

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

目的

本文件旨在向委員匯報延續六條主要離島渡輪航線¹牌照三年的安排。

背景

2. 政府的一貫政策是公共運輸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。除了六條主要離島渡輪航線外，政府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²。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。

3. 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（「財委會」）批准撥款，每三年為一周期，配合為期三年的渡輪服務牌照期。補助方法是發還若干營辦渡輪服務的開支，以實報實銷方式施行，確保營辦商注重營運效率以及公帑用得其所。因應上文第 2 段的一貫政策，及為慎

¹ 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。

² 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。

用公帑，燃油和員工開支不獲補助。對於 2014 年年中至 2017 年年中的現行牌照期，財委會於 2013 年通過了為數約 1.9 億元的承擔額，為六條主要離島渡輪航線實施第二輪同樣為期三年的特別協助措施。詳情載於附件一。

4. 今年初，六條主要離島渡輪航線兩個現行營辦商（即新世界第一渡輪服務有限公司（「新渡輪」）及港九小輪控股有限公司轄下的三家附屬公司（「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，及政府曾將渡輪經營權公開招標而並無新的服務提供者入標³的經驗。考慮到這些，為確保渡輪服務於今個牌照期於明年年中屆滿時得以順利延續，委員會贊成政府與兩個營辦商透過直接磋商商討續牌條件。詳情請參閱立法會文件 CB(4)831/15-16(03)。

下一個三年牌照期

5. 政府與渡輪營辦商的商討已完成，續牌的安排臚列下文第 6 至 16 段。

繼續提供及加強特別協助措施

6. 根據現行牌照期首兩年的收入及支出狀況以及行業前景（包括未來三年牌照期估算的乘客量、油價、工資及其他營運開支），我們為六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，若沒特別協助措施且又不提高票價，新渡輪及港九小輪將會於 2017-20 年的下一個三年牌照期內錄得嚴重虧損。單是要達致收支平衡，兩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。

³ 運輸署在 2007/08 年度及 2011 年就六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。

7. 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，我們現建議加入一項新項目，以發還上述資本投資的折舊開支。顧及到獲得補貼折舊開支的資產將由營辦商擁有，可獲發還的折舊開支會是總額的一半。按目前資料，渡輪營辦商已計劃於下一個牌照期引入兩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）。

票價調整

8. 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。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，兩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%。

9. 我們理解離島居民非常關注離島渡輪服務的票價。與此同時，特別協助措施的基本政策考慮是政府透過措施減輕加價壓力之餘，渡輪乘客，一如其他公共交通工具的乘客，亦須適度承擔票價責任。在處理這加價申請時，運輸署仔細審核了渡輪營辦商所提交的財務資料及數據，包括營辦商須面對油價回升壓力、員工薪酬開支大幅增加和提升船隊對營運成本的影響。署方亦已計及預計未來三年所須的補助金額（見下文第 11 段），以盡量減輕票價加幅對乘客的負擔。

10. 經審慎考慮，政府擬批准六條航線平均加價約 4%⁴，於新牌照期生效日生效。換言之，新票價會於明年年中隨六條航線牌照期開始日起陸續生效⁵，與上一次 2014 年加價相隔三年（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%）。

⁴ 考慮到六條航線的載客量及營運模式各異，及兩間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%。詳情見附件二。

⁵ 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，另外五條航線獲續期後的牌照將由 2017 年 7 月 1 日起生效。六條航線的牌照期均為三年。

特別協助措施的金額

11. 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，下一個三年牌照期的特別協助措施所需款項約為 3.4 億元。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約為 4.1 億元。

12. 現行牌照期的特別協助措施金額約 1.9 億元（已計及 20%備用款項）。這次須大幅調高特別協助措施金額的主要因為：在特別協助措施下將引入新的發還半數折舊開支項目、維修保養費的大幅上調、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；詳情載於附件三。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。提升金額上限因此不會引致濫用問題的出現。

估算盈利率

13. 兩個渡輪營辦商於第一個三年牌照期（2011-14 年）的實際盈利率約為 7%。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%⁶。

14. 我們就兩個渡輪營辦商於下一個三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為 6.0%，而港九小輪的盈利率則估

⁶ 在現行牌照期的首 18 個營運月內，兩間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，兩個渡輪營辦商同意以有時限的一次性票價優惠，與乘客對分「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，是將對分所得的金額全數回饋乘客。兩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。

計為 6.2%，低於過去第一個牌照期⁷以及現行牌照期首 18 個月的實際盈利率（見上文第 13 段）。這些估算盈利率為整個三年牌照期的總體估算，而非按年的估算。在估算盈利率時，我們已就燃油等多項主要營運成本的開支作估算，亦考慮了特別協助措施及在 2017 年牌照生效起提高票價（見上文第 10 段）對營運所起的作用。

15. 鑑於油價可能的波動、渡輪業務的經營環境普遍困難，以及營辦商須為招攬新人入行而持續改善員工的薪酬待遇等，政府聘用的財務顧問認為上述估算的盈利率合理。需要強調的是，上述的估算盈利率，只作於續牌過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（見下文第 16 段）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。

利潤分享機制

16. 在上次中期檢討（詳情請參閱立法會文件 CB(4)831/15-16(03)）設立的利潤分享機制下，營辦商透過提供票價優惠，與乘客對分所謂「額外盈利」（即超出續牌時估算盈利率的盈利，見第 13 段）。同一利潤分享機制會適用於 2017-20 年的下一牌照期，即在牌照期上半段所能賺得的「額外盈利」，將於牌照期下半段與乘客對分；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對分。

維持離島渡輪服務長遠財務可行性

17. 政府於 2011 年首次為六條主要離島渡輪航線引入特別協助措施的安排。下一個三年牌照期（即 2017-20 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能起的實質作用為何，仍有待觀察。

⁷ 新渡輪及港九小輪在第一個牌照期（2011-14 年）的盈利率分別為 7%及 8.1%。

我們會在下一一次的中期檢討（2019 年上半年）作出檢視。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。

18. 《渡輪服務條例》（第 104 章）規定，渡輪服務的牌照期最長為三年。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。

19. 政府曾於 2013 年建議開展中環四、五及六號碼頭加建樓層工作，以提供店舖租務收益為六條航線的營運作補貼。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各種疑慮⁸，並否決了工程計劃提升為甲級的建議。正如我們於今年 4 月向委員會報告（見立法會文件 CB(4)831/15-16(03)），我們正重新深入檢視以此方案提供租務收益以補貼六條航線營運的可取性。

20. 顧問在重新檢視這方案時指出，以租金補貼渡輪營運的模式要取得成效，政府須委聘一間代理公司代表各渡輪營辦商經營並管理該三個碼頭的零售店舖，以避免潛在的利益衝突和達致規模經濟效益。考慮到建議所涉的建造費用（在 2013 年估計約為 6.1 億元）、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，以及該代理公司的收費會令用作補貼的最終租金收入減少，我們初步認為此方案未必是最可行可取的模式。

21. 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，一如上文第 7 段所指，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三年牌照期引入一項新項目，以發還半數上述資本投資的折舊開支。按此，

⁸ 委員的主要疑慮包括認為政府當年低估了租金收入預測，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。

會有兩艘新船引入船隊。而事實上，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，燃油及員工成本已佔約七成。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。

22. 另一個類似的主張是由政府購入及持有渡輪，並外判服務。若此，渡輪服務實際上會成為公營服務，施行的話固然將涉及數目龐大的公帑，並難以確保服務的成本效益，更可能會對公共交通政策帶來深遠的影響。

餘下八條離島渡輪航線

23. 目前，除了六條主要離島渡輪航線外，另有八條其他離島渡輪航線⁹。有意見指，特別協助措施應擴展至這八條離島渡輪航線。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、八條航線各自是否有替代的公共交通服務、八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），以及八條航線不同的財務狀況（部份航線有虧損，但亦有航線財政目前相對較為穩健）、載客量等。這幾方面目前的數據見附件四。利潤分享安排成為了六條主要離島渡輪航線 2017-20 年度牌照的續牌條件，對另外八條航線是否適用亦需要研究。另外，該八條航線的牌照期期限不一（現時的牌照期由一年至三年不等，詳情見附件四）。日後的牌照期應否整合或統一，亦須研究。政府會於 2019 年上半年就六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八條航線。屆時我們會諮詢立法會。

⁹ 八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」。

未來路向

24. 請委員備悉上文第 6 至 16 段說明的六條主要離島渡輪航線延續牌照安排。視乎委員的意見，我們計劃於 2017 年初向立法會財委會申請撥款。運輸署將根據《渡輪服務條例》第 29(2)條的規定，批准延續六條航線的現有牌照，為期三年。

運輸及房屋局
2016 年 11 月

特別協助措施詳情

六條航線在 2015 年的每日平均乘客量約為 50 000 人次。包括該六條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 1.9 億元的承擔額，為該六條主要渡輪航線實施整套特別協助措施如下：

	特別協助措施	現行三年 牌照期 補助上限 (百萬元)	首二個營運 年度的 實際發還 款額 (百萬元)
(a)	發還船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；	34	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；	96	81.2
(e)	發還因提供小童票價優惠而少收的收入；	23	12.5
(f)	發還船隻保險費；以及	3	4.4
(g)	施行「離島遊」計劃 ¹ 。	2	1.6
(h)	20%備用款項	32	不適用
	總計	約 190	131.5

¹ 「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，以助他們到該六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。計劃已於 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。

14 條離島渡輪航線在 2015 年的乘客量

離島渡輪航線	2015 年 每日平均乘客量
獲特別協助措施補助的航線	
1. 中環－長洲 ^{註1}	26 315
2. 橫水渡(坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲) ^{註1}	1 059
3. 中環－梅窩 ^{註1}	5 865
4. 中環－坪洲 ^{註2}	6 860
5. 中環－榕樹灣 ^{註2}	9 111
6. 中環－索罟灣 ^{註2}	1 257
沒有獲特別協助措施補助的航線	
7. 香港仔－長洲 ^{註3}	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。
2. 由港九小輪控股有限公司旗下附屬公司營辦。
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)

政府一直為渡輪服務提供特別協助措施以外的多項協助措施，令服務在財政上更為可行。這些措施包括：

- (i). 接掌碼頭的維修保養工作；
- (ii). 豁免燃油稅；
- (iii). 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
- (iv). 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。

附件二

六條航線於下一個牌照期(2017-20)的加價詳情

六條主要離島渡輪航線的票價加幅綜合如下：

航線	成人單程 票價加幅	月票 加幅	平均 加幅	新票價 實施日期
「中環 - 長洲」	2.6-4.3%	3.7%	3.7%	2017年 7月1日
「橫水渡」	4.7%	不適用	4.7%	
「中環 - 梅窩」	3.1-4.7%	4.1%	4.6%	2017年 4月1日
「中環 - 坪洲」	3.9-4.1%	4.0%	3.9%	2017年 7月1日
「中環 - 榕樹灣」	4.1-4.2%	4.1%	4.1%	
「中環 - 索罟灣」	4.0-4.8%	3.7%	4.4%	

各航線於下一個牌照期的票價詳情如下（括號內為現時票價）：

「中環—梅窩」線（由2017年4月1日起生效）

	星期一至六 公眾假期除外			星期日及 公眾假期		
	普通船		高速船	普通船		高速船
	普通位	豪華位		普通位	豪華位	
<u>單程</u>						
成人	\$15.9 (\$15.2)	\$26.2 (\$25.4)	\$31.3 (\$29.9)	\$23.5 (\$22.5)	\$38.4 (\$37.2)	\$44.9 (\$42.9)
月票	\$554 (\$532)	--	--	\$554 (\$532)	--	--

「中環—長洲」線（由2017年7月1日起生效）

	星期一至六 公眾假期除外			星期日及 公眾假期		
	普通船		高速船	普通船		高速船
	普通位	豪華位		普通位	豪華位	
<u>單程</u>						
成人	\$13.6 (\$13.2)	\$21.3 (\$20.7)	\$26.8 (\$25.8)	\$20.2 (\$19.4)	\$31.0 (\$30.2)	\$38.8 (\$37.2)
月票	\$532 (\$513)	--	--	\$532 (\$513)	--	--

「坪洲—梅窩—芝麻灣—長洲」線 (由 2017 年 7 月 1 日起生效)

成人	\$13.4 (\$12.8)
----	--------------------

「中環—坪洲」線*(由 2017 年 7 月 1 日起生效)

	星期一至六 公眾假期除外		星期日及 公眾假期	
	普通船	高速船	普通船	高速船
<u>單程</u>				
成人	\$15.9 (\$15.3)	\$29.6 (\$28.5)	\$22.8 (\$21.9)	\$43.5 (\$41.8)
月票	\$597 (\$574)	--	\$597 (\$574)	--

*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。

「中環—榕樹灣」線 (由 2017 年 7 月 1 日起生效)

	星期一至六 公眾假期除外		星期日及 公眾假期	
	<u>單程</u>			
成人	\$17.8 (\$17.1)		\$24.7 (\$23.7)	
月票	\$685 (\$658)			

「中環—索罟灣」線 (由 2017 年 7 月 1 日起生效)

	星期一至六 公眾假期除外		星期日及 公眾假期	
	<u>單程</u>			
成人	\$22.0 (\$21.0)		\$31.0 (\$29.8)	
月票	\$730 (\$704)			

2017-20 年度牌照期施行的特別協助措施詳情

	特別協助措施	補助上限
(a)	向渡輪服務營辦商發還船隻檢驗年費和私人繫泊設備收費；	200 萬元
(b)	發還碼頭電費、水費和清潔費；	1,700 萬元
(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；	3,500 萬元
(d)	發還船隻維修保養費；	2.41 億元
(e)	發還與船隻有關的折舊費；	1,600 萬元
(f)	發還因提供小童票價優惠而少收的收入；	2,100 萬元
(g)	發還船隻保險費；以及	900 萬元
(h)	再次推出「離島遊」計劃。	300 萬元
	估計補助上限總額	~3.4 億元
	連同 20% 備用款項(備用款項旨在應對營運成本出現無法預料的變化)	~4.1 億元

2. 主要基於下列因素，特別協助措施的金額將由現行牌照期(2014-17 年)的 1.9 億元大幅增至下一牌照期(2017-20 年)的約 4.1 億元：

項目	2014-17 年度 牌照期補助 金額上限 (a) (百萬元)	2017-20 年度 牌照期補助 金額上限 (b) (百萬元)	2017-20 年 牌照期增加 的補助金額 (b-a) (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	241	145 ¹
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	52*	18
發還船隻保險費	3	9	6
應急費用	32	69	37

*個別分項數額因四捨五入相加後可能與在此顯示的總數略有出入。

¹ 發還兩間渡輪營辦商的維修保養費金額增加約 1.45 億元，主要原因如下：

- 渡輪營辦商計劃於下一個牌照年度耗資 5,700 萬元優化船隊；
- 維修保養工作以四年為周期，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 1,300 萬元；
- 渡輪營辦商的標準維修保養費會增加 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。我們擬於下一牌照期向營辦商發還全數維修保養費。

八條未有特別協助措施的離島航線的經營現況

八條未有特別協助措施的離島航線 [現行牌照期]	2015年 平均 每天 載客 人次	盈虧 [涵蓋月份]	備註
愉景灣 – 中環 [一年：1.5.2016 - 30.4.2017]	11 707	虧損 [7/2014-6/2015]	• 設有若干跨區非專營居民巴士服務 ¹
香港仔 – 北角村–榕樹灣 [三年：15.8.2014 - 14.8.2017]	845	虧損 [7/2014-6/2015]	• 沒有替代公共交通服務
愉景灣 – 梅窩 [二年：10.2.2016 - 9.2.2018]	264	盈利 [4/2014-3/2015]	• 有道路網絡與外界連接，但陸路交通非常轉折。
香港仔 – 長洲 [三年：8.8.2015 - 7.8.2018]	539	航線於 2015 年開始提供服務；營辦商未能提供數據	• 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 [三年：2.9.2015 - 1.9.2018]	1 102	盈利 [7/2014-6/2015]	• 沒有替代公共交通服務
馬灣 – 中環 [三年：14.12.2015 - 13.12.2018]	3 039	虧損 [1-12/2015]	• 設有若干跨區非專營居民巴士服務 ²
馬灣 – 荃灣 [三年：8.6.2016 - 7.6.2019]	302	虧損 [1-12/2015]	
香港仔 – 模達 – 索罟灣 [三年：1.6.2016 - 31.5.2019]	642	盈利 [7/2014-6/2015]	• 沒有替代公共交通服務

¹ 路線資料如下：

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

² 路線資料如下：

- NR330 馬灣 (東灣巴士總站) - 青衣站
- 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)