中環繞道迎難而上 支持大型基建造福香港

工程歷時近十年的中環灣仔繞道正式通車，港島北的交通堵塞問題將大大紓緩。近年本港的大型工程往往一波三折，好事多磨，相比內地明顯落後。大型工程有利發展經濟民生，提升香港競爭力，政府需要迎難而上，為香港長遠發展積極作為，社會各界包括立法會不同黨派議員在內，也要以香港整體利益為重，凝聚共識，理性支持明日大嶼計劃等重大基建項目，令建設事半功倍，造福香港。

王惠貞 港區全國政協委員 提案委員會副主任 九龍社團聯會理事長

上世紀90年代，回歸前的香港政府已提出興建中環灣仔繞道，當時預計造價為80億港元。工程曾經歷過填海爭議引發的司法覆核及皇后碼頭保育事件，鬧得沸沸揚揚，工程出現不少波折。繞道於2010年1月29日正式動工，耗資360億港元，繞道長約4.5公里，到如今首階段通車，建造時間9年有多，造價更是原本預計的4倍多。中環灣仔繞道歷盡艱難得以建成，有利改善交通、便利市民，也是近年香港大型工程建設的縮影，去年落成並開通的高鐵香港段、港珠澳大橋，都有相似的經歷。

迎難而上克服困難

正如特首林鄭月娥在中環灣仔繞道開通儀式致辭時表示，對歷經30年研究、爭議及工程延誤終於落成的繞道通車表示開心、感動、激動及百感交集，「工程中要迎難而上，亦需易地而處，了解反對者的意見」。大型工程難免牽涉到環保、保育等複雜問題，甚至遭到司法覆核、立法會拉布等阻礙，但是政府和市民攜手合作，不因一時阻力而放棄，以堅定信心、凝聚民意，克服種種困難，最終撥雲見日，令工程順利完工。

大型工程不僅能改善社會運作的效率，更為經濟、社會發展注入源源動力。這方面內地近年發展一日千里，成就有目共睹，值得香港參考。內地近年的高鐵建設高效質優，已成中國發展的名片。蘭新高鐵，是連接甘肅省蘭州市與新疆維吾爾自治區烏魯木齊市的高速鐵路，全長1,776公里，是世界上一次性建成通車里程最長的高速鐵路，2009年11月4日，正式開工建設，2014年12月26日，全線貫通，僅歷時5年。雖然香港的情況不可完全與內地相提並論，但是香港大型工程如何提高效率、加快建設進度，需要認真反思和研究。

大型工程還有更重要的作用，就是功在當下，利在千秋，為推動社會發展提供堅實基礎和巨大動力。例如，特區政府提出的明日大嶼計劃，建設1,700公頃的人工島，可興建26萬至40萬個單位，解決70萬至110萬人的居住問題，創造34萬個就業職位，將建立本港第三個核心商業區，對於本港改善居住環境、交通網絡、達至全港發展更均衡具有重大意義。

應為未來早作打算

明日大嶼計劃是一個涵蓋20年、為下一代謀福祉的宏大計劃，當中也涉及填海、保育、公帑使用等複雜問題，計劃提出後引起不少爭議。本港土地供應不足也迫在眉睫，如果現在還不動手解決，還在議而不決、決而不行，只會積重難返、更難解決，對不起香港的下一代。

中環灣仔繞道、高鐵香港段、港珠澳大橋相繼開通，港人享用到便捷的交通，給香港帶來更多遊客和商機，證明這些大型建設物有所值，絕不是「大白象」工程，希望社會各界能以理性客觀的眼光看待明日大嶼計劃，減少爭拗，多予支持，為香港的未來早作打算。

給予長者人性化照顧體現社會關愛

名家時評

紀碩鳴 資深評論員

香港特區政府的效率一直被稱道，不僅在發展上展現高效，在聽取意見後糾錯或「補鑊」上也頗為及時，以平衡各方利益，保持社會穩定。社會各界對政府收緊申領長者綜援門檻引發爭議，特首林鄭月娥聽取各方意見後，提出向受影響長者發放「就業支援補助金」等措施。面對社會對政府推出新政策的爭議，特首承擔責任，協調各方即時糾錯。更重要的是，對長者的人性化照顧，不僅體現社會關愛，也是維繫社會穩定的重要內容。

事緣特區政府宣佈2月起收緊長者綜援申請門檻，由60歲上調至65歲，令這個年齡段合資格的年長者收入減少。香港退休沒有法定年齡，一般都以60歲為人生完成了工作的階段，可以安享退休之樂。但不少長者步入60歲後，面臨年齡或健康問題，紛紛退休離開職場，惟目前除長者綜援外，其餘長者福利均為65歲，倘新制推行後，60至64歲人士將成為「夾心」階層，工作面臨退休，可供保障的安全網也隨之減少。

不過，另外一個社會現象是，香港是世界「長壽之都」，人均壽命突破84歲，是全世界之最。步入老齡化社會的香港，人口政策需要跟隨變化，政府希望鼓勵年長者工作，以填補人口之需。林鄭強調了「為配合香港人口政策」這一點，早前政府也推出不少措施以提供更多勞動力，包括延遲公務員退休年齡等。

事實上，香港人口持續老化的趨勢明顯。長者人口佔整體人口的比例，由2006年的12.4%上升至2016年的15.9%。根據2016年中期人口統計，該年香港65歲及以上的人口在1,163,153名，較2006年增加了310,357人（36.4%）。根據政府統計處的人口推算，2018年年齡介乎60至64歲的長者約有552,000人。也就是說，香港60歲以上的老年人超過170萬，老人佔人口比例相當高。

增撥資源照顧老人

香港沒有法定退休年齡，有調查指，近5成的受訪者認為法定退休年齡應該定在65歲的水平，近三成的受訪者認為應定在60歲。超過七成的受訪者都表示會繼續工作，年長者需要消磨時間增加寄託，保持身心健康；可以令自己繼續有收入；以及有助維持社交圈子等等。

雖然，有不少香港公司和企業均以55至65歲為退休年齡，但依然還有部分老人因為身體等各種原因不便工作，社會應該對這部分老人予以必要的照顧，不必以收緊政策來「逼迫」老人就業。更何況，大部分到60歲後的老年人，還願意繼續工作，政府的擔憂其實並不存在。

進入老齡化社會，社會應該給老人更多的照顧，體現社會對這個辛勤工作大半生的群體關愛。老齡化社會，應該多一些資源照顧老人，為老年人解決一些問題，不僅是對他們生活的照顧，更是對人性的呵護。

人到暮年，應該還有未來。老年，能否得到社會的照顧，是否依然受到尊重，是社會是否值得稱道的理由和標誌。香港今天的發展成就，就是長者年輕時胼手胝足打拚出來的，社會要好好回饋他們、照顧他們，不能以功利的角度去衡量長者的經濟貢獻及價值，長者絕對不是社會的負累。

■1月18日，香港特區政府行政長官林鄭月娥（中）、財經事務及庫務局局長劉怡翔（左二）、勞工及福利局局長羅致光（右二）出席記者會公佈詳細情況。香港政府公佈，下月將長者綜援申領年齡升至65歲後，同時向60至64歲健全綜援申請人，發放1,060元的就業支援補助金，鼓勵他們投入香港勞動市場工作。 中通社

政府應重新檢視交通運輸政策

青年議政

穆家駿 中學老師

剛過去的周日，香港島終於迎來了建造了9年的「中環及灣仔繞道」開通的大日子，繞道打通港島北岸的兩端——北角與中環，使兩者之間的行車時間大大減少至官方公佈的5分鐘，不少媒體在上午通車後親身體驗，更錄得4分鐘的佳績，希望這條繞道有助紓緩港島繁忙的交通。

筆者記得以前讀經濟學的時候，老師曾經講過一個簡單易明的道理：「一個地方突然塞車，象徵着經濟迅速發展。」其根本的原因就是人民生活水平提升，大家都有錢買私家車代步，從而使汽車的擁有量出現了突發性的增長。但同時道路修建的速度追不上汽車的增長，由此造成交通擠塞問題。除此之外，塞車的另一個主因在於樽頸位置或者車流中有汽車煞車造成的「蝴蝶效應」。

塞車問題已經持續多年，政府依然未能在供（道路建設）求（新發牌車輛）關係中作出政策或基建上的解決方案，而問題的核心則在政府一方。以剛剛開通的中環及灣仔繞道為例，早在上世紀90年代政府已經提出興建此繞道，當時預計造價約80億元。但在十多年的歲月蹉跎下，當中經歷多次的訴訟案件後，才得以落實開工，而造價已大增至360億元。政府不但錯失了時機，亦導致港島塞車問題困擾市民多年，直至今天才見到曙光。

與此同時，同樣是交通議題的「三隧分流」，政府當局將在立法會提出無約束力議案，筆者估計議案被否決的機會很大，當中最核心的問題當然是收費增幅過大，一旦政黨支持，則容易得失選民。不過在解決隧道塞車問題上，除了在價格誘因入手之外，政府應大力推廣及支持自動收費系統。現時紅隧即使經常塞車，但在自動收費系統的通道，則經常暢通無阻，可見其使用率之低。在隧道入口的樽頸位置停車繳費造成更長的車龍，在21世紀的今天可謂是「費時失事」。

自1999年來，政府再也未有為整體交通進行研究。長遠而言，政府開展第四次整體交通運輸研究刻不容緩，無論是對於開展第四條海底隧道、電子道路收費計劃或是限制購買新車等措施上都急需一個全盤的考慮。

「三隧分流」對整體社會有利

張仁良 教授 交通諮詢委員會主席

過海隧道及周邊連接道路的交通擠塞問題，已經困擾了香港市民很多年，近年更有惡化的趨勢。簡單來說，是現時過海車輛集中使用紅隧和東隧，導致長長的過海車龍只能以慢速移動，造成交通擠塞，令到過海及非過海的車輛和乘客都要默默承受塞車之苦。

政府進行詳細研究，並提出紓緩方案。有關政府部門早前已向交通諮詢委員會介紹研究的詳情，委員認同研究的方法，用收集到的大量數據，建立和調校具清晰科學基礎的運輸數值模型作推算，以調整隧道費，把需求合理分佈於三條過海隧道。

我認為部分人士聚焦討論政府建議的隧道費調整水平是否對駕駛者有利，是忽略了問題的核心，因為交通擠塞已令所有過海隧道的使用者（包括駕駛者及公共交通乘客），以及很多非過海車輛上的市民浪費寶貴時間及產生其他社會成本。

根據運輸數值模型推算，政府建議的隧道費調整方案能透過紓緩交通擠塞，為公共交通乘客節省每日平均19,400小時，即每年超過700萬小時。此外，實施隧道費調整方案亦可以鼓勵駕駛者選擇較短的路線，平均每日可節省總行車距離約23,000公里，即每年節省超過800萬公里，所減少經車輛排放的廢氣，可以改善空氣質素，並減少與空氣污染相關的疾病，為整體社會帶來重大利益。

據了解，作為合理分佈各過海隧道交通流量的整體方案的一部分，政府亦會為使用西隧的專營巴士繳付西隧隧道費，而所節省的費用會用來減低將來整體巴士費加價幅度，減低乘坐專營巴士的廣大市民的票價負擔。

無可否認，政府建議的隧道費調整方案會令部分繼續使用紅隧或東隧的駕駛者多付隧道費，但他們可以節省過隧道的時間，而當他們並非使用過海隧道時，出行時間亦會因着隧道周邊連接道路更暢順而減少。

從整體社會利益角度來看，政府建議的隧道費調整方案值得支持。

改善居住環境增港人歸屬感

柯創盛 立法會議員 香港群策匯思主席

中文大學香港亞太研究所日前公佈了一項民調，結果顯示愈年輕、學歷愈高的港人愈想移民，而導致他們想離開香港的主要理由則為：香港太多政治爭拗、社會撕裂嚴重、香港居住環境擠迫。說實話，筆者對於港人想移居至其他地方的理由不感到意外，與在社區收到的意見是一致的。

穩定繁榮、安居樂業一直是港人的主流願望，但反對派近年不斷發起激進政治活動，無風起浪，撕裂社會，唯恐天下不亂。在頻繁的政治炒作下，雖然一下子令香港由一個「政治冷感」的地方變為「政治熾熱」之地，但熱鬧過後，社會問題依然存在，大量社會精力卻被白白消耗了，負面情緒籠罩社會，港人又怎會不對反對派停不了的政治炒作感到疲勞、厭煩、反感？事實上，去年的「3·11」及「11·25」補選，反對派接連失利，已反映市民用了手中一票懲罰反對派，反對派甚至正被一些既有支持者離棄，倘若反對派死不悔改，繼續「為反而反、撕裂社會」，不但港人會是輸家，反對派更只會是更大的輸家！

另一方面，在現代社會，人是為求「生活」而非只求「生存」，故此一個宜居舒適的生活環境是十分重要的。然而，我們不得不承認，香港普羅大眾的生活並不舒適，工時長、生活壓力大、居住環境欠佳、休憩設施不足，難怪有些人對香港的生活愈來愈厭倦，希望「逃離」香港。

所謂民生是最大的政治，而在今時今日的香港，住屋便是最大的民生。所以過去幾任特首，無不視土地及房屋政策為施政工作的重中之重，而香港亞太研究所的民調亦再次證實了，如果房屋問題處理不好，會嚴重影響市民對香港的歸屬感和競爭力，改善港人住屋環境確實已到了刻不容緩的迫切階段了！在林鄭月娥特首之前，特區政府的房屋政策主要依賴以「辣招」壓抑樓宇，在增加土地及房屋供應方面始終未有太大進展，而結果亦說明了，不大幅增加土地供應，港人的住屋環境是無法改善的。

林鄭月娥特首上任後不久，已宣佈成立「土地供應專責小組」，而專責小組日前亦已就土地供應策略提出正式的建議報告。我期望特區政府盡快下定決心大幅增加土地及房屋供應，並且加大力度落實，讓正輪候公屋的市民看見出路，讓期望儲錢買樓的青年人看到曙光，重建市民對香港的歸屬感！

計劃加市場的中國經濟和政府職能（下）

劉佩瓊 原港區全國人大代表

2004年，全國人大向代表開放參加人大常委會的執法檢查。我第一次參加了江蘇省一組（共五組）的「義務教育法」執法檢查，由人大常委會教科文衛專門委員會主任朱麗蘭親自領隊，同組還有方新等教育界專家和教育部的代表等。

朱主任是國務院前總理朱鎔基手下女將之一，另一位是副總理吳儀。朱主任原為科技部部長，她身材細小，但工作起來勁頭十足。她告訴我如何向財政部長項懷誠爭取科研經費，如何評價官員的表現，令人增長見識了。

次年我又有機會同原班人馬做「義務教育法」的立法調研。這次去寧夏及甘肅，主要了解貧窮省份辦教育的困難，為何會債務纍纍。調研期間，朱主任和她的秘書很熱心和我討論關於義務教育作為公共產品的社會效益，她們都認同義務教育社會效益極大，經費不應「以縣為主」，而應該由中央政府負擔，讓農村及貧窮地區的孩子也能公平地受教育。

當然我也理解中央財政的困難，想不到次年人大常委會通過修改義務教育法，時任國務院總理溫家寶承諾，兩年內由中央及市級以上政府負責義務教育的經費！我後來問朱主任，了解到人大在這次義務教育改革發揮了很大作用。

如今，內地兒童的9年義務教育比率達到94%，對提高我們國民的素質起了極大作用，在國際上極受讚揚。後來，我再做義務教育法的執法檢查，重點已轉到關注「均衡教育、創意教育」上。

當時，內地各級政府不斷改變職能，由建設型政府走向管治型政府，再走向服務型政府。官員由主管經濟的「父母官」轉變為人民公僕。中國的公共財政主要用於教育、科研創新、醫療制度、人民住房、交通基建、社會福利及社會保障等，還有人所共知的反貪腐。

在中國走向市場化改革的道路，政府並未放棄責任，還是有五年規劃、部門規劃、地區規劃、專項規劃等，只是政府直接管理的範圍改變了。中國的經濟是計劃加市場，這就是「中國特色社會主義市場經濟」，而不是西方把計劃與市場對立的理念，但也不走資本主義道路。

（續昨日，全文完。中國改革開放評述之五）