

會議日期：2014 年 04 月 11 日 會議議程：離島渡輪服務及票價調整事宜

致：立法會交通事務委員會

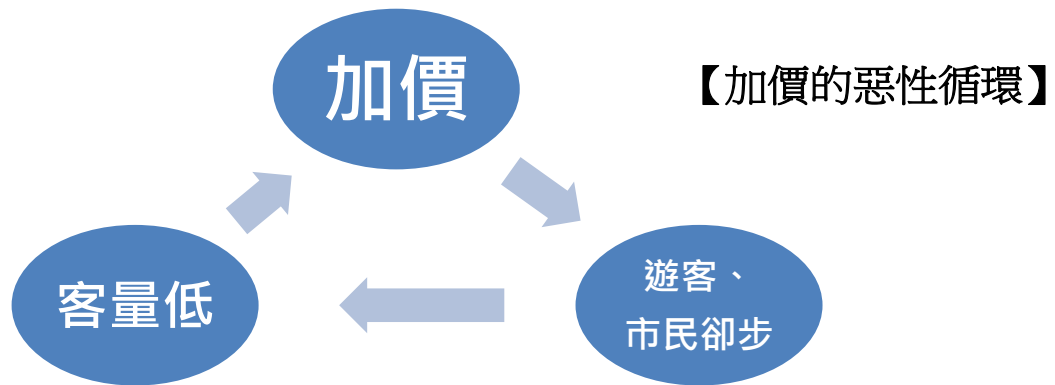
## 監管離島渡輪服務 公開渡輪牌照條款 定期公開服務報告 提高渡輪政策透明度 改善渡輪基本服務

### ● 累計加幅 40% 基本服務質素每況愈下 政府無公開直接諮詢居民

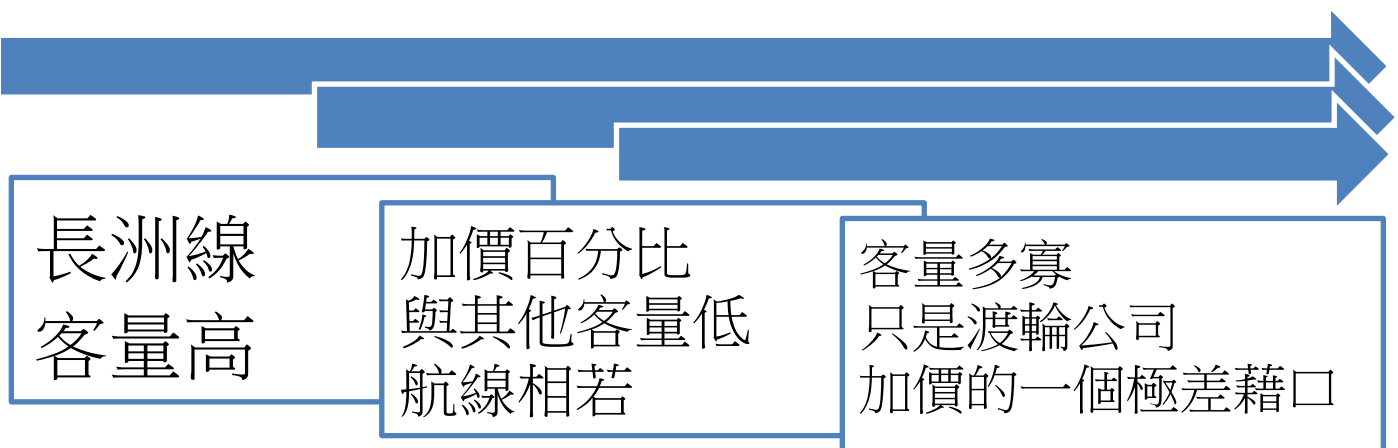
現時渡輪服務政策透明度低，政府當局在過去 3 年並無就渡輪服務公開直接諮詢居民，亦無在實際上改善渡輪船種、班次等等；在 2011 及 14 年分別有過億巨額補貼下，兩次補貼下渡輪公司邊收資助一邊加價，2005 年至今已累計加幅約 40%，運輸署近乎毫無改善客量及基本服務質素之方案，又再次輕易批准加價，實在令離島居民非常氣憤，加上渡輪服差劣，班次不準，常有延誤、缺乏加班等情況，故此反對加價。

### ● 加價理據陳腔濫調，客量低 = 要加價？

運輸署與渡輪公司根本是自相矛盾，客量多寡其實只是一個非常差的藉口。



### 【客量高低都係加咁多】



## ● 渡輪基本安全欠奉意外頻生，獲取公帑資助後仍發生嚴重交通意外，南丫海難 39 死

渡輪故障頻生，意外數字亦日漸增加，最嚴重一次就是港九小輪撞向南丫四號海難，導致數十人死亡。

## ● 渡輪投訴大幅飆升 123.4%，運輸署隻字不提

在交通投訴組報告中顯示有關渡輪的投訴大增，以離島航線尤甚，兩間主要離島航線公司之投訴位列首位，但運輸署在有關離島渡輪的政策文件中卻完全不提及這些數字。

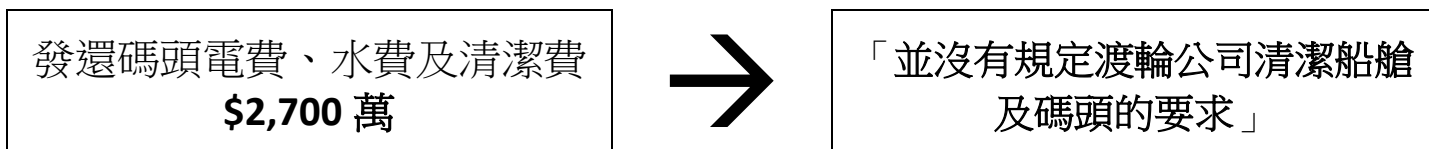
2013 投訴數字	港九小輪	新渡輪
↑ 123.4%	32%	46%

## ● 班次不準、常有延誤及提早開出，缺乏加班

假日、節日便缺乏加班船疏導乘客，坪洲、長洲等地情況尤甚，渡輪公司發放航班訊息混亂，長洲線更是平日繁忙時間經常客滿提早開船，運輸署卻沒有重新審視航班班次，懸掛風球時更見混亂。

## ● 衛生情況差劣，獲過億資助後政府卻回應「並沒有規定渡輪公司清潔船艙及碼頭的要求」

渡輪衛生情況差劣，但運輸署指「並沒有規定渡輪公司清潔船艙及碼頭的要求」，卻又同時向渡輪公司批出過億元資助其中\$2,700 萬為「發還碼頭電費、水費及清潔費」。



## ● 運輸署提交予離島區議會的文件毫無有關提及班次、票價優惠、服務質素等方案

政府在提交到離島區議會的文件完全沒有提及有關班次、票價優惠、服務質素等，只提加價，即使是提交予 貴會的文件中，亦只有提及長洲一條的航線，完全是漠視其他航線，毫不提改善方案，運輸署只懂加價。

現時碼頭同時有 3 條航線使用，包括<中環 - 坪洲>、<坪洲-喜靈洲>及<橫水渡>，如航班稍有延誤，即會影響其餘航班船隻泊岸，其他船隻必須等候唯一的泊位，令其他航班均告延誤，引起連帶航班延誤，現時碼頭設備落後，如這些泊位、通道萬一有問題、意外而不能使用，渡輪乘客沒有其他泊位及通道可替代，故此建議改善坪洲碼頭，坪洲碼頭加建一個泊位及加建下層上岸通道，改善下層上落客僅有一通道的情況讓碼頭可以有 2 個泊位提供泊岸服務，避免航班延誤，確保航班穩定性，同時避免唯一的泊位如有問題，渡輪無法泊岸的情況，以應付日常及突發事件，特此建議運輸署在長洲改善碼頭的同時，須改善坪洲碼頭基本設施，坪洲碼頭亦應增設泊位，亦應增建樓層，以增加舖位，以促進坪洲地區經濟，改善客量。

## 《建議加強監管渡輪》

### (一) 要求運輸署定期提交及公開報告

以監察渡輪客量、班次準繩、假日加班、衛生問題及投訴數字等資料，才可開始對症下藥，監察渡輪服務；

### (二) 議會應自行委託香港的大學做一個渡輪服務調查

進一步更精準分析渡輪服務質素、乘客滿意度、班次調整等等；

### (三) 公開渡輪牌照條款

運輸署沒有交代渡輪公司盈利、收入支出的百分比等數字，亦無船隊基本資料，更無公開渡輪牌照條款如何，試問社會又如何得知過億補貼是否運用得宜？渡輪公司又是否確實遵從牌照條款去營運？還是渡輪牌照條款根本就是非常寬鬆讓渡輪公司近乎「冇王管」？因此運輸署應公開渡輪牌照條款，讓市民、議會可以好好監察渡輪服務。

坪洲渡輪服務關注組 2.0 2014 年 4 月 8 日

## 運輸署引導性問題營造離島居民「滿意」渡輪服務效果

運輸署提交予 貴會的文件中，僅有附件一頁是提及乘客對渡輪的滿意程度，除簡單的百分比之外，已無更詳細的段落交代有關渡輪服務質素，故此本人便去信有關部門，要求披露更多資料，經多封書信往來才好不容易獲取問卷調查副本一份，本人發現問卷內的問題具引導性，極容易營造離島居民「滿意」渡輪服務的效果。

在問卷中(坪洲航線)的第 7 部份「預算」，有 7 條問題(第 18-24 題，其他航線題號或不同)，問題絕大部份都是具引導性，讓離島居民、渡輪乘客容易選擇一個較傾向不改善渡輪服務的答案。引導式問題，不斷問「如果改善服務/船種、增加航班，便會增加票價」、「如果減少航班會令票價下降」，居民又會有幾個會選擇「接受」這個答案？

(圖：渡輪問卷調查)

第七部份 預算		
	(1) 需要	(2) 唔需要
18. 如增加航班數目會令票價上升，您覺得需唔需要增加航班？ [若答案為「視乎票價加幅」，請剔 (1) 需要 並問第19題。]		[請跳到 問題20]
19. 咁您可以接受票價提高幾多百份比？		
	(1) 能夠接受	(2) 唔能夠接受
20. 如減少航班數目會令票價下降，您能唔能夠接受呢？		
	(1) 需要	(2) 唔需要
21. 如改善現有船隻(包括船種)會令票價上升，您覺得需唔需要改善現有船隻(包括船種)？ [若答案為「視乎票價加幅」，請剔 (1) 需要 並問第22題。]		[請跳到 問題23]
22. 咁您可以接受票價提高幾多百份比？		
	(1) 能夠接受	(2) 唔能夠接受
23. 如減少船種或降低船隻質素會令票價下降，您能唔能夠接受呢？		
	(1) 能夠接受	(2) 唔能夠接受
24. 如為了維持現有服務水平，票價需要調整，您能唔能夠接受呢？		

上述問題的假設，根本就是運輸署得過且過，懶得改善渡輪服務，而且部份的假設根本是錯得很，本人不才，只能拋磚引玉，以下略舉例子如下：

「如增加航班數目會令票價上升，您覺得需唔需要增加航班？」  
 航班數目增加是否必定會令票價上升？我會答：「不是！」

現時坪洲與梅窩航線均有提供深宵服務，但所謂的深宵服務只不過是凌晨 3 時僅提供一班次而已，假如閣下錯過了尾班船(即 00:30)，便要在「百有」的碼頭呆等 2.5 小時。

然而假設建議將上述深宵航班合併，只需使用同一艘船隻，便可為梅窩、坪洲兩地居民加設兩班分別由往中環及離島的航班(新增的是 1:30 由中環開往離島及 2:15 由離島開往中環)，比起現在兩間公司使用兩艘船隻卻僅有 3:00 中環開往離島及 3:40 離島開往中環，更能節省運輸及人手成本(只需使用一艘船)，並且能增加航班，更有效改善離島深宵渡輪服務。

### 現時安排與建議合併航班之分別

現時安排	
中環開 3:00 (分別 2 艘船前往兩地)	
一艘船到達坪洲	3:25
另一艘船到達梅窩	3:30

建議合併航班		
中環	坪洲	梅窩
1:30 →	2:00 →	
	← 2:30	← 2:15
3:00 →	3:30 →	
	← 4:00	← 3:45

以下表列簡述合併深宵航班之好處：

深宵航班		現時	建議	建議好處
使用船隻		2	1	減省 1 艘船
航班	中環開	3:00	1:30、3:00	加開 1 班
	離島開	3:40	2:30、4:00	加開 1 班
航班數目 (中環及離島)		各 1	各 2	減省船隻、人手成本及可增加航班數目

以上述例子來說，航班數目增加並不是必會令成本上升，因此這不是一個藉口可讓運輸署逃脫改善航班之責任。

此外，運輸署於 2007 年曾建議坪洲與梅窩航線合併，當時因為運輸署的方案既合併又大幅削減航班，服務大幅縮減，故此當時居民是反對有關運輸署的方案，因此居民並不是完全抗拒合併航班，而是反對運輸署的不濟建議。以下又嘗試舉多一個例子：

「如改善現有船隻(包括船種)會令票價上升，您覺得需唔需要改善現有船隻(包括船種)?」

現時坪洲航線是「快慢混合船種」，一般來說就是「一班快、一班慢」(除部份繁忙時間會連續 2 班慢船外)，下表列舉建議使用單一船種與現時兩者比較如下：

### 建議單一船種

快慢船之分別；及 快船以較慢航速航行之優點	快船 (約 400 座)	快船 (以較慢航速航行)	慢船
正常一般航行時間(分鐘)	25	30	35
上落客/貨時間(以 45 分鐘有一航 班計)	20	15	10
提供輪椅停泊位置	有	有	沒有
提供基本安全及合理舒適軟墊座 位	有	有	沒有
等候上落船位置 (大量油味、黑煙湧入與否)	室內	室內	室外，有大量油 味、黑煙湧入
船費 (平日) <加價後>	\$26.8 <\$28.5>	應與現時慢船收費 相若	\$14.4 <\$15.3>
船費 (假日) <加價後>	\$39.4 <\$41.8>		\$20.7 <\$21.9>

單一船種並不是新鮮事，現時南丫島航線也是採用這種模式，而且這亦只是要求提供基本服務質素。

運輸署採用引導式問題，所得來的結果當然是「居民滿意服務，毋需改善兼接受一定加幅」，運輸署大妄其意，「領正牌」拋下一句：「既然滿意服務又何需大費周章去改善?」

政府在提交到離島區議會的文件完全沒有提及有關班次、票價優惠、服務質素等，只提加價，即使是提交予 貴會的文件中，亦只有提及長洲一條的航線，完全是漠視其他航線，毫不提改善方案，運輸署只懂批准加價。離島渡輪獲過億資助仍大幅加價，卻仍對外界稱加幅溫和，還屈離島居民、渡輪乘客「滿意」有關服務，設下引導式問題，營造居民滿意服務的效果，而且渡輪服務政策極不透明，市民無法得知實際上渡輪公司的營運開支及收入，同時在獲政府不同形式補貼、發還或豁免，很可能成本已大減，那渡輪公司向外界宣稱營運艱難，市民無法得知這是否「九巴加價」的翻版，會否有些帳目拆開計、管理層薪金有否過高?

加價真是「老奉」合理嗎?