

A9

## 愛國主義教育法草案 提請全國人大常委會審議

# 大公報

Ta Kung Pao

2023年6月27日 星期二



癸卯年五月初十日 第43056號

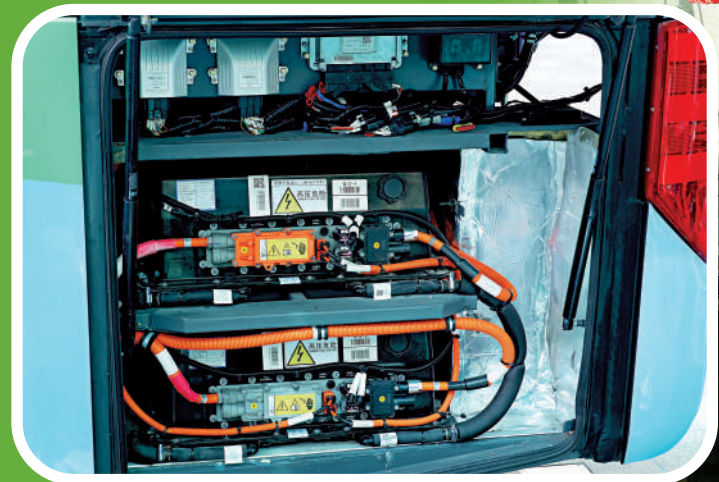
今日出紙二疊八張半 零售每份十元

香港特區政府指定刊登法律性質廣告之有效刊物

◀港企引入49座位的純電動旅遊巴。與其他城市相比，香港電動車普及較慢。

▼專家建議政府在全港18區每區設十個快速充電站，與現時全港加油站相若，讓電動車有條件在本港進一步普及。

▶新引入的旅遊巴由純電力驅動。



## 最新引入電動旅遊巴

乘客座位：49

外形尺寸(cm)：1180×375×250

電池：422.87Kwh

參考續駛里程：430公里

爬坡度：25%

車身設計：採用德國Kassbohrer專利高強度鋼結構

防火系統：阻燃外殼包圍電動機倉和電池倉多層自動滅火系統

安全系統：制動安全雙通道失效保護控制

車內設計：符合SETRA安裝結構



## 新電動旅巴抵港 議員：須增配套

# 充電樁不足 電動車難普及



車輛排放是空氣污染元兇之一，特區政府先後提出《電動車普及化路線圖》和《香港氣候行動藍圖2050》，訂下在2027年年底前投入約700輛電動巴士和約3000輛電動的士的目標。有本港企業最近引進內地49座純電動旅遊巴，今年4月已獲得政府發牌，現時正與十多家車商洽商，期望盡快於香港市面行駛。

然而，業界指商用電動車普及的最大障礙是現時充電樁不足，必須大大增加。立法會交通事務委員會主席陳恒鎰促請政府進一步優化政策，增加充電樁等配套予商用車使用，並設立跨部門工作小組協調和理順工作，讓綠色交通普及化。

大公報記者 賴振雄

政府正在檢討整體公共交通策略，當中包括推動清潔能源在公共交通的應用，減少燃油價格波動對市民出行的影響。專家指出，發展綠色交通是大勢所趨，相比其他較先進城市，本港在這方面已經滯後。例如一河之隔的深圳市，早在2017年就在全球率先實現公交車100%純電動化，2020年再次成為全國首個實現網約車全面純電動的城市。根據深圳巴士集團統計，全面電動化後，年均減排二氧化碳44萬噸，節約標準煤15萬噸、燃油1.6億升。反觀本港，巴士公司到去年才試用首架電動巴士。

政府先後提出《清新空氣藍圖2035》、《電動車普及化路線圖》和《香港氣候行動藍圖2050》等，對發展綠色交通提出遠景規劃，訂下在2027年年底前投入約700輛電動巴士和約3000輛電動的士的目標，實現香港2050年碳中和的目標。

## 充電90分鐘 可續航430公里

有企業緊隨大勢，近期引入「安凱A9」旅遊巴。該款旅遊巴充電90分鐘後，續航力可達到430公里以上，高效能的動力系統更無懼陡峭地形，爬坡度高達25%。車身方面則採用了全承載鋁鋼設計，高強度鋼材打造的車架安全又輕身，車身重量僅為同類型旅巴的80%。

引入電動旅遊巴的國際能源電車公司企業傳訊總監廖麗濤表示，過去業界對於轉用純電動商用車有很大

保留，當中續航力、充電設施及汽車性能均是主要關注。該公司與安凱汽車「安凱A9」旅遊巴花了六年時間，研發出符合香港道路設計，包括成功克服本港廣為人知的「長命斜」——沙田坳道，形容表現游刃有餘，現時正與十多家車商洽商，期望盡快於香港市面行駛。

公共巴士同業聯會主席黃良柏表示，全港有約7000部非專營巴士，當中約三分之一屬大型巴士，過去本港雖然曾經有電動小巴投入市場，但情況並不理想，期望最新引入的電動旅遊巴可以成功在行內普及。

## 期望設跨部門工作組協調

黃良柏指出，業界是否大規模購入電動旅遊巴，主要考慮車價及電池壽命，充電樁不足也是商用電動車普

及的最大障礙，認為政府應該更積極規劃充電配套。

香港汽車工業學會會長李耀培認為，香港道路環境複雜，彎路和斜路多，加上需要長時間使用空調，對新能源巴士的性能造成很大考驗，新能源公共交通工具關鍵在於技術研發和增加充電設施。他建議政府在全港18區每區設十個快速充電站，與現時全港加油站相若，讓電動車有條件在本港進一步普及。

立法會交通事務委員會主席陳恒鎰認為，政府支援運輸業界引入電動車仍然有不少改善空間，例如早前推出的新能源汽車資助計劃未能對專營巴士、小巴以外的車種作出合理支援，期望未來有跨部門工作組處理，理順相關工作，為電動車普及化掃除障礙。



▲運輸業界及立法會議員陳恒鎰，與「安凱A9」純電動旅遊巴合照。

## 政府藍圖：2035年前 停止新登記燃油私家車

## 減碳排放

特區政府在2021年10月公布《香港氣候行動藍圖2050》，以「零碳排放·綠色宜居，持續發展」為願景，提出香港應對氣候變化，實現碳中和的策略與目標，將在2035年或之前停止新登記燃油和混合動力私家車，推廣引入電動巴士及商用車輛，及與專營巴士公司合作，試行氫燃料電池巴士。

香港最大的碳排放，源自發電（66%），其次是運輸界別（18%）和廢棄物（7%），政府的減碳工作，主要聚焦三個關鍵領域，致力爭取在2035年前把碳排放量從2005五年的水平減半，2050年前實現碳中和。

## 城巴：氫能巴比電動巴表現佳

推動綠色運輸方面，政府鼓勵車輛和渡輪電動化、發展新能源交通工具及改善交通管理措施。現時，

政府透過「新能源運輸基金」，資助運輸業界換電動車，每位申請者及其關連公司就「試驗申請」獲發的資助總額上限1200萬元，若涉及氫燃料，每宗申請上限5000萬或項目總支出的75%。

城巴早前宣布全港首輛氫能巴士及全港首個加氫站試驗項目的申請，已經獲得特區政府氫能源跨部門工作小組原則上同意，並在西九龍車廠興建首個加氫站。全港首輛氫能巴士去年6月抵港後曾試行，去年底還去澳洲行駛試驗。去年7月中，城巴宣布引入全港首架三軸雙層氫能巴士，用作測試及試驗用途，加氫的過程僅需約10至15分鐘，足夠應付本港山路及斜坡行車環境。城巴預期最快今年內，引入續航力超過400公里的量產車款，正在與政府合作商討，制訂相關法規和指引，讓氫能車輛本港公共運輸使用。

據城巴介紹，氫能巴士表現比電動巴士優異，電動巴士需逾3小時充電，續航只有200公里；氫能巴士加氫僅需約10分鐘，續航距離長達400公里。

大公報記者賴振雄



## 話你知

## 氫能車最環保

發展綠色交通，除了電動車，還可引入使用其他清潔能源的車輛。清潔能源，即綠色能源，是指不排放污染物、能夠直接用於生產生活的能源，它包括可再生能源。狹義的綠色能源是指可再生能源，如水能、生物能、太陽能、風能、地熱能和海洋能。這些能源消耗之後能夠恢復補充，很少產生污染。

廣義的清潔能源則包括在能源的生產及其消費過程中，選用對生態環境低污染或無污染的能源，如天然氣、清潔煤、核能等。

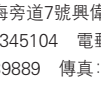
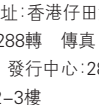
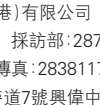
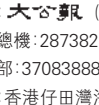
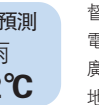
氫能，被認為是一種終極能源，氫氣相比於其他燃料其燃燒產物最清潔，基本只產生無污染的水，而且燃燒產生的水又可以繼續製氫，反覆利用。氫能的利用，將讓人類告別碳基能源。氫能的主要實現方式是依靠氫與氧反應把化學能轉化為電能。

責任編輯：呂俊明 杜樂民 美術編輯：譚志賢



報料熱線 9729 8297

newstakung@takungpao.com.hk



督印：大公報（香港）有限公司 地址：香港仔田灣海旁道7號興偉中心3樓 www.takungpao.com  
電話總機：28738288 採訪部：28738288轉 傳真：28345104 電郵：tkpgw@takungpao.com  
廣告部：37083888 傳真：28381171 發行中心：28739889 傳真：28733764 承印：三友印務有限公司  
地址：香港仔田灣海旁道7號興偉中心2-3樓