

新聞公報
立法會六題：五隧一橋公司
2013年1月30日（星期三）

以下為今日（一月三十日）在立法會會議上鄧家彪議員的提問和財經事務及庫務局局長陳家強的書面答覆：

問題：

二零零四年五月，政府發行總值 60 億港元的「隧橋費收入債券」，並成立香港五隧一橋有限公司（該公司）。該公司購入該債券後再發行相關的零售債券和票據。政府擁有的五隧一橋（即香港仔隧道、海底隧道、獅子山隧道、城門隧道、將軍澳隧道及青嶼幹線）的隧橋費收入淨額，則須用作償還該公司購入的債券的本金和利息，再由該公司償還五隧一橋零售債券和票據的本金及利息。就該公司的營運狀況以及上述五隧一橋的收費，政府可否告知本會：

（一）過去 5 個財政年度，該公司每年的主要收入的分布、各項收入的淨額、總收入的淨額，以及有關收入按年變動的百分比為何；

（二）過去 5 個財政年度，上述的五隧一橋的收費按年變動的百分比為何，以及有關收費的調整機制為何；

（三）過去 5 個財政年度，政府每年向該公司償還的債券本金及利息分別為何；截至二零一二年十二月，政府向該公司償還隧橋費收入債券的情況為何（並提供債券到期日期的詳情、已償還的本金總額，以及已支付的利息總額）；

（四）鑑於當局有計劃調高海底隧道的隧道費，以及向東區海底隧道的經營者提供補貼以降低該隧道的隧道費，藉以促進交通分流，以及帶來整體的社會和經濟效益，政府有否評估該措施對海底隧道的車流量及收入的影響；如有，詳情為何；及

（五）鑑於有評論指青嶼幹線的收費過高，導致公共交通費用高昂、窒礙地區經濟發展，以及影響民生，政府有否評估現時上述的五隧一橋的隧橋費對交通、經濟發展和民生的影響；若有，詳情為何；若否，政府會否進行評估，並考慮調低青嶼幹線的收費？

答覆：

主席：

（一）二零零四年，政府推出以政府擁有的隧道和橋樑路費淨收入為基礎的 60 億港元證

券化項目，並為此成立由財政司司長法團全資擁有的香港五隧一橋有限公司（五隧一橋公司）作為債券發行機構。五隧一橋公司的主要業務是向政府購入隧橋費收入債券，並向零售投資者及機構投資者分別發行零售債券及票據。五隧一橋公司的主要收入來源是利息，包括隧橋費收入債券的利息及銀行利息等。過去 5 個財政年度，五隧一橋公司的利息收入淨額、總收入淨額及有關收入按年變動的百分比詳見附件。

（二）香港仔隧道、海底隧道、獅子山隧道、城門隧道、將軍澳隧道及青嶼幹線的收費在過去 5 個財政年度並未作出任何調整。

至於收費調整機制，現時政府的收費隧道及道路的隧道費／使用費，均以「用者自付」原則而釐訂，旨在收回用於提供、營運和維修保養有關隧道及道路的全部成本。政府每年會就其收費水平作出檢討。檢討時會一併考慮收費對交通流量及經濟情況的影響。如檢討後有需要作出調整，會諮詢立法會交通事務委員會，然後通過修訂相關法例附表所訂定的隧道費及管制區使用費來落實。

（三）過去 5 個財政年度，政府每年向五隧一橋公司償還的隧橋費收入債券本金及利息詳見附件。

政府已於二零一零年二月悉數償還 60 億港元隧橋費收入債券，支付利息總額為 8.19 億港元。

（四）二零一三年一月十六日，行政長官在《施政報告》中宣布當局將在今年上半年就紓緩過海隧道擠塞問題的具體建議，進行公眾諮詢。政府認為要有效改善三條過海隧道的交通流量分布，需要調高海底隧道現時偏低的收費，並同時調低東區海底隧道（東隧）收費，以提供誘因吸引駕駛者由海底隧道轉用東隧，以達至分流及紓緩海底隧道擠塞的效果。政府進行公眾諮詢時，會解釋建議的收費調整方案對海底隧道的車流量及收入的影響。

（五）正如回覆第（二）部分所述，現時政府的收費隧道及道路的隧道費／使用費均以「用者自付」原則而釐訂，旨在收回用於提供、營運和維修保養有關隧道及道路的全部成本。政府每年會就其收費水平作出檢討。檢討時會一併考慮收費對交通流量及經濟情況的影響。如檢討後有需要作出調整，會諮詢立法會交通事務委員會，然後才落實。

青嶼幹線自一九九七年啟用至今，收費從未調整。政府會繼續依據現有的機制檢討青嶼幹線的使用費。

完