超前谋划深港跨境客运交通发展

深圳的交通,二三十年来一直在学习香港。一直到现在，我们虽然面临很多问题，比如小汽车拥堵、交通污染、公共交通效率低等等，我们依然很羡慕香港的经验，希望能够像香港一样，走公共交通发展、交通与土地利用集约发展的道路。不管深港之间的差距、差别有多大，有一点大家有目共睹，就是深港之间的跨境客流在持续高速增长，而且，未来仍将保持持续增加态势。

根据规划国土发展研究中心去年做过的一个深港跨境交通客流的调研，深圳现有一类口岸15个，其中，具有客运功能的8个，全天候通关的2个（皇岗口岸、机场码头口岸）。现在每天一线跨境总客流量约66万，而一线口岸的客流通行能力约95万，总体来说绰绰有余。过去5年，增长的速度约5%，长远来说，以后应该还会增加。

从去年调研的结果来看，跨境客流当中仍然以香港居民为主，但是这个比例在持续下降，过去5年从60%降到52%；与此同时，过去5年内地人的比例快速增长，从24%增长到33%，这应该会是一个趋势。从香港居民到内地的出行目的来看，主要是探亲访友和公务，其中探亲访友占40%，休闲观光的比例并不大，约15%；同样，内地居民去香港，消费休闲约占比60%，探亲约15%，公务约15%。2003年以来，居于深圳但每天往返香港读书的孩子即“通学”的交通比例在快速持续地上升。平均每天有8千多名儿童从深圳湾口岸早去晚归去香港读书，这是我们面临的一个较大的交通问题。同样，在福田口岸，每天也有很壮观的“通学”场面。

从起点、终点来看，香港居民到经深圳通关的，约70%的人是到深圳，20%左右前往广东省其他城市，约7%前往其他省份。绝大部分的人还是在深圳和香港这样一个通行圈里面，这是目前我们深港跨境客流发展的现状。

从发展趋势来看，总体上跨境客流会保持增长趋势。两地出行的类型从原来的购物休闲为主一定会转移到通勤通学为主。因为在两地的高铁、轨道交通启用后，通关会更快，深港两地的距离大概在半个小时到一个小时之内，这样公务、通学、通勤的比例肯定还会增加。初步预测，未来15年，口岸通关客流量应该会达到100万至150万之间，我们应该超前规划一线口岸的通行能力。

我的几点建议：

第一，建立深港交通跨境客运沟通机制。目前为止，尚没有一个确定的沟通机制，我觉得这是一个遗憾。深港在口岸之间的轨道和道路交通的布局，两者之间一定要协调、配套和对接，轨道、公路口岸不协调、不匹配会带来很大的问题，这都需要超前规划。我希望能够建立起这么一个机制，双方配合，比如，深圳湾的轨道要不要接，跟香港的轨道怎么接？皇岗口岸全部的货运说要禁掉，深圳方面要不要接香港的轨道？这些问题都可以通过这个机制来谈。

第二，超前规划，优化口岸跨境客运交通设施。我们准备牵头做一个关于完善一线口岸跨境客运交通的规划（当然是深圳一侧的），我们希望跟香港有关部门在客运交通设施的优化方面做更多的沟通，通过动态评估、持续协商，一起挖掘现有口岸的能力，比如说，在深圳湾口岸，我们把所有的货运压到深圳湾口岸，也只占他设计货运通关能力的一半还不到，是否可以通过改造现有空间提高客流通关能力？类似这样的问题还很多，我们现在必须一起努力，不断完善、提升，提高双向的跨境客流通关能力，为深港、粤港之间以及内地与香港之间更紧密的联系，超前提供足够、高效和高品质的通关服务。

**作者系深圳市交通运输委员会副主任 徐忠平**