文匯社評 WEN WEI EDITORIAL

善用科技提升醫療效率惠澤市民

檢討公立醫院急診室收費的改革方案即將在本月底出爐，急診室收費或將實施兩級制。**隨着人口老化，醫療資源不足的問題日益凸顯，要善用醫療資源，一方面是要適當收費實現分流，另一方面是要善用科技提升效率。內地發展互聯網醫療和智慧型醫院的先進經驗，值得香港學習借鑒，從而讓市民得到更便捷高效、經濟實惠的醫療服務。**

隨着人口老齡化加劇，公營醫療系統的壓力不斷增大。在此背景下，公營醫療系統積極檢討公立醫院急症室收費實無可厚非。公立醫院急症室目前採取分流制度，將病人分爲危殆、危急、緊急、次緊急以及非緊急五類。然而，**現實情況是，大量次緊急和非緊急病人湧入急症室，導致眞正需要緊急治療的病人面臨漫長的輪候時間。**醫管局質素及安全總監黃立己指出，過去一年有近200萬人次向急症室求醫，其中逾半爲次緊急個案，部分危急和緊急個案卻未能得到最佳治療。

為了解決這一問題，消息指醫管局有意將急症室收費實施兩級制，對危殆及危急病人繼續免費，同時提高緊急、次緊急和非緊急病人收費。這樣做旨在通過經濟手段引導病情較輕的病人轉向其他醫療服務，從而釋放急症室資源，讓眞正急需救治的病人獲得及時治療。

香港文匯報連日調查發現，部分藥房職員充當山寨醫生，給市民亂開處方藥。這些藥房不僅缺乏專業的醫療人員，還違規出售管制藥物，給市民的健康帶來嚴重風險。這種現象確實應該加強執法和堵塞法律漏洞來應對，但進一步深思，**這種現象亦反映了香港基礎醫療服務收費高昂、市民睇病成本貴的問題。**一般市民即使就常見的傷風感冒求診，都動輒要三四百元以上的診金，於是部分基層市民選擇自行去藥房「配藥」。

內地在醫療科技方面的發展為香港提供了有益的借鑒。外交部發言人毛寧近日在社交媒體上發布視頻，展示中國智慧型醫院的最新發展。這些智慧型醫院利用大數據、人工智能等先進技術，實現了醫療資源的優化配置和醫療服務的高效提供。**內地近年來在互聯網醫療領域取得了顯著進展。普羅民衆患上一般常見病症，可以通過網絡問診與醫生線上溝通，然後直接購買處方藥物。**這種做法不僅大大降低了市民治療常見疾病的成本，還有效緩解醫院的人流壓力。**這給予了香港醫療改革一個有益的啟示：必須善用最新的技術手段來提升醫療效率，從而達到降低患者治療成本的目的。**

在具體的做法上，首先**香港可以借鑒內地的做法，建立互聯網醫療平台，讓市民能夠通過網絡問診與醫生線上溝通，讓醫生判斷能否直接處方藥物給患者。其次可利用大數據、人工智能等先進技術，推動智慧型醫院的建設，實現醫療資源的優化配置和醫療服務的高效提供，提高醫療系統的整體效率。**

事實上，政府建議修訂「醫健通」的使用機制，賦權醫務衞生局局長可要求醫護必須將重要電子健康紀錄，例如病人敏感及藥物不良反應、化驗及放射報告等，存放至市民的醫健通户口，又建議在符合指明條件下，認可個別境外的醫護提供者，跨境使用醫健通電子健康紀錄。這已經爲構建互聯網醫療系統和市民使用跨境醫療服務構建了重要的數據庫基建。期待在特區政府和公私營醫護的共同努力下，香港可以逐步解決醫療資源不足、市民睇病成本昂貴等問題，爲市民提供更加優質、高效的醫療服務。

立法保護關鍵基建 保障民生經濟安全

立法會昨日三讀通過《保護關鍵基礎設施（電腦系統）條例草案》。面對不斷增加的網絡攻擊，**政府立法提升關鍵基礎設施的網絡安全、提升香港抵禦風險隱患能力，這是維護國家安全的應有之義，亦是保障民生和經濟安全的必要行動。政府要盡快設立專責辦公室，依法監管、落實關鍵基礎設施營運者的網絡安全責任，切實幫助其提升關鍵基礎設施的保護能力和水平，護航香港「八大中心」建設。**

國家早在2021年8月就已公布《關鍵信息基礎設施安全保護條例》，並於2021年9月1日起施行，美、英、歐盟、新加坡等亦早有保護關鍵基礎設施網絡安全的立法。香港近年多個機構遭受網絡攻擊和勒索，如香港數碼港、消費者委員會、仁安醫院等，去年一年內香港網絡安全事故協調中心處理的網絡保安事故就超萬宗，凸顯香港亟需立法、保護關鍵基礎設施的網絡安全。

行政長官李家超在2022年的施政報告宣布，會立法提升關鍵基礎設施的網絡安全，此後政府加緊制定條例草案，並經過廣泛社會諮詢，於去年12月6日刊憲、12月11日於立法會首讀，昨日二讀、三讀通過法案。**香港在立法保護關鍵基礎設施網絡安全上，與內地及其他發達國家看齊，進一步強化保障國家安全，有助穩固香港國際金融中心地位。**

是次立法涵蓋八大類關鍵基礎設施，包括能源、資訊科技、銀行及金融服務、陸空交通、電訊及廣播服務等，還包括維持關鍵社會及經濟活動的基礎設施，如啟德體育園等大型體育及表演場地、科技園區等。相關設施的營運者有三類責任，包括設立電腦系統安全部門，至少每年做一次安全風險評估，及向專員通報安全事故等。保安局局長鄧炳強昨日表示，大部分中小企業和一般市民，都不會受到條例影響；條例沒有域外效力，政府不可在香港境外執行相關條文，但對本港關鍵基礎設施營運者作出規管和施加責任，完全符合屬地原則。這些解說有效釋除各界疑慮，令社會明白，**條例目的是政府與關鍵基礎設施營運者共同努力、提升電腦系統安全能力和水平，確保關鍵基礎設施核心功能正常運轉，保障民生和經濟安全。**

完成立法工作，只是邁開未雨綢繆、保護關鍵基礎設施免受網絡攻擊的第一步，如何加強監管、確實提升關鍵基礎設施網絡安全能力水平，才是眞正的挑戰。政府要加強條例的宣講，盡快成立專責辦公室，督促、監管、幫助關鍵基礎設施營運者在科技發展一日千里下，不斷提升網絡安全能力。同時，政府要及時完善條例，逐步擴大受保護的關鍵基礎設施範圍，如有立法會議員提出，今年1月，國家互聯網應急中心公布，美國情報機構對中國某先進材料設計研究院、某智慧能源和數字信息大型高科技企業進行網絡攻擊，而本港高校有衆多科研成果，政府有必要將高校科研成果納入關鍵基礎設施範圍等。這些建議值得政府吸納，**政府要與業界共同攜手，築起應對網絡攻擊的銅牆鐵壁，保護關鍵基礎設施正常運營。**

港新發展區擬推App預約搭小巴

紅綠Van日均客量8年跌19% 營辦商盼北都區預留空間開新線

香港特區政府擴展鐵路系統，公共小巴等其他陸路交通工具的營運空間無可避免地被壓縮，立法會交通事務委員會明天（21日）將召開會議討論公共小巴的經營環境。有小巴承辦商引用消息指，特區政府擬在新發展區引入「按需求提供交通服務模式」，即乘客透過手機App網約預訂小巴服務，業界冀特區政府提早講解安排。有專線小巴營辦商指出，集體運輸系統的發展乃大勢所趨，但仍可預留空間開辦小巴線給業界營運。 ●香港文匯報記者 劉明

根據特區政府運輸及物流局文件顯示，公共小巴客量於疫情後有回升之勢。去年，專線及紅色小巴平均每日客量有147.1萬人次，但隨着市民出行需要及習慣改變，仍較2017年時的181.5萬下跌約19%**（見表）**。2023/24財政年度，專線小巴車資收入有增加，惟司機薪酬及燃料等成本上升，部分路線出現虧損，但在去年調整票價效應下，預期整體收支會持續改善。

專線小巴營辦商謝卓余，及另一營辦商兼綠色專線小巴總商會執委陳志輝日前接受香港文匯報訪問時表示，業界除面對人手不足、油價和保險等成本上升問題外，更受鐵路發展影響。他們舉例指出，九龍觀塘「四順」(順利邨、順安邨、順天邨及居屋順緻苑)居民以往靠小巴及巴士上落山，但隨着政府規劃發展東九龍智慧綠色集體運輸系統項目，估計最少有超過100輛小巴受影響。

謝卓余直言，集體運輸系統方便居民出入，是大勢所趨，難以避免。不過，他期望特區政府為小巴業界謀求出路，市區已飽和，新發展區尤其是超過3,000公頃的北部都會區發展項目，將提供大量空間開設新線，「新發展區會唔會留多一啲空間畀小巴開新線？希望規劃上會有呢啲因素。」

陳志輝表示，運輸署2020年至今只提供19條小巴線給業界申請承辦，「即平均每年只有3.8條新線，部分更加係之前行家唔做再攞出嚟投(標)，呢啲小巴線其實係客量唔多嘅死線，有啲行家為咗安置小巴都會去投標，因覺得車費可以提高一啲，希望試一試。」

小巴接駁流轉快 可帶乘客乘鐵路

謝卓余認為，北都區發展鐵路運輸系統的同時，亦需要小巴作為短途接駁的工具，「小巴角色係短途接駁，流轉快，可以將乘客帶往鐵路系統，至於北都區可容納到幾多新線，需要視乎詳細規劃。」

他透露，特區政府計劃在新發展區引入「按需求提供交通服務模式」，小巴日後或可接受預訂，「例如我(乘客)知道自己聽日會坐車去邊度，就可以揿App(手機應用程式)留位，到時就無須排隊就可以上車。」專線小巴現時為每個班次設定相隔多少分鐘開車時間，但此模式下若有多人訂座，就可靈活增加班次，但他直言，這是新概念，到底如何運作有待運輸署的規劃。

議員建議用科技靈活調班次

立法會議員陳恒鑌對香港文匯報表示，明白小巴業界面對艱難情況，相信北都區及東涌的擴展工程能給業界更多機會，期望特區政府積極探討如何令業界運作。

他提到，政府在整體運輸策略研究中已提出研究「按需求提供交通服務模式」，利用科技按需要靈活調配不同載客量的車輛，以較高彈性安排班次和規劃路線，小巴業界應迎合新時代的改變，「可以用現有科技或將來嘅科技，按乘客多時多開幾班車，人少則可以開少幾班。」

運輸及物流局文件指出，運輸署會密切留意各區公共交通服務需求變化，不時更新規劃及調整公共交通服務安排，制訂適合專線小巴經營的新路線組合，透過專線小巴營辦商遴選計劃，公開邀請有興趣人士包括紅巴營辦商，申請營運新專線小巴路線，同時會因應乘客需求，容許相關專線小巴服務增加車輛數目，而2019至2024年期間共推出21條全新專線小巴路線供申請營運，當中涉及76輛新增專線小巴。

▲有專線小巴營辦商認為，北都區在發展鐵路運輸系統的同時，亦需要專線小巴作為短途接駁交通工具。圖為市民排隊乘搭專線小巴。 資料圖片

◀營運專線小巴的陳志輝(左)及謝卓余均期望，北都區發展能為業界帶來營運空間。 香港文匯報記者劉明 攝

公共小巴乘客量

年份	專線小巴平均每日乘客人次（市佔率）	紅色小巴平均每日乘客人次（市佔率）	專線及紅巴合計平均每日乘客人次（市佔率）
2017年	152.0萬（12%）	29.5萬（2%）	181.5萬（14%）
2018年	151.8萬（12%）	28.8萬（2%）	180.6萬（14%）
2019年	147.8萬（12%）	28.3萬（2%）	176.1萬（14%）
2020年	111.1萬（12%）	18.3萬（2%）	129.4萬（14%）
2021年	127.2萬（12%）	20.9萬（2%）	148.2萬（14%）
2022年	117.0萬（12%）	16.0萬（2%）	133.0萬（14%）
2023年	130.6萬（11%）	15.8萬（1%）	146.4萬（13%）
2024年#	132.5萬（11%）	14.6萬（1%）	147.1萬（13%）

#臨時數字

資料來源：運輸及物流局提交予立法會文件

整理：香港文匯報記者 劉明

義工團助紓困：讓外勞司機不孤單

特稿

輸入的外勞司機面對考取駕照及格率低的壓力，有內地義工團體協助紓解來港外勞小巴司機的情緒，並邀請外勞司機加入義工行列，為同行紓惑解困。

內地司機來港須成功考取本地駕照才能投入工作，綠色專線小巴商會執委陳志輝和專線小巴營辦商謝卓余均表示，在內地已為輸入的司機提供右軚小巴進行培訓。

●李師傅(左)及吳女士，為外勞小巴司機提供輔導。 香港文匯報記者劉明 攝

外勞小巴司機考試及格率僅42%

根據特區政府運輸及物流局資料顯示，截至去年底有726名輸入司機參與1,453次公共小巴駕駛考試，其中有727次是重考，而考試及格率只有42%。陳志輝透露，曾有司機情緒受困擾，經了解原因是兩次考試都不及格，回內地休息及經義工團體開導才放鬆心情，回港後終考獲駕照。

為外勞司機提供輔導的是深圳市嘿桃志願服務發展中心，其理事長吳女士接受香港文匯報訪問時表示，由於香港與內地文化有差異，因此會協助他們適應香港的生活，而輸港司機面對最大的困擾就是在港考駕照問題，加上他們離鄉別井，若有內地家人抱恙或有嚴重疾病，亦令他們情緒受影響。

他們除了會為輸港司機提供輔導外，亦會邀請該些司機擔當義工，協助其他抵港的同行，至今外勞司機及內地義工團隊已超過150人。來自梅州市的李師傅是首批輸入的外勞司機，是少數一次過考獲本地駕駛執照的司機。

他直言，自己初來港時較難適應粵港文化不同問題，現在，他已成為外勞司機組成的義工團隊長。

作為與外勞司機溝通的橋樑，李師傅說，他會為其他來港的內地司機提供協助，以增加輸港司機的凝聚力，讓他們在港打拚也不感孤單。

●香港文匯報記者 劉明

逾650外勞揸綠Van 業界冀推第三輪申請

香港文匯報訊（記者 劉明）公共小巴業界面對司機短缺的問題，特區政府2023年推出「運輸業輸入勞工計劃——公共小巴/客車行業」計劃，並已批出全數900個輸入小巴司機配額，小巴業界認為已紓緩了以往「有車無人開」情況，但隨着本地年長司機相繼退休，現時人手仍然不足，且預計未來新發展區會開辦新路線，期望特區政府推出第三輪申請。

根據特區政府運輸及物流局提交立法會交通事務委員會的文件指出，政府先後在2023年9月，以及去年7月透過兩輪申請批出900個公共小巴輸入司機配額，截至今年2月中，超過650名輸入的司機已考取本地駕駛執照，已於相關專線小巴路線提供服務，認為有效紓緩業界人手不足情況。

營運多條專線小巴線的綠色專線小巴總商會執委陳志輝接受香港文匯報訪問表示，以往缺乏司機，不少小巴只能長期停泊在小巴站頭，而他輸入了30名內地司機，「嚟家基本上（小巴）可以開齊，開多出幾架車，班次亦密咗，以往往來黃埔至鑽石山/又一城要13分鐘一班車，嚟家大概6分鐘開一班車。」

另一專線小巴營辦商謝卓余表示，其公司四組路線有90輛小巴，也聘用了超過50名內地司機，可解決以往司機匱乏問題。

不過，兩人均直言現時司機仍不足夠，因本地年輕人鮮有加入小巴司機行列，而年長司機亦要退休。其中陳志輝說：「有年長司機話以前幫手頂住先，嚟家有內地司機加入，所以就退休，亦有一啲年長司機只願做兼職。」

他們期望特區政府再推出第三輪計劃，提供更多小巴司機配額。