

## 結合內地支持 提升香港競爭力

陳勇 民建聯宣傳公關委員會副主席



中共十八大通過了胡錦濤在大會上宣讀的政治報告，對全面準確貫徹「一國兩制」、「港人治港」、高度自治的方針作了最新的闡述，其中提及了要把「發揮祖國內地堅強後盾作用和提

高港澳自身競爭力有機結合起來」，備受香港市民和社會輿論的關注。筆者認為，這正是切中了香港的要害，如何以更長遠的戰略眼光處理好內地對香港的支持政策，帶動香港自身競爭力的提升，將是特區政府乃至全社會都要認真思考的課題。

### 背靠強大祖國是香港最大優勢

2008年，爆發國際金融危機，雷曼兄弟等跨國金融機構倒閉，香港的經濟發展和金融穩定再次受到巨大的衝擊，此時，中央推出14項措施支持香港。2011年，歐債危機持續惡化，中央為香港帶來36項發展經濟、改善民生的政策。

回歸15年來，在中央的支持下，粵港、閩港、京港、滬港等區域性的經濟合作，也陸續展開，並且逐

步得到深化落實，使香港在內地拓展了廣闊的經濟發展腹地。

正因為有內地的支持，香港在回歸15年以來，雖然屢受國際經濟和金融動盪的衝擊，但基本保持經濟平穩發展。經濟穩定是社會和民生保持穩定發展的基礎，所以，香港過去15年的發展，離不開祖國內地的支持，未來仍需要借助這一強大的優勢。

然而，香港雖然擁有內地強有力支持的優勢，但在自身的競爭力發展方面卻顯得很不足夠。香港社會眼下出現的一些問題，包括所謂的內地與香港之間的矛盾問題，也正正是香港在處理發揮祖國內地堅強後盾作用和提高港澳自身競爭力之間的關係方面存在不足的反映。

與內地相比較，香港本身的競爭力和優勢在不斷地變化，上世紀八九十年代，當內地仍處在改革開放的初期時，香港在資金、技術和製造業方面存在較大的優勢，當時，不少港商把握住內地的對外開放的先機，率先進入內地發展，取得成功。而香港整體上也能把握住發展的機遇，絕大多數勞動密集型製造業北上發展，而香港本地則集中發展現代的金融、服務業，香港因此出現了一次經濟結構的調整，自身的

競爭力得到提升。

其後，內地經濟高速發展，廣東、上海、北京等地區的經濟總量先後超越香港，但香港仍以現代服務業較具優勢，包括金融、專業服務、航運服務等方面，內地不少地區向香港招手，希望引入和借鑑香港在現代服務業方面的經驗和優勢，促進共同發展。然而，在種種原因之下，香港與內地現代服務業的合作方面，並未取得較理想的成就。當內地越來越多的大都市在改革開放政策下崛起，越來越多國際性的跨國企業進駐內地，提供優質的現代服務業，香港自身的競爭力和優勢也在不斷地流失。

### 「自由行」政策應繼續深化

近十多年來，香港在與內地的經濟交流與合作中，成效最為顯著的當為內地居民赴港旅遊的「自由行」政策，這一政策的推行，使內地每年有數以千萬計的居民來港旅遊消費，為香港的零售業、飲食業、旅遊業帶來大量的商機，同時也為香港社會帶來大量的就業機會。據一些統計資料顯示，由2004年至2009年，「自由行」旅客帶來的消費累積接近850億元，因「自由行」創造的就業職位至2009年約為5.47萬個，「自由行」開放以來的9年裡，內地居民赴港個人遊給香港帶來約3462億元直接旅遊收入。

這本來是一項對港有利的好政策，然而推行至今卻受到一些人的質疑，以致深圳市今年推行的擴大居民赴港「一簽多行」的政策，需要延後。原因是「自由行」政策，雖然帶來了大量內地消費旅客，但卻在一定程度上改變了香港社會原有的社區結構和消費習慣，對香港本地居民的日常生活，造成一定的影響。其中一個較典型的例子是活躍於上水的「水貨客」



■ 背靠祖國是香港最大優勢，處理好內地對香港的支持政策，可提升香港競爭力。

問題，「水貨客」的出現，即是少數人利用了兩地通關便利化的措施，在香港採辦日常生活用品，用「螞蟻搬家」的方式，運送往內地銷售圖利，結果導致邊境的上水一帶，舖租上升，居民日用品短缺，交通工具和社區秩序受衝擊，市民怨聲載道，兩地政府需大費周章地去處理問題，原本正面的利好政策，也出現較大的負面因素。

筆者認為，「自由行」政策推行近十年來的演變過程，正反映出政府未能把握住政策機遇，未能帶動香港自身競爭力提升，對香港造成的巨大損失。「自由行」政策的基本要素是促進香港與內地的通關便利化，如果政府把握住機遇，大力發展內地市場有需求的高端服務業，那麼「自由行」所帶來的，將不僅僅是市面上一時的繁榮，更加是香港整體經濟的升級。

十八大提及要把「發揮祖國內地堅強後盾作用和提

## 「以一國壓兩制」有違事實

青鋒

## 全民退休保障須謹慎討論

陳振寧 亞太國際關係學會成員

在昨日的「城市論壇」上，談到中央與港人的溝通，民主黨的蔡耀昌說「現在是中央以一國壓兩制」，故談不上溝通云云。這是一派胡言，不值一駁。

首先，說中央「以一國壓兩制」，是顛倒是非。眾所周知，在處理「一國兩制」的內地與香港之關係上，一國是原則，兩制是差異。《基本法》第一條規定：「香港特別行政區是中華人民共和國不可分割的一部分」，強調這一條，是維護國家的領土和主權完整不可分割；兩制只是在「一個國家」中實行不同社會制度，它體現了中國特色社會主義的多樣性和豐富性。若片面強調「兩制」與「一國」平行，或藉口以「兩制」否定「一國」我行政我素，都是錯誤和不能容許的。這是原則，談不上「壓」，說「壓」是偷換概念，別有用心。

其次，香港回歸祖國15年來，從中央到地方政府，都嚴格遵守「一國兩制」、「港人治港」和高度自治方針。相反，民主黨、公民黨和所謂「支聯會」、「人民力量」、社民連等議員政客，從未停止過在立法會內、公眾場合，藉「兩制」去干預內地事務。從1997年至2008年11年間，就提出14次干預中央政府施政、干預內地司法，甚至要推翻內地執政黨的「提案」，更公然以「集會自由」衝擊中央駐港代表機關中聯辦。無數事實證明，反對派政客以「兩制」為藉口干預、反對中華人民共和國，蔡耀昌本人就參加此種反中央政府的行動。

其三，有論者舉「反23條立法」為最近「去中國化」和「港獨」作掩護，說如此這般只表達不滿，中央「何必當真」？這是別有用心藉口和開脫。「不滿」的表達何以要張揚港英殖民旗幟？為何呼喚「南京條約萬歲」？說穿了，就是不滿香港回歸中國，配合外國勢力干預香港特區政府依法施政，使香港成為反對中國、包圍中國的橋頭堡。

今次「論壇」蔡耀昌和反對派之流拿「溝通」說事，一派胡言亂語，一心懷賊心，其目的都是為了攻擊中央、顛覆中國，必當及時揭露和批駁。

近日有團體發起遊行，爭取政府訂出落實全民退休保障的時間表。全民退休保障在實際操作和效果上有一系列問題，社會應持開放態度討論各種方案。

香港社會正出現深刻變化，例如傳統以來子女供養父母的觀念正在動搖；越來越多家庭不願養育兒女等。在這情況下，更多長者可能無法在晚年照顧自己。在這背景下，部分團體、議員等提倡設立全民退休保障，讓為香港貢獻一生的長者可以安享晚年。該目標出發點雖好，但是其實際操作和效果必須考慮一系列問題：

一是該制度對年輕人工作的積極性會有甚麼影響。很多基層市民都盡可能自力更生，不領取綜援，其中一個重要原因是他們認為公帑應用在最需要的市民身上，不應過分依賴政府。若然實行全民退休保障，該制度提供的資金援助會被認為是人人應得的，根本改變長期以來社會對政府提供支援的共識。這會否打擊年輕人工作的積極性，是值得考慮的問題。

二是該制度的資金從何而來。如果是由僱員供款，香港已設有強積金制度，僱員必須參加。一直以來，強積金制度被認為問題多多，如收取的行政費偏高、供款者投資自由被剝削、強積金回報並不理想等。若然強積金制度不被取消或改善，全民退休保障將令市民額外供款，加重了其財政負擔。同時，部分市民吸收推行強積金制度的「失敗」經驗，勢必大力反對。政府將會遇上巨大的政治阻力。

如果是由公帑支付，雖然市民的感受較輕，但是仍會關注有限的公帑是否合理被運用，尤其是納稅較多的商界和中產階層。全民退休保障表面看似公平，但是否最適合的方法協助有需要的人士？如果可以把不需要全民退休保障、生活較富裕的人士獲得的政府援助，通過各種針對性的措施，放在有需要的人士身上，是否更貼近社會需要？這問題值得社會探究。

三是該制度會否對社會構成潛在分化。全民退休保障需要大量資金，能否長期持續下去是令人憂慮的問題。尤其香港人口老化問題突出。根據統計處預計，65歲及以上人口的比例將由2011年的13%上升至2041年的30%。在職者的供養能力未必能追上人口老化的需求。若然有關資金的來源出現不穩定，縱觀外國情況，政府勢必推行一系列措施如延長退休年齡、減少能領取的金額、提高稅率等，屆時政府與市民、長者與年輕人、富人与基層等之間的矛盾勢必加劇。

就着以上的考慮，社會在討論如何協助有需要的人士時，不應先設有前提，例如要求政府一定要訂出落實全民退休保障的時間表等，反而應持開放態度討論各種方案。政府已成立扶貧委員會，各界應向該委員會提出意見，讓香港可以成為老有所養的社會。

## 不必將所有問題與「核心價值」掛鉤

藍鴻震 全國政協委員 前民政事務局局長

### 藍天說地

無論是經濟、房屋、貧富懸殊等問題，都亟待解決。可惜的是，反對者每每將問題歸咎於核心價值受損、沒有普選等。但細心一想，難道只要有普選，社會問題就能迎刃而解？筆者認為，港人重視的新聞自由、言論自由、學術自由、思想自由等，並不會輕易失去。我們亦無須過於敏感，把事情都理所當然地與「核心價值」扣上關係，自設障礙。說到底，我們應該集中精力，團結一致，思考如何發展經濟、改善民生，解決貧窮和其他長期積存的社會問題。

特首梁振英早前接受《亞洲週刊》訪問時表示，香港人緬懷英殖時代，是因為本港的民生不如回歸前，並強調「現在的經濟發展比九七前慢，貧富差距比九七前大，房屋問題比九七前嚴重」。然而，報道一出，有人卻反駁指香港人的不滿，是源於核心價值受損。但依筆者看來，梁振英先生所說的話，不無道理。

### 生活質素倒退 優勢漸失

事實上，生活質素倒退是有事實根據的。在1990年，香港的人均國內生產總值(GDP)為1.3萬美元；1997年為2.7萬美元，在7年間，有約108%的增長。但回歸後，直至2011年，人均本地生產總值才升至3.4萬美元，在14年內，放緩到只有約26%的增長，足見經濟發展較回歸前慢。其次，反映貧富差距的基尼系數(介乎於0至1之間，0是指絕對平等，而1是指最極端的貧富差距，超過0.4便是「警戒線」)，由回歸前的0.518，加

### 何必自設障礙？

劇至去年的0.537，冠絕全球。房屋問題更是不用多說，單是樓價和租金的上升，已與市民購買力脫節，並超越1997年金融風暴前的高位。政府最新的數據更顯示，有多達7.1萬人居於各類板間房及「劏房」，居住環境惡劣；與近年發展迅速的新加坡比較下，該國的國內生產總值，在1997年前的十多年間，可謂與香港「叮嚀馬頭」，但最近5至7年間，經已開始超越香港。若以人均收入計算，香港則自2004年起被新加坡拋離，到2011年新加坡以4.9萬美元大幅領先於香港的3.4萬美元，從人均收入看來，似乎我們已經遠遠落後。

無論是經濟、房屋、貧富懸殊等問題，都亟待解決。可惜的是，反對者每每將問題歸咎於核心價值受損、沒有普選等。但細心一想，難道只要有普選，社會問題就能迎刃而解？更何況，《基本法》已授予我們普選之



■ 藍鴻震

權利，並正朝此目標發展。在2017年，香港可以用一人一票方式選出下一屆行政長官。因此，反對者實不應事事站於政府的對立面，把一項又一項的政策，轉化成一次又一次的群眾運動，事事對抗。這不但使政府為了「撲火」而疲於奔命，平白虛耗了不少寶貴的光陰，也令社會陷於分化、內耗，施政困難重重。

筆者認為，港人重視的新聞自由、言論自由、學術自由、思想自由等，並不會輕易失去。我們亦無須過於敏感，把事情都理所當然地與「核心價值」扣上關係，自設障礙。筆者並非說經濟可以戰勝一切，但繼續作繭自縛、坐以待斃，對社會毫無益處。

說到底，我們應該集中精力，團結一致，思考如何發展對任何城市、地區和國家都是重要的經濟，改善民生，解決貧窮和其他長期積存的社會問題。正如梁特首也在立法會提出「花兩年時間遏止香港社會發展落後的趨勢，然後再花兩三年時間重拾升軌」。

## 柴灣道意外敲響警號

鍾樹根 民建聯立法會議員

日前柴灣道的車禍，一輛的士被兩輛巴士撞至嚴重變形，導致3死56傷的慘劇，令人觸目驚心。柴灣道又叫「長命斜」，以前是事故頻生路段，但經十多年來的改善，包括路面擴闊、鋪設防滑鋼砂和加裝警告牌後，意外已大幅減少。今次意外的原因初步懷疑是由於其中一架巴士的司機突然暈倒所致，再度引發公眾對巴士司機健康的關注。翻查紀錄，近年多次發生巴士司機駕駛期間暈倒的事件，今次的意外只是冰山一角。事實上，今次巴士司機暈倒只是意外的導火線，職業司機健康狀況反映的深層次問題更值得公眾關注，因這隨時成為都市的計時炸彈。

### 關注職業司機健康

肇事的新巴車長今年7月剛通過年度身體檢查，然而，為何仍會在駕車時暈倒呢？難道進行了身體檢查也不能準確反映身體狀況？現時巴士公司規定，50歲以上的車長每年必須體檢，但只包含一些基本的項目，如驗血、驗尿和驗眼等，如此的身體檢查明顯過於簡單。據醫學界人士表示，職業司機患上急性心臟病，或中風等急病，一般體檢較難發現，需作詳細的體檢才可發現。巴士公司沒有為所有車長作詳細的身體檢查，實在有欠妥當。近年，患上隱性疾病有轉趨年輕化的跡象，故此，巴士公司不宜只規定50歲以上的車長才進行體檢。至於有人擔心，如果全數司機都要進行詳細驗

身，會涉及龐大的開支，引致經營成本上漲；但車長的健康關係到市民的生命安危，巴士公司作為公用事業，理應盡企業責任，把乘客的安全放在首位，更何況此舉既能保障員工健康，又可提升巴士公司的行車安全、社會形象等，實屬一舉多得的作法。

今次肇事司機暈倒引發事故，當中會否涉及工時過長、工作過勞的問題也是值得我們關注。工時過長的原因歸咎於巴士車長薪酬過低，基本月薪只得八至九千多元，為求增加收入，唯有被迫加班及追更，以賺取更多加班津貼及其他獎金。有時候，巴士因塞車而脫班，車長一到總站便要繼續下一轉車，根本沒有時間休息；另外有些車長吃飯的時間過短，休息時間不足。加上，一般早更巴士司機在清晨五、六點出車工作，居住在離上班地點較遠的車長，上下班要多花一兩個小時以上。如此，許多司機就難有充足的睡眠時間。

更令人關注的是，巴士公司在現時的派更制度下，會安排車長在一更內駕駛不同的巴士路線，即行內俗稱的「跳飛機」。有些公司更要求車長每更「跳飛機」二至三次。車長行走熟悉的巴士路線自然得心應手，但「跳飛機」制度令車長不斷轉換駕駛路線，一天內要適應陌生環境多次，影響行車表現。

### 善待員工 負起企業責任

工作壓力大也會影響到巴士車長的工作表



■ 鍾樹根

現。巴士公司所實行的獎金和津貼制度變相增加了車長的工作壓力。因為獎金的多少是根據車長出勤紀錄、投訴紀錄等表現按評級發放。此舉導致車長抱恙也繼續返工，或終日擔憂被乘客投訴，因而壓力倍增，工作表現又怎會好呢？

事實上，司機是巴士公司的重要人才資產，他們日夜辛勞為公司賺錢，公司理應體恤其苦況，安排合理的休息時間及更佳待遇；善待員工，讓他們更有幹勁為公司賺錢，才是雙贏方案。

一次又一次的意外，為巴士安全敲響了警號。人命攸關，車長的工作表現直接影響到大眾的生命安危，巴士公司必須正視問題，負起企業社會責任，從問題的根源着手，杜絕悲劇再次發生。