

深圳灣有經驗 海關料市民識「一地兩檢」



西九龍總站月台。 資料圖片

香港文匯報訊（記者 文森）自從特區政府公佈高鐵「一地兩檢」方案後，反對派不停大做文章。海關關長鄧以海昨日表示，「一地兩檢」方案早於10年前已在深圳灣口岸啟用時首次使用，香港市民對此並不陌生，相信於西九總站實施沒有混淆的空間，也不存在司法重疊的問題，理應不會對市民造成太大疑慮。他強調，深圳灣做法值得借鏡，且部門與內地會設通報機制，做法與其他口岸沒有分別。

鄧以海昨日在與傳媒茶敘時，回應有關

高鐵「一地兩檢」的執法問題。他表示，以執法部門經驗而言，2007年深圳灣口岸啟用時已首次使用「一地兩檢」，通關人次由初時每天只有1萬至2萬人次，發展至10年後今天的11萬至12萬人次，「根本每天都在進行，對市民而言並非陌生事。」

指執法看不到有困難

他續說，「一地兩檢」方案最重要是市民清楚程序，而「一地兩檢」與其他清關程序相同，相信實施對市民不會有太大疑

慮。

鄧以海指出，執法上看不到「一地兩檢」存在困難，形容工作環境理想，深圳灣做法值得借鏡。他指出，只要在口岸有清楚分隔線，便沒有混淆的空間及司法重疊的問題。

他強調，旅客抵達香港管轄區，便要遵守香港法律，反之越過界線到了內地管轄區，就知道要守內地的法律，兩地各執法部門均有對口的通報機制，交流情報及行動協作。

深專家：港「一地兩檢」最高效

指深北站清關諸多不便 乘客量恐大減

香港文匯報訊（記者 熊君慧 深圳報道）香港反對派政黨、「新民主同盟」區議員譚凱邦近日在facebook發文稱，若由香港乘高鐵前往上海、杭州等地，列車要在深圳北站「掉頭」，估計需要16分鐘左右，更由此「推斷」稱，「可以喺深圳北做『大陸』入境，不須西九『一地兩檢』。」

深圳市軌道交通建設指揮部副總指揮、深圳市城市交通協會會長趙鵬林接受香港文匯報訪問時表示，車輛掉頭是車輛運行的技術操作問題，與「一地兩檢」的制度安排不可混淆，而在西九龍設立「一地兩檢」是唯一方便旅客、提高效率的選擇。

趙鵬林在訪問中解釋，列車在深圳北站「掉頭」，是指列車要往上海方向運行需要掉頭，車頭變車尾，司機從車頭走到車尾，幾百乘客不用下車，而這過程花費約十多分鐘，並非譚聲稱的「乘客在車上等候」，而倘實行「兩地兩檢」，則需要數百乘客下車。「隨着鐵路網絡的完善，以後經深圳北站去上海等地的列車也毋須掉頭。」他補充道。

深兩站設計以西九為終點

趙鵬林指出，深圳福田站及深圳北站都是按照以西九龍為終點站設計，只設計了過站，並沒有車輛掉頭空間的設計。車站的站台、股道數量，線路折返能力、渡線的佈置，動車所的建設規模以及鐵路用地紅線等均以香港為終點站設計。

他續說，如果改以福田站（或深圳北站）為終點站實施「一地兩檢」，就會損失很多運轉能力或者降低安全標準，為旅客帶來的不便利程度是幾何倍數增長的。

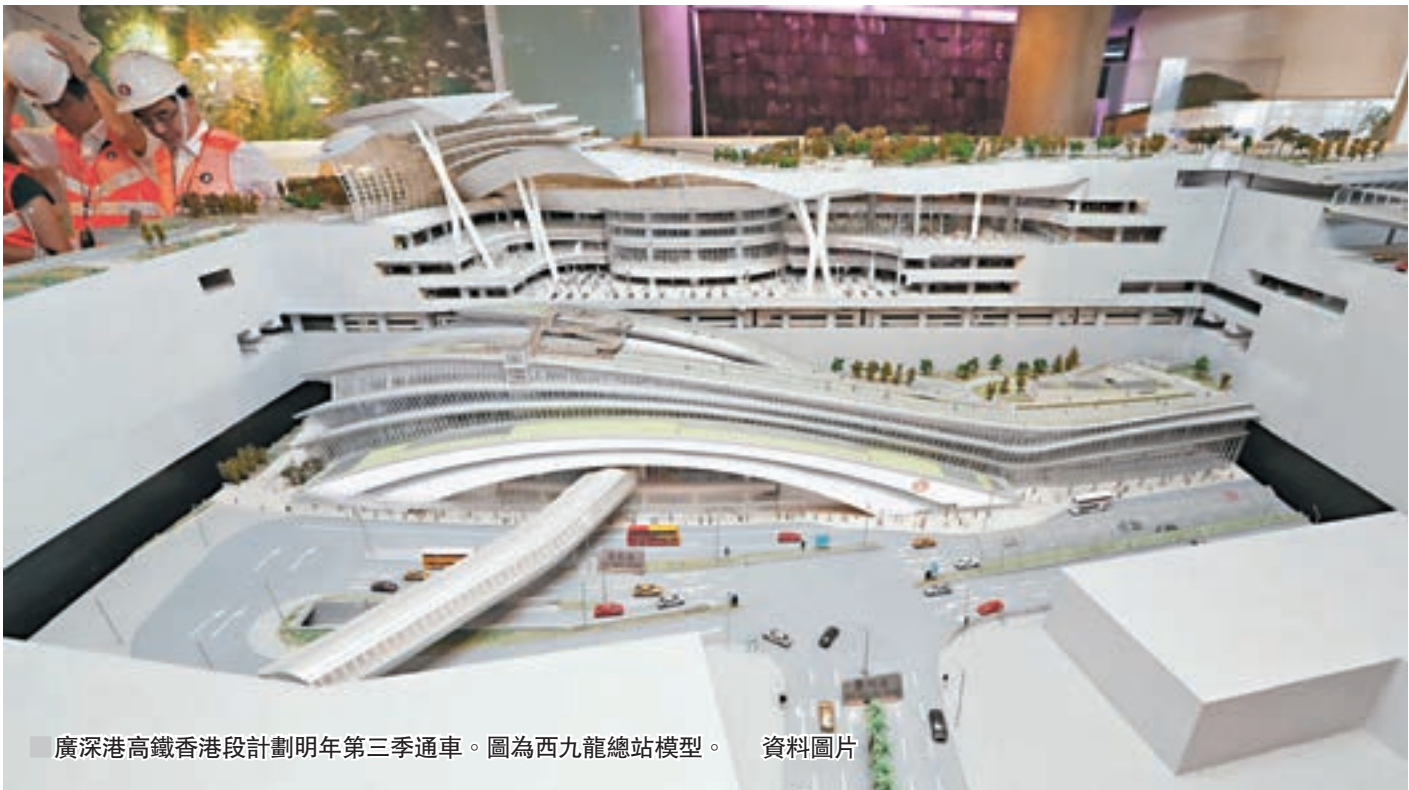
趙鵬林分析，若在深圳北站或福田站實行「一地兩檢」，旅客需要多一次帶着行李、扶老攜幼上下車。以香港至北京的旅客為

例，他可以選擇一次性購買香港至北京的車票，但這趟列車的乘客並不都是以北京為終點站，因為過關人流、時間不確定，同一班次的火車無法等待全員旅客上車；若這位旅客選擇分段購票，即購買香港至深圳和深圳至北京的車票，同樣因為深圳北站「一地兩檢」時間的不確定，選擇深圳至北京車次時間也變得難以估算——買早了可能因過關時間長而錯過列車，買時間間隔太長的列車又增加旅客的時間成本。

西九列車並非全停深圳北

其次，如果幾十輛香港的列車到福田站或深圳北站後無法繼續前行，卻會佔用站內幾十輛長途車的吞吐量。兩者之間旅客吞吐量的巨大差異顯而易見，全國整體高鐵線路也會因此全部被打亂。

第三，在香港和深圳之間如此短距離，高鐵還未提速就需要減速，淪為深港之間的「擺渡車」，失去了高鐵「高效」的價值。未來以香港為始發站或終點站的長途列車，並不是所有班次都停靠深圳北站。「如果僅僅是『擺渡車』，何必耗費巨資建廣深港高鐵？又何必『一地兩檢』？」趙鵬林反問道。



廣深港高鐵香港段計劃明年第三季通車。圖為西九龍總站模型。 資料圖片

微觀點

價值在高速 勿誤導公眾

在政治、法理層面「為反對而反對」之後，「『一地兩檢』關注組」成員譚凱邦又以深圳北站開往內地列車可在站內「掉頭」，來作為反對西九高鐵站實施「一地兩檢」的幌子，這無疑是有意「誤導」。

西九站實施「一地兩檢」無論是法理還是技術層面，實質上都是「一國兩制」方針的具體落實。高速鐵路網絡屬全國性部署，廣深港高鐵要融入全國鐵路網絡，並不僅僅是

「搭車」問題，而是要遵從全國鐵路運行規律，才能真正貫穿東西、連繫全國。如果只是自說自話，只看到香港而看不到全國，也就失去了廣深港高鐵的意義。

更何況，譚沒有看到，在香港和深圳之間如此短距離，高鐵還未提速就需要減速，淪為深港之間的「擺渡車」，失去了高鐵「高效」的價值。所以，未來以香港為始發站或終點站的長途列車，並不是所

有班次都停靠深圳北站。

反對派中人和「關注組」在技術層面提出的反對理據，往淺了說是「一葉障目、不見泰山」，為局部現象所迷惑，看不到全局、目光短淺；往深了說，根本就是混淆視聽、偷換概念。

反對派中人一再在這一重大議題上玩花樣、搞拉布，工程技術方面的專業人士也需要站出來，列舉實例反駁，發聲強烈譴責和制止，支持特區政府在民意基礎上作出最符合港人根本利益的決定。

■香港文匯報記者 熊君慧

張國鈞憂公眾諮詢拖延通車

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）律政司司長袁國強此前承諾，會收集社會對「一地兩檢」的意見，但表明公眾諮詢非唯一的方式。民建聯副主席、立法會議員張國鈞昨日指，特區政府現在提出的方案已討論多時，倘以公眾諮詢的方式重新討論，將令全國人大常委會通過有關建議的時間延誤至明年2月，令本地立法的时间只剩4個月，將對廣深港高鐵香港段如期於明年第三季通車帶來困難。

公民黨立法會議員、「『一地兩檢』關注組」成員陳淑莊昨日在接受電台節目時稱，全國人大常委會尚有半年才會審議有關的方案，故不明白特區政府為何不發起公眾諮詢，又以上屆特區政府討論政改時，「政改三人組」只花了1個月就完成收集公眾的意見及迅速整理。雖然「一地兩檢」涉及的問題更為複雜，但目前距正式通車還有年多，當局可以公眾諮詢1個月。

出席同一節目的張國鈞反駁指，當局已研究過「兩地兩檢」、「車上檢」等其他方案，經過長時間的討論，才得出目前的「一地兩檢」方案，且當局已承諾，在與內地商討具體協議的同時，會繼續聆聽公眾意見，而聽意見可以有不同的途徑。

還需與內地商討合作細節

他認為，現在應關注的是，是否有足夠時間完成「三步走」，令高鐵香港段可如期通車。第二步，是特區政府與內地有關部門詳細商討「第一步」合作協議的細節，如衛生、保安以至能否用facebook等問題，「若放下不與內地商討合作協議而只做公眾諮詢，你想做多久？什麼時候才可以討論合作協議？」

張國鈞強調，有關協議須於今年12月交由全國人大常委會討論，倘延誤至明年2月，就會只剩4個月進行本地立法程序，基本上較難完成，導致不能如期於明年第三季通車的危機。

他並質問陳淑莊，倘公眾諮詢反映大部分市民均支持「一地兩檢」方案，「關注組」會如何時，陳淑莊未有正面回應，只稱應先進行公眾諮詢再商討，但又明言自己反對「一地兩檢」方案。

3330 網民投票 85%挺「一地兩檢」

香港文匯報訊（記者 文森）經濟通及晴報在網上發起高鐵「一地兩檢」的民意調查，截至昨晚10時30分有3,330



名網民參與，其中85%表示支持。網民紛紛留言指，香港不能再固步自封，兩地融合把握「一帶一路」才有出路，並批評阻撓者只是雞蛋裡挑骨頭。有人則揶揄反對「一地兩檢」的遊行和集會，只有幾十人參加，證明只有0.00001%香港人反對「一地兩檢」。

是次調查於7月25日開始，題目為「高鐵『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，你支持此方案嗎？」投票在7月26日晚10時有逾2,000人參與，至昨日累積投票人數增加逾一倍，支持比例大致不變，由84%輕微上升至85%，反映支持者人數穩定。

指兩地融合是大潮流

「路人丁」留言指：「一年後，隨着高鐵香港站及港珠澳大橋的通車，兩地的融合將更進一步。高鐵九龍站，每日最高客運量約十萬人次。它將會等於市中心的另一個機場。更重要的是，原則上它比機場更不易受惡劣天氣影響……」

他們（反對派）千方百計地企圖拖延這些大型基建，說穿了就是怕『中港』（內地與香港）兩地加速融合而矣（已）！但今日中國的崛起及兩地的融合，是個大潮流。」

「ddfm」就指：「高鐵的便利好處多，反對嘅人心知肚明！他們之所以抗議同失望，係因為呢條鐵路通往中國（內地）。若鐵路係通往倫敦，他們舉埋腳贊成呢。」「六十後男士」則稱：「香港人必需（須）要有獨立思考能力，切勿跟隨泛民屁股反中亂港。香港是中國地方，一榮俱榮，一損俱損。」

新界校長會挺方案利交流

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）新界校長昨日發表聲明，指學界每年進行之內地考察交流師生規模以十萬計，很大部分往返已採用平價而高效的高鐵，惟需先過關到深圳轉乘，頗為不便，能在港直乘高鐵並享受「一地兩檢」之便利，是學界長久以來所殷切期待的。該會敦促立法會及各方盡快通過方案，落實立法，使高鐵能充分發揮其應有功能，方便本地及內地行旅。

新界校長會在聲明中歡迎特區政府就香港高鐵「一地兩檢」提出的方案。該會指，自回歸以來，內地與香港人民交往頻繁，國家的高速發展，亦為香港發展帶來極難得的機遇，特區政府把握機會，主動向中央提出連上內地高鐵網，以免自我邊緣化，而

選擇在全港最核心最興旺的地段興建總站，方便旅客往來，更是明智之舉，具實際效益。

符高效運作原則盼速立法

該會認為，從香港出發的高鐵系統於明年秋季開通後，勢將成為香港人認識祖國，以至「一帶一路」文化、工商經貿及學術交流的另一重要渠道。內地與香港人民四海一家，骨肉相連，回歸廿多年來，兩地互惠互通互補，應以最積極信任的態度解決「一地兩檢」的問題，不應為高鐵如期開通增添變數。

新界校長會認為，經內地與香港相關部門磋商多年的「一地兩檢」方案，絕對符合高鐵的高效率運作原則，與基本法並無抵觸，促請各方盡快完成所有相關工程及法律程序，讓港人得以早日享用高鐵服務。

傳政府立會復會提交決議案

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）有傳媒昨晚引述消息指，特區政府將於立法會10月復會後提交一項有關在高鐵西九龍總站實施「一地兩檢」的決議案，並在議案通過後再尋求人大常委會通過相關決定，和開展本地立法的工作程序。傳媒又引述政府消息強調，決議案倘獲通過，即代表方案有認受性。不過，有建制派議員認為，有關決議案的安排並不需要，只會為反對派提供拉布的機會。

根據立法會《議事規則》第二十九條，政府官員及議員只須在12整天前向立法會作出預告，即可在立法會大會動議議案，議員如欲提出修正案，則須於5整天前作出預告，但立法會主席有權豁免有關預告期。根據《議事規則》，政府提出的議案只須在席過半數議員贊成即能通過，毋須分組點票。同時，無論議員提出多少項修訂，均會合併辯論，在投票時亦會先表決政府的原議案，在原議案通過後則毋須表

決議員修正案。

有傳媒引述「政府消息」指，當局擬於立法會10月復會後提交決議案或動議辯論，初步內容傾向為「立法會支持高鐵實施『一地兩檢』」。一旦獲得通過，即代表方案已取得立法會授權，當局就會正式尋求人大常委會確認內地與香港有關高鐵「一地兩檢」的《合作安排》。

黃國健憂反對派拉布

有關報道指，當局計劃先向立法會提出決議案，是尊重立法會的表現，同時避免引發類似西九興建故宮館的爭議，被指未經諮詢及授權下就與內地簽訂合作協議。

行政會議成員、工聯會議員黃國健認為，立法會多個事務委員會稍後都會跟進有關「一地兩檢」的安排，當局沒有必要提出決議案，此舉只會令反對派有拉布的機會，「根據過去的經驗估計，反對派可以拉布拉到12月全國人大常委會會議之後。」