

規劃綱要描繪藍圖「被規劃」論一派胡言

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》就大灣區的發展目標及定位、各城市的規劃發展作出了全面佈局，清楚列明了粵港澳大灣區的五個戰略定位，為大灣區建設描繪藍圖，為各城市參與大灣區建設明確定位。大灣區是國家級戰略，當然需要有規劃和佈局，全世界的灣區都需要縝密的規劃，大灣區規劃綱要不但廣泛吸取香港各界的意見，而且在規劃上充分發揚香港的優勢，是為香港以及其他大灣區城市「度身訂做」的規劃，現在的關鍵是如何落實，香港更要快馬加鞭。所謂香港「被規劃」論，不但是一派胡言，更是企圖阻撓大灣區建設，倒香港米。

王國強 全國政協文化文史和學習委員會副主任 香港廣東社團總會榮譽主席兼首席會長



粵港澳各地過去沒有一個明確的發展定位和規劃，屢屢出現一些重複建設以至惡性競爭的問題，大灣區規劃綱要正為大灣區各核心城市如何定位、如何協調發展提出方向。對香港而言，綱要對香港的定位，最重要的是大力發展創新及科技產業，鞏固和提升作為國際金融、航運、貿易中心和國際航空樞紐的地位，推動金融、商貿、物流、專業服務等向高端高增值方向發展，及建設亞太區國際法律及爭議解決服務中心。這個定位其來有自，在「十三五」規劃時，已經就香港未來發展作出類似定位，說明這是中央對香港一個長遠的部署及規劃，金融加科技將是未來香港集中發展的方向。

明確整體規劃及各城市定位

規劃綱要為香港參與國家發展指明路向，掃除路障，更為香港提供了巨大的發展機遇，讓廣大市民都可以享受到政策紅利，一是為香港產業利用大灣區

的經濟腹地，通過在大灣區內發展不同的產業園區，協助香港高增值產業突破發展樽頸。二是綱要提出要實施創新驅動發展戰略，完善區域協同創新體系，集聚國際創新資源，建設具有國際競爭力的創新發展區域。香港現代化服務業的人才，將可以在大灣區開拓巨大的發展空間。三是大灣區銳意建設成一個綠色、宜居、可持續發展的世界級城市群，為港人北上生活工作提供更好的生活環境，隨着逐步實現港人的「國民待遇」，將為港人北上生活工作提供更多便利。

必須指出的是，要推動大灣區建設，必須有全面而周詳的規劃，這也是我國經濟發展能夠保持強勁增長的一大「法寶」。然而，大灣區規劃卻遭到反對派人士的惡意抹黑，指香港「被規劃」，一些激進反對派政客更謬稱「大灣區發展是「賊船」」，甚至恐嚇說「大灣區毒害整代人」云云。其實，所謂「被規劃論」根本是一個假議題，更是一派胡言。

大灣區規劃的制定，香港社會各界熱烈討論，建言獻策，中央也充分吸納香港的意見。特首林鄭月娥指出，《規劃綱要》起草過程中，特區政府積極參與草擬過程，《規劃綱要》文本吸納不少特區政府的意見；《規劃綱要》的制定過程中吸納了各界意見，她親自出席有

關大灣區的論壇就不下十次，所以不同意香港「被規劃」的說法。

「被規劃」之說捕風捉影

至於指大灣區規劃損害「一國兩制」，更是顛倒是非。「一國兩制」為大灣區提供了面向國際、與國際市場接軌的制度，既可連接大灣區，又可聯通國際，「一國兩制」正是大灣區的制度優勢，何來削弱？

《綱要》第二章第二節中的《基本原則》說明，粵港澳大灣區是「一國兩制」，且依法辦事，把堅持「一國」原則和尊重「兩制」差異有機結合起來，堅守「一國」之本，善用「兩制」之利，足以反駁反對派的謬論，他們在反對前究竟有沒有看過綱要？

《綱要》綱要已出台，特區政府及社會各界都應培養、樹立融入發展意識，研究具體執行方案，將規劃綱要落實好，把握大灣區紅利，切勿糾纏什麼「被規劃」、「被蠶食」等謬論，徒令香港浪費時間，錯失時機。

借大灣區規劃金鑰匙 打通要素流通任督二脈

劉斯路 資深評論員



《粵港澳大灣區發展規劃綱要》經過中央和粵港澳三地政府和專家反覆研究推敲，終於正式發佈。筆者欣喜地看到，大灣區規劃綱要既明確未來發展的總目標，也明確了戰略定位以及廣州、深圳、香港和澳門各自發展定位，重要的是還有路線圖和時間表。下一步，最為重要的就是去落實執行。作為香港方面，務必要藉着大灣區規劃的金鑰匙，在打通大灣區各種生產要素便捷流通的任督二脈，作出應有的貢獻。

大灣區作為「一個國家、兩種制度、三個關稅區、三種貨幣」的全球罕見的特殊區位，既有着「一國兩制」的優勢，也同時因為各種「關卡」多而影響了生產要素，例如人流、物流、資金流、資訊流等高效便捷流通，進而阻礙大灣區特殊區位優勢的發揮。因此，目前將緩解和克服「關卡」障礙擺在重要的位置，並且定出了路線圖和時間表。

粵港澳大灣區的五個戰略定位是：充滿活力的世界級城市群；具有全球影響力的國際科技創新中心；「一帶一路」建設的重要支撐；內地與港澳深度合作示範區；宜居宜業宜遊的優質生活圈。實現這五個戰略定位，既體現了中央推動大

灣區建設的戰略目標，也切合大灣區各城市的互補優勢和發展需要。不過，也要看到，要實現這五個戰略定位，關鍵在於實現高度的「互聯互通」，打通任督二脈。

規劃綱要在「發展目標」一節指出，「到2022年，粵港澳大灣區綜合實力顯著增強，粵港澳合作更加深入廣泛，區域內生發展動力進一步提升，發展活力充沛、創新能力突出、產業結構優化、要素流動順暢、生態環境優美的國際一流灣區和世界級城市群框架基本形成」。在這裡，對要素流通的要求是「順暢」。而到了2035年，則是要要求「大灣區內市場高水準互聯互通基本實現，各類資源要素高效便捷流動」。筆者體會到，推動「互聯互通，要素高效便捷流動」與科技創新，是大灣區綱要的兩個支柱，也可以說是兩個靈魂。而從某種意義說，打通任督二脈，更是要先期起步，作為創新發展的基礎和支撐。因此，規劃綱要對於在硬件方面加強基礎設施建設作出了部署。包括，鞏固提升香港國際航空中心地位，支持香港發展船舶管理及租賃、船舶融資、海事保險、海事法律及爭議解決等高端航運服務業；鞏固提升香港國際航空樞紐地位，支持香港機場第三跑道建設。在軟件方面，規劃提出

要提升粵港澳口岸通關能力和通關便利化水準，促進人員、物資高效便捷流動。

現實中，我們大家都可以見到未盡人意的地方，例如港珠澳大橋的車流量不足的問題，與大橋每天通過20萬輛的設計能力相去甚遠。首先，香港的60萬輛私家車只有不到一萬有可能拿到證上橋，絕大多數車主和家庭只能「望橋興嘆」，想上橋打個轉，不入珠海或澳門，只是領略一下大橋風光，都不可以。至於，內地車輛想利用大橋來往深圳與珠海進而到達大灣區其他城市，更是不可能。這不正是大灣區綱要要克服的障礙嗎？試想，歐盟各國車輛可以便捷通行，為何港珠澳大橋就是「上橋難」？筆者認為，目前粵港澳地區的「雙牌制」通行制度應該逐步取消了，要變換更加方便車輛流通的管理制度。在一定的時間內，香港的私家車不但可以便捷行港珠澳大橋，而且應該也可以從其他陸路口岸便捷北上。同時，香港方面也應該積極思考，方便內地車輛使用大橋來往珠江兩岸，例如是否可以在大橋香港下橋位經屯門連接深圳灣口岸的連接路開闢全封閉的專用通道，供內地車輛使用，不需辦理香港出入關手續。總之，借大灣區規劃綱要金鑰匙，掃除陳舊觀念和官僚作風，大灣區互聯互通起步必有喜人景象。

交通便利化促大灣區融合

曾淵滄 博士



《粵港澳大灣區發展規劃綱要》發佈，中央政府努力把大灣區打造成世界上最重要、最發達的灣區之一，媲美於東京灣區、紐約灣區、三藩市灣區等。

大灣區的規劃，中央絕不是閉門造車，而是灣區內所有的地方政府、港澳特區政府皆參與，與中央政府一同討論協商，經過相當長時間的反覆論證而成，絕不存在大灣區內任何城市，包括香港「被規劃」之事。所有的規劃都符合優勢互補、協同發展的大原則。對港澳特區而言，規劃也不會動搖港澳獨立關稅區、出入境管制、「一國兩制」的基礎。

規劃綱要把廣州、深圳、澳門、香港並列為四

大中心，各自發揮自己的長處，不再盲目競爭、重複建設。舉個例子，過去好些城市都興建機場、擴建機場，造成大量重複建設，出現浪費資源的「大白象工程」。現在，《綱要》清楚地指出香港將發展成國際航空中心，很明顯這是要求廣州與深圳不要與香港盲目競爭，香港機場能百尺竿頭更進一步。今日，香港機場的貨運量已經是世界第一，客運量居世界第三，港珠澳大橋與高鐵路網，相信可以進一步鞏固、加強香港空運的地位。港珠澳大橋直達香港機場，高鐵直達機場快線站。將來，香港空運應該進一步實施更便利的出入境措施，可以大大增加香港機場的客運量。希望有朝一日，香港機場的客運量成為世界第一。貨運也如此，珠海或澳門的貨物如果經香

港機場運到海外，也不必於港珠澳大橋的入境處辦理入境手續再辦出境手續，應直接運入香港機場禁區而上橋。

交通方便肯定是大灣區發展的一項重要基礎。目前，港珠澳大橋的使用量偏低，出入境的處理速度也偏低。特區政府的確應該考慮全面開放讓所有香港註冊的車輛可以經大橋到澳門、珠海。如果澳門、珠海政府認為這會使到本地交通負荷太高，可以考慮讓香港車輛停放在澳門、珠海入境處的停車場，或可以根據容量發出，一次性或一日有效的大橋通車證。

高鐵也是連接香港至深圳的最快速交通工具，應該增加班次，並在購票上安排得更方便，像目前乘搭地鐵那樣方便。

反對派勿以政治凌駕法治

王思博 紫荊研究院研究員 全國港澳研究會會員

保安局日前提出修訂《逃犯條例》和《刑事事宜相互法律協助條例》，因未有移交逃犯長期協議，建議用「一次性的個案方式」，處理內地、台灣等地移移交逃犯要求。此建議甫一提出，旋即遭反對派攻擊、抹黑，其理由多出於政治考量，筆者希望反對派不要為達政治目的阻礙香港法制進步。

香港目前僅和20個國家及地區簽署了移交逃犯協議的安排，而未簽長期協議的國家及地區超過百多個，該缺陷或令香港淪為「逃犯天堂」。故今次的修訂建議不單是處理台灣殺人案，而是在未有長期協議前，先處理填補法律空白。可見，本次建議修例並非完全針對具體案件，更多的是為完善香港法律。

在「一國兩制」方針下，香港與內地雖然施行不同的法律制度，但兩者同屬「一國」，都要遵守國家憲法。回歸後，香港與內地在民商事領域的司法合作有明顯進步，在刑事領域的合作進展

緩慢。香港回歸已近22年，作為同一國家內的兩個地區，逃犯竟然不能移交，在一個地區犯案後，竟能逃到另一地區逍遙法外，這個法律空白亟待填補，不能再拖下去。所以此次若能成功修例，意味着「一國兩制」方針下，兩地在刑事領域的司法合作邁進一大步，也意味着「一國兩制」實踐在港得到了進一步豐富。

利用「一次性的個案方式」移交逃犯還可以擴展開來看。香港作為國際化都市，又是「一帶一路」重要節點，更應該積極推動國際司法合作和區域司法合作。與各國、各地區、各主要經濟體建立成熟的逃犯移交機制，對於打擊跨國犯罪、追緝國際逃犯、追繳贓款贓物都具有重要意義。

此次修例，緣起香港少女懷疑到台灣旅行時被男女殺害，惟台港並無移交逃犯協議，無法將疑犯從香港移交到台灣受審。據報道，香港目前

數宗港人在港遇害案，皆因疑犯逃亡海外而不能處理。反之，若有人在海外犯罪後逃來香港，以非法身份滯留，若想生存下去，難保不幹非法勾當。可見，必須盡快堵塞法律漏洞，否則不但無法為受害人伸張正義，更會引來外來犯罪分子潛藏香港，威脅香港市民安全，也玷污香港「全球最安全城市」的名義。

《逃犯條例》已對逃犯移交的細節作出明確規定，比如被移交者所涉罪行須在香港同樣涉及犯罪才有可能被移交，至於聲稱涉政治、宗教的疑犯，亦可以向香港法庭申請免遭移交的人身保釋令。程序方面，行政長官接受外地要求簽署證明書，在疑犯被捕後，須交由法庭進行公開的引渡聆訊，決定是否移交。可見，不論是法律還是程序，都對逃犯移交作出詳細而嚴格規定，在充分保證疑犯人權的基礎上，確保犯罪者受到應有的法律制裁。

香港參與大灣區建設造福千秋



高佩璇 港區全國政協委員

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》正式出台，機遇撲面而來。香港在其中既扮演舉足輕重的角色，也是巨大的獲益者。有心人注意到，整個規劃綱要中，香港被提到82次，是港澳廣深4大城市中被提及次數最多的城市。

融入大灣區建設，將是香港發展最大機遇，香港必須抓住。這些年來，香港經濟發展動能不足，缺乏長期持續穩定增長的新引擎。經濟結構單一，產業轉型困難，導致貧富差別擴大，青年上升空間受限，乃至住房等民生困境累積。特區政府有心無力，而過往中央政府為香港提供的惠港政策一時也難以從根本上解決深層次問題。

但大灣區建設不一樣，作為國家重點發展戰略，一方面它為香港提供廣闊的施展拳腳空間——大灣區面積5.6萬平方公里，是香港的56倍，人口7,000萬，是香港的10倍，經濟基礎亦良好；另一方面，有一系列令香港優勢得到充分發揮的政策措施——包括支持香港打造大灣區綠色金融中心，大力發展創新及科技事業，培育新興產業，建設亞太區國際法律及爭議解決服務中心；支持香港在優勢領域探索「再工業化」等等。無論是空間佈局還是政策的槓桿，都能夠有效彌補香港軟肋，為香港發展增添動力。香港明天会更好需要九加二的協力合作，還要香港人上下齊心奮力向前。

參與粵港澳大灣區建設是香港的歷史機遇，既功在當代，更是造福於子孫後代，利在千秋，是香港全體民眾的利益所在，也將是看得見摸得着的「獲得感」。規劃綱要十分強調民生改善，把共享發展，改善民生作為基本原則提出。綱要特別提出要為港澳居民在內地學習、就業、創業、生活提供更加便利的條件，擴寬港澳居民就業創業空間，鼓勵港澳居民中的中國公民依法擔任內地國有企業事業單位職務，研究開放港澳中小學教師、幼兒教師到廣東考取教師資格並任教，研究推進港澳居民中的中國公民依法報考內地公務員工作……

根據規劃，到2022年，粵港澳大灣區框架建設基本形成，為人流、物流、資金流、信息流等要素流動掃除障礙；到2035年，將全面建成國際一流灣區。也就是說，3年以後，港人將實實在在開始獲得粵港澳大灣區建設帶來的紅利。港人積極踴躍參與大灣區建設，此其時矣。

王福強

中國國際經濟交流中心產業規劃部部長 研究員

目前，大灣區內國際化教育發展不均衡，資源嚴重不足，無法滿足現實需求。就在教育部註冊備案的國際學校數量而言，北京一市就有19所，而廣東全省僅有18所且分佈極不均衡，其中廣州9所，深圳6所。就中外合作辦學項目而言，大灣區內只有6家，其中廣州3家、深圳1家。而社會上選擇國際學校的需求強烈，現有無法滿足需求。

內地國際化教育資源嚴重不足

粵港澳三地教育領域的合作缺乏系統性的頂層設計。「兩制」下的「教育跨境」合作存在嚴重的體制機制障礙，在教材內容、學制期限、考試制度、學歷互認等方面存在衝突。對外籍人員子女的就學，廣東尚未推行外籍生源學籍備案制，地方教育部門多數將之當作份外事。對於外籍教師的資格互認仍存在制度障礙，國際化的教育人才流動性差，師資配備難以實現國際化。

十九大提出「制定完善香港、澳門居民在內地發展的政策措施」。在內地能接受到國際化教育是港澳居民在內地安心發展的先決條件。大灣區作為港澳融入國家發展大局的平台，應大力發展民辦國際化教育，補足大灣區內部分缺少國際化教育平台的短板，營造支撐創新、吸引人才的國際化營商環境。要進一步放寬大灣區民辦教育中外合作辦學政策，尤其是降低對國際高中、國際學校的設立和審批的「門檻」，建立大灣區內人才互通、國際學生學籍備案和學分互認、來華入學統一考試認證制度和高水平漢語服務中心，加快教育融合和課程改革，加強校際互通和校長聯誼，推動大灣區教育國際化進程。

積極探索建立國際教育示範區

在國家發展進入新時代的背景下，要彰顯制度自信，摒棄意識形態之爭，在大灣區創設國際教育示範區。支持三地高校共建科研設施，聯合開展科技攻關。支持大灣區持續引進世界知名大學和特色學院，推進「雙一流」建設，實現高等教育內涵式發展。通過打造國際化教育高地，推動中國到2049年成為國際教育中心，引領國際教育規則，成為人們最嚮往的留學目的地。

教育領域的合作包括基礎教育到高等教育的全面合作。基礎教育應注重培育國家認同理念，要引導港澳教材增添更多中國元素，取消港澳教師到內地任職資格限制，鼓勵三地中小學校長任職式交流，支持港澳子女與內地居民享受同等教育權利，在內地創設更多國際學校。高中教育方面，要鼓勵三地青年自由選擇就讀院校，對港澳居民提供與內地學生相同的政策優惠。職業教育方面，要支持各類實訓基地合作共建、學生互派交流，鼓勵港澳青年在內地生活就業。高等教育方面，要以設置助學金等方式吸引更多潛在管治型人才來內地接受教育，要打造粵港澳各類高校聯盟，支持人才互用、項目共擔等類別的深度合作。

大灣區是否能實現向心發展，關鍵因素在於港澳青年。要通過創新高等教育合作，吸引港澳青年主動融入國家發展大局。要多方式解決教育發展的資金來源，支持辦學主體多渠道籌集辦學資金，推動辦學經費來源多元化。鼓勵社會資本、國有資本和政府資本以多元組合方式進入教育領域，探索實行政府投入和社會捐助建立基金會為主的大學經費運營模式。要充分發揮市場對優質教育資源的配置能力，盡快出台配套支持政策，推動優質、國際化教育資源和平台資源的充分供給。（續昨日，全文完。）

做好粵港澳大灣區教育領域的合作（下）