

2020年1月22日在立法會綜合大樓會議室

【推動使用電力車】演講文

(一) 首先，如果政府鼓勵各用家優先考慮使用電動商用車（包括巴士與貨車），應該帶頭投資和興建電動商用車專屬的停車場，配套充電設施。香港情況與其他地方相比有其特殊性，商用車輛的充電設備不可能遍地開花，只可以集中於少數幾處統一管理。因此，電動商用車的專屬充電停車場是主要考慮的方向：大型車輛需要借晚上休息的時間給車輛充電，而白天則集中精力處理業務，這一部分建議委員會提請政府考慮牽頭建設有關設施給電動商用車用家，這樣也方便統一的管理。

(二) 政府應該起表率作用，主動出擊，提高政府商用車使用電動車的比重。在近年來政府各部門招標採購各種各類型之大小特殊用途的商用車，無論是紀律部隊用車或其他市政商用車輛，均為傳統的柴油車輛，市民無法感受到政府大力推動和提高電動車使用比重的決心。另外，政府停車場具備發展充電設備的基礎，因此建議委員會提請政府首先對未來採購車輛方面需要電動車輛，再且，現有政府停車場加裝充電設備並向公眾清晰展示其使用電動車輛的決心。首先以公眾室內及室外停車場，和私家車及商用車免費試用，讓事情先普及化。

(三) 不僅政府，由政府資助的機構如果有條件，也應該跟進配合。比如：大學及各公立中小學校，或者由政府資助的教育機構。學校本身有操場，稍加改建後可以配備充電設備，在晚間開放給運送本校學生的巴士進行充電。進而，這些學生校車服務的供應商可以優先考慮使用電動巴士。

(四) 還有，各專利巴士公司應該響應政府的舉措，在現有的條件下，和政府深入探討，研判目前最適合採用電動車方案的線路，並為其度身定做方案，對這批路線循序漸進地實現電動化。但千萬不要逼使我們在車輛未成熟時便制定時間表，讓成效不彰！

(五) 效仿國外經驗，在未來的城市規劃時積極考慮設立綠色區域，禁止除電動車以外的其他車輛通行。

(六) 純電動巴士成本非常驚人，國內已有車商建議「車電分離」，以「換電模式」取代「充電模式」，此極為重量地把成本降低，即達環保也極具經濟效益。

(七) 巴士供應商協會響應政府倡議，同意為推廣電動巴士的使用盡自己的力量。就目前情況而言，客戶最大的擔心是電動巴士或貨車的可靠性。而特別是非專利巴士，香港的實際情況要求每一台巴士在運營時車盡其用，提供最充分的可靠性，力求將有限運力充分使用，方可在激烈競爭中站穩腳跟。然而，採用電動巴士取替歐六柴油車，目前客戶對其可靠及穩定性缺乏信心，不管客車或貨車，一般客戶比較擔心電動車輛出現技術故障時，因為維修能力不足而影響自身的運營。目前值得研究方向是：由各個巴士供應商自行準備額外的電動巴士，在出現客戶選購了電動巴士，但因為技術配套不足而產生運力情況受損時，由這些車輛擔任彌補其運力損失的工作，直到故障車輛得到充分維修為止。就此，我們也需要政府配合，提供專門的特別之電動巴士 PSL 牌照予供應商藉此在有需要時可提供後備車輛給客戶進行有條件的運營。