

賽道作展銷台 即晚接訂單

本報專訪

Formula E 香港站賽事剛完滿結束，車手歐陽若曦在賽道上展示一款由美國底特律電動汽車(Detroit Electric)剛發佈的首款量產版電動跑車 SP:01，跑出 1 分 24 秒圈速，對比場內專業跑車的 1 分 6 秒，成績相當不俗。這個過百年的汽車品牌，2008 年獲時任英國蓮花汽車工程集團總裁林秀山的加入，重整品牌並創立底特律電動汽車，林秀山出任主席及行政總裁。他日前接受本報專訪時指，十分看好電動車行業，更預言未來 10 年中國是最具發展潛力的市場。

■記者 莊程敏

林秀山個人簡歷

- 底特律電動汽車主席及行政總裁 (2008 年至今)
- 英國蓮花汽車工程集團總裁 (2004-2008)
- 蘋果電腦亞洲區總經理 (2001-2003)
- Sun Microsystems 的 Sun Professional Services 南亞區域董事 (1995-2000)



1907 年

■底特律電氣的發展歷史逾一個世紀。 網上圖片

面世逾百年 非新鮮事物

說起電動車，可能有人以為是近幾年的產物，認為那個要去火星生活的馬斯克(Elon Musk)旗下的特斯拉(Tesla)是電動車鼻祖，這想法真是錯得離譜。其實，早在 19 世紀末 20 世紀初，電動汽車與蒸汽機驅動汽車幾乎是平分天下。在 1900 年，美國路上的機動車中，有 40% 依靠蒸汽機驅動，有 38% 依靠電力，靠汽油驅動的只有 22%。

普及度超汽車

底特律電動汽車前身——安德森電動汽車公司(Anderson Electric Car Company)，在 1880 年開始生產馬車，到 1906 年，其老闆 William C. Anderson 看到電動汽車的未來，並在翌年開始發售首輛電動汽車。汽車最初是以鉛酸蓄電池供電，到 1911 年至 1916 年改用鐵鎳電池。

屢創同業標準

當時安德森生產的電動汽車，設計已經成熟，前後帶有電池組，電機和控制單元都在乘客艙下方。同時亦有不少創新，令其電動汽車聲名大噪。如在 1908 年，William C. Anderson 推出雙門轎跑車，特點是有封閉的車廂。由於當時大多數汽車都是開篷，這個有車頂的設計令司機可以避免日曬雨淋，而商人們又可以當作是「移動辦公室」，同時還可佈置內飾，是當時一個大膽的創新，後來成為汽車的標準。同時，該車也是世界上第一輛採用彎曲側玻璃的汽車。到 1910 年，公司每年生產 800 輛汽車，6 年後達到 1,893 輛。

安德森電動汽車後來改名為底特律電氣，專門製造電動汽車，在銷售頂峰時期年銷量達到 2,000 輛。直到 1939 年，由於內燃機進步，汽油車標準化及價錢更平，電動汽車才被淘汰。在底特律電氣的 32 年發展歷史中，一共生產了 1.3 萬輛電動車，是當時電動車的紀錄及領導者。可以說，它才是電動車的真正鼻祖。

蓄勢登陸 底特律電動車

在加入蓮花之前，林秀山(Albert Lam)曾在 Apple Computer 蘋果電腦及 Sun Microsystems 的 Sun Professional Services 出任亞洲區高層，對亞洲市場可謂十分熟悉。他透露，公司的 SP:01 於 10 月 6 日香港發佈會後，當晚已接獲 30 張訂單，反應理想，預計明年 3 月在香港開始交付。他補充，由有「法拉利之父」之稱的和記行集團李文輝作代理亦有很好的宣傳作用。

「平時用又得 落場砌又得」

他指，SP:01 去年 3、4 月已在挪威、荷蘭及英國等地交付使用，總訂單量約 30 部至 40 部，由於是全人手製，所以產量不多。他表示，未來希望可以提高產量，冀 2017 年全球產量達 950 輛。按歐洲、中國內地及香港的需求，公司正考慮加推 Club Version，「平時用又得，落場砌又得」。

相比一般的電動車，底特律電動汽車有何優勢？林秀山指，其電池的能量密度目前是世界最高，37.5 千瓦斯可行走 288 公里，中充約 4 小時，快充(直流電)半小時。其又是目前最快的兩座位量產跑車，時速達 250 公里，並設有 6 速的手波，普通電動車只有一個速度。該公司電動車亦是唯一擁有 V to Port 的功能，即由車輛輸出電力，假設家中停電，車輛就可以暫時為家居供電，這功能在歐洲及日本很有用；V to Grid (由汽車輸出電力至電網)，以香港為例，如果電動車普及是 40 萬至 50 萬部，香港的電網無法負荷全部一起充電，故在 3 年前已與中電示範電動車放電的功能，中電都很欣賞。而音響、娛樂等設備是採用 Android 系統，未來可加載更多不同的 App。



■賽車手歐陽若曦於 Formula E 香港站賽道上駕駛 SP:01，展示性能。 相片由公司提供

籲港莫急於取消稅惠

目前本港電動車數目已由 2010 年年底少於 100 輛增至現時近 4,000 輛，林秀山表示，其實政府一直都鼓勵人們使用電動車，推出「0 稅」等措施，不過最近似乎認為成效差不多，想將資助政策取消。對此，他認為這是太快想取消了，三菱、通用等亦打算推出平價的電動車，希望政府能將補助計劃持續。他預告，底特律未來亦會推出較平價的汽車，2019 年將會推出運動休旅車(SUV)及四門轎車(Sedan)等電動車。

本港公眾充電器不足

截至今年 6 月底，香港有超過 1,300 個充電器(樁)供公眾使用，林秀山指，如果全部電動車一齊充，就可能要若干輪候時間。他補充，車主可以自行買獨立充電器回家(停車場)充電，低至兩千多元有交易，也很方便，中電等均有推出安裝計劃。

有別於 Tesla 的電動車需要自己特定的充電站，底特律電動車則是適用於一般充電站。林秀山指出，自備充電器住 House(獨立屋)的車主當然不會有安裝問題，住大廈的車主則要通過業主立案法團批准才能安裝。



■底特律電動汽車主席及行政總裁林秀山指，SP:01 於 10 月 6 日香港發佈會後，當晚已接獲 30 張訂單。 記者張偉民 攝

內地冀引進底特律技術

對於電動車的普及，林秀山表示，中國政府正大力推動電動車的使用，補貼政策每輛高達 9 萬元人民幣，北京及上海大城市亦豁免等牌等一般買車程序，但市民對電動車的信心普遍仍不太大，主因市面上很多電動車的規格仍未達到國際標準。據悉，目前有近 60 間電動車公司申請牌照，政府正慢慢提高申請的門檻，確保真正有技術的才可申請到，相信如果底特律未來打算進入中國市場，有信心會得

到支持。

提升標準 擬增牌照門檻

「政府目前的考量是，希望國內的電動車公司發展成熟，才開始建設相關的電動車設施，因為不想為外國的電動車公司作嫁衣裳。」林秀山透露，內地政府亦希望能引入底特律的技術，將技術「往下推」，公司或會將技術轉移，亦有機會是以底特律自家品牌打入內地市場，以提升國內技術及刺激就業等。

至於外國方面，他指，電動車普及情況發展較快，主因大部分人都住獨立屋，充電不是憂慮的問題，他們最主要的考慮是「有沒有需要換一輛電動車」。他又指，雖然電動車車價較一般汽油車貴，但其實只是等於一次過買了未來 5 年的油費，電費是油費的十分之一而已。統計過外國人一般每日駕駛不超過 20 公里，細的電動車已很足夠，基於省錢這個誘因下，電動車在歐洲已開始慢慢普及。

■林秀山認為內地政府憂慮因為不想為外國的電動車公司作嫁衣裳。



記者張偉民 攝

國產品牌不能靠「平」

對於國產電動車品牌的發展，林秀山認為主要是在安全性及耐用性上要予人信心，「其實不是中國沒有技術，而是品牌承受不到價錢。」例如，顧客認為你的品牌的汽車只值 10 萬元，那汽車公司只能將貨就價，用質量較差的材料。中國人普遍認為外國汽車較好，寧願以 20 萬元買一輛外國車，都不願意買國產車，140 萬元已是國產電動車的最低價位，但對於電動車而言物料價格不能調得太低。

「走出去」爭國民信任

他指，很多國產品牌一開始都是以「平價」作招徠進入市場，但隨着國民收入慢慢提升，對汽車需求提升，這些國產品牌很難「走上去」。他認為，除非有些國產品牌「走出去」外國，再回來反而有些生機。

「如果中國政府真的用心去發展電動車，相信未來 10 年潛力會

遠勝於歐美國家。」他指出，因為歐美政府對於推動電動車仍比較被動，而中國政府錯過互聯網最佳的發展時機，相信電動車會是一個值得中國把握的商機。

氫氣車發展暫未成熟

對於市場上有評論指氫氣車(Fuel Cell Vehicle)未來將會取代電動車，成為新能源汽車的主流。底特律電動車技術總監 Richie Frost 指出，相信氫氣車的發展仍有至少 10 年，氫氣車是以天然氣轉化為電力，能源轉換效率較電動車為低。林秀山補充，電源則普及及方便得多，加上政府要重新再建設氫氣車的充電站，成本很高，預計短期內都不會太普及。

Richie Frost 又表示，底特律現正研究超級電容(Supercap)的技術，30 秒至 40 秒已可完全充電，再慢慢供電給電動車，但電容的價錢就很高昂。

機場上月貨運量升 7.2%

香港文匯報訊 香港國際機場於 9 月三項航空交通量均錄得持續增長。月內，貨運量錄得顯著升幅，較 2015 年同期上升 7.2% 至 39.4 萬公噸。客運量同比上升 3.5% 至 550 萬人次，而飛機起降量增加 2.3% 至 33,865 架次。

9 月客運量增加，主要由於本地居民外遊人數同比上升 7% 帶動，而往來東南亞及日本的客運量則錄得最大升幅。轉口貨運量較去年同期增加 15%，繼續成為貨運量增長的主要動力，當中以

往來北美洲及東南亞主要貿易地區的增幅最為顯著。

首9月客量升4.1%

總結今年首 9 個月，機場共接待旅客 5,320 萬人次，飛機起降量達 308,645 架次，分別較去年同期上升 4.1% 及 2.3%，貨運量則上升 1.2% 至 320 萬公噸。

於過去 12 個月，香港國際機場客運量達 7,060 萬人次，飛機起降量為 412,860 架次，貨運量則為 440 萬公噸，同比增加 4.9%、2.5% 及 0.9%。



■香港國際機場日前榮獲《Payload Asia》雜誌頒發「年度亞太地區最佳機場——業界之選大獎」，由機管局商務執行總監陳正思(右)代表領獎。

跨境電商平台搶內地市場

香港文匯報訊 貿發局近日推出全新「香港·設計廊」跨境電商平台計劃，計劃初期與 4 個以 O2O 模式營運的跨境電商平台合作，積極協助港商把握內地跨境電商發展機遇。

為港商線上線下開創商機

貿發局副總裁葉澤恩表示，參與的港商除能夠簡化進口及省卻申請內銷程序，以低成本及方便快捷的方式開創品牌業務之外，更能在線上及線下全方位進行推廣，有效提升品牌知名度。比起個別品牌在網購平台上「單打獨鬥」更為有效，事半功倍。

計劃推行初期，貿發局與 4 個跨境電商平台合作：周大福 HO-KO、蘇寧易購、自郵行跨境商城及 24x7 Outlet。平台採用直購進口(B2C)「先下單後發貨」的形式運作，消費者以二維碼方式上網下單後，香港供應商將發貨到跨境電商平台指定的貨倉，並安排速遞送貨。

據中國電子商務研究中心預測，內地「海淘族」人數將由 2014 年的 1,800 萬人，增加到 2018 年的 3,560 萬人；通過海淘交易的規模則將由 2014 年的 1,500 億元人民幣上升到 2018 年的 10,000 億元人民幣。