

打造大灣區三大樞紐 助推海上絲路建設

陳廣漢 教授 中山大學粵港澳發展研究院副院長 港澳珠江三角洲研究中心主任

首屆「一帶一路」國際合作高峰論壇已圓滿閉幕。「一帶一路」倡議以基礎設施和產業合作為重點，以不同文明和平共存、相互尊重為前提，正在形成一種有別於傳統的、以市場開放為主要特徵的新經貿合作模式，有利於推進不同歷史文化、制度背景、發展模式和發展階段國家之間的經貿合作，構建包容、均衡和普惠的國際經濟合作體系，得到了國際社會的積極響應和越來越多的國家參與。

2000多年前，以中國徐聞港、合浦港等港口為起點，漢武帝開闢一條世界上最早最長的東西海上貿易路線，經過中南半島和南海諸國，穿過印度洋，進入紅海，抵達東非和歐洲，與古羅馬建立經貿聯繫。明朝永和年間海上絲綢之路發展到鼎盛時期，鄭和率領當時世界上最強大的海上力量七下西洋，歷時28年。這標誌着中西文明交流從歐亞大陸轉向海洋，拉開了人類海洋文明和經濟全球化時代的序幕。

大灣區在海上絲路扮演重要角色

作為「一帶一路」倡議重要組成部分的21世紀海上絲綢之路，主要以重點港口為節點，以中巴、孟中印緬等經濟走廊為依託，共同建設橫跨亞非歐、連

接太平洋、印度洋和大西洋的海上貿易通道和經濟走廊。它繼承了古代絲綢之路傳統，並賦予了時代內涵，形成「和平合作、開放包容、互學互鑒、互利共贏」的當代絲路精神。

由國家發展改革委、外交部 and 商務部發佈的《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》指出，「充分發揮深圳前海、廣州南沙、珠海橫琴、福建平潭等開放合作區作用，深化與港澳台合作，打造粵港澳大灣區」，要「發揮海外僑胞以及香港、澳門特別行政區獨特優勢作用，積極參與和助力「一帶一路」建設」。粵港澳大灣區優越的地理位置、雄厚的經濟實力、高度開放的經濟模式和深厚歷史文化底蘊，將在21世紀海上絲綢之

路建設中扮演重要角色。

首先，以港口為依託，建設海上絲綢之路的國際航運樞紐。港口是海上絲綢之路的重要節點，也是國際貿易的重要平台。從歷史上看，廣州是古代海上絲綢之路的三個主港之一，唐代形成了我國東南沿海「廣州通海夷道」的海上航路，並逐漸成為中國第一大港。明初、清初海禁後，廣州長時間處於「一口通商」局面。新中國成立以後，廣交會成為中國發展國際貿易的國家品牌。香港是自由港和國際貿易中心，具有全球化的商業網絡和國際化的貿易體制，與東南亞國家經貿關係密切，轉口貿易發達。改革開放以來，深圳港口和航運貿易發展迅速。2016年深圳、香港和廣州的集裝箱運輸量分別位於世界第三位、第四位和第七位。以深圳、香港和廣州為核心的粵港澳大灣區港口群，將成為21世紀海上絲綢之路的國際航運樞紐。

連接內地和國際的橋樑

其次，以機場為依託，建設海上絲綢之路的國際航空樞紐。國際化的航空樞紐是建立國際商貿樞紐的重要基礎。以香港、廣州和深圳機場為依託，打造國際航空樞紐，建設大灣區

世界級機場群，形成21世紀海上絲綢之路的立體化交通網絡。國家「十三五」規劃提出，提升北京、上海、廣州機場國際樞紐競爭力，推動與周邊機場優勢互補、協同發展，建設與京津冀、長三角、珠三角三大城市群相適應的世界級機場群。粵港澳大灣區有香港、廣州、深圳、澳門和珠海五個機場，香港應該扮演亞太和東南亞樞紐空港的角色，打造優質和便捷國際航線網絡。廣州白雲機場是國家三大航空樞紐之一，是連接內地和國際市場的橋樑。

積極爭取國家支持擴大粵港澳大灣區空域使用空間，支持香港機場鞏固國際航空中心地位，廣州白雲機場建成我國門戶複合型航空樞紐，深圳機場成為大型骨幹機場，珠海機場發展航空產業，而澳門機場將建構成多功能力中小型國際機場，形成與粵港澳大灣區城市群相適應的世界級機場群，構築21世紀海上絲綢之路的海空一體化交通網絡。

第三，深化區域金融合作，建設海上絲綢之路國際投融資樞紐。粵港澳大灣區金融業發展優勢明顯，香港是享譽全球國際金融中心，深圳致力於打造多層次資本市場、創業投資為特色的區域

性金融中心城市，進一步強化資本市場和金融創新的優勢，建設與香港緊密融合的金融合作先行區。廣州將側重於建設以銀行、保險及財富管理為重點的區域性金融中心城市，着力提升金融市場的資源配置和輻射能力。澳門正在圍繞構建葡語國家商貿服務平台發展特色金融。

香港將成為融資平台

在建設21世紀海上絲綢之路國際投融資樞紐中，香港的主導和核心地位體現在融資、投資和風險管理等方面。海上絲綢之路建設的大部分資金需要從國際市場上籌措，香港資本市場可以發揮重要作用。香港與國際接軌的法律制度、較低融資成本、資金的自由流動、國際商業網絡和專業服務，使其成為內地企業對外投資、併購和國際經營的平台。香港國際化的金融和專業服務機構，可以幫助這些對外投資項目進行經濟調查和風險評估，對金融、環境、法律等方面風險進行管控。

綜上所述，粵港澳大灣區將打造新時期海上絲綢之路的國際航運、航空和投融資樞紐，重振昔日粵港澳大灣區作為海上絲綢之路的國家門戶的雄風，再創21世紀海上絲綢之路建設之輝煌。

「帶路」重塑世界 香港勿成「路人甲」

劉斯路 資深評論員



名家時評

北京首屆「一帶一路」國際合作高峰論壇，帶出一個重要信息，就是「一帶一路」已經從構想成為現實，而且是不可阻擋的浪潮。筆者看到，美國和日本都派團參加，相信他們將以不同形式參與「一帶一路」藉此分一杯羹；歐盟則在會上宣稱，要以歐陸為中心擴大對外開放。「一帶一路」必然成為「全球化2.0」的推力，由此重塑國際格局，中國在國際上的地位勢必與日俱升。

香港參與「帶路」更具優勢

台灣大學教授、孫文學校校長張亞中說，「一帶一路」是非常重要的商機，台灣不應該成為「一帶一路」的「路人甲」。台灣中國文化大學教授龐建國稱，台灣和大陸地理距離鄰近，運輸成本和交易成本較低，兩岸優勢互補，攜手賺全世界的錢，本是順理成章之事，但少了「九二共識」的通關密語，「一帶一路」的貨車很難對台灣敞開大門，台灣勢必成為世界島外的孤兒。那麼，香港參與「一帶一路」比台灣更有地理優勢、制度優勢，也不需要通關密語，更不應該成為「路人甲」。

無疑，四年前中國提出「一帶一路」之初，一個主要目的是應對美國「重返亞太」戰略。國家主席習近平倡導「一帶一路」，常常被一些美國人士視為針對美

國的戰略，內地一些學者也認為，「一帶一路」是為抗衡奧巴馬政府的「重返亞太」。但是，習近平與美國總統特朗普莊園會面，向特朗普發出邀請，期望與美國合作，共同推動「一帶一路」建設，使世界眼前一亮，重新認識「一帶一路」對於世界經濟發展的影響，以及對世界文明進步深遠意義。

習近平與特朗普首次會面，是在國際對特朗普不了解、「不確定」的背景下進行。但是，習近平對中美關係始終抱構建「中美新型大國關係」的理念。習近平向特朗普介紹了中國的發展理念，強調中國堅定不移走和平發展的道路，不奉行你輸我贏的零和觀念，不走國強必霸的老路，願同美方一道維護世界和平、穩定、繁榮。

這次「一帶一路」高峰論壇，不但美國派出代表團參加，日本也派出以執政自民黨幹事長二階俊博為首的代表團出席，並且希望盡快加入「一帶一路」及亞投行。顯然，以首屆「一帶一路」高峰論壇為標誌，「一帶一路」已從地緣政治博弈的戰略，變成推動世界和平發展的新模式。

美國派出代表參加「一帶一路」論壇，是否代表美國認可「一帶一路」並投身其中。或許，還有很多變數，還不能作出結論。但是，特朗普能派人與會，是中美解決商貿糾紛「百日計劃」的早期成果之一。另外，

中美同時宣佈中方開放美國牛肉進口、開放美國金融信用評級和電子支付、進口美國液化天然氣等10項協議，顯示中美商談取得出乎意料的進展，中美將發生貿易戰的陰霾一掃而空。

美日由反對轉為認同

筆者相信，未來即使美國和日本不以政府名義參加「一帶一路」建設，其商業機構尤其是跨國公司必然會以各種形式參與。因為，「一帶一路」是商機，是利益，是新機遇。「一帶一路」已經推進行4年，已從構想變為現實，美國和日本可以坐上中國開闢的「順風車」。舉例說，本來「一帶一路」沿線不少發展中國家互聯網還不及，有些國家有80%的人不能上網。現在，中國正在努力協助「一帶一路」沿線國大搞基建建設。發展中國家的人民能夠上網，對於美國的互聯網公司是多大的商機？

筆者相信，以特朗普的商人眼光，不會看不到這些。問題是，他必須克服美國的冷戰思維和保守勢力的阻撓。他自己也需要以更廣闊的心胸，謀求「讓美國再次偉大」。無論如何，如今美國、日本、歐洲不反對「一帶一路」，甚至參與其中，世界的政經格局將發生變化，特朗普的逆全球化受挫，習近平的「全球化2.0」則進一步發展。美國遏制中國崛起的力量會削弱，合作的力量則加強。在新的世界格局中，中國的地位不言而喻。

借鑒澳門回歸後的發展經驗

藍鴻震 博士 前民政事務局長 國際專業管理學會會長



藍鴻震 博士 前民政事務局長 國際專業管理學會會長

上星期人大委員長張德江到澳門視察，連續出席了10多場活動及多次發表講話，肯定了澳門自回歸以來的發展和澳門特區政府的努力，也讚揚澳門成功落實「一國兩制」方針及全面貫徹基本法的原則。筆者認為張委員長今次的訪問和發言對港澳均具有啟示作用，且容下細表。

事實上，香港和澳門有着深遠和緊密的關係，兩個城市的發展和互動對彼此有着微妙的影響，不少成功的商人例如傅老榕、何鴻燊或較近期的呂志和等等，都在港澳兩地活躍。澳門和香港不僅一衣帶水，一海相隔，也有着類似的歷史經歷，早期的西方文化、學術研究和宗教傳播，有不少就是由澳門流入香港以至整個中國，宗教在東西方文明的交流上擔任重要的角色，直至上世紀末返回祖國懷抱，成為「一國兩制」原則下的兩個特別行政區，港澳仍然發揮着獨特的功能。由於面積和人口比香港少，加上香港經濟起飛成功較早，出現了伴隨着香港經濟起飛的李超人和四大家族等成功本土資本家。故此在不少人眼中，香港在港澳關係中一直扮演「大哥」角色。

澳門成功重要原因在「人和」

然而筆者目睹在澳門回歸祖國17年多來，尤其在最近10年發生了翻天覆地的巨大變化，澳門在各方面都有令人驚喜的發展和表現，在中央政府支持下，澳門旅遊業、博彩業及服務業相互帶動，同時受惠於CEPA使澳門

製造的產品免關稅進入中國內地，並積極利用特殊優勢打造中葡經貿合作的平台，使經濟得以急速發展，令人欣喜。在2006年澳門人均本地生產總值首次超越香港，在2015年接近78,000美元，成為全球人均收入最高的城市之一。作為世上絕無僅有的「一國兩制」下的兩個兄弟城市，筆者認為，澳門近年的成功，實在是值得可喜可賀的。除了受惠於國家政策的帶動，澳門近年成功其中一個很重要的原因是「天時、地利、人和」中的「人和」，而這亦是香港所欠缺的。

回歸20年，香港似乎徘徊在一種泛政治化的混亂之中，政治爭議無日無之，長期陷於內耗的泥沼之中，多少發展先機逐一錯失，回過頭來，經濟發展層面的優勢逐漸喪失，經濟轉型未如理想，如何持續發展下去的問題日益浮現。香港要向前進，就要發展經濟民生，要好好把握機會，也許澳門的經驗能讓香港借鑒一下，讓社會重回正軌，專注發展。張德江委員長在總結澳門之行的時候，勉勵澳門各界要繼續堅守「一國」之本，善用「兩制」之利，這番說話同樣適用於香港。

香港與澳門在過去有着接受殖民統治的歷史，彼此命運也一向緊密，在回歸後的21世紀，港澳發展也勢將受國家發展和政策所影響，進一步加強與內地合作共融也是大勢所趨。港澳在未來發展是「兄弟爬山，各自努力」，在「一帶一路」的政策下，國家發展將會進一步連接全球經濟，為香港與澳門帶來更多新機遇，在堅守「一國」之本，發揮「兩制」之利的原則下，香港特區政府必須團結社會，重建人和，為未來發展急起直追。

港鐵股息補貼車費 紓緩基層交通負擔

陳克勤 立法會議員



陳克勤 立法會議員

港鐵事故頻繁，每年須呈報的事故數目超過1,000宗，當中包括訊號系統故障、電力故障、路軌問題等，港鐵歷來大大小小的事故都令市民對港鐵積累了不少怨氣。

另一邊廂，港鐵每年都申請提高票價，自兩鐵合併8年以來，就累積加幅達25%。為人詬病的港鐵「可加可減」機制雖有稍作調整，港鐵現時需依公司的利潤及其服務表現，撥出相應金額作優惠。可是，每年提出的票價優惠如「即日第二程九折」、「特惠星期六」等，都被批評屬小恩小惠，對每日乘搭港鐵的市民幫助不大。

事實上，港鐵每年坐擁利潤高達100億元，派息60億元，政府每年收取大筆股息。除了車費收入，諸如廣告、車站商店、零售物業等其他收入，還包括海外的業務，十分多元化及可觀。再者，根據港鐵過去5年的乘客及車費數字，港鐵車費主要增長來自乘客數量增多，而非從調整車費所得，可見調整車費並沒有迫切性，也不是港鐵的主要收入來源。

由此可見，港鐵每年增加車費實在是「有錢賺到

盡」，這令普羅大眾形成對港鐵的負面印象，再加上故障頻生，難怪市民覺得加價無理。其實，港鐵與其每年靠增加車費以賺取利潤，倒不如致力提升服務質素，改善訊號系統、供電系統、加密班次、提升服務，盡快完成月台幕門工程，讓乘客覺得港鐵是一家願意肩負社會責任的企業，乘客繳付車費時才會「自氣」。

票價機制「只加不減」，多年來都未有改變，雖然最近有所檢討，但最終都不見有重大改變，歸根究底還是「利字當頭」。因此，在現行的困局下，候任行政長官林鄭月娥建議利用港鐵股息補貼長途車費負擔，實屬有利民生之策。政府貴為港鐵大股東，利用股息作出車費補貼能夠繞過現有機制為乘客提供最大的優惠，乃「捨難取易」之舉，期望新特首上台後能盡快落實有關建議，紓緩新界基層市民交通費的負擔。

雖然港鐵股息乃是公帑的一部分，但既然收入來自港鐵公司，如將相應款項用於補貼乘客，減輕票價壓力，實在合情合理，相信議會內不同政黨都會支持，可以為新特首就任初期製造良好的政治氛圍，有助新一屆政府於短時間內樹立管治威信。

抓住「一帶一路」機遇

梁志祥 新界社團聯會會長 立法會議員



梁志祥 新界社團聯會會長 立法會議員

「一帶一路」國際合作高峰論壇日前在北京舉行，來自逾百個國家代表聚首共商合作大計，展現了全球輿論對「一帶一路」發展的高度重視。國家主席習近平發表主旨演講，強調要將「一帶一路」建成和平、繁榮、開放、創新和文明之路，當中的核心精神就是和平合作，「絲路人」

使用的不是戰馬和長矛，而是駝隊和善意；依靠的不是堅船和利炮，而是寶船和友誼。

今次論壇進一步為「一帶一路」發展打穩根基，中國與30多個國家簽署經貿合作協議，更出錢出力為全球和平發展譜寫新篇章，包括向「絲路基金」新增1,000億元人民幣資金；提供數以千億元計的專項貸款支持相關基建工程；向參與「一帶一路」建設的發展中國家提供600億元

人民幣援助等，充分彰顯了中國的擔當。全國人大常委會委員長張德江在去年來港出席「一帶一路」高峰論壇時，已明言香港具備區位優勢、開放合作的先發優勢、服務業專業化優勢和文脈傳承的人文優勢，能夠在「一帶一路」建設中發揮重要作用。奈何，香港泛政治化日趨嚴重，不單導致社會撕裂，更令經濟社會發展議題失焦。

為抓住良機，特區政府推出宣傳片和小冊子，羅列部分香港企業在「一帶一路」所參與的項目和提供各類專業服務的例子，倡議港企應與內地結合優勢，併船出海。說到底，香港前途不應葬送在政治火坑中，事實擺在眼前，「一帶一路」倡議贏得全球廣泛響應，香港更應善用近水樓台之利及「一國兩制」優勢，對接落實好中央政策，開闢另一番新天地。

數碼紀元：再拓醫療服務新里程

梁栢賢 醫生 醫院管理局行政總裁

隨着科技一日千里的發展，醫管局自成立至今，醫管局研討大會見證着資訊和意見分享方式的重大變化。各種流動設備、社交媒體、串流直播平台和網誌貫通了昔日因地域或時間造成的隔閡和限制，令資訊可以即時傳播。但是，科技發展對醫管局的演進遠不止於此。事實上，科技與我們香港公營醫療服務每一個環節都息息相關。

香港人口有730萬。單就去年公立醫院的服務量而言，醫管局的住院及日間病人出院及死亡總數達170萬、急症室求診人次達230萬、專科門診就診人次達750萬，涉及基層醫療個案達640萬人次。我們的臨床醫療管理系統每天處理的資料數目高達1,100萬宗，醫管局轄下各單位的工作站透過這個系統存入或提取資料，每分鐘達20項。這些數字還未包括我們利用系統進行採購、人力資源、財務及其他支援

服務層面數以百萬計的系統處理量。科技發展有助大家更快捷方便地接觸到林林總總的醫療資料和服務。善用科技有助及早察識異常的情況、減少失誤及提升安全度。科技可透過不同的支援系統減少重複的臨床工作、精簡診症前後的工作流程，以及預早規劃資源分配，從而提高服務效率、減少服務壓力。

我們以網絡為基礎的第三代臨床醫療管理系統，以及例如住院病人藥物處方系統和手術室數碼圖像計劃等項目，均以最終使用者的體驗為主導。配合更簡易的數碼工具和界面，我們規劃了更暢順的工作流程，方便同事提供優質醫療服務。最近，我們更開發了多個流動應用程式，方便病人和公眾與我們更直接互動和加強聯繫。在政府對醫院發展計劃的大力支持下，醫管局已經展開多家醫院的重建、擴建或興建工程，務求應對未來醫療服務的

需要。未來的醫療服務模式必將更着重參與；病人不再是被動的服務接受者，而是能掌管本身健康的主動權。

科技可讓病人通過應用程式和上網取得所需資訊和即時支援，從而更能對自己的健康負責，鼓勵他們成為更精明的醫療服務使用者。此舉有助減少日常查詢、加快篩檢和數據收集，從而減輕前線資源的壓力。同時，亦有有利於推動預防醫學和早期介入治療。此外，電子預約及自動到期提示等數碼服務，亦有助減少行政成本、改善工作流程和加強病人出院後的醫囑遵從情況。醫管局支持政府發展香港「智慧城市」的願景，致力從智慧、健康、關懷三個方面推動發展。在主席梁智仁教授及各位醫管局大會成員的領導下，我們將藉着各方持份者的支持和創新科技的龐大威力勇往直前，實現我們的使命，讓人們活得更健康和愉快。