

指定口岸過境礙灣區融合 代表委員獻策促互通

撤通關限制 消口岸車龍

特別關注

兩年來，港人李女士每週一早上6時30分都要帶着兒子從沙頭角的家驅車穿越40多公里，橫跨深圳四個區，再經深圳灣口岸過關到香港上學。港區全國人大代表、前海管理局香港事務首席聯絡官洪為民留意到，車輛的流動受出入口口岸的限制，不但會產生車龍，亦不利車主選擇出行路線，需要兜路到口岸。因此多名代表和委員都在全國兩會上提出，在現有制度框架內優化通關安排，從具體措施入手，推動灣區內人流的自由流通，促進區域融合。 ■文：香港文匯報記者 郭若溪 兩會報道



由於現時出入口口岸的限制，不少跨境學童上學都需要繞遠路。資料圖片

李克強總理在5日所作的政府工作報告中，明確提到將落實粵港澳大灣區建設規劃，促進規則銜接，推動生產要素流動和人員往來便利化。全國人大代表、深圳市市長陳如桂在全國兩會期間也提出建議，促進人員、資金、技術和信息的創新要素跨境便利流動。洪為民表示，希望政府能夠聽取來自委員和代表的呼聲，盡快推動相關政策落地。

「解決通關問題是迫在眉睫。」洪為民直言道，為確保過境口岸運作順暢，粵港兩地對跨境車輛實行配額制管理，目前約有4萬餘輛兩地牌車往返於深圳各口岸及港珠澳大橋口岸。

隨着車流量的不斷增加，從單一口岸過境會遇到長期等候的問題，導致通關效率低下；指定口岸出入口也不利於車主自由選擇最佳出行路線，增加無謂的路途耗時。他表示，人員往來便利化，是大灣區發展的重要前提。

目前仍有兩大阻礙，一是人的流動受「一周一行」限制，二是車輛的流動受出入口口岸的限制。

港區全國人大代表、滬港聯合控股有限公司董事會主席姚祖輝亦表示，應進一步放寬港車入境配額，促進人才流動，便利北上發展的港人「即日往來生活」。

建預約系統 關口按時分流

洪為民認為，藉助科技力量，就可提升通關效率，具體操作方面，洪為民建議，通過開發手機預約程序來優化跨境私家車通關安排，讓車主可根據需要自行選擇通關口岸。

為防止車輛扎堆在一個口岸，洪為民建議，通過開發手機預約程序來優化跨境私家車通關安排，讓車主可根據需要自行選擇通關口岸。

通過手機提前進行通關預約。」

「有了大數據的支持，哪個口岸車少能走就可一目了然。譬如設定每個口岸每日預約總量上限，並將預約名額細分至每個時段。如特定口岸特定時段的預約名額已滿，車主就可選擇預約下一通關時段，或轉往其他仍接受預約的口岸，或在無預約情況下前往任一口岸排隊通關。」洪為民說。

洪為民表示，該預約系統須整合所有陸路口岸數據，且能夠顯示特定口岸每日通關配額、特定時段已預約名額，以及以非預約方式通關的預計候輪時間，讓車主能更靈活有效安排出行選擇。

倘系統落地 政府車主雙贏

在政策實施過渡期，洪為民建議，可預留通道給未預約的車主依舊採取排隊的方式通關。根據預約通關和傳統候輪通關使用者的份額變化，動態調整兩種口岸

通道比重，實現通關效率最大化。這樣做將有助於在港澳深珠四地形成「西進西出、東進東出」格局，緩解四地交通壓力。

對政府而言亦不會失控，對車主則可有效利用時間、提高通關效率和體驗；工作人員也能更準確預知工作量、提升人力資源利用效率。

倡推交通套票 來往灣區更抵

隨着廣深港高鐵開通、港珠澳大橋通車，大灣區「一小時生活圈」初具雛形，各類交通基礎設施建設也進入快車道，三地居民對提升相關配套服務呼聲甚高。特別是很多已成為「即日來回」一族的港人，最盼望能降低出行成本，推出交通優惠。

今年全國兩會期間，姚祖輝建議借鑒香港現行的公交費用補貼計劃，為頻繁往來香港及內地的特定人士提供車費優惠、回贈，或提供高鐵、跨境巴士等套票優惠。

改變民眾習慣 加強灣區融合

姚祖輝說，高鐵上座率平日較低，節假日則爆滿，通過發行優惠套票，可以增加平日的上座率，有助於提高高鐵經濟效益，更加會改變大灣區民眾的生活工作學習就業等方式，對「即日來回」一族的港人，能形成更常規生活和工作圈，加強大灣區的融合發展。

港區全國政協委員李慧琼也建議，可考慮推行通關卡之類的服務，便利大灣區居民通行的同時，降低交通成本。她認為，粵港澳大灣區內部要深度融合，交通的互聯互通已經做得不錯，如果能增加更多利民措施，會進一步促進人流互通。

深圳灣口岸不時出現長長的車龍。資料圖片



姚祖輝建議為頻繁往來香港及內地的特定人士提供車費優惠。香港文匯報記者郭若溪攝

人流互通建議要點

大灣區卡			
申請資格	申請條件	申請配額	簽註時限
商務、科教人士，需在大灣區內企業或科教機構任職	因工作需要在大灣區內意城市短期居留，不受薪工作	粵港澳各1,000名(暫定)，外籍人士三地一共1,000名	3年

兩地牌車採提前預約制，可選擇任意口岸出入口

「自駕遊計劃」期限延至30日



通關卡可降低交通成本。資料圖片

延配額有效期 「自駕遊」更自由

2012年3月，在粵港兩地政府同意下，香港推出「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」（「自駕遊計劃」），讓未有兩地牌的香港私家車車主申請一次性特別配額，經深圳灣口岸駕車入境廣東。統計顯示，該計劃推行5年多僅發出10,850個配額，平均每日使用不足6個配額，遠低於每日50個限額上限。不少車主都希望減少辦證繁複手續，延長證件的有效期。

洪為民表示，該計劃申請程序複雜耗時，申請人須至少提早5個星期安排行程，而配額的有效期只有5日。現代生活節奏快、變量多，難以對時間作出長遠安排，因此市民參與計劃的熱情長期不高。「自駕遊計劃」參與率過低，既無實現政策原意，也對口岸資源造成浪費。

針對「自駕遊計劃」，洪為民建議，將一次性特別配額的有效期由目前的5日延長至30日，讓車主更有彈性去安排時間。同時，對已取得「自駕遊計劃」證件的車主，允許其使用手機預約程序，提早24小時進行通關預約即可。

洪為民認為，目前「自駕遊計劃」每日僅有50個名額，對口岸的處理能力不會帶來大的挑戰，因此建議取消「自駕遊計劃」車輛必須從深圳灣口岸入境的限制，允許車主能按需要選擇通關口岸。

發灣區通行證 利持有者公幹

針對促進大灣區人流要素自由流動，洪為民還提出，可參考「亞太經合組織商務旅遊計劃」，推出由廣東省和港澳兩地出入境部門聯合發給的「大灣區商務科教通行證」（即「大灣區卡」），供大灣區的商務、科教人士申請。

隨着大灣區的發展日益密切，灣區內商務及科教人員往返港澳的需求日益頻繁。但內地居民和持外國護照的外籍人士目前無法享用這種便利。其中，深圳居民一簽多行實為「一周一行」，而外籍人士使用外國護照加中國簽證過關，必須走人工通道，且每次簽證最多三年，費用也較貴。

香港作為大灣區國際人才中心，有不

少定居在香港的外籍人才需要經常往返大灣區，而現在的出入安排十分不便。同時，現有制度也無法讓他們便捷地進行短期工作，譬如大灣區內的企業和科教機構經常會一起做項目。

而內地人來港，即使不受薪，短期居留和工作也要申請工作簽證，門檻高時間長。對企業而言很多則是臨時短期工作，因現存體制無途徑可申請，就會出現持旅遊簽證的情況。

內地人來港非搶福利

洪為民直言，「一周一行」短期對香港是有保護作用，但長期並不有利於香港的發展。「香港要有胸懷歡迎更多人來

做生意，而不是擔心他們搶了香港的福利。可採取旅遊與工商區分開的政策，而並非一刀切限制人流往來。」

在「大灣區卡」的具體細節上，洪為民建議，首先持證人員的申請條件是，個人在大灣區內企業或科教機構任職，因工作需要經常往返港澳和大灣區。其次，是不受薪工作。

持證者可居灣區半年

之後，持證人員在大灣區內的出入境和隨身物品通關程序將以一套更簡明便捷的安排處理，可以使用自助通關，也不再需要簽證入境，並可以在大灣區任何一個城市短期（例如六個月）居留。

最後，三地可以配額制度簽發，例如每地先以1,000人為限，後逐步增加配額。還可限制卡片有效期為三年。「此舉可讓大灣區的企業高層、學者等便捷來港參與學術或與工作有關的交流活動。」

洪為民續稱，內地的中國公民和需要簽證進入港澳的外籍人士可通過廣東省公安廳出入境管理局，申請「大灣區卡」；有港澳身份證的外籍人士，可通過港澳入境部門申請，沒有的則可直接向外交部駐港澳簽證部門申請。「要素流動，以人為先。改善人流效率，促進兩地人才交流合作，便利兩地機構多方面頻密合作，是減低粵港澳大灣區人為隔阻，對標國際灣區的根本舉措。」洪為民說。

