

案 由：關於加強粵港澳大灣區互聯互通 打造國際航運和航空樞紐的提案

提 案 人：盧偉國委員

提案形式：個人提案

內 容：

國家在 2 月公佈《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，確立了區內各個城市的定位和發展方向。但大灣區畢竟涉及一個國家、兩種制度、三個法域和關稅區的特殊結合，三地政府必須群策群力，設法打通經脈，切實達致資源分享、優勢互補，促進人流、物流、資金流和資訊流更自由地流動，以發展成為世界性、高水準的城市群。其中一項重要課題，是加強粵港澳大灣區互聯互通，以打造國際航運和航空樞紐。

隨著港珠澳大橋、廣深港高鐵香港段等重大跨境基建相繼開通，加上虎門二橋和深中通道等連接珠江口兩岸的交通基建將陸續落成啟用，粵港澳三地交通網絡愈見發達，為促進大灣區互聯互通提供了優良的硬體設施。同時，大灣區機場群是中國航空最繁忙的區域，聚集了多個國際航空樞紐以及眾多中小型機場。2016 年，粵港澳大灣區航空客運量達 1.85 億人次，貨運量為 736 萬噸，超過紐約、倫敦和東京等國際著名灣區，在全球灣區中居於領先地位。同時，海運及物流業亦是大灣區內重要的經濟發展支柱之一，香港、深圳和廣州三個樞紐港口已成為區內航運業的領頭羊，形成龐大的港口群。在海陸空三大範疇，大灣區發展愈見成熟，具備充足條件成為重要國際航運樞紐，關鍵是創新體制機制，突破灣區不同制度的阻隔，加強各城市之間的協調，完善跨境海、陸、空接駁系統及配套措施。對此，特提出以下建議：

1、 建構“網形陸路運輸系統”，完善大灣區運輸系統。

粵港澳三地未來應著重優化跨境基建聯通，促進區內機場、港口、鐵路、大橋的整合利用，完善各項配套措施，加快推動區域合作，達至橋通、路通、財通和人心通。建議展開一系列可行性研究，探討在香港和深圳的東西兩翼口岸興建軌道交通：東線蓮塘香園圍口岸興建東鐵支線，讓旅客方便乘搭深圳地鐵；西線在洪水橋興建西鐵支線，讓旅客可順暢地通過前海連接穗莞深城際鐵路及深惠城軌。同時，積極研究在港珠澳大橋多開一個介面通往深圳，建

構完善的“網形陸路運輸系統”，並借助大型跨境基建的落成，帶動珠江口東、西岸整體有序發展。

2、 優化關口通關安排，推動大灣區無縫連接。

大灣區要建成世界級的航運和航空樞紐，灣區各城市之間的人流物流需要做到暢通無阻。然而，大灣區涉及三地政府、三套行政制度和跨境管理，成為區域融合的阻隔。建議進一步優化關口通關安排，推動大灣區無縫連接。為便利粵港澳三地之間的人流物流往來，可優化電子無縫清關，減少清關通關耗費的時間，提升效率；進一步完善人貨通關安排，提升效率。待時機成熟，讓更多口岸提供 24 小時的通關服務，務求人流、物流暢行無阻。

3、 進一步探索開放大灣區航權。

為應對與日俱增的航運需求，建議粵港澳大灣區進一步探索開放航權，釋放空域、海域資源，既支持全球航空公司開闢新航線，也為外地航海企業提供經營便利，鼓勵增設航線和設立航點。

4、 設立統籌協調機構，協調各城市交通設施的定位、功能和交通基建的發展。

大灣區交通運輸系統需要宏觀規劃，如協調不順，將衍生資源重迭錯配、產能耗費、拖慢發展步伐的問題。粵港澳三地政府應成立跨區交通管理機構，以統籌現有港口、機場、大橋的資源整合及利用，協調好各項基建的進一步建設和營運，分流各港口、機場客貨流，解決現實存在的相關技術問題，實現優勢互補，將大灣區打造成世界級的航運物流樞紐。

由於粵港澳三地在大型交通基建方面存在各自不同的利益，如何制定適合的航運、航空政策，協調大灣區各大港口、機場的分工合作，全面打造國際航運和航空樞紐，建議在中央層面的粵港澳大灣區建設領導小組作出決策。