



中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍旺角上海街450-454號慶華商業大廈7字樓B室

Address：Unit B, 7/F., Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, HK.

電話 Tel：(852) 2782 0738

傳真 Fax：(852) 2782 0935

傳真 2840-0716 及電郵 bc_102_17@legco.gov.hk

立法會秘書處-議會事務部 4

總議會秘書劉素儀女士 鈞鑒：

(轉交《廣深港高鐵(一地兩檢)條例草案》委員會

主席葉劉淑儀議員, GBS, JP)

《高鐵“一地兩檢”的必要性》

中港澳直通巴士聯會代表跨境巴士業界大部分營辦商，本會會員雖然認為高鐵直達西九龍將嚴重打擊跨境巴士的客源，但為著全港市民的社會效益，本會必要摒除行業的經濟利益，鼎力支持特區政府將西九龍高鐵線站實施“一地兩檢”，原因分列如下：

(一) 巴黎氣候協議《巴黎協定》的啟示：今日的高鐵，就是明日的機場。

1. 高鐵的票價較飛機便宜很多

根據特區政府的高鐵與飛機碳排放數據，高鐵的碳排放只是飛機的 15%，即是高鐵較飛機節省 85%的碳排放。而且巴黎氣候協議確定“世界產業格局”將不斷改變：如歐亞大陸以下國家將在以下限期不能出售柴油、電油推動的汽車。

年份	國家
2025	荷蘭
2030	德國/印度
2040	法國/英國



中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍旺角上海街450-454號慶華商業大廈7字樓B室

Address：Unit B, 7/F., Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, HK.

電話 Tel：(852) 2782 0738

傳真 Fax：(852) 2782 0935

碳排放早晚實施徵收稅款，飛機的碳排放最高，機票將徵收高額的碳排放稅，機票價格亦因徵稅而大幅漲價，屆時高鐵的票價將最實惠。

(註：碳排放稅低於85%)

2. 開拓目前49個自由行城市至所有中國內地50萬人口大中城市

根據內地鐵路部《中長期鐵路網路規劃》，2020年，高鐵里程為3萬公里，超過歐美合共高鐵里程，覆蓋80%以上大城市；2030年，高鐵里程為4.5萬公里，高鐵網主要連接省會城市和50萬人口以上大中城市，實現相鄰大中城市間1-4小時交通圈，城市群內0.5-2小時交通圈。

目前，批予香港自由行城市只有49個，由於航班運力及香港機場2016年開始飽和，以及須8年時間建設第三跑道，自由行城市數目短期內難以放寬。然而，隨著國內高鐵網絡的發展，及至2020年，香港將連接80%以上大城市；至2030年，香港連接內地50萬人口大中城市¹。

3. 高鐵5小時車程有絕對競爭優勢

高鐵直達市中心，但機場通常在市中心外圍1-1.5小時車程（由於市中心沒有土地供建設機場及顧慮到飛機墜機的安全可能性），加上乘坐飛機須提前1.5小時到達機場，再加上值機、安檢、兩個城市來回機場與市區等時間，即須多預留至少3-4.5小時。

按中國鐵路部研究顯示，未來兩小時航程以內的航班將會陸續被高鐵取替。

¹ 中長期鐵路網規劃 <http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201607/W020170213333938328309.pdf>



中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍旺角上海街450-454號慶華商業大廈7字樓B室

Address：Unit B, 7/F., Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, HK.

電話 Tel：(852) 2782 0738

傳真 Fax：(852) 2782 0935

4. 高鐵將衝擊及局部取替 1000 公里航程的飛機

根據國家民航局前局長李家祥先生曾說過：“在民航的航線的距離段上，由於距離段的不同，衝擊的程度也不同，我們論證了一下，500 公里範圍內這樣距離段，高鐵對民航的影響可能達到了 50%以上。1000 公里，這個影響相對就在減弱，大約在 20%左右，1500 公里到 2000 公里影響就不大了，2000 公里以上影響更小了。”以深圳機場的經營為例，高鐵開達深圳北站後，1000 公里以下的航班即大幅減班和減價，短途航班因不達規模效益而停航，正如歐洲之星（Eurostar）列車開通後，成為倫敦至巴黎鐵路路線之間最受歡迎的列車，倫敦至巴黎的航班也大幅減少，由高速鐵路替代航班。

5. 高鐵提速至時速 600 公里，飛至內地各城市的航機將無人問津

目前，高鐵最高時速將在 2018 年提速至 350 公里，極速實驗可至 600 公里，而中國鐵路部亦將於未來逐步提速達至 600 公里水平。現時內地民航飛機平均航速才 850 公里／時速，乘坐飛機又須要 3 至 4.5 小時來回機場和值機時間。屆時，從香港至內地各城市，還會有誰選擇乘坐飛機？

6. 成本結構決定最終高鐵的“路線多，客源廣，換座率高，價格實惠”

考慮到飛機是點到點，固定成本非常高昂，盈虧點（Breakeven point）亦高，直航目的地不夠旅客，容易造成大幅虧損，所以，航空公司只會集中交通樞紐城市開發客量高的航線。然而，高鐵是路線“一程多站目的地”，不受飛機點到點的限制，而且沿途多站可供乘客上落，客源廣，換座率高。每個座位的經營成本相對較低，情況就像一間餐廳，一晚一張餐桌只允許接待一宗食客（如飛機的點到點）和一晚一張餐桌可以接待兩至三宗食客（如高鐵一程



中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址 : 九龍旺角上海街450-454號慶華商業大廈7字樓B室

Address : Unit B, 7/F., Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, HK.

電話 Tel : (852) 2782 0738

傳真 Fax : (852) 2782 0935

多站，沿途多站下車及上車的好處），每座位的成本優勢，不言而喻。最終反映在高鐵票價優勢上。

現時高鐵已開通至深圳北站，以深圳經驗為例，較廉價的香港旅遊團（不是自由行），大多是乘鐵路到深圳，再併團至香港旅遊。旅行社講求成本效益，飛機團至深圳併團來香港旅遊即時大幅減少。

二、高鐵“一地兩檢”的必要性

1. 鞏固香港國際城市，地區性交通樞紐的角色

全世界所有主要金融中心必定是國際城市，地區性交通樞紐（Regional Transportation Hub），大倫敦地區5個機場，大紐約地區4個機場，倫敦的高鐵站由原來外圍的 Waterloo，直接伸延至市中心 St. Pancras，目的是加強倫敦作為歐洲的金融中心，交通樞紐的角色。

部分立法會議員建議，將位於尖沙咀高鐵站“一地兩檢”的設施搬回深圳才實行“一地兩檢”，等同向世界宣佈削弱香港地區性交通樞紐的角色，等同向世界宣佈：現在國際旅客不可直航飛達香港機場，而是抵達深圳機場，辦理到港入境檢查後，再轉乘專設班車到香港。深圳機場每年多數千萬國際旅客客量，航空公司在深圳開班效益較香港高，為何要保留香港的國際航班？大量自斷國際旅客到香港的直接渠道，尤其是高端旅客多採取直達方式，香港何以稱得上國際城市？金融中心地位能鞏固嗎？

而且，旅遊、貿易業是香港兩大支柱產業，每年就業人口高達66萬，其中絕大部分是非技術勞工，提供足夠的就業機會予非技術勞工，社會才會穩定。鞏固香港地區性交通樞紐的角色，對旅遊和貿易物流兩大支柱產業持續發展起著重要作用。香港絕不能讓道於人，將“一地兩檢”地區性交通樞紐角色拱手讓給深圳。



中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址 : 九龍旺角上海街450-454號慶華商業大廈7字樓B室

Address : Unit B, 7/F., Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, HK.

電話 Tel : (852) 2782 0738

傳真 Fax : (852) 2782 0935

2. 香港國際城市，金融中心的高端旅客需要更高端的公共服務

眾所周知，直航機票價格高昂，須中途轉機的航班則較為便宜，但部份旅客寧願付出較高的價格來換取節省寶貴的時間和上落的麻煩。如果高鐵“一地兩檢”改在深圳實施，不是直達香港，等同自殺--以後來港的旅客不能直航直達，必須中途在深圳轉車，趕絕乘坐高鐵來港的高端旅客，旅遊、零售、酒店產業被迫向低端發展，香港土地貴，人工高，旅遊、零售業何以持續發展？香港四、五星級酒店的商務客源，需要更高端的公共服務，在尖沙咀高鐵站內“一地兩檢”就是高端、便捷，符合產業向高端發展的公共服務。維持高端商務旅客往來方便，對香港的會展行業、零售業的人流、消費才有保證。

綜上所述，本會基於香港社會的經濟效益，摒棄行業發展的利益（因高鐵侵佔直通巴士原有市場），全力支持特區政府在西九龍高鐵站內實施“一地兩檢”。



中港澳直通巴士聯會
副理事長兼秘書長
陳宗彝 謹啟

二零一八年三月二十七日