多管齊下加速推進電動車產業發展

隨着眾多內地電動車品牌進入香港市場，香港已領牌電動私家車的數量超過 10.5 萬輛，佔全港已領牌私家車數量的 18.3%。如今在路面上，不僅電動私家轎車的數量增加，7 人車等不同車型的電動車亦越來越多。可以說，香港電動車普及化已經邁入高速擴張的成熟發展期。筆者認為，政府可藉此機會，通過政策引導，以市場為主導的電動車經濟產業循環，從車輛充電、智能駕駛到電池回收，向世界展示電動車在大型都市的普及應用解決方案。

隨着充電動車的普及化，社會上對充電樁的需求越來越大。政府數據顯示，截至 2025 年 3 月，香港已有近 10 萬個停車位備有充電的基礎設施，公共充電設施則超過 1.1 萬個，當中約有 2000 個屬快速及高速充電設施。為應對高速發展的電動私家車規模，政府亦將推出「高速充電樁鼓勵計劃」，資助私營機構安裝高速充電設施。

政府鼓勵私人市場增加高速充電樁的做法值得讚賞，亦可考慮積極扮演聯絡人角色，協助對接充電服務供應商與私人停車場營運者，將最新的各類快充技術介紹予私人市場。近期，內地電動車廠商、能源提供商不斷推出新的充電技術，進一步提升充電效率。現時已有充電技術可於 5 分鐘內為車輛增加 400 公里續航里

程，幾乎達到「油電同速」程度。因此，政府不僅要扮演好這些新技術的推廣者，亦要關注新技術應用時可能遇到的障礙和限制，及時審視法規並優化相關政策和法例，讓香港成為新充電技術的先行者，發揮國際化優勢，提升示範作用。

而要發展電動車相關的新能源產業，則可圍繞兩方面進行。隨着電動車的普及，較舊型號的電動車開始退役。根據國際能源署推算，全球數以百萬計的電動車電池將於 2025 年左右陸續退役，至 2030 年全球每年會有 780 萬公噸電動車電池報廢。

電動汽車雖沒有碳排放，但電池中確有多種有害物質。若隨意丟棄，勢必對環境造成污染。但另一方面，電池中有大量的鋰、鈷、鎳等稀有礦產，若能做到有效回收，無論是再用於電動車電池製造，抑或其他產業，都將成為國家發展相關科技的戰略資源。這也是電池回收產業成為各國、各地區重點關注的戰略產業之原因。

制訂電池零碳循環目標

特區政府早前表示，香港首個具規模的電動車充電電池回收設施已進駐屯門環保園，預計可於 2026 年開始運作。現時政府是以「市場營運模式」推行生產者責任計劃，推動電池回收產業發展。目前已有多間環保企業，展開電池回收業務。筆者認為，未來政府一方面可在創科研發方面，重點鼓勵電池回收技術的研發，

推動研發更清潔、更高回收率的技術以助力行業發展。另外，政府亦可以制訂落實香港電動車電池零碳循環的目標，即在未來實現不需要再開採新的礦石，利用回收電池所得的礦石資源，便可滿足香港電動車電池製造的需求。屆時，電動車電池成為完全循環適用原材料的製造品，從而達至真正的零碳循環。

除此之外，智能駕駛亦是電動車發展的重點領域。香港在這一方面起步很早，2017年便推行自動駕駛車輛試驗計劃，但至今香港的自動駕駛應用仍處於試行階段。事實上，對於勞動力成本較高的發達城市，均對自動駕駛技術有着較高的期待。香港作為在法律法規、應用場景與世界不少高密度城市相似的國際大都會，可通過加快應用技術，成為推廣智能駕駛技術的先行城市。

香港電動車產業發展已邁入規模化擴張階段，政府可通過加快建設充電基建、推動發展電池回收產業、推廣智能駕駛技術應用，形成可持續的電動車產業生態鏈。這不僅可為香港自身經濟向着多元化轉型提供新可能，亦可以香港為模板，為世界其他高密度城市，提供可複製的完整綠色交通解決方案。

民建聯主席、立法會議員