

博士论丛

珠江三角洲陆路口岸建筑发展研究

A Study on the building of land boundary crossing of Pearl River Delta

涂劲鹏 著

中国建筑工业出版社
CHINA ARCHITECTURE & BUILDING PRESS

博士论丛

珠江三角洲陆路口岸建筑发展研究

A Study on the building of land boundary
crossing of Pearl River Delta

涂劲鹏 著

中国建筑工业出版社

图书在版编目(CIP)数据

珠江三角洲陆路口岸建筑发展研究/涂劲鹏著. —北京:
中国建筑工业出版社, 2011. 9
(博士论丛)
ISBN 978-7-112-13518-9

I. ①珠… II. 涂… III. 珠江三角洲-通商口岸
-建筑设计 IV. ①TU248. 4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 176688 号

本书以“口岸建筑”为研究对象,按时间线索将口岸建筑的发展历程划分为
初始、发展、兴盛三段时期,分别进行了系统的整理、归纳与解析。在每个时期
的论述中,运用了社会空间视角分析方法,挖掘口岸建筑发展之现象背后的深层
社会原因。文中还结合贯穿了关于口岸建筑的规划选址、场地设计与建筑设计等
几方面内容的剖析。

本书适用于从事口岸规划与建筑设计研究的相关人员,也适用于从事口岸城
市、口岸建筑发展历史研究的相关人员。

* * *

责任编辑:常 燕

博士论丛

珠江三角洲陆路口岸建筑发展研究

涂劲鹏 著

*

中国建筑工业出版社出版、发行(北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京红光制版公司制版

北京京丰印刷厂印刷

*

开本:787×1092毫米 1/16 印张:15 $\frac{1}{4}$ 字数:287千字

2012年3月第一版 2012年3月第一次印刷

定价:30.00元

ISBN 978-7-112-13518-9

(21293)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题,可寄本社退换

(邮政编码 100037)

序

珠江三角洲地区是中国改革开放的先行地，是经济繁荣的热土。究其原因，毗邻港澳的地缘条件首当其冲。近年，学界针对珠三角都市圈的研究，已将港澳两地纳入整体考虑。而“口岸”作为设置于最重要联系环节之上的必经孔道，正是珠三角都市圈的独特之处。这些口岸，每天都必须应对汹涌的人流与物流；它们的每一项建筑与规划，都聚焦着各方的关注；而它们作为“国家门户”的特殊意义，更激发着建筑师的强烈使命感。

由于政治与历史原因形成的珠三角口岸，“曾经”、“正在”和“将要”起到哪些作用？发生哪些变化？都非常引人思考。

《珠江三角洲陆路口岸建筑发展研究》这本册子，以时间为线索，对研究对象各阶段的发展历程进行了纵向细致梳理，每阶段又结合政治、经济、行为、物质等社会空间要素进行了横向的深度剖析。它的出现，是很有现实意义，而且适逢其时的。

本文作者涂劲鹏是我的博士研究生，在学期间跟随我完成了大量的建筑创作实践。在工程创作实践中，他对“口岸建筑”研究产生了兴趣。在他博士论文选题之初，我既赞同研究的创新，又预见了调研等方面的难度。让人欣喜的是，历经数年努力，作者终于克服困难顺利完成了论文，并取得了良好的成绩与反响。这体现了作者踏实细致的研究精神，以及深度思考的研究态度。

本书作为作者在博士研究生阶段的成果得以发表，既是对学术空白的填补，又希望籍此能够抛砖引玉，引发各建筑同仁的思考。最后，希望作者能够继续探索，不断进步！



2011年9月

（何镜堂 中国工程院院士，中国建筑学会副理事长，华南理工大学建筑学院院长、建筑设计院院长）

前 言

当前之际，正值我国改革开放三十周年与港澳回归十周年。三十年激荡岁月，中国取得的建设成就举世瞩目；回归祖国十年，港、澳与内地共同创建着空前繁荣。珠江三角洲得改革开放之天时，拥毗邻港澳之地利，成为中国经济建设、城镇建设以及外向型经济发展最为突出的地区。在随之兴起的开放往来需求下，珠三角陆路口岸成为粤港澳之间的主要联系通道，发展越来越迅猛、重要性越来越凸现。但是由于之前对此尚无从建筑学专业角度出发的系统研究，因此从理论和实践角度都非常需要有系统的研究来作为参考和支持。

本文正是从建筑设计专业角度出发来研究珠江三角洲的陆路口岸建筑，旨在系统考察口岸建筑的发展历程，并加以归纳和展望、同时提出见解。

本文将珠三角陆路口岸建筑的发展历程划分为三个阶段：第一阶段从新中国成立后至改革开放前，是为“初始时期”；第二阶段从改革开放后至港澳回归前，是其“发展时期”；第三阶段从港澳回归后至今，进入“兴盛时期”。

本文分析了不同时期的社会空间要素及其影响之下的口岸建筑发展特征。在第一阶段，由于政治局势紧张，珠三角陆路口岸成为屏蔽边界，仅个别口岸维持少量人员物资流通，口岸建筑的规模小、设施简陋，呈边境要塞特点。在第二阶段，以毗邻港澳的珠三角为先行地，开始逐步实行改革开放，内地与港澳的巨大经济级差使口岸成为港澳影响拉动作用的辐射孔道，口岸建筑的发展建设随之迅速膨胀，但受限于设计建造的意识与水平而显粗放，不断暴露问题、不断面临整改。到第三阶段，随着港澳回归与中国加入世贸组织，粤港澳之间的开放程度全面提升、开放需求进一步增长，口岸成为双赢互动的联系纽带，在口岸建筑的整改和新建工程中，设计建造的意识与水平已大有提升。

此后论文更进一步分析了当前口岸建筑发展之下的设计难点以及针对这些难点的设计应对策略，进而探索性地建构了口岸建筑设计的方法与策略。随后又具体展望了口岸建筑的发展前景，并从建筑设计专业角度提出了针对性的观点与建议。

目 录

第1章 绪论	1
1.1 研究的缘起与背景	1
1.2 研究的概念与范畴	2
1.2.1 概念解析	2
1.2.2 研究的范畴	5
1.3 研究现状及理论背景概述	8
1.4 研究的线索、方法以及内容框架	10
1.4.1 时间线索	11
1.4.2 空间线索	11
1.4.3 论文主体的研究路线与方法	14
1.4.4 论文各章内容及其框架结构	14
1.5 研究的意义	16
第2章 珠江三角洲口岸发展的背景	18
2.1 地理背景	18
2.1.1 地理位置	18
2.1.2 地形地貌	18
2.1.3 地理变迁	20
2.2 历史背景	22
2.2.1 古代珠三角口岸	23
2.2.2 近代珠三角口岸	26
2.3 城市群交通格局背景	30
2.3.1 珠三角城市群格局	30
2.3.2 城市群交通格局中的海港口岸	33
2.3.3 城市群交通格局中的陆路口岸	35
2.4 本章小结	36
第3章 新中国成立初期至改革开放前：初始时期的口岸建筑	37
3.1 社会空间视角下的要素分析	37
3.1.1 政治空间要素分析	37
3.1.2 经济空间要素分析	38

3.1.3 行为空间要素分析·····	38
3.2 初始时期社会空间要素作用下的物质空间分析·····	40
3.2.1 口岸建筑的形成·····	40
3.2.2 初始时期口岸建筑设计分析·····	42
3.3 本章小结·····	44
第4章 改革开放后至港澳回归前：发展时期的口岸建筑 ·····	46
4.1 社会空间视角下的要素转变·····	46
4.1.1 政治空间要素的转变·····	46
4.1.2 经济空间要素的转变·····	48
4.1.3 行为空间要素的转变·····	51
4.2 发展时期珠三角中心城市口岸发展概况·····	53
4.2.1 广州的口岸发展·····	53
4.2.2 深圳的口岸发展·····	54
4.2.3 珠海的口岸发展·····	59
4.3 陆路口岸建筑工程案例研究·····	62
4.3.1 广九直通车口岸·····	62
4.3.2 深圳罗湖口岸·····	64
4.3.3 深圳皇岗口岸·····	71
4.3.4 珠海拱北口岸·····	80
4.3.5 珠海横琴口岸·····	86
4.4 发展时期社会空间要素转变下的物质空间分析·····	88
4.4.1 转变影响下的口岸规划设计·····	88
4.4.2 转变影响下的联检楼建筑设计·····	91
4.5 本章小结·····	93
第5章 港澳回归后至当前：兴盛时期的口岸建筑 ·····	95
5.1 社会空间视角下的要素演变·····	95
5.1.1 政治空间要素的演变·····	95
5.1.2 经济空间要素的演变·····	97
5.1.3 行为空间要素的演变·····	100
5.2 兴盛时期珠三角中心城市口岸发展概况·····	103
5.2.1 广州的口岸发展·····	103
5.2.2 深圳的口岸发展·····	105
5.2.3 珠海的口岸发展·····	107
5.3 陆路口岸建筑工程改造案例研究·····	110
5.3.1 广九直通车口岸改造·····	110

5.3.2	深圳罗湖口岸地段整体改造	113
5.3.3	深圳皇岗口岸改造	124
5.3.4	珠海拱北口岸扩建(计划)	131
5.3.5	珠海横琴口岸改造(计划)	134
5.4	陆路口岸建筑工程新建案例研究	138
5.4.1	深圳湾口岸(西部通道)	138
5.4.2	深港福田口岸	149
5.5	兴盛时期社会空间要素演变下的物质空间变迁	157
5.5.1	口岸规划设计的调整变迁	157
5.5.2	联检楼建筑设计的调整变迁	161
5.6	本章小结	165
第6章	口岸建筑发展前景及应对设计策略	167
6.1	当前口岸建筑发展之下的设计难点	167
6.1.1	口岸建设及管理负责部门的体制	167
6.1.2	规模预判与快速发展之间的偏差	169
6.1.3	实际需求与现有规范之间的冲突	169
6.2	针对难点的设计应对策略	171
6.2.1	应对策略之一:设计向策划环节延伸	172
6.2.2	应对策略之二:设计向运营环节延伸	179
6.3	口岸建筑设计方法策略建构	182
6.3.1	口岸管制区外围规划设计	182
6.3.2	口岸管制区内部规划设计	183
6.3.3	联检楼建筑单体设计	184
6.4	口岸建筑发展前景展望及针对建议	188
6.4.1	珠三角陆路口岸建筑发展前景	188
6.4.2	其他地区口岸建筑展望	202
6.4.3	口岸建筑设计实践案例分析	203
6.5	本章小结	209
	结语	209
附录		211
附录1	珠江三角洲主要陆路口岸发展大事记	211
附录2	深圳陆路口岸数据统计表	216
附录3	调研过程中与口岸工程设计人员的访谈实录	218
参考文献		228
后记		233

第1章 绪 论

1.1 研究的缘起与背景

1978年中共十一届三中全会之后,中国开始实行改革开放,并确定以经济建设为中心的基本国策,国运从此开始走向昌盛;2001年12月11日,初迎港澳回归的中国又正式加入了世界贸易组织(World Trade Organization,简称WTO),成为其第143个成员,中国得以更多地参与到世界经济体系之中,并扮演越来越重要的角色。在和平与发展的时代主题下,中国正朝着越来越开放的方向迈进,与世界各国之间的合作、分工与交流必然会随之越来越多,商品和生产要素的跨境流通也越来越频繁。这种发展趋势的具体体现之一是中国与世界各国或地区之间的口岸通关需求日渐扩大,其结果就是一批批口岸工程的纷纷涌现与规模扩张。

因为滨临南海、毗邻港澳的地缘格局,珠江三角洲地区成为广东省乃至整个中国的改革开放前沿地 and 外向型经济中心地^①,各类口岸工程在作用、规模和影响力上,都有着非常突出的地位。这其中,尤以粤港和粤澳之间的连接口岸最为引人注目,它们是新中国最早批准开放的口岸,并一直是全国口岸工程设计、建设、管理以及运行的试点、重点与热点。

2004年,笔者参与到广西中越边境友谊关口岸工程中,首次接触到这种兼具“国门”政治意义和“通关”交通功能的口岸建筑。在为之进行资料查阅过程中,发现仅有一些零散的个案介绍,竟然没有从建筑学领域出发的系统研究。出于设计需要,笔者赴实地观摩了联系深圳—香港的罗湖、皇岗两处口岸,真切体会到了口岸建筑的作用与影响,由此确定了论文的选题,启动了研究工作。

此后数年,笔者进行了大量的文献资料收集与案例调研取证。恰在这几年,又适逢港澳回归十周年庆典,粤港澳经济合作与融合再上新台阶,各类口岸工程建设进入新的高峰。这丰富了研究的素材,增强了研究的信心。在这期间,笔者参与的友谊关口岸工程也终于竣工启用,理论与实践的结合,得到了一些切实体会。

① 根据国家统计局公布数据:作为南粤核心的珠江三角洲,其外向型经济发展自改革开放以后一直独领全国风骚,占全国外贸出口的1/3。以2004年为例,珠三角进出口贸易总额占到全国的33.3%,远远高于排名第二的长三角的18.9%。

1.2 研究的概念与范畴

1.2.1 概念解析

首先要解析与廓清几个相关概念。

一、口岸

1. 口岸的定义。

“口岸”，顾名思义地理解，“口”即口子，是出入境的通道，“岸”即江河湖海等水边的陆地。

《现代汉语词典》中将“口岸”定义为“港口”；《辞海》对口岸的定义则是“对外通商的港埠，具有对外通商的作用与功能”。这两个定义都没有与时俱进，就水运为主的时代而言，口岸的概念大致等同于（沿海沿江）港口，但随着历史演进的进程，口岸的内涵不断丰富、外延不断扩展，现代口岸已经进入到了海、陆、空全面发展的阶段。

中国口岸协会给予“口岸”的官方定义如下：

“口岸，是人员、货物、交通工具合法出入国境、关境的地方，是开展国际经贸、国际交往和国际旅游的必经通道，是国家对外开放的门户。口岸通常设在港口、机场、车站等处。口岸开放须经政府批准，须具备基础设施和查验、监管机构，为人员、货物和交通根据合法出入国境、关境提供服务。通过口岸管理，可以维护国家权益，保障国家安全，保持国家门户监管有效，方便进出”。

“通过口岸，中国可以走向世界，世界可以了解中国。通过口岸，中国经济可以与世界经济衔接，……口岸的开放程度可以反映国家对外开放的程度”^①。

2. 口岸的分类。

1) 按交通方式的分类。当今口岸作为交通疏导与管制的枢纽，根据交通方式不同可划分为海、陆、空口岸三类^②。而伴随着科技进步，世界口岸发生了空前的革命：首先是航空客货运输的广泛应用，促成了内陆型区域航空口岸的诞生；随后是非边境的内陆型公路和铁路口岸（即内陆直通式口岸）的产生，使口岸进一步摆脱了传统设置的自然地域局限。口岸直接在需求集散中心设立，使口岸的服务密度增加、服务半径缩小，由此形成了轮船、飞机、汽车、火车、孔道等多种运输方式的组合连接，并形成海陆空多层次立体化运输空间为网络的当代口岸体系。

① 中国口岸协会，《中国口岸与改革开放》，中国海关出版社，2002. p221。

② 截至2005年底，全国共批准开放口岸253个，其中水运口岸133个，铁路口岸17个，公路口岸47个，航空口岸56个。

2) 按开放等级的分类。按照开放等级,口岸有“一类口岸”和“二类口岸”之分。“一类口岸”是指由国务院批准开放的口岸,有中央管理的口岸,也有由省、市、自治区管理的部分口岸,它包括对外国籍船舶、车辆等交通工具开放的水路客货运口岸,只允许中国籍船舶、车辆出入境的客货运口岸;“二类口岸”一般经省(自治区)政府批准,它包括同毗邻国家地方政府之间进行小额贸易的人员往来的口岸,只限边境居民通行的出入境口岸。^① 本论文中主要研究一类口岸。

3) 按照口岸通关内容的分类。口岸按照其通关内容有客运、货运和客货运综合口岸之分。

3. 当前我国口岸管理机构的构成及其工作机制。

“外事无小事”,我国口岸开放的最终决定权在于中央国务院。而在具体管理上,由国务院口岸办公室统管全国口岸工作,各级地方政府口岸办公室则分管各地口岸具体事务。具体主要有:1) 负责管理和协调处理本地区水陆空口岸工作;2) 组织口岸的集疏运工作。组织运输部门、港口和外经贸部门的协作配合,加强车船货的衔接,加速车船周转和货物集散,保证口岸畅通;3) 督促检查口岸检查检验单位按各自的职责和规定,对出入境人员、交通工具、货物和行李物品进行监督管理以及检查、检验、检疫等工作;4) 检查、监督本地区的口岸规划、建设和技术改造配套工作的组织实施……^②。

我国各口岸的检查检验机构包括了海关、边检、检验检疫三个行政管理部门。海关行使征收关税和缉查走私的权力;边防检查机构行使治安行政管理权和有关刑事案件侦查权;检验检疫则有国境卫生检疫和进口食品检验、动植物检验检疫、商品检验等。在这三个部门中,海关直接代表国家在口岸行使监督管理职权,边检则是军队编制,检验检疫也有自己的独立隶属关系,三者的关系各自平行。直属地方政府的口岸办公室只有从中统筹与协调的管理权利。这种体制格局既是实际功能的需求,又有权力制衡的考虑。

归纳口岸通关查验的基本功能原理,可一语概之,即:海关、边检、检验检疫几大部门(在口岸办公室的统筹协调之下)行使各自职能,对口岸通关交通流实行一道道的“闸口式”查验(图 1-1)。

二、口岸建筑

在本文的标题之中,已明确以“口岸建筑”为研究对象,并以其“发展”为研究内容。因此首先需要对“口岸建筑”这个概念进行解析。

现代口岸,从根本上说就是设置在出入国境交通体系其中的一个环节,

① 于国政.《中国边境贸易地理》.中国商务出版社.2005. p41.

② 王任祥.《现代港口物流管理》.同济大学出版社.2007. p182.

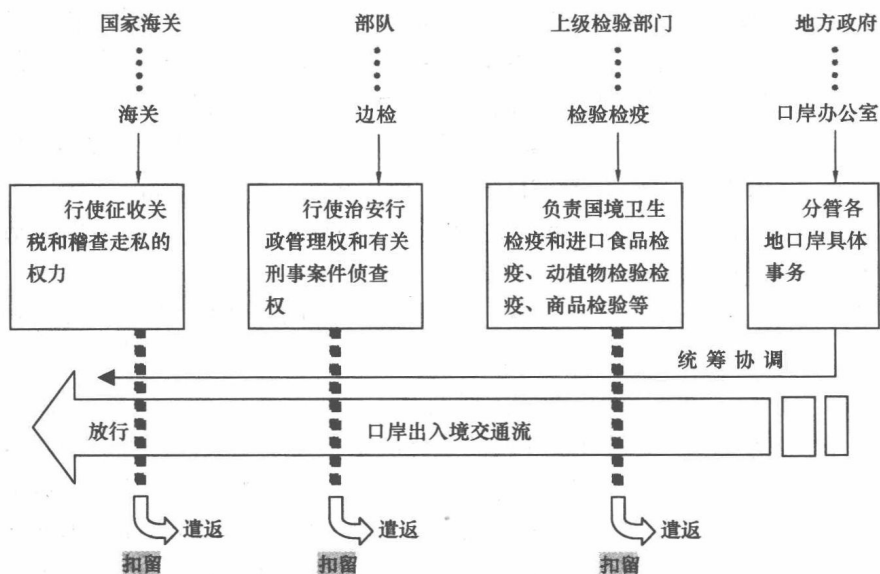


图 1-1 我国口岸现行机制及通关查验流程分析图

资料来源：作者自绘

对于出入境的交通流（包含人流、物流、信息流、资金流等）而言，口岸既是连接与疏导的纽带，又是限制与管理的屏障。在所有具备出入国境通行功能的机场、港口码头、车站之中都必然设有口岸实行通关查验。

一般情况下，口岸是作为“设施”附属在这些交通站场建筑之中。

但是在特定情况下（比如口岸政治意义重大、通关功能需求量大、通关行为复杂等），口岸会从这些交通站场之中脱离分化而出，经策划、立项、审批后，在国境边界划定专属的用地，设计并建造口岸专用的建筑及配套场地设施供通关查验之用，此时就形成了“口岸建筑”。

或许“口岸建筑”还不构成一个独立的建筑类型，但肯定已经构成了一类值得关注的建筑事物与现象。对于“口岸建筑”的具体内容所指，笔者认为可以从广义、狭义两个层面来理解：

1) 狭义的口岸建筑，是指口岸管制区域以内，专供口岸通关、查验及管理的建筑。旅客联检楼在口岸建筑中是最显著重要的元素，这是因为在口岸通关的人流、物流、资金流、信息流之中，人的流动最为重要——人最具能动性，是资金、信息、技术、文化等的载体，是交流与发展的重要动力；此外还包括货物查验场地、通道以及其他的配套建筑，如海关办公楼、报关楼等。

2) 广义的口岸建筑，则在狭义口岸建筑的基础之上，包含了口岸管制区域外围的人、车流交通转换接驳的站场及通道，以及相关的商业、服务、景观等方面的建筑或设施（图 1-2）。

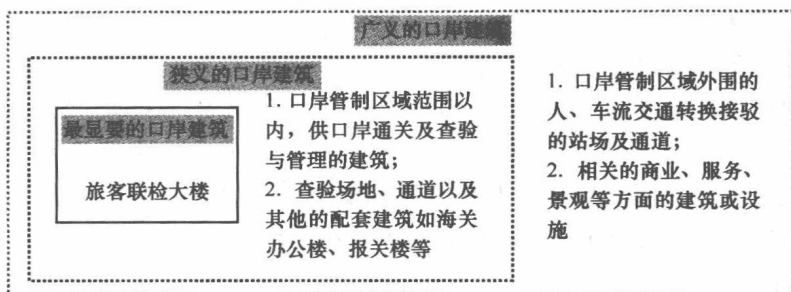


图 1-2 “口岸建筑”在广义与狭义层面的具体内容

资料来源：作者自绘

1.2.2 研究的范畴

(一) 时间范畴

自从人类社会有了国界边境和国际交往的行为,“口岸”就登上了历史舞台。口岸的概念伴随着人类文明的进步、社会生产力的发展(特别是劳动分工引发的异地产品贸易规模的扩大)而不断发展丰富。在这一过程中,交通运输方式和通信技术的革命,对口岸的发展变革影响尤巨。因此,我们可以将口岸的演进历程大致划分为以下三个历史阶段:^①

- 1) 1494 年地理大发现^②以前的边境军事要塞阶段;
- 2) 地理大发现以后至二战前通商口岸码头阶段;
- 3) 二战后海陆空立体口岸发展阶段。

上述三个历史阶段中,二战结束后这半个多世纪以来的口岸变革对于当代社会经济发展的影响最广泛、最深刻。大致与此对应,本文研究的时间范畴大致选定为从中华人民共和国建国后直至当前这样一个时间段——即以“当代”作为研究的主要时间段。同时略有兼顾“历史回顾”与“未来展望”。

另外补充说明:近年(尤以 2003 年以后),珠江三角洲的口岸建设与发展迅猛,可以用日新月异来形容。鉴于论文写作时间周期的考虑,本文以 2008 年底作为案例和数据分析的最后更新时限。

(二) 地域范畴

本文标题中的“珠江三角洲”一词指出了论文研究的地域范畴。

作为一个地域概念,现实中“珠江三角洲”涵括了“小珠三角”、“大珠

① 李庾,连红,《世界口岸历史演变与当代发展特征》,《北京经济辽望》,1996.4。

② “地理大发现”是指 15~17 世纪(又称大航海时代),欧洲航海者开辟新航路和“发现”新大陆的通称,它是地理学发展史上的重大事件。“地理大发现”是社会生产发展的产物,是应封建社会日趋衰落、资本主义开始兴起的时代要求,是欧洲资本主义经济产生与发展对于扩大原料产地、市场以及交换手段的必然需要。它促进了资本主义的原始积累过程,对世界生产力分布也有重大影响。

三角”、“泛珠三角”三个既相互区分又紧密关联的不同层面。

“小珠江三角洲”，指的是大致局限于“三水—广州—石龙”一线以南的冲积平原，面积不到 4.2 万 km²，由广州、深圳、佛山、珠海、东莞、中山、惠州七个城市组成。这片面积不到 4.2 万 km²，人口 3000 多万的土地，依改革开放之天时、得临近港澳之地利，迅速崛起了一批明星城市，其经济总量占到了整个广东省的 80%。亦有一种说法称“南（海）、番（禺）、顺（德）”即为小珠三角。

“大珠江三角洲”，包括广州、深圳、珠海、佛山等市区，以及番禺、增城、花都等一共 28 个市县，并包括了地理上属于珠江三角洲的香港、澳门两地；大珠三角所形成的“珠江口湾区”，是整个中国经济体总量最高的地区。亦有一种说法称粤港澳即是大珠三角。

“泛珠三角”，其概念缘起于珠江流域，包括了珠江流域地域相邻、经贸关系密切的福建、江西、广西、海南、湖南、四川、云南、贵州和广东 9 省区，以及香港、澳门 2 个特别行政区，简称“9+2”。^① 其面积 199.45 万平方公里，人口 4.46 亿人，占全国面积的 20.78%，人口的 34.76%。

在辨析了上述关联概念之后，本文结合多方面资料对“珠江三角洲”的地域范围作出如下界定：珠江三角洲位于广东省东南部、珠江下游，是中国内地第二大三角洲。它北起广州，呈扇形向西南和东南方向放射。整个区域包括了广州、深圳、珠海、佛山、江门、东莞、中山、惠州市区、惠东县、博罗县、肇庆市区、高要市、四会市共 13 个市县，总人口 4230 万，土地总面积 41698km²^②（图 1-3）。

在珠江三角洲的口岸发展中，联系港澳两地^③的口岸占据着很大的比重。自古以来，粤港澳地区就是一个在地理、历史和文化等各方面完整的自然经济区。在大陆改革开放后，特别是港澳回归以来，粤港澳三地跨越边境和制度，已建立起一种互利互补、共同发展的紧密关系。这种关系由民间交流和市场力量推动，现在又有一国两制作保障，已经初步形成了区域的一体化，推动着“粤—港”和“粤—澳”的口岸事业发展。

另外补充一点：本文研究以“珠江三角洲”为地域界线，因此，文中对各个口岸的研究主要是限于大陆行政界划以内，即主要研究口岸双边中的一

① 广东省计划委员会珠江三角洲经济区规划办公室，《珠江三角洲经济区规划研究》，广东经济出版社，1995。

② 本书编委会，《珠江三角洲城镇群协调发展规划（2004—2020）》，中国建筑工业出版社，2005。

③ 香港、澳门分别位于珠江入海口东西两侧的南端，自近代起各为英、葡占据，直至 1997 年、1999 年相继回归祖国，成立中华人民共和国香港、澳门特别行政区。目前香港的土地面积逾 1000km²，人口近 700 万；澳门的土地面积约 29km²，人口约 55 万。

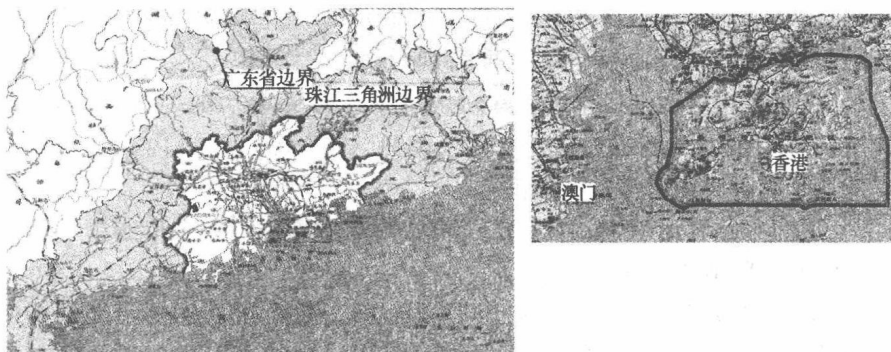


图 1-3 珠江三角洲及港澳的地域区位关系图

资料来源：广东省地图出版社，《珠江三角洲交通图》，2007

方（港澳境内对应的口岸建筑不作深入研究）。

（三）类型范畴

前文介绍“口岸”的概念时，已指出口岸按交通方式、开放等级、通关内容的不同分类方法。在表 1-1 中归类整理了当前珠江三角洲各主要城市中不同类型口岸分布的全局概况。

当前珠江三角洲各类口岸分布全局概况

表 1-1

		广 州	深 圳	珠 海	其 他
海	集装箱货运港	● 黄埔新港 ● 新沙港 ● 南沙港	● 蛇口港 ● 赤湾港 ● 妈湾港 ● 东角头港 ● 大铲湾港 ● 盐田港 ● 大亚湾港	● 九洲港 ● 高栏港 ● 万山港	● 东莞虎门港 ● 中山港 ● 江门港 ● 惠州港
	近海水路客运	● 番禺莲花山港 ● 南沙客运港	● 蛇口客运码头 ● 福永客运码头	● 九洲港 ● 湾仔轮渡码头 ● 斗门港	● 东莞太平港 ● 中山港 ● 南海平洲港 ● 顺德港 ● 江门港 ● 肇庆港……
陆	陆路边界口岸		● 罗湖口岸 ● 文锦渡口岸 ● 沙头角口岸 ● 沙头角中英街口岸⁽²⁾ ● 皇岗口岸 ● 福田口岸 ● 深圳湾口岸	● 拱北口岸 ● 横琴口岸 ● 珠澳跨境工业区口岸⁽²⁾	
	内陆直通口岸	● 广九铁路天河铁路客运口岸	● 深圳火车北站货运口岸（三趟快车）		● 广九铁路佛山、肇庆起点站 ● 广九铁路东莞（常平、樟木头）站
空		广州白云国际机场	深圳宝安国际机场	珠海（三灶）机场	

（注：表中加角注“2”的表示为二类口岸外，其余均为一类口岸。）

资料来源：作者编制

根据表中分类可知,除国际机场空港以及部分远洋深水港外,其余的口岸都是起到联系珠三角城市与港、澳特别行政区的作用:

1) 在集装箱货运港口岸中,除广州南沙港及深圳盐田、大铲湾港拥有一定比重的集装箱远洋航运业务外,其余港口(包括澳门港在内)都主要是作为香港这个国际自由大港的喂给港;

2) 近海水路客运口岸,负责珠三角城镇(多为非中心城市或中心城市郊区)与港澳之间的水上旅运联系;

3) 陆路边界口岸,位于“深—港”及“珠—澳”陆路边界沿线的系列口岸,有的是客运口岸,有的是客货运综合口岸。它们不仅是深港及珠澳之间最重要的联系纽带,也是珠三角其他城市与港澳陆路联系的必经之处;

4) 内陆直通式口岸,目前主要有承担穗港两城之间铁路客运联系的广九直通车口岸(又称穗港直通车),其连接的铁路干线为广九(广深)铁路。

本文关于“口岸建筑”发展与设计的研究,从类型范畴上来说是针对联系粤港澳的“陆路”口岸,即上述后两类口岸——陆路边界口岸及内陆直通口岸(表中深色区域)。这一点在论文标题中就已予以注明。

1.3 研究现状及理论背景概述

本文的研究具有一定的跨学科特点,在建筑学科本身以外,“口岸”所关联到的政治、经济、贸易、管理、旅游、交通、地理等学科,本文都有涉及。

而在建筑学科以内,根据笔者检索查阅,目前针对“口岸建筑”尚无从建筑学专业视角出发的完整系统研究。论文选定珠江三角洲地区陆路口岸为对象,研究口岸建筑的当代发展历程,并结合分析口岸建筑设计。本文针对口岸建筑的研究,涵盖着大到规划选址、中到建筑及场地布局、小到建筑单体的空间形象设计及流线组织这三个不同的层面。至于再深入一步关于口岸内部管理功能用房排布以及设施、设备安装等方面的具体问题,因考虑到相关部门提出的保密需要而不予涉及。所以,本文研究所涉及建筑学专业领域内的学科有:城市历史、城市规划、城市设计、建筑设计、场地设计、建筑历史等。

下面分不同学科领域,介绍与本文研究相关联的研究著述概况。

1. 一些相关学科的著述为本文研究提供了各个方面的背景知识。

口岸发展相关地理背景方面的著述有:周一星的《城市地理学》,顾朝林的《中国城市地理》,曾昭璇的《广东自然地理》,于国政的《中国边境贸易地理》以及许自力的《流域水系景观规划研究》,……。这些著述有助于理解口岸及口岸城市发展的地缘格局。

口岸发展相关历史背景方面的著述有:邓开颂等的《粤港澳近代关系史》,张洪祥的《近代中国通商口岸与租界》,邓端本等的《广州港史》(古代

部分),……;另外,由香港市政局出版的《十八及十九世纪中国沿海商埠风貌》等图册中的精美图片更是形象地描绘了口岸发展的历史图景。

口岸发展相关交通背景方面的著述有:朱照宏等的《城市群交通规划》,张天怀的《中国外贸港口与航线》,……。这些著述中的相关内容,有助于分析作为跨国交通节点的口岸在交通体系当中的位置与作用。

口岸发展相关经济背景方面的著述有:王荣武等的《广东海洋经济》,徐德志等的《广东对外经济贸易史》,陈广汉的《粤港澳经济关系走向研究》,胡振国的《深港合作新趋势》,……。口岸功能之根本是商品及生产要素的跨国流通节点,从这些著述中的相关内容,有助于分析珠三角口岸对于粤港澳经济联系的重要作用。

2. 本文针对口岸建筑发展与设计的研究,都是建立在对珠三角口岸工程实例的充分掌握之上。因此,实证案例资料是论文研究最根本的支撑。笔者获取实证案例资料的来源主要有三方面:

其一是口岸管理部门编写一些专刊文献,具体如中国口岸协会编制的《中国口岸与改革开放》、深圳市口岸办公室编制的《深圳口岸》、《深圳口岸百年沧桑 1900~2000》以及珠海市口岸局编制的《珠海市口岸概览》等。在这些成果著述之中,记录了各口岸发展与建设过程中的重大事件,并提供了大量的图片与数据的素材。而这些著述之中关系到法律、法规及条例的口岸组织管理、运作程序等,并非建筑学专业领域内的研究问题,论文不作涉及。

其二是散见于各类建筑期刊、新闻报导之中的口岸工程项目个案报导。这方面的文献多为各口岸工程的设计者(单位)所发表,文中对于案例的设计记录都成为本论文的重要素材。

其三,笔者对这方面的信息获取不止是停留在纸面上,对于一些重要的口岸工程项目,笔者都进行了实地调研与观摩,并且与各项目的建设单位及设计单位的主要负责人进行了交流与访谈,获得了较为直观深入的认识。为论文的论证与分析打下了较为坚实的基础。

3. 本文的主要目的乃是从建筑设计及其理论的专业角度来研究口岸建筑。这样的研究过程,必然离不开建筑学专业领域内研究著述的重要支撑,而这些理论参考来源主要来自于三个方面:

其一是建立建筑理论研究系统思想所参考的著述。

在吴良镛院士编著的《广义建筑学》中,详细讲述了“生态观、经济观、科技观、社会观和文化观”这五项原则之于建筑设计科学的统一,并以“时间—空间—人间”的建筑作为回归点,在观念和理论基础上把建筑学、地景学和城市规划学的要点整合为一。

何镜堂院士提出了“两观”、“三性”的建筑创作观——认为要从“整体观、可持续发展观”来看待建筑设计,建筑创作要体现“地域性、时代性、