

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2509/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號 : CB1/PL/EDEV/1

經濟發展事務委員會 會議紀要

日 期	: 2012年2月27日(星期一)
時 間	: 上午9時
地 點	: 立法會綜合大樓會議室1
出席委員	: 林健鋒議員, GBS, JP (主席) 謝偉俊議員, JP (副主席) 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP 李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP 陳鑑林議員, SBS, JP 劉健儀議員, GBS, JP 劉慧卿議員, JP 鄭家富議員 方剛議員, SBS, JP 梁君彥議員, GBS, JP 黃定光議員, BBS, JP 湯家驛議員, SC 詹培忠議員 李慧琼議員, JP 陳茂波議員, MP, JP 葉偉明議員, MH 陳淑莊議員 陳偉業議員
列席議員	: 王國興議員, MH 甘乃威議員, MH

缺席委員

: 李華明議員, SBS, JP
黃宜弘議員, GBS
梁家騮議員
葉劉淑儀議員, GBS, JP
譚偉豪議員, JP

出席公職人員 : 議程第III項

環境局局長
邱騰華先生

環境局副秘書長
劉利群女士

環境局局長政治助理
蔡少綿女士

環境局首席助理秘書長(財務監察)
丘小敏女士

議程第IV項

商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)
黃灝玄先生, JP

旅遊事務專員
容偉雄先生, JP

旅遊事務副專員
羅淑佩女士, JP

議程第V項

商務及經濟發展局局長
蘇錦樑先生

旅遊事務專員
容偉雄先生, JP

機電工程署署長
陳帆先生

機電工程署助理署長／氣體及一般法例
賴漢忠先生

應邀出席者 : 議程第III項

香港電燈有限公司

董事總經理
曹棨森先生

工程及發展董事
尹志田先生

集團財務董事
麥堅先生

集團財務及會計經理
黃劍文先生

公共事務總經理
楊玉珍小姐

公共事務經理(新聞及社區關係)
劉美儀小姐

中華電力有限公司

總裁
藍凌志先生

中電控股核電業務董事總經理
陳紹雄先生

公共事務總監
陳佩珠小姐

策略規劃師
蔡銘欣先生

高級公共事務經理
鄭淑琴小姐

公共事務經理
石禮儀小姐

議程第V項

昂坪360有限公司

董事局主席
劉天成先生

董事總經理
邵信明先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)6
羅英偉先生

列席職員 : 助理法律顧問2
曹志遠先生

高級議會秘書(1)6
袁家寧女士

議會事務助理(1)6
粘靜萍女士

經辦人／部門

I 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)977/11 —— 政府當局提供有關
-12(01)號文件 2010年1月至2011年

12月主要石油產品
進口及零售價格圖
表的文件

立法會CB(1)1080/11 —— 政府當局提供有關
-12(01)號文件 與香港中華煤氣有

限公司簽訂的資料
及諮詢協議的文件

立法會CB(1)1114/11 —— 一名市民就以創新
-12(01)號文件 及科技推動經濟發展和產業多元化提交的意見書)

委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

II 下次會議討論事項

(立法會CB(1)1111/11 —— 待議事項一覽表
-12(01)號文件
立法會CB(1)1111/11 —— 跟進行動一覽表)
-12(02)號文件

2. 委員同意在事務委員會三月例會討論下列事項 ——

- (a) 盛事基金；及
- (b) 與香港國際機場中場範圍發展計劃有關的政府設施裝置工程。

(會後補註：應政府當局要求並經主席同意，其後在三月例會的議程上加入《香港國際機場2030規劃大綱》的新項目。)

III 與兩間電力公司進行周年電費檢討

與兩間電力公司及政府當局舉行會議

(立法會CB(1)1111/11 —— 政府當局提交有關
-12(03)號文件 電力公司就5年發展
計劃及周年電費檢討提供的補充資料
- 有關機密資料註釋
的闡釋的文件

立法會CB(1)1111/11 —— 李慧琼議員於2012年
-12(04)號文件 2月8日發出的函件

- 立法會CB(1)1111/11 —— 政府當局就李慧琼
-12(05)號文件 議員2012年2月8日
的函件作出的回應
- 立法會CB(1)1024/11 —— 兩間電力公司(下稱
-12(01)號文件 "兩電")為2012年2月
7日經濟發展事務委
員會會議進行的討
論提交的文件(兩電
原先提交的該等文
件含有商業敏感資
料，其後經刪除該等
敏感資料後再度提
交予事務委員會)
- 立法會CB(1)1027/11 —— 香港中華電力有限
-12(01)號文件 公司提供的補充資
料文件
- 立法會CB(1)1009/11 —— 政府當局提交有關
-12(01)號文件 電力公司就5年發展
計劃及周年電費檢
討提供的補充資料
保密安排的文件
- 立法會CB(1)979/11 —— 政府當局提交有關
-12(01)號文件 電力公司就5年發展
計劃及周年電費檢
討提供的補充資料
的文件
- 立法會CB(1)901/11 —— 政府當局應主席要
-12(01)號文件 求提供有關與兩間
電力公司進行
2012年電費檢討的
進一步資料作出的
回應
- 立法會CB(1)791/11 —— 政府當局提交有關
-12(01)號文件 與兩間電力公司進
行2012年電費檢討
的文件
- 立法會CB(1)733/11 —— 香港中華電力有限
-12(01)號文件 公司提供的文件
- 立法會CB(1)733/11 —— 香港電燈有限公司
-12(02)號文件 提供的文件

- 立法會CB(1)760/11 -12(01)號文件 —— 香港電燈有限公司提供的補充資料文件
- 立法會CB(1)738/11 -12(01)號文件 —— 政府當局提交有關兩間電力公司2012年電費檢討最新進展的文件
- 立法會CB(1)716/11 -12號文件 —— 劉慧卿議員及陳鑑林議員動議的議案
- 立法會CB(1)675/11 -12(01)號文件 —— 政府當局提交有關與兩間電力公司進行的周年電費檢討的文件
- 立法會CB(1)675/11 -12(02)號文件 —— 香港中華電力有限公司提交有關中電2012年電價檢討的幾點澄清的文件
- 立法會CB(1)672/11 -12(01)號文件 —— 香港中華電力有限公司提交的補充資料文件
- 立法會CB(1)662/11 -12(01)號文件 —— 政府當局應李華明議員要求提供有關兩間電力公司的資料（立法會CB(1)572/11-12(01)號文件）而於2011年12月16日發出的函件
- 立法會CB(1)662/11 -12(02)號文件 —— 香港電燈有限公司2011年12月16日的來函
- 立法會CB(1)554/11 -12(03)號文件 —— 香港電燈有限公司提供的簡報資料
- 立法會CB(1)554/11 -12(04)號文件 —— 香港中華電力有限公司提供的簡報資料
- 立法會CB(1)633/11 -12(01)號文件 —— 環境局提供的簡報資料

立法會CB(1)572/11 -12(01)號文件	——李華明議員於2011年12月8日就"與兩間電力公司進行的周年電費檢討"發出的函件
立法會CB(1)554/11 -12(05)號文件	——立法會秘書處擬備有關與兩間電力公司進行周年電費檢討的文件(背景資料簡介)
立法會CB(1)1182/11 -12(01)號文件	——李華明議員2012年2月24日發出的函件)

3. 主席請委員注意下列事項 ——

- (a) 應委員在2012年2月7日特別會議上提出的要求，兩間電力公司(下稱"兩電")原先為該次會議進行的討論而提供的有關兩電5年發展計劃及2012年電費檢討的文件經刪除文件所含敏感資料後，已於2012年2月8日隨立法會CB(1)1024/11-12號文件再度送交委員；
- (b) 政府當局就"電力公司就5年發展計劃及周年電費檢討提供的補充資料"提交的機密資料註釋已於2012年2月24日隨立法會CB(1)1111/11-12(03)號文件發出；及
- (c) 政府當局就李慧琼議員2012年2月8日的函件作出的回應已於2012年2月24日隨立法會CB(1)1111/11-12(05)號文件發出。

4. 環境局局長亦請委員注意上文3(a)及3(c)段提到的文件。他表示，政府當局及兩電會盡量回應李華明議員2012年2月24日的函件所提出的各點。李華明議員的函件已在會議席上提交。

燃料成本及投資開支對電價的影響

5. 陳鑑林議員特別提述到香港中華電力有限公司(下稱"中電")在1990年代簽署的崖城氣田供氣合約，並詢問該合約的合約期屆滿對中電的燃料成本有何影響。中電總裁藍凌志先生回應時表示，1992年簽訂該合約時，天然氣價格(下稱"氣價")與油價及其他商品價格掛鈎；上述價格一直相對較穩定，直至近期才急升。由於崖城氣田的天然氣將近耗盡，因此中電須在2012年年底從內地取得新天然氣供應，才能應付中電對燃料的需求。由於新天然氣供應的氣價仍在洽商中，中電不能披露有關氣價，不過以現時油價每桶超過100美元的價格來看，預計新氣價將會遠高於現時合約的氣價，因為在簽訂現時的合約時，油價大約只是每桶20美元。

6. 對於電費加價在引起市民極度關注後，電力公司才在最近調低電費加幅，王國興議員表示遺憾。他提到載於立法會CB(1)979/11-12(01)號文件第9段有關環境局就兩電2012年電費加價所提出的5點觀察，並要求當局提供下列詳細資料——

- (a) 為增大發電容量而進行的前期準備工程的資本投資額(見立法會CB(1)979/11-12(01)號文件第9(a)段，據稱這些資本投資額是中電計算2012年電費時過早入帳並於其後剔除的)，以及會否及將於何時再次將有關項目入帳和此舉對電價的影響；及
- (b) 香港電燈有限公司(下稱"港燈")的燃料價條款帳赤字由2011年年底的約10億元增加至2012年年底的約14億元，增幅遠低於中電的燃料價條款帳赤字(有關赤字由2011年年底的2億6,100萬元增至2012年年底的8億3,300萬元，增加接近三倍)，政府當局認為中電的燃料價條款帳赤字增幅是否合理。

7. 環境局局長回應時提出下列各點 ——

- (a) 在與兩電簽訂的現行《管制計劃協議》下，政府當局一直審慎審核兩電的個別開支項目(包括資本投資)，以剔除過多、過早或不必要的開支項目。當局是根據《管制計劃協議》進行周年電費檢討時，參考兩電5年發展計劃，而對兩電的個別開支項目作出審核。環境局的5點觀察已反映出審核過程的重點及政府當局與兩電在意見上的分歧。由於環境局未能與兩電達成共識，審核工作的時間較該局預期的時間長；
- (b) 政府當局發現的過早資本投資，涉及電力公司為應付未來幾年的電力需求而於2012年進行的提高發電容量的前期準備工程。不過，根據最新的電力需求預測，政府當局不認為中電急需在目前的5年發展計劃期間加大發電量。再者，繼續投資於有關工程會導致龐大的資本開支，最終令日後的基本電價出現更大加幅。因此，在計算2012年電費調整幅度時，已剔除該等過早作出的資本投資項目。至於日後會否再次把該等項目包括在內，則視乎日後的需要而定。政府當局日後審核中電5年發展計劃及就其發展計劃進行周年檢討時會覆檢此事；
- (c) 由電力公司備存的燃料價條款帳以滾存方式運作，基本電價反映的標準燃料成本與實際燃料成本的差額會記錄在燃料價條款帳上，而透過該帳目機制，差額會以回扣或附加費的形式，向用戶發還或收取。在適當情況下，透過推遲向用戶收回實際燃料成本，燃料價條款帳聯同電費穩定基金可減少電費的增幅。由於燃料價條款帳的實際負結餘水平或會因燃料成

本的變化而改變，政府當局每年均會審慎審核兩電的燃料價條款帳結餘；及

(d) 兩電的燃料價條款帳赤字反映兩電估計可承擔的赤字水平。

8. 在資本投資方面，中電藍凌志先生請委員參閱立法會CB(1)1024/11-12(01)號文件附件1B第12頁；他指出，在2012年，新增固定資產平均淨值因剔除上述資本投資項目而減少約3億元，而中電的總資本開支約為80億元。他強調有需要及早進行規劃，以確保中電配備足夠的發電容量，而由於工程需時，他認為在2012年展開加大發電量工程項目的前期準備工程是審慎的做法。他解釋，這方面可供考慮的方案包括採取降低電力需求的措施，以及以最符合成本效益的方式應付新增的發電需求。至於燃料價條款帳方面，藍凌志先生表示，中電的燃料價條款帳自2007年起已出現赤字，而中電在燃料採購方面亦正面臨重大改變，因為中電在2012年以更貼近現時國際天然氣價格的氣價引入新天然氣供應，因而新氣價遠高於中電先前簽訂的崖城氣田供氣合約的氣價。在新供氣合約的合約期內，燃料成本的上漲將會持續。

9. 在燃料價條款帳方面，港燈工程及發展董事尹志田先生表示，為控制電費加幅，港燈多年來均沒有全數收回實際的燃料成本，這導致港燈燃料價條款帳在2011年年底錄得10億元赤字，佔港燈2011年度總燃料開支約20%。到2012年年底，港燈燃料價條款帳赤字更預計會增至約14億元，即上述百分比將會上升至約25%的歷史高位。

10. 主席促請政府當局確保中電在檢討電費時會按需要把計算2012年電費時剔除的開支項目分階段入帳，以盡量減少這些開支項目對電價的影響。他亦促請政府當局及兩電在進行2013年電費檢討時，認真考慮市民的期望，為不斷上漲的燃油價格及燃油價格對電價的影響作好準備，特別是因為未必每年都可以利用燃料價條款帳赤字和兩電因應相關法庭判決而預期獲發的地租及差餉退款(下

稱"預期的地租及差餉退款")控制電費加幅。主席進一步要求政府當局及兩電提供詳細資料，以提高電費檢討機制的透明度，例如是有關燃料供應合約條款、計算燃料價格及電費調整預測等方面的詳情。此舉有助市民為電費加價作好準備。

11. 中電藍凌志先生回應時表示，為了符合環保規例，中電需要增加使用天然氣發電，而自2008年起，進口燃料的價格亦大幅上漲，預料價格上漲的情況將會持續，甚至達到中電燃料成本的兩倍以至三倍，令中電承受沉重的成本壓力。他進一步解釋，由於燃油成本約佔電力成本45%，倘若燃油成本的漲幅遠高於通脹，期望電費增幅低於通脹率便未必合理。此外，由於中電須從國際市場購入燃料，燃料價格的增幅也是由國際市場釐定，而非按香港通脹率調整。作為一個完全依賴進口燃料的經濟體系，香港總須面對國際市場上價格上漲的情況。儘管中電以往能成功降低燃油成本，可是隨着全球各地對燃油產品的需求增加，中電無疑需要以較為貼近國際及內地價格的價格購入燃料。

燃料價格

12. 港燈尹志田先生補充，港燈現時完全依賴化石燃料發電。正如中電在上文所述，化石燃料的價格大幅波動。不過，港燈持有兩份天然氣合約。2010年起生效的新合約價格跟隨國際油價升跌，而於2006年起生效的舊合約價格雖然亦跟隨國際油價變動，但設有價格上限。由於港燈支付的燃料價格已處於甚高水平(包括煤的到岸價格已接近每噸130美元)，燃料價格進一步上漲的空間可望不會太大。不過，他無法具體預測燃料價格的增幅。

13. 環境局局長補充，電費是由兩部分(即基本電價加上燃料價條款收費)合計而成。為確保能控制電費加幅，以回應公眾的關注，政府當局會藉着兩電的5年發展計劃及周年電費檢討，在基本電價控制成本方面的工作，做好把關的角色。在燃料價條款收費方面，政府當局會促請兩電在切實可行的範圍內，利用燃料價條款帳和電費穩定基金作為緩衝，以減低由舊燃料合約轉用新合約及國際市

場燃料價格大幅波動對成本造成影響。雖然兩電由於發電燃料組合有異而面對迥然不同的情況，但兩者日後均須更廣泛使用較清潔的天然氣。

紓緩電費加價壓力的措施

14. 劉健儀議員肯定環境局局長為降低2012年電費加幅而作出的努力，但她指出，為了降低2012年電費加幅，有關方面似乎已經用盡了一切可供使用的措施，包括把兩電電費穩定基金及燃料價條款帳的負結餘增大、剔除若干開支項目、利用預期的地租及差餉退款等。她對是否可以再次藉着上述種種措施令到電費加幅低於通脹率表示關注。她又詢問當局可否採取額外措施，以確保日後的電費加幅處於合理水平，儘管兩電現時的《管制計劃協議》規定兩電的准許回報率(下稱"准許回報率")上限為其每年固定資產平均淨值的9.99%。

15. 環境局局長回應時表示，政府當局會按照電費檢討機制，把每年審核兩電開支項目的工作做到最好，履行監察角色。一如以往，政府當局會採取下列措施，確保電費調整幅度合理 ——

- (a) 確保兩電必需進行的發展及優化服務均在其已獲政府批准的5年發展計劃範圍內；
- (b) 審核兩電的營運支出及對不合理的項目提出質疑；
- (c) 利用兩電電費穩定基金紓緩電費加價壓力，以及利用兩電燃料價條款帳應付因現有燃料供應合約屆滿或燃料供應波動而出現燃料成本劇增的情況；及
- (d) 研究可否利用兩電的特別收入，抵銷成本上漲的幅度。

16. 李慧琼議員擔心燃料價格逐步上漲及出於發展可再生能源的需要，有可能令電費增加。鑑於電費檢討預計相當費時，她促請政府當局及早展開有關2013年電費檢討的磋商程序。為了避免類似2012年電費檢討時出現的爭議，她促請政府當局探討可否以套期保值等做法改善兩電採購燃料的工作，從而降低成本。

17. 環境局局長作出以下回應 ——

- (a) 燃料價條款帳會有助紓緩燃料價格上漲的壓力；
- (b) 雖然兩電實際上如何簽訂燃料供應合約屬兩電自行處理之事，但政府委聘的獨立顧問亦會審核該等合約；
- (c) 套期保值的做法未必一定能節省成本，反而可能招致虧損。簽訂多份不同的長期燃料供應合約或會是較為可取的做法；及
- (d) 政府當局在制訂"香港應對氣候變化策略及行動綱領"期間，已致力進行電力需求管理。例如透過推出建築物能源效益資助計劃(由環境及自然保育基金撥款4億5,000萬元)，政府當局以配對方式提供資助，以鼓勵物業業主為其建築物進行節能項目及二氧化碳排放綜合審計。

有關輸配電網的投資

18. 李慧琼議員認為政府當局應採取措施，對兩電在5年發展計劃中包含的輸配電網的投資作出限制，以控制電費加幅。港燈尹志田先生回應時解釋，港燈有需要把設置輸配電站的計劃包括在現行的5年發展計劃內，原因如下 ——

- (a) 馬師道變電站及有關的輸電電纜項目是港燈現行5年發展計劃內唯一一個主要輸電設施項目。鑑於為有關項目作定案涉及不少程序，相關籌備工作其實早於1999年已展開；
- (b) 計劃增設的唯一一個輸電站是一個位於東區的小型變電站，旨在確保供電系統可靠及應付額外的電力需求。其他相關工程主要涉及更換電纜，而當中為132千伏的堅尼地道——摩星嶺線路及132千伏的北角——柏架線路更換電纜的工程是自1999年起分階段落實進行的項目而非新的項目；及
- (c) 配電站方面，為應付新用戶和新落成建築物(例如位於添馬艦的新中區政府合署和立法會綜合大樓)的電力需求，每年將會約有40個配電站落成啟用。

19. 中電藍凌志先生補充，中電會定期更換已經老化或過時的設備，以維持中電電力系統的可靠程度；此外，中電亦認為有必要藉着現時的發展計劃應付由於九龍及新界人口增長較大及政府和香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")推展多項新基建項目而帶來的新增電力需求。中電核電業務董事總經理陳紹雄先生補充，中電很多輸配電項目都是因應基建項目的需要而進行的，當中大部分基建項目位於九龍及新界，例如西九文化區、啟德地區(特別是新郵輪碼頭)、數間大學的擴建等。立法會CB(1)1024/11-12(01)號文件附件1A已載列中電現行5年發展計劃下的相關輸配電項目，例如在東南九龍、白石角、西九龍填海區、翠嶺路(將軍澳發展)等地區建立變電站。此外，中電發展計劃內亦納入了因應粉嶺、天水圍及沙田的政府房屋工程及地區發展項目而進行的輸配電項目。

兩電備用發電容量率

備用發電容量率的高低

20. 陳鑑林議員認為兩電的備用發電容量率過高，他認為政府當局應更嚴格審核兩電的5年發展計劃內有關發電容量的資本投資。中電藍凌志先生回應時表示，為確保每分每秒都能應付電力需求，電力公司有必要配備若干備用發電容量，以備發電廠一旦發生故障及在發電機組進行維修保養時使用。不少海外國家一般採用的備用發電容量率為25-35%，而中電現時採用的備用發電容量率僅為32%，並無超出國際標準的正常水平。

21. 環境局局長補充，儘管用戶在每年的不同時間對電力的需求各有不同，但電力公司須配備備用發電容量，以應付每年用電高峰期的需求。他請委員參閱政府當局就李慧琼議員2012年2月8日的函件作出的回應(立法會CB(1)1111/11-12(05)號文件)中有關兩電如何計算備用發電容量率的部分。他向委員保證，政府當局審核兩電發展計劃時，已確保兩電備用發電容量不會過量，而政府當局委聘的能源顧問亦認為中電採用的規劃準則適當，足以確保中電向用戶提供可靠的供電服務。自兩電的新《管制計劃協議》於2009年生效以來，兩電備用發電容量率並無提高。中電的備用發電容量率甚至由2009年的39.1%下降至2011年的32.6%。在現行由2008年年底起計的發展計劃期內，政府當局也沒有批准電力公司增設發電機。

22. 李慧琼議員促請政府當局加倍努力，將兩電在發電容量方面作出的巨額資本投資盡量減至最少，從而紓緩增加電費的壓力。

備用發電容量率的計算

23. 李慧琼議員提到港燈和中電的名義備用發電容量率分別為47%和32.6%，並詢問兩電如何計算出上述備用發電容量。中電藍凌志先生回應時表示，電力最高需求量實際上等同各年的高峰用電需求量。由於電力需求量隨着人口增長及鐵路系統等

新基建落成啟用而每年按1-2%的比率增加，故此高峰用電需求量亦相應增加。中電會以一年內的高峰用電需求量計算備用發電容量率，同時亦會考慮多項因素，包括——

- (a) 用電需求量達到接近高峰用電需求量的日數和時數每年都有所增加；
- (b) 整體而言，高峰用電需求量持續上升；及
- (c) 天氣因素：在天氣酷熱的日子，對空調的需求非常大。

因此，就規劃和運作而言，實有必要為電力最高需求量設定指標，此舉既可為香港可能經歷的電力最高需求情況作好準備，亦可警惕作為電力供應商的中電注意，有需要確保具備充足的發電容量以應付此電力需求。

24. 港燈尹志田先生表示，按南丫發電廠及擴建部分指明工序牌照的條款，基於管制廢氣排放的理由，在正常營運情況下只容許8台燃煤發電機組及2台天然氣聯合循環發電機組向系統供電。4台單機容量125MW輕油燃氣渦輪發電機及1台55MW黑啟動輕油燃氣渦輪發電機，由於只應在出現事故情況下才運行或作短暫調峰之用，故此在計算可用發電容量時，該5台燃氣渦輪發電機組的合計容量(即合共555MW)需從總名義裝機容量中剔除。剔除該等發電機組後，港燈的備用發電容量率實際上只為25%。

電力需求的變化

25. 李慧琼議員詢問兩電電力最高及最低需求量之間的差距，以及若以平均電力需求量而非以電力最高需求量為基礎計算備用發電容量率，兩電的備用發電容量率分別為何。

26. 中電陳紹雄先生回應時表示，香港7至9月的電力需求量相當大，因為在炎炎夏日，市民需要

使用空調。由於電力公司須時刻配備充足的備用發電容量，以確保供電系統的可靠性，全球各地的電力行業在計算備用發電容量率時，均是以電力最高需求量作為計算基礎。

27. 港燈尹志田先生作出以下補充 ——

- (a) 由於電力不能有效地儲存，電力公司必須時刻配備充足的備用發電量，以平衡電力供求的情況。萬一電力系統的電力供應不足以應付需求，即使為時甚短，亦可能導致系統不穩定甚至引發大規模停電。因此，就電力供應的規劃及運作而言，主要的參數是電力的最高需求量，而非反映某段時間的電力需求的用電量；及
- (b) 像香港島這般面積細小的地方，氣溫變化差不多是在同時間出現，因此對電力的需求可出現急劇變化。為應付上述電力需求突變的情況，該5台輕油燃氣渦輪發電機組(合計發電容量為555MW)便必不可少。

28. 應委員要求，兩電同意提供全年每月用電趨勢的圖表，並顯示每月平均、最高、最低的用電量，以便委員確定兩電的備用容量率計算是否合理。

(會後補註：委員要求的上述圖表已於2012年3月20日隨立法會CB(1)1360/11-12號文件發出。)

配備備用發電容量的需要

29. 儘管兩電作出上述解釋，李慧琼議員仍表示，由於能源消耗量在年中的變化相當大，她懷疑在全年大部分時間，兩電的備用發電容量率或會遠高於兩電在上文所匯報的備用發電容量率。中電藍凌志先生回應時表示，冬季月份期間電力需求較低，電力公司會編排發電機在非用電高峰期的季節

內停運一段頗長的時間，以便為發電機進行維修，故此在有關時期，可備用的發電容量可能會顯著減少。為了以安全和可靠的方式滿足電力需求，電力系統的總裝機容量除必須高於任何時間的最大預計需求外，亦須具備足夠的後備容量，以應付為系統進行維修時的需要。他進一步解釋，以電力最高需求量作為備用發電容量率的計算基礎，是全球各地所採用的標準。所有經濟體系均須配備若干備用發電容量，儘管備用發電容量的多寡取決於個別經濟體系各自的情況，以及使電力供應能時刻滿足用戶的需求對有關經濟體系的重要程度。舉例而言，新加坡規管當局訂明的最低備用發電容量率僅為30%，但目前的備用發電容量率卻是56%；日本和英國目前的備用發電容量率分別是54%和39%。

30. 港燈尹志田先生贊同中電的意見，認為有必要因應當地情況配備合理的後備發電容量，以應付系統出現緊急事故及容許編排發電機組停機保養、檢修。他進一步補充，港燈在正常運作情況下為供電系統發電的8台燃煤發電機組的其中兩台及全部兩台天然氣聯合循環發電機組目前均正在進行檢修。

政府當局的把關角色

31. 李慧琼議員表示，市民可能會認為約30%的備用發電容量率不能接受。她促請政府當局因應她在上文提出的關注和質詢，繼續做好把關的角色。她亦促請環境局局長與兩電進行磋商，探討如何能更有效地運用兩電的備用發電容量，例如調整其電費結構或採用其他方法。

32. 環境局局長回應時表示，先前為討論2012年電費檢討而舉行的事務委員會會議所進行的討論及有關當局為該等會議所提供的文件，均可有助委員瞭解兩電的運作及政府當局如何監察兩電。政府當局一直以來十分重視確保兩電的備用發電容量率及資本投資額處於合理水平。考慮到兩電現時已配備的備用發電容量率，政府當局沒有批准兩電在現時由2008年年底起計的發展計劃期內增

設發電機，甚至沒有批准相關的前期準備工程。政府當局在審核兩電的5年發展計劃及就其計劃進行周年檢討時，會繼續做好把關的工作，並會提出修訂兩電營運開支的建議。

其他電力來源

33. 何鍾泰議員申報他本人是大亞灣核電站核安全諮詢委員會主席，他詢問在發生福島核電站事故後，本港為滿足市民期望電價穩定和可以負擔的訴求而採用核能發電的比例。他認為政府當局須披露當局在這方面的立場，以便兩電及早作出準備。

34. 環境局局長回應時提出以下各點 ——

- (a) 政府當局已作出努力，以低碳、穩定及環保的方式發電。"香港應對氣候變化策略及行動綱領"諮詢文件建議在2020年前把發電燃料組合中可再生能源所佔的比重增加至約3-4%；除此以外，政府當局的目標還包括在短期內調整發電燃料組合，以天然氣取代煤作為主要的發電燃料，以改善空氣質素。在此方面，當局的目標是確保到了2015年，本港發電燃料組合中天然氣所佔的比重達至50%，這方面的工作進展順利，而且在2007至2010年間，兩電的二氧化硫總排放量亦減少了71%；
- (b) 與此同時，兩電亦須為仍在使用中的燃煤發電機組加裝煙氣脫硫裝置。當局相信消費者會願意承擔相關費用，以換取較佳的空氣質素；及
- (c) 中、長期而言，倘若公眾支持把香港塑造成為低碳城市，本港或需進一步以核能及可再生能源替代煤發電。核能的優點在於價格穩定，但鑑於福島核電站事故，使用核能的比率可否提高，將會取決於世界各地(特別是廣東)日後在核能

發電方面的發展。因此，在這方面當局須要時間作出決定。在可再生能源方面，兩電建議發展海上風力發電場，除此之外，此兩家電力公司其中一家亦已設置了太陽能發電系統。不過，可再生能源費用高昂，而且在發電方面將不能擔當重要角色。因此，在此期間，在制訂下個5年發展計劃時，重點仍會集中於達至上述2015年的目標，即以分階段形式減少煤的使用，並探討能否以低碳方式發電。

35. 何鍾泰議員特別提到關於本港發展可再生能源涉及的困難及費用高昂等關注事項、天然氣價格高企，以及使用煤所引起的空氣污染問題。他表示，政府當局制訂未來路向時，必須在上述3項因素之間取得適當平衡。關於何議員詢問政府當局何時會就此方面作出決定，環境局局長回應時表示贊同他的意見，認為有需要取得平衡，確保香港能夠提供可靠、安全、環保和市民可以負擔的電力供應。因此，已通過使用西氣東輸二線，以較經濟及可持續的方法將天然氣輸送來港，而現行《管制計劃協議》亦透過容許較高的准許回報率上限，鼓勵兩電使用可再生能源。不過，政府當局仍須審慎審核相關工程的成本。倘若涉及核能，亦需要注意內地及世界各地為釋除市民由於福島核事故所產生的疑慮而採用的新安全規定和標準。因此，政府當局認為多花一點時間就未來路向作出決定，是審慎的做法。

其他意見及關注

36. 陳鑑林議員詢問，電力公司是否每年重訂售電予內地的合約。中電藍凌志先生回應時表示，視乎內地方面的要求而定，雙方大概每年一次就有關合約進行磋商。

37. 李慧琼議員促請兩電更努力鼓勵節能，以控制電力需求，以免需要就此方面作進一步資本投資。依她之見，在計算電費調整時將這些資本投資

計算在內，會令利潤加大，使兩電需要增加電費。兩電察悉其意見。

38. 詹培忠議員特別指出，政府採取有利兩電的傾斜政策，以致兩電壟斷電力市場；他表示，由於很多工廠已遷往內地，香港的電力需求應該有所下降，而非如兩電所稱有所上升，因此當局應加強管制兩電的資本投資。他指出，兩電的《管制計劃協議》將於2016年到期續訂，而2016年同時是選舉年，因此他告誡說，政府將會受到越來越大的壓力，約束政府不可以過於寬厚的條款續訂《管制計劃協議》。為此，他促請政府當局及早為這種轉變作好準備，因為萬一當局不與兩電續訂《管制計劃協議》，便需要向兩電作出賠償。他進一步指出，內地不少電力公司由於政府對電費加幅施加限制而虧本經營。因此，兩電不要自以為肯定可以一直賺取9.99%的最高准許回報率利潤；相反，兩電調高電費時應提出充分理據。

39. 環境局局長回應時表示，從先前為討論2012年電費檢討而舉行的事務委員會會議上進行的討論及當局為該等會議所提供的文件可以得知，政府在審核兩電的5年發展計劃及進行周年電費檢討時，一直積極擔當把關的角色。不過，他亦認同詹培忠議員提出關於香港多年以來的經濟轉變對用電量造成的影響的意見；他解釋，由於這個原因，政府當局已提供更多有關兩電5年計劃的詳情，讓委員評估兩電的資本投資是否過多或過早。從兩電由2009年起開始的5年發展計劃可得知，政府已將兩電申請的資本投資削減約30%，該等投資亦一直保持在少於兩電的計劃所准許的幅度內，以配合政府當局預期本港未來的電力需求將不會出現大幅上升的預測。按此理念，政府當局亦已要求其中一間電力公司剔除某些過早的資本投資。環境局局長進一步表示，一如2008年的做法，政府當局將會就應否續訂《管制計劃協議》進行公眾諮詢。在續訂《管制計劃協議》前，當局將會因應收集所得的意見按情況所需考慮訂立新條款，包括降低兩電准許回報率的上限、施加新環保規定，以及就投資上限作出新的安排等。

40. 主席總結時向政府當局及出席是次會議的兩電致謝，並表示希望政府當局聽取委員在是次會議提出的意見，即政府當局應加倍努力監察兩電，特別是兩電的營運及資本開支；以及兩電應加倍努力控制成本，尤其是燃料成本。根據他的理解，委員亦希望兩電日後能更樂意提供委員所要求的資料、提高有關燃料成本的透明度，以及更清楚向市民解釋相關資料。他進一步表示，透過上述種種努力，希望能夠將2013年電費調整的幅度控制在市民預期的範圍之內。

IV 有關香港旅遊業的運作和規管架構檢討 —— 諮詢總結及建議改革路向

(立法會CB(1)679/11 —— 政府當局提供有關 -12(01)號文件	香港旅遊業的運作 和規管架構檢討 —— 諮詢總結及建議 改革路向的文件
立法會CB(1)1111/11 —— -12(06)號文件	立法會秘書處擬備 有關香港旅遊業的 運作及規管架構檢 討的文件(背景資料 簡介)

41. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)及旅遊事務專員一起向委員匯報"香港旅遊業的運作和規管架構檢討"的諮詢結果及政府當局的建議改革路向。

旅遊業監管局

職能

42. 詹培忠議員對擬議改革路向表示支持，但他表示，在成立擬議的旅遊業監管局作為負責整體規管旅遊業的獨立法定機構時，應參考證券及期貨事務監察委員會的做法，以確保監管局能夠有效監察業界的運作、平衡有關各界的利益、保障旅客利益，以及促進業界的業務，確保旅遊業對本港經濟

作出更大貢獻。監管局亦應與各個專上學院合作，提供旅遊業課程，以加強服務質素及提高業界從業人員的水準。

43. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，在規管旅遊業運作的工作方面，旅遊業監管局所履行的職能會與地產代理監管局所履行的職能相類似。政府當局希望旅遊業監管局就有關旅遊業發展整體政策的事宜向政府提供意見。由於監管局日後的運作開支周年報告將會提交立法會省覽，監管局如何運用撥款的問題應該不致令人擔心。

44. 主席特別強調有必要確保旅遊業監管局將會適當考慮業界提出的意見，並會與業界緊密合作，以妥善處理發生在本港和海外涉及旅行代理商運作的種種事宜及涉及本港和有關地區旅遊業政策的事宜，為受影響旅客提供適當協助。政府當局察悉其意見。

經費來源

45. 陳鑑林議員表示，民主建港協進聯盟的議員支持擬議的改革路向，但他要求當局提供日後的旅遊業監管局所需的撥款預算，以及把旅行代理商的發牌工作由政府處理交由旅遊業監管局處理所節省的開支款項的預算。此外，他亦詢問相關的財務安排，並且特別強調有必要注意到旅客及業界均不願意見到下述情況：即由於要為一個架構臃腫的旅遊業監管局提供經費而出現需要提高出境團印花徵費及牌照費的情況。

46. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，所需經費或為5,000至5,500萬元左右，但這個數字只是一個粗略估計，詳細數字仍然有待取得更多有關旅遊業監管局各項職能以致該監管局的人力需求和來自各項徵費所得到的收入等詳細資料才能確定。日後的旅遊業監管局的經費主要會來自出境團徵費、旅行代理商牌照費及內地入境團登記費。目前來說，上述各項費用的總額合計只有3,000萬元左右，因此政府當局會考慮為旅遊

業監管局提供一筆一次過撥款作為種子基金，為該個獨立規管機構的初期運作提供經費。雖然香港旅遊業議會(下稱"旅遊業議會")近年動用了大量資源對內地入境團作出規管，但由於內地入境團登記費用偏低，由此所得的收入因而不多。該項登記費大有上調空間。長遠而言，旅遊業監管局的目標是以自負盈虧的方式運作，但為了減少對業界造成影響，政府當局不會一設立旅遊業監管局便立即建議大幅度調整上述向旅行代理商徵收的牌照費及出境團徵費。

47. 陳鑑林議員認為，考慮到提高內地入境團登記費會影響到相關業界及內地來港旅客的數字，政府當局應及早披露上述計劃。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，當局在過去幾個月間曾就擬議改革路向諮詢業界意見，其間曾經提醒業界有可能會調整有關的登記費。

48. 謝偉俊議員申報他本人是一家旅行代理商的東主。他認為當局考慮提高內地入境團登記費的做法屬於公允。他表示，近年來港旅客數目大增，令到各家酒店大大得益，相反，儘管有關方面大力規管內地入境團，但來自內地入境團的利潤實際上只是蠅頭小利，因此政府當局亦應考慮再次徵收已豁免多時的酒店住宿稅。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，酒店住宿稅屬於稅項而非徵費，兩者在政策方面的考慮不盡相同。

49. 謝偉俊議員進一步詢問，當局會否訂明一段時限，期間不會大幅上調出境團印花徵費及旅行代理商牌照費。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，政府當局只能夠說，當局並未見到有需要為旅遊業監管局的初期運作提供經費而大幅調整有關徵費及牌照費。目前來說，政府當局只見到內地入境團登記費用有大幅向上調整的空間，但當局會在調整有關費用前先行諮詢業界意見。

運作方面的事宜

50. 陳偉業議員同意設立旅遊業監管局的建議，但他提出政府當局須留意以下3個可能會影響到旅遊業監管局運作的因素 ——

- (a) 旅遊業監管局理事會的組成。旅遊業監管局有多大代表性將會取決於理事會成員的委任方式。當局可在相關法例內訂明業界代表相對來自公眾及來自政府代表的比例；
- (b) 會議。目前來說，大多數類似機構的會議均是閉門舉行。公眾人士特別是傳媒機構均無法取得有關討論的詳細內容。為提高透明度，旅遊業監管局的全部會議(機密或人事方面的事宜除外)均應公開舉行；及
- (c) 經費來源。必須有穩定的經費才能夠讓旅遊業監管局有效履行其職責。可考慮將旅遊事務署盛事基金的行政管理交由旅遊業監管局負責。

51. 旅遊事務專員回應陳偉業議員時提出以下幾點 ——

- (a) 在旅遊業監管局理事會的組成方面，有關的原則是為確保旅遊業監管局的公信力和獨立性，理事會主席應由非業界人士擔任，且多數成員應是來自不同專業別的非業界人士。但政府當局亦建議理事會及其轄下委員會應有足夠的業界成員，以確保旅遊業監管局能掌握旅遊業運作所需的知識和專才。因此，儘管旅遊業監管局理事會全部成員均由政府委任，但政府當局在落實有關細節時，亦會考慮業界及公眾在甄選理事會成員的方法及成員數目方面的意見。現階段政府當局在這方面未有固定立場，當局會諮詢業界及公眾意

見，然後才落實有關細節。有關安排一經落實，將會在相關法例中明確訂明；

- (b) 至於旅遊業監管局應以甚麼方式舉行會議的問題，政府當局會參考類似機構的做法，亦會適當顧及有必要確保監管局具有透明度和問責性。旅遊業監管局的年報將會提交立法會省覽。政府當局在擬訂監管局的實際運作及相關法例時，亦會考慮各界意見；及
- (c) 除了上文重點提及的3個經費來源，政府當局亦會循兩方面的角度(即旅遊業監管局的實際運作及人力需求)檢視是否有必要尋找其他經費來源，上述兩方面會在適當時候落實有關細節。

52. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)補充，設立盛事基金實際上是為了協助本地非牟利機構在本港舉辦更多具吸引力的文藝和體育節目，以吸引更多旅客來港。因此，把盛事基金的行政管理交由旅遊業監管局負責未必是適當的做法。

有關規管架構方面的意見

53. 陳偉業議員表示，由於民政事務局需要履行的職責眾多，形成規劃和推動本港旅遊點的工作在該局的優先次序甚低，以致該局在這方面的工作乏善可陳。他因而認為，當局應藉着對旅遊業現行規管架構進行擬議改革的機會，讓旅遊業監管局及商務及經濟發展局接手民政事務局負責規劃和推動本港旅遊點的工作，在這方面擔當領導角色，以維持香港作為旅客目的地的吸引力。就此方面，他亦強調有必要以有計劃和有系統的方式，找出本地具有歷史文化的地點和活動，包裝成為旅客觀光點。謝偉俊議員的意見相若，但考慮到上述改革經歷了接近20年才有寸進，他認為進行上述工作的時機未到。作為第一步工作，當局應集中推行目前所擬定的改革路向。

54. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)

回應時表示，設立旅遊業監管局的目的是規管旅遊業(包括旅行代理商、導遊及領隊)的運作，以確保他們的服務符合相關規定。作為旅遊業單一規管機構，旅遊業監管局將接掌現時分布於旅遊業議會及旅行代理商註冊處現時的規管職能、旅行代理商諮詢委員會的顧問職能，以及旅遊業賠償基金管理委員會的職能。商務及經濟發展局將會繼續負責整體旅遊政策，透過香港旅遊發展局(下稱"旅發局")繼續推廣香港作為旅客的目的地。有鑑於此，陳偉業議員就旅遊業監管局所負責工作而提出的建議未必適當，但當局會適當地考慮委員提出的意見。

55. 旅遊事務專員補充，他完全察悉委員所提出關於本地旅遊點方面的意見，政府當局亦會就這方面的事宜繼續與委員進行討論。他指出，事實上，旅遊事務署及旅發局一直多方面努力發展和推動本地旅遊點，包括可能會受到外地旅客歡迎的本地喜慶節日和自然風景等。當局日後會加大力度進行這方面的工作。

56. 謝偉俊議員再次提出他已提出多時的建議，要求設立旅遊局，授權該局擬訂關於旅遊業發展的政策；對旅遊業(範圍不但包括旅行代理商、導遊及領隊，亦包括酒店和賓館)作出規管；管理及發展旅遊點；規管旅行團光顧的店鋪及內地入境團，解決與購物騙案及"零團費／負團費"旅行團有關的問題。他詢問在擬議的旅遊局尚待設立的期間，當局會如何改革旅遊業的各個組成部分(例如旅遊事務署及旅發局等)，以確保能妥善照顧到上述旅遊業的各個不同層面，包括內地入境團遭撇團，以及其他未能預見的事件等。

57. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)

回應時表示，規管酒店和賓館的工作目前屬於民政事務局的職權範圍，藉收取牌照費用收回成本。他指出，對現有旅遊業規管架構作出改革的建議規模龐大，他促請委員明白當局有必要優先處理改革範圍內較為急需處理的事項，例如對旅行代理商的發牌及運作和對導遊及領隊作出規管，以及設立相關的紀律處分制度和措施等。因此，短期內政府當局

會集中處理上述事宜在法例和規管作面的工作。至於委員所提出對於一個單一規管機構或對於旅遊業監管局本身來說範圍過於廣泛的其他事宜，政府當局會在旅遊業監管局成立後檢討應該如何處理。

旅遊業議會的日後角色

58. 主席申報他本人是一家旅行代理商的董事，並促請政府當局確保日後旅遊業監管局的職能不會與旅遊業議會及旅發局的職能互相重疊。他強調旅遊業議會的重要性，並認為政府當局應在切實可行的情況下盡快訂明旅遊業議會現有職能當中有多少職能將會保留於該議會的職權範圍內。

59. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，政府當局會與業界商定旅遊業監管局的定位和職能，並會把有關細節在相關法例中清楚訂明，盡可能減少出現職能互相重疊的情況。至於旅遊業議會的日後職能，政府當局正在考慮讓該議會負責若干非規管方面的公共職能，例如協調業界處理涉及出、入境團的緊急事件。他向委員保證，政府當局的目標是澄清委員特別提出的各項事宜，以及在2012年內與業界商定最佳的改革路向，並會在相關法例中訂明所有有關的事宜。

60. 詹培忠議員表示，據他理解，旅遊業議會曾以來自業界的款項對政黨作出贊助，他認為此舉有欠公平甚至可能是違反法例，他促請政府當局糾正這種情況。因此，對於政府當局考慮為旅遊業議會提供經費用以履行非規管方面的公共職能(例如協調業界處理涉及出、入境團的緊急事件)，他認為這種做法並不可取。他覺得這種做法是為了取悅某些政黨，亦認為此舉有欠公平，因為其他界別均沒有類似的安排。

61. 商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，旅遊業議會基本上將會成為一個代表旅遊業的行業組織。不過，為了善用旅遊業議會的專業知識和強項，政府將會與旅遊業議會展開討論，探討該議會可如何參與日後規管架構的工作，以及研究讓該議會負責若干非規管方面的公共職能

的可能性。由於旅遊業議會過往在協調業界處理涉及出、入境團的緊急事件的工作方面表現相當出色，此項工作是正在考慮由該議會負責的職能之一。不過，政府當局只會在確定有關安排是屬於適當做法的情況下，才會考慮為此目的而為旅遊業議會提供財政資助。

62. 謝偉俊議員表示，考慮到日後將會為導遊和領隊設立法定發牌制度，他詢問當局會否考慮取消以成為旅遊業議會會員作為取得旅行代理商牌照的法定條件。此外，鑑於國際航空運輸協會涉及不公平競爭及體制不公等令人關注的事宜，他詢問將會如何處理國際航空運輸協會的成員身份。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，由於旅遊業議會不再負責規管工作，當局將不再規定要成為旅遊業議會會員才能取得旅行代理商牌照。

63. 謝偉俊議員表示，曾經有人表示將每名入境旅客的旅遊業議會徵費訂為50仙左右，而將每名出境旅客的有關徵費訂為5元左右實不公平，但考慮到入境旅客可對香港帶來大很多的貢獻，而5元的徵費則實際上是用以維持旅遊業賠償基金的運作，他認為此舉並非不公平。就此方面，他亦特別強調豁免徵收酒店住宿稅並不公平，並詢問如何可以在適當肯定入境團所作出的貢獻的情況下為各項相關費用訂出最佳收費水平。商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)回應時表示，政府當局已察悉謝議員及其他委員所提出的事宜，並會徵詢業界意見，在2012年內找出最佳的改革路向。

64. 主席總結時表示，委員普遍支持擬議的改革路向，又促請政府當局察悉委員在此次會議席上所表達的各項意見，並從速與業界討論改革路向及設立旅遊業監管局的事宜。

IV 昂坪360纜車在2011年12月及2012年1月發生的故障事件

(立法會CB(1)1111/11-12 —— 政府當局提供有關

(07)號文件	昂坪360纜車的規管及近期事故的調查和跟進的文件
立法會CB(1)1111/11-12 —— (08)號文件	昂坪360有限公司提供有關2011年12月及2012年1月昂坪360纜車發生故障事件的文件
立法會CB(1)1111/11-12 —— (09)號文件	立法會秘書處擬備有關昂坪360纜車故障事故的文件(背景資料簡介)
立法會CB(1)1182/11-12 —— (02)號文件	李華明議員及劉慧卿議員2012年2月24日發出的函件
立法會CB(1)1182/11-12 —— (03)號文件	昂坪360有限公司提供的簡報資料)

65. 委員察悉李華明議員及劉慧卿議員就關於昂坪360纜車(下稱"昂坪360")在2011年12月及2012年1月發生的故障事件(下稱"近期事故")在會議席上提交的函件。

66. 商務及經濟發展局局長向委員匯報政府對昂坪360作出規管的工作。機電工程署署長匯報政府當局對該等近期事故作出調查及有關跟進工作的最新情況。昂坪360董事總經理以電腦投影片就近期事故向委員作出匯報，並匯報自2012年1月25日對上一次停駛以來所進行的改善工作。

纜車的安全及可靠程度

67. 甘乃威議員質疑昂坪360董事總經理聲稱昂坪360過去3年的可靠程度達到99.7%的說法。他特別指出多次事故，包括2007年的車廂墜下事故及近期的事故，並詢問政府當局可曾檢討昂坪360是否適合在本地的情況，特別在本地氣候環境下運作；是否有需要對昂坪360的設計展開全面檢討，以及若需要的話，會否更換整套系統，以確保其安全。他進一步質疑港鐵公司自2007年事故後接手管理昂坪360以來可曾帶來任何改善。

68. 商務及經濟發展局局長回應時表示，當務之急是展開調查、着手修理及進行所需測試，確保昂坪360可以再次投入服務。政府當局十分重視纜車系統可靠安全，並會在調查結果得出之前，採取所需進一步行動。機電工程署署長補充，為詳細調查2007年事故而委任的專家委員會已確認昂坪360的設計符合現行國際標準和做法，例如國際纜索運輸協會(OITAF)的技術建議；美國國家標準學會的標準；以及由機電工程署發出的《設計、製造及安裝架空纜車的實務守則》所訂的安全規定。他進一步表示，昂坪360的設計已妥為顧及本港的氣候、環境和使用情況等考慮因素。

69. 陳鑑林議員詢問港鐵公司自接手昂坪360纜車的管理和運作以來，可曾發現任何內在的機件或管理問題。昂坪360董事總經理回應時表示，昂坪360是一套安全的系統，在設計方面以安全為首要考慮。昂坪360運作期間，會每小時向自動監測系統傳送超過10 000個訊號。基於安全理由，系統經過特別設計，若系統接獲訊號，顯示纜車繼續運作的話可能會構成安全風險，即會自動暫停纜車運作。因此，纜車服務偶然中斷，並非不正常情況。纜車暫停運作期間，讓乘客留在纜車車廂之中，是最安全的做法。

可能導致近期事故的原因

70. 謝偉俊議員認為，昂坪360出事率偏高可能是由於系統在海面上空運作，帶有腐蝕性的海風可能縮短了相關組件可以運作的時數。他詢問有關問題的軸承所使用的材料是普通不鏽鋼還是抗侵蝕合金，並詢問新近採用的水晶車廂的重量是否導致近期事故出現的原因之一。

71. 昂坪360董事總經理回應時表示，在化驗結果得出之前，實無法確定物料與事故是否有關。至於使用水晶車廂的影響方面，昂坪360在使用該等水晶車廂之前，已經向系統製造商確認該等車廂的重量不會影響系統安全。

不合標準的材料或造工

72. 陳鑑林議員指出，昂坪360傳動輪軸承的使用壽命遠遠高於事故中出事傳動輪軸承的使用壽命，因為有關傳動輪軸承的使用壽命一般是90 000運作小時左右，但出事的傳動輪軸承卻僅僅運作了大約20 000小時便發生問題。他促請昂坪360管理層及機電工程署詳細檢查昂坪360所有組件，以確定在質料和造工方面有沒有問題。倘若發現問題，政府當局應向有關製造商要求賠償或提起法律行動。主席的意見相若，他補充，軸承的運作時數出現上述巨大差距，長遠而言會增加維修保養的開支，繼而令昂坪360需要提高票價。

73. 昂坪360董事總經理回應時表示，昂坪360為調查近期事故而委聘的獨立專家的工作之一，是檢驗磨損的軸承及分析可能導致軸承磨損的原因。由於調查工作正在進行當中，因此目前仍未能斷定軸承的品質是否導致發生事故的原因之一，但昂坪360會繼續跟進。昂坪360董事總經理回應主席時進一步表示，導致2012年1月25日的事故是由於有關滑輪軸承內環滾動面出現不規則損蝕，但目前仍未找出損蝕的原因，他們會進行化驗並由專家分析化驗結果以找出損蝕的原因。

74. 昂坪360董事總經理回應陳鑑林議員時確認，纜車系統製造商代表及回轉滑輪軸承製造商的代表會與昂坪360一起進行調查。

75. 謝偉俊議員詢問，對滑輪軸承進行的化驗能否及時有結果，以供組件更換計劃參考，並用以考慮昂坪360是否準備就緒可以再次投入服務。他認為在上述化驗有結果之前，昂坪360不宜恢復運作。

76. 昂坪360董事總經理回應時提出以下幾點

-
- (a) 軸承的化驗結果亦會交由專家分析。不過，專家已經確認，軸承磨損會啟動自

動監測系統停止纜車運作，藉以確保昂坪360的安全；及

- (b) 昂坪360的全面年檢將會提早進行，確保整套系統(包括所有主要組件及系統運作)全部經過檢查，確定一切正常，然後才會再次投入服務。

77. 機電工程署署長補充，機電工程署現正就近期事故進行獨立調查，以找出可能導致肇事滑輪軸承出現磨損的原因。有關組件亦已送交獨立化驗所化驗。當局會參考政府調查的結果，研究昂坪360及昂坪360製造商所進行調查的結果。政府當局決心要找出造成近期事故的真正原因，並會向公眾解釋有關原因，然後才會准許昂坪360再次投入服務。

78. 陳淑莊議員與機電工程署署長意見相若，認為有必要找出近期事故的起因。她歡迎政府當局計劃比較不同機構的調查結果，以便找出是否存在內在的問題，並找出需要採取的行動。

處理事故的方式

79. 甘乃威議員認為在纜車車廂內提供暖包作為改善處理事故的方式相當諷刺，因為此建議似乎暗示日後仍會發生類似事故。陳鑑林議員亦認為昂坪360未有妥善處理近期事故，特別是1月25日所發生的事故，該次事故引起混亂，亦令香港的旅遊基礎設施淪為笑柄。陳議員質疑為何昂坪360頻頻發生事故，但在應付事故方面卻始終準備不足。他促請政府當局要更快對事故作出反應。關於陳議員詢問昂坪360可如何確保就有關事宜發出的文件[立法會CB(1)1111/11-12(07)及(08)號文件]載述的擬議改善措施會取得成效的問題，昂坪360董事總經理解釋，當務之急是加強系統的可靠程度。相關調查會研究系統組件的品質及安裝，並會研究昂坪360在維修保養方面有何可以改善的空間。相關調查完成以後，政府當局及昂坪360將會積極跟進相關調查結果。

車廂內的通訊

80. 王國興議員指出，在近期事故中，受影響的乘客並未得到適當援助；他認為在事故發生期間，只是加強和乘客的溝通(即在現時播放聲帶的做法以外，每隔一段時間額外發出即時廣播訊息，向乘客提供最新情報)的做法並不足夠。他表示，纜車車廂內的乘客可能會覺得寒冷、無助、恐懼，或由於內急或恐慌引致的不適或恐懼而感到不舒服，和乘客作出雙向溝通(一如升降機內的情況)，可讓乘客因應本身的需求求援或作出查詢。他認為以今時今日的技術發展來說，應可輕易物色得到所需設備。倘若昂坪360不答應作出上述改善，則商務及經濟發展局局長應指示昂坪360必須作出改善，而不是容許昂坪360單純為了照顧本身在管理方面的需要而繼續忽視有必要在事故期間令乘客感到放心這項重要的工作。陳偉業議員及葉偉明議員亦有同感。

81. 昂坪360董事總經理回應時表示，據昂坪360對海外纜車系統進行的研究及過往幾年與海外纜車系統的經營者互相交流的經驗，雙向通訊並非纜車系統中常見的車廂設備。現時每個車廂內已經展示了緊急熱線的電話號碼，不過昂坪360仍會積極研究王國興議員提出的上述建議。

82. 王國興議員指出，在近期事故當中，根本沒有人可以成功接通上述熱線，他要求商務及經濟發展局局長就他的建議發表意見。商務及經濟發展局局長回應時表示會考慮王議員的建議。不過，即使該建議在技術方面屬於可行，但仍需考慮在發生事故期間大量車廂內的乘客同一時間嘗試聯絡控制中心而有可能令到通訊線路嚴重擠塞的問題。而且，目前乘客已可透過在車廂內顯示的熱線聯絡昂坪360。政府當局亦會促請昂坪360確保熱線有足夠處理能力及有足夠數目的員工迅速處理乘客的查詢。

83. 機電工程署署長補充，由於只有一條纜索連接各輛纜車，王國興議員的建議在實行上會有技術困難，但可以藉着其他方法克服以上困難，例如

使用熱線中心服務，以提高熱線在事故期間的處理能力，迅速處理乘客查詢。機電工程署已在與昂坪360作出跟進，探討第二個方案所需要的資源。應王議員要求，政府當局答允在下次會議前向事務委員會匯報何時可以提供在車廂內實施雙向通訊所需要的設備。

84. 陳偉業議員認為在此事上拖拖拉拉是不可接受的做法，只會令問題加劇，導致公眾非常不滿。謝偉俊議員懷疑為每一輛纜車裝設車廂內雙向通訊，相對提高昂坪360熱線服務中心的處理能力以達致類似目的，成本效益會否更高。昂坪360董事總經理回應時表示，可藉着無線技術或其他技術克服車廂內雙向通訊涉及的技術問題。昂坪360正在評估是否可以為超過100個纜車車廂採用這種技術。

導遊警示

85. 葉偉明議員察悉，政府當局打算邀請旅行代理商訂閱昂坪360的"簡易資訊聚合"(RSS Feed)服務，改善事故通報安排，但他認為導遊和領隊工作忙碌，未必有時間查看RSS信息。有關的工會希望有關方面能夠及時通報事故消息，讓他們可以及早更改行程，無需到埗後卻要折返。因此，他詢問昂坪360可否開發一套系統，讓在系統上作出登記的導遊和領隊可以在手提電話上自動接收事故警示及應變安排的訊息。

86. 昂坪360董事總經理回應時表示，旅行代理商會為旅行團預訂座位，因此目前已有安排，倘若有關的旅行團已經抵達東涌站，昂坪360會主動透過電話或短訊向有關的導遊和領隊發出通知，通報有關情況，並確定他們需要得到甚麼協助。倘若有關的旅行團尚未抵達東涌站，則昂坪360會通知旅行代理商，由他們通報導遊和領隊是否需要更改行程。目前的安排與葉偉明議員提出的上述建議已相當類似。雖然是這樣，昂坪360董事總經理仍答應在會後安排簡報會，向導遊和領隊簡介上述現行安排。

救援及賠償安排

87. 葉偉明議員詢問倘若事故期間有受影響乘客突然病發例如是心臟病病發有何應變措施。昂坪360董事總經理回應時表示，按照既定的緊急應變機制，倘若預計某宗事故將會持續一段時間，昂坪360會通知香港消防處(下稱"消防處")，消防處會派出消防人員及消防車輛到附近車輛可以抵達的纜車站(例如東涌站、昂坪站及機場島轉向站)，按情況所需採取行動。若出現上述情況，昂坪360將會尋求消防處協助。

88. 葉偉明議員認為，昂坪360應提供更多有關上述救援安排的詳情；他指出，急需協助的受影響乘客被困的地方可能沒有道路可以接達。他亦詢問事故期間各相關政府部門在協調統籌方面的詳情。

89. 商務及經濟發展局局長回應時表示，即使在服務中斷期間，仍可派出拯救吊車到達需要救援人士的纜車車廂，將需要救援人士移送至拯救吊車上。根據現有救援機制，視乎有關乘客所在位置距離地面是否超過60米，消防處或政府飛行服務隊會展開兩種不同模式的救援工作。應葉偉明議員要求，政府當局答允提供進一步資料，載述關於救援纜車車廂內的乘客的救援計劃(特別是有關通報機制)及政府各有關部門與昂坪360之間協調工作的詳情。

90. 謝偉俊議員詢問有關賠償的安排，特別是對由於昂坪360暫停服務以致生意受到嚴重影響的昂坪市集租戶所作出的安排；他並詢問會否像過往一樣提供租金寬免。昂坪360董事總經理回應時表示，昂坪360視昂坪市集的租戶為長期業務夥伴。在暫停服務期間，昂坪360會向租戶發放特別津貼，以彌補他們的經常性運作開支。此外，在纜車暫停服務期間亦已推出推廣優惠，藉以吸引遊客到訪昂坪市集。舉例而言，遊客在昂坪市集消費超過60元，即可免費換領一張由東涌前往其他地鐵路綫的地鐵單程車票。經由旅行代理商或導遊參加預先安排的旅行團參觀昂坪市集的遊客，亦可免費得

到"與佛同行"及"靈猴影院"這兩個多媒體景點的入場券。

其他意見和關注

91. 陳淑莊議員認為，昂坪360將會在一段長時間停駛，但有關昂坪360的廣告並未收回，此做法並不可取；她促請昂坪360收回有關廣告，或貼出昂坪360暫停服務的告示。昂坪360董事總經理回應時表示，昂坪360會按此項建議採取行動。

92. 陳淑莊議員詢問昂坪360進行全面檢查的次數會否由每年一次增加至更加頻密的次數。昂坪360董事總經理回應時表示，調查近期事故的獨立專家亦會檢討昂坪360目前的維修保養程序，研究如何加強有關工作，提高系統的可靠程度。

93. 主席詢問昂坪360計劃加強維修保養程序及重新編寫相關手冊的時間表。昂坪360董事總經理回應時表示，由於有多名專家參與，昂坪360只可以把目標定為在切實可行的情況下盡快完成有關近期事故的調查工作。至於維修保養程序方面，昂坪360會繼續以昂坪360製造商建議採用的程序作為基礎，並在上述調查工作完成後，按照受聘因應近期事故的起因而對有關程序進行研究的獨立專家所提出的建議加強有關工作。在此期間，昂坪360會加強每日巡查及檢查昂坪360的工作。

日後工作路向

94. 陳偉業議員表示，依他記憶所及，他一開始已經以有可能浪費公帑、選址錯誤，以及影響大嶼山景觀和生態為理由反對興建昂坪360。他表示，昂坪360頻頻發生事故，令人擔心建造昂坪360時是否使用了不合標準的材料；出事軸承運作時間偏低，可見在品質測量的工作上不夠嚴謹；滑輪襯片一般在磨蝕至剩下四分之一才須更換，但現在只是磨蝕至剩三分之一便須更換，他因而強調在有關近期事故的調查當中有必要包括對昂坪360的技術穩妥程度作出全面檢討。他進一步表示，調查報告準備妥當之後，事務委員會應再次討論這個議項，以找

出頻頻發生事故是否由於造工或材料欠佳，並探討需要採取甚麼行動，要求有關各方承擔責任。在此期間，當前急務是把所有有關組件全數更換，以糾正上述不合規格的問題，並按情況所需改善某些設施，令到昂坪360可以及早恢復服務。葉偉明議員亦促請政府當局認真處理涉及昂坪360的種種問題，因為昂坪360是香港主要旅遊點之一，經常出事的話會損害香港作為遊客目的地的美譽。應事務委員會要求，政府當局及昂坪360答允盡快提交有關近期事故的調查報告，供事務委員會在另一次會議上討論。報告內容應包括事故的起因，並就補救措施作出建議。

95. 主席總結時指出，委員普遍認為昂坪360是一個十分優質的旅遊景點，但近期的事故已令到遊客和公眾極度關注。他促請政府當局及昂坪360認真考慮委員所提出的改善意見，以確保昂坪360日後運作暢順。

(會後補註：委員於上文要求提供的詳細資料已分別於2012年3月23日、4月10日及4月17日隨立法會CB(1)1388/11-12號文件、CB(1)1518/11-12號文件及CB(1)1600/11-12(03)號文件送交委員。事務委員會亦已於2012年4月23日的會議席上再次討論這個議項。)

VI 其他事項

96. 議事完畢，會議在下午12時50分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年8月29日