

發揮香港創科優勢
貢獻航天強國建設

行政長官李家超日前公布香港第一個五年規劃和發表新一份施政報告。兩份文件相互呼應，讓香港發展藍圖與國家戰略同頻共振。國家「十五五」規劃明確提出建設航天強國，香港亦把航天科技列為前沿布局重點。這既是香港創科發展的重要里程碑，也是航天工作者期待已久的機遇。過去，香港以金融、貿易、航運立身；今天，香港正朝國際創科中心堅定轉型。國家所需、香港所長，航天正是兩者交匯的璀璨坐標。香港理工大學航空航天高等研究院願與特區政府、國家航天機構及全球夥伴攜手，以五年規劃為綱、以施政政策為翼，共同寫下中國航天與香港創科的燦爛篇章！

于宏宇 香港理工大學航空航天高等研究院執行院長

新一份施政報告將航天科技界定為前沿科技發展的關鍵領域，並從研發、產業、金融及人才四方面推出措施。科研方面，創新科技署將徵集新一輪航天科技特別項目，支持衛星技術、太空探測儀器、航天材料及遙感等與國家任務相關的研究。產業方面，特區政府將簡化低軌衛星牌照審批，推動6G技術及頻譜規劃與內地接壤。金融方面，港交所研究優化《上市規則》第18C章，港投公司以耐心資本協助內地商業航天企業「出海」。人才方面，新一份施政報告肯定香港載荷專家黎家盈參與國家載人航天任務，並推行「航天逐夢青年計劃」。

從「單點參與」到「體系布局」

當前航天產業正由政府主導的高軌模式，走向商業主導的低軌星座格局；中國中報衛星總數已逾20萬顆。香港具備普通法制度、國際化監管環境，以及法律、金融、保險等專業優勢，可成為內地商業航天走向國際的重要橋樑。由基礎研究、技術攻關、成果轉化至產業集聚的鏈條，正逐步形成。

香港理工大學參與國家航天事業，是以工程實力贏得信任、以持續創新服務國家戰略的歷程。理大是香港唯一具備國家重大航天任務工程載荷研製成功經驗的高校。早在本世紀初，理大已憑藉工業工程、精密製造、攝影測量與遙感優勢，參與國際深空探測及國家探月工程前期論證。其後，吳波教授團隊在嫦娥三號、四號、五號及六號任務中，承擔着陸區地形測繪與着陸點選址分析，為安全着陸提供支撐。

容啟亮教授團隊參與嫦娥三號、四號相機指向系統研製，並為天問一號自主研發「落火狀態監視相機」，記錄「祝融號」火星車成功着陸的歷史時刻。團隊研製的「表取採樣執行裝置」亦先後隨嫦娥五號、六號完成月球表面採樣；理大更是香港唯一多次獲批使用嫦娥五號、六號月壤樣品開展研究的高校。現時，理大正參與嫦娥工程第四期、載人登月、天問二號小行星探測、天問三號火星樣品返回及天宮空間站空間科學實驗等項目。

航空方面，理大於2024年與中國商飛成立飛機研究院，協同開展商用飛機設計、數字工程及先進製造創新；2025年再成立低空經濟研究中心，推動相關政策、標準、技術與應用研究，助力大灣區建設國際航空創新高地。理大角色已由提供分析服務的「旁證者」，躍升為研製核心載荷的「參研者」及系統布局的「主力軍」。

基於此一積澱，理大今年正式設立

航空航天高等研究院（PARA），並計劃舉辦成立典禮暨國際航空航天創新論壇。研究院將整合跨學科力量，推動有組織科研；未來三年招募十位前沿領域頂尖學者；並聯同香港航天科技產業聯盟及多家科研、商業與專業服務機構，串聯遙感、衛星製造、地面應用與航天服務，加快成果商業化。

香港航天的三大願景

第一，以任務為牽引，鍛造國家戰略科技力量。香港高校與科研機構更深入參與嫦娥工程第四期、載人登月、國際月球科研站，以及火星與太陽深空探測，在衛星平台、空間科學儀器及在軌服務機器人等方向形成系統貢獻。

第二，以場景為引擎，培育商業航天生態。香港應發揮專業服務與金融優勢，推進高中低軌衛星通信遙感一體化、6G空地融合、航天保險及合規服務，吸引商業航天企業設立研發及區域總部，打造「香港研發、香港製造、香港服務」的出海名片。

第三，以育人為本，讓航天夢想照進青年。研究院將配合「航天逐夢青年計劃」，建設特色課程與科普基地，讓更多青年仰望星空、腳踏實地，成長為支撐國家航天強國建設的人才。

基建先行提速提效 更好更快惠及民生

卜國明 立法會議員（工程界）經民聯執委



行政長官李家超日前公布香港第一個五年規劃和發表新一份施政報告，兩份文件一脈相承，既有香港主動對接國家「十五五」規劃的戰略藍圖，也有推動規劃落地見效的行動綱領。今年是國家「十五五」規劃開局之年，香港編制和公布第一個五年規劃以對接國家戰略，是「一國兩制」實踐的重大舉措，也是香港肩負「發展自身、貢獻國家」雙重使命的具體體現。從工程界視角審視，筆者認為兩份文件釋放出三個層面的重要信號。

全面優化升級基礎設施

第一個五年規劃是香港首份中長期發展藍圖，明確「四中心、一高地」的戰略定位，並以北部都會區作為發展引擎。從工程界角度，最值得肯定的是規劃提出「堅持基建先行發展」。長期以來，香港基建規劃很多時滯後於人口遷入，新發展區居民入伙後才補建交通，生活質素大受影響。今次規劃明確提出「基建先行」，是思維上的根本轉變，也是香港城市發展模式的重要轉折點。

筆者樂見新一份施政報告落實推展11號幹線南端的青龍大橋工程，爭取2033年開通，以應付北部發展的南北向交通需求；優先推展北都公路新田段，目標提早兩年至2034年開通；港深西部鐵路南延初步方案亦將於明年提出。對此，筆者建議特區政府盡快考慮以公私營合作模式推展11號幹線的隧道段。蓋因鐵路和主要道路的設計、招標、施工周期動輒7至10年，若不在人口遷入前完成規劃和動工，日後代價只會更大，早一日開通，市民就早一日受惠。

新一份施政報告也提出推行供水網升級計劃，加快處理老舊水管並升級系統，包括未來5年更換或修復350公里長的各種滲漏風險較高的高齡水管，以及構建「智慧水網閉環管理鏈條」，以人工智能進行預測性維護。從工程專業判斷，供水網老化是「隱形炸彈」，爆管不僅浪費食水，更可能造成路面塌陷，危及公眾安全。筆者建議，在水管之外，特區政府也應跟進關注濾水廠、馬路、排水渠、泵房、污水廠、隧道等同樣老化的設施情況，並逐步建立全面的基建資產管理體系。

新一份施政報告亦提出，特區政府計劃在今年內公布合共3個新的技術工人工種和技術人員職位的灣區標準，並就該等標準推出「一試多證」安排。香港建造業長期面對技術工人短缺和成本高企的雙重壓力，若能在保證質量前提下容納國家標準和內地技術工人，將有助提升生產力，同時為本地工人提供更廣闊的職業階梯。標準互認是降低建造成本的關鍵一步，也是大灣區規則銜接的重要實踐。

精簡程序提升效率 打造智慧城市

在拆牆鬆綁方面，筆者樂見新一份施政報告提出持續精簡程序，節省北都建設的時間和成本，包括運用數碼平台縮短工務工程審批時間3至6個月，新鐵路項目建築圖則首次審批時間減半至30日。從工程管理角度來看，審批時間縮短不僅可節省成本，更能讓工程團隊專注於技術方案優化。香港的工程水平一向獲國際認可，配以更高效的審批制度，將進一步提升競爭力。

新一份施政報告亦提出研究和建設「AI城市大腦」綜合城市管理系統。筆者認為，從工地安全監察、結構健康監測到預測性維修，人工智能在工務工程的潛力巨大。香港若能在這方面先行先試，不僅可改善本地基建管理，更能將經驗輸出至「一帶一路」、東南亞及歐美國家，成為智慧城市管理的典範。

綠在區區大變身 市民減廢動力增

李梓敬 立法會議員



行政長官李家超在新一份施政報告提出，全港「綠在區區」回收便利點已於今年8月加入自助回收時段，並會獲陸續升級為24小時智能自助設施，首個設施將在今年年底前投入服務，其餘將於2027年完成。目前約140套智能回收箱會由2027年年中陸續增至約3,000套；「綠在區區」亦會整合為區域性回收網絡，發揮規模效應。筆者長期關注環保議題，樂見新一份施政報告為推進「綠在區區」制定清晰的路線圖與硬指標，實實在在加強回收基建，優化便民措施鼓勵環保。

整合資源 突破樽頸

過去「綠在區區」在推動社區回收發揮了一定作用，但其營運模式亦令回收成效逐漸顯現一些樽頸。例如，同一地區內的回收環保站、回收便利點、回收流動點，往往由不同團體負責，導致各自為政、物流安排零散，難以形成規模效應。新一份施政報告計劃把區域內的回收點運作、上門回收服務及物流統一交由一個營辦團體負責，正是對症下藥。這種「一區一營辦」的整合模式，不但能提升運作效率、減省重複的行政成本，更重要的是，可讓營辦者站在全區的高度，通盤檢視與回應區內的回收需要，做到因區制宜。因此，該新安排有助行業走上專業化、規模化的可持續發展道路，回收業界對此普遍表示支持。

當然，僅僅整合回收網絡仍不足夠，提升便利程度才是促進市民養成回收習慣的決定性因素。坊間調查一再顯示，市民選擇回收地點時，「鄰近住所」是壓倒性的首要考慮。

新一份施政報告提出的安排同樣有的放矢。特區政府把全港82個回收便利點全面升級為24小時智能自助設施，意味着市民不再受回收設施營業時間所限，市民深夜下班、清早出門，都可以「順手回收」。這一改變看似微小，實則切合都市人生活節奏的需要。

與此同時，智能回收箱的網絡亦將由現時約140套，於2027年年中起陸續增至約3,000套，增幅逾20倍，市民只需步出家門幾步即可回收，相信回收率將大幅提高。

另外，廚餘一直是本港都市固體廢物中佔比最高的單一類別，長期佔整體棄置量約三成。過去因回收設施不足，大量廚餘只能送往堆填區。新一份施政報告把智能廚餘回收桶網絡進一步擴展至公共屋邨，達至「一座一桶」。配合小蠔灣、沙嶺等有機資源回收中心的處理能力，前端收集與後端處理雙管齊下，能夠真正把廚餘「轉廢為能」，形成完整的資源循環鏈條。這種前後配套、環環相扣的思路，正是務實施政的體現。

完善配套 便利不同群體

筆者期望，特區政府在落實回收措施過程中，注意完善三方面配套。其一，智能設施的維護與清潔必須到位；其二，「綠綠賞」等積分獎勵機制應持續優化，事實上環保署近月已推動「綠綠賞」連通支付寶、進一步電子化，方向可取，但須照顧長者及少數族裔等群體的使用需要；其三，回收物料必須有穩定可靠的下游出路，應同步扶植本地回收再造業。

隨着回收前端、中端、後端全鏈條打通，「綠在區區」定能開花結果。

行政長官李家超日前公布香港第一個五年規劃和發表新一份施政報告。兩份文件相互呼應，讓香港發展藍圖與國家戰略同頻共振。國家「十五五」規劃明確提出建設航天強國，香港亦把航天科技列為前沿布局重點。這既是香港創科發展的重要里程碑，也是航天工作者期待已久的機遇。過去，香港以金融、貿易、航運立身；今天，香港正朝國際創科中心堅定轉型。國家所需、香港所長，航天正是兩者交匯的璀璨坐標。香港理工大學航空航天高等研究院願與特區政府、國家航天機構及全球夥伴攜手，以五年規劃為綱、以施政政策為翼，共同寫下中國航天與香港創科的燦爛篇章！

于宏宇 香港理工大學航空航天高等研究院執行院長

新一份施政報告將航天科技界定為前沿科技發展的關鍵領域，並從研發、產業、金融及人才四方面推出措施。科研方面，創新科技署將徵集新一輪航天科技特別項目，支持衛星技術、太空探測儀器、航天材料及遙感等與國家任務相關的研究。產業方面，特區政府將簡化低軌衛星牌照審批，推動6G技術及頻譜規劃與內地接壤。金融方面，港交所研究優化《上市規則》第18C章，港投公司以耐心資本協助內地商業航天企業「出海」。人才方面，新一份施政報告肯定香港載荷專家黎家盈參與國家載人航天任務，並推行「航天逐夢青年計劃」。

從「單點參與」到「體系布局」

當前航天產業正由政府主導的高軌模式，走向商業主導的低軌星座格局；中國中報衛星總數已逾20萬顆。香港具備普通法制度、國際化監管環境，以及法律、金融、保險等專業優勢，可成為內地商業航天走向國際的重要橋樑。由基礎研究、技術攻關、成果轉化至產業集聚的鏈條，正逐步形成。

香港理工大學參與國家航天事業，是以工程實力贏得信任、以持續創新服務國家戰略的歷程。理大是香港唯一具備國家重大航天任務工程載荷研製成功經驗

驗的高校。早在本世紀初，理大已憑藉工業工程、精密製造、攝影測量與遙感優勢，參與國際深空探測及國家探月工程前期論證。其後，吳波教授團隊在嫦娥三號、四號、五號及六號任務中，承擔着陸區地形測繪與着陸點選址分析，為安全着陸提供支撐。

容啟亮教授團隊參與嫦娥三號、四號相機指向系統研製，並為天問一號自主研發「落火狀態監視相機」，記錄「祝融號」火星車成功着陸的歷史時刻。團隊研製的「表取採樣執行裝置」亦先後隨嫦娥五號、六號完成月球表面採樣；理大更是香港唯一多次獲批使用嫦娥五號、六號月壤樣品開展研究的高校。現時，理大正參與嫦娥工程第四期、載人登月、天問二號小行星探測、天問三號火星樣品返回及天宮空間站空間科學實驗等項目。

航空方面，理大於2024年與中國商飛成立飛機研究院，協同開展商用飛機設計、數字工程及先進製造創新；2025年再成立低空經濟研究中心，推動相關政策、標準、技術與應用研究，助力大灣區建設國際航空創新高地。理大角色已由提供分析服務的「旁證者」，躍升為研製核心載荷的「參研者」及系統布局的「主力軍」。

基於此一積澱，理大今年正式設立

北都全速建設 深化城鄉共融

陳月明 北部都會區諮詢委員會成員 北區區議員



特區政府日前公布香港第一個五年規劃和發表新一份施政報告，兩份文件正式將「新界北新市鎮」正名為「打鼓嶺新發展區」，並將北都大學城細分為新田大學城、洪水橋大學城和打鼓嶺大學城。這是特區政府對地區意見認真研判後的具體回應，充分體現對打鼓嶺地區發展的高度重視，鄉事委員會上下深感鼓舞。

整合發展鄉村資源

三個大學城的校園區大幅擴容至約300公頃，連同周邊的科技區、產業區及生活社區，總體規劃面積超過1,000公頃，致力打造「宜教、宜研、宜創、宜居」的高質素大學城，推動「政、產、學、研、投」協同並進。打鼓嶺大學城將融入藝術和藍綠發展元素，全面支撐新興、傳統產業及新型工業的發展，並預留戰略發展空間作未來發展需要，構建為「一城五元素」加以具藝術和休閒生態環境獨特風格的大學城。

打鼓嶺20多條鄉村分散在區內，大學城「一城五元素」布局可深化城鄉共融，

實現共贏。新一份施政報告提出成立2億元「北都城鄉共融基金」，明年接受申請並批出首批項目，善用民間智慧推動鄉郊旅遊；特區政府將於今年內公布《北都推動城鄉共融指引》，並於明年推出「新田時光步道」作為首個重點項目，將富有鄉村傳統特色建築和歷史文化景點串連起來，與村民合作打造特色地標和旅遊景點。筆者認為，大學城不單是教育設施，更應與周邊鄉村、產業和社區有機結合，讓原區居民、青年和畢業生都能共享發展成果。

就產業發展，區內的沙嶺作為首批產業用地，沙嶺數據園區已動工，預計2032年提供達每秒18萬千萬億次浮點運算次數的算力，相當於目前香港算力的36倍，累計投資規模最少達238億元。筆者期望，沙嶺能為香港發展人工智能提供算力支持，成為區域先進數據及算力樞紐，並期望區內產業用地以新型產業為主，為日後大學畢業生和居民提供原區就業機會，減少跨區通勤，提升生活質素。

完善交通配套 實現聯互通

特區政府加速推動創新多元開發，提速

北都區建設和產業引進。去年施政報告提出「按實補價」先導計劃、靈活批撥土地，以及容許業權人主動交回土地以抵銷應繳地價等，經已有序落實；繼今年8月成功批出洪水橋／厦村新發展區的「片區開發」項目後，特區政府亦與市場緊密溝通，最早於年底推出粉嶺北「片區」。

交通基建方面，筆者認為特區政府應繼續秉承「基建先行」，並支持特區政府有關鐵路口岸優先的策略。打鼓嶺發展區涉及3個陸路口岸，包括香園圍口岸。由於打鼓嶺發展區及優先發展區，筆者期望香園圍口岸鐵路可加快規劃及落實，以配合大學城、產業園區和居民出行需求，並強化與深圳乃至整個粵港澳大灣區的互聯互通；同時，爭取立法會於年內通過《北部都會區發展條例草案》及首批五條附屬法例，涵蓋城市規劃、收地補償、建築工程審批、噪音管制和跨境人員流動，以精簡程序加快北都區建設及利便產業營運。

特區政府、立法會、區議會及各界持份者應保持緊密溝通，積極聆聽和反映地區意見，確保打鼓嶺新發展區和大學城建設順利推進，為香港高質量發展和更好融入和服務國家大局作出更大貢獻。

繪就藍圖錨定航向 開創香港發展新格局

朱銘泉 全國政協委員 香港山東社團總會永遠榮譽主席



行政長官李家超日前公布香港第一個五年規劃，並發表新一份施政報告。這是香港回歸以來首份中長期發展的頂層設計藍圖，展現了特區政府主動謀劃發展、增強香港發展新動能的決心，標誌着香港在治理思維上完成了一次重要轉身。

與國家發展戰略同頻共振

香港第一個五年規劃最鮮明的特徵，是將香港的發展節奏與國家戰略同步，全面對接國家「十五五」規劃賦予香港的發展定位。正如國務院港澳辦發言人指出，香港第一個五年規劃緊扣「國家所需、香港所長」，提出強化「四中心、一高地」建設，以北部都會區建設為新引擎，推動教育、科技、人才一體化發展，打造發展新格局；香港第一個五年規劃重點突出、亮點紛呈，在鞏固提升傳統優勢的同時，積極打造新優勢、增強競爭力，使保持香港國際化特色與融入和服務國家發展大局相輔相成、相得益彰，為充分釋放香港社會蘊藏的巨大創造力和發展活力提供廣闊平台，為充分發揮香港「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢開拓更大空間。這種主動對接是立足香港實際、善用「一國兩制」

獨特優勢的戰略選擇。

香港第一個五年規劃對空間布局的謀劃具有突破性意義。李家超提出以「南金融、北創科」願景引領香港未來空間布局，北部都會區將以大學城、創科、產業和宜居宜業宜遊為發展目標進行布局，實現教育、科技、人才一體化發展，未來五年「熱地」產出量累增7.5倍至900公頃，住宅落成量累增6.4倍至7萬個單位。有學者指出，北部都會區概念的提出，某種程度上顛覆了香港傳統的規劃觀念，把原來屬於最邊緣的地區變成了一個核心地區，形成「南金融、北創科」的雙核突破格局。這種空間格局的重塑，為香港突破土地瓶頸、拓展發展空間提供了切實載體。

在傳統優勢領域，香港第一個五年規劃提出以黃金為切入點，構建大宗商品交易生態圈；全面推動黃金交易相關清算系統、倉儲、供給和基礎建設的協同發展；長遠對標國際主要黃金交易中心，實現軟硬件雙軌並行的發展格局。新一份施政報告提出，在2027年首季正式啟用香港黃金中央清算及結算系統；港交所會在今年內公布以人民幣計價及實物交收的全新黃金期貨合約細節；金管局正研究外匯基金適度增持黃金和參與香港現貨及期貨市場。這些舉措不僅有助於提升香港在全球大宗商品市場的定價話語權，

更將推動人民幣國際化與國際黃金中心建設形成協同效應。

鞏固傳統優勢 開拓新興賽道

在開拓新賽道方面，香港第一個五年規劃提出持續加大大地創新活動總開支佔本地生產總值比重，力爭在2030年後達到3%；製造及新型工業產業增加值佔本地生產總值比重力爭2030年後達至5.5%；聚焦生命健康、人工智能及機器人、微電子、新能源，以及先進製造及新材料等關鍵核心技術；積極布局未來產業如量子科技、具身智能等的應用場景和建設未來產業先導區；加快培育航天科技、海洋科技、低空經濟等領域的產業化發展。這些舉措有助於改變香港產業單一化的結構，進一步提升國際競爭優勢。

香港第一個五年規劃的公布，是「一國兩制」成功實踐的又一重要標誌，對深入推進「一國兩制」實踐具有里程碑意義。香港第一個五年規劃設立的各項主要指標為市場提供了清晰的發展路徑，讓投資者和企業能更好地評估需求增長、增強信心。香港正處於由治及興新階段，這份規劃不僅為未來五年乃至更長時期的發展錨定了航向，更以主動謀劃、改革創新的姿態，為香港注入源源不斷的發展新動能。