

反對派抹黑填海為補選造勢錯判民意

反對派妖魔化「明日大嶼」，揚言會在動議辯論該計劃時要求擱置，或在財委會「拉布」制止撥款。立法會財委會主席陳健波表示會嚴格執行《議事規則》，為下一代着想支持「明日大嶼」撥款。反對派無視香港土地短缺、市民上樓難，抹黑「明日大嶼」，狙擊陳健波，試圖將立法會變成政治批鬥的舞台，為補選造勢，錯估了民意。

楊志強香港工商專聯會會長
資深評論員

行政長官林鄭月娥在施政報告中提出「明日大嶼願景」計劃，建造面積約1,700公頃的人工島，政府最快明年首季向立法會申請撥款進行前期規劃和工程研究。

反對派無視民困狙擊陳健波

立法會財務委員會主席陳健波日前接受傳媒訪問時，強調自己會嚴格執行議事規則，並估計處理有關的初期研究撥款申請約需10多小時，又批評反對派反對填海為「歷史罪人」，結果被反對派圍攻。

公民黨立法會議員郭家麒聲稱，陳健波在訪問中「先入為主」地決定了個別議題所需的會議時間，並對持不同意見的議員「作出不恰當的攻擊」，令議員對委員會主席「失去基本信任」，故向他提出不信任動議。「議會陣線」議員毛孟靜則去信內委會，稱陳健波有關的言論是「未審先判」、「一錘定音」，為政府「強推」人工島保駕。內委會主席李慧琼否決了毛孟靜的無理要求。

對於連日被反對派圍攻，陳健波稱會按一貫程序處理針對他的不信任動議，但財會要以民生撥款為重，所以會另選日子處理，但表明會在東大嶼填海前期工程撥款提交財會前完成。

反對派妖魔化「明日大嶼」計劃，散播「耗盡儲備」、「獻媚中共權貴」、「萬億人工島」等論調，狙擊陳健波支持「明日大嶼」前期撥款，偷換概念、恐嚇公眾，企圖利用填海問題分化社會、製造矛盾，為11月

25日舉行的立法會補選造勢，以助反對派「重奪議席」。反對派以反填海為選舉造勢，是錯估了形勢，錯判了民意。

主流民意支持填海，中文大學香港亞太區研究所的調查發現，逾三分之二受訪者認為香港需再次發展規模相當於沙田的大型新市鎮；有46.8%市民贊成維港以外填海，淨支持度達15.7%。抹黑「明嶼」狙擊陳健波，並不代表大多數港人的心聲。

陳健波勇於對下一代負責

現在香港樓價不斷攀升，「上車」愈來愈難，年輕一輩更是雪上加霜。香港現時人均居住面積僅170平方呎，居住擠迫指數全球排第3，僅次於孟加拉首都達卡和印度孟買，劏房僅得49.6平方呎，當然更不人道。這種如第三世界的惡況是香港國際都會之恥，根源始終是土地不足，填海能最大幅度提供土地，應盡速上馬。填海再拖，只會更遲才有大幅新土地供應，建立不了土地儲備，那下一代的劏房問題恐怕只會更嚴重。

陳健波期望反對派放下政治歧見，切勿政治凌駕民生，又呼籲政府不要因反對聲音而「跪低」，將初期研究撥款押後，否則他會非常失望。他直言「我寧願俾你鬧，覺得十多年後你一定會讚返我」。

的確，在反對派眼中，陳健波支持填海是「做醜人」。但是，在廣大市民眼中，陳健波並非「甘做醜人」而是「勇做好人」。陳健波已多次在立法會嚴格執行議事規則，果斷剪布。

例如，創新及科技局撥款申請，因反對派漫長拉布拖延近3年仍未通過。2015年11月，財委會再審議創科局議案，其間拉布議員多次提出臨時動議，黃毓民及社民連的梁國雄在表決前一度衝上主席台抗議。財委會主席陳健波未有因此暫停表決程序，撥款最終在大比數支持下通過。

反對派當年妖魔化大橋是「大白象工程」，聲稱是「倒錢落海」。自大橋工程動工起，香港段就受到反對派的各種阻遏，從初期的司法覆核，到拉布阻迫加撥款，拖慢工程進展。特區政府總共13次就大橋工程向財委會申請撥款，每次都遭到反對派議員拉布阻遏，令大橋成本大漲。直到2016年初，財委會主席陳健波在加開的財委會上，限制議員提出問題及動議，在表決前一刻，反對派議員衝到主席枱，並向陳健波拋擲文件進行恐嚇，但陳健波仍然果斷實行「極端剪布」，大橋撥款申請才通過。時間已證明，陳健波非「甘做醜人」而是「勇做好人」。

2017年3月，立法會財委會審議涉及9,000多項工程、124億元的「基本工程儲備基金」撥款申請。反對派先後提出中止待續、休會動議及近200項臨時動議拉布，陳健波最終果斷剪布，宣佈表決，撥款最終通過。

特首林鄭月娥指出，政府對填海沒有私心，只是希望幫助市民置業，及為家庭提供可負擔的樓宇，又指若不推行「明日大嶼」計劃，將會愧對下一代。正所謂「心底無私天地寬」，陳健波現在再次表示會阻止議員拉布狙擊「明日大嶼」前期撥款，這絕不是「做醜人」，而是「做好人」，是對香港、對下一代負責。

填海計劃不能再被反對派騎劫

藍海

特區行政長官林鄭月娥最新一份施政報告提出，填海建造1,700公頃人工島的「明日大嶼」長遠發展規劃，為上百萬港人解決居住困難。這一規劃不僅考慮了市民住屋的需要，同時亦因應了香港國際機場及港珠澳大橋交通的需要，開闢了一條通往世界和大灣區各大城市的運輸走廊，是一個頗具創新和遠見之良謀大計，充分顯示了這一屆政府有理想、有擔當、有作為的施政風範，「明日大嶼」受到了市民廣泛的稱讚、歡迎和支持。

可是，反對派對這一宏偉大計劃卻依然不顧大多數人的利益和意願，仍在為反對而反對。胡謔「這是為香港進一步大陸化」者有之；詆毀「這是倒錢落鹹水海」者有之；污蔑「這是為大陸新移民而做」者有之；叫囂「政府漠視反對意見，要求重新諮詢」者亦有之。

「八萬五」教訓值得深思

有人說，香港看上去高樓林立，市區密密麻麻的樓宇遮天蔽日，實際上，香港最缺的也正是高樓大廈。住是香港的老大難，房屋之缺從港英時代就十分嚴重。1997年1月，即將撤離的港英政府發表了《長遠房屋策略諮議諮詢白皮書》，提出香港未來十年房屋需求每年將高達8萬套。97年回歸後的香港百廢待興，作為特區首任行政長官的董建華深知，香港能否成為科技創新中心，能否為經濟基礎開闢新的發展空間，關鍵便是解決好房地產問題。面對日益瘋狂飆升的樓價和日益需求殷切的樓市，他提出了「八萬五」大計，期望十年內，為全港七成的家庭解決自置居所，並將輪候租住公屋的平均時間縮短至三年。可惜，「八萬五」計劃，恰逢亞洲金融風暴，香港樓市淒風慘雨，樓價下挫二至三成。反對派挑動民粹主義，猛烈抨擊「八萬五」。1998年6月，政府被逼宣佈凍結賣地，正式放棄「八萬五」計劃。董建華的改革、香港的創新活力，就這樣被窒息了。

今天，香港人均居住面積不足15平方米，更為可悲的是，作為一個現代都市，香港竟有超過9萬間劏房，住着超過20萬人，居住面積中位數僅為10平方米。此外，最底層更有一大批籠民屈居於籠屋裡。不少年輕人因為無法上樓連結婚都成了問題。不能安居如何全心全力去立業呢？從底層到中層，香港整個社會最大的人才群體因居住之艱辛困苦而限制了他們的精力潛力，社會又怎會有充裕的創新活力和競爭力？！

政府須督促港鐵進行檢討

李世榮 民建聯中委 新社聯副理事長 新界青聯智庫召集人 沙田區議員

平心而論，港鐵的服務水平確屬世界前列。但眾所周知，香港步伐急促、人口密集，港人工作繁忙，加上車費不菲，故港人在主觀上必然對港鐵服務有較高期望。客觀而言，港鐵為香港交通政策上的首要交通工具，港鐵的錯謬程度必然甚低，發生錯誤對香港的影響均甚為致命。可惜的是，港鐵多年來重大事故頻仍，繼本年月頭有兩線在上班及放工時間嚴重延誤，10月份更破紀錄發生四線同時故障，導致全港交通幾近癱瘓。就此，本人認為政府必須督促港鐵作出檢討，否則長此下去，將對社會及市民帶來更多損失。

誠如筆者之前的文章所言，港鐵執行罰則只計算延誤最長的一班列車之延誤時間，例如去年8月觀塘故障事件期間，出現延誤的時間為10小時29分鐘，不過實際上，該次事故的罰則只計算延誤最長的一班列車，即當中延誤最長的83分鐘。罰款也由坊間最初對延誤字眼所理解出的2,000萬元，變為最終的200萬元。如此罰則的問題在於，首先，罰則根本無法反映對市民的真實影響，難以讓實際受影響的市民滿意；其次，對如此大型

的企業，根本沒有讓其改善的誘因，而事實上港鐵的服務也每況愈下。最後必須指出，港鐵在是次事件後推出周末優惠乘車，明顯缺乏誠意，也欠缺針對性，既然浪費資源而不討好，又何不推出針對性的補償措施？因此，筆者建議在罰則上，除了計算延誤最長的一班車，其他持續延誤的情況如在31分鐘以上，也應予以罰款，而我們建議有關罰則為現行罰則中的一半，讓罰則更能反映延誤的真實情況；其次，為了針對性地讓受影響乘客直接獲得「賠償」，筆者也建議港鐵也應為每名受延誤影響的乘客提供一張免費單程車票作為補償，則更為公平。

另一方面，政府亦必須督促港鐵，盡快完成事故的調查及更換；此外，近年來多次意外證明，過分依賴港鐵的話，如發生問題時對市民的影響必然重大，故政府也必須盡快檢討港鐵及其他集體運輸系統的定位，特別不要因為道路空間問題而盲目取消巴士路線或班次，而理應在減少私家車增幅一事入手。或許，港鐵始終作為上市企業，難免以利字當頭，但筆者期望政府必須予以督促，讓港鐵服務真正重回正軌。

信賴國家譜寫香港新篇章

莊紫祥 博士 港區省級政協聯誼會基金永遠名譽會長

近期，本人隨港區省級政協聯誼會赴京冀地區參訪，並前往河北省正定縣參訪。本次參訪，讓我們看到了內地近年來的迅速發展，了解到很多習近平主席在正定縣任職時的事跡，進一步增強了我對以習主席為核心的黨中央

領導的信心，國家未來發展的信心，和對香港未來前景的信心。

在當地參訪過程中，我們了解到，30多年前，習近平主席在正定任職時，就顯露出了他過人的工作能力和超前的思想意識。那時正定縣還是人們口中的「高產窮縣」，雖糧食產量很高，老百姓卻很貧困。習近平去了之後，一心要讓人民群眾過上好日子，他在3年中走遍了全縣每一個村，充分了解當地狀況和經濟發展中的問題，並提出走「半城郊型」經濟發展路子。在積極招攬人才的同時，他鼓勵大家解放思想，擺脫束縛。在他的帶領下，全縣人民大膽改革，大力開展多種經營。經過3年多的努力，在習近平離開正定時，正定縣不但甩掉了「高產窮縣」的帽子，更成了全面發展的先進縣，煥發出勃勃生機與活力。參訪中我們也看

到，多年來，正定縣一直沿着這條「半城郊型」經濟發展路子前進，保持着良好的發展態勢，足見習近平主席當年提出的思路是正確的、有遠見的，且符合實際的。

現如今，在以習主席為核心的黨中央帶領下，中國作為全球第二大經濟體，正走在新一輪改革開放的道路上。習主席親自謀劃的雄安新區和粵港澳大灣區建設，將是新時代國家重點發展的兩件大事。其中，跟香港息息相關的粵港澳大灣區，將以其國際科技創新中心和「一帶一路」建設重要支撐的規劃定位，成為新一輪改革開放的驅動者和帶動者。根據預測，未來10年粵港澳大灣區將會新增萬億美元的經濟規模，成為世界頂級的城市群灣區。

在新一輪改革開放中，國家需要香港，香港更需要國家。我們不單是「超級聯繫人」，更是參與者、見證者。只要香港相信國家發展，並積極融入到新時代國家改革開放中去，堅守「一國」之本、善用「兩制」之便，找準「國家所需、香港所長」之間的結合點，積極發揮香港國際金融、航運、貿易中心等地位優勢，及在專業服務、創科等領域的獨特優勢，必將能更好地貢獻國家、造福香港，譜寫新的篇章。

大橋點燃港澳青年熾熱夢想

朱家健 全國港澳研究會香港特邀會員 香港基本法澳門基本法研究會會員 中國和平統一促進會香港總會常務理事

港珠澳大橋是國家級基建，也是成就粵港澳大灣區發展的其中一項宏業和地標，貫通了港澳特區和珠海的陸路交通，促進了粵港澳大灣區的三小時生活圈，也是商界、旅遊界的新機遇。港珠澳大橋的意義在於，為三地各自的產業提供新亮點，產業和產業之間會製造協同作用並增值，製造新的就業崗位，也讓畢業生和年輕創業者獲得新出路，為事業鋪出康莊大道。可見港珠澳大橋本身是三地人民的互動合作橋樑，為三地的政務、商界、研究、學術界、民間團體等提供互學互補的契機，共同進步。

筆者在工作上和學術上也常常穿梭粵港澳多座城市，港珠澳大橋開通後，實際上也省卻了筆者的交通成本，也提供了海路以外的一個選擇，提供誘因讓香港同胞多走進大灣區。

過去數年，港澳特區的產業呈現結構單一，且面臨飽和，大學所提供的學科選擇少，出路狹

窄，隨著港珠澳大橋的開通，畢業生可循陸路多到大灣區各城市尋夢、追夢，自己掌握未來，港澳特區輝煌得以延續。港珠澳大橋將是世界級跨境基建，見證國家成就，也是粵港澳大灣區劃時代、跨地域的獨特地標，把粵港澳大灣區城市群帶進另一共同發展階段，硬件帶動軟件，促進三地人流、物流的聯通互動，為內地和港澳特區接連機遇的開關，按下成功的按鈕，啟開光明之路，既為自身城市打燈，也為粵港澳各城市打燈，照亮整個粵港澳大灣區。

或許，可以以球賽為粵港澳大灣區協同發展作比喻，在產業遇到樽頸位後喜迎新生的光明機遇，香港重新掌握「控球權」，控球在腳，日後更要與灣區內的「隊友城市」相互傳球，平時也要多加強互動訓練，城市之間培養默契和團隊精神，多打好球，為粵港澳大灣區共同多摘下榮譽，為產業做強做大，創造條件。

完善港珠澳大橋通關流程

文滿林 香港華人革新協會副會長

日前筆者與朋友為圓「大橋」夢，特地從深圳羅湖過關，然後轉乘巴士入珠海過澳門，再從澳門經港珠澳大橋坐車返回香港口岸。從澳門口岸過關時，是當日下午2時左右，人流並不多。由入關過關至買票和上穿梭巴士都不需排隊，經過40分鐘車程，便抵達香港口岸，由e道過關也不需排隊，出關後等巴士轉程才遇上「麻煩」。整個過程，即由澳門口岸至香港口岸出關，全程只用上一個小時。反觀，另一個旅行團入境的過關通道則見到有近二三百人排隊人龍等候過關，而櫃位只有五六個，比之港人自助通道有近十多個形成強烈對比。

港珠澳大橋從通關至今，反映最多的問題，就是口岸的指示牌不足的問題，其次是疏導人流、交通設施配套、過關檢查人手及櫃位調配失衡的

問題。問題主要出在香港方面，澳門方面反而不覺有問題，因為新建口岸大樓比香港還大一倍有多，單是入關通道數量就有二三十個。至於香港口岸所出現的亂象，停車的巴士站地方不足，巴士路線又少，而指示牌又不清晰，令到蜂擁旅客漫無頭緒亂走亂撞。

對於大橋通關引起的一些亂象，有些人指責是三地政府操之過急造成，這種言論是不負責任的抹黑、攻擊及詆毀，凡事都有開始，無論普通工程或者是世紀項目，設計和準備事前做到如何充足，都有一些失算及錯漏，不能因為怕有事發生就將工程無限期押後延遲。港珠澳大橋開通初期出現的一些亂象及問題，不足為奇，最重要及時作出改善和補救及完善那些不足。