

在國家發展大局中謀劃香港新發展

行政長官李家超昨日上午舉行政府高層內部學習分享會，與政治委任官員分享學習全國兩會精神的體會，探討香港如何更好地對接國家發展戰略、優化特區政府管治水平以及發展新質生產力。事實上，全國兩會為國家未來一年發展把脈定向，也為香港發展指明了方向，特區政府帶頭學習貫徹全國兩會精神，是「一國兩制」的體現，更是香港在融入國家發展大局中開創新局面的必要之舉。

今年政府工作報告在涉及港澳篇幅中，重申「要全面準確、堅定不移貫徹「一國兩制」、「港人治港」、「澳人治澳」、高度自治的方針」、「落實「愛國者治港」、「愛國者治澳」原則」、支持香港、澳門發展經濟、改善民生；報告更特別提出支持港澳「深化國際交往合作」。報告亦強調要加大區域戰略實施力度，提升粵港澳大灣區等經濟發展優勢區域的創新能力和輻射帶動作用。

要言之，實現香港更好發展，為強國建設、民族復興作出更大貢獻，是新時代「一國兩制」實踐的重要使命，這也是香港學習全國兩會精神的要義所在。香港要在更好對接國家發展戰略、

進一步融入國家發展大局中，履行新使命，展現新擔當，提升競爭力。

李家超在分享會上提示政府高層官員要留意三點。第一，在深化國際交流合作方面，香港要更大力度發揮好內聯外通的重要橋樑窗口作用。未來特區政府要繼續深化對外交往合作，積極爭取加入「區域全面經濟夥伴關係協定」，以及說好國家故事、說好香港故事；第二，香港要更好發揮「一國兩制」制度優勢，加快發展國際創科中心，培育新質生產力，亦要進一步鞏固「三中心、一高地」定位；第三，處理好安全和發展的辯證關係，在加強憲法、基本法、國家安全教育的同時，推展全民化的愛國主義教育，讓大家都全面深入認識「一國兩制」。

香港是一國之下的特區，香港的發展不能孤立地推進，而是要將香港發展放在國家發展大局的坐標軸上，謀劃長遠未來。從國家發展層面來看，大灣區建設、共建「一帶一路」、「十四五」規劃以及未來的「十五五」規劃，都為香港提供了融入國家發展大局的具體路徑。香港深化與內地特別是粵東區域的合作，在金融、科技、貿易等領域發揮橋樑作用，在更好服務「走出去、引

進來」的雙向奔赴中，進一步體現香港獨特價值。另一方面，國家高質量發展方興未艾，「新三樣」出口強勁增長，人工智能、人形機器人等創新領域出現爆炸性發展，引領世界潮流，為香港培育新質生產力和加快經濟轉型，注入了不竭的動能。

國際地緣政治複雜化，全球經濟波動及衰退的風險上升，香港發展面對嚴峻挑戰。在這種情況下，祖國是香港最堅定的靠山，進一步融入國家發展大局，不斷「強身健體」，才能提升抵禦外來挑戰的定力。在不穩定的世界，中國為世界注入了穩定性。香港股市近來表現優秀，主要是受到內地創新力量及支持消費政策的輪番驅動，充分彰顯國家政策對香港的巨大促進作用。

不謀全局者，不足謀一域。香港社會學習全國兩會精神，最重要的是要胸懷「國之大者」，從強國建設、民族復興偉業中找準香港定位。學習要深入、要精準，更要務實，要結合香港實際情況，切忌停留於表面或口號式表態。領會全國兩會精神，落實到具體發展中，在融入國家發展大局中謀劃好香港未來，才能更有效抵禦外來挑戰，發展的動能才能更強勁。

門診費用合理共付

特區政府將於數周內公布公營醫療收費調整方案，磁力共振、電腦掃描等項目或將逐項收費。雖然這會一定程度上增加市民的負擔，但在香港多年財赤而公共醫療開支不斷上升的現實之下，由市民負擔一部分公共醫療成本可謂不得不然的選擇，相信會得到社會的理解和支持。而特區政府在調整收費時，也需要充分考慮市民的負擔能力。

現時磁力共振、電腦掃描等項目完全免費，正因為免費，難免存在濫用問題，收取一定費用可有效減少濫用，達到資源的精準運用。有關官員強調，政府對公共醫療服務的承諾不變，而因收費調整獲得的額外收入則會存入專項基金戶口，使用於其他的醫療領域。另外，有關收費調整只適用於門診，急診室及住院的檢查項目，仍然是百分之百的免費。

需要指出的是，即使未來公院門診服務逐項收費，讓市民合理共付，並沒有改變香港公共醫療仍然主要是由政府支持的事

實。現時醫管局的收費中，政府補貼高達97.8%，收費項目對醫療成本的貢獻不過是2.2%而已。

事實上，公共醫療一直是政府投入資源最多的領域之一。過去十年間，政府每年相關撥款平均增長7%，遠高於同期的經濟增長率。在新一份財政預算案中，政府為開源節流而將各部門的經常性開支削減了2%，但對公共醫療的投入不減反增，達到1410億元，較去年修訂預算增長8.3%。經常性開支及醫管局撥款亦分別上升5.6%及2.9%，均高於去年香港2.5%的經濟增長率。

隨着香港人口結構改變、經濟轉型加快，公共醫療體系與時俱進，合理運用資源，是應有之義。譬如，增加長者醫療服務的比例，同時適當減少新生嬰兒服務的資源。北部都會區發展計劃之下，北部人口將持續增加，港島人口則呈下降趨勢，特區政府計劃將港島東和港島西兩個聯網合併，有利於節省行政費用及增加資源調撥的靈活性，這都體現了特區政府的改革意識。

經空中花園上蓋 減低對市民滋擾

啟德綠色運輸擬改走線 增至六個站

政府將啟德智慧綠色集體運輸系統提早三年至2021年落成，運輸及物流局昨日提出優化方案，微調在啟德前跑道區的走線，令鐵路與鄰近民居的距離增加一倍，減少滋擾，並建議在承景街的擬建高架車廠用地，增設一個車站，令全線車站增至六個。局方表示，會繼續以「雙創新」的思維推展項目，目標於今年下半年招標，期望明年批出合約。九龍城區議會將於下周四（20日）討論有關建議。

有立法會議員與區議員歡迎優化方案，並希望政府進一步壓縮工期，令項目能夠進一步提早至2028年落成，以及希望盡快啟動第二階段走線的建設，將走線延伸至九龍灣和油塘。

下半年招標 提早三年落成

行政長官在2023年施政報告提出，在啟德建造智慧綠色集體運輸系統，為區內提供輕便和綠色的交通接駁服務至最近的鐵路站，強化區內商住發展、旅遊、文娛、康體及社區設施的連貫性，以及與現行鐵路網絡的連繫，服務該區約5萬的居住及就業人口以及旅客。

運輸及物流局昨日表示，用心聆聽地區人士的意見，把握優化設計的機遇。局方了解到，地區人士關注啟德前跑道區沿啟德空中花園的一段走線，貼近民居，擔心影響居民，經詳細檢視

後，局方建議將該段走線向東北方向微調，移至現有啟德空中花園上，令系統與樓宇之間最近距離，由原來約10米增至約20米。而該段車道走廊亦可作為部分啟德空中花園上蓋，為市民提供更舒適的步行環境和體驗。

全長約3.5公里的系統，原設計有5個車站，局方建議於啟德郵輪碼頭及啟德空中花園近承景街、面積約2公頃的商業用地，興建高架車廠，並在擬建車廠用地增設一個車站，令車站數目增至6個。局方強調會小心檢視車站選址，如啟德郵輪碼頭站將設於郵輪碼頭抵港大堂附近，並設有行人天橋直接連接位於啟德郵輪碼頭一樓集合

點，方便市民及旅客使用啟德郵輪碼頭站。

擬批出車廠上蓋物業發展權

政府提交區議會文件表示，擬批出車廠用地的上蓋物業發展權，為項目提供財務資助。顧及近期物業市場的價格變化，如有需要，政府會考慮利用其他區內的住宅用地，例如啟德第3E區1號或2號用地的物業發展權，作這個項目財務資助之用，為推展項目提供更有利的條件。

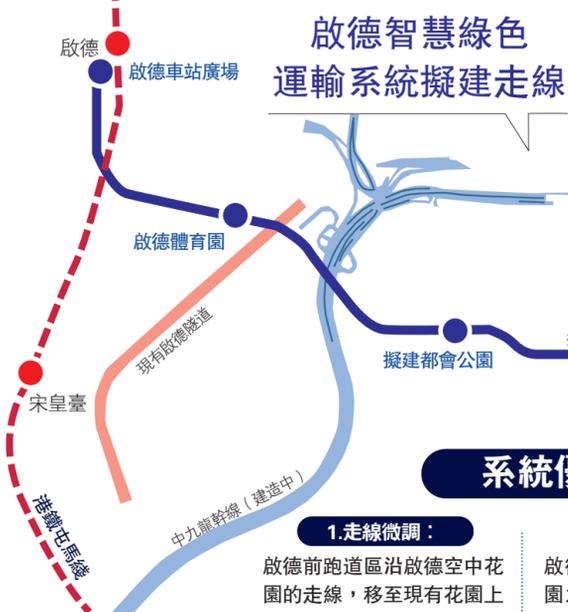
局方表示，車站外觀將採用開放式、配合自然通風及綠化等環保設計，為乘客提供舒適候車環境。車站內會設置升降機和扶手電梯，並會提供合適的行人連接設施，方便市民乘車。局方會採用創新的推展方式，包括提前招標，並將部分法定程序安排與詳細設計階段同步進行，建造方法則採用可供製造和裝配的設計、機電裝備合成法等。

議員倡接駁兩間醫院

九龍中立法會議員楊永杰表示，歡迎增加車站數目，微調走線有助減低鐵路對居民帶來的壓迫感，他希望列車採用智能變色車窗技術，避免直望民居，進一步保障民居私隱度。而都會公園鄰近啟德兒童醫院，他建議改善車站與兒童醫院的路面接駁，包括增設行人輸送帶，方便病人特別是輪椅人士往返車站和兒童醫院及新急症醫院。他並期望進一步壓縮工期，令項目進一步提早至2028年落成，並盡快啟動第二階段走線建設，將走線延伸至九龍灣和油塘，真正打通第二核心商業區交通脈絡。

九龍城區議員林博稱，啟德居民希望系統可接駁到兒童醫院、全科醫院一帶，方便日後前往使用服務，長遠希望延伸接駁觀塘和土瓜灣，打通東西任督二脈，構建新的交通網絡，解決區內交通壓力。政府表示，知悉有市民希望系統可延伸至兒童醫院、新急症醫院和油塘等地區，但根據顧問調查研究結果，及早前收集的意向書意見，延伸系統有技術困難，加上考慮推展時間表及財務可行性，為早日落實項目，會以目前的擬建走線為基礎，並研究保留日後延伸的可行性。

大公報記者 吳俊宏



▲啟德將興建智慧綠色集體運輸系統，地區人士關注啟德前跑道區一段走線接近民居，當局會把該段走線移至現有啟德空中花園。

系統優化方案建議

資料來源：運輸及物流局

1. 走線微調：

啟德前跑道區沿啟德空中花園的走線，移至現有花園上方，使系統與樓宇間的最近距離增加一倍至約20米。

2. 增設車站：

啟德郵輪碼頭和啟德空中花園之間增設一個車站，車站總數增至6個。啟德郵輪碼頭站選址設於抵港大堂附近。

3. 環保設計：

車站採用開放式、自然通風和綠化等環保設計，提供舒適的候車環境。

4. 提速提效：

採用「雙創新」思維推展項目，包括提前招標、同步進行法定程序和詳細設計，採用可供製造和裝配的設計、機電裝備合成法等建造方法。

港深西部鐵路將採「一地兩檢」口岸擬設於內地

【大公報訊】北部都會區內主要基建項目之一、連接洪水橋至前海的「港深西部鐵路」，據了解，口岸將設於內地，並會採用「一地兩檢」模式過關，並有機會在深圳灣設站。

年內展開勘查及設計研究

港深西部鐵路全長約18公里，當中8公里是香港段，擬建走線由毗鄰屯馬線洪水橋站位置出發，途經廈村、流浮山，跨越后海灣，連接至前海合作區。上月公布的財政預算案提出，預料將於今年內就港深西部鐵路項目展開勘查及設計研究。

消息指出，該鐵路的口岸將設置於內地，進入內地後會增設深圳灣站，以前海為終點。口岸

將採用「一地兩檢」模式通關，旅客在同一地方可辦理出入境手續。項目會於今年內進行勘查及設計研究，政府打算就工程進行公開招標，意味未必由港鐵公司負責工程。根據運輸基建藍圖，港深西部鐵路目標於2034至2038年落成。

運輸及物流局回覆查詢表示，按照共同構建「軌道上的大灣區」的願景，香港特區政府與深圳當局正繼續透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」，積極攜手推展港深西部鐵路項目。兩地政府已共同成立「跨界軌道項目推展辦公室」，推進項目下一階段的規劃和設計等工作。

運輸及物流局表示，港深西部鐵路作為新的獨立鐵路路線，有空間考慮引入新營運者的可行性。政府計劃公開招標，會繼續透過「專班」以

及其下的「辦公室」與深方就項目的推展模式等進行深入研究和討論，並預計今年上半年向立法會匯報項目進展。

民建聯新界北議員劉國勳表示，贊成口岸設於內地，可騰出更多香港土地發展其他用途，而且內地建築成本較低，加上香港段的車站較多，口岸設於內地會較方便本地線乘客，亦較符合成本效益。他亦支持採用一地兩檢的通關模式，認為符合便利通關模式，縮短時間及手續。他建議引入「合作查驗、一次放行」或「一次過檢、無感通關」等先進的通關技術，進一步壓縮所需人手及時間。他表示一直提倡跨境項目，可以由內地向南興建，有條件引入更多公司競爭，從而帶來新技術及新思維，甚至可以降低成本。



▲「港深西部鐵路」有機會在深圳灣設站。