

駐港部隊今年首次三軍聯合巡邏

【大公報訊】日前，駐香港部隊組織2023年度首次三軍聯合巡邏，通過實戰化、對抗性、全流程的拉動演練，進一步檢驗和提升陸海空三軍聯合行動能力。



▲駐港部隊海軍艦艇接到出動命令後，即搭載特戰小隊駛離軍港。

上午九時，昂船洲軍港上空警鈴驟響，接到出動命令後，駐香港部隊海軍艦艇緊急備戰備航，搭載特戰小隊駛離軍港。與此同時，空軍兩架直升機也從石崗營區緊急升空，協同執行此次海空



聯合巡邏任務。十時許，海空聯合編隊巡邏至目標海域，直升機發現模擬可疑船隻，快速機動至其上空，喊話逼停，並引導艦艇編隊對該船隻進行攔截。

▲駐港部隊陸上機動梯隊從新田軍營緊急出發，匯合直升機編隊，開展陸空聯合巡邏。

駐香港部隊某艦艇大隊宿遷艦作戰長梁俊表示，香港海域航道情況複雜，貨船漁船較多，為我們判明可疑船隻帶來較大困難。此次聯合行動，有效檢驗了聯戰聯訓成果，提高了遂行多樣化軍事任務能力。

提升籌劃指揮及聯合行動能力

駐香港部隊某團飛行員申天賜指，機降過程中，低空障礙物相對較多，直升機與障礙物相碰掛風險相對更大，這就要求飛行員對航線的選擇要更加合理，心理素質要更加過硬。

上午11時許，陸上機動梯隊完成緊急出動，編隊從新田軍營出發，繞新界、九龍、港島進行巡邏，並在昂船洲大橋與直升機編隊匯合，開展陸空聯合

巡邏。駐香港部隊作訓處參謀楊光表示，我們依託這次陸海空聯合巡邏，在實戰化、對抗性、全流程的拉動演練中練指揮、練通聯、練協同，有效提升了部隊籌劃指揮和聯合行動能力。

記者了解到，這是駐香港部隊今年組織的首次三軍聯合巡邏，通過應急拉動的方式，重點演練了海上攔截查證、搜剿排查、戰場救護、應急搶修等課目。演練中，特戰、艦艇、雷達等多個兵種，按照實戰化要求採取連貫實施、紅藍對抗等方式進行。整個聯合巡邏過程中，駐香港部隊嚴格遵守香港道路、航道和航空管理等方面的法律規定，並事先通報了香港特區政府有關部門。

發展氫能源產業 議員促全面推動

可納入碳排交易市場 促進金融發展

國家發展和改革委員會、國家能源局去年聯合印發《氫能產業發展中長期規劃（2021—2035年）》，促進氫能產業高質量發展，以實現碳達峰、碳中和目標。

昨日，選委會界別立法會議員李浩然議員提出「全面推動香港氫能源產業發展」議案，建議全面推動香港氫能源產業發展，包括制訂香港氫能源產業發展規劃，對氫能源進行認證評級，推動氫能源納入香港碳排放交易市場，進一步發展碳交易和碳金融，以推動金融發展。

大公報記者 義吳

李浩然在立法會大會上表示，氫能產業發展有助實現雙碳目標，是國家及全球重要能源支柱，惟香港氫能源產業欠缺布局。他認為，香港有條件發展氫能源產業市場，推動香港經濟。氫能源以其能量密度高、零碳排放的優勢，已成為各國加快能源轉型升級、培育經濟新增長點的重要戰略選擇。

除了國家早前發布長期規劃，新加坡近日亦推出《新加坡國家氫能戰略》，可見配合氫能源產業發展是全球大勢所趨。然而香港在氫能源發展未有全面規劃，他建議從本地未來能源結構及能源組成方面思考，研究氫能源產業規劃。

搶先機做好認證機構建設

李浩然指出，氫能源可以分成三大類別，包括灰氫、藍氫及綠氫（詳見另文）。不同類型氫能源在製造過程中碳排放數量不同，當中綠氫排放最少，減碳效果最好，因此溯源產業鏈辨別氫能源來源、對氫能源類型進行認證及確認減碳額度，成為氫能源發展重要部分。現時全球未有通行認可氫能源認證評級方法，他建議特區政府「搶時間」、「搶起步」，善用國際金融中心的角色，做好氫能源認證評級標準研究及認證機構建

設，成立氫能源認證評級中心，掌握氫能源標準制定權及定價權。

跨部門小組研商業化路徑

環境及生態局局長謝展豪表示，為了掌握氫能的發展趨勢，以及為未來氫能可大規模在本地推行時做好準備，特區政府去年成立了一個跨部門工作小組，負責研究各種氫能技術的發展及商業化路徑，推動氫能在本地使用。特區政府亦透過撥款資助，支持適合的綠色科研項目，鼓勵氫能技術、產品、應用和商業模式創新。

另外，特區政府還將透過新能源運輸基金，資助運輸業進行氫燃料電池商用車的試驗，並會採納國家氫能規劃提出的基本原則，以及參考國家和海外其他城市的經驗和科研成果，探討和推動氫能產業在香港的發展，以及考慮如何制訂氫能發展的策略和調整的發展步伐。



▲中國國際清潔能源博覽在北京舉行，介紹氫能產業鏈等。圖為壓縮空氣儲能電站系統沙盤。

▲城巴引進全港首輛氫能巴士，試驗項目獲當局原則上同意，將在今年內啟動。

氫燃料三試驗項目 年內啟動

蓄勢待發

環境及生態局前日（28日）表示，氫能源跨部門工作小組原則上同意首批三個氫燃料試驗項目的申請，項目將在今年內啟動。

三個項目涉及兩個由城巴公司提交的申請，試驗在廠房設置加氫設施及試驗一輛氫燃料電池雙層巴士，以及一個由香港中華煤氣有限公司提交的申請，試驗在大埔煤氣廠設置供氫設施。

試行氫燃料電池雙層巴士

環境局發言人表示，經申請人優化其項目的設計及細節並確保試驗項目可以順暢、安全地進行後，工作小組在3月24日的會議上原則上同意該三個項目的申請，預計項目可

在今年內啟動。另外，政府部門亦有計劃開展氫燃料電池重型車試驗，用作收集垃圾或清洗街道。

為配合氫燃料發展趨勢，就本地應用及配套建設做好準備，環境局正領導一個氫能源跨部門工作小組，審視有意在本地開展氫燃料技術試驗項目的申請。工作小組由環境局、運輸及物流局、發展局、保安局、環境保護署、機電工程署、消防處、運輸署、海事處、規劃署、地政總署、屋宇署及建築署組成。

特區政府在2021年先後公布《香港電動車普及化路線圖》、《香港清新空氣藍圖2035》及《香港氣候行動藍圖2050》，推動使用新能源運輸技術的政策方向，引領香港在2050年前達至車輛零排放。行政長官在2022年施政報告中提出在2023年試行氫燃料電池雙層巴士及重型車，並在2025年制訂陸上運輸使用氫能的長遠策略。

清潔能源潛力大 可發電做燃料

話你知

氫能(hydrogenic energy)被視為21世紀最具發展潛力的清潔能源，主要透過電解水、蒸氣法等方式產生，再當作發電燃料使用。氫氣不止可發電，運用合成氣體、燃料或是產製工業原料，可成為運輸工具的動力來源。

氫氣本身是沒有顏色的透明氣體，但常以顏色來區分不同來源：

綠氫(green hydrogen)，是透過再生能源電力來電解製造而成。在製作過程中幾乎零碳，但成本也較高。

灰氫(grey hydrogen)代表透過化石燃料所產生的氫氣，是目前較常見使用氫氣的種類。相對於綠氫，灰氫的成本較低，但碳排放量更高。

藍氫(blue hydrogen)是利用碳捕捉技術，將製作氫氣中所排放的二氧化碳回收並封存的氫氣。

中國是目前全球最大的製氫國，年產量為3300萬噸，約佔全球產量的30%。國家發改委於2022年公布首個「氫能產業發展中長期規劃」報告，提出到2025年，可再生能源製氫成為新增氫能消費的重要組成部分；2030年，形成較為完備的清潔能源製氫及應用體系；2035年，可再生能源製氫在終端能源消費中的比重明顯提升。

短途高鐵研「地鐵化」 推月票便利人才流動

【大公報訊】運輸及物流局局長林世雄表示，港鐵公司與內地相關鐵路單位已成立專責小組，跟進廣深港高鐵香港段的短途班次「地鐵化」事宜，讓持票旅客靈活選乘當日來往同一內地站點任何班次的列車，提高行程安排的彈性。當局和港鐵公司並會繼續與內地相關單位密切聯繫，按高鐵營運情況和乘客需求，研究推出月票等不同票種的可行性。

實政圓桌立法會議員田北辰昨日在立法會提出詢問時表示，高鐵「地鐵化」可仿效上海及蘇州等地的做法，包括短途高鐵行程售賣「企位」車票，讓乘客可隨時購票登車。此外，推出高鐵路月票的安排，提供香港分別往來深圳及廣州的兩款月票，以便利香港與粵港澳大灣區內地城市人才的交流。

持票可改乘同日同站點班次

林世雄回答表示，港鐵公司作為高鐵路

港段的港方營運者，一直與中國國家鐵路集團有限公司（國鐵集團）、中國鐵路廣州局集團有限公司（廣鐵集團）積極溝通，緊密協作，持續優化高鐵路香港段各項營運安排。當中，港鐵公司與內地相關單位一直研究及商議短途高鐵路班次「地鐵化」的可行性，並已成立專責小組跟進。運輸及物流局會與港



▲港鐵與內地相關部門研究將高鐵路短途班次「地鐵化」的可行性。

鐵公司緊密溝通，並與內地相關單位研究和磋商，以推展有關方案，進一步提升高鐵路服務的靈活性，促進兩地人員高效流動。

林世雄並稱，局方和港鐵公司亦會繼續與內地相關單位保持密切聯繫，按高鐵路服務的營運情況和乘客需求，研究推出月票等不同票種的可行性，為經常使用高鐵路來往香港和內地的乘客提供出行便利。

林世雄又說，鐵路行車和乘客安全為高鐵路服務的重中之重。至於在短途跨境高鐵路設立企位一事，他稱需考慮內地和香港就鐵路運作和安全的相關規例、車速、相關路段運行情況、緊急事故處理，以及列車型號和設計，例如是否設有供站立旅客使用的扶手、列車載重限制等因素。

他續說，在確保營運和乘客安全的大前提下，局方與港鐵公司繼續與內地鐵路相關單位探討提升跨境高鐵路服務的方案，以便利乘客和促進兩地人員流動。

高鐵「地鐵化」創三贏



透視鏡

蔡樹文

昨日舉行的立法會大會上，田北辰議員提出口頭質詢時，建議高鐵路「地鐵化」，可仿效上海及蘇州等地做法，短途高鐵路行程售賣「企位」車票，乘客可隨時購票登車；又建議推出高鐵路月票，提供香港分別往來深圳及廣州兩款月票，便利香港與粵港澳大灣區內地城市人才交流。

探討高鐵路短途線「地鐵化」議題，須比較車程耗時。香港地鐵耗時最長的線路為屯馬線（屯門至馬鞍山），全長約56.4公里，全程約75分鐘。從香港搭高鐵路往廣州南站全長約140公里，最快全程約47分鐘。高鐵路香港站往深圳福田及深圳北站，車程只需14至15分鐘。

簡而言之，從香港搭高鐵路往深圳、東莞及廣州，都比馬鞍山搭港鐵往屯門快。香港往深圳福田及深圳北站，與將軍澳澳珠至北角15分鐘車程、將軍澳康城至北角20分鐘車程比較，在時間上並無差異。

香港與深圳、廣州之間若實現高鐵路「地鐵化」，可提升香港高鐵路運力、增加收入、分流東鐵線人流，創造三贏局面。更重要的是方便出行，加強香港與大灣區之間的聯繫。高鐵路「地鐵化」的可行性，值得探討。