

香港須抓緊新一輪發展機遇

十九屆五中全會勝利開幕，聽取和討論了習近平總書記受中央政治局委託作的工作報告，審議通過了《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和二〇三五年遠景目標的建議》。會議提出，「增強機遇意識和風險意識，立足社會主義初級階段基本國情，保持戰略定力，辦好自己的事，認識和把握發展規律，發揚鬥爭精神，樹立底線思維，準確識變、科學應變、主動求變，善於在危機中育先機、於變局中開新局」。

對於香港來說，最大機遇莫過於搭乘國家新一輪改革開放的快車再出發，最大風險莫過於故步自封、裹足不前。

深度參與大灣區建設

國務院早前印發了《深圳建設中國

特色社會主義先行示範區綜合改革試點實施方案（2020–2025年）》，緊接着出台首批授權事項清單，標誌着新一輪改革開放的號角已經吹響。回顧中國改革開放40年波瀾壯闊的歷程，香港既是見證者又是參與者，既是推動者又是受惠者。無論是早期港商直接投資、引入先進技術和管理理念，形成的香港內地「前店後廠」合作模式，還是近年「香港研發、內地轉化」等合作新探索，香港與內地在長期交流合作中真正實現了優勢互補、相得益彰、相互成全。

展望新一輪改革開放，國家所需、香港所長仍是客觀實情。更要指出的是，國家發展大局早已為香港預留了一席之地。每一位關注國家發展、關心香港前途的人都能感受到，香港的未來在於強化與內地合作，在於深度參與粵港澳大灣區建設。



焦點關注
林志鵬

以港深合作而言，目前深圳的境外客流、投資大多仍由香港進入；深圳鼓勵創新發展，需要建立良好的法治精神、保障知識產權、尊重契約精神，香港成熟健全的專業服務，可向深圳提供借鑒和支援；港深兩地在教育、醫療、養老等領域的合作空間巨大。

在《深圳建設中國特色社會主義先行示範區綜合改革試點實施方案（2020–2025年）》首批授權事項清單中，涵蓋了諸如粵港澳大數據建設、完善國際法律服務、放寬國際新藥准入、境外專業人才執業、地方政府債券發行、優化生態環境管理等領域，幾乎每一領

域都是香港可以發揮作用、大展身手的舞台。

端正心態尋求突破

人與人相處與合作，需要真摯坦誠的心態，區域之間的合作發展亦復如是。「一國兩制」是香港回歸之後最大的特色與優勢，祖國是香港最堅強的後盾，這不是虛言而是實情。對於這一點，絕大多數港人內心深處是認同的。然而，與經濟相互依存、密切合作相伴而行的，卻是政治、文化、價值觀念上的疏離，再加上某些人的挑撥離間，導致一部分港人缺乏國家認同。

近年來，香港更因政治、社會紛爭等干擾，發展一度裹足不前，優勢持續弱化。在此消彼長的過程中，香港有人日益擔憂香港被深圳全面「超車」，甚

至在國家改革開放中的作用被取代，導致對於合作不再自信，轉為過分計較、傾向自我封閉。

事實上，抱持狹隘心態對待合作，在合作中只強調自己利益優先，師心自用、以鄰為壑，合作根本難以推進，更遑論成功。如果問香港當前最大的風險是什麼，國家認同的缺失以及偏安一隅的心態就是最大的風險。

心態決定狀態，思路決定出路。全國政協副主席梁振英指出「港人不能守株待兔」，一語道出了要想發展必須扭轉心態的關鍵所在。特區政府和社會各界要全身心投入到新的改革開放大潮中，引導教育港人增強國家認同，端正發展心態，主動融入國家發展大局，抓住進一步改革開放的新機遇，努力在危機中覓生機、於變局中開新局。

全國港澳研究會會員

大灣區機場合作增強區域競爭力

新冠疫情帶來的各國的封城鎖國，對國際航空業絕對是重大打擊。特別是那些腹地淺窄的機場，打擊尤重。故此，香港航空業的受創沉重，是意料中事。香港主要航空公司——國泰航空要大幅重組和裁員，是勢所必然。可是香港航空業的問題並不單因疫情。

一是香港是中國的一部分，擁有得天獨厚的優勢，容易連接增長迅速的內地市場。「一國兩制」賦予香港高度自治，卻不應與內地畫地為牢分割。國泰航空一直不熱衷發展內地市場，收購以內地市場為主的港龍也沒改變整體策略，包括港龍在內的內地業務增長緩慢，與鄰近的廣州、深圳的發展差別巨大。

二是國泰側重英美市場為主，旁及加拿大、澳洲、歐洲等發達國家或地區。可是這些發達國家或地區的航空市場競爭劇烈，當地大型航空公司都受到廉價航空公司的衝擊而沒落。國泰憑藉內地旅客的增長，表現勝於歐美澳同業，卻越來越受廉航和波斯灣國家航空公司的競爭壓力，業務難以拓展。

打破國泰壟斷是第一步

航空因技術提升，續航力加強，地區壟斷優勢被衝破。如香港在東亞和東南亞地區，便備受日本東京、韓國仁川，以及內地北京、上海、廣州等機場的競爭；東南亞亦面對各國推動本區域



▲藉國泰事件之機會，特區政府應推動香港機場與深穗機場的全面合作，爭取雙贏



學者論衡
陳文鴻

樞紐政策的衝擊，如新加坡、馬來西亞吉隆坡、印尼雅加達、泰國曼谷機場的分流競爭。再加上廉航的威脅，國泰的業務缺乏擴展餘地。或許正因海外業務拓展無力，管理層要追求利潤，竟捨本逐末，重資原油對沖，反帶來近年數百億元的財務損失。

國泰航空的母公司是英資太古集團，早年國航入股國泰卻沒法介入公司的管理。結果在疫情發生之前，國泰已積重難返，財務和運作出現問題。疫情的衝擊，便幾乎使之陷於絕境。

特區政府注資拯救，國泰大規模裁員瘦身，這或許可暫時渡過難關，但國泰的經營和管理策略不變的話，它大有可能如另一英資企業滙豐銀行那樣走上衰敗之路。或許這正引證回歸後香港與世界俱變，港英時期的英資財團正被時代淘汰。不過，國泰作為本港主要航空公司，它沒落勢帶來極大的連鎖惡性影響，也會大大削弱香港的國際競爭力。

香港要不被國泰連累，一起下沉，便要特區政府改變對國泰的放任遷就。

一是打破國泰的壟斷。一方面，特區政府與國航一起介入國泰的經營和管理策略，改變其迴避內地市場、拒絕開

拓新航線的保守策略。國泰不應視作太古集團子公司，應借政府注資貸款促使其獨立自主，成為一家香港公眾利益為上的公司。將之與維持和發展香港航空樞紐的工作連成一體。若未能改變國泰的管理，政府要市場開放，引入外地航空公司以抑制國泰的壟斷局面。

制定長遠發展規劃

二是香港要與大灣區其他城市切實合作。香港過往甚少與廣州、深圳等珠三角機場合作，也不作切實的發展規劃與投資，若情況持續，香港的航空業將和航運業一樣很快被鄰近的機場超越。2018年香港國際機場的客運量全球排名第8，落後於排名第2的首都國際機場，但稍勝上海浦東國際機場、廣州白雲國際機場、深圳寶安國際機場。2018年香港機場客運吞吐量為7468萬人次，廣州為6979萬人次，但增長率倍於香港。在第三跑道的助力下，相信很快趕上香港，廣州加深圳的客運吞吐量共合逾1.19億人次，遠超香港。

貨運方面，香港還佔優，但廣州、深圳擴大建設，海空、空鐵聯運，遠勝香港機場依靠公路，且貨源集中珠三角、廣深的空運，無論客貨都急速國際化，成本低於香港。廣州若進一步開放第六航權，以廣州為基地的南方航空將有利於把廣州發展亞太地區的複合樞紐。

香港繼航運敗於深圳，空運也會敗於廣州，香港怎樣維持國際航空中心的地位，和相關行業的就業和收入呢？也何從貢獻大灣區與國家？

藉國泰事件之機會，特區政府應推動香港機場與深穗機場的全面合作，爭取雙贏，不要讓國泰為企業局部利益而傷害香港整體長遠利益。

香港珠海學院「一帶一路」研究所長

大學須拒絕「泛政治化」

香港是彈丸

之地，卻能成為現代化的國際大都會，歸根究底，其中最主要的

原因，就是這裏東西文化薈萃、有健全法律制度、治安良好，基本法更保障香港居民享有言論、新聞、出版、結社、集會、遊行、示威的自由，吸引各方企業和人才來港發展。回歸後，在「一國兩制」制度優勢之下，內地精英和資金亦絡繹不絕，成為香港發展的新動力。可以說，香港心、中國情、世界觀的濃濃結合，建構香港的重要特色，由此衍生的包容、多元、進取的核心價值。長久以來，與內地乃至全球的各大城市作綜合較量，顯得有成效、有自信。

人才是大學靈魂

確實，人才的汲納、儲備、培養、發展與貢獻，是香港重要的生命力。若然香港人才失落，東方之珠就會失去光澤。教育發展優劣，必然與人才多寡有着密不可分的關係。

作為香港大學校友，日前得悉港大校委會通過聘任來自清華大學並在加州大學柏克萊分校從事教研工作多年的申作軍教授和宮鵬教授為副校長，筆者難掩內心喜悅，有關委任對港大、對香港發展確實有莫大益處。

今天，全球各項競爭白熱化，不以人的意志而轉移，教育如逆水行舟，不進則退，人才的多寡決定了國家或地區的興衰！香港鄰近的深圳特區，過去二十年的突飛猛進，其中一個主要原因，就是特別的政策推陳出新，以及鋪設不同的創新與發展的平台，吸引內地各都市，乃至世界各地的人才蜂擁而至，

一心一意搞建設，彼此合力創造豐碩成果。

香港大學作為香港最頂尖、多項世界大學排名名列首40位內的學府，一直受到本地、內地，乃至鄰近國家或地區的學生青睞，不少學生以入讀港大為奮鬥目標。而作為一間國際化大學，最重要是能聘任一流水平的教研、學術及管理人才。如今，兩位具備內地及美國知名學府教研及行政管理經驗的學者，願意委身到港大任教，關心港大、關心香港人才培育的人，按情按理應額手稱慶。

港大深慶得人

再值得一提的，申作軍教授和宮鵬教授曾任教的加州大學柏克萊分校，長期在不同的世界大學排名前三十名內，特別是「泰晤士高等教育世界大學排名」，加州大學柏克萊分校排名第7，而香港大學只是排名39，可見兩位教授能在該校任教，學術、專業成就一目了然。

兩位港大新任副校長的學術成就毋庸置疑，而二人的提名程序，亦有依據港大行之已久的公平公正的遴選機制，當中有專家學者以及由校內外代表組成的「遴選委員會」，有校內教職員組成的「教務委員會」，以及由校內外代表組成的「校務委員會」。應聘者要通過層層關卡，方可獲聘。

從教學專業角度檢視兩位新任港大副校長的學歷及教學經歷，港大是深慶得人，若硬要政治操弄，唯恐港大學術水平不下降的攪炒派高叫反對，這些反對顯然是橫蠻無理卻愈顯蒼白無力。珍惜百年學術基業，香港大學更必須向前發展，這才是道理所在。

議事
論事
艾華斯

十九屆五中全會聚焦研究制定「國民經濟和社會發展第十四個五年（2021–2025年）規劃」，以及2035年遠景目標。五中全會昨日審議通過《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和二〇三五年遠景目標的建議》後，將提請全國人民代表大會審查批准落實。

「十四五」規劃適逢中美對抗、國際形勢錯綜複雜，以及新冠疫情肆虐和全球經濟衰退等嚴峻情況，挑戰不可謂不巨大，如何勾勒出中國在新冠疫情後的復甦願景，並規劃出中國下一個新發展階段，需要審時度勢，沉着應對。外界在會議公報發布前已預期，「國內大循環為主體、國內國際雙循環相互促進」的「雙循環」理念，將是「十四五」規劃的重要指導方針。

五中全會提出，形成強大國內市場，構建新發展格局。堅持擴大內需這個戰略基點，加快培育完整內需體系，把實施擴大內需戰略同深化供給側結構性

改革有機結合起來，以創新驅動、高質量供給引領和創造新需求。要暢通國內大循環，促進國內國際雙循環，全面促進消費，拓展投資空間。

具戰略目光的長遠規劃

按照慣例，「十四五」規劃將於明年3月公布經濟增長目標，但由於現時世界經濟環境嚴峻，一些分析師預計，要麼設定一個較低的、更靈活的增長目標，比如5%左右。據悉，即便5%的年增長率已足以讓中國繞過「中等收入陷阱」，而只要達到年增長率4.5%，中國就能達至於2025年成為高收入國家。

事實上，由於疫情防控成功，中國今年第三季已有4.9%的經濟增長，按季增長2.7%，總結今年首三季，中國經濟增長已由上半年的負1.6%，改善至增長0.7%。惠譽早前發表報告，認為中國經濟復甦力度強勁，已基本上走出谷底，成為疫情後第一個有正增長的國家。

市場都普遍認為，中國經濟已基本收復了疫情所造成的損失，持續的復甦進一步加強了消費者和企業的信心，預期中國經濟增長在未來幾個季度將重回正軌。惠譽估計，中國今年的經濟增長可達2.7%，而明年更可達7.7%。總的來說，發展勢頭不俗。

與此同時，全球其他地區的經濟，據悉卻要平均下跌4.4%，在這種情況下，中國勢必又一次成為帶領世界經濟復甦和發展的火車頭。彭博社更認為，中國若能從新冠疫情中迅速復甦，並能保持經濟增長勢頭，中國的經濟發展有可能在十年內超越美國。

由此，國際輿論對「十四五」規劃，以至中國的五年規劃治國方略都十分重視，美國媒體指出，中國在一個方面做得相當好，那就是能對經濟發展作長期規劃。事實上，這種具戰略目光的長遠經濟規劃正是西方體制所欠奉的。

中國自1953年起推行國民經濟和社會發展第一個五年計劃，至「十三五」規劃目標今年完成，已六十餘年，在不

同時期面對了不同的挑戰和困難，但最終都能按部就班、排除萬難，創造了中國的經濟奇跡，也把中國科技實力和綜合國力推上了新的台階。五年規劃的涵蓋面十分廣，包括了國家經濟和社會發展，諸如國家重大建設項目、經濟結構的調整、社會民生各方面的發展和環境保護指標等。可以說，制定和實施一個接一個的五年規劃，是中國治國理政和發展經濟的基石和方向標，所折射出來的就是高瞻遠矚的長線思維規劃和戰略目光，突顯了制度優勢，很難想像一個缺乏長遠規劃的國家可以行穩致遠。

國家發展將上一新台階

可是，觀乎美國在現有的政治體制下，總統任期有限，要作出長遠規劃近乎不可能，而且政客們為了自身利益，也只會着眼於能討好選民的短期措施和自己任內的事情，根本不會關心日後可能出現的問題和後遺症。看美國近期種種短視的救市舉措，幾近於飲鴆止渴，

在債台高築和經濟負增長的情況下，仍然只懂量化寬鬆印鈔票增加貨幣供應，結果只會越陷越深，令諸如債務、貧富懸殊等問題更加積重難返。

對比而言，中國不僅有長遠的規劃，而這些規劃更都是貼近民意、接地氣的，為了聽取對「十四五」規劃的意見和建議，中共高層主持召開了多場座談會，直接聽取專家與民眾的意見；並首次在網上徵求意見，收到網民建言超過101.8萬條。這令人想起美國哈佛大學的一個研究，該研究顯示，中國民眾對中央政府及地方施政滿意度一直處於高位，且不斷上升，2003年到2016年，滿意度由86%上升至93%，大比數領先西方國家，顯示了民眾的訴求確實得到了回應。那與多年來各級政府重視民意，進行各種各樣的調研作為施政基礎有密不可分的关系。集思廣益、開門問策，正成為中國治理的規則和縮影。無論外部世界如何風急浪高，重視民意，把改善人民生活作為國家奮鬥目標的長遠規劃，終必能得到國民的廣泛認同。