

帶動旅遊「小陽春」入境團料增至每日300團

香港文匯報訊（記者 楊佩韻）廣深港高鐵「一地兩檢」方案出爐，旅遊業界形容高鐵是「旅遊基建」，認為是入境旅遊轉虧為盈的良機，高鐵通車後有望將每日入境團數目增至300團，再來一次「小陽春」。有旅行社則表示，高鐵載客量較飛機為多，通車後連接內地「四縱四橫」的高鐵網絡，能帶動內地及香港兩地旅遊生意，料營業額至少有雙位數字增長。

內地目前的高鐵網絡「四縱四橫」，「四縱」是南北向，主要是從北京輻射至其他地方，如京滬高速鐵路是由北京出發，途經天津、濟南、徐

州、蚌埠、南京及上海；四橫為東西向，如滬漢蓉客運專線則為上海出發，途經南京、合肥、武漢、重慶及成都。內地期望高鐵帶動全國的經濟脈搏，未來更以「八縱八橫」網絡發展，屆時能利用高鐵直達烏魯木齊及海南島等城市，用陸路打通錢路。

崔定邦：旅費有空間下調近10%

目前，每年來往本港及內地人流高達1.2億人次，加上廣深港高鐵通車後接通「四縱四橫」網絡，對旅遊業界來說可是個巨大商機。旅遊業促進

會總幹事崔定邦昨日指出，目前無論港人到內地旅遊或內地人來港旅遊，都會以深圳或廣州為中轉站及住宿一晚，如高鐵通車後可縮減抵埗的時間，更有空間下調近10%旅費，對消費者及旅行社有利。

他續說，內地旅客現已成熟，「唔好當佢哋係豬」，若高鐵通車後他們會要求直接坐高鐵來港，不再留深圳一晚，會直接在晚上到香港旅遊及消費，料會刺激更多內地旅客來港。

崔定邦指出，今年6月內地入境團平均為每日200團，較更早期的每日100至150團為多，料7月份會升至230至250團，又認為高鐵通車後會

令入境團增至300團，追回2012至2014年小旺期的水平，「有機會有第二春。」

永安料生意有雙位數增長

正推行高鐵團的永安旅遊，從香港以旅遊巴接載乘客到深圳和廣州，再轉搭高鐵到桂林、鄭州等地。永安旅遊董事兼行政總裁梁港蘭表示，通車後會縮短車程，刺激更多港人北上旅遊，相信在車程4小時以內的廣東省行程會較受歡迎，料營業額會有雙位數字增長。至於打算到北京及上海旅遊的港人，相信仍會選擇飛機方式到埗。

速達京滬 專業界發展更大

助拓「帶路」「大灣區」事業 批反對派「割地論」妖言惑眾

香港文匯報訊（記者 文森）廣深港高鐵香港段預計於明年第三季通車，香港各專業人士在接受香港文匯報訪問時表示，高鐵以準時見稱，不易受惡劣天氣及交通擠塞影響，加上直達上海及北京等主要城市，大大節省時間，而香港與內地「八縱八橫」的高鐵網絡，更可以配合國家「一帶一路」倡議及粵港澳大灣區的發展，令香港專業人士的發展空間更大，更以自己往返內地的親身經驗，批評反對派將內地人員在港執法安排「無限放大」，而所謂「割地」的言論更屬無中生有。



■左起：簡松年、吳永嘉、何鉅業 資料圖片

全國政協委員、律師簡松年昨日在接受香港文匯報訪問時表示，支持高鐵香港段實施「一地兩檢」安排：「一個地方完成兩邊的手續，不用經常排隊，方便很多」，否則「出境排一次隊、入境又排一次隊是沒有意思的。……時間就是金錢，『一地兩檢』節省排隊時間，方便我們多到內地提供專業服務。」

「一小時生活圈」終成真

他憶述上世紀90年代中期乘坐直通巴士到皇崗口岸，拖着行李幾經轉折，要花數個小時才到廣州。其後，香港往返內地愈來愈方便。隨着高鐵開通，香港往返內地更方便，香港到廣州的車程縮短至「一小時生活圈」，可以鼓勵在港專業人士更多回內地提供專業服務。他非常期待高鐵盡快開通，又笑言一開通便會去試搭。

簡松年批評，香港反對派聲稱落實「一地兩檢」安排是「割地」的言論，完全是無中生有、妖言惑眾的，並批評反對派將內地人員在港執法安排「無限放大」，認為只要港人沒有干犯法律，就毋須擔心。

中華廠商聯合會副會長、立法會工業界議員吳永嘉表示，一眾港商北上多是乘坐飛機，即使航程只是一兩個小時，但花費時間可達至6小時至7小時：他們一般要提早一兩小時到機場，飛抵目的地後，由於機場多設於遠離市中心的地方，落機再坐接駁車到市區。其間倘遇上天氣因素延飛、公路塞車，浪費的時間更多。高鐵開通，港商北上更便捷，有助香港與內地經商往來更密切。

促進經貿往來利經濟

測量師學會前會長何鉅業表示，高鐵香港段銜接全國鐵路網，方便港人往返內地，有助促進經貿往來，帶動香港經濟。他指自己廿年前開始到內地工作，曾因航空管制使航班延飛16小時，相信高鐵更可靠及靈活。

他續指，高鐵香港段能迅速到廣州，有助推展香港融合粵港澳大灣區的發展。



市民憂港落後 84%撐政府方案

【熱點民議】廣深港高鐵香港段「一地兩檢」方案出爐，西九總站設「內地口岸區」由內地人員執法，市民有什麼看法？經濟通及晴報就此聯合舉辦網上投票，截至昨晚10時30分有1,288人投票，其中84%支持特區政府提出的方案，不支持者僅15%，1%則無意見。有網民指出，國家的「一帶一路」將貫通歐亞，成為全球最大的經濟帶，內地眾多城市會超越香港，香港此時不趕及搭上國家的快車就會落後。

網民「路人乙」留言指，「『一地兩檢』，主要是提供旅客方便。細心看今次安排，中方（中央）作出不少讓步。……香港是中國領土，為了要合乎「一國兩制」要求，中方（中央）今次在自己領土上付款（款）去租用自己土地！香港有少數人只是想自己有無蝕底，卻從不想吓他人為達成安排的付出。」

批有人「劃地為牢」心態看事情

他續說：「中國高鐵四縱四橫暢通全

國，『一地兩檢』是方便港人簡單快捷地連通上這當今世上最大最先進的快速客運系統。都吾（唔）明有些人仍然用劃地為牢的心態去看件事？」

「六十後男士」則指，高鐵是全國的發展策略，地方政府應當配合，而香港和內地屬於同一個國家，而非西方敵對國家，無人強迫你乘坐高鐵，也沒有強迫你活在中國領土。」

「昨日的我」認為，只要與內地有關的各種事務，反對派就不斷利用「文革式的上綱上線」抹黑中央政府，試圖挑起市民的抗拒心，借此撈取政治本錢：「『泛民』是為港人謀福祉（祉）？還是為自己籌謀？」

「左中右」也強調，「一地兩檢」只在利民，「有無人話怕在橋上，……深圳灣大橋會怕解放軍把你拉？你怕就唔好返大陸（內地）！」佔中時你們就在解放軍總部外扎（紮）營，你有無怕過比（俾）大陸（內地）拉？黃之鋒無時無刻都去包圍西環，有無怕人間蒸發？」

■香港文匯報記者 尹妮

《蘋果》錯引英法例子被踢爆

【求證求真】為了抹黑「一地兩檢」，《蘋果日報》可以去到幾盡？該報昨日的即時新聞刊出一篇所謂《外國從無跨國實施刑事法 清關人員無拘捕權》的報道，但被踢爆其中引用的英法「一地兩檢」錯誤：英、法兩國都可以在對方境內的管制區執行本身的出入境法例，更可以扣留或拘捕嫌疑人，甚至雙方法庭的逮捕令也有效。

《蘋果日報》有關的即時新聞報道中，列

出了英國、法國及比利時「歐洲之星」列車的例子，聲稱「三國簽訂協議規定，設在別國的邊檢控制站只負責檢查旅客是否有合法證件及是否合乎入境資格，不符入境資格的旅客須交於當地國家按當地法律處理」。

「雙方法庭的逮捕令也有效」

不過，專專頁《港人講地》就刊出一份報章的前中國新聞版編輯盧展常的文章，指其實情況並非如此，「事實是，英、法兩國都可以在對方境內的管制區，執行本身的出入

李家超：內地只清關有保安漏洞

香港文匯報訊（記者 姚嘉華）特區政府日前公佈廣深港高鐵香港段「一地兩檢」方案，在西九龍總站劃出「內地口岸區」，讓內地執法人員可在該區實施全國性法律。保安局局長李家超昨日指出，若口岸區的內地人員只執行清關職務，或會形成保安漏洞，對香港構成風險。

李家超在電台訪問中承認，如果僅讓內地執法人員針對北上旅客執行清關法律，的確是比較容易處理的，「任何人不想要個人入自己境是很容易的，保安風險是低的。」

不過，他指出，在香港保安角度，此舉可能會出現法律真空或法律重疊的情況，「因為如果你（內地執法人員）只是行使某些法律，即是說香港某些法律一定要並行，否則來說就會有很大空間形成保安漏洞。」

通緝犯坐高鐵南下或無法遣返

李家超解釋，如果有通緝犯坐高鐵南下香港，而內地口岸區人員只有清關權，這名通緝犯就可以挑戰口岸區人員的拘捕權，然後在香港提出訴訟，屆時香港就可能無法將他遣送回內地，「因為香港的法律同時使用，令到香港司法制度與內地司法制度有重疊情況，就會有很多法律上的挑戰。」

他強調，法律挑戰不單止導致不穩定、不清晰的結果，還有可能當訴訟成功，對香港的保安構成風險，「我們往往要處理一個不能送回內地的嚴重罪犯，而他又沒有犯到香港法例，那他便會滯留香港，我們就會有很大問題，對香港的保安不利。」

李家超又指，目前每年有數千人經內地進入本港並提出免遣返聲請，如果執法人員在內地口岸區沒有全面執法權，可能會有更多人趁機乘高鐵來港提出免遣返聲請，「現在我們有8,000個，有4,000個都是非法入境，現在我們關卡守得這麼緊都有4,000幾個要處理，如果是買一張高鐵票就可以來到香港提出免遣返聲請，我們的是確要處理，因為我們法律重疊，即是香港法例生效，就可能要處理一個相當大的數目（免遣返聲請），這個對香港的保安風險是相當大。」



■李家超(左)及陳帆(右)。 資料圖片

陳帆：利長遠發展 經濟效益大

【官員有Say】廣深港高鐵香港段最快將於明年第三季通車，運輸及房屋局局長陳帆昨日表示，高鐵的建造是為了香港的長遠發展，倘高鐵香港段可在「一地兩檢」，將會為整個社會帶來巨大經濟效益，同時可方便民間往來，促進經濟連繫、推動商貿發展，對香港旅遊業也有莫大的幫助。

不搭上高速列車恐被邊緣化

陳帆昨日在接受電台訪問時表示，高鐵的建造是為了香港的長遠發展，因為香港是東方之珠，位處於國家的邊陲點，倘不能搭上這輛高速列車，將會很大可能被邊緣化，「高速鐵路在現今世界是新的發展趨勢，除了是運載乘客或貨物之餘，其實不單止是一個高速列車，而是一個經濟、社會、科技、以至是地緣政治的載體作用。」

他坦言：「如果高速鐵路發展得快的時候，我們不搭上這個高速列車，其實很大機會是被邊緣化，所以為何香港是爭取興建高速鐵路，連接去國家的高

速網絡。」

效益如年省900億 可抵消成本

陳帆強調，國家的高鐵網絡發展得非常快，舉世矚目，倘高鐵香港段可在「一地兩檢」，將會為整個社會帶來巨大經濟效益，「到現在為止是在講23,000多公里的高速網絡，如果我們講香港的高速鐵路用『一地兩檢』，我們每年乘客所節省的時間是有3,900萬小時，這個社會的效益如果量化為金錢，其實是可以節省到900億港幣，你想想我們高鐵香港段的建造成本都是864.2億，所以社會效益已經是足以抵消成本。」

他指出，高速鐵路不單是方便民間往來、促進經濟連繫、推動商貿發展，更是對香港旅遊業發展很有幫助，「因為每年香港國際機場接載7,000萬人次的乘客，這7,000萬的乘客雖然是坐飛機來，但是只要花20多分鐘就可以去到九龍（港鐵）站，已經是在去到西九站，就可以去到全國幾百個有高鐵站的城市，基本上是全中國走勻。」

■香港文匯報記者 姚嘉華

境法例，而且更可以扣留或拘捕嫌疑人，甚至雙方法庭的逮捕令也有效。」

他續說：「當然，（英法）兩國都要先完成『本國立法』才可以確立相關權力，這安排如今亦適用在高鐵香港段『一地兩檢』的情況，因為根據現時特區政府的建議，要落實『一地兩檢』，最終還是在香港立法會完成『本地立法』，情況跟英、法兩國可說有異曲同工之處。」

兩國人員擁清關檢疫刑事執法權

網媒《眾新聞》也在一篇報道中「打臉」《蘋果》，「英國與法國，是以兩國在1991年簽訂屬兩國條約的Sangatte Pro-

TOCOL（1993年生效），確立在歐陸鐵路中，兩國分別在對方境內設立管制區供乘客過關，執法人員分別擁有清關、檢疫及刑事執法權。」

報道續指，「根據Sangatte Protocol第9及第10條，英國執法人員在法國境內管制區，執行英國的出入境法，情況等同在英國境內實施相關法例，並可扣留或拘捕嫌疑人不多於24小時，反之，法國亦可在英國境內管制區執行法國出入境法。兩國其後再簽署多份協議，將安排擴展至歐洲之星列車及多個碼頭。換言之，兩國均有權在對方境內的管制區，執行本國法律。」

■香港文匯報記者 羅旦