

## 第 7 章

商務及經濟發展局  
香港海關  
政府統計處

貿易報關單和貨物艙單的處理及管制

這項帳目審查是根據政府帳目委員會主席在一九九八年二月十一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。

《審計署署長第五十一號報告書》共有 12 章，全部載於審計署網頁  
(網址：<http://www.aud.gov.hk>)。

香港  
灣仔  
告士打道 7 號  
入境事務大樓 26 樓  
審計署

電話：(852) 2829 4210  
傳真：(852) 2824 2087  
電郵：[enquiry@aud.gov.hk](mailto:enquiry@aud.gov.hk)

# 貿易報關單和貨物艙單的處理及管制

## 目 錄

	段數
第1部分：引言	1.1
背景	1.2 – 1.8
帳目審查	1.9 – 1.10
當局的整體回應	1.11
鳴謝	1.12
第2部分：以電子方式遞交貿易報關單和貨物艙單	2.1
電子資料聯通	2.2
透過電子資料聯通遞交貿易報關單和貨物艙單	2.3 – 2.9
審計署的意見及建議	2.10 – 2.17
當局的回應	2.18
貨物艙單的遞交	2.19 – 2.20
審計署的意見及建議	2.21 – 2.23
當局的回應	2.24
副艙單資料	2.25 – 2.29
審計署的意見及建議	2.30 – 2.31
當局的回應	2.32
第3部分：貿易報關單和貨物艙單的完整性	3.1
沒有遵守遞交規定	3.2 – 3.3
政府統計處的查核工作	3.4 – 3.5
審計署的意見及建議	3.6 – 3.11
當局的回應	3.12 – 3.13
香港海關的跟進行動	3.14 – 3.15
審計署的意見及建議	3.16 – 3.18
當局的回應	3.19 – 3.20
香港海關的鼓勵守規計劃	3.21 – 3.23
審計署的意見及建議	3.24 – 3.28
當局的回應	3.29

	段數
<b>第4部分：貿易報關單的準確性</b>	4.1
貿易報關單有欠準確	4.2 – 4.3
政府統計處的查核工作	4.4 – 4.5
審計署的意見及建議	4.6 – 4.8
當局的回應	4.9
香港海關的查核工作	4.10
審計署的意見及建議	4.11 – 4.16
當局的回應	4.17
就少付報關費徵收行政罰款	4.18 – 4.20
審計署的意見及建議	4.21 – 4.22
當局的回應	4.23
<b>第5部分：貿易統計數字及服務表現資料</b>	5.1
貿易統計數字	5.2 – 5.3
發布貿易統計數字	5.4
貿易統計刊物	5.5
審計署的意見及建議	5.6 – 5.8
當局的回應	5.9
服務表現資料	5.10 – 5.13
審計署的意見及建議	5.14 – 5.16
當局的回應	5.17 – 5.19

	頁數
附錄	
A : 政府統計處——組織圖(摘要)(二零零八年三月三十一日)	45
B : 香港海關——組織圖(摘要)(二零零八年三月三十一日)	46
C : 遞交貿易報關單的時間(二零零七年)	47
D : 遞交貨物艙單的時間(二零零七年)	48
E : 貿易統計和船務統計刊物的分發情況 (二零零五年至二零零七年)	49
F : 政府統計處的服務表現目標(2008-09年度)	50



## 第1部分：引言

1.1 本部分闡述這項審查的背景，並概述審查的目的及範圍。

### 背景

1.2 根據《進出口條例》(第60章)，所有輸入香港或從香港輸出的貨物均須記錄在艙單(貨物艙單)內。貨物運輸商須在貨物抵港或離港後的14天內向海關關長遞交貨物艙單。根據《進出口(登記)規例》(第60章，附屬法例E)，輸入或輸出任何並非豁免物品(註1)的物品的人士，須在該物品進口或出口後14天內就該物品向海關關長遞交準確而完整的報關單(貿易報關單)。

1.3 政府統計處負責根據貿易報關單和貨物艙單的資料，編製和分析香港的貿易統計數字。根據《進出口條例》第4條，海關關長授權政府統計處人員處理貿易商遞交的貿易報關單和運輸商遞交的貨物艙單。

1.4 遞交貿易報關單時須按下列收費繳付報關費：

- (a) **進口食品項目** 不論貨值，每份報關單須繳付0.5元；及
- (b) **進口、出口或轉口其他貨品** 貨值中首46,000元須繳付0.5元，貨值每增加1,000元或不足1,000元者，另須繳付0.25元。

處理貿易報關單和貨物艙單的目的，是為了保障來自報關費的政府收入，以及編製和分析貿易統計數字。在2007-08年度，報關費的總額為12.79億元，貨物經由不同運輸方式輸入或輸出香港。二零零七年遞交的貿易報關單數目及貨值按運輸方式開列於表一。

---

註1：《進出口(登記)規例》第3條訂明，豁免物品包括轉運貨物、過境貨物、由政府或武裝部隊輸入或輸出的物品、私人行李(包括任何不是為生意或業務而輸入或輸出的物品)、任何郵包(價值在4,000元以下)、任何價值在1,000元以下的物品(並只包括任何產品的樣本)，以及任何只為展覽目的而輸入的物品。

表一  
遞交的貿易報關單數目及貨值  
(二零零七年)

運輸方式	貿易報關單		申報貿易貨值	
	(數目)	(百分率)	(百萬元)	(百分率)
空運	8 974 257	45%	1,945,728	35%
海運	4 613 621	23%	1,502,425	27%
河運	500 024	3%	212,489	4%
鐵路	14 756	(註 1)	7,159	(註 1)
道路	5 457 079	28%	1,851,960	33%
其他 (註 2)	240 988	1%	35,763	1%
<b>總計</b>	<b>19 800 725</b>	<b>100%</b>	<b>5,555,524</b>	<b>100%</b>

資料來源：政府統計處的記錄

註 1：經由鐵路貨運的貿易報關單和申報貿易貨值所佔百分率均少於 0.2%。

註 2：其他是指由人手攜帶或經由郵政署送遞的貨品的貿易報關單。

1.5 為方便香港的貿易界促進國際貿易，政府在一九九零年委託進行研究，以了解在香港引入電子資料聯通的公用貿易服務的可行性。一九九二年十二月，政府與當時的貿易通國際貿易電腦服務有限公司(現稱貿易通電子貿易有限公司——下稱“貿易通”)達成協議，提供公用電子貿易服務。根據協議，貿易通會就五類與貿易有關的文件(註 2)提供電子資料聯通服務，包括貿易報關單和貨物艙單。二零零四年，商貿易服務有限公司成為第二家服務供應商。當局強制規定，自二零零零年四月起，必須透過電子資料聯通以電子方式遞交貿易報關單，並自二零零六年六月起，必須透過電子資料聯通以電子方式遞交貨物艙單(經由道路貨運的除外——註 3)。

註 2：與貿易有關的五類文件包括受限制紡織品出口證、貿易報關單、產地來源證、貨物艙單和應課稅品許可證。

註 3：香港海關在諮詢業界相關人士後，現正探討使用電子貿易文件，以方便跨境道路貨物運輸。



1.6 商務及經濟發展局轄下工商及旅遊科負責制定促進貿易的政府政策，以及推行措施和安排促進國際貿易。此外，商務及經濟發展局亦負責監察電子資料聯通服務的推行，包括以電子方式遞交貿易報關單和貨物艙單。

1.7 海關關長授權政府統計處的經濟統計(一)部的指定人員處理和查核貿易報關單和貨物艙單，以及追收未付或少付的報關費。經濟統計(一)部亦負責設計貨物分類制度和編製貿易統計數字。政府統計處的組織圖(摘要)載於附錄A。

1.8 香港海關貿易管制處轄下貿易調查科的報關調查課負責執行有關貿易報關單和貨物艙單的法例。報關調查課的工作包括查核貿易報關單和評定貿易報關單所申報的貨值，以追收未付或少付的報關費，以及調查和檢控違反與貿易報關單和貨物艙單有關的法例的個案。香港海關的組織圖(摘要)載於附錄B。

## 帳目審查

1.9 審計署最近就以電子方式遞交貿易報關單和貨物艙單，以及政府統計處和香港海關處理及管制貿易報關單和貨物艙單的工作的節省程度、效率和效益進行了審查。審查工作集中於以下範疇：

- (a) 以電子方式遞交貿易報關單和貨物艙單(第2部分)；
- (b) 貿易報關單和貨物艙單的完整性(第3部分)；
- (c) 貿易報關單的準確性(第4部分)；及
- (d) 貿易統計數字及服務表現資料(第5部分)。

1.10 在進行帳目審查時，審計署查閱了商務及經濟發展局、香港海關和政府統計處的記錄，並與有關人員會晤。審計署發現有一些範疇可予改善，並就有關事宜提出了多項建議。

## 當局的整體回應

1.11 商務及經濟發展局局長、海關關長和政府統計處處長同意審計署的全部建議。

## 鳴謝

1.12 在帳目審查期間，商務及經濟發展局、香港海關和政府統計處人員充分合作，審計署謹此致謝。

## 第2部分：以電子方式遞交貿易報關單和貨物艙單

2.1 本部分探討以電子方式遞交貿易報關單和貨物艙單的情況，並提出改善措施。

### 電子資料聯通

2.2 以電子方式遞交貿易報關單和貨物艙單是透過電子資料聯通進行。電子資料聯通使用議定的數據標準，在不同電腦系統之間傳送結構化數據。這是一種以商業模式的方法把資訊流通自動化，以便在不同機構之間傳送，從而省卻在處理時使用紙張。在貿易交易中使用電子資料聯通，由於不涉及文件工作，因此可更快捷和準確地傳送數據。

### 透過電子資料聯通遞交貿易報關單和貨物艙單

#### 以電子方式遞交貿易報關單

2.3 一九九三年四月，立法局財務委員會通過撥款 1.21 億元，為政府統計處、香港海關和當時的貿易署（現稱工業貿易署）設立核心電子資料聯通系統，以處理以電子方式遞交的貿易報關單和受限制紡織品出口證。一九九七年三月，財務委員會通過增加撥款 1.536 億元，以擴展和改良電子資料聯通系統。一九九七年四月，政府開始接受經由電子資料聯通系統遞交的貿易報關單。當局強制規定，自二零零零年四月起必須透過電子資料聯通以電子方式遞交貿易報關單。

#### 以電子方式遞交貨物艙單

2.4 一九九九年七月，財務委員會通過撥款 1.1 億元，就經由鐵路、海運、河運和空運運輸（註 4）的貨物，推行電子資料聯通貨物艙單系統（下稱“電子艙單系統”）。二零零三年四月，電子艙單系統開始運作。為了讓業界適應新安排，政府設立過渡期，容許以紙張或電子方式遞交貨物艙單。當局強制規定，運輸商必須以電子方式遞交貨物艙單的安排分以下兩個階段推行：

- (a) 經由空運和鐵路運輸的貨物自二零零四年七月起實施；及
- (b) 經由海運和河運運輸的貨物則自二零零六年六月起實施。

---

註 4：考慮到道路運輸的運作模式（即交通吞吐量大及貨物清關的時限緊迫），當局認為在當時階段以電子方式遞交道路貨物艙單並不可行。

### 改良後端電腦系統以處理貨物艙單

2.5 儘管可藉電子艙單系統以電子方式遞交貨物艙單，但大量後端工序仍須在接獲艙單後，由有關政府部門以人手透過沒有聯繫的電腦系統處理。根據一項業務流程重整研究(註5)和一項技術可行性研究(註6)的結果，建議改良電子艙單系統，把與貨物清關及貨物艙單處理工作相關的工序和系統簡化、自動化及整合。二零零三年六月，財務委員會通過撥款6,290萬元，改良後端電腦系統以處理貨物艙單。經改良的電子艙單系統自二零零六年一月起開始運作。

### 電子艙單系統的預期效益

2.6 推行電子艙單系統可簡化現時遞交貨物艙單的程序，以及省卻重疊的工作。系統有助監察貨物艙單是否準時遞交、把貨物艙單分類和存檔、共用貨物艙單上的資料，以及編製貨運統計數字。根據財務委員會一九九九年七月和二零零三年六月的文件，系統帶來的主要預期效益如下：

- (a) **縮短處理文件所需的時間** 電子艙單系統的中央資料庫可大大加快處理文件所需的時間。舉例來說，估計日後根據海運和河運貨物的貿易報關單進行核對所需的時間，可由75天縮減至16天(註7)。經改良的電子艙單系統推行後，處理貿易報關單所需的時間會由2.6個月減至少於1個月。因此，政府統計處可提早向貿易商發出催辦通知書(即報關通知書——見第3.5段)，從而協助貿易商減少應繳罰款，以及免卻翻查舊記錄的不便；

---

註5：業務流程重整研究由當時的管理參議署(現稱效率促進組)進行，並於二零零一年年初完成。在二零零二年四月四日發出的《資訊科技署通告第5/2002號》訂明，行政工作電腦系統的系統發展周期的不同階段均須加入業務流程重整研究環節。業務流程重整研究是就業務流程作根本性的重新思考和設計，以改善業務在成本、質素、服務和速度方面的表現。

註6：技術可行性研究由當時的資訊科技署的一名承辦商進行，旨在評估電腦化方案的可行性，包括用戶需求的界定、成本效益分析，以及擬議方案的影響。

註7：根據電子艙單系統的技術可行性研究，政府統計處的船隻及貨運統計組利用海運和河運貨物艙單編製貨運統計數字。經這項工序後，當有關艙單最終轉到艙單及報關分組核實時，已經是付運日期後的75天。有關工作所需時間過長，就處理貿易報關單工作而言並不理想。

- (b) **節省成本** 根據成本效益分析，系統可：

**電子艙單系統**

- (i) 在 2001-02 年度內節省 460 萬元，而 2002-03 及以後每個年度全年節省 1,560 萬元，包括：
- 有 1,010 萬元的可變現節省款額，來自三個用戶部門刪除的 36 個職位；及
  - 有 550 萬元的理論上可節省款額，主要包括提高效率，以及因無須存放紙張艙單和刪除職位而減少佔用辦公地方；及

**經改良的電子艙單系統**

- (ii) 在 2005-06 年度節省 2,100 萬元，增至 2007-08 及以後每個年度全年節省 2,310 萬元，包括：
- 有 1,130 萬元的可變現節省款額，主要來自三個用戶部門刪除的 31 個職位；及
  - 有 1,180 萬元的理論上可節省款額，主要包括提高效率 and 免卻新增開支；及
- (c) **更有效地查出欠交貿易報關單的個案** 由於可更有效地查出欠交貿易報關單的個案，經改良的電子艙單系統可令每年的收入增加 80 萬元。

**計劃推行後的覆檢指引**

2.7 《工商及科技局 (註 8) 通告第 2/2003 號》訂明，在電腦計劃推行後的六個月內，用戶決策局／部門須遞交一份計劃推行後部門報表 (下稱“報表”)。報表的目的是評估電腦計劃的推行結果，以確保政府的投資能按時和以符合成本效益的方式達致預期目標。在填寫報表時，有關決策局／部門須按撥款申請註明電腦計劃的詳情、承諾的效益、推行時間表和估計開支。實際的成果應盡可能加以確定和量化，以及在報表內註明，並與預期取得的成果作出比較。如

---

註 8：二零零七年七月一日，當局把當時的工商及科技局的工作與當時的經濟發展及勞工局的相關範疇合併。由於該局的職責範圍擴大，因此改稱為商務及經濟發展局。

有任何差異，必須作出解釋。此外，報表內須註明是否建議進行計劃推行後的覆檢（下稱“覆檢”）。

2.8 覆檢是選擇性進行，由政府資訊科技總監辦公室（註9）或有關決策局提出。根據政府資訊科技總監辦公室在二零零六年三月發出的指引，在決定是否進行覆檢時，須特別留意報表就下述項目註明的程度：

- (a) 主要功能的議定規格未能符合；
- (b) 業務流程重整措施未有全面推行；
- (c) 計劃推行的進度出現重大延誤或阻延；
- (d) 與議定的成本效益數字有重大差異；及
- (e) 撥款申請預期帶來的職位減省未能實現。

2.9 二零零四年二月，當時的工商及科技局（現稱商務及經濟發展局）就電子艙單系統向當時的資訊科技署（現稱政府資訊科技總監辦公室）遞交報表以供評核，而該局並無建議進行覆檢。二零零五年二月，政府資訊科技總監辦公室完成評核，並同意無須進行覆檢。二零零七年十一月，商務及經濟發展局就經改良的電子艙單系統向政府資訊科技總監辦公室遞交報表以供評核，而該局並無建議進行覆檢。根據報表的資料，政府資訊科技總監辦公室認為電腦計劃的規格已大致符合，而在效益實現和推行時間方面的差異已加以解釋。政府資訊科技總監辦公室同意無須進行覆檢。

## 審計署的意見及建議

### 電子艙單系統的報表

2.10 二零零四年二月，當時的工商及科技局在報表上表示：

- (a) 系統的目標已大致達到；
- (b) 實際開支在核准預算範圍內；
- (c) 計劃延誤了 15 個月，主要由於需要較長時間通過有關法例修訂，以及因應運輸商的關注而修訂系統；
- (d) 在電子艙單系統於二零零六年六月全面推行前，部分議定效益已經實現；及

---

註9：政府資訊科技總監辦公室於二零零四年七月一日設立，由當時的資訊科技署和工商及科技局通訊及科技科轄下負責資訊科技相關工作的部別合併而成。

- (e) 沒有業務流程重整成果，原因是沒有進行這項研究。

審計署注意到，(d) 段所述的部分未實現的效益其後已經實現。二零零七年一月，政府統計處表示預算刪除的36個職位 (見第2.6(b)(i) 段) 在2006-07年度完結前全部刪除。

### **經改良的電子艙單系統的報表**

2.11 二零零七年十一月，商務及經濟發展局在經改良的電子艙單系統的報表上表示：

- (a) 系統的主要功能已經全部推行；
- (b) 實際支出在核准預算範圍內；
- (c) 計劃推行方面沒有重大延誤；
- (d) 部分議定效益已經實現 (見第 2.6(b)(ii) 段)；
- (e) 預期減省的人員可以在 2007-08 年度全面實現，即自二零零六年六月起，強制規定必須以電子方式遞交海運和河運貨物艙單後；及
- (f) 關於無形效益方面，與預期帶來的成果並無差異。

審計署注意到，政府統計處在 2007-08 年度已實現減省人員，並保留十個職位 (見第 2.6(b)(ii) 段)，透過在部門內重新調配以應付其他運作需要。

### **需要確保在報表內全面披露所有項目**

2.12 審計署注意到，儘管就處理水路、空運和鐵路貨運的貨物艙單的後端處理工作進行了業務流程重整研究，但經改良的電子艙單系統的報表內並無註明業務流程重整研究提出的建議，是否均已推行。

2.13 審計署把政府統計處在二零零七年發出報關通知書平均所需的時間與二零零三年的情況作出比較，詳情載於表二。

表二

## 發出報關通知書平均所需的時間

運輸方式	二零零三年 (月數)	二零零七年 (月數)
空運	3.24	3.25
海運	3.02	3.18
河運	2.89	2.90
鐵路	1.98	1.08

資料來源：政府統計處的記錄

審計署注意到，由於縮短處理貿易報關單的時間(即在經改良的電子艙單系統推行後，由 2.6 個月減至少於 1 個月)而得以縮短發出報關通知書的時間，這項預期效益未能實現。就空運、海運和河運貨物發出的報關通知書平均所需的時間，二零零七年較二零零三年所需的時間為長。審計署注意到這個問題並無在經改良的電子艙單系統的報表內提及。

#### 需要就經改良的電子艙單系統進行覆檢

2.14 審計署發現，儘管經改良的電子艙單系統投入服務後可縮短處理貿易報關單的時間這項預期效益(見第 2.13 段)未能實現，商務及經濟發展局並無建議就經改良的電子艙單系統，進行覆檢。

2.15 二零零八年九月，商務及經濟發展局回應審計署的查詢時表示，該局已詳細考慮審計署關於發出報關通知書所需時間的意見，以及政府資訊科技總監辦公室關於決定是否進行覆檢的指引，但仍然認為不應建議進行覆檢，原因是進行覆檢所需的資源，可以更有效地用於研究方法，進一步縮短處理貿易報關單的時間。政府資訊科技總監辦公室同意商務及經濟發展局的看法。

### 需要準時遞交填妥的報表

2.16 《工商及科技局通告第2/2003號》訂明，用戶決策局／部門應在電腦計劃運作後的六個月內填妥報表。二零零三年，當時的資訊科技署對決策局／部門遞交報表出現嚴重延誤的情況表示關注，並要求他們準時遞交。二零零四年二月，即在系統於二零零三年四月運作後約十個月，當時的工商及科技局就電子艙單系統向資訊科技署遞交填妥的報表。政府資訊科技總監辦公室在二零零六年三月就有關行政工作電腦計劃推行後的評估發出指引，訂明各決策局／部門應在電腦計劃全面推行後的六個月內，向政府資訊科技總監辦公室遞交報表。二零零七年十一月，即在系統於二零零六年一月運作後約21個月，商務及經濟發展局就經改良的電子艙單系統遞交填妥的報表。在上述兩個情況，商務及經濟發展局均未能按規定在電腦計劃全面推行後的六個月內遞交報表。審計署認為，商務及經濟發展局需要按照政府資訊科技總監辦公室訂明的規定，準時遞交報表。

### 審計署的建議

2.17 審計署建議商務及經濟發展局局長和政府統計處處長應：

- (a) 確保按照政府資訊科技總監辦公室的指引，在報表內全面披露所有項目；
- (b) 盡力達到把處理貿易報關單的時間縮短至少於一個月的目標；及
- (c) 按照政府資訊科技總監辦公室訂明的規定，準時遞交填妥的報表。

### 當局的回應

2.18 商務及經濟發展局局長接納審計署的建議。她表示：

- (a) 推行經改良的電子艙單系統後，大部分的預期效益已經實現。舉例來說，31個職位已經刪除，而1,050萬元的理論上可節省款額(主要包括提高效率和免卻新增開支)已經達到；
- (b) 商務及經濟發展局同意相關各方在擬備報表時應更為詳盡。該局會檢討內部程序，以確保在日後於報表內披露所有項目；
- (c) 儘管自二零零三年起已有所改善，處理貿易報關單的時間縮短至少於一個月的預期效益仍未完全實現。該局會諮詢業界，並聯同政府統計處把處理時間進一步縮短；



- (d) 經改良的電子艙單系統的大部分效益到了2007-08年度才能實現，即待強制規定必須以電子方式遞交艙單(道路貨運除外)於二零零六年六月生效後。該局在二零零七年十一月才遞交報表，原因是希望把在2007-08年度實現的大部分效益反映在報表內；及
- (e) 商務及經濟發展局會確保在日後準時遞交報表。如報表需要的某些資料暫時未能提供，該局會就最合適的行動徵詢政府資訊科技總監辦公室的意見，例如先行把報表向政府資訊科技總監辦公室提交報表，然後待有關資料備妥後才遞交。

## 貨物艙單的遞交

### 二零零一年的業務流程重整研究

2.19 二零零零年三月，當局就政府統計處、香港海關和當時的貿易署(現稱工業貿易署)的處理水路、空運和鐵路貨運的貨物艙單的後端處理工作，進行了業務流程重整研究(見第2.5段註5)。根據在二零零一年四月發出關於政府統計處的業務流程重整研究的最後報告，該處在一九九九年接獲的貨物艙單當中，有88%並非在法例規定的貨物抵港或離港後的七天內遞交。研究指出急需推行改善措施，原因是未能準時遞交貨物艙單會對該處的處理工作造成延誤。研究報告又指出，建議修改遞交貨物艙單的法定時限，改為貨物抵港或離港後的14天內。為了改善有關情況，研究報告建議在經改良的電子艙單系統推行後，採取下述措施：

- (a) 透過電子資料聯通收費系統，向逾期遞交的貨物艙單自動徵收罰款；及
- (b) 向屢次逾期遞交貨物艙單的運輸商徵收較高罰款。

### 二零零二年的可行性研究

2.20 因應業務流程重整研究的建議，在二零零二年十月就經改良的電子艙單系統發出的可行性研究報告指出：

- (a) 就逾期遞交貨物艙單徵收罰款的措施只能在完成相關法例修訂後才能實行。有關建議正進行政策檢討；
- (b) 由於需要另外進行研究探討逾期遞交艙單的罰款系統及相關收費程序的細節，因此在經改良的電子艙單系統內全面增設逾期遞交艙單罰款規定是言之過早；

- (c) 服務供應商(註10)具備基本設施向逾期遞交貿易報關單的貿易商收取罰款。服務供應商應可在有關法例修訂通過時為貨物艙單增設繳付罰款功能；及
- (d) 如就逾期遞交貨物艙單實行徵收罰款措施，建議可利用現有收取逾期遞交貿易報關單罰款的收費系統，收取逾期遞交貨物艙單罰款。

### 審計署的意見及建議

#### 徵收罰款的檢討工作沒有進展

2.21 遞交貨物艙單的法定時限為貨物抵港或離港後的14天內(見第1.2段)。然而，截至二零零八年七月三十一日，關於對逾期遞交貨物艙單徵收罰款的建議的檢討工作並無任何進展。

#### 準時遞交貨物艙單

2.22 審計署把在一九九九年和二零零七年準時遞交貨物艙單的情況作出比較，詳情載於表三。

表三

準時遞交貨物艙單的情況

運輸方式	逾期遞交的百分率(註1)	
	一九九九年(註2)	二零零七年
空運	22%	4%
海運	58%	69%
河運	87%	63%
鐵路	100%	35%

資料來源：政府統計處的記錄

註1：逾期遞交是指沒有在貨物抵港或離港後的14天內遞交貨物艙單。

註2：有關數字是根據二零零一年的政府統計處業務流程重整研究最後報告。

註10：根據與政府簽訂的協議，服務供應商負責收集電子資料、確認貿易商的身分、核實和整理資料、從貿易商的帳戶收取有關費用和徵款，以及把資料轉送至相關政府部門的後端電腦系統。

審計署發現二零零七年的整體情況仍然不理想。與一九九九年的情況比較，二零零七年在準時遞交空運、河運和鐵路貨物艙單方面的情況有所改善，但逾60%的水路貨運(即海運和河運)貨物艙單仍然不是在貨物抵港或離港後的14天法定時限內遞交。

### 審計署的建議

2.23 由於運輸商逾期遞交貨物艙單，審計署建議商務及經濟發展局局長應聯同海關關長和政府統計處處長：

- (a) 推行額外措施敦促運輸商準時遞交貨物艙單；及
- (b) 考慮制訂策略計劃，透過電子資料聯通收費系統就逾期遞交貨物艙單徵收罰款，並對屢次逾期遞交貨物艙單的運輸商徵收較高罰款。

### 當局的回應

2.24 商務及經濟發展局局長同意審計署的建議。她表示商務及經濟發展局會：

- (a) 聯同香港海關和政府統計處，加強措施敦促準時遞交貨物艙單。政府統計處將由二零零八年十月起，提前向水路貨運的運輸商發出催辦通知書；及
- (b) 檢討是否需要就逾期遞交貨物艙單推行罰款制度。由於這將涉及修訂法例，該局需要諮詢業界，並作詳細考慮。

### 副艙單資料

#### 承運商遞交的副艙單

2.25 目前，貿易商可以安排由承運商而非運輸商付運貨物。運輸商擬備的貨物艙單往往附有承運商的名稱和地址。承運商亦會擬備貨物艙單，以補充運輸商所擬備的艙單的資料。運輸商遞交的貨物艙單稱為主艙單，而承運商遞交的則稱為副艙單。政府統計處利用貨物艙單資料與貿易報關單核對，以找出未有報關的貨物和查核貿易報關單。根據政府統計處，在二零零七年由運輸商遞交的主艙單當中，約有38%包括副艙單資料。

2.26 與運輸商的情況不同，現行法例並無規定承運商必須向政府遞交副艙單。實際上，並非所有承運商均有擬備副艙單。部分承運商不願意把敏感的副艙單資料向運輸商披露。結果，運輸商未能向政府提供完整的副艙單資料。副艙單資料有欠完整，會影響貿易報關的管制工作、導致政府減少收入及有損貿易統計和貨運統計數據的質素。

### 業務流程重整研究的建議

2.27 二零零一年的業務流程重整研究建議當局應：

- (a) 訂立行政規定，要求運輸商向香港海關的海關管制站遞交副艙單、與政府統計處共用副艙單資料，以及為此目的加強電子艙單系統的數據收集和存取 (註 11)；及
- (b) 視乎推行行政措施的成效而定，檢討是否需要修訂法例，規定承運商須在貨物抵港或離港後的14天內透過電子艙單系統遞交副艙單。

2.28 因應業務流程重整研究的建議，在二零零二年十月就經改良的電子艙單系統發表的可行性研究報告提出結論如下：

- (a) 應採取雙管齊下 (即長遠和臨時解決方法) 的方式處理問題；
- (b) 最理想的長遠解決方法是把服務供應商的遞交艙單服務擴展至承運商，可使他們向運輸商遞交副艙單資料，以期由運輸商在整合全部資料後轉交服務供應商；
- (c) 如認為上述方法不可行，則需要考慮修訂法例，規定承運商須直接透過電子艙單系統遞交副艙單，但這將涉及冗長的過程；及
- (d) 作為臨時解決方法，應在經改良的電子艙單系統提供數據輸入功能，以便政府統計處人員可以人手輸入副艙單資料 (主要為紙張艙單形式) 作後端處理。然而，這個臨時解決方法需要大量人手，以及不符合政府少用紙張和電子政府措施的原則。因此，有關措施只應短期推行，而長遠解決方法應盡早推行。

可行性研究報告認為，收集副艙單資料屬於優先的用戶需求，並建議以電腦化數據輸入功能作為臨時措施。

---

註 11：香港海關對擬議行政安排的可行性有很大保留，主要理由是所涉及的資源。

### 收集副艙單資料的進展

2.29 經改良的電子艙單系統於二零零六年一月運作，具備新功能可輸入副艙單資料。經改良的電子艙單系統在收集副艙單資料方面的進展如下：

- (a) 二零零六年七月，在一個關於經改良的電子艙單系統事宜的跨部門會議上，當局同意邀請服務供應商考慮加強前端系統的可行性，以直接收集承運商的電子資料，以及把承運商遞交的副艙單資料與運輸商遞交的主艙單資料整合；
- (b) 二零零六年九月，當時的工商及科技局在商討經改良的電子艙單系統如何收集紙張副艙單的建議時，與用戶部門達成初步共識，**長遠解決方法**是由運輸商整合副艙單資料，以轉交服務供應商。至於**臨時措施**方面，則由政府統計處把副艙單資料直接輸入經改良的電子艙單系統；
- (c) 二零零六年十月，一家服務供應商的初步評估指示，需要17個月時間研發長遠解決方法，而解決方法的可行性在於有哪些商業吸引力推動服務供應商投資額外資源研發解決方法，以及如何說服承運商主動遞交副艙單；
- (d) 二零零七年一月，當時的工商及科技局在檢討收集水路貨運副艙單的工作時，發現約有400家承運商仍然遞交紙張副艙單。這個情況並不理想，原因是政府無法全面取得經改良的電子艙單系統的效益；及
- (e) 二零零七年五月，在一個跨部門會議上，香港海關提交一份有關改善副艙單數據質素措施的討論文件。不過，與會者認為文件未能就如何解決不妥當提供副艙單資料引起的數據質素問題提出有用意見。會議繼續探討規定承運商向政府遞交電子貨物數據的可行性，安排與遞交紙張艙單資料的情況相若。然而，會議認為這個方法並不可行，原因是與現行法律架構並不配合(即以電子方式遞交艙單的法律責任主要在於運輸商)。經討論後，會議的結論是沒有即時的解決方法。不過，與會者同意循擬議臨時措施的方向處理，包括更多探訪運輸商／承運商、聯同服務供應商為業界安排研討會／簡介會，以及在找出可行建議後，與運輸商協會展開進一步對話。與此同時，部門會繼續研究長遠解決方法。

## 審計署的意見及建議

### 收集副艙單資料的長遠解決方法

2.30 政府統計處現正推行臨時措施。根據該處，在二零零七年調配了11名文書人員負責把副艙單資料(約180 000宗)輸入經改良的電子艙單系統。這項臨時措施並不理想，原因是這並非長遠解決方法(見第2.28(b)及(d)段)。在二零零七年輸入經改良的電子艙單系統的承運商副艙單資料載於表四。

表四

輸入經改良的電子艙單系統的副艙單資料  
(二零零七年)

運輸方式	運輸商提供的 副艙單數目(註1) (‘000)	政府統計處輸入的 副艙單數目(註2) (‘000)	總計 (‘000)
空運	49 112	7	49 119
水運	306	173	479
總計	49 418	180	49 598

資料來源：政府統計處的記錄

註1：有關數字是指全部由運輸商擬備和遞交的副艙單資料個案。提供的副艙單數目按貨物宗數計。

註2：有關數字是指承運商因應政府統計處發出的報關通知書而遞交的紙張形式的副艙單資料個案宗數。

審計署注意到，運輸商就空運貨運提供的副艙單數目遠較水路運輸方式的為高。二零零八年八月，政府統計處回應審計署的查詢時表示，空運貨運的副艙單數目一向由航空公司提供。審計署發現：

- (a) 在二零零七年，未能核對的貿易報關單的水路貨運比例佔51%，而空運貨運方面則為9% (見第3.8段圖二)；及
- (b) 截至二零零八年三月三十一日，在649 287份水路貨運欠交報關通知書中，有411 195份(或63%)被香港海關視為承運商個案。

欠缺承運商的完整副艙單資料，影響貿易報關單和貨物艙單的自動核對功能。在水路貨運方面，未能核對的貿易報關單和欠交報關通知書數目龐大，可資證明。

### 審計署的建議

2.31 審計署注意到，在找出長遠解決方法，以符合成本效益的方式收集副艙單資料的工作，並沒有多大進展。審計署建議商務及經濟發展局局長應聯同海關關長和政府統計處處長：

- (a) 推行額外措施，敦促承運商遞交副艙單資料；及
- (b) 考慮制訂策略計劃，推行長遠解決方法以收集承運商的副艙單資料。

### 當局的回應

2.32 商務及經濟發展局局長接納審計署的建議。她表示商務及經濟發展局現正聯同政府統計處和香港海關加強推行臨時措施，例如舉辦更多研討會，敦促承運商遞交副艙單資料。該局會諮詢業界，探討向承運商收集副艙單資料的長遠解決方法。

### 第3部分：貿易報關單和貨物艙單的完整性

3.1 本部分探討政府統計處和香港海關查核貿易報關單和貨物艙單是否完整的工作，並提出改善措施。

#### 沒有遵守遞交規定

3.2 政府統計處和香港海關查核貿易報關單和貨物艙單是否完整，以確保所有進口或出口付運貨品均已報關。根據《進出口(登記)規例》，任何人士如無合理辯解而未有在或忽略在 14 天內遞交貿易報關單或貨物艙單，即屬犯罪，一經循簡易程序定罪：

- (a) 可處罰款 1,000 元；及
- (b) 如該人士仍然未有遞交貿易報關單或貨物艙單，則在該罪行持續期間，每日罰款 100 元。

如所遞交的貿易報關單在任何方面不完整，海關關長可拒絕接受該貿易報關單，直至該貿易報關單各項目均填妥為止，而被海關關長拒絕接受的貿易報關單須被當作未向海關關長遞交。所有貨物艙單須以海關關長可能規定的方式填妥，並須按他所規定的數量遞交副本。此外，逾期遞交貿易報關單的逾期報關罰款最高為 200 元，詳情載於表五。

表五

貿易報關單的逾期報關罰款

貿易貨值	逾期遞交(註)		
	1 個月內	超過 1 個月 至 2 個月	2 個月後
2 萬元或以下	20 元	40 元	100 元
2 萬元以上	40 元	80 元	200 元

資料來源：香港海關的記錄

註：逾期遞交是指沒有在申報貨品進口或出口後的14天法定時限內遞交貿易報關單。



3.3 查核貿易報關單和貨物艙單是否完整的主要步驟如下：

- (a) 政府統計處把貨物艙單與運貨時間表核對，以及把貿易報關單與貨物艙單核對；及
- (b) 香港海關跟進欠交艙單通知和欠交報關通知書，以及推行鼓勵守規計劃。

### 政府統計處的查核工作

#### *貨物艙單與運貨時間表核對*

3.4 政府統計處轄下的貿易資料處理組和船隻及貨運統計組收集運貨時間表，例如向機場管理局索取航班詳情、向海事處索取航運記錄，以及向香港鐵路有限公司索取鐵路車卡一覽表，然後把運貨時間表與運輸商遞交的貨物艙單核對，以找出欠交的貨物艙單，並向相關運輸商發出艙單通知，以追收欠交的貨物艙單。對於仍未回覆的欠交艙單通知(空運和鐵路貨運的限期為 14 天，而海運和河運的限期為 1 個月)，有關方面會向運輸商發出首次催辦通知書，並分別在再過 14 天和 1 個月後發出第二次催辦通知書。對於再過 14 天後仍未回覆的個案，香港海關便會透過經改良的電子艙單系統接達有關記錄，為這四種運輸方式作出跟進行動。

#### *貿易報關單與貨物艙單核對*

3.5 為找出欠交貿易報關單，政府統計處會利用經改良的電子艙單系統的自動核對功能，核對貿易商遞交的貿易報關單和運輸商遞交的貨物艙單。系統會根據預定的核對準則，核對貨物艙單上的資料和貿易報關單上的資料。貿易資料處理組以人手在線抽樣查核成功自動核對的記錄，並把經核對的貿易報關單劃去。該組人員亦以人手就所有未能核對的記錄進行在線核對，並就確定的未能核對的記錄向相關貿易商發出報關通知書。假如貿易商沒有在 90 天內就報關通知書回覆，個案便會透過經改良的電子艙單系統自動轉介香港海關跟進。

## 審計署的意見及建議

### 逾期遞交貨物艙單

3.6 審計署要求政府統計處分析二零零七年貿易報關單和貨物艙單的遞交時間。貿易報關單和貨物艙單的分析分別載於附錄 C 和附錄 D。分析結果顯示，二零零七年有 88% 的貿易報關單是在申報貨品進口或出口後的 14 天內遞交，而貨物艙單方面則只有 63% 是在貨物抵港或離港後的 14 天內遞交。二零零七年，在貨物抵港或離港後的 14 天內遞交的貨物艙單百分率如下：

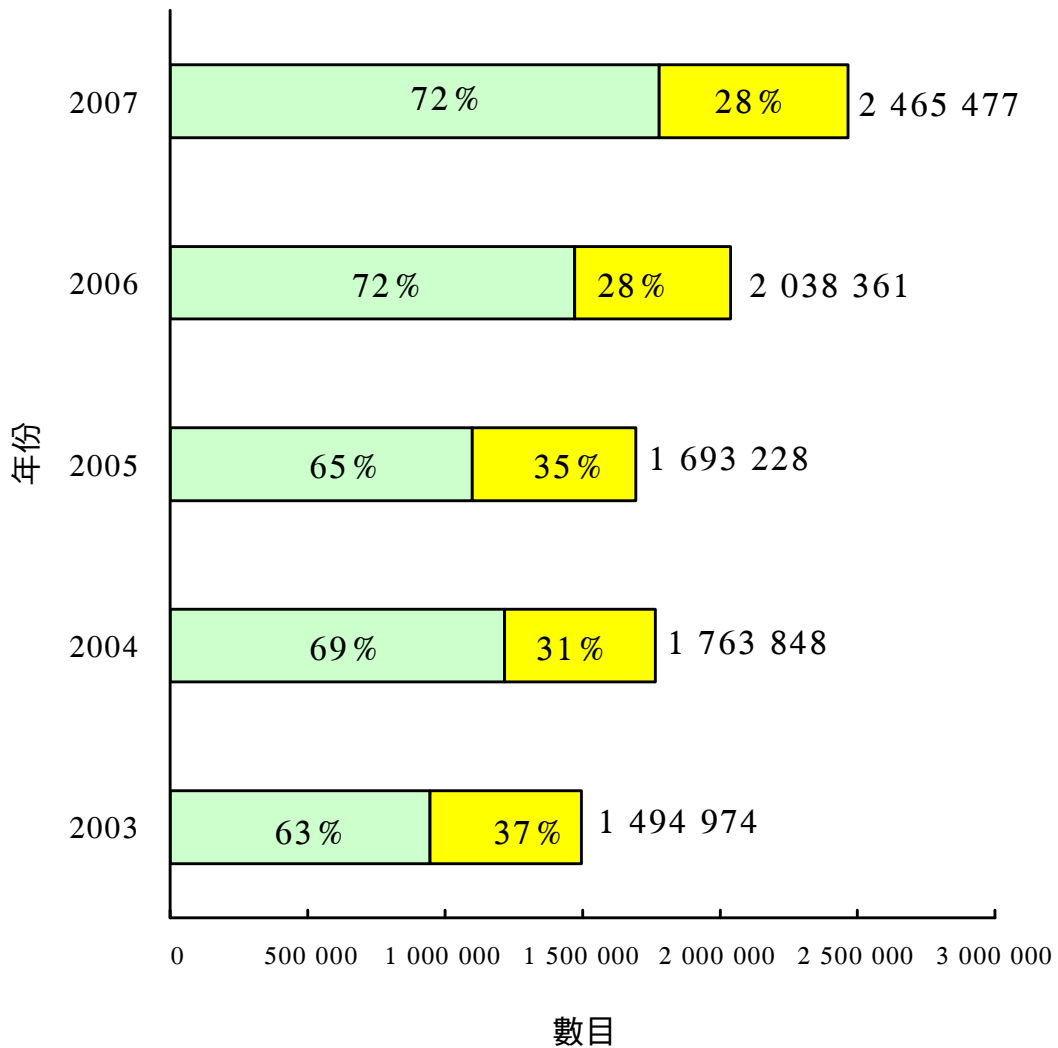
- (a) 空運為 96%；
- (b) 海運為 31% 和河運為 37%；及
- (c) 鐵路貨運為 65%。

### 發出的報關通知書數目有所增加

3.7 過去五年，貿易報關單數目由二零零三年的 1 720 萬份增至二零零七年的 1 980 萬份，上升了 15%。然而，政府統計處發出的報關通知書（見第 3.5 段）數目亦由二零零三年的 1 494 974 份增至二零零七年的 2 465 477 份，上升了 65%。二零零三年至二零零七年期間發出的報關通知書的分析載於圖一。

圖一

發出的報關通知書的分析  
(二零零三年至二零零七年)



說明：  
 沒有回覆的報關通知書  
 已回覆的報關通知書

資料來源：政府統計處的記錄

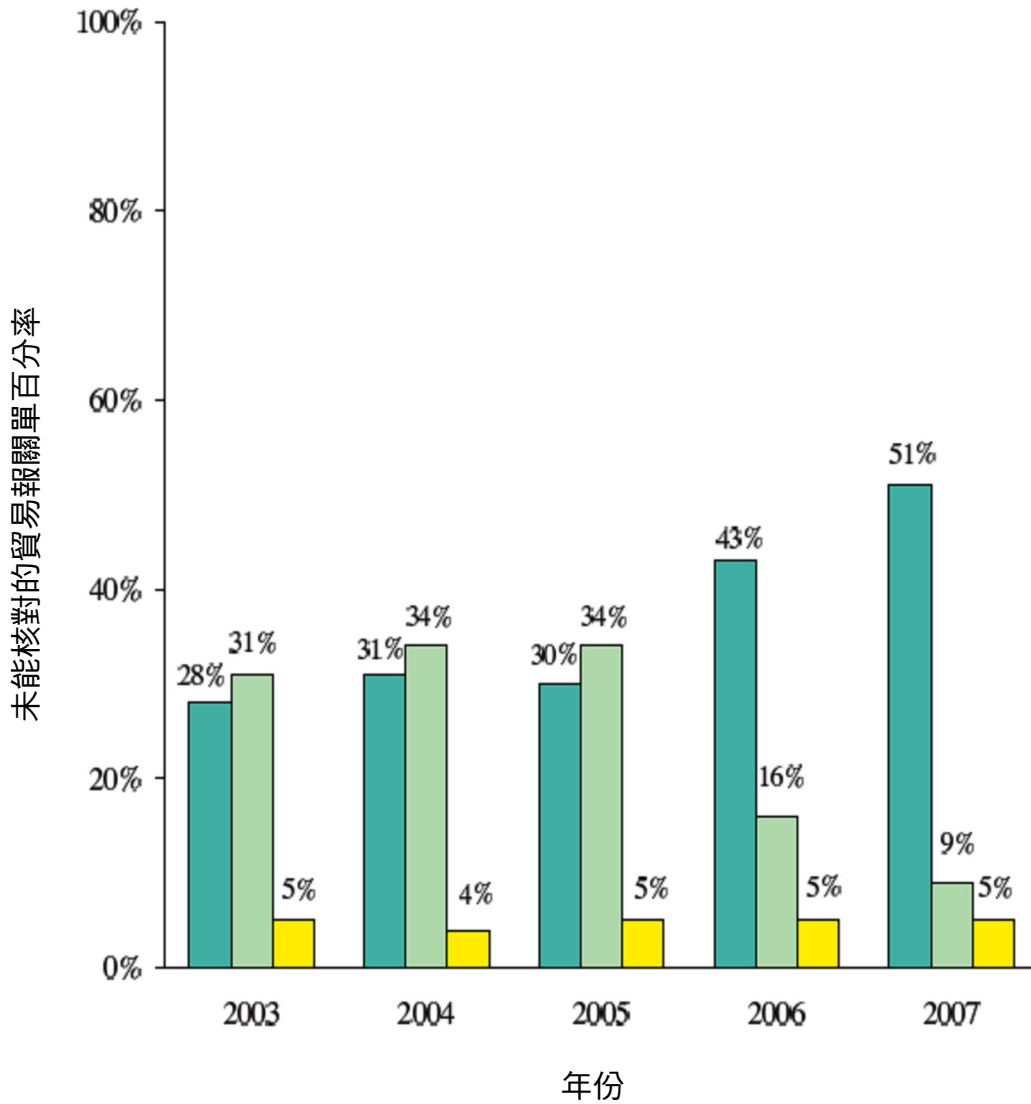
審計署注意到，沒有回覆的報關通知書數目有所增加，所佔百分率由二零零三年的63%升至二零零七年的72%。

#### *未能核對的貿易報關單的比例有所增加*

3.8 過去五年，未能核對的貿易報關單數目由二零零三年的3 327 284份增至二零零七年的4 351 831份，上升了31%，但整體而言，比例維持穩定，在二零零三年為21%，而二零零七年則為20%。按運輸方式劃分的未能核對的貿易報關單的比例載於圖二。

圖二

未能核對的貿易報關單的比例  
(二零零三年至二零零七年)



說明：

- 水路貨運 (即海運和河運)
- 空運
- 陸路貨運 (即鐵路和道路)

資料來源：政府統計處的記錄

附註：經由道路運輸貨物的貿易報關單並非由經改良的電子艙單系統處理。

審計署注意到，未能核對的貿易報關單所佔比例：

- (a) 在空運方面，由二零零三年的31%大幅改善並減少至二零零七年的9%；
- (b) 在水路貨運方面，由二零零三年的28%大幅轉差並增加至二零零七年的51%；及
- (c) 在陸路貨運方面則保持相當穩定，在二零零三年至二零零七年期間維持在4%至5%。

### **需要改善遵守遞交規定**

3.9 逾期遞交貨物艙單會影響處理貿易報關單的時間，貿易報關單和貨物艙單的核對工作會受到延誤。水路貨運方面的問題尤其嚴重，因為在二零零七年於貨物抵港或離港後14天內遞交的貨物艙單不足40%。再者，遞交貿易報關單方面較遞交貨物艙單準時，徵收額外的逾期報關罰款顯然對逾期遞交貿易報關單起着阻嚇作用(見第3.2段)。

3.10 發出報關通知書的數目和未能核對的貿易報關單數目均有所增加，顯示貿易報關單和貨物艙單資料的完整性需要改善。水路貨運方面的問題尤其嚴重，因為在二零零七年51%的貿易報關單未能與貨物艙單核對。

### **審計署的建議**

3.11 審計署**建議**政府統計處處長應在徵詢海關關長的意見後：

- (a) 密切監察(按運輸方式)遞交貨物艙單的時間、發出報關通知書的數目和未能核對的貿易報關單的比例，並推行額外措施確保遵守遞交規定；
- (b) 徵詢服務供應商的意見，制定額外方法找出不完整的貿易報關單和貨物艙單；
- (c) 定期檢視貿易報關單和貨物艙單的資料是否完整，並向貿易商、運輸商和承運商發出更多指引和為他們舉辦更多研討會，進一步改善貿易報關單和貨物艙單的數據質素；及
- (d) 制定機制，把嚴重違規個案轉介海關關長，以便採取執法行動，加強遵守遞交規定。

## 當局的回應

3.12 政府統計處處長同意審計署的建議。他表示：

- (a) 政府統計處現正採取不同措施（例如發出催辦通知書）敦促進口商、出口商和運輸商準時遞交妥當的貿易報關單和貨物艙單。該處同意加強措施敦促準時遞交貿易報關單和貨物艙單。該處自二零零八年十月起會提前向水路貨運運輸商發出催辦通知書；
- (b) 現正密切留意有關情況。服務供應商的系統和電子艙單系統已有一套確認規定，以確認作核對用途的數據資料。政府統計處會聯同服務供應商制定額外措施，以找出不完整的貿易報關單和貨物艙單；
- (c) 目前備有《使用電子服務提交貨物艙單指南》供運輸商參考，該指南由政府資訊科技總監辦公室聯同商務及經濟發展局、香港海關、政府統計處和工業貿易署協調編製。此外，在徵詢香港海關的意見後，政府統計處編製了《如何辦理進／出口報關手續》小冊子，供進口商和出口商參考。政府統計處會發出更多指引和舉辦更多研討會。自二零零八年八月起，政府統計處開始與香港海關合辦研討會，而並非單獨自行舉辦研討會；及
- (d) 政府統計處同意與香港海關合作制定嚴重個案轉介機制。

3.13 海關關長同意審計署的建議。他表示香港海關會加強行動找出嚴重違規的人士，並向他們作出檢控行動，以收阻嚇作用。

## 香港海關的跟進行動

3.14 報關調查課轄下的報關查核組負責跟進欠交艙單通知和欠交報關通知書個案。該組跟進政府統計處轉介的所有道路貨運個案（見第 3.24 段），並從經改良的電子艙單系統中揀選其他運輸方式的個案。欠交艙單通知按運輸商名稱劃分，欠交報關通知書則按貿易商名稱劃分，然後分派予查核人員負責。報關查核組備存兩本登記冊，一本記錄已分派的欠交艙單通知個案，另一本記錄已分派的欠交報關通知書個案。該組會向違規公司發出信件連同欠交報關通知書或欠交艙單通知一覽表。信件旨在提醒相關貿易商或運輸商，法例規定他們必須遞交貿易報關單或貨物艙單，而貿易商並須在訂明期限內繳付所需的報關費。

3.15 倘若違規公司未有回應催辦通知書，個案負責人員會探訪該公司，以了解不遵守規定的原因。假如貿易商或運輸商在指定時限內未有遵守法例規定，則會發出最後催辦通知書或安排與違規公司代表會面。

## 審計署的意見及建議

*需要清理積壓的欠交報關通知書*

3.16 報關查核組的工作效率載於表六。

表六

報關查核組的工作效率  
(2005-06 年度至 2007-08 年度)

人員	2005-06	2006-07	2007-08
四月一日的人手編制 (即職位數目)	20	20	19
該年度的實際員額 (即人員數目)(A)	18.0	17.8	14.5
工作量	('000)	('000)	('000)
已查核並完成的欠交報關通知書數目	158	186	146
已查核並完成的欠交艙單通知數目	14	12	13
已查核並完成的其他少付報關費個案數目	10	6	8
已查核並完成的個案總數 (B)	182	204	167
每名人員平均完成的個案數目 (C) = (B) ÷ (A)	10	11	12
收入	(千元)	(千元)	(千元)
已追收的報關費	5,900	6,700	6,100
徵收的罰款	16,100	18,300	14,500
總計 (D)	22,000	25,000	20,600
每名人員平均收得的收入 (E) = (D) ÷ (A)	1,222	1,404	1,421

資料來源：審計署對香港海關記錄的分析



審計署注意到，工作產量（即已查核並完成的個案數目）由 2006–07 年度的 204 000 宗個案減少至 2007–08 年度的 167 000 宗個案，主要原因是職位空缺數目增加。雖然過去三年組內有兩至四個職位空缺，但每名人員平均完成的個案數目和平均收得的收入整體有所增加。

3.17 審計署注意到，截至二零零八年三月三十一日，有 1 687 000 份欠交報關通知書仍未分派給查核人員跟進。香港海關表示，這些欠交報關通知書中，有 957 000 份（或 57%）屬承運商個案，無須處理。香港海關估計，其餘 730 000 份欠交報關通知書可能收得的收入為 6,900 萬元至 8,600 萬元。按 2007–08 年度已查核並完成的 167 000 宗個案計算，報關查核組需要約四年時間才能清理積壓的個案。

### 審計署的建議

3.18 審計署建議海關關長應：

- (a) 考慮填補報關查核組的職位空缺，以加快就欠交艙單通知和欠交報關通知書的跟進行動；及
- (b) 審慎評估加派人手清理積壓個案的成本效益。

### 當局的回應

3.19 海關關長接納審計署的建議。他表示香港海關會：

- (a) 盡快採取行動填補職位空缺；及
- (b) 在徵詢商務及經濟發展局的意見後，審慎評估調配額外人員處理有關工作和積壓的工作的成本效益。目前，主要基於轉介系統自動化運作的原因，香港海關難以處理由政府統計處轉介的所有個案。在徵詢商務及經濟發展局和政府統計處的意見後，香港海關會研究不同方法改善情況，包括可否在轉介系統採取較具針對性的方法。香港海關希望在第 3.6 至 3.10 段所述的範疇有改善後（例如在貨物艙單提供更詳盡資料），透過減少轉介的數目，將有助紓緩工作量。

3.20 商務及經濟發展局局長表示，目前主要基於轉介系統自動化運作的原因，香港海關難以處理由政府統計處轉介的所有個案。商務及經濟發展局會研究不同方法協助改善情況，例如要求政府統計處和香港海關考慮在轉介系統中採取較具針對性的方法。她希望在上游範疇作出改善後，透過減少往下游的轉介數目，將有助紓緩香港海關的工作量。

## 香港海關的鼓勵守規計劃

3.21 二零零四年四月，除了把欠交艙單通知和欠交報關通知書分派給查核人員處理之外，報關查核組還推出鼓勵守規計劃。該計劃的主要目的是：

- (a) 對慣常不能依時遞交貿易報關單和不理會報關通知書的貿易商進行教育；及
- (b) 對慣常不能依時遞交貨物艙單和不理會艙單通知的運輸商進行教育。

截至二零零八年六月三十日，報關查核組完成處理178宗鼓勵守規計劃個案，詳情載於表七。

表七

已完成處理的鼓勵守規計劃個案  
(二零零四年四月至二零零八年六月)

時間	完成處理 個案數目	欠交報關		報關費 (註) (千元)	罰款 (註) (千元)	總計 (千元)
		通知書 數目	欠交艙單 通知數目			
2004-05 年度	40	8 455	530	304	974	1,278
2005-06 年度	48	7 640	1 393	300	693	993
2006-07 年度	41	5 273	666	310	635	945
2007-08 年度	43	6 240	3 519	400	854	1,254
二零零八年 四月至六月	6	544	454	3	79	82
<b>總計</b>	<b>178</b>	<b>28 152</b>	<b>6 562</b>	<b>1,317</b>	<b>3,235</b>	<b>4,552</b>

資料來源：香港海關的記錄

註：涉及少付報關費或使用錯誤報關表格的鼓勵守規計劃個案才需繳付報關費或罰款。

3.22 鼓勵守規計劃的執程序載於《報關查核組的工作手冊》(下稱“《守規計劃手冊》”)。根據該手冊，政府統計處找出一些出現下述情況並屢次違規或接獲大量欠交報關通知書或欠交艙單通知的公司，把他們轉介香港海關跟進：

- (a) 涉嫌沒有遞交貿易報關單；
- (b) 涉嫌沒有遞交貨物艙單；
- (c) 涉嫌在貿易報關單中填報不準確資料；及
- (d) 申請退還多繳報關費。

3.23 政府統計處所轉介的個案會分派給查核小組處理。每個查核小組由一名貿易管制主任和一名助理貿易管制主任組成。在每宗個案中，獲分派的一組人員在與有關公司預約後，前往探訪該公司，並與公司管理層會面。在會面中，個案負責人員向管理層解釋有關的不理想情況，並建議公司作出改善。

#### 審計署的意見及建議

##### *需要更新守規計劃手冊*

3.24 自二零零六年六月起(見第2.4(b)段)，香港海關已可接達系統中各種運輸方式(道路貨運除外)的數據。政府統計處無須向香港海關轉介道路貨運以外的個案。《守規計劃手冊》只說明政府統計處揀選個案納入該計劃，並無說明報關查核組揀選個案(即道路貨運以外個案)納入計劃的程序。審計署認為，報關查核組須更新《守規計劃手冊》，列出納入鼓勵守規計劃的個案(道路貨運以外個案)的揀選準則。

3.25 **兩宗嚴重違規個案未被納入鼓勵守規計劃** 審計署注意到，截至二零零八年六月三十日，雖然政府統計處多次轉介，但兩家接獲逾 1 000 份欠交報關通知書的公司（即個案 A 和個案 B）未被納入鼓勵守規計劃，詳情載於表八。

表八

## 未被納入鼓勵守規計劃的兩宗嚴重違規個案

個案	轉介日期	欠交報關通知書 數目	
A	2008 年 3 月 18 日	502	} 1 190
	2008 年 4 月 21 日	688	
B	2007 年 5 月 11 日	131	} 1 262
	2007 年 6 月 21 日	153	
	2007 年 7 月 24 日	112	
	2007 年 8 月 23 日	188	
	2007 年 9 月 13 日	146	
	2007 年 11 月 19 日	203	
	2008 年 3 月 18 日	155	
	2008 年 6 月 16 日	174	

資料來源：香港海關的記錄

3.26 **三宗輕微違規個案被納入鼓勵守規計劃** 在 2007-08 年度，報關查核組完成 43 宗鼓勵守規計劃個案。審計署注意到，該 43 宗鼓勵守規計劃個案中，有三家公司只接獲少量欠交報關通知書或只有少數不符合規定情況，詳情載於表九。

表九

## 2007-08 年度完成的三宗輕微違規的鼓勵守規計劃個案

個案	欠交報關通知書	錯誤表格	總計
	數目	數目	
C1	8	3	11
C2	15	3	18
C3	—	1	1
	—	—	—
總計	23	7	30
	==	==	==

資料來源：香港海關的記錄

二零零八年七月，香港海關回應審計署的查詢時表示，在一次特別行動中揀選這三家公司，目的是要制止他們使用錯誤報關表格。審計署認為，把這三宗輕微違規個案納入鼓勵守規計劃，並不符合計劃的程序(見第 3.22 段)。更具成本效益的做法是，報關查核組為貿易商、運輸商和承運商舉辦更多研討會，鼓勵他們按照遞交規定遞交貿易報關單或貨物艙單。

**需要加強對屢次違規者的執法行動**

3.27 根據《守規計劃手冊》，如香港海關派員探訪後三個月，違規公司仍未就相關罪行作出改善，香港海關可提出檢控。在 2007-08 年度完成的 43 宗鼓勵守規計劃個案中，有 17 家公司(或 40%)在香港海關派員探訪後超過 3 個月(由 3.3 個月至 21.4 個月不等)才遞交欠交貿易報關單或貨物艙單。審計署發現，八家公司在處理欠交報關通知書或欠交艙單通知後，截至二零零八年六月三十日又累積了大量欠交報關通知書(由 116 份至 2 896 份不等)或欠交艙單通知(由 409 份至 930 份不等)。審計署注意到，在二零零四年推行鼓勵守規計劃後，對於那些沒有作出改善和依然慣常逾期遞交的公司，香港海關的檢控工作全部不成功。為了阻嚇屢次違規者，香港海關需要考慮對有足夠理由檢控的個案提出檢控。

### 審計署的建議

#### 3.28 審計署建議海關關長應：

- (a) 因應經改良的電子艙單系統全面推行後程序的改變，更新《守規計劃手冊》；
- (b) 在《守規計劃手冊》內，列出全部鼓勵守規計劃個案的揀選準則；
- (c) 考慮為貿易商、運輸商和承運商舉辦更多研討會，鼓勵他們按照遞交規定遞交貿易報關單或貨物艙單；及
- (d) 加強對有足夠理由檢控的屢次違規者提出檢控。

### 當局的回應

#### 3.29 海關關長接納審計署的建議。他表示：

- (a) 香港海關會更新《守規計劃手冊》，以反映經改良的電子艙單系統全面推行後程序的改變；
- (b) 香港海關會在《守規計劃手冊》內列出揀選準則。關於第3.25段所述的兩家未被納入鼓勵守規計劃的公司，香港海關其實已指派人員密切留意其中一家公司的情況。由於該公司已作出正面回應，並迅速採取行動遞交逾期的貿易報關單，因此香港海關認為不需要納入鼓勵守規計劃。至於另一家公司，由於無法追尋該公司，因此沒有納入鼓勵守規計劃。香港海關現正加緊追查該公司的下落。至於第3.26段所述的三個鼓勵守規計劃個案，實際上是在一次關於教育貿易商使用正確表格的特別行動中所揀選的。因此，在這些個案中，涉及的貿易報關單數目並不是主要考慮因素；
- (c) 香港海關在二零零八年八月和九月舉辦了兩個教育研討會，有來自57家貿易商的95人出席，並會在日後舉辦更多研討會；及
- (d) 未有在指定時限遞交貿易報關單的最高罰款只是1,000元，而採取檢控行動需要很多時間。如有相同時間，海關人員可以透過徵收行政罰款方法完成較多數目的欠交個案，而有關的行政罰款與法庭可能判處的罰款額接近。香港海關認為徵收行政罰款較檢控更具成本效益。然而，為收更大阻嚇作用，香港海關同意加強對有足夠理由檢控的屢次違規者提出檢控。

## 第4部分：貿易報關單的準確性

4.1 本部分探討就貿易報關單的準確性進行的查核工作和就少付報關費徵收的行政罰款，並提出改善措施。

### 貿易報關單有欠準確

4.2 政府統計處和香港海關負責查核貿易報關單所列貨品的申報貨值，以確保準確無誤。根據《進出口(登記)規例》第4(5)和5(5)條，任何人士明知或罔顧後果而向海關關長遞交任何不準確的報關單，即屬犯罪，一經循簡易程序定罪，可處罰款1萬元。此外，提交有欠準確的貿易報關單可處行政罰款或受到檢控。如屬技術性質(例如文書錯誤或疏忽遺漏)的少報貨值罪行，香港海關會：

- (a) 追收少付的報關費；及
- (b) 根據其評定的少付報關費徵收行政罰款。

如有充分證據證明以欺詐手段少報貨值或作出虛假報關，香港海關可對貿易商採取檢控行動。在2007-08年度，已追收的少付報關費為86萬元，而徵收的行政罰款為187萬元。

4.3 追收少付報關費和徵收行政罰款受下列法定時效規管：

- (a) 根據《時效條例》(第347章)第4(1)條，追收報關費的訴訟不得於遞交貿易報關單日期起計滿六年後提出；及
- (b) 根據《時效條例》第4(5)條，追收行政罰款的訴訟不得於遞交貿易報關單日期起計滿兩年後提出。

### 政府統計處的查核工作

4.4 貿易分類組負責找出有欠準確的貿易報關單。貿易分類組採取風險管理方針，根據既定準則揀選高風險及敏感的貿易報關單進行查核。電腦系統按既定準則檢查所有遞交的貿易報關單。如懷疑有錯誤，貿易分類組人員會要求貿易商作出澄清。

4.5 如發現貿易報關單的貨值可能出錯，則會交由貿易分類組轄下的貨物資料審查分組跟進。貨物資料審查分組會向相關貿易商查詢，要求提供證明文件以供查核。如貿易商於14天內不作回覆，便會發出催辦通知書。貨物資料審查分組根據接獲的文件核對貿易報關單上的資料。對於經核實少報貿易貨值不超過5萬元的個案，政府統計處會向貿易商發出繳款信，以追收少付的報關費和行政罰款。至於其他個案(即經核實少報貿易貨值超過5萬元的個案，或因

證明文件不足或貿易商沒有回應的未能核實個案)，會轉介香港海關採取跟進行動。

## 審計署的意見及建議

### *需要縮短處理時間*

4.6 在2007–08年度，政府統計處完成查核了38 162宗貿易報關個案，當中18 105宗個案轉介香港海關跟進。審計署在18 105宗轉介個案中，揀選了20宗個案進行審查。審查結果顯示，貿易分類組和貨物資料審查分組：

- (a) 處理經核實少報貿易貨值超過5萬元的個案，平均需時433天；
- (b) 處理證明文件不足的未能核實個案，平均需時423天；及
- (c) 處理貿易商沒有回應的未能核實個案，平均需時477天。

4.7 審計署認為，考慮到徵收行政罰款的法定時限為兩年(見第4.3(b)段)，以及香港海關需要另外進行查核工作，政府統計處查核貿易報關單的準確性的工作，所需時間過長。二零零八年七月，政府統計處回應審計署的查詢時表示：

- (a) 有關的20宗個案的兩年時限仍未屆滿；
- (b) 政府統計處的目標是盡量在最短時間內處理個案，但下述原因導致處理有關個案的時間較一般為長：
  - (i) 部分進口商或出口商提供的證明文件不足，延誤查核工作；
  - (ii) 部分個案複雜，需要以同一進口商或出口商遞交的其他貿易報關單作為對照；
  - (iii) 需要多次聯絡不合作的進口商或出口商；及
  - (iv) 政府統計處的資源有限；及
- (c) 政府統計處認為，在縮短處理時間方面有改善空間。作為持續改善服務的措施，該處最近實施了一項行動計劃，旨在於六個月內完成查核貿易報關個案。在二零零八年年底順利完成行動計劃後，查核貿易報關單的準確性的工作所需處理時間將會改善。



### 審計署的建議

- 4.8 審計署建議政府統計處處長應：
- (a) 密切監察，在六個月內完成查核貿易報關個案的行動計劃的實施情況；及
  - (b) 確保迅速地把所有已處理個案轉介香港海關跟進。

### 當局的回應

- 4.9 政府統計處處長同意審計署的建議。他表示：
- (a) 在這方面有進一步改善的空間。政府統計處推行了一項行動計劃，旨在於二零零八年年底前在六個月內完成處理貿易報關單。該處會密切監察行動計劃；及
  - (b) 政府統計處會確保迅速地把所有已處理個案轉介香港海關跟進。

### 香港海關的查核工作

4.10 報關評估組負責跟進由政府統計處轉介的個案。該組備存個案登記冊，記錄所有轉介個案。個案是按貿易商名稱劃分，然後分派予調查人員。就經核實少報貿易貨值超過 5 萬元的個案，調查人員會作進一步調查以確定少報的貨值。就貿易商沒有回應或證明文件不足的未能核實個案，調查人員會向貿易商發出查核通知書，索取證明文件。假如貿易商未能按要求提供證明文件，調查人員會對少付的報關費作估計評定。查核工作完成後，調查人員會擬備貿易報關評定報告，並向貿易商發出繳款信，追收任何少付的報關費和行政罰款。

### 審計署的意見及建議

4.11 在二零零七年一月至二零零八年六月期間，香港海關處理了 13 725 份貿易報關單，審計署揀選了其中 20 宗個案進行審查。

4.12 **兩宗喪失時效的個案** 審計署發現兩宗少報貨值個案是在追收報關費的六年法定時限(見第 4.3(a) 段)屆滿後才完成處理的。結果，未有向相關貿易商發出繳款信追收為數 1,130 元的少付報關費和為數 2,600 元的行政罰款。

4.13 審計署認為，報關評估組需要優先處理法定時限即將屆滿的個案，並密切監察查核少報貨值個案的進度，以便在時限屆滿前完成查核工作。

4.14 **兩宗無須繼續辦理的個案** 審計署發現香港海關錯誤地把兩宗個案列作無須繼續辦理個案，交回政府統計處。在該兩宗個案，貿易商均主動要求修訂貿易報關單上申報的貿易貨值。由於兩宗個案少報的貿易貨值均超過 5 萬元，政府統計處把個案轉介香港海關調查。然而，報關評估組把兩宗個案列作無須繼續辦理，交回政府統計處，未有追收少付的報關費。

4.15 二零零八年七月，香港海關回應審計署的查詢時表示，會重新指派調查人員跟進上述兩宗個案。香港海關向審計署解釋，兩宗無須繼續辦理個案是人為錯誤，原因是工作量繁重。審計署認為，香港海關需要詳細覆查所有無須繼續辦理個案，然後才把個案交回政府統計處。

### 審計署的建議

4.16 審計署建議海關關長應：

- (a) 優先查核接近喪失時效日期的貿易報關個案；
- (b) 密切監察查核少報貨值個案的進度；及
- (c) 詳細覆查所有無須繼續辦理個案，然後才把個案交回政府統計處。

### 當局的回應

4.17 海關關長接納審計署的建議。他表示香港海關：

- (a) 會優先查核接近喪失時效日期的貿易報關個案；
- (b) 會研究方法縮短完成查核工作的時間；及
- (c) 已採取補救行動，加強每日報告程序和覆查無須繼續辦理個案，然後才把個案交回政府統計處。

### 就少付報關費徵收行政罰款

4.18 香港海關負責評定及追收少付的報關費，並就少付報關費徵收行政罰款。根據《進出口(登記)規例》，最高行政罰款為少付報關費的 20 倍，但徵收的罰款不得超過 1 萬元。香港海關在其實務守則訂明初犯及再犯的罰款率。根據香港海關所定的罰款率，香港海關會考慮貿易商過往的違規記錄，再按經評定少付的報關費徵收行政罰款。

4.19 自一九九五年起，海關關長已轉授權力予部分政府統計處人員，讓他們評定及追收少付的報關費並徵收行政罰款。根據一九九五年三月發出的授權便箋，政府統計處人員會就少報貿易貨值不超過 5 萬元的少報貨值個案，評定及追收少付的報關費，並徵收行政罰款。根據協定，每宗少報的貿易報關個案徵收的行政罰款一律定為最低 6 元或少付報關費的兩倍，兩者以金額較高者為準。隨着報關費於一九九八年調低，每宗少報的貿易報關個案的最低行政罰款由 6 元下調至 5 元。

4.20 政府統計處處理一些少報貿易貨值超過 5 萬元的個案，並採用一九九五年與香港海關協定的同一罰款率。這些個案並非由政府統計處揀選進行查核，而是由貿易商直接向政府統計處提出修訂的。

### 審計署的意見及建議

#### 需要劃一政府統計處和香港海關的罰款率

4.21 審計署注意到，政府統計處和香港海關所徵收的罰款率有差異。此外，與香港海關不同，政府統計處徵收行政罰款時並無考慮貿易商過往的違規記錄。香港海關和政府統計處徵收的罰款率載於表十。

表十

香港海關和政府統計處徵收的罰款率

罰款	香港海關		政府統計處
	少付的報關費 不超過 50 元	少付的報關費 超過 50 元	
初犯	100 元或少付報關費的 20 倍，兩者以金額較低者為準	少付報關費中首 50 元徵收 100 元，少付報關費每多 50 元或不足 50 元者，另須徵收 100 元	5 元或少付報關費的兩倍，兩者以金額較高者為準
再犯	200 元或少付報關費的 20 倍，兩者以金額較低者為準	初犯所處罰款的兩倍	與初犯所處罰款相同

資料來源：香港海關和政府統計處的記錄

附註：根據《進出口(登記)規例》，徵收的罰款不得超過 1 萬元。

### 審計署的建議

4.22 香港海關和政府統計處的罰款率有差異，會對財政造成影響。對於相同金額的少付報關費，政府統計處所徵收的行政罰款較香港海關所徵收的為低。就少付報關費徵收的行政罰款而言，審計署建議海關關長應考慮：

- (a) 劃一香港海關和政府統計處的罰款率；及
- (b) 建議政府統計處人員考慮貿易商過往的違規記錄。

### 當局的回應

4.23 海關關長接納審計署的建議。他表示香港海關會：

- (a) 聯絡政府統計處，以劃一香港海關和政府統計處的罰款率；及
- (b) 與政府統計處共用關於貿易商過往違規記錄的資料。

## 第5部分：貿易統計數字及服務表現資料

5.1 本部分探討政府統計處發布貿易統計和船務統計數字，政府統計處和香港海關匯報有關處理、查核、管制及評定貿易報關單和貨物艙單的服務表現資料的工作，以及提出改善措施。

### 貿易統計數字

5.2 香港和海外地方均廣泛使用貿易統計數字，作為顯示本港貿易情況的指標。這些資料十分有用，有助進行經濟分析、市場研究、投資和營商決定，以及制定經濟政策。對外貿易是香港本地生產總值的主要組成部分。

5.3 除了無須遞交貿易報關單的豁免物品外，所有輸入和輸出香港的貨品均納入貿易統計體系內，包括進口、港產品出口和轉口。貿易統計數字是根據貿易報關單編製，而船務統計數字則是根據貨物艙單編製。貿易統計數字備有貨值和貨量方面的詳細分析，包括按貨品類別、付運國家／地方和來源分類。此外，亦有反映對外貿易貨值、貨品價格和貨量轉變的貿易指數。

### 發布貿易統計數字

5.4 貿易統計和船務統計數字是透過新聞稿、統計刊物和電腦打印本等形式發布。某些作分析和研究用途的工作需要大量貿易數據，使用者可以取得以磁碟或光碟形式儲存的貿易統計數字，以便使用電腦作進一步處理。政府統計處與一家私營公司合作，透過製作唯讀光碟，按月發布商品貿易統計數字和按季發布船務統計數字。

### 貿易統計刊物

5.5 政府統計處定期出版下述貿易統計和船務統計刊物：

- (a) 《香港商品貿易統計——進口》(月刊)；
- (b) 《香港商品貿易統計——進口》(周年附刊)；
- (c) 《香港商品貿易統計——港產品出口及轉口》(月刊)；
- (d) 《香港商品貿易統計——港產品出口及轉口》(周年附刊)；
- (e) 《香港對外商品貿易》(月刊)；
- (f) 《香港對外商品貿易回顧》(年刊)；

- (g) 《香港商品貿易指數》(月刊)；及
- (h) 《香港船務統計》(季刊)。

這些刊物主要以贈閱形式分發給政府部門、學術機構和國際組織，或出售予訂戶和公眾人士。

## 審計署的意見及建議

### *需要減省用紙及減低成本*

5.6 在二零零五年至二零零七年期間，只有小部分 (4% 至 20% 不等) 的印刷月刊可以售出。貿易統計和船務統計刊物的分發情況分析載於附錄 E。截至二零零八年五月三十一日，這些月刊的未售出數目佔印刷本的 5% 至 39% 不等。

5.7 政府統計處的所有刊物和常用統計表均可在政府統計處部門網頁免費下載。為方便發布大量數據，由該處自行製作或與私營公司共同製作的唯讀光碟產品是公開發售的。發售地點包括政府統計處的出版組、私營公司的銷售點或經政府統計處部門網頁供網上郵購。此外，使用者亦可前往該處的貿易統計數據服務中心，透過方便易用的電子數據檢索系統，取得詳細的商品貿易統計數字。考慮到公眾人士有不同渠道取得貿易統計數字，審計署認為印刷貿易統計月刊或許並無需要和不符合成本效益。此外，除了一份貿易統計月刊外，其餘的均有出版年刊(見第 5.5 段)。在二零零五年至二零零七年期間，大部分貿易統計刊物的存貨較售出的數目為多(見附錄 E)。

### *審計署的建議*

5.8 審計署建議政府統計處處長應在諮詢刊物定期訂戶後，考慮停印部分貿易統計月刊，以及就貿易統計刊物的印刷數目擬備更準確預測數字，以減省用紙和盡量減低出版和存放成本。

## 當局的回應

5.9 政府統計處處長同意審計署的建議。他表示政府統計處：

- (a) 在二零零六年年中部門推行免費下載政策後，已通知訂戶有關的轉變。然而，部分訂戶在二零零六年年底和二零零七年年底繼續全年訂閱。該處會進一步就停印部分貿易統計刊物的可行性，諮詢獲得贈閱本的各方和訂戶；及

- (b) 增加諮詢訂戶和獲得贈閱本各方的次數，以期能擬備更準確的印刷數目預測。

## 服務表現資料

### *匯報服務表現資料的指引*

5.10 財經事務及庫務局就在管制人員報告匯報服務表現資料發出指引。根據二零零五年十月十日《財經事務及庫務局通函第 14/2005 號》，管制人員就個別綱領制定衡量服務表現準則時，應把重點放在目標，以及確保所有目標和指標均清楚列明。目標最好用作衡量成果而非工作產量或投入工作量。

5.11 服務表現目標和指標的指引訂明管制人員應：

- (a) 顯示達到部門運作目標的程度。一般來說，以成果衡量準則／指標顯示較為理想；
- (b) 提供單位成本或工作效率指標，以顯示部門達到的程度，例如部門達到較高水平的工作產量，但投入的工作量水平無須相應地增加。工作產量與撥款的比例和工作產量與人員的比例等資料能提供最充足的資料；及
- (c) 顯示達到的服務水平、處理時間和積壓工作量。此外，亦應顯示服務表現承諾。

為了向相關人士提供服務表現結果的全面情況，建議管制人員應視乎需要顯示累積取得的進展。此外，他們亦應在主要服務表現指標作簡單說明，指出是否有任何需要注意的顯著正面或負面趨勢。

### *政府統計處的衡量服務表現準則*

5.12 根據政府統計處 2008–09 年度的管制人員報告，貿易統計綱領項下有兩類衡量服務表現準則 (即服務表現目標和服務表現指標)。服務表現目標載於附錄 F，而服務表現指標則載於表十一。

表十一

## 政府統計處 2008–09 年度管制人員報告所載的服務表現指標

服務表現指標	二零零六年 (實際)	二零零七年 (實際)	二零零八年 (預算)
所核對的進出口報關單 (百萬份)	19.5	19.7	19.7
所處理的貨物艙單 (百萬份)	9.6	9.6	9.6
所編製的統計報告／刊物	9	9	9
所進行的統計調查	4	4	5

資料來源：政府統計處 2008–09 年度管制人員報告

**香港海關的衡量服務表現準則**

5.13 根據香港海關 2008–09 年度的管制人員報告，在貿易管制綱領項下的查核及評定貿易報關單和貨物艙單方面有四項服務表現指標。這四項服務表現指標載於表十二。

表十二

## 香港海關 2008–09 年度管制人員報告所載的服務表現指標

服務表現指標	二零零六年 (實際)	二零零七年 (實際)	二零零八年 (預算)
處理的進出口報關單數目 (百萬份)	19.5	19.7	19.7
收得的收入 (百萬元)	1,289.0	1,408.2	1,411.6
已追收的收入 (百萬元)	7.9	6.8	(註)
行政罰款 (百萬元)	20.6	17.0	(註)

資料來源：香港海關 2008–09 年度管制人員報告

註：海關關長認為無法就服務表現指標作合理預算。



## 審計署的意見及建議

### 需要訂定更有意義的衡量服務表現準則

5.14 根據政府統計處和香港海關 2008–09 年度的管制人員報告，審計署注意到：

- (a) 香港海關並沒有就貿易管制綱領項下的查核及評定貿易報關單和貨物艙單，訂定服務表現目標；
- (b) 政府統計處的服務表現目標主要是年內工作的目標，並非按工作產量或投入工作量衡量的成果目標，以顯示該處達到部門運作目標的程度；及
- (c) 政府統計處和香港海關的服務表現指標，未能衡量所調配的資源的節省程度、效率和效益，原因是沒有提供單位成本或工作效率指標。

5.15 審計署認為，政府統計處和香港海關需要訂定更有意義的衡量服務表現準則，以顯示達到運作目標的程度，以及服務表現指標，按所調配資源的節省程度、效率和效益衡量服務表現。此外，為了監察貿易統計和貿易管制服務的表現，亦應訂定具體的服務表現目標。根據財經事務及庫務局局長發出的指引(見第 5.10 及 5.11 段)，審計署認為可採用下述衡量服務表現準則衡量政府統計處和香港海關的服務表現：

- (a) **服務表現目標** 香港海關可以把《報關調查課工作手冊》所列的時間標準作為服務表現目標(例如在分派後的三個月內完成一個貿易報關單查核個案和評定個案，或是在採取法律行動時限前的八個星期完成)；
- (b) **成果衡量準則／指標** 適用於政府統計處和香港海關，這些準則可包括貿易商或運輸商遞交貿易報關單或貨物艙單所需的時間，以監察是否準時遞交，以及貿易報關單和貨物艙單成功核對的比率，以監察貿易報關單和貨物艙單的數據質素；
- (c) **工作效率指標** 對政府統計處而言，可包括每名人員每天處理的貿易報關單數目、就個別運輸方式核對貿易報關單和貨物艙單所需的時間，以及處理貿易報關單和貨物艙單的時間。香港海關方面，可包括每名人員每天完成的查核個案數目和每名人員每天完成的評定個案數目；

- (d) **服務水平** 可包括服務表現承諾(例如政府統計處就個別運輸方式發出報關通知書所需的時間); 及
- (e) **積壓工作量** 對香港海關而言, 可包括在報告期完結前有待分派予海關人員進行查核及評定的個案。

### 審計署的建議

5.16 為了更妥善監察服務表現, 以及按照二零零五年十月《財經事務及庫務局局長通函》所載的指引改善服務表現的匯報工作, 審計署建議政府統計處處長和海關關長應考慮訂定更有意義的衡量服務表現準則(例如成果表現目標和服務表現指標, 以衡量所調配資源的節省程度、效率和效益), 以衡量政府統計處和香港海關在處理、查核、管制及評定貿易報關單和貨物艙單方面的服務表現。

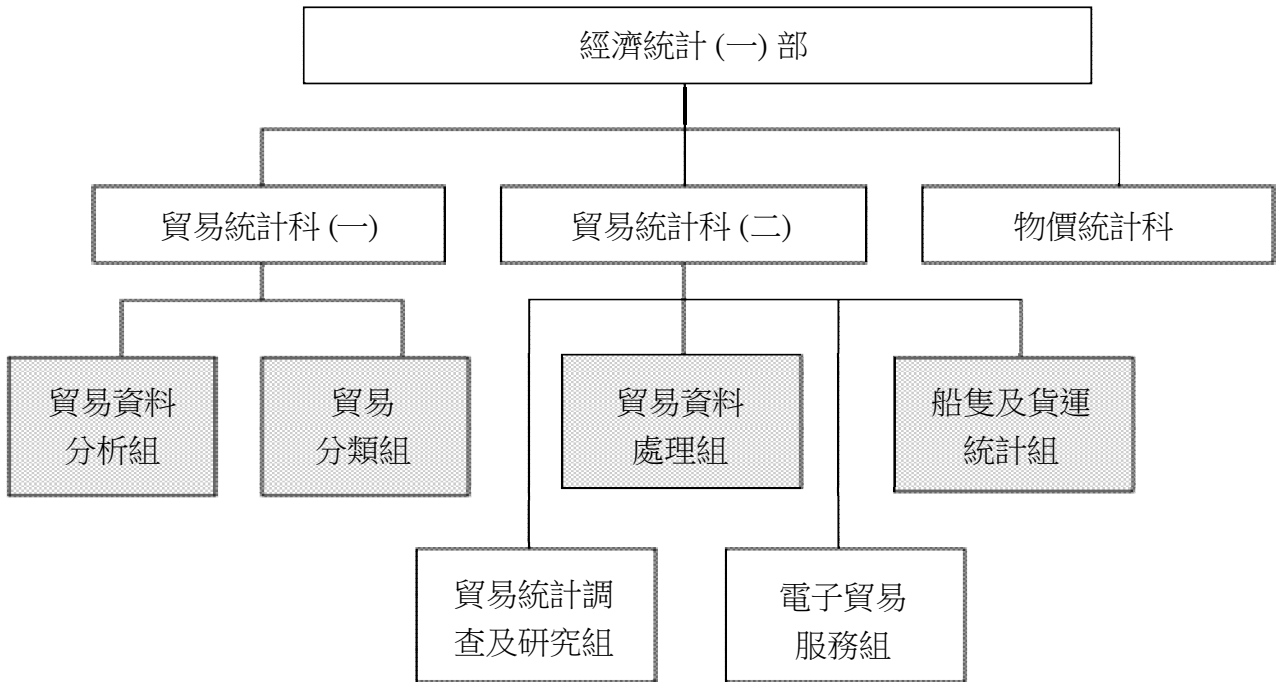
### 當局的回應

5.17 政府統計處處長接納審計署的建議。他表示政府統計處會考慮訂定成果表現目標、成果衡量準則和工作效率指標, 以衡量在處理、查核、管制及評定貿易報關單和貨物艙單方面所調配資源的節省程度、效率和效益。這些指標或會受到不同因素影響, 包括匯報方法和數據質素。

5.18 海關關長接納審計署的建議。他表示香港海關會訂定衡量服務表現準則, 以期更有效地監察人員在處理、查核、管制及評定貿易報關單和貨物艙單方面的表現。

5.19 財經事務及庫務局局長備悉審計署提出訂定更有意義的衡量服務表現準則的建議, 以衡量政府統計處和香港海關在處理、查核、管制及評定貿易報關單和貨物艙單方面的表現。關於這方面, 財經事務及庫務局每年均有向各局長及管制人員發出通函, 提醒他們需要把重點放在以成果(並非工作產量或投入工作量) 衡量目標。此外, 通函又會列出在管制人員報告內訂定合適服務表現目標和指標的指引。

政府統計處 ——  
組織圖 (摘要)  
(二零零八年三月三十一日)



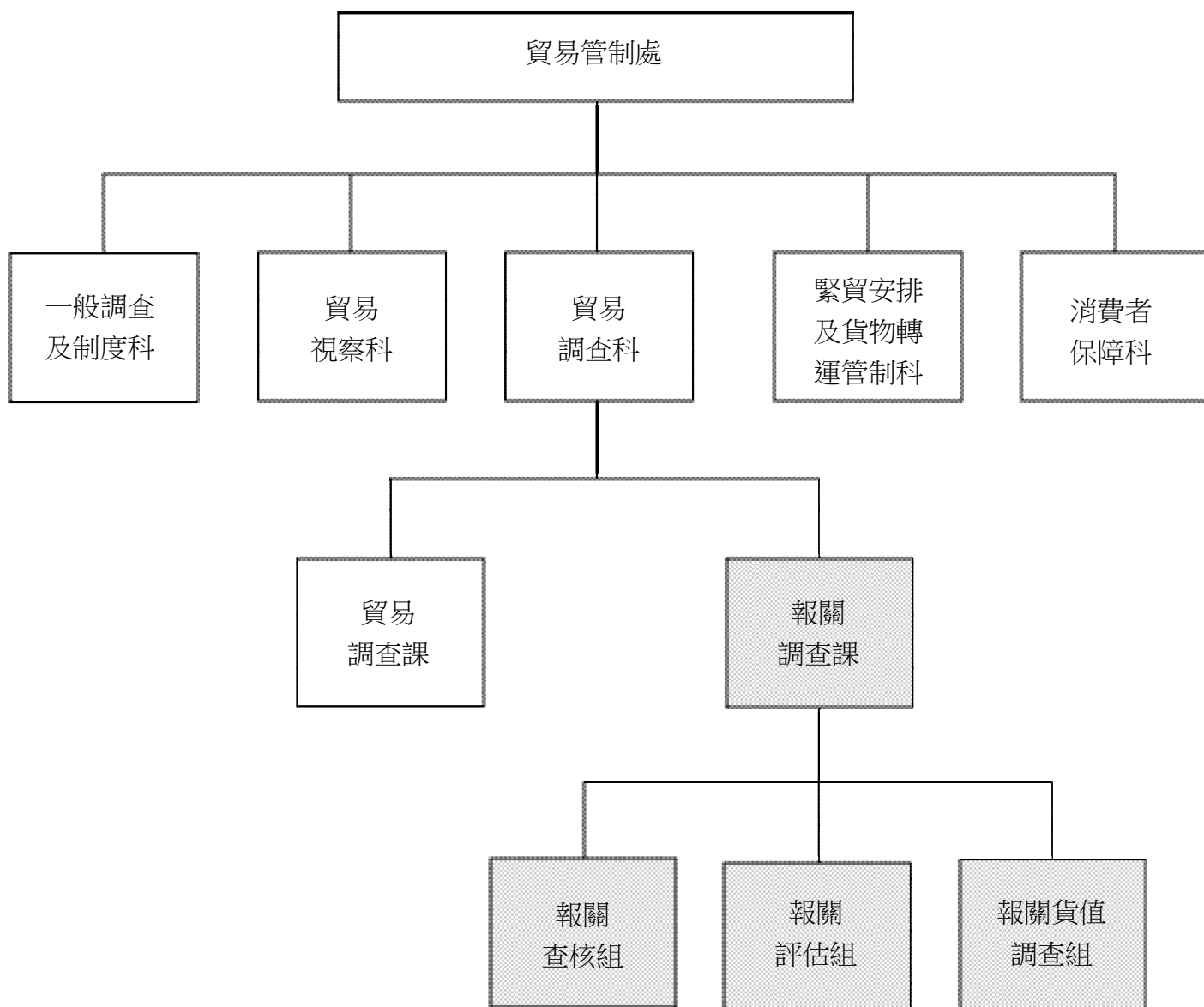
說明：  這些組別負責處理及查核貿易報關單和貨物艙單，以及編製貿易統計數字。


資料來源： 政府統計處的記錄

附註： 截至二零零八年三月三十一日，負責處理及查核貿易報關單和貨物艙單，以及編製貿易統計數字的組別的編制人員總額為 285 人 (即貿易資料分析組 14 名人員、貿易分類組 65 名人員、貿易資料處理組 189 名人員和船隻及貨運統計組 17 名人員)。

附錄 B  
(參閱第 1.8 段)

香港海關——  
組織圖 (摘要)  
(二零零八年三月三十一日)



說明：  這些組別負責查核、評定和調查貿易報關單和貨物艙單。

資料來源： 香港海關的記錄

附註： 截至二零零八年三月三十一日，報關調查課的編制人員為50人(即1名總貿易管制主任、4名高級貿易管制主任、13名貿易管制主任、20名助理貿易管制主任、9名助理文書主任和3名文書助理)。

附錄 C  
(參閱第 3.6 段)

遞交貿易報關單的時間  
(二零零七年)

貿易報關單數目(百分率)

運輸 方式	14 天內 (註 1) (‘000)	超過 14 天 至 1 個月又 14 天內 (註 1) (‘000)	超過 1 個月又 14 天至 2 個月 又 14 天內 (註 1) (‘000)	2 個月又 14 天後 (註 1) (‘000)	總計 (‘000)
空運	8 030.8 (89%)	528.6 (6%)	173.9 (2%)	241.0 (3%)	8 974.3 (100%)
海運	3 941.0 (85%)	413.4 (9%)	136.5 (3%)	122.7 (3%)	4 613.6 (100%)
河運	445.4 (89%)	30.3 (6%)	10.0 (2%)	14.3 (3%)	500.0 (100%)
鐵路	12.8 (87%)	1.2 (8%)	0.5 (3%)	0.3 (2%)	14.8 (100%)
道路	4 692.3 (86%)	447.1 (8%)	146.7 (3%)	171.0 (3%)	5 457.1 (100%)
其他 (註 2)	210.7 (87%)	18.4 (8%)	6.4 (3%)	5.4 (2%)	240.9 (100%)
<b>總計</b>	<b>17 333.0 (88%)</b>	<b>1 439.0 (7%)</b>	<b>474.0 (2%)</b>	<b>554.7 (3%)</b>	<b>19 800.7 (100%)</b>

資料來源：政府統計處的記錄

註1：有關日期是指申報貨品進口或出口後的遞交日期。

註2：其他是指由人手攜帶或經由郵政署送遞的貨品的貿易報關單。

附錄 D  
(參閱第 3.6 段)

遞交貨物艙單的時間  
(二零零七年)

貨物艙單數目(百分率)

運輸 方式	14 天內 (註)	超過 14 天 至 1 個月又 14 天內 (註)	超過 1 個月又 14 天至 2 個月 又 14 天內 (註)	2 個月又 14 天後 (註)	總計
空運	244 925 (96.4%)	8 458 (3.3%)	462 (0.2%)	161 (0.1%)	254 006 (100%)
海運	31 019 (31.0%)	50 578 (50.5%)	10 732 (10.7%)	7 838 (7.8%)	100 167 (100%)
河運	75 735 (37.3%)	72 398 (35.6%)	24 357 (12.0%)	30 603 (15.1%)	203 093 (100%)
鐵路	912 (65.3%)	473 (34.0%)	2 (0.1%)	9 (0.6%)	1 396 (100%)
<b>總計</b>	<b>352 591 (63.1%)</b>	<b>131 907 (23.6%)</b>	<b>35 553 (6.4%)</b>	<b>38 611 (6.9%)</b>	<b>558 662 (100%)</b>

資料來源：政府統計處的記錄

註：有關日期是指貨物抵港或離港後的遞交日期。

附註：貨車司機在抵達或離開香港海關的邊境管制站時，須遞交道路貨物艙單。

附錄 E  
(參閱第 5.6 及 5.7 段)

貿易統計和船務統計刊物的分發情況  
(二零零五年至二零零七年)

刊物名稱	贈閱數目			售出數目			未售出數目		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
<b>月刊</b>									
《香港商品貿易 統計——進口》	2 076 69%	2 060 72%	898 50%	434 15%	351 12%	264 15%	490 16%	469 16%	638 35%
《香港商品貿易 統計——港產品 出口及轉口》	2 076 69%	2 060 72%	846 47%	390 13%	311 11%	250 14%	534 18%	509 17%	<b>704</b> <b>39%</b>
《香港對外商品 貿易》	3 897 81%	3 792 81%	1 085 56%	653 14%	508 11%	<b>381</b> <b>20%</b>	<b>247</b> <b>5%</b>	392 8%	476 24%
《香港商品貿易 指數》	1 812 73%	1 810 75%	871 69%	135 6%	<b>93</b> <b>4%</b>	59 5%	523 21%	497 21%	326 26%
<b>年刊</b>									
《香港商品貿易 統計——進口》 (周年附刊)	222 63%	220 71%	105 70%	42 12%	39 13%	24 16%	86 25%	51 16%	21 14%
《香港商品貿易 統計——港產品 出口及轉口》 (周年附刊)	218 62%	216 70%	102 68%	40 12%	38 12%	24 16%	92 26%	56 18%	24 16%
《香港對外商品 貿易回顧》	414 78%	251 72%	120 52%	40 8%	29 8%	11 5%	76 14%	70 20%	99 43%
<b>季刊</b>									
《香港船務統計》	715 60%	712 59%	313 44%	292 24%	231 19%	166 23%	193 16%	257 22%	241 33%

資料來源：政府統計處的記錄

附錄 F  
(參閱第 5.12 段)

政府統計處的服務表現目標  
(2008–09 年度)

	目標	二零零六年 (實際)	二零零七年 (實際)	二零零八年 (計劃)
經簡易工序即可提供的 統計數字 (工作天) (註 1)	0.5	0.2	0.2	0.2
收到作實訂單後提供載 有詳細資料的影印本或 軟複本 (工作天) (註 2)	2.5	2	2	2
協助填寫進出口報關 單或貨物倉單：				
• 簡單的查詢—— 致電或親臨查詢 (分鐘)	5	4	4	4
• 複雜的查詢—— 致電或親臨查詢 (工作天) (註 3)	1.5	1	1	1
• 書面查詢 (工作天)	2	1	1	1
統計期過後至發表按月 貿易統計數字的時間 (星期)	4	4	4	4

資料來源：政府統計處 2008-09 年度管制人員報告

註 1：目標在二零零八年由 1 個工作天改為 0.5 個工作天。

註 2：目標在二零零八年由 3 個工作天改為 2.5 個工作天。

註 3：目標在二零零八年由 2 個工作天改為 1.5 個工作天。