

# 財務委員會討論文件

2017 年 3 月 24 日

總目 186－運輸署

分目 700 一般非經常開支

新項目「為 6 條主要離島渡輪航線提供特別協助措施」

請各委員批准一筆為數 4 億 1,214 萬元的新承擔額，為 6 條主要離島渡輪航線在下一個 3 年牌照期(即 2017 年年中至 2020 年年中)繼續提供特別協助措施。

## 問題

我們需要在下一個牌照期(即 2017 年年中至 2020 年年中)，繼續為 6 條主要離島渡輪航線<sup>1</sup>提供特別協助措施，以維持渡輪服務的財務可行性及減輕票價加幅對乘客的負擔。

---

<sup>1</sup> 由新世界第一渡輪服務有限公司(下稱「新渡輪」)營辦的航線－

- (1) 「中環－長洲」；
- (2) 來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」；及
- (3) 「中環－梅窩」航線。

由港九小輪控股有限公司的 3 家附屬公司(下稱「港九小輪」)營辦的航線－

- (4) 「中環－坪洲」；
- (5) 「中環－榕樹灣」；及
- (6) 「中環－索罟灣」航線。

## 建議

2. 運輸署署長建議開立一筆為數 4 億 1,214 萬元的新承擔額，以便在 2017 年 4 月 1 日／7 月 1 日起的新牌照有效期<sup>2</sup>內，為 6 條主要離島渡輪航線繼續提供特別協助措施。運輸及房屋局局長支持這項建議。

## 理由

### 特別協助措施的目的及成效

3. 政府的一貫政策是公共交通服務應由私營機構按商業原則經營，以提高效率和成本效益。除了 6 條主要離島渡輪航線外，政府基本上並無對公共交通服務提供直接資助。政府為這些航線提供特別協助措施，皆因該地區除了渡輪服務外，基本上並無其他公共交通工具可供選擇<sup>3</sup>。如沒有特別協助措施，則渡輪服務若非經常大幅提高票價，便無法維持。特別協助措施的作用，是維持渡輪服務的財務可行性及減輕票價加幅對乘客的負擔。

4. 特別協助措施於 2011 年首次實施，當時獲得立法會財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款，以 3 年為一周期，配合為期 3 年的渡輪服務牌照期。在 2011 年年中至 2014 年年中的牌照期內，特別協助措施所發還的款項約為 1 億 1,200 萬元，佔 6 條主要離島渡輪航線的總營運成本約一成。就 2014 年年中至 2017 年年中的現行牌照期，財委會在 2013 年通過了為數約 1 億 9,000 萬元的承擔額，為 6 條主要離島渡輪航線實施第二輪同樣為期 3 年的特別協助措施，詳情載於附件 1。

附件1

---

<sup>2</sup> 現時「中環－梅窩」航線的牌照將於 2017 年 3 月 31 日屆滿，其餘 5 條航線(即「中環－長洲」、「橫水渡」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」和「中環－索罟灣」)的牌照則會在 2017 年 6 月 30 日屆滿。「中環－梅窩」航線的新／獲延續牌照會由 2017 年 4 月 1 日起生效，而其餘 5 條航線的新／獲延續牌照則由 2017 年 7 月 1 日起生效，牌照期同樣為期 3 年。

<sup>3</sup> 僅梅窩另有道路網絡與外界連接，但其跨區陸路公共交通服務十分有限。

5. 在 2011 至 2014 年的牌照期內，在特別協助措施下，6 條主要離島渡輪航線的平日成人單程票及月票曾分別加價大約 10% 和 7%。在 2014 至 2017 年的牌照期內，該 6 條航線的平日成人單程票及月票亦在 2014 年年中加價約 5% 至 6%<sup>4</sup>。如無特別協助措施，要維持收支平衡，這 2 次票價加幅均可能會高達約 20%。由此可見，特別協助措施發揮了預期作用，維持了渡輪服務，同時亦降低了票價加幅，減輕了乘客的負擔。

6. 2016 年年初，6 條主要離島渡輪航線 2 家現行營辦商(即新渡輪及港九小輪)向運輸署表達有意申請續牌。政府於 2016 年 4 月就此事諮詢立法會交通事務委員會。委員會備悉渡輪業務經營困難，市場上可供選擇的服務提供者不多，以及政府曾將渡輪經營權公開招標但無新的服務提供者入標<sup>5</sup>的經驗。考慮到這些情況，為確保渡輪服務於今個牌照期於 2017 年年中屆滿時得以順利延續，委員會贊成政府與 2 家營辦商透過直接磋商商討續牌條件。

#### 在下一個 3 年牌照期(2017 至 2020 年)繼續提供特別協助措施的需要

7. 6 條渡輪航線的牌照期將於 2017 年年中屆滿。根據第一個營運年度的財務數據，我們預期現時 1 億 9,035 萬 9,000 元的特別協助措施應在現有牌照期內用罄。根據現行牌照期首 2 年(即 2014 至 2015 年)的收入及支出狀況以及行業前景(包括未來 3 年牌照期(即 2017 至 2020 年)估算的乘客量、油價、工資及其他營運開支)，我們為 6 條離島渡輪航線在下一個牌照期的財務表現作出評估。評估結果顯示，若無特別協助措施且又不提高票價，新渡輪及港九小輪將會在 2017 至 2020 年的下一個 3 年牌照期內錄得嚴重虧損。單是要達致收支平衡，2 家營辦商將須大幅提升票價約三成。為紓緩票價加幅，顯然有必要繼續提供特別協助措施，而補助金額亦因成本上漲須作適度上調。

---

<sup>4</sup> 尚未將 2 家營辦商其後因「利潤分享」而提供的有時限的一次性票價優惠計算在內(詳見註腳 9)。

<sup>5</sup> 運輸署在 2007 至 2008 年度及 2011 年就 6 條主要離島航線進行公開招標時，只得新渡輪及港九小輪的附屬公司入標。

8. 我們審視了特別協助措施的涵蓋範圍。為鼓勵營辦商引入新船或優化服務、設施或設備，我們現建議加入新項目，以發還上述資本投資的折舊開支。考慮到獲得補貼折舊開支的資產將由營辦商擁有，建議可獲發還的折舊開支只佔總額的一半。按目前資料，渡輪營辦商已計劃於下一個牌照期引入 2 艘新船隻及進行一系列提升船隊項目(例如更換冷氣及通風系統以及翻新船艙／洗手間)。

9. 特別協助措施的原意是維持渡輪服務的財務可行性及減輕票價加幅對乘客的負擔。渡輪營辦商表示，雖然政府繼續提供特別協助措施，但經營成本大幅上升，尤其近年船員薪酬大幅增加，對票價構成壓力。因此，2 家渡輪營辦商在申請續牌時曾提出於新牌照期開始加價大約 10%。經審慎考慮，6 條航線將加價平均約 4%<sup>6</sup>，於新牌照期生效日生效。換言之，新票價會於 2017 年年中隨 6 條航線牌照期開始日起陸續生效<sup>7</sup>，與上一次 2014 年加價相隔 3 年(當時的票價加幅為約 5% 至 6%)。建議的票價加幅低於現行牌照期(即 2014 年 7 月至 2017 年 6 月期間)綜合消費物價指數的估算累積增幅(7.4%)。

10. 我們就 2 個渡輪營辦商在下一個 3 年牌照期各項主要營運成本(包括燃油、員工開支、維修、折舊等)以至票務收入、非票務收入和於下文第 12 段建議的特別協助措施作出估算。因應這些估算，新渡輪的盈利率估計約為 6.0%，而港九小輪的盈利率則估計約為 6.2%，低於過去第一個牌照期<sup>8</sup>以及現行牌照期首 18 個月的實際盈利率<sup>9</sup>。這些估算盈利率為整個 3 年牌照期的整體估算，而非按年的估算。在估算盈利率時，我們亦考慮了在 2017 年牌照生效起提高票價及特別協助措施對營運所起的作用。需要強調的是，上述的估算盈利率，只作於續牌過

---

<sup>6</sup> 考慮到 6 條航線的載客量及營運模式各異，以及 2 家渡輪營辦商的財政狀況不同，政府擬批准新渡輪營運的「中環－長洲」、「橫水渡」及「中環－梅窩」航線整體加價平均約 3.9%，而由港九小輪營運的「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線的整體平均票價加幅則為約 4%。

<sup>7</sup> 除「中環－梅窩」航線獲續期後的牌照將由 2017 年 4 月 1 日起生效外，另外 5 條航線獲續期後的牌照將由 2017 年 7 月 1 日起生效。6 條航線的牌照期均為 3 年。

<sup>8</sup> 新渡輪及港九小輪在第一個牌照期(2011 至 2014 年)的盈利率分別為 7% 及 8.1%。

<sup>9</sup> 在現行牌照期的首 18 個營運月內，2 家營辦商受惠於油價調整，錄得超出原來估算的可觀盈利。經政府與營辦商磋商後，2 個渡輪營辦商同意以有時限的一次性票價優惠，與乘客均分「額外盈利」。涉及票價優惠的金額約為 2,200 萬元。票價優惠的安排，是將均分所得的金額全數回饋乘客。2 個渡輪營辦商均為不同航線提供整體而言八至九折左右的票價優惠，為期約半年。在現行牌照期的首 18 個月(與乘客分享「額外盈利」後)，新渡輪和港九小輪的實際盈利率分別約為 7.5% 及 13.5%。

程中制定特別協助措施的執行細節、處理加價申請及制定下一牌照期利潤分享機制之用；相關估算既非保證盈利，亦非盈利上限，而是用作評估營運財務可行性的估算工具。

11. 政府在 2016 年初就於現行牌照期(2014 至 2017 年)向 6 條主要離島渡輪航線提供特別協助措施進行了中期檢討，並設立了利潤分享機制。在該機制下，營辦商透過提供票價優惠，與乘客均分所謂「額外盈利」(即超出續牌時估算盈利率的盈利)。同一利潤分享機制會適用於 2017 至 2020 年的下一牌照期，即在牌照期上半段所能賺得的「額外盈利」，將在牌照期下半段與乘客均分；而在牌照期下半段所能賺得的「額外盈利」，則會在下一牌照期與乘客均分。

## 建議

12. 考慮到渡輪營辦商的財務估算、特別協助措施的補助以及平均約 4% 的票價加幅，下一個 3 年牌照期的特別協助措施所需款項約為 3 億 4,000 萬元。參考現行牌照期的做法，我們擬另外預留 20% 備用款項作為應急費用，特別協助措施的所需金額因而上調至 4 億 1,214 萬元(詳情見下文第 16 段)。

13. 特別協助措施以實報實銷及發還特定開支的方式實施(開支項目載於下文第 16 段)。營辦商須在每一個財政年度完結時向運輸署提交經審核的財務報表，以證明已支付的實際開支。另外，營辦商亦須提交季度管理會計帳目，供運輸署監察其財務狀況。我們亦會在牌照的 3 年有效期內進行中期檢討。

14. 現行牌照期的特別協助措施金額約為 1 億 9,000 萬元(已計及 20% 備用款項)。這次須大幅調高特別協助措施金額，主要因為在特別協助措施下將引入新的發還半數折舊開支項目、維修保養費大幅上調、其他可獲特別協助措施發還的項目成本上漲，以及應急費用因應特別協助措施整體金額增加而上升。換言之，增加補貼除因新增折舊費項目，主要是為應付不斷上升的營運成本，以盡量減輕票價加幅對乘客的負擔；詳情載於附件 2。特別協助措施以實報實銷方式施行，而運輸署亦會小心核實單據，避免濫用。

### 維持離島渡輪服務長遠財務可行性

15. 政府在 2011 年首次為 6 條主要離島渡輪航線引入特別協助措施的安排。下一個 3 年牌照期(即 2017 至 2020 年)是政府首次為鼓勵營辦商引入新船及提升設施或設備而補助營辦商的折舊開支，亦是政府正式將利潤分享機制納入渡輪服務的續牌條件。這些新安排對改進渡輪服務及維持營運渡輪服務的長遠財務可行性所起的實質作用為何，仍有待觀察。我們會在下一期的中期檢討(2019 年上半年)作出全面檢視。屆時政府會一併檢視現建議的特別協助措施是否為維持渡輪服務質素及財務可行性的最佳長遠營運模式。相關的課題詳情見附件 3。

附件3

### 對財政的影響

#### 非經常開支

16. 我們估計，為 6 條主要航線於下一個 3 年牌照期提供特別協助措施的開支為 4 億 1,214 萬元，分項數字如下－

|  | 2017-18<br>千元 | 2018-19<br>千元 | 2019-20<br>千元 | 2020-21<br>千元 | 總計<br>千元 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|----------|
| (a) 向營辦商發還船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費                        | 154           | 510           | 526           | 356           | 1,546    |
| (b) 發還碼頭電費、水費及清潔費                                | 1,652         | 5,448         | 5,614         | 3,798         | 16,512   |
| (c) 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，發還因提供長者票價優惠而少收的收入 | 3,515         | 11,598        | 11,950        | 8,084         | 35,147   |
| (d) 發還船隻維修保養開支                                   | 24,044        | 79,344        | 81,749        | 55,301        | 240,438  |
| (e) 發還因提供小童票價優惠而少收的收入                            | 2,149         | 7,093         | 7,308         | 4,943         | 21,493   |

|                    | 2017-18<br>千元 | 2018-19<br>千元 | 2019-20<br>千元 | 2020-21<br>千元 | 總計<br>千元 |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------|
| (f) 發還船隻保險費        | 910           | 3,003         | 3,094         | 2,093         | 9,100    |
| (g) 發還提升船隻及船隊的折舊開支 | 1,620         | 5,345         | 5,506         | 3,725         | 16,196   |
| (h) 施行「離島遊」計劃      | 302           | 996           | 1,026         | 694           | 3,018    |
| (i) 預算承擔額          | 34,346        | 113,337       | 116,773       | 78,994        | 343,450  |
| [(a) 至 (h) 項的總和]   |               |               |               |               |          |
| 另加 20% 備用款項後的總計    | 41,215        | 136,004       | 140,128       | 94,793        | 412,140  |
| [即(i)的 120%]       |               |               |               |               |          |

17. 就上文第 16 段(a)項，154 萬 6,000 元的預算開支，是用以在下一個牌照有效期內向渡輪營辦商發還船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；預算開支為該等項目的預計實際收費水平。

18. 就上文第 16 段(b)、(d)及(f)項，分別為 1,651 萬 2,000 元、2 億 4,043 萬 8,000 元及 910 萬元的預算開支，是用以向渡輪營辦商發還碼頭電費、水費及清潔費、船隻維修保養開支以及船隻保險費。預算開支為財政上限，是按營辦商就下一個 3 年牌照期的預計開支所作出的估算，同時亦參考了在現有 3 年牌照期的首 18 個月的實際支出及綜合消費物價指數的預計變動。

19. 就上文第 16 段(c)及(e)項，分別為 3,514 萬 7,000 元及 2,149 萬 3,000 元的預算開支，是用以向渡輪營辦商發還因提供長者及小童票價優惠而少收的收入。預算開支為財政上限，是按 6 條渡輪航線在下一個牌照期的預計乘客量並考慮了第 9 段提及的票價調整所帶來因分別提供長者和小童票價優惠而相應實際全數少收的收入而制定，我們亦參考了現有 3 年牌照期的乘客量。

20. 就上文第 16 段(g)項，1,619 萬 6,000 元的預算開支，是用以向渡輪營辦商發還半數因引入新船或優化服務、設施或設備的資本項目而涉及的折舊開支。預算開支是按渡輪營辦商就下一個 3 年牌照期引入新船或提升船隊的計劃而制定。

21. 就上文第 16 段(h)項，301 萬 8,000 元的預算開支為財政上限，用以推行「離島遊」計劃，為學校、非政府組織、社區和地區團體等機構的合資格人士，提供免費船票，以鼓勵他們到 6 條渡輪航線所服務的離島舉辦活動。

## 推行計劃

22. 正如上文第 6 段所述，在得到立法會交通事務委員會及離島區議會支持下，為確保渡輪服務於今個牌照期在 2017 年年中屆滿時得以順利延續，政府與 2 個營辦商的商討已完成。6 條航線的現有牌照會按《渡輪服務條例》第 29(2)條<sup>10</sup>的規定延續 3 年。如獲財委會批准撥款，運輸署會在下一個牌照期繼續按現時實報實銷的方式提供特別協助措施。

23. 若油價在下一牌照期內突然飆升並持續高企，我們必要時可能考慮在牌照期內安排一次過的特別協助措施額外撥款及／或提高票價。

## 公眾諮詢

24. 我們就建議的特別協助措施方案諮詢了立法會交通事務委員會(2016 年 11 月 18 日及 12 月 2 日)、離島區議會交通及運輸委員會(2016 年 11 月 21 日)以及交通諮詢委員會(2016 年 11 月 29 日)。他們均支持建議方案並接受建議約 4% 的票價加幅。

25. 就立法會交通事務委員會方面，我們進行了 2 次會議，主要由於在第一次委員會會議上，有委員要求須舉行第二次會議以安排公聽會。部分委員認為不應加價或加幅應低於建議的 4%，尤其政府已預備於下一個牌照期提供雙倍的特別協助措施補助。政府當時回應時清楚說明，主要由於下一個牌照期的營運成本會大幅上升，營辦商原要求約 10% 的票價加幅。政府已建議透過特別協助措施將票價加幅降低至

---

<sup>10</sup> 根據《渡輪服務條例》第 29(2)條，「[運輸署]署長可在牌照有效的任何期間，應持牌人的請求，將該牌照期延續一段或多於一段期間，但每段延續期間不得超過 3 年，使到該牌照獲批予的期間，連同其所有延續期間，無論如何總計不得超過 10 年」。由於現時 6 條渡輪航線的牌照始自 2011 年年中，再次延續牌照 3 年，仍符合總計不得超過 10 年的規定。



4% 的溫和水平，而乘客須承擔適度的加價負擔。會上亦有意見認為，政府應設立油價穩定基金並提升渡輪業的人手供應。委員得知在決定特別協助措施金額時，政府已考慮到渡輪航線在下一個牌照期的整體財務表現，包括燃油及員工開支。就人手方面，委員知悉政府一直有提供經濟誘因，鼓勵人才考取所需的船員資格。渡輪營辦商所提供的優化薪酬，亦有助吸引更多新血入行。此外，委員要求政府提供「中環－長洲」航線的乘客人次以及港九小輪於下一個牌照期預計可得的特別協助措施金額。就此，政府已在 2017 年 1 月 9 日向交通事務委員會提交補充資料(見附件 4)。

附件4

26. 委員會亦就個別航線的事宜提問。部分委員反對營辦商擬於坪洲航線<sup>11</sup>引入單一船種運作模式(即以 2 艘快速船取代現時的 2 艘較慢的普通船，合共以 4 艘快速船營運該航線)的初步計劃。委員主要關注到快速船的票價比普通船高<sup>12</sup>。我們向委員會解釋，坪洲航線的營運模式將不會影響下一個牌照期所需的特別協助措施撥款<sup>13</sup>。政府亦就營辦商單一船種運作的初步計劃諮詢離島區議會，其後經考慮地區的意見後，營辦商決定收回有關計劃(詳見下文第 28 段)。就長洲航線方面，個別委員要求設立長洲居民優先通道以及改善碼頭設施(包括於長洲興建新碼頭)。我們於回應時向委員會指出，經諮詢離島區議會，營辦商已計劃推出月票通道，應可惠及經常乘搭「中環－長洲」航線的乘客。至於要求營辦商為「中環－長洲」航線乘客提供多程票並將月票通道擴展至適用於持多程票的乘客的建議，營辦商表示樂意接受，但技術執行細節仍須研究，並以爭取在下一個牌照期開始前完成研究為目標。政府亦正檢視長洲所需的碼頭改善工作。

27. 至於 2020 年後的安排，委員要求政府積極研究延長現時只有 3 年的牌照期的可行性，以便營辦商作所需的長遠計劃及投資。委員亦清晰表明應將特別協助措施擴展至涵蓋其他 8 條離島渡輪航線，特別是愉景灣及馬灣航線。至於以中環 4 至 6 號碼頭加建樓層所得的租金收入補貼渡輪營運的方案，委員知悉循該方向發展的弊端，但期望政府

---

<sup>11</sup> 交通事務委員會提出議案，指除非港九小輪提交下一個牌照期的建議船種和票務詳情供委員會審議，否則委員會不能同意對坪洲航線的資助。議案不獲通過。

<sup>12</sup> 就「中環－坪洲」航線，現時於星期一至六成人單程快速船及普通船的票價分別為 28 元 5 角及 15 元 3 角，而於星期日及公眾假期則分別為 41 元 8 角及 21 元 9 角。若實施單一船種運作模式，預計票價會介乎普通船及高速船之間。

<sup>13</sup> 無論以單一船種模式或混合船種模式運作坪洲航線，對整體成本只有些微變化，故整體所須的特別協助措施金額不會產生重大變化。

於下一次在 2019 年年初完成的中期檢討，會明確交代是否採用該補貼模式的最終決定。

28. 在離島區議會交通及運輸委員會 2016 年 11 月 21 日的會議，經討論後，委員表示對此特別協助措施建議不持異議，並對票價加幅表示理解。交通諮詢委員會在 2016 年 11 月 29 日的會議上支持政府的建議方案。就營辦商以單一船種模式運行「中環－坪洲」航線的建議，離島區議會要求運輸署出席居民會議進一步聽取意見。運輸署和港九小輪已在 2016 年 12 月 30 日出席了坪洲居民會議聽取意見，當日出席居民的主流意見是希望保留現時以混合船種模式運行「中環－坪洲」航線。港九小輪經考慮到地區的意見後，決定維持以混合船種模式運行該航線。

## 背景

29. 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，但渡輪服務獨特之處在於渡輪是離島唯一的交通工具<sup>14</sup>。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，亦容許渡輪服務營辦商分租碼頭店鋪，增加收入以補貼渡輪服務。推行這些政策(特別協助措施除外)的目的，是維持渡輪服務的財務可行性及減輕票價加幅對乘客的負擔。詳情載於附件 1 附錄 II。

運輸及房屋局

2017 年 3 月

---

<sup>14</sup> 有對外陸路網絡連接的離島只得大嶼山，但其跨區陸路公共交通服務有限。

## 特別協助措施詳情

6 條航線在 2015 年的每日平均乘客量約為 50 000 人次。包括該 6 條  
附錄 I 主要航線在內的全部合共 14 條離島渡輪航線及其乘客量資料載於附錄 I。

2. 我們在 2013 年 7 月向立法會財務委員會申請為數約 1 億 9,000 萬元的承擔額，為該 6 條主要渡輪航線實施的特別協助措施如下－

|     | 特別協助措施  | 現行 3 年<br>牌照期<br>補助上限<br>(百萬元) | 首 2 個<br>營運年度的<br>實際發還款額<br>(百萬元) |
|-----|---|--------------------------------|-----------------------------------|
| (a) | 發還船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；                            | <b>34</b>                      | 31.8                              |
| (b) | 發還碼頭電費、水費和清潔費；                                |                                |                                   |
| (c) | 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，發還因提供長者票價優惠而少收的收入； |                                |                                   |
| (d) | 發還船隻維修保養費；                                    | <b>96</b>                      | 81.2                              |
| (e) | 發還因提供小童票價優惠而少收的收入；                            | <b>23</b>                      | 12.5                              |
| (f) | 發還船隻保險費；以及                                    | <b>3</b>                       | 4.4                               |
| (g) | 施行「離島遊」計劃 <sup>註</sup> 。                      | <b>2</b>                       | 1.6                               |
| (h) | 20% 備用款項                                      | <b>32</b>                      | 不適用                               |
|     | <b>總計</b>                                     | <b>約 190</b>                   | 131.5                             |

<sup>註</sup> 「離島遊」計劃為學校、非政府機構、社區組織和地區團體等機構的合資格人士提供免費渡輪服務，以助他們到該 6 條渡輪航線服務的離島舉辦活動。渡輪營辦商可向政府申請發還少收的收入。現有牌照期的計劃已在 2016 年年中截止申請，預期計劃下備用的大部分款額將會用盡。

其他協助措施

3. 現時向渡輪服務提供的其他協助措施(特別協助措施除外),表列於  
附錄 II 附錄 II。

-----

## 14 條離島渡輪航線在 2015 年的乘客量

| 離島渡輪航線                             | 2015 年<br>每日平均乘客量 |
|------------------------------------|-------------------|
| 獲特別協助措施補助的航線                       |                   |
| 1. 中環－長洲 <sup>註1</sup>             | 26 315            |
| 2. 橫水渡(坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲) <sup>註1</sup> | 1 059             |
| 3. 中環－梅窩 <sup>註1</sup>             | 5 865             |
| 4. 中環－坪洲 <sup>註2</sup>             | 6 860             |
| 5. 中環－榕樹灣 <sup>註2</sup>            | 9 111             |
| 6. 中環－索罟灣 <sup>註2</sup>            | 1 257             |
| 沒有獲特別協助措施補助的航線                     |                   |
| 7. 香港仔－長洲 <sup>註3</sup>            | 539               |
| 8. 香港仔－榕樹灣(經北角村)                   | 845               |
| 9. 香港仔－索罟灣(經模達)                    | 642               |
| 10. 屯門－東涌－沙螺灣－大澳                   | 1 102             |
| 11. 愉景灣－梅窩                         | 264               |
| 12. 愉景灣－中環                         | 11 707            |
| 13. 馬灣－中環                          | 3 039             |
| 14. 馬灣－荃灣                          | 302               |

註 1 由新世界第一渡輪服務有限公司營辦。

註 2 由港九小輪控股有限公司旗下附屬公司營辦。

註 3 該航線在 2015 年 8 月 8 日投入服務。

-----

向渡輪服務提供的常設協助措施(特別協助措施以外)

除特別協助措施以外，政府一直為所有航線提供多項協助措施，令服務在財政上更為可行。這些措施包括－

- (a) 接掌碼頭的維修保養工作；
  - (b) 豁免燃油稅；
  - (c) 在長者票價優惠計劃下發還碼頭租金和豁免船隻牌照費；以及
  - (d) 簡化碼頭的分租審批程序，協助營辦商增加非票務收入，以補貼渡輪業務，從而紓緩加價壓力。
-

## 2017 至 2020 年牌照期施行的特別協助措施詳情

主要基於下列因素，特別協助措施的金額將由現行牌照期(2014 至 2017 年)的 1 億 9,000 萬元大幅增至下一牌照期(2017 至 2020 年)的約 4 億 1,000 萬元 –

| 項目  | 2014 至 2017 年<br>牌照期補助<br>金額上限<br>(a)<br>(百萬元) | 2017 至 2020 年<br>牌照期補助<br>金額上限<br>(b)<br>(百萬元) | 2017 至 2020 年<br>牌照期增加<br>的補助金額<br>(b-a)<br>(百萬元) |
|---|--|--|---|
| 引入特別協助措施新項目 – 折舊開支                              | 不適用  | 16   | 16  |
| 新渡輪及港九小輪的維修保養費                                  | 96   | 240  | 144 <sup>註</sup>                                  |
| 發還船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費、碼頭電費、水費和清潔費，以及因提供長者票價優惠而少收的收入 | 34   | 53   | 19  |
| 發還船隻保險費   | 3  | 9  | 6   |
| 應急費用  | 32   | 69   | 37  |

註 發還 2 家渡輪營辦商的維修保養費金額增加約 1 億 4,400 萬元，主要原因如下 –

- 渡輪營辦商計劃在下一個牌照年度耗資約 5,700 萬元優化船隊；
- 維修保養工作以 4 年為周期，有部分關鍵的船隻維修保養和檢驗工作須在下一牌照期內進行，涉及約 1,300 萬元；
- 渡輪營辦商的標準維修保養費會增加約 4,200 萬元；以及
- 在現行牌照期內，渡輪營辦商的部分維修保養費未能全數獲補助。我們擬在下一個牌照期，向營辦商全數發還下一個牌照期的維修保養費，因此需要較大金額。

## 維持離島渡輪服務長遠財務可行性

就維持離島渡輪服務長遠財務可行性，政府會就以下不同課題作深入研究。

2. 《渡輪服務條例》(第 104 章)規定，渡輪服務的牌照期最長為 3 年。我們認為，這項規定有礙營辦商對營運渡輪服務作出較長遠的規劃及投資。我們會藉下一次中期檢討的機會研究修訂法例，以延長牌照有效期。

3. 政府曾於 2013 年建議開展中環 4、5 及 6 號碼頭加建樓層工作，以提供店舖租務收益，補貼 6 條航線的營運。該建議於 2013 年年中提交財委會轄下工務小組委員會審議時，小組委員對租金回報及營運與管理事宜提出疑慮<sup>1</sup>，並否決了把工程計劃提升為甲級的建議。其後，我們重新深入檢視此方案。考慮到該方案所涉的建造費用(在 2013 年估計約為 6 億 1,000 萬元)、租金收入方面的變數、一眾持份者(即政府、渡輪營辦商、負責批租的機構及商舖租戶)之間複雜的合約關係，以及租務代理公司的收費會令用作補貼的最終租金收入減少等因素，我們初步認為此方案未必是最可行可取的模式。

4. 另外，有意見認為由於渡輪營辦商持續面對困難的經營環境，政府應為營辦商購置船隻，減輕營運成本。政府的一貫政策是公共交通服務應由私營機構按商業原則經營，以提高效率和成本效益。此建議偏離該既有的公共交通政策。不過，為了鼓勵營辦商引入新船或優化服務、設施或設備，政府現建議在下一個 3 年牌照期引入新項目，以發還半數上述資本投資的折舊開支。按此，會有 2 艘新船引入船隊。事實上，渡輪營辦商面對的主要壓力來自不斷上升的經營開支，當中燃油及員工成本佔約七成。政府為營辦商購置船隻，即使能減輕經營成本，亦只是減輕資本性投資的開支，不能解決日常營運長期入不敷支的問題。因此，特別協助措施依然要維持。

---

<sup>1</sup> 委員的主要疑慮包括認為政府當年初估了租金收入預測，並認為應先擬訂碼頭的商業模式，以達致最高的租金回報。亦有委員建議政府重新考慮碼頭的外觀設計。



5. 另一個類似的主張是由政府購入及持有渡輪，並外判營運服務。我們初步評估顯示，「管理、營運和維修保養」模式的好處是容許政府不時運用公帑，以全新渡輪來優化／代替現有渡輪。此模式也可讓政府全面掌管渡輪服務，但是「管理、營運和維修保養」模式偏離政府一貫政策，即公共交通服務應由私營機構按商業原則經營，以盡量提高運作效率和成本效益。此外，票價調整的安排亦須妥善處理。

### 餘下 8 條離島渡輪航線

6. 目前，除了 6 條主要離島渡輪航線外，另有 8 條其他離島渡輪航線<sup>2</sup>。有意見指，特別協助措施應擴展至這 8 條離島渡輪航線。就此課題，我們會作深入研究，當中會考慮一系列因素，包括公帑須使用得宜的原則、8 條航線各自是否有替代的公共交通服務、8 條航線各自不同的經營環境(例如部分航線是配合當年新推出的住宅項目而開辦)，以及 8 條航線不同的財務狀況(部分航線有虧損，但亦有航線目前財政相對較為穩健)、載客量等。這幾方面目前的數據見附表。利潤分享安排成為了 6 條主要離島渡輪航線 2017 至 2020 年度牌照的續牌條件，對另外 8 條航線是否適用亦需要研究。另外，該 8 條航線的牌照期期限不一(現時的牌照期由 1 至 3 年不等，詳情見附表)。日後的牌照期應否整合或統一，亦須研究。政府會在 2019 年上半年就現有 6 條主要離島渡輪航線的長遠營運模式作出決定時，一併決定屆時定下的長遠營運模式是否及應如何應用於該另外 8 條航線。屆時我們會諮詢立法會。

附表

7. 我們會小心研究上文第 2 至 6 段的課題。研究預計會在 2019 年上半年連同特別協助措施在 2017 至 2020 年牌照期運作的中期檢討一併完成。

---

<sup>2</sup> 8 條其他離島渡輪航線包括－

- (1) 「香港仔－長洲」；
- (2) 「香港仔－榕樹灣(經北角村)」；
- (3) 「香港仔－索罟灣(經模達)」；
- (4) 「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」；
- (5) 「愉景灣－中環」；
- (6) 「愉景灣－梅窩」；
- (7) 「馬灣－中環」；及
- (8) 「馬灣－荃灣」。

## 8 條未有特別協助措施的離島航線的經營現況

| 8 條未有特別協助措施的離島航線<br>[現行牌照期]                              | 2015 年<br>平均每天<br>載客人次 | 備註                             |
|--|------------------------|--------------------------------|
| 愉景灣－中環<br>[1 年：2016 年 5 月 1 日至<br>2017 年 4 月 30 日]       | 11 707                 | • 設有若干跨區非專營居民巴士服務 <sup>1</sup> |
| 香港仔－北角村－榕樹灣<br>[3 年：2014 年 8 月 15 日至<br>2017 年 8 月 14 日] | 845                    | • 沒有替代公共交通服務                   |
| 愉景灣－梅窩<br>[2 年：2016 年 2 月 10 日至<br>2018 年 2 月 9 日]       | 264                    | • 有道路網絡與外界連接，但陸路交通非常轉折         |
| 香港仔－長洲<br>[3 年：2015 年 8 月 8 日至<br>2018 年 8 月 7 日]        | 539                    | • 長洲依靠渡輪出入。此航線用以紓緩中環－長洲的高載客量   |
| 屯門－東涌－沙螺灣－大澳<br>[3 年：2015 年 9 月 2 日至<br>2018 年 9 月 1 日]  | 1 102                  | • 沒有替代公共交通服務                   |
| 馬灣－中環<br>[3 年：2015 年 12 月 14 日<br>至 2018 年 12 月 13 日]    | 3 039                  | • 設有若干跨區非專營居民巴士服務 <sup>2</sup> |

<sup>1</sup> 路線資料如下－

- DB01R 愉景灣－東涌
- DB02R 愉景灣－機場
- DB03R 愉景灣－欣澳

<sup>2</sup> 路線資料如下－

- NR330 馬灣(東灣巴士總站)－青衣站

| 8 條未有特別協助措施的離島航線<br>[現行牌照期]                            | 2015 年<br>平均每天<br>載客人次 | 備註   |
|--|------------------------|--|
| 馬灣－荃灣<br>[3 年：2016 年 6 月 8 日至<br>2019 年 6 月 7 日]       | 302                    |  |
| 香港仔－模達－索罟灣<br>[3 年：2016 年 6 月 1 日至<br>2019 年 5 月 31 日] | 642                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 沒有替代公共交通服務</li> </ul> |

-----

- 
- NR331 馬灣(珀欣路)－荃灣(西樓角路)
  - NR331S 馬灣(珀欣路)－荃灣西站
  - NR332 馬灣(東灣巴士總站)－葵芳(新都會廣場)
  - NR334 馬灣(東灣巴士總站)－香港國際機場
  - NR338 馬灣(東灣巴士總站)－中環(中環二號碼頭)(深宵服務)

政府總部  
運輸及房屋局

運輸科  
香港添馬添美道 2 號  
政府總部東翼



Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat  
Transport Branch  
East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong

本局檔號 : THB(T)CR 2/5482/00  
來函檔號 :

電話號碼 : 3509 8159  
傳真號碼 : 2537 5246

香港中區  
立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處秘書長  
(經辦人：劉素儀女士)

[傳真號碼：2978 7569]

劉女士：

立法會交通事務委員會  
六條主要離島渡輪航線：  
下一個三年牌照期（2017-20 年）的特別協助措施

政府在 2016 年 11 月 18 日及 12 月 2 日就六條主要離島渡輪航線<sup>1</sup>在下一個三年牌照期（2017-20 年）的特別協助措施安排諮詢了立法會交通事務委員會。會上，有議員查詢由新世界第一渡輪服務有限公司營運的「中環－長洲」渡輪航線的每日平均乘客量，以及在下一個三年牌照期政府向港九小輪控股有限公司（「港九小輪」）營運的三條離島渡輪航線提供的特別協助措施的估算款額，本局現作回覆。

<sup>1</sup> 由新世界第一渡輪服務有限公司營辦的航線：

- (1) 「中環－長洲」；
- (2) 來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」；及
- (3) 「中環－梅窩」航線。

由港九小輪控股有限公司的三家附屬公司營辦的航線：

- (4) 「中環－坪洲」；
- (5) 「中環－榕樹灣」；及
- (6) 「中環－索罟灣」航線。

**「中環－長洲」渡輪航線乘客量**

「中環－長洲」渡輪航線在過去五年的每日平均乘客量詳列如下：

| 年份   | 每日平均乘客量（人次） |
|------|-------------|
| 2011 | 22 943      |
| 2012 | 23 610      |
| 2013 | 25 244      |
| 2014 | 25 767      |
| 2015 | 26 315      |

**2017-20 年政府向港九小輪提供的特別協助措施估算款額**

因應港九小輪營運的三條離島渡輪航線（即「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」及「中環－索罟灣」航線）在下一個三年牌照期的財務估算，政府預計需為該三條航線提供約 1.22 億元的特別協助措施（未計及任何備用款項）。須注意的是，特別協助措施是以實報實銷方式發還特定開支。運輸署會小心核實單據，確保不會出現濫用的問題。營辦商須在每一個財政年度完結時向運輸署提交經審核的財務報表，以證明已支付的實際開支。另外，營辦商亦須提交季度管理會計帳目，供運輸署監察其財務狀況。

運輸及房屋局局長

(何星頤



代行)

2017 年 1 月 9 日