



CB(1)1360/04-05(02)

## New Hong Kong Tunnel Company Limited

The Administration Building, Cha Kwo Ling East, Kowloon, Hong Kong.  
P. O. Box No. 68032, Kowloon East Post Office.

### 交通事務委員會會議

2005年4月22日(星期五)上午11時  
立法會會議廳

### 東區海底隧道加價

劉主席及各位尊貴的議員：

早晨，本人莫偉龍，乃新香港隧道有限公司主席，代表公司出席貴會是次會議。

因本人上月在歐洲，故由其他同事出席早前貴會的會議，並向各位解釋東隧加價的背景及實際情況。在此我不再重覆我的同事馮女士和鄭先生所述，因詳情已記在會議紀要內，但我可以證實他們已將上次議會的意見如實向董事局報告。

### 增加隧道費

我們理解私家車加 10 元的增幅是很大。從隧道顧客的角度想，董事局成員都肯定寧願隧道費維持不變，或加幅較細。

誠然從我們第一次(早於 1992 年)與政府商討調整隧道費以來，我們深信在專營權期內相對細和較頻密的加幅，是一個最符合整體利益的方向。一個較少的加幅不但是較容易承受，亦如 1997 年仲裁人所述，會確保某一時期的使用者，不會補貼另一時期的使用者。

可惜，這麼多年來政府一直拒絕同意任何調整隧道費的建議。結果是經過兩次花費龐大的仲裁後，導致兩次較大的加幅，而仲裁的費用最終亦會由納稅人和隧道使用者去承擔。

今次加幅這麼大的原因純粹是由於延誤。我們的合約只得 30 年期限，倘若不按時調整隧道費，會導致剩餘更少時間去賺取所需回報，而其後的加幅會相對較大。

仲裁人在 1997 年建議在 2003 年加價 5 元。如果當年政府尊重仲裁人的意見，直至 2007 年，私家車的隧道費會是 20 元。由於政府在我們申請 10 個月後否決那次的加價申請，才導致 2005 年 5 月 1 日私家車隧道費要調整至 25 元。其實這個結果在政府 2002 年否決加價時是完全可以預料和計算得悉。

在收到仲裁裁決後不久，有見於這次的加價幅度可能會導致困境，公司已向政府表示，願意考慮任何他們提出的商業上切實可行的補償方案，去減低其影響。但公司卻沒有收到任何方案。

我們已充分考慮各方對公司延遲加價的呼籲。主席先生，我們要考慮長遠及整體的情況，不能只顧眼前的快樂。延遲加價只會導致將來更大的加幅。延遲加價也不能照顧隧道使用者的長遠利益。

我想藉此再提，公司在 1985 年被授予建造東區海底隧道的合約。股東們共籌劃 25 億港元資金 - 在 20 年前是一筆相當大的數目 - 亦時藉香港處於很不穩定的時期。用了 3 年時間建造，這是在 1980 年代香港最具挑戰的土木工程。

我們的股東承擔這個大型複雜項目的風險和責任，完全因為政府與公司有訂立合約，承諾公司可以獲得合理但非過多的回報。

我們理解隧道使用者寧願隧道費維持不變，或加幅較細。這是很自然的一個反應，但再經分析，我肯定他們會明白加價是履行公司與政府的合約。尊重合約精神是一個自由、已開發和先進社會的基本要素。無可置疑在場的每位人士都會與別人有訂立合約，亦預期對方會尊重該合約<sup>1</sup>。實在沒有任何負責任的論據可以支持我們的合約不應該被尊重。

### 過海隧道運作

作為私營隧道，我們的責任是為顧客提供優質的服務。容許我膽敢說我們相信我們做得到。

但我們盡力而為做好我們的工作，也並不表示我們就覺得現時三條過海隧道的訂費機制合符邏輯。實際上我們相信這是完全不能理解的。

---

<sup>1</sup> 可參考 2005 年 3 月 15 日南華早報 Jake van der Kamp 的專欄

我們知道貴委員會同意我們的觀點。你們已指出能令過海隧道流量分佈較合邏輯的改革，其中包括延長專營權，合併三條隧道，和徵收擠塞附加費以吸引駕駛者轉用較少擠塞的隧道。

私營隧道的經營者在過去 7 年來已提出類似的方案。

在 1998 年 12 月，西區海底隧道的主席曾去信當時的運輸局局長，建議西隧和海底隧道合併，並統一收費 20 元。在 2000 年西隧再提多項建議，其中包括合併 3 條過海隧道；根據交通情況彈性調整隧道收費；或徵收擠塞附加費以鼓勵駕駛人士使用較少擠塞的隧道。

在 2001 年應當時的運輸局局長要求，東隧和西隧共同承擔費用研究合併 3 條隧道及用劃一收費運作的可行性。局長的目標是私家車收取 20 元隧道費，問題是這可否達到目的。答案是這是可行的。商業原則是可以和公眾利益共存的。

政策的主要變量其實非常簡單。倘若取消專營權的期限，以低價<sup>2</sup>轉讓海底隧道予一個新的企業，便可達致統一私家車收費在 20 元。如這兩者皆行不通，則統一隧道費需要設定在 30 元的水平。這些只是一些根據 2001 年的數據的數學計算。今天的情況有可能已改變，但我懷疑改變不會太大。除非政府作出有關政策指引，否則作為隧道經營者，我們可以做的都已做了，不可能再獨自進一步探討。

我們得到的唯一實質回應是在 2002 年，環境運輸及工務局局長和財經事務及庫務局局長通知，那些改變在政治上不可行。

我們很高興廖局長在幾個星期前表示，延長專營權，及其他在政策上的改變，現在均認定為有可能。隧道經營者隨時願意恢復和更新早前做的研究，探討合併三條隧道的可行性，從而令行車流量更平均，同時亦可照顧到商業上的原則。

---

<sup>2</sup> 政府 2005 年 4 月的文件似乎誤會了海底隧道的價值。例如（第 7 頁，第 23(c) 段。）“確保海底隧道這個重要公共資產的價值”。假若海底隧道以零價錢轉移給一間新公司，海底隧道的價值也並沒有被除滅。其後果是香港市民可以一個較平宜的隧道費來享用海底隧道的價值。倘若以一個高價錢賣，該筆款項會先流向政府銀行戶口，然後往後由市民以較高的隧道費來支付。對香港市民的價值其實一樣。

## 企業公民

新香港隧道有限公司是香港一間負責任的企業公民。我們的改革建議不止於隧道費。東隧曾主動提議一些經深入研究的建議，以節省社會的長遠開支。

其中一項是研究當過海隧道流量需求更大時，可以在東隧旁加建多一條管道，其費用只是重新興建一條全新隧道的一小部分。

另一項是就政府在其興建隧道連接將軍澳和藍田的建議上提供專業意見，從而改善其營運和效用。

我們會繼續為我們的社區、顧客和股東謀求最佳利益。

## 結論

本人保證，新香港隧道有限公司會如過去 20 年來一樣，日以繼夜，繼續提供優質的過海服務予市民大眾。

多謝。

新香港隧道有限公司

主席莫偉龍

2005 年 4 月 22 日