

立法會參考資料摘要

《渡輪服務條例》 (第 104 章)

2023 年渡輪服務(天星小輪有限公司) (船費釐定)(修訂)令

引言

A 在二零二三年一月三十一日的會議上，行政會議**建議**，行政長官**指令**，應根據《渡輪服務條例》第 19(1)(a)條，制定載於**附件 A** 的 2023 年渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)(修訂)令，列出天星小輪有限公司(天星小輪)可收取的新最高船費。

理據

天星小輪的加價申請和政府的建議

2. 政府的一貫政策是公共交通服務應由私營機構按照商業原則經營，以提高效率和成本效益。縱觀整個渡輪行業，收入增長緩慢，而營運成本一直在上升。根據《渡輪服務條例》第 19(4)及(5)條，獲批予渡輪服務專營權的公司可透過運輸署署長以書面形式向行政長官會同行政會議申請提高專營渡輪服務航線的票價；根據第 19(1)條，申請須由行政長官會同行政會議決定。

3. 天星小輪就旗下「中環 — 尖沙咀¹」和「灣仔 — 尖沙咀¹」兩條專營渡輪航線申請加價，要求 -

(a) 提高兩條專營渡輪航線的每程票價 1.8 元至 4.2 元²；以及

(b) 以長者優惠票價取代現行的長者免費乘船優惠。

¹ 在現有專營權中，尖沙咀的英文對應用語是「Kowloon Point」。

² 申請加幅為 100%。

4. 政府經評估下文第 5 至 21 段所述的情況後，建議批准天星小輪 -

- (a) 提高兩條專營渡輪航線的每程票價 1.0 元至 2.3 元(即把成人平日最高票價定為 5.0 元，而周末或公眾假期的則定為 6.5 元³)；
- (b) 月票售價由 160 元增加至 190 元⁴，以較其他票價低的加幅照顧常客的需要；以及
- (c) 以長者優惠票價取代現行的長者免費乘船優惠，而合資格長者在政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃(二元優惠計劃)下每程只須繳付 2.0 元。

B 建議的詳情載於**附件 B**。

審批準則

5. 我們審核渡輪服務(包括天星小輪)的加價申請時，會考慮(a)渡輪營辦商的財政狀況；(b)渡輪營辦商的營運成本、收入和回報預測變動；(c)渡輪營辦商過去提供相關渡輪服務的表現；(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。

分析

6. 我們已根據上述因素審核天星小輪的申請，認為有理據加價並以長者優惠票價取代長者免費乘船優惠，但加幅應予調低。分析詳情請見下文。

天星小輪的財政狀況和開源節流措施

7. 天星小輪的收入由票務收入及非票務收入組成。隨着運輸網絡和乘客出行模式不斷轉變，天星小輪的乘客量近年有所下

³ 平均加幅為 55.2%。

⁴ 加幅為 18.75%。

跌。天星小輪一向是遊客經常選乘的交通工具，2019 冠狀病毒病疫情令乘客量跌幅加劇。二零一八至二零二一年期間，天星小輪的非票務收入(包括租金及廣告收入)亦因營商環境嚴峻而下跌 15%。營運成本方面，雖然天星小輪已設法將二零一八至二零二一年的營運成本升幅控制在 3% 左右，但礙於經營成本結構(主要包括員工成本、船隻維修保養和碼頭營運開支及燃料開支)較缺乏彈性，故進一步節省成本的空間有限。

8. 天星小輪一直積極拓展非票務收入來源，例如與不同品牌和機構合作舉辦市集、張貼船身廣告及免費乘船日活動，並改善碼頭設施以爭取更多租務及廣告收入。為幫助天星小輪降低營運成本，政府已實施多項措施，包括承擔碼頭的維修工作、在長者票價優惠計劃下發還碼頭租金和豁免船隻牌照費，以及准許天星小輪分租其碼頭的地方以賺取非票務收入。此外，政府通過防疫抗疫基金及保就業計劃向天星小輪提供多項一筆過與疫情相關的補貼⁵，當中已發放約 3,200 萬元的資助，並會於稍後再發放約 1,100 萬元的資助。

9. 儘管實施以上措施，天星小輪自二零一八年起仍一直錄得虧損。受 2019 冠狀病毒病疫情影響，天星小輪累計虧損已超越其總資產，以致須依靠債務來維持專營航線的服務。天星小輪在二零一八至二零二一年期間的財政表現詳細分析載於附件 C。

C

服務表現

10. 為評估天星小輪是否一直提供適當而有效率的渡輪服務，運輸署定期通過實地調查、審閱該公司的定期報表及收集公眾意見等方式，檢視天星小輪的服務表現。整體而言，天星小輪的服務表現令人滿意。舉例來說，根據運輸署在二零二一年十一月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

⁵ 例如燃料補貼、工資補貼、一筆過非實報實銷補貼及常規維修保養補貼。

持在 100%。此外，有關天星小輪的公眾投訴個案⁶和錄得的意外事故⁷數目不多。

11. 過去數年，天星小輪推行了不同措施改善環保表現，例如為「曉星」及「銀星」兩艘船隻更換環保驅動系統，以改善空氣質素，以及參與環境保護署推行的電動渡輪先導試驗計劃，測試在香港使用電動渡輪，以協助政府實現碳中和的目標。

批准天星小輪的加價申請

12. 由於旅遊業的復甦速度和程度仍是未知之數，以及營商環境前景不明朗，故難以準確預測天星小輪乘客量和非票務收入的增長。隨着防疫措施放寬，我們預計天星小輪的乘客量，連同票務及非票務收入將逐漸回升。然而，疫情以至其他公共交通工具的競爭(例如東鐵線過海段的開通)帶來的長遠影響仍有待觀察。營運成本方面，我們估計員工成本、碼頭開支及船隻開支等成本項目開支亦將持續上升。

13. 考慮到天星小輪的財務狀況，我們認為有迫切需要調整天星小輪的票價，以改善其財務可行性。然而，天星小輪建議加價 1.8 至 4.2 元，對市民來說加幅過高。為了在公眾的接受程度與天星小輪的財務可行性兩者之間取得平衡，我們建議天星小輪的平日票價不高於 5.0 元，而周末及公眾假期票價則不高於 6.5 元，即上調每程票價 1.0 至 2.3 元。

14. 此外，為盡量減低加價對經常乘搭天星小輪乘客的影響，我們建議月票採用較低的加幅，由原本票價 160 元上調至 190 元，加幅約為其他票價加幅的三分之一。乘客在一個月內乘搭 38 程渡

⁶ 在二零一九至二零二一年期間，運輸署平均每年接獲 14 宗涉及天星小輪的投訴(包括交通諮詢委員會(交諮會)轄下交通投訴組轉介的投訴個案)，佔涉及公共交通服務的投訴個案少於 0.1%。

⁷ 在二零一九至二零二一年期間，天星小輪平均每年錄得約 1.3 宗意外事故。

輪以上(或每星期 9.5 程以上)即可每程享受較低的票價⁸；如乘客在一個月乘搭 60 程渡輪，平均每程票價更可低至 3.2 元。

以長者優惠票價取代長者免費乘船優惠

15. 天星小輪自一九九二年起向 65 歲或以上的長者提供免費乘船優惠。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，向天星小輪發還提供長者免費乘船優惠而少收的部分收入⁹，每年約為 27 萬元。扣除政府發還的款額，天星小輪在二零二一年為提供長者免費乘船優惠而少收的收入約為 260 萬元。換言之，天星小輪一直自行承擔大部分少收的收入。

16. 事實上，天星小輪是現時唯一為長者提供免費乘搭優惠的公共交通營辦商，其他營辦商大多為長者提供約半價優惠。在二元優惠計劃下，合資格長者可以每程 2.0 元乘坐大部分公共交通工具¹⁰。除了可以在長者票價優惠計劃下獲政府發還提供長者優惠而少收的收入外，參與二元優惠計劃的其他公共交通營辦商也可獲發還適用票價與 2.0 元之間的差額。

17. 在是次申請中，天星小輪申請以長者優惠票價取代現行的長者免費乘船優惠。長者優惠票價約為成人票價的 60%，與兒童和殘疾人士的優惠票價一樣。在二元優惠計劃下，合資格長者乘坐天星小輪每程只須繳付 2.0 元，而天星小輪可獲政府發還該優惠票價與 2.0 元之間的差額。天星小輪的申請旨在與其他公共交通營辦商的做法看齊，並幫助改善其長遠財務狀況。我們認為其申請有理可據，特別是考慮到天星小輪目前嚴峻的財務狀況，以及香港人口日漸老化的情況。

⁸ 根據「中環—尖沙咀」(上層)和「灣仔—尖沙咀」航線的建議成人平日票價 5.0 元計算。

⁹ 發還款額的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。

¹⁰ 由二零二二年二月二十七日起，二元優惠計劃的合資格年齡由 65 歲降至 60 歲，60 至 64 歲的合資格人士必須使用樂悠咭以受惠於每程 2 元的優惠票價。

政府的建議

18. 根據上文所載各方面的分析，並考慮到立法會交通事務委員會和交諮會的意見，我們建議批准天星小輪提高票價，但將加幅由每程 1.8 元至 4.2 元調整至每程 1.0 元至 2.3 元(即票價上限為平日 5.0 元，而周末及公眾假期為 6.5 元)，以及進一步調低月票的加幅(即由 160 元加至 190 元)，並准許天星小輪以長者優惠票價取代長者免費乘船優惠。加價後，天星小輪仍然會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便宜約三至五成。

對乘客的影響

19. 以二零二一年的乘客量數字作參考，是次加價實施後，59.0%乘客(即所有兒童及殘疾人士乘客¹¹，以及在平日乘搭有關航線的成人)每程須多付 1.0 元至 1.8 元，而 31.8%乘客(即在周末及公眾假期乘搭有關航線的成人)每程須多付 2.0 元或 2.3 元。至於在二元優惠計劃下的合資格長者乘客(佔二零二一年總乘客量 9.2%)，每程須繳付 2.0 元。使用月票的乘客可享較低加幅，而單車票和遊客票的使用率極低，故加價對乘客影響極微。

天星小輪的長遠可持續發展

20. 天星小輪成立於一八九八年，經營渡輪服務超過一個世紀，是本港重要的標記，一直深受市民和遊客喜愛。要改善天星小輪的長遠財務可行性，必須多管齊下，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)，以及政府現時在長者票價優惠計劃和二元優惠計劃下發還的款額及繼續承擔碼頭保養工作等方面，讓天星小輪得以制定財務上可行的長遠營運計劃，繼續為市民和遊客提供高效、優質的服務，並為這歷史悠久的維多利亞港標記投入更多資源，以改善和提升其服務和品牌形象。

¹¹ 在二元優惠計劃下，合資格殘疾人士在平日乘搭有關航線只須多付 0.1 至 0.2 元，而在其他時間乘搭天星小輪則可繼續支付 2.0 元。

交通諮詢委員會的意見

D

21. 我們在二零二二年十一月二十八日及十二月二十日徵詢交諮會對天星小輪加價申請的意見。交諮會經考慮所有相關因素，支持政府的建議。交諮會的意見詳載於該會發給運輸及物流局局長的函件(附件 D)。

2023 年渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)(修訂)令(修訂令)

E

22. 《渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)令》附表訂明專營公司經營渡輪服務可收取的最高船費。修訂令旨在修訂該附表，以實施上文第 4 段建議的票價加幅。被修訂的現行條文載於附件 E。

立法程序時間表

23. 立法程序時間表如下：

刊登憲報	二零二三年二月三日
提交立法會進行先訂立 後審議的程序	二零二三年二月八日
生效日期	二零二三年四月三日

建議的影響

F

24. 建議符合《基本法》的規定，包括有關人權的條文，而且不影響《渡輪服務條例》及其附屬法例現有的約束力。建議對生產力、公務員、環境和性別議題均沒有影響，對可持續發展和家庭議題亦無顯著影響。建議對經濟及財政的影響，載於附件 F。

公眾諮詢

25. 我們在二零二二年十一月二十五日諮詢立法會交通事務委員會。議員普遍認同天星小輪具有標記意義，並同意其有需要加價，但對其建議加幅表示關注。有議員亦提議凍結或調低月票加幅，以減少對常客的影響。如上文所述，我們亦曾在二零二二年十一月二十八日及十二月二十日徵詢交諮會的意見。

宣傳安排

26. 我們會在二零二三年一月三十一日發出新聞稿，並會安排發言人解答傳媒查詢。

查詢

27. 若對本文內容有任何查詢，請與運輸署助理署長／管理及輔助客運阮康誠先生（電話號碼：3842 5513）聯絡。

運輸及物流局

二零二三年一月三十一日

《2023年渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)(修訂)令》

(由行政長官會同行政會議根據《渡輪服務條例》(第 104 章)第 19(1)條作出)

1. 生效日期
本命令自 2023 年 4 月 3 日起實施。
2. 修訂《渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)令》
《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)現予修訂，修訂方式列於第 3 條。
3. 修訂附表(專營公司可收取的最高船費)
 - (1) 附表，第 1(a)項 ——
廢除
“\$3.2”
代以
“\$5.0”。
 - (2) 附表，第 1(a)項 ——
廢除
“\$4.2”
代以
“\$6.5”。
 - (3) 附表，第 1(b)項 ——
廢除
“\$1.9”
代以

- “\$2.9”。
- (4) 附表，第 1(b)項 ——
廢除
“\$2.5”
代以
“\$3.9”。
 - (5) 附表，第 1(d)項 ——
廢除
“\$2.6”
代以
“\$4.0”。
 - (6) 附表，第 1(d)項 ——
廢除
“\$3.6”
代以
“\$5.6”。
 - (7) 附表，第 1(e)項 ——
廢除
“\$1.8”
代以
“\$2.8”。
 - (8) 附表，第 1(e)項 ——
廢除
“\$2.4”
代以
“\$3.7”。

- (9) 附表，第2(a)項 ——
廢除
“\$3.2”
代以
“\$5.0”。
- (10) 附表，第2(a)項 ——
廢除
“\$4.2”
代以
“\$6.5”。
- (11) 附表，第2(b)項 ——
廢除
“\$1.9”
代以
“\$2.9”。
- (12) 附表，第2(b)項 ——
廢除
“\$2.5”
代以
“\$3.9”。
- (13) 附表，第2(d)項 ——
廢除
“\$16”
代以
“\$25”。
- (14) 附表，第3項 ——

- 廢除
“\$160”
代以
“\$190”。
- (15) 附表，第4項 ——
廢除
“\$32”
代以
“\$50”。

行政會議秘書

行政會議廳

2023年 月 日

註釋

本命令調高天星小輪有限公司根據專營權經營各航線時，就以下項目服務可收取的最高船費——

- (a) 乘客(未滿 3 歲者除外)的運載；
- (b) 單車的運載；
- (c) 月票；
- (d) 遊客票。

附件 B

天星小輪的加價申請和政府的建議

	現時票價	天星小輪的加價申請 [二元優惠計劃下 合資格長者及 殘疾人士票價]	政府的建議 [二元優惠計劃下 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)	\$5.0 (+\$1.8)
兒童及殘疾人士	\$1.9	\$3.8 (+\$1.9) [\$2.0]	\$2.9 (+\$1.0) [\$2.0]
長者	免費	\$3.8 [\$2.0]	\$2.9 [\$2.0]
<i>星期一至五 — 下層</i>			
成人	\$2.6	\$5.2 (+\$2.6)	\$4.0 (+\$1.4)
兒童及殘疾人士	\$1.8	\$3.6 (+\$1.8) [\$2.0]	\$2.8 (+\$1.0) [\$2.0]
長者	免費	\$3.6 [\$2.0]	\$2.8 [\$2.0]
<i>星期六、日及公眾假期 — 上層</i>			
成人	\$4.2	\$8.4 (+\$4.2)	\$6.5 (+\$2.3)
兒童及殘疾人士	\$2.5	\$5.0 (+\$2.5) [\$2.0]	\$3.9 (+\$1.4) [\$2.0]
長者	免費	\$5.0 [\$2.0]	\$3.9 [\$2.0]
<i>星期六、日及公眾假期 — 下層</i>			
成人	\$3.6	\$7.2 (+\$3.6)	\$5.6 (+\$2.0)
兒童及殘疾人士	\$2.4	\$4.8 (+\$2.4) [\$2.0]	\$3.7 (+\$1.3) [\$2.0]
長者	免費	\$4.8 [\$2.0]	\$3.7 [\$2.0]
「灣仔 — 尖沙咀」航線			
<i>星期一至五</i>			
成人	\$3.2	\$6.4 (+\$3.2)	\$5.0 (+\$1.8)
兒童及殘疾人士	\$1.9	\$3.8 (+\$1.9) [\$2.0]	\$2.9 (+\$1.0) [\$2.0]
長者	免費	\$3.8 [\$2.0]	\$2.9 [\$2.0]

	現時票價	天星小輪的加價申請 [二元優惠計劃下 合資格長者及 殘疾人士票價]	政府的建議 [二元優惠計劃下 合資格長者及 殘疾人士票價]
<i>星期六、日及公眾假期</i>			
成人	\$4.2	\$8.4 (+\$4.2)	\$6.5 (+\$2.3)
兒童及殘疾人士	\$2.5	\$5.0 (+\$2.5) [\$2.0]	\$3.9 (+\$1.4) [\$2.0]
長者	免費	\$5.0 [\$2.0]	\$3.9 [\$2.0]
單車	\$16	\$32 (+\$16)	\$25 (+\$9.0)
月票	\$160	\$320 (+\$160)	\$190 (+\$30)
遊客票	\$32	\$64 (+\$32)	\$50 (+\$18)

註：在二元優惠計劃下，60至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，以及合資格殘疾人士可享有每程2.0元的乘船優惠。

天星小輪二零一八至二零二一年期間的財政狀況

天星小輪近年的財政狀況每況愈下，由二零一八年開始錄得虧損。二零二一年，即使已計及來自政府的補貼(包括防疫抗疫基金)和在二零二一年二月實施新票價¹，天星小輪仍虧蝕超過 3,700 萬元，累計虧損已超越其總資產，以致須依靠債務來維持專營航線的服務。下文表一詳列天星小輪在二零一八至二零二一年期間的財政表現。

表一：天星小輪在二零一八至二零二一年期間的財政狀況^{註 1}

財政年度 (由一月一日至十二月三十一日)	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

2. 天星小輪的收入由票務收入和非票務收入組成。就票價而言，天星小輪是收費最相宜的過海公共交通工具，其往來中環／灣仔與尖沙咀的收費(成人乘搭「中環—尖沙咀」(上層)和「灣仔—尖沙咀」航線的票價為平日 3.2 元／周末及公眾假期 4.2 元)，較乘搭港鐵(成

¹ 天星小輪當時調高每程票價 0.3 至 0.5 元，平均加幅為 16.5%。

人八達通票價為 10.1 元)或專營巴士(成人票價為 10.9 元)便宜約六至七成。在 2019 冠狀病毒病疫情前，天星小輪的票務收入佔其總收入約五成多，當時乘客量為每日五萬多人次，佔公共交通乘客總人次不足 1%。

3. 隨着鐵路網絡擴展，過海公共交通服務不斷完善，加上乘客出行模式不斷轉變(例如二零一二年推出的二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，每日平均乘客量由二零零八年約 63 000 人次，跌至二零一八年約 53 900 人次。更甚的是，天星小輪是遊客經常選乘的交通工具，在 2019 冠狀病毒病疫情的影響下，其總乘客量大幅下跌。二零二一年的每日平均乘客量(約 26 200 人次)比二零一八年下跌了 51.4%。受第五波疫情影響，其乘客人數在二零二二年第一季進一步下跌，二零二二年三月的每日平均乘客量約為 10 700 人次，只達二零一八年水平的約兩成。

4. 在此情況下，即使天星小輪已在二零二一年二月加價，該年的票務收入(2,811 萬元)仍較二零一八年(5,307 萬元)下跌約 47%。

非票務收入

5. 天星小輪的非票務收入包括租金收入、廣告收入和其他收入(例如無線電基地台收入和船隻租賃)，是補貼渡輪營運開支和紓緩加價壓力的重要收入來源。就此，政府已將中環七號碼頭及中環碼頭連接大樓、灣仔渡輪碼頭和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、零售和廣告的特許經營權，以賺取非票務收入。

6. 然而，由於非票務收入很大程度上取決於整體經濟環境，天星小輪的非票務收入在二零二一年下跌至約 3,678 萬元，較二零一八年(約 4,328 萬元)下跌了 15%。這顯著跌幅主要是租金收入減少所致，而租金收入佔天星小輪的非票務收入超過六成。具體來說，在 2019 冠狀病毒病疫情帶來的嚴峻營商環境下，天星小輪的租金收入由二零一八年約 2,884 萬元下跌至二零二一年約 2,270 萬元(- 21.3%)。

7. 二零二一年，天星小輪的廣告收入佔其非票務收入約 22%。這項收入來源向來不穩定，難以籌劃和估算，尤其是面對無法預測的經濟前景。廣告收入由二零一八年約 852 萬元下跌至二零二一年約 809 萬元 (- 5.0%)。

8. 至於船隻租賃和無線電基地台收入等其他非票務收入，佔天星小輪的非票務收入不足 20%，過去數年一直相對穩定。

9. 在計及票務收入和非票務收入後，儘管天星小輪在二零二一年的總收入(不包括防疫抗疫基金)因當年票價調整和疫情緩和而上升至約 6,489 萬元(較二零二零年上升 5.6%)，但仍分別只達二零一八年和二零一九年的 67.3%和 70.6%。

營運成本

10. 營運成本方面，天星小輪的成本結構較缺乏彈性。二零二一年，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約六成半、兩成和半成，餘下約一成則為折舊、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，其二零二一年的總營運成本(約 1.0216 億元)較二零一八年(約 9,907 萬元)只上升約 3%。

11. 為幫助天星小輪降低營運成本，政府已實施多項措施，包括承擔碼頭的維修工作，以及在長者票價優惠計劃下發還碼頭租金和豁免船隻牌照費。另外，為協助運輸業界應對疫情帶來的經營壓力，政府通過防疫抗疫基金和保就業計劃向天星小輪提供約 3,200 萬元與疫情相關的補貼²，並會於稍後再發放 1,100 萬元的資助。

² 例如燃料補貼、工資補貼、一筆過非實報實銷補貼及常規維修保養補貼。



香港添馬添美道二號政府總部東翼二十一樓
21/F, East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong
電話 Telephone 3509 8198
傳真 Fax 3904 1774

香港添馬
添美道 2 號
政府總部東翼 22 樓
運輸及物流局局長
林世雄先生, GBS, JP

林局長：

天星小輪加價申請

天星小輪有限公司（下稱「天星小輪」）就「中環—尖沙咀」和「灣仔—尖沙咀」兩條專營渡輪航線向政府申請加價，以提高每程票價 1.8 元至 4.2 元，並以長者優惠票價取代現行的長者免費乘船優惠。交通諮詢委員會（下稱「交諮會」）於 2022 年 11 月 28 日及 12 月 20 日的會議考慮有關申請。本函載述交諮會對這宗申請的意見。

交諮會的考慮依據

2. 在考慮天星小輪加價申請時，交諮會知悉政府已按既定政策和機制考慮以下因素—

- (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。

財政狀況

3. 委員知悉天星小輪近年的財政狀況每況愈下，並在 2021 年錄得超過 3,700 萬元的虧損。其累計虧損已超越其總資產，以致須依靠債務來維持專營航線的服務。

4. 委員亦注意到，2019 冠狀病毒病疫情對天星小輪的乘客量造成重大打擊，因旅客是其重要客源。天星小輪 2021 年的每日平均乘客量較 2018 年減少 51.4%，以致 2021 年的票務收入較 2018 年少約 47%。委員認為，考慮到旅客乘客量的恢復速度和程度仍是未知之數，加上來自其他過海公共交通工具的競爭越趨激烈，以及乘客出行模式不斷轉變，天星小輪未來的乘客量未必能夠完全回復至疫情前的水平。

5. 此外，委員知悉天星小輪的非票務收入很大程度上取決於整體經濟環境，並在 2018 至 2021 年期間下跌了 15%。不過，儘管營商環境嚴峻，委員樂見天星小輪仍致力改善非票務收入，例如與不同品牌及團體合作舉辦市集、張貼船身廣告和舉行免費乘船日等活動，並優化碼頭設施以爭取更多租務及廣告收入。

6. 在營運成本方面，雖然天星小輪在 2018 至 2021 年期間能夠把總營運成本升幅控制至約 3%，但由於其成本結構較缺乏彈性，故節省成本的空間有限。

服務表現及環保措施

7. 委員同意，天星小輪的服務表現一直令人滿意。在環保表現方面，委員欣悉天星小輪一直致力保護環境，包括為其船隻安裝環保驅動系統，以及參與政府的電動渡輪先導試驗計劃。

以長者優惠票價取代長者免費乘船優惠

8. 有關天星小輪申請以長者優惠票價取代現行的長者

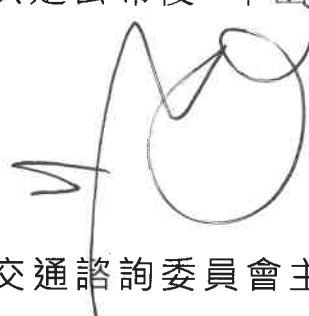
免費乘船優惠，委員知悉天星小輪是現時唯一為長者提供免費乘搭優惠的公共交通營辦商，並且一直自行承擔大部分少收的收入。同時，在政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃下，長者可以每程 2.0 元乘坐大部分公共交通工具，而參與計劃的營辦商可獲政府發還長者優惠票價與 2.0 元之間的差額。

交諮會的建議

9. 基於以上所述，委員普遍認為有理據支持天星小輪加價和以長者優惠票價取代長者免費乘船優惠。然而，委員認同，天星小輪就每程票價建議的 1.8 元至 4.2 元加幅，超出市民可接受的水平，並且認為有需要減低票價加幅對天星小輪常客的影響。因此，交諮會同意政府的建議，把票價加幅下調至每程 1.0 元至 2.3 元（即把平日最高票價定為 5.0 元，而周末或公眾假期的則定為 6.5 元），以及進一步降低月票票價的加幅（即由 160 元加至 190 元），以顧及經常乘搭天星小輪的乘客的需要。委員亦知悉，天星小輪在擬議加價後仍會是最相宜的過海公共交通工具。

10. 委員建議，政府應繼續與天星小輪探討全面提升其長遠財務可持續性的方法，包括爭取更多非票務收入，以及在作為公共交通工具外，加強其作為旅遊項目的標誌性，並繼續提升其服務水平及環保表現，以延續這香港的歷史瑰寶。

11. 煩請將以上交諮會的意見轉交行政長官會同行政會議考慮。當行政長官會同行政會議的決定公布後，本函載述的交諮會意見可向公眾發布。



交通諮詢委員會主席
張仁良教授

2023 年 1 月 5 日

《渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)令》

S-1

附表

第 104C 章

附表

[第 2 條]

專營公司可收取的最高船費

第 1 欄 航線	第 2 欄 服務	第 3 欄 船費	
		星期一至五 (公眾假期除外) 每程	星期六、日 及公眾假期 每程
1. 來往尖沙咀 與中環	(a) 上層乘客	\$3.2	\$4.2
	(b) 上層年滿 3 歲 的兒童乘客	\$1.9	\$2.5
	(c) 上層未滿 3 歲 的兒童乘客(由 年滿 12 歲的人 陪同)	\$0	\$0
	(d) 下層乘客	\$2.6	\$3.6
	(e) 下層年滿 3 歲 的兒童乘客	\$1.8	\$2.4

《渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)令》

S-3

附表

第 104C 章

第 1 欄 航線	第 2 欄 服務	第 3 欄 船費	
		星期一至五 (公眾假期除外) 每程	星期六、日 及公眾假期 每程
	(f) 下層未滿 3 歲 的兒童乘客(由 年滿 12 歲的人 陪同)	\$0	\$0
2. 來往尖沙咀 與灣仔	(a) 上層或下層乘 客	\$3.2	\$4.2
	(b) 上層或下層年 滿 3 歲的兒童 乘客	\$1.9	\$2.5

《渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)令》

S-5

附表

第 104C 章

第 1 欄 航線	第 2 欄 服務	第 3 欄 船費	
		星期一至五 (公眾假期除外) 每程	星期六、日 及公眾假期 每程
	(c) 上層或下層未 滿 3 歲的兒童 乘客(由年滿 12 歲的人陪同)	\$0	\$0
			每程
	(d) 單車		\$16
			每張
3. 所有航線	月票(只於當月有 效)		\$160

《渡輪服務(天星小輪有限公司)(船費釐定)令》

S-7

附表

第 104C 章

第 1 欄 航線	第 2 欄 服務	第 3 欄 船費 每張
4. 所有航線	遊客票(自發出該票當日起計的連續 4 日(包括發出當日)有效,可用以無限次乘搭任何航線;並只供售予根據《入境條例》(第 115 章)獲准許以訪客身分在香港入境的人)	\$32

(附表由 2012 年第 57 號法律公告代替。2017 年第 59 號法律公告；
2020 年第 253 號法律公告)

建議對經濟及財政的影響

對經濟的影響

由於渡輪票價的加權比重在綜合消費物價指數及其子指數(即甲類、乙類及丙類消費物價指數)中整體只佔 0.02%至 0.04%，預計兩條渡輪航線加價對通脹影響應該相當輕微。具體而言，兩條渡輪航線的票價加幅預計對二零二三年全年消費物價指數的影響為 0.003 至 0.006 個百分點，而對二零二四年全年消費物價指數的影響則為 0.001 至 0.002 個百分點。

對財政的影響

2. 在二元優惠計劃下，政府會向參與計劃的公共交通營辦商發還少收的票價收入(即適用票價與 2.0 元之間的差額)。由於天星小輪一直為 65 歲或以上的長者乘客提供免費服務(即低於 2.0 元的票價)，因此並不能在該計劃下獲發還為 65 歲或以上長者乘客提供優惠而少收的收入。換言之，天星小輪在二元優惠計劃僅獲發還為合資格的殘疾人士及 60 至 64 歲人士提供優惠所少收的收入。在實行建議的票價加幅並以長者優惠票價取代長者免費乘船優惠後，政府向天星小輪發還的金額將輕微增加。

3. 自二零一九年一月一日起，政府實施免入息審查的公共交通費用補貼計劃(「補貼計劃」)。每月公共交通開支超出 400 元的市民均符合資格領取公共交通費用補貼。天星小輪只是補貼計劃涵蓋的眾多公共交通工具之一。對大多數乘客而言，受天星小輪航線加價影響的開支應不會佔其公共交通費用開支的大部分，而該計劃亦僅就每月超出 400 元的實際公共交通費用提供三分之

一的補貼，並以每張八達通每月 400 元為補貼金額上限¹，因此在建議的票價加幅下，該計劃的政府補貼應該只會輕微增加。

¹ 為了在疫情下讓更多乘客受惠，政府已推行臨時特別措施，把二零二二年五月一日至二零二三年四月三日期間的補貼計劃門檻由每月 400 元放寬至 200 元，並把每月補貼上限由 400 元提高至 500 元。