

解決充電痛點 助推的士業界綠色轉型

截至今年 7 月，香港的士車隊獲政府發牌已滿一年，但車隊整體規模僅達到預期目標的 57%，發展步伐未如理想。運營商反映「充電設備不足與補能效率低下」是制約車隊規模發展的其中一個原因。

該觀點存在一定合理性。傳統石油氣的士加氣只需 2 至 3 分鐘，但電動的士在找充電樁連同充電的過程，每次至少需耗費 40 至 70 分鐘，除充電收費外，有時還要額外支付 20 至 35 元停車場費。這不僅縮短了司機接客的時間，更會每次帶來逾百港元的營業損失，令不少司機望而卻步。

近年來，有關部門推動「香港電動車普及化」及綠色運輸轉型上的成果有目共睹。環境局推動了多項支援措施，目前已鋪設 12 支電動的士專用高速快充樁，並將推動約 60 個加油站提供近 180 支高速充電槍，預計可支援一萬輛電動車。目前已經有三個油電站開始營運，部分充電樁在 3 時至 6 時一般「交更」時段專為電動的士和公共小巴預留，且設置充電收費上限，切實降低用電成本。總體來看，目前香港已有超過 17300 支公共充電樁，高速充電樁達

3390 支，可支援超 8 萬輛電動車。

善用市場機制引導錯峰充電

但從商業營運的現實角度考量，問題不在於充電樁絕對數量的多寡，而是在於能否提供「低成本、高流轉、易觸達」的專屬配套，幫助的士司機在激烈競爭、時間寶貴的市場中，無後顧之憂地轉型升級。若相關部門能在電價優惠、專用位保障等環節上持續提升，相信定能給予業界更大信心。因此，長遠來看，建議可採取以下方案解決電動的士的充電痛點：

在專用基建尚未完工的過渡時期，應善用市場機制引導車輛錯峰充電，提升現有充電設施的承載力。建議相關部門倡導兩大電力公司針對已登記的電動的士推出專屬充電優惠，在非「交更」時段提供商業專用折扣電價；亦可鼓勵商業充電運營商實施差異化定價，降低非繁忙時間用電成本，提高現有充電樁的利用率，緩解充電高峰期排隊壓力。

長遠來看，建立專用且高效的快速充電網絡，才是治本之策，這也同政府規劃方向一致。目前，有關部門正推動加油站加裝充電樁，並在高峰時段對電動的士設置專屬車位。其實，亦可以善用九巴、城巴等專營巴士車廠日間空置充電

設施，在巴士非繁忙時段開放給予電動的士充電，提升資源利用效率。也可以善用天橋底空間、高架橋下土地以及交通樞紐旁的邊角地建設高速充電樁，在不佔用稀缺商業土地的前提下增加專用快充節點，打造綜合快充網絡。

可引入「換電模式」試點

現時不少內地城市正廣泛採用「換電模式」，司機將車輛開入換電站後，工人為其更換滿電電池，過程僅需 2 至 3 分鐘。然而該模式高度依賴標準化，要求電動車、電池型號統一；加上換電站佔地面積較大，在市區內會產生高昂的地租成本，因此很難作為主流補能模式在香港推廣。然而，可以考慮將其作為一種補充手段，在新界或遠郊建立試點，為特定車隊提供極速補能。

推動的士電動化不僅是公共交通升級的關鍵，更是香港減碳重要戰略選擇。在轉型過程中，如何構建「低成本、高流轉、易觸達」的充電模式，是推動行業發展的關鍵所在。期待政府繼續發揮引導作用，降低充電成本，搭建快充網絡，並積極探索更多創新手段，為新能源交通發展注入源源不斷的綠色動能。