

新田科技城創科規劃周四公布

聚焦生命健康AI與機械人等範疇 政府擬組平台公司與市場高效結合

國家「十五五」規劃建議明確支持香港建設國際創新科技中心，並特別強調科技創新與產業創新融合發展，加速建立國家的現代化產業體系。特區政府創新科技及工業局局長孫東昨日表示，為緊密對接國家的發展戰略，本周四（20日）將會公布北部都會區《新田科技城創科產業發展規劃概念綱要》，並就新產業發展定位、產業和空間地塊的分布，及發展模式這三部分進行闡述。創科產業體系建設方面，綱要將提及新田科技城未來會聚焦生命健康、人工智能（AI）與機械人、微電子與智能設備、新能源、新材料及綠色科技等範疇，致力推動以先進製造為核心的產業；而特區政府亦擬成立一所平台公司，推進政府與高效市場的結合，讓新田科技城的創科產業快速發展。

●香港文匯報記者 高鈺



●孫東表示，為緊密對接國家的發展戰略，周四將會公布北部都會區《新田科技城創科產業發展規劃概念綱要》，並就新產業發展定位、產業和空間地塊的分布，及發展模式這三部分進行闡述。圖為創新科技園區模擬圖。

新田科技城網站圖片

新田科技城預算發展相關數字

土地用途分布

- 總發展面積：626公頃
- 創新科技園（包括河套區）：299公頃
- 公共設施：91公頃
- 住宅和混合用途：60公頃
- 休憩用地：56公頃
- 物流、貯物及工場：16公頃
- 其他：104公頃

主要發展參數

- 創造職位：超過165,000個（包括創新科技園區內逾120,000個職位，另河套區港深創科園涉50,000個職位）
- 興建新住宅單位：50,000個至54,000個
- 人才公寓單位：約6,400個
- 總人口：147,000人至159,000人

資料來源：新田科技城專題網站

孫東昨日出席香港國際電腦會議2025開幕儀式後會見傳媒，分享本港創科最新狀況。他提到，周四公布的《新田科技城創科產業發展規劃概念綱要》，會確立其定位是創科產業發展。局方委託顧問團隊，過去兩年來做了周密的研究，走訪逾40個團體，會見了超過100位創科界人士。根據各種統計結果才提出了上述生命健康、機械人、人工智能、新材料、新能源等產業分布，有關領域被認為是可能適合香港未來發展的方向。此外，新田科技城亦會重點發展一些適合香港情況的創科產業，下一步當局會考慮引入一些相關龍頭企業，藉以帶動整個產業的上下游發展。

重點打造以先進製造為核心產業

被問到新田科技城的定位與河套港深創科園等的分別，孫東回應指，它主要定位於產業發展，重點打造以先進製造為核心的產業，希望建立起香港的創科產業體系；河套的定位主要做研發，也會做一些中試發展，「新田科技城會提供成片土地供企業在這裏面做大規模生產，我們會做產品原型、中試，也鼓勵做一些小規模生產。另外，根據香港的特色，也會考慮發展幾個適合香港特色的、稍為大規模的產業。就這點來說的話，它跟其他園區的定位是有所不同的。」

至於新田科技城的布局，孫東指會根據土地推出的持續情況分五個階段去發展。具體而言，會打造「三個樞紐」作為核心區，包括河套、洲頭和麒麟。圍繞「三個樞紐」，則會布局產業帶。特區政府特別強調產業、人才和空間的相互配合和促進，打造「產城融合」宜居城市。

在發展模式方面，特區政府會遵照「有為政府」加上「高效市場」的大原則，並建議成立一家平台公司，他指平台公司可以參考現在科學園或數碼港的形式，「一方面加強政府的引領，保證長期的規劃，同時要充分借助市場的力量、市場的資源、市場的開發速度和效果。」目標是政府與市場相結合，能高速度、高質量地建立起新田科技城的創科產業。

創科產業引導基金已啟動申請程序

除了新田科技城的發展規劃之外，孫東特別提到，創科產業引導基金已正式啟動基金經理的申請程序。這是本屆特區政府推出的第三個以產業發展為導向的百億元計劃，旨在通過政府適當的投資和引領，撬動更多市場資本投資未來具策略性的創科產業，打通香港創科產業發展的「最後一公里」。基金將會聚焦於五大板塊：生命健康科技、人工智能與機械人、半導體與智能設備、數字化與轉型升級、未來與可持續發展。

他表示，在每個板塊下均會設立一至數個子基金，每個子基金由普通合夥人作為基金經理管理。政府將會作為有限合夥人，總共投資百億元到各個子基金去。過去一段時間已經成功吸引一定數量的策略投資者加入該基金作為有限合夥人，未來也將繼續邀請更多策略投資者加入。



●香港國際電腦會議2025昨日開幕。陳俊偉宣布將成立全港首個具規模凝聚信息安全領袖的專業平台「信息安全總監分部」。

主辦方供圖

港推動網安發展 設信息安全總監分部

香港文匯報訊（記者 高鈺）香港電腦學會由昨日起一連兩天舉辦一年一度的香港國際電腦會議，在開幕儀式上，該會會長陳俊偉宣布將成立全港首個具規模凝聚信息安全領袖的專業平台「信息安全總監分部」（CISO Board），旨在促進協作與交流，推動香港網絡安全發展。今年的會議主題為「突破試驗階段 實現AI轉型」，重點討論人工智能（AI）為香港經濟、社會，以及不同行業帶來的發展機遇。特區政府創新科技及工業局局長孫東、中聯辦青年工作部副部長萬寧、中國計算機學會副主席金海擔任開幕禮主禮嘉賓。

孫東：構建AI生態系統獻力國家

孫東致辭時表示，在國家支持下，特區政府致力構建蓬勃發展、深化合作且具持續影響力的人工智能生態系統，為國家繁榮作出貢獻，為此特區政府在相關方面推行了多項措施，包括數碼港人工智

能超算中心於去年底落成，並將於今年提升運算能力以滿足日益增長的高性能算力需求；同時推出了人工智能資助計劃，便利本地科研機構及企業使用超算資源。

此外，香港人工智能研發院將於明年成立，作為本港專注人工智能發展的機構，貫穿上游科研、中游轉化至下游產業應用的全發展周期。當局亦將優化數碼轉型支援先導計劃，協助合資格中小企在日常營運中採用AI方案。政府同時加快推進河套深港科技創新合作區的香港園區發展，並將AI列為重點支柱產業。為便利科研與AI應用測試，當局正積極與內地相關部門探討擴展內地科研數據跨境流通至香港園區的企業及機構使用，促進數據安全便捷流通。

孫東又指，北部都會區沙嶺區域將規劃10公頃土地發展成高階數據設施群，以推進數字經濟與智慧城市發展。他強調香港的AI發展正開啟新篇章，呼籲各界攜手共建香港人工智能的未來，最後他提醒所有已登記的選民於12月7日投票日行使公民權利。

學車基本餐「唔夠鐘」焗加錢補課

香港文匯報訊 坊間學車的駕駛學校繁多，消委會收集及整合市面11間駕駛學校所提供的32個私家車及輕型貨車套餐課程，發現所有基本套餐課程所涵蓋的駕駛實習時數，均未達特區政府運輸署建議的30小時，學員需額外加鐘補課。若要達標，不同課程的實際總收費由約1.5萬元至逾2.5萬元不等，差距十分大。部分學校亦未有將租車費及代辦費等計算在課程內，消費者更難以直接比較收費。消委會建議業界考慮建立標準化的收費披露機制、推出更貼近運輸署建議的套餐課，並加入駕駛實習時數作為主要參考之一以增加透明度。相關內容已刊載於昨日（17日）出版的最新一期《選擇》月刊。

駕駛實習時數最少僅10小時

運輸署建議初學者於考試前應接受約30小時的路面駕駛訓練，以充分掌握基本駕駛技術及累積路面經驗。然而，消委會於今年6月至10月透過網上瀏覽及實地查詢方式，經整合分析後發現，各基本套餐課程所包含的駕駛實習時數最少的僅10小時，最多的亦不過27小時45分鐘。僅提供10小時訓練時數的套餐，學員由報讀至應考前只有約7次路面實習機會。

消委會亦收集324名市民對學車安排的意見，認為25小時至40小時較為合適的受訪者佔大多數，與運輸署的30小時建議大致一致。

消委會的調查涵蓋11間駕駛學校，當中10間有提供加鐘補課，每堂收費由315元至615元不等。消委會以運輸署建議的30小時為基準，模擬學員如欲達至該訓練時數所需的總支出。以九龍及新界區自動波私家車課程為例，收費最低的學校為15,130元，最高達26,638元，相差逾萬元；港島區總收費差距亦相若。

大部分學校套餐不包租車費

駕駛課程的實際總收費一般包括學費、租車費及運輸署收費三個部分。調查卻發現大部分駕駛學校用作招徠的套餐學費中，未



有加上其他相關支出，導致消費者未必能清楚掌握課程總收費，亦難以格價。11間駕駛學校中，兩間指租車費已包含於套餐內，其餘9間須另行支付，費用由1,000元至2,600元不等。另有3間學校會就代辦「路票」及「學牌」收取30元至100元手續費。

以其中一個標示收費為4,320元的套餐為例，若計算租車費及運輸署費用後，實際總支出可達7,578元。

服務方面，消委會自2022年起共接獲157宗有關駕駛課程的投訴，主要與服務質素及合約細節內容有關，常見問題包括導師態度惡劣、出言侮辱，以及改期困難和退款政策不清晰等。是次調查發現各間駕駛學校在安排導師、惡劣天氣或「極端情況」下改期的安排亦不一。

消委會總幹事沈朝暉說：「今次真的不太理想，其實不能讓消費者清晰知悉究竟取牌前需要多少時數才有信心做到考試，我們呼籲所有學校盡量在宣傳時應清晰顯示，究竟套餐是否支援運輸署30小時建議（實習時數）的考慮。」

消委會提醒消費者報讀駕駛學校課程前預算開支時，應確保所選課程涵蓋足夠的駕駛實習時數。若打算申請持續進修基金資助，亦應確保所選課程屬基金認可的駕駛證書課程。

●消委會發現11間駕駛學校基本套餐課程，駕駛實習時數未達運輸署建議的30小時。

資料圖片

外遊自駕受困保險拒賠 消委會倡增條款透明度

香港文匯報訊（記者 田至韜）旅遊期間總有機會遇到一些意外，故不少人習慣出發前購買旅遊意外保險。消委會從2022年至今年10月共接獲221宗涉及旅遊保險的投訴，當中包括自駕遇遇上大風雪天氣受困於公路但不屬保障範圍、航班取消但因購票日期影響索賠資格，以及回港航班行李延誤但不獲賠償等。消委會建議業界加強條款透明度，改善銷售版面設計，突出重要資訊，包括保障範圍、字詞定義、不保事項等，讓消費者更易掌握及明白相關重要資訊，同時有助減少爭議。

行李延誤不包回程 保險公司「企硬」

最新一期《選擇》月刊公布幾宗與旅遊保險有關的投訴個案，有人到加拿大旅遊前已向保險公司投保，返港時行李卻未有隨機抵達，翌日才運達香港，延誤31小時才能取回行李。投訴人翻查保單，發現行李延誤的保障是延誤每6小時，最高可獲300元賠償。

她遂向保險公司申請賠償1,500元，惟對方以回程航班的行李延誤不屬保障範圍為由，拒絕賠償。即使消委會介入，保險公司亦以保單中「行李延誤」的保障範圍只適用於受保人在抵達目的地後、「不保事項」亦列明受保人抵港後產生的任何損失均不屬保障範圍內為由，拒絕賠償，最終未能達成共識。

另一名投訴人到歐洲多國旅遊，故投保涵蓋全球的旅遊保險，保費約850元。於意大利往英國時，航班因工業行動取消，需臨時購買另一航空公司的機票，最終較原定航班延遲32小時始抵達。保單列明航班延誤每6小時可獲250元賠償，遂於旅程結束後向保險公司索償1,250元。保險公司回覆指航班因工業行動而延誤雖屬保障範圍，但僅保障在旅程開始前已預定的航班。投訴人同時向保險投訴局及消委會投訴，經介入後保險公司願意作出特別安排，賠償1,250元。

另有投訴人到日本自駕遊7天，途中因遇大風雪受困山區公路逾8小時，導致住宿時間縮短，遂向保險公司索賠約10萬日圓（約5,000港元），對方卻指索償不在保障範圍內。

消委會介入後，該保險公司指其保單中的「旅程阻礙」與「旅程延誤」保障範圍並不包含自駕受困情況，拒絕作出賠償。

消委會建議消費者選購旅遊保險時，仔細比較不同保險計劃的保障範圍及不受保事項。