

主要離島渡輪航線的服務改善建議

目的

六條主要離島渡輪航線¹的營辦商建議在下一個牌照期(2017-20年)²重整「中環－長洲」航線時間表、以「單一船種模式」運作「中環－坪洲」航線以及於「中環－榕樹灣」加開早晨班次。本文件旨在就上述建議諮詢議員的意見。

背景

2. 政府在 2016 年 11 月 21 日就六條主要離島渡輪航線在下一個三年牌照期的特別協助措施安排，諮詢了離島區議會交通及運輸委員會(「交運會」)。在交運會會議上，政府向委員介紹了下一個三年牌照期的續牌安排，包括向六條主要離島渡輪航線的營辦商提供 4 億 1,000 萬元特別協助措施並引入新的折舊補助項目³、繼續實行利潤分享機制以及於新牌照生效日起調高票價平均約 4%。按此，預計兩個渡輪營辦商於下一個三年牌照期的估算利潤為約 6%。交運會對政府的建議表示支持。政府亦分別於 11 月 18 日及 12 月 2 日諮詢立法會交通事務委員會，並獲該委員會支持政府就下一個三年牌照期的特別協助措施向立法會財委會申請所需撥

¹ 由新世界第一渡輪服務有限公司營辦的航線：

- (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 「中環－梅窩」航線獲延續的牌照會由 2017 年 4 月 1 日起生效，而另外五條航線則由 2017 年 7 月 1 日起生效。

³ 政府於特別協助措施建議加入一項新項目，以發還一半與引入新船或優化服務、設施或設備相關的折舊開支。

款。

3. 政府一直重視渡輪乘客對六條主要離島渡輪航線服務的意見，並積極與營辦商商討進一步提升渡輪服務的建議。運輸署於上月的交運會會議(見 T&TC 72/2016 號文件)主動提出，會於 12 月的離島區議會會議就營辦商的服務改善建議諮詢議員。

4. 營辦商經仔細考慮後，作出一系列建議。當中，重整「中環－長洲」航線時間表、以「單一船種模式」運作「中環－坪洲」航線以及於「中環－榕樹灣」加開班次等均涉及班次變更。運輸署已完成審視各項建議，現就上述涉及班次變更的建議諮詢議員。視乎議員的意見，運輸署會與營辦商跟進，以期盡早就新牌照期營運安排達成共識，讓營辦商有充份時間作相應準備。但無論如何，由於以「單一船種模式」或「混合船種模式」運作的整體成本只有些微變化，故整體所須的特別協助措施金額不會產生重大變化。至於最終是否落實所有提升渡輪服務的建議，上文第二段提到的特別協助措施及平均約 4%的票價加幅安排依然會維持，不會受到影響。須注意的是，特別協助措施以實報實銷方式施行，而運輸署亦會小心核實單據。因此，即使最終未能落實任何建議，也不會出現濫用的問題。至於營辦商就下一個牌照期所提出的其他服務改善建議見附件一。

重整「中環 - 長洲」航線時間表

現時情況

5. 現時新世界第一渡輪服務有限公司(「新渡輪」)共使用 8 艘船隻提供來往「中環－長洲」的渡輪服務，當中包括 3 艘普通渡輪及 5 艘快速渡輪。普通渡輪的載客量介乎 1 438 人至 1 623 人，而每艘快速渡輪的載客量介乎 231 人至 403 人。該航線在平日上午 7 時至 9 時的繁忙時段往中環方向的班次為 5 至 30 分鐘一班；下午繁忙時段即下午 6 時至 8 時往長洲方向的班次為 10 至 25 分鐘一班，而平日非繁忙時段則維持 30 分鐘一班的服務。至於星期日及公眾假期，該航線則維持每 30 分鐘一班的服務。基於假日的乘客需求較高，「新渡輪」在假日時在資源許可下會調派後備船隻加開額外

航班，將班次加密至每 15 分鐘一班，以疏導乘客。

6. 與其他公共交通工具一樣，在審視中環至長洲航線的服務水平時，我們必須考慮乘客需求與模式，以及能否善用現有資源達至營運效益，以免令營運成本大增而增加票價上升的壓力。就「中環-長洲」航線而言，「新渡輪」現時在星期一至六(公眾假期除外)，早上 7 時至 9 時往中環方向，編定了 9 個航班，包括 6 個快速渡輪航班及 3 個普通渡輪航班，而在最繁忙的時段，「新渡輪」安排了連續 3 班快速渡輪於 7 時 55 分、8 時 10 分及 8 時 20 分由長洲開出。根據本署於 2016 年 10 月份在平日進行的實地調查，現時該時段的整體航班(快速渡輪及普通渡輪)載客率只有 49%。另一方面，「新渡輪」在星期一至六(公眾假期除外)下午 6 時至 8 時往長洲方向編定了共 7 個航班，包括 4 個快速渡輪航班及 3 個普通渡輪航班⁴，而在最繁忙時段，「新渡輪」安排了兩班快速渡輪連續於下午 7 時正及 7 時 15 分於中環開出。該時段的整體航班載客率只有 50%。上述航班的安排，已顧及到整體及在繁忙時段的乘客需求。

建議

7. 近年有地區人士認為，該航線現時安排快速及普通渡輪每隔一段時間從長洲開出，但由於兩種渡輪航速不同，令航班到達中環的時間參差不齊，而居民亦傾向選乘快速渡輪。「新渡輪」因應該意見，向運輸署提出在下一個牌照期重整航線的時間表，細節詳列於附件二，重點如下：

(一) **整體安排** - 每天營運航班總數會維持不變，即平日雙方向 84 班，而假日雙方向則為 77 班(未計及「新渡輪」因應假日乘客需求而加開的額外航班)。

(二) **上午繁忙時段長洲往中環方向⁵** - 普通渡輪方面，平日早上往中環方向的航班開航時間

⁴ 因應乘客下班的模式，星期六下午 6 時至 8 時往長洲方向只編定了共 6 個航班，包括 3 個快速渡輪航班及 3 個普通渡輪航班。

⁵ 為配合有關建議，同一時段由中環往長洲的班次，亦需要作出調整，詳情請參閱附件二。

會略為提前，相應令到達中環的時間亦會提前，以配合上班人士需要並吸引乘客選乘普通渡輪。例如，現時早上 7 時 50 分的普通渡輪航班到達中環時間為約 8 時 45 分，未必能配合上班人士需要；「新渡輪」建議將該航班的開航時間提前至 7 時 40 分，令該航班可於約 8 時 35 分到達中環，方便上班人士。快速渡輪方面，「新渡輪」建議重整現時連續 3 班航班的開航時間，由 7 時 55 分、8 時 10 分及 8 時 20 分，改為 8 時 05 分、8 時 15 分及 8 時 25 分。綜合上述普通渡輪及快速渡輪的改動，早上 8 時至 9 時 05 分最繁忙的時段，會共有 2 班普通渡輪及 4 班快速渡輪到達中環，每班渡輪到達中環時間間距相對較為有規律，相隔 10 至 15 分鐘。

- (三) **下午繁忙時段中環往長洲方向**⁶ - 「新渡輪」建議將平日下午 5 時 40 分的快速渡輪航班及下午 6 時正的普通渡輪航班的開航時間，略為延遲至平日下午 5 時 50 分及 6 時 05 分由中環開出，以便更配合下班乘客的需要，亦可紓緩現時對下午 6 時 20 分快速渡輪航班的需求。另一方面，「新渡輪」亦建議將晚上 7 時 40 分的普通渡輪航班提前至晚上 7 時 10 分開出及將現時晚上 7 時 15 分開出的快速渡輪航班延遲至 7 時 30 分開出。據此安排並維持現時於晚上 7 時由中環開出的快速渡輪航班，晚上 7 時至 7 時 30 分，將由現時只有 2 班快速渡輪往長洲，調整至共有 2 班快速渡輪及一班普通渡輪由中環開出返回長洲。此外，「新渡輪」同時建議將現時晚上 8 時正開出的快速渡輪航班，提早至 7 時 45 分開出，以更配合這段期間的乘客需求模式。

- (四) **非繁忙時段** - 在其餘時段，「新渡輪」大致

⁶ 為配合有關建議，同一時段由長洲往中環的班次，亦需要作出調整，詳情請參閱附件二。

維持現時快速渡輪的開出時間，但建議將普通渡輪航班的開出時間由每個小時的 15 分(例如上午 10 時 15 分)改為於整點(例如上午 10 時正)開出。若建議落實，每一小時會繼續有一班快速及一班普通渡輪開往中環/長洲，分別為於該小時的 45 分(例如上午 10 時 45 分)開出的快速渡輪及整點(例如上午 11 時正)開出的普通渡輪。據此安排，在非繁忙時段，每約半小時均有一班渡輪到達中環/長洲，這同樣有助紓緩對快速渡輪的需求。

8. 運輸署初步認為「新渡輪」的建議能較配合近年的乘客需求模式，亦可進一步利用普通渡輪的剩餘運力，在不增加額外資源並對票價帶來壓力下改善服務。雖然如此，由於建議會大幅改動「中環-長洲」航線的時間表，對長洲居民的出行有實際影響，運輸署會仔細研究就建議所收集到的意見，才會決定是否批准營辦商實施上述建議。

以「單一船種模式」運作「中環 - 坪洲」航線

現時情況

9. 由港九小輪控股有限公司(「港九小輪」)營運的「中環 - 坪洲」航線現時實行「混合船種模式」，即同時提供普通渡輪及快速渡輪服務。當中，2 艘為快速渡輪，2 艘為普通渡輪。兩艘普通渡輪建於 1999 年而設備及乘客設施已日益老化。以「海逸號」為例，該船在最近一次年檢中，需要 6 個月才能全面完成保養及維修以通過海事處的檢驗。而由於船隻負重的限制，營辦商亦未能改善乘客設施，例如更換較重但較舒適的乘客座椅。「港九小輪」曾非正式表示，視乎實際情況，該兩艘普通渡輪未必可以維持在整個下一個三年牌照期內運作。

建議

班次

10. 考慮到上述因素，「港九小輪」向運輸署建議下一個牌照期(即由 2017 年 7 月 1 日)開始，以兩艘快速渡輪取代該兩艘普通渡輪，聯同現時已行走該航線的兩艘快速渡輪，共四艘快速渡輪全面為該航線提供有空調、配合較舒適座椅及船速介乎現時普通渡輪及快速渡輪間的「單一船種」服務。

11. 在「單一船種運作」模式下，「港九小輪」建議的服務時間表列於附件三。「港九小輪」會增加一班於早上 6 時 20 分由中環開往坪洲的航班，令平日雙方向航班總數增至 56 班，而假日則維持雙方向航班總數為 46 班，但營運渡輪的航速均設定為每程約 32 分鐘。「港九小輪」會略為調整航班時間，令開航時間較現時的時間表更有規律，讓乘客更易掌握。而由於「中環 - 坪洲」航線於 2015 年的每日平均乘客量只為約 6 900 人次，從載客量的角度來說，上述運作模式足以滿足需求。

收費

12. 「中環 - 坪洲」航線現時平日快速渡輪及普通渡輪單程成人收費分別為 28 元 5 角及 15 元 3 角，而在下一個牌照期起會調升至 29 元 6 角及 15 元 9 角(請參閱交運會文件 T&TC 72/2016 號)。若實施「單一船種模式」運作，「港九小輪」建議平日單程成人收費首兩年(即 2017 年 7 月 1 日至 2019 年 6 月 30 日)會統一為 20 元 8 角，而在第三年(即 2019 年 7 月 1 日至 2020 年 6 月 30 日)會統一為 21 元 5 角。

13. 月票方面，現時收費為 574 元，而在下一個牌照期起會調升至 597 元。在「混合船種運作模式」下，現時月票持有人若乘搭快速渡輪，每程必須補回普通渡輪及快速渡輪間的差價，即現牌照期內為平日每程 13 元 2 角，而在下一牌照期期內則為平日每程 13 元 7 角。若實施「單一船種模式」運作，月票收費將會為 830 元，而乘客乘搭任何航班均毋須補票。

14. 在下一個牌照期內若實施「單一船種模式」運作，對不同乘客的影響，詳情見附件四。

15. 在現行牌照的第二個營運年(即 2015 年 7 月至 2016 年 6 月)，「港九小輪」每月平均售出 1 334 張「中環 - 坪洲」航線的月票。根據最新(2016 年 9 月)的營運報告，平日平均有大約 800 程月票持有人補票乘搭快速渡輪的記錄。上述數據顯示現時確有不少月票持有人較傾向使用一程普通渡輪及一程快速渡輪以往來中環及坪洲。在「單一船種模式」下，這些月票持有人每月可節省 **123 元 2 角**。

16. 整體來說，現時乘搭快速渡輪的乘客在「單一船種模式」下可受惠於票價下調，但航程會稍稍延長 2 至 7 分鐘；至於現時乘搭普通渡輪的乘客，則可享用設備較新和舒適的船隻和較短的航程(縮短 8 分鐘)，但票價則會因應服務質素提升而增加。

17. 至於貨運服務方面，現時「中環 - 坪洲」航線平日和假日雙方向分別有 29 及 22 班普通渡輪提供貨運服務。在「單一船種模式」下，除深宵航班繼續不提供貨運服務，及平日早上繁忙時段有一班由中環及坪洲開出的航班因運作需要而無法提供貨運服務外，「港九小輪」建議其餘航班(即雙方向平日 53 班及假日 42 班)均會提供貨運服務。

「中環 - 榕樹灣」航線加開班次

18. 現時「中環 - 榕樹灣」航線逢星期一至六往中環的頭班船於上午 6 時 20 分由榕樹灣開出。因應有地區人士提出現時頭班船的安排或未能滿足部份在早上往市區上班人士的需要，「港九小輪」建議在下一個牌照期(即由 2017 年 7 月 1 日)開始，於早上 5 時 45 分額外加開一班往中環的渡輪。該航線其餘班次維持不變。

未來路向

19. 請議員就上文第 5 至 18 段所載的服務改善建議提出意見。視乎議員及地區人士的意見，我們會和營辦商進一步商討這些建議，建議最終實施與否，需視乎區議會及地區人士的意見。運輸署在作出決定時，會充份考慮各持份者的意見。

運輸署

2016 年 12 月