

穩定兩岸關係大局 習近平講話傳達重要信息

姚志勝 中國統促會香港總會執行會長 太平紳士

民進黨的蔡英文在今年一月的台灣領導人選舉當選，並將於5月20日發表就職演說。面對島內政黨輪替的新變局，兩岸關係如何發展，備受海內外關注。習近平主席3月5日在參加十二屆全國人大四次會議上海代表團審議時指出，「九二共識」是確保兩岸關係和平發展行穩致遠的關鍵。承認「九二共識」的歷史事實，認同其核心意涵，兩岸雙方就有了共同政治基礎，就可以保持良性互動。這是台灣「大選」後習近平有關台灣問題的首次講話，既表明了大陸方面不會因台灣政局變化而改變對台大政方針，將繼續堅持在「九二共識」政治基礎上，推進兩岸關係和平發展進程的態度，為即將上台的民進黨當局及其領導人劃出清晰的底線，又釋放對廣大台灣同胞的真情善意，為新形勢下兩岸關係拓展前行指明了方向。

大陸更重視「九二共識」背後的實質內涵

長期以來，堅持「台獨」主張的民進黨拒不承認「九二共識」。這是大陸方面與民進黨至今未能展開交往對話的根本障礙所在。習近平的今次講話有一點特別值得留意和品味。這就是大陸方面更重視「九二共識」這四個字背後所界定的兩岸關係性質，更重視「九二共識」背後所蘊含的核心意涵，即「一個中國」原則。這也就

是說，如果民進黨因為過去否認「九二共識」現在感到難以改口，也可以在「一個中國」原則的基礎上與大陸重新協商，達成新的表述共識。只要民進黨方面總結的文字同樣能夠明確表達「一個中國」原則的核心意涵，今年5月20日後，兩岸雙方就有可能建立起良性互動的共同政治基礎。

歷史事實證明，「九二共識」的達成，當年經過兩岸雙方授權，無論是會談過程，還是共識內涵，都十分清

楚。「九二共識」的核心意涵是，大陸和台灣同屬一個中國，兩岸不是國與國關係，從而明確界定了兩岸關係的根本性質。多年來，「九二共識」已經成為兩岸關係的「壓艙石」。2008年以來，更成為兩岸關係和平發展的共同政治基礎。正是因為有了這個基礎，兩岸關係和平發展才取得一系列重要成果，包括兩岸兩會協商談判順利開展，雙方兩岸事務主管部門負責人互訪，兩部門間建立卓有成效的聯繫溝通機制，兩岸領導人終於得以舉行歷史性會面，兩岸民眾共享和平紅利。

大陸遏制「台獨」意志堅如磐石

習近平表明了大陸方面堅決遏制「台獨」分裂的堅定立場。他指出，我們將堅決遏制任何形式的「台獨」分裂行徑，維護國家主權和領土完整，絕不讓國家分裂的歷史悲劇重演。

「九二共識」是兩岸關係和平發展的「定海神針」。堅持這一政治基礎，兩岸關係就可以破浪前行，不會迷航，否則，兩岸關係難免偏離航向，風雨飄搖，甚至觸礁擱淺。蔡英文此次選舉高喊「維持現狀」的口號，一方面是民心所向、國際壓力使然，另一方面也是為了勝選所做的策略調整。然而，如果沒有對「兩岸一中」或

「兩岸不是國與國關係」的確認，就無法延續和平發展的局面。「殷鑒不遠，在夏後之世。」當年陳水扁主政台灣時，有一段時間也曾經打「兩岸緩和牌」，推出什麼「兩岸穩定互動架構」。但是他堅持「一邊一國」的「台獨」分裂立場，嚴重破壞兩岸關係發展的政治基礎，導致兩岸關係動盪不安。



姚志勝

蔡英文須聽懂大陸發出的信息

歸根結底，兩岸關係是影響台灣生存、發展、安全最重要的因素，也是台灣社會諸多矛盾難解的核心所在，誰能妥善處理這一關係，誰就掌握了解決難題的密鑰。而決定兩岸關係走向的關鍵因素，是大陸的發展進步和強大，任何人搞「台獨」都註定是沒有前途。

蔡英文及民進黨必須認識到，台灣的生存發展與大陸息息相關，只有對「一中」原則作出正面回應，兩岸關係和平發展的勢頭才能保持，才有可能給兩岸同胞帶來更大的福祉。從這個意義上說，兩岸關係對蔡英文既是挑戰也是機遇。這是蔡英文務須從習近平主席講話中聽懂的信息！

「一地兩檢」民心所歸

黃國恩 執業律師 中國人民大學法學博士

「一地兩檢」自2007年7月起深圳灣口岸通關後已開始實施，不同於高鐵西九龍總站的「一地兩檢」是，深圳灣口岸是國家授權香港特區政府人員在深圳灣口岸執法，特區政府在深圳灣進行全封閉式管理，香港人員不能離開指定禁區範圍執法，透過本地立法，港方在指定範圍內實施香港特別行政區法律，香港法院也有司法管轄權。此方式一直運作良好，加快了兩地人流物流的互通，促進兩地的經濟發展。

將來高鐵的「一地兩檢」安排剛好相反，為方便人流物流，通關、出入境檢查及檢疫等方面，將容許內地執法人員在高鐵總站依中國法律執法。因此觸動了反對派議員的神經，大呼此舉違反基本法，破壞「一國兩制」，堅決反對「一地兩檢」，對有關安排諸多批評、阻撓。

大家試想想，如果中央在深圳灣口岸容許港方在內地執法，為何特區就不能讓辦

有特區主權的中央派員在香港的一個地方(高鐵總站)執法?這是極其荒謬的!反對派更借「銅鑼灣書店」事件大做文章，憑空捏造說是內地公安「越境執法」，破壞「一國兩制」，恐嚇「一地兩檢」開了缺口，給內地公安來港執法，並以此作為反對「一地兩檢」的所謂重要理據，當然是純屬揣測的天方夜譚。但在反對派及部分偏頗傳媒的抹黑、散播謠言，也給部分香港市民造成不安與擔憂。

其實從法律層面解決高鐵總站「一地兩檢」問題並非難事，但從現時立法會的情況來看，本地立法已被少數反對派議員的拉布搞得近乎是不可能了，這些「為反對而反對」的議員近乎不可理喻。好像最近的版權修訂條例草案，也因反對派議員拉布而胎死腹中，十分可惜。在目前的政治形勢下，最可能確保高鐵總站能實行「一地兩檢」的，就是先在內地進行相關立法，然後把這例按基本法第18條納入基

本法附件三在港實施，因為關於邊檢的法律安排是在香港自治範圍以外的事情，國家有絕對權力作出相應安排。這樣一來，既體現中央對港的絕對管治權，也提醒反對派勿以「兩制」作為擋箭牌而胡作非為；二來，免卻「一地兩檢」本地立法受反對派議員拉布，就算勉強通過了，也難保不受反對派司法覆核的挑戰，纏繞沒完沒了。

在深圳灣口岸已實施了差不多十年的「一地兩檢」沒有出過什麼亂子，現在的運作十分順暢，有什麼破壞「一國兩制」的事情發生呢?那全是反對派阻撓高鐵落成並實行「一地兩檢」的謊話，高鐵落成將加速兩地融合，推動香港經濟發展，任何反對的理由、藉口都站不住腳。



黃國恩

全面準確貫徹「一國兩制」 遏制「港獨」蔓延

楊莉珊 九龍東區各界聯會常務副會長 北京市政協常委

今年「兩會」中央首次提出全面準確貫徹「一國兩制」，嚴格依照憲法和基本法辦事，這與國家主席習近平去年12月23日接見時首梁振英時強調貫徹「一國兩制」方針不會變、不動搖、不走樣、不變形的「四不」原則，是高度一致的。這啟示港人深刻認識香港居民有遵守和維護憲法的義務，尤其是憲法關於維護國家主權、統一和領土完整的條文，更明顯地適用於香港特別行政區。面對激進反對派用「本土」包裝「港獨」的暴力行徑，特區政府和社會各界必須強烈抵制和有效遏制。

今年「兩會」，從全國政協主席俞正聲的全國政協常委會工作報告，到全國人大委員長張德江會見港澳地區委員時的講話，再到李克強總理的政府工作報告，均顯示中央對實施「一國兩制」不會變、不動搖的決心更大、信心更強，但同時對香港特區實踐「一國兩制」不走樣、不變形的要求更高、標準更明確。

嚴格依照憲法和基本法辦事及時必要

近年「港獨」、「本土」分離主義等情況有惡化趨勢，加上反對派曲解憲法和基本法問題嚴重，中央指明要全面準確貫徹「一國兩制」，強調堅定信心不動搖，抓住機遇謀發展，維護法治保穩定，充分顯示中央有信心、有能力確保「一國兩制」實踐沿着正確軌道前進，不會因一時一事而動搖，廣大港人應該對「一國兩制」的持續落實充滿信心，同時要尊重中央的權力和國家體制，自覺地維護國家主權、安全和發展利益，抵制香港的分離主義和「港獨」勢力。

值得警惕的是，香港的「本土派」正走向極端分離主義，其特徵是用「本土」包裝「港獨」，並且用暴力推行「港獨」。旺角暴亂與「佔中」一樣，底牌都是推動分離主義和「港獨」。「佔中」提出所謂「命運自主」，旺角暴亂提出「Establish a HongKong country」(「香港建國」)的口號。對此分裂主義行徑，中央強調全面準確貫徹「一國兩制」，要嚴格依照憲法和基本法辦事，不僅有針對性，而且是及時、必要的。

今年「兩會」首次在政府工作報告和全國政協常委會工作報告中，明確提出特區要嚴格依照憲法和基本法辦事，相比較過去更多提出的是按照基本法辦事，這與近年來香港社會出現的對「一國兩制」刻意走樣、變形的傾向有關。

近年來香港有人只是把基本法某些條文中的隻言片語掛在嘴上，而對另一些條文卻束之高閣。有人曲解基本法立法原意，或本末倒置地把普通法理念凌駕於基本法之上。有人曲解「一國」與「兩制」關係，多談或只談「兩制」，少談或不談「一國」，將基本法規定的高度自治等同於完全自治。特別是反對派刻意淡化、扭曲以至挑戰中央的憲制權威地位，一說基本法就抹殺憲法，甚至拿著基本法條款向中央叫囂。在此歪風影響之下，香港少數激進青年真的以為中國憲法與香港毫無關係，「香港人」和「中國人」的身份可以割裂開來，乃至認為可以「香港建國」，這是分裂主義勢力蔓延和「港獨」猖狂叫囂的重要原因。

香港居民有遵守和維護憲法的義務

如何看待憲法和基本法的關係，其實就是處理「一國」與「兩制」關係在法律上的體現。憲法是母法，基本法是子法，子法從屬於母法，執行基本法就是執行憲法的有關規定。不但內地人民要遵守和維護憲法，香港居民也有遵守和維護憲法的義務，尤其是憲法關於維護國家主權、統一和領土完整的條文，更明顯地適用於特別行政區。

因此，今年「兩會」中央首次提出全面準確貫徹「一國兩制」，以憲法規範港澳工作，啟示港人深刻認識激進反對派用「本土」包裝「港獨」的危害，要確保「一國兩制」在香港的實踐不走樣、不變形，就必須向香港的激進分離勢力大聲說「不」。

「倒特朗普潮」令共和黨分裂表面化

汪 巍 中國非洲問題研究會

針對2016年美國大選，共和黨的競選策略是：既取悅富人，也取悅中產階級和工人，並承諾要簡化日益龐大的聯邦政府，保持經濟快速增長。特朗普卻背離了共和黨競選策略。特朗普在3月1日「超級星期二」獲得大勝之後，共和黨內掀起「倒特朗普潮」。多位重量級政客公開指責特朗普，指其政見不符合共和黨一貫路線，更可能使美國在全球領導地位受損。

要贏得共和黨總統候選人提名至少需獲得1,237個黨代表席位。截至目前，特朗普獲得378個代表席位，克魯茲獲得295個，盧比奧獲得123個。特朗普雖然保持領先，但代表席位數量上的差距正在被克魯茲縮小。接下來，共和黨內初選基本變成特朗普和克魯茲之戰。

此次大選競選期間，共和黨領導層的支持似乎成了「票房毒藥」，誰得到背書，誰就會被選民拋棄。前有布什為例，而盧比奧就是最新的例子，這實際上反映出共和黨基層選民對黨內大佬們的極度失望和不滿。

更嚴重的是，共和黨部分大佬公開批評特

朗普的言行已經引起黨內意見分歧。從歷屆選舉看，無論是民主黨還是共和黨，初選內部分歧越大，參選人和黨組織隔閡越深，該黨在大選中失利的可能性就越高。

60名共和黨大佬3月2日發表聯名信，公開表達對特朗普的不滿。信中寫道，「一旦成為總統，特朗普將利用自身職權恣意行事，不僅讓美國變得更不安全，同時也將削弱我們在世界中的地位。」

這封聯名信的簽署人包括美國前常務副國務卿、前世界銀行行長佐利克、前國土安全部長切爾托夫和曾在小布什政府擔任國防部高官的扎赫姆。2012年總統選舉共和黨候選人、前馬薩諸塞州州長羅姆尼也多次公開炮轟特朗普。

另外，特朗普不買華爾街的眼，一些華爾街巨頭對特朗普也頗為不滿，近日亞美利交易控股公司創始人里基茨的夫人馬琳·里基茨投入

300萬美元，成立反對特朗普的政治組織「我們的原則」。該組織在3月1日舉行電話會議商討如何擊敗特朗普，對沖基金艾略特管理公司創始人辛格、惠普公司總裁兼CEO惠特曼等商業巨頭與會。身家20億美元的辛格已打算全力資助「我們的原則」與特朗普決戰。「倒特朗普潮」愈演愈烈，共和黨的分裂已經表面化、白熱化。



有示威者擊打特朗普的人像，以洩憤不滿。

齊來參與籌劃中區電子道路收費計劃

楊何蓓茵 運輸署署長

自從去年12月中，政府開始了《中環及其鄰近地區電子道路收費先導計劃》公眾參與活動以來，社會上已有很多討論，當中不少支持聲音，並就計劃提供意見；但亦有人對計劃表示有保留或存有一些疑問。我希望在這裡闡釋我們在幾個問題上的看法。

電子道路收費計劃不公平？

有人覺得，電子道路收費對中環的「老闆車」起的作用極微，但會影響其他車主以至商車。而且若只有付得起的才可以繼續駕車使用收費區的道路，而付不起的就不可以，是不公平的。我們想指出，現在交通極為擠塞，令駕車人士或者是一單公共交通工具的乘客，都浪費了很多時間。電子道路收費能夠舒緩交通擠塞，才是對所有道路使用者，尤其是人均佔用路面空間極少的公共交通工具的乘客，較為公平的做法。電子道路收費是基於「用者自付」原則，透過在繁忙時間向使用收費區道路的駕駛者徵費，令部分駕駛者改乘公共交通工具進入收費區；或非收費、低收費時段才駕車進入收費區。由於少了這部分的汽車流量，交通擠塞以至路邊空氣質素都可以得到改善，為社會整體，以至每一個人(無論是駕駛者、公共交通

工具的乘客或行人)帶來裨益。而且，透過釐定計劃的細節(例如考慮以停留在收費區內的時間計算收費)，可令長時間逗留在收費區內路上的車輛須付出更多費用，有助改變他們的出行習慣。

電子道路收費對運輸業界有嚴重影響？

有貨運業的人士憂慮電子道路收費會加重貨運業的成本，不贊成推行或者要求豁免。事實上，貨運業現在因為中環交通擠塞而浪費的時間不少，貨物送達目的地的時間也難以掌握。電子道路收費可以減低中環的交通流量，貨運業能縮短運送貨物的時間，更易掌握及安排行程，可以更有效地使用車隊，節省營運成本，他們的客戶也會間接受惠。我們亦可以考慮透過釐定計劃的細節(例如豁免只短時間逗留在收費區的車輛的收費)，減低對貨運業的影響。除了貨運業外，其他運輸業界也會得益，例如的士司機能夠更快往返中環，接載更多乘客而提高收入；專營巴士和專線小巴則能夠提供更穩定的服務，有助進一步改善脫班率，提高服務水平。

中環交通擠塞源於違泊太多，減少違泊即可解決問題？

有意見指出，中環交通擠塞純粹是因為太多車輛違泊，尤其是「老闆車」，只要警方加強執法便可解決問題。路邊違例泊車或上落客貨活動毫無疑問是引致道路擠塞的其中一個成因。但中環的交通擠塞是由多個不同的原因所引起的，當中主要的原因是太多車輛使用有限的路面。香港的私家車數目在過去十年每年平均增幅約4%，而2015年增幅更達5.4%，但全港道路網絡過去十年的擴展速度，只有每年約0.8%，以發展稠密的中環來說，興建新道路更加困難。中環的路面情況即使在違泊減少後有改善，進入中環的車輛數目會保持不變嗎？這並不是說不用打擊違泊，相反，警方已加強執法的力度，並將按「靈活執行交通政策」，根據個別情況，拖走違泊車輛。同時，政府已建議調高與交通擠塞相關罪行的定額罰款的水平。但我們有需要多管齊下，應對問題各種成因，不應只依賴單一措施。

中環灣仔繞道可減少進入中環的車流？可否在中環灣仔繞道通車後才籌劃電子道路收費？有人指出，稍後落成的中環灣仔繞道已可舒緩中環的交通擠塞，因此不需要實施電子道路收費。我們同意，當中環灣仔繞道通車後，部分起點及終點並非中環的駕駛者將會選擇使用中

環灣仔繞道，令現時貫穿中環東西兩面的主要幹道(即干諾道中)的交通得到改善。但過去的研究已指出，中環灣仔繞道對區內的非主要幹道(如皇后大道中和德輔道中)並沒有直接幫助，屆時仍然會有大量需要進入中環區內的車輛使用這些道路，它們的交通預期不會有太大改善。

另有意見認為，政府應待中環灣仔繞道通車後，搜集最新交通數據，才開始籌劃的工作。我們必須強調，電子道路收費並非短期內可以實施，我們還需要就先導計劃進行規劃、立法、申請撥款、詳細設計、工程建造、儀器安裝和測試的工作，而這些工作只會在中環灣仔繞道通車後一段時間才能完成。日後我們仍可以因應中環灣仔繞道通車後的情況，適當地對先導計劃作出調整才實施。

未來路向

政府認為有必要推展電子道路收費先導計劃，現階段最重要是就如何推行先導計劃凝聚共識，為先導計劃訂定路向。我們稍後將委聘顧問專家進行深入的可行性研究，擬定較具體的方案，再透過第二階段的公眾參與活動，供市民作深入討論。