

## 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。本文件徵詢委員對該項申請的意見。

#### 背景

2. 根據《大老山隧道條例》(第393章)(《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通車。隧道公司的專營權將於二零一八年七月屆滿。

3. 《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更改。若雙方未能達成協定，則任何一方均可訴諸仲裁。《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《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. 隧道公司至今已四度增加隧道費，有關加費分別於一九九五年五月、一九九六年十一月、二零零零年一月及二零零五年八月生效。二零零六年十二月，隧道公司申請第五度加費。

5. 現行隧道費以及隧道公司建議的新收費如下：

|       | 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 | 12 元   | 18 元      | 23 元    | 24 元 | 26 元 | 15 元 |
| 建議隧道費 | 12 元 | 15 元   | 23 元      | 26 元    | 30 元 | 33 元 | 19 元 |
| 增幅    | 20%  | 25%    | 28%       | 13%     | 25%  | 27%  | 27%  |

## 考慮因素

### (A) 指導原則－合理但非過多的報酬

6. 根據隧道公司專營權標書所夾附的《基本隧道費建議書》，該公司預期在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專營權標書時，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，亦沒有就保證可得的回報率達成協定。

7. 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)的目標回報率是15.18%，東區海底隧道及西區海底隧道的目標則同為16.5%。隧道公司預測隧道費增加後(包括這次申請以及預期在餘下專營期內會有五次加費)，可在30年專營期內取得8.47%的內部回報率。倘專營期屆滿前不加隧道費，隧道公司只會取得5.72%的內部回報率。

### (B) 對交通的影響

8. 大老山隧道的設計行車量為平均每日78,500架次，目前該條隧道的行車量為平均每日56,400架次。隧道公司估計，大老山隧道按建議增加收費後，每日大約會有1,300架次改用獅子山隧道(獅隧)，另外大約會有400架次改行大埔公路。不過，長沙灣至沙田的八號幹線已於二零零八年三月通車，有助紓緩獅隧和

大埔公路交通擠塞的情況。根據隧道公司的資料，一九八八年擬備專營權標書時，其中一個關鍵假設，是獅隧的隧道費大致會隨通脹提高。然而，這個假設沒有實現。

(C) 公眾的負擔能力和接受程度

9. 隧道公司建議的各類車輛的加費幅度由13%至28%不等。我們需要審慎考慮公眾的負擔能力和接受程度。

(D) 仲裁

10. 正如上文第3段所述，若政府與隧道公司無法就增加隧道費達成協定，任何一方均可根據《仲裁條例》訴諸仲裁。因此，假如增加隧道費的申請被行政會議否決，隧道公司有權訴諸仲裁。

### 隧道公司的財務狀況

11. 截至二零零七年六月底，隧道公司的累積虧損為5,300萬元，與基本方案預測的22.90億元估計累積盈利相差23.43億元。隧道公司過往實際盈利／虧損與基本方案的預測，兩者差額如下：

| 盈利／虧損(百萬元)      |               |                    |             |
|-----------------|---------------|--------------------|-------------|
| 年度 <sup>1</sup> | 基本方案預測<br>(A) | 實際盈利／<br>虧損<br>(B) | 差額<br>(B-A) |
| <b>1991/92</b>  | (149)         | (176)              | (26)        |
| <b>1992/93</b>  | (148)         | (159)              | (11)        |
| <b>1993/94</b>  | (147)         | (147)              | 0           |
| <b>1994/95</b>  | (69)          | (143)              | (74)        |
| <b>1995/96</b>  | (56)          | (94)               | (38)        |
| <b>1996/97</b>  | 41            | (71)               | (112)       |

<sup>1</sup> 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。

|                           |              |             |                |
|---------------------------|--------------|-------------|----------------|
| <b>1997/98</b>            | 66           | (43)        | (109)          |
| <b>1998/99</b>            | 88           | (41)        | (129)          |
| <b>1999/2000</b>          | 194          | (10)        | (204)          |
| <b>2000/01</b>            | 212          | 18          | (194)          |
| <b>2001/02</b>            | 265          | 92          | (173)          |
| <b>2002/03</b>            | 356          | 103         | (253)          |
| <b>遞延稅項調整<sup>2</sup></b> | -            | 120         | 120            |
| <b>2003/04</b>            | 371          | 97          | (273)          |
| <b>2004/05</b>            | 372          | 112         | (260)          |
| <b>2005/06</b>            | 448          | 141         | (307)          |
| <b>2006/07</b>            | 447          | 146         | (301)          |
| <b>累積</b>                 | <b>2,290</b> | <b>(53)</b> | <b>(2,343)</b> |

12. 隧道公司由2000/01年度開始轉虧為盈。該公司在二零零四年十月完成向銀行償還貸款，並在2004/05年度完成償還股東貸款。根據隧道公司的資料，若按現行隧道費的水平計算，可在2007/08年度抵銷累積虧損，該年度終結時可獲累積盈利9,300萬元。此外，隧道公司預測會在2007/08年度開始派發股息。

13. 隧道公司的財務表現未如理想，主要由於隧道的車流少於專營權標書的預測，令隧道費收入低於預期收益。隧道公司認為隧道行車量低於預期水平是基於以下原因：

- (a) 獅隧與大老山隧道的收費差距不斷擴大；
- (b) 機場搬遷；
- (c) 可供選擇的交通工具和道路增加，例如三號幹線(大欖隧道)和馬鞍山鐵路相繼開通，造成分流效應；以及
- (d) 本港的工業／製造業活動遷往內地。

---

<sup>2</sup> 採用經修訂的會計準則得出的遞延稅項調整。

## 徵詢意見

14. 請委員就隧道公司提交的增加隧道費申請提出意見。

運輸及房屋局  
二零零八年四月