

立法會交通事務委員會會議

大老山隧道有限公司

調整收費申請簡介

調整收費的理據

大老山隧道專營權乃以「建造、營運、轉移」模式批出，旨在吸引私營機構參與投資基建項目，投資興建大老山隧道的金額約 20 億元。大老山隧道條例列明投資者得享合理但非過多的回報。

截至 2004 年 6 月底，大老山隧道有限公司〔以下簡稱「隧道公司」〕30 年的專營權已屆 16 年，其累積虧損為 4.53 億元，與預算 13% 的回報率相距甚遠，偏差緣於隧道公司控制範圍以外的因素引致收入不足。此虧損狀況遠遜於基本收費方案，當時預計在專營權的第 13 年可消除累積虧損，而另一同業東區海底隧道亦於第 7 年消除累積虧損。

除申請調整隧道費外，隧道公司亦曾研究其他增加收入的可行措施。在 2003/04 年度，隧道公司曾試行不同的推廣計劃，結果顯示優惠可以增加車流量，惟所產生的額外收入並不足以彌補提供折扣所帶來的損失。

現時佔總收入約 97%的隧道費乃隧道公司的主要收入來源。以下列所擬訂的新收費推算，調整收費後每年可增加約 3,700 萬元的收入，將可加速消除隧道公司的財務虧損，並最終取得投資回報。

汽車類別	現時收費	擬訂新收費	基本收費 方案原訂的	
			收費	差額
電單車	\$10	\$10	\$13	-\$3
私家車及的士	\$10	\$12	\$13	-\$1
小型巴士及輕型貨車	\$17	\$18	\$23	-\$5
中型及重型貨車	\$20	\$23	\$26	-\$3
單層巴士	\$20	\$24	\$26	-\$2
雙層巴士	\$20	\$26	\$26	\$0
額外車軸	\$13	\$15	\$16	-\$1

生效日期

2002 年 7 月 至今已延緩近 3 年

面對上述累積虧損的壓力，隧道公司一直勵行節流政策。營運支出〔撇除向政府繳交的差餉及專利稅〕在過往 7 年均有所下降，由 1996/97 年度約 8,600 萬元下調至 2003/04 年度約 7,000 萬元。儘管大老山隧道為全港最長的行車隧道，隧道公司的營運支出相對其他「建造、營運、轉移」的隧道項目絕不遜色，而有關的節約政策並不涉及裁減員工或引致降低服務水平。

交通影響

鑑於隧道公司現時提出的收費增幅溫和，隧道公司所委任的交通顧問預測，調整大老山隧道收費對交通改道影響輕微，預期每日約 940 架次車輛將改用獅子山隧道〔增幅約 1%〕，另每日約 260 架次車輛改用大埔道〔增幅約 0.8%〕。基於上述分析，隧道公司現時提出的收費增幅應不會對交通造成重大影響。

服務表現

隧道公司多年來不斷推行改善措施，以求交通達致更暢順及安全、提高服務穩靠性及加強環境質素。近期改善措施包括：

- 增加及調遷自動繳費通道以應付日益增多的自動繳費用戶；
- 提高隧道管內的光線水平；及
- 更換無間斷備用供電系統。

過往 7 年，隧道公司經已投放 6,400 萬元資本性開支，在未來 7 年，亦計劃再投資 5,600 萬元，用以保養各項設施及改善服務，當中包括提昇救援車隊及翻新隧道管內牆身。

隧道公司每年的客戶意見調查顯示，客戶整體滿意度正逐年穩定上升：

年份	2002	90%	滿意度
	2003	92%	
	2004	95%	

大老山隧道有限公司呈上

2005 年 1 月