

專訪 深圳軌道交通專家 趙鵬林

發揮高鐵最大效益
西九站「一地兩檢」



■廣深港高鐵香港段採用的列車型號。 資料圖片

■2007年5月25日，時任西部通道建設辦主任的趙鵬林在西部通道大橋留影。 記者熊君慧 攝

趙鵬林簡歷

趙鵬林，1953年11月出生，陝西麟遊人，高級工程師。現任深圳市軌道交通建設指揮部副總指揮，深圳市城市軌道交通協會會長。歷任深圳市規劃與國土資源局總工程師，深圳市人民政府副秘書長、深圳市軌道交通建設辦公室主任等職。1989年由中國市政工程西南設計院調入深圳市政府工作，參與過深圳市許多城市規劃和城市基礎工程工作，主要負責規劃和建設的工程項目有：羅湖及深圳北站等5個交通樞紐，深港西部通道，深圳地鐵一、二、三期工程等。

■記者熊君慧 整理



■深圳灣口岸採用「一地兩檢」通關模式。 資料圖片

今年恰逢深圳灣西部通道開通10周年，本報記者近日專訪深圳市軌道交通建設指揮部辦公室副總指揮、深圳市城市軌道交通協會會長趙鵬林。趙鵬林曾任西部通道建設辦主任，親自參與並推動深圳灣口岸「一地兩檢」的工程建設、制度設計等工作。趙鵬林表示，深圳灣口岸「一地兩檢」的旅客優先、土地租賃、執法範圍、後勤供給等成功理念和實踐證明，深港之間的這個口岸不僅為兩地提供了多一條跨境通道，更成為「一國兩制」下相互溝通的範本。他提倡廣深港高鐵借鑒深圳灣經驗，在西九龍總站設「一地兩檢」口岸是最好的方法，有助廣深港高鐵效益最大化。

■香港文匯報記者 熊君慧

根據鐵路總公司統一安排，高鐵西九龍站為15股道（路軌），9長6短。計劃2030年每日始發、終到173對列車，其中33對開往廣州以外更遠的城市。可以看出，香港的出行方向是以深圳、廣州為主，兼有全國其他主要城市。

「西九兩檢」：劃內地轄區

趙鵬林說，從效率、安全、經濟成本及市民舒適度考慮，「一地兩檢」是最好的方法。「高鐵只能採用『一地兩檢』。」他指出，將西九總站部分區域劃為「內地管轄區」，而內地執法人員只能在該區內做邊檢工作，就不存在所謂「跨境執法」的問題。

「兩地兩檢」：損快捷優勢

趙鵬林分析比較認為，有輿論提出「兩地兩檢」，建議在靠近香港的城市廣州或深圳設置口岸。趙鵬林分析，在兩地完成出入境手續後，再設

法尋找其他班次高鐵完成剩餘旅程，香港就無法到發廣州以遠的列車。

「廣深港高鐵與全國高鐵網絡實際上是變成兩段鐵路，其中香港到發的高鐵因為線路太短，無法發揮高鐵的速度優勢，淪為來往於兩地的擺渡車（即接駁車）。」來往於內地和香港的旅客，必須先在廣州或深圳辦理出入境手續，然後購票、候車、換車前往目的地。這個過程，估計需要3個小時左右。這樣一來，高鐵變地鐵，快速、準時的優勢盡失。

此外，根據國家「十三五」規劃，高鐵網絡從「四縱四橫」擴展為「八縱八橫」，廣州和深圳都有新的線路接入，廣州南和深圳北原有的接發車能力已經接近飽和，站內用地也相當侷促，在運行狀態下，再改建增設口岸十分困難。

「深圳兩檢」：港淪接駁段

針對在深圳設「一地兩檢」的說

法，趙鵬林指出，在深圳設口岸仍然會致使「廣深港高鐵與全國高鐵網絡變成兩段鐵路」，香港到發的高鐵淪為來往於兩地的擺渡車，從西九龍發往全國各地的功能就沒有了。

據了解，已經建成並使用的深圳福田站及深圳北站都是按照以西九龍為終點站設計，只設計了過站，沒有車輛調頭設計。「車站的站台、股道數量，線路折返能力、渡線的佈置，動車所的建設規模以及鐵路用地紅線等等均以香港為終點站設計。」他稱，如果改以福田站（或深圳北站）為終點站，則會損失很多運轉能力或者降低安全標準，損害旅客利益。「比如，幾十輛香港的列車到福田站或深圳北站後無法繼續前行，卻會佔用站內幾十輛長途車的吞吐量。兩者之間旅客吞吐量的巨大差異顯而易見，全國整體高鐵線路也會因此全部被打亂。」

各種通關方法困難和缺點

「兩地兩檢」：在廣州或深圳設置口岸

乘車模式：旅客分別在內地和香港完成出入境手續後，再設法尋找其他班次高鐵完成剩餘旅程。

建設困難：廣州南和深圳北原有的接發車能力已接近飽和，站內用地侷促，再改建增設口岸十分困難。

運營缺點：

1. 廣深港高鐵與全國高鐵網絡實際上變成兩段鐵路，香港無法到發廣州更遠的列車，香港段淪為來往兩地的擺渡車；
2. 旅客辦理完出入境手續後無法保證買到下一趟車票，接駁轉乘耗時，估計需要3個小時。

「多地多檢」：在內地所有經停城市或幾個主要城市設置口岸

乘車模式：旅客從香港或設口岸的城市出發，列車運行中間不能上下車。

建設困難：內地設置口岸的高鐵站都要配套出入境、海關和動植物檢驗檢疫等三套人馬，每天按三班倒配置公務員數量，每個城市要為這些機構和公務員配套建設辦公和生活設施。

運營缺點：

1. 香港發出來的高鐵，在沿線經停車站只能下，不能上，發往香港的高鐵只能上，不能下；
2. 途中城市居民無法充分利用這些列車，很有可能出現旅客不及口岸工作人員多的現象；
3. 高鐵的運輸效率大打折扣；
4. 車輛利用率嚴重不足，運營公司面臨巨額虧損和破產，影響全國高鐵的效率。

在深圳「一地兩檢」：在福田站或深圳北站設置口岸

乘車模式：旅客在深圳完成出入境手續後，再設法尋找其他班次高鐵完成剩餘旅程。

建設困難：與「兩地兩檢」一樣。

運營缺點：

1. 旅客過關耗時雖比「兩地兩檢」為短，但廣深港高鐵與全國高鐵網絡會變成兩段鐵路，從西九龍發往全國各地功能沒有了，香港段淪為來往於兩地的擺渡車；
2. 更改福田站或深圳北站功能，將其設為終點站，會損失很多運轉能力或降低安全標準，損害旅客利益，打亂全國整體高鐵線路。

香港文匯報記者 熊君慧 整理

深港高度互信 促成西部通道

10年來，經深圳灣口岸的出入境旅客、出入境車輛不斷上升，「一地兩檢」優勢益發明顯，深受旅客好評。趙鵬林指出，深圳灣口岸最初有多個建設方案，最後決定將港方口岸放在深圳一側，是聽取了港方的意見。他強調，口岸項目需要雙方合作才能完成，最重要的是雙方高度信任。

開通十年 旅客讚好

深圳灣口岸開通10年來，旅檢方面，日均旅客流量從開通初期的3萬人次增長到現在的12萬人次，高峰期甚至達到16.5萬人次；日均客運車流量從開通初期的約4千輛次增長到現在的逾9千輛次。旅檢大廳和客運車道節假日日常態高峰，遇到重要假期更是經常「爆棚」。

「在不同法律框架下，深圳灣口岸為過境旅客提供高水平服務，看到那些拖兒帶女和攜帶行李的人可以較輕鬆的過關，我覺得當年中央政府及深港雙方為『一地兩檢』作出的努力都是值得的。」趙鵬林說，深圳灣口岸「一地兩檢」的方式，開通後得到了來往旅客的好評。

港關設深 港方提出

港方口岸最終設在深圳一側，香港提出的理由是深圳灣大橋香港一側土地徵收困難，希望深圳提供一塊土地建設港方口岸。深圳方面考慮盡快加強與香港的聯繫，緩解其他口岸的通關壓力，方便兩地民眾往來，同意了香港的意見。這個方案的一大優點是縮短了兩個口岸之間長達5公里的中間地帶，

大大降低了旅客在跨海大橋上發生意外的風險。

在施工時期，深港就兩地銜接、法律制度層面作了很好協商。趙鵬林舉例，香港方面開車左側和右側行車不同，口岸方面就設計了車輛轉換線，解決了問題；在西部通道適用兩地法律的問題上，深港協商決定，橋面用虛擬隧道的方法，大橋適用香港法律，海域則適用深圳法律。

標準差異 同心協商

「一地兩檢」的模式由香港政府出資，委託深圳政府按照香港標準建設港方口岸。他回憶，無論是在工程建設階段還是在制度建設階段，給雙方的工程、行政、法律人員帶來的挑戰極大。為了增進大家對對方制度的了解，消除誤會，雙方曾經以國家瀝青混凝土的工業標準為例，從編制依據、編制過程到修改過程，追根溯源，同時對照英國工業標準，讓香港同事了解國家工業規範編制的科學、民主和嚴謹，最終大家在事實面前取得了一致。

「這個案例後，雙方互信了，許多事情都容易辦了。」趙鵬林表示，「像口岸這種需要雙方合作才能完成的項目，最重要的是雙方要高度信任，而信任只有在實踐過程中建立起來。」



■廣深港高鐵西九龍總站車站主體結構工程正如火如荼地進行。 網上圖片

接軌內地線路 港段須遵國標

趙鵬林表示，與公路運輸方式不同，高鐵運輸有自己的規律和特點。他說，首先是高鐵的技術標準，從土木工程、機電設備、車輛到運行標準、維護修程等全套是國家標準，廣深港高鐵的安全、高效運行有賴於這套制度，不能像深圳灣大橋用兩個標準建設和維護。

趙鵬林說，每一段高鐵線路都是全國高鐵網絡的一部分。目前每天約4,000列車輛按統一的運行圖在各條線路上飛馳，始發和終到嚴格按時刻表進行。因此，在出入境口岸，乘客也像潮水一樣，一波又一波的定時出現。「所以雙方高鐵口岸之間的聯繫和運作，必須考慮與高鐵運輸規律相配合。口岸運作一旦出現問題，將立刻影響高鐵網絡的運行。」

趙鵬林續稱，根據不同季節的客流預測，鐵路總公司按需求安排全國各條鐵路運力，高鐵通過停靠鐵路沿線各個城市實現一點對多點運輸。香港要利用高鐵的優勢，實現與全國各個城市的一點對多點的運輸，必須在香港一地完成雙方的出入境通關手續，保證高鐵一離開香港就融入到高鐵網絡中去，所有旅客一次性完成進出境手續後，無需中途下車，只要上車就可以直接到全國各個地區，香港始發終到的列車與沿線其他列車性質相同。