



本會檔號 Our Ref.

來函檔號 Your Ref.

香港中環花園道 3 號
花旗銀行大廈 10 樓
環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士，JP

廖博士：

大老山隧道有限公司增加隧道費的申請

交通諮詢委員會已詳細研究大老山隧道有限公司（隧道公司）增加隧道費的申請。本函臚列委員會的意見以及向行政長官會同行政會議提出的建議。

委員們認為，審議這項申請時，應考慮所有相關的因素及情況。首要考慮的是“合理但非過多的報酬”的定義及釋義。其他考慮因素包括隧道公司的財政狀況、香港目前的經濟環境、自上次在二零零零年一月加費後本港經濟情況的變化、增加隧道費對交通造成的影響，而市民對建議增加隧道費的接受程度亦是同樣重要的考慮。

委員們注意到自二零零零年一月加費後，隧道公司的現金流量的情況雖一直有所改善，但也要到二零零四年十月方能全部償還其銀行貸款。另外，該公司營運 16 年至今，已累積虧損 4.53 億元。

隧道公司在一九八八年提交專營權標書時，假設這項計劃在 30 年專營期內會取得 13.02% 的內部回報率。隧道的建造費為 19.62 億元。委員們了解到預計的 13.02% 內部回報率雖然並非協定的數字，但已是本港四條“建造、營運及移交”隧道中最低的目標內部回報率。

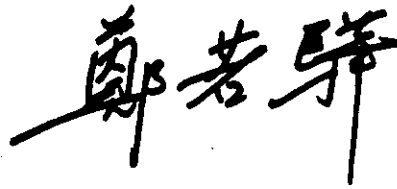
根據目前所作預測，如不增加隧道費，隧道公司可取得的內部回報率為 3.87%。委員們認為，以這項基建投資項目規模之大、年期之長，3.87% 的內部回報率實低於“合理但非過多的報酬”的水平。

當局如接納這項申請，連帶申請書中提到的六次預計加費申請，隧道公司將會取得 7.62% 的內部回報率。委員們認為以目前的情況來看，這個數字屬合理但非過多的回報。雖然數字低於隧道公司提交專營權標書時的推算，但亦能讓公司如專營權協議書及《大老山隧道條例》所預期取得合理的報酬。委員們亦留意到，接納這項申請，並不代表當局也應接納另外六次預計加費申請，也不應被視為同意把內部回報率定為 7.62%，或在審理日後申請時會接受這個回報率。每宗申請都要視乎當時情況作出考慮。

委員們知悉隧道公司表示過往數年一直受經濟疲弱所影響，然而他們認為經濟不景影響各行各業，受打擊者不僅是隧道公司。委員們亦考慮到市民對增加隧道費可能作出的反應及提高隧道費對道路使用者財政方面的影響。不過，鑑於本港經濟狀況的變動，而隧道公司有權獲取合理但非過多的報酬，委員們認為必須在各方面求取平衡。另外，當局亦不能忽視隧道公司有權把加費申請提交仲裁這一點。增加隧道費若屬合理，整體來看，與隧道公司達成協議，勝於動用公帑進行具爭議性的訟訴以解決分歧。

從交通管理的角度來看，如增加隧道費，每日大約會有 940 架次的車輛改用獅子山隧道，改行大埔公路的車輛約有 260 架次。這兩條道路的擠塞情況將會因而增加，尤其是獅子山隧道。不過，委員們認為九鐵馬鞍山鐵路應有助舒緩擠塞，而問題的關鍵仍然在於求取適當的平衡。

委員會在考慮以上各方面的因素後，認為隧道公司這項加費申請合理。請向行政長官會同行政會議轉達本委員會的意見。



交通諮詢委員會主席鄭若驊

二零零五年二月十五日



香港中環花園道 3 號
花旗銀行大廈 10 樓
環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士, JP

廖博士：

城巴有限公司(港島及隧道線)、新大嶼山巴士(1973)有限公司
及
九龍巴士(一九三三)有限公司申請新專營權

城巴有限公司(就經營港島及隧道線的專營權)(「城巴(專營權一)」)、新大嶼山巴士(1973)有限公司(「新大嶼山巴士」)及九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)申請新專營權，新專營權由現有專營權屆滿當日起計為期十年。交通諮詢委員會(「交諮會」)已在二零零五年十一月二十二日的會議討論有關申請。本函闡述交諮會的意見以及向行政長官會同行政會議提出的建議。

交諮會審議這三家巴士公司的申請時已考慮所有相關因素，包括以下各點：

- (i) 規管批出巴士專營權的法例；
- (ii) 有關巴士公司是否有能力提供適當而有效率的巴士服務；
- (iii) 有關巴士公司是否願意改善巴士服務；
- (iv) 就巴士服務進行的公眾意見調查；以及
- (v) 擬議新專營權中部分擬加入或修訂的條款。

委員備悉根據《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 5 條，行政長官會同行政會議可向按照《公司條例》(第 32 章)的規定註冊的公司批出專營權以經營公共巴士服務，專營權為期不得超逾十年。《公共巴士服務條例》第 12 條訂明，專營公司在專營期內的任何時間，均須維持達致運輸署署長滿意的程度的適當而有效率的公共巴士服務。

委員知悉城巴(專營權一)、新大嶼山巴士及九巴一直為乘客提供有質素的服務。二零零零至二零零四年過往五年間，三家公司的脫班率都有下降。同期，城巴(專營權一)及九巴每一百萬行車公里的整體巴士意外率，則分別降至 4.69 宗及 2.82 宗，新大嶼山巴士的意外率則保持在不足兩宗的低水平。

根據香港理工大學在二零零五年八月及九月進行獨立意見調查的結果，約有 76%至 88%的受訪者滿意上述三家巴士公司的服務。

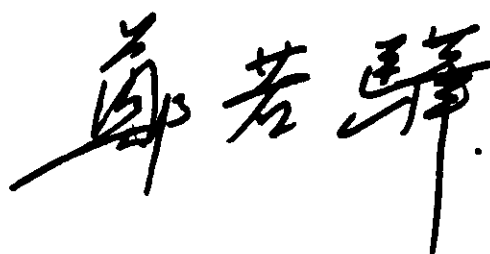
委員得悉當局有意在專營權作出一些改動，例如新增規定，要求專營公司裝置巴士設施以及推出與巴士有關的附屬／增設服務前，均須先徵得運輸署署長批准；加入條款，規定巴士公司進行乘客滿意程度調查以及向運輸署的緊急控制中心提供直接的聯絡及協助。這些修訂，均以新世界第一巴士服務有限公司、城巴(機場及北大嶼山路線)及龍運巴士有限公司的專營權為藍本。

此外，三家巴士公司同意在專營權加入新條款，清楚列明行政長官會同行政會議有上下調整巴士票價的權力，並反映在新的巴士票價調整安排下加入一個新的元素(成本元素價格的變動以及專營巴士業界生產力增幅的變動)；加強採購方面的指引，確保公司與同一集團的有關成員進行交易時公平而具透明度。巴士公司並承諾進行周年系統稽核，以確保提交運輸署署長的資料正確無訛。這些擬議的改動既可改善巴士服務的整體運作，亦符合乘客的利益，因此交諮會支持以上建議修訂。

委員得悉，專營權除加入新條款或修改的現有條款外，巴士公司更承諾推出減價措施、採用最新的環境改善措施，以及提高巴士服務的水平。大體而言，交諮會欣悉巴士公司承諾投入資源以提升其服務質素和環保方面的表現。不過委員關注即日來回減價措施將以預繳方式提供。據委員所知，市民強烈要求巴士公司考慮改善預繳車資形式的靈活性，以讓更多乘客受惠。委員並認為，當局審議巴士票價調整的申請時，亦應考慮巴士公司因進行與巴士運作有關的活動所得的收入。

交諮會已考慮所有相關因素並提出上文所述意見，現支持當局向城巴(專營權一)、新大嶼山巴士及九巴批出新專營權的建議。

請向行政長官會同行政會議轉達交諮會的意見及建議，讓他們審議三家巴士公司的申請時可作充分考慮。有關的意見和建議可在行政長官會同行政會議的公布決定後發表，讓公眾知悉。

A handwritten signature in black ink, reading '鄭若驊' (Cheng Ngai-fung). The signature is fluid and stylized, with the first character '鄭' being the most prominent.

交通諮詢委員會主席鄭若驊

二零零五年十二月三十一日