

# 兩地健康碼接軌合情合理



健康碼是保障公共衛生安全和兩地通關不隔離的基礎，有需要的人士當然需要犧牲一些個人私隱，這是合情合理的事情。當前香港廣大人士對內地健康碼的要求早有共識，卻卡在港府對使用具有追蹤功能、符

合內地要求的健康碼舉棋不定上，成為兩地健康碼體系對接的障礙。港府是以港人福祉為依據推出與內地接軌的健康碼，還是模稜兩可、舉棋不定，這是一個施政優劣的標誌。

顧敏康 香港海外學人聯合會副會長 香江智匯秘書長

最近港府在防疫與通關問題上引起詬病，主要表現在三個方面：第一是對境外來港人士缺乏嚴格的醫學觀察隔離措施，尤其是對外交人員的免隔離措施失當；第二是推動打疫苗缺乏有效激勵措施；第三是缺乏問責制度。在與內地通關問題上引起廣大民衆的不滿，主因是港府遲遲未能如澳門那樣推行與內地接軌的健康碼。創新及科技局局長薛永恒日前透露，該局已將三項「過關碼」記錄使用者行蹤的方案送交內地有關部門審視，其中兩項依賴使用者自行申報行蹤，另一方案則會在用戶同意下上傳「安心出行」資料。難怪全國人大常委譚耀宗指出，有關方案恐怕內地不會接受及放心，對成功爭取正常通關並不樂觀。

港府的三種方案，是否顯示如有文章所言的「特區官員始終恐懼通關，抗拒在防疫方面與內地聯防互通」，筆者不作猜測。但有一點是肯定的，那就是特區官員在平衡個人私隱保護與促進社會公共利益方面出了問題，更未能充分顧及內地全面防疫的重大利益。特區官員將個人私隱保護絕對化，反而損害了對疫情防控與通關的社會公共利益。將兩種利益相比

較，個人私隱保護面對社會公共利益要相對縮限，這是必然趨勢。內地各省份之間互相開放，全憑旅客顯示行蹤軌跡的電子記錄，即健康碼，才能確保一旦發現感染個案可以方便追蹤密切接觸者並實行醫學觀察隔離。內地個人行蹤軌跡資料只用於公共衛生防疫，並沒有被濫用，何需杞人憂天？因此，如果在港人士想回到內地享受免隔離待遇，就必須出示能夠追蹤他們行蹤軌跡記錄的健康碼，才能確保兩地通關免隔離措施順利推行。

## 港府三種方案的弊端

港府的三種方案顯然不符合這種聯防互通的機制。其中兩項依賴使用者自行申報行蹤，也就是說，如果使用者不申報，便無法追蹤他們的行蹤，萬一使用者已經感染病毒，則變成傳播者，導致更多人感染，內地對這種不負責任的做法當然不會接受。第三種方案則會在用戶同意下上傳「安心出行」資料。這種方案看上去具有合理性，將同意作為放棄部分私隱權的前提，其實也沒有解決實際問題。首先，香港的「安心出行」與內地的健康碼是不完全相同

的。因為許多港人不會完全使用「安心出行」，再加上有的地方監督使用「安全出行」不嚴，或者允許用填表方式替代，出現虛報資料的情況也在所難免，因此「安心出行」很難全面展示某個人的行蹤。其次，為了兩地的疫情防疫，想到內地而不隔離的人士必須同意放棄部分私隱權（即在香港與內地的行蹤記錄）。換句話說，如果有些港人不同意上傳「安心出行」資料，他們是根本不能獲准進入內地的。全國政協副主席、前特首梁振英指出：去內地要免隔離，當然要按內地要求，一如在申請回鄉證時，要提交所有內地要求的資料，「沒有什麼私隱不私隱的問題，如果不喜歡，可以不去內地，這也是常識。」健康碼是為了保障公共衛生安全，成為兩地通關不隔離的基礎，有需要的人士當然需要犧牲一些個人私隱，這是合情合理的事情。那些不想去內地的港人完全可以自由選擇不申請健康碼。這也再次提醒港府：千萬不能為了這一小撮人士不願放棄個人私隱權而犧牲絕大多數港人的利益。

日前，全國人大常委譚耀宗要到北京參加會議，卻遭國家防疫部門以「香港有源頭不明

的新冠病毒」而阻止赴京。這已經清楚明白地告訴港府，內地政府對香港現有的防疫政策是強烈不滿的。港府一方面將通關列為頭等大事，另一方面卻堅持與內地不同的防疫政策，不僅通關不成，而且必將嚴重影響香港的政治、經濟、社會、家庭和個人。

## 兩地健康碼接軌是唯一選擇

當前香港廣大人士對內地健康碼的要求早有共識，卻卡在港府拒絕沿用內地健康碼的要求上，成為與內地健康碼體系相通的障礙。港府是以港人福祉為依據推出與內地接軌的健康碼，還是無理堅持制度自主，要求內地政府接納無理的要求，這是一個施政優劣的標誌。如果特區有些官員堅持不配合，要犧牲廣大市民的利益，那麼港府就應該檢討和追究這些官員的責任。

港府注重對個人私隱保護沒有錯，錯在沒有平衡好對個人私隱保護與「促進社會公共利益」的關係；錯在忽視內地防疫政策的正當利益；錯在忽視香港絕大多數希望通關免隔離人士的正當利益。

# 共同富裕才是真正的富裕

周錫生 東南大學國際戰略智庫首席專家

國家主席習近平10月14日晚以視頻方式出席第二屆聯合國全球可持續交通大會開幕式並發表主旨講話時強調，各國一起發展才是真發展，大家共同富裕才是真富裕。只有解決好發展不平衡問題，才能夠為人類共同發展開闢更加廣闊的前景。習近平主席在不到兩個月內再一次強調共同富裕，而且強調了各國一起發展和共同富裕的重要性，這與中國領導人多次強調的人類命運共同體理念是一脈相承的。

全心全意為人民服務，追求社會發展的公平公正與和諧，是中國共產黨人的初衷使命，是黨一以貫之的路線方針，是中國古老「大同」理念的現代闡釋和具體體現。

## 歪曲共同富裕別有用心

經過全黨全國各族人民的持續奮鬥，國家實現了第一個百年奮鬥目標，在中華大地上全面建成了小康社會，歷史性地解決了絕對貧困問題。全面建成小康社會是奮鬥目標的第一步，現在黨領導人民意氣風發地向着全面建成社會主義現代化強國的第二個百年奮鬥目標邁進，致力於國家建設改革發展成果真正惠及人民。

國家領導人接連強調共同富裕，釋放了中國扎實推進共同富裕的強烈信號，順應了廣大人民群眾對美好生活的普遍期待。只有共同富裕才能防止社會階層固化，暢通向上流動通道，給更多人創造致富機會，形成人人參與的發展環境，避免「內卷」、「躺平」。

共同富裕是社會主義的本質要求，是中國式現代化的重要特徵，是中國與貧富差距日益嚴重的資本主義國家的根本區別。美西方反華輿論總是以自己的陰暗心態出發，戴着有色眼鏡看中國，對中國橫挑鼻子豎挑眼，對中國推進共同富裕進行歪曲解讀，這是別有用心。

對共同富裕要有全面、準確和深刻的理解。推進共同富裕決不是要回到過去的「大鍋飯」，更不是反華輿論所造謠污蔑的殺富濟貧，而是要讓中國經濟社會發展的大蛋糕分配得更公平、合理。

習近平主席指出，「我們說的共同富裕是全體人民共同富裕，是人民群眾物質生活和精神生活都富裕，不是少數人的富裕，也不是整齊劃一的平均主義。」這從根本上詮釋了共同富裕的深刻內涵。

## 既不一刀切也不好高騫遠

中央提出共同富裕是深思熟慮的，是有頂層設計和通盤考慮的。共同富裕注重的是鼓勵勤勞創新致富，堅持在發展中保障和改善民生，為人民提高受教育程度、增強發展能力創造更加普惠公平的條件，暢通向上流動通道，給更多人創造致富機會，形成人人參與的發展環境，而不是任何人可以不勞而獲、坐擁坐享富裕的機會。

共同富裕是一大目標，不是一蹴而就，需要堅持盡力而為量力而行，注重建立科學的公共政策體系，形成人人享有的合理分配格局，同時統籌需要和可

能，把保障和改善民生建立在經濟發展和財力可持續的基礎之上，重點加強基礎性、普惠性、兜底性民生保障建設。黨和國家對共同富裕的長期性、艱巨性、複雜性有充分的估計，推進共同富裕將會堅持循序漸進，並鼓勵各地因地制宜探索有效路徑，總結經驗，逐步推開。

中國面積很大，各地區的自然資源稟賦和經濟社會發展情況有所不同，不可能一刀切，也不會好高騫遠，吊高胃口，作出兌現不了的承諾，這就能保證推進共同富裕之路行穩致遠。

改革開放以來，中國經濟快速發展，綜合國力大增，令世界矚目。國家強調在高質量發展中促進共同富裕，正確處理效率和公平的關係，構建初次分配、再分配、三次分配協調配套的基礎性制度安排，加大稅收、社保、轉移支付等調節力度並提高精準性，擴大中等收入群體比重，增加低收入群體收入，合理調節高收入，取締非法收入，形成中間大、兩頭小的橄欖型分配結構，從而促進社會公平正義，促進人的全面發展，使全體人民朝着共同富裕目標扎實邁進。

這些原則和制度安排完全適合中國的國情，契合新發展階段的新情況。三次分配是必須的，尤其當中國進入高質量發展階段，如果沒有這樣的分配制度，進一步的快速發展就難免會帶來一系列問題，造成新的貧富差距，這是不符合廣大人民群眾心願的，不符合中國特色社會主義發展道路的。

# 建設「北部都會區」需基建先行

李炳權 工程師 太平紳士 工程界社促會主席 大舜基金理事

施政報告提出建設「北部都會區」，範圍包括元朗區和北區兩個地方行政區內的天水圍、元朗及粉嶺/上水，以及正在規劃及建設的古洞北/粉嶺北、洪水橋/厦村、元朗南、新田/落馬洲、文錦渡和新界北新發展區，佔地面積約300平方公里。除現有已經規劃或規劃中的發展項目，「北部都會區」可以額外開拓約600公頃土地作住宅和產業用途，估計可額外提供住宅單位約165,000至186,000個，區內總住宅單位數目將達905,000至926,000個，而區內職業者數目可以由現在的116,000個增加至約650,000個，包括150,000個創科產業相關職位。同時「北部都會區」面向深圳，擁有七個跨境陸路口岸，是香港境內促進港深融合發展和連繫大灣區最重要的地區。

為配合「北部都會區」發展，施政報告提出會以鐵路為運輸系統主要骨幹所帶動，包括（一）連接洪水橋/厦村至深圳前海港深西部鐵路；（二）把正在規劃的北環線向北延伸，經過落馬洲河套至深圳的新皇崗「一地兩檢」口岸；（三）將東鐵綫伸延至羅湖，在深圳設「一地兩檢」口岸，在羅湖站和上水站之間增設一個非過境車站（新羅湖站）；（四）將北環線由古洞站向東伸延接駁新羅湖站、文錦渡、香園圍、打鼓嶺、皇后山至粉嶺。擬建的鐵路項目可以貫通區內主要地方，更可以連接東鐵和屯馬綫，方便市民跨區生活，同時提升香港與深圳的交通往來，促進兩地共同發展，並完善「北部都會區」的鐵路網絡。

在洪水橋新發展區規劃初期已經考慮興建連接洪水橋/厦村至深圳前海的港深西部鐵路，這條鐵路源於《2007至2008年度香港行政長官施政報告》中提出十大基建的第六項（港深機場鐵路），即是配合珠江三角洲發展需求下連接香港機場和深圳機場的鐵路。可是這項基建一直沒有進一步研究，在洪水橋/厦村新發展區規劃發展大綱圖中的擬建洪水橋西鐵站預留地方興建通往深圳前海的鐵路站。筆者既贊同興建這條鐵路，更建議把港深西部鐵路兩端分別伸延至香港國際機場和深圳寶安國際機場，加強兩個機場的功能，以便發揮優勢互補的作用，提升港深兩機場在地區的優勢。

蔡志忠 山西省政協常委 香港專業地產商會會長

「北部都會區」構思宏大，發展面積佔香港整體面積超過四分之一，一個擁有創新科技的「香港砂谷」，以及集物流航運、貿易經商的「北部都會區」，將會呈現在世人面前，令人憧憬。

坊間有人擔心港府剩下8千多億儲備不勝負荷，不過說到底開闢疆土興建基層房屋，創建高端科技城，既能惠及基層社群，又讓香港闖出創科新局面，怎麼講都是德政。正如財政司司長陳茂波指「維港都會區」與「北部都會區」雙向發展，更好配置產業、人才，以及住屋、交通等；香港未來的發展，就像美國東部的紐約與西部的加州砂谷一樣，一邊是國際金融中心，另一邊是創新科技中心。香港擁有世上獨一無二的「一國兩制」優勢，當基建配套齊全，一切規劃完善，這裏就是一片黃金地段，到處都是投資者樂園，待到蜜桃成熟時，何愁沒有資金？

筆者曾向特首提出幾點建議，首先在深港邊境的新界北部開地填海，大量興建基層公營房屋；繼而打造及提升創科產業，再吸引海外科技人才，繼續優才計劃和投資移民計劃。當北部有250萬人口，香港就已經打造成千萬人口城市，也就是除了是國際金融中心，還多了一個創新科技中心，世界頂級城市當之無愧。

房價高企令人望而止步，是香港社會長期存在的痛症，筆者同意，較徹底解決香港居民「住」的問題，需要的不是因時制宜的「招數」，而是決心和勇氣。社會複雜多變，筆者希望特區政府未來將從多方面加倍努力做好相關工作，並期望政府官員定期走入社區與市民對話，就長期積壓的經濟、社會、民生和政治問題，一起與社會各界探討解決方法，吸納民意，集思廣益，制訂更到位的政策措施。

# 嚴防疫情有助優化本港營商環境

鐘安平

近來有團體及學者討論本港疫情防控措施的鬆緊度問題，憂心較為嚴格的防控措施會影響本港商貿發展。但其實，疫情防控要考慮多方面因素，吸引外資留港來港與防疫並非「魚與熊掌」，嚴防疫情輸入其實更符合實際。

與全球多個國家及地區的措施相比，本港的疫情防控約介乎於英美及內地之間。政府根據抵港人士是否香港居民、曾逗留什麼地區、是否已完成接種疫苗將其分為6大類9個小類，在衛生署衛生防護中心網站清晰列明不同人士要採取的不同登機及檢疫要求。除符合「疫苗氣泡」政策人員外，其他抵港人士均需接受短則7日，多則21日的強制檢疫。

在本港及其他地區的強制檢疫措施之下，不少港人自新冠肺炎爆發以來難以離港探親及旅遊，部分商務人士的行程亦會考慮檢疫因素。不論是入境強制檢疫，抑或是保持社交距離，減少聚會聚

餐都與我們之前的生活習慣大為不同。在英國等部分歐洲國家採取「與病毒共存」策略而開放後，業界有聲音期盼本港效仿可以理解。不過，對本港而言，放鬆防疫或許不是最好選擇。

針對防疫措施鬆緊問題，首先應該清楚的是，本港目前經濟受挫不能全怪罪於嚴格的防疫措施。一方面，在疫情之下，全球經濟發展放緩是不爭事實。另一方面，本港在疫情之下仍然在經貿領域取得較好成績。香港特區政府發布的報告顯示，本港在今年上半年實質本地生產總值同比增長7.8%，預計全年經濟增長可達到5.5%至6.5%，較之前預測有所上升。

對本港而言，商貿往來的便捷度固然重要，但在新冠肺炎全球大流行的影響之下，疫情防控的有效性亦是優質營商環境的一個重要考慮因素。英國等歐洲國家通關後，確診數字出現上升。本港

在較為嚴格的疫情防控措施之下，依然幾乎天天有入境人士被確診。可想而知，倘若本港效仿英國開放，入境及本地的確診人數都恐會增大。屆時市民「心驚驚」，市場又何來信心，旅遊及零售業又如何發展？

在目前的防疫措施下，本港疫情逐漸受控，推動恢復本土消費，現在零售及餐飲業已經開始回暖，一旦放鬆防疫導致疫情在本土爆發，代價巨大。爆發疫情的商業機構，不僅員工要接受強制檢疫，所生產的實物產品也難以流入市場，消費者對該公司的好印象也將驟然消失。去年美國肉類加工廠爆發疫情一事便是前車之鑒。

疫情防控要作全局考量，恢復經濟固然重要，但防疫成果也是經濟恢復的重要前提。嚴防疫情有助優化本港營商環境，飲鴆止渴並不可取，防疫做不好只會人財兩空。

# 「北部都會區」是新興黃金地段