

借鑒「片區開發」經驗推進北都發展

創新科技及工業局局長孫東早前在上海推介北部都會區和河套深港科技創新合作區時，形容北都相當於上海的浦東，河套則相當於浦東的東方明珠塔。這個比喻生動形象。事實上，北都對香港未來發展的重要性，有如當年的浦東之於上海。而上海等內地城市使用「片區開發」模式，引入更多市場力量，以多種形式推動創科發展，也為香港北都建設提供了非常有益的借鑒。

特區政府早前公布的北部都會區行動綱領，勾勒了北都四大區域，各有不同的策略定位和發展主題，包括「高端專業服務和物流樞紐」、「創新科技地帶」、「口岸商貿及產業區」及「藍綠康樂生態園」。在新一份施政報告中，行政長官李家超提出北都將試行「片區開發」的構想及一些細節。現時已物色三個片區，每個佔地約10至20公頃，分別位於新田科技城、洪水橋/廈村和粉嶺北三個發展區。發展局將於年底前為三個片區的開發展開市場意向調查，爭取明年內為首個片區正式招標。

北都發展規劃有別於傳統的賣地模式，不是發展商買地後就建房子；也有別於傳統的科學園模式，不是由政府建造實驗室、辦公樓等，讓企業租用。

「片區開發」涉及創科研發、現代物流、公共場景以及工作和生活的設施配套，規模宏大，複雜得多，也需要更多投資。內地在這方面有着成熟的經驗，早年的蘇州新加坡工業園、九十年代的上海浦東開發，以及近年各地方興建的創科園區，基本上都採用了這一模式。

由華為主導的「片區開發」頗具代表性。多年前華為將總部由深圳遷往東莞，繞着松山湖打造了一個充滿歐陸風情的創科小鎮。華為上海「練秋湖研發中心」月前完工，佔地2400畝，總建築面積逾200萬平方米，總投資超過100億元人民幣，是集企業辦公、研發中試、技術孵化、生產服務和配套居住等多元化功能於一身的複合型產業社區，其中有大學城、廣場小鎮、山頂聚落、森林小鎮等等，單是人才公寓就有數千套，由小火車及環路連接。這是華為根據自己的發展需要設計建造的，規模之大，超過了微軟和谷歌的美國總部。

「片區開發」與其他基建的最大不同之處，在於需要給予私人企業以相當大的自主權，以融入產業發展的實際需求和創新思維，政府的職能是配合、審批、監管以及提供周邊的公共設施等。現時特區政府的公私營房屋供應比例為

「七三比」，考慮到北都建設需要大量高端人才，未來住宅將以私人樓及人才公寓為主，因此在土地發展政策方面，有必要作出調整。

片區開發也是香港的現實需要。特區政府連年財赤，在投資方面受到限制，而「片區開發」模式主要是引用市場的力量，彌補了政府庫房縮水的不足。事實上，香港是資本主義社會，企業家富於開拓創新精神，是香港經濟發展的主力軍，在發展北都方面正好大展拳腳。上月底，包括本地企業、外資及國企在內的近百家企業應邀考察北都，簽約承諾支持北都建設，其中更有35家企業簽定合作協議，涉資逾千億元。這次活動，可視為對「片區開發」模式的一次預熱。

北都發展大可採取「拿來主義」，向內地取經。引入在內地有片區開發經驗的創科企業，可駕輕就熟，少走彎路。當然，「一國兩制」之下，香港有自己的特殊情況，土地供應、創科發展方向等與內地城市也有不同，因此香港的「片區開發」模式必然是因地制宜、因時制宜、因勢制宜，最終將走出一條符合香港實際、具有香港特色的北都發展模式。

加快交通綠色轉型

特區政府昨日向立法會提交《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，建議在2029年前，資助專營巴士營辦商購買600架單層或雙層電動巴士，資助的士界購買3000架電動的士，同時增加配套的充電樁。這標誌着香港在交通綠色轉型方面邁出重要一步。

全球氣候變化加劇，香港極端天氣愈見頻繁，加快能源綠色轉型顯得越來越迫切。交通工具是香港碳排放的大戶之一，佔整體排放量的20%，其中巴士和的士佔4%。特區政府昨日公布巴士和的士綠色轉型路線圖，既是落實施政報告的願景，也是香港致力於在2050年前實現碳中和終極目標的重要一部分，值得肯定。

有意見認為路線圖稍嫌保守。現時全港專營巴士約6000架，5年後資助電動巴士增至600架，佔全部巴士十分之一。現時全港的士約18000架，5年後資助電動的士佔全部的士約六分之一。相比之下，現時香港每登記10架私家車，當中6至7架是電動車。電動私家車已佔到整體私家車的11%，5年後

這一比例還會大幅上升。換言之，作為公共交通工具的巴士和的士電動化速度，落後於電動私家車的普及進度。

再看深圳，早在2021年底，在900多條線路上奔馳的約16000架公共巴士，全部是電動車，深圳因此成為全世界最早完成綠色轉型的大城市。

就價格而言，現時電動車比傳統巴士、的士昂貴。為鼓勵專營商轉用電動車，政府採取鼓勵的做法，今個月內會發信邀請合資格的士車主及專營巴士營運商參與計劃，每架電動巴士獲40萬至80萬元資助；的士則每架資助4.5萬元。鼓勵誠屬必要，但是在連年財赤之下，更應該慎重，該使則使，當省則省。

成本只是專營商是否轉用電動車的其中一個考慮因素，充電樁等配套是否齊全，同樣很重要。特區政府在加快提供充電樁的同時，亦可採取其他方法，包括提升對電動車友好的道路環境和稅收優惠，增加營運商轉用電動車的誘因。

鼓勵業界擴展充電設施 2050年所有巴士的士零排放

政府6億元資助巴士的士換電動車

特區政府昨日公布《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》，推資助計劃為約600部專營巴士營辦商更換或添置單層及雙層電動巴士，每輛分別資助40萬元及80萬元；以及資助的士業界購置3000輛電動的士，每輛資助額為4.5萬元，政府今個月內會發信邀請合資格的士車主和專營巴士公司參與。

環境及生態局局長謝展寰表示，政府會繼續多管齊下鼓勵業界擴展充電設施，預計2027年年底提供至少500個遍布全港的高速充電樁，有信心在2050年前實現車輛零排放和達到碳中和。

大公報記者 易曉彤(文) 何嘉駿、許焯傑(視頻)



《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》公布，當局推出資助計劃，為業界更換600輛電動巴士及3000輛電動的士。

政府宣布推出電動巴士及電動的士資助計劃，為約600部專營巴士營辦商更換或添置單層及雙層電動巴士，資助總額約4.7億元，專營巴士營辦商須在2027年底前訂購電動巴士，2029年前交付及登記；資助的士業界購置3000輛電動的士，資助總額為1.35億元，優先分配予車齡最長的的士，政府本月內會發信予合資格的士車主，車主須於兩個月內回覆接受資助，六個月內要訂購新車，一年內為電動的士領牌。

月內邀合資格車主參與

《路線圖》又提出持續多管齊下增加充電設施，明年開始拓展充電網絡，包括改造現有的加油站以提供高速充電樁和開放巴士車廠的充電設施等，到2027年底額外提供至少500個可支援的士的高速充電樁。政府亦計劃津貼私營機構在2030年底前安裝3000個供公眾使用的高速充電樁。目標2050年所有專營巴士和的士均使用零排放車輛。

環境及生態局局長謝展寰表示，《路線圖》採取「鼓勵為主、循序漸進、盡可能避免轉嫁成本予乘客」的三項原則推進。電動車技

術快速發展，供應量充足，目前10部新私家車有六至七部是電動車，電動巴士技術亦相當成熟，電動巴士尤其是雙層巴士價格於過去一年多快速下降，因此是大規模推動電動巴士和電動的士的好時機。他預計未來電動車與使用傳統燃料車輛的車價差距會不斷收窄，甚至未來會比傳統車更便宜。

料車價差距會不斷收窄

謝展寰說，隨著未來電動巴士和的士的數量會逐漸增加，相信供應商會預備好足夠的零件，不擔心會出現短缺問題。今年較早時亦已經在環保園建設電動車電池回收廠，將來本地回收完全沒有問題。

新能源亞太有限公司代表李先生表示，公司代理香港的士業界向內地車廠訂製符合香港環境的電動的士，業界反應熱烈，目前已訂購100輛，業界亦有意增訂500多輛。李先生介紹，該款電動的士成本約22.8萬港元，較傳統的士30多萬元低。該的士在香港路面試行，每度電約可行駛7.2公里，電池壽命約為七年70萬公里，充滿電需時26分鐘左右，充滿電可行駛約390公里。

公共巴士和的士綠色轉型時間表

2024年	推出電動巴士及電動的士資助計劃
2025年	改造現有加油站以提供約100個高速充電樁
2026年中	約3000輛資助電動的士領牌
2026年	落成首個由加油站改建的高速充電站
2027年	額外提供至少500個高速充電樁、完成首次檢討
2030年	裝置3000個高速充電樁
2032年	完成第二次檢討
2037年	完成第三次檢討
2050年	所有專營巴士和的士均使用零排放車輛

資料來源：環境及生態局

業界倡資助安裝高速充電樁

長遠發展

城巴、九巴及的士業界歡迎政府提供資助。城巴預期，透過資助購入200輛電能巴士，並即將引入五輛氫能雙層巴士及在港島興建第二座加氫站；九巴目前已有82部電動巴士，未來購置新車時會積極考慮引入更多電動巴士。的士業界關注，高速充電樁不足問題，預期到明年底，最多只有800輛電動的士。

香港的小巴商總會會長周國強回覆《大公報》查詢表示，目前全港只有70輛電動的士，僅佔全港的士極少數。現時普通車主及車行對政府資助換車的金額感到滿意，但業界更加關注高速充電樁不足問題。

城巴表示，歡迎政府發表相關

路線圖，探討長遠零排放車隊轉型的發展策略和額外資助。

九巴回應，早在十年前已經引入和測試不同型號的電動巴士，目前有82部電動巴士，已行走40條路線近500萬公里，電動巴士充電只需兩小時，晚間收車時間足以完成，續航力達三百公里以上，載容量亦與柴油巴士看齊，獲得政府資助，可以減少購買電動巴士和柴油巴士之間的差價，從而減輕對財政造成的壓力。

立法會環境事務委員會主席劉國勳表示，交通工具綠色轉型，也要避免轉嫁成本予乘客，本港必須加快增加充電設施配套，資助私營機構安裝高速充電設施，並進一步擴展生產者責任制至電池等。

大公報記者 賴振雄



「智方便」新版本 整合服務分類更易用

【大公報訊】記者華英明報導：「智方便」推出全新版本，提供個人化功能設定，讓市民更容易搜尋和使用。數字政策辦公室（數字辦）昨日（10日）公布，推出「智方便」流動應用程式新版本（4.0）。

新版本「智方便」透過清晰簡潔的界面，以用戶的角度整合服務分類，並提供個人化設定，針對各項與生活息息相關的資訊及服務按主題分類，讓市民更容易搜尋和使用所需服務，優化用戶體驗。

數字辦發言人表示，新版本「智方便」界面增設「精選服務」和「專題服務」，不但提供細緻分類，更網

羅一系列常用的服務，例如稅務易、非觸式e-道、康體通、醫健通、申領國際駕駛許可證等，方便用戶直接使用。此外，程式又按照生活所需，把一些實用資訊和服務歸納於數個「專題服務」中，包括「旅遊出行」、「新手爸媽」、「幼稚園入學」及「長者資訊」。用戶可從中揀選切合自己的資訊和服務。新版本「智方便」配置簡易模式，讓長者或有需要用戶可以更快地使用。

數字辦將會陸續提升「智方便」，目標是在2025年全面實現政府服務「一網通辦」，為市民提供更便捷的服務。

高速充電樁是關鍵



透視鏡

蔡樹文

政府昨日公布《公共巴士和的士綠色轉型路線圖》和時間表，政府將資助營運商及的士車主，購置約600輛電動巴士及3000輛電動的士。巴士最高資助80萬港元，的士則每輛資助4.5萬港元，老舊的士將獲優先更換。

環境及生態局局長謝展寰表示，為實現2030年碳排放減半、2050年達到碳中和目標，減少車輛碳排放是重要一步，有信心2050年能做到「車輛零排放」。

推動公共巴士和的士綠色轉型過程中，公共巴士相對容易，公共巴士營運商不必擔心充電樁設置問題，無論巴士站或巴士廠都可設置充電設施，關鍵是採用

高速充電樁，減省充電時間，營運商更關注電動巴士車價是否有競爭力。推動電動的士，車價是其中考慮因素外，是否有足夠高速充電樁供的士使用？設置高速充電樁的位置是否合理，方便的士司機「交更」？充電樁的位置能否讓司機充電的同時，做車廂內外清潔工作？這都是目前的士司機「習慣」，亦是士車主決定是否轉用電動的士的重要考慮因素，不是單靠提供每輛的士4.5萬港元資助，便能夠吸引車主轉型。「車輛零排放」是實現碳中和的重要因素，他日全港汽車都轉用電能，屆時綠色能源壓力轉到發電廠，中電與港燈做好準備沒有？