

**香港油蔴地小輪船有限公司的信頭**  
**Letterhead of The Hongkong & Yaumati Ferry Co. Ltd.**

**嚴 正 聲 明**

就近日坪洲及梅窩居民要求增加普通渡輪班次一事，本公司謹回應如下：

1. 本港經營渡輪成本非輕，舉例比較巴士而言，一般大型雙體高速渡輪之成本，約為一部雙層巴士之二十倍，一艘三層渡輪之操作人員數目，為公共巴士之八倍。渡輪經營成本較重，但客源卻較少，每日各離島主要市鎮乘客量，只介乎六千至一萬八千人次，而離島各航線每日總乘客量，僅為本港公共巴士每日總乘客量之大約 1.5%。
2. 本公司於去年，因經營專營渡輪業務而引致之損失，未包括特殊項目，已達港幣七千五百萬元之譜。
3. 本公司曾向政府建議，以中環碼頭物業發展的溢利六成來補貼渡輪服務，可惜該建議終因政府與本公司未能在補地價金額問題上達成協議而被逼放棄，本公司因此而蒙受之前期地基工程損失達港幣二億五千七百萬元。
4. 去年，政府將港內外渡輪八組航線以牌照形式公開招標競投，讓市場自行釐定票價及服務水平，本公司是經過公平競爭之後，以「得分最高，低船費，增加班次和縮短航程時間」之優點，投得長洲、梅窩及坪洲等航線，在競投過程中，本公司已將利潤調至最低。
5. 查政府有關標書條款內容，對快船之速度、座位數目及繁忙時間載客量都有清楚列明基本要求，足見政府對推廣快船服務之重視，而有關條款乃政府獨立制訂，本公司並無參與，絕無“官商勾結”其事。政府一直以來，對各離島之乘客量都有詳盡之統計及分析，因而標書內規定每艘快船之座位為不低於 200 位；在維持低票價的大前提下，本公司決定採用 200 座位快船，令快船票價得以從二十四元降至二十元。
6. 本公司現時之班次安排，除完全符合政府標書基本要求之外，在繁忙時間載客能力方面，快船載客量及總載客量都比標書提供更多之座位數量；此外，本公司提供之快船及普通船載客量，均比實際乘客使用量為高：

<b>每天早上繁忙時間平均乘客量 (以四月十二日至十五日早上六時至九時為例)</b>				
	快船乘客量	快船總載客量	普通船乘客量	普通船總載客量
長洲	1,024	1,604	2,765	5,488
梅窩	685	991	457	1,211
坪洲	246	390	1,452	2,125

7. 自本公司投得離島渡輪牌照之後，已聽取離島臨時區議會的提議，增加普通渡輪航班，而整體上已超越本公司在標書之承諾。但本公司重視離島臨時區議會、坪洲及梅窩居民之要求，現正與政府商討在早晚繁忙時間增加梅窩經坪洲至中環普通雙層渡輪服務之可行性，惟增加服務所費不菲，對梅窩坪洲線本已微薄之盈利帶來重大負面影響，對未來票價帶來上升壓力。
8. 本公司希望離島居民明白，現時本公司之航班及票價，乃在「用者自付」之原則下，經投票競爭後產生之市場經濟產物；本公司為一商業機構，無可能經年累月地長期經營虧損渡輪業務，在提供改善之渡輪服務時，亦必須在顧及本公司股東利益之基礎上取得平衡。