

香港義烏雙向賦能 助實體經濟全球化拓展



劉典 復旦大學中國研究院副研究員

近日，國家主席習近平作出重要指示強調，把「義烏發展經驗」進一步總結好運用好，探索走出符合各自實際的高質量發展之路。習近平主席指出：「義烏小商品闖出大市場、做成大產業，形成『義烏發展經驗』，這是因地制宜發展縣域經濟的成功實踐」，為香港發揮「一國兩制」獨特優勢、深度融入國家發展大局指明了清晰的實踐路徑。香港和義烏有巨大的合作空間，可與香港聯通全球的國際化平台優勢深度交融，走出一條「內循環築牢根基、香港暢通外循環」的區域協同發展之路。

港義協同發展，根基在於稟賦各異、優勢互補。香港與義烏雖相隔千里，卻同為國家構建「雙循環」新發展格局的關鍵節點。香港牢牢立足國際化樞紐定位，深耕制度型開放領域，匯聚起成熟完備的法律、會計、金融等高端專業服務資源，在對接國際經貿規則、融通跨境資本要素、化解涉外商貿糾紛等方面，具備不可替代的核心優勢；義烏作為縣域實體經濟發展的標杆，始終深耕輕工製造與全球商品集散主義，搭建起鏈條完整、運轉高效的小商品供應鏈體系，以扎實的產業根基撐起全球小商品貿易樞紐。

港義互補 凝聚協作合力

立足港義稟賦互補的堅實基礎，深化兩地協同發展，關鍵是將香港國際化樞紐優勢，轉化為精準務實的服務效能，全方位助力義烏企業拓市場、提質效、行穩致遠。

香港依託與國際接軌的普通法體系和成熟專業服務集群，能夠成為義烏企業對接國際經貿規則的重要橋樑。如面對歐盟碳邊境調節機制等全球綠色貿易新規則，義烏小商品上游製造業碳合規需求迫切，香港專業機構可提供核算、認證、合規諮詢全鏈條服務，幫助企業提前布局、從容應對新型貿易壁壘。同時，香港國際仲裁、商事調解專業平台，能夠高效處理跨境商貿爭端，為義烏企業海外經營築牢法治屏障。

作為全球最大離岸人民幣業務中心，香港完善的跨境金融生態，精準匹配義烏中小微外貿主體的剛需。針對商戶融資周期短、頻次高、時效急的特點，兩地金融機構可聯動創設供應鏈金融、跨境保理等定製化產品；依託香港深度成熟的外匯市場，提供多元化匯率避險工具，對沖國際市場波動風險；憑藉領先的金融科技優勢，暢通跨境電商資金結算通道，賦能外貿新業態提速發展。

在產業品牌躍升層面，香港優質的創意設計、全球營銷與知識產權保護資源，恰好滿足「義烏製造」金漆招牌營銷出海的需求。義烏輕工、飾品等百億級產業集群體量龐大，卻長期缺乏國際自主知名品牌。通過港義資源對接，以高端設計賦能

產品升級、以全球渠道打響國貨名氣、以產權服務守護品牌價值，能讓「香港服務」與「義烏製造」雙向賦能、價值共生。

渠道聯通是商貿出海的關鍵支撐。截至去年10月，義烏已在29個國家和地區布局62個品牌出海項目；2026年4月，香港貿發局正式推出「出海全球通」，依託全球51個辦事處網絡，精準銜接海外本土分銷體系，壓縮合規成本、破除信息壁壘與制度摩擦，可助力義烏小商品更順暢地奔赴全球市場。

服務國家戰略 踐行香港使命

香港發揮國際化樞紐優勢賦能內地實體企業出海，是主動融入國家高水平對外開放大局、踐行「一國兩制」初心使命的戰略抉擇。服務並融入國家發展大局，是「義烏發展經驗」的精神內核，也是香港深耕自身定位、實現長遠繁榮的必由之路，其不可替代的內聯外通功能，始終是國家對外開放戰略布局中的關鍵一環。

「雙循環」新發展格局之下，義烏承載着國內實體經濟的發展活力，夯實內循環產業底座；香港肩負了接軌國際、融通全球要素的重任，暢通外循環開放通道。兩地深度聯動，既貫通了「雙循環」與「微循環」的經濟脈絡，更彰顯出全國統一大市場與國際通行規則無縫對接的制度韌性。面向新階段，香港更應主動擔當作為，充分釋放「一國兩制」制度紅利，把獨特制度優勢轉化為服務國家制度型開放的實踐動能。

港義協作是互利共榮、雙向成就。香港在服務內地企業國際化發展中，培育專業服務業新增長點，探索產業轉型升級新路徑，破解產業結構單一難題；內地廣袤的實體經濟腹地，也為香港鞏固國際金融、貿易、航運中心地位築牢根基。立足國家所需、發揮自身所長，正是「一國兩制」行穩致遠、永葆活力的關鍵所在。

義烏腳踏實地的實幹精神，與香港融通四海的樞紐特質同類共振。二者加強聯動，既能讓縣域實體經濟進一步擁抱全球機遇，也能讓香港在服務國家發展大局中續寫新的發展華章，共同為我國高質量發展、高水平對外開放持續注入堅實力量。

把握高質量發展紅利 經濟民生兩手抓

鄧銘心 立法會議員 香港經濟民生聯誼執委



鄧銘心

立法會近日審議《2026年撥款條例草案》，以落實財政預算案各項撥款建議。全球政治經濟形勢複雜多變，地緣局勢持續波動，議員們都認同，最新一份預算案既立足當下，對接國家「十五五」規劃、穩定經濟，又布局長遠，關顧社會民生，為香港未來發展奠定基礎。

今年是國家「十五五」規劃開局之年，香港必須更主動融入及服務國家發展大局。筆者樂見預算案緊扣這個核心方向，透過加大基建投資、設立產業引導基金、優化稅務安排及培育創科人才等一系列措施，為香港搭上國家高質量發展的快車創造有利條件。特別是預算案提出從外匯基金撥款支持北部都會區建設，並透過發債加快落實基建，更是推動本港新質生產力發展的長遠謀略。

各項政策互相聯動 轉化成果

北部都會區是香港未來發展的關鍵引擎，筆者全力支持特區政府盡快提交並落實北部專屬法例，精簡審批流程，提升發展效率。筆者也贊成以「片區開發」等創新模式推出土地，引入更具彈性的地價繳付安排，並透過稅務優惠及營運期支援，吸引更多私人資本參與基建，加快釋放北部專區的增長潛能。北部發展更必須與整個粵港澳大灣區創科布局緊密銜接，並在河套地區推動更具突破性的跨境政策創新，真正做到人流、物流、資金流、數據流等生產要素的高效流動，實現產業協同發展。

作為工程界的一員，筆者尤其關注建造業提質提量發展。特區政府向「建造業創新及科技基金」注資，並預留資源檢視建築標準，推動AI應用，有助業界升級轉型。特區政府可在北部區等新發展區，鼓勵業界先行先試，用數字化設計及智能工地管理等新技術、新工藝，務求以創新降低成本，以科技增加效益，進一步提升香港工程品牌的國際競爭力。

同時，特區政府預計未來數年，基本工程開支將維持在每年約1,280億元的水平。筆者曾向特

區政府表達業界的憂慮，隨著通脹持續、建築成本不斷上漲，特區政府會否因為財政壓力，最終需要透過削減人手或薪酬來控制成本，甚至突然叫停個別項目，這將會嚴重影響工程界從業員的生計以及工程質量。特區政府表明，未來數年將維持相若水平基本工程開支，為業界提供合理預期。筆者更希望特區政府在香港首份五年規劃中，為工程建造行業提供清晰和穩定的發展藍圖，讓業界能夠安心規劃，投放資源。此外，特區政府更需要聯同業界對人力資源作出精準規劃，持續投放資源，推出更具吸引力的政策，並優化專業認證制度，以吸納和挽留年輕人行入，確保人力供應與基建步伐能夠互相匹配，避免出现「有工程，無人才」，或者「一時飽死，一時餓死」的局面。

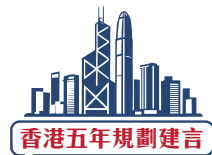
政策落到實處 成效可追蹤

近期國際油價飆升，影響各行各業，又加重市民的生活負擔。特區政府在4月9日宣布四項臨時支援措施，立法會財委會亦迅速通過18億元柴油補貼撥款，體現了行政立法良性互動，急市民所急。油價高企對工程業的影響同樣不容忽視。重型機械運作及物料運輸成本大增，石油副產品價格上升亦會推高工程預算，甚至影響基建進度。特區政府也應繼續密切監察情況，為工程及建造業提供更適切的資助；同時，應盡快檢視燃油市場定價機制及監管安排，提升透明度與競爭性，以確保油價真正做到及時「有升有減」，惠及市民和業界。

人才是香港最重要的資產。特區政府訂下目標，在2026/27學年前，教資會資助大學學生修讀與STEAM相關學科的比例達到約35%，以及60%學生修讀與香港發展為「八大中心」相關的學科，方向值得支持。然而，政策的終極目標，應該是確保學生們能夠學以致用。特區政府可建立畢業生就業追蹤及人才數據庫，為學生和業界做好職業配對，避免資源錯配，讓年輕人在畢業後能真正發揮所長，這才是專上教育及職業專才教育政策成功的重點，以助力香港實現更高質量發展。

航運生態重心更迭 與時俱進搶佔先機

黎基雄 講座教授 香港理工大學航運研究中心主任



香港五年規劃建言

香港航運業正站在轉型升級的關鍵路口。過去多年，社會普遍以貨櫃吞吐量及碼頭效率作為衡量香港航運競爭力的主要指標；然而，在全球供應鏈重組、區域港口競爭加劇、數字化浪潮席捲物流業的今天，單靠碼頭已不足以支撐香港國際航運中心的長遠優勢。

香港理工大學一項以2001年至2023年本港數據為基礎的研究指出，香港航運業正由傳統碼頭主導，逐步轉向由貨運代理、海運服務、保險及跨境協同共同支撐的新生態。研究顯示，貨櫃碼頭依然是整個體系的核心支柱，但真正帶動行業活力的，已逐漸轉為數字化能力更強、資訊流轉更靈活、資源整合效率更高的貨運代理及相關專業服務。

匹配複合型業務需求

這一轉變，對香港尤其重要。面對深圳、廣州等大灣區內地城市港口迅速崛起，部分內地貨源已繞過香港直接出口，香港傳統轉口港的優勢正承受實實在在的壓力。香港若要鞏固國際航運中心地位，不能再停留於處理貨櫃的思維，而必須加快向整合貨流、資訊流、資金流和風險管理的高增值服務中心轉型。今天的國際航運中心，早已不是單一港口的競爭，而是一整套生態系統的競爭。誰能把港口、物流、金融、保險、法務、數據和跨境運輸高效串聯，誰就能在新一輪全球航運格局重塑中搶佔先機。

貨運代理正是在這一新格局中迅速崛起的關鍵力量。其重要性不在於規模最大，而在於最能發揮中樞協調作用。它們熟悉貨主需求，掌握船公司安排，聯通空運、陸運與內地市場，能夠把原本分散的資源重新組織，提升整體供應鏈效率。這正是香港近年物流發展的現實寫照。一個貨櫃若只是在碼頭完成裝卸和進出口操作，其創造的價值十分有限；若能結合電子報關、跨境陸路轉運、空海聯運、即時追蹤等數字化服務，整條供應鏈的效率、透明度和附加值便可大幅提升。與此同時，海運保險、船舶經紀、航運金融、合規顧問等看似規模較小的專業服務，也能對整個航運生態產生顯著帶動作用。這正說明，未來的競爭，未必在於大而多，而在於精而強。

當然，這並不意味貨櫃碼頭的重要性下降。航運服務越走向高端，越需要一個穩定、可信、具國際連接能力的實體港口作為底座。貨櫃碼頭的真正價值，不只是處理貨物，更在於把外來貨源引入香港，再把這些貨源轉化為報關、倉儲、分撥、轉口、融資、保險及其他專業服務需求。只有穩住碼頭這個底座，貨運代理、船務服務、

保險、融資和跨境物流才能全面釋放更大能量，維持整個航運生態的平衡與健康。

提升整體連接力和轉化力

因此，香港下一步的發展重點，不應只停留在追求碼頭貨量和作業效率，而更要著眼於提升整體生態的連接力和轉化力。如果碼頭公司、貨代、船務代理和保險機構仍然各自為政，資訊彼此割裂，香港的服務能力只會被切割成一個個孤島，難以形成整體優勢。反之，若能推動碼頭、貨代、船務、保險共用數據、共建平台、共同開發服務產品，香港便有條件把自身的地理優勢、制度優勢和專業優勢，進一步轉化為高附加值的服務優勢。

政策方向也必須與時俱進，應由單純追求碼頭吞吐量，轉向推動港口與航運服務的深度融合。以葵青貨櫃碼頭為例，若能與數字貨代合作，開發面向港珠澳及大灣區貨流的一鍵中轉平台或應用程式，不但有助吸引部分內地貨源回流香港，也可帶動本地就業和服務創新。具體而言，至少有三個方向值得全力推進。

第一，加快港口數字化和資料互通。現代航運競爭，首先是數據競爭。特區政府應加快推動碼頭、貨代、船公司、保險機構及監管部門之間的資料對接，減少一個部門一套系統的低效情況。香港今年推出的港口社區系統（PCS）正是重要一步，若能進一步完善，提升端對端透明度和物流鏈效率，將有助帶動航運相關高增值服務的發展。

第二，強化與大灣區內地城市的陸海空聯運協作。香港要鞏固航運中心地位，不能脫離大灣區這個廣闊腹地。尤其在高增值電子產品、醫療用品、冷鏈生鮮等貨種上，香港更應積極發揮國際航線密集、制度成熟、專業服務齊備的優勢，吸納更多內地貨源經香港中轉。

第三，做大做強高增值航運專業服務。香港的真正優勢，從來不只是港口，更在於制度、專業和國際化。未來應大力推動船舶保險、合規顧問、碳排放管理、綠色船舶融資及ESG合規服務升級，讓香港不只是貨物轉運站，更是航運風險管理和專業服務中心。

香港航運業的未來，不在於單一環節是否做大，而在於整個生態能否協同升級；不在於是否守住昔日模式，而在於能否建立面向未來的新組織能力、新服務深度和新跨境協同能力。未來必須以貨運代理、數據平台和高端專業服務為新引擎，在大灣區融合發展和全球供應鏈重組之中重新確立香港的位置。當物流、保險、金融、法務與數據平台真正連成一體，香港便不再只是有一個港口的城市，而是擁有完整港口生態、制度優勢和高增值航運服務能力的國際航運中心。

博雅教育拓寬高教格局 擦亮留學香港招牌

劉智鵬 嶺大校長特別顧問(公共事務)暨傳訊及公共事務處處長 立法會教育事務委員會主席



劉智鵬

2026年度《泰晤士高等教育》(THE)亞洲大學排名出爐，今年共有來自36個國家及地區，合共929所高校上榜，參與數量較去年的853所明顯增長，這意味着亞洲各大學的競爭壓力持續上升。筆者作為立法會教育事務委員會主席，並長年任職學術界，除了關注排名結果，更關心的，是其背後所反映的高等教育發展趨勢。

整體而言，內地高校在本次排名中表現持續強勢。清華大學連續第八年蟬聯榜首，北京大學穩守第二，復旦大學、浙江大學及上海交通大學亦躋身前十之列，反映國家多年來在高教與科研投入上的積累。香港特區方面，六所原有上榜大學均維持於亞洲50強之內，當中香港大學排名第六、香港中文大學位列第十。

在此基礎上，今年再有兩所香港院校新上榜，包括筆者任職的嶺南大學，首次參與已直接躋身第84位。若按比例計算，嶺大在所有上榜院校中屬亞洲前一成之列。對於如嶺大這般規模較小、以博雅教育為根基的大學而言，在競爭激烈的高教界厚積薄發，逐步在亞洲學術舞臺展現其影響力，實屬可喜。

人文精神愈發受重視

談及排名，亦不可不問其標準。大學排名體系興起二十多年以來，一直備受關注。泰晤士高等教育的亞洲大學排名從「教學」、「研究環境」、「研究質量」、「國際展望」及「產業」五大範疇內的18個指標進行評估。各大機構亦將陸續發布世界大學排名，然而，任何排名都是理解大學價值的其中一個視角。例如，一些排名體系更側重於學術聲譽與主評價，分數主要來自全球學者與僱主的問卷調查。這些指標固然重要，但其設計往往較有利於規模及校友網絡龐大

的院校；至於一些以教學見長、規模較小的學府，則未必容易在此類指標中充分呈現其價值，包括科研影響力、教學品質和社會服務表現等。

對於一些「小而精」的院校而言，要在這樣的排名準則下充分展現辦學特色與實質貢獻，往往需付出更大努力。若社會單以排名論優劣，這些院校的獨特價值便容易被忽視，甚至在某些指標體系中容易被大眾誤解為「表現不佳」；而注重師生緊密互動、強調人文精神傳承等博雅教育精神，其實質貢獻往往容易被「排名數字」掩蓋。尤以當下數字時代為甚，當人工智能已經能夠代筆寫作，AI資訊泛濫，難辨真偽，培育學生成為慎思明辨、社會責任與深厚人文關懷的研究型人才，將會是社會最稀缺的資源。

推進國際教育樞紐建設

正如嶺大校長及韋基球數據科學講座教授秦泗劍教授所言，嶺大首次參與並晉身THE亞洲百強大學，屬重要的發展里程碑，反映大學近年在教研策略上的成果逐步展現，包括以博雅教育為傳統根基推進「博雅+科技」及「AI+」發展、引進國際頂尖學者，以及加強學生創新創業培育等，鞏固其文理融合研究型博雅大學的定位。作為香港特區八大院校當中，最鄰近深圳灣口岸及北部都會區的學府，嶺大將把握此地理優勢，進一步加強在亞洲地區的學術影響力，促進跨學科產學研合作與知識轉移，支持大學在相關排名持續上升。

若從多元角度審視大學的價值，排名只屬其中一個視角。香港的高等教育生態，既需要「航母級」的綜合大學乘風破浪，亦需要小而精的博雅學府作為英才。百花齊放所形成的協同效應，將有助於香港特區進一步提升其在亞洲以至全球的學術影響力，推進國際專上教育樞紐的建設。