



本報專訪

香港特區政府在洪水橋及元朗預留5幅用地，用作興建多層現代產業大樓重置棕地作業，預計2023年第四季起陸續推出作公開招標。團結香港基金副總裁葉文祺日前接受香港文匯報訪問時表示，全港共有約1,500公頃棕地，當中位處「北部都會區」就佔約650公頃，而棕地之中，汽車維修業佔比近一成（約137公頃）。隨着電動汽車的普及，主打燃油汽車的汽車維修業已漸成為「夕陽行業」，基金建議「三步走」助其實現升級轉型，而其他產業甚至創科園也可以參考此模式，藉以釋放更多土地，加速「北部都會區」的發展。

◆香港文匯報記者 黎梓田



左起：團結香港基金研究員區浩馳，政策倡議高級經理王雲豪，副總裁葉文祺及研究員梁暉昊。

團結香港基金政策倡議高級經理王雲豪表示，洪水橋下村新發展區兩塊土地面積分別有5.3公頃和2.7公頃，而元朗創新園的三幅土地分別有約1公頃的大小。預計在年底，政府將會推出元朗創新園的土地，目標是以多層產業帶形式進行開發，主要行業包括車輛維修業和物流業。既然目前本港約有十分之一棕地是被車輛維修業佔用，如果能夠用此成功實現升級，那麼其他產業甚至創科園都可以參考此模式，以達成升級轉型，同時提供更多的土地，加速程序的進行。

車輛維修業佔用10%棕地

然而，政府早前透過放寬13G指引，容許更多土地（第一、二類）的申請更順利，讓棕地業者較易另覓重置場地，以騰出新發展區用地。惟這實際上是一個「權宜之計」，沒有實際解決棕地問題，因此應該有長遠解決方案來處理這個問題。

例如，可以參考新加坡的三步發展策略。首先可以利用多層建築，將一些行業搬遷到上層，以便更有效利用土地。接下來可以清空其他棕地，如建設一個新的汽車城，安置餘下工場。然後，完成騰空全部的棕地，全面發展新發展區。

產業選址忌位置偏遠

王雲豪又表示，除土地規劃之外，設計以及位置對於汽車城的成敗亦相當關鍵，參考本港三個車輪維修城（大圍交通城、九龍灣大昌行集團大廈及柴灣平治港島中心）的優缺點。一方面，三者都有着不俗的地理位置，車主前往維修比較方便，惟政府擬推出的五幅產業用地位置偏遠，需要加入新元素吸引車主前往。

另一方面，從規模設計角度看，大圍交通城地盤面積只有0.3公頃，上落斜道已佔25%，導致空間運用效率低，只能維修小型車輛；而九龍灣大昌行集團大廈地盤面積約1公頃，上

落斜道融入建築物主體，空間運用效率高，能夠維修小型及重型車輛。

基金認為，多層現代產業大樓應維持統一業權，避免因分拆業權造成管理混亂的問題，例如早前大圍交通城出現出租率低、混雜食品製造工場以及車輛佔據上落車道等。反觀業權統一的九龍灣大昌行集團大廈，除雲集不同車輛品牌，提供陳列室、試車、銷售及汽車美容等，更設有運輸署車輛測試中心，提供檢查、維修及續牌「多條龍」縱向服務，對於車主來說相當吸引。

全方位服務利擴消費

至於柴灣平治港島中心除了以上提到的全方位服務外，在橫向方面，該中心提供更多不同的消費體驗，例如餐飲、賽車遊戲、親子設施和精品店等，這樣可以擴大消費市場，讓家庭客戶能一起來這裏，比如在等車的時候，爸爸可以帶着孩子來這裏玩，或者是如果他們想要換車的話，也可以一起來選擇。

王雲豪提到，日本東京就有一個汽車城，裏面有一個試車場，只需支付300日圓就可以試駕任何車輛，認為這樣的觀念可以引入到本港的汽車城中，對於車主來說，這是一個非常吸引的體驗。基金建議開設一個培訓中心，如果未來汽車城的車廠能夠提供安全電動車的培訓服務，這對於車房的師傅來說也非常方便，他們只需要上一層樓就可以上課。

單一業主持有利管理

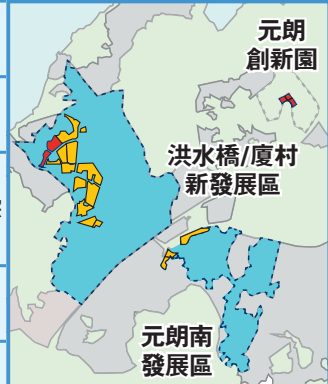
政府目前正諮詢業界發展意向，並將要求發展大樓的企業，把不少於三成樓面面積交予政府，再以相若棕地的租金水平租予受影響棕地經營者。王雲豪補充，基金建議政府可優化賣地條款，例如規定由單一業主持有、不能拆售，須引進不同汽車製造商、代理商，容許汽車服務相關的多元化用途，以及保留不少於三成樓面面積重置棕地作業，但無須移交政府，讓發展商易於統一管理。

團結香港基金籲「三步走」優化產業

扶持修車業轉型 釋放137頃棕地



團結香港基金優化產業大樓策略助「騰空棕地政策」		
短期	13G	放寬規劃指引13G ◆暫時容許棕地業者較易重置在其他地方營運
	1	興建首批多層現代產業大樓 ◆政府已物色5幅用地興建多層產業大樓(約12公頃)
	2	利用首批大樓重置更多棕地，興建更多大樓 ◆重置其他洪水橋/廈村新發展區及元朗南發展區棕地作業，騰出更多用地興建多層大樓(約72公頃)
中期	13G	重置大部分棕地後，按序收緊規劃指引13G ◆按序減少較易獲批地區範圍，減少棕地作業
長期	3	完成騰空新發展區內棕地，全面發展新發展區



目前本港約有十分之一棕地是被車輛維修業佔用，涉約137公頃。資料圖片

張翹楚：北都地契申請時限過短

專家之言

香港文匯報訊 就新界土地の利用，泓亮諮詢及評估董事總經理張翹楚提出政府予土地契約修訂申請期限過短的問題。他指，私人土地業權人可能無法在指定期限內按準則及完成土地契約申請，後果是政府會收回規劃作私人發展的私人土地，這無疑會削弱發展商開發新發展區土地的意欲，期望政府就有關新發展區的期限再作研究。

北都涉182公頃私人土地

張翹楚指出，政府要推動新發展區，首先一定在新界發展，因土地供應比較多，雖然可能好多還是尚未發展成熟，包括棕地及祖堂地等，尤其是新界很多土地尚未有土地契約，或還未進行本地申請，即是所謂的尚未補地價，要大規模發展新界新市鎮，還有很多功夫需要做，發展商亦密鑼緊鼓將本身在新界的土地儲備進行有關申請。

他表示，在政府的發展規劃中，「北部都會區」必然是重中之重，此計劃包含古洞北及粉嶺北的新發展區，預計涉及約182公頃私人土地，很多持有土地的發展商正在進行有關土地申請。根據政府指引，為

確保私人發展符合規劃意向及能適時提供房屋供應，私人土地業權人必須在指定時間內，符合指定條件，才會考慮其土地契約修訂申請。

農地補價脫節礙意欲

政府剛在6月公布下調標準補地價金額，亦延長發展商接受土地契約修訂申請的期限，惟張翹楚指出，政府只延長6個月至12月底。他說，如果私人土地業權人無法在指定期限內符合有關準則及完成土地契約申請，政府將會收回規劃作私人發展的私人土地，這無疑是發展商開發新發展區土地的一大難題。

張翹楚指，一般進行地政總署的土地契約有關申請都需時甚久，更莫說這次是新發展區的土地事宜。因近日地價下行速度加快，加上標準補價有關農地價格的計算，並不考慮規劃對農地價格的影響，導致與市場農地價格有所脫節，發展商或許對採用標準補地價方式傾向審慎。同時，標準補地價亦未能完全反映新發展區的發展風險，變相發展商傾向以傳統補地價方式計算補地價金額，這更加會延長土地申



泓亮張翹楚表示，在政府的發展規劃中，「北部都會區」必然是重中之重。資料圖片

請的進度。

此外，政府在6月公布只延長古洞北及粉嶺北新發展區的申請多6個月到年底，張翹楚認為，這明顯沒有預留足夠時間讓發展商及申請人合理地進行考慮及上訴。其實這兩個新發展區的基建最早在2031年才會完成道路及有關發展，現時尚有足夠時間讓發展商進行有關土地申請。因為發展商皆會有足夠時間興建及發展項目，在若干年後待基建成熟後，方會賣樓及入伙，絕不影響新發展區的進度。故此，他期望政府就有關新發展區的期限再作研究，因為這必然是香港住宅市場未來10年供應的重鎮。

電動車維修技術需要下放

香港文匯報訊（記者 黎梓田）為配合香港致力爭取於2050年前實現碳中和的目標，特區政府早已擬定《香港電動汽車普及化路線圖》（下稱路線圖）。實際上，過去十年中，本港汽車總數由75萬增加到93萬輛，其中電動車增長速度更是驚人，從2013年的500多輛增至去年的5萬多輛，增幅超過100倍。不過，團結香港基金政策倡議高級經理王雲豪認為，車輛維修業的生存空間正逐漸縮小，需要尋找相應的解決方法，以配合電動車的快速增長。

電動車數量10年增逾100倍

根據路線圖，政府計劃在2035年停止新燃油車的登記。估計到2050年，整個香港的私家車將全部變為電動車。意味着，維修電動車的需求只會愈來愈多。而電動車和傳統燃油車在設計、零件和維修需求上存在很大的差異。當今電動車的電池和高壓電部分基本上是一般車房的師傅無法處理的，一來是這些部分具有一定危險性，二來他們並不具有相應技術。同樣地，他們也缺少必要的設備來檢測電子零件等情況，即使是有話，價格也非常昂貴。

此外，目前未有法例要求車輛製造商或代理商將該等技術下放至一般傳統的工場的車輛維修師傅，導致他們基本上無法從正常途徑學習如何維修這些電動車。儘管政府表示可以通過

職業培訓學習，但這些課程講授內容主要着重於車輛的安全性和如何進行安全的維修，仍然無法完全掌握實質上的維修核心技術。因此，本港電動車車主現時普遍讓經銷商或代理商進行維修，假如日後數以十萬計的私家車都轉換為電動車，基本上經銷商或代理商難以應對，故完整的維修技術有需要下放以進行普及。

夥VTC合作培養維修技工

基於這個情況，基金有一些針對這個行業問題的建議，例如與電動車生產商和代理商合作。當他們引進新車型後，可以在3年至5年內將這些技術逐漸下放給其他維修廠，例如技術轉移、材料供應和軟件支援等。同時，與職業訓練局（VTC）合作也是一個方向。他們可以與維修廠師傅或工程師合作，與VTC共同設計一些課程，以提供相關培訓。



香港電動車增長速度驚人，帶動相關維修人員需求急增。資料圖片

他山之石

新加坡修車業向高空發展



新加坡政府興建Sin Ming AutoCity來安置工場。

團結香港基金政策倡議高級經理王雲豪以新加坡的「新民主業部重建項目」作為例子，為實際解決香港棕地問題提供重要參考。新加坡政府第一步做法是在區域興建Sin Ming AutoCare，讓一部分新民主業部工場先行遷入；第二步是在興建Sin Ming AutoCity以完成安置新民主業部餘下工場；第三步就是全部騰空新民主業部地盤，土地用作住宅及第一類商業發展。

維修廠提供一條龍服務

香港特區政府在去年的施政報告中提出，要在元朗和洪水橋推出土地興建多層工廠，汽車維修行業或成為主要租戶之一。而汽車維修業界過往曾與政府部門官員前往澳洲及新加坡考察當地汽車維修業。惟澳洲地方較大，且有行業協會管理，而香港地方狹窄，只能

在民居附近設車房，因此，與香港一樣人多地少的新加坡做法較值得參考。

新加坡目前約有三至三家十層高的汽車維修廠，服務私家車為主，最低兩層供大型車輛之用。香港汽車工業學會會長李耀培指，當地的汽車維修廠讓所有修車行業可以「上樓」，內部設有不同設施，提供汽車美容、洗車及維修等。值得一提的是，當地環保規劃等做得好，如場所會利用天台收集雨水洗車，消防設備及廢油收集會集中處理。此外，修妥的車輛會送往車主住所附近的地鐵站，方便車主取回。據悉，香港極可能參考新加坡模式興建汽車維修城，可容納數百家車房，估計需要興建最少五家類似的大型維修城，始能滿足車主需要。

擬發牌推動電動車維修培訓

另一方面，隨着世界各地大力推廣電動車，新加坡也放眼在2040年前逐步淘汰燃油車，當地傳統汽車維修場也面對窘境。新加坡汽車維修業公會（SMWA）表示，在大約2,000名會員中，有約50%到60%的人表示，一旦電動車普及化，他們就會結業，抑或轉向電動車維修或其他領域，如車身工程等。

該公會會長郭亞勝亦指，當地有極少數的車輛維修員懂得如何維修電動車，認為維修員若要繼續生存，最好在未來5年內學會相關技能，而目前他們大多只能進行簡單的修理工作如更換電池和電子零件。該公會計劃5年到10年內推出的車輛維修員和安全主管執照，將涵蓋電動車的維修與檢查技能，藉此提升業界維修電動車水平。

香港文匯報記者 黎梓田