



匯聚科研優勢 促進兩地創新發展

昨日，中科院香港AIR中心和倫敦國王學院共建的聯合實驗室落戶香港科學園；同日，香港科技大學土木及環境工程學系教授吳宏偉在北京獲頒何梁何利基金科學與技術進步獎。中央高度重視和大力支持香港建設國際創科中心，而香港的科研水平和成就亦得到國家的充分肯定。香港需要進一步發揮匯聚全球創新元素的優勢，抓住建設創科中心的歷史機遇，加快與內地的科技交流、人員交往、產業合作，達至互利雙贏，鞏固香港科研優勢，貢獻國家高質量發展。

香港與內地的科研交流近年不斷擴大。一方面，本港科研實力不斷得到國家的認同和重視，香港科研人員在國家近年的探月、探火星工程中發揮了重要作用，證明香港科學界是國家科技創新的重要力量，更展示兩地創科合作的廣闊前景。另一方面，中央推出不少務實有力舉措，推動香港融入國家科技創新體系。例如國家科研項目經費可以過境香港使用，國家重點研發計劃向香港高校科研人員開放，超過300名香港專家進入了國家科技專家庫、自然科學基金評審專家庫等。無論是中科院合辦的聯合實驗室落戶香港，還是吳宏偉教授獲頒獎，都象徵香港和內地的科研合作大步前進。

香港的基礎科研實力雄厚，擁有5所全球百強的大學、數以千計的世界級學者、數以萬計的研發人員和豐富的國際科研合作經驗，是國家創新體系和國家科技力量的重要組成部分。在恢復全面通關後，兩地的科研交流活動可以從線上走向線下，既有利於內地了解香港最新的科研成果，也有利於內地科研人才來港參與交流合作。正如吳宏偉教授所說，現時內地大部分人才更願意去英美留學，而忽略了香港的科研教育實力也非常好。內地學生應了解到香港也有一流的高校和科研團隊，多選擇在香港進行研究工作，兩地科研

界、學術界通過增進了解、拓展合作，共同提升兩地的科研實力。

國家《十四五規劃綱要》明確支持香港建設國際創新科技中心。國家主席習近平去年考察香港科學園，在與在港兩院院士、科研人員、青年創科企業代表交談時指出，希望香港發揮自身優勢，匯聚全球創新資源，與粵港澳大灣區內地城市珠聯璧合，強化產學研創新協同，着力建設全球科技創新高地。特區政府近年投放大量資源支持創科發展，早前更制定《香港創新科技發展藍圖》，提出循四大發展方向推進，將研發支出佔GDP比重從目前的0.99%提升至2032年的2%。生命健康科技是《藍圖》重點促進發展的三大科技產業之一，中科院合辦的聯合實驗室作為聚焦醫學技術的國際一流研發機構，有助提升香港在這方面的實力。

香港在基礎科研優勢明顯，但缺乏技術研發轉化的中間平台，以及後端的應用市場，科技創新鏈條不完善。內地尤其是粵港澳大灣區內地城市的產業鏈、供應鏈非常完善，技術供給和成果孵化能力強，更有龐大的市場做後盾，正好彌補香港的不足。香港和內地科技創新上齊心協力、優勢互補，有助於香港打造國際一流的創科產業鏈，為經濟社會發展注入強大動力，創造新的經濟增長點。尤其是國家當前急需加強基礎前沿研究，以突破被西方「卡脖子」的技術瓶頸。香港在對接全球科技創新體系、推進國際合作等方面具有獨特優勢，在知識產權、金融法律等方面積累了重要經驗，正好為內地企業走出去、融入全球創新網絡發揮應有作用，為國家科技創新事業中貢獻更多智慧和力量。只要找到「國家所需、香港所長」的交集，兩地科研合作將產生巨大的聚合能量。

助過渡屋租戶銜接 加快增建公屋

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

本港首個運用「組裝合成」(MIC)建築法興建的過渡性房屋項目「南昌220」今日進行拆遷工程，相關物件將搬到樂善堂位於大埔的過渡性房屋重用。「南昌220」項目於2020年8月推出，去年11月完結，協助94個住戶、175人改善居住環境。過渡性房屋能夠改善基層市民居住環境、減輕生活負擔，起到「救生艇」的作用。不過，過渡屋租住年限短，租戶可能要「過渡又過渡」甚至重創房，政府、社福機構應盡力協助過渡屋租戶的銜接安排，避免再受割房之苦，政府亦須加快及增建公屋，從根本上滿足基層住房需求。

過渡性房屋善用閒置用地，利用組裝合成建築技術興建組合屋，為長期輪候公屋或居住在惡劣環境的基層市民提供可負擔的居所，提升生活質素。根據「南昌220」的社會影響評估報告顯示，住戶的人均居住面積中位數上升77%（由入住前的人均居住面積中位數55平方呎增至入住後的97.3平方呎），租金亦減省31%（由入住前的每月平均租金4,279元減至入住後的2,953元）。過渡性房屋除了幫助基層市民「住大啲、租平啲」，更重要的是街坊之間建立鄰里互助關係，住戶認為「照顧子女的壓力」減輕，而且比以前較容易找人協助處理與同住家人的關係；逾八成住戶表示入住後更願意向鄰居借出或送出物品（如借出維修工具、玩具、或送出自己有剩餘的日用品等），以及分享社區資訊和互相幫助。

住戶已獲配公屋或遷往其他過渡屋，其中四分之一住戶獲編配公屋，六成住戶遷往其他過渡性房屋，另外一成住戶遷往私人單位。租期過短是租戶普遍認為不理想的問題，部分租戶對頻繁跨區搬遷不太情願，尤其對子女的家庭影響頗大，學童需要面對轉校及重新適應環境等挑戰。不少過渡性房屋都面臨相似問題，租戶在租期滿後，又未輪到公屋「上樓」，只能選擇其他過渡性房屋，或重投劊房。有團體建議，房屋局應盡快放寬過渡性房屋租住年限至5年，與簡約公屋看齊，最好容許住到「包上樓」。

過渡性房屋用地是商界及有關機構借出，本身另外用途。項目完結後，土地須歸還持有人，要延長過渡性房屋的租住年限並不容易。因此，政府首先要加快興建其他過渡性房屋、「簡約公屋」，盡量滿足基層的中短期住屋需要。其中，「簡約公屋」至少有5年租住期，而且數量更多，可讓更多住戶租住更長時間，減少搬遷次數。

傳統公屋未來10年供應額輕重，首5年落成單位只佔三分之一。目前，公屋一般申請約有13萬宗，平均輪候時間為5.6年。政府已覓得土地提供2萬個過渡性房屋單位和3萬個「簡約公屋」，為基層市民提供中短期住屋選擇。為避免基層市民要「過渡又過渡」，政府在努力覓地建設過渡性房屋單位、「簡約公屋」的同時，更要有效壓縮公屋規劃、建築設計、興建的程序，善用私人參建模式，提速增量增加供應，徹底擺脫公屋供應跟不上市民需要的困境。

運輸署：兩個月內搞掂的哥易通行

指僅剩5000輛的士未登記 下周一增兩專屬站辦理

香港特區政府運輸署原定本月26日率先在青沙管制區實施「易通行」不停車繳費服務，但被質疑安排倉促混亂。運輸署於日前公布將有關服務延至今年5月7日才正式推行，並於昨日宣布由下周一（20日）開始增設兩個專屬服務站，為的士業界辦理「易通行」車輛貼和司機卡。運輸署署長羅淑佩表示，已經有2.7萬個司機購買了司機卡或經過網上登記，只剩下5,000輛的士未登記，有信心未來兩個月內能讓全港的士司機完成處理所有「易通行」服務的申請。

◆香港文匯報記者 吳健怡



◆不少的士已登記「易通行」（紅圈示）。香港文匯報記者曾興偉攝



◆羅淑佩表示，全港有1.8萬架的士，已派出1.3萬張車輛貼。香港文匯報記者曾興偉攝

運輸署為加強協助的士業界申請「易通行」服務，除現時由隧道費服務商提供的4個客戶服務中心外，下周一會在上環林士街及荃灣政府多層停車場增設專屬服務站，為的士業界辦理「易通行」車輛貼和司機卡，服務時間為每日上午10時至晚上9時，而駕車前往該2個服務站可免費泊車1小時。

的士車主和司機今日起可到「易通行」網站hketoll.gov.hk或流動應用程式進行預約，已預約車主和司機在指定時間到有關客戶服務中心或新增專屬服務站辦理申請，專屬服務站亦會協助教導的士業司機如何使用「易通行」流動應用程式分拆隧道費，而隧道費服務商亦會派大使到全港9個專用加氣站協助的士車主和司機預約。

專屬站只限預約 料15分鐘辦妥

羅淑佩昨日在會見傳媒表示，為免混亂及減省排隊等候時間，專屬服務站只會為已預約的士車主和司機提供服務，運輸署呼籲業界盡量使用專屬服務站，「兩個停車場是我們運輸轄下的停車場，我們有比較大的彈性處理不同情況，十分受到業界、車主朋友歡迎，對的士來說也是方便地點。」

她表示，兩個服務站每日可處理數百宗申請，由於的士司機已經預約，預計辦理手續需時約15分鐘就完成處理，不擔心影響其他停車場使用者。

2.7萬的哥已購司機卡完成登記

羅淑佩指出，目前全港約有1.8萬輛的士，已有超過1.3萬輛的士申領「車輛貼」或「車種貼」、2.7萬名的士司機已購買司機卡及完成登記，他們都可以在「易通行」5月7日開通後即時使用有關服務，未有車輛貼或車種貼的士只有約5,000輛，有信心5月前所有的士司機也能完成辦理申請。

早前，不少車主表示仍未收到運輸署發出的「車輛貼」，運輸署表示，截至本月16日，已發出超過46萬個「車輛貼」。署方由昨日起至下周五（24日）會去信全港80萬名車主，通知他們現時在運輸署登記的電子聯



香港文匯報訊（記者 吳健怡）運輸署延期實施「易通行」服務及為的士業增設專屬服務站，的士車主協會永遠會長吳坤成直言，之前計劃宣傳不足及推行倉促，令業界無所適從，延期是負責任之舉，可避免正式推行時混亂，更能事半功倍。

指增兩服務站利分流

吳坤成昨日向香港文匯報表示，目前除4個客戶服務中心外，政府還增設了兩個專屬的士業的服務站，可以達至分流的作用，讓的士司機和其他車主無須過爆服務中心，而有關的服務時間又方便早夜更司機，不用特別請假處理申請。

他認為，在9個加氣站和設立20個諮詢站有專人提供協助是很有必要的，「有些年紀比較大的司機，不太懂用智能手機，若有人協助處理『司機卡』和『車輛貼』的申請，相信有助釋除司機的疑慮。」

吳坤成表示，之前，很多司機在申請「車輛貼」時，輸入電話號碼和電郵地址，系統均指聯絡資料與系統不符，導致無法接受申請，亦有司機忘記在運輸署登記的電郵地址或手機號碼。現在運輸處下周五去信全港80萬名車主，通知他們現時在運輸署登記的電子聯絡方式，可以避免出現混亂和節省申請時間。

他提到，以往司機若逾期繳交隧道費，會被徵收175元附加費，若21天內仍未繳付附加費和隧道費，附加費會加至350元，費用可能會由車主承擔，導致車主和司機會發生爭執情況出現。「易通行」則有一個繳費清單，以及「易通行」戶口可連結銀行賬戶、信用卡或指定儲值戶口作自動付款，指定儲值戶口有儲值功能，用戶可預先存入款項，以便在通過隧道後即時由該指定儲值戶口扣除隧道費。有關服務亦讓汽車過隧道時無須排隊在收費亭停車繳費，從而更有暢順的道路體驗。

為防止個別司機未插卡或未繳付隧道費，有關的逾期附加費或由車主承擔，吳坤成建議在司機繳費逾期一個星期後，可以將有關欠費資訊發送給車主，讓車主都可以提醒司機盡快繳費。

絡方式，讓他們申請「易通行」時更方便，又會在全港各區設立超過20個諮詢站，協助車主申請「車輛貼」、開立「易通行」戶口、連結車輛至戶口、設定自動繳費方式及更新電子聯絡方式，詳情將於下週公布。

特區政府計劃今年底前在所有政府隧道採用「易通行」不停車收費系統，而青沙管制區則率先使用，惟由於政府延期實施有關服務，有工會日前批評運輸署令隧道管理公司收回遣散方案，收費員須繼續上班。羅淑佩表示，目前有18名隧道收費員，有3人因個別原因包括轉新工作等未留任，其餘則留任直至「易通行」實施，加上管制區每日用量不高，僅約6萬車次，相信15名收費員足以應付需求，倘有需要，隧道管理公司會增聘臨時工處理。

將藍隧道過海巴線 有望下月試辦

香港文匯報訊（記者 張弦）將軍澳—藍田隧道通車至今已超過兩個月，但通車首月繁忙時段每小時車流量僅有932架次至1,021架次，不足設計流量2,800架次的一半。運輸署昨日表示，該隧道通車後已大大改善將軍澳隧道的擠塞情況，令車龍大幅縮短，車速亦有提升，往九龍或將軍澳方向均分流近三成車流量，而5條使用將藍隧道的全新巴士路線運作暢順。該署正與巴士公司研究將藍隧道過海巴士線，有望下月試辦。

立法會交通事務委員會昨日舉行會議，會上，運輸署交代將藍隧道分流效果。文件顯示，將藍隧道平日

和周末或公眾假期日間，分別平均分流27%和28%由將軍澳前往九龍，以及22%和26%由九龍前往將軍澳的車流量，周末或公眾假期的傍晚繁忙時段，將藍隧道更分流高達31%往九龍方向，以及28%往將軍澳方向的車流量。

運輸署指，平日早上繁忙時段，將軍澳隧道往九龍方向的隧道入口的車龍長度減少了1,350米（68%），車速提高了3.5倍；而周末及公眾假期的傍晚繁忙時段，上述車龍和車速也分別大幅減少了1,450米（76%）和提高了4.5倍。

議員倡速推直達港島全日巴士線

民建聯議員李仕榮指，數據顯示，分流效果還有進一步發揮空間仍有改善的餘地。他要求局方善用將藍隧道，盡快推出直達港島的全日巴士線，以及加強兩條隧道的分流效果以應付將軍澳區人口增長帶來的交通需求。「實政圓桌」議員田北辰表示，將藍隧道開通後，將軍澳隧道早上繁忙時段仍有2,700多架次車流，仍超過設計容量，質疑將藍隧道分流作用有限和能否應付將來的發展需要。

運輸署：初期分流比例屬預期內

運輸署助理署長（運輸項目）余天翔回應表示，初期分流比例是在預期之內，希望創造容量預留更多空間予將軍澳將來的發展需要，尤其是137區，預計屆時會有更多車輛使用將藍隧道，而將來6號幹線通車後將藍隧道吸引力大增，亦會提升其使用量。

因應將藍隧道及跨灣連接路去年12月通車而新增的5條全新巴士路線，繁忙時段往來將軍澳至大埔、荃灣和長沙灣等地，運輸署表示有關巴士路線運作暢順，最繁忙一小時的載客率約為兩成半至五成半，服務水平可滿足現時乘客需求，並透露正與巴士公司研究，下月試辦行走將藍隧道的過海巴士特別班次，已大致敲定服務細節。