

「0+3」效果逐步顯現 穩步復常不能急躁

銳評

方靖之

對於放寬海外旅客入境檢疫措施，有意見認為步伐可以更大，應即時落實「0+0」。行政長官李家超日前回應時重申政府必須保持謹慎，不可輕率；尤其在討論與內地恢復通關問題上，要守好防疫「南大門」。並指出，「0+3」措施生效首兩周，海外人士入境人次上升八成，多項國際盛事相繼舉辦，對香港有明顯正面效果。

逐步復常是香港各界期望，也是香港聯通世界的需要，但復常不能急躁，目前疫情走勢仍然反覆，內地的防疫壓力仍然較大，香港防疫不能只考慮自己，也要考慮疫情外溢到內地，顧及內地民眾的感受。況且，「0+3」要完全發揮成效需要時間，就是航機也需要時間調撥安排，重啟國際交流也不可能一蹴而就，期望「0+3」一推出香港市面便立即旅客如潮，機場人頭湧湧，百業興旺，這是不切實際。任何政策都需要時間發揮作用，「0+3」的方向和力度是正確的，大可以「讓子彈飛一會兒」，待有更多數據支持時再研究進一步放寬，

才是負責任、穩妥的做法。其實，特區政府推出的「0+3」本身已較外界預期的力度為大。此前坊間一直流傳的方案是「0+7」，而最終的方案卻是「0+3」，而3日也只是不能進入餐館、酒吧等指定場所，酒店隔離已經取消，與周邊地區相比，香港的措施不算嚴苛。所以，坊間有意見認為「0+3」保守，這點並不符事實。

各方需要時間適應新安排

有一些報道及評論指「0+3」反應未如預期，反而令到大批市民出外旅遊，影響香港內需市場。這些評論似是而非。

一是「0+3」的最大意義，是象徵香港重新聯通世界，在入境措施上與國際接軌，而且此舉有利商務旅客來港洽談生意，有利於留住大批外國人才，以免他們因為入境隔離措施而離港，出發點是保持香港的獨特地位和優勢，而不單是聚焦於一時旅客的增減。

事實上，「0+3」安排確實為外國的商務客、外國人才提供了方便，香港的會議展覽業亦重新起動，香港的國際商貿、金

融中心地位得以鞏固，這樣的效果何來不似預期？

二是「0+3」的效果需要時間發酵。一些評論抓着來港旅客人數沒有大幅增加來做大文章，但也不要忘記，香港的隔離措施已經實行了兩年多，在這段時間，航運業幾乎陷入「冰封」，航空公司不但大幅裁減人手，更將飛機調到其他地方閒置。現在要重新配合出入境需求，既要重新聘請、訓練人手，又要將飛機調回，加上要對飛機進行全面檢查，這些都需要時間來恢復香港的運輸能力。

至於外國旅客，也需要時間適應及了解入境香港的最新安排，沒有第一時間一窩蜂來港不足為奇，但來港旅客也在不斷增加，未來香港的旅遊及內需行業也將逐步復甦。

三是「0+3」安排大大提振了國際社會對香港的信心。國際金融領袖投資峰會下月2日在本港舉行，現時已有200位金融界領袖報名參加，包括逾100家全球重要金融機構的主要負責人，當中逾30家頂級機構更會由集團董事長或行政總裁代表與會，出席者分量十足、星光熠熠。近日國際財

富管理機構瑞銀亦租用了高鐵西九龍總站上蓋的商業項目，是本港過去4年來最大宗寫字樓租賃成交。這些都說明國際社會對香港的信心正不斷增強，這與香港穩步復常以及擁有「背靠祖國、聯通世界」的優勢密不可分。這些都說明「0+3」的安排已經發揮了成效，得到國際社會的認同。固然，社會期望復常步伐大一點可以理解，但當前應該先讓「0+3」更好地發揮效果，之後再作檢討。

配合國家抗疫守好「南大門」

始終，香港是國家的「南大門」，每日有大批市民通過關口進入內地。香港的防疫工作不能只顧自己，更要考慮國家的防疫需要。近期內地部分地方疫情出現反彈，確診個案不斷增加，防疫壓力增大。新華社日前發表題為「增強定力耐力 疫情防控制不能『躺平』」的時評，指剛過去的國慶假期，部分地區疫情出現反覆，認為防疫仍面臨較大壓力，再次證明疫情防控制不能放鬆。

《人民日報》亦接連發表署名評論文章指出，疫情是一場大考。疫情防得住，

經濟才能穩得住，人民生活才能平平安安，經濟社會發展才能平穩健康。

這說明了兩個情況：一是內地防疫不能有絲毫鬆懈。二是內地堅持「動態清零」，明確「躺平」沒有出路，唯有成功控制疫情，經濟民生才有保障。在「0+3」之下香港輸入個案已經大幅增加，如果貿然推行「0+0」或更大力度的放寬，難免會加大內地的防疫壓力，甚至影響兩地的通關例如「逆向隔離」等安排，這對於香港百害而無一利。

既然「0+3」的效果仍未完全顯露，特區政府更加沒有需要在這麼短時間又再調整政策，這只會令外界無所適從。防疫和復常需要平衡，在復常上香港已經大步推進，但同時也要顧及防疫需要，如果為了復常完全將防疫放於一旁，這樣又何來平衡？香港復常是大勢所趨，這一點毋庸置疑，但卻不能急躁，以免適得其反。

資深評論員

中共二十大 必將帶領中國創新科技繼續騰飛



葉建明

標。國家「十四五」規劃綱要提出，展望2035年，我國將基本實現社會主義現代化。經濟實力、科技實力、綜合國力將大幅躍升，經濟總量和城鄉居民人均收入將再邁上新的大台階，關鍵核心技術實現重大突破，進入创新型國家前列。但通過哪些路徑，有哪些新的政策支持，我們期待二十大報告給出更明晰的指引。

中共十八大以來的十年裏，中央着眼全局、面向未來，作出「必須把創新作為引領發展的第一動力」的重大戰略抉擇，實施創新驅動發展戰略，中國科技創新出現了歷史性進步。十年來，我國遠征星辰大海，掌握了世界尖端技術；人工智能、大數據等方面的新技術廣泛運用……十年來，我國每萬名就業人員中研發人員數量由2012年的42.6人年，預計提高至75.3人年，研發人員總量穩居世界首位；社會研發投入從1.03萬億元增長到2.79萬億元，研發強度從1.91%提高到2.44%；每萬人口發明專利擁有量從2012年的3.2件提升至2021年的19.1件。可以說，這十年是我國開啟推進高水平科技自立自強、建設科技強國的嶄新階段。中國，正在成為具有全球影響力的創新大國。

科學技術是第一生產力，科技興則民族興，科技強則國家強。誰掌握核心科學技術，誰就能走在時代前列。在當今新時代、新格局下，實現國家富強只有不斷推動科技創新，才能催生經濟發展的新引擎，並帶來民生改善，而且隨着創新科技的廣泛應用，人民生活工作的便捷性、幸福感會極大提升。

把科技自立自強作為國家發展的戰略支撐，以科技的主動贏得國家發

展的主動，是中國共產黨高瞻遠矚之舉。在美國將中國視作競爭對手，以無以復加的手段進行打壓，科技也成為其「武器」來對付中國的時候，我們更加清楚，關鍵技術、核心技術必須掌握在自己手裏才不會被「卡脖子」。因此，相信中共二十大報告在科技上，對於科技創新體系能力建設，在關鍵領域、「卡脖子」的地方，如何衝破圍困，創造更多競爭優勢，有着高屋建瓴的指導。

發揮香港創科軟硬件優勢

《2022年全球創新指數報告》還提出，在世界5大科技集群中，中國獨佔兩席，深圳—香港—廣州地區名列第二、北京第三。深圳—香港—廣州地區已經連續三年名列第二。

作為國家戰略，《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出將大灣區打造成「具有全球影響力的國際科技創新中心」，這同時也是中國應對多變國際局勢的戰略準備。作為粵港澳大灣區的一部分，在納入國家戰略中，「十四五」規劃定位的香港八大中心，就包括「國際創新科技中心」。這是國家對香港的信任和支持，也是香港鳳凰涅槃的必由之路。在建設國際創新科技中心上，香港軟硬件都有一定優勢。如何發揮並提升這些優勢，是香港當前急切需要落實的。

隨着香港國安法頒布實施，「愛國者治港」原則得到落實，香港進入由治及興的新時代。我們期待香港藉中共二十大的東風，抓住北部都會區這個重大的發展機遇，大幅度提升香港發展的創新科技含量，把香港建設成一座創新之城，智慧之城。

全國政協委員、香港島各界聯合會常務副理事長

勿為反對隧道分流而堆砌理由

議論風生

溫涇森

隨着西區海底隧道專營權將於明年8月1日屆滿，政府計劃在接收西隧後，透過改動三條過海隧道的繁忙時段收費，以達至分流的目標。有媒體引述消息稱，政府在參考研究數據後，初步建議在繁忙時段，紅隧和東隧的私家車收費加20元，分別加至40元和45元；西隧會由現時75元減5元或10元，即減至70元或65元，將三隧的收費水平拉近。

媒體報道消息後，有駕駛者組織代表便聲稱，駕駛者不會因為加價而輕易改變駕駛習慣或推遲上班，又稱新方案增加紅隧和東隧收費，是所謂的「懲罰駕駛者」云云。

平情而論，有關組織為維護私家車車主利益，不贊成隧道費增加，是無可厚非的，但有關人士提出的反對理據實屬牽強，而所謂「懲罰駕駛者」一說，更是為了反對方案而堆砌理由。

「懲罰」之說有誤導之嫌

過海隧道雖說是社會基礎設施，但同時亦可以是一種商品或服務的交易，所謂塞車則是某個路段或隧道的使用量出現供不應求。根據經濟學基本原理，當某項商品或服務出現供不應求，調高價格便會令部分消費者覺得性價比不高而放棄購買或使用，從而造成需求量大下跌。

政府建議在繁忙時段，透過增加東隧和紅隧收費的同時，降低西隧收費，改變駕駛者使用隧道的消費模式，使他們改用西隧或改用其他出行方式，如改乘公共交通工具，這一做法便是符合市場經濟的基本運作原理。

有關人士認為，紅隧和東隧加價不會令駕駛者推遲上班，這點確實有理，因為上班時間的決定權在僱主手上。但會否改變出行模式和駕駛習慣，則更大程度上取決於需求彈性，以及出行模式的可替代性。駕駛私家車出行和使用哪條隧道過海，均不是成癮性消費品或服務，會否改變駕駛習慣或出行模式，往往取決於加價幅度。是故，如加價不會導致需求量大改變的話，更直接原因可能是

現時提議的加價幅度，仍屬於大部分駕駛者可接受範圍。

以此推論的話，政府只有在繁忙時段，大幅度增加紅隧和東隧的私家車收費，使其遠高於西隧收費，例如紅隧或東隧在繁忙時段直接加價至120元，才能迫使駕駛者計算機會成本之後，發現使用西隧或者改乘公共交通工具更為划算，從而達到隧道分流，乃至是改善隧道擠塞情況的目標。有關人士難道是希望隧道收費加到這麼貴才滿意嗎？這明顯不符實際。

駕駛者仍有選擇權利

至於所謂「懲罰駕駛者」的說法，則是曲解了「懲罰」的定義。一般而言，懲罰是指政府透過立法或制定附屬法例的方式，禁止居民進行某些行為，如不遵守將須繳交罰款，甚至是判處監禁，從而維持社會秩序。會遭懲罰最常見的交通規則包括超速、違例泊車、衝紅燈等。另有部分地區為了疏導交通，會建立尾號限行制度，規定某些道路或地區在某段時間內，只准許某個或某幾個車牌尾號的私家車行駛，違者將被罰款或扣分。

單純從法理和實質操作而言，政府若要紓緩交通壓力，其實亦可以推行尾號限行制度。可是政府並沒有建議以硬性規定改變出行消費模式，而是先以市場經濟手段，透過調整隧道費價格，改變駕駛者的消費慣性，每位駕駛者在任何時段，依然擁有各條隧道的使用權和機會，各個駕駛者可根據自身的經濟能力和使用必要性，而決定是否付費使用某一條隧道，這樣又何來「懲罰」？

如果根據市場供求調整價格，便是所謂「懲罰」的話，若有企業為了利益最大化而加價，致使消費者因為覺得不划算，或沒足夠經濟能力而放棄購買某項商品和服務，難道又能指對方在「懲罰」消費者乎？

雖說世界上沒有消費者喜歡加價，但個別人士把自身利益凌駕於社會整體利益之上，胡亂堆砌一些理由反對隧道分流計劃，其實是反映社會上有少數人目光短淺，這並非社會之福。

時事評論員

世界知識產權組織 (WIPO) 早前發布《2022年全球創新指數報告》(下稱《報告》)。

《報告》顯示，中國排名第11，較去年再上升1位，連續十年穩步上升。《報告》說，中國的創新與發展呈現出良好的正向關係，創新投入轉化為更多更高質量的創新產出。

《報告》從創新投入和創新產出兩個方面，設置政策環境、人力資本與研究、基礎設施、市場成熟度、商業成熟度、知識與技術產出、創意產出等7個大類81項細分指標，對全球132個經濟體的創新生態系統表現進行綜合評價排名，突出各自的創新優勢和劣勢，由此揭曉世界上最具創新性的經濟體。

中國創新實力穩步提升

2012年，中國在《報告》的排名是第34位。但往後十年時間裏，中國的排名穩步提升，上升速度居中高收入經濟體的首位。2020年，中國進入第14名，2021年進步到第12名，今年更是上升到第11名。這一排名進步彰顯了中國發展，顯示了中國的創新實力、能力、活力以及潛力。

在中國共產黨第二十次全國代表大會即將召開之際，我們有充足的理由相信，二十大將會指引中國科技創新發展繼續大踏步前進，而且擘畫中國創新科技的騰飛，不僅僅着眼於未來五年，更着眼於更長時期的奮鬥目

香港須與國家一起推動經濟全球化



知微篇 周八駿

條件分別是：一、電動車要100%在美國、加拿大和墨西哥生產；二、電池組件須50%本土化；三、電池關鍵礦物材料40%須在美國或者美國盟友國生產加工。

美國為其上述做法披一層漂亮外衣——「友岸外包」(friend-shoring)或「盟友外包」(ally-shoring)。諷刺的是，韓國政府公開批評美國《2022年通脹削減法案》損害韓國企業利益，不啻向韓國「背後刺了一刀」。

美打擊中國發展無所不用其極

上世紀70年代至本世紀初10年，經濟全球化以美西方自由資本主義為主要旗幟。2008年美國爆發「百年一遇金融危機」後，美西方自作孽，打破自由資本主義國際秩序，經濟全球化嚴重逆轉。

中國推行改革開放發展，是全球經濟秩序維護者也是改革者。中國初心，絕非根本改變經濟全球化既定結構，而是改

革以反映和代表廣大發展中國家意願和利益。

針對美西方自毀自由資本主義國際秩序，從中共十八大以來，新時代中國特色社會主義打造中國式現代化；中國提倡和推動構建「人類運共同體」。我們表明中國道路不同於美西方模式。我們揭露批判美國公然以雙重標準，惡意攻擊中國特色社會主義，而無恥地追逐美國政府和企業的私利。拜登政府既然明目張膽地支持美國企業、排斥其他國家企業，甚至打造所謂以共同民主價值觀為基礎的產業鏈，那麼，美國就沒有理由對中國政府的產業政策和部署指手畫腳、無端指責。

從人類發展大趨勢看，當前和今後一段時間經濟全球化逆轉，是從主要受美西方自由資本主義支配的經濟全球化，向中國倡導的「人類運共同體」為主流的經濟全球化新時期轉變的過渡。「不破不立」。自由資本主義國際秩序不去，「人

類運共同體」不來。這是人類進步的必然。

香港勿陷入自由資本主義迷思

因此，香港社會各界對美西方有關機構評定全球經濟體自由度排名，應當改變傳統認識。那一類排名，以自由資本主義為理論和制度基礎。自由資本主義無論在美西方各國內部抑或作為國際秩序皆已陷於空前嚴重危機甚至破裂。豈能繼續陷於崇拜自由資本主義的迷思？！

香港社會各界必須認清人類發展大趨勢，一方面，不能繼續以香港與美西方保持既有經濟聯繫為主臬；另一方面，必須加快融入國家發展大局，與國家一起，積極推動構建人類運共同體。人類運共同體是使經濟全球化浴火重生的唯一出路。中國是倡導者，當然也是全力推動者、建設者。香港作為中國的一個特別行政區，豈能置身事外？！

香港許多居民認同香港要發揮自己所長來服務國家所需，但不少人仍固於傳統觀念來認識和談論香港之所長。

國家主席習近平在慶祝香港回歸祖國25周年大會的重要講話中指出：「背靠祖國、聯通世界，這是香港得天獨厚的顯著優勢」。

我理解，「背靠祖國」，這是香港優勢得以不絕的源泉；「聯通世界」，須因應世界百年未有之大變局加快加深演變。習近平主席緊接着指出：「中央政府完全支持香港長期保持獨特地位和優勢，鞏固國際金融、航運、貿易中心地位，維護自由開放規範的營商環境，保持普通法制度，拓展暢通便捷的國際聯繫。中央相信，在全面建設社會主義現代化國家、實現中華民族偉大復興的歷史進程中，香港必將作出重大貢獻。」最後一句，是我們談論香港的出發點和落腳點。

資深評論員、博士