



香港物流商會有限公司

The Chamber of Hong Kong Logistics Industry Ltd

香港特別行政區法會
交通事務委員會
鄭家富主席 暨各位委員

鄭主席：

您好！

就有關過境私家車一次性特別配額【試驗計劃】，本人是持開放態度的。但為避免香港慢慢被邊緣化，以及粵港各領域融合的大環境下，在各項安全配套的措施完善後，我們是支持這次的【試驗計劃】。

但這次的【試驗計劃】浮現出有關跨境車輛(包括物流與人流)的漏弊！本人從事中港兩地物流業近30年，在中港兩地域駕駛跨境私家車也逾拾多年，中國近三分之一的地方我也駕駛香港私家車旅遊和工作上經歷了，幾年內車輛行走超越50萬公里；東至上海、北至北京、西至雲南以及南至海南島等地域，不敢說沒有人有這麼多的經歷，但相信有者也不多。對此可算稍為有些經驗和認識，故多年以來一直在海關、入境事務和運輸署各種途徑提出多項意見和建議，但可惜沒有受到相關部門的關注！

這次的【試驗計劃】基本上是對香港有長遠良性的發展，出發點是好的，但遭遇到重重的反對聲音，包括我們部份之物流業界，這可證明有一點，是過往的跨境運輸政策太粗疏，基本配套做得不夠完善，令大家心有擔憂，才會產生反對聲音之後遺症。所以，希望大家應為香港長遠性的政策打好基礎，才是香港市民之福祉。

在此，提出日後應多關注和逐步改善相關配套措施的意見和建議。

1. 車輛保險問題：

目前兩地跨境車輛，包括私家車、旅遊車、貨運車輛等，都必須在兩地(香港、國內)分別各自購買車輛保險，尤其是國內的交強險費是不合理。與此同時，兩地的保險公司處理交通事故的機制不同。國內保險公司是根據執法交警所判決書，司機負責的百分比作賠償額的依據，如肇事司機只承擔10%的交通事件責任，則保險公司只賠償10%之款額。如對方沒有購買保險或其他原因導至沒得賠償，則第三者會追究肇事的司機和車主負責賠償餘下90%之餘額。所以有些司機為避免日後保險公司拒賠的風險，寧可承認多些責任。故此，如能在香港統一購買和理賠是避免很多不公平的現象，為跨境貨運與客運的司機和企業都是一大政績。

2. 車輛兩地一檢問題：

目前所有跨境車輛每年都要兩次驗車，一次是香港運輸署所指定的檢驗承包商，另一次則是代表國內廣東省公安廳之【中國檢驗有限公司】在香港境內負責檢驗。如果車輛車齡超過 10 年，還要每半年檢驗一次，這情況可說是勞民傷財！基本上兩地的交通部門可達共識，共同制定一個雙方都認可，符合安全系數以及環保的標準，交由雙方都認可的檢測中心負責，為避免壟斷之情況，可以交由香港和國內多家的公司共同公平競爭。這樣物流業界(貨運、客運)數萬台車的司機和公司都得益不少，減低業界的成本，加強他們的競爭力。

3. 口岸通關通道問題：

深港目前共有七個口岸，可給車輛進出境共有四個，但可惜未能將資源合理分配！像目前以深圳灣口岸車輛流量不足，盲目將車輛推展至此口岸，根本沒有找出根源，何來治本之策？運輸及房屋局應有長遠可持續的計劃；實施以東進東出、西進西出，貨運與客運分流的概念，改善口岸之配套全力推行。物流應以東西兩口岸為主，而人流應以市內口岸為主，各自分工和增添適當的配套設施。但現在各口岸通車之通道制度僵化，沒有與時俱進，不能及時改革通關的實況！舉例國內是容許而且鼓勵私家車之乘客下車在旅客通道進出境，也有應對設施配合。但香港方則欠缺這方面的配套設施，做成私家車通道出現擠擁也不能即時有效解決！另外，未能適當與國內政部門溝通，協調不足導至個別通道暢通，但另一方通道堵塞之狀況。

4. 教育兩地之交通法規及推廣安全駕駛意識：

香港與國內的交通法規相差是不大，只是安全駕駛意識不足，而且執法者的人為因素佔最重要之關鍵。事故多的原因有多方面；一是國內經濟起飛，近 10 年來不論是貨運之重型車輛，還是自駕的私家轎車都大幅飆升，尤其是司機的需求量大增，做成良莠不齊，濫竽充數的大有人在。但也不是所有的司機素質不好，如我國內的合資公司也擁有超過 300 名司機，其中不少的駕駛技術與安全意識都可與香港比較的。所以，我們應從教育、宣傳各方面著點，做足各項的灌輸工作。

5. 北上及南下車輛在事前教育與遇有特殊事件後的支援措施：

我們首先針對協助是從來沒有在國內駕駛車輛經驗，首次北上的車輛和司機。要制定應對措施的手冊，以及舉辦一些事前講座，詳細述說國內交通法規、道路上之情況，以及遇上特發事情時的應對之策。建議邀請兩地之交警部門、保險公司以及業界派遣人員作為講座之導師，加強兩地司機在兩地域駕駛車輛的安全意識



香港物流商會有限公司

The Chamber of Hong Kong Logistics Industry Ltd

和法規知識。大家在此基礎下逐步檢討和改善，在未來南下的車輛也可作為一個可行之基石。

以上問題本是微觀措施的建議，應不該在此事務會議上提出，但希望借此機會，使交通事務委員會各位委員、運輸及房屋局/鄭汝樺局長，以及相關政府能夠深切了解我們跨境業界，最前線人員的困境和心聲。能夠在日後制定長遠的政策時，盡量收集我們業界的意見和建議，使政策有效的推行。

香港作為中國內其中一重要特區，必須與國內各省市融合，互補互助，才能發揮地域性的優勢。改革與開放是有一定的危機，但有危才有機，我們不應重蹈清朝閉關自守的歷史。不要將此【試驗計劃】作為洪水猛獸，應以正面和平常心看待。在安全而有規劃的基礎下，可逐步推展任何有利香港的政策。

此致

抄送：

運輸及房屋局陳汝樺局長

香港物流商會羅煌楓主席

香港貨櫃車主聯會梁根權主席

落馬洲中港貨運聯會蔣志偉主席

香港貨櫃拖運業聯會黃兆華主席

香港物流協會鄭會友主席

香港物流商會

常務副主席

陳富泉謹致

24/02/2012