

「自駕遊」政策可討論完善 但不應妖魔化

卓偉

現時有些人對「自駕遊」的憂慮雖有一定道理，但歐盟「車輛自由」的經驗在說明，任何政策都必須經過一個試驗、檢討、完善的過程，不可能一蹴而就，也不應一刀抹殺。粵港兩地的「自駕遊」計劃在實行之初，難免會遇到各種問題，當局不必急於推出第二階段計劃，應先針對問題優化政策，社會輿論也應以實事求是的態度提出建設性意見。至於《蘋果日報》、吳志森之流，不斷將「自駕遊」妖魔化，不過暴露其逢融合必反，挑動兩地矛盾的不良居心，市民應看清這些反對派喉舌的真面目。

特區政府日前公布「過境私家車一次性特別配額試驗計劃」細節。每天名額50個，申請人必須通過港運輪署及廣東省公安廳的各自審批，成功申請者還須向有關部門辦理各種文件及手續，如購買第三者保險等，才可駕車北上，這說明「自駕遊」的審核制度相當嚴謹，而且有嚴格名額限制，絕非如部分報道及評論所言是「無掩掩籠」。然而，近日有輿論卻不斷借「自駕遊」來大做文章，扭曲事實誤導市民，這顯然並非實事求是討論政策的態度，而是藉此事炒成兩地矛盾，製造兩地民眾對立。

一面倒負面報道「自駕遊」不公平

在2011年8月23日粵港合作聯席會議第十四次會議上，港粵兩地政府確定推出「自駕遊」計劃。作為深化兩地融合的其中一項政策，「自駕遊」在當時受到社會輿論的肯定，認為此舉便利兩地民眾往來，對本港的旅遊、消費等行業都有刺激的作用，而且由於每日的名額有限，因此社會對「自駕遊」政策一直爭議不大。然而，現時《蘋果日報》及吳志森、黎廣德之流卻突然對「自駕遊」大加鞭撻，《蘋果日報》將之說成「糖衣毒藥」；吳志森更以「文革式的語言」說要「展開一場轟轟烈烈的反『自駕遊』運動」；黎廣德的文章甚至以「自毀長城」為題，極盡譁眾取寵之能事。何以當日提出有關建議時，這些人並沒有

激烈反對，現在卻提出種種無根據甚至聳人聽聞的質疑？而且將內地的司機一概視為「洪水猛獸」，一面倒的負面報道，這又是否客觀？

事實上，任何政策都不完美，但評論政策時必須從大局出發，看看究竟是得者多還是損失多，而非一開始就一棒打死，以種種情緒化的語言及毫無根據的指控來取代客觀分析。從粵港融合的大趨勢而論，「自駕遊」可便利兩地民眾往還，逐步實現珠三角地區一小時「生活圈」，這是兩地融合的必由之路，就如當局擴建各個通關口岸，興建各項跨境基建等一樣，都是為了促進兩地的人流以至是貨物流、資金流。環顧全球，「自駕遊」並非粵港兩地獨有，歐盟實行「車輛自由」後成功帶動各國的旅遊消費，受到各界肯定，粵港兩地推行「自駕遊」怎麼就變成了「糖衣毒藥」？

便利兩地往還 帶動「橋頭經濟」

從本港經濟出發，駕車往來兩地的民眾大多屬於消費力較高的一群，「自駕遊」可吸引更多內地高消費一族來港旅遊購物，為本港消費市場注入活力。同時，隨

着港珠澳大橋等大型跨境基建在未來幾年逐步完工，大橋附近的區域將成為極具發展潛力的經濟圈，就如在全球不少國家都特意在大橋附近發展出各有特色的「橋頭經濟」，興建各種汽車酒店、大型旅客免稅區或購物廣場等，成為當地經濟的一大助力。而「自駕遊」正可吸引大批內地高消費民眾循港珠澳大橋及其他基建來港，屆時當局將可規劃大橋周邊地區的發展，為本港帶來巨大的經濟效益。

固然，現時一些人對「自駕遊」的憂慮雖有一定道理，例如擔心內地司機由於不熟悉本港的交通法例，在駕車來港時可能會產生險情；又如本港一些旺區塞車嚴重，如果開放內地車輛南下，可能會加劇塞車問題，並令空氣污染問題有所惡化等，都是社會所關心的議題，當局理應重視。其實，這些因「自駕遊」所衍生的問題，在其地地方同樣出現，歐盟在實施「車輛自由」後，在執法及環境污染等問題上也引起了當地民眾不滿，但歐盟並沒有因此而將政策全面推翻，而是提出可行的改善建議去解決問題，例如在執法上，歐盟委員會將於2013年實施合作機制，建立資料庫解決；又如污染問題，歐盟對跨

境車的引擎型號、排出廢氣總量等都有嚴格規定，大大減輕了「車輛自由」對社會的影響。

優化「自駕遊」釋市民疑慮

歐盟的經驗在說明，任何政策都必須經過一個試驗、檢討、完善的過程，不可能一蹴而就，也不應一刀抹殺。粵港兩地的「自駕遊」計劃在實行之初，難免會遇到各種的問題，對於本港市民的憂慮，當局不必急於推出第二階段計劃，可以從長計議，先總結第一階段經驗，針對問題優化政策，例如是否在各名額方面可以進一步收緊；來港的司機是否需要學習本港的交通法例；如何理順兩地執法問題等。社會輿論也應以實事求是的態度去評論「自駕遊」，提出有建設性的意見，待所有問題解決，市民的疑慮解除之後，再推出「自駕遊」第二階段自然水到渠成。至於《蘋果日報》、吳志森之流，不斷將「自駕遊」妖魔化，不過是暴露其逢融合必反，挑動兩地矛盾的不良居心，市民應看清這些反對派喉舌的真面目。

把握禁區釋放的機遇

陳振寧

穆迪下調歐洲國家評級的思考

汪巍

1951年，港英政府出於保安等理由，把香港與深圳接壤的一大片土地劃為禁區。香港居民須獲得警方簽發的有效邊境禁區通行證才可進入。回歸以來，社會要求釋放邊境禁區的呼聲漸大。2005年，行政長官宣佈釋放大部分邊境禁區，這為香港帶來巨大的發展機遇。

釋放的邊境禁區面積達2400公頃，大於香港島已發展的面積。該區域大部分地方尚未開發，居民不多。這與深圳河以北，高樓大廈林立、燈火通明的深圳市中心形成鮮明的對比。據報道，曾有兩位內地人偷渡至香港，藏身於來往香港與內地的貨櫃車，到達邊境禁區後竄出車底，誤以為深圳市中心為香港市區，跑了一兩公里，卻發現香港警察正在港深邊界等待他們。隨着內地人的生活水平不斷與香港拉近，以及來港的途徑漸多，內地人偷渡至香港的數字大減。反而，內地人對香港的商品和服務等需求漸大，香港應把握機遇，大力發展邊境禁區。

必須指出，邊境禁區不是所有地區都適合開發。西部的米埔和東部的紅花嶺都極具生態價值，社會應在邊境禁區釋放後，加強保護該片土地。至於坪輦/打鼓嶺、落馬洲、羅湖口岸等附近的平地，則可被視為優先發展區。邊境禁區可憑借其鄰近深圳市

中心的地理優勢，開拓內地龐大市場，發展成為大珠三角的中心地帶。它可重點發展零售和批發業、專業服務、商業、酒店業、展覽業等優勢行業，吸引內地人使用。該區也可開設專用通道，讓合資格的內地汽車駛入，但是該批汽車不能駛往香港其他區域。內地駕駛者若前往其他香港地區，必須乘搭公共交通工具到達。

邊境禁區的發展可改變香港城市的佈置格局。一直以來，香港的商業功能集中在香港島北部和九龍半島南部。新界的新市鎮主要是發展工業。但是隨着上世紀八十年代香港工業北移，新市鎮的工業發展停滯不前，未能為居民創造大量就業機會。為數不少的新界居民需要前往市區尋找工作機會，耗費不少乘車時間和交通費用。若然適度發展邊境禁區，可以為新界居民創造大量工作機會。

而且，邊境禁區的發展可為香港提供大量可發展的用地。政府正嘗試多種方法開拓土地資源，包括加快舊區重建、開發岩洞、在離港以外的土地填海等。但是香港的土地開發率只有21%，低於深圳的47%、東莞的40%以及整個珠三角的27%。當中一大片土地尚未開發的便是邊境禁區。若然適度發展該區，可為香港提供大量土地資源。

鑒於歐元區國家經濟復甦乏力，標普今年1月13日「一氣」下調歐元區9國信用評級、14國前景展望調為負面，歐元區「領頭羊」之一的法國也失去3A評級。此舉「觸怒」焦灼的歐洲。失去3A評級的奧地利表示「不滿」和「震驚」，歐盟委員會經濟與貨幣事務委員雷恩指責標普「犯下一個錯誤」。

繼標準普爾之後，穆迪投資者服務公司2月13日調低了歐元區6國的信用評級，並將奧地利、法國和英國的AAA評級展望調至負面。這顯示出歐元區應對債務危機前景依然不容樂觀；並彰顯歐債危機已影響到區外國家。

歐元區外的英國出現在降級名單中，引起了各界的廣泛關注。英國對穆迪的報告反應直接而明確。英國財政大臣奧斯本當即表態：一、這表明在當前國際形勢下，英國無法在債務問題上獨善其身；二、那些試圖迴避債務問題的人，需要清醒了；三、為防止更糟的情況，英國需要堅持財政緊縮政策，任何動搖都是危險的。

穆迪的報告，既顯示了對英國未來財政狀況和經濟增長乏力的擔心，又表示了對歐元區債務危機的前景及其對區外經濟體造成負面影響的擔憂。

穆迪將英國的AAA評級展望調至負面後，英國工業聯合會發佈報告，預測英國經濟在

2012年停止衰退，但經濟仍會受歐債危機不確定性的影響。英國工業聯合會總幹事克里德蘭說，英國經濟的復甦將「取決於歐元區危機的解決情況」。

英國一直對歐元持懷疑態度，並拒絕加入歐元區，有意同歐元區保持距離，避免在危機惡化的情況下受到連累，甚至對歐盟應對歐元區債務危機的一些做法有不同看法。然而，英國財政大臣的表態表明，倫敦已經意識到，經濟一體化之下，危機蔓延，很難再有避難的孤島。

過去兩年多，歐債危機越演越烈，在歐洲，救援措施和機制不斷出台，「防火牆」越築越高，但涉債的國家越來越多，窟窿越來越大。包括穆迪、標準普爾等國際機構都指出，如果不解決歐洲一體化當中出現的機制失衡、經濟失速的問題，歐洲保守和被動的方案只會令債務應對措施大打折扣，不僅阻礙歐洲的復甦，也將進一步影響其它地區的經濟發展。

在當前世界經濟增長乏力、各國政府在使用刺激還是緊縮政策上面臨兩難選擇的情況下，歐洲國家應在調結構、促內需、保增長方面拿出有力措施，以防債務問題進一步擴大。

中美和諧則太平洋「太平」

張敬偉

這幾天，幾乎全世界的目光都聚焦到中美兩強身上，因為中國國家副主席習近平對美展開5天正式訪問。美方的高規格接待，為喜歡聯想的全球媒體和習慣理性探究的國際觀察家們提供了多維、深度解讀中美關係的良機。中美爭鬥角力，終究是場兩敗俱傷的零和博弈遊戲。中美關係和諧，太平洋才能太平，亞太區域才能維持和平穩定。

巧合的是，中國今年將迎來黨的十八大，並實現黨中央高層的換屆。美國則迎來大選年，白宮權力將實現另一個輪迴。因此，中美關係既面臨着面向未來深入發展的良好契機，也存在難以預料的波折。就前者而言，習近平與奧巴馬年齡相仿，審視兩國關係乃至亞太和全球大局，都有着更為廣闊深遠的視野與格局。有媒體強調，這是兩個50歲強勁領導人的對話。

會晤消弭兩國「互信赤字」

就現實而論，中美關係在經貿、政治乃至地緣層面的競爭關係，又成為美國大選廉價的議題和靶子。兩黨權鬥，都會習慣性地聚焦到中國身上，奧巴馬總統基於選戰考量和民意因素，也往往會把中美之間

最矛盾最衝突的議題一股腦拋出來，諸如貿易、人權乃至近期成為全球熱點的伊朗、敘利亞問題等。

美國固然不會客氣，但也和以往針對中國的大選慣性不同。畢竟，奧巴馬衛冕白宮是志在必得，而且中美實力對比也今非昔比，中美利益的關係是全方位多維度的。在此情形下，奧巴馬對習近平所提要求固然是全面的，但同樣也是有節制的。兩個大國，都有相當圓熟的外交策略，更兼在乎長遠的利益，不可能通過一次外交首腦會晤，來破解時間形成的結構性矛盾。而這，從美方對習近平的高規格接待，以及習近平對美各方面的參訪、會晤和演講中，即可窺出端倪。而習近平副主席展現出來的微笑外交的親和力，已經堅守中國利益底線的態度，也意味着這次外交之旅，是消弭兩國「互信赤字」（中國外交部副部長崔天凱語）的凝聚共識、促進合作和友誼之旅。

習近平對於中美關係，既用古人「前無古人，後啟來者」的詩句，又引用鄧小平「摸着石頭過河」和希拉里國務卿的「逢山開路，遇水搭橋」，甚至用電視劇《西遊記》的一句歌詞「敢問路在何方，路在腳下」來形容中美關係。加上習近平



■ 國家副主席習近平在華盛頓白宮會見美國總統奧巴馬。新華社

李家泉 台灣問題專家

馬英九莫忘兩位老人晚年留下的「遺憾」

最近馬英九在一次會議上表示：今後四年執政，雖然沒有競選連任的壓力，但卻仍有歷史評價的壓力。這或許是指他的歷史責任感。這就使我聯想到國共兩位老人晚年留下的「遺憾」。

馬英九有歷史評價的壓力

一位是共產黨的毛澤東。自國民黨從大陸撤至台灣，兩黨的矛盾性質已從制度和意識形態之爭轉化為分裂和反分裂之爭。雖然在長期的國共對立和戰爭中，情況慘烈，但鑒於國民黨當局在維護國家主權、堅持一個中國和反對「台獨」中還是堅決的，毛澤東因而迅速調整了對國民黨的政策。早在1956年元月，他在最高國務會議上就提出「第三次國共合作」。1972年2月21日，毛澤東在會見美國總統尼克松時稱蔣介石先生為「我們共同的老朋友」，還說「實際上我們同他的交情比你們長得多。」毛澤東還兩次使用古文中的詩詞來表達對新的「國共合作」的期待：一次是引用白居易《長恨歌》中的兩句話：「在天願為比翼鳥，在地願為連理枝」；一次是引用王勃《滕王閣序》中的兩句話：「落霞與孤鶩齊飛，秋水共長天一色」。足見毛澤東還是誠懇地希望新的國共合作的。

在毛澤東手下，始終不服，也想不開。雖然如此，但毛澤東對蔣在維護國家領土主權、堅持一個中國和反對「台獨」的堅決性方面，還是十分肯定和欣賞的。1974年在中國大陸與南越為西沙開戰中，蔣介石是明顯地站在中國大陸這邊，不僅允許解放軍「直接通過」台灣海峽，使不再與以前一樣繞道公海，而且還讓「國軍打開探照燈」，以便於解放軍順利通過。值得特別提出的是，蔣介石逝世前還通過國民黨元老陳立夫，經過秘密渠道邀請毛澤東訪問台灣，毛澤東則批示鄧小平代表他成行。陳立夫未等回答，竟提前在香港媒體就此公開發表《假如我是毛澤東》一文。

這兩位老人，毛澤東和蔣介石，雖有兩次合作，但總的還是長期對立，只有到了晚年，雙方出於維護國家民族利益的考慮，出於堅持一個中國、反對「台獨」的考慮，彼此的思維和立場又逐漸接近了。中國大陸從毛澤東、周恩來到鄧小平，台灣從蔣介石到蔣經國，雙方都曾過或明或暗的聯繫和互動，都想在有生之年摸索或解決兩岸中國人的關係問題。可惜都晚了，兩位老人先後於1975年和1976年相繼去世。實際上他們都是各自帶着某種「遺憾」辭世的。

利用有利時機 把兩岸關係推進一步

我個人之所以提到以上這一段，也是希望馬

在接受《華盛頓郵報》採訪時強調，太平洋有足夠空間容納中美。可以看出，中方對兩國關係給予極高的期許，希望兩國關係穩定發展，繼續開來。

尊重利益底線 才能互利雙贏

旁觀者清的韓國《朝鮮日報》認為，習近平對中美關係的形容和期許，給人「以精心推敲的印象」。確實，中國希望讓美國相信，中國承認美國的全球地位，對美國在亞太和全球的利益充分尊重。但是，正如習近平的「太平洋」論，中方也期望美國對中國的核心利益維持最起碼的尊重，諸如台灣和西藏問題，中方希望美國對華有篤定的承諾，並且落實到位。至於人權問題，習近平副主席在闡述中國的基本立場時，也強調中國人權在進步，即所謂的「沒有最好只有更好」。關於中美貿易乃至人民幣等老生常談的議題，中方不僅強調了改革與改善的願景，也提出了美方對華高科技產品出口設限的問題。經貿問題，習近平堅守的利益底線依然是互利雙贏或者說妥協共贏。

相比美國方面對華訴求的老議題，對華批評的老生常談，中國展現出足夠的善意與自信。求同存異，是中美兩國立足現實着眼未來的外交基礎。相比於目前的世界熱點問題，中美之間更應謹慎處理亞太問題，無論是否美國重返亞洲戰略導致的中美地緣博弈，還是美國在亞太經合組織（APEC）項下另組的跨太平洋夥伴關係協議（TPP），都造成了亞太國家被迫在中美之間「站隊」的兩難抉擇。誠然，在軟硬實力的感召層面，美國要超越中國許多；但是在現實的貿易利益方面，中國又是亞太區域相關國家離不開的經濟引擎。

英九先生利用在職的有利時機，把兩岸關係再推進一步。

2008年6月，我曾在香港《中國評論》上發表過一篇文章，即《馬英九主政台灣後兩岸關係新態勢》一文。其中談到，中國大陸有「十年文革」之亂，鄧小平應時而出，沒有辜負大陸人民的期待；台灣有「八年台獨」之亂，馬英九能否成為台灣的鄧小平？僅就台灣政局和兩岸關係現狀來說，還非常需要鄧小平式的人物。歷史在呼喚英雄，英雄也當呼應歷史。回顧馬英九第一任的四年，雖然還存在不少缺失，但基本上如他自己所說，已大體完成了「撥亂反正」。其功不可沒，頗值得稱讚。但他連任後的第二個四年，尤其在兩岸關係上應該怎麼辦？這是很多人所關心的。

兩岸關係是國共兩位老人，兩位領導人所遺留下來、有待解決的問題。歷史發展到今天，這個問題的合情合理解決是至關重要的，它不僅關係到台灣未來的走向，關係到台灣人民的切身利益，更關係到兩岸的和平發展和終極統一，關係到中華民族的偉大復興和亞太地區的持久和平。馬英九先生既已考慮到自己的歷史定位，就不可能不考慮到這個問題。當然，我們並不奢望馬英九的第二任能夠完全解決這個問題，這是不可能的，但希望能面對挑戰，乘風破浪，闊步前進，從而在這個方面作出新的更大的貢獻，為歷史留下美名！