

當改革的促進派 做改革的實幹家

立德樹人 教育楷模

政府統計處最新數據顯示，今年6月香港整體出口和進口貨值均錄得同比升幅，分別上升11.9%和11.1%。同日，消息指有知名國際快餐集團部署出售旗下商舖物業。本港外貿表現良好與商家出售物業雖是兩回事，但的確反映在香港整體經濟正面增長的同時，產業結構調整也在加速進行。面對新形勢，香港社會需要更積極主動識變、應變、求變，加快培育新產業、新賽道。

在外圍環境變亂交織、美國揮舞關稅大棒攪動全球產業鏈和供應鏈的情況下，香港外貿增長已連續16個月，殊為不易，這充分體現了本港經濟的韌性。對比今年6月與去年同期的外貿表現，香港輸往亞洲的整體出口貨值增加了17.2%，其中對馬來西亞、菲律賓、越南的出口貨值分別勁增52.6%、48.3%和37.6%。亞洲之外，輸往其他地區的出口貨值錄得跌幅，歐美市場表現不濟。香港的外貿結構正在改變，反映特區政府近年積極開拓東南亞和中東市場，收到了成效。

另一方面，一家扎根香港50年的國際快餐集團自年初開始與多間代理行接觸，部署放售旗下物業，直至上星期物色到一間測量師行作委託。該集團在香港有200多家分店，早年曾購置舖位，作自用及長線投資。現在計劃分階段標售舖位，最終是「一個不留」。該集團同時強調，出售物業不會影響其餐廳營運，集團將致力發展香港市場，並期待香港市場繼續成長。

國際快餐集團出售物業的同時，承諾繼續扎根香港市場，反映其投資理念的重大轉變。香港商舖價值不菲，鬧市繁華地段呎租之高昂曾屢屢打破世界紀錄。然而，一場疫情改變了這一切。疫後人流重現，但消費模式已悄然改變。特別是網購、速遞大行其道，導致店舖的含金量大跌。上述集團在尖沙咀的一間舖位，幾年前估值10億元，現在萎縮至4.6億元。曾經有「舖王」之稱的某家族高峰期擁有數百億元身家，如今不斷出售物業，這從側面反映香港市道變化之快。

多少年來，香港經濟以地產業為主導。地產經濟造就了香港的繁榮，但也帶來高地價、高樓價、高租金，造成百物騰貴，制約了香港的經濟競爭力。香港現時零售業、餐飲業經營艱難，不少老字號相繼執笠，高租金是壓倒駱駝的最後一根稻草。但不能因為部分行業艱難求存就一

葉障目，不見泰山。事實上，香港經濟保持增長勢頭，金融、外貿、物流這三大支柱依然堅挺。就金融業而言，無論是香港管理的資產總量、在香港新註冊的本地及國際企業數量、在香港落戶的家族辦公室數量，都錄得顯著增加。在境內外資本的大力推動下，香港新股上市熱潮澎湃，IPO集資額重奪世界第一。這是本地及境外企業用真金白銀對香港投下的信心票。

更重要的是，香港創科發展風起雲湧。北部都會區建設日新月異，新田科技城舊貌換新顏，河套深港科技園區茁壯成長，申請落戶的創科企業之中，不乏國際知名製藥巨企和內地創科巨頭。香港的新質生產力加快形成，新產業、新賽道已見雛形。

說到底，「一國兩制」是香港最大的優勢，祖國是香港最大的靠山。百年變局之下，香港「內聯外通」優勢更加凸顯，進一步吸引各地創業者來港投資興業，成就夢想。行政長官李家超強調「寧做艱難改革者，不做安逸停滯者」，要「做大個餅」，體現了迎難而上的決心。只要香港社會團結一心，勇於改革，敢於創新求變，更大機遇就在眼前。

樹仁大學創辦人胡鴻烈博士昨日辭世，享年105歲。胡鴻烈與夫人鍾期榮用半生光陰獻身教育，春風化雨，備受各界尊敬。行政長官李家超推崇他「為香港立德樹人」。教育局局長蔡若蓮讚揚他「以校訓培養仁德兼備學生，實乃教育界典範」。

胡鴻烈本是外交官出身，後來轉為執業大律師，事業有成。有感於當年香港大專教育資源嚴重短缺，大批有志青年求學無門，胡鴻烈夫婦毅然拿出所有積蓄，創辦樹仁書院。面對港英政府要求專上學院改制換取資助的政策，他們寧拒資助也要堅持四年學制，只因「三年太倉促，無法實現全人教育」。為維持學校營運，夫婦二人變賣房產，耗盡資產，過着儉樸生活，半世紀以來累計投入數億元。

在香港高校之中，樹仁大學成為推行愛國主義教育的前驅者之一，這深植於胡鴻烈夫婦的辦學初心，樹仁的核心使命就是「弘揚中華文化」。胡鴻烈常對學生強調，教育首要一條是「愛中國，因我們是中國人」。胡鴻烈早年還推動中文作為香港官方語言，從文化根基強化身份認同。這一理念亦融入樹仁校訓「敦仁博物」。「敦仁」要求心懷家國、樂於助人；「博物」則倡導學問廣博而精深，這兩者同樣體現了中華文化的精髓。

由於胡鴻烈夫婦對香港教育的傑出貢獻，他們備受社會各界愛戴，獲得大紫荊勳章。2007年，夫婦兩人同時當選為「感動中國年度人物」。當年的頒獎詞是「獅子山下的愚公，香江邊上的夫子。賢者伉儷，本可錦衣玉食，卻偏偏散盡家產，一生奔波。為了學生，甘為駱駝。與人有益，牛馬也做。我們相信教育能改變社會，而他們為教育做出楷模。」這一評語，道出了其人格魅力和寶貴的精神財富。

憑着對教育理念的堅持，樹仁學院在資源匱乏下獨立耕耘了35年，為香港培養了大量人才，為香港高等教育注入多樣性。直至2006年，樹仁學院成為香港首所獲得特區政府認可的私立大學。

特區政府 爭取全運期間放寬內地居民赴港簽注

旅遊業冀吸過夜客 食肆生意料增一成

第15屆全運會將於11月9日在廣州開幕，香港將承辦八個競賽項目。有旅遊業界人士預期，今年11月本港的酒店入住率，可望達到八成或以上，較去年增加最少五個百分點；餐飲業界預期，不少商場將會在全運會賽事期間舉辦活動，屆時全城將掀起一片運動熱潮，從而帶動消費氣氛，食肆生意額可望增加一成。

特區政府正積極爭取在賽事期間，放寬內地居民赴港簽注便利措施，讓旅客可跟着賽事去旅遊。據了解，相關細節仍有待跟內地相關部門磋商。有旅遊業界人士期望，簽注便利措施可以成事，吸引更多旅客留港過夜，帶動酒店、餐飲、零售業收益。

大公報記者 賴振雄

距離全運會開幕即將踏入100日倒數，香港將會承辦八個競賽項目，包括劍擊、籃球（男子22歲以下組）、場地單車、高爾夫球、男子手球、七人欖球、鐵人三項及沙灘排球，另有群眾項目保齡球。

牽涉多個部門 須周詳考慮

身兼第15屆全國運動會組織委員會副主任的政務司司長陳國基，上周五（25日）在北京出席十五運會籌辦情況新聞發布會表示，為方便內地旅客來港觀賽，組委會正積極爭取內地居民赴港簽注便利措施，讓旅客可跟着賽事去旅遊，進一步推動大灣區的體育和旅遊融合發展。

據了解，有關放寬內地居民赴港簽注便利措施，現階段仍然未有細節，由於有關安排未有先例，加

上有關政策牽涉內地不同部門，必須考慮周詳。

首先，便利簽注的範圍，究竟涉及多少個城市，仍然有待考量及研究；至於容許內地旅客在指定時間內多次往返內地、香港及澳門三地，或直接將簽注時效延長，亦有待跟內地部門磋商。

此外，申請便利簽注的內地旅客，是否需要預先購買全運會比賽門票，也是另一考慮因素。不過，推行時間方面必然是「賽事期間」，初步建議是比賽前一兩日開始，至全部賽事完結，確實時間有待商議。

冀延長逗留期限

現時深圳居民可以申請「一簽多行」赴港，即一年內可以不限次數往來香港，每次在香港逗留不超



▲全運會將於11月9日開幕，官方紀念品商店已在香港營業，吸引不少市民到來選購。

過七天。

香港旅遊促進會總幹事崔定邦指出，受目前的簽證制度限制，內地旅客經香港前往澳門後，不能再由澳門入境香港，期望全運會期間，可放寬對工作人員和持票觀眾的相關限制，並把現時最多七日的逗留期限延長，提升旅客留港意願。

崔定邦又指出，以往11月是傳統旅遊淡季，酒店入住率一般只有近八成，受惠於香港承辦全運會部分競賽項目，酒店入住率可望增加

五個百分點，即大約八成半，若然簽注便利措施可以成事，將會吸引更多旅客來港，酒店入住率可望再增加幾個百分點。

香港餐飲業協會會長黃家和預期，不少商場將會在全運會賽事期間舉辦活動，部分食肆甚至把握機會推出跟全運會相關的主題餐飲活動，傳統上11月的餐飲業生意額介乎85億至90億，受惠於全運會屆時全城將掀起的一片運動熱潮，從而帶動消費氣氛，預期餐飲業生意額可望增加一成。



▲啟德體育園是其中一個賽事場地。

第15屆全運會香港賽區承辦項目

項目	比賽日期	場地
場地單車	11月13-17日	香港單車館
手球(男子)	11月1-5日、7-8日、10日	啟德體育園
籃球(男子22歲以下組)	11月10-20日	香港體育館
高爾夫球	11月13-16日	香港哥爾夫球會(粉嶺球場)
七人欖球	11月12-14日	啟德體育園
三項鐵人	11月15-16日	中環海濱活動空間及維多利亞港
劍擊	11月15-20日	啟德體育園
沙灘排球	10月31日-11月8日及10日	維多利亞公園
保齡球(群眾賽事活動)	8月22-24日	啟德體育園

資料來源：香港特區政府全運會網頁

多數的哥仍在觀望車隊成效

政府去年批出五個的士車隊暫准牌照，每支車隊規模介乎300至1000輛的士，合共提供超過3500輛的士。根據牌照要求，車隊正式營運時，的士數量要達總規模的六成，即2100輛投入運作。除了未有透露實際數字的Big Boss Taxi，其餘四個的士車隊現時共投入服務之的士僅約718架，即僅得兩成投入運作，有車隊目前能提供服務的的士數量僅得原定規模的一成。

立法會交通事務委員會主席陳紹雄向《大公報》表示，的士車隊是新鮮事物，很多「單頭車」司機或的士司機需時觀望，了解其營運方式、是否影響收入及是否有太多限制等。

陳紹雄說，雖然現時投入服務的士數目未達原定最低目標，起碼已經有一定的規模提供服務，贊成政府先透過發牌讓車隊開始運作，循序漸進，通過實際運作收集有關數據，包括乘客和司機的回饋，再考慮進行檢討和優化。

汽車交通運輸業總工會的士司機分會任何志強向《大公報》表示，現時的士車隊規模不似預期，最主要原因是招募的士司機困難，很多司機已習慣原有工作模式，對加入車隊持觀望態度，收入是最主要的考慮因素，大家都想先看看車隊營運後的實際成效，加上仍在觀望即將出台的網約車規管框架，暫不願意轉換，「如果這些車隊口碑好，市民願意搭，訂單多了，司機的收入增加，可能就願意加入了，但現時還是未知數。」

大公報記者 易曉彤

五支的士車隊簡介

車隊	車隊類型	網約平台	現時車隊規模(原定規模)
星群的士車隊	混合	SynCap	160架(425架)
Big Boss Taxi車隊	市區	Big Boss Taxi	未提供(300架)
Amigo車隊	市區	Amigo	100架(1000架)
大黃蜂愛心車隊	混合	BigBee	208架(1000架)
JOIE樂行	市區	JOIE樂行	250架(800架)

註：政府去年批出五個的士車隊暫准牌照，每支車隊規模介乎300至1000輛的士，合共提供超過3500輛的士。根據牌照要求，車隊正式營運時的士數量要達總規模的六成。

資料來源：大公報記者整理

點對點交通服務的士佔八成

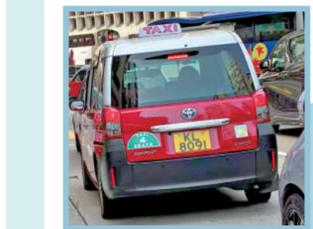
話你知

香港擁有多元化公共交通系統，包括港鐵、專營巴士、電車、小巴、的士、渡輪等。的士負責提供大部分個人化點對點交通服務，約佔整體公共交通服務乘客人次6%。本港現時有約1.8萬個的士牌照，4.6萬名活躍的士司機。

運輸署最新顧問研究數據顯示，本港現時每日個人化點對點交通服務的乘客量約為88萬人次，當中的士服務佔八成，每日使用人次約69萬人次，其餘兩成是使用網約車服務。超過七成受訪的士司機有透過網約渠道取得訂單，其載客行程中約1/3是透過網約渠道取得，其餘行程的乘客則是直接在街上截車。

為優化點對點交通服務，除設立的士車隊外，政府現正計劃規管網約車。政府認為的士與網約車各有不同優勢和定位，的士服務會是點對點交通服務的主要提供者，而網約車則擔當輔助角色，兩者可以並存互補。

大公報記者 鄭文迪



的士司機連番拒載

《大公報》接獲讀者投訴，表示昨日下午四時許在太子尾道截乘的士往港島時，先後被兩架的士拒載，第一輛的士（左圖）一度停下但隨即揚長而去，第二輛的司機以「不過海」為由拒載，直至截乘第三輛的士才成功。該讀者認為現時的士司機態度差，服務欠佳，不改革不行。