

「一地兩檢」利港利民

蔡冠深 香港中華總商會會長

特區政府日前公佈高鐵香港段「一地兩檢」具體方案，高鐵西九總站將劃出內地口岸區，旅客完成本港及內地出入境手續後便可直接登車，前往全國各個有高鐵到達城市。「一地兩檢」安排不僅節省旅客出入境時間，發揮高鐵最大效益；長遠對香港參與大灣區發展、發揮香港的區域交通樞紐角色均帶來重要意義。

有部分港人對「一地兩檢」安排存有疑慮，但事實上，相關安排在深圳灣口岸已經實施了10年，而全球各地如法蘭西的「歐洲之星」列車、美國在加拿大口岸也有實施類似「一地兩檢」的安排，大大節省旅客過境時間。

在「一地兩檢」模式下，日後港人乘搭高鐵在西九總站出發，一次過辦理入境手續後，便可自由選擇前往高鐵網絡覆蓋的內地各個城市，無須限制只能

前往設有邊境檢查站的城市，將有效增加行程安排的彈性。高鐵網絡更將帶動香港與內地人流、物流往來，有利本港企業和專業服務拓展內地新商機。

鞏固香港區域交通樞紐地位

落實高鐵「一地兩檢」方案，除了可為往返內地的市民提供更為便捷的交通工具外，更重要的是連結全國高鐵網絡。國家近年大力發展鐵路系統，高速

鐵路網絡總長已達2萬公里，方便程度和覆蓋範圍遠超目前的直通車，預計高鐵投入服務後，從香港到北京只需8至9個小時，而且更不受天氣、空域管制等問題影響。

另一方面，國家通過「一帶一路」積極加強與鄰近地區聯繫，例如正在營運的中越國際聯運，以及籌劃將昆明、曼谷、吉隆坡和新加坡聯繫起來的泛亞鐵路；隨着香港成為國家高鐵系統一部分，日後香港便可經昆明、南寧等高鐵沿線城市與東盟連接起來。

此外，「一地兩檢」也可帶動高鐵系統與香港的航空樞紐產生協同效應。目前，旅客經香港可往來逾140個國際航點，數目比珠三角所有機場的國際航點總和還要高，加上地理位置優越，5小時航程可覆蓋全球一半人口。日後海外

過境旅客在抵港後可選擇乘搭高鐵，在香港一併處理本港及內地出入境手續，相信可吸引更多過境旅客選用香港作為中轉站往來內地各城市，不但提升香港聯繫內地與國際的平台角色，更可鞏固香港區域交通樞紐的地位。

打破地域界限為經濟注入動力

除了運輸、物流等相關行業可以受惠外，透過「一地兩檢」加強內地與香港的聯繫，不僅讓香港與內地主要城市的互動更趨普及，甚至增加與內地二、三線城市的接觸機會，有利本港企業和專業服務拓展內地新商機。近期，粵港澳大灣區規劃已成為推動本港經濟發展的新焦點，而構建珠三角「一小時生活圈」更是促進大灣區融合的關鍵元素。高鐵可大幅縮短往來香港與內地城市的時間，如往來廣州至香

港的時間由100分鐘縮短一半至48分鐘，而「一地兩檢」更將為往返粵港兩地提供方便的通關服務，對促進民眾工作、經商、生活、探親等的流動有着莫大裨益。

高鐵香港段預計於明年第三季投入服務，特區政府以「三步走」方式處理「一地兩檢」安排，現時已踏出了重要的第一步。我們期望特區政府盡快處理「一地兩檢」涉及的法律安排與執行細節，並向市民大眾解釋詳細安排，釋除坊間疑慮。我們亦呼籲立法會及社會各界以香港經濟發展為重，讓推動「一地兩檢」的其餘「兩步」能盡快落實，發揮高鐵香港段最大的經濟效益。



慎防「一地兩檢」再成政爭犧牲品

張學修 全國政協委員 香港中華出入口商會會長



日前香港政府公佈了廣深港高鐵香港段「一地兩檢」方案，將西九龍總站約四分之一面積租予內地劃為「內地口岸區」，讓內地有關執法人員執法。該方案經過兩地政府長期商討，確保方案符合「一國兩制」與基本法，同時又有深圳灣口岸方案作為經驗模式借鑒，確保現期「一地兩檢」方案在法律、效益與情理上都滿足有關要求，是穩妥而進步的方案。但近期反對派人士卻火力全開，不斷恐嚇港人。有關人士原本攻擊該方案違反法理，後發現該說法站不住腳，轉而又污衊其為「割地賣港」，將方案中的「內地口岸區」誣稱為「租界」。

日前更有人士將違法「佔中」搬出來，聲言如再發生「第二次佔中」，特區政府就可通過基本法第二十條在「佔領區」實行內地法律云云。有關說法以違法暴動作為假設例子，罔顧地區法律憲制，是藐視法紀，顛倒黑白，唯恐天下不亂的言論。當前各界應嚴厲遏制此歪風邪論，慎防「一地兩檢」成政爭犧牲品，維護香港根本利益並走正確的發展之路。

以違法「佔中」說事顛倒黑白

事實上，反對派由始至終在高鐵及「一地兩檢」事件中就抱持着「一反到底」的態度。由幾年

前政府提出「一地兩檢」方案之際，類似的聲音就不斷湧現。而最近該勢頭越演越烈，達到了荒謬絕倫的地步。違法「佔中」本就是嚴重破壞香港穩定與發展的違法事件，與「一地兩檢」這個由兩地政府商討，遵循法律途徑，借鑒有關經驗的方案沒有任何關係，簡直就是「風馬牛不相及」的兩件事。有關說法是把「合法」與「違法」事件，「建設性」與「破壞性」混為一談的極端言論。

現在有人硬要將其擺在一起，恐嚇港人「港府很容易又透過第二十條，將被佔據的區域又租給內地，全部使用內地法律」。針對這種缺乏事實理據的說法，相信香港市民首先要問的，是為什麼反對派要預先假設這件顯然是違法違憲事件的發生？同時又要無端污衊譴責香港政府對違法事件的處理手法？這恰恰反映了香港目前的激進人士，始終未將香港的憲制、體制與法律放在眼裡，對香港穩定和諧的環境不屑一顧，拿全體港人的根本利益作為賭注大玩政爭遊戲，是非常危險的行為。

「割地」妖魔化之說無中生有

此外又有人聲稱「一地兩檢」做法是「割地」行為。此一言論背後的隱藏概念，是要將香港當成一個「主權國家」來看待，同樣具有分離、分裂的嫌疑。因此當前社會各界各派人士應打起十二分精神，一切問題都要回歸到

基本法、「一國兩制」當中來討論。香港本就是國家的一部分，只要有關人士承認這一事實前提，「割地」之論根本無從說起。而基本法第一條及第七條對此有明確的規定，香港與國家之間不存在所謂業權轉移問題。

當前有關方案是香港政府行使高度自治權，主動向中央提出，並通過雙方同意所擬定的合作協議，這是嚴格遵循「一國兩制」方針的做法。當中不存在所謂中央政府的「命令」等，反對派人士不斷妖魔化「一地兩檢」，是恐嚇港人的無中生有之舉。這是近年來反對派一再阻撓港府施政的慣用伎倆，一切經濟民生議題都被「泛政治化」，對地區發展造成嚴重阻礙。

「拉布」阻民生應早遏制

而無止境的「拉布」更是立會內激進議員試圖「常態化」的反政府施政手段。可以預見在「一地兩檢」方案上，有關議員將極盡所能抹黑及阻撓方案的通過。這一方面不僅大大浪費公帑，使全體港人共同承受苦果；而另一方面使得一切利民議案，都無法在立會及時通過，無論港府投入多大心血，最終都被大打折扣。當前高鐵工程進行到尾聲，落實「一地兩檢」是維護高鐵效益的必要之舉。「一地兩檢」合法高效，是香港經濟發展的關鍵項目，香港社會期望各派人士能夠理性商討，確保這一大基建項目能夠如期落實。

高鐵「一地兩檢」關鍵是打好輿論戰民意戰

丁江浩 民建聯中委 教聯會理事



日前，行政會議通過並公佈廣深港高速鐵路香港段的「一地兩檢」方案。該方案將沿用深圳灣口岸模式，即是高鐵西九龍總站將以「租賃」方式設立內地口岸區同層「一地兩檢」，租約暫至2047年，內地部門在區內享有全面執法權。

當然，方案一公佈即「激起千層浪」，反對派議員及某些有明顯政治立場的媒體，用了不少駭人聳聽的理由去反對「一地兩檢」方案。先是將「一地兩檢」形同香港「割地」給內地，再來就是會出現「濫捕」，靠近內地口岸區容易被公安拘捕；甚至在車廂會被「以言入罪」、方案違反基本法等等。正如行政長官林鄭月娥形容，「一地兩檢」是相當富有複雜性的議題，政府不期望「一地兩檢」方案能「順風順水」通過。筆者認為特區政府要迎難而上，令立法會能順利通過「一地兩檢」方案，關鍵是在未來日子打好輿論戰及民意戰。

首先，利用輿論引導民意。特區政府應在提交立法會進行本地立法前充分掌握新聞輿論，好好利用報紙、廣播電台、電視台等媒體，引導社會輿論、影響民意歸向，形成高鐵「一地兩檢」始終是便民利民的輿論態勢。因為自從高鐵「一地兩檢」方案一公佈，

反對派立即開動輿論陣地，利用網上大大小小媒體大肆渲染，肆意妖魔化「一地兩檢」方案，最終目的是希望將部分市民對內地政府不信任的情緒結射至「一地兩檢」方案，繼而為未來「本地立法戰」貯存民意彈藥。

其次，政府官員要統一口徑，釋除公眾疑慮，讓市民明白「一地兩檢」才能令高鐵香港段發揮最大經濟及社會效益。自方案公佈後，特區政府負責官員馬不停蹄出席多場記者會及在電台、電視台節目向大眾解釋「一地兩檢」方案內容。到現時為止雖未有被傳媒抓住把柄的重大漏洞出現，但特區政府仍不能掉以輕心，要將方案再做一次「沙盤推演」，釐列一切方案將碰到的任何疑問並提出可行解決方法，釋除公眾疑慮，以爭取民意最大支持度。因為反對派已表明在議會對「一地兩檢」方案「全面宣戰」，不惜用拉布手段去阻止方案在立法會通過。未來日子，特區政府只能靠市民對政府的支持度去打贏這場戰役。

最後，筆者歡迎特區政府官員提出主動「落區解釋」，通過區議會、地區團體等安排面對面方式與普羅市民接觸，向香港市民說明「一地兩檢」方案既符合基本法法律基礎，又符合社會長遠發展利益，讓社會大眾及議員支持方案並順利在立法會通過。

反對派妖魔化「一地兩檢」意指補選

季霆剛 浙江省政協港澳台僑委員 全國港澳研究會會員

律政司司長袁國強在接受電台訪問時表示，根據基本法第7條，香港境內土地及自然資源由國家擁有，由香港負責管理，因此香港有權將西九龍總站部分樓面租予內地。但反對派和蘋果日報繼續妖魔化特區政府「一地兩檢」，稱為「割地」方案，而且意圖利用司法覆核來拖延「一地兩檢」實施。

高鐵西九龍總站在地底分層由內地和香港分別管理，完全合乎基本法第七條，甚至嚴格而言，在同一座大樓的地底多建一層由內地人員把關的邊防禁區亦談不上是什麼土地。香港的土地沒有減少，何來「割地」之說？此舉反而更明確地定下內地和香港兩層界線，對執法者和旅客便利，對犯罪和假難民設下防線，證明了兩地可以運用「一國兩制」之便，造就更大合作和方便。

「長洲覆核王」郭卓堅等三人控告首林鄭月娥及行政會議成員，要求法庭裁定政府批准內地人員在高鐵總站內執法屬違反基本法及「一國兩制」，實屬笑話一

件。袁國強日前已經強調倘方案違反香港基本法、香港法律，特區政府絕對不會推出。

政府推出方案前作出了長年累月縝密的考慮，而且與內地部緊密溝通，方案合法合憲，而且根據基本法第17條，全國人大常委會如認為香港特別行政區立法機關制定的任何法律不符合本法關於中央管理的事務及中央和香港特別行政區的關係的條款，可將有關法律發回。「一地兩檢」方案須經香港本地立法，難道政府會推出一條違反基本法的法律嗎？郭卓堅等三人的指控無理偏頗，相信最終會自取其辱。

反對派繼續以非理性手段，如瘋狗一樣妖魔化「一地兩檢」估計是因為補選將近，他們手上無什麼政治題材可大做文章，故要在「一地兩檢」上吹毛求疵，刁難政府，作自己在補選期間的「政績」。不過事實上他們的「政績」只是打打嘴炮，幫助他們增加些微見報率，叫他們提一個既合乎基本法，亦合乎經濟效益兩全其美的方案卻是啞口無言。

「一地兩檢」符合基本法精神

陳曉鋒 法學博士 城市智庫「就是敢言」計劃成員



高鐵「一地兩檢」方案近日公佈，方案中政府已敲定在高鐵西九龍總站內劃出「內地口岸區」，執行內地法律，以租賃方式批予內地全權管轄。事實上，「一地兩檢」並不是什麼新鮮事物，世界各地都有類似經驗。從世界各地及深圳灣口岸的成功實踐可以看出，落實「一地兩檢」並不會侵害「一國兩制」，反而可促進「一國兩制」的成功，符合基本法精神。

「一地兩檢」是指在兩個不同轄區的邊境口岸，在同一地點完成兩地的出境與入境檢查、檢交手續。現在內地和香港間施行「一地兩檢」的口岸為深圳灣口岸。當時香港表示沒有地方修建邊檢大樓，於是在深圳灣內修建了聯檢大樓。全國人大常委會2006年同意授權香港特區政府派出執法人員在口岸的特定區域內執法，並實施香港法律。香港立法會其後也通過了《深圳灣口岸港方口岸區條例》，作為「一地兩檢」所需的本地立法。10年來，深圳灣口岸兩地邊檢人員各司其職，沒有出現任何法律上的尷尬。而民眾切身感受了什麼是方便快捷，並無任何不妥。

反對派認為，「一地兩檢」有違基本法，會損害香港法治。按基本法第18條的規定，香港不容許內地執法人員在香港執法，一些反對派人士更認為香港實行「一地兩檢」，就意味着讓內地執法人員在香港執法並實行內地法律，是「破壞了『一國兩制』」。甚至還有反對

派法律界人士誤導民眾，「只要在香港土地上行內地法律，已與第18條概念違背，除非將該地割出來，劃出香港範圍，只要仍是香港的地方，也不會符合基本法。」

「一地兩檢」是個法律問題

所謂「一地兩檢」違背基本法是完全站不住腳的，不應成為落實香港「一地兩檢」的障礙。事實上，「一地兩檢」是個法律問題。高鐵設置「一地兩檢」，是為了方便旅客一次辦理好兩地的出入境手續，乘客到達目的地後便可立即離開，不用再檢，節省了很多時間。要在香港落實「一地兩檢」，內地人員在香港西九龍總站執法，這是無法避免的，否則，根本沒有可能做到「一地兩檢」。這需要從法律和憲制上理順，並不影響基本法下的「一國兩制」。法律問題本來就應該通過法律進行解決。

「一地兩檢」主要涉及的是兩地政府要清楚協定哪個地域用以「一地兩檢」最合適，最便利兩地人民過關，但雙方均不會在約定區域外執法，兩地管轄權也以約定界線為限，這種合作模式並不會違反基本法。因此，目前政府推出的「一地兩檢」方案正是最佳安排和最可行的方式，具體措施會由內地和香港簽署協議，在西九龍總站劃定內地執法的專區，讓內地執法人員執行內地法律，再由全國人大常委會根據協議頒佈決定，由國務院將西九龍總站特定區域劃為內地口岸區，香港特區政府則要進行本地立法，落實整套「一地兩檢」的方案。

撐「一地兩檢」就是撐香港

潘陳愛菁 九龍西潮人聯合會會長



特區政府日前公佈高鐵「一地兩檢」方案，意味着高鐵香港段通車已進入大直路。高鐵作為現代集體運輸工具，不但快捷省時，環保潔淨，香港段通車後更可讓港人與全國互聯互通，推動經濟發展，促進香港國際大都會和盛事之都形象。取得這些優勢的前提，就是落實「一地兩檢」，便利港人「無縫對接」通關，將高鐵效益完全發揮出來。撐「一地兩檢」，就是撐香港，市民殷切期待落實「一地兩檢」，高鐵明年第三季如期通車。立法會即將審議「一地兩檢」方案，社會各界應敦促立法會實事求是地達成共識，早日通過「一地兩檢」的法律程序，支持香港享用國家高鐵發展的紅利。

環顧世界交通發展趨勢，高鐵作為快捷高效、安全可靠的大型集體運輸工具，早已是多個國家和地區的重點基礎建設項目。綜合政府最新資料和各地情況，高鐵香港段落實「一地兩檢」，將可全面發揮以下五項運輸優勢：

將可全面發揮五項運輸優勢

第一，實施「一地兩檢」的目的是為了便利市民「無縫對接」

出入境，把高鐵高效省時的巨大效益發揮出來。在這樣的安排下，離港旅客可在香港乘坐列車到達所有高鐵站城市，不需再在內地重複通關；旅客亦可選擇在內地任何一個高鐵站直達香港，一次過辦理入境手續。政府方案建議的「同層同檢」，市民可在同層先後辦理內地出境程序和香港入境程序，更進一步加大「一地兩檢」的省時便捷效應。政府估計，香港段在50年使用期內，平均每年乘客節省的行程時間約3,900萬小時。

第二，將香港與全球最大的高鐵網絡接駁，真正做到全國互聯互通，旅行探親，說走就走。內地高鐵網絡已突破2萬公里，到2020年，高鐵網絡總長度將增至3萬公里，覆蓋內地8成以上城市。政府估計，香港段通車後，連接國家高鐵網絡會不斷擴大，估算最快48分鐘至8小時45分不等便可直達廣州、長沙、武漢、杭州、鄭州、上海及北京等最少10個城市。屆時，市民可實現高鐵「現買現去」，隨時購票回內地探親，年輕人亦可去一趟「說走就走」的旅行。

第三，作為戰略性跨境基建，高鐵香港段配合「一地兩檢」不只便民，更有利與內地商貿往還，人才交流，拓展香港經濟。政府數據顯示，香港段啟用後，

每日載客量將逾10萬人，香港與許多內地城市在經濟活動上將有更密切聯繫，這為香港帶來巨大需求，亦方便商務旅客北上發展商機，公司更可互用兩地人才，工商百業都可受惠。特別是隨着粵港澳大灣區深入推展，珠江口西岸城市群與港澳地區的融合將進一步深化，香港更應因為「一地兩檢」問題，放棄高鐵效益而自我邊緣化。

第四，高鐵作為低碳環保的綠色交通體系，符合環保運輸的國際潮流，體現香港追求環保發展的理念。資料顯示，高鐵的碳排放量大約只是飛機和汽車的15%及25%，這將是愛護環境人士的最佳選擇。此外，高鐵配合「一地兩檢」實現交通運輸一體化，原選乘跨境巴士的每日10萬人次高鐵乘客，估計每年就可減少約4,700公噸二氧化碳的跨境巴士排放量。

第五，高鐵總站作為西九龍的新地標，毗鄰西九文化區，將可全面帶動區內人流物流，推廣香港盛事之都和國際大都會形象。隨着西九文化區落成，日後將有更多酷愛國際級文化藝術表演及展覽的旅客到港觀賞，有助推廣香港盛事之都的特色。西九總站亦是香港的獨特地標，選址兼顧與主要住宅區、寫字樓區、酒店區及購物區的連通，體現了國際城市的多元性。