

粵港澳大灣區區際海關法律合作研究*

詹鵬瑋** 馮澤華***

一、引言

在“一國兩制”的獨特背景下，區際海關是聯結內地與港澳生產要素流通的重要紐帶。區際海關建設關乎祖國大陸的發展命運與港澳的繁榮穩定。廣東緊鄰港澳，與港澳有着無可比擬的地緣優勢。其中深圳與香港毗鄰，內地與香港可通過皇崗口岸、深圳灣口岸等海關關口互通往來。彼岸的珠海與澳門亦是情同手足，拱北口岸、橫琴口岸等多處關口的設立為內地與澳門交流鋪平道路。據香港商報報導，截至 2018 年，自 CEPA 簽訂以來，深圳對香港貨物關稅減讓共計 25.6 億元。¹ 在澳門方面，澳門回歸以來在拱北海關與澳門進出口總值更是高達 2332 億元。² 由此可見，海關無論對於港澳抑或內地的經濟發展都意義非凡。除此之外，海關不僅僅影響區域經濟發展，其更把握着境內外居民的生活就業、情感交流、文化共融等方面的聯繫命脈。在國家大力支持對外開放的格局下，作為中國對接世界的南大門，粵港澳的海關運作機制對吸引外資，建立良好的中國形象至關重要。因此營造高效便捷、舒適明朗的粵港澳區際海關環境是時代的緊迫需求。自 2017 年國家部署建制粵港澳大灣區（以下簡稱大灣區）以來，粵港澳三地在經濟貿易、環境治理、文化交流等方面的合作不斷深化，意味着港澳與內地的往來將會更加密切頻繁。然而，目前大灣區的區際海關仍未突破舊有的“各家自掃門前雪”的獨立運作模式，缺乏區際間合作，導致通關效率仍然

* 本文係 2014 年國家社科基金重大項目“港澳基本法實施的相關機制研究”（項目編號：14ZDC031）的階段性成果。

** 廣東外語外貿大學法學院法律碩士研究生。

*** 廣東財經大學法學院與武漢大學法學院聯合培養博士後研究人員，法學博士。

¹ 姚志東：“CEPA 實施 15 年：深圳減讓港貨關稅 25.6 億元”，《香港商報》2019 年 1 月 9 日，第 A13 版。

² 中華人民共和國拱北海關：“澳門回歸 19 年 經拱北海關對澳門進出口總值達 2332 億元”，參見 http://www.customs.gov.cn/gongbei_customs/374293/374295/2150589/index.html，2019 年 8 月 16 日。

不盡如人意。居民往來於粵港澳三地之間時往往需要多次查驗，在通關上便耗費了大量的時間與精力。進出境貿易也面臨着關稅、監管執法不一等多種複雜境遇。這樣的海關差異正阻礙着粵港澳之間各個生產要素的自由流通，牽制着大灣區建設的進一步發展。若不對其予以正視，大灣區的宏偉建設藍圖也將難以繼續展開。因此，在內地與港澳的融合日趨濃烈與國家積極開展“三互”³大通關建設的背景之下，粵港澳也在不斷探索海關合作路徑以謀求更加高效互聯的海關升級。然而，基於歷史與制度的差異，粵港澳海關合作卻面臨着層層掣肘，而其中的最大瓶頸——海關法律衝突，直接限制了海關合作的權力、方式與範圍。因此，探求大灣區區際海關法律衝突的化解之道，是推進大灣區海關合作、促進內地與港澳生產要素流通的關鍵所在。

二、大灣區區際海關合作法律瓶頸

內地海關以《海關法》、《國境衛生檢疫法》、《進出口關稅條例》等法律法規以及一系列的政府文件為規範，施行海關事務。而在“一國兩制”高度自治權的視域下，港澳對本地事務管理有獨立的立法權，其海關法律自成一系。窮源竟委，大灣區的區際海關法律衝突不僅歸因於法律效力的不相容，更是受制於海關法律規範內容上的差異，導致此後的區際海關執法、行政合作皆難以行進。

（一）海關法律體制差異大

世界海關組織（WCO）向全球推行貿易便利化，繁雜的通關手續被視為是一種非關稅壁壘。⁴ 要實現大灣區的通關便利化，首先就必須從粵港澳之間的通關建設起步，在大灣區各個連接的海關之間建立起高效安全的協作機制。根據澳門政府統計，2018年澳門出口內地貨物總值為201億澳門

³ “三互”由三個部份組成：資訊互換，監管互認，執法互助。

⁴ 黃鐵苗、袁紀琦：“關於港澳通關便利的思考”，《嶺南學刊》2013年第2期，第1頁。

元，⁵ 而從內地引進的進口總值更是高達 3151 億澳門元。⁶ 同年香港進出口內地貿易總值也分別達到 2743 億美元與 3143 億美元。⁷ 這說明港澳是世界與內地經貿交接的重要落腳點，在世界各國與內地之間充當“超級聯繫人”的角色。與此同時，內地亦是港澳發展的重要支撐，為港澳社會的生產生活提供源源不斷的動力支持與後備保障。因此，打通粵港澳之間的海關聯繫，促進港澳與內地之間的生產要素流通對國家發展意義非凡。然而，大灣區內由於存在“一國兩制三法域”之差異，其海關法律難以互通，有關海關程序、標準之規定亦多有不同，這無疑為大灣區區際海關合作設立了一道難以逾越的制度藩籬。港澳在“一國兩制”下被定位為“國內境外”，依據《基本法》擁有獨立關稅區的地位。根據香港《基本法》的規定，香港的定位是一個自由港，一般情況下不徵收關稅，僅對四種特殊情形即烟草、酒類、碳氫油類以及甲醇的貿易進出口徵收一定的關稅。澳門雖然也是自由港，但是其關稅相較於香港更為嚴格。《澳門特別行政區對外貿易法》規定，除根據第 487/2016 號行政長官批示第一款所規定的供個人自用或消費之貨物外，超過澳門幣五千元的進出境活動都將被視為對外貿易活動，需進行相應的報關、清關程序。而內地根據《海關法》、《進出口關稅條例》，更是制定了一套完整的進出口徵稅體系，並將關稅要求詳細的列舉於《中華人民共和國進境物品歸類表》之中。雖然在 CEPA 的框架下，內地對港澳實行的是基於港澳原產地貨物零關稅的規則，但內地對港澳貿易的需求不僅僅局限於原產地貨物，外國經港澳轉運進口的商品流入內地仍需徵收高昂的關稅，這就與港澳自由港的定位大相逕庭。

（二）海關執法合作法律基礎尚缺

中國內地雖共設立有 42 個直屬海關和數百個隸屬海關機構，但其統一由海關總署管理，遵循同一套海關法律體系，在海關執法合作上的法律溝壑較少。反觀港澳，其海關執法統屬於各自的特別行政區政府，港澳與內地各

⁵ 澳門特別行政區政府統計暨普查局：“按主要市場統計之出口貨值”，參見 https://www.dsec.gov.mo/home_zhcn.aspx?noredirect=true，2019 年 8 月 16 日。

⁶ 澳門特別行政區政府統計暨普查局：“按主要市場統計之進口貨值”，參見 https://www.dsec.gov.mo/home_zhcn.aspx?noredirect=true，2019 年 8 月 16 日。

⁷ 香港特別行政區政府統計處：“對外貿易”，參見 https://www.censtatd.gov.hk/hkstat/sub/so40_tc.jsp，2019 年 8 月 21 日。

自歸屬不同的執法體系。根據《憲法》與《基本法》的規定，港澳的高度自治權來自於中央授權。一般情況下，內地與港澳之間的執法權力並不互通，但在共同上級的授權下，內地與港澳在執法合作上可以實現一些突破。例如全國人大常委會便於 2006 年發佈了《關於授權香港特別行政區對深圳灣口岸港方口岸區實施管轄的決定》，實現了深港口岸“一地兩檢”的合作。有此授權，香港海關便可依據授權在內地一定的劃定區域內進行海關執法，打破了原有的“兩地兩檢”的海關執法模式，簡化通關程序。近年來，珠海與澳門更是創新了“合作查驗，一次放行”的口岸通關模式，在這種模式下兩地的海關人員可在兩地的邊界線上設立查驗台共同檢查，內地與澳門之間通關實現了“一次排隊、一次查驗、一次過關”。然而，目前這種邊防聯檢的合作模式僅限於旅客通關，尚未及於海關查驗，且恰恰正是這道“紅線”，使內地與澳門在海關執法時面臨多處法律競合。例如在海關監管層面，粵港澳三地海關各自有不同的法律規定。最典型的譬如在違禁處罰方面，三地規定的處罰幅度皆不一樣，有些甚至可能構成犯罪需要檢控。那麼在區域連接的紅線上聯合執法中處罰權歸誰、另一方是否有權檢控等問題，都是區際海關執法合作中仍然有待考究的問題。不僅如此，粵港澳區際海關在合作執法中必然還將面臨着許可申請、清關程序不一的困境。有學者認為，“三互”的核心在於執法。⁸ 然而目前中央對區際海關執法合作的許可權、標準等尚未作出明確的解釋與授權，三地的海關執法合作難以行進，這些執法上的窠臼也就仍然制約着大灣區區際海關合作的深度發展。

（三）區際海關資訊難互通

在電子化與互聯網技術高速發展的背景下，電子平台是助力大灣區區際海關合作的有利法寶。在目前的海關網站上，可以獲取一定的資訊公開資料，但三地的網上資訊難統一。譬如在香港海關網站上可查閱年度出入境旅客流量、車輛出入境流量、關稅收入以及有關海關違法犯罪的案件拘捕及檢獲情況。在澳門海關網站中可知悉跨境汽車流量、檢獲違法物品以及非法入境活動之統計數據。而在內地，以深圳海關為例，雖然其資訊公開所涉及的

⁸ 郭永泉：“論口岸部門合作和大通關建設”，《開放導報》2016 年第 3 期，第 70 頁。

範圍包括有收費公示、稅費監管、商品檢驗等數十種類型，但細觀之便會發現這些向社會公佈的資訊大多數為指向性資訊，內容都比較模糊籠統，並沒有過多的直接數據公佈。公民想要獲取有關的具體的數據還需依據《海關法》、《海關統計條例》等規定向相關海關提出申請，並經相關機構批准後方可獲悉。這也在一定程度上折射出內地與港澳在政府透明度上的差異。資訊的獲取是合作的一個重要基礎，而粵港澳三地的海關執法合作在資訊數據上便面臨着合作溝壑，因此如何牢固合作的資訊基礎是大灣區海關合作進行的重要前提。除海關資訊公開的程度迥異之外，粵港澳海關執法合作可獲取資訊種類仍然較少。目前的海關公開資料對於合作執法僅僅是杯水車薪。粵港澳三地雖然都建立起了一套較為完整先進的“互聯網+海關”運作模式。粵港澳三地海關都開展了相應的海關電子政務系統，一些常規的海關物品申報、艙單審核、許可證、牌照申請皆可在相應的海關官網中申請辦理。但是三地的海關網上辦事系統相互獨立，其相互之間的海關資訊並未聯通。對於通關人員而言，其需要就相關事項在網上進行多次操作，程序繁瑣。對於海關工作人員而言，區際海關合作中必然有許多需要三地海關人員共同處理，而海關辦事系統的不一致也無疑在區際海關合作中形成了一道技術隔離，不利於區際海關執法資訊互通與工作交流。

三、歐盟經驗——關稅同盟到海關同盟的蛻變之路

雖然歐盟是不同主權國家之間的合作，大灣區是一個主權國家之下不同社會制度的地方行政區域合作。但這兩者之間都在一定程度上有着共同的目標，那便是在不同體制的背景下促進各個區域間的要素流通，以個體聯結刺激總體紅利。因此歐盟的區域海關合作先行經驗同樣可為大灣區命運共同體建設提供借鑒參照。歐盟集 28 個成員國於一體，在一體化建設的要求之下，努力打破原有的國家之間的政治壁壘與經濟壁壘，曾經分散不一的歐洲多數國家已經聯合成為了一個足以鼎立於世界舞台之中的強大共同體。海關被喻為是國家資本經濟的守門人，要想將歐盟建設成為緊密的命運共同體，加強各個國家之間的合作與聯繫，就必須努力為各國之間的要素流通建立橋樑。在這個問題上，各國之間的海關便是突破要素流通瓶頸的關鍵所在。

歐盟海關同盟的建成並非一蹴而就，而是經歷了漫長的基礎構建才能達成。其海關一體化的發展主要分為建立關稅同盟和建立海關同盟兩個階段。在第一階段，歐盟先以建立關稅同盟為目標，消除各國之間的貿易壁壘，為建造海關同盟奠定基礎。首先，歐盟以《歐洲經濟共同體條約》為指令，在其中規定了約三十餘條有關建立關稅同盟的內容。其中“關稅同盟”、“對數量限制的取消”、“經濟政策”等章節專門對歐盟關稅政策進行了詳細的說解。為在成員國調整本國關稅制度提供了重要的政策指向與法律根據。其次，《歐洲經濟共同體條約》規定成員國的對外稅率將由歐盟委員會統一談判、統一收支並按比例分配給各個成員國。⁹ 當然，為了避免對經濟較為落後的成員國造成不公，歐盟委員會會將這些統一收支來的關稅補貼給這些國家，從而平衡各成員國之間的經濟利益，進一步彌合了各個成員國的發展差異，減少由海關稅費利益而產生的多頭衝突。除此之外，當一成員國難以實現某些統一標準時，還可向歐盟提出暫緩適用這些標準，為其在歐盟的一體化發展進程中爭取了更多的時間與空間。¹⁰ 正是得益於這種既嚴格又寬容的政策思維，各成員國爭相參與到關稅同盟的建設中來，與歐盟一體化的發展相得益彰。自關稅同盟建成之時，各成員國的海關的經濟主權也就成功讓渡給了歐盟統一行使。自此，歐盟便可繼續行進其下一步規劃。在第二階段，歐盟在關稅同盟的基礎上進一步開放各成員國的海關職能。在《歐盟條約》的指引之下，制定了《歐共體海關法典》。在第一階段，雖然各成員國之間的關稅標準已達至統一，貨物過境無需再重複繳納關稅，但是對於貨物的查驗檢疫程序猶存，通關程序仍然繁瑣。而在《歐共體海關法典》的規制下，“單一行政單證”被適用推廣於整個歐洲大陸，各成員國在此基礎上取消了對彼此的海關邊境檢查，實現了在任意一地辦理進出口手續並繳納關稅便可全境自由流通。除此之外，歐盟還積極鼓勵私主體參與到海關管理之中，最典型的如 AEO 制度允許符合條件的企業進行自檢自報，簡化進出口程序，進一步體現了海關同盟的便利性。最後，為了避免高層決

⁹ 黃勝強：《歐洲共同體海關法譯文集》，北京，海關總署外事司，1994年，第8頁。

¹⁰ 歐陽曦：“歐盟憲法視野下的海關法問題研究——兼論對中國的借鑒”，中南財經政法大學2018年博士學位論文，第59頁。

策的壟斷，歐盟還賦予了成員國、法人機構以及個人一定的監督權利，作為成員國，有權反對歐盟提議的草案。而對機構和個人而言，若認為歐盟的某些立法行為損害了憲法權益時，可對其提起“無效行為之訴”，阻止有損人們法益的法律誕生及延續。在歐盟的多重努力之下，一個高效安全的海關同盟最終形成，為促進成員國之間的生產要素流通鋪下了一條康莊大道，歐盟的凝聚力與實力得到顯著提升。

四、大灣區區際海關法律衝突的化解之道

（一）優化海關立法銜接機制

法律是社會行為的指引。重大改革依法有據作為新時代下依法治國的重要指導思想與基本要求，是大灣區海關合作的政策基石。當下，內地與港澳在立法上面臨的是法治水準與法律標準不一的困境。且介於粵港澳之間立法權相互獨立，大灣區的海關法律衝突難以以統一之行徑化解，因而大灣區海關法律衝突協調仍需另闢蹊徑。一方面，粵港澳海關立法可以在憲制框架下尋求合作。《憲法》第 31 條規定：“國家在必要時得設立特別行政區。在特別行政區內實行的制度按照具體情況由全國人民代表大會以法律規定”，亦即港澳的高度自治權來源於中央授權。港澳《基本法》由全國人大制定，《海關條例》是香港對於《基本法》條文的轉化立法。內地《海關法》由全國人大制定，珠三角九市的地方海關法規依據《海關法》制定。因此三地法律並非完全孤立的相向而行，而是有一定的法理聯繫。即便在現有的情況下無法統一三地立法使海關制度達至統一，但全國人大及其常委會仍可頒佈一些政策、規劃文件等方式為粵港澳三地的海關合作提供指引，也可對粵港澳三地簽訂的合作協議等文件進行確認以賦予其法律效力。例如全國人大常委會就曾對《內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵西九龍站設立口岸實施“一地兩檢”的合作安排》以批准決定的方式使地方簽署的合作文件產生了法律效力。另一方面，三地還可在合意的基礎上在各自的法律程序內就海關制度進行修法立法。例如在海關的監管標準與執行程序上，可以首先由三地政府協商，確定一個各地皆能接受的標準與程序範圍，然後由當地政府向立法機關提出議案，再由粵港澳的立法機關根據該議案進行本地立法，由此縮小三地海關在法律標準上的差異。在積極的海關立法下，粵

港澳三地的法律衝突將會趨於消弭，三地的海關合作也會更加順暢。除此之外，三地還可充分發揮示範法的作用，為立法協調奠定基礎。示範法因僅作為民間對優化法律的設想，雖不具備真實意義上的法律效力但同時又能推動社會立法。因而協調法律衝突的方式更加靈活與自由，也更容易被社會大眾所接受。因此大灣區政府及立法機關不妨通過鼓勵社會上的民間團體、專家等積極就粵港澳海關合作、區際法律協調等領域制定示範法。亦可與各大高校聯合舉辦相關的科研競賽、下放科研項目等方式收集有關區際海關合作的豐富設想。其中，立法機關認為示範法有借鑒意義的，還可廣泛採納示範法意見，就相關條文進行轉化立法，使其充分發揮法律協調作用。由此可見，粵港澳三地的法律差異並非無力扭轉，反之有多種靈活的方式可在既尊重港澳高度自治權又發揮中央全面管治權的基礎上協調三地的法律衝突。

（二）推進海關執法互助

《規劃綱要》指出，要推動貿易自由化，加強粵港澳三地的執法互助。在執法互助的問題上，雖然三地沒有統一的執法權，但是在一些事務上可經中央授權變通實施。目前內地與香港的通關主要採取“一地兩檢”的模式，在這種模式下無論是人流、物流通關都要經過兩次查驗。儘管“一地兩檢”在原來“兩地兩檢”的基礎上縮短了一定的通關距離，但通關程序仍然較為繁瑣。因此內地與香港可在“一地兩檢”的基礎上進一步加強合作。首先，在香港方面，可以參考澳門“合作查驗，一次放行”的方式，在深圳與香港的紅線上合作執法，共同查驗。一方面，由全國人大常委會授權劃定區域作為合作執法區，在合作執法區內的執法程序等由深圳和香港雙方協商確定。另一方面，對既有的“合作查驗，一次放行”也需進行改進。現有的合作查驗模式仍有一定的局限性，合作範圍、合作規則等仍不清晰，因而可在現有的基礎上，擴大海關查驗的合作範圍，明確合作的運行規則。例如可以將合作中邊緣化的貨物查驗納入共同執法之中。由於粵港澳三地之間往來的貨物較多，以“線”定驗必然無法滿足粵港澳之間的貨物貿易往來需求。對此，可由中央批准擴大粵港、粵澳之間的海關“紅線”，合作查驗區域由“線”至“面”。典型的，可以粵港及粵澳之間劃定一塊特定區域用以查驗貨物。例如港珠澳大橋開通後便由“港珠澳大橋澳門口岸泊車轉乘計劃”為來往粵港澳之間的車輛在邊檢大樓旁提供了大量的泊車位。因此，粵

港澳三地海關亦可借鑒此模式，在粵港及粵澳的海關交接處劃定一定的區域，在此區域內對通關貨物進行合作查驗。由此擴大合作的邊界範圍，使人流與物流流通趨於同步，逐步實現“兩地一檢”甚至是“三地一檢”。其次，對於執法競合的問題，粵港澳三地政府可以通過會議協商的方式確定各自的執法權力範圍與合作執法的規則，對其中難以解決的法律競合可以共同提請全國人大以及全國人大常委會作出授權與解釋。其中，中央在作出執法授權的決定時還可諮詢港澳基本法委員會的意見，以使決策更加貼合港澳的實際情況，牢固執法合作的民意基礎。除此之外，大灣區海關執法合作還可借鑒歐盟經驗，允許一部份有條件、有資格的私主體參與到海關執法之中，例如可以對大灣區企業採取信用評級的方式，其中信用等級高的企業可以自行報關、自行查驗，僅需在網上辦事平台對其過關清單進行審核備案即可自行過關，這就進一步的減少了過關的人流物流壓力。當然，為了防止企業憑藉信用等級蒙混過關，三地海關還可組織不定期抽查，對違法企業降低信用等級並予以公示，實現社會自律。

（三）建立大灣區海關合作事務機構

提升粵港澳口岸通關能力和通關便利化水準，促進生產要素便捷流動是大灣區建設的重要目標之一。就目前而言，統一粵港澳三地的立法權與執法權尚不現實，而三地的海關運行太過於分散又無異於止步不前。因此，需以更進一步的手段促進三地的海關合作。歐盟以歐盟委員會負責各成員國的海關統籌事務。類似的，在大灣區內也可以設立一個海關事務合作機構統籌三地的合作事項，有序的推進合作逐步深入。但相對而言，歐盟各個成員國作為主權國家，可授予歐盟委員會十分廣泛的權力，歐盟委員會可代表各成員國對外統一談判、統一收支。這是各國海關主權讓渡的結果。然而，粵港澳三地之間不存在海關主權，故必然不能以主權讓渡的形式以授予合作機構統籌海關事務的權力。因此對於海關事務合作機構的權利只能由粵港澳三地政府協商，在各自的職權範圍內賦予海關事務合作機構一定的權利。且基於對港澳高度自治權的尊重以及對內地行政執法與立法的考量，大灣區海關合作事務機構應當以非政權組織的形式存在，即其不涉及政治問題的管轄，而僅作為企業組織或項目法人對大灣區海關的非權力問題進行管理經營。其組織架構可以參考港珠澳大橋管理局，由上至下分別設立海關管

理局局長、副局長、責任總監、財務部、綜合事務部等各個職能。部門大灣區海關管理局的功能則在於組織大灣區的海關執法機構等定期舉行會議，並根據各方意見進一步整理出詳細的協調方案供三地政府及立法機構參考，以及作為個人及企業與公權力溝通的橋樑，組織交流會、座談會、研討會等收集調研社會意見與建議並進行理性的整理分析，向三地的海關傳達。海關管理局還可以負責粵港澳海關的部份經濟職能，例如對於三地海關的一些行政收費項目，可以交由大灣區海關管理局負責。通關者僅需在海關管理局進行一次繳費即可通行於粵港澳海關，由此減少通關程序，縮減通關時間。對於這些海關收支，將由大灣區海關管理局按比例分配給粵港澳之間的海關。此外，大灣區海關管理局還可以負責統一購買粵港澳海關的檢驗檢疫儀器、通關基礎設施，實現三地海關設備的同步升級。除此之外，大灣區海關合作事務機構還可承擔起執法培訓的任務，開設海關執法培訓班，邀請相關領域的專家學者、實務經驗者對海關執法人員進行階段培訓，通過執法培訓班向三地的海關執法人員介紹他方的執法模式、立法內容以及實踐現狀，甚至還可進行一定的課堂實驗演習合作執法，加深對各自執法制度的相互瞭解，在不斷的融合之中，阻隔內地與港澳合作的冰山也將不斷消融。

（四）建立海關資訊互聯平台

在現代化的背景之下，互聯網無疑是簡化過關程序、提高執法效率的利器。正如前述，粵港澳三地海關都已經建立起了較為完善的網上政務系統，但缺乏相互間的資訊聯通與互聯網業務合作。因此，建立海關資訊互聯平台是推進大灣區海關合作的一個重要突破口。首先，該資訊互聯平台應當突破粵港澳的網路隔離限制，當前，基於資訊安全的考慮，內地與境外網路仍以防火牆隔離，內地居民難以獲取境外資訊。相應的，在粵港澳海關合作中內地海關也難以及時的收取境外資訊。因此，該海關資訊互聯平台需要得到中央的特別授權，突破網域上的限制，以方便三地資訊及時傳輸與執法溝通。其次，建立內外部兩個不同版本的海關資訊平台。例如，在內部的海關執法互聯平台中，可以由大灣區各個海關部門的工作人員將海關執法數據即時上傳於該海關資訊平台，執法人員可在該平台直接查詢三地海關未向社會公開但是執法合作所必須的資訊與數據，以優化海關行政程序，減少不必要的資源耗費。如涉及到執法競合的部份，該平台將會發送消息給相關海關部

門請求授權，相關海關部門確認授權後則可由當地海關直接執法。若無授權，當事海關則需委派執法人員親自到現場執法，由此縮短執法競合溝通的時間成本。此外，粵港澳三地的海關互聯平台還需有一部份功能向社會開放，而在外部版的大灣區海關資訊平台中，社會公眾可獲取一些必要的海關數據資訊以供通關或科研學習使用。同時，該外部版的海關資訊平台還可整合粵港澳三地的“互聯網+”海關功能，開放粵港澳進出境統一的艙單審核、貨物報關、牌照申請等功能，企業及個人可經一次申請便可同時登記於三地的海關系統之中，省去重複的互聯網審核程序。最後，大灣區海關還需升級智能關檢。一方面，對於進出境人流可以全面覆蓋人臉識別系統，並升級識別的精準度，提高通關效率。另一方面，對於進出境物品則需更新貨物的關檢設備。如深港之間由於進出境人數眾多，深圳與香港的海關對於進出境行李主要以抽查的形式查驗，這就難以避免一些魚目混珠的情況出現。而運用智能的關檢設施可以對進出境物品進行全面、高效的檢查。例如廣州海關便以資訊化手段實現了“智慧旅檢”，其以覆蓋進出境托運行李的後台行李查驗系統，配合 RFID 行李追蹤系統和“大數據”風險分析，精準鎖定高風險行李。使用拉曼光譜儀等監管設備，實現相關違禁品快速檢測。在智慧科技的支持下，海關效率將會得到大幅提升。因此，大灣區可在現有的海關設備基礎上，合作引進智能關檢設施，提高海關檢查的安全性與工作效率。相關的違禁檢查資訊將會直接上傳於大灣區海關資訊互聯平台，與此前的信用評級掛鉤，實現海關執法程序的互聯互通。

五、結語與展望

“一國兩制”偉大構想，愈加深入探解便愈覺得其仰之彌高、鑽之彌堅。大灣區是中國在新時代背景下對處理港澳關係的創新實踐，在不斷的探索中助力“一國兩制”理論更加圓滿。海關對區際間生產要素流通影響重大，也是一國與世界接軌的大門。它把握着對外貿易、人員流動、產品進出口的命脈。這些要素對經濟發展乃至民族凝聚都十分重要。大灣區之中的廣州、深圳、香港、澳門、珠海等城市是中國對外貿易的重要港口城市，特別是港澳作為自由港、廣深珠之中的南沙、前海、橫琴等地作為國家特別設立的自由貿易區，對中國的對外貿易開放起到了巨大的支撐作用。在此基礎之上，

倘若能將粵港澳之間貿易中轉更加聯通，發揮灣區貿易的支點優勢，不僅將大灣區建設成為國際一流灣區的宏偉目標指日可待，中國在世界商貿之中的地位也將更加穩固與具有吸引力。積極構築大灣區海關法律協調機制，有利於化解大灣區的海關法律衝突，突破現有的法治合作瓶頸。在各地人流物流的便利流通的基礎上，港澳與祖國共發展、共繁榮的美好願景終將實現。