論壇版是一個公開的評論園地，歡迎社會各界人士與專家學者來稿。本版文章不代表本報立場。為增公信力，文章宜署真實姓名及身份。刊出敬奉薄酬。
來稿可用下列方法：郵寄：香港香港仔田灣海旁道7號興偉中心2-4樓《文匯報論壇版》
傳真：28731007　電郵：opinion@wenweipo.com

總結經驗　粉碎反對派的新拉布陰謀

徐庶

在7月1日之前，曾蔭權仍然是行政長官，他對《基本法》第七十四條的執行有絕對的責任。政府改組架構的撥款，正是涉及到行政機關的政府運作、政策、財務開支的重要條款，反對派的任何修改，都是衝擊第七十四條的挑戰行為。行政長官有責任挺身而出，與立法會主席維護這一尚方寶劍，對於無限數量的修訂，必須嚴格制止，反對派可以表達意見，可以提出修訂，但一定要在合理的範圍。行政長官和立法會主席到了關鍵時刻，就要維護立法會的議事法定程序，保障表決及時進行。

反對派圍繞立法會替補條例，進行了一系列拉布和流會的干擾活動，現在，反對派已經失敗了，高等法院判決不會受理反對派控告立法會主席的司法覆核，不會干預立法會運作。但是反對派並不甘心這次失敗，他們已經揚言，圍繞政府重組架構的撥款法案，將重新組織另一次拉布攻勢，令撥款在7月1日之前不能通過，企圖癱瘓立法會和政府的重大施政。

距離7月1日約四十天，反對派和建制派的大較量，將會在未來三十多天爆發。時間相當緊迫，絕對不應該讓立法會落實改善民生通過法案的寶貴時間，受到反對派的消耗和拖延。因此，建制派應該總結前一階段反拉布的經驗，加強團結，提高鬥爭策略，靈活應變。

《基本法》七十四條是尚方寶劍

前一階段的經驗是：一、堅持法制，運用法律法規，指出反對派的所作所為並不是民主，而是挑戰憲制，其行為完全沒有法律依據。二、揭露「人民力量」和其他反對派之間互相勾結，蓄意製造流會，企圖癱瘓立法機關的陰謀。三、建制派必須態度鮮明，敢於發言，揭露反對派損害七百萬人的利益，浪費大量公帑。四、行政長官和立法會主席是關鍵人物，行政長官和主席態度鮮明，捍衛《基本法》，捍衛行政主導，捍衛為落實改善經濟和民生而提出的法案，責無旁貸。任何態度躲閃和遲緩的行動，都增加了反對派的空間，鼓勵反對派進一步搞搞震。

特區政府和建制派的最強大武器是什麼，就是《基本法》。《基本法》第七十四條規定：「香港特別行政區立法會議員根據本法規定並依照法定程序提出法律草案，凡不涉及公共開支或政治體制或政府運作者，可由立法會議員個別或聯名提出。凡涉及政府政策者，在提出前必須得到行政長官的書面同意。」《基本法》制定的時候，已經指明了第七十四條就是維護行政主導的尚方寶劍。任何把尚方寶劍束諸高閣的做法，只會延誤時間、傳達曖昧的訊息，當斷不斷，不採取鮮明的護法行動，放棄了法制的高地，只會造成反對派進一步抱團在一起的形勢。當建制派高舉維護憲制和經濟民生的大旗，反對派就開始分化，最後是徹底孤立黃毓民等三丑。立法會主席堅持了《議事規則》第九十二條，有理有據有法，出師有名，迅速剪斷了拉布，公民黨以及李柱銘為梁國雄護航，進行司法覆核，但卻在憲制的尚方寶劍之下碰得頭破血流。

建制派上下一心，步調一致，也是速戰速決取得勝利的關鍵。民主黨和公民黨一直拒不出席立法會會議，參與製造流會的陰謀。他們以為既可以做壞事，又可以隱身幕後，但行政長官曾蔭權發表談話，建制派有決心通宵開會，立即挫敗了反對派的流會陰謀，民主黨和公民黨領取了工資卻缺席會議的醜陋表現就立即暴露出來，反對派主要立法會議員的民望大插水，他們開始知道大勢不妙。

動員市民反擊反對派

基層群眾的動員，也是取勝的主要原因。過去的立法會辯論，報道被某些電視台電台所壟斷，扭曲了訊息。這一回，候任行政長官梁振英頻繁地走到基層群眾中間，宣傳講解改組政府架構和改善居住問題、改善民生問題、創造新經濟平台、增加就業的相互關係，強有力的基層動員，讓民主黨和公民黨知道社會廣大群眾已經不受他們所愚弄，他們人心盡失，政治上受到慘重的打擊，對於要潑的行徑有所顧忌。

在7月1日之前，曾蔭權仍然是行政長官，他對《基本法》第七十四條的執行有絕對的責任。政府改組架構的撥款，正是涉及到行政機關的政府運作、政策、財務開支的重要條款，反對派的任何修改，都是衝擊第七十四條的挑戰行為。行政長官有責任挺身而出，與立法會主席維護這一尚方寶劍，對於無限數量的修訂，必須嚴格制止；反對派可以表達意見，可以提出修訂，但一定要在合理的範圍，其目標不是進行拉布，輸打贏要。行政長官和立法會主席到了關鍵時刻，就要維護立法會的議事法定程序，保障表決及時進行。

形勢發展說明：面對反對派的第二輪拉布攻勢，建制派維護立法會正常有效地運作，保障有關撥款在7月1日之前通過，是堅決捍衛《基本法》第七十四條的重要指標，也是維護行政長官行政權力、保證政府的運作、財政撥款議案有效率地落實，以利有效施政的重要考驗。

反對派出爾反爾毫無誠信

卓偉

立法會主席曾鈺成行使《議事規則》終止無休止的拉布辯論，事後反對派隨即發難，紛紛將矛頭指向主席。梁國雄甚至不顧立法會尊嚴，向法院尋求推翻主席裁決，這是對立法會權威的嚴重矮化，說明梁國雄玩弄司法已經走火入魔。同時，反對派又企圖策動對主席的不信任動議，連因天雨關係而推遲半小時開會，也成為他們猛烈開火的藉口，反對派的舉動一方面是為了報復主席破壞其拉布流會陰謀；另方面是要轉移視線，減輕前一段時間的民意壓力。

不過，曾鈺成昨日卻披露了當天終止拉布前的實情。原來在當日的閉門會議上，他提出底線是無可能無限期開會，隨即有人問，會議可以延續多久，曾鈺成提出在早上9時復會，中午要完結，有反對派議員問是否12時完結，他同意之後就再無人有意見。在整個會議中，除了中途離開的梁國雄外，其他人包括反對派議員對於不可能無限期開會，並設立死線的決定並無意見，甚至有正面回應。例如曾鈺成說有一位反對派議員主動向他握手，而有出席的葉國謙亦指，當日的感覺是大家都對主席的決定有共識。這說明反對派在會議上可能有提出不同意見，但對於主席作出的決定並沒有作出異議，甚至有反對派議員握手表示認同，這些都是有人證作實，不可能杜撰。

曾鈺成的說法雖然未必表示反對派支持終止拉布，但至少表示他們在會議中沒有拒絕有關決定，既然他們早知主席的判決，而且在會上也沒有如梁國雄般明確反對，何以在主席作出裁決後，卻裝出一副義憤填膺的樣子，狠批主席越權，甚至要向他提出不信任動議？何以他們在會上不作出嚴正表態，事後又突然發難呢？原因很簡單，反對派是再一次作兩面派，在會議上裝出一副沒有所謂的樣子，事後卻借此發難，攻擊主席。

反對派這種出爾反爾的行為，其實在過去並不鮮見，記得在當年財政預算案中，不少建議如注資強積金等原來就是反對派建議政府的，結果他們卻是第一個出來反對有關建議，向政府將了一軍，完全罔顧了從政者基本的政治誠信。現在他們又故伎重施，在會議上對主席的決定不表異議，但出來後立即變臉，藉此打擊主席威信，說穿了也不過是為了選舉利益。然而，從政者如果為了政治利益，連基本的誠信、承諾都不顧，將來還如何取信於人？反對派出爾反爾的政治伎倆，不過暴露其毫無政治人格及誠信的一面而已。

重組房屋局有迫切性

美恩

日前，候任特首梁振英透露，新政府重組架構時間緊迫，雖然組班已接近完成階段，但有關新政府架構的問題仍需由立法會處理，故希望立法會盡快通過有關方案。他強調，「個波在立法會手上」，若七月一日未能成立房屋規劃及地政局，本港房屋政策在下屆政府上任後首半年都仍會由運輸及房屋局負責，市民的住屋問題難以加快處理。

梁振英所言正是，房屋問題是市民最關注的問題，一如他早前透露，香港並非無足夠土地供應，只是欠缺全面和長遠規劃，他提出的改組建議，正是把房屋與土地規劃工作歸納到「房屋規劃及地政局」下，專注房屋工作加快公屋興建進度，盡早解決住屋問題，做到急市民所急，惟現時運輸及房屋局的職能，土地的規劃部分並沒有涉及，若反對派阻撓新政府架構重組，就等同拖慢了新政府處理市民住屋問題的進度。

翻查過往歷史，這個原來由房屋局和環境規劃地政局所合併而成的房屋規劃及地政局其實早已在2002年7月1日成立，但在2007年7月1日被運輸及房屋局所取代，曾蔭權政府之所以將「運輸」及「房屋」合而為一，而又特別成立負責有關規劃、土地用途、屋宇、市區重建、公共工程，以及與發展有關的文物保育事宜的發展局，很大程度與當時的房屋政策有關，當時政府並沒打算興建居屋，而公屋供應亦「鎖緊」在每年15000個的供應，當時運輸及房屋局所要應付市民的住屋問題是相對簡單和歸一的，這個可能是曾蔭權當時將「運輸」及「房屋」合而為一的原因。

但時移勢易，隨着現屆政府宣布復建居屋，而梁振英亦承諾加快市民獲得公屋分配的時間，並且積極考慮壓縮興建公屋的時間，以現時的運輸及房屋局所要應付的工作便會顯得負荷過重，兼且有點「綁手綁腳」，難以發揮，正所謂「巧婦難為無米炊」，沒有好的土地規劃，運輸及房屋局就算有三頭六臂亦難以找到土地興建房屋，而將土地發展規劃和興建房屋歸由兩個局處理，亦只會加大政策執行的複雜性，梁振英將現時運輸及房屋局的房屋科與發展局合併（而又將原屬發展局的工務科，與運輸科合併為運輸及工務局），就是避免兩局在住屋問題各有各做、互不協調的情況發生。

重組房屋規劃及地政局，是新政府施政重中之重，亦是梁振英針對現時政府架構不善而加以改進的結果。梁振英大概已知道，當前要處理的住屋問題，與曾蔭權政府不能同日而語，既然政府已宣布復建居屋，而基層市民對公屋的需求亦愈加殷切，成立一個專局去處理市民的住屋問題便顯得急切。只有透過「一條龍」配套效應，新政府的房屋政策才可以發展順暢，希望各黨深明大義，以市民的利益為依歸，以大局為重，讓新政府重組可以順利進行。

國家金融改革與香港關係密切

楊孫西

目前，歐美債務危機仍存在諸多挑戰，全球經濟更是變數充斥，我國作為世界第二大經濟體，承受着沉重的壓力，有必要推動經濟轉型，金融改革便成了新的突破點。毋庸諱言，香港是一個以國際市場為軸心的金融平台，金融架構穩健和規範成熟，貨幣支付體系先進，金融監管制度為國際認同，可作為國家金融體系融入國際金融市場的「連接點」和「過渡區」，以減少國家金融市場在開放過程中的波動與風險。顯而易見，連接兩地金融市場符合國家的根本利益，香港應充分發揮自身優勢，積極配合國家進行的金融改革。

■楊孫西

兩地資本市場雙向開放

半個世紀以來，香港一直受惠於毗鄰祖國內地的自由商港的特殊地位，已從早期的製造中心，發展成為各國大型金融機構聚集的國際金融中心；尤其是在過去幾年，多間內地國企在香港掛牌上市，進一步提升了香港的國際金融中心地位。另一方面，香港完善的產權制度，保護和私人財產權的法律制度，有效的司法及立法制度，健全的會計審檢制度、信用制度及信息披露制度等，可幫助國家加速完成金融體系的改革，有助於我國金融業務的開放。

近年來，香港與內地在金融合作上的空間，不斷擴大，亦做出一定成績。 國務院副總理李克強去年訪問香港時，帶來中央政府給香港的禮物。這份大禮涵蓋六個重要範疇，其中在金融層面上的着墨，例如推出RQFII、港股ETF等人民幣國際化制度層面的突破，拓寬香港與內地人民幣資金循環流通機制，確定兩地資本市場雙向開放的管道，為強化香港國際金融中心的地位注入了強大的動力。

將加大金融合作的深度

改革開放以來，內地一直是香港最大的貿易夥伴，香港也是內地最大的轉口貿易平台。在當前全球經濟低迷的境況下，香港更有必要與內地進一步加強金融合作，共同應對國際金融危機，防範金融風險，保持香港地區的經濟金融穩定。須知，進一步加強香港與內地的金融合作，有助於兩地經濟持續健康發展。為了便利資金合法流動，增加資金融通效率和監察資金流動情況，兩地在金融基礎設施方面，也可借鑒香港經驗，完善對外資金融機構的監管。香港有着發達的資本市場，以香港作為人民幣離岸中心，不但可以推動人民幣走向國際化，亦可防止國際資金對人民幣的直接衝擊。

筆者認為，在推動金融服務業發展和金融合作方面，兩地可在三個方面加大合作的力度和深度。第一，兩地銀行可在推動企業的人民幣貿易結算交易，以及相關服務和產品開發方面加強合作。第二，兩地金融機構應加強協調合作，主動而系統地為內地走出去的企業和進入內地市場的外資企業，提供一站式的服務。 第三，在金融投資方面，可採用在試驗點「先行先試」的辦法，推動創新金融業務的發展。

發揮國際金融平台優勢

我國第三次金融工作會議確定了金融改革的重點。其中第三點是積極穩妥推進金融業對外開放，促進中外資金融企業公平競爭，推動內地與港澳的金融合作。因此，香港可配合內地深化金融體制改革，提供多元化金融服務協助內地提高融資效率，探索和拓展外匯儲備的使用渠道。香港銀行擁有先進的電子支付系統，網上銀行、電話銀行和定價機制，與世界各地的金融市場連結，可直接或間接地把分散在世界各地的最終用戶連結起來，擴大金融市場的空間，使金融工具及資金跨境地流通，發揮國際金融市場的定價功能。

據統計，在全球最大的一百家銀行中，有八十間在香港設有分支機構。此外，香港是亞太地區最大的保險市場，亦是亞洲第二基金管理中心，各類金融活動和交易市場興旺發達。可以預測，在未來十年，香港具有較強的競爭優勢，是亞洲地區的一個重要的「國際金融平台」。我國在參與全球金融一體化的發展過程中，還要注意保持自身金融體系的穩定和國際化，可將香港作為國際金融市場的「連接點」。不可否認，兩地金融市場的連接，有利於促進國家金融體系的國際化，並逐步與國際金融市場接軌和融合。隨着兩地金融市場的連接，可擴大市場的空間，提高兩地金融市場的流通性。

展望未來，雖然國際金融和經濟前景尚存在諸多挑戰，但我國的商機無限。隨着國家進一步深化金融改革，以及人民幣走向國際，必將極大地提高香港的國際金融中心地位。

港鐵應盡力回饋　減輕市民負擔

田北俊

港鐵去年大賺147億元，但仍堅持按可加可減機制加到盡，準備加價5.4%，比一般打工仔的加薪幅度還高，因此招來外界批評為罔顧民生的做法。在龐大的輿論壓力下，運輸及房屋局局長鄭汝樺表示，港鐵正研究將加價後額外賺取的六億元收益回饋乘客，本月底公布優惠詳情。我期望回饋是實惠和全數的，不要再像去年般搞小動作，甚麼搭百賞一，根本就是搵市民笨。

優惠應是實惠和全數的

今次是港鐵連續第3年「按機制」加價，累積加幅其實已約達一成，對400多萬港鐵乘客來說，負擔可謂不小。儘管每次加價，港鐵都會推出一些優惠措施，以圖消減反對聲音，但實際效用其實不大。

例如去年6月港鐵加價後，推出的「搭一百賞一票」優惠，其實便是從地鐵於2000年首次推出的「搭十送一」優惠演化而來。不過，當年的優惠規定相對較為寬鬆，乘客只要在同一周之內搭夠十程車，則不論車程長短，均會獲贈一張面額最高26元的單程車票。換言之，長中短途客均一同受惠，不受歧視，故措施相當受歡迎。

可是到了04年10月，地鐵卻將優惠規定收緊，由每周七天改為只限周一至周五，當時已被批評為做法「縮骨」。至於去年推出的「搭一百賞一票」優惠，優惠進一步縮水，除了繼續限於周一至周五搭滿十程，更添「限價」規定。即乘客要搭滿一百元才獲得優惠，變相令中短途客難以受惠。

而自由黨在今次港鐵宣布加價後，亦曾攜逾一萬個簽名，到港鐵公司請願，要求港鐵要提供實實在在的優惠，包括即時提供：一、「即日回程優惠」；二、擴大月票優惠，尤其要惠及居於偏遠地區居民；三、取消全日制學生乘車優惠的年齡限制；四、重推暫停了13年的「彈性上班優惠」，讓乘客在早上繁忙時間前以八達通入閘，均可享有優惠。

我認為，港鐵如能加強推出月票，是可以令更多鐵路常客受惠，對於港鐵而言，也可增加一批忠心支持者，可謂兩皆得益。目前東鐵、馬鐵及西鐵都設有月票措施，但將軍澳線及東涌線則仍未有着落，港鐵應為這兩個地區增設月票措施。其中將軍澳區人口高達40萬，港鐵則是將軍澳區居民過海線至港島區的主要交通工具。尤其是現時政府有意縮減該區過海巴士線，若成事的話，即變相要將軍澳居民「焗搭」港鐵。而將軍澳過海票價並不便宜，若再加價，居民負擔只會不斷增加。故此，我認為港鐵有需要為將軍澳引入月票優惠，以減輕區內居民的交通費負擔，以便好好回饋這批「鐵路常客」。

修改北港島線方案

其實，將軍澳線除了欠缺月票優惠外，乘客過海到中環要在北角轉車，也令將軍澳居民感不便。尤其是目前繁忙時間，北角站已相當擠迫，要迫上車也不是一件易事。本來政府早前建議的北港島線走線設計，可以解決這問題，但政府最新提出的方案，卻取消了原有的北角至天后一段隧道，變相令將軍澳線直通中環的願望落空，對改善將軍澳線過海擠迫情況並無幫助。故我認為政府必須修改北港島線方案，恢復讓將軍澳居民過海直達中環，毋須轉車的方案，而北港島線更應在不遲於2016年上馬，不要如現時諮詢方案般，要2020年後才可望落成，要將軍澳居民望穿秋水。

另外，對長者及學生，我則認為可以給予更多一點的優惠，故可取消全日制學生乘車優惠的年齡限制，以及增設長者免費乘車日，以鼓勵更多長者外出。

對於一家年賺過百億元的企業，我想社會大眾都期望其可多盡企業社會責任。更何況，港鐵不是一家普通的私人企業，而是特區政府擁有77.6%股權，豈可肥庫房而薄乘客？全數回饋加價額外收益也正是應有之義。