



香港科技之光

天舟十號貨運飛船發射任務昨早取得圓滿成功，以「太空快遞」的方式將6.2噸補給物資送到空間站，其中包括港科大研製的「太空之眼」。「太空之眼」將長駐天宮，為國家實現「雙碳」目標提供科學支撐，並為全球應對氣候變化貢獻中國智慧。

「太空之眼」的全稱是「輕小型高分辨率溫室氣體點源協同深測載荷」，名字蘊含着技術密碼。首先，用火箭將貨物送上太空，成本高昂，「輕小型」最符合成本效益；其次，只有「高分辨率」，才能看得清、看得遠；其三，「太空之眼」的功能是監測「溫室氣體」排放；其四，精確定位和監測排放「點源」（例如發電廠、鋼鐵廠等個別工業設施的排放）；其五，「協同深測」是指同時監測二氧化碳和甲烷這兩種最大的溫室氣體排放。

會當凌絕頂，一覽眾山小。站得越高，看得越遠越清晰。雖然從地面及低軌道衛星都可以監測溫室氣體排放，但有很大的局限性。「太空之眼」在天宮工

作，利用太空的獨特視角，實施持續、高頻監測，這是其他監測方式所無法比擬的優勢，具有重要的科學意義。

一言以蔽之，「太空之眼」的核心功能是從太空提供可靠、準確且高頻次的溫室氣體排放監測、報告和核實數據，重點監測城市、工業等點源排放，為國家的「碳中和」及「碳达峰」目標提供科學支撐，雖既輕且小，但作用卻絕不含糊。

香港科技人才濟濟，是國家戰略科技力量的重要組成部分。例如香港理大研發的「表相採樣執行裝置」助力嫦娥六號實現人類歷史上首次月球背面採樣返回。港科大為嫦娥八號研發的「月面多功能移動操作機械人」，將是香港高校首次在月球探測中擔任牽頭角色。

這些都是香港科研融入國家航天事業發展的標誌性成果，是國家大力支持香港創科發展的體現，激勵香港科技人才更好地以香港之所長貢獻國家之所需，為科技強國作出更大貢獻。

積極對接「十五五」 打造醫療創新樞紐

醫療衛生領域的大型國際盛事「亞洲醫療健康高峰論壇」昨日在港開幕，圍繞對接國家「十五五」規劃與衛生健康新機遇、醫療領域前沿技術、健康創新與投資等三大主題展開探討。行政長官李家超在致辭時表示，香港將積極配合國家「十五五」規劃，把香港發展成為健康與醫療創新樞紐。香港有全球頂尖的醫療資源、人才隊伍和科研能力，未來通過積極對接國家戰略、提升臨床實驗能力，加快醫藥審批改革，在健康與醫療創新方面大有可為。

香港是亞洲領先的創科中心和粵港澳大灣區的核心，在醫療創新方面有獨特優勢和深厚基礎。首先，香港有豐富的醫療科研基礎和專業人才儲備，是全球唯一擁有5所世界百強大學的城市，其中香港大學和香港中文大學在醫學領域均居於前50名以內。正在建設的本港第三間醫學院，更以人工智能、工程技術與醫學的交叉融合為鮮明特色。出席論壇的諾獎得主Michael Levitt也表示，香港是未來AI醫療的絕佳試驗場，對全球有重要借鑒價值。

香港正在推進北部都會區發展、國際創科中心建設，生物醫藥和健康科技均是重點發展方向。為實現醫療創新樞

紐的目標，特區政府已採取一系列舉措，並取得明顯成效：一方面發揮香港醫療產品和服務獲國際認可的優勢，優化創新藥械審批流程，「1+」藥物審批機制自實施以來，已有19款新藥獲批註冊，大幅縮短審批周期。李家超還透露，將於今年底正式成立「香港醫療產品監管中心」，並分階段實施新藥註冊的「初級評估」，標誌著本港向建立完全獨立的藥物審批框架邁出里程碑式一步。另一方面強化生物醫藥研發轉化，完善產業配套與營商環境，助力企業走出去、引進來。在政府引進的重點企業中，約三分之一屬於生命與健康科技領域；同時，香港還發揮國際金融中心優勢，通過三項百億港元規模的資助計劃及基金、持續優化上市規則等舉措，為醫療創新企業提供多元資金支持，激活產業發展動能。

建設醫療創新樞紐，關鍵在於打通研發到臨床的「最後一公里」，加快提升臨床試驗能力。目前，由特區政府成立的「粵港澳大灣區國際臨床試驗所」已於河套香港圍區運作，位於深圳的「粵港澳大灣區國際臨床試驗中心」亦投入營運，充分發揮「一區兩園」和「一所一中心」作用，依託大灣區超過8700

萬的人口資源，探索擴大科研數據、生物樣本跨境流動，聯合開展多中心臨床試驗，不僅可以大幅提升研發效率，更可以讓前沿醫療技術更快惠及民衆。

值得注意的是，根據剛出台的廣東省「十五五」規劃綱要，廣東也在加速發展生物醫藥產業，包括支持粵港澳大灣區內地九市對接港澳，通過優勢互補，協同創新，共同拓展內地和海外市場。香港擁有國際認可的醫療體系、完備的臨床試驗平台、暢通的全球貿易網絡與雄厚金融資本，可充分發揮樞紐帶作用，帶動大灣區生物醫藥產業鏈、創新鏈、資金鏈深度融合。隨着跨境醫療協作、人才交流、藥械互通持續深化，大灣區醫療健康產業必將迎來高質量發展，成為全球醫療創新的重要增長極。

國家「十五五」規劃為香港醫療改革和創新指明清晰方向，提供豐富機遇。香港應牢牢把握「一國兩制」下的多重優勢，深度對接國家戰略，持續深化改革、強化科研創新、優化臨床轉化、暢通跨境協作，以建設醫療創新樞紐為抓手，更好服務「健康中國」建設，並為全人類應對共同挑戰、提升健康福祉做出更大貢獻。

網約車牌照擬抽籤分配 有效期一年

續牌設最低營運要求 杜絕「殭屍牌」

特區政府昨日向立法會提交文件，交代網約車服務規管細節。就網約車車輛牌照安排，政府將於附屬法例訂明，可透過抽籤方法分配牌照，並設定優先獲配牌照的資格。

網約車牌照有效期為一年，政府建議續牌時須符合最低營運要求，例如網約車須於牌照有效期內平均每月完成數十次行程，以杜絕「殭屍牌」。文件未交代車輛牌照發牌建議數量，政府稱會繼續聽取各界意見，強調會實施總量管控和動態評估。

大公報記者 龔學鳴



▲特區政府昨日向立法會提交文件，交代網約車服務規管細節。大公報記者林良堅攝

運輸及物流局在文件表示，的士業界就網約車數量沒有「主流想法」，個別業界組織認為發牌上限應訂於數千輛網約車；個別的士車隊營辦商建議最少1萬個車輛牌照；網約車平台則普遍建議發出數萬個牌照，並因應市況和發展適時調整。

文件指出，因應香港的獨特情況，政府需對網約車的發牌數目實施總量管控，在釐訂牌照數量上限時，需考慮乘車需求、整體個人化點對點交通服務行業的健康和可持續發展等因素。就供求分析和運力換算，文件引述顧問公司調查結果，網約車每日乘客量約為19萬人次，佔整體個人化點對點交通服務的22%，以每程平均載客1.67人次計算，網約車每日提供車程約11.4萬程。

公文生態的影響等各方面作考慮，在引入規管後，亦會因應市場發展，和實際營運情況進行動態評估，適時檢視是否需要作出調整。

文件指出，附屬法例將會訂明，如運輸署接獲的車輛牌照申請數目，超過該輪申請設定的上限，運輸署署長可採用的分配牌照方法可包括抽籤，在進行抽籤時，可優先考慮指定類別的人士或車輛。

第三季邀平台申請牌照

附屬法例將訂明網約車車輛牌照的有效期和續期安排，文件稱，為令已領取牌照的網約車能有效發揮運力，以滿足乘客需求，政府建議引入最低營運要求，例如要求網約車須於牌照有效期內，完成指定行程數目，例如平均每月完成數十次行程，方可獲續期。車輛牌照可獲續期多於一次，但自許可證首次發出日起計，總時長不得超過5年。

政府計劃於今年上半年，向立法會提交各項附屬法例，以進行「先訂立後審議」程序。完成審議後，政府會在第三季邀請有興趣的網約車平台申請牌照，同時推出的士和網約車綜合筆試；第四季將邀請車輛和司機申請相關的許可證，獲核准的網約車平台同時開展籌備工作，包括招募車主兼司機登記並進行認證，以及落實各項規管措施以符合法規規定和牌照條件。

可優先考慮指定人士或車輛

而網約車平台數據顯示，網約車司機大多數是兼職，約六至七成司機平均每周工作少於20小時，局方推算估計，網約車活躍司機少於3萬人。局方分析認為，網約車平均每天營運時間和運力，遠低於的士，即使假設網約車平均每天營運約6小時，也只等同的士每天提供運力（18小時）的三分之一。

文件表示，就社會上有聲音主張，網約車車輛牌照數量應為1萬個至1.5萬個。若按三輛網約車的運力，才等於一輛的士可提供運力計算，假設發出1萬個至1.5萬個網約車車輛牌照，所能提供的運力大約只等於數千輛的士的運力。

局方指，會從滿足市民出行需求和乘車體驗，以及相關實際運力對道路資源和

網約車供求分析及運力換算

需求分析*

個人化點對點交通服務每日乘客量：約88萬人次（的士佔69萬，網約車佔19萬）

網約車每程平均載客：約1.67人

推算網約車每日車程：約11.4萬程

供應分析**

網約車司機工時分布：60%-70%每周少於20小時（兼職）

約20%每周20-40小時

約10%-15%每周逾40小時（接近全職）

估計活躍司機：低於3萬名

運力換算

的士

- 商用車輛
- 每輛一般出租予兩名司機，近乎24小時輪替
- 平均每日營運約18小時（撇除深宵時段）

網約車

- 私家車（主要自用，閒置時載客）
- 司機以兼職為主，彈性上線
- 平均每日營運時間與運力低於的士

假設網約車平均每日營運約6小時，推算運力：3輛網約車=1輛的士

*運輸署透過顧問公司於2024年11月至2025年1月進行調查的結果

**綜合本港不同網約車平台公司提供的資料

資料來源：運輸及物流局

平台須設置人臉識別 認證司機身份

任何提供網約車平台服務的電子或電訊平台，均須領有網約車服務牌照。運輸及物流局提交立法會的文件表示，為加強保障乘客，政府會透過牌照條件，要求平台運用科技協助履行盡職審查的責任，例如要求旗下的網約車司機，在提供網約車載客服務時，利用人臉辨識等技術，認證有關司機是否持有網約車車輛駕駛許可證，以及是否該網約車的登記車主，以確保符合「人車綁定」要求。

政府亦會要求平台，在確認乘客行程訂單時，向乘客提供有關網約車司機的照片、司機姓名等相關資料，讓乘客可辨識司機身份。

政府亦會於附屬法例訂明，持牌平台須備存的營運資料類別，例如平台旗下的司機和車輛資料；平台接獲、完成及取消的訂單數目；乘客候車時間；透過平台安排的行程的車費金額；平台接獲的投訴數字和類別等。運輸署會和持牌平台建立直接的資訊系統對接或電子通訊渠道，以便傳送營運數據。

的士與網約車筆試將合併

為壯大整體點對點交通服務（包括網約車、的士）的司機供應，的士筆試與網約車考核將會合併。換言之，將來有意申請的士駕駛執照或駕駛許可證的人士，可參與同一個優化的綜合筆試，再透過選擇修習的士司機職前課程或網約車司機職前課程，以符合申請相應駕駛資格的要求。政府相信，有關安排有助改善司機短缺以及老化的情況。

政府提交立法會文件指出，運輸署自去年11月起，已進一步優化的士筆試。經優化後，報考人數大幅上升。截至今年2月28日，平均每月報考人數從過去的約1400人，升至現時約1800人，升幅約三成。

大公報記者 龔學鳴



▲政府建議網約車續牌時須符合最低營運要求，杜絕「殭屍牌」。大公報記者黃洋攝

網約車牌照數量 業界倡循序漸進

發展數目的公布 議員建議注重效果

中國駐英大使向英方提議正交涉 警告停止反華政治操弄

日前圍繞網約車發牌規模等問題推出專題報道，受到社會廣泛關注。