

給港珠澳大橋多一點信心和耐心

港珠澳大橋通車，大灣區「一小時生活圈」正式形成，這對香港來說意義深遠。不僅三地人員交流和經貿往來進入新的時代，香港的居住問題、年輕人的發展問題等都有機會得到改善，香港將會擁有更多的發展空間。港珠澳大橋發揮效益，需要粵港澳三地不斷努力，也需要三地民眾多一些耐心和信心，要以長遠的目光看待港珠澳大橋的未來發展。

何君堯
立法會議員



任何大型項目乃至創新設想的提出，都難免遭到質疑，港珠澳大橋自然也會引發爭議。筆者認為，香港社會不應該光盯着小問題，要將格局放大、眼光放遠，多一些信心和耐心，以長遠目光看待港珠澳大橋帶來的經濟和社會效益，努力發揮大橋的策略優勢，才能為香港未來發展增添動力。

港珠澳大橋便民利港

港珠澳大橋對粵港澳三地的連通、對整個大灣區的建設以及香港的發展，都起到很大的推動作用。其中，大橋給普通市民帶來了最直接的好處，他們的工作和生活變得更加方便，對大灣區的歸屬感和獲得感也會不斷增強。

從筆者自身的體驗來看，通過大橋從香港往返珠海，無論是坐巴士，還是自己開車，價錢和時間都十分合理。這給香港的住房問題提出了一個很好的解決方案：未來香港居民可以考慮在珠海置業，在便利的交通下實現跨城生活，可以用更低的成本享受更方便舒適的居住條件和生活。港珠澳大橋對年輕人也十分利好，令他們有更多機會在大灣區一展拳腳，擁有更好的人生機遇和更廣闊的發展舞台。

有反對派人士質疑說花費巨額公帑建立大橋是否值得？筆者認為，考慮港珠澳大橋的回報不能只局限於眼前利益，更應結合粵港澳大灣區以及祖國的長遠發展，看中長期的發展回報。更何況，單從民眾的角度來看，55公里長的大橋拉近三地距離，給工作、投資、居住、旅遊等各方面帶來便利，提高了生活水準，已經是值回票價。

大橋本無事庸人自擾之

大橋遭受的質疑聲還有不少。有環保組織認為，港珠澳大橋造成環境污染，同時影響本港中華白海豚棲息等。筆者認為有關言論未免言過其實，經過大橋的人能看得清楚，海面並沒有任何污染的跡象，我們也沒有看到證據說，大橋對環境有任何的破壞。

可見，大橋技術專家們的工作十分到位，在建設時就已經採取一系列措施，例如禁止水底打樁、用海上設備消音、工程船避開海豚熱點等。近日有媒體報道，港珠澳大橋開通當天，還有5頭中華白海豚造訪，這些都說明了港珠澳大橋在環保上取得的良好成果。

還有聲音質疑大橋的透明度不高。這更是杞人憂天、庸人自擾，港珠澳大橋是世界最長的跨海大橋，也擁有世界最長的沉管海底隧道，很多工程設計極其複雜，並非所有的內容都適合公開。更何況，大橋跨越三個實行不同法律制度、行政制度的地區建設運營，這在國內和國際未有先例，跟香港以往工程完全不同，不能用傳統思維去看待。

事實上，民眾完全可以通過政府相關部門進行查詢。例如，早前有關大橋人工島防波堤的扭工字塊被海浪沖散之說，引起公眾對於安全性的擔憂，路政署立即向負責主橋工程的港珠澳大橋管理局作出跟進，實地視察後將有關科學理據、建造的良好實況向公眾清晰交代，防波堤被沖散之說不攻自破。港珠澳大橋作為具有重大而深遠影響的大型基建，相信三地政府都能高度重視，及時作出公開透明的回應。

港珠澳大橋開通至現時為止一切運作正常，但仍有部分有待檢視和改善。首先，筆者認為，目前澳門方面處

理過境車輛落差較大，計劃申請手續多，只是去人工島停車場，香港登記私家車車主就要先過四關——申請三個許可證、提前12小時預約泊車位、購買車輻保險、上載保險資料，才可以將車輛停泊在澳門口岸停車場再入境。此外，也有搭乘旅遊巴士的旅客反映，經大橋由香港前往澳門，過關程序比較麻煩，需時較久。

三地通關需不斷檢視改善

雖然涉及「三地三檢」通關，程序繁多可以理解，但這並不符合港珠澳大橋方便快捷的初衷。一些手續完全可以簡化，例如，可以讓民眾通過網絡或移動終端查詢車位的即時數據，再決定是否前往人工島停車場，簡化提前12個小時登記這個繁瑣的程序。政府也應該規劃多層停車場，方便更多往來車輛。

其次，可以先試先行，對人大、政協、立法會及區議員等車輛予以放寬行走港珠澳大橋及進入三地區域，或在無須預約情況下使用人工島上停車場設施；對有工作上需要或有運輸業務的車輛，應擴大配額等。主要目的是讓人流、物流、資金流等生產要素能在灣區自由流動，因此，可通過試行逐步放寬跨境通行政策，增強三地互信聯動機制。相信不單有利於三地互動和發展，還能積累「一國兩制」下三地合作的基本經驗，推動大灣區持續向前發展。

港珠澳大橋作為舉世矚目的超級工程，還有許多問題有待解決或正在解決過程中，有些融合還不夠完美，但涉及三地，融合並非一件容易的事情，這需要時間，需要粵港澳三地的不斷努力，也需要三地的民眾多一些耐心和信心，要以長遠的目光看待港珠澳大橋的未來發展。相信每一點進步，都是對「一國兩制」政策的發展與補充，都是為粵港澳大灣區的融合發展打下堅實基礎。

港應積極調整 投入新一輪改革開放

張學修 港區全國政協委員 香港中華出入口商會會長



國家主席習近平日前在深圳視察時表示，「再一次來到深圳，再一次來到廣東，我們就是要在這裡向世界宣示：中國改革開放永不停步！下一個40年的中國，定當有讓世界刮目相看的新成就！」習近平主席強調，越是環境複雜，越是要以更堅定的信心、更有力的措施把改革開放不斷推向深入。

習主席鏗鏘有力的宣言，表明中國未來將牢牢把握改革的領導權和主動權，延續過去40年改革開放的發展方向，堅定不移地走具有中國特色社會主義的改革開放路線，而新一輪改革開放將更強調自主創新、以民為本。香港作為國家40年改革開放的促進者、參與者和得益者，應牢牢把握新一輪改革開放的重大利好，積極投身粵港澳大灣區建設，在更高起點、更高層次、更高目標上，融入國家改革開放的大局。

今年正逢國家改革開放40年，國家正推進粵港澳大灣區建設，香港也在積極投入國家新一輪改革開放，融入粵港澳大灣區建設。當前習主席對廣東提出的四方面的工作要求中，首要的一點就是深化改革開放，尤其是把粵港澳大灣區建設作為廣東改革開放的大機遇、大文章，在更高水平上擴大開放；同時繼續推進改革，抓好改革舉措的協同配套。前段時間特首林鄭月娥針對國家改革開放國策，也闡述了未來香港的工作重點，包括維持香港金融體系穩定與健全、鞏固香港

國際金融中心和人民幣離岸中心的地位；深化與內地的合作；積極參與「一帶一路」建設及粵港澳大灣區發展等。總的來說，國家發展形勢的變化，需要香港調整其經濟角色，靈活應變，才能充分投入，成為國家經濟「走出去」的橋樑。

香港由上世紀七八十年代的製造業中心，發展成為今天的國際金融貿易大都會，四十多年來其人均生產總值增長超過十倍。香港應繼續抓住國家主動擴大向世界開放及發展高質量經濟的機遇，成為國家金融改革的積極推動者，才能進一步鞏固香港作為國際金融中心和人民幣離岸中心的地位，分享國家發展紅利。

正如國家主席習近平在今年博鰲亞洲論壇年會上指出，「中國進行改革開放，順應了中國人民要發展、要創新、要美好生活的歷史要求，契合了世界各國人民要發展、要合作、要和平生活的時代潮流。中國改革開放必然成功，也一定能夠成功！」香港的未來，應透過在金融、貿易、銀行體系上的不斷穩定與健全，鞏固自身作為國際金融中心的地位，深化與內地的合作；在國家政策上，積極參與「一帶一路」建設及粵港澳大灣區發展；在產業結構上，對接內地創新高科技發展新浪潮，為兩地人才的合作與交流提供更廣闊的平台。香港的未來與國家血脈相連，只要香港能夠積極調整自身角色，迎難而上，必能在經濟發展上創出一片新天地。

總結經驗改善高鐵服務

劉世傑 城市智庫成員 「就是敢言」成員

高鐵香港段通車已有一段時間。雖然高鐵運作上浮現一些問題，不過港鐵和內地鐵路總局迅速回應，很多運作上的問題陸續得到解決，特別是透過12306網站購票的問題已有應對方案，不得不讚營運單位的迅速反應。

據報章指出，香港高鐵開通初期，乘客人次只是預期的一半甚至更少。筆者認為，不能單靠數天的運作就判斷其實際價值，因為內地其他新車站和新鐵路開通時，乘客人次都是較少，但會陸續改善和增加，達至目標。不過，筆者根據不同乘客的需求和觀察，針對香港高鐵的營運，有以下改善建議：

第一，根據觀察，來往福田和西九龍的需求是非常大，但來往深圳北和西九龍的需求遠較福田低。由於現時坐直通巴來往佐敦和皇崗口岸，再轉地鐵去福田，大約需時60-75分鐘，已經有不少用家認為車程太久。他們認為，高鐵能將福田和西九龍兩個核心金融區做到高速連接，所以來往這兩個站的需求非常大。不過，由於現時來往西九龍和福田的高鐵車次少，班次不均，有時幾分鐘就有車，有時要一小時才有車，而且末班車太早開出，未能完全將兩地的通勤需求充分利用於高鐵上。因此，筆者認為，來往福田和西九龍的高鐵服務應全日維持於10-30分鐘一班（最疏不超過30分鐘，而不是用平均數），末班由西九龍開往福田和深圳北應延遲至00:00，而末班由福田開往西九龍也應延遲至00:00（即深圳北開23:55）。目的是要做到深圳市區和香港市區高速便利一體化，達至乘客來往福田和西九龍可以即時購票，即時進閘，即時上車，連過關在45分鐘內完成。

第二，現時西九龍站有實施開車前45分鐘停止入閘的規定。此舉對大部分經常過關的香港居民和內地居民，是一種不便利。根據經驗，很多市民都可以在十至十五分鐘之間完成兩個過關程序，特別是出入香港和深圳的，過關所需時間也不長。因此，有由西九龍往福田或深圳北的乘客投訴，如果要開車前45分鐘入閘過關，完成安檢和兩個清關手續後，都只是用了不超過20分鐘時間，然後再在候車大廳白等多20分鐘才可以上車，覺得浪費時間。當然，對長途高鐵來說，

提早45分鐘入閘是有理據，但對短途客來說，是否仍然要硬性規定45分鐘前入閘呢？因此，筆者認為，入閘時應修改為開車前30分鐘，並視乎乘客所持的行李和證件，彈性處理，特別是西九龍往福田或深圳北的乘客。

第三，有很多乘客投訴港鐵執行行李規定過分嚴謹。當然，香港是守規矩的城市，但有些小細節，可以彈性處理。例如，在內地坐高鐵來香港，帶大型行李箱是沒問題的，但在香港去內地就有問題，因為超出西九龍站列明的行李體積要求。筆者不認為港鐵需修改規則，因為需要跟從全國鐵路的行李規定標準。可是，實際執行上可以彈性處理，例如如果行李不是超出規定很多，港鐵應寬鬆處理。

第四，深圳當局也可以利用西九龍站，分流現時深圳北站的擠迫情況。長遠來說，可以考慮興建連接福田站和杭福深專線的副線，讓來往西九龍及惠州或以東的高鐵可不用繞經深圳北站調頭，大大減輕香港和深圳市區出入廣東東部和福建的車程。

第五，現時提供來往高鐵站的接駁交通，尚算不錯。可是，上落客位置卻很不便。例如，如果由高鐵站去最近的公車站轉乘高鐵接駁巴士，需走行人天橋前往對面的柯士甸站，才有巴士站。反之，旅遊巴士上落客區就正正在車站外。一般來說，旅遊巴是一早被預訂的，而公共巴士是要讓潛在乘客觀察到和覺得吸引，才會乘搭。現時公共巴士站位置距離高鐵站那麼遠，變相令公共巴士吸引力大減，變得資源運用不充分。因此，港鐵需積極考慮將現時三條高鐵接駁巴士W1，W2，W3，搬遷至西九龍站J出口外上落客，並提供清晰的指示牌，令旅客更方便、容易和清楚去轉搭該三條接駁巴士。至於旅遊巴，由於是團體一早預訂，擺放在對面柯士甸站上落客也沒所謂。

第六，港鐵可積極考慮將營運權以外判形式交給中國鐵路總公司，這樣才令鐵總有充分的計劃和調配去發展西九龍站的高鐵營運，而港鐵則專注發展站內配套和收取營運費。高鐵既然已經投入服務，政府和市民應好好利用其便利功能、彈性管理，讓市民受惠，才能充分發揮高鐵效益。

抓住大灣區建設機遇 融入新時代改革開放

莊紫祥 博士 香港友好協會發展基金會執委會副主席



10月23日，國家主席習近平親臨珠海港珠澳大橋開通儀式，並視察廣東地區。習主席在視察時的一番講話，再一次向世界發出了中國改革開放永不停步的信號。如今，國家新時代改革開放已然開啟，而在

新一輪改革開放中，國家通過粵港澳大灣區建設為香港更好地融入國家發展戰略提供了新的契機。香港應抓住這一機遇，充分利用「一國兩制」賦予的獨特優勢，發揮香港所長，投身大灣區建設，為國家進一步改革開放作出積極的貢獻。

在粵港澳大灣區建設中，香港的定位可謂十分明確。香港是高度國際化的城市，在語言、法律和會計制度上都與國際接軌，是全球領先的國際金融、航運及貿易中心。在「一國兩制」下，香港有自己的經濟、社會制度和法律，資訊與資金自由流通，金融監管制度達國際水平，有良好的金融業發展基礎。航運方面，香港在船舶註冊、稅收政策、自由貿易、

國際中轉等具有不可替代的優勢，且在高增值專業海運服務方面發展蓬勃。多年來，香港在上述領域裡累積了大量的專業技術人才、關係網絡及先進經驗。此外，香港的教育及科研實力雄厚，擁有多間世界級的大學，司法和知識產權保護制度健全，擁有發展創科的優勢，可與灣區其他城市形成優勢互補。

習主席曾在十九大報告中提出「要支持香港融入國家發展大局」，中央也高度重視港澳在大灣區建設中的地位和作用。香港已不單是「聯繫人」，更是「參與者」，應該更加積極地結合「國家所需」，發揮自身在金融、貿易、航運、專業服務、創科等領域的獨特優勢，推動大灣區的國際化程度和發展水平，提升大灣區在國家經濟發展和對外開放的支撐和引領作用。

新時代國家改革開放包括香港，需要香港，也將進一步成就香港。香港應主動投入國家新時代改革開放進程中，在發揮自身所長，作出貢獻的同時，借國家東風，進一步推動自身繁榮與發展，取得更大的成就。

港珠澳大橋凸顯香港優勢

張思穎 青年民建聯副主席

2018年10月23日，國家領導人習近平主席在廣東珠海出席港珠澳大橋開通儀式並宣佈大橋正式開通。港珠澳大橋開通不但是民心所向，更改變了新一代人的命運，將眼光和人生格局放大，不限於香港發展，走出框框向內地發展，在經商、讀書、工作、旅遊觀光與內地每個城市的交流建立前所未有的緊密聯繫。港珠澳大橋促進內地和香港長遠的經濟發展，將我們的生活文化與國家蓬勃的發展緊密聯繫在一起。

港珠澳大橋開通所帶來的交通便利和經濟效益凸顯香港優勢。香港堅守「一國」之本，善用「兩制」之利優勢，實現了經濟轉型發展和

進一步的繁榮安定，有利於大力發展創新科技和高端技術產業與內地、澳門合作和發展，帶動粵港澳大灣區的社會經濟發展的協同效應，帶動就業機會，開發新產業的共同機遇，合作共贏。香港發揮自身實力與內地優勢互補，輸出優秀人才，青年發展空間不限於香港，而是走向內地發展，加速融入國家發展大局，把握「一帶一路」及粵港澳大灣區建設的機遇，實現香港新騰飛。我們應該珍惜港珠澳大橋開通所帶來的便利和經濟效益，讓我們走向內地拓展學業、事業和創業發展空間，打破時代和溝通的隔膜，了解內地社會和文化演變，與內地經濟建立更緊密聯繫。

「風雲計劃」潰敗大快人心

朱家健 深圳大學港澳基本法研究中心兼職研究員 全國港澳研究會香港特邀會員

「風雲計劃」培訓導師張榮輝日前接受傳媒訪問，指因戴耀廷於11月下旬面臨妨擾罪訴訟，或擱置「風雲計劃」。張榮輝在該訪問中又自揭「風雲計劃」門檻相當低，質素良莠不齊，看來「風雲計劃」只能招來臭味相投的散兵遊勇和「獨兵」嘍囉，令這個亂港奪權大計壽終正寢。

戴耀廷的原意，是要招募400多人去出選2019年區議會選舉十八個區議會的全數400多個議席，但在反應冷淡下，已調整目標，只派員到「有勝算」的選區參選。要知道，地區工作勞心勞力，需要參選人投放時間和心機，對所服務的社區有熱誠和責任感，並不是「空降」鬧着玩，若只想以議員薪津和平台「搞政治」而忽略民生，將是地區的災難，所以選民普遍均不會「引狼入室」。

報章報道「風雲計劃」的培訓鬼祟，學員要掩面離開，培訓地點「搬來搬去」，可見「風雲計劃」見不得光。該系列報道更指出，課程更叮囑學員不要在公開場合「宣獨」及刪去過往在網上社交平台的「播獨」「罪證」，以免日後在報名參選時被選舉主任裁定不符合擁護基本法的基本參選資格，再次證明「風雲計劃」的性質，企圖以「政治化妝」包裝和美化「獨人」欺騙選舉主任和選民。

說穿了，原來的「風雲計劃」是一個欲騎劫選舉平台的不軌詭計，隨着部分選區內訌，或另涉不可告人的秘密，「風雲計劃」潰敗，樹倒猢猻散，「風雲戰士」成為棄子。戴耀廷未能實現其對明年區議會選舉的操控慾，或許，監倉內的老鼠甲由將成為他的新玩伴。