

車慢過船

作者：張志剛 一國兩制研究中心總裁、全國政協委員
文章刊載於《明報》2023年2月23日

筆者上周到澳門公幹，這是3年疫情以來第一次訪澳。同時個人是以一個普通旅客身分，並乘搭不同過境交通工具去體驗一下陸路前往澳門的經驗。經過親身體驗，深切覺得現時利用港珠澳大橋過境的運輸和通關模式，在操作和流程細節上，有不少改善空間。以上周個人到澳門的經驗，起碼有兩個不愉快感受：一是時間花費長，二是體力消耗大，無法把港珠澳大橋的便利作用發揮出來。

由港陸路赴澳門需「三上三落」

無論休閒娛樂還是商務，澳門都是香港市民常到之處。在港珠澳大橋通車之前，出行的途徑主要都是通過水路交通，行之有年，其實都算便捷有效。一般而言，船程時間大約60分鐘，個人由中環辦事處起行，乘搭地下鐵路最準時可靠，大約提前30分鐘起行，已經是綽綽有餘。而上岸之後，過關通常不超過5分鐘；之後轉乘酒店安排的汽車或的士，也不過另外15分鐘。總而言之，由辦公室到澳門入住的酒店，應該可以在兩個小時以內到達。

但是在上周赴澳，全程耗費2小時20分鐘，而且由辦事處到港珠澳大橋離境大堂，還是乘坐私人汽車。如果改為公共巴士，那起碼再增添20分鐘，也就是要用上接近3個小時。

乘坐陸路交通，需要的時間還要比船長，這是有違一般常識的說法，但偏偏又是經過個人驗證的事實。如果以全程使用公共交通工具來比較，相差起碼30分鐘，這個差別，不能說不大。而除了時間花費長之外，過程亦要「三上三落」，而且點與點的接駁路程也頗長。我等當日只是攜帶簡單手提行李，到達酒店時也頗覺疲累；如果再加上扶老攜幼，那肯定又是一番折騰。

倘若跟過往的噴射船航程相比，出關到登船不用5分鐘路程，之後可以安坐於船艙之中，呷着咖啡，看着書報，又或者處理一下文件，60分鐘航程之後，由登岸到出關，再到交通交匯處，也不過走幾分鐘的步行路程，其方便處，是遠勝於陸路通行。

當然，現時使用港珠澳大橋的最大競爭優勢，就是車資遠比船票便宜，一程相差大約100元。但大橋的建造，是為了為過境旅行提供便捷，而不止是純粹的價格競爭。更何況大橋是以公帑修建，便宜的車資，其實很大程度上是由修橋的千億投資用來作間接補貼，跟純粹商業運作的海路交通不能直接比較。如果大橋一定要達至收支平衡、

自負盈虧，陸路車資就不可能維持在目前水平。

旅客便捷舒適 應是港珠澳橋運作最重要考慮

因為疫情封關，過去 3 年大橋未能完全發揮作用。但就算疫情仍未爆發之前的通車初期，大橋的使用其實遠未符設計時的使用量，在 2019 年，大橋每日平均使用量只有約 4100 車輛架次，遠遠低於預計的 9200 到 1.4 萬架次。與預計流量的上限相比，現實上的使用量只及三成左右；到疫情期間，車流更急劇下降到每日不足 500 架次。

港珠澳大橋由提出到論證，再到拍板然後修建，直至 2018 年建成使用，由最早提出到通車，經歷了 30 多年。在這段期間，內地經濟——尤其是作為香港腹地的廣東——起了結構上的變化。而廣東省沿岸的港口設施發展一日千里，吸引貨物經過港珠澳大橋到香港出口外地，已經是明日黃花——按照 2019 年數據顯示，客車是大橋流量的主體，佔 96%，貨車僅佔 4%。

港珠澳大橋的使用由貨運轉為客運，已經是一個不爭的事實。過境旅客成為大橋流量的主體，他們的便捷和舒適應該成為大橋運作的最重要考慮。大橋陸路過境需要「三上三落，兩次通關」，而點與點的步行時間又動輒 15 分鐘以上。無論用任何標準，這都不能算是愉快舒適的出行安排。

可參考粵澳「合作查驗一次放行」模式

大橋在 2018 年建成，其坐落的位置，已經成為事實；但人為的流程控制，則可以從便捷的原則去改進。粵澳的通關，其實已經落實了「合作查驗、一次放行」，這種做法比所謂「一地兩檢」的操作發揮得更為便民。兩地的通關設施在同一地點設置，一先一後查驗，一次過完成，即可放行。以前往澳門為例，香港的關口可以向前推到澳門關口坐落的人工島上，參考粵澳的「合作查驗、一次放行」模式，那目前的「三上三落，兩次通關」就可以馬上縮減為「二上二落，一次通關」，而點與點的步行距離亦可以收窄。利用港珠澳大橋到澳門或珠海的旅程時間，就算不能大幅度縮減，但起碼不至於「車慢過船」的荒謬。

（文章僅代表個人立場）