

# 港交所科技 100 指數推出

【香港商報訊】港交所（388）宣布推出香港交易所科技 100 指數（港交所科技 100）。港交所科技 100 是港交所集團推出的首隻港股指數，將進一步拓展其指數業務，並繼續推動區內資本市場生態圈的發展。集團行政總裁陳翊庭表示，很高興能推出香港交易所科技 100 指數，這是集團指數及數據業務發展的一個重要里程碑。

港交所科技 100 是一個寬基股票指數，追蹤 100 家在香港交易所上市、市值最大的科技公司表現。這些公司的行業涵蓋六大創新主題，包括人工智能、生物科技及製藥、電動汽車及智能駕駛、資訊科技、互聯網及機器人。指數成分股皆為港股通合資格股票，以滿足國際及中國內地投資者的投資需求。

同時，港交所宣布，已與中國內地資產管理公司易方達基金管理有限公司簽訂協議，授權其在中國內地推出追蹤港交所科技 100 的交易所買賣基金（ETF）。

## 易方達獲授權開發 ETF

陳翊庭表示，這隻寬基指數涵蓋多個重塑港股市場格局的創新行業，也凸顯香港市場在推動新興產業發展方面的關鍵角色。他說，該指數為投資者提供有效且全面的投資工具，有助把握科技與新興領域的投資機遇。

「我們期待與易方達及其他業界夥伴緊密合作，共同開發創新的指數和產品，以滿足投資者不斷變化的需求，推動市場提供更豐富的投資工具。」陳翊庭指出，與易方達基金達成的授權安排，將進一步推動港股相關產品在中國內地市場的發展，滿足內地投資者捕捉港股科技投資機遇的強烈需求。

港交所科技 100 設有快速納入機制，符合特定條件的新上市公

司，在獲納入港股通交易後，可於常規審核周期以外快速加入指數。

「我們很高興也很榮幸獲得香港交易所授權，在中國內地市場開發追蹤香港交易所科技 100 的 ETF 產品。」易方達基金董事長劉曉艶表示，「該指數是反映香港上市科技企業的重要寬基指數，匯聚了 100 家創新企業。我們期待推出追蹤該指數的 ETF 產品，讓投資者分享香港上市科技企業的投資機遇，同時賦能實體經濟，助力新興產業培育與發展。」

## 指數資料

指數類型	實時指數
推出日期	2025 年 12 月 9 日
基日	2020 年 12 月 31 日
基值	10000
貨幣	港幣
指數調整	每半年
權重調整	每季度
發布頻率	每 15 秒
發布頻率	彭博資訊：HKEXT100
	路孚特：.HKEXT100

資料來源：港交所

## 市值覆蓋廣泛

指數涵蓋 100 隻符合港股通交易資格的大型及中型科技公司證券，包括具顯著增長潛力的企業，滿足投資者多樣化配置需求。

## 港交所科技 100 指數特點

### 上市時間要求及快速納入機制

指數成分股通常需具備至少六個月的上市歷史。然而，為確保指數能及時反映市場動態，指數設有快速納入機制，讓具代表性且符合資格的新股能在定期指數調整之外被納入。

### 港股通交易資格

指數成分股必須符合港股通交易資格。為確保指數的可投資性，定期指數調整之間若有成分股不再符合港股通交易資格，相關成分股將從指數中剔除。

## 涵蓋多元科技領域

指數覆蓋六大科技及創新主題，包括人工智能、生物科技及醫藥、電動車及智能駕駛、資訊科技、互聯網和機器人，橫跨龍頭及新興企業，為投資者提供多元化的投資選擇及機會。

資料來源：港交所

# 內地機器人產業鏈企業 扎堆來港 IPO

## 港商新股最前線

【香港商報訊】記者韓商報道：最近，香港股票市場包括新股表現雖呈現個別發展，但 IPO 上市熱潮一直在持續。引人矚目的是，正在港交所（388）排隊等候上市的近 300 家企業中，有 30 多家屬於內地機器人產業鏈企業，也就是說，一股「機器人熱潮」正在香港新股市場上演。

## 34 家相關企業正在排隊

據內地證券日報報道，今年以來，內地機器人產業鏈企業接連來港上市。據不完全统计，港股市場已有近 20 家機器人相關上市公司，覆蓋人形機器人、協作機器人、激光雷達、AI 芯片、核心零部件等。截至 12 月 8 日，今年已有浙江三花智控（2050）、寧波均勝電子（699）、北京極智嘉（2590）、北京雲迹科技（2670）等機器人細分賽道企業成功登陸港股。據悉，目前還有多達 34 家機器人產業鏈企業排隊等待上市或上市聆訊。

報道稱，從產業鏈分布



三花智控本年 6 月 23 日在港首掛。



雲迹科技本年 10 月 16 日登陸港交所。

來看，年內遞表企業業務定位清晰，呈現技術底層——系統控制——整機應用的分工，部分領域存在協同而非直接競爭。對此，內地行業分析師表示，今年以來，機器人企業接連赴港上市，其中具備技術優勢、商業化潛力強、具有國際化意願的機器人細分領域賽道龍頭企業率先脫穎而出。港股投資者高度關注企業的盈利前景與核心技術，頭部優質企業擁有充足訂單和清晰的商業化路徑，更容易獲得青睞。

## 得益於港交所包容性政策

另一方面，機器人企業接連來港上市，主要得益於港交所對未盈利科技企業的包容性政策、「科企專線」的高效審核機制，以及國際投資者對機器人賽道的強烈配置需求。

今年來港上市的機器人半新股都受到基石投資者青睞。比如，三花智控、均勝電子引入多家國際

知名機構；極智嘉則聚焦機器人場景，吸引多個產業資本。部分機器人企業的海外收入佔比超過三分之一，港交所作為國際金融中心，可為企業提供更廣泛的融資渠道，同時企業可將所融資金用於海外業務拓展、新技術研發、全球產能布局等。

有證券分析師指出，多家企業擬依據第 18C 章規則上市，凸顯資本對技術型機器人企業的高度關注。目前，成都卡諾普機器人技術股份有限公司、珞石（山東）機器人集團股份有限公司等 6 家公司均已按「第 18C 章」規則遞表。而機器人企業密集上市，有望提升行業板塊和整體競爭力。

## 今年已入尾聲 新股熱潮不減

踏入 12 月，截至昨日已有 6 隻新股上市，首日表現為 3 升 3 跌。今日掛牌新股有寶濟藥業（2659），明日上市的則有京東工業（7618），另還有兩隻新股正在招股。

目前正在港招股的本

港持牌數字資產平台 HashKey（3887）招股至周五中午截飛，計劃全球發售 2.41 億股，10% 在港公開發售，其餘國際配售。招股價介乎 5.95 至 6.95 元，一手 400 股，入場費 2808 元，最多集資 16.72 億元。該股預計下星期三（12 月 17 日）上市。另一隻從事可再生能源產品的果下科技（2655）招股明日截飛，截至昨晚已獲券商借出 70.7 億元孖展，暫時超購 103 倍，預計下周二（16 日）上市。

至於今日首掛寶濟藥業相信表現會不俗，該股暗盤收報 56.5 元，較招股價 26.38 元升 114.18%，每手 100 股不計手續費可賺約 3000 元。

# 另類 near-peer：當全球超級機場群首現大灣區

民日報為此專門發表文章，標題言簡意賅：世界級機場群要來了！

關鍵還是 10 年後的目標：香港、廣州、深圳目前各自給出的指引，是 2035 年客運全年達 1.2 億、1.4 億、8000 萬人次，即總計 3.4 億人次；貨運為 1000 萬噸、600 萬噸、450 萬噸，即總計 2050 萬噸。

另有一組數據也頗堪玩味：在一城雙機場的北京、上海和成都，兩機場距離分別是 67 公里、64 公里和 73 公里。而廣州白雲與深圳寶安兩個機場相距 140 公里，深圳寶安與香港國際機場相距 77 公里，香港國際機場與廣州白雲機場相距 153 公里。

不算近，但更不遠。

同城雙子星，或可通過國際、國內以及航司的分配進行角色定位。但港穗深三大機場，其擴容目的都是想做全能王。現在的問題是，在這個星球局部最擁擠的空域內，如何安放上述三大雄心勃勃的機場？他們之間的競合關係，未來又會發生怎樣的演變？

有權威觀察家表示：當一群機場變成一個機場群，注定是高層全局指導、不同區域經濟競爭，乃至城內城市自身定位不斷升調三力作用的結果。

「競爭不可避免，且早已展開，偶爾還掺杂火藥味。其實，當下要考慮的，是將摩擦系數變小，包

括如何取長補短、相互補位。」該人士表示，機場更像是某種符號，北京方面更樂意見到三架馬車整合成一個超級組件，完成更高階面的競爭力輸出。

除了貨運長板，香港國際機場最勁的優勢恰是「國際性」。2024 年，其外籍入境客流達 929.6 萬人次，而內地東南沿海 7 個主要機場總和不過 891.7 萬人次，其中廣州和深圳分別錄得 228 萬和 55.6 萬人次，為香港的 24.52% 和 5.98%。對了，國際旅客的權重，直接影響到每位旅客的經濟貢獻值。除香港國際機場外，中國尚無一個同行該指標能突破 100 元。也正因此，有人戲言「別人家是機場裏蓋商場，香港是商場裏蓋機場」。

至於廣州白雲機場，由中國本土最大航空公司南航坐鎮，本身就獨一無二，作為「一帶一路」樞紐港和華南門戶空港，6 條高鐵和 3 條城鐵的加持，顯然都令「南天王」後勁不俗。

三大機場中的小弟深圳寶安機場，直至 2016 年才擺脫幹線機場的功能定位。然而，隨着其依附的城市坐穩全球跨境電商基地和中國南方科技之都的位置，也生出進一步向前的衝動。

沒錯，各自長板非常清晰，可貌似「三大」也均具橄欖球賽場上充當指揮官的四分衛潛質！穗深兩家針對國際航線的補貼較量，一度是業界

廣泛流傳的花絮。而目前，則是港深兩地如火如荼的拉客攻防。一方面，香港機場在大灣區布局近 30 個城市候機樓，2024 年 43 億元入股珠海機場 35% 股權也是一步好棋。別忘了，後者正新建第二跑道，未來年旅客吞吐將較目前的 1300 萬人次直接翻倍（作為回應，廣州在佛山、深圳在惠州也上馬了第二機場）。而深圳也不甘示弱，先後於中山、江門、南沙、珠海開通 4 條機場快線，又在香港建立了 9 個城市候機樓，吸引香港居民「經深飛」。

按照《粵港澳大灣區發展規劃綱要》之設計，灣區三大機場，香港是「鞏固」「強化」，廣州和深圳是「提升」；澳門和珠海機場就是「增強」。目標只有一個：世界級機場群；方法也是一條：錯位發展+良性互動。

目標第一步已然達成。至於手段，則將在動態發展中逐步釐清邊界；但真正的投票權一直在旅客手中，大到整座城市的吸引力，小至進港離港時的「靠橋率」，都會影響選擇。所以，暫時不必為眼下的針尖麥芒過多擔心。如同中國和美國一般，更接近的實力才更容易形成長期的平衡，以及在更大地理半徑內的和聲。

這，才是「near-peer」的真諦！

香港商報記者 子瑜



11 月 29 日，隨着第三跑道正式投運，深圳寶安國際機場正式邁入「三跑道時代」。

## 港商觀察

「near-peer」，大概是 2025 年最後一個流行詞。作為外交和軍事領域的專業術語，12 月 3 日出爐的那份《美國國家安全戰略報告》，正在太平洋西岸廣為傳播。這，是歷史上白宮首度以此形容與中國的關係，即「實力接近的競爭與合作對象」。

事實上，5.6 萬平方公里的粵港澳大灣區，另一幕「near-peer 大戲」也在上演。

9 月，香港國際機場三跑道系統全面運行，2 號客運大樓擴建部分分階段啟用。10 月，廣州白雲國際機場 T3 航站樓與第五跑道正式投運，此乃中國民航史上首個真正意義上坐擁 5 條商業（客運）跑道的機場。進入 11 月，深圳寶安國際機場同樣跑步進入了「三跑道時代」！

三跑道，甚至五跑道，究竟意味着什麼？

注意，年運送逾 1 億人次的全球最大客運樞紐機場——美國亞特蘭大機場有 8 條跑道，達拉斯國際機場和底特律大都會機場有 6 條跑道，休斯敦則有 5 條跑道。三跑道配置，是評價一座機場是否躋身超級機場序列的基本門檻。難怪，12 月 5 日當天，人