

推動規則機制銜接 合作成功重要保障

——習主席在深圳特區建立40周年慶祝大會上重要講話的昭示(之四)

國家主席習近平在深圳經濟特區建立40周年慶祝大會上強調,要抓住粵港澳大灣區建設重大歷史機遇,推動三地經濟運行的規則銜接、機制對接,加快粵港澳大灣區城際鐵路建設,促進人員、貨物等各類要素高效便捷流動,提升市場一體化水平。在「一國兩制」框架下,港深攜手推進機制對接和規則銜接,是合作成功的重要保障。只有打通制度性障礙,才能加快市場一體化進程,大大拓展香港金融和專業服務等優勢產業的發展空間,讓深港合作、粵港澳大灣區建設走上快車道。

港深一河之隔,深圳銳意改革開放40年,深港兩地制度機制的交流、互鑒從未間斷,而且步向深化。深圳曾向香港的金融、土地、企業管理、社會管理等先進的制度化建設取經,推動了深圳持續進步。如今深圳在教育、醫療、建築、設計等港深規則對接方面取得不少成果,近年又大力推動港澳涉稅專業人士北上跨境執業,落實個人所得稅優惠政策,為港澳居民在深就業提供便利。這些制度改革提高港人港企在深圳發展、投資的積極性,彰顯深圳推進深港合作的決心和力度。

曾經有相當長時間,香港有人擔心,與深圳一體化發展,香港不僅會失去優勢,更令「兩制」模糊,因此對港深制度對接態度消極,甚至刻意強化「兩制」的差異,人為製造妨礙具體經濟社會規則、機制的隔閡,以為藉此能保住香港的「獨特性」,結果導致港深在經濟規則機制的對接、生產要素順暢流動、市場一體化水平,還不如由十多個國家組成的歐盟。典型的例子莫過於港深合作開發的河套區,從回歸初期就討論、啓動,但由於香港長期「冷處理」各種制度對接,令河套區發展裹足

不前,直至近年才有起色。事實證明,香港不積極消除港深合作的制度隔閡,必然坐失機遇,優勢不是強化,而是自我削弱。

值得欣慰的是,香港近年開始意識到打通港深乃至與內地合作的制度性對接,具有必要性和迫切性,並且付諸行動。香港在企業上市作出重大改革,落實了同股不同權企業、新經濟企業的上市規則,吸引了以阿里巴巴為代表的內地創科巨企來港上市,令香港IPO保持全球前列,鞏固了香港國際金融中心的地位,更強化了香港為深圳和國家創科產業融資的優勢,讓香港嘗到兩地制度對接的甜頭。

特首林鄭月娥日前接受香港文匯報訪問時表示,正研究從多方面採取措施,加快推進與深圳和大灣區的創科協同發展,其中一項是正在與深圳商議推出「聯合政策包」,香港發揮營商環境、國際知名大學、國際學校學位等優勢,結合深圳的獎勵制度和稅務、住房等優惠,共同吸引海外優秀人才回流、落戶港深,貢獻兩地及粵港澳大灣區建設,未來更可把成功經驗輻射到大灣區其他城市。

另外,深圳綜合改革試點實施方案的首批授權事項清單已正式公布,清單涉及多項港澳事務,包括支持建設粵港澳大灣區大數據中心、粵港澳大灣區國際仲裁中心,並允許大灣區內地9市港資醫療機構放寬國際新藥准入,以及實施高度便利化的境外專業人才執業制度等。此外,國家正在構建國內國際雙循環相互促進的新發展格局,以應對百年未有之大變局,這些新政策、新措施能否有效落地,迅速轉化為發展的強大動力,兩地的制度對接、提升市場一體化正是關鍵。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

排除政治干擾 積極拓展土地

有報道指「明日大嶼」計劃可參考公私合營模式,以發債融資的方式發展,減輕政府的財政負擔。解決本港土地供應短缺的問題迫在眉睫,需要以開放態度討論,採納各種短中長期的可行方案,但必須排除政治化的干擾、阻礙,以免加重本港的深層次矛盾。

政府於2018年施政報告中提出「明日大嶼願景」,計劃在交椅洲和喜靈洲附近分階段填海興建人工島,總造價約為6,240億元,人工島可興建15萬至26萬個住宅單位,當中七成為公營房屋。當時提出的目標是爭取在2025年動工,2032年有首批居民入伙。

社會上有聲音擔心「明日大嶼」投資巨大,增加公共財政負擔,特別是受新冠疫情影響,政府推出多輪紓困措施,已耗用巨額財政儲備,在此情況下,更質疑「明日大嶼」的可行性。其實「明日大嶼」的6000多億的投資費用分攤10年至15年支出,即每年平均約400億至600億元,對公共財政的影響可控。而且「明日大嶼」是「有錢賺」的計劃,政府可以透過賣地收回成本。即使只計算三成的私樓項目,保守的土地收益估算亦有7,070億至8,230億元,足以收回成本有餘。香港測量師學會更估算私樓及商業發展收益可高達9,740至11,430億元,這還未計算計劃提供十多萬個公營房屋的巨大社會效益。

面對發展「明日大嶼」的財務疑慮,

政府可以考慮以多種方式融資。無論本港、內地、海外,以發債方式籌建重大基建十分常見。機管局耗資1,400多億元的機場「三跑」工程,當中向市場發債和銀行貸款融資690億元。政府2004年亦曾發行260億元「五隧一橋」債券以支持公共工程。廣東省政府今年5月發行上千億元人民幣的債券,作為推動粵港澳大灣區的交通基礎設施之用。發債除了可以減輕「明日大嶼」的財務壓力,加快推進進度,更可豐富本港債券市場,與民分利,共享成果。現時環球金融市場處於低息環境,「明日大嶼」自身的賣地收益足以支付本金和利息有餘,政府也可保留充足的儲備以應對不時之需。可見發債是「一石多鳥」的方法。

「明日大嶼」可解決長遠的土地供應問題,其他短中期的開拓土地辦法,例如利用新界棕地、郊野公園邊陲等,亦要積極考慮。特首林鄭月娥指出,政府未來5年規劃引用《收回土地條例》收回400多公頃土地,相比過去5年只收回20公頃大幅增長,顯示了政府多方案、多渠道覓地發展的決心。

土地問題是導致本港深層次矛盾的重要因素之一,有充足的土地,香港才能拓展發展空間、改善居住環境,社會各界必須以負責任的態度,為推動增加土地供應出謀劃策,更要堅決抵制一切阻礙開拓土地的政爭干擾,保障香港繁榮穩定、市民安居樂業。

國泰傳本週內裁逾5000人

機艙服務員重災區 留任或須減薪四成

自國泰航空決定不再申領特區政府第二期保就業計劃後,多次傳出國泰將大規模裁員的消息。最新消息指出,國泰計劃全球裁員近6,000人,當中逾5,000人屬香港員工,大部分為機艙服務員;「有得留低」的員工亦可能遭減薪最多四成,最快本週內有定案。有工會重申,裁員絕非唯一解決方法,並指「環港遊」與稍後開展的「旅遊氣泡」均證明航空業仍有人手需求,不應大規模縮減人手。

香港文匯報記者 費小擘

截至6月底,國泰包括國泰航空及港龍航空於全球約有3.3萬名員工,當中本港佔84%。

在疫情肆虐下,全球航空業幾乎停擺,有消息指國泰計劃全球大規模裁員近6,000人,當中近90%為香港員工,機艙服務員佔約4,000人成為重災區;其他被裁員工涵蓋地勤、後勤支援及機師等不同工種。另有傳媒報道,國泰希望於本週五前公布重組計劃,並已通知民航處,但政府希望國泰可向被裁的員工提供更優厚的方案。

消息指,被裁員工獲得的賠償會比勞工法例要求為佳,部分員工福利亦會保留一段短時間。

至於「有得留低」的機師及機艙服務員則要簽新合約,聘用條件將有所改變。另外,管理層會繼續減人工,職級愈高減薪幅度愈大,其餘員工不用減薪,但明年或要繼續放無薪假。

不排除再有第二波

消息又指,國泰已制定逐步裁員計劃,視乎疫情變化分階段減省人手,為航空業可能需求回升作最好準備,惟若需求未有如期反彈,或要裁減更多員工。

早前市場流傳的國泰裁員方案稱,A級基層員工可獲一個月工資遣散費;B級基層或以上員工可獲3個月工資遣散費,並可能會削減退休福利。至於留職員工則要接受減薪30%至40%。

工會料勢在必行

工會香港民航空事業職工總會主席李永富接受香港文匯報訪問時指出,工會至今未接獲任何有關國泰裁員的消息,但相信屬勢在必行,分別只是裁員力度有多大,但認為裁減逾5,000名香港員工的數字「誇張咗喇」。

李永富認為裁員絕非唯一解決方法,他並舉例指早前香港快運的「環港遊」航班反應踴躍,短短兩小時已爆滿,反映部分港人仍有購買力,重點是如何吸引他們消費。他說,特區政府近來與其他國家及城市商討建立「旅遊氣泡」,亦證明航空業仍然需要人手,「以香港與新加坡的旅遊氣泡為例,回歸前許多港人移民該國,但不少人仍有親戚在港,正好可趁小週末『兩邊走』,加上航空業將迎來聖誕節及農曆新年等傳統旺季,不需大規模縮減人手。」



國泰載客量持續低迷,上月的客運運力只為正常水平的9%。圖為國泰機場。



傳國泰將大規模裁員,機艙服務員恐成重災區。圖為國泰空姐。

上月載客日均僅千五人 貨運需求續受壓

香港文匯報訊(記者 殷考玲)近日屢次傳出裁員消息的國泰航空昨日公布9月份客貨運量數據,國泰與國泰港龍9月份合共載客4.71萬人次,按年下跌98.1%,乘客運載率下跌48.8個百分點至約25%。

國泰航空顧客及商務總裁林紹波昨日表示,9月份繼續營運極少量的客運運力,只為正常水平的9%,只是較8月份的8%微增。他預期,全球客運需求要到2024年才能恢復至疫情前的水平,而貨運需求亦持續受壓,復甦步伐續受運力限制較預期緩慢。國泰昨日收報5.8元,升0.34%。

林紹波續稱,夏天本應是乘客的出遊旺季,惟至今的客運數據顯示今年夏季的經營非常困難,9月份內載客人次平均每日只有1,568人,

運載率約為25%。月內較倚重前往英國的留學生需求,營運了3班由香港前往倫敦的包機,以滿足來自內地的過境旅客需求,亦為來自上海的過境旅客開辦了一班由香港前往特拉維夫的包機,而自8月中香港放寬內地出境轉機限制以來,有關需求逐漸回升。總括而言,過境旅客佔9月整體客運量大約33%。至於今年首9個月,載運乘客人次較去年同期下跌83.2%,運力下跌74.8%。

全球客運料2024年才復常

貨運方面,兩間航空公司在9月運載的貨物及郵件合共10.09萬公噸,較去年同期下跌36.6%,運載率則上升9.8個百分點至75.3%。以今年首9個月計算,載運貨物量同比下跌

33.9%,運力下跌34.9%。林紹波說,貨運業務剛踏入傳統旺季,整體國泰網絡的貨運需求亦見增加,雖然9月貨運量按月上升約7%,但仍較疫情前水平大為遜色。國泰已增加貨機班次至旺季水平,尤其是跨太平洋航線的航班。9月份亦較上月營運更多只載貨客機航班,共525對航班,並繼續安排華民航空營運包機航班,配合及補足貨機及客機航班。

林紹波坦言航空業界於今年夏季經歷了前所未有的逆境。國際航空運輸協會(IATA)已下調今年全年客運預測,跌幅達66%,而全球客運需求要到2024年才能恢復至疫情前的水平。目前,國泰預期今年年底前僅會營運10%疫情前的客運運力,而預計整體2021年的客運運力仍會低於50%正常水平。

逾七成人受疫影響收入減

香港文匯報訊(記者 吳釵)新冠肺炎持續,本港經濟陷入寒冬,各行業已受到波及。工聯會昨日公布第七次「香港就業狀況及求職信心指數調查」,發現逾七成受訪者的工作受到影響及收入減少,六成人對工作前景抱有不樂觀的態度。工聯會勞務顧問代表鄧家彪建議,政府盡快推出上限9,000元的失業或停業現金津貼,降低失業綜援門檻,及落實分間單位的租務管制和租金援助措施。

調查於本月12日至17日進行,共訪問1,806名香港市民。調查發現,有72%受訪者表示工作受到疫情影響,其中17%被裁員;33%需要停工或

放無薪假;只發底薪或減薪,轉行做低收入工作的受訪者有11%。有76%受訪者稱收入有所減少,當中35%零收入,亦有16%表示收入減少一半以上。

在求職信心方面,有六成受訪者無信心在未來3個月內可找到一份全職工作,當中22%表示毫無信心,僅11%受訪者表示非常有信心或有信心,反映市民對就業前景不樂觀。

鄧家彪表示,調查反映今年8月至10月,失業或停工10個月至12個月的受訪者比率由4%升至8%。他又指,市民面對收入減少甚至失業的情況,但本港租金仍然持續高企。

工聯倡施政報告公布前出招施援

鄧家彪指出,擔心經濟狀況持續惡化,會導致更多人失業,建議政府在施政報告公布前推出援助措施,包括失業或停工現金津貼、降低申領失業綜援門檻、下調在職家庭津貼每月總工時要求至72小時及36小時,並盡快落實分間單位的租務及租金援助措施,助解市民燃眉之急。

工聯會立法會議員陸頌雄表示,現時的首要條件是要做到零感染,亦希望行政長官林鄭月娥延遲公布施政報告後,有更多時間制定宏觀政策針對市民的失業問題,從而恢復經濟。



工聯會發布就業狀況調查。左起:陸頌雄、鄧家彪。

香港文匯報記者攝