



**HK!nnoVision**

## 香港青年新創見

香港青年新創見由一群以香港為家的青年朋友於 2015 年 11 月倡議籌建，現有會員 230 人。作為整合新世代年的互動平臺，其目標是推廣國情教育，傳播中國文化，鼓勵香港青年人積極參與公共事務，融入國家建設發展，促進兩岸及港澳地區青年交流、共同進步。

### 公共事務委員會

公共事務委員會為新創見之直屬智庫部門，負責就時事熱點議題作出研究及論述建設，推動會員積極參與公共事務。

**主任**  
雄學琛

**副主任**  
趙必匡（發展）  
潘學智（研究）  
李佳奇（數據）

**研究員**  
林興義

**委員**

甘文鋒	江 浩	吳柏權
周志豪	俞大元	胡凱沂
陳家岐	陳雋騫	黃星賢
楊定邦	劉勝鈞	關建基

**顧問**  
田飛龍博士      凌友詩博士

### 「一地兩檢」輿情報告研究小組

**召集人**  
雄學琛

**首席研究員**  
潘學智

**研究員**  
李佳奇

2018 年 1 月

# 1 摘要

是次研究藉大數據監測輿論的轉向，搜集全港所有紙媒關於一地兩檢的全部報導與評論（2006年至2017年），共6,054篇，逾6,000,000字。透過分析當中的熱詞、情緒、關聯詞的變化，找出報導與評論的關注點與力度，分析不同政黨和政治人物在大眾的觀感及評價政治人物的表現，作出建議，為未來民意戰的攻關作預備。

- » 在「一地兩檢」的討論中，經民聯與新民黨得到最高的正面評分。它們主力回應了口岸區的法律安排、跨境執法的合法性、指出公眾諮詢的不必要，以及反駁「割地」所營造恐懼，是有效爭取輿論支持的議題。
- » 星島日報、東方日報、明報、蘋果日報在各時期均引導一定輿論。直至2017年7至8月，大公報和文匯報才急起直追，用較大力度討論「一地兩檢」，為時已失去議題設定優勢。
- » 按個別政治人物而言，建制陣營中，梁美芬議員、田北辰議員、陳恒鑌議員、湯家驊、林健鋒議員在「一地兩檢」報導的正面報導所佔比例領先

於其他人。親建制陣營需要繼續增加意見領袖，提高正面報導的比率。

- » 原則性的法律問題是核心問題。十年來，「法律」、「基本法」等字眼在所有報紙中都有相當高的出現頻率。當高鐵追加撥款時，催生了市民對「一地兩檢」安排更具體化了解之期望，惟治港者當時未能釐清安排，加深了市民對相關安排的懷疑。
- » 數據反映了輿論關注點，單純以強調權威及其經濟效益未算有效，不得以更積極的回應才能有助消除市民的疑慮。中聯辦相關官員可在香港媒體接受訪問及撰寫文章，用學術性語言解釋「一地兩檢」背後法理基礎和合理性，以統一口徑作出法律解說。
- » 應該把握時機，儘快開設社交媒體統籌專員，負責「一地兩檢」的輿論公關工作，以加強在社交媒體戰場這個建制陣營的相對弱勢的輿論版塊。有了社交媒體統籌專員，相關官員可以透過分析工具把握民意脈動，配合意見領袖，最大化一地兩檢正面輿論。

## 2 政策簡報

## 背景

隨著內地與香港交流日漸頻繁，特區政府在 2000 年建議興建一條連接香港至廣州的區域快線，大幅縮短往來香港及內地其他主要城市的行車時間。因應內地落實建造全國高速鐵路網，穗港區域快線規劃成廣深港高速鐵路香港段（高鐵香港段）。當局曾經商討及研究「共用通道方案」、「專用通道方案」等鐵路走線，最終在 2007 年決定採用全隧道方式的「專用通道方案」，選址西九龍為高鐵香港段總站。時任行政長官曾蔭權亦在其施政報告內，宣佈將高鐵項目納入十大基建之一，積極研究實施「一地兩檢」的可行性，規劃西九龍站時又預留地方作「一地兩檢」<sup>1</sup>。

## 通關方案

早於 2009 年，特區政府便成立專責廣深港高鐵事宜的跨部門專家小組，研究不同通關方案的可行性<sup>2</sup>。時任運輸及房屋局局長鄭汝樺在 2009 年 10 月及 2010 年 1 月表示，如若高鐵最終不能實行「一地兩檢」，政府將會考慮不同後備方案，包括採取傳統的「兩地兩

檢」，仿效歐洲跨境高鐵的「車上檢」安排，和借鏡美加採用的「行政預檢」<sup>3</sup>。

### 「一地兩檢」

傳統的兩地兩檢，是在出發地和目的地分別辦理該地所屬管轄區的通關程序。「一地兩檢」，則是指在同一地方依序辦理兩個不同管轄區的通關程序。「一地兩檢」這種口岸管理模式在外國已有成功經驗，大大的加強了兩國之間交通網絡的聯繫。例如在英倫海峽隧道，往來英國與法國的跨境旅客，會在行程開始之前行同時出入境檢查。從倫敦往巴黎時，於倫敦上車前完成英法兩國的通關手續；從巴黎往倫敦時，則於巴黎上車前完成英法兩國的通關手續。身在別國的跨境執法人員，可以就出入境管理的目的對旅客行使逮捕和拘留權。

特區政府在 2017 年 7 月提出最新的「一地兩檢」方案，建議在高鐵西九龍站劃出「內地口岸區」，租予內地管轄，中央並引用《基本法》第 20 條授權特區在「內地口岸區」落實「一地兩檢」，實施內地法律<sup>4</sup>。西九龍總站將會設立「香港口岸區」和「內地口岸區」，分別

執行香港法律和內地法律，以對出入境旅客進行監管和管轄<sup>5</sup>。西九龍總站設有 5 層，B1 層為票務大堂，B2 及 B3 為通關設施，B4 是列車月台。「內地口岸區」範圍涵蓋 B2 入境層和 B3 出境層指定區域，以及 B4 月台層，涉及樓面達 10.5 萬平方米，佔西九龍站 1/4 樓面。高鐵列車營運時，無論行駛中、停留或上落客，均屬「內地口岸區」，而車站外至深圳邊界的路軌及行車隧道則由港方管轄。

特區政府就高鐵香港段提出的「一地兩檢」方案，參照 2007 年在深圳灣口岸實行的「一地兩檢」模式而制訂。2006 年，全國人大常委會根據《基本法》第二十條授權香港特區政府租賃深圳灣口岸設立港方口岸區，在港方口岸區範圍內交予香港的執法人員實行禁區式管理，港方口岸區的範圍及使用期限都由國務院決定，並實施香港特別行政區法律<sup>6</sup>。其後，香港立法會於 2007 年完成本地立法程序，通過《深圳灣口岸港方口岸區條例》。

若要在位於香港境內的西九龍站實施「一地兩檢」，香港就要授權內地的執

法人員在香港境內的聯檢大樓為抵港、離港旅客辦理出入境手續。政府建議採用「三步走」方式落實方案，第一步由內地與特區政府達成落實「一地兩檢」的合作安排，經由第二步的全國人民代表大會常務委員會通過決定批准及確認是次的合作安排，最後走第三步由兩地政府各自進行相關程序予以實施，香港則再進行本地立法的工作。

### 「CIQ 模式」

「CIQ 模式」為海關、出入境、檢疫職務 (Customs, Immigration & Quarantine) 的簡稱，是容許跨境執法人員履行有限執法權的通關模式，屬「一地兩檢」的一種。美國現時與愛爾蘭、加拿大等多國，在飛機航運上有行政預檢安排。預先清關程序由美國海關及邊境保護局管理，由美國人員到當地機場辦理出入境手續，有權拒絕不符合規定的人員和貨物入境。不過美國人員在當地機場有不少執法限制，以美國與加拿大的協定為例，刑事調查、拘捕權力都不納入在內。當旅客被要求搜身，需要有加拿大人員在場監察，旅客亦可隨時拒絕美方人員的檢查。

張炳良在 2016 年 3 月、2017 年 3 月、2017 年 6 月均強調高鐵的「一地兩檢」，原則上是在西九站內進行「CIQ」<sup>7</sup>。林健鋒亦建議若「內地口岸區」人員只履行「CIQ」，將會是市民較易接受的方案<sup>8</sup>。2017 年 8 月，港大法律學系首席講師張達明提出新方案，建議於西九龍總站內地口岸區內，除了實施內地出入境條例，亦額外賦予內地執法人員逮捕、押解及遣返權力，以換取不全面實行內地法律<sup>9</sup>。

不過，行政長官林鄭月娥隨即在 2017 年 8 月指出，「一地兩檢」是把離開香港範圍、進入內地領域的程序，提前於西九龍總站進行，故實際上是難以在過程中僅容許內地官員「局部執法」<sup>10</sup>。保安局局長李家超在同月也表示在「CIQ 模式」下，內地的清關單位將缺乏部分執法權力，雖由香港法律填補空洞，但口岸內將出現司法重疊問題，會引致兩大保安漏洞<sup>11</sup>。一、如有內地嚴重罪犯進入西九高鐵站，香港法律或適用於其案件，令內地罪犯可在西九站內挑戰內地司法人員的權力；二、可能引致更多偷渡者來港，增加他們申請免遣返聲請的可能。他續指「一地兩檢」若僅以

CIQ 模式落實，不可能清晰界定哪些法律是屬於通關程序的法律，哪些並不屬通關程序時而應用的法律，在運作上會引致保安風險。

### 「車上檢」

「車上檢」的運作是由旅客預先登記回鄉證，讓香港入境處官員記錄證件，然後將證件資料交予內地執法人員。接着，讓內地執法人員進駐在列車上，當列車進入內地司法管轄區後，即以內地官員身分執行內地法律。「車上檢」的最大優點，是完全不會增加高鐵的行車時間，更重要的是這個方法可以完全消弭違反《基本法》和破壞「一國兩制」的風險。2016 年 3 月，金融界吳亮星在北京出席人大會議期間發言，建議中央考慮容許高鐵「車上檢」<sup>12</sup>。法律界郭榮鏗曾撰文表示，外國如芬蘭與俄羅斯也有類似的車上清關經驗，來往兩地的列車在行駛時由兩國共同執行邊防及海關檢查，乘客須於座位上接受檢查並出示護照及簽證<sup>13</sup>。

然而，中央有關部門與特區政府探討過方案後，認為並不可行，因為通關程序

不單涉及觀察、詢問乘客，有需要時亦要檢查乘客隨身行李<sup>14</sup>。車上環境相當局限，將不能應付運作需要，亦有人手、儀器等各種限制。再者，西九龍站至第一個內地車站（即福田站）之間的車程僅 14 分鐘，而由港深邊界至福田站的車程更短，只有約 3 分鐘，要在這麼短促的時間內為車上 579 個乘客完成通關程序，運作上並不可行。

### 「兩地兩檢」

有立法會議員提出高鐵應先實施「兩地兩檢」，然後再考慮「一地兩檢」。特區政府亦曾與內地相關部委探討，在福田站及深圳北站預留地方設置通關口岸，為乘客實行「兩地兩檢」<sup>15</sup>。2015 年，時任行政長官梁振英回應，內地大多數有高鐵站的城市，高鐵站內沒有海關、入境等等的口岸設施，所以在這些城市實施「兩地兩檢」是完全不可行<sup>16</sup>。傳統兩地兩檢的安排的最大的缺點，在於局限乘客只可以在有設置口岸的內地車站下車。事實上，不是所有從香港可抵達的內地高鐵車站皆有條件或能夠設立通關設施：設置口岸成本高昂，對車站空間及人手的需求很大。要在多個內

地高鐵車站特意為北上離開 / 南下前赴西九龍站的乘客設置口岸，既不切實際，亦不符合效益。

## 法律依據

在西九總站實施「一地兩檢」牽涉不少技術性問題，屢被質疑可能違反《基本法》，尤其是第 8 條（香港原有法律予以保留）、第 18 條（全國性法律不在香港實施）及第 22 條（中央各部門在港設立的機構及人員須遵守特區法律）等。坊間對「一地兩檢」方案的法律依據及基礎有熾熱討論，主要圍繞用甚麼形式劃出內地口岸區，以及如何在《基本法》框架內實施內地法律。

### 執法範圍

按《基本法》第 22 條的原則，內地執法人員內並不能在香港管轄範圍內執法。基本法研究中心主席胡漢清在 2017 年 5 月 19 日表示，國務院頒令香港特別行政區的區域界線包括陸地部分及海上部分。他認為此乃平面概念，領空及地底不包括在內，所以在西九地底實施內地法律並不牽涉香港管轄範



圍<sup>17</sup>。公民黨梁家傑則撰文，擔心「一地兩檢」將內地的法律邊界，移動到香港市中心，相當於「割地」縮減香港範圍<sup>18</sup>。

不過，袁國強在 2017 年 7 月 25 日糾正，設立「內地口岸區」是將西九龍站特定的範圍以租賃方式交予內地相關單位使用，並不涉及業權的轉移<sup>19</sup>。全國人大常委范徐麗泰及基本法委員會副主任梁愛詩亦不認同「一地兩檢」等同「割地」的講法<sup>20</sup>。

### 《基本法》附件三

「一地兩檢」的另一爭議是如何在香港管轄範圍內執行內地法律。2015 年 5 月，新民黨田北辰曾建議，運用《基本法》第十八條修改附件三，便可由中央授權香港執法人員代替內地人員在港執行內地法例，解決在跨境執法的問題<sup>21</sup>。附件三中的法律是根據《基本法》第 18 條所分類有關國防、外交及其他不屬於香港自治範圍而列入的。其過程要先立一條名義上是「全國性法律」，但實質只針對西九高鐵站的通關安排，然後以《基本法》附件三的形式直接引入

香港。

反對者則認為，納入附件三會衝擊一國兩制，因為此舉變相代替特區立法，恐惹港人反彈。葉劉淑儀認為在高鐵總站辦理海關、出入境和檢疫手續並不涉及國防、外交事宜<sup>22</sup>。此等程序不應被視為特區自治以外的事務，她憂慮其他全國性法律，如與國家安全有關的法律，會同樣引入香港。政府也表示難以清晰界定哪些內地法律屬於通關程序的法律，而且通關法例是否非香港自治範圍，亦容易引起法律爭議<sup>23</sup>。

### 《基本法》第 20 條

政府在 2017 年 7 月的最新方案指，人大常委會將循《基本法》第 20 條授權香港實施「一地兩檢」，過程不涉及修改《基本法》或人大常委會釋法。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和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。屆時，高鐵西九龍總站入境層及出境層部分範圍，連同月台及高鐵車廂，將以租賃形式一併劃為「內地口岸區」，實施整套內地法律。

倘若方案獲得通過，乘客日後在高鐵西九龍總站完成香港出境手續後，即會進入中國司法管轄區，受內地法律規管。

## 經濟效益

政府一直宣傳高鐵的經濟效益，標榜由西九龍總站乘高鐵到廣州，車程由約 100 分鐘大幅縮短至 48 分鐘<sup>24</sup>。後來政府在 2016 年 1 月承認，48 分鐘只計算直接行車時間，並不包括中途站的停站時間<sup>25</sup>。2017 年 8 月，新民主同盟檢視目前高鐵內地段，發現由福田站前往廣州南站的高鐵列車平均車程已需 47.2 分鐘，連同西九龍站前往福田站的 14 分鐘，估計日後由西九至廣州南平均需時 61 分鐘<sup>26</sup>。

廣深港高鐵香港段為香港帶來的直接效益，主要計及乘客時間得以節省的價值、其他公共交通工具運作成本的節省和交通意外減少的價值。在 2009 年，政府估計 50 年營運期內，內部回報率為 6%，平均每年乘客節省的行程時間約 4200 萬小時。後來在 2016 年，將內部回報率調低至 4%，每年乘客節省時間下降至 3900 萬小時<sup>27</sup>。

政府預計高鐵出現虧損的可能性不大，即毋須現金補貼，亦足以營運。當局強調加上廣告及店鋪等非票務收益，再扣除電力、維修、銷售等日常營運成本後，估計營運首年利潤率可達 34%；五年則有 57%；十五年更高達 61%<sup>28</sup>。基於政府在 2016 年的最新估計，高鐵通車初期每日有 109,200 人次乘搭，逐步提升至 2031 年的 149,800 萬人次<sup>29</sup>。

## 最新發展

特區政府在 2017 年 7 月公布高鐵「一地兩檢」方案後<sup>30</sup>，各界對政府發佈的方案反應迥異。民主黨林卓廷表示，對政府「一地兩檢」方案十分失望，<sup>31</sup>不認為在香港實施「深圳灣口岸模式」可以符合《基本法》第 18 條。2017 年 8 月，民主派議員成立「一地兩檢關注組」，並在 9 月投票選出「內地一地兩檢方案」為替代方案。關注組召集人陳淑莊解釋，高鐵香港段有八成屬短途乘客，在福田站直接採用深圳灣模式可避免司法挑戰<sup>32</sup>。

在 2017 年 8 月，經民聯梁美芬聯同何

君堯、吳永嘉等法律界人士組成「法律界關注「一地兩檢」聯席」，支持政府「一地兩檢」「合憲、合法、合理」。聯席稱《基本法》條文中絕對有空間容許香港「因時制宜」，相信政府方案經得起任何考驗和無理攻擊。梁美芬亦大讚今次政府方案毋須修改《基本法》、利用附件三納入或者釋法，形容是非常好方案。對於泛民提出「割地兩檢」的說法，何君堯反駁，《基本法》第7條清楚訂明，香港土地資源屬國家所有，國家只是授予香港高度自主權，因此說法「站不住腳」<sup>33</sup>。

參考三個近期有關「一地兩檢」的民意調查，大多數人均接受政府的「一地兩檢」方案。2017年8月的港大民研調查顯示，52.7%受訪者支持政府的「一地兩檢」方案，反對的為33.9%<sup>34</sup>。同月，自由黨進行的民意調查顯示，支持政府「一地兩檢」方案的受訪者有61.7%，反對的有33.4%<sup>35</sup>。2017年9月，中大亞太所的民調指，55.0%受訪者支持政府提出的方案，29.0%則表示不支持<sup>36</sup>。

2017年10月，特首林鄭月娥透露政

府將於10月25日提出無約束力議案，尋求立法會支持政府以「三步走」程序推展高鐵「一地兩檢」，指支持方案的市民較反對的多，有信心議案能獲大比數支持<sup>37</sup>。

# 3 媒體統計

圖一顯示，於 2008-2009 年間，討論「一地兩檢」的報導數目不多，每月只有寥寥數篇。直至 2010 年 1 月，文章數量出現第一個高峰，共約 180 篇，其後又回落至每月約 10-20 篇。2014 年及其後數年，有關「一地兩檢」的討論漸見頻繁，文章數量屢創高峰，由 2010 年不足 200 篇，到 2015 年中首次突破 200 篇，並再於年尾超越 500 篇。2017 年中再次爆發討論，文章數目進一步上升，高達 1200 篇，相比對上一個高峰超出足足 1 倍。

## 按報章劃分

### 高峰一：2010 年 1 月

當時高鐵香港段已經通過撥款，並開始施工，但反高鐵運動仍未落幕。雖然政府方案中預留了空間資金作「一地兩檢」的設置費用，但社會就清關方法及流程成尚未達成共識，不少學者、政黨都認為「車上檢」、「兩地兩檢」等方法更為理想。

於該高峰期間，星島日報發表「一地兩檢」相關文章的數量最多，超過 20 篇，

當中主要內容為建議政府應有多手準備，參考不同地區的清關做法，「一地兩檢」非唯一出路。至於其他報紙例如明報，蘋果日報，經濟日報，東方日報則最少有 15 篇。相對而言，大公報、文匯報則較少就相關議題發文，分別只有 12 篇和 8 篇。

### 高峰二：2014 年 11 月

高鐵建設期間，仍有零星討論，但直至「佔領中環」過後，「一地兩檢」的問題才再度引起部分公眾關注。星島日報發文數量繼續領先，為其他報紙既一倍，超過 10 篇，當中只是提及「通車在望」，『一地兩檢』問題逼在眉睫，卻未見有共識」。而明報，蘋果日報，經濟日報，東方日報則維持於約 5 篇的水平，大公報、文匯報仍然相對較少，分別只有 4 篇和 2 篇。

### 高峰三：2015 年 5 月－7 月

港鐵在 2015 年 4 月 15 日公布，廣深港高速鐵路香港段建造工程（高鐵工程）的新修訂工程時間表，當中通車日期需由 2015 年押後至 2017 年。工程

# 「一地兩檢」報導量

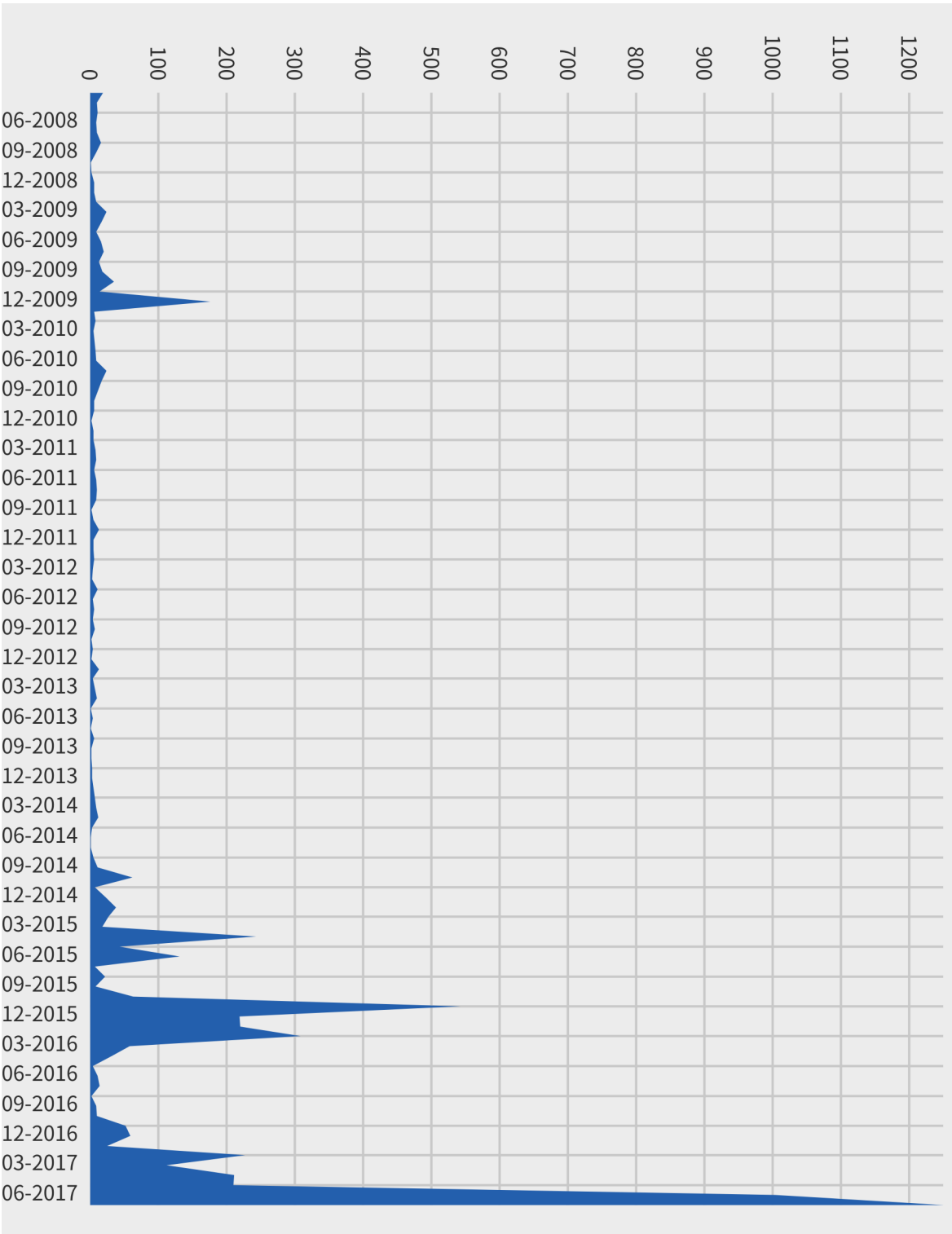


圖 1：「一地兩檢」報導量

費用龐大，再加上延期等因素，令到有關高鐵的討論進一步增加，而當中「一地兩檢」的可行性仍然是焦點之一。

起初，東方日報發文數量稱冠，超過30篇，主要強調港鐵應承擔超支、延期等責任。直至6月，各報社整體發文數量減少，而左派報紙一文匯報的發文數量，卻開始追上，為其他報紙的1倍。同年7月，文匯報乘勢而上，其他報紙只有約10篇相關文章，文匯報則發表接近20篇文章。

#### **高峰四：2015年12月－2016年3月**

根據港鐵提交的文件，截至2015年10月底，高鐵整體工程已完成74.6%，但造價需由5年前650億元修訂為844.2億元，共超支194.2億元。政府需向立法會申請額外撥款，再一次惹來社會極大迴響。對於應否通過追加撥款，社會有廣泛的討論。

整體而言，所有報紙發文量都因而上升，每月每報社至少發表了40篇「一地兩檢」相關文章。明報以接近70篇文章領先，蘋果日報、大公報、文匯報

旗鼓相當。明報點出，內地其他車站已經沒有預留清關設施，意味「兩地兩檢」安排宣告終結，同時泛民寧願工程爛尾亦不願追加撥款。

#### **高峰五：2017年3月－8月**

2017年3月，政府代表到北京商討「一地兩檢」方案。後於7月公佈「一地兩檢」的落實方式，決定採用香港版的「深圳灣口岸模式」，即在高鐵西九龍總站劃出「內地口岸區」，讓內地人員可在指定範圍內按內地法規執法。此舉令有關一地兩檢的討論十分熾熱，相關文章數量創下新高。

3月至6月期間，各報社相關文章數目只是維持於20-30篇的水平，唯東方日報一直領先，更一度逼近50篇，批評泛民政黨將「一地兩檢」妖魔化。直至7-8月，所有報紙就相關議題的發文數量突然飆升，均超越100篇。大公報、文匯報等建制媒體，文章數量更大幅拋離其他報紙，高達180-220篇，強調「一地兩檢」獲主流民意支持，並且合理合法，泛民政黨只是為反對而反對。

## 按媒體區分的「一地兩檢」報導量

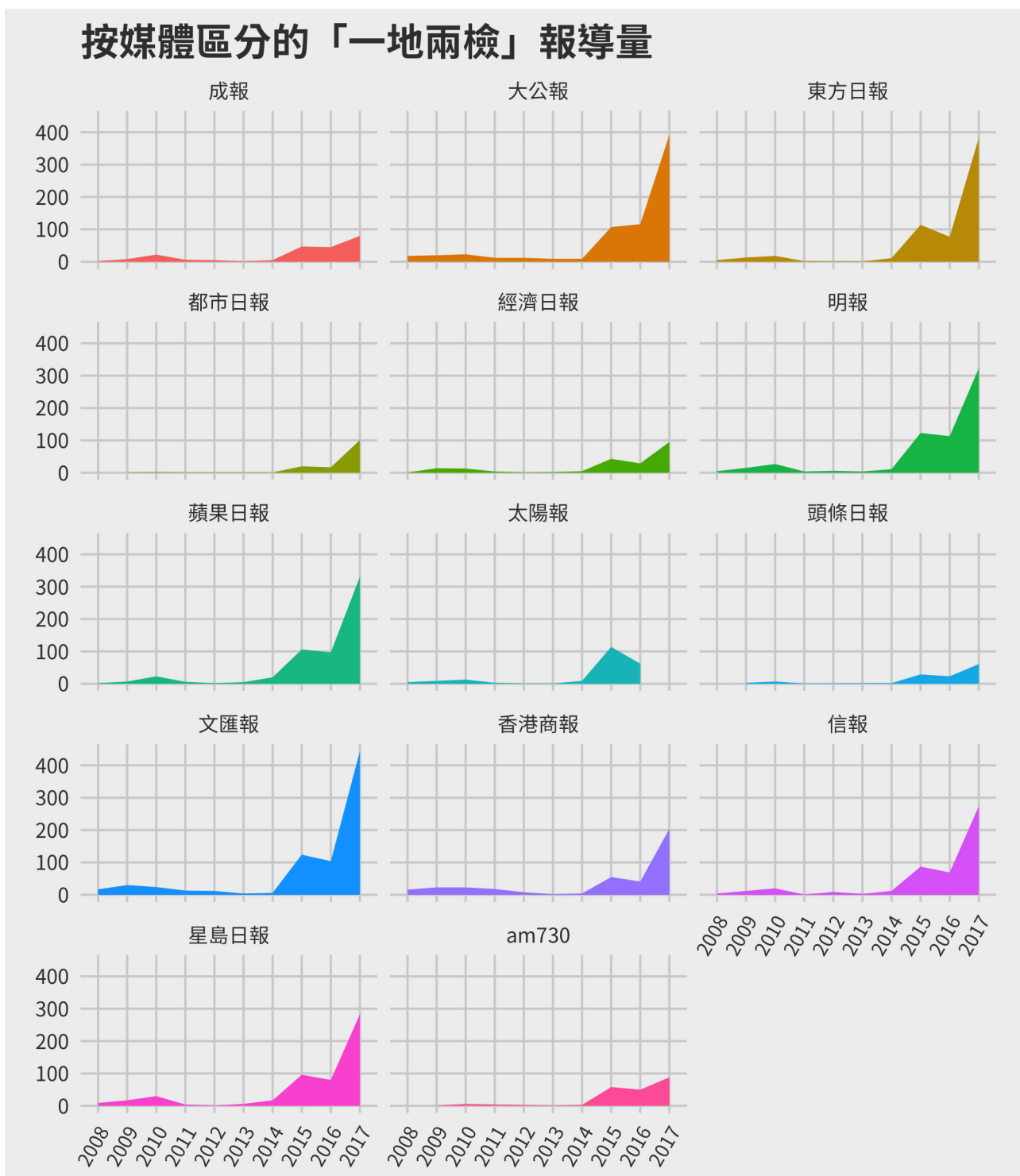


圖 2：按媒體區分的「一地兩檢」報導量



## 按政黨劃分

於 2010 年，民主黨相比其他政黨，於「一地兩檢」相關文章中被報道的次數最多，一年之間共累計 351 篇。民主黨主席為劉慧卿認為「一地兩檢」令港人憂慮日後有內地執法人員在港執行內地法律，為日後將更多內地法律引入本港鋪路。持相同立場的還有當時的社民連三子梁國雄、陳偉業和黃毓民，亦被超過 20 篇文章提及，他們認為「一地兩檢」會危害香港發展。

事態發展至 2015 年，民建聯遂開始積極發言反駁「一地兩檢」不利言論，成為被相關文章提及最多次數的政黨，共超過 800 篇，大幅拋離只有 400 多篇的民主黨。民建聯當中以李慧琼、陳恒鑌、曾鈺成和譚耀宗曝光率最高，分別由數十篇到過百篇不等。他們支持高鐵「一地兩檢」安排，認為可讓高鐵發揮最高效益，提升香港競爭力。立場相近的還有任職立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰，被報導次數超過 500 篇。他建議「雙軌立法」，即內地和香港同時立法，讓內地租用香港地方，讓有關執法人員可以進行出入境和檢疫

工作。與此同時，持反對意見的民主黨胡志偉和仍屬公民黨的湯家驊亦被超過 100 多篇報導提及，表達對需修改《基本法》附件三感到不可接受。

直至 2016 年，民建聯曝光率創新高，被報導次數超過 1000 篇文章，並繼續保持領先地位。單是陳鑑林便被提及近 500 次，不過部分屬具爭議性的新聞。陳鑑林當時任職財委會副主席，審議高鐵香港段工程的 196 億元追加撥款申請，過程中將泛民議員提出的逾千項臨時動議裁減至 70 多項，並一度拒絕泛民議員進場。這些行為被指粗暴剪布。另外，其他議員如工程界盧偉國與新民黨田北辰均被報導超過 100 篇，不斷強調通過「一地兩檢」是發揮高鐵效益的必要條件。持反對意見的議員中，最活躍的是楊岳橋，重申「一地兩檢」在法律層面並不可行。

2017 年，高鐵通車在即，有關「一地兩檢」的討論進一步發酵，各政黨被報導次數均大幅飆升。當中以反對「一地兩檢」的公民黨和民主黨曝光率最高，被提及的文章數目均高達約 1800 篇。林子健報稱被內地人員擄走一事，令兩黨

---

的曝光度大幅拋離其他政黨。民主黨中則以林卓廷、何俊仁、涂謹申和胡志偉領先，他們憂慮一旦實施「一地兩檢」，《基本法》將淪為廢紙。其後同樣持反對意見的公民黨，由陳淑莊領頭，梁家傑和楊岳橋支持，探討替代方案，強調市民仍然有選擇。而另一公民黨議員郭榮鏗，亦被 100 篇報導提及，他繼續從法律層面上去說明「一地兩檢」等同開了一個極危險的先例。

建制派方面，民建聯亦不甘落後，被提及的報導達 1100 篇，而經民聯自 2015 年起曝光率亦漸增，高達接近 800 篇。前者主要意見領袖為李慧琼和陳恒鑞，均被提及超過 100 篇，而後者則為梁美芬和林健鋒，曝光度亦不相伯仲。他們都呼籲不應妖魔化「一地兩檢」，因為深圳灣早有先例。湯家驊和田北辰亦繼續積極就事件發言，各被約 300 篇報導提及。

# 按政黨區分的媒體曝光率

計算政黨及其黨員

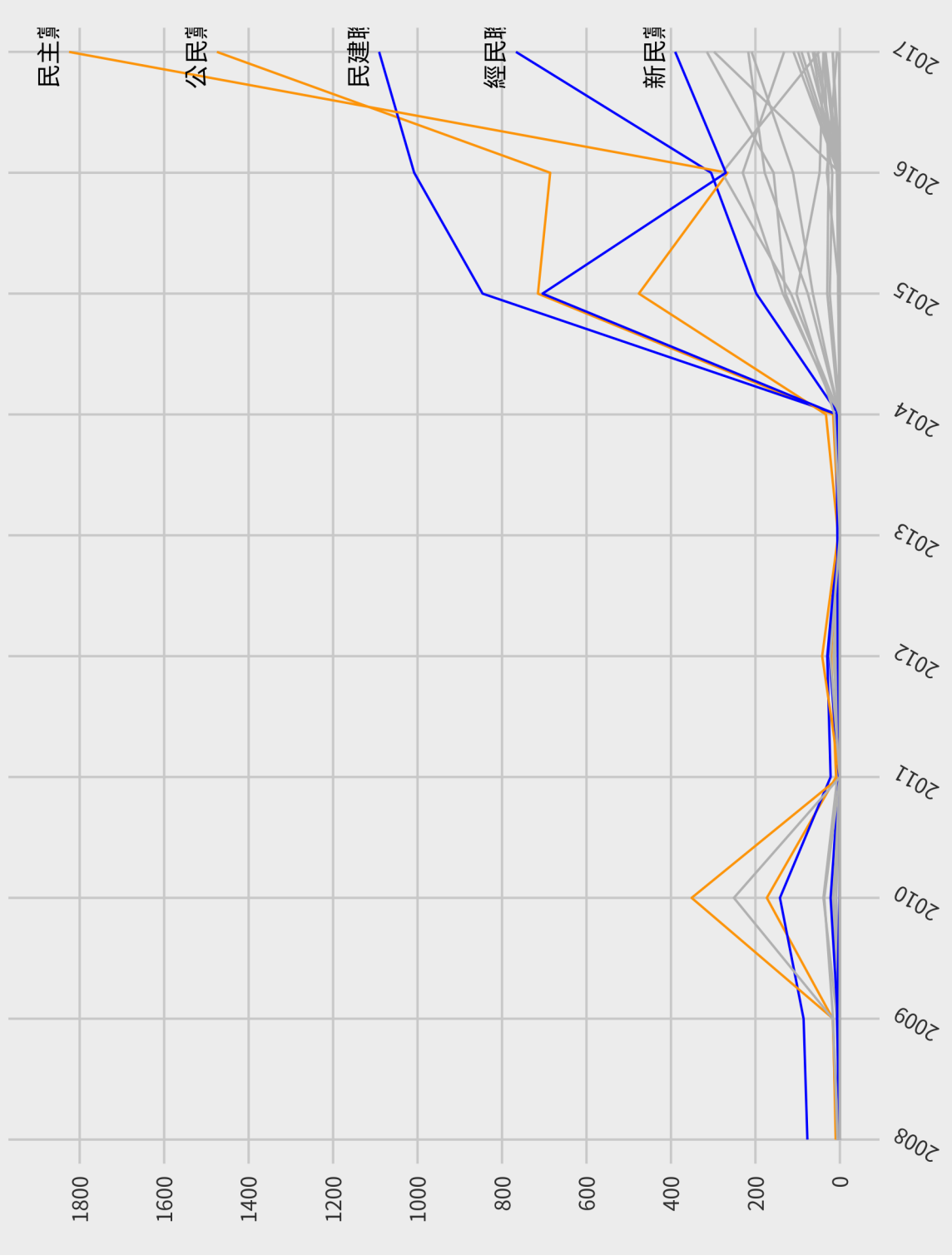


圖 3：按政黨區分的媒體曝光率

# 4 新聞熱詞

## 按時期劃分

### 2008-2009 年

深圳灣於 2007 年開通，為一地兩檢模式的試驗版。當時中港雙方突破了複雜的法制和行政問題，落實由香港向深圳每年租借深圳灣部分口岸區域，並在該區進行清關手續。因此，在該時期「口岸」、「深圳」、「通關」等字眼出現頻率頗高。與此同時，跨境學童人數上升，深港於過境事件上合作越來越頻繁，所以「跨境」、「學童」、「深圳」、「深港」等字眼出現頻率為最高。

### 2010 年

政府向立法會財務委員會提交造價達 669 億港元的廣深港高鐵撥款申請，該申請最終雖獲得通過，但在期間經歷泛民長達 4 天共 24 小時的拉布。當時審議高鐵撥款的財委會主席為劉慧卿，而接受議員提問的官員為運輸及房屋局局長鄭汝樺。因此「鄭汝樺」、「劉慧卿」、「撥款」、「拉布」、「財委會」等字眼在一地兩檢報導中出現的頻率十分高。

### 2011-2013 年

由於政府推出一簽多行政策，水貨客大行其道。每天有為數不少的人來回口岸以轉售奶粉和其他生活用品左，賺取差價，而當時保安局局長黎棟國則負責打擊水貨客問題。因此，「水貨」、「黎棟國」、「奶粉」等字眼出現頻率頗高。另一邊廂，「橫琴」、「南沙」、「前海」等亦成為熱門字眼，因為政府有意加強香港與這些地區的聯繫，發揮珠三角的作用，措施包括推動粵港汽車自駕遊，簡化通關程序等等。另外，一地兩檢的概念亦借用了股票交易市場中滬港通的概念。因此「交易所」亦是另一出現率頗高的字眼。

### 2014 年

港鐵所提交的報告顯示，高鐵工程出現延誤，令造價成本進一步上升，最終超支，需立法會追加撥款。因此，「超支」、「工程」、「延誤」、「港鐵」均為出現頻率最高的數個關鍵詞。另外，當時港鐵主席「馬時亨」以及運輸及房屋局局長「張炳良」，均就超支事件發表不少意見。因此，兩人的姓名於一地兩檢報

導中出現頻率亦頗高。

## 2015 年

高鐵工程超支事件繼續擾攘，「超支」、「工程」、「港鐵」、「撥款」繼續為出現頻率最高的數個關鍵詞。另外，社會各界開始討論一地兩檢的可行性，以及是否會違反基本法一國兩制的大原則。因此，「基本法」、「一國兩制」以及律政司司長「袁國強」等以上關鍵字，均多次出現於一地兩檢相關報導中。

## 2016 年

財委會審議高鐵追加撥款時，泛民再次進行拉布。最終，由主持會議的財委會副主席陳鑑林剪布，通過高鐵兩項涉款共 196 億元的追加撥款申請。因此，「撥款」、「財委會」、「追加」、「泛民」、「拉布」、「陳鑑林」等關鍵詞出現頻率相當高。另外，銅鑼灣書店股東李波懷疑被內地執法人員帶走的事件，進一步加劇中港矛盾，令不少人擔心一地兩檢會變相開放跨境執法。「李波」、「股東」、「一國兩制」等關鍵詞出現率亦頗高。

## 2017 年

高鐵通車在即，更多人談及高鐵所帶來的潛在經濟效益，並配合中國國務院總理李克強所提出的大灣區發展，因此「大灣區」成另一熱門關鍵字。與此同時，偏建制的報紙開始更積極報導一地兩檢相關事宜，並反駁泛民各種反對的理據。因此「反對派」、「基本法」等字眼出現頻率為最高。另外，林子健報稱被內地部門擄走事件，亦再次引起跨境執法的討論，所以「口岸」、「內地」、「林子健」等關鍵詞被提及的次數亦頗高。

## 按報章劃分

於一地兩檢相關報導中，法律仍然是核心問題，各大報張均提及如何在基本法框架下實施一地兩檢。因此，「法律」、「基本法」等字眼在所有報紙中都有相當高的出現頻率，當中以明報、信報最為關注法律議題。

高鐵工程共經歷兩次撥款，每次討論撥款時候，各界都催逼政府儘快釐清一地兩檢安排，但由於通關安排一直未明朗，撥款一直受到阻滯。「港鐵」、「工





程」、「撥款」等字眼頻頻出現於各大報張當中，當中蘋果日報，經濟日報，明報，東方日報，星島提及上述字眼的次數較為多。

林子健報稱被內地人員擄走事件，亦多次與跨境執法、一地兩檢等議題扣上關聯，不少報紙都有提及「林子健」此關鍵字，當中星島日報以及經濟日報所提及的篇幅最為多。後來該事件被揭發，疑似林子健本人自編自導自演。因此，大公報、文匯報藉此批評泛民，一地兩檢報導中出現「林子健」的頻率亦變得相當高。

就一地兩檢的討論當中，大公報、文匯報等建制的媒體，以抗衡泛民為目的，因此「反對派」這個字眼出現的頻率為最高。東方日報亦有參與其中，「反對派」出現的頻率與「港鐵」、「港府」等字眼相若。反之，蘋果日報則普遍針對中國共產黨、建制派，強調泛民的觀點，因此「中共」字眼出現的篇幅相當大，其次則為「中國」、「民主派」等等。

另外，各報紙因應自己的立場，報導一地兩檢時所突出的議題亦有所不同。大

公報、文匯報強調經濟成效，積極提及與高鐵配套的國家發展計劃，例如大灣區發展。因此，「大灣區」、「經濟」、「合作」、「發展」、「粵港澳」等正面的關鍵詞出現頻率十分高。反之，蘋果日報繼續旗幟鮮明地反對一地兩檢，經常扣聯其他中港議題一起討論。例如，就李波事件中跨境執法問題，引申至對於一地兩檢的憂慮。又例如，以第三條跑道工程的討論，引申至高鐵工程超支的問題。因此，「李波」、「三跑」、「工程」、「超支」等字眼亦經常出現。





# 5 政黨關聯詞

政界對「一地兩檢」爭論得沸沸揚揚，各派別在這個過程樹立了不同公眾形象。圖 6 利用關聯詞將政黨區分，可以分辨出四個群組。一、民建聯；二、民主黨；三、經民聯、新民黨、自由黨及公民黨；四、工聯會、工黨、社民連及人民力量。

民建聯與國家緊密聯繫，在各大報章提及「一地兩檢」時，只有民建聯會與國家領導人及其他單位共同出現，關聯字包括：領導人、張德江、發改委、港澳辦和訪京。民建聯亦將「一地兩檢」提昇至實現「一帶一路」等國家戰略的層次。至於議事事務，民建聯也運用議事規則進行裁決，處理拉布。

民主黨受到林子健事件牽制，主要關聯字均由事件而來，例如召開記者會、公開閉路電視片段、聲稱林子健被警務人員擄走。明顯林子健事件已成為醜聞，民主黨被指是「抹黑」、「炒作」和「攻擊」，也被質疑其「誠信」，甚至被斥為「鬧劇」需要「道歉」。事件不但影響民主黨的形象，也削弱了與有關當局談判的公信力。

經民聯、新民黨、自由黨和公民黨有更多管治與法律制度上的討論。近期，公民黨採取拖延戰術，主力要求政府再作公眾諮詢，另外三黨則呼籲社會不要再花時間在公眾諮詢上。它們共同就「割地」有另一番辯論，公民黨認為劃出內地口岸區相當於減少香港管轄範圍，而另外三黨則指出「割地」講法離譜，是「自己嚇自己」，要將歪理撥亂反正。經民聯、新民黨、公民黨也就法律問題積極發聲，就《基本法》附件三及內地人員跨境執法問題辯論。

在輿論領域上，以上數黨的公眾形象稍有不同。說到經民聯，更多市民會聯想到口岸區的法律安排，如管轄權、租賃形式和檢疫程序。新民黨更關注工程超支的問題，牽涉到承建商與為工程封頂的討論。而公民黨則受民主黨拖累，在記者會聲稱林子健被擄走，被指是誤導公眾，令誠信受質疑。

至於第四個群組，工聯會、工黨、社民連和人民力量四黨在追加撥款議案的曝光率最高。不斷重複了高鐵建設項目所涉及的追加撥款「196 億元」，工黨、社民連和人民力量亦就港珠澳大橋的

## 「一地兩檢」報導與政黨的關聯詞 (2008-2017)

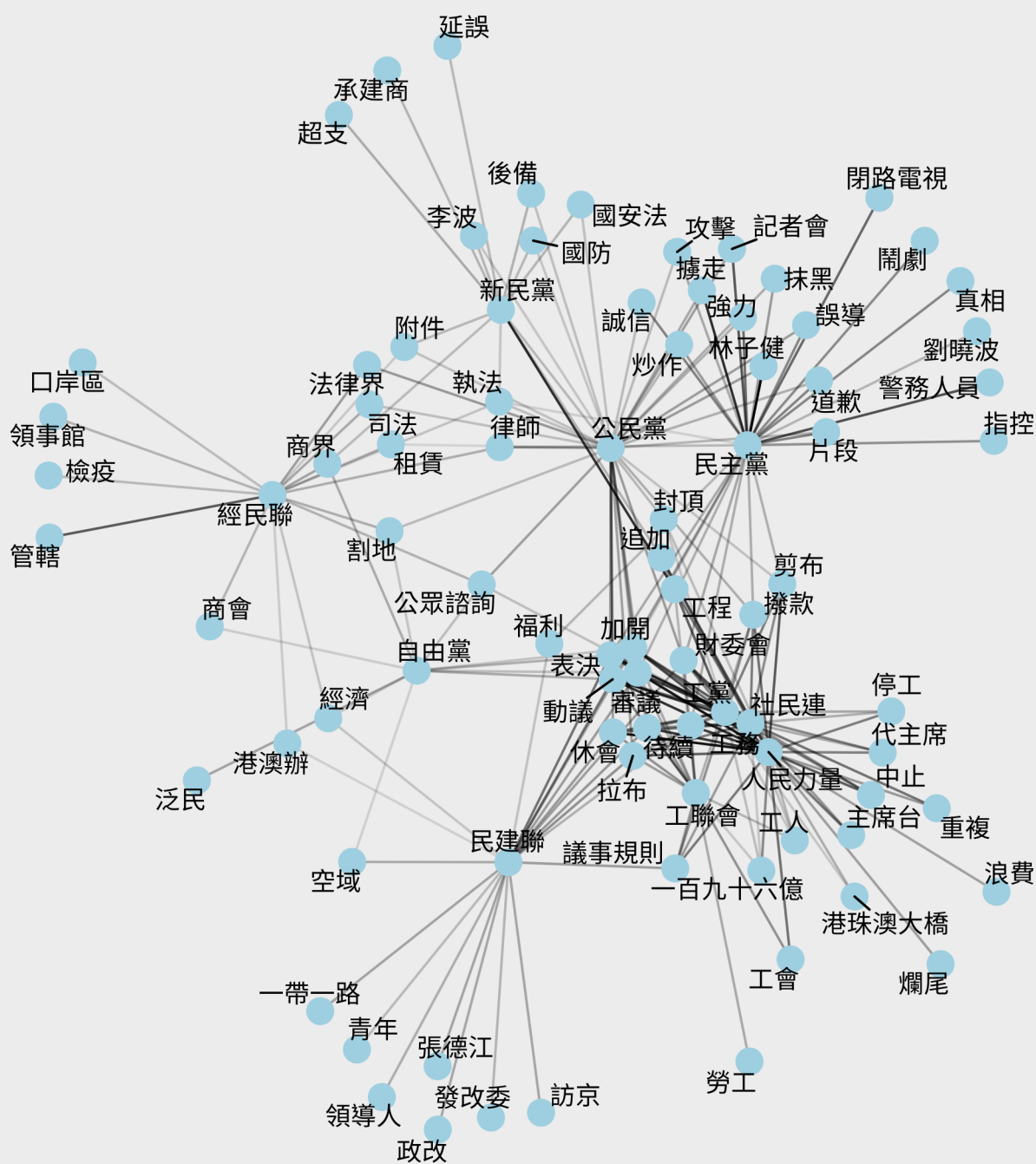


圖 6：「一地兩檢」報導與政黨的關聯詞 (2008-2017)

---

超支事件借題發揮。當新民黨使用較容觀的「延誤」與「超支」，這三黨便突出「浪費」與「爛尾」。第四群組的四個政黨議會混亂扯上關係，例如透過重複發言拉布和衝上主席台示威。

# 6 輿情得分



## 政黨表現

### 2008-2012 年：由高開轉趨懷疑

深圳灣的成功例子，為落實「一地兩檢」帶來正面積極的作用。因此，於 2008 年高鐵討論初期，兩大陣營出現在正面「一地兩檢」報導的比例都偏高。從圖 7 可見，當中泛民所佔比例超過一半，建制亦接近兩成。然而，隨著社會上有關「一地兩檢」的討論越漸頻繁，不少人就其提出法律問題，並質疑其可行性。與此同時，政府未能提交實質方案，亦未能有效回應各界疑慮。因此，兩大陣營在正面報導中出現的比例於 2009 年均呈現下降趨勢。

其後，受累於一簽多行與水貨客問題，兩大陣營出現在正面「一地兩檢」報導的比例於 2010 年 1 月降至零。所有政黨都均以負面新聞佔大多數，出現在正面報導當中比例最高的政黨亦不超過百分之二十。

### 2013-2017 年：近年轉趨正面

直至 2013 年，有關「一地兩檢」的討

論開始出現突破。由於政府有意於蓮塘實施一地兩檢，為市民帶來新的憧憬。另外，「橫琴」、「南沙」、「前海」的發展規劃亦為一地兩檢的效益打下強心針。因此，兩大陣營出現在正面「一地兩檢」報導的比例開始逐步回升，當中建制派所佔比例更突破百分之二十五。

至 2015 年，雖然高鐵工程超支事件持續擾攘，但因正式通車日子漸近，社會更多焦點關注於一地兩檢的可行性。由於正反雙方就此的意見分歧甚大，反而淡化了超支事件的負面影響。同年 5-7 月份，建制派開始反守為攻，主動反駁「一地兩檢」不利言論，令經民聯與新民黨一躍成為擁有最高正面報導比例的建制政黨。

其後稍有回落，但至 2017 年，通車在即，兩大陣營均就「一地兩檢」積極發表新一波言論。當中建制派繼續領先，出現在正面「一地兩檢」報導的比例一度攀升至接近百分之五十，而民建聯、經民聯與新民黨所佔比例均超越主要泛民政黨。

## 兩大陣營的輿情得分 (2008-2017)

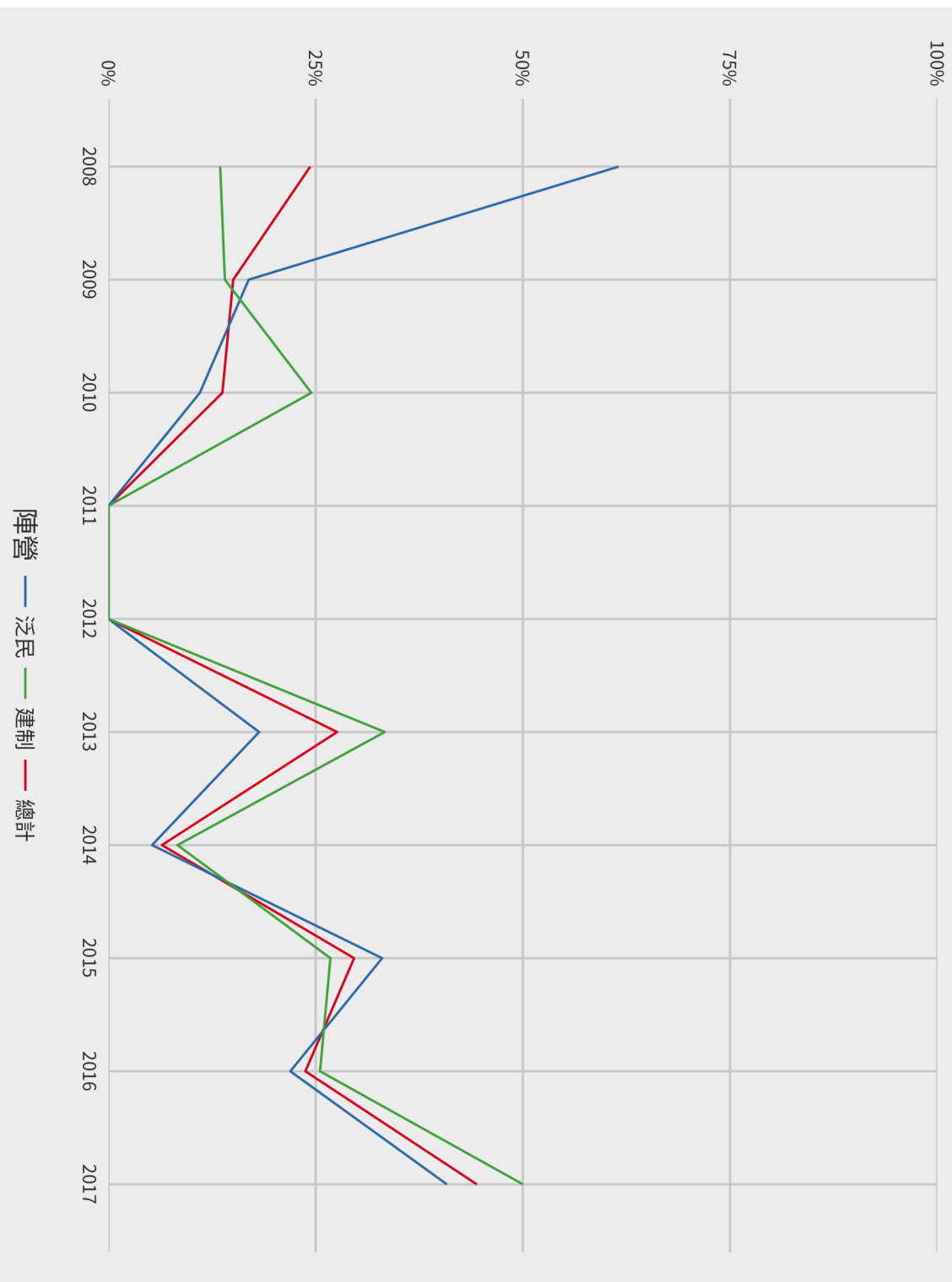


圖 7：兩大陣營的輿情得分 (2008-2017)



# 政黨的輿情得分 (2008-2017)

注：只計算期間被報道100次或以上的政黨 (包括其黨員被報道的次數)。



圖 8：政黨的輿情得分 (2008-2017)

## 政治人物的輿情得分 (2008-2017)

注：只計算期間被報道100次或以上的政治人物。

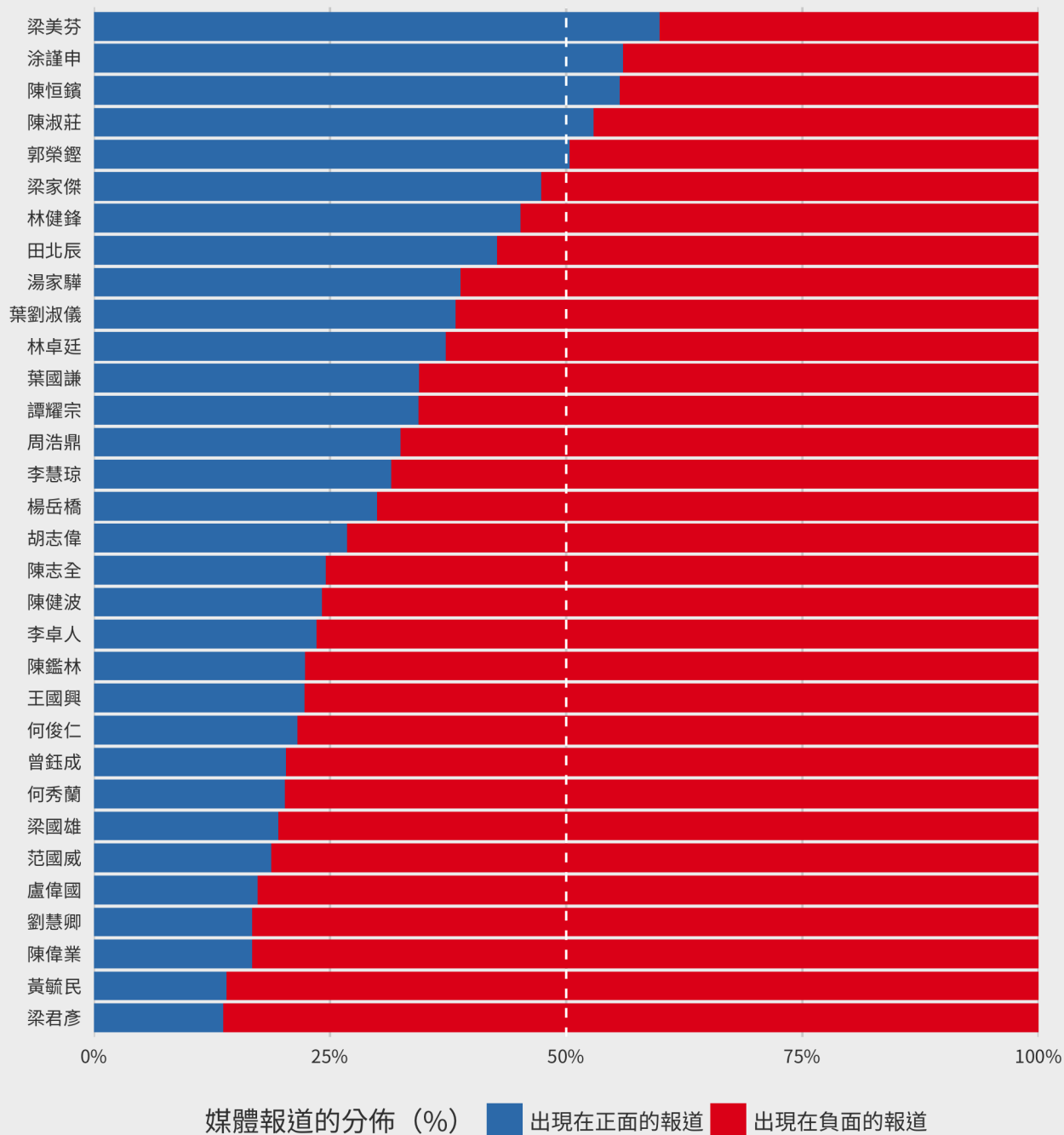


圖 9：政治人物的輿情得分 (2008-2017)

## 議員表現

圖 9 顯示由「一地兩檢」提出至今，議員得到正面和負面報道的比率。梁美芬議員一直都就相關法律問題、口岸區管轄權，積極發表意見，並多次回應一地兩檢等同割地的說法。因此，梁美芬議員在「一地兩檢」報導的正面報導所佔比例大幅領先於其他人。

涂謹申議員以及郭榮鏗議員同樣積極就一地兩檢相關的基本法與法律問題、執法人員安排、附件三解讀等議題發表言論，當中涂謹申議員更多次批評或反對袁國強對事件的看法。至於陳恒鑞身為立法會鐵路事宜小組委員會主席，則主要就港鐵超支發言。上述三人出現在正面「一地兩檢」報導的比例均超過一半。

另外，陳淑莊議員極力主張並積極推動就一地兩檢相關的公眾諮詢。而田北辰議員則圍繞港鐵工程超支發表言論，但其佔正面報導比例不及陳恒鑞。至於梁家傑議員多次指出一地兩檢所涉及的法律風險，但言論主要針對前特首梁振英。林健鋒則強調大灣區效益。上述四

位議員出現在正面「一地兩檢」報導的比例較高，均接近一半。

# 7 討論及建議

## 一、工程問題激化「一地兩檢」爭議

高鐵計劃在設計初期已得到充分討論，當年路軌走線與總站布局的爭議，已經令多數市民明白只有「一地兩檢」才能發揮高鐵效益。無論法律或經濟論述，都無明顯改變市民對一地兩檢的支持度。在 2016 年與 2017 年，分別支持通過高鐵超支撥款，以及支持政府「一地兩檢」方案的人數均為五成多，印證支持興建高鐵的市民幾乎等同接受「一地兩檢」。

高鐵延誤與超支雖然與「一地兩檢」無直接關係，卻是「一地兩檢」主要失分點。由於行政部門失誤及商業糾紛，中間派對高鐵工程感到失望，令不少不著邊際的方案，如停止工程興建商場等建議被提倡。逐步累積的反高鐵情緒，最終轉化成反對「一地兩檢」。

## 二、建制派未能搶先設定議題，後期始奪回話語權

整個「一地兩檢」討論中，星島日報、東

方日報、明報、蘋果日報在各時期均引導一定輿論。直至 2017 年 7 至 8 月，大公報和文匯報才急起直追，用較大力度討論「一地兩檢」，為時已失去議題設定優勢。

泛民政黨由社民連為首在早期搶佔輿論空間，建制派在 2015 年始奪回話語權，當中以民建聯曝光率最高。按個別政治人物而言，田北辰與湯家驊在「一地兩檢」中最具標誌性。林子健事件消耗市民對泛民政黨的信任，建制派亦把握時機迎頭趕上。其時，郭榮鏗的法律觀點和「車上檢」方案回嚮不算大，即使陳淑莊以「一地兩檢關注組」在後期參與輿論戰場，已難有影響力。

建制陣營中，梁美芬議員、田北辰議員、陳恒鑞議員、湯家驊、林健鋒議員在「一地兩檢」報導的正面報導所佔比例領先於其他人。親建制陣營需要繼續增加意見領袖，提高正面報道的比率。

## 三、「一地兩檢」既是法律問題，又是政治問題

市民難以理解技術性的法律問題，不過

原則性的法律問題仍然是核心問題，例如「是否符合《基本法》」得到所有媒體長期跟進。在《基本法》問題面前，深圳灣的示範作用被覆蓋。而且，當高鐵追加撥款時，催生了市民對「一地兩檢」更具體化的期望，惟治港者當時未能釐清安排。結果，由於「一地兩檢」未明朗，撥款爭議加深了市民對相關安排的懷疑。

建制與泛民的對壘中，也有互相借鏡的地方。建制媒體著重在經濟發展與反拉布，大公報和文匯報就常常提及「一帶一路」、「大灣區」、「珠三角」與「港深合作」，然而，國家發展策略在不同場合已有鋪天蓋地宣傳，建制媒體套諸在「一地兩檢」，感染力有限。親民主媒體則集中在司法制度與法治事件，善於有效地聯繫不同內地與香港矛盾事件，例如以李波事件渲染跨境執法的恐慌，以及以機場三跑的空域問題突顯與內地城市的治權爭議。

#### 四、強化法律理據合理性的宣傳

十年來媒體的報導中，各大報章均提

及如何在《基本法》框架下實施「一地兩檢」，「法律」、「基本法」等字眼在所有報紙中都有相當高的出現頻率，顯然可行性討論仍然是問題中心。香港市民普遍務實，對「一地兩檢」所牽涉的兩地法律差異存有懷疑也正常不過，所以，在說服香港市民支持一地兩檢方案不能只靠以經濟誘因作為論據，有關法理學解說會有相當有效。

議員作為民意的代表，應運用其知名度及影響力去爭取民意，尤其是擁有法律背景的最能以專業資格說服公眾，梁美芬與郭榮鏗更是一地兩檢議題上發表意見的表表者，在牽涉基本法與相關法律問題上各持不同的觀點，嘗試在這政治化議題上爭取市民的認同，相信惟有積極的回應才能有助消除市民的疑慮。中聯辦相關官員亦可在香港媒體接受訪問及撰寫文章，用學術性語言解釋一地兩檢背後法理基礎和合理性，以統一口徑作出法律解說。因此，認為市民大眾不懂艱澀法律語言而放棄理論性政策解說是缺乏說服力之觀點，單純以強調權威及其經濟效益不能有效爭取輿論支持。

## 五、 政黨公眾形象鮮明，宜清晰分工營造意見領袖

不同政黨在傳媒中已與特定議題建立關聯，因而在公眾心目中也有既定形象。各政黨應善用此形象，合理分工，發揮最大效果。民健聯可以繼續擔當國家涉港事務的推銷員，但可避免高舉促進經濟發展等「硬效益」，反而可以藉著高鐵便捷的論調「軟推銷」，主張市民在回鄉探親、工幹旅遊等方面的切身得益。

面對「一地兩檢關注組」的訴求，經民聯、新民黨與自由黨宜強調在香港管轄範圍內內地人員跨境執法的合法性，指出公眾諮詢的不必要，以及反駁「割地」所營造恐懼。把握泛民「工字派」在新一屆立法會息微的機會，工聯會更要堅持與該等政黨角力，在撥款爭議過去後，展望未來高鐵所製造的就業機會。總的而言，各政黨需要共同協力在不同方面掌握發言權，從而在「一地兩檢」內的個別話題塑造權威形象。

## 六、 宜設立社交媒體專頁，加強與年輕人互動

把握建制派著力搶攻輿論控制權的時機，政府應該儘快開設社交媒體統籌專員，負責一地兩檢的公關工作，以加強在社交媒體戰場這個建制陣營的相對弱勢的輿論版塊。有了社交媒體統籌專員，相關官員可以透過分析工具找出從傍晚到凌晨過去十二小時的網絡熱話及與政策局相關的議題，加以分析及準備網民意見摘要。亦可以尋找相關的意見領袖及適合的平台，如政府新聞網，局方的專頁或是親自在討論區回應或進行游說。新聞官配合設計師、攝影師和剪片員更可以在兩個小時內完成相關製圖、解說和短片就特定熱點議題進行解說。

活躍於社交媒體的群眾多數是較年輕的一輩，Facebook的輿論更多數由「80後」及「90後」主導，而親泛民網媒更是強勁的訊息傳播平台，人數最多的更坐擁超過一百萬名追蹤者。它們的帖子經網民廣泛分享後，覆蓋超過一半的Facebook用家。所以，設立社交媒體統籌專員可以準確發放政府回

---

應及訊息，務求及時在社交媒體平台上讓網民知道政府最新的立場，掌握輿論控制權。



# 8 附錄

## 研究方法

是次研究分為政策簡報與大數據分析兩部分。透過質性分析，「一地兩檢」事件將會編寫成政策簡報，勾勒支持與反對「一地兩檢」與其他替代方案的核心觀點。基於大數據的實證支援，配合時序的推進提供脈絡化的分析，突出輿論轉向及政治人物與團體的得分與失分點。

大數據分析部分按「一地兩檢」概念出現的時期，搜集全港所有紙媒關於「一地兩檢」的報導與評論，組成大數據庫進行定量研究。大數據庫包含 2008 年 1 月 1 日至 2017 年 8 月 31 日，共 6,054 篇報導。隨事態發展，透過數學模型分析當中的熱詞、關聯詞及情緒變化。大數據分析分為四章節：

### 1. 媒體統計

按月份及媒體統計報導數目，呈現「一地兩檢」在十年間的報導分佈。政黨及其黨員的出現頻數亦會按月統計，以量度各個政黨的曝光度。

### 2. 新聞熱詞

基於報導中詞彙出現的頻率，按年份及媒體進行文本分析，衡量一個詞彙的重要性。分析結果以詞雲方式展現，愈重要的詞彙字體愈大。

### 3. 政黨關聯詞

從報導裡擷取詞彙，以 TF-IDF 演算法 (term frequency - inverse document frequency) 進行篩選與加權，評估詞語對於政黨的關聯程度。分析結果以網絡圖表示，以每個政黨及其黨員為中心，關聯程度愈高的詞彙，將會聚集在距離愈近的字群。

### 4. 輿情得分

由真實分析員閱讀 1500 篇報導，就每篇對「一地兩檢」的情緒評分，1 分為正面、0 分為中立、-1 分為負面。所有被閱讀的報導，由第二位分析員再次評分並核對。陣營、政黨或議員的輿情得分，為所有與之出現的相關正面與負面報導比例。

## 註釋

- 1 <http://www.civicparty.hk/?q=node/1348>; 廣深港高速鐵路香港段 - 立法會參考資料摘要 THB(T)CR 1/16/581/99
- 2 明報, 2015 年 12 月 15 日, A10。
- 3 [https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20151215/s00002/1450115603754](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20151215/s00002/1450115603754); <http://news.singtao.ca/vancouver/2010-01-15/hongkong1263549788d2261101.html>
- 4 廣深港高速鐵路香港段清關、出入境及檢疫安排 - 立法會 CB(2)1966/16-17(01) 號文件
- 5 [https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20170726/s00001/1501006357183](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20170726/s00001/1501006357183)
- 6 <http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/ord/ord004-07-c.pdf>
- 7 <http://www.post852.com/147474/%E3%80%90%E8%B2%A1%E6%9C%83%E5%AF%A9%E9%AB%98%E9%90%B5%E3%80%91%E9%AB%98%E9%90%B5%E3%80%8C%E4%B8%80%E5%9C%B0%E5%85%A9%E6%AA%A2%E3%80%8D%E5%8C%85%E6%8B%AC%E6%AA%A2%E7%96%AB%E3%80%80%E9%AB%98%E6%B0%B8/>; [https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20170315/s00002/1489515415566](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20170315/s00002/1489515415566), <http://www.info.gov.hk/gia/general/201706/17/P2017061700625.htm>
- 8 <http://hk.crntt.com/doc/1037/6/0/4/103760435.html?coluid=7&kindid=0&docid=103760435>
- 9 <http://www1.hkej.com/dailynews/articlePrint/id/1628115>
- 10 <http://std.stheadline.com/instant/articles/detail/479091-%E9%A6%99%E6%B8%AF-%E6%9E%97%E9%84%AD%E6%8B%92%E5%81%9A%E5%85%AC%E7%9C%BE%E8%AB%AE%E8%A9%A2+%E7%B1%B2%E4%BB%A5%E5%8B%99%E5%AF%A6%E7%9C%BC%E5%85%89%E7%9C%8B%E5%BE%85%E3%80%8C%E4%B8%80%E5%9C%B0%E5%85%A9%E6%AA%A2%E3%80%8D>
- 11 李家超指 CIQ 會造成「司法重疊」
- 12 <http://www2.hkej.com/instantnews/current/article/1254769/%E3%80%90%E5%85%A9%E6%9C%83%E3%80%91%E5%90%B3%E4%BA%AE%E6%98%9F%E5%BB%BA%E8%AD%B0%E9%AB%98%E9%90%B5%E3%80%8C%E8%BB%8A%E4%B8%8A%E6%AA%A2%E3%80%8D>
- 13 <http://www.civicparty.hk/?q=node/6905>
- 14 廣深港高速鐵路香港段清關、出入境及檢疫安排, <http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/hc/papers/hccb2-1966-1-c.pdf>
- 15 廣深港高速鐵路香港段清關、出入境及檢疫安排 - 立法會 CB(2)1966/16-17(01) 號文件
- 16 <http://std.stheadline.com/daily/news-content.php?id=30081&target=2>
- 17 <http://www2.hkej.com/instantnews/current/article/1254769/%E3%80%90%E5%85%A9%E6%9C%83%E3%80%91%E5%90%B3%E4%BA%AE%E6%98%9F%E5%BB%BA%E8%AD%B0%E9%AB%98%E9%90%B5%E3%80%8C%E8%BB%8A%E4%B8%8A%E6%AA%A2%E3%80%8D>
- 18 <http://www.civicparty.hk/?q=node/7602>
- 19 <https://www.singtaousa.com/sf/13-%E9%A6%99%E6%B8%AF/215362-%E4%B8%8D%E5%AD%98%E5%9C%A8%E3%80%8C%E5%89%B2%E5%9C%B0%E3%80%8D%E5%85%83%E7%B4%A0++++%E4%B8%8D%E6%B6%89%E4%BB%BB%E4%BD%95%E6%A5%AD%E6%AC%8A%E8%BD%89%E7%A7%BB++%E6%8E%A1%E3%80%8C%E4%B8%89%E6%AD%A5%E8%B5%B0%E3%80%8D%E6%96%B9%E5%BC%8F%E7%AB%8B%E6%B3%95++++%E8%A2%81%E5%9C%8B%E5%BC%B7%E5%BC%B7%E8%AA%BF%E7%AC%A6%E3%80%8A%E5%9F%BA%E6%9C%AC%E6%B3%95%E3%80%8B/?fromG=1>

- 
- <sup>20</sup> <http://news.now.com/home/local/player?newsId=231218>; 星島日報, 2017年7月20日, A05。
- <sup>21</sup> <http://news.singtao.ca/toronto/2015-05-12/hongkong1431411463d5573853.html>
- <sup>22</sup> 立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會特別會議紀要 CB(4)878/15-16 號文件
- <sup>23</sup> Hong Kong Economic Journal | 2017-07-26 | A14 | 政情 | 車上檢兩地兩檢不可行 無後備方案
- <sup>24</sup> [http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp\\_rdp/papers/tp\\_rdp1022-thb200910-c.pdf](http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1022-thb200910-c.pdf)
- <sup>25</sup> <http://www.info.gov.hk/gia/general/201601/03/P201601030390.htm>
- <sup>26</sup> [https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20170814/s00002/1502647480066](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20170814/s00002/1502647480066)
- <sup>27</sup> [https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20160111/s00002/1452449566924](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20160111/s00002/1452449566924)
- <sup>28</sup> <http://std.stheadline.com/daily/news-content.php?id=679050&target=2>
- <sup>29</sup> 立法會 CB(1)503/09-10(02) 號文件 廣深港高速鐵路香港段乘客量預測、經濟效益及營運可行性評估 ([http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp\\_rdp/papers/tp\\_rdp1116cb1-503-2-c.pdf](http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1116cb1-503-2-c.pdf))
- <sup>30</sup> [http://www.news.gov.hk/tc/categories/infrastructure/html/2017/07/20170725\\_175100.shtml](http://www.news.gov.hk/tc/categories/infrastructure/html/2017/07/20170725_175100.shtml); [https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20170726/s00001/1501006357183](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20170726/s00001/1501006357183)
- <sup>31</sup> <http://dphk.org/index.php?route=news/news/detail&id=2077>
- <sup>32</sup> [https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20170925/s00002/1506276288078](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20170925/s00002/1506276288078)
- <sup>33</sup> [https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20170809/s00002/1502215933170](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20170809/s00002/1502215933170)
- <sup>34</sup> <http://www.master-insight.com/%E5%BE%9E%E4%B8%80%E5%9C%B0%E5%85%A9%E6%AA%A2%E6%B0%91%E6%84%8F%E5%92%8C%E5%AE%98%E6%84%8F-%E8%A6%8B%E4%B8%80%E5%9C%8B%E5%85%A9%E5%88%B6%E7%9A%84%E5%89%8D%E6%99%AF/>
- <sup>35</sup> <http://news.rthk.hk/rthk/ch/component/k2/1346991-20170808.htm>
- <sup>36</sup> [http://www.cpr.cuhk.edu.hk/tc/press\\_detail.php?id=2583](http://www.cpr.cuhk.edu.hk/tc/press_detail.php?id=2583)
- <sup>37</sup> [https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web\\_tc/article/20171004/s00002/1507053474113](https://news.mingpao.com/pns/dailynews/web_tc/article/20171004/s00002/1507053474113)