

立法會工務小組委員會

廣深港高速鐵路香港段

2015 年 12 月 23 日會議

就討論廣深港高速鐵路香港段建造工程的跟進事項

引言

立法會工務小組委員會(下稱「委員會」)在 2015 年 12 月 23 日舉行會議，討論廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵」)建造工程的相關事宜。本文件旨在就議員提出有關高鐵的經濟內部回報率由 6%下調至 4%的事宜，提供補充資料。

高鐵每日乘客量及經濟效益的最新估算

2. 我們於本年12月11日及18日向立法會鐵路事宜小組委員會提交的補充資料文件編號CB(4)333/15-16(02)(見附件一)及CB(4)394/15-16(01)(見附件二)，已闡明我們根據於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2015年的數據(例如人口及生產總值增長率)，並考慮香港與內地的最新規劃資料和發展(包括道路及鐵路網絡數據及公共運輸數據)去預測高鐵每日乘客量，再評估主要是乘客因乘搭高鐵所節省的時間而換算成價值的直接經濟效益。

高鐵乘客量的估算方法

3. 高鐵穿梭服務乘客量預測，採用了四階段運輸模型，以多樣的調查數據和統計資料，並考慮香港與內地的最新規劃數據和發展，透過有系統的方法，估算高鐵的乘客量。

4. 四階段運輸模型是國際上規劃交通基建慣用的運輸模型，四階段分別為－

- 行程需求；
- 行程分佈；
- 運輸模式選擇；和
- 路線分配。

5. 運輸模型中，內地及香港的研究範圍會劃分為多個小區。每個小區需按不同設計目標年份輸入各樣設計資料，包括人口及社會經濟數據。模型內並且需要建立一個運輸網絡系統，當中包括鐵路和道路網絡等，以及在網絡上營運的各種公共交通服務資料：例如路線、班次、收費、車站位置及轉乘安排等。

6. 透過這些社會經濟數據及運輸網絡資料，運輸模型可以按乘客種類(如香港居民及非香港居民)及行程目的(如商務及非商務)，估計每個小區產生的行程數量，並將它們分配成小區與小區之間的行程分布矩陣。根據不同交通模式的綜合交通時間成本，模型模擬出小區與小區間各類行程的交通模式選擇，從而預測各種公共交通服務的使用情況，最後得出乘搭高鐵乘客量的估算。

7. 在預測公共交通服務分配時，模型能考慮在不同混合模式(例如小巴轉乘鐵路，巴士轉乘渡輪等)、不同路線、不同交通工具的費用及不同的行程時間(包括轉乘及候車時間等)，從而估計乘客在各個鐵路站的出入人流、車費收益及總乘客量等數據。

8. 至於高鐵長途服務乘客量的預測，則以香港與內地的鐵路和航空的票價、行程時間、候車／候機時間、安檢時間、往返市中心的交通時間、服務班次等等，估算出城際行程需求及高鐵所佔的份額。

乘客節省的時間

9. 通過運輸模型，可以運算出以不同公共交通工具由香港各小區前往過境交通乘車點的行程時間。而行程時間已包括步行時間、候車時間、行車時間、以及轉車時間等。

10. 各種跨界公共交通工具(如邊界列車，跨界巴士等)的平均行程時間，是以該交通工具，由香港各小區，前往過境交通點所需的平均時間，再加上由過境交通點前往深圳邊界車站的時間。因高鐵投入服務而節省的平均行程時間，則是指乘客由香港各小區前往西九龍總站，加上乘高鐵往深圳邊界車站，對比使用其他跨界公共交通工具的行程。值得注意的是，乘坐高鐵往深圳邊界車站以外目的地行程所節省的時間，並沒有計算在內。因此乘客節省時間的估算是較為保守。

高鐵乘客節省的時間價值

11. 乘客節省的時間價值，是乘客因轉乘高鐵而節省的時間，並參考運輸署《2011年交通習慣調查》報告，量化為金錢的價值。我們根據述上文第10段「平均行程時間的節省」而做假設，計算出高鐵的直接經濟效益。

高鐵的直接經濟效益

12. 以50年營運期計算，因乘搭高鐵所節省的時間而換算的直接經濟效益折現估算約為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%。經濟內部回報率是指在建造期及其後高鐵50年營運期內，項目的經濟效益減去投資在該項目的建築和營運成本的淨收益回報率。經濟內部回報率比較2009年的數字(6%)有所下調，主要原因是高鐵建造費用增加，本港遠期人口增長放緩，以及珠三角地區的預計經濟增長放緩所致。

13. 根據上述的運輸模型評估，2015 年每日乘客量預測結果與 2009 年 11 月的預測的比較列於表一。

表一 — 預測高鐵每日乘客量的比較

| | 2009年基本情況 的預測 | | | 2015年的最新預測 | | |
|-----------------|------------------|---------|---------|-------------------|---------|---------|
| | 2016 | 2021 | 2031 | 2018 ^註 | 2021 | 2031 |
| 短途服務 | 84,000 | 100,800 | 134,700 | 90,600 | 98,200 | 119,800 |
| 深圳 (深圳北 及福田) | 65,400 | 75,500 | 102,100 | 67,500 | 74,000 | 93,400 |
| 虎門 | 5,900 | 7,400 | 8,900 | 4,800 | 4,800 | 5,800 |
| 廣州南 | 12,700 | 17,900 | 23,700 | 18,300 | 19,400 | 20,600 |
| 長途服務 | 15,000 | 18,900 | 25,300 | 18,600 | 21,000 | 30,000 |
| 總數 | 99,000 | 119,700 | 160,000 | 109,200 | 119,200 | 149,800 |

註：以 2018 年第三季通車為假設。

14. 根據 2015 年的每日乘客量預測結果顯示，以 2018 年通車計算，通車首年整體每日乘客量較 2009 年的預測輕微增加。至於 2021 年及 2031 年的預測方面，整體每日乘客量較 2009 年的預測減少，主要原因是預期本地人口增長放緩，加上珠三角地區的經濟增長減慢。根據估算，2021 年及 2031 年的短途服務預計較 2009 年的預測減少。與此同時，隨著內地多條高鐵線開通，內地高鐵網絡的通達性不斷加強，預計使用長途服務的乘客較 2009 年的預測為多。

15. 有關 2015 年預測乘客節省的時間及項目的直接經濟效益與 2009 年 11 月的預測比較列於表二。

表二－高鐵乘客節省的時間及項目的直接經濟效益的比較

| | 2009年基本情況 的預測 | 2015 年的預測 |
|------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 50 年營運期平均每 年乘客節省的時間 | 4 200 萬小時 | 3 900 萬小時 |
| 50 年營運期的折現 經濟效益 | 870 億元(以 4%折 現率至 2009 年的 價格計算) | 900 億元(以 4%折 現率至 2015 年的 價格計算) |

16. 必須注意的是，單純以上述得出的經濟內部回報率評估高鐵帶來的效益，屬於粗略和保守的估算，並未有計及其他重大但難以簡單量化的間接經濟及社會效益，例如促進兩地業務往來、創造就業機會、減少依賴公路運輸而減輕污染物排放等。

17. 此外，上述評估未有充分反映實施「一地兩檢」帶來的效益。我們認為「一地兩檢」將擴大該段鐵路服務的腹地，更有利產生額外衍生的客流。在「一地兩檢」的情況下，旅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的目的地，旅客無須限制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，從而讓旅客更有彈性地組織行程。此外，由於不必先到設有口岸的車站清關，旅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，大大提高行程安排的方便和高鐵的通達性。我們預期因此能吸引更多需要來往香港與內地不同城市之間的客流，尤其是對一些位於高鐵服務優勢距離(約四小時車程距離)的內地城市。從海外的經驗可知，高鐵的服務在四小時內能為旅客提供航空以外另一個便捷舒適的交通選擇，因而產生新的運輸需求。

運輸及房屋局
路政署
二零一六年一月

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

項目的經濟效益，以及暫停與終止工程所招致的費用

引言

回應議員在立法會鐵路事宜小組委員會(下稱「委員會」)在 2015 年 12 月 4 日會議上的要求，本文件就廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)香港段的經濟效益，以及暫停與終止工程所招致的費用，提供補充資料。

經濟效益

2. 一般而言，評估交通基建的**直接**經濟效益是指該基建為乘客所節省的行程時間、其他公共交通工具所節省的運作成本和交通意外得以減少的價值。就高鐵而言，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。政府於 2009 年 11 月提交予委員會的文件(CB(1)503/09-10(02))中載述，以 50 年營運期及基本情況計算，高鐵為乘客節省的時間所帶來的效益約為 870 億元(以 4%折現率至 2009 年的價格計算)，而由此而估算的經濟內部回報率約為 6%。

3. 在短時間內，我們根據上述於 2009 年 11 月提交委員會的文件中採用的運輸模型，輸入最新的數據(例如人口及生產總值增長率)來再作估算。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%。經濟內部回報率比較 2009 年的數字(6%)有所下調，主要原因是高鐵建造費用增加，以及珠江三角洲的人口增長及經濟增長放緩所致。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。

4. 這些由高鐵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。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。

5. 高鐵帶來最大的效益是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策略性地位。

暫停與終止工程所招致的費用

短期暫停 / 終止工程

6. 正如我們於本年 11 月 30 日提交予委員會的立法會文件編號 CB(4)280/15-16(02)中所闡明，暫停甚至終止高鐵工程合約會招致額外的項目支出，包括：

- (a) 支付承建商的申索；
- (b) 工程暫停期間保留地盤必要的員工和機器，為尚未完成的工程安排定期保養及檢查等費用；
- (c) 保護尚未完成的工程、隧道及工地的保安工作，以及處理各

項臨時交通管理計劃和監督地下水的情況，以策安全；以及
(d) 終止員工聘用合約、取消工程分判合約、租用協議的賠償、
停用機器等所招致的費用。

7. 假如立法會財務委員會未能於 2016 年 2 月底前批出追加款項，作為負責任的項目管理人，香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)或
有需要發出暫停工程通知，以確保費用總額(包括暫停工程所涉的費用)不會超出政府的撥款額，即 650 億。港鐵公司評估暫停工程所涉
的費用約為**每月 2.33 億元**。若此，由 2016 年 2 月底起，我們本應用
於建造高鐵的費用，將用作暫停工程的支出。港鐵公司與承建商簽訂
的高鐵工程合約容許工程暫停最長 180 日(約為 6 個月)。如果高鐵工
程合約最後終止，將牽涉另外一筆約 **34 億元款額**，用以支付工程終
止費用包括支付過去申索的費用及保護工程的費用。這些額外費用的
總額約為 **48 億元(即 2 億 3 千 3 百萬元 x 6 個月+34 億元)**。路政署的
監察及核證顧問(下稱「監核顧問」)認為港鐵公司有關額外費用的評
估合理。此外，港鐵公司指出就暫停或終止工程，承建商對於已完成
工程部分可獲發放的費用的看法，可能會與港鐵公司有所不同，因而
引發很多爭議，最終導致更高的額外費用。這方面監核顧問表示認
同。

終止工程後恢復動工

8. 倘若目前高鐵的工程合約終止，可能需要兩至三年時間才能
重新招標，邀請新的承建商完成餘下的工程。在這段期間，仍然需要
對尚未完成的工程提供最少程度的保護。在這情況下，港鐵公司(假
設港鐵公司仍然出任項目管理人)須安排新的承建商完成餘下工程。
屆時勞工和物料價格可能上升，亦會導致工程價格可能進一步增加。
再者，由於新承建商需要在未完成的工程上進行工作，增加了工程的
難度及風險，工程的投標報價很大可能因此而大幅增加。再加上覆核
設計、工程管理、保險和在等候復工期間，保養現有工程所需要的額
外費用，監核顧問估計重新啟動工程至完成工程的費用可能高達 282
億元。再加上暫停 / 終止合約時所需要的 48 億元的費用(按照上文第
7 段所述)，在這情況下的費用共約為 **330 億元**。

全面放棄高鐵項目

9. 若全面放棄高鐵項目，高鐵工程的設計及未完成的工程將會**全部報廢**。值得注意的是按照上文第 7 段所述的 48 億元額外支出，是假設高鐵合約暫停或終止後，最終高鐵工程會在 2 至 3 年內恢復，所以只對尚未完成的工程作最少程度的保護，例如對工程進行臨時加固；而部份未完成的工程仍然由臨時支架所承托，而臨時道路亦會維持現狀，不會即時重置。

10. 但是倘若全面放棄高鐵項目，**650 億元的委託費用將會白費**。政府更需要繼續完成大部份餘下的工程，包括餘下一小段的鐵路隧道、西九龍總站大部份的土木及結構工程，包括大樓內挖掘工程、結構柱、地台和上蓋的建造，以及西九龍總站一帶的永久道路網絡，包括連翔道及柯士甸道的行車隧道和佐敦道一帶的道路網等，以確保市民的安全，以及在交通上對市民不會造成長期的不便。監核顧問估計完成這些必要的工程，所需費用將不少於 **106 億元**。再者，政府亦需要繼續保養這些工程，直至能確定新的用途為止。粗略估計，保養費每年需要 **1 億元**。這些款項亦需要另外向立法會申請額外撥款。加上白費了的 650 億元委託費用(當中已包括暫停 / 終止合約所需的 48 億元的費用(按照上文第 7 段所述))，在這情況下的總費用約為 **756 億元**。

11. 高鐵項目現時已完成約 75%。而項目涉及多個工程合約，終止合約亦會導致失業問題。放棄高鐵項目會令大量工程白費，造成不必要的社會資源浪費及招致數百億元的額外支出。此外，上文第 3 及 4 段所述的高鐵帶來的種種效益亦會失去，這無疑會減低香港的競爭力及發展潛力。因此我們務必要積極，盡最大努力按修訂時間表完成餘下的工程，使高鐵項目能為香港所帶來的鉅大效益得以體現，促進香港的發展及進步。

運輸及房屋局

路政署

二零一五年十二月

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建項目時，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¹。

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

¹ 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