

香港文匯報訊(記者 曾雁翔) 香港人賴以維生的東江水，將於明年起每年加價5.8%。港府未來3年合共斥資112.4億元，不論港人實際用水量，均以「統包總額方式」向廣東每年購買8.2億立方米東江水。港府認為，計及兩地通脹及匯率問題後，加幅合理，並解釋由於氣候轉變令香港每年降雨量不穩，為確保香港食水穩定，有需要以網綁形式「包起」充足東江水，無法按實際用量購水。當局更強調，東江水加價不會轉嫁至市民水費上。

■在中聯辦安排下，本港多家傳媒獲安排參觀金湖泵站的供港輸水網絡設施。
香港文匯報記者羅敬文 攝



東江水加價5.8%

港確保供應足 無意轉嫁市民

香港特區政府與廣東省就供應東江水的合約今年屆滿，粵港簽訂2012年至2014年的東江水供應協議。港府將沿用「統包總額方式」每年購買8.2億立方米東江水，未來3年的東江水售價分別為35.4億元、37.4億元及39.6億元，每年升幅約5.8%。

香港發展局發言人表示，港府與粵方制定水價時會考慮未來3年，粵港兩地的通脹情況，以及人民幣兌港幣的匯率升跌而定。

加幅考慮兩地通脹匯率

2012年至2015年廣東省消費物價指數的預測升幅為每年3.2%，同期香港的綜合消費物價指數的預測升幅為每年3.5%，加上考慮到未來3年人民幣兌港幣匯率的升幅為每年3%，因此當局認為今次東江水加幅合理。由於當局未預留足夠費用繳付明年水費，故需向立法會財委會申請追加3,540萬元撥款。

雖然來貨價上升，但當局無意將成本轉嫁市民。水務署發言人解釋，東江水的水價與水費之間並無絕對關係，過去數年的東江水價一直上升都沒有加水費，當局調整水費時會考慮多項因素，東江水成本只是其中之一，還要顧及民生和經濟環境。

降雨不穩定難按量購買

另外，由於本港每降雨量不穩定，加



■本港多家傳媒獲安排參觀塘厦石山明槽的供港輸水網絡設施。
香港文匯報記者羅敬文 攝

上氣候轉變，今年首9個月降雨量大幅減少；過去10年香港水塘每年集水量介乎1.1億至3.3億立方米不等，只佔全港總用水量20%至30%，其餘則靠東江水供應，而過去10年每年輸港東江水量由6.2億至8.1億立方米不等，為確保市民有充足用水，故採取「統包總額方式」購水。對於有意見要求港府改以「按量購買」的方式買水，但當局認為不可行，原因是香港無法預測每年東江水需求予廣東省，故難以釐定水價。

將軍澳興建海水淡化廠

另一方面，港府將在將軍澳興建海水淡化廠，初期年產量為5,000萬立方米，佔每年用量約5%，運作成熟後可增產至9,000萬立方米，佔每年用量10%。政府初步估算，海水淡化每立方米成本約12元，購買東江水成本約7元。發言人指出，由於海水淡化技術日漸成熟，成本在未來有下調空間，但仍難以取代輸入東江水。

57億建防污設施

香港文匯報訊(記者 羅敬文、林曉晴 廣州香港連線報導) 東江水現時佔全港用水量約75%。為確保港人能飲用優質食水，負責東江水輸港的粵港供水有限公司於2003年投資47億元(人民幣，下同，約57.4億港元)進行改善工程，令供水線做到「清污分流」，並加設圍牆確保污水不能流入明渠。該公司指出，監控成本增加是東江水加價原因之一。

香港記者昨日在中聯辦安排下參觀粵港供水有限公司輸港東江水設施，包括塘厦石山明槽和金湖泵站。東江水供水工程由1963年開始動工，由已故國務院總理周恩來親批批准興建，並於1965年開始投產，歷經3次擴建工程及1次改建措施。供水線北至廣東省東莞市橋頭鎮的東江，南至深圳水庫，再接駁至香港，全長68公里，當中80%採取明槽設計，經過河流或公路的供水管則採取密封

式設計，供水線與天然河道分離，沿線地區亦禁止工業生產。

加設圍牆 建生物處理廠

東深供水線途經6座泵站，其中1座是昨日記者參觀的金湖泵站，泵站位於東莞，於2003年6月落成，有8台總機，其中2台為備用。

廣東粵港供水有限公司助理總經理李文鋒表示，東深供水線80%採取明槽設計，可增加水與陽光接觸的機會，讓水內微生物將污染物降解，達到自我淨化的效果。此外，該公司為改善水質，於2003年斥資47億元進行改善工程，令供水線做到「清污分流」，工程包括將供水線架空，以及加設圍牆，確保污水不能流入明渠，此外，亦於深圳興建生物處理廠，如東江水水質突然異常惡劣，將會由工廠淨化。



■李文鋒表示，自2003年完成東深供水改造，已實現清污分流，避免污水流進輸水管道。
香港文匯報記者羅敬文 攝

每天4點取水化驗 通報港

李文鋒強調，近年東江水水質已逐步改善，符合國家要求，不存在超標的有害物質。他稱，工作人員每日會在供水線的取水口、供港口等4個取水點，抽取樣本化驗，並定期向香港水務署公布數據。他解釋，由於監控成本上升，東江水加價難以避免，而且實際加幅由港府與內地商討。至於營運成本增幅，他則以商業秘密為由拒絕透露。



氣候變化增添香港降雨量的變數，港府唯有「包買」充足的東江水。以去年為例，港府以31.5億元購買8.2億立方米東江水，即每立方米價值3.84元。但去年港人只使用了6.81億立方米東江水，1.39億立方米，總值5.34億元東江水並未輸港。港府「預多好過預少」與香港人口增長、港人用水習慣慷慨，以及水管老化滲漏問題嚴重不無關係。為免庫房「蝕水」，有學者認為港府應調升商業用戶水費，以提升港人節約用水的誘因，並應加快更換水管，「慳水」亦省費。

港府賣水蝕本 商用水宜加價

經濟學家林本利表示，由於人民幣升值，東江水加價是無可避免。供水模式已沿用多年，難以改為按實際用水量購買東江水。他認為，市民水費已凍結16年，可考慮加價，特別是商業用戶，因為商業用戶現時所付的水費，不足以支付購買東江水。他又認為，如以實際用水量付款，會令內地規劃變得困難，例如內地未能預早得知香港用水量，將難以決定內地供水管及濾水廠的規模。

降低滲漏率 任重道遠

香港購買東江水費用不菲，浪費量更驚人。

2010年審計報告「踢爆」，2009/10年度全港屋邨內部供水系統「漏走」1.763萬立方米用水，反映水管老化漏水嚴重和管理有待改善。根據水務署數字，2001年全港水管滲漏率高達25%，經過多年更換和修復水管，今年滲漏率才減至20%。發展局表示，當局將於2015年完成修復3,000公里水管的工程，冀將滲漏率減至15%。同時，水務署計劃安裝「流量調控式減壓閥」，控制水壓以減低漏水和爆水管的機會。另一方面，水務署因應申訴專員的建議，將於明年內完成更換壞錶、加強員工培訓、監察抄錶程序和發單系統。■香港文匯報記者 曾雁翔

供港生豬成本漲二成

中聯辦宣傳文體部部長郝鐵川帶領香港記者參觀內地豬場。香港文匯報記者羅敬文 攝

香港文匯報訊(記者 羅敬文 廣州報導) 本港通脹逼人，豬肉價格不斷飆升。內地供港豬場指豬隻飼料來價及員工薪酬上升，今年豬隻成本價已上漲約20%至30%。有豬場因內地價格較高，寧願把豬隻在內地銷售，亦不願運港銷售。本港豬隻可能因供應緊張而價格上升。

本港通脹不斷升溫，近月豬肉價格已升近10%，現時每年內地供港豬隻多達200萬頭。廣東廣三保養豬有限公司，在內地已設有4個養豬場，每年供港豬隻約19萬頭，並有意明年3月在開平市新設養豬場，並會向內地當局申請成為供港豬場的資格，每年增加3萬頭。昨日中聯辦宣傳文體部部長郝鐵川帶領香港傳媒參觀該豬場。

港價不高 就地銷售

廣東廣三保養豬有限公司總經理崔煥堯表示，今年豬肉價格上升，與生產成本價格上漲有關，但難預料年底是否會持續漲價。



■供港豬場員工替豬隻加入電子耳標，並在隔離7日後才運往本港。
香港文匯報記者羅敬文 攝

他稱，今年初起飼料來貨成本上漲，員工薪酬亦有所調整，使整體成本增加約20%至30%，以100公斤(港制約165斤)的豬隻為例，成本便要1,500元人民幣(約1,833港元)。換言之，每港斤的成本為11.1港元。

不過，崔煥堯表示，內地豬隻零售價格較香港為高，香港加幅只屬溫和。他稱，有不少養豬場知道某批豬隻因質素或品種問題，即使運往香港亦難以較高價格出售，便寧願把豬隻在內地出售，以賺取更高利潤，或會因供港豬隻供應減少而價格上升。

飼料用藥 備存紀錄

在中聯辦的安排下，本港多家傳媒的記者獲安排參觀供港豬場的運作，任何進入養豬場的員工及參觀人士須接受徹底消毒，而豬隻飼料及用藥亦備存紀錄，有關豬隻在推售前已加入電子耳標，並隔離7日後便裝運車輛，加上封條運往香港，有關訊息會透過互聯網傳送本港檢查貨源。

官司延誤 大橋造價466億

20億建橋連接屯門大嶼山

香港文匯報訊(記者 林裕華) 港珠澳大橋香港段隨着港府上訴得直後，工程將於今年底重新上馬，如期趕及2016年落成。但工程因官司延誤，造價隨之上升65億元，當中62億元是因加快口岸工程所致，其餘2億元則是屯門至赤鱗角連接路的額外開支。計及建材及工資成本上漲的因素後，運輸及房屋局估計整段港珠澳大橋香港段總造價估計高達466億元，較2009年估計約200多億元，飆升逾1倍，其中大橋佔65.3%，達304.3億元。

香港運輸及房屋局昨日向立法會呈交的文件顯示，將就港珠澳大橋香港段向立法會申請約466億元撥款，當中香港口岸造價佔304.3億元(65.3%)，大橋連線路段則佔161.8億元(34.7%)，換言之，大橋總造價較2009年估計的200多億元，飆升逾1倍。

文件披露，香港口岸工程造價的304.3億元當中，有63億元是司法覆核官司所致的額外費用，當中40.5億元是因修改施工方法所致，包括在填海工程中採用更多海砂作填海物料，聘用額外人手、機器及設施，藉以加快興建速度，趕及在2016年完工；其餘22.5億元是工程價格上升所致。此外，屯門至赤鱗角連接路亦因官司而額外增加2億元開支。

另外，香港段接線的造價約161.8億元，把港珠澳大橋主橋，由粵港分界線連接至香港口岸，路段將沿機場水道，在海面上建造一條高架橋，相關的初步設計及勘測工作已經完成，正待立法會通過撥款，然後開展詳細設計及建造工程。同時，當局將申請19.9億元撥款，興建全長約9公里的屯門至赤鱗角連接路，北面由屯門連接至大橋香港口岸，南面會連接口岸至北大嶼山公路，整條路段會與大橋同期開通。

港珠澳大橋連繫香港、珠海和澳門三地，香港口岸是香港段主要工程，將於香港國際機場東北水域填海興建「人工島」，佔地約130公頃，填海工程開支約為58億元，工地勘探及詳細設計已完成，若立法會通過撥款，今年年底便可展開填海工程。香港口岸落成後，設施將包括貨運和客運相關設施、公共運輸交匯處、環保設施等。

當局計劃於11月向立法會財委會申請撥款，如撥款獲得通過，各項工程可於今年底動工，預計可如期在2016年落成通車。

沙中線爭取明年開工

在明年第2季向立法會財委會申請撥款，爭取如期在明年展開工程，期望在2020年完工。

中九龍幹線設計明春諮詢

其餘多個工程的環評工作也陸續進行，包括連接西九龍填海區至啟德發展區的中九龍幹線、將軍澳至藍田隧道及延伸的跨灣連接路、連接中九龍幹線及將軍澳至藍田隧道的T2主幹路，當中中九龍幹線明年初會就詳細設計諮詢公眾，而T2主幹路會繼續進行初步勘測和設計工作。

香港文匯報訊(記者 林裕華) 香港多項運輸基建工程早前因環評官司而延誤，港府上訴得直後，工程相繼展開或復工。香港運輸及房屋局表示，有關工程的施工時間極為緊迫，當中沙中線將盡快完成環評及法定程序，爭取在明年如期動工；而其餘運輸基建如中九龍幹線、將軍澳至藍田隧道等的環評工作也相繼進行。

連接沙田至中環的港鐵沙中線，原定今年2月提交環評報告，受官司影響，環評工作延遲8個月。運輸及房屋局表示，鑑於時間緊迫，會盡量壓縮環評及法定程序，目標是