



## New Hong Kong Tunnel Company Limited

The Administration Building, Cha Kwo Ling East, Kowloon, Hong Kong.  
P. O. Box No. 68032, Kowloon East Post Office.

### 交通事務委員會會議

2005年3月18日(星期五) 上午9時  
立法會會議廳

### 東區海底隧道加價

劉主席及各位尊貴的議員：

首先多謝主席及委員會，邀請新香港隧道有限公司(以下簡稱“公司”)出席貴會的會議。公司董事會主席莫偉龍先生，原先希望親身出席這個會議，但礙於他須前赴歐洲參加會議，因此我們於星期一，曾跟劉主席及秘書處接觸，希望貴會可另行安排時間，討論東隧加費事宜，但因劉主席稱不能改期，故此由我和其他同事，代表公司出席是次會議，莫偉龍先生特別叮囑我在此向各位議員致歉。

本人代表公司向各位簡述東區海底隧道加費的理據:-

### 背景

東區海底隧道是一以建造、營運、移交模式經營的專營權項目，由1986年起，持續30年至2016年。公司作為投資者，需要承擔風險，負責建造及營運隧道，並在專營權屆滿時，將隧道及營運權移交給政府。因此，依法(東區海底隧道條例)規定，公司作為投資者有權在專營權期內為其建造及營運隧道，獲得“合理但非過多”的報酬作為回報。

東區海底隧道條例規定，隧道費可由行政長官會同行政會議與公司協定而予以更改；但在並無協定時，任何一方均可將更改隧道費的問題提交仲裁。

由於公司開始營運以來，其回報持續低於“合理但非過多”的水平，故此，公司於1995年第一次申請加價。此加價申請遭當時的總督會同行政局否決。公司遂將申請提交獨立仲裁，仲裁人當時裁定，隧道費由1998年1月1日起上調，私家車的隧道費增加5元，其他種類車輛的隧道費則按此比例增加。

第一次仲裁的主要結論包括：

- (1) 專營權期內的股本內部回報率為衡量公司投資回報的適當指標。合理回報是有一個範圍，低於這個範圍的下限，便為不合理的過低回報；
- (2) 在專營權期內，公司的合理但非過多的回報範圍應為百分之 15 至百分之 17；
- (3) 隧道費必須調整以確保公司的投資回報不會跌至低於該合理水平的下限（百分之 15）。公司毋須證明投資回報已跌至低於該水平的下限；只要證明在專營權期內，假如不增加隧道費，公司的投資回報會下跌至低於該水平，便可調整隧道費；
- (4) 若設定單一隧道費於整個專營權期內有效，則無疑令早期的隧道使用者補貼後期的使用者。在專營權期內逐步遞增隧道費，才符合政府和公司於專營權批授時的原意。
- (5) 在裁定此 5 元的隧道費增幅時，仲裁人預期隧道費應在專營權餘下期內逐步遞增，以避免早期的隧道使用者補貼後期的使用者。

在 2002 年根據公司的財政狀況顯示，倘若不調整隧道費，公司的股本內部回報率將下跌至低於仲裁人訂定為合理的報酬水平。因此公司於 2002 年 9 月 27 日申請第二次加價，由 2003 年 1 月 1 日起，增加私家車的隧道費 5 元，及按此比例增加其他種類車輛的隧道費。

公司希望行政長官會同行政會議，批准其加價申請，因這是符合獨立仲裁人於 1997 年訂定的原則。但是經 10 個月的考慮後，該申請在 2003 年 7 月 15 日遭行政長官會同行政會議否決。公司遂於 2003 年 8 月 6 日通知政府，將第二次加價申請提交仲裁。今次仲裁與上次雙方委任同一仲裁人不同，今次政府和公司分別委任獨立仲裁人，故今次第二次加價的裁決，是由兩位獨立仲裁人經考慮證據和雙方在 2004 年 9 月聆訊時提出的論據，一致裁定公司可以加價，其結論如下。

## 第二次仲裁的結論

在裁定今次加費事宜，代表政府及公司的兩位獨立仲裁人的結論是：-

- (1) 在專營權期內，公司的合理但非過多的回報水平，仍應如 1997 年裁決一樣，為百分之 15 至 17 的股本內部回報率。
- (2) 為恢復和維持公司的股本內部回報率於合理水平的下限(即百分之 15)，裁決於 2005 年 4 月 1 日，或盡快於切實可行日期起，增加私家車的收費 10 元，及其他種類車輛的隧道費相應增加，至為必須和恰當。

為確保政府和公司有充足時間籌備加價事宜，已訂定於 2005 年 5 月 1 日星期日開始，實施新收費。

由於修改法例需時，因此公司將推出一項短期措施，凡經東隧回程的無載客的士只需繳交 15 元隧道費，而這項措施將實施至 2005 年 6 月底。

至於小巴的調整收費則於 2005 年 10 月 1 日實施。

## 總結

這是東隧經營 19 年以來的第二次加費，希望議員及市民能諒解公司有責任為市民提供優質的過海服務之餘，亦有責任保障股東獲得根據法例應得的“合理但非過多”的報酬。公司作為投資者，須承擔風險，負責建造及營運隧道 30 年，並在專營權屆滿時將所有資產交給政府，為此公司根據合約而應獲得“合理但非過多”的報酬以作為回報。政府與公司雙方均同意在專營權期內的股本內部回報率為衡量公司投資回報的適當指標，而獨立仲裁人在兩次仲裁都裁定公司應得的“合理但非過多”的報酬是百分之 15 至 17 的股本內部回報率，而今次兩位獨立仲裁人一致裁定是次加幅 (\$10 元)是必須和恰當的。

今次仲裁人裁決加價的增幅，比公司原先在 2002 年申請的 5 元為高，是由於當時政府否決了是項申請，公司唯有將申請提交仲裁。仲裁需時，至今年初才有裁決結果，比當日申請加價時遲了兩年半，即公司少了兩年半的時間去獲得合理但非過多的報酬。公司的專營權是有期限的，有別於其他的經

營，在專營權於 2016 年完結時，所有資產包括隧道及其營運權，都要交還政府，公司將一無所有。公司現在只是要求在專營權餘下的 11 年，賺取其法律准予的報酬合理下限。這類的基建投資是需要在初期投入大量資金，隧道的建造費用，在 1986 年時超過 22 億元，東隧股東在最初 9 年，即差不多專營權的三分之一時間，全無回報，至第 10 年開始才有股息。

香港是法治社會，我們尊重法律及維護合約精神，亦認為這是香港賴以成功的基石和核心價值。我們必須尊重仲裁人的裁決。再者，政府與公司在投資於這重要的基建項目是合作夥伴關係，用建造、營運、移交模式經營，政府承諾公司可獲得合理但非過多的回報，倘若公司被制止去達到這目標，將會嚴重削弱香港的良好營商環境，令私有企業對同類合作項目猶豫卻步，到時香港政府要一力承擔這類大型基建項目，對香港的財政或對香港整體長遠發展，都會有很大影響。

我們重申公司會為香港市民繼續提供安全，可靠和有效率的過海服務，在未來的日子，東隧的全體員工將會繼續竭盡所能，為市民提供優質的服務。

新香港隧道有限公司

項目經理馮麗玉

2005 年 3 月 18 日