

深圳市人民政府口岸办公室

(依申请公开)

C 类

深圳市口岸办关于市政协七届四次会议 第 20240085 号提案答复的函

张宗平委员：

您提出的《关于用好深圳湾口岸优势和资源，加快南山区与香港协同联动融合发展的建议》（第 20240085 号）提案收悉。经认真研究提案建议，整合会办单意见，我办答复如下：

一、关于深圳湾口岸升级为 24 小时通关口岸，实施“合作查验、一次放行”的“一站式”通关查验模式

一是口岸的开放与运行时间调整均属于国家审批事权。粤港两地政府将根据口岸实际需求，征求粤港双方口岸部门、查验单位等相关意见，进行综合评估论证，经双方商定达成一致意见，报请国务院最终审定。2024 年初，为积极回应社会关切，做好春节粤港两地旅客通关及客流高峰通关安全保障工作，我办与香港保安局、驻深查验等单位积极沟通协调，共同推进口岸延长通关时间与 24 小时通关相关工作，经报请上级部门审议，

由粤港政府部门协定，按照相关流程报请国家口岸办审批同意，于2024年春节期间2月9日—2月14日在深圳湾口岸旅检试行了24小时通关，罗湖口岸在2月9日和2月11日延长通关服务时间至次日凌晨02:00。

二是口岸通关流量数据分析与评估。经统计，在通关延长时段（即2月9日-2月14日，深圳湾口岸00:00-6:30；2月9日及2月11日，罗湖口岸00:00-2:00），上述2个口岸累计通关旅客约1.5703万人次（出境8352人次，入境7351人次）；深圳湾口岸延时通关时段累计出入境1.0087万人次（出境5907人次，入境4180人次），延时通关时段平均出入境旅客2000人次/天，占该口岸通关量1.66%；罗湖口岸延时通关时段累计出入境5616人次（出境2445人次，入境3171人次），平均出入境旅客2808人次/天，占该口岸通关量1.61%。从2024年春节期间延长通关时间的效果来看，深圳湾口岸、罗湖口岸在延时时段的通关人数分别占全天通关总人数1%和2%，凌晨特定时段的通关旅客数量距离口岸设计通行能力尚有较大差距，与深港两地多部门耗费的行政和社会资源不匹配。现有的罗湖、深圳湾口岸（通关时间为6:30-24:00）、广深港高铁西九龙站口岸（通关时间为6:30-23:30）、福田口岸（通关时间为6:30-22:30）、莲塘、文锦渡口岸（通关时间为7:00-22:00），以及当前皇岗口岸24小时旅检通关服务，已可完全可以满足日

常或重大节假日客流高峰的夜间口岸通行人群需求。

三是口岸 24 小时通关相关推进工作。为做好人大建议办理工作，我办多次组织深圳海关、深圳边检总站就深圳湾口岸旅检 24 小时通关工作件进行专项研讨。海关、边检等单位对深圳湾口岸常态化实施 24 小时通关持支持谨慎态度并建议地方政府充分研判评估、配置相应行政资源后，再报请国务院审批。经多次商议达成一致意见，即深圳湾口岸旅检 24 小时通关先行全面地评估、论证其必要性，分析比较口岸通关需求量与实际通关量的相对对应性，科学谨慎逐步推进，短期内实施深圳湾口岸 24 小时通关相关工作，可参照 2024 年春节口岸临时调整通关时间的做法，采取“一事一议”的方式，在重大节假日或重要特殊时段，由粤港两地口岸部门视具体情况，商定启动适当延长或调整口岸开放时间相关工作。

四是关于深圳湾口岸实施“合作查检、一次放行”的“一站式”通关便利化措施，涉及口岸跨境执法、执法权限划分、两地法律法规深度融合、司法互认等多方面法律问题，需由省政府按程序报国务院相关部委，并经全国人大审议后才能实现。我办将与香港口岸部门及驻深查验单位进行深入探讨，积极配合省、市政府开展口岸查验模式有关政策研究工作。

二、关于优化深圳湾口岸交通接驳体系，增加并延长公交运营时长、建设口岸地铁交通枢纽等措施

深圳湾口岸限定区域外围公交接驳区域由市交通运输局、市交通运输南山管理局负责管辖与区域改造建设工作，我办协同做好口岸现场人员、车辆疏导，完善优化口岸通关设施及服务。为规范深圳湾口岸跨境交通秩序，保障通关旅客出行接驳便利性，市交通运输局进一步完善接驳区配套交通设施、优化交通组织流线、优化接驳功能分区布局等措施，先后开展多次改善提升工作。近期已通过场地保障、设施完善、交通组织优化等改善措施，接驳区通行效率显著提升、旅客出行接驳便利性提高、场站利用极大挖潜、接驳距离明显缩短。从通关运行情况来看，平时（除节假日高峰时段）口岸周边交通总体运行基本顺畅。

一是通行效率得到提升。一是深圳湾口岸高峰期间进出接驳区域车流达至 1500 辆/小时，通行效率提升 12%。二是外围道路东滨路、沙河西路、望海路高峰平均运行速度提升 14%，平均拥堵指数降幅 12%，路网拥堵情况大为改善；三是沙河西路-望海路高峰期间排队长度由 400 米降至 260 米，排队长度降低 35%；东滨路改善前高峰排队长度约 600 米。目前仅出租车专用道排队，金湾东三路排队拥堵基本消除。

二是深度挖潜场站利用率。新增“即停即走”车位 72 个，采用限免停车方案，有效遏制了人车混行情况；实行共享社会停车场站，作为旅游巴士高峰缓冲停车场，解决 100 余辆旅游

巴士高峰期周转难题。

三是接驳距离明显缩短。社会停车场站调整至口岸旅检大厅近端，缩短行人接驳距离 150 米；打通口岸旅检大楼至天桥人行通道，缩短社会停车场接驳距离 50 米；增设导向指引、现场引导等配套设施。

四是口岸轨道交通配套服务。根据全市轨道交通运行安排，地铁 13 号线南段深圳湾口岸站至高新中站计划于 2024 年底通车运营。深圳湾口岸将实现地铁交通接驳，极大便利口岸通关旅客交通出行方式。

三、推进深港西部铁路（前海—洪水桥）落地建设，争取广深第二高铁从机场经西丽站过深圳湾口岸延长至洪水桥

2021 年 7 月，深港两地成立推动深港跨界轨道基础设施建设专班推动深港跨界轨道前期研究工作，市发展和改革委员会作为专班的深方牵头单位，联合市规划和自然资源局等相关单位，会同港方于 2022 年完成港深西部铁路（前海-洪水桥）首阶段研究工作，明确项目的功能定位与策略价值。2023 年正式启动次阶段研究工作，目前已形成阶段性成果，形成稳定方案，后续报深港两地政府审议，计划 2024 年内完成。下一步，市发改还将牵头继续加强与港方对接线路的技术方案、投资建设模式等，加快推动项目前期工作，力争早日开工建设。广深第二高铁从机场经西丽站过深圳湾口岸延长至洪水桥的建议，涉及

国家铁路规划调整及港方意见。根据广深第二高铁的规划方案，该铁路经机场东站、深茂铁路（机场东-西丽段）引入西丽站，目前西丽站方案已基本稳定，其西侧咽喉引入深茂铁路、深南高铁，东侧咽喉引入赣深高铁、深汕高铁及动走线，车站规模13台25线。鉴于车站东侧以及沿线通道条件限制，且与港深西部铁路（洪水桥-前海）通道及功能重合，因此广深第二高铁暂不具备引入至深圳湾口岸及洪水桥的条件。

四、推动在深圳湾口岸合作区建设“口岸智谷”创科总部、布局创科载体、完善商业配套，加速两地创科整合创新

深圳湾口岸属地南山区，作为深圳西部城区连接香港的桥头堡，在深化深港合作，促进深港融合发展中发挥着举足轻重的作用。

市规划和自然资源局组织编制的市、区两级国土空间总体规划（以下简称“规划”）均明确了南山区在粤港澳大湾区中的重要增长极与枢纽地位，是对接香港北部都会区发展策略，推动两地交通设施、生态环境、公共服务、科创空间等方面紧密对接与协同发展的重要空间载体与落脚点。规划提出了要进一步整合环深圳湾地区经济、生态、文化等资源，共建深圳湾滨海都市活力湾，高水平规划建设深港口岸经济带，加快推进港深西部铁路建设，优化深圳湾口岸功能枢纽能力，加强轨道接驳以提高运行效率和服务水平。与此同时，还组织编制的《深

港边界地区空间协同发展策略研究》对深港边界地区的用地功能、产业结构、交通组织、口岸接驳、市政基础、生态环境进行了全方位梳理与评估。目前深圳湾口岸的确存在功能较为单一，交通可达性不高，客运能力严重不足等问题，后续可结合港深西部铁路、轨道13号线建设加强交通接驳组织；通过口岸功能优化和整体改造，提升口岸跨境服务能力。

市口岸办亦将协同港方口岸部门、驻深查验单位、属地区政府以及相关市属职能相关部门共同积极探索实施更优化的查验模式提升通关效率与便利性等措施，进一步提升其交通可达性，完善其功能与空间布局。

特此致函。



(联系人：胡婧筱，联系电话：13530559155)