

立法會

Legislative Council

立法會CB(2)750/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB2/H/5

立法會內務委員會 特別會議紀要

日期：2001年12月14日(星期五)
時間：下午2時30分
地點：立法會會議廳

出席議員：

- 周梁淑怡議員, JP (內務委員會主席)
- 李華明議員, JP (內務委員會副主席)
- 丁午壽議員, JP
- 田北俊議員, GBS, JP
- 朱幼麟議員, JP
- 何秀蘭議員
- 何鍾泰議員, JP
- 李卓人議員
- 李家祥議員, JP
- 呂明華議員, JP
- 吳亮星議員, JP
- 吳靄儀議員
- 涂謹申議員
- 張文光議員
- 許長青議員, JP
- 陳國強議員
- 陳婉嫻議員, JP
- 陳智思議員
- 陳鑑林議員
- 梁劉柔芬議員, SBS, JP
- 梁耀忠議員
- 單仲偕議員
- 黃宏發議員, JP
- 黃宜弘議員
- 黃容根議員
- 曾鈺成議員, JP
- 楊孝華議員, JP
- 楊森議員
- 楊耀忠議員, BBS
- 劉千石議員, JP

劉江華議員
劉皇發議員, GBS, JP
劉漢銓議員, GBS, JP
劉慧卿議員, JP
蔡素玉議員
鄭家富議員
司徒華議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
李鳳英議員, JP
胡經昌議員, BBS
張宇人議員, JP
麥國風議員
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
勞永樂議員
黃成智議員
馮檢基議員
葉國謙議員, JP
劉炳章議員
余若薇議員, SC, JP

缺席議員：

何俊仁議員
李柱銘議員, SC, JP
李國寶議員, GBS, JP
劉健儀議員, JP
霍震霆議員, SBS, JP
馬逢國議員

出席公職人員：

政務司司長
曾蔭權先生, JP

政府經濟顧問
鄧廣堯先生

運輸局副局長(3)
方舜文女士

粵港合作統籌小組組長
蔡潔如女士

保安局首席助理局長
朱經文先生

列席秘書： 助理秘書長2
林鄭寶玲女士

列席職員： 法律顧問
馬耀添先生, JP

副秘書長
羅錦生先生, JP

助理秘書長1
吳文華女士

資料研究及圖書館服務部主管
陳利華先生

總主任(1)2
劉國昌先生

總主任(2)5
李蔡若蓮女士

高級主任(2)1
馬淑霞小姐

研究主任2
張惠霖先生

經辦人／部門

內務委員會主席代表議員歡迎政務司司長曾蔭權先生及政府當局其他代表出席是次特別會議，討論邊境管制站24小時運作的事宜。

序言

2. 內務委員會主席邀請政務司司長就此事先發言，然後才接受議員的提問。政務司司長的序言內容詳載於附錄。

議員提問

就邊境管制站24小時運作進行的研究及諮詢

3. 黃成智議員表示，市民關注邊境管制站24小時運作對民生所造成的影響。他詢問政府當局在陸路邊境管制站實施24小時客運通關前會否撥出資源，研究此措施在社會及經濟方面的影響，以及處理市民對此兩方面影響的關注，例如家庭及青少年問題會否惡化等。

4. 李卓人議員表示，市民亦關注到陸路邊境管制站實施24小時客運通關會對物業價格及零售業造成影響。他質疑為何政府當局還未就此事進行有系統及全面的研究時，便已經決定將邊境管制站實施24小時運作定為長遠的政策目標。

5. 政務司司長回應時表示，政府當局的初步評估是，24小時客運通關有助中港兩地的旅客和服務更自由流通，而兩地經濟往來亦會為彼此帶來重大裨益。政務司司長指出，香港與深圳之間尤其有很大的互補潛力。他進一步表示，中央政策組已就陸路邊境管制站實施24小時客運通關對社會及經濟的影響展開研究，而研究所得的結果會向立法會有關委員會匯報。

6. 政務司司長表示，市民對於是否需要24小時客運通關服務沒有明確的共識。他解釋，不宜就邊境管制站何時落實24小時運作此項政策目標設定時間表，因為此事須視乎實際需求及其他考慮因素而定。他進一步表示，邊境管制站會在有需要時開放更多通道及櫃位，以紓緩繁忙時間的擠迫情況。政務司司長補充，家庭及青少年問題並非只是因為管制站延長開放數小時而產生。政務司司長向議員保證，政府當局會審慎考慮社會各界所提出的一切關注事項，並會慎重行事。他亦告知議員，當局曾在民政事務局進行的兩次民意調查(一次在2001年年中，另一次在2001年10月)中，就邊境管制站24小時運作的事宜徵詢公眾意見。

7. 政務司司長表示，他了解到社會上關注零售業生意額流失的問題。他告知議員，香港市民於2000年在廣東省的消費額約為203億元，僅佔香港本地生產總值的1.6%，以及佔香港市民私人消費開支總額不足3%。政務司司長相信，進一步延長陸路邊境管制站的開放時間不應對本港零售業造成任何影響，因為深圳的店舖大多在晚上9時至10時左右停止營業。

8. 政府經濟顧問表示，政府當局曾研究進一步延長客運通關對香港某些行業(例如零售和飲食業)及物業市場可能造成的影響。政府統計處近期一項調查的結果顯示，香港市民在深圳的消費大多限於若干類服務(例如飲食)及商品(例如衣服及鞋類)。他進一步表示，雖然新界北區店舖的生意受到影響，但對整體消費卻沒有重大衝擊。政府經濟顧問補充，在深圳向港人出售的貨品種類有限，而且部分可能屬冒牌產品。至於名牌正貨，深圳與香港之間的價格分別不大。

9. 在物業市場方面，政府經濟顧問解釋，物業價格受整體經濟情況影響，而整體的物業價格早已有下調趨勢。他補充，邊境管制站24小時運作可能只會對新界北區某些物業的價格造成影響。

10. 政府經濟顧問進一步表示，維持暢順及高效率的客貨運通關服務，有利於香港經濟，在現時本地及全球嚴峻的經濟環境下尤然。他補充，將客運通關時間進一步延長至24小時，會促進兩地居民及貨物更自由往來，而且亦會加強香港作為華南主要服務中心的地位，並會提高本地的競爭力。他強調，香港整體經濟發展的得益大於若干行業所受的負面影響。

11. 關於政務司司長提到香港市民在深圳的消費約佔港人私人消費開支總額3%此點，李卓人議員表示，一方面，負面影響能夠量化，另一方面，政府當局卻未能將經濟方面的得益同樣量化。政府經濟顧問回應時表示，對於選擇在深圳購物的消費者來說，他們不會把在深圳消費視為負面的事情。政府經濟顧問補充，對某些消費者而言，這只不過是把在其他地方(例如某些東南亞國家)的消費，轉移到深圳而已。由於整體的經濟得益涉及不同及廣闊的層面，他對能否輕易將其量化表示懷疑。

12. 鄭家富議員表示，在傳媒報道政務司司長最近與內地官員會面後，邊境管制站實施24小時運作的事宜引起了公眾廣泛討論。他進一步表示，政府當局在決定將邊境管制站實施24小時運作定為長遠政策目標前，未有諮詢立法會有關事務委員會，而議員亦只是從傳媒方面得悉該項政策。他認為政府當局並不尊重立法會。

13. 鄭家富議員進一步表示，從政府當局文件(立法會CB(2)648/01-02(01)號文件)第8段清楚可知，進一步延長客運通關時間不會有助紓緩繁忙時間的擠迫情況。鑒於有關社會經濟影響的研究仍未得出結果，加上落實該項政策會涉及社會成本及造成資源方面的影響，他對於

是否確有需要實施24小時客運通關表示懷疑。鄭議員補充，邊境管制站實施24小時運作是一項重大而具爭議性的政策決定，立法會實有需要討論所牽涉的廣泛問題。

14. 政務司司長表示，邊境管制站實施24小時運作是否一項重大的政策改變，此問題值得商榷，但他同意這是重要而具爭議性的事項。政務司司長進一步表示，立法會過往曾就此事進行辯論及討論，而且政府當局亦曾就此事回答過兩項立法會質詢。他重申，中央政策組正就該項政策對社會經濟的影響進行研究，並會向議員匯報有關結果，以便立法會有關委員會跟進討論。他補充，若落實該項政策需修改法例或增撥大量資源，必須獲得立法會批准。

15. 政務司司長進一步解釋，邊境管制站的開放時間顯然越來越有需要延長，尤其是因為香港與珠江三角洲地區之間的經濟活動日益頻繁。他指出，馬來西亞與新加坡、美國與加拿大及丹麥與瑞典之間均已實施24小時邊境通關。政務司司長強調，政府當局會在顧及不同利益、各行業所受衝擊及資源方面影響的情況下審慎行事。

16. 劉慧卿議員表示同意鄭家富議員的意見，指出立法會有關事務委員會過往從未就此事進行任何討論，而政府當局亦未有就所涉及的問題進行研究。在她看來，邊境管制站實施24小時運作是突然作出的政策決定。她詢問，政府當局在何時決定中央政策組及規劃署應分別就社會經濟影響和跨境交通進行研究及調查。

17. 粵港合作統籌小組(下稱“統籌小組”)組長回應時表示，中央政策組剛展開有關陸路邊境管制站實施24小時客運通關對社會經濟影響的研究，並將於2002年年中得出結果。統籌小組組長解釋，當局會徵詢工商界及有關行業的意見，並會進行一項包括約5 000個住戶的調查，以評估市民大眾的意見。統籌小組組長進一步表示，規劃署自去年起便一直進行過境旅運統計調查，以收集有關過境旅運模式的資料，例如過境目的、目的地及次數等。至今已有40 000多名旅客接受訪問，而所收集的資料會用作預測過境人數及規劃基建設施。

18. 劉慧卿議員詢問，政務司司長於2001年9月28日曾與深圳市市長于幼軍先生共進工作早餐，安排此次會面是否因為內地當局對落實邊境管制站24小時運作的進展感到不耐煩。

19. 政務司司長指出，社會上已就此事討論了一段相當時間，而當局是因應社會及業界的要求作出此項政策決定，將邊境管制站實施24小時運作定為長遠目標。他表示，有些人批評落實此目標的進度太慢。他解釋，他在2001年9月28日與于幼軍先生會面，是他在履任政務司司長一職後向粵港合作聯席會議的對口官員作出的禮節性拜訪之一。他進一步表示，邊境管制站實施24小時運作是香港與廣東之間一直討論的事宜，而非他與于幼軍先生會面的特定商議事項。

20. 李華明議員表示，社會上對實施24小時過境客運通關一事意見紛紜，而事實上與支持意見相比，反對該項政策的意見越來越多。他詢問，如有關研究結果顯示大多數市民並不支持在邊境管制站實施24小時運作的政策，政府當局是否願意放棄此項政策。他進一步詢問，政府當局至今的分析是否顯示，採取該項政策會利多於弊。

21. 政務司司長強調，公眾意見十分重要，而且當局亦沒有就落實24小時過境客運通關的目標定出任何時限。政務司司長表示，如大部分市民並不認為經濟利益是如此重要，亦不支持該項政策，當局便會暫緩實施該項政策。不過，政務司司長指出，當局已實施24小時貨運通關，而市民對延長邊境管制站客運通關時間，普遍持正面態度。他重申，政府當局在決定日後路向時會考慮不同意見，並且平衡各方面的利益。

22. 劉慧卿議員詢問，既然羅湖及落馬洲的客運增長率近月已告放緩，現時是否有迫切需要進一步延長客運通關的時間。

23. 政務司司長回應時表示，儘管近期經濟不景氣，但羅湖及落馬洲在2001年頭9個月仍分別錄得2.8%及13.3%的客運增長率。他補充，有需要以一段較長時間來觀察該兩個邊境管制站的客運增長趨勢。

24. 黃成智議員表示，政府當局曾承認進一步延長客運通關時間，對新界北區的零售業有不利影響。他詢問，政務司司長會否出席有關區議會的會議，聆聽市民的憂慮及關注。

25. 政務司司長回應時表示，政府當局透過民政事務專員出席區議會會議及民政事務局進行的民意調查，充分了解區議會及市民的意見。如有需要，政府當局會考慮進行更多研究，以評估市民對該項政策某些方面的意見。

保存香港的特色

26. 吳靄儀議員詢問，政府當局在致力加強與珠江三角洲一帶的合作及融合的同時，會採取何種措施，以保存香港的獨特之處。她強調，重要的是不應減低香港的價值，而“一國兩制”的原則亦不容受損。

27. 政務司司長表示，《基本法》規定，香港會保持其法律及司法制度、入境管制和警察制度及獨立的課稅制度。政務司司長補充，雖然香港會保存其特色及生活方式，但香港與內地文化交流日多，亦屬自然的發展。

為紓緩管制站的擠迫情況而採取的措施

28. 劉漢銓議員提及政府當局文件第11段時詢問，政府當局採取了甚麼即時的具體措施，以改善邊境管制站的顧客服務及提高通關的效率。

29. 保安局首席助理局長告知議員，當局已在邊境管制站採取以下改善措施——

- (a) 採取對應式(潮水式)管理安排，在出境高峰時段開放部分入境櫃位作出境之用，又或在入境高峰時段作相反安排，以疏導人潮；
- (b) 羅湖管制站在2001至02年度已增加約117個職位，而在2002至03年度亦會增設更多職位，以應付不斷增加的旅客流量及延長運作時間的需要；
- (c) 入境事務處將在短期內引入電腦可讀的回港證，並會免費為現有電腦不可讀的回港證加貼電腦可讀標籤，以加強其功能。此舉將可把持證人在管制站過關的時間縮短約30%。此外，當局日後亦計劃發出新的智能式身份證及其他電腦可讀的旅行證件；
- (d) 落馬洲管制站現時亦進行改善工程。旅客大堂將會擴建及翻新，而出入境櫃位將增至48個，日後該管制站在高峰時段處理客量的能力將會提升至每小時7 000人；
- (e) 除羅湖行人天橋的改善工程外，羅湖管制站的其他改善工程亦將展開，包括擴闊行人通道以紓緩擠迫情況、擴建離境大堂、遷移辦公室及改裝檢查櫃位以提供更多排隊輪候的地方，以

及加設出入境櫃位，以疏導高峰時段的旅客流量；及

- (f) 當局有長遠計劃，透過運用新的資訊科技，進一步縮短邊境管制站處理貨物／車輛過關的時間。

30. 政務司司長指出，九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)正計劃投資約2億元擴闊羅湖車站的月台，以便把南行和北行的旅客分隔，而根據落馬洲支線計劃，在落馬洲新建的總站將設有新的邊境管制站，供鐵路乘客使用。政務司司長補充，擬建的深港西部通道及區域快線將進一步提高過境交通的流量。

進一步延長邊境管制站的運作時間

31. 田北俊議員表示，各個商會及自由黨均支持邊境管制站實施24小時運作，並希望可在兩至三年內實行。他指出，由於若干管制站已實施24小時運作，目前貨物清關的安排令人滿意，而政府當局亦正採取措施，紓緩在繁忙時間排長隊輪候的問題。田議員進一步表示，雖然羅湖及落馬洲的陸路管制站在早上6時30分開放予旅客過關的安排可應付目前需求，但該兩個管制站的關閉時間應進一步延長半小時至零時30分。他詢問政府當局有否評估午夜後旅客過境的流量。

32. 政務司司長回覆時表示，政府當局在考慮進一步延長陸路管制站的運作時間時，須考慮過境旅客的實際需要、資源方面的影響，以及延長運作時間在技術上是否可行。他告知議員，自2001年12月1日將客運通關時間延長至午夜12時以來，羅湖及落馬洲的過境旅客流量並無顯著增加。他補充，雖然24小時旅客通關仍然是長遠的政策目標，但政府當局看不到目前有迫切需要，將陸路邊境管制站的通關時間進一步延長至午夜之後。

33. 政務司司長解釋，將羅湖管制站的運作時間進一步延長存在技術問題，因為九鐵公司需要在午夜後為東鐵及訊號系統進行保養工作。此外，進一步延長陸路邊境管制站的運作時間，亦會對香港及內地帶來資源方面的影響。他指出，羅湖管制站每運作1小時，每年的運作開支達3,000萬元；或以在額外運作的1小時內約有4 000名旅客通過管制站計算，每位旅客的成本約為30元。政務司司長進一步表示，由於深圳大部分的零售商店在晚上9時至10時左右停止營業，旅客應有足夠時間在管制站於午夜關閉前返港。政務司司長補充，政府當局

因此須要研究多項事宜，包括進一步延長陸路管制站客運通關時間是否具成本效益的措施。

34. 朱幼麟議員表示，香港協進聯盟長久以來一直主張邊境管制站實施24小時運作。他認為午夜後開放一兩個供旅客過關的櫃位，會為那些需要在該段時間過關(例如要處理緊急事情或業務)的人帶來極大方便。他詢問政府當局會否考慮向在午夜後過關的旅客收取費用，藉以收回運作成本。

35. 政務司司長表示，他在擔任財政司司長時曾提出類似的建議，但當時並未得到議員支持。他表示，此事會由現任的財政司司長考慮。

36. 丁午壽議員表示，工商界支持邊境管制站實施24小時運作。最近進行的改善工程已紓緩了管制站的擠迫情況，並將通關輪候時間由4小時縮短至約半小時，他對此表示欣賞。丁議員進一步表示，於晚上10時後開放4條通道供離境貨物清關，以及開放兩條通道供入境貨物清關的新安排，只可應付淡季的需求。他詢問若高峰期的需要有所增加，政府當局會否調動額外資源，開放更多貨檢通道。

37. 政務司司長回應時表示，由2001年12月1日起，落馬洲在晚上10時至午夜12時，會分別開放兩條北行通道及4條南行通道供貨車使用。此項安排是在中央人民政府及廣東當局支持下作出的，而廣東當局已為皇崗管制站延長運作時間，提供額外所需的資源。他表示，由於晚間的貨運流量不大，此安排已可應付目前的需求。若有需要增加貨檢通道，香港將會與廣東當局商討，以期加開更多通道。

38. 陳鑑林議員表示，邊境管制站實施24小時運作此事已討論了一段時間，許多人包括他本人，對此方面的進展緩慢已感不耐煩。他表示，隨着香港與內地的活動往來自1997年7月1日後日益頻繁，社會上已強烈要求改善出入境及清關的效率，以紓緩邊境管制站的擠迫情況，尤以高峰期的情況為然。

39. 陳鑑林議員表示，機場及港澳碼頭的旅客管制站已實施24小時運作。他認為，陸路邊境管制站亦應24小時運作，以照顧市民遇有緊急情況時的出入境需要，以及促進本港與內地發展更緊密的經濟聯繫。他進一步表示，他雖然同意陸路邊境管制站24小時客運通關的安排可逐步實施，但他認為午夜後需求不大，不應是最重

要的考慮因素。他指出，儘管午夜後對渡輪及過海隧道巴士服務的需求較低，但亦有該等服務提供。

40. 陳鑑林議員關注到，若研究或民意調查的結果顯示，大多數人反對邊境管制站實施24小時運作的政策，政府當局或會改變或甚至擱置該項政策。他詢問政府當局是以研究或民意調查結果，還是以本港長遠發展需要及經濟利益作為制訂政策的基礎。他舉出賭波一事為例，指出政府當局因為調查結果顯示受訪者大多反對賭波合法化而押後就有關事宜作出決定。

41. 政務司司長重申，邊境管制站實施24小時運作是長遠的政策目標，而要考慮的是落實此目標的時間表。他表示，邊境管制站實施24小時運作，明顯會為香港帶來經濟利益。不過，政府當局要仔細考慮市民的意見，並處理他們所關注的問題。

42. 馮檢基議員表示，他原則上不反對邊境管制站實施24小時運作，因為此措施可使人們更自由往來兩地，並且促進香港物流業發展。他進一步表示，由於越來越多市民選擇在深圳居住，而在香港工作，故有必要照顧他們遇有緊急情況時出入境的需要。此外，亦有市民需要照顧在邊境另一面居住的家人。他告知政府當局，他得悉一家渡輪公司願意提供24小時來往中環至深圳的渡輪服務。

43. 馮檢基議員詢問，政府當局在決定邊境管制站實施24小時運作的時間表時，會否訂立一些量化的指標(例如旅客數量)及特定的價值或準則因素(例如香港應發展成為物流業中心)，作為考慮依據。

44. 政務司司長回應時表示，當局在訂定邊境管制站實施客貨運24小時通關的長遠目標時，是以香港整體經濟發展的利益為着眼點，而非只考慮物流業。他進一步表示，社會上的主流意見認為香港應與內地有更緊密的聯繫和融合。不過，難以訂定量化的指標，用以決定何時落實邊境管制站實施24小時運作的政策目標。他補充，邊境管制站實施24小時客運通關的時間表，會取決於他較早前已向議員解釋的各項考慮因素，包括市場需求及需要、兩地居民的利益、資源方面的影響、技術問題，以及市民的意見等。

巴士服務

45. 劉慧卿議員詢問，政府當局會否考慮一些環保團體提出的建議，提供更多的巴士服務，以紓緩對跨境

鐵路交通的需求。政務司司長回應時表示，這是當局為紓緩落馬洲的擠迫情況而現正考慮的方案之一。穿梭巴士的營辦商已延長服務，以配合由2001年12月1日起實施延長通關時間的新安排，而一些旅遊巴士營辦商亦已申請在延長通關的時間內營辦旅遊巴士服務。

交通噪音

46. 黃成智議員促請政府當局在今年內撥出資源，加快在吐露港公路沿線安裝隔音屏障，以減低過境貨櫃車所產生的噪音。他表示，自邊境管制站延長貨運通關時間後，吐露港公路沿線的交通噪音問題已變得更為嚴重。

結語

47. 內務委員會主席多謝政務司司長及政府當局其他代表出席是次特別會議。她表示，邊境管制站實施24小時運作的事宜將由有關的事務委員會跟進討論。

立法會秘書處
議會事務部2
2002年1月3日

政務司司長在二零零一年十二月十四日
立法會內務委員會
討論二十四小時通關問題

說帖

粵港兩地人流貨流暢順，是促進整個珠江三角洲區域經濟活動的先決條件。

2. 除了要用前瞻性眼光去規劃跨境基建之外，政府更致力改善通關能力、效率以及相關的旅客服務。我們相信，香港和內地的經濟互動，會為雙方帶來群集的經濟效益。因此，在「一國兩制」的框架下，提供暢順的人貨通關服務是香港和內地的共同目標。

3. 改善通關服務的其中一個重要環節是延長口岸開放時間，亦是今日討論的課題。我們提交立法會的文件已詳細闡釋特區政府對 24 小時通關的立場，在此我不再重複，只想簡述幾點。

4. 我想先集中講講客運。首先，決定各管制站開放時間是需要香港和內地政府互相配合的，並不是按單方面的意願行事。在延長通關時間的過程中，我們得考慮配套設施、資源調配，以及要與內地一眾單位，例如廣東省政府、深圳市政府和多個作業部門(公安、邊檢、口岸辦、動植物檢、海關等)磋商；當然，亦需要中央政府在資源上配合。一直以來，香港和內地都抱着積極而務實的態度去改善過境設施、延長通關時間及提升服務水平，以應付跨境客、貨量的增長。雙方的共識是以 24 小時通關為目標，並按實際需要和資源配套等考慮去逐步實施。主席女士，在我們和內地商討的過程中，這項共識是明確的，並非如有些人以為，是特區政府故意拖延落實 24 小時客運通關。事實上，以 24 小時通關為目標的共識，正好為雙方未來的討論奠下更紮實的基礎。在粵港合作的大前提下，我們會密切留意兩地人流貨流的增長情況，並按業界和市民的實際需要、兩地居

民的利益及資源運用等幾方面，考慮進一步落實 24 小時通關這目標。

5. 我想講的第二點，是民意在 24 小時通關問題上缺乏共識。雖然政府相信，在經濟方面，進一步延長客運通關時間至 24 小時，會促進兩地居民往來及有關服務行業的發展，有助強化兩地商貿關係；但另一方面，市民對通關效應可能對民生構成的負面影響深表關注，例如，新界北的樓價會否下跌、零售業會否受衝擊、跨境罪案會否增加、青少年問題越趨惡化及家庭關係可能受威脅等等。當然，亦有市民會擔心全面通關之後，可能令香港喪失「一國兩制」下應有的特色。所以，在邁向 24 小時通關的過程中，我們的步伐要充份考慮市民的意見。

6. 第三點涉及資源問題。在目前的財政情況下，我們要考慮全面 24 小時通關在財政上所構成的負擔。以羅湖為例，用目前運作模式所需的人手(海關、入境及警隊)及其他方面的資源配備計算，管制站每運作一小時，全年須耗費近 3 000 萬。由於東鐵列車的維修問題，於羅湖管制站實施 24 小時旅客通關會有很大困難。因此，政府認為，如要實施這項措施，落馬洲/皇崗口岸相信會是一個較可行的地點。以落馬洲管制站的營運成本計，實施 24 小時客運通關，將會每年增加約 2 400 萬的公帑。所以，資源上的制肘，不但是特區政府須面對的問題，也是內地政府須同樣面對的問題。

7. 第四點，我想談談服務質素的問題。經過內地和特區政府的共同努力，我們已把羅湖及落馬洲這兩個合共處理超過九成旅客的口岸的通關時間延長。現時，這兩個口岸的開放時間現已劃一為由早上 6 時 30 分至午夜 12 時，市民初步反應良好。除了在通關時間上提供更大方便外，政府亦致力改善服務質素。正如保安局局長較早時告訴立法會，百分之九十八的旅客能在 30 分鐘內過關，而其中百分之八十八的旅客更可以在 15 分鐘內過關。持身份証過關的香港居民，平均辦理過關的手續只需 15 秒。但我們並不滿足於現時的服務水平，我們會透過潮水式人流管理、增加人手等措施及在 2003

年中引入智能身份証，去進一步縮短市民的過關輪候時間。

8. 最後一點是關於貨流。相信各位議員都知道，香港的主要陸路口岸 – 落馬洲口岸，一直都有提供 24 小時貨運清關服務。

9. 因應業界的要求，粵港政府最近在落馬洲口岸實施晚上時段增開貨檢通道的安排，令更多貨物可以及時付運，提升了貨運業的競爭力。根據過去兩星期的初步觀察，在每晚10時至午夜12時增開貨檢通道的時段，平均約有400多輛貨車來往香港和深圳兩地，而在午夜12時至翌日早上7時，則約有600多輛貨車使用落馬洲口岸北上和南下，情況令人滿意。

10. 我們會監察延關安排的成效，並會繼續與業界溝通，在有需要時檢討現行措施。

- 完 -