

以產引才以才促產 良性循環增強動能

行政長官李家超昨日出席第二場香港首個五年規劃及施政報告地區諮詢會。面對市民對生育率下降及勞動力萎縮的關注，李家超表示，政府人才政策以需求為主導，並將於今年內公布人才及人力需求研究成果。近年特區政府「搶人才」成效顯著，成功實現量的突破，未來更需推動質的飛躍。香港首份五年規劃的制定，正是將人才政策由「廣納」轉型為「精準+留用」的關鍵契機。香港的人才策略必須嚴密對接產業發展，與北部都會區等長遠規劃的承載能力相匹配，同時以大灣區融合思維打破地域壁壘，方能真正實現「引得進、留得下、做成事」的可持續發展願景。

香港近年的人才引進成績斐然。自2022年施政報告提出「搶人才」目標以來，各項人才計劃的申請反應熱烈。截至今年6月，各項人才入境計劃簽證已獲批超過45萬宗，其中逾30萬人已來港。根據瑞士洛桑國際管理發展學院(IMD)發布的《2025年世界人才排名》，香港在全球排在第四位，創下歷史新高，並超越新加坡成為亞洲第一。全球優秀人才不斷流入，為香港持續發展、提升競爭力注入新動能。

必須清醒看到，香港正面臨生育率低速、勞動力人口萎縮等不容低估的嚴峻挑戰。引進人才固然能實現「增量」補充，但無法替代對既有「存量」的優化與本地人才的培訓。人才政策不應只是單純的「搶人」行動，更須融入香港整體人口結構與社會長遠發展的宏觀視野中，予以系統性全盤規劃與統籌。

人才引進來，更要留得住、用得好。在諮詢會上，有創業人士提出，人才政策應從「廣納」邁向「精準+留用」，確保人才引進與產業發展掛鉤。這一建議點中了問題的核心。若引進的人才無法在本地產業中找到用武之地，或與北部等發展規劃脫節，不僅造成人力資源浪費，更可能引發與本地人才競爭就業崗

位的隱憂。香港首個五年規劃諮詢文件特別強調，要「完善精準育才、引才、留才策略，加大面向國際的引才力度，檢視人才政策的效果以作動態調整，將香港真正需要的人才留在香港、融入香港」。這表明，制定首個五年規劃正是確立「需求導向」人才策略的關鍵戰略契機。將人才政策明確納入五年規劃並制定中長期目標，意味着人才引進將從過往零散的「打補丁」模式，轉變為與產業發展和空間規劃深度綁定的系統工程。以北部都會區這一未來發展核心引擎為例，其創科、金融等產業布局應同步擬定人才需求規模與數量，從而真正實現「以產引才、以才促產」的良性循環。

粵港澳大灣區一體化融合，為香港人才政策打開了更為廣闊的空間。在諮詢會上，李家超回應了青年對工程及科學等專業人才就業局限的憂慮，指出政府正全力推進與大灣區的專業資格互認。近年來，粵港澳三地依託前海、南沙、河套等重大合作平台，推進「一試三證」等技能人才評價機制，已有超過6,000人次取得內地及港澳認可的技能證書；在工程領域，通過備案制度，亦有逾600名港澳專業人才順利取得內地職稱。這些突破充分證明，打破制度壁壘、促進大灣區人才順暢流動，不僅能為香港專業人才開闢更廣闊的事業舞台，更能推動香港專業服務深耕內地市場。這種「雙向奔赴」，既是香港人才策略的提質增效之路，亦是「國家所需、香港所長」深度交匯的必然選擇。

香港正站在從「廣納賢才」到「人盡其才」的轉折點。唯有以需求為錨、以產業為基、以灣區為翼，香港方能將人才流入的「勢能」轉化為驅動長遠發展的「動能」，在激烈的全球競爭中書寫「近悅遠來」的時代新篇章。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

夯實基礎研究根基 賦能科技強國建設

2026國際基礎科學大會昨日在北京開幕，9位中外學者獲基礎科學獎章，包括香港中文大學在內的17所中國高校和科研機構的學者亦憑藉傑出論文摘得19項前沿科學獎。近年來，我國對基礎研究的支持力度空前，從穩定資助到長期布局，從人才引進到平台建設，我國已成為全球基礎研究的沃土。香港作為國際化科研樞紐和連接內地與全球的橋樑，更應主動融入和服務國家創新體系，助力國家基礎研究原始創新能力提升，實現高水平科技自立自強，為建設科技強國貢獻香港力量。

加強基礎研究，既是實現高水平科技自立自強的迫切要求，亦是建設科技強國的必由之路。4月30日，習近平總書記在出席加強基礎研究座談會時強調，「基礎研究是整個科學體系的源頭，是所有技術問題的總機關。要以更大力度、更實舉措加強基礎研究，提升我國原始創新能力，進一步打牢科技強國建設根基。」

中共十八大以來，中央高度重視基礎研究，通過優化科研布局、加大投入保障、創新體制機制等，推動我國基礎研究水平顯著提升。「十四五」時期，我國基礎研究經費持續增加，2025年達到2,778億元，比上年增長11.1%，基礎研究投入佔全社會研發投入的比重首次突破7%。多元投入格局助力實現更多「從0到1」的突

破，讓科技創新跑出「加速度」。

今年菲爾茲獎兩位中國籍數學家王虹與鄧煜雙雙獲獎，備受國際學術界矚目。兩人皆為北京大學校友，這正是我國由「數學大國」加速邁向「數學強國」的有力印證。近20年來，中國數學界在多個領域取得了全球刮目相看的成果，在國際頂尖獎項上接連突破，正是國家長期重視基礎研究和人才培養、持續加大投入的必然結果。國際基礎科學大會主席丘成桐亦表示，從穩定資助到長期布局，從人才引進到平台建設，我國已成為全球基礎研究的沃土。

基礎科研是香港的優勢所在，本地高校科研實力雄厚，整體學術環境良好，加上近年在教育、創科投入力度加大，在研究成果產出、吸引頂尖人才等方面表現亮眼，有充足條件助力國家加強基礎研究，尤其在促進國家和國際的基礎科研交流合作中，香港可進一步扮演好「超級聯繫人」角色。香港大學理學院數學系講座教授何旭華近日接受香港文匯報獨家專訪時亦表示，香港作為國家的重要窗口，憑藉「一國兩制」的優勢，可搭建更具國際連結力的學術交流平台。

未來，在基礎前沿研究、跨學科交叉融合，以及國際科技合作等方面，香港要更積極將自身所長服務國家所需，在建設科技強國的征程中找準定位、貢獻智慧，推動香港與國家共同實現高質量發展。

無補貼缺充電站 小巴轉電動卻步

業界促增設基建重啟換車資助或貸款擔保 加速新能源轉型

中東局勢依然不穩定，國際油價居高不下，香港油價近期亦重返4月高位，有小巴承辦商及的士業界表示經營成本急升，壓力倍增，業界希望改用電動車營業以減低對柴油和石油氣的依賴，惟商用車車價高昂、充電站不足等配套問題，令業界卻步。有小巴商接受香港文匯報專訪時表示，全港現有電動小巴僅為少數，且多是早年先導計劃產物，現階段改用電動小巴的阻力重重，促請特區政府增設充電基建，以及重啟商業電動車資助或提供貸款擔保，以加速行業新能源轉型。 ●香港文匯報記者 張茗



●有小巴承辦商建議為小巴業界提供百分百擔保貸款專項計劃或提供半額車價補助，以降低換電動小巴門檻。圖為近年有電動車生產商在港展示純電動公共小巴。資料圖片

經營小巴的富裕運輸車務營運總監陳志輝接受香港文匯報訪問時表示，現時油價逼近4月份高位，特區政府早前因應中東局勢提供的燃油補貼等支援計劃經已完結，油價成本只由營運商自行承擔，導致業界經營成本增加兩三成，業界亦無法如航空、速遞行業般向乘客徵收燃油附加費。為控制成本，不少路線已縮減非繁忙時段班次，僅維持繁忙時段基本服務，長遠影響市民出行。

特區政府計劃最遲2035年停止燃油小巴新登記，但截至今年年中，全港已領牌及投入服務的電動小巴僅十多輛。陳志輝表示，業界普遍對轉用電動小巴持開放態度，但全面換車存在極大資金門檻，一輛電動小巴價值140萬元至150萬元，一條線路十數輛車全線更換動輒投資千萬元；環境保護署以往曾推出「電動公共小型巴士先導試驗計劃」，資助80%車價，但第二輪計劃於2024年已結束，中小型營運商無力一次性支付車價，令更換計劃滯不前。

目前全港十餘輛電動小巴多是早年先導計劃的產物，陳志輝所屬公司則有一輛於先導計劃

時購入的電動小巴，另自行購買一輛電動小巴，「我們肯換車，但只換一架半架，沒有什麼幫助。」

倡設半額車價補助 降換車門檻

若要推動電動小巴大規模應用，他建議政府效法的士業，為小巴業提供百分百擔保貸款專項計劃，或者提供半額車價補助以降低換車門檻。

公共小型巴士總商會主席凌志強對香港文匯報表示，使用石油氣或柴油的小巴車每次入油動輒約300元，電動小巴充電僅百餘元，雖能節省開支，惟充電設施不足，僅觀塘交通交匯處、九龍塘設充電設施，一旦故障便阻礙電動小巴營運，認為對比遍布各區的傳統油站，電動小巴充電設施至少應佔三分之一的覆蓋率，否則業界會因擔心車輛續航不足而暫緩更換計劃。

綠色專線小巴總商會主席蘇世雄昨日接受電視台訪問時指出，電動小巴售價百多萬元，較柴油小巴至少貴三四成，有些燃油小巴仍在供車會，營運商難以額外投放資金換車。

的士業界對更換電動車亦有一定顧慮。的士小巴商總會會長周國強表示，全港已落地營運電動的士約2,000輛，另有五六百輛已落訂，整體數量不算理想。

的士業建議加氣站設專屬充電泊位

他指從能源成本比較，電車充電開支與石油氣相若，而現時市區核心區域快充充電樁覆蓋不足，停車場充電更需額外繳納泊車費，無形中增加營運開支，建議政府善用專用石油氣站，劃出專屬充電泊位。對於政府計劃增設1,000支快充樁，則期望優先布局市區。

他又指電動車硬件與保養成本偏高，電池佔車價近一半，例如一輛20萬元電動的士，更換電池需10萬元，根據內地電動的士使用情況，壽命僅七八年，遠低於油車的十餘年，攤分折舊成本令車主卻步，加上電車充電耗時、續航力有限，司機擔心影響接單效率。「電池維修安全問題不容忽視，車底高壓電池在交通意外中或因撞擊變形或破損，車主維修時應尋求持專業資格的維修人士處理，維修費更高。」

香港文匯報訊（記者 張茗）香港兩間專營巴士面對油價飆升，營運成本亦顯著增加，以引入環保駕駛系統、減少非繁忙時期的巴士班次等方法彌補有關開支，並表示會密切監察成品油價的變動情況，與特區政府探討應對措施。

九巴回覆香港文匯報查詢時指出，自今年3月中東戰事爆發以來，原油價格急升，加上提煉、運輸及保險等成本上漲，成品油的升幅遠高於原油價格，巴士公司從油公司購入的柴油價格升幅較零售價更顯著，燃油佔營運成本由10%升至20%水平。特區政府的柴油補貼措施6月底完結，成品油價格亦只曾短暫回落，其後一直持續高企。

九巴:用資助購電巴

九巴表示，已在可控的範疇採取包括提升營運效益及推行節約成本等措施，但無法抵消全部燃油成本的升幅，故會積極與特區政府保持溝通，並透過現行機制節約能源，包括引入環保駕駛系統、於車隊配置太陽能板、靈活調配車隊資源，優化非繁忙時間使用量低的班次等。九巴會持續密切監察成品油價格變化，按實際情況適時與政府商討，探討未來應對方案。

至於電動巴士，九巴指現已有82輛，電價較穩定，可減少對營運成本的衝擊，但電巴價格較柴油巴士貴，亦要增設充電設施和投放成本於維修培訓等，會利用政府資助購買電巴計劃，積極發展綠色運輸。

城巴:力推零排放轉型

城巴則對香港文匯報表示，特區政府早前推出的短期紓困措施發揮一定緩解作用，但隨著相關補貼期完結，燃油成本上漲對財政再構成嚴峻影響，會密切留意燃油價格走勢，並持續與特區政府探討合適的營運及財務紓緩措施。

城巴強調，會積極配合國家的「雙碳」目標，以及特區政府的《香港電動車普及化路線圖》與《香港氢能發展策略》，全力推動零排放轉型計劃，而城巴現測試營運一輛氢能雙層巴士，會定期評估氢能巴士的營運數據和成本效益，在平衡成本與可持續發展需求的同時，確保維持高效穩健服務。

珠三角地下水銨濃度高 港大揭微生物發酵引起



●珠江三角洲地下銨富集的構想圖。圖中展示陸相主導區、過渡區和海相主導區三種沉積帶，其中微生物發酵可能是主要的產銨途徑。圖片根據研究結果繪製，並非按實際比例呈現。港大圖片

香港文匯報訊（記者 莫楠）珠江三角洲地下水錄得全球最高的天然銨濃度，部分地下水未經處理不宜飲用，惟具體由哪些微生物及代謝途徑產生銨，一直未有清晰答案。香港大學與深圳大學的跨地區研究團隊分析區內沉積物樣本，成功識別出主要的微生物代謝過程，揭示沉積物的深度、年代和鹽度如何影響微生物群落及產銨途徑，發現微生物發酵很可能是區內沉積物中產生銨的主要途徑，為解釋地下水天然銨濃度異常偏高提供關鍵線索，亦為人口稠密三角洲地區的地下水評估和監測提供了科學依據。研究結果已於《自然通訊》發表。

研究結果已於《自然通訊》發表

由港大地球與行星科學系教授焦赳赳及深大教授李猛領導的研究團隊，分析珠江三角洲不同地區的沉積物樣本。他們結合地球化學與宏基因組

學方法，分析從三個鑽孔取得的36個沉積物樣本。樣本來自不同深度，記錄了約13,000年的地質歷史，涵蓋陸相主導區、過渡區和海相主導區三種沉積環境。

研究人員分析沉積物中的微生物遺傳物質，重建出770個代表性宏基因組裝基因組，藉此了解當中的微生物種類及其代謝功能。結果發現，微生物群落的組成及其產銨代謝潛力，會沿陸相至海相的沉積環境梯度呈現明顯差異。當中，古菌傾向保留較為穩定、演化上較保守的功能特徵；細菌則能因應不同沉積環境展現更強的代謝靈活性。

與此同時，上述三個沉積帶均以發酵相關基因最為豐富，即顯示微生物發酵很可能是沉積物中產銨的主要途徑；這些基因的豐度會隨沉積深度和年代增加而下降。研究人員推測，較易分解的有機物在長期埋藏過程中逐漸耗盡，令可供微生

物發酵和產銨的物質愈來愈少，因此現時錄得的高銨濃度，很可能是長時間累積和滯留的結果，而非僅是近期微生物活動所造成。

除發酵外，其他微生物氮代謝途徑在三個沉積帶之間亦呈現差異。研究人員推測，不同沉積帶的鹽度，以及硝酸鹽和亞硝酸鹽的供應差異，可能影響微生物採用哪種途徑產銨。是次識別出的細菌中，源自海相環境的細菌屬Brevibacterium可能是參與銨循環的重要類群。這類微生物可能是過去海相沉積環境留下的生物印記，並帶有參與發酵及將亞硝酸鹽轉化為銨的基因，顯示古代沉積環境遺留下來的微生物，至今仍可能持續影響地下水的化學特徵。

焦赳赳表示，研究進一步突破了過往僅將埋藏有機質視為銨來源的一般理解，「我們不但識別出可能負責產銨的微生物代謝途徑及相關微生物，亦揭示這些途徑因沉積環境不同而有所差異。」研究建立了一個結合沉積演化、地下水地球化學、與微生物功能的機制框架，有助識別較容易出現天然銨富集的地下水系統。