



國家「十五五」規劃綱要對香港的定位賦予更大使命，新增兩大中心、兩大樞紐及一個生態圈，並首次將「加快北部都會區建設」寫入港澳專章，要求香港從「融入」走向「融入和服務」國家發展大局。廣東省的「十五五」規劃綱要緊隨其後，處處體現「走在前列」的決心。當中，「粵港澳大灣區」單獨成章並置於首位任務，明確提出攜手港澳建設「世界級科技創新策源地」與「世界級城市群」，並強化廣州、深圳的「雙核」引擎作用，優化「兩廊兩點」布局，即以廣深港、廣珠澳科創走廊為兩廊，以河套、橫琴為兩點。對香港而言，這不單是鄰近大省的發展藍圖，更是在制定首份五年規劃時必須同頻對接、協同推進的行動綱領。

林筱魯 立法會議員

兩份規劃的對接點清晰可見：國家要求香港加快北部都會建設，廣東則以「廣深港科創走廊」和「河套合作區」作為深港協同的核心平台；國家要求香港鞏固國際金融、航運、貿易中心地位，廣東則以「製造業當家」「地區生產總值年均增長5.0%左右」及「海洋生產總值達2.8萬億元」等為目標，亟待香港提供高增值專業服務。換言之，廣東規劃已為香港預留了明確的接口，問題只在於香港如何主動接上。

積極對接內地所預留的接口

大灣區協同不是口號，而是關乎香港未來發展空間的現實命題。粵港澳三地要改變過去「各自規劃、事後協調」的模式，釋放融合紅利。未來五年，以下四個重點值得大家高度關注：

第一、科創走廊的實質化。廣深港科創走廊應成為人流、物流、資金流、數據流「四流」暢通的創新通道。河套合作區作為「兩點」之一，香港園區必須明確產業聚焦方向，包括生命健康、人工智能、微電子等，並與深圳園區形成「一區兩園、協同攻關」的格局。

第二、跨境基建的提速。廣東規劃明確推進「軌道上的大灣區」，香港的北環線支線、港深西部鐵路必須加速推進，務使香港能充分發揮人才流通的國際創新科技中心，支持大灣區的全鏈條發展。

第三、產業鏈分工的升級。廣東培育「人工智能+機器人」、低空經濟、具身智能等新興產業，香港應以一己之長與之配合，聚焦上游研發、中試轉化、國際標準認證，以及專利、法律、融資等專業服務，形成「研發在香港、轉化在灣區、製造在廣東」的鏈條。

第四、規則銜接的突破。大灣區「一國、兩制、三法域」，既是特色也是挑戰。廣東提出「攜手港澳」，香港必須在自身五年規劃中主動提出制度創新的時間表，例如盡快在河套試行「白名單」模式，加速人、物、資金與數據跨境流動。

放大自身優勢 貢獻力量

香港在大灣區中的角色，是國家的「超級聯繫人」與「超級增值人」，擁有四項不可替代的優勢：

一是國際化的金融市場。香港交易所、離岸人民幣中心、風險投資生態圈，可以為廣東的科技企業提供從初創融資到上市壯大的全鏈條資本支持。二是普通法體系與國際仲裁。國際調解院總部落戶香港，使我們能夠為大灣區企業「走出去」提供跨域的法律保障。三是自由港與低稅制。這對於吸引國際人才、促進數據與物資自由流動具有不可複製的吸引力。四是世界級的大學與基礎科研能力。在生命健康、人工智能、新材料等領域，香港的科研力量可以與廣東的產業轉

化能力形成互補。

然而，優勢不會自動變現。呼應國家「十五五」規劃，香港需要以實幹興邦的心態，在自身五年規劃中主動設計「香港所能」對接「國家所需」的具體路徑。

按上文所述，香港在制定首份五年規劃時，應從以下幾個層面積極銜接廣東「十五五」規劃：一、戰略層面：將北部區定位為「廣深港科創走廊」的核心節點。

香港五年規劃應設「大灣區協同」專章，明確北部新田科技城作為科創走廊的香港端，與深圳形成「一河兩岸」的聯合布局。同時，應量化北部區的產業用地目標：未來五年三百公頃產業用地，必須明確分配給生命健康、人工智能、微電子等策略性產業，而非淪為地產項目。

二、制度層面：以「片區開發」與「專屬法例」破解發展瓶頸。

特區政府已宣布將在2026年年中提交北部專屬法例草案，目標年底前通過。香港五年規劃應將此法例的立法時間表寫入制度保障章節，並明確其三大目標：地政規劃優化、工程進度提速、產業營運賦能。同時，應推行「片區開發」模式，引入私人市場力量，設立產業園公司，做到「有為政府」與「高效市場」相結合。

三、產業層面：聚焦「上游研發+科技金融+專業服務」的鏈條定位。

香港應配合廣東製造業基礎，發揮三點優勢：第一、上游研發樞紐：利用高校優勢，承接廣東企業的基礎研究需求；第二、科技金融中心：透過香港風險投資市場和上市平台，為大灣區科創企業提供資金；第三、專業服務增值人：在專利授權、國際認證、法律仲裁、海事保險等領域，服務廣東的製造業與海洋經濟。規劃中應明確提出與深圳、廣州共建「人工智能+」產業生態的具體安排。

鎖定時間表 一絲不苟落實

香港五年規劃應為北部區土地開發及基建工程訂定具體行動計劃，提高透明度與加強確定性，為市場添注信心。同時，北部未來五年不同類型的居住單位及社區配套設施落成安排，應切合同期創造的各類就業崗位所需，重點不單在數量充足，更需就預期進駐的人才與勞動力的需要適切地掛鉤。

國家「十五五」規劃與廣東「十五五」規劃已經為香港描畫了協同發展的坐標。香港的獨特位置不是靜態的「家底」，而是動態的能力。這種能力只有在懂得充分利用大灣區整體市場規模、產業基礎、基建網絡以及體制特性時，以五年規劃作指引，重新確立不可替代的「超級聯繫人」與「超級增值人」地位：聯繫研發與製造、聯繫資本與創新、聯繫內地與世界；為大灣區增值、為國家增值、為世界增值。

善用洪水橋產業園 賦能產業結構開拓轉型

紀緯紋 香港中文大學香港亞太研究所副研究員 香港青年時事評論員協會成員



洪水橋產業園的規劃近期有實質進展，行政會議成員兼候任洪水橋產業園董事局主席林健鋒指出正研究為進駐企業提供稅務寬免的可行安排，同時提出「先租後買」、短期租約及直接買地等彈性選項，並計劃在園區成熟時考慮發債融資。這些政策構思反映了香港對產業多元化與科創發展的迫切需求。然而，單靠招商引資並不足以支撐長遠轉型需要。洪水橋產業園的作用不僅在於吸引外來企業，更應成為打破香港產業路徑依賴、培育本土科創品牌的關鍵基地。

香港經濟自20世紀80年代轉型後，長期高度集中於金融、地產等少數服務產業，形成了經濟發展的路徑依賴，發展方向被牢牢鎖定。與此同時，工業生態早已式微，技術積累變得支離破碎。隨着全球進入人工智能、大數據和高端製造為主導的新一輪工業與科技革命，香港的產業結構顯得嚴重失衡。要打破這種鎖定，不能僅靠市場自發演進，而需要外部的制度衝擊和重大政策干預。洪水橋產業園的誕生正好提供了一個難得的轉折點。它不是零散的科研資助或孵化計劃，而是一個具備土地、政策、資金配套的綜合性產業園區，有望成為香港產業轉型的突破口。

制度彈性打破剛性格局

從制度供給與創新的角度看，稅務優惠、彈性租買和發債安排，正是試圖以政策彈性對抗既有的制度剛性。香港實行統一的利得稅制度已有多年，要在特定園區內提供稅務寬免，必然面臨法例修訂或特殊授權的門檻。但正因如此，這類嘗試才具有突破意義。如果能夠透過立法會特別安排或設立園區特殊稅制區，便為新興企業提供實實在在的成本優勢，從而吸引那些對香港現行稅制敏感的高附加值產業。彈性租買安排同樣體現了制度靈活性。「先租後買」、短期租約乃至度身訂造地條款，可以大幅降低企業的前期投入，使資金更集中於研發與生產。至於發債融資，則是為產業園的長期營運開闢一條穩定的資金渠道，避免完全依賴政府撥款或一次性注資。

這些制度安排的核心邏輯，是以政策彈性創造現有管商規則以外的新空間，從而培育

出與現有產業結構不同的新興產業集群。

制度革新為香港產業轉型打開了突破口，但需同時借力本土企業的茁壯成長，為產業轉型提供強大的內在動力。因此，特區政府在吸引外資的同時，更應當系統地培育香港本土的科創企業，打造屬於香港自己的科技品牌。洪水橋產業園應主動出手，連結現有不同扶持科創產業發展的政策措施，把園區打造成為孕育本土品牌的基地；並與本地大專院校合作建立實習與科研平台，為畢業生提供就近的高科技就業機會，鼓勵創業者利用園區設施和優惠政策實現技術轉化。

重視培育本地新品牌

相比外資，本地企業擁有較深的植根性，它們的研發總部、核心團隊和稅收貢獻都會留在香港，不會因外部環境變化而輕易遷移，從而真正鞏固香港的科創生態。放眼全球，無論是深圳的華為、騰訊，還是杭州的阿里巴巴，都是在本地政策和市場環境中成長起來的標杆企業。香港同樣需要自己的標誌性科技公司，而洪水橋產業園絕對有條件成為這批企業的搖籃。

更為重要的是，洪水橋產業園背靠整個大灣區的產業網絡。香港在大灣區中可以發揮獨特的國際金融、知識產權保護、自由港及對接國際標準等優勢，與深圳、廣州等城市在人工智能研發、先進製造及跨境應用場景上形成互補互動。洪水橋產業園的入駐企業可以採取「香港研發、灣區製造、全球銷售」的模式，既發揮香港的制度優勢，又借助大灣區的完整產業鏈。大灣區的龐大市場也為園區企業提供了試驗場與早期客戶。在制度創新方面，洪水橋可以配合北部都會區的發展大方向，探索建立特殊政策試驗區，在數據跨境流動、科研設備免稅進口、海外人才簽證等方面試行更為靈活的安排。

洪水橋產業園承載的遠不止是一個科創工業園區，而是香港產業轉型的一次系統性嘗試。透過稅務優惠和彈性租買等制度供應，它可以打破既有管商規則的剛性；借助大灣區的協同優勢，它還能獲得超越香港本身能力的產業生態。更重要的是通過扶持本地科創企業，培育出真正屬於香港的高科技品牌。市場力量與政策措施的精心設計與緊密配合，對優化香港產業結構、實現經濟持續發展，具有開拓性的戰略意義。

參考「張雪經驗」 務實創新發展產業

張俊獅 香港恒生大學經濟及金融系副教授 澳洲悉尼科技大學客座副教授



第三眼 觀世界

2026世界超級電單車錦標賽捷克站WorldSSP組別第二回合正賽，內地電單車製造商「張雪機車」的法國車手德比斯，再度奪冠。這是繼葡萄牙站後，本賽季第二次實現單站兩回合全勝，亦是德比斯與「張雪機車」的賽季第五冠。

「張雪機車」的故事無疑是激勵人心的奮鬥傳奇。張雪出身湖南西部偏遠山村，從輟學修車的學徒起步，憑藉對電單車(內地叫摩托車或機車)的執著與持續創新的魄力，最終打造出震撼世界的電單車品牌，打破歐美日數十年的技術壟斷。他的經歷不僅見證個人逆襲，更折射出創新與創業的重要性，這對偏重於投機市場的香港來說，更有一番啟示。

張雪生於湖南懷化的農村家庭，幼年父母離異，貧困的生活並未磨滅他對機械的熱愛。14歲時，他接觸電單車後毅然輟學，成為修車學徒，鑽研電單車構造與維修技術。此後，他先後擔任特技車手、機械師，積累大量一線技術經驗。

刻苦研發打破技術壁壘

2013年，26歲的張雪攜帶僅有的2萬元儲蓄，來到重慶開啟創業之路。2017年，他聯合其他人創立凱越公司，並帶領車隊參加賽事。2023年，凱越車隊成為首支完成達喀爾拉力賽的中國電單車隊，創下紀錄。但張雪深知，如果核心引擎技術一直受制於人，中國的電單車永遠無法真正站在世界前沿。2024年初，因研發理念分歧，他選擇辭職，並放棄凱越35.88%股權。於同年4月創立「張雪機車」，以個人姓名為品牌背書，準備為中國電單車研發頂級技術。

品牌成立後，張雪帶領十餘人團隊，斥巨資並投入全副精力去研發引擎，最終攻克16,000轉高轉速精密加工、輕量化曲軸、陶瓷缸缸散熱等難題。2024年9月，首款車型500RR亮相重慶摩博會，搭載自主研发的引擎，零百加速3.4秒。每一輛車售價僅約3萬元，是進口同級車的1/3價錢，三天訂單

突破2,000輛。及至2026年3月，旗艦車型820RR-RS征戰世界超級電單車錦標賽(WSBK)葡萄牙站，在雙回合奪冠，終結歐美日品牌幾十年來的壟斷，充分展現中國電單車的新技術。

需要指出，張雪在2024年第一次推出他的電單車時，曾宣布製造的前1,000輛車全部用於測試，用來確保品質。另外，在2026年，張雪因為模具相差了0.1毫米，所以他拒絕了3,500輛車的訂單，說寧可一天虧損20萬，也絕對不會讓有瑕疵的產品流入市場。這些事例可以反映出張雪的經營理念，他不是只顧營銷，而是對自己的產品質量負責，及對國家安全負責的良心廠商。

誠信和鑽研是成功的法寶

經濟學理論向來強調生產，認為需要通過創新及創業，打造更優質、更具競爭力的產品，才能推動社會進步。技術創新是經濟長期增長的核心動力，每個國家都需要以新技術、新產品去代替落後產能，激活經濟。張雪的經歷正是這一理論的生動實踐：他不注重短期利益，而是數十年如一日深耕技術研發，從修車、改車到造車，每一步都圍繞提升質量而展開，最終以硬核產品贏得世界認可。

張雪的故事，為香港年輕人提供了很多啟示。香港擁有全球頂級的金融資源、國際化的營商環境、完善的法律體系，以及大量高素質人才，一直以來具備創新創業的先天優勢。近年來，特區政府也意識到產業單一的弊端，所以陸續推出一系列務實舉措。但僅靠特區政府推動遠遠不夠，社會更需要扭轉心態，積極營造鼓勵創業、尊重創新的氛圍。

香港年輕人及大學生應借鑒張雪的創新精神，投身科技研發及創業，打造高品質、高附加值的產品。無論是科技創新、高端製造，還是文化創意、特色產業，只要堅持以實業及生產為核心，以創新為驅動，自可實現經濟轉型升級。同時，社會應給予創業的年輕人更多支持，讓「重實業、重創新」成為香港新的價值導向，以創新創業為引擎，推動高質量發展。

長征歷史教育應「悟得深」「行得實」

穆家駿 全國青聯常委 中學中史教師



值此紅軍長征勝利九十周年之際，特區政府教育局將此重要歷史節點納入新學年《國民教育——活動規劃年曆》，實為一項深具意義的教育舉措。作為前線中史教師，筆者深感此舉不僅是課程內容之補充，更是一次引導香港青少年建立家國情懷、鍛煉堅毅品格之契機。然而，要真正「教好」長征，絕非單靠講述史實或背誦年表，而須從「精神啟發」、「體驗支撐」與「實踐落實」三方面着手，方能使歷史不流於紙上談兵，而成為青年成長之精神支柱。

首先，長征歷史的教學，必須超越「事件敘述」，轉向「精神啟發」。紅軍兩萬五千里征途，不是地理上的距離，而是信念與意志的考驗。課堂上，我們不應只講「何時何地何人」，更要引導學生思考：為何紅軍能「不怕遠征難」？是什麼支撐他們穿越雪山草地、突破圍追堵截？教師可結合詩詞《七律·長征》等文學作品，讓學生從文字中感受氣魄；亦可透過口述歷史、紀錄片片段，讓學生聽見當年戰士的聲音，看見他們的堅毅。教師也可選取如「小紅軍背米過雪山」、「少年戰士斷腿不言棄」等真實人物事跡，以故事形式呈現，引導學生思考：「若換作是我，能否堅持？」進而將「雪山草地」轉化為學生現實生活中的「學業壓力」、「人際衝突」或「未來迷惘」。長征精神之核心，不在於距離之遙遠，而在於信念之堅定。唯有觸動情感，歷史才會「活」起來。

其次，教學設計必須「知行合一」，結合實地體

驗與課堂學習。教育局已於2024年舉辦「紀念長征九十周年研討會」，並推出網上教師課程，至今逾400名教師參與，顯示教育界對此議題之重視。學校可進一步推動「模擬長征」校園活動，如設置「過草地」團隊任務、「翻雪山」知識競賽，或觀賞紀錄片《長征》後撰寫「假如我是紅軍小戰士」日記。更有學校組織學生赴江西、貴州等地實地考察，親臨長征出發地，感受先輩的艱辛。此種「讀萬卷書，行萬里路」之學習模式，使學生從被動接受轉為主動探索，歷史遂由抽象概念化為切身經驗。

再者，正所謂：「教學相長」，教師自身需具備扎實的專業素養與教學熱忱才能實踐落實好長征精神教育。教育局早於2024年與香港中文大學歷史系舉辦「紀念長征九十周年(1934-2024)研討會」及配套網上課程，為教師提供寶貴資源。而作為前線教師，校內也可藉此機會組織「長征教學工作坊」，與同儕共同設計跨學科教案——例如結合地理科分析長征路線的地形挑戰，結合公民科探討「信念與行動」的關係，甚至與音樂科合作，教唱《長征組歌》，讓歷史教育不再孤單，而是與生活、藝術、價值觀緊密相連。我們要讓學生明白：長征精神不是「過去式」，而是「現在進行式」。

教好長征歷史，不在於「記得多」，而在於「悟得深」；不在於「講得多」，而在於「行得實」。教育局將長征納入國教年曆只是一個開端，教師如何引導學生將歷史精神內化於心、外化於行，才是關鍵。這才是教育的本質，也是我們這一代教師的時代責任。