

二零一五年十二月  
資料文件

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

廣深港高速鐵路香港段

2015年12月14日特別會議  
就廣深港高速鐵路香港段建造工程討論的跟進事項

## 引言

立法會鐵路事宜小組委員會(下稱「委員會」)在2015年12月14日舉行特別會議，討論廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵香港段」)建造工程的相關事宜。本文件旨在就議員提出的跟進事項，提供補充資料。

## 高鐵香港段的客流量及經濟效益的最新估算

2. 正如我們於本年12月11日提交予委員會的補充資料文件編號CB(4)333/15-16(02)中闡明，我們根據於2009年11月提交委員會的文件中(CB(1)503/09-10(02))採用的運輸模型，輸入最新的數據(例如人口及生產總值增長率)，來評估高鐵的直接經濟效益(高鐵大部份(90%以上)的直接經濟效益是來自乘客所節省時間的價值)。以50年營運期計算，高鐵為乘客節省的時間所帶來的效益估算約為900億元(以4%折現率至2015年的價格計算)，經濟內部回報率約為4%。然而，值得注意的是，純以上述得出的經濟內部回報率評估高鐵帶來的效益只是非常片面及保守的估算，因為這並未有計及其他鉅大但難以簡單及即時可以量化的間接經濟及社會效益。而且，政府決定開展大型運輸基運項目時，亦不會只考慮按乘客節省時間所帶來的效益估算來得出的經濟內部回報率，也會同時顧及項目可帶來的其他經濟和社會效益，包括所衍

生的發展潛力、對改善民生和本港整體競爭力的影響等<sup>1</sup>。

3. 由高鐵香港段帶來的間接或不能被簡單及即時可以量化的正面影響，已在 2009 年 11 月提交予委員會的文件中詳細闡述。我們參考了過去幾年有關海外與內地的高鐵發展對社會經濟影響的研究，認為這些觀點到今天仍然適用，包括：

- a. 通過接駁全國的高速鐵路網，改善與內地城市的交通便利性；
- b. 衍生／新增客流；
- c. 促進珠三角地區市場一體、市場互補；
- d. 在工程建造、鐵路運作及其他間接行業創造就業；
- e. 促進服務業的發展；
- f. 有助發展旅遊業；
- g. 交通資源重置的效益；
- h. 環境效益；以及
- i. 更優質的交通服務。

4. 我們認為高鐵香港段項目帶來的間接效益主要在以下四個方面：

### **提高香港生產力**

5. 香港與許多內地城市或地區在經濟活動上有密切聯繫。外國有研究指出，加強一個地區對外的交通聯繫可令該地區生產力提升。高鐵香港段服務提高了香港和內地城市和地區之間的連接，通過擴展出入口市場、優化生產商與消費者的配對，及更方便地交流傳遞技術和資訊，更能凝聚更廣大的生產力，令香港與其他內地市場互補不足，有效發揮各種社會及經濟功能，產生更大的協同效應，提升彼此的生產力。香港的一些經濟支柱產業，如金融服務、貿易、旅遊

---

<sup>1</sup> 以《鐵路發展策略 2014》中的七項新鐵路項目為例，其整體經濟內部回部率估計約為 2%。

和專業服務，尤其受惠。

### **促進就業**

6. 作為跨境交通基建，高鐵香港段不單在鐵路營運和維護，及在西九龍總站的零售、餐飲及車站管理方面創造直接就業機會，對於支持高鐵香港段營運的各類服務，也能間接創造就業機會。此外，因為與內地的連接性增強而帶動的經濟活動，也能間接令其他行業增加就業機會。

7. 在 2015 年 9 月底，每日大約有 6,712 建築工人和專業/技術人員參與高鐵施工及機電工程項目。當高鐵香港段通車後，預計可創造 10,000 個職位，包括鐵路管理、維修、車站管理、食肆、商舖、出入境管理等。

### **促進旅遊**

8. 高鐵香港段的連接有助香港和鄰近城市進一步接軌，本地和海外旅客可在本港出發，再沿高鐵快速到達內地不同城市，因而有機會發展更多不同形式的旅遊產品，例如：香港至內地「一程多站」鐵路遊、空鐵聯運產品或開發新旅遊點等，吸引更多海外旅客以香港作為鐵路遊的起點或終點。

### **強化香港的國家南大門地位**

9. 高鐵香港段帶來戰略性效益是快速連接香港與許多不同的內地省市，促進香港及內地更緊密的經濟聯繫、擴大香港與內地腹地的協作，以及強化香港作為國家南大門的關鍵性地位。

### **比較「一地兩檢」及「兩地兩檢」的經濟效益**

10. 我們在 2009 年 11 月提交委員會的文件中採用了運輸模型來估算高鐵的乘客量，當時的乘客量估算建基於高鐵快

速連接香港與內地主要目的地所帶來的額外衍生客流。我們根據上述的運輸模型，輸入最新的數據(例如人口及生產總值增長率)來再作乘客量估算。

11. 若實施「一地兩檢」，乘客於西九龍總站完成兩地清關程序後，便能直接乘坐高鐵前往內地不同城市。如果不實施「一地兩檢」，乘客必須(亦只能夠)在設有口岸的內地城市進行清關手續後，才能繼續前往目的地，可見實施「一地兩檢」能使乘客更有彈性地組織行程。在「一地兩檢」下，由於不必先到設有口岸的內地車站清關，乘客有更大空間自由選擇直達或轉乘到目的地的列車班次和路線，提高其旅程效率，大大方便乘客安排行程和加強高鐵的通達性。我們預期因此能吸引更多需要來往內地不同城市的客流。故此，「一地兩檢」必然會比「兩地兩檢」帶來更多的客流量，發揮高鐵香港段的最佳效益。

12. 特區政府與中央政府的共同目標是，既要確保高鐵能發揮最大的經濟及社會效益，同時亦必須嚴格符合《基本法》，不能破壞「一國兩制」的原則。特區政府一直與內地當局相關各方商討，目標是在高鐵香港段通車時，於西九龍總站落實「一地兩檢」。

13. 事實上，據了解，目前內地的高鐵車站，包括規劃中高鐵香港段將直達的廣東省內 4 個短途站及全國其他 16 個城市的長途站，並無常設的清關設施。雖然，香港目前有直通車到廣州、上海及北京，但是日後廣深港高鐵香港段到達廣州的是廣州南站，而非直通車到達的廣州東站；至於上海及北京，該站有清關人員為乘搭香港直通車的乘客辦理出入境清關手續。由於香港往上海及北京的直通車班次並不頻密(分別隔天一班)，內地才作這特別安排。惟內地方面難以在日後高鐵香港段直達的所有 16 個、以至更多城市，一一設立口岸，來為乘搭高鐵香港段的乘客實施「兩地兩檢」。再者，在車廂裏，由於乘客尚未辦理目的地的出入境清關手續，所以必須進行封閉式管理，分隔由香港出發與內地出發的乘客。但這樣

會導致列車內“香港乘客區”及“內地乘客區”的座位不能最有效地被使用，有損營運效益。同樣地，為了分隔跨境乘客和內地乘客，內地段車站的站台和通道管理也會非常複雜，削弱高鐵的整體效益。

## 有關落實一地兩檢的細節

### *香港特別行政區的地理範圍與香港特別行政區的高度自治權的分別*

14. 1990年4月4日第七屆全國人民代表大會第三次會議根據《中華人民共和國憲法》第三十一條和第六十二條第十三項的規定，作出以下決定：

- a. 自1997年7月1日起設立香港特別行政區；
- b. 香港特別行政區的區域包括香港島、九龍半島，以及所轄的島嶼和附近海域。香港特別行政區的行政區域圖由國務院另行公佈。

15. 根據上述決定，國務院在1997年5月7日舉行的第56次常務會議通過了《中華人民共和國香港特別行政區行政區域圖》(香港特區行政區域圖)，並在1997年7月1日通過《中華人民共和國國務院令》第221號(《國務院令》第221號)，公佈香港特區行政區域圖(並附香港特區行政區域界線文字表述)。

16. 《釋義及通則條例》(香港法例第1章)第3條界定「香港特別行政區」一詞是指「中華人民共和國香港特別行政區，其地理範圍為附表2指明或提述的陸地及海域」。附表2訂明，香港特別行政區是指「1997年7月1日《中華人民共和國國務院令》第221號所公布、組成中華人民共和國香港特別行政區行政區域界線之內的陸地及海域」。

17. 根據上述相關法律文件，由於高鐵香港段西九龍總站位處九龍半島，當然是位於香港特別行政區的地理範圍內。

將來儘管在西九龍總站實施「一地兩檢」的安排，但是不會將西九龍總站內的任何範圍剔除於香港特區的區域範圍之外。

18. 至於香港特別行政區的地理範圍與香港特別行政區的高度自治權的分別，香港特區的**地理範圍**是指由上述法律文件所界定的香港特區的區域範圍，而香港特別行政區的**高度自治權**則是指香港特別行政區根據《基本法》獲授權而享有的自治權。根據《基本法》第 2 和 12 條，全國人民代表大會授權香港特別行政區按照《基本法》的規定實行高度自治，享有行政管理權、立法權、獨立的司法權和終審權。香港特別行政區是中華人民共和國的一個享有高度自治權的地方行政區域，直轄於中央人民政府。《基本法》第 13 條規定，中央人民政府負責管理與香港特別行政區有關的外交事務，並授權香港特別行政區依照《基本法》自行處理有關的對外事務。

### **《基本法》第 18 條的範圍及其他細節**

19. 就部份委員提問在西九龍總站實施相關內地出入境、海關及檢疫法律是否屬於《基本法》第 18 條所指不屬於香港特別行政區自治範圍的法律，以及有關內地執法人員在西九龍總站的執法權力等事宜，正如特區政府多次指出，落實「一地兩檢」的具體方案和箇中細節仍在研究和商討階段。特區政府和中央相關官員會就落實「一地兩檢」事宜再進行會面。特區政府會在適當時候向社會及立法會提供有關資料。

律政司

運輸及房屋局

路政署

二零一五年十二月