大公報社評

北環全線開建 北都快馬加鞭

行政長官會同行政會議昨日批准北環綫項目第二部分財務安排，運輸及物流局同日與港鐵公司簽署北環綫全線項目協議，標誌着各界企盼已久的北環綫主線與支線，正式由規劃藍圖邁入全面建設的快車道。項目透過合併推展、引入新鐵路標準及精簡相關程序，將工程造價大幅降低28%至862億元，並定下2034年或之前主支線一併通車的明確目標。這不僅展現了特區政府「以結果為目標」的施政新風，更為北部都會區的發展奠定了堅實的交通基石。

北環綫絕非一條普通的地區鐵路，而是貫通北部都會區的「黃金大動脈」。從路網布局來看，北環綫主線將橫貫新界西北與東北，連接屯馬綫與東鐵綫，徹底打破新界東西向交通網絡長期存在的瓶頸；而北環綫支線更直通皇崗口岸及洲頭，將北部都會區、新田科技城與深圳福田、皇崗核心區無縫對接。**這條鐵路網絡的全面推進，將為港深兩地人才、資金、信息及產業要素的高效流動提供最強有力的基建支撐。社會各界對政府此次決定表示高度歡迎，普遍認為這是特區政府深化改革、優化公帑運用的成功範例。**

基建先行，效益為本。社會過去對大型工程往往抱有「超支延誤」的疑慮與擔憂，而今次特區政府與港鐵公司在北環綫項目上的創新舉措，無疑給出了一份令人振奮的答卷。政府打破過往常規，採用「主線與支線合併推展」模式，並積極引入嶄新的鐵路標準與創新建造技術，大幅壓縮審批與建造流程。**在確保工程質量與最高安全標準的前提下，將總預算由原先估算顯著降低近三成，為庫房節省高達數百億元的公共資源。這種提速、提效、提質，同時嚴控預算的基建思維，為未來特區政府推動其他大型基建項目樹立了全新典範。**

同日，行政長官會同行政會議還批准了採用鐵路加物業模式，向港鐵公司批出牛潭尾、新田及古洞北多塊用地，以及擬議凹頭新發展區用地，作住宅及商業用途發展。鐵路加物業發展模式行之有效，讓港鐵有可持續的資源推進鐵路等基建項目。更重要的是，交通基建和住宅、商業項目等配套設施同步推進，有利於推進北都多元化發展，最終建設成宜居、宜業、宜遊的現代化大都會。

北都是香港的創科重鎮，更是香港主動對接國家「十五五」規劃、加快融入和服務國家發展大局的重要抓手。特區政府採取「規劃主導、基建先行、產業帶動、以人為本」的發展策略，一系列改革措施、全鏈條「拆牆鬆綁」在北都先行先試。北環綫主線和支線建設同步推進，改變了過往按部就班的發展模式，這本身就是特區政府與時俱進、破局發展的生動體現。

當然，藍圖落地不可能一蹴而就，要釋放北環綫最大戰略價值，仍應持續抓好重點工作。包括落實專責督導機制，緊盯各個工程關鍵節點，以嚴謹管控保障2034年主支線同步通車的目標如期兌現；堅持「鐵路加物業」與產業導向相結合，沿線車站及周邊土地推行複合式、高協調度的港深聯合規劃，為新田科技城等重點產業載體營造優質條件，吸引創科項目加速落地。此外，進一步深化跨境機制對接，推進「一地兩檢、智慧通關」，眞正打通港深同城化的關鍵環節。

北都開新局，一軌通未來。北環綫的建設號角已經吹響，期待特區政府與港鐵繼續緊密協作，把好工程質量關、進度關。這條串聯港深、融通城鄉的戰略通道建成之後，北部都會區的區位優勢、創科潛力將充分釋放，成為香港連接內地、匯聚資源的增長極，為香港長遠繁榮穩定源源不斷注入新動能。

井水集

國際貿易中心含金量提升

PayPal香港昨日發布的跨境消費調查顯示，國際消費者對香港產品及服務的需求強勁，國際貿易中心的傳統優勢地位依然穩固，幫助內地企業出海的「內聯外通」關鍵角色更加凸顯。未來按照首個五年規劃「擴網絡、強優勢、創增量」要求，香港國際貿易中心的「含金量」還將不斷提升。

調查顯示，過去一年全球逾100個市場、超過2540萬名消費者透過PayPal跨境選購香港產品和服務，平均每月跨境交易金額超過4.09億美元。境外消費者主要集中在美國、德國、英國等發達經濟體，這充分證明香港的外貿地位、商業品牌與專業服務，在歐美主流市場保持極高的信譽與競爭力。

更值得關注的是貿易結構的新變化。報告顯示，海外消費者最常購買的三大產品類別為零售、時尚服飾及遊戲。而在這些跨境交易商戶中，有高達7.5成至8成的商品與服務來源於中國內地企業。內地大型遊戲開發商、新銳電商賣家等，紛紛選擇在香港成立公司，再利用香港成熟的國際網絡、結算系統和物流通道將商品銷往全球。這種「借港出海」模式，正是香港「內聯外通」獨特優勢的生動寫照。

香港的產品和服務價格相對較高，卻依然能吸引千萬買家，說明香港嚴格的質量監管以及高水平的商業信譽，為出海企業提供了強大的品牌背書。這正是香港作為「超級增值人」的價值所在：不只提供通道，更為產品賦能、為品牌增值，助推國家產業走向全球高端價值鏈。

貿易中心是香港的底色，也是香港繁榮的根基。作為全球第五大貿易經濟體，香港以狹小地域，創下每年商品貿易總額1.5萬億美元、佔全球貿易額約3%的成績，值得引以為傲。香港首個五年規劃為鞏固提升國際貿易中心地位畫出清晰藍圖。未來應加快規劃落地，構建高增值供應鏈服務中心與大宗商品交易生態圈，推進數字化、多元化升級，不斷開拓新興市場，持續擦亮國際貿易中心金字招牌，讓傳統優勢更加鞏固，更好服務國家高水平對外開放大局。

金管局擬修訂規則 助力北都大學城融資

11院校3園區納「公營單位」分析料享較低貸款利率

五年規劃與施政報告提到，加快北都大學城建設，以科技引領產業發展。「北部都會區金融諮詢工作小組」昨日舉行第三次會議，金管局建議修訂《銀行業（資本）規則》，指定包括11間專上院校和3間園區公司的政府關聯機構為「本地公營單位」，以加速落實北都項目。金管局擬於2027年第一季向立法會提交有關修訂案，並於同年第二季生效。議員預計，院校與園區公司可獲得較優惠的貸款利率，降低融資成本。

大公報記者 黃裕慶



▲北部都會區建設提速，金管局與銀行業積極配合推進項目融資。洪水橋大學城預計年內陸續產出校園區用地。 大公報記者林良堅攝

由金管局與香港銀行公會共同成立的「北部都會區金融諮詢工作小組」舉行第三次會議。與會者包括金管局、銀行公會、發展局、教育局、財經事務及庫務局、創新科技及工業局，以及25間工作小組參與銀行的代表。

教育局於會議上介紹了北都大學城的最新發展，包括三個大學城（即新田大學城、洪水橋大學城及打鼓嶺大學城）的定位、校園區發展及相關財務安排。與會者就北都大學城的可行融資安排，例如貸款及公私營合作等開展討論和提供專業建議。工作小組參與銀行表示，將透過提供合適金融服務，支持北都大學城與周邊產業園區及項目協同發展。

為進一步加強銀行業對北部都會區項目的融資支持，金管局建議指定包括11間專上院校和3間園區公司的政府關聯機構為「本地公營單位」，相信此舉有助降低銀行資金成本，促進相關機構獲取銀行融資。

金融界立法會議員陳振英回覆《大公報》查詢時表示，指定了11間專上學院作為公營機構，只要符合銀行貸款的基本條件要求，由於屬公營機構，銀行貸款給它們所需扣減的資本相對較少，因此可提供較優惠的貸款利率，減省學院和園區的融資成本。

較長還款期 減輕財務負擔

金管局副總裁阮國恒上周五（11月6日）出席立法會財經事務委員會，曾率先透露有關安排。他向立法會議員解釋說，該措施將使院校及機構的風險權重降低，即銀行在發放貸款時所需提撥的資本支持也相對較低，相信有助降低貸款利率水平，期望協助大學及園區公司取得較便宜的融資安排。

教育局局長蔡若蓮早前亦提到，有關安排有助院校獲得較優惠的利息，政府也會爭取更長還款期，以減輕院校負擔。

翻查資料，在《資本規則》中，獲指定的本地公營單位可在斷定風險權重時得到優惠的待遇。評定準則包括該單位是由政府主要擁有或由政府成立、為公共政策目的而成立，以及有高度信用。過往獲指定為本地公營單位的機構，包括西九文化區管理局、香港年金公司、香港貿易發展局、機場管理局、市區重建局、醫院管理局等。

多元融資 促進公私營合作

「北部都會區金融諮詢工作小組」旨在加強特區政府與銀行業及其他持份者的溝通和協作，探討從融資方面積極配合北都發展。工作小組的代表來自金管局、銀行公會，以及25間具備大型項目融資經驗的銀行；香港中資銀行業協會及按揭證券公司基建融資及證券化部門以觀察員身份參與。

工作小組今年4月舉行首次會議，重點討論北都短期重點項目發展與機遇；多元化發展模式的融資安排；支持北都可持續發展。8月舉行的第二次會議，重點探討多元融資模式，探討促進公私營合作項目融資的配套安排，包括制定融資範本，以加快推動北都項目落實。

何謂公營單位

話你知

立法會資料文件顯示，在《資本規則》中，獲指定的本地公營單位可在斷定風險權重時得到優惠的待遇。有關指定公營單位所基於的準則有三項，一、由政府主要擁有或由政府成立；二、為公共政策目的而成立；三、有高度信用。

根據《銀行業（資本）規則》本地公營單位與非本地公營單位的主要分別，在於監管定位、信用風險權重及適用的合規與融資待遇。在金融與風險管理層面，本地公營單位有其法律定義。機構納入在名單後，在進行貸款時銀行可降低風險權重，從而降低機構的融資成本。

打鼓嶺新區擴容 大學城面積近倍增

【大公報訊】記者王亞毛報道：政府致力推進北部都會區發展，最新建議擴大打鼓嶺新發展的優先發展區範圍，目標2030年推出首批用地，2035年有首批新增居民遷入。北區區議會昨日開會商討最新發展建議，多名議員關注交通基建配套，希望加快擬議鐵路項目發展，包括盡快公布北環線東延線及新界東北線時間表，並擴闊現有公路，以應付未來新增人口。發展局表示，推進鐵路項目需要時間和資源，政府現致力推展北環線項目，打鼓嶺鐵路規劃要後一步才到位，強調會做好部門間的溝通，盡快推行。



▲北區區議會昨日開會，商討打鼓嶺新發展建議，多名議員關注交通基建配套。 大公報記者王亞毛攝

發展局最新建議將打鼓嶺優先發展區面積擴大逾兩成至約250公頃，當中打鼓嶺大學城校園區面積由原先的40公頃大約倍增至75公頃。在昨日的區議會上，多名議員關注交通基建配套，身兼立法會議員的北區區議員姚銘表示，約九年後將有首批居民遷入，包括學生及就業人士，時間較為緊迫，若單靠公路可能未必足夠應付未來人流量，希望政府盡快公布相關鐵路規劃具體方案，支撐院校與產業建設。

建議公路做好超前部署

政府新方案建議擴闊坪輋路及蓮麻坑路，北區區議員李冠洪關注，當年建設香園圍公路只為了口岸使用，還未有新發展區概念，「香園圍公路僅有兩線，而現時打鼓嶺及沙頭角居民出入都依賴這條路，已經比較飽和，還要預留一線過關，等未來區內人口增至3萬多時，估計很難負荷到。」他建議對現有公路做好超前部署，例如考慮擴闊坪輋路至沙頭角公路的迴旋處等位置。

發展局北部都會區統籌辦事處規劃及發展組組長廖子君表示，鐵路項目是大型基建，需要時間和資源落實，現時北都鐵路重點是北環線古洞站、新田站的開通，以及洪水橋至前海的港深西部鐵路，預計打鼓嶺一帶的鐵路規劃要遲些才能到位，會與運輸及物流局持續溝通。

關注城鄉共融 振興經濟

多名議員支持大學城及產業園區規劃，但有議員關注，政府目前預留8%作為產業用地，較為保留，建議可考慮將打鼓嶺更多不同地段預留用作產業發展。廖子君表示，除了產業園區，大學城本身亦是個產業，相信會帶來不少就業機會，教育局將作為重要的主導角色，希望做好科學、人才、城市建設。

此外，多名北區區議員關注城鄉共融，希望改善鄉村現有環境並做好文旅建設。廖子君表示，城鄉共融是發展北都的重點之一，希望振興地區經濟，對於區內現有的豐富資源、公共空間，政府在規劃設計時會將這些元素放入，並會做一些路面重鋪、改善村渠等美化工程。她又稱，政府今年的財政預算案已在城鄉共融基金先導計劃中預留兩億元，當局會年底前盡快到立法會申請撥款，希望有亮點項目明年批出。

水浸問題困擾打鼓嶺、坪輋一帶村民多年。北區區議員侯志強關注平原河及深圳河擴闊情況，希望前瞻性地解決水浸問題。土木工程拓展署總工程師潘國忠表示，渠務署已有短中期措施，土拓署亦有一系列計劃，包括當局會做蓄洪池，當遇到惡劣天氣時，可容納10萬立方米的雨水，待洪峰過後再慢慢排出去，加上未來擴闊河道，以及建造新排水系統，有信心大大減低新發展區及優先發展區的水浸風險。

責任編輯：龍森娣 美術編輯：譚志賢