

## 擬議研究大綱

### 選定地方的收費道路、大橋及隧道的營運

#### 1. 背景

1.1 交通事務委員會在2005年5月27日的會議上，要求資料研究及圖書館服務部(下稱"研究部")對選定地方的收費道路、大橋及隧道的營運進行研究。事務委員會關注到最近東區海底隧道及其他收費隧道加價造成的影響，特別建議有關研究應探討私營機構融資項目的收費調整機制及相關事宜。事務委員會期望外國經驗能為現行收費隧道營運模式可能作出的任何改變，以及為未來收費道路、大橋和隧道建立一套更佳的收費策略，起參考作用，俾能符合公眾利益及發揮運輸基建設施的最高效益。

#### 2. 建議研究的地方

2.1 研究部建議研究下列地方的運輸基建設施，以闡釋其營運特點，尤其是收費調整機制：

- (a) 英國的新、舊塞汶大橋；
- (b) 美國加利福尼亞州的 91 號高速車道；
- (c) 美國弗吉尼亞州的杜勒斯大道；及
- (d) 澳洲新南威爾士州的東部幹路。

2.2 除了舊塞汶大橋外，選定的收費道路、大橋及隧道目前或起初均是以"建造、營運及移交"模式營運的項目。有些項目，如91號高速車道和東部幹路，涉及以發行債券融資。

2.3 在英國，連接英格蘭及威爾士的塞汶大橋由兩座於不同時期建成的大橋組成。負責建造及營運新大橋的私人財團從公營部門手上接管舊收費大橋的維修保養及營運工作。承辦商一旦已獲取合約內訂明的收益款額，特許經營期便告終止。鑑於特許經營期的年期具有這樣的彈性，比預期水平低的交通量不一定會導致收費提高。在這些情況下，特許經營期會自動延長，給予經營者更多時間去彌補收入的損失。新、舊兩座橋的收費每年會根據零售物價指數的增幅而予以調整。

2.4 加利福尼亞州91號高速車道的例子則涉及營運模式由私營轉為公營的情況。奧蘭治縣交通管理局收購該車道的目的是為了撤銷與先前的專營私人財團簽訂的"不競爭"協議。該協議妨礙對附近的免費高速公路作出改善。奧蘭治縣交通管理局就這兩條免費和收費車道的改善作出規劃及提供資助，並把收費道路收入盈餘投入該免費公路的改善工程。91號高速車道的交通流量如在特定的一段時間內"持續繁重"，並有可能造成交通擠塞，就會觸發收費的調整。

2.5 雖然位於弗吉尼亞州、連接杜勒斯機場及利斯堡的杜勒斯大道由私人公司營運，但該道路需先獲得州有關當局的批准才可調整收費。東部幹路是來往悉尼市中心商業區與悉尼機場之間的一段快速公路。該路段的收費每季會根據以消費物價指數及平均每周收入的改變計算出來的比率，或以1%的增長率作出調整，兩者以較高者為準。

### 3. 擬議大綱

#### 第1部 —— 引言

- (a) 背景
- (b) 研究範圍

#### 第2部 —— 規管收費及有關事宜的理念概述

- (a) 學者／評論員對釐定及調整收費時需考慮事宜的意見

#### 第3部 —— 選定地方的收費道路、大橋及隧道的營運

- (a) 背景
- (b) 成本及融資
- (c) 最初收費水平的釐定
- (d) 收費政策、收費的調整及規管機制
- (e) 回報率及其他財務指標
- (f) 財務表現及有關財務報告的規定
- (g) 解決爭議的機制及重新談判的架構(如有的話)
- (h) 營運模式的變更(如有的話)及其影響

## **第4部 —— 比較選定地方的收費道路、大橋及隧道的各種營運特點**

### **第5部 —— 分析**

#### **4. 完成日期**

4.1 研究部建議在2005年10月／11月完成此項研究項目。