

離島區議會
文件 IDC 34/2008 號

離島渡輪服務

目的

本文件向離島區議會闡述離島六條主要持牌渡輪航線¹的招標結果和相關的跟進安排。

背景

2. 上述航線現行牌照的有效期限將於二零零八年三月底屆滿。為使新的投標者能夠銜接現有服務，現有營辦商同意在現行牌照下繼續營運這些航線，直至二零零八年六月底為止。

3. 由於近年營運開支不斷上升，燃油成本尤甚，加上大部分渡輪航線的乘客量持續下降，大部分離島渡輪服務的營運一直虧蝕。二零零七年六月至八月期間，運輸署向離島區議會、相關鄉事委員會和各地區團體諮詢有關招標營運現時六條航線的初步建議安排。為了改善這些航線的財務上可行性以減低票價大幅調高的風險，當時運輸署提出了下列就招標安排的初步建議以諮詢居民：

- (i) 把「中環－坪洲」和「中環－梅窩」航線在非繁忙時間合併為「中環－坪洲－梅窩」航線；
- (ii) 適當調減「中環－坪洲－梅窩」航線在非繁忙時間的班次；
- (iii) 把「中環－長洲」、「橫水渡」和「中環－坪洲－梅窩」

¹ 現時離島六條主要渡輪航線為：(i)中環－長洲、(ii)中環－坪洲、(iii)中環－梅窩、(iv)橫水渡(坪洲－梅窩－芝麻灣－長洲)、(v)中環－榕樹灣，以及(vi)中環－索罟灣。

航線納入同一招標組合，由同一營辦商營運；

- (iv) 把「橫水渡」航線縮短為提供往來梅窩與長洲的穿梭服務，以增加班次，其中部分班次駛經芝麻灣；以及
- (v) 容許「中環－梅窩」、「中環－坪洲」和「中環－榕樹灣」航線的投標者建議兼用快船和普通慢船或只用普通慢船營運，以降低營運成本。

4. 在諮詢離島區議會相關鄉事委員會、及各個區內團體時，我們一再指出航線安排、服務班次和不同船種要求均會直接影響營運成本及票價上升的風險。因此，在考慮渡輪航線合併與否，非繁忙時間的班次應否削減，是否繼續使用快船和普通慢船的船種和其他安排時，必須顧及這些選擇對票價的影響。假如居民提倡「中環－梅窩」和「中環－坪洲」兩條航線在所有時段均按現有班次維持獨立運作，他們必須明白並接受在這樣的安排下會引致票價大幅上升的風險。此外，我們已重申政府的政策是不會直接補貼渡輪服務的日常營運開支。

5. 數輪諮詢的結果清楚顯示，梅窩鄉事委員會及曾經表達意見的梅窩居民雖然明白票價大幅上升的風險，但仍強烈反對「中環－坪洲」和「中環－梅窩」航線合併，亦反對只用普通慢船行走「中環－梅窩」航線。梅窩及坪洲鄉事委員會，以及曾經表達意見的梅窩和坪洲居民，也反對削減非繁忙時間的服務班次。此外，長洲鄉事委員會和曾經表達意見的長洲居民反對把「中環－長洲」、「中環－梅窩」和「中環－坪洲」航線納入同一招標組合的建議。南丫島居民亦反對削減「中環－榕樹灣」和「中環－索罟灣」航線的班次，並要求延長「中環－榕樹灣」的服務時間。我們慎重考慮上述意見並充分考慮鄉事委員會及居民作為服務使用者的意願後，修訂了如下的招標的營運安排，並於二零零七年八月二十日向區議會匯報：

- (i) 維持現時「中環－坪洲」和「中環－梅窩」航線獨立營運的安排；
- (ii) 把「中環－長洲」和「橫水渡」航線納入同一招標組合，並把「中環－梅窩」和「中環－坪洲」航線納入另一招標組合；
- (iii) 維持「中環－梅窩」和「中環－坪洲」航線現時在非繁忙時間的班次；以及
- (iv) 「中環－坪洲」航線的船種安排方面，投標者可按本身的商業決定，在投標文件中提出建議。「中環－梅窩」航線則維持現行使用快船和普通慢船的運作模式。

招標結果

6. 運輸署已完成這六條航線的招標工作，每個組合只收到一份標書。

7. 就「中環－長洲」和「橫水渡」渡輪航線(組合一)而言，運輸署收到現時有關航線的營辦商，即新世界第一渡輪服務有限公司(「新渡輪」)的標書。在考慮其建議服務水平及其他有關安排後，運輸署決定把營運這兩條航線的牌照批給新渡輪，由二零零八年七月一日起生效。兩條航線的服務營運安排將與現時的安排相若。就「中環－長洲」航線而言，普通慢船平日的新收費將為\$11.5(普通位)和\$18(豪華位)，而快船則為\$22.5。周日及假日普通慢船的新收費將為\$16.8(普通位)和\$26.2(豪華位)，而快船則為\$32.2。此航線的加價幅度為約0.5%至2%。就「橫水渡」航線而言，基於此服務高企的營運成本及低乘客量，新的成人收費會增加約21%至\$11.1，以維持其營運能力。

8. 就其他兩個組合，即組合二（「中環－梅窩」和「中環－坪洲」航線）及組合三（「中環－榕樹灣」和「中環－索罟灣」航線），組合二唯一收到的標書建議就兩條航線的加價約 30%；而組合三唯一收到的標書則建議增加「中環－榕樹灣」航線的票價接近 35%，而「中環－索罟灣」航線更增加接近 50%。組合二和三的標書建議大幅增加票價，我們認為不會為乘客所接受。為此，運輸署決定為這四條航線重新招標。

重新招標

9. 為了讓中標者能夠由二零零八年七月一日起根據新牌照開始營運這四條航線，運輸署計劃於二零零八年三月份第一個星期為這四條航線重新招標，務使有關航線趕及在二零零八年七月一日投入服務。

10. 按照政府的既定政策，公共交通服務應由私營或公共機構按商業原則營運，政府不會為其日常營運開支提供直接資助。雖然如此，為減少新牌照有效期內票價上升的幅度，我們將循以下方向展開工作：

豁免船隻相關費用

11. 為了進一步減低這些渡輪服務的營運成本，政府決定在新牌照由二零零八年七月一日起計三年的有效期內，豁免「中環－梅窩」、「中環－坪洲」、「中環－榕樹灣」和「中環－索罟灣」渡輪服務的船隻相關費用。

調整服務水平

12. 為求進一步降低新牌照有效期內可能加價的幅度，運輸署會與離島區議會、梅窩、坪洲和南丫島鄉事委員會商討，請他們

重新考慮適當地調減非繁忙時間的班次及取消若干深宵航班，以助減低營運成本。此舉一方面不會影響繁忙時間的服務，滿足乘客的交通需求，另一方面又有助把在營運成本中佔相當比重的燃油成本減低。另外，預期這些服務的乘客量在未來數年將會維持穩定²。運輸署提議以下非繁忙時間的具體安排，以供考慮：

(a) 調減非繁忙時間的班次

13. 建議「中環－梅窩」、「中環－坪洲」和「中環－榕樹灣」航線在非繁忙時間內的班次由 40/45 分鐘一班減至 60 分鐘一班。三條航線在非繁忙時間的乘客量相對偏低，所以即使服務水平調減了也足以應付需求。詳情如下：

航線	非繁忙時間服務班次	現時班次	建議班次
中環－梅窩	往中環方向： 上午 10 時至晚上 11 時 30 分 往梅窩方向： 早上 10 時 30 分至下午 5 時；及 晚上 8 時 30 分至晚上 11 時 50 分	40 分鐘	60 分鐘
中環－坪洲	往中環方向： 早上 8 時 30 分至晚上 11 時 30 分 往坪洲方向： 早上 8 時 30 分至下午 5 時 30 分；及 晚上 8 時 30 分至晚上 11 時 30 分	45 分鐘	60 分鐘
中環－榕樹灣	往中環方向：	45/60 分鐘	60 分鐘

² 未來數年梅窩、坪洲和南丫島的人口預測如下：

	2007 年	2008 年	2009 年
梅窩	5,600	5,500	5,600
坪洲	5,300	5,300	5,400
南丫島	5,400	5,400	5,400

航線	非繁忙時間服務班次	現時班次	建議班次
	早上 9 時 30 分至晚上 11 時 30 分 往榕樹灣方向： 早上 11 時至下午 5 時；及 晚上 8 時至凌晨 12 時 30 分		

14. 「中環 - 索罟灣」航線現時在繁忙時間以一小時一班營運，在非繁忙時間則每兩小時一班。為減低營運成本以減低加價幅度，運輸署亦會與南丫島(南)鄉事委員會商議如何調整該航線的服務水平及船隻要求。

(b) 取消航班

15. 「中環 - 梅窩」和「中環 - 坪洲」航線的深宵航班乘客量低³，因此，建議取消凌晨三時由中環開出、凌晨三時二十五分由坪洲開出及凌晨三時四十分由梅窩開出的航班。

16. 此外，因應南丫島(北)鄉事委員會要求而列入上次招標規定的在周末和公眾假期凌晨二時三十分由中環開出的「中環 - 榕樹灣」航線的特別深宵航班，以及每日早上五時三十分由榕樹灣開出的航班，將會從重新招標中刪除。

(c) 船種

17. 投標者可建議只用普通慢船經營「中環 - 榕樹灣」、「中環 - 索罟灣」和「中環 - 坪洲」航線，以減低營運成本。

³ 就往梅窩及坪洲方向而言，凌晨三時往梅窩的航班接載少於 30 個乘客(約佔船隻運載量的 10%)，而往坪洲的航班只載約 15 個乘客(約 6%)。往中環方向方面，凌晨三時二十五分由坪洲開出的航班接載少於 10 個乘客(3%)，而凌晨三時四十分由梅窩開出的航班則平均接載 2 個乘客(少於 1%)。

(d) 將四條渡輪航線分拆成獨立組合招標

18. 現時，「中環－索罟灣」及「中環－坪洲」航線需要較少船隻營運，因此，我們打算在重新招標計劃中將「中環－索罟灣」、「中環－榕樹灣」、「中環－梅窩」及「中環－坪洲」四條渡輪航線分拆成四個獨立組合，務求讓更多營辦商（尤其是擁有較少船隻的營辦商）競投這些航線，令招標過程更具競爭。

較長遠的協助措施：容許渡輪營辦商分租中環四、五和六號碼頭頂層作商業及零售用途

19. 我們得悉規劃署現正進行《中環新海濱城市設計研究》，研究覆蓋中環四、五和六號碼頭及其他鄰近地點。鑑於中環四、五和六號碼頭位於海港傍的重要位置，這數個碼頭會成為中環海濱沿鄰近國際金融中心二期的新地標。研究亦建議現時中環四至六號碼頭加建一層，換上新貌。我們現正考慮藉研究中的建議發展去提升這六條主要離島渡輪服務的財務上可行性，例如讓這六條主要航線的營辦商分租此頂層作商業或零售用途，同時要求營辦商須繼續運用非票務收入補貼渡輪服務的營運。現時，這些航線的渡輪營辦商已分租碼頭範圍作商業和零售用途，例如麵包店及小食亭，因而賺取的非票務收入須撥入渡輪帳目，以補貼渡輪服務的營運。

20. 如果這項構思得以落實，渡輪服務較長遠的財務上可行性會較為肯定得多，因為這可以提供可觀的穩定收入，用以補貼渡輪服務的營運，有助票價維持在乘客認為合理的水平。我們會與相關的政策局和部門緊密合作，致力在此項研究的下落實這項較長遠的措施。

繼續執行現有措施以協助渡輪服務的營運

21. 除了上文所述，政府會繼續執行現有措施，協助減低這些渡輪服務的營運成本及增加其非票務收入。這些措施包括由政府接手負責碼頭的維修工作、豁免燃油稅、按照長者票價優惠計劃發還碼頭租金和豁免船隻牌照費，以及准許渡輪營辦商分租碼頭範圍作商業和零售用途等。渡輪營辦商須運用非票務收入補貼渡輪服務的營運，以紓緩加價的壓力。

22. 二零零七年年中，政府推出更多措施，協助渡輪服務營辦商提升賺取非票務收入的能力。這些措施包括向城市規劃委員會取得批准，放寬中環四、五和六號碼頭的土地用途，讓營辦商可以分租這些碼頭的一樓作食肆、快餐店、零售店舖和服務行業等商業用途；簡化碼頭範圍分租申請的審批程序；以及為這些碼頭加裝防火設施。

徵詢意見

23. 歡迎離島區議員就上文提出意見。

運輸署

二零零八年二月