貿易及物流業的商戶可經單一入口向當局提交文件。為跟隨國際主流發展，並維持香港在貨物貿易方面的競爭力及物流樞紐地位，政府在《2016–17 年度財政預算案》演辭中公布在香港設立單一窗口，作為單一資訊科技平台，讓業界可一站式向政府提交所有 50 多類貿易文件，作報關和清關之用。

1.18 政府自 2018 年起分 3 個階段推出單一窗口服務，第一階段和第二階段分別於 2020 年 6 月和 2023 年 12 月全面推行，讓業界自願選擇透過電子方式，提交分別 14 類和 28 類貿易文件 (主要是特定受管制貨品的進出口牌照／許可證)。第三階段將開發資訊科技系統，以取代「政府電子貿易服務」(註 14) 和海關現時多個貨物清關系統。此階段亦會涵蓋進出口報關單、不同運輸模式下所需提交的貨物資

---

註 12：海關表示，就北行和南行轉運貨物而言，中轉易分別涵蓋了 67 個和 3 個 (即澳洲、韓國和台灣) 經濟體。

註 13：商經局表示，這些貿易文件大致可分為 3 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；
- (b) 貨物抵港或離港時或以前，一般須提交的預報貨物資料及聲明 1 貨物艙單；及
- (c) 受特定管制或計劃規限的貨物抵港或離港時或以前，須按每次付運或托運貨物申領的牌照、許可證及其他文件。

註 14：「政府電子貿易服務」讓貿易界以電子方式向政府提交重要貿易文件，以具成本效益和環保的方式履行法律責任。政府通過公開招標，委聘三家營辦商提供有關服務。

料(包括預報貨物資料、貨物艙單和貨物報告),以及產地來源證和應課稅品許可證的申請。商經局表示第三階段預計於 2026 年起分批推出。

1.19 商經局已於 2016 年 4 月成立專責的單一窗口項目管理辦公室,以發展和落實單一窗口的工作,包括擬備支持設立單一窗口的立法建議、申請撥款開發資訊科技系統,以及監察單一窗口系統的技術設計和運作,以切合業界需要。截至 2023 年 12 月,單一窗口項目管理辦公室共有 39 名人員。商經局截至 2023 年 12 月 31 日的組織架構圖摘錄載於附錄 A。

### 海關的職責劃分

1.20 海關的首長為海關關長,該部門設有 5 個處。海關就其 4 項便利商貿措施的職責劃分(海關截至 2023 年 12 月 31 日的組織架構圖摘錄見附錄 B)如下:

- (a) **香港認可經濟營運商計劃** 稅務及策略支援處轄下的貿易關係及公共傳訊科開設貿易關係及認證組,負責管理香港認可經濟營運商計劃。截至 2023 年 12 月,該組共有 12 名人員;
- (b) **跨境一鎖計劃** 在邊境及港口處的陸路邊境口岸科轄下,道路貨物資料研究組設立轉運貨物便利計劃小組,負責管理跨境一鎖計劃。截至 2023 年 12 月,該小組共有 3 名人員;
- (c) **中轉易** 在邊境及港口處的港口及海域科轄下,貨櫃貨物行動及支援組設立自由貿易協定中轉貨物便利計劃小組,負責管理中轉易。截至 2023 年 12 月,該小組共有 40 名人員;及
- (d) **單一窗口** 2018 年 6 月,稅務及策略支援處轄下設立了貿易單一窗口科,作為單一窗口的運作單位,負責監督單一窗口的系統運作,並為用戶提供支援。截至 2023 年 12 月,該科共有 56 名人員。

海關表示,有關該 4 項便利商貿措施的開支已納入海關的編制及撥款中,難以分開量化。

### 審查工作

1.21 2023 年 11 月,審計署就海關便利商貿和推廣經濟發展的工作展開審查。審查工作集中於下列範疇:

- (a) 香港認可經濟營運商計劃 (第 2 部分)；
- (b) 中轉貨物便利措施 (第 3 部分)；
- (c) 單一窗口 (第 4 部分)；及
- (d) 未來路向 (第 5 部分)。

審計署發現上述範疇有可予改善之處，並就相關事宜提出多項建議。

## 政府的整體回應

1.22 商務及經濟發展局局長整體上同意審計署的建議，並感謝審計署在審查工作中表現專業，協助商經局和海關從多方面檢視和改善運作。他表示商經局會：

- (a) 繼續透過制定和推行合適的便利商貿政策及措施，支援香港的貿易業界及鞏固國家《十四五規劃綱要》所支持的香港的國際貿易中心角色；及
- (b) 跟進有關建議，並就審計署對海關運作所作的建議，監督海關的跟進工作。

1.23 海關關長整體上同意審計署的建議。

## 鳴謝

1.24 在審查工作期間，商經局和海關人員充分合作，審計署謹此致謝。

## 第 2 部分：香港認可經濟營運商計劃

2.1 本部分探討海關在實施香港認可經濟營運商計劃方面的工作，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 互認安排 (第 2.2 至 2.12 段)；
- (b) 處理申請和認證的情況及認證後的管理工作 (第 2.13 至 2.23 段)；及
- (c) 其他相關事宜 (第 2.24 至 2.29 段)。

### 互認安排

2.2 **互認** 根據世界海關組織，互認是《框架》(見第 1.5 段)下的廣泛概念，指兩個國家簽訂協議或安排，互相承認對方的海關當局妥為作出的認可經濟營運商認證。這項安排代表某個夥伴國家的認可經濟營運商計劃根據《框架》所定的安全規定或標準，以及其認證程序，均與另一國家的認可經濟營運商計劃相同或相若。

2.3 **互認安排** 互認安排指兩個或以上的海關當局簽訂正式文件，闡述簽訂文件各方之間承認和接納彼此的認可經濟營運商的情況和條件。海關表示，與其他經濟體簽訂互認安排涉及 4 個主要步驟：

- (a) 研究潛在互認安排夥伴的認可經濟營運商計劃；
- (b) 進行雙邊比較和聯合認證工作；
- (c) 評估潛在互認安排夥伴的認可經濟營運商計劃；及
- (d) 與潛在互認安排夥伴簽訂互認安排。

2.4 **互認安排的優點** 海關表示，互認安排有以下優點：

- (a) **通關便利** 透過互認安排，某個經濟體的認可經濟營運商可享受由其互認安排夥伴提供的通關便利，例如減少查驗和優先清關。因此，互認安排有助促進貨物在整個供應鏈中的無縫跨境流動；及
- (b) **把握新商機** 擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍，有助配合政府的工作，鼓勵企業把握「一帶一路」倡議和粵港澳大灣區發展所帶來的新商機。



**需要繼續致力擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍並加強互認安排網絡**

2.5 截至 2023 年 12 月 31 日，香港已與 14 個經濟體 (註 15) 簽訂了互認安排，並與 4 個經濟體 (註 16) 簽訂了行動計劃。海關表示：

- (a) 海關已積極擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍並加強互認安排網絡，例如：
  - (i) 2023 年 11 月，海關舉辦了「東盟及中國香港 AEO 專家交流會及論壇」。論壇期間，東盟 (即東南亞國家聯盟) 成員國的海關當局與香港海關達成共識，就推行認可經濟營運商計劃及發展互認安排等相關事宜加強聯繫；及
  - (ii) 在同一論壇上，內地、香港與澳門的海關簽署了《深化粵港澳大灣區 AEO 合作的備忘錄》，進一步加強三地海關在大灣區實施認可經濟營運商計劃上的合作，為三地認可經濟營運商提供更多優惠，並促進區內發展；及
- (b) 海關計劃來年致力與多個經濟體簽訂互認安排，當中包括「一帶一路」相關國家和地區。

2.6 審計署得悉，海關致力與其他經濟體簽訂互認安排，當中包括「一帶一路」相關國家和地區，以協助本地企業把握「一帶一路」倡議和大灣區發展的新商機 (見第 2.4(b) 段)。審計署認為，海關需要繼續致力擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍，並加強互認安排網絡。

**需要留意互認安排夥伴開發資訊科技平台的情況**

2.7 世界海關組織的指引強烈建議採用自動化數據交換系統 (註 17) 作為數據交換渠道，以盡量減低人為錯誤的風險。

---

註 15：該等經濟體為中國內地、印度、韓國、新加坡、泰國、馬來西亞、日本、澳洲、新西蘭、以色列、加拿大、墨西哥、印尼和中國澳門。

註 16：該等經濟體為土耳其、菲律賓、柬埔寨和沙特阿拉伯。

註 17：海關表示，雖然此事項在世界海關組織不同會議上已多次討論，但截至 2024 年 2 月，世界海關組織在自動化數據交換方面仍未有共用的資訊科技平台。

2.8 審計署留意到，為保障與其他海關當局的認可經濟營運商的資料交換，海關在 2021 年 12 月推出數據交換電子平台 (註 18)，開發成本為 730 萬元。縱使海關計劃把認可經濟營運商資料的自動化交換功能擴展至其他互認安排夥伴，但截至 2023 年 12 月，海關只與內地海關自 2022 年 4 月開始就認可經濟營運商資料進行自動化交換。

2.9 海關表示：

- (a) **自動化交換認可經濟營運商資料** 與內地海關實施認可經濟營運商資料的自動化交換後，當其中一方的數據庫更新資料 (例如新認證和被暫時吊銷資格的認可經濟營運商)，另一方的數據庫也會每天自動同步更新；
- (b) **人手更新數據庫** 至於內地海關以外的互認安排夥伴，海關會每月或不定期透過電郵，向個別海關當局發送受密碼保護的檔案，交換最新的認可經濟營運商資料。這種方式需要在其後以人手更新數據庫 (註 19)；
- (c) **海關的跟進工作** 2022 年 4 月與內地海關就認可經濟營運商實施自動化交換資料後，海關曾邀請多個互認安排夥伴探討實施自動化交換認可經濟營運商資料的可行性。不過，海關尚未收到正面回應，而且並非所有互認安排夥伴均備有資訊科技平台，這是自動化交換認可經濟營運商資料的先決條件；及
- (d) **與互認安排夥伴實施自動化數據交換所面對的挑戰** 截至 2024 年 2 月，海關得悉，除內地外，在其他現有的互認安排夥伴中，只有 1 個互認安排夥伴備有必要的資訊科技平台。此外，某個海關當局決定是否投放金錢和更多資源開發必要的資訊科技平台，並與另一當局進行數據交換，或取決於各種因素和考慮。事實上，即使世界海關組織基於良好目標持續呼籲其成員探討使用自動化數據交換，成員的積極行動仍然有限。

2.10 審計署認為，與互認安排夥伴互相發送載有認可經濟營運商資料的電郵，既不能實時交換資料，也不能把人為錯誤的風險減到最低 (見第 2.7 段)。因此，海

---

註 18：海關表示，電子平台數據庫內備存的認可經濟營運商資料亦可同步傳送至海關的清關系統，以便前線人員識別有關的認可經濟營運商資格。

註 19：海關表示，截至 2023 年 12 月 31 日，其數據庫內有關獲認證的認可經濟營運商資料當中，有 8 620 項來自沒有實施自動化交換資料的互認安排夥伴。



關需要留意互認安排夥伴開發資訊科技平台的情況，並在適當時繼續探討與更多互認安排夥伴就認可經濟營運商實施自動化交換資料的可行性。

## 審計署的建議

2.11 審計署建議海關關長應：

- (a) 繼續致力擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍，並加強互認安排網絡；及
- (b) 留意互認安排夥伴開發資訊科技平台的情況，並在適當時繼續探討與更多互認安排夥伴就認可經濟營運商實施自動化交換資料的可行性。

## 政府的回應

2.12 海關關長整體上同意審計署的建議，並表示：

- (a) 海關會繼續致力擴展香港的互認安排網絡，並會集中以與海關簽訂了行動計劃的經濟體為對象，以期在日後簽訂互認安排；及
- (b) 海關在 2021 年年底已推出認可經濟營運商數據交換電子平台。海關會留意互認安排夥伴開發相若／相容的資訊科技平台的情況，並會繼續探討與更多互認安排夥伴就認可經濟營運商實施自動化交換資料的可行性。

## 處理申請和認證的情況及認證後的管理工作

### 處理申請和認證的情況

2.13 海關表示，處理申請和認證的情況如下：

- (a) **初步評估** 當有潛在公司表示有意參與香港認可經濟營運商計劃，貿易宣傳小組會對該公司展開初步評估，評估工作分為 3 個階段：
  - (i) **初步接觸 (第一階段)** 海關會初步接觸申請公司，提供關於計劃的更詳細資料，並邀請該公司提交多份文件（例如周年申報表、核

數師報告等)，以展開初步評估。在此階段，海關會評估有關公司是否確實有意並已準備好提出申請；

- (ii) **就「海關規定的信用證明」和「企業財務健全」進行初步評估 (第二階段)** 申請公司在第一階段提交的文件主要用作就 2 項重要認證準則 (即「海關規定的信用證明」和「企業財務健全」)(見第 1.7 段註 3) 進行初步評估。如申請公司通過該 2 項重要認證準則的初步評估，海關會要求該公司提交更多文件 (例如組織架構圖、貨物流程等)，以便就餘下的準則進行初步評估；及
  - (iii) **就其他準則進行初步評估 (第三階段)** 海關收到第二階段所需的大部分文件後，會就其餘的認證準則進行初步評估。在此階段，海關會按需要提供諮詢服務和分享良好作業方法，積極協助該公司達到所需認證標準。若初步評估顯示該公司有機會達到所需認證標準，貿易關係及認證組 (見第 1.20(a) 段) 主管會委派一名指定客戶經理接管個案，以作更詳細的評估；
- (b) **客戶經理詳細評估** 客戶經理收到獲指派的申請後，會安排與申請公司舉行評審前會議，以了解其業務運作情況，並協定評審時間表 (註 20)，包括實地視察所有表列的場所。客戶經理會就所有相關的認證準則進行詳細評估，在此階段，海關會繼續按需要協助該公司達到所需認證標準。當詳細評估所得的結果理想，申請公司亦提交所有所需文件後，海關會建議申請公司提交正式申請；及
- (c) **認可經濟營運商認證小組審批** 完成詳細評估後，有關申請會提交認可經濟營運商認證小組 (註 21) 審批。香港認可經濟營運商的認證每 3 年須續期一次。

### 認證後的管理工作

2.14 **持續審視認可經濟營運商的營運情況** 海關表示，為確保認可經濟營運商持續符合認證準則 (見第 1.7 段註 3)，海關在頒授認可經濟營運商資格後，會通知該公司其營運情況會受到審視。海關會提醒認可經濟營運商，倘其業務出現任何有

---

註 20：海關表示，視乎申請公司所提交資料的完整性、其業務運作的複雜程度，以及須進行評審的場所數目，所協定的評審時間表或會有所修訂，因此，每宗申請的評審和認證過程需時可能不盡相同。

註 21：海關表示，認可經濟營運商認證小組由 1 名助理關長擔任主席，並根據申請公司的主要業務性質，由主席每次委派 3 名來自海關不同組／課的成員組成。

機會影響其認可經濟營運商資格的改變，應適時向海關匯報。為加強審視措施，海關於 2022 年 1 月就認證後的管理工作制定了內部指引。有關指引訂明：

- (a) **認可經濟營運商的營運情況改變** 若認可經濟營運商的業務出現任何有機會影響其認可經濟營運商資格的改變，應適時向海關匯報。客戶經理須按每宗個案的情況，檢視有關改變對認可經濟營運商資格的影響；
- (b) **年度更新** 客戶經理須每年向認可經濟營運商發出電郵，以更新其營運情況（例如業務性質）。倘有認可經濟營運商匯報任何關於其公司營運情況的改變，負責的客戶經理須要求該公司提交相關文件，並須前往該公司的場所作實地視察，以確保該公司符合認可經濟營運商的準則；及
- (c) **抽查** 為確保認可經濟營運商持續符合認證準則，客戶經理須進行抽查，前往認可經濟營運商的場所以視察其日常作業和保安監控情況。

2.15 **處理續期申請** 認證每 3 年須續期一次。根據海關的指引，在處理續期申請時，海關會檢視 12 項認證準則當中最少 3 項。詳情如下：

- (a) 「海關規定的信用證明」和「企業財務健全」為必須檢視的準則；及
- (b) 視乎申請公司在上一次獲認證後申報的營運情況有否改變，海關會在餘下 10 項準則中選出最少 1 項進行檢視（註 22）。該檢視會以文件評審或實地評審方式進行，或兩者一併進行。

貿易關係及認證組（見第 1.20(a) 段）主管會根據指定客戶經理的建議，決定每宗續期申請在 (b) 項所選擇的準則，以及檢視的範圍。

### **需要改善否決個案的處理**

2.16 根據海關的指引，申請公司在申請過程中或獲得認證後，可因任何理由退出申請。若申請公司未能符合認證準則，貿易關係及公共傳訊科（見第 1.20(a) 段）主管可否決該申請。所有否決／退出個案須向認可經濟營運商認證小組匯報。認證小組會就持續改善香港認可經濟營運商計劃提供客觀意見。

---

註 22：海關表示，若申請公司上一次獲認證後，申報沒有營運情況改變，首選作評估的準則是「場所安全及進出管制」，因為場所安全是貨物處理和貯存的重要一環。若公司涉及多於 1 項營運改變，海關會對所有改變作出評估。

2.17 在海關由 2020 至 2023 年處理的 4 宗退出個案中，審計署抽查了 2020 和 2021 年處理的 2 宗個案，發現其中 1 宗申請是被海關否決而非申請者退出，但該宗否決個案未獲指定人員（見第 2.16 段）批准，亦未有向認可經濟營運商認證小組匯報。

2.18 審計署認為，海關需要提醒其人員，所有否決個案須獲貿易關係及公共傳訊科主管批准，亦須向認可經濟營運商認證小組匯報。

### **需要加強審視認可經濟營運商的營運情況**

2.19 2021 至 2023 年期間，海關處理了 52 宗續期申請，涉及 66 間公司。審計署抽查了 10 宗個案，發現有以下可予改善之處：

- (a) **認可經濟營運商營運情況的部分改變只在申請續期時匯報** 在 7 宗匯報營運情況有變的個案當中，4 宗 (57%) 個案的認可經濟營運商沒有適時向海關匯報所有會影響其認可經濟營運商資格的改變（見第 2.14(a) 段）。部分改變只在申請續期時向海關匯報，而改變的生效日期與續期申請日期之間平均相隔 8 個月，時間差距範圍為 3 至 19 個月。審計署特別留意到 2 宗個案中，相關認可經濟營運商在回應海關年度更新（註 23）時，未有在回覆中匯報所有變動；
- (b) **未有進行抽查** 在 2022 至 2023 年期間，海關沒有就上述全部 10 宗個案進行抽查（見上述 (a) 段註 23），以確保認可經濟營運商的日常作業和保安監控情況持續符合認可經濟營運商的準則；及
- (c) **認可經濟營運商資料的數據庫未有更新／不準確** 就該 7 宗向海關匯報了營運情況有變的個案而言，審計署留意到，認可經濟營運商提供的最新名稱和地址與電子平台的數據庫（見第 2.8 段）截至 2023 年 12 月備存的不一致，情況如下：
  - (i) 在 1 宗 (14%) 個案中，新公司名稱未有在數據庫中更新；及
  - (ii) 在 4 宗 (57%) 個案中，數據庫備存的地址不完整或不準確。

2.20 2024 年 2 月，海關告知審計署：

---

註 23：海關表示，年度更新和抽查的規定自 2022 年 1 月推行新指引時開始實施。

- (a) 目前向認可經濟營運商作出的提醒已屬足夠。現時，海關會在認可經濟營運商獲認證的3年有效期內，向他們發出最少4次書面提醒（即當首次成功獲認證時、每次年度更新時和續期申請前）。此外，客戶經理就其他事宜聯絡認可經濟營運商時，亦會向他們發出口頭提醒；
- (b) 海關一直透過查核其數據庫，積極審視認可經濟營運商符合首要準則（即「海關規定的信用證明」）的情況，亦會進行抽查，作為確保認可經濟營運商持續符合認證準則的額外措施；
- (c) 香港認可經濟營運商計劃是一項便利商貿措施，初次的認證評估既嚴格且具高標準。海關在計劃下進行持續審視時，主要是以信任為基礎。畢竟，如認可經濟營運商符合準則的整體情況未能達標，海關或會考慮不延續其認可經濟營運商資格；
- (d) 海關在2022年後未有進行抽查，主要是因為受到2019冠狀病毒病疫情的影響，而在疫情後亦有其他較優先的事務須予處理；及
- (e) 至於第2.19(c)(ii)段提及的4宗個案，其中1宗的倉庫地址因缺少了1個單位號碼而略欠完整，其餘3宗申請則涉及未有適時在數據庫中更新新倉庫地址。

2.21 審計署認為，為確保認可經濟營運商持續符合認證準則，海關需要：

- (a) 繼續提醒認可經濟營運商，倘其業務出現任何有機會影響其認可經濟營運商資格的改變，應適時並完整地向海關匯報；
- (b) 採取措施，確保按照指引進行抽查，以視察認可經濟營運商日常作業和保安監控情況；及
- (c) 採取措施，確保載有認可經濟營運商資料的數據庫妥為更新。

## 審計署的建議

2.22 審計署建議海關關長應：

- (a) 提醒海關人員，所有否決個案須獲貿易關係及公共傳訊科主管批准，亦須向認可經濟營運商認證小組匯報；
- (b) 繼續提醒認可經濟營運商，倘其業務出現任何有機會影響其認可經濟營運商資格的改變，應適時並完整地向海關匯報；



- (c) 採取措施，確保按照指引進行抽查，以視察認可經濟營運商日常作業和保安監控情況；及
- (d) 採取措施，確保載有認可經濟營運商資料的數據庫妥為更新。

### 政府的回應

2.23 海關關長整體上同意審計署的建議，並表示：

- (a) 自 2012 年起，香港認可經濟營運商計劃已按照世界海關組織的《框架》運作，並一直受到貿易業界和各互認安排夥伴歡迎。海關會持續加緊作出審視，確保認可經濟營運商符合認證準則；
- (b) 海關會確保否決個案的審批會獲妥善處理和匯報；
- (c) 海關會繼續提醒認可經濟營運商，倘其業務出現任何有機會影響其認可經濟營運商資格的改變，應適時作出匯報；及
- (d) 海關會採取措施，確保按照海關的指引進行抽查，並且會妥為更新載有認可經濟營運商資料的數據庫。

### 其他相關事宜

#### *需要繼續恆常為前線人員安排培訓工作坊和課程*

2.24 如第 1.6 段所述，認可經濟營運商可在香港享有貨物清關便利，包括減少海關查驗和優先清關。這些貨物清關便利措施主要由各邊境管制站的前線人員執行。

2.25 審計署留意到：

- (a) 在 2019 至 2021 年期間，海關為前線人員安排了 10 個培訓工作坊，讓他們熟習香港認可經濟營運商計劃；
- (b) 培訓工作坊的培訓資料包括該計劃的簡介、介紹優先清關的設施並輔以影片示範，以及常見問題的答案；及
- (c) 海關自 2021 年 8 月舉辦上一次培訓工作坊後，再沒有為前線人員安排培訓工作坊。

2.26 2024 年 2 月，海關告知審計署：

- (a) 除了舉辦培訓工作坊外，海關人員亦恆常透過香港海關學院舉辦的培訓課程，向接受培訓的前線人員講學。自 2021 年 8 月，海關已安排了 15 場講座；及
- (b) 海關會恢復為前線人員舉辦常規培訓工作坊。

2.27 由於貨物清關便利措施主要由各邊境管制站的前線人員執行，而人手不時有調動，審計署認為海關需要繼續恆常為前線人員安排培訓工作坊和課程。

### 審計署的建議

2.28 審計署建議海關關長應繼續恆常為前線人員安排有關香港認可經濟營運商計劃的培訓工作坊和課程。

### 政府的回應

2.29 海關關長整體上同意審計署的建議，並表示海關會繼續恆常為所有相關人員安排有關香港認可經濟營運商計劃的培訓工作坊和課程，以助香港認可經濟營運商計劃得以推行順暢。



## 第 3 部分：中轉貨物便利措施

3.1 本部分探討海關實施中轉貨物便利措施的工作，審查工作集中於跨境一鎖計劃和中轉易：

- (a) 跨境一鎖計劃 (第 3.2 至 3.17 段)；及
- (b) 中轉易 (第 3.18 至 3.35 段)。

### 跨境一鎖計劃

3.2 **多模式聯運轉運貨物** 如第 1.9 及 1.10 段所述，跨境一鎖計劃為多模式聯運轉運貨物提供便利。此類貨物包括：

- (a) **北行轉運貨物** 從外地經空路或海路運抵香港並隨即經陸路轉運內地的貨物；及
- (b) **南行轉運貨物** 從內地經陸路運抵香港並隨即經空路或海路轉運外地的貨物。

在跨境一鎖計劃下，轉運貨物須以全程提單或全程空運提單托運，進口香港後不可存倉。

3.3 **參加條件和登記事宜** 海關表示，有意參與跨境一鎖計劃的貨物處理代理商須符合以下條件：

- (a) 跨境一鎖計劃的參與者及其運送貨物的車輛必須在海關的道路貨物資料系統登記。視乎轉運貨物的方式，他們亦須在海關的空運貨物清關系統及／或海運簡易通關計劃登記 (註 24)；
- (b) 參與者須向內地海關登記跨境快速通關；及
- (c) 參與者須在其已登記的車輛上安裝獲認可的電子鎖及全球定位系統設備。

---

註 24：海關表示，道路貨物資料系統和空運貨物清關系統是電子貨物清關平台，旨在便利貨運業界提交電子貨物數據以進行清關，而海運簡易通關計劃旨在方便貨運代理和物流公司以電子方式提交副提單資料，以進行海運貨物清關。

### 跨境一鎖計劃的使用情況

3.4 **經跨境一鎖計劃處理的貨運車次數目有所減少** 海關表示，2023年，所有跨境貨運車次約為399萬，有關數字包括各類進口、出口及轉運貨物（註25）。就進口香港後沒有存倉的多模式聯運轉運貨物，海關會根據跨境一鎖計劃的簡化清關程序，為這些貨物提供便利（見第1.9及1.10段）。表一顯示2019至2023年期間，經跨境一鎖計劃處理的跨境貨運車次。審計署留意到，經跨境一鎖計劃處理的跨境貨運車次由2019年的3 600大幅減少至2023年的204。海關表示，車次減少是基於各種商業和經濟因素。例如在2019冠狀病毒病疫情期間，貨車流量大幅下降。

表一

經跨境一鎖計劃處理的跨境貨運車次  
(2019至2023年)

年份	貨運車次		
	北行	南行	總數
2019	1 410	2 190	3 600
2020	2 030	1 459	3 489
2021	2 212	689	2 901
2022	291	6	297
2023	202	2	204

資料來源：審計署對海關記錄的分析

備註：海關表示沒有就跨境一鎖計劃的使用率訂立任何目標，因為該計劃屬自願參與的便利商貿計劃，而跨境一鎖計劃大多用於空陸轉運貨物。

3.5 **跨境一鎖計劃在部分陸路邊境管制站未有使用** 如第1.11段所述，在跨境一鎖計劃下，轉運貨物可經香港6個陸路邊境管制站跨境轉運。審計署的分析發現，6個陸路邊境管制站當中，近年跨境一鎖計劃下的貨運車次大多經落馬洲管制站和深圳灣管制站處理（見表二）。海關表示：

註25：海關表示，所有跨境貨運車次不能與經跨境一鎖計劃處理的跨境貨運車次比較，因為前者包括：(a) 進口貨物；(b) 出口貨物；(c) 不限於該計劃下4類貨物的轉運貨物（見第1.9段註5）；及 (d) 進口香港後涉及存倉的轉運貨物（見第3.2段）。

## 中轉貨物便利措施

- (a) 陸路邊境管制站的使用情況視乎物流業的業務需要而定（例如支援倉庫設施的地點和內地服務範圍）；及
- (b) 陸路邊境管制站的使用情況整體上是配合 2020 年《施政報告》所述，完善港深陸路口岸，調整口岸的功能並落實跨境貨運「東進東出、西進西出」的布局，以提升大灣區內各地運輸及物流的效率。

表二

跨境一鎖計劃下經 6 個陸路邊境管制站處理的  
跨境貨運車次  
(2019 至 2023 年)

	陸路邊境管制站		貨運車次				
	名稱	啓用跨境一鎖計劃的日期	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
1	落馬洲	2016 年3 月	3 579	3 413	2 517	161	1
2	文錦渡 (註 1)	2016 年3 月	—	—	—	—	—
3	沙頭角 (註 2)	2016 年3 月	—	—	—	—	不適用
4	深圳灣	2016 年3 月	16	7	304	136	203
5	港珠澳大橋 香港口岸 (註 3)	2018 年10 月	5	69	80	—	—
6	香園圍	2020 年8 月	不適用	—	—	—	—

資料來源：審計署對海關記錄的分析

註 1：海關表示，自 2022 年 2 月 14 日起，深圳市人民政府口岸辦公室已指定文錦渡口岸（即香港的文錦渡管制站）作為唯一供運送食品和蔬菜的貨車使用的口岸，其他貨車則分流至其他管制站。由於食品和蔬菜一般是進口香港食用而不屬轉運性質，因此跨境一鎖計劃並不適用。

註 2：海關表示，沙頭角管制站由 2022 年 3 月起暫停運作。

註 3：海關表示會與內地海關和澳門海關合作，擴展跨境一鎖計劃至澳門，以促進大灣區內的物流作業。因此，港珠澳大橋香港口岸的跨境一鎖計劃使用率預計會有所上升。

### **需要加強向中小型貨物處理代理商推廣跨境一鎖計劃**

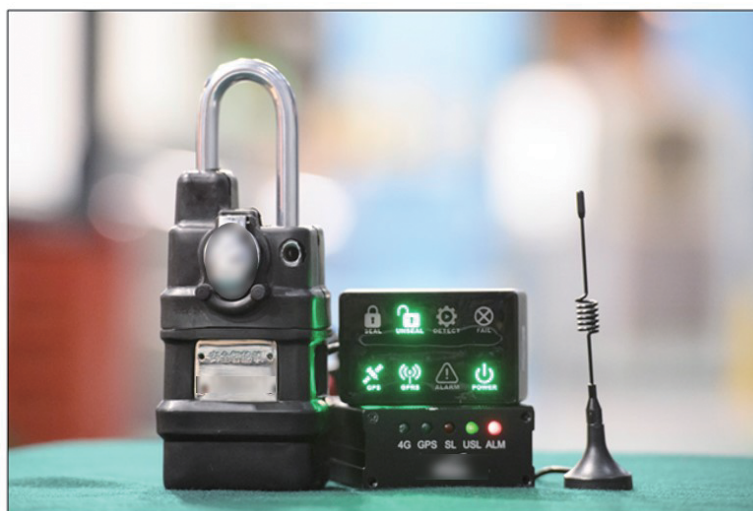
- 3.6 在 2019 年 6 月舉行的立法會工商事務委員會上：
- (a) 海關告知委員會，參與跨境一鎖計劃屬自願性質，合資格的付運人／承運商可根據自身情況，決定是否參與跨境一鎖計劃。因此，海關難以估計合資格參與跨境一鎖計劃的本地付運人／承運商總數，以及跨境一鎖計劃的參與率；及
  - (b) 一名委員促請海關加強向物流業較小規模的營運商甚或個別車主司機推廣跨境一鎖計劃。該委員進一步建議海關協助營運商克服任何可能有礙他們參與跨境一鎖計劃的技術問題，讓更多業界人士受惠於該計劃。
- 3.7 2024 年 2 月和 3 月，海關告知審計署：
- (a) 跨境一鎖計劃的系統運作流程暢順妥當，中小型貨物處理代理商可自由參與計劃；
  - (b) 從物流協會了解所得，市中心的臨時庫存問題和達到最大載貨量所遇到的困難，一直是業界最關注的事宜，這些問題均有機會影響參與跨境一鎖計劃的業務需要；及
  - (c) 海關已致力推廣跨境一鎖計劃，例如於 2023 年為所有貨物處理代理商舉行了 3 場大型簡介會，亦舉辦了 15 次外展活動。海關會繼續致力向業界，特別是中小型貨物處理代理商推廣跨境一鎖計劃。
- 3.8 審計署認為，為了提升跨境一鎖計劃的使用率，讓有相關業務需要的物流業界更廣泛受惠，海關需要加強向中小型貨物處理代理商推廣跨境一鎖計劃。

### **需要密切監察開發新電子鎖系統的推行情況**

3.9 海關表示，自 2010 年 11 月推出多模式聯運轉運貨物便利計劃以來，共有 3 家電子鎖及全球定位系統設備供應商，但當中 2 家已為市場所淘汰。自 2016 年 3 月推出跨境一鎖計劃以來，市場上只有 1 家電子鎖及全球定位系統設備（見照片一）供應商。

### 照片一

#### 跨境一鎖計劃的電子鎖及全球定位系統設備



資料來源：海關的記錄

3.10 海關表示，海關就多模式聯運轉運貨物便利計劃與 3 家供應商簽訂了諒解備忘錄，為推展該計劃制定框架（註 26）。據後來得悉，只有 1 家供應商在多模式聯運轉運貨物便利計劃下繼續提供電子鎖及全球定位系統設備。2016 年 3 月，海關推出跨境一鎖計劃，並與多模式聯運轉運貨物便利計劃同時推行。海關不依賴現有的供應商而採用一個獨立平台（註 27），以監察轉運貨物的運送情況。現有的供應商向貿易商提供電子鎖及全球定位系統設備，並向海關提供免費安裝、保養、維

註 26：海關在 2010 年 9 月與現有供應商簽訂的諒解備忘錄的主要條款如下：

- (a) 諒解備忘錄旨在訂明海關與供應商之間的合作框架，以便在多模式聯運轉運貨物便利計劃下，監察轉運貨物在香港境內的運送和安全情況；
- (b) 海關和供應商會盡最大努力履行諒解備忘錄的條款；
- (c) 供應商會：
  - (i) 為多模式聯運轉運貨物便利計劃的業界參與者提供經核准型號的電子鎖及全球定位系統設備；及
  - (ii) 為海關提供網上或用戶端資訊平台，以監察電子鎖的狀態和已登記多模式聯運轉運貨物便利計劃的車輛的運送情況；及
- (d) 諒解備忘錄的有效期為 5 年（即直至 2015 年 9 月）。

註 27：海關表示，現有的多模式聯運轉運貨物便利計劃／跨境一鎖計劃下的系統包含 4 個主要組件，分別為電子鎖、固定閱讀器、手持機和監控平台。由於固定閱讀器並非由海關擁有，海關須交由供應商管理電子鎖在香港出入境管制站的上鎖／解鎖過程。電子鎖的數據會先進入供應商的系統，然後發送至監控平台。



修及後續系統服務，跨境一鎖計劃的參與者則須向供應商繳付電子鎖及全球定位系統設備的服務月費（註 28）。

3.11 海關表示，自 2010 年 9 月與現有供應商簽訂諒解備忘錄後，海關與該供應商沒有再簽訂協議。參考 2010 至 2015 年執行諒解備忘錄的經驗，海關認為諒解備忘錄在 2015 年 9 月屆滿時，無須就多模式聯運轉運貨物便利計劃延長諒解備忘錄，亦無須就跨境一鎖計劃簽訂新諒解備忘錄。

3.12 **可行性研究** 2020 年 1 月，海關委聘顧問，就優化跨境一鎖系統進行可行性研究，費用為 810 萬元，目標如下：

- (a) 取得整個電子鎖監控平台（見第 3.10 段）的擁有權；
- (b) 提高保障電子鎖內所載資料的安全性和與內地海關所採用的國家標準的相容性，並填補陸路邊境管制站內香港與內地海關檢查站之間的差距；
- (c) 提升電子鎖儲存和互通查驗資料的能力，以供香港和內地海關互相參考；及
- (d) 製造電子鎖原型作先導試驗用途。

該可行性研究已於 2021 年 12 月完成。

3.13 **開發新電子鎖系統** 在 2021 年 12 月完成可行性研究後，海關在分目 661「小型機器、車輛及設備」（整體撥款）項下獲撥款約 1,000 萬元，透過購置新電子鎖系統和設備，包括監控平台、電子鎖固定閱讀器和手持機，推展跨境一鎖計劃的優化工作。海關表示，購置新電子鎖系統和設備可達到以下目的：

- (a) 取得整個系統的擁有權，以保障電子鎖端點與監控系統之間的數據傳送和通訊；
- (b) 提升電子鎖、固定閱讀器和手持機之間的通訊組件和協定；及
- (c) 提高電子鎖的數據安全性和相容性，以同時符合香港和內地海關所規定的標準。

---

註 28：海關表示，自 2010 年 11 月推出多模式聯運轉運貨物便利計劃以來，服務月費一直未有增加。

## 中轉貨物便利措施

---

根據海關在撥款申請中說明的推行計劃，新電子鎖系統和設備的招標程序在2022年6月展開，並在2023年9月完成。新電子鎖系統會在2024年6月啓用。

3.14 海關表示：

- (a) 由於內地、香港和澳門三地的海關在2023年3月一次會議上提出粵港澳三地一鎖計劃的新措施，海關須作進一步技術研究，因而修訂推行計劃；及
- (b) 新電子鎖系統和設備已在2023年11月招標，截標日期為2023年12月。

3.15 審計署得悉新電子鎖系統帶來的好處，特別是提高電子鎖的數據安全性和相容性，以同時符合香港和內地海關規定的標準。為加快啓用新電子鎖系統，審計署認為海關需要密切監察開發新電子鎖系統的推行情況。

## 審計署的建議

3.16 審計署建議海關關長應：

- (a) 加強向中小型貨物處理代理商推廣跨境一鎖計劃，以提升計劃的使用率，讓有相關業務需要的物流業界更廣泛受惠；及
- (b) 密切監察開發新電子鎖系統的推行情況，以加快啓用系統。

## 政府的回應

3.17 海關關長整體上同意審計署的建議，並表示：

- (a) 海關一直有透過業界簡報會和網上研討會，積極接觸本地貿易商。海關會加強向中小型貨物處理代理商推廣跨境一鎖計劃，以提升跨境一鎖計劃的使用率；及
- (b) 海關會密切監察新電子鎖系統的推行情況，以確保新系統適時啓用。



## 自由貿易協定中轉貨物便利計劃

3.18 如第 1.13 及 1.14 段所述，在中轉易下，經香港托運的貨物可根據內地與其貿易夥伴所簽訂的貿易協定，享有關稅優惠。海關負責監管該等托運貨物並簽發中轉確認書，以便貿易商向進口地相關當局申請關稅優惠。海關表示，截至 2023 年 12 月，中轉易的服務範圍如下：

- (a) **北行轉運貨物** 中轉易涵蓋 19 項貿易協定下由 67 個經濟體中轉香港往內地的轉運貨物；及
- (b) **南行轉運貨物** 中轉易涵蓋 5 項貿易協定下中轉香港往 3 個經濟體 (即澳洲、韓國和台灣) 的轉運貨物。

申請關稅優惠的貿易商有責任向進口締約國家／地區提交中轉確認書或享有關稅優惠資格的證明文件 (註 29)。

### 需要繼續致力擴展南行轉運貨物的涵蓋範圍

3.19 海關表示一直與內地和海外海關當局合作，擴展中轉易的涵蓋範圍。審計署留意到，中轉易已推行 8 年，但截至 2023 年 12 月，南行轉運貨物經香港前往的 3 個經濟體，只佔中轉易可涵蓋的 28 個潛在經濟體的 11% (註 30)。

3.20 2024 年 2 月和 3 月，海關告知審計署：

- (a) 為擴展南行轉運貨物的服務範圍，海關持續致力進行拓展工作。中轉易推出後，海關已聯繫 17 個經濟體 (當中 13 個是《區域全面經濟夥伴關係協定》(註 31) 的成員，10 個同時是東盟成員國)。然而，建立新的南向夥伴關係充滿挑戰，因須視乎進口經濟體的需要、期望及關注事項，而這些因素都非海關可控制；

---

註 29：海關表示，在某些情況下，貿易商可向進口締約國家／地區申請關稅優惠而無須提交中轉確認書。舉例來說，以內地為目的地的轉運貨物，可提交國際班輪運輸經營者及其委託代理人發出的單份全程提單。

註 30：海關表示，67 個經濟體當中，有 39 個經濟體未有在 19 項貿易協定中提供南行轉運貨物的關稅優惠。因此，中轉易就南行轉運貨物可涵蓋的潛在經濟體數目為 28 個。

註 31：海關表示，《區域全面經濟夥伴關係協定》由 2022 年 1 月 1 日起生效，最初有 10 個締約方，餘下 5 個參與國家陸續加入，最後一個參與國的協定於 2023 年 6 月 2 日生效。

## 中轉貨物便利措施

---

- (b) 自 2023 年起，海關採取積極行動，主動接觸潛在南向夥伴，詳情如下：
  - (i) 首先分析貿易數據，物色高轉運貨物值的經濟體，以評估貿易商可享的潛在利益；及
  - (ii) 然後海關優先接觸香港的主要貿易夥伴，尤其是《區域全面經濟夥伴關係協定》及東盟的成員國，此舉與行政長官最近在《施政報告》中強調開拓《區域全面經濟夥伴關係協定》及東盟市場業務合作的政策相配合；
- (c) 截至 2024 年 2 月，海關已與上文所述《區域全面經濟夥伴關係協定》的 4 個締約方和另一個經濟體展開新一輪商討，研究合作的可能性；
- (d) 為進一步開拓南向夥伴關係，海關亦善用其聯絡辦事處與其他海關當局的聯繫，取得有關中轉易事務的聯絡資料。至今海關已收到 7 個相關當局的回覆，並展開商討；
- (e) 與此同時，海關一直致力向本地及海外貿易商、貨運公司及商會積極推廣中轉易。2019 至 2023 年期間，海關舉行了 43 場簡介會 (包括內部簡介會和大型貿易展／論壇／講座)，亦舉辦了 8 個工作坊，11 場網上研討會和進行 6 次外訪，接觸了數以千計的公司。其間，海關向大約 18 400 間本地公司派發宣傳單張，並向中國進出口商品交易會的 7 550 個參展商發送電子宣傳單張，推廣中轉易。經海關持續努力，已登記的中轉易用戶數目由 2019 年的 845 個增加至 2023 年的 1 060 個，增幅為 25%；及
- (f) 海關會繼續致力擴大中轉易的用戶數目，並拓展南向業務。

3.21 中轉易提供的便利措施，讓香港的有關轉運貨物可享有相關進口國家及地區的關稅優惠。因此，若中轉易涵蓋更多經濟體，對貿易業界會更有利。就此，審計署認為海關需要繼續致力擴展中轉易南行轉運貨物的涵蓋範圍。

### **需要持續評估轉運貨物的風險以盡量減低貨物被加工的機會**

3.22 **在香港裝卸或重新包裝的托運貨物** 如第 1.13 段所述，內地與不同國家及地區簽訂的貿易協定訂明，托運貨物如經第三地中轉，在某些情況下，特別是若貨物受當地海關或指定當局監管，可視為直接運輸，並有資格申請關稅優惠。海關表示，在香港裝卸或重新包裝的托運貨物須經海關監管才可獲簽發中轉確認書，證明貨物中轉香港期間未再加工。

3.23 **執行海關監管** 根據海關的工作手冊，一名主管(即一名總關員／高級關員)會帶領一名經退休後服務合約計劃聘用的人員進行現場海關監管，負責檢查有關托運貨物是否與申請上的資料吻合。如托運貨物完整無缺，檢查人員會在拆併過程完成後，為貨櫃或托運貨物繫上海關封條。2019 至 2023 年期間，海關平均每年進行 571 次海關監管，佔每年平均發出的中轉確認書數量的 11% (見第 1.15 段)。

3.24 **在香港裝卸或重新包裝的過程中的海關監管** 中轉易在 2015 年 12 月推出。計劃實施初期，托運貨物在香港裝卸或重新包裝的整個過程(包括拆開進口貨櫃的封條)會受到海關監管。

3.25 **執行海關監管的現行做法** 海關表示，在 2016 年收集了 150 間公司對中轉易的意見。其中，業界表示希望在轉運貨物抵達港口後，可在沒有海關監管的情況下，自行卸下混裝貨櫃貨物，以配合其運作需要。為加快物流作業、減少貨物運送延誤和減低業界招致的額外貯存成本(特別是讓裝載於同一貨櫃但不受中轉易涵蓋的貨物盡快獲得放行)，海關自 2016 年年底起採取了以下做法進行海關監管：

- (a) 貨物處理代理商就中轉易申請中轉確認書時，會註明裝卸或重新包裝的地點和預計日期／時間；及
- (b) 在轉運貨物抵港後，貨物處理代理商須向海關提供有關貨櫃的照片，顯示相關貨櫃編號和封條編號，而該等編號須與相關的全程提單上的編號相同。經海關批准後，他們可在海關人員抵達執行海關監管前，拆開貨櫃封條，移走裝載於同一貨櫃但不受中轉易涵蓋的貨物。

3.26 2024 年 1 月和 2 月，海關告知審計署：

- (a) 海關經評估風險水平和增加的服務需求，並因應貿易商的期望，認為業界的建議(見第 3.25 段)可予接受，目的是促進貿易和維持香港作為物流樞紐的競爭力，同時在有效管制和便利商貿之間取得平衡；
- (b) 雖然海關容許貨物處理代理商在取得海關批准後，可以在海關人員執行現場監管前卸下混裝貨櫃貨物，但海關會仔細檢查貨物的包裝和包裝的完整性，並核對包裝與付運文件上的標記和資料，以盡量減低轉運貨物被加工的風險；
- (c) 海關在揀選貨物進行查驗時，是採取風險管理模式，申請中轉易的貨物不會獲得豁免。按照以全面情報為本和風險管理的執法策略，受中轉易涵蓋的貨物在進出香港時，會在港口或管制站接受海關檢查或查驗；及

## 中轉貨物便利措施

---

- (d) 海關會保持警覺，對中轉易進行風險管理，並在有需要時調整監管模式。

3.27 審計署得悉海關因應中轉易的風險水平和服務需求，致力在有效管制和便利商貿之間取得適當平衡。審計署認為，海關需要持續評估轉運貨物的風險，以盡量減低貨物被加工的機會，並視乎情況，調整中轉易下貨物的海關監管模式。

### **需要採取措施確保成本計算基礎與執行海關監管的實際調配情況一致**

3.28 如第 1.14 段所述，中轉易就提供的不同服務採取用者自付的原則。根據用者自付原則，政府的政策是將各項收費大致訂於足以全數收回公共服務成本的水平。

3.29 中轉易下有 2 類收費，即：

- (a) **審批費用** 申請者在提交申請時，須繳交文件審批費用；及
- (b) **海關監管費用** 若托運貨物在香港裝卸或重新包裝，申請者須支付額外費用。

3.30 海關表示：

- (a) **豁免安排** 在 2020 年 10 月 1 日至 2023 年 9 月 30 日期間，海關豁免了中轉易的服務費用，以期在 2019 冠狀病毒病疫情下支援商界；及
- (b) **調整服務費用** 海關於 2023 年進行收費檢討（見第 3.31 段）後修訂服務費用，是海關自 2015 年 12 月推出中轉易以來的首次。經修訂的費用自 2023 年 9 月 1 日起生效，詳情如下：
  - (i) 審批費用由 155 元增加至 170 元；及
  - (ii) 海關監管費用由原來的 625 元至 1,470 元不等，增加至 675 元至 1,600 元不等。

3.31 根據《財務通告第 6/2016 號》，各項收費一般應每年檢討一次，如有需要則按年調整。在檢討收回全部成本的收費時，應妥為擬備和審核成本結算表。海關就 2023 年進行的收費檢討擬備了相應的成本結算表（註 32），並於 2023 年 6 月提交財經事務及庫務局。審計署審查該成本結算表後，留意到當中未有準確反映進行海關監管的實際情況。計算員工成本時，員工調配情況與海關工作手冊的內容不一致，詳情如下：

- (a) 工作手冊說明，海關監管應由 1 名經退休後服務合約計劃聘用的人員進行，但成本檢討中引用的是關員的員工成本；及
- (b) 工作手冊說明，所有海關監管應由 1 名總關員／高級關員監督，但根據成本檢討所述，每 10 次海關監管中，只有 1 次由高級關員監督。

3.32 2024 年 2 月和 3 月，海關告知審計署：

- (a) 關員的薪金與經退休後服務合約計劃聘用的人員的薪金同級；及
- (b) 基於員工獨自工作的保安及安全考慮和交通安排上的限制，海關一直會調配 1 名高級關員陪同經退休後服務合約計劃聘用的人員進行海關監管。

3.33 審計署認為，成本檢討中，就海關監管的成本計算基礎未有反映實際員工調配情況和工作手冊中所述的調配情況（見第 3.31 段）。審計署認為，海關日後需要採取措施，確保成本檢討中的成本計算基礎與執行海關監管的實際調配情況和工作手冊所訂的海關監管執执行程序一致。

## 審計署的建議

3.34 審計署建議海關關長應：

- (a) 繼續致力擴展中轉易南行轉運貨物的涵蓋範圍；
- (b) 持續評估轉運貨物的風險，以盡量減低貨物被加工的機會，並視乎情況，調整中轉易下貨物的海關監管模式；及
- (c) 採取措施，確保成本檢討中的成本計算基礎與執行海關監管的實際調配情況和工作手冊所訂的海關監管執执行程序一致。

---

註 32：成本結算表中，進行海關監管的成本包括交通和進行現場海關監管涉及的員工成本。



### 政府的回應

3.35 海關關長整體上同意審計署的建議，並表示：

- (a) 海關一直與內地和海外海關當局緊密合作，確保中轉易的推行過程謹慎，所有中轉香港的托運貨物均按照相關的自由貿易協定獲妥善貯存和處理；
- (b) 海關會透過舉辦業界簡報會和向中轉易潛在用戶發出宣傳資料，持續致力推廣中轉易；
- (c) 海關會繼續致力擴展中轉易南行轉運貨物的涵蓋範圍，接觸香港的主要貿易夥伴，尤其是《區域全面經濟夥伴關係協定》及東盟當中有較大機會與香港建立南行轉運安排的經濟體；及
- (d) 海關會繼續透過以下措施，嚴謹地實施中轉易：
  - (i) 盡量減低轉運貨物被加工的機會；
  - (ii) 視乎情況調整海關監管模式；及
  - (iii) 維持工作手冊所述的員工調配情況與成本計算基礎一致。



## 第 4 部分：貿易單一窗口

4.1 本部分探討單一窗口的發展和實施情況，審查工作集中於：

- (a) 單一窗口第一和第二階段 (第 4.5 至 4.12 段)；及
- (b) 單一窗口第三階段 (第 4.13 至 4.19 段)。

### 背景

4.2 香港有超過 50 類由政府部門 (例如海關和漁農自然護理署) 規定，涉及從香港進口、出口和轉口貨物的貿易文件 (見第 1.16 段註 13)。相關持份者須在不同時段按需要與每個相關政府部門逐一接觸。商經局表示，這種零碎做法不利於進出口貨物的處理效率。

4.3 政府於 2016 年 2 月宣布設立單一窗口，讓業界可一站式向政府提交所有 50 多類用作報關和清關的貿易文件，並於 2016 年 4 月至 7 月進行了為期 3 個月的公眾諮詢。商經局表示，絕大部分回應者支持香港發展單一窗口，並期望這項措施可：

- (a) 為貿易業界節省人力和營運成本 (註 33)；及
- (b) 有助日後與其他經濟體的單一窗口以及與商業系統連接。

4.4 單一窗口自 2018 年起分 3 個階段實施。截至 2024 年 2 月 29 日，該 3 個階段的實施進度如下：

- (a) **第一階段** 在總目 710「電腦化計劃」分目 A007GX「新行政工作電腦系統」(整體撥款)項下撥款 1,990 萬元，用作實施單一窗口第一階段。2018 年 12 月首次推出後，第一階段在 2020 年 6 月全面實施，涵蓋 14 類貿易文件，主要是特定受管制貨品的進出口牌照／許可證。第一階段服務屬先導性質，提供基本功能，以供貿易商進行用戶登記、提交牌照／許可證申請，以及在系統內繳付相關費用。此外，參與單一窗口的政府部門 (參與部門) 可在系統內處理申請，而海關前線人員和承運商等亦可就已發出的牌照／許可證核實資料；

---

註 33：單一窗口全面實施後，業界可隨時透過中央平台，以電子方式提交進出口貿易文件而不再需要與不同政府部門逐一接觸。在單一窗口系統內，資料重用將更為方便，從而盡量減少輸入資料的工作和出錯機會。業界亦可透過單一窗口中央平台，隨時查閱其申請的處理狀況及所提交的資料。

- (b) **第二階段** 2020年7月，立法會財務委員會在總目710「電腦化計劃」項下批准撥款1.338億元，開發第二階段的資訊科技系統。除涵蓋另外28類貿易文件外，第二階段亦提供了優化功能，例如進階的帳戶行政及管理、支援與參與部門的資訊科技系統和「智方便」對接（見附錄C）。第二階段自2023年5月起分批推出，並在2023年12月全面實施；及
- (c) **第三階段** 2022年6月，立法會財務委員會在總目710「電腦化計劃」項下批准撥款14億元，開發第三階段的資訊科技系統。第三階段將涵蓋合共13類貿易文件，包括提交進出口報關單、貨物資料和產地來源證與應課稅品許可證的申請等。商經局表示目標是由2026年起分批推出第三階段。開發第三階段資訊科技系統的合約已批出，系統分析和設計的工作正在進行中。

表三顯示截至2024年2月29日各階段的實施詳情。

表三

單一窗口的實施詳情  
(2024年2月29日)

項目	第一階段	第二階段	第三階段
貿易文件種類數目	14	28	13
實際／計劃推行時間	2018年12月至 2020年6月	2023年5月至 12月	由2026年起
預算開支(百萬元)	19.9	133.8	1,404.6
實際開支 (截至2023年12月31日) (百萬元)	16.5	90.4	2.6

資料來源：審計署對商經局記錄的分析

## 貿易單一窗口第一和第二階段

### 需要繼續推廣單一窗口

4.5 海關表示，為推廣單一窗口，貿易單一窗口科在 2019 至 2023 年期間，為潛在用戶舉辦了超過 1 800 場外展活動，透過到訪公司、舉行視像會議和電話會議等，介紹單一窗口的背景，以及與特定牌照和許可證有關的資訊，並提供現場登記服務。此外，貿易單一窗口科在實施單一窗口的不同階段製作了 5 齣宣傳片，以提高公眾對使用單一窗口的意識。截至 2023 年 12 月 31 日，單一窗口合共有來自約 2 100 間公司／機構的超過 3 700 名登記用戶（註 34）。由 2018 年 12 月 28 日（首度推出第一階段）至 2023 年 12 月 31 日，經單一窗口處理的貿易文件（包括第一和第二階段涵蓋的貿易文件）超過 66 000 份。

4.6 **部分貿易文件使用率較低** 審計署的分析顯示，單一窗口第一階段的整體使用率由 2019 年的 16% 大幅上升至 2023 年的 90%（見圖二）。審計署進一步分析單一窗口第一階段的各類貿易文件在 2023 年的使用率，發現雖然單一窗口第一階段的大部分貿易文件錄得超過 90% 的使用率，但有 3 類貿易文件（即由通訊事務管理局辦公室發出的「無線電通訊發送器具轉運通知書」和「無線電通訊發送器具入口及出口許可證」，以及由環境保護署發出的「消耗臭氧層物質許可證」）分別只錄得 7%、32% 和 46% 的使用率（見表四）。海關在 2024 年 2 月回應審計署的查詢時表示：

- (a) 由於這 3 類文件的處理量並不頻繁，一些貿易商選擇傳統的申請程序而非使用單一窗口；及
- (b) 透過貿易單一窗口科在 2023 年進行外展活動，有 2 名「消耗臭氧層物質許可證」的申請者已登記為單一窗口用戶。

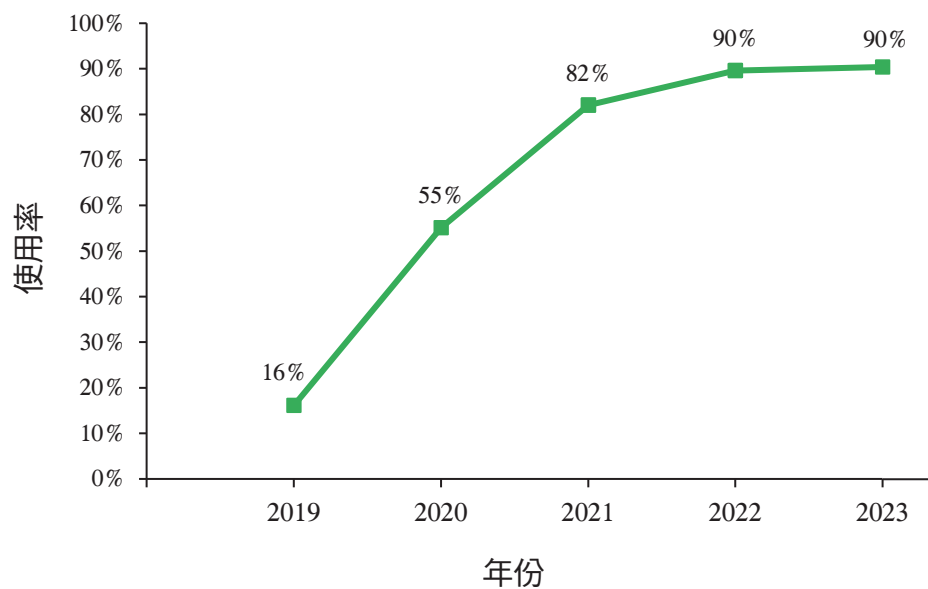
審計署得悉貿易單一窗口科作出的努力，並認為海關需要繼續就使用率較低的貿易文件推廣單一窗口。

---

註 34：個人或公司／機構代表在向相關的參與部門提交貿易文件前，須先登記為單一窗口用戶。為方便行政，公司／機構可指定 1 個以上的單一窗口用戶。

圖二

單一窗口第一階段的整體使用率  
(2019 至 2023 年)



資料來源：審計署對海關記錄的分析

表四

單一窗口第一階段各類貿易文件的使用率  
(2023 年)

貿易文件種類	參與部門	處理的文件數目		使用率 (c)=(b)/(a)×100%
		總數 (a)	經單一窗口 處理 (b)	
除害劑進出口許可證	漁農自然 護理署	5 569	5 230	94%
犬牙魚進口／出口／再出口許可證		97	90	93%
香港天然砂進口最終用戶證明書	土木工程 拓展署	155	155	100%
搬運沙粒許可證		274	274	100%
受管制化學品進口／出口授權書	海關	254	246	97%
中轉易中轉確認書		3 977	3 948	99%
非原產於美國凍雞產品經香港轉 運內地確認書		0	0	不適用
光碟母版及光碟複製品的製作設 備許可證		1	1	100%
轉口受管制化學品移走許可證		15	15	100%
光碟母版及光碟複製品的製作設 備轉運通知書		0	0	不適用
消耗臭氧層物質許可證		環境保護 署	117	54
受管制化學品許可證	160		146	91%
無線電通訊發送器具入口及出口許 可證	通訊事務 管理局辦 公室	490	155	32%
無線電通訊發送器具轉運通知書		315	22	7%
	整體	11 424	10 336	90%

資料來源：審計署對海關記錄的分析

### **需要確保所有參與部門在其網站內明確標示可經單一窗口提交貿易文件**

4.7 單一窗口第一和第二階段有 8 個參與部門，涵蓋 42 類貿易文件。審計署於 2024 年 1 月底就相關貿易文件瀏覽了各參與部門的網站，留意到：

- (a) 就 32 類 (76%) 貿易文件，參與部門的網站內除了有連結供用戶下載申請表格 (作紙本申請用途) 及／或導向參與部門轄下的資訊科技系統 (作網上申請用途) 外，還明確標示了可經單一窗口提交貿易文件，例如設有導向單一窗口的連結，供用戶自由選擇；及
- (b) 至於其餘 10 類 (24%) 貿易文件，參與部門的網站內沒有明確標示可經單一窗口提交貿易文件，例如只在網頁下方的橫額上顯示單一窗口的標誌，但沒有任何文字說明。

為使單一窗口更廣泛和方便易用，審計署認為海關需要採取措施，確保所有參與部門在其網站內明確標示可經單一窗口提交貿易文件。

### **提升單一窗口功能方面有可予改善之處**

4.8 為了收集有關單一窗口的評價和意見，貿易單一窗口科自 2019 年 10 月起透過到訪公司、網上會面或電話訪問，訪問單一窗口的用戶和非用戶，並把他們的回應記錄於單一窗口科的數據庫。審計署發現，在提升單一窗口的功能方面有可予改善之處，詳情載於第 4.9 及 4.10 段。

4.9 **需要考慮在單一窗口平台加入電子意見表格** 審計署留意到，貿易單一窗口科人員與貿易商進行訪問，並以人手記錄和分析他們的回應。2019 年 10 月 1 日至 2023 年 12 月 31 日期間，合共完成 2 064 次訪問 (1 562 名單一窗口用戶和 502 名非用戶)。審計署認為，隨着第二階段和第三階段先後於 2023 年 12 月和其後數年全面實施，單一窗口的用戶數目將大幅增加，屆時以人手逐一進行訪問可能會費時耗力。為了可收集更多用戶的意見，並讓海關更有效率地進行分析，審計署認為海關宜考慮在單一窗口平台加入電子意見表格。

4.10 **需要留意是否有需要提供更多電子付款方法** 在 2 064 名受訪者中，154 名 (7%) 就使用單一窗口的體驗提出意見，包括付款方式有限、數據字段長度不足，以及欠缺電子用戶手冊。海關在 2024 年 1 月和 2 月回應審計署的查詢時表示：



- (a) 已優化單一窗口，以解決數據字段長度的問題，並已在單一窗口網站加入電子用戶手冊；及
- (b) 單一窗口容許用戶在網上以信用卡為所有貿易文件付款，並為海關 2 項貿易文件提供多一個電子付款方式 (註 35)。2020 年 7 月，貿易單一窗口科就採用快速支付系統 (「轉數快」) 服務作為單一窗口額外付款方式一事諮詢參與部門，並沒有收到反對意見。因此，單一窗口將於 2024 年第三季引入「轉數快」，作為付款的選項。

審計署認為，海關需要密切監察單一窗口引入「轉數快」服務的情況，並要適當考慮參與部門的意見，留意是否需要在可行的情況下，在單一窗口提供更多電子付款方式，以解決付款方式有限的問題。

## 審計署的建議

### 4.11 審計署建議海關關長應：

- (a) 繼續就使用率較低的貿易文件推廣單一窗口；
- (b) 採取措施，確保所有參與部門在其網站內明確標示可經單一窗口提交貿易文件；
- (c) 考慮在單一窗口平台加入電子意見表格；
- (d) 密切監察單一窗口引入「轉數快」服務的情況；及
- (e) 適當考慮參與部門的意見，留意是否需要在可行的情況下，在單一窗口提供更多電子付款方式，以解決付款方式有限的問題。

## 政府的回應

### 4.12 海關關長整體上同意審計署的建議，並表示海關會：

- (a) 持續致力向貿易業界 (特別是就使用率較低的貿易文件) 推廣單一窗口；
- (b) 與參與部門跟進，確保其網站內更明確標示關於單一窗口的資料；

---

註 35：海關表示已鼓勵參與部門為其轄下的貿易文件採用此電子付款方式。然而，參與部門基於本身的運作考慮，選擇不採用此方式。

## 貿易單一窗口

---

- (c) 考慮在單一窗口網站加入電子意見表格，以助收集用戶的意見；
- (d) 密切監察單一窗口引入「轉數快」服務的情況，並以 2024 年第三季完成為目標；及
- (e) 與參與部門緊密合作，考慮用戶的需要和成本效益，檢視是否需要按適當情況在單一窗口提供更多電子付款方式。

## 貿易單一窗口第三階段

### *需要致力確保單一窗口第三階段按時完成*

4.13 商經局表示，第三階段是單一窗口最後及最複雜的階段。這個階段：

- (a) 涉及多個不同界別持份者所提交的大量文件，涵蓋進出口報關單、不同運輸模式下所需提交的貨物資料（包括預報貨物資料、貨物艙單和貨物報告），以及產地來源證和應課稅品許可證的申請；及
- (b) 將取代「政府電子貿易服務」（見第 1.18 段註 14）、海關現時多個貨物清關系統（包括空運貨物清關系統、道路貨物資料系統和海運貨物支援系統），以及相關後端處理系統。

4.14 審計署認為，按時推行單一窗口第三階段至為重要，原因如下：

- (a) **單一窗口的國際發展情況** 聯合國、世界海關組織、世界貿易組織和亞太區經濟合作組織均倡議設立單一窗口，以便利商貿。世界貿易組織的《貿易便利化協定》訂明，「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」。雖然香港早於 1997 年推出「政府電子貿易服務」，讓業界可經單一入口，以電子方式向政府遞交重要貿易文件，但商經局的研究顯示，過去數十年，已有多個經濟體實施單一窗口（例如新加坡於 1989 年、泰國和日本於 2008 年，以及韓國於 2009 年已分別實施）；及
- (b) **部分現有系統容量不足** 根據商經局在 2020 和 2021 年就不同運輸模式（包括空運、陸運、鐵路和渡輪，以及海運模式）下的貨物資料提交和處理所進行的業務流程檢討研究：

- (i) 空運貨物清關系統已經過時，在功能和處理貨物資料的能力方面，均已無法滿足業界當前的業務需要以應付不斷增加的貨運量。就數據量而言，目前的系統容量主要用來處理進口貨物資料。該系統並無足夠容量同時處理進口和出口貨物的資料；及
- (ii) 道路貨物資料系統在容量方面未能應付業界就每批托運貨物的副提單詳情所提交的全部貨物資料。該系統在 2019 年 4 月至 9 月期間收集到的統計資料顯示，雖然 87% 的托運貨物資料是由已設置系統對系統界面的公司提交，但部分大型物流公司未能設置相關界面，亦對於該系統未有足夠能力處理「捆綁式手續」（註 36）和每日提交的托運貨物資料表示關注。

4.15 如第 4.4(c) 段所述，按照最新的實施時間表，單一窗口第三階段會以由 2026 年起分批推出為目標。一些立法會議員認為單一窗口的實施進度緩慢，而香港已落後於其他經濟體。商經局在 2024 年 1 月和 2 月回應審計署的查詢時表示：

- (a) 多年以來，單一窗口在實施的每個階段均已制定更具體的推行時間表，當中考慮到不同因素，包括為適當反映和回應不同持份者的意見而微調政策建議的需要（例如在設立單一窗口的早年，業界對擬議強制貨物付運前須提交進出口報關單和擬議統一貨物報告表示關注）、就開發單一窗口資訊科技系統向立法會申請撥款所需的時間，以及籌備工作是否就緒等；
- (b) 單一窗口已採用分階段的方式實施，並正按緊縮的時間表盡早推出第三階段。開發第三階段資訊科技系統的合約已批出，系統分析和設計工作正在進行中；及
- (c) 由於確保有關系統能順利推出和運作至為重要，因此，商經局必須採取足夠措施確保系統的質素，盡量減低系統推出時出現問題的風險，亦要不時審慎檢視措施對實施時間表的影響。

4.16 審計署得悉，由於單一窗口第三階段涉及不同參與部門轄下的大量貿易文件，加上將取代「政府電子貿易服務」和海關現時多個貨物清關系統（見第 4.13 段），因此這階段的開發工作充滿挑戰。就此，商經局和海關一直致力在緊

---

註 36：根據《進出口（電子貨物資料）規例》（第 60L 章）的規定，除非車輛的掌管人已通過道路貨物資料系統呈交該車輛上的貨物的海關貨物編號和該訂明車輛的登記號碼，否則該車輛不得運載該貨物進入或離開香港。「捆綁式手續」指透過道路貨物資料系統，就貨物的海關貨物編號和運載貨物車輛的登記號碼進行捆綁。

## 貿易單一窗口

---

縮的時間表下推出單一窗口最後階段。審計署認為，商經局需要參考推行單一窗口第一和第二階段的經驗，繼續盡力確保單一窗口第三階段可由 2026 年起推出。

### *需要留意日後與其他經濟體的單一窗口以及與商業系統連接／對接*

4.17 如第 4.3(b) 段所述，單一窗口期望有助日後與其他經濟體的單一窗口以及與商業系統連接。審計署留意到，內地海關與新加坡海關曾商討在單一窗口之下合作。商經局在 2024 年 1 月和 2 月回應審計署的查詢時表示：

- (a) 自 2010 年起，商經局與內地當局設立「單一窗口通關模式可行性研究專家小組」，就單一窗口的發展交流意見和分享經驗，並合作探討可行的便利跨境貨物流通措施；及
- (b) 單一窗口第三階段實施後，將會具有相關的技術水平，可在有需要時與其他經濟體的單一窗口或與商業系統連接。

審計署認為，商經局需要留意有關技術發展，並計劃日後與其他經濟體的單一窗口以及與商業系統連接／對接。

## 審計署的建議

4.18 審計署建議商務及經濟發展局局長應：

- (a) 參考推行單一窗口第一和第二階段的經驗，繼續盡力確保單一窗口第三階段可由 2026 年起推出；及
- (b) 留意有關技術發展，並計劃日後與其他經濟體的單一窗口以及與商業系統連接／對接。

## 政府的回應

4.19 商務及經濟發展局局長整體上同意審計署的建議，並表示商經局會繼續：

- (a) 參考推行單一窗口第一和第二階段的經驗，繼續全力推進第三階段的實施。系統分析和設計工作正在進行中，商經局會繼續統籌海關及其他參與部門，協力由 2026 年起分批推出第三階段的服務；及

- (b) 就單一窗口的發展與內地當局交流意見和分享經驗，並留意其他經濟體發展單一窗口的情況。單一窗口第三階段全面實施後，將會具有相關的技術水平，可在有需要時與其他經濟體的單一窗口或與商業系統連接。

## 第 5 部分：未來路向

5.1 本部分探討優化便利商貿措施的未來路向。

### 便利商貿措施

5.2 如表五顯示，香港的對外商品貿易總額由 2022 年的 94,591 億元下降至 2023 年的 88,224 億元，跌幅為 6.7%。

表五

香港的對外商品貿易總額  
(2019 至 2023 年)

年份	對外商品貿易總額 (十億元)
2019	8,404.1
2020	8,197.3
2021	10,268.4
2022	9,459.1
2023	8,822.4

資料來源：政府統計處網站

2019 冠狀病毒病疫情和地緣政治衝突升溫，造成全球經濟放緩。為應對相關挑戰，政府採取多項措施提升香港的競爭力（註 37）。

### 需要繼續致力制定便利商貿措施

5.3 如第 5.2 段所述，對外商品貿易總額近年有所下跌。審計署留意到，2023 年香港的商品整體出口和進口貨量較 2022 年分別下跌 11.6% 及 9.2%。與此同時，同

---

註 37：舉例而言，政府在 2023 年 10 月公布《現代物流發展行動綱領》。



期輸往主要目的地的商品整體出口貨量 (例如內地和美國)，以及來自主要供應地 (例如內地) 的商品進口貨量也分別有所下跌。

5.4 2024 年 2 月，商經局告知審計署：

- (a) 商經局已推行多項策略及政策，旨在推廣商貿和投資，並支援商界；及
- (b) 儘管全球經濟下滑帶來挑戰，商經局會繼續透過制定並推行適當的政策和措施，致力支援香港貿易業界。

5.5 根據 2024–25 年度《財政預算案》演辭，外圍環境充滿挑戰，繼續影響香港的出口表現，而且地緣政治局勢緊張嚴重打擊全球各地的經濟信心。審計署得悉，儘管複雜的外圍環境有機會干擾全球供應鏈，但商經局和海關已盡力維持香港的國際貿易中心地位。為進一步支援貿易業界，繼而加強香港作為主要國際貿易中心和區域物流樞紐的競爭優勢，商經局應繼續致力制定便利商貿措施，以應對充滿挑戰的外圍環境。

#### **需要持續完善 4 項便利商貿措施**

5.6 2019 冠狀病毒病疫情於 2020 年爆發之前，香港的對外商品貿易總額由 1998 年的 27,767 億元上升至 2019 年的 84,041 億元。借助該段時期的繁榮經濟，商經局和海關努力不懈地全方位推動商貿及確保達到高效率的海關管理。如 2024–25 年度《財政預算案》演辭所述，經濟發展有其高低起伏的循環。2021 至 2023 年期間，香港的對外商品貿易額有所下跌 (見第 5.2 段)，海關認為這可能是更宏觀和多項因素所致，跟海關便利商貿措施的效益未必有直接關係。

5.7 就第 1.4 段提到的 4 項便利商貿措施而言，即香港認可經濟營運商計劃、跨境一鎖計劃、中轉易和單一窗口，審計署發現有可予改善之處，內容載於本審計報告書第 2 至 4 部分。為把握全球經濟情況改善所帶來的機遇，審計署認為，海關應參考本審計報告書的審查結果，持續完善該 4 項便利商貿措施。

#### **審計署的建議**

5.8 審計署建議商務及經濟發展局局長應繼續致力制定便利商貿措施，以應對充滿挑戰的外圍環境。

5.9 審計署建議海關關長應參考本審計報告書的審查結果，持續完善該 4 項便利商貿措施。

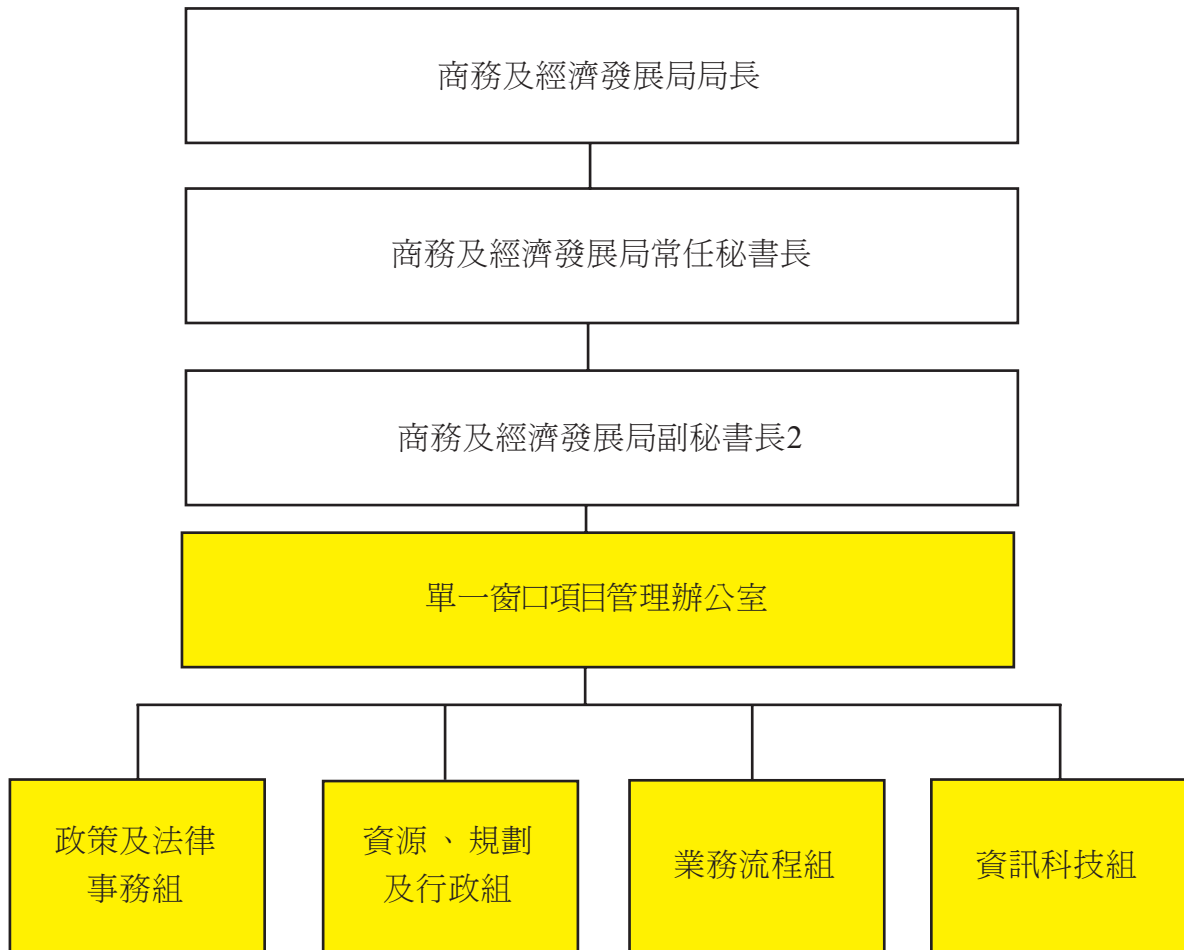
### 政府的回應

5.10 商務及經濟發展局局長整體上同意審計署的建議。如第 1.22 段所述，他表示商經局會繼續透過制定和推行合適的便利商貿政策及措施，支援香港的貿易業界。

5.11 海關關長整體上同意審計署的建議，並表示海關會：

- (a) 繼續致力推行便利商貿措施，以提升清關效率和加快貨物流程；及
- (b) 跟進審計署的建議，以進一步完善該 4 項便利商貿措施。

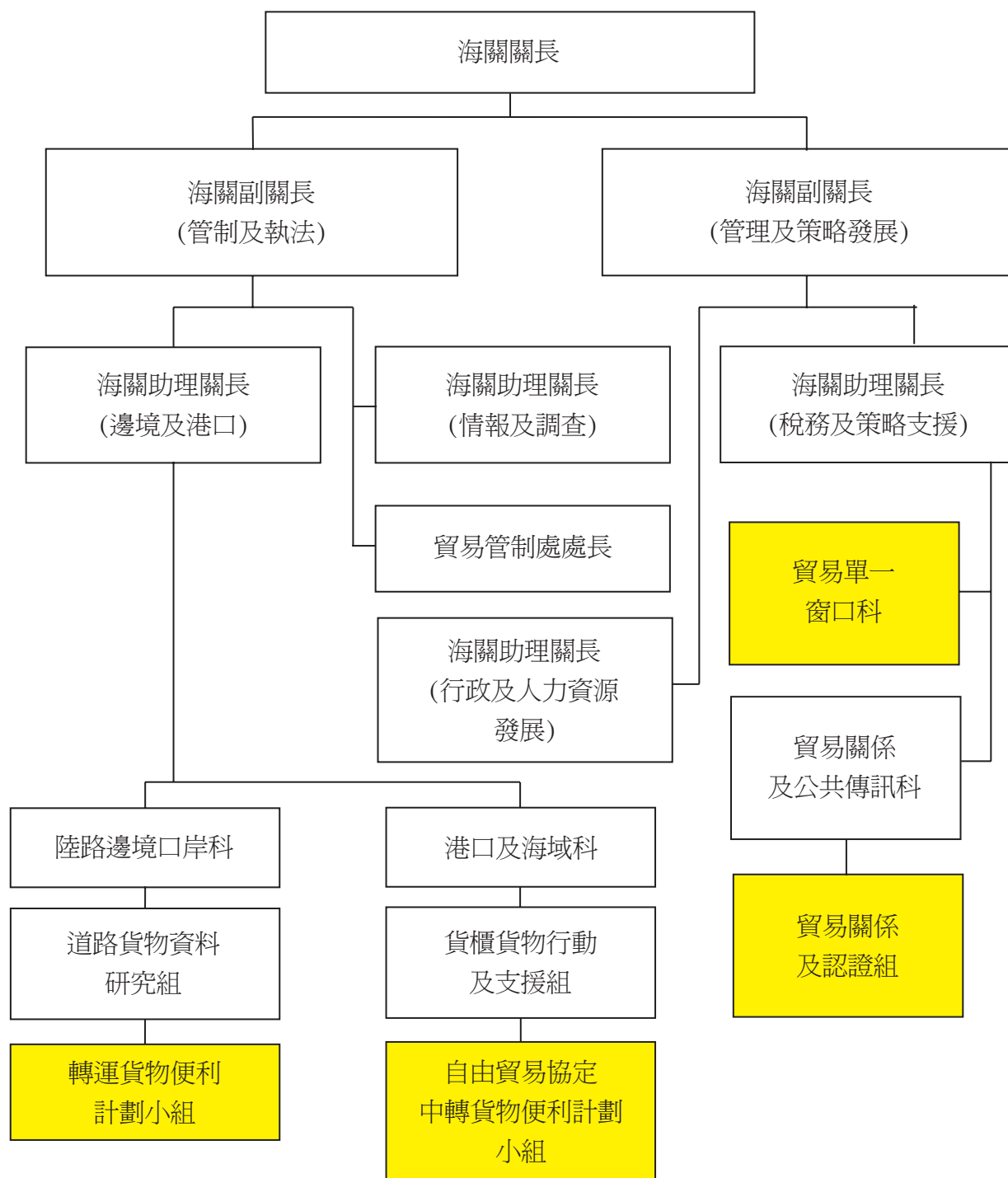
商務及經濟發展局：  
組織架構圖 (摘錄)  
(2023 年 12 月 31 日)



說明：  本審計報告書涵蓋的辦公室

資料來源：商經局的記錄

香港海關：  
組織架構圖 (摘錄)  
(2023 年 12 月 31 日)



說明：  本審計報告書涵蓋的各科／組／小組

資料來源：海關的記錄

## 貿易單一窗口第二階段 提供的優化功能

1. **用戶帳戶管理** 提供進階的帳戶管理功能，讓公司用戶能夠管理員工的帳戶，例如檢視由員工提出的申請、把申請轉交其他員工處理；
2. **支援「智方便」界面** 單一窗口用戶如屬個人用戶，在登記使用「智方便」服務後，可透過「智方便」登入單一窗口服務及在有需要的情況下作數碼簽署；
3. **支援與參與部門資訊科技系統的連接** 部分參與部門已有現行系統處理提交貿易文件及／或其他規管事宜。單一窗口第二階段與這些系統連接，為用戶提供順暢無縫的服務，例如為單一窗口及參與部門的系統提供單一登入服務，並確保各系統之間能有效率地互通資訊；
4. **系統容量** 單一窗口第二階段提升資訊科技系統的容量，以應付新增須處理的個案數量，以及因與參與部門本身系統連接和整合而增加的系統工作量；
5. **服務可用性** 單一窗口第二階段採用政府雲端基礎設施服務，以提高系統可用性，讓用戶更方便地隨時使用單一窗口服務；
6. **貿易文件的使用狀況** 如貿易文件涉及可分批付運的貨物，單一窗口用戶及參與部門可隨時查詢有關貿易文件是否已用於其涵蓋的所有貨物；及
7. **提交大批文件** 單一窗口第二階段提供上載功能，讓貿易商可便捷地提交大批貿易文件，以省時及更切合業務需求。

資料來源：商經局的記錄