
選定地方收費道路、大橋及隧道營運研究的初步結果

1. 背景

1.1 立法會交通事務委員會在 2005 年 5 月 27 日的會議上，要求資料研究及圖書館服務部就選定地方的收費道路、大橋及隧道的營運進行研究。議員建議是項研究應包括一個上海收費交通設施的個案研究。雖然多次嘗試透過有關政府部門、大橋前擁有人以及二手資料來源搜羅有關上海徐浦大橋的資料，但搜集所得有限，因此，本研究並不涵蓋上海。是項研究涵蓋下列地方的交通設施：

- (a) 美國加利福尼亞州的 91 號高速車道；
- (b) 美國弗吉尼亞州的杜勒斯大道；
- (c) 英國的新、舊塞汶大橋；
- (d) 英國的 A1(M)高速公路（在阿爾科貝里和彼得伯勒之間的部分）；及
- (e) 澳洲新南威爾士州的東部幹路。

2. 研究摘要

融資模式及其與用者自付收費的關係

2.1 除了英國的舊塞汶大橋是以公帑建造以外，所有經研究的收費設施均由私人財團出資及興建。其中美國加利福尼亞州的 91 號高速車道、美國弗吉尼亞州的杜勒斯大道、英國第二條塞汶大橋及澳洲悉尼的東部幹路均採用建造－營運－移交或略有差異的變體模式，包括建造－移交－營運，或建造－擁有一營運－移交模式，而英國的 A1(M) 高速公路則是一項採用"設計、建造、融資及營運"模式的項目。

2.2 在A1(M)高速公路的"設計、建造、融資及營運"合約之下，私人經營商的角色與"建造、營運及移交"模式項目的私人經營商相類似。然而，前者的私人經營商以影子收費的形式向政府收費，而非直接向使用者收費。至於由州政府機構向私人經營商收購的91號高速車道是以收費而非免費公路的形式營運。收費的目的不在於牟利，而是為了改善該條收費道路及附近的免費公路，以及在最大程度上維持交通暢順。

公營機構出資方案與私營機構出資方案的比較

2.3 除了91號高速車道外，所有有關的公共當局在決定選定探討的交通設施的發展模式前，均曾比較由私人經營商出資興建的成本與動用公帑興建的成本。在4項比較當中，有3項的結果顯示，動用公帑興建設施的傳統模式，資金成本較低。然而，該等地方的公共當局基於多個原因，仍然選擇私人出資的模式。

2.4 雖然對興建A1(M)高速公路的各個方案進行評估的結果顯示，由私人出資的方案可節省5,000萬英鎊(7億1,300萬港元)，但英國國家審計署並不同意該評估結果。英國國家審計署認為，有關結果容易受到折現率的輕微變動所影響，因此，這種量化式的比較充其量只可作為作出判斷時的指引。

具彈性的特許經營權的年期

2.5 所探討的兩項特許經營權(即A1(M)高速公路及東部幹路)均有固定的年期，而其餘3項特許經營權的年期並不固定。91號高速車道及杜勒斯大道的債務若能在較預期為早的時間清還，其特許經營權便會提早屆滿。另一方面，新、舊塞汶大橋採用具彈性的特許經營權年期，以應付影響私人經營商收入的不確定風險，例如難以確定的交通流量。該特許經營權在達到累積的目標收入後便屆滿，而若然在預計日期內仍未能達標的話，特許經營權的年期將會延長。

收費政策

2.6 所探討的3項交通設施(即91號高速車道、杜勒斯大道及A1(M)高速公路)不是訂立了收費政策，便是有相關法例訂立，以確保私人經營商的回報不會超出合理水平，或某些公共目標得以達致，例如管制交通流量，以及鼓勵私人經營商採取措施加強安全及避免封閉行車線。

收費及收費調整機制

2.7 在所探討的收費設施當中，只有91號高速車道及杜勒斯大道此兩項設施在調整收費前有公眾諮詢的程序。在所探討的收費道路當中，只有杜勒斯大道須獲得公共監管機構批准，才可調整其收費上限。在獲批准的收費上限範圍內，私人經營商可自行調整其收費水平。

2.8 在各項所探討的設施中，91號高速車道是唯一以交通流量作為調整繁忙時間收費水平依據的交通設施。倘若在某段時間、某日及某方向的交通流量持續超出最理想車流量上限某一個指定的百分率，而可能引致交通擠塞，收費便會提高。同樣地，當交通流量持續低於指定的水平，收費便會調低。

2.9 除了杜勒斯大道外，所探討的交通設施的所有或部分收費調整，均以通脹或包括通脹在內的指數組合作為依據。然而，只有新、舊塞汶大橋可依照通縮調低收費。

2.10 所探討的交通設施依照車輛類別收取不同的費用，而當中有兩條道路(即91號高速車道及杜勒斯大道)在繁忙時間的收費較高，以便控制交通需求。91號高速車道亦為3人或以上的合夥用車提供折扣，並讓它們在非超級繁忙時間免費使用有關道路。

2.11 除了91號高速車道的平均收費外，所探討的其他交通設施自通車以來，均曾以不同的幅度增加收費。由於為合夥用車提供免費服務及折扣，故此91號高速車道的平均收費已由公營部門收購前的2.59美元(20.2港元)下降至2.50美元(19.5港元)。雖然91號高速車道的平均收費有所下降，但某些繁忙時段的收費卻大幅增加。

財務表現及財務匯報

2.12 91號高速車道及A1(M)高速公路均一直錄得盈利，而新、舊塞汶大橋的營運在2003及2004年亦錄得營業利潤，但在扣除繳稅及按期和自願性償還債務後，則錄得虧損。杜勒斯大道自1995年通車以來，每年虧損約2,500萬美元(1億9,500萬港元)。近年來，其收入可應付營運成本，但不足以支付利息及償還本金。東部幹路的財務表現則欠缺資料。

2.13 新、舊塞汶大橋是唯一須向立法機關提交其年度經審計帳目的交通設施。其他收費設施只須向其監管當局或有關的政府部門或諮詢委員會提交經審計的帳目。

解決爭議及重新談判的機制

2.14 東部幹路及A1(M)高速公路均指明在有關合約下可能作出更改的範圍，以及重新談判的機制。其他三項所探討的交通設施容許重新談判特定的合約條款，但重新談判機制的詳情則欠缺資料。

2.15 所有選定的交通設施(除杜勒斯大道外)在其特許經營權或合約內均設有解決爭議的機制。各方若未能透過談判解決爭議，可將爭議交由獨立仲裁。

附錄

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
基本資料					
收費道路／大橋／隧道的 位置	此高速車道連接加州的里弗塞德和聖貝納迪諾縣與奧蘭治縣及洛杉磯縣。	此大道連接華盛頓杜勒斯國際機場與華盛頓市都會區西面發展中的外圍地區。	此大橋跨越位於英國英格蘭西南部及威爾士南部之間的塞汶河。	此高速公路是現時連接倫敦及紐卡斯爾的A1高速公路(在阿爾科貝里和彼得伯勒之間)的一部分。	此幹路將悉尼市中心商業區和悉尼跨海大橋與南部郊區和悉尼機場連接起來。
行車線的長度及數目	<ul style="list-style-type: none"> • 16.1公里 • 4條行車線 	<ul style="list-style-type: none"> • 22.5公里 • 部分路段有4條行車線，部分路段則有6條行車線 	舊塞汶大橋： <ul style="list-style-type: none"> • 1.59公里及4條行車線 第二條塞汶大橋： <ul style="list-style-type: none"> • 5.13公里及6條行車線 	<ul style="list-style-type: none"> • 21公里 • 一半以上路段是雙程四線，其餘路段多為雙程三線。 	<ul style="list-style-type: none"> • 6公里，包括兩條隧道 • 雙程三線
收費道路經營商	在2003年1月3日以前： <ul style="list-style-type: none"> • 私人財團：加州私營運輸公司 自2003年1月3日起： <ul style="list-style-type: none"> • 州機構：奧蘭治縣交通管理局 	私人財團：收費道路投資者合夥 II	由1966年9月至1992年4月25日： <ul style="list-style-type: none"> • 埃文郡政府代英國政府營運 由1992年4月26日起： <ul style="list-style-type: none"> • 私人財團：塞汶河大橋有限公司 	私人財團：道路管理服務(彼得伯勒)有限公司	私人財團：機場高速公路有限公司
通車日期	1995年12月27日	1995年9月29日	舊塞汶大橋： <ul style="list-style-type: none"> • 1966年9月8日 第二條塞汶大橋： <ul style="list-style-type: none"> • 1996年6月5日 	1998年10月31日	第一階段： <ul style="list-style-type: none"> • 1999年12月18日 第二階段： <ul style="list-style-type: none"> • 2000年7月24日

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
基本資料(續)					
是否採用建造－營運－移交或略有差異的變體模式發展及融資？	<ul style="list-style-type: none"> 是，這是一項建造－移交－營運模式的項目。 私人財團負責出資及興建有關的基建設施。該財團在完成建造工程(而非在專營協議屆滿)後，將有關設施移交政府。私人財團其後向政府租賃並營運該設施。 	<ul style="list-style-type: none"> 是，這是一項建造－營運－移交模式的項目。 由私人財團出資、興建及經營該項基建設施。有關設施將於授權證明書(授權證明書是由州公司監管局發出的命令，授權私人財團營運杜勒斯大道)屆滿時移交給政府。 	<ul style="list-style-type: none"> 部分採用建造－營運－移交模式。 整個特許經營權由兩部分組成。第二條塞汶大橋本身是一項建造－營運－移交項目。該條大橋由負責其營運的塞汶河大橋有限公司興建及出資。在特許經營權屆滿時，有關設施將會移交給政府。然而，舊塞汶大橋並非一項建造－營運－移交模式的項目。它是以公帑興建，但現在由塞汶河大橋有限公司經營。 	<ul style="list-style-type: none"> 不是，採用了設計、建造、融資及營運的模式。 此模式類似建造－營運－移交概念。然而，設計、建造、融資及營運的模式並非特許經營權，因為營運公司不可向使用者收費。 	<ul style="list-style-type: none"> 是，這是一項建造－擁有－營運－移交模式的項目。 此項基建設施由私人財團出資及興建。私人財團在租賃安排下擁有該項設施及負責營運，並在特許經營權屆滿時將該設施移交給新南威爾士州政府。

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
基本資料(續)					
特許經營權／合約內有否任何禁止興建與其競爭的免費公路或禁止對附近的免費公路作出改善的條款？	<p>當91號高速車道由加州私營運輸公司經營時：</p> <ul style="list-style-type: none"> 有，訂有"不競爭"條款，禁止在2030年之前對河畔免費公路進行提高車流量的改善工程。 <p>91號高速車道自2003年起由奧蘭治縣交通管理局經營以來：</p> <ul style="list-style-type: none"> 沒有，"不競爭"條款已被刪除。 	沒有	有待提供資料	沒有	<p>沒有，但新南威爾士州道路及交通管理局承諾，在對該州的道路系統作出任何更改，以致將會實質改變東部幹路作為"悉尼東部地區主要南北通路走廊"的地位之前，將會諮詢機場高速公路有限公司。倘若機場高速公路有限公司認為有關發展對其償還債務的能力或其收入帶來負面影響，道路及交通管理局或公路部部長必須與機場高速公路有限公司重新談判合約。</p>

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
特許經營權的期限					
特許經營權／合約年期是固定還是有彈性？	<ul style="list-style-type: none"> 有彈性 奧蘭治縣交通管理局收購加州私營運輸公司在專營權協議的權益後，奧蘭治縣交通管理局有權在專營權餘下的年期經營91號高速車道，但若已清還所有債務及賺回所有投資，專營權可提早屆滿。 	<ul style="list-style-type: none"> 有彈性 監管機構(即州公司監管局)考慮到任何再融資行動時，可修改授權證明書的終止日期，"若再融資或修改符合公眾利益，或再融資行動是以擴充為目的，或提早終止原先的長期融資安排"。 	<ul style="list-style-type: none"> 有彈性 法例訂明特許經營權的最長年期是30年，但實際年期需視乎特許經營商何時達致其在投標書內註明的收益目標而定。 	<ul style="list-style-type: none"> 固定 	<ul style="list-style-type: none"> 固定 儘管如此，假如州政府做了一些事情，對機場高速公路有限公司的償債能力及／或該項目的收益水平或收益回報時間造成不利影響，營運年期可予更改。
特許經營權／合約的年期 (特許經營權／合約的生效日期)	35年(由1995年12月起計)	<ul style="list-style-type: none"> 約為66年(由1990年起計) 在再融資後，授權證明書的年期已由2036年延長至2056年。若債務提早還清，特許經營權可提早屆滿，或債務在預定日期過後才還清，特許經營權可在不遲於2066年屆滿。 	<ul style="list-style-type: none"> 約為24年(由1992年4月起計) 英國政府決定特許經營商須承擔就收費徵收的增值稅，但不得提高收費後，特許經營權的年期已由2014年延長至2016年初。 	30年(由1996年4月起計)	48年(由2000年7月起計)

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
成本及融資					
造價	約1億3,000萬美元 (10億港元)	3億5,000萬美元 (27億港元)	舊塞汶大橋： • 800萬英鎊 (1億1,420萬港元) 第二條塞汶大橋： • 3億3,000萬英鎊 (47億港元)	約1億2,800萬英鎊 (18億港元)	<ul style="list-style-type: none"> • 約7億澳元 (40億港元) • 除了造價之外，機場高速公路有限公司須向道路及交通管理局支付特許經營權費。
政府在選擇由私人出資興建道路／大橋／隧道前，有否先比較由私人出資的成本與動用公帑興建的成本？	沒有	<ul style="list-style-type: none"> • 有，州公司監管局的職員曾作出比較，供該監管局考慮。 • 比較結果顯示，動用公帑興建的成本較低，但州公司監管局選擇由私人出資興建，因為興建該交通設施的目的是促進有關地區的發展，而非為了紓緩交通擠塞，因此在動用公帑方面並無優先權。 	<ul style="list-style-type: none"> • 有 • 英國政府承認，由私人出資的方案成本更高，但超支風險完全由私人機構承擔的好處大於額外成本。 	<ul style="list-style-type: none"> • 有 • 公路局的評估顯示，依照8%的折現率，由私人財團(即道路管理服務(彼得伯勒)有限公司)興建及營運有關道路的成本低5,000萬英鎊(7億1,300萬港元)。 	<ul style="list-style-type: none"> • 有 • 道路及交通管理局所作的比較顯示，政府出資的收費道路的回報略高於私人出資方案，但政府並沒有採用動用公帑的方案，因為政府不願意舉債或承擔交通流量及利息方面的風險。

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
成本及融資(續)					
項目融資	<p>當加州私營運輸公司為興建91號高速車道融資時：</p> <ul style="list-style-type: none"> 該公司以7.63%的息率發行共1億3,500萬美元(11億港元)的應課稅債券。奧蘭治縣交通管理局提供700萬美元(5,460萬港元)的後償貸款。 <p>當奧蘭治縣交通管理局收購91號高速車道時：</p> <ul style="list-style-type: none"> 奧蘭治縣交通管理局透過從該管理局的其他基金借貸8,364萬美元(6億5,240萬港元)為收購行動融資，其每年可調整的息率等同該管理局的短期投資回報率(在2004年6月30日為2.48%)。在2003年年底，奧蘭治縣交通管理局發行了約2億美元(16億港元)免稅債券，為債務重新融資。 	<p>以股本及債務的形式融資。在1998年及2001年重新集資。截至2005年6月30日為止，欠債總額達8億5,620萬美元(67億港元)，而平均息率是6.45%。</p>	<p>舊塞汶大橋：</p> <ul style="list-style-type: none"> 興建費用全屬公帑。 最初以公帑支付1億2,600萬英鎊(18億港元)的維修保養費用，但塞汶河大橋有限公司已承擔當中的1億2,200萬英鎊(17億港元)。塞汶河大橋有限公司透過以6%息率與指數掛鈎的借款支付其中的6,000萬英鎊(8億5,620萬港元)。 <p>第二條塞汶大橋：</p> <ul style="list-style-type: none"> 塞汶河大橋有限公司利用銀行借貸及與指數掛鈎的債權股為建造費融資。 	<p>透過發行債券及來自歐洲投資銀行的借貸提供資金。</p>	<p>機場高速公路有限公司發行超過5億澳元(29億港元)免稅債券，為此項發展融資。</p>

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
收費政策及調整機制					
使用道路／大橋／隧道的費用是否直接向使用者收取？	是	是	是	不是，私人經營商(即道路管理服務(彼得伯勒)有限公司)直接向公路局收取"影子收費"形式的款項。	是
收費政策	<p>當91號高速車道由加州私營運輸公司經營時：</p> <ul style="list-style-type: none"> 法例規定來自收費的收益用於支付興建費和營運成本、向州政府付還維修保養及警務費用，以及為私營機構的投資提供合理回報。 	<p>《1988年弗吉尼亞州公路公司法令》規定，若收費"所獲取的利益就使用者看來屬合理，並且不可能實質打擊使用有關道路的意欲，以及只會為經營者提供由該監管局釐定的不超出合理範圍的回報率"，州公司監管局應予批准有關收費水平。</p>	<p>當舊塞汶大橋在1992年前由政府經營時：</p> <ul style="list-style-type: none"> 所徵收費用的範圍是"足夠，但不超出足夠"可供償還塞汶大橋全部維修保養及管理開支連利息，以及可為在收費期過後的維修保養工作預留款項。 <p>自塞汶河大橋有限公司經營新、舊塞汶大橋後：</p> <ul style="list-style-type: none"> 《1992年新、舊塞汶大橋法令》(下稱"《1992年法令》")並無訂明收費政策，但訂明應根據自1989年起零售物價指數的變動情況調整收費。 	<ul style="list-style-type: none"> 公路局主要根據道路使用率，加上就改善安全而發放的獎金，以及就關閉行車線徵收的罰款，向道路管理服務(彼得伯勒)有限公司支付影子收費。 影子收費付款機制的目的是促進英國私人機構營運道路業的發展。 	有待提供資料

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91 號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
收費政策及調整機制(續)					
收費政策 (續)	<p>91 號高速車道自 2003 年起由奧蘭治縣交通管理局經營以來；</p> <ul style="list-style-type: none"> • 收費政策的目標如下： <ul style="list-style-type: none"> "(a) 為顧客提供安全、可靠及可預測的通道； (b) 以暢通無阻的速度盡量達到最高的車流量； (c) 償還債務及維持償債能力保障； (d) 增加車輛的平均載客人數； (e) 平衡容量及需求，為付費顧客及獲收費折扣的 3 人或以上之合夥用車人士提供服務； (f) 創造足夠收入維持 91 號高速車道的財政營運能力； (g) 確保履行所有債券契約；及 (h) 償還奧蘭治縣交通管理局的內部借貸，並帶來淨收益，用以改善河畔免費公路及 91 號高速車道。" 				

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91 號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
收費政策及調整機制(續)					
在調整收費前會 否諮詢公眾？	<p>當 91 號高速車道由加州私營運輸公司經營時：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 不會 <p>91 號高速車道自 2003 年起由奧蘭治縣交通管理局經營以來：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 會。州 91 號幹線諮詢委員會可檢討對收費結構所作的任何更改，並將項目加入議程，讓公眾表達意見及諮詢委員會考慮。奧蘭治縣交通管理局在決定更改收費前，無需獲得州 91 號幹線諮詢委員會批准。 	<ul style="list-style-type: none"> • 會，州公司監管局會命令經營商向有利益關係的各方及公眾發出申請調整收費的通告。任何有利益關係的人士或政府機構可表達意見及／或要求州公司監管局舉行公開聆訊。 • 州公司監管局的職員會檢討公眾的意見，然後向州公司監管局提出建議。 	<p>舊塞汶大橋在 1992 年前由政府經營時：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 會，公共運輸大臣在至少一份本地報章及倫敦憲報刊登擬就調整收費發出的命令。任何人士均可在 6 周內去信大臣，反對調整收費。 • 若反對意見來自舊塞汶大橋所在的郡政府、或英格蘭或威爾士的地方當局或《1965 年法令》所指明的有利益關係的組織，便須進行本地聽證會。在其他情況下，大臣可決定是否進行聽證會。 <p>在塞汶河大橋有限公司負責經營新、舊塞汶大橋後：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 不會 	不適用	不會

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
收費政策及調整機制(續)					
收費調整機制	<p>當91號高速車道由加州私營運輸公司經營時：</p> <ul style="list-style-type: none"> 該公司可隨意設定收費，只要所帶來的回報在專營協議所訂明的最高回報率(即17%)之內。 <p>91號高速車道自2003年起由奧蘭治縣交通管理局經營以來：</p> <ul style="list-style-type: none"> 一旦每小時的交通流量在連續12周的其中6周持續繁忙，若平均車流量達到最理想車流量上限的97%或以上，在此等高需求的超級繁忙時間的收費將會增加1.00美元(7.80港元)，或若平均車流量在最理想車流量上限的94.1%及97%之間，則收費將會增加0.75美元(5.85港元)。 非超級繁忙時間的收費及在以往12個月未有調整的超級繁忙時間的收費每年會根據通脹因素調整。通脹因素是將計算勞工成本及通脹的多個指數綜合的加權指數。 	<p>收費道路投資者合夥II提出調整收費上限，並向州公司監管局申請審批。在上限之內，收費道路投資者合夥II可隨意自行調整收費。</p>	<p>舊塞汶大橋在1992年前由政府經營時：</p> <ul style="list-style-type: none"> 在考慮對收費調整建議的所有關注後，公共運輸大臣可在對原先建議的命令作出修改或不作修改的情況下發出命令。該命令須由下議院藉決議批准後才生效。 <p>在塞汶河大橋有限公司負責經營新、舊塞汶大橋後：</p> <ul style="list-style-type: none"> 收費由《1992年法令》按1989年的價格釐定。每年再參照通脹自動調整。運輸大臣可發出令調整生效的命令。 	<p>所支付的影子收費每年根據一套指數化方程式調整。零售物價指數是該指數化方程式的組成部分，但方程式的細節則欠奉。</p>	<p>收費調整自動作出，所依據的是消費物價指數(佔37.5%的加權數)及平均每周收入(佔62.5%的加權數)在每季的變動情況，或每季1%的增長，兩者以較高者為準。</p>

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
收費政策及調整機制(續)					
調整收費是否 需獲得公共監 管當局或立法 機關批准？	當91號高速車道由加州私營運 輸公司經營時： • 無需 91號高速車道自2003年起由奧 蘭治縣交通管理局經營以來： • 無需	需要，調整收費上限需 獲得州公司監管局批 准。	舊塞汶大橋在1992年前由政府 經營時： • 需要 在塞汶河大橋有限公司負責 經營新、舊塞汶大橋後： • 無需	無需	無需
有否機制可將 收費調低或將 收費調整至准 許的水平以 下？	• 有，在超級繁忙時間的收費 增加之後6個月，必須檢討最 近連續12周的交通流量。若 該連續12周的其中6周的交通 流量少於最理想車流量上 限的80%，整段12周的交通 流量將會平均計算。若平均 交通流量少於最理想車流量 上限的80%，則收費將會調 低0.50美元(3.90港元)。 • 至於非超級繁忙時間的收 費，若通脹因素在某一年是 負數，該年的收費將會凍 結，而非調低。	有，州公司監管局在接 獲申請、投訴或自行提 出，並在經過調查後， 可命令取代經營商所 收取的費用。	• 有，由於每年的收費調整是 根據通脹而定，若出現通 縮，收費會下調。 • 運輸大臣有權以低於通脹 率的幅度調整收費，但須獲 得特許經營商同意才可這 樣做。不過，根據融資協 議，塞汶河大橋有限公司有 責任收取獲准的最高收費。 • 運輸大臣亦可發出命令，更 改《1992年法令》所指明的 收費，但該項命令須獲得國 會上下議院批准。	不適用	有待提供資料

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
收費水平					
現時的收費	<ul style="list-style-type: none"> 來回方向均收費。 西行收費由1.10美元(8.58港元)至3.90美元(30.42港元)不等，東行收費由1.10美元(8.58港元)至7.75美元(60.45港元)不等，具體收費視乎一周內某一日及某段時間而定。 在午夜指定時段的使用者及3人或以上的合夥用車(一日的大部分時間)可免費使用。該車道亦訂立較低收費的假日收費表。 	<ul style="list-style-type: none"> 來回方向均收費。 轎車收費由1.65美元(12.87港元)至2.40美元(18.72港元)不等，視乎進入的地點及時間而定。有3條或以上車軸的車輛，收費會加倍。 	<ul style="list-style-type: none"> 只有一個方向收費。 舊塞汶大橋與第二條塞汶大橋有相同的收費表。3類車輛的收費分別是4.80英鎊(68.50港元)、9.60英鎊(136.99港元)及14.3英鎊(204.06港元)。 	<p>欠缺實際上有關每輛車每公里所支付的影子收費的資料。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 只有一個方向收費。 A類車輛(轎車及電單車)為4.50澳元(25.79港元)。B類車輛(除轎車及電單車以外的車輛)為8.50澳元(48.71港元)。收費已包含商品及服務稅。

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
收費水平(續)					
收費調整幅度	<ul style="list-style-type: none"> 由於3人或以上的合夥用車可免費使用該車道或獲提供收費折扣，平均收費已由奧蘭治縣交通管理局收購前的2.59美元(20.20港元)下降至2.50美元(19.50港元)。 自2003年1月以來，超級繁忙時間的收費已上調了7次(每次0.75美元(5.85港元))，一般而言調整影響24小時期間內的1至4小時。星期四下午4時至5時的收費增幅最為顯著，已上升63%。 非超級繁忙時間的收費在2001年11月至2004年6月被凍結。自2004年7月1日以來，收費已按通脹因素調整。2004年的通脹因素為3.64%。 	<ul style="list-style-type: none"> 自杜勒斯大道於1995年通車以來，轎車的收費已上升37%。大部分調整涉及0.25美元(1.96港元)的增幅。 收費曾於1996年因初期交通流量較預計水平為低而減半。 	現時的收費與1992年私人經營商接管時的收費比較，所有3類車輛的收費平均上升約70%。	欠缺資料	自東部幹路於2000年7月通車以來，A類及B類車輛的收費已分別上升50%及42%。

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
財務表現及財務匯報					
收費道路經營商是否以內部回報率評估回報？	加州私營運輸公司： <ul style="list-style-type: none"> 回報率根據現金流動的淨現值計算。 奧蘭治縣交通管理局： <ul style="list-style-type: none"> 不是，該管理局不會用任何回報率計算投資回報，因為其營運目的並非牟利。 	不是，它使用股本回報率。	是	公路局以8%折現率比較預期付款的淨現值，以評估標價。	是
收費道路經營商所達致的回報率有否上限？	當91號高速車道由加州私營運輸公司經營時： <ul style="list-style-type: none"> 有，回報率的上限為17%，但加州私營運輸公司如達致某些公共目標，例如減低意外率，可較其獲准的回報率上限多賺最多6個百分點。 91號高速車道自2003年由奧蘭治縣交通管理局經營以來： <ul style="list-style-type: none"> 否 	<ul style="list-style-type: none"> 有，第1至5年的獲准股本回報率為30%；第6至7年為25%；第8至11年為20%；第12至16年為15%，而餘下年期則為14%。 另一方面，早期的未實現盈利將會累積作為負債，日後會從收益中付還。 	沒有	沒有，但道路管理服務(彼得伯勒)有限公司所收到的每年繳費總額訂有上限水平，這意味當交通流量增至就最高組別設定的水平時，公路局便無須就超出該水平的交通流量繳費。	沒有

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
財務表現及財務匯報(續)					
收費道路經營商 達致的實際回報 率為何？	當91號高速車道由加州私營運 輸公司經營時： • 欠缺資料 91號高速車道自2003年起由奧 蘭治縣交通管理局經營以來： • 不適用。任何超過營運所需 而可供使用的資金，均用作 改善91號高速車道及河畔免 費公路。	收費道路投資者合夥II 尚未達致任何正回報 率，因為該項目尚未賺 得任何盈利。	欠缺資料	欠缺資料	欠缺資料
收費道路經營商 的財務表現	當91號高速車道由加州私營運 輸公司經營時： • 經營商1998年起錄得盈利。 91號高速車道由2003年起由奧 蘭治縣交通管理局經營以來： • 目前的收費收入足以應付營 運開支及償還貸款。收入由 2003年的2,880萬美元(2億 2,460萬港元)增至2004年的 3,120萬美元(2億4,340萬港 元)，上升了8.4%。2004年獲 得的收入打破紀錄。	• 自杜勒斯大道於1995 年通車以來，收費道 路投資者合夥II每年 虧損約2,500萬美元 (1億9,500萬港元)。 • 近年來，收入可應付 直接營運成本，但不 足以支付利息及償還 本金。預計杜勒斯大 道最早要在2005年之 5年後，才可實際獲取 盈利。	塞汶河大橋有限公 司於2004年錄得 3,550萬鎊(5億 660萬港元)的營業 利潤，但在扣除財 政支出及稅項後， 錄得300萬鎊 (4,280萬港元)的虧 損。2003年的該項 虧損為350萬鎊 (5,000萬港元)。	• 2004年的營業額(即從公 路局以影子收費的形式 賺得的數額)為2,430萬 鎊(3億4,680萬港元)，而 2003年的營業額則為 2,410萬鎊(3億4,390萬 港元)。 • 2004年的稅後盈利達 270萬鎊(3,850萬港 元)，而2003年的稅後盈 利則為240萬鎊(3,420萬 港元)。	有待提供資料

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
財務表現及財務匯報(續)					
收費道路經營商 需否向立法機關 提交每年經審計 的財政報表？	無需，但奧蘭治縣交通 管理局需向州91號幹線 諮詢委員會提交審計報 告，以及向加州運輸局 提交季度及年度審計報 告。	無需，但收費道路投資者 合夥II需分別於季末及財 政年度結束的60日內，向 州公司監管局提交季度及 財政年度最新的財政報 表。	需要，塞汶河大橋有限 公司須編製每年經審 計報表，並將之呈交運 輸大臣，由其提交國會 省覽。	無需	無需，但機場高速公路 有限公司需向道路及交 通管理局提供季度公司 核證的現金流量及損益 表、經獨立審計的每年 損益表及每月交通報 告。
解決爭議及重新談判機制					
特許經營權／合 約協議內有否任 何解決收費道路 經營商與政府／ 監管機構之間爭 議的機制？	有，可將爭議交予仲 裁。	沒有，法律或授權證明書 均沒有就關乎收費水平或 回報率的爭議，提供任何 解決爭議的機制。	<ul style="list-style-type: none"> 有，特許經營權協議 規定，任何一方均可 將爭議轉介擔當獨 立專家的財政或技 術小組。 小組的任何一致決 定都是最終的，並對 有關各方具約束 力；否則，小組的決 定在爭議得到和解 或轉介仲裁後，才具 約束力。 	當初期談判未能解決 道路管理服務(彼得伯 勒)有限公司與公路局 之間之爭議時，雙方 的高級人員會舉行會 議，嘗試解決爭議。如 會議未能解決爭議，他 們便會將爭議轉交一 名獲雙方同意的獨立 專家審裁，而該專家會 在40日內作出裁決。	<ul style="list-style-type: none"> 有，項目契約指明的 某些爭議，可由道路 及交通管理局或機場 高速公路有限公司轉 介一名“彼此同意及 委任的獨立專家，作 出最終而具約束力的 決定”。 任何其他爭議可由道 路及交通管理局或機 場高速公路有限公司 轉介悉尼的澳洲商業 糾紛中心有限公司調 解。

附錄(續)

比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點

	美國加利福尼亞州的 91號高速車道	美國弗吉尼亞州的 杜勒斯大道	英國的 新、舊塞汶大橋	英國的 A1(M)高速公路	澳洲悉尼的 東部幹路
解決爭議及重新談判機制(續)					
特許經營權／合約協議內有否重新談判的架構，讓收費道路經營商與政府可重新談判特許經營權／合約？	有，舉例而言，如要延長道路，或需要更多時間償還債務，可重新談判專營權協議。	<ul style="list-style-type: none"> 州公司監管局可修改授權證明書的終止日期，以顧及收費道路投資者合夥II的任何再融資行動。 如在履行收費道路經營商的建造或營運責任時有重大及持續的過失，或經營商未能遵從其與弗吉尼亞運輸局所訂協議的條款，州公司監管局可在聆訊後撤銷收費道路的授權證明書。 	<ul style="list-style-type: none"> 特許經營權協議載有條文，容許特許經營商與運輸大臣在若干情況下可重新進行某些談判。 《1992年法令》指明在出現某些特別情況時，特許權協議准許更改《1992年法令》所指明的收費額。 	<ul style="list-style-type: none"> 有，公路局要求可作更改的範圍已在合約指明。凡有關更改改變了道路管理服務(彼得伯勒)有限公司的成本或道路的交通流量，影子收費便會被修改，或當局會向道路管理服務(彼得伯勒)有限公司支付一次過補償。 合約載有引入使用者自付費用的條文。若然實行，使用者支付的費用會撥交政府，而政府會在合約期內繼續向道路管理服務(彼得伯勒)有限公司支付影子收費。如因車輛改行其他非收費道路而可能影響道路經營商的收入，合約容許道路管理服務(彼得伯勒)有限公司索償。 	<ul style="list-style-type: none"> 有，項目契約明確設定一系列項目的合約可能需要重新談判的情況。 在此等情況下，道路及交通管理局或公路部部長必須與機場高速公路有限公司進行真誠談判，以便令機場高速公路有限公司得以向其債務人償還大部分債務，並給予該公司的股本投資者在假設沒有發生有關情況下，他們理應獲取的除稅後實質內部回報率。 如有關各方在展開談判的30日內無法商定所須採取的行動，便可將此事轉介，以便作出具約束力的裁決。