

立法會交通事務委員會

大老山隧道有限公司增加隧道費的申請

目的

大老山隧道有限公司（隧道公司）申請增加隧道費。本文件旨在請各委員就這項申請提出意見。

背景

2. 根據《大老山隧道條例》（第393章）（該條例），隧道公司由一九八八年七月起獲批專營權，負責建造並營運大老山隧道。專營權連建造期在內，為期30年。隧道於一九九一年六月正式通車。隧道公司的專營權將於二零一八年七月屆滿。

3. 該條例第36(3)條訂明，附表所指明的隧道費可由行政長官會同行政會議與隧道公司協定而予以更改。若雙方未能達成協定，則任何一方均可訴諸仲裁。該條例並無訂明釐定隧道費調整的準則，只規定如把有關事宜提交仲裁，仲裁人須以有需要確保隧道公司在履行該條例授予的義務時獲得合理但非過多的報酬為準則。

隧道公司申請增加隧道費

4. 隧道公司至今共增加了三次隧道費，有關加費分別於一

九九五年五月、一九九六年十一月及二零零零年一月生效。隧道公司於二零零零年十月第四度申請增加隧道費，但由於過往數年經濟情況不理想，該公司接納政府的意見，三度押後其申請。

5. 二零零四年十月五日，隧道公司重新提出申請，並提交一份最新的財政預測及行車量預測，以支持其申請。下表載列現行隧道費以及隧道公司建議的新收費－

	電單車	私家車及的士	小型巴士及輕型貨車	中型及重型貨車	單層巴士	雙層巴士	額外車軸
現行隧道費	10元	10元	17元	20元	20元	20元	13元
建議隧道費	10元	12元	18元	23元	24元	26元	15元
增幅%	0%	20%	6%	15%	20%	30%	15%

隧道公司的財政狀況

6. 截至二零零四年六月底計算，隧道公司累積虧損4.53億元，與其基本方案預測的估計累積盈利10.23億元相差14.76億元。下表列明隧道公司過往的實際盈利／虧損與其基本方案預測的差距－

盈利／虧損(百萬元)			
年度 ¹	基本方案 預測 (A)	實際盈利／ 虧損 (B)	差距 (B)-(A)
一九九一／九二	(149.3)	(175.5)	(26.2)
一九九二／九三	(148.2)	(159.0)	(10.8)
一九九三／九四	(147.2)	(147.0)	0.2
一九九四／九五	(68.8)	(143.0)	(74.2)
一九九五／九六	(55.6)	(93.8)	(38.2)
一九九六／九七	41.1	(70.6)	(111.7)
一九九七／九八	66.4	(43.1)	(109.5)
一九九八／九九	87.7	(41.5)	(129.2)
一九九九／二零零零	193.6	(10.1)	(203.7)
二零零零／零一	211.8	17.6	(194.2)
二零零一／零二	265.4	92.2	(173.2)
二零零二／零三	355.8	103.4	(252.4)
<i>調整遞延稅項²</i>	-	<i>119.6</i>	<i>119.6</i>
二零零三／零四	370.5	97.5	(273.0)
累積	1023.2	(453.3)	(1476.5)

7. 政府於一九九九年考慮隧道公司上一次的加費申請時，該公司財政狀況嚴峻，流動現金出現問題以致無法按期向銀行償還貸款。其後隧道公司的財政狀況持續改善，並由二零零零／零一年度開始轉虧為盈。根據隧道公司提供的資料，其銀行貸款已於二零零四年十月償清。

¹ 隧道公司的財政年度由七月一日起計，至翌年六月三十日結束。

² 調整遞延稅項是由於採用了經修訂的會計標準。

內部回報率

8. 隧道公司在一九八八年擬備專營權標書時，假設在30年專營期內會取得13.02%的內部回報率。為支持目前這項申請，隧道公司已提交了預測數據，有關資料顯示即使增加隧道費（包括目前提出的申請以及預計在專營期內提出的六次申請），公司在30年專營期內只能取得7.62%的內部回報率。如果在專營期結束前不作出任何隧道費的增加，隧道公司將能取得3.87%的內部回報率。

財政表現未如理想的原因

9. 財政表現未如理想，主要是使用隧道的車輛少於專營權標書所預測的數量，令隧道費收入低於預期所致。隧道公司將隧道費收入低於預期水平歸咎於以下幾個因素－

- (a) 機場遷往赤鱗角；
- (b) 本港的工業／製造活動轉移至內地；
- (c) 未能按照隧道公司自己擬定的時間表增加隧道費；及
- (d) 近年經濟持續不景。

需要考慮的事項

(A) 指導原則－合理但非過多的報酬

10. 根據其專營權標書所夾附的《基本隧道費建議書》，隧道公司估計在30年專營期內可取得13.02%的內部回報率。政府在一九八八年審議隧道公司的標書時，同意通車初期的隧道費，但沒有就日後調整隧道費作出任何承諾，亦沒有就一個保證可得的回報率達成協議。隧道公司的目標內部回報率是本港四條「建造、營運及移交」隧道中最低的。三號幹線(郊野公園段)的目標內部回報率是15.18%，東區海底隧道和西區海底隧道的目標回報率同為16.5%。如第8段所述，隧道公司預測如果增加隧道費（包括目前提出的申請以及預計在專營期內提出的六次申請），公司在30年專營期內能取得7.62%的內部回報率。如果在專營期結束前不作出任何隧道費的增加，隧道公司將能取得3.87%的內部回報率。

(B) 對交通的影響

11. 大老山隧道設計的每日容車量為78,500架次，目前平均每日行車量為61,200架次。在早上的繁忙時間，隧道的行車量高於容車量，行車量/容車量比例為1.2。隧道公司估計，大老山隧道增加收費後，每日會有940架次的車輛改用獅子山隧道(獅隧)，改行大埔公路的則會有260架次，從而增加這兩條道路擠塞的情況，尤其是獅隧的擠塞情況。獅隧的設計容車量為78,500架次，目前平均每日行車量達89,000架次，其行車量已超出其容車量。據隧道公司表示，該公司在一九八八年擬備專營權標書時，其中一個關鍵的假設是獅隧的隧道費會大致隨通脹而提高。然而，這個假設沒有實現。如隧道公司落實增加隧道費，

大老山隧道與獅隧的收費水平之間的差距就會擴大，令獅隧擠塞的情況更為嚴重。不過，隨着九廣鐵路公司馬鞍山鐵路於二零零四年十二月啓用，而八號幹線長沙灣至沙田段於二零零七年通車後，獅隧交通擠塞的情況會得以改善。

(C) 仲裁

12. 正如上文所述，若政府與隧道公司無法對增加隧道費達成協定，任何一方均可按照《仲裁條例》的規定訴諸仲裁。因此，假若其申請增加隧道費被拒，隧道公司有可能會訴諸仲裁。如隧道公司選擇訴諸仲裁，則對政府有財政上的影響。

徵詢意見

13. 請委員就隧道公司申請增加隧道費提出意見。

環境運輸及工務局

二零零五年一月