

沈建法, 2017, 倘無一地兩檢 西九站無法演「區域機場」角色, 觀點, 明報, A18 頁, 7 月 31 日

Shen Jianfa, 2017, Without co-location boundary checkpoints, West Kowloon station cannot play the role of regional airport. Viewpoint, *Ming Pao*, A18, 31 July (in Chinese).

[https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20170731/s00012/1501437007842](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20170731/s00012/1501437007842)

## 倘無一地兩檢 西九站無法演「區域機場」角色

### 沈建法

特區政府終於在 7 月 25 日公布高鐵一地兩檢方案, 預計全國人大常委會將審議通過有關方案, 依據《基本法》第 20 條授權香港特區落實一地兩檢, 再通過香港本地立法實施。在高鐵西九龍站實施一地兩檢, 在香港有相當大爭議, 關鍵在於一地兩檢是否符合基本法不在香港執行內地法律的規定 (不計列於附件三的全國法律)。高鐵作為一項重大的跨界交通基礎設施, 內地與香港在一國兩制之下, 必定能找到一個一地兩檢的方案, 使高鐵能夠在 2018 年第三季順利運作。在兩個國家之間, 跨境執法合作也有很多例子。美國移民局人員就常駐加拿大的機場, 進行入境美國的檢查。美國移民局也只是借用機場的部分地方, 根據美國法律進行檢查, 無損加拿大的國家主權。

筆者在 2016 年 4 月 7 日《明報》的文章〈從務實角度出發 落實高鐵一地兩檢方案〉, 指出高鐵的最大得益者是香港市民, 高鐵是環保的交通方式, 而「兩地兩檢」將嚴重影響高鐵服務的效益。文章建議之一提出西九龍站內地檢查區劃歸內地管轄, 參考深圳灣口岸模式, 一地兩檢方案通過內地政府與特區政府達成合作安排。西九龍站口岸將設立內地口岸區, 由內地根據合作安排和內地法律設立和管轄。內地口岸區通過租用的方式, 在法律上視為香港特區區域範圍以外, 符合基本法。

### 將使香港追上城際高鐵服務

廣深港高鐵香港段全長 26 公里, 由西九龍直達深圳/香港邊界, 連接國家目前 2 萬公里長的高速鐵路網絡, 同內地 6 億多人口的城市體系相通。未來內地將不斷投資, 擴大高速鐵路網絡, 預計到 2025 年, 中國將建成約 3.8 萬公里的高速鐵路網。屆時香港不需要龐大的投資, 就可以連接內地新增的高鐵網絡。

高鐵西九龍站可以同時提供短途與長途客運服務。短途客運服務方面, 從高鐵西九龍站可以快速到達珠三角深圳、廣州等城市。高鐵把香港和深圳兩個 CBD (Central Business District) 快速連接起來, 以後從九龍到福田可以用很頻繁的高鐵服務, 僅僅需要 14 分鐘。這將加深兩地之間的溝通, 會對兩個城市的發展產生重大影響。北京和天津、上海和杭州、上海和蘇州已經有類似的城際高鐵服務。上海到蘇州高鐵只需要半小時, 班次頻密; 荷蘭阿姆斯特丹到鹿特丹高鐵只需要 40 分鐘。西九龍站將使香港追上其他城市的城際高鐵服務。

2015 年香港和內地之間的平均每日旅客人次為 64.88 萬。其中，住在香港的居民佔 33.89 萬人次（52.2%），居住在內地的香港居民佔 10.08 萬人次（15.5%），內地遊客佔 19.62 萬人次（30.2%）。31.68 萬人次是通過東鐵線和落馬洲支線進出香港。運輸及房屋局根據 2015 年資料預測，2018 年高鐵西九龍站短途客運服務每日乘客量為 9.06 萬人次，一年就是 3307 萬人次。高鐵可以紓緩東鐵線和落馬洲支線的交通壓力。

香港市民對啟德機場應該記憶猶新。舊機場位於九龍市區，去機場非常方便。因為機場需求增加，需要市區以外的赤鱗角新建香港國際機場，1998 年啟用。市民去新機場需時大約 30 至 60 分鐘。高鐵時速在每小時 300 至 350 公里，高鐵服務優勢距離為 1000 至 1200 公里以下範圍（約 4 小時車程距離），可以替代航空服務。

### 優勢距離外城市 高鐵可起補充作用

對於高鐵服務優勢距離以外的城市，高鐵服務也可以起到補充作用。香港國際機場目前只可以直飛約 40 個內地主要城市，深圳寶安國際機場也只可以直飛約 100 個內地城市。要直飛一個城市，每個航班必須有穩定的 100 名乘客或以上。在一地兩檢的情況下，高鐵乘客在西九龍站出境以後，高鐵沿途可以上落客增加客源，因此從西九龍站到武漢等某一個城市不一定需要大量乘客才有高鐵服務。高鐵班次非常準時，在內地高鐵站轉車非常方便，可以把香港乘客送至內地眾多高鐵站。

運輸局根據 2015 年資料預測，2018 年高鐵西九龍站長途客運服務每日乘客量為 1.86 萬人次，2031 年為 3 萬人次，一年就分別是 679 萬和 1095 萬人次。運輸局的報告也提到上述評估未有充分反映實施一地兩檢帶來的效益。**實施一地兩檢將吸引更多需要來往香港與內地不同城市之間的客流，尤其是位於高鐵服務優勢距離的內地城市。因此，西九龍站長途客運乘客量將超過上述預測，其作用相當於一個區域機場，長途客運乘客量相當於珠海機場，超過澳門國際機場。當然，西九龍站不能代替機場提供的數千公里以上的航空服務。**

如果西九龍站不實施一地兩檢，西九龍站就無法扮演「區域機場」的角色。如果實行「兩地兩檢」，內地設有入境設施的高鐵站非常有限，高鐵在沒有入境設施的高鐵站不能上落客；由於一列高鐵列車的容量超過大型飛機，中間不停站的高鐵直達服務對兩個城市之間的客流量要求更高，西九龍站的高鐵服務只能到達少數內地大城市，班次也非常有限，情況類似於紅磡港鐵站的直通車。由於乘客量少、效率不高，成本與票價都會較高。香港乘客去內地大多數城市，需要在深圳有入境設施的高鐵站辦理入境內地手續，然後轉內地高鐵。中間轉車時間將需要 1 至 2 小時。如果是一地兩檢，香港旅客可能已到達 300 至 500 公里以外的目的地了。

（編者按：文章標題為編輯所擬；來稿原題為「落實一地二檢方案 充分發揮高鐵效益」）  
作者是香港中文大學香港亞太研究所及地理與資源管理學系教授