

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2542/10-11號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號： CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期： 2011年2月25日(星期五)
時 間： 上午8時30分
地 點： 立法會大樓會議室A

出席委員： 鄭家富議員(主席)
張學明議員, GBS, JP(副主席)
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
石禮謙議員, SBS, JP
李鳳英議員, SBS, JP
張宇人議員, SBS, JP
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
甘乃威議員, MH
陳克勤議員
黃成智議員
葉偉明議員, MH
葉劉淑儀議員, GBS, JP
梁國雄議員
陳淑莊議員
陳偉業議員

其他出席議員： 李慧琼議員, JP
梁美芬議員

出席公職人員：參與議程第V項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
吳麗敏女士

參與議程第VI項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長
潘婷婷女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)1
黃展翹女士

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)2
吳麗敏女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／管理
蘇祐安先生

參與議程第VII項的討論

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)2
潘婷婷女士

運輸署助理署長／管理及輔助客運
袁立本先生

運輸署首席運輸主任／管理
蘇祐安先生

應邀出席人士：參與議程第V項的討論

新香港隧道有限公司

項目經理
馮麗玉女士

營運部經理
鄭瑞明先生

列席秘書：總議會秘書(1)2
麥麗嫻女士

列席職員：助理法律顧問1
李家潤先生

高級議會秘書(1)2
袁家寧女士

議會事務助理(1)9
林潔文小姐

經辦人／部門

I 其他事項

(鄭家富議員建議事務委員會請求立法會授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)所賦予的權力，就鐵路事故進行調查

(立法會CB(1)1141/10-11(01)——鄭家富議員於
號文件 2011年2月22日
致內務委員會
主席的函件

立法會CB(1)1538/10-11(01)——政府當局就鄭
號文件 家富議員建議
事務委員會請
求立法會授權
行使《立法會
(權力及特權)
條例》(第382

章)所賦予的權力，就鐵路事故進行調查而提供的文件)

委員察悉政府當局就主席建議事務委員會請求立法會授權行使《立法會(權力及特權)條例》(第382章)所賦予的權力，就鐵路事故進行調查而提供的文件。

2. 何鍾泰議員表示他須提早離席以便出席另一會議，所以要求提前討論主席的建議。他認為現階段無需行使法例第382章所賦予的權力，就鐵路事故進行調查，因為有關事故並不涉及安全風險，鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")亦剛於2011年2月21日的會議上詳細討論有關事故，而且政府當局已承諾會密切監察香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")進行，有專家參與的有關調查。再者，若成立調查委員會或專責委員會調查有關事故，涉及的資源非常龐大，故此應在真正有需要時才採取此步驟。

3. 雖然部分委員同意在會議開始時先討論主席的建議，但劉江華議員建議將有關討論押後至事務委員會3月份的例會才進行，因為委員對主席的建議意見紛歧，所以相關討論可能會影響到其他議程項目的討論。主席表示，事務委員會應盡早討論其建議，因為發生鐵路事故的次數越來越多，並沒有絲毫改善的跡象。

4. 湯家驊議員表示他對押後討論主席的建議並無強烈意見，因為據政府當局所述，有關鐵路事故並不涉及即時的安全風險。劉健儀議員認為，較適合的做法是讓事務委員會待小組委員會在2011年3月18日的會議上，研究了政府當局為有關鐵路事故擬備的報告後，才討論主席的建議。何鍾泰議員認同她的意見，並補充說本屆立法會任期尚有略多於一年便屆滿，在明年7月底前完成主席建議的調查工作未必切實可行。

5. 主席澄清他並非建議成立專責委員會。他只是認為有需要行使法例第382章所賦予的權力，索取文件和傳召證人，以調查鐵路及列車物料的採購、安裝及維修保養，以便向政府當局及港鐵公司施壓，促使其更盡力去減少鐵路事故。儘管如此，鑒於委員所表達的意見及是次會議議程上已有多個項目須作討論，他同意押後至3月份的例會才討論其建議。他亦會撤回在同日下午舉行的內務委員會會議議程上的相關項目。

6. 主席其後在會議接近結束時表示，經再三考慮後，他決定不撤回在同日下午舉行的內務委員會會議議程上的相關項目，因為他接獲市民的意見，認為他應在內務委員會會議上提出有關建議，不要拖延。況且，據內務委員會秘書所述，撤回內務委員會議項的要求需以書面提出。他又表示，他會在內務委員會會議上匯報，其建議尚未經事務委員會充分討論及通過，並表明即使不獲內務委員會支持，他亦可能會將其建議提交立法會會議討論。

II 通過會議紀要

(立法會 CB(1)1165/10-11 —— 2010年12月17
號文件 日會議的紀要)

7. 2010年12月17日會議的紀要獲確認通過。

III 自上次會議後發出的資料文件

(立法會 CB(1)1294/10-11(01) —— "反對中環碼頭巴士總站停止運作行動組"提交的意見書
號文件

立法會 CB(1)1294/10-11(02) —— 一位市民與政府當局就前者投訴乘客須在沒有座椅及安全帶的情況下，乘搭在高速公路行走的
號文件

- 巴士的事宜的來往信函
- 立法會 CB(1)1294/10-11(03)——一位市民與政府當局就前者投訴城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司沒有在巴士上提供報站系統及路線圖事宜的來往信函
- 立法會 CB(1)1294/10-11(04)——一位市民就向持有傷殘人士泊車許可證的殘疾人士收取優惠泊車費的安排不一致提交的意見書)

8. 委員察悉自上次例會後發出的上述文件。

IV 訂於2011年3月28日舉行的下次會議席上討論的項目

(立法會 CB(1)1288/10-11(01)——待議事項一覽表
號文件

立法會 CB(1)1288/10-11(02)——跟進行動一覽表)
號文件

9. 委員察悉在會議席上提交的下列函件 ——

(a) 陳淑莊議員於2011年2月21日發出的函件，當中要求事務委員會討論有關接駁東區走廊的興發街支路的結構安全的事宜；及

(b) 王國興議員於2011年2月22日發出的函件，當中同樣要求事務委員會討論

有關接駁東區走廊的興發街支路的結構安全的事宜。

10. 陳淑莊議員向委員簡介其函件的內容。經討論後，委員同意在2011年3月28日舉行的下次例會上討論下列事項——

(a) 電單車的規管；及

(b) 接駁東區走廊的興發街支路的結構安全。

V 新香港隧道有限公司增加隧道費的申請

(立法會CB(1)1288/10-11(03)——政府當局就新香港隧道有限公司增加隧道費的申請提供的文件

立法會CB(1)1343/10-11——有關新香港隧道有限公司增加隧道費的申請的背景資料簡介)

11. 新香港隧道有限公司(下稱"新隧公司")項目經理向委員簡介新隧公司提出增加東區海底隧道(下稱"東隧")收費的申請。委員普遍認為該申請不合理，令人難以接受，並表達了下列意見。

隧道費的建議加幅及新香港隧道有限公司的內部回報率

12. 陳克勤議員認為，儘管新隧公司在截至2009年12月底已累積約46億8,800萬元的盈利，但仍然罔顧現時的經濟環境，提出高達30%至40%的建議加幅，試圖在專營期餘下時間盡量從東隧賺取盈利，做法不可接受。他將上述不可接受的舉動歸咎於1997年及2005年就新隧公司增加隧道費申請進行仲裁的裁決(該兩次裁決均對新隧公司有利)及政府當局不願回購東隧。黃成智議員、陳淑莊議員、

葉偉明議員、王國興議員及劉江華議員均表達了近似的意見。陳淑莊議員尤其認為東隧繼續向非載客的士提供15元的優惠收費，直至2011年9月30日為止的措施，並不足以減輕隧道費加幅過高的影響。

13. 新隧公司營運部經理在回應時表示，由於東隧是以"建造——營運——移交"模式營運的隧道，在2016年其專營期屆滿時，隧道的擁有權便會移交政府。因此，為了在東隧的龐大投資(在1986年專營期開始前，隧道的建造成本已高達22億元)中賺取合理報酬，新隧公司認為有需要藉增加隧道收費，確保新隧公司有合理但非過多的報酬；而根據過往的仲裁，該水平應為內部回報率15%至17%。此外，應注意的是，東隧股東在東隧營運9年後才開始收取股息。

14. 黃成智議員察悉上述回應後表示，基建投資項目在最初幾年未能提供回報，是自然不過的事。況且，截至2009年年底，東隧公司向股東派發的股息總額已達46億5,800萬元。

15. 陳淑莊議員感謝秘書處就東隧加費申請擬備詳細的背景資料簡介，使委員瞭解過往曾就新隧公司的內部回報率(即計算隧道費建議加幅的基準)所進行的討論。為確定加幅是否一如新隧公司所稱是合理的，她認為當局亦需審視上述整個專營期內介乎15%至17%的除稅後股本內部回報率是否真正妥善地釐定出來，因此屬於合理但非過多的報酬水平。政府當局察悉她的意見。

16. 劉健儀議員認為，鑒於東隧增加收費可能會對市民大眾的生計和經濟狀況造成影響，因此，縱使法律上容許，新隧公司亦應避免提出如此大的加幅。對於新隧公司聲稱，如不增加隧道費，整個專營期所得的內部回報率將僅為14.26%；而即使新隧公司按現時建議增加收費，整個專營期所得的內部回報率也可能只有14.51%，仍然低於合理回報的下限，她對此亦表示懷疑。她詢問政府當局有否審核上述估計數字是否準確。運輸及房屋局副局長在回應時確定，政府當局已審核新隧公司提交的有關財務數據，大致上並無發現不妥之處。

處理東區海底隧道加費申請的措施及其他建議

17. 陳克勤議員詢問政府當局會否採取任何措施，減低東隧隧道費的加幅，甚至游說新隧公司撤回增加隧道費的申請。黃成智議員亦詢問政府當局將採取哪些措施，處理這項申請。

18. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局在收到東隧的加費申請後，已促請新隧公司重新考慮是否需要在現時的經濟情況下加費，以及時機是否合適。此外，亦已提醒該公司在釐定收費策略時必須平衡公眾利益與公司的商業考慮因素，並須充分顧及市民的負擔能力及接受程度。然而，即使已對新隧公司進行游說，該公司仍堅持把加費申請提交行政長官會同行政會議審議。

19. 黃成智議員詢問政府當局有否額外措施處理東隧的加費申請。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局在徵詢過委員及交通諮詢委員會的意見後，便會將所收集的意見綜合整理，以供行政長官會同行政會議審議。黃議員促請政府當局在收集意見以轉達行政長官會同行政會議之外，亦採取更積極的措施處理有關申請。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局會審慎考慮就有關申請所收集到的意見及東隧提出的理據，以及包括公眾負擔能力及接受程度在內的所有有關因素，然後才把申請提交行政長官會同行政會議審議。

20. 劉江華議員指出，鑒於公眾對隧道費加幅過高反應強烈，因此，即使按照合約精神，新隧公司有權增加隧道收費，當局仍不應批准其加費申請。梁美芬議員亦認為政府有需要藉否決新隧公司增加隧道費的申請，清楚表明本身的立場，因為政府和立法會議員是增加隧道收費的唯一把關人，而且東隧亦非常可能在隨後的仲裁中勝訴，理由是仲裁只會以專營權條款及有關法例為依據。劉議員要求新隧公司大股東與事務委員會舉行會議，以討論增加隧道費的申請。新隧公司項目經理同意將上述要求及委員對增加隧道費申請的意見轉達新隧公司董事局。然而，她強調有關申請合理，並拒絕應

劉議員的要求，承諾在上述會議安排妥當前，擱置有關申請。

21. 劉健儀議員詢問，政府當局如上文第18段所述與新隧公司進行磋商時，有否請新隧公司注意，東隧的加費申請不單對私家車車主造成影響，亦影響到市民大眾，因為公共交通服務可能因而加價。她指出在此情況下，政府將難以批准有關申請，因此極可能要訴諸仲裁，並詢問政府當局有否估計仲裁的結果及制訂相應的應變措施。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局會將委員就該申請表達的意見綜合整理，以提交行政長官會同行政會議審議。政府當局瞭解，當行政長官會同行政會議公布其決定後，新隧公司可能會根據法律所訂的相關機制決定下一步的行動。

22. 湯家驊議員詢問，1997年有關新隧公司增加隧道費申請的仲裁裁決，對政府有否約束力。若然，政府可否推翻該項裁決。若裁決不能推翻，鑒於今次增加隧道費的申請可能只會令2011年隧道費收入增加1億6,400萬元，相對本年龐大的財政盈餘實在微不足道，故更可取的做法，可能是考慮資助新隧公司以彌補其因撤回加費申請而少收的隧道費收入，而不是再次進行可能涉及大筆訟費的仲裁。況且，探討如何改善3條過海隧道車流量分布的顧問研究(下稱"顧問研究")的報告亦建議採用隧道費回贈方案；根據該方案，政府可按實際車流量向東隧／西區海底隧道(下稱"西隧")專營商發還回贈。

23. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，每宗仲裁個案都會因應個別情況加以考慮，因此，過往仲裁的裁決對隨後的個案並無約束力。他又指出，直接向新隧公司提供資助的建議必需審慎考慮。

24. 然而，湯家驊議員表示，政府不應只是將個案提交仲裁，因為若政府敗訴的話，公眾所承受的不單會是隧道費的增加，還有隨之而來公共交通服務票價的增加，更何況目前已出現通脹，而根據過往紀錄，政府亦非常可能會敗訴。梁美芬議員及林健鋒議員認同他對增加隧道費的影響的關注。

25. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，過往仲裁的裁決對隨後的仲裁並無約束力。他亦強調，對於直接資助新隧公司，市民大眾可能會有不同的意見。他又表示，隧道費只佔專營巴士公司總經營成本很少的百分比，專營巴士亦只佔東隧交通流量少於10%。即使東隧落實增加收費，對通脹的影響亦屬微不足道，因為隧道費(包括全港所有隧道)及有關開支(例如車輛牌照費或汽車保險等)只佔綜合消費物價指數1.4%。儘管如此，他向委員保證，政府當局充分瞭解東隧使用者、委員及公眾對東隧加費申請的關注。

26. 李鳳英議員關注，政府在處理新隧公司增加隧道費的申請時，可以做的看來不多。為糾正此情況，她促請政府認真考慮回購東隧。梁美芬議員亦認為有需要回購東隧。運輸及房屋局副局長在回應時表示，雖然回購方案是顧問研究報告曾考慮採用的其中一項長遠方案，但顧問亦指出，鑒於回購涉及大筆款項，與專營商進行談判既複雜又耗時，而且難以就未來交通流量和收入等方面的預測達成協議，故此在距離東隧專營權於2016年屆滿只有數年時回購東隧，實際得益似乎不大。

27. 林健鋒議員認為，縱使東隧專營權只餘5年便告屆滿，政府仍然應該回購東隧。此外，即使此方案的成效未必明確，但鑒於當局有龐大的財政盈餘，動用公帑回購東隧仍可能是可取的做法。因此，他促請政府當局再考慮此方案，又或與新隧公司制訂其他彼此均可接受的方案，換取其撤回增加隧道費的申請。主席補充說，在他看來，如按財政司司長現時的建議，將公帑注入強制性公積金，只會徒然令基金經理受惠，因此，與其這樣做，政府當局不如使用有關款項回購東隧甚至西隧，以避免增加隧道費，否則市民對增加隧道費的不滿情緒可能會加劇，促使他們上街抗議。政府當局察悉委員的意見。

28. 陳偉業議員指出，解決不斷增加隧道費的方法，可能繫於很早前已建議成立的隧道及橋樑管理局，以擁有和營運3條過海隧道甚至三號幹線(大

欖隧道)，藉以適當調整有關隧道收費。然而，這方面的進度並不理想，政府有需要採取更積極和果斷的行動。運輸及房屋局副局長在回應時重申，政府當局已促請新隧公司重新考慮是否需要在現時經濟情況下加費，以及時機是否合適。

東區海底隧道加費對車流量分布及其他行車隧道收費水平的影響

29. 陳克勤議員、陳淑莊議員、葉偉明議員及主席關注，東隧加費申請可能會影響為改善3條過海隧道車流量分布而進行的顧問研究報告所提出的，調高海底隧道(下稱"海隧")收費，並要求新隧公司調低東隧收費的建議的可行性。黃成智議員補充說，屬於民主黨的議員反對增加隧道費的申請，因恐怕東隧及西隧不斷加費會令海隧嚴重塞車的情況雪上加霜。他強調政府當局有需要確保交通暢順，並紓緩海隧的擠塞情況。梁美芬議員認同他對海隧所受到的影響的關注。政府當局察悉委員的意見和關注。

30. 陳淑莊議員促請政府當局認真考慮回購西隧，這樣即使東隧增加收費，亦可改善3條過海隧道的車流量，同時亦可避免西隧隨意增加收費。梁美芬議員認同她指出有需要回購西隧的意見。運輸及房屋局副局長在回應時表示，進行顧問研究的顧問公司沒有排除回購西隧為一項長遠方案，但指出在東隧專營權於2016年8月屆滿及中環灣仔繞道於2017年完工後，考慮回購方案的條件會較為理想。

31. 林健鋒議員指出，東隧過往的平均每日行車量是受到經濟情況而不是其收費水平的影響，所以他質疑新隧公司聲稱，建議加費會導致使用東隧的交通流量下降約13%，尤其是海隧已經非常擠塞，無法應付東隧分流出來的交通，而且由東隧繞道往西隧路程亦太長。他詢問政府當局有否核實上述估計數字，以及若東隧的交通流量減幅不大，當局會採取哪些行動。

32. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，運輸署已審核新隧公司提供的東隧交通流量預測，並認

為其大致可以接受，只是新隧公司略為低估東隧整體交通流量約3.6%。他亦解釋，據運輸署估計，增加隧道費會導致現時使用東隧過海的車輛架次減少，但由東隧分流到海隧的車輛不多，因為海隧的容車量已經飽和。

33. 劉健儀議員關注到東隧增加收費對其他行車隧道收費水平的影響。她指出，使用東隧過海的主要是新界東的居民，他們途中亦可能會使用大老山隧道。她警告，若市民因為東隧增加收費而轉用海隧，使用大老山隧道的市民亦會減少，大老山隧道可能會因為使用量下跌而增加收費。政府當局察悉其關注。

新香港隧道有限公司履行其企業社會責任的需要

34. 葉偉明議員認為，新隧公司在通脹時期提出增加隧道費的申請，是罔顧其企業社會責任。他亦對新隧公司在政府當局為本議項提供的文件(立法會CB(1)1288/10-11(03)號文件)附件C作出的陳述表示遺憾；該陳述強調，為維持香港的營商環境，當局有需要容許新隧公司增加隧道費，使公司的內部回報率達到1997年及2005年仲裁所裁定的水平。依他之見，新隧公司的陳述可解讀為對政府和立法會議員的威脅，因此，政府當局應展示其威信，否決東隧的加費申請，否則香港的良好管治將會受損。王國興議員表達近似的意見。劉江華議員補充說，新隧公司提出有關營商環境的論點並無意義，因為現時的營商環境與30年前實有天淵之別。

35. 運輸及房屋局副局長在回應時扼述上文第18段的回覆，又表示政府當局會根據《東隧條例》(第215章)處理加費的申請，並考慮所有有關因素(包括公眾的負擔能力和接受程度)，然後才將該申請提交行政長官會同行政會議審議。因此，在現階段猜測行政長官會同行政會議所作的決定實在為時尚早。他又向委員保證，在處理有關申請時，委員的意見將會考慮在內。

36. 李鳳英議員認為，新隧公司在計劃增加隧道費時，不單應考慮股東的利益，亦應顧及其企業

社會責任，尤其是基層即使在實施法定最低工資後，每月亦只能賺取略高於5,000元，且交通費用已佔去他們開支的一大部分。因此，她認為新隧公司在享有專營權及偏高的內部回報率(可能已高於市民大眾自1997年以來累計的工資增幅)的情況下，仍然投訴其經營環境，實在難以接受。

37. 新隧公司營運部經理在回應時表示，任何增加隧道費的嘗試都不會受到歡迎。然而，隧道營辦商最重要的企業社會責任是為出行的市民提供安全、有效率和可靠的服務，同時充分兼顧股東所承受的投資風險。因此，新隧公司有需要確保股東取得合理但非過多的回報。他又強調，新隧公司在提交東隧加費申請前，已考慮上述所有因素。

38. 梁美芬議員促請新隧公司重新考慮增加隧道費的申請，又指出該公司有需要從華特迪士尼公司早年經營香港迪士尼樂園所犯的錯誤中汲取教訓，並警告若新隧公司罔顧其企業社會責任和企業形象，堅持大幅增加隧道費，市民將會極為反感。

對"建造——營運——移交"模式隧道的關注

39. 王國興議員特別指出採用"建造——營運——移交"模式推展基建項目並不可取，認為政府會失去對有關基建營運的發言權。他促請政府當局從東隧的加費申請中汲取教訓，日後在簽訂"建造——營運——移交"模式合約時，必須更為審慎。劉健儀議員表達近似的意見。陳偉業議員補充說，因為"建造——營運——移交"模式的有關漏洞，雖然新隧公司在增加東隧的隧道費時須經過若干程序，但申請最終往往都能成功。因此，過往採取的任何行動(甚至是仲裁)，均無法阻止新隧公司增加隧道費。

40. 運輸及房屋局副局長在回應時扼述上文第19段提到，有關處理東隧加費申請的程序。他又解釋，東隧收費調整機制是在80年代根據興建時的社會和經濟環境等因素訂立，可能與現時的情況有重大差異。因此要考慮的是，純粹以目前的考慮因素去判定上述機制是否適當。

議案

41. 王國興議員指出沒有委員會支持東隧的加費申請，並促請政府否決有關申請。他詢問政府會否準備這樣做。運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局在作出有關決定時，會充分考慮委員的意見。王議員認為該回應未能提供充分保證，故動議以下獲陳克勤議員附議的議案 ——

"促請政府否決隧道公司瘋狂加價申請。"

42. 陳偉業議員就上述議案動議以下修正案 ——

"促請政府否決隧道公司瘋狂加價申請，**並以公眾利益理由，收回東隧的專營權。**"

43. 主席將經陳偉業議員修訂的議案付諸表決。9位委員表決贊成議案；並無委員表決反對議案。主席宣布經陳偉業議員修訂的議案獲得通過。他亦促請政府當局認真考慮委員在是次會議上表達的意見，認為是代表民情。

VI 與公共小型巴士(下稱"公共小巴")有關的事宜 —— 限定公共小巴的數目、安全設備裝置的最新情況及乘客座位數目

(立法會CB(1)1288/10-11(04) —— 政府當局就限定公共小型巴士的數目及乘客座位數目提供的文件

立法會CB(1)1288/10-11(05) —— 政府當局就公共小型巴士安裝安全設備的最新情況提供的文件

立法會CB(1)1344/10-11 —— 立法會秘書處擬備有關加強公共小型巴士

- 營運安全的措施的最新背景資料簡介
- 立法會 CB(1)1345/10-11 —— 立法會秘書處
號文件 擬備有關限定公共小型巴士的數目的背景資料簡介
- 立法會 CB(1)1197/10-11(01) —— 綠色專線小巴
號文件 總商會及香港專線小巴持牌人協會於2010年12月23日的來函，要求事務委員會討論專線小巴乘客座位數目事宜
- 立法會 CB(1)1354/10-11(01) —— 綠色專線小巴
號文件 總商會及香港專線小巴持牌人協會於2011年2月1日的來函，促請事務委員會考慮增加專線小巴乘客座位的數目
- 立法會 CB(1)1041/10-11(06) —— 城巴有限公司
號文件 / 新世界第一巴士服務有限公司提交的意見書，當中反對把公共小巴座位由現時16個增至20個
- 立法會 CB(1)1354/10-11(02) —— 反對小巴增加
號文件 座位大聯盟提交的意見書及其成員名單
- 立法會 CB(1)1119/10-11(03) —— 的士、小巴權
號文件 益關注大聯盟

- 提交的意見書，當中要求增發公共小巴服務的客運營業證
- 立法會 CB(1)1297/10-11(01)——的士、小巴權益關注大聯盟
號文件 提交的意見書，當中講述如何回應對公共小巴服務供求問題的關注
- 立法會 CB(1)1375/10-11(01)——公共交通關注聯盟就與公共小型巴士(下稱"公共小巴")有關的事宜——
號文件 限定公共小巴的數目、安全設備裝置的最新情況及乘客座位數目提交的意見書
- 立法會 CB(1)1375/10-11(02)——黃世澤先生就
號文件 與公共小型巴士(下稱"公共小巴")有關的事宜——限定公共小巴的數目、安全設備裝置的最新情況及乘客座位數目提交的意見書
- 立法會 CB(1)1375/10-11(03)——的士、小巴權益
號文件 關注大聯盟就限定公共小型巴士的數目及乘客座位數目提交的意見書)

把綠色專線小巴的乘客座位數目由16個增至20個的建議

一般的意見

44. 湯家驊議員表示支持香港專線小巴持牌人協會及綠色專線小巴總商會(下稱"兩個商會")提出將綠色專線小巴(下稱"專線小巴")乘客座位數目由16個增至20個的建議(下稱"該建議")。他認為在考慮該建議時，政府當局應充分考慮兩個商會作出的下述承諾：若該建議獲採納推行，自願參與計劃的專線小巴營辦商會凍結旗下專線小巴車費3年；提供長者票價優惠；以較環保及設有乘客安全帶的新型小巴更換舊的小巴；以及不會降低旗下路線的服務水平。政府當局亦應考慮若不採納該建議，如何可回應以下需要／情況——

- (a) 公共小型巴士(下稱"公共小巴")及其他公共交通服務面對沉重的加價壓力；
- (b) 有需要確保(並在有需要時資助)公共小巴安裝所需的安全設備；
- (c) 有需要提供資助，以較環保的公共小巴更換舊的公共小巴；
- (d) 有需要在不增加班次以免令交通更為擠塞及空氣質素惡化的情況下，解決行走若干路線的專線小巴的乘客於繁忙時段的候車時間過長的問題；及
- (e) 公共小巴有需要為長者及殘疾人士提供票價優惠。

45. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，運輸署其實已在致力處理上述需要／情況。特別是在考慮公共交通服務的加價申請時，政府當局除了考慮經營環境(例如經營成本及收入)外，亦會顧及公眾的負擔能力和接受程度。

政府當局

46. 湯家驊議員要求當局承諾未來3年都不會批准專線小巴的加價申請。運輸及房屋局副局長強調，在作出此承諾前，必須確保有關承諾切實可行。他亦指出，兩個商會提出未來3年凍結車費的建議未必可行，因為燃料及員工成本均可能上升。專線小巴營辦商一旦最終沒有能力應付"三年的票價凍結期"，可能會要求加價，或導致有關專線小巴的服務水平及質素下降，令乘客利益受損。因此，在研究該建議時必須非常審慎。應湯家驊議員的要求，運輸及房屋局副局長同意政府當局會提供書面回覆，詳細補充其對上述5項事宜的回應。

47. 李鳳英議員強調，政府當局在決定是否推行該建議時(她本人認為該建議有助滿足乘客的需求)，應充分評估建議對職業司機的影響。雖然如此，如有需要，政府當局仍應積極回應業界及公眾對增加座位數目的要求，以應付在午夜及偏遠地區服務不足的情況。政府當局察悉其意見。

48. 陳偉業議員認為，政府當局未能以專業態度研究該建議，把所有有關因素均考慮在內。他特別提及盡量減輕通脹的需要，並認為儘管兩個商會建議凍結車費3年及提供長者優惠，以換取實施該建議，但政府當局仍然拒絕對其作出考慮，以免加劇的士、非專營巴士和公共小巴之間的競爭，做法並不可取。政府當局察悉其意見。

強調在考慮該建議時有需要平衡不同持份者的利益

49. 副主席指出，各持份者對該建議意見紛紜。雖然有乘客投訴行走若干路線的專線小巴於繁忙時段的候車時間過長及難以上車，但的士業反對該建議。因此，政府當局應審慎行事，因應兩個商會作出凍結車費的上述承諾，在不同持份者的利益之間取得平衡。副主席察悉在全部131個專線小巴的營辦商中，只有43個支持該建議後，要求當局提供對該建議有保留的其他專線小巴營辦商的詳細意見。

50. 運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，當局現時並無有關詳情，因為上述資料是由兩個商會所提供。然而，政府當局瞭解，紅色小巴(下稱"紅巴")業界對該建議表示關注的理由載於政府當局為本議項提供的文件(立法會CB(1)1288/10-11(04)號文件)第11段。他又表示，為了把公共交通服務的票價維持於低水平，政府當局一直透過現行機制規管專線小巴的票價，並因應經營成本、乘客需求和區內因素的變化，以及其他增加乘客量和收入的方法等因素，審慎評估票價調整的申請。

51. 王國興議員特別提及反對小巴增加座位大聯盟在其意見書(立法會CB(1)1354/10-11(02)號文件)中提出的關注事項，並同樣強調政府當局有需要平衡不同持份者的利益。林健鋒議員察悉的士業反對該建議後，亦促請政府當局在研究該建議時，把所有持份者的意見均考慮在內。陳淑莊議員補充說，儘管不同公共交通服務之間必需保持若干程度的競爭，以便把票價及服務維持於合理的水平，但應注意，由於近期的士牌價和燃油價格上升，的士司機已經在掙扎求存。運輸及房屋局副局長在應王議員的要求回應該意見書時闡釋，政府當局瞭解其他公共交通機構對該建議的關注，並已積極聯絡他們以回應有關的關注。政府當局認為不宜推行該建議，特別是隨着未來數年新鐵路陸續通車，各項公共交通服務的經營環境可能會出現重大轉變。

該建議帶來的影響及其他可行方案

52. 副主席特別提到的士業聲稱該建議變相等於淨增加超過1 000輛16座位公共小巴，這樣重大的增幅將嚴重影響約4萬名前線的士司機的生計。他詢問政府當局有否確定上述所聲稱造成的影響是否確實。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，雖然本港多項新發展陸續完成可增加乘客量，但的士業的上述聲稱亦有根據。

53. 黃成智議員關注，該建議可能會令公共小巴為爭取乘客而超速駕駛的問題惡化，因為現時有關公共小巴超速駕駛的投訴已經很多，尤其是行走

通宵路線的小巴，他認為該等路線的小巴經常都會危險地嚴重超速。然而，他亦察悉區議會及地區人士要求增加公共小巴的座位數目以配合乘客的需求，尤其是往返旺角至北區的通宵專線小巴服務的乘客的需求。因此，他建議若在公眾支持下推行該建議的話，應先在乘客需求殷切的路線試行，這樣既可避免公共小巴超速駕駛的問題惡化，亦可盡量減輕該建議對的士司機生計的影響。

54. 運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，當局會在切實可行範圍內盡量提供合適的公共交通服務，以滿足乘客的需要。因此，當局會按需要分別引入新服務或增加行走某路線的車輛數目。政府當局會研究是否需要及如何最妥善加強公共交通服務的整體載客量，以滿足乘客對黃成智議員上文所指的專線小巴路線的需求。

55. 劉健儀議員憶述過往她如何協助爭取落實增加公共小巴座位數目的建議，以及有關工作為何徒勞無功。因為增加座位數目雖可令專線小巴業和公眾受惠，但紅巴營辦商及其他公共交通機構卻關注到該建議對其造成的影響。儘管如此，鑒於約有50%的專線小巴營辦商因為燃油、員工及維修保養開支上漲而出現營運虧損，她強調有需要探討其他措施以改善這些營辦商的財務表現。她又指出，若政府當局不容許專線小巴增加座位數目，便應批准增加乘客候車時間過長的若干路線的專線小巴數目的申請，否則亦應容許專營巴士在公共交通服務不足的地區(例如小西灣)提供服務。應她及主席的建議，政府當局同意提供書面答覆，解釋政府當局為何沒有採取上述行動。

政府當局

56. 葉偉明議員關注，根據定義，若將專線小巴乘客座位數目由16個增至20個，可能會令有關專線小巴變成巴士，導致沒有巴士駕駛執照的小巴司機失業。運輸及房屋局副局長在回應時確認，若推行該建議的話，當局便需修訂法例。然而，政府當局現時無意按建議增加專線小巴的座位數目。

57. 陳淑莊議員提及立法會CB(1)1288/10-11(04)號文件附件所載的2006年以來公共小巴的每日平

均載客量，並質疑該文件第9段所述，自2006年以來，公共小巴服務的載客量維持在每日180萬人次左右，在整體公共交通市場的佔有率約為16%。因為即使所有公共小巴均全日24小時不停營運，公共小巴的數目看來亦不足以接載如此大數量的乘客人次。因此，她認為與其按該建議內容落實推行，不如容許公共小巴業界靈活決定是否增加小巴的座位數目。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，附件所載的資料是根據專線小巴業界提供的報表及有關紅巴營運的調查擬備。應陳議員的要求，他同意參考該附件，以表列方式提供過去5年，各類公共交通服務在整體公共交通市場上各自的佔有率。

58. 林健鋒議員表示，他經常使用專線小巴服務，亦瞭解有關的乘客需求。他認為可能需要增加專線小巴的座位數目，以縮短乘客的候車時間。然而，政府當局在推行該建議時，應再確保該建議不會影響紅巴轉以專線小巴模式經營的進度，並真正可以協助專線小巴營辦商改善財務表現，並履行承諾，凍結專線小巴車費3年及提供長者優惠。政府當局尤其應根據專線小巴的維修保養、薪金及燃油等各項成本，研究該建議在財務上是否可行，並確定該建議對其他公共交通服務的票價和質素帶來的影響。

59. 運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，政府當局會定期檢討不同地區的發展，以便在有需要時引入新的專線小巴路線。他又表示，政府當局對於該建議可協助維持專線小巴的財務可行性存疑，因為多條新鐵路將會陸續通車，燃油價格波動亦非業界所能控制，以致經營環境出現很多不明朗因素。應主席的要求，他同意在會後按林健鋒議員所要求，提供其他詳細補充資料。

政府的整體運輸政策及公共小巴的角色

60. 葉偉明議員認為，該建議是政府整體運輸政策的副產品。依他之見，該政策向鐵路運輸傾斜，旨在使鐵路成為本港客運系統骨幹，以致其他

公共交通服務必需力爭所剩餘的細小市場。事實上，若經營環境理想，紅巴及的士業界便不會反對該建議。同樣地，汽車交通運輸業總工會反對該建議，主要也是因為建議會影響的士業，以及可能會逐漸改變紅巴租賃市場可供租賃的車輛類型，相應導致紅巴的租金上升。依他之見，為確保其他公共交通服務的財務可行性，並為有關僱員提供職業保障及為乘客提供選擇，政府當局應檢討整體的運輸政策。陳偉業議員認同他的意見，並補充說，為避免不同公共交通服務出現惡性競爭，政府當局應容許的士在所有邊界管制站和禁區(例如羅湖)營運，一如深圳灣管制站的安排。

61. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，雖然委員可能會對政府的運輸政策持不同的意見，但政府當局瞭解公眾支持有關政策。事實上，社會有聲音要求興建更多鐵路線。況且，現時各類型公共交通服務正發揮互補功能，其中一些公共交通工具提供的正是往返鐵路網絡的接駁服務。雖然公共交通服務之間難免會出現競爭，但公眾對此表示歡迎，因為這樣可以把票價和服務維持於合理的水平。

62. 陳偉業議員認為，政府當局不支持該建議，是因為政府採取上述傾斜的運輸政策。他繼而憶述公共小巴服務多年的演變，並指出紅巴轉以專線小巴模式經營的進度不理想，而公共小巴服務水平普遍惡化，是因為政府嚴格控制公共小巴增加票價，藉以抑制其在運輸市場的角色。舉例來說，在1980年代，行走麗城花園至荃灣港鐵站的專線小巴的車費比相近的巴士路線高約30%，但現時前者的車費已比後者要低40%。政府當局察悉其意見。

公共小巴的安全

63. 黃成智議員詢問，政府當局有否決心及能力規管和改善公共小巴的安全及服務水平，以及公共小巴司機的生計。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，政府當局已在為本議項提供的另一份文件(立法會CB(1)1288/10-11(05)號文件)中，載述公共小巴安裝安全設備的最新進展，以及當局為改善公共小巴營運安全和質素而將採取的

進一步行動。他又澄清，運輸署已不時進行調查，監察公共小巴服務的營運情況，包括其服務水平。

64. 李鳳英議員認為政府當局有需要提供更多資料，詳細講述在公共小巴安裝安全設備的成效。對於政府當局不願應業界的要求，在這方面提供資助，她表示遺憾。

65. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，一如立法會CB(1)1288/10-11(05)號文件所匯報，政府當局很重視公共小巴的安全。他又匯報，當局預計所有公共小巴會在2011年9月或之前裝妥車速限制器。在安裝乘客安全帶方面，政府的政策是，若任何汽車設備是發牌條件訂明的基本設備，便應由有關車主提供及安裝，因此政府當局正就加裝有關設備的事宜密切諮詢業界。另一做法是，公共小巴營辦商可選擇以較環保及設有乘客安全帶的新型公共小巴更換舊的公共小巴。在這方面，當局已提供一筆過資助，以便公共小巴車主把名下的歐盟II期柴油公共小巴，更換為符合歐盟IV期或更嚴格廢氣排放標準的型號。

66. 王國興議員詢問，運輸署有否監察專線小巴司機的薪酬結構，避免在薪酬結構的誘使下，司機為增加車程次數而超速駕駛或過度逾時工作。運輸署首席運輸主任／管理在回應時表示，當局已修訂專線小巴的發牌條件，規定營辦商須以司機受僱營運其專線小巴的身份支薪，不得採用分賬制。他同意提供資料，詳述政府當局為監察專線小巴司機的薪酬結構對其駕駛態度和專線小巴安全表現的影響及減低有關影響而採取的措施。

67. 主席在總結時表示，事務委員會將待當局提供委員在會議席上要求的所有資料後，才決定未來的路向。

(會後補註：上文所要求的資料已於2011年3月28日隨立法會CB(1)1718/10-11號文件發出。)

VII "紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"渡輪服務

(立法會CB(1)1288/10-11(06)——政府當局就"紅磡——中環"及

"紅磡——灣仔"渡輪服務提供的文件

立法會CB(1)1354/10-11(03)——黃成智議員及甘乃威議員於

2011年1月26日的來函，要求事務委員會討論由天星小輪有限公司提供的"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"渡輪服務停辦事宜

立法會CB(1)1354/10-11(04)——梁美芬議員於

2011年1月24日的來函，同樣要求事務委員會討論由天星小輪有限公司提供的"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"渡輪服務停辦事宜

立法會CB(1)1354/10-11(05)——任國棟先生提交的意見書)

對"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"兩項持牌渡輪服務招標的意見

68. 由於當局未有接獲繼續經營"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"兩項持牌渡輪服務(下稱"持牌服務")的標書，有關服務在2011年3月31日現有牌照到期後將會停辦，委員普遍認為有關情況並不理想，並就如何維持有關服務提出多項意見。王國興議員、梁美芬議員及李鳳英議員特別促請政府當局就持牌服務進行第三次招標。

69. 運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，當局已先後進行了兩次招標，但均無接獲任何標書。由於招標工作需時，不單要就標書內所列的要求與地區人士聯絡，亦涉及擬備招標文件，還要預留時間以供提交、審核及評估標書，所以在現有牌照於2011年3月31日到期前進行第三次招標，時間並不充分。他又表示，政府當局亦希望持牌服務繼續經營，因此曾游說天星小輪有限公司(下稱"天星小輪")因應居民的要求繼續營辦有關服務。事實上，他昨天才與天星小輪就有關事宜會面。

70. 湯家驊議員對當局在第二次招標時，放寬了標書內所列的要求，容許縮減為長者乘客提供的票價優惠，以減少收入上的損失不表認同。因為他認為當局反而應盡力確保所有公共交通機構均向長者乘客提供優惠票價。況且，此舉會令長者乘客不願使用有關的渡輪服務，影響到服務的持續發展。運輸署助理署長／管理及輔助客運在回應時表示，長者乘客現時可免費使用有關服務，在放寬要求後，長者只是不能再免費乘搭有關渡輪而需要支付優惠票價。

71. 李慧琼議員認為放寬標書內所列的要求，將經營時段縮短，並容許減少服務班次，都應只屬短期的措施，否則，長遠可能會令乘客不願使用有關服務。政府當局察悉其意見。

有關如何令"紅磡——中環"及"紅磡——灣仔"兩項持牌渡輪服務繼續經營的其他意見

72. 王國興議員強調政府有責任協助解決持牌服務經營困難的問題，甚至接手經營，以便有關居民在乘搭公共交通服務時有較多選擇，無需使用已超出負荷的過海隧道巴士或港鐵服務。葉偉明議員認同他的意見。政府當局察悉委員的意見。

73. 梁美芬議員申報利益，表示她是有關區議會的議員，並在紅磡持有一項物業。她繼而強調在繁忙時段持牌服務的乘客需求其實甚大，轉乘其他公共交通服務過海亦不方便。此外，2011年當沙田

至中環線動工後，因為工程而進行的交通改道亦預期會令交通擠塞情況雪上加霜。因此，雖然持牌服務不符合"必要服務"的準則，但是由於"紅磡——中環"服務的營運虧損只是約200萬元，"紅磡——灣仔"服務更錄得盈利，故亦可能值得資助持牌服務。她亦促請政府當局考慮居民就持牌服務如何經營下去所提出的多個方案，例如只在繁忙時段繼續提供有關服務。何鍾泰議員及李慧琼議員表達近似的意見。

74. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局固然會致力確保在全港各區提供足夠的公共交通服務，但認為這些服務均應由私人營辦商按照商業原則經營。若有關服務不能經營下去，政府當局會探討是否有其他替代的公共交通服務。由於現時已有過海的替代公共交通服務，政府並無有力理據直接資助持牌服務。他又解釋，政府當局已多番努力確保持牌服務可以繼續經營，包括進行第二次招標，並放寬標書內所列的要求，務求吸引更多競投者。然而，可能由於乘客量非常低，在現有的服務時間表下，非繁忙時間某些航班只得寥寥數名乘客，故當局未有接獲任何標書。

75. 副主席察悉上述回應後認為，政府當局可考慮從保留香港集體回憶的角度，資助持牌服務。運輸及房屋局副局長在回應時表示，即使持牌服務停辦，天星小輪仍會繼續經營"尖沙咀——中環"及"尖沙咀——灣仔"服務。因此，屬於香港集體回憶一部分的天星小輪渡輪服務仍會存在。

76. 黃成智議員認為，渡輪是香港集體回憶的一個重要部分，因此，作為消閑服務和旅遊景點的持牌服務，也屬於香港集體回憶的一部分。故此，當局應提供資助以保留持牌服務。他繼而指出當局應以新思維處理持牌服務事宜，使有關服務可以經營下去，並促請政府當局與其他部門(例如向社會企業提供資助的民政事務總署)一同研究向持牌服務提供資助。如此一來，有關服務或可在民政事務總署資助及由天星小輪捐出船隻(如可能的話)的情況下，以社會企業形式繼續經營。由於社會服務機構

不是以商業原則運作，所以只要可以達到收支平衡，他相信很多機構都樂意經營有關服務，有關服務的乘客量亦可能會增加，因為市民都樂意支持社會企業。有關服務繼續經營亦可保留很多就業機會，既可令低收入階層受惠，香港的集體回憶亦得以保留。若社會服務機構及弱勢社羣可以在渡輪上提供服務或售賣物品，甚至可創造更多就業機會。

77. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，在持牌服務招標時，任何機構提交營運建議都受到歡迎。他亦同意將黃成智議員有關天星小輪是否願意捐出船隻的提問，向天星小輪轉達。

78. 湯家驊議員察悉，一如政府當局就本議項提供的文件(立法會CB(1)1288/10-11(06)號文件)的附件所顯示，雖然"紅磡——灣仔"服務乘客量增加，但"紅磡——中環"服務的乘客量卻下跌，所以繼續經營持牌服務真的有困難。他詢問後者是否因為中環的天星小輪渡輪碼頭搬遷後，現時碼頭位置交通不便所致，並促請政府當局採取措施利便轉乘交通工具前往該碼頭。李慧琼議員補充說，當局應提供接駁巴士服務以方便轉乘渡輪服務。

79. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，當局已撥款改善中環碼頭的設施。運輸署助理署長／管理及輔助客運補充說，除了因為碼頭搬遷外，亦有其他因素導致乘客量下跌，例如公共交通服務網絡加強後為乘客提供了更多選擇。

80. 副主席促請政府當局擴大現時向離島渡輪服務提供的協助措施的範圍至持牌服務，以協助其繼續經營。運輸及房屋局副局長在回應時表示，有關做法未必可取，因為離島渡輪服務是若干離島唯一的交通工具，但除了持牌服務外，還有很多替代公共交通服務可以過海。

81. 李慧琼議員申報利益，表示她在紅磡持有一項物業，亦經常使用持牌服務。她繼而亦強調當局有需要採取創新措施協助有關服務經營下去，並促請政府當局將持牌服務與錄得盈利的"尖沙咀——中環"及"尖沙咀——灣仔"服務一併招

標，以彌補"紅磡——中環"服務的財務虧損。她亦促請政府當局改善紅磡碼頭的設施，以便渡輪服務營辦商可分租碼頭部分範圍，以增加非票務收入。

82. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，"尖沙咀——中環"及"尖沙咀——灣仔"渡輪服務的性質有別於持牌服務。前者的專營權長達10年，後者的牌照則為期3年。他又解釋，當局已在鼓勵渡輪服務營辦商善用碼頭以增加非票務收入。然而，能否把碼頭範圍作商業用途，亦間接視乎有關服務的乘客量。

83. 李鳳英議員察悉上述回應後表示，政府當局應採取更積極的措施協助持牌服務繼續經營，或認真研究其他經營模式，例如黃成智議員在上文第76段所建議的模式，原因在於紅磡並無港鐵服務，在持牌服務停辦後，紅磡區便沒有足夠的公共交通服務。要求居民往尖沙咀轉乘渡輪亦不切實際。此外，有關服務停辦亦會導致受僱員工失業。

84. 運輸及房屋局副局長在回應時請委員注意運輸署助理署長／管理及輔助客運在上文第69段的答覆中所述，當局為維持持牌服務曾進行的工作。然而，李鳳英議員強調，鑒於有關服務快將停辦，當局實有需要及早行動。她促請政府當局在若干時間內匯報其在協助有關服務繼續經營方面的工作。

整體渡輪服務及香港的運輸政策

85. 梁美芬議員認為，長遠而言，政府應向屬於香港市民"集體回憶"的所有渡輪服務提供資助，例如天星小輪轄下可能亦錄得經營虧損的"中環——尖沙咀"服務。湯家驊議員表達了近似的意見。在這方面，副主席詢問該渡輪航線的財務表現，以及當局會否容許天星小輪更善用碼頭範圍以增加非票務收入，補貼渡輪服務的營運。

86. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，政府當局已盡力在多方面協助渡輪服務減低經營成本，例如豁免船隻牌照費、碼頭租金及燃油稅。還有的是，當局已容許渡輪服務營辦商分租碼頭部分

範圍作商業用途(例如廣告及飲食服務)，以增加非票務收入。

87. 李慧琼議員指出，持牌服務停辦應歸咎於政府，因為當局將中環天星小輪渡輪碼頭搬遷，令渡輪服務的經營變得困難。事實上，有關居民認為政府當局是有意扼殺有關服務的財務可行性。葉偉明議員認同其意見，並補充說，持牌服務現時面對的困難，與政府向鐵路服務傾斜的整體運輸政策有關。依他之見，集體運輸工具固然重要，但政府亦不應過分保護港鐵公司，反而應讓香港市民在乘搭公共交通服務方面有更多選擇。因此，雖然在加強公共運輸網絡後，渡輪服務已無復昔日黃金歲月，但政府在進行運輸規劃時，仍應讓渡輪服務繼續扮演一個角色。

88. 劉健儀議員指出，政府現時為離島渡輪服務提供資助的措施已遭批評為不公允，因為一些其他不獲資助的渡輪服務營辦商亦同樣在掙扎求存。此外，有關的協助措施充其量只屬短期性質，且一些受資助渡輪服務仍錄得虧損。因此，若大家有共識認為應保留渡輪服務作為公共交通服務，則長遠而言，政府當局應為整體渡輪服務制訂一套協助措施，永久解決有關的經營問題。例如，鑒於涉及的成本甚高，若當局願意購置船隻及負責船隻維修保養，而渡輪服務營辦商只負責經營有關服務，便有助解決有關問題。

89. 運輸及房屋局副局長在回應時表示，渡輪服務營辦商在作出投資前，理應已評估所涉及的風險，因此應有準備接受投資的結果。主席察悉有關回應後指出，當局採取上述的自由放任做法，將令渡輪服務難以維持下去，因為最終會沒有營辦商願意投標經營渡輪服務。他認為政府當局必需考慮調整渡輪服務政策；鑒於政府有大量財政盈餘，政府應如上文所建議，考慮透過接收各條渡輪航線的擁有權及接手營運，或只購置船隻再把有關營運外判，以確保航線的財務可行性。梁美芬議員認同其意見。主席促請政府當局就上述建議方案涉及的費用作出評估。

政府當局

議案

90. 經討論後，王國興議員代非事務委員會委員的梁美芬議員動議以下獲副主席附議的議案——

"鑒於'紅磡至中環'及'紅磡至灣仔'的渡輪服務將於4月1日起中止，惟該服務在區內仍有一定需求，本會促請政府參考補貼離島渡輪航線的模式，研究提供類似補貼和推出更多誘因，並盡快安排第三次招標，以吸引現有經營者或新公司承辦兩條航線，確保紅磡渡輪服務在港鐵沙中線及觀塘線延線通車前能夠一直維持。"

91. 葉偉明議員表示支持該議案。梁美芬議員解釋該議案背後的理據時強調，天星小輪已清楚表明，若政府資助船隻的維修保養費用，該公司願意繼續經營持牌服務。因此，她促請政府當局與天星小輪在2011年3月2日立法會會議前就有關事宜進行磋商，以便她在該立法會會議席上提出有關質詢時，當局可在有關答覆內提供有關的最新發展資料。

92. 主席將議案付諸表決。7位委員表決贊成議案，並無委員表決反對議案。主席宣布議案獲得通過。他亦促請政府當局積極考慮委員在是次會議上就如何讓持牌服務繼續經營而提出的各項建議。

93. 議事完畢，會議於上午11時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年6月22日