

ETWB(T)CR 1/3/4651/92

電話:2189 2002

傳真:2104 7274

中環昃臣道 8 號

立法會

研究《2005 年東區海底隧道條例（修例附表）》

公告小組委員會主席

劉江華議員

主席先生：

研究《2005 年東區海底隧道條例（修例附表）公告》小組委員會

就您二零零五年四月二十六日的來信，現提供有關資料如下。

- (a) 為何股本內部回報率（而並非包括蘇偉文博士的建議的其他方法）被選擇為衡量公司的報酬是否合理的方法。**

股本內部回報率一直被普遍採用作為衡量「建造、營運及移交」工程項目（包括東隧）的回報率的方法。有關計算考慮了項目的整個年期內時間對現金值的影響。同樣地，在制定西區海底隧道（西隧）和三號幹線（郊野公園段）的收費附表時，亦採用了股本內部回報率作為基礎。在一九九七年的仲裁中，政府及新香港隧道有限公司（隧道公司）及彼此的專家顧問均同意，要衡量一個參與「建造、營運及移交」工程項目的公司的報酬是否合理，適當的尺度是整個專營期內的股本內部回報率。

- (b) 政府就公司就增加隧道費準備的財務及交通資料可靠性和準確性的評估。

我們審核過隧道公司就增加隧道費準備的財務資料，以確保數據的準確性。有關加費的交通和財務預測亦為政府和隧道公司聘請的交通和財務顧問雙方同意的。

- (c) 政府就民主建港聯盟二零零五年四月二十五日信件的意见。

我們就信件內提出事項的回應如下：-

1.1 此問題由隧道公司回應較為合適。

1.2, 在經營協議內並沒有列明內部回報率。但是，於一九九五
1.3, 年至一九九七年，當研究加費問題及將此問題提交仲裁
1.4 時，便有需要考慮內部回報率的問題。在考慮隧道公司的
回報是否合理而非過多的時候，雙方同意應以整個專營期
的股本內部回報率作為標準。

1.5 在是次仲裁中，仲裁人認為隧道公司的合理但非過多報酬
的水平應為整個專營期內 15% 至 17% 的股本內部回報
率。

2 政府在兩次仲裁都有聘請財務專家。在一九九七年的仲裁
中，我們的財務專家是 Deloitte Touche Tohmatsu 的 Roger
Best 先生。在是次仲裁中，我們聘請了德意志銀行，而其
專家小組由 Iain Macleod 先生領導。兩位專家在有關仲裁
中都詳細審核了隧道公司的股本內部回報率的計算。

3 我們有定期查核隧道公司的財務數據，並認為這些數據妥
當。

4 此問題由隧道公司回答較為合適。

5 此問題由隧道公司回答較為合適。

(d) 政府就東隧道加費對三條過海行車隧道的影響交通的詳細評估。

於二零零四年，海底隧道、西隧和東隧每日平均流量分別為 121,700、39,200 及 73,500 架次。我們估計東隧加費將令其流量減少 17%（每日 12,500 架次），西隧的流量會增加 21%（每日 8,400 架次），而海底隧道的流量則會增加 3%（每日 3,800 架次）。

由於人類行為不能極準確地預測，我們只能就駕駛者對東隧加費可能的反應作出粗略的估計。確實的影響只有在加費後一段時間才能觀察到。我們的預測主要是根據以下這幾點：-

- (a) 當東隧於一九九八年將收費提高時，其每日流量減少了 15,000 架次。
- (b) 海底隧道的流量已達致其實際上限，可以吸納更多車流的空間很小，尤其是在繁忙時間。我們預計增加的 3,800 架次，將代表更長的車龍、更長的繁忙時間及增加在非繁忙時間的流量。
- (c) 部分東隧的使用者（例如那些來往新界的人士），可能因為使用海底隧道需要更多時間而選用西隧。另外，由東隧轉往海底隧道的車流亦可能會令一些原來使用海底隧道的駕駛者改用西隧。東隧上次於一九九八年加費時，其流失的使用者中超過 70% 改為使用西隧。我們這次預測是以此為基礎。
- (d) 東隧加費將會減少整體的過海交通流量，因為一些駕駛者可能會改用其他公共交通工具或甚至取消車程。我們估計這會令整體過海交通量每日令減少 1,000 架次以下。

我們會緊密監察實際交通情況，並會就加費而產生的交通問題採取適當措施。

- (e) 有一位議員建議將一些在海底隧道運作的專營巴士疏導至其他隧道，以及由五月三日起為受影響的乘客提供方便的轉乘安排。政府的回應為何。

運輸署與經營使用海底隧道過海巴士綫的九龍巴士（1933）有限公司、城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司討論了有關建議。考慮了巴士公司的意見，我們認為從乘客及運作角度來看，有關建議均並不理想，其原因如下－

- (i) 每條使用海底隧道的過海巴士綫有不同的路綫以迎合不同地區的乘客需求，而在隧道口的巴士站有大量轉乘九廣東鐵或其他過海巴士綫的乘客。如被改道的巴士綫轉移至行經西隧或東隧，使用這些路綫的乘客可能需要轉乘其他公共交通工具才能到達其目的地，這些安排會因為延長路程、加多轉乘次數及在某些情況下增加交通費而令乘客繞路及耽誤時間，為他們帶來嚴重不便及混淆。同時，有關建議會降低巴士網絡的運作效率，因為巴士公司將需要加入更多巴士提供服務。
- (ii) 建議會對交通有顯著影響。由於海底隧道位於維港兩岸的中央位置，改道行經東隧或西隧的巴士或為配合轉乘的需要而加入額外的公共交通服務，將會需要途經連接海底隧道的非常擠塞的道路，例如香港的告士打道及東區走廊和九龍方面的東九龍快速公路（這些道路在繁忙時間已很擠塞），才能將乘客運送至同一地點。雖然基於路綫轉移及更多轉乘的需要，乘車時間會否縮短並未能確定，有關安排會令香港繁忙道路的擠塞情況更為嚴重；
- (iii) 我們需要為改道行經其他隧道的巴士綫設立新的上落客點。這會為乘客帶來混淆。如果改道的巴士綫需要與其他巴士路綫共用現有的巴士站，這些巴士站未必能吸納新增的上落客活動，因而導致擠塞；及

- (iv) 乘客需要時間改變其交通模式及熟悉新巴士站或轉乘安排。一個重大的巴士重組計劃需要廣泛的諮詢。

鑑於上述原因，我們認為將巴士綫改道以避免使用海底隧道的空間很有限。將巴士綫改道會影響巴士網絡的连接、延長路程時間、使繁忙走廊上的交通更為擠塞及降低使用巴士資源效率。巴士公司會嘗試安排沒載客巴士車程使用一條沒有那麼擠塞的隧道。我們會就在東隧加費的幾天的交通情況與巴士公司緊密聯絡，從而令巴士公司能因應乘客的需要適當調配巴士服務。

環境運輸及工務局局長

(蔡淑嫻 代行)

二零零五年四月二十八日