

「鉛水事件」需具體解決 勿將民生事件「政治化」

張學修 全國政協委員、香港中華出入口商會會長

政府日前公佈「鉛水事件」獨立調查委員會成員名單，並確立了委員會的具體職權包括研究分析「鉛水」超標成因、評定食水檢測制度是否有效及對食水安全提出建議。行政各部門正就事件積極處理，並尋求有效解決水質問題的方法，當前要務是使受影響居民停止繼續飲用受污染的水源，制定策略限制進一步的污染，但部分反對派議員借題發揮，將民生事件政治化，反而阻礙事件的順利解決，其所作所為是真正地「與民為敵」。

根據相關法律賦予的權力，調查委員會能夠較為獨立有效地運作，免受政治影響。但立法會中27名反對派議員聯署要求召開特別會議，討論引用《權力及特權條例》調查「鉛水事件」，遭到否決後又處處針對政府，讓人不得不懷疑他們究竟是為市民服務還是純粹想吸引媒體注意力、為接下來的區議會選舉打「輿論戰」？「鉛水事件」本屬民生問題，先處理水質保證居民健康是優先考量，反對派一再唱反調只會阻礙既定程序，對問題的解決沒有幫助。政府與立法會互相配合，才能以切實有效的方式解決存在的問題，將一切社會民生事件都戴上政治高帽，最後會令民眾利益成為其中的犧牲品。

反對派藉民生事件打擊政府管治

社會在經歷長時間的爭拗後對於暴力激進行動感到

極度反感。反對派慣常「唱對台戲」手法在政改上無不法爭取市民認同，於是逐漸轉移到經濟民生問題上。激進分子不僅處處阻礙政府施政，還多次透過媒體報章指責特首梁振英是阻礙本港發展的阻力，甚至將社會所面臨的深層次矛盾的責任推到政府身上，顛倒黑白，其用心昭然若揭。

如今政府的一舉一動都成為反對派的「標靶」，不僅政府積極推動的議案遭到否決，連政府內部正常的人事變動也被「妖魔化」。反對派處處「唱衰」政府，純粹為挑起事端，吸引傳媒目光，發動輿論攻勢扭曲特首及政府的形象，進而打擊特區政府的管治權威，包括近期的港大校委會衝擊事件，都能看得到激進反對派勢力的影子。事件過後反對派又將過錯推到政府身上，污蔑政府干預院校自主，賊喊捉賊，極盡挑撥之能事。而近期的「鉛水事件」，政府正積極對

事件的調查及解決方法着手進行處理，反對派卻一味批評指責，煽動市民情緒。到底誰才是真正為市民解決問題？相信市民自有論斷。

議員炒作「鉛水事件」為己不為民

社會如今普遍認同要將精力集中於發展經濟民生，政府也積極為未來社會發展拓展更多的機遇和平台。各行政機構高層人員展開外訪計劃，希望通過官方互訪為本港經濟發展搭建橋樑。但激進反對派在應該就政改積極發表意見、理性溝通的時候，拒絕參與其中，現在政改結束了卻又死咬政治問題不放，還把問題帶入立法會一再拉布，其後又煽動港大學生會暴力衝擊校委會會議，遭到社會一致譴責。

「鉛水事件」是民生問題，本身和政治沾不上邊，立會議員首要任務是幫助市民解決問題，而不是跳出來一通「指手劃腳」，一味地譴責政府卻毫無實際行動。部分激進反對派的思維在長期的政治爭拗中已經逐漸扭曲了，他們只知道「對抗政府」，似乎只有如此才能保住他們的「人氣」，才能吸引選民的注意力，然後利用所謂的「人氣」為接下來的選舉「撐一下場子」。這恰恰證明激進反對派一切舉動的出發點和原動力並不是「為民發聲」，而是「為己謀利」。這其實是逃避議員職責的做法，如此不負責任的做法

難以向選民交代，最終只會自斷前程。

冀回歸理性務實 以整體利益為重

立法會議員的職責是「監察政府工作」而不是「反對政府工作」，「監察」所蘊含的意義是嚴肅而豐富的。一方面議員要和政府「保持距離」，使立法會能夠獨立、公正、有效地運作；另一方面則要與政府保持良好的溝通，令行政機關與立法機關之間溝通順暢、有效運作並行之有效地解決社會問題，如此才能發揮議員以至於立會的功能。

法律賦予議員權利，是希望他們秉着社會良心充分行使代議職責，敦促政府有效落實各項社會事務。希望激進反對派能夠回歸理性，忠實地履行議員職責，凡事政治化，這對於議員個人政途也絕對沒有好處。要解決社會目前存在的問題需要相關部門的合作，需要政府的積極推動也需要立會的配合。未來全社會選將面對許多的挑戰，未來發展靠的是今日的耕耘，希望各派議員能夠以寬廣的胸襟、務實的態度，一起為本港的發展發揮最大影響力。



張學修

香港航運服務業發展新動力

2015年香港首屆十大傑出新香港青年 香港禮德齊伯禮律師行航運部律師 劉洋

除了地理位置處於東北亞和東南亞中心的天然優勢，長年累月打下的航運服務業基礎也使香港成為這一區域的理想中介。特首梁振英最近在雜誌撰文，具體闡述了香港如何利用國家實行「一帶一路」戰略的機遇全面發揮國家通往全球以及世界各地通往中國內地的「超級聯繫人」作用。其中，梁振英特別提到本港航運業人才濟濟經驗豐富，能夠協助內地企業穩步「走出去」。因此，香港航運服務業可以借此「東風」發揮既有優勢，努力使香港成為「一帶一路」建設的航運基地。



劉洋

船舶註冊和稅制優惠顯優勢

作為全球船東理想的船舶註冊地，香港船東和航運相關企業聚集程度一直很高。截至2015年6月底，香港註冊船舶數目為2,433艘，而註冊總噸位在今年7月23日突破了9,800萬噸，繼續位列世界第四大船舶註冊地。根據香港船東會的統計，截至2013年12月1日，該會會員擁有、管理及營運的船舶數目與總噸位分別是2,046艘和8,466萬噸。同時，為了加強香港作為國際航運中心的地位，香港政府一直致力於通過稅收政策優惠吸引航運相關企業在香港營商。香港註冊船舶從國際營運所得的利潤可以享有豁免利得稅的優惠。另外，香港政府還致力與貿易夥伴訂立寬免由國際航運業務所引致的雙重徵稅安排，以此減少香港及其貿易夥伴的航運公司的總稅務負擔，從而增強這些公司在國際航運市場的競爭力。

「一帶一路」建設的高端航運服務平台

在低稅制且相關配套體制健全的情況下，香港航運服務業，而這種集聚效應又促進更多外國船東選擇在香港註冊船舶。香港航運服務業尤以船舶營運和管理、代理、經紀及租賃、融資、海上保險以及海事法律與仲裁較有優勢。

大量船東選擇在香港註冊船舶，自然就會吸引這些船東公司以及負責船舶日常營運業務的管理公司選擇到香港開設分支機構乃至營運總部。香港擁有許多專業基礎穩固的船舶管理服務公司，為船東在日常營運方面提供管理和顧問服務。同時，船舶管理所涉及的安排船員及物資供應、乾場檢查、維修保養等專業服務又促進了相關代理公司的蓬勃發展。

船舶經紀和租賃包括船舶的租賃和買賣服務。卓越且自由的營商市場環境使得很多大型外國航運經紀公司選擇在香港設置辦事處。這些經紀公司對亞洲乃至全球航運市場具有較深認識，從而能夠為來自全球主要航運和貿易地區的船東、貨主和貿易商提供高效專業的經紀顧問服務，並提供有關航運業趨勢的最新市場情報。

作為國際航運金融體系的重要一環，海上保險一直被視為衡量航運中心規模和服務水準的標尺。倫敦之所以能夠遙遙領先全球其他的航運中心，除了海事法律和仲裁獨領風騷之外，同時也因其可以通過倫敦勞務社(Lloyd's)和國際保險協會(UA)的會員公司滿足並處理全球航運市場的各類保險需求。截至2014年12月，香港共有86家獲授權的海事保險公司，其中包括33家外資保險公司。特別值得一提的是，為全球約90%的遠洋船舶噸數提供保險服務的國際保險協會集團的13家成員協會，目前有8家在香港設有辦事處，作為它們在亞太的保險經紀和理賠的中心。隨着「一帶一路」建設促進進線國家海上貨物運輸的進一步發展，該地區在全球航運保險市場份額勢必不斷增大。香港應該抓住機會大展拳腳，吸引更多的海上保險公司將業務遷移香港。

航運是資本密集型行業，與金融具有雙向促進的互動關係。本身就是國際金融中心的香港，航運金融服務基礎雄厚。全球主要的航運金融銀行和機構都在香港設有分行或辦事處，向本地及在亞太區域內安排融資和交易的外國船東和船廠提供專業船舶融資服務。因此，香港可以充分發揮在航運金融服務方面的長處，承擔「一帶一路」最大的船舶融資中心角色，並努力探索拓展航運金融服務範圍，例如資金結算業務和航運價格衍生品等。

坐擁上述在區域內已經形成的領先優勢，香港航運服務業顯然應該採取更積極的姿態，吸引「一帶一路」沿線國家和地區更多的與航運、物流、採購相關的公司投資香港，並把香港建成這些公司的區域總部乃至營運中心。同時，通過為中國內地企業和海外企業提供相關服務，參與營運管理，香港勢必可以打造成為高端航運服務平台，從而扮演中國在「一帶一路」建設中的「超級聯繫人」。

「一帶一路」有利於亞歐大陸互聯互通

李鋒 中國國際經濟交流中心學者

「一帶一路」戰略涉及沿線60多個國家，佔全球總人口的2/3，佔全球經濟總量的1/3，是全球最主要的生產製造基地和能源戰略資源供應基地，一旦形成協同效應和規模經濟，將打通亞歐大陸長期封閉的狀態，推進亞歐大陸不同國家主導的多個次區域合作組織形成寬領域、深層次、高水平、全方位的合作格局，使各經濟主體在合作中實現共贏。



「一帶一路」系列文章

亞歐大陸長期封閉狀態 制約發展潛力

亞歐大陸是世界上最大的陸地，面積近5,000萬平方公里，佔全球陸地面積的三分之一，東西跨度超過10,000公里，包含100多個國家，擁有約50億人口，佔世界人口總數的70%，佔全球經濟總量的60%，佔全球貿易的60%，是世界上跨度最長的經濟大走廊，也是最具發展潛力的經濟合作帶。

古代海運不發達，古「絲綢之路」應運而生，促進了亞歐大陸的道路聯通和貿易往來，但後來由於海運發展等多種因素的影響，古「絲綢之路」沒落了，亞歐大陸處於長期封閉的狀態。同時，亞歐大陸無論人口總量、經濟規模還是政治複雜度，均居世界各大洲之首，而國家之間矛盾眾多，互信度低，嚴重阻礙了亞歐國家間的資源交流與市場互通。

「一帶一路」以互聯互通 實現亞歐合作共贏

「一帶一路」有利於打造互聯互通的亞歐大陸，打通亞歐大陸長期封閉的狀態。「一帶一路」貫穿亞歐大陸，一邊是活躍的東亞經濟圈，一邊是發達的歐洲經濟圈，中間廣大腹地國家經濟發展潛力巨大。根據「一帶一路」走向，陸上依托國際大通道，以沿線中心城市為支撐，通過渝新歐、中吉烏、中巴伊等鐵路項目的建設，可從北、中、南三個方向打通亞歐大陸橋，最終形成新亞歐大陸橋、中蒙俄、中國—中亞—西亞三大國際經濟合作走廊，暢通中國經中亞、俄羅斯至歐洲（波羅的海），經中亞、西亞至波斯灣、地中海；海上從中國沿海港口過南海經印度洋可連接至

歐洲。

「一帶一路」戰略有利於促進亞歐大陸形成利益共享的全球價值鏈。亞歐大陸的經濟發展主要是沿海國家的發展，主要經濟中心城市多數聚集在沿海地區，廣大內陸國家並未真正納入全球價值鏈之中。據世界銀行統計，內陸各國人均國民總收入尚不足世界平均水平的一半，沿海國家與內陸國家的人均收入相差懸殊。同時，多數內陸國家產業發展相對滯後，對外開放程度不高、社會發展水平較低，對於加快經濟社會發展、實現國家現代化的願望十分迫切。「一帶一路」沿海國家精於製造業，而內陸國家擁有豐富的資源，如果能夠整合沿海國家的製造能力與內陸國家的豐富資源，共同打造全球價值鏈，將加速亞歐大陸的經濟融合程度，實現共同發展。隨着「一帶一路」的推進，亞歐大陸會形成更多的經濟活動中心，內陸「沉睡」的豐富資源將得到全面合理的開發，沿線國家將在共同打造全球價值鏈的過程中獲得巨大收益。

「一帶一路」將推動亞歐大陸多元化區域組織有效整合。目前亞歐大陸存在着由不同國家主導的多個次區域合作組織和對話平台，如東南亞國家聯盟、阿拉伯國家聯盟、歐洲聯盟、上海合作組織、大湄公河次區域經濟合作、中亞區域經濟合作、亞歐會議、博茨亞洲論壇、中阿合作論壇等，其國別構成、區域分佈、合作範圍與合作機制差異較大，彼此縱橫交錯、錯綜複雜。「一帶一路」強調世界之大容得下大家共同發展，呼籲各方積極踐行合作共贏的理念，摒棄你輸我贏、贏者通吃的舊思維，致力於構建各方融合發展的大格局，共同建造和平、增長、改革、文明四座橋樑；為各方帶來更大的發展機遇。「一帶一路」能夠在增信釋疑的基礎上，推進亞歐大陸多個次區域合作組織形成寬領域、深層次、高水平、全方位的合作格局，使各經濟主體在合作中實現共贏，使廣大民眾獲得實實在在的好處。

建設「一帶一路」有助於促進亞歐大陸基礎設施互聯互通和經濟融合發展，促進亞歐大陸腹地不發達地區實現經濟快速增長，為區域協同發展作出新的貢獻。



李鋒

香港在「後政改」時期的選擇

柯創盛 民建聯中委 觀塘區議員

於「一國兩制」的大原則下，縱使中央賦予了香港「港人治港」、高度自治的權利，但中央與香港的關係其實仍然非常密切。依據基本法規定，香港是中華人民共和國不可分割的一部分，香港特別行政區直轄於中央人民政府，特首及主要官員由中央政府任命，向中央負責。這樣的政治現實和憲制關係就決定了，香港必須與中央保持良好和緊密的溝通關係，本港的繁榮穩定才會得到最大的支持和保障。相反，如若香港與中央的關係惡劣，對本港的經濟民生則是很不利的。

令人遺憾的是，回歸18年來，反對派卻一直無視中央的權威，不斷破壞香港與內地的關係，煽動兩地居民的矛盾，多次提出背離甚至踐踏基本法的政治主張，這算是維護港人利益的表現嗎？一個真正關注香港整體利益、向社會負責的政團，到底應致力於促進兩地互信、深化香港與內地的關係，還是不斷從中作梗、挑起仇恨矛盾？筆者相信所有客觀務實的市民都心中有數。

在「後政改」時期，中央與特區政府多次強調香港應重新聚焦於經濟發展和民生改善，筆者是完全同意的。但社會各界亦應認識到，香港與國家的關係密不可分，任何經濟發展和民生政策，如得不到中央的支持和認同，必然事倍功半。更何況，國家作為全球第二大經濟體，發展潛力巨大，改革開放持續深化的同時，隨着「一帶一路」偉大策略的推進建設，過程中更是機遇無限。若本港社會無視內地的發展機遇，逆風而行，或者拒絕投身國家大戰略的棋盤，身處激烈的國際競爭環境下，香港又怎能不落後？

曾經有官員說過，在「一國兩制」下，香港作為全國最開放的地區，很可能會成為外國勢力對抗中央和擾亂內地管治的政治基地。但另一方面，真正由於香港是全國最開放的地區，亦有獨特的條件成為國家與世界的「超級聯繫人」。只要發揮好「超級聯繫人」的角色，香港必定能夠跟隨國家的發展腳步而逐步壯大，共享國家持續發展所帶來的附加紅利。相反，如香港缺乏政治自覺，淪為反共反華勢力的政治打手和棋子，則香港不僅作為國際經濟中心的地位勢難確保，更遲早被不斷邊緣化。香港已折騰了多年，不能再走錯路了。



柯創盛

曾淵滄博士

人民幣貶值的影響

8月11日，人民幣開市時的中間價突然大幅貶值2%。8月12日及13日，中間價繼續大幅貶值，此舉引起市場震驚。不過，很快地，人民銀行於8月13日召開記者會，解釋貶值的原因，並指出市場猜測人民幣將貶值10%之事是無稽之談。人民銀行出面解說之後，人民幣匯價趨向穩定，一些受影響的股票價格也回升。

人民幣市場化的必要一步

人民幣為什麼貶值？貶值3%對中國實體經濟有什麼好處？中國政府為什麼要突然推出一項震驚全世界的行動？8月11日當天，當人民幣大幅貶值的新聞傳到美國之後，美國政客紛紛跳出來指斥中國操控匯價，要求政府制裁中國。

人民銀行為貶值提出的理由是，人民幣的岸內價已經偏離岸外價。岸外價是香港、海外的匯率，有相當程度的自由度；岸內價則由中國政府每天開市前開出一個中間價，然後允許在一個相當小的波幅內自由浮動。過去幾年，岸外價長期低於岸內價。近年來，中國政府正努力推動人民幣國際化，國際化的其中一個要求，就是匯價應該由市場決定，自由浮動。因此，中國政府才決定一次過，用3天的時間，令岸內價貶值追上岸外價。

這種情況令人想起，上個世紀90年代初，人民幣官價突然在很短的時間內貶值超過三成，一貶就貶至當時的「黑市價」水平。而所謂「黑市價」，就是自由市場的價格。官價的匯率則是外匯券的匯率，當官價貶至「黑

市價」水平時，就宣佈取消外匯券。從此，人民幣的市值得到市場承認，不再有「黑市」。

不過，上世紀90年代初，人民幣「黑市價」與外匯券的官價差距很大，而且當時的中國仍是窮國，對世界經濟的影響力很小。今日情況不同了，人民幣當天貶值2%就已經震驚全世界，還引來美國政客的抨擊。

也因此，至今為止仍有不少人對人民銀行的解釋半信半疑，懷疑中國政府是不是有必要為這3%的匯率而搞出一個嚇人的動作。過去幾天，不少香港人因為擔心人民幣匯價會再下跌而中止人民幣定期存款，虧了匯價，失去利息還要賠手續費。

提高企業匯率風險意識

不過，正面一點地看，人民幣突然貶值帶來最大的好處是，警告眾多的中國企業不要借美元外債。過去10年，人民幣有升有跌，不少企業於是借美元，然後轉化為人民幣在內地使用。將來賺到人民幣再還美元時，因為人民幣升值，可能要還的人民幣會更少，而且，美元利率低，人民幣利率高，借貸利率低自然是好事。可是，如此一來，中國企業都欠美元外債，對國家的經濟穩定度帶來巨大的風險。近日人民幣突然貶值，可以令這些借美元的企業有所警惕，知道人民幣不再是只升不跌，今後會少借美元，也會為借入的美元做匯率對沖，以減少風險。