

## 立法會交通事務委員會

### 離島主要渡輪航線 重新招標的營運安排

#### 目的

政府在本年七月二十日向委員會介紹了有關現時離島六條主要持牌渡輪航線<sup>1</sup>進行重新招標的安排。本文件載述我們於進一步諮詢後就其中「中環 - 長洲」、「中環 - 坪洲」、「中環 - 梅窩」及「橫水渡」航線所修訂的招標營運安排。

#### 背景

2. 現時六條離島主要渡輪航線的牌照有效期將於二零零八年三月底屆滿。運輸署計劃於二零零七年九月展開新的招標工作。由於近年離島渡輪服務的營運開支不斷上升，尤其燃油價格飆升，以及大部分離島航線的乘客量持續下降，航線營運出現了虧蝕情況。政府認為於現有牌照期屆滿時，必須確保有營辦商繼續提供有關的渡輪服務給予離島居民，以及同時盡量維持票價的穩定性。

#### 政府協助渡輪營運的措施

3. 政府的既定政策是公共交通服務應由私營或公共機構根據商業原則經營，政府不會提供直接資助以補貼其日常營運開支。但為了改善離島航線的財務上的可行性，政府過往已實

---

<sup>1</sup> 現時六條主要離島渡輪航線包括－  
(i)中環 - 長洲；(ii)中環 - 坪洲；(iii)中環 - 梅窩；(iv)橫水渡(坪洲 - 梅窩 - 芝麻灣 - 長洲)；(v)中環 - 榕樹灣；及(vi)中環 - 索罟灣

施一系列的措施來協助減低渡輪服務的經營成本。這包括接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅、透過為長者提供優惠票價的計劃發還渡輪營辦商所繳付的碼頭租金和豁免這些船隻的牌照費，和准許渡輪營辦商分租碼頭範圍作商業及零售活動用途等。今年年中，政府進一步推行了更多的新措施，來幫助渡輪營辦商增加非票務收入的能力。有關這些協助措施可參閱附件。政府的政策亦是要求渡輪營辦商必須把這些非票務收入用以補貼渡輪服務的營運，以紓緩日後加價的壓力。雖然如此，票務收入始終是支持渡輪服務的主要收入支柱。

### 原來的初步建議

4. 由於「中環 - 坪洲」和「中環 - 梅窩」兩條航線長期乘客量偏低，多年來出現嚴重虧蝕，為了改善這兩條航線財務上的可行性和降低票價可能大幅提升的風險，運輸署於本年七月向長洲、坪洲和梅窩鄉事委員會及離島區議會提出以下有關營運招標的初步建議方案：

- (i) 將「中環 - 坪洲」和「中環 - 梅窩」兩條航線於非繁忙時段合併，以「中環 - 坪洲 - 梅窩」航線來運作。而於平日早上的繁忙時間(即早上七時至九時)提供往來梅窩至中環及往來坪洲至中環的特別直航服務，以方便居民上班或上學。
- (ii) 適當地減少「中環 - 坪洲 - 梅窩」航線在非繁忙時間的班次，由現時 40/45 分鐘調減至 60 分鐘一班，來減省燃油開支。
- (iii) 將「中環 - 長洲」、「橫水渡」及「中環 - 坪洲 - 梅窩」三條航線合成一個招標組合，由同一個營辦商來營運。

(iv) 縮短「橫水渡」航線至只提供往來梅窩與長洲的穿梭服務，以增加班次，其中部分航班經芝麻灣。

5. 合併「中環－梅窩」和「中環－坪洲」航線的建議，目的是幫助減省燃油開支，並讓梅窩和坪洲的乘客量共同分擔該航線的運作成本，以期減低渡輪營辦商於投標時可能大幅提升票價的風險，這有助穩定將來的票價水平。

6. 此外，將「中環－長洲」、「橫水渡」及「中環－坪洲－梅窩」三條航線合成一個招標組合，由同一個營辦商來營運，可以使航線達到互相補助的效果，同時使營辦商有較大靈活性來調動船隊以應付假日時有可能增加的乘客需求，有利穩定票價，並且可優化「橫水渡」航線。

### 初步建議的意見收集

7. 自介紹初步建議後，政府收到各方面的意見。當中主要的意見歸納如下：

(i) 長洲鄉事委員會和一些表達了意見的長洲居民

- 反對將「中環－長洲」與往來中環、坪洲及梅窩航線合成一個招標組合。他們認為將「中環－長洲」航線部分的收入，用來補貼坪洲和梅窩虧蝕航線的安排對長洲居民不公平。同時，他們認為建議航線的組合所需的船隊規模太大，這可能只對現時的渡輪營辦者有利，卻不利吸引其他渡輪營辦者來競投這些航線。
- 要求取消周日／假日票價較平日票價為高的安排。

(ii) 梅窩鄉事委員會及一些表達了意見的梅窩和嶼南居民

- 反對「中環 - 坪洲 - 梅窩」非繁忙時間合併航線，原因是航程延長 15 分鐘是不能接受，他們並要求繼續維持現時以「中環 - 坪洲」和「中環 - 梅窩」兩條獨立航線來營運。
- 不贊成減少非繁忙時段班次的建議，認為這會對梅窩和嶼南居民造成不便。
- 表達意見的人士當中有部分明白以現時的乘客量和票價水平並不足以支持現時的渡輪服務水平，他們表示可以接受提高票價來繼續保持「中環 - 梅窩」以獨立航線來營運和維持現有的班次。此外，他們要求維持以快船和普通慢船的運作模式。
- 要求取消周日／假日票價較平日票價為高的安排。

(iii) 坪洲鄉事委員會和一些表達了意見的坪洲居民

- 接受以「中環 - 坪洲 - 梅窩」合併形式來運作及與「中環 - 長洲」航線合成一個招標組合。
- 部分坪洲居民則反對合併該航線，並要求繼續維持以「中環 - 坪洲」和「中環 - 梅窩」兩條航線來營運。
- 不贊成減少非繁忙時間的班次。
- 要求取消周日／假日票價較平日票價為高的安

排。

## 進一步就不同方案的諮詢

8. 鑑於以上各方對初步建議所表達的意見，運輸署進行了再一次的更廣泛的意見收集，這包括與不同團體及地區人士見面，以聽取他們的意見。該署亦於八月再與梅窩、坪洲和長洲鄉事委員會和離島區議會舉行諮詢會議。

9. 在諮詢會議上，運輸署解釋了政府提出原來的初步建議的目的，並闡述了長洲、坪洲和梅窩居民對於這初步建議所表達的意見。運輸署在會議上亦指出航線安排、班次的頻密程度和不同船種的要求，會直接影響營運成本和票價上升的風險，所以在考慮渡輪航線合併與否、應否在非繁忙時段減少班次和維持快船和普通慢船兩類船種等安排時，鄉事委員會及地區人士應顧及這些選擇對票價的影響。假如他們選擇「中環 - 坪洲」和「中環 - 梅窩」在所有時段維持獨立航線和現時的班次的安排，也必須明白和接受在這安排下可能會出現票價有相當大幅度增加的風險，雖然實質的加幅仍須視乎渡輪營辦商的商業決定。此外，運輸署重申政府不會直接補貼渡輪服務的日常營運開支。

10. 在這些諮詢會議上，運輸署就下列可考慮的方案諮詢各鄉事委員會及離島區議會<sup>2</sup>的意見。

### (i) 航線安排

- 就往來中環、坪洲和梅窩的航線安排，大致上有三個可以考慮的方案：

---

<sup>2</sup> 運輸署於本年八月十六日及十七日出席了坪洲、長洲和梅窩鄉事委員會的會議，並於八月二十日出席了離島區議會的會議。

### 方案一

以「中環 - 坪洲 - 梅窩」的合併航線形式運作，在平日的早上繁忙時間(即早上七時至九時)提供特別直航服務，分別往來梅窩和中環及往來坪洲和中環，在其他時段則以「中環 - 坪洲 - 梅窩」合併模式來行走；

### 方案二

仍以「中環 - 坪洲 - 梅窩」的形式運作，但增加直航服務的時間，即除了建議在平日的早上繁忙時間(早上七時至九時)外，也提供黃昏部分時段(下午五時至八時)的特別直航服務，以分別往來中環和梅窩及往來中環和坪洲，在其他時段則會以「中環 - 坪洲 - 梅窩」合併航線模式來運作；或

### 方案三

繼續維持現時的安排，以「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩條獨立航線來營運。

#### (ii) 招標組合

- 將「中環 - 長洲」和「橫水渡」兩條航線編成一組，而「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩條航線則編為另一組招標；或
- 將「中環 - 長洲」、「橫水渡」、「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」四條航線編為一組招標。

(iii) 非繁忙時段的班次

- 在班次方面，「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩條航線在非繁忙時段的班次，由現時 40/45 分鐘調減至 60 分鐘一班。

(iv) 船種安排

- 就「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩線的船種安排，在招標文件中，讓投標者按其商業決定來建議船種的安排。

(v) 周日／假日的票價

- 維持現有安排，在重新招標時讓投標者自行建議航線的票價水平，包括平日及周日／假日是否有票價差異。

11. 就第 10 段的各項安排，運輸署亦提出下列的因素供各鄉事委員會及離島區議會考慮。

(i) 航線安排

- 方案一和二有助減省燃油成本的開支，並讓梅窩和坪洲兩地的乘客量來共同分擔該航線的運作成本，令該合併航線的整體營運成本得以降低，這將有助減低票價大幅提升的風險。兩者相比，方案一所能節省的燃油開支將較方案二為多，因此對穩定將來的票價水平效用應較大。

- 就方案三而言，在非繁忙時段兩條航線的航行時間將較以上兩個方案為短，及對乘客會較為方便。然而，運輸署估計，由於這兩條航線的乘客量偏低，假如有渡輪營辦商願意競投，從商業角度出發，預計他們可能會大幅提高這兩條航線的票價，才能達至財務上可行，雖然實際加幅仍須視乎營辦商的商業決定。同時，優化「橫水渡」路線和增加班次的建議將無法實行，該航線需繼續維持現時的航線往來坪洲、梅窩、芝麻灣和長洲，班次則基本上維持每 2 小時一班。

(ii) 招標組合

- 由於長洲居民強烈反對將「中環 - 長洲」與坪洲和梅窩航線合成一個招標組合，「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩條航線因此將需要合成另一組合作投標的安排，而兩條航線的加價風險因素會加添。此外，「中環 - 長洲」和「橫水渡」兩條航線則將編為另一個招標組合。預計長洲航線的營辦商在應付假日有可能增加的乘客需求時，其調動船隊的靈活性會較運輸署原來所建議的初步方案為低。

(iii) 非繁忙時間的班次

- 在班次方面，適當地減省「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩條航線乘客量低的班次。換言之，於非繁忙時段的班次，可以考慮由現時 40/45 分鐘調減至 60 分鐘一班，這可減省燃油成本的開支，並有助減低票價大幅上升的風險。



(iv) 船種

- 在「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」線的船種安排，爲了讓投標者有較大空間去減低營運成本，運輸署計劃在招標文件中容許投標者按其商業考慮來建議船種安排，包括可選擇以快船和普通慢船或用單一船種來運作。
- 假若要維持現時以快船和普通慢船的運作模式，其營運成本將沒法調減，由於該兩條航線現時均錄得虧蝕，預計投標者將有可能大幅提高其票價水平。

(v) 周日／假日的票價

- 在現時的安排下，周日／假日的票價收入能用於補貼平日居民所付票價的一至二成，令居民平日能享用相對較低水平的票價。若硬性規定取消有關的票價安排，平日票價將可能需要大幅上升，這最終會不利於平日使用渡輪的離島居民。
- 因此，運輸署計劃維持現有的安排，在重新招標時，讓投標者按其商業考慮來建議有關航線的票價水平，包括平日及周日／假日的票價方案。運輸署在評審標書時，將審慎地比較所有投標者所提出整體票價安排的建議，而整體票價安排較佳和合理的投標者則會取得較高的分數。

## 鄉事委員會所表達的意見

12. 長洲、梅窩和坪洲鄉事委員會對上文第 11 段所述的方案所表達的意見撮錄如下。

### (i) 長洲鄉事委員會

- 強烈反對將「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩條航線與「中環 - 長洲」線合併為同一個招標組合，但認為可以接受將「中環 - 長洲」和「橫水渡」兩條航線合成一個招標組合的方案。
- 要求取消周日／假日票價較平日票價為高的安排。

### (ii) 梅窩鄉事委員會

- 只同意繼續維持現時「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩條獨立航線的安排，並強烈反對合併航線的方案。
- 梅窩鄉事委員會知悉長洲鄉事委員會已表明強烈反對，但他們仍希望將「中環 - 梅窩」與「中環 - 長洲」航線編成一個招標組合，以使長洲航線能夠提供補貼。
- 認為應維持現時「中環 - 梅窩」線以快船和普通慢船的運作模式。
- 不贊成減少非繁忙時間的班次。

- 要求取消周日／假日票價較平日票價為高的安排。

(iii) 坪洲鄉事委員會

- 由於梅窩居民反對合併往來中環、梅窩、坪洲的航線安排，故接受方案三，即以獨立航線來營運該兩條航線的安排。要求考慮以營運成本較低的船種來運作，來減低投標者大幅調升票價的風險。
- 同意在招標文件中容許投標者按其商業考慮來建議船種安排，包括可選擇以快船和普通慢船或用單一船種來運作。
- 鑑於長洲居民的意見，大部分出席者接受將「中環－梅窩」和「中環－坪洲」兩條航線編為一個招標組合，而「中環－長洲」和「橫水渡」兩條航線則合成另一招標組合的建議。
- 反對減少非繁忙時間的班次來降低營運成本，認為應在招標有結果後，有需要時才考慮減少非繁忙時間的班次來降低營運成本及票價。
- 要求取消周日／假日票價較平日票價為高的安排。但由於這可能影響平日的票價，認為可以接受讓投標者自行建議航線的票價水平(包括平日及周日／假日的票價是否有分別)的安排。

## 離島區議會的意見

13. 運輸署於本年八月二十日就文件第 9 至 11 段所述的事宜諮詢離島區議會的意見，和滙報了文件第 12 段有關長洲、梅窩和坪洲鄉事委員會的意見。有關的鄉事委員會主席及當區的區議員在會議上均大致上維持以上提及的各鄉事委員會的意見，惟區議會主席相信坪洲居民希望將「中環 - 長洲」和「中環 - 坪洲」兩條航線編為一組招標，使該些航線的收入能互相補貼。

## 修訂的安排

14. 運輸署於本文件第四段所提出的原本初步方案，是希望盡量維持有關渡輪服務票價的穩定性，並確保有營辦商能在現有牌照期屆滿時繼續提供有關渡輪服務。運輸署在諮詢過程中亦有指出航線安排和班次的頻密程度，會直接影響營運成本和票價上升的風險。

15. 然而，多輪的諮詢清楚顯示出表達了意見的梅窩居民強烈反對將往來中環、坪洲和梅窩航線以合併模式營運，縱使他們明白因此可能要面對大幅加價的風險。他們和表達了意見的坪洲居民也反對減少非繁忙時間的班次。此外，表達了意見的長洲居民亦堅決反對將「中環 - 長洲」線與「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」線編成一個招標組合。在慎重考慮以上的意見後，我們尊重居民作為服務使用者的意願，並計劃將招標的營運安排修訂如下：

### (i) 航線安排

- 就往來中環、坪洲和梅窩的航線安排，繼續維持現時「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩條獨立

航線。

(ii) 招標組合

- 將「中環 - 長洲」和「橫水渡」兩條航線合成一個招標組合，而「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩條航線則編為另一個招標組合。

(iii) 非繁忙時段的班次

- 在班次方面，「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」兩線在非繁忙時段的班次，建議維持現時 40/45 分鐘一班。

(iv) 船種安排

- 在「中環 - 坪洲」線的船種安排，在招標文件中，讓投標者按其商業決定來建議船種安排。「中環 - 梅窩」線則建議維持現時以快船和普通慢船的運作模式。

## 周日／假日的票價

16. 我們理解上述表達了意見的居民希望取消周日／假日票價較平日票價為高的安排。但由於因應以上收集到的意見而修訂的招標安排已存有票價可能大幅度增加的風險，我們認為應讓投標者按其商業考慮自行建議航線的票價水平(包括平日及周日／假日的票價是否有分別)，以期盡量減低另一個造成加價風險的因素。

## 徵詢意見

17. 歡迎各議員就第 15 段的修訂安排發表意見。

運輸及房屋局

運輸署

二零零七年八月

政府協助渡輪服務減低經營成本及  
提升渡輪服務營辦商賺取非票務收入的能力的措施

- (I) 協助渡輪服務減低經營成本的措施包括：
- (i) 自 1997/1998 年起，政府接手負責碼頭的維修工作；
  - (ii) 豁免燃油稅；及
  - (iii) 透過為長者提供優惠票價的計劃發還渡輪營辦商所繳付的碼頭租金，以及豁免這些船隻的牌照費。
- (II) 協助提升渡輪營辦商賺取非票務收入的能力的措施包括：
- (i) 准許渡輪營辦商分租碼頭範圍作商業及零售活動用途；
  - (ii) 放寬中環四號、五號及六號碼頭的土地用途，由二零零八年七月開始，這些碼頭的一樓可用作食肆、快餐店、零售店舖、服務行業等商舖的用途；
  - (iii) 簡化審批分租碼頭商舖申請的程序，由二零零七年六月起較簡單的申請所需要的處理時間會縮短至一個月內。至於較複雜的申請，例如涉及改建碼頭結構，則會縮短至三個月內；
  - (iv) 在中環四號、五號及六號碼頭加裝防火設施工程，包括加裝洒水系統及加設走火通道，預計在二零零八年完工；及
  - (v) 改善中環四至六號碼頭和對出行人路的外觀，包括重髹碼頭外牆和更換殘舊的行人路地磚。