

港商時評

新一屆立法會昨舉行首次大會，議題聚焦大埔宏福苑災後重建工作，並通過由政府提出有關災後支援及重建工作的議案。這回應了社會最迫切的關注，體現了立法會務實新風。目前，社會對受災的宏福苑的關注點已從初期的應急援助，轉向為受災居民提供長遠的安置方案。政府承諾將盡快制定並落實受影響家庭的長遠住房安置計劃，並以實際行動協助受影響居民重建家園，充分展現責任擔當。立法會應發揮好建設性的監督者作用，議員須深入傾聽宏福苑居民心聲，尋求最大公約數，督促特區政府落實各項具體措施，行政立法攜手，共同推動災後支援和重建工作。

確保受災居民盡快得到妥善安置，是社會各界的主流意見。截至13日，受災居民還有4300多人居於酒店、青年宿舍/營舍、過渡性房屋、房協及房委會單位。現實短期居住供應基本充足，但受災居民在子女教育、日常通勤、生活便利性等仍面臨實際困難，亟需盡快制定並落實長期安置方案，以切實保障受災居民的安居需求。

政府早前主動開展問卷調查，收集受災居民對重建方案的意見，提出原址重建、另址重建、換取綠置居、由政府收購業權等多元化選項，廣泛匯集各界可行建議，充分體現了政府對災民意願的尊重，以及對重建工作的嚴謹態度。在制定長遠安置方案時，政府應秉持「情理法」相結合原則，優先考量受災居民實際需求與個體意願，同時注重資源優化配置，協助受影響家庭重建家園。立法會在災後重建中須發揮關鍵作用，一方面需要向災民全面闡釋政府各項重建方案的利弊得失，在時間、成本與靈活性之間取得平衡，更好減低分歧、凝聚社會共識，推動優先方案的盡早確立與落實；另一方面需整合民衆訴求，提交政策建議，促進政府科學決策與精準施策，為重建工作提供堅實的制度保障。與此同時，立法會也要在援助基金使用監管、重建項目審批、住房政策優化等方面強化監督職能，確保每一筆款項都用在實處，每一項重建措施都貼合民意，與政府協同推進災後安置工作的有序開展，不負市民所託。

針對宏福苑火災所暴露出的問題，推行系統性改革，切實提升公共安全保障水平，也是重中之重。行政長官李家超在立法會大會發言時明確指出，政府已制定一系列改革方案，包括完善消防合作機制，提高滅火效率；加強大型樓宇維修工程監管制度，深化查核和加重註冊人員、承建商的違規懲處；對建築物料安全、棚架間距等會作出法律的規定，將提出地盤全面禁煙，以及打擊圍標，檢討各持份者的法定責任和相關罰則等。上述改革措施立足實際、針對性強，顯示政府在短時間內做了大量的工作，高效推進城市安全管理體系的完善，亦彰顯政府在堵塞城市安全漏洞方面的決心與執行力。立法會應展現高效議政的魄力，積極建言獻策，並督促特區政府將各項措施落到實處，共同提升城市安全治理效能。

宏福苑災後重建，居民安置與安全隱患整改兩手都要抓，期望立法會充分發揮監督與職能作用，與政府攜手，協助受災居民規劃未來，切實保障市民安居樂業。

香港商報評論員 蘇信

尋求最大公約數 推進災後重建

香港自動駕駛測試也要提速提效

全國政協委員、香港環保從業員總會主席 林曉輝

來論

自動駕駛技術日新月異，已成為衡量智慧城市發展水平的重要標桿。香港運輸署近日透露，自2024年起發出的六個自動駕駛先導牌照已取得顯著進展，不僅累計安全里程逾八萬公里，更在觀塘、九龍城等極具挑戰性的密集市區完成流暢運行，並計劃於今年推動「無人化」測試。雖然數據亮麗，但若將視線移向一河之隔的大灣區內地城市，我們必須承認，香港在自動駕駛的落地進程上，依然顯得「起步晚、節奏慢」，是有全速追趕的必要。

回溯兩年多前，香港立法會三讀通過自動駕駛先導計劃相關法律修訂。然而，檢視當時的大灣區版圖，深圳已開始有無人駕駛的士在街道穿梭，廣州開通了無人駕駛巴士路線，南沙亦已實踐高度自動駕駛的小巴營運。

兩年多後的今天，深圳無人駕駛小巴已正式投入服務，連接口岸與熱鬧商業區，實現載客常態化，不少港人更爭特意向北上「試搭」。反觀香港，儘管技術上實現了從單一車輛到十部車同時運行的「技術躍進」，測試範圍也從機場島延伸至小區，但整體仍處於「測試」與「非商業載客」階段。當內地不少市民已習慣透過不同無人交通工具出行時，香港自動商業化營運的具體時間表依然標記在「未來一至兩年」。這種時差，正反映出我們在創新科技轉化與規模化發展上的緊迫感略顯不足。

把握灣區智慧出行機遇

誠然，香港在發展智慧出行仍有一定挑戰。路網密度全球領先、山路狹窄、車道平均闊度僅約三米，且司機「跟車貼」的駕駛行為與獨特的螺旋形迴旋處，都為自動駕駛算法提出了極高的本地化要求。

換個角度看，挑戰即是優勢。正如業界人士指出，香港複雜的路況正是系統優化、驗證技術的最佳「練兵場」。如果自動駕駛系統能征服觀塘與九龍城的密集人流與不規則交通燈號，其技術成熟度將具備更強的國際競爭力。我們不應因路況複雜而畏首畏尾，反而應利用這種複雜性，加速機器學習的訓練頻率，縮短從測試到商業化的轉化期。

令人欣慰的是，當局亦已意識到追趕的必要性。施政報告明確提出推廣自動駕駛，加速無人化、規模化發展。運輸署今年計劃推動「只有途徑後備操作員」的無人化測試，是關鍵的一步。然而，要實現真正的商業營運，單靠發牌測試是不夠的。展望未來，筆者認為香港需在以下幾方面全速推進：

第一是場景創新，除了市區跨區測試，應在北部都會區等新發展區規劃之初，便注入「車路協同」(V2X)的智慧基因，建立自動駕駛專用通道；第二是法規提速，在安全的前提下，建立更具彈性的監管沙盒，讓具備內地數百萬公里驗證經驗的企業能更快速地在港開展載客試營運；第三是產業協作，鼓勵傳統公共交通營辦商(如九巴)與自動駕駛科技公司深度合作，把內地正聚精會神的L4級技術帶來用於本地營運上。

香港擁有得天獨厚的「一國兩制」優勢，既能直接汲取深圳等地相對成熟的營運經驗，又能對接國際標準。我們不能讓兩年多前的「必答题」成為今天的「遲到題」。唯有提速提效，香港才能在大灣區智慧出行的競賽中，駛進「第一梯隊」。

高鐵拓新程 「融合引擎」更強勁

于文

熱門話題

高鐵香港段迎來重大升級。港鐵日前宣布，自本月26日起，高鐵將再新增16個站點，新增站點包括南京、無錫、合肥等多個熱門旅遊城市和文化古都，令西九龍站出發列車的直達站點增至110個。港鐵公司行政總裁楊美珍表示，高鐵自開通以來廣受各界歡迎，港鐵亦與兩地政府部門及內地鐵路單位積極協作，不斷增加站點、提升服務，進一步服務跨境往來，同時釋放高鐵促進經濟的潛力，融入和服務國家發展大局。

這種協同效應已在實證數據中得到充分印證。高鐵香港段自2018年開通以來乘客量持續上升，迄今已突破1億人次。港鐵表示，高鐵香港段去年載客量亦再創新高，超過3000萬人次，按年增加17%。各界相信高鐵香港段將會再創高峰，邁進下一個一億。這無疑是粵港澳大灣區「硬聯通」建設的一大里程碑，不僅在地理上實現更廣闊的覆蓋，也是戰略意義上將香港與內地更加緊密地編織在國家發展的經緯網中，更是促進兩地人員往來、經濟協同與社會深度融合的重大創舉。

拓內地市場與旅遊新機遇

本次新增站點的布局，體現了精準的戰略眼光與市場潛力。新增站點包括南京、無錫、合肥等省會級樞紐城市，也涵蓋了清遠、泉州等極具特色的旅遊景點與產業新城。其中，南京作為「六朝古都」，乃長三角地區重要的科技創新中心與歷史文化名城；無錫素有「太湖明珠」之稱，是近代民族工業的發祥地之一，如今亦是物聯網、集成電路等高新技術產業的重鎮；合肥作為迅速崛起的「科創之城」，匯聚了眾多頂尖科研機構與高新技術企業。這些城市與香港的直達連接，將極大促進商務、科技、金融等雙向流動，為香港各行業開拓更廣闊的內地市場，同時也為內地城市提供一條更高速高效的通道，利用香

港的國際平台「走出去」。

從旅遊角度看，新增站點更是打開了一幅豐富多彩的畫卷。市民無需再經繁瑣中轉，即可一車直達，暢遊南京夫子廟的秦淮燈火、無錫太湖的浩渺煙波、合肥包公公園的歷史迴響，或是探尋清遠的峽谷溫泉、泉州的閩南古韻等等。這不僅惠及市民的短、中、長途旅遊及日常生活，提供了極大便利，豐富了「一小時生活圈」的內涵，更實質地推動了消費北上，為內地旅遊市場注入新活力。加上這次高鐵調整恰逢春運來臨，期待透過便捷的直達交通，吸引更多內地朋友赴港旅遊，同時也為香港市民北上暢遊提供更多選擇。更有旅遊業界已在籌備相關旅遊產品，首發團火速成行，正是市場潛力與消費熱情的最佳證明。

在效率層面，高鐵的「門到門」時間優勢日益凸顯。以香港至南京為例，高鐵行程約7小時，乘客從西九龍市區核心出發，直達南京市中心，省去了前往機場、辦理登機、提取行李、再從機場進城的諸多環節。對於商務人士而言，時間就是競爭力；對於家庭旅客而言，便捷就是吸引力。

開拓高鐵網絡的價值遠超運輸本身，它是一台強勁的「融合引擎」，產生廣泛的經濟與社會乘數效應。一是直接刺激相關產業鏈。旅遊業是最直接的受益者，旅行社推出新套票、新產品、酒店預訂、景區消費、文創商品開發等都將被帶動。同時，它也促進了跨境電商、物流快遞的發展，讓「早上西九龍下單，傍晚華東收貨」的體驗成為可能。

二是加速人才流動。更加便捷的交通，使得香港與內地城市之間的人才交流、校企合作、科研協作變得更加頻繁和深入。香港的大學、研發機構可以更有效吸引內地優秀學生與學者，企業也能更方便地組織跨地域的會議、培訓與商務洽談。

三是深化兩地文化融合。頻繁的人員往

來是增進了解、消除隔閡的最好方式。更多的港人親身走訪內地城市，感受國家發展的脈搏與文化的多元；更多的內地居民親臨香港，體會「一國兩制」的活力與國際化都市的魅力。這種基於親身體驗的相互認同，是社會和諧與國家認同最牢固的基石。

駛向更緊密聯通的明天

此次擴容是一個令人振奮的新起點。社會各界將繼續期待，未來高鐵網絡沿着兩個方向深化發展。一是網絡的進一步拓展，將有更多省會城市、區域中心乃至更深入的三四線特色城市被納入直達網絡；二是服務的持續優化，包括推出更靈活的票務產品(如周末通票、旅遊套票)、提升車站無障礙設施與多語服務、實現更便捷的「一地兩檢」甚至「車上查驗」，讓跨境出行如同境內通勤般順暢。

中央政府早在《十四五規劃綱要》及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》中明確支持香港提升國際航運中心及國際航空樞紐的地位。如今，站在「十五五」規劃的開局之年，政府須更主動鞏固航空超級樞紐地位，高鐵網絡的強大，與國際機場的優勢並非替代關係，而是相輔相成、錯位發展的協同關係。它們共同構建了香港對外聯繫的立體化、多層次通道，鞏固了香港作為連接內地與世界雙向門戶的獨特地位。

一條條鋼鐵軌道，宛如動脈，將香港的生命力與國家發展的龐大軀體緊密相連。每一次新增站點，都是脈搏的一次有力跳動；每一趟飛馳的列車，都載着對更美好生活的嚮往與對共同未來的信心。當從西九龍出發的列車能夠直達內地百城之時，我們看到的不僅是地圖上不斷延伸的線路，更是一個流動、開放、融合且充滿無限可能的奇蹟新篇章正在加速駛來。這幅由高效聯通繪就的藍圖，正是香港與祖國同發展、共繁榮的最生動寫照。

世界百年未有之大變局的黑天鵝與灰犀牛

周八駿

鐘峰遠眺



特朗普入侵委內瑞拉、攆走馬杜羅總統伉儷，不是「黑天鵝事件」，而是「灰犀牛事件」。在2026年1月3日前，特朗普命令美軍連續襲擊委內瑞拉海域的船；懲賞緝拿馬杜羅和委內瑞拉多名內閣成員；美媒披露，美國中央情報局特種部隊已在委內瑞拉境內活動。這一切，步步緊扣，相互配合，皆是1月3日行動的前奏。是太多人對特朗普判斷失誤，才感覺1月3日發生的是「黑天鵝事件」。

總結特朗普重返白宮一年的經歷，他固然大話、謊話連篇，由於商人本性而把政治當生意來做，但是，他的對內對外的戰略目標及其指導思想是明確而連貫的。

重塑單邊主義與「門羅主義」

2025年12月4日白宮發表《2025美國國家安全戰略》(簡稱戰略報告)，其中，這樣幾段話，皆是特朗普再主白宮後所採取的一系列行動的指引。

在戰略報告的「原則」部分，有一句話：「國家至上——民族國家是而且將繼續是世界的政治基本單位。所有國家優先考慮自身利益並捍衛主權，是自然和正當的。」這句話表明，在特朗普政府看來，全球多邊機構和區域一體化組織都是可有可無的。正是根據這一觀點，特朗普視世界貿易組織為無

物，以雙邊形式向美國的全球貿易夥伴加徵所謂「對等關稅」，對中國等一些國家加徵其他關稅。正是根據這一觀點，特朗普開啓其第二個總統任期不久，便宣布暫停向世界衛生組織、聯合國近東巴勒斯坦難民救濟和工程處、聯合國人權理事會、聯合國教科文組織等機構提供支援；2026年1月7日，又宣布美國退出66個所謂「不再服務於美國利益」的國際組織。也正是根據這一觀點，特朗普要求盟國承擔各自的安全責任，不願意繼續援助烏克蘭。

在戰略報告的「原則」部分，還有一句話：「大國、富國和強國擁有更大的影響力，是國際關係中永恒的事實。」這句話是特朗普視21世紀人類為「叢林世界」的委婉表述。

在戰略報告的地區戰略部分，位列首位的是西半球，開宗明義提出「門羅主義的特朗普推論」稱——「經過多年忽視，美國將重新主張並執行門羅主義，以恢復在西半球的主導地位，保護本土安全及在該地區關鍵地理位置的使用權。我們將阻止西半球以外的競爭對手在該地區部署軍事力量或其他威脅性能力，或擁有、控制具有戰略重要性的資產。」這一「門羅主義的特朗普推論」，是對美國力量和優先事項的合理且有力的恢復，符合美國的安全利益。

顛覆全球秩序

19世紀問世的門羅主義，以及嗣後多位美國總統先後提出的門羅主義推論，本質上都是擴張主義，反映美國帝國主義劣根

性。特朗普在21世紀第三個10年中期提出門羅主義特朗普推論，更是開時代倒車，赤裸裸地鼓吹和實踐帝國主義、新殖民主義。

他在發表《2025美國國家安全戰略》後一個月差一天就入侵委內瑞拉、攆走馬杜羅總統夫婦，是因為他被任期所逼，必須刻不容緩。緊接着，他啟動掠奪格陵蘭島的步驟。

2026年7月4日是美國250周年國慶節。之前，特朗普有可能拿下格陵蘭島，同時，在華盛頓建成「特朗普凱旋門」，以確立他本人在美國歷史上與華盛頓總統、林肯總統比肩的地位。

先易後難，奪下格陵蘭島後，特朗普的目標是加拿大。

相關國家不會任美國宰割。但是，格陵蘭地處北美，丹麥何以捍衛？歐盟如何相救？加拿大軍力與美國相差懸殊？

1月7日，特朗普回答《紐約時報》記者關於他使用美國軍事力量是否有任何限制時說：「只有一樣東西——我自己的道德、我自己的判斷。這是唯一能阻止我的東西。」他稱，「我不需要國際法，我無意傷害他人。」被追問其政府是否遵守國際法時，特朗普稱此類約束是否適用美國由他來定奪，「這取決於你對國際法的定義」。美國若以武力奪取格陵蘭島和加拿大，不是「黑天鵝事件」。

特朗普顛覆二戰後國際秩序和美國貫徹民主原則而建立的國內秩序，為二戰後世界史前所未有。世界百年未有之大變局面臨第一個能否避免大規模熱戰的關口。

中醫藥發展的里程碑與新起點

民建聯副主席、新社聯會長 陳勇

長話短說



香港中醫醫院及政府中藥檢測中心「旗幟領航·聯通世界」啓程儀式日前圓滿完成。兩者不僅填補了香港缺乏中醫綜合醫院的空白，更標誌着香港中醫藥邁入體系化、高質量發展新階段，助力粵港澳大灣區中醫藥蓬勃發展。

傳承創新惠民生

中醫藥歷史悠久，早已融入港人生活。不論頭痛身熱調理、術後復康，還是保健養生、固本培元，都持續發揮其獨特功效。尤其經歷疫情，香港市民對中醫藥更

為認可。國家「十五五」規劃建議支持中醫藥傳承創新，特區政府此前亦公布首份《中醫藥發展藍圖》，無疑精準回應了市民健康需求。

中醫醫院以公私營協作模式試業以來，備受歡迎。首年提供門診和日間住院服務，覆蓋六大中醫分科及12個專病項目，全面運作400張病床、年門診40萬人次的規模，將有效緩解中醫醫資源緊張問題。醫院推出七至九折開業優惠，資助門診180港元起，還為宏福苑災民豁免相關費用至2026年11月，在保障醫療可及性的同時，傳遞社會關懷。

在服務與人才培養上，醫院具創新性與開放性。服務模式有純中醫、中醫為主、中西醫協作三種，既尊重傳統，又順應現代醫療融合趨勢。其與本地三所大學、醫管局深度合作，將成為中醫教學實習與人才培訓核心

平台，有助解決中醫人才儲備不足問題，構建「醫教研」一體化生態。中西藥房並設，也為患者就醫提供極大便利。

為推動香港中醫藥進一步發展，當局須持續增加中西醫協作服務的選定病種，實現診療無縫銜接；亦宜深化與內地合作，善用灣區資源擴大培訓規模，築牢人才根基。依託內聯外通的優勢，香港更可構建國際中醫藥交易平台，助力中醫藥走向世界，最終形成「醫院臨床+檢測認證+人才培養+國際推廣」的完整產業鏈。

儘管中醫藥在香港發展仍面臨標準化建設、國際認可度提升等挑戰，但中醫醫院的開業已打開良好開局。相信在政策支持、業界努力與社會認同的共同推動下，香港中醫藥將迎來更廣闊發展空間，既成為守護市民健康的「貼心夥伴」，也為國家中醫藥事業發展貢獻更多。