



大公報社評

北京「兩會」傳遞重要訊息——

「一國兩制」在港實施將更全面準確

第十二屆全國人民代表大會第四次會議昨日上午在北京人民大會堂隆重開幕，在「政府工作報告」和「十三五規劃草案」中，都有一定的篇幅談到港澳兩個特區，「規劃」草案中港澳發展並獨立成「專章」。

「政府工作報告」在「結語」中提到港澳兩個特區的工作時，李克強總理是這樣說的：「我們將全面準確貫徹『一國兩制』、『港人治港』、『澳人治澳』、高度自治方針，嚴格依照憲法和基本法辦事。全力支持香港、澳門特別行政區行政長官和政府依法施政。發揮港澳獨特優勢，提升港澳在國家經濟發展和對外開放中的地位和功能。深化內地與港澳合作，促進港澳提升自身競爭力。我們相信，香港、澳門一定會保持長期繁榮穩定。」

事實是，本次北京「兩會」，自全國政協主席俞正聲開幕大會上的工作報告，到前天全國人大委員長張德江會見港澳地區委員時的講話，以及昨天李克強總理所作的「政府工作報告」，一個絕對不可以忽略的事實是：中央對

實施「一國兩制」方針的決心是更大了、信心是更強了，但同時對香港特區實踐「一國兩制」的要求是更高了、標準也更明確了，而對香港特區在國家經濟進一步開放發展中的地位和貢獻則繼續予以正面的肯定和評價。有關變化，在日後相關工作中必將會逐步展現。

更重要的是，相關變化，包括中央對實施「一國兩制」的信心更強、要求更高、標準更明確，對港絕對是一件好事而不是壞事。信心更強、要求更高，不等於反對派口中所說的什麼「兩制收緊」和「控制更嚴」了，恰恰相反，經過回歸將近十九年的實踐，經過大大小小無數次的風浪，今天，確實是時候「去蕪存菁」、「精益求精」，讓「一國兩制」方針得到更全面和更準確的貫徹實施，令「一國兩制」方針在特區建設和國家發展中發揮應有的和更重大的作用。

綜觀「兩會」召開以來關於香港特區工作和問題的報告、講話內容，最值得關注的變化和要點是：首次在「兩會」報告中明確提出特

區要嚴格依照憲法和基本法辦事。過去更多提出的是按照基本法辦事。

當然，過去相關文件、講話少提憲法或不提憲法，不等於憲法在特區工作中就不存在，只是由於考慮到「一國兩制」，所以較多被提及的只是專為特區而制訂的基本法。但是，過去一年多來，特別是政改、「佔中」以來，情況有了明顯的變化，在反對派政客和亂港傳媒《蘋果日報》歪曲和誤導之下，「一國」、中央的憲制權威地位在特區被刻意淡化、扭曲以至被挑戰，「兩制」則被任意的從「一國」中割裂和對立起來，彷彿在香港只可談「兩制」、不可談「一國」，只可談基本法、不可談憲法，一講國家一提中央就是「兩制名存實亡」。

更為嚴重的是，在此歪風惡氣影響之下，少數激進青年真的以為在港就只應談香港、不應談「中國」，一些所謂「身份認同」的「民調」，更刻意把「香港人」和「中國人」身份割裂開來，只能「二擇其一」。毋庸諱言，眼前，在青少年中，「有家無國」、「有港無中

」的想法並不是少數而是不同程度的普遍存在，要求他們學習基本法已有抗拒情緒，更不要說學習憲法和遵行憲法了。

因此，「兩會」文件、講話提出特區要嚴格依照憲法和基本法辦事，並不是「心血來潮」，隨手多加一句，而是有明確的針對性和實際需要而提出。

嚴格依照憲法和基本法辦事，與習近平主席去年會見特首梁振英述職時提出的兩個「堅定不移」是一脈相承的：即中央實施「一國兩制」不改變不動搖，特區實踐「一國兩制」則要不變形、不走樣。如果排斥憲法、抗拒中央、無視「一國」，肯定就是不能容許的「變形」和「走樣」！

事實是，在港加強宣揚憲法，是更好落實「一國兩制」、「港人治港」、高度自治所必須；隨着「兩會」的召開，「一國兩制」偉大方針在港的實施將會更加全面和準確，香港經濟才可以繼續向前發展，社會才可以更加穩定，法治底線才會更加堅固。

「十三五」建高鐵北京通台北 5年覆蓋80%大城市 兩條接港澳

5日公布的國家「十三五」規劃綱要（草案）提出，在2020年前將貫通哈爾濱至北京至香港（澳門）高鐵，同時建設北京至香港（台北）高鐵通道。這兩條北京連通香港的高鐵線又分別叫京廣、京九高鐵；其中京廣高鐵目前僅香港段仍在建設中。而京九高鐵走向也基本確定，廣東也明確年內開工建設京九高鐵廣東段。據悉，相比港人目前乘坐京廣高鐵赴京需約9小時，屆時乘坐京九高鐵僅需7小時左右。

大公報記者方俊明北京報道

北京至台北高鐵規劃由數條鐵路組成，包括京滬高鐵的北京—蚌埠段、合蚌客運專線、合福客運專線，以及計劃從福州興建的台灣海峽隧道。設計時速300公里以上，為電氣化雙線鐵路。該項目大陸部分的工程已經基本完成，目前，北京至福州最快7小時44分直達。

另外，京廣高鐵與京九高鐵並列為國家高鐵路南北兩條大動脈。隨着亞洲最大的地下火車站——深圳福田站去年底運營，途經冀、豫、鄂、湘、粵6省的京廣高鐵深圳段全部通車。但香港段建設卻一拖再拖，目前196億港元的工程追加撥款申請仍遭到反對派議員「拉布」影響，前景未明。

高鐵「爛尾」或致港「邊緣化」

而京九高鐵作為連接環渤海和珠三角的重要高鐵路，全線走向近期也基本確定。按最新規劃，該線從北京引出，跨越冀、魯、皖、豫、鄂、贛等省，在江西接南昌等市，再往南到廣東河源、深圳等市，最終連接香港（九龍）。全線將採用時速350公里的設計，通車後香港到北京只要7小時左右，較京廣高鐵通車後需約9小時更為便捷。其中，廣東段爭取今年開工，2020年建成。

廣鐵有關負責人坦言，香港無論連接京廣還是京九高鐵，都將融入內地的高鐵路網。如從香港西九龍到深圳福田、廣州南站分別僅需15分鐘和30多分鐘，形成「廣深港半小時經濟圈」，有利於提升香港的城市競爭力。港區全國政協委員鄭慕智亦認同香港要加速銜接內地高鐵路網，拓展香港的發展腹地。

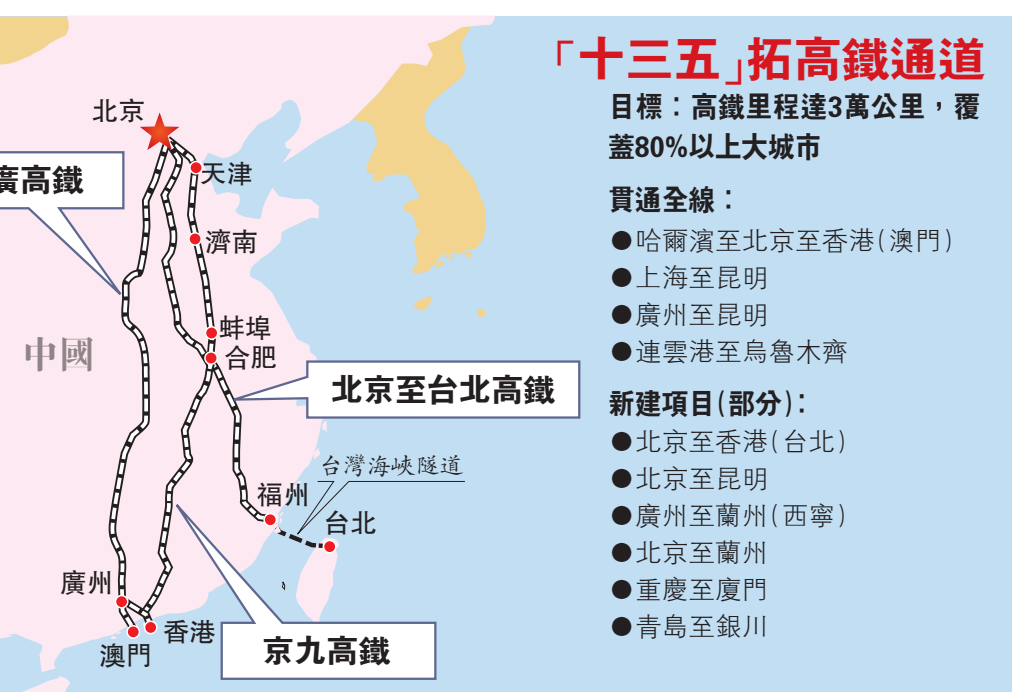
有內地交通專家指出，若高鐵香港段因未能追加撥款而停工，不僅將導致這個被稱為香港造價最昂貴、規模最龐大的鐵路工程「爛尾」，而且香港也可能面臨「邊緣化」的困局。

新建8條以上線路

「十三五」規劃綱要（草案）顯示，除了京廣、京九高鐵外，到2020年，還將貫通廣州至昆明、上海至昆明、連雲港至烏魯木齊等3條高鐵路通道，並新建呼和浩特至南寧、北京至昆明、包頭銀川至海口、青島至銀川、蘭州（西寧）至廣州、北京至蘭州、重慶至廈門等7條以上高鐵路通道，拓展區域連接線；高鐵路營業里程達到3萬公里，覆蓋80%以上的大城市。



▲出席全國人大會議的河北代表團乘高鐵抵達北京 新華社



「十三五」拓高鐵路通道

目標：高鐵路里程達3萬公里，覆蓋80%以上大城市

貫通全線：

- 哈爾濱至北京至香港（澳門）
●上海至昆明
●廣州至昆明
●連雲港至烏魯木齊

新建項目（部分）：

- 北京至香港（台北）
●北京至昆明
●廣州至蘭州（西寧）
●北京至蘭州
●重慶至廈門
●青島至銀川

未來五年重點工程

- 高速鐵路：貫通4條高鐵路，新建8條以上高鐵路；高鐵路營業里程達3萬公里，覆蓋80%以上大城市
●高速公路：加快建由7條首都放射線、11條縱線、18條橫線等組成的國家高速公路網
●「四沿」通道：基本貫通沿海高鐵路、沿海高速和沿江高鐵路，推進沿邊公路；建設深中通道
●民用機場：建成北京新機場，打造京津冀、長三角、珠三角世界級機場群，新增50機場以上
●港航設施：優化環渤海、長三角、珠三角港口群，升級上海、天津、大連、廈門等國際航空運中心
●城市交通：建成京津冀、長三角、珠三角等城市群1到2小時城際鐵路網；300萬以上人口城市軌道交通成網
●農村交通：建制村通硬化路和班車，完善農村郵政、快遞基建

（大公報記者方俊明整理）

經濟打硬仗 中國彈藥足

特稿

從4日參加政協聯組會，到5日在人大開幕會上作政府工作報告，國務院總理李克強反覆強調的一個詞是經濟「打硬仗」。這一仗，同誰打？首先是外部環境，國際貿易增長低迷，大宗商品價格深度下跌，金融市場震盪波動；國內來看，三期疊加，增速換擋、結構調整、新舊動能轉換相交織，都是打硬仗需要攻克的難題。另外，國際上唱衰中國經濟的論調此起彼伏，也需要以實際行動去回擊。

政府工作報告起草組負責人、國務院研究室副主任黃守宏在國新辦吹風會上說：「我們為應對今年和今後的風險和挑戰作出了儲備。我們的子彈沒有打光，或者說打得很少，大部分都沒有打。中國政府有足夠的創新政策工具和創新政策手段來應對下行

壓力……該出手時就出手。」實際上，在匯率、股市等許多戰場，已經烽煙漸起。

今年，李克強為中國經濟劃定了6.5%至7%的增長目標，再創近年新低，這也是自1995年以來首次以浮動區間方式界定經濟預期；與此同時，中國政府將今年財赤率提升至3%，達到1949年以來的最高值，首次觸碰歐盟所謂「國際警戒線」。

財政貨幣調結構多管齊下

實際上，中國經濟增速即使下降至6.5%，仍然是世界上屬於高速；財赤率及時上調至3%，相較於美、日等國仍屬於低水平。這一高一低相比，就充分說明，中國政府對於經濟前景仍然抱有足夠的自信和定力。劃設增長區間目標，便於靈活騰挪，因地制宜；擴大財赤，目的在於更多讓利於企業、放權於市場。

財政手段只是其一，貨幣政策將靈活適度，政府在財稅、金融、國企方面今年將拿出一攬子改革舉措。供給側結構性改革打響去產能、去庫存等五大戰役，短期之內將不可避免帶來經濟陣痛，但中國在經濟下行的形勢下，仍堅定推行，目的就是換取經濟長遠的優質增長。這進而可惠及國際經濟。中國絕非拖後腿的罪魁，而依然是打頭陣的先鋒。

（大公報記者 馬浩亮）



▲5日，全國人大代表雷軍抵達會場被記者「圍攻」 新華社

港澳台納全國交通大棋盤

【大公報訊】記者方俊明北京報道：國家「十三五」規劃綱要（草案）顯示，港澳台地區均納入中長期高鐵路網規劃。記者從規劃示意圖看到，京廣高鐵路除了向北延伸到哈爾濱，向南貫通香港外，還要銜接到澳門。而京九高鐵路南下到合肥、南昌，還分別建設高鐵路線至福州，之後將在適當時候通過規劃建設的台灣通道延伸至台灣，使大陸與台灣通過高鐵路直接相通連，實現兩岸的快速溝通。有交通專家指出，國家規劃高鐵路網已經將港澳都攬入「從全國一盤

大棋布局」。 「十三五」規劃綱要（草案）專設「構築現代基礎設施網絡」篇章，提出要建設國內國際通道聯通、區域城鄉覆蓋廣泛、樞紐節點功能完善、運輸服務一體高效的綜合交通運輸體系。其中，優化樞紐空間布局，建設北京、上海、廣州等國際性綜合交通樞紐，並加強中西部重要樞紐建設，構建橫貫東西、縱貫南北、內暢外通的綜合運輸大通道，以及構建西北、西南、東北對外交通走廊和海上絲綢之路走廊。