

# 中英關係「黃金期」和「十三五」給香港帶來重大機遇

蔡德河 原全國政協委員



■蔡德河

國家主席習近平結束對英國「超級國事訪問」，中英關係進入「黃金時期」，為中國持續穩定發展創造良好的外部環境。緊接着中共五中全會召開，制定「十三五規劃」，為中國全面建成小康社會繪製藍圖。這兩件舉世矚目的大事反映國家發展模式更成熟開放，更科學合理，在現代化道路上作出正確選擇。香港應充分發揮「一國兩制」的優勢，配合好「十三五規劃」的落實，抓緊國家發展帶來的重大機遇，鞏固提升香港的競爭力。

百年滄桑變化，此次習近平訪英，令人感慨萬分。習近平獲得英國最高規格的接待，包括鳴放禮炮103響、英女王伊利沙伯二世在白金漢宮舉行盛大國宴招待習近平，伊利沙伯二世讚揚已故鄧小平有遠見，以「一國兩制」促成香港回歸中國。伊利沙伯二世又形容，習近平這次的國事訪問，為英中的合作與友誼，立下新的里程碑。習近平還與英國首相卡梅倫會面，雙方達成共識，中英將共同構建「全球全面戰略夥伴關係」，展示中英雙邊關係進入「黃金時代」。

## 習近平訪英推動中國與全球合作發展

外交為內政服務，習近平訪英，推動中英關係更密切發展，打造「你中有我、我中有你」的利益共同體、命運共同體，對中國的和平發展具有深遠重大的

意義。中國國力持續增強，成為全球第二大經濟體，但是，遭到的外力圍堵也越來越緊，面對的挑戰越來越大。在此形勢下，中英加深全面戰略夥伴關係，英國率先打破僵局，在西方大國中第一個表態加入亞投行，在發達國家中第一個發行人民幣主權債券，成立中國在亞洲地區以外的首個人民幣清算中心，展示對發展與中國合作的極大誠意，也為自己爭取到巨大的發展機遇，對引領其他歐洲國家參與中歐合作，推動中國與全球合作的發展，對全球和平穩定發展具有舉足輕重的作用。

習近平風塵僕僕完成訪英之行，取得重大外交成果，如今中央正在召開五中全會，其中一個重要議題就是制定「十三五規劃」，為中國全面建成小康社會進行最後衝刺，也為實現「兩個一百年」的目標奠定

堅實基礎。「十三五規劃」是習近平主政以來提出的第一個五年規劃，也是其對中國經濟社會發展理念的完整呈現，習近平關於「中國經濟進入新常態」等經濟論述，將成為「十三五規劃」的指導思路。

## 「十三五規劃」為全面建成小康社會衝刺

眾所周知，中國經濟已經步入新常態，GDP增速的目標有望降低，而環境以及生態文明的目標將會得到更多重視，「美麗中國」、「健康中國」將上升為國家戰略，這是全面實現小康社會的內在要求；與此同時，中央最高領導層在各種場合曾多次表示，GDP增速高一點、低一點不是問題，問題的關鍵是要保持比較充分的就業，同時民眾收入要實現穩步增長，因此就業以及收入指標也可能是規劃的重點內容。近日有媒體已透露，「十三五」將列出十大目標任務，即「保增長、轉方式、調結構、促創新、農業現代化、改革體制機制、協調發展、生態文明、民生、扶貧」。這說明中國的未來發展更注重質量，更注重改善民生，關注環境保護，促進社會公平公正。

要實現落實「十三五規劃」的宏偉目標，必須要靠堅持深化改革開放來實現。中央一方面將以「大眾創

業、萬眾創新」的結構性改革，激發全社會創造力，打造發展新引擎，在投資消費、金融體制、財稅制度等領域實現改革突破，以改革創新來破解困擾中國發展的各種深層次矛盾；另一方面，中國的發展將與「開放」更緊密相連，全球的資源都會被「請進來」到中國參與配置，而中國也將「走出去」參與全球資源配置。而「一帶一路」戰略毫無疑問將進入「十三五規劃」，樹立「十三五規劃」中的對外開放新格局。

## 香港發揮「一國兩制」優勢把握機遇

國家進一步改革開放，將給香港帶來寶貴機遇。國家發展和改革委員會在2014年5月公佈正式啟動有關「十三五規劃」的前期研究工作，表示在編制「十三五規劃」時，會考慮繼續把港澳以單獨篇章來考慮，以促進港澳的經濟發展，特別支持香港鞏固和提升國際金融、貿易、航運中心的地位。包括特區政府在內的香港各界，應與內地保持緊密合作，發揮「一國」和「兩制」的雙重優勢，扮演好香港作為國家與世界各地的「超級聯繫人」角色，不斷拓展香港各行各業發展的空間，為港人謀取更大福祉。

# 民建聯從來沒有反對興建青龍大橋

譚耀宗 民建聯立法會議員

# 激進參選者必被選民拋棄

朱家健 清華大學法律碩士



■譚耀宗

連接馬灣和大嶼山青洲仔半島的汲水門橋，10月23日晚上遭船隻碰撞，觸動大橋防震警報系統，引致汲水門大橋及青馬大橋必須全線封閉檢查近2小時，車輛無法進出市區，機鐵亦須停駛，令往來大嶼山交通一度癱瘓，情況非常混亂。

一艘船，一條橋，一次意外，令整個大嶼山和機場一帶陷入孤島狀態，如斯重要的交通命脈卻竟然如斯脆弱，不堪一擊，為人詬病實不足為過！因此，應如何擴展大嶼山的對外交通網絡傾成了社會關注點，而當年擱置興建「青龍大橋」也成了熱話。不過奇怪的是，我們發現有人竟將事件的矛頭指向民建聯，指當年因為民建聯反對興建青龍大橋。這是完全與事實不符，筆者有必要作出澄清。

十號幹線早於上世紀90年代規劃，作為青馬大橋外另一條連接新界西北與市區及十號貨櫃碼頭的主要幹道，幹線分為南、北段，前者工程主要是興建一條由坳石至青龍頭的跨海大橋（即「青龍大橋」），以連接北大嶼山至掃管笏一帶；後者由掃管笏至藍地附近的元朗公路。

南段工程早於1999年11月安排於財委會轄下工作小組委員會申請撥款，財委會亦於12月17日通過，民建聯當年已考慮到，青龍幹線是大嶼山和赤鱗角新機場唯一的對外通道，一旦封閉，將會令新機場陷入孤島，因此我們不但沒有反對興建「青龍大橋」，對南段工程撥款更表示支持，這與謠傳的說法是恰恰相反！

至於北段工程，於2002年3月提交財委會審批，該工程規劃設計的原意是把西運通道帶來的跨境車流接駁至大嶼山新貨櫃碼頭，以作為屯門公路的替代道路，避免公路日後出現重大負荷，可惜碼頭選址懸而未決，而北段走線又與當時尚有七成車流容量的三號幹線重疊，基於碼頭發展存有不明朗因素，興建北段也不存在急切性。我們考慮到既然南段已獲得撥款落實興建，新界西北道路網已有分流部署，北段工程絕對可以在具體規劃發展拍板後始作決定，為免浪費公帑，民建聯部分議員沒有支持北段工程撥款。

北段工程擱置，南段工程原本仍可按法定程序興建，惟其時港珠澳大橋計劃拍板上馬，民建聯便提出了更具效益的屯門西繞道及屯門至赤鱗角連接路的配套方案，以作為青龍幹線以外，另一條連接新界西與大嶼山的連接路。此建議獲得政府採納，當時預期連接路可於2018年落成，政府此後亦再沒有提出興建「青龍大橋」。

針對是次意外，我們要求當局有關部門應盡快完善和檢討現行緊急事故交通機制，協調各類不同交通工具，疏導受影響乘客；署方必須加強監察大型船隻的體積，拒絕超過大橋高度限制的躉船駛過；積極擴充現行「脆弱」的連接機場交通網絡，包括確保屯門至赤鱗角連接路工程項目如期落成；開放海天碼頭，方便市民從水路進出機場，以及研究新建跨海大橋和通往大嶼山鐵路等，增加來往機場的交通設施，令機場和大嶼山不至於陷入孤島狀態，也有助配合未來大嶼山和香港長遠發展。

距離區議會選舉還有一個月時間，有實力候選人不斷落區爭取繼續服務選民的機會，也有心存僥倖者和投機者，更有存心搗蛋者，魚目混珠，企圖借選舉來宣傳「港獨」歪論和提升知名度，只把選舉當作嬉戲遊樂場，愚惑選民，也不尊重選舉機制。

某鼓吹「港獨」思潮的政客，標奇立異，是次更試圖把有違基本法的政治宣傳口號納入所謂政綱，最後被選舉事務處要求刪去該等字句；有候選人稱要「光復議會」；另有「傘後組織」派遣「傘兵」空降多個選區，有受訪傘兵指贏知名度更勝選舉，真是本末倒置，似是為延續「佔中」的違法理念而來。

選民一向期望區議員要有扎實的地區工作政績基礎，並不是要空喊口號的政治小丑，更不希望把政治衝突帶到所居住的社區，試想想，若選出的區議員只顧在地區議會「搞亂檔」，漠視衛生、交通等民生議題，並把「光復行動」、「鳩鳴圍」等激進滋事衝突帶到本區，可真是捉隻老鼠入米缸，與自己家居和安寧生活開玩笑。

政綱須符合基本法的憲制底線，並要務實惠民，如心存歪念濫用區議會選舉的平台「播毒」，只會令選民反感，自取其辱。「港獨」和「佔中」餘孽已把香港害慘了，「港獨派」和「傘兵」已成為眾矢之的，選民的眼光雪亮的，將會聰明地選擇對香港前途有保障的候選人。

# 香港應擺脫「本土主義」束縛 發展成超級國際大都會

楊志強 香港工商專聯會會長

「一帶一路」戰略為香港帶來歷史性發展機遇，預計能夠引領香港未來30年至50年的發展。來自香港內部反對兩地融合的「本土主義」與「港獨」勢力，令香港抓住「一帶一路」發展機遇遭到阻礙，所以香港的發展機遇能否有效把握，關鍵在於能否擺脫「本土主義」的束縛。

## 「本土主義」涵義在香港被扭曲

「本土主義」(Localism)以本土文化為其主要意識，主張本地優先。20世紀中葉，一批學者提出區域主義，主張以社區層面建立民眾與政府之間的經濟、政治等方面的關係，這種價值觀引伸本土主義等政治意識，抗衡全球化等主流意識形態。但「本土主義」涵義在香港卻被扭曲了，現下的「本土主義」，不論是「城邦派」抑或是「港獨派」，都主張香港與中國割裂，這顯然不是西方社會所理解的「本土主義」論述。香港的「本土主義」變成「偽本土主義」，是以各種手段擺脫中央在「一國兩制」中的憲政權力的代名詞。

香港的「本土主義」，在政治上是分離主義，在經濟上是保護主義，其實是隱性「港獨」。公民黨繼承民進黨衣鉢，阻撓兩地經濟交流合作，凡是有關兩地融合的政策，必定說出來阻撓。近年來，反對派搞「本土行動」、「香港自治運動」、「反自由行」、「驅蝗行動」，高舉「港獨」龍旗，顯示反對派在政治上的分離主義與經濟上的隱性「港獨」，已經合二為一。在此情況下，撥亂反正、激濁揚清，在政治上遏制分離主義，在經濟上化解保護主義即隱性「港獨」，已經勢在必行。

## 增強國際大都會地位

在經濟上化解隱性「港獨」，必須擺脫保護主義對香港的束縛。香港是中國最國際化的城市、全球最自由的經濟體、世界上經濟「五流」(人流、物流、服務流、資金流、信息流)最融通的地區。因此，香港未來應「聚才聚財」，吸納全球精英及更多創業者、環球企業及金融機構到港，並期望未來20年發展成一個有千萬人口的國際都會。

按照城市經濟學，千萬人口的城市擁有一般城市無法比擬的聚集效應，使經濟活動更加節約成本費用，提高效率，增加效益。1,000萬人口可以帶來投資和消費的規模效應，各種生產要素和資源集中，彼此作用帶來收益，提高綜合要素生產率。另外，人口的增加必然帶來消費，衣食住行、娛樂、教育等行業，擁有巨大的就業空間。

## 討論調低郊野公園比例的可能性

香港未來20年發展成一個有1,000萬人口的國際都會，要解決的主要問題是土地和居住問題。香港前財政司司長梁錦松建議特區政府可考慮改變郊野公園土地用途、填海及與深圳、珠海等鄰近地區共同發展，增加土地供應。他表示將郊野公園和居住土地(比例)倒返轉頭，40%做居住土地，35%做郊野公園，事實上35%已多過全世界大部分的城市，而這5%的土地增加將可以多住100萬人。

目前，郊野公園佔地達5萬公頃，佔全港土地面積的四成。現時港九新界共有24個郊野公園，受1976年8月生效的《郊野公園條例》保護。法例規定不可發展郊野公園。發展局長陳茂波2013年9月8日在網誌提出有意見指是否應該開發郊野公園，「過往會被視為禁忌甚至禁忌，今天又是否完全不可碰、不可談？」隨即引起各界爭議。特首梁振英今年年初在《施政報告》中提出，計劃把大嶼山及鄰近地區打造成「東大嶼都會」，令其成為一個新的核心商業區。由於這可能涉及一大片郊野公園的開發，亦引起爭議。有輿論認為，大眾可探討郊野

公園土地使用是否可行，郊野公園佔地約440平方公里，只要可動用5%，已可提供周邊地區約2,200公頃土地。

特首梁振英強調香港這個地方是一個超級聯繫人，用英語來說這是super-connector，這是一個獨特的功能，也可以在「一帶一路」這個大戰略的實施期間，繼續行使下去。但要注意，香港在擔當超級聯繫人這角色時，不應單打獨鬥。今年3月28日，國家發改委、外交部、商務部聯合發佈《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》(下稱《行動》)提出：「充分發揮深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴、福建平潭等開放合作區作用，深化與港澳合作，打造粵港澳大灣區。」在國家實施「一帶一路」戰略的背景下，《行動》明確提出「粵港澳大灣區」的目標，而香港發展成千萬人口國際都會，是打造粵港澳大灣區的關鍵所在。

粵港澳大灣區把廣州、深圳、香港等城市包括在內，將產業、物流、科技、金融和貿易等資源高度集聚，輻射半徑包含了東南亞國家、長江以南城市及台灣地區。香港發展成千萬人口國際都會，在粵港澳大灣區處於中心城市位置，其輻射效應可帶動周圍地區經濟、文化、教育、科技的發展，通過向周圍地區的創新擴散、資訊傳播和產業關聯效應等，帶動周圍地區的經濟發展，也為香港自身發展帶來巨大動力。

「一帶一路」戰略為香港帶來歷史性發展機遇，引領香港未來30年至50年的發展。來自香港內部反對兩地融合的「本土主義」與「港獨」勢力，令香港抓住「一帶一路」發展機遇遭到嚴重阻礙，香港的發展機遇能否有效把握，決定於全社會的主流意志是否堅定去反對「本土主義」與「港獨」。



■楊志強

# 開啓香港金融、航運中心和「一帶一路」的深度融合

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

在今年9月公佈的《全球金融中心指數》(GFCI)報告中，香港繼續保持繼倫敦和紐約之後的全球第三大金融中心地位。另外，據7月發佈的《新華-波羅的海國際航運中心發展指數(2015)》報告，香港亦緊隨新加坡和倫敦之後，位列全球第三大國際航運中心。「一帶一路」的主要內容包括「資金融通」和「貿易暢通」，在此背景下，作為金融和航運服務要素齊全的香港大有作為。因此，如何發揮「兩個中心」的優勢並利用「一帶一路」建設契機，鞏固提升香港在國際航運市場的地位，實現航運服務轉型，應該成為政府和業界需要關注的話題。

金融和航運在歷史上是相伴而生的。航運業是資金密集型產業，金融服務發展源於航運業的需求，而航運發展又離不開金融的支持。現代航運金融是指航運及相關企業運作過程中發生的融資、保險、貨幣保管、結算和兌換等各類與航運相關的經濟活動，大體可分為航運融資、海事保險、資金結算和航運價格衍生品等四大類。行政長官在今年初的《施政報告》中明確指出，希望香港發展高增值航運服務。航運金融恰好是高端航運服務業的重點，也應是香港航運業未來應該着力發展的方向之一。

## 聚焦航運融資 拓展航運價格衍生品開發

航運融資能夠為航運業提供巨大的資金支持，解決航運企業資金不足的問題，從而支持並促進航運產業的發展。航運融資包括船舶抵押貸款、船舶售後回租、航運公司首次公開招股，以及航運相關金融產品等。作為國際金融中心，香港聚集全球幾乎所有重要銀行和金融機構，其中就包括業多大型國際船舶融資銀行，可以為亞太區域內的船東和船廠提供專業且全面的船舶融資服務。

另外，國際航運價格衍生品是航運業、與海運相關的石油和大宗商品等行業規避海運價格風險的工具。隨着中國在國際航運和貿易市場利益的不斷擴大，亟需增強在航運價格衍生品方面的競爭力。相對於中國內地，香港在美元計價與清算結算，應對複雜國際金融衍生品運行架構，以及語言和國際操作慣例等方面具有明顯優勢。因此，香港應大力探索、拓展航運價格衍生品的開發和創新。同時，還應該尋求與上海合作設計和發佈具有國際認受性的「一帶一路」航運運價指數，成為國際航運業乃至全球經濟的「晴雨表」。

國際保險協會集團中，有8家在香港設有辦事處，使香港成為除倫敦之外全球最大的保險保險中心。

## 金融中心與航運中心 角色相輔相成

航運企業在全球範圍內開展業務，需要金融機構為其進行貨幣保管、兌換和結算。作為全球第三大金融中心，香港早已形成包括銀行體系、外匯市場、貨幣市場、證券市場在內的金融運作系統。因此，香港在很多行業和領域都已經成為亞太地區的資金結算中心，其中就包括航運資金結算。無論是資金結算的便捷程度還是自由程度，香港相對於區域內其他金融港口城市來說都有很大優勢，使得香港設立的航運企業在海外運費的結算、資金的歸集和調配方面極為靈活方便，從而也降低了經營成本。

綜上所述，國際金融中心和國際航運中心是一種相輔相成且相互融合的關係。金融中心能夠為航運中心提供堅實的金融服務保障，也是航運中心軟實力的重要組成部分。另一方面，航運中心也能夠成為資金的主要投入對象，起到推動金融中心多元化發展的作用。由此可見，香港在發展高端航運服務業方面有難以複製和替代的優勢。作為國際金融和航運中心，香港能夠很好地為亞太區乃至全球航運業提供一站式的金融服務。伴隨「一帶一路」建設的深入，香港航運金融服務應該抓住難得的發展機遇，成為中國內地航運企業「走出去」以及國際航運公司進入中國內地市場的「超級聯繫人」。



■劉洋