

推動對內開放 加快香港發展

姚志勝 全國僑聯常委 香港華僑華人總會主席



香港的開放，應該分為對外開放和對內開放。對外開放當然是對世界開放。香港早已是自由港和國際金融中心，對外開放並不存在問題。對內開放則是指對同屬一個國家的內地開放，這方面的開放取得了很大的成就，也經歷了不少曲折，有許多經驗教訓值得總結。

對內開放曲折推進

香港雖然被稱為高度自由開放的國際化城市，但回歸初期，本港的一些高官及其領導的部門，延續港英政府的做法，對內地開放採取抗拒心態，無論是人員往來、經濟合作都自設諸多限制，粵港合作、港深邊境開發、港珠澳大橋等有利兩地的合作項目長期處於議而不決、決而不行的狀態。香港方面對粵港合作的冷待，既傷害了內地的積極性，更令香港一再錯過發展的機遇。直至2003年，香港遭受沙士等一系列的沉重打擊，經濟陷於谷底。中央及時推出個人遊等惠港措施，內地並與香港簽署CEPA的協議。個人遊和CEPA的重要意義，不僅在於帶動香港經濟迅速復甦，而且實質性地全面開啟了香港對內地開放的大門。

對內開放的重要性

香港實施對內開放，首先是成功實踐「一國兩制」的需要。「一國兩制」是史無前例的偉大嘗試，在「一國」的前提下，兩地民眾需要溝通交流，「兩制」之間也需要協調

融合，才能增進互信、消弭歧，順利地落實「一國兩制」。若香港只強調「兩制」而忽略「一國」，抗拒向內地開放，消極對待兩地融合，肯定不利於「一國兩制」實踐的順利發展。

加大對內地開放力度，更是香港發展的現實需要。自CEPA簽署以來，香港與內地在各個領域的交流合作越來越廣泛，越來越密切，先後出台了CEPA及其8個補充協議、香港與粵京滬三大區域合作機制、《粵港合作框架協議》、跨境大型基建項目、支持香港發展離岸人民幣業務等一大批挺港措施。國家「十二五」規劃將港澳單列成章，去年李克強副總理訪港期間，公佈了六個方面36項政策，極大地消除了香港與內地經濟合作中的制度性障礙，明確了香港在國家經濟發展大局中的定位，為香港的長遠發展提供了強大動力。候任特首梁振英明確提出，要通過加快經濟發展來解決香港的深層次矛盾。內地是香港發展的最重要支撐，加強向內地開放，強化與內地融合，是落實好惠港政策、促進香港發展的基本條件，唯有如此香港才能乘上內地快速發展的東風，加快自

身發展。

推動對內開放需要注意三個問題

香港進一步推進對內開放，需注意解決以下三個問題：

第一，需要加強政府的角色。香港過去對內開放的力度不夠，對中央挺港的措施利用得不好，一個重要的原因，是政府採取不干預政策。兩地交流合作正由過去以投資、經貿為主，向經貿、文化、社會、民生合作及人才交流領域、全方位拓展，這需要特區政府更積極主動地推動兩地合作，把握好兩地合作的機會。候任特首梁振英已經提出，要加強政府推動兩地合作方面的作用，並提出增加財政司副司長專責有關工作，相信在新屆的特區政府領導下，兩地合作會有新突破新進展。

第二，要保持香港的國際化特色。與內地城市相比，高度國際化是香港的最大優勢之一。保持國際化特色是香港的生命力之所在，即使加強與內地合作，也要注重保持自己的特色和優勢，並藉以帶動內地的文明進步，避免香港「內地化」。

第三，應

以發展的辦法解決對內開放中出現的問題。兩地交流合作快速發展的過程中難免會出現一些問題，香港應正確看待兩地差異，妥善處理偶發事件，理性做好疏導工作，以加強溝通調解開放合作中的矛盾，不要因小失大，因噎廢食。

香港回歸15年的歷史經驗啟示我們：在對內開放、合作中持消極態度，只會蹉跎歲月，拖慢香港的發展步伐；加強對內開放，積極促進兩地全方位合作，是香港的強盛之道。希望香港在兩地合作中增添新動力及新思維，加快合作進程和擴大其效益，為兩地人民帶來更多的福祉。



姚志勝

反對派策動流會禍害民生

馬彥

立法會原定前日起一連五日開會，處理20多項涉及民生和經濟的議案，但在17名反對派議員缺席的情況下，立法會在不足兩個月內第三次流會。反對派議員為求空虛政府重組方案通過，不惜犧牲廣大市民利益，仍以拉布流會手段浪費議會時間，積壓民生議案，其責任完全在於反對派。在7月18日前完成今屆立法會的工作是立法會的應有責任，全體議員在餘下會議內必須堅守崗位，採取相應安排加開會議，堵塞流會機會，務求爭取時間落實惠民措施。

反對派不斷製造拉布流會，是民生議案積壓至今的原因。民主黨涂謹申提出要求點算會議人數，觸發流會之機，「人民力量」陳偉業即予以配合，當時他離議事廳只一步之遙，在立法會秘書長吳文華等勸導下，仍拒絕入內出席。他事後承認促成流會消耗時間，以求政府重組架構方案不能在今屆會期內通過。此外，民主黨副主席劉慧卿認為，涂謹申提出點算人數屬議員權利，該黨不會追究。反對派把流會責任歸咎於全體缺席議員，無人公開批評拉布流會者嚴重浪費時間，避重就輕，縱容行為。

在多達20多項民生議案尚待立法會處理的時候，反對派此時仍縱容議員以阻撓政府重組為由缺席流會，殃及民生，毫無道理。今年5月，反對派已就議員出缺替補

機制議案，以拉布流會手段，浪費議會110個小時處理1306項無聊修訂；最近反對派又就新政府架構重組方案諸多阻撓，刻意延展討論空間以求方案不能在7月1日前通過。今次會議純粹討論關涉民生的議案，反對派仍製造流會，又再浪費立法會至少15個小時。立法會兩個月內損失了大量寶貴時間，一再背離公眾對立法會議員關注民生事務的期望。

在今個年度內完成相關議案的審議是立法會的基本責任，在廣大市民利益為先的前提下，力保立法會7月18日前完成所有議程，包括新政府重組架構方案，是當務之急。市民對候任特首梁振英重組架構以加快落實政策充滿期待；積壓至今的民生議案又和廣大市民生活息息相關，其中《一手住宅物業銷售條例草案》，涉及售樓權利，備受關注，亟待立法會大會審議；另有十多項政府立法議案和立法會提出的議案亦需時討論。重組架構方案未能在7月1日前通過，已為政府運作帶來影響，如今屆立法會因拉布流會致使這些和經濟民生有關的重要議案積壓到下屆處理，即意味這些議案至少延至今10月或更後時間始能落實，影響深遠。現時除下會期只有4次，立法會議員應加班開會，同時堅持留在議事廳內，防止反對派借機流會，以確保這些法案和議案及時落實。

旅遊模式。

需要探討創造進一步便利

「一地兩檢」、「24小時通關」、「粵港自駕遊」計劃等例子都說明，只要內地和香港共同努力，「一國兩制」能順應時勢，在政策上不斷取得突破，擁有強大生命力。展望將來，內地與香港會有不少大型跨境基建落成，包括2015年通車的廣深港高鐵路、2016年通車的港珠澳大橋等。必須指出，基建可以便利內地和香港的居民，但是它們都需要政策配合，才能發揮更大功效。

以大嶼山為例，港珠澳大橋通車後，該地有望成為內地與香港的交通樞紐，在旅遊、會展、運輸、商貿等行業上發展潛力巨大。屆時，港珠澳大橋能否發揮最大功效，要視乎政策的配合。雖然「一地兩檢」未能實施，但是「24小時通關」絕對是可以考慮的政策方向。舉例而言，珠海居民在外地旅遊回來，希望使用香港機場，其中一個考慮是若然飛機抵港誤時，令其錯過了管制站營業時間，屆時將被迫滯留，但是「24小時通關」將免去這個煩惱；香港居民以往在珠海旅遊受船期限制，不能隨時返回香港，但是港珠澳大橋的建成並配合「24小時通關」，有關憂慮即可消除。

另外，港珠澳大橋將把香港、澳門和珠海更緊密地連接起來，旅遊、商務等往來將會更多。在這種情況下，三地需要更簡易的通關辦法。最先應考慮的方案是仿效深圳居民可辦一年多次往返香港的政策，讓珠海居民都享有同樣的待遇。長遠而言，大嶼山可否成為特別區域，讓內地居民享有更方便的出入境安排，是值得探討的方向。

至於該橋在通車後，為了進一步刺激東涌的發展，香港可在大橋的落腳點，設置專用通道，讓合資格的內地車輛行駛，直通東涌的大型停車場。有關車輛不能前往香港其他區域。東涌可發展零售、商貿等活動，創造更多就業機會，還可成為大嶼山往來各個景點、展覽館等的交通交匯處。當然，有關建議必須諮詢東涌居民、環保團體等意見。

回歸以來，內地與香港之間有多項跨境基建，配合「一國兩制」下的政策創新，兩地居民比以往享有更大的方便。針對即將建成的跨境基建，內地與香港應繼續探討政策上如何進一步方便兩地居民，為「一國兩制」開創更大的發展空間。

進一步便利兩地跨境往來

陳振寧

亞太國際關係學會會員

回歸15年，內地與香港居民的交往更為密切。如何在政策上進一步方便兩地居民，是值得深入探討的課題。

出入境政策不斷取得突破

回歸以來，內地與香港居民的交往漸多。根據入境處的統計，2009年至2010年期間，便有1.7億人次通過羅湖、落馬洲、落馬洲支線等管制站跨境。這與跨境學童漸多、深圳居民可辦一年多次往返香港等有一定關係。

大量人流需要更多靈活的政策配合，以方便兩地居民，所以回歸15年，內地與香港都在「一國兩制」下，不斷尋求政策上的突破。

當中較突出的例子是管制站實行「一地兩檢」、「24小時通關」，以及粵港推行「自駕遊」計劃。一直以來，內地與香港的居民都須「兩地兩檢」，例如旅客從香港坐車前往內地，到達香港的管制站，必須攜帶所有行李下車，接受檢查和辦理出境手續，然後他們再乘車至內地的管制站，再次攜帶所有行李下車，接受檢查和辦理入境手續，才可再乘車前往目的地。此舉令旅客耗費不少時間。2007年，在國家的支持下，深圳灣口岸實施「一地兩檢」。在該政策下，旅客可在同一口岸接受檢查和辦理出入境手續，這為旅客尤其是每日都需要跨境的，帶來極大方便。

另外，越來越多的香港居民因結婚、物價較低等原因，希望在內地定居，但是卻不想喪失在香港的工作，並讓子女可在香港學校就讀。他們在選擇是否居住內地時，其中一個重要考慮是能否隨時回到內地；越來越多內地和香港居民亦希望到內地即日往返旅遊，但是不想受管制站營業時間所限制；部分香港長者也打算回鄉養老，但是希望可在身體遇上甚麼問題時，即時回港就診。就此，2003年，皇崗口岸等實施「24小時通關」，內地和香港居民都可以在任何時間通關，這大大方便了異地短暫旅遊、長期居住等。

此外，隨着內地與香港跨境旅遊不斷發展，社會開始探討新的旅遊模式，以發掘跨境旅遊業更大的發展空間。擁有車輛者可駕車往來內地與香港是其中一個探討方向。2012年，內地與香港便實施「粵港自駕遊」計劃，第一階段容許香港合資格的車輛車主申請一次性特別配額，駕車進入廣東省，作不超過七天的短暫逗留。雖然該政策在香港社會富爭議性，但是「粵港自駕遊」計劃開通了香港車輛駛往內地的空間，創新了跨境

中央大力挺港 兩地互惠互利

曾淵滄博士

政經多面體

中央向香港推出自由、CEPA及其他種種挺港措施，是互惠互利的。內地人來港旅遊、消費，帶來巨大需求，也是人民幣走向國際化的一個過程；2002年中國加入世貿組織，承諾向世界開放市場，與其突然開放，不如先向香港開放，讓內地先學習開放市場的新競爭，這就是CEPA設計的背景，可見是互惠互利，不是單方面向香港送「大禮」。

國家主席胡錦濤即將到香港特區主持香港回歸15周年慶典。胡主席人未到，香港的投資市場已經紛紛猜測胡主席將送的「大禮」的內容。

自由行助香港走出經濟低谷

中央送「大禮」源起於2003年的自由行。當時香港經濟陷入大衰退，失

業率高，股市、樓市一片低迷，連當時的財政司司長唐英年都悲觀地說，他若有生之年都不可能見到失業率回落到回歸前的低水平。那時候，不少人在談論香港的經濟、失業率時都喜歡用「結構性失業」來形容，也就是說香港的經濟結構導致高失業率。正當人一片悲觀之時，中央政府推出了自由行的政策。

開始的時候，不少香港人不認為自由能對香港的經濟起甚麼作用。因為在2003年，內地的富豪，花得起錢的人依然不多，當時香港人根本就瞧不起內地同胞，視之為「窮親戚」。

9年過去，今日的香港人才知道當年的自由行對今日香港經濟所起的作用有多大。

自由行之後是CEPA，不少香港人因CEPA而開發了新市場。當然，也有不少對CEPA的落實有很大的抱怨，認為CEPA是中央高層的指令，但到了地方的層面，許多地方政府的規章使到有心北上尋找機會的香港人感到無力應付，於是出現「大門打開，小門不閉」的情況。如何推動「小門」打開？或乾脆拆掉「小門」？這類討論持續多時，卻沒有結果。

經過傳媒多年對「送大禮」的宣

傳，這些大禮被認為是中央特別優惠香港的大禮，只對香港有益，對內地無益，許多人認為自由是內地人到香港花錢，養活香港人；CEPA也是中央開放市場讓港商、專業人士搶佔內地市場，只有香港得益，內地商家得面對新的競爭。

中央挺港不是單方面送大禮

實際上，不論是自由行或CEPA及其他種種的中央「大禮」，基本上是互惠互利的。

今日中國人富起來，中國人到全世界旅遊購物是不可阻擋的需求，這也是人民幣走向國際的一個過程。在過去，內地人到香港旅遊的難度實際上比到美國、新加坡更難，所謂自由行只是放寬內地居民到香港的限制，今日內地居民也一樣可以很容易地到美國、新加坡……旅遊購物，與香港自由無異。

2002年中國加入了世界貿易組織，承諾在若干年後開放服務業市場。與其突然大開放，不如先向香港開放，讓內地業界先學習開放市場的新競爭，這就是CEPA設計的背景，是互惠互利，不是單方面的向香港送「大禮」。

深港緊密合作助力前海提速

馬建波 港澳發展戰略研究中心研究員

深圳前海開發區原以港口、貨運、物流為建設基礎，自2000年開發建設以來，已形成一定規模的港口貨櫃集羣。2011年3月《前海深港現代服務業合作總體發展規劃》，被列入國家「十二五」規劃綱要，深港前海現代服務業合作開發區建設正式啟動。在深圳市委、市政府高度重視和開發區管理局的積極努力下，至今已完成了前海規劃發展區(14.92平方公里)內的綜合規劃、城市功能定位和填海造地的絕大部分工程，累計堆填土石方2000萬方(約兩座大山)，剩餘3平方公里在今年底可全部完工。

根據前海管理局任務進度，今年內還將抓緊落實「三落地一完善」計劃，即：「先行先試的特殊政策落地、產業規劃建設落地、具有示範效應的重大項目落地和完善法定機構的運作模式」。以盡快啟動實施開發區第二階段的建設任務。因此，前海深港現代服務業合作開發區，將在2013年真正迎來全面建設的新高潮。也將為香港帶來發揮優勢，揚長避短和一展身手的機會，深港的緊密合作，將為前海開發提速。

特區中的特區

首先，前海開發區連接港澳，其核心經濟縱深跨越港澳和深圳三個「特區」，即：兩個「行政特區」和一個「經濟特區」，具有十分獨特和優越的區位優勢。因此，前海新區屬「特區中的特區」，其管理體制、合作運行機制和發展模式應有其「獨特」之處。應根據中央提出的「先行先試、創新模式」的基本思路，大膽創新設計有利於前海深港現代服務業產業集羣建設發展的管理體制、運作機制和

政策空間。可總結以往成功的經驗，借鑒「行政特區與經濟特區」的體制(機制)優勢，創新設計出前海新區獨特的體制和政策框架。

第二，前海開發區的現代服務業定位和產業規劃，涉及國際金融、現代物流、文化創意、信息服務、科技服務及其他專業服務。這些發展方向都契合了香港的傳統產業優勢，兩地可通過緊密合作與深度接軌，借鑒香港的管理經驗和運作機制。科學定位產業方向，找到雙方優勢互補的合作點，建立現代服務業產業集羣，並立足於帶動泛珠三角區域的經濟縱深發展，聯合打造國際金融、現代物流、文化創意、專業服務和資訊服務等現代服務業產業龍頭。

有利深港兩地優勢互補

第三，前海深港現代服務業合作開發的關鍵在於主導產業的優勢定位和軟實力環境的構建。有利於深港兩地優勢互補和錯位發展。

一是，作為一河之隔的香港，已具備穩固的國際金融中心基礎，人民幣離岸結算中心也正快速發展。因此前海國際金融定位至關重要，可考慮作為香港亞洲國際金融中心的「金融服務後台」、「金融創新中心」和「人民幣回流市場」，及香港金融交易市場的延伸等功能定位來開發建設。

二是，文化創意產業可依托深圳已有的動漫產業優勢和規模，建立前海深港文化創意產業基地，以香港為國際交易平台，以前海作為泛珠三角文化產品的研發、創新和製造中心，逐步形成中國的文化產業龍頭。

三是，以文化創意產業的發展，促進資訊科技服務、其他專業服務和現代物

業的發展。資訊科技服務是文化產業及其產品的重要載體，文化產業則是資訊科技服務與其他專業服務領域的重要內容供應商，二者是相輔相成，互為促進的關係。現代高端物流業，也將因他們的發展而繁榮。

四是，前海新區內的軟體服務設計如：法治氛圍、管理體制和營商環境等，可充分借鑒香港的專業優勢創新發展，培養核心競爭力，以建立高效、廉潔、誠信和透明的服務環境。

第四，應根據前海合作區內的產業佈局和功能定位，對配套基建和交通設施作出科學的規劃，及佈局調整(如：貨櫃碼頭、物流幹道等)。前海的開發需要引進專業人才，更需投入大量的資金。因此，在配合產業發展創新人才策略的同時，更要創新投(融)資管理發展模式。大量的招商引資工作馬上就要開始，為應對大型工程的建設需要，有關方面應突破原有的企業融資和項目融資的思維，大膽創新以政府投資為主體的產業股權融資。即：重點產業或工程項目，可通過政府投資主體(如：管理局投資公司)以股權比引資(內資和外資)，政府根據實際情況全資控股或以30%股權投入，引入70%的外來投資，並介入項目投資開發與運營監督管理。

總之，隨着深港合作的日趨緊密，前海開發將進入加速期。正如前海管理局的領導所言，「創新」是前海發展的「核心與根脈」；「先行先試」的改革探索是前海發展的「靈魂」。筆者相信，只要深港兩地加大合作力度，大膽創新管理體制、開發政策和運作模式，前海深港現代服務業合作區將會結出累累碩果。