

只爭朝夕坐言起行 灣區發展再創高峰



中央港澳工作辦公室主任、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍日前到粵港澳大灣區調研，到訪河套深港科技創新合作區香港園區，並在深圳前海主持召開的座談會上，聽取香港特區司局長匯報各自範圍的工作。行政長官李家超於社交平台發文指，他在哈爾濱回港工作第二天即召開會議，總結夏寶龍主任的指導和意見，向各司局長提出指示。夏寶龍主任南下大灣區調研，扎實落實國家主席習近平去年12月視察澳門的重要講話精神，引領港澳集中精力謀發展，推動大灣區高質量建設。李家超及管治團隊以坐言起行、只爭朝夕的工作作風和迅速行動，積極主動謀劃具體工作計劃並盡快落實，提速提質推動大灣區融合發展，發揮示範作用，激勵全港上下齊心，改革創新、再創高峰。

嚴剛 立法會議員

夏主任此次調研之行，體現中央以只爭朝夕、真抓實幹的工作作風和行動推動大灣區融合發展，為橫琴、河套、前海等高水平重大合作平台建設把脈定向，支持香港在新形勢下，充分發揮獨特優勢，更好融入粵港澳大灣區深入交流，大力發展創新科技產業，打造高水平對外開放高地，不斷開創「一國兩制」事業高質量發展新局面。李家超迅速召開會議，向各司局長提出指示，首先在思想上，既要進一步改革破局，敢於求變，創新創造，尋求突破，又要牢記時不我待的緊迫性，持續「提速、提量、提質、提效」，積極和主動與大灣區城市聯動合作，推動灣區一體化發展，更好融入國家發展大局，同時開拓新興市場。其次，李家超要求各司局長按北部都會區等五個重點項目，謀劃具體工作計劃並盡快執行落實。

打破行政壁壘 推動機制對接

特區政府從思想上、行動上積極落實中央建設好大灣區的指示精神，充分體現特

區政府務實有為、責任擔當，主動識變應變求變，推動大灣區融合發展，更展示特區政府改革、創新和破局的決心，發揮示範作用，帶領社會各界與政府有此共同信念，令香港突破現時發展桎梏，邁步前進、再創高峰。這種決心和行動不負中央和港人期盼，值得點讚。

「一國兩制」是香港的最大優勢，也是其長期繁榮穩定的根本保障。在推動大灣區一體化發展方面，香港應與灣區其他城市加強協調，打破行政壁壘，拆牆鬆綁，破除窒礙融合發展的陳規陋習，排除固化藩籬造成的阻力，敢於破局，推動機制創新、對接和銜接，建設灣區兼容的機制與標準。在金融、醫療、教育等領域，香港須探索更多跨境合作模式，實現資源共享和優勢互補，促進人流、物流、資金流和資訊流的高效流動。

河套作為深港科技創新合作區與灣區深度融合的試驗田，更要突破制度體制壁壘，推動數據流通與人才流通，激勵科技成果轉化，打造國際科技創新高地，吸引

全球高端科技人才和企業，形成創科產業集群，為香港經濟注入新動能。

謀劃具戰略意義的重大項目

國家今年將制定從2026年到2030年的「十五五」國家經濟和社會發展規劃，這為香港全方位融入國家發展大局提供了歷史性發展契機。特區政府應該緊緊把握這一契機，找準自身定位，謀劃一批具有戰略發展意義的重大項目。例如，在創科領域，通過發揮香港創科研發商優勢，孵化具有區域競爭力並能夠納入國家乃至全球產業鏈的創科產業，實現大灣區創科資源共享和優勢互補，實現灣區差異化協同化專業化發展，共同推動區域經濟的高質量發展。

香港應善用「一國兩制」獨特優勢，推動大灣區一體化發展，在融合發展中凸顯「兩制」優勢與活力，深化大灣區融合發展，在可持續發展繁榮中逐步實現財政收支平衡，在融入國家發展大局中釋放「一國兩制」的強大生命力，讓香港成為國際資本的聚寶盆與國際高端人才的聚集地。

發揮「兩制」之利 打造香港新「桃花源」

陳月明 立法會議員 打鼓嶺鄉事委員會主席



中央港澳工作辦公室主任、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍日前南下調研，前往橫琴、前海、河套等大灣區重點合作平台考察，並與特區政府多位主要官員座談，聽取經濟金融工作部署，以及北部都會區的規劃和發展情況，在香港社會引起強烈反響。筆者認為，北部都會區是香港發展的新引擎，也是香港融入國家發展的重要平台，飽含着市民對未來的希望，特區政府應破局革新，以更高定位、更高標準、更快速度，更好地規劃北部都會區建設，成為香港的新「桃花源」。

習近平主席去年底視察橫琴合作區，提出「三個要看」，對香港北部都會區發展具有重要的指導意義。特區政府應遵循「三個要看」，為北部都會區發展建設作出更全面的規劃。

北部都會區處新界，發展建設要有利當區居民生活、就業和發展。新界是新界居民祖祖輩輩賴以生存的家園，特區政府制定北部都會區發展規劃，讓這片珍貴的土地，釋放出更大的經濟、社會效益，新界居民皆歡欣鼓舞，全力支持。特區政府在規劃和推進北部都會區發展建設時，也應充分考慮新界的歷史傳統、文化習俗，以及居民的生活習慣，科學地引入「城鄉共融」的發展理念，借鑑橫琴經驗，把北部都會區建設成香港的新「桃花源」，讓新界區的鄉村文化習俗得到保存傳承，讓新界居民能在这片土地上更好地安居樂業，建立更好的生活。

北部都會區的發展建設要有利於發揮「兩制」之利、推進兩地融合發展。新界接鄰深圳，有條件因地制宜創建有兩地融合發展的新制度、新機制。比如現在低空經濟已經成為經濟發展的新領域，北部都會區有條件成為本港低空經濟的先行區，有條件率先制定適用於粵港澳大灣區的低空經濟規則、制度，建設跨境低空航線、出入境及清關機制，以及相關的基礎配套設施。北部都會區還可以成為粵港兩地車輛自由出入的先行先試區、跨境自動駕駛的無人車先行先試區，以及跨境金融、跨境醫療、跨境就學就業的先行先試區等，成為兩地融合發展，機制對接、制度創新的試驗場。

北部都會區也是粵港合作的重要平台，特區政府除了鼓勵香港本地企業、人才積極參與發展建設，也應以開放心態，創新思維，吸引更多大灣區的優質企業和人才，投入北部都會區發展建設，讓北部都會區成為可以充分發揮「兩制」優勢，有利於聚合大灣區優質人才、優質企業的大灣區中心都會區，成為大灣區的投資、創業熱土。

北部都會區還是推進大灣區創科產業發展，培育新質生產力的重要平台。科技是第一生產力，當今世界正處在新一輪科技革命和產業變革迅速發展期，特區政府既已以「南金融、北創科」制定北部都會區發展規劃，除了在基建和硬件設施上，創造有利創科產業發展的環境，同時更需要在引進人才、技術、企業，建立有利創科產業發展的新制度、新機制。

夏寶龍主任調研，聚焦於橫琴、前海、河套，以及北部都會區這幾個粵港澳合作的重要平台，體現中央對這幾個平台發展寄予殷切期待。北部都會區也是香港未來發展的新希望，市民大眾也對北部都會區發展寄予厚望。特區政府在規劃北部都會區發展時，必須以改革創新的精神，大膽突破陳規，清除阻礙發展的障礙，立足更高定位，以更高的標準，更快的速度，推進北部都會區發展建設。

社會應以新思維看待財政預算案

董光羽 時事評論員

新一份財政預算案即將公布，面對公共財政的挑戰，社會各界都要「識變、應變、求變」，用新思維看待政府提出的開源節流措施，令香港早日恢復財政收支平衡、社會經濟得以持續發展。

開源不能操之過急

面對財赤，政府在維持公共服務的前提下，開源和節流是改善公共財政的關鍵。過去數月，坊間提出不少開拓收入來源的建議，包括調整「富人稅」、開辦新的體育博彩項目、檢討不同政府及公共服務的收費等，在社會上都有熱烈討論。

坊間提出的不同開源建議各有其基礎及理據，有其利亦有其弊，但最重要的是，任何方案都不能操之過急，影響香港經濟復甦的步伐。考慮不同的開源措施時，政府要特別顧及兩個重要的原則。

第一，絕不能影響香港在國際上爭取企業落戶的競爭力，特別要保持香港簡單低稅制的優勢。尤其是在地緣政治局勢緊張、全球經濟動盪之際，要做到保持和提升香港的競爭力，才能確保香港經濟可以長遠健康發展。

第二，在經濟環境不佳的情況下，更要小心處理新措施對市民大眾的影響。恪守「能者多付」和「用者自付」這兩個原則，非常重要。事實上，去年財政預算案

已提出四項增加收入的措施，包括實施薪俸稅標準稅率兩級制、上調商業登記費、實施住宅物業累進差餉制度和恢復徵收酒店房租稅。這都是體現「能者多付」和「用者自付」的具體例子。特區政府在研究所有開源方案時，必須秉持此兩大原則，在增加政府收入和減低對一般普羅市民的影響之間取得平衡。

財經事務及庫務局局長許正宇日前在立法會上指出，政府在考慮增加收入的措施時，會就政府的財政情況、整體經濟環境、社會需要等因素作通盤考慮。筆者有信心，政府在考慮推行增加政府收入的措施時，必然會顧全香港的競爭力和普羅市民的接受能力。

檢討資助計劃刻不容緩

在節流方面，政府開支近年持續維持在高位，社會關注到，不同資助計劃長遠有機會加重政府財政壓力。其中一項社會上討論得最多的資助計劃，一定是長者二元乘車優惠。事實上，除了「二元乘車計劃」，政府的資助計劃多不勝數。舉例而言，「公共交通費用補貼計劃」自推出以來就已補貼公眾逾百億元，數目相當可觀。政府若要確保公共財政的可持續性，相關政策局實在必須要認真檢視各資助計劃的運作方式及門檻。

提高公僕效率方為上策

除此之外，社會有關公務員薪酬的討論亦非常熱烈。筆者認為，任何有關公務員薪酬的建議，都必須要小心處理，畢竟在私人市場仍在「加人工」的情況下要求公務員減薪，不單會嚴重打擊公務員團隊士氣，更可能是可能引起私人市場一系列負面連鎖反應，不利經濟復甦和社會穩定，適得其反。

無論是否削減公務員的薪酬，控制公務員的增長是必須的。公務員團隊現時有超過19萬個職位，惟實際僱員只有約17萬個，如何讓現職公務員工作更有效率、做得更好，絕對是一個值得盡快研究的課題。政府應鼓勵各部門更廣泛應用資訊科技，並加強對政府僱員的培訓。提高政府僱員的工作效率和質素，一方面有助填補人手不足的缺口，亦令公務員團隊在控制人員增長的同時可以應付不斷增加的工作量。

「勇於改革、敢於破局、不斷創新」是香港再創高峰、確保經濟持續增長的關鍵，正如行政長官李家超所言，政府官員在思想方面要進一步改革破局，打破固有思想，在各領域尋求突破。未來要進一步加大改革力度、擴闊改革範圍和思維方面，繼續以敢於求變為方向，創新創造，尋求突破。廣大市民都一樣需要擴闊自身思維，以新的態度看待新一份財政預算案，與政府一同逢山開路、遇水搭橋，攜手迎難而上。

「香港民研」劣跡斑斑必須追究

馮煒光



「香港民研」日前在社交平台發文，稱即日起無限期擱置所有自費研究活動，將會轉至甚至結業。「香港民研」長期以政治凌駕專業，披著專業外衣幹着反中亂港勾當，市民對「香港民研」結業無不拍手稱慶。

「香港民研」成立以來，從來不做對反中亂港勢力不利的民調。例如回歸以來，反中亂港政棍在立法會內胡作非為、肆意「拉布」，阻礙政府施政，「香港民研」從未安排調查，了解市民對這些行為的反應。更有甚者，「香港民研」曾接受「美國民主基金會」（NED）及「美國國際事務民主學會」的資助，進行立法會選舉調查，製造「假民意」為反中亂港分子吸選票助威助勢。2014年，「香港民研」又曾收受違法「佔中」發起人戴耀廷80萬港元進行有關違法「佔中」的「民意調查」，以及收受陳方安生100萬港元撰寫所謂「反送中事件—民間民情報告」，又一次借「民意研究」這個科學外衣作包裝，煽仇煽暴。

為「港獨」張目昭然若揭

「香港民研」創辦人鍾庭耀一直不遺餘力藉「民意調查」宣揚「去中國化」，多年來不斷做「香港人」、「中國人」的身份認同調查。這其實是有悖對「一國」的認同，也與世界普遍做法不同。世界各國都不會做以「市民」和「國民」身份相對立的民意調查。「香港民研」刻意突出「香港人」身份與「中國人」身份對立，混淆視聽，實則是在搞「軟對抗」，鼓吹分裂國土，散播「港獨」意識。「香港民研」不斷做這樣的調查，其狼子野心，昭然若揭。

「香港民研」在2020年積極支援違法「初選」，也就是後來的「35+」串謀顛覆案，為組織者提供資訊科技系統。2021年初，警方國安處以涉嫌違反香港國安法拘捕相關人士時，也曾經搜查「香港民研」位於黃竹坑及灣仔的辦公室，檢走了大量文件，以至鍾庭耀本人的手機。可以說，沒有「香港民研」的大力協助，違法「初選」根本無法舉行。

「香港民研」以科學民調之名，行反中亂港之實，劣跡斑斑，罄竹難書，淪落到今天，完全是咎由自取。如今「香港民研」卻發表聲明稱：「一直奉公守法，但鑒於當前環境，研究所發現繼續推動科學民調的發展舉步維艱，因此決定停止運作。」這種自說自話、欲蓋彌彰的解釋，無疑是「此地無銀三百兩」。儘管「香港民研」已經宣布結業，但其過往的行為絕不能被輕易抹去。執法部門必須深入追究，對「香港民研」及其相關人員的違法行為進行徹底調查，查清「黑金」的來龍去脈，讓公眾了解真相，彰顯法律的公正與威嚴，絕不允許任何人逍遙法外。

兩地聯運合作 提升香港航運競爭力

黎基雄 香港理工大學航運研究中心主任

香港作為國際航運中心的地位正處於關鍵轉折點。過去十年間，香港在大灣區的貨櫃吞吐量市場份額從37%驟降至21%，同期深圳及廣州港口的份額卻穩步上揚（分別佔有43%及36%），反映香港面臨前所未有的挑戰。這個趨勢源於內地大灣區城市經濟轉型和產業北移帶來的結構性改變，更凸顯了香港航運業需要加快轉型配合發展趨勢，包括要設立航運發展基金，加強與內地合作發展等等。

當前香港港口面臨的首要挑戰是周邊港口的激烈競爭。隨着南中國地區新建大型港口的崛起，特別是廣州南沙港等，區域港口產能過剩問題日益嚴重。部分內地港口透過財政補貼等方式吸引貨源和航線，而香港港口長期依賴市場力量，缺乏政府在港口發展方面的積極干預，導致競爭力逐漸減弱。此外，隨着國家放寬沿海運輸權（Cabotage）的中轉政策，香港作為內地城市的轉口獨特優勢已不再突出。

值得關注的是，2023年年底試行的「渝深港快線」及去年8月推出的「渝深港固定班列」項目，為香港港口帶來新機遇。這條創新物流通道將重慶這個內陸城市的貨物經鐵路運送至鹽田港，再通過駁船在6-8小時內轉運至香港葵青碼頭。整體運輸時間可控制在3天內。這個成功案例證明，通過與更多的內地跨境合作，把貨物運到東南亞、南美等地，香港完全可以開拓新的發展空間。

為提升香港港口的競爭力，我們建議特區政府採取以下具體措施：

第一，設立專門的航運發展基金，為航運企業提供財政支持。這包括補貼新開闢航線、支持航運科技創新、資助航運人才培訓及僱主在港招聘海運從業員等。同時，政府應提供稅務優惠，吸引國際航運公司將總部或營運中心遷至香港。

第二，大幅簡化跨境物流手續及成本。政府需要加快發展智慧通關系統，及設立綠色快速通道，以降低跨境運輸成本，及提高效率。

第三，加強海鐵/路陸聯運基礎設施建設，完善與內地鐵路網絡的對接。同時，應爭取中央支持及與更多的內陸省市和碼頭營運商合作，將更多內地城市的鐵路貨運線路延伸至香港。

推進綠色和數碼化轉型

第四，發展高增值物流服務。政府應積極建設更多現代化冷鏈物流設施，並提供租金優惠，吸引鮮活貨物，以及更多高增值、電商及危險品貨物經香港轉運；加速啓動大宗商品生態圈的建設，以創造更多貴金屬（如黃金）、能源商品（如天然氣）、原材料（如煤炭）以及農產品（如大豆）為代表的大宗商品交易及物流需求。

第五，綠色能源加註是大勢所趨。特區政府應快速建設液化天然氣（LNG）等綠色燃料的

加註及儲存設施，為貨主、船東及貨運代理提供低排放選擇。

第六，加快推進數碼化轉型。政府應盡快投資建設智慧港口系統，推動區塊鏈技術在航運領域的應用，提高港口營運效率和透明度。

此外，特區政府應積極與中央溝通，爭取在「十四五」及未來的「十五五」規劃框架下獲得更多政策支持。包括爭取加快加入RCEP進程，在大灣區建設中賦予香港更重要的航運樞紐地位（以實現「十四五」中「八大中心」的「國際航運中心」的目標），以及在內地實施更多便利香港港口發展的支持措施。

中央港澳工作辦公室主任、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍出席2024年香港工商界人士座談會時，提醒香港工商界應「以港為名，憑港而興」。隨着全球經濟格局的變化和區域競爭的加劇，香港航運業的發展已到了關鍵時刻。香港仍然保持着自由港的優勢，擁有高效的通關系統和完善的航運服務產業鏈。通過政府的積極引導和大力支持，加上業界的共同努力，香港完全有能力在新的經濟環境下重振其國際航運中心的地位。這不僅關係到航運業的發展，更攸關香港整體經濟的未來。航運業佔香港GDP18.8%（約5,488億港元），創造大量就業機會，政府必須立即採取行動，確保香港在國際航運領域的競爭優勢得以延續和提升。