

# 跨境司機見證內地城市管理進步 盼車牌互認吸新血



## 灣區運輸基建蛻變 港速融合「有錢途」



◆港珠澳大橋成為大灣區一小時生活圈交通基礎。

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》公布5年以來，雖然三地飽受疫情困擾，但灣區基礎設施建設的步伐從未放慢腳步，使區內各城市成功構建各類現代化綜合交通運輸體系。駕駛跨境貨櫃車30多年的司機陳文送日前接受香港文匯報訪問時表示，他見證了灣區各城市運輸基建的快速蛻變，其間跨境口岸數量增加，分散車流，口岸擠擁問題大為改善；口岸管理亦更專業、高效，「以前不時塞車幾小時，現在一出現車龍，交警迅速到達疏導交通。」他表示，大灣區內地城市的管理、市容、文明素質都快速進步，「十分支持中央政府大灣區整體規劃，香港只有盡快和大灣區互融互通，互相學習，各行各業才能重新煥發生機。」

◆香港文匯報記者 文森



◆貨櫃司機陳文送見證大灣區運輸基建的快速蛻變。



◆運送大灣區供港工程組件，成為兩地貨櫃車主要訂單。

▼蓮塘/香園圍口岸令香港和粵東、粵西更緊密聯繫。



### 新口岸連通粵東西 促進灣區經貿往來

香港文匯報訊（記者 王儂）去年初香港全面復常後，與大灣區內地城市的互聯互通亦迅速恢復，去年深港各口岸累計超1.6億人次出入境，日均超40萬人次，最高峰突破80萬人次。而去年2月才開通旅檢的蓮塘/香園圍口岸，是連接港深的第七個重要公路口岸，是大灣區互聯互通的關鍵連接點，新口岸促進大珠三角區域合作，將香港與粵東及粵東北地區聯繫起來，促進粵港澳更密切的經濟及貿易往來。

蓮塘口岸連接深港西部通道，是通往粵東和粵西的主要通道，便利香港和粵東和粵西的物流運輸，估算每年可為香港帶來143億港元的總經濟效益。除此以外，蓮塘/香園圍口岸，亦有助紓緩香港北部粉嶺/上水新市鎮的交通擁堵問題。蓮塘/香園圍口岸開通後，有助將跨境車輛引導至粉嶺以南的龍山隧道，從該處繞過新市鎮的範圍直達跨境口岸，從而緩解上水及粉嶺市中心的交通壓力。

蓮塘/香園圍口岸是香港首個「人車直達」口岸，市民除可乘搭公車、小巴及計程車等公共運輸服務來往口岸外，還可以駕駛私家車直達口岸。管制站佔地1.8公頃，除必要邊檢設備，附設419個公眾車位。在蓮塘過境後，穿過商業城便到達深圳地鐵二號線的蓮塘口岸站，附近亦有公共車站和的士站，交通便利。

《綱要》勾勒大灣區綜合交通運輸規劃，鞏固香港國際航空樞紐地位，完善大灣區經粵東西北至周邊省區的綜合運輸通道，並以連通內地與港澳以及珠江口東西兩岸為重點，構建以高速鐵路、城際鐵路和高等級公路為主體的城際快速交通網絡，力爭實現大灣區主要城市間一小時通達，達至提升客貨運輸服務水平。

#### 口岸軟硬件升呢 增清關效率

見證兩地運輸基建迅速發展的陳文送表示，「疫情雖然重創跨境貨櫃運輸業，但內地口岸管理並沒停滯，而是在硬件、軟件到管理水平都在不斷改善。」他說，過往口岸交通偶有塞車等問題，但隨著兩地口岸建設不斷提升，增加清關效率，最重要的是口岸管理水平也迅速改善。「海關全面更新電腦設備，通關快速透明。各口岸海關定期與貨櫃業工會會面，徵求改善建議，並迅速落實。每逢車龍出現，交警就會迅速到位，指揮交通維持秩序。邊檢亦會相應增減檢關通道。」

疫情期間開通的蓮塘口岸是最佳例子，陳文送印象最深的是，當通關貨櫃太多造成堵塞的時候，口岸海關人員會到場維持秩序，「完全無架子，執法水平文明和人性化。」

每天遊走大灣區城市運送貨櫃，陳文送亦親睹大灣區內地城市的快速變化，「連清潔工都早已不用

掃把，開着超小型電動掃地車清潔道路。手機支付普及，一機在手就能處理全部衣食住行問題。政府公務全部手機程式化，除非特殊情況，都不需要去政府部門排隊處理，用手機程式就能全程完成。」

#### 往返兩地貨量變八比二

疫情三年，加上地緣政治，造成珠三角產業外遷，對跨境貨櫃影響巨大。陳文送表示，幸好香港目前大搞基建，保持香港的競爭力，「現在跨境貨櫃每天主要運送進口水果等產品回內地，再運工程組件回香港。以前往來兩地的貨量旗鼓相當，北上南下的產品各佔一半，現在往返兩地貨量變為八比二，八成是由內地運建材來香港，兩成是香港運貨物到內地。」

陳文送表示十分支持中央對大灣區的整體規劃，「香港要加快融入大灣區，互融互通，人員、物資交流日趨頻繁，跨境運輸需求才會持續增長，我們這行才有前途，各行各業才能在大灣區融合中找到新商機。」

他希望兩地互認機制也推廣到貨櫃業，「香港年輕人難入貨櫃行業，其中一個原因是還要回內地考跨境貨櫃牌，而考內地貨櫃牌照程序繁複，十分難考。其實貨櫃牌完全可以像小車牌一樣免考試互認互換，完全沒必要還要重考。降低入行門檻，跨境貨櫃才容易補充新血。」



◆廣深港高鐵將750萬港人納入全國高鐵網。



◆廣深港高鐵網正快速拓展。

### 廣深港高鐵網拓展 望建「灣區半小時經濟圈」

香港文匯報訊（記者 王儂）目前香港與灣區內地城市的道路聯通日益方便，2018年9月投入使用的廣深港高鐵，是打造大灣區一小時生活圈的重要設施，將約750萬港人納入全國高鐵網，成為兩地民眾往來最便捷、高效、高速的交通工具，去年乘客量超過1,700萬創新高，超越2019年的1,690萬人次的紀錄。

廣深港高鐵網正快速拓展。西起廣西南寧、東至深圳北站，連通香港高鐵的深南高鐵去年底已動工，預計2027年落成通車，是廣東、廣西兩省區間首條設計時速350公里的高鐵項目，屆時香港到南寧將較目前省時四分之一，從目前耗時約四小時，縮短至僅需約三小時，打通粵港澳大灣區與大西南地區「新高鐵走廊」。

深南高鐵與「深圳至江門段」、深茂高鐵「深圳

至江門段」共線。隨著「深圳至江門段」（深江高鐵）加速建設，將連通已建成的江門——茂名——湛江高鐵，屆時從香港西九龍站出發的高鐵列車可直接跨越珠江口，通往江門、茂名及湛江等粵西地區的「沿海通道」進一步打通，不再像目前要繞道廣州南站，將節省半小時以上車程。

廣東省交通運輸廳有關負責人表示，「深圳至江門段」建成投用後，香港將新增通往粵西地區的「高鐵新走廊」，亦有利於打通珠江兩岸聯繫，打造「灣區半小時經濟圈」；同時在深圳北站通過「深圳北至深圳機場東聯絡線」銜接厦深高鐵，可直接輻射帶動粵東、粵西與大灣區的區域協調發展，對進一步完善廣東東西兩翼高鐵通道，乃至全國沿海通道都具有重要意義。

### 大橋通行續放寬 駕車北上尋常事

#### 特稿

2018年通車的港珠澳大橋，是粵港澳大灣區一小時生活圈最重要交通大脈之一。大橋連接香港大嶼山、澳門和廣東珠海，全長55公里，主橋全長約29.6公里，大幅縮短了來往香港、珠海、澳門三地的交通時間，行車時間僅需約一小時。兩地復常通關後，港珠澳大橋車流量屢創新高，去年進出境客車達268萬輛次，經大橋出入境旅客逾1,630萬人次，是2019年的1.29倍。

去年7月開始實施的「港車北上」規定，合資格人士要先透過電腦抽籤，中籤者方可於網上遞交申請，獲發「電子牌證」，有效期最長不超過1年，亦不可續期，申請人要重新提出申請。有見於「港車北上」如此受歡迎，香港特區政府運輸及物流局局長林世雄近日透露，正研究推出優化措施，考慮若持證司機及其車輛不變，可在牌證到期時，簡化程序容許申請續期。

隨着「港車北上」「澳車北上」政策的落地，珠港澳「一小時生活圈」基本形成。5年來，三地不斷放寬大橋的通行政策，駕車北上正在成為港澳居民習以為常的生活方式，進一步顯現出大灣區加速融合的機遇所在。選擇在珠海生活的香港居民亦逐漸增多，珠港澳跨境學童成為出入境旅客中的一個特殊群體。

港珠澳大橋珠海口岸率先建成並實施全國首創的「合作查驗，一次放行」通關查驗新模式，旅客「只需排一次隊、刷讀一次證件、接受一次集中查驗」就能完成過關。為應對持續增長的疏導壓力，港珠澳大橋珠海口岸採取創新查驗形式，於去年12月23日起在客車道正式啟用移動查驗模式，高峰時段隨車人員平均等候時間縮短20%至30%。口岸動態調整邊檢警力部署，增設前引崗位，在客車道高峰到來前開足、開滿查驗通道，備足執勤警力和機動力量，隨時做好跨部門警力支援。 ◆香港文匯報記者 文森