

改革創新 推動重大項目提速提效

行政長官會同行政會議昨日批准啟德智慧綠色集運系統鐵路方案。此前政府已於去年10月為該項目合約展開招標，預計2031年可投入服務。作為本屆政府重點推進的民生基建工程，啟德項目從提出論證到獲批啟動的全過程，都體現特區政府全力發展經濟、改善民生，以改革創新精神推動發展提速的施政新風。

啟德發展區是九龍東發展核心，區內住宅、商業、文娛康體設施正加速落地，未來居住人口將超10萬。但交通配套不足已成為發展最大瓶頸，不僅影響居民日常出行，也制約了發展區效能發揮與本港郵輪業發展。此次獲批的啟德智慧綠色集運系統，全長約3.5公里，設6座車站，連接啟德郵輪碼頭與港鐵啟德站，將為前跑道區提供便捷的交通接駁服務，破解區域發展的痛點、堵點，並有利於培育文、體、盛等經濟增長點。

啟德智慧綠色集運系統設想的提出，最早可追溯到近20年前，歷經多年討論與公眾諮詢，一直進展緩慢，還一度因「高架形式不可行」而被擱置。本屆政府在施政報告中重新將其列為優先工程，除了建造技術的進步，更是貫徹

基建先行理念、創新發展模式的結果。

為推動項目盡快落實，特區政府大刀闊斧優化流程、精簡程序，實現合法合規前提下的全面提速。例如打破「先程序後設計」的慣性思維，將部分法定程序與詳細設計階段同步推進，招標工作較原計劃提前一年啟動，力爭2026年批出建造合約，並要求承建商於動工後3年內完工，較原工期縮短約1年。同時，項目還將積極採用預製組件、機電裝備合成法等現代建造技術，以科技賦能提升工程效率，為大型基建項目提速提效提供了樣板。

在推動建設提速的同時，特區政府依然堅持依法推進、廣納民意，不為趕進度而忽視程序正義與公眾參與。政府發言人表示，項目方案於去年刊憲，就接獲不少反對意見。政府廣泛聽取了立法會、區議會、諮詢組織及持份者意見，公眾整體支持度高。對於收到的反對意見，當局逐項審視理據，主動與反對者會面溝通，詳細解釋方案並回應關切，所有未撤回意見均提交行政會議綜合考量，以確保決策過程合法合規、公開透明。接下來政府還要求項目專營公司持續與持份者緊密協調，嚴格遵守環評許可條件，最大限度降低工程對環境

與社區的影響。

公共交通等基礎設施，是香港高質量發展、改善民生福祉的關鍵支撐，無論是國際創科中心、北部都會區建設，還是發展文旅與盛事經濟，便利的交通都是前提條件。基建先行，是本屆政府重要的施政理念。興建啟德、東九龍、洪水橋/厦村三條智慧綠色集運系統，正是這一理念的直接體現。為推動基建工程提速增效，政府推動立法修例，精簡城市規劃、土地徵收、工程審批等法定程序，發展局成立督導小組全面檢視優化流程，以「多線並行」模式壓縮項目周期，兼顧效率、合規與公眾參與度，為加快各項發展打通了制度堵點。

當前香港正主動對接「十五五」規劃，全速制定自身五年規劃，在加強發展規劃性和頂層設計的同時，更需以時不我待的奮進姿態和改革創新精神，一件一件抓落实，推動重大項目和改革舉措早日落地見效。這在啟德項目推進、北都建設提速中，都得到很好體現。未來這些經驗也可以應用到更多領域，推動創科、教育、醫療等行業發展破局，以高效治理回應中央和市民期盼，以務實作為推動香港高質量發展，在融入和服務國家發展大局中展現新擔當、新作為。

完善電子支付配套

全港的士今日開始全面引入電子支付系統，所有司機須至少向乘客提供兩種電子繳費方式，回應了市民和遊客長期以來的需求，也進一步提升了的士行業電子化水平和服務質素。但考慮到香港人多地狹、高齡化等實際情況，新政落地初期難免出現各類情況，需政府和業界密切觀察，及時改善。

入境處預計，周五開始的復活節及清明長假，將有約644萬人次出入境。適逢旅遊旺季，對的士服務的需求勢必相應增加，尤其是內地電子支付已經高度普及，遊客也有更強需求。事實上，香港主要交通服務已經基本實現了電子支付，唯獨的士一直未有跟上時代，現在正是業界邁出改革關鍵一步的時候。

目前政策要求每名的士司機須提供至少兩種電子繳費方式，本意應是希望的士司機或車行按各自需要自行選擇，在推動改革的過程中給業界留有自由操作的空間。但在實際操作層面，由於每名司機提供的電子支付方法都可

能不同，仍有機會出現乘客無法以特定方式支付車費的情況。

香港的的士也有不同類型，單頭或兼職司機由於缺乏車行的統一式管理和協助，在向銀行和相關部門申請繳費媒介時容易遇上各種問題。其次還有網絡問題，香港不少郊區還未有完善的網絡設置，而偏偏這些地方都是旅遊熱點，電子支付可能臨時無法派上用場。對於這些問題，都要提前考慮，及時作出調查和優化配套。引入電子支付的主要目的是方便乘客，若最後反而增添了麻煩，便是本末倒置。

當然，加入電子支付只是給乘客多一種選擇，並不代表要取代現金。除了人生路不熟的遊客外，行動不便的長者也是的士常客。很多長者仍然以「招手」方式叫車、依賴傳統的現金支付，推行電子化、平台化也要考慮到他們的需求，避免因過度電子化反而減少了選擇，造成特定群體的不便和利益受損。畢竟，以人為本提高服務質素才是一切改革的目的。

的士今起須提供至少兩種電子支付

運輸署：4.7萬司機就緒 司機：順應時代好事



新聞熱話

全港的士今日起必須提供至少兩種電子支付，包括一種二維碼和一種非二維碼電子繳費媒介。大公報記者昨日在街上截的士實測，發現大部分的士已準備了至少兩種電子支付方式。的士司機和乘客均支持和贊成的士需提供電子支付，認為是「順應時代的好事」，為兩者都帶來了便利。惟記者觀察亦發現近半數的士的車窗並未張貼有電子支付標識，有司機解釋因每個司機提供的電子支付方式不同，若張貼貼紙，擔心換更時會麻煩且引起乘客誤解。

運輸署表示，的士業界已準備就緒，現已有超過4.7萬名的士司機安裝了能夠支援多種電子支付的系統。

大公報記者 易曉彤、肖泓宇



▲▲大公報記者實測發現，多數司機已準備好為乘客提供至少兩種電子支付的工具，不過卻同時發現有在車窗張貼電子支付標識的士數目不多。 大公報記者肖泓宇攝



的士電子支付 知多啲

問：的士電子支付法例要求是什麼？
答：所有的士司機必須提供至少兩種電子支付方式，包括一種二維碼及一種非二維碼。

問：「二維碼」同「非二維碼」電子支付是什麼？
答：「二維碼」是掃碼付款，例如支付寶、微信支付、中銀支付等；「非二維碼」常見的例子包括輕觸式支付，例如八達通、信用卡、FPS轉數快等。

問：怎樣知道司機提供哪些電子支付方式？
答：可以上車問司機；的士車窗亦有貼紙列出接受的電子支付方式。另外，八達通收款機或其他系統，亦會兼容不同掃碼及輕觸式支付。

問：的士司機沒提供電子繳費有懲罰嗎？
答：違例者最高可罰款5000元及監禁6個月。

問：若司機沒有提供電子支付方式，乘客可以點做？
答：乘客可以記下日期和時間、車牌號碼和司機資料，致電政府熱線1823或交通投訴組熱線2889-9999通知運輸署跟進。如有需要，個案會轉交警方跟進。

問：司機提供電子支付方式後，是否可以拒收現金？
答：不可以。乘客可以繼續選擇以現金繳付車費，的士司機必須接受，而且根據法例，司機須準備總值不少於100元的鈔票及硬幣為乘客找贖。

資料來源：運輸署

今天起所有的士司機須提供至少兩種電子繳費媒介，司機可按營運需要靈活選擇電子繳費媒介，並在車窗指定位置張貼貼紙展示所提供的電子繳費媒介，方便乘客識別。的士司機若未能提供電子支付，在無合理辯解下，最高可罰款5000元及監禁六個月。

近半車窗未貼電子支付標識

大公報記者昨日於非繁忙和繁忙時段在街上截的士實測，乘搭的四輛的士中有三輛支持電子支付。司機黃先生稱，六年前已主動申請電子支付賬號，認為電子支付早已在業界普及，且內地遊客偏好使用微信、支付寶等付款，提供電子支付對吸客有一定幫助，「做生意要行先一步」。他又稱，現時部分電子支付方式需由司機承擔手續費，但他認為2%手續費屬可接受範圍。至於有未提供電子支付的士，司機就解釋：「我都贊成要司機提供電子支付方式，但我部車的电子收費系統是由車行安裝，車行現時還未搞好。」

不過，記者在的士站現場觀察，發現近半數的

士未在車窗張貼電子支付標識。的士司機劉先生稱，幾年前已自行申請多種電子支付賬號，「現在好難換零錢，電子支付不用數錢，市民和旅客都鍾意。」但他並未在車窗張貼電子支付標識，他解釋，自己所租之的士由多名司機輪班駕駛，且所提供的支付方式各有不同，難以統一在車上張貼標識，「貼出來會誤導乘客，好尷尬」，他期望車主能在車上配置統一的電子支付設備。

乘客：服務質素近年有提升

市民許女士認同的士新增至少兩種支付方式的舉措確實帶來便利，「有時身上不會帶太多現金，所以我通常會使用八達通支付」。她又稱，政府近年推行一系列措施規管的士，感受到的士服務質素有所提升，「始終有規管會更好，出行更加安心和便利」。

瑞士旅客Mark表示，這是他首次嘗試在香港街截的士，因擔心司機只收現金，他特地提前到銀行提取了現金。他指自己日常出行慣用信用卡支付，因此他十分樂見香港之的士提供電子支付，省

卻旅客要提前準備現金的麻煩。

新科發展（國際）有限公司車隊司機管理部總監李為民向《大公報》表示，香港每日乘搭的士的市民約80萬人次，加上亦有不少旅客搭的士，電子支付的推廣是社會進步的必然趨勢，不僅能節省乘客上落車時間、減少現金攜帶麻煩，亦能減輕司機找換零錢的負擔。他透露，目前香港99%的的士司機已配備至少兩種電子支付方式，主流包括八達通、微信支付、支付寶，5個的士車隊更覆蓋15種電子支付選項。

運輸署助理署長馮惠筠昨日表示，的士業界已準備就緒，現已有超過4.7萬名的士司機安裝了能夠支援多種電子支付的系統，如有個別司機仍未安裝，可向運輸署的專屬服務站預約，將有電子支付平台的專人為司機開戶。在法例實施後，署方會繼續進行宣傳及公眾教育，如乘客發現的士司機無提供電子支付，乘客可以記下日期和時間、車牌號碼和司機資料，致電政府熱線1823或交通投訴組熱線2889 9999通知署方跟進。

網上Call車佔20% 市民憂街上難截車

手機叫車應用程式日漸盛行，為出行帶來不少便利，但現時仍有不少習慣在街上伸手截車或不習慣使用叫車APP的市民，擔心網上叫車平台會逐漸取代傳統伸手截車方式，或出現「截車難」的情況。有的士業界表示，現時業界基本將網上叫車平台作為輔助攬客方式，網上平台客量僅佔總客源的兩成，主流仍是在路面或的士站接客。

的士若可接客，會於車頭亮起Taxi標識，未接載客的空車未亮起標識，則可能已接單。大公報記者昨日在下班高峰時段於灣仔統計，20分鐘內有約400輛的士經過，當中約八成已載有乘客，兩成為空車，而空車中有約三分之一未亮起可載客標識。記者亦於灣仔嘗

試截車，除去統計時間，2分鐘便可截到的士；而非高峰時段，記者分別於石硤尾及筲箕灣截車，均可做到即截即上。在灣仔上班的羅先生表示，灣仔區的士較多，即使在繁忙時段截車都不算太難，但曾試過在繁忙時段的中環半山街頭，嘗試截車約20分鐘，惟經過的士均已載客，或是前往目的地接客的客車，無奈之下只能用叫車APP。

擔心叫車需多花打賞費

市民曾女士表示，曾於下班繁忙時段，在銅鑼灣世貿中心外用叫車APP，「當時APP上顯示，繁忙時間建議給司機貼士，讓他們盡快接單。」為節省出行費用，曾女士等待約15分鐘未果後，遂轉向當街截車，惟發現前來的的士均

是已接單的，因此擔心在電子化盛行的當下，傳統截車方式會被逐漸取代，若叫車則要多花打賞費，「可以用手機叫車當然是進步，但在街上伸手截車仍然有需要」。

談及網約車與傳統搵客模式，新科發展（國際）有限公司車隊司機管理部總監李為民表示，現時Call車應用程式單量僅佔司機總客源約20%，「業界主流仍依賴街頭接客及的士站排隊，繁忙時段無論是網上Call車或是街頭截車都會相對困難，但非繁忙時間路面仍有大量空車可接客。」李為民表示，僅少數近70歲的年長司機因不熟練電子產品未使用叫車應用程式攬客，多數司機均會靈活運用APP與街頭搵客相結合的方式營業。 大公報記者 肖泓宇

平衡需求

各界有Say

方便出行
市民張先生

以前趕時間搭的士試過現金不夠，要專門讓司機繞路去ATM取款，政府強制的士提供多種電子支付方式是順應時代的好事，方便市民及旅客出行。



多了生意
的士司機陳先生

現時車上配備了信用卡、微信、支付寶、八達通等支付方式，電子支付對於我的生意很有幫助，內地遊客習慣用微信及支付寶，因此多了很多遊客生意。



便利旅客
遊客Opp

我不會隨身攜帶現金，的士能提供至少兩種支付方式，涵蓋Visa卡等支付選項，對旅客而言是利好舉措，電子支付的普及能極大提升出行便利。

