

提速、提量、提質、提效重建彩虹邨

新聞背後
梅若林

房屋署向黃大仙區議會交代彩虹邨重建時間表，工程分三期進行，料2048年至2049年落成，屆時可增加約1800個單位。推進公屋重建是新一份施政報告有關房屋政策的重點措施之一，除彩虹邨外，房委會還在進行另外10個重建計劃，預料明年將公布西環邨及馬頭圍邨的重建方案。政府推動公屋重建的原因，一來是為了提升整體公屋的供應量，二來則是為了改善居民的居住環境和生活質素，是解決香港住屋問題的重要一環。

彩虹邨於1962年開始入伙，是屬於早期興建的公共屋邨之一，經過了逾60年風吹雨打，彩虹邨無可避免地對老化問題，近年來已有不少居民反映即使維修也無法解決漏水問題，還有更嚴重的石屎剝落，對出入都可能構成危險。也正因此，彩虹邨的維護開支越來越大，長此下去只作細微修補也不過是治標不治本。因此啟動重建是應對現實的需要，也是確保公屋用得其所。

彩虹邨有11座樓宇、7400個單位，約1.75萬人居住。部分人對政府分三期進行重建感到不解，認為是費時失事。但實質上，重建計劃的整體思路採取了「穩打穩紮」形式。彩虹邨共有超過1.75萬人居住，這不是一個小數目，而且其中大多數都是老年人，或許涉及相當數量的看病或覆診需求。如果強行在短時間內甚至一次過就完成搬遷，不但現實上難以一時間找到如此大量的空置單位，更可能引起不必要的混亂，反而會對居民構成更大的滋擾。

分期進行為減少居民不便

此外，今次重建也不僅增加興建新樓宇單位數目。彩虹邨鄰近港鐵站，彩虹交匯處更涵蓋多條主要幹道，是當區的主要交通樞紐。亦因此，彩虹交匯處長期出現交通擠塞，重建工程便是一個改善周遭道路交通及行人網絡的大好機會。

當局建議將部分丹鳳樓附近的土地騰出，以開展交通改善工程；碧海樓和金碧樓附近部分土地將會騰出以便於彩虹道加

建巴士停泊灣。同時建議於二期清拆位處龍翔道旁的四座住宅樓宇，以騰出土地擴闊一段龍翔道及重新配置現有於紅萼樓和金漢樓附近的巴士停泊灣。綠晶樓及紫薇樓附近的部分土地將會騰出以連接太子道東及龍翔道，以及為新彩虹邨第三期提供車輛出入口。

除此以外，當局在重建計劃中亦明顯考慮到不同居民的生活需求，並作出針對性的支援、補償和配套，例如讓受影響住戶遷往其選擇的任何地區的合適翻新公屋單位，或發放住戶搬遷津貼；受清拆影響的合資格單身人士和二人家庭可選擇領取單身人士津貼或二人家庭津貼，代替入住公屋；如受清拆影響的住戶有意購買居屋／綠置居單位以代替入住公屋，可在正式公布清拆安排後及目標清空日期前推出的資助出售房屋銷售計劃中享有優先選樓資格。當中又考慮到小學「就近入學」的原則，重建後的彩虹邨內將會預留一幅小學用地，用作重置現時邨內的小學。

可見，政府建議採用分三期形式進行

重建，並不是無視效率或擾民，而是正相反，一方面為了最小化對居民產生的不便，另一方面也可以透過每期重建增加的單位，有序地分批安置居民。儘管如此，當局預計至少24年後才能完成所有工程，仍然是一段非常長的時間。

「提速、提量、提質、提效」是近年來特區政府執行房屋政策的重點方針，事實上，未來五年總體公營房屋供應量較現屆政府上任時的五年期增加約80%；過去兩年公屋平均輪候時間下降了半年；全部約30000個「簡約公屋」單位可2027-28年度前落成……這些都是政府積極解決房屋問題而取得的成果。但不能否認，香港的居住問題仍然嚴峻，在重建計劃進行期間，當局仍應持續進行研究和檢討，嘗試加快重建速度，也應該深刻總結今次重建的經驗，以進一步為其後更多的公屋重建計劃提速。

保留邨內文化旅遊元素

再者，彩虹邨不單是區內公共屋邨的

代表之一，其彩虹地標、獨特的建築風格，多年來儼然已成所有香港市民的集體回憶。更不必說彩虹邨多年來都是海內外遊客的打卡勝地，甚至外國電視台、偶像組合亦曾經到場取景；邨內多間老舖歷經數十年變遷，更是香港歷史活生生的見證，在文化和保育層面都相當有價值。

解決房屋問題固然是特區政府必須全力以赴的施政目標，但也不能忽視彩虹邨的獨特歷史文化元素。在重建計劃進行的同時，政府亦應該設法保育區內的文化旅遊元素，令彩虹邨即使重建過後，也希望能夠保留原有的特色。重建不止要翻新住屋，更要落實「無處不旅遊」理念，讓彩虹邨成為一個更勝往昔的旅遊、文化地標。彩虹邨是全港整個公屋翻新工程的重要一步，其成果也勢必影響往後數十年的公營房屋政策，意義深遠，市民對此關注甚高也自然可以理解。政府必須堅持房屋政策繼續提速、提量、提質、提效，讓彩虹邨重建過後，能展現出更亮麗而炫目的斑斕色彩。

聚焦改革重點 破解醫療體系難題



議論風生

陳清霞

行政長官李家超日前發表任內第三份施政報告，當中強調了香港基層醫療發展和醫療體系改革的重要性，指出未來發展方向，提出深化醫療體系改革措施，特別是把醫療體系改革重點放在制度革新上，展現了特區政府以新的思維、更大作為解決醫療體系和公共衛生困境的思路和決心。

香港的醫療制度能夠使不同階層的市民在有需要時得到適切的治療，政府承擔97%市民看病時的醫療成本，醫療衛生開支佔政府經常開支19%。從長遠看，以政府補貼為主要資金來源的醫療融資令財政承受越來越大壓力。由於市民對公營醫療服務需求龐大，不少專科候診和手術的輪候時間甚至可以長達數年，診症時間亦因人手不足而少於醫管局所定的基準時間，凸顯醫療體系亟需改革才可持續發展。

增強基層醫療減輕公院壓力

歷屆特區政府都十分重視醫療體系存在的問題，制定出台相應舉措，如醫療融資改革措施等，積極推進醫療體系改革。在認真總結借鑒以往經驗做法基礎上，切實從香港現實醫療體系、基層醫療的實際出發。此次施政報告將改革重點由重視醫療融資轉向制度上的革新。通過改革醫管局、衛生署和基層醫療署的職能和分工，增強基層醫療在公共衛生中的作用，有助減輕公立醫院的壓力，實現醫療資源的合

理配置和優化，提升基層醫療服務整體質量和效率。

例如，香港患有慢性疾病人士的就醫和住院比率較高，加重公營醫療系統壓力。對此，施政報告提出多項措施預防疾病，包括擴大「慢性共同治理先導計劃」的服務範圍，在普通科門診加入慢性疾病篩查服務，透過讓基層醫療署設立篩查保證及監察機制，加強市民對基層醫療的信心。持續推行「基層醫療健康藍圖」，把醫療健康架構的重點從治療轉向預防，令更多健康問題在基層醫療系統解決，從而減輕整體醫療成本和壓力。

合理提高收費減少濫用

施政報告提出提升公私營醫療服務，包括探討收費架構，通過合理提高公營醫療服務的收費，減少病人誤用或濫用公營醫療，亦將並不急需的病人分流至私營醫療服務，有助政府集中資源協助最有需要及危重病人。對私營醫療收費透明度提出關注，政府計劃於2025年就私營醫療收費透明度立法諮詢業界意見，讓病人事先了解收費標準，有助增強市民使用私人醫療的研判和信心。

今次施政報告提出的醫療體系改革方向明確，措施具體，通過行政改革引導市民更多地使用私營醫療，同時讓基層醫療承擔更多責任，更好發揮公營醫療效能，凸顯特區政府醫療體系改革、基層醫療發展的施政重點。深信這些政策在社會各界通力協作下得以全面、扎實實施，更好滿足各界和市民的健康需求。

行政會議成員

支持香港公營醫療體系高質量發展(上)

政策建議
馮澤華
肖煜圻

中共二十屆三中

全會明確提出：「支

持香港、澳門打造國

際高端人才集聚高

地，健全香港、澳門在國家對外開放

中更好發揮作用機制」。2024年10

月，香港特區行政長官李家超發表任

期內第三份施政報告，主題為「齊改

革同發展 惠民生建未來」。施政報

告明確指出要將香港打造成國際醫療

創新樞紐。此舉有助於香港在國家對

外開放中更好發揮作用，加快構建「雙

循環」新發展格局。

誠然，香港打造成國際醫療創新

樞紐需多方合力，強化公營醫療服務

是其中的重要一環。施政報告中明確

提出了，為強化香港公營醫療服務：

在2024年底有不少於250名非本地培

訓醫生在醫管局工作；在2025/26度

增加白內障手術量不少於5000宗等新

指標。

事實上，近年來香港公營醫療體

系發展迅速，特別是香港與內地醫療

人才的交流日趨頻繁：截至2023年10

月底，在「大灣區醫療人才交流計劃」

下，累計已有來自廣東省不同城市的

共10位醫生、70名護士等先後來港，

開展不同形式的交流。2023年4月17

日，有83名廣東省醫療技術骨幹參與

了交流計劃，被分配到不同醫院進行

交流，為香港公營醫療系統提供了人

力支援，一定程度上緩解了部分科室

人手緊張的問題。

儘管如此，香港公營醫療體系仍

存在着公營醫療機構積極性有待提高、

公營醫療衛生服務需求難以滿足和公

營醫療收費標準有待完善等現實難題。

為此，建議提高公營醫療機構積極性、

切實解決公營醫療衛生服務供不應求

問題和不斷完善公營醫療收費標準。

一、現實難題

(一) 公營醫療機構積極性有待提高

一是新入職人員選擇公營醫療機構積極性不高。香港新入職人員對公營醫療體系積極性低，這將嚴重影響公營醫療服務的持續性，導致醫療人才斷層且分布不均，醫療質量下滑，一定程度上加重社會醫療負擔。以香港牙醫入職為例，香港2022/2023

年度每12.8名新畢業牙醫投身私營市場才有一名加入公營體系服務。此外，作為一種間接例證，香港醫管局曾多次前往海外及內地進行招聘活動。這間接暗示了本地新入職醫療人員選擇公營醫療機構的積極性不高，其只有通過到其他地方進行招聘醫療人員才可滿足公營醫療人員需求。

二是公營醫療機構待遇較差導致人員外流問題凸顯。在香港，公營醫療機構的薪資待遇等遠遠不如私家醫院。以護士為例，公立醫院護士薪酬比私家醫院低約2成，且公營醫療體系護士僅在第3年和第6年有約滿酬金，然而6年後不再有。其晉升階梯也相對有限，為一般護士、護士長和病房經理這三大階梯，而私營醫療體系有明確且多層次的晉升階梯，大大提升了護士幸福感。

正因如此，香港公營醫療機構近年出現離職潮。2023/24年度內，香港公營醫療機構全職醫生流失率達6.1%，護士則達9.5%。而撤除退休者，公立醫院過去3個年度有1032名全職醫生屬「非退休離職」，當中以九龍中聯網情況最差，2021/22年度有高達90名醫生「非退休離職」；2022/23年度則有65人；2023/24年度亦有49人。即該聯網在3年間，流失204名醫生，佔整體非退休流失的五分之一。

(二) 公營醫療衛生服務需求難以滿足

一是公營醫療體系人員短缺。香港公營醫療系統人手短缺成常態，無論是過往疫情還是香港人口老化，都對醫護人員需求大增，然而香港公營醫療體系人才短缺問題凸顯。截至2024年3月31日，香港僅有16459名醫生，即每1000名人口只有2.16名醫生，比例遠低於其他先進經濟體。而公營和私營體系的醫生人手各佔約一半，但公營體系卻提供香港近90%的住院服務。香港公營醫療機構人才短缺，其中牙醫人才的短缺問題尤為突出，亟待關注。截至2023年底，香港僅有2876名註冊牙醫，每千名市民平均擁有牙醫人數僅約為0.37，遠低於世界衛生組織制定的0.5的比例標準，而香港公營醫療機構的牙醫數目更捉襟見肘。

二是移民港人回流看病頻繁。香港曾出現數次移民潮，有一批港人在海外定居。由於有關的人擁有香港永久性居民身份，可返港享用公營醫療，這勢必加重香港的醫療負擔。有報道稱，香港公立醫院近年來出現不少患者為早年移民，或與香港沒有顯著居住聯繫的人，公立醫院前線醫護人員已察覺到回流港人在公院治療持續上漲的趨勢。同時，隨著醫療技術的進步，「回流醫病」整體存活期延長，使得香港無可避免面臨公營醫療衛生服務需求難以滿足的困境。

(三) 公營醫療收費標準有待完善

一是公立醫院收費標準較私家醫院而言過低。香港公立醫院醫療服務供不應求，很大一部分原因在於香港公院收費標準與私院收費標準嚴重失衡。由於公立醫院收費標準較低，大部分香港市民到公立醫院就醫為最優選，這大大增加了香港公立醫院的壓力。香港公立醫院大部分醫療方案的收費標準只在200港元以下，即使住院數天並進行一系列檢查，每天住院費用也僅為120港元。而同樣的程序在私家醫院，至少要以萬計，收費較於公立醫院來說或有百倍之多。

二是價格與成本不夠匹配。香港公立醫院收費標準若與成本不匹配，勢必導致財政壓力持續增大，影響醫療服務質量和可持續發展。而目前這一問題真切存在，香港居民在公立醫院普通科掛門診，每次診費僅收取50元。50元在香港來說相當於1個飯盒價格，加之每次門診患者可一次性拿取一兩個月的藥，這便使得香港公立醫院根本難以收回成本，醫生和護士的工資基本全靠政府補貼。為了使得公營醫療機構醫療人員的工資得以順利發放，政府不得不增加對醫管局的撥款，大大增加了其財政壓力。新一份財政預算案向香港醫管局的撥款為954億元，增加2%。

作者分別為廣東工業大學粵港澳大灣區協同治理與法治保障研究中心副主任、廣東工業大學人文與社會科學高等研究院兼職研究員；廣東工業大學粵港澳大灣區協同治理與法治保障研究中心科研助理

歐加稅終裁與中國電動汽車的危與機

國際觀察
軒轅靖

經過一年博弈，十多輪磋商，歐盟還是對中國電動汽車加徵關稅。當地時間10月29日，歐委會公布了對中國電動汽車反補貼調查終裁結果，決定對從中國進口的電動汽車徵收為期五年的最終反補貼稅，反補貼稅將於今日起實施。其中比亞迪加徵稅率為17.0%，吉利為18.8%，上汽集團為35.3%；其他合作公司將被徵收20.7%的關稅。值得一提的是，反補貼稅是在原有關稅稅率基礎上增加，無疑增加了中國電動汽車出口歐盟市場的成本。歐委會對中國電動汽車的反補貼調查，明顯不合理和不合規，按照中國商務部說法，是以「公平競爭」為名行「不公平競爭」之實的保護主義。一方面，歐委會調查具有西方政治色彩，是美西方對中國電動汽車集體遏制的折射。另一方面，歐盟對特斯拉「開後門」徵收7.8%的反補貼稅，更體現歐盟一貫雙標。因此，歐盟的反補

貼調查，就是為了刻意打壓中國電動汽車。歐委會終裁結果，中國除了表明「不認同、不接受」，也會向世界貿易組織提出訴訟，並會繼續推出反制措施。短期看，歐委會給中國電動汽車出口帶來麻煩；長遠看，中國電動汽車產業卻是危中有機。

歐盟是中國最大的電動汽車出口市場。據歐盟測算，中國電動汽車相比歐盟同類產品具有50%至80%的成本優勢。事實上，歐盟不當調查已導致中國電動汽車出口收縮。據乘聯會數據，與2023年相比，2024年上半年中國電動汽車對歐洲出口增速明顯放緩，出口份額明顯減少。據悉，中國向歐洲（包括歐盟和歐洲自由貿易聯盟）出口純電動汽車30.3萬輛，同比下降16%；插混2.35萬輛，同比下降33%。歐委會終裁落地，中國對歐電動汽車出口增幅或繼續降低。對中國電動汽車產業而言，歐盟出口市場受阻，會面臨一些挑戰。一是影響中國電動汽車出口，減少

中國電動汽車出口利潤，從而對電動汽車上下游產業鏈帶來一定影響。二是暫時拉低中國「新三樣」出海步伐，特別是不利於穩固中國作為全球第一汽車出口國地位。三是歐委會對中國電動汽車加徵關稅之舉，或會帶來其他國家有樣學樣，也對中國電動汽車進行不當調查，實施關稅壁壘。

歐委會對中國電動汽車加徵關稅，也會給中國電動汽車帶來新機遇。

一方面，歐盟市場出口受阻，促使中國電動汽車進行更多元、更開放、更合理的全球化市場布局。以歐洲為例，雖然歐盟對中國電動汽車實施加徵關稅，但英國卻強調不會追隨歐盟實施加稅政策。近期英國外交大臣訪華，強化中英經貿關係是核心議題之一，兩國也達成加強綠色能源合作共識。因此，失去歐盟市場，英國或成為中國電動汽車新的出口市場。如果中英綠色能源合作拓展開來，中英兩國在電

動汽車領域有着廣闊的發展空間，不排除英國在電動汽車產業方面走在歐洲前列。

另一方面，促使中國電動汽車產業布局全球南方市場。據乘聯會數據，2024年上半年，中國電動汽車出口量中，提供增量的前5個國家分別為巴西、墨西哥、阿聯酋、韓國、印尼。中國電動汽車出口中南美市場實現了487%的增速，出口非洲實現了162%的增速。近年來，東南亞國家通過擴大內需、完善配套，增大稅收減免或財政補貼等激勵政策，吸引我國電動汽車企業入駐，以促進當地產業發展。這意味着，即使歐洲出口市場受阻，中國電動汽車還可出口到全球南方。中國也願意和全球南方國家一起發展電動汽車產業，合作共享綠色能源紅利。

從美國到加拿大再到歐盟，中國電動汽車屢遭政治操作下不公待遇，不僅促使中國改變電動汽車出口策略（不把雞蛋放在一個籃子裏），也將調整產業發展路線

（產能出海和產業鏈出海同步推進）。但是對於通過不公平調查和貿易保護主義逼迫中國交出核心技術的做法，中國絕不會讓步。有分析指出，中國不會讓本地車企擴大在歐盟投資，投票支持加徵關稅的意大利或首先受到衝擊，這也被視為中國對歐盟的新反制。

當然，中國對於歐盟的精準反制已經開始，從肉奶製品到白蘭地，甚至不排除奢侈品，中國的反制工具箱裏，對刺頭國家的精準打擊和影響整個歐盟的措施還有很多。總之，歐盟對中國電動汽車加徵關稅，絕非明智之舉。不要忘了，中國了全產業鏈優勢，不僅有國內市場的穩固支撐，還有全球南方市場的蓄力加持，歐盟對中國電動汽車的加稅打壓，不會影響中國電動汽車高歌猛進的前進步伐，只會阻礙歐盟電動汽車發展進程。

國際關係學者