

立法會環境事務委員會
233DS – 污泥處理設施補充資料

(a) 就二零零九年至二零一八年期間，工程項目每年在工資及建築物料物價指數方面的增長百分率提供實際及估計統計數字

我們根據政府統計處按曆年公布的實際統計數字編製下表，以展示二零零九年九月至二零一四年九月間，污泥處理設施合約在工資及建築物料物價指數方面的實際統計數字和變動。至於二零一五至二零一八年各年的估計統計數字，則並無備存。

年份	工資及相關建築物料物價實際指數(按年變動)						
	工資 (土木工程)	相關建築物料					
		碎石	柴油	波特蘭 水泥 (普通)	鋼筋	木模板	鉛水喉管
二零零九年 九月	94.2	123.9	168.0	113.3	187.6	140.8	165.7
二零一零年 九月	95.8 (1.7%)	110.8 (-10.6%)	179.4 (6.8%)	119.8 (5.7%)	217.9 (16.2%)	145.5 (3.3%)	171.4 (3.4%)
二零一一年 九月	101.9 (6.4%)	139.1 (25.5%)	222.2 (23.9%)	134.7 (12.4%)	249.5 (14.5%)	176.3 (21.2%)	183.4 (7.0%)
二零一二年 九月	108.9 (6.9%)	145.8 (4.8%)	230.6 (3.8%)	138.1 (2.5%)	209.5 (-16.0%)	179.8 (2.0%)	182.9 (-0.3%)
二零一三年 九月	122.6 (12.6%)	138.7 (-4.9%)	234.5 (1.7%)	138.3 (0.1%)	189.9 (-9.4%)	182.9 (1.7%)	182.6 (-0.2%)
二零一四年 九月	135.1 (10.2%)	195.8 (41.2%)	235.0 (0.2%)	144.5 (4.5%)	164.4 (-13.4%)	187.4 (2.5%)	182.6 (0.0%)

(b) 就海洋填料及海上卸置疏浚／挖掘沉積物的管理提供資料；

污泥是污水處理的副產品，政府的分區污水處理廠便會產生污泥。污泥處理設施會以流化床焚化技術處理污泥。

由於污泥主要包含有機物，因而適合焚化，但疏浚產生的泥土則不同，須用其他方法處理。

基於海事安全及防洪等考慮因素，海港航道、泊位、碇泊區、航道或引道，以至排洪渠和河道等須進行疏浚作業。由此產生的海洋沉積物(通常稱為海泥)以惰性地質物料為主，不能焚化，須視乎有否污染而決定在指定的海泥卸置區或密封式海上卸置設施處置。

土木工程拓展署轄下的海洋填料委員會負責識別和管理海洋填料資源的供應和需求，以及提供和管理疏浚或挖掘沉積物的卸置容量。

我們已於二零一三年六月十四日向事務委員會委員簡介，當局為盡量減少在香港水域疏浚和傾倒沉積物對海洋環境的影響現已實行的規管和管理措施。請參考事務委員會文件“監控傾倒和疏浚活動對海洋環境的影響”(立法會 CB(1)1269/12-13(03)號文件)。

(c) 提供當局文件附件 3 所載“核准預算費”與“最新預算費”不同的原因；

“核准預算費”是財務委員會於二零零九年六月五日批出以供設計和建造污泥處理設施的預算費。環境保護署在工程項目招標前聘請了專業工程顧問，而核准預算費大致上根據顧問的意見釐定。顧問的意見已考慮工程項目範圍、設施參考設計和成本資料等。

“最新預算費”則是當局計及工程項目中標價格等的最新預算。污泥處理設施是“設計、建造及營運”項目，投標者在投標階段，只要符合投標文件所列的技術規格和要求，便可提出設計、建造和營運的替代方法。由於中標者建議的工程和營運方法有別於顧問所提出者，部分項目如當局文件附件 3 的“最新預算費”第(a)至(f)項，

價格便有差距。我們已在附件 3 解釋上述差距。儘管個別項目在價格調整前已出現差距，“最新預算費”的總額仍然在“核准預算費”的範圍以內。

(d) 就工務工程項目不同的採購模式(例如“設計、建造及營運”(通常稱為“DBO”)模式和“建造、營運及移交”(通常稱為“BOT”)模式)提供資料，包括採用個別模式的準則；

正如我們在污泥處理設施的撥款文件(PWSC(2009-10)16)中所述，我們通過 DBO 合約推行污泥處理設施。這種推行模式，讓承建商清晰知道應負的個別責任和法律責任，在設計、建造及營運階段按照合約履行責任。對於污泥處理設施這高度複雜的廢物基建項目，這個模式至為適合。根據污泥處理設施的 DBO 合約，承建商負責設施的設計、建造及營運，為期 15 年。

DBO 合約由政府資助，因此須受標準的公共財政管制和程序規管。我們會就設計、建造及營運階段完成的重要工程項目和所提供的服務，向承建商付費。設施的業權仍歸政府所有，而設施會在營運期屆滿後交還政府。

香港的“建造、營運及移交”(“BOT”)合約安排，適用於公共交通工程項目。根據 BOT 模式，私人財團的項目公司會自行籌措資金及建造公共基建，並在合約期內擁有和營運項目設施。項目公司在合約期內會收取從項目設施所產生的收益。在合約期完結後，整項基建須移交政府。

(e) 鑒於工程項目是根據 DBO 合約安排實施，請解釋為何政府須承擔工資及建築物料價格上升所引致的額外費用；

我們在基本工程合約採用合約價格調整制度，以應付在投標與竣工付款期間，市場的工資和物料價格波動。由於給予承建商的付款，可按照物料及工資成本的變動而作上下調整，因此這制度是政府與承建商之間一個公平的分擔風險機制。調整制度有助排除在合約期內通脹或通縮的不明朗因素，投標者因而可在競投時按有關工程的市場價格提交競爭力較高的標價。如沒有訂定合約價格調整條文，投標者在通脹環境下，或會在投標價格包含額外溢價，以防因通脹而虧損。

就污泥處理設施的 DBO 合約而言，我們採納了合約價格調整條文。然而，如建造工程的任何部分有所延誤，超過合約所訂的原有竣工日期或政府批准的延長竣工日期，承建商不會得到進一步的價格調整。因此，政府絕對無須承擔因承建商造成的建造工程延誤而引致的額外費用。

(f) 解釋哪種開支項目可動用工程應急費用，以及有關處理爐底灰的研究是否屬於工程應急費用的涵蓋範圍。

我們會在工程費用中預留一筆應急費用，以應付因不可預見的情況和預料不到的巖土情況、較預期為高的投標價格、在工程進行期間為配合地區關注事項而進行的額外工程等所引致的額外費用。任何動用應急費用的開支項目，必須在核准工程範圍內。

我們認為，善用焚化過程中產生的爐底灰作有益用途的改善工程，屬於 PWSC(2009-10)16 號文件第 3(a)和 10(c)段的工程範圍。事實上，政府亦應積極主動，將焚化過程中產生的爐底灰循環再用或再造，以進一步加強設施的環境效益及減少棄置爐底灰的需要。