

## 致信祝賀黃埔軍校建校100周年暨黃埔軍校同學會成立40周年 習近平：為同心共圓中國夢廣泛凝心聚力

詳刊A5

### 發布四大策略 打造國家發展氫能示範基地

# 港氫裝上陣創未來

全球致力於2050年之前達至碳中和，正向該目標邁進，這為零碳排放的氫能源帶來無限商機。香港特區政府環境及生態局昨日發表《香港氫能發展策略》，制定氫能產業鏈的路線圖，包括擬於今年下半年設立首個公眾加氫站、試驗氫能電動洗街車，港鐵亦將以非載客形式，測試氫能源有軌電車計劃。香港現行法例禁止氫能汽車進入隧道，特區政府明年上半年將修訂《氣體安全條例》，為氫能發展拆牆鬆綁，並將於2027年前擬備適合香港的氫能標準認定模式，致力將香港打造為國家發展氫能源的示範基地，將氫能源產業拓展到「一帶一路」地區。

◆香港文匯報記者 吳健怡



◆環境及生態局昨日發表《香港氫能發展策略》，今年下半年將啟動三輛氫能洗街車試驗計劃。  
香港文匯報記者 萬霜靈 攝

#### 完善法規定標準 配合市場慎推進

氫具有高效、低污染的特點，利用氫氣產能的唯一副產物是水，具零碳排放的優勢，可用作運輸工具、供暖設施和發電設施等的燃料，正在全球火速應用和發展。香港特區政府為抓住這個龐大機遇，推出《香港氫能發展策略》提出四大策略，包括「完善法規」、「制定標準」、「配合市場」以及「審慎推進」。

特區政府環境及生態局局長謝展寰昨日表示，氫能目前的價格相對較貴，尤其是「綠氫」，故香港會先使用同屬零碳排放、價格較低的「灰氫」，其成本較柴油貴約一倍，但相信隨著整個基建日漸成熟，提升氫能成本效益，使價格有競爭力。目前香港的氫氣從煤氣管道中抽取及從大灣區內地城市進口，並利用長管道作陸路運輸。「現時內地的氫能產業對於氫能的製備、儲運、加注燃料電池等的主要技術，以及生產的工藝都有一定基礎，部分甚至在全球處於領先地位，例如中石化在新疆已興建大規模太陽能基地生產綠氫，因此內地的技術和資源可以為香港提供支援和機遇。」

去年城巴首輛氫燃料電池雙層巴士及首個巴士加氫站已投入運作，中石化在元朗朗頭的公眾加氫站亦正建設中。謝展寰認為，若為氫能的廣泛應用做好準備，需要及早規劃足夠的基礎設施。政府已透過跨部門工作小組，對於加氫站運作、加氫站補給安排等進行安全評估，未來會透過建立加氫站，為氫燃料電池車輛（例如巴士和重型車輛）提供加氫服務，亦可推廣在建築工地內作為非道路移動機械的推動燃料及以氫燃料電池作發

電用途，取代較污染的柴油。

#### 將提交修例建議 准氫能車用隧道

此外，除了硬件配套外，現時管制氣體的《氣體安全條例》並不涵蓋用作燃料的氫氣，導致香港進行氫能應用相關的研究及實驗舉步維艱，氫能汽車亦不准使用隧道。謝展寰表示，政府明年上半年擬向立法會提交修例建議，為氫氣的生產、儲存、運送、使用、供應等提供法律基礎。政府並會訂立一條專門規管使用氫氣作為燃料的新附屬法例，規管氫氣品質、供應商註冊、氫氣裝置的建造及使用、運送氫氣車輛的許可證，以及相關維修技工的註冊等。按照氫能策略，政府會在2027年或之前擬備對接國際氫能標準認證。

多位立法會議員表示支持政府發表《香港氫能發展戰略》，劉國勳議員認為有助加快本港發展氫能源產業的步伐，追趕國際發達地區氫能源發展，提高國際競爭力，全力開創低碳未來、實現低碳經濟。陳沛良議員認為，該策略為本港氫能發展指明方向，令業界可以早作準備，把握氫能發展帶來的機遇。葛珮帆議員期望能加速香港的低碳轉型及新質生產力發展，並認為香港發展氫能機遇無限。

國際新能產業聯盟亦建議政府在新質生產力發展策略中，將氫能作為重點發展方向，加大對氫能產業的投資和研發力度，推動氫能產業的創新與發展。

#### 港推進氫能發展策略

時間	項目推進及計劃
2022年	成立氫能源跨部門工作小組
2023年10月	完成香港第一個公共加氫站的規劃程序
2023年11月	首輛氫燃料電池雙層巴士及其專用加氫設施的試驗開展
2024年2月	首輛氫燃料電池雙層巴士正式投入載客服務
2024年下半年	預期本地第一個公眾加氫站投入運作
2024年下半年	食環署啟動三輛氫燃料電池洗街車的試驗計劃
2024年下半年	港鐵計劃以非載客形式測試氫能源有軌電車
2025年上半年	擬向立法會提交修例建議，為氫氣的生產、儲存、運送、使用、供應等提供法律基礎
2027年或之前	擬備對接國際氫能標準認證，並會推動區域合作、境外投資、共同開發或輸入氫能，推動香港成為國家發展氫能源的一個示範基地

◆資料來源：環境及生態局  
◆整理：香港文匯報記者 吳健怡



◆今年2月，香港首輛氫能雙層巴士投入服務。  
資料圖片

誘因，例如補貼巴士公司使用氫能車。他續說，如要從內地運輸氫氣來港，必須另行鋪設加壓喉管，需要時間及投放資金，但短期方案可以利用煤氣公司的管道，「煤氣中有一半成分是氫氣，可利用它來提純，將雜質排走。」對於有市民或擔心氫氣的安全性，例如易燃等問題，張梓昌指根據研究報告，如跟足國際守則，氫氣不會比石油氣危險，「石油氣會沉降，但氫卻散得很快，就好像氫氣球飛走一樣，氣體不會聚集，危險性降低。」

◆香港文匯報記者 聶曉輝

香港文匯報訊（記者 吳健怡）特區政府2022年成立氫能源跨部門工作小組，定出14項氫能試驗項目。食環署最快今年下半年將啟動三輛氫燃料電池洗街車試驗計劃，每輛車可儲存24公斤氫燃料，足夠行走近400公里，車輛亦可用電力驅動，充滿電可行走約90公里。由於試驗範圍需要接近正興建的元朗朗頭加氫站，故洗街車將服務北區和元朗區一帶。另外，港鐵公司今年下半年亦計劃以非載客形式，測試氫能源有軌電車。

作為14項試驗項目之一的食環署氫燃料電池洗街車，將於今年下半年試用，共有3輛左軚洗街車，昨日政府向傳媒展示其中一輛在江蘇製造的氫能洗街車。機電署署長潘國英表示，氫燃料會儲存在車內6個氣樽，當樽內氫氣與空氣中的氧氣發生化學作用便會產生電流，為車輛帶來動力，他強調氣樽和車身框架已通過撞擊測試，遇上危急情況亦可按下車外的緊急斷氣按鈕。機電署總工程師王磊補充指，洗街車主要都以氫氣驅動，惟當氫氣系統出現故障而停頓時，可轉用動力電池。

今次3輛試驗洗街車採用左軚設計，特區政府環境及生態局局長謝展寰解釋，試驗的目的是測試氫能車在香港使用的情況和找出問題，例如汽車維修需要、成本、加注氫氣運作等，因此重點在於試驗而非左軚或右軚，但日後大規模使用時當然會用右軚。他又說，政府未有訂定日後氫能佔新能汽車的比例目標，首先要為氫能車應用提供法律基礎和設施，再審視成本效益。

另一個試驗項目，港鐵計劃以非載客形式試驗在屯門試行氫能源有軌電車，為項目展開籌備工作，就車輛設計、行車測試等制訂方案，並完成相關法定審批程序，預料籌備工作在今年下半年完成。

## 氫能洗街車下半年元朗試行

#### 專家之言

### 高效零排碳 氫氣價格高

不少市民或者對氫能一無所知，其實一般人最常接觸與氫相關的產品便是氫氣球。汽車科技研發中心行政總裁張梓昌昨日接受香港文匯報訪問時表示，氫的優點是環保、潔淨，只會排放水而不會排放碳等污染物，有助香港和全球達至碳中和的目標；但缺點是價格較高。他指出，內地因有補貼，每公斤氫氣為30元人民幣，與天然氣相若，沒有補貼的話，其成本分別約為柴油及天然氣的兩倍及三倍。

#### 車輛充氫遠較充電快

氫的另一優點是注氫快，張梓昌表示，若

使用於汽車之上，電動巴士、大型貨車及拖頭等大型車輛充電約需兩三小時，但充氫氣則只需20分鐘至25分鐘，與入柴油的時間差不多，因此如車輛是要行走較長路線，氫能車亦較電動車方便。

惟他亦指出，要搞綠色運輸需要基建、技術慢慢成熟，正如電動車當年推出市面一樣，目前氫能香港的生態圈及供應鏈均未完善，「這種新能源好少人用，香港基本上得一間公司及一架氫能巴士，在供求定律下，需時間建立生態圈及帶動市場。」他認為香港特區政府必須提供經濟

北上睇牙糾紛 需自提醫學報告

詳刊A6

中國將澳洲納單方面免簽國

詳刊A9

論壇 羅奇唱衰香港 徒淪世人笑柄

詳刊A15