



◆兩電電價遠高於深圳、澳門、台灣，有議員建議購買內地電力，廣開香港「電源」。

文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行

2022年11月 星期五
壬寅年十月初二 十四大書
大致多雲 一兩陣雨
氣溫22-25℃ 濕度80-95%
港字第26537 今日出紙3疊8大張 港幣10元

香港與鄰近地區 電價比較(每度)

香港	中電：1.544元*
	港燈：1.97元*
澳門	1.35元
深圳	0.8元
台灣	0.71元

*兩電明年元旦後價格
整理：

香港文匯報記者 文森

香港兩電主要發電燃料組合

電力公司	中電	港燈
天然氣	48%	約50%
·來源	西氣東輸二線、海南島附近崖城氣田	主要來自澳洲、卡塔爾
·優劣	碳排放量低，但發電成本較高	
燃煤	15%	約50%
·來源	—	主要來自印尼
·優劣	發電成本較低廉，但碳排放量偏高	
核能	36%	—
·來源	廣東大亞灣核電站	—
·優劣	近乎零排放，運行安全及廢料處理需審慎管理，發電成本相對較高	
可再生能源	1%	*
·優劣	零排放，惟發電可靠度不足及發電成本較高	

*港燈亦設有「南丫風采發電站」及大型太陽能發電系統，有關能源2020年僅共生產近200萬度電力

資料來源：兩電網頁及年報
整理：香港文匯報記者 文森

兩電價格遠超周邊城市 議員倡購內地「電源」

香港能引東江水 為何不用南方電？

國際燃料價格飆升，香港兩間電力公司明年起狂加價近兩成至四成半，市民苦不堪言。但環看鄰近地區，香港電價貴絕澳門、深圳及台灣地區，以深圳為例每度電0.8元，比港燈新電價低近六成。澳門因為向內地買電，電價比香港平兩三成。有立法會議員昨日在接受香港文匯報訪問時表示，內地南方電網的電力零售價格較香港便宜近一半，建議香港效法澳門，向內地購買電力，以增加香港「電源」，降低國際燃料價格波動的風險。

◆香港文匯報記者 文森

中電及港燈明年元旦起，電費分別按年上調19.8%及45.6%，加價後中電平均每度電1.544元，港燈更高見1.97元，消息一出，市民、商家叫苦連天。然而，環看鄰近地區電價較香港低，例如深圳平均每度電0.8元，台灣更只要0.71元，均較香港便宜五六成。

可降國際燃料價格波動風險

香港電價貴的原因，與香港發電主要使用天然氣有關，但全球天然氣分別因俄烏衝突及氣候等問題造成供應緊張，價格不斷飆升，令發電成本增加，港人捱貴電。以中電為例，天然氣發電佔整體48%，其龍鼓灘發電廠是全球規模最大的燃氣聯合循環發電廠之一，主要燃料便是天然氣，利用內地西氣東輸二線將中亞國家土庫曼豐富天然氣輸至本港，另一來源則是海南的崖城氣田。由於電力公司要減少碳排放量，中電將增加天然氣比例，2030年提升天然氣使用率至50%以上。

港燈的天然氣與燃煤佔比則各佔半數，而其天然氣主要來自澳洲和卡塔爾，但澳洲天然氣價格亦飆升，當地現貨天然氣價格今年6月起出現破紀錄暴漲，從以往每千兆焦耳10澳元批發價，跳升至380

澳元，漲幅達37倍。

受全球能源供應緊張影響，國際煤價亦上漲。其中，美國煤炭價格於今年9月底便飆升至每噸200美元以上，而港燈使用的燃煤主要來自印尼，印尼亦擔憂當地電力供應不足，今年1月曾暫停煤炭出口一個月，令煤價上漲。

陸頌雄：應混合使用不同電源

工聯會立法會議員陸頌雄昨日對香港文匯報表示，要減低市民面對電費加價的壓力，購買內地電力是可行的方法，「香港可以買東江水，同樣可以購買南方電網的電力，而且南方電網的電力零售價便宜香港近一半，就算輸港貴些，相信也只是香港價格的七成。」

香港過往曾討論過購買內地電力，但有意見認為若內地供電網絡一旦出現問題，會對香港造成影響，陸頌雄指出，目前內地電網技術已十分成熟，供電穩定，且可研究輸入合適的電量比例，「並非全部使用內地電力，而是混合使用不同的電力來源，有香港電力公司提供的電，也有內地的電，以減低風險。」

他說，南方電網供電人口逾2億人，香港只是一



◆澳門因為向內地買電，電價比香港平兩三成。

資料圖片

個700多萬人的城市，就算購買其電力也只佔一個適當比例，相信南方電網絕對有能力向本港供電。

至於購買內地電力需投入資源鋪設高壓電纜，他認為這只是一次性的投資，會對香港市民帶來長遠的好處，總好過兩電在利潤管制協議下，興建電廠等設施的固定資產投資愈大，就可以賺取更多利潤，最後只會將成本轉嫁給市民。

購內地電鋪電纜 收地成本高

專家之言

內地不同省市地區的電價也有不同，但總括而言遠比香港低，北京市電價按用電量劃分，住宅用戶平均每度電為0.5413人民幣（折合約0.6港元），廣州市每度電則約為0.7港元。能源諮詢委員會前成員、世界綠色組織行政總裁余遠駒昨日接受香港文匯報訪問時表示，香港增購內地電力是其中一個方法，但亦要計算成本，因為要增購內地電力，便需加設高壓電纜，除鋪設電纜外，還涉及收地問題，「以往（能源諮詢委員會等）亦有討論增加輸入其他地方的核電，但聯通電纜要收回一些土地，而收地成本十分高昂，所以是否可行，需要再計數。」

余遠駒認為，要減低發電成本，就有需要在燃料採購上着手，如可「格價」購入較便宜的偏遠地區液化天然氣，以船運來港，「不同地區天然氣價格也有差異，一些地方會較便宜，而現時用管道輸送，距離愈遠則愈貴，購買液化天然氣用船運則會較便宜。」

◆香港文匯報記者 劉明

加完未夠半年 的士又申加價

香港文匯報訊（記者 文森）香港加風四起，繼兩電及巴士要加價後，今年7月才加價的的士在不足半年內再向運輸署提出加價申請。的士車行車主協會及的士小巴商總會等市區的士團體透露，他們初步建議起錶加6元，即由27元增至33元，每次跳錶再加約2角，又稱短時間內再次申請加價，只是想追回上次申請加價時被減的約一半幅度。有立法會議員指出鐵路擴張，影響了巴士等公共交通工具營運，建議政府協助營辦商增加非票務收入，如放寬車身廣告限制等。

建議起錶由27元增至33元

的士車行車主協會永遠會長吳坤成昨日接受電台訪問時表示，的士生意近日普遍回復至以往約八成，機場多了乘客，但陸路口岸未全面重開，不少長者及小童也因疫情減少出外，亦少了家庭式乘

客，而行業過去一年因通脹及俄烏軍事衝突令燃料成本上升，加上保費增加，已佔司機收入逾四成，「保費現已失控，兩三萬元已增至四五萬元，相當驚人。」而政府透過「防疫抗疫基金」發放的2元燃氣補貼下月底屆滿，令業界經營困難。

他表示，加價是業界主流意見，加幅和細節仍在商討中，而上次申請加價經過5年才獲批，今年7月才生效，加幅亦被減約一半，稱短時間內再申請加價，只是要追回上次申請加價的減幅。

香港的士小巴商總會理事長周國強表示，的士業界今日會約見運輸署提出加價申請，初步方案是起錶加6元，但分兩年實施，即明年及後年分別落錶加3元，短中長途加幅有不同。他指出，申請加價程序一般需時兩三年，存在滯後，且上次加幅較申請的建議幅度小，有需要再提出申請，期望特區政府

今次能加快速度，一年內完成審批。

有的士司機亦覺加價太快

有市民認為的士「加得有點快」，亦有市民表示諒解，「他們也有難處，都明白嘅，無辦法啦，有需要就搭，無就唔囉。」的士司機亦有不同意見，「我的（咪）錶仍未改，24元都未改到27元，現在再申請加價，不用加得那麼快，兩年後再申請也不遲。」有司機則表示加價後乘客會減少，車主亦會加車租，「但燃油費真的貴了很多。」有司機就認為短途客可承受的加幅或較大，「可以分短中長途客有不同收費，拉勻加幅。」

立法會航運交通界議員易志明指出，港鐵不斷擴充，已影響其他公共交通工具營運，建議政府協助營辦商增加非票務收入，同時應加大公共交通車費



◆的士業再向運輸署提出加價申請，初步建議起錶加6元。

香港文匯報記者萬靄靈攝

補貼，減輕市民壓力，「在交通交匯處，如果有空間是否可以容許公營辦商出租做小賣店，亦方便乘客買水、小零食，為他們創造租金收入；又譬如車身廣告限制略為放寬，令廣告價值可提升，車廠部分地方可否用作商業用途，創造非票務收入？」

「香港新方向」立法會議員張欣宇則建議，政府可考慮將港鐵收取的收入，補貼其他公共交通營辦商。