

平日10分鐘過關 十年來造福兩地 深圳灣口岸「一地兩檢」效率增



▲深圳灣口岸出入境大廳 大公報記者石華攝



▲每日有大批學童經深圳灣過境 大公報記者石華攝

作為兩地第一個採用「一地兩檢」通關模式的口岸，深圳灣口岸迎來十周歲的生日。十年來，深圳灣口岸為兩地居民、貨物出入境，為兩地監管查驗部門的協作都帶來極大便利。

大公報記者 石華、何花

▶深圳灣口岸是目前內地唯一實行「一地兩檢」口岸 資料圖片



從2014年開始，港人李小姐將工作的中心移到了深圳前海，因為地理位置的關係，她每次出入境都選擇深圳灣口岸。李小姐覺得連過關的概念都可以忽略了，只要不是遇到高峰期，正常情況下10分鐘即可過關。「深圳灣口岸到前海不足10公里，乘車20分鐘就可到達，很方便。」

李小姐告訴記者，她的哥哥和母親已經定居深圳福田區，以往去哥哥家探望母親，只能從觀塘乘坐地鐵，然後在福田口岸入境，路上花費的時間超過兩小時，如果廣深港高鐵路通車並實行「一

地兩檢」，以後去哥哥家裏作客會省去一個半小時。

一條黃線分隔兩地監管區域

作為「一地兩檢」的特色，深圳海關和香港海關在同一座大樓內辦公，一條黃色的線，將兩地海關的監管區域隔開。在「一地兩檢」模式下，進出境旅客正常情況下10分鐘即可過關，客運、貨運車輛來往深港兩地也僅需10至15分鐘，大大節省了旅客和車輛的通關時間，提高了通關效率。

據深圳海關統計，十年來，經深圳

灣口岸驗放的出入境旅客、出入境車輛不斷上升，「一地兩檢」查驗優勢益發突顯。旅檢方面，日均旅客流量從開通初期的3萬人增長到現在的12萬人次，高峰期甚至達到16.5萬人次；日均客運車流量從開通初期的約4000輛次增長到現在的逾9000輛次。

旅檢大廳和客運車道節假日常態高峰，遇到重要假期更是經常出現「爆棚」場面。貨運方面，日均貨運車流量從開通初期的約1000輛次增長到現在的逾2000輛次；進出口貿易額實現九年連增，超過人民幣3000億元。

如何利用好深圳灣口岸「一地兩檢」優勢，一直是深圳海關所考慮的問題。在口岸籌建時，為了發揮「一地兩檢」這項優勢，深圳海關和香港海關在口岸開通之日起，首次合作建立了「通關事務協調中心」和「反走私協調中心」合作互助項目。

國外早有成功先例

十年來，深圳灣口岸兩地工作人員各司其職，不僅沒有出現任何法律上的齟齬，而且兩地海關定期或專項開展通關事務協調和反走私合作，交換信息，

合作辦公，大大提高了兩地海關的執法效率。在旅檢現場，海關自助通道6秒快速過關，「大數據」自動識別，便利守法旅客，精準打擊「水貨客」。

對於廣深港高鐵路實行「一地兩檢」有違《基本法》的聲音，口岸工作人員表示看不懂。「深圳灣口岸運行十年，兩地市民都得到了方便。另外，在世界範圍內，國與國之間也有「一地兩檢」的操作。比如：美國與加拿大；英國與法國；法國與比利時都有「一地兩檢」，並且也沒出現什麼問題，為什麼香港與內地同屬一個國家，還做不到呢？」

數讀深圳灣口岸

10分鐘過關

進出境旅客正常情況下10分鐘即可通過深圳灣口岸過關檢查；客運、貨運車輛來往深港兩地也僅需10至15分鐘。

日均旅客流量12萬人次

旅檢方面，深圳灣口岸日均旅客流量從開通初期的3萬人增長到現在的12萬人次，高峰期甚至達到16.5萬人次。

日均客運車流9000輛次

深圳灣口岸日均客運車流量從開通初期的約4000輛次增長到現在的逾9000輛次。



▲持深跨境車牌汽車經深圳灣口岸進入內地 大公報記者石華攝

年進出口貨物貿易額3000億

每年通過深圳灣口岸進行的進出口貨物貿易額達3000億元人民幣。

(記者石華、何花整理)



▲深圳灣口岸邊境辦公室橫跨港深邊境線 大公報記者石華攝

旅檢辦公室橫跨港深邊境線

在深圳灣海關，有一間橫跨深港兩地的辦公室，一條黃色的邊境線將辦公室分成兩部分：一邊歸內地海關使用，另一邊歸香港海關所有。

據關員介紹，深圳灣海關旅檢大廳是在2005年竣工的，這間辦公室則在2007年才開始興建，當年7月1日投入使用。

這間辦公室面積約30平方米，與其他辦公室相比，一條黃色的邊境線將辦公室的會議桌分成兩部分，兩側分別掛中國國旗和香港特別行政區區旗，每邊各擺放有12張坐椅。

從辦公室裏的牌子上，記者了解到這間辦公室承擔着兩項使命：一是通關事務協調

中心，二是反走私協調中心。設立這間辦公室的根據，是從內地海關和香港海關簽署的《內地海關、香港海關開展深圳灣口岸合作互助項目備忘錄》而來，是「一地兩檢」模式優越性的重要體現，也是全國唯一設有此機構的口岸。因此，不僅僅只有深圳灣海關有權使用，如果內地其他海關需要使用這間辦公室與香港海關商談，也可以借助這一平台。

記者從海關了解到，深圳和香港海關各有一把鑰匙，需要會談時雙方提前約好時間，在各自的門進入辦公室。深港兩地海關以此為平台，在日常溝通交流、長效聯繫配合及打擊走私方面均取得初步成效。

成功樣板可資香港借鑒

作為最早嘗試「一地兩檢」的口岸，深圳灣口岸開通後得到了內地和香港兩地往來旅客的好評。

同時，這裏的經驗也為後來的廣深港高鐵路通關提供了借鑒。深圳市軌道交通建設指揮部辦公室副總指揮、深圳市城市軌道交通協會會長趙鵬林曾參與推動深圳灣口岸「一地兩檢」工程建設、制度設計。

他指，深圳灣實行「一地兩檢」的優點是縮短了兩個口岸之間長達5公里的中間地帶，對於旅客來說通關便捷性增加，通關速度更快。

趙鵬林認為，儘管「一地兩檢」沒能減

少查驗次數，但對於旅客來說通關便捷性增加，速度更快捷；縮短了兩個口岸之間長達5公里的中間地帶，大大降低了旅客在跨海大橋上發生意外的風險。

在建成後近十年的運作過程中，深港雙方執法部門合作良好，口岸的效率和形象，得到了中外旅客讚揚。

深圳灣口岸一地兩檢的旅客優先、虛擬隧道、執法範圍、執勤條件、後勤供給等成功理念和實踐，都為港深廣高鐵路提供了經驗。在後面的廣深港高鐵路建設中得到了應用，未來亦可為其他適用「一地兩檢」的地方提供借鑒。

實踐過程中雙方建立互信

深圳灣口岸「一地兩檢」的模式，建造時期由香港政府出資，委託深圳政府按照香港標準建設港口岸。深圳市軌道交通建設指揮部辦公室副總指揮、深圳市城市軌道交通協會會長趙鵬林回憶說，無論是在工程建設階段還是在制度建設階段，給雙方的工程、行政、法律人員帶來的挑戰極大。「當雙方的資金合在一起做一件事情時，怎麼使用、驗收，怎麼結算、審計都是問題。」

為增進彼此對對方制度的了解，雙方曾經以國家瀝青混凝土的工業標準為例，從編製依據、編製過程到修改過程，追根溯源，同時對照英國工業標準，讓香港同事了解國家工業規範編製的科學、民主和嚴謹，最終大家在事實面前取得了一致。西部通道港方的口岸設在深圳一側。用地由深圳方填海造地，深圳方僅向港方收取填海成本費用。港方租賃深圳灣口岸港口岸區的土地使用權。

「工業標準是國家制度、法律的一部分，這個案例後，雙方增強了互信，許多事情都容易辦了。」趙鵬林表示，「像口岸這種需要雙方合作才能完成的項目，最重要的是雙方要高度信任，而信任只有在實踐過程中建立起來。」

管理安排無礙法律一致性

在法律適用層面，為了法律的一致性和方便管理，深圳灣口岸香港一側實行香港法律，港方口岸後方一段本屬深圳的大橋連同引橋，也一併交由港方管理。同時使用了一個虛擬隧道的概念，在虛擬隧道範圍內由港方管轄，適用香港法律；虛擬隧道範圍以外的區域仍按照原深港分界線劃分的範圍各自分別管理。因此，在橋上按照香港的法律，車輛是靠左通行，橋下水面的船隻按中國大陸的法律進行管理。

「一地兩檢」互不隸屬



▲深圳灣口岸全景 資料圖片

「一地兩檢」，指在兩個國家（或地區）的邊境口岸，在同一處地點完成兩地的出境與入境檢查、檢疫手續。由雙方出入境管理人員（邊檢、海關、檢驗檢疫）在同一地點、同時聯合執行出入境檢查，實行「一站式」檢查，兩地出入境管理人員獨立運作，互不隸屬，雙方口岸單位在同一地點，按各自查驗標準，共同對出入境人員、交通工具和貨物實行聯合檢查。

(記者石華、何花整理)