

# 明年料全自由行 MPF 或減行政費

## 檢討「懶人基金」組合 研上調供款限額

隨着本月起取消強積金對沖安排，強積金「全自由行」有望明年實施，即僱員可調動僱主強制性供款，自主投資組合。強制性公積金計劃管理局行政總監鄭恩賜昨表示，目前強積金行政費一般是1.35%，實施「全自由行」後有望進一步下調，積金局亦會檢討俗稱「懶人基金」的預設投資策略組合，包括研究再降低收費及調節組合。另外，隨着港人壽命延長，該局正研究上調強積金供款限額，計劃明年之前將有關建議提交特區政府。



鄭恩賜昨在電視節目表示，除強積金已取消對沖外，積金易平台明年亦會全面實施，故明年有望實施強積金「全自由行」。不過，由於5月1日劃線後，僱主仍可將其強制性供款用作劃線前僱員的長期服務金或遣散費對沖，故「全自由行」要分「核心方案」和「延展方案」，「核心方案」讓劃線日後入職的僱員，可選擇把僱主供款轉移到其自選強積金計劃下個人戶口；「延展方案」則要轉到指定的僱主強制性供款專項賬戶，「專項戶口用作保留這些款項，讓僱主動用這筆錢對沖長服金及遣散費。」他指政府將在下個月舉行的立法會財經事務委員會會議上作出交代，而無論是核心還是延展方案，均要修改法例。

他並指，積金易平台出台後，強積金行政費已下降，一般是1.35%。他相信明年實施「全自由行」後將增加強積金計劃的競爭，預期會進一步減費，其中「懶人基金」的收費比率已由0.95%降至0.85%。他表示，「懶人基金」推出已8年，涉及款項約有1,300億至1,400億元，佔整體1.3萬億元超過一成。

### 對投資虛擬資產意見有保留

一眾僱員在「全自由行」下能靈活調動供款，鄭恩賜表示會擴闊投資種類，除可投資政府的綠色債券外，政府的基建債券亦會納入投資安排，積金局正研究納入上市的私募股權基金，但強調讓僱員獲取回報外，亦關注風險，至於有意見提出可投資虛擬資產及加密貨幣，他則直言要顧及風險可控，暫時對虛擬資產有保留，要再作觀察。另外，他透露該局正檢討強積金供款上限，根據法例是按入息中位數一半釐定，他直言水平「現在是有落後」，該局正研究未來向上調整供款限額，期望明年前向政府提交建議。

## 欠供強積金上升 附加費研分層遞增

積金局行政總監鄭恩賜表示，今年僱主拖欠強積金供款的個案可能繼續上升，會與特區政府商討修例向僱主分層式徵收欠供款的附加費，而積金局雖一直向拖欠的僱主催交，但每年仍會有千多宗拖欠個案需要循法律途徑解決，而部分公司因倒閉及清盤，最多有300宗個案最終未能繳付供款。

鄭恩賜表示，過去三年積金局因應僱主拖欠供款而發出的付款通知書持續上升，2022年發出約34萬張，23年則約有

37萬張，增至去年有39萬張，平均年增長約7%至8%，估計今年與往年相若，或再會增加。當局希望透過一些方法，令僱主盡早繳交供款，「（現時）不論是遲交一天還是一百天，都是繳交5%，將來可能過了某個時限便加10%。」

對於有意見提出破欠基金涵蓋範圍擴展至強積金，他認為若有方法補回拖欠的供款，積金局當然歡迎，並會無限程度支持。



■鄭恩賜（右）關注僱主拖欠供款情況。資料圖片

## 中大醫科第二學位數百人報讀

香港中文大學醫學院將於新學年開辦四年全日制第二學位醫科課程，名額25個。該院院長趙偉仁昨日出席電台節目表示，第二學位課程的首階段面試已經完成，共有數百人報讀，申請者有來自劍橋大學等海外知名學府的準畢業生。有別於六年制的本科生醫學課程，第二學位醫科課程要求四年完成，趙偉仁坦言這對學生而言是有一定挑戰，因此尤其看重他們過往的學習背景，寄語他們入學後需要相當努力。

趙偉仁表示，連同第二學位的學額在內，今年醫學院一共會錄取325名學生，其中報讀第二學位醫科課程的申請者中，很多的第一學位都與醫學有關，包括生物科學、化學及生物等，「而這些相關的背景，將有助他們適應這個四年的課程。」談及他們的報讀原因，趙偉仁指部分申請者的夢想是希望把科研轉化，「如果修讀了醫學課程，加上本身有基礎研究的背景，可更清楚科研落地在醫學上的應用方法和短板，從而想到如何提升和跟進。」

### 醫學發展須結合人工智能

他認為，本港的創新科技產業有很多機遇，而醫學更在創科上擔當重要角色，

特區政府近年亦投入很多支持，包括設立InnoHK創新香港研發平台，但他提到香港在醫學創科發展上，存在臨床病人數量限制的短板，然而粵港澳大灣區人口龐大，聯通內地不同院校單位，科研可以優勢互補，有助加快達到臨床有效性及安全性的結果。

被問到未來的醫學發展，趙偉仁強調「不用人工智能的醫生將被淘汰」，因此醫學院的課程已包括人工智能教學，致力培養認識和接受人工智能的新一代醫生，但強調人工智能只作為診治的夥伴，不會取代醫生，「與人溝通、與病人一起同行、有同理心等，還是需要由人去做。」



■本地院校增醫學額培訓人才。資料圖片

## 有序放開網約車是大勢所趨

的士業界近期分別以發信、請願等方式，促請政府嚴打非法「白牌車」。然而，業界人士口中所謂的「白牌車」（「非商業用途車輛」）稱，即網約車，在網絡服務平台快速發展的當下，早已是遍地開花，全球各大城市亦早已建立了成熟的網約車服務，內地各大小城市的網約車服務更是普及。由此可見，有序放開網約車，是全球發展的大勢所趨，而內地與海外的成功經驗都表明，網約車與傳統的士兩種業態之間可以共存，特區政府應加快立法規管網約車，塑造良性競爭的市場格局的同時，為消費者和遊客的出行提供更多的選擇。

事實上，本地的士業的服務質素長期被市民和旅客詬病，更隨着網絡短視頻的傳播而影響到本港「好客之都」的形象，這也是近年為何越來越多市民和旅客選乘網約車的主因。可是為何本港的士服務屢被詬病，究其原因，是業內盤根錯節的利益網絡和「炒牌」現象，導致整個業界變成不思改革，不願接受新科技的「老頑固」。

要知道，本港的士牌照數目30年不變，長期鎖定在大約1.8萬個，使不少人將的士牌視為投資炒賣的商品，更有部分車行或投資者囤積居奇，收購大量的士牌卻只讓少量的士牌載客經營，人為製造本港的士短缺現象，從而炒高的士牌價。部分早先僅以20多萬向政府買入的士牌照的司機，亦因牌價上漲而身家暴漲，使他們的服

務態度漸趨惡劣。

其實，政府在去年已批出五支的士車隊，冀為業界引入車隊制度，推動的士業界改革，提升服務質素的同時，為未來立法規管網約車平台打好基礎。惟迄今為止，批出的五支車隊，僅有兩支車隊正在「試運」，提供有限服務，其餘三支或未能在7月底期限前提供服務。由此可見，的士業界似乎較為抗拒改革和接受新的經營模式。然而，隨着科技的發展和市民、旅客出行需求的改變，網約車和「點對點」出行的需求已是發展的大勢所趨，如果的士業界不爭氣，不思改革，政府就應加快鬆綁網約私家車服務，滿足社會需要。

實際上，內地的成功經驗已表明，的士與網約車之間的矛盾並非無法調和。內地於2016年推出《網絡預約出租汽車經營服務管理暫行辦法》，對網約車平台、車輛和司機設置了嚴格的監管與准入標準，並通過交通運輸部、工信部、公安部等8部門協作實現全鏈條聯合監管。同時，允許傳統的士加入網約車平台接單，將傳統的士也納入網約車平台的「雙向評價機制」中，並引入獎懲機制和乘客評價。政策實施後，租車市場整體服務質量和監管水平顯著提升。因此，若本港的士業界自身抗拒改革，政府便要主動推動立法，解決網約車合法化問題，或是仿效深圳、紐約、倫敦等城市的做法，逐步取消的士牌，讓香港跟上國際潮流和時代發展的步伐，豐富香港市民和遊客的出行選擇。

真言擊語

郭靈 資深傳媒人