

2022 年 11 月 25 日

討論文件

立法會交通事務委員會
天星小輪加價申請

目的

天星小輪有限公司(「天星小輪」)就其「中環—尖沙咀」及「灣仔—尖沙咀」航線申請加價。本文徵詢委員的意見。

背景

2. 天星小輪自 1898 年成立，營運超過一個世紀。除了作為歷史悠久及最經濟的過海公共交通工具，天星小輪亦是本港重要的標記，一直廣受市民和遊客歡迎。

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。整體而言，天星小輪服務的收入增長有限，而營運成本持續上升，票價須不時作出調整，以維持服務的財務可行性。

4. 《渡輪服務條例》(第 104 章)規定，專營渡輪航線的加價申請須由行政長官會同行政會議決定，而《渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)令》(第 104 章，附屬法例 C)附表，則指明天星小輪專營航線可收取的最高船費。在處理天星小輪的加價申請時，政府會諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會，然後向行政會議提交建議。新收費須通過立法會以「先訂立後審議」的程序確立。

加價申請

5. 天星小輪於 2022 年 2 月申請加價，要求提高兩條專營航線每程的票價 1.8 元至 4.2 元；並申請以長者優惠票價取代現行的長者免費乘船優惠，而合資格長者則可在「2 元優惠計劃」¹下享有每程 2 元的乘船優惠。詳情見下表：

¹ 全名為「政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃」。

表 1：天星小輪加價申請詳情

	現時票價	天星小輪的加價申請 [「2 元優惠計劃」下 合資格長者及殘疾人士票價]
「中環—尖沙咀」航線		
<i>星期一至五 — 上層</i>		
• 成人	\$3.2	\$6.4 (+\$3.2)
• 小童及殘疾人士	\$1.9	\$3.8 (+\$1.9) [\$2.0]
• 長者	免費	\$3.8 [\$2.0]
<i>星期一至五 — 下層</i>		
• 成人	\$2.6	\$5.2 (+\$2.6)
• 小童及殘疾人士	\$1.8	\$3.6 (+\$1.8) [\$2.0]
• 長者	免費	\$3.6 [\$2.0]
<i>星期六、日及公眾假期 — 上層</i>		
• 成人	\$4.2	\$8.4 (+\$4.2)
• 小童及殘疾人士	\$2.5	\$5.0 (+\$2.5) [\$2.0]
• 長者	免費	\$5.0 [\$2.0]
<i>星期六、日及公眾假期 — 下層</i>		
• 成人	\$3.6	\$7.2 (+\$3.6)
• 小童及殘疾人士	\$2.4	\$4.8 (+\$2.4) [\$2.0]
• 長者	免費	\$4.8 [\$2.0]
「灣仔—尖沙咀」航線		
<i>星期一至五</i>		
• 成人	\$3.2	\$6.4 (+\$3.2)
• 小童及殘疾人士	\$1.9	\$3.8 (+\$1.9) [\$2.0]
• 長者	免費	\$3.8 [\$2.0]

	現時票價	天星小輪的加價申請 [「2 元優惠計劃」下 合資格長者及殘疾人士票價]
星期六、日及公眾假期		
• 成人	\$4.2	\$8.4 (+\$4.2)
• 小童及殘疾人士	\$2.5	\$5.0 (+\$2.5) [\$2.0]
• 長者	免費	\$5.0 [\$2.0]
單車	\$16	\$32 (+\$16)
月票	\$160	\$320 (+\$160)
旅客票	\$32	\$64 (+\$32)

註：在「2 元優惠計劃」下，60-64 歲持有樂悠咭的香港居民、65 歲或以上持有長者八達通、個人八達通或樂悠咭的人士，及合資格殘疾人士可享有每程 2 元的乘船優惠。

審批準則

6. 按既定政策，我們在審核包括天星小輪在內的渡輪服務的加價申請時，會考慮下列因素：

- (a) 渡輪營辦商的財政狀況；
- (b) 渡輪營辦商的營運成本、收入和回報變動預測；
- (c) 渡輪營辦商過去提供渡輪服務的表現；
- (d) 公眾對擬議票價的接受程度；以及
- (e) 渡輪營辦商採取的開源節流措施。

按這些因素對是次加價申請的分析見下文第 7 至 19 段。

營運狀況

財政狀況

7. 天星小輪近年的財務狀況每況愈下，由 2018 年開始錄得虧損。2021 年，天星小輪共虧蝕超過 3,700 萬元，累計虧損已超越其總資產，以致其需依靠債務來維持專營航線的服務。天星小輪近年的財務詳情表列如下：

表二：天星小輪由 2018 年至 2021 年的財務狀況^{註 1}

	每日平均 乘客量	票務 收入	租金 收入	其他 非票務 收入	防疫抗疫 基金	總收入		總營運 成本	盈虧 (盈利率 ^{註2)})
						包括防疫 抗疫基金	不包括防疫 抗疫基金		
						(百萬元)			
2018	53 900	53.07	28.84	14.44	不適用	不適用	96.35	99.07	-2.71 (-2.8%)
2019	49 200	48.34	28.68	14.84	1.04	92.90	91.86	97.39	-4.50 (-4.8%)
2020	23 300	21.91	24.71	14.85	22.22	83.69	61.47	100.02	-16.33 (-19.5%)
2021	26 200	28.11	22.70	14.08	0.05	64.94	64.89	102.16	-37.22 (-57.3%)

註 1：由於四捨五入的關係，個別項目的數字加總可能與實際總和略有出入。

註 2：盈利率為「盈虧」除以「總收入（包括「防疫抗疫基金」）」。

票務收入

8. 天星小輪的收入由票務收入及非票務收入組成。就票價而言，天星小輪是收費最相宜的過海公共交通工具，較乘搭港鐵或專營巴士來往中環／灣仔與尖沙咀之間的收費便宜約六至七成²。在 2019 冠狀病毒病疫情前，票務收入佔天星小輪總收入約五成多，每日平均乘客量為五萬多人次，佔公共交通乘客人次不足 1%。

9. 隨著鐵路網絡擴展，過海公共交通服務不斷完善，以及乘客出行模式的不斷轉變(例如 2012 年推出的「2 元優惠計劃」改變了部分長者的出行模式)，天星小輪的乘客量近年呈下跌趨勢，每日平均乘客量由 2008 年的約 63 000 人次，跌至 2018 年的約 53 900 人次。另一方面，在 2019 冠狀病毒病疫情的影響下，訪港旅客人數大幅下跌，本地乘客量亦一直處於低位，即使新票價在 2021 年 2 月生效³，天星小輪該年

² 以「中環—尖沙咀」航線平日／假日成人上層收費(\$3.2/\$4.2)以及「灣仔—尖沙咀」航線平日／假日成人收費(\$3.2/\$4.2)，以及以成人八達通乘搭港鐵(\$10.1)或專營巴士(\$10.9)來往中環／灣仔與尖沙咀的收費作比較。

³ 天星小輪當時獲批調高每程票價 0.3 至 0.5 元。

的票務收入仍較 2018 年下跌約 47%。受第五波疫情影響，天星小輪的乘客人數在 2022 年第一季進一步下跌至新低，其中 3 月的每日平均乘客量為 10 700 人次，是 2018 年同期的兩成。雖然近期疫情有所放緩，防疫措施亦正逐步放寬，但預期本地乘客量在其他公共交通工具的競爭、「2 元優惠計劃」由 2022 年 2 月起擴大至涵蓋 60 至 64 歲的乘客，及市民工作和出行模式轉變的多方面影響下，難以回復至疫情前水平；而天星小輪一向倚重的訪港旅客人數的回復幅度及速度亦存在較大變數。

10. 另一方面，天星小輪自 1992 年起向 65 歲或以上的長者提供免費渡輪服務。近年，長者乘客佔天星小輪的總乘客量半成至一成。政府一直在「長者票價優惠計劃」下，以發還碼頭租金和豁免船隻牌照費的形式，向天星小輪發還部分為長者提供免費渡輪服務而少收的收入⁴，每年約為 27 萬元。扣除政府發還的款額，天星小輪去年為提供長者免費渡輪服務而少收的收入約為 260 萬元，佔其票務收入近一成。

11. 在是次申請中，天星小輪同時申請與其他公共交通營辦商看齊，以長者優惠票價取代現行的長者免費乘船優惠。事實上，天星小輪是現時唯一一間為長者提供免費乘搭優惠的公共交通營辦商，其他營辦商大多提供約半價的長者優惠，而在「2 元優惠計劃」下，合資格的長者可以每程 2 元乘坐大部分公共交通工具，政府會向有關營辦商發還長者票價與 2 元之間的差額。天星小輪希望藉此理順其票價優惠安排，有助改善其長遠財務狀況。

非票務收入

12. 天星小輪的非票務收入主要包括租金收入⁵、廣告收入⁶及其他收入(例如無線電基地台收入及出租船隻)。為紓緩其

⁴ 上限為實際少收的收入或碼頭租金及船隻牌照費總和，以較低者為準。

⁵ 在 2018 年至 2021 年，租金收入佔天星小輪總收入(不包括「防疫抗疫基金」)約三至四成。

⁶ 在 2018 年至 2021 年，廣告收入佔天星小輪總收入(不包括「防疫抗疫基金」)約一成至一成半。

加價壓力，政府已將中環七號碼頭及中環碼頭連接大樓、灣仔渡輪碼頭以及尖沙咀渡輪碼頭交由天星小輪管理，並准許天星小輪於有關碼頭批出商業、零售及廣告的特許經營權，以賺取非票務收入來補貼營運開支。

13. 然而，非票務收入的多寡往往取決於整體經濟環境。在疫情的打擊下，天星小輪近年的非票務收入一直下跌，其中租金收入由 2018 年的近 2,900 萬元，下跌至 2021 年的約 2,300 萬元，跌幅超過兩成。其廣告收入則比較不穩定，2020 年的廣告收入較 2019 年錄得輕微增長，但在 2021 年則回落，較 2018 年下跌約半成。

14. 天星小輪一直積極拓展其非票務收入來源，例如與不同品牌及機構等舉辦市集、張貼船身廣告及免費乘船日等聯乘活動，亦透過提升碼頭設施，爭取更多租務及廣告收入。為了增加廣告收入、改善碼頭外觀及為海濱環境注入活力，天星小輪計劃向中環碼頭連接大樓的外牆投射藝術燈光。此外，天星小輪亦計劃把尖沙咀碼頭外牆的四塊廣告牌升級為 LED 廣告牌，以吸引更多廣告商。

營運成本

15. 營運成本方面，天星小輪的成本結構較缺乏彈性，員工成本、船隻維修保養和碼頭營運開支及燃料開支分別佔總營運成本近六成半、兩成及半成，餘下的約一成則為折舊、保險等其他成本項目，故天星小輪節省成本的空間有限。儘管如此，天星小輪仍積極降低營運成本，而 2021 年的總營運成本較 2018 年只輕微上升 3%。然而，隨著員工成本上升、船隻維修保養開支增加以及燃料成本高企，即使政府已實施多項恆常措施，包括承擔碼頭的保養工作、發還碼頭租金和豁免船隻牌照費等，天星小輪的營運成本預期將繼續上漲。

16. 另一方面，為協助渡輪業界(包括天星小輪)應對疫情帶來的經營壓力，政府透過「防疫抗疫基金」及「保就業計劃」提供一系列資助，包括燃料補貼、工資補貼及常規維修保養補貼等。截至 2022 年 10 月，天星小輪在計劃下共獲得超過 3,100 萬元的資助，並預期仍有約 1,200 萬元的資助將在稍後發放。

服務表現

17. 天星小輪兩條專營渡輪航線每日提供固定服務：「中環—尖沙咀」航線由上午 6 時 30 分至晚上 11 時 30 分每 6 至 12 分鐘一班，而「灣仔—尖沙咀」航線由上午 7 時 20 分至晚上 11 時每 8 至 20 分鐘一班。天星小輪現時調配合共八艘渡輪行走該兩條航線。

18. 為評估天星小輪是否一直提供適當而有效率的渡輪服務，運輸署定期透過實地調查、審閱該公司的定期財務報表及收集公眾意見等方式，檢視天星小輪的服務表現。根據運輸署在 2021 年 11 月就兩條渡輪航線進行年度調查的結果，天星小輪依照服務詳情表提供服務的比率維持在 100%，服務表現令人滿意。而有關天星小輪的投訴個案數目不多，在 2019 年至 2021 年期間，運輸署接獲涉及天星小輪的投訴每年平均 14 宗⁷，佔涉及公共交通服務的投訴個案低於 0.1%。至於安全方面，天星小輪的意外事故數目持續維持低水平。2019 年至 2021 年，該公司錄得平均每年約 1.3 宗意外事故。

19. 過去數年，天星小輪亦推行了不同措施提升服務及營運水平，例如分別於 2020 年及 2021 年為「曉星」及「銀星」兩艘船隻更換環保驅動系統，以改善空氣質素。天星小輪亦已參與由環保署統籌的電動渡輪先導試驗計劃，測試在香港應用電動渡輪的技術及商業可行性，以期減少碳排放，協助實現政府碳中和的目標。

政府的初步分析

20. 從上文第 7 至 19 段分析所得，整體而言，天星小輪一直為市民提供適當而有效率的渡輪服務。然而，受乘客量下跌、非票務收入不穩、營運成本上升及 2019 冠狀病毒病疫情的共同打擊，天星小輪的財政狀況嚴峻，並正倚靠債務來維持專營航線的服務，急需調整票價以改善其財務可行性。

⁷ 包括交通諮詢委員會轄下的交通投訴組轉介運輸署跟進的投訴個案。

21. 然而，天星小輪是次要求提高兩條專營航線每程票價1.8元至4.2元的申請加幅實屬不低。政府會仔細聆聽委員的意見，並考慮公眾對擬議票價的接受程度等不同因素，作出適當平衡。政府的看法是要持續改善天星小輪的財政狀況，除了市民和遊客乘客量要逐漸恢復外，亦需要從票價水平、非票務收入(包括碼頭商業設施租賃及廣告收入)，以及政府提供的資助(包括現有在「長者票價優惠計劃」和「2元優惠計劃」下的發還款額、繼續承擔碼頭保養工作等)方面三管齊下，讓天星小輪可制定長遠及財務上可行的營運方案，以繼續為市民及遊客提供高效、優質的服務，並為這歷史悠久的維港標記投入更多資源，繼續改善及提升其服務和品牌形象。

徵詢意見

22. 請委員就天星小輪的加價申請提供意見。

運輸及物流局
運輸署
2022年11月