

突破核心技術 中國創新發展勢不可擋

華為昨日推出首款搭載鴻蒙系統的筆記本電腦，標誌着國產操作系統（OS）在個人電腦領域的重大突破，引起全球關注；另一方面，小米創辦雷軍預告即將推出自研手機3納米芯片「玄戒O1」，緊追國際先進水平，填補了我國相關芯片研發領域的空白。一系列成果，折射出中國創新科技在中美博弈背景下的關鍵突圍，彰顯中國新質生產力發展的波瀾壯闊，為人類開闢嶄新的未來。

手機兩大作業系統的安卓和iOS都是由美國企業研發，壟斷了全球市場，直至華為在美國打壓下另闢蹊徑，創造出全球第三款操作系統鴻蒙，為全球用戶提供了更多的選擇。華為去年推出裝載7納米芯片手機，顯示華為在高端芯片領域的突飛猛進，讓美國的制裁淪為笑柄。如今將鴻蒙系統應用於個人電腦，等同打破美國的封鎖，開闢了新的個人電腦時代。

很多人想不到的是，由生產小家電起家、近年在電動汽車領域大展身手的小米，原來在芯片領域已默默耕耘10多年，共投資135億元人民幣。小米的3納米芯片，與目前全球最先進的2納米芯片只是一步之遙。雷軍更宣布，未來幾

年投資500億元發展芯片，以強化小米在高端芯片設計領域的競爭力。小米也計劃在本周四發表旗下首款電動運動休旅車（SUV）「YU7」以及最新旗艦手機「小米15S Pro」，進一步鞏固其在消費電子與電動車市場的布局。

芯片（半導體）是現代科技的基礎，驅動從智能手機、電腦、汽車到導彈、衛星等一切電子設備。芯片供應鏈的控制權，決定了國家在經濟、軍事和科技領域的主導權。全球半導體產業高度全球化且極端集中，美國高科技企業主導高端芯片設計，台積電及三星生產先進製程芯片，荷蘭阿斯麥獨家供應EUV光刻機，這是高端芯片製造的關鍵。美國對中國發起科技戰，核心就是企圖在芯片領域「卡住中國的脖子」，為此無所不用其極。

但事實證明，美國企圖通過出口管制維繫其科技霸主地位只會給中國製造麻煩，卻無法遏制中國的科技崛起。中國有全球最齊全的工業體系，有最多最優秀的人才，有廣闊市場，更有國家政策支持。中國在芯片領域的發展呈現出萬馬奔騰之局面。不僅眾多企業在設計高端芯片，在EUV光刻機領域也取得重大突破。中國自主高端芯片從設計、製

造成封裝的全流程，為期不遠。

今年初，當中國初創企業DeepSeek推出大語言模型時，許多美國人突然意識到中國可以在人工智能領域同美國競爭。其實，類似的「斯普特尼克時刻」已經有很多。當年被馬斯克嘲笑的中國電動汽車製造商比亞迪，去年全球銷量超過了特斯拉，今年3月時市值超過福特、通用及大眾的總和；中國的藥物研發也在突飛猛進，尤其在癌症治療方面；中國的工業機器人裝機量，前年已超過全球其他地方的總和。在造船、太陽能、風力滑輪機、無人機、5G設備、消費電子、醫藥原料和高鐵等多個產業，中國都已經引領全球。

中國創科突破呈現井噴之壯觀並非一蹴而就。回望過去的十年，中國聚精會神搞建設，一心一意謀發展，美國的打壓封鎖非但未能阻止中國前進的步伐，反而激勵中國人更加團結，奮發圖強，加快科技替代戰略。《紐約時報》昨日發表評論，認為將來的AI等領域競爭不再是在中美之間進行，而可能演變為深圳與杭州這樣的中國高科技城市的「內戰」。西方媒體對中國創科發展態度的巨大轉變，既是事實的反映，也是「東升西降」的最佳註腳。

井水集

破解「三無大廈」難題

為改善「三無大廈」的管理狀況，提升樓宇安全和居民生活環境，特區政府計劃今年上半年在油尖旺、深水埗、九龍城及荃灣四區推行為期一年的「聯廈聯管」試驗計劃。但由於非自住業主及商舖業主缺乏足夠動力參與，計劃面臨挑戰。

所謂「聯廈聯管」，就是透過在區內選定目標小區，委聘非政府組織，鼓勵及協助區內的「三無大廈」和舊式單棟樓宇的業主達成共識，共同聘用同一間物業公司，聯合管理大廈，以降低管理成本，減輕業主負擔。這項計劃在獲得不少自住業主支持的同時，也面對非自住業主及商舖業主的冷遇。業主中有相當一部分人不支持聯廈聯管，自然難以達成共識。

非自住業主和商舖業主對計劃無動於衷，主要原因有三個。其一，買物業非為自住，而是出租牟利，甚至博取未來舊樓被收購重建，屬於投資行為，不願意承擔大廈成立物業處而產生的管理和維修成本；二是這些業主不

住在有關大廈中，感受不到住戶面對的各種安全和衛生問題的困擾，因此「事不關己，高高掛起」；三是部分業主早已移民海外，聯絡不易。

要有效推進計劃，既需要耐心，更要有針對性舉措。除了邀請非政府組織協助外，還可考慮加強宣傳，讓非自住業主明白當「三無大廈」有了日常管理和維修，會提升物業的價值，長遠而言將帶來更多的租金回報；其次，設立靈活的管理分攤制度，如按物業用途和管理分攤費用，允許非自住業主少繳一點費用，可提升他們的參與積極性；其三，降低強制維修門檻，減少失聯業主的阻礙；另外還要加強執法，提高不遵從強制驗樓或維修令的罰款，並簡化檢控程序，讓業主掂量違法將面對更嚴厲法律後果。

「三無大廈」是「老大難」問題，很難畢其功於一役，需要多管齊下，多策並舉。經過一年試驗期後，有關部門將檢討路向，重新出發。

土力處利用AI大數據及早防治山泥傾瀉

科技防災

踏入雨季，斜坡安全不容忽視。土力工程處表示，去年本港錄得181宗山泥傾瀉事故報告，處方將檢視全港天然山坡，識別有導致山泥傾瀉特殊條件的山坡，計劃一年內完成編製。

土力工程處亦正開發「智慧斜坡記錄冊」，擴展數據庫的資料至防治工程、維修保養紀錄、山泥傾瀉紀錄等，以更有效利用人工智能及大數據分析，提升斜坡安全管理功能，決定防治工程的優次。

大公報記者 易曉彤

土力工程處副處長岑家華昨日在傳媒簡會上公布，去年天文台曾發出4次紅色暴雨警告及一次山泥傾瀉警告。處方去年共接獲181宗山泥傾瀉事故報告，全部不涉及人命傷亡，較2023年的601宗少，比過去10年平均每年約200宗少。他指出，山泥傾瀉和雨量有密切關係，去年大暴雨次數及雨量均較少，因此接報數目亦相對少。

「記錄冊」擴至天然山坡

土力工程處完成關於極端暴雨引發嚴重山泥傾瀉的系統性研究，發現過去約60年的山泥傾瀉紀錄中，有20%之前未曾有過山泥傾瀉歷史的天然山坡，包括涉及特殊地質結構、2023年因極端暴雨引發嚴重山泥傾瀉的筲箕灣興道上方天然山坡。土力工程處制定一系列措施，包括檢視全港天然山坡，已識別出三個與興道上方天然山坡有類似特徵的天然山

坡，包括大潭郊野公園近渣甸山和紫羅蘭山一帶，以及畢架山近大窩坪，將其納入「長遠防治山泥傾瀉計劃」作災害評估，以確定其潛在危險及可能引致的後果，再進行所需的風險緩減工程。

岑家華表示，現時的「斜坡記錄冊」只涵蓋人工斜坡，處方計劃將記錄冊由人造斜坡擴展至天然山坡，將記錄每個天然山坡的基本地理空間資料、山泥傾瀉紀錄及受其影響的設施，這有助處方分析及評估那些過往未被納入「長遠防治山泥傾瀉計劃」的天然山坡是否存在較大風險，以識別哪些需優先處理。將涉及數以10萬計天然山坡，預計可於一年內完成。

為全面提高斜坡安全，土力工程處會在三年內逐步增加「長遠防治山泥傾瀉計劃」的每年工作目標，包括天然山坡風險緩減工程目標由30幅增加至40幅，鞏固政府人造斜坡目標由150個增加至200



▲土力工程處計劃將「斜坡記錄冊」由人造斜坡擴展至天然山坡，預計可於一年內完成。

個，為私人的人造斜坡進行安全篩選研究的目標由100個增加至130個，並會重點審視對市民生活有較大潛在影響的人造斜坡，尤其是唯一行車通道旁的斜坡。

助決定防治工程優次

土力工程處將利用創新科技及大數據分析，加強斜坡管理及應對山泥傾瀉風險的能力，已大致完成研究運用降雨數據、山泥傾瀉報告及人造斜坡資料，更準確識別山泥傾瀉成因，並提升風險評估能力，有需要時會發出「山泥傾瀉特別提示」。

處方亦正開發「智慧斜坡記錄冊」，擴展數據庫的資料，將記錄冊由「身份證」變成「履歷表」，有助處方更有效利用人工智能及大數據分析，提升斜坡安全管理功能，包括決定防治工程的優次，揀選斜坡進行維修審核，以及優化山泥傾瀉警告系統等工作。



▲近年極端天氣頻發，本港多區曾發生嚴重山泥傾瀉意外。

無人機監測斜坡 提升災害應變

先進技術

低空經濟「監管沙盒」試點項目陸續推展，土力工程處將透過兩個試點項目，探索利用配備先進遙感技術裝置的自動化無人機技術，在目標工地或地區進行實時監測和收集數據的技術可行性，可用於斜坡工程管理及斜坡監察，以及緊急應變。土力工程處表示，項目將主要以港島東作為試點，期望未來能以無人機，定期巡查各種與山坡有關的設施，做到「一機多用」。

土力工程處副處長岑家華表示，自動化無人機應用場景頗多，包括工程管理，防治工程都位處較偏遠山區，如能應用無人機技術定時到工地測量，可幫助觀察工程進度或監測地盤安全。其次為斜坡監察，透過定時定位的無人機檢查，能很快在大雨後拍攝天然山坡照片，藉人工智能技術比較轉變，時間及準確度都會大大提升。第三是緊急應變，如有無人機場概念，能於災害發生後到現場拍攝實時無人

機片段或相片，有助政府作緊急應變。

岑家華透露，「監管沙盒」今次主要都是針對港島東山體進行，因附近有不同天然山坡災害緩減工程如泥土壩或柔性防護網，希望明年在雨季或正常情況下都可定時檢查地方。他舉例，耀興道都有一條引水道，如要人力檢查會費時失事，若可利用無人機沿引水道做飛行檢查，能大大幫助看到引水道在大雨前後是否有淤塞情況，可盡快清理。

大公報記者 易曉彤



▲土力工程處探索利用無人機技術，在目標工地或地區進行實時監測和收集數據的技術可行性。

洪水橋綠色運輸擬引入AI管理車流

【大公報訊】記者賴振雄報道：為配合洪水橋／厦村和元朗南新發展區，政府將分階段推展全長約16公里的智慧綠色集體運輸系統。有立法會議員關注，集體運輸系統在路面行駛，會跟其他車輛爭路。土木工程拓展署表示，系統在設計上有彈性，可以配合「智軌」（ART）或「公車捷運系統」（BRT），雖然某些路口與原有馬路系統共用，但不會令原有馬路系統的路口變窄，計劃使用人工智能，協助管理共同路口交通。

行政長官李家超在2023年施政報告提出，在啟德、東九龍以及洪水橋／厦村建造智慧綠色集體運輸，參考內地「雲巴」、「智軌」及「巴士快速公系統」。根據政府最新方案，啟德及東九龍的智慧綠色集體運輸系統，將採用高架道，部分路段以隧道形式運行，洪水橋／

厦村新發展區的系統在路面行駛，但採用哪一種系統，暫時未有最終定案。

土木工程拓展署西拓處處長陳家豪昨日接受電台訪問表示，洪水橋／厦村新發展區的智慧綠色集體運輸系統，大部分路段將是專用道路，可以配合「智軌」（ART）或「公車捷運系統」（BRT），設計上留有彈性。

系統將設有三條路線，包括往來泥圍



▲洪水橋／厦村智慧綠色集體運輸系統擬引入AI管理路口交通。 模擬圖片

和頌富的1號線、流浮山和屯馬綫天水圍站的2號線，以及元朗南新發展區和屯馬綫天水圍站的3號線，暫時只有1號線，已選定所有站。

立法會鐵路事宜小組委員會主席張欣宇表示，已相約政府討論路線問題，擔心智慧綠色集體運輸與不同交通工具共用路口，或導致「爭路」問題，影響系統運作。

陳家豪回應，雖然部分路口與原有馬路系統共用，但不會令原有馬路系統的路口變窄，系統同時配合人工智能管理車流，例如透過影像或者其他測量方式，實時監察路口其他道路情況，避免多車爭路。

土木工程拓展署爭取明年就第一階段道路工程及系統採購和營運合約招標，預計2027年批出，2031年或之前完工。

以乘客利益為依歸

透視鏡

蔡樹文

特區政府官員日前分別約見的士業界和網約車平台代表，有的士業界認為白牌車的出现，令的士牌照價格大跌。當局表明，不應把着眼點放在個別人士的資產價值，強調在規管網約車平台的過程，會考慮的士業界訴求，最終一定以市民利益為依歸。

的士牌照本質上是公共交通業務的經營許可證，的士牌變成另類炒賣及投資工具的原因，是政府自1990年代起凍結的士牌照發行，在供求失衡，加上市場炒作下牌價急升，市區的士牌一度高見七百多萬，完

全扭曲了發出的士牌作為經營許可證的原意。

市民轉向網約車的主要原因，是的士服務無法滿足現代出行需求，特別是的士行業質素參差，存在拒載、濫收車資，以及支付方式不便等問題。的士業不進則退，在激烈競爭下處於劣勢，政府規管網約車必須以市民利益為依歸，而非基於的士牌價，甚至所謂「救市」等因素。

目前，無論內地或者外國，都有規管網約車的豐富經驗及完善法規，前提都是保障乘客利益及安全，並非保護某交通工具行業的利益，這是的士行業必須認清的事實。