

善用「一國兩制」優勢 規劃未來突破發展



今年是國家「十五五」規劃的開局之年，特區政府正編制香港首個五年規劃，擬訂一套具前瞻性與系統性的中長期發展藍圖，協助香港更好發揮「一國兩制」之利。香港必須從制度、政策、人、事、物等全方位策劃，在發展自身的同時，更好對接國家整體發展戰略，在保持高度自治與資本主義制度特色的前提下，主動融入及服務國家發展大局。國家發展快車正全速前進，香港搭上國家「十五五」規劃的快車，方能在複雜多變的國際環境中保持戰略定力與政策連續性。

梁美芬 全國人大代表 香港基本法委員會委員 立法會議員

過往，施政報告作為年度施政綱領，固然有其靈活應變的優勢，但畢竟偏重短期部署；現時，香港更需要全面統籌產業升級，進行制度創新等長遠規劃打算。香港五年規劃由首年起步、逐步落實，可於中期適時檢討優化，由點到線，線到片區，除了對接國家「十五五」規劃，亦要看得更遠。香港要善用市場經濟，低稅政策、自由港、自由貨幣等大優勢，配合有為政府的方針改革，令今後五年、十年達到顯著社會成果。

跳出「香港本位」思維

香港迎來第一個五年規劃。五年規劃並不是「將五份施政報告疊加起來」，而是全面對接國家規劃中涉及港澳的專章內容，主動回應並支持國家在多邊國際經貿規則及國際遊戲規則中扮演引領者的角色；另一方面，香港亦須立足本地實際，系統部署科技經濟轉型、創科發展、民生改善以及人口老化、出生率低、人工智能全面普及的時代考驗，以及隨之而來的失業風險等巨大議題。香港要主動融入並服務國家發展大局，跳出「香港本位」思維，以更宏觀視野推動粵港澳大灣區發展。

在區域層面，香港五年規劃應以粵港澳大灣區為重要着力點，從「各自發展」邁向「協同發展」。隨着廣東省已率先公布其五年規劃，香港更需加快步伐，在既有合作基礎上推動制度創新與「拆牆鬆綁」，實現真正意義上的優勢互補與「併船出海」。關鍵是在保持「一國兩制」的制度特色下，進行規則銜接與機制對接。「港資港法港仲裁」、國際調解院總部落戶香港、西九龍高鐵站實行「一地兩檢」便利民眾、兩地民商事法院判決互認執行等，都是規則銜接、制度對接的例子。

推動政策創新與機制突破

大灣區同時享有社會主義及資本主義的特色，「一國兩制三法域」為大灣區提供了世界罕見的制度配置。香港的普通法制度、澳門的歐陸法體系與內地的社會主義法制，各具優勢、互為補充。未來的關鍵，在於如何在尊重差異的基礎上「拆牆鬆綁」推動政策創新與機制突破。

特區政府應清晰界定北部都會區的戰略定位，並在必要範疇制訂專屬法例，以促進人流、物流、資金流與數據流的高效流動，而且不能以「試行」或「臨時合同」方式處理長遠規劃。在劃定國安紅線的基礎上，進行科研合作與數據共享。除了要擴大香港與廣東高校之間的數據合作

使用等機制外，亦要檢視兩地就保障私隱條例的異同。香港市民一向重視私隱保障，如何平衡個人私隱與數據流通加快研發發展的需要，是香港五年規劃必須重視的議題。

香港要積極發展其國際調解中心功能。調解是訴訟與仲裁的另類解決紛爭的方法。香港要向全世界展現調解的優點：代價低而且有效率。另外，國際調解與一般調解不同，調解員需要具備的專業性及對國際法律與慣例的認識十分重要。國際調解院總部坐落香港，將增加香港成為其他重要國家機構總部的機會。因此，國際調解院的國際認受性十分重要，案種也必須以跨法域的國際經貿紛爭為主，以利不同法律制度的爭議方達成共識。

除了世界各地的案種，來自內地的涉外經貿紛爭並可移交國際調解院處理，讓爭議方了解到國際調解院對不同跨國跨境的優勢，特別是來自不同法律體系、不同政治制度的投資者。

成為安全穩定自由投資勝地

近年國家大力推動綠色發展與生態文明建設戰略，香港可乘勢發展成為全球綠色金融中心。特區政府不僅要編制香港五年規劃，更要事在必行。特區政府要鼓勵政策先行，若市場反應未如理想，特區政府及政策必須先起帶頭作用，不能只靠市場試水溫。

香港五年規劃必須在財政規劃方面進行詳細布局，政府各部門才敢大刀闊斧，果斷行事。此外，在此等宏觀規劃上，必須有「容錯」機制的空間，才能推動新時代發展，使決策設計者能大膽嘗試，細心推動，落實規劃。

全球經濟風起雲湧，在「一國兩制」下，香港作為全球最自由的經濟體，有着得天獨厚的優勢。香港「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢並不是一句空話。香港這個自由經濟體，可作為全球最活躍金融中心、最大的大宗商品交易中心，包括黃金交易等；有全球公認的普通法優勢，中英語言並重；有最自由的經濟體系，一旦出現外國勢力想破壞香港市場，祖國這龐大的經濟體必然能協助香港一起打退「大鱷」，穩定香港市場。今天「一國兩制」已不單只是香港的優勢，更是為國家以至全球市場服務的優勢。很快全球投資者都會意識到，香港將成為全球最穩定、最安全、最自由的投資勝地。期望香港在新一輪發展周期中，能夠積極主動把握國家發展機遇，更好規劃未來，與國家共享高質量發展紅利。

勇於改革創新 公營醫療長青

范鴻齡 醫院管理局主席



一連三日（5月11至13日）的醫院管理局研討大會今日正式揭幕。這場醫療界年度盛事，不僅是一眾醫療翹楚交流技術與經驗的平台，更是我們檢視過去、籌謀未來的關鍵時刻。站在醫院管理局成立35年的歷史節點上，看着會場及線上逾9,000名來自世界各地的專家學者與醫護同事深入探討醫療創新科技、數據驅動及循證醫學、可持續醫療發展，以及醫學教育及全球人才發展等前沿議題，筆者實在感到鼓舞和欣喜。醫療改革創新從不只是一場需要持之以恆的馬拉松，更是需要同儕共同參與的盛事。

35年前，醫管局的成立標誌着香港醫療體系進入新紀元，致力為社會提供優質醫療服務。現時醫管局已建立並維持一套以效率、專業及卓越著稱的醫療系統。2025年是醫管局啟動改革的里程碑，醫管局在多项改革上取得穩步進展，持續提升服務質素。

收費改革初顯成效 資源配置更合理

醫管局今年落實公營醫療收費改革，堪稱各項改革的重中之重。在醫務衛生局的領導下，這項具影響力的改革正邁向資源配置合理化、集中資源服務「貧、急、重、危」病人的目標。例如，公立醫院急症室集中資源救治危重病人，今年1月至3月的總求診人次較去年同期減少約10%，其中非緊急個案更大幅減少22%，顯著提升了急症室處理危重個案的效率。所有危殆及危重病人的輪候時間均達標，危殆病人可獲即時治療，危重病人可在15分鐘內得到診治。緊急個案的平均輪候時間亦由24分鐘縮短至20分鐘。

我們同步優化醫療費用減免機制，為有需要的病人提供援助。截至4月底，獲批費用減免的病人人數顯著增至逾22.4萬，是改革前全年約1.4萬的16倍。醫管局引入全年收費上限一萬元保障，截至4月底已收到近3,000宗申請。獲批病人該年度無需再就合資格醫療服務支付任何費用，為因重病、長期病患或需頻密使用

公營醫療服務的病人提供更全面的保障。

服務以病人為本 提升質與量

醫管局在推動「以病人為本」服務方面亦取得顯著進展。自各醫院管治委員會轄下設「優化以病人為本服務專責小組」以來，各醫院都推出不同提升病人和訪客體驗的措施。最近，醫管局亦優化探訪安排，復康、療養等非緊急病房的探訪時間延長至9小時，兒科病房更實行24小時探訪，以照顧病人和照顧者的需要。另外，醫管局流動應用程式HA Go用戶數量突破350萬，成為病人及照顧者輕鬆使用公院服務及管理健康的好夥伴。

「第一個十年醫院發展計劃」料於2031年前逐步完成，屆時公立醫院病床總數將由2022年3月的約3萬張增至約3.5萬張，手術室數目亦由約250間增至約360間。其中，瑪麗醫院第一期重建工程已完成，正分階段安排移交以投入服務；啟德醫院則將於今年10月起分階段投入服務，成為香港最大的公營醫療樞紐。

發揮「超級聯繫人」角色

改革是邁向可持續公營醫療系統的關鍵一步，而追求臨床卓越就是醫管局的核心理念。目前，已有四間公立醫院通過《國際醫院評審認證標準（中國）》評審認證，預計2027年底前將共有七間急症醫院完成認證。此外，醫管局亦根據國家認證標準設立胸痛中心及中風中心，由瑪麗醫院、威爾斯親王醫院及屯門醫院先行。上月，第十五屆中國胸痛中心大會首次在香港舉行，凸顯了香港作為「超級聯繫人」的獨特角色，促進全球醫療領袖與行業專家的交流與合作。

以上種種改革與進展，離不開國家、特區政府的堅定支持，更離不開一眾醫護人員的無私貢獻和熱誠。國家「十五五」規劃綱要以及香港首個五年規劃是為我們導航的指南針，而精益求精的醫護人員就是我們的中流砥柱，讓香港公營醫療服務不斷突破革新，守護市民健康。

英國安法律雙標模糊 政治操弄上演鬧劇

傅健慈 全國港澳研究會理事 香港基本法教育協會副會長



2026年5月7日，倫敦中央刑事法院作出裁決，香港駐倫敦經濟貿易辦事處行政經理袁松彪等人「協助外國情報機關」罪成。然而，在法律事實與政治現實的交鋒中，這一裁決非但不能掩飾其背後的雙重標準與政治操弄，反而向世界昭示了英國當局濫用法律、淪為反華政治工具的本質。5月8日，中國駐英國大使鄭澤光約見英國外交發展部官員，駁回英方無理指責，敦促英方糾正錯誤，停止反華政治操弄，停止任意逮捕、起訴在英中國公民，停止為反中亂港分子撐腰打氣。

法律效力不足 證據錯漏百出

從證據層面審視，英國檢方的舉證可謂漏洞百出，經不起最基本的事實考驗。案件審訊過程中，法官在引導陪審團時特別指出，案中提及的羅冠聰等曾被視為「追蹤目標」，均發生於該法生效之前，只能作為「背景資料」理解，不能作為定罪基礎。這一細節本身就暴露了控方在法律適用上的牽強之處，是極其不專業、不嚴謹的做法。更何況，該法的「協助外國情報機關」罪涵蓋範圍極其寬泛，定義模糊，為政治操弄留下了巨大空間。更值得注意的是，本案第三被告Matthew Trickett在開審前已死亡，控方呈遞的筆記與手機訊息內容證據未經盤問，法官亦提醒陪審團此類傳聞證據供需謹慎對待，不能據此定罪。

中國駐英國使館斥英方以「莫須有」的罪名逮捕和起訴在英中國公民，濫用法律、操弄司法程序將其定罪，是典型的政治鬧劇；中國外交部發言人林劍指，英方的真實目的是「為反中亂港分子站台，對中方進行無理指控和污蔑抹黑」。這一判斷絕非空穴來風：英國當局多次公開庇護逃亡英國的香港逃犯，此次藉司法手段打壓香港駐英官方機構，無非是企圖在國際上製造「香港已失去自治」的虛假敘事，為干預香港事務和中國內政尋找藉口。特區政府亦一再強調，案件所涉指控

與特區政府和駐倫敦經貿辦絕無關連，堅決反對所有不實指控。

英國《國家安全法2023》是一部充滿爭議的法律，卻對「國家安全」這個核心概念完全沒有下定義，內容寬泛，這種立法技術的不精確導致概念涵蓋極具彈性，為政治操弄留下無可限量的空間。間諜罪定義範圍「極為寬泛」，將導致「無辜者被錯誤調查的真實案例」，且有「國家安全立法會引致執法過度及真正傷害的巨大風險」，對新聞業和智庫等合法活動構成潛在威脅。這恰恰印證了該法對正當公民權利的潛在威脅——法治的核心要求之一，便是法律必須足夠明確，使公民能夠合理預見其行為的法律後果，而英國國安法恰恰違背了這一基本原則，甚至已經遭到英國人民的強烈反對。

西方「國安牌」盡顯虛偽

美西方國家在國家安全議題上採取雙重標準，甚至操弄輿論和司法無端定罪。一些西方政府及政客一方面不斷加碼本身國安要求，義正詞嚴地說基於實際需要所以要訂立更嚴厲的國安法律；另一方面卻詆毀抹黑香港特區的法治和國安法律，居心叵測，凸顯虛偽雙重標準醜態百出。

英國《國家安全法2023》不僅定義模糊，更授權政府僅憑情報便可將涉嫌者禁錮長達五年、剝奪通訊自由。這樣的惡法，若套用在香港頭上，西方政客早已高舉道德大棒攻訐不止。

英國動用一部生效不到三年的新法，以具有域外效力的條款打壓香港駐英官方機構，與美國的「長臂管轄」如出一轍。這種雙重標準並非基於法律原則，而是基於政治便利，此種赤裸裸的強權邏輯，實在令人不齒。

倫敦經貿辦案是一場以司法包裝的政治鬧劇。英國有關方面應早日摒棄反華意識形態偏見，停止充當亂港分子的保護傘，讓司法回歸司法，讓經貿回歸經貿，這才是真正符合兩國人民根本利益的明智之選。否則，任何政治操弄都不過是搬起石頭砸自己的腳，最終被反噬的只能是英國自身的利益。

對接國家規劃 打造綜合航運樞紐

黎基雄 香港理工大學航運研究中心主任



香港五年規劃建言

在全球供應鏈重構、地緣政治風險加劇的背景下，香港航運業面臨貨源流失、成本高企等挑戰。在國家「十五五」規劃綱要指引下，香港須以制度優勢、國際網絡和金融服務，

打造自身成為綜合航運樞紐，提供高增值航運服務，以高質量發展服務國家大局。香港航運業目前面對的問題，表面上是貨量下降，深層看卻是結構失衡。本地製造業變化令傳統出口貨源減少，而大灣區內港口之間的競爭又愈來愈激烈，令香港在成本上不佔優勢。舉個簡單例子，貨主最關心的不是港口有多大，最重要的始終是效率、成本和穩定性。如果同一批貨物經香港出口要多付一截成本，企業自然會改走更便宜、更直接的路線。這就是為何香港不能只靠歷史地位，而要靠實際效率和服務重新吸引貨源。

在國家提升大灣區港口協作效率規劃下，香港須同時優化成本結構，降低船公司與貨主負擔。例如，推出大灣區貨車直通計劃，讓內地貨車直達葵青碼頭，減低珠三角貨主成本，直接提升香港的吸引力。另外，特區政府向綠色船舶給予優惠，有效回應國家「十五五」規劃中構建高效綜合交通體系的目標。如果一家船公司每星期都掛靠香港，或者願意使用更環保的燃料，特區政府就應該用政策鼓勵它留下來，因為一艘船帶來的不只是貨量，還有補給、維修、保險、融資和法律服務等一整條產業鏈。

香港應發展高增值港口服務

國家「十五五」規劃綱要強調發展現代航運服務業，而香港最有價值的地方正是能夠把貨運變成高增值服務。香港應同時做強貨櫃碼頭等港口設施硬件和航運金融、海事保險、法律仲裁、船舶管理、融資服務等軟件。例如，深化船舶註冊、綠色融資和航運保險創新，發揮金融、法律優勢，建一站式航運服務中心，串聯融資、保險、仲裁，讓香港從貨運樞紐變價值中心。試想，一艘船來港不只是卸貨和裝貨，更可能同時處理融資安排、保險索償、船舶註冊、合約仲裁和貨運風險管理。這就是香港獨特的軟實力，直接服務國家「雙循環」格局和「一帶一路」倡議。

航運業下一輪競爭，不止比港口效率，更是比數據和

低碳能力。香港目前高端服務與實體物流之間仍有數據孤島，電子提單和年初推出的港口社區系統（PCS）是打通貨物流、資金流和資訊流的關鍵一步。同時，綠色航運是新的商機。香港若在綠色燃料加注、綠色航運金融、碳管理和相關認證方面多走一步，就有機會吸引更多國際級船公司和資金。未來船東到香港，就可尋找綠色融資，以及做碳交易、安排合規和風險對沖。香港可牽頭粵港澳電動駁船協同和綠色燃料加注示範區，統一標準，建岸電設施，減少船隻排放。這能同時打造碳交易平台，吸引全球資本，把環保轉化為經濟優勢的實踐，助力國家交通強國建設。另外，香港應定位自身為國際轉運與高端服務樞紐，與深圳出口、廣州內陸聯運形成合力，避免內耗，並推動大灣區成為全國統一大市場的關鍵節點。

灣區港口有效分工各展所長

香港、深圳、廣州的港口應各有定位：香港適合做國際轉運和高端服務，深圳更貼近高科技製造出口，廣州則擅長內陸聯運和腹地服務。這種分工不是削弱香港，而是將香港優勢最大化。只要區內港口形成關係互補、分工清晰，避免同質競爭，就能把整個大灣區港口群做大做強，香港亦可藉此強化自身在國際市場上的橋樑角色。例如，一批深圳高科技貨物可經香港轉運至東南亞，廣州內陸貨物則用香港高端服務處理風險；反之，香港轉運貨物可借道深圳這個低成本腹地。香港若深化此協同，聯手大灣區內地城市共同推廣大灣區航運集群品牌，共同參加國際展會，吸引全球船公司，將可把區域競爭轉化為整體優勢。

香港航運業要有更統一、更有力的協調機制，需設立高層次專責機構，統籌政策、推廣、協調和危機應對，避免部門各自為政，令政策碎片化。從政策層面看，可考慮以下四點：一、降低港口及船務相關收費和跨境運輸成本，先穩住貨源；二、加快電子提單、港口數字平台和智慧物流應用，提升效率；三、以綠色燃料加注、碳管理和綠色金融打造新優勢；四、與大灣區港口建立更明確的功能分工，減少惡性競爭。特區政府正在編制香港首個五年規劃，香港航運對接國家「十五五」規劃、深化大灣區協同，可成為國家高水平對外開放的重要門戶。只有各司其職、深度融合，大灣區才能成為全球航運新高地，香港國際航運中心地位才能更穩固。