

# 提升聯通競爭力 打造經濟增長點

航運是香港支柱產業之一，近年面對不少挑戰。上任將滿月的運輸及物流局長陳美寶接受《大公報》訪問時表示，將主動應變求變，一方面要進一步融入國家發展大局，積極探索與內地港口城市的協作聯營模式，以大灣區為切入點「做大個餅」，打造新能運業加產業鏈；另一方面用好用內聯外通優勢，尤其是善用「三跑」系統，爭取更多航線和航權。特區政府展現了大局觀和改革創新思維，為鞏固和提升本港航空和航運業的競爭力打下了堅實基礎。

外圍環境變亂交織，香港航運業面對的挑戰顯而易見。新冠疫情重組了全球產業鏈，為航運業帶來深遠影響。國際地緣政治複雜化，針對香港的打壓有增無減。加上工業轉移，過去十多年間香港周邊湧現不少港口且發展迅速，擠壓了香港的航運空間。香港在國際貨櫃碼頭排行榜上的排名不斷滑落，反映了香港航運業面對的重大壓力。

香港航運業在激烈競爭下展現出韌性，這得益於國家大力支持。國家「十四五」規劃及粵港澳大灣區發展規劃綱要，均明確支持香港發展國際航運中心。中共二十屆三中全會通過的《決定》，支持香港發展「三中心、一高

地」，進一步提升了香港發展高水平航運業的信心。新一份施政報告提出一系列舉措，包括在今年上半年成立香港海運港口發展局，作為高層次諮詢架構，協助政府制訂政策和長遠發展策略，提升研究能力和加強人力培訓。

香港航運業可謂挑戰與機遇並存，新形勢下，主動識變、應變、求變，才能打開新局面，闖出新天地。事實上，孤立地看待香港的貨運量，未必可與以前相提並論，但從共建大灣區的視角出發，局面豁然開朗。正如陳美寶所指出，現時內地高鐵或鐵路系統相當發達，西北面可以連接邊疆和內陸省份，也可以連結共建「一帶一路」的國家和城市，透過鐵路系統將貨物運到香港的港口，再利便香港的國際網絡優勢，將貨品運送到世界各地。陳美寶下周將訪問廣西，期待可以透過「多式聯營」，帶來更有系統的物流發展。

機場「三跑」系統啟用大大提升了香港的承運能力，機場面臨「吃不飽」的問題。特區政府雙管齊下，一方面積極拓展新的航空夥伴，特別是經略「一帶一路」共建國家、中歐、非洲和南美，增加新航班，設立新航點。過去兩年，香港先後與10個海外航空夥伴達成

合作協議，相關運力已顯著增加。另一方面，修訂現有的航空協議，剔除一些過時的限制，可以釋放更多的發展空間，助力香港鞏固國際航空樞紐地位。

香港擁有大量優秀專業人才，這是香港航運業的內在競爭力。特區政府近年推出新綱領，吸引更多公司來港從事海事保險、法律、仲裁和船舶管理等業務，現時共有1100家相關公司。未來透過修例，推出稅務優惠更多措施，有助進一步提升香港的海運服務競爭力。

運輸需要大量能源，香港透過發展環保能源，為船舶等交通工具提供綠色加註，可打造新的產業鏈。事實上，內地是全球綠色能源的領頭羊，在電能、氫能、風能、太陽能等領域具有壓倒性優勢，香港引入內地清潔能源，與船運加註商及內地企業協作，可形成航運新資源的產業園，有機會成為香港經濟的新增長點。

說到底，香港有中央大力支持，有「一國兩制」下內聯外通的獨特優勢。特區政府團結帶領社會各界奮發有為，抓住國家高質量發展提供的機遇，善用優勢，勤練內功，夯實發展根基，則不論外圍形勢如何變化，香港都可以有足夠的應對信心和底氣。

# 重歸IPO全球三甲

全球鋰電池「一哥」寧德時代將申請在港上市，集資額估計高達600億元，位列香港歷來集資額第七大上市公司。展望2025年，香港IPO市場將繼續保持升勢，總籌資額達1300-1600億港元，全球排名有望躋身三甲之列。

中共二十屆三中全會再次強調支持香港發展國際金融中心。去年11月在香港舉行的國際金融領袖投資峰會上，國務院副總理何立峰對香港發展提出三項建議，並指出會繼續推動優質企業來港上市及發行債券，擴大互聯互通，推動深化大灣區金融合作和規則對接。只要有助香港金融業進一步發展，國家都會深入研究、推進和落地。

去年底，央行、國家金融監管總局、中國證監會、國家外匯局、國家發改委等八部門聯合發布支持民營企業的25條，從民營企業融資需求特點出發，着力暢通信貸、債券、股權等多元化融資渠道。其中特別強調「支持符合條件的民營企業赴境外上市，利用好兩個市場、兩種資源」。

寧德時代已連續六季錄得淨利潤逾100億元，現時坐擁資金2600億元，並不缺少營運資金，去年底還向股東派發54億元特別分紅。寧德時代指出，在港上市是為了進一步推進公司全球化戰略布局，打造國際化資本運作平台，提高綜合競爭力。籌措得到的資金將用於進一步拓展國際業務，推進海外項目建設，以及補充境外營運資金等用途。

香港IPO市場去年下半年開始復甦，全年集資1200億元，位列全球第四位。今年持續上升勢頭。目前遞交申請在港上市企業約80家，有來自製造業、零售、消費品及服務等傳統行業的企業，也有來自生物科技、醫療醫藥、人工智能、資訊科技、電訊服務等創科領域的企業。

香港IPO市場風生水起將刺激股票市場的交投氣氛，提升流動性和成交額，有助股票重回合理估值範圍，在製造財富效應的同時，更能加強香港新股上市及融資中心的競爭力，進一步鞏固香港國際金融中心地位。

## 陳美寶：「雙創新」思維 基建先行壓縮程序

# 東九捷運走線左移 研設藍田北站

### 專訪

香港城市基建持續發展，多達十條運輸鐵路系統正籌劃興建，運輸及物流局長陳美寶昨日接受《大公報》訪問表示，要在有限時間和資源之下達成目標，必須加入「雙創新」思維，基建先行，壓縮程序。

政府正全力推展啟德、東九龍兩個智慧綠色集體運輸系統，東九龍系統目標爭取於2026年招標，2027年批出合約。陳美寶透露，按照最新的可行性研究，東九龍運輸系統落山位置的隧道左移，研設藍田北站，讓德田邨、興田邨和藍田邨約數萬名居民受惠。

大公報記者 賴振雄

政府的《香港主要運輸基建發展藍圖》，為未來的運輸基建發展提供規劃框架，宏觀勾畫能滿足遠至2046年及以後的運輸及物流需求的策略性鐵路及主要幹道網絡。

### 採用「技術創新、政策創新」

陳美寶表示，陸路及鐵路基建設施方面，現正規劃籌備興建六條重型鐵路、四條中型運量鐵路（即綠色智慧集體運輸系統）。她認為，要在有限時間和資源下達成目標，除了上下一心團結一致，同時可以加入「雙創新」思維。

她解釋，「雙創新」思維，即是採用「技術創新」和「政策創新」，舉例以往香港推動交通基建，未必能夠配合人口遷移，所以以往希望可以做到「基建先行」，甚至透過道路基建，可以創造到新市鎮發展；至於綠色智慧集體運輸系統的創新，可以引入內地最新科技，讓過去一些技術不可行的地方，可以逐一解決，而且成本可以節省三至四成，帶來更高效益和效率。

「除了技術或科技的創新，更需要有一個改革求變的思維，以往香港傳

統上有很多法定程序，例如內部先完成初步設計，再有詳細設計，然後興建，最後營運，每一步也非常重要。但是否每一步都要先做完、才做下一步呢？其實並非必然！」她說。

陳美寶透露，最近經過調研，包括跟業界溝通和探索後，發現整個籌劃過程有可以壓縮程序的空間，甚至同步進行。她期望更多地採用設計與建造招標模式，讓基建營辦商和工程師更早與政府一同參與設計，從而加快工程。

啟德智慧綠色集體運輸系統全長約3.5公里，擬設五個車站，採用高架專屬車道走廊（以高架橋/軌道系統等形式）設計，連接啟德前跑道區至港鐵啟德站，強化區內商住發展、旅遊、文娛、康體及社區設施的連貫性，以及與現行鐵路網絡的連繫，服務該區約五萬居住和就業人口以及旅客。

### 走線改動惠及三邨數萬人

東九龍智慧綠色集體運輸系統全長約7公里，擬設八個車站，為觀塘上地地區提供便捷的接駁交通服務，便利市民前往港鐵彩虹站及油塘站，整體改

### 東九龍智慧綠色集體運輸系統預計走線及車站

善東九龍的交通，釋放發展潛力，走線途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達及馬游塘，服務該地區逾30萬居住人口。系統主要在專屬高架道上運作，由馬游塘至油塘近藍田北的一段則建議以隧道形式運作。

陳美寶表示，去年接獲東九龍智慧綠色集體運輸系統多份意向書，最新的可行性研究結果顯示，由藍田往油塘需開山劈石，開通一條較長的隧道，路線較複雜，成本較昂貴，導致部分藍田居民難以受惠，但只要將隧道走線略為左移，靠近藍田北，可以讓德田邨、興田邨和藍田邨約數萬名居民受惠，同時在附近設立車站，暫定名為藍田北站，稍後會跟地區人士和關注團體解說。

## 鼓勵專營巴士開拓非票務收入

### 嚴謹把關

三間專營巴士公司巴士路線將於周日（5日）起加價，不少市民對於車費持續上升感不滿。運輸及物流局長陳美寶強調，政府會繼續嚴謹把關，鼓勵各專營巴士營辦商，開拓更多非票務收入來源，目前未有收到巴士公司提出新一輪加價申請。

行政長官會同行政會議上月審議專營巴士營辦商加價申請，九巴、新大嶼山巴士及城巴票價平均加幅介乎4.3%至7.5%，新收費實施後，約八成乘客每程車費增加不多於五毫。

陳美寶在訪問中重申，政府處理巴士加價申請時，會考慮市民負擔能力，但同時呼籲市民需要明白，巴士公司的

財政穩健非常重要，並非容許謀取暴利，而是確保有足夠資源投放到服務。

她強調，會跟巴士商討，增加收入來源，舉例深圳恢復一簽多行後帶來不少旅客，在剛過去除夕當日，有巴士公司推出開篷巴士接載旅客，透過增加旅客路線，增加收入，相關路線車費由市場決定，更具彈性；此外，局方鼓勵巴士公司開拓非票務收入，例如在車廠開放充電設施，提供非專營巴士使用。

以往巴士加價後，又會在短期內再次提出加價申請，等待政府審批。陳美寶表示，截至昨日，未接獲新的加價申請，巴士公司將來就算提出加價，局方也會向市民做好解說。

大公報記者 賴振雄

## 的士車隊最快三月投入服務

### 加強規管

政府計劃今年就網約車平台訂定規管立法建議，運輸及物流局長陳美寶表示，已委託交通諮詢委員會成立小組，安排二月與不同網約平台營辦商會面，聽取意見。她又預告，最快三月有獲發牌的士車隊投入服務。

### 交諮會下月約見網約車營辦商

政府目標今年內就規管網約車平台呈立法建議。陳美寶表示，已經指示運輸署展開實地調查，收集市民意見，同時委託交諮會成立小組，安排下月與不同網約平台營辦商會面，同時會參考內地網約平台操作經驗，並保留一些彈

性，旨在令到市民有保障。她期望，網約平台運作可以保障雙方，具備服務質素，會在發牌時訂立具體條款。

運輸署去年七月，批出五個的士車隊牌照，中標車隊須在今年六月底前，完成籌備工作並投入服務。陳美寶表示，首隊車隊最快三月投入服務，成為「領頭羊」作為示範，期望日後可以陸續擴展至全部18000輛的士。

政府建議立法規定所有的士必須加裝車廂行車記錄儀（俗稱車CAM），陳美寶重申，安裝車CAM可以為社會、市民和的士業界帶來「三贏」局面，同時保障司機和乘客。

對於的士業界期望政府可以為加裝

「車CAM」提供補貼，她認為，現時不少的士已自行加裝「車CAM」，款式五花八門，價錢具競爭性，未必需政府動用公帑補貼；政府亦不會指定採用同一式樣，最重要是立法強制安裝時，列明要求。

的士業界與網約車營辦商勢成水火，如何拆解雙方矛盾點，平衡雙方利益，成為新任局長其中一個挑戰。陳美寶坦言，推動交通政策改革時，必然影響不少持份者，她理解業界處境及所面對問題，但不可以令社會或市民感覺政府基於業界的困難而作出讓步，制定政策時偏離初心，違背訂立政策的原意。

大公報記者 賴振雄

## 「要站得高一點，視野宏觀些」

### 特稿

上任近一個月，運輸及物流局長陳美寶昨日表示，每日都在學習新事物，在新崗位的工作讓她深深體會到，看每件事要站得高一點，視野要更宏觀。

陳美寶是資深政務官出身，1989年加入政務職系，曾於多個決策局及部門服務，包括出任運輸及物流局常任秘書長及運輸署署長。外界或許認為，陳美寶過去曾在運輸及物流局工作，對相關課題有一定熟悉程度。她舉例，跟的士業界不少人士早已認識，日後會繼續

加強溝通，將事情做得更好。

陳美寶接受訪問時口若懸河，逐一解說工作四個範疇，其間只偶爾就着一些紀錄數字，查看「貓紙」，解說非常清晰。她談得最多的是「雙創新」思維，即是採用「技術創新」和「政策創新」，如何融合各項政策之中，帶來更高效益和效率。

不過，她坦言，自己每日仍然在學習新事物，特別是上任運輸及物流局長後，深深明白看事物必須站得更高，更加宏觀。大公報記者 賴振雄