

堅守「一國兩制」初心 確保香港沿正確方向前進

楊志強 香港工商專聯會會長 資深評論員



再過不足兩個月，香港就要迎來回歸20周年大慶。回歸20年來，在中央鼎力支持下，香港這枝植根祖國懷抱的紫荊花開得更加豔麗，這顆太平洋岸邊的東方之珠更加璀璨。鄧小平當年提出「一國兩制」構想的初心，就是要在對香港恢復行使主權的前提下，照顧香港的現實，最大程度地保留香港的特色和優勢，保持香港長期繁榮穩定。20年來的實踐充分顯示，中央對落實「一國兩制」的初心從未改變，而且在未來也不會改變。

習近平主席強調堅持「不忘初心、繼續前進」，是在基於歷史、現實、未來三大維度之上，總結歷史經驗和歷史規律。用「不忘初心」來解讀「一國兩制」，就是相當於以「立法原意」解讀基本法。

重大戰略舉措促進「一國兩制」

「一國兩制」是我國的一項基本國策，是戰略抉擇而不是權宜之計，有堅實的民意基礎，是祖國內地和香港之間的最大公約數，基本法將「一國兩制」方針政策法律化、制度化，不僅得到全港市民的普遍擁護，也得到國際社會的

廣泛讚譽。這一切都來之不易，很值得自豪，更值得珍惜！

中央始終把在香港「保持長期繁榮穩定」的問題作為國家整體發展戰略的有機組成部分和重要內容來處理。針對回歸以來「一國兩制」在香港特區實踐過程中出現的新情況、新問題，以習近平為核心的中央提出並實施了一系列具有理論創新和實踐創新意義的處理香港事務、解決香港問題的重大戰略舉措。習核心在提出「中國夢」、「一帶一路」等創新性重大理念、重大舉措中，把實現中華民族偉大復興的宏偉目標，與推

動香港「一國兩制」實踐深入發展，保持香港長期繁榮穩定，增進港澳與國家融合發展，增進廣大港人福祉，充分結合起來，對促進香港「一國兩制」偉業深入發展，意義重大、影響深遠。

中央對出現的問題不再沉默

「明鏡所以照形，往事所以知今」。回歸以來香港政治內耗不斷，管治問題紛絲益棼，經濟缺乏新動力和增長點，原有優勢加速下滑，社會貧富懸殊，機會減少，紛爭加劇，民生日趨困難。令人更擔憂的是社會缺乏共識、凝聚力和進取性。這對香港的經濟發展和民生改善，對解決香港的一系列深層次矛盾和問題，都形成嚴重的束縛和阻遏。香港還有極少數人排斥「一國」、抗拒中央，甚至公然打出「港獨」，以「本土」之名行「分離」之實，這是企圖使「一國兩制」實踐走樣和變形。「佔中」引發違憲違法的「港獨」思潮泛起，此後變本加厲，作為法治典範的香港社會，朝着暴力衝突、街頭運動和「港獨」蔓延的方向越走越遠。

香港回歸之初，中央寄望於港人自己解決問題，但隨着香港形勢的發展，中

央對香港「一國兩制」發展中出現的問題不再沉默，在一些重大的原則性問題上，採取直接講、明確講、細緻講的方式，確保「一國兩制」的實踐不走樣、不變形。

中央對港方針政策與時俱進

據不完全统计，以習近平為核心的中央自十八大以來，涉港澳論述超過60次，與時俱進地將「中央政府對香港、澳門實行的各項方針政策」之「根本宗旨」，由傳統的突出強調「保持香港、澳門長期繁榮穩定」一個方面，調整為現行的辯證統一的「維護國家主權、安全、發展利益」和「保持香港、澳門長期繁榮穩定」兩個方面並重。

縱觀香港回歸20年來人大常委會五次釋法，避免無謂爭拗，彌合社會裂痕，有百利而無一害。特別要指出的是，第五次人大釋法較之以往有更大的意義。因為香港回歸近20年來一直無法處理好遏制「港獨」，顯示單靠特區政府或香港內部力量不足以遏制「港獨」，必須從國家的層面，以人大釋法為武器，方能從根本上遏制「港獨」。香港法院依據基本法和人大釋法而作出

的公正裁決，彰顯人大釋法的合法性、必要性和權威性。第五次人大釋法撥亂反正、正本清源的意義，還體現在促進香港法院依法處理「佔中」和旺角暴亂違法者，有效堵塞法治漏洞，遏制暴民政治，修補社會撕裂。



團結包容 勦力同心 銳意進取

市民希望，即將上任的新一屆特區政府，更要聚焦發展經濟和改善民生，特別要抓住「一帶一路」戰略和粵港澳大灣區城市群規劃給香港帶來的歷史機遇，順勢而為，搭上國家發展的「快車」，全面深化同祖國內地的經濟交流與合作，進一步提升香港在國家經濟發展和對外開放中的地位和功能，同全國人民一道，為實現中華民族偉大復興貢獻力量。

展望未來，不斷豐富和發展「一國兩制」在香港的實踐，與祖國內地互助雙贏及共同發展，既是「中國夢」的重要組成部分，也是廣大港人的堅持與奮鬥、光榮與夢想，東方之珠在「一國兩制」下，將繼續綻放出更加璀璨的光芒。

摒棄政爭 抓緊粵港澳大灣區發展契機

黃國恩 執業律師



在2017年3月召開的第十二屆全國人大五次會議上，國務院總理李克強在政府工作報告中正式提出「粵港澳大灣區」發展規劃。李克強提出要深化中國內地與港澳特區的合作，研究和制定粵港澳大灣區的發展規劃，借助香港和澳門的獨特優勢，提升中國的經濟發展。與此同時，粵港澳大灣區的發展，也正正是香港經濟能夠重新上路的契機。

粵港澳大灣區主要包括廣東省的9個城市，即廣州、深圳、珠海、佛山、中山、東莞、惠州、江門、肇慶和兩個特別行政區香港及澳門，總人口超過6,600萬，經濟規模超過1.3萬億美元，是極有潛力及具有強勁競爭力的灣區城市群。香港是細小的外向型經濟體，其發展與周邊地區是密不可分，而大灣區內不同城市各有不同的優勢和專長：香港是國際金融中心，澳門是國際級旅遊

休閒中心，深圳是創新科技中心，廣州則是傳統的商貿中心。此外，佛山、中山、東莞等地則有良好的和穩固的製造業基礎。

如再沉迷政治爭拗 只會繼續沉淪

國家制定粵港澳大灣區城市群發展規劃，推動及深化香港與內地合作，將會為粵港澳合作發展帶來巨大的機遇。在大灣區規劃之下，香港需與其他9個內地城市和澳門特區發揮不同功能，避免惡性競爭。香港作為一個國際金融中心，亦是大灣區內最國際化的城市，其優勢是擁有豐富的對外合作聯繫經驗，香港的發展方向應是成為粵港澳大灣區連接世界的「超級聯繫人」。與以往不同的是，香港以往多是被动地參與內地的經濟發展，是受患者的角色，在規劃方面的參與度是不多的；但這次的情況不同，香港與內地9個城市及澳門特區作為大灣區城市群的一分子共同參與規劃、開拓和推動，再不只是一個旁觀者了。

全國人大常委會委員長張德江

在今年兩會期間表明，希望香港能坐上國家發展的列車，「別人要排隊買車票，但香港已獲預留車票」，可以看得出國家是如何照顧及重視香港的利益。張德江亦明確表示，促進及推動粵港澳大灣區城市群的發展，就是要「發揮香港獨特優勢，提升香港在國家經濟發展和對外開放中的地位與功能」，發展大灣區就是要幫香港經濟發展注入新的動力。

近年，香港政治爭拗不絕，極少數人盲目抗拒與內地融合，很多重大的跨境基建工程如港珠澳大橋、廣深港高鐵香港段等，都受到不必要的阻撓，不光工程受到拖延，建造成本更因而大幅上升，白白浪費了香港納稅人的大量金錢！也令香港錯失了不少發展空間和先機。如果香港再次錯失粵港澳大灣區的發展機遇，無可避免地，香港將會被邊緣化。現在，香港的主要競爭對手新加坡已超越香港，內地很多城市的發展亦一日千里，鄰近的深圳已有超越香港的勢頭，香港如再沉迷於政治爭拗，只會繼續沉淪。

必須恢復交通定額罰款的阻嚇力

楊何葆茵 運輸署署長

相信很多市民均感覺到近年交通擠塞日趨嚴重。這感覺與運輸署的數據吻合，過去10年領牌私家車增加了約17.6萬輛，增幅為49%；同期間的公共道路增幅只有6%。而近年在繁忙時段的整體平均車速亦有下降趨勢。《香港2030+》發展策略研究亦指出，私家車數目不斷增加，將需興建新道路、停車場等配合，對土地發展構成壓力而不具可持續性。政府正按部就班推行交通諮詢委員會提出紓緩道路擠塞的一系列措施，包括研究控制私家車增長。

交通愈趨擠塞的另一個重要原因是小部分駕駛者為求個人方便，非法停泊汽車，或在限制區內上落客或裝卸貨物。這些違法行為除引致交通擠塞外，亦使路邊空氣質素惡化，甚或影響行人安全。因此，這些行為絕不應縱容。警方已加大力度執法，在2016年發出了163萬張定額罰款通知書。但今天違規情況仍然猖獗。

有意見認為駕駛者非法停泊是由於泊車位不足，而政府既然為車輛發出牌照，便需確保有足夠泊車位供駕駛者使用。我們不能同意這個說法。海外一些城市，如日本東京，有意購車人士必須先證明在其住址兩公里範圍內有泊車位可供使用，才可購買車輛。香港與其他大城市一樣，土地資源非常有限，但並沒有為車輛數目封頂，也沒有為車輛的使用設限，市民因而可以因應個人需要購買車輛和駕車出行。在這

前提下，如要減少交通擠塞及留有足夠空間作其他發展用途，對於購買和使用私家車，市民需作出審慎而負責任的決定。市民欲購買私家車前，應先確保有合適的泊車位供車輛停泊。私家車駕駛人士在駕車前往繁忙區域前，也應先考慮其目的地是否有車位可供停泊。如果其目的地的車位供應一向緊張，駕駛人士應考慮改乘公共交通工具。

非以壓抑泊車位數目控制車輛增長

亦有意見認為政府是以壓抑泊車位數目來控制車輛增長。我們必須指出，政府並沒有採取這措施作為控制車輛增長的方法。事實是香港有限的土地資源不可能讓政府不斷提供泊車位以配合私家車數目的持續高增長。政府的運輸政策是鼓勵市民盡量使用公共交通，並按市民需求及各區發展的步伐，擴充公共交通的載客量，適時加強服務，目標是讓市民更方便地使用公共交通系統。

政府明白部分市民基於不同原因選擇以私家車代步，我們會在整體發展容許之下提供適量私家車泊車位，但同時不會誘使原擬乘搭公共交通工具的乘客轉用私家車而加劇道路擠塞。為回應部分社會人士對私家車泊車位的需求，政府會採取多項措施，包括運輸署在根據《香港規劃標準與準則》建議新發展

項目/重建項目提供泊車位時，採用泊車標準範圍內的較高要求計算。

另一方面，商用車輛在經濟上擔當重要角色。政府十分重視商用車輛泊車位短缺的問題，並已積極推展措施提供更多泊車位，包括在各區加設夜間路旁貨車及旅遊巴士泊車位、在現有和新的短期租約停車場中加入條款，提供更多商用泊車位，以及在今年開展商用車輛泊車位顧問研究，制定適合措施配合商用車輛的泊車需求。

現時違例泊車等違規行為猖獗，考慮到定額罰款額自1994年已多年沒有調整，政府因此建議按通脹增幅調高定額罰款額，以恢復其原有阻嚇作用。如果連這一小步也不推進，便無法改善交通擠塞。事實上，調高定額罰款額的建議，對奉公守法的市民來說是百利而無一害的。駕駛者、路面公共交通乘客及運輸業界可受惠於較暢順的路面交通，對路邊空氣質素和香港整體社會也會帶來裨益。



■香港泊車位不足導致違例泊車嚴重。

陳建強 香港專業人士協會會長



名家時評

中美近日在台海問題上的隔空互動，為「冷和平」多時的兩岸關係釐清了輪廓，亦消除了部分人士的模糊幻想。然而，真正的觀察點在於本月的兩件互為影響的事情，第一是台灣蔡英文「520」就職周年講話中對「兩岸一中」的「答卷」，大陸會否接受或願意再等？第二是本月底在日內瓦舉行的世界衛生大會（WHA），台灣方面會否獲邀及如何參與？

對於「兩岸究竟是什麼關係？」這條考題，蔡英文沒有認真作答，只將不挑釁、不主動與不負責的「三不政策」，當作是釋出「善意」，對「未完成的答卷」始終敷衍拖延，讓台海陷入冷和平的困境。需指出，這種「和平不發展」狀態，雖未釀成衝突，卻令彼此的不信任和敵意螺旋持續上升。

更令人失望的是，蔡英文最近接受路透社訪問，指稱去年的「520」講話「已經把台灣方面可以盡的最大善意都表達了」，並在過去一年「謹守維持現狀的政治承諾」，「不挑釁，也沒有意外」，反映她已「關上大門」，沒有繼續「作答」的打算；相反，她還提出「雙方都面臨一個新的問卷，我們也期待中國大陸方面可以用不同的角度，來面對這張新的問卷」。

蔡英文想將美國「拖落水」

如此一廂情願的喊話，明顯是企圖將拖延戰術「合理

化」和長期化，大陸是否仍有耐心繼續等下去？一旦出現意外突發事故，「冷和平」就會面臨崩解，這個歷史罪責，她扛得起嗎？兩岸人民同意嗎？因此，若不想做歷史罪人，她就要認真改善兩岸關係，就要交出負責任和具建設性的「答卷」。

不僅如此，蔡英文在專訪中還說：「我們不會排除任何可能對我們的防禦和防務戰略有意義的裝備，F-35就是其中之一。」眾所周知，大陸一直將台灣提升對美交流層級和軍事採購視為嚴重事態，今次蔡英文遽然提出要購買美國的皇牌隱形戰機，明顯是想將美國「拖落水」，向大陸作出挑釁。當然，美國總統特朗普不是省油燈，他隨即回應：「我還沒有聽說這件事，我必須考慮一下，我需要與我的人民談一談這件事。」

至於WHA，台灣早年爭取了12年，直到馬英九上任後才得其門而入，這說明了一個政治現實，就是台灣能否出席，以及可以在國際上進行什麼活動，必須符合「一中」的原則。如果蔡英文仍然拒絕認同「九二共識」，這扇通往國際的一道門，才剛打開可能又要再關閉。

猶記得，特朗普上任前曾與蔡英文通話，然後向傳媒說「我為什麼要被一中政策綁死？」。不到半年，已調整為「不願破壞與習近平之間的關係」。這盤棋局經已大執位，特朗普已把話說明了，蔡英文還再有幻想的空間嗎？蔡英文只有重新審視當前的格局，放棄「拉美制陸」的幻想，嚴肅思考如何正面處理兩岸關係的定位問題，才能實現兩岸和平、共同發展，才能避免讓台灣在地緣政治博弈中淪為棄卒。

一招搞活啟德郵輪碼頭

曾淵滄博士

審計署指出香港郵輪碼頭生意慘淡，浪費公款。

當年，特區政府打算興建大型郵輪碼頭以容納大型郵輪停靠。香港不是沒有郵輪碼頭，尖沙咀海運大廈本來也是一個生意很好的購物中心，為什麼香港特區政府自行興建、經營的啟德郵輪碼頭生意會如此慘淡，目前啟德郵輪碼頭內的商場幾乎已經達到十室九空的地步，問題在哪裡？如何補救？

開始的時候，特區政府原本打算公開招標，公開徵求意見書。但是，收到的意見書中，沒有一份符合特區政府的要求；結果，特區政府決定自行撥款興建，自行經營，這是第一件錯事。沒有人知道為什麼當年特區政府對所有的意見書都不滿意？估計原因不外兩點：一是地產商出價太低，二是特區政府擔心郵輪碼頭變成地產項目。

無論如何，這一切都已成過去，既然郵輪碼頭已落成，就應該尋求解決之道。

郵輪碼頭生意不應依靠本地客

我到過美國邁阿密的郵輪碼頭，西雅圖的郵輪碼頭，這兩個郵輪碼頭生意好得不得了，特別是邁阿密碼頭，每天數十艘大郵輪從那裡出發到加勒比海，我就是特意

飛到那裡乘郵輪到加勒比海，同樣地，我也是特意飛到西雅圖乘郵輪觀賞阿拉斯加的冰川，我也曾經飛到新加坡乘郵輪到馬六甲海峽，很有趣的是我發覺我所乘的郵輪內有超過一半的旅客來自印度，不是新加坡的印度裔族人，而是持有印度籍護照特地從印度飛到新加坡乘郵輪的印度旅客，從上述例子可以看到，郵輪碼頭的生意絕對不是依靠本身的旅客，而是從全世界各地飛來的旅客。

換言之，郵輪碼頭必需努力地到世界各地開發途經香港及由香港出發的海上旅程，在美國，我發現加勒比海的郵輪之旅基本上郵輪所停靠的各處碼頭都是郵輪公司自己興建的，郵輪公司自己在巴拿馬、牙買加、墨西哥……等國自己興建碼頭，每一個郵輪公司有自己的碼頭，香港及四周也可供郵輪停靠的地方就缺乏這種合作，香港啟德郵輪碼頭負責經營的政府官員也少有主動地尋求生意，只是開門等生意上門，不折不扣的公務員心態，生意好，生意差，薪水照拿。

要改變公務員心態是難的，因此，最佳方法是把啟德郵輪碼頭的資產注入一家企業，然後公開上市，政府賣掉全部的股權，從此，啟德郵輪碼頭成為私營的上市企業，新的管理層為了利潤，也一定有能力改變現狀，轉虧為盈。

美國國會聽證會說三道四別有用心

朱家健 深圳大學台港澳基本法研究中心兼職研究員

前港督彭定康聯同李柱銘、黃之鋒等不入流政客到美國國會出席聽證會，胡說八道、大言不慚，詆毀「一國兩制」，無的放矢，更「預言」今年7月1日慶回歸當天會有抗爭行動，要知道，李黃兩人即使把「政治棟篤笑」鬧劇移師美國，也改變不了他們政治小丑的負面形象。

李柱銘、黃之鋒遠赴境外「唱衰」香港「一國兩制」，並不是首次。他們兩人也應該明白美國對中國內政並沒有話語權，美國若對香港事務指手畫腳，更是赤裸裸的干預，是外交的僭越，在特朗普執政百日之際，更要避免掀起外交風波令其總統尷尬，所以，美國應該心中有數，香港事務應是禁地，而李、黃甘願成為抹黑「一國兩制」的工具，成為現代吳三桂，其實他們只是人家的馬前卒而已，與炮灰無異。

李、黃越洋醜化「一國兩制」將是徒勞無功，英國人、美國人根本看不通「一國兩制」這本「經」的精髓，他們不熟悉也不懂操作「一國兩制」這議題，既然不曉得「一國兩制」的說明書，是雞同鴨講，英美兩國根本沒有對「一國兩制」存在「搭訕」的空間，更何況，香港事務是中國內政，外國更沒有干預我國內政的理由。

「來說是非者，便是是非人。」山長水遠坐20多個小時飛機來「說是非」，說出的更是個人偏頗的見解，代表不了香港主流聲音。美國國會若硬要借李、黃「過橋」對「一國兩制」和中國內政說三道四進行干預，是別有用心，美國別妄想在香港植入「薩德輿論平台」，否則將自取其辱。