

# 立法會交通事務委員會文件

## 本地客運渡輪服務的未來發展

### 目的

運輸署就本地客運渡輪服務未來發展所進行的檢討(檢討)已完成。本文件旨在告知委員有關檢討的主要結果。

### 背景

2. 在那些沒有其他陸路交通服務的離島，渡輪提供主要的對外交通服務。此外，渡輪亦為市民提供多一種往來本港內港及其他地區的交通工具。截至二零零一年六月，本港共有 12 間渡輪服務營辦商，有關的客運渡輪網絡包括 19 條離島線和 11 條港內線(見附件甲)。

附件甲

3. 過去數年，隨着鐵路和道路運輸網絡持續擴展，客運渡輪服務的市場佔有率一直下降。另一方面，有意見認為政府應考慮善用海港，以紓緩路面的擠塞情況。基於上述原因，運輸署進行了一項檢討，研究本地客運渡輪服務的未來發展，當中考慮到乘客對渡輪服務需求和期望的轉變、土地用途和運輸基礎設施的發展，以及渡輪服務在財政上的可行性等問題。

### 檢討範圍

4. 檢討範圍包括現有全部 30 條客運渡輪航線。有關的分析工作集中在下列各主要方面：

- (a) 分析上述渡輪服務的乘客量趨勢，以及評估其截至二零零六年的發展前景；
- (b) 研究提高本港客運渡輪服務在財政上可行性的可行方法；及

- (c) 研究客運渡輪網絡日後發展的可行性。

## 主要結果和觀察

### 乘客選擇的改變

5. 過去二十年來，鐵路和道路運輸網絡的擴展，提供了更便利的陸路過海交通和連接大嶼山與市區的鐵路／道路運輸服務。另一方面，渡輪服務的運作受到各種限制，使其競爭力不及陸上交通模式。這些限制包括：

- (a) 經營渡輪服務的資本和經常營運成本較高；
- (b) 乘客來源範圍有限 — 渡輪碼頭位於海旁，因而大部分都與活動中心和人口稠密的地方有一段距離；
- (c) 服務水平和質素的吸引力較低 — 由於乘客量偏低，以及需要控制或減低成本，大部分航線的班次並不頻密及只能以速度較慢的普通渡輪行駛；及
- (d) 在人口稠密的地方／活動中心提供中途站以增加上落渡輪人次的空間有限。

6. 因此，渡輪服務的市場佔有率下跌，而大部分現有的渡輪服務營辦商都出現虧蝕。

7. 根據第三次整體運輸研究、其他調查和進一步分析的結果，與及考慮到陸路交通服務持續的擴展和不斷增加的吸引力，離島渡輪服務的乘客量預計會在未來五年減少 9%。這主要是與大嶼山(包括愉景灣和梅窩)服務的乘客量減少有關。至於港內渡輪服務的乘客量，由於過海陸路交通服務將會進一步加強，預期亦會減少 21%。由此可見，渡輪服務在未來五年仍會面對嚴峻的挑戰。

## 提高渡輪服務財政上可行性的可行措施

8. 檢討從以下三方面探討多項有可能改善渡輪服務財政上可行性的措施，以應付這些挑戰：

- (a) 提高渡輪服務的吸引力；
- (b) 減低渡輪服務的營運開支；及
- (c) 擴展讓渡輪營辦商增加非船費收入的機會。

9. 關於(a)項，在渡輪碼頭附近提供公共交通交匯處設施已是一項既定政策。檢討建議渡輪與其他公共交通接駁服務的服務班次應盡量配合。檢討亦建議渡輪服務營辦商應更主動聯絡其他公共交通營辦商，研究是否可以向那些轉乘渡輪及其他公共交通服務的乘客提供票價優惠或折扣。

10. 關於(b)項，檢討認為應研究是否有重整／重組現有渡輪服務的空間，尤其是那些已有其他陸路交通服務提供的航線，藉以減低渡輪服務的營運開支。此外，檢討亦建議政府應繼續給予間接支援，例如為渡輪碼頭提供結構維修保養，以減輕營辦渡輪服務的財政負擔。

11. 至於(c)項，檢討建議渡輪服務營辦商應採取更積極的措施，例如主動善用渡輪船身和碼頭增加廣告收入。檢討也建議政府批准在中環的渡輪碼頭的上蓋和外牆作展示廣告之用，讓有關的渡輪服務營辦商能增加非船費收入，補助渡輪服務。

## 網絡發展

### (i) 新服務／並行服務的可行性

12. 檢討曾研究 10 條新服務，當中包括 5 條客運服務和 5 條消閑服務(包括 1 條海港遊覽服務)。此外，檢討亦測試了如果增加長洲、坪洲和梅窩的渡輪服務，在現時往返上述 3 個離島與中環的航線以外提

供往返香港仔的並行服務的可行性。這 13 條曾被研究的新服務的資料，以及其可行性的檢討結果，開列於附件乙。

- (a) **客運服務** — 檢討結果顯示，只有往返啓德與北角的渡輪服務在財政上尚算可行。檢討建議日後如遷入這兩個發展區的人口逐漸增多，應考慮邀請私營機構競投營辦往返啓德與北角的客運渡輪服務，但亦須視乎是否有渡輪停泊設施可用。
- (b) **消閑服務** — 由於有關的新服務並沒有穩定的乘客基礎，如作單獨投資，預計這些服務在財政上並不可行。不過，營辦商或會基於其他策略性或商業原因而有興趣經營這些航線。因此，提供有關服務與否，最好是留待市場去決定，但仍須視乎是否有碼頭設施可供使用而定。
- (c) **海港遊覽服務** — 在香港旅遊協會聯同規劃署所進行的研究中，曾建議開辦以遊客為對象的海上暢遊服務。根據檢討所作的評估，開辦一條在維多利亞港各主要景點停站和讓遊客隨意在景點上落的循環觀光線，預計在財政上有可能可行。
- (d) **並行服務** — 建議的航線會與目前的有關離島航線重疊。評估顯示，坪洲至香港仔航線和梅窩至香港仔航線在財政上並不可行。另一方面，雖然長洲至香港仔航線或會在財政上可行，但有關服務會使現時長洲至中環航線的乘客轉乘該航線，因而使現有服務在財政上的可行性受損，故並不建議開辦這項服務。此外，香港仔和長洲都沒有合適的相關停泊設施可供開辦這項新服務。由於香港仔避風塘的地理環境所限，這條渡輪路線只可使用小型雙體船行走，但這種船隻較易在天氣轉壞時受到影響而須停航。不過，如日後乘客的需求增加至足以支持開辦並行服務而又不會對現有服務造成不良影響，在可行的情況下，可考慮開辦合適的並行服務。

**(ii) 更改現有的離島渡輪服務**

13. 參考了渡輪乘客和離島居民的意見，檢討亦研究了以下各個更改現有離島渡輪服務的方案：

- (a) **貨運專線服務** — 檢討曾研究可否開辦貨運專線服務，運載牲畜、魚類、蔬果、家具、郵件和包裹等貨物，以紓緩目前因同時運載乘客與貨物而越來越難兼顧的情況。檢討測試了兩條航線，分別為長洲—中環和坪洲—中環的服務。結果顯示前者在財務上並不可行，而後者所能維持的班次遠較現行服務為少。
- (b) **劃一平日與周末／假日收費** — 檢討結果顯示，在以不增減渡輪的營運收入為前提下，劃一平日與周末／假日收費雖然能減低周末／假日收費，但平日收費則須大幅向上調整。考慮到目前的經濟情況，有關建議並不適宜在現階段再作跟進。

**(iii) 重組港內渡輪服務**

14. 檢討曾研究兩條“L”型的航線，即尖沙咀—中環—紅磡及紅磡—灣仔—中環的服務，以期改善 4 條往來相距不遠的中環碼頭及灣仔碼頭的航線\*之財政狀況。研究顯示，重組航線後可減少上述渡輪服務的預期虧蝕，故建議應與渡輪服務營辦商探討這個方案。

---

\* 這 4 條航線是：

- (i) 尖沙咀 — 中環線；
- (ii) 尖沙咀 — 灣仔線；
- (iii) 紅磡 — 中環線；及
- (iv) 紅磡 — 灣仔線

(iv) 重整財政狀況甚差的航線

15. 我們亦檢討了那些財政狀況甚差、而所服務地區又已有其他陸路交通服務的現有航線。為了協助現時同時營辦其他航線的渡輪服務營辦商改善其整體財政狀況，檢討認為可考慮重整以下航線：

- (a) 尖沙咀—梅窩和尖沙咀—長洲的周末／假日渡輪服務；及
- (b) 北角—紅磡、北角—九龍城和北角—觀塘的日常港內渡輪服務。

就(a)項來說，建議可首先把尖沙咀—梅窩和尖沙咀—長洲這兩條周末／假日航線合併為尖沙咀—長洲(經梅窩)航線。有關安排將可善用現有資源，從而減低營運成本。

## **建議概要**

16. 根據上述結果，檢討建議：

- (a) 應提供最佳的陸路配合 — 政府應協助渡輪與其他公共交通接駁服務互相配合服務班次，並鼓勵渡輪服務營辦商跟陸路公共交通機構研究推出轉乘票價優惠計劃，藉以吸引更多乘客使用渡輪；
- (b) 政府應繼續給予渡輪服務營辦商間接支援，以降低經營成本；並考慮准許渡輪服務營辦商把位於中環的碼頭的上蓋和外牆作展示廣告之用，以增加非船費收入的來源；
- (c) 渡輪服務營辦商應更積極推動善用渡輪船身和碼頭以增加廣告收入；
- (d) 較長遠來說，應在啟德和北角的人口增加時，考慮邀請私營機構，開辦啟德—北角的服務；

- (e) 進一步探討開辦海港遊覽服務的可行性；
- (f) 與渡輪服務營辦商進一步探討可否重整／重組部分現有的渡輪服務，以改善他們整體財政狀況；
- (g) 開辦消閑服務與否，最好是留待市場去決定，而政府應對任何私營機構的建議持開放的態度；及
- (h) 不贊成開辦並行服務，但在日後如乘客的需求增加而令開辦這類服務在財政上可行，而又不會對現有服務造成不良影響，則可盡量作出考慮。

## 下一步工作

17. 政府已着手實施上述部分建議，並會進一步考慮實施其他建議最適當的方法和時間：

- (a) 現時已設有一套機制讓運輸署協調大嶼山的渡輪和公共交通接駁服務的服務班次，有關服務班次會在有需要時作出修訂。至於市區方面，由於公共交通接駁服務的班次通常較為頻密，因此渡輪和其他公共交通接駁服務的服務班次並無明顯不配合的情況；
- (b) 政府將會准許渡輪服務營辦商將位於中環的碼頭的上蓋和外牆用作展示廣告之用。有關的政府部門現正與渡輪服務營辦商商討該項安排的條款和細則；
- (c) 我們會鼓勵渡輪服務營辦商積極推動善用渡輪船身和碼頭以增加廣告收入；
- (d) 經徵詢離島區議會後，尖沙咀—長洲航線和尖沙咀—梅窩航線已合併為尖沙咀—長洲(經梅窩)航線(見第 15(a)段)。運輸

署會聯同有關的渡輪服務營辦商，進一步探討實施其他航線重整／重組建議的可行性和公眾對此的接受程度；

- (e) 在適當的時候，運輸署會與離島區議會進一步商討開辦貨運專線服務和劃一平日與周末／假日收費的建議；
- (f) 我們會留意啓德的規劃發展，以考慮於日後開辦啓德－北角的新渡輪服務；及
- (g) 有關發展海港遊覽服務的可行性檢討結果，已轉交旅遊發展局審閱。運輸署會在有需要時協助發展這項新服務。

運輸局

政府總部

二零零一年十一月十九日

**現有本地客運渡輪服務(按航線列出)**

**渡輪航線**

**港內航線**

1. 中環 — 紅磡
2. 中環 — 尖沙咀
3. 灣仔 — 紅磡
4. 灣仔 — 尖沙咀
5. 北角 — 九龍城
6. 北角 — 紅磡
7. 中環 — 尖沙咀東
8. 西灣河 — 三家村
9. 西灣河 — 觀塘
10. 香港仔 — 鴨脷洲
11. 北角 — 觀塘

## 離島航線

12. 中環 — 梅窩
13. 中環 — 坪洲
14. 中環 — 長洲
15. 離島之間的航線
16. 尖沙咀 — 梅窩
17. 尖沙咀 — 長洲
18. 香港仔 — 榕樹灣(經北角村)
19. 中環 — 北角村
20. 中環 — 榕樹灣
21. 中環 — 索罟灣
22. 中環 — 愉景灣
23. 梅窩 — 愉景灣
24. 坪洲 — 喜靈洲
25. 香港仔 — 索罟灣(經模達)
26. 長洲 — 澄碧邨
27. 中環 — 澄碧邨
28. 馬料水 — 東平洲
29. 屯門 — 赤鱗角
30. 屯門 — 大澳(經沙螺灣)

可作研究的新服務測試摘要

	在財政上預計是否可行*
<b>客運服務</b>	
數碼港 — 中環	不可行
小西灣 — 中環	不可行
將軍澳 — 北角	不可行
啟德 — 中環	不可行
啟德 — 北角	尚算可行
<b>消閒服務</b>	
中環 — 迪士尼樂園	不可行
灣仔 — 迪士尼樂園	不可行
尖沙咀 — 迪士尼樂園	不可行
屯門 — 連士尼樂園	不可行
海港遊覽服務	可行
<b>並行服務</b>	
梅窩 — 香港仔	不可行
坪洲 — 香港仔	不可行
長洲 — 香港仔	財政上可行 <sup>#</sup> ，但在運作上並不可行，而且也不宜作獨立投資

\* 新服務如在運作上能達到收支平衡，便定為在財政上可行。

- # 不過，這條新並行服務會對現有長洲至中環渡輪服務造成不利影響，而且也沒有合適的停泊設施可供使用。