大公報社評

創新驅動 聚焦高質量發展

新一份財政預算案即將公布，財政司司長陳茂波昨日表示，儘管在資源偏緊下面對較多制約，但仍會下大決心，竭盡全力拚經濟、惠民生，並為未來發展作長遠布局。**的確，經過三年疫情，香港復常面臨各種挑戰，而以創新增強動能，聚焦高質量發展，必須是來年工作的重中之重。另一方面，在財政儲備日益減少的情況下，大手筆「派糖」之舉不可能年年如是，香港需恪守審慎理財原則，要做到節流、開源並重，這需要整個社會的理解和支持。**

今年度預算案面臨的總體形勢和過去有所不同。過去三年，抗疫紓困是主調，政府為此投入數千億公帑。而如今香港逐步走出疫情陰影、迎來全面復甦新階段，「拚經濟」已是社會共識。一方面要鞏固優勢，例如抓住國家發展的新機遇，推動「四大中心」發展，在強化離岸人民幣樞紐地位，深化與內地的互聯互通，綠色可持續金融發展，以及增強與「一帶一路」沿線國家合作等方面，不斷發力。另一方面要增強新的發展動能，着力建設「新四大中心」，這也是實現高質量發展的關鍵。

「十四五」規劃支持香港建設國際創新科技中心，粵港澳大灣區發展進入新階段，廣東在新年之後也吹響了高質量發展的號角，香港迎來創科發展的黃金機遇。過去幾年政府已投放超過一千三百億元用於創科發展，近年成果漸現，但這並不足夠。**更重要的是，吸引創科企業來香港投資發展，不能光靠錢去「買」，而是要通過構建高增值產業的群聚效應和良好的創科生態圈來實現，這樣才能吸引企業「落地生根」。這方面或許未必能在短期內立即見效，卻是推動長遠發展的必要舉措。**有意見認為，可通過兩個位於將軍澳和大埔的「先進製造業中心」為平台，推出更多實質性政策，值得政府考慮。

「惠民生」方面，預算案仍然需要作出重大投入，但力度不可能和往年相比。事實上，特區政府財政正面臨巨大的壓力。2022年度因疫情困擾，加上全球主要經濟體的激進加息周期導致全球經濟放緩，本港去年經濟收縮3.5%，財政司司長早前曾警告本年度可能錄得達一千多億元的赤字，較他上一份預算案預計的563億元赤字大增近78%。儘管有業界人士認為，隨着經濟的復甦，政府收入將得到顯著增長，但即便收入恢復到疫前狀況，只要巨大的赤字預算仍在，壓力就不可能緩解。

以量入為出為原則，力求收支平衡、避免赤字，是基本法的明確要求。如果說過去三年是「非常時期」，赤字預算不可避免，那麼在迎來全面復甦的情況下，負責任的政府就必須做到審慎理財、量入為出，像往年那樣動輒數以千億計公帑的「派糖」之舉，難以為繼。即便從刺激經濟角度考慮，諸如派發電子消費券的舉措或可繼續，但金額顯然需作出大幅調整，其他紓困措施同樣如此。

節流之外，香港更需要開源，增加新的收入。若利得稅、薪俸稅等還未到調整之時，那麼其他稅項是否一動都不能動？如果增加稅收最終能令市民受益，且不影響整體發展形勢，就值得認真考慮。**特區政府全力以赴拚經濟、惠民生、投資未來，有影響力、有財力的企業或機構，也應有所承擔，這是「企業公民」所應盡的責任，也是公眾的共同期望。**

井水集

為發展拆牆鬆綁

香港發展一直受到很多條條框框的制約，這些制約有些是程序上的，有些則是法律上的。一些法律在制定之初有其道理，但數十年之後仍然一成不變，顯然已跟不上發展的需要。

最明顯例子就是對海岸工程的限制。《保護海港條例》制定於26年前的1997年，該法例對保護維港起到了積極作用，但法例有着極其嚴苛的限制。例如，在海港範圍內增設行人板道，不論其規模大小，均屬於填海工程；若要展開任何工程，必須證明該工程有「凌駕性公眾需要」，並須擬備「具有力和令人信服的資料」以證實其「凌駕性公眾需要」，門檻極高。

在此情況下，一些較為小型的海濱改善工程，例如堅尼地城新海旁增設行人板道，又或是重新發展一些已荒廢的碼頭，例如啟德前跑道的舊碼頭，以及土瓜灣的九龍城汽車渡輪碼頭，因這些工程規模未必能證明有「凌駕性公眾需要」，因而無法推進。甚至於，一些在海邊的臨時工作台，即便在工程完成後會被拆除，也難以符合法例規定，工程無法展開。

發展局局長甯漢豪昨日表示，將建議修改法例。一方面，仍然保持現行法例下在維港範圍不填海造地的精神；另一方面，若填海是為了發揮海港的功能或讓市民享受到海港相關的設施，建議引入一個簡單的機制處理。

此舉既能符合立法目的，又能切合新發展的需要，值得肯定。其實，這只是一個例子，香港目前仍有許多法律與時代脫節，嚴重阻礙了發展需要，例如政府早前提出的《城市規劃條例》、《收回土地條例》、《土地徵用（管有業權）條例》等等，都迫切需要「拆牆鬆綁」。

政府各部門應舉一反三，主動檢視，務實推進，「以結果為目標」，不斷改善香港的整體發展環境。

清水河

堅尼地城打卡熱點 礙於法例難築板道

《海港條例》擬鬆綁 建設海濱賞美景

新聞熱話

堅尼地城的優美海景一向迷人，可一覽維港的新海旁路段更是打卡熱點，但該處面向維港的路段只有車路，無行人路，若市民想靠近海旁欣賞日落景色或拍照，便需要站在馬路旁，車來車往頗為危險。政府計劃在堅尼地城新海旁增設行人板道，但受限於《保護海港條例》，項目推展困難重重。

發展局局長甯漢豪表示，政府有意修訂《保護海港條例》，「拆牆鬆綁」引入較簡單的機制，處理能發揮海港功能或讓市民享受到海港設施的改善項目，如登岸堤階、碼頭、行人板道等。

大公報記者 邵穎

▲堅尼地城新海旁部分地段，增設行人板道的初步構想圖。 發展局圖片

◀堅尼地城新海旁並無行人道，經常人車爭路，險象環生。 大公報記者林良堅攝

記者實測10分鐘110車擦身過

下午的堅尼地城新海旁，無疑是欣賞日落的絕佳打卡位。記者昨日下午在現場所見，約百米的路段上，總計有不少於80人駐足影相，而電單車、巴士、出租車、私家車同時間都絡繹不絕。記者以10分鐘為計，有不少於110輛車輛駛過，交通密集程度可見一斑，頗為危險。有市民及遊客均表示，若能修建行人板道，無疑將大幅提升安全度，亦提升觀賞體驗，認同現時的法例應根據實際需求而有所調整。

發展局局長甯漢豪昨日在網誌中指出，1997年制定的《保護海港條例》（第531章），列明不可在維港範圍內進行填海工程，如需在海港範圍內進行有關工程，就必須證明項目有「凌駕性公眾需要」，並擬備「具有力和令人信服的資料」，門檻相當高。

甯漢豪表示，受限於《保護海港條例》，一些較為小型的海濱改善工程，例如在堅尼地城新海旁增設行人板道，又或是重新發展一些已荒廢的碼頭，例如啟德前跑道的舊碼頭，以及土瓜灣的九龍城汽車渡輪碼頭，因這些工程規模未必能證明有「凌駕性公眾需要」，因而未有推展。

她又指，灣仔「水上運動及康樂主題區」或銅鑼灣「活力避風塘主題區」設「海岸堤階」，為免因延伸「海岸堤階」出海而觸及「填海」範圍，堤階最低一級與水面仍有距離，暫亦未能做到逐級延伸出海的親水體驗。

可引入簡單機制 取得平衡

甯漢豪透露，政府考慮檢討《保護海港條例》，在保持現行法例下在維港範圍不填海造地的精神下「拆牆鬆綁」，引入較簡單的機制，處理能夠發揮海港功能或讓市民享受到海港設施的填海項目，例如興建登岸堤階、碼頭、行人板道等。當局稍後會將建議提交海濱事務委員會及立法會發展事務委員會，並作公眾諮詢。

海濱事務委員會主席吳永順認同檢討條例，指有時很簡單、惠及市民的建設，都因為《保護海港條例》嚴謹的規範，以至無法進行，很多時政府官員因為怕觸犯《條例》而裹足不前，（建議）只聚焦改善海濱暢達性，小型填海「鬆綁」；但他認為，放寬的前提是要堅持不可為建屋而在維港填海。

賞景客有Say

應彈性處理

趙氏夫婦

這裏海景頗為吸引，但在行車道上觀賞、影相都太危險，若能修建行人板道會更願意到海邊走走。相關條例應與時俱進，一些便民設施的建設，應該適當彈性處理。

期望新設施

梁先生及家人

來自珠海遊客，特地來這裏看海景，但在行車道上觀賞太危險，要時刻留意往來車輛。若有行人板道當然很好，更方便觀賞、影相。希望下次來港時，有機會看到新設施。

條例回歸前通過 維港不得填海

話你知

《保護海港條例》於回歸前，由當時的民主派香港立法局議員、保護海港協會副主席陸恭蕙以私人草案形式提出，並於1997年6月臨回歸前獲立法局以大比數通過。

《條例》禁止在受保護的海港範圍內進行填海工程，最初受保護的海港範圍為中央海港範圍；其後在1999年的修訂中，受保護的海港範圍被擴大，將由中央海港擴大至整個維多利亞港。

受限於《條例》的規定，維港兩岸過去二十多年儼如被「凍結」發展，不少工程亦因而一波三折，包括保護海港協會曾於2003年首次引用《保護海港條例》向法庭申請司法覆核，挑戰中環灣仔繞道工程，工程一度遭叫停，直至2005年，終審法院因應繞道工程合乎公眾利益，裁定政府勝訴，容許在維港範圍內的港島北岸填海。

《保護海港條例》影響發展例子

灣仔海濱

政府近年積極推廣「親水文化」，優化多區海濱。灣仔「水上運動及康樂主題區」的「海岸堤階」為免因延伸出海而觸及「填海」範圍，以致其最低一級與水面仍有距離，暫未能做到逐級延伸出海的親水體驗。

九龍城汽車渡輪碼頭

碼頭在1998年已停用，在2014年列為二級歷史建築，地區人士多年前已提出發展渡輪碼頭，作海濱長廊，但因工程規模未必能證明有「凌駕性公眾需要」，以致未有推展。

發揮海港功能

透視鏡

蔡樹文

發展局計劃修訂《保護海港條例》，一方面保持現行法例下在維港範圍不填海造地的精神，另一方面，為發揮海港的功能讓市民享受到海港相關的設施，準備「拆牆鬆綁」。

當年草擬《保護維港條例》，基於維多利亞港是大自然給香港不可重塑、不可再生的資源，維港若不斷進行填海工程，可能對維港造成毀滅性破壞，故訂立條例，禁止在維多利亞港進行填海工程。

維多利亞港是香港人的維港，近年政府在維港兩岸構建海岸公園，讓港人享受維港之美，令維港兩岸成為港人及遊客休閒、打卡好去處，港島東岸公園是最佳例證。

但並非所有維港沿岸地區都像灣仔、炮台山、太古城、鯉景灣等地區岸邊擁有足夠空間，改造成沿岸休閒點。現行條例過於「死板」，窒礙維港沿岸優化工程，即使與地產建築無關，只是惠民休閒設施，在現行法例之下無法興建。

維港是香港市民的維港，亦是遊客喜愛的維港。沿岸需要建造更多休閒設施優化環境，在這大前提下，《保護維港條例》適當鬆綁才符合公眾利益，值得支持。