

北都提速發展 重在破局攻堅

具身智能落地化

隨着國家「十五五」規劃正式開啟，獲列入國家戰略的香港北部都會區發展進入快車道。近期，北都基礎設施、產業園區建設明顯提速，專屬法例立法工作加快推進、向洪水橋圍區100億元撥款通過，軟硬件建設齊頭並進。如何抓住難得機遇和重要窗口期，實現北都突破性發展，早日見到實效，是中央和社會各界高度關注、特區政府亟待解決的問題。

北都是香港經濟社會發展和轉型升級的重要載體，也關係到香港未來三十年的城市面貌、發展空間和民生福祉。《大公報》今日起推出重磅系列專題，從問題切入，對北都發展建言獻策。我們認為，北都發展好不好不在規模，而在於能否打通土地、資金、制度、算力、產業等各要素，形成高效協同的發展生態圈。以這個標準衡量，目前推動北都發展再提速，至少還有以下幾個亟待突破的領域。

第一是生產要素跨境流動能否順暢實現？現在大灣區人流、物流的通過越來越便利，但是由於各種原因，資金、數據等跨境流動仍存在隱形壁壘。北都發展的核心要義，在於深度融入大灣區和國家發展大局，實現優勢互補、協同發

展。因此推動規則銜接和「四流」的自由流動，也是北都專屬法例重點解決的問題。業界建議可探索建立白名單+試驗區制度，實現資金、數據的制性流通。

第二是產業能否先於房地產落地？北都是香港與大灣區其他城市協同發展的重要產業平台，不能再走「先造樓、後想產業」的舊路，而應該產業先行、房地產配套，通過一站式服務和「度身訂造」的優惠政策，為產業進駐、建立生態圈服務。如果發展順序錯位，方向就會走偏，有變成「睡城」的風險。

第三是金融業能否前置參與、從單純資金提供者變為產業組織者？業界建議，金融業可透過專項基金、投資結合模式，支持初創企業培育和技術轉化，以及為招商引資提供一站式金融配套，成為前置布局、全程共建的產業合作夥伴，實現金融傳統優勢的全方位賦能。

第四是算力和能源體系能否提供堅實支撐？發展創科和先進製造業，算力和能源供應是卡脖子因素。目前香港已經在北都提前布局算力中心，沙嶺數據園建成後將大幅提升香港算力36倍。但是這個算力能否跟得上產業發展所需、算力中心的能源供應效率如何，還需要進行算力、能源與儲能的系統性規劃。

第五是土地與開發機制能否實現突破？需要繼續推進土地開發機制、審批流程改革，確保土地供應、審批速度可以跟上產業用地和配套所需，為北都發展掃清土地要素障礙。

北都這塊熱土，承載着香港未來，亦被中央和社會各界寄予厚望。連新加坡總理都專程前去考察，將北都視為香港未來競爭力的重要來源。香港各界既要對既定發展戰略充滿信心，又要以時不我待的緊迫感，加快把藍圖變成現實。特區政府應以「破局」思維加快改革，拆牆鬆綁，營造環境，加強引導；社會需以「建設性」態度出謀劃策，支持發展。企業和工商界應以「以身入局」的姿態加快投資。香港工商界向來勇於創新，投資北都既是以實際行動展現責任擔當，更是實現企業和行業「華麗轉身」的歷史性機遇。

「十五五」開局之年，香港特區迎來最好發展時期，也將在明年迎來三十年而立。北都發展關係到香港下一個三十年的走向，也與每一位市民切身利益息息相關。香港各界應同心同德、迎難而上，衝破關卡，提速提質提效建設北都，打造好未來發展新引擎，向世界展示新形象。

「香港具身智能實驗室」昨日在中大成立，這是香港首個全端具身智能實驗室，致力於推動具身智能技術與機械人的前沿科技發展，並與多家業界夥伴、投資機構及創科企業合作，這是香港加快科研成果轉化及產業應用的積極努力體現。

在昨日的實驗室成立儀式上，展出了多項令人矚目的具身智能機械人創新成果，包括能輕鬆應對家庭等複雜服務場景的香港首個智能移動機械人平台，「毫米級」操作精準度的輕量化力控機械臂，以及能穿越崎嶇地形的全地形四足機械人等，展現了中大在AI、機械人及具身智能領域的雄厚實力。

在此基礎上成立的實驗室更上層樓，是全港首個全端式研發平台。所謂「全端式」，就是涵蓋具身智能的全鏈條，從開源節操組、機械人硬件、控制算法、操作算法、感知算法，到人形機械人、靈巧手、機械狗、機械臂等核心技術與系統研發。實驗室將圍繞人工智能與機械人技術深度

融合，推動具身智能從底層核心技术、算法研發到落地場景與產業化應用的全面創新發展。

實驗室聚焦場景應用，針對物流、智能製造、服務業、醫療等多元應用，開發可自主感知、決策和執行的智能系統。譬如說，香港人口老化嚴重，護理人員供不應求，有了具身智能機械人，就可以替代人類看護的大部分工作。

這也是產學研用的深度融合。與實驗室合作的24家機構，陣容強大，包括杭州宇樹科技、上海智元創新、聯想創投等，都是業界翹楚。有了這些合作夥伴，就能實現科研合作、成果轉化、產業應用及投資支持的一條龍運作。

香港長於科研而弱於場景應用，曾經備受詬病。隨着共建大灣區及北都建設的推進，這一情況得到了顯著改變。香港具身智能實驗室的成立，標誌着科研走出象牙塔，與場景應用、投資支持、商業化深度結合，為香港打造國際創科中心及國際高端人才集聚高地注入新動力。

應用新技術新物料 鐵路發展提速提效

北環綫採用新鐵路標準 成本省兩成

為推動本港鐵路發展提速提效，路政署於今年2月正式發布《香港鐵路標準》。運輸及物流局局長陳美寶昨日表示，北環綫及港深西部鐵路將率先應用新標準，其中北環綫有望節省兩成建造成本，支線通車時間表亦因此提前兩年，預期可與主線在2034年或之前同步開通。她強調，本港沿用的鐵路標準不會被取代，只是更清晰及更規範化，能為業界帶來更多確定性。

大公報記者 張騰



▲《香港鐵路標準》協助推動本港鐵路發展全面提速。

▲北環綫工程採用《香港鐵路標準》，建造成本有望節省兩成，支線通車時間提前兩年。圖為北環綫項目古洞站工程。大公報記者凱楊攝

對於有聲音憂慮引入國家標準會否蓋過本地原有標準，陳美寶重申，香港一直沿用的鐵路標準不會被取代，未來做法只是將標準更清晰及更規範化，能為業界帶來更多確定性，當局將多作解說。她進一步解釋，《香港鐵路標準》有考慮整個鐵路項目周期規劃，包括日後營運和維護等方面。以組裝合成構件為例，除可節省建造成本外，亦有助維護工作更系統化，在物料管理和紀錄保存方面更具效益。

新界東北立法會議員陳克勤關注，除了北環綫及港深西部鐵路項目外，港鐵在興建白石角站時會否使用新標準，令興建車站的時間縮短，通車時間

毋須等到2033年。陳美寶表示，當局正大力推動港鐵在興建重鐵及延線項目時採用新標準，港鐵亦是「鐵路審批組」的重要成員，需要擁抱《香港鐵路標準》。

與港鐵研加快古洞站工程

工程界立法會議員卜國明認為，鐵路審批組必須要有足夠的人手，以免成為項目推進的阻礙；他亦關注北環綫主線能否提早完工。陳美寶回應指出，第一期古洞站部分工程已進入較成熟階段，當局會持續與港鐵檢視有否地方可以加快，如有進展會適時公布。

【大公報訊】記者張騰報道：《香港鐵路標準》首次將鐵路設計、建造、營運等標準

集合成冊，在保留香港沿用標準的基礎上，引入包括國標在內的多項鐵路標準，為業界提供多樣選擇，推動鐵路發展提速提效。《標準》涵蓋五大範疇，包括土建及結構、建築規劃、施工、設備及鐵路系統，以及營運及維護，覆蓋鐵路的全生命周期。

業界可因應不同項目的需求和特點，綜合考慮成本效益、技術要求、供應狀況、場地環境、勞動力與機械資源等因素，靈活應用合適的標準。

為配合新標準實施，路政署成立「鐵路審批組」，一條龍處理新鐵路項目的建築圖則審批工作。鐵路審批組成員包括屋宇測量師、結構工程師、土木工程師等專業人員，專責處理新鐵路項目的建築圖則審批工作，並設立電子中央審批平台，便利提交文件及審批建築圖則，提升行政效率。審批組的服務目標，是將處理首次提交圖則的時間由過往的60日大幅減少至30日，處理修訂圖則的時間亦由30日縮減至21日，並設於上述時間內完成不少於90%的圖則審批決定的關鍵績效指標（KPI），以加快項目進展。同時，鐵路審批組亦設立監察及介入機制，若遇到未能在15天內解決的重大問題，會提升至助理署長級人員處理，以便高層人員及早介入和磋商可行解決方案。

香港鐵路標準涵五大範疇

港鐵配合電子支付 更換逾2000入閘機

【大公報訊】記者張騰報道：立法會鐵路事宜小組委員會昨日討論港鐵優化設施，提升乘客出行體驗。港鐵香港客運服務總監鄭永銓表示，港鐵正持續投放資源，引進創新科技推動「智慧出行」，近期已更換超過2000部入閘機，配合新的電子支付。

後年半數車站用AI大使

鄭永銓指出，港鐵積極應用科技提升乘客出行體驗，措施包括在所有車站提供免費Wi-Fi、加強沿線5G網絡覆蓋，以及增設流動裝置充電設施，預計到2028年，半數車站會設有人工智能虛擬服務大使「Tracy」，方便乘客查詢，近期並已新增票務處理及電子支付功能。

有議員關注港鐵早前使用新信號系統後，未來是否有空間再加密班次，港鐵車務營運及本地鐵路副總監李婉玲回應指出，會持續留意情況，檢視有否空間加密班次。

對於議員留意到有旅客在車站內擅自使用插座充電，李婉玲表示，個別車站尤其旅客較多的站點，已預留指定位置方便乘客充電，旅客亦可向便利店租用充電寶，呼籲乘客不要使用站內插座。此外，有議員關注港鐵如何應對極端天氣變化。鄭永銓表示，港鐵已做了一系列措施，包括在較高風險車站安裝檢測器以防水浸，現時大部分車站設計均高出地面至少450毫米，並配備1.2米高的防洪板。

機場快綫新月台明啟用 連接二號客運大樓

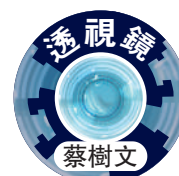
【大公報訊】記者肖泓宇報道：香港國際機場二號客運大樓即將投入服務，港鐵昨日宣布，機場快綫連接二號客運大樓的三號及四號新月台，將於明日（20日）啟用。屆時，列車在抵達機場站後，兩邊車門均會開啟，乘客可按指示直達一號及二號客運大樓。另外，由5月31日起，機場快綫將提供更多電子支付乘車選項，除八達通和機場快綫二維碼車票外，乘客亦可於新款出入閘機使用感應式信用卡、扣賬卡或二維碼電子錢包付費。

機場二號客運大樓離港設施於本月27日投入服務。港鐵表示，機場快綫亦會作出

相應的配合，由明日起，機場站位於二號客運大樓的三號月台（往博覽館站方向）及四號月台（往香港站方向）率先啟用。屆時機場快綫列車抵達機場站後，左、右兩邊車門及月台幕門均會開啟，方便乘客直達一號及二號客運大樓。港鐵已更新及加強標示和會作出車廂廣播提醒乘客，亦會在初期加派人手協助。

為慶祝新客運大樓及月台啟用，於本月27日至6月30日期間，搭乘機場快綫往返機場或博覽館站的MTR Mobile合資格會員，即可獲得額外MTR分及參加抽獎，有機會獲得雙人商務艙來回機票及送出超過一萬份獎品。

助港鐵「出海」



運輸及物流局局長陳美寶表示，正全力推進多個鐵路項目，特別是北部都會區的跨境鐵路項目，支持香港持續發展，更好融入國家發展大局。

《香港鐵路標準》除了保留香港沿用的鐵路標準外，引入了國家和世界不同地方的合適鐵路標準，並因應香港本地環境條件作出調整。

陳美寶表示，北環綫及港深西部鐵路將率先應用《香港鐵路標準》，其中北環綫有望節省兩成成本，同時將支線時間表提前兩年，與主線在2034年或之前同步開通。

《香港鐵路標準》是香港鐵路發展里程碑，新標準不僅提高了建設效率，亦節約成本，有利香港在大型基建上融入國家發展大局。但特區政府目標不僅僅是北望神州，成為灣區標準的同時，讓《香港鐵路標準》成為國際標準，為香港鐵路「出海」創造條件。

北環綫全長10.7公里，港深西部鐵路全長約18.1公里（其中深圳段10.8公里、香港段7.3公里），兩條鐵路總長度亦只有28.8公里，在鐵路建設歷史上屬「小菜一碟」，但可發揮示範作用。

不少「一帶一路」沿線國家鐵路運輸系統仍處起步階段，《香港鐵路標準》有利香港鐵路建設走向國際市場。