張德江講話維主權護法治保發展

黃熾華

張德江委員長在紀念香港基本法實施20周年座談會上發表講話。他指出香港基本法的誕生和實施，是維護國家主權、實現祖國統一、從而彪炳中華民族史冊的一件大事；他提出紀念基本法的目的是回顧「一國兩制」在香港的成功實踐，總結實施基本法的寶貴經驗，進一步堅定推進「一國兩制」偉大事業信心，繼續推進基本法的全面貫徹落實，更好地維護國家主權、安全、發展利益和香港的長期繁榮穩定。委員長的講話，具綱領性、啓迪性、針對性，值得大家學習、體會。

張委員長的講話維護法治，有三點值得香港人細味、領會和必須執行：

一是銘記基本法制訂、實施的不凡歷程，深知基本法誕生是凝聚香港社會各界的最大公約數，並展示她强大的生命力；而國家正正是「一國兩制」和基本法的堅定維護者。事實證明：基本法是符合國家和香港特區實際情況的一部好法律，是能够保障「一國兩制」偉大事業的好法律，是經得起實踐檢驗的好法律。

二是認真總結基本法實踐經驗，牢牢把握「一國兩制」的根本宗旨。這就是：共同維護國家主權、安全和發展利益，保持香港的長期繁榮穩定。為此，必須牢固樹立國家觀念是實施基本法的核心要求，維護國家對香港全面管治就是維護主權，高度自治權的來源是國家對香港特區的授權而非分權。故對所謂「固有權力」、「自主權力」、「本土自決」、「香港獨立」不能熟視無睹。因此必須堅定維護以憲法和基本法為基礎的香港特區憲制秩序，必須遵從人大常委會釋法權與基本法同等法律效力，必須始終堅持以行政長官為核心的行政主導體制，而不是「三權分立」、「立法主導」。委員長重申選任行政長官必須具有愛國愛港、中央信任、有駕馭大局能力和港人擁護四標準。並要求香港發揮高度自治的制度優勢。

三是深入推進香港基本法的貫徹和實施：其一，面對仍存在的風險挑戰，更要堅定不移貫徹落實基本法；其二，要加强基本法的宣傳教育，維護她的權威，養成尊重、遵守和捍衛基本法風氣習慣；其三，要完善實施基本法的制度和機制；其四，加强基本法理論研究，健全理論體系。

張德江全面總結香港20年來貫徹落實基本法的成功經驗，提出香港應遵循基本法的路向和舉措，指出基本法這全港最大「公約數」的核心價值就是維護國家主權、安全、發展利益和維護香港特區的長期繁榮穩定。可是，民主黨的胡志偉卻因張委員長的講話切中要害而迫不及待地進行攻擊、扭曲，妄圖向香港人散佈麻醉劑，為「港獨」打掩護，必須及時揭穿。

胡志偉稱「港獨」是「稻草人」，企圖淡化「港獨」危害。連3歲小孩都知道，稻草人是木架和稻草紮的，用來嚇唬鳥雀。它是一個貶義詞，形容虛有其表。但「港獨」分子有《學苑》理論、有「佔中」行動、有旺角暴亂、有立法會宣「獨」辱華、有「驅蝗」暴力驅逐內地到港旅遊同胞，這是虛有其表的稻草人嗎；胡志偉刻意淡化「港獨」，正是掩飾裂國危害。

胡又稱「港獨」是「無一物」，要大家熟視無睹，以售其奸。胡志偉將一連串「港獨」分裂罪行不當物視，正是教人不執着、不理會、不反對，真比「狼外婆」仁慈騙詞還陰險，必須揭穿，以捍衛國家的主權、安全和發展利益。

從歷史角度看粵港澳大灣區的演進

陸劍寶　中山大學自貿區綜合研究院經濟學博士後、中山大學粵港澳發展研究院研究員

內地學者看香港

今年兩會上，李克強總理在政府工作報告中提出「要推動內地與港澳深化合作，研究制定粵港澳大灣區城市群發展規劃，發揮港澳獨特優勢，提升在國家經濟發展和對外開放中的地位與功能。」粵港澳大灣區概念正式上升為國家級發展戰略。雖然是一個較新的稱謂，但從歷史角度看，「粵港澳大灣區」的演進卻建立在厚實的實踐基礎上。

從「珠江三角洲」走向「泛珠三角」

內部合作階段：「珠江三角洲」概念最早由廣東省委在1994年的七屆三次全會提出和確定。2008年底，國務院下發《珠江三角洲地區改革發展規劃綱要》，珠三角一體化上升為國家戰略。借助於毗鄰港澳的地理優勢，珠三角九市承接了香港絕大部分的投資，中國製造業基地的地位得以形成。珠江三角洲與香港、澳門三地構成了我國改革開放的先行地，是我國核心的經濟中心之一。

跨區域合作階段：泛珠三角又稱「9+2」。於2003年由廣東省宣導發起，是指沿珠江流域的廣東、福建、江西、廣西、海南、湖南、四川、雲南和貴州9個省區，加上香港和澳門兩個特別行政區在內十一個地區之間的合作。泛珠三角建設十二年來以「泛珠三角區域合作和發展論壇」和「泛珠三角區域經貿合作洽談會」為兩大平台，在推動跨省區、跨行政區合作上取得多領域的合作成效。2014年底，泛珠三角區域合作行政首長聯席會議在廣州召開，會上各方共同簽署了聯席會議紀要和《泛珠三角區域深化合作共同宣言（2015-2025）》，泛珠三角區域合作走向深化發展階段。

從「前店後廠」到「粵港澳協同」

前店後廠階段：以珠三角為核心的廣東製造業大省的地位得以建立，主要得益於香港地區的直接投資。改革開放伊始，香港與珠三角地區的投資合作幾乎沒間斷過。香港地區對珠三角的直接投資規模在外商投資中歷來位居第一。香港製造業在上世紀80年代中期開始大量轉移到珠三角地區，香港本土則發展起轉口貿易、金融、港口物流、零售和商務等先進服務業。製造環節在珠三角，設計和行銷環節在香港，從而建構起廣為人知的「前店後廠」模式。目前，香港在珠三角製造業投資的比重相較前30年儘管有所下降，但依然是珠三角製造業投資的最大來源。

粵港澳協同階段：隨着2003年CEPA1.0版和2014年CEPA2.0版的簽署，2015年「廣東自由貿易試驗區」的掛牌，粵港澳地區之間的功能定位在悄然發生一些變化。三地已經不是簡單的製造業產業鏈環節上的分工，而是逐漸演變為以服務業為核心的區際間全面深化合作。珠三角一些製造業企業通過轉型升級自創品牌開拓國際市場，珠三角地區空港和海港的規模和競爭力不斷提升，珠三角地區生產性服務發展需求強勁，珠三角一系列的產業結構演變都要求之前的港澳珠三角前店後廠合作模式進行漸進調適。三地合作已經不再是簡單的生產合作，而是全方位的各產業之間，各價值鏈環節之間的深化和融合發展，互通有無。

從「灣區經濟」到「粵港澳大灣區」

深圳版「灣區經濟」：深圳發展灣區經濟的構想始於落實習近平總書記建設「21世紀海上絲綢之路」的具體行動。早在2013年年底，深圳市政府就提出發展灣區經濟。2014年深圳市政府率先正式將「灣區經濟」寫入政府工作報告並明確其概念。深圳地處珠江口和海上絲綢之路戰略要衝，與「21世紀海上絲綢之路」沿線國家交流合作緊密。「灣區經濟」規劃的提出，讓國外具有成熟經驗的灣區發展模式納入我國海灣區域發展新戰略。

國家版「粵港澳大灣區」：粵港澳大灣區概念得到廣東省政府和香港當局的重點關注。2016年廣東省的政府工作報告中提到將「開展珠三角升級行動，聯手港澳打造粵港澳大灣區」。2017年3月5日，國務院總理李克強在政府工作報告中提出「研究制定粵港澳大灣區城市群發展規劃」要求。2017年3月25日，香港特區行政長官梁振英在海南博鰲和廣東省委副書記、廣州市委書記任學鋒會面，主要討論兩方面：一個是香港和廣州如何可以一起做好李克強總理在今年的政府工作報告裡面提出，研究制定粵港澳大灣區城市群的規劃工作；第二方面，就是香港和廣州如何可以一起「走出去」，去「一帶一路」沿線國家，推動五個互聯互通。2017年4月19至21日，梁振英率團到訪粵港澳大灣區六個城市，考察當地的城市發展、定位、物流及基建，並與各市領導會面。作為世界上屈指可數的港口群、機場群、城市群，粵港澳大灣區的建設將配合國家「一帶一路」戰略願景、自貿試驗區建設和國際航運中心建設等項目進行開展。通過「灣區經濟」的新一輪發展，輻射、帶動和引領泛珠三角地區的協同發展。

美國實行保護主義損己害人

顏汶羽　青年民建聯主席

美國新總統特朗普上場以來，一直奉行保護主義，實行美國優先的政策。實際上，對美國國民來說表面上是惠民的，但實際上卻是損己害人的。實行保護主義，即減少貿易自由度，人才、資金、貨品、資源、資訊的流動也會隨之減少。美國便放棄了整個世界的市場，變成自給自足的國家。當然，美國地大、人口多，絕對可以自給自足的，但缺乏自由貿易下，美國的國力會慢慢下降。

任何一個國家的領袖都期望與世界其他國家加強合作、加強貿易往來，期望帶來協同效應，惠及自己國家的人民。不少地區也是依賴對外貿易來增強自己國力，同時避免自己的國家因一時的經濟下滑而失去平衡。

特朗普是一名商人，以自己的角度去計算成本與利益，做出決定也不是奇怪的事。但管理國家與管理公司是不一樣的，國家的管理要從公共成本和公共利益來計算，而非單就自己的成本及利益計算。

以近日美國退出《巴黎協定》為例，當然從美國的角度不想資助發展中國家進行減排，令全球溫度受控。但想深一層，全球溫度受控對全球的經濟活動有着重要的影響，美國作為世界最大的經濟體系更見重要。當溫度不能受控時，美國受影響是最大的，故美國資助升溫源頭減廢減排是有其理據和必要性的。

美國的鎖國行為是損己害人的，不單止美國國民終會受影響，世界其他地方也會因少了美國的參與而受影響。世界是需要妥協、合作，謀取共贏，而非自利地看自己的盤算。我國提出的「一帶一路」國策便是合作創共贏的例子，中美兩國在行不一樣的路線，明顯我國會贏得世界的尊重，這才是真正的「獨樂樂不如眾樂樂」！

新航管系統定期保養工作必須專業和審慎

胡志光　民航處助理處長（航空交通工程服務）

民航處新航空交通管理系統（航管系統）自半年前啟用後，一直無間斷運作，平均每日處理1,984班航機，較前年同期上升5.2%，順利克服去年底、本年初和復活節等長假期航空交通高峰所帶來的挑戰，其表現得到業界的充分肯定。近日，系統的保養程序引起公衆關注，亦出現不正確的評論。我希望闡釋一下，消弭誤解。

世界各地民航系統的安全管理，均須符合國際民用航空組織（國際民航組織）的安全管理原則，務求盡量減低安全風險，並自行按照各自系統承辦商的建議、具體運作經驗和情況制訂具體的保養程序。民航處基於上述原則，安排專業維護人員為航管系統及各子系統進行定期保養，將不暢順的風險減至最低。航管系統大型而複雜，而且需要無間斷運作，因此保養工作必須既全面，又嚴謹。民航處恒常的保養工作涵蓋兩大範疇：在硬件方面，包括檢查工作席位的顯示屏、鍵盤及滑鼠的操作是否暢順、電源及硬件連線接口是否穩妥和清潔、電腦運作溫度和散熱情況是否正常及重啟工作席位（並非重啟系統）等；軟件方面，會檢查電腦的記憶體、硬碟和處理器的用量、作業系統的運作和資料備份等。與一般家用/ 小型電腦系統的安全及保養要求大有不同。

坊間有意見認為系統費用昂貴，「理應」毋需經常重啟。這是出於對大型民航系統操作的誤解。航管系統在驗收時雖然通過嚴格測試，設計亦完全符合國際民航組織的最新要求，但系統投入運作後，維護人員仍須按相關要求制定保養程序，將系統運作時可能出現的風險減至最低。

恒常保養工作之一，是分期和分批重啟航管系統內的不同席位，重啟工作將相關硬件和軟件不時帶回起始的運作狀態，有助減低運作不暢順的風險。必須說明，重啟工作並非整個系統同時進行，既不影響民航處的空管服務，更不會對航班運作及航空安全構成任何影響。事實上，無論民航處的新或舊航管系統，乃至世界各地不同牌子的空管系統（例如新加坡和內地主要空管中心）的恒常保養程序中，均包括定期重啟工作席位。

另外，有個別人士以為空管指揮塔的電子紙條系統採用32位元編寫，導致記憶體不敷應用云云。我們重申，有關系統是採用業界主流的64位元作業系統，程式亦是以64位元編寫。該系統可讓多個程式同時運作，而現時的作業系統可以同時間處理8,000份飛行計劃書及監察1,500個飛行目標，完全有能力應付未來三跑道系統落成後最高每小時102升降班次的航空交通量。

誠然，電子紙條系統在新航管系統啟用後偶有不暢順，但完全沒有影響航空安全，亦沒有對機場運作構成大影響。該系統在舊航管系統下獨立運作時，也偶爾出現不同狀況。民航處已聯同系統承辦商積極研究解決方案。民航處會繼續以維護航空安全為首要任務，絕不妥協。

全球經濟金融化的副作用

周全浩　香港能源經濟學會會長、資深金融評論員

國泰早前宣佈裁減約600名員工，因公司近年在燃油對沖上虧損纍纍。2015年，國泰在燃油對沖虧損了85億元，全年純利為60億元；2016年又蝕了84億元，使公司整體虧損5.75億元，是自2008年以來首次錄得淨虧損。這些合約至2019年才完全到期，今明兩年的燃油對沖比例分別為50%及37%，鎖定價格為每桶89美元及82美元，預期公司在燃料方面仍需面臨額外虧損。

石油淪為金融炒賣工具

關於期油市場，首先應指出油價擁有「均值回歸」的特性，即大升後必跌，大跌後必升，價格會在長期移動平均線上下大幅波動。近年歷史油價出現兩個頂峰，得州原油由2003年的每桶25美元，飆升至2008年7月每桶147美元的高峰，但至2008年底跌回39美元，然後於2012年升至120美元，去年年初又跌回30美元，近月又回升至每桶50美元的邊緣。油價經跌宕起伏後，趨於回歸長期移動平均價。

早些年油價水漲船高，「石油頂峰論」響徹雲霄，指世界石油資源快將用完，甚至有人預測，油價有機會躍升至二三百美元一桶。不少航空公司(包括國泰)可能受消息影響，或不知油價有均值回歸的特性，在2007至2008年油價升近歷史高位、價格在上方大幅拋離長期移動平均線之時，開始做燃油對沖，後來油價大跌，均需蒙受損失。也有航空公司在2011至2012年油價升近第二個頂峰時，簽訂新一輪期油合約，以為油價會繼續上升，可惜不久後油價再次觸頂下沉。

值得一提的，自80年代美國建立石油期貨市場後，石油不再是純粹商品，同時淪為金融炒賣工具。炒賣因素成為推高及踩低油價的一大動力，使油價從一個極端走向另一個極端，在長期移動平均線上下大幅波動。2003年起，期油市場非常活躍，熱錢不斷湧入，如航空公司貿貿然加入對沖行列，恍如與市場對賭。

油價冉冉再升之時，航空公司可向政府申請增收燃油附加費，或增加其他收費，以補償部分油價加幅，既然其額外成本已反映在機票上，不需航空公司全數承擔，航空公司真的有必要買風險甚高的對沖工具嗎？

無疑一般商業機構多講求利益最大化，但長遠而言，公司做燃油對沖，一些年份賺錢，一些年份虧蝕，而對沖需要成本(費用)，公司最終又是否真正得益？以國泰為例，其燃油對沖合約，於2008年蝕了79億元，雖然後來於2009至2013年六年間賺回60.8億元，但賬面上還需虧蝕18億元。2014至2016年又蝕去179億元，虧損進一步擴大。

令人感到奇怪的是，一般期油合約很少長達三四年之久，何以國泰要簽訂如此長期的合約？油價大幅波動，各個航空業者均需面對燃料成本上漲的問題，何以未見其他大航空公司受如此大衝擊？究竟是國泰的管理層覺得公司需求特別大，才做如此大規模的對沖？還是他們信心特別大，認為可看準油市，賭贏期油市場呢？

「賭場經濟」效果值得思考

一些內地航空公司，如國航及東航，在2008年做燃油對沖蝕了數十億元，此後兩家公司叫停所有燃油對沖合約。事件又有何啟示呢？

目下大金融機構多主張公司做燃油對沖，純經濟學理論也認為對沖有價值，但現實世界往往與課本上的理論不一樣，例如股市的「有效市場理論」(efficient market hypothesis)，認為每個投資者都可同時收到同質同量的市場資訊，因而市場十分有效率，但實際上大戶往往能先人一步得到資訊，可早着先機，佔盡優勢。

期油對沖，是近年經濟金融化的一個寫照，其餘的例子俯拾即是：在美國，可投資預測來年農作物的價格為何，因天氣狀況如降雨量多少，會直接影響農作物的收成及價格，認為如此鎖定價格可保障農夫的收入云云。

經濟金融化，或稱「賭場經濟」，倡議者往往只談其正面的作用，如正常的對沖功能，但負面影響亦甚嚴重。一方面在金融市場有若干間大到不能倒的大機構，此等公司實乃「霸主」，多人做對沖，正好提供一個大「彩池」給「霸主」，舞上舞落，價格更波動。其次，正如上述所討論的航空公司做期油對沖，到頭來公司是否真正得益？

回歸20年香江越見吸引

文滿林　香港華人革新協會副會長

還有不足一個月便是香港回歸祖國20周年，這是一個值得歡慶和紀念的大日子。20年來，中央對香港落實「一國兩制」、「港人治港」、高度自治的方針政策，使得香港這顆東方之珠更繁榮穩定。

記得在香港回歸前夕，有些中產家庭為了移民，不惜變賣家當和物業籌夠「水腳」走人。粗略估計，回歸前的7年時間，相繼有30多萬港人離港他去。然而，香港回歸之後，更加生機勃勃、社會繁榮、治安良好、法治健全，自由度比回歸前港英管治時期有過之而無不及，勞工就業充足，民生和社會保障不斷有所改善，港人至愛的生活方式依舊一點無變。有見及此，不惜一切移民他國的港人，在香港回歸後不久，便陸陸續續回流返港。粗略估計，自回歸後至2014年的17年中，便有30多萬港人回流返港。

移民回流返港實在不是一件容易的事，必是經過一番計算和思想鬥爭。無論怎樣，這數十萬回流返港的人，認為香港回歸後的一切都比回歸前不遑多讓，甚至有過之而無不及，返回香港遠比在他國好。正如已故著名歌星張國榮從加拿大回流返港後所說，未移民加拿大之時，認為加國是人間天堂，怎知移民幾年後，才知道香港才是人間天堂。

回歸後的香港不但吸引移民他國的人回流返港，同時，生活在當下的港人，有機會可以走的人卻不走。為什麼？原因很多，但有一條是最基本的，就是香港回歸後落實「一國兩制」，生活方式50年不變。社會制度沒有受到任何衝擊和掣肘，市民可以盡情享受各種各樣自由。一句話，香港回歸後，回流的港人越來越多，可以走（移民）的人捨不得走，就足見一切。正如前社會福利署署長黃錢其濂所說：因為香港是個福地，是個可愛的地方。