立法會
Legislative Council

立法會 CB(1)1309/18-19 號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/CI

工商事務委員會
會議紀要

日　　期　：2019 年 6 月 25 日(星期二)
時　　間　：下午 4 時 30 分
地　　點　：立法會綜合大樓會議室 2

出席委員　：姚思榮議員, BBS(主席)
楊岳橋議員(副主席)
黃定光議員, GBS, JP
何俊賢議員, BBS
胡志偉議員, MH
莫乃光議員, JP
陳志全議員
廖長江議員, SBS, JP
蔣麗芸議員, SBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
鍾國斌議員
邵家輝議員
陳振英議員, JP
劉國勳議員, MH

缺席委員　：林健鋒議員, GBS, JP
馬逢國議員, SBS, JP
郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
朱凱廸議員
吳永嘉議員, JP

出席公職人員 ： 議程第 IV 項

商務及經濟發展局

商務及經濟發展局副局長
陳百里博士, JP

商務及經濟發展局副秘書長(工商)2
潘偉榮先生, JP

香港海關

海關助理關長(邊境及港口)
陳子達先生

陸路邊境口岸科總指揮官
譚素瑩女士

議程第 V 項

商務及經濟發展局

商務及經濟發展局副局長
陳百里博士, JP

商務及經濟發展局副秘書長(工商)2
潘偉榮先生, JP

香港海關

供應鏈安全管理科高級參事
徐家亮先生

列席秘書 ： 總議會秘書(1)3
林蔭傑先生

列席職員 ： 高級議會秘書(1)8
羅偉志先生

議會秘書(1)3
林蓬源先生

議會事務助理(1)3
梁美琼女士

文書事務助理(1)3
葉毅虹小姐

經辦人/部門

I. 確認通過會議紀要

(立法會 CB(1)1166/18-19 號文件 —— 2019 年 4 月 16 日的會議紀要)

2019 年 4 月 16 日的會議紀要獲確認通過。

II. 上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)1208/18-19(01)號文件 —— 有關應用研究基金在 2018 年 12 月 1 日至 2019 年 2 月 28 日期間的財政狀況的資料文件)

2. 委員察悉，自上次會議後，秘書處曾發出上述文件。

III. 下次會議的日期及討論事項

(立法會 CB(1)1165/18-19(01)號文件 —— 待議事項一覽表

立法會 CB(1)1165/18-19(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

3. 委員察悉，事務委員會下次例會將於 2019 年 7 月 16 日下午 2 時 30 分舉行，以便討論政府當局建議的下述事項：

(a) 香港參與"一帶一路"建設；及

(b) 香港科學園和工業邨的最新發展。

(*會後補註*：委員於 2019 年 7 月 5 日藉立法會 CB(1)1244/18-19 號文件獲告知按照主席的指示，上述訂於 2019 年 7 月 16 日舉行的 7 月份事務委員會會議，基於立法會大樓的安全理由，已告取消。)

IV. 跨境一鎖計劃及擴闊其適用範圍至粵港澳大灣區

(立法會 CB(1)1165/18-19(03)號文件 ——	政府當局就"為多模式聯運轉運貨物提供的'跨境一鎖計劃'及在大灣區擴展清關點的工作"提供的文件
立法會 CB(1)1165/18-19(04)號文件 ——	立法會秘書處就跨境一鎖計劃擬備的文件(背景資料簡介))

政府當局作出簡介

4. 應主席邀請，商務及經濟發展局副局長("商經局副局長")及香港海關助理關長(邊境及港口)("助理關長(邊境及港口)")向事務委員會簡介跨境一鎖計劃的主要特點及最新發展。委員察悉，繼於 2019 年 5 月在中山設立新的清關點後，跨境一鎖計劃在廣東省的清關點數目已增加至 52 個，當中 43 個清關點覆蓋粵港澳大灣區("大灣區")內所有 9 個內地城市，另外 9 個清關點位於廣東省其他地區。有關詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(1)1165/18-19(03)號文件)。

討論

跨境一鎖計劃的運作模式

5. 主席察悉跨境一鎖計劃透過應用電子鎖及全球定位系統技術，可確保貨物在運輸過程中不受干擾。他詢問，相比於由沒有參與計劃的貨車運送

的轉運貨物，香港海關及內地海關對於在跨境一鎖計劃下進口前已由另一方海關檢查的貨物，抽查的比率會否較低。

6. 助理關長(邊境及港口)答稱，按照現行的清關安排，香港海關採取風險為本的方式抽查托運貨物，並以同一方式抽查在跨境一鎖計劃下運送的轉運貨物。同樣地，內地海關會按情況所需檢查多模式聯運轉運貨物。不過，跨境一鎖計劃避免兩地海關當局對同一貨物重複檢查，可有助簡化粵港兩地的清關手續及加快貨物轉關流程。在跨境一鎖計劃下運送的轉運貨物，如在香港被揀選查驗，一般只會在入境或出境其中一個管制站接受海關檢查。

7. 陳振英議員詢問，自跨境一鎖計劃於2012年推出以來，香港海關有否發現任何違規情況或遇到任何事件；若然，他詢問該等違規情況或事件的數目及主要類別的進一步資料。

8. 商經局副局長表示，跨境一鎖計劃一直運作暢順，自2012年試行運作以來，並無遇到任何重大的技術問題或違規情況。就參與跨境一鎖計劃的人士而言，他們一般均遵循該計劃的使用者條件。事實上，在過去6個月，並無發現任何違規情況。倘有參與計劃的人士違反該等條件，香港海關會向相關人士發出警告信，甚或取消他們在該計劃下的登記。然而，至今並無參與計劃的人士被取消登記。香港海關會繼續密切監察跨境一鎖計劃的運作情況，並會定期提醒參與計劃的人士該計劃的條件及覆蓋範圍。助理關長(邊境及港口)補充，一直以來，所有參與計劃的貨車在香港境內的行程均遵循指定路線，因此香港海關沒有需要重新檢查相關貨物。

統計數字

9. 主席及黃定光議員歡迎推行跨境一鎖計劃，該計劃不但提升了清關效率，亦帶動了物流派遞服務業近年的增長。主席詢問就2012年至2019年5月期間在跨境一鎖計劃下處理的620萬件來往香港與內地的貨物當中，北行多模式聯運轉運

貨物對南行多模式聯運轉運貨物的比例，以及"空陸"轉運貨物對"海陸"轉運貨物的比例。此外，黃議員及主席分別詢問在 2018 年，在跨境一鎖計劃下處理來往粵港兩地的多模式聯運轉運貨物佔總貨運量的百分比，以及自 2012 年起在該計劃下處理的貨物數量的按年增長率。

10. 商經局副局長表示，在 2018 年，南行的多模式聯運轉運貨物佔跨境一鎖計劃下所處理的貨物 90%以上，當中絕大部分為"空陸"轉運貨物。跨境一鎖計劃自 2018 年 6 月起才擴展至"海陸"轉運貨物，希望該計劃日後可處理更多"海陸"轉運貨物。

11. 香港海關陸路邊境口岸科總指揮官補充，付運人/承運商若與兩地海關當局進行登記，並在載貨車輛上安裝認可的電子鎖及全球定位系統設備，便可參與跨境一鎖計劃。由於參與跨境一鎖計劃屬自願性質，合資格付運人/承運商可按各自的情況決定是否參與，因此難以估計合資格參與計劃的本地付運人/承運商總數及該計劃的參與率。儘管如此，政府當局會向物流業積極推廣跨境一鎖計劃，鼓勵多些合資格付運人/承運商參與。

推廣跨境一鎖計劃

12. 黃定光議員察悉香港僅有 8 家主要物流和快遞服務營運商參加跨境一鎖計劃，他促請政府當局加大力度，向物流業規模較小的營運商甚或個別車主司機推廣該計劃。他進一步建議政府當局協助營運商克服任何可能有礙他們參加該計劃的技術問題，讓更多業界人士可獲享該計劃所帶來的好處。黃議員亦要求當局闡釋本地付運人/承運商參與跨境一鎖計劃的成本。

13. 商經局副局長表示，跨境一鎖計劃一直廣受物流業歡迎。香港海關會繼續透過相關客戶聯絡小組內的物流業及商會代表，鼓勵物流業參與跨境一鎖計劃。此外，香港海關曾於 2018 年 12 月舉辦便利貿易措施推介會，並於本年較早前與內地海關攜手在珠海及肇慶推廣跨境一鎖計劃。助理關長(邊境及港口)補充，香港海關並無向參與計劃的人

士收取任何費用，但他們須向電子鎖及全球定位系統設備的供應商繳付月費，以供車輛使用有關設備。

擴展跨境一鎖計劃的清關點網絡

14. 主席察悉政府當局有意擴展跨境一鎖計劃在廣東省的清關點網絡，他詢問政府當局會否考慮進一步擴展網絡的覆蓋範圍至廣東省以外(包括福建省、江西省及湖南省)的清關點，以鞏固香港作為區內物流樞紐的地位。

15. 商經局副局長回應時表示，政府當局在嘗試擴展跨境一鎖計劃的清關點時，會考慮業界的意見和需要。商務及經濟發展局副秘書長(工商)2("商經局副秘書長(工商)2")補充，跨境一鎖計劃的對象是粵港之間(包括大灣區內的內地城市)以貨車跨境運送的多模式聯運轉運貨物。對於有使用者認為該計劃可進一步擴展至覆蓋廣東省以外省份的清關點，政府當局持開放態度，而以貨車跨境運送貨物的最佳距離及業界的需要，是其中一些需予考慮的因素。

16. 鑒於在廣東省的清關點數目最近已增加至52 個，陳振英議員詢問是否有即時需要為香港海關提供額外人手及設備，以應付增加粵港兩地多模式聯運轉運貨物跨境運送路線的數目所帶來的工作量。他又詢問政府當局有否評估香港海關在現有的人手及設備下，最多可處理的清關點及多模式聯運轉運貨物跨境運送路線的數目。

17. 商經局副局長表示，跨境一鎖計劃是香港海關日常工作的一部分。政府當局會繼續定期檢視香港海關的人手，並會於有需要時尋求額外資源。商經局副秘書長(工商)2 強調，跨境一鎖計劃以分段監管為原則運作，故此香港海關僅會負責追蹤參與計劃的貨車在香港 12 個清關點及陸路邊境口岸的行程。擴展跨境一鎖計劃在廣東省的清關點網絡，對香港海關工作量的影響將會有限，因為在內地境內的監管工作會由內地海關負責。

V. 香港海關推行"香港認可經濟營運商計劃"的最新發展

(立法會CB(1)1165/18-19(05)號文件 —— 政府當局就"香港海關推行'香港認可經濟營運商計劃'的最新發展"提供的文件)

18. 應主席邀請，商經局副局長向事務委員會簡介香港海關為提升貨物保安及為獲認證的貿易商提供通關便利而推行的香港認可經濟營運商計劃，以及香港拓展與其他經濟體的認可經濟營運商互認安排("互認安排")網絡的工作。香港海關供應鏈安全管理科高級參事("供應鏈安全管理科高級參事")繼而播放錄影片，向委員簡介香港認可經濟營運商計劃的運作模式。有關詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(1)1165/18-19(05)號文件)。

討論

擴展香港互認安排網絡

19. 陳振英議員詢問政府當局在擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍，以配合其有關鼓勵企業把握"一帶一路"和大灣區發展所帶來的新商機的工作時，有否遇到任何困難。主席又詢問政府當局有否就簽訂互認安排的數目訂立目標。

20. 商經局副局長表示，香港已與 9 個經濟體簽訂互認安排，香港海關預計將於今年稍後與墨西哥、加拿大和以色列簽訂互認安排。就簽訂互認安排的數目而言，香港現時全球排名第五。政府當局在進一步擴展香港互認安排網絡的覆蓋範圍方面一直取得持續進展。就進行互認安排的討論訂立優次時，政府當局會考慮香港與有關經濟體的貿易量、是否需要開拓相關市場，以及有關經濟體是否有意與香港簽訂互認安排。政府當局並無就簽訂互認安排的數目訂立任何特定目標，但會繼續竭力與多些經濟體簽訂互認安排。

香港認可經濟營運商的認證

21. 陳振英議員察悉，企業財務健全是香港認可經濟營運商計劃所採用的其中一項一般認證準則，他詢問，在獲認證為香港認可經濟營運商的企業當中，大型企業對中小型企業("中小企")的比例；有關企業的財務健全是否按其經審計的財務報告予以評估；及企業財務健全的指標會否隨宏觀經濟環境而改變。

22. 商經局副局長表示，截至 2019 年 5 月，已有 54 間企業獲認證為香港認可經濟營運商，當中包括規模不同的企業。大型企業及中小企均歡迎在香港認可經濟營運商計劃下申請認證。在考慮某宗申請成為認可經濟營運商的個案時，香港海關會評估有關企業是否有能力滿足認證準則，包括遵循海關規定的表現紀錄、商業紀錄的內部管理，以及對貨物、貨運工具、人員、場所、業務夥伴和資料存取的保安措施。香港海關會到訪該企業的營運場所，以確保其有能力遵循有關準則。

23. 商經局副秘書長(工商)2 補充，香港認可經濟營運商的認證標準及準則是參照世界海關組織於 2005 年推出的《保障及便利國際貿易標準框架》("《框架》")下的要求而擬訂。供應鏈安全管理科高級參事補充，54 個獲認證為香港認可經濟營運商的企業當中，11 個(約 20%)為中小企。在評估某企業是否財務健全時，香港海關希望確保有關企業財務穩健，足以在外圍經濟可能出現波動的情況下維護供應鏈的安全管理。香港海關會審視該企業最近兩年經審計的財務報告，以作評估。

24. 主席詢問中小企須投資多少金額，才可符合政府當局文件(立法會 CB(1)1165/18-19(05)號文件)附件甲所載列的 12 項一般和保安及安全認證準則。主席及廖長江議員進一步詢問，有否獲認證的認可經濟營運商因為未能持續遵循認證準則而被取消資格或認證續期申請被拒。

25. 商經局副局長表示，香港海關按照《框架》的要求，對認可經濟營運商採取嚴格的認證標準。

這對香港爭取互認安排夥伴所需的信任，使其繼續為香港認可經濟營運商提供通關便利，十分重要。每宗申請均需經過由海關助理關長出任主席的認證小組的審查和批准。完成認證後，香港海關會對獲認證的香港認可經濟營運商進行定期抽查，以確保有關企業繼續符合認證準則。認證每 3 年需要續期一次。自香港認可經濟營運商計劃推出以來，並無任何認可經濟營運商被取消資格或認證續期被拒。

26. 商經局副秘書長(工商)2 表示，認可經濟營運商將需符合認證準則，但獲認證後可享有通關便利，並因營運成本下降而受惠。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。香港海關會繼續協助有興趣的中小企符合認證標準，以期進一步提高獲認證為香港認可經濟營運商的中小企數目。

27. 廖長江議員察悉，香港認可經濟營運商完成認證一般需時 3 至 4 個月，他詢問香港海關每年接獲認可經濟營運商申請的平均宗數、最多有多少名客戶經理會獲調派跟進有關申請，以及可否加快香港認可經濟營運商完成認證所需的時間。

28. 供應鏈安全管理科高級參事表示，香港海關每年接獲及處理申請成為認可經濟營運商的個案約有 12 至 16 宗，但有若干宗申請經香港海關初步評審後遭申請者撤回。香港海關會盡快處理所有申請，平均會調派 4 名客戶經理跟進認可經濟營運商申請，並按情況所需最多調派 6 名客戶經理。現時的人手安排足以應付服務需求，但香港海關會定期檢視人手安排，作出適當的調配，並於有需要時按既定機制尋求額外人手資源。

29. 胡志偉議員察悉，推行認證已有 7 年，但截至 2019 年 5 月，獲認證為香港認可經濟營運商的公司只有 54 間(儘管不少中小企在香港從事出入口貿易)。他關注到，認證準則是否過於嚴苛，以致只有大型企業才可符合認證準則。他詢問政府當局有否評估在香港有能力符合認證準則的企業

數目，以及此等企業取得認可經濟營運商認證後可帶來的經濟得益，以及香港認可經濟營運商計劃可否間接地協助堵截海外廢物進口香港。

30. 商經局副秘書長(工商)2表示，除可使香港認可經濟營運商享受通關便利外，香港認可經濟營運商計劃亦可讓香港海關集中資源和力量查驗非認可經濟營運商及高危貨物。企業取得認可經濟營運商認證而可能招致的經濟成本或得到的好處，會因應不同情況而有所不同。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。政府難以評估有多少本地企業有能力符合有關準則，因為政府當局並無備存個別企業的業務營運數據。儘管如此，每個從事供應鍊運作的企業均有潛力符合認可經濟營運商的認證準則，而大型企業在其認可經濟營運商申請中不一定較中小企享有絕對優勢。為協助中小企符合認證準則，獲香港海關委派的客戶經理會跟進每宗認可經濟營運商申請，並協助有關企業提升其內部管理及分享供應鏈保安的最佳作業方式。香港海關致力鼓勵更多中小企申請認證，並提升其供應鏈運作的保安水平。

31. 供應鏈安全管理科高級參事表示，某公司如獲認證為香港認可經濟營運商，可證明該公司在維護供應鏈安全管理方面表現卓越，有關認證資格亦代表着一個可靠而可信賴的國際品牌。為此，獲認證的企業應可符合嚴格的國際標準。他表示，香港海關以"情報主導及風險管理"的方式，與其他海關管轄區緊密合作，堵截非法貨品，包括海外廢物。

香港認可經濟營運商計劃的宣傳推廣工作

32. 就陳振英議員及廖長江議員詢問香港海關在推廣香港認可經濟營運商計劃及提高本地企業對該計劃的了解方面所作出的努力，商經局副局長表示，香港海關一直透過社交媒體、為商會舉辦的研討會及走訪企業的活動，加強其宣傳推廣工作。香港海關亦推出了一套網上自助教材，協助有興趣參與計劃的本地中小企，評估其取得認證的條件，

以及為申請認證作好準備。過去數年，獲認證為香港認可經濟營運商的數目有所上升。

33. 供應鏈安全管理科高級參事補充，香港海關定期邀請不同規模的商會推廣香港認可經濟營運商計劃。香港海關又聯同香港貿易發展局及香港生產力促進局，透過參加這些機構舉辦的活動及展覽，合力推廣該計劃。為進一步推廣香港認可經濟營運商計劃，香港海關推出了"AEO 博客"網頁作為平台，邀請香港認可經濟營運商現身說法，就香港認可經濟營運商計劃如何幫助企業升級、提升和改善營運管理和供應鏈安全，以及開拓新市場等方面，分享他們的寶貴經驗。

34. 胡志偉議員詢問政府當局有否就其推廣香港認可經濟營運商計劃的工作，與香港在區內的競爭對手(例如新加坡)作比較。胡議員及主席表示，政府當局應以積極及具針對性的方式物色符合認證準則的企業，並向這些企業推廣認可經濟營運商認證。

35. 供應鏈安全管理科高級參事表示，為加強推廣香港認可經濟營運商計劃及其對業界的品牌效應，香港海關一直透過為商會舉辦的研討會及走訪企業的活動，積極推廣該計劃，並會繼續推動有關工作。商經局副局長補充，政府當局會繼續致力擴展香港的互認安排網絡至更多經濟體，這會有助進一步提升香港認可經濟營運商計劃的吸引力。

VI. 其他事項

36. 議事完畢，會議於下午 5 時 59 分結束。

立法會秘書處
議會事務部 1
2019 年 8 月 12 日