

運輸及物流局向立法會提交文件：

港深西部鐵路

洪水橋↔前海15分鐘直達

焦點新聞

目前，港深兩地又一重要跨境基建——港深西部鐵路（洪水橋至前海）（下稱「港深西部鐵路」）項目正穩步推進，有望成為港深互聯互通的關鍵紐帶。運輸及物流局提交立法會的文件顯示，港深西部鐵路預計於2035年實現香港段和深圳段同步開通。

屆時，從香港洪水橋出發，只需約15分鐘車程便可直達深圳前海。港深西部鐵路不僅縮短了兩地通行時間，便利兩地居民在跨境商貿、工作、居住、學習及旅遊等方面的往來，更能大幅提升北部都會區與廣深科技創新走廊的銜接，為香港深度融入大灣區發展提供強有力的戰略支撐。

大公報記者 郭若溪報道



▲深圳前海深港現代服務業合作區「科技+金融」創新雙輪驅動，如今已集聚科企近萬家。港深西部鐵路的建設，實現香港洪水橋15分鐘直達深圳前海，這將大幅提升北部都會區與廣深科技創新走廊的銜接。

預計2035年 香港段深圳段同步開通

香港特區政府在2023年10月公布的《北部都會區行動綱領》中提出，洪水橋／廈村新發展區與深圳前海合作區僅一灣之隔，作為北部都會區四大區域中的「高端專業服務和物流樞紐」，可與前海合作區和南山區在金融、專業服務、物流服務等領域推動和深化高端經濟合作，成為現代服務業中心，並輻射至整個大灣區，聚集頻繁往返兩地的服務人才。

按照共同構建「軌道上的大灣區」的願景，特區政府與深圳市人民政府在2021年設立「港深跨界軌道基礎設施建設專班」（下稱「專班」），已分別於2022年及2024年完成港深西部鐵路的首階段和次階段研究。研究成果顯示，港深西部鐵路全長約18.1公里，其中香港段約7.3公里，深圳段約10.8公里。線路從現正興建的屯馬線洪水橋站西面出發，途經廈村和流浮山，以地下形式穿越后海灣，經深圳灣口岸連接至前海。全線共設5個車站，香港側設有洪水橋、廈村及流浮山3個車站；深圳側則設2個車站，分別位於深圳灣口岸及前海；車廠位於香港廈村地區，以配合兩地沿線的土地規劃發展。目前，洪水橋站已基本完成土地平整工程，整個項目預計在2030年竣工。

海隧香港段交深圳統一設計

值得一提的是，該鐵路將採用創新的建設模式。鑒於線路需跨越后海灣，建設一條全長約5.4公里的海底鐵路隧道，其中香港段及深圳段分別長約2.8公里及2.6公里。為確保工程可行性及成本效益，港深雙方同意採用單向掘進施工方法建造海底鐵路隧道，並由香港特區政府委託深圳市政府為海底鐵路隧道香港段進行設計，保障兩段海底鐵路隧道設計的相容性，後續雙方還將進一步商討建造安排。

在運營模式上，兩地政府確定採用「同步建設、統一營運」模式。港深雙方分別同步開展深圳段和香港段的設計及建造工程，隨後採用單一運營商統一營運並採購全線的鐵路系統，旨在提高項目的成本效益以及營運效率和靈活性。經考慮項目規模、工程複雜程度、沿線發展步伐及運輸需求等各相關因素，兩地政府目標於2035年同步開通港深西部鐵路香港段和深圳段。目前，為推動項目盡快落地，特區政府計劃在2025年下半年邀請相關承建商及運營商提交意向書，同步開展多項工作，包括財務評估、擬備合約條款、檢視走線及車站位置、初步設計、工地勘測等。

港深西部鐵路項目不僅能打通港深兩地西部的地鐵網絡，方便兩地居民在跨境商貿、工作、居住、學習及旅遊等方面的往來，更能大幅提升北部都會區與廣深科技創新走廊的銜接，充分發揮港深兩地在人才和資源上的優勢，推動兩地在金融及專業服務、現代物流業和科技服務等領域的經濟合作邁向新高度。

港深西部鐵路初步走線



- 圖例**
- 現有／建造中的鐵路及車站
 - 擬議鐵路走線及車站（香港段）
 - 擬議鐵路走線及車站（深圳段）
 - 擬議車廠
- 註：擬議港深西部鐵路（洪水橋至前海）的走線、車廠及車站名稱／位置只供參考。

港深西部鐵路建設 具體安排

①鐵路走線

全長：約18.1公里，香港段約7.3公里，深圳段約10.8公里

起終點：從屯馬線洪水橋站西面出發，途經廈村、流浮山，跨越后海灣，經深圳灣口岸連接前海

形式：全線地下興建

車站設置：

香港段：3個車站（洪水橋、廈村、流浮山）

深圳段：2個車站（深圳灣口岸、前海）

②海隧建設

全長：跨越后海灣的鐵路隧道全長約5.4公里，其中香港段2.8公里，深圳段2.6公里

施工方法：採用單向掘進法，香港特區政府委託深圳市政府設計香港段，以確保兩段設計相容

③通關安排

口岸規劃：在深圳側設「一地兩檢」口岸，香港境內不設清關設施，提升通關便利性

配套立法：兩地政府將進一步商討口岸區範圍及相關立法

④開通目標

時間：兩地政府計劃於2035年同步開通香港段與深圳段

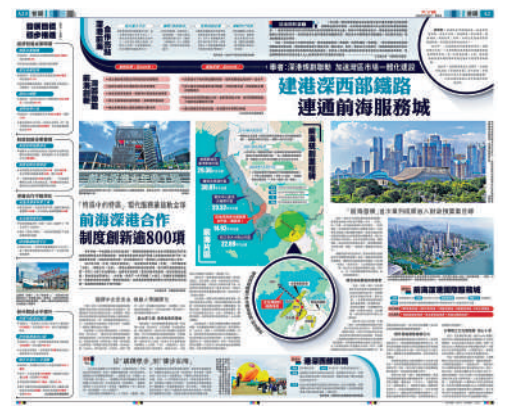
車程：開通後，從洪水橋至前海約15分鐘車程

⑤潛在效應

提升跨境客運能力，方便商貿、工作、居住及旅遊

支持香港融入大灣區發展，促進北部都會區經濟增長

資料來源：討論文件 立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會 北部都會區鐵路項目的推展情況（運輸及物流區路政署2025年3月）



▲大公報於2月28日刊發《前海開新篇》系列專題，專家指出，建設港深西部鐵路可連通前海服務城，加速灣區市場一體化。

深圳側設「一地兩檢」口岸 專家：便利港深資源流通

【大公報訊】記者郭若溪深圳報道：港深西部鐵路作為粵港澳大灣區重要的跨境基建項目，建設意義重大，不僅提供跨境鐵路服務，也具備香港境內城市通勤功能，滿足北部都會區內洪水橋／廈村新發展區以及流浮山、尖鼻咀及白泥一帶（統稱「流浮山」）的本地出行需求。

為提升通關便利性和出行體驗，更好發揮跨境鐵路的吸引力和效益，港深雙方同意於深圳側設「一地兩檢」口岸，香港境內不設清關設施。兩地政府後續將進一步商討「一地兩檢」的具體安排，依據實際運作需要劃分香港和內地口岸區範圍，並適時開展相關諮詢及立法工作。

提升灣區商務活動效率

國家高端智庫CDI資深研究員宋丁分析，「從直觀層面來看，這一模式顯著提高了鐵路的

運營效率。而從國家戰略層面來看，這一融合有助於優化區域發展格局，將對港深兩地乃至整個大灣區的發展產生深遠影響。」宋丁指出，從通關效率提升角度來看，在深圳側設立「一地兩檢」口岸後，旅客可以在同一地點一次性完成香港和內地的出入境手續。對於商務人士來說，則意味著可以更高效地穿梭於港深兩地，開展各類經貿活動，減少時間成本，提升大灣區整體商務活動效率。同時，口岸設施的集中設置，也便於相關部門進行統一管理和服務優化。

宋丁指出，在深圳側設「一地兩檢」口岸是港深西部鐵路建設的一大亮點。這不僅將提升通關便利性，改善旅客出行體驗，增強跨境鐵路的吸引力和效益，更重要的是，通過港深西部鐵路，香港居民能夠更加便捷地進入前海，深度參與到深港現代服務業合作之中。這一模式打破了

地域限制，極大地便利了兩地資源的流通與共享。從兩地自身發展角度而言，它為香港和深圳的產業升級、創新發展提供了廣闊空間，對未來兩地的深度融合發展意義非凡。



▲港深西部鐵路深圳段擬經深圳灣口岸連接至前海。圖為香港市民經深圳灣口岸入境深圳。

DeepSeek推出新版V3 能力顯著提升

【大公報訊】綜合新華網思客、灣區財經傳媒報道：24日深夜，中國人工智能初創公司深度求索（DeepSeek）低調上線了DeepSeek-V3的新版本DeepSeek-V3-0324，參數量為6850億，在代碼、數學、推理等多個方面的能力再次顯著提升，代碼能力追平美國Anthropic公司大模型Claude 3.7。與V3相同，V3-0324模型採用混合專家（MoE）架構，並開源允許自由商用。

有用戶在實測中發現，V3-0324能一次性生成800行無錯誤的網頁代碼，並實現動態響應式布局和交互效果，且在數學與邏輯推理方面能力增強，在經典的「4升水壺問題」和數學競賽題

中，部分表現接近專業推理模型；在模型架構與開源生態方面，V3-0324採用MIT許可證，允許自由修改、分發及商業化應用，進一步降低了開發者的使用門檻。

有AI研究者指出，V3-0324模型在所有基準測試中都取得巨大進步，可能已超越美國Anthropic公司的Claude 3.5 Sonnet，成為最強大的非推理模型。據悉，Claude 3.5 Sonnet是當前最受認可的商業AI模型之一。此外，V3-0324模型可直接在消費級硬件上運行，而不需要動輒千瓦級別功耗的數據中心，這意味着V3-0324模型的部署和運營門檻已大大降低。

寶馬攜手阿里開發AI應用

26日，寶馬集團宣布與阿里巴巴集團深化戰略合作，基於阿里通義AI大模型，聯合開發AI引擎，應用於中國市場的寶馬新世代系列車型。阿里巴巴集團CEO吳泳銘表示，此次合作主要聚焦在AI大模型、智能語音交互等前沿技術領域，將助力寶馬打造更智能的AI體驗，這是推動AI與先進製造業融合的創新探索。基於通義大模型和斑馬元神AI，全新BMW智能個人助理採用寶馬與阿里共同開發的AI引擎，計劃搭載於中國生產的BMW新世代系列車型上，預計2026年在中國市場交付。

寶馬聯手阿里五大意義

提升智能服務

● 基於阿里通義AI大模型，聯合研發AI引擎，提升寶馬智能座艙、語音交互和出行服務的智能水平

貼合駕駛需求

● 通過AI Agent實現精準意圖識別和自然交流，打造更便捷、貼合中國消費者需求的駕駛體驗

加速更新迭代

● 加速寶馬新世代車型的本地化研發，增強在中國市場的競爭力與用戶認可度

促進產創融合

● 深化雙方長期合作，促進技術與製造融合，為寶馬和阿里帶來創新突破與市場價值的雙重增長

引領行業發展

● 推動AI技術在汽車行業的廣泛應用，引領全球智能出行的新趨勢和發展方向