

理性討論「一地兩檢」 拒絕「政治化」干擾

朱銘泉 港區全國政協委員 香港山東高級政協委員聯誼會會長

香港高鐵實施「一地兩檢」是一項便民利港的安排，出發點是為了促進香港與內地的融合發展，鞏固香港的優勢，內地絕不會、也不可能利用「一地兩檢」搶佔香港的司法管轄權，把「一國兩制」撕開裂口。新加坡和馬來西亞已就未來的高鐵達成「一地兩檢」安排，雙方協商時，均以便利兩國民眾為重點，而非糾纏於越權執法而自設障礙。在「一國兩制」下，香港更應以理性、發展態度看待和討論「一地兩檢」，消除歧見，尋求共識。若借「一地兩檢」人為製造對立、對抗，陷香港於「泛政治化」的漩渦，令高鐵不能發揮最大效益，香港難免落後於競爭對手，進一步自我邊緣化，相信絕大多數市民都不希望見到這種不堪的局面。

「一地兩檢」在世界許多國家之間早已實施多年，落實「一地兩檢」的目的只是為了方便通關，提高效率，實施「一地兩檢」的國家，雙方在協商時，考慮的是如何便利旅客，盡最大努力促成合作，不會放大法律和權利的分歧和爭議，增加落實「一地兩檢」的困難。香港高鐵「一地兩檢」引發爭議，有人甚至以反對「割地削權」為由，抗拒

「一地兩檢」。香港經常以新加坡作為參照對象，無獨有偶，新加坡與馬來西亞的跨境高鐵將於2024年落成，也採用「一地兩檢」安排，旅客可在新加坡的兀蘭（Woodlands）火車站，同時完成星馬兩國的海關檢查手續。新加坡的輿論並沒有質疑「一地兩檢」「割地削權」，馬來西亞的官員也表示，為方便兩地市民往來，簡化過關程序，兩國計

劃建設的鐵路項目，採用「一地兩檢」方式，雙方研究中沒有提出越權執法等問題，均以便利兩國市民為前提'。

「一地兩檢」以便民為前提

星馬作為兩個獨立主權國家，尚能求同存異，達成共識，落實「一地兩檢」政策，香港和內地同屬「一國」，更不應存在不可逾越的障礙。香港有人誇大所謂法律、制度的分歧，把「一地兩檢」形容為「侵犯兩制」的政治議題，寧願畫地為牢，也要抗拒「一地兩檢」，這不是逆世界發展的潮流而行嗎？

香港高鐵實施「一地兩檢」，嚴格按照基本法和本港法律辦事，專門在西九高鐵站設置「內地口岸區」，實施內地的法律，內地人員執法範圍有明確限制，就是依法辦事、保障港人權利的體現。西九龍總站內的「內地口岸區」是密閉式管理，不能隨便進出，乘客需經過售票大堂、驗票開口及「香港口岸區」方可進入，而兩個口岸區之間有明

顯標示。所謂「港人誤墮內地法網」、「公安拉人上大陸」根本不可能出現，完全是無稽之談，危言聳聽。

其實，在香港境內的特殊地方行使非香港的法律，並不是什麼新鮮事物。所有位於香港的外國領事館，雖然都興建於香港的土地上，但領事館所屬範圍皆行使該國法律，即使領事館內有罪案發生，香港警方也無權執法。在「一地兩檢」的問題上，高鐵西九總站部分範圍將劃為「內地口岸區」，執行內地法律及不受香港管轄，情況如同目前領事館的安排，沒有理由受到質疑。本港有人罔顧事實，散播「公安跨境執法」的言論，目的也是為了誤導公眾，製造對「一地兩檢」的恐慌情緒。

政治化「一地兩檢」 阻礙香港發展

實施「一地兩檢」才能發揮高鐵的最大經濟效益和社會效益，有利加強香港與內地的合作，特別是更緊密地融入粵港澳大灣區，無論港人生活、就業、創業以及香港的更好發展都迎來更大機

遇。如果因為「一地兩檢」被政治化，高鐵無法順利通車，對於香港將是巨大損失。

國家主席習近平視察香港時強調，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。只有凡事都着眼大局，理性溝通，凝聚共識，才能逐步解決問題。習主席的告誡是對香港前瞻性、針對性的指引。

在「一地兩檢」討論上，本港社會有不同意見、重大分歧很正常，但應以香港整體利益的大局為重，理性溝通，為達成共識而努力，這才是解決問題的根本途徑，才能避免阻礙發展。相信廣大市民定能按照習主席的指引，支持「一地兩檢」，確保高鐵如期通車，讓香港搭上國家發展的快車。



「一地兩檢」便民利港順應民意

譚錦球 港區省級政協委員聯誼會會長 香港義工聯盟主席



特區政府公佈的「一地兩檢」方案，以深圳灣模式為基礎，在西九龍總站設立「內地口岸區」，實施內地出入境、安檢、衛生檢疫等法規條例，並由內地公安、邊防人員執法，分別辦理跨境旅客的出入境和檢疫等手續。資訊一傳出，即獲得了社會的支持，「一地兩檢」是能讓高鐵香港段發揮其最大效益的最佳方案，社會上大部分人都對「一地兩檢」抱有很高的期望。此方案無疑是一個理性務實、緊跟時代發展的決策。

把握機遇搭上國家發展快車

「一地兩檢」不僅符合「一國兩制」與基本法，更符合香港社會的最大利益。內地高鐵發展一日千里，是全球高鐵營運里數最長的國家，「一地兩檢」讓香港高鐵段與內地「八縱八橫」的2萬公里高鐵網連成一體，經濟效益難以估量。如果這條鐵路能連接到內地高鐵網絡，市民乘搭高鐵便可直達全國10多個城市。由西九出發至廣州南站只需48分鐘，往上海和北京也分別只需約七小時及八小時的時間。這不但對本港旅遊業帶來正面的幫助，更可帶動「高鐵圈」的出行，吸引更多內地或外地旅客，選擇

香港成為其旅程中的一站。

除此以外，高鐵「一地兩檢」是有利於香港酒店業持續發展，提升香港旅遊吸引力和促進香港經濟民生的項目。隨着高鐵香港段的建成，將能實現港澳同廣東沿線城市的「一小時生活圈」，進而共建「粵港澳的旅遊圈」，提升香港旅遊業競爭力，為香港帶來商機。

世界各地皆有成功先例

「一地兩檢」早已在其他國家和地區實行和操作，並非新鮮事物。較著名的是連接英國和法國的高速列車歐洲之星、汽車擺渡列車歐隧穿梭客運專車，讓英法雙方執法人員在出入境檢查站可辦理通關手續。美國和加拿大亦採用「一地兩檢」的政策，溫哥華機場設有美國關口，赴美乘客經過美國執法人員檢查，到達美國後就無需再過關。阿拉伯聯合酋長國在阿布扎比機場讓美國設入境海關。這些都是「一地兩檢」在兩個主權國家間的貫徹實施。

環顧各地，愈來愈多跨境運輸已採取「一地兩檢」的通關模式，既可節省旅客的過關時間，又令運輸更有效率。至於法律問題，國與國之間都可以通過協商解決，作為一個國家之內的地內和香港，更容易安排。香港為何要自設障礙，拒「一地兩檢」於千里之外？

不應抱為反而反態度

近年反對派事事政治化，將政治凌駕於法治、民生，對香港造成嚴重傷害。面對反對派絕不容忍「一地兩檢」的態度，愈來愈多的人在問：為什麼國家在「一國」之內可以包容「兩制」，而在「一國兩制」下的香港特別行政區這「一地」，竟然沒有「兩檢」？

政府表示，實施「一地兩檢」方式與深圳灣口岸的模式相似。事實充分證明，「一地兩檢」的落實並不會對香港及內地造成任何負面衝擊，只會便利兩地民眾輕鬆通關。平心而論，有人對在高鐵香港段中運用「一地兩檢」安排提出法律方面的疑問，可以理解。官員已明言看不到「一地兩檢」有違基本法的情況，可見在法律上的問題雖然複雜，但並非不能解決。反對派形容「一地兩檢」方案「邊界盡失」、「割地賣港」、「越境執法」，實行政治恐嚇，誤導市民，擾亂人心。

早前，國家主席習近平視察香港時強調，香港應堅守「一國」之本，善用「兩制」之利，再次表達中央對香港的高度重視與支持。香港各界應凝聚力量 and 共識，掌握新機遇，開創新局面。

「一地兩檢」配合高鐵通車是民生重大事項，有利兩地人民以及旅客。希望反對派放下偏見，與港人同心共創前路，更好地落實高鐵「一地兩檢」。



近日香港海岸再傳壞消息，大量垃圾短短一天內突然湧入黃金泳灘，全城震驚。其實，這只是「小巫見大巫」。去年休漁期大量海上垃圾湧港，香港水域淪為「垃圾灣」，情況更為恐怖。漂亮的大海是香港市民無價之寶，面對嚴重污染，政府若袖手旁觀，等於親手摧毀港人的資產。

去年，流動漁民已經深受其害，原本滿懷期望出海捕魚，結果撈得大量垃圾，海洋更發出陣陣惡臭，所見所聞，觸目驚心。筆者猶記得漁民朋友披星戴月清理垃圾，非法於海洋傾倒垃圾，人神共憤。然而政府得過且過，敷衍卸責，負責部門一到6時便「準時收工」，無人接聽電話。漁民求助無門，被迫與骯髒不堪的垃圾共處一船，慘不忍睹。

筆者於立法會上強調要設立緊急應變機制，才能解決海洋垃圾危機，引起政府關注。去年10月，粵港成立海洋環境管理專題小組，加強跨境合作，堵截垃圾源頭，足見當局有意改正歪風，但問題尚未圓滿解決。8月1日，屯門黃金泳灘驚現垃圾長龍，清理工作竟拖延數日仍未完成。究其原因，在於應變機制

尚未確立。政府部門分工不清，辦事不力，互相推諉責任，未能做出正確決策。資源分配不足，尚可慢慢增加；機制存在漏洞，卻是萬萬不可。

其實，市民與漁民朋友只是要求政府清理垃圾，盡快查出污染源頭，嚴懲違法行為。筆者屢次與多個志願團體請願，要求跟進，可惜迄今未見政府積極處理。市民一等等，已經厭倦了「正在跟進了解」的回覆，但願政府盡快以有效、實際的行動，挽回市民信任。

「一鼓作氣，再而衰，三而竭」，林鄭月娥就任特首，新人事，新作風，政府應該當機立斷，正視海洋垃圾問題，繼續加強粵港合作、聯合執法之餘，應成立應變監察機制，明確各部門分工，避免「耍太極」。為協助漁業轉型，度過困難期，政府應制訂政策，支援受影響漁民，保護香港海洋生態。否則，對生態環境造成無可挽回的損失，香港不幸淪為「臭港」，將恨錯難返。

近日，香港多個泳灘發現大量垃圾，而且有9000噸棕櫚油因外洩，漂入本港水域，情況令人擔憂。政府需要盡快清理，更有必要成立緊急應變機制，讓市民在潔淨的泳灘暢泳，漁民朋友也能開懷作業，貢獻本港。

「一地兩檢」事在必行

張遠深 城市智庫時事評論員小組召集人 港台青年創意聯會理事

廣深港高鐵香港段通車問題及「一地兩檢」問題纏繞多年，若不能妥善解決，必然影響香港經濟發展及社會效益。

「一地兩檢」簡單來說，是指於兩個國家或一個國家內，不同的邊境管制機關在其中一方的司法管轄區域內的特定地點為旅客辦理清關手續。

筆者認為，在「一國兩制」框架下，實行「一地兩檢」不涉及複雜敏感的法律問題。現時深圳灣口岸是中國首個及唯一實施「一地兩檢」的口岸，而深圳灣口岸聯檢大樓位於蛇口，屬於中國境內。全國人大常委會2006年根據基本法第20條通過決定，授權香港特區政府派出執法人員全封閉式管理大樓內的港方口岸，並實施香港法律。香港方面，立法會則通過了《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。

同樣道理，為什麼反過來在香港實施「一地兩檢」就不可以呢？反對派大放厥詞，不停妖魔化

「一地兩檢」，以達到其政治目的，為未來的補選增加政治籌碼。

反對派指控，內地執法人員在港執行內地法律，違反基本法，嚴重破壞「一國兩制」及「港人治港」原則。為了政治利益，反對派毫無底線，可以「去到好盡」，市民大眾的福祉都可以不理。

反對派政治掛帥，扭曲事實，誤導市民大眾，阻撓「一地兩檢」政策推動，十分可恥。

基本法委員會委員陳弘毅指出，「一地兩檢」的本質是為方便乘客，邀請內地出入境和海關人員來港提供服務，不認同是割地及放棄權力，因為香港立法機關本來無權自行立法在西九龍總站設立內地口岸區，但在現時建議的「三步走」程序下，經全國人大常委會授權後，香港才可透過本地立法設立並邀請內地口岸人員來港。

「三步走」程序是內地向香港賦予權力，並無削弱香港的權益。這一點很重要，對於「一地兩檢」落實及高鐵如期通車，筆者信心十足。

諮詢是幌子 拖垮「一地兩檢」才真

黃熾華

反對派叫囂要求特區政府就高鐵香港段清關入境的不同方案「諮詢」市民，這不過是反對派以「諮詢」為幌子，拖垮高鐵「一地兩檢」的伎倆。

眾所周知，反對派的「諮詢」是阻礙施政的慣用手段。以港珠澳大橋施工為例，公民黨曾唆擺一名目不識丁的朱婆婆以「哮喘」為由提「司法覆核」，使大橋施工拖延一年，千餘工人無工做、無糧出，使工程整體成本上升153億元。又以高鐵香港段為例，反對派竭力以漫長「諮詢」為手段，使僅不到26公里高鐵和西九總站建設一拖數年，造價超過900億，比原來超支40%。再以新界東北發展計劃為例，反對派又以「諮詢」為由，造謠發展房屋是照顧「雙非」人士、淪為「深圳後花園」，致使計劃寸步難行，市民上樓難於上青天。事實證明，反對派「諮詢」是假，拖垮香港發展是真，港人切勿受騙。

「一地兩檢」符合基本法第1條：「香港特別行政區是中華人民共和國不可分離的部分。」在中國自己的領土香港設「一地兩檢」怎能扭曲成「割地」、將香港視為「另一國」國土？

「一地兩檢」符合基本法第7條：「香港特別行政區的土地和資源屬於國家所有，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。」現在由特區政府劃出一塊地方租給內地執法部門作為管理出入境之用，完全是「一國」之內互通有無、互相租借的團體所用，有何「理由」反對？

根據基本法第20條：「香港特別行政區可享有全國人民代表大會常務委員會及中央人民政府授予的其他權力。」香港特區政府既享有以行政為主導的「決定政府政策和發佈行政命令」，更享有與內地如粵港簽訂CEPA協議、深圳灣「一地兩檢」通關安排等其他權力，反對派政客反對才是僭越違法。

內地出入境部門在「西九」高鐵總站設司法管轄區，是經過特區政府與中央相關部門經長時間研究、協商的結果，特區政府制定方案後，須由全國人大常委會通過後實行，合憲合法，無可爭議。

內地出入境部門人員，將限制在一個特定範圍內執法，每日工作完畢即回內地，翌日再來原地上班。如此尊重、嚴守「一國兩制」，反對「一地兩檢」有何道理可言？

反對派以「割地論」、「自閹說」、「屍殺列車」的抹黑、造謠、挑撥、恐嚇之計不成，又拋出「諮詢」緩兵之計，他們的「法律戰」、「民意戰」、「拉布戰」早已展開，港人必須嚴陣以待，全力應對。

從韜光養晦到奮發有為 戰略轉型成績斐然

劉斯路 資深評論員

名家時評

中國人民愛好和平，總是寄望太平無事。但是，以辯證的眼光看，「有事」也不一定是壞事，「有事」也可以轉變為對維護我國主權、安全和發展利益有利的方向。日本將釣魚島「國有化」，換來了中國海監船進入釣魚島12海里內執法巡航常態化；某大國唆擺南海某些聲索國發難，甚至搞什麼「國際仲裁」，換來了中國在既有的領土島礁上加強建設，形成了南海的不沉的「航空母艦」。近日，印度侵入中國邊境，解放軍奉勸其「知錯要改」，否則要「送」就不好了，勿謂言之不預。筆者堅信，輸家是印度，分別只是輸大還是輸小。

「韜光養晦」爭取發展時間

透過現象看本質。我們可以發現，過去5年，北京在處置周邊事態中，悄然進行了戰略調整，從「韜光養晦」轉為「奮發有為」。而過去5年的實實在在的事實證明，在習近平主席領導下的這一調整，是富有魄力而且適時有效的戰略抉擇。

肯定當下的「奮發有為」，並不是要否定鄧小平的「韜光養晦」的外交原則，相反更加看清當初鄧小平提出這一外交戰略的必要性。自20世紀80年代初起，很長的時期內，我國的總體戰略是「以經濟建設為中心」，外交的主要任務是為中國的經濟建設營造一個良好的國際和平環境。在這樣的背景下，韜光養晦的原則確實為

實現這一戰略目標起到了至關重要的作用。

當年，鄧小平訪問日本，日本就不斷挑起釣魚島問題，他們自恃經濟實力遠遠超越中國，而中國對外開放又急需國際的資金和先進技術和管理經驗，但是鄧小平不急於解決這一問題，提出「擱置主權爭議，共同開發」的主張。儘管日方不接受這一主張，咬死「不存在爭議」，但是中日還是迎來了積極合作的黃金期。目前，中國的經濟專家都承認日本的資金和技術，對中國的改革開放起了積極作用。

事實上，北京對美國的「忍讓」更多，但是，中國終於加入了世貿組織，融入到經濟全球化的洪流。幾十年過去，中國的GDP不但將日本遠遠拋在後面，更形成直追美國的態勢，使到美國的某些人老是念叨「美國第一」，不能被中國超越。有的美國謀略家還在後悔，當初就不應該讓中國入世貿。還說，如果中國不入世貿，特朗普當下也不會反全球化。

塑造有利復興的國際環境

2010年中國GDP超越日本，中國的智囊們開始反思，對是否應該長期繼續實行韜光養晦原則展開爭論，其中已故的吳建民說「一百年不改變」，而不少人認為，中國已是世界第二大經濟體，除了經濟利益以外，其他領域的利益在中國外交中的重要性顯著上升了，再不能簡單地將其他領域的利益讓位於經濟利益，簡單地

堅持韜光養晦原則已經無法使國家利益最大化。尤其是民間批評「忍讓」和「不作為」的聲音越來越強。

2012年秋，習近平新領導班子接任，2013年中國周邊外交工作座談會，明確了外交從韜光養晦轉向奮發有為，外交戰略目標從創造有利於經濟建設的國際和平環境，轉向塑造有利於實現中華民族偉大復興的國際環境，要維護國家主權、安全和發展利益三位一體。事實上，美國重返亞太，日本在東海鬧事，越南和菲律賓在南海頻頻發難，逼得習近平不得不出手還擊。現在回過頭來看，他作出的海監船釣魚島執法常態化和南沙三大三小島礁建設，都是冒着極大的國際風險，稍有猶豫，稍有退縮，就錯過了「戰機」。試想一下，沒有這兩項富有魄力的抉擇，東海和南海有如今の局面嗎？中國在南沙的島礁建設，徹底改變了原來被動局面。至今，美國還不甘心，喋喋不休要在南海「自由航行」，但是已無「回海之力」，無法改變中國在南海不沉的「航母」。

無疑，外交戰略目標是國家利益的最大化，而外交戰略實施的基礎是建立在國家實力之上。習近平領導下，審時度勢，將中國外交戰略從韜光養晦轉變為奮發有為，既是為中華民族偉大復興的中國夢的實現，更是建基於中國實力的日益增長。堅信，今後在這一外交戰略指導下，以原則的堅定性和策略的靈活性相結合，中國將在國家主權安全和發展利益最大化的道路上，從勝利走向勝利。