

## 新世界第一渡輪服務有限公司意見書 本地渡輪業的持續發展

在香港鐵路網絡不斷擴展的同時，本地渡輪業在香港的公共交通工具中所擔當的角色越趨次要，長遠的發展策略及規劃欠奉，令本地渡輪業的持續發展一直流於紙上談兵。然而，本地渡輪服務在香港不少缺乏陸路連接或須繞道前往市區的島嶼來說，讓渡輪業可持續發展卻是必須的，否則，居於該等島嶼的市民便會面對被隔離化的後果。

要讓本地渡輪業可持續發展，作為目前經營三條離島航線(計有：中環往來長洲，中環往來梅窩及橫水渡(穿梭坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲)航線)，以及兩條港內航線(北角往來紅磡和北角往來九龍城航線)，並一條特別航線(北角往來西貢大廟灣，只在天后誕提供服務)的新世界第一渡輪服務有限公司(下稱「新渡輪」)，有以下之意見。

首先，水面工作從業員的供應必須有其持續性。然而，當下本地渡輪業的所有營辦者，均同時面對著人手嚴重短缺的問題。

以新渡輪而言，公司目前超過六成的船員的年齡均在 55 歲或以上。以日前新渡輪一艘船隻有船員落海成功救起一名乘客的個案為例，新渡輪一方面既為兩位英勇跳入海中盡忠職守的水手感到驕傲，但同時亦不無擔心，因為那兩位水手分別已為 56 歲及 64 歲。由此可見，在缺乏新人入行下，這行人手老化的問題明顯嚴重。同時，新渡輪按牌照既定所提供的渡輪服務應有 63 名全職船長(包括後備的)在編制當中。但目前卻欠缺 13 名全職船長，故此，人手的調配已是極度緊張，要額外提供加班，基本上亦只可在假日總體航班數量較平日為少的情況才可作出安排。同時，在嚴重欠缺從業員的供應限制下，以一艘船隻基本須配備 13 名船員(包括當值及備用)計算，縱然新渡輪考慮添置新船以改善服務，亦無法招攬到額外的人手駕駛。

事實上，目前水面行業受僱的船長超越 65 歲甚至達 70 歲亦比比皆是。但是，整個行業的人手空缺率仍超過 15%，市場上根本沒有任何有資歷合資格的人力資源可以給本地渡輪營辦商補充人手。而這個已達至水深火熱之人手荒的問題，水面業界於四年前已向政府當局反映，但多年未獲全面性的正視直至今年下半年方開始有所跟進。然而，以訓練一個船長為例，除考取及必須持有 3 大牌、7 小牌外，實務上仍必須通過最少 6 年的時間於船上培訓，方可有充足經驗駕駛多款本地載客渡輪的船隻，故現在開始作跟進亦已太遲。而倘若要合資格駕駛較大型如行走港澳線 River Trade 的高速船（諸如：新渡輪的「新輪二」號）的船長，更需要考取更高規格的「類型級別證書」並獲得以國際海員為標準的合格健康證明書。更甚是在資歷訓練方面，政府對本地水面行業所提供的資源嚴重匱乏，本地唯一有提供專業認可海事訓練的「海事訓練學院」每年定期開辦並向公眾招生的常規培訓課程一直只有針對遠洋船船員的培訓，多年來均沒有對本地船舶行業提供及開辦任何常規的培訓課程。及至近才安排本地船員的培訓課程，但卻是以「打遊擊」方式不定期不定時推出及沒有公開招生，成效極不顯著。同時，政府至今既沒有就本地海事訓練課程制定任何長遠的人力資源及教育目標，亦沒有落實安排相關教育機構開辦有關海事的課程予年青一代（如在職專文憑、毅進文憑等課程上開辦），令業界無法獲得新血舒緩人手短缺的問題。

再者，硬件的配套對渡輪服務的持續性亦有關鍵的作用，其中又以碼頭最為重要。可惜綜觀目前於香港的大部份離島碼頭，均欠缺適時的更新，部分甚至多年來均欠缺應有的基本設備，如坪洲碼頭上蓋失修多年，電力供應不足；南丫島北角村碼頭面積細，船隻靠泊須以船頭泊岸，並欠缺無障礙設施，對使用該等碼頭的乘客構成嚴重的安全威脅。

以長洲碼頭為例，長洲碼頭是目前全港最短及最細的渡輪碼頭，雖然經過 70 年代中及 80 年代初兩次擴建，但卻繼續保留於 50 年代只有 2 個泊位及單層候船室的設計（目前除九龍城碼頭外，絕大部份的渡輪碼頭均為兩層設計，分別設有上層及下層候船室），雖然在 2015 年進行翻新，但有關工程只集中於粉飾設計，不論候船室的空間或泊位均沒有任何結構性的擴充，故此在極

之有限的候船室空間下，遇上人流暢旺或節慶假日時不少乘客仍需繼續在碼頭外輪候的同時，船隻進出的流量及數量均有極大限制。目前，長洲碼頭只有 2 個泊位可同時泊船，但卻需要同時處理兩條航線的三類船隻包括中環往來長洲航線的普通渡輪、中環往來長洲航線的高速船，以及橫水渡渡輪服務，因此碼頭的泊位亦已經完全飽和。加上長洲碼頭與其他碼頭不同，其設計是設於避風塘內，因此航速是受法例所限。故此，在目前的環境下，恆常增加「高速船」航班或以更多的高速船取代普通渡輪，是不可能的。除非新建一個每邊碼頭可處理並容許不少於 4 艘船隻同時靠泊讓乘客安全上落的新碼頭，才可恰當地處理到相關的乘客量及需求。事實上，在目前碼頭泊位嚴重不足下，普通渡輪更有其存在的重要性，由於三層普通渡輪的載客量是高速船的三倍，對疏導人流起著極大的幫助，尤其是在節假日需要短時間內疏散乘客，至為重要。同時，普通渡輪及高速船不論在票價或空間上都可以為乘客提供不同的選擇，讓各取所需。

與此同時，長洲碼頭長度及供乘客上落的吊橋水平可調較的高度，亦不合乎標準，根本無法讓長度超過 41 米的載客量超過 450 位的大型高速船靠泊。如若需要把長度超過 41 米的大型高速船改裝或以特別的設計遷就以致可安全靠泊長洲碼頭，肯定需要犧牲船上大量座位，此舉既令資源浪費，對改善渡輪服務亦無補於事。加上現時長洲避風塘航道及出入口根本無法安全地供大型高速船持續進出，長洲避風塘航道及出入口亦必須擴闊方足以應付航班加密的需求。

還有，穩定的營運環境亦是確保本地渡輪服務不可或缺的先決條件。提供本地渡輪服務的營辦者一直希望以公司的資源及用者自付原則以穩定的票價提供服務。然而，營運環境的不理想及客源的不穩定(備註：離島區的渡輪服務客源除居民外，不少是遊客，但遊客的多寡卻受不同因素影響而有所變動。以新渡輪為例，2016 年首半年的客量與 2015 年同期比較，便出現約 4% 的跌幅)，會令營辦者須以較高的票價才可維持服務，而政府當局為了降低相關票價，則需要推出特別協助措施補助乘客。

本地渡輪的營運環境一向處於窘局中，當中油價對營運成本的影響固然重要。油價的變化一直為營運環境帶來不確定性。早年，油價的急升為營運成本帶來的沉重壓力顯然而見，但油價的急跌亦不會令有為油價作出穩定性的措施(如對沖)的營辦者受惠。因此，對提供本地渡輪服務的營辦商而言，由政府當局推出穩定油價基金誠是一個對改善本地渡輪服務營運環境的方案。而除油價外，如上述所言，人手短缺對營運環境的穩定性亦有極大影響。近年，本地渡輪業既要面對勞動人口老化，出現退休潮和未能吸引新血入行等問題，而大型海事基建的上馬（如：港珠澳大橋建造工程及即將展開的機場第三條跑道計劃）更令缺乏人力資料補充的人手荒問題更趨嚴峻。與此同時，海事處在面對培訓不足及人手荒的情況下近年亦要持續向行內的從業員招手挖角，令人手短缺的問題百上加斤。因此，近數年本地渡輪服務營辦商必須以更多的資源吸引新人入行及挽留人手。為保持競爭力，新渡輪在這方面的單一開支需要逐年遞增，並已攀升至佔營運成本超過 4 成，故此，縱然在油價下跌的情況下，此方面在營運成本中卻出現了此消彼長的情況。

總的來說，上述三方面的結構性問題，大大窒礙了本地渡輪服務的持續性，若問題無法以短期的特別補助措施以減低票價的提升，以及在長期方面當局可積極針對問題解決，這不僅會令渡輪服務營辦商在改善航班班次方面帶來舉步維艱，更甚是縱然可調整票價，亦難以維持基本的本地渡輪服務。

日前，一條只經營了半年多的本地渡輪航線，便因為經營的地方欠缺完善配套和設施，在看不到營運前景加上營運成本高昂的情況下決定放棄經營。此恐怕會是不少本地渡輪服務營辦商尤其是小本經營者在不久將來的寫照。

當然，要維持本地渡輪的持續性，自身服務的改善亦是十分重要的，而服務性行業往往因為接受服務者的需求之轉變而存在著改善空間。

雖然，在種種結構性的問題限制下，新渡輪相信仍有空間改善中環往來長洲航線服務。在航班班次問題上，因著過去數年繁忙時段的總體乘客數目大體相近，只是出行時間出現變化，故此，較短時間可實行而有效的方案之一，

會是因應乘客出行時間而對航班時間表作出更新，以改善目前高速船與普通渡輪航班的剛性需求欠平衡的情況，故此新渡輪已數度向運輸署表達在此事上的重要性。同時，新渡輪對於由運輸署統籌為長洲居民設立特別通過的實行方式及方法，會繼續保持開放態度，並作出適切配合。而長遠而言，人手短缺和強化培訓，以及改善硬件配套等問題必須要切實的跟進才能夠針對問題根本解決過來。至於相關的服務問題，新渡輪理解乘客的訴求亦會在可行的範圍內作出改善。

第 5 頁，共 5 頁

二零一六年十一月三十日