



# 網約車牌照數量有據可依 科學推算回應社會預期

董光羽

維港觀瀾

網約車合法化是香港交通現代化的重要一步，現屆特區政府致力於打破利益固化藩籬，去年底成功獲立法會通過規管網約車的法律框架。為進一步訂定規管細節並落實完整的規管制度，政府日前刊憲，正式公布網約車牌照數量上限為1萬個，同時列明對網約車平台、車輛及司機資格的具體要求。以1萬個網約車牌照為起點，這數字不僅合乎社會及市民的利益，更是一個真正立足於香港實況、經嚴謹科學化推算後作出的合理安排，既能確保乘客現時的乘車體驗大致不變，亦平衡道路資源和公共交通生態健康發展，理應得到各界支持。

**科學化分析 決定網約車牌照數量**

政府在釐訂網約車牌照數量上限前，進行了深入且科學化的研究。根據運輸署委託顧問公司於2024年11月至2025年1月進行的「本地個人化點對點交通服務需

求調查」，每日使用個人化點對點交通服務的乘客量約為88萬人次，當中傳統的士佔約69萬人次（78%），而網約車則佔約19萬人次（22%）。進一步分析，網約車的每程平均載客人數約為1.67人，由此推算，每日由網約車提供的車程數目約為11.4萬程；這個具體的乘客需求數據，為政府釐定發牌數目提供了客觀且可靠的基礎。

除了需求面，政府對網約車的供應側亦有透徹分析。綜合各網約車平台的資料，現時大部分網約車司機以兼職模式營運：約六七成司機平均每周工作少於20小時；約兩成多司機每周工作20至40小時；只有約一成至一成的司機以接近全職的模式服務，每周工作超過40小時。換言之，網約車供應側呈現出「兼職為主、高度彈性、流動性強」的特點。

車輛的實際運力，是政府決定網約車牌照上限時的另一關鍵考慮因素。的士與

網約車的營運模式有本質上的區別，每輛的士每天的實際營運時間一般約為18個小時，而大部分網約車司機僅會利用閒置時段載客取酬，再加上法例已規定網約車日後必須符合「人車綁定」要求，故網約車提供的運力幾乎肯定會遠低於一般的士。根據政府推算，大約三輛網約車的運力才可大致跟一輛的士相比。

**不應危言聳聽 市場上有網約車的替代**

將網約車發牌上限定在1萬個，數量上跟現時最大網約車平台Uber所要求的3萬個確是有一段距離；然而考慮到網約車司機以兼職為主，加上流動性極高，網約車「活躍司機」數目其實肯定遠低於3萬。平台提出的數字，包含了大量偶爾、非持續服務的司機，當中顯然存在「水分」，至於該平台稱，若牌照數量低於3萬，將會令網約車服務供應大減，影響乘客出行體驗，同時令車費上漲七成。筆者認為，有關說法只是危言聳聽，是建基於香港並無網約

車的替代選擇之上，立論並不成立，完全是匪夷所思。

綜合以上科學分析，政府將首階段網約車牌照上限定於1萬個，實屬審慎穩妥。假設落實規管後，每名網約車司機平均每天營運約6個小時，每小時完成兩個行程，即每天可完成12個行程，那麼1萬輛網約車每天總共可提供約12萬個行程，基本足夠覆蓋市場需求，這安排既可維持乘客的乘車體驗不變，亦有效平衡道路資源和公共交通生態。

**網約車只是「輔助」發牌須考慮路面狀況**

運輸及物流局局長陳美寶多次強調，香港公共交通系統具有其獨特性，全港有近九成市民日常出行依賴公共交通服務。政府的核心施政原則，必須以市民的整體利益和福祉為依歸，絕不可向個別網約車平台的利益傾斜；在規劃網約車牌照上限時，政府必須兼顧路面承载力，避免因網

約車數量失控而加劇交通擠塞，影響絕大多數依賴公共交通工具上班學市民的出行體驗。說得直白一點，經常使用網約車服務的市民畢竟只佔少數，現時的發牌上限已能基本滿足他們的需求，不會出現「Call不到車」的情況，加上政府已承諾會持續動態檢視市場對網約車的需求，並適時作出調整，網約車平台不應「獅子開口」，提出只對它們有利的牌照上限。

1萬個網約車牌照上限，並非憑空想像的數字，而是建基於嚴謹的數據調查、對市場運作的深度理解，以及對整體社會利益的負責任考量。這項政策既回應了市民對多元化出行選擇的殷切需求，也體現了政府在推動行業健康發展與維護公共資源有效運用之間取得平衡的決心。筆者深信，這個科學、務實的起點，將為香港個人化點對點交通服務揭開良性競爭、共存互補的新一頁。

時事評論員

## 以幸福為導向 重塑香港房屋政策新局



張量童

房屋問題一直是香港最深層次的社會矛盾之一。過去一段頗長時間，公屋輪候時間居高不下，劏房問題日益嚴峻，青年置業遙不可及，這些現象不僅反映供應不足，更折射出制度設計的滯後。現屆特區政府在處理這個「燙手山芋」時，以「幸福感」為核心理念，提出更科學的房屋供應策略，制定以居民為本的幸福設計指引，並在短、中、長期同時發力；推動過渡性房屋和簡約公屋，加快公屋建設，增加資助房屋的比例，讓更多合資格居民能自置居所，提升社會向上流動的動能。

**這樣的房屋政策並非僅僅追求數量，而是嘗試把幸福感「制度化」，強調房屋不只是建築物，而是居民生活質素、心理安定與社區凝聚的載體。這種思維突破了過去光著重「供應量」的單一指標，嘗試建立一套衡量幸福感的標準，將非量化的價值轉化為政策框架。**

房屋局與房委會早前推行的「幸福先行，預試計劃」便是一例。作為其中一個試點的觀塘啟業邨，新增的「社區生活走廊」設有長者座椅、充電接口、燈光與風扇，既能遮風擋雨，又成為居民交流的聚腳地。居民普遍反映「屋邨更有活力」、

「環境更舒適」，這些正面評價顯示幸福感政策的落地成果。

幸福感政策的另一個重要面向，是「簡化和重構房屋階梯」。傳統的「房屋階梯」概念，是由公屋起步，逐步過渡到資助出售房屋，再到私人市場置業。然而，這階梯在一段時間裏出現了斷層：公屋輪候時間過長，居屋供應有限，私人樓價高企，令不少家庭難以跨越。特區政府就簡化和重構房屋階梯形成全新思路，透過增加簡約公屋，以縮短公屋輪候時間，並引入多元化供應模式，讓市民能根據自身收入和需求選擇合適的階段，而不是被迫停留在某一層。這種重構既是回應市民對自置居所的渴望，也提升社會穩定性。擁有自置房屋往往能增強家庭的安全感與歸屬感，減少社會焦慮，這正是「幸福感」政策的深層意義。

海內外不少發展公營房屋的經驗可供香港參考借鑒。新加坡建屋發展局在規劃公共房屋時，強調「社區—生活—教育」的結合，設計「空曠底層」、鄰里中心與公共設施，讓居民自然交流，使公共房屋成為社區的核心；丹麥的「共居運動」則強調共享空間與社群互助，居民共同管理廚房、花園與公共設施，形成強烈的社區認同。這些政策的設計均跳出單純的房屋供應量，而是著重減少居民的孤獨

感，提升心理健康，在長期社區聯繫中發揮重要作用，可見房屋政策不能只有數字，還需要以居民和社區的幸福感為施政基礎。

現時香港的土地、教育與產業政策由不同部門負責，若部門間協調不足，便不能有效整合資源，「產業—教育—社區」的三角結構可能出現斷裂。再者，過渡性房屋與簡約公屋雖能短期紓困，但若缺乏長遠規劃，可能會造成資源錯配。此外，深圳前海、新加坡裕廊等地已形成成熟的產業與社區生態，香港要追趕，就需在制度創新與政策支持上更具力度，否則只能是「跟隨者」而非「領先者」。

**房屋不只是建築物，而是承載情感、希望與身心靈安頓的所在。房屋政策不只是追求數量，更着力提升幸福感。這種能夠將技術專業與人文關懷結合的施政思維，正是現屆特區政府務實為、敢於破局的地方。**

其施政不僅打破以往的思維定式，更在制度層面上引入幸福感的衡量，為房屋政策注入新的內涵。若能持續深化，幸福感將不再只是口號，而會成為房屋政策的核心價值，並在國際舞台上展現出獨特的制度創新。這不僅是房屋的故事，更是城市治理的故事，是香港在新時代追求幸福與凝聚的象徵。

博匯智庫主席、特首政策組專家組成員

## 提高人均居住面積 打造宜居幸福北都



姚銘

香港人住得細，已成為外界對香港居住環境的刻板印象，某程度上甚至成為香港吸引企業和人才的阻滯。房屋問題是一個持續數十年的結構性問題，解決「住」的問題，是本屆政府施政的重中之重。有見及此，筆者日前就在立法會提出「提高北部都會區人均居住面積，構建宜居「幸福北都」」議案，期望能以北都為試點，興建面積更大的公營、私營房屋，讓市民「住大啲、住好啲」，構建幸福社區。

在香港，有時會遇到這樣場景：一個四口之家，住在二、三百呎的公屋單位，客廳同時是飯廳、小朋友書房以及長輩看電視的地方。小朋友想溫書，旁邊就是飯枱；長輩想早點休息，但家人在看電視。筆者讀幼稚園時，住在油麻地、佐敦一帶的板間房，和爸爸媽媽一同睡一張龍床，好幸運抽到公屋可以上樓，但公屋也是一個開放式單位，只是靠衣櫃隔開客廳和睡房，因此，筆者對香港的房屋問題有切身的體會。

**人均面積應升至10平米**

根據2021年人口普查，香港的人均居住面積中位數僅約16平方米（172平方呎），遠低於亞洲及國際主要城市。有數據顯示，狹窄的居住環境會損害身心健康，甚至會影響下一代的成長。香港作為國際金融中心，要切實解決好房屋問題，讓市民「住大啲」，才能成為更宜居的城市。

過去，香港受制於土地供應緊絀，但北部都會區為香港解決房屋問題帶來了難得的機遇。政府已覓得足夠土地滿足未來十年房屋供應目標，當中北都可提供3000多公頃新發展土地，亦是未來最主要的房屋供應來源；從規劃源頭上，北都已具備落實較高居住標準的條件。

事實上，香港房屋政策長期以來聚焦於「供應

數字」——起多少伙、輪候時間長短、土地供應達標沒有？數字固然重要，但房屋政策的終極目標不應只是滿足統計表，而是市民對「住大啲、住好啲」的期盼。另一方面，宜居環境已成為城市搶奪人才的核心競爭力，北都定位為宜居都會區，提升居住環境、社區配套，能夠吸引更多人才及注重生活質素的本地家庭進駐，更好地爭人才、創未來。

**要創造「幸福北都」，筆者建議以北都為試點，先行先試，落實以下措施：將北都公營房屋人均編配標準由現行7平方米提升約至10平方米，相應調整各類單位面積，並將提高人均面積納入香港首份五年規劃及《長遠房屋策略》，訂立清晰宜居指標；增加大面積公營房屋比例，規劃「多代共居住宅」，配備無障礙設施，讓三代同堂家庭不必因空間不足而被迫分開居住，減輕房屋需求，亦促進家庭和睦；將九成半的按揭擔保安排，擴展至購買北都一手房屋單位的白表申請人，讓年輕家庭只需支付5%首期就可以「上車」。同時，研究透過設定實地條款等，鼓勵發展商提供更大面積單位，引導市場向優質居住空間發展，為市民「住大啲」奠定堅實基礎。**

過往新市鎮發展經常出現住宅先行、配套滯後的問題，居民搬進去，發現無學校、無商場、無車搭等，每日返工需要兩小時甚至更長時間，生活質素大打折扣。北都面積廣闊，不能重蹈覆轍，需要加快興建各項生活配套設施。

「幸福北都」不只是口號，而是要真正滿足市民需求，努力讓市民「住大啲」，繼而「生活好啲」。另一方面，我們還需要構建更安全、有保障的北部都會區，近日在新界北出現的暴雨，再次暴露了新界北防水防洪的短板，筆者建議政府在落實北都規劃時，能實踐「海綿城市」理念，做好防洪安全，同時做好行人路網絡的無縫連接，讓北都以至全港各區，更宜居、更安全，亦更幸福！

立法會議員、北區區議員、民建聯執委

## 美國按下對台軍售「暫停鍵」：霸權透支下的算計與無奈

楊觀華

看大勢

近日，美國代理海軍部長高維在參議院聽證會上證實，受中東「史詩怒火行動」高強度作戰消耗影響，美方暫停一筆規模達140億美元的對台軍售項目。早前，特朗普在結束訪華後，也曾對外提及擱置一筆120億美元的對台軍售事宜。

美方兩處說辭披露的金額雖存在出入，但核心事實十分明確：美國主動收縮涉台軍事動作。這絕非美方釋放善意，而是軍工儲備告急、多線戰略承壓、規避衝突風險的被迫選擇。事件不僅戳穿美國所謂安全承諾的虛偽本質，重創「台獨」分裂勢力的「以武謀獨」的妄想，更直觀印證，在美國全球博弈格局裏，台灣始終是一枚可隨意取捨、用來交易的地緣棋子。

**一、霸權被迫踩下煞車，多重現實困境束縛美方手腳**

美方分別以彈藥庫存不足、對華博弈需求作出解釋，表象說法雖有不同，內在邏輯高度契合，充分暴露出美國奉行實用主義戰略，如今已然陷入霸權力不從心的窘境。

**軍工產能短板凸顯，多線作戰被迫取捨。**

自美伊軍事衝突爆發後，戰場彈藥消耗規模居高不下，美軍精確制導武器、防空攔截彈藥庫存快速走低。疊加俄烏戰場持續消耗、紅海局勢緊張對峙，美軍同時深陷三大熱點區域，兵力與軍備持續被攤消耗。受國內產業空心化拖累，美國軍工產能恢復速度緩慢，彈藥補給周期漫長，

難以支撐歐洲、中東、印太同步開展高強度軍事部署。在美國全球利益排序中，掌控中東能源通道、維護區域霸權是核心要務，台海相關布局優先級大幅靠後。在軍備缺口難以填補的現狀下，美方優先保障前線作戰與自身庫存補給，暫緩對台軍售成為必然選擇。這也足以說明，台灣防務安危從來不在美國核心考量範疇，隨時可以為自身戰略利益做出犧牲。

**台灣淪為博弈工具，軍售淪為交易砝碼。**

特朗普直言軍售擱置與否取決於中方態度，徹底撕下美台所謂「盟友關係」的偽裝。長期以來，民進黨當局將美國軍售當作外部撐腰的憑證，妄圖依靠外購武器實現分裂圖謀。而美方的表態直白顯露，對台軍售並非防務保障承諾，只是用來討價還價的外交工具。當下中美在經貿、科技、地緣安全領域博弈激烈，兩軍交流一度陷入停滯。中方劃定清晰紅線，明確在軍售事宜敲定前，暫緩接待美國國防部高層訪華。為重啟軍事對話、緩和雙邊氛圍，同時服務國內大選外交訴求，美方選擇犧牲台灣利益換取博弈優勢，功利心態暴露無遺。與此同時美方多次強調暫停不等於取消，一旦外部局勢平穩，這批軍售項目依舊存在重啟加碼的可能。

**嚴控台海風險，拒絕被「台獨」裹挾。**

暫緩軍售也是美方對激進分裂勢力的警示約束。賴清德當局不斷推行挑釁性政策，大肆宣揚「以武拒統」論調，企圖借助美方武力撐腰製造台海緊張局勢，甚至試圖捆綁美國軍事力量介入地區爭端。如今美

軍兵力分散、軍備儲備緊張，根本無力開闢全新戰場。「台獨」激進舉動極易引發兩岸軍事衝突，迫使美國被動捲入戰爭。美方暫緩交付核心武器，一方面打擊分裂勢力的軍事幻想，壓制挑釁冒險行為；另一方面釋放明確信號，美國只會藉台灣牽制中國發展，絕不會為分裂勢力承擔戰爭代價，不會任由台海問題損耗自身全球戰略利益。

**二、安全神話徹底崩潰，美台關係信任裂痕不斷加深**

美方單方面叫停大額軍售，沉重打擊民進黨當局「倚美謀獨」的路線，其大肆鼓吹的外部安全保障徹底落空，島內質疑美國的聲音持續高漲。

**防禦體系升級停滯，「以武拒統」淪為空想。**

此次擱置的軍售包含防空導彈、中程防禦系統、反潛及艦艇改造裝備，是台軍補齊防禦短板、搭建現代化防空網絡的關鍵項目，也是民進黨標榜的區域防護屏障。軍售突然中止，直接打斷台軍防務升級進程，防空火力漏洞進一步擴大。面對解放軍常态化巡航與實戰化演訓形成的軍事優勢，台軍現有防禦力量愈發薄弱。即便後續軍售重啟，受產能制約，裝備交付耗時漫長，無法適配當下緊張的海台形勢，依靠武力謀求分裂的圖謀根本沒有實現的可能。

**虛假承諾浮出水面，附庸處境一目了然。**

民進黨長期歪曲事實，將對台軍售包裝成美台關係穩固的證明，藉此鼓吹對抗思維，博取政治選票。此次美方未提前溝

通便官宣暫停軍售，出現美方發布消息、台方無從回應的尷尬局面，當局會促辯解難以掩蓋被動弱勢的處境。這場輿論風波讓島內民眾認清現實，美台並不存在平等合作關係，美國的安全說辭只為自身利益服務，台灣始終處於被動依附的位置，隨時會被美方捨棄交易，雙方維繫多年的信任基礎徹底瓦解。

**島內輿論掀起反噬，民進黨執政深陷危機。**

為採購域外武器，民進黨當局劃撥巨額軍費，擠佔民生建設開支，早已引發民眾不滿。軍售暫停消息傳聞後，社會各界紛紛批評當局盲目依附外部勢力，耗費公財共財富賭上地區安危，不斷將台海推向危險境地。島內在野力量也針對巨額軍購預算提出質疑，要求調整錯誤兩岸政策。依靠對抗立場立足的民進黨政治形象受損，執政公信力大幅下滑，陷入內外夾擊的艱難局面。

**三、短期緩和改變不了博弈大勢，中國需堅守戰略定力**

美國暫緩軍售，是中方堅守主權底線、堅決反制外部干涉取得的階段性成效，短暫緩和與台海與中美緊張氛圍，但無法動搖美國遏制中國發展的根本戰略。

**底線威懾發揮作用，反制舉措取得實效。**

維護國家領土完整是中國不可觸碰的核心利益，面對美方不斷打「台灣牌」、侵犯國家主權的行為，中方摒棄消極應對方式，以暫停高層軍事往來作為反制手段，精準抓住美方希望恢復兩溝溝通、管控分歧的訴求，有效震懾外部挑釁行為。美方

態度退讓，印證中國捍衛主權的決心與實力，有效規避台海局勢升級風險，為雙邊關係平穩運轉創造調整空間。

**舉動只是戰術妥協，邊華立場並未轉變。**

此次軍售暫緩，是美方受中東戰局、軍備不足、國內選舉等多重現實因素影響做出的權宜選擇，並非認可一個中國原則，也不會放棄干涉台海事務。縱觀過往歷史，美國對台軍售多次出現暫緩後重啟的情況，始終沒有徹底終止相關動作。待外部地緣局勢、美國國內政治格局發生變化，美方依舊大概率重啟軍售計劃，延續「以台制華」策略攪動台海局勢，中美長期競爭博弈的整體格局不會被短期變化改變。

**冷靜應對局勢變化，牢牢把握發展主導權。**

大國博弈兼具長期性與複雜性，面對當下短暫緩和和局面，既要肯定反制取得的成果，也要杜絕鬆懈僥倖心理。我國需要持續錘煉國防軍事能力，築牢台海安全防線，有力震懾分裂行徑與外部干涉；不斷完善外交應對機制，堅守國家利益底線，靈活處理雙邊分歧，沉穩應對美方多變的博弈手段。

此次軍售風波再次印證地緣政治規律，台灣無法自主決定自身命運，只能淪為大國博弈的棋子。民進黨執迷「倚美謀獨」，違背歷史潮流，必然無法得逞。隨著島內民眾認知不斷清醒，分裂路線已然走入絕境。國家統一是大勢所趨、民心所向，任何外部干涉與分裂行徑，都無法阻擋祖國完全統一的歷史腳步。

海峽兩岸關係研究中心特約研究員