

沙頭角口岸重建 跨境車改用香園圍出入

【大公報訊】記者盛德文報道：深圳沙頭角口岸重建工程如火如荼，運輸署昨日（24日）宣布，經粵港雙方同意，有關內地沙頭角口岸重建期間的安排，就持常規配額及有效封閉道路通行許可證只准行走沙頭角管制站的粵港跨境私家車特別交通安排將由今日（25日）凌晨起優化。有關私家車將可改為使用香園圍／蓮塘口岸過境來往粵港兩地，但不可再使用深圳灣口岸過關。

沙頭角在香港北部都會區（北都）發展中有着重要角色，惟受邊境禁區政策影響，長期被邊緣化，隨着深圳沙頭角口岸重建，香港加快對接發展沙頭角、開放中英街的呼聲不絕。

學者籲開放中英街 發展北都

「一國兩制研究中心」研究總監方舟博士此前接受《大公報》專訪時強調，發展沙頭角和中英街具有特殊意義，不是簡單的開放問題，特區政府要以創新思維重新進行戰略定位，把中英街作為北都發展的突破口和早收

（early harvest）項目，「香港不必等到所有東西都談完了、簽下協議才去做，可以把已談好的先行啟動，把中英街打造成北都的重要亮點和標誌性項目。」

方舟倡議特區政府應該以高層次的統籌及更高的策略性定位來整體規劃沙頭角和中英街的發展，以戰略重點來對待其發展。這不僅是保安局要開放的問題，還涉及到商業、文化、旅遊、交通等多個部門，特區政府有必要就沙頭角中英街成立新的專責班子，盡快與深圳對

塘今行▶

口岸起

。可改為使

用香園圍／

蓮塘口

岸重建，原只准



接。

此外，交通配套乃重中之重，方舟建議延長北環線鐵路至沙頭角口岸，與深圳地鐵18號線銜接；把現時粉嶺連接沙頭角的沙頭角公路升級，建成架空幹線和架空鐵路，兩線並行，沿車站上蓋建商貿住宅區，將沙頭角公路從龍躍頭到中英街的狹長土地，發展成新的高密度商住社區和體育、消費中心。

北區區議會副主席、沙頭角鄉事委員會主席李冠洪早前接受《大公報》專訪表示，終極目標是希望全面開放整個禁區，包括中英街，盡快將交通規劃和配套設施落實先行。

李冠洪指出，沙頭角居民現時僅靠巴士和小巴出入禁區，沙頭角居民擔心明年首季開放沙頭角旅遊及新口岸建成後，龐大的旅客量過了關來到沙頭角，在既無鐵路又無大型公路對接下，遊客可以怎樣做？可以去哪裏？他強調只有開放發展，做好完善的配套，才能給沙頭角注入活力和動力，經濟才可騰飛，居民才能享受到北都發展的紅利。



《大公報》早前推出系列報道，倡議發展沙頭角。

老化落後的士業三大難題待解決



本港的士行業近年面對多個結構性問題，包括司機老齡化、的士車款老舊、電子支付普及化不足……政府期望透過修例，引入的士車隊制等改善服務質素，但三大難題一日未能解決，效果難免大打折扣。

大公報記者 易曉彤、賴振雄



▲本港的士行業存在多個結構性問題，要改善服務質素，必須拆解三大難題。

1 老齡司機屢涉交通意外

青黃不接 的士司機老齡化已非新鮮事，但近月接連發生多宗與高齡的士司機相關的交通事故，再次引起社會關注，根據政府統計數字，目前有超過20萬人持有的士駕駛執照，60歲以上約佔一半以上，當中29754人年齡介乎70至79歲，1662人介乎80至89歲，還有51人是90歲或以上。過去兩年，高齡司機合共發生868宗交通意外。

今年一月，一名87歲的士司機在九日內涉及三宗交通意外，而三月再有一宗涉及一名84歲的士司機的交通意外，造成五人受傷。

本月14日，一名72歲的士司機休息期間，懷疑身體出問題猝死。現場消息透露，事主意外前一晚開夜更，至少工作約10小時。

有的士業界人士認為，隨着年齡增長，長時間逗留在狹小車廂內，對高齡的士司機的確是項大挑戰，「年長司機較多機會，出現視力疲勞或頭暈，而且年長者罹患隱性疾病機率，相對

『後生仔』較高。」

年輕人拒入行 老車主自己開車

翻查的士資訊平台專頁，多個車主或車行，刊登招聘司機告示，以「特平租車、毋須經驗、收入可觀」等字眼招徠，也有車行以「年青管理通情達理，新人指導日薪過千」作為宣傳口號，期望吸納新人加盟。

《大公報》早前系列報道已提及，現時行內仍然存在車輛閒置，「有車無人開」問題，從招聘廣告一個接一個，足以反映「的哥荒」問題，仍然未解決。

的士司機老齡化嚴重，歸根於的士營運，出現結構性問題！」的士車行車主協會永遠會長吳坤成坦言，行內司機收入不算可觀，加上欠缺持續性的保障，年輕一代多不願入行，現時政府對於「白牌車」的管制寬鬆，車主投入成本低，更加劇的士司機的流失，「人手不足的情況下，車很難租出去，年紀較大的車主，唯有自己開車。」

防患未然

《道路交通（駕駛執照）規例》訂明，年滿70歲或以上人士申請駕駛任何種類汽車正式駕駛執照時，必須提供一份最近四個月內的體格檢查，駕駛執照的有效年期是一至三年。針對近年高齡司機意外頻生，政府計劃把商用車司機的體檢年齡下調至65歲，並且一年一檢。

的士車行車主協會永遠會長吳坤成坦言，不贊成以年齡作為指標強制司機體檢，政府宜多方面加強健康教育，鼓勵的士司機定期例行健康檢查，如發現有健康問題的司機，再接受跟進檢查，及早發現隱患，確保身體狀況適合駕駛。

3 電子支付未普及 找續不便

裹足不前 的士行業的電子支付普及率目前僅約五成，不少市民認為，搭的士仍要支付現金很不方便。有的士業界歸咎於相關支付平台未能提供足夠誘因，部分司機擔心影響小費，加上入賬始終存在時差，不及現金支付可即時獲得收入方便。

大公報記者早前多次乘搭的士實測「截車難」問題，但全部10多次實測紀錄，均未見有司機提供電子支付，其中一次實測中，記者以顧客身份詢問，司機透露曾經安裝有關儀器，但由於使用率低，加上不能立即收回現金，感到不方便，所以後來也退回。

有司機憂少收「貼士」

汽車運輸業總工會的士司機分會主

任何志強認為，現時電子支付在的士行業的推廣仍然不足夠，很多較為年長的司機不願加入電子支付，原因在於他們擔心使用科技會更為麻煩、憂電子支付少收「貼士」等。

的士司機對於電子支付反應平淡，另一原因是部分支付工具營辦商，仍然對每項交易收取手續費，打擊司機使用意欲。

的士車行車主協會永遠會長吳坤成指出，使用電子支付，的士司機並非即時收回資金，往往需等待約一天時間，這便令的士司機卻步。

吳坤成認為，在科技上可以再簡化程序，縮短資金過帳的時間，另外電子支付公司亦需在推廣方面，提供更多的獎賞和回贈優惠予的士司機，增加誘因。

先行一步

八達通公司回覆大公報查詢，現時有超過20000名的士司機，已可透過商用版八達通App或八達通流動收款機收款，八達通多年來積極支持的士業界推動電子支付，包括為的士司機免費提供八達通流動收款機，並已豁免手續費（即賬戶資金轉到銀行的轉賬費）等，希望讓的士司機使用電子支付更為普及，方便乘客。

「氣的」佔多數 電動混能車極少

本港現時有18163輛的士，近年引入了新一代豐田混能的士和少數的電動的士，惟市面上運營的石油氣的士仍佔大多數，約有3000輛的士車齡超過15年。近年政府亦致力推動電動的士的應用，惟更換進度仍然相當緩慢，混能的士比例極低，純電動的士佔比更少於1%。有業界認為，現時香港的充電設施仍未完善，且可引入的車種單一，導致業界對更換電動的士的反應並不熱烈。

換新車資助僅批26宗

政府在2011年推出新能源運輸基金，協助業界試行換電動的士，基金的「試驗申請」之下，合資格的士車主可獲資助每輛電動的士與傳統的士售價的差價，或電動的士售價的一半，以較高者為準，但截至今年4月，該基金只批出26輛電動的士作試驗，其中23輛為新一代電動的士。

早在2012年，有內地新能源電動車企業引入45輛比亞迪電動的士來港，並出資建設11個充電站及50個充電器，為的士司機提供免費充電服務，但由於充電設施不足，隨着免費充電服務的停止，比亞迪已於2019年退出香港市場。至去年底，比亞迪乘用車的香港代理商透露，有意再在本港推廣新型號比亞迪的士，計劃和停車場合作建立充電樁。

「香港更換電動的士進度緩

慢，屬於『雞與雞蛋』」的問題，當電動的士的維修保養和充電配套，仍然未能夠跟上，營運便會出現問題，導致離場。」的士車行車主協會永遠會長吳坤成指出，現時香港充電設施仍未完善，充電樁覆蓋網絡仍不足夠，以致業界不願意營運電動的士。

另外，香港近年引入新一代豐田高身混能的士（Comfort Hybrid Taxi），別號「小露寶」，已約有逾4000輛，混能的士採用石油氣混合動力系統的新型號，有效減低油耗及引擎損耗，而且車廂開揚寬敞，受司機及乘客歡迎，惟價格高昂，連同保險費總額為38萬至39萬元。

吳坤成指出，現在銀行不願意貸款，新能源運輸基金只資助車主購買電動的士，混能的士不在資助範圍內，導致很多車主沒有足夠經濟能力換車。

吳坤成指出，現在銀行不願意貸款，新能源運輸基金只資助車主購買電動的士，混能的士不在資助範圍內，導致很多車主沒有足夠經濟能力換車。

▲有車行在網上發廣告，吸引車主更換混能的士，惟反應較冷淡。

激賞價！\$318,000 全新TOYOTA混能的士

車主棄駕「電的」：換電池貴

本港首位引電動的士載客的車主黃永忠，既是車主也是現職司機，他兩次引入電動的士，卻因電池損耗等問題將車賣掉，他表示，現已改回駕駛石油氣的士，暫時無意再購入電動的士。

豪華（質素的士服務）督導委員會主席黃永忠昨日表示，電

動的士的電費，確實較石油氣便宜，但電池會折舊，行走一定的里數後，電池出現損耗，由於更換電池費不菲，若拉勻相關費用，不比石油氣便宜。

至於新一代高身混能「小露寶」，黃永忠認為，車價連保險30多萬至近40萬元，成本較高昂，暫時也不會考慮更換。

數看的士業

- 全港現時的士的數量：18163架
- 持有的士駕駛執照人數：超過20萬人
- 司機人數*：約40000人
- 老齡司機#：60歲以上（約11萬人）、70-79歲（29754人）、80-89歲（1662人）、90歲或以上（51人）
- 車種分類：福特（Ford）石油氣4座位、豐田汽車（Toyota）石油氣4座及5座位、日產（Nissan）雙燃料的士NV200、豐田混能的士（Comfort Hybrid）等

*仍持續駕駛之的士司機

#截至今年3月，資料來自運輸及物流局向立法會提供文件