

**強烈關注中環來往紅磡天星渡輪於 2011 年 4 月 1 日停航
引致海陸的交通運輸問題**

背景

據知天星渡輪現時航行中環來回紅磡渡輪至 2011 年 3 月 31 日到期，因長期虧蝕，未能繼續經營。運輸署曾於 2010 年 9 月及 12 月分別進行兩次招標，均沒有收到投標書，故由 2011 年 4 月 1 日紅磡來回中環及灣仔的兩條渡輪，肯定停駛，維多利亞港將沒有此航線的渡輪作海上標誌。

問題

1. 請政府部門說明及解釋此紅磡來回中環及紅磡來回灣仔的天星航線約滿停辦的原因？請詳細解釋。
2. 政府部門有那些措施協助原來倚靠紅磡來回中環的乘客？請詳細說明。
3. 政府部門對維多利亞港的海上渡輪服務有何計劃？如何開拓維多利亞港的渡輪服務？使海港確實有渡輪服務。
4. 現時維多利亞港上的渡輪服務因隨著碼頭搬遷，可說是「雞肋」？令營運者心淡，請問政府有何詳細計劃發展維多利亞港的渡輪服務？請詳細說明。

動議

中西區區議會促請政府必須再招標承辦中環來回紅磡及灣仔來回紅磡的渡輪服務，令市民可選擇渡輪來回中環及紅磡，使維多利亞港上仍有渡輪服務。

動議人：阮品強、許智峯

文件提交人：鄭麗琼、阮品強、許智峯、甘乃威、黃堅成、何俊麒、楊浩然、莊榮輝

2011 年 3 月 11 日

往來中環至紅磡的渡輪服務

背景：

天星小輪經營往來中環至紅磡及紅磡往灣仔的兩條航線的經營權於本年 3 月 31 日屆滿，並宣佈無意續辦。運輸署曾先後於去年 9 月 10 日及 12 月 17 日公開招標，但均無接獲任何標書，令兩航線將於 4 月 1 日起停航。

由於現時區內仍未有鐵路覆蓋，亦只有一條 115 號過海巴士線往來中環、灣仔，所以不少居民會選擇乘坐渡輪往來港島及九龍，上述兩條航線停航會令經常使用渡輪服務的居民帶來不便，而且取消渡輪服務後，當局必定會調整巴士服務，以應付上、下班的人流，屆時必將現已交通甚為擠迫的紅隧、中環、灣仔區，變得更繁忙，加劇交通擠塞。

問題：

1. 當局會否為上述航線進行第三線招標？如會，其進展情況？
2. 當局會否重新設計一份新標書，以吸引營運商競投？
3. 當局會否為營運商補貼營運開支？或容許經營商於碼頭賺取其他營運收入？
4. 當局會否要求現有渡輪經營者在進一步增加碼頭其他收益下，繼續延長其服務至紅磡地鐵通車？
5. 若最終上述兩條航線均要停航，當局如何疏導上、下班的人潮，減少對本區交通的壓力？

文件提交人

陳捷貴、陳財喜

2011 年 3 月 16 日

**強烈關注中環來往紅磡天星渡輪於 2011 年 4 月 1 日停航
引致海陸的交通運輸問題及**

運輸署的回覆如下：

問題一

天星小輪有限公司(下稱「天星小輪」)自 1999 年 4 月 1 日起經營上述兩條持牌渡輪服務。這兩條渡輪航線的現有牌照在 2008 年 4 月 1 日批出，為期三年，至 2011 年 3 月 31 日屆滿。由於公共運輸網絡有所改善，以及中環的渡輪碼頭在 2006 年搬遷，這兩條渡輪航線的每日平均乘客量由 1999 年約 7,500 人次下降至 2010 年約 5,500 人次(約減 26%) (附件)。基於乘客量下降，天星小輪自 2001 年起一直蒙受虧損。

為協助改善這兩條渡輪航線的財務可行性和穩定票價，政府一直以來向渡輪服務營辦商(包括天星小輪)提供多項協助措施如下：

- (i) 接手負責碼頭的維修工作；
- (ii) 豁免燃油稅；
- (iii) 按照長者票價優惠計劃發還碼頭租金和豁免有關渡輪服務的船隻牌照費；
- (iv) 容許渡輪服務營辦商分租碼頭部分範圍作商業用途，以增加非票務收入，補貼渡輪服務的營運；以及
- (v) 簡化分租審批程序，以助營辦商加快賺取非票務收入。

雖然已實施上述協助措施，以及批准渡輪公司在 2010 年 1 月 1 日起加價 5%，這兩條渡輪航線的財務狀況仍然欠佳。或許基於這兩

條渡輪航線財務表現欠佳，以及預期乘客量不會增加，天星小輪沒有向運輸署申請延續其將於 2011 年 3 月 31 日到期的現有牌照。

由於天星小輪並無就上述兩條渡輪航線的現有牌照申請續期，運輸署在 2010 年 9 月 10 日至 2010 年 10 月 8 日期間進行招標，以遴選合適的渡輪服務營辦商，由 2011 年 4 月 1 日起經營這兩條渡輪航線，惟未有接獲任何標書。就此，運輸署在進行第二次招標前，於 2010 年 10 月至 11 月期間就如何提高這兩條航線的經營可行性，以吸引有意的渡輪服務營辦商競投有關的航線，徵詢有關的區議會及區內人士的意見。經考慮有關意見後，運輸署在標書內放寬了下列要求：

- (i) 把兩項服務分拆成兩個航線組合，為呈交服務建議書方面提供更大的彈性；
- (ii) 將經營時段稍為縮短，並容許減少服務班次，令服務水平更配合乘客需求模式(例如，在現有的服務時間表下，某些非繁忙時間的航班只得數名乘客)以期節省成本和有效運用資源；
- (iii) 容許調配座位數目較少的船隻經營有關服務，以節省成本；以及
- (iv) 容許縮減為長者乘客提供的票價優惠，以減少收入上的損失。

運輸署在 2010 年 12 月 17 日就這兩條渡輪航線重新招標，但至 2011 年 1 月 14 日截標當日，仍未接獲任何標書。政府當局認為兩次招標結果反映，市場認為在現時的經營環境下，由於乘客量持續低企及燃油價格波動很大，營運這兩條航線在財務上並不可行。經過兩次招標，我們認為已經有充分機會讓有意競投有關的航線的渡輪服務營辦商表示興趣。而在第二次招標時，即使運輸署已放寬標書內有關服務方面的要求，亦沒有接獲任何標書。因此，運輸署認為進行第三次招標的作用不大，但本署會繼續留意是否有營辦商有興趣承辦上述渡輪航線。

問題二

目前，除了「紅磡－中環」渡輪航線外，中西區居民可使用其他公共交通服務過海，包括過海巴士路線(如路線 115 號)直接前往紅磡，或乘搭「中環－尖沙咀」渡輪服務前往尖沙咀天星碼頭，再轉乘專營巴士服務路線 8A 或 8P 號前往紅磡。乘客亦可乘搭地鐵前往尖沙咀，再轉乘專線小巴 6 號及 6X 號等路線前往紅磡。

本署相信現有的專營巴士服務在路線上已可提供合適的替代服務給原本乘搭渡輪的乘客。根據天星小輪提供的數字，在平日最繁忙時段為早上 8 時至 9 時往港島方向的班次，每小時的乘客量約為 900 人。為配合新增乘客的需要，巴士公司會因應乘客需求於約早上 7 時 50 分至約早上 8 時 20 分的繁忙時段由紅磡德民街加開 4 班 115 號線特別班次前往港島，並已安排兩部後備巴士在有需要時作調配之用。本署與有關公共交通營辦商會密切留意乘客需求，並會在有需要時作出適當改動。

問題三及四

按照政府的既定政策，公共交通服務(包括渡輪服務)應由私營根據商業原則營運，以提供具成本效益及效率的服務。

政府考慮到渡輪服務是若干離島唯一的交通工具，我們需要確保能為居民提供這些必要的服務。因此，政府在去年為離島渡輪服務作出檢討，並採取特殊措施，以期提高這些服務長遠的財務可行性，以及維持票價穩定。相對主要離島渡輪航線而言，港內渡輪服務屬輔助性的交通工具，市民亦可選擇其他公共交通服務替代。港內線渡輪應繼續按商業原則營運。

然而，為提高渡輪服務(包括港內渡輪服務)的長遠財務可行性，政府一直採取多項措施，使營辦商減少營運成本及增加非票務收入。該等措施包括接手負責碼頭的維修工作；豁免燃油稅；及按照長者票價優惠計劃發還碼頭租金和豁免船隻牌照費等。另外，政府亦准許渡輪營辦商分租碼頭範圍作商業及零售活動用途，以賺取非票務收入，用以補貼渡輪服務的營運。

「紅磡-中環」及「紅磡-灣仔」渡輪服務

1999 年至 2010 年的每日平均載客量

年份	紅磡-中環 渡輪服務	紅磡-灣仔 渡輪服務	總數
1999	5 031	2 475	7 506
2000	3 979	2 628	6 607
2001	3 740	2 727	6 467
2002	3 888	2 860	6 748
2003	3 493	2 718	6 211
2004	3 492	2 824	6 316
2005	3 377	2 794	6 171
2006	3 580	2 583	6 163
2007	3 298	2 453	5 751
2008	3 036	2 604	5 640
2009	2 861	2 641	5 502
2010	2 828	2 725	5 553
2010 年與 1999 年比較	- 44%	+ 10%	- 26%

附件: 往來中環至紅磡的渡輪服務

運輸署的回覆如下:

問題 1: 當局會否為上述航線進行第三線招標? 如會, 其進展情況?

問題 2: 當局會否重新設計一份新標書, 以吸引營運商競投?

由於天星小輪有限公司並無就「紅磡至中環」及「紅磡至灣仔」兩條航線將於 2011 年 3 月 31 日到期的現有牌照申請續期, 運輸署在 2010 年 9 月 10 日至 10 月 8 日期間進行招標, 以遴選合適的渡輪服務營辦商, 由 2011 年 4 月 1 日起營運上述兩條航線, 惟未有接獲任何標書。就此, 本署在進行第二次招標前, 於 2010 年 10 月至 11 月期間就如何提高航線的經營可行性, 及吸引有意的渡輪服務營辦商競投有關的航線, 徵詢有關的區議會及區內人士的意見。經考慮有關意見後, 本署因而在標書內放寬下列要求:

- (i) 把「紅磡至中環」及「紅磡至灣仔」兩條航線分拆成兩個組合, 為呈交服務建議書方面提供更大的彈性;
- (ii) 將運作時段稍為縮短, 並容許減少服務班次, 令服務水準更配合乘客需求模式(例如, 在現有的服務時間表下, 某些非繁忙時間的航班只得數名乘客), 以期節省成本和有效運用資源;
- (iii) 容許調配座位數目較少的船隻經營有關服務, 以節省成本; 以及
- (iv) 容許為長者乘客提供較低的票價優惠, 以減少收入上的損失。

本署在 2010 年 12 月 17 日就這兩條航線重新招標, 但至 2010 年 1 月 14 日截標當日, 沒有接獲任何標書。政府認為兩次招標結果反映, 市場認為在現時的經營環境下, 由於乘客量持續低企及燃油價格波動很大, 營運這兩條航線在財務上並不可行。經過兩次招標, 我們認為已經有充分機會讓有意競投有關的航線的渡輪服務營辦商表示興趣。而在第二次招標時, 即使本署已放寬標書內有關服務方面的要求, 亦沒有接獲任何標書。因此, 本署認為進行第三次招標的作用不大, 但本署會繼續留意是否有營辦商有興趣承辦上述渡輪航線。

問題 3: 當局會否為營運商補貼營運開支？或容許經營商於碼頭賺取其他營運收入？

問題 4: 當局會否要求現有渡輪經營者在進一步增加碼頭其他收益下，繼續延長其服務至紅磡地鐵通車？

按照政府的既定政策，公共交通服務應由私營機構按商業原則營運，並自負盈虧，以提供具成本效益及有效率的公共交通服務。政府會提供連接道路、渡輪碼頭和巴士總站等必要基礎建設，以支援公共交通服務。這項政策同樣適用於渡輪服務。

在不為其日常營運開支提供直接補貼的原則下，政府已推出協助措施以減輕渡輪服務票價上升的壓力。例如，政府已就所有專營及領牌渡輪豁免燃油稅、承擔碼頭維修責任及透過為長者提供優惠票價的計劃發還渡輪營辦商所繳付的碼頭租金，並准許渡輪營辦商分租碼頭範圍作商業及零售活動用途，以賺取非票務收入，用以補貼渡輪服務的營運。只要其方案並不影響渡輪服務的運作及得到有關部門的批准，政府一向十分鼓勵渡輪營辦商尋求更多機會賺取非票務收入。

運輸署曾與天星小輪探討該公司能否繼續經營該兩條航線，然而，天星小輪預期乘客量將持續低企及現時燃油價格波動很大的情況下，該兩條航線在財務上不可行。

問題 5: 若最終上述兩條航線均要停航，當局如何疏導上、下班的人潮，減少對本區交通的壓力？

目前，除了「紅磡－中環」渡輪航線外，中西區居民可使用其他公共交通服務過海，包括過海巴士路線(如路線 115 號)直接前往紅磡，或乘搭「中環－尖沙咀」渡輪服務前往尖沙咀天星碼頭，再轉乘專營巴士服務路線 8A 或 8P 號前往紅磡。乘客亦可乘搭地鐵前往尖沙咀，再轉乘專線小巴 6 號及 6X 號等路線前往紅磡。

本署相信現有的專營巴士服務在路線上已可提供合適的替代服務給原本乘搭渡輪的乘客。根據天星小輪提供的數字，在平日最繁忙時段為早上 8 時至 9 時往港島方向的班次，每小時的乘客量約為 900

人。為配合新增乘客的需要，巴士公司會因應乘客需求於約早上 7 時 50 分至約早上 8 時 20 分的繁忙時段由紅磡德民街加開 4 班 115 號線特別班次前往港島，並已安排兩部後備巴士在有需要時作調配之用。本署與有關公共交通營辦商會密切留意乘客需求，並會在有需要時作出適當改動。