

長途汽車正在被高鐵等取代 傳統客運面臨轉型

「元老級樞紐」福田汽車站停運改造

6月3日，深圳交通的「元老級樞紐」福田汽車客運站（以下簡稱「福田汽車站」）宣告暫停營運，其所在的福田交通綜合樞紐將轉型升級改造，計劃於今年11月恢復。隨着飛機、高鐵等交通方式的日漸完善，長途汽車正漸退出歷史舞台。

記者了解到，在客流缺失，功能單一的影響下，深圳眾多傳統汽車客運站陸續停運。業內人士接受大公報記者採訪時表示，未來客運要向輕量化發展轉型，要構建分布式招呼站網絡，貼近客流「最後一公里」，方便乘客購票乘車。

大公報記者 郭若溪



▲深圳福田汽車客運站已暫停營運。大公報記者郭若溪攝

▲作為深圳面積最大的汽車站，福田汽車站自2008年投用以來，曾是深圳交通的「元老級樞紐」。圖為福田汽車客運站外景。大公報記者郭若溪攝

曾是內地人赴港遊重要中轉站

家住香蜜湖的陳女士回憶說，福田汽車站候車環境舒適，距離市中心近，周邊交通方便，以前跨境巴士覆蓋的珠三角線路沒有那麼多，很多內地人會選擇在這裏中轉，再去香港玩，相比較去福田口岸要節省近半個小時。

鼎盛時線路涵蓋13省份

作為深圳面積最大的汽車站，福田汽車站自2008年投用以來，曾是深圳交通的「元老級樞紐」，地處深圳的中心地段，與地鐵1號線竹子林站相連。鼎盛時期，其日均發送旅客達6030人次，線路覆蓋廣東、福建等13個省市自治區及省內20個市縣，更憑藉毗鄰福田口岸的區位優勢，成為跨境出行與區域中轉的重要節點。然而，隨着2025年6月3日停運公告生效，昔日喧囂的售票廳、候車廳已全部關閉，站內空無一人。

深圳巴士集團客貨中心客服部總經理張文彬告訴記者，停運主因是福田交通樞紐的轉型升級改造，福田汽車站計劃於11月份恢復營運。改造後的福田交通樞紐客運站將遷至地下負一層，和地鐵公交等市內公共交通進行接駁。地面和地上層則進行智能交通相關產業的規劃改造。目前，深圳客貨中心有羅湖、深圳北、深圳機場、皇崗4個汽車客運站及羅湖草埔、福田下沙兩個客運停靠點，均正常售賣汽車票，線路多達110條。

客運轉型 貼近「最後一公里」

「從火車站還要中轉，北上出遊現在已經很少選擇這種方式了。」港人吳先生表示。記者梳理發現，四月以來，深圳光明、大鵬等地相繼開通香港跨境巴士，港人無需換線，可從香港直接一站抵達目的地。

港粵跨境巴士協會副理事長、深港榮利巴士聯席總經理張劍平接受大公報記者採訪時表示，面對行業性衰退，傳統汽車站的破局需跳出「大而全」的固有模式，向輕量化、場景化、數字化轉型：構建分布式招呼站網絡，貼近人流「最後一公里」，同時通過小程序實時展示站點位置與班次信息，實現「到站即上車」，避免乘客滯留等候。

張劍平以深港榮利巴士線路為例，面對高鐵、跨市公交和網約巴士等出行方式的競爭，他們選擇去做小規模的「招呼站」，「在人流密集的地方設立一個停靠點，如大型居住區、旅遊景區等，最好是在公交站裏面，一是地段比較好，二是方便，乘客容易找，如此以來才有機會和集體運輸去競爭，才有生存空間。」張劍平直言，以目前的出行模式來看，車站的整體發展要輕資產，減少人工票務、等候區面積等投入。



掃一掃有片睇

福田汽車客運站

地理位置

- 位於深圳中心地段，地處車公廟及深南大道，廣深高速公路與濱海（濱河）大道交會處。
- 與深圳地鐵竹子林站相連，交通便利。

等級

- 國家一級客運站。

營運規模

- 現有營運線路165條，覆蓋13個省市及20個省內市縣。
- 日均發送旅客：6500人次
- 省外：福建、浙江、上海、江西、江蘇、海南、四川、廣西、湖南、湖北、山東、香港等13個省市自治區
- 省內：廣州、中山、珠海、東莞、順德、佛山等20個市縣

票價範例

- 往中山汽車總站：30元（全程快速）
- 往香港機場、香港迪士尼：180元
- 往江西等省外：350-480元

現況

- 因福田交通綜合樞紐轉型升級改造，所有客運班線自2025年6月3日起暫停營運，計劃11月恢復營運。

深圳率先全國實現「高鐵+低空」聯運

超前布局

如今，高鐵站代替客運站，成為深圳現代交通體系的關鍵節點。目前，深圳北站、福田站、坪山站、光明城站等高鐵樞紐站構成城市快速交通網絡。深圳北站作為粵港澳大灣區超大型綜合樞紐，擁有11個站台、20條線路，日均到發旅客常年超30萬人次，位居全國前列。數據顯示，今年5月30日至6月3日端午假期，深圳鐵路到發旅客317.6萬人次；深圳北站到發旅客222.9萬人次；廣深港高鐵路客運來增長高峰，5天累計達45.2萬人次，同比增長3%，其中內地往香港25萬人

次、香港往內地20.3萬人次，香港往返廣東省內客流佔比高達七成。今年，國內首個「低空+軌道」聯運項目在深圳北站啟航，實現低空航線與高鐵網絡無縫銜接。

隨着高鐵網絡不斷織密，汽車客運受到明顯衝擊。2019年，《深圳市公共管理局關於進一步推進我市汽車客運站轉型升級工作的通知》下發，啟動了汽車客運站的轉型升級。根據相關資料顯示，計劃通過轉為配客點、引進公交線路、建設充電樁、設立旅遊集散中心、提升服務等方式，為其發展尋找新的錨點。大公報記者郭若溪

改造見證城市溫度 汽車站更需「可達性」

記者手記

售票窗口全部關閉，候車廳加裝圍擋，這座昔日迎來送往千名旅客的國家一級車站迎來了升級改造。每一次交通方式的升級，都是城市對於人更深刻的理解和尊重。交通的核心價值始終是「便利」。在端午假期期間，深圳仍保留了110條跨市汽車線路，覆蓋了廣東、湖南、廣西、江西等省份以及港澳地區，公路客運並未完全退出歷史舞台，而是與高鐵網絡形成互為補充的形式存在。

福田汽車站的升級改造也是為了提供更好的客運服務。

當高鐵解決「速度」問題，汽車站更應聚焦「可達性」。福田汽車站的暫停營業並非行業終結，而是城市交通體系「新陳代謝」的開始。未來的汽車站，或許不再需要宏大的物理空間，卻會以更貼近生活的姿態，在高鐵未及之處、在通勤「最後一公里」、在特色化出行場景中，找到生存空間。大公報記者郭若溪

隨意點擊「官方鏈接」易被間諜釣魚 國安部發布三案例

【大公報訊】據央視網報道：據國家安全部微信公眾號消息，近年來，境外間諜情報機關對我實施網絡攻擊竊密愈演愈烈，各種手段層出不窮，對我國國家安全構成威脅，需引起警惕，現公布三個網絡攻擊案例。

隨意存密引「毒患」

某國家級重點實驗室工作人員王某，為了盲目追求工作的方便快捷，故意繞開審批監管手續，在其個人聯網計算機內違規存儲了1000餘份涉密文件和敏感資料。

某天，王某收到一封主題為「會議通知」的電子郵件，邀請其參加所屬研究領域的一場學術會議。王某未作甄別就直接下載並閱讀了該郵件的附件，導

致其使用的個人計算機被境外間諜情報機關植入特種木馬程序，並被秘密控制長達三個月。王某個人計算機內違規存儲的文件資料全部被竊取，造成重大失洩密事件。

輕信「官郵」陷圈套

一天，某機關單位辦公郵箱收到一封標題為「××規劃〔20××〕××號（以此為準）」的釣魚郵件。工作人員小張誤以為是官方郵件，未嚴格遵守工作規定，在來源不明的情況下隨意打開並點擊了郵件內的「官方鏈接」。該頁面立即跳轉到某釣魚網站，隨即該單位辦公郵箱的密碼和郵件內容被境外間諜情報機關獲取，造成該單位相關敏感數據洩露。

大意疏防「門洞」開

境外間諜情報機關試圖利用境內個別OA系統漏洞，對我黨政機關、科研院所、重點企業和關鍵基礎設施實施網絡攻擊竊密活動。國家安全機關工作掌握，某科研單位使用的OA系統由於長期未進行漏洞修補和殺毒軟件更新，導致其服務器被境外黑客攻擊並植入木馬病毒，最終造成該單位重要數據被竊取倒賣。

國家安全機關三個提示

莫讓國家秘密「裸奔」。《中華人民共和國保守國家秘密法》規定：任何組織和個人不得使用非涉密信息系統、非涉密信息設備存儲或者處理國

家秘密。廣大公民尤其是涉密單位工作人員，務必嚴守保密紀律，切勿使用非涉密信息系統、非涉密信息設備處理、存儲任何涉及國家秘密或敏感信息的數據，不給境外間諜情報機關可乘之機。

莫讓指尖的貿然一動成為洩密的導火索。《反間諜安全防範工作規定》規定：機關、團體、企業事業組織和其他社會組織應當落實反間諜安全防範主體責任，開展反間諜安全防範教育、培訓，提高本單位人員的安全防範意識和應對能力。對來源不明的郵件、鏈接等，廣大公民尤其是黨政機關、涉密單位工作人員，要提高安全防範意識，核實其來源，判斷是否可靠，不可輕易點擊陌生郵件、鏈接和下載未知軟件等，

以防境外間諜情報機關借此植入木馬病毒，導致敏感信息被竊取。

莫讓網絡威脅乘虛而入。《反間諜安全防範工作規定》規定：關鍵信息基礎設施運營者應採取反間諜技術安全防範措施，防範、制止境外網絡攻擊、網絡入侵、網絡竊密等間諜行為，保障網絡和信息核心技術、關鍵基礎設施和重要領域信息系統及數據的安全。安全防範軟件是計算機信息設備的重要防線，它能夠實時監測並攔截病毒、木馬等惡意程序，防止其竊取信息，並通過監控網絡流量，識別並阻止可疑傳輸，對異常操作行為進行預警，有效預防網絡竊密。一旦安全軟件未及時更新，計算機將面臨安全風險，成為攻擊者入侵的跳板或竊密的渠道。

實幹當「夏」 滬渝蓉高鐵路寶山隧道盾構掘進突破百環大關

近日，由中鐵十五局承建的滬渝蓉高鐵路寶山隧道「新程號」盾構機順利完成第100環管片拼裝，項目建設取得階段性進展。

「新程號」整體總長103米，最大開挖直徑13.5米，需長距離穿越上海地區海路交互軟土地層，連續下穿複雜建（構）築物，整體施工難度大、安全風險高。

據項目負責人張永介紹，寶山隧道始發段為超淺覆土，淺埋條件下地層自穩能力差，對掘進精度控制要求高。盾構機始發後就進入淤泥質黏土、粉質黏土層，不僅沉降控制要求高、水土壓力保持難度大，成型管片還面臨上浮等問題。項目團隊依托豐富的盾構施工經驗，為「新程號」量身定制了各項先進技術，成功破解了城市核心區複雜環境下的管片上浮與地表沉降控制難題。

依托「百環試驗段」積累的實數數據，項目團隊形成了一套成熟的技術體系和管理規範，為隧道施工的穩步推進築牢了堅實根基。

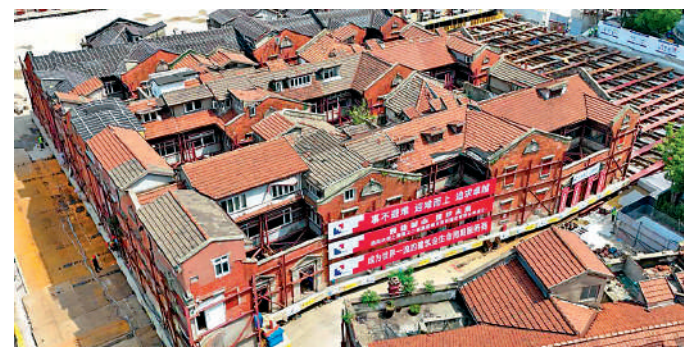
滬渝蓉高鐵路是國家高鐵路網「八縱八橫」長期規劃中「沿江通道」的骨幹線路，也是沿海及京滬輔助通道的重要組成部分。項目建成後，將進一步完善沿江高鐵路網，構建長江經濟帶綜合立體交通走廊，促進區域經濟社會協調發展。
文：盧昕（特刊）

逾400機器人「抬」運古建築 日「走」10米 7500噸上海「華嚴里」歸位

【大公報訊】綜合央視新聞、人民網報道：6月3日，上海張園7500噸石庫門建築群「華嚴里」歸位，這是目前國內體量最大的組團式石庫門建築群歸位工程，也預示着張園地下三層空間深度開發正式開啟。

本次歸位的張園「華嚴里」始建於20世紀20至30年代，由三棟立貼式磚木結構建築組成，總建築面積4030平方米，共計約7500噸。該歸位工程於5月19日啟動，通過432個小型步履式移位器協同作業，以日均約10米的速度穩步推進。

待「華嚴里」回歸原址，拆除臨時加固措施後，將正式開啟張園地下三層空間深度開發工作。據悉，此次開發的地下空間將綜合設置商業、文化、地下停車及相關配套用房等使用空間及設施。待張園整體開放後，將基於「海上第一名園」歷史底蘊，以「東靜西鬧、沉浸無界」為核心框架，並通過地下空間的建設，將實現整個街區地上、地下空間的貫通及與周邊高樓、商場、街區的互聯互通，實現老建築的活化利用。



▲上海張園石庫門建築群「華嚴里」歸位全景圖。網絡圖片



▲小型步履式移位器正在協同作業。