

北都牽引 河套賦能 機場築樞 鐵路暢通

——香港對接「十五五」的四大政策支點



吳柏堅

國家「十五五」規劃已正式開局，香港要發揮好「內聯外通」功能，主動對接國家戰略，善用「一國兩制」下的獨特優勢，深度融入和服務國家發展大局。特區政府正全速編制香港首份五年規劃，並將進行廣泛的公眾諮詢。早前，新一份預算案中，有大量篇幅詳細闡述北部都會區的發展及財務支援方案，同時亦重點提及人工智能、創科等新興領域。

作為專業測量師，我想從專業角度建議，香港可循以下幾個方向，藉着自身獨特優勢精準把握國家機遇，規劃未來發展定位。

一、北部都會區：核心發展引擎，未來經濟增長引擎

北部都會區是香港未來發展的核心引擎，亦是香港經濟增長的重中之重。預算案明確提出了多項財務支援措施，包括發行基礎建設債券、預留土地收益用於前期工程，以及引入「片區開發」模式吸引私人資本參與。這些舉措有助過往的規劃工作落實落地。政府也同期為推進北部都會區專屬法例開展諮詢，打破以往規劃時間冗長的困局。

北部都會區涵蓋四個核心區域，各自

擔當不同的產業功能。這些區域與深圳的福田、羅湖、南山等地形成緊密對接，相輔相成。新田／落馬洲一帶與深圳皇崗口岸片區相連，具備發展跨境科創園區的天賦條件；洪水橋則可與前海合作區聯動，重點發展現代服務業及專業服務。這種「一區對一區」的空間匹配策略，能夠產生「一加一大於二」的協同效應，推動港深深度合作與互利共贏。

二、土地發展與創新科技：河套區成為科創孵化基地

土地是產業發展的重要支柱，未來發展人工智能和創新科技，河套區將是未來的科技和創科孵化基地（包括港深創新及科技園），該區地理位置優越，毗鄰深圳福田科創樞紐，且實施獨特的「一河兩岸、一區兩園」政策安排，允許資金、數據及人才在特定條件下更便捷地跨境流動，為創科發展提供了重大平台。

香港在創新科技擔當的角色不應僅限於基礎研究。憑藉國際化的法律體系、自由市場環境以及穩健成熟的金融基建，香港可以在多個層面協助本地及內地產品走向國際化。

具體而言：第一，發揮國際融資中心功能，為初創企業及科技公司提供上市、發債及風險投資等多元融資渠道；第二，

建立產品認證及標準化服務，特別是在醫療器械、通訊設備、綠色產品等高增值領域，協助企業對接國際標準，提升市場認受性；第三，充分利用香港健全的知識產權保護制度，協助企業進行專利註冊及技術交易，保障創新成果的商業價值。通過這些方式，香港能夠把全球資金「引進來」，同時將中國優質產品「走出去」，實現真正意義上的雙向開放與價值提升。

三、香港國際機場與物流樞紐：大灣區的對外門戶

香港應進一步發揮國際航運中心及物流樞紐的獨特優勢，持續完善基建發展，做好區內交通樞紐，帶動產業鏈。

香港國際機場在大灣區內擁有難以替代的競爭優勢。與廣州白雲機場和深圳寶安機場不同，香港機場擁有更廣闊的國際航線網絡、更高效的海關通關制度，以及與海外市場無縫對接的便利條件。

香港國際機場更可透過結合鐵路系統，如機場快線、東涌綫及未來的北環綫支綫，以及海天中轉大樓、「粵車南下」、「易泊飛（Park & Fly）」等，深化與周邊機場的聯運安排，進一步加強區域協同效應，提升整體競爭力。

更為重要的是，香港國際機場作為國家對外開放的重要窗口，其周邊產業鏈同

樣具有巨大的經濟價值。亞洲國際博覽館每年舉辦大量國際展覽及高端會議，吸引全球商務旅客來港；機場管理局在去年推動「SKYTOPIA」項目，發展遊艇泊位及濱海旅遊設施，有助於拓展高端休閒經濟；而航空貨運相關的冷鏈物流、電子商務配送等新興業務，亦為香港帶來新的增長動能，促進經濟多元化發展。

四、鐵路系統與「一小時生活圈」：提速提效，帶動人流物流

鐵路系統一直是經濟命脈的骨幹。香港與內地之間的跨境鐵路及口岸設施，直接決定了兩地人員與貨物往來的效率。提升通關速度、優化口岸對接，能有效帶動人流與物流的雙向流動。目前每逢節假日，港深之間各口岸的單日出入境人次總和經常接近百萬，這組數字充分體現了大灣區「一小時生活圈」的實際成效與巨大潛力。

「一小時生活圈」不僅是一個交通概念，它讓香港居民可以在較低成本下享受大灣區內地城市的居住、教育及休閒資源，同時也讓內地專業人士及企業更容易進入香港的國際市場。大灣區十個城市互補長短，形成了超大規模的經濟協作網絡，為區域一體化發展提供了扎實基礎。

未來數年，多個關鍵基礎設施項目將

相繼落成。皇崗新口岸預計今年內投入使用，新口岸將採用「一地兩檢」甚至創新通關模式，並連接將來的港鐵北環綫支綫，實現直達新田及洪水橋。至於深圳灣口岸，雖然目前尚未有鐵路直達，但規劃中的港深西部鐵路將連接洪水橋至深圳前海，途中可考慮增設深圳灣站點，進一步完善跨境交通網絡。這些項目的完成將大幅縮短兩地往來時間，同時深化現有的「鐵路加物業」發展模式——即以鐵路站點為核心，周邊進行住宅、商業及社區設施綜合開發。這既能確保客運支撐鐵路營運，又能釋放沿線土地價值，形成可持續的財務循環，為香港公共財政帶來長期穩定收益。

香港正迎來難得的歷史機遇，「十五五」規劃將進一步推動高質量發展及區域協調，香港只要抓緊北部都會區、河套香港園區、國際機場及跨境鐵路這四大戰略支柱，便能在國家發展大局中發揮不可替代的重要作用。作為專業測量師，我們願意貢獻力量，全力配合政府加快政策落地步伐，簡化行政審批流程，並與業界保持緊密溝通協作。將規劃轉化為行動，助力實現「發揮獨特優勢，對接國家戰略」的目標，為市民創造更美好的生活環境，貢獻國家高質量發展。

香港測量師學會規劃及發展組主席

國際航運樞紐地位「再升級」

卓銘

新聞背後

香港國際機場二號客運大樓（T2）將於下周二啟用，料每年可分流約800萬離境旅客，有效紓緩現時一號客運大樓的壓力。從三跑系統，到如今T2正式投入服務，香港機場迎來又一次升級，並為香港鞏固提升國際航運樞紐地位，以及融入和服務國家發展大局，帶來新的機遇。

這次T2的啟用，遠不止於增加一棟普通客運大樓。據機管局表示，首批約15家主要經營短途及區域航線的航空公司將分階段遷入，包括多間廉航及區域航空公司，客運大樓會提供更智能化的登機服務，並與機場快綫及一號客運大樓實現無縫連接。這對香港的航運、旅遊業，以至融入和服務國家發展大局的進程，都有着重要意義。

第一是鞏固提升香港的國際航運樞紐地位。長期以來，香港國際機場都是全球最繁忙、處理客流量與貨流量最高的機場之一，去年全年，香港機場客運量錄得雙位數增長，達6100萬人次，較2024年上升15%；全年航班升降量達394730架次，按年上升8.7%；全年貨運量增長2.7%，達507萬公噸。如此強勁的流量，即使放眼全球亦堪稱矚目。

而隨着近年香港加緊積極開拓東南亞、中東地區新市場，加上中美貿易關係有回暖跡象，在可見的未來，對香港機場的需求量相信會持續上升。利用新落成的T2配合三跑，一

方面提高整體航班處理能力，承辦更多國際航線，加強國際化聯繫；另一方面則善用兩座客運大樓的分流作用，以及智能登機和無縫連接等設施，提高機場服務質素，強化機場的高效、專業形象，才能展現出新時代香港航運樞紐的特色。

第二是更好融入和服務國家發展大局。T2本身的定位專注於區域及短途航線，對加強國內航線的營運具有相當大的優勢。事實上，T2的旅遊車候車大堂早於去年9月已率先啟用，提供41個停車位供旅遊巴士、跨境客車等使用，同時設有跨境交通業務櫃檯，連接大灣區超過110個目的地，讓遊客毋需額外清關，直接入境香港或經香港機場轉飛其他地方，啟用大大提升了機場效率和遊客體驗。

提升機場效率和遊客體驗

近年東莞—香港國際機場物流園等項目，讓內地出口貨物可預先完成安檢與打板，再經海空聯運直達香港機場轉運全球，大幅降低營運成本和貨物處理時間，足以說明兩地聯動的巨大潛力。隨着未來國家進一步推進「3+7+N」的國際航空樞紐體系戰略布局，香港與內地其他航空樞紐的合作將不斷深化，要結合香港的國際物流網絡與國家供應鏈，以及吸引更多國際企業及人才經香港進入大灣區市場。

第三是有效賦能本地旅遊業發展。航運容量擴張與旅遊表現相輔

相成。據旅發局數據，今年1至4月訪港旅客錄得約1852萬人次，按年增加15%，其中內地旅客仍是「大頭」，佔1418萬人次。更值得關注的是，如果放眼非內地遊客的分布，短途市場佔超過一半，中東、東南亞及日韓等市場持續穩步增長。

T2的啟用意味著有能力開闢更多的區域航班，而更多的區域航班入駐，也就自然能吸引更多來自東南亞、內地不同城市的遊客來港。

更重要的是，T2可以提供便捷接駁大灣區其他城市的服務，打造「一程多站」旅遊模式。例如旅客可先到大灣區其他城市旅遊，再經香港出境。這不僅能增加香港作為門戶的流量，還能帶動酒店、餐飲、零售等相關行業。

T2的啟用，標誌着香港「內聯外通」優勢的一次「再升級」，其強化了香港國際航運樞紐的硬實力，得以更好融入國家發展大局，並為本地旅遊業注入新活力。當然，硬件提升之外，也需要軟件配套的優化和配合，出入境程序的便利化、文旅產品的創新，以及可持續的發展措施，都是機場和特區政府需要持續關注的工作。但可以肯定的是，T2和三跑系統的相繼啟用，將更進一步鞏固香港機場在亞洲的領先地位，並為香港在全球開拓更多新市場注入新動力。這次香港機場的升級，也代表着一個更具活力、更國際化的香港，在國家發展大局中繼續發揮不可替代的獨特作用。

快馬加鞭高質量推動北都建設



霍啟剛

國家主席習近平去年12月聽取香港特區行政長官李家超述職。習主席充分肯定李家超帶領特區政府過去一年來，勇於擔當、積極進取，堅定維護國家主權、安全、發展利益，成功舉行香港第八屆立法會選舉，實現經濟穩步增長，香港由治及興邁出新步伐。習主席強調，特別行政區政府要主動對接國家「十五五」規劃，堅持和完善行政主導，扎實推動經濟高質量發展，深度參與粵港澳大灣區建設，更好融入和服務國家發展大局。

作為立法會議員，筆者深深體會到特區政府和新一屆立法會，在對接國家「十五五」規劃方面展現出來的主動性和積極性。早於今年1月，立法會已通過成立「香港主動對接國家「十五五」規劃工作小組委員會」。2月，行政長官表示，他將領導整個特區政府不同政策局和部門，主動對接「十五五」規劃框架，並首次制定香港的五年規劃。

立法會過去五月開好頭起好步

今年3月，十四屆全國人大四次會議通過國家「十五五」規劃綱要後，行政長官隨即指示各政策局啟動相關編制工作。立法會「十五五」小組也立即召開會議跟進對接，工作流程體現了「堅持和完善行政主導」的原則。包括配合特區政府的建議，按照不同政策範疇細分為六個分組，善用各議員的專業所長和界別網絡，廣泛、深入諮詢社會各界，就香港自身的五年規劃及如何更好對接國家規劃集思廣益，出謀獻策。

作為體育、演藝、文化及出版界代表，筆者組織了兩場「十五五」及香港五年規劃諮詢會，分別有過百名演文出版界及體育界代表出席，就香

港的文體發展，以至如何協助國家大力繁榮文化事業、加快「健康中國」和「體育強國」建設等，提出了大量建設性建議。

值得一提的是，「十五五」規劃的港澳專章中，首次加入了「加快北部都會區建設」的字眼，反映北都發展已提升至國家戰略層次。筆者於今年2月去信立法會建議成立「北部都會區發展事宜小組委員會」，並有幸獲選為該小組的主席。

小組日前已跟行政當局開會，初步擬訂了七個討論範圍，希望能進一步完善並加快北都各方面的建設：一、北都四大發展區域的規劃、收地及工程落實進度；二、各個產業園區的招商引資工作；三、包括北都大學城等產學研協同發展；四、北都的社福、社區及專業服務配套；五、整個北都發展的財政預算與資金運用；六、相關的精簡發展程序工作和創新土地批撥模式；七、北都的交通基建和「藍綠建設」配套。

此外，在立法會主席和相關政策局局長的帶領下，本屆立法會已進行了兩次北都實地考察，分別參觀洪水橋／厦村新發展區與北都大學城用地，以及河套創科園香園區，了解北都的交通基建、教育產業和創科產業發展，稍後會再前往古洞北發展區和塱原濕地公園，考察當地的房屋發展、環境保育工作，以及包括文體設施等社區生活配套。兩次考察都有過半數議員參與，當中不少並不是相關委員會的成員，反映整個立法會對北都發展的關注和支持，對議員往後審議相關的工程、撥款和立法建議帶來很大幫助。

為主動對接國家「十五五」規劃，特區政府和立法會在過去五個月已開好頭，起好步，未來還須快馬加鞭，同心同德，加倍努力，為香港由治及興邁出新步伐，為中華民族偉大復興作出新貢獻。

立法會體育、演藝、文化及出版界議員

對等降稅框架開啟中美經貿關係新局

靖偉

宏觀微觀

5月20日，我國商務部美大司負責人就中美經貿磋商初步成果進行解讀。初步成果涵蓋關稅安排、擴大農產品貿易、吉隆坡經貿磋商聯合安排延期、稀土出口管制等八方面。其中最引人關注的，莫過於雙方原則同意討論同等規模產品對等降稅框架安排，規模各為300億美元或更多，且彼此關注產品有望適用最惠國稅率乃至更低水平。

在全球化遭遇逆流、單邊主義橫行的當下，中美雙方原則同意在貿易理事會項下討論同等規模產品對等降稅框架安排，這不僅意味着中美經貿關係的破冰，更是中美兩強在歷經多輪摩擦與博弈後，重新校准經貿關係、尋找利益最大公約數的務實之舉。

重塑貿易規則公平性

長期以來，關稅一直是懸在中美企業和全球供應鏈頭頂的「達摩克利斯之劍」。這次磋商的最大亮點，就是為這把劍套上了劍鞘。

一方面，美方承諾未來無論以何種理由加徵或替代對華關稅，其水平都不能超過此前「吉隆坡經貿磋商聯合安排」的紅線。這實際上為美國對華關稅設置了一個「天花板」，有效遏制了單邊主義隨意抬頭的風險。另一方面，300億美元或更多的降稅框架更是意義重大。它意味着雙方不再執著於「誰先讓步」的零和博弈，而是嘗試通過「同等規模、對等降稅」的方式，重塑貿易規則的公平性。

而且，300億美元或更多的對等降稅並非隨意擬定的數字，它意味着美國對華出口的肉、乳製品、大豆、水果等農產品，中國對美出口的機電產品、輕工消費品等優勢品類，都可能被納入減稅籃子，直接享受遠近至空突破最惠國待遇的關稅水平。這樣的框架一旦落地，雙方企業和消費者將立即感受到貿易壁壘融冰的暖意，因關稅戰而被推高的採購成本開始回落，被抑制的市場需求重新釋放，這遠比任何宏大口號都更能說明互利共贏的成色。

與對等降稅框架相呼應的，還有中美

關稅休戰得以延期的明確信號。過去幾年，輪番加徵的關稅曾嚴重破壞中美經貿關係，也對全球供應鏈造成重大影響。此次磋商不僅穩住了不再升級關稅的底線，更通過休戰延期為降稅談判贏得了寶貴時間窗口。這表明雙方高層清晰認識到，貿易戰沒有贏家，盡早讓關稅火藥桶降溫熄火，把精力集中到拆除壁壘、降低稅率上來，才是對本國產業和民眾最負責的選擇。休戰延期的確定性，疊加降稅框架的可預期性，正在為跨國企業重新規劃投資布局、調整供應鏈節奏提供錨點。

除了宏觀的關稅破冰，這次磋商還在機制建設和具體行業的痛點打通上拿出了真金白銀的解決方案。中美同意建立政府間的貿易理事會和投資理事會，這堪稱本輪磋商的制度性成果。中美經貿關係的本質是互利共贏，面對分歧和摩擦，平等協商是唯一正確選擇。兩個理事會的建立，等於為兩國搭建了一個常態化、高層次的戰略溝通平台，確保未來的摩擦能坐在談判桌前解決。

與此同時，具體的商業成果也在同步

落地。商務部確認將按照商業化原則引進200架波音飛機。這不僅是對美國製造業的有力輸血，更是中方釋放善意的務實表現。在農產品領域，雙方也就擴大雙向貿易達成了共識，這對於平抑美國國內的通脹壓力、豐富中國消費者的餐桌可謂雙贏。

建立「競合並存」新平衡

中國引進波音飛機的同時，美方亦確認為中方提供充足的發動機、零部件供應保障，有關安排從高端製造維度為此次成果增添了戰略分量。航空供應鏈漫長而精密，中方的訂單為美國高端製造業和高薪就業注入活力，美方確保關鍵部件供應則維持中國民航機隊的運營安全和更新節奏。這顯然是對中美「脫鉤斷鏈」邏輯的直接否，凸顯在科技與產業競爭加劇的背景下，中美兩國核心產業的相互依存依然極深，人為割裂的成本遠高於合作保障供應。雙方選擇繼續推進這一領域合作，表明理性務實壓倒了零和思維。

當然，中美一場磋商達成的初步成果不可能解決積累多年的所有痼疾，必須理

性看待中美經貿關係的分歧乃至結構性矛盾。值得一提的是，中方並沒有回避矛盾，譬如對於美國部分牛肉企業的註冊問題仍未徹底解決，中方也重申了對稀土實施出口管制的合理合法立場。這些遺留議題說明，中美之間的博弈依然是激烈且長期的。但關鍵在於，雙方已經學會了如何在博弈中尋求共存，嘗試建立中美經貿關係「競合並存」的新平衡。商務部也傳遞出清晰的信號：中國不惹事，但也不怕事，美方若再借題發揮加徵關稅，中方必有回應。

中美經貿關係從全面脫鉤的恐慌，到階段性休戰，再到如今試圖探討對等降稅，走過了一條極其曲折的道路。這次中美經貿磋商達成的初步成果，向全世界釋放的信號顯示，中美合則兩利，鬥則俱傷。當然，中美達成的降稅框架只是一個開始，只要秉持平等尊重的原則，中美經貿合作就有望重新成為兩國關係的壓艙石，為動盪的世界注入更多的確定性與穩定性。

經濟學者