

香港從由亂到治走向由治及興是連貫統一的過程

——以高水平安全護航香港高質量發展系列評論之一——

龔之平

最近，多位香港有識之士在不同場合交流中提出這樣一個嚴肅問題：如今香港從由亂到治走向由治及興，有人說香港維護國家安全的工作做得差不多了，接下來要一門心思搞經濟、搞發展，此種言論將「由亂到治」和「由治及興」割裂開來，把安全與發展對立起來，是不是片面的甚至是有害的？又或帶着其他什麼目的？這個問題的確值得認真對待，有必要予以清晰和透徹的辨明。

香港從由亂到治走向由治及興乃一脈相承之歷史整體。其「一脈」即貫穿始終的主題主線，就是統籌發展和安全，以安全為發展的前提，以發展為安全的保障。回顧香港這些年走過的道路，人們都會認同，從由亂到治走向由治及興，既是不斷築牢安全屏障、鞏固安全基礎的過程，也是持續改善發展環境、加快發展步伐的過程。

在此過程中，發展和安全如鳥之雙翼、車之雙輪，相輔相成、相互促進。其間因應形勢變化，其中一翼、一輪在某個時點會更突出、更擔重一些。但這決不意味着另一翼、另一輪就不動、不轉了。那樣的話鳥是飛不起來、車也是跑不起來的。至於

什麼時候哪一翼、哪一輪更突出、更擔重一些，則取決於實際情況。還是那句話，有什麼問題就解決什麼問題。

因此，「由亂到治」並非只講安全、只講「撥亂」，「由治及興」也並非只講發展、只講「興治」。可以說，安全和發展、「撥亂」和「興治」交織融會於香港從由亂到治走向由治及興的整個過程。「由亂到治」中有「撥亂」也有「興治」，「由治及興」中有「興治」也有「撥亂」。正因為中央和特區政府始終堅持統籌發展和安全，維護安全和推動發展都堅定不移，才實現了香港從由亂到治走向由治及興。

建立安全環境就是創造發展條件。香港回歸祖國後很長一個時期，在維護國家安全方面近乎「不設防」，讓反中亂港分子及其背後的外部敵對勢力得以趁虛而入。直至2019年修例風波爆發，香港一度出現回歸以來最為嚴峻的局面。那時「港獨」猖獗、「黑暴」肆虐、「攪炒」橫行，香港被破壞得面目全非、滿目瘡痍，「一國兩制」幾乎毀於一旦。安全無憑，言何發展？

在此危急關頭，中央審時度勢、果斷決策，制定香港國安法、完善特區選舉制度，有效化解國家安全面臨的重大現實威脅，一舉扭轉香港亂局。香港特區切實履行維護國家安全的憲制責任，歷史性完成基本法第23條立法。行政長官和特區政府敢於擔當、善作善成，特區行政、立法、司法機關各司其職，積極防範、制止和懲治危害國家安全的行為和活動，進一步築牢香港維護國家安全的屏障。香港告別動盪不安的局面，恢復秩序和活力。香港營商環境越來越好，內聯外通功能強化拓展，重要橋樑和窗口作用更加凸顯。凡是經歷這一過程的人們都深切體會到，有安全才能有發展，沒有安全一切都無從談起，只有守住安全底線，才能贏得發展、贏得未來。

特區政府在加強安全工作的同時一刻未曾擱置發展議題。在中央和內地的大力支持下，香港特區政府團結帶領社會各界共同奮鬥，全面推動特區各項事業取得新進步、邁上新台階。香港順利走出疫情，本地生產總值連續14個季度保持增長。香港國際金融、航運、貿易中心地位鞏固提升，國際創科

中心加快建設，「搶人才、搶企業」成果顯著。家庭收入中位數明顯提高，公屋輪候時間大幅縮短。強積金取消「對沖」、最低工資由「兩年一檢」改為「一年一檢」，新修訂的《僱傭條例》加強對勞工權益的保護。社會福利、衛生和教育方面的財政投入持續加大，廣大市民的獲得感不斷增強。這些都告訴人們，抓安全和抓發展不是前後交替的兩個過程，而是同一過程的兩個方面。

香港從由亂到治走向由治及興，新的階段當然會有新的特點，但統籌發展和安全這一主題主線沒有變。特別是在百年變局加速演進，世界進入新的動盪變革期的複雜形勢下，香港加快推動發展對安全提出了更高的要求。

不論是搶抓機遇，還是防範風險，都需要進一步增強維護安全的能力。必須準確把握香港從由亂到治走向由治及興是連貫統一的過程，堅持維護安全和推動發展兩手都要抓、兩手都要硬，同步鞏固「撥亂」成果，同步壯大「興治」動能。惟有如此，才能確保香港長期繁榮穩定，確保「一國兩制」行穩致遠。

穗港新質生產力賦能中心在港揭牌

深化兩地創新協同 助力企業走向國際

配合國家「十五五」規劃建設現代化產業體系，以及鞏固提升粵港澳大灣區動能的要求，穗港新質生產力賦能中心昨日（19日）在香港正式揭牌，穗港兩地在培育新質生產力、推動創新鏈與產業鏈融合方面正式進入實體化合作。

創新科技及工業局局長孫東表示，中心將結合香港科研、國際標準與專業服務等優勢，以及廣州雄厚產業基礎與應用場景，深化穗港創新協同，賦能企業升級轉型，並發揮香港「超級聯繫人」和「超級增值人」角色助力企業走向國際。

大公報記者 林天

孫東：推動更多成果轉化落地

孫東指出，中心是今年3月生產力局與廣州市大灣區辦簽署戰略合作備忘錄的重要成果，也是對國家「十五五」規劃的積極回應。他期望中心發揮三大作用，包括深化穗港創新協同合作，結合兩地創新資源打通鏈條，推動更多成果轉化落地；以科技賦能企業升級轉型，透過技術諮詢、人才培訓、標準對接等服務，以及生產力局在企業數智改造、綠色轉型及技術升級等方面的豐富經驗，賦能企業升級；助力企業出海走向國際，幫助企業連接全球資源、拓展海外市場。

廣州市發展改革委及市大灣區辦主任吳薩致辭時表示，中心將構建和依託技術研發、產業轉化、未來培育、國際拓展的全方位體系，為穗港企業提供全周期服務，既助力廣州企業布局發展、上市融資、揚帆出海，也承接香港及外資企業前往廣州設立生產基地、開拓內地市場，實現雙向賦能。他提

到，中心的廣州辦公室亦將於9月掛牌。

香港生產力促進局主席陳恒桓表示，中心落地標誌着穗港新質生產力發展邁入全面互聯的全新階段。他介紹中心主要合作方向，包括在推動科技創新與產業創新深度融合方面，中心將依託生產力局自主研發的人工智能平台「HKPC天工開物」，促進創新成果進入產業，推動「香港研發、廣州轉化、灣區產業化」的協同模式，目前已在生命健康、綠色能源、量子科技等前沿領域開展合作。中心亦將探索機制創新，期望與廣州各區展開常態化考察與合作關係，探索更多元務實的協作模式。此外，中心亦將服務企業高質量發展，為企業提供技術申請、國際標準對接、知識產權布局等資源，協助企業降低出海門檻、實現合規出海。

生產力局首席數碼總監兼內地業務首席執行官黎少斌進一步介紹，中心構建了「369」服務體系，其中三大核心為共同推動穗港科創合作、共同推動穗港未來產業發展、共同支援穗港企業出海發展；



▲穗港新質生產力賦能中心昨日舉行揭牌儀式。

六招包括智能生產、技術研發及評估、國際標準及測試、資助計劃、培訓及實地考察和專業服務的全流程體系；九項賦能包括政策賦能、科技賦能、場景賦能、資本賦能、供應鏈賦能、專業賦能、樞紐賦能、開放賦能和改革賦能為穗港企業協同發展提供系統化保障。

助對接全球50辦事處商業網絡

現場亦有多個支持機構介紹其企業來港發展支援，引進重點企業辦公室可全方位介紹香港的創科、人才、金融等前景和支持政策；科技園公司可為來港企業提供長期辦公及實驗室場地、資金對接、人才招聘及產業生態圈連結；貿發局可協助企

業對接全球50個辦事處的商業網絡拓展國際市場。

現場多名來自廣州及大灣區的企業、行業協會的代表參與，廣東省低碳發展促進會代表謝小姐向《大公報》記者表示，該會早前成立廣東碳標籤專委會，並與香港中華廠商聯合會簽署粵港碳標籤合作備忘錄，實現同一家企業經一次核算即可同時領取廣東省及香港的碳標籤證書。她表示，期望今次能進一步與生產力局對接，將生產力局納入碳標籤評價體系，進一步打通兩地碳標籤互認，引導更多企業關注碳標籤評價，方便企業出海。深圳醫療企業代表李先生表示，企業一直有出海計劃，經生產力局介紹後對香港政策有進一步了解，感到有收穫。

中歐班列提速 灣區首採「關鐵協同」模式

停留時間減半 掏箱檢查量減逾三分一

【大公報訊】記者方俊明廣州報道：「中歐班列」再提速！滿載日用電器、服裝、傢具等貨物的X8426次「中歐班列」18日從廣州增城西貨場開出。這趟班列是粵港澳大灣區首次採用「關鐵協同」模式開行的中歐班列。國鐵廣州局19日表示，該模式由國鐵廣州局物流事業部與增城海關聯合制定監管方案及相關落實制度，首次在粵港澳大灣區實現鐵路安檢與海關查驗「兩查合一」，標誌着「中歐班列」服務能力邁上新台階。

以往，國際聯運出口集裝箱需分別接受鐵路安檢與海關查驗，「兩次開箱、重複掏箱」不僅影響「中歐班列」的運輸時效，也推高了「中歐班列」的運營成本。如今，鐵路與海關建立聯合檢查工作机制，在車站內海關監管區指定查驗地點，共享安檢和監控設備，將「分別作業、兩次掏箱」優化為「聯合檢查、一次掏箱」。通過信息實時共享，既形成了監管合力，又大幅提升了查驗效率和質量。

實施後，「中歐班列」在發站檢查停留時間由過去4天壓縮至2天，掏箱檢查數量預計將減少超過三分之一。

提高班列時效 節約通關綜合成本

廣州鐵路物流中心增城鐵路物流營業部副經理陳錦鴻表示：「『兩查合一』後，對客戶來說，流程簡化帶來了方便，得到了實惠；對鐵路部門來說，聯合檢查威懾力更強，同時雙方檢查信息共享，也將進一

步促進鐵路安檢效率和安檢質量的大幅提升。」據悉，「關鐵聯合」模式通過關鐵數據互通，為後續在其他中歐班列站點推廣積累了寶貴經驗。

中歐班列客戶、廣州交投國際班列運營管理有限公司多式聯運部經理李思強坦言，鐵路和海關聯手優化流程，既提高了班列時效，又節約了通關綜合成本，促使班列市場競爭力更強。據了解，隨着增城西站「關鐵協同」作業流程的推行，國鐵廣州局物流事業部正協同海關部門，將這一創新舉措在粵港澳大灣區其他「中歐班列」站點推廣實施，為助力外貿經濟快速增長持續注入新動能。



▲中歐班列首次在大灣區實現鐵路安檢與海關查驗「兩查合一」。圖為鐵路安檢與海關人員在查驗。



◀「關鐵協同」模式實施後，中歐班列在發站檢查停留時間由過去四天壓縮至兩天。圖為中歐班列列車。

深圳中歐班列助優勢產業拓海外市場

【大公報訊】記者郭若溪深圳報道：8月18日，深圳中歐班列迎來開行六周年。六年來，深圳中歐班列深入貫徹落實共建「一帶一路」倡議，立足粵港澳大灣區產業優勢，持續擴規模、提時效、優服務、暢通道，已成為大灣區與亞歐經貿互聯互通的重要橋樑。

深圳中歐班列年度開行規模從2020年27列穩步增長至2025年204列，年均增長49.9%，出口貨值達289億元，單趟班列貨值均價達3300萬元。2026年1至7月累計開行137列，完成貨運量1.56萬標箱、進出口貿易7億美元，分別同比增長28%、44%、60%。深圳中歐班列累計開通出口線路28條，通達俄羅斯、波蘭等16個國家的40座城市，貨源輻射範圍覆蓋大灣區全域及周邊多

個省份，進一步織密了深圳國際物流網絡。同時，班列樞紐能級持續提升，深圳國際綜合物流樞紐中心場內鐵路線已由2條增至6條，為實現班列運營規模持續擴大提供堅實保障。2026年2月8日，深圳中歐班列累計開行正式突破1000列，業務規模持續擴容，外貿支撐作用愈發凸顯。

深圳中歐班列始終堅持以高質量運營為導向，重箱率持續保持100%。高附加值貨物佔比穩步提升，電子產品、機器機械類產品佔比已分別提升至38%和19%。深圳中歐班列持續優化幹線運輸鏈路，深圳至莫斯科精品班列幹線運輸時效已壓縮至14天，20天以內即可抵達歐洲腹地。六年以來，班列累計服務大灣區企業近萬家，助力大灣區優勢產業拓展海外市場。