

盛世華誕

開啟香港由治及興新篇章

中華人民共和國迎來77歲生日，舉國同祝偉大祖國母親繁榮富強、國泰民安。欣逢盛世，沐浴榮光，四海升平，華夏振奮。國家主席習近平在人民大會堂舉行的國慶77周年招待會上發表重要講話，強調要堅定不移貫徹「一國兩制」、「港人治港」、「澳人治澳」、高度自治方針，支持香港、澳門更好融入和服務國家發展大局。這是香港第一個五年規劃公布後的第一個國慶日，對香港特區來說別具意義。國家是香港的底氣，是700多萬港人的最強後盾。在國家堅定支持下，香港憑藉內聯外通優勢，必定能開啟由治及興新篇章！

文平理

「美哉！泱泱乎，大風也哉！」我們偉大的祖國正以朝氣洋溢之姿，在世界舞台英雄崛起，在歷史長河留下千載傳頌的中華民族偉大復興篇章，以最博大的胸襟，從勝利走向輝煌！千秋作卷，山河為答。中國堅持獨立自主的和平外交政策，推動落實四大全球倡議，推動構建人類命運共同體，為變亂交織的世界注入更多確定性和正能量。

中美元首會晤 彰顯我國外交智慧

這一大國風範完美展現在上月華盛頓舉世矚目的中美元首會晤後達成的八點成果共識。習近平主席與美國總統特朗普共同回顧歷史，確認中美在二戰時期已經是並肩作戰的重要盟友，構築建設性戰略穩定關係關乎兩國與世界人民利益。雙方達成規模達300億美元的對等降稅安排，在關鍵的人工智能（AI）領域正式建立對話機制，就AI技術的風險、惠益及治理規則進行交流。中方強調維護國家統一和領土完整的堅定立場，劃下台灣地區問題的紅線。

大國之風，兼總條貫，博施濟眾。元首磋商亦確認我國大熊貓「平平」、「福雙」落戶美國亞特蘭大動物園，同時加強民間交流，在未來5年再邀10萬名美國青少年來華交流學習。萬物並育而不相害，道並行而不相悖。此次會晤展現我國包容、誠信、威儀與和平共處的宏大外交智慧。

香港特區即將迎來回歸祖國30周年，正是反思總結、汲取經驗、蓄銳再出發的良機。特區政府開創先河，廣納民意，制定並實施香港第一個五年規劃，以清晰綱目、完善規劃、卓越發展策略，確保精益求精、政通人和，於北部都會區建設、粵港澳大灣區協同、創新科技、跨境基建及發揮「超級聯繫人」和「超級增值人」的角色等方面，更好融入和服務國家發展大局。

正如行政長官李家超在國慶酒會致辭時表示，特區政府當機立斷、應時而動，制定香港第一個五年規劃，將香港自身發展與國家戰略同頻共振，實現高質量發展，以長遠謀全局、以改革開新篇，將成果惠及市民。

香港是全球唯一同時匯聚國家機遇與國際機遇的城市，

堅持「一國兩制」方針，在普通法制度下實行高效市場與有為政府相結合，能夠強化香港內聯外通獨特優勢，積極發揮香港強勁的國際定位基因，全力站穩國內與國際雙循環的樞紐地位，進而促進雙向互動，營造疊加優勢，將發展的紅利造福每一位港人。

制定長遠規劃 香港必風光無限

李家超特別引用漢代劉安《淮南子·主術訓》名句「積力之所聚，則無不勝也；眾智之所為，則無不成也」，強調香港第一個五年規劃是經廣泛諮詢後凝聚的集體智慧，只要我們在各自崗位齊心協力，共同發揮力量，香港定必風光無限。

回顧77年來，中國共產黨帶領全國各族人民不懈奮鬥，創造了一個又一個舉世矚目的奇跡，港人在為國家輝煌成就無比自豪的同時，亦對新中國現代化發展的光明前景充滿信心，更積極參與國家建設。願以吾輩之青春，捍衛盛世之中華。香港首位太空人黎家盈從天宮空間站獻上國慶祝福，她親身體驗了國家航天成就，也再次證明國家的強大支持永遠是香港最強後盾。

現時，香港受惠於國家的「一帶一路」倡議，積極與中亞多國締結自貿協定、投資協定及全面性避免雙重課稅協定。香港發揮自身全鏈條多元專業服務優勢，助力內地企業「走出去」。大灣區融合日趨緊密，「港車北上」與「粵車南下」便利粵港人員往來，實現雙向奔赴。重建後的新皇崗口岸打破成規，以創科提升通關效率。港深特設專班跨域合作，共創「雙城協同」，在通關、教育、青年發展及科技等範疇力促實質進展。北都建設如火如荼，河套深港科技創新合作區以破天荒形式推動人員、物資、資金及數據的便捷流動；河套的大灣區國際臨床試驗所與深圳園區共建協作平台；北都大學城引領產學研一體化，六大特色產業園區正全速動工。北都展現出欣欣向榮的發展景象，構建「南金融、北創科」的新產業格局，正從紙上藍圖全速進入「收花期」，開啟香港繁榮發展的光輝新一頁！

以基建引領北都發展 貫通大學城脈絡

陳紹雄 立法會議員



香港第一個五年規劃為香港未來五年經濟與社會發展訂立清晰藍圖，標誌着香港治理思路與發展模式邁向前瞻布局與主動變革的新征程。其中，加速

提效建設北部都會區是焦點之一。特區政府以「一城五元素」（教育、科技、產業、人才和城市建設）作布局，在北都以城區概念建設新田、洪水橋和打鼓嶺大學城，打造集「人才培養、科學研究、成果轉化、產業發展」為一體的國際化大學城，打造高端人才集聚高地。

北都大學城作為培育創科人才與促進產學研轉化的重要基地，完善到位的交通基建配套將有助把該處打造成高效率、高聯通度的國際教育與創科樞紐。

完善北都交通網絡建設

途經北都的北環線項目，現時進展良好。北環線是配合國家「十五五」規劃綱要提出加快北部都會區建設、推動粵港澳大灣區基礎設施「硬聯通」、促進軌道交通協同發展及助力香港更好融入國家發展的重要運輸基建。當中連接東鐵線和屯馬線的北環線主線，其坐落於現時東鐵線落馬洲支線的車站古洞站已於2023年率先動工，預計在來年投入服務，將會成為港鐵第一百個重鐵車站，

為北環線打響頭炮。至於北環線支線香港段鐵路方案經刊憲後已獲批准，這項屬於香港跨境基建的標誌性工程項目可以隨時起動。

至於洪水橋大學城，預計於2026年啟動其校園區用地的分配工作，支持院校在2027年至2028年率先進駐。觀乎周邊交通基建配套，預計於2030年啟用的屯馬線洪水橋站將成為重要交通樞紐。考慮到院校進駐時間可能早於鐵路啟用時間，特區政府務必前瞻規劃，做好過渡期的交通基建配套，完善周邊的交通接駁網絡，緊扣進駐時程，以配合洪水橋大學城的發展。

打鼓嶺大學城則預計於2030年開始陸續產出用地。途經大學城附近的北環線東延線，目前仍處於規劃階段中，尚未如北環線般訂立確切的工程和通車時間表。筆者今年曾向有關政府部門查詢該線的最新進展，獲回覆指該項目的實際走線及推展時間表將視乎新界北新市鎮等發展項目的土地用途規劃及工程時間表而定，因此詳細的工程資料尚待確定。隨着香港第一個五年規劃出台，各區土地用途細節愈趨明朗，特區政府應加快規劃當區交通網絡和進行北環線東延線的可行性研究，及早落實推展時間表與通車時間，確保基建配套能夠配合打鼓嶺大學城的空間布局與功能定位。

盡快興建第四條海底隧道

另外，根據《香港主要運輸基建發展藍圖》，配合北都東面發展的新鐵路及主要幹道項目，包括東西走向的北環線東延線、南北走向的新界東北線及北都公路。藍圖表示，推展時間將視乎新界北新市鎮的土地用途規劃及工程時間表。相關方案原本預計於2024年公布，並預計於2039年及以後落成。不過，據知至今只有北都公路可以在2036年或之前開通新田段，其餘路段爭取於新田段開通後3至4年分階段完成。

現時橫跨維港的三條海底隧道，其交通需求是其容車量的126%。隨着經濟及社會發展，預期過海交通的壓力會持續增加，特別是北都是深度參與粵港澳大灣區建設、主動融入和服務國家發展大局的主平台，「南金融、北創科」願景引領香港未來空間布局，特區政府宜盡快展開第四條海底隧道的研究及落實推展時間表。

北都是引領香港未來發展的重要引擎。特區政府應展現破局決心，以長遠目光對接國家發展機遇，持續以創新思維突破交通基建瓶頸，前瞻布局，以交通基建貫通大學城脈絡，從而聯動教育、科技產業及經濟發展，釋放北都發展潛力，更好融入和服務國家機遇，為香港開啟新篇章，為市民謀福祉。

八點成果共識 促進中美務實合作

高敬德 全國政協原文化文史和學習委員會副主任 香港中華文化總會會長



國家主席習近平對美國進行國事訪問，受到美方熱烈歡迎。美方以最高規格禮儀接待，訪美期間習近平主席又同美國總統特朗普進行坦誠深入交流。兩國元首就中美建設性戰略穩定關係及重大國際地區問題深入交換意見，達成八點成果共識。面對當今世界之變、時代之變、歷史之變，中美元首面對面會晤是國際和平發展的重要信號，為中美、為世界帶來堅實穩定的大國關係，受到中美兩國人民和國際社會的高度肯定和熱烈歡迎。

習近平主席此行多次發表重要講話或書面講話，包括在抵達美國安德魯斯空軍基地、出席特朗普總統在白宫舉行的歡迎儀式和歡迎宴會時，以及同特朗普總統會談期間。其中的深刻主題，包括重申「修昔底德陷阱」可以跨越，開創大國關係新範式，攜手應對全球性挑戰，為世界注入更多穩定性。「基於尊重、公平、對等的中

美建設性戰略穩定關係」作為八點成果共識之首，是中美大國關係的核心定位，為兩國構建建設性戰略穩定關係確立了根本準則，也為動盪的國際秩序注入關鍵的確定性。歷史反覆證明，穩定、健康、可持續發展的中美關係，有利全球各國經貿發展多元互動。中美關係承載着兩國17億多人民的福祉，關乎世界80多億人的利益，中美按照「尊重、公平、對等」原則，能夠更好肩負促進人類發展進步的歷史重任。

中美元首八點成果共識，還包括：認可中美經貿磋商機制積極作用和雙方經貿團隊磋商成果，包括建立並推進貿易理事會等機制，達成「300億美元」對等降稅安排；同意建立中美人工智能對話，交流人工智能相關風險和惠益。事實上，從投資到貿易，從傳統產業到創新領域，中美是深度利益交融下合作與競爭並存的動態關係，有着廣泛的共同利益和廣闊的合作空間，既非完全脫鉤，也非全面對抗，而是在元首共識引領下，通過平等協商管控分

歧、在優勢互補中拓展務實合作的新型大國互動模式。中美兩國重要共識，展現出加強對話與協商、拉長合作清單、壓縮問題清單的大國相處重要意義，以實際行動和經貿穩定結出國際交往的重要成果，回應了兩國以至世界各國的普遍期待。

中美八點成果共識中，雙方明確憶及兩國是二戰盟友、並肩作戰贏得戰爭勝利，這一歷史共識為兩國人文交流提供了共同敘事基礎，把人文互動錨定在共同反法西斯的歷史聯結上，能大幅降低雙方在歷史認知領域的對立情緒，為教育、文化、青年等領域的民間往來創造更包容的氛圍。這亦凸顯日本當前縱容新軍國主義、無視戰爭史實的逆流而動，自絕於世界大潮中。中美八點成果共識承載着兩國共同信守的歷史情誼和文化交流，當中還有推廣大熊貓文化，都令大國關係增添暖意，進一步體現文化交流交往能夠跨越國界，軟化對立，搭建心橋，造就國際合作更大空間。

制定專利估值認可指引 發展知識產權貿易中心

陳振英 全國人大代表 立法會議員



香港第一個五年規劃明確提出發展區域知識產權貿易中心，新一份施政報告進一步在融資沙盒、估值支援、人才培訓等層面謀篇布局。這是香港首次以中長期規劃形式，將知識產權貿易確立為經濟轉型與產業升級的戰略方向。

隨着全球經濟的價值重心正由礦產、工廠等有形資產流向專利、演算法與品牌等無形資產，無形資產不再只是資產負債表上的註腳，而是國際貿易談判、產業布局與科技安全的核心籌碼。

化解傳統估值方式弊端

知識產權的價值轉化，大致經過創造、保護、估值、交易與融資幾個環節。其中，估值是一切貿易得以啟動的前置條件。實際上，估值就是將無形之物轉譯為可量化、可交易、可抵押的經濟語言。這項工作的難度，恰恰在於估值的對象往往是缺乏數據或實證體現其價值。

一項專利的商業潛力、一個商標的市場溢價、一組演算法的變現路徑，皆存在變數與不確定性。估值的第一重困境，在於方法論本身缺乏穩固的根基。知識產權橫跨人工智能、生物科技、文創潮玩等領域，每個行業的資產特性差異極大，很難制定出一套通用的估值標準。傳統慣用的成本法、市場法與收益法雖然提供了基本框架，卻各有各的局限性：成本法難以反映未來的收益潛力，市場法依賴可比交易數據，收益法則高度倚重對現金流的預測，而香港的知識產權交易市場尚在發育，歷史數據單薄，形成了「沒有足夠的交易數據，估值就不準確；估值不準確，交易就不活躍；交易不活躍，數據就更加稀缺」的循環困局。

問題落到銀行面前，便格外具體。不少業內相關人士均認同，估值難、市場參考不足、流動性低、認知有落差，都是融資路上的障

礙。低流動性意味着一旦借款人違約，銀行拿着專利或商標套現，能夠找到的買家寥寥。香港金融體系長期習慣以房地產、現金和應收賬款為抵押，這些要素的優勢在於變現能力強，而無形資產始終處在邊緣位置。銀行並非不懂知識產權的價值，而是難以承受價值無法迅速變現的風險。

培養跨學科專業估值人才

香港不缺法律框架，也不缺政策工具。估值指引正在制訂，知識產權融資沙盒已經啟動，知識產權學院預計年底啟用，仲裁機制亦覆蓋知識產權爭議。然而，估值終究是跨學科的綜合能力，需要法律、財務、技術與行業知識兼備的人才。目前從業者多出自法律界，認證、融資等專業界別尚未成勢。若人才與配套跟不上，再漂亮的制度設計，也難免在落地時打折扣。

說到底，香港知識產權估值存在制度建構與市場發育之間的時序錯位。特區政府在融資沙盒、估值資助等層面已搭建起初步的制度框架，但市場生態，包括歷史交易數據的積累、銀行風險承擔的調適、專業估值能力的提升、二手交易市場的形成等，仍需時間方能健全。估值之難，歸根結底，在於設計出將不確定性轉化為可交易確定性的制度準則，這既需要政策的耐心與持續投入，也需要市場參與者在一次次交易中逐步積累信任與經驗。

特區政府宜汲取總結融資沙盒的經驗，加快制定銀行可採用的專利估值認可指引，使無形資產從「難以估值」走向「可抵押、可交易」；逐步將試點範圍擴展至內地企業，依託大灣區的產業場景積累跨境交易數據；並以知識產權學院為平台，培育兼備法律、財務與行業知識的估值人才。香港須找到自身在跨境知識產權交易中的獨特定位，估值體系從追隨國際標準，走向參與塑造標準，為經濟轉型提供實質支撐。

重塑香港機場定位 提升航空樞紐地位

戴子超 成都市政協委員



行政長官李家超早前公布特區政府第一個五年規劃及新一份施政報告。其中，香港第一個五年規劃系統總結了特區經濟和社會發展在未來五年的主要方向，展現了特區政府在對接國家發展戰略、優化產業布局和兌現民生承諾上前所未見的決心，而提升香港國際航空樞紐地位的內涵，已超越傳統的交通設施，從戰略高度切入，將機場重新定位為驅動香港整體經濟升級、融入國家發展大局的核心引擎之一。

綜觀亞洲其他主要機場的中期發展目標，多數僅停留在「物理擴容」的建設層次，焦點不外乎數字上的「大」與「多」。例如新加坡樟宜機場，其建設中的「樟宜東發展項目」的核心預期，是在2030年代中落成的第五航站樓，並冀望提高年客運量至超過一億人次，及擴展至約200個航點。韓國仁川機場則積極推動發展複合航空園，力求提升航空維修產能。至於中東的杜拜，更計劃全力發展規模擴大數倍的阿勒馬克圖姆國際機場，終極目標是年客運量達2.6億人次。

至於香港，自2024年底香港國際機場進入三跑道系統新時代，以及今年5月開始共15家航空公司陸續進駐第二航站樓後，只待明年二號客運廊啟用。機場範圍內的「物理擴容」工程雖告一段落，但香港國際機場未來會積極同時提升軟硬件配套，重塑發展策略，從根本的戰略維度上拋離亞洲其他競爭對手，立足於香港航空業堅實的既有優勢進行深化。

硬件方面，三跑道系統足以大幅提升機場運力，預計2035年起每年

可處理1.2億人次旅客及1,000萬噸貨物；今年首八個月，機場客運量按年增加10.1%至4,430萬人次，全球第一的貨運量則按年升2.6%至334萬公噸，成長趨勢持續穩定。

軟件方面，由香港機場管理局主力發展的「機場城市 Skytopia」，以航空為錨點，發展集高端商業、藝術、旅遊及休閒於一體的新地標，務求將機場從「過境點」變為濃縮香港精華的「目的地」；藝術廊總區對標西九文化區，亞洲博覽館則是舉辦大型展覽、演唱會的綜合場館。「機場城市」的最終目的是讓轉機旅客和商務客人無需進入香港市區，亦可充分感受香港的文化特色。

另一方面，東莞空港中心作為全球首個直達機場空側的跨境空聯運項目，在亞洲範圍內享有獨有優勢。它將原本只能在香港國際機場範圍內進行的安檢、打板、清關等貨運程序，前置到東莞的製造業腹地。完成所有手續後，東莞的貨物裝上貨船送至香港國際機場轉裝上飛機，整體物流效率、綜合成本效益都大幅提升。這能發揮粵港澳大灣區一體化的優勢，把香港國際機場的承載能力延伸到大灣區的工廠門口。亞洲其他航空樞紐，幾乎無法複製這種擴大貨源、提高效率的制度性創新做法。

特區政府積極提高香港國際航空樞紐競爭力，深度綁定粵港澳大灣區產業與經濟發展，在亞洲眾多國際級機場之間的激烈競爭中脫穎而出。這種發展模式需要協調各方。香港擁有「背靠祖國、聯通世界」的獨特優勢，在起步點上佔有先天條件，加上後天努力，香港國際航空樞紐地位必將穩步提升。