

上半年中國經濟增速5.3%勝預期

詳刊A5版



規管網約車立法建議出爐

李家超：按7原則制定相關建議

規管網約車立法建議主要內容

資料來源：運輸及物流局



【香港商報訊】記者馮仁樂報道：昨日，運輸及物流局向立法會交通事務委員會提交規管網絡預約出租汽車服務的立法建議，就提供相關服務的平台、車輛及司機三方面訂立規管框架。行政長官李家超昨早出席行政會議前表示，政府提交立法建議須按7個方面原則進行，他期望立法會交通事務委員會充分討論相關建議，特區政府亦會聽取意見並認真研究，並盡快提交立法草案。

李家超表示，7個方面原則包括：第一，規管網約車平台運作制定標準和責任，並說明營運要求；第二，制定有關車輛的規管要求，以確保網約車服務的質量與安全；第三，制定司機駕駛資格要求，以確保網約車司機的駕駛服務安全可靠；第四，制定適當的保險要求，以保障乘客安全與利益。第五，為的士服務制定網約營運環境，以提升的士營運效能和營業空間；第六，營造網約車與的士共存環境；第七，可先處理社會較有共識的問題，確立框架後再聚焦處理存在較多分歧的其他技術細節問題。

爭取本立法年度內完成審議

政府認為，需要對網約車數量實施總量控制，推進個人化點對點交通服務有序發展；至於具體的數字，考慮到社會各界意見紛紜，現階段會先聚焦於透過修訂主體法例確立規管框架，然後在2026年上半年向立法會提交附屬法例修訂建議和釐定牌證條件時處理有關網約車數量的具體規管安排。

政府的目標是在今年第三季向立法會提交主體法例修訂，訂明原則性事宜，並爭取於本立法年度內完成審議法律程序。至於其他技術細節，包括對平台、車輛和司機在營運模式、硬件配套和相關牌證要求等事宜，政府會繼續和各持份者聚焦討論磋商，並將其適當地納入附屬法例的修訂建議或牌證條件當中。

政府計劃待修訂附屬法例的建議通過後，在2026年下半年進行相關準備工作，包括邀請有興趣的網約平台營運者遞交申請，同步進行司機考核、簽發網約車車輛許可證等工作。

平台牌照有效期5年且不得轉讓

根據當局提交的規管網約車立法建議，對平台的規管方面，政府建議規定所有提供網約車服務的平台必須領有網約車平台牌照，並須遵守指定的牌照條件。牌照有效期為5年，可以續期，但不得轉讓。至於申請資格，平台公司須為在香港註冊的公司，並在香港常設行政人員及辦事處。政府建議平台公司須符合一定的入場門檻，包括營運經驗、財力證明和資本投入。平台持牌人須繳付牌照申請費、牌照年費，以及就網約車車程的徵費。

對車輛的規管方面，政府建議規定所有提供網約車服務的私家車必須領有網約車車輛許可證，並須遵守指定的牌證條件。許可證有效期為1年，不得轉讓。如符合相關要求，例如通過車輛年檢，可獲續期不多於5年。

車齡不得超過7年 每年須驗車

至於申請資格，車輛須以個人名義登記。在申請許可證時，車齡不得超過7年，車輛亦須每年通過車輛檢查。持證人須就其車輛購買商用車的第三者責任保險，並須繳付牌照年費。至於營運規定，持證的網約車只可經持牌的網約車平台提供載客取酬服務，不得在街上直接接載非預約的乘客。網約車可向多於一個網約車平台註冊，並接受由不同平台安排的行程。

對司機的規管方面，所有駕駛網約車的司機必須領有網約車司機許可證。許可證有效期為5年，如符合相關要求，例如司機駕駛紀錄保持良好，許可證可獲續期，續期次數不設上限。如持證人違反許可證的條件，運輸署可取消其許可證或實施其他罰則。至於申請資格，司機須年滿21歲，並須持有私家車駕駛執照最少1年、5年內無嚴重交通定罪記錄，以及在提供服務前通過指定考核和完成職前課程。

平台

Table with 2 columns: 主要要求, 申請資格, 期限. Content includes: 香港註冊公司, 在香港常設行政人員及辦事處, 每間公司只可持有一個網約車平台牌照, 就旗下車輛及司機作盡職審查, 監察司機服務質素, 設立處理投訴機制及司機服務評分系統, 平台可因應市場情況自訂車費, 考慮就每個網約車程繳交徵費, 按旗下車輛數目繳付平台牌照費, 設入場門檻, 營運經驗, 資本投入, 財力證明, 牌照有效期5年, 不得轉讓, 運輸署會就持牌平台服務作中期評核, 決定是否延長牌照有效期

車輛

Table with 2 columns: 主要要求. Content includes: 網約車車輛許可證有效期1年, 不得轉讓, 可續期(最長5年), 申請許可證時車齡不能超過7年, 購買商用車的第三者保險, 每年驗車, 車輛必須以個人名義登記

司機

Table with 2 columns: 主要要求. Content includes: 網約車司機許可證, 數目不設上限, 許可證有效期5年, 不得轉讓, 可續期, 年滿21歲, 持有私家車駕駛執照最少1年, 申請牌照前5年內, 無嚴重交通定罪記錄, 通過指定考核



各界回應

規管框架凸顯港府重視民生福祉

【香港商報訊】記者周偉立報道：對於運輸及物流局今次向立法會提交有關監管網約車的框架，凸顯特區政府重視民生福祉，社會各界對此深表認同。

交通諮詢委員會（交諮會）歡迎政府向立法會提交規管網約車服務的立法建議，並從平台、車輛及司機三方面着手，確保所提供的服務符合法例、有關安全標準和服務質素的規管要求，以保障乘客安全和權益，滿足和便利市民出行需要。交諮會主席暨「提升個人化點對點交通服務工作小組」主席張仁良說：「香港的發展密度高，目前接近九成的出行人次均使用公共交通服務。我們認同政府以公共交通為本，有效運用有限的道路資源的政策。而隨着科技進步和出行模式改變，近年透過網約渠道預訂及提供個人化點對點交通服務已成為國際趨勢。社會各界、的士業界和網約平台公司均期望政府盡快規管網約車服務，為個人化點對點交通服務市場締造一個良性及可持續發展的競爭環境。」

民建聯交通事務發言人、立法會議員陳恒鎰表示，歡迎政府正式就網約車平台設立規管框架，並相信可促進

業界公平競爭、提升服務質素，對乘客、司機及整個行業均有益處。

工聯會立法會議員陸頌雄稱對政府規管框架的大方向表示歡迎，認為此舉有助解決長期困擾本港的非法「白牌車」問題，對社會整體和的士從業員都有益。

團結香港基金副總裁兼公共政策研究院執行總監葉文祺認為，新框架有效釐清網約平台、網約車及的士業界的角色及責任，善用創新科技滿足市民點對點出行需求，將推動香港智慧交通發展。

網約車平台Uber表示歡迎網約車服務規管框架，並樂見框架中以安全和服務標準為重心，例如設立強制保險、司機考核和定期車輛檢查等要求。

有市民表示，歡迎此舉可提供更多乘車選擇；亦有市民表示，相信有關徵費未必轉嫁給乘客，認為網約車平台會根據有關收費水平而調整車資，否則難以保持競爭力。

有的士司機歡迎有關規管，認為有助推動行業之間的良性競爭；亦有的士司機說，雖有點擔心造成競爭，但有規管比無規管好，免得被非法「白牌車」侵蝕市場。

「四兆男」旋風颳進京城 黃仁勳在盤算什麼？



用美國人的話說，此刻正是 sizzling（熱爆）時間！當 36°C 的高溫讓大多數北京人耳旁彷彿聽到油煎食品時平底鍋發出的「滋滋」聲，那個 62 歲的男人卻跨越太平洋，至少提前 72 小時抵達中國首都，依舊穿着標誌性的皮衣。

甚至，現在他還有了一個新的綽號：四兆男。英偉達第一次出席中國國際供應鏈促進博覽會（第三屆鏈博會），注定會成爲一條熱點新聞。但如果由創始人黃仁勳親自壓陣，自然就增添了更多的含義。何況，他還罕見地決定在今天（7月16日）的開幕式上發表演講，且全程用中文。他本人坦言：「真的好緊張！」

在英偉達剛剛成爲全球首家市值突破 4 萬億美元企業之際，黃的到來勢必颳起一陣旋風，但這仍不足以解釋其為何打出如此高的提前量。「別忘了，祖籍浙江青田的黃仁勳有一位極出名的同鄉前輩，明初劉基劉伯溫。後者有一句傳世名言，辭其名受其實。」一位北京權威觀察家表示，「如果 1 月 20 日特朗普二次入主白宮宣誓儀式都選擇迴避，

那麼，在中美就芯片/稀土問題持續爭拗的敏感時刻，黃在北京逗留如此長的時間，就一定有着更爲重要和迫切的任務——既是爲了英偉達自身的利益，也可能涉及到全球第一、第二大經濟體在人工智能領域新的平衡點。哪怕，只是短暫的！」

只是，永遠一臉微笑的黃，內心仍然焦慮着。而這種不安，又源自專業競對與地緣政治兩個層面。

一般而言，失敗者鮮有機會撰寫歷史，但科技企業史除外。後者的歷史，從來是由失敗者和勝利者共同書就，因爲每一個勝利者都有着失敗者的教訓，而每一個勝利者都有可能再次成爲失敗者。對於英偉達，目前除了要警惕美國本土幾位巨頭金主，在每年斥資數千億美元購買產品後隨時可能準備不讓其獨享這一市場；而來自中國的挑戰者儘管目前還相當孱弱，但似乎也不會放棄「對齊戰略」。

6月30日，41家中國本土公司同時申請A股上市，來自北京的摩爾線程和來自上海的沐曦成最受關注。上述兩家公司，就是國產GPU四小龍的成員。有意思的是，兩家分別誕生於2020年秋天的公司，其高管層卻有着濃重的英偉達和AMD背景。其中，摩爾線程董事長張建中本就是在英偉達全球副總裁兼中國區總裁。離職前，他已爲黃仁勳服務了整整15年。但真正的大佬，還是華爲海思。就在7月11日，即

黃仁勳抵京前兩天，華爲宣布擬將AI芯片設計由之前針對專項任務的ASIC（專用集成電路），轉向通用性GPGPU，一種編程更靈活、執行多任務、可展示更大兼容型的通用性GPU。

好了，終於可以揭開黃仁勳提前抵京的真正任務了。除了7月14日拜會雷軍，探討與小米在智能家居、數據中心，特別是自動駕駛領域的芯片合作外，7月15日他正式宣布向中國市場恢復銷售H20芯片。同時，在9月份還會推出專供中國的新GPU B30。據稱，後者性能爲H20的75%，更多用於小型客戶輕量訓練需求。

此前的4月17日，黃仁勳本年度第二次訪華時堪稱「閃電」。其主要原因，是美國突然宣布禁止該公司向中國銷售已被閹割功能的H20芯片。爲此，英偉達被迫宣布減記55億美元。「這當是此前中美倫敦磋商的具体成果之一。」北京的分析家們表示，只是現在由當事人本尊來宣布，但並不排除白宮或英偉達方面擔心中國自身科技力量破釜沉舟打破壟斷，所以要用H20或其他閹割功能的產品延滯這一進程。

此外，英偉達當然也要考慮自身權益。數據顯示，英偉達最新一個財季來自大中華區（含香港）的營收達55.2億美元，佔當季公司總營收的12.55%，按年

增長121%。然而，這主要源自中國客戶需求井噴導致基數放大。雖然黃仁勳一直表示「中國是不可替代的市場」，但歷史上中國區營收佔比最高曾摸至25%；而去年，英偉達在中國的市場份額已從95%跌至50%。

沒錯，黃仁勳就如同奧利奧夾心餅乾中那一塊添加了甜味劑、乳化劑和油脂的「creme」，很可口很美味，卻不能獨立存在。想想，爲何他在赴中國前專門接受CNN專訪，還強調中國軍方不會使用英偉達的GPU？爲何美國參議院兩位跨黨派議員要專門致信黃，讓他在京期間避免與美國出口限制名單上的實體單位領導人接觸？

與此對應，大半個月前，鏈博會組織方還要求本土媒體對於英偉達首次參展保持緘默。甚至在7月11日，即東盟外長吉隆坡會議結束後，馬來西亞官方立刻宣布，美國高性能人工芯片納入「戰略物資清單」，所有出口和轉運過境需取得「貿易許可」並立即生效。這，很難不令外界聯想起74年前大馬自產的橡膠，同樣也有過這般待遇。

然而，爲了英偉達，終究還要再赴東方一次。在空氣「滋滋」作響的熱浪中，黃仁勳今年第三次抵達北京，穿着他那標誌性的皮衣。

香港商報記者 子瑜