



▲港珠澳大橋是一座承載區域融合、制度協同、經濟一體化的重要橋樑。

經濟觀察家

我們不能僅從「橋」的角度看待「港珠

澳大橋」，更應跳出交通工具的思維定勢，

從區域協同、產業融合、人才交流、文化溝通等多維度去思考如何更好利用港珠澳大橋，賦予更深層次的發展內涵與戰略價值，使其真正成為連接三地的「融合之橋」、「創新之橋」、「未來之橋」。

港珠澳大橋引領灣區融合發展



作為世界最長的跨海大橋，港珠澳大橋自2018年通車以來，一直是粵港澳大灣區建設的重要戰略工程。隨着「粵車南下」計劃預計於今年底實施，粵港兩地車輛將更加便捷地往來於港珠澳三地之間，大橋的交通功能將進一步釋放。

組建三地科研聯盟

正確理解港珠澳大橋的價值，需要思考如何通過這座橋撬動更廣泛的社會融合、經濟互動與制度協同。正如連接丹麥哥本哈根與瑞典馬爾默的厄勒海峽大橋所帶來的「厄勒地區」奇跡一樣，港珠澳大橋也有潛力成為粵港澳三地深度融合的催化器。厄勒海峽大橋的建成促使丹麥與瑞典高校、科研機構、企業之間形成跨國合作網絡，不僅推動了本地創新能力的提升，也吸引了大量歐洲高科技產業投資，並將該地區打造為北歐的科研與創新高地。同樣地，港珠澳三地擁有世界級的高等教育和科研資源，有望構建一個科研實力遠超「厄勒地區」的聯合體。如果能夠借助港珠澳大橋這一連接紐帶，建立起三地的科研聯盟，打造屬於南中國的「厄勒地區」，無疑將有助於中國科技創新體系的國際化發展，同時也使港澳在國家發展大局中找到新的角色和定位。

港珠澳大橋不僅是連接珠三角西部與港澳地區的重要通道，更是在粵港澳大灣區戰略中的關鍵一環。它的存在，使得大灣區「9+2」城市群之間的聯繫更加緊密，為區域產業協作、人才流動、資本金流轉提供了實實在在的基礎設施保障。

港珠澳大橋在以下幾個方面的貢獻值得關注：

一，港珠澳三地具備構建科研聯盟的堅實基礎。香港的高等教育與科研實力世界領先，澳門在中醫藥、旅遊管理等行業也有其特色，而珠海則擁有充沛的土地資源和日益完善的產業配套。通過港珠澳大橋搭建合作通道，三地可聯合開展科研項目、共建實驗室、共享科研成果，實現資源互補與協同創新。

例如，可以在港珠澳交界區域設立聯合科研園區，集中布局人工智能、生物科技、新材料、新能源等戰略性新興產業，配套國際化的生活與工作環境，吸引全球科研人才和創新企業入駐。通過政策引導和制度創新，使三地科研人員在資金、居住、交通、稅收等方面享有便利和優惠，逐步形成類似「厄勒地區」的協同創新生態。

打造灣區港口樞紐

二，港珠澳大橋的通車不僅拉近了地理距離，也為三地民衆的心理融合和生活融合創造了條件。借鑒「厄勒公民」的成功經驗，港珠澳可以探

索建立類似的「粵港澳公民」概念，通過制度設計和公共政策引導，推動民眾在就業、教育、醫療、養老等方面的融合與共享。

例如，珠海可為港澳居民提供更高性價比的生活資源，吸引他們在珠海安家置業、子女就學、創業就業。而香港和澳門也可以向廣東企業、民眾開放更多的政策。通過這種漸進式融合，逐步形成一個具有共同認同、共享資源的「粵港澳共同體」。

從金融發展的角度看，廣東、尤其是珠海與香港之間的金融互補也值得深入挖掘。香港作為國際金融中心，優勢在於股票、外匯和衍生品市場；而珠海則可以發展長期投資為主的基金管理業務，吸引希望遠離市場波動、聚焦穩定回報的金融機構。通過分工協作，珠海和香港可以共同打造一個更為穩健、多元的金融體系。

三，打造港口聯盟，提升港珠澳航運競爭力 and 國際話語權。港珠澳三地均擁有優質的港口和航空樞紐資源，包括香港葵涌碼頭、澳門港、珠海高欄港，以及三地機場。若能借助港珠澳大橋實現高效聯動，將極大提升區域物流效率與綜合競爭力。三地可以探索整合港口資源、統一調度運營、分工協作，組建「港珠澳港口航運聯盟」，提升整體航運服務水平與國際競爭力。

上述合作模式不僅有助於降低運營成本，還能增強港珠澳在國際航運組織中的話語權，甚至參與到全球航運規則的制定中，提升中國在全球航運體系中的影響力。

這一設想並非空談，其現實藍本便是北歐的哥本哈根—馬爾默港口（CMP）。CMP由丹麥和瑞典兩國跨境合作建立，是世界首個由兩個國家共同運營的港口公司。自2001年成立以來，CMP通過資源整合和統一管理，簡化船運公司的談判流程，提升了港口運營效率。同時，兩個原本分屬不同國家的港口實現了航線共享、貨物調配、信息互通，不僅減少了空箱率，還提高了貨物流通效率。此外，CMP還積極發展郵輪經濟、高端汽車運輸、冷鏈物流等多元化服務，吸引大量國際企業投資，逐步成長為北歐的航運和物流中心。

成立智庫匯集中心

CMP的成功還得益於兩國政府在政策和法律上的支持，以及區域協同機制的推動。政府提供制度保障，企業與社會力量積極參與，使港口發展與城市功能、產業布局實現深度融合，成為「港產城」一體化發展的典範。港珠澳若能借鑒CMP經驗，構建更緊密的港口合作機制，借助大橋這一紐帶，在制度對接、資源整合和產業協同等方面邁出實質性步伐，將有望打造一個面向未來、具全球影響力的國際航運新樞紐，成為大灣區建設的重要支柱。

四，打造世界思想之都與智庫匯集中心。港珠澳大橋還可以助力三地打造全球思想交流與知識分享高地。借鑒美國阿斯彭思想節、瑞士達沃斯論壇、海南博鰲論壇等國際思想盛會的經驗，港珠澳地區完全可以依託橋樑的便利，設立一個常設的國際思想節或智庫論壇，定期邀請全球政商學界精英，共同探討全球性議題與區域發展策略。

也可考慮借鑒日本東京灣區的經驗，港珠澳三地在推動融合發展過程中，應同步建立「由上而下」的政策協同機制與「由下而上」的智庫支撐系統，實現政策連續性與區域治理的可持續性。在東京灣區，包括東京都、神奈川縣、千葉縣和埼玉縣等多個城市群體，在行政上雖屬不同轄區，但通過有效的區域連接機制，實現了灣區內多城市在交通、產業、環境與城市規劃等方面的高度一體化。

其中，日本「首都圈整備法」（1956年）和「首都圈廣域規劃」是典型的由政府主導的頂層設計，為東京灣區的基礎設施建設和功能分區提供制度保障。而在這一過程中，多個代表性智庫如「日本國土交通政策研究所」、「三菱綜合研究所」及「日本政策投資銀行研究所」等長期參與政策研究與區域發展規劃，確保政策設計與執行具有專業性和連續性。例如，三菱綜合研究所主導的「東京灣岸未來戰略」項目，聚焦東京都與橫濱市協同發展，提出智慧城市、低碳交通、港口協同等戰略方向，成為多個地方政府施政藍圖的重要參考。

東京灣區智庫的作用不僅體現在政策制定階段，更貫穿於後續評估、調整與推廣過程。這些機構憑藉多年積累的數據、研究和政策建議，使得東京灣區即使在地方政府領導頻繁更替的背景下，仍能保持戰略方向一致、發展節奏穩定。

港珠澳三地制度各異、文化多元、發展階段不同，更需借助類似機制。若能進一步推動現有的智庫聯盟繼續快速發展，更多吸納三地高校、研究機構和政策研究人員，建立常態化的研究與決策支持體系，不僅可以提升三地融合的科学性和前瞻性，還可為粵港澳大灣區區域協調機制的制度化提供寶貴經驗和範式參考。

港珠澳大橋不僅是一項世界級的工程奇跡，更是一座承載區域融合、制度協同、經濟一體化的重要橋樑。未來，我們有必要重新審視港珠澳大橋的戰略價值，尤其是在世界經濟格局持續演變、區域合作日益緊密的今天，港珠澳大橋的戰略意義不再止於「通行」，而在於「通融」、「通達」與「通變」。唯有如此，才能讓這座橋成為真正意義上的「未來之橋」，引領粵港澳大灣區走向更加開放、融合、繁榮的明天。

（作者為海南大學「一帶一路」研究院院長、絲路智谷研究院院長）

「先用後付」助科技成果轉化



長期以來，科技成果轉化率偏低是內地科技創新的一大短板。內地近年也為推動創科成果轉化開展了大量工作，從激勵機制優化到制度創新，進行了諸多改革嘗試。其中，「先（使）用後付（費）」這一制度創新舉措，引發了社會的廣泛關注。

「先用後付」最早在浙江省開啟試點，自2021年10月起，該省通過該模式推動省內高校和科研院所向中小企開展科技成果的轉化工作，並收取了一定成效。其後該創新制度在全國眾多省市推廣。中共二十屆三中全會通過的《決定》明確提出，「鼓勵和引導高校、科研院所按照先使用後付費方式把科技成果許可給中小微企業使用」，這充分表明這一源於地方探索的制度創新試點，已獲得中央層面的認可與支持。

傳統意義上，科技成果轉化通常是企業付費買斷高校、科研院所的技術，然後將其轉化為批量產品，即俗稱的「一手交錢一手交貨」模式。現實情況中，大量中小微企業雖然有引進先進技術的迫切需要，但在面對高校和科研院所的科技成果時，由於難以看清其應用前景，往往對支付高額的專利費用望而卻步。另一邊廂，高校和科研院所大量的科研成果亦由於得不到市場青睞而被束之高閣，造成了科研資源的浪費。

鑒於此，「先用後付」的制度創新應運而生，主要目的是為了降低中小微企業和初創企業、在科技成果轉化過程中面臨的資金門檻，從而推動高等院校和科研院所的創科成果落地。該政策允許企業在一定期限內免費使用高校或科研機構的科技成果，待技術驗證成功或取得階段性成果後，再支付合理的費用。

經過幾年間的初步實踐，這一制度在推動科研成果轉化方面取得了一定的成效。以率先試點的浙江省為例，該省網上技術市場平台支持所有上架成果通過「先用後付」的模式進行轉化，截至2023年3月底，累計實施轉化數量過千次。但也要承認，該制度亦面臨一些困難與挑戰。例如，科技成果在開放給中小微企業後，存在權屬界定不清及專利成果洩露的風險；經轉化後的科技成果實際經濟效益也難以準確衡量，發明者與企業家之間的利潤分享機制亟待完善。

從海外經驗來看，西方國家普遍構建靈活多樣的合作機制，以加速科技成果的商業化進程。若徹底解決科技成果轉化難題，關鍵在於從市場化角度出發，建立一套完善的知識產權價值評估與融資質押體系，有助於打破創科成果「變現難」與「評估難」的雙重困

境。早在上世紀80年代末，美國國會便批准成立了美國國家技術轉移中心（NTTC），該中心向外界提供技術交易資訊及專業諮詢服務。隨着市場規模擴大及科創需求增長，美國市場上湧現出眾多技術交易平台，其中較為知名的有Yet2、InnoCentive、Ocean Tomo和IPXL平台等。

籲建知識產權交易所

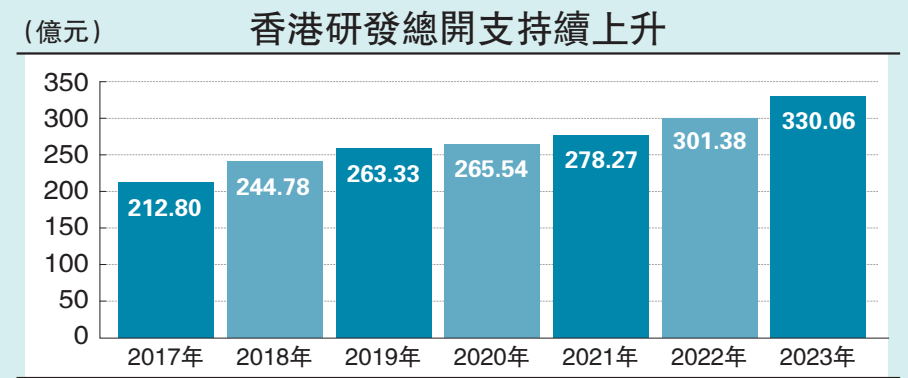
香港近年在創科道路上取得了顯著進步，但在推動高校科技成果轉化過程中，仍面臨着諸多瓶頸。為了能夠迎頭趕上，香港亟需從創科轉化的上、中下游各個環節進行全面審視並進行相應改革。

上游環節，政府應積極引導大學調整科研經費撥款機制。例如，在向大學科研項目撥款時，明確規定部分資金專門用於科技成果的商品化，以此鼓勵大學與業界開展更多與應用科技相關的合作研究。同時，應完善對學界研究人員的KPI評審機制，引入更為有效的激勵制度。具體而言，可放開對大學教授在校外成立科技初創企業、從事應用研究相關顧問工作的限制，允許他們在科技應用和產研合作項目的商業收益中分享更大份額。此外，應盡快完全撤銷兼職工或校外執業（Outside Practice）的限制，提升大學教職員工在科技成果轉化應用方面的積極性。

中下游領域，可借鑒近年來內地及海外地區的實踐經驗和成功模式，探討為大學創科成果轉化採用更為靈活的授權合約和支付方式。例如，可研究為中小企業在技術驗證取得階段性進展後再支付費用的可行性，降低中小企與大學及科研機構合作的門檻，提高產學研合作的積極性。同時，政府成立的五大研發中心，其技術成果尤其是一些具產業共性技術的研發成果，應採取更積極主動的策略和靈活方式，向中小企業進行技術擴散。

此外，香港還可充分發揮自身優勢，持續完善促進支持知識產權融資和交易的生態圈，包括分階段建立對知識產權的價值評估及質押融資服務能力，借助市場化的力量推動高校和科研機構創科成果的轉化與應用。

短期內，香港可加大力度從內地及海外引進相關的專業人才，同時通過與內地及海外高校合作開設相關課程，培養更多融合技術和金融知識的複合型人才。中長期，本港或考慮建立官方背景或支持的知識產權交易所，通過專業的價值評估和融資擔保，為挖掘本港科技成果的商業潛力打通「最後一公里」。（作者為香港立法會議員、全國港澳研究會理事）



H按息急跌 樓市否極泰來



在聯儲局宣布不減息的背景下，香港H按息率卻出現急跌。這是比美國減息更大的事情，不過也是好事。銀行最新1個月拆息（截至5月27日）對比高位（2023年11月底）由5.66厘降至0.6厘，減逾5厘。至於實際按息變化，住宅按揭（以1個月拆息加1.3厘為例）由高位供4.125厘降至1.90厘，減幅2.225厘。月供變化方面（以500萬貸款為例），住宅按揭由2.4萬降至1.8萬，減幅約25%。

當然，息口從來都是浮動的，息低之果當然甜美，但不要以低息作為負擔標準，買家應以較高息去預算將來的負擔，這個風險準備是重要的。我們也要留意低息階段能持續多久。如果是長期，對發展商是極大利好，因為發展商面對加息之苦，比小市民更甚，原因是財團借貸沒有封頂。筆者評估低息有機會持久，港銀水浸源於美國資金出走，香港當然是一個十分安全的地方。香港亦沒有耍弄政治手段去封鎖他人戶口，可算是最值得信任的平台。

更重要的是，香港過去二十年累積到愈來愈多的資金，M3是屢創新高的，就算東升西降大趨勢未來臨之前，香港已經是一個日益受到重視的金融港。這是香港重要的優勢，但很多港人都不為意。筆者相信，銀行的Call Loan（收回貸款）潮已經達尾聲，在未來半年會逐漸減少。過去幾年的Call Loan情形之下，銀行風險逐步減低，再加上資金「水浸」，有理由相信下半年尤其是第四季，銀行有機會逐漸放鬆按揭和商業借貸。資金充裕之下，就讓地產和股票市場慢慢在運作中轉活。香港仍然是一塊福地，大家好好珍惜和支持吧。

隨着寧德時代的上市成功，香港股市穩定地更進一步。而香港的教育事業這兩年是做得特別成功。當教育做得成功，再配合適當的人口政策及優才計劃，金融中心擁有足夠人才和集資能力之後，創科事業亦將如魚得水，這個可以說是香港的新路向。希望大家不要看得太悲觀，香港仍有很多做得好的地方，我們都應給予支持。

（作者為祥益地產總裁）