

香港須積極推展兩大經濟新動力

香港工業總會主席 莊子雄

不過，很多行業，尤其是中小企的營運仍然相當不容易。2023年整體出口表現疲弱，首十個月的商品整體出口貨值按年下跌11.0%。政府經濟顧問亦指出，地緣政治緊張局勢加劇、金融狀況偏緊，困難的外圍環境將繼續令貨物出口及投資和消費氣氛受壓。雖然如此，筆者留意到輸往部分亞洲市場的整體出口貨值錄得升幅，尤其是越南、泰國等。展望2024年，一大經濟動力是港商將更積極開拓東盟、非洲及東歐等「一帶一路」新興市場，把握國家「一帶一路」倡議帶來的機遇。

創科帶動未來經濟新增長

同時，香港必須推展經濟新動力，而能帶動未來經濟新增長的路向，離不開創科。事實上，創科與工業密不可分，創科可以帶領工業走向高增值發展，而再好的創科項目也要有工業方能落地。國家「十四五」規劃已明確支持香港建設國際創新科技中心，近年特區政府在推動創科發展上投入大量資源，本地創科產業氛圍日趨濃厚。香港具一流科

研和營商優勢，但大型工業用地供應緊縮，產業配套及工業用地的不足局限了創科和先進製造業發展。為此，香港必須加強與深圳以至大灣區內地其他城市創新合作、產業對接，達致「科研在港澳，轉化在內地」模式。為推動香港更好融入國家發展大局，發揮香港所長，貢獻國家所需，港深兩地物流、人流、資金流與資訊流互聯互通刻不容緩。而香港應進一步深化與內地，尤其是大灣區內地城市的創科合作，以大灣區建設的視野布局規劃，達致全面及強強聯手效果。

創科是激活香港經濟高質量發展的重要引擎，工總將不遺餘力引領創科與工業融合發展，推動更多創科合作交流，實踐「官產學研」合作，並推進與大灣區的產業優勢相結合，實現一加一大於二的效果。工總亦期望未來舉辦更多大灣區工商界活動，一方面為會員創造更多合作平台和交流機會，另一方面兩地企業在疫情期間一度減少往來，期望未來透過各種活動重建與大灣區各界的聯繫，共同抓緊黃金機遇。

重啟「一簽多行」 關鍵做好規劃

方想

港事講場

為爭取更多內地旅客來港，近期社會有呼聲建議恢復深圳戶籍居民「一簽多行」措施，並把計劃擴大至其他大灣區城市，令到大灣區居民可在一段時間內毋需逐次批准，多次往返港澳，增加方便程度和吸引力。行政長官李家超昨表示，正不斷與內地單位探討包括「一簽多行」，以及增加「個人遊」（自由行）城市等可行性。

「一簽多行」並不是新鮮事物，與「自由行」一樣，都是自2003年起，中央政府應香港要求，為激活本港低迷的旅遊及消費市場而批准實施，對港幫助甚大。惟後來因為香港接待能力不足，來港旅客人數增加對市民生活造成壓力，並衍生兩地矛盾問題，出現反水貨客、騷擾內地遊客等一系列事件，最終「一簽多行」於2015年收緊至「一周一行」，擴大「自由行」城市亦不再提及。

時移事遷，自疫後通關復常，內地旅客旅遊模式改變，不再蜂擁來港購物，水貨客現象幾乎絕迹，過往社會上的所謂「飽和論」、「擠爆論」，以及針對內地遊客的惡行，這類滯礙內地旅客訪港的因素均不復見。相反港人北上熱潮持續，近期北上與南下人數差距日益擴大，今時今日香港亟須吸引大量旅客，以進一步提

升消費市道，有需要亦有條件重啟和擴大「一簽多行」，現在也是成熟的時機解除南下重重限制。希望港府與內地部門好好協商，得到好的結果。

復辦「一簽多行」及擴大適用城市，可促進增加訪港旅客人數，對本港旅遊及整體消費行業是重要利好。隨著大灣區「一小時生活圈」基本形成，灣區城市間的經濟與生活聯繫密切，交通方便快捷。放寬簽注安排，將提升灣區內地城市居民來港「串門遊」、「過夜遊」的意欲，增加各區、各景點的「人氣」，激發跨境消費活力，更多惠及本港零售、酒店及飲食業。

提升接待能力和旅遊體驗

最關鍵是香港自己要爭氣。若重啟和擴大「一簽多行」，考驗的是本港的承載力和接待能力。例如，昔日每當內地遊客數目回升，絡繹不絕之際，坊間的注意力喜歡放在有無發生「塞爆」的情況，以及當地居民如何抱怨本地資源、設施為外人佔用，街道和公共交通變得更擠迫，給生活帶來各種不便等議題上。類似的指責或許有其道理，但就會加深內地客來港受到不禮貌對待的顧慮，

現時「即日遊」的模式大行其道，可能進一步放大上述情況，當局有需要做好全盤旅遊規劃，加強配套，以免屆時遊客數量激增而措手不及，引致混亂。

又如，元旦跨年煙花匯演後，大批欲返回內地的旅客因跨境交通及口岸問題被迫滯留，乘興而來，折騰而歸。未來本港將舉辦更多大型盛事，不單「日夜都繽紛」，且「區區都繽紛」，「一簽多行」後，對特殊高峰期的交通疏導和通關安排，是否能夠做到令人滿意，是另一重考驗。

再如，港府正大力打造「好客香港」的名片，惟的士「割客」、餐飲業怠慢客人、「黑店」欺詐等問題，屢屢遭人詬病。不說給遊客留下不好的體驗，形同「趕客」，本地市民也紛紛吐槽，以致最近一些有識之士提出發起「禮貌運動」的建議，推動優質服務，吸引更多內地及海外遊客來港消費。如何體現待客之道，有待加強。

進一步提升接待能力和旅遊體驗，本港在方面面俱有改善的空間。「一簽多行」的重點是「多行」，能夠吃到多大的蛋糕，能否實現丁財兩旺，端看特區政府和業界的努力了。

時評

輸入外勞須做好配套

香港勞動力供不應求問題日益嚴重，對經濟民生的影響也逐漸浮現，必須正視和加以處理。年初曾因人手不足而令大量航班延誤以至取消的國泰，昨宣布剛完成培訓考核的首批約100名內地機艙服務員將陸續投入服務，而明年招聘的1萬名空服員中亦料有1500名來自內地。對外撥來投，各界無疑樂見。同樣，建造業人手亦緊張，預測今年有1.5萬至2萬名技術工人短缺，而建造業輸入勞工計劃最新審批的第二輪申請，33份管工合約便批出6349個配額，雖然未必完全滿足需求，但定可發揮紓緩作用。

其實，因應勞動市場狀況，近年香港已放寬了輸入人才及勞工計劃，可是部分行業及工種的供求矛盾依然尖銳。要真正解決勞工問題，除了用好政策，還須做好配套，才可達至輸入目標。高端人才方面，香港引才卓有成效。截至去年11月，各項人才入境計劃共接逾20萬宗申請，當中超過12萬宗獲批，約8.1萬人才已經抵港，遠超每年至少引入3.5萬名人才的目標。這證明了「一國兩制」下的香港，對全球人才來說極具吸引力。至於其他勞工，引入進度則不太理想。除了航空、建造業嚴重缺人，酒店、運輸物流、零售餐飲等行業，以至院舍護理員亦然。去年8月政府透過補充勞工優化計劃，容許數十個招聘困難的非技術或低技術工種輸入外勞；薪酬條件包括不得少於本地工人相關中位工資，對外勞來說理應不俗，惟計劃推出3個月來，僅收到總涉2.3萬名外勞的申請，數字遠低於前述的高端人才。

何以故？相信住屋或交通當為必須跨越的配套障礙。高才們薪酬足以應付本地住屋開支，但其他勞工則未必。解決方法離不開兩個：一是即日來回，但這主要限於毗鄰香港的內地勞工，以至在口岸、機場上班等靠近邊境的職位。這有別於跨境上學，香港工時既普遍較長，亦無類似校巴接送的方便。研究在跨境交通上加大便利，譬如推出較廉宜的跨境巴士以至高鐵月票等，都是辦法。不過，跨境勞工人數始終有限，要每日數以萬計以至十萬人次計跨境通勤不切實際。故第二點是讓外勞在港安頓，除30多萬名外傭可留宿僱主家中，元朗潭潭宿舍亦從疫時隔離設施改為約7000名建造業外勞居所。由航空到醫療、教育等的某些職位，業界過去有提供宿舍或住屋津貼支援外來人員，但其餘多涉基層工種及較沒條件的行業，例如隨着老齡化和少子化而供求矛盾更趨尖銳的院舍護理員，當局又能否研究多予協助？

勞動人口減少，乃香港不可迴避的大問題。本地勞工權益確要優先滿足，也要緊守機制防止濫用外勞政策；但當確定本地供應確實無法滿足需求，求諸外勞實屬必須，否則服務受礙或水準下降就是必然。國泰航班問題正是顯例。人手不足具傳導性，此行業不夠人就會向彼行業搶人；要避免多個行業進一步浮現負面影響，就須務實輸入外勞，這就要求掃平人才來港與留港的障礙，兩者缺一不可。就此，人才辦已關注為人才提供來港後的支援，聽取回饋聲音，當局尚要理順來港前的配套，預先照顧所需。惟當勞工市場供求平衡，才可止住由此接連衍生的經濟民生問題。

香港商報評論員 李明生

開徵奢侈品稅 改善政府收入

黃遠康

民意建言

新一份《財政預算案》公布在即，社會除了關心財爺會否推出更多刺激經濟的措施之外，亦都關注特區政府的財政狀況。因為自2020年以來，香港已經兩次錄得逾千億元的赤字，目前財政儲備僅剩不足7000億。如果扣除當中屬於有指定用途儲備基金的款項，包括資本投資基金、未來基金、獎券基金等，則港府庫房的流動儲備其實只有3000多億左右，僅僅滿足政府5至6個月的開支之用，情況令人相當憂慮。

考慮到地緣政治局勢不穩、全球經濟仍未走出戰爭及疫情的陰霾，加上香港面對經常性開支日增的壓力，相信庫房緊張的狀況將會是香港今後一段時間都會面對的重要問題。因此，各路人馬紛紛拋出不同的建議希望增加政府收入，包括近日有政黨倡議開徵陸路離境稅等。然而，除了以上建議之外，奢侈品稅亦是值得考慮的選項之一。

雖然世界各地對於奢侈品的定義會因應當地人民的經濟水平和消費習慣而有所不同，但是不少先進發達經濟體都有徵收奢侈品稅。以中國台灣為例，當地就針對幾款產品徵收銷售價值10%的奢侈品稅，包括價值300萬元新台幣(約75萬港元)或以上的車輛、自用飛機及直昇機、價值50萬元新台幣(約12.5萬港元)或以上的家具、象牙、珊瑚、毛皮，以及船身長超過30.48公尺的郵輪等等。

針對價值較高商品徵稅

奢侈品稅的重要性，在於體現「能者多付」的原則。雖然奢侈品稅是一種固定稅率的間接稅，本身不具備累進的成分。可是，由於奢侈品的用家，都肯定是有經濟能力的消費者，讓他們承擔更多稅務責任，有助於減少貧富懸殊，建立一個更加公平公正的社會。對於香港而言，作為享譽全球的「購物天堂」，每年都吸引大量內地及海外旅客到港消費，更加可以藉此把握機會，針對高消費能力的遊客徵收更多稅款，減輕庫房壓力。

考慮到香港仍然每年吸引數以千萬計的旅客，加上本地不乏經濟能力強勁的中、高檔消費者，筆者認為，政府可以考慮針對銷售價值較高的兩種商品徵收奢侈品稅，分別是珠寶及鐘表及藥物及化妝品，以填補政府的收入缺口。事實上，以上兩款產品的銷售金額在過去一年有着明顯的增長。截至2023年10月的數據，本地珠寶及鐘表業的銷售價值高達接近500億元，而藥物及化妝品則超過260億

元，兩者分別較去年同期錄得55%和39.6%的增幅。即使與疫情前的2019年比較，兩種商品的消費量增長亦分別上升79%和13%。

即使目前全球經濟表現疲弱，香港的旅客水平亦未完全回復至疫情前的水平，但是從以上的數據可見，不論旅客還是本地經濟條件較佳的市民，對於奢侈品的需求仍然有增無減，香港實在有條件就着以上兩款商品徵收奢侈稅以增加庫房收益。筆者強調，奢侈品稅的對象應該是價值高昂的產品，讓負擔能力較高的人士承擔更多社會責任，至於一般貨物，例如用以「看門口」的自用藥物，則不應在徵稅目標的範圍之內。

整體價錢仍具吸引力

部分社會人士往往擔心，開徵奢侈品稅會打擊消費市道，不利香港經濟復蘇。不過，正如上述，對奢侈品有需求的人士，絕大多數都是中、高收入水平之市民或旅客，而他們的消費行為並不會因為加稅而大幅改變。就算相關產品的銷售總額因為稅項而有所減少，對零售業界的影響亦不算太大，而政府卻能從中獲得更多稅收以改善民生，是一個利大於弊的做法。

另外，政府及旅遊業界相關人士亦會憂慮香港「購物天堂」的美譽會因為開徵奢侈品稅而受損，導致訪港遊客數量下降，影響業界及從業員的狀況。可是，香港能夠吸引旅客消費的原因，除了因為聚集世界各國的大型品牌之外，亦與香港沒有採取其他先進發達國家一樣的措施，對絕大部分貨物不徵關稅及不設銷售稅，令多數奢侈品的價格相對其他地方便宜。即使開徵奢侈品稅，儘管旅客支出無可避免有所增加，但是整體價錢上仍然較其他地方具有吸引力。再者，要改善本地旅遊業發展，政府加大力度興建觀光景點和推動綠色、文化深度旅遊是必不可少。而要做到這點，就更加需要政府有穩健的財政表現，所以開徵新稅補充收入是無可厚非的。

特區政府向來信奉「滴漏效應」，相信上流社會的投資和消費，會逐步向下滲透，透過增加就業、改善僱員待遇、創造投資機會等而惠及中產基層，最終形成一個良好的經濟循環。既然如此，政府就應該進一步加強「滴漏」的效果，透過奢侈品稅讓上流社會的財富加快進入政府口袋之中，並由政府更好分配公共財富，達致改善民生的效果，讓全港市民一同受惠。

當心新能源汽車成美國打擊對象

時事評論員 吳桐山

學研集

去年第四季度，中國車企比亞迪超越美國特斯拉，成為全球最大的新能源汽車企業，這對於中國來說是可喜可賀的事情。但美國遏制中國崛起的圖謀一直存在，須警惕比亞迪有可能成為第二個華為，遭到美國全方面打壓。

眾所周知，美國之所以全方面打壓華為，首先就是高端路由器之爭。路由器作為網絡通信的核心設備之一，其技術水平和性能直接決定了網絡質量的高低，而華為的高端路由器直接衝擊到美國思科；其次，在作業系統領域方面，從個人電腦時代微軟的Micro-soft，到流動互聯網時代，其他國家多家企業也難以撼動美國企業在作業系統領域的領導地位。但隨着物聯網的發展，讓華為的鴻蒙系統對美國的谷歌形成直接競爭。再者，華為的海思麒麟芯片研發成功，更對美國構成前所未有的挑戰。

除此之外，還有一個最直觀的影響，就是在華為之前，全球智能手機市場基本上由兩種手機主導，即蘋果手機和安卓手機。但隨着華為手機的異軍突起，這無疑動了無人能敵的蘋果公司的奶酪，要知道在華為之前，蘋果企業佔了全球手機產業利潤的76%。

這些都是美國對華為全方面打壓的原因，但無論何種原因，說白了都是因為華為動了美國這些巨頭公司的利益。最後美國不僅自己排斥華為從電信設備到手機的各種產品，而且要求其盟國也將華為設備排除在5G網絡建設之外，理由是華為設備可能威脅這些盟國的網絡安全，並出台《芯片與科學法案》等。

百家爭鳴

共建「一帶一路」倡議已提出十周年，這十年來，筆者常常聽到許多共同富裕的理念，亦知道至今有超過130個國家及30多個國際組織參與。不過直到今日筆者親身到巴爾幹半島展開交流，才首次親身感受到「一帶一路」策略的重要意義。

中國與中歐國家的合作成果，涉及基建、商貿、民生等多個範疇。在波黑，筆者參觀了首間中資企業與中歐國家合作建立的醫院——多博伊聖使盧卡醫院。該院由2019年開始興建，整個項目耗資5300萬歐元。好萊幸參觀時剛好是醫院舉行竣工儀式的前一天，負責人表示，醫院將於明年3月入伙，啓用後將提供逾460個病床床位，並會增設中醫服務，這亦是當地首個設有污水處理廠的醫院。

筆者了解到，多博伊聖使盧卡醫院是當地第三大醫院，選址位於波黑的中心點，能將服務範圍覆蓋當地及周邊8個城市約20萬個居民。項目涵蓋融資、醫院設計、建築、工程、醫療設備採購及人員培訓等範

今天的比亞迪可能面對的問題不就和當初的華為如出一轍嗎？就連外媒都稱，特斯拉的業績令華爾街越來越擔心，相反比亞迪則反映了中國在電動汽車領域日益增長的主導地位，這些都足以引起美國打壓比亞迪。

美國打壓詭計不會成功

多年來，但凡有他國企業動了美國核心公司的利益，都會引發美國的壓制，包括曾經打壓日本的芯片、德國的汽車和製藥等。在美國人的概念裏，領先的核心產業永遠應該屬於美國，其他國家可以為美國提供原材料，或者提供生產力或勞動力，但卻不允許任何國家進入產業的領先地位。當年中國新能源汽車已經形成了原材料、零部件、整車製造、基礎設施及服務等全生態產業鏈，而且掌握了電池、電機、電控和車規級芯片等核心技术，能不引起美國的戒心嗎？

因此，我們需要當心美國又以「國家安全」為由，要求其盟國禁售中國電動汽車。這個理由不難找，現在的智能汽車有搜集信息的功能，全車上下有很多攝像頭和感應器，美國可以此為理由禁止大疆無人機，同樣也可以對智能化的新能源車下手。

當然美國的如意算盤是打不響的，正如當初美國那樣打壓華為，但華為的5G技術在全球範圍內仍有着無法撼動的地位。根據知名分析機構Dell'Oro Group的最新報告，華為5G實現了近三年來的最高歷史份額。「青山擋不住，畢竟東流去」，中國科技崛起勢頭是美國擋也擋不住的，美國妄自遏制他人肯定是不會成功的。

參訪波黑見證「一帶一路」成果豐

立法會議員 顏汶羽

嘯，筆者樂見項目為當地創造就業機會，亦讓當地人切實享受到中波合作成功帶來的成果。

隨後，筆者又在波黑首都薩拉熱窩考察另一項「一帶一路」民生項目有軌電車。薩拉熱窩的有軌電車是歐洲歷史最悠久的電車系統之一，不過電車線路有60多年未曾升級，舊有系統不時發生故障，甚至出現交通事故。2021年，由中資企業承建有軌電車系統的改造項目，成為中國與波黑在「一帶一路」合作上的重要工程。有關電車升級改造計劃的主線在今年9月初開通，主線起點為伊利扎，終點為國家博物館，全長8.5公里。系統升級以後，電車最高時速由原先40公里提升至70公里，大大改善當地交通狀況，居民出行亦方便得多。

筆者好開心見到各項合作項目大大改善中歐國家民生經濟，亦創造不少就業機會，帶動經濟發展。結合一帶一路實際情況，深刻體會到「一帶一路」倡議在「共商、共建、共用」方面的引領作用，也感受到中國力量如何造福當地人民，觸動人心！