

大公報社評

井水集

央企助力港民生 清潔能源獲保障

由中國海洋石油集團有限公司（中海油）總承包的香港液化天然氣項目（LNG）近日實現首船卸料和管線通氣，標誌着香港近年來最大海上能源基建項目進入試運行階段，這為香港未來大幅提高清潔能源發電比例提供了保障，是推進《香港氣候行動藍圖2050》的重要一步。

發電是香港最大的污染源，佔香港碳排放總量的三分之二，香港爭取在2050年前實現「碳中和」，提高清潔能源比例必不可少。按照特區政府有關規劃，2035年前停止燃煤發電，天然氣發電比例將提升至50%。但香港的天然氣都是進口而來，運輸和儲存成為最大的挑戰。要解決這個難題，就需要進行大規模的海上能源基礎建設。簡單而言，就是先將氣態的天然氣轉化為液態，便於長途海上運輸及接收儲存，然後再轉化為氣態，由管道輸送至發電廠。

鑒於中海油形成了天然氣從液化到氣化、從陸地到海上的全產業鏈工程建設能力，並在液化天然氣大型模塊化、超大型儲罐和接收站等工程建設領域走

在國際前列，由中海油總承包香港的海上液化天然氣接收站等工程，可謂順理成章。

該工程2020年開工以來，施工團隊克服疫情和颱風影響，直面技術難度、審批要求嚴格、施工環境複雜等諸多挑戰，實現了30項技術創新，高質量完成28單位總體量3.5萬噸結構物的建造安裝，成功穿越龍鼓航道、港珠澳大橋、光纜區以及船舶密集等複雜海域，完成63公里的海底管道鋪設，創造多項工程紀錄。其中最大挖溝深度達8米，是常規海管挖洞深度的4倍，為我國超深挖溝作業積累了寶貴經驗。

從此，香港多了一個「世界之最」——這是世界上最大的海上液化天然氣基礎設施，主要包括一座液化天然氣接收站、一座雙泊位海上碼頭和兩條海底管道，可供兩艘全球最大的浮式儲存再氣化裝置或液化天然氣運輸船同時停泊作業。換言之，通過這個基礎設施，香港可實現天然氣由氣態—液態—氣態的循環作業，再通過海底管道直輸香港兩家發電廠，變成電力供應千家萬戶。香港提高清潔能源比例的關鍵難題

因此破解，這對優化香港乃至大灣區能源結構、助力實現「碳达峰」和「碳中和」兩大目標具有重要意義。

香港推動高質量發展，綠色能源、綠色發展是其中的應有之義。隨着香港清潔能源比例的不斷提高，香港的天空會更藍，空氣會更清新，意味着香港市民的生活質量將有更大的提升，這也是實實在在的幸福感和滿足感。

這些年來，央企為香港做了很多實事、好事，有些廣為人知，有些默默無聞，只要是有利香港經濟發展，有利香港民生改善的，央企都是義無反顧，甚至是不計成本。事實上，從穩定廉宜的食品供應，到過去三年間為香港提供源源不絕的口罩、快測劑、疫苗等抗疫物資，再到市民生活的方方面面都離不開央企的貢獻。隨着國家發展，央企為香港市民所做的將越來越多，這體現中央關愛香港、支持香港，也體現香港進一步融入國家發展大局。

中海油助力香港推進清潔能源計劃，再次彰顯一個簡單而又深刻的道理：祖國永遠是香港最堅定的靠山，中央為香港所做的一切都是為了香港好。

「互換通」強化香港角色

內地與香港之間金融合作進一步擴大至衍生產品市場，利率互換北向通昨日正式啟動。當前全球去美元化浪潮洶湧，穩定性較強與估值吸引的人民幣資產成為全球資金積極增配對象，此時推出便利國際投資者對沖中國債券利率風險的互換通正是時候。

互換通既有助於增強外資長期持有人民幣債券的信心，加快人民幣國際化步伐，還可鞏固與提升香港作為資產風險管理中心地位，推動金融向高質量發展。

事實上，北向互換通體現內地與香港金融合作深化，具有重要策略性意義。一是內地金融雙向開放舉措穩步推出，從滬港通、深港通，到債券通、ETF通，再到理財通與互換通，可見人民幣國際化正大步向前，配合全球經濟與金融重心與國際資金加速東移的大趨勢。

二是香港在國家金融改革開放過程之中扮演着不可替代的重要角色，互換通進一步凸顯香港

聯通內地與國際的獨特優勢。三是體現中央對香港國際金融中心地位的重視與支持。內地與香港市場互聯互通還有很大擴容空間，包括推進南向互換通、理財通2.0等，為香港金融業發展不斷注入活力與動能。

值得注意的是，近期美國接連有銀行爆發與債務違約危機逼近，加上美國動輒實施金融制裁，全球出現前所未見的去美元化浪潮。例如東盟財長及央行行長會議提出減少對美元依賴，馬來西亞總理安華更公開倡設亞洲貨幣基金組織，這可視為推動成立一個非美元主導的國際經濟與金融體系。

同時，愈來愈多國家與中國達成使用本幣進行投資與貿易結算，激發全球人民幣債券投資更大需求，互換通將可大派用場，這對香港債券市場以至作為離岸人民幣資產與風險管理中心發展將產生積極推動作用。

韋金

提交報告：電站翻新後不慎駁錯後備電纜

大停電教訓 港燈採多項措施改善

港島多區上月19日凌晨發生供電事故，港燈昨日向政府提交報告，並交代調查結果。港燈表示，停電涉及數碼港開關站大翻新後，工程師意外接駁高壓電至後備電纜，出現短路，並觸發自動保護機制，致多區斷電33至48分鐘，4.4萬戶受影響。

港燈強調，意外屬30年來首次嚴重事故，十分罕見；已於事後即時補救，亦將採取多項改善措施，包括重新檢視指引及加強培訓工程師等。

大公報記者 伍軒沛



▲港燈昨日就事故交代調查結果，指因工程師意外接駁高壓電至後備電纜致出現短路。



▲港島上月19日凌晨發生供電事故，多區受到影響，其中位於港島東的杏花邨更是漆黑一片。

港燈供電系統於4月19日凌晨零時49分發生故障，影響南區鴨脷洲、田灣、東區杏花邨、太古和筲箕灣、灣仔摩理臣山和摩頓台以及中區薄扶林一帶等多處，緊急處理後於凌晨1時37分才全面恢復正常供電。

港燈昨日向機電署提交報告，並召開記者會。港燈營運董事鄭祖瀛對受影響客戶致歉，並對事件感遺憾。他說，調查發現，在4月19日凌晨零時45分，數

碼港電力開關站有設備翻新後，後備電纜錯誤通電，導致整個供電系統電壓驟降，引起連串反應。鄭祖瀛指，受事故影響，部分用戶停電33至48分鐘，是港燈近30年來首次電力中斷事故。他形容極之罕見，會汲取教訓，提升表現。

涉事工程師警覺性不足

港燈配電科總經理葉崇泰解釋事故成因指出，數碼港電力開關站每隔15

至20年要進行維修工程，程序包括須打開開關，由於屬於275千伏高電壓裝置，須抽走絕緣氣體及檢查內部部件等，故需用上能源系統電路圖，惟電路圖沒有清楚顯示已接駁至後備電纜。雖然現場相關電纜有標示為「後備」的字眼提醒，但開關設備下放有一個防火箱，導致工程師看不到標籤。加上完成工序後沒有其他工程師監督進行覆查機制，終致事故發生。

鄭祖瀛認為，意外成因之一是工程師警覺性不足，若無電纜接駁，該處不應該出現防火箱，而工程師並無求證，只憑經驗行事。但造成意外並非單一責任，若現場及電路圖圖紙有明確標示，或可免此事故發生，「睇咗都唔察覺有電纜存在，先係最大問題。」他指，涉事工程師已調職至後勤部門，待其恢復信心，並通過評估後，才重返原有崗位。

檢查整個輸電系統 加強培訓

為防止事故重演，港燈提出一系列改善措施，包括暫停所有翻新工程，直到完成制定指引；另會檢查整個輸電系統，包括肇事的後備電纜，已與開關設備系統分離；增加顯示有接駁後備電纜電路的標籤及更新能源管理系統線路圖；加強培訓工程師；以後所有氣體絕緣開關設備調試工作，一律採覆查機制等。

「港車北上」研擴至深圳關口

【大公報訊】記者易曉彤報導：「港車北上」將於7月1日起實施。運輸及物流局昨日向立法會提交文件，提到「港車北上」第一輪抽籤報名日期為5月29日及30日，並於5月31日公布抽籤結果。中籤者可在6月1日上午9時起，按電腦系統隨機分配的日期，於指定時間內遞交申請。文件還提到，粵、港政府將參考「港車北上」在大橋上實施的經驗，之後積極研究延伸至其中一個深圳與香港的陸路關口，讓香港私家車可以穿梭粵東粵西。

首輪5月29及30日可報名抽籤

「港車北上」方案將允許合資格的香港私家

車，在毋須取得常規配額下經港珠澳大橋來往香港與廣東省，預計約45萬輛合資格的香港私家車受惠。「港車北上」容許八座位或以下香港非商用私家車申請駛入廣東，每次入境內地後逗留時間不可超過30天，每年累計不超過180天。

為確保港車北上有序落實，粵、港政府同意在計劃推出初期就接受申請數目設置上限。開放申請後首星期每個工作天接受200個申請，第二星期起每個工作天接受300個申請，及後會檢視申請情況，逐步提升接受申請數目。

在遞交申請時，申請人須先透過港車北上指定網站登記電腦抽籤，中籤者可在指定日期及時間內

透過「港車北上」指定網站遞交申請。7月1日零時起正式開始讓已獲批的香港私家車經港珠澳大橋往來香港與廣東省。

另外，粵、港政府亦同意就每日出行車輛數目設置上限。申請人可於每月15日經網上預約出行系統預約下一月份的指定時段出行，如7月份的出行日子可於6月15日開始預約。

運輸署會收取申請「封閉道路通行許可證」的費用，每張每年港幣540元或每月港幣45元。內地相關機構將會收取相關費用以安裝車輛無線射頻識別技術（RFID）卡及查驗車輛，費用詳情有待內地相關機構稍後公布。



透視鏡
蔡樹文

為推動電動車普及化，政府目標在2027年底前投入約3000輛電動的士，惟截至今年3月底，

當局預留2億港元的新能源運輸基金，僅批出23輛新款電動的士試驗申請。的士業界拒絕換電動的士，最大阻礙是充電設施不足，擔憂輪候充電會影響生計，促請政府完善充電配套，推動電動的士及綠色運輸。

與鄰近的深圳比較，深圳的電動的士達24000輛，基本純電動化。推動深圳的士純電動化，深圳市政府除了提供價格誘因，協助業界換車，關鍵是有足夠充電樁的數量。據《2021年中國主要城市充電基礎設施監測報告》，深圳市的公用樁密度達到每平方公里73.2台，居全國之首。按深圳規劃，至2025年，全市新能源汽车達到100萬輛左右，累計建成公共網絡和私人網絡快速充電樁約4.3萬個，慢速充電樁約79萬個。

反觀香港，公用停車場內的充電樁只是停車場內配角，更不必說設立大型充電車場，的哥豈敢轉用電動的士？

充電樁是關鍵

城隧5·21 獅隧5·28 實施「易通行」

【大公報訊】運輸署昨日宣布，城門隧道和獅子山隧道將分別於本月21日及本月28日上午5時起實施「易通行」，屆時駕駛者可直駛過收費廣場，透過「易通行」繳交隧道費，毋須停車或排隊付款。

為配合實施「易通行」，城門隧道一帶將於5月20日晚上11時30分起，分階段實施臨時交通措施。城門隧道來回方向由21日凌晨4時30分至5時全線封閉，以便進行關閉收費亭設施，以及更改交通標誌和道路標記等工作。

至於獅子山隧道，臨時交通安排將於5月27日晚上10時起實施。獅子山隧道來回方向及龍翔道來回方向往獅子山隧道的支路，將由本月28日凌晨4時30分至5時全線封閉。

截至5月14日，運輸署發出的車輛貼數目超過71萬張，佔全港已領牌的車輛約八成八，當中約七成半的車輛已開立「易通行」戶口。運輸署再次呼籲車主盡快完成「易通行」三部曲，包括安裝車輛貼、開立「易通行」戶口及設定自動繳費方式，以盡享「易通行」帶來的便利。



▲獅子山隧道於本月28日起實施「易通行」，屆時駕駛者可直駛過收費廣場，毋須停車或排隊付款。大公報記者林良堅攝