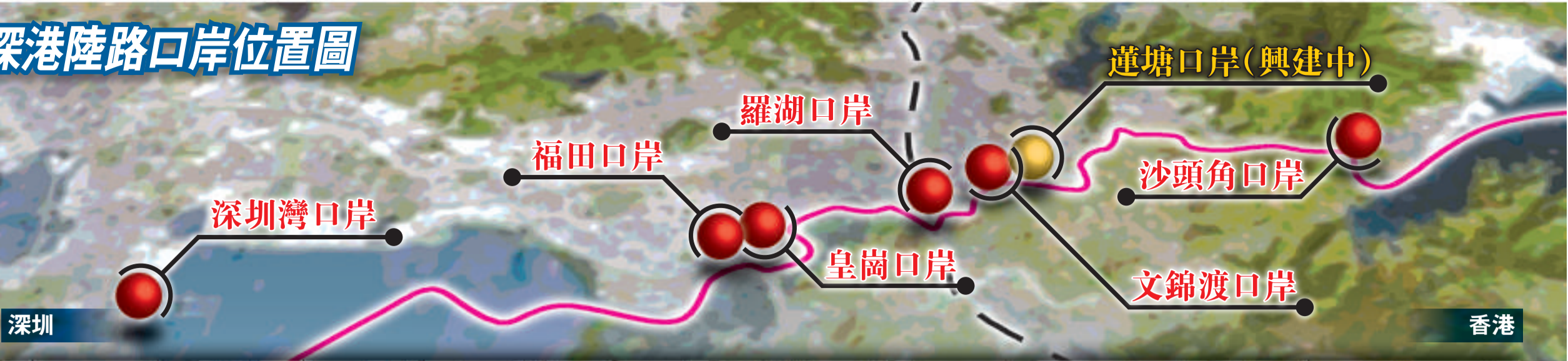


深港陸路口岸位置圖



關口不勝負荷 改建困難重重

深圳擬增建六通港口岸

受益內地赴港一簽多行等措施的實施，深港客流峰值逼近日均八十萬人次大關，已超過六個陸路口岸的總設計通關量。深圳口岸辦日前證實，受拆遷問題影響，文錦渡口岸改建工程受阻延，而持續三年接近竣工尾聲的皇崗口岸工程，同樣因拆遷阻力再度順延工期。深圳口岸辦擬成立專門小組，改善進程，並計劃在未來五年內斥巨資增建六大口岸，以滿足深港融合發展的需要。

【本報記者唐剛強深圳二十四日電】

隨着深港融合的加速，內地赴港一簽多行的實施，深港客流陡增。近兩年節假日深港旅客擠爆口岸、跨境客起關推倒隔離「鐵馬」的危險事件接二連三見諸報端，老口岸人滿為患，新口岸使用率偏低，深港口岸看似繁榮，卻存在不少隱憂。

兩口岸改造工程屢延期

深圳現有六個陸路口岸，設計通關量逾六十萬人次，但目前節假日峰值已逼近八十萬人次。對此，深圳市規劃局的一名專家稱，兩地交通流量不斷增加，邊境口岸長遠將不勝負荷。

因新建口岸耗時長，深圳通過改造皇崗、文錦渡兩個舊口岸擴建通關能力。其中，已使用三十年的文錦渡口岸因設計問題及漏洞，建築物日漸殘破，日均通關量僅六千人次。

今年二月下旬，深圳斥資兩億七千六百萬元對其封關改造，施工隊於今年五月三十一日進駐文錦渡口岸，但由於口岸改造涉及武警營房區域拆遷問題暫時停擺，原定封關兩年半的期間或需延遲。

口岸辦正全力以赴協調推進，力爭在同港方商定的時間內完成改造並交付使用。

另一方面，斥資一億七千六百萬元的皇崗口岸改造工程项目擬將口岸車道城一層改為出境，現聯檢大樓一層全部改為入境，車流量通關可增加八倍，而旅檢通道由各二十五條增至各五十條，可以即時緩解口岸超負荷問題。

據透露，皇崗口岸出境場地改造、市政道路工程目前均已完成百分之八十工程量，同時出境大廳裝修工作已經完成百分之九十。但工程期間多次因拆遷問題推延，至今已進行三年仍未完工。

建新口岸通關量增一倍

深圳口岸辦主任蔡明遠受訪時表示，有關項目是邊通關邊改造，施工難度大、困難多、時間長。現已多次同查驗單位、建築工務署進行溝通協調和現場辦公。同時，擬成立兩個工作小組，推進改造工程。

蔡明遠表示，未來五年，深圳擬規劃建設蓮塘口岸、廣深港客運專線口岸、前海口岸、龍華鐵路口岸、南澳旅遊專用口岸、太子灣郵輪母港等六個口岸，以滿足深港融合發展的需要。

據透露，確定為貨檢和長途客運口岸的蓮塘口岸一直備受港人關注，籌建計劃擬於二〇一三年動工興建，二〇一八年竣工啓用。而廣深港客運專線口岸預計客流將日近四十萬，深港政府部門正論證口岸的設計規模。

因在前海深港現代服務業合作區內，前海口岸已經獲國家批准規劃建設，但尚未立項。南澳旅遊專用口岸設計旅客通過能力為一百萬人次。另主攻世界先進郵輪旅遊中心的太子灣郵輪母港則於今年八月二十五日開工。

據預測，未來二十年深港兩地跨境交通流量將持續增長，至二〇三〇年，深港兩地陸路口岸跨境人員流動將達到日均一百一十萬人次，新建口岸將可滿足未來深港融合需求，實現深港過境交通「西進西出、中進中出、東進東出」。



深港跨境鐵路運力滯後

【本報記者唐剛強深圳二十四日電】深港兩地全球化港口、航空港設施和營運能力躋身全球一流水平，但在口岸跨境交通合作方面，深港兩地因一直存在較大的障礙和問題遭詬病。其中，羅湖、福田/落馬洲的跨境鐵路，共用一條客貨混用的鐵路幹線，運力接近承載極限。

據香港方面預測，未來二十年深港兩地跨境交通流量將持續增長，至二〇三〇年，人流將增長三倍，物流亦將增加二點五倍，跨境車輛將達到十八至二十萬架次左右，這無疑已經趨於飽和的深港跨境交通帶來壓力。

深港現有公共交通接駁遠滯後於深港人流物流的融合速度。在深港六個陸路口岸中，僅兩條鐵路跨境通道，即羅湖、福田/落馬洲支線通道，且係共用一條客貨混用的鐵路幹線，而這條軌道在深圳還要承擔廣深線本身和京九線客貨運輸，其運力已經使用了九成。同時，在香港，這條鐵路亦是香港市區的交通幹線，沿線共設有十二個站台，車廂擠迫不堪。尤其近兩年深港跨境人流逐年攀升，每逢節假日，深港鐵路跨境通道已接近承載極限，運力嚴重不足窘況凸顯。

近年來，深港兩地政府就加強交通、口岸等基礎設施建設方面的交流與合作。廣深港高鐵成了緩解深港跨境鐵路交通的一棵「救命稻草」。這條由廣州經深圳至香港的高鐵專線，全長約一百四十五公里的路程，行車時間僅四十八分鐘，建成後可帶動香港跨境鐵路日均雙向乘客量近四十萬人次，高效滿足廣深港間直達客流需求。

另外，此前被指紙上談兵的港珠澳大橋，亦於去年底破土動工，全長約五十公里，連接香港、珠海和澳門，建成後亦將加速香港與珠三角的人物流通的流通。

百億建郵輪中心吸港澳客

【本報記者唐剛強深圳二十四日電】深圳口岸辦主任蔡明遠受訪時透露，深圳未來五年內新建六大口岸，其中南澳旅遊專用口岸、太子灣郵輪母港兩個口岸均為旅遊口岸。據悉，這兩大旅遊口岸均重點吸引港澳旅客和國外高端遊客。

今年八月二十五日動工的太子灣郵輪母港，投資近百億元人民幣。項目建成後，將提供各類泊位十七個，包括十五萬噸級大型國際郵輪泊位，設計通關能力為每年七百六十萬人次。

而地處大鵬半島南澳旅遊專用口岸，離香港最近處僅距二海里，海岸線於一百三十三公里，森林覆蓋率百分之七十六，位於其南端的西涌海灘曾被評為全國最美的八大海灘之一。

因大鵬半島港澳及海外僑胞佔總人口的二分之一，每年有大批南澳籍港澳居民來大鵬半島投資置業、探親訪友、商貿旅遊。深圳在南澳設立旅遊口岸，不僅吸引港人和國際遊客旅遊觀光，同時亦將與隔海相望的香港西貢自然保護區攜手，共同開發海洋旅遊資源。

據悉，南澳旅遊口岸還將計劃設立兩地旅遊的聯動協作機制的試點，聯合拓展旅遊市場，共同打造最受歡迎的世界級旅遊圈。

規劃以旅遊為主要功能的口岸，擬建設四個五百噸級高速飛翔客船專用泊位，設計通關能力為每年一百萬人次。深圳市口岸辦透露，廣東省口岸已計劃將南澳旅遊口岸納入國家「十二五」口岸發展規劃。

