

勿讓妄言「獨」語廢高鐵

陸頌雄 工聯會立法會議員 香港鐵路職員工會總幹事

香港要享受高鐵的方便快捷，「一地兩檢」必不可少。如果沒有「一地兩檢」，乘客需要在香港過關後，在內地口岸辦理過關手續，拖着行李上上落落，高鐵變成慢鐵。反對派硬是要將高鐵「一地兩檢」政治化，令高鐵之功效被廢去大半，對港人而言，是一劑毒藥。

廣深港高鐵香港段完工通車在即，這本是民生的議題，應從技術角度研究如何做到盡善盡美，尤其是涉及「一地兩檢」既合法又便民的交通安排。但在反對派逢中必反的「ABC」（Anything But China）意識形態下，事情被政治化，反對派盲反的理據十分薄弱，筆者試簡單回應幾個常見的反對觀點。

「割地」論是「港獨」遺毒

反對派將位於西九站其中地下兩層的一部分租予內地作「內地口岸區」，說成「割地」、「內地租界」。但事實上，香港特區根本就是中國領土的一部分，何來「割地」之有？除非有人偷換

概念，認為香港是「獨立」或「半獨立」的政治實體，將香港與內地割裂對立。

管轄權的界線，在特別情況下作出特殊安排，早有先例。深圳灣口岸就是最好的例子。深圳灣口岸中，港方口岸區的面積達41.5公頃，比現時西九站內的「內地口岸區」大得多。多年來深圳灣口岸的「一地兩檢」行之有效，運作十分順暢，有人說深圳「割地」給香港嗎？所謂「割地」之說，實際是「港獨」遺毒太深之故。

除此以外，反對派還有所謂「缺口論」，妄言今天租出西九站只是一個缺口，他朝可租出其他地方。陳淑莊之流

更無的放矢，聲稱香港日後可能「劃走」港交所和海洋公園，「香港的自治範圍就會越縮越細」云云。

首先，「一地兩檢」是交通需要的特殊安排；其次，「一地兩檢」安排需經「三步走」，即香港與內地簽協議，人大決議通過和立法會本地立法，啟動和落實的每一步都在香港進行，充分體現「港人治港」、高度自治的原則。未來根本不會出現隨隨便便將香港某地某點「劃走」的可能。

有關注「一地兩檢」的組織建議，「一地兩檢」可選擇在內地數個主要城市進行更佳，不必在香港境內處理。這些建議是「忽悠」大眾的「偽方案」，罔顧客觀現實。香港是整個高鐵系統的南端總站，在全國高鐵四縱四橫的網絡中，所經的城市非常多，要在內地做「一地兩檢」，就算不計成本效益，技術上亦不可行，大大限制了香港高鐵班次的靈活性。

至於有法律界人士提出的「法律問

題」，主要有兩方面的質疑。其一，是「一地兩檢」是否違反基本法的問題，我相信中央和特區政府就「一地兩檢」研究多年，提出方案將完全符合基本法的要求，也比較完善，就算有人不信任政府而提出司法覆核，我相信法院能澄清法律觀點，讓市民更放心，希望反對派到時不要輸打贏要；其二，有人刻意強調或歪曲香港和內地刑責的差異，正所謂各處鄉村各處例，這種差異，就算沒有「一地兩檢」，所有乘搭高鐵的人，過了深圳河一樣要面對內地的法律約束，只不過提早10多分鐘而已，又何須庸人自擾呢？

販賣恐慌仇恨令人心寒

民主黨早前發佈了一段惡搞短片《屍殺列車》，反對高鐵「一地兩檢」，片中把內地公安和解放軍影射成吃人的喪屍，港人看facebook，講一句「八九、六四」，就立即被人竊聽、拘捕。這已不是一般的諷刺惡搞，而是完完全全的

製造恐慌。民主黨作為非建制派的最大政黨，不做好政策建議，卻刻意販賣恐慌仇恨，搞「呢like」的低級政治操作，不禁令人心寒。

「一地兩檢」與市民息息相關，筆者相信大多數市民明白和理解「一地兩檢」的好處和需要。反對派幾次的示威行動都雷大雨小，足見民心所向。高鐵網絡早已接通全國，將來隨着「一帶一路」的發展更將接通半個地球，香港只差一小步就可無縫連接全國兩萬多公里的高鐵網，不想落後形勢的市民對此期待已久。

觀乎在地區事務中，經常為了一條巴士線能否直達居民的家門前，大家都爭論至面紅耳赤，可見交通便利是最重要的民生問題之一。反對派硬是要將高鐵「一地兩檢」政治化，背離大多數港人的意願，只會令市民反感。



「超級聯繫人」更需高鐵「一地兩檢」

楊華勇 香港中華總商會副會長 香港菁英會榮譽主席



近日「一地兩檢」的熱烈討論亦讓社會再次聚焦廣深港高鐵香港段的建設和效益問題。事實上，早於2000

年，特區政府在《鐵路發展策略2000》規劃內已提出興建高鐵香港段（初期稱為區域快線）。2004年，國務院審議通過首份《中長期鐵路網規劃》，決定建設「四縱四橫」的高速鐵路網絡，並將香港納入規劃。2010年，廣深港高鐵香港段正式開工建設。時至今日，全國高鐵網絡已逾2萬公里，並由「四縱四橫」邁向「八縱八橫」。展望到2020年的規劃，高鐵網絡將達3萬公里，覆蓋80%大城市；到2025年更會達到3.7萬公里，基本實現內外互聯互通。筆者認為，要充分發揮「超級聯繫人」的作用，香港更需要盡快融入高鐵的「超級連接網」。

香港與國家高鐵網實現互聯互通，可與內地多個主要城市開行直達高速列車。如香港到長沙只需要3小時，到武漢4個半小時，到上海只需8小時，到北京亦只需9小時。而日前行政長官林鄭月娥

在京與中鐵總公司會晤時也提出，希望以後隨着客流量和營運需要，能從香港直達更多內地的城市。時空距離的縮短、交通的便捷，不僅可以促進香港與內地的社會及經濟聯繫，也會為香港的未來發展注入新動力。

在內地一早已經有「高鐵經濟」一說，高鐵將促進城市之間的經濟聯繫和優勢互補，有利於區域內資本、技術、人力資源的快速流動，帶動經濟發展。現時國家正在大力推動粵港澳大灣區規劃，廣深港高鐵將打通大灣區三大城市的經脈，實現同城效應和集聚效應；透過廣東省內城際軌道鐵路，未來大灣區的其他城市亦將一起串聯起新的經濟增長極。

除了聯繫內地，高鐵也將促進香港融入「一帶一路」建設。古時候的「一帶一路」靠的是駱駝和航船，而今時今日，高鐵成為了國家落實「一帶一路」倡議的重要載體。香港是「一帶一路」的重要節點，高鐵香港段的開通，將有助香港納入「一帶一路」沿線國際高鐵網絡，有利於進一步鞏固香港的國際金融、貿易與航運中心地位，拓展香港未來發展空間。

要推進香港融入高鐵「超級連

接網」，實現明年第三季通車的目標，現時我們首要必須解決的就是廣深港高鐵「一地兩檢」的問題。政府早前公佈的「一地兩檢」方案是特區政府與內地相關部門商討多時得出的。雙方都是本着「香港好，國家好；國家好，香港更好」的目標，充分溝通協商，找到了一個兩地都能接受、最符合實際的方案。

然而，方案出台之後，遭到反對派不斷攻擊，他們還找出種種藉口，杯葛到西九高鐵站視察，僅憑種種揣測來質疑「一地兩檢」。事實上，到過現場視察的官員和議員都明確指出，反對派關於所謂「跨境執法」、口岸區劃分不清晰等種種顧慮都是多餘的，甚至「匪夷所思」。而現時多個民調都指出，大部分市民都支持「一地兩檢」，希望高鐵盡快開通，便民利民。

香港近年陷入「泛政治化」的泥沼，尤其是涉及跨境基建的議題上遇到諸多阻滯。然而，香港要維持競爭力，必須配備高鐵這樣強大的助力，更必須搭上國家發展的快車。筆者希望全社會都能理性地看待「一地兩檢」問題，為了香港市民的福祉，齊心為高鐵明年第三季順利通車「鋪設軌道」。

「一地兩檢」符合公眾利益

蕭煒忠 民建聯經濟政策副發言人

隨着高鐵香港段將在2018年第三季通車，近日「一地兩檢」的議題備受關注。一項措施實施與否，我們可從多方面着手研究，若是措施以往是有先例可尋，當然更容易可作決定。就像法庭審議案件時，也會藉着以往類似的案件作審判裁決。

「一地兩檢」在世界上有很多成功的例子。最接近的，我們可用深圳灣口岸作先例，深圳灣口岸從2007年開始通車，是首個實施「一地兩檢」的香港和內地過境口岸。相信這十年內，很多旅客以及香港居民都曾使用。口岸的運作情況，很多使用者都會非常明白。過境效率是否較其他口岸高，相信讀者都會心中有数。

當然，高鐵西九站的「一地兩檢」，與深圳灣口岸不是完全一致，但大致上「異曲同工」。我們可以用以下三點去探討一下高鐵的「一地兩檢」。

第一是整體的公眾利益，其次是市民的意願及民情，最後是需要性及可行性。

基於高鐵香港段由香港政府全資所興建的，所以「用得其所」是十分重要的。眾所周知，高鐵香港段通過與廣深段連接，從而和內地高速鐵路系統網絡相連，香港段的總站設於西九龍，沿途是不設站的。政府動用了800億元去興建高鐵香港段，最重要的目的，是希望透過完善的鐵路系統，將香港與國家連接起來，方便市民及世界各地的旅客往返內地和香港。

在國家大力推動粵港澳大灣區發展下，香港擁有「背靠祖國、面向世界」的優勢，最合適擔當區內的「超級聯繫人」。相信大家都明白大灣區「一小時生活圈」，香港處於大灣區的中心，乘搭高鐵可以在1小時內到達大部分大灣區內的城市。要實現「一小時生活圈」，香

港段實施「一地兩檢」才可以達至目標。

香港成為區內的「超級聯繫人」，可以預見的是，更多跨國公司在香港設立亞太區總辦事處，所帶來的經濟效益，實屬天文數字，還未計及高鐵站上蓋可發展的項目價值。此外，還可紓緩香港的交通及過境口岸的擠塞問題。所以在公眾利益來看，「一地兩檢」實在一舉多得。

興建高鐵最主要目的，當然是希望方便旅客及市民進出香港，使用者的意願非常重要。使用高鐵的乘客，最注重的是效率。在一個地方完成兩檢，絕對「慳水慳力」。高鐵香港段每小時單程可載客量達到1萬人次，每天最高載客量可達30萬人次。大家可以計算一下，省卻下來的總時間有多少？事實上，現在市民的意願非常清晰，筆者許多朋友都非常支持「一地兩檢」，「一地兩檢」是民心所向。

在可行性及需要性方面，高鐵香港段的工程已完成了95%。許多硬件及軟件的配套，都是以「一地兩檢」的運作模式來興建。所以在實行時，絕對不用擔心可行性的問題；在需要性方面，高鐵香港段需要實施「一地兩檢」，才能發揮最大效益。若然龐大的基建工程，因為政治爭拗，在效率上大打折扣，實屬可悲。

筆者發現，一些反對「一地兩檢」的市民，對「一地兩檢」存在質疑。的確，一項新措施在未實施前，難免會面對質疑，但希望市民不要「為反而反」。現階段政府還在聆聽市民的聲音，希望大眾正面去討論「一地兩檢」。在安全許可下，政府大可邀請更多市民前往西九站實地參觀，在了解詳細的情形後，相信大家都會明白「一地兩檢」的必要性和便利性。

梁家傑反「一地兩檢」圖窮匕見

郭中行 資深評論員

反對派已將拉倒「一地兩檢」當作大型政治動員，因為反對派大佬知道，新生代政客如楊岳橋、陳淑莊、尹兆堅之流只是鷹化，難當大任。於是一班過氣政客紛紛出來再擴大旗，尤其是公民黨一班「退休元老」余若薇、吳靄儀、梁家傑再次出來煽風點火，為的就是配合反對派拉倒「一地兩檢」的大戰略。

日前，梁家傑在一個論壇上就指，輿情普遍視反「一地兩檢」為「必輸的仗」，因今日港人「未撻得着」。他認為，必須如同「反23條」般動員，要「撻着香港人」。梁家傑可能太過興高采烈，竟然說漏了嘴，將反對派的盤算和盤托出。

原來，反對派反「一地兩檢」，不但要拖垮高鐵，更要借此再發動一場政治鬥爭，就如當年「反23條」立法一樣，要動員幾十萬市民上街，企圖製造一場撕裂香港的政治動亂。難怪梁家傑一班有「反23條」經驗的過氣政客要粉墨登場。然而，反對派罔顧民情民意，死抱對抗舊路，結果不過「撻頭埋牆」而已。

其實，梁家傑也承認民意並不支持反「一地兩檢」行動，民氣「未撻得着」。可惜，他卻未有深究當中原因，或者「揣着明白裝糊塗」。市民為什麼對反對派的煽動反應冷淡？因為反對派的做法不得人心。「一地兩檢」只是一個通關安排、民生議題，反對派

硬要加上各種荒謬罪名。如果反對派的說法成立，豈不是市民不能使用口岸過關？因為反對派捏造出來的情況在其他口岸也有可能發生，香港市民永遠不回內地，可能嗎？民主黨的區議員和社區幹事，每年不知舉辦多少個內地旅遊團、高鐵團，為什麼他們又不怕被公安拘捕？說穿了，反對派就是為反而反，政治蒙蔽理智。

現在梁家傑的說法更加圖窮匕見，「盲反」「一地兩檢」包藏禍心。當年「反23條」一役，反對派故意將國安立法肆意政治化，製造恐慌，挑動市民不滿，更利用當時經濟不景、社會怨氣蔓延的環境，煽動一場又一場的政治衝突，導致香港長期陷於政爭泥淖。幸虧後來中央推出連串挺港措施，香港才避免沉淪。

「反23條」是反對派人為製造的政治動亂，也是港人的慘痛回憶。現在香港社情民意渴求穩定，希望消除政爭，反對派卻逆民意而行，企圖重施故伎，將香港再推向政治動亂的邊緣，居心之惡毒令人心寒。

梁家傑以為自己還是當年的政治明星，可以一呼百應，但如今港人已經厭倦政爭撕裂，不會希望見到「反23條」的政治動盪重演。梁家傑不可能「撻着」市民對「一地兩檢」的不滿，他唯一可「撻着」的，相信是市民的怒火，梁家傑之流的政客只會引火自焚。

「雨後彩虹」值得珍而重之

季霆剛 浙江省政協港澳台僑委員 全國港澳研究會會員

中聯辦主任張曉明出席香港同胞慶祝中華人民共和國成立68周年籌備委員會成立大會，在會上發表講話提到，在剛過去的一個多月裡，香港經歷了一連串振奮人心的喜事和盛事，局勢正出現回歸以來具有根本性意義的好轉，發展前景令人鼓舞。

自去年2月發生旺角暴亂以來，「港獨」之聲甚囂塵上，及後發生了宣誓風波，引致人大釋法。香港市民對亂象生厭，亟欲林鄭月娥率領特區政府，以精誠團結之心、着眼未來，將香港導入正路。

國家主席習近平今天7月1日在香港發表講話，指出任何危害國家主權安全，挑戰中央權力和香港特別行政區基本法權威，利用香港對內地進行滲透破壞的活動，都是對底線的觸碰，都是決不能允許的。習主席的重要

講話指出在始終聚焦發展這個第一要務，發展是永恒的主題，是香港的立身之本，也是解決香港各種問題的金鑰匙。糾結在無意義的政治紛爭只會令香港一事無成，香港市民深刻明白到這點，大都希望着眼發展，故在最近多個民意調查都顯示政府推出的「一地兩檢」方案獲市民高度支持。「蘇州過後無艇搭」，市民不希望建設了高鐵，卻得不到高鐵快速之便，政府推出的「一地兩檢」方案獲各界支持。反對者只是提出不具科學性、不合理的歪理，擋不了香港的民心、止不了香港的發展。連串的喜事，加強了市民對香港的信心，為特區政府的工作打好根基，鼓動了特區政府。這道「雨後彩虹」得之不易，香港市民更應珍而重之，為香港未來努力貢獻。

油氣企業須高度重視開發與保護並舉

董秀成 中國石油大學油氣產業發展研究中心主任

據國家能源局統計，2016年，我國非化石能源消費比重達到13.3%，同比2015年提高1.3個百分點。國家能源局還表示，2017年，要將非化石能源消費比重提高至14.3%。有一種觀點認為，隨着水電、風電、太陽能 and 核電等非化石能源的興起，以石油、天然氣、煤炭為代表的化石能源消費空間受到擠壓，能源地位在逐漸下滑。這是一種片面的認知。無論從全球還是中國看，化石能源依然是不可替代的主導能源。

據2017年《BP世界能源統計年鑒》，石油仍是全球最重要的燃料，佔全球能源消費的1/3。並且，在經歷了1999-2014年的連續下滑後，石油所佔市場份額在2015年、2016年連續保持上升。在我國，雖然非化石能源消費比重在穩步上升，但是86.7%的化石能源消費比重的地位在短時間內依然難以撼動。

從我國能源消費結構看，煤炭佔一次能源消費比重為62.4%，同比有所下降，石油為18.1%，同比保持平衡，天然氣為6.2%，同比有所上升。在未來相當一段時期內，油氣消費穩步上升，煤炭逐步下降或轉為更清潔利用將是我國能源消費的常態。「富煤缺油少氣」是我國資源稟賦的主要特點。當前，我國原油對外依存度超過65%，天然氣對外依存度超過30%，大力開發國內油氣依然是解決我國能源短缺的主要途徑。

縱觀國內油氣勘探開發，「海

陸並舉、油氣並重」的格局已經形成。中國石油長慶油田從2013年至2016年連續四年奪得國內年產油氣當量冠軍。中國石油所屬涪陵頁岩氣田探明儲量超過6,000億立方米，僅次於北美。中國海油在國內海域年產油氣當量已經超過5,000萬噸，其中，我國最大的海上油田渤海油田已經連續7年穩產超3,000萬立方米，它也成為我國第二大原油生產基地。

國家能源局在今年初印發的《2017年能源工作指導意見》中指出，在實施油氣科技重大專項「十三五」計劃時，要重點支持陸上深層、海洋深水 and 非常規油氣勘探開發重大理論技術創新，加強用海協調，進一步推動海洋油氣勘探開發。

雖然在短時期內，這些大油氣田和大發現還不足以降低我國油氣對外依存度，但我國能源自給之路能夠有今天的成就很不容易。從最初的「貧油國論」到西方技術封鎖，再到一次次低油價給油氣公司逼上「絕路」，中國油氣企業闖過一道道難關，形成了今天完整的油氣工業體系。

今天，一個不爭的事實是，伴隨我國油氣工業發展壯大的是，國家、社會對油氣行業越來越嚴格的監督和要求。2014年底和

2015年初，新《安全生產法》和《環境保護法》正式實施，這不僅要求油氣公司要以更加嚴格的生產標準進行生產，更要求它們在設備更新改造和環境保護上投入更多的資金。據了解，在「環保至上、至高無上」的開發理念指引下，渤海油田在2010年至2016年間共投入4.15億元用於環境保護。

連續3年多來的低油價，對國內各大油氣公司的業績造成不小的衝擊。從歷史經驗看，低油價時期，油氣公司往往會過度控制成本，從而減少在安全環保上的必要投入。這是不可取的，往往會得不償失。不管是陸上還是海上，也不管是哪种開採方式，油氣公司都要以符合行業標準的開採方式和環保標準要求自己。企業要懂得算大賬，與其在發生安全環保事故後承擔經濟損失、社會信任損失，不如把把工作做在前面，把所有危險苗頭扼殺在萌芽中，安全環保地供應能源。



■我國原油對外依存度超過65%，能源安全十分重要。