

**根據《借款條例》第3(1)條  
提出的擬議決議案小組委員會**

**余若薇議員就《借款條例》第3(1)條的提問**

**A. 曾考慮的方案**

1. 與直接發債或進行首次公開招股比較，將收費道路及隧道日後的收益證券化，就成本及效率而言，是否籌集資金的合理方式？
2. 當局是否已透徹考慮所有其他籌集資金的方法？
3. 政府有否進行詳盡分析，就進行證券化與發債在成本及對金融市場所產生的影響方面作比較？由於債券評級會影響集資成本，評級機構有何初步意見？
4. 滙豐銀行是否認為，獨立信貸評級機構對收費道路及隧道作出的信貸評級，不足以保證債券發行能成功推行，因而有需要以某些方式的抵押品，作為發行票據的擔保？
5. 倘若政府須作出某種形式的承諾，或制訂具體的運輸政策，而有關的承諾或政策可能影響收費道路交通流量，但政府同時亦可能須因應本港不斷轉變的情況修改其運輸政策，證券化計劃會否陷政府於利益衝突的境地？

**B. 證券化市場**

1. 在票據到期前，持有有關票據的團體是具資產保證的證券還是市場莊家？
2. 在票據到期前，有否活躍的二手市場可供進行有關票據的買賣？若有，香港市場的成熟程度是否足以進行有關買賣？
3. 香港證券化市場現在仍處於起始的階段，這項計劃的安排人滙豐銀行有否考慮香港市場是否已準備就緒，並且有足夠能力吸收一次過發行總值60億元的票據？所涉及的市場風險為何？
4. 證券化計劃的初期總成本及每年的持續運作成本(例如投資銀行、信託人收取的費用)為何？

### C. 管控權

1. 請解答一旦實施將日後收入證券化的計劃後，政府在決定收費時所受的牽制。
2. 部分隧道，例如獅子山隧道及紅磡海底隧道，其發展已經成熟，日後收入有否增長空間實在令人懷疑。在這些情況下，為了吸引投資者，有關資產可能要以大幅折讓或提供保證股息的方式出售。有關收益會否如政府預期般理想？

### D. 交易評估

1. 賣方須否為有關的匯集資產(即證券化的資產)提供保證。
2. 在有關債券的期限內，賣方須否作出償債基金供款(償還款項)。若須供款，或會對賣方構成潛在的現金周轉問題。
3. 當局有否制訂有關出現財政短缺時填補不足之數的規定，即有關資產所產生的現金流量出現危機時，情況會如何？賣方須否填補不足之數？若賣方須作出填補，同樣會對賣方構成現金周轉問題。

### E. 顧問／安排人的甄選

1. 由於顧問可得知有關交易的詳情，因此理論上較其他人佔優，委任滙豐銀行作為顧問“及”安排人，會否構成可能出現利益衝突的問題？
2. 甄選顧問及安排人的準則為何？甄選的過程為何，以及有何候選機構？