

二零一二年十二月十四日  
討論文件

## 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。本文件徵詢委員對加費申請的意見。

#### 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，負責建造和營運大老山隧道。專營權有效期連建造期在內，為期 30 年。隧道在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。如無法達成協定，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，只規定如把相關事宜提交仲裁，仲裁人須以有需要確保隧道公司在根據《條例》履行義務或行使權利時，獲得合理但非過多的報酬為準則。

#### 隧道公司的加費申請

4. 隧道公司曾六度增加隧道費，先後在一九九五年五月、一九九六年十一月、二零零零年一月、二零零五年八月、二零零八年十一月及二零一零年十二月生效。

5. 二零一二年三月二十六日，隧道公司提交加費申請，要求把大老山隧道的私家車隧道費增加 3 元，其他種類車輛的隧道費亦按比例提高(建議加費由電單車的 2 元至雙層巴士的 6 元不等)，並建議新隧道費由二零一三年七月一日起生效。各種類車輛隧道

費的增幅介乎 17% 至 24%，隧道費加權平均增幅為 19.6%<sup>1</sup>。增加隧道費，可讓隧道公司在 30 年專營期內取得 6.87% 的稅後股本內部回報率(內部回報率)。

6. 我們收到隧道公司的加費申請後，促請該公司重新考慮增加隧道費是否確有需要及建議的加幅是否過高，並游說隧道公司調低申請的隧道費增幅，及盡量減低加費對公共交通服務的影響。隧道公司其後同意調低增幅，並在二零一二年十一月八日提交經修訂的加費申請，詳情如下：

(i) 各種類車輛和額外車軸的隧道費增加 2 元，電單車除外；以及

(ii) 電單車的隧道費增加 1 元。

7. 現時隧道費與隧道公司建議的新收費表列如下：

	電單車	私家車及的士	公共小型巴士	私家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
現時隧道費	12 元	15 元	21 元	22 元	26 元	29 元	32 元	19 元
原來的建議隧道費	14 元	18 元	26 元	26 元	31 元	35 元	38 元	23 元
增幅% (加費)	17% (2 元)	20% (3 元)	24% (5 元)	18% (4 元)	19% (5 元)	21% (6 元)	19% (6 元)	21% (4 元)
經修訂的建議隧道費	13 元	17 元	23 元	24 元	28 元	31 元	34 元	21 元
增幅% (加費)	8% (1 元)	13% (2 元)	10% (2 元)	9% (2 元)	8% (2 元)	7% (2 元)	6% (2 元)	11% (2 元)

<sup>1</sup> 隧道費的加權平均增幅，是根據建議隧道費和隧道實際行車量計算所得隧道費總收入增加的百分比。

## 隧道公司的財務狀況

8. 截至二零一一年六月底，隧道公司的累積盈利為 6.25 億元，較該公司競投專營權時在基本方案所預期 40.67 億元的累積盈利少 34.42 億元。對比隧道公司多年來的實際盈利／虧損與基本方案所預期差額如下：

盈利／虧損(百萬元)			
年度 <sup>2</sup>	基本方案 預測 (A)	實際盈利 ／虧損 (B)	差額 (B-A)
1991/92	(149)	(176)	(27)
1992/93	(148)	(159)	(11)
1993/94	(147)	(147)	0
1994/95	(69)	(143)	(74)
1995/96	(56)	(94)	(38)
1996/97	41	(71)	(112)
1997/98	66	(43)	(109)
1998/99	88	(41)	(129)
1999/2000	194	(10)	(204)
2000/01	212	18	(194)
2001/02	265	92	(173)
2002/03	356	103	(253)
遞延稅項調整 <sup>3</sup>	-	120	120
2003/04	370	97	(273)
2004/05	372	112	(260)
2005/06	448	142	(306)
2006/07	447	146	(301)
2007/08	446	157	(289)
2008/09	446	156	(290)
2009/10	443	177	(266)
2010/11	442	189	(253)
<b>累計</b>	<b>4,067</b>	<b>625</b>	<b>(3,442)</b>

9. 隧道公司由 2000/01 年度開始轉虧為盈，並在二零零四年十月清還銀行貸款，然後在 2004/05 年度清還股東貸款。隧道公司在 2007/08 年度清除累積虧損，在 2010/11 年度終結時累積盈利為 6.25 億元。公司在 2008/09 年度開始派發股息。

<sup>2</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。

<sup>3</sup> 採用經修訂的會計準則得出的遞延稅項調整。

10. 隧道公司認為，隧道費收入低於預期的原因如下：

- (a) 獅子山隧道(獅隧)與大老山隧道的收費差距不斷擴大(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)；
- (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)、馬鞍山鐵路和八號幹線相繼開通，造成分流效應；以及
- (d) 本港的工業／製造業活動遷往內地。

## 當局的評估

### (I) 指導原則 — 合理但非過多的報酬

11. 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。政府在一九八八年考慮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，亦沒有就保證可取得的回報率達成協定。

12. 隧道公司的目標內部回報率，在本港四條“建造、營運及移交”模式隧道中最低。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則同為 16.5%。隧道公司預測，如有關的修訂加費申請獲得批准，可在 30 年專營期內取得 6.76% 的內部回報率。倘專營期屆滿前不增加隧道費，隧道公司只會取得 6.61% 的內部回報率。

### (II) 交通影響

13. 大老山隧道的設計行車量為平均每日 78 500 架次，而目前的平均每日行車量則為 53 100 架次<sup>4</sup>。隧道公司估計，如實施建議加費，每日大約會有 500 架次轉用獅子山隧道，另外大約會有少於 100 架次改行大埔公路及長沙灣至沙田的八號幹線。

---

<sup>4</sup> 根據二零一一年的交通統計數字計算。

### (III) 公眾的負擔能力和接受程度

14. 根據隧道公司經修訂的加費建議(即除電單車以外各種類車輛和額外車軸增收 2 元，電單車增收 1 元)，增幅百分比介乎雙層巴士的 6% 至私家車的 13%，加權平均增幅則為 11.1%。增加隧道費，可讓隧道公司取得 6.76% 的內部回報率(原來加費建議則為 6.87%)。我們提醒隧道公司在訂定收費策略時必須顧及公眾的負擔能力和接受程度，但亦注意到該公司是次加費的加權平均增幅為 11.1%，低於自上次在二零一零年十二月二十五日增加隧道費至二零一三年六月底(申請中建議的加費日期為二零一三年七月)期間綜合消費物價指數的 11.3% 估計累積變動。

### (IV) 仲裁

15. 一如上文第 3 段所述，如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，如增加隧道費的申請被行政長官會同行政會議否決，隧道公司有權提出仲裁。一直以來，政府與隧道公司均能就先前六次的加費申請達成協定，從未提交仲裁。

### 徵詢意見

16. 請委員就隧道公司提交的加費申請提出意見。

運輸及房屋局

二零一二年十二月