

大公報

社評

註冊企業創新高 彰顯香港「磁吸力」

公司註冊處最新數據顯示，迄至今年6月底，註冊本地公司總數超過149萬家，註冊非香港公司超過1萬5千家，雙雙創出歷史新高。這並非孤立事件，香港今年新股集資額重登世界之冠、香港競爭力持續提升、香港的資產和財富管理規模繼續雄居亞洲首位……連串數據共同指向一個無可辯駁的事實：面對國際環境變亂交織的嚴峻挑戰，香港在「一國兩制」下擁有的「內聯外通」獨特優勢更加突出，營商環境持續改善，作為「投資創業天堂、成就夢想地方」的吸引力有增無減。

香港自疫後開始經濟復甦，但並非一帆風順，因外圍市場不穩定和消費模式改變影響，市面上關門結業的消息不斷，予外界負面觀感。但這並非事實的全貌，不可一葉障目不見泰山。因為在一些公司倒閉的同時，更多新企業如雨後春筍般冒起。統計數據顯示，今年上半年新成立的公司錄得84293家，同期有50308間公司解散，比例為1:1.68，也就是「執五家、開八家」。新開張的企業數量遠多於結業的數量，彰顯了香港經濟的韌性和活力。

「一國兩制」是香港的最大優勢。自由市場、與國際接軌的司法制度、簡

單低稅制、發達的專業服務、完善的金融和交通基建、中央賦予香港「八大中心」角色、共建粵港澳大灣區，這些因素構成了香港的基本競爭力，吸引大量本地和國際企業選擇在香港註冊。

今年是香港國安法落實五周年，香港政治穩定、社會和諧、經濟發展，那些對香港國安法的攻擊抹黑在事實面前都是不攻自破。穩定是發展的前提，沒有穩定一切都無從談起。在香港註冊的本地和海外企業快速增加，正是用「真金白銀」為走上由治及興康莊大道的香港投下信心票。

香港市場的核心吸引力，在於「內聯外通」的獨特優勢。香港一方面為內地企業提供併船出海、參與國際競爭的平台，另一方面為國際企業布局中國內地大市場、搭上中國經濟高質量發展的快車提供管道。過去半年，香港新上市企業超過50家，仍有200家排隊上市，全年集資額有望在全球獨佔鰲頭。近日有外資大行發表專題報告，指出外資成為推動香港新股上市的主力軍，在新股的基石投資者外資佔三分之二，本地佔三分之一。這一事實揭示香港國際金融中心更加穩固，也反映在百年變局下香港作為國際資金避風港的角色增強。

證監會的研究報告異曲同工，指香港受惠於國際資金大舉湧入，鞏固了香港作為亞洲管理資產「一哥」地位。事實上，香港管理財富規模可望在2027年超越瑞士，登臨全球第一。香港公司註冊數量增加，為此寫下事實註腳。

香港初創企業數量快速增長，也為公司註冊數量上升作出重要貢獻。截至去年底，香港初創企業達4696家，其中不乏獨角獸企業。這些獨角獸企業主要集中在金融科技、物流、人工智能、高端製造等領域。有關企業在各自領域都取得了亮眼的成績，並獲得了很高的估值。特區政府全力推動創科發展，為創新企業提供資金支持、稅務優惠以及人才支持，創新動能更加充足。特區政府最近推動公司遷冊制度已引起市場熱烈反應，進一步提升了各地企業對香港的信心。

好消息紛至沓來，反映香港在多個領域取得了顯著成就，令人鼓舞。展望未來，國際地緣政治複雜化、全球經濟不穩定性以及周邊地區競爭加劇，為香港帶來不少挑戰。各界期待特區政府繼續積極作為，以深化改革推動破局發展，進一步優化營商環境，將香港的「一國兩制」優勢和潛力更好發揮出來。

井水集

一「都」一「港」 協同發展

發展局計劃在屯門龍鼓灘填海，並重新規劃屯門西部，提供300公頃新發展土地，以產業導向規劃，打造「智綠產業港」。這一發展規劃與北部都會區建設相輔相成，「都港」攜手推動香港經濟轉型和創科發展。

根據發展局公布的方案，一「都」一「港」分工不同。智綠產業港聚焦四個核心產業：綠色及新能源業、先進製造業、循環經濟、現代物流業及內河碼頭，旨在發展高附加值、綠色科技及物流產業，強化香港國際航運及創新科技中心的角色。北部都會區主打創新科技、跨境商務及高端專業服務，重點發展深港河套科技園、新田科技城及高端服務業，定位為國際創科中心及深港合作的橋頭堡。

另一方面，兩者功能互補，可獲協同發展之效。譬如智綠產業港的先進製造和綠色技術可為北都的創科提供產業化支持，北都科研成果則可通過智綠產業港轉化為實際產品和應用。內河碼頭的現代化物流功能，可服務北

都的跨境貿易需求。換言之，都港實現「研」至「產」的完整產業鏈。

就交通而言，屯門龍鼓灘與北都廈村及洪水橋、新田及羅湖等核心區鄰近，兩者可共享交通基建。計劃中的北都鐵路和公路可提升屯門西和北都的連繫。內河碼頭的現代物流功能亦可與北都的跨境物流對接。

龍鼓灘原計劃作住宅發展用途，但由於該地靠近赤鱗角機場，建築物高度受到限制，加上香港已有了北都的大量土地供應，建樓不再有無地之處，因此特區政府調整發展規劃，將之改劃為先進的創科產業用地，反映特區政府因地制宜、因勢制宜和因時制宜的靈活施政作風。特別是，智綠產業港最快可在2029年推出首塊用地，彰顯了提速提效。

兩大發展區同時推進涉及更具體的產業分工、人力及資源運用，特區政府要有頂層設計和高超的協調能力。財政緊絀之下，如何鼓勵更多國際及民間資本參與也是至關重要。

蔡宏興：財政穩健 六重建項目加快推進

市建局冀檢討七年樓齡補償機制

市區重建局財政近年接連「見紅」，市建局新任行政總監蔡宏興昨日表示，截至今年三月底，市建局淨資產總值436億元，重申市建局財政穩健，會加快步伐推進六個受疫情影響的重建項目，強調市道好壞亦不會停止市區重建工作。他又認為，是時候對收購條款的補償金額及方案作適當調整，包括檢討同區七年樓齡補償機制、樓換樓賠償等。

大公報記者 伍軒沛（文、圖）



▲市建局行政總監蔡宏興強調，市道好壞亦不會停止市區重建工作。

市道好壞亦不會停止重建工作

蔡宏興今年6月15日履新，昨日首次以市建局行政總監身份見傳媒。市建局財政備受關注，蔡宏興昨日多次強調市建局財政穩健，表示截至3月底市建局淨資產總值436億元，並持有流動現金約200億元，並非「財政黑洞」，加上6月初政府向市建局批出紅磡及將軍澳用地，豐富了市建局資產及融資能力。

蔡宏興表示，不會單憑現金流決定工作步伐，在不好的環境下，更需要加快推動市區重建，以減慢城市老化，形容是投資未來。他否定未來會繼續發債為市建局融資，「我認為一間好的機構要有前瞻性，不是水乾了才挖

井」，表示市建局不考慮裁員，主要會透過善用科技、AI人工智能等，幫助工作流程做得更有效率。

市建局有六個已啟動的項目受疫情影響進度有所拖延，蔡宏興表示會加快步伐推進，料未來兩三年會全數取得進展。

不考慮裁員 善用AI增效率

市建局前行政總監韋志成於任內呼籲檢討「同區七年樓齡」賠償機制。蔡宏興認為，該機制於多年前訂立，目前環境與當年不一樣，認為「七年樓齡」、「樓換樓」等賠償安排有討論空間，希望能推出更靈活的補償方案。他認為新取得的將軍澳137區的面積大，可

提供跨區安置選擇。

近年有不少市建局項目最終以流標收場，當中包括觀塘市中心第四及第五區的商業項目。蔡宏興認為，流標是因為經濟環境不景氣所致，但隨着經濟復甦，香港IPO集資額登全球第一，他對香港經濟發展有信心，加上專才、高才來港等政策措施，亦會推動住屋剛性需求。

他提到，觀塘市中心項目屬近年東九龍最大發展項目，採用綜合發展，需要處理超高建築的樓面面積規劃，未來會研究如何優化地標設計。不過，他指出「拆細」項目發展或令一體化設計受影響，或未能發揮協同效應，認為香港有不少發展商有足夠能力承接項目。



▲六月初政府向市建局批出將軍澳及紅磡用地，豐富了市建局資產及融資能力。

至於近日有市建局與私人發展商的合作項目「賣轉租」，他表示相關決定屬私人發展商操作，尊重合作夥伴的決定，而所得租金收入亦會撥入市建局「錢罌」，不影響日後項目紅利分成。

本身是建築師的蔡宏興，曾於多間發展商任職。他表示，在私人發展商工

作一段時間，對市場觸覺較敏感，相信無論是私人發展商或市建局均留意市場需要，希望所發展的項目得到用家認同。

蔡宏興表示，在發展項目前會提供促進服務，與持份者在招標前商討項目如何貼合社區需要。

規管網約車 政府盼凝聚共識再訂細節

【大公報訊】記者鄭文迪報道：立法會交通事務委員會昨日討論網約車規管框架，有議員關注規管架構執行細節，亦有議員關注網約車收費等。運輸及物流局局長陳美寶表示，若社會針對討論網約車數量等細節安排，會拖延規管政策的落實，政府希望凝聚業界及社會共識，同步訂立細節，並會在法例中加入「保留權力」條文，處理極端情況。

政府提出網約車規管框架，運輸及物流局局長陳美寶昨日出席立法會交通事務委員會會議，聽取及回應議員關注。陳美寶表示，希望透過引入牌照要求，消除不確定性，令的士業界和網約車可以平穩並存地發展，強調的士固有營運優勢不變，同時亦可以提升網約服務。她提到對平台申領牌照的要求與其他城市相若，首要目的是保障乘客的安全及利益。

會上，有議員關注規管架構缺乏執行細節，難以確定是否惠民。陳美寶表示，若社會

針對討論網約車數量等仔細安排，會拖延規管政策的落實，當局一方面凝聚業界及社會共識，將共識納入框架，同步訂立細節，強調凝聚共識有助當局在釐定細節時更務實、具體及貼地。

法例中加入「保留權力」條文

多名議員關注網約車收費，航運交通界立法會議員易志明表示，的士需按法定收費水平收費，但市面上有網約車平台會以低價搶客，對的士業界不公平。

道，建議就網約車收費設定下限。陳美寶表示，現時網約車服務的定價一般比的士收費高，但當局計劃在主體法例加入條款，讓政府保留權力，一旦市場失衡，出現收費太高或太低的情況，便可以作出規管。

交通事務委員會主席陳紹雄關注，網約車支付的隧道費是否與的士相同，若的士車隊提供網約服務而發生意外時，應以的士抑或網約車條例規管。陳美寶表示，會仔細研究隧道費問題，亦會與律政司評估規管網約車法例及其他交通運輸法例的關係。

民建聯陳恒鏞關注有意提供網約車的人士，可否只須通過一個考核，便可同時駕駛的士及網約車。運輸署署長李卓人表示，正全面檢討的士考試，會研究有關考核能否適用於網約車。

的士須裝車cam及電子支付刊憲

【大公報訊】記者伍軒沛報道：政府昨日刊憲，修例規定所有的士必須安裝行程記錄系統，以及容許乘客以電子繳付媒介繳付的士車費。有立法會議員歡迎修例，認為規管對市民私隱有保障，亦能提升的士服務質素。的士業界期望政府能就行車記錄器的規格作出指引，並提供補貼。

《2025年道路交通（公共服務車輛）（修訂）規例》昨日刊憲，下周三將提交立法會進行先訂立後審議的程序。法例修訂後要求有關行車記錄系統，要包括有錄音功能的車上錄影，的士的位置和行車數據及指定資訊系統等，並規定展示車上錄影的告示。法例亦訂明任何人要取得相關車上的錄影片段，要有當局授權，而目的涉及違例事項的調查等才可取用。至於電子繳費媒介，會於明年4月1日起推行，包括最少其中一種可透過二維碼繳費。

的士車行車主協會永遠榮譽會長吳坤成昨日接受電台訪問表示，目前絕大部分的士都有行車記錄器，但規格與政府要求不同，需要重新安裝，加上當中亦涉及雲端服務及數據，每月要支付費用。他希望政府能夠補貼一半，並期

望可以就行車記錄器的規格作出指引。

議員：錄影可防「口同鼻拗」

立法會議員陳恒鏞歡迎政府修例，形容「車廂三寶」是「千呼萬喚始出來」，如懷疑發生拒載、「兜路」等情況，錄影可作為證據，司機及乘客不用「口同鼻拗」。他表示，的士業界對提供電子支付要求意見不一，有司機稱不懂如何使用相關系統，或擔心產生額外支出，但他認為有關要求可方便遊客，尤其是剛入境香港時身上未必有現金，相信條例實施初時的士業界會有「陣痛」，但可令更多人選擇乘搭的士。

另一立法會議員陸頌雄認為，政府須就車廂內鏡頭是從後車廂拍攝司機，還是從前座拍攝乘客方面要有清晰指示，但強調不論位置如何，都應確保拍攝到司機，才清楚司機有否做出拒載等行為。至於提供電子支付，他認為的士司機要有適當培訓，畢竟部分司機年紀大，需時間適應，但措施對遊客帶來方便，可有助推廣「無處不旅遊」。