



港辦全球繁榮峰會 專家學者看好香港獨特優勢

霍普金斯經濟學家：香港是全球化與繁榮的範本

由匯賢智庫和上海國際問題研究院主辦的「2024全球繁榮峰會」昨日進行五場專題討論，來自世界各地的專家、學者共同探討全球安全穩定與繁榮發展的共贏方案。

與會專家、學者表示，中國為全人類福祉作出巨大貢獻，香港亦能在其中發揮獨特作用。他們十分看好香港能在世界繁榮發展、推進全球化的過程中扮演重要角色。約翰·霍普金斯大學應用經濟學教授史蒂夫·漢克更指香港是全球化與繁榮的範本。有學者指出，香港應思考如何在新的世界局勢下保持固有優勢，要繼續吸引來自世界各地的人才。

大公報記者 龔學鳴

昨日進行的五場專題討論，話題囊括全球化與去全球化、泛安全化的風險及對發展的影響、科學技術合作和人類未來、大國競爭和和平共處，以及氣候變化與可持續發展等。

香港歐洲商會主席阿馬特表示，香港是通往中國內地的門戶，未來有望成為整個亞洲的樞紐。目前特區政府等公共部門正採取多項措施吸引人才、重振經濟。為實現企業的長遠目標，私營部門同樣有責任整合不同要素，幫助香港實現金融業以外的多元化經濟發展。

中國社會科學院亞太與全球戰略研究院東南亞研究中心主任兼亞太社會文化研究室主任許利平表示，中國為全人類福祉作出巨大貢獻，香港亦能在其中發揮作用。香港有地理位置優勢，東西文化在這裏交匯，又是「一帶一路」的橋頭堡。他舉例說，香港與東盟國家關係密切，能在「一帶一路」合作中共同攜手，也能進一步推動中國與東盟國家的合作，進而帶動全球自由貿易。

科研需吸引全球科學家參與

約翰·霍普金斯大學應用經濟學教授史蒂夫·漢克稱香港是全球化與繁榮的範本。他認為香港經濟的成功得益於自由貿易、低稅率以及穩定的貨幣，惟面臨全球貿易放緩、美國政府通過制裁推動貿易保護主義等新狀況，應更多思考如何在全球貿易環境轉變的背景下保持固有優勢。

諾貝爾化學獎得主、史丹福大學教授羅傑·科恩伯格表示，香港未來在研發新技術應對全人類共同挑戰方面將發揮優勢。他認為，美國科學技術的成功在於吸引來自世界各地的科研人員，香港要在科研領域取得更多成績，還需繼續努力吸引全球科學家的參與。

峰會13日起一連三日在香港舉行，是香港民間首次舉辦以地緣政治為主題的國際論壇。13日晚舉行的歡迎晚宴期間，行政長官李家超致辭表示，香港相信合作，而不是去全球化，合作是全球經濟乃至全球發展的唯一現實出路。香港會繼續竭盡所能，促進對話、協作和共同繁榮。

峰會今日踏入最後一日，將舉辦「青年領袖論壇」，由亞洲地區的青年企業家、高級管理人員和學者共同探討未來全球經濟發展和機遇。



▲「2024全球繁榮峰會」昨日在香港舉行，行會召集人兼立法會議員葉劉淑儀（中）是峰會發起人之一。大公報記者何嘉駿攝



香港歐洲商會主席阿馬特



中國社會科學院亞太與全球戰略研究院東南亞研究中心主任兼亞太社會文化研究室主任許利平



諾貝爾化學獎得主、史丹福大學教授羅傑·科恩伯格



▲「2024全球繁榮峰會」邀請了國際上不同領域的領袖和專家翹楚作深度交流，探討影響全球繁榮最迫切的議題，昨日進行五場專題討論。大公報記者何嘉駿攝

學者：中國有信心面對風高浪急

無懼挑戰

中美關係是當今世界最重要的雙邊關係。昨日進行的「2024全球繁榮峰會」期間，多位來自中美兩國的專家學者表示，香港具有「一國兩制」的獨特優勢，可以構建中美交流的橋樑，深化中美之間的交流與理解，這將有利於香港，也有利於中美關係的穩定。中美關係的健康穩定，也是國際社會的共同期待。

香港中國學術研究院常務副院長、中國社會科學院港澳研究中心主任黃平表示，美國存在「冷戰思維」，對中國有毫無根據的擔憂。中國還在加強自身發展，亦沒有意圖取代美國。黃平指

出，中美兩國可在民間外交方面着力，進行更多經貿外交、地方合作、教育和文化交流，而香港具有資本自由流動、優秀的人才庫、普通法制度等優勢，可在多方面作出貢獻。

各界盼港構建中美交流橋樑

美商亞洲集團管理合夥人、前美國駐港澳總領事唐偉康指出，出於地緣政治的考量，中國已經成為美國保護主義的主要目標。作為一個多樣化的國家，美國一些政策「走得太前、太遠」，在許多方面錯誤地將中國崛起視為威脅。

唐偉康希望能重新開通華盛頓到香港的直航航班，讓香港有更多機會在美

國發聲，並與紐約等地重建聯繫的橋樑。

上海國際問題研究院學術諮詢委員會主任楊潔勉表示，年底的美國總統選舉必然會對世界和中國產生影響，中國在未來的貿易戰中需要「做最壞的打算與最好的努力」。即使美國對中國有進一步的打壓，相信與六年前相比，中國面對未來的「風高浪急」將更有信心，也將具備更全面的應對機制。

阿爾薩里集團董事長兼首席執行官、印度尼西亞候任總統普拉博沃之弟哈希姆表示，在中美大國角力的競賽場上，印尼希望可以保持中立，不需要「選邊站」。大公報記者黃鈺姦

峰會發起人葉劉淑儀：化危為機

集思廣益

香港昨日日起展開為期三日的「全球繁榮峰會」。峰會發起人兼匯賢智庫主席葉劉淑儀致辭時表示，保護主義抬頭以及出口限制實施，阻礙發展中國家獲得最先進的科技，香港作為開放的小型經濟體，同樣面臨地緣政治等風險。她指出，人才能夠將危機轉化為機遇，期望是次峰會匯聚各地人才，就相關議題交換意見。

香港歐洲商會主席阿馬特（Inaki Amate）認為，依靠單一力量推動的全球化已成為過去，科技的進步使得機器進入人工密集型產業成為了全球發展的新趨勢。因此，如何與科技共存成為當前需要解決的問題。他續指，隨着人口

結構的變化，引入激勵性因素變得十分關鍵，香港需要吸引人才來實現多元化經濟發展。

美國科學歸功世界人才

2006年諾貝爾化學獎得主、史丹福大學教授羅傑·科恩伯格（Roger D. Kornberg）提及，在美國的實驗室中，可以見到來自世界各地的人才。他表示，美國科學的成功不僅是由美國人創造的，也歸功於世界人才。

成為資本董事長及管理合夥人李世默博士表示，為下一代考量，中國想要將人均收入提高2至3倍，則需要在工業領域增加技術附加值。他稱，2023年

中國工業產值佔全球35%，超過相當於美、日、德、印四國的總產值，但附加值僅佔12%。

他指出，人口老齡化是中國目前面臨的挑戰，投資於技術領域才能推動工業發展。他續指，在過去的20年，技術發展主要集中於消費者導向型平台，如社交媒體和電子商務。但考慮到國家具備遠見，在真正的科學技術領域一定是扮演著主導角色。

會議昨日討論議題包括全球化與去全球化、泛安全化的風險及對發展的影響、科學技術合作和人類未來、大國競爭與和平共處，以及氣候變化與可持續發展。

大公報實習記者蔣夢宇

醫健事

港大研中風手術「黃金6小時」可延長

【大公報訊】實習記者汪澤妍報導：中風是本港第4號「致命殺手」，香港每年平均約有15000新中風患者，且中風呈年輕化趨勢。現時最有效的治療缺血性中風的方法是血管介入動脈取栓手術（取栓手術），但該手術的實施受制於「黃金6小時」的標準。不過，港大醫學院與瑪麗醫院合作進行為期逾五年的研究發現，急性缺血性中風患者於發病六小時後接受取栓手術治療依然有效。

中風越早治療越好

傳統的治療缺血性中風的方法主要包括兩種，第一種是於發病後4.5小時內注射靜脈溶栓劑，以溶解血塊，適用於由小動脈阻塞引起的中風；第二種方法是於發病後6小時內實施取栓手術，一般用於治療由大動脈阻塞引起的中風。由於發病超過黃金6小時之後，腦出血風險性較大，故傳統上只允許中風時間「明確在6小時」內患者進行取栓。所以，能否放寬黃金期至6小時之外，使更多病人受惠於取栓手術，成為醫生關切的問題。

來自港大醫學院和瑪麗醫院的腦內科、放射科聯同神經外科醫生合作，自

2018年以來提供全港首個24小時取栓手術治療中風，研究團隊亦一直密切監測有關的治療成效。研究期間合作400多名患者接受相關治療，其中13%的患者在發病超過6小時後進行手術，發現沒有增加嚴重併發症或死亡率。

研究表示，對於逾6小時接受治療的患者，配合進階的影響掃描（例如CT Perfusion）並用人工智能軟件協助分析（Rapid AI）找出可救治的腦組織體積和百分比，能幫助醫生快速挑選適合取栓手術的患者，將治療黃金期由6小時擴大至24小時。

黃金6小時後取栓手術的符合資格

- 急性缺血性腦中風患者
- 年齡18歲或以上
- 臨床腦中風分數（NIHSS）≥6分者
- 中風前有一定自理能力
- 電腦掃描確診
 1. 腦部大血管阻塞（前或後循環中風）
 2. 沒有大範圍腦壞死
- 黃金6小時以外的患者+/-進階的影像掃描
 1. 大範圍可救治的腦細胞

港大醫學院臨床醫學學院外科學系名譽臨床副教授鄭環暉醫生表示：「中風治療就是要分秒必爭，因為時間與腦細胞的死亡有直接關連。儘管『黃金6小時』後進行取栓手術的成效不及6小時內理想，但經過醫生嚴格評估和篩選後接受手術的患者當中，逾三成手術後有明顯改善，成效令人鼓舞。」

並非所有逾6小時的缺血性中風患者都可接受取栓手術，內科學系臨床副教授陳濼豪醫生指出，中風治療依舊是分秒必爭，越早接受治療，康復機會越高。



▲港大醫學院研究團隊發表有關缺血性中風取栓手術的研究成果。大公報實習記者汪澤妍攝



▲的士將在七月中加價。大公報記者林良堅攝

的士新收費安排

的士類別	起錶價	首段收費	後段收費
市區的士（紅的）	29元	每跳錶2.1元	每跳錶1.4元
新界的士（綠的）	25.5元	每跳錶1.9元	每跳錶1.4元
大嶼山的士（藍的）	24元	每跳錶1.9元	每跳錶1.6元

註：新收費將由今年7月14日開始生效

的士7·14加價 落旗加2元

【大公報訊】記者莫恩年報導：行政長官會同行政會議，昨日批准的士7月14日起加價，落旗加2元。當局指出加價平衡了各方因素，有業界代表指加幅不多，亦有司機擔憂車主在加價後，會同時加車租。

的士上一次加價是2022年7月，業界早前向政府申請加價，行政會議通過的加價方案，加幅低於業界原先要求，紅的落旗價由27元加至29元；綠的、藍的落旗價同樣加2元，分別加至25.5元及24元；市區的士短途每次跳錶加2毫至2.1元，長途每跳錶加1毫至1.4元。新界的士短途每次跳錶加2毫至1.9元，長途每跳錶加1毫至1.4元；大嶼山的士起錶價加至24元，長途每跳錶加1毫至1.6元。

運輸及物流局發言人表示，在現行收費水平下，的士業界確實面臨維持財務可行性的困難，業界希望的士加價有助增加前線司機收入，並吸引

更多新人入行，同時鼓勵司機改善服務和投資更多新設備，提升整體的士服務質素，促進業界長遠健康發展。發言人指出，加價無疑會增加乘客的交通開支，政府審批今次加價申請時，已充分考慮各項因素，取得平衡。

司機憂得不償失

的士小巴商總會理事長周國強表示，加價幅度屬「可接受範圍」，仍有不足。汽車交通運輸業總工會表示，司機擔心是加價後，要面對加租，令司機受益不多，甚至收入減少，希望當局促請的士車行和車主在的士新收費3個月內不加車租。亦有立法會議員指出，今次再度加價，超過通脹和普遍打工仔加薪幅度，又指近年公眾對的士司機態度及拒載等行為持續不滿，認為政府應增加罰則和引入競爭。