

香港破紀錄的143萬間公司說明了什麼？

新聞背後

築牢特區維護國安防線後，如今正是香港聚精會神搞建設，一心一意謀發展的關鍵時期，但海外反華媒體和亂港分子對香港的抹黑亦未曾停息，「遺址論」、「撤資論」、「內地化論」等謬論層出不窮。但現實中，香港本地、非本地公司數量均創下歷史新高、外國投資機構最近亦看好港股前景、接連舉辦的盛事更吸引以萬計的各方精英和企業來港探路，證明那些抹黑全是子虛烏有之說。國際已對香港投下信心一票，香港社會只要團結一致、群策群力，必能創造輝煌新一頁。

從香港今年首季的經濟表現，其實就足以把那些一味「唱衰」的聲音徹底打破。特區政府日前公布，本港第一季GDP按年增長2.7%，其中服務輸出仍是經濟增長的重要動力，而整體貨物出口進一步改善，私人消費和整體投資開支亦繼續擴

張。整體貨物出口繼上一季按年實質增長2.8%後，今年第一季隨着外部需求略為好轉而上升6.8%；而服務輸出繼上一季按年實質擴張21.2%後，在第一季則繼續顯著增長8.4%。首季基本綜合消費物價指數按年上升1%，本地私人消費開支首季按年實質輕微上升1%，整體投資開支隨經濟擴張微升0.3%。

本地外地公司均創歷史新高

由GDP到貨物、服務出口、私人消費開支都錄得穩定增長，原來海外媒體口中的所謂「金融中心遺址」是這樣的嗎？要知道，光是2.7%的GDP增長率，就與新加坡持平，更超越美國今年首季1.6%的增長。而某些人最喜歡視為香港經濟衰退「證據」的港股表現，近期亦令他們跌破眼鏡。就在本月初，恒指便一度實現九連升，高見19626點。就連美國摩根士丹利，日前亦為港股「加油」，上調恒指目

標，在基本情況下，將2025年中的目標設為19150點，最樂觀可見22500點。

而財經事務及庫務局日前公布，截至上月，香港共有超過143萬間本地公司、約15000間非本地公司，兩者均為歷史新高。其中新公司成立數量按月增加約12000間，較解散公司約7400間為高，繼續錄得淨增長。所謂的「遺址論」、「撤資論」，在事實面前完全不堪一駁。

本月初的「五一」黃金週，累計約76萬內地旅客訪港，較去年同期升近兩成二，並為香港帶來逾20億元消費收益，而受惠於訪港旅客人次持續回升，旅遊服務輸出亦進一步躍升40.4%。香港積極打造旅遊業新品牌和拓展盛事經濟的成果有目共睹。除了遊客以外，上周一連兩日的亞洲醫療健康高峰論壇，便吸引了來自40個國家及地區，超過2800名與會者參與。同時第15屆香港國際醫療及保健展，亦匯聚了來自60個國家及地區，超過12000名

買家入場參觀採購，其中更包括不少大灣區企業。

不論是本地，還是外國企業，都已經用腳投票表現出對香港前景的信心和支持，實際行動當然比單純的口頭抹黑有說服力得多。而且日前特區政府公布了下半年的盛事年表，預計今年全年有超過210項盛事舉行，包括42項會議及展覽盛事、25項文化藝術及創意盛事、15項體育盛事、13項金融及創科相關盛事等，料可吸引約170萬名旅客，將為香港帶來2億港元消費額，對本港經濟又是另一波巨大刺激。

識變應變求變創造新機遇

更重要的是，與其他國際金融中心不同，香港還有「背靠祖國」這個不可多得的獨特優勢。就在本週三，香港特區政府便與廣西壯族自治區人民政府簽署全方位合作意向書，就金融、城市建設、文化旅

遊、交通運輸、貿易達成5項協議、簽署26個投資合作項目，合同總投資額達484.78億元人民幣。雙方合作投資創研發、電子信息、中藥材生產、食品加工等19個製造業項目，還有16個與中國——東盟產業合作區合作的簽約項目，不只令香港與廣西之間達成更緊密的合作關係，也進一步加深與東盟之間的聯繫，香港作為「超級聯繫人」的角色不會被取代，只會不斷加強。

從實質數據和現實情況來看，不難看出所謂「遺址論」、「撤資論」、「內地化論」，都不過是非理性的抹黑。但香港眼前面對各種挑戰也確是事實，如果一味「躺平」「啃老本」，香港最終難免被取代，行政長官李家超早前已強調香港處於經濟轉型期，必須創新、創造、應變、懂變。在前所未有的挑戰和機遇下，香港各界更要用好自身獨特優勢，以創造性思維、突破性政策推動香港的高質量發展。

的士服務須升級 全面平台化促改善



議會內外 陳克勤

行政會議早前通過的士加價方案，加幅低於業界原先要求。近日又傳出有的士司機自行「放蛇」舉報俗稱「白牌車」的網約車司機。是否應修改法例允許網約車服務，再度成為社會熱議的焦點。行政長官李家超日前表示，留意到公眾熱烈討論網約車規管，預告7月政府將會完成初步調研後，到立法會交通事務委員會簡介調研結果。筆者認為，如何推動利用好網約平台服務，令乘客得到更好的出行體驗，或許是解決問題的關鍵所在。

本港的士由去年平均每日載客73萬人次，跌至今年首兩個月的每日71萬人次，經營情況可謂每況愈下。的士業界將行業困難歸咎於對網約車規管不力，此乃客觀事實，但亦反映出市民認可網約平台服務，給予乘客更好的出行體驗。無論從付款方式，抑或是減少與司機在路線上的潛在爭拗，平台化服務都給予乘客更加舒適、方便的選擇。

故此，筆者認為，與其在現階段爭拗是否將網約車合法化，不如首先考慮如何將的士盡可能地平台化，吸收網約平台的優點，為乘客提供更優質的服務。試想若能更廣泛地將的士服務平台化，便可為的士服務引入動態定價；在高峰期更有效分配服務資源，以及減少拒載和行車路線上的爭拗，相信對於乘客與的士司機可形成雙贏的局面。

政府可考慮加入網約平台發牌制度，對網約平台提出具體的規管要求，而平台則需對加入平台的的士司機提供培訓，為的士司機接受新的平台化服務提供足夠的支援。加入動態定價的司機可以在高峰期獲得更加豐厚的收入；乘客則可以獲得更優質的服務；社會亦可獲得一個更高效的出行服務系統。上述可能形成的三贏局面，值得政府與各界認真探討其可行性。

長遠而言，隨着網約智能平台的不斷進化，網約車在世界各地的發展勢頭迅猛，放寬規管促進業界升級轉型，亦是大勢所趨。

政府可考慮結合早前推出的車隊的士牌照申請，為在港發展的知名網約平台提供一定數量的網約車牌照名額，由他們對加入平台的網約車進行培訓和規管。而在車型方面，則應規定網約車牌照名額僅對新能源車型開放申請，從而促進香港減碳進程。而網約車更加豐富的車型選擇，亦可滿足不同乘客的出行需求，填補的士服務在載客人數及豪華程度等方面的空白，提供更加差異化的出行服務。

作為國際商業都會的香港，爭分奪秒是許多商務人士的需求，打造更加高效、更加方便、更加舒適的出行服務，是香港理應做好的城市基礎服務之一。許多來港的商務人士，從機場前往目的地，的士體驗是他們對香港的第一印象，如今難言理想的乘搭體驗，更是影響着國際旅客和商務人士對香港的觀感。無論從服務本地市民抑或外地旅客的角度，政府相關部門都可扮演更加積極的領導角色，制定更加可行、有效的政策措施，推動的士產業的改革升級。

民建聯主席、立法會議員



新民主道 何敬康

作為立法會議員，筆者一直關注香港體育總會的管治問題。例如傳媒近日揭發中國香港舉重健力總會（健力總會），涉嫌剝削旗下運動員的體育學院資助，並在與運動員出現金錢爭拗後凍結其會籍，令運動員喪失代表香港出戰國際賽的機會。此外，健力總會更被連番發現在比賽場合掛掛旗，總會主席更不止一次公開發表違反「一國」原則的言論。連串事件不單引起特區政府高度關注，也再次引起公眾對運動員受到不公平對待和體育總會管治問題的關注。

健力總會昨日表示，該會主席因為私人原因請辭，職務由第一副主席代行。文化體育及旅遊局指，政府一直十分重視體育總會管治，已要求港協暨奧委會對轄下體育總會加強管理，以及認真看待國家觀念培訓，防止同類事件再發生，並希望健力總會重新出發。

檢視體育總會管治問題

健力總會的事件是一個例子，正好讓社會反思，如何能夠協助體育總會改善類似或其他管治問題，特區政府又應發揮什麼角色？

翻查資料，2020年的政府審計報告已指出多個體育總會的管治問題。其後，港協暨奧委會組成「獨立督導委員會」，督導「體育總會機構管治小組」檢討進度及提出建議。據媒體報道，小組已完成檢討約70個體育總會或機構，並將分析資料，編訂檢討報告後提交政府。

最近，筆者收到多於一個項目的運動員和教練投訴，指出個別體育總會在選拔運動員的種種問題，例如指體育總會設置過時或不恰當的門檻，保護下屬分會，阻攔新進教練旗下的運動員參加選拔比賽。相對地，部分原有下屬分會已經甚少運作或不符合當代標準，有些更已演變為基本上不運作的「殭屍」組織，這些下屬分會卻佔據着所屬運動的有利位置，長期佔用運動資源。

另外，相關體育總會被指控扣取體育學院對運動員資助，經本人介入後，當局宣布由下一個財政年度起將直接財政資助發放至運動員的銀行戶口，而不是其所屬的體育總會發放。

筆者認為，文體旅局要更加積極作為，保障運動員福祉，並在總會及運動員爆發衝突前處理問題。本屆特區政府進行架構重組，成立文體旅局，原意是加強對體育發展的重視及投放，特別是隨着啟德體育園即將落成啟用，相信公眾正密切注視當局工作績效，作為立法會議員，我亦會繼續監察政府工作表現。

體育，除了強身健體有益身心外，基本法容許本地的體育團體或組織以「中國香港」的名義參與國際比賽。這樣的安排有助促進社會團結，凝聚人心，是建構愛國愛港情懷的重要連結。香港運動員近年在國際體壇屢創佳績，上演一幕幕振奮港人心魄的場面，包括張家朗東奧奪金、「女飛魚」何詩蓓連環奪獎等等，我們都熱切期待更多類似畫面在即將舉行的巴黎奧運出色。

出色的運動員，有賴特區政府、港協暨奧委會、體院和總會的培育和提拔，體育總會的管治問題難免影響運動員的比賽生涯。筆者認為，政府是時候認真檢視，深刻檢討相關問題，確保香港有能力孕育一代接一代運動員，為港爭光！

新民黨立法會議員

建立「港深廣港口聯盟」實現世界級港口集群

智庫專欄

葉文祺 梁曜昊、趙恆

航運及港口業是香港經濟的重要组成部分之一，然而隨着中美貿易角力持續不斷，加上區內港口競爭加劇，香港貨櫃碼頭的貨櫃吞吐量呈現下降之勢。最新數據顯示，香港貨櫃碼頭的貨櫃吞吐量排名比去年下跌一名，跌出全球十大。與此同時，大灣區內的其他兩大港口——深圳港及廣州港，同樣面對着貿易前景不明朗及競爭劇烈的問題。大灣區內三大港口之間如何實現協同發展，避免內部競爭和過度「內捲」，是港深廣三地必須合力解決的問題。筆者認為，大灣區三大港口城市可朝建立「港口聯盟」的方向，探索共同發展的機會。

資源共享協同發展 避免惡性競爭格局 「港口聯盟」是由多個港口共同組成的區域性組織，聯盟內的港口合併運作，共用基礎設施，並共同投資和發展港口基建。目前世界上已經有不少港口聯盟的成功案例，當中不乏世界級港口，例如由寧波和舟山組成的寧波舟

山港，由日本大阪和神戶組成的阪神港，以及由美國西雅圖和塔科馬組成的西北海港聯盟。這些港口聯盟成立的背景，大多是因為區內貨源減少，以及周邊地區港口競爭劇烈，以致單一港口難以繼續「單打獨鬥」，單靠自身基建和資源與其他港口競爭。這些港口選擇與鄰近的港口合作，透過資源共享和協同發展，避免區內過度競爭和「內捲」。

以美國西北海港聯盟為例，當時美洲太平洋沿岸的港口競爭日益劇烈，鄰近的多個大港，包括加拿大溫哥華港及南加州的洛杉磯港等，不斷蠶食西雅圖港和塔科馬港的貨流。同時，不少船公司都組成了航運聯盟，議價能力大幅增強，進一步增加了港口之間的價格競爭。

面對着一系列的挑戰，兩個港口決定合併營運，並在2015年正式成立西北海港聯盟。合併後的兩個港口共同組成委員會，統籌港口業務及發展事宜。組成聯盟後，港口不但能夠透過統一定價來增加定價權上的優勢，更能透過共同規劃和投資港口基建，高效運用港口資

源，實現區域港口一體化。自此，西北海港聯盟超越薩凡納、奧克蘭和弗吉尼亞等美國國內的著名港口，成為美國第四大港。

借鑒海外港口經驗 組建灣區港口聯盟

筆者認為，組建港口聯盟是實現大灣區協同發展的重要一步。當時西雅圖和塔科馬港所遇到的挑戰，與今日香港以及大灣區各大港口所遇到的情況有許多相似之處。然而，相比之下，港深廣三港都是每年吞吐量過千萬標準箱，排名位處世界前列的港口；而且三港都坐擁一流的基建，並具備大灣區和南中國的腹地優勢，是世上任何一個港口群都難以企及。要建立港口聯盟固然並非易事，需克服許多涉及戰略方向、財務及管治等方面的問題；然而若能讓三地政府和港口營運商之間達成價格、基建和服務上的合作機制，將能夠形成具備龐大競爭力的世界級港口集群，進而實現大灣區一體化的目標。

團結香港基金副總裁、團結香港基金土地及房屋研究主管、團結香港基金助理研究員

提升現代化水平 增強基層治理能力



議論風生 劉建誠

創新的方式和手段，不斷完善治理體系，以應對各種風險挑戰，保障民眾的福祉和社會的和諧穩定。

基層治理具有重要而不可替代的地位。基層治理直接涉及到民眾的日常生活，包括居住、教育、醫療、就業等方方面面。基層治理的質量直接影響着民眾的生活品質和幸福感受，只有基層治理健全，社會才能夠穩定運行。基層治理是政府實現治理目標的重要途徑。政府的政策和措施需要在基層得到有效的實施，才能夠產生實際效果，基層治理的現代化水平直接關係到政府的執行能力和效率。

基層治理需要居民的積極參與才能夠更好地反映基層需求，提出建議和意見。社區參與不僅能夠改善基層治理，還能夠增強公民意識和參與感。此外更要不斷創新，運用科技手段提高治理效率。科技支

撐的基層治理能夠更好地滿足居民的需求，提高治理的智慧化水平。

改善部門協同合作不足問題

基層治理的重要性不容忽視，香港要提升基層高治理能力，直接關係到市民的利益，也是香港社會的重要一環。我們看到特區政府一直致力提高基層治理的效能，以更好地為市民提供服務和改善社區環境。然而，目前香港基層治理還有一些問題需要逐步改善，例如基層治理涉及多個部門、機構和社區組織，但往往協同合作不足，導致各方力量分散，難以形成有效的治理效能；部分社區資源匱乏，導致基層服務不足，影響了基層居民的生活品質和幸福感受；部分社區面臨經濟壓力、就業困難、教育資源不足，導致社區參與度不高，使居民對基層政策、項目等了解不足。

香港基層治理面臨着多重挑戰，確實需要政府、社區組織和居民共同努力，加強協同合作，為居民提供更好的服務和環境。區議會、「三會」可以配合政府鼓勵居民更積極參與基層治理，多做不同層面的宣傳，提高居民的公民意識，讓他們能夠更好地了解基層治理的重要性，並為社區的發展出一分力。

加強數據和科技應用，以協助更好地了解社區需求、問題和趨勢。大數據分析和人工智能等技術可幫助我們更精確定位問題，優化資源配置。推動智慧城市建設，讓科技成為基層治理的有力工具。例如，本人所處的深水埗中南分區委員會於2023年8月至2024年7月在後巷安裝人工智能監察系統試驗計劃、監察後巷有否被非法佔用、雜物堆積及阻塞走火通道等的問題，並會發出警報信息給相關門，此措施都

可以提高治理效率。並且加強跨部門的協同合作，形成合力，共同應對複雜的社會問題，建立更有效的橫向聯動機制，讓不同部門之間能夠更好地協調和合作。

基層治理應該更加關注弱勢群體，例如長者、低收入家庭、殘障人士等。這些群體在基層治理中的需求應該得到更好的關注和支持，減少社區之間的差距，讓每個人都能夠享受到公平的基層服務。

香港基層治理的未來發展需要政府、社區組織和居民共同努力，以實現更好的社區環境和居民福祉。只有基層治理現代化水平不斷提升，我們才能更好地滿足居民的需求，營造更好的社會環境，讓我們攜手努力，共同推進基層治理現代化，為香港的發展和港人的福祉做出更大的貢獻。

「中國夢智庫」成員、深水埗中南分區委員會委員