

## 立法會 CB(2)665/01-02 (01)號文件

## 資料摘要

## 邊境管制站 24 小時運作的事宜

## 1. 背景

1.1 擬備此份資料摘要的目的，是向議員提供有關邊境管制站 24 小時運作事宜的資料。此份資料摘要所載的資料，全部取自立法會文件、政府新聞稿及報章的報道。

## 2. 過往發展

2.1 在 2001 年 11 月 9 日，政務司司長宣布延長羅湖及落馬洲邊境管制站的開放時間，並表明當局會以提供 24 小時過境客運服務為長遠目標。現將香港特別行政區(下稱“香港特區”)與深圳之間的邊境管制站自 1994 年以來的開放時間演變綜述如下：

表 1——香港特區與深圳之間的邊境管制站自 1994 年以來的開放時間演變

管制站	羅湖		落馬洲		文錦渡				沙頭角								
	旅客		載客車輛		貨車	載客車輛		貨車	載客車輛		貨車						
日期／時間	開放(上午)	關閉(下午)	開放(上午)	關閉(下午)	開放／關閉	開放(上午)	關閉(下午)	開放(上午)	關閉(下午)	開放(上午)	關閉(下午)	開放(上午)	關閉(下午)				
1994 年 11 月 3 日	7:00	11:00	7:00	9:00	24 小時 (註 1)	7:00	8:00	7:00	10:00	7:00	8:00	7:00	6:00				
1998 年 10 月 15 日	6:30	11:30	10:00	(註 2)		10:00	8:00	10:00	8:00					7:00	8:00	7:00	8:00
1999 年 4 月 1 日																	
2001 年 7 月 25 日																	
2001 年 12 月 1 日	午夜 12:00	6:30	午夜 12:00	(註 3)													

註 1 由 1994 年 11 月 3 日開始提供 24 小時清關服務。

註 2 獲准使用文錦渡及沙頭角過境通道的貨車，可在該兩條通道於晚上關閉後使用實施 24 小時運作的落馬洲管制站。

註 3 在香港的公眾假期前及公眾假期當日，管制站的開放時間將延長至午夜 12 時。

### 3. 蒐集有關邊境管制站 24 小時運作的資料

3.1 本部曾聯絡中港關係策略發展研究基金、一國兩制研究中心及本地大學的研究中心，查詢該等機構有否進行任何研究，探討邊境管制站 24 小時運作的事宜及此項措施對香港的影響。此等機構均答稱從未進行此方面的研究。

3.2 然而，本地一份報章曾委託香港中文大學的香港亞太研究所進行一項公眾意見調查，探討公眾對於將邊境管制站開放時間延長為 24 小時運作有何意見。於 2001 年 8 月 16 日發表的調查結果顯示，在 732 名受訪者中，有 58% 反對邊境管制站實施 24 小時運作，有 32% 受訪者則贊成此項安排。

3.3 中港關係策略發展研究基金於 2001 年 9 月進行了一項“使用火車過關市民對改善跨境口岸的中短期措施問卷調查”，該問卷的其中一條問題，是詢問受訪者對於將邊境管制站開放時間延長為 24 小時運作有何意見。調查結果顯示，在 1 002 名受訪者中，有 65% 支持在落馬洲設立 24 小時開放的載客車輛過境管制站，約有 60% 受訪者則認為，羅湖過境旅客管制站在長假期後的延長開放時間尚有不足之處。

3.4 本部曾研究和此事有關的報章報道及新聞稿，所得結果綜述於表 2 至表 3。

表 2 —— 關於邊境管制站實施 24 小時運作的意見

與內地當局的配合
香港特區政府
<ul style="list-style-type: none"> <li>在邊境管制站實施 24 小時運作，仍然是政府的較長遠目標，但當局必須與廣東省當局協調有關的安排，並按照中央政府為規管批撥作處理邊境事務的資源而訂定的計劃，實施在邊境管制站實施 24 小時運作的措施。</li> <li>除了預計旅客人數會有所增加外，對資源的影響、地理環境限制及經濟方面的裨益，均屬需要考慮的因素。</li> <li>內地管制站在人手方面的配合相當重要。需要注意的是，內地管制站的運作涉及 6 個不同的機關，其中包括海關及公安當局。</li> </ul>

表 2 (續)

內地官員
<ul style="list-style-type: none"> <li>在邊境管制站實施 24 小時運作，是一項長遠目標。</li> <li>在技術方面而言，深圳政府隨時可實施邊境管制站 24 小時運作的安排。</li> <li>實施有關安排必須獲得香港及深圳兩方面的通力合作，並獲得北京方面的批准。</li> </ul>
<b>實施時間</b>
香港特區政府
<ul style="list-style-type: none"> <li>過境通道實施 24 小時運作是政府的長遠目標，在此方面並不能一蹴而就。</li> <li>短期而言，當局會實施各項臨時放寬措施，包括於假期期間在羅湖實施 24 小時運作的安排。</li> <li>落馬洲可能是首個實施 24 小時運作的邊境管制站。</li> </ul>
內地官員
<ul style="list-style-type: none"> <li>香港及深圳政府目前的首要工作，是改善香港特區與深圳之間的通關條件。</li> <li>第一步是在本年內延長羅湖及落馬洲管制站的運作時間至午夜 12 時，並加快進行清關檢查的速度。</li> <li>兩地政府將視乎情況所需，逐步實施邊境管制站 24 小時運作的安排。</li> </ul>
公眾人士
<ul style="list-style-type: none"> <li>應盡快實施邊境管制站 24 小時運作的安排，有關工作最好可在一至兩年內完成。</li> <li>面對目前經濟不景的情況，當局應在稍後時間(3 至 5 年後)才實施邊境管制站 24 小時運作的安排。</li> <li>目前並無實施邊境管制站 24 小時運作的即時需要。相反，政府應考慮開放更多邊境管制站，協助紓緩旅客出入境高峰期的擠迫情況。</li> <li>貨運過境通道的 24 小時運作安排，應較客運過境通道獲得更優先的處理。</li> <li>由於在深夜時分過境的旅客不多，目前並無立即實施邊境管制站 24 小時運作安排的迫切性。</li> <li>沒有必要實施邊境管制站 24 小時運作安排。只要把羅湖管制站的開放時間延長至午夜 2 時，便可紓緩管制站的擠迫問題。</li> </ul>

表 2 (續)

交通安排
<p>香港特區政府</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基於安全理由，有關方面不能提供 24 小時火車服務，因為必須在每天夜間進行鐵路維修保養工作。</li> <li>如把香港邊境一帶的禁區開放，讓火車服務以外的交通工具進入區內，該處的交通網絡將不能應付龐大的交通流量。</li> </ul>
<p>公眾人士</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>九廣鐵路公司表示，該公司不能提供 24 小時來往紅磡至羅湖的火車服務，但以單軌雙程方式提供 24 小時來往上水至羅湖的火車服務則或許可行，因此舉並不會影響鐵路的維修工作。</li> <li>貨運過境通道的 24 小時運作安排，應較客運過境通道獲得更優先的處理。</li> </ul>

表 3 —— 關於邊境管制站 24 小時運作對香港特區所造成影響的意見

經濟
<p>香港特區政府</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>香港及深圳兩地居民將可更自由往返兩地，兩地的服務業交流亦會更趨頻繁，從而促進兩地商業活動的增長，刺激兩地商貿關係的發展。</li> <li>進一步加強香港作為華南主要服務中心的地位。</li> </ul>
<p>公眾人士</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>有助加強香港的物流中心地位。</li> <li>可加速本港經濟與珠江三角洲一帶的經濟融合的過程。</li> <li>將有更多香港居民前往內地工作，有助促進兩地的交通運輸及經濟交流。</li> <li>將有更多新界北區居民前往內地消費，區內業主及商戶將受到最大打擊。</li> <li>香港居民在內地所作的消費及投資，將較內地居民在港所作消費及投資為多，結果令本地資金外流的問題更趨惡化。</li> </ul>

表 3 (續)

物業市場
香港特區政府
<ul style="list-style-type: none"><li>不能排除邊境管制站 24 小時運作會對鄰近邊境地區物業價格帶來負面影響的可能性。不過，此等影響僅屬暫時性質，有關安排對整體經濟所帶來的利益可能更大。</li></ul>
內地官員
<ul style="list-style-type: none"><li>應不會對兩地物業市場帶來任何負面影響。</li></ul>
公眾人士
<ul style="list-style-type: none"><li>實施邊境管制站 24 小時運作的安排後，物業市場會迅速作出調整，此項安排會對香港經濟更加有利。</li><li>新界北區樓價下跌約 6 至 7 成，當中約有一成跌幅是受到邊境管制站 24 小時運作的影響。不過，由於此方面的影響已大致上為市場所消化，故此即使實施有關安排，也不會對物業市場造成任何影響。</li><li>新界物業價格會下跌約兩成，市區樓價則會下跌約 5% 至 10%。</li><li>對邊境管制站實施 24 小時運作的期望，一直對物業市場造成陰影。最好盡快實施邊境管制站 24 小時運作的安排，藉以掃除此心理因素。有關政策一經實施，新界北區樓價將進一步下調，但跌幅將少於一成。</li><li>二手物業市場將受到不良影響。</li><li>會刺激更多香港居民前往內地置業的意欲。</li></ul>

表 3 (續)

<b>零售市場</b>
香港特區政府
<ul style="list-style-type: none"> <li>不能排除邊境管制站 24 小時運作會對鄰近邊境地區的零售業帶來負面影響的可能性。不過，此等影響僅屬暫時性質，有關安排對整體經濟所帶來的利益可能更大。</li> </ul>
公眾人士
<ul style="list-style-type: none"> <li>除了新界北區的商戶，不少東九龍區的零售商亦擔憂邊境管制站 24 小時運作的安排會打擊本地的消費市場。</li> <li>邊境管制站 24 小時運作的安排只會影響新區北區的通宵營業零售商店。</li> </ul>
<b>社會</b>
香港特區政府
<ul style="list-style-type: none"> <li>對於邊境管制站 24 小時運作所帶來的社會影響，現時並無共識。在此方面所涉及的問題廣泛而複雜，例如跨境婚外情。</li> <li>初步意見是如以按部就班方式實施邊境管制站 24 小時運作的安排，社會人士應可逐漸適應，因而不會對本地社會結構帶來負面影響。</li> <li>此項安排亦不會令毒品問題惡化。</li> </ul>
內地官員
<ul style="list-style-type: none"> <li>實施邊境管制站 24 小時運作的安排後，跨境販毒問題可能會惡化。</li> </ul>
公眾人士
<ul style="list-style-type: none"> <li>跨境非法活動(如賣淫及販毒)可能會有所增加。</li> <li>不少香港家庭主婦均擔憂跨境婚外情問題會更趨嚴重。</li> <li>青少年前往內地濫用藥物的問題可能會惡化。</li> <li>可能會有更多香港居民移居深圳。</li> </ul>

表 3 (續)

<b>交通</b>
香港特區政府
<ul style="list-style-type: none"><li>• 對於紓緩邊境管制站擠迫情況的幫助不大，因為在深夜時分過境的人數應不會太多。</li><li>• 解決方法是加強邊境管制站在旅客流量高峰期處理過境客運量的能力，並在合適地點興建更多過境設施，以及為此等過境設施提供足夠的交通基礎設施。</li></ul>
公眾人士
<ul style="list-style-type: none"><li>• 實施邊境管制站 24 小時運作，是象徵意義大於實際作用的安排，因為在深夜時分過境的人並不多。</li><li>• 政府可仿效在落馬洲管制站實施的做法，利用在沙頭角營辦的過境旅客穿梭巴士服務，分散羅湖及落馬洲的人流。</li></ul>

---

張惠霖

2001 年 12 月 11 日

電話：2869 7735

---

立法會秘書處歡迎轉載這份文件的部分或全文，並歡迎將之譯成其他語文。文件所載資料可隨意複製以供非商業用途，但須註明資料出處為立法會秘書處資料研究及圖書館服務部，並將一份複製文本送交立法會圖書館備存。

---

---

## 參考資料

1. 保安事務委員會，*邊界檢查站延長開放時間*，臨時立法會，1997年10月。
2. 政府新聞處，*二十四小時通關建議須仔細研究*，2000年5月2日。
3. 政府新聞處，*政務司司長在中區政府合署會見新聞界的談話全文*，2001年11月9日。
4. 政府新聞處，*政務司司長在中區政府合署會見新聞界的談話全文*，2001年10月26日。
5. 政府新聞處，*政務司司長出席《商業周刊》第五屆 CEO Forum 後與新聞界的談話全文*，2001年10月24日。
6. 政府新聞處，*政務司司長與深圳市市長共晉工作早餐後會見新聞界的談話全文*，2001年9月28日。
7. 政府新聞處，*運輸司司長會見新聞界的談話全文*，2000年5月3日。
8. 政府新聞處，*粵港合作聯席會議第四次會議*，2001年7月25日。
9. 政府新聞處，*粵港合作聯席會議第二次會議*，1998年9月24日。
10. 立法會秘書處，*保安司司長答覆議員所提的書面質詢*，2001年11月28日。
11. 立法會秘書處，*會議過程正式紀錄擬稿*，2001年11月14日。
12. 立法會秘書處，*邊境管制站實施24小時運作的事宜背景資料簡介*，2001年11月5日。
13. 粵港合作統籌小組，*羅湖及落馬洲管制站延長開放時間*，2001年11月9日(中文版)。
14. 粵港合作統籌小組，*邊境管制站24小時客貨通關*，2001年12月。