「一地兩檢」是最佳選擇　爲港青發展創造機遇

許榮茂　新家園協會董事會主席

高鐵「一地兩檢」方案公佈，引起社會熱烈討論。高鐵通車是利港利民利長遠的大好事，「一地兩檢」是發揮高鐵最大經濟社會效益的最佳選擇。落實「一地兩檢」，確保高鐵香港段如期通車，對於香港青少年不僅是生動活潑的國情教育課，讓青少年體驗國家發展進步的巨大成就，感受到中央對香港的支持和「一國兩制」的優勢，更為香港青少年未來發展創造更多機遇。「一地兩檢」合憲合法，便利港人，有利香港借助高鐵加強與內地融合，提升長遠競爭力，為了香港的未來，為了青少年有更美好的前途，社會各界都應排除不必要的干擾，合力支持「一地兩檢」，造福市民，造福香港。

在「一地兩檢」的安排下，高鐵香港段通車後，將與內地長達2萬公里的高鐵網互聯互通，形成粵港澳大灣區一小時生活圈，更可與「一帶一路」沿線的國際高鐵網互通，對推動香港經濟發展、保持長期繁榮穩定的重要性不言而喻。高鐵對增強香港青少年的國家榮譽感、提升國民身份認同也具有特殊意義。美國至今還沒有高鐵，正在修建中的高鐵已經花了10年時間，完工仍遙遙無期；德國、日本雖有高鐵，但受國土面積、人口規模所限，高鐵的功能並未充分發揮。如今中國高鐵是全世界運作最先進、最成熟、規模最大的高鐵網，帶來巨大的經濟、社會效益，足以讓國人引以為豪。

搭上國家快車　體現中央支持

香港落實「一地兩檢」，更是香港在「一國兩制」下的特殊安排，兩地政府通過協商、嚴格按照法律程序，為港人提供交通便利，讓香港連接上國家發展的快速列車，是中央對香港關懷支持的重要體現。新家園協會今年組織2,000人的香港青少年赴浙江交流團，就是乘搭高鐵專列到浙江。如果日後香港青少年、民眾能夠直接在高鐵西九總站登車，很方便地穿梭往返香港與內地各大中城市之間，相信對國家發展進步的感受將更強烈，更樂見兩地的聯繫密切。

內地百業興旺，近年創新創業熱潮方興未艾，「一帶一路」戰略穩步推進，香港如果能通過高鐵與內地無縫對接，必將進一步鞏固香港作為「超級聯繫人」的地位和角色，各方面的人才、資金匯聚香港，港人也可更容易、更迅速把握內地的機遇，為香港發展增添新動力，香港青少年將有施展才能、開創美好前途的廣闊空間。

落實「一地兩檢」，高鐵盡快通車，是香港不容錯過的機遇。本港有人對「一地兩檢」抱有偏見，利用一些似是而非、危言聳聽的言論，以圖令「一地兩檢」落空，高鐵失去高效快捷便利的功能，這是刻意製造政爭，阻礙香港發展。國家主席習近平來港視察發表重要講話曾指出，這些年國家的持續快速發展為香港發展提供了難得機遇、不竭動力、廣闊空間。香港俗語講，「蘇州過後無艇搭」，大家一定要珍惜機遇、抓住機遇，把主要精力集中到搞建設、謀發展上來。習主席強調，「香港是一個多元社會，對一些具體問題存在不同意見甚至重大分歧並不奇怪，但如果陷入『泛政治化』的漩渦，人為製造對立、對抗，那就不僅於事無補，而且會嚴重阻礙經濟社會發展。」

摒棄政爭支持「一地兩檢」

習主席的講話對落實「一地兩檢」具有強烈的指導意義。在國際競爭日趨激烈的背景下，香港面臨很大的挑戰，經不起折騰，經不起內耗。落實「一地兩檢」、發揮高鐵最大功效，利在千秋。中央和香港特區政府嚴格按照基本法和「一國兩制」原則辦事，經得起考驗，不應把一個簡單的法律問題、技術問題，有利香港的通關安排，無限政治化，不惜阻礙香港的進步。

「青山遮不住，畢竟東流去」。香港與內地更緊密融合乃大勢所趨，落實「一地兩檢」符合香港利益，相信亦受到包括青少年在內大多數港人支持，希望社會各界團結起來，和衷共濟，摒棄政爭，支持「一地兩檢」早日通過，助高鐵如期通車，把香港這個共同家園建設好。

反對派妖魔化「一地兩檢」應予駁斥

楊莉珊　九龍東區各界聯會常務副會長　北京市政協常委

特區政府公佈西九高鐵車站「一地兩檢」的安排後，獲主流民意支持，有網上民意調查發現，逾8成受訪者支持內地執法人員在高鐵西九龍總站內的「內地口岸區」執法，不支持者只有15%，可見市民對於政府的「一地兩檢」方案，是普遍認同和支持的。反對派妖魔化「一地兩檢」的謬論，只是一些無限上綱、不盡不實的政治恐嚇。反對派的荒誕之言，相信無法蒙蔽清醒理性的香港市民。揭穿反對派抹黑「一地兩檢」的邪惡用心，有利形成全力支持「一地兩檢」方案通過的社會輿論。

「割地自閹」的說法最惡毒最荒謬

反對派妖魔化「一地兩檢」的謬論，以「割地自閹」的說法最惡毒、最荒謬，香港本來就是中國一部分，土地屬國家所有，「割地」從何說起？在一國之內，不同地區為經濟和交通理由協調合作，互相租賃是正常的。且高鐵站內「內地口岸區」的場地和空間，是以租賃形式，交給內地相關單位使用，完全不涉及「業權轉移」。深圳在深圳灣口岸租地給香港執行出入境措施，難道是深圳割地予香港？內地將土地租給香港作口岸是理所當然，香港有同等安排就是「割地賣港」，這是什麼道理？

即使說到「業權轉移」，內地將面積約100公頃的河套區業權無償永久地送給了香港，未見反對派說過一句感謝的話，如今香港只是將西九總站內部分區域租給內地使用，反對派就上綱上線，炮製「割地削權」等謬論，極盡恐嚇港人之能事，這是什麼邏輯？

至於反對派炮製的「模糊邊界」、「越境執法」，也是無稽之談。「一地兩檢」並不是什麼新鮮事物，遠的有英法跨境高鐵「歐洲之星」、美加機場預先清關安排，外國實施數十年；近的有深圳灣口岸，也運作十年。為什麼上述例子不存在「模糊邊界」、「越境執法」，到了香港就涉及重劃邊界和「越境執法」呢？

李柱銘打着基本法的幌子反基本法

「禍港四人幫」之一的李柱銘聳人聽聞稱，高鐵「一地兩檢」對法治的損害比人大釋法更大，等同「整本《基本法》冇咗」，呼籲政府自行撤回方案，否則所有「民主派」議員應「企硬」反對云云。

高鐵「一地兩檢」的安排，特區政府和中央有關部門經過長達7年的討論，最終達成共識，滿足了《基本法》和「一國兩制」的要求。全國人大常委會擁有對《基本法》的最終解釋權，西九高鐵車站「一地兩檢」方案經全國人大常委會批准，也絕對符合「一國兩制」與《基本法》，這涉及最基本的憲制常識。李柱銘的聳人聽聞之說，完全是無視「一國兩制」憲制，打着《基本法》的幌子反《基本法》。

立法會主席「該出手時就出手」

李柱銘煽動「民主派」議員「企硬」反對「一地兩檢」方案，反對派也揚言會盡全力拉布阻止法案在立法會通過。近年多宗有關立法會拉布戰的法庭判決，已明確指出，《基本法》從無賦予議員拉布的憲法權，反之，主席有權確保立法會進程不受阻延。法庭指出，《基本法》第72及75條支持立會《議事規則》第92條，賦予立法會主席主持會議及立法會自行制訂議事規則的憲法權，主席有權剪布終止拉布。

面對反對派揚言拉布拉死「一地兩檢」法案，手握剪布大權的立法會主席「該出手時就出手」，及時果斷剪布，保障高鐵按時通車。在反制反對派拉布阻「一地兩檢」的關鍵問題上，立法會主席絕無妥協空間。立法會主席和建制派議員挫敗反對派拉死「一地兩檢」法案的陰謀，就是維護香港社會的利益，維護廣大市民的福祉，將會得到主流民意的大力支持。反對派揚言拉布拉死「一地兩檢」法案，更顯得建制派堵塞議事規則的漏洞刻不容緩。

高鐵「一地兩檢」成就香港繁榮安定

陳克勤　立法會議員

高鐵「一地兩檢」的方案已經敲定，香港會把西九龍總站的地底一部分交予內地使用，當乘客進入該樓層後的禁區及登車後，便等於進入內地的司法管轄區。本文不打算談論法律細節的問題，但我想強調，無論香港做任何建設或重大的政治、經濟、社會民生的決定，都不能夠違反基本法的精神。事實上，基本法的精神就是保持香港的繁榮穩定，這一點在基本法的序言中已經說得很清楚了。因此，若想正確地解讀基本法的條文，不應該把條文解讀成會妨礙香港的繁榮穩定，也就是妨礙香港的經濟發展。所以，有反對派的法律人士認為「一地兩檢」有可能違反基本法。這種對基本法的生硬解讀，似乎忘記了基本法的立法原意。

既然如此，「一地兩檢」如何與本地經濟發展拉上關係？道理很簡單：高鐵是全世界發展不可阻擋的大潮流。最近，有消息傳出，美國也在考慮研究「超高鐵」，如果我們今天仍然質疑高鐵對於香港是否必要，這樣未免太落伍了。預計未來乘坐高鐵由香港去上海只需8個小時，而去北京只需10個小時，票價比坐飛機會便宜一大截。而且，飛機的機程雖說是兩三個小時左右，但若計算辦理登機手續所需的時間，以及上機前落機後加起來的等候時間，一程飛機最快也要花掉半天時間。而且，內地空域相當繁忙，有乘坐內陸客機的港人都應該知道了，內陸機誤點乃等閒之事。有一次，筆者便試過誤點五、六小時才起飛。算起來，這與坐高鐵的時間相差無幾。常說香港的空域太繁忙，相信高鐵通車後，不少選乘內陸機或直通車的港人，都會改搭高鐵。

每年乘客可節省3900萬小時

可是，今天一些「港獨」分子或自稱「本土派」的人士仍然抱殘守缺，繼續質疑香港是否需要高鐵。其實，內地與香港的交往日益頻密，已是不爭的事實，超過十萬港人需要回內地工作，我們身邊不難找到要去內地經商的朋友。而且，不少港人仍有親戚於內地居住，探親活動在所難免。若說港人不需要坐高鐵，甚至說港人不需要回內地，這種說法是罔顧事實真相。如果說現時已有直通車，便質疑高鐵的必要性，這種說法同樣是站不住腳的。眾所周知，直通車速度緩慢，現時去上海便要20小時，與高鐵的8小時相比，簡直是龜和兔的分別。受惠於高鐵，預料平均每年乘客節省的行程時間可達3,900萬小時。而且，高鐵是高效能的交通工具，比飛機和巴士都節省能源，預料可以因此減少每年4,700公噸的二氧化碳排放。

另一種反對高鐵的觀點認為，高鐵會令更多內地人來港，進一步加重本地的旅客接待能力負擔。換言之，他們認為即使高鐵可以令到港人受惠，其負面因素可能超越正面因素。這種說法同樣是站不住腳的。其實，高鐵除了速度快之外，另一個優勢就是直接把旅客送到西九龍。也就是說，在「一地兩檢」之下，乘坐高鐵的內地旅客中途完全沒有機會於新界地區下車，較少機會直接進入北區、大埔的一些小社區去購物，反而有助紓緩這些小社區的壓力，也可以紓緩東鐵的部分擠迫壓力，新界居民應該歡迎高鐵。

總之，廣深港高鐵的落成，是香港經濟發展的一個重要里程碑。而「一地兩檢」的目的，正是促使高鐵達到最大程度的效益，港人能以更短的時間往返內地各主要城市，為香港整體帶來莫大的便利，成就香港社會繁榮安定。

龍象對峙　以和為貴

張敬偉

中印邊境對峙已經持續月餘。印度外長20日在新德里強調，「所有其他國家都支持印度的立場」，她還聲稱，鑒於中國正在試圖改變洞朗地區「三國交界區」的現狀，印度已全副武裝準備進行防衛，「只有印中軍隊都後撤才是公平的」。這位女外長的表述凸顯三層意思：一是中印對峙獲得世界「所有其他國家」支持——這一說法本身就有訛誤，巴基斯坦支持印度？這不能算是「所有國家」吧？即便是美國，白宮的公開表態也是不偏不倚，要求中印兩國和平解決。二是印度做好了和中國打仗的準備，印度也的確聲勢浩大地調兵遣將和進行演習；但是中方也做好了準備。三是印方的立場似乎在軟化——但是還在強詞奪理，要求雙方「都後撤」。不過，中方已經給出了明確答覆，解鈴還須繫鈴人，印度軍人需首先從中國境內撤出去，這是原則。

是非曲直，各有說辭。但要指出的是，印方的確站不住腳。一方面，中印兩國邊界的「錫金段」不存爭議；另一方面，印度越界的理由是為了「保衛」不丹領土。印度吞併錫金，又把不丹變成保護國，印度的手伸得太長。更重要的是，越界中國的另一個理由是因為中國修建公路，這更有違常識，中國在自己領土上修建公路，和印度何干？

中國已經向國際社會多次公佈印軍越界的證據，來自印度女外長的最新表態，除了強勢的武力宣示，是否還在找台階下呢？雙方同時往後撤——但是中國不可以給印度台階下，莽撞跑到人家地面上來，自己退出去才符合常識。儘管如此，中印兩國還是應以和為貴。龍和象是世界給予兩國的稱謂，內中蘊含着豐富文化信息，兩國都是文明古國，又都是新興市場的翹楚，還是金磚國家成員，兩國面臨着發展這個最重要的使命。發動一場兩敗俱傷的邊境戰爭，對兩國而言都不是好消息。分析家們擔憂的是，印度對華的「瑜亮情結」無限放大，或者在國內民族主義的喧囂下，印度政府和軍方沖昏頭腦，要為「1962年」復仇，那麼這次對峙或可演化為戰鬥甚至戰爭。

印度媒體歪曲報道挑起民族主義

印方自以為強國，宣稱可以進行「2.5線戰爭」——對華、對巴和對國內——看上去很是讓印度人激動甚至狂熱。但是這本身就說明印度面臨的嚴峻形勢，和兩大鄰國開戰還要防範國內動亂，內憂外患纏身，印度能否承擔得起這樣的戰爭代價？當然，印度有底氣的原因在於，想當然地認為美國和日本都會站在印度一邊。客觀而言，美日也許真的希望中印在邊境大幹一場，也不排除美日向印度提供武器，甚至是一些情報，但是打仗消耗的卻是自己的資源和大兵的生命。這樣的軍事對抗，只會延緩印度的經濟發展。畢竟，該國糟糕的基礎設施，以及內部複雜的種族和宗教之爭，決定了印度的使命不是和中國打上一仗，而是經濟發展發展再發展。

立志學習中國改革開放的莫迪政府，和「老師」打仗的代價，應該會有慎重的考量吧。印度和中國相比，並非一個量級，美國和歐洲的分析家大都認為印度沒有實力和超過自己5倍體量的中國一爭高下。印度所能獲得的，只是西方世界對其的口頭支持，以及一些東盟國家對印度要做地區領導者的期待。而無論西方世界還是一些東盟國家，對印度的所謂支持，也是基於對中國綜合實力的焦慮。簡言之，他們對印度的所謂「同情」也不過是各有盤算而已。

印度媒體起到了推波助瀾的作用，印度軍方也表現出莽撞無知的態度。印度政府已經宣佈中國沒有入侵印度，但是印媒傳遞給印度民眾的信息是中國入侵印度，從而激發印度的民族主義情緒。印度軍方則在利用這種情緒摩拳擦掌，無知無畏地要和中國「大幹一場」。莫迪政府在此問題上尚未失控，女外長的強勢表態背後也留下了伏筆，中印兩國的外交努力還在繼續。因而，龍象對峙的結果不是戰鬥，雙方有能力和智慧破解這一膠着而又讓兩國政府焦灼的難題。龍象和為貴，符合兩國利益；中印擦槍走火，則是兩敗俱傷的下下策。

「一地兩檢」具充分法律基礎

朱家健　全國港澳研究會香港特邀會員、香港基本法澳門基本法研究會會員

高鐵將落戶香港，對香港來說是一件喜事，香港居民日後到內地各個城市將更便利，香港也將迎來更多內地商務旅客，有利酒店業和餐飲業等行業，促進經濟和營商，而且，高鐵貫穿全國各地，有了高鐵，香港納入粵港澳大灣區一小時生活圈，就算以陸路到福建廈門、福州、廣西南寧、湖北武漢及湖南長沙，也是五個小時以內的事，香港不至被邊緣化，對香港而言，是一份福氣。

從法律角度，「一地兩檢」在土地運用和租賃模式均具法律基礎，符合香港基本法。香港基本法闡明「香港特別行政區境內的土地和自然資源屬於國家所有，由香港特別行政區政府負責管理、使用、開發、出租或批給個人、法人或團體使用或開發，其收入全歸香港特別行政區政府支配。」在高鐵西九龍總站特定樓層及車廂設立內地口岸區，早日釐清了司法管轄權和權責，令法律實施有其確定性和法律依據，且賦予了執法人員權力去處理公務，令乘客旅程更安心並受法律保障。

「一地兩檢」可以理解為根據實際操作需要在「一國兩制」框架內合作機制方面的特別模式，也體現了高鐵的最大價值，在引入高鐵設備和系統，當然也要接納適用於高鐵配套的司法管轄和管理安排，才不至於出現保安真空三不管或法律盲點，以達至體制各方面的完整性，鞏固和強化法律秩序。

「一地兩檢」的「三步走」流程包括(1)兩地達成合作安排；(2)呈全國人大常委會通過決定、批准及確認合作安排；及(3)本地立法。在完成「三步走」，有助減少日後潛在的法律爭議，高鐵乘客在西九龍總站過關後，便猶如推開「隨意門」進出家門，公幹旅行更隨心所欲。

關注港台發展兼回應梁立人先生

黃華麒　前廣播處長

7月13日，梁立人先生在文匯論壇發表文章，提到港台最近發生的事，當中更提及本人，本人想回應一下。

2008至2011年，我回港就任廣播處長。到任時，港台正處於風雨飄搖之際：前途不明朗，員工示威、巡遊、上立法會爭取獨立、私有化，從頭算起擾攘了20多年；當時法庭正審訊多宗港台員工貪污舞弊案，法官批評港台財政管理混亂。在這種環境下我單身上任，形勢比我預見的複雜。帶領員工製作優質節目難不倒我，但內外的政治鬥爭和人事問題卻費盡不少心力。

我在港台兩年半的任期內，主要做了五方面工作。

1. 2009年政府確立港台為香港的公共廣播機構，給予港台3個數碼電視頻道和撥地興建新的廣播大廈，這是港台發展重要的新里程碑。擾攘20多年的抗爭終止了。

2. 加強公帑管理。一分一毫都問責，在我任職期間，港台再沒有發生新的舞弊案。

3. 提升節目質素。我帶領員工製作了《功夫傳奇》和《有房出租》兩個節目，收視率達22至25點，口碑甚佳。《功夫傳奇》更被國家地理頻道播放。

4. 對節目製作人員採取明確的問責制度。編導向監製負責，監製向總監負責……不可以「編輯自主」為借口各自為政，無人監察。

5. 不斷要求製作人員要公正持平，不偏不倚，客觀反映真相，強調這才是港台長遠發展之正道。

2011年我離任，由鄧忍光接任廣播處長。他也很努力做了些改革。

港台最近又成為輿論的焦點，梁立人先生對港台和本人也提出了一些看法和意見，我非常關注。不過，豪言壯言、嚴詞厲色，並不是徹底解決問題的方法。希望梁先生以他的才智，提出一些實際可行的方案給新政府考慮，以及供社會討論，求同存異，找到解決問題的方法。