

發揮優勢 擦亮「留學香港」品牌

事實勝於偏見

香港高等教育擁有獨特優勢，這也是香港的核心競爭力之一。近年特區政府大力推動專上教育發展，致力打造「留學香港」品牌，除了增加大學招收非本地生比例外，還擴大了獎學金計劃，一系列舉措之下，來港留學的外地學生不斷增加，國際高教樞紐的地位得到鞏固提升。當前香港迎來前所未有的發展機遇，特區政府及教育界要持續發力，發揮「一國兩制」和國際化優勢，創新制度和機制，全力打造世界頂尖的教學科研能力，加強交流合作，讓「留學香港」為發展助力，吸引更多優質人才留在香港。

打造國際高教樞紐，香港有優勢，有條件，有實力。中央港澳工作辦公室主任夏寶龍上月在會見香港高校領導研習團一行時指出，高等教育是一個國家、一個地區發展水準和發展潛力的重要標誌。香港高等教育具有獨特優勢，教學質量高、基礎研究強、國際聯繫廣、與內地合作實，可謂實力雄厚、影響巨大。這是香港引以為傲的「金字招牌」。夏主任高度概括了香港高教的優勢和特色，高度評價了香港高教的發展水準和潛力，這既是對香港建設教育樞紐的肯定，也是巨大的鞭策。

「留學香港」品牌的壯大，非一日一時之功。行政長官李家超在去年公布的施政報告中明確「建立國際專上教育樞紐」的目標，並推出多項措施，一方面將招收非本地生比例提升至40%，另一方面擴大各類獎學金，同時還增加宿舍數目等。這些政策落地後將發揮重要的催化作用。但也要看到，香港高等教育發展仍面對不少挑戰，未來發展要有「逆水行舟不進則退」的危機感緊迫感，尤其要重點做好以下兩方面工作。

發揮國際化優勢，強化頂尖科研水準能力的建設。香港各間大學之所以能吸引世界各地的優秀學子，既是因為香港作為國際金融中心的地位，更在於傑出的科研與教學水平，這是一切發展的根本。香港高校匯聚世界頂尖學者，擁有優越的科研環境與資金支持，還有優秀的學生，已經形成了良性循環。未來要加大投入，強化科研能力，促進國際學術交流，尤其要聚焦人工智能、資訊技術、生物科技、金融與大數據技術、新材料等等，這既是香港優勢所在，也是國家發展所需。

加大灣區合作，推動資源聯動以提升協同效應。香港高教優勢不僅僅局限在香港本地，事實上多所大學在大灣

區內地城市設有分校，例如中大、科大和港大等，且都已取得非常好的成績，這是香港優質教育影響力不斷擴大的例子之一。而隨著粵港澳大灣區建設的提速，香港高校需要加強與灣區高校的合作發展，促進高等教育與產業的對接，這既能吸引內地的優秀學子，也能吸引更多外國學生來就讀。香港也要加快北部都會區專上教育的發展步伐，正如有建議指出，優化軟件、硬件，讓北都成為香港各大學合作的一個突破區和示範區。

擦亮「留學香港」的品牌，不僅僅在於壯大香港的專上教育產業，也在於推動香港加快建设國際創科中心、中外文化藝術交流中心等建設，更是在教育強國建設中貢獻香港智慧、香港力量的應有之義。特區政府要进一步做好制度性建設，創新制度和機制，一方面推動高校在海外吸引更多優秀學生來港留學，增加相關學生的比例；另一方面要提供更具積極配套政策，讓留學生能夠留在香港，為香港發展貢獻更大的力量。我們期待，「留學香港」成為繼「創科香港」、「金融香港」後的又一響亮品牌，為香港由治及興、為中華民族偉大復興作出新的更大貢獻。

近日那位鼓吹「香港玩完論」的羅奇訪港，出席了多場活動，也見了不少人，但他仍不願收回「玩完論」，並對香港的發展作出各種負面演繹。儘管羅奇引經據典，看似中肯客觀，但根本經不起事實推敲，在大量數據面前，其個人偏見顯得蒼白無力。

羅奇言論有多種，但核心只有一個，即認為香港優勢不再，外資因此拋棄香港。但事實又如何呢？

以股市為例，港股市值超過33萬億港元，是1997年回歸時的10倍。滬深港通累計帶來超過1.8萬億人民幣及3.1萬億港元北向及南向資金流。而港股市場交易所買賣基金(ETF)日均成交在今年首季超過130億港元，比2021年增長超過70%。這些資金一大部分來自國際投資機構，如果香港優勢不在，他們會將自己的錢置於風險之中嗎？

以企業為例，截至5月份，香港擁有超過143萬間本地公司，以及1.5萬間非香港公司，雙雙創下

歷史新高，當中不乏阿斯利康等外國著名企業。以人才為例，截至今年4月，各項人才入境計劃收到約29萬宗申請，逾12萬名人才已到港。以信心為例，今年初，香港美國商會發表調查報告，表示近八成受訪會員對香港的法治有信心，接近七成表明其企業的運作沒有受到國安法的影響。如果香港真的優勢不在，難道不是公司大量倒閉、資金大量外逃，何以會出現相反的結果？

類似的數據還有很多，任何人只要抱着理性客觀態度，就可以看到香港的「一國兩制」特色不僅沒有削弱，反而是在不斷增強；香港「背靠祖國、聯通世界」的優勢得到全球投資者的青睞，得到國際社會的普遍認同。

外國有句名言「偏見是無知的產物」。羅奇之所以對香港產生偏見，既是其個人視野局限所致，也與外國媒體長期抹黑香港不無關係。但事實就是事實，香港發展動能強勁，包容開放、吸引力依舊，羅奇該有勇氣收回偏見並感到羞愧。

大公報實測 購赴京車票 高鐵卧鋪票一分鐘售罄



高鐵香港段往來京滬的卧鋪列車下周六(15日)開通，車票昨日中午開售，反應熱烈。大公報記者在香港和北京兩地同步實測，發現由香港西九龍往北京西站首日卧鋪車票，開售僅一分鐘已售罄，前往上海虹橋站高級卧鋪全部賣出，只有二等座尚有餘額。在北京，記者下午前往車站取票時，發現自動售票機仍有餘票，不排除稍後還能夠「檢漏」。

大公報記者 賴振雄、羅洪嘯、實習記者蘇雨潤 香港北京連線報道

京港滬高鐵路車票昨日中午12時起預售，市民可以透過12306網上票務平台、手機應用程式(App)、車站票務櫃位、售票機購買。車票分別設二等座，動卧上鋪及動卧下鋪，往北京成人每程1031港元起，往上海878元起。

市民西九站提早排隊「搶票」

昨日上午，高鐵路西九龍站的售票處已有市民專程前往排隊取票，輪候購買開通首日的卧鋪動車車票。市民李先生表示，由於喜歡新鮮事物，希望首日率先試坐，又認為列車很安全又舒適，「睡一晚、一早就到北京」。

大公報記者分別在香港和北京實測購票。在香港，記者嘗試12306手機應用程式(App)購票，但發現開售僅一分鐘，已顯示由香港西九龍到北京西站的動卧車票已售罄，僅餘下「候補」，翌日班次仍有少量車票；至於香港前往上海虹橋站的列車票，首班卧鋪車「高級軟卧」及「動卧」，也迅即全部列成「候補」，只剩二等座車票出售，翌日尚餘少量車票。

在北京，記者通過鐵路12306手機App

購票，中午開售不久，順利購買首日北京西到香港西九龍的D909次動卧下鋪車票，購票過程十分順暢。記者下午前往北京站取紙質票，但到了車站才發現沒帶身份證，本以為會白跑一趟，驚喜發現可以在鐵路12306App上申請臨時身份證明，記者拿着手機到售票窗口掃了一下二維碼，就取到車票。

與買京港機票需要提供港澳通行證相比，京港動車購票更為便捷。目前內地旅客購買動車票只需要提供身份證號碼，不需要港澳通行證，開通港澳自由地區遊客可以先訂動車票，再去辦理港澳通行證和簽注。

北京自動售票機可「檢漏」

另外，大公報記者昨午3時半在北京站售票大廳，意外在自動售票機發現由香港開往北京西的D910班次還有餘票，屏幕顯示15日首發車次動卧餘票15張，二等座52張，16日同車次動卧票則全部售罄，17日動卧餘票28張，三天同車次的二等票均有餘票，未能成功買到票的旅客，可以嘗試多刷新12306網站和App，不排除能夠檢漏。

餐飲方面，目前該趟動車仍無法使用



▲大公報記者實測，高鐵路香港段往來京滬的卧鋪列車票，昨日中午12時開售後不到一分鐘已售罄。

「餐飲送到座位」服務，鐵路12306手機App顯示，該趟列車車上用餐服務為「商家入駐中，敬請期待」，暫未開通訂餐服務，相信京港動卧的餐車會配備各色美食供乘客選用。

與京港高鐵路直達相比，京港動車停靠的站點更多。北京往香港方向D909，沿途停靠六站，包括石家莊、邯鄲東、鄭州東、廣州、東莞南、深圳北；香港往北京方向D910，同樣停靠六站，但停靠站點略有不同，包括深圳北、東莞南、廣州、長沙南和石家莊，香港市民去長沙遊玩同樣可以選擇這趟動車。

周霽在港考察調研

【大公報訊】6月2日至5日，國務院港澳事務辦公室分管日常工作的副主任周霽率隊到香港進行考察調研，就開通北京、上海與香港間夕發朝至高鐵動卧列車等中央系列挺港惠港政策落地協調有關工作，傳遞中央政府對香港發展的大力支持和對香港同胞的關心關愛。其間，實地考察了高鐵路香港西九龍站運營、北部都會區河套港深創新及科技園規劃建設等情況。



▲高鐵路(香港段)6月15日起將新增來往北京與上海的動卧列車通宵班次，車票於昨日中午12時開始發售。 新華社

議員冀班次逐步增加

準時便利 高鐵路往來京滬卧鋪列車下周六開通服務，逢周五至周一提供服務，有立法會議員及商界人士期望，列車服務可以逐步增加，在其他日子提供服務。

立法會鐵路事宜小組委員會副主席張欣宇表示，「夕發朝至」模式在國家鐵路網絡已運作多年，主要在一線大型城市，有助商務旅客高效利用時間，具有一定吸引力，他認為若新模式反應理想，可以考慮在營運日子加開多班列車。

香港中華廠商聯合會會長盧金榮認為，新安有助提高營商效率和降低成本，可以節省一晚時間和酒店費用，列車上休息充足、抵埗後隨即開展商務行程，與生意夥伴面談。

乘客也可以在列車上全程使用網絡回覆電郵簡訊，甚至進行電話或視像會議，便利處理公務。

盧金榮也建議在周末以外，相關部門可以研究在平日也提供夕發朝至的卧鋪列車服務，為商務客和旅客帶來更多方便，讓出行更具靈活性。 大公報記者賴振雄

香港搭高鐵往湖南 車程減至3小時內

【大公報訊】記者方俊明廣州報道：廣鐵集團昨日公布，6月15日零時起，全國鐵路將實行新的列車運行圖。屆時武廣高鐵路常態化按時速350公里高標運行，廣州至長沙間動車組列車運行的時間最快在2小時以內，而香港與長沙之間的高鐵路運行時間也壓縮到3小時以內，比前省時約15分鐘到1小時不等。

廣鐵集團客運部表示，長沙南至廣州南列車提速後，極大提升粵湘之間運輸能力；中部地區與粵港澳大灣區往來也將愈發緊密，為中部地區崛起戰略提供有力支撐。

據中國鐵路12306官方網站顯示，廣州南站至長沙南站1小時59分直達列車有3趟，早中晚各一；廣州南站至長沙南站分別還有2小時3分

和4分的直達列車6趟。而長沙南站至廣州南站或廣州白雲站的3趟列車也是1小時59分直達，滿足早上、下午和晚上旅客的快捷出行需求。

周末出遊多一個選擇

「兩小時交通圈將形成同城效應，將使粵湘兩地訪親問友、相互來往更方便、更頻繁。」湖南科技大學教授曾興說，6月15日後，長沙到粵港澳大灣區的廣州、深圳、香港、珠海等主要城市，分別最快1小時59分、2小時37分、2小時56分、3小時24分可達，湖南融「灣」[3小時交通圈]加快成型。記者從中國鐵路12306官方網站也看到，最快時間僅需2小時56分車程的「香港西九龍—長沙南」每天從香港11時20分

出發，14時16分即可抵達長沙，該趟高鐵路車票在6月15日至17日連續三天已經售罄。

「高鐵路提速後，港人便可突破大灣區繼續北上，來到能夠當天往返的長沙吃喝玩樂過周末。」香港青年阿冬坦言，除了品嚐美食，「網紅城市」長沙的各類夜間消費，包括小酒館、修腳按摩館等都成為港客的熱門打卡地，以「平靚正」吸引了不少年輕港人。記者也發現，社交APP上滿是香港人的長沙旅遊攻略，「早上還在香港喝咖啡，中午就吃到了長沙的辣椒炒肉。」

深圳市委黨校教授謝耀認為，武廣高鐵路運營產生的同城效應，將進一步改變民眾的工作、生活、消費和休閒活動空間，加快中部地區的大通道格局建設帶動周邊地區發展。

香港西九龍到長沙、武漢時間變化

香港西九龍—長沙南

- 現時：最快3小時10分，最長3小時59分
- 6月15日：最快2小時56分(11:20出發，14:16抵達)

香港西九龍—武漢

- 現時：最快4小時31分，最長4小時59分
- 6月15日：最快4小時11分(11:20出發，15:31抵達)

大公報記者方俊明整理



▲6月15日起，廣州市將會提速。大公報記者方俊明攝