



評論
tly

「黃金周」為香港經濟增加黃金成色

靖偉

內地國慶黃金周踏入第六天，入境事務處數據顯示，截至10月4日晚，經各過管制站入境的內地旅客人次20.6萬，首四日訪港內地旅客累計超過93.9萬人次。特區政府指出，黃金周首三天已有超過73.2萬內地旅客人次訪港，按年增加約8.4%。入境處預計整個黃金周將有約129萬內地旅客訪港，日均人次按年上升超過5%。人流攀升帶動市面氣氛持續升溫，餐飲、零售等多個行業均錄得可觀增長，為香港經濟注入了實實在在的「黃金成色」。

黃金周對香港經濟的提振效應，首先體現在消費市場的全面回暖。有業界估計，黃金周期間香港飲食業平均每日有2.5億元營業額，按年升幅逾一成。國慶日當天，全港餐飲業生意額高達約3.2億元，較去年同期增長10%。香港餐飲聯業協會會長黃家和預計，由中秋

節至黃金周結束，全港餐飲業總生意額可望衝刺31億港元。零售方面，珠寶黃金、鐘錶、化妝品、海味等熱門品類生意額錄得雙位數增長，香港零售管理協會調查顯示，七成受訪會員商戶稱黃金周第一日生意錄得升幅，幅度多數為個位數至低雙位數。旅客消費力回升、市民留港消費增加，兩者疊加形成合力，共同推動市道走旺。

盛事節慶深化旅遊熱度

這股消費暖流的背後，是多重積極因素的協同發力。從客源結構看，今年黃金周恰逢中秋與國慶「雙節疊加」，內地民眾通過「請3休13」可享超長假期，大批旅客提早訪港，使中秋假期與國慶黃金周產生顯著的協同效應。來自黑龍江、甘肅、新疆、雲南等遠程地區的旅客明顯增多，這類旅客留港時間較長，通常逗留三日或以上，一日三餐都在港消費，對餐飲業帶動極大。從消費模式看，內地旅客消費習

慣正發生轉變，傾向選擇更高質素的餐飲體驗，近半年旅客整體消費力有所提升。本地市民的消費意願同樣不可忽視，香港與內地服務及價格差距漸漸拉近，港人留港消費意願增強，適逢中秋國慶，不少長者更希望留港與家人團聚用膳，為市面增添了額外動力。

盛事活動與節慶氛圍的營造，則為黃金周經濟效應提供了重要催化劑。國慶當晚歷時約23分鐘維港煙花匯演，兩岸可觀賞煙花的高層餐廳及酒樓訂座基本爆滿，煙花船整體銷情理想，旅客佔逾六成。全港約3800間食肆參與國慶優惠行動，連鎖茶餐廳推出全日堂食七折優惠，多家商戶表示「做到無停手」。大坑舞火龍、維園「國際中秋綵燈匯」等節慶活動吸引大量市民和旅客，社交平台上的傳播效應進一步放大了盛事的吸客能力。這些活動不僅直接拉動了當日的消費，更有效延長了旅客留港時間，深化了「香港旅遊」的品牌熱度。

將黃金周的表现放在香港經濟全局中審視，其意義更加清晰。香港經濟在2026年第二季按年增長4.3%，上半年經濟增長5.1%，為近五年來最強勁的半年度表現，特區政府已將全年經濟增長預期上調至3.5%至4.5%。8月零售業總銷貨價值臨時估計為321億元，同比增長5.6%，連續第16個月錄得擴張，網上銷售價值同比增長約23%，消費開支持續向數碼渠道轉移的趨勢明顯。特區政府認為，今年以來從歐美和一些新興市場到訪的旅客人數均錄得可觀增長。旅客客源趨於多元化，顯示香港作為國際旅遊目的地的吸引力正在全面恢復。

當然，黃金周經濟效應的可持續性，仍取決於香港能否將短期的節慶熱度轉化為長期的市場活力。

國家發展為港創造有利條件

特區政府預計全年訪港旅客可達5380萬人次，當前黃金周的強勁表現為

實現這一目標提供了有力支撐。展望未來，香港經濟持續擴張、居民就業收入上升，應有助提振本地消費信心和開支；訪港旅客人數預計持續增加，加上未來一系列盛事活動，應會進一步為零售業注入動力。業界亦建議政府持續在周末及假期舉辦文旅活動，結合本港非物質文化遺產與社交平台「網紅打卡」效應，吸引港人留港和內地旅客專程來港消費。

宏觀言之，國家今年將實施更加積極有為的宏觀政策，持續擴大內需，為香港經濟增長創造有利條件。內地「黃金周」為香港經濟增加的「黃金成色」，既是當下消費復甦的生動體現，更是香港融入和服務國家發展大局、發揮自身獨特優勢的縮影。只要香港繼續善用「一國兩制」的制度優勢，不斷提升旅遊接待能力和消費體驗，香港經濟的「金成色」將愈擦愈亮。

經濟學者

從規劃對接到灣區協同：政策研究獻智大灣區建設

政策思考

黃元山

粵港澳大灣區建設，是習近平總書記親自謀劃、親自部署、親自推動的重大國家戰略，既是新時代推動形成全面開放新格局的新嘗試，也是推動「一國兩制」事業發展的新實踐。2023年4月，習近平總書記在廣東考察時指出，粵港澳大灣區在全國新發展格局中具有重要戰略地位，要使粵港澳大灣區成為新發展格局的戰略支點、高質量發展的示範地、中國式現代化的引領地。這一戰略支點、示範地、引領地的定位，賦予大灣區服務強國建設、民族復興的更高戰略使命。

對香港而言，大灣區是融入和服務國家發展大局的重要平台。香港要在「一個國家、兩種制度、三個關稅區」的獨特條件下，透過規則銜接、機制對接和要素流動，把國家所需與香港所長更好結合，將「制度之異」轉化為「制度之利」。2025年12月，習近平總書記聽取香港特區行政長官李家超述職時，指出特區政府要主動對接國家「十五五」規劃，深度參與大灣區建設，更好融入和服務國家發展大局。

全局對接、動態優化

2026年9月，《香港特別行政區經濟和社會發展第一個五年規劃（2026—2030年）》（《香港第一個五年規劃》）與新一份施政報告同日公布，為香港深化大灣區協同訂出中長期方向和年度行動。香港第一個五年規劃以「深化粵港澳大灣區建設 搭建全球合作網絡」為專篇，從基礎設施「硬聯通」、規則機制「軟聯通」、民生融合「心聯通」及重大合作平台作出部署；施政報告則將這些方向細化為年度工作和具體措施。

對接國家規劃，需「全局」與「動態」並重，既立足國家發展大局謀劃香港定位，也因應形勢、產業趨勢和實踐經驗持續優化政策。政策研究正是其中的重要橋樑，而且往往是一項橫跨多年的持續工作。

特首政策組作為政府內部智庫，在行政長官領導下統籌施政報告，並配合施政方向開展研究——透過實地調研、專題研究，與政府、業界和研究機構交流，協助連接國家戰略、香港優勢、市場需要和政策工具，為施政部署提供參考；政策推行的經驗和成效，亦可回饋後續研究、規劃和政策落實，形成不斷深化的研究鏈條。

以下三個案例，可見這一閉環如何在

大灣區建設中展開。

東莞空港中心：由海空通道到冷鏈樞紐

第一，香港國際機場東莞空港中心，體現大灣區協同之效。2019年《粵港澳大灣區發展規劃綱要》（2019年《規劃綱要》）提出建設世界級機場群。在此基礎上，香港機場管理局自2021年底試行海空貨物聯運，讓內地出口貨物在東莞完成航空安檢、打板及收貨，再經水路直達香港機場上機，提升跨境物流效率。

這項合作的核心，正是兩地優勢互補的具體體現。空港中心由香港投資和建設，結合香港的航空物流優勢與內地的土地及人力資源優勢，有助降低營運成本，壓縮貨物處理時間。

特首政策組曾實地調研機場島、東莞空港中心及國泰貨運站，並與機管局和業界交流，以配合有關方向發展及為後續部署提供參考。2023年施政報告肯定先導計劃成效；其後的部署持續推進永久設施建設、規劃第二期發展，並引入更多高增值物流和跨境電商設施。香港第一個五年規劃明確提出推進東莞空港中心項目，發展

更多多式聯運模式。2026年施政報告則訂明，第一期永久設施將於2027年6月投入運作，處理貨量逐步達至每年100萬公噸，並已設立指定監管場地，讓海外冰鮮水產和新鮮水果經香港進口大灣區。

作為全球首個直達機場空側的跨境海空聯運項目，空港中心正由海空貨運通道延伸為國際冷鏈物流樞紐，擴大香港與灣區城市的全球聯通能力。

高增值海運服務：以互補提升港口群競爭力

第二，高增值海運服務體現大灣區協同之廣。2019年《規劃綱要》明確大灣區港口群的分工：香港重點發展船舶管理及租賃、融資、保險和法律等高端航運服務；廣州、深圳則增強國際航運綜合服務功能，共同提升港口群競爭力。香港的角色，重點不在貨櫃吞吐量的此消彼長，而在以高增值服務與灣區港口優勢互補、共同提升。

本屆政府沿此方向逐步部署。2022年以稅務優惠吸引高增值海運機構落戶；2023年推動海事法律、保險及船舶融資等服務；2024年宣布設立「香港海運港口發展局」，作為高層次諮詢機構，協助政府訂制長遠發展策略，是制度改革的重要一步；2025年再推動建立「航運專項風險池」，提升對香港本地和內地市場承保的能力，逐步完善航運服務生態。

其間，特首政策組亦配合有關方向開展調研，與港口集團、船舶租賃業界交流，並與國務院發展研究中心合作研究大灣區世界級港口群的協同發展。相關研究及其後的規劃和施政部署一脈相承：香港第一個五年規劃提出構建高增值海運服務生態圈，並支持香港海運服務業為南沙提供船舶管理、檢驗檢測、金融、國際船舶經紀及海事法律等專業服務；2026年施政報告

提出壯大高增值海運服務，並加強與惠州、東莞等地的港口協作，推動「江轉海」中轉便利化、完善駁船網絡和探索智能駁船應用。這亦與國家「十五五」規劃綱要港澳專章提出「促進港口、機場和軌道交通協同發展」的方向互相印證。

跨境碳市場：由市場探索到規則聯通

第三，大灣區碳市場規則聯通，體現協同之深。碳市場橫跨金融、能源、貿易、環境和標準認證，牽涉跨境核算、核證、交易及結算，是深層次規則銜接的試金石。2019年《規劃綱要》支持香港打造大灣區綠色金融中心、支持廣州研究設立以碳排放為首個品種的創新型期貨交易所；國家「雙碳」目標（2030年前碳達峰、2060年前碳中和），及《巴黎協定》第六條的跨境減排交易框架，亦奠定發展基礎。隨著歐盟碳邊境調節機制於2026年正式實施，綠色合規更成為內地企業「出海」的重要條件。

香港由2022年施政報告提出建設國際碳市場起步，港交所同年推出可支援港元及人民幣結算的國際自願碳信用交易平台Core Climate。2024年三中全會《決定》提出健全綠色低碳發展機制後，2025年施政報告進一步從「出海」平台、大灣區建設和綠色金融等方面部署碳市場發展。同期，特首政策組與國家生態環境部環境與經濟政策研究中心開展研究，探討香港參與和服務國家碳市場國際化的路徑。

國家與香港的規劃部署亦進一步銜接。國家「十五五」規劃提出建立健全綠色低碳標準體系、推動規則銜接互認；香港第一個五年規劃則提出發展大灣區碳市場及綠色金融生態圈。2026年施政報告提出，港交所Core Climate將與廣州電力交易中心合作，在香港開展國家可再生能源綠色

電力證書（GEC）試點交易。GEC是證明使用綠電的憑證，與碳信用同屬綠色權益憑證，是碳市場及綠色金融生態圈的重要组成部分；有關試點可供香港機構按相關規定抵銷用電排放，並助力國家拓展境外應用場景。

規劃法治化：拓展研究空間

《中華人民共和國國家發展規劃法》於2026年3月通過，首次以立法形式明確了國家發展規劃的統領地位。法律同時支持香港主動對接國家發展規劃、融入和服務國家發展大局，並規定在編制國家發展規劃時，充分發揮高等學校、科研機構、智庫、行業協會等的輔助支持作用，為香港智庫參與相關研究奠定更清晰的制度基礎。

與此同時，廣東省「十五五」規劃綱要把「久久為功推動粵港澳大灣區建設」列為第二章、置於重點任務首位，並首次提出「積極對接香港北部都會區發展策略」；深圳、廣州的規劃綱要亦分別以「打造大灣區核心引擎」和做強大灣區人才高地「主引擎」為專章。粵港五年規劃相互銜接，為政策研究和區域協同確立共同坐標。

從冷鏈空運通道，到世界級港口群協同，再到跨境碳市場的規則銜接，三個案例呈現香港與大灣區其他城市優勢互補、協同發展的不同層次。香港第一個五年規劃提供中長期時間表，施政報告則把方向轉化為年度行動；透過調研分析，並與政策局、業界及相關機構協作推進，大灣區的跨境基建、產業分工與規則銜接得以持續深化。香港可更好發揮「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢，與灣區城市優勢互補、共同增值，為國家高質量發展注入更大動能。

特首政策組組長

議事論事

鄧飛

有媒體報道，內地家長的AI教育焦慮持續升溫，越來越多家庭不惜花費巨額金錢，為學齡孩子報讀各式各樣的青少年AI培訓課程。從基礎的人工智能啟蒙、AI繪圖創作，到程式編寫、智能思維訓練，相關培訓班層出不窮，收費以千元計算，依舊擋不住家長的報名熱情。多數家長的核心心態極為一致：在人工智能全面覆蓋各行各業的時代浪潮下，害怕孩子錯過新風口，擔心下一代在AI技能學習上落後於同齡人，最終在未來的學業競爭、職場發展中喪失競爭優勢。

我們毋須簡單將這一現象歸結為商業平台販賣焦慮的營銷套路。在大眾認知的淺層商業邏輯裏，永遠是有需求、便有供給，家長的教育焦慮催生了龐大的青少年AI培訓市場。這場火熱的AI教育風潮，恰好契合了經濟學中古老的薩伊定律（Say's Law）——供給會創造足夠的需求。這裏我們拋棄該定律的原始學術定義，不作商業焦慮營銷的解讀，而是以「點鐵成金」的視角借用這一概念：專業化、體系化的青少年AI課程供給，主動打開了家長的認知缺口，喚起了大眾對於AI素養教育的重視與剛性需求。面對全民AI學習的熱潮，

我們不妨拋開浮躁的市場熱度，沉下心來提出三點理性的看法。

技術日漸普及毋須高額培訓

第一，從吸引更多用家使用的角度而言，AI模型或其應用，只會越來越簡單易上手，絕不會朝著複雜難懂、門檻高築的方向迭代升級。這一規律，我們從過去幾十年的電子設備與互聯網普及歷程中，便能得到最充分的驗證。回望電腦剛剛走進大眾生活的年代，電腦操作是一門專業技能，系統操作、軟件運行、基礎辦公功能都需要專門報班學習，普通人難以自主上手。但伴隨技術的迭代優化，電腦系統不斷簡化操作邏輯、優化界面設計，實現了極簡化、人性化的操作體驗。時至今日，幾乎沒有人會專門報讀「如何使用電腦」的基礎課程。

技術的終極普及邏輯從來都是降低門檻、普惠大眾，AI技術的發展路徑與電腦、智能手機的普及邏輯完全重合。從初代需要專業代碼操作的AI模型，到如今一鍵生成圖文、對話交互的大眾化AI工具，所有商用、民用AI產品都在不斷優化交互模式，刪除繁瑣的專業操作，讓零基础用家也能快速上手。隨著技術持續成熟，未來AI只會像今日的智能手機、互聯網一樣，成為人人皆會、隨手

即用的基礎工具，基礎使用能力根本毋須高價培訓。

第二，家長與其擔心孩子追不上AI工具的迭代速度，還不如擔心自己追不上孩子學習AI工具的速度和掌握程度。青少年是數碼時代的原生居民，對新技術、新工具的接受度、適應性和學習能力，遠遠超過成年群體。孩子們對新鮮科技充滿好奇心，沒有固有思維的束縛，願意主動探索、反覆嘗試各類新型AI軟件與功能，自學AI工具的速度，大概率遠遠超過習慣傳統思維的家長。

與此同時，孩子們將AI工具嵌入日常學習、生活、娛樂的滲透程度，也遠遠超越絕大多數家長。很多家長只知道現在流行學用AI，卻壓根兒不知道自己孩子日常在使用AI做什麼、如何運用AI完成學習任務、怎樣借助AI開展創作與探索。在這場AI學習的浪潮中，真正存在認知落差、能力落差的其實是家長群體。換言之，市面上好多AI課程，對於已經具備自學能力的孩子而言多餘且重複，反而是對接觸新技術緩慢、認知滯後的家長，更具學習價值，家長才是更需要補齊AI認知與操作能力的群體。

第三，拋開市場熱潮與家長焦慮，當下AI融入青少年教育，真正值得全社會憂慮的核心問題，主要有兩點，且都是長期

性、難解決的深層問題。首先是AI數碼鴻溝持續擴大的問題。高價AI培訓課程、專業的AI學習設備、豐富的科技探索資源，都需要充足的經濟條件支撐。家境優渥的孩子，能夠從小接觸系統化的AI素養培訓，不斷積累科技思維與实操能力；而基層家庭、弱勢群體的孩子，缺乏專業的學習渠道與資源，很難接觸優質的AI教育資源。長此以往，不同階層孩子之間的AI素養差距、科技認知差距會不斷拉開，新的教育資源不平等、數碼不平等問題將日趨凸顯。

家長理性看待子女合理運用

其次是AI工具的使用規範問題。我們至今沒有完善、統一的標準，去界定未成年人合理使用AI的邊界，無法有效規範孩子使用AI工具的方式與場景，難以避免青少年過度、過早依賴AI，繼而在德育和智育層面產生諸多負面影響。在智育上，過度依賴AI代寫、解題、思考，會弱化孩子的獨立思維、邏輯推演與動手解題能力；在德育上，濫用AI抄襲、造假、投機取巧，會磨損孩子的誠信意識與獨立學習的態度。更關鍵的是，無論是國內外教育學術界，還是一線教學實踐中，行業始終沒有形成統一的專業共識，沒有一套成熟的體系應對AI帶

來的教育挑戰。

與此同時，人類教育領域存在一個永恆的速度難題：包括師生、家長在內的所有人，學習、理解、適應AI的速度，始終遠遠追不上AI技術迭代進步的速度，並且隨着科技飛速發展，這二者的速度差距還在持續拉大，永遠處於「技術走在教育前面」的狀態。

關於這種「追趕永遠落後、差距持續擴大」的困境，民間流傳着一個故事，恰好精準映照了當下的AI教育困境。話說三國名將關雲長坐騎赤兔馬是日行千里的絕世千里馬，其副將周倉的坐騎是一匹日行八百里的上等良馬。即使如此，兩者的差距依舊無法逆轉：第一天行軍，周倉便落後關公兩百里路程；到了第二天，累積的落後差距變成四百里；日復一日，隨着時間推移，兩匹馬的速度差距不斷疊加，彼此的距離只會越拉越遠，永遠無法追平。

這也正是當下AI教育最真實的現實：技術的迭代速度如赤兔馬奔馳不止，而人類的教育適應、個人能力成長如同普通良馬，無論如何努力追趕，落後的差距只會日漸擴大。面對這樣的客觀規律，盲目花高價報班追趕，遠不如理性看待AI、合理運用AI，才是青少年面對智能時代的正確選擇。

立法會議員、教聯會副會長