

三大口岸連片建設 羅湖推「口岸經濟帶」規劃

打造粵港澳大灣區樞紐城區



羅湖—文錦渡—蓮塘口岸經濟帶效果圖

40年前，中國改革開放的浪潮在南中國啟幕。作為中國最早的口岸，羅湖口岸串起了中國和世界溝通的橋樑，見證了中國對外開放擴大、粵港互聯互通的進程，羅湖區作為深圳經濟特區最早開發的城區，也發展成為配套完善的成熟城區。

40年來，深港之間的口岸不斷增加，第七個陸路口岸蓮塘口岸即將於2019年投入使用。以粵港澳大灣區建設為契機，坐擁羅湖、文錦渡和蓮塘三大口岸的羅湖區，正在規劃建設「口岸經濟帶」，串聯三大口岸，並聯動人民南和深南片區，吸引跨境電商、專業服務、科技研發等產業資源聚集，打造國際現代服務業聚集區，把羅湖建成大灣區的口岸城區和樞紐城區。

以消費型經濟綜合改革推進國際消費中心建設，以「口岸經濟帶」打造粵港澳大灣區的戰略支撐點，已成為羅湖探索老城區可持續發展的新路徑。

在羅湖區委七屆六次全會上，羅湖區委書記賀海濤作了題為《以新擔當新作為奮力開創羅湖工作新局面，在「四個走在全國前列」新征程中勇當先鋒》的報告。報告提出了把羅湖建成大灣區的口岸城區和樞紐城區的具體舉措——規劃建設「口岸經濟帶」。進一步深化完善規劃方案，將「口岸經濟帶」推動成為市級戰略，建成深港合作的重要載體和粵港澳大灣區的東部樞紐。沿深港邊界連通羅湖、文錦渡和蓮塘三大口岸，推進通關便利化，推動現有口岸升級改造；拓展羅湖口岸客流集散功能，構建過境通關、交通樞紐、觀光遊覽、住宿餐飲、娛樂購物等複合城市服務功能；發揮文錦渡口岸商業優勢，輻射周邊片區打造消費體驗新商圈；把握蓮塘口岸開通機遇，發揮「一站式」通關模式的獨特優勢，形成香港與大灣區東部地區「一小時交通圈」的核心樞紐。

專家指出，深港合作發展歷程中，口岸是很重要的內容，比如產業合作、跨境基礎設施建設、政府之間合作。羅湖提出的口岸經濟帶，打破了單一口岸合作的局限，使得口岸借助聯通形成更大的空間，樞紐的作用進一步發揮，可說是對過去深港合作涉及口岸問題的一個自然的延伸和繼承，也體現了一定的創新。

三大口岸通關人次將達1億

有研究表明，全球四分之一到三分之一左右的高端消費都發生在路上，可能是碼頭、機場或者口岸。據悉，羅湖口岸、文錦渡口岸、蓮塘口岸三個口岸沿線，面積約3.5平方公里，其中羅湖口岸與文錦渡口岸距離1.7公里，文錦渡口岸蓮塘口岸3.3公里。從理論研究來說，消費最優步行距離是3公里左右，在這三個口岸之間逛街，是消費者舒適的步行距離之內。蓮塘口岸通關後，三個關口每年通關人次將是1億人次，通關車次是超過850萬次。

羅湖經促局局長周建軍表示，口岸經濟帶存在着巨大的消費流，希望利用三個口岸幾乎佔全市陸路口岸一半的優勢，推動以跨境消費為主的消費業態發展。此外，三個口岸的周邊、口岸經濟帶的沿線，存在兩地之間的八塊過境土地，即「飛地」，共有9公頃，其中文錦渡口岸有一塊8,000多平方米的土地，提供了巨大的想像空間。

周建軍表示，目前經濟帶主打的是文錦渡口岸。他稱，蓮塘口岸開通後，主要貨運功能將轉移到蓮塘口岸，文錦渡口岸既有的空間會釋放出來，可以對土地的空間有前期的設計。初步構思對84公頃左右的面積，以公園串聯，打造成集商務、展覽、旅遊、文化藝術、科技生態、綠色休憩等功能的多元城市空間，港人過境後可無縫對接。

港企參與建設 港青盼擴創業版圖

值得注意的是，港企在羅湖區的商圈建設方面提供了不少助力。周建軍表示，羅湖不少商圈在建設前期都對接了許多香港企業，並就城市更新、商業轉型等方面進行交流，甚至委託港企進行商業輕資產的運營管理、提供商業發展規劃指導等。據悉，在口岸經濟帶建設中，知名港企新世界中國地產聯同周大福企業有限公司以合資形式參與建設。

口岸經濟帶的建設也引起許多港人的關注，有港青表示，口岸之間交通更加便捷，意味着過關有多重選擇，而跨境商圈的建設也將給他們帶來更多創業發展空間。港青陳先生在深圳創業，他對深圳東進戰略十分關注，認為東部各方面成本較低，且空間又大，目前也在陸續建設一些創新創業中心，推出系列優惠措施，對北上創業的港青有一定的吸引力。若未來交通方面能更加便捷接駁到蓮塘口岸乃至更東部片區，預計將有更多港青往羅湖乃至更東部聚集，港青北上創業版圖將進一步擴大。

他稱，羅湖在一些香港青年的印象中是老城區，通過打造跨境商圈，以及系列交通改善工程，能夠提升城區環境，提高對港青的吸引力。也希望跨境商圈能夠先行先試，簡化港青北上創業生活的各方面手續。

助建口岸經濟帶 擬改造立體交通系統

交通是支撐口岸經濟帶建設的重要環節，羅湖方面表示，將加快羅湖口岸、文錦渡口岸環境改造和功能優化，統籌打造口岸周邊立體交通系統，以加快口岸經濟帶建設。此外，羅湖還將推動系列交通改善工程，包括推進春風隧道，沿一線快速通道等的改造和建設。

據悉，目前每天在羅湖區的道路上行駛的汽車有80萬輛次，東西向交通壓力巨大，沿一線快速通道西起福田口岸，東接蓮塘口岸，全長約20公里，可分擔大量的東西向過境交通。該通道目前正在前期規劃階段。公開資料顯示，沿一線快速通道最早曾於2003年提出，「沿一線」即沿深圳河一線關的意思，最初規劃以羅湖區的羅沙公路為起點，至福田區的濱海大道，沿深圳河內側新修一條快速信道，基本與現有的濱河大道平行。

就羅湖口岸和文錦渡口岸之間的濱河路春風高架路段長期擁堵，深圳也正推進春風隧道建設。據介紹，春風隧道西起濱河大道上步立交，終於沿河南路新秀立交，全長約5.08公里，其中隧道長為3.58公里，是全國最大直徑盾構隧道，隧道下沉接近47米，加上管徑15.8米，上面還有地鐵、鐵路和口岸。建設難度非常大，但建成之後通行能力有望增加一倍以上。此外，未來羅湖口岸周邊的交通，也將進行大的改造規劃，涉及建設路、和平路、沿河路、人民南路等幾個關鍵節點。



羅湖推出「全域消費」地圖：一河六圈一帶



羅湖是商業旺區和消費主陣地

跨境人流集散地 羅湖已成商業旺區

改革開放40年來，深圳由小漁村蛻變成現代化大都市，未來將着力打造國際消費中心城市，謀求進一步升級，口岸商業帶建設則是其中的重點，羅湖區的口岸經濟帶也將是其中的重要一環。事實上，作為深圳特區最早開發建設的城區，羅湖區經過多年發展，已成為商業旺區和消費主陣地。

究其原因有三，一是善用優越的地理位置。羅湖是深圳中心城區，位於粵港澳大灣區核心樞紐，地處珠三角東岸城市群「一小時經濟圈」黃金節點，深圳火車站串聯廣深港，一區之內分布3個口岸，與境外市場無縫銜接，待今年年底蓮塘口岸正式開通後，每年約有9000萬人次、800萬車次經3個口岸出入境，是深圳乃至全國重要的人流、物流、資金流、信息流集散地。二是善用改革開放創新的優勢。深圳是中國的經濟特區，羅湖是深圳最早的建成區之一，在改革開放的歷史上也曾經創造了多個第一，可以說改革開放、先行先試也是羅湖與生俱來的基因，所以探索消費改革羅湖既有先天的優勢，也有內生的動力。三是善於發揮產業深厚基礎的優勢。羅湖擁有以金融、商貿、黃金珠寶、文化創意為特色的都市型現代產業體系，逐漸形成「金三角」、水貝—布心、筲崗等區域消費中心，為「一河六圈一帶」全局消費格局打下了堅實基礎。

消費指數高於北上廣 人均商業面積遠超內地一線水平

數據顯示，目前羅湖社會消費品零售總額在全市排第二位，僅次於福田區。城區人口佔全市的9%，實現的社消零佔全市的比重為21%，消費外溢指數為2.3%，以9%的人口支撐21%的消費總量，假設區內人口和區外人口的購買力一樣，意味着來羅湖消費的人口比羅湖北區消費的人口更多，消費量更大。系列數據說明，羅

湖的消費對羅湖區外的人群具有足夠的吸引力。

從經濟結構來看，羅湖是一個以現代服務業為絕對主體的經濟體系，跟商貿流通業直接相關的增加值佔羅湖區23.8%，接近四分之一。放大到消費相關產業佔比三分之一。把羅湖區與全市乃至內地主要消費城市和消費城區比較，其消費指數遠遠高於全市的平均水平，也高於北京、廣州、上海，包括天河區、黃埔區、靜安區等消費城區。

在商業網點的布局 and 面積方面，據統計，羅湖所有的商業面積加總將超過760萬平米，以150萬實際管理人口計算，人均商業面積達到5平方米。據上海市商業網點「十三五」規劃，到2020年達到7500萬平米，按照上海2500萬人口計算，人均商業面積為3，而國際商業水平來說則是1.5左右。羅湖的人均商業面積遠遠超過內地一線水平。

探索消費改革創新 或增免稅店

據悉，就打造國際消費中心城市，深圳正在積極爭取商務部等的指導支持，在振興傳統商業中心、構建互聯網時代消費中心、吸引居民境外購買力回流、吸引境外人士消費等方面探索新路徑，推進包括吸引外溢消費回流、消費稅制、消費統計體制、消費環境改善等各項消費改革創新。

圍繞口岸經濟帶的跨境商圈建設，羅湖區也提出了相應措施，包括落實國家有關境外旅客購物離境退稅的政策，在羅湖、文錦渡、蓮塘口岸以及轄區其他區域增設離境退稅店、進境免稅店、市內免稅店等。相關人士表示，羅湖現有免稅店規模較小，質量參差不齊，與國外一些大型免稅店有較大差距，未來重點要擴大規模，並提升商品品種的豐富程度和質量。



落實深圳最早開發建設的城區，改革開放40年以來，成為配套完善的成熟城區