

# 廣深港高速鐵路(香港段) 通關安排



香港特別行政區政府

## 便覽

### 高速鐵路(高鐵)的優點

- **快捷**：高鐵列車一般時速達200公里至350公里，遠較香港的機場快線列車的最高時速為快。到廣州最快只要約48分鐘，長沙約3小時，廈門約4小時，上海約8小時，北京約9小時。
- **方便**：高鐵車站一般較接近市中心，班次較頻密、更準時，且較少受惡劣天氣影響而延誤。乘客一般也無需托運行李。
- **環保**：高鐵是環保的交通模式，碳排放量大約分別只是飛機和巴士的15%及25%。

### 一地兩檢

- **一次過完成通關程序**：乘客一次過在西九龍站完成香港和內地通關程序，就能登車到達國家高鐵網絡所有城市。
- **早有先例**：海外早有先例(如英、法或美、加兩國之間的安排)，而香港與內地之間自2007年起在深圳灣口岸實施的一地兩檢安排一直運作暢順。
- **內地人員只可在西九龍站「內地口岸區」內**：內地人員只可在「內地口岸區」執行職務，不能進入西九龍站其他地方執行職務，更不可在香港特別行政區(特區)其他地方採取任何執法行動。
- **符合《基本法》**：兩地達成一地兩檢《合作安排》，然後由全國人民代表大會常務委員會批准，完全符合《基本法》。

### 「三步走」實施一地兩檢

- **第一步**：內地與香港特區達成《合作安排》
- **第二步**：全國人民代表大會常務委員會作出決定批准及確認《合作安排》
- **第三步**：香港特區透過本地立法實施

# 廣深港高速鐵路(香港段) 通關安排

## 高鐵的優點

- **世界趨勢**：世界各地，包括內地、台灣、日本、韓國、法國、德國、俄羅斯等地紛紛營運高鐵。正計劃建造新高鐵的國家還包括美國、英國、新加坡、馬來西亞和印尼。高鐵已成為世界趨勢。
- **好處**：高鐵是現代重要的長途集體運輸工具，載客量大，更可大大縮短城市之間的旅程時間，造就新的生活方式。
  - **快捷**：高鐵列車一般時速達200公里或以上，在部分路段其時速更可高達350公里，與目前將軍澳線及機場快線列車最高時速分別約80及135公里相比，可快逾倍。
  - **方便**：高鐵車站跟機場不同，一般較接近市中心，乘客亦無須像乘搭飛機一樣，提早一、兩小時到達車站，而且班次較為頻密、更準時，較少受惡劣天氣影響而延誤。乘客一般也無需如乘坐飛機般托運行李。
  - **環保**：高鐵是環保的交通模式，碳排放量大約分別只是飛機和巴士的15%及25%，是愛護環境的旅客的最佳選擇。

## 內地的高鐵

- 高鐵在全球迅速發展，其中中國內地的發展頗為矚目，在2016年，國家高鐵網絡規模已突破20 000公里，載送的旅客超過14.4億人次，目標在2020年將總長度增加至30 000公里，覆蓋八成以上的大城市。

## 廣深港高鐵香港段

- 香港作為區域交通樞紐，若能連接國家高鐵網絡，將可拓展長遠發展機遇。此外，隨着香港人在內地工作、營商、讀書、退休等數目增加，廣深港高鐵香港段將為市民帶來極大的方便。經過多年規劃，廣深港高鐵香港段工程於2010年展開，**全長26公里**，以全隧道設計，設計時速與內地的城市隧道段一樣是**時速200公里**，短途往來福田站、深圳北站、虎門站和廣州南站。
- 廣深港高鐵香港段連接至不斷擴大的國家高鐵網絡，包括貫通廣州、長沙、武漢、鄭州及北京的**京廣客運專線**(已於2012年12月開通)和連接汕頭、廈門、福州、杭州等沿海城市的**杭福深客運專線**(已於2013年12月開通)。廣深港高鐵香港段通車後，將大大縮短由香港以鐵路往來內地各主要城市的時間。
- 廣深港高鐵香港段工程(截至2017年6月底) **已完成約九成半**，現正進行列車測試和試運行，以及為營運安排作好準備，目標是於**2018年第三季通車**，投入服務。

## 廣深港高鐵路線圖



## 「八縱八橫」的國家高鐵網絡示意圖



## 廣深港高鐵香港段開通日起便可無須轉車直達以下內地城市

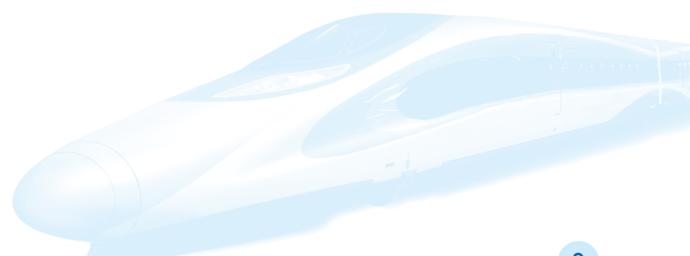
### 短途 (廣深港高鐵)(不停中途站計算)

目的地	預計車程
福田	14分鐘
深圳北	23分鐘
虎門	33分鐘
廣州南	48分鐘

### 長途 (以目前平日最快的內地高鐵路線車程估算)

目的地	預計車程
汕頭 (潮汕站)	約2小時15分鐘
長沙	約3小時
廈門	約4小時
武漢	約4小時30分鐘
南昌	約4小時30分鐘
福州	約5小時15分鐘
鄭州	約6小時15分鐘
杭州	約6小時45分鐘
上海	約7小時45分鐘
北京	約8小時45分鐘

- 此外，乘客亦可透過轉車(主要的短途轉車站為廣州南及深圳北)到達內地其他城市，例如桂林、昆明、西安、南京和成都。
- 廣深港高鐵香港段通車後，我們繼續與內地當局探討拓展更多直接通往內地城市的列車服務。



## 廣深港高鐵香港段帶來的效益

- **直接效益**：保守估計，廣深港高鐵香港段在50年的營運期內，**平均每年乘客節省的行程時間約3 900萬小時**。
- **間接效益**：加強香港與內地的交通連接，有助香港與內地各大城市之間**加強交流**，促進優勢互補。香港的支柱產業，如金融服務、貿易和專業服務等，尤其受惠。
- **旅遊輕鬆方便**：吸引**更多旅客**以香港作為鐵路遊的起點或終點。此外，西九龍站毗鄰西九文化區，更可與此世界級綜合文化藝術區締造協同效應。
- **創造就業機會**：日常營運和維修鐵路，以至西九龍站的零售、餐飲及車站管理和服务等，均會直接創造職位。
- **環保交通模式**：若每日十萬乘客全部選乘廣深港高鐵而非跨境巴士，估計每年可節省約4 700公噸二氧化碳排放。

## 何謂一地兩檢

- 高效省時的清關、出入境及檢疫手續（「通關程序」）對全面體現廣深港高鐵高速、便捷的特點至關重要。所謂一地兩檢，就是在同一地方依序辦理兩個不同管轄區的通關程序（相比傳統的兩地兩檢，則是在出發地和目的地分別辦理該地所屬管轄區的通關程序）。
- 一地兩檢安排在海外（如英、法或美、加兩國之間）**早有先例**，而香港與內地之間也於2007年起在深圳灣口岸實施有關安排，一直運作暢順，為旅客所肯定。

## 一地兩檢的必要性

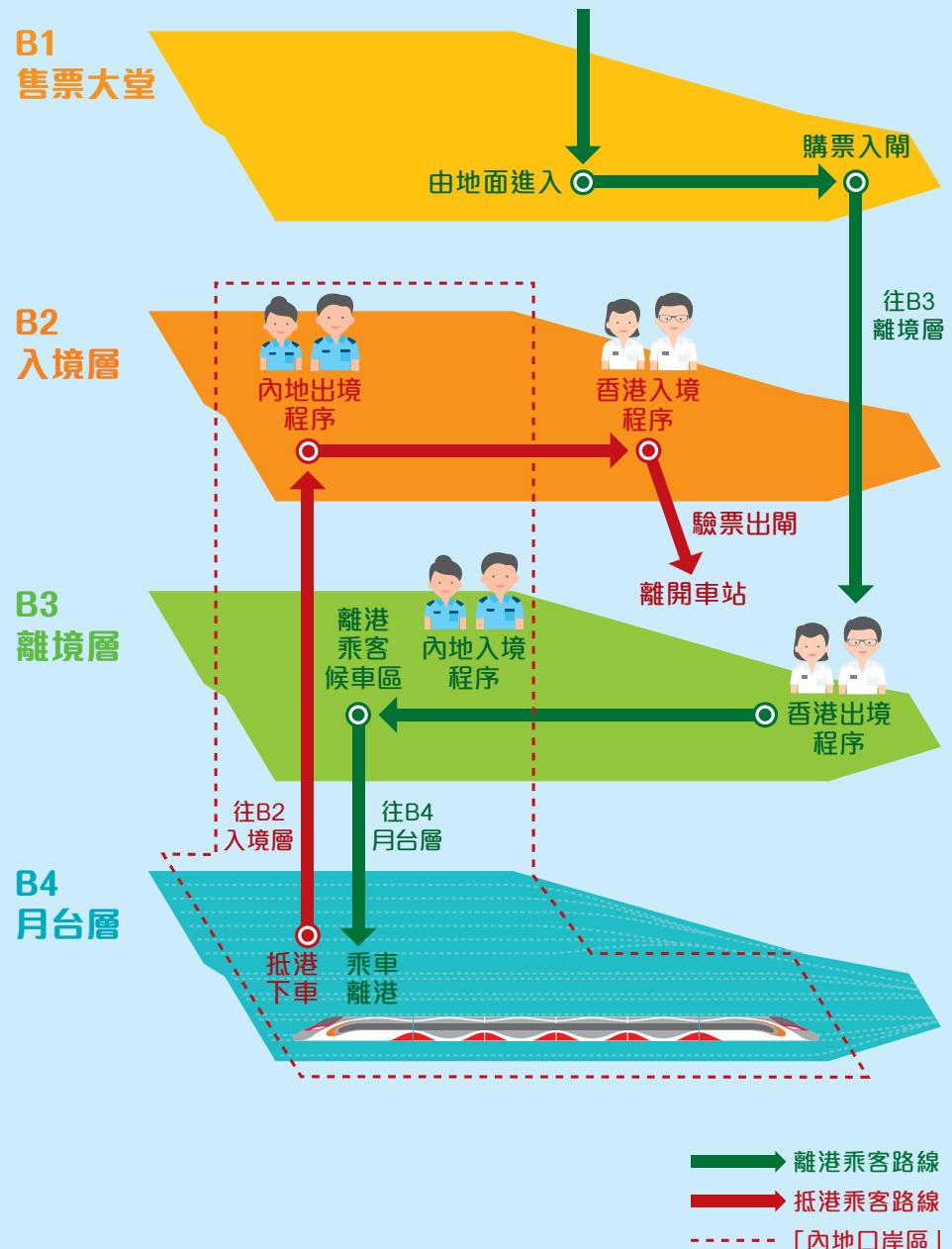
- 在一地兩檢安排下，乘客可以一次過在西九龍站完成香港和內地通關程序。離港乘客安坐列車，就能到達國家高鐵網絡**所有城市**，不需要再在內地辦理通關程序。
- 抵港乘客亦可自由選擇在國家高鐵網絡**任何一個車站登車**，抵達西九龍站才辦理內地出境和香港入境程序，不受該內地城市是否設有通關口岸限制。
- 如果不實行一地兩檢，而是像現時香港至廣州城際直通車服務一樣實行兩地兩檢，廣深港高鐵乘客只能在內地少數設有通關口岸的車站上下車，廣深港高鐵將失去其高效靈活的功能。換言之，廣深港高鐵在兩地兩檢下變相只會成為另一條城際直通車，利民作用大幅削弱，失去便捷通達全國各地的優勢。
- 一地兩檢除了為乘客節省時間，體現廣深港高鐵服務高速、便捷的特點之外，亦是發揮廣深港高鐵項目最大運輸、社會和經濟效益的重要關鍵。

## 一地兩檢通關程序

- 在一地兩檢安排下，乘客需要辦理的通關程序，基本上與現時在其他鐵路口岸(如羅湖及落馬洲支線管制站)相同，出境香港後隨即進行入境內地程序，反之亦然。
- 西九龍站設有五層：
  - 地面大堂
  - 地下一層(B1)售票大堂
  - 地下二層(B2)入境層(同時設有「香港口岸區」的入境設施及「內地口岸區」的離境設施)
  - 地下三層(B3)離境層(同時設有「香港口岸區」的離境設施及「內地口岸區」的入境設施)
  - 地下四層(B4)月台層。
- 北上內地的乘客進入西九龍站後：
  - 在B1層購票後入閘
  - 直接前往B3離境層辦理香港出境程序，然後離開「香港口岸區」
  - 進入同一層(B3)的「內地口岸區」，辦理內地入境程序
  - 前往候車區(B3)，適時前往B4月台層登車前往內地。
- 南下香港的乘客所乘搭的列車到達西九龍站後：
  - 在B4月台層下車
  - 直接前往B2入境層辦理內地出境程序，然後離開「內地口岸區」
  - 進入同一層(B2)的「香港口岸區」，辦理香港入境程序
  - 離開西九龍站。
- 乘客在「內地口岸區」範圍時，須遵守內地法律。內地人員只可以在「內地口岸區」範圍內執行其職務，在香港特區其他地方沒有執法權。

## 乘客在西九龍站的路線圖

北



## 「三步走」實施一地兩檢

- **第一步**：內地與香港特區達成《合作安排》
- **第二步**：全國人民代表大會常務委員會作出決定批准及確認《合作安排》
- **第三步**：香港特區透過本地立法實施  
一地兩檢的安排符合《基本法》。香港特區將與內地達成一地兩檢《合作安排》，由全國人民代表大會常務委員會批准確認，然後在香港進行本地立法。整套法律文件將提供穩固清晰的法律基礎，讓內地人員在「內地口岸區」為乘客辦理通關程序及執行職務。

## 一地兩檢問與答

問1

為何廣深港高鐵不可以實施兩地兩檢？

答1

香港特區政府和內地政府曾探討過兩地兩檢方案。然而，要在多個內地高鐵車站設置口岸作為北上離開/南下前赴西九龍站的乘客辦理通關程序，既不切實際，經濟上亦不可行。

如果只在一個或很少數較接近香港、預計客量相對較多的內地高鐵車站設置口岸，亦即令這些車站變成「樞紐站」，乘客必須先在「樞紐站」下車辦理內地通關程序，然後再登車繼續行程，對乘客將會相當不便。

問2

為何廣深港高鐵不可以實施「車上檢」？

答2

香港特區政府和內地政府曾考慮「車上檢」方案，讓內地人員於列車在內地行駛途中，為乘客辦理通關程序。然而，通關程序不單是觀察、訊問乘客，有需要時亦要檢查行李，車上環境相當局限，亦有執法人員人手、儀器等各種限制。

在實際運作上，西九龍站至下一個車站（即福田站）之間的車程僅14分鐘，由港深邊界至福田站的車程更只有約3分鐘。經港鐵公司購置的短途列車設置579個座位，要在短時間內為車上所有乘客完成辦理通關程序，運作上根本不可行。

問3

不在西九龍站實施一地兩檢，而改在內地車站進行，可行嗎？

答3

如果在內地車站進行一地兩檢，意味香港和內地通關程序都在該站進行。屆時，乘客無論北上內地還是南下香港，都必須在此內地車站中途下車，辦理通關程序後，然後重新登車，才可繼續旅程。

這樣的安排對乘客極為不便，令整體的行程延長，減低廣深港高鐵無縫連接國家高鐵網絡的效用，大大影響了廣深港高鐵的效益及功能。

問4

「內地口岸區」包括甚麼範圍？

答4

在西九龍站內劃分「內地口岸區」範圍時，我們以「必不可少」為原則，只會納入為執行一地兩檢而必要覆蓋的指定區域，即西九龍站B2和B3層的內地查驗區及內地部門辦公備勤區、B3層的離港乘客候車區、B4層的車站月台（包括連接通道位置），以及連接上述地方的通道及電梯。此外，營運中的廣深港高鐵列車車廂亦視為「內地口岸區」的範圍。

西九龍站以外的所有廣深港高鐵香港段鐵路設施、路軌和隧道，都不包括在「內地口岸區」內。

問5

內地人員可以離開西九龍站執法嗎？

答5

不可以。內地人員只可以在「內地口岸區」範圍內執行職務，在香港特區其他地方沒有執法權。