

新闻公报
立法会六题：五隧一桥公司
2013年1月30日（星期三）

以下为今日（一月三十日）在立法会会议上邓家彪议员的提问和财经事务及库务局局长陈家强的书面答复：

问题：

二零零四年五月，政府发行总值 60 亿港元的「隧桥费收入债券」，并成立香港五隧一桥有限公司（该公司）。该公司购入该债券后再发行相关的零售债券和票据。政府拥有的五隧一桥（即香港仔隧道、海底隧道、狮子山隧道、城门隧道、将军澳隧道及青屿干线）的隧桥费收入净额，则须用作偿还该公司购入的债券的本金和利息，再由该公司偿还五隧一桥零售债券和票据的本金及利息。就该公司的营运状况以及上述五隧一桥的收费，政府可否告知本会：

（一）过去 5 个财政年度，该公司每年的主要收入的分布、各项收入的净额、总收入的净额，以及有关收入按年变动的百分比为何；

（二）过去 5 个财政年度，上述的五隧一桥的收费按年变动的百分比为何，以及有关收费的调整机制为何；

（三）过去 5 个财政年度，政府每年向该公司偿还的债券本金及利息分别为何；截至二零一二年十二月，政府向该公司偿还隧桥费收入债券的情况为何（并提供债券到期日期的详情、已偿还的本金总额，以及已支付的利息总额）；

（四）鉴于当局有计划调高海底隧道的隧道费，以及向东区海底隧道的经营者提供补贴以降低该隧道的隧道费，藉以促进交通分流，以及带来整体的社会和经济效益，政府有否评估该措施对海底隧道的车流量及收入的影响；如有，详情为何；及

（五）鉴于有评论指青屿干线的收费过高，导致公共交通费用高昂、窒碍地区经济发展，以及影响民生，政府有否评估现时上述的五隧一桥的隧桥费对交通、经济发展和民生的影响；若有，详情为何；若否，政府会否进行评估，并考虑调低青屿干线的收费？

答复：

主席：

（一）二零零四年，政府推出以政府拥有的隧道和桥梁路费净收入为基础的 60 亿港元证

券化项目，并为此成立由财政司司长法团全资拥有的香港五隧一桥有限公司（五隧一桥公司）作为债券发行机构。五隧一桥公司的主要业务是向政府购入隧桥费收入债券，并向零售投资者及机构投资者分别发行零售债券及票据。五隧一桥公司的主要收入来源是利息，包括隧桥费收入债券的利息及银行利息等。过去 5 个财政年度，五隧一桥公司的利息收入净额、总收入净额及有关收入按年变动的百分比详见附件。

（二）香港仔隧道、海底隧道、狮子山隧道、城门隧道、将军澳隧道及青屿干线的收费在过去 5 个财政年度并未作出任何调整。

至于收费调整机制，现时政府的收费隧道及道路的隧道费／使用费，均以「用者自付」原则而厘订，旨在收回用于提供、营运和维修保养有关隧道及道路的全部成本。政府每年会就其收费水平作出检讨。检讨时会一并考虑收费对交通流量及经济情况的影响。如检讨后有需要作出调整，会咨询立法会交通事务委员会，然后通过修订相关法例附表所订定的隧道费及管制区使用费来落实。

（三）过去 5 个财政年度，政府每年向五隧一桥公司偿还的隧桥费收入债券本金及利息详见附件。

政府已于二零一零年二月悉数偿还 60 亿港元隧桥费收入债券，支付利息总额为 8.19 亿港元。

（四）二零一三年一月十六日，行政长官在《施政报告》中宣布当局将在今年上半年就纾缓过海隧道挤塞问题的具体建议，进行公众咨询。政府认为要有效改善三条过海隧道的交通流量分布，需要调高海底隧道现时偏低的收费，并同时调低东区海底隧道（东隧）收费，以提供诱因吸引驾驶者由海底隧道转用东隧，以达至分流及纾缓海底隧道挤塞的效果。政府进行公众咨询时，会解释建议的收费调整方案对海底隧道的车流量及收入的影响。

（五）正如回复第（二）部分所述，现时政府的收费隧道及道路的隧道费／使用费均以「用者自付」原则而厘订，旨在收回用于提供、营运和维修保养有关隧道及道路的全部成本。政府每年会就其收费水平作出检讨。检讨时会一并考虑收费对交通流量及经济情况的影响。如检讨后有需要作出调整，会咨询立法会交通事务委员会，然后才落实。

青屿干线自一九九七年启用至今，收费从未调整。政府会继续依据现有的机制检讨青屿干线的使用费。

完