

## 鞏固提升航運中心 綠色轉型乃重中之重

新能源應用是全球均關注的重要新興產業，如何在陸運、航運、空運等領域大規模應用是關鍵發展方向。中共二十屆三中全會《決定》中，提出香港要鞏固提升香港國際金融、航運、貿易中心地位。香港鞏固提升航運業，應將重心放於綠色發展之上。

對此，特區政府在去年的施政報告首次提出打造本港成為「航運綠色能源加注中心」，今年更指出要發展「綠色船用燃料供應鏈」，以及改革現時的「香港海運港口局」，成為「香港海運港口發展局」。可見，特首及特區政府非常重視航運以及綠色燃料，與國家的發展目標相配合。

立法會剛剛通過了《2024年船舶法例（燃料使用及雜項修訂）條例草案》，容許船舶在香港水域內用傳統石油燃料外的新燃料，並作出相應規管。筆者認為此次修例是一個好的開端。在面對未來全世界綠色的發展道路，香港要把握機遇，超前規劃，推動香港綠色航運和綠色港口發展，加快部署綠色燃料在航運中的應用，乃是重中之重。

及早開拓綠色甲醇市場

國際海事組織( IMO )已制定 2050 年前實現國際航運溫室氣體淨零排放的目標，中期目標是 2030 年零碳燃料佔比 5%-10%。現時全球已有約 500 艘液化天然氣船舶運行，運作中的甲醇船舶則有 30 多艘；全球亦有超過 200 艘液化天然氣船及 130 艘甲醇船的訂單。可見，航運業對綠色燃料的需求在未來將不斷增加。

以綠色甲醇為例，現時並非購買即有，相關市場主要是以簽訂協議，以購入俗稱「期貨」的方式於未來交付。事實上，香港已有燃油企業看準未來發展，在內蒙已經設廠製造綠色甲醇。該公司每年生產大約 10 萬噸符合歐盟標準的綠色甲醇，現時已簽訂協議供予上海 5 萬噸，其餘供予天津、大連等地。

倘若香港目標成為加注中心，就需要及早簽訂長期合作供應協議。否則日後市場擴大時，不僅價格會較為昂貴，亦難以確保有充足的燃料供應，對香港航運業造成影響。

而根據國際航運龍頭企業馬士基預測，該公司 2030 年對綠色甲醇的需求量將達到 500 萬噸。國際可再生能源機構也預測，2028 年全球綠色甲醇產量高達 1950 萬噸，2050 年更高達 5 億噸。中國現時綠色甲醇產量為有約 200 多萬噸，可見與未來國際航運業的整體需求仍有一段距離。所以，香港推動綠色燃料在航運的應用，也是在利用自身國際航運中心的地位，推動國家綠色甲醇燃料產業向前發展。

除此之外，科研同樣重要，新燃料與傳統截然不同，液化天然氣 ( LNG ) 的重量較石油約輕一半，但儲存空間卻要增加一倍，而甲醇比 LNG 再輕 1/3，所需的儲存空間也需要多 1/3。

事實上，綠色甲醇可以與汽油混合用於傳統的燃油汽車，甲醇亦可以轉化為可持續航空燃料 ( SAF ) 用於航空，未來的發展潛力可謂廣闊。

現時中國綠色甲醇產地主要位於陽光充沛、幅員遼闊的西北、東北地區，但對綠色甲醇有較大的需求則是華東、華南等地。這也導致運輸成本佔了能源價格的 15%-30%。

開辦新能源船舶課程

故此，不論是提升燃料生產效益，改善儲存方式，還是壓縮運輸成本、運輸損耗等技術研發很重要。倘若能進一步突破現時的技術限制，相信帶來的裨益會非常之大。香港可以與大灣區其他城市合作科研，創造機遇。

而隨着航運業綠色化發展，相關產業的人才需求亦會大幅提升。香港現時沒有院校提供關於從事維修或處理新能源船舶的相關課程。反而大灣區其他城市已開始出現相關的培訓課程。故此，在此方面香港與大灣區其他城市則可互補，邀請其他教育機構與香港機構合作，在香港開辦課程，培訓本地海運人才。

由此可見，推動香港發展成為航運綠色燃料中心，不僅是因應技術發展所作出的發展應變，亦可令香港有機會建立有關綠色燃料的產業鏈，提供優質的就業機遇，豐富香港的產業結構。相信隨着這項工作的深入推進，綠色航運將成為用好香港獨特優勢，帶動產業邁向高質量發展的典型案例和模式。

民建聯主席、立法會議員