

# 民陣學苑替黃台仰喊冤 顛倒黑白強詞奪理

梁立人 資深傳媒人



梁立人

「本土民主前線」成員黃台仰在示威期間遭警方拘捕，民陣學苑迫不及待替其喊冤，發表聲明反咬一口，誣衊警方濫用暴力。香港警察以忍讓精神著稱，暴力的來源並非因警察執法，而是來自失去理智的暴民所為，來自那些打着民主旗號反民主，破壞社會安定、瘋狂任性的反社會行為！民陣和學苑的聲明，只會讓人覺得他們聲大夾惡，顛倒黑白，強詞奪理。

最近，有民間團體發起「光復上水」遊行，其中「本土民主前線」成員黃台仰在示威期間遭警方拘捕，並被警方控告襲警。事後，另一反對派組織民陣就網上流傳的一段警方拘捕黃台仰的錄影片發表聲明，說影片顯示黃台仰及其他示威者沒有與警方有肢體衝突，警方有如「自導自演」主動推倒黃台仰繼而製造「襲警」作為拘捕藉口的過程。

西方新聞理論有一句經典名言：「狗咬人不算是新聞，只有人咬狗才是新聞」。當時到底是「人咬狗」還是「狗咬人」，確是一件值得斟酌的事。

## 香港警察忍讓精神遠近聞名

香港警察的忍讓精神遠近聞名，被視為世界上最斯文的警察。事實上，香港警察執法多年，被人批評過於懦弱遠多於粗暴執法。記得曾經有一抗議者霸佔中區行人天橋，阻礙交通多時，警察只會在天橋下鋪好

氣墊，苦口婆心勸他下來，結果拖延了十多個小時，直到抗議者發洩夠了自己走下來。其實，事發天橋只不過兩米多高，且鋪有厚厚的氣墊，就算掉下來也不會有損傷。但香港警察擔心示威者安全，寧願讓交通阻滯十多個小時。如果換了美國警察，恐怕此示威者早被拉下來了。

民陣口中被罵的黃台仰就「威武」得多了，他被譽為最激進的「本土派」組織頭目，曾多次率領「本民前」參與「光復行動」，公開鼓吹「勇武抗爭、直接行動」。今年6月政改方案提交立法會前，黃台仰更在電視節目上身穿「全副盔甲」，暗示立法會表決政改方案時會「有所行動」。但同時，他又表示，若有示威者響應其組織號召投汽油彈，亦不能將責任歸咎於他們。他堅稱，「本土民主前線」無須就示威者辱罵外地遊客、嚇哭女童等行為道歉。如果照民陣所言，黃台仰在此次的示威過程中全無使用暴力行為，乖乖和

警方合作，這豈不是有損他的「勇武」形象？

## 黃台仰多次公開違法

從經驗所知，黃台仰多次公開違法亂紀，警察本來就有執法的權力，根本用不着「自導自演」主動推倒黃台仰，製造襲警作為拘捕藉口。如果要如此煞費苦心地拘捕黃台仰，那未免太過抬舉他了。

無獨有偶，香港大學學生會刊物《學苑》也就此事發表聲明，題為《人民不應再受暴力威脅》。聲明中說：「自雨傘革命以來，警察於抗爭現場屢屢濫用暴力。……是次執法爭議，警方應該停止任何扭曲事實的指控，並且正視往後警察執行勤務的比例原則，不再出現強硬之舉。人民本應免於暴力威脅，當警察體系集體失能，使得暴力事件層出不窮，便是人民奮起捍衛制度正義的時刻。」

## 反對派瘋狂任性導致暴力氾濫

首先，《學苑》不打自招，承認他們進行了「雨傘革命」，既然是革命抗爭，就必然會有肢體衝突，警察在執法過程中稍有過火是難免的，幸而今日科技昌明，抗爭現場全經攝錄機展現在所有人眼前，不過，我們看到更多的是，抗爭者無法無天，衝擊警察防

線，挑戰法治的行為。「佔領中環」破壞經濟，阻塞交通，早已天怒人怨；衝擊立法會，強拆鐵馬，砸窗破門，造成政府財物數以十萬計的損失有目共睹；「收復上水」，恐嚇遊客，宣揚「港獨」，離間兩地關係，給香港經濟帶來無可挽回的損失。由此可見，令人擔心的，不是警察出現過激之舉，而是警察的表現過於克制，未能有效的維護社會秩序。

沒錯，「人民有免於暴力威脅的權利」，不過，暴力的來源並非由於警察執法，而是出自失去理智的暴民所為。「人民奮起捍衛制度正義」，不是要掣肘警方維護法治，而是要制止那些打着民主旗號反民主，破壞社會安定、瘋狂任性的反社會行為！

再說，光憑一段網上流出的錄影片段，並不能成為單方面指控警方違法的證據，香港是法治社會，如果我們相信法律，就應該將有關資料交給法庭，由法官作出公斷。民陣和《學苑》的聲明，不但於事無補，只會讓人覺得他們聲大夾惡，強詞奪理，「此地無銀三百兩」不打自招。

# 全民敬師 齊迎挑戰

教育局局長 吳克儉

特區政府於1997年將每年的9月10日定為教師日，而由教師運動委員會舉辦的「向老師致敬—教師日慶典暨表揚頒獎典禮」今年亦已經踏入第二十周年，特別值得紀念。教育局一直支持教師運動，透過表揚敬業樂業、關懷學生的好老師，藉以推廣尊師重道的精神，提升教師的形象。政府對教師的支持和重視有目共睹。

教育是特區政府最大的投資範疇，2015-16年度的教育開支預算總額為793億元，較十年前(2005-06年度)大幅增加35%。與此同時，我們已在2009/10學年落實修訂的教師與班級比例(班師比)，即中一至中三每班1.7名教師及中四至中六每班1.9名教師，並由2012/13學年開始將高中年級的班師比改善至每班2.0名教師。中、小學的學生與教師比率亦分別由2005/06學年的18.0:1及18.4:1大幅改善至2014/15學年修訂預算的13.0:1及14.0:1。

公營學校一向因應學校的發展計劃及教學需要聘用教師推行教務。目前，約九成教師屬於常額教師，合約教師則約佔一成。這安排既可為教師提供穩定的工作環境，亦可讓學校有彈性地運用資源，發展各自的特色，體現不同的校本課程編排，以支援學生多元化的學習和發展需要。

大部分合約教師均是按經常性撥款聘用，有關撥款並非一次性，而是長遠及穩定的承擔。在給予學校相關校本管理彈性之餘，教育局亦促請學校履行良好僱主的責任，在釐訂合約教師的工作、薪酬待遇及合約期時，應充分考慮同類工作職位的相關條件，以確保他們得到合理待遇。

據了解，剛完結的學年公營學校約有2,000名教師因退休或其他理由

而離開教職，騰出教席。不少合約教師累積經驗，因其良好教學表現而得到學校肯定，繼而獲轉聘為常額教師。此外，這些空缺亦為修畢全日制教育學士學位及學位教師教育文憑課程的準教師提供入職機會。

學生人口的變動，特別是近年中學生人口短暫下降的情況，對教育界造成一定壓力。因此，教育局自2006/07學年起推行了多項紓緩措施，以增加中學的教學人手及穩定教師團隊，例如放寬批核中一開班人數的準則、推展「自願優化班級結構」計劃及「三保」措施等，以促進中學持續發展。我們又推行其他新政策，例如生涯規劃的經常津貼，配合教育及學生的需要。資助中學生的單位成本由2012-13年度的49,246元增加至2015-16年度的66,440元，增幅約三成半，當中教師資源是主要成分。

具體來說，優化計劃為學校提供額外的教席配額，亦讓享有保留安排的過剩教師可留校任教至第九個學年，教育局亦會按個別學校的實際需要彈性延長他們的保留期；而「三保」措施中的「延長過剩教師保留期」也較原有安排多兩年時間。因此，學校可以有足夠時間調配人手，透過自然流失及其他方法，使教師團隊保持穩定。我們感謝不少學校能夠按照教育局的建議，及早做好人力資源的規劃，有秩序地吸納過剩教師和把合約教師轉為常額教師，以穩定教師士氣和加強教學團隊的活力。

教師肩負教育社會未來主人翁的擔子，任重道遠。學校、學生、家長，以至整個社會都應支持和嘉許教師，為他們增添正能量。讓我們藉着教師日向所有緊守崗位、無私奉獻的教師致以最崇高的敬意！

中國社科院發表《兩岸四地城市競爭力藍皮書》，香港今年綜合競爭力竟然不敵深圳位居第二，社科院的八個字評語「守成有餘，創新不足」可謂鞭辟入裏，切中要害，給犧牲性經濟，謀取政治利益的政客當頭棒喝，報告內容值得港人深思。

社科院的評審準則側重於創新能力與科技成分及由此推動、誘發的經濟活動，特別是製造業的優勢和可持續發展動力。深圳目前的產業較多元化，製造業佔GDP43.4%，服務業只佔56.6%，製造業中「新一代信息技術產業」更佔整體GDP的15%，這組數據反映深圳對創新科技的重視，相反香港一直太依賴服務業，2013年服務業佔GDP比率高達92.9%，而科技的支出僅佔GDP的0.4%，遠遠落後於先進國家或地區。

八十年代香港製造業高峰期時有98萬從業員，當年全民就業，大家安居樂業，社會甚少怨氣；九十年代初香港工業北移成風，當時政府忽略了製造業對社會、經濟、民生的重要性，也沒有適時制定長遠的工業政策，而是繼續奉行「大市場小政府」政策，任由產業急劇萎縮，只專注金融業的發展。因此從製造業釋放出來的人力只能轉入服務業。沙士疫情之後，眼見香港遭遇衝擊，中央開放內地城市訪港自由行，拯救本港零售、服務、旅遊業，如今蓬勃之餘也令商舖租金屢創新高，競爭力受到制約，最近隨着政治爭執不斷，內地與香港的矛盾加深，各類「趕客」示威嚴重打擊本港經濟，情況令人擔憂。

國際金融危機以後，美國進行「再工業化」，德國提出「工業4.0」，日本實行「產業再興」，韓國倡議「產業創新運動」，台灣也引導「產業轉型」，中國提倡自主創新並規劃「工業2025」，只有香港仍在搞「經濟政治化」。特首梁振英在當選後隨即提出調整政策架構，把商務及經濟發展局改組為工商及產業局和科技通訊局，但被政客們否決掉。現政府接納各界的建議，也洞察到不能再漠視創新科技應用的潛力，更不能只顧發展金融、貿易、旅遊和服務業，應保持發展具香港優勢的產業。可惜成立創科局的建議遞上立法局審議一次又一次遭到反對派議員拉布，依然成立無期。雖然香港已喪失了很多科技發展機會，但憑着香港國際市場的能力，雄厚的資金和製造業的堅實基礎，若能借助創新科技的推動，發展特色產業指日可待。無獨有偶，瑞士洛桑管理學院(IMD)亦在5月28日公佈了2015年全球競爭力排名，香港由去年第4位重新躍升上第2位，僅次於美國。IMD的評審準則主要是基於四大因素：經濟表現、政府效率、商業效率，及基礎設施，這些傳統優勢都是香港的老本。

本港中小企不會因社科院的藍皮書而沮喪，更不會就洛桑的報告沾沾自喜，我們渴望香港結束政治爭執，避免內耗空轉，修補社會分裂，讓政府可集中精力解決經濟民生問題，讓工商界能集中精力拓展商機，讓市民安居樂業共享成果。

# 李嘉誠談A股和「一帶一路」值得參考

楊志強 香港工商專聯會會長 資深評論員

歷史和現實都證明，李嘉誠對社會經濟發展的真知灼見，都是高瞻遠矚，洞幽燭微，切中肯綮，他每次發表有分量的言論，例必受到社會輿論重視，這不僅是因為李嘉誠作為本港工商界舉足輕重的代表人物，其言論往往能夠反映商界的看法，分量和影響力非同一般，更是由於長和系業務遍及香港和全球，多年來成績斐然，充分體現出李嘉誠對寰球經濟的敏銳，其言論有高度參考作用。

## 中國經濟運行仍在合理區間

長和系8月25日刊發中期業績，李嘉誠在主席報告中表示，環球經濟增長放緩，商品價格持續低迷，貨幣政策取向不明朗及匯率波動加劇，上半年外在環境充滿挑戰。對於A股短期急跌，李嘉誠認為，內地金融市場雖然出現短期波動，但中央推出多項穩定經濟措施，預期內地經濟運行可以保持在合理區間，加上內地以「一帶一路」為對外主要經濟戰略，將締造無限商機，香港預料亦可以受惠。

的確，內地金融市場雖然出現短期波動，但中央推出多項穩定經濟措施，預期內地經濟運行可以保持在合理區間。事實是，在全球經濟深度調整和中國發展進入新常態的大背景下，中國經濟砥礪前行，香港等項主要指標保持在合理區間，就業基本穩定，收入同步增長，能耗強度下降。

中央穩定A股和內地經濟政策工具充足。一是加大投資力度，近日，發改委連發《戰略性新興產業專項債券發行指導》等四個專項債券的發行指引，鼓勵企業直接融資，四個專項債券涉及養老產業、戰略性新興產業、城市停車場和城市地下綜合管廊建

發展創造條件。李嘉誠指出，內地以「一帶一路」為對外主要經濟戰略，將締造無限商機，香港預料亦可以受惠。實際上，國家推出「中國製造2025」、「互聯網+」行動和推進「一帶一路」、國際產能合作，貼近需求，支援創新型企業特別是創新型小微企業發展，讓各種創新資源向企業集聚，讓更多金融產品和服務對接創新需求，可創造龐大商機，為香港帶來歷史性機遇。

中國在「一帶一路」的角色其他國家替代不了，此無須贅言，而香港在「一帶一路」的角色其他城市也替代不了。具體來說，香港有四大角色，同時也帶來四大機遇：一是香港作為世界投資中心，香港在海外總投資資產超過4萬億美元，每年給香港帶來收入超過1萬億港幣，其中2/3是FDI，1/3是金融投資，「一帶一路」必然給香港帶來巨大的投資商機；二是「一帶一路」中涉及的很多基礎建設項目，香港都有不錯的管理能力；三是香港是中國走出去的基地，「一帶一路」的投資也可通過香港走出去；四是香港是全球最大的人民幣離岸中心，貿易、投資、旅遊、金融都可以人民幣形式進行，「一帶一路」推動資本走出去，人民幣將扮演更重要角色，「一帶一路」建設可以通過香港交易或者提供人民幣貸款。



楊志強

# 停止內耗 專注發展

香港中小企經貿促進會

# 借力創新科技 實現航運業「高端服務業」轉型

劉洋 香港禮德齊律師行航運部律師，2015年香港首屆十大傑出新香港青年

在世界海運市場從整體繁榮期進入漫長調整期的過程中，誰能率先利用信息時代所催生的創新驅動力，誰就勢必能夠領導該行業尋找到的發展出路。在互聯網大潮中，香港航運業應該充分利用創新科技思維，努力打造國際航運信息平台，實現向「高端服務業」轉型並重新成為世界領先的國際航運中心。

雖然航運業是與互聯網和大數據結合非常緩慢的典型傳統產業，但香港航運業實際上已經在這方面走在前列。目前，不少香港航運及貨物代理公司已經使用電子資料聯通(EDI)以及互聯網為基礎的網絡，與同業及貿易商互傳資訊，而貿易商亦可在網上追蹤貨物運輸流程。同時，倉儲、運輸、貨棧管理及其他供應鏈相關活動也都已採用全球定位系統(GPS)和無線射頻識別(RFID)等先進科技。另外，由於所有進出口貨物運輸均涉及政府文件處理，因此特區政府很早就打造了「貿易通」電子平台，使得業界可以便捷處理包括產地來源證和報關申請等各種手續。「貿易通」的客戶資料儲存逾54,000家公司的資料，方便有關政府部門及供應鏈上的相關從業者共享信息。有見及此，要令香港成為卓越的全球航運研發中心，利用並發展好現有信息科技，為可能引發創新和技術突破的航運及其相關企業和學術機構提供資金和

政策支持，就顯得尤為重要。

## 構建航運產、學、研互動機制

鼓勵、投資和運用最新的港口及航運技術來支持香港航運業發展，確保香港國際航運中心的核心競爭優勢，應該成為未來香港航運業發展的主要戰略之一。特區政府應該嘗試建立一套完整機制，在香港高等院校特別是航運相關研究機構與航運業界間搭建橋樑，鼓勵雙方發展夥伴關係，激發航運業集體的活躍度，實現可持續發展。這套機制應適應航運業產品和服務等創新發展所需，使政府在制定政策和滿足行業所需之間實現觀念和諮詢的雙向流通。與此同時，應該支持及鼓勵業界和學術界為香港的國際航運中心地位而進一步在航運政策、服務、基礎設施、創新科技等方面展開研究及開發，並為航運政策的制訂提供智力支持。

## 航運研發大有為

誠然，上述航運研發機制若想要獲得成功，最重要前提是要清楚了解和認識航運市場所需，從而刺激及協調符合市場需要的相關研發。航運業的研發範圍涵蓋非常廣泛，從船舶設計到高效節能設備，以及船舶營運和安全系統等。就目前而言，港口、船舶管理、航運經紀、船舶融資、海

事保險以及航運法律和仲裁等應該被視為香港打造國際航運中心最重要的組成部分。相關航運研發機制也就應該致力為這些領域提供服務。為此，這套機制應該重點圍繞四個方面建立起一個完整的價值鏈，包括航運專業研發的教育與培訓、通過研發所創造的知識產權和結果，對研發所得的結果進行科學試驗，以及將研發的產品和服務進行產業化發展。

航運研發不單對於航運業本身具有至關重要的作用，同時也對全球商品貿易乃至經濟運行具有指標性作用。因此，開展相關主題研究，公佈研究成果，例如發表航運業最新發展的數據和指標，或支持刊發論述當前業界所關心的議題等行業報章和期刊，可打造香港成為全球航運研發和諮詢平台。同時，利用「一帶一路」建設機遇，香港航運業可以為航運和貿易相關的內地企業「走出去」以及海外企業「走進來」提供資訊和創新科技服務，成為他們在制定投資計劃和經營策略上的首席「信息官」。



劉洋