

CB(1)580/05-06(01)

選定地方的
收費道路、大橋及隧道營運研究的
初步結果

2005年12月

立法會秘書處

資料研究及圖書館服務部

研究的交通設施

是項研究涵蓋下列交通設施：

- 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（舊塞汶大橋及第二條塞汶大橋）；
- 英國的A1(M)高速公路(在阿爾科貝里和彼得伯勒之間)；及
- 澳洲新南威爾士州的東部幹路

研究範圍

- 成本及融資；
- 融資及發展模式；
- 營運模式的變更；
- 收費政策；
- 收費水平及收費調整機制；
- 財務表現及財務匯報；及
- 解決爭議及重新談判的機制

營運模式的變更

兩項設施在營運模式方面曾有變更：

(a) 91號高速車道

- 由私人財團出資興建及經營，在2003年由奧蘭治縣交通管理局收購及經營

(b) 新、舊塞汶大橋

- 舊塞汶大橋在1966年由政府出資興建，並由政府機關經營，在1992年由私人財團接管
- 該私人財團並出資興建及經營於1996年落成的新塞汶大橋

融資及發展模式 (1)

- 舊塞汶大橋以公帑建造，其他設施均由私人財團出資及興建
- 91號高速車道、杜勒斯大道、新塞汶大橋及東部幹路均採用建造－營運－移交(BOT)或相近模式，包括建造－移交－營運(BTO)及建造－擁有一營運－移交模式(BOOT)；A1(M)高速公路則採用“設計、建造、融資及營運”模式(DBFO)
- 私人經營商出資興建及經營A1(M)高速公路，但以影子收費的形式向政府收費，而非直接向使用者收費

融資及發展模式 (2)

- 影子收費：當局根據道路使用率加上改善安全的獎金，及關閉行車線的罰款，計算向私人經營商發放的影子收費
- 由州政府機構向私人經營商收購的91號高速車道，以收費形式營運，目的不在於牟利，而是爲了改善該條收費道路及附近的免費公路，並以收費水平控制需求，維持交通暢順

公帑及私人發展成本比較

- 除91號高速車道外，其他公共當局在決定發展模式前，均曾比較私人及公帑興建的成本
- 4項中有3項顯示以公帑興建設施的成本較低；然而，當局基於多個原因，例如把超支的風險轉移至私人財團，仍選擇私人出資的模式
- 在A1(M)高速公路，私人出資可節省5,000萬英鎊，但英國國家審計署認為這比較易受折現率的輕微變動影響，只可作指引

具彈性的特許經營權年期

- A1(M)高速公路及東部幹路的特許經營權均有固定年期，而其餘3項設施的年期並不固定
- 91號高速車道及杜勒斯大道的債務若提早清還，其特許經營權會提早屆滿
- 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。當目標收入達到，該特許經營權便屆滿；若未能達標，年期將因應延長

收費政策

- 91號高速車道、杜勒斯大道及A1(M)高速公路均訂立了收費政策或相關法例，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
- 91號高速車道及杜勒斯大道在調整收費前有公眾諮詢的程序

收費水平及收費調整機制 (1)

- 僅杜勒斯大道須公共監管機構批准，才可調整其收費上限。而在獲准上限範圍內，經營者可自行調整收費水平
- 除91號高速車道外，其他設施自通車以來，均曾以不同的幅度增加收費
- 91號高速車道為合夥用車提供免費服務及折扣，其平均收費較公營部門收購前下降，但某些時段的收費卻大幅增加

收費水平及收費調整機制 (2)

- 僅91號高速車道以交通流量作為調整繁忙時間收費水平依據：若交通流量持續超出最理想車流量上限某指定百分率，可能引致交通擠塞，收費便會提高；當交通流量持續低於指定水平，收費便會調低
- 除杜勒斯大道外，選定設施的所有或部分收費調整，均以通脹或包括通脹的指數組合作為依據
- 91號高速車道及杜勒斯大道的繁忙時間收費較高，以控制交通需求，91號高速車道亦為合夥用車提供折扣及免費使用時段

收費水平及收費調整機制 (3)

- 只有新、舊塞汶大橋可依通縮調低收費；而運輸大臣亦有權調整新、舊塞汶大橋的收費低於通脹，但須私人經營商同意
- 91號高速車道非超級繁忙時間收費按通脹因素調整，若為負數，只會凍結而非調低收費
- 91號高速車道於超級繁忙時間的收費按交通流量調高6個月後，會作檢討，如車流量回落至最理想車流量上限的80%，收費將下調
- 監管杜勒斯大道的公共監管機構可調低收費

財務表現及財務匯報

- 91號高速車道及A1(M)高速公路近年錄得盈利
- 新、舊塞汶大橋在2003及2004年亦錄得營業利潤，但扣除繳稅及償還債務後，則錄得虧損
- 杜勒斯大道每年虧損約2,500萬美元，其近年收入可應付營運成本，但不足以支付利息及償還本金
- 僅新、舊塞汶大橋須向立法機關提交年度經審計帳目，其他設施只須向監管當局或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

- 東部幹路及A1(M)高速公路的合約均指明合約可能更改的範圍，及重新談判的機制；其他3項設施容許重新談判特定的合約條款，但欠缺重新談判機制的詳情
- 除杜勒斯大道外，選定設施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