

# 行政立法良性互動 攜手推進由治及興

## 施政2周年 —香港新變化—

香港回歸祖國27周年在即，特區政府落實「愛國者治港」，行政立法互動更加突顯行政主導原則，透過深度交流與合作，翻開了香港良政善治的新篇章。社會有部分人擔憂立法機構的監察作用有所削弱，但從實際的運作中可以見到，立法會不僅很好地配合現屆政府依法施政，亦起到監督作用，以香港整體利益為最大考量。特區政府與立法會在互動過程中形成更加廣泛的共識，為香港實現良政善治提供更加堅實的先決條件。上下同欲者勝，行政立法所形成的合力，定將成為香港邁向由治及興的強大動力。

陳克勤 立法會議員

本屆特區政府和立法會緊密合作、良性互動的最佳案例，當屬完成《維護國家安全條例》立法工作。這項香港特區26年來未能履行的憲制責任，終於在2024年上半年得以完成。從開啓公眾諮詢，到條例草案的逐條審議，政府與立法會充分溝通，目標一致，務求高效率、高質量完成審議及立法。特區政府與立法會進行密集的會議，高效完成審議工作。審議法案的時長和質量卻並未縮減，委員們針對條例提出了過千條問題，充分體現在行政主導原則之下，立法會依然能夠充分發揮監察和建言的重要作用。這些提問不僅以市民角度出發，釐清法例的目的和原意，起到了很好的解釋作用，亦針對法案提出了許多具體的條文建議，使條例的法律制度和執行機制更加完善，與已實施的香港國安法有效銜接，共同形成了完整健全的維護國家安全法律體系。

### 高效議政醞釀更具體策略

去年5月開始實施的行政長官立法會互動交流答問會，令行政立法交流更加雙向，不單議員可向特首提出質詢，特首也可向議員提出問題，讓議員即場提出建言。這可讓行政和立法機構共同研議、醞釀更具體建議和策略。互動答問沒有停留於探討層面，會後政府官員與議員繼續推動相關工作，將探討的共識落到實處。以去年的「應急安全」議題為例，多位議員在提問時提出許多關於大灣區聯合應急機制的具體建議。特首及相關政策局在會後進一步與發言議員跟進議題，當中的一些建議亦已被納入大灣區聯合應急演習，有效推動此項重要工作。

不僅如此，隨着會議時間得以充分利用，在2023年度由議員提出的不具立法效力的議案數量亦上升三成，達45個議案。這些議案議題涵蓋香港發展的各方各面，議員們有機會更加系統地向政府反映各個界別對議題的看法，並提出具體的政策建議。議員議案雖不具立法效力，但當中的建議亦被政府採納及落實。以氫能產業發展為例，在2023年上半年提出的香港氫能發展議員議案，經立法會討論後，當年9月，發展氫能的具體措施被寫入施政報告。幾天前，政府更正式發布了《香港氫能發展策略》，確定了氫能應用和產業發展的一系列具體舉措與時間表。

### 形成合力實現良政善治

在民意方面，立法會議員亦充分擔當社會與政府間的橋樑角色。一方面，議員不僅須向自己的界別提供服務，亦要擔起向界別解說政策的職責。過程中，議員們亦有更多渠道及時向政府反映收集到的意見，便於政府及時作出調整，避免政策實施與社會整體意見相左。「垃圾徵費」這一影響面甚廣的民生政策，在解說及試行期間，便在社區發現了諸多實施難點，這些意見得以快速向政府反饋，從而讓政府最終作出暫緩實施徵費的決定。

上述事例都充分說明，特區政府與立法會在互動過程中形成更加廣泛的共識，形成了更有建設性的議政模式和文化。這為香港實現良政善治提供更加堅實的先決條件。上下同欲者勝，行政立法所形成的合力，定將成為香港邁向由治及興的強大動力。



## 戴耀廷反中亂港惡貫滿盈

黎子珍

披着「法律學者」外衣的戴耀廷，長期鼓吹「違法達義」等歪理，更主導及參與非法「佔中」及違法「35+顛覆政權」案，充當反中亂港活動的「總教頭」，法庭亦認為戴耀廷是「35+顛覆政權」案的主腦及推手。戴耀廷禍害香港、顛覆國家處心積慮、罪惡貫盈，必須受到法律的制裁。

自2013年初提出違法「佔中」以來，戴耀廷多次以「法律學者」身份踐踏本港法治，鼓吹所謂「公民抗命」、「違法達義」等激進主張，聲稱以大規模違法行動，威脅特區政府以至中央政府屈從其政治要求，被視為近年香港違法暴力事件頻生的催化者。

### 違法暴力頻生的催化者

其後，戴耀廷夥同陳健民、朱耀明組成「佔中三丑」，謀劃所謂「讓愛與和平佔領中環」，先後於2013至2014年舉行三次所謂「商討日」，發起毫無代表性的「民間公投」提出「三軌方案」操弄民意。2014年9月28日，戴耀廷在當日凌晨宣布「佔中」正式啓動，開始歷時79日遍及多區的違法堵路行動，嚴重破壞香港社會民生與經濟，同時埋下所謂「違法達義」禍根，荼毒大批年輕學生。當時不少媒體揭露，戴耀廷等人煽動學生違法堵塞交通，不惜留下案底，但他們的子女從沒有參加。

2014年12月3日，「佔中三丑」到中醫警署「自首」，聲稱承擔罪責云云；但後來被起訴「煽惑公眾妨礙」等罪名時，卻「賴皮」拒絕認罪。結果，戴耀廷被裁定「串謀犯公眾妨礙罪」、「煽惑他人犯公眾妨礙罪」罪名成立，被判監16個月。

可是，戴耀廷不僅沒有因監禁而悔過自新，反而反中亂港變本加厲。

2016年2月，戴耀廷提出「雷動計劃」，以所謂策略配票，爭取反對派於2016年立法會選舉取得連半議席。2021年7月，戴耀廷與另外兩人被廉政公署起訴，他於2022年4月25日在區域法院承認四項在選舉中作出招致選舉開支的非法行為罪名，被判囚10個月。

2017年4月18日，戴耀廷又提出「風雲計劃」，企圖協助反對派在2019年區議會選舉中，在港九、新界分別贏得105個席位，最終要在2022年的特首選舉達到「真普選」。戴耀廷為此開設培訓班，協助反對派政客參選者出戰區議會。有內地媒體形容，這完全就是「港獨」奪權計劃。

2020年4月，戴耀廷發表「攞炒十步」文章，提及透過「初選」令香港陷入危機；2020年7月，戴耀廷以「35+」為名，不理播疫風險策動反對派「初選」，務求讓立法會參選者均成為其棋子，以取得過半數議席為目標，從而製造「大殺傷力的憲制武器」，包括否決財政預算案，意圖癱瘓特區政府運作，實現「奪權」大計。

### 承擔刑責天公地道

包括戴耀廷在內的涉案47人於2021年被起訴，戴耀廷同年在案件交付程序表明認罪。今年5月30日，高院法官裁定其中14人串謀顛覆國家政權罪成。法官判詞指出，「35+」計劃源於戴，「35+」計劃分別就5個地區直選舉行「協調會議」，戴有出席所有會議。從戴的參與，可見他是計劃主腦及最初的提倡者，雖然「社民連」及民主黨等最初對否決財政預算案有保留，但後來改變了立場，而毫無疑問，戴一直有著自己的目標去游說參與者；法官又認為，在戴推想的「攞炒十步」中，直到特首下台這一步為止，並非「空想」。

惡行到頭終有報。戴耀廷死心不息要「攞炒」香港和國家，承擔相應的法律刑責天公地道，這是香港作為法治社會的應有之義。

## 借勢與賦能——大灣區發展的香港動力

譚剛 廣東省政協常委 深灣產業文化研究院特約研究員



建設北部都會區是香港積極融入國家發展大局、推動粵港澳大灣區高質量發展的戰略性部署。《北部都會區行動綱領》提出，「促進大灣區融合」是香港發展大灣區城市八項發展目標中的一項。北部都會區憑借良好的區位優勢、合理的發展規劃，必將成為香港融入粵港澳大灣區的重要平台和發展極點。在發展北部都會區、促進大灣區融合進程中，首先要深刻認識大灣區新定位和最新發展趨勢動態，然後在促進香港與粵港澳大灣區特別是與深圳的經濟合作和互聯互通進程中，既要借勢，即把大灣區有效實踐與成果及時轉化為推動香港由治及興的新機遇和新動能；又要賦能，即通過建設北部都會區，為大灣區高質量發展注入香港動力。

### 一、把握好大灣區「一點兩地」新定位，密切關注最新發展動態

建設粵港澳大灣區是黨中央部署的重大國家戰略。習近平總書記在香港回歸祖國25周年慶祝大會講話中明確提出：「中央全力支持香港抓住國家發展帶來的歷史機遇，主動對接『十四五』規劃、粵港澳大灣區建設和『一帶一路』高質量發展等國家戰略。」對於粵港澳大灣區的戰略定位，早在2019年2月國家頒布的《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，從充滿活力的世界級城市群、具有全球影響力的國際科技創新中心等五個方面進行了擘畫。2023年4月，習近平總書記視察廣東，明確要求把粵港澳大灣區建設成為新發展格局的戰略支點、高質量發展的示範地、中國式現代化的引領地（「一點兩地」）。

粵港澳大灣區正以「一點兩地」新使命新目標為指引加快建設，廣東省政府在今年1月的《政府工作報告》中，安排了12項工作，其中排名首位的，就是「做實『一點兩地』」全新定位，加快建設世界級的大灣區、發展最好的灣區，更好發揮粵港澳大灣區支撐帶動作用」。筆者梳理了一年多來大灣區建設的新進展，將其概括為聯通型灣區、開放型灣區、活力型灣區、科創型灣區、

發展型灣區等五大新格局。

**聯通型灣區。**一是交通基礎設施互聯互通為重點的硬聯通加速推進，例如5月底全長258公里的廣佛南環、佛莞城際、佛肇城際、莞惠城際聯通運行，橫跨廣州、佛山、肇慶、東莞、惠州5市，6月底跨越珠江口中段的深中通道即將正式建成通車，為大灣區1小時通動圈和「軌道上的大灣區」建設畫出最新一筆。二是規則銜接、機制對接與政策協同的軟聯通同樣有序推進，最近兩年來已先後推出兩批共36項對接案例、183項灣區標準、15項灣區認證項目，有效推動了大灣區的軟聯通工作。三是伴隨港澳居民及車輛北上、廣東居民南下而形成雙向奔赴格局，粵港澳居民之間的心聯通同樣正在加快構建。

**活力型灣區。**2023年粵港澳大灣區經濟規模已達14.05萬億元人民幣，聚集了3萬億級的深圳+廣州、1萬億級的香港，以及1萬億級的佛山+東莞等5座城市，另外澳門名義與實際增長速度分別達到124%、80%以上，表明大灣區經濟活力強勁，在產業體系、集群優勢和經濟互補等方面呈現出綜合競爭力。今年一季度，深圳地區生產總值同比增長6.4%，其中第二產業同增10.3%，尤其是代表新質生產力的行業和產品如醫藥製造業、計算機、通信和其他電子設備製造業等表現搶眼。例如3D打印設備、電子元件、服務機器人產品產量分別增長62.9%、72.0%、45.6%。從人口活力來看，不但大灣區城市保持人口規模增長態勢，2023年常住人口增量超過44萬人，各市均實現上升增長，其中深圳、廣州增量為12.8萬人、9.3萬人；而且大灣區人口結構活力也同樣突出，在2023年一項針對95後人才吸引力內地城市50強的調查中，深圳、廣州排名第1、第4，佛山、東莞、珠海、中山、惠州均榜上有名，表明大灣區在人口規模和人口結構上均呈現出明顯活力。

### 二、把大灣區建設實踐及發展成果，轉化為推動香港由治及興的新動能，為大灣區高質量發展注入香港力量

粵港澳大灣區在「一點兩地」新定位指引下正逐漸形成以聯通、開放、活力、科創、發展為顯著特色的新局面，為建設好香港北部都會區、融入並促進大灣區高質量發展提供了廣闊空間。一方面，在建設北部都會區進程中，應借鑒參考大灣區的

探索實踐、有益經驗和發展成果，借大灣區發展之勢，轉化形成推動香港發展的新機遇和新動能。另一方面，北部都會區建設應推動大灣區新局面的形成與發展，為大灣區高質量發展注入香港力量。這裏以開放、科創和發展為例，略為分析北部都會區促進大灣區融合發展中的借勢與賦能：

**開放型灣區。**香港作為國際金融、航運、貿易中心，國際航空樞紐和全球最自由經濟體之一，擁有高度國際化、法治化的營商環境以及遍布全球的商業網絡，是構建開放型灣區的顯著標誌和重要力量，對粵港澳大灣區推進國際化水平具有強大推動作用。另一方面，近年來廣東實施外貿、外資、外包、外經、外智「五外聯動」的相關做法，包括最近兩年大灣區相繼舉辦全球招商大會的探索實踐，特別是深圳連續31年保持內地外貿出口第一城，以及今年一季度進出口實現同比增長28.8%背後的有益探索，也可以為香港持續健康發展提供參考借鑒。

**科創型灣區。**以香港5所知名高校連續多年位居全球百強高校、深圳+香港+廣州連續多年排名全球科技創新集群第二名等為標誌，香港在粵港澳大灣區建設國際科技創新中心、綜合性國家科學中心進程中具有重要作用。從香港5所全球百強高校進入河套深港科技創新合作區深圳園區、設立研發創新平台、取得不少研發成效來看，香港在科創型灣區建設中的重要作用正在日益顯現。

**發展型灣區。**在由香港+深圳、廣州+佛山、澳門+珠海構成的粵港澳大灣區三大發展極中，香港+深圳這一發展極具有特別重要作用，不但構成發展極的香港、深圳均為大灣區的中心城市，而且去年兩地經濟規模達到6.15萬億元，對大灣區的發展動能最為強勁。

目前大灣區已搭建起橫琴、前海、南沙、河套四個國家級重點發展平台，其中前海與河套兩個平台位於深圳，前者與北部都會區的高端專業服務和物流樞紐相連，後者與北部都會區的創新科技地帶毗鄰，充分凸顯香港在推動發展型灣區建設中的重要作用，有必要進一步推動港深融合發展，相互合作、相互促進，互為動能，在構建發展型灣區中發揮好港深極點作用。



## 深中通道 有助香港經濟再起飛

于承忠 香港理工大學專業及持續教育學院客席講師

深中通道的建成，極大地縮短珠江口兩岸的車程，例如從深圳到中山的車程由原來的2小時縮短至30分鐘以內，這不僅促進了香港與內地的人才流動、文化及旅遊的交流，也加速了區域一體化的進程。對於香港來說，新路將為市民提供更多生活和就業選擇，有助緩解香港土地資源緊張的問題。物流方面，深中通道將顯著提升大灣區的物流效率。香港作為國際物流樞紐，深中通道的建成將使香港的物流網絡更加完善，降低物流成本，提高供應鏈的速度和靈活性，有助香港發揮國際貿易中心作用，對於依賴快速物流的電子商務尤為重要。

在經濟層面，深中通道的建成將為大灣區內的產業互補和合作提供新的機遇。香港擁有成熟的金融市場和先進服務業，而珠江西岸城市如中山、珠海則在製造業和實體經濟方面具有優勢。深中通道的建成將促進雙方在產業鏈上進行深度融合，推動區域經濟協同發展。

對於香港經濟而言，深中通道的建成既是機遇也是挑戰。機遇在於，深中通道將加強兩地經濟聯繫，為香港帶來更多發展機遇和市場空間。挑戰則在於區域一體化加速，香港需

要不斷提升自身優勢，以適應更加激烈的區域經濟競爭。

深中通道的建成對深圳、中山、蛇口、南沙、珠海和廣州等城市同樣具有深遠影響。例如深中通道將成為中山向東發展的關鍵力量，有助於當地承接深圳的產業轉移和創新資源。深圳則可以通過深中通道進一步擴大經濟腹地，實現更廣泛的區域影響力。南沙區作為廣州的重要區域，將從深中通道中獲益，尤其是在產業空間的擴張和發展潛力的增強方面。珠海作為連接澳門和香港的橋樑，也將通過深中通道進一步提升其在大灣區中的地位。

深中通道主要連接深圳和中山，而港珠澳大橋則連接香港、珠海和澳門。這兩條通道從不同方向加強了珠江口東西兩岸的聯繫，形成了一個多維度、多層次的交通網絡。深中通道的建成可極大地紓緩其他過江大橋如虎門大橋、南沙大橋、獅子洋通道的交通壓力。深中通道和港珠澳大橋共同構建了大灣區內部的快速通道，促進了區域內城市之間的交通便捷性。例如，從深圳經深中通道到中山，再經廣澳高速公路可以迅速到達珠海，這讓深圳與珠海之間的聯繫更加緊密。