

# 香港迈入“大科创时代”

本报记者 汪灵犀

一年前，马云赴香港为青年演讲，火爆的场面至今仍为一些到场学生津津乐道。“演讲开始前，中环交通一度拥堵。活动不得不推迟20分钟，原本可容纳6000人的会展中心3楼挤进了超过7000名听众，大家交流得很尽兴。”彼时，正是香港年轻人热情高涨、睁大眼睛打量创新科技和创业的时候。如今，随着各方的努力推动，香港中小创新企业越来越多，不断萌芽、成长。年轻人纷纷拥抱科创产业，香港迈入“大科创时代”。

## 科创发展迎最好时刻

“现在是香港科技创新发展的最好时刻。”香港科技大学校长陈繁昌十分看好科创产业的发展。香港不但拥有中央政府和特区政府的支持，还拥有富有创新精神的年轻人、跨国机构的青睐以及背靠内地的科研后盾。

发展创新科技是世界大趋势。港府极力想抓住机遇，对科创发展给予空前重视。去年香港成立创新及科技局；今年特区行政长官梁振英在施政报告中宣布，专门成立两笔分别为20亿港元的基金，用以资助香港高校的科研以及香港科创企业。目前这些新措施已全部获得立法会通过。更早之前，2014年，港府设立了“大学科技初创企业资助计划”，至今已资助121家初创企业，涉及金额超过6500万港元；2013年，推出“创新及科技基金”……再加上国家大力提倡“大众创业、万众创新”，香港又有“一国两制”独特优势，可谓给科创发展添足了燃料。

中联办主任张晓明也在许多场合表示，香港科创发展大有潜力。他说，香港同时拥有自由贸易、科研力量、流动资本和国家支持，并享有区位优势，毗邻的深圳现已形成较完整的产业链。把香港的创新力量和深圳的产业链结合在一起，就能产生许多香港制造甚至是香港创造的产品。



超过12亿港元风险投资，港人正在科创产业大展拳脚。

## 成果转化是关键课题

不过，面对内地，尤其是一河之隔的深圳，香港在科创方面的发展还显落后一些。外界普遍认为，其中主因是香港科研基础强，但商业转化弱。香港财政司司长曾俊华直言不讳地提出，以科技带动经济，关键是在“应用”上，即如何将高校研究成果商业化。

陈繁昌介绍了一些他们的尝试。他说，香港科技大学正在进行一项产学研合作的创新，计划兴建一座科技创新大楼以“筑巢引凤”。这不是简单地盖一座大楼，而是依托学校科研力量吸引科创企业参与并将产业化转移，用时髦的话说叫孵化器。他认为，高校在科研成果的市场化过程中可以发挥更大作用。

然而，要实现香港科创发展产学研三者良性循环，整个社会科创文化氛围也需要不断改善。香港科技园总裁马锦星这几年花了很多工夫在培育创新上。他说：“香港经济基础好，人们选择太多，所以就忽略了创新科技带给我们的机会。”但经过政府的助推和成功创业人士的带动，香港社会对科创慢慢有了共鸣。连李嘉诚都在积极投资科创项目，行业遍及医疗、教育、能源、大数据、人工智能等。

数据显示，2015年，香港创新创业公司的数量达到1588家，同比增加46%。这些初创企业在职员工数量增长56%，创造工作岗位增加60%。两大港府创科企业孵化器之一的香港科技园，现有逾580间科技公司入驻，雇佣员工超过1万名。其中，370间已毕业，约75%的已毕业公司目前仍在营运。这些科技公司累计取得850个知识产权专利，共筹集

## 创新氛围有很大改善

香港传统强项是金融、法律等行业，科技以往着力不够。不过，近来有不少港人对记者感慨，这两年香港社会科技创新氛围有了很大改善。陈繁昌说，几年前，在香港几乎看不到民间私营科技创新企业或工作室。而现在，就在香港科技大学校园里，有很多世界各地学生成立的科创工作坊，他所知的就已逾40家。

梁振英也认为，港府推动科创产业已初见成效。他说，香港目前拥有超过1600家初创企业，超过40多个孵化器和

8月9日下午时分，经历了8日车祸的澳门同安街格外冷清。出事巴士仍然“镶嵌”在已经采取加固措施的建筑物里，警方在此路段采取了车辆禁停措施。不远处仍可看到，一辆接一辆的旅游巴士满载游客朝“大三巴”牌坊行进。

8日下午2时40分许，一辆从深圳入境的旅游巴士，疑似由于斜坡停车且“手刹没拉紧”，在遭另一货车突然追尾后发生滑冲，撞入街边建筑物。事故共造成32人受伤，截至记者发稿，其中1位颅脑伤患者仍未脱离生命危险。

事故发生后，在警方和旅游部门对事故原因进行深入调查、民众对伤者给予高度关切的同时，社会各界对澳门旅游环境与承载力的探讨更加高涨。

舆论认为，澳门作为一个以“建设世界旅游休闲中心”为目标的城市，应从这次事故中进行反思，在旅游基础设施配套建设、旅游从业人员管理以及旅游产品多元化设置等方面“再加一把劲”，通过科学分配旅游资源，为小城的“承载力”扩容。

记者当日探访了事故现场。事故发生地段为一处约30度角的斜坡。执勤治安警告诉记者，该路段不允许泊车，但允许旅游巴士在司机不下车的前提下“临时上落客”，以便参观“大三巴”的游客。

据了解，属于“大三巴”景区的停车场只能提供大约30个旅游巴士停车位，大多数找不到车位的巴士司机只能选择在周边路段“临时停车”，即使这一路段可能完全被庞大的车身塞满，或者司机不得不以“头低尾高”的高难度姿势取得暂时的“方便”。

事实上，对于在居民密集且地势比较危险的路段密集地停泊旅游巴士，很多居民早有怨言。

澳门街坊会联合总会副理事长、澳门立法会议员何润生表示，街总曾多次反映事故现场的斜路不适合旅游巴士行驶，非常危险。希望特区政府有关部门重视这个问题，优化相关的旅游巴士路线和交通设施，避免同类事件再发生。

澳门旅游业议会理事长胡景光对记者表示，根据近年来的粗略计算，每年赴澳旅客约3000万人次，其中随旅行团访澳的旅客为1200万人次，当中约1000万为内地游客。

“只要是跟团游澳门，基本上都会去‘大三巴’。这就是只有零点几平方公里，又遍布着碎石老街、危房旧楼的地区日复一日的接待任务！”胡景光说。

胡景光表示，停车难问题已成为澳门旅游业发展的最大掣肘之一。“大三巴”及其附近其他旅游景点都“生长”在澳门半岛的老城区中，这里窄巷密布、危房林立，人口密度居于世界前列。而旅游业界呼吁多年的集中建设停车场倡议，由于拆迁阻力过大而一直未能得以实施。

“随着我们对世界先进城市治理经验的了解，我们又有了一些新的建议。比如，在附近的白鸽巢公园建造一个隐蔽在地下的停车场；或者通过新的城市规划设计，让‘大三巴’与周围其他停车场之间通过电动传送带相连，既疏导车流又让游客不至走太多路。”胡景光说。

胡景光同时表示，旅游安全与舒适度的建立，不仅需要基础设施的配套，更关键的是从业人员素质这一“软件”因素，而司机又是一个关键环节。他认为，肇事大巴司机的安全意识不够强，操作程序没有按规范处理。事件发生后，整个行业都应从安全意识和职业素养等方面进行反思。

澳门理工学院教授曾忠禄表示，“乘大巴、吃盒饭、买手信、留个影”的传统一日游模式早已不适合以“80后”“90后”为主体的旅游群体，也很难带动起澳门旅游产业的多元化。澳门旅游市场的定位，要根据周边地区的新变化进行调整。

(据新华社澳门8月9日电 记者刘畅、杨懿、王晨曦)

## 澳门业界反思 旅游承载力

胡景光表示，停车难问题已成为澳门旅游业发展的最大掣肘之一。“大三巴”及其附近其他旅游景点都“生长”在澳门半岛的老城区中，这里窄巷密布、危房林立，人口密度居于世界前列。而旅游业界呼吁多年的集中建设停车场倡议，由于拆迁阻力过大而一直未能得以实施。

“随着我们对世界先进城市治理经验的了解，我们又有了一些新的建议。比如，在附近的白鸽巢公园建造一个隐蔽在地下的停车场；或者通过新的城市规划设计，让‘大三巴’与周围其他停车场之间通过电动传送带相连，既疏导车流又让游客不至走太多路。”胡景光说。

胡景光同时表示，旅游安全与舒适度的建立，不仅需要基础设施的配套，更关键的是从业人员素质这一“软件”因素，而司机又是一个关键环节。他认为，肇事大巴司机的安全意识不够强，操作程序没有按规范处理。事件发生后，整个行业都应从安全意识和职业素养等方面进行反思。

澳门理工学院教授曾忠禄表示，“乘大巴、吃盒饭、买手信、留个影”的传统一日游模式早已不适合以“80后”“90后”为主体的旅游群体，也很难带动起澳门旅游产业的多元化。澳门旅游市场的定位，要根据周边地区的新变化进行调整。

(据新华社澳门8月9日电 记者刘畅、杨懿、王晨曦)

胡景光表示，停车难问题已成为澳门旅游业发展的最大掣肘之一。“大三巴”及其附近其他旅游景点都“生长”在澳门半岛的老城区中，这里窄巷密布、危房林立，人口密度居于世界前列。而旅游业界呼吁多年的集中建设停车场倡议，由于拆迁阻力过大而一直未能得以实施。

“随着我们对世界先进城市治理经验的了解，我们又有了一些新的建议。比如，在附近的白鸽巢公园建造一个隐蔽在地下的停车场；或者通过新的城市规划设计，让‘大三巴’与周围其他停车场之间通过电动传送带相连，既疏导车流又让游客不至走太多路。”胡景光说。

胡景光同时表示，旅游安全与舒适度的建立，不仅需要基础设施的配套，更关键的是从业人员素质这一“软件”因素，而司机又是一个关键环节。他认为，肇事大巴司机的安全意识不够强，操作程序没有按规范处理。事件发生后，整个行业都应从安全意识和职业素养等方面进行反思。

澳门理工学院教授曾忠禄表示，“乘大巴、吃盒饭、买手信、留个影”的传统一日游模式早已不适合以“80后”“90后”为主体的旅游群体，也很难带动起澳门旅游产业的多元化。澳门旅游市场的定位，要根据周边地区的新变化进行调整。

(据新华社澳门8月9日电 记者刘畅、