

穩定中美關係 美國須落實實際行動



中美關係
楊凡欣

8月27日，美國總統國家安全事務助理沙利文開啟首次訪華之旅，與中共中央政治局委員、中央外辦主任王毅舉行新一輪中美戰略溝通。中美戰略溝通是2022年11月兩國元首巴厘島會晤達成的重要共識。此後，王毅主任與沙利文助理分別在維也納、馬耳他和曼谷進行了三輪具有實質性和建設性的戰略溝通，取得了積極成果。

2022年8月2日，時任美國眾議院議長佩洛西不顧中方警告執意竄訪台灣，以玩火行為清零了兩國關係為數不多的互信。2023年伊始，中美關係跌入歷史低谷。一個中國氣球穿越美國，美國小題大做。沙利文此次來訪，正值兩國關係止跌企穩，但仍走向面臨許多不確定因素需要戰略溝通與對話。美國進入大選年，國內政治的激烈爭鬥，疊加俄烏衝突、巴以衝突等地緣政治因素；同時，美方拱火台灣

問題、南海問題，在關稅、出口管制、投資審查、單邊制裁等方面，施行「長臂管轄」和經濟霸凌行徑不斷。在這樣的情況下，會唔不只是一場圍繞具體外交政策的事務性磋商，更是事關中美關係全局乃至世界發展的戰略溝通。因此，美方需要拿出更多實際行動，避免「黑天鵝」事件衝擊「護欄」。

首先，打壓中國解決不了美國和世界面臨的問題，美方需要糾正戰略認知，同中國相向而行。

拜登政府將中國定位為美國面臨的「最嚴峻競爭者」，聲稱競爭是中美關係的本質，一邊加強對中國打壓，一邊反覆表示「無意改變中國」，這種矛盾的戰略邏輯背後，實則為拜登政府「無力改變中國」。可以看出，種種「無意改變中國」的表述，反映出美國的「實力地位」和拜登政府對華政策由以強制為主轉為以遏制為主。

相較而言，中國將「相互尊重、和平共處、合作共赢」作為新時期處理中美關係的基本原則，將推動構建包括中美新型大國關係在內的新型國際關係作為外交努

力的主要目標，無疑為中美關係以及深陷動盪的世界帶來了希望。中美關係是世界上影響最深遠的雙邊關係，兩國的戰略認知應該相向而行。

其次，企圖「以台制華」是不切實際的幻想，美方需要落實不支持「台獨」的承諾。

涉台認知戰是拜登政府深化「以台制華」策略的新手段之一，意在主導台灣問題的敘事權，塑造台灣問題的新國際認知，進而為其涉台政策提供依據，實現其「以台制華」的目的。就在美國民主黨全國代表大會召開前夕，民主黨發布了新版本黨綱，民主黨關於一個中國政策方面，依舊將中美三個聯合公報、《與台灣關係法》、「六項保證」混裝一起，企圖混淆視聽。

眾所周知，拜登政府通過發動涉台信息戰和輿論戰，引導台海安全輿情走向，配合台當局認知戰等途徑，進行台灣問題國際化敘事建構，塑造台灣問題的新國際認知。系列動作不僅衝擊國際社會的涉台認知，也潛移默化地影響着國際社會的涉台政策走向。

2024年4月2日晚。習近平主席應約同拜登總統通話時強調，「台灣問題是中美關係第一條不可逾越的紅線。對於『台獨』勢力分裂活動和外部縱容支持，我們不會聽之任之。」這番說話，是希望美方切實把拜登總統不支持「台獨」的積極表態落實到行動上。

再次，施行「長臂管轄」和經濟霸凌行徑不斷，不利於中美磋商和開展互利合作。

對華經濟遏制被稱為拜登政府的長期任務。拜登政府將對中國的長期經濟競爭作為主要挑戰，努力塑造中國的外部經濟環境，通過環境塑造達到損害中國經濟投射能力的目標。藉俄烏衝突的由頭，拜登政府接二連三出台實施對包括中國實體和個人的出口管制和制裁。如2024年2月23日，美國宣布對俄羅斯實施500多項新制裁措施，對近100家在俄烏衝突中為俄方提供隱秘支持的實體實施新的出口限制，其中就包含8家中國實體的貿易限制。

2024年6月12日，美國以俄羅斯「向全面戰爭經濟過渡」為由，對俄羅斯和白俄羅斯實施了新一輪全面的出口管制與經

濟制裁措施，並擴大「二級」制裁，將世界上任何與已經受到制裁的俄國金融機構有業務往來的銀行列入黑名單，意在阻止規模較小的銀行發展。

2024年8月23日，美國財政部詳細列出了新的制裁對象清單，裏面包括42家中國公司。美國將經貿往來泛安全化和泛政治化，以施行「長臂管轄」為核心和經濟霸凌行徑干預國際事務，手段登峰造極。

中美關係的穩定發展關乎世界的和平與發展。兩國關係止跌企穩的勢頭，符合兩國人民利益和世界普遍期待。中方重視沙利文此番來訪，重視中美最高層級之間的戰略溝通與對話。但指望通過少數的戰略溝通就讓中方積極配合美國，讓美方收獲遏制打壓中國、「長臂管轄」，維護全球霸權，顯然是異想天開。只有雙方都秉持相互尊重、和平共處、合作共赢的原則，把對方視為夥伴，確實打消包括「以台制華」等不切實際的幻想，中美關係才會迎來穩定發展的未來。

中國人民大學國家發展與戰略研究院論壇部主管

改革公共工程立項和審批流程



胡恩威

香港公共工程經常出現超支情況，例如中環灣仔繞道、機場三跑道及西九文化區等。2024–25年度財政預算案顯示，本年度基本工程的預算開支為902億元，較過去五年的平均每年760億元，增長約17%。回歸以來，香港建築費用不斷飆升，現時香港建築費用基本上是深圳的五至十倍。為什麼香港公共工程開支會如此高昂？有人說因為香港沒有輸入外勞，造成本地勞工薪酬高；也有人說所有建材都依賴進口。

香港要發展文旅設施和創科產業，就必須好好處理建築費高昂的問題，因為建築費高昂阻礙香港發展多元產業的能力。回顧過去20多年，香港的文旅設施並沒有配合社會經濟發展而增加，公共工程是特區政府投資重點；當中大量資源投放在高速公路、鐵路等運輸基建，而私人地產商興建的商場主要都是以零售為主，沒有空間特色和主題。為什麼香港在文旅設施落後於深圳和上海？就是因為深圳和上海規劃確使其投進公共工程的資源有比較均衡分布，包括文旅設施、劇場、博物館、展覽館等；也鼓勵發展商興建民間的文旅設施。

政府部門應主導前期研究

香港未來要發展文旅和創科產業，必須要分析檢討現時香港公共工程開支出現了什麼問題？那麼需要研究什麼呢？

第一是公共工程開支的立項程序和方法。在香港，公共工程的立項和管理主要由發展局負責。發展局下設多個部門，包括建築署、土木工程拓展署、渠務署、路

政署、機電工程署、水務署等，這些部門各自負責不同類型的公共工程項目。工程立項基本上是由政府工程師主導。規劃部門如何訂立文旅設施的指標？採用什麼研究方法？規劃署、文體旅局等部門該如何立項？怎樣立項？香港未來發展公共工程的目標應該怎樣？需要有一個說法。

第二是前期研究，公共工程的程序由公務部門主導。通常的做法就是先找一家顧問公司做前期研究，完成研究之後進行諮詢，經立法會審批，財委會通過撥款，繼而招標。香港的情況是很多前期研究都集中在數家工程顧問公司，而設計也是慣性採用那幾家顧問公司，當中便會出現一個問題：就是前期研究是否已經會對某一方面造成有利的研究結論？政府部門是否可自行負責進行前期研究，而並不是把前期研究工作外判出去。什麼項目需要前期研究？什麼項目不需要前期研究？需要有一個準則。

第三是公共工程的招標程序。現在公共工程的招標程序是部門向立法會申請撥款，財委會審批後才進行招標。可否先招標，之後再提交立法會審批？相信會得到比較寬惠的價錢。是否因為過往議會內有「反對派」，所以當部門將項目提交立法會審議時，申請撥款會多於實際需要，預留討論空間，於是造成了一個假象就是費用不斷增加。那麼應該由哪一個部門去監督工程費用開支？怎樣的價格才算合理？怎樣的質素標準才可接受？現在由財經事務及庫務局監管開支，那麼由誰去監管公務部門的工程師水準是否達標？

興建行人天橋無障礙升降機是一個例子，為什麼一座升降機的平均造價會達2500萬至7500萬元那麼昂貴？為什麼在一些偏遠地區會設置那麼多無障礙升降機？怎樣的工程費用才算合理？香港需要建立一套更客觀的標準。

現在香港公共工程的流程：政府立項後，提交立法會申請撥款，撥款之後進行招標，招標完成之後確認工程合約，進行工程。這個模式是否需要檢討改革？而其中一個細微的環節就是香港的建築費用是和顧問費用掛鉤，所以建築費越高，顧問費也越高。而顧問又是負責制定設計指引，是影響設計指引最重要的人物，這一方面會否造成一種利益輸送？就是顧問會特地提高建築費，從而增加顧問費？

將顧問費和建築費分開

有些國家和地區會把顧問費和建築費分開，顧問費的高低取決於能否為工程製造成本效益和提高效能，而不是把建築費推高；這一方面特區政府是需要研究的。目前政府提供給立法會的工程前期估價也是由數家顧問工程公司負責，那麼估價是否需要改由政府內部負責而不是外判給一些顧問公司？這種情況在新加坡是由工程有關的官員主動研究做（成本估計）而不是外判給顧問。這就涉及到政府的財務管理問題，為什麼公共工程如起橋築路、運輸系統比較容易通過，而其他項目就比較難通過呢？

最後一個核心問題：特區政府內部需要做基礎研究，立法會也需要檢討，在審批流程如何能夠真正減低建築費用？沙田T4公路造價高達71.6億元，工程費經調整後為68.1億元，今年5月在立法會財委會獲得通過。香港的建築造價不低，但從來沒有人能給一個明確答案為什麼香港的建築費會高於內地，甚至是高於日本。面積達3萬公頃的北部都會區，以「國際創科新城」為發展主題。發展項目已知的開支或預算約2240億元。工程超支情況會否再次出現？政府何時改革工務工程的立項程序？何時檢討工程的財務管理？

全國港澳研究會會員

緬懷鄧公功勳 助力改革開放



有話要說
顏寶鈴

習近平主席在紀念鄧小平同志誕辰120周年座談會上發表重要講話，指出鄧小平同志作為黨的第二代中央領導集體的核心，帶領黨和人民成功開創了我國改革開放和社會主義現代化建設新時期，開創中國特色社會主義。鄧小平同志的歷史功勳是全方位的、開創性的。鄧小平同志留給我們最重要的思想財富，就是以為他為主創立的鄧小平理論。習主席的講話高屋建瓴，對於我們貫徹落實二十屆三中全會精神，進一步全面深化改革、推進中國式現代化具有重要指導意義，值得認真學習領悟。

鄧小平，一個銘刻在億萬人民心中不朽的名字。作為一位世紀偉人，他為民族獨立和人民解放事業，為中國社會主義制度的建立、鞏固和發展，特別是為開創中國特色社會主義傾注了畢生的心力，建立了永不磨滅的歷史功勳。他是中國社會主義改革開放和中國現代化建設的總設計師，創造性地提出「一國兩制」偉大構想，為後人留下了極其豐富、寶貴的精神遺產。

鄧小平為國家改革開放和現代化建設作出卓越貢獻。1978年12月13日，鄧小平在中央工作會議閉幕會上發表題為《解放思想，實事求是，團結一致向前看》的重要講話，揭開了改革開放的序幕。之後黨和國家的工作重心實現了「以經濟建設為中心」的歷史性轉折；1992年，鄧小平在南方發表了一系列重要談話，把改革開放推向新階段。通過改革開放，我國經濟、社會實現快速發展，取得了舉世矚目的巨大成就。

改革開放是我國大踏步趕上時代的重要法寶，也是香港發展的歷史機遇。上世紀七八十年代，乘着內地改革開放

的春風，香港製造業紛紛到珠三角投資建廠，成就了珠三角「世界工廠」的地位，香港也順勢成功轉型為以金融、貿易和航運等服務業為主的國際大都會。

本人就是改革開放偉大國策的親歷者、受益者。1992年，受鄧小平講話的啟迪，抓住改革開放的機遇，我來到深圳市布吉秀峰工業城投資興辦電腦繡花廠。短短八年間，工廠不斷升級和市場不斷擴大。從接單、設計、生產一條龍，到1999年收購美國著名的運動品牌公司，將業務成功國際化，集團於2000年12月在香港主板上市，成為全球唯一一家上市的製帽企業。

改革開放偉大國策成就了無數像我一樣的普通人的創業夢，而鄧小平提出「一國兩制」偉大構想，更使香港回到祖國懷抱，走上了與內地優勢互補、融合發展的寬廣道路。香港回歸祖國27年多來的發展實踐充分證明，「一國兩制」不僅是解決歷史遺留的香港問題的最佳方案，也是香港保持長期繁榮穩定的最佳制度安排。

習近平新時代中國特色社會主義思想是對鄧小平理論的繼承和發展。習近平主席反覆強調，改革開放是決定當代中國命運的關鍵，也是決定實現「兩個一百年」奮鬥目標、實現中華民族偉大復興的關鍵。習近平新時代中國特色社會主義思想在鄧小平理論的基礎上，進一步提出了全面深化改革、推進中國式現代化。

在紀念鄧小平同志誕辰120周年座談會上，習近平主席表示，「對鄧小平同志最好的紀念，就是把他開創的中國特色社會主義事業繼續推向前進。」改革開放只有進行時，沒有完成時。新時代新征程，我們要更加堅定不移把改革開放進行到底，努力為人類和平和發展的崇高事業作出新的更大貢獻！

全國政協委員

國產大飛機對香港國際航運中心的意義

新聞背後

梅若林

昨晚，中國國際航空公司和中國南方航空公司於中國商飛總裝製造中心浦東基地，同時接收首架C919飛機，標誌着C919飛機即將開啟多用戶運營新階段。加上早前已接收7架C919的中國東方航空，以及海航旗下的金鵬航空計劃在第4季接收首架C919，意味內地四大航空公司將於今年內全面啟動C919營運。這是中國大飛機發展史上的又一里程碑，也是中國綜合國力不斷上升的體現。

C919的面世打破了西方長期以來的壟斷。在目前的國際大飛機市場，美國波音和歐洲空巴一直佔據着全球超9成份額。這種不健康的壟斷情況，造成即使近來波音有諸多生產和管理上的醜聞，但大多數航空公司仍然「被迫」依賴其生產線，這既不利於競爭，也不利於持續提高商用飛機的質素。

但C919的出現，無疑打破了這個長久

以來的既定格局。據早前東航協議中所透露，C919的目錄單僅僅0.99億美元，人民幣目錄單價則是6.53億元，比起同等級的波音737MAX和空巴A320，要分別便宜1.5億至8000萬元。單說這部分價格差距已經非常驚人，再者，隨着C919未來產能繼續提升，價格也就還有更多下調空間。其次，C919最多有168座位，標準航程4075公里，最大航程5555公里，性價比非常高，對國際航空公司而言，這是一個非常吸引的採購誘因。

助力C919實現「飛出去」

另外，C919的安全性在過去試飛6000小時的過程中，也已經被證明有切實保障。C919本身就是按照CCAR-25《運輸類飛機適航標準》來進行審定，而且完全滿足國際民用航空組織《公約》的最低標準。今年5月，民航上海審定中心方面亦透露，中國商飛早前已為C919向歐洲航空安全局

提出適航申請，按照計劃，C919最快可於明年取得歐盟適航認證。

C919國產大飛機重要性不言而喻，隨着時間的推進，相信C919還將「飛出國外」。說到這點，就不得不提香港的角色。在C919整個研發過程中，香港民航處其實一直積極參與C919多項認證及評估工作，許多香港專家亦充分發揮他們在國際航空公司擔任安全及管理高層的豐富經驗，為國產大飛機的發展作出不少建言。

這是香港助力國家發展新質生產力的一大明證，既是香港獨特優勢的展現，也說明了未來香港如何繼續透過融入國家發展大局，推動自身實現更大發展。去年底C919首次飛抵香港展示並演示飛行，然後今年6月，C919執飛滬港包機商業航班。無不說明，C919要真正實現「飛出去」，香港所要起到的作用舉足輕重。

眾所周知，香港是國際航空樞紐，是國家面向世界的重要窗口。香港國際機場

作為全球最佳機場之一，客貨運流量亦一直居世界前列，有豐富的國際及地區航線運行經驗。借助香港這個國際樞紐，C919能更容易取得國際關注，也有助收穫更多國際訂單，是國產大飛機真正邁向國際化的重要平台。反過來說，香港也能夠藉自身專業的技術水平，確保C919能無障礙對接國際安全或技術要求，對C919取得歐美適航認證、運行國際航線均能起到快速推動的作用。

短中途航線潛力巨大

中共二十屆三中全會通過的《決定》，支持香港發揮「一國兩制」制度優勢，鞏固提升國際金融、航運、貿易中心地位。對於C919的國際化，香港無疑扮演着中國其他城市都無法勝任的重要角色，當C919能運行國際航線後，香港的航運地位也將有一定程度的提升。得益於C919的優秀性價比，本地航空公司將會有資源可以加開

更多航班，而且當未來國產大飛機的生產線穩定化後，航空公司也就不必冒着存在技術問題的風險，也要花巨款與波音等公司做生意。更重要的是，現在內地四大航空公司已正式啟動C919營運，香港作為粵港澳大灣區的重要組成部分，短途及中短途的相關航班服務勢必有更多需求，三跑道系統亦能更加有效發揮其潛力，進一步擴大香港的國際國內航空樞紐地位。

日前，商務部黨組書記、部長王文濤表示，不論過去、現在和未來，香港在國家改革開放和現代化建設進程中的作用都是獨特而重要的，強調香港要充分把握國家發展帶來的歷史機遇，要當好「背靠祖國、聯通世界」的「超級聯繫人」、「超級增值人」。C919這樣的國家產業成果還有很多，香港必須進一步主動發掘這些機遇，利用自己「內聯外通」的優勢，為以中國式現代化全面推進強國建設、民族復興偉業作出貢獻。