

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1208/13-14(08)號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會 2014年4月11日舉行的會議

有關離島渡輪服務及票價調整事宜的 背景資料簡介

目的

本文件提供有關離島渡輪服務及票價調整事宜的背景資料，並綜述議員先前討論此議題時提出的主要意見和關注事項。

背景

現有離島渡輪服務

2. 目前，有13條離島渡輪航線提供定期客運服務，當中6條為主要航線¹。各離島渡輪航線的資料概要載於**附錄I**。這些服務由運輸署署長根據《渡輪服務條例》(第104章)發牌和規管。渡輪服務牌照的有效期限一般為3年，可續期一次或多次，每次最多3年，合共不多於10年。運輸署於2014年3月宣布延續6條主要離島渡輪航線的牌照3年。"中環—梅窩"航線的牌照有效期會延續至2017年3月31日，而另外5條離島渡輪航線的牌照有效期會延續至2017年6月30日。

3. 政府當局於2013年5月向交通事務委員會(下稱"事務委員會")表示，6條主要航線於2012年的每日平均乘客量為45 300人次²，約佔所有離島渡輪航線³每日平均總乘客量72%。2009年及2012年離島渡輪服務乘客量的資料載於**附錄II**。

¹ 6條主要航線分別為：(1)"中環—長洲"航線；(2)"坪洲—梅窩—芝麻灣—長洲"橫水渡航線；(3)"中環—梅窩"航線；(4)"中環—坪洲"航線；(5)"中環—榕樹灣"航線；以及(6)"中環—索罟灣"航線。

² 資料來源：政府當局於2013年5月就"6條主要離島渡輪航線中期檢討"提供的文件[立法會CB(1)1059/12-13(05)號文件]

³ 由於"馬灣—荃灣"航線已於2012年12月14日停航，因此該航線的乘客量並不計算在內。

特別協助措施

4. 按照既定政策，公共交通服務應由私營機構根據審慎商業原則經營，以增加營運效益。然而，渡輪服務的獨特之處在於渡輪是離島唯一的對外交通工具⁴。由於渡輪服務乘客量長期並無增長，加上營運成本不斷上升，政府當局一直採取多項措施減輕渡輪服務營運成本，亦容許渡輪營辦商分租碼頭店鋪，增加非票務收入以補貼渡輪服務。推行這些政策的目的是維持渡輪服務的財務可行性，同時減輕票價加幅對乘客的負擔。現時推行的協助措施詳見**附錄III**。

5. 政府當局於2008年5月檢討離島渡輪的服務，以期提高這些渡輪服務長遠的財務可行性，並維持票價穩定。檢討工作於2010年年中完成。財務委員會於2010年11月通過批准一筆為數1億1,500萬元的承擔額，以便在2011年4月／7月⁵至2014年3月／6月的3年牌照期內推行多項特別協助措施。政府當局亦承諾，為監察公帑用得其所，政府當局會在3年牌照期內進行中期檢討。

6. 政府當局於2013年5月完成有關6條主要離島渡輪航線的檢討工作。檢討結果預期，用以推行上文第5段所述的特別協助措施的核准撥款1億1,500萬元，將在2014年3月／6月即牌照期屆滿時悉數用罄。根據政府當局的估算，即使繼續提供合共約1億1,500萬元的特別協助措施，如果票價維持不變，新世界第一渡輪服務有限公司及港九小輪有限公司在下一個牌照期內(即2014年年中至2017年年中)將不能收支平衡。因此，特別協助措施需要維持，而金額上限亦因成本上漲而應適度上調。財務委員會於2013年7月批准撥款1億1,900萬元，為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施。

7. 在2013年6月11日，在財務委員會轄下的工務小組委員會會議上，政府當局有關在中環4、5及6號碼頭加建樓層以增加6條航線的非票務收入的撥款建議，遭到否決。

服務表現

8. 根據政府當局提供的資料，運輸署在2011年年中至2012年年中的營運年度合共接獲80宗針對有關航線服務的投訴，較前一個營運年度減少10%。此外，據運輸署在2012年2月進行的服務監察調查結果顯示，全部6條航線均有依據由運輸署

⁴ 有對外陸路網路連接的離島只得大嶼山，但其跨區陸路公共交通服務有限。

⁵ "中環—梅窩"航線的牌照由2011年4月1日起生效，其餘5條航線的牌照則由2011年7月1日起生效。

發出的服務詳情表營運。視乎當時有否後備船隻，營辦商亦能適當增加額外航班以應付乘客量上升。運輸署在2013年1月至2月進行乘客意見調查，結果發現超過三分之二的受訪乘客認為6條渡輪航線的服務足夠度及服務可靠度為"非常滿意"、"滿意"或"尚可"。整體表現而言，超過75%受訪乘客亦認為"非常滿意"、"滿意"或"尚可"。有關詳情載於**附錄IV**。

票價調整事宜

9. 根據《渡輪服務條例》(第104章)第33(1)條，運輸署署長可藉憲報公告，釐定就領牌服務中乘客、行李、貨品及車輛的運載可收取的最高船費。運輸署於2014年3月21日宣布⁶，新世界第一渡輪服務有限公司及港九小輪控股有限公司的3間附屬公司，就6條主要離島渡輪航線所提交的加價申請獲得批准。政府當局表示，在處理6條主要離島渡輪航線的票價調整申請時，已綜合考慮各項因素，包括市民對建議加幅的接受程度、渡輪營辦商的財政狀況、服務表現、營運資料和財務數據，以及營辦商可採取的其他改善財政狀況的措施。由於渡輪營辦商近年仍需面對油價持續高企及員工薪酬上漲的壓力，政府當局認為渡輪營辦商有切實需要加價5%至6%，確保各條渡輪航線能維持現有的服務水平。"中環—梅窩"航線的新票價由2014年4月1日起生效，而另外5條離島渡輪航線的新票價則由2014年7月1日起生效。

事務委員會提出的主要關注事項

10. 委員曾分別於2010年4月23日、2011年6月2日和7月11日及2013年5月24日的事務委員會會議上，就離島渡輪服務及票價調整事宜提出意見和關注事項。委員所提出的主要意見和關注事項綜述於下文各段。

延長牌照有效期

11. 部分委員認為，政府當局把離島渡輪服務牌照的有效期設定為只有3年，令新營辦商卻步，做法並不可取。這是因為購置新船隻所費不菲，牌照有效期過短，可能導致投資無法回本。政府當局反而應把牌照有效期由3年延長至6年或甚至10年，以便有關營辦商作出長遠規劃，收回投資成本。政府當局回應時解釋，雖然所有牌照的有效期一律定為3年，但在牌照仍屬有效

⁶ 資料來源：政府當局在2014年3月21日發出的關於"6條主要離島渡輪航線調整票價"的新聞公報(<http://www.info.gov.hk/gia/general/201403/21/P201403210297.htm>)

期間，運輸署署長可應持牌人要求將牌照續期，惟每次續期不得超過3年，故渡輪服務牌照的合計有效期可長達10年。因此，渡輪營辦商應能進行長遠規劃來取得合理回報。

擬議特別協助措施

12. 委員普遍對政府當局提出的擬議特別協助措施表示關注。有關委員質疑為何政府當局只選定6條離島渡輪航線可受惠於特別協助措施。政府當局回應時表示，雖然所有離島渡輪航線均是艱苦經營，但當局所選定的6條航線不單是主要航線，亦是部分有關離島唯一的對外交通工具。

13. 委員亦關注到，政府當局推行特別協助措施或會立下先例，令其他經營困難的公共交通營辦商如巴士營辦商效法，要求政府當局提供補貼，否則便可能會申請加價。然而，部分委員認為政府當局向離島渡輪服務提供更多補貼合情合理，因為渡輪服務是很多離島居民唯一的對外交通工具，況且政府當局亦透過興建道路和鐵路或批地協助香港鐵路有限公司營運，補貼其他地區居民的交通費用。

燃油附加費建議及燃油補貼

14. 部分委員指出，儘管政府當局已推行特別協助措施，但離島渡輪服務的票價仍然上升至無法負擔的水平。因此，政府當局有需要制訂更有效的協助措施，例如徵收燃油附加費或提供燃油補貼。委員亦認為，政府當局向渡輪營辦商發還船隻維修保養開支的措施，公眾難以監察。政府當局應改為提供燃油補貼，因為燃油價格波動是票價上升的主因。

由政府當局購置船隻

15. 委員促請政府當局探討能否由當局購置船隻，並交承辦商營運。這樣，政府當局便可購置較環保的船隻，而使用新船隻亦可減低維修保養開支。政府當局購置船隻供營運渡輪服務涉及約17億元的龐大資本開支，加上票價水平仍會受到燃油、維修保養及員工成本上升的影響，此方案未能減低加價的壓力。考慮到上述各點，政府當局當時認為該方案並不合適，現時的想法亦維持不變。

加價對乘客的負擔

16. 委員普遍關注離島渡輪服務加價對乘客的負擔，並認為政府當局應鼓勵渡輪營辦商開源節流，避免增加票價，即使加價無可避免，亦應限制營辦商所提出的加幅不得超過通脹率。此外，委員促請政府當局做好把關的角色，限制有關航線的加幅，以紓緩離島居民的壓力。政府當局在審批加價申請時，應顧及離島居民的負擔能力，多於考慮離島渡輪服務在財務上的可行性。

票價穩定基金

17. 部分委員要求政府當局設立基金，穩定離島渡輪的票價。這樣，若燃油價格回落而補貼需要大幅減少，該基金便可用作穩定渡輪票價，維持一段較長時間。政府當局在回應時表示，設立票價穩定基金的建議大大偏離了公共財政管理的既定原則，必須小心研究。

在立法會會議席上通過的議案

18. 立法會在2008年12月17日通過有關"減輕交通費用負擔"的議案，促請政府當局採取多項措施，其中包括針對離島渡輪服務票價高昂的問題，研究適當方案及投放資源以減輕離島居民的船費開支，並為離島學生提供半價船票優惠。立法會在2009年11月4日就同一議題通過了另一項議案，促請政府當局採取多項措施，其中包括針對離島航線票價高昂的問題，積極研究包括大幅增加渡輪營辦商的非票務收入或由政府當局直接營運等各項適當方案，投放資源以減輕離島居民的船費開支，並為離島學生提供半價船票優惠。上述議案的措辭載於**附錄V**。

立法會質詢

19. 劉健儀議員、黃成智議員及梁志祥議員關注到離島渡輪服務及票價調整事宜，並分別於2009年2月25日、2011年6月1日及2013年10月30日提出立法會質詢。上述議員關注渡輪營辦商所面對的經營困難及加價對乘客的負擔，同時促請政府當局推行措施，紓緩有關問題。有關質詢及政府當局的答覆載於**附錄VI**，供委員參閱。

近期發展

20. 在2014年3月25日事務委員會會議上，部分委員關注到離島渡輪服務及票價調整事宜，並建議邀請政府當局在日後會議上向委員介紹有關內容。政府當局將於2014年4月11日舉行的會議上向委員簡介以下事宜：6條主要離島渡輪航線加價和延長牌照有效期；"中環—長洲"渡輪服務的服務水平；以及長洲渡輪碼頭的狀況。

相關文件

21. 相關文件一覽表載於**附錄VII**。

立法會秘書處
議會事務部1
2014年4月8日

交通事務委員會

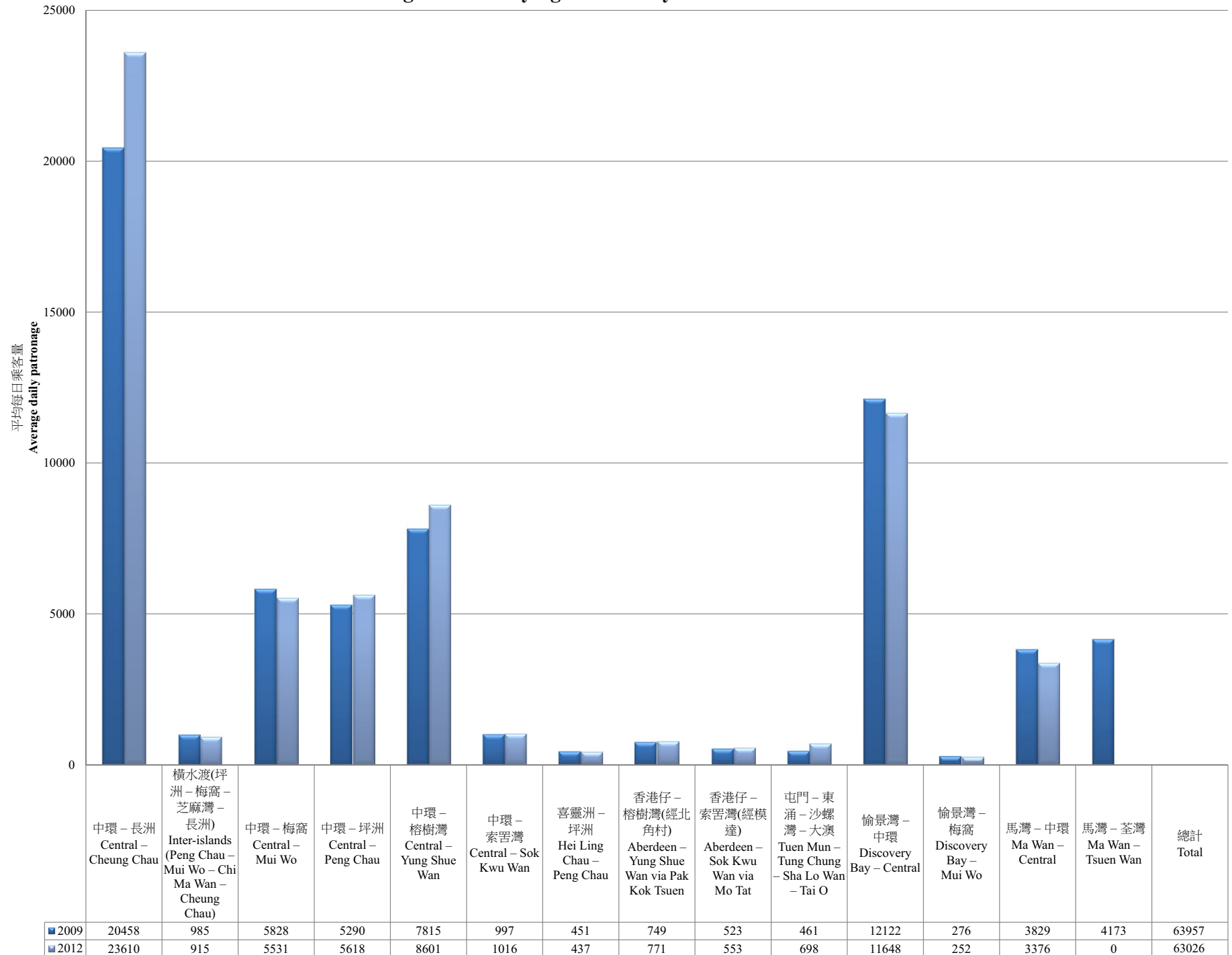
離島渡輪航線摘要

	渡輪航線	渡輪營辦商
主要航線	中環 — 長洲	新世界第一渡輪服務有限公司
	坪洲 — 梅窩 — 芝麻灣 — 長洲橫水渡	
	中環 — 梅窩	
	中環 — 坪洲	港九小輪有限公司
	中環 — 榕樹灣	Islands Ferry Company Limited
	中環 — 索罟灣	城永有限公司
其他航線	屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳	富裕小輪有限公司
	香港仔 — 榕樹灣(經北角村)	翠華船務(香港)有限公司
	香港仔 — 索罟灣(經模達)	全記渡有限公司
	中環 — 愉景灣	愉景灣航運服務有限公司
	愉景灣 — 梅窩	坪洲街渡有限公司
	馬灣 — 中環	珀麗灣客運有限公司
	馬灣 — 荃灣	

資料來源： 運輸署網頁

http://www.td.gov.hk/tc/transport_in_hong_kong/public_transport/ferries/service_details/index.html#

2009年及2012年離島渡輪服務乘客量
Patronage of the outlying island ferry services in 2009 and 2012



資料來源：立法會文件CB(1)1648/09-10(04)號及CB(1)1059/12-13(05)號 Sources: LC Papers Nos. CB(1)1648/09-10(04) and CB(1)1059/12-13(05)

交通事務委員會

6條主要離島渡輪航線現有的協助措施

政府當局為6條主要離島渡輪航線提供的協助措施¹包括 —

- (a) 就所有航線而言 —
 - (i) 接手負責碼頭的維修工作；
 - (ii) 豁免燃油稅；
 - (iii) 按照長者票價優惠計劃發還碼頭租金和豁免船隻牌照費；及
 - (iv) 簡化分租審批程序，以協助營辦商增加非票務收入，用以補貼渡輪營運，從而紓緩加價壓力；及
- (b) 中環4號和6號碼頭均已加裝防火設施，以便渡輪營辦商分租碼頭範圍作更多元化的商業和零售用途，使6條主要離島渡輪航線受益。工程已在2010年2月完成。

政府當局在2013年年中建議，在中環4至6號碼頭加建一層半作商業或零售用途，以供渡輪營辦商賺取更多非票務收入，補貼渡輪服務。加建計劃已於2013年5月3日獲得城市規劃委員會批准，但財務委員會轄下的工務小組委員會在2013年6月11日的會議上否決有關撥款申請。

¹ 政府當局於2013年5月就"6條主要離島渡輪航線中期檢討"提供的文件[立法會CB(1)1059/12-13(05)號文件]

交通事務委員會

運輸署最近進行的乘客意見調查結果
(2013年1月至2月)

運輸署於2013年1月至2月進行一項乘客意見調查。調查共完成了1 960份問卷，回覆率為62%。認為不同航線在服務是否足夠、服務可靠度及整體表現幾方面達"非常滿意"、"滿意"或"尚可"的受訪者百分比如下 —

	服務是否足夠	服務可靠度	整體表現
"中環 — 長洲"航線	92%	89%	87%
"坪洲 — 梅窩 — 芝麻灣 — 長洲"橫水渡航線	89%	92%	87%
"中環 — 梅窩"航線	86%	95%	83%
"中環 — 坪洲"航線	87%	83%	76%
"中環 — 榕樹灣"航線	90%	95%	90%
"中環 — 索罟灣"航線	68%	89%	77%

資料來源：政府當局於2013年5月就"6條主要離島渡輪航線中期檢討"提供的文件
[立法會CB(1)1059/12-13(05)號文件(附件E)]

2008年12月17日(星期三)
立法會會議席上
張學明議員就
“減輕交通費用負擔”
提出的議案

經王國興議員、鄭家富議員及黃成智議員修正的議案

本地公共交通費用日益高昂，而近日本地專營巴士公司宣布將取消過去3年提供的長者假日乘車優惠及即日回程折扣優惠，使長者及基層市民的交通費開支增加，對此本會予以譴責；由於公共交通機構不斷加價，令市民一直承受沉重交通開支負擔，再加上在金融海嘯衝擊下企業裁員減薪不斷，大批中產及基層市民進一步面對生活困難，本會促請政府採取進一步有效措施減輕市民的交通費用負擔，包括：

- (一) 向港鐵、巴士、專線小巴及渡輪公司提供津貼，促使有關公司逢周六、周日及公眾假期提供乘客半價優惠，從而令市民在這些日子有更多與家人朋友相聚的機會；
- (二) 進一步放寬‘交通費支援計劃’的申請資格和津貼期限，並把計劃擴展至全港各區；
- (三) 與各公共交通機構磋商，將星期日及公眾假期永久列為長者免費乘車日，為傷殘人士提供半價優惠訂定落實時間表，並研究推出通用於各機構的一日、一周及每月乘車證的可行性；
- (四) 針對離島航線票價高昂的問題，積極研究包括大幅增加渡輪公司的非票務收入、或由政府直接營運等各項適當方案，投放資源以減輕離島居民的船費開支，並為離島學生提供半價船票優惠；
- (五) 與港鐵公司商討，延長該公司凍結票價兩年的期限，重推十送一票價優惠，並因應居民的要求和以較一致的標準增設更多港鐵特惠站，以及研究進一步擴大現有月票計劃；
- (六) 與專營巴士公司商討，改善現時巴士車費結構，盡快修訂《公共巴士服務條例》的車費等級表及表內的路線組別安排，重新釐訂現有收費指引，提供全面的分段收費及巴士轉乘優惠安排，包括不同巴士公司之間的轉乘優惠，為全港所有全日制學生提供半價車費優惠，以及引入巴士日票及月票計劃；及

- (七) 在上述各項措施的基礎上，進一步利用現時市民普遍使用的‘八達通’卡，為全港市民提供貫通各種公共交通工具的月票優惠，以及延續現時本地專營巴士公司提供的長者假日乘車優惠及即日回程折扣優惠，既方便市民使用，又不會導致各公共交通機構過高的行政和運作成本，從而減輕普羅市民特別是長者及上班一族的交通費負擔；及
- (八) 與港鐵公司商討，設立以物業收益為基礎的票價穩定基金及將月票計劃訂為常設安排。

新聞公報

立法會十二題：離島渡輪服務

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（二月二十五日）在立法會會議上就劉健儀議員的提問所作的書面答覆：

問題：

據悉，由於近年道路和鐵路網絡日趨完善，加上中環的離島渡輪碼頭已搬遷至偏遠位置，離島航線的乘客量持續減少，有關的營辦商正面對票務收益不斷下降但營運開支卻不斷上漲的經營困境。就此，政府可否告知本會：

（一）過去五年，各條離島渡輪航線的乘客量；

（二）鑑於在中環碼頭一帶現有和建議中的接駁運輸設施及行人連接設施與離島渡輪碼頭距離頗遠，政府會否將該等設施伸延至中環一號碼頭或提供新措施，以協助有關的營辦商緩解乘客量因碼頭位置偏遠而下降的問題；

（三）鑑於當局在「中環新海濱城市設計研究」建議中將中環四至六號碼頭納入綜合發展區、翻新七號碼頭，以及重建八號碼頭，政府為何不考慮將中環一至十號碼頭一併以同一概念進行整體發展；及

（四）除了落實「中環新海濱城市設計研究」所提出的建議（包括在中環四至六號碼頭加建一層讓渡輪營辦商作商業或零售用途）外，政府有何新措施協助渡輪服務營辦商增加非票務收入，以補貼渡輪服務的營運，以期渡輪服務可持續發展（例如會否加強活化中環的離島渡輪碼頭一帶的地區，增設露天茶座或假日藝墟，使該區成為新地標以增加碼頭的人流）？

答覆：

主席：

（一）各條主要離島渡輪航線過往五年的乘客量見附表。

（二）主要航線的乘客量在過去五年均保持穩定，個別航線亦錄得增長。

現時中環碼頭外設有巴士總站、巴士站、專線小巴士，距離渡輪碼頭約二至五分鐘步行距離。渡輪乘客現時可使用位於中環三號及四號碼頭及七號新天星碼頭大樓外的行人天橋，往返現有的中區行人天橋系統。

規劃署現時進行的「中環新海濱城市設計研究」，亦包括建議改善往來碼頭的行人道連接，方便市民來往碼頭堤岸區。

(三) 根據核准中區分區計劃大綱圖，中環四至六號碼頭連同毗鄰的內陸地已規劃作「綜合發展區」。在現時進行的「中環新海濱城市設計研究」，除就該主要用地提出不同的設計概念外，亦會一併研究將中環碼頭一帶整體設計為堤岸走廊，包括沿海濱設置木板走廊及戶外憩坐處的堤岸漫步徑，以增添碼頭堤岸區的活力及人流。在這個整體設計方案上，亦會就個別碼頭的用途提出建議。例如，在前述的毗連中環四至六號碼頭的「綜合發展區」內，設置露天餐廳、零售設施或其他與海濱有關的用途。

(四) 政府理解離島渡輪服務經營上會面對的困難和離島居民對服務的需要。在協助減低離島航線的營運開支方面，政府已推出協助措施，包括接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅、按照長者票價優惠計劃發還碼頭租和豁免船隻牌照費、取得城市規劃委員會批准讓渡輪營辦商分租碼頭現有的範圍作商業和零售等用途及簡化碼頭範圍分租申請的審批程序，以便營辦商可用非票務收入補貼渡輪服務的營運，紓緩加價的壓力。

政府亦正為中環四號及六號碼頭加裝防火設施，令渡輪營辦商在分租碼頭範圍作商業和零售用途方面可更多元化。這項工程即將展開，預計於二〇〇九年年底前完成。政府正一手策劃在中環四至六號碼頭加建一層，讓渡輪營辦商利用該層樓作商業或零售用途以賺取更多的非票務收入，補貼渡輪服務的營運。

完

2009年2月25日（星期三）
香港時間16時15分

各條主要離島渡輪航線過往五年的乘客量

航線	二〇〇四 (百萬人次)	二〇〇五 (百萬人次)	二〇〇六 (百萬人次)	二〇〇七 (百萬人次)	二〇〇八 (百萬人次)
中環—榕樹灣	2.42	2.44	2.60	2.64	2.77
中環—索罟灣	0.30	0.29	0.32	0.32	0.36
中環—梅窩	2.40	2.33	2.34	2.40	2.31
中環—坪洲	1.79	1.75	1.80	1.90	1.88
中環—長洲	6.41	6.45	6.72	6.98	7.27

新聞公報

立法會六題：離島渡輪服務票價

以下為今日（六月一日）在立法會會議上黃成智議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的答覆：

問題：

本年三月，運輸署宣布批出六條主要離島渡輪航線的新牌照。該等新牌照分別由本年四月一日及七月一日起生效，平均票價加幅約為百分之十。有關離島渡輪服務的票價及營運，政府可否告知本會：

（一）鑑於有市民向本人反映，離島渡輪服務是若干離島唯一的交通工具，政府有必要確保渡輪服務的票價維持在離島居民可負擔的水平，政府會否研究限制離島渡輪營辦商提出的加價幅度不得超過通脹率；若會，詳情為何；若否，原因為何；

（二）鑑於政府曾承諾將離島渡輪服務的假日票價差距減至最多百分之二十，以回應離島居民對假日票價差距的不滿，上述六條離島渡輪航線新牌照生效後的假日票價差距為何；若有航線的假日票價差距超過百分之二十，有否評估政府是否違反了對離島居民作出的承諾；政府會否就平日及假日票價差距與該等渡輪營辦商進行商討，以縮窄兩者的差距；及

（三）鑑於政府為改善離島渡輪服務的財務可行性採取了一系列協助措施（例如透過發還渡輪營辦商實際支付的船隻保養維修費用、以及豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費等，為上述六條離島渡輪航線補貼約一億二千萬元），政府有否設定機制檢討該等措施的成效；若有，詳情為何；若否，原因為何；有否評估該等措施對渡輪營辦商制訂及調整渡輪服務票價的影響；若有，詳情為何？

答覆：

主席：

（一）為提高渡輪服務的長遠財務可行性，政府一直採取多項措施，幫助營辦商減低營運成本及增加非票務收入：

- 接手負責碼頭的維修工作；
- 豁免燃油稅；
- 按照「長者票價優惠計劃」，向營辦商發還碼頭租金和豁免有關渡輪服務的船隻牌照費；
- 容許渡輪服務營辦商分租碼頭部分範圍作商業用途，以增加非票務收入，補貼渡輪服務的營運；及
- 簡化分租審批程序，以助營辦商加快賺取非票務收入。

二〇〇八年五月，政府表示會檢討離島渡輪服務，以期提高這項服務長遠的財務可行性，及維持票價穩定。有關檢討已於二〇一〇年中完成，政府在檢討期間聽取了立法會交通事務委員會、離島區議會交通及運輸委員會、各有關的鄉事委員會及公眾人士的意見。

政府在離島渡輪服務方面的基本前提是盡量貫徹既定的政策，即是讓私營機構根據商業原則經營這些服務。因應渡輪服務是若干離島的唯一對外交通工具，政府在檢討中提出，為六條主要離島渡輪航線在二〇一一至二〇一四年三年新牌照有效期內，向渡輪營辦商進一步提供協助措施，以確保這些必要的渡輪服務得以維持。這六條主要離島渡輪航線包括「中環－長洲」、「坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲」橫水渡、「中環－梅窩」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線。有關的協助措施包括：

- － 豁免船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；
- － 發還碼頭清潔費、水費和電費；
- － 扣除根據既定安排發還碼頭租金和豁免船隻牌照費的款額後，向營辦商發還因提供長者票價優惠而少收的收入；以及
- － 向六條主要航線的營辦商，以實報實銷形式，發還他們已支付的船隻維修保養開支，以降低需要加價的幅度。

政府亦已於二〇一〇年十一月獲立法會財務委員會支持及撥款約一億二千萬元，以推行上述措施。

為選取合適的渡輪營辦商在上述六條主要離島渡輪航線牌照屆滿時繼續提供服務，運輸署在參考過進行檢討期間所收集到的意見後，於二〇一〇年九至十月，就有關公開招標的建議安排（包括航線組合及服務安排等）諮詢離島區議會交通及運輸委員會及各有關的鄉事委員會。

經參考所收集到的意見後，運輸署於二〇一〇年十二月展開有關的招標工作，並已於二〇一一年三月二十五日公布了招標結果。運輸署代表於二〇一一年三月二十八日出席了離島區議會交通及運輸委員會的會議，匯報了招標的結果及各有關航線在新牌照下的票價及服務安排。

政府理解離島居民非常關注離島渡輪服務的票價。然而，由於預計離島人口在未來數年均不會有明顯增長，以改善票務收入；而近來油價處於高水平，再加上本年五月一日開始實施的法定最低工資，對營辦商在新酬開支方面帶來相當大的影響，導致票價有非常大的上調壓力。

運輸署經審慎及仔細地評核了投標者所提交的財務資料及數據，考慮到需要確保維持有效率及具質素的渡輪服務和盡量減低對離島居民交通開支方面的影響，在批出今次六條主要離島渡輪航線的牌照時，已透過一系列的協助措施，並盡最大努力與投標者達成協議，大幅減低票價的加幅。

有關渡輪航線的月票票價與之前相比，票價提高約百分之七，而整體的平均票價則提高約百分之十。實際上，過去三年的累積通脹約為百分之

八。

為了減低票價加幅對經常使用渡輪服務的離島居民的影響，我們已盡量下調月票的加幅。現時，月票的票價加幅約百分之七，較整體平均加幅為低。

運輸署會繼續根據相關法例的要求，以公開招標的形式選取合適的營辦商經營離島渡輪服務。我們相信透過市場競爭及為營辦商提供協助措施，能提高離島渡輪服務長遠的財務可行性，及維持票價在居民可負擔的水平。若果在招標中對票價作出限制，有可能令合適及有興趣參與投標的渡輪營辦商卻步，因而令離島居民面對服務水平下降，甚或帶來沒有營辦商願意經營有關渡輪服務的風險。

(二) 政府在離島渡輪服務檢討中曾提出，為回應在諮詢期內收到的意見，建議在新牌照內收窄假日票價與平日票價差距至不超過百分之二十。運輸署在有關的招標文件內，要求投標者提交在不同票價差距下，所建議的假日與平日票價，以評估對有關航線長遠的財務可行性及對平日票價的影響；當中包括將假日與平日票價差距收窄至不超過百分之二十的情況下，及維持現有的票價差距。

但在營運成本急增的情況下，投標者的標書顯示，若將假日票價與平日票價差距收窄，平日票價的加幅將要遠遠超過現時批准的水平。為了確保維持有效率及具質素的渡輪服務，以及減低對日常使用渡輪服務的離島居民的交通開支，而且考慮到假日旅客一般對票價有較大的承受能力，我們認為繼續維持現時假日與平日票價約百分之三十八至百分之四十八的差距，是一個務實及平衡的做法。

政府現正積極研究再次推出「離島遊」計劃，提供船費資助，以鼓勵學校、非政府組織，以及社區和地區團體等機構，舉辦到離島的活動，以加強地區經濟活動。

(三) 為監察公帑用得其所，上述六條主要離島渡輪服務營辦商須在新牌照有效期內提交季度管理會計帳目，供運輸署監察其財政狀況，並在每一個財政年度完結時向政府提交經審核的財務報表，以證明其已支付的實際船隻維修保養開支，在不超過立法會財務委員會所批准的支出上限的情況下才會獲得發還。政府會按照離島渡輪服務檢討的結果，在三年牌照有效期間作中期檢討，以確保票價水平在營運成本下降時能適當地作出調整。

完

2011年6月1日(星期三)
香港時間15時03分

新聞公報

立法會四題：渡輪服務

以下是今日（十月三十日）在立法會會議上梁志祥議員的提問和署理運輸及房屋局局長邱誠武的答覆：

問題：

較早前，經營愉景灣往返梅窩渡輪服務的營辦商表示，由於經營困難，將於本年11月起停止營運該航線。在該航線停辦後，將會有約40名每天由梅窩乘搭渡輪到愉景灣上學的小學生，以及假日逾千名遊客受到影響。該等學生改乘巴士上學每程約需一個半小時，較乘搭渡輪多花兩倍時間。近日該營辦商宣布，為體恤受影響的學童及居民，會繼續營運該航線至明年2月9日。就此，政府可否告知本會：

（一）政府有何方案，在現有營辦商停止提供愉景灣往返梅窩渡輪服務，而沒有其他營辦商接辦的情況下，協助受影響的學童無需每天花上3小時的交通時間上下課；

（二）鑑於有報道指出，上述航線的現有營辦商停辦的原因，是海事處建議推行提升船舶及航行安全的措施，以致成本大增，但部分措施無助於提升航行安全，而只是在發生意外後方便執法當局蒐證及追究責任，政府就該等安全措施諮詢業界所獲意見為何，以及政府會如何回應該等意見，包括會否按業界的的要求修訂有關措施；及

（三）鑑於有報道指出，由於離島的人口少，渡輪服務營辦商即使收取高昂票價仍有經營困難，而政府曾多次補貼離島至市區的渡輪服務，為何政府從來沒有補貼營辦商同樣有經營困難的其他渡輪服務；會否考慮提供有關補貼；以及會否考慮在向渡輪營辦商提供補貼時，規定他們須接辦其他不獲補貼並因經營困難而停辦的航線；若不考慮，原因為何？

答覆：

主席：

在得悉愉景灣至梅窩持牌渡輪營辦商有意停辦是項服務時，運輸署已即時與營辦商商討各種改善航線財政狀況的措施，期望服務得以延續。經再三商討，營辦商日前已承諾願意至少經營至2014年2月9日。運輸署仍會繼續與該營辦商商討包括研究調整班次或適度調整票價的可能性，若其停辦之意已決，運輸署會安排把渡輪航線重新招標，尋找合適的新營辦商。

就梁志祥議員提問的各部分，具體答覆如下：

(一) 運輸署已主動聯絡受影響學童就讀的學校，知會愉景灣至梅窩渡輪服務可能停辦的消息，並協助學校及家長聯絡其他渡輪及陸路交通營辦商（包括校車營辦商）提供替代的交通服務。

此外，在坪洲轉乘渡輪或街渡作為往返愉景灣及梅窩亦可以是一種替代交通服務。由於愉景灣至梅窩渡輪航線的營辦商同時經營愉景灣至坪洲的街渡服務，運輸署已要求該營辦商若最終決定終止愉景灣至梅窩的渡輪航線，在下午放學時段加開愉景灣至坪洲街渡服務的特別班次，以減低對學童造成的不便。

運輸署會繼續研究這些替代方案最終是否可行。同時如我剛才所說，若然目前營辦商最終無意經營下去，署方亦會進行重新招標，尋找願意接手經營的營辦商。

(二) 自去年10月1日南丫島撞船事故後，海事處與業界代表透過不同的工作小組，舉行了不下於二十多次會議，商討和制定各種措施，以跟進獨立調查委員會報告及海事處委託的專家的改善建議，務求提升海上安全。在提升本地載客船隻安全方面，雙方目標是一致的。

第一階段的改善措施經過多次諮詢業界後，可在短期內實施，包括船隻在夜間及能見度低航行時須有一名船員協助船長瞭望、船上備有應急部署表、制定船員編制標準、在救生衣印上船隻名稱或牌照號碼，以及船上的水密門須加設警報系統。

至於中、長期改善措施，則包括要求本地船隻裝設船舶自動識別系統（Automatic Identification System，簡稱AIS）、甚高頻無線電裝設和雷達。梁議員所指的措施應該是AIS。此項措施是《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》的建議。海事處認為裝設AIS的船隻能讓其它船隻檢測到其航行情況，在有需要時可及早防避，以免碰撞；另外，船隻若遇緊急事故或意外需尋求救援或協助時，AIS可快速及準確地提供求助船隻的位置，加速救援工作；同時，航行資料並可作計劃交通管理及調查意外之用。海事處會繼續諮詢業界，在確保海上安全的大前提下，以合情合理的方法回應業界的關注，並在有需要時向確切有需要的船東或有關人士提供適當協助。

(三) 按照政府既定政策，公共交通服務應由私營機構根據審慎商業原則經營，以增加營運效益。由於渡輪服務乘客量長期並無顯著增長及營運成本不斷上升，政府一直採取多項措施減輕渡輪服務營運成本，包括接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅和按照長者票價優惠計劃發還碼頭租金和豁免船隻牌照費。另外，亦容許渡輪服務營辦商分租碼頭店鋪，增加收入補貼渡輪服務。這些措施適用於所有渡輪營辦商。

另外，立法會財務委員會於2010年批准撥款，在2011年年中至2014年年中3年牌照期向六條主要離島渡輪航線（即「中環－長洲」、「橫水渡」、「中環－梅窩」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線）的營辦商提供額外的特別協助措施。在中

期檢討後，立法會財務委員會再次於今年7月批准撥款，在2014年年中至2017年年中的下一個3年牌照期，維持這些特別協助措施。

為上述六條主要航線提供特別協助，原因是渡輪基本上是那些離島對外的唯一交通工具，服務不可或缺，亦無合適的替代交通服務。政府若不提供特別的協助，則會出現大幅加價的情況或營辦商會因虧蝕而不願維持服務，使數以萬計的乘客受到影響。特別協助措施的目的，是為提高這些渡輪服務的長遠財務可行性及維持票價穩定，以確保這些必要的渡輪服務得以維持。我們既要顧及需要維持如無支援便會在財政上不可行的必要服務，又要讓離島市民承擔適度的票價責任。

對於六條以外的其他離島渡輪服務，若提出特別協助的要求，政府會按上述政策準則就合乎條件者，適當處理。

完

2013年10月30日（星期三）

香港時間15時02分

**離島渡輪服務及票價調整事宜
相關文件一覽表**
(自2009年起)

會議日期	會議	會議紀要／文件	立法會文件編號
23.4.10	交通事務 委員會	政府當局就離島渡輪服務檢討提供的文件	CB(1)1648/09-10(04) http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/papers/tp0423cb1-1648-4-c.pdf
		會議紀要	CB(1)2320/09-10 http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/minutes/tp20100423.pdf
		政府當局就離島渡輪服務檢討提供的文件(跟進文件)	CB(1)2765/09-10(01) http://www.legco.gov.hk/yr09-10/chinese/panels/tp/papers/tp0423cb1-2765-1-c.pdf
5.11.10	財務 委員會	政府當局就協助6條主要離島渡輪航線營運的措施提供的文件	FCR(2010-11)44 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/fc/fc/papers/f10-44c.pdf
		會議紀要	FC71/10-11 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/fc/fc/minutes/fc20101105.pdf
2.6.11	交通事務 委員會	政府當局就離島渡輪服務增加票價事宜提供的文件	CB(1)2275/10-11(07) http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/papers/tp0602cb1-2275-7-c.pdf

會議日期	會議	會議紀要／文件	立法會文件編號
		會議紀要	CB(1)2867/10-11 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/minutes/tp20110602.pdf
11.7.11	交通事務委員會	政府當局就離島渡輪服務提供的文件	CB(1)2647/10-11(02) http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/papers/tp0711cb1-2647-2-c.pdf
		會議紀要	CB(1)220/11-12 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/minutes/tp20110711.pdf
24.5.13	交通事務委員會	政府當局就6條主要離島渡輪航線中期檢討提供的文件	CB(1)1059/12-13(05) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp0524cb1-1059-5-c.pdf
		政府當局就中環4、5及6號碼頭加建樓層建造工程提供的文件	CB(1)1059/12-13(07) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp0524cb1-1059-7-c.pdf
		政府當局就6條主要離島渡輪航線中期檢討提供的補充資料(跟進文件)	CB(1)1410/12-13(01) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp0524cb1-1410-1-c.pdf
		政府當局就社會福利署的交通意外傷亡援助計劃所提供的援助的事宜作出的回應(跟進文件)	CB(1)1410/12-13(02) http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/papers/tp0524cb1-1410-2-c.pdf

會議日期	會議	會議紀要／文件	立法會文件編號
		會議紀要	CB(1)1769/12-13 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/panels/tp/minutes/tp20130524.pdf
5.7.13	財務 委員會	政府當局就"為6條 主要離島渡輪航線 提供特別協助措施" 提供的文件	FCR(2013-14)26 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/fc/fc/papers/f13-26c.pdf
		會議紀要	FC25/13-14 http://www.legco.gov.hk/yr12-13/chinese/fc/fc/minutes/fc20130705.pdf

立法會秘書處
議會事務部1
2014年4月8日