

施政報告拼經濟 鞏固三大中心

今年施政報告最突出的，莫過於對經濟的側重。從施政報告整個脈絡看來，公眾很容易會掌握到，今次施政報告很明顯重心在拼經濟。

優化上市審批流程

為金融體系注活水

今年行政長官李家超的施政報告，重點回應了早前三中全會的精神，提出香港鞏固國際金融、航運及貿易中心地位的期望。其中一大亮點，按施政報告公布的方針，證監會及港交所共同接納了早前民建聯陳仲尼議員和黃俊碩議員提出的一系列上市措施改革倡議，包括縮減上市申請時間、為上市申請人提供更明確的時間表，不會再拖拖拉拉耽誤申請上市企業的時間和精力，這的確是為香港未來金融上市體系注入活水的關鍵措施。

據筆者所知，金融業界一直對港交所和證監會等有相關要求，以優化上市審批流程；今次終於得到監管當局接納，殊不容易。陳仲尼及黃俊碩議員與業界的溝通聯繫，以及對政府當局的有力游說，起了重大作用。

在鞏固國際航運中心方面，筆者衷心感謝李家超特首在今次施政報告接納建議，把海運港口局升格為海運港口發展局。去年 6 月筆者就在立法會提出過質詢，要求把海運港口局升格為獨立法定機構。箇中原因很簡單：我們一直與業界溝通，按照大家的共識，皆認為海運港口局一直以來的督導角色實在有待加強。當時政府的答覆未屬太正面；去年 12 月我在立法會發言，再次特別提到海運港口局升格的重要。

今次升格，筆者希望可用好這半官方機構的角色，在支持產業政策調研的督導功能方面可以加強；同時可以更好地運用此半官方機構旗下的成員，加大力度游說國際海事企業機構及商品交易企業等落戶香港。畢竟，單靠運輸及物流局長或常任秘書長，對外「走出去」的力度亦有限。倘能夠發揮半官方機構成員的身分，就可以更頻密、更廣泛在國際推進此項工作。而香港貿發局在全球工商界的網絡做得相當廣泛及深入，很值得參考。

航運業競爭激烈 港須加把勁

過去，筆者也一直提出為高增值航運業相關服務給予稅務寬免，增加本港競爭力。近年政府對於高增值航運業的投入，也有相當的着墨，包括上屆政府於 2020 年向船舶租賃企業提供稅務減免，稅率降至 8.25%。其後本屆政府在 2022 年亦通過為船舶管理或船舶經紀企業提供稅務優惠，稅率降至 8.25% 等。

然而，近年高增值航運業的服務競爭相當激烈，香港有必要進一步加把勁。除了稅務寬免，其他配套亦要多管齊下，鞏固自身地位。就現時全球來說，倫敦在這方面的確執牛耳，集全球海事仲裁、海事保險、船舶租賃等機構於一身，形成產業集群。香港需參考倫敦的模式；要真正成為區內產業集群中心，我們還有一段相當長的路要走。

今次施政報告提出建立大宗商品交易生態圈，正正是為了鞏固航運及貿易中心而設的措施。船公司為全球貨主提供運輸服務，貨主當然就是這些從事大宗商品交易的企業。貨主企業的走向，對於航運公司的去留非常關鍵。如果讓它們在港建立健全的交易中心，當然要包括完備的倉儲設備等，這便能大幅促進我們的航運產業。

中央早前就刺激整個國家的經濟採取了一系列措施，包括放鬆銀根等政策，可以說已漸見成效。香港拼經濟的過程中，在中央政府刺激經濟的措施下必定受惠。而藉着今次拼經濟的背景，不失為一個好機會優化自身的行業運作系統，為香港下一階段發展做好預備。