

準確認識內地發展模式 把握時代機遇

韓東曉 | 教聯會理事

教聯筆陣

認清世界變遷，對下一代的教育十分重要。筆者最近參加了英國劍橋大學校友會的聚會，在聚會中與眾多不同理念的劍橋校友探討世界變遷與不可預測的未來；結果不管某些人喜歡與否，大部分人認為全世界都應該學習並參考中國模式。筆者認為，當西方人已在分析、拆解和套用內地的社會發展模式時，我們香港的下一代不能只了解內地社會發展成功的結果，更要了解其背後的思想、理念和運行模式，從而明白及參考中國特色社會主義是怎樣走出一條成功的道路。

西方制度加劇貧富差距

《歷史的終結及最後一人》一書的作者法蘭西斯·福山博士，曾經認為西方民主制度是人類文明發展的最高點，但現在他承認美國資本主義的民主制度不斷加大貧富不均，加速國家經濟不穩。他認為，美國社會當今需要加入社會主義制度的元素，以平衡資本主義過度發展所造成的不公。

筆者從福山對美國民主制度看法的轉變看到，美國的民主制度已經控制不了資本主義這頭洪水猛獸，必須加入社會主義元素，才能使國家社會可持續發展。在最近一個訪談節目中，英國工人黨黨魁、前英國國會議員喬治·蓋洛威談及今天中國模式的成功與西方制度的失敗。節目的另一位嘉賓、美國商人肖因亦指出，如今美國的貪腐情況屢禁不止、日益嚴重，反而中國反腐倡廉成效顯著。肖因舉例，現在中國內地實施嚴格監督機制，防範權錢交易；相反，前美國眾議院議長佩洛西比「股神」巴菲特更懂股票走勢，獲取令人驚訝的收益，卻無受到任何監管。

以人為本 才得人心

此外，「Chinamaxxing」或稱「Becom-

ing Chinese」（極致中國化），本來是《紐約時報》以諷刺口吻形容當今西方年輕人喜歡學習中國人的生活模式。但西方年輕人沒有因此而感到被諷刺，反而進一步把他們對中式生活的嚮往推至社會制度層面。

最近在英國媒體「Novara」的訪談中，幾位英國主持和嘉賓認同中國特色社會主義制度的成功，同時感嘆如今英國經濟、民生明顯衰退，幾位主持和嘉賓經過討論，都認為如今的英國不論在意識形態、選拔人才乃至社會發展，都需要學習中國的改革。

在現代資本主義經濟體中，有一個康狄夫長波理論，是指一種約50至60年為一循環的經濟周期現象。由1771年的第一次工業革命開始，1829年的蒸汽鐵路時代、1875年的鋼電重工時代、1908年的石油量產時代和1971年的電腦信息時代，這幾次影響全人類的技術革命周期，都是由西方資本主義制度主宰。如今已進入人工智能、新能源驅動發展的新時代，強調平等互利、構建人類命運共同體的中國模式，愈來愈受到世界的普遍認同和接受。生活在「一國兩制」下、身為中國公民的港人，更應該跟上時代發展的步伐，全面準確了解國家的社會制度和發展模式，才能更好地融入和服務國家發展大局，把握時代機遇。

筆者對中國特色社會主義制度感受最深的是「任人唯賢，選賢與能」，國家重視實幹人才，持續深化人才體制改革，打破束縛人才發展的體制壁壘，暢通勞動力和人才的流動渠道；同時，將「為人民謀幸福」作為檢驗發展成效的最高標準。這種制度安排確保了「發展為了人民、發展依靠人民、發展成果由人民共享」，為國家治理體系與治理能力的現代化提供綿延不斷的智力支撐。香港青年應把握時代紅利，發揮才幹，報效祖國，建設香港，開創個人更美好前途。

美國政府不作為 債務危機難解除

吳煒

資深基金經理



美國國債問題的根源是財政收支小循環和美元收支大循環問題共振的結果。在財政收支部分，與美國居民相關的支出共計3.95萬億美元（包括社會保障、聯邦醫保、收入保障和醫療補助），而相關的收入共計4.41萬億美元（包括個人所得稅和社保工資稅），可以說單就居民這部分口徑是有盈餘的，或曰美國人自己賺錢給自己養老、失業和醫療保障是沒有問題的。那麼，美國現時1.8萬億美元的財政赤字主要來自於何方呢？從大的模塊看，就是國債淨利息和國防，兩者相加剛剛好約等於1.8萬億美元。其中，國債淨利息可以看成美國居民為過去的累積財政赤字買單，而國防一部分是為軍火商和其國際霸權買單。每年經美國國會撥款，可以裁量控制的支出（1.87萬億美元，不含國債利息，包含國防支出）亦剛剛好約等於財政赤字。所以，削減財政赤字的措施着眼點就呼之欲出了，即減少國債利息支出和收縮國際霸權削減國防支出。

美國政府上一輪上年度財政盈餘周期出現在30年前的克林頓政府時期（1998-2001年），彼時財政收入受益於強勁的經濟、就業以及因此衍生的稅基寬闊和稅收增加，互聯網泡沫亦貢獻了巨額的資本利得和企業及個人所得稅，而支出在冷戰結束後受到限制。此前再上一次財政盈餘年度則又要追溯到再一次30年前的1969年。因此，財政赤字是美國政府的常態，而在美元儲備貨幣地位下，這個問題基本無解或不願解。

進退兩難 赤字是常態

要明白其中的道理，就要了解美元收支大循環的恒等式：G（政府支出）-T（淨稅收）=（S私人部門儲蓄-I私人國內投資）+（M進口-X出口）。

這個恒等式說明了，政府支出而未通過稅收回收的貨幣，或成了國內私人部門的淨儲蓄，或通過貿易逆差成了國外的政府外匯儲備或居民儲蓄，而國內國外這兩部分儲蓄和儲備，通過投資美國國債或股票完成閉環回流。因為政府支出受益漏出有全球性，而稅收基礎主要在國內，所以財政赤字部分體現為貿易赤字，「雙赤字」是一個問題的兩個方面。按照該恒等式，若要實現財政盈餘，可行的措施包括：（1）削減政府支出（主要在國債利息支出和國防支出，部分在社會福利支出）；（2）增加稅收；（3）減少私人部門儲蓄；（4）增加私人國內投資；（5）減少進口；（6）增加出口。

削減福利支出和增加稅收在美國選舉政治下面臨各方利益團體的掣肘，削減國防支出亦需

美國政府自我約束霸權野心和平衡軍火商的利益，皆不易為。而減少國債利息支出，特朗普一直呼籲的「降息」只是治標不治本的權宜之計，產生的負面後果包括推升通脹等，根本措施還是減少國債餘額，而這又與財政盈虧構成「先有雞還是先有蛋」的悖論關係。如果說以上措施是美國政府「不願解」的部分，那麼美國政府近期各項政策底層動機，則是其「願解」而無法可解的部分。

歷史「捷徑」造成如今困局

美國政府和商界近期的一系列措施，包括加大AI基礎設施投資、吸引外資投資美國製造業、發動關稅戰尋求縮小貿易逆差，皆是在減少私人部門儲蓄、增加私人國內投資、減少進口、增加出口上做文章，底層動機均是力求改善美元收支大循環的現狀。但單就貿易赤字一項，自1975年後美國就始終處於逆差狀態，這是與美元國際化內在邏輯（即「特里芬難題」）、全球經濟格局演變（要素配置最優化）和美國經濟金融化進程密切相關。

二戰剛結束時，美國曾是世界上最大的工業生產國，工業產值佔全球一半左右，黃金儲備佔全球的三分之二，是絕對的超級貿易順差國，並因此在1944年確立了美元與黃金掛鈎的布雷頓森林體系。之後，美國通過在歐洲推行「馬歇爾計劃」支持重建，以及在朝鮮戰爭期間向日本採購物資推進美元國際化。但到了1960年代，隨著越南戰爭爆發和約翰遜總統推行的「偉大社會」福利計劃，財政赤字飆升，通貨膨脹嚴重，並引發了黃金兌付危機。1971年尼克松政府宣布停止美元兌換黃金，布雷頓森林體系崩潰，當年美國迎來了1888年以來第一次年度貿易逆差。時至今日，由「石油美元」進入「信用美元」階段雖然構建了閉環的國際大循環體系，但代價就是在美元國際貨幣鑄幣稅和低成本融資的誘惑下，其國內製造業不斷空心化，產業金融化加深。雖然服務貿易和知識產權貿易順差合計達4,000億美元（2025年數據），但始終難以覆蓋貨物貿易逆差的1.24萬億美元。

因為政府「不願解」「不能解」，由財政赤字引發的美國國債危機會在什麼場景下進入惡化態勢？筆者認為會由以下因素觸發：（1）貿易赤字不斷擴大下，外國不願意以低利率購買美債；（2）其國內淨儲蓄無法填補國債供過於求差額；（3）美聯儲受制惡性通貨膨脹難以援手；（4）利息支出不斷自我強化：債務越大、利率越高、利息支出越多，達到臨界值。

如今美國長期國債收益率走高，便是市場對美國政府不作為的無聲警告。

善用數據管控風險 加強鄉郊交通安全



王沛欣

嶺南大學科學教研部主任及副教授



香港市區的交通管理向來備受關注，紅綠燈、監控攝影機及警力巡查一應俱全。然而，新界郊區及鄉村道路的安全隱患往往被忽略，其實郊區交通意外的嚴重程度，遠遠高於市區。2018年大埔公路九巴翻側意外，造成19人死亡、逾60人受傷，傷亡慘重。事後調查指出涉事路段彎多車速快，加上護欄設計未能有效阻止車輛翻側，正正反映道路設計老化的致命風險。此外，屯門公路及大欖隧道等連接新界與市區的主要幹道，近年亦多次發生重型車輛翻側及巴士相撞事故，涉事路段車速普遍較高，加上照明及應急設施相對不足，令傷亡程度往往較市區意外更為嚴重。

一項針對過去十年香港交通事故數據的研究顯示，儘管市區交通流量遠超郊區，但郊區道路發生嚴重及致命事故的比例，卻明顯偏高。研究團隊歸納出五大成因：

安全風險需要重視

第一是車速普遍較高，郊區道路車流較疏、視野開闊，駕駛者傾向以更高速度行駛，一旦發生碰撞，巨大的撞擊力會導致傷亡風險上升。

第二是道路設計老化，不少郊區道路建於數十年前，彎道半徑、路肩寬度及排水設計未必符合現代標準，遇上濕滑或視野不佳，容易釀成連鎖碰撞。

第三是行人保護不足，郊區村民、行山客及單車人士往往要與高速行駛的車輛共用路面，缺乏基本緩衝空間。

第四是照明與能見度欠佳，郊區街燈稀疏，加上樹木遮擋及天氣影響，夜間及惡劣天氣下能見度大幅下降，尤其彎道及斜坡路段更為危險。

第五是執法覆蓋有限，警力資源長期集中於人口稠密的地區，郊區超速及危險駕駛行為，往往缺乏有效監察及即時介入，未能切實執法。

值得注意的是，野生動物路殺亦是郊區道路安全另一不容忽視的一環。根據漁護署資料，沙田及大埔一帶野豬出沒或滋擾個案近年持續

上升，反映野豬棲息範圍與市民生活圈日益重疊。野豬、黃牛等動物常於夜間或視野不佳路段突然闖出，令駕駛者猝不及防。去年清水灣道更有一頭野豬被電動車撞倒，傷重不治。這些個案除了造成車輛損毀及駕駛者受傷，亦揭示郊區道路安全與生態保育息息相關，缺一不可。

善用科技主動預防

傳統交通安全管理模式，往往以市區為核心，採取事後補救的被動策略，即待意外發生後才檢討路段、加設警示牌。這種模式未能應對郊區的獨特風險結構，只能治標而不能治本。要真正扭轉郊區交通意外趨勢，社會需要一套因地制宜、主動預防的新思維，針對郊區地理環境及行人分布，度身訂造相應的安全對策。

要實現主動預防，關鍵在於建立全面且動態的交通與道路資產數據庫，結合實時數據整合、預測性分析、資產狀況追蹤及精準執法配置。

事實上，本港已開始着力實踐相關理念。筆者近年參與的一個創科項目，正正嘗試將地理人工智能（GeoAI）技術與特區政府「空間數據共享平台」提供的地理及道路數據API相結合，開發預測性交通意外模型。透過整合歷史意外紀錄、道路幾何特徵、天氣及車流數據，甚至動物出沒熱點資訊，模型能夠識別高風險路段及時段，為市民及車隊管理提供更具前瞻性的出行建議，協助駕駛者及企業提早規劃路線、避開高風險時段，甚至為政府部門提供數據支持，優化資源分配及執法覆蓋。這正是動態數據庫從概念走向實踐的具體例證，展示香港創科力量如何切實回應郊區道路安全的迫切需求。

香港作為創新科技重鎮，理應將智慧城市理念延伸至每一個角落，而非僅限於繁華市中心。郊區道路安全問題看似小眾，實則關乎無數村民、行山愛好者及駕駛者的生命安全。透過建立以數據為本、主動預防為核心的交通安全管理系統，香港有望在郊區道路安全領域走出一條更智慧、更具前瞻性的道路，讓創新科技切實惠及每一位市民。

完善公務航空服務鏈 把握高價值流動機遇

陳杰

航運交通界選委



談及香港國際航空樞紐的地位，人們習慣看旅客人次、貨運量、新增航點，以及三跑道系統帶來多少航班容量。這些數字固然重要，卻未必能完整反映航空服務對城市經濟的作用。一班飛機能帶來多少旅客，與它能否協助企業完成一項重要決策，是兩種不同的價值衡量標準。公務航空是容易被前一種標準低估的領域。香港商用航空中心公布，中心2025年航班量按年增加10%；現址擴建工程今年完成，而今年首季的航班升降量及旅客量，亦較去年同期增長逾一成。這些數據屬中心的營運表現，不能直接代表全港市場，卻足以提醒我們：設施擴充之後，香港更應認真思考如何配合公務航空的實際需求。

小量航班連接重要活動

公務機載客不多，但它服務的往往是時間敏感、行程複雜或需要保密的商務活動。企業管理層可能要在短時間內走訪不同市場；投資者可能需要配合融資、考察和談判的時間表；專業團隊則可能需要前往定期航班未能有效配合的地點。這不是說每一班公務機都有巨大經濟價值，而是說，單憑載客量不足以評估它的功能。

香港商用航空中心表示，2025年中心處理逾330班與國際金融、體育及娛樂盛事有關的航班，另有逾百班與來港上市活動相關。這些是中心披露的分類數據，不能證明公務機促成了相關交易或活動，但至少顯示，公務航空與香港重視的金融、企業及盛事活動，存在可觀察的服務聯繫。

香港第一個五年規劃和新一份施政報告均重視鞏固香港的國際航空樞紐地位。五年規劃提出持續開拓航線、加強長途連接，並吸引本地及非本地航空公司拓展航點和班次。這些方向主要面向整體航空網絡，並非公務機專項政策。然而，一個成熟的國際樞紐，除了運送大量客貨，也應有能力支援不同形式的高價值流動。

主張支持公務航空，最難迴避的問題是機場資源。時刻、停機位、地勤和空域都有限，在繁忙時段，一班公務機與定期客貨運航班之間，確實可能出現資源取捨。香港必須維持定期航網和貨運樞紐的效率，不能因旅客身份或機票價格，便給予公務機無條件優先。但另一種做法同樣值得警惕：只因公務機載客較少，便認定它不應在繁忙時段獲得合理安排。公務航空的核心價值恰恰

在於配合關鍵行程。若企業代表必須趕一場不能改期的會議，要求對方一律改用非繁忙時段，某些情況下便等於令這項服務失去意義。

因此，筆者認為，資源適度向公務航空傾斜，不應只限於「有空位才讓它使用」。在個別具充分理據、對整體運作影響可控的情況下，即使涉及所謂黃金時段，也應保留審慎安排的空間。判斷關鍵不是乘客是否富有，而是該航班的時間敏感性、替代安排、所需停機時間，以及它對其他航班和機場運作的實際影響。

這需要一套透明而有彈性的機制，而非一張固定的「優先名單」。機管局與業界可在三跑道系統的運作經驗上，檢視公務機於不同時段的需求與限制，改善短停、調機、停機位及地勤協調，並以數據評估安排是否令其他航班受阻。能在非繁忙時段處理的，自然沒有必要擠入繁忙時段；但有合理需要、成本亦可控制的，也不應被機械式排除。

大灣區需要不同的航空服務

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》提出建設世界級機場群，鞏固香港國際航空樞紐地位，並推進區內機場錯位發展和良性互動。規劃綱要同時支持澳門發展區域公務機業務。這說明大灣區的航空發展不應是各城市複製同一模式，更不必把所有公務機服務視作零和競爭。

香港的比較優勢是國際航網、資本市場、金融及專業服務。對來自海外的企業和投資者而言，香港既可能是商務目的地，也可以是進入大灣區的起點；長途定期航班與按需安排的區域航空服務，在某些行程中可以互相配合。香港要爭取的，不只是讓飛機在此停留，而是讓商業活動選擇以香港為樞紐。

香港商用航空中心完成擴建，為這種發展提供了更好的設施條件，但客運大樓只是其中一環。旅客最終關心的，是航班安排是否可靠、地面服務能否配合，以及跨境行程是否順暢。這些環節涉及不同機構，也必須遵守航空安全、海關和出入境等要求，不能單靠增加客運大樓容量解決。

香港航空業的成功，向來建基於高效使用稀缺資源。進入三跑道時代，這項能力更應體現在精細的取捨上：保障承載大量客貨的定期航班，同時不忽略時間敏感、能支援香港核心經濟功能的公務航空。適度傾斜是在客觀、透明的條件下，讓每一分機場資源發揮應有價值。