

承載港人返鄉回憶 31載由繁華變冷清

1991~2022

再見，深圳僑社客運站

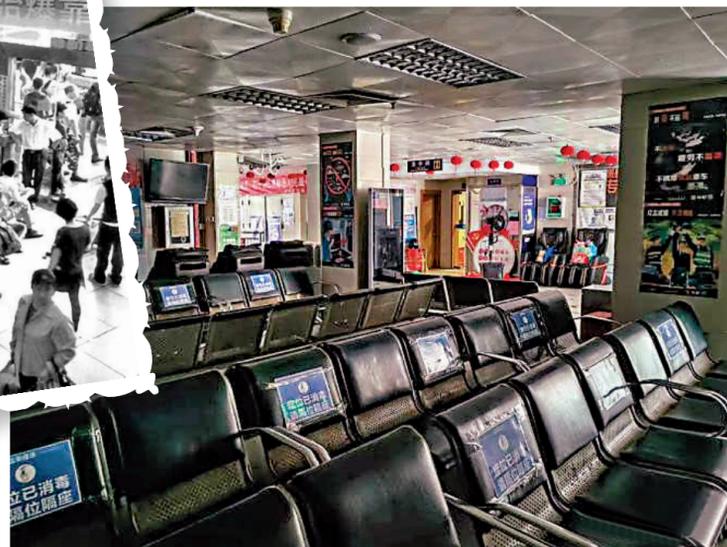
黯然謝幕

昨日，深圳「老牌」汽車客運站宣布正式退休，它就是陪伴乘客31年的僑社汽車客運站。這個客運站曾是老一輩港人的集體回憶，不少港人回內地探親、過節，都要由羅湖過關，再到僑社汽車客運站轉車到內地各縣市。但隨着飛機、高鐵等交通運輸方式越來越發達，僑社汽車客運站就不再是港人到內地的中轉站首選。它經歷過繁華——在2005年清明節，日發送旅客最高達3萬餘人；也經歷過荒涼——據工作人員回憶，最慘淡的月份只賣出17張客運票。而最終，它也成為了歷史舞台上的一抹「印跡」。

大公報記者 李薇、胡永愛



▲僑社汽車客運站繁華時曾日發3萬餘旅客，而如今受飛機、高鐵、網約車等影響，客運站於3月31日終止經營。



大公報記者3月31日在現場看到，僑社汽車客運站南廣場的進站閘口大門緊閉，門口黏貼着結業通知，附近一排與客運站「共存亡」的餐飲店同為倒閉狀態。而昔日停滿大巴車、人頭攢動的北廣場早已看不到大巴車的身影，只有通道口貼着藍色指引，示意旅客乘車購票需前往南廣場。

據客運站隔壁華僑酒店的工作人員回憶，在2020年疫情以後，來僑社汽車客運站坐車的旅客數量就寥寥無幾，「高鐵對客運站的打擊已經很大了，加上以前來這裏的近8成是香港人，2成是周邊旅客。香港封關兩年多，他們僅存的希望也沒了。」該工作人員稱，客運站雖然是到3月31日才正式結業，但在他們眼中今年春節後就已是「名存實亡」。

「完成它的歷史使命」

聽聞僑社汽車客運站結業，港人Raymond語氣中難免有一絲難過。他認為，這個營業了31年的「老牌」汽車客運站疫情期間正式宣布退休，也是完成了屬於它的歷史使命。

在深圳生活了20多年，談起僑社汽車客運站，Raymond記憶如新。他說，自己90年代在

香港工作時，便長期往返於深港兩地，羅湖口岸是那時的唯一選擇。矗立於羅湖火車站西天橋之下的僑社汽車客運站，便也成了Raymond的「老朋友」。

那個年代，Raymond從香港去深圳周邊旅行以及出差廣東其他城市時，總會選擇在這裏乘車。第一次真正在僑社汽車客運站乘車，Raymond回憶大約是95年，「那時候是去東莞玩，過關後就近在這裏坐了一輛短途中巴車。」不太乾淨的車廂，擁擠的座位，吵鬧的



▲僑社汽車客運站的卷閘門已永久拉下。大公報記者李薇攝

乘客，明顯的顛簸感，Raymond至今印象深刻：「與香港整潔舒適的小巴有着鮮明的對比。」

港人印象：熱鬧方便接地氣

2000年定居深圳後，Raymond便常常往返兩地開會工作。僑社汽車客運站前的公路上總是有着很多計程車，排着長長的隊伍，等待接上像Raymond一樣的港人。熱鬧、方便、接地氣，是他對這個片區的印象。Raymond清晰地記得僑社汽車客運站下開了一家當時非常高端的酒店，天橋上賣水果、賣翻版VCD的叫賣聲此起彼伏，華潤曾經的總部也在這條路上……

與Raymond記憶相似，在香港退休後就居住在惠州的港人龐志華說，自己從羅湖口岸過關後，需要在僑社汽車客運站乘車前往十里銀灘或巽寮灣，此外從深圳機場搭乘前往羅湖的大巴，終點站也是這裏。「以前我姐姐在香港幫我快遞物資往內地，也是過關後將東西放在僑社附近快遞站點。僑社對香港人來說就是一個記憶的標記點，在這附近可以按摩，可以寄快遞，可以乘車。和朋友見面說『僑社見』，大家都知道是哪裏。」

乘客回憶滿滿

堅：
●曾經每個周五晚和周日晚城市來回穿梭必備的工具，如今一去不復返！可惜。

Ajay：
●在香港十幾年，讀書那會兒想家的時候，7：30的早班車回去，19：30的尾班車回來，感覺好像就是一個時代過去。

Lynn：
●每年春節、清明都會去僑社坐車，感謝這麼多年的陪伴。

大公報整理

o-o：
●雖然很遺憾，不過還是很感謝僑社車站能讓我回到老家。

「一坐就是10多年」 一生難忘旅程

美好時光

1998年，蔡女士從福建石獅嫁到香港，對僑社汽車客運站的初印象，便是從這一年開始。「我和先生在香港結婚後，便一起過關到羅湖口岸，再從僑社汽車客運站坐車回老家。」30多人的巴士，充斥着來自不同人的味道，再經歷9個多小時路程的發酵，成為蔡女士一生難忘的旅程。

這一趟深圳到福建石獅的汽車，蔡女士與家人一坐就是10多年，從新婚到懷孕再到二胎，到現在孩子們陸續長大成人，正常情況下，全家會回去1到2次。「現在回想起來，僑社汽車客運站那時候人多。」像蔡女士這樣去福建的乘客並不佔多數，深圳周邊廣東其他城市以及廣西旅客客流量更大：「有一年清明節回鄉的人特別多，我們一大家子7、8個人回福建，提前電話訂好票，到現場才告訴我們已經無座，後來客運站臨時增加一輛巴士，終於在凌晨三點、清明節前趕回老家。」

深圳到福建晉江的動車開通後，蔡女士就沒有再乘坐汽車回家了。然而她回憶裏，僑社汽車客運站承載的時光卻一樣美好。「動車在時間上縮減了一半，也比汽車乾淨舒服很多，但好像交通工具越方便，我們越不懂得珍惜回家和見親人的機會。」聽聞僑社汽車客運站停止運營後，蔡女士微微有些惆悵，「疫情兩年多來，我沒有見過內地的親人，甚至至親過世也沒能回去。世界變化太快，希望疫情好轉，我們以最快的交通方式與家人團聚！」

深圳僑社汽車客運站發展歷程

上世紀80年代

●當時為了方便僑民、旅客返鄉出行，深圳中旅社與廣東省內汕頭和潮州、福建廈門和泉州等地中旅社合作開通了往返旅遊班線，成為僑社汽車客運站的雛形。



▲曾經每到春節、清明等節日，僑社汽車客運站內外人潮湧湧。

1991年11月

●「僑社客運代辦站」成立，正式納入客運行業管理的軌道，經營的班線主要包括汕頭、潮州、潮陽、福州、泉州等地，班車配載率80%以上。



▲2008年，從僑社汽車客運站開出的大巴。

1999年1月

●「僑社客運代辦站」更名為僑社汽車客運站，始發的班線覆蓋了粵閩桂主要城市。

2007年清明節

●僑社汽車客運站迎來了客流最高峰，日發送旅客最高達3萬餘人。



▲3月31日，僑社汽車客運站終止運營。大公報記者李薇攝

2022年3月31日

●受飛機、高鐵、網約車等多重因素衝擊和影響，僑社汽車客運站終止經營。

資料來源：深圳新聞網



曾有「華僑之家」美譽

光輝歲月

毗鄰羅湖口岸的僑社汽車客運站，是深圳市最早的長途汽車客運服務點之一。其前身為僑辦設立的華僑接待站，是海外華人經香港返回內地的第一站，曾經有「華僑之家」的美稱。

據居住在僑社大院、上世紀80年代就在客運站工作的林伯回憶，該客運站的雛形，是深圳中旅社與省內的汕頭和潮州、福建的廈門和泉州等地中旅社合作開通的往返旅遊班線。「那時候出行可選擇的方式少，開通客運路線也是為了方便僑民、旅客返鄉出行。」林伯笑稱，自己是在辦公室負責財務的，在自己退休前，中旅社和僑社汽車客運站的效益都非常好。「我也經常在這搭車回潮汕探親。」

高鐵出現 生意大減

「在高鐵出現以後，客運站的生意就大不如前了。」同樣在中旅系統工作的王先生指出，僑社汽車客運站最輝煌的時候，車站內外人

潮湧湧、摩肩接踵，每到春節、清明等節日，這裏更是車水馬龍、一票難求。

但2013年，在廈深高鐵、高鐵潮汕站開通以後，僑社汽車客運站承載的長途客運服務功能就逐漸被削弱。「15年前後，很多去潮汕、福建的車隊都默默解散了。最近兩三年，在疫情衝擊下，這裏一天也就兩三班車，都是到深圳附近的。比如中山、順德、三水等。班次不多，生意也不好。」王先生認為，在正式關閉之前，僑社汽車客運站日均發送旅客已是寥寥無幾，經營難以為繼。



▲王先生指，眼前這一片空地曾經也停了很多客運車，如今已無大巴車。大公報記者李薇攝

出行方式多樣 客流逐漸消失

巨大衝擊

港人Raymond記憶中最後一次路過僑社汽車客運站，已經是10年前了；最後一次在僑社汽車客運站乘坐巴士，已經久遠到記不清。2001年3月，深圳地鐵羅湖站開工建設；2004年12月28日，羅湖站深圳地鐵1號線開通、投入使用。地鐵以其高速、方便、安全等特性，極方便了民眾出行，也給了從羅湖口岸換乘其他交通工具的人們更多選擇。

隨着社會經濟的發展，以高鐵、城際軌道為核心的軌道交通體系迅猛發展，給汽車客運行業帶來了巨大衝擊，僑社汽車客運站便是其中代表之一。隨着人們生活水平

的提高，私家車、網約車也替代了相當部分客運班車的需求，給行業帶來了不小的壓力。深圳市交通運輸局官網數據顯示，2021年，深圳全市公路客運量下降13.01%，為4440.98萬人次。而根據統計年鑒數據，2008年，深圳公路客運量一度高達150171萬人次。

另一方面，則是深圳其他客運口岸的開通，分流了僑社汽車客運站片區原本的客源：與地鐵接駁的福田口岸，可24小時驅車通關的皇崗口岸，一地兩檢的深圳灣口岸……「很多像我一樣的香港人，從長居羅湖，工作和生活重心都漸漸轉移到深圳福田、南山及寶安等其他區域。」Raymond表示。