

反對「一地兩檢」論點誤導公眾

來論

特區政府在七月二十五日公布高鐵「一地兩檢」方案後，引起社會熱烈討論。方案建議於高鐵西九龍站設「香港口岸區」和「內地口岸區」，由兩地按各自法律為旅客辦理通關手續，惟非建制派表明強烈反對有關安排，大肆抹黑特區政府「割地賣港」、「喪權辱港」、「內地法律全面覆蓋香港」等，以此誤導市民大眾。

不存在「割地」問題

對於非建制派提出的觀點，筆者想在此回應一下。關於「割地」之說，事實是《基本法》第七條明確闡明「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。」而西九高鐵站內劃出「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」，情況與深圳在深圳灣口岸租地給香港，讓香港執法部門使用雷同。而且必須指出一點，香港的土地從來都是國家所有的，因此並不存在割地問題。

關於「喪權辱港」、「內地法律全面覆蓋香港」之說，高鐵站在地下劃出兩層作為「內地口岸區」，並實施內地的刑事管轄權。但這絕非將整個西九總站引入內地法律，更不是在全香港引入內地相關法律，而只是在地下兩層的封閉式空間實施內地法律，內地執法人員可以在指定範圍內執法，無權出站執法，不會影響到市民的正常生活。因此，香港並沒有失去「內地口岸區」以外的法律權力，亦絕不存在內地執法人員在香港「跨境執法」、「攔正牌濫捕」的情況。

在一〇年，立法會通過撥款興建高鐵香港段，落成後全長二十六公里，預計由香港至深圳北站需時二十三分鐘，可以將香港往返廣州的時間由兩小時縮短至四十八分鐘，亦預計去上海需約八個小時，去北京需約十個小時，票價比坐飛機便宜。廣深港高鐵將香港接駁到內地「四縱四橫」的高鐵網，直達內地各大城市，大大縮減香港與內地城市的交通時間。常說香港的空域太繁忙，相信高鐵通車後，部分原本乘搭內陸機、九廣鐵路及直通車至內地各省市的港

人，或會考慮改搭高鐵。

高鐵香港段總共花了八百多億元興建，此項基建對香港具有重大的戰略意義，就是它有助加強香港與內地各方面的聯繫和人民交流往來，促進兩地經貿、旅遊及專業服務的發展，香港亦可直接吸收內地優質的人才、資金等生產要素，帶來龐大的經濟與社會效益，甚至可以提升香港參與大灣區建設的效益和戰略布局，這都將有利香港進一步鞏固國際金融、貿易及航運中心的地位，為香港未來發展帶來新的動力。

逆大勢而行錯失良機

截至一六年年底，內地建成的高鐵里程數達二點二萬公里，獨佔鰲頭，遠遠拋離日本、德國等主要高鐵競爭對手，而且備受泰國、印尼、馬來西亞、新加坡、老撾等東南亞國家歡迎，紛紛冀與中國合作興建高鐵，創造商機。如果香港逆大勢而行，將是錯失良機。

非建制派提出「一地兩檢」非唯一方案，並建議「兩地兩檢」、「車上檢」、「授權通關查驗」等替代方案，但這些建議都在運作及效益上存在很多的缺點，尤其是辦理通關手續時間十分冗長，這樣的話高鐵就沒有存在的意義，亦失去了它真正的價值。因此，筆者認為「兩地兩檢」、「車上檢」等都是不符合香港利益的方案。

總而言之，「一地兩檢」合憲合法，內地執法人員在「內地口岸區」執行內地法律，是為了給往來兩地的人員提供通關便利，這是經過兩地協商達成共識，並通過簽署合作安排、全國人大常委會批准、兩地相應法律程序落實等步驟來實施的，絕不違反《基本法》的有關規定。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，有利香港借助高鐵加強與內地融合，有助提升香港長遠競爭力，社會各界都應合力支持「一地兩檢」早日通過，讓高鐵如期在明年第三季正式通車。

容永祺
全國政協委員會
香港專業及資深行政人員協會創會會長