

招標離島渡輪航線的建議服務安排

目的

運輸署計劃在二零零七年第三季就六條現有的離島渡輪航線進行重新招標的工作。此文件的目的是諮詢離島區議會議員關於建議的營運安排，然後才為招標文件定稿。

背景

2. 下列六條離島渡輪航線現時的牌照將於二零零八年到期。政府計劃在本年七月進行重新招標的工作，來揀選合適的渡輪營辦商在二零零八年來提供有關服務。有關的離島渡輪航線包括：

- (i) 中環 - 長洲，
- (ii) 中環 - 坪洲，
- (iii) 中環 - 梅窩，
- (iv) 坪洲 - 梅窩 - 芝麻灣 - 長洲（下稱「橫水渡」），
- (v) 中環 - 榕樹灣，及
- (vi) 中環 - 索罟灣。

現時營運的問題

3. 近年離島渡輪服務的營運情況困難，營運開支受外來因素而大幅增加，尤以燃油價格飈升為甚。另外，現時大部份離島航線的乘客量偏低（附件一），並不足以支持日常營運的開支。由於預計將來的人口數字的增長並不樂觀，所以將來乘客量增加的機會亦不大。另一方面，乘客對船費的要求及負擔能力，與渡輪營辦商所提供的服務水平的成本有一段距離。一方面，部份乘客覺得船費太貴，另一方面，大部份離島航線都入不敷支，年年虧蝕，有關個別渡輪營辦商繼續營運的意慾不高。

協助渡輪營運的措施

4. 政府的既定政策是公共交通服務應由私營或公共機構經營，政府不會提供直接資助。實行這樣的安排，公共交通服務可以更有效率、更迅速回應不斷轉變的需求，同時令渡輪營辦商有動力提高效率以減低成本。

5. 運輸署明白，渡輪營辦商必須有長遠的經營能力，方能提供妥善而有效的渡輪服務。因此，政府向來都有協助減低渡輪服務的經營成本。這些措施包括：接手負責碼頭的維修工作、豁免其燃油稅、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，以及豁免這些船隻的牌照費。渡輪營辦商還可以藉分租碼頭範圍作商業及零售活動用途，增加非票務收入。非票務收入須計入渡輪公司的賬目，以補貼渡輪服務的營運。

協助渡輪非票務收入的進一步措施

6. 為進一步協助離島渡輪的營運，環境運輸及工務局與運輸署已聯同規劃署、政府產業署、建築署、路政署及消防處等部門磋商推行以下措施，使渡輪營辦商較容易租出其碼頭地方和吸引更佳租客，從而賺取更多的非票務收入：

(i) 放寬土地用途

運輸署已在本年四月向城規會遞交申請，建議放寬供離島航線使用的中環四號、五號及六號碼頭的土地用途。城規會亦於本年六月批准由二零零八年七月開始，在這些碼頭的一樓，除用作碼頭供乘客上落船的用途外，亦可作為食肆、快餐店、零售店舖、服務行業等商舖的用途。

(ii) 簡化審批分租的程序

為縮短處理渡輪營辦商申請分租碼頭地方的時間，政府產業署已聯同有關部門檢討處理碼頭商舖申請的指引。處理較簡單的申請所需時間會縮短至一個月內。至於較複雜的申請，例如需要改建結構，則縮短至三個月內。新程序已由二零零七年六月初起實施。

(iii) 改善碼頭設施

建築署會為中環四號、五號及六號碼頭範圍內的離島渡輪碼頭進行加裝工程，改善防火設施，包括加裝洒水系統及加設走火通道。中環四號碼頭（即供南丫島航線使用的碼頭）洒水系統工程已在二零零七年第二季動工，預計在二零零七年第三季完成。五號及六號碼頭（即供往返長洲及梅窩／坪洲的航線使用的碼頭）亦會進行同類工程，預計在二零零八年完工。

(iv) 改善中環四號至六號碼頭的外觀和對出的行人路

建築署會重髹上述碼頭，路政署亦會更換殘舊的行人路地磚。

7. 政府會繼續推動離島的旅遊，香港旅遊發展局及民政事務局會繼續利用不同的方法（例如印製刊物、利用互聯網站等）向本地遊人及外地旅客宣傳離島旅遊，及宣傳天后誕、長洲太平清醮、佛誕、譚公誕等具有濃厚文化傳統色彩的節日。

8. 運輸署希望透過上述措施，可提升營辦商增加非票務收入的能力，而渡輪營辦商亦須把非票務收入計入渡輪服務的帳目，以補貼渡輪服務的營運，來紓緩日後加價的壓力。

乘客意見

9. 運輸署在二零零六年六月和七月期間委任獨立顧問公司（即「香港生產力促進局」及「香港城市大學」）就這些離島渡輪航線進行乘客意見調查，以隨機抽樣的方法選定受訪乘客，並成功地訪問四千多名乘客。在評估渡輪服務的滿意程度時，受訪者普遍認為「票價」、「班次」和「船種」三項安排均為重要因素；在比較三者的重要性後，大部份受訪乘客認為「票價」最為重要。

初步建議的渡輪服務安排

10. 運輸署預計，如果維持這些離島航線現時的服務水平不變，有興趣競投的營辦商很大可能會提高票價，才能維持

這些航線的收支平衡。因此，在這次招標書內，為使票價能為乘客所接受，實有需要適當地調整這些航線的服務水平，以幫助減輕營運成本及對票價上升的壓力；此外，這有助改善這些航線的收支狀況，來吸引合適的渡輪營辦商來承辦，繼續以較合理的票價為離島居民提供渡輪服務。這些服務調整的方案包括：

- (i) 將一些乘客量偏低的航線合併來運作；
- (ii) 需適當地減省乘客量低的航班(尤其是在非繁忙時間和深宵時段)；
- (iii) 貨運服務更改只在非繁忙時段內提供，班次為最少隔 2 小時提供一班；和
- (iv) 使用一些運作成本較低的船隻(例如航速較低或載客量較少的船隻)來營運虧蝕的航線。

11. 運輸署會沿用其他公共交通的類似安排，將相鄰的渡輪航線合成一組供投標者競投和營運，並建議將該六條航線分成兩個組合：

(i) 航線組合一：

將往來中環與長洲、坪洲和梅窩及「橫水渡」航線合成一個組合，由同一個營辦商來營運。其中將「中環 - 坪洲」和「中環 - 梅窩」兩線合併，以「中環 - 坪洲 - 梅窩」的形式運作。這個做法可以使該組合中的航線達到互相補助的效果，令該組合整體財務可行，吸引營辦商競投。同時，亦可讓營辦商有較大靈活性來調動船隊以應付假日激增的乘客需求。

(ii) 航線組合二：

把「中環 - 榕樹灣」和「中環 - 索罟灣」合成另一組由同一個營辦商來營運，方便日常營運船隻的調配。

12. 現時，兩條來往中環與坪洲和梅窩的獨立航線長期乘客量偏低，多年來出現嚴重虧蝕。要維持坪洲與梅窩兩條航線獨立運作，和保留現有渡輪服務水平不變，在財務上根本

並不可行的。在這情況下，即使有渡輪營辦商願意競投，從商業角度出發，估計他們要大幅提高票價來經營。但由於有關航線對坪洲及梅窩的居民十分重要，尤其對於坪洲居民來說，更是不可或缺的對外公共交通服務。因此，實有需要將這兩條獨立航線合併成一條航線來運作，最終希望可以改善其營運收支狀況，以吸引更多合適的渡輪營辦商來營辦。當這兩條航線合併運作後，乘客量會增至每日逾一萬人次，讓較多的乘客量來共同攤分該航線的運作成本，亦可減省燃油成本的開支，令整體營運成本得以減輕，有助穩定將來的票價水平，使乘客最終得以受惠。

13. 就上文提出的航線組合及航線合併的建議和個別航線初步的建議營運安排（包括營運時間、深宵航班、繁忙和非繁忙時段的班次、船種和貨運安排）簡列於附件二內。

修訂建議的渡輪服務安排

14. 運輸署在本年六月分別諮詢長洲、坪洲、梅窩和南丫島鄉事委員會的意見。在聽取有關鄉事委員會對上述初步建議的營運安排的意見後，運輸署就個別航線營運安排的建議作出適當的修訂。有關修訂詳列於附件三內，當中主要的修訂則撮錄如下。

(i) 由於「中環 - 坪洲」和「中環 - 梅窩」乘客量偏低和虧蝕，並不足維持以現時兩條獨立航線來營運，運輸署遂建議將該兩條航線合併，以「中環 - 坪洲 - 梅窩」航線來運作。長洲和坪洲鄉事委員會均表示理解將該兩條虧蝕航線合併的原因，以便改善該線的財政狀況和減低票價可能大幅上揚的風險。此外，坪洲鄉事委員會表示關注早上繁忙時間的航班能否有足夠的載客量應付坪洲居民前往中環的需求；而梅窩鄉事委員會則反對將兩線合併，認為此舉會令梅窩居民的船程延長約十五分鐘，對梅窩居民造成不便，擔心進一步令梅窩的人口下跌。

運輸署明白將兩線合併或會為現時坪洲和梅窩的乘客帶來若干程度的影響，亦知道有部分梅窩代表堅持反對將兩線合併運作。但運輸署在此必須再次指出，

坪洲與梅窩兩條航線的乘客量長期偏低，多年來出現嚴重虧蝕，要維持兩線獨立運作和保留現有渡輪服務水平不變，在財務上根本並不可行。即使有渡輪營辦商願意競投，從商業角度出發，估計他們要大幅提高票價來經營。事實上，渡輪營辦商過往亦曾因個別航線的財務表現欠佳而提高票價。若要勉強維持坪洲與梅窩兩條航線獨立運作，而同時達至財務上可行，運輸署估計這兩條航線的票價的平均加幅可能達數成。

運輸署在慎重平衡各方意見後，認為合併兩線會為梅窩及坪洲的乘客帶來最大的整體利益，因此會維持將兩線合併的方案，但運輸署亦會修訂原建議，當「中環－坪洲－梅窩」航線合併落實時，在平日的早上繁忙時間(即早上七時至九時)會作出特別安排，營辦商會提供往來梅窩和中環，及往來坪洲和中環的特別直航服務方便居民上班或上學；在其他時段則會以「中環－坪洲－梅窩」合併模式來運作。這個安排，既可以為坪洲及梅窩的乘客在早上繁忙時間維持現時相若的服務，亦可為渡輪營辦商在非繁忙時間減省營運開支。運輸署相信有關安排已能盡量平衡居民對服務的訴求及減低營運成本高漲對票價的影響。唯這個修訂方案所需的營運支出會較初步建議的安排為多，所以，預計投標者所建議的票價有可能較初步建議的安排為高。

- (ii) 當「中環－坪洲－梅窩」航線合併運作後，往來坪洲和梅窩的乘客不再需要依賴「橫水渡」的服務，因此提供優化「橫水渡」路線的契機，來縮短現時的路線，並只需要提供往來梅窩與長洲的穿梭服務，其中部份航班經芝麻灣。該優化路線的建議，最大好處是在坪洲和梅窩兩線合併運作同時，可以提供較頻密的服務往來梅窩與長洲。長洲和坪洲鄉事委員會均支持該優化路線的建議。另外，為配合上述兩線合併後早上繁忙時段的特別直航安排，在早上六時至九時期間，將維持現時「橫水渡」的服務往來坪洲、梅窩、芝麻灣和長洲；在其他時段則會提供往來梅窩和長洲的服務，其中部份航班途經芝麻灣。

- (iii) 各鄉事委員會指出初步建議限制貨運只在非繁忙時段內提供，會影響島內早市的物資供應。因此，運輸署修訂原建議貨運的安排，會與現時的安排相若。
- (iv) 長洲和坪洲鄉事委員會明白部份深宵航班使用率偏低，會增加有關航線的整體運作成本，唯認為應保留現時深宵航班的安排。但現時來往中環至長洲、坪洲及梅窩航線的深宵航班乘客量十分低，部分深宵航班更只有十多人乘搭，使營辦商的整體營運成本大增。即使營辦商選擇規模較小或速度較慢的船種去營運，營運成本仍會相當高。考慮到地區的意見，運輸署會修訂建議，保留中環至長洲、坪洲及梅窩航線的現有深宵航班。由於這個修訂安排未能完全為有關航線減省乘客量偏低的深宵航班，因此，將來營辦商所需的營運支出會較初步建議的安排為多，所以，預計投標者所建議的票價水平有可能較初步建議的安排為高。
- (v) 南丫島鄉事委員會建議維持現時「中環 - 索罟灣」航線的船種安排和提早「中環 - 榕樹灣」航線的頭班船的時間。因此，運輸署遂修訂有關航線的船種和營運時間的建議安排。唯這個安排未能為這兩條虧蝕的航線減省營運開支，因此，將來營辦商所需的營運支出會較初步建議的安排為多，所以，預計投標者所建議的票價水平有可能較初步建議的安排為高。
- (vi) 就票價的建議安排，有關鄉事委員會建議調減現時假日票價和延長為離島居民提供的假日回程優惠的安排。根據現時交通運輸政策，有興趣投標的營辦商需按其商業決定來建議有關航線的票價水平和優惠票價的方案。當局在評審標書時，會審慎地比較所有投標者所提出整體票價安排的建議，而整體票價安排較佳和合理的投標者則會取得較高的分數。我們亦必須指出，現時於周日及假日票價較平日票價為高的安排下，周日及假日的票價收入能用於補貼平日居民所付票價的一至二成，令居民平日能享用相對較低水平的票價。若取消有關的票價安排，平日票價將有需要大幅上升。

徵詢意見

15. 歡迎議員就上述航線組合、航線合併和修訂營運安排的建議提出意見。

新牌照實施日期

16. 如果招標過程順利，運輸署計劃上述渡輪服務的新牌照可於二零零八年第二或三季開始生效。

運輸署

二零零七年六月

附件一

離島渡輪航線的乘客量

航線	2001 年 每日平均乘客量	2006 年 每日平均乘客量
「中環 - 長洲」	17,900	18,400
「中環 - 坪洲」	5,300	4,900
「中環 - 梅窩」	6,900	6,400
「橫水渡」	990	990
「中環 - 榕樹灣」	7,300	7,100
「中環 - 索罟灣」	800	890

附件二
離島渡輪航線
初步建議的渡輪服務安排

<u>初步 建議服務安排</u>	<u>航線組合一</u>		
	「中環 - 長洲」	「中環 - 坪洲 - 梅窩」	「橫水渡」 (坪洲 - 梅窩 - 芝麻灣 - 長洲)
班次			
(i) 繁忙時段	開出的航班數目會跟現時安排相若	開出的航班數目會跟現時安排相若	開出的航班數目會跟現時安排相若
(ii) 非繁忙時段	開出的航班數目會跟現時安排相若	由現時 40/45 分鐘一班減省為 60 分鐘一班	開出的航班數目會跟現時安排相若
服務時間	跟現時安排相若	跟現時安排相若	跟現時安排相若
深宵航班	<u>保留航班</u> • 0030 由中環往長洲 <u>取消航班</u> • 0130 和 0415 由中環往長洲 • 0220 由長洲往中環	<u>保留航班</u> • 0030 由中環往坪洲和梅窩 <u>取消航班</u> • 0300 由中環往坪洲和梅窩 • 0325/0340 由坪洲和梅窩往中環	不適用
票價優惠	投標者需按其商業決定來建議有關航線的票價水平和優惠票價的方案。當局在評審標書時，會審慎地比較所有投標者所提出整體票價安排的建議，而整體票價安排較佳者則會取得較高的分數。		
船種	現時的安排相若，投標者須提供快船和普通慢船的服務	容許投標者可以選擇以快船和普通慢船來營運；或單以普通慢船(營運成本較低)來運作	現時的安排相若，以普通慢船來運作
貨運	• 只在非繁忙時段內提供 • 班次為最少隔 2 小時提供一班	• 只在非繁忙時段內提供 • 班次為最少隔 2 小時提供一班	跟現時安排相若

<u>初步</u>	<u>航線組合二</u>	
<u>建議服務安排</u>	「中環 - 榕樹灣」	「中環 - 索罟灣」
<u>班次</u>		
(i) 繁忙時段	開出的航班數目會跟現時安排相若	開出的航班數目會跟現時安排相若
(ii) 非繁忙時段	由現時 40/45 分鐘一班減省為 60 分鐘一班	開出的航班數目會跟現時安排相若
<u>服務時間</u>	跟現時安排相若	跟現時安排相若
<u>票價優惠</u>	投標者需按其商業決定來建議有關航線的票價水平和優惠票價的方案。當局在評審標書時，會審慎地比較所有投標者所提出整體票價安排的建議，而整體票價安排較佳者則會取得較高的分數。	
<u>船種</u>	容許投標者可以選擇以快船和普通慢船來營運；或單以普通慢船(營運成本較低)來運作	容許投標者可以選擇以快船或普通慢船(營運成本較低)來營運
<u>貨運</u>	<ul style="list-style-type: none"> • 只在非繁忙時段內提供 • 班次為最少隔 2 小時提供一班 	跟現時安排相若

附件三
**離島渡輪航線
 修訂建議的渡輪服務安排**

航線 中環 - 長洲

(i) 建議路線的安排

- 往來中環 5 號碼頭與長洲碼頭，與現時安排相同。

(ii) 建議營運時間的安排

- 建議日間服務的營運時間基本上會跟現時的安排相若。

開出時間	建議安排				現時安排			
	中環開		長洲開		中環開		長洲開	
	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期
頭班	0615	0630	0510	0510	0615	0630	0510	0510
尾班	2345	2355	2345	2330	2345	2355	2345	2330

- 建議深宵航班的服務安排與現時的安排相同。

開出時間	建議安排				現時安排			
	中環開		長洲開		中環開		長洲開	
	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期
深宵航班	0030 0130 0415	0030 0130 0415	0220	0220	0030 0130 0415	0030 0130 0415	0220	0220

(iii) 建議班次的安排

(1) 平日早上繁忙時間 (即 0510 – 0859)

- 由長洲開往中環的航班數目會跟現時安排相若，每一小時提供最少下列的航班數目：

方向	時間	建議安排	現時安排	
		最少航班數目	班次	航班數目
長洲往中環	0510 – 0559	2	40 分鐘	2
	0600 – 0659	2	20-30 分鐘	2
	0700 – 0759	4	5-30 分鐘	4
	0800 – 0859	3	20 分鐘	3

(2) 平日下午繁忙時間 (即 1700 – 1959)

- 由中環開往長洲的航班數目會跟現時安排相若，每一小時提供最少下列的航班數目：

方向	時間	建議安排	現時安排	
		最少航班數目	班次	航班數目
中環往長洲	1700 – 1759	2	20-35 分鐘	2
	1800 – 1859	3	20-25 分鐘	3
	1900 – 1959	2	30 分鐘	2

(3) 非繁忙時間

- 每隔 30 分鐘開出一班，航班數目會與現時安排相同。

(iv) 建議船種的安排

- 投標者須提供快船和普通慢船的服務，建議安排與現時的安排相若，。

(v) 建議票價的安排

- 投標者需按其商業決定來建議有關航線的票價水平和優惠票價的方案。當局在評審標書時，會審慎地比較所有投標者所提出整體票價安排的建議，而整體票價安排較佳和合理的投標者則會取得較高的分數。

(vi) 建議貨運的安排

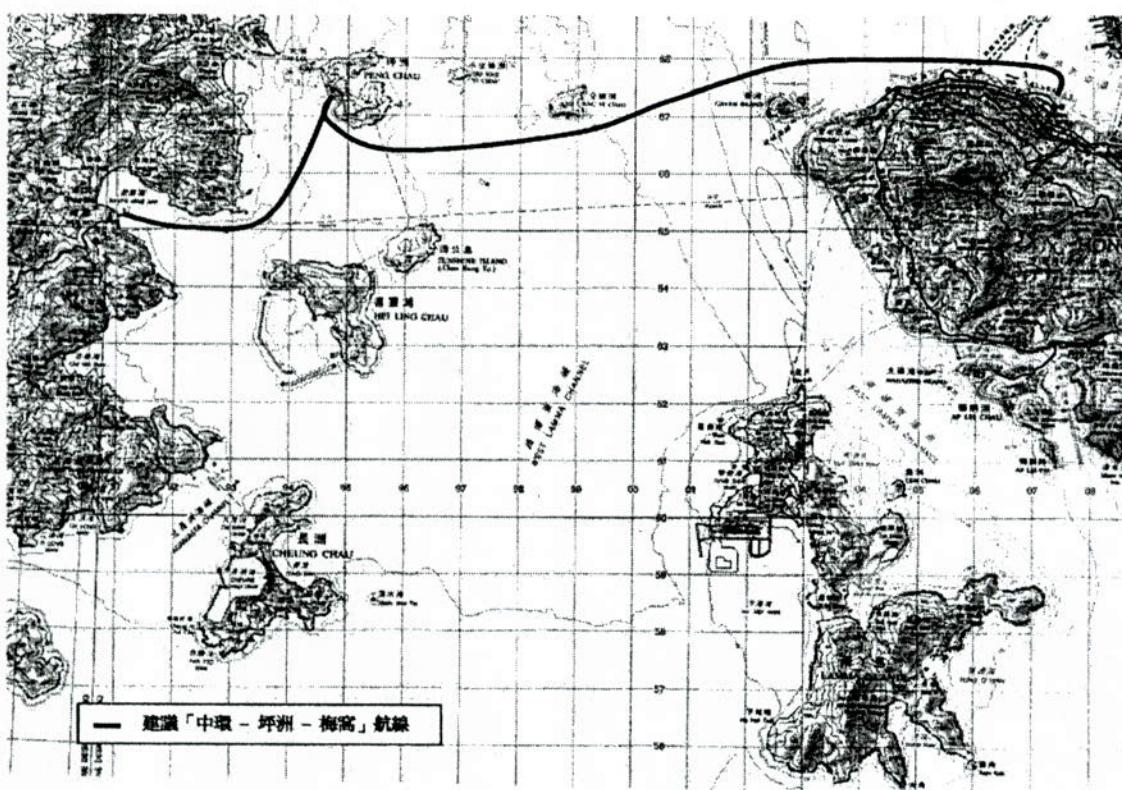
- 建議貨運的安排與現時的安排相若。

航線 中環 - 坪洲 - 梅窩

(i) 建議路線的安排

- 合併「中環 - 坪洲」和「中環 - 梅窩」兩條航線，改以「中環 - 坪洲 - 梅窩」航線的形式運作，圖一列出建議新航線的路線；
- 在平日早上繁忙時間（即 0700 – 0859）提供特別直航服務，分別往來梅窩和中環及往來坪洲和中環。
- 往來中環 6 號碼頭、坪洲碼頭與梅窩碼頭。

圖一：建議「中環 - 坪洲 - 梅窩」航線



(ii)建議營運時間的安排

- 建議日間服務的營運時間基本上會跟現時「中環 - 坪洲」和「中環 - 梅窩」的安排相若。

開出時間	建議安排				現時安排			
	中環開		梅窩開 (經坪洲)		中環往梅窩/坪洲		梅窩/坪洲開	
	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期
頭班	0610	0700	0555	0620	0610/ 0700	0700/ 0700	0555/ 0615	0620/ 0630
尾班	2350	2340	2330	2330	2350/ 2330	2340/ 2340	2330/ 2330	2330/ 2335

- 建議深宵航班的服務安排基本上會跟現時的安排相若。

開出時間	建議安排				現時安排			
	中環開		梅窩開 (經坪洲)		中環往梅窩/坪洲		梅窩/坪洲開	
	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期
深宵航班	0030 0200	0030 0200	0240	0240	0030 0300	0030 0300	0340/0325	0340/0325

(iii) 建議班次的安排

(1) 平日早上繁忙時間 (即 0700 – 0859)

- 由梅窩開往中環的航班數目會跟現時安排相若，在 0700 至 0859 時段內每一小時提供最少 3 個航班。
- 由坪洲開往中環的航班數目會跟現時安排相若，在 0700 至 0759 一小時內提供最少 3 個航班，在 0800 至 0859 一小時內提供最少 2 個航班。

(2) 平日下午繁忙時間 (即 1700 – 1959)

- 由中環開出，經坪洲前往梅窩的航班數目會跟現時安排相若，每一小時提供最少 2 個航班。

(3) 非繁忙時間

- 往來中環、坪洲與梅窩的航班會由現時每隔 40/45 分鐘一班減省為每隔 60 分鐘一班

(iv) 預計航行時間

船種	預計航行時間		現時航行時間	
	往來梅窩與 中環 (經坪洲)	往來坪洲 與中環	往來梅窩與 中環	往來坪洲與 中環
快船 (時速 15 海浬 以上)	約 46 分鐘	約 25 分鐘	約 31 分鐘	約 25 分鐘
普通慢船 (時速 15 海浬 或以下)	約 63 分鐘	約 38 分鐘	約 48 分鐘	約 38 分鐘

(v) 建議船種的安排

- 容許投標者可以選擇以快船和普通慢船來營運；或單以普通慢船(營運成本較低)來運作

(vi) 建議票價的安排

投標者需按其商業決定來建議有關航線的票價水平和優惠票價的方案。當局在評審標書時，會審慎地比較所有投標者所提出整體票價安排的建議，而整體票價安排較佳和合理的投標者則會取得較高的分數。

(vii) 建議貨運的安排

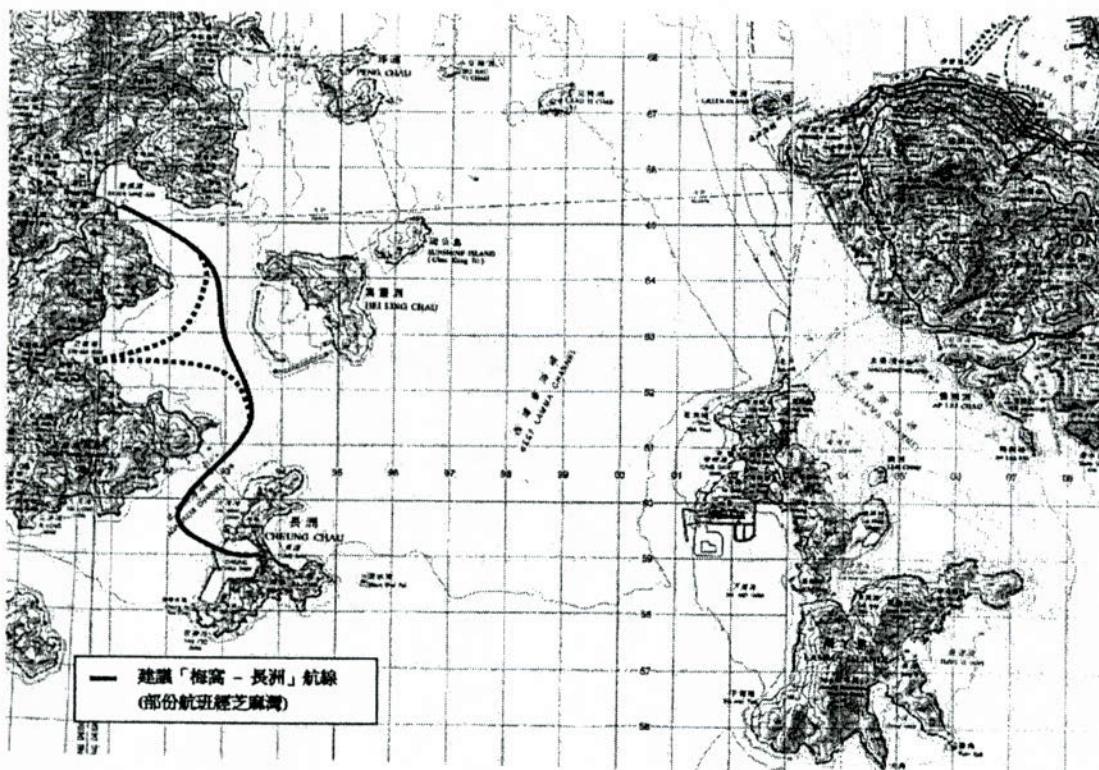
- 建議貨運的安排與現時的安排相若。

航線 優化「橫水渡」路線，只提供「梅窩 - 長洲」
(部份航班經芝麻灣)

(i) 建議路線的安排

- 當「中環 - 坪洲 - 梅窩」航線合併運作後，往來坪洲和梅窩的乘客不再需要依賴「橫水渡」的服務（現時往來坪洲、梅窩、芝麻灣和長洲），因此提供優化「橫水渡」路線的契機，來縮短現時的路線，並只需要提供往來梅窩與長洲的穿梭服務，其中部份航班經芝麻灣。
- 建議優化「橫水渡」航線，只提供往來梅窩碼頭與長洲碼頭（部份航班途經芝麻灣公眾碼頭）的航線。圖二列出建議新航線的路線。

圖二：建議「梅窩 - 長洲」航線



(ii) 建議營運時間的安排

- 由早上 0600 至 0859 期間，將維持現時「橫水渡」的服務往來坪洲、梅窩、芝麻灣和長洲；
- 由早上 0900 至 晚上 2300 期間，提供往來梅窩和長洲的服務，其中部份航班途經芝麻灣。

(iii) 建議班次和航行時間的安排

- 由早上 0600 至 0859 的班次，建議與現時「橫水渡」的服務相若；
- 由早上 0900 至 晚上 2300 期間，建議最少相隔 90 分鐘開出一班（現時「橫水渡」基本上相隔 2 小時開出一班）；
- 建議航行時間約需 30 分鐘（途經芝麻灣的航班約需 40 分鐘）。

(iv) 建議船種的安排

- 容許投標者可以用普通慢船來營運，與現時「橫水渡」的安排相若。

(v) 建議票價的安排

- 投標者需按其商業決定來建議有關航線的票價水平和優惠票價的方案。當局在評審標書時，會審慎地比較所有投標者所提出整體票價安排的建議，而整體票價安排較佳和合理的投標者則會取得較高的分數。

(vi) 建議貨運的安排

- 建議貨運的安排與現時「橫水渡」的安排相同。

航線 中環 - 榕樹灣

(i) 建議路線的安排

- 往來中環 4 號碼頭與榕樹灣碼頭，與現時安排相同。

(ii) 建議營運時間的安排

- 建議頭班由榕樹灣開出時間由現時 0620 提早至 0530，建議營運時間如下：

開出時間	建議安排				現時安排			
	中環開		榕樹灣開		中環開		榕樹灣開	
	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期	平日	星期日及公眾假期
頭班	0630	0730	0530	0530	0630	0730	0620	0640
尾班	0030	0030	2330	2330	0030	0030	2330	2330

(iii) 建議班次的安排

(1) 平日早上繁忙時間 (即 0700 – 0959)

- 由榕樹灣開往中環的航班數目會跟現時安排相若，每一小時提供最少下列的航班數目：

方向	時間	建議安排		現時安排	
		最少航班數目	班次	航班數目	
榕樹灣往中環	0700 – 0759	3	20 分鐘	3	
	0800 – 0859	3	15-20 分鐘	3	
	0900 – 0959	3	15-25 分鐘	3	

(2) 平日下午繁忙時間 (即 1700 – 1959)

- 由中環開往榕樹灣的航班數目會跟現時安排相若，每一小時提供最少下列的航班數目：

方向	時間	建議安排	現時安排	
		最少航班數目	班次	航班數目
中環往榕樹灣	1700 – 1759	3	20 分鐘	3
	1800 – 1859	3	20 分鐘	3
	1900 – 1959	2	20-30 分鐘	2

(3) 非繁忙時間

- 由於在非繁忙時間內的乘客量偏低，建議在該時段內將現時 40/45 分鐘一班減省為 60 分鐘一班。

(iv) 建議船種的安排

- 容許投標者可以選擇以快船和普通慢船來營運；或單以普通慢船(營運成本較低)來運作。

(v) 建議票價的安排

投標者需按其商業決定來建議有關航線的票價水平和優惠票價的方案。當局在評審標書時，會審慎地比較所有投標者所提出整體票價安排的建議，而整體票價安排較佳和合理的投標者則會取得較高的分數。

(vi) 建議貨運的安排

- 建議貨運的安排與現時的安排相若。

航線 中環 - 索罟灣

(i) 建議路線的安排

- 往來中環 4 碼頭與索罟公眾碼頭，與現時安排相同。

(ii) 建議營運時間的安排

- 首班由中環和索罟灣開出時間與現時安排相同(即分別為 0720 和 0645)；
- 尾班由中環和索罟灣開出時間與現時安排相同(即分別為 2330 和 2240)；

(iii) 建議班次的安排

- 投標者建議的班次安排應與現時的安排相若，即每日提供最少 11 個航班分別往來中環和索罟灣。

(iv) 建議船種的安排

- 投標者須提供快船的服務，建議安排與現時的安排相若。

(v) 建議票價的安排

- 投標者需按其商業決定來建議有關航線的票價水平和優惠票價的方案。當局在評審標書時，會審慎地比較所有投標者所提出整體票價安排的建議，而整體票價安排較佳和合理的投標者則會取得較高的分數。

(vi) 建議貨運的安排

- 建議貨運的安排與現時的安排相若。