

# 時評

## 做好政策配套 便利北上養老

特區政府2014年推出「廣東院舍住宿照顧服務試驗計劃」，頗受本港長者歡迎。有消息指，當局最快今年暑假公布擴展計劃，預料先在廣州、深圳和中山設試點，將部分合資格內地院舍納入計劃。港人北上養老並非新鮮事，而在近年灣區內地城市長足發展的大背景下，北上養老必將更具吸引力。市民希望特區政府早作籌謀，做好政策配套，深化與灣區兄弟城市的協同合作，資源綜合利用，互惠互利，讓有意落葉歸根的香港長者老有所安。

根據統計處數據，2022年中，香港65歲或以上人口達152萬，佔整體人口兩成，反映香港已成為「超高齡社會」。另據勞工及福利局去年底向立法會提交的資料，截至2021年年底，估算約有85100名65歲或以上香港居民通常逗留在廣東省，十年間增加了85%。這些數字顯示，不少港人選擇在灣區內地城市養老已成不可逆轉的趨勢。

根據有關資料，目前，社會福利署已通過「廣東院舍住宿照顧服務計劃」，讓本港長者入住廣東肇慶和深圳鹽田營辦的院舍。在這個基礎上進一步擴展計劃，時機是適當的，皆因內地的條件較以往更為優厚——近年內地也開始走向老齡化，「銀髮經濟」有了更大發展動力，帶動醫療、保健、安老等業務發展，這無論對灣區內地城市還是香港長者而言，都是極具吸引力的。

綜合各種因素，比起香港，灣區安老服務可說是價廉物美。據關注這個議題的工聯會理事長、立法會議員黃國介紹，香港院舍成本頗高，政府「買位」每人每月要1.6萬元，護養院更要2.25萬元，反觀內地平均只需4000元人民幣，需要深度護理者亦只需5800元人民幣，費用僅是香港四分之一。同樣重要的是，對香港這個彈丸之地而言，推動港人北上養老有助紓緩長年積存的住屋和醫療問題，有利港府解決「深層次矛盾」。

鼓勵長者北上養老，立意良好，也要適當的政策配合。現時本港一些既定政策不利於長者北上養老，例如長者生活津貼申請人在緊接申請日期前，不得離港超過56天，這可能導致相關長者擔心喪失領取資格而打消北上養老的念頭；再例如目前合資格的長者，僅可使用醫療券支付港大深圳醫院的指定服務費用，當局大可擴大醫療券的使用範圍至整個大灣區，以及容許支付內地保險費用，增加本港長者北上養老的誘因；又例如在「港澳藥械通」政策下，已有首兩批共19間灣區醫療機構獲准使用本港註冊藥物和醫療儀器，當局應爭取進一步擴大適用藥物和醫療器械目錄，因為只有增加求醫的便利度，本港長者才有更大興趣北上養老。

習近平主席去年在「七一重要講話」中指出：「當前香港最大的民心，就是盼望生活變得更好……年紀大了得到的照顧更好一些。」這是中央對港府在安老領域的施政要求。希望港府和灣區內地城市協同好，在不過度佔用內地安老資源的大前提下，在每個試點城市選出兩三家院舍，列入「買位」名單，讓有意返回內地的香港長者體驗優質安老服務、安享晚年。

香港商報評論員 林松年

## 完善地區治理以法鑄魂

立法會議員、中銀香港總法律顧問 簡慧敏

### 名家指點

自行政長官在5月2日的記者會上公布完善地區治理建議方案（下稱「建議方案」）後，便引起了廣泛的關注，更出現了聲稱建議方案為「民主倒退」的謬誤。本文會從法律的角度，着重探討是次建議方案的法理基礎。

在當時的港英政府期間，區議會是作為民意諮詢機構而設立的。當時區議會的英文名稱是「District Board」而非現時使用的「District Council」，基本上沒有實權。直至1999年市政局及區域市政局解散後，18個在2000年新成立的區議會才逐漸成為了地區行政機構。區議會在發展的過程中慢慢被賦予更多權力與職能，可就區內事務向政府提供意見，並在獲得撥款的情況下承接環境衛生、康樂、文化等活動，繼而增加直選議員席位至除了27名當然委員以外的全部議席。但究其本源，原意是諮詢組織屬性，不應變質成為政治工具。可是，自區議會參與地方行政後，不斷進行「自我擴權」及討論政治議題，原先主導地區行政的民政事務專員的角色逐漸被弱化，導致後來地方行政出現尾大不掉、干擾及阻止政府施政的情況，甚至形成危害香港治安和國家安全的局面，產生「不理民生大小事，分化社會為最先」的泛政治化至風。

因此，如行政長官所言，本次重組區議會的三個指導原則是：國家安全必須放在首位、全面落实「愛國者治港」原則、充分體現行政主導。「去政治化」是本次建

議方案要着重解決的問題。

### 區會歸本位去政爭保繁榮

在進行法理基礎討論之前，我們先來回顧《基本法》的相關條文規定：第97條：「香港特別行政區可設立非政權性的區域組織，接受香港特別行政區政府就有關地區管理和其他事務的諮詢，或負責提供文化、康樂、環境衛生等服務。」第98條：「區域組織的職權和組成方法由法律規定。」

從《基本法》的規定可以清楚看到，有別於立法機關與行政機關等政權性組織之間存在互相制衡亦互相配合的關係，區議會的法定定位是「非政權性的區域組織」，從來沒有監察或制衡政府運作的職能。根據《基本法》的設計原意，「非政權性的區域組織」不具備主動提供諮詢意見的職能，即特區政府處於主動和主導的位置，對於是否諮詢、何時諮詢和諮詢什麼等問題可以全權決定。

由此可見，2019年區議會選舉後產生的亂象是何等偏離《基本法》的初心和正軌！疫情期間區議會失靈所衍生的種種漏洞和弊端暴露無遺，要保持香港的長期繁榮穩定，重組區議會已經到了刻不容緩的地步。根據《基本法》第98條，區域組織的職權和組成方法由法律規定，行政機關與立法機關必須讓區議會重回第97條下「非政權性諮詢組織」的定位。

就充分體現行政主導而言，在服務地區和社區發展上，政府要擔當領導的角色，強化制定地區治理策略和執行政策的能力。

建議方案中提議的由民政事務專員擔任區議會主席，成立由政務司司長領導的「地區治理領導委員會」，以及由政務司副司長領導的「地區治理專組」等措施，正是體現了《基本法》所設計的行政主導原則。

### 區會行政主導五光十色

顯而易見，在《基本法》下，直選不一定是區議員唯一或最佳的產生辦法。在市民看來，一名好的區議員必須能切實解決民生和經濟問題，不但向政府反映社區的意見和建議，更應將「施政為民」的目的實實在在地帶到社區，讓市民切實感受到政府施政帶來的幸福。要做到這點，區議會的組成和產生方法必然要多元化，區議員必須通過資格審查，由愛國愛港人士包括地區和社會上有擔當、有大局觀、有能力和情懷的社區領袖、賢達、專業人士和各階層有志服務市民的市民組成的區議會才是最為理想的。

法治是香港賴以成功和發展的基石，必須確保《憲法》和《基本法》規定的制度有效及持久落實，「一國兩制」方針才能全面準確、堅定不移地貫徹。立法會將積極履行其憲制職能，早日完成《區議會條例》、其附屬法例及其他相關條例的修訂工作，為本次建議方案賦予實質和強而有力的法律基礎，依法重組區議會，全面提升地區治理水平，讓法治成為社會共識和基本準則，為我們找出「真幹事、幹實事」的區議員，真正為市民謀福祉，為香港謀發展。

## 美經濟動蕩不安 小心為上

時事評論員 吳幼琪

### 經濟縱橫

美國今年3月仍錄得5%的通脹率；縱然美國一季度GDP增長僅為1.1%，但進入加息周期後，美股尚硬朗，表現出人意料，3月失業率則約3.5%。聯儲局5月3日再加息0.25%；可以說除利率已上浮外，導致高通脹的其他因素大抵都存在，期待美息短期掉頭回落難以取得充分理據支持。美國本土經濟在加息陰影下隱憂重重：

一、加息推高美聯儲借貸成本，聯邦財政赤字會迅速擴大。惟美債發行時利率已固定，不會因聯儲局加息而變化，新債加息則會導致舊債價格下跌提高舊債的收益率；聯儲局加息也會提高發新債的成本，而那些效應卻是滯後的，要等結餘的低息債券換成高息債券，每年支付的利息才會大幅度增加。耶倫警告美國最早會在6月1日出現債務違約，估計今後幾年美國財長會更頻繁地發出相關警告。從根本上來說，美國現在是一個用新債償還舊債的國家，其債務佔比不斷增加的趨勢至今仍未看到有改變的跡象。

併收購發生。

三、聯儲局加息，收緊銀根，申請按揭貸款會變得困難。聯邦基金利率上升，銀行存款利率上升，投資的機會成本上升，抑制樓市的交投，樓價偏軟。地方銀行向大部分美國住宅按揭提供了融資，而按揭貸款利率隨聯邦基金利率上升，銀行的壞帳會上升，從而重挫中小型地方銀行；地方銀行倒閉又會導致房地產資金鏈斷裂和銀根進一步緊縮。有人認為，美國樓市泡沫會緊跟銀行倒閉潮而爆發，觸發美國下一波的金融動蕩，那樣的事情不一定會發生，可能性卻的確存在。

四、美國去年經濟增長2.1%，今年首季增長已經放緩，經濟衰退機會增加。銀行系統會更加謹慎，導致信貸緊縮，進一步拖慢經濟增長，不僅增加衰退的可能，也增加滯脹風險。美國對外政策是脫鉤斷鏈，不利壓抑國際和美國內通脹，對持續經濟發展非常不利。今明兩年，美國經濟前景並不樂觀。

### 全球都在拋美債

五、美國頻繁對他國實施金融制裁，包括把一些國家和它們的銀行排除在美西方支付體系之外、凍結資產、禁止交易等，表面上是針對特定國家，實際卻威脅着整個國際社會，促使許多國家共同參與去美元化的進程。現階段主要體現在許多國家往來貿易開始實行本幣結算；由於中國是貿易大國，與多國同時進行本幣結算，國際貿易中以人民幣結算的比重會迅速上升。人之所以要存錢，因為存下來的錢將來可以用來買東西；各國儲備美元也是同樣的道理。當許多國家都減少使用美元來進行交易，現在的美元也不過僅僅是一種信用貨幣，美元的儲備功能將會逐漸弱化。

美國債務規模已達31.6萬億美元。當前，全球主要持有美債的國家都在減持美債。今年2月，海外持有美債金額已經減少了589億美元，同比下降約4.7%，降至7.344萬億美元。如日本當月所持美國國債環比就減少了226億美元，結餘為三年多來最少；中國該月則減少106億美元，連續七個月減持美債，持有美國國債餘額為8488億美元，為2010年5月以來的新低。耶倫曾表示，若無法繼續向全球舉債，美國將發生金融災難，反映了聯儲局的另一個苦惱。全球央行也加快了購金步伐，2022年，全球央行共增持1136噸黃金，同比增長152.3%，是1967年以來的新高。看來，在美國經濟動蕩不安的當下，國際金融也正醞釀着重大的轉變。

## 美台軍事勾連沒有出路

林文漢

### 不吐不快

最近，25個美國國防承包商組成訪問團，在台灣參加所謂「美台國防工業合作論壇」。擔任團長的美國前太平洋海軍陸戰隊指揮官魯德爾(Steven Rudder)表示，美國國防企業願意參與台灣「防務自主」計劃，提升台灣威懾力，從源頭上避免衝突發生。此番言論也許可以蒙騙一些不明就裏的糊塗蟲，但清醒者一定明白，這是美方將台灣地區變成「火藥桶」的圖謀，極不道德。

中國典籍《道德經》說：「夫兵者，不祥之器，物或惡之，故有道者不處。」對於武器的生產、輸送和使用，有道者態度慎重，無道者卻非常輕率，而美國恰恰是那個「無道者」。去年年底，瑞典斯德哥爾摩國際和平研究所(SIPRI)發表報告，指出在2021年全球最大100家軍工企業中，軍工企業佔了40家。而根據同一機構在今年3月中發表的有關武器國際轉移的報告，2018年至2022年美國的武器出口，較2013年至2017年激增14%，而在全球武器出口方面，美國份額從33%激增至40%。

美國擴大武器出口，相信與俄烏衝突有關。事實上，自2022年2月衝突爆發以來，我們看不到美國推動和談，反而不斷向戰區輸送「不祥之器」，拱火澆油。在這個過程中，最大得益者顯然不是烏克蘭人民，而是美國軍火商。

倘將「美台國防工業合作論壇」放在上述脈絡去思考，真是細思恐極！中美1979年正式建交以來，美國多番違反「一個中國」原則和中美三個聯合公報的規定，從未停止向台灣出售武器和維持所謂「軍事聯繫」，變相為「台灣」分裂勢力撐腰打氣。如今美台透過所謂「論壇」深化軍事勾連，只會導致島內頑固分子在錯誤道路上越走越遠，誤以為有更多人錢搞「台灣」，令台海局勢更加不穩。

假如台海不幸爆發戰爭，美國真的會「捍衛」台灣地區嗎？烏克蘭殷鑒不遠，答案顯而易見。促進台海和平的真正方法，只能是拒絕美國拱火澆油，切實尊重「九二共識」的政治基礎，承認「一個中國」原則。這樣才不會發生軍事衝突，確保台海安全。

## 冀加快興建東九龍捷運系統

立法會議員 顏汶羽

### 民意建言

九龍東一直飽受交通擠塞，四順、秀茂坪等地數十萬名「山上」居民長年依賴巴士及小巴連接港鐵站，興建東九龍捷運系統迫在眉睫。

今年3月至今，筆者三次到比亞迪汽車基地參觀學習，除了新能源汽車，最主要是為了解雲巴有關性能。作為比亞迪自行研發的小運量軌道交通運輸系統，雲巴有轉彎半徑小、爬坡能力強、噪音低、振動小、安全性高、敷設方式靈活等優點，且爬坡能力可以達到1:12，只是為了乘客舒適度，最多做到1:6或1:8，相信雲巴對於政府擬建的九龍東「高架無軌捷運」具有較強的借鑒作用。

到底雲巴在香港是否適用？筆者日前亦同比亞迪技術團隊一齊考察政府擬建九龍東高架無軌捷運系統的初步走線，用兩小時的時間由彩虹東走到寶達，實地探查雲巴技術是否可以在九龍複雜多變的地理環境上提供捷運服務。而比亞迪技術人員確實發現個別位置在建立捷運系統時會遇到困難，例如彩虹

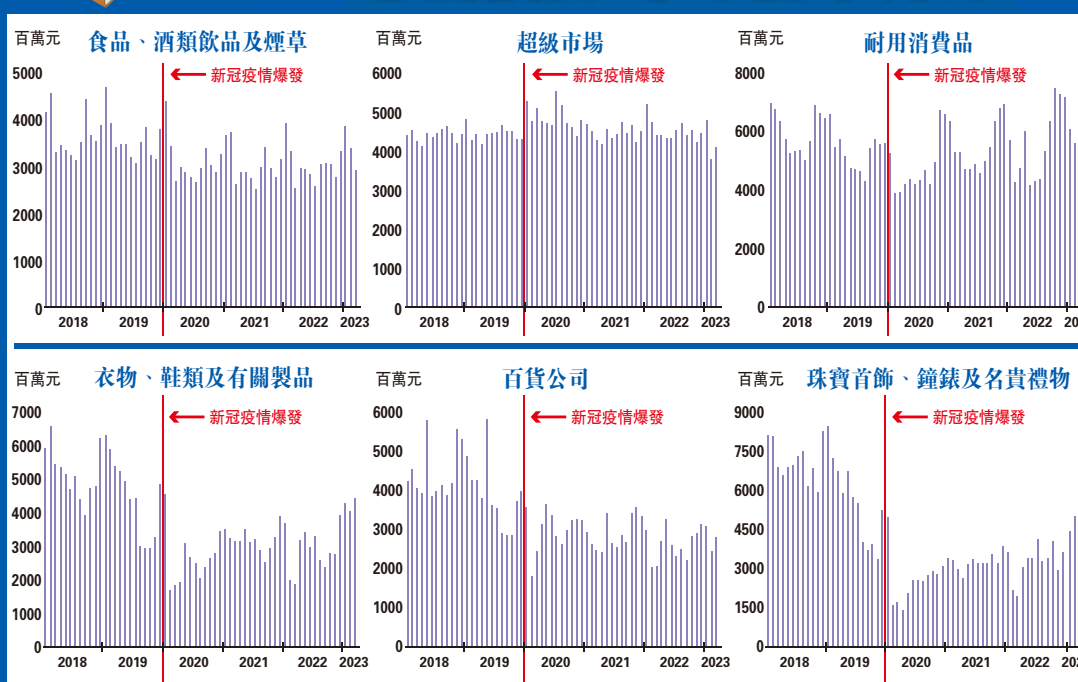
東對開新清水灣道路較為狹窄、順利邨有變電站在路中等等，都需要一一解決。不過整體來看，相關人員認為技術上應該可以克服到，具體有待進一步研究探討。

事實上，社會非常關注九東和啓德建立集體運輸系統，加強區內連接。早幾日運輸及物流局副局長在立法會大會上，講到政府對引入綠色智能集體運輸系統持開放態度。據筆者所知，當局正緊鑼密鼓，為擬建的九東捷運系統交通方案做研究，包括去了深圳及湖南株洲實地考察雲巴同軌技術。

究竟九東捷運技術方案「花落誰家」，相信不會很快有定案。筆者稍後會再到廈門考察快速巴士系統，並將幾種系統與九東實際情況結合，期望可以找到最切合九龍東的建議。

總而言之，整個九東急需一個集體運輸系統，處理數十萬居民每日下山難、啓德市區孤島的狀況，希望特區政府可以將各項技術深入研究，為九東捷運物色最合適方案。

## 零售復蘇 不平衡不充分



香港恢復全面通關，零售餐飲業也漸復蘇。統計處第一季數據剛出爐，究竟零售表現若何？宏觀來說，本港3月份零售業總銷貨價值為336億元，恢復到疫情前的85%，較首兩月的80%左右有所加速。惟微觀而言，不同零售商的反彈幅度卻分別不小。超級市場的情況相對穩定，無論疫下抑或疫後都變化不大。食品、酒類飲品及煙草的抵抗力亦高，疫情以來銷貨總額普遍微跌一成左右。耐用消費品方面，情況也沒特別惡劣，甚至受惠消費券而在個別月份創出新高。可是，其餘零售商卻遠未復元，尤其是非必需品。珠寶首飾、鐘錶及名貴禮品首三個月銷貨總額只恢復了疫前約60%，百貨公司亦然，衣物、鞋類及有關製品也僅約65%。期內旅客尚未回流，當是一大主因。