

# 編制香港五年規劃 積極作為服務國家



國家「十五五」規劃綱要為國家未來五年擘畫了高質量發展的嶄新藍圖，同時也為香港融入並服務國家發展大局提出了新的要求。行政長官李家超以高度的國家大局意識和歷史責任感，迅速作出部署，明確提出要主動對接國家戰略，並要求各有關部門高度重視，協調合作，充分發揮行政主導的制度性優勢，配合特區政府編制香港五年規劃，既展現了特區政府只爭朝夕、積極為有的施政作風，也彰顯了香港在由治及興的關鍵之年，以自身所長服務國家所需的堅定決心與責任擔當。本港各界上下一心、群策群力，以國家發展大局為重、以貢獻強國建設為榮、以特區持續高質量發展為目標，香港五年規劃一定能夠成為引領特區開創新局面、實現新飛躍的行動指南。

嚴剛 立法會議員

李家超在全國兩會結束後，馬上指示各政策局成立預備小組，務求年內完成編制香港五年規劃工作。這一時間表的明確設定，本身就傳遞出一個強烈信號：香港主動融入國家發展大局，不能等、不能靠、不能慢、不能拖。

自上而下 系統規劃

從行政架構上看，由行政長官主導、政制及內地事務局主責、各司局長全力推動共同參與編制香港五年規劃，形成了自上而下的高效有序工作體系，打破部門壁壘、統籌全域資源，為香港五年規劃編制的專業性、系統性和可操作性提供堅實保障。

值得關注的是，李家超明確提出要制定一份具「宏觀性」、「戰略性」、「前瞻性」的五年規劃。這三個關鍵詞，精準概括了一份高質量發展規劃應有的質量：「宏觀性」要求跳出部門利益、立足全局視野；「戰略性」要求聚焦關鍵領域、形成突破效應；「前瞻性」要求洞察未來趨勢、預留發展空間。這樣的定

位，使香港五年規劃從一開始就避免了淪為「項目清單」或「預算報表」的局限，真正成為引領香港發展的綱領性發展規劃。

追求長遠 凝聚共識

在金融領域，國家推動人民幣國際化的戰略，與香港全球離岸人民幣業務樞紐的功能高度契合。特區「依託國家戰略強化自身功能」的發展思路，使香港國際金融中心的地位獲得更深厚的戰略支撐。在創科發展領域，北部都會區建設與國家「人工智能+」戰略的對接，為香港破解「科研強、轉化弱」的痼疾提供了新路徑。通過北部都會區這一與深圳緊密銜接的戰略腹地，香港可以加速產學研協同轉化，讓北部建設成為融入國家發展大局的紐帶。在產業升級領域，「以新質生產力賦能傳統優勢產業」的思路尤為亮眼。通過融入國家「人工智能+」戰略，這些傳統優勢產業可以借助大數據、區塊鏈、智能合約等技術實現效能躍升，在科技革命中煥發新生命。

香港社會多元包容，不同界別、不同群體各有訴求，要形成一份共同認可的行動綱領，需要廣泛溝通、凝聚最大公約數。這就需要社會各界以國家發展大局為重，真正感悟國家是最堅強後盾的內涵，深刻領悟支持國家發展戰略就是投資香港未來。香港正處於由治及興的關鍵轉折期，編制香港五年規劃才是確保由治及興、持續發展的關鍵。無論是工商界、專業界還是基層市民，都應當從這一高度理解規劃的意義，而不是囿於短期利益或局部訴求。說到底，服務國家大局發展，最終成就個體利益，一個持續高質量發展繁榮的香港，就是所有人安身立命的根基，就是所有資本的聚寶盆。

站在國家「十五五」規劃開局之年、香港由治及興關鍵時期的歷史節點上，特區政府以時不我待、只爭朝夕的緊迫感，成功不必在我的責任感，全力推進香港首份五年規劃的編制工作，必將為香港資本市場注入強大信心與源源不絕的強勁動力。

## 適當運用組裝合成法 建樓提質省成本(上)

呂偉生 香港大學建築學院智慧建造方向講座教授

近年來，特區政府努力推行「組裝合成建築法」(Modular Integrated Construction, MiC)，以改善基層市民的居住環境，並節省建築成本和人手。特區政府亦借此契機，促進整個建築業的產業升級和數字化轉型。不過，關於MiC的種種誤解，總是無日無之、久久不散。筆者在香港大學教授建築管理15載，並曾承接多個與MiC相關的科研項目，足跡踏遍珠三角大大小小的MiC工廠，在此運用積累下來的知識，釐清種種誤謬。

1、MiC一定是不美觀？

在MiC所背負的種種「黑鍋」之中，這頂算是最負的一個。模塊化建築常常被簡單地和「不美觀」畫上等號，什麼「火柴盒」、「tedious」、「monotonous」，中英文語境，概莫能外。其實，所謂建築外形是否美觀，與模塊化設計和建造技術無關。相反，它卻和成本和設計因素相關，在設計師悉心設計下，用任何建築技術都可建造出美觀的樓宇。英國的MiC專家就曾舉倫敦克羅伊登學院路的公寓大廈作例子，表示此棟用MiC技術建築的大樓，設計潔白優雅，與中環美利大廈的外觀設計相比不遑多讓。

2、用MiC建築樓宇成本一定更高？

業界採用MiC之初，一大考慮是因為MiC能降低建築成本，但現在有不少項目負責人反映，成本並沒有大幅降低。於是，有發展商陷入「自證清白」的陷阱，紛紛找大學等有公信力的機構做「成本收益分析(Cost Benefit Analysis, CBA)」。

本，卻受眾多因素影響，包括運輸成本、管理水平、工人學習成本等，這些並非可以單靠賬本內的數字輕易計算出來。

學過「價值管理」的人一定知道，我們並不需要一味爭取降低成本，而應講求「物有所值」。採用MiC方式建築，可縮短施工時間，顯著加速項目交付，讓基層居民盡快「上樓」，他們獲得的幸福感算不算「物有所值」？MiC組件透過工廠化生產，在受控環境中確保組件維持高質量，並減少材料浪費，算不算「物有所值」？工人不需要長期高空作業，不需要風吹日晒，他們施工順暢，算不算「物有所值」？由此可見，MiC的成本收益分析要放在一個大的社會經濟背景下，才可恰當定量定性它的價值。再者，一些MiC項目配合適當設計及使用場景，確實成功降低8%至10%造價，相信隨著MiC技術發展日趨成熟，建築成本將進一步降低。

3、MiC建造的單位，空間一定侷促？

MiC建築法常常讓人擔心單位牆身太厚，會造成室內空間侷促。的確，在初採用MiC時，業界為了確保結構上的穩定，或會將組件加固澆築。然而，這種看法忽略了MiC技術的靈活性與現代建築材料的進步。MiC的牆體厚度並非固定不變，而是可以根據建築需求、結構計算、隔音防火性能以及美觀設計進行優化調整。MiC採用高強度預製構件，不僅能減少材料用量，還能維持甚至提升結構強度，避免不必要的材料堆積，使牆體在滿足安全標準的同時保持較薄的厚度。

香港大學的西苑項目，正好向大家印證，採用MiC建築，同樣可以締造舒適且寬闊的室內環境。在該項目中，僅限廚房和衛浴等特定區域採用雙層牆設計，而整個廚房的裝修與防水層都在工廠內完成，確保品質和效率，其餘區域則使用單層牆，落成單位的實用面積及使用靈活性不輸傳統建築方式。因此，牆身厚度並非由工法本身決定，而是取決於設計與工程管理。MiC完全可以在不犧牲結構安全的前提下，提供更靈活、高效的建築解決方案。(未完，明日續)

## 香港新加坡優勢互補 共創穩定繁榮局面

陳柏理 亞洲數字經濟科學院院長



新加坡總理黃循財早前訪港，這是新加坡總理時隔12年後再次訪問香港。黃循財在社交平台表示，此次訪問是「更新和強化兩地長期關係的良好機會」。訪問期間，他與香港特區行政長官李家超就旅遊、科研與創新、公共服務交流等議題進行討論，雙方並重申，新加坡與香港之間擁有以牢固經濟夥伴關係和深厚民間聯繫為基礎、兼具廣度與深度的雙邊關係。黃循財此行還特別前往北部都會區相關地點考察，顯示新加坡高度關注香港未來發展的新布局，也釋放出兩地關係可望邁向新階段的積極信號。

探索高層次寬領域合作模式

在當前國際局勢深刻調整、地緣政治博弈加劇、全球產業鏈供應鏈重組加快的背景下，黃循財此訪的現實意義，顯然早已超出一般禮節性往來。它傳遞出的一個重要資訊：新加坡與香港這兩個亞洲最具國際化特徵的開放型城市經濟體，未來不應繼續停留於傳統「此消彼長」的競爭敘事，而應順應世界經濟格局變化，積極探索更高層次、更寬領域、更具戰略意義的合作模式。

長期以來，星港兩地常被外界相提並論。二者同屬高度開放型經濟體，同樣在國際金融、專業服務、貿易物流、航空航運等方面具備強勁實力，也同樣依賴資本、人才、資訊和制度信心的跨境流動。正因如此，外界習慣於從「誰更領先」的角度觀察兩地關係。然而，隨著全球秩序加速重構，這種單純比較高下的舊框架，已經難以解釋今天的新現實。對新加坡和香港而言，真正重要的，已不只是「誰更強」，而是誰更能在複雜局勢下提供穩定預期、制度信任和區域連接能力。

黃循財此行的一個值得關注之處，在於其對香港發展前景釋放出明確的積極信號。新加坡政府表示，黃循財此訪旨在更好了解香港的經濟與發展軌跡，並探索兩座城市之間的合作機會。換言之，新加坡並不是把香港僅僅視作一位熟悉的競爭者，而是開始更加認真地從香港未來發展布局中尋找互補空間。對於香港而言，這種來自新加坡高層的關注，本身就具有象徵意義。它說明，在國際投資者和區域夥伴眼中，香港依然是亞洲不

可替代的重要門戶，是連接中國內地與世界市場的重要橋樑。

更應看到，香港今天的發展，早已不只是香港自身的命題，而是國家高水平對外開放整體布局的重要組成部分。北部都會區正是這一戰略轉型的重要承載。香港未來不只是傳統金融中心，更正在朝「國際金融中心+國際創科中心+高端專業服務平台」的複合型樞紐邁進。

齊把亞洲開放平台做得更強

正是在這樣的背景下，星港合作的戰略價值愈發凸顯。新加坡的優勢，在於其深耕東南亞市場、法治環境成熟、國際規則銜接能力強、資本配置效率高，並在區域總部經濟、財富管理、仲裁合規、數字治理等方面擁有較強國際公信力；香港的優勢，則在於「背靠祖國、聯通世界」，既可對接國家龐大市場和產業體系，又擁有普通法制度、國際金融網絡以及粵港澳大灣區協同發展的獨特條件。若把兩地放在新的區域格局中觀察，便不難發現：新加坡與香港最值得把握的，不是誰取代誰，而是誰與誰配合得更好，誰能在全局不確定性加大的時代，共同把亞洲的開放平台功能做得更強、更穩、更具吸引力。

具體而言，未來星港合作至少有三方面值得重點推進。

首先，是金融與數字經濟領域的深度協同。當前，全球金融體系正面臨數字化、碎片化和安全化三重轉型。香港近年積極發展數字金融、金融科技和創新金融，持續強化國際資本市場功能；新加坡則在跨境金融治理、財富管理、金融合規、區域支付連接以及數字治理方面積累了較強優勢。兩地加強跨境支付、數字資產監管對標、反洗錢與反詐騙科技、金融創新標準互認等方面的溝通合作，不僅有助於提升自身國際競爭力，也有望共同增強亞洲在全球新金融秩序中的規則塑造能力。

其次，是科研創新與成果轉化合作。黃循財與李家超會面時明確提到科研與創新，這一點意義深遠。香港今天正加快建设北部都會區及與深圳協同的創新科技布局，國家也正持續支持香港更好融入粵港澳大灣區發展；新加坡則擁有國際化科研環境、知識產權保護體系和面向東盟的市場連接能力，未來完全可以探索「大灣區研發—香港轉化—新加坡出海」的協作模式，把內地的科技創新能力、

香港的平台功能與新加坡的區域網絡更緊密結合起來，形成面向亞洲乃至全球的新型創新合作鏈條。

鞏固亞洲高端服務業地位

再次，是高端專業服務與區域治理合作。當前，企業「走出去」面對的已不僅是傳統市場風險，更包括數據跨境、綠色轉型、地緣合規、供應鏈重組、知識產權保護與跨境爭議解決等複雜問題。香港和新加坡都擁有成熟的法律、會計、諮詢、仲裁、風險管理、管理諮詢等專業服務體系。兩地完全可以圍繞中國企業拓展東盟市場，以及把東盟企業引入中國內地市場，滿足跨區域資本配置和爭議解決等需求，構建更具協同性的專業服務網絡，不僅為企業提供更高水平、更低摩擦成本的制度支持，也將進一步鞏固亞洲高端服務業在全球價值鏈中的地位。

事實上，香港與新加坡始終存在競爭，但今天的世界，已不適用零和思維來理解一切。國際市場正在重新分化，傳統全球化邏輯正在讓位於更重安全、更重韌性、更重可信合作的新邏輯。在這樣的時代，小而開放的經濟體更應學會以務實方式放大合作收益，以制度協同對沖外部風險。誰能夠跳出「比較誰更像亞洲第一」的思維慣性，誰就更可能在未來區域重組中佔得先機。

對香港來說，黃循財此次訪港還有一重啟示值得重視：國際社會並沒有忽視香港，反而正在重新評估香港在新階段的獨特價值。只要香港繼續發揮「一國兩制」優勢，繼續強化「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢，繼續把國家戰略機遇轉化為自身發展動能，就完全有條件在未來亞洲乃至全球經濟版圖中展現更強的競爭力和影響力。

從這個意義上說，黃循財此訪的最大意義，不只是一次高層互動，而是在當前複雜國際環境下，為星港關係打開了新的想像空間：從過去的同場競技，走向未來的優勢互補；從單純的市場競爭，走向更高水平的共同發展；從彼此比較，走向共同服務亞洲、連接世界，不僅符合新加坡和香港各自的長遠利益，也契合區域合作與國家開放發展的時代大勢。香港和新加坡在競爭中增進理解，在合作中拓展空間，必將為彼此經濟發展注入新的活力，也將為亞洲的開放、繁榮與穩定作出更大貢獻。

## 優化配套設施 打造空鐵聯運樞紐

高凌翔 寧波市政協委員 公共事務顧問

早前春節黃金週，西九龍高鐵站成為最繁忙入境口岸，即將到來的復活節假期，高鐵車票更出現「一票難求」的火爆場面。啟用七年多的西九龍高鐵站現已成為聯繫內地的重要門戶，而高鐵站周邊經過多年發展規劃，配合毗鄰的機場快綫九龍站，整個區域蛻變成一個商住文娛綜合樞紐。這裏有香港最高的建築物、世界級文化藝術館、高端住宅群、購物中心及國際級豪華酒店，展示香港繁榮的城市形象。

然而，西九龍高鐵站與九龍站之間的接駁配套，仍有待改善。雖然兩站直線距離只有幾百米，但旅客需要繞路前往，實際需花上15至20分鐘才可到達，不少旅客甚至不熟悉沿路環境而迷路。作為香港唯一的高鐵站，西九龍站擁有全港獨一無二的「空鐵毗鄰」條件，應以一流標準規劃與管理，讓高鐵路與機場快綫實現暢通連接。

讓旅客便利往來西九龍站及九龍站

一直以來，西九龍高鐵站之所以被形容為潛力無限，除了直通內地主要城市，更重要的是其地理位置與九龍站相近，旅客從香港國際機場入境後，乘搭24分鐘機場快綫便可直達九龍站，理論上可實現「機場—機場快綫—高鐵路」的無縫銜接，成為往來內地與海外的中樞樞紐。

參考2025年數字，西九龍高鐵站全年客運量破紀錄超過3,000萬人次，按年增長約17%。與此同時，香港國際機場2025年客運量已恢復至接近疫情前水平，超過6,000萬人次，其中相當一部分旅客是來自或前往內地，這意味著「空鐵聯運」的市場需求極其龐大。優化九龍站和西九龍站之間的接駁配套，將可把兩站打造成為聯通內地與海外的「超級中樞樞紐」，為香港帶

來可觀的旅遊、消費及就業收益。尤其在近日中東局勢影響全球航空業的背景下，更多旅客選擇以高鐵路往返內地旅遊，空鐵聯運的需求只會更強。

現時連接西九龍高鐵站與九龍站之間的行人通道設計並不理想，指示欠清晰，乘客若想由九龍站前往西九龍站轉乘高鐵路，難免要在上蓋的圓方商場兜兜轉轉才可抵達西九龍站。九龍站的升降機數量嚴重不足，對攜帶大型行李、嬰兒車的旅客，或是行動不便的老人尤為不便，車站的規劃跟不上時代發展和旅客需求。

粵港澳大灣區建設正進入深化階段，香港若要發揮「雙向橋樑」作用，就必須具備高效率、國際級的交通樞紐。優化空鐵接駁，正是實現這個願景的重要一環。港鐵作為主要營運者，應主動提升通道設計與服務設施。特區政府亦須統籌規劃，改善九龍站與西九龍高鐵站之間的步行環境、指示及配套，以配合整體區域長遠發展。

帶動西九商業活力

早前機管局及港鐵表示，正研究在西九龍高鐵站增設行李託運及市區預辦登機服務，期望讓旅客抵港後可先放下行李到附近地方遊逛。特區政府又表示正推動在西九龍高鐵站與九龍站之間以自動車試運行李，日後希望可以載客。然而這些改善措施均未有落實時間表。面對持續增長的客流，兩站的連接通道必須盡快升級。

完善空鐵接駁不僅提升交通便利，更將直接帶動西九龍的商業活力，吸引更多國際及內地旅客在區內停留、消費與入住酒店，強化香港作為「南大門」的戰略位置。西九龍高鐵站具備天獨厚的條件，而設立接駁系統正是讓這扇「南大門」真正打開的關鍵。