



中華人民共和國香港特別行政區

Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China



離島區議會 - 民選議員 Islands District Council - Elected Councilor
鄭官穩 Ken K W Kwong

就離島渡輪服務及票價調整事宜
離島(長洲)區議員鄭官穩意見書

1. 對於運輸署批准 6 條主要離島渡輪航線的營運商加價 4.9%-6.2%，我們收到不少離島居民的意見，表達他們強烈的不滿。政府批准渡輪加價後，渡輪的服務質素亦應同步提升，方能向市民有所交代。
2. 長洲是最多居民居住的離島，在各條離島渡輪航線中，中環至長洲的乘客量也是最多。立法會 CB(1)1208/13-14(07)號文件第 13 及 14 段提及，運輸署在 2013 年 1 月及 2 月份對航線的服務進行實地調查，發現平日早上繁忙時間(上午 7 時至 9 時)及下午繁忙時間(下午 6 時至 8 時)，由中環往返長洲的載客率均不足 50%。我們認為運輸署將快速船與普通船的載客率一併計算，並不能如實反映情況。
3. 高速船的航行時間比普通渡輪平均快 20 分鐘，「分秒必爭」的上班族普遍選擇多付近一倍的票價來換取時間。本人也是長洲居民，經實地統計所得，快速船繁忙時間的載客率超過 90%，乘客因滿座而不能登船的情況經常出現。自去年「長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」擴展至長洲渡輪後，亦增加了他們選搭快速船的誘因，運輸署的統計卻未有反映這個因素。政府必須正視繁忙時間快速船仍存在班次不足的問題。
4. 另一方面，長洲渡輪碼頭已是上世紀 70 年代的產物，不論是長洲居住人口或遊客人數，渡輪的乘客量不能與今天同日而語。單是 2009 至 2012 年期間的每日乘客量，增加了 3 千多人次至 2 萬 3 千多人次，3 年間增加的乘客量高達百萬人次，現有規模已不能滿足乘客需要，有必要盡快開展工程。
5. 立法會 CB(1)1208/13-14(08)號文件第 15 段亦提到，當局曾探討

購置船隻的可行性，最終因成本及開支等因素而擱置。本人認為「中環 - 長洲」航線每年的乘客量增長巨大，當局應重新考慮購置船隻，一方面可以紓緩快船班次不足的問題，一方面可以減低營運商維修保養的開支，減低加價壓力。

6. 長遠而言，政府應研究參考《公共巴士服務條例》的做法，讓營運商的服務水平和利潤受到一定程度的監管，也保障專營公司免受競爭威脅。事實上，現時6條主要離島渡輪服務，營運商基本上與專營無異，加上每3年續牌1次，營運商基於商業考慮，服務質素及票價調整未必可以大幅改善，營運商若有較長時間的專營權，可以提供較大誘因予各營運商投入資源改善服務。同時，政府亦應研究渡輪服務的長遠財政解決方案，以解決現時政府不斷補貼，渡輪不斷加價，但服務質素仍不見改善的惡性循環。

經民聯離島區議員 鄭官穩

2014年4月10日