

二零零一年十二月十四日
立法會特別內務會議文件

邊界管制站 24 小時客貨通關

引言

本文件闡述政府對邊界管制站應否實施 24 小時客運通關的評估結果，並向議員簡報貨運通關的情況。

陸路邊界管制站的旅客通關時間

2. 本港目前共有五個陸路邊界管制站，旅客通關時間載於下表。雖然這些管制站並非全日通關，但由二零零一年十二月一日起，羅湖和落馬洲兩個主要管制站已延長每日開放時間至 17.5 小時。

羅湖	落馬洲	文錦渡	沙頭角	紅磡
0630- 2400	0630- 2400	0700- 2200	0700- 2000	(星期一至四) 0730-2000 (星期五至日) 0730-2145

公眾對 24 小時客運通關的意見

3. 公眾對應否在全部或選定的邊界管制站實施 24 小時通關的問題，已討論了一段日子。現時市民的意見不一；他們關注到以下的經濟和社會問題：

贊成：

- (a) 可讓香港與內地建立更緊密的經濟聯繫，從而進一步鞏固本港作為珠江三角洲(珠三角)貨流和客流的樞紐地位；
- (b) 有助促進本港物流業的發展；
- (c) 可讓商人/市民隨時過境處理急務；
- (d) 方便更多內地居民來港公幹和旅遊，令本港經濟受惠；
- (e) 消除影響新界北區物業市場的不明朗因素；
- (f) 鼓勵更多富裕的內地居民和投資者來港置業或開設公司。

反對：

- (a) 內地生活費用大大低於香港，可能會有更多市民移居內地，導致香港人和資金外流到深圳或廣東省其他鄰近城市；
- (b) 新界北部的樓價會進一步受壓；
- (c) 深圳的競爭對手會搶去本地零售業、飲食業和娛樂事業更多生意；
- (d) 跨境婚外情或許會增加，危及家庭關係；
- (e) 青少年濫用藥物的問題會更趨嚴重。

4. 社會上對於應否實行 24 小時客運通關，並未達致明確共識。政府在考慮 24 小時通關的政策時，必須顧及大眾的普遍意見，並力求平衡不同界別的利益。

政府對陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關的立場

5. 衡量過不同意見後，政府認為陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關，在現階段仍然是我們的目標。至於我們何時可以達致目標，則需要得到社會人士更明確的支持；有證據顯示有真正的交通需要；獲得內地當局的同意；取得資源，以及考慮其他因素。

6. 香港與內地當局經過緊密磋商之後達成共識，同意逐步延長陸路邊界管制站的開放時間是自然的發展，與兩地緊密的社會經濟連繫及過境旅客不斷增加的趨勢互相配合，兩地最終應 24 小時通關。不過，落實這個目標的步伐，須審慎考慮各個因素而定，包括實際的需要、兩地居民的利益、能否有效運用資源，以及社會經濟因素等。舉例來說，一個值得注意的現象是，過境旅客的增長在二零零一年已略見放緩。羅湖方面，一九九六至二零零零年過境旅客平均增幅為 15.8%，在二零零一年頭九個月增幅僅為 2.8%。至於落馬洲，一九九六至二零零零年過境旅客平均增幅為 37%，但在二零零一年頭九個月增幅降至 13.3%。各個邊界管制站旅客和車輛過境數字的增長趨勢，以圖表方式載於附件，可供參閱。

7. 粵港雙方已確認 24 小時通關是長遠的目標。在二零零一年七月二十五日舉行的粵港合作聯席會議第四次全體會議上，雙方同意，在香港公眾假期前夕和假期當天，把羅湖管制站的開放時間延長 30 分鐘，以解決當前需要。此外又同意推行中期措施，把羅湖管制站日常開放時間一律延長 30 分鐘，落馬洲管制站亦會延長開放時間，與羅湖管制站看齊。上述解決當前需要的措施已落實推行，在剛過去的中秋節／國慶日和重陽節假期，運作順利。中期措施亦已在二零零一年十二月一日開始實行，羅湖和落馬洲管制站現行開放時間為每日早上 6 時 30 分至午夜 12 時。

8. 我們正密切監察延長通關的效果。據我們觀察所得，至目前為止，延長通關 30 分鐘並未令過境交通每日整體流量相應增加，而延關時段的過境交通流量亦不太高。

政府評估過境旅客 24 小時通關可能帶來的影響

9. 政府不斷有檢討是否需要實施 24 小時客運通關，並會研究最近實行的各項延關措施的成效。政府正展開兩項專題研究：

(a) **社會經濟影響研究**：中央政策組正研究陸路邊界管制站實施 24 小時客運通關對社會經濟的影響。我們會就此諮詢商界和有關界別，並會進行住戶調查，收集公眾意見。這項研究會在二零零二年年中得出結果。

(b) **過境旅運統計調查**：規劃署現正進行二零零一年過境旅運統計調查，以收集有關過境旅運模式的資料(例如過境目的、目的地、次數等)。調查所得的數據，會用於預計過境旅運數字，並作為規劃基建設施的依據。我們預期這項調查會在二零零二年年初完成。

10. 我們會參考上述調查結果，以及政府和其他機構日後可能會進行的其他研究。不過，在尚未取得這些結果之前，根據初步評估顯示，實施 24 小時客運通關對經濟、社會、運輸和保安會有以下影響：

(a) **經濟** — 把通關時間進一步延長至 24 小時，會促進兩地的旅客和服務更自由流通，可能有助加強兩地的工商業聯繫，並進一步鞏固香港作為華南主要服務中心的地位。另一方面，全日通關對鄰近邊界地區的一些行業(如零售和樓價)亦可能會帶來負面影響，不過，影響僅屬短暫，而且香港整體經濟的得益也可能超過這方面的影響。此外，影響的程度或許也會視乎有多少個和在哪個邊界管制站實施 24 小時通關而定。

(b) **社會** — 對於實施 24 小時客運通關對社會有何影響，市民並沒有一致的意見；這項安排所涉及的問題相當廣泛和複雜。舉例來說，有些人擔心，延長通關時間後，旅客過境會更加方便，港人也許較容易在內地發展婚外情，危及家庭關係；不過亦有人認為這種看法未免過於牽強。我們初步的意見是，只要我們按照我們和內地政府處理這個問題的一貫方法，循序漸

進地實施這項安排，相信市民可以逐漸適應這個轉變而不會對香港社會的結構造成任何重大的不良影響。

(c) **運輸** — 由於邊界管制站是在非繁忙時間延長服務，而繁忙時間的旅客不大可能改在這段時間過境，24小時通關對解決本港邊界管制站在繁忙時間內旅客擁擠的問題幫助不大。歸根結底，解決這個擁擠問題的方法，是增加本港邊界管制站的處理量和進一步提高效率，以應付繁忙時間的旅客流量，並在適當地點加建過境設施和輔以足夠的運輸基建。為此，我們正擴展羅湖和落馬洲的現有設施，並全速興建深港西部通道和落馬洲支線。我們預期該通道和支線分別會在二零零五年和二零零六至零七年度落成。

(d) **治安** — 我們相信午夜後過關人數不會太多，所以預計24小時通關應不會對本港治安有重大影響。不過，實施24小時客運通關後，政府必須向執法部門提供更多人力資源，確保過境管制站在延關時段有足夠人手執勤，以維持出入境和海關管制系統的有效運作。因此，我們必須確保有限的人手和資源得到最適當的調配(例如在(i)延長通關時間但開放較少管制站以及(ii)通關時間較短但開放較多管制站兩者之間，求取最佳平衡)，以及整體治安不會受到影響。

11. 考慮到上文的分析，政府認為當前急務，是提高所有邊界管制站在繁忙時間和節日假期的清關效率，以應付客運需要；同時力求改善所有邊界管制站的顧客服務，使過境旅運順暢無阻。

過境貨運 24小時通關

12. 本港五個邊界管制站的貨運通關時間載於下表。落馬洲邊界管制站已由一九九四年十一月三日起全日24小時開放，辦理貨物清關。

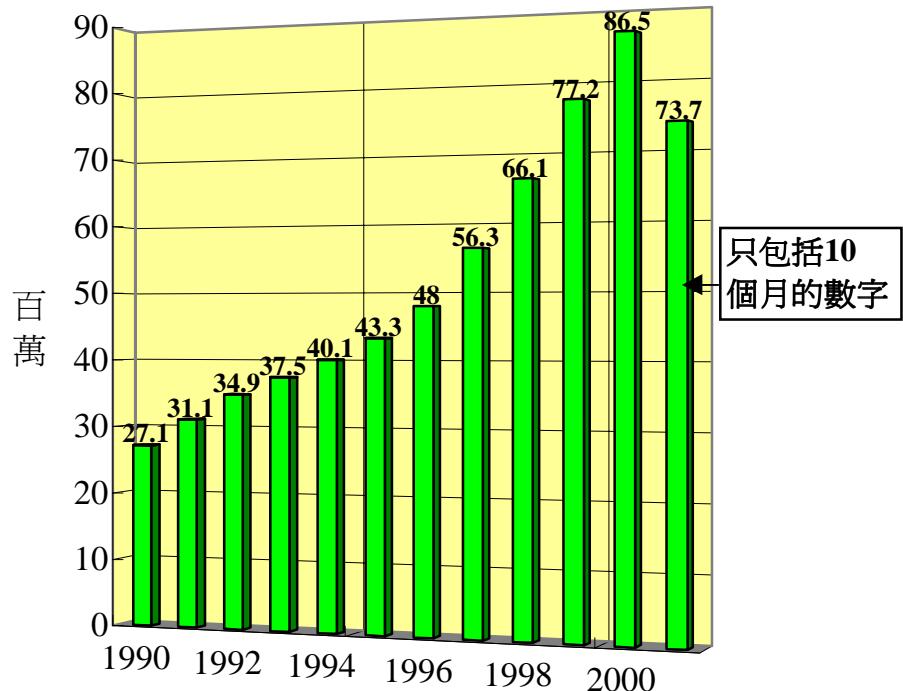
羅湖	落馬洲	文錦渡	沙頭角	紅磡
不適用	24 小時	0700-2200	0700-2000	不適用

13. 此外，我們已由二零零一年十二月一日起，在每晚 10 時至午夜 12 時(晚上 10 時前所有通道全部開放)加開三條南行通道(原本只有一條)和一條北行通道(原本只有一條)，供貨車使用。在午夜 12 時至上午 7 時開放南北行通道各一條的安排，則維持不變。

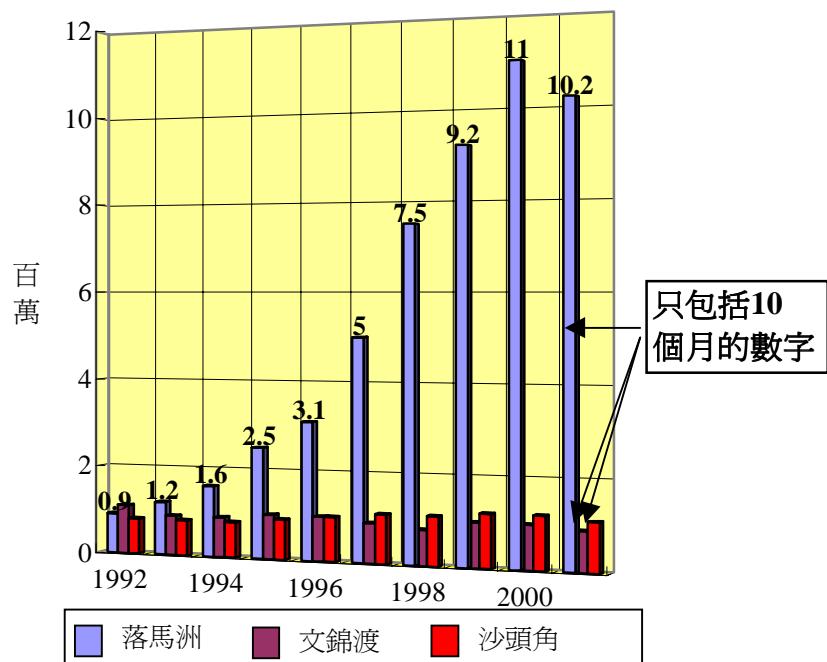
14. 我們得到內地當局保證，皇崗海關會為所有出入境貨車提供 24 小時貨物清關服務，但所載貨物必須已辦妥報關手續。為此，內地當局已提早實施一項新的報關程序，在皇崗、文錦渡和沙頭角這三個邊界管制站清關的貨物，可以提前三天預先報關。此外，為促進皇崗口岸的貨運流通，皇崗報關辦公室的下班時間已由晚上 8 時延至晚上 10 時。我們會繼續與內地當局緊密聯絡，研究可促進過境貨運流通的其他措施。

粵港合作統籌小組
二零零一年十二月

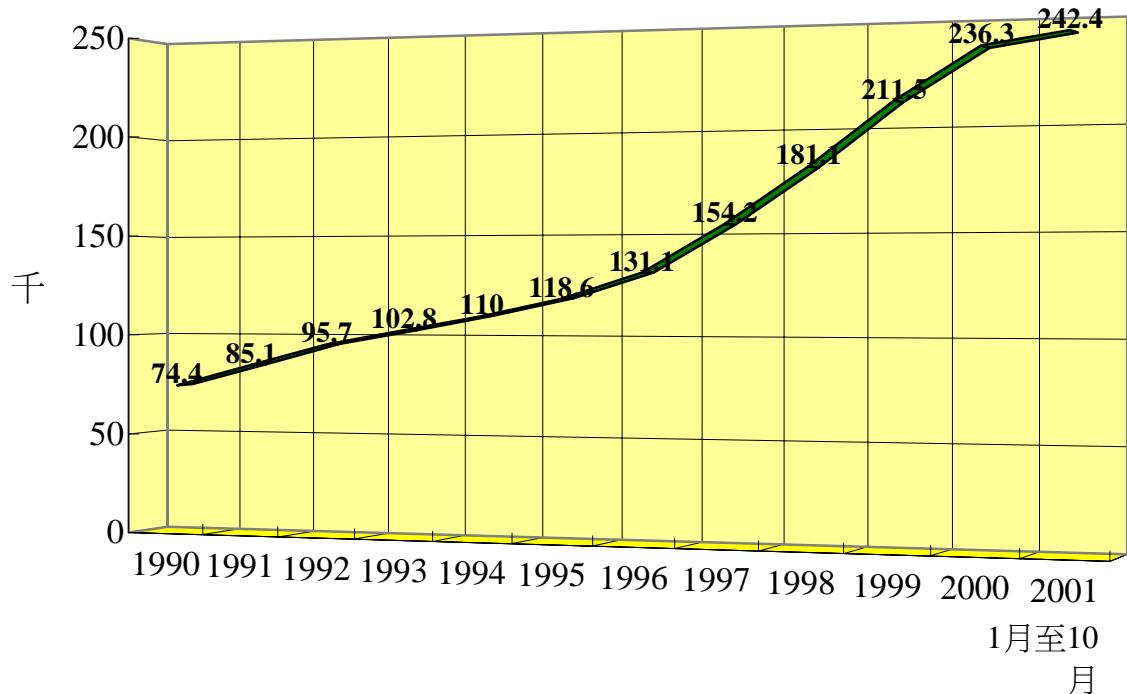
羅湖邊界管制站每年旅客總流量 (1990年至2001年10月)



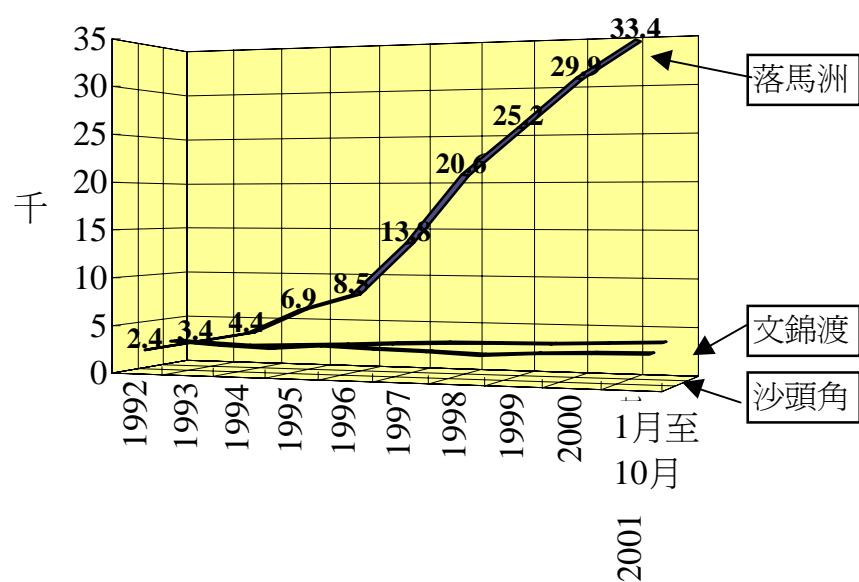
落馬洲、文錦渡、沙頭角邊界管制站每年旅客總流量
(1992年至2001年10月)



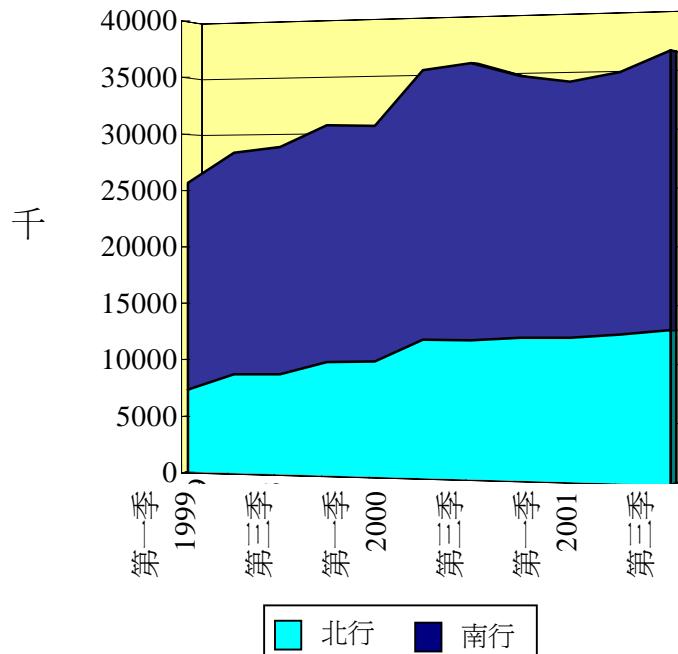
羅湖邊界管制站平均每日旅客流量
(1990年至2001年10月)



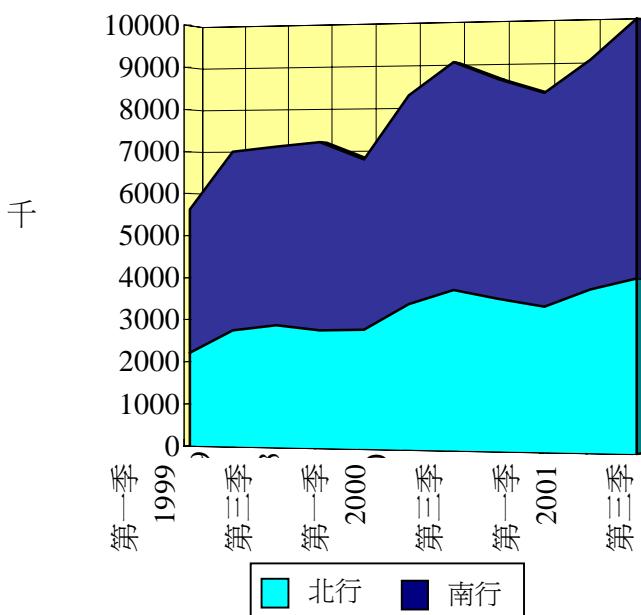
落馬洲、文錦渡、沙頭角邊界管制站
平均每日旅客流量 (1990年至2001年10月)



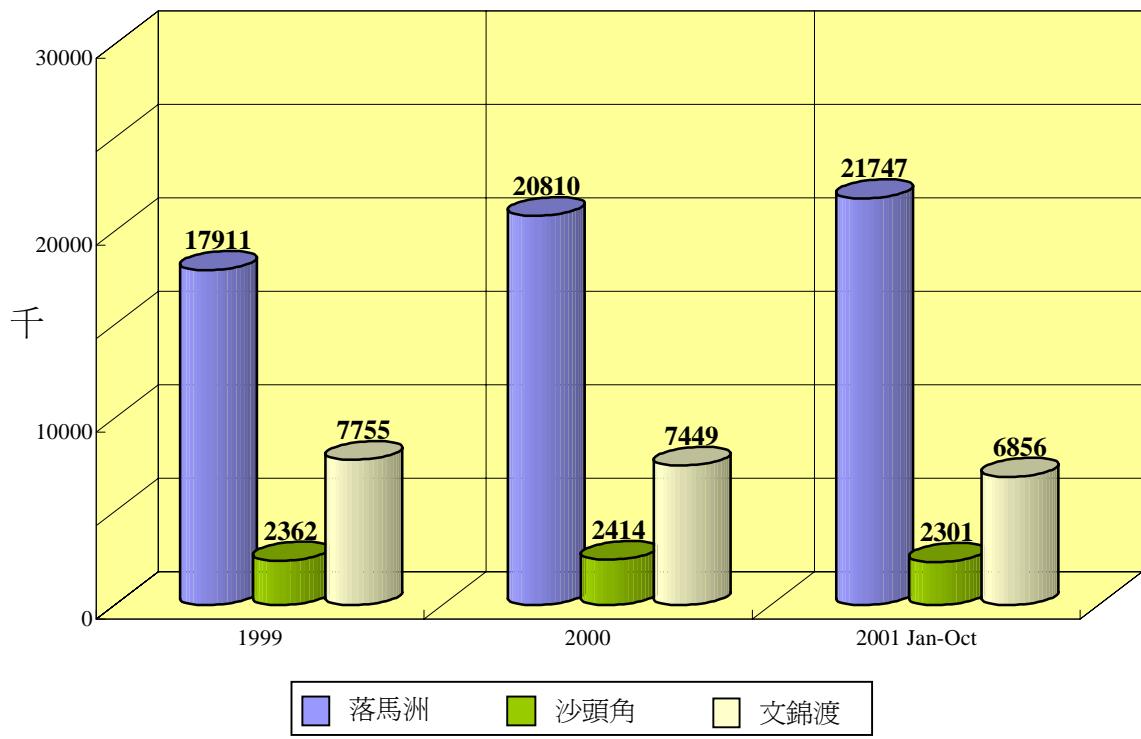
羅湖邊界管制站晚上8時30分至11時30分
(關閉前3小時)平均旅客流量



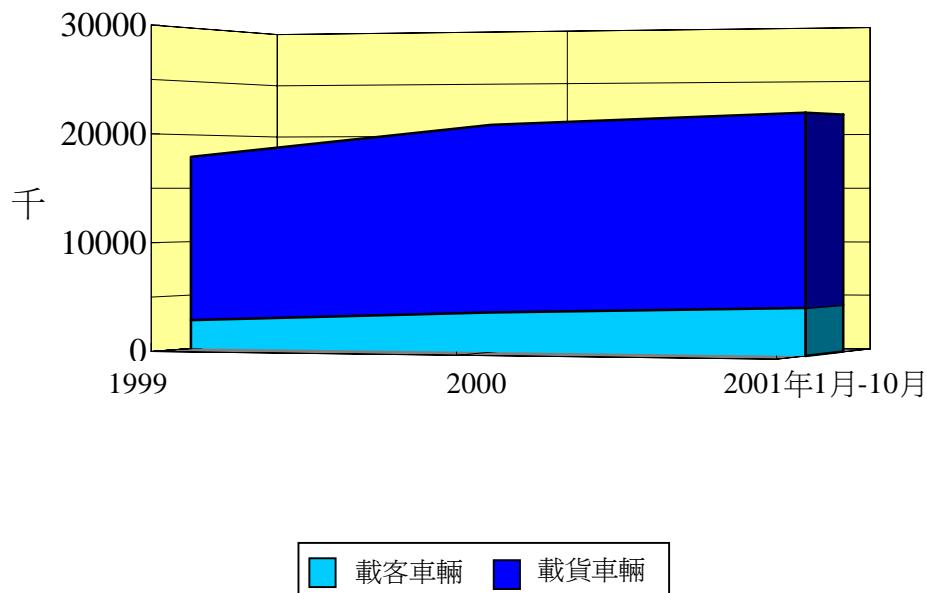
落馬邊界管制站晚上7時至10時(關閉前3小時)平均旅客
流量



各陸路邊界管制站平均每日車輛流量



落馬洲邊界管制站平均每車輛流量(按車輛類別計算)



落馬洲邊界管制站晚上7時至10時
(關閉前3小時)平均載客車輛流量

