

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1455/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會特別會議紀要

日 期：2003年2月13日(星期四)
時 間：上午11時
地 點：立法會大樓會議室B

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
張宇人議員, JP
劉炳章議員

其他出席議員：何秀蘭議員

缺席委員：朱幼麟議員, JP
劉千石議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

出席公職人員：環境運輸及工務局

署理環境運輸及工務局副秘書長(運輸)
張美珠女士

運輸署

運輸署助理署長
李樹銘先生

應邀出席者：香港西區隧道有限公司

財務總監
何國雄先生

顧問
何兆基先生

列席秘書：**總主任(1)2**
劉國昌先生

列席職員：**高級主任(1)5**
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 西區海底隧道的收費調整事宜

(立法會CB(1)888/02-03(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

主席告知委員，是次會議是應鄭家富議員的要求而召開，目的是在西區海底隧道(下稱“西隧”)於2003年2月16日實施新的收費前，就有關的收費調整事宜進行討論。

2. 署理環境運輸及工務局副秘書長(運輸)簡介政府當局提交的文件(立法會CB(1)888/02-03(01)號文件)，該文件載述西隧根據《西區海底隧道條例》(第436章)(下稱“該條例”)訂明的收費調整機制而獲准實施的新優惠收費。

3. 委員察悉香港西區隧道有限公司(下稱“西隧公司”)總經理彭錦雄先生因不在本港而未能出席是次會議。

提高西隧的隧道費

4. 西隧公司財務總監何國雄先生應主席所請，向委員簡介西隧公司所提交有關“公司背景”的文件。有關文件已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)912/02-03(01)號文件送交委員。

5. 鄭家富議員認為，西隧公司在其提交的文件第1.3段所描述公司財政狀況欠佳的情況有誤導之嫌，因為建造西隧此類大型運輸基建的計劃必定屬長遠投資，並須透過債務融資籌集所需的鉅額前期資本。此外，該公

司已連續兩年錄得盈餘，在截至2000年7月底的財政年度錄得2,600萬元的利潤，而截至2002年7月底的財政年度的盈利更飆升至1億4,500萬元。鑒於上述利潤趨勢及調整收費會對目前的經濟狀況造成不良影響，他強烈要求西隧公司重新考慮其提高西隧隧道費的決定。

6. 何俊仁議員提述東涌及天水圍等新發展區的人口增長所帶來的交通需求，並認為西隧公司應探討其他吸引駕車人士使用西隧的方法。倘收取較低的隧道費，西隧的行車量便會有所增加，因而可為該公司帶來額外收入。此外，該公司亦應考慮向經常使用西隧的車輛提供折扣優惠。由於在增加隧道費後，西隧的行車量會減少，他並不相信提高收費可以幫助改善公司的財政狀況。

7. 西隧公司財務總監回應時強調，該公司無意誤導委員或公眾。有關文件第1.3段所載的資料，純粹是用作說明該公司所面對的沉重財政壓力。在未償還貸款高達62億元的情況下，該公司單是為了償還債務，便需要平均每年獲得超過3億元的現金盈餘，當中還未包括其他財務承擔。

8. 西隧公司財務總監進一步表示，西隧公司的收入一向遠較該條例所預期的為低。在過去5年，該公司的累積虧損已超逾5億6,000萬元。為應付上述虧損及償還銀行債務，股東已額外注資9億1,000萬元。淨收入不足的主要原因是實際交通流量遠低於預期，其理由是：

- (a) 經濟不景；
- (b) 與其他過海隧道的收費有重大差別；及
- (c) 因中環及灣仔繞道計劃延遲實施，以致西隧的交通配套不足。

9. 西隧公司財務總監表示，由於遇到上述困難，該公司一直努力開源節流。然而，基於其所在位置，西隧在交通便捷程度方面實及不上海底隧道。過往經驗亦顯示，即使提供收費優惠以期提高隧道的使用率，情況依然沒有改善。為解決此問題，該公司已研究多項改善西隧連接路附近交通流通情況的措施，並就改善道路標誌向政府當局提出了多項建議。在政府當局的共同努力之下，有關方面已實行或正在籌劃多項改善措施。儘管如此，他表示西隧公司的隧道費收入並沒有太大增幅。該公司在過去兩年會計期所錄得的盈利，主要是由於有效的優惠計劃及成本大幅下降，以及更重要的是利率下

調所導致。該公司尤其於2002年8月成功進行債務重組及獲得股東進一步注資，以致利息支出得以下調。

10. 儘管存在西鐵公司所提述的困難，但鄭家富議員表示，每項商業投資也有其風險。西鐵公司及其股東應為本身的投資決定負責。由於本港西部有多項規劃中的發展項目，包括迪士尼樂園、貨櫃港設施、深港西部通道及后海灣幹線，該公司應對其長遠業務前景有信心。為紓緩增加隧道費的壓力，西隧公司可與政府商討延長其專營期，藉以換取較低的隧道費。倘該公司對其業務前景缺乏信心，便應考慮將其專營權歸還政府。鄭議員尤其關注到由於西隧的隧道費偏高，以致該條隧道不能有助達到交通分流的目的，以致浪費了珍貴的公共資源。

11. 何鍾泰議員贊同鄭家富議員提出的關注事項，並認為有需要確保西隧發揮其在交通分流中的角色。他表示由於西隧的長遠業務前景會隨着本港西部的未來發展而有所改善，西隧公司在現時的經濟環境下應考慮押後調整其收費。

西隧公司 12. 黃宏發議員表示，作為一家商營公司，西隧公司應按照其財政狀況訂定本身的收費策略。然而，該公司及其股東亦應準備承擔其商業決定所帶來的風險。為確定該公司的財政狀況，他要求該公司提供自西隧1997年通車以來，有關其累積虧損、股東借貸及銀行債務分項數字的資料。此外，他亦詢問透過股東借貸向該公司注資的原因為何。

(會後補註：西隧公司提供的補充資料已按機密文件方式隨立法會CB(1)1028/02-03(01)號文件送交委員。)

13. 石禮謙議員明白增加隧道費屬西隧公司的商業決定，但他認為該公司並未提供足夠資料以支持其決定，例如隧道費收入的預期增幅、股東借貸利率等等。他亦關注到增加隧道費會對廣大乘客的交通費用負擔造成影響。

14. 署理環境運輸及工務局副秘書長(運輸)回答何鍾泰議員的詢問時表示，西隧公司無須向政府繳交任何年費或專營權費。西隧公司財務總監補充，該公司每年須向政府繳交約2,500萬元差餉。他回答委員就股東借貸提出的問題時表示，有關貸款是用作支付該公司的未償還銀行債務，並由股東以極低利率貸放。

15. 有關西隧增加隧道費後的交通分流情況，署理環境運輸及工務局副秘書長(運輸)表示，根據交通流量預測，西隧的每日平均行車量將會減少1 100架次車輛，而東區海底隧道(下稱“東隧”)及海底隧道的行車量則會分別增加400及100架次車輛。運輸署助理署長補充，因此而改道的車輛或乘客將會轉用其他過海隧道或轉乘其他公共交通工具。然而，由於車輛從西隧分流至海底隧道，部分原來使用海底隧道的其他車輛亦會因而改用東隧，因此西隧增加隧道費只會令東隧及海底隧道的整體行車量分別增加400及100架次車輛。

16. 西隧公司財務總監就委員的意見作出回應時強調，調整西隧隧道費並非一項輕率的決定，而是在考慮所有有關因素後才作出。他提述該公司曾於2001年及其後再於2002年決定押後調整隧道費，並表示現時大部分類別車輛所支付的隧道費均享有折扣優惠，而非憲報刊登的認可最高水平。該公司明白調高隧道費必定不受顧客歡迎，但採取一切所需措施以減輕該公司的累積虧損及增加其收入，使其財政維持健全，亦屬同樣重要。

17. 西隧公司財務總監補充，經詳細考慮市場的承受能力，該公司將會削減現時給予若干類別車輛的隧道費折扣優惠，所涉及的車輛包括私家車及公共／私家小型巴士、單層巴士和雙層巴士，而有關的隧道費增幅分別為2元、2元、10元及15元。現時向電單車、的士及所有貨車徵收的隧道費則維持不變。調整幅度雖屬溫和，但該公司希望此舉可有助帶來額外的收入。另一方面，該公司會繼續針對個別種類車輛推行經審慎策劃的推廣活動，藉以吸引更多駕車人士使用西隧。為確保此等推廣措施取得成功，何俊仁議員建議該公司作出足夠的宣傳。

18. 此外，西隧公司財務總監亦表示，自1997年通車以來，西隧已大大紓緩過海交通的擠塞情況。在2002年，西隧的每日平均行車量為40 040架次車輛。儘管過海車輛交通流量整體上出現下跌，但西隧的市場佔有率卻有所增加。隨着日後在新界西北部及西九龍進行各項發展，該公司及其股東對香港及其前景均充滿信心。因此，該公司並無計劃將其專營權歸還政府。

19. 何秀蘭議員提述各項新基建發展及有助西隧公司降低經營成本的低息環境，均令該公司的業務前景充滿希望，因此，她質疑在目前的經濟狀況下，該公司是否有迫切需要提高其隧道費。她表示，倘西隧公司對香港及其前景真有信心，便應檢討有關淨收入的原來估計，以及修訂其投資回報的計算和規劃。

20. 西隧公司財務總監回應時重申，該公司在作出有關決定時已考慮所有有關因素。除委員所提述的正面影響外，該公司亦須考慮其他負面因素，包括鐵路網絡的未來擴展、擁有私家車人士的數目不斷下跌及整體經濟狀況。他亦請委員注意，根據該條例所訂明的收費調整機制，任何超額的淨收入均須撥入西區海底隧道穩定隧道費基金。

令不同過海隧道的交通達到分流目的的措施

21. 鄭家富議員指出，提高西隧的隧道費將無可避免會令海底隧道及東隧現時的擠塞情況進一步惡化。此舉將浪費龐大的社會資源。因此，當局必須優先處理不同過海隧道交通流量不均的問題。他提述政府當局與三號幹線(郊野公園段)有限公司現正就延長專營期以換取該公司降低其收費一事進行磋商，並建議當局研究是否可與西隧公司進行類似的討論。此外，他認為應把隧道費同時納入政府當局現正制訂的票價調整機制內。

22. 何俊仁議員建議政府當局亦應考慮將3條過海隧道的擁有權合併，以便重新訂定各條隧道的收費，令不同隧道的使用率更趨平均。

23. 主席告知委員，有關“興建隧道及隧道營運的政策”的事宜已納入事務委員會的待議事項一覽表。

24. 署理環境運輸及工務局副秘書長(運輸)就委員的意見及建議作出回應時表示，政府當局現正就外地及中國內地興建隧道及隧道營運的經驗進行顧問研究，藉以協助政府探討善用過海隧道資源的方法。在所研究的其中一個內地城市，隧道費並非按每一車程徵收，而是包括在車輛牌照費用內。該項顧問研究預期將於2003年5月完成，而政府當局將於適當時向事務委員會匯報研究結果。關於以延長西隧公司專營期換取該公司調低收費的建議，署理環境運輸及工務局副秘書長(運輸)表示，當局並未接獲西隧公司所提出的有關要求，而政府當局會以開放的態度，研究任何可充分善用過海隧道資源的措施。

25. 然而，鄭家富議員及主席均認為政府當局在此事上應採取較積極的態度，主動與西隧公司進行商討。周梁淑怡議員強烈反對將隧道費包括在車輛牌照費用內的建議，並表示政府應與私營機構緊密合作，俾能訂出可同時為雙方所接納，並能平衡營辦商及消費者利益的解決方法。否則，香港將很難吸引私營機構繼續就基建發展項目作出投資，尤其是以“建造、營運及移交”方式

進行的工程項目。署理環境運輸及工務局副秘書長(運輸)察悉各委員的意見。

26. 鄭家富議員進一步詢問，西隧公司會否因應與政府當局進行的上述商討，考慮押後作出收費調整。西隧公司財務總監回應時表示，此類磋商涉及各項複雜事宜。由於欠缺任何具體詳情，該公司不能在現階段作出任何承諾。

27. 經商議後，委員同意要求政府當局加快進行有關研究，並於2003年4月向委員匯報研究結果，以及各個令不同過海隧道和隧道的交通達到分流目的的方案，包括是否能以延長專營期換取有關公司調低其收費。此外，何俊仁議員亦要求政府當局就其過去曾接獲及／或研究的各項建議提供資料。

(會後補註：主席已於2003年2月13日致函環境運輸及工務局局長，轉達委員要求政府當局加快進行其顧問研究，並安排於2003年4月之前向委員作出匯報。該函件已隨立法會CB(1)1082/02-03(01)號文件送交委員參閱。)

II. 其他事項

28. 議事完畢，會議於下午12時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年4月16日