

澳門「三五」規劃的針對性與可執行性

議事論事
李繼亨

在香港即將出台首個五年規劃、邁入系統化長遠治理新階段的關鍵節點，澳門特區8月18日公布第三個五年規劃。國務院港澳事務辦公室發言人專門發表談話，充分肯定這份規劃「務實進取、重點突出、目標精準、舉措有力，具有很強的針對性和可操作性。」對於香港而言，澳門這份成熟、扎實、可落地的綱領性文件，不只是澳門自身高質量發展的行動藍圖，也為香港首個五年規劃的編制與落地，提供了可觀、可學、可借鑒的「澳門樣本」，為港澳兩地協同融入國家發展大局樹立了實貴參照。

堅持問題導向靶向施策

港澳兩地同屬特別行政區、同處大灣區核心節點、同負有融入和服務國家發展大局的時代使命，也同樣面對產業結構優化、空間資源受限、民生福祉提質、治理效能升級的共性挑戰。但對比之下，香港過去長期依賴市場自發調節，缺乏頂層系

統性規劃，發展存在碎片化、短期化問題；而澳門連續三個五年規劃穩步推進，形成了「規劃引領、項目支撐、逐年落地、滾動優化」的成熟模式。今次澳門「三五」規劃最值得香港借鏡的首要特質，就是**直面痛點、精準破局的強針對性，擺脫空泛宏論，堅持問題導向、靶向施策**。

長期以來，澳門與香港面臨諸多同源發展難題：產業結構相對單一、支柱產業佔比過高、新興產業培育緩慢、土地空間稀缺、城市更新滯後、科創與高端人才體系有待完善。對此，澳門「三五」規劃沒有迴避短板，而是全面梳理發展制約，以10個篇章、36章節、68個專欄的完整架構，明確八大核心目標，逐項對接破解發展堵點。針對產業單一頑疾，規劃聚焦經濟適度多元核心方向，重點布局四大核心工程，依託澳琴國際教育城、科技研發產業園、國際旅遊文化區、機場橫琴前置貨站等實體載體，搭配政府引導基金撬動社會資本，構建「旅遊＋文化＋科創＋現代服務」多元產業體系，彌補產業層次單一、

增長動能不足的短板。

這一精準施策的思維，對香港極具啟示。香港同樣面對產業單一、科創轉型緩慢的挑戰，且在住房供應、青年發展等民生領域積累諸多難題。澳門規劃的核心經驗，在於緊扣自身優勢與階段矛盾，聚焦核心痛點集中發力。與此同時，規劃緊扣國家戰略定位，牢牢把握「一中心、一平台、一基地」職能，主動對接國家「十五五」規劃，將澳琴深度合作作為突破空間制約、融入大灣區發展的核心抓手，實現自身發展與國家戰略同頻共振。這種「找準定位、揚長補短、服務大局」的精準布局，正是香港首個五年規劃需要借鑒的核心邏輯。

如果說精準的針對性解決了「往哪走、補什麼短板」的問題，那麼務實落地的可操作性，則解決了「怎麼幹、如何落地見效」的關鍵難題，這也是澳門規劃最值得香港參照的核心優勢。全程貫穿「可量化、可項目化、可考核」的實幹導向，構建了從民意徵集、頂層設計到落地督導的全鏈

路閉環機制。

在規劃編制環節，澳門堅持開放問策、廣納民意，築牢落地基礎。特區政府開展40天公開諮詢，舉辦14場專場諮詢會，完成數十項專題調研，累計收集八千餘條社會意見，積極吸納基層民生訴求、社團專業建議，較諮詢文本大幅增補內容，讓規劃完全貼合澳門發展實際、契合民心期盼。這種「從實際來、到實踐去」的編制模式，有效避免了規劃脫離現實、難以落地的問題，值得香港在首個五年規劃落地實施中充分借鑒。

港澳協同推進灣區發展

在執行落地層面，澳門建立了極為清晰的責任落實體系，明確以「三大清單」推進落實，將八大發展目標、四大核心任務拆解為部門分工、重點項目、改革舉措的具體清單，明確時間節點、責任主體與考核標準，實現宏觀目標、中觀舉措、微觀項目逐層對應。不論區域合作、產業升級，還是都市更新、民生改善，相關部署

都有實體載體、專項支撐跟進，讓規劃藍圖真正轉化為發展實效。

與此同時，規劃堅持統籌發展與安全，依託完善的行政主導治理體系，築牢國家安全防線、優化依法治理體系，以穩定的社會環境、高效的治理能力護航各項舉措落地。規劃全面貫徹「一國兩制」方針，統籌安全與發展，找準自身發展方位，實現了戰略性與實踐性的高度統一。這一治理邏輯，對香港完善治理體系、提升治理效能、破解深層次矛盾具有重要借鑒意義。

港澳同氣連枝、優勢互補、命運與共。澳門「三五」規劃憑藉精準的針對性、扎實的操作性，鞏固了自身長遠規劃的新範式。當前，香港正處於由治及興關鍵期，首個五年規劃承載着破解發展難題、培育新動能、融入國家大局的重要使命。**各界相信，香港特區政府將結合自身獨特優勢，編制好首個五年規劃，與澳門協同聯動、錯位發展，共同擦亮「一國兩制」實踐金招牌，攜手為大灣區高質量發展、國家建設貢獻港澳雙城力量。**

抓緊新口岸新機遇 加快轉型發展

新聞背後
卓銘

新皇崗口岸正密鑼緊鼓展開大型演練，標誌着新口岸的開通已進入最後衝刺期。這個首次採用「合作查驗、一次放行」通關模式的陸路口岸，預計過關時間可由30分鐘大幅縮短至5分鐘，每日通關容量更可增至約20萬人次，進一步便利兩地人員往來。然而，社會上有部分人憂慮，新口岸的便利性或會導致更多內地客選擇即日來回，減少留港過夜消費。這樣的憂慮可以理解，但從更宏觀的視角看，新口岸帶來的不僅只有挑戰，還有香港旅遊轉型升級的重大機遇。雖然改變無可避免會對業界造成一定影響，但也會開闢新空間、產生新機遇、創造新常態，為旅遊業界發展注入新的動能。

「高頻小額」新消費模式

現時業界提出的憂慮，其實可以用三個不同角度來看待：

第一，挑戰與機遇並存，開拓多元旅遊模式。先看幾組數據，去年訪港旅客總數達4990萬人次，按年上升12%，其中佔訪港總人次達76%。儘管短途過夜旅客平均逗留時間隨交通網絡升級而略為縮短，但人均消費仍保持約5500港元的穩定水平。而據旅遊局數據，2023至2025年間，短途客的境內消費開支持續呈增長趨勢，足以為零售及餐飲業帶來即時流量。

跟傳統過夜客相比，短途客的消費力或許會較為遜色。但反過來想，基建與交通的便捷性，也有可能吸引更多內地客更頻繁來港，這樣的消費潛力絕對不容小覷。舉例說，深圳旅客以每週來港，早上參觀不同的旅遊景點，中午在各區品嘗特色美食，傍晚購物後返回內地，實現「高頻小額」的新消費模式，同樣亦推動來港旅客從過往專注吸引少量高消費過夜旅客，轉變為開拓多元旅遊模式。

雖然酒店業也有可能要面對過夜旅客人數減少的情況，但也可以轉變思維，改為針對短途客推出「日間房」（Daycation）、短期體驗套餐或與其他零售商合作，開拓新收入來源。當然，這不代表香港應放棄過夜客市場，但業界應重視旅客結構的變化，持續適應並優化產品，才能抓緊新基建帶來的機遇。

第二，發揮「內聯外通」優勢，開發「一程多站」旅遊路線。隨着新口岸啟用，將有助強化香港作為大

灣區乃至國際旅遊樞紐的角色，國際機場、港珠澳大橋、高鐵網絡，加上新皇崗口岸，形成高效立體的交通網絡，讓旅客能輕鬆實現「香港入境、大灣區多城遊、香港離境」的旅遊體驗。

發揮旅遊樞紐價值

其實大灣區本身已有多條精品旅遊線路，例如圍繞港澳、珠海、中山、江門等地的人文歷史遊、世界遺產遊、科技創新遊等，未來新口岸開通後，意味着旅客可經香港入境，參與在港舉辦的大型盛事，同日再經新皇崗口岸到內地其他城市繼續行程。換言之，業界不應視香港是唯一的目的地，而是把香港視作大灣區旅遊的門戶，發揮香港作為旅遊樞紐的價值，將跨境盛事、文旅結合在一起，打造全新且更具深度的旅遊路線，在吸引內地遊客之餘，也進一步開拓歐美、東南亞、中東等長途市場遊客，為他們提供獨特而不可複製的旅遊體驗。

第三，以求變思維應對關鍵轉型期，主動融入和服務國家發展大局。不論是全球旅遊生態的改變，還是旅客更偏向從純粹的購物轉向文化體驗、沉浸式活動，香港旅遊業界正處於關鍵轉型期，一直「食老本」最終只會被時代淘汰，主動求變，如何把國家發展帶來的重大機遇，是香港各業界都必須積極思考的課題。

其實隨着近年從政府與業界攜手加強人才培訓及基建，優化主題公園設施、改變酒店日間體驗、推動零售跨境聯動優惠等等，均可見業界轉型的決心，今年黃金周香港共錄得約119萬人次旅客訪港，取得較去年同期上升約8%的成績，證明業界付出的努力確實值得肯定。

香港旅遊轉型升級之路仍然漫長，《香港旅遊業發展藍圖2.0》明確四大策略：發展具本港及國際特色的旅遊產品及項目、開拓多元化客源市場、推動智慧旅遊、全方位提升旅遊業服務質素和配套、培育人才，仍然任重道遠。香港一直憑藉自由開放的優勢而成功，如今在「十五五」規劃等國家戰略下，同樣能找到新定位，搶抓國家機遇，善用新皇崗口岸優勢，不僅是政策要求，更是產業升級的必由之路。

新口岸的開通，一方面是深港融合發展的新里程碑，另一方面是客源擴大與樞紐強化的巨大潛力。香港旅遊業唯有堅持主動轉型、求新求變，不斷提升服務水準、滿足顧客需求、促進行業發展、提升整體形象，才能真正打造出香港獨有的旅遊品牌。

北極航道夏季通航 香港可扮演什麼角色？



余敬中

有話要說

8月15日，隨着中國海傑航運（Sea Legend）旗下「迪拜塔」號貨輪在寧波舟山港靠泊完成裝載並正式啟航，全球首條跨越北極的定期貨輪航線——「中歐北極快航」（CAX）正式開通。首班船發航後直奔高緯度水域，預計將於9月5日抵達英國菲力斯杜港，末班船將於10月3日發港。

作為一條將中歐海運航期從傳統經蘇伊士運河的35至40天縮短至僅約20天的極速通道，北極東北航道正加速走向高頻次的商業化運營。尤其是在當前紅海、曼德海峽及霍爾木茲海峽地緣危機持續發酵、傳統咽喉要道安全風險陡增的背景下，商船繞行好望角需耗時近50天；相比之下，北極東北航道的時效與安全性優勢更加凸顯，成為重塑全球供應鏈韌性的關鍵選項。

打造國際海事爭議解決中心

然而，面對這場重塑全球商業航線版圖的極地變局，不少人卻產生了一種錯覺：位於亞熱帶的香港，既不是「冰上絲綢之路」的始發港，也不靠攏高緯度海域，在北極航道的常態化通航中是否只能「靠邊站」？

事實恰恰相反。回顧香港航運業的輝煌史，從上世紀60、70年代老一代「船王」憑龐大貨櫃船隊冠絕全球，到新一代航企依託香港國際金融中心地位在海事融資、租賃與商務管理上的全球卡位，香港始終是世界航運版圖中不可忽視的主角。

北極航道真正的競爭，遠不僅是破冰船的數量與始發港的地理位置，更在於高端海事服務的賦能。在這場冰封與破局的重構中，香港非但不應缺席，反倒迎來了從傳統吞吐港向極地「海事大腦」與「服務中樞」躍升的黃金節點。

事實上，香港航運界並未置身事外。繼承了香港航運業開拓全球新興航線的敏銳商業嗅覺，推動本次「中歐北極快航」常態化運營的核心主體海傑航運，旗下的關鍵運營與商務實體便是海傑航運（香港）有限公司。

在西方主流航企因制裁風險、合規壓力與保險拒賠而紛紛退場之際，海傑航運（香港）等新興航企充分利用香港海事融資與跨境結算的靈活性，果斷投入多艘具備Ice Class（防冰級）的加強型集裝箱船，一舉拿下了黃金通航窗口的固定排班。這充分證明，香港作為海事商務平台的吸納力與敏銳

度，依然站在全球航道創新探索的前沿。

光有航企「借港出海」還不夠。傳統上，全球極地航運的保險與保賠服務高度依賴倫敦保賠協會等西方機構。但在俄烏衝突爆發後，西方保險機構紛紛撤出，拒絕為途經俄羅斯管轄水域（北方海航道NSR）的商船擔保，極大地增加了極地航運的商業合規成本。這恰恰為香港提供了千載難逢的「規則與服務卡位」良機，除了卡位法理與保險，香港還可以做得更多：

替代性海事保險與法理仲裁：香港作為全球海事保險機構最密集的城市之一，完全可以聯合內地與國際資本，開發專門針對極地航道風險（如冰區碰撞、救援拖帶）的保險產品，填補西方機構退出的市場真空，同時利用成熟的普通法體系與海事仲裁機制，打造針對「冰上絲綢之路」的國際海事法律與爭議解決中心。

「極地人才」認證與產學研聯動：極地航行對船員與航線管理技術要求極高。香港可依託香港海事訓練學院及高校資源，與國際海事組織（IMO）合作建立符合極地規則（Polar Code）的冰區模擬航行培訓與人才認證體系。同時，發揮科研力量將海水遙感與水文數據轉化為航線優化的算法服務，為駛入極地的船隊提供全天候導航支持。

精準卡位「冰上絲綢之路」

綠色海事金融與大宗商品結算：北極航道不僅承運集裝箱，更伴隨着LNG等極地能源與資源東運。香港可發揮離岸人民幣中心與綠色金融中心的優勢，為極地大宗商品交易提供跨境結算與對沖服務，並支持航企在港發行「極地綠色海事債券」，用於建造低碳冰區船隊，搶佔極地綠色航運的合規高地。

從昔日船王打造龐大帝國，到今日海傑航運（香港）「中歐北極快航」的常態化班輪，北極航道正不可逆轉地融入全球供應鏈。

航道在變，香港的角色也在變。香港的優勢不在於提供碼頭堆場，而在於提供金融、法律、保險、人才與科研的高端智慧。特別是在傳統熱點航線地緣危機頻發、西方規避極地風險的當下，香港若能精準卡位，將自身的國際金融與海事服務優勢全面注入「冰上絲綢之路」，就必能在全球極地航運的新時代中，繼續扮演舉足輕重的「海事大腦」角色！

中國出海企業協作聯盟執行理事長、聯合國未來地球計劃中國委員會委員、極地未來Polar Hub理事

拆籬搭橋 潮湧兩岸

兩岸關係
楊親華

近來，民進黨當局變本加厲，動輒揮舞「安全審查」大棒，為兩岸正常交往層層設限。從限制公職人員赴大陸探親，對台胞赴大陸旅遊打出「橙色警示」，到將大陸高校、青年求職平台，乃至小紅書、高德地圖等民生應用程式肆意貼上「國安風險」標籤，凡此種種，意在築起一道道無形高牆，妄圖割裂兩岸同胞血脈相連的深厚紐帶。

然而，政治操弄拗不過歷史大勢，人為藩籬擋不住民心所向。數據便是最有力的佐證。今年上半年，台胞赴大陸達285萬人次，同比增長24.9%。這一組鮮活的數據，有力駁斥了民進黨當局的恐嚇話術，充分印證：兩岸民間交流內生動力強勁，絕非任何外部勢力可以阻遏。

8月7日，海協會會長張志軍在北京舉辦的2026海峽兩岸社團交流節上提出三點期待，為驅散台海政治陰霾、推進兩岸交

流提供指引：做同胞心靈契合的推動者，把真實的大陸見聞帶回台灣島內；做民族大義的堅守者，認清「台獨」的現實危害，恪守一個中國原則與「九二共識」；做民族復興的參與者，緊抓國家「十五五」規劃開局機遇，共享大陸發展機遇與發展成果。這並非空洞的口號，而是有着扎實實踐作為支撐。由國務院台灣事務辦公室指導打造的「台青e家」一站式服務平台，正是極具現實意義的破局實踐。平台整合實習、求職、升學、交流多項功能，上線半月便吸引近2000家企業入駐，釋放崗位近6000個。民進黨當局對此惶恐不安，急欲屏蔽相關網址，妄加「未統先治」的不實指責，恰恰暴露其內心的虛弱。域名可以屏蔽，卻擋不住台灣青年謀求發展的熱切嚮往，更封不住兩岸同輩之間真實的經驗互通。

事實上，諸多打破隔閡的實踐，已在各個領域悄然落地生根。

面對民進黨當局阻撓兩岸旅遊協商，大陸持續拓展往來通道，新增並啟用寧波—高雄、青島—台中等直航航點，用好「小三通」與離島航線激活地方市場，實實在在的觀光收益，成為島內業界呼籲當局解除禁錮的強大推力。金門、馬祖、澎湖等地旅遊業界紛紛發聲，呼籲莫讓政治算計斷送民生生計，離島與福建沿海的「半日生活圈」建設不斷提速。

文化領域同樣暖意融融。青春版《牡丹亭》登陸台北連演三場，場場座無虛席，收穫大批觀眾喜愛；大陸影視劇、《黑神話：悟空》等遊戲作品，在島內掀起國潮熱潮。民進黨當局可以封禁個別平台，卻割不斷根植於共同中華文化的情感共鳴。兩岸自媒體博主自發發起「真實大陸街頭行」短視頻創作熱潮，以不加濾鏡的日常紀實，拆解民進黨當局長期編織的信息繭房。

梳理這些實踐，核心路徑正是民間發力、基層着手、文化浸潤、利益聯結。不

因於官方協商的一時僵局，深耕基層、厚植根基，讓交流通道從顯性渠道延伸至民間潮流，最終匯聚成勢不可擋的時代洪流。

當下的破局之道，關鍵在於把三點期待轉化為更精細、更接地氣的制度舉措。**信息層面**，可以借鑒「台青e家」建設經驗，面向台農、台師、台醫等不同群體搭建專屬一站式數字服務平台，以透明規範的運行消解所謂「資安風險」的無端說辭。**人員往來層面**，以專業領域剛需對沖旅遊方面的人為限制，多組織半導體、現代農業、中醫藥等領域深度參訪，讓交流切實轉化為從業者的发展機遇。**組織層面**，推動兩岸社團、社區建立常態化結對機制，讓兩岸交流擺脫「一陣風」式活動，化作綿綿不絕的長效互動。**敘事層面**，把宏大命題落到具體鮮活的現實場景：心靈契合，可以是兩岸攜手排演一齣戲曲；堅守民族大義，可以是共同緬懷抗戰先烈；參與民族復興，可以是台灣青年在大陸收穫一份理

想的工作。

民進黨當局濫用「安全審查」，本質上是恐懼政治的體現：忌憚大陸的發展進步，畏懼兩岸治理效能的客觀對比，害怕台灣民眾用腳投票戳破「新南向政策」的虛幻泡沫。今年上半年285萬人次的雙向往來，已然宣告其圍堵隔絕策略的破產。

大陸不必與其糾纏一時的口舌之爭，只需持續拓寬通路、搭建橋樑，把服務做細做實，講好兩岸同胞的共同故事，便是正道。當民進黨當局忙於砌牆築障之時，我們已經廣植梧桐、廣開坦途。

歷史的辯證法從不失約：越是封閉，越顯自身孱弱；越是開放，越見大國底氣。待到兩岸融合交流的「毛細血管」全面暢通，民心相通的「神經網絡」充分激活，人為設置的隔閡壁壘終將土崩瓦解。人踏足此地，心便隨之靠近；心意相通，則山海皆可逾越！

海峽兩岸關係研究中心特約研究員