

上年賺億元 仍堅持加費 大陸搶錢

最高加價兩成

大老山隧道現行收費及新收費

	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	11元	14元	21元	25元	28元	31元	18元
加幅	10%	17%	17%	9%	17%	19%	20%

▼大老山隧道獲准在十一月底加價，加幅介乎一成至兩成
(本報記者俞凱穎攝)



公共交通工具加風未止，大老山隧道也加入搶錢行列。每日車流逾五萬架次的大老山隧道獲行政會議通過加價申請，加幅介乎一至兩成，其中私家車、的士、小型巴士和輕型貨車，四類車輛加價高達一成七；雙層巴士加幅最高，達一成九。新收費將於今年十一月三十日開始實施。

政府消息稱，隧道公司去年六月已有盈利，加價後隧道公司在三十年專營期的內部回報率由5.81%增加至6.11%，當局正研究延長隧道公司專營權。

本報記者 徐紹輝

根據大老山隧道的新收費表，電單車的隧道費增至十一元，加幅一成；私家車及的士加一成七，增至十四元；小型巴士及輕型貨車的隧道費增至二十一元，加幅一成七；中型及重型貨車的隧道費加百分之九，增至二十二元；單層及雙層巴士分別增至二十八和三十一元，加幅一成七及一成九。

當局估計，新隧道收費實施後，每天約七百至九百輛車轉

用獅子山隧道，以及二百至三百輛車改用大埔道；由於目前有更多連接沙田和九龍的道路供市民選擇，包括已於本年三月通車的長沙灣至沙田的八號幹線，預計加費對交通的影響甚為輕微，當局仍會緊密監察交通情況。

大老山隧道專營權期限，由一九八八年起共三十年，至二〇一八年七月止。政府消息稱，大老山隧道營運至二〇〇一年才轉虧為盈，去年六月開始有盈利，〇七至〇八的財政年度累積盈利有一億元。若收費維持不變，隧道公司估計會在三十年專營期內可取得5.81%的內部回報率。實施新收費，它將會取得6.11%的內部回報率，低於隧道公司在專營權標書內預計可取得13.02%的內部回報率。政府消息人士表示，大老山隧道專營權餘下十年，當局與隧道公司將研究延長專營權，現時雙方亦有誠意，但不會訂立時間表。

大老山隧道上次加價是〇五年八月，大老山隧道有限公司總經理馮德利稱，在〇六至〇七年的財政年度，公司的累積虧損仍超過五千三百萬元，而三十年的專營權至今已屆二十年，調整隧道費有助公司持續穩健營運。

他說，累積虧損的主要原因是機場搬遷及舊機場發展方案遲遲未落實；此外，工業北移也導致車流量比預期低。過去十年，公司營運支出減少二千二百萬元。在未來七年，公司計劃再投資四千四百萬元，以保證各項設施及改善服務。

司機爲慳錢將轉用獅隧

【本報訊】政府昨日公布，行政會議已通過大老山隧道有限公司的加費申請，新收費將於十一月三十日開始實施，整體收費加幅約一至兩成。有重型貨車商會表示，通脹急升以及燃油費高企，加上隧道加費，無疑嚴重增加了營運成本，這樣只會迫使業界全改用獅子山隧道，有可能造成獅隧擠塞情況出現。不少車主和民間團體均擔心，大老山隧道獲准加價將助長加風。

獅隧將會嚴重擠塞

九龍重型貨車商會主席梁根權表示，雖然貨車在大老山隧道的使用量不高，但在這經濟不景氣的情況下，隧道公司不應該隨便決定加價，而政府亦應慎重審批加價申請及考慮使用者的負擔。

他說，業界既然不能反對加價，唯有採取消極態度，「唔急唔用」大老山隧道，而轉用獅子山隧道，唯恐屆時造成嚴重擁堵。

的士車行車主協會會長吳坤成表示

，隧道加費雖對的士沒有直接影響，但由於隧道費用由乘客支付，會增加車資成本，有可能減低他們的搭車意欲，所以業界都是抱反對態度。

他說，不能阻止隧道公司加費，但希望加價後可給予業界一些優惠，如空車和回程時有折扣等，既可減輕他們的營運成本，又可保持一定的使用量。

工聯會新界西候任立法會議員王國興認為，政府這次通過大老山隧道有限公司的加費申請，是欺軟怕硬的行為。他說，政府應盡力打擊通脹，這樣輕易通過加價申請，絕對是不明智之舉，隨時會牽動加價潮。

九巴及城巴的發言人稱，隧道加價後，增加了整體營運成本，造成加價壓力。

政府憂大隧仲裁成東隧翻版



▲ 巴士加費高達兩成，稱成本增加下有加價壓力

【本報訊】大老山隧道實施新收費後，估計隧道公司在三十年專營期內由5.81%的內部回報率，增至6.11%。政府消息人士表示，隧道公司在專營權標書內預計可取得13.02%的內部回報率，但絕非保證回報。消息人士稱，政府與隧道公司若「談不攏」，隧道公司可透過仲裁方式爭取，政府擔心成爲「東隧翻版」。

消息人士說，根據法例，隧道公司若調高票價須取得行政長官及行政會議同意，審議申請時將基於五項因素：隧道公司的財政狀況、加幅、對整體交通影響、公眾接受程度，以及是否符合「合理而非過多報酬」的原則。他表示，隧道公司於〇六年申請增加隧道費，最終隧道方面同意調低各類車輛的加價。

對於外界批評隧道公司在有盈餘下仍獲加價，消息人士稱，在現行機制下公司有權透過仲裁爭取加價，但仲裁是「有贏有輸」，而費用亦由納稅人支付。過往，東隧曾申請加價被拒，其後通過仲裁勝訴，獲得加幅原先是高。在考慮了今次加費申請的幅度及其他相關因素後，認為與隧道公司達成協議，是一個顧及平衡各方面考慮的做法。

消息人士表示，大老山隧道和獅子山隧道近年同樣面對車流減少，相信隧道公司不會因此在不久將來又再提出加價。被問及批准隧道公司加價後會否令通脹惡化，包括觸發巴士公司申請加價，消息人士說，當局有考慮過有關情況後，認為現時隧道成本佔巴士經營成本約百分之一，油價對巴士影響更大。

西港島線修訂方案刊憲

【本報訊】政府昨日根據《鐵路條例》第七條規定，在憲報刊登地鐵西港島線的建議修訂方案。西港島線方案如獲行政長官會同行政會議批准，港鐵公司計劃在明年動工，並於二〇一三至二〇一四年完成。政府和港鐵公司將繼續與當地社區緊密聯繫推展西港島線。

政府發言人說，有關的建議修訂事項，包括更改擬建臨時工地的範圍和地下臨時建築通道範圍，是為配合港鐵公司在詳細設計階段的最新建議。

在二〇〇七年十月刊憲的西港島線方案，是港島線由上環至堅尼地城的延線，兩個中途站分別設於西營盤和香港大學。西港島線可以讓西區居民直接使用鐵路網絡，享受更快捷及方便的公共交通服務。

根據《鐵路條例》的規定，由即日至今年十一月十一日，公眾有權就昨日刊憲的西港島線方案修訂事項提出反對。任何有可獲補償權益人士可根據該條例的規定申索賠償。



▲ 西港島線方案如獲批准，港鐵將在明年動工興建