

改革開放30年

▼現在的羅湖口岸港澳居民自助通道關時間僅需6秒



▼羅湖口岸聯檢大樓



百年羅湖橋

深圳羅湖橋從十九世紀八十年代始建，經歷了從木橋、鐵路橋、鐵橋、雙層人行橋的變遷，拆拆建建，是一座最多變化的文物。

1881年，港英海關從九龍遷到上水附近，木橋中央，紅色油漆，劃界英國和中國。

1887年，清政府在另一端羅湖設立九龍海關。

1906年，鐵路橋動工，由詹天佑擔任顧問，中國人自行修建。

1941年，抗日戰爭時期，英軍為阻止日軍入港，將其拆毀。日軍佔領香港後復建，後又毀建兩次。

1957年，重建的粵港共同投資重建羅湖鐵路橋，但仍為火車和行人共用。

1981年，橋東側建起平行的人行橋，羅湖橋首次實現人車分流。

1985年，深港間完成口岸改造，深圳的羅湖口岸與港方羅湖車站之間建起聯檢大樓和出境分流的雙層羅湖人行橋，舊的羅湖橋則成為鐵路專用橋。

2004年，羅湖橋再次進行改造，採用全封閉模式，且進行了大幅拓寬，寬度達15米。



▲港澳居民走自助查驗通道出入羅湖口岸

港商投資羅湖聯檢樓

矗立在羅湖橋頭的羅湖口岸聯檢大樓，於1985年4月竣工使用，從誕生之日起，就發揮着重要的窗口作用。

羅湖口岸聯檢大樓有着中國古建築造型，是深圳十大歷史建築之一。從最初低矮、簡陋的口岸關廠，到建築面積達7萬多平方米、12層高的龐然大物，羅湖聯檢大樓的誕生源自獨具慧眼的港商胡應湘的特殊經歷。

1982年盛夏，正是七月流火、蟬鳴驚動的時節，時任深圳市長梁湘邀請香港合和實業有限公司董事總經理胡應湘到深圳特區來洽談投資設廠事宜。雙方相識甚歡，確定了投資項目。臨別，梁湘贈給胡應湘兩筐深圳南山出產的糯米糍荔枝。胡應湘提着荔枝高興地跨過羅湖橋的南端，來到港英當局管轄的車站前面，眼前一片人山人海，等候着驗證入關。他只好站在長龍的尾端。時值晌午，烈日當空，火雲如燒。胡應湘雙手拎着兩筐荔枝，跟着人羣慢慢地移動着腳步，熱得滿臉通紅，汗流浹背。過了兩個多小時，他才把這兩筐代表着深圳市領導心意的荔枝帶到了香港。

回到香港，胡應湘一邊感嘆深圳突飛猛進的發展，一邊在腦海裡形成了一個大膽的設想：既然這麼多人要過海關，為什麼不蓋一座有規模的聯檢大樓呢？這一想法得到了深圳市領導的支持，由於胡應湘當年的極力堅持，羅湖聯檢大樓的設計規模一開始就達到了每年容納數千萬人流的規模。

正如胡應湘預言的那樣，羅湖聯檢大樓啓用後，進出關的人數幾乎每天都在刷新紀錄。2002年，經羅湖口岸出入境的人次破天荒地達到了9427.48萬，佔全國出入境人次總數的41.3%。隨着深圳其他口岸特別是皇崗口岸實行24小時通關後，過關人流得到了有效分流，目前，羅湖口岸日平均人數高達27萬人次，與1979年日均1.6萬人過關的情形相比，可以想像要是沒有胡應湘當年的獨具慧眼，今天的羅湖口岸將面臨怎樣的窘迫。

羅湖中國從這裡開放

今昔對比.....



1 解放初期，出入境旅客經羅湖過關



2 五十年代的羅湖橋



3 六十年代的羅湖口岸



4 七十年代，逃港被堵截遣送者



5 二十一世紀，繁忙的深圳出入境口岸

標誌篇 改革開放30年

一百多年前，詹天佑擔任顧問修建羅湖鐵路，羅湖橋就成為一個符號，它是內地、香港之間地理、政治、文化與心理的分界線。羅湖橋所代表的邊界，維持着一個特殊的制度——「一國兩制」。CEPA推動羅湖橋上人潮滾滾，在53米長的羅湖雙層人行橋上，每天有27萬人次懷着各種夢想，流水般溢過橋面。港人湧入深圳，買樓置業；內地客香港旅遊掃貨，還有跨境讀書的香港學童。百年羅湖橋，是歷史的見證，羅湖橋仍舊那麼長，可兩邊的心距已然越來越近。

本報記者 黎冬梅 唐剛強

座落在連接深港之間深圳河上的羅湖口岸是深圳最早的口岸，最早可追溯到二十世紀初。1906年，由詹天佑督建的羅湖鐵路橋開始興建。1950年7月1日經中央人民政府批准，正式成為國家對外開放口岸。

先帶油米後帶家電

在深圳出入境邊防檢查總站史陳列館有一段這樣的介紹，勾勒了當時口岸濃重的特殊年代痕跡：「在六、七十年代國際國內環境的背景下，深圳出入境邊防檢查工作的特點為「軍事邊防」和「政治邊防」相結合的模式，業務以「檢查、盤問、觀察」檢查方法為主，進行着一系列以敵特分子和港英當局的口岸鬥爭和反爆破、反偷渡的檢查工作。」

羅湖邊防檢查總站副站長劉振海回憶說：「改革開放之前，還有港英軍警端着相機，從邊界線那頭扔來可樂、書刊之類的，等着我巡邏人員撿起就拍照。」他說，早年間，貧窮的內地與香港差距非常大，防止偷渡是邊防的一個主要工作。

今年73歲的深圳海關「老關人」、曾擔任海關副關長的李婉嫻，17歲進入九龍海關（深圳海關的前身）羅湖監管站，是新中國第一批海關人。李婉嫻說，六十年代，正是內地經濟困難時期，入境內地的港澳同胞為接濟內地親友，攜帶的多是大米、麵粉、生油，甚至曬乾了的飯團。她還曾親眼見到一港籍男子端着一整鍋的紅燒肉入境，為的是送給一直沒能吃上肉的內地親戚。當時，經常可見到，港人入境時穿一身嶄新的衣服、皮鞋，而返回香港時則換了破破爛爛的舊衣服，新的全換給了內地親友。

李婉嫻說，港澳同胞入境行李箱裡的東西也有很大變化。六十年代以攜帶滿足溫飽的簡單食物為主，後來演變為罐頭、奶粉、魚乾、高級糖果；七十年代，帶的多是衣服布料；八十年代，港人帶給內地親屬的禮品則幾乎全是家用電器了。

手工檢查變自助通關

李婉嫻告訴記者，1976年以前，每天從羅湖橋進出境的旅客只有幾千人。隨着改革開放大潮的興起，羅湖橋上的客流量與日俱增。1979年，從羅湖橋入境的人數就達590多萬人次。1980年，深圳特區的建立為港人北上發財創造了機會，羅湖橋上的出入境人數到上世紀八十年代初已激增至上千萬人次。

「深圳，深圳，一過深圳心就震。」這是八十年代初人們對羅湖口岸擁堵現象的形象稱謂。不少年紀稍長的港人仍對羅湖口岸通關排幾小時長龍的情形記憶猶新。1985年，羅湖口岸聯檢大樓建成，加快了旅客通關速度，放關時間從最初的8小時，增到17.5小時。2002年，羅湖聯檢大樓進行大規模改造，旅客查驗通道從137條增加到173條，港澳旅客與非港澳旅客分從4層樓進出，至今已開通90條自助通道。旅客只需刷卡、按指紋、驗面相，即可在6秒鐘內輕鬆過關。

港人蘇老伯老家在東莞，以前遇到返鄉客流高峰，一等就是6個多小時才過關，現經過羅湖聯檢樓三樓港澳居民自助通道入境，整個過程僅需6秒。

三十年間，深港邊境線跨越時間已從6小時縮短到6秒。深圳邊防檢查總站宣傳處的尹肅認為，邊防的速度反映了中國對外開放的程度。

香港購物回深圳消費

多年前豎立在羅湖口岸聯檢大樓頂部的「熱愛祖國，振興中華」的大字被撤去，昔日的政治氛圍已經淡化，目光所及皆是娛樂場所、醫院、藥品、餐廳、航空公司的商業廣告。CEPA推動赴港人潮滾滾，港人到內地消費也蔚然成風。香港向北，深圳向南，深港正在向同城化轉變。

羅湖橋川流不息的人群中，中年港商周明波是個常客，會講一口帶有濃重港味的普通話。「內地的機會很多，要賺錢、做大事，必須到內地去。」他在深圳有自己的公司，並購有幾處房產，還娶了個漂亮的深圳老婆。一半多時間，他在深圳經營着生意，有時與內地朋友喝茶聊天，尋覓商機。

李燕，一個年輕的深圳女子，2003年之後，幾乎每個季度去一次香港。她選擇和朋友一起，早晨從羅湖口岸過關，花半個小時坐東鐵到香港的繁華商業街，購買她需要的名牌化妝品、小孩衣服、奶粉、鞋子，平均每次花費幾千元錢。緊挨着羅湖口岸、並搭有天橋與之通行的，有「香港人的沙頭角」之稱的羅湖商業城，那裡是香港人的天下，港人佔到了顧客中的九成以上。

對很多港人來說，現在的周末是這樣度過的：早上過羅湖口岸到深圳喝早茶，然後去粵曲社唱戲，接着喝下午茶，晚上去夜場唱歌、消夜，然後找家桑拿按摩室按摩，第二天再去購物，最後心滿意足、大包小包地回香港。

1979年—現在羅湖海關 出入境旅客流量(人次)

1979年	539萬
1987年	2253.7萬
1990年	2864.8萬
1993年	3783.6萬
1996年	4771.7萬
1999年	7666.1萬
2002年	9471.1萬
2005年	9080.8萬
2006年	9274.6萬
2007年	9503萬
2008年10月底	7439萬

▲2004年6月20日，深港共建的羅湖鐵路新橋竣工

