

運輸署擴大北嶼試點範圍 機場島載客測試倍增至20輛

自動駕駛車試行擴至東涌欣澳

施政報告及《運輸策略藍圖》提出自動駕駛車輛跨區行走及安全有序推動自動車無人化的發展目標，運輸署昨日公布更新一個自動車先導牌照，批准進一步擴大北嶼山測試項目，包括延伸測試路段至43.2公里，由現時機場島延至東涌市中心及欣澳；機場島的開放道路載客測試由10輛增至20輛，東涌市中心的測試則由3輛增至8輛。另外，昨日立法會環境事務委員會討論電動車普及化路線圖，環境及生態局計劃就小巴業界轉用電動小巴成立工作小組，研究由內地引入合適車款。

●香港文匯報記者 姬文風

另外，機場島的測試在現有車上後備操作員的同時，加入遙距後備操作員在遙距控制中心操作自動車，以收集更多數據，為有序邁向無人化（即沒有車上後備操作員，僅設遙距後備操作員）進行測試。

實現四大技術躍進

運輸署發言人指，北嶼山測試項目自2024年底啟動以來進展顯著，去年實現四大技術躍進，即多車同時運行、指定人員的載客測試、路段擴展及車速提升。測試成果充分顯示香港在推動自動駕駛方面的穩健發展，為未來更廣泛應用奠定堅實基礎。

為此，運輸署昨日宣布批准進一步擴大該測試

項目，包括增加獲批准同時運行的自動車數目，讓機場島的開放道路載客測試由10輛增至20輛，東涌市中心的測試則由3輛增至8輛。根據運輸署自動車測試網頁顯示，負責北嶼山測試項目的先導辦辦人為百度集團在香港註冊成立的公司Baidu Apollo International Limited。運輸署歡迎有興趣的機構或企業提交自動車先導牌照申請。

研引入內地電動小巴

另一方面，環境及生態局昨日在立法會環境事務委員會簡介《香港電動車普及化路線圖更新版》，環境及生態局局長謝展寰表示，會成立工作小組，針對一些電動商用車未能滿足營運需要的痛點，協助引入更多車種，為未來電動商用車大規模應用創



●圖為在北嶼山進行測試的一輛自動駕駛私家車。資料圖片

造條件，並研究由內地引入合適的小巴車款。

環境及生態局副秘書長（環境）譚卓姿說：「我們跟小巴業界去年有直見討論，了解到他們遇到的問題，他們駕駛的車型跟電動小巴價格相差很遠，去年已經開始準備工作，包括在內地尋找大型、有信譽的車廠，希望可透過量製化將車款帶來香港，讓車價差距可以收窄。」

局方亦會建立一個以高速充電樁為骨幹的公共充電網絡，目標是在2035年有一萬支高速充電樁，支援50萬輛電動車，連同其他充電設施，屆時可支援約80萬輛電動車使用，大幅提升電動車車主的方便性。

漁護署研派機械人巡邏餵鴿黑點

香港文匯報訊（記者 文禮顯、姬文風）香港特區政府在2024年修訂《野生動物保護條例》，將全港禁餵野生動物的規定擴展至涵蓋野鴿。

環境及生態局局長謝展寰接受傳媒訪問時表示，漁護署正積極研究以機械人巡邏非法餵鴿黑點，結合人工智能（AI）技術，提升執法效率及阻嚇作用，期望以科技手段改善野鴿管理問題。

謝展寰指出，根據去年12月的數據，42個野鴿聚集監察點中，逾半數監察點的野鴿數量已降至至少10隻，顯示禁餵措施初見成效。為進一步提升執法效率及阻嚇作用，漁護署自去年9月起已採用AI監測系統，收集非法餵鴿黑點的相關資訊。謝展寰並透露，未來將研究運用機械人進行巡邏，加強宣傳和增加阻嚇力。

兩垃圾焚化模組料上半年起運作

在垃圾處理方面，謝展寰提到本港首座現代化垃圾焚燒發電設施「I-PARK1」的進展。首個焚化模組已於去年12月試行運作，主要接收港島西及港島東廢物轉運站的垃圾，目前已處理超過5萬噸都市固體廢物。

謝展寰表示，其餘兩個焚化模組將於今年上半年陸續投入服務，屆時新界西及新界東北堆填區的都市固體廢物總量預計將逐步下降。

此外，去年施政報告提出增設容許狗隻進入的食肆牌照。他指出，由於禁止狗隻進入食肆的規定已實施超過30年，而本港飼養寵物的市民數量日益增加，新措施旨在促進人寵共融，同時為飲食業界帶來新商機。首階段將設約500個至1,000個名額，讓社會逐步適應這項新政策。他亦提到，隨着社會進步，預計未來會有更多寵物友善商場出現。

對於有議員關心大鵬灣日後發展作生態旅遊，會否就不同區域的遊客容量設限。謝展寰表示，大鵬灣去年12月以優異綜合評分獲選為全國「美麗海灣優秀案例」，是香港特區首次獲得此項國家級榮譽的案列。

他強調，容量非絕對數值，而要視乎日後如何管理該處，及到訪遊客的性質。他又表示大力支持美麗海灣計劃發展低空旅遊，認為可研究適合的升降點，並作相關試驗。

公務員局：首長級官員公開招聘無意恒常化

香港文匯報訊 特區政府本月初破天荒公開招聘以往由政務官出任的食環署署長及新聞處處長，公務員事務局局長楊何蓓茵昨日在立法會一個委員會會議上指出，公開招聘要視乎職位所需，未必會有恒常或固定模式。

昨日會議上，勞聯選委界別議員林振昇指出，食環署署長過往是晉升階梯的一部分，例如之後晉升為常任秘書長，但是次公開招聘訂明不會晉升，關注政府會否為公開招聘更多首長級職位訂下時間表，建立恒常化的人才流動機制。

食環署多變革須選任專才

楊何蓓茵回應時指出，政府公開招聘食環署署長是因應該署過去幾年進行多項變革，在應用科技及執法等方面可以有不同做法，研究公開招聘能否找到適合的專才出任。至於將來會否公開招聘更多首長級職位，要看屆時的職位所需。她又解釋，由於相關職位若再晉升即為常秘，須由政務官出任，但外聘人員並非政務官，因此條款列明3年合約期完結後不會有晉升機會。如果內部有政務官對職位感興趣及適合，亦歡迎投考。

民建聯立法會議員何俊賢指出，首長級或高層公務員的薪酬待遇，難以與私營機構相比，關注政府如何吸引專業人才。楊何蓓茵說，政府需要

取得平衡，公務員工作較為穩定，尤其在經濟環境較差時，私人機構可能出現「無咗份工」。她又說，在私營機構工作往往是為股東公司追求最大盈利，公務員則是為大眾做事，參與政策制訂等工作對社會亦有深遠影響。

議員吳傑莊關注，政府未來兩個財政年度每年縮減公務員編制2%，如何保障對公眾的服務，楊何蓓茵說：「編制較大的部門，削減會比較大，例如整體編制最大的部門警隊，其削減數目會比較大。大家都看到很多部門，如警隊，現在在某些地方無人機作巡邏，交通不便或偏僻地方，這些都能省卻很多人手密集的工作。」

九巴X6C昨起改行中九龍繞道

香港文匯報訊（記者 文禮顯）中九龍繞道（油麻地段）通車至今兩個月，繁忙時段的交通流量大致暢順，九龍區整體交通狀況得以明顯改善。隨着繞道的使用量持續增加，運輸署宣布昨日再多一條專營巴士線——九巴X6C將取道繞道，進一步便利跨區出行。

署方並預告會新增兩條分別從油塘及將軍澳來往青衣的巴士線，途經中九龍繞道，來往青龍頭及觀塘的九巴234D線亦會改經繞道，屆時行經繞道的巴士線會增至12條。

運輸署發言人表示，由昨日起，九巴X6C線由香港兒童醫院開往美孚方向的班次，正式改經啟德交匯處、中九龍繞道（油麻地段）、連翔道及佐敦

道，並新增三個巴士站，包括佐敦道近香港西九龍站、佐敦道近廟街及彌敦道近寧波街。此改動不僅大幅縮短行車時間，特別便利病童及照顧者離院後前往油麻地、旺角及深水埗等地區，亦為東九龍往返高鐵西九龍站的乘客提供更快捷的選擇。

發言人續指，未來將繼續探討新增或調整路線的計劃，其中包括稍後新增兩條來往青衣及油塘/將軍澳的巴士線途經繞道，並將九巴234D線改行繞道。相關建議將會諮詢區議會意見，如獲支持，將盡快實施。

九巴表示，X6C線往美孚方向在西九龍站、佐敦道一帶增設巴士站，由啟德隧道轉車站宏展街到高鐵站，車程只需約8分鐘。



●中九龍繞道油麻地段通車後，陸續增加多條巴士路線。資料圖片

再培訓局擬改革 向外僱外勞提供服務

香港文匯報訊（記者 姬文風）特區政府勞工及福利局計劃修例改革僱員再培訓局，容許該局日後可按服務優次及需要，向外僱、專才及外勞等，以用者自付或成本加成的原則提供培訓服務。針對有立法會議員質疑需求不大，勞工及福利局局長孫玉菡昨日在立法會人力事務委員會的會議上，強調修例應為長遠着想，隨着人口老化，對外僱照顧長者的技能有一定要求，又強調即使修例後，再培訓局的主要服務對象仍以本地勞工為主及優先。

孫玉菡強調以本地勞工優先

「我們都要考慮，修例不單是看眼前，而是應該有前瞻性。隨着我們人口老化，對外僱的技能一定有一定要求，怎樣照顧老人家，是否靠社署夠呢？」孫玉菡指出，本港有37萬名外僱，可以想像當中有數十萬名計的外僱，其工作包括照顧長者，而社署只培訓約數千人。

根據勞務局提交立法會文件顯示，修例後再培訓局的主要服務對象仍以本地僱員為主及優先，因此包括外僱、專才及外勞等特定新服務對象，將不具備資格申請領取再培訓局發放的再培訓津貼，而為他們提供服務的收入，將用作加強本地基層培訓。

僱員再培訓局主席黃傑龍昨日在立法會強調，未來擴大服務覆蓋與對象，「純粹是彈性和空間，我好肯定告訴你，這應該都不會是我們優先處理的項目，並且一定要對香港大局及整體經濟有利，我們才去做，不會純粹為我們局賺多少錢就去做這些課程。」

另一方面，再培訓局的職能將由過往聚焦再培訓工作，擴展至為整體勞動人口提供「技能為本」的培訓課程和策略。孫玉菡強調，會維持舊有支援，但隨着人工智能普及化，各行業將無可避免受影響，未來社會變革很大，因此期望再培訓局按「技能為本」方向，提升僱員的競爭力。

特刊

廣西代表團馬年新春香港行之一：桂港攜手共贏

桂港合作駛入「快車道」 共築中國—東盟開放新樞紐

今天是馬年首個工作日，廣西壯族自治區經貿代表團於今日抵港，成為今年首個訪港的省級行政區。在「十五·五」規劃開局的關鍵節點，廣西高層率團訪港並開展一系列高規格的經貿與科創交流活動，不僅是桂港兩地深化合作的「開年大戲」，更是搶抓RCEP與粵港澳大灣區建設雙重機遇、攜手構建「雙循環」重要節點的戰略舉措。

未來數日，桂港雙方將圍繞人工智能、數字經濟、跨境金融、文旅康養等重點領域展開深度對接，以「香港研發+廣西應用+東盟市場」的協同模式，共同為區域高質量發展注入強勁動能。

「桂港合作三年計劃」成果豐碩

在2024年泛珠合作行政首長聯席會議上，《深化桂港經貿合作行動計劃（2024-2026）》正式落地，首次提出共建「香港—廣西跨境產業鏈服務基地」，聚焦人工智能、生物醫藥等六大領域。

「桂港合作正從『互補』轉向『深度融合』。」香港貿發局華南首席代表黃天偉指出，港資投向已從房地產轉向跨境金融、科創轉化、供應鏈管理三大核心領域。

桂港兩地依託西部陸海新通道與粵港澳大灣區的聯動效應，推動經貿合作實現量質齊升。數據顯示，2025年1-12月港資在廣西設立企業463家，累計設立企業超7,200家，實際投資額達426.3億美元（約合人民幣3,090億元），佔廣西外資總量的68%，港資成為廣西發展開放型經濟的重要壓艙石，一批桂港合作的標誌性工程加速推進：

北部灣港—香港智能航運中心建設的全球首個5G+北斗無人集裝箱碼頭，由香港團隊主導系統開發，效率提升30%；柳州新能源汽車實驗室，由香港理工大學與上汽通用五菱共建，固態電池研發進入中試階段；「桂品入港」逐漸擴張，經港出口RCEP成員國農產品貨值增長迅速，六堡茶等產品通過香港「優質正印」認證量翻番；中國—東盟金融城內，東亞銀行數字人民幣跨境結算中心投用，成為桂港金融互聯的縮影……

從「物流通道」到「經濟走廊」

過去一年，桂港合作的首要成效體現在基礎設施「硬聯通」與貿易便利化「軟銜接」上。

在物流體系方面，兩地攜手加密北部灣港至香港的班輪航線，並推動南寧機場與香港機場在航空貨運領域的深度合作。依託中越智慧口岸建設，桂港共同探索跨境物流「一單到底」模式，

大幅壓縮了貨物通關時間。

在通關便利化方面，南寧海關與深圳海關簽署監管合作備忘錄，建立產地與口岸聯合監管新模式。通過「抵港直裝」「船邊直提」等改革，生鮮農產品供港時效大幅提升，桂茶、桂果、桂菜正加速成為香港市民餐桌上的「常客」。

從「單向引進」到「雙向賦能」

桂港合作的內涵正發生深刻變化——從早期的港資入桂，升級為產業鏈、供應鏈、價值鏈的深度融合。

在現代農業領域，引入香港的品質認證標準，打造供港蔬菜的「綠色工廠」。在數字經濟與人工智能領域，依託香港頂尖的科研實力與廣西豐富的應用場景，探索「大灣區技術—廣西轉化—東盟落地」的全鏈條路徑。例如，在玩具產業轉型中，廣西企業引入香港設計與AI互動技術，將傳統玩具升級為智能文創產品，成功拓展國際市場。

從「經貿往來」到「戰略夥伴」

如果說經貿與產業是合作的「骨架」，那麼人文與科教則是合作的「血脈」。

教育科研方面，兩地正積極推動香港理工大學等知名學府落地南寧，圍繞人工智能、綠色能源等領域建設聯合實驗室與科創轉化中心，打造區域性科創教育高地。

在文旅康養方面，跨境康養模式正成為新時尚，依託「港車北上」政策紅利，廣西正打造面向香港居民的康養基地，推動兩地在醫療、旅遊、文化等領域深度融合。

此次廣西代表團訪港，不僅是項目的對接，更是信心的傳遞，它標誌着桂港合作已從傳統的貿易投資，邁向了以科技創新、制度對接、人文交流為特徵的新發展階段。在「一國兩制」的框架下，香港的國際化優勢與廣西的區位產業優勢正加速疊加，桂港兩地以更加開放的姿態、更加務實的舉措，服務國家開放大局，攜手書寫互利共贏、協同發展新篇章。