

2024年12月13日
討論文件

立法會交通事務委員會

船隻資助計劃

目的

本文件旨在向委員會匯報船隻資助計劃的最新進展，以及政府對離島渡輪營辦商的其他協助措施。

背景

2. 為改善船隻質素和推動環保，並提升乘客體驗，政府在《行政長官 2019 年施政報告》中宣布推出船隻資助計劃（「資助計劃」），旨在協助離島渡輪航線的營辦商更新現有船隊及採用更環保船隻。資助計劃由 2021 年起，分兩階段全數資助 10 條離島渡輪航線¹全面更換較環保且配備嶄新設備的船隻，合共採購 44 艘新船，總開支約為 57.88 億元。

3. 政府為資助計劃成立了跨部門工作小組²，以制訂資助計劃詳情及監督進度。在資助計劃下，政府以分期及實報實銷的方式資助營辦商購買船隻的成本，並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

¹ 該10條航線為：

- (i) 「中環－長洲」、
- (ii) 「中環－梅窩」、
- (iii) 來往坪洲、梅窩、芝麻灣及長洲的「橫水渡」、
- (iv) 「中環－坪洲」、
- (v) 「中環－榕樹灣」、
- (vi) 「中環－索罟灣」、
- (vii) 「香港仔－榕樹灣（經北角村）」、
- (viii) 「香港仔－索罟灣（經模達）」、
- (ix) 「屯門－東涌－沙螺灣－大澳」；及
- (x) 「愉景灣－梅窩」航線。

² 跨部門工作小組成員包括：運輸及物流局、運輸署、海事處、環保署、土木工程拓展署及機電工程署。

的營運及法律責任，並妥善管理以公帑資助購買的船隻。協議書亦要求假若營辦商不再經營渡輪服務，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），以繼續營運相關航線。營辦商絕對不得在沒有政府同意下轉售船隻。資助計劃分兩階段進行，有關詳情載於 附件。

4. 鑑於混合動力船隻屬於新能源船隻，政府會為第一階段資助計劃下採購的四艘混合動力船隻進行為期約 16 個月的試驗（見下文第 9 段），並會視乎有關的試驗結果，考慮在第二階段資助計劃中採購更多混合動力船隻，並訂定第二階段資助計劃的時間表。

第一階段資助計劃的進展及成效

5. 在第一階段資助計劃下，相關離島渡輪航線營辦商已透過公開招標採購合共 22 艘新船。截至 2024 年 12 月中，12 艘新船已到埗，當中九艘已於 2024 年 3 月起陸續投入營運渡輪服務，另外三艘為混合動力船隻，會於 2024 年 12 月底起陸續展開試驗。按目前的進度，餘下十艘新船將在 2025 年年底前陸續到埗，並於 2026 年第一季內全部投入服務。

提升船隊規格及船隻設備

6. 資助計劃下的新船採用輕質及耐腐蝕的物料（即鋁合金或碳纖維等）建造，船身重量較輕且耐用性更高。同時，新船使用了符合國際海事組織最高的第三級別標準的環保引擎，可減低氮氧化物的排放。此外，所有新船均備有空調系統，並提供更完備及人性化的設施，當中包括：增設哺乳區、設置更多擺放行李的位置、為攜帶寵物的乘客提供專用座位（下稱「寵物區」），並於部分座位增設手機充電裝置等。另外，新船上亦設有無障礙洗手間方便殘疾人士，而供殘疾人士停放輪椅的位置（下稱「輪椅位置」）亦較現有船隻有所增加。

乘客對新船的意見正面

7. 運輸署於 2024 年 9 月為主要離島航線³進行乘客意見調查，目的是收集乘客對資助計劃下已投入服務的新船及其設施的意見。調查成功訪問共約 1 800 名乘客，涵蓋的範疇包括：座椅舒適度、冷氣、燈光、座距、採光度、清潔度、輪椅位置、裝潢、洗手間、客艙寧靜度等。調查結果的摘要如下：

- (a) 約九成半的乘客對新船的整體評價為「非常滿意」或「滿意」；
- (b) 乘客對新船滿意程度最高的三個範疇為座椅舒適度、採光度及清潔度。約九成半的乘客對以上三項範疇表示「非常滿意」或「滿意」；
- (c) 對比乘客對新船及現有同類型船隻的滿意度，新船整體上在洗手間、清潔度及裝潢方面的改善最為顯著。對新船以上三項範疇表示「非常滿意」或「滿意」的乘客有約八成半至九成半，而對現有同類型船隻有關範疇表示「非常滿意」或「滿意」的乘客則只有約兩成至三成；及
- (d) 乘客普遍歡迎新船上增設的新設施，約八成以上的乘客對新船設置更大的行李或貨物空間，以及對新增的哺乳區及寵物區表示「非常滿意」或「滿意」。

8. 整體而言，大部分的乘客對新船的設施及舒適度表示「非常滿意」或「滿意」。與現有同類型船隻相比，乘客對新船的滿意程度明顯較高。由此可見，資助計劃有效提升離島渡輪航線的船隊質素，為乘客提供更優質的船上設施，和更方便及舒適的乘船體驗。

混合動力船隻試驗計劃

9. 考慮到渡輪船隻的使用年期一般較長，使用環保船隻

³ 六條主要離島航線為「中環－長洲」、「中環－梅窩」、「橫水渡」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」和「中環－索罟灣」。由於新船仍未於「中環－索罟灣」航線投入服務，因此乘客意見調查中只涵蓋前五條航線。

方切合環保的趨勢。這是首次混合動力船隻獲應用於本港的渡輪服務，這些船隻的技術要求及操作與傳統能源船隻並不相同。就此，為有效評估混合動力船隻應用於離島渡輪服務的效能，政府制定了循序漸進的試驗計劃，並將會於 2024 年年底前逐步開展。有關試驗計劃主要分為三個階段（每艘船會各自進行 16 個月的試驗），第一階段將會在不載客的情況下進行，主要讓船長和船員熟悉混合動力船隻的操控和運作，以觀察其航行情況的穩定性，預計為期一個月；成功通過第一階段的非載客試驗後，第二階段將會在額外航班或非繁忙時段營運的正常航班中進行載客測試，預計為期三個月；第三階段則會在常規營運的航班中進行載客測試，包括將渡輪調配至包括繁忙時間在內的正常航班載客作進一步試驗，預計為期一年。每一階段的測試所需的時間或會因應實際情況而有所調整。

10. 政府及相關渡輪營辦商已接近完成混合動力船隻試驗的籌備工作，包括制定不同階段的航班安排及向船長和船員提供操作混合動力船隻的培訓，以期於 2024 年年底前陸續開始混合動力船隻試驗。政府已成立專家小組，為混合動力船隻在試驗期間的技術性能、營運表現、成本效益及環保成效等方面，提供意見。

11. 為推動離島渡輪營辦商使用綠色運輸技術及打造更潔淨的海港，政府會視乎混合動力船試驗計劃的結果及成效，考慮在第二階段資助計劃中購置更多混合動力船，以營運離島渡輪航線。

協助離島渡輪營辦商的其他措施

12. 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。然而，政府理解離島渡輪航線為離島提供必要的對外交通服務⁴，因此維持渡輪服務的財務可行性，以及減輕渡輪服務大幅加價對乘客造成的負擔，對照顧離島居民的出行需要至為重要。有見及此，政府一直鼓勵渡輪營辦商透過多管齊下的方式，從票務收入、非票務收入，以及政府的支援等方面，改善其長遠的財務可行性，以繼續提

⁴ 有關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，或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。

供優質的服務。

特別協助措施

13. 政府自 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。特別協助措施透過實報實銷方式向渡輪營辦商發還若干營運開支，包括碼頭相關開支（例如電費、水費及清潔費等）、船隻相關開支（例如船隻維修保養開支、保險費、檢驗年費和私人繫泊設備收費等），以及票務優惠相關開支（例如因提供小童票價優惠及施行「離島遊」計劃而少收的收入、在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，仍因提供長者票價優惠而少收的收入等）。特別協助措施已於 2020 年 4 月起陸續擴展至其他離島渡輪航線，現已涵蓋 13 條離島渡輪航線。

14. 在過去三個財政年度，政府就 13 條離島渡輪航線發還的特別協助措施開支分別為約 1 億 9 千萬元（2021/22）和 2 億 2 千萬元（2022/23 及 2023/24）。政府最近一次就特別協助措施的檢討顯示，措施有助維持渡輪服務的財務可行性，紓緩渡輪營辦商需要大幅提高票價的壓力。

非票務收入

15. 為改善營運渡輪服務的財政狀況，政府一直積極協助渡輪航線的營辦商拓展其非票務收入，例如准許營辦商分租碼頭的地方作商業和零售用途以賺取非票務收入來補貼渡輪的營運開支，當中包括碼頭商鋪租賃、廣告燈箱出租及在碼頭的空置位置舉辦商業活動等。政府亦一直積極與營辦商保持緊密聯繫，了解他們的營運需要，並按需要進行渡輪碼頭改善工作，以期透過持續改善碼頭的環境和設施，進一步提升碼頭作非票務收入活動的吸引力及發展空間。

結語

16. 政府理解市民對渡輪服務的關注，運輸署會一方面嚴格做好監管工作，另一方面適時檢視上述現行協助離島渡輪營辦商的措施，確保離島渡輪營辦商長遠的財務穩健及服務水平。

17. 請委員備悉本文件所載船隻資助計劃的最新進展及提出意見。

運輸及物流局
運輸署
2024年12月

船隻資助計劃
航線及新船數目

航線	新船數目		
	第一階段	第二階段	總計
六條主要航線： (1) 中環—長洲； (2) 中環—梅窩； (3) 橫水渡； (4) 中環—坪洲； (5) 中環—榕樹灣；及 (6) 中環—索罟灣	22 包括 4 艘 混合動力 船隻 ⁵	11	33
四條其他航線： (1) 香港仔—榕樹灣 （經北角村）； (2) 香港仔—索罟灣 （經模達）； (3) 愉景灣—梅窩；及 (4) 屯門—東涌—沙螺 灣—大澳	0	11	11
總計	22	22	44

⁵ 政府會視乎第一階段資助計劃下採購的四艘混合動力船隻的試驗結果，考慮在第二階段資助計劃中採購更多混合動力船隻。