

時評

普及電動車 實現零排放

九巴首輛純電動雙層巴士昨投入服務，行走213M路線，往來安泰和藍田站。而在去年中，城巴引入的一輛電動雙層巴士已率先啓用。近年環保節能成爲全球大趨勢，電動車因此迅速崛起，本港亦積極推動電動車取代燃油車，包括鼓勵私人換置電動車，引入商用電動巴士、小巴及的士等，九巴城巴的響應就是標誌性的進展。這不僅可以減少傳統燃油車輛產生的排碳污染，改善城市空氣品質，而且與本港加快零排放步伐的目標相吻合。惟政府還須再加把力，關鍵是要完善各種周邊配套設施，提供誘因及適切支援，多管齊下加速電動車普及。

本港促進轉型使用電動和新能源汽車取道積極。根據政府公布的《電動車普及化路線圖》和《香港氣候行動藍圖2050》，提到計劃2035年前停止新登記燃油私家車，並提出2050年前達到全港車輛零排放的目標。與此同時，政府通過於2018年推出的電動車「一換一」計劃，以及電動車首次登記稅寬減等多項政策措施，持續推廣轉用電動車，堪稱有目標，有行動。

目前全港有約57000輛電動私家車，新車出售方面，每十輛私家車就有逾六輛是電動車，增長最爲迅速。在電動的士和雙層巴士方面，政府已定下目標，會在2027年前推出3000輛電動的士和700輛電動雙層巴士，各專營巴士公司均公布在未來幾年購入電動巴士的詳細計劃，九巴去年起引入純電動單層巴士，已擁有近80部，目標是2040年全線採用新能源巴士。電動車數量與日俱增，開始逐步取代傳統的燃油車，反映政府推廣政策奏效；加上電池技術持續進步，續航能力不斷改善，例如昨投入運營的雙層電巴，只須充電約2小時，續航力達300公里，可應付九巴近八成巴士的全日運作需要，電動車也因此愈來愈受用戶的青睞，相信會得到更快普及。

隨着電動車使用增多，一些問題也在浮現。反映最多的主要是充電設施不足、不夠方便。數據顯示，截至3月底，本港僅有5775個充電器供公眾使用，平均每9.6輛電動車爭一個充電位。且「快叉」僅1015個，「中叉」佔3307個，餘下1453個「慢叉」，被車主抱怨充電效率慢，經常排長龍。此外，充電設施分布不均則是另一大問題。

推動電動車，前提是須有完善的充電設施配套，建立大量及分布廣泛的快充電樁是當務之急。行政會議7月11日通過了調整油站地契條款，爲現時油站運營商提供誘因加裝電動車充電設施；若油站內提供快速充電站，其到期或即將到期油站契約可獲有條件短期續簽，相信有助加快充電樁的建設。另外，政府也要與持份者溝通，鼓勵和提供支援，在私人屋苑及公共屋邨的停車場設立充電位；亦可考慮採用新技術，例如引入內地多層式電動車泊位充電設施，以及超快速充電站，更方便用戶補充電力。社會各界也應與政府攜手，共同構築電動車充電網絡，目前一些商場已主動設立電動車「快充」，值得肯定。總之，唯有令配套設施追上並與電動車增長保持同步，才能保證電動車早日實現普及化，香港更好邁向碳中和。

香港商報評論員 蘇信

東盟之行意義大 拓展商機解困局

香港專業地產顧問商會會長、中國和平統一促進會香港總會常務副會長 蔡志忠

商界心聲

行政長官李家超率領香港政商界訪問東盟三國，包括新加坡、印尼和馬來西亞，東盟國家發展潛力龐大，期望此行可爲香港開拓更多商機；此外也希望這次機會爭取東盟國家支持香港加入區域全面經濟夥伴關係協定(RCEP)。

特首此行非常有意義，受到幾個鄰國首腦的熱情接待，並舉行親切交談，以及簽署合作協議等等。尤其是首站新加坡，會見李顯龍總理和其他重要官員，筆者寄望特區官員認真感受一下新加坡今天的繁榮，如何做一個真正開放的國際都市，充分利用國家給予的獨特地位和優勢，發揮香港超級聯繫人的角色，冀望從中得到一些啓發。

樓市三年內全部虧損

美聯儲宣布加息0.25厘，滙豐銀行立即調高香港最優惠利率0.125厘至5.875厘，恒生、渣打、中銀等銀行也緊跟跟隨。加息直接增加業主的供樓負擔，進一步衝擊疲弱的物業市場，也令中小企業的融資成本負荷更重。正如筆者一向強調，投資要謹慎，更要居安思危，因爲我們正處於利率不斷上升的年代，利率一旦調升，樓價馬上腳軟，高息就是樓市最大的敵人。

人們常說要打破樓市只升不跌的神話，

此話好像猶在耳邊，今天我們卻已在討論樓價將要跌多少，將會跌多久。沒錯，樓市已經缺乏應有的動力，看看每個月的成交量跌至三千至四千宗，而且多數是細價的樓宇成交，便知道資金看淡樓市前景。現在連用家也押後置業計劃，他們採取觀望態度，於是急於出賣的業主唯有不斷減價求售，由於樓市承接乏力，樓價愈做愈低，連買者更難買到心水便宜貨。最後，市況恐怕會步沙士時期後塵，樓價愈是往下調，用家愈是不敢買。

根據土地註冊處資料顯示，2023年上半年錄得虧損的轉手個案共1967宗，是2010年下半年樓市辣招上台以來最多；虧損宗數佔整體比例約14.6%，創出14年新高。驟眼看來，14.6%的蝕錢例子好像不算多，其實是十分嚴重，由於所成交的住宅樓宇很多是業主在幾十年前買下，當時樓價可能只是幾十萬至幾百萬元不等，理論上今日賣出不可能虧損，如果錄到近一成半虧損的話，證明很多是在近七八年內買進後再賣出的個案，也看得出樓價已跌破近幾年價格。

面對目前的樓市困局，只能形容樓市是處於只輸不贏的局面。可以大膽地估計，用家在過去三年內買進的物業，在正常的情況下，今天賣出都是輸的，讀者可能不相信，認爲筆者是語不驚人誓不休！沒關係，大家不妨找一找在過去3

年內，所成交的十幾萬個買賣單位，看看裡面有沒有賺錢個案？如找到，可以反駁筆者。當然，所指的是正常的成交例子，內部特殊成交、跳樓貨和凶宅等的轉讓不算。

首置者滿意樓價減辣才有機

樓市雖然嚴重內傷，樓價已明顯呈下調趨勢，但似乎又符合當局的期望，正如財政司司長陳茂波所言，今天的樓價在首置者眼中仍然偏高，港府需要優先照顧首置者的買樓需求。意即樓價仍然需要進一步下調，等待首置用家覺得便宜時才有機會減辣，而即使是03年沙士期間，樓價累積大跌六七成，創下歷史低位，用家仍然不敢入市，他們害怕低處未算低。如果樓價是以首置者的合理期望爲標準，恐怕在財爺任期內都不可能減辣了。

以筆者所理解，爲樓市減辣只會帶動交投量增加，對樓價的升跌並不能產生太大作用。我更關心的是香港的經濟前景，如何能夠吸納企業資金和人才等，更重要的是如何引進和提升了高科技產業，實現高質量發展。今天，或許在港府財金官員眼中，庫房的儲備仍未用完，還有金錢可以派給市民，民望自然也高企。因此，既不需要內部大力救市，也不急著提高樓股市場交投，以不變應萬變，也無風雨也無晴。

落實「合作查驗」 促進兩地交流

立法會議員 劉國勳

建評

北部都會區是本港未來發展重點，而北部與深圳多個口岸接連，故優化通關模式，可加強人流及物流等要素流動，有助北都的發展。就此，民建聯早前提出19項便利通關的建議，包括實施「合作查驗、一次放行」的通關模式，而我們更前往澳門青茂及橫琴口岸，考察合作查驗的通關模式，並在澳門治安警察局吳錦華局長及黃劍虹警務總長的陪同下講解下，親身使用。

據筆者個人體驗，使用這個「三關門」的合作自助查驗通道，過程流暢便捷。過關人士只須排一次隊、插一次卡，在少於20秒內，便完成出入境手續，快捷方便。由於這個合作查驗的通關模式，中央早已批准澳門及珠海使用，即港人只需香港身份證及回鄉證亦可使用，故此，香港採用新通關模式，

無論是政策及技術上都可行。

民建聯是次澳門考察，與保安局鄧炳強局長會面，反映情況及意見。我們得到了局長的正面及具體回應，包括認同於重建後的皇崗口岸及稍後重建的沙頭角口岸，落實「合作查驗、一次放行」的通關模式。期望保安局盡快與內地專班溝通，落實有關情況，藉此讓北部都會區統籌辦公室能將新通關模式的決定，放在年底公布的行動綱領，讓立法會盡快審議及落實政策，而市民亦可得知新通關模式的時間表。

至於現有口岸，包括羅湖、落馬洲、深圳灣、香園圍/蓮塘等，局長向我們表示，這些口岸或受地理或入境大樓內部設計所限，需時研究如何引入合作查驗模式。感謝局長答允研究，並認爲可先採用彈性安排，例如初步只設立一至兩條的「三關門」合作自助查驗通道，讓市民使用，情況一如現有口岸均同時設有e道及人工櫃位通關模式，待研究成熟後，可考慮能否全面落實。

建議口岸全面24小時通關

此外，感謝局長認同我們的建議，包括延長香園圍/蓮塘口岸服務時間至少1小時，以方便跨境居民往返、落馬洲支線口岸可與羅湖口岸「看齊」，延長開放至凌晨12時，以及研究在特別長假期日子時，再延長服務時間。由於延長落馬洲支線口岸的安排，涉及運

輸及物流局的政策及港鐵營運鐵路的情況，筆者稍後會約見林世雄局長及港鐵代表，商討如何落實有關建議。

另一方面，筆者向鄧炳強局長反映，全國現時共有三個合作查驗的口岸，包括港珠澳大橋、青茂及橫琴口岸，均位於澳門，且實施24小時通關。反觀本港的24小時陸路口岸只有皇崗及港珠澳大橋，現時仍採用「兩地兩檢」模式，實不利於推動香港與內地的交往。故此，建議推動合作查驗通關的同時，應研究「深圳灣」及「香園圍/蓮塘」實施24小時通關，連同現時已全日通關的皇崗口岸，可令香港東、中、西部均有全日通關的口岸，有助做好港深全日通關的總體布局。對於局長關注本港對24小時通關的需求量，筆者認爲初步可先在深圳灣或香園圍/蓮塘口岸，設立一至兩條24小時通關通道，在需求不斷增長後，才逐步落實整個口岸全面24小時通關。

感謝鄧炳強局長主動及快速的回應，讓民建聯在推動便利通關的建議上，行出重要一步，我們將繼續在各方面包括利用好全國人的平台，爭取內地相關部門的支持。最後，對於今屆政府在改善民生，促進兩地交流的議題上，十分關心及行動積極，做到「以結果爲目標」推動政策及解決問題，筆者感到十分鼓舞，並相信創新便捷的通關模式，便利人流物流等要素流動，有助加快北部都會區發展。

參考外國經驗 打擊街頭行乞

黃遠康

百家爭鳴

近月，香港街頭開始出現不同的行乞集團，成爲網上社交平台的熱話，亦引起不少市民的反感。大致而言，街頭行乞的模式可以分成幾類：第一類是「賣慘黨」，事主一般以悲慘身世，或是身體殘缺爲由，博取途人的惻隱之心。第二類是「賣藝黨」，與第一類人士相似，這類人士不少都是輪椅人士，或是有身體缺陷。而他們賺取收入的方式，就是賣唱或表演樂器。第三類是「借錢黨」，有別於前兩者以定點的方式博取市民的同情和關注，他們會走入商場或人流較多的地方，兩人一組周圍向途人細訴自己的慘況，例如丟失銀包或是需要趕往某處，不得已下唯有向人「借錢」。第四類則是「旅費黨」，這些人一般都是外國旅客，並以籌措環遊世界經費之名，在街上行乞或是向途人兜售聲稱自行製作的小飾物。

雖然非法行乞不會爲香港市民帶來嚴重的安全威脅，但是當這種情況在鬧市之中日趨氾濫，則會影響市容，甚至損害遊客對香港的印象。而且，絕大部分行乞人士都是疑似受到集團操控，根本沒有需要得到他人的熱心接濟。縱容街頭行乞只會帶來社會成本的問題，即是一方面市民的善款不能落入真正有需要的團體或市民身上，造成資源錯配；另一方面假行乞人士太多也會消耗市民樂於助人的熱情，容易令社會變得冷漠。因此，吸收外國的經驗打擊街頭行乞實是必要之舉。

動用嚴厲法律手段

在美國，隨着當地的經濟發展變得兩極化，加上外地移民不斷湧入，街頭行乞的情況在過去數十年以來變得普遍，而他們一直採取相對軟性的策略應付問題。例如他們會派出警察及志願人士一起行動，與行乞人士進行訪談，盡可能安排他們到附近的慈善機構尋求社會福利的協助，例如申請救濟金或是到戒毒中心求助等。部分政府更加會爲行乞人士安排職業技能訓練，增加在就業市場獲聘的機會；或是由政府聘請爲臨時工，負責街頭清潔等工作，讓他們能夠逐漸自力更生。

不過，以上的方法對於香港未必有用。一來多數行乞人士並非真正的弱勢社群，更多是受到集團操控的「演員」，相關的輔導工作難以助其重回正軌。二來根據美國的經驗，較多行乞人士在一定時間後會因爲疏於聯繫社工或輔導機構而故態復萌，令情況難以有效根治。因此，近年當地的政策方向，已經從輔導改爲用嚴厲的法律限制行乞人士的騷擾行爲，以減少他們得到援助的可能。

在佛羅里達州的加茲登縣(Gadsden County)便推出法律，嚴格限制行乞人士的活動範圍。例如他們被禁止在自助提款機的20米、學校的100米、公路的150米範圍內進行任何行乞活動。行乞人士亦被禁止出現在巴士車站、停車場或政府設施。如果行乞人士拍打車輛或接觸駕駛人士，或是在行乞過程中產生令人感到受威脅的情緒，更會被視爲干犯刑事罪行。由於行乞的難度因爲各種限制而大增，行乞人士的數量便有所減少。

拍下惡行讓電視台播放

另一個值得參考的例子是泰國。泰國作爲全球知名的旅遊勝地，除了集團式行乞人士之外，每年亦有不少「旅費黨」在當地的遊客區出沒。據當局的統計，行乞活動每年令當地流失約460萬美元(約3600萬港元)的外匯。爲了解決有關問題，泰國政府在遊客區到處張掛橫額，提醒途人行乞人士大多是沒有經濟需要的騙子，切勿被他們利用及捐款；另外，有關部門更加暗中拍下行乞人士利用捐款光顧連鎖快餐店的影片，在各大電視台的廣告時段播放以揭露其惡行。近日，泰國方面更有意效法印尼政府的做法，將所有外來的行乞人士驅逐出境，以收更大的阻嚇作用。

從以上例子說明，要對付行乞活動，只能用上更加嚴厲的法律手段，而這一方面正是香港的弱點。按照目前本地的做法，當局只會以簡易治罪條例對付行乞人士。對於初犯及第二次犯罪的人士只會處以港幣500元的罰款，阻嚇力明顯嚴重不足。因此，當局應該加緊研究修例的工作，以及參考外地值得借鑑的經驗，讓街頭行乞的問題得到改善，保障市容和社會治安。

