

陳弘毅：「一地兩檢」體現高度自治

特區自行決定簽訂協議 方案符基本法利經濟

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）香港基本法委員會委員、香港大學法律學院教授陳弘毅昨日出席電台節目時，駁斥反對派質疑「一地兩檢」違反香港基本法、損害香港高度自治。他表示，「一地兩檢」的安排符合基本法，而設立「一地兩檢」仍屬於香港高度自治的範圍。他指出，「一地兩檢」方案的第一個階段是特區政府可運用自治權力，以互惠條件的方式與內地部門簽訂合作協議，但該協議簽訂與否由特區政府自己決定，這本身已經反映出香港的高度自治。他又指，「一地兩檢」的唯一目的是方便高鐵乘客，對香港絕對有好處，是經濟目的而非政治目的。

陳弘毅表示，現時特區政府「一地兩檢」方案傾向「三步走」，而「三步走」的第一個階段就是政府可運用自治權力，以互惠條件的方式與內地部門簽訂合作協議，繼而由全國人大常委會授權香港立法機關為特區政府本來無權處理的問題立法，亦即是香港立法讓內地的執法人員在被視為香港範圍外的「內地口岸區」執法。他強調，該協議簽訂與否由特區政府自己決定，「無人強迫香港去簽呢個協議，同內地去合作做『一地兩檢』」，故認為「協議本身反映香港高度自治」，「一地兩檢」的安排符合香港基本法。

引深圳灣例駁反對派謬論

對於反對派擔心在香港市中心的

西九龍總站設立「內地口岸區」，特區邊界未改但「內地口岸區」被視作香港以外範圍，由內地人員執行內地法規，此例一開，會成為香港高度自治被逐步「蠶食」的「先例」，陳弘毅回應，中央政府於深圳灣出入口口岸設立前，曾經根據香港基本法第二十條，由中央授權香港立法，容許香港人員在設於內地的「香港口岸區」，由香港警察及入境處人員執行香港法例，但中央政府也不擔心內地會有越來越多地方劃歸香港管轄。

他表示，2006年人大決定深圳灣口岸實施香港法律，深圳灣屬於深圳地界，但法律上將該地區視為香港範圍以內；如今在香港西九龍設

立「內地口岸區」，與2006年的方案同理，屬對等的安排。

陳弘毅又指出，「一地兩檢」不過是同一個地方實施兩個地方的出入境和通關檢查，而出入境大部分程序都屬於機械性，屬於正常通關程序，無須太多的法律適用問題。「並唔係要行使咩權力執法，對於正常通關程序，無太多所謂法律適用嘅問題。」

方案展效益便利乘客

他認為，社會應該從高鐵效益與乘客角度出發考慮。如果高鐵旅客到了深圳，還要再排隊檢查，然後再乘搭高鐵去內地其他地方，那麼深圳就會取代香港成為高鐵運輸中心，旅客可



陳弘毅表示，「一地兩檢」方案正反映香港的高度自治。

能會繞過香港，直接到深圳乘搭高鐵，這樣一來，高鐵為香港帶來的經濟效益就非常有限。

貫通高鐵促競爭 萬事俱備待東風



行政會議非官守成員參觀高鐵路港段西九總站工地。 林健鋒供圖

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）反對派千方百計抹黑「一地兩檢」，特區政府則繼續盡力向社會各界講解有關議題。昨日全體行政會議非官守成員，獲安排到高鐵香港段西九總站的工地參觀，了解工程進度。行政會議成員、經民聯副主席林健鋒昨日強調，「一地兩檢」是讓高鐵發揮最大效益的一種通關安排，若沒有「一地兩檢」，高鐵只會淪為稍快一點的直通車，得物而無所用。

林健鋒：「一小時生活圈」可期

林健鋒昨日在facebook上載參觀西九總站的圖片。他表示，現場所見，工程正進行得如火如荼，外形及設計亦甚具地標性，可以預見，將來該站必然會成為西九龍的心臟地帶，並大大方便市民和旅



林健鋒表示，「一地兩檢」是發揮高鐵路最大效益的通關安排。 林健鋒供圖

要「一地兩檢」方案通過，香港即將駛入高鐵時代，大珠三角「一小時生活圈」指日可待。

他強調，高鐵在明年第三季通車後，將會為香港帶來龐大的經濟和社會效益，包

括創造近一萬個職位，並促進商貿和專業等不同界別交流。同時，「一地兩檢」能否落實，是高鐵的效益所在，也是香港能否在鄰近地區競爭中急起直追的重要一環，而社會主流意見均希望盡快落實及解決「一地兩檢」問題。

他指出，現時社會太多陰謀論，公眾應以全面、求真態度看待「一地兩檢」。情況一如回歸前，有反對派人士包括資深法律界人士，亦曾擔心「解放軍橫行無忌，掛上軍區車牌橫衝直撞」，結果回歸20年來，駐港部隊嚴格遵守特區法律。他強調，「靠嚇、抹黑無助解決問題，我希望反對派不要危言聳聽。」

促反對派勿危言聳聽

他指出，現時社會太多陰謀論，公眾應以全面、求真態度看待「一地兩檢」。情況一如回歸前，有反對派人士包括資深法律界人士，亦曾擔心「解放軍橫行無忌，掛上軍區車牌橫衝直撞」，結果回歸20年來，駐港部隊嚴格遵守特區法律。他強調，「靠嚇、抹黑無助解決問題，我希望反對派不要危言聳聽。」

業界：旅客數量被低估

香港文匯報訊（實習記者 吳子晴）高鐵香港段預計明年第三季開通，旅遊業界對高鐵路實施「一地兩檢」表示歡迎，相信可縮短旅客來港所需時間，對旅客而言有相當吸引力。香港旅遊促進會總幹事崔定邦直言，如以目前每日有300訪港團計算，至少一半將轉搭高鐵來港，因此，他認為政府現時評估的高鐵乘客量，似乎低估內地乘客和訪港旅行團的客量。

蒂旅（亞洲）集團旅遊部總監林隆斌表示，「一地兩檢」對香港有利，如果不實施「一地兩檢」，旅客需要先在深圳出境，再在西九口岸入境，與現時做法並無分別，無法便利旅客。

直達市中心 便利港澳遊

他又指，旗下旅行社的內地訪港團按年增長約一成，目前每日約有300團內地旅客來港，當中八成會經深圳來港，由於交通時間較長，旅行社都會安排旅客在深圳住一晚，將來「一地兩檢」實施後，料會有一半

旅行團轉以高鐵來港。

他續指，雖然旅行團轉搭高鐵來港會令成本上升，估計團費將增加約15%，升幅不算太大，但相信高鐵路開通後，個人遊旅客量將大幅上升，不但對沿線城市的旅客具相當吸引力，更會吸引內蒙古、新疆等交通相對不方便地區的旅客。

中國旅行社廣州分社副總經理張曙光表示，香港是內地旅客出境旅遊首選，或會經香港到外地旅遊，如果香港高鐵路通車，高鐵路沿線城市的旅客可以較短時間直達香港市中心，對港澳旅行團相當重要，香港將重新成為最受歡迎旅遊點。

內地客盼省通關時間

昨日隨旅行團來港的內地旅客羅小姐指，可能暑假是旅遊旺季，排隊過關時輪候時間長，縮短了到著名景點的遊覽時間。她續稱，如將來高鐵路香港段開通後，她可以從內地直接搭高鐵來港，更可以節省出入境時間，增加參觀景點的時間。



「星」遊高鐵路

坐高鐵路除了隨時比坐飛機更快抵達目的地外，對環保也大有裨益。環境局局長黃錦星昨日在facebook上載與高鐵路合照，指自己早前坐高鐵路，感受綠色、低碳出行，又上載資料指高鐵路有助減少氣體和污染物排放，及提升能源管理效益，而高鐵路碳排放量僅是飛機的15%、汽車和巴士的25%，另外西九龍總站亦有6公頃劃作公共空間及綠化步行區。

圖：黃錦星fb

文：香港文匯報記者 鄭治祖

北區各界挺方案 便民利港促發展

香港文匯報訊（記者 子京）特區政府早前公佈廣深港高鐵路在西九龍總站實施「一地兩檢」方案，北區各界大聯盟昨日舉行座談會，與會的北區各界社團領袖和市民均贊同方案，認為「一地兩檢」方案具有法理基礎，是合法、合理、合情，便民利港，更有利香港的長遠發展。

鄧開榮：充分發揮「帶路」角色

大聯盟召集人鄧開榮表示，向市民清楚解釋「一地兩檢」方案是有必要的。他指出，「一地兩檢」能夠充分發揮高鐵路效益，方便兩地居民快捷往來香港特區和內地各省市，把握高鐵路網絡帶來的機遇，充分發揮香港對內地以至「一帶一路」發展的角色。

他續指，特區政府推出「一地兩檢」方案，安排合法、合理、合情，便民利港，更有利香港的長遠發展，呼籲各界社團領袖、廣大市民積極支持，爭取早日在香港分享高鐵的便利。

尤建中：能增港競爭力

座談會主講嘉賓、北區民政事務專員尤建中指，「一地兩檢」是指在同一地方依序辦理兩個不同管轄區的通關程序。「一地兩檢」安排在海外如英法或美加早有先例，香港特區與內地也於2007年起在深圳灣口岸實施有關安排，一直運作暢順，為旅客帶來極大的方便。



右起：鄧開榮、尤建中、葉虎、蘇智出席座談會。

他指出，在「一地兩檢」安排下，乘客可以一次過在西九龍站完成香港特區和內地通關程序，就能乘坐高鐵路列車，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路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。

他認為，高鐵路香港段實施「一地兩檢」才可充分發揮高鐵路效益，提升香港競爭力。「高鐵路是快捷、方便、環保的交通工具，能加強香港與珠三角地區及內地其他地方的聯繫，有助促進本港與內地的文化、教育和貿易交流，並帶動兩地在各行業的合作發展，開拓更廣闊的業務空間和活動平台。」

他表示相信，特區政府有信心方案可為「一地兩檢」提供穩固的法律基礎，符合「一國兩制」和基本法，既合法又便民，更可帶來社會及經濟效益。

立會若拉布阻通車 蘇州過後無「車」搭



馬時亨表示，若高鐵路因「一地兩檢」未獲立法會通過而無法通車，將會造成公帑損失。 香港文匯報記者岑志剛 攝

香港文匯報訊（記者 文森）廣深港高鐵路預計明年9月通車，港鐵主席馬時亨表示，港鐵希望在年底前與政府就高鐵的營運達成協議，將會與政府討論協議細節。他又指，高鐵路營運費每月8,000萬元屬估算，不排除有調整，但強調若高鐵路因為「一地兩檢」未獲立法會通過而無法通車，將會造成公帑損失。

馬時亨昨日出席公開活動時表示，若明年暑假前立法會未能完成「一地兩檢」的本地立法，高鐵路無法在9月通車，形容是「蘇州過後無車搭」，估計每月涉及營運費用約8,000萬元，成本包括車站營運、維修保養和僱員支薪等。他表示，港鐵有信心高鐵路在明年9月通車，但「一地兩檢」能否通過就要拭目以待。

馬時亨指出，高鐵路通車後，可以在9小時內由香港到達北京，相比飛機

常遇上空管和天氣問題，高鐵路較準時；高鐵路亦便利專業人士到其他地區工作，帶來商機。他又說，現時內地高鐵路長達兩萬多公里，預計2020年將發展至3萬公里，如果香港未能加入高鐵路，將會被邊緣化。

馬時亨：營運費具調整空間

馬時亨並強調，沒有「一地兩檢」的高鐵路，只算是快一點的直通火車，「咁使乜800幾億去起？」如果有更多人支持「一地兩檢」，相信立法會的民選議員都需要顧及民意。他透露，港鐵已邀請立法會議員於周三參觀高鐵路西九站，港鐵未來亦會再做宣傳，全面解釋高鐵路的好處。

對於有傳媒引述立法會文件指營運費用只是6,000多萬元，馬時亨指8,000萬元只是預算，有調整空間。他認為，即使有誤差，費用仍是數以千萬計，他不想爭拗。他更指，如果高鐵路無法通車，有可能要解僱編制內部分員工以減少開支。

盼年底前達成營運協議

馬時亨又說，港鐵仍與政府商討營運協議，包括拆賬形式等，希望可以在年底前達成協議，預留9個月時間籌備通車安排，從港鐵立場上，最簡單的拆賬形式是「成本加一個費用」，港鐵會採取開放態度，達成雙贏方案。他又說，提出8,000萬元營運費用，並非對政府「開天殺價」，他稱港鐵做事是「實事求是」，不存在「陰謀論」。