2019 年 11 月 15 日
討論文件

立法會交通事務委員會

離島渡輪服務

目的

本文件旨在向委員會匯報政府於《2019 年施政報告》提出有關離島渡輪服務長遠營運模式的建議。

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[1]外，政府在過去對公共交通服務並無提供直接資助。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]。如沒有政府提供的特別協助措施，渡輪營辦商必須經常大幅提高票價，方能維持服務。這項政策的主要考量是渡輪乘客與其他公共交通工具的乘客一樣，應分擔合理的票價加幅；而特別協助措施的作用，是減輕渡輪服務大幅加價對乘客造成的負擔及維持渡輪服務的財務可行性。

[1] 由新世界第一渡輪服務有限公司(「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三家附屬公司(「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。

[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。

3. 政府最近完成檢討離島渡輪航線的長遠營運模式（包括六條主要航線的牌照中期檢討），並在《2019 年施政報告》中宣布：

(a) 繼續為六條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，及擴展至八條其他離島渡輪航線[3]；以及

(b) 推出新的船隻資助計劃，為當中 11 條渡輪航線[4]全面更新船隊並使用更環保船隻，

作為離島渡輪服務的長遠營運模式。有關措施的詳情載於下文。

離島渡輪服務的長遠營運模式

(A) <u>提供特別協助措施</u>

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（「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。對於現行牌照期（2017 年年中至 2020 年年中），財委會於 2017 年通過了為數約 4.12 億元的承擔額（佔有關航線的總營運成本約三成）[5]，為六條主要離島渡輪航線實施第三輪為期三年的特別協助措施。有關 2017 至 2020 年牌照期特別協助措施的詳情及中期檢討結果載於<u>附件一</u>。

檢討六條主要航線的現行特別協助措施

5. 政府就特別協助措施的檢討顯示，措施行之有效，既能維持渡輪服務的財務可行性，又能減輕票價加幅對乘客的負擔。六條主要渡輪航線的票價自 2017 年年中以來，

---

[3] 八條其他離島渡輪航線為「香港仔－長洲」、「香港仔－榕樹灣（經北角村）」、「香港仔－索罟灣（經模達）」、「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」、「愉景灣－梅窩」、「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」及「愉景灣－中環」航線。

[4] 該 11 條航線為註腳 1 提及的六條離島渡輪航線以及註腳 3 提及的「香港仔－長洲」、「香港仔－榕樹灣（經北角村）」、「香港仔－索罟灣（經模達）」、「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」及「愉景灣－梅窩」航線。

[5] 每條航線每年資助額平均約為 2,300 萬元。

只平均增加了約 4%。若沒有特別協助措施，預計營辦商在現行牌照期將錄得嚴重虧損，須把票價大幅提高約三成，才能達致收支平衡，令乘客面對大幅度加價的壓力。

6. 在考慮現行營辦商的收入及支出狀況，以及行業的前景（包括估算的乘客量、油價、工資及其他營運開支）後，我們為六條離島渡輪航線在 2021 至 2026 年的五年牌照期[6]的財務表現作出評估及預測。我們預計若沒特別協助措施，而又維持票價不變，營辦商整體而言將會錄得約 7 億元的嚴重虧損；若要達致收支平衡，票價須大幅增加約四成。期望營辦商在長期虧蝕的情況下仍會經營航線，是不切實際的想法；另一方面，為抵銷成本上漲而大幅提高票價，亦不會為乘客所接受。因此，為紓緩票價加幅，政府認為需要繼續向六條主要航線提供特別協助措施。

把特別協助措施擴展至其餘八條離島航線

7. 我們在檢討特別協助措施是否維持渡輪服務質素及財務可行性的最佳營運模式時，承諾會一併研究應否和如何把特別協助措施擴展至其他八條離島渡輪航線。我們已審慎檢視其他八條航線的性質。運作上，該等航線為相關離島提供不可或缺的公共交通服務：部分航線屬輔助另一主要渡輪航線的性質，而即使有替代的陸路交通工具，替代的陸路交通路線也十分迂迴。在財政上，現時其他八條航線大部分均錄得介乎 8.9%至 105.7%不等的虧損，要達致收支平衡，該等航線須大幅加價 18.6%至 113.8%。

8. 因此，我們建議特別協助措施應擴展至其他八條航線，以維持渡輪服務的財務可行性、紓緩加價對乘客造成的負擔，以及鼓勵營辦商長遠提升服務。

---

[6] 《2018 年渡輪服務(修訂)條例》在 2018 年 11 月生效，把渡輪服務牌照可獲批予或延續的最長期限由三年延長至五年，而總計的牌照期(即包括所有續期的期限)則維持十年。

特別協助措施的金額及安排

9. 在特別協助措施成為離島渡輪服務的長遠營運模式下，我們估計 2020 至 2026 年期間各條航線第一個五年牌照期內，全部 14 條離島航線所需的特別協助措施款額超過 12 億元。長遠而言，為 14 條離島航線提供特別協助措施後所需的全年資助額約為 2 億 6,000 萬元[7]。

10. 特別協助措施的相關既定安排亦將擴展至其他八條航線。具體而言，我們會繼續採用利潤分享機制，規定營辦商藉提供票務優惠，與乘客對分超出平均 6%盈利率的額外盈利。根據過往提供特別協助措施的經驗，以及政府聘任顧問公司的研究報告顯示，大約 6%盈利率為渡輪服務的合理盈利水平。雖然如此，相關估算既非保證盈利，亦非盈利上限。此外，我們會繼續就所有享有特別協助措施的離島渡輪航線進行牌照中期檢討，以監察公帑用得其所。

11. 向 14 條離島渡輪航線長期提供特別協助措施的詳情載於附件二。

六條主要航線延長牌照期的過渡安排

12. 其中，六條主要航線的牌照期將於 2020 年年中屆滿，並將於 2021 年達到法例容許的十年上限[8]。由於招標工作需時，及為方便一併處理六條航線的招標工作，運輸署會為六條主要航線的現行牌照續期九或 12 個月，令該等牌照在 2021 年 3 月底同時期滿終止[9]。有關六條主要航線的招標及其他航線的新牌照期安排，載於下文第 27 段。

---

[7] 每條航線每年資助額平均約為 1,860 萬元。由於不同航線牌照期不一，所以每年實際的資助額現金流會有所不同。

[8] 六條航線的牌照最初於 2011 年年中批出，為期三年，其後兩度(2014 及 2017 年)續期各三年，牌照期至 2021 年年中將累計達十年。《渡輪服務條例》訂明，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十年。

[9] 除了「中環－梅窩」航線的現行牌照將於 2020 年 3 月 31 日屆滿外，其餘航線的現行三年牌照將於 2020 年 6 月 30 日屆滿。將「中環－梅窩」航線的牌照續期 12 個月，及其餘五條主要航線的牌照續期九個月，六條主要航線的牌照將於 2021 年 3 月 31 日同時期滿終止。

13. 我們預期牌照期獲延長期間，經營環境會持續艱難，若沒有特別協助措施，預計新渡輪及港九小輪將分別錄得約 35%及 31%的虧損，在財務上並不可行。因此我們將繼續提供特別協助措施，預計所需撥款約為 1.02 億元（詳情見附件三），金額按比例與 2017 年至 2020 年牌照期相若。

14. 是次延長牌照期為期較短且屬過渡性質，政府已爭取兩個渡輪營辦商原則上同意凍結現行牌照期的票價，直至延長牌照期完結。

(B) 推出船隻資助計劃

15. 我們理解市民對於改善船隻質素，提升其速度、舒適度、設備和環保表現有所要求。就此，政府已為現行牌照期（即 2017 至 2020 年）新增特別協助措施項目，讓六條主要航線在購買新船或優化現有船隻後，每年可獲發還一半的相關折舊開支。

16. 然而，由於經營成本上升，六條主要航線的營辦商優化渡輪船隊（例如更換空調系統及乘客座椅／椅套、翻新洗手間與客艙）或購置新船，進展緩慢[10]。至於其他五條航線[11]，經營規模較小而且經營困難，更難以投放資源更新船隊或提升設備。事實上，六條主要航線的船隊所用的船隻，船齡大多超過 15 年，而其他五條航線的渡輪則相對簡陋、船速也不高，且船齡平均超過 28 年。

---

[10] 在今個牌照期內，有一家營辦商購買了兩艘新的高速船，另有一家營辦商計劃購買一艘二手船隻以配合日常營運需要。

[11] 即「香港仔－長洲」、「香港仔－榕樹灣（經北角村）」、「香港仔－索罟灣（經模達）」、「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」及「愉景灣－梅窩」航線。

17. 為改善船隻質素和推動環保，並減低更換船隻為乘客所帶來的龐大加價壓力[12]，我們建議推出新的船隻資助計劃，分兩個階段在 2021 年起，為 11 條航線全面更換較環保且配備嶄新的船隻，涉及約 47 艘新船，以取代現有船隊內 52 艘船[13]。有關航線特別協助措施中的購買新船或優化現有船隻的折舊開支項目將會取消。

18. 船隻資助計劃預計需時約十年完成，橫跨兩個為期五年的牌照期。具體而言，六條主要航線的新船會分兩批採購，首批包括 22 艘快速船，其中最少六艘會試用混合動力船[14]。第二批則包括六條主要航線餘下的 11 艘船，以及其他五條航線的全部 14 艘船。如首批採購的混合動力船試驗成功，我們會安排在船隻資助計劃第二階段中採購混合動力船。

19. 在船隻資助計劃下，政府建議以分期及實報實銷的方式發還購買船隻的成本，並會與營辦商簽定協議書，要求營辦商作為註冊船主須負起所有管理、維修、保險等方面的營運及法律責任，並妥善管理公帑資助購買的船隻。協議書亦將確保假若營辦商在指定期間內不再經營渡輪服務，便須把船隻移交予政府指定的人士（例如渡輪服務的下一任營辦商，甚或是政府），繼續營運相關航線。換言之，營辦商絕對不得在沒有政府同意下轉售船隻。須注意的是，政府無意改變渡輪服務由私營機構根據審慎的商業原則經營，以確保服務的營運及成本效益的既定政策。

---

[12] 根據市場調查，一艘 500 座、以輕質物料建造的較新型、環保的渡輪，造價約 1 億元。以 15 年折舊計算，每年要折舊約 670 萬元。以「中環 - 梅窩」航線為例，若相關營辦商一次過以七艘上述新型、環保渡輪渡更換現有船隊，每年折舊開支會約為 4,700 萬元，每年的整體營運成本增加約四成。

[13] 新船的載客量有所不同，故船隻數目將按班次及乘客量有所調整。

[14] 混合動力渡輪結合柴油發動機的動力與電力，驅動船隻並支援船上其他操作。混合動力系統內置電池等儲電裝置，能儲存柴油發動機產生的過剩能量。視乎設計而定，渡輪可在不同情況下以柴油發動機及／或電池系統驅動。環保署委託進行的顧問研究認為，電動渡輪與混合動力渡輪都是可行的環保渡輪技術，可供探討能否應用於本地渡輪服務，而當中混合動力船隻較配合航速較高及航程較長的離島渡輪航線的營運需要。

混合動力船隻試驗

20. 我們亦會為混合動力船進行為期約 16 個月的試驗[15]。環保署將成立專家小組，就混合動力船的設計及招標規格提供專業意見，並在船隻試驗操作期間評估其表現。我們明白在目前艱難的營商環境下，若試驗期間的營運成本不獲政府發還，將對營辦商造成額外的財政負擔，減低他們參與試驗的意欲，因此我們將同時補貼試驗期內營運混合動力船隻的成本。

21. 擬議船隻資助計劃詳情載於附件四。

票價安排

22. 目前，「中環－長洲」、「中環－梅窩」及「中環－坪洲」航線提供快速渡輪[16]及普通渡輪服務[17]，而快速渡輪服務的票價較普通渡輪服務為高[18]。在船隻資助計劃下，快速船將逐步取代普通船。作為更換首批船隻的過渡安排，我們建議在 2021 至 2026 年的牌照期內，就該三條航線作出特別票價安排，在快速渡輪服務逐步取代普通渡輪服務期間，此等原本為普通渡輪服務航班的票價會維持在普通渡輪服務的水平。

(C) 其他方案

23. 我們亦曾提出會研究離島渡輪服務長遠營運模式的不同方案（詳見立法會文件 CB（4）108/16-17（05））。為鼓勵和便利渡輪營辦商作出較長遠的規劃及投資，從而

---

[15] 在試驗期內，渡輪營辦商首先會安排船員在不載客的情況下熟習混合動力船的操作，其後會安排混合動力船用於載客的額外航班，最後才把混合動力船用於定期航班。

[16] 快速渡輪最高航行速度平均約為每小時 25.7 海浬。

[17] 普通渡輪最高航行速度平均約為每小時 14.7 海浬。

[18] 以「中環－梅窩」航線為例，快速渡輪需時約 35 - 40 分鐘，平日成人票價為$31.3；普通渡輪需時約 50 - 55 分鐘，平日成人普通位票價則為$15.9。

改善渡輪服務的財務可行性及提升服務質素，我們已於 2018 年 11 月完成修訂《渡輪服務條例》（第 104 章）的工作，將牌照的批予及延續期限由原來的三年延長至五年，而總計的牌照期（即包括所有續期的期限）則維持不變。

24. 至於政府曾建議開展中環四、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的建議，該建議於 2013 年提交財委會轄下工務小組委員會審議時，委員對租金回報及營運與管理事宜提出各種疑慮，並否決了工程計劃提升為甲級的建議。

25. 考慮到建議所涉的建造費用、租金收入方面的變數、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，以及須委聘的代理公司的收費會令用作補貼的最終租金收入減少，我們認為透過此方案補貼渡輪服務，並不可取。

26. 另外，有建議由政府購入及持有渡輪，並外判服務。我們認為有必要維持公共運輸服務應由私營機構按商業原則經營的既定政策，以增加渡輪服務的營運及成本效益。有關建議涉及比現計劃更龐大的公帑開支，成本效益相對較低，亦不保證能進一步提高渡輪服務的質素。相較之下，我們認為推出新的船隻資助計劃，是更可取的做法。

(D) <u>新牌照期安排</u>

27. 正如上文第 12 段提及，運輸署會為六條主要航線新的五年牌照期（2021 年 4 月至 2026 年 3 月）的經營權進行招標。運輸署亦會於 2019 年第四季至 2021 年期間為其他五條航線邀請有興趣經營者提交競投興趣表達書[19]，及在有需

---

[19] 運輸署近日收到「香港仔—長洲」渡輪服務的營辦商申請於 2019 年 12 月 31 日歸還渡輪服務牌照及終止有關渡輪服務。運輸署現正邀請有興趣人士就營運有關渡輪服務遞交競投興趣表達書。

要時進行招標[20]，而「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」及「愉景灣－中環」航線的牌照將繼續按現有服務安排處理。

28. 一般而言，渡輪營辦商可在牌照期內任何時間向運輸署署長提交加價申請。運輸署考慮申請時會考慮多項因素，當中包括營辦商的財政狀況、財務預測及市民的接受程度。隨着當局自 2011 年起向六條主要航線提供特別協助措施，渡輪營辦商通常在牌照續期時申請加價。就即將在 2021 年展開的新五年牌照期而言，我們預計六條主要航線的加價幅度約為 5%，與過往牌照期及其他公共交通工具的加價幅度相若。

29. 至於餘下八條航線，個別營辦商正申請加價，運輸署考慮申請時，會同時考慮政府將來提供補貼金額，以期盡量顧及乘客票價負擔，但亦同時確保渡輪營辦商長遠財務穩健，以提供安全優質的服務。

未來路向

30. 在向委員會匯報有關特別協助措施及船隻資助計劃的詳情後，視乎委員的意見，我們會按既定程序向立法會申請所需撥款。

運輸及房屋局
運輸署
2019 年 11 月

---

[20] 根據《渡輪服務條例》，若有兩人或多於兩人申請牌照以在相同地點之間經營在相當程度上相同的渡輪服務，運輸署署長須安排該等申請以公開投標方式作出。

附件一

2017 至 2020 年牌照期特別協助措施的詳情及中期檢討結果

特別協助措施詳情

政府自 2011年起向六條主要離島航線提供特別協助措施，補助方法是發還若干營辦渡輪服務的開支。這些開支項目經政府與營辦商事先協定上限，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。按照政策規定，特別協助措施並不涵蓋燃油和員工開支。

2. 現行牌照期（2017 年年中至 2020 年年中）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	現行三年牌照期內總承擔額(百萬元)	首兩個營運年度的實際發還款額(百萬元)
(a) 發還有關碼頭開支(包括電費、水費及清潔費)	17	10
(b) 發還有關船隻開支(包括船隻維修保養開支、保險費、檢驗年費和私人繫泊設備收費、與船隻有關的折舊開支)	267	156
(c) 發還有關票務優惠開支(包括因提供小童票價優惠而少收的收入、施行「離島遊」計劃及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)	59	44
(d) 備用款項	69	不適用
總計	**約 412**	**約 210**

中期檢討結果

3. 政府於 2011 年推行特別協助措施諮詢立法會交通事務委員會時，曾承諾會在三年牌照期內進行中期檢討，以確保公帑用得其所，並會在預期營運成本將降低時考慮調低渡輪票價。

4. 在現行牌照期（2017 至 2020 年）的中期檢討中，我們結算了六條主要航線上個牌照期（2014 至 2017 年）的財務表現，及審視了現行牌照期首 18 個月的財務表現。新渡輪[1]及港九小輪[2]在上一個三年牌照期的整體盈利率分別為 7.2%及 15.3%，根據利潤分享機制[3]，兩家營辦商須透過提供票價優惠，與乘客對分額外盈利（即高於估算盈利率的利潤）[4]。

5. 在現行牌照期的首 18 個月，新渡輪的盈利率為 13.9%，而港九小輪則錄得 1.5%的輕微盈利。新渡輪及港九小輪在延續牌照時的估算盈利率分別為 6.0%及 6.2%[5]，因此根據利潤分享機制，新渡輪須以有時限的一次性票價優惠，與乘客對分首 18 個月所獲得的額外盈利，而港九小輪因盈利未超出估算水平，無須分享盈利。

---

[1] 「中環－長洲」、「中環－梅窩」和來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」航線的營辦商。

[2] 「中環－榕樹灣」、「中環－索罟灣」和「中環－坪洲」航線的營辦商。

[3] 根據利潤分享機制，營辦商在牌照期上半段(即首 18 個月)的額外盈利，須於牌照期下半段(即隨後 18 個月)以票價優惠方式與乘客分享，而牌照期下半段的額外盈利，則於下一個牌照期與乘客分享。

[4] 就上一個三年牌照期(2014 至 2017 年)，六條主要離島渡輪航線已透過票價優惠與乘客分享合共約 2,200 萬元的額外盈利，並將與乘客分享約 680 萬元的剩餘額外盈利。

[5] 政府在 2016 年與兩個營辦商延續 2017 至 2020 年牌照時，曾就現行三年牌照期的各項主要營運成本(包括燃油、員工開支、維修、折舊等)以至票務收入和非票務收入作出估算，從而得出有關估算盈利率。

6. 正如正文第 12 至 14 段提及，渡輪營辦商將會配合政府安排，延長牌照期九或 12 個月至 2021 年 3 月，並同意在延長牌照期期間，即使面對經營環境困難且成本不斷上漲，依然凍結票價。為協助營辦商吸納部分在延長牌照期間上漲的成本及維持航線的財務可行性[6]，我們會檢視現行牌照期（即整段三年牌照期）的實際營運數據，以執行首輪的利潤分享機制，以及於延長牌照期於 2021 年 3 月完結時，再作第二輪檢視。

營運表現

7. 此外，我們亦審核了渡輪服務的投訴數字、乘客意見調查結果及營辦商提交的營運報告，以評估六條主要離島渡輪航線的營運表現。

8. 分析顯示，整體渡輪服務令人滿意。在六條主要離島渡輪航線現行三年牌照期的第一個及第二個營運年度（即 2017 年年中至 2019 年年中），運輸署分別接獲 154 及 80 宗就這些渡輪服務的投訴，較上一個牌照期最後一個營運年度（即 2016 年年中至 2017 年年中）的 257 宗，減少 40%-69%。根據運輸署在 2018 年進行的服務監察調查，全部六條航線均有依據由運輸署發出的服務詳情表營運。此外，營辦商亦按實際需要加強服務以應付乘客需求[7]。

9. 此外，根據運輸署最近於 2018 年 12 月至 2019 年 1 月就六條主要離島航線進行的乘客意見調查，超過約 76%受訪乘客對六條主要離島渡輪航線的整體表現表示「非常滿意」、「滿意」或「恰當」（見下表）。

---

[6] 根據估算，即使有特別協助措施，新渡輪及港九小輪在延長牌照期內仍會分別錄得約 2.2%及 2.7%的虧損，要達致收支平衡，須平均提高票價約 3.2%至 3.8%。

[7] 例如每逢佛誕及復活節等日子，「中環－長洲」航線的營辦商會安排加開特別班次，以確保該渡輪服務能足夠應付乘客需求。

表示「非常滿意」、「滿意」或「恰當」的受訪者百分比						
	中環 – 長洲	橫水渡	中環 – 梅窩	中環 – 坪洲	中環 – 榕樹灣	中環 – 索罟灣
服務足夠	96%	92%	92%	89%	93%	62%
服務可靠程度	94%	99%	98%	98%	97%	99%
整體表現	95%	97%	86%	94%	91%	76%

運輸署以面對面問卷訪問形式在渡輪上進行了乘客意見調查，共完成了 2 192 份問卷，整體回覆率為 64%。

附件二

向 14 條離島渡輪航線
提供特別協助措施的詳情

我們估計，為 14 條離島渡輪航線於下一個五年牌照期提供特別協助措施的開支約為 12 億 3,990 萬元，分項數字如下：

	預計五年牌照期 特別協助措施開支 (百萬元)
(a) 發還有關碼頭開支(包括電費、水費及清潔費等)	49.6
(b) 發還有關船隻開支(包括船隻維修保養開支、保險費、檢驗年費和私人繫泊設備收費、與船隻有關的折舊開支[1]等)	622.2
(c) 發還有關票務優惠開支(包括因提供小童票價優惠而少收的收入、施行「離島遊」計劃及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等)	228.9
(d) 備用款項	339.2
總計	**1,239.9**

[1] 只適用於「馬灣－中環」、「馬灣－荃灣」及「愉景灣－中環」航線。實際發還款項將視乎營辦商提升或更換船隻的計劃。

附件三

向六條主要離島渡輪航線於延長牌照期提供特別協助措施的詳情

我們估計，為六條主要離島渡輪航線於延長牌照期提供特別協助措施的開支為 1 億 208 萬元，分項數字如下：

		2020-21 (千元)	**2021-22 (千元)**	**總計 (千元)**
(a)	發還有關碼頭開支(包括電費、水費及清潔費等)	3,100	1,550	4,649
(b)	發還有關船隻開支(包括船隻維修保養開支、保險費、檢驗年費和私人繫泊設備收費等)	40,419	20,209	60,628
(c)	發還有關票務優惠開支(包括因提供小童票價優惠而少收的收入、施行「離島遊」計劃及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等)	13,195	6,597	19,792
(d)	備用款項	11,343	5,671	17,014
	總計	**68,056**	**34,028**	**102,084**

註 1：由於四捨五入關係，上表個別項目的數字加起來可能與總數略有出入。

註 2：除取消了購買新船或優化現有船隻的折舊開支項目外（詳見正文第 17 段），上述項目與現行牌照期所提供的特別協助措施相同。

附件四

擬議船隻資助計劃詳情

A. 現有船隊與擬議船隻資助計劃下船隊的比較

航線	現有船隻數目 (包括後備船隻)		船隻資助計劃 船隻數目 (包括後備船隻)
	快速船 (載客量)	普通船／與普通船相若的船隻[1] (載客量)	快速船 (載客量)
六條主要航線			
1. 中環—長洲	6 (200/400 座)	5 (1 300 - 1 400 座)	10 (500/1 000 座)
2. 中環—梅窩	3 (200/400 座)	3 (580 座)	7 (500 座)
3. 橫水渡	-	1 (350 座)	2 (400 座)
4. 中環—坪洲	4 (200 - 400 座)	2 (400 座)	5 (500 座)
5. 中環—榕樹灣	6 (400 座)	-	6 (500 座)
6. 中環—索罟灣	3 (200/400 座)	-	3 (400 座)
合計	**33**		**33**

[1] 第 7 至 10 條航線以單一船種營運，船隻速度與六條主要航線所用的普通船相若。至於第 11 條航線，營辦商在收費表上載有快速渡輪和普通渡輪兩種服務，但兩者的速度與六條主要航線所用的普通渡輪的速度相若。

航線	現有船隻數目 (包括後備船隻)		船隻資助計劃 船隻數目 (包括後備船隻)
	快速船 (載客量)	普通船／與普通船相若的船隻[1] (載客量)	快速船 (載客量)
五條其他航線			
7. 香港仔—長洲	-	5 (210 - 420 座)	3 (200 座)
8. 香港仔—榕樹灣(經北角村)	-	2 (180 座)	2 (200 座)
9. 香港仔—索罟灣(經模達)	-	3 (140 座)	2 (200 座)
10. 愉景灣—梅窩	-	4 (160 - 300 座)	2 (200 座)
11. 屯門—東涌—沙螺灣—大澳	2 (90 座)	3 (130- 330 座)	5 (250 座)
合計	**19**		**14**

B. 擬議船隻資助計劃下的船隻規格

根據市場研究結果，我們建議營辦商購買以鋁或碳纖維製造的船隻。這類船隻雖然仍以柴油驅動（目前的船隻普遍以柴油驅動），但船身較輕，所用燃料因而較少。此外，我們亦建議該些新的船隻使用符合國際海事組織第 III 級排放標準，有助減少氮氧化物的排放。詳情列於下表[2]：

類型	雙體船／單體船
載客量	設有 200／250／400／500／1 000 個座位的船隻 (單層／雙層／三層)
船體物料	鋁／碳纖維
動力來源	於首批為六條主要離島渡輪航線採購的 22 艘快速船當中，至少六艘船隻為混合動力船隻(即柴油／蓄電池推動)，其餘為採用柴油的船隻。 如首批採購的混合動力船隻試驗成功，其餘於第二批採購的船隻(包括為六條主要航線第二批採購的 11 艘船隻，以及為其他五條航線採購的 14 艘船隻)將採購混合動力船隻。
引擎	符合國際海事組織第 III 級排放標準(除非技術不可行)。
速度	每小時約 25 至 30 海浬
其他設備	• 具有空調系統設備 • 廁所設施須包括可供輪椅乘客使用的設施 • 供殘疾乘客使用的無障礙設施 • 母乳餵哺室 • 行李架 • 載貨區 • 乘客座位達 1 000 座的船隻須設開敞式甲板

[2] 因應實際情況及個別航線需要，船隻規格或會有所調整。

C. 船隻資助計劃的開支

若混合動力船的試驗計劃成功，船隻資助計劃的估計總開支為 57.88 億元(包括 20%備用款項)[3]。

<u>六條主要航線</u>

	船隻資助計劃 在 **2021-26** 年牌照期內的調配		船隻資助計劃 在 **2026-31** 年牌照期內的調配		估計 總開支 **(百萬元)**
	數量	小計 **(百萬元)**	**數量**	小計 **(百萬元)**	
柴油發動機船					
1 000 座	3	1,917	0	0	1,917
500 座	11		0		
400 座	2		0		
混合動力船(當中有六艘在第一批購入作試驗用途)					
1 000 座	0	502	2	1,217	1,719
500 座	4		8		
400 座	2		1		
混合動力船試驗計劃期間的營運開支	110		0		110
總計	**22**	**2,528**	**11**	**1,217**	**3,745** (不包括備用款項) **4,495** (包括 20%備用款項)

[3] 若混合動力船的試驗計劃顯示廣泛應用混合動力船隻的時機尚未成熟，我們會為六條主要航線購買六艘柴油發動機船以替代該六艘混合動力船。在此情況下，計劃總開支預計約為 68.97 億元(包括 20%備用款項)。

<u>五條其他航線</u>

船隻類型	船隻資助計劃在 **2025-31** 年牌照期內的調配	
	數量	估計 **總開支** **(百萬元)**
混合動力船		
250 座	5	1,078
200 座	9	
總計	**14**	**1,078** (不包括備用款項) **1,294** (包括 20%備用款項)

註：

(1) 已包括設計、圖則及付運的估計開支。

(2) 因四捨五入關係，上述數字相加後可能與總數略有出入。