

金融峰會非形象工程 可展現香港復常活力

放寬入境檢限後，本港首場國際盛事「國際金融領袖投資峰會」將於十一月初舉行，多名重量級金融機構巨頭已允出席。港府宜把握這次峰會與世界重建聯繫的契機，釋出香港全面對外復常訊息之餘，並展現出疫後香港充滿活力和新機遇，才能鞏固和提升國際金融中心地位。

金管局總裁余偉文撰文，指今次峰會將有約二百名金融界領袖出席，包括一百多家全球重要金融機構主要負責人，當中逾三十家是董事長或行政總裁代表，包括匯豐行政總裁祈耀年、渣打行政總裁溫拓思、摩根士丹利行政總裁高開、花旗行政總裁范潔恩等。

擦亮盛事之都招牌提升競爭力

是次峰會籌備多時，余偉文早在半年前已向這些金融機構巨頭發出邀請，但礙於當時本港疫情嚴峻，且有嚴格入境檢疫措施，令不少獲邀者猶豫。港府當然可特事特辦，為讓對方入境免檢疫大開綠燈，但恐怕會重演去年影星妮歌潔曼及其劇組、摩通行政總裁蒙蒙獲豁免入境隔離優待一幕，遭社會輿論狠批持雙重標準，造成防疫漏洞。

事實上，本港之前一直維持嚴格入境檢疫措施，令外國商務客和旅客卻步，反觀新加坡卻已全面開通，吸引了不少在外資企業將辦公室搬到星洲，搶走了不少金融、科技專才和資金，而星洲亦趁機搶走一些原本扎根在香港舉辦的展覽會，還與香港在十一月舉行的金融峰會周唱對台戲，令本港國際金融中心和展覽之都地位岌岌可危。

為了應對新加坡的挑戰，港府正致力疫後經濟復常，一方面取消酒店檢疫，改為居家醫學監測三天(3+3)，為金融機構巨頭十一月出席金融峰會和金融科技周製造有利條件；另一方面派官員遠赴海外，議員亦到東南亞交流，向外商說好香港故事。不管官員或議員如何口若懸河，天花亂墜，始終不及讓外商親自來港感受、體驗般實。

十一月初可說是本港向外展示全面復常的試金石時機，除了金融峰會、金融科技周，還有開別了三年的香港國際七人欖球賽復辦。既然多名國際金融巨頭已允捧場出席峰會，若能吸引他們順道觀看球賽，更可收一石多鳥之效，既可讓他們親身感受到香港不但已復常，更有助重新擦亮香港盛事之都的招牌，有利鞏固香港國際金融中心地位。

參觀二十展現文化產業新引擎機遇

峰會只是提供一個平台讓金融巨頭聚首一堂，商討如何應對當前環球加息潮和滯脹危機，但並不能解決香港作為國際金融中心所面對的挑戰，尤其在對外通關落後於競爭對手，港府更應想方設法，讓與會的金領領袖看到香港在疫後仍是一個充滿韌性、活力和新發展機遇的大都會，才能提升自身競爭力。當局安排與會人士大會參觀「博物館」，相信是向對方展示香港不僅是國際金融中心，更有條件發展成為中外文化交流中心的文化中心，文化產業將成為香港經濟發展新引擎。

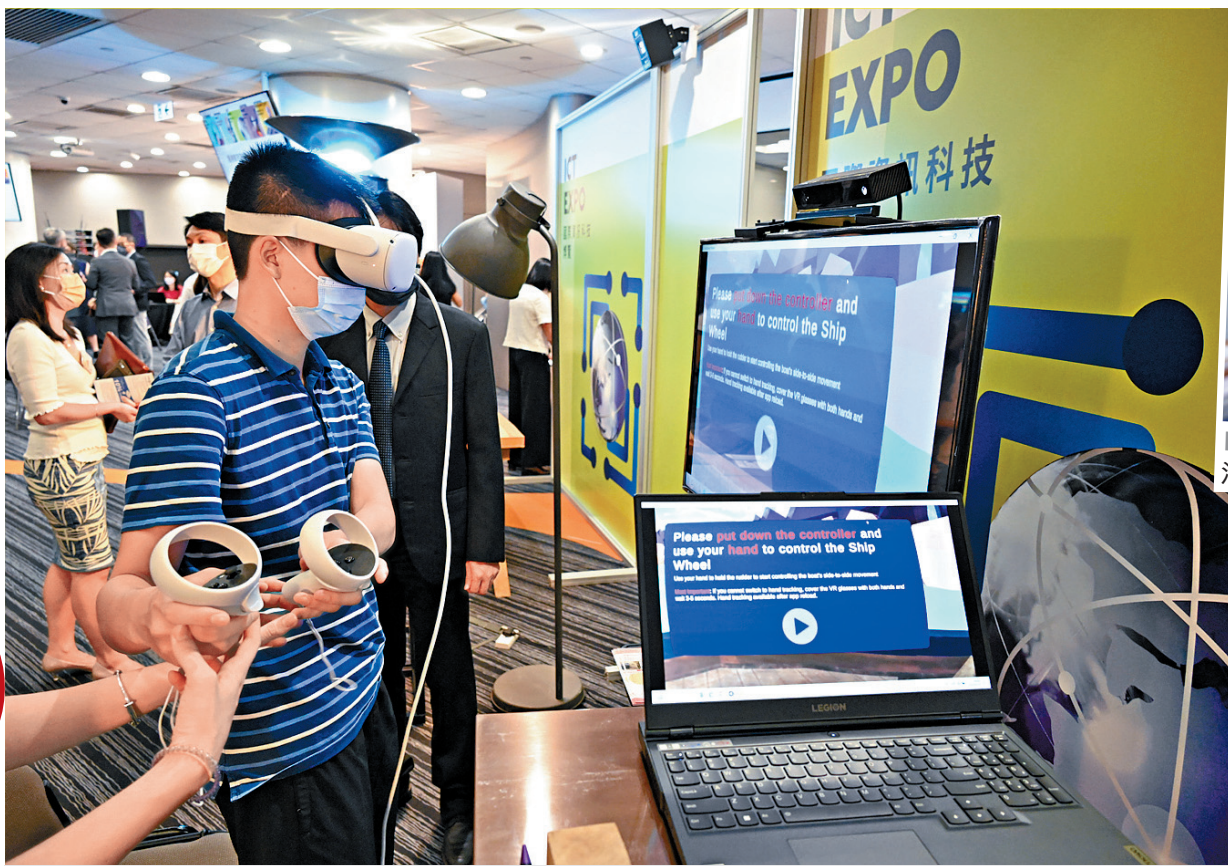
當局除了讓外間感受到新發展機遇外，還應在疫後可控風險下盡快放寬至「0+0」，目前距離峰會尚有一個月時間，在疫後趨緩下，十一月前落實仍有機會的。一旦全面對外通關，以香港的獨特地位和韌性，有望可盡快重奪部分失去的優勢，並從後趕上。因此，港府須辦好金融峰會等三場盛事，還要辦得有聲有色，讓與會者感受到香港仍是聯通世界的國際都會，才能吸引人才和活水流入，加快經濟復甦步伐。

電郵：feedback@singtao.com

寬鬆改革向全球招手 毋須公司聘用證明

葉劉倡港府開列人才清單

施政倡議之人才篇 特首李家超十月十九日發表他任內第一份施政報告，面對近期香港人才外流，如何「搶人才」成為未來港府其中一個施政重點。行政會議召集人、新民黨主席葉劉淑儀接受本報專訪建議，港府應該因應香港的人力市場情況，開列人才清單，加大輸入技術勞工；專才優才方面，她舉例指香港缺乏「data scientist」(數據科學家)，政府「開個清單出嚟吸囉，寬鬆啲，唔需要話證明有間公司請你，凡係有認可的大學，要全球爭取。」



本港近期人才流失，當中以創科人才為最重點補給及增加。圖為貿發局昨日公布秋季五大科技展覽焦點產品及活動詳情。



葉劉淑儀建議，可因應人力市場情況，開列人才清單。



葉劉指南亞國家，亦有不少人才可吸納，有助本港發展。

政府統計處日前公布今年年中人口數字，香港人口臨時數字為七百二十九萬一千六百六十六人，較去年同期減少十二萬一千五百零五人，跌幅達百分之一點六。二〇二一年中至二〇二二年中，有十一萬多人淨移出。「搶人才」似乎成為迫切問題。葉劉淑儀接受本報專訪表示，香港移民潮久不久都有，今次特別因為全球搶人才，不同人有不同移民原因，有些人因為價值觀問題，反對國安法和完善選舉制度，「因為理念的問題，這是極少數」。但她認為，更多是因為外國放寬了移民政策，如中產家庭在香港成家都很困難，或選擇到外國成家。

可簡化工作簽證安排

對於吸引人才的建議，葉劉淑儀認為，第一，「輸入技術勞工，是勞工處負責，應該清楚邊個行業缺勞工，如小巴行業請唔到小巴司機」，她指很多行業請唔到人。她表示，「技術勞工邊啲夠人」，如服

務業運輸業物流業等，「勞工處應該開張清單出嚟，加大輸入勞工」。

至於專才優才，葉劉淑儀指，譬如《十四五規劃》肯定了香港是國際金融、航運和貿易等等中心，而不要建設國際創科中心，香港需要甚麼人才，譬如不夠「data scientist」和「software programmer」(程式設計員)，不夠「做AI」和「做軟件」的，「開個清單出嚟吸囉，寬鬆啲，唔需要話證明有間公司請你，凡係學位有個認可的大學」。她指，要在全球爭取，不止西方國家和中國大陸，中亞、南亞國家有很多人。

葉劉淑儀表示，科技創新方面，如政府認定是冠軍公司，可以帶領發展，「吸納呢間公司，開個quota俾你可以帶三十個位」，指新加坡也是類似做法，亦

要求公司承諾要聘請一定數量的本地人，香港也可以這樣做。

居住環境「寬鬆啲」

對於吸引人才的具體措施，葉劉淑儀指，有聲音批評香港要七年才拿到居留權時間太長，但《基本法》規定七年，不能修改，但認為可以簡化工作簽證安排，如由「233」，即第一次工作簽證為兩年之後是三年和三年，改為一出工作簽證就是五年，特別是針對頂級優才。她指，譬如新加坡有一條龍服務，找國際學校、外傭和房屋等，值得參考，「問題係邊個做」，只有投資推廣署，去招攬外商來香港，沒有相關的貼身服務，「邊個部門做要比幾多人手，政府要研究」。

她亦建議，為優才放寬首置印花稅，「住滿三年可以免交雙倍印花稅，住唔滿七年補交雙倍印花稅」，吸引他們落地生根。被問到如何減少本地人才流失，葉劉淑儀認為，經濟要復甦，居住環境「寬鬆啲」，社會氣氛要愈來愈好，指在維護國家安全已經做得不錯，大威脅已經沒有，「過去幾年氣氛已經好鋪緊，要比市民感覺開心啲寬鬆啲」。

至於何謂社會氣氛要「寬鬆啲」，她解釋，「譬如你話鼓勵人愛國，應該用多啲軟力量軟嘅手段，而唔係想鬧人地唔愛國、罰人地唔愛國」。她補充，當然要知道憲制秩序，以及有關國家的東西，舉例指外國都要，如美國人要認識美國憲法，以及入加州大學一定要讀美國歷史。

田螺車爆司機荒 現職老化均齡60



上週青沙公路的田螺車翻側墜橋意外引起關注，建造界商會留意到，類似意外今年頻發。本報記者翻查資料發現，本港田螺車司機平均年齡已由前年的五十七歲，進一步上升至六十歲，有少數司機年齡甚至七十歲或以上。業界指，本港現時約有五百部田螺車，司機卻只有六百名。香港建築業物料聯合會行政總裁竇漢崇表示，如每架田螺車由兩名司機駕駛，計及替更，估計現時業界尚欠兩百名司機。業界計畫向當局建議，要求從海外或內地引入司機，目標是輸入一些四十多歲的司機，他相信這是目前唯一可行的方案。

估計尚欠200名司機

竇漢崇表示，田螺車司機的年齡愈來愈大，六十歲已被視為「年輕」。他坦言，現時差不多每兩個星期，就有一宗涉及田螺車的意外，因此更難吸引年輕人入行。他認為，廠房現時每年產能可達九百萬立方厘米混凝土，惟去年僅生產七百二十萬立方厘米混凝土，若然情況持續，除了存在駕駛安全隱患，亦會

難以配合當局的「提速、提量」的建屋政策。

代表混凝土供應商的香港建築業物料聯合會計畫推出指引和安全約章，要求田螺車司機出車前和每轉後要檢查車輛，駕駛時需要較為小心和熟悉路面情況，並要定期維修車輛。竇漢崇表示，不論田螺車是由司機擁有，還是外判，都應該要安全第一，遵守有關規定。

竇漢崇指出，建立指引是希望司機在入彎時收油減速，甚至打算仿效小巴和巴士，在每部田螺車裝置限速器和車速監察器。竇漢崇表示，萬一真的發生意外，還可以透過電腦和相機裝置檢視情況。他指出，制訂指引和安全約章後，會通知建造業議會、發展局和運輸及物流局，而若運作順利，日後可應用於所有運送物料的建造業車輛。

因應田螺車司機人手短缺，竇漢崇表示，業界計畫向當局建議，要求從海外或內地引入司機，目標是輸入一些四十多歲的司機，他相信這是目前唯一可行的方案。

馬路意外危及普羅大眾

竇漢崇表示，本港田螺車司機平均年齡達六十歲，遠較其他「大車」司機的五十歲為高，而內地駕駛混凝土車的司機，平均年齡只是四



業界估計現時尚欠兩百名司機，擬向當局建議，要求從海外或內地引入司機。

十多歲，政府需要正視有關問題，「若在地盤發生意外，影響只是工人，但若是那部那麼大的車在道路發生意外，更會危及普通市民。」

他表示，近年各區有不少工程上馬，預計未來送到地盤的混凝土數量和次數均會增加不少，每年需要達到九百萬立方厘米才能配合，令相關問題變得更為嚴峻。

香港交通運輸業職工聯合會總幹事陳三才表示，田螺車司機工時長，工作環境差，待遇不穩定，且需要重車牌，因此大多數年輕人不愿意入行，更願意選擇做巴士司機。陳三才指出，很多田螺車司機不願做車主，因難以負擔幾萬元的

新型田螺車容量增4成 駕駛技術須更高超

近年很多混凝土廠均銳意增強田螺車隊，不斷添置新型和大型的田螺車。以往每架田螺車的容量為七立方米，新型田螺車則可達十立方米，新車的車身亦較長。竇漢崇表示，如果每名司機每日的轉數減少，本港交通負荷也會隨之減低，同時也更為環保。

竇漢崇表示，駕駛類似田螺車的「大車」，需要時刻觀察周圍環境，司機所需的集中力較普通車輛高幾倍。竇漢崇指出，田螺車裝載混凝土，每架車的重量至少十五噸，而駕駛車身較高較重的車難度較大，駕駛田螺車較駕駛巴士要難兩至三倍，危險度也高兩至三倍。因此當轉用新的田螺車時，田螺車司機的駕駛技術要更高超，司機也需要重新培訓。竇漢崇表示，希望能夠增加新入行以及現職田螺車司機的培訓，建立司機的安全意識。

冀引入較年輕司機

竇漢崇相信，即使司機年紀較大，也可以適應新車型，但需要重新熟悉路面環境，「單是轉彎就已經很不同，需要多預空間。」同時，因為大部分司機需要「博轉數」，平均每天工作四五轉才能維生，又由於大部分工地只能在每天早上七時至晚上七時運送混凝土，加上混凝土須生產後兩小時內運抵地盤，否則變硬後便會變成建築廢料，因此司機中午仍須工作，難以有一個小時的午餐休息時間。他認為，田螺車司機工時長，加之新車型會對現有司機帶來挑戰，故希望能夠引入較年輕司機。

陳三才表示，不會因為車的體積變大駕駛就更不安全，更重要的是司機的駕駛態度。他認為，公司應該保障車和司機的安全，定期檢查車輛，要求司機定期檢查身體，並且提高司機待遇，提供各方面的保障。