

解決紅隧擠塞 加加減減方案

馮榮錦

香港大學統計及精算學系講座教授

Email: wingfung@hku.hk

本人於十一月廿五、六日發表了一篇名為「解決紅隧擠塞，減價又如何」的文章，提出一個「包底」方案，希望有助解決紅隧長期擠塞的問題。這個方案提議西隧減低收費，令到原本使用紅隧的車輛改用西隧，從而減輕紅隧負擔。由於西隧減價之後的利潤可能會有所減少，所以方案最重要的部份就是要政府「包底」，令到西隧的利潤不少於減價之前，這有別於政府提出的「回購」方案。它還有一個好處，就是可行性(遠)高於「回購」，亦更簡單，情況就如租樓比買樓簡單一樣，更可試行一段時間，以觀後效。

文章發表之後，我與一群朋友在電郵中討論，發表意見，當中有讚成的亦有反對的意見。其間，網上討論區亦有談論本人的方案。十二月三日，戴耀廷先生於本報發表了一篇文章，建議政府採用交通卷，補貼西隧駕駛者，從而希望能夠減輕紅隧負擔。縱觀上述各人對本人文章的討論和批評，我發覺當中可能有一些誤解，所以本人希望在此能解答這些朋友的一些疑問。另外，本人亦希望藉此機會，提出一個新的方案，名為「加加減減方案」——第十四號方案(政府之前有十二個方案)。

對本人「包底」方案的批評包括：

一、減價之後，有一些平時不開車的人會因此而駕駛，使用過海隧道，令到流量增加；二、紅隧流量少了後會令到一些原本使用東隧的車輛使用紅隧；三、西隧的出口道路配套不足，可能導致西隧擠塞；四、我的方案補貼西隧公司(戴文也有指出)。

前三個批評都對。其實，我在寫該文之前亦預計這些事情會可能發生，所以我在該文中已清楚說明「我要先此聲明：上述減價方案的計算，建基於背後一些假設，得出來的只是一些粗略估計」。正因如此，所以我在該文中列出，在西隧減價之後，一連串流量增加的假設，從百分之十五至百分之七十。如果你們認為減價作用不大，那麼採用百分之十五吧(或更少，但請自行推算)；樂觀的，採用百分之五十又何妨，悉隨專便。你們都知道政府會找顧問公司用一年時間研究政府提出的方案(雖然是否值得是另一問題!)，如果我一篇文章能解決所有這些問題，這篇已經是一份顧問報告了。這樣的話，本人真是文章有價，字字千金(因為文章只數千字，字字千金也不過是數百萬元，顧問公司收費不會那麼便宜吧!)，更「字字豬雞」(請用普通話唸)，比明星級教授更有價值了！

另外，對於上述第一、二點的看法，我相信其對整體流量影響不大。至於第三點，現時提出的任何可行方案都要同樣面對西隧出口道路配套的問題。

並非補貼西隧

簡單來說，本人的計算是「粗略估計」，希望「可以供有關當局和人士參考」，這已在前文中清楚說明。以下提出的十四號亦有相同目的——拋磚引玉而已！

現在談談第四個批評了——本人的方案補貼西隧公司，這個說法是不正確的！西隧二零零七年賺二億七千三百萬元，如果該公司願與政府合作（其實是給予幫忙），減低收費，以疏導紅隧擠塞，根據本人的包底方案，西隧也同樣收回二億七千三百萬元，沒有增加。那麼，政府哪來補貼西隧呢？又如果西隧因此給人責罵要政府補貼，她一定不會跟政府合作吧？其實，我在該文中已清楚說明「一年一億多元（的支出）相等於一天約四十萬元，即是大概資助這幾十萬塞車人士每人每天約零點五元」，我亦提到「一億多元的支出其實主要也是資助車主」，你們哪來得出補貼西隧的結論呢？

由於這個這麼一個有「創意」（一笑！）的十三號「減價方案」會被有識人士誤解，怪不得香港的創意工業在政府口惠的「大力支持」下，有現在這麼不實際的發展。但是，停一停，回想一想，是否自己的「創意」出了問題？早應知道十三不詳，哪有好下場？好！再來一個——十四號的「加加減減方案」。十四，實死，不過拼死無大害，死就死啦！捨命陪君子還是置諸死地而後生？

在此，我要先談一下戴先生方案的補貼實況。戴先生文中說到他建議的方案是補貼「給西隧的使用者」，而「不是給西隧公司」。戴文提出向駕駛者發放使用西隧的交通卷，直接補貼駕駛者，從戴文的「附表可看到政府每年需付出的補貼由三億元至六億元」。但是，請不要忘記：西隧每年才獲得利潤二億七千三百萬元，而根據戴先生的方案，政府的補貼已較西隧所賺為多！而西隧亦會因此而利潤大增，這不正是政府在補貼西隧公司嗎？相信最大力支持該方案的會是西隧公司了（一笑）！雖然戴文亦有說到「可以要求西隧在向政府收回的隧道費的那一部分提供折扣」，但是：第一，相信要大幅折扣才不用補貼西隧；第二，財到西隧手，一去冇回頭（提供大幅折扣）！

十四號方案

本人十三號方案的重點為：一、西隧大幅度減價；二、政府包底令到西隧利潤不減。

新的十四號方案將十三號的改動一下，變成：一、西隧大幅度減價，紅隧可考慮小幅度加價；二、過海隧道營運基金包底令到西隧利潤不減。

第一點的改動有兩個原因：(a)「資助」金額會減少；(b)由於過紅隧的行車時間會縮短，固小量提高該隧道的收費亦不為過。

至於第二點的改動，原因有四：

(a) 創立一個過海隧道營運基金令致在這方面的收支更加一目了然；(b) 這個基金會使到大眾，包括立法會議員，更容易理解到政府是沒有補貼西隧公司

的；(c) 由於 (a) 和 (b)，立法會議員會更容易接受這方案 (局長，這些難題也幫你考慮在內，真唔話得！)；(d) 創立這個基金，可看成是一個宏觀的看待過海隧道擠塞的問題，不是頭痛醫頭，腳痛 (退休) 醫腳。如果適用的話，這基金亦可以後推廣至包括東隧在內。

本人前文指出：以二零零七年計 (下同)，紅隧平均每日行車架次十二萬三千，東隧六萬四千，西隧四萬九千。以私家車為例，西隧收四十五元，東隧二十五元，紅隧二十元。和該文一樣，由於篇幅所限和為求簡易明白，我們不考慮東隧調整價格的問題，只集中討論西隧減價對紅隧的影響，也不會探討對其他地方交通的影響。

一如既往，本文以下的計算是「建基於背後一些假設，得出來的只是一些粗略估計」。

過海隧道營運基金

我們先看看紅隧每年的收入。由於我沒有紅隧的收支數字 (紅隧非上市公司)，所以我只能根據該隧道的行車量和收費，估計紅隧二零零七年的隧道費收入約為六億七千二百萬元。假設該隧道的其他收入和營運及行政費與西隧的一樣 (據理解，兩隧是同一公司管理)。若果我們建立一個過海隧道營運基金，收入減去支出，該基金從紅隧所得的年利潤約為三億八千萬。

讓我們再探討一下西隧減價二分之一之後的可能影響。由於私家車西隧收費大幅減至二十二元，紅隧少許加價至二十二元 (加百分之十) 或 二十四元 (加百分之二十，紅隧最方便，所以收費高於西隧也可能被人接受)，東隧二十五元，三條過海隧道收費相若，這令人更容易看到隧道的非收費原因 (例如方便程度，其他道路配套等) 對隧道流量的影響。

從表一可以看見，根據這「加加減減方案」，假如西隧減收二分之一，紅隧加百分之十，過海隧道營運基金會從每年利潤三億八千萬減至約一億四千萬；若果紅隧加百分之二十，基金利潤接近二億元。由於西隧大減收費，所以不論紅隧增加百分之十或二十的收費，相信紅隧的行車量 (本來是每年四千四百八十萬架次) 會有相當明顯的減少。表一同時也列出紅隧不加收費的情況，以供參考。

另外，如果政府採取一貫的「賊佬試沙煲」辦法，試試先把西隧減收三分之一，看看效果如何。表二列出一些粗略估計數字，假若紅隧不增加收費，或加百分之十或二十，營運基金每年收入為二億，二億六千萬和三億二千萬左右。當然，西隧這減價的幅度對紅隧擠塞的作用會低於減二分之一的作用。

符合用者自付原則

這個十四號方案，如果能和西隧公司協議實行的話，除了前文所述的五個優點，還有以下另外五個優點 (勁！十個優點；十優方案！)：

一、**加減幅度可以試驗**。由於沒有人可以準確預計加減收費對行車量的影響，我們可以嘗試一些不同加減幅度，試行幾個月，找出合適的幅度。

二、**更易令人滿意**。由於政府回購方案涉及大量金錢，西隧公司是否願意出讓是一個因素。但是，如果價錢太高 (就算不是太高)，市民可能唔 happy；價錢低，西隧唔 happy；最後可能大家都唔 happy。我這個方案涉及營運基金，而基金每年都有利潤，相信公眾更容易滿意。

三、**用者自負原則**。基金收入主要來自駕駛者，支出也是用於駕駛者。基金當然不能虧本，符合用者自負原則。

四、**較易於立法會通過**。法案被立法會否決是政府高官的夢魘！相信十四號方案較政府、戴先生、本人十三號等的方案較容易被接受。不信？試試吧！

五、**以民為本**。再次重申：「大概資助這幾十萬塞車人士每人每天零點五元，如果花費零錢五元能換來早二十分鐘回家休息，相信會有很多人都是非常願意付出」。以民為本，幫助幾十萬人呀！

缺點.....，誠如前文所述，就讓其他意見人士慢慢去找吧！

表一、西隧減價二份之一對西隧的粗略估計影響 (每年計)

	假設西隧流量增加 (%)		
	40	50	70
西隧收入增加 (百萬元)	-191	-159	-96
紅隧收入增加 ^a (百萬元)	-107	-134	-188
紅隧收入增加 ^b (百萬元)	-50	-80	-139
紅隧收入增加 ^c (百萬元)	7	-26	-91
營運基金收入 ^b (百萬元)	139	141	145
營運基金收入 ^c (百萬元)	196	195	193
西隧行車架次 (百萬架次)	24.9	26.7	30.3
紅隧行車架次 (百萬架次)	37.7	35.9	32.3

a, b, c — 假設紅隧加價 0%，10% 和 20%

表二、西隧減價三份之一對西隧的粗略估計影響 (每年計)

	假設西隧流量增加 (%)				
	15	20	25	30	40
營運基金收入 ^a (百萬元)	191	198	206	214	231
營運基金收入 ^b (百萬元)	255	260	267	273	288
營運基金收入 ^c (百萬元)	318	322	327	332	331
西隧行車架次 (百萬架次)	20.5	21.4	22.3	23.2	24.9
紅隧行車架次 (百萬架次)	42.1	41.2	40.3	39.4	37.7

a, b, c — 假設紅隧加價 0%，10% 和 20%

(相關文章二零零八年十二月二十三日於信報發表)