

用好用足新皇崗口岸
推進灣區深度融合



香港特區政府昨日正式刊憲六項與皇崗口岸港方口岸區運作相關的附屬法例。這標誌着新皇崗口岸正式投入運作再向前邁進一大步。從全國人大常委會授權決定，到國務院正式批覆，再到特區政府完成本地立法及附屬法例的制定，新皇崗口岸的建設與立法進程，不僅是一項基礎設施的升級工程，更是粵港澳大灣區深度融合發展的里程碑，具有深遠的政治、經濟與社會意義。

嚴剛 立法會議員

皇崗口岸重建項目本身就是特區政府主動對接國家「十五五」規劃、更好融入並服務國家發展大局，以及推進粵港澳大灣區基礎設施「互聯互通」的重點工程。新皇崗口岸既是香港首個五年規劃方向所在，亦是粵港澳大灣區一體化發展所需。十四屆全國人大常委會於2026年6月26日表決通過《關於授權香港特別行政區對皇崗口岸港方口岸區及相關延伸區實施管轄的決定》，從國家最高立法層面為港方口岸區的設立提供了法理依據。國務院隨後於7月8日就啟用皇崗口岸港方口岸區及相關延伸區有關事項作出批覆，確定港方口岸區的具體坐標和管轄面積，同意港方口岸區由2026年7月31日零時起啟用，並依照香港特別行政區法律實施管轄。

彰顯「一國兩制」優越性和靈活性

從授權到批覆再到本地立法，程序之嚴、速度之快、效率之高，彰顯了中央捍衛香港法治核心價值的堅定信念，展現了中央對香港的充分信任與加快大灣區建設的堅定決心，體現了中央對香港融入國家發展大局的高度重視與大力支持，以及展示了行政主導下立法會緊密配合特區施政的積極有為的良政善治的治理效能。

新口岸預期客流量達每日20萬人次，在港鐵北環線支線開通後，更將增至每日約30萬人次，將極大地便利港人北上大灣區，為營造大灣區「一小時生活圈」創造便捷的通道，並將加快灣區客流物流，提升港深乃至整個大灣區互聯互通的效率。新口岸將實施「合作查驗、一次放行」的「無感通關」的嶄新通關模式，將極大便利港深兩地居民的日常跨境往來，使「半小時生活圈」真正成為日常的一部分。

新口岸各項基礎設施的建設及運作機制的無縫銜接，為基於「一國兩制」的粵港澳大灣區融合發展過程中的制度、機制及標準的無縫銜接做了大膽的嘗試。新皇崗口岸在管轄模式上採用「全面管轄權模式」，即特區在港方口岸區內根據香港法律行使全面管轄權。新皇崗口岸聯檢大樓是地上5層加地下4層的垂直立體設計。

為此，香港特別制定六項附屬法例作出了精細的制度安排，為立體空間內兩種法律體系無縫銜接的協同運作提供了清晰的法律指引。這種「同一大廈內立體管轄區」的制度設計，充分展現了「一國」的主導與「兩制」的靈活，這些制度與機制的探索與創新，為未來灣區深度融合提供了寶貴的借鑑。

《皇崗口岸港方口岸區條例》從特區政府刊憲到立法會三讀通過僅用了3天時間，成為審議歷時最短的法例之一。這一高效而嚴謹的立法過程，是「一國兩制」制度優越性及行政立法良性互動的生動體現。在中央授權的基礎上，特區政府依法完成本地立法，確保「一國」主導下的「兩制」能夠在法治核心價值的基礎上穩妥運行。這既是中央對香港法治的充分信任，也是香港法治體系成熟穩健的有力證明。

樹立灣區融合典範 推動高質量發展

新皇崗口岸與河套深港科技園近在咫尺，可將大灣區多個科技創新走廊串聯起來，在促進大灣區深度融合及北部都會區創科發展方面發揮重要橋接功能。客流、物流、資金流及資訊流的加速流動，將為大灣區高質量發展注入強勁動能。

目前，皇崗口岸聯檢大樓的主體工程已基本完成，港深兩地正同步進行大樓內部的工程及安裝所需設施。港方口岸區於7月31日啟用後，特區政府將與深方全面展開後續對接準備工作，包括聯合進行系統測試、試運及應急演練等。立法會亦會盡快完成附屬法例的審議程序，為開通前準備工作的順利開展創造條件，確保口岸各項設施和運作安排穩妥周全、準備就緒。

新皇崗口岸即將啟用，是香港深度融入國家發展大局的重要里程碑。從中央的全力支持，到通關效能的大幅提升；從制度創新的勇敢嘗試，到法治程序的嚴謹遵循，新皇崗口岸為粵港澳大灣區的深度融合發展樹立了典範。期待新口岸早日正式開通，為兩地市民帶來實實在在的便利，為大灣區的高質量發展注入新的活力。

完善軟硬件配套
支撐「一地兩檢」便捷通關

林曉輝 全國政協委員 香港環保從業員總會主席



特區政府昨日在憲報刊登六項與皇崗口岸港方口岸區及相關延伸區運作相關的附屬法例，以配合《皇崗口岸港方口岸區條例》（第659章）於本月31日生效後，港方口岸區的實際運作需要。國家海關總署近日宣布，「一地兩檢」、「合作查驗」的通關模式將在「十五五」期間推廣至更多具備條件的邊境口岸，到2030年，90%以上口岸將配備智能查驗裝備，「無感通關」將成為常態。這項政策的信號再明確不過：粵港澳大灣區的跨境流動，正在從「物理聯通」邁向「制度同頻」。

對於香港而言，這一政策趨勢不僅關乎通關便利，更關乎這座城市能否真正嵌入大灣區工作、生活、消費、創新的「一小時生活圈」。重建後的皇崗口岸將實施「合作查驗、一次放行」模式，通關時間從原來的約30分鐘大幅縮短至約5分鐘，設計通關流量從每日5萬人次躍升至20萬人次，在港鐵北環線支線開通後，更將增至每日約30萬人次。旅客不再需要「排兩次隊、查兩次證件」，只需通過「三道門」一體化開機，後台數據同步完成兩地出入境審核。

「上午去中環辦事，下午回深圳上班」、「晚上在紅館看演唱會，深夜散場也能輕鬆回家」，這些都將不再是願景，而是日常。高鐵西九龍站早已證明，「一地兩檢」讓高鐵14分鐘直達深港成為現實。當更多口岸複

製這一模式，香港與內地城市之間的通關將從「跨城」變成「跨區」。「一地兩檢」的戰略價值，遠不止於民生便利。新皇崗口岸緊鄰河套深港科技創新合作區，與新田科技城連片發展，舊落馬洲管制站釋放的20公頃土地將用於擴充河套科研載體。口岸的24小時極簡通關，讓「深港科研一小時圈」從規劃變為現實。科研人員可隨時往返兩地，「香港研發、深圳轉化、大灣區量產」的產業閉環由此打通。

這也正正是香港北部都會區建設的關鍵一環。當跨境通關不再受時間制約，北部都會區將不再只是地理意義上的「邊境地帶」，而是串聯深港創新資源的「超級樞紐」。人流、物流、資金流、技術流在口岸無縫對接，香港的創科產業才能真正獲得深圳乃至整個大灣區製造鏈的賦能。

政策紅利清晰，但香港要真正用好這一趨勢，仍需直面幾重挑戰。其一，口岸周邊的交通配套必須同步跟上。新皇崗口岸2034年將迎來北環線支線接入，在此之前，如何確保大規模人流的順暢集散，考驗兩地政府的協作能力。其二，「一地兩檢」的法律框架雖已成熟，但更多口岸的推廣需要逐一完成立法與管轄權安排，時間表與執行力同樣重要。其三，通關效率的提升必須與跨境服務的便利化同步，醫療、教育、金融等領域的規則銜接，才是「一小時生活圈」的深層支撐。

香港築巢引鳳
助力「國家緊缺學科」突破發展

鄭建生



香港首個五年規劃諮詢文件為北部都會區發展定下新方向，把北都大學城打造為北都發展重要引擎，其發展軸線也從「創科單軸」轉為「創科+教育雙軸」。更值得注意的是，文件首次提出「圍繞國家緊缺學科」，重點培育生命健康科技、醫療創新、人工智能、微電子科技等產業專才。這標誌着未來北都的人才策略優先對接國家發展戰略需求。在深化產學研合作的方向下，培育「國家緊缺學科」所需專才刻不容緩。

主要作為吸引海外高端人才

國家「十五五」期間，聚焦「卡脖子」領域的科技創新是重中之重。「卡脖子」既是邁向科技自立自強的關鍵問題，也是西方對華技術封鎖的施壓點。

北都大學城最早2028年才動工，若然先「築巢」才「引鳳」，難免令人望「巢」興嘆。要搭上「十五五」發展快車，香港必須採用「引鳳築巢、苗圃育苗」的超常規策略，以吸引、培養有助突破「卡脖子」問題的高端人才。

值得強調的是，「國家緊缺學科」所需的「鳳」，是科技界的人中龍鳳，包括殿堂級的頂尖學者，能夠開宗立派、引領特定科研領域的世界潮流。

日本「光催化之父」藤島昭在1967年發現「本多—藤島效應」時，日本以至全球根本不存在「光催化學科體系」，在他推動下，開拓了無機化學、物理化學、材料化學、新能源材料的全新交叉學科領域。2021年，79歲的藤島昭，手握近300項專利，帶領團隊加入當時在光催化領域並非傳統名校的上海理工大學。之後，上海理工大學圍繞藤島昭建立起光催化研究院及重點實驗室。這絕非先引人才、再建體系的「引鳳築巢」孤例。早在1955年，中國「導彈之父」錢學森回國後，奠基了中國航天事業。

事實上，香港已展開「引鳳」行動。香港科技大學籌建的第三間醫學院已成功「引鳳」：創院院長李競存教授曾出任美國伊利諾大學厄巴納—香檳分校（UIUC）卡爾伊利諾伊醫學院（Carle Illinois College of Medicine）創院院長，該校為全球第一所獲認證的工程醫學院。科大的「引鳳」行動，引來的不僅僅是已經

履新的創院院長李競存，而且還有「鳳凰群族」：6名臨床教授已到任，30多名海內外資深學者已簽署加盟意向書。

古語有云：「鳳凰非梧桐不棲」。香港有「梧桐」，吸引「鳳凰」遠道而來，增強香港推動源頭科研的實力。科大現時在生命科學學科已經擁有「神經系統疾病全國重點實驗室」，大數據研究院擁有全港首屈一指的AI（人工智能）算力平台，材料與納米科技學科亦設有「顯示與光電子全國重點實驗室」，這些科研項目和人才與科大醫學院合作，可以迅速孕育前沿的「醫工結合」科研项目。

更令人欣賞的是，科大不是靜待「鳳巢」構築，而是更主動作為。科大自資20億元，在清水灣現有校園興建總樓面面積6,000平方米的過渡校舍——醫學教研綜合大樓，預計2028年啟用，可形容為「苗圃校園」。醫學教研綜合大樓啟用後，科大醫科及生命科學有更完備的教研實驗室，對源頭科研提供更大助力，為培育科研成果建造「苗圃」基礎。待2034年後，北都大學城校園落成，「苗圃校園」的科研團隊和科研項目「移苗」遷入，在大學城內的頂尖實驗室繼續培育，把大學城建設成為規模更大、水平更高的「育苗校園」。

加強與海外大學合作
建北都「產學研」集群

特區政府應將「苗圃校園」及「育苗校園」的超常規發展模式延伸至海外，尋求與擅長「國家緊缺學科」的海外大學締結結研合作關係。

事實上，特區政府已經頻繁出訪，努力尋找教研合作機遇。行政長官李家超6月出訪中亞兩國，深化了香港與中亞的大學合作；政務司司長陳國基今年4月及5月先後訪問韓國及德國，實地考察當地高等教育及創新科技「產學研融合」模式，期望借鑑基礎研究及促進產業緊密合作的經驗，更好地深化北都大學城的產學研融合發展，並邀請相關學府與香港院校在北都大學城共設合作項目，培育具國際視野的創新人才。

相信特區政府致力建立跨國界的大學及科研聯盟，在北都大學城建設「產學研融合」的大學集群，讓更多海內外產學研機構在北都交流切磋、互相學習、共同成長，增強源頭科研實力、培育優秀人才，為「國家緊缺學科」發展實現重大突破貢獻香港力量。

強化人民幣跨境支付 提升國際金融中心地位

譚偉強 香港教育大學應用政策研究及教育未來學院聯席副院長



特區政府正就香港首個五年規劃展開公眾諮詢。諮詢文件明確提出推動國際金融中心高質量發展，鞏固香港作為全球離岸人民幣中心的地位。這不僅是香港歷史上首份系統性發展戰略規劃，更是對接國家「十五五」規劃、服務金融強國戰略的關鍵行動綱領。值得注意的是，今年6月香港人民幣清算量達53.2萬億元（約7.9萬億美元），在港結算規模首次超越港元與美元，創下歷史紀錄，標誌着香港助力人民幣國際化進入嶄新階段。

在全球貨幣格局深刻演變的背景下，人民幣國際化已從貿易結算驅動邁入「貿易+金融」雙輪驅動的新階段。國家「十五五」規劃首次將「建設自主可控的人民幣跨境支付體系」納入戰略部署，並明確要求「強化香港作為全球離岸人民幣業務樞紐的地位」。在此背景下，如何以人民幣跨境支付體系建設為抓手，在供應鏈金融、企業財資中心、資產與財富管理三大領域精準發力，是香港首個五年規劃的關鍵點。

一、打通貿易融資「最後一公里」：以跨境支付體系賦能供應鏈金融

全球供應鏈正加速重組，貿易融資需求空前旺盛。然而，傳統貿易融資高度依賴線下單據審核和人工信用評估，中小企業往往因缺乏足額抵押品而被排斥在融資服務之外。諮詢文件提出構建高增值供應鏈服務中心，而貿易融資數字化正是其中關鍵一環。

金管局已通過Cargo+項目推進貿易融資數字化，2026年5月推出先導計劃，21間參與銀行聚焦貨運物流與貿易資料應用。Cargo+定位為「善用貨運物流和貿易資料，優化貿易融資的數碼生態圈」。與此同時，數字人民幣跨境結算綜合服務平台（CBETS）已完成升級並啟動品牌化運作，境外參與者可通過香港接入點一點接入。CBETS可處理匯款、貿易和投融資結算等業務，其數據沉澱的是真實的跨境資金流動紀錄。

兩個系統的定位涇渭分明：Cargo+整合的是「貨流資料」，驗證貨物是否真實運出；CBETS沉澱的是「資金流資料」，記錄資金是否實際支付。然而，銀行審批貿易融資需要同時驗證貨流與資金流——Cargo+解決了貨流端的驗證問題，但資金流端的資料尚未納入同一資料基建體系。兩個本應耦合的系統各自獨立運行，中間存在明顯的數據空白。

筆者建議在香港五年規劃中明確推動CBETS支付資料接入商業數據通體系，讓每一筆跨境支付紀錄經企業授權後成為貿易融資的「數字信用憑證」。在此基礎上，進一步推動銀行信貸系統與商業資料通自動化對接，讓融資審批從「銀行主動查詢」升級為「資料自動推送、系統自動評估」，最終實現「貨流+資金流」雙重驗證的貿易融資高效閉環。這一建議正是落實國家「十五五」規劃「拓展人民幣在國際貿易和投融資中的使用」的具體行動，也是實現諮詢文件「高增值供應鏈服務」目標的可行路徑。

二、強化跨國企業資金管理樞紐：以跨境支付API賦能企業財資中心

跨國企業選擇財資中心所在地，首要考量的是資金調撥的效率與安全性。香港已超越瑞士，躍居全球第一的跨境財富管理中心。財經事務及庫務局局長許正宇指出，香港推動企業財資中心發展具備三大獨有優勢：成熟穩健的金融體系、全球最大離岸人民幣業務中心、完備的金融市場體系。但要使香港從「企業財資中心主要基地」邁向「全球企業財資管理樞紐」，未來五年需要建立跨境支付數據與企業財資管理系統的標準化對接機制。

當前跨國企業財資管理的一大痛點，是跨境支付數據分散於不同銀行和支付系統，無法與企業內部財資管理系統實現自動對接，資金歸集、調撥、對賬仍需大量人工作業。CBETS平台在技術上已打下基礎：在報文標準上相容ISO20022，在接入方式上為商業銀行提供了API（應用程式介面）直連等多種模式。但目前API介面主要面向銀行和金融機構，尚未向跨國企業自身的財資管理系統開放。企業財資中心要實現「支付即入賬、到賬即對賬」的全自動化資金管理，需要的是企業端可直接調用的API。

筆者建議在香港五年規劃中明確推動CBETS向跨國企業財資管理系統開放標準化API介面，讓跨境支付數據真正融入企業全球資金管理體系，使跨國企業能夠實時監控人民幣頭寸、自動化完成跨境資金歸集與調撥、系統化管理匯率風險。這將從根本上降低跨國企業的人民幣資金管理成本，實現香港從跨境支付「通道」到全球財資管理「樞紐」的戰略升級。

三、拓展人民幣計價資產配置空間：以跨境支付提升互聯互通效率

國家「十五五」規劃將香港定位為「國際資產及財富管理中心」。跨境支付體系若能降低人民幣資產交易結算的時間與費用成本，將顯著提升人民幣計價資產對國際投資者的吸引力。

當前互聯互通渠道的框架基本成型，但效率和品類仍有提升空間。跨境理財通南向通資金通過CIPS（人民幣跨境支付系統）進行獨立的「閉環管理」。閉環管理保障了資金安全，但也意味着結算周期長、操作環節多。筆者建議推動互聯互通渠道引入人民幣跨境支付體系的即時結算能力，明確推動跨境理財通、債券通等互聯互通渠道接入CBETS結算網絡，同時建立互聯互通渠道結算效率的量化考核體系，以透明化推動效率提升。

目前跨境理財通和債券通南向通主要覆蓋理財產品和債券，人民幣計價資產的種類仍相對有限。「十五五」規劃已明確支持香港強化國際資產及財富管理中心功能。香港可以推動擴大互聯互通機制的可投資產品範圍，逐步將人民幣計價的交易所交易基金、房地產投資信託基金、大宗商品相關產品等納入合資格投資標的，讓國際投資者通過香港渠道實現真正多元化的人民幣資產配置。

全球央行數字貨幣的賽道已然鋪開，香港有條件、有能力、更有責任在這一輪國際金融基礎設施變革中走在前列——以人民幣跨境支付體系建設為支點，在服務國家金融強國戰略中實現自身更大發展。