

## 第 5 章

運輸及物流局  
運輸署

運輸署對渡輪服務的規管和監察

香港審計署  
二零二六年三月三十一日

這項審查工作是根據政府帳目委員會主席在1998年2月11日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第八十六號報告書》  
共有8章，全部載於審計署網站  
(網址：<https://www.aud.gov.hk>)。



審計署網站

香港  
金鐘道66號  
金鐘道政府合署  
高座6樓  
審計署

電話：(852) 2867 3423  
傳真：(852) 2824 2087  
電郵：[enquiry@aud.gov.hk](mailto:enquiry@aud.gov.hk)

# 運輸署對渡輪服務的規管和監察

## 目 錄

	段數
摘要	
第 1 部分：引言	1.1 – 1.12
審查工作	1.13
政府的整體回應	1.14 – 1.15
鳴謝	1.16
第 2 部分：專營渡輪服務	2.1 – 2.3
專營渡輪在營運方面的財務可行性	2.4 – 2.6
審計署的建議	2.7
政府的回應	2.8
營辦商A的服務表現	2.9 – 2.24
審計署的建議	2.25
政府的回應	2.26
營辦商A推行新專營權下所承諾的措施	2.27 – 2.46
審計署的建議	2.47
政府的回應	2.48
第 3 部分：持牌渡輪服務	3.1 – 3.3
規管持牌渡輪服務	3.4 – 3.9
審計署的建議	3.10
政府的回應	3.11
監察持牌渡輪營辦商的服務表現	3.12 – 3.17
審計署的建議	3.18
政府的回應	3.19

	段數
政府為改善渡輪營運的長遠財務可行性而提供的支援	3.20 – 3.34
審計署的建議	3.35
政府的回應	3.36
<b>第 4 部分：街渡渡輪服務</b>	<b>4.1 – 4.3</b>
規管街渡渡輪服務	4.4 – 4.16
審計署的建議	4.17
政府的回應	4.18
監察街渡渡輪營辦商的服務表現	4.19 – 4.28
審計署的建議	4.29
政府的回應	4.30
發布街渡渡輪服務資訊	4.31 – 4.32
審計署的建議	4.33
政府的回應	4.34
<b>附錄</b>	<b>頁數</b>
A： 固定班次的持牌客運渡輪服務一覽表 (2025年12月31日)	73
B： 固定班次的街渡渡輪服務一覽表 (2025年12月31日)	74
C： 運輸署：組織架構圖(摘錄) (2025年12月31日)	75
D： 運輸署批准的專營渡輪服務的服務詳情表 (2025年12月31日)	76 – 77
E： 固定班次的持牌客運渡輪服務的票價增幅 (2020至2025年)	78

# 運輸署對渡輪服務的規管和監察

## 摘要

1. 政府的運輸政策以公共交通為本，鼓勵市民使用公共交通出行。就渡輪服務而言，港內渡輪主要發揮輔助角色，為市民提供鐵路及路面服務以外的過海交通服務選擇，而離島渡輪則為離島提供不可或缺的對外交通服務。根據《渡輪服務條例》(第104章)，除非根據專營權或牌照，否則任何人不得操作或准許操作船隻作渡輪服務。專營權由行政長官會同行政會議批予，而牌照則由運輸署署長批予。由1999年4月1日起，大部分渡輪服務均由持牌渡輪營辦商經營。截至2025年12月31日，本港的渡輪服務包括由1名專營渡輪營辦商營辦的2條固定班次的渡輪航線、由9名持牌渡輪營辦商營辦的21條固定班次的客運渡輪航線，以及69條街渡渡輪航線(包括14條提供固定班次服務的航線及55條按實際需求而提供非固定班次服務的航線)。運輸署表示，政府的一貫政策是渡輪服務應由私營機構按商業原則經營，以提高效率和成本效益。為使大部分離島渡輪服務得以維持，政府自2011年起一直提供特別協助措施，並自2019年起推行船隻資助計劃。除了批予牌照和處理續牌外，運輸署亦負責監察各條渡輪航線的服務水平和質素。審計署最近就運輸署對渡輪服務的規管和監察進行審查。

### 專營渡輪服務

2. **專營渡輪在營運方面的財務可行性** 專營渡輪營辦商(即營辦商A)營辦2條專營渡輪航線，每日提供固定航班服務。現有的渡輪專營權由行政長官會同行政會議批予，由2018年4月1日開始，為期15年。政府一直為營辦商A提供各項協助措施，例如發還碼頭租金、豁免船隻牌照費、接手碼頭保養的責任，以及准許營辦商A分租碼頭的地方作商業和零售用途，以賺取非票務收入來補貼渡輪服務的營運。審計署審查了2018至2024年專營渡輪在營運方面的財務表現及每年乘客量，發現儘管專營渡輪服務在2018至2023年間連年錄得虧損後，於2024年錄得盈利1,200萬元，但2024年全年16 216 000人次的乘客量仍未回升至2018年(2019冠狀病毒病疫情爆發前)的19 658 000人次。審計署認為，運輸署需要繼續致力與營辦商A及相關政府決策局和部門探討措施，以提升和維持專營渡輪在營運方面的財務可行性，包括協助營辦商A吸引更多渡輪乘客和引入更多商業活動，從而賺取非票務收入(第2.2及2.4至2.6段)。

## 摘要

3. **實地調查方面有可予改善之處** 為評估營辦商A是否一直提供適當而有效率的渡輪服務，運輸署定期檢視營辦商A的服務表現，包括透過實地調查以收集指定渡輪航線在平日及周日的最新營運資料及乘客量模式。運輸署表示，定期監測調查一般在公眾活動／節日期間進行，以監察服務需求(第2.9、2.10及2.12段)。審計署審查了在2020-21至2024-25年度進行的15個定期監測調查，發現：

- (a) 在全部15個定期監測調查中，部分航班的實際開出時間沒有依照獲運輸署批准的服務詳情表所載的時間表；
- (b) 在7個(47%)定期監測調查中觀察到有部分預定的航班脫班；及
- (c) 在2個(13%)定期監測調查中觀察到出現擁擠排隊的情況。

儘管在定期監測調查中發現營辦商A的服務表現有不當情況及／或問題，但運輸署只就5個(33%)調查以書面方式向營辦商A採取跟進行動。沒有文件證據顯示運輸署已就其餘調查採取跟進行動(第2.13段)。

4. **需要與營辦商A密切跟進以確保提供的專營渡輪服務符合獲批准的服務詳情表的規定** 運輸署根據《渡輪服務條例》，指定了3個碼頭予營辦商A作專營渡輪服務之用，即中環七號碼頭及中環碼頭連接大樓、灣仔渡輪碼頭及尖沙咀渡輪碼頭。審計署在2026年2月5日(一個非公眾假期的平日)上午8時至9時40分到中環七號碼頭進行實地視察，發現營辦商A並沒有依照獲運輸署批准的服務詳情表提供“中環—尖沙咀”航線的專營渡輪服務。雖然服務詳情表規定航班班次為每6分鐘一班，但觀察所得的實際航班班次為每10分鐘一班，因此視察期間有6個航班脫班(第2.15、2.28及2.29段)。

5. **碼頭管理及優化海濱** 在2018年4月開始生效的專營權下，營辦商A承擔了中環七號碼頭(包括中環碼頭連接大樓)、灣仔渡輪碼頭(包括頂層觀景層)，以及尖沙咀渡輪碼頭整體的管理責任。營辦商A承諾在碼頭範圍內優化設施及服務的使用和管理，從而賺取更多非票務收入，補貼其專營渡輪服務，以減輕加價壓力(第2.28及2.29段)。審計署審查了運輸署的記錄，發現以下可予改善之處：

- (a) **需要密切監察營辦商A在提升碼頭店舖出租情況方面的表現** 審計署分析了運輸署有關3個碼頭在2023至2025年的店舖租賃情況的記

## 摘要

錄，發現在50間店舖中，有7間(14%)店舖連續空置超過90天(第2.30段)；及

- (b) **需要密切監察營辦商A在灣仔渡輪碼頭所出租的店舖的營運狀況** 審計署在2025年12月的一個平日及2026年1月的一個周末到3個碼頭進行實地視察，發現在灣仔渡輪碼頭地下乘客等候大堂外的全部10間店舖在這2天實地視察時均關閉，並可能已被用作貯物用途。所有店舖長時間關閉可能不利於營辦商A達致其承諾為海濱注入更多活力的目的(第2.32及2.33段)。

6. **需要密切監察營辦商A老化的專營渡輪船隊的服務能力** 截至2025年12月31日，營辦商A用作提供專營渡輪服務的8艘船隻平均船齡為63年(介乎60至67年)。營辦商A表示，現有引擎已運行超過60年，由於船隻老化、耗損和原廠原裝件停產，專營渡輪船隊的現況欠佳。審計署審查了運輸署的記錄，發現：

- (a) 在2021至2024年，每年有2至19個(平均為7個)航班因船隻損壞而受影響；
- (b) 在2024年及2025年，有6宗火警／冒火事故發生，涉及3艘船隻。特別是其中1艘船隻自2025年3月起因機械故障而被停航；及
- (c) 船隻開支(例如維修保養及檢驗開支)由2021年的1,400萬元大幅增至2024年的2,500萬元，主要是由於船隊的船齡偏高、技術人員短缺和檢驗及小型修理較頻繁(第2.42及2.43段)。

### 持牌渡輪服務

7. **標書建議的部分優化工程尚未推行** 根據營辦商在2019年12月至2020年1月招標期間就營辦2項持牌渡輪服務(即“中環—紅磡”航線及試行“水上的士”服務)提交的標書，營辦商會在紅磡(南)渡輪碼頭和中環八號碼頭(西面泊位)進行若干優化工程。然而，審計署在2026年1月進行的實地視察顯示部分建議的優化工程尚未推行，包括在2個碼頭外牆裝設由太陽能電池板供電的LED燈飾照明、在中環八號碼頭(西面泊位)設置“時光隧道”，以及在2個碼頭各設置1間咖啡店(第3.4、3.5及3.7段)。

## 摘要

8. **需要適時檢視每月營運報表和採取跟進行動** 運輸署的負責人員會擬備核對清單，列出營辦商須提交的文件，每月供高級運輸主任和每季供總運輸主任進行檢視。審計署抽查了5條航線在2023至2025年的核對清單，發現其中3條航線的核對清單上沒有顯示高層人員批簽核對清單的日期(1條航線有26個月沒有顯示及2條航線各有34個月沒有顯示)。結果，審計署未能確定這3條航線的欠妥情況是否已適時發現和跟進(第3.14段)。

9. **需要繼續密切監察服務可靠度** 根據在2020至2024年期間進行的全面監測調查，“屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳”航線錄得的服務可靠度最低。調查顯示在該段期間各航線延遲超過5分鐘開出的262個航班中，有88個航班(34%)屬這條航線。此外，在2021至2025年就這條航線的服務表現進行的43個定期監測調查中，有40個(93%)亦發現有航班延遲超過5分鐘開出(第3.16及3.17段)。

10. **需要加強監管特別協助措施的發還程序** 就特別協助措施下船隻相關項目的開支而言，根據運輸署處理發還申請的指引，營辦商應提交若干證明文件及資料(例如證明文件顯示透過公開招標／報價邀請揀選維修保養代理商)，作為發還船隻維修保養開支(即特別協助措施下最高的開支項目)的憑據。審計署抽查了2條航線在2023至2025年提交的4份發還船隻維修保養開支申請，並留意到就其中1條航線而言，只有進入船塢進行的年度維修保養工作備有證明文件顯示有關代理商是透過招標／報價邀請揀選的，而就其他日常維修保養工作則沒備有相關證明文件(第3.24及3.25段)。

11. **推行船隻資助計劃方面有可予改善之處** 在船隻資助計劃下，政府會向10條航線的渡輪營辦商以全數發還開支的方式，資助其由2021年起分2個階段採購共44艘新船，以更新現有船隊內的47艘船隻。在第一資助階段下於2022年7月採購的22艘船隻(包括4艘混合動力船)總開支約為17.77億元。運輸署表示，會為混合動力船進行為期16個月的試驗，以評估其表現。雖然購入的全部船隻計劃最遲在2025年第四季交付，但截至2025年12月31日：

- (a) 1艘柴油電力船定於2026年第二季交付，並計劃在2026年第三季投入服務；
- (b) 就混合動力船分3個階段進行(為期16個月)的試驗，儘管第一及第二試驗階段預期為共4個月，但在2024年交付的3艘混合動力船中，並沒有任何1艘已進入第三試驗階段；及

## 摘要

---

- (c) 餘下的1艘混合動力船定於2026年第一季交付(第1.9、3.26、3.28及3.29段)。

12. **需要繼續協助營辦商拓展非票務收入** 為協助營辦商拓展非票務收入來源，政府准許他們把碼頭的地方分租作商業和零售用途。2025年12月和2026年1月，審計署在10個渡輪碼頭進行實地視察，發現：

- (a) 部分渡輪碼頭有空置店舖，以及營辦商把可供出租地方作貯物用途；
- (b) 仍有地方可供探討張貼戶外廣告的可行性；及
- (c) 渡輪船隻內／外均沒有張貼任何廣告(第3.31及3.34段)。

### 街渡渡輪服務

13. **需要確保適時續牌** 根據牌照條件，營辦商如有意續牌，須在牌照屆滿前最少6個月提交申請。根據運輸署的《部門訓令》，負責人員在接獲續牌申請後，應在牌照屆滿前3個月向有關的總運輸主任提交其就評核續牌申請所作的建議，以供簽批／批准。審計署就於2021至2025年屆滿的70個牌照審查了有關的續牌申請，發現：

- (a) 就62個(89%)牌照，營辦商在牌照屆滿前少於6個月提交續牌申請，其中7個牌照在牌照屆滿後才獲續牌(介乎牌照屆滿後6至45天)；
- (b) 就5個(7%)牌照，營辦商在牌照屆滿後才提交續牌申請(最遲的1宗續牌申請在牌照屆滿後199天提交)，而該5個牌照在牌照屆滿後30至217天才獲續牌；及
- (c) 就餘下3個(4%)牌照，營辦商在牌照屆滿前最少6個月提交續牌申請。然而，負責人員在牌照屆滿前少於3個月(介乎7至66天)才提交其就評核續牌申請所作的建議供簽批／批准，違反《部門訓令》的規定。

運輸署表示，該署自2025年3月起設立按時呈閱機制，在牌照屆滿前向營辦商發出提示函。審計署審查了7宗在2025年3月時餘下牌照期多於6個月的續牌申請，

## 摘要

發現就2宗(29%)續牌申請，營辦商未獲發任何書面提示，而就餘下的5宗(71%)續牌申請，營辦商在牌照屆滿前少於3個月才獲發書面提示(第4.9至4.12段)。

14. **需要針對非法街渡渡輪服務在熱點加強定期巡查** 一如《部門訓令》的規定，運輸署應在懷疑有非法渡輪服務的熱點進行定期巡查，以監察情況。運輸署表示，熱點包括西貢公眾碼頭、黃石碼頭和赤徑碼頭。雖然在2023年於全部3個熱點均有進行針對懷疑非法街渡渡輪服務的調查，但在2024年和2025年，只有於西貢公眾碼頭進行實地視察，而於黃石碼頭和赤徑碼頭則沒有進行巡查。運輸署需要繼續針對非法街渡渡輪服務在熱點進行定期巡查(第4.16段)。

15. **進行半年一度突擊巡查方面有可予改善之處** 運輸署委聘顧問進行半年一度突擊巡查，檢視街渡渡輪服務是否正在並按照牌照所訂的條件營運。審計署審查了在2023至2025年進行的半年一度突擊巡查的記錄，發現以下可予改善之處：

- (a) 根據牌照條件，每艘船隻上的顯眼處及於運輸署可指定的任何其他位置須展示價目表和服務時間表。然而，全部發給顧問要求就服務質素進行突擊巡查的表格(涉及29份)都沒有要求檢查價目表和服務時間表是否已在所調配的船隻上的顯眼處展示；
- (b) 就每年抽查5條航線的突擊巡查結果報告：
  - (i) 在所涉及的71次突擊巡查中，審計署發現63次有不當情況。然而，在該63次突擊巡查中，只有29次(46%)獲顧問匯報為有不當情況；
  - (ii) 在涉及的30份巡查結果報告中，有18份(60%)報告延遲提交，延遲日數介乎1至97天，平均為24天；1份沒有設定提交期限的報告在進行突擊巡查當日後121天提交；及
  - (iii) 在該29次由顧問匯報發現不當情況的突擊巡查中，有19次(66%)突擊巡查沒有文件證據顯示運輸署有採取跟進行動。至於餘下10次(34%)突擊巡查，則有6封函件發給相關營

## 摘要

---

辦商，其中3封在接獲突擊巡查結果報告後超過1個月發出(介乎33至90天，平均為70天)；及

- (c) 突擊巡查只涵蓋固定班次的航線，並沒有對按需求而定的航線進行突擊巡查，而最近一次對按需求而定的航線進行突擊巡查是在2020年(第4.20及4.22至4.26段)。

### 審計署的建議

16. 審計署的建議載於本審計報告書的相關部分，本摘要只列出主要建議。審計署建議運輸署署長應：

#### *專營渡輪服務*

- (a) 繼續致力與營辦商A及相關政府決策局和部門探討措施，以提升和維持專營渡輪在營運方面的財務可行性(第2.7段)；
- (b) 就實地調查期間發現營辦商A的服務表現的不當情況及／或問題，妥為記錄所採取的跟進行動(第2.25(a)段)；
- (c) 與營辦商A密切跟進，以確保提供的專營渡輪服務符合獲批准的服務詳情表的時間表(第2.25(b)段)；
- (d) 密切監察營辦商A在提升其所管理的碼頭的店舖出租情況方面的表現(第2.47(a)段)；
- (e) 密切監察營辦商A在灣仔渡輪碼頭所出租的10間店舖的營運狀況(第2.47(b)段)；
- (f) 與海事處合作，密切監察營辦商A老化的專營渡輪船隊的服務能力，並採取所需的跟進行動(第2.47(e)段)；

#### *持牌渡輪服務*

- (g) 要求相關營辦商加快推行紅磡(南)渡輪碼頭和中環八號碼頭(西面泊位)的活化建議(第3.10(a)段)；

## 摘要

---

- (h) 提醒運輸署人員適時檢視持牌渡輪營辦商提交的每月營運報表，並採取所需的跟進行動(第3.18(b)段)；
- (i) 繼續密切監察渡輪服務的可靠度，並探討進一步措施，適當改善“屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳”渡輪服務的可靠度(第3.18(c)段)；
- (j) 加強監管在特別協助措施下船隻維修保養費用的發還(第3.35(b)段)；
- (k) 繼續密切監察船隻資助計劃第一資助階段的推行情況(第3.35(c)段)；
- (l) 繼續協助營辦商善用碼頭地方和渡輪船隻，拓展非票務收入(第3.35(d)段)；

### *街渡渡輪服務*

- (m) 檢視和考慮優化按時呈閱機制，以提醒營辦商嚴格按照牌照條件提交續牌申請(第4.17(c)段)；
- (n) 繼續提醒運輸署人員適時處理續牌申請(第4.17(d)段)；
- (o) 在《部門訓令》中訂明就沒有在牌照屆滿前6個月接獲續牌申請所採取的跟進行動(包括發出提示的時限)(第4.17(e)段)；
- (p) 繼續針對非法街渡渡輪服務在熱點進行定期巡查(第4.17(h)段)；
- (q) 日後在要求進行半年一度突擊巡查的表格中包括檢查價目表和服務時間表是否已在船隻上的顯眼處展示的要求(第4.29(b)段)；
- (r) 加強監察顧問的工作，並改善顧問在半年一度突擊巡查中發現不當情況的匯報(第4.29(c)段)；
- (s) 加緊提醒顧問適時提交半年一度突擊巡查結果的書面報告(第4.29(d)段)；
- (t) 提醒運輸署人員適時就在半年一度突擊巡查中發現的不當情況採取適當跟進行動，並妥為記錄所採取的行動(第4.29(e)段)；及

## 摘要

---

- (u) 就按需求而定的航線進行半年一度突擊巡查(第4.29(f)段)。

### 政府的回應

17. 運輸署署長同意審計署的建議。



## 第 1 部分：引言

1.1 本部分闡述這項審查工作的背景，並概述審查目的和範圍。

### 背景

1.2 政府的運輸政策以公共交通為本，鼓勵市民使用公共交通出行。就渡輪服務而言，本地客運渡輪服務包括港內航線和離島航線。港內渡輪主要發揮輔助角色，為市民提供鐵路及路面服務以外的過海交通服務選擇，而離島渡輪則為離島提供不可或缺的對外交通服務。2024年，本地渡輪每日平均載客約 106 700 人次。

1.3 根據《渡輪服務條例》(第104章)，渡輪服務指在香港水域內2個或超過2個地點之間，以收取個別船費作為報酬，而藉船隻提供的運載乘客、行李、貨品或車輛的水上運載服務。除非根據下述的專營權或牌照，否則任何人不得操作或准許操作船隻作渡輪服務(註 1)：

- (a) **專營權** 渡輪服務專營權由行政長官會同行政會議批予。專營權須受行政長官會同行政會議指明的條件規限，該等條件可包括碼頭的管理及商業發展、碼頭的租金和概括地維持適當而有效率的渡輪服務。此外，營辦商在專營期內任何時間，均須維持令運輸署署長滿意的適當而有效率的渡輪服務。批予的專營權的首段期間不得超過

---

註 1： 根據《渡輪服務條例》，有關規定不適用於：

- (a) 遊覽服務；
- (b) 載貨服務；
- (c) 運載僱員服務；或
- (d) 獲准許的服務：
  - (i) 獲海事處處長書面准許，在碼頭與繫泊船舶之間提供的運載乘客服務，或為海事處處長所指定的特別目的提供的運載乘客服務；或
  - (ii) 使用渡輪，在運輸署署長藉憲報公告批准的時間內，提供運載乘客橫渡維多利亞港口的服務。

15年。行政長官會同行政會議如信納營辦商能維持適當而有效率的渡輪服務，並信納延續其專營服務是符合公眾利益的，則可延續該專營權一段或多於一段不超過15年的期間；及

- (b) **牌照** 渡輪服務牌照由運輸署署長批予(註 2)。牌照須受運輸署署長指明的條件規限。凡有2人或超過2人分別申請或相當可能分別申請牌照以在相同地點之間經營在相當程度上相同的渡輪服務，運輸署署長須安排該等申請以公開投標方式作出。在批予牌照時，可以批予任何不超過5年的期間，並可將該牌照期延續一段或多於一段期間，但每段延續期間不得超過5年，而總計的牌照期不得超過10年(註 3)。

### 本港的渡輪服務

1.4 運輸署表示，渡輪服務專營權通常涵蓋提供多條航線的服務網絡，而渡輪服務牌照用作為乘客量較低或個別地區的居民提供服務。以往，本港渡輪服務主要由兩間專營公司提供。隨着其中一個專營權在1999年3月31日屆滿，政府於1998年就與之相關的所有離島及港內航線渡輪服務，以數個持牌渡輪服務組合的方式招標。就此，運輸署於1999年3月及4月告知立法會交通事務委員會：

- (a) 由於陸路運輸的競爭，以及市民的交通模式有所改變，渡輪服務市場經歷了重大的轉變，而這趨勢將會持續下去；
- (b) 由於有越來越多航線出現虧蝕，令服務網絡難以維持，因此專營權制度已變得不合時宜；及

---

註 2： 運輸署表示，為確保安全和有效運作，包括船隻調動、海上交通的考慮、停泊安排等：

- (a) 海事處負責香港一切航行事務和所有類別及類型船隻的安全標準；及
- (b) 土木工程拓展署負責碼頭及登岸設施的地基結構維修保養。

批予牌照之前，運輸署署長須就建議中的牌照批予和牌照條件，諮詢海事處處長和土木工程拓展署署長。

註 3： 由2018年11月23日起，《渡輪服務條例》已作修訂，牌照的批予及延續期限由原來的3年放寬至5年。運輸署表示，此舉是為了鼓勵和便利渡輪營辦商作出較長遠的規劃及投資，從而改善渡輪服務的財務可行性和提升服務質素。

- (c) 與專營渡輪服務相比，持牌渡輪服務是一種比較靈活的運作模式，可讓政府和營辦商都能夠靈活和迅速地回應這些轉變。

1.5 由1999年4月1日起，大部分渡輪服務均由持牌渡輪營辦商經營。一如既往，政府歡迎有興趣者申請營辦新的渡輪航線，並按既定機制，在審批有關申請時考慮相關因素，例如現行交通政策、現有及已規劃的公共交通服務、乘客需求、財務可行性，以及碼頭設施的供應情況。

1.6 本港的渡輪服務包括以下：

- (a) **專營服務** 截至2025年12月31日，有1名專營渡輪營辦商(營辦商A)營辦2條固定班次的渡輪航線(註 4)(見照片一(a)專營渡輪的例子)；及
- (b) **持牌服務** 持牌服務有2類，即：
- (i) **渡輪服務** 營辦商獲批予牌照，以營辦個別航線或一組航線的形式，為一些人口稠密的主要地方或社區提供持牌渡輪服務。截至2025年12月31日，有9名持牌渡輪營辦商營辦21條固定班次的客運渡輪航線(見附錄A)(見照片一(b)持牌渡輪的例子)(註 5)；及
- (ii) **街渡渡輪服務** 營辦商獲批予牌照，為偏遠而人口稀疏且陸路可能不通的地方或離島提供街渡渡輪服務，服務村民或假日遊客。截至2025年12月31日，有69條街渡渡輪航線，包括14條提供固定班次服務的航線(見附錄B)及55條按實際需求而提供非固定班次服務的航線(見照片一(c)街渡渡輪的例子)。

---

註 4： 2條固定班次的渡輪航線為“中環 — 尖沙咀”和“灣仔 — 尖沙咀”。

註 5： 另有2條危險品車輛渡輪航線，也有特別服務，包括1條在天后寶誕期間來往北角與大廟灣的客運渡輪航線，以及2條在緊急情況期間按運輸署通知而提供往返北角與觀塘及往返北角／觀塘與梅窩的車輛特別渡輪航線。

照片一(a)至(c)

本港渡輪的例子

(a) 專營渡輪



(b) 持牌渡輪



(c) 街渡渡輪



資料來源： 審計署人員在2025年12月及2026年1月拍攝的照片

1.7 表一顯示3類渡輪服務在2020至2025年的每年乘客量。

表一

渡輪服務的每年乘客量  
(2020至2025年)

	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
	('000)					
專營渡輪服務	8 529	9 578	7 513	14 967	16 216	16 166 (註 1)
持牌渡輪服務	22 914	25 927	22 439	24 052	22 849	22 757 (註 1)
街渡渡輪服務(註 2)	3 103	3 362	3 253	2 777	2 390	2 262

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註 1：運輸署表示，截至2026年3月，2025年的數字為臨時數字。

註 2：有關數字只包括與固定班次的街渡渡輪服務有關的乘客量資料。運輸署表示，該署沒有備存按需求而定的街渡渡輪服務的乘客量記錄，原因是這類提供非固定班次服務。

### 運輸署的規管和監察工作

1.8 運輸署表示，政府的一貫政策是渡輪服務應由私營機構按商業原則經營，以提高效率和成本效益。政府一直鼓勵渡輪營辦商透過多管齊下的方式，從票務收入、非票務收入和政府支援的方面，改善其長遠的財務可行性，以繼續提供優質的服務。政府為各條專營和持牌渡輪航線提供的協助措施包括：

- (a) 接手負責碼頭的維修工作(註 6)；

註 6：共有29個渡輪碼頭供專營和持牌渡輪服務使用，其中27個為政府碼頭，2個為私人碼頭。就渡輪營辦商使用的渡輪碼頭而言(2個私人碼頭及由西九文化區管理局管理的西九碼頭除外)，營辦商負責碼頭的日常運作，而運輸署則負責統籌政府各工務部門(包括由建築署、土木工程拓展署和機電工程署按各自的工作範疇負責處理碼頭及登岸設施的維修保養)，為政府碼頭進行定期維修保養，以確保碼頭結構及相關設施安全和正常運作。在一些停靠點，公眾碼頭或公眾登岸梯台會用作提供服務。

- (b) 豁免燃油稅；
- (c) 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；及
- (d) 簡化碼頭範圍分租申請的審批程序，以協助營辦商增加非票務收入，用以補貼渡輪服務的營運，從而紓緩加價壓力。

運輸署表示，政府基本上並沒有對公共交通服務提供直接資助，離島渡輪服務除外。政府自2011年起一直為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，皆因有關地區除了渡輪服務外，基本上並沒有其他公共交通工具可供選擇，故此提升其持續營運的可行性十分重要。補助方法是發還若干與營辦渡輪服務相關的開支。政府於2010年、2013年及2017年獲立法會財務委員會通過，在下一個3年牌照期用於提供特別協助措施的承擔額分別為1.15億元、1.90億元及4.12億元。

1.9 2019年10月，政府完成檢討離島渡輪服務的長遠營運模式後，在《2019年施政報告》中公布：

- (a) 繼續為6條主要離島渡輪航線提供特別協助措施，並把這些措施擴展至另外8條航線。根據運輸署在2019年的估計，在2020年4月至2026年9月期間各條航線的新一個5年牌照期內，提供特別協助措施的預算款項會超過12億元；及
- (b) 推出船隻資助計劃，由2021年起分2個階段為11條渡輪航線全面更新船隊，採用更環保的船隻，涉及購置47艘新船。運輸署表示，船隻資助計劃預計需時約10年完成(即由2021至2031年)，核准承擔額約為68.97億元。

由於有1條離島渡輪航線(即“香港仔 — 長洲”)於2020年1月1日起停辦，特別協助措施和船隻資助計劃所涉及的離島渡輪航線數目亦隨之減少。

1.10 根據“香港無處不旅遊”和發展“海島旅遊”的政策方針，運輸署會不時諮詢相關政府部門及持份者，密切監察旅客對海上公共交通服務的需求，並與渡輪營辦商磋商加強現有渡輪服務或探討開辦新的渡輪服務是否可行。

1.11 除了批予牌照和處理續牌外，運輸署亦負責監察各條渡輪航線的服務水平和質素，以及推行特別協助措施和船隻資助計劃，使大部分離島渡輪服務得以維持。運輸署一向會透過實地調查、審閱由營辦商提交的定期報表和收集公眾意見，定期檢視營辦商的服務表現。營辦商須依照獲運輸署批准的服務詳情表提供服務。根據《渡輪服務條例》，專營公司／持牌人在專營／牌照期內任何時間，均須維持令運輸署署長滿意的適當而有效率的渡輪服務。如營辦商的表現未如理想，運輸署會要求營辦商推行改善措施。如有需要，行政長官會同行政會議和運輸署署長最終分別可考慮撤銷專營權和牌照。表二顯示運輸署在《管制人員報告》中匯報2020至2025年的新批出或續期的渡輪服務牌照的指標。

表二

表現指標  
(2020至2025年)

指標	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
	(實際數目)					
新批出或續期的渡輪服務牌照	49	33	20	24	45	38

資料來源：運輸署的記錄

1.12 運輸署負責規管和監察渡輪服務的組別如下：

- (a) **渡輪組** 渡輪組隸屬管理及輔助客運科，負責規管和監察專營和持牌渡輪服務。截至2025年12月31日，渡輪組有15名公務員；及
- (b) **分區辦事處轄下的組別** 新界分區辦事處／市區分區辦事處轄下多個組別負責包括規管和監察街渡渡輪服務在內的工作。截至2025年12月31日，兩個分區辦事處負責這項工作的有14名公務員。

運輸署截至2025年12月31日的組織架構圖(摘錄)載於附錄C。運輸署表示，規管和監察渡輪服務的行政開支由運輸署《管制人員報告》“規劃及發展事宜”綱領下的財政撥款支付，沒有另作分項計算。

### 審查工作

1.13 2025年11月，審計署就運輸署對渡輪服務的規管和監察進行審查。審查工作集中於下列範疇：

- (a) 專營渡輪服務(第2部分)；
- (b) 持牌渡輪服務(第3部分)；及
- (c) 街渡渡輪服務(第4部分)。

審計署發現上述範疇有可予改善之處，並就相關事宜提出多項建議。

### 政府的整體回應

1.14 運輸及物流局局長表示，政府十分重視運輸署對渡輪服務的規管和監察工作，因為要確保渡輪營運的服務表現和財務可行性，這些工作不可或缺。運輸及物流局會繼續監督運輸署就建議的跟進行動的推行工作，以確保行動有效和適時地推行。

1.15 運輸署署長同意審計署的建議。

### 鳴謝

1.16 在審查工作期間，運輸署人員充分合作，審計署謹此致謝。

## 第 2 部分：專營渡輪服務

2.1 本部分探討運輸署監察專營渡輪服務的工作，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 專營渡輪在營運方面的財務可行性(第2.4至2.8段)；
- (b) 營辦商A的服務表現(第2.9至2.26段)；及
- (c) 營辦商A推行新專營權下所承諾的措施(第2.27至2.48段)。

2.2 **本港專營渡輪服務** 目前，營辦商A是本港唯一的專營渡輪營辦商，營辦2條專營渡輪航線，每日提供固定航班服務，即“中環 — 尖沙咀”航線及“灣仔 — 尖沙咀”航線(註 7)。營辦商A現有的渡輪專營權由行政長官會同行政會議於2018年3月批予，由2018年4月1日開始，直至2033年3月31日，為期15年(註 8)。政府表示，批予或延續營辦商的渡輪專營權時，主要的考慮因素包括營辦商提供適當而有效率的渡輪服務的能力，以及繼續專營服務是否符合公眾利益。在2018年向營辦商A批予渡輪專營權時，政府曾考慮下列各項：

- (a) 營辦商A一直為公眾提供適當而有效率的渡輪服務；
- (b) 營辦商A的渡輪自1898年起載客往來香港及九龍，迄今已有120年，見證香港發展。除了作為公共交通工具，營辦商A更是香港旅遊、文化遺產和歷史的重要標記，也是社會的集體回憶之一；及
- (c) 近年政府正積極推動優化海濱，為市民建設更舒適宜居的城市，讓遊客及市民可享受多元化和充滿活力的活動。多年來，營辦商A一直推廣香港旅遊業和歷史文化，並在優化海濱的通道設施和為海濱注入活力方面擔當重要角色。

---

註 7：“中環 — 尖沙咀”航線的營運時間為上午6時30分至下午11時30分，班次為每6至12分鐘一班，及“灣仔 — 尖沙咀”航線的營運時間為上午7時20分至下午11時，班次為每8至20分鐘一班。詳細的服務詳情表載於附錄D。

註 8：營辦商A上一個專營權於2008年4月1日開始，為期10年，於2018年3月31日結束。根據《渡輪服務條例》所訂的規定，營辦商A於2016年1月向政府提交延續其專營權的申請，在其專營權屆滿後續期15年。

## 專營渡輪服務

---

2.3 **須符合《渡輪服務條例》及專營權條件** 取得渡輪專營權後，營辦商A須根據《渡輪服務條例》所訂的規定、行政長官會同行政會議指明的條件等，提供專營渡輪服務，例如：

- (a) 《渡輪服務條例》訂明，專營公司(即營辦商A)在專營期內任何時間均須維持令運輸署署長滿意的適當而有效率的渡輪服務；及
- (b) 行政長官會同行政會議可藉命令釐定因應乘客的類別、專營渡輪服務的經營時間及渡輪艙室的水準可收取的最高船費(註 9)。

## 專營渡輪在營運方面的財務可行性

*需要繼續致力探討措施，以提升和維持專營渡輪在營運方面的財務可行性*

2.4 **專營渡輪在營運方面的財務表現** 運輸署表示，營辦商A的收入主要由票務收入及非票務收入組成。審計署審查了2018至2024年專營渡輪在營運方面的財務表現及每年乘客量(見表三)，發現：

- (a) **票務收入** 2019冠狀病毒病疫情爆發前，票務收入佔營辦商A總收入超過50%(見表三第(a)項)。運輸署表示，營辦商A的渡輪一向是遊客經常選乘的交通工具，因此在2020至2022年2019冠狀病毒病疫情爆發期間，其乘客量及收入大幅下跌。隨着遊客回來，加上2021年2月及2023年4月獲批准加價(見表三註2)，營辦商A的財務狀況在2023年有所改善，來自渡輪營運的票務收入回升至2019冠狀病毒病疫情前水平(佔超過60%)。然而，2018至2024年來自渡輪營運的票務收入不足以應付營運開支(見表三第(g)項)。營運赤字須由非票務收入填補(見下文(b)段)；
- (b) **非票務收入** 如表三第(d)項顯示，非票務收入佔營辦商A總收入的39%至56%。運輸署表示，非票務收入的多寡往往取決於整體經濟環境。由於2019冠狀病毒病疫情爆發，營辦商A的非票務收入由2019年的4,350萬元下跌至2022年的3,980萬元。營辦商A一直積極拓展其非票務收入來源，並提升碼頭設施，以爭取更多租務及廣告收

---

註 9：行政長官會同行政會議透過命令，釐定適用於專營渡輪服務的最高船費。因此，專營渡輪航線的加價申請須獲行政長官會同行政會議同意修訂有關命令。

入。所產生的非票務收入呈上升趨勢，在2024年達至5,510萬元的新高，超過2019冠狀病毒病疫情前水平；

- (c) **營運開支** 如表三第(g)項顯示，專營渡輪的營運開支由2018年的9,910萬元逐漸上升至2024年的1.239億元。運輸署表示，營辦商A的成本結構較缺乏彈性，在2018至2021年，員工成本、船隻維修保養和碼頭營運開支，以及燃料開支分別佔營辦商A總營運開支約65%、20%及5%。由於每艘船隻的運作都有配員要求，營辦商A節省成本的空間有限。隨着員工成本上升、船隻維修保養開支增加，以及燃料成本高企，即使政府已實施各項恆常的支援措施，包括發還碼頭租金、豁免船隻牌照費和承擔碼頭的保養工作，營辦商A的總營運開支預期將繼續上漲；及
- (d) **每年乘客量** 隨着市民及遊客乘客量逐漸恢復，2024年的乘客量達16 216 000人次，但仍未回升至2018年(2019冠狀病毒病疫情爆發前)的19 658 000人次。

表三

專營渡輪在營運方面的每年乘客量及財務表現  
(2018至2024年)

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年
<b>每年乘客量</b>	(人次)('000)						
每年乘客量(註 1)	19 658	17 971	8 529	9 578	7 513	14 967	16 216
<b>財務表現</b>	(百萬元)						
來自渡輪營運的船費 (即票務收入) (註 2)(a)	53.1 (55%)	48.3 (52%)	21.9 (26%)	28.1 (43%)	22.3 (27%)	69.8 (61%)	80.8 (60%)
物業租金收入(b)	28.8 (30%)	28.7 (31%)	24.7 (30%)	22.7 (35%)	21.3 (26%)	23.1 (20%)	26.1 (19%)
其他非票務收入(c)	14.4 (15%)	14.8 (16%)	14.9 (18%)	14.1 (21%)	18.5 (23%)	21.1 (19%)	29.0 (21%)
總非票務收入(註 3) (d)=(b)+(c)	43.2 (45%)	43.5 (47%)	39.6 (48%)	36.8 (56%)	39.8 (49%)	44.2 (39%)	55.1 (40%)
政府補助 (註 4)(e)	0 (0%)	1.0 (1%)	22.2 (26%)	0.1 (1%)	19.5 (24%)	0 (0%)	0 (0%)
總收入 (f)=(a)+(d)+(e)	96.3 (100%)	92.8 (100%)	83.7 (100%)	65.0 (100%)	81.6 (100%)	114.0 (100%)	135.9 (100%)
營運開支(g)	99.1	97.4	100.0	102.2	112.9	125.2	123.9
稅前盈利／(虧損) (h)=(f)-(g)	(2.8)	(4.6)	(16.3)	(37.2)	(31.3)	(11.2)	12.0

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註 1：因2019冠狀病毒病疫情爆發，在2020至2022年期間，專營渡輪服務的每年乘客量偏低。

註 2：營辦商 A 在2021年2月及2023年4月調整船費，增幅分別介乎14%至20%及53%至56%。此外，營辦商 A 與其他公共交通營辦商看齊，自2023年4月起取消長者免費乘船優惠(免費乘船優惠始自1992年)，代之以“政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”，提供每程2元的長者優惠票價。

註 3：非票務收入由物業租金收入及其他非票務收入(例如廣告收入、無線電基地台收入及出租船隻收入)組成。

註 4：政府補助主要包括保就業計劃提供的資助及防疫抗疫基金發還的部分營運開支。運輸署表示，2020年及2022年的數字較高，是由於獲取的政府補助增加所致。

2.5 按照政府的一貫政策，渡輪服務應由私營機構按商業原則經營，以提高效率和成本效益。然而，營辦商A的渡輪服務收入的增長有限，而營運成本卻持續上升，因此票價須不時作出調整，以維持渡輪服務的財務可行性。政府一直為營辦商A提供各項協助措施，例如發還碼頭租金、豁免船隻牌照費、接手碼頭保養的責任，以及准許營辦商A分租碼頭的地方作商業和零售用途，以賺取非票務收入來補貼渡輪服務的營運。

2.6 運輸署表示：

- (a) 需要從票價水平、非票務收入和政府支援的方面三管齊下，以持續改善營辦商A的財務狀況；及
- (b) 營辦商A一直為公眾提供適當而有效率的渡輪服務，而且由營辦商A提供的專營渡輪服務歷史悠久，集合交通、旅遊業和文化傳承的功能。

審計署留意到，政府一直致力維持專營渡輪的營運。專營渡輪服務在2018至2023年間連年錄得虧損(見第2.4段表三)後，於2024年錄得盈利1,200萬元。然而，2024年全年16 216 000人次的乘客量仍未回升至2018年(2019冠狀病毒病疫情爆發前)的19 658 000人次。審計署認為，運輸署需要繼續致力與營辦商A及相關政府決策局和部門探討措施，以提升和維持專營渡輪在營運方面的財務可行性，包括協助營辦商A吸引更多渡輪乘客和引入更多商業活動，從而賺取非票務收入。

### 審計署的建議

2.7 審計署建議運輸署署長應繼續致力與營辦商A及相關政府決策局和部門探討措施，以提升和維持專營渡輪在營運方面的財務可行性，包括協助營辦商A吸引更多渡輪乘客和引入更多商業活動，從而賺取非票務收入。

### 政府的回應

2.8 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會採取相應的跟進行動。

### 營辦商A的服務表現

2.9 **運輸署的監察工作** 為評估營辦商A是否一直提供適當而有效率的渡輪服務，運輸署透過實地調查、審閱定期報表和收集公眾意見，定期檢視營辦商A的服務表現。

### 實地調查方面有可予改善之處

2.10 運輸署委託顧問就專營及持牌渡輪服務進行2類實地調查，即全面監測調查及定期監測調查。調查目標包括：

- (a) 收集指定渡輪航線在平日及周日的最新營運資料及乘客量模式；
- (b) 便利監察和評核渡輪營辦商的表現；及
- (c) 作為審閱渡輪營辦商提交的定期報表時的參考(見第2.17段)。

2.11 **全面監測調查** 顧問在每年10月或11月的一個平日及一個周日就2條專營渡輪航線進行全面監測調查。調查涵蓋多個範疇，包括收集每條航線每個航班的登船及滯留乘客數目、按票價類別／等級／支付方式劃分的乘客數目，以及開出／抵達／登船時間的資料。至於專營渡輪航線“依照開出時間”這個調查項目，顧問把調查當日每條航線所有觀察所得航班的實際開出時間，與預定開出時間作比較，以計算依照預定開出時間提供服務的比率。根據調查報告，開出時間相差5分鐘以內的航班被視作依照預定開出時間開出。根據2024年的調查結果，“中環 — 尖沙咀”航線及“灣仔 — 尖沙咀”航線依照預定開出時間提供服務的比率分別高達97%及98%。

2.12 **定期監測調查** 顧問按運輸署要求進行定期監測調查。運輸署表示，這類調查一般在公眾活動／節日期間進行，以監察服務需求，並視乎實際運作情況(例如接獲投訴)而定。運輸署會向顧問發出要求調查表格，列明調查範圍(例如調查收集的資料種類)及要求(例如調查日期和時段)。顧問須按照要求調查表格所列的要求進行調查。

*需要就實地調查期間發現的不當情況及／或問題妥為記錄所採取的跟進行動*

2.13 審計署審查了在2020-21至2024-25年度進行的15個定期監測調查，發現顧問在這些調查中觀察到服務表現有常見的不當情況及／或問題，包括：

- (a) 在全部15個定期監測調查中，部分航班的實際開出時間沒有依照獲運輸署批准的服務詳情表所載的時間表；
- (b) 在7個(47%)定期監測調查中觀察到有部分預定的航班脫班；及
- (c) 在2個(13%)定期監測調查中觀察到2025年農曆新年假期之前及期間出現擁擠排隊的情況。

儘管在2020-21至2024-25年度進行的定期監測調查中發現營辦商A的服務表現有不當情況及／或問題，但審計署留意到，運輸署只就5個(33%)調查以書面方式向營辦商A採取跟進行動。跟進行動包括就定期監測調查期間發現航班脫班和沒有依照服務詳情表的情況，以書面方式要求營辦商A作出解釋並建議相關改善措施，以及提醒營辦商A依照服務詳情表中獲批准的時間表營辦專營渡輪航線。沒有文件證據顯示運輸署已就其餘調查採取跟進行動。

2.14 2026年3月，運輸署告知審計署：

- (a) 就其餘調查中發現服務表現的不當情況及／或問題，運輸署已透過日常溝通、電話溝通、面談等其他途徑與營辦商A作出跟進。舉例來說，運輸署曾與營辦商A磋商，透過提升電子支付系統接受不同電子支付方式，以改善碼頭的排隊情況，而這項措施已在2023年9月至2025年9月期間分階段實施。據運輸署觀察所得，在系統提升後，排隊情況和乘客登船過程有顯著改善；及
- (b) 運輸署會妥為記錄在日後以書面或口頭方式採取的所有跟進行動。

為加強對專營渡輪服務的監察，審計署認為運輸署需要就實地調查期間發現營辦商A的服務表現的不當情況及／或問題，妥為記錄所採取的跟進行動。

## 專營渡輪服務

### 需要與營辦商A密切跟進以確保提供的專營渡輪服務符合獲批准的服務詳情表的規定

2.15 審計署在2026年2月5日(一個非公眾假期的平日)上午繁忙時間(即上午8時至9時40分)到中環七號碼頭(見第2.28段)，實地視察“中環 — 尖沙咀”航線依照服務詳情表提供服務的情況，發現營辦商A並沒有依照獲運輸署批准的服務詳情表(見附錄D)提供該項專營渡輪服務。審計署觀察到沒有依照服務詳情表營辦的情況，與載於第2.13(a)及(b)段在定期監測調查中觀察所得的不當情況相符。詳情如下(見表四)：

- (a) 雖然獲運輸署批准的服務詳情表規定航班班次為每6分鐘一班，但審計署觀察所得的實際航班班次為每10分鐘一班；及
- (b) 換言之，根據觀察所得，有6個航班脫班(即17個預定航班減去11個觀察所得的航班)。

表四

由中環開出的“中環 — 尖沙咀”航線  
依照服務詳情表提供服務的情況  
(2026年2月5日)

時段	班次		航班	
	獲批准的 服務詳情表	觀察所得	預定	觀察所得
	(分鐘)		(數目)	
星期一至五(公眾假期除外)				
上午8:00 至 上午9:40	6	10	17	11

資料來源：審計署在2026年2月5日進行的實地視察及運輸署的記錄

2.16 2026年3月，運輸署告知審計署：

- (a) 運輸署一直密切監察服務水平，以確保專營渡輪服務足以應付乘客需求，特別是在需求高的節日期間，該署會調派人員實地加強監察，並與營辦商A溝通，按需要加強服務；
- (b) 調查結果發現，“中環 — 尖沙咀”航線及“灣仔 — 尖沙咀”航線的載客率低，在一個正常平日平均分別約為17%至18%及8%至11%(來回方向)；
- (c) 運輸署會提醒其人員與營辦商A密切跟進，確保營辦商A依照服務詳情表提供服務；及
- (d) 為更善用船隻及人力資源，運輸署會與營辦商A檢視服務班次，並會考慮最新的乘客需求量，若營辦商A在日後認為有調整服務詳情表的理據，運輸署會考慮其正式申請。

鑑於審計署在實地視察期間觀察到有不當情況，審計署認為，運輸署需要與營辦商A密切跟進，以確保提供的專營渡輪服務符合獲批准的服務詳情表的時間表。

#### ***營辦商A 提交定期報表方面有可予改善之處***

2.17 根據專營權條件，營辦商A須在指定期限內向運輸署提交定期報表作監察用途。主要所須提交的定期報表包括每月管理帳目、經審計周年財務報表，以及未來5年計劃書。運輸署表示備有流程圖，供其人員評核營辦商A提交的文件。

2.18 審計署審查了營辦商A在2022至2025年的提交記錄，發現有延遲提交定期報表的情況(見表五)如下：

- (a) **每月管理帳目** 營辦商A須在每個月份結束後2個月內向運輸署提交每月管理帳目。在2022至2025年須提交的46份(註 10)每月管理帳目中，有13份(28%)延遲提交(介乎1至112天，平均為36天)。延遲提交情況呈惡化趨勢，延遲提交的數目由2022年的0份增至2025年的5份。另一方面，雖然運輸署曾就延遲提交定期報表的情況向營辦商A發出提示，但沒有在其內部指引中訂明發出提示的時限。審計署發現，運輸署在提交期限過後需時1至53天(平均為17天)向營辦商A發出首個提示；
- (b) **經審計周年財務報表** 營辦商A須在每個會計年度結束(即12月31日)後4個月內向運輸署提交由合資格核數師證明的經審計周年財務報表。審計署發現，在2022至2025年須提交的4份經審計周年財務報表中，在2025年提交的1份報表延遲34天提交。運輸署就此個案在提交期限過後需時23天向營辦商A發出首個提示；及
- (c) **未來5年計劃書** 營辦商A須不遲於每年6月30日向運輸署提交一份擬議營運計劃書，載述未來5年擬在其專營權下推展的營運工作(註 11)。在2022至2025年須提交的4份未來5年計劃書中，審計署發現，雖然運輸署每年在提交期限之前及之後均向營辦商A發出提示，但全部計劃書延遲提交，延遲日數介乎13至89天，平均為60天。審計署發現，運輸署在提交期限過後需時6至32天(平均為16天)發出首個提示。

---

註 10：截至2025年12月31日，在2025年須提交的每月管理帳目數目為10份。

註 11：根據專營權，未來5年計劃書須詳載多項資料，包括：

- (a) 對專營渡輪服務的任何擬議改動；
- (b) 任何改善服務的建議；
- (c) 資本投資計劃；及
- (d) 任何所需的額外設施。

表五

營辦商A延遲提交定期報表  
(2025年12月31日)

定期報表	須提交	延遲提交				
		2022年	2023年	2024年	2025年	總計
	(數目)					
每月管理帳目	46	0	3	5	5	13
經審計周年財務報表	4	0	0	0	1	1
未來5年計劃書	4	1	1	1	1	4

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

2.19 鑑於近年營辦商A不依照期限提交定期報表的情況有惡化趨勢，以及運輸署就延遲提交定期報表發出提示的做法不一致，審計署認為，運輸署需要：

- (a) 採取進一步措施，力促營辦商A適時提交定期報表；及
- (b) 加強其內部指引，訂明就營辦商A延遲提交定期報表採取跟進行動的時限。

**需要加強措施以確保營辦商A 適時公布帳目及營運資料**

2.20 根據專營權條件，營辦商A須在每個會計年度結束後5個月內，公布有關專營渡輪服務的周年帳目及營運資料摘要，供公眾參閱。營運資料包括乘客人次、受船隻機件故障影響的航班數目、海事意外數目，以及投訴數目。審計署審查了運輸署在2022至2025年的記錄，發現以下可予改善之處：

- (a) 營辦商A在2023年、2024年及2025年延遲在其網站公布該等資料，分別延遲246天、139天及90天；及
- (b) 運輸署在2023年及2024年公布期限過後向營辦商A發出提示，2025年則沒有。在2023年及2024年，首個提示分別在公布期限過後13天及47天發出。

2.21 2026年3月，運輸署告知審計署：

- (a) 在2023年延遲公布帳目及營運資料是由於2019冠狀病毒病疫情爆發；及
- (b) 就2025年公布的帳目及營運資料而言，運輸署已在公布期限之前向營辦商A發出提示，並口頭敦促營辦商A提交。

為提升專營渡輪在營運方面的公眾透明度和遵從專營權條件，審計署認為，運輸署需要加強措施，以確保營辦商A適時公布有關專營渡輪服務的帳目及營運資料，供公眾參閱。

### *收集公眾意見方面有可予改善之處*

2.22 根據專營權條件，營辦商A須進行年度乘客滿意度調查，並透過乘客聯絡小組，與公眾溝通和收集公眾意見，以評核和改善渡輪服務表現水平。調查範圍包括渡輪服務表現、船隻狀況、碼頭設施等。

### *需要加緊與營辦商A 跟進收集所得的公眾意見*

2.23 根據2023年及2024年的年度乘客滿意度調查結果(註 12)，乘客整體滿意度甚高(註 13)，渡輪服務表現滿意度為99%、船隻狀況滿意度為98%及碼頭設施滿意度為97%。然而，審計署審查了運輸署的記錄，發現一些公眾意見或需運輸署關注並採取跟進行動。舉例來說：

- (a) 雖然營辦商A在2018年延續專營權時同意在其流動應用程式中提供收費表及服務詳情表，但截至2025年12月31日，已無法找到營辦商A在2016年曾經推出的流動應用程式。就此，審計署發現，在2020至2024年(見註12)，乘客聯絡小組的參加者每年均反覆提議推出流動應用程式，反映乘客在這方面的意見及關注沒有妥為處理；及

---

註 12：運輸署表示，由於2019冠狀病毒病爆發第四波疫情，2022年與乘客聯絡小組的溝通及年度乘客滿意度調查未有進行。

註 13：預設選項有3個，即“不滿意”、“一般”及“滿意”。

- (b) “碼頭設施”類別下，除了與碼頭洗手間狀況相關的項目外，所有調查項目(例如指示牌及乘客等候處的清潔度)的乘客滿意度在2023年及2024年均超過95%，而“洗手間的清潔度”及“洗手間的通風情況”則在所有調查項目中的滿意度最低，介乎70.4%至81.5%，顯著低於其他調查項目。此外，乘客聯絡小組的參加者每年亦反覆提及和關注洗手間的清潔度及通風情況。

2.24 2026年3月，運輸署告知審計署：

- (a) 就流動應用程式(見第2.23(a)段)而言，營辦商A在2016年曾經推出流動應用程式，提供固定收費表及服務詳情表。然而，營辦商A表示，流動應用程式發放平台因平台相關政策改變而於2021年1月移除該程式。即使流動應用程式停止運作，乘客仍可透過營辦商A的網站、運輸署的網站及運輸署的“香港出行易”流動應用程式，在網上取得收費表及服務詳情表。這些替代的數碼途徑被視為提供相同目的，亦方便公眾查閱。運輸署會繼續與營辦商A跟進，以確保能以數碼形式提供收費表及服務詳情表；及
- (b) 就洗手間狀況(見第2.23(b)段)而言，運輸署密切跟進尖沙咀渡輪碼頭(見第2.28段)洗手間的改善工程的實施情況，工程由2024年起分兩期進行。第一期已於2024年第四季完成，而第二期暫定於2026年第二季展開。至於中環七號碼頭(見第2.28段)，包括翻新地下的男、女及暢通易達洗手間的改善工程已於2025年第四季展開，預期於2026年3月底或之前完成。

考慮到收集公眾意見的工作是檢視營辦商A服務表現的主要措施之一(見第2.9段)，運輸署需要加緊與營辦商A跟進收集所得的公眾意見。

## 審計署的建議

2.25 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 就實地調查期間發現營辦商A的服務表現的不當情況及／或問題，妥為記錄所採取的跟進行動；

- (b) 與營辦商A密切跟進，以確保提供的專營渡輪服務符合獲批准的服務詳情表的時間表；
- (c) 採取進一步措施，力促營辦商A適時提交定期報表；
- (d) 加強運輸署內部指引，訂明就營辦商A延遲提交定期報表採取跟進行動的時限；
- (e) 加強措施，以確保營辦商A適時公布有關專營渡輪服務的帳目及營運資料，供公眾參閱；及
- (f) 加緊與營辦商A跟進收集所得的公眾意見。

### 政府的回應

2.26 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會：

- (a) 就實地調查期間發現營辦商A的服務表現的不當情況及／或問題，妥為記錄所採取的跟進行動；
- (b) 與營辦商A密切跟進，確保營辦商A依照服務詳情表提供專營渡輪服務，以及與營辦商A檢視服務班次，並會考慮乘客需求量，若營辦商A在日後認為有調整服務詳情表的理據，運輸署會考慮其正式申請；
- (c) 為轄下人員制訂指引，以跟進營辦商A提交定期報表的事宜；
- (d) 加強署方的內部指引，訂明人員就營辦商A延遲提交定期報表採取跟進行動的時限；
- (e) 制訂跟進行動的指引，以確保營辦商A適時公布有關專營渡輪服務的帳目及營運資料，供公眾參閱；及
- (f) 與營辦商A跟進收集所得的公眾意見。

## 營辦商A推行新專營權下所承諾的措施

**2.27 營辦商A 在新專營期內所承諾的措施** 2018年3月，營辦商A延續2條專營渡輪航線的專營權時承諾在新專營期內(即2018年4月1日至2033年3月31日)推行各項措施。這些措施構成新專營權的一部分，但須視乎營辦商A的財務狀況及政府與營辦商A之間的進一步商議而定。措施大致可分類如下：

- (a) 碼頭管理及優化海濱(見第2.28至2.37段)；
- (b) 提升專營渡輪船隊(見第2.38至2.43段)；及
- (c) 提升服務質素(見第2.44至2.46段)。

### 碼頭管理及優化海濱

**2.28 新專營權在2018年4月開始生效前**，運輸署根據《渡輪服務條例》，已指定了3個碼頭予營辦商A作專營渡輪服務之用，即中環七號碼頭及中環碼頭連接大樓西部、灣仔渡輪碼頭(不包括頂層觀景層)，以及九龍角渡輪碼頭(即常稱的尖沙咀渡輪碼頭)。營辦商A有權使用這些碼頭以提供適當而有效率的渡輪服務，並須負責管理該等碼頭。

**2.29 在2018年4月開始生效的專營權下**，為整合3個碼頭的管理，新增的中環碼頭連接大樓的其他部分及灣仔渡輪碼頭的頂層觀景層亦交由營辦商A管理。此後，營辦商A承擔了這些碼頭整體的管理責任。營辦商A亦承諾在修訂後擴展的碼頭範圍內優化設施及服務的使用和管理，增加以特許經營權方式進行的商業、零售及廣告活動，從而賺取更多非票務收入，並讓公眾更好享用碼頭和休憩。從這些特許經營權中獲得的租金收入將全數用於補貼營辦商A的專營渡輪服務，以減輕加價壓力。

### 需要密切監察營辦商A 在提升碼頭店舖出租情況方面的表現

**2.30 營辦商A 所管理的碼頭的店舖出租情況** 審計署分析了運輸署有關營辦商A所管理的3個碼頭在2023至2025年的店舖租賃情況的記錄，發現在50間店舖中，有11間(22%)店舖連續空置超過30天(見表六)，詳情如下：

## 專營渡輪服務

- (a) 4間(50間的8%)店舖連續空置31至90天；
- (b) 6間(50間的12%)店舖連續空置91至180天；及
- (c) 1間(50間的2%)店舖連續空置超過180天。

表六

營辦商A所管理的碼頭  
店舖連續空置超過30天的分析  
(2023至2025年)

連續空置期	中環 七號碼頭 及 中環碼頭 連接大樓	灣仔 渡輪碼頭	尖沙咀 渡輪碼頭	總計
	(店舖數目)			
31至90天	2	0	2	4
91至180天	2	0	4	6
超過180天(註)	0	0	1	1
總計	4	0	7	11
可出租店舖的總數目	18	11	21	50

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註：空置期為213天。

2.31 2026年3月，運輸署告知審計署：

- (a) 營辦商A負責出租3個碼頭的店舖，而店舖能否出租會視乎經濟情況而定，包括消費者需求、位置、營商環境等市場帶動的因素；

- (b) 運輸署一直定期透過營辦商A提交的每月管理帳目或與營辦商A的聯絡／溝通，監察營辦商A賺取非票務收入的表現，包括店舖租賃；及
- (c) 截至2025年12月31日，中環七號碼頭及中環碼頭連接大樓、灣仔渡輪碼頭及尖沙咀渡輪碼頭分別約有97%、100%及87%的可分租面積已出租。

鑑於部分碼頭店舖出現連續空置期，運輸署需要密切監察營辦商A在提升其所管理的碼頭的店舖出租情況方面的表現。

### *需要密切監察營辦商A在灣仔渡輪碼頭所出租的店舖的營運狀況*

2.32 審計署在2025年12月19日(平日)及2026年1月17日(周末)到營辦商A所管理的3個碼頭進行實地視察，發現在灣仔渡輪碼頭地下乘客等候大堂外的全部10間店舖在這2天實地視察時均關閉(見照片二(a)及(c))，並可能已被用作貯物用途(見照片二(b)及(d))。

照片二(a)至(d)

審計署在2025年12月19日(平日)到灣仔渡輪碼頭進行的實地視察

(a) 關閉

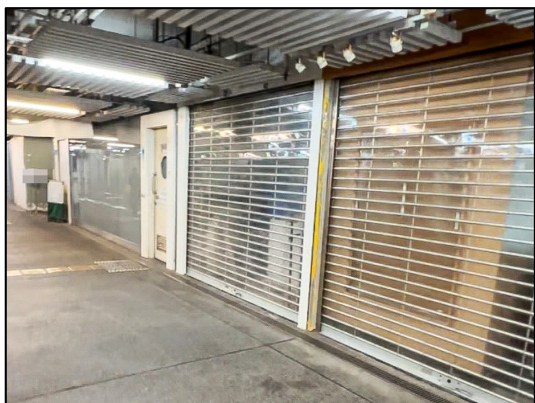


(b) 被用作貯物



審計署在2026年1月17日(周末)到灣仔渡輪碼頭進行的實地視察

(c) 關閉



(d) 被用作貯物



資料來源： 審計署人員在2025年12月及2026年1月拍攝的照片

2.33 審計署審查了運輸署的記錄，發現截至2025年12月31日，全部10間店舖由同一租戶(該租戶同屬灣仔渡輪碼頭一間餐廳的經營者)租用(註 14)，主要供一間餐廳作零售和展銷其名下的外賣產品及預先包裝產品。雖然這10間已出租的店舖可帶來租金收入，所產生的收入亦可補貼專營渡輪服務(見第2.29段)，但所有店舖長時間關閉可能不利於營辦商A達致其承諾為海濱注入更多活力的目的(見第2.35段)，並會令乘客(尤其遊客)留下不佳印象。

2.34 2026年3月，運輸署告知審計署：

- (a) 礙於灣仔渡輪碼頭的地理位置，該碼頭的市場租值對準租戶來說可能比較缺乏競爭力。由於2條專營渡輪航線的財務表現及當時的市場租務情況，營辦商A已致力吸引準租戶，並把所有店舖全部出租以賺取更多非票務收入，而出租用途皆符合碼頭的用途及租賃協議許可的用途；及
- (b) 運輸署會繼續密切監察營辦商A賺取非票務收入的表現，包括與營辦商A探討把店舖租給有能力提升海濱活力和吸引人流與渡輪乘客的租戶的可行性。

審計署認為，碼頭及海濱是遊客及本地居民常到之處，應善加利用，以鼓勵公眾享用並推動旅遊業發展，並同時可為營辦商A的專營渡輪服務帶來更多票務及非票務收入。審計署認為，運輸署需要密切監察營辦商A在灣仔渡輪碼頭所出租的10間店舖的營運狀況。

### ***需要繼續與相關各方緊密合作以制訂碼頭活化的未來路向***

2.35 2018年3月，營辦商A在新專營權下承諾，透過引入商業元素，以及為公眾提供更佳的海濱環境，為中環七號碼頭及中環碼頭連接大樓一帶的海濱地區增添活力。此外，政府與營辦商A當時亦正探討長遠可否和如何優化尖沙咀渡輪碼頭。政府表示，活化建議及優化建議所帶來的額外非票務收入將一律用以補貼專營渡輪的營運。

---

註 14：該10間店舖由灣仔渡輪碼頭一間餐廳租戶租用，其中8間自2018年4月起便由該餐廳租戶同時租用，餘下2間其後亦分別自2020年6月及2025年6月起由該租戶租用。

2.36 為落實活化承諾，營辦商A已：

- (a) 在2022年8月向政府申請增加臨時商業特許經營權範圍，並建議放寬中環七號碼頭及灣仔渡輪碼頭的臨時商業特許經營權用途和期限。該申請已於2024年10月獲批准；及
- (b) 委聘建築師事務所為中環七號碼頭(包括中環碼頭連接大樓)及尖沙咀渡輪碼頭一帶繪製潛在活化概念圖。該概念圖已於2022年11月提交運輸署。

2.37 運輸及物流局表示，政府一直就營辦商A的活化概念與其密切聯繫並交換意見。審計署留意到，運輸署在2025年9月要求營辦商A就概念圖提供更多詳情(例如技術可行性、擬議優化工程的細節、渡輪服務在擬議工程期間的運作安排)。營辦商A在同月提交初步回應，而重要事項仍未作進一步評估，例如擬議碼頭優化的預算費用及估計所帶來的額外收入、擬議優化的詳情及技術可行性、擬議優化對渡輪服務運作的預計影響等。2026年3月，運輸署告知審計署，鑑於碼頭結構的潛在改動及相關費用，政府需要採取審慎的態度，與營辦商A跟進，以考慮未來路向。在考慮任何涉及碼頭改善工程的建議時，政府必須慎重審視相關因素，包括工程的成本效益、工程期間對渡輪服務的影響，以及其他如碼頭運作情況等因素。審計署認為，運輸署需要繼續與營辦商A及相關政府決策局和部門緊密合作，以制訂碼頭活化的未來路向。

### *提升專營渡輪船隊*

2.38 **資助建造新電動渡輪** 運輸署表示，在政府推出的電動渡輪先導試驗計劃下，4條港內渡輪航線(包括營辦商A營辦的“中環 — 尖沙咀”航線)的渡輪營辦商會獲資助電動渡輪及相關充電設備的建造費用，以及在試驗期內操作電動渡輪所涉及的營運、保養和維修開支。運輸署一直適當地協助營辦商A參與該試驗計劃以建造一艘新的電動渡輪。

2.39 **改裝現有渡輪** 此外，新專營權條件訂明，營辦商A須調配一支有8艘船隻的專營渡輪船隊，為其專營渡輪航線提供服務。2018年3月，營辦商A承諾，若其財務狀況許可，便會在新專營期內為其8艘渡輪(即整支專營渡輪船隊)進行改裝，安裝低排放的“柴油 — 電力驅動系統”，務求盡量減少經煙囪排放廢氣。減少排放空氣污染物可改善空氣質素，也可提升公眾享用海濱的體驗。

### **需要加緊監察營辦商A 推展專營渡輪船隊改裝計劃**

2.40 審計署審查了運輸署的記錄，發現營辦商A雖然計劃在2018年改裝2艘渡輪，其後每年改裝1艘，但改裝計劃的推展工作有所延遲。首2艘渡輪分別要到2020年及2021年才進行改裝，換上環保驅動系統，但改裝計劃其後暫停。運輸署表示，計劃延遲是因為2019冠狀病毒病疫情爆發，令營辦商A當時的收入隨乘客量大幅下跌。

2.41 2026年3月，運輸署告知審計署：

- (a) 運輸署一直密切監察營辦商A的改裝進度，並與營辦商A跟進，在顧及其財務狀況的同時推展改裝計劃；及
- (b) 營辦商A的船隊改裝計劃會由2026年第四季起恢復，第一階段會更換一艘船隻的引擎。

審計署認為，運輸署需要加緊監察營辦商A推展專營渡輪船隊改裝計劃，以期促進環境保護。

### **需要密切監察營辦商A老化的專營渡輪船隊的服務能力**

2.42 截至2025年12月31日，營辦商A用作提供專營渡輪服務的8艘船隻平均船齡為63年（介乎60至67年）。營辦商A表示，現有引擎已運行超過60年，由於船隻老化、耗損和原廠原裝件停產，專營渡輪船隊的現況欠佳。

2.43 審計署認為，專營渡輪船隊老化，可能會增加船隻故障數目及維修保養開支。就此，審計署審查了運輸署的記錄，發現：

- (a) 在2021至2024年，每年有2至19個（平均為7個）航班因船隻損壞而受影響；
- (b) 在2024年及2025年，有6宗火警／冒火事故發生，涉及3艘船隻（共8艘船隻中的38%）。營辦商A表示，意外的主要原因之一是煙囪排氣口有未燒盡的潤滑油沉積，溫度上升引發火花。特別是其中1艘船隻

## 專營渡輪服務

---

自2025年3月起因機械故障而被海事處停航。截至2025年12月31日，營辦商A的船隊維持7艘船隻提供專營渡輪服務；及

- (c) 船隻開支(例如維修保養及檢驗開支)由2021年的1,400萬元大幅增至2024年的2,500萬元。營辦商A表示，開支增加主要是由於船隊的船齡偏高、技術人員短缺和檢驗及小型修理較頻繁。

鑑於專營渡輪船隊老化，加上近年來故障頻生和多宗火警／冒火事故，審計署認為，運輸署需要與海事處合作，密切監察營辦商A老化的專營渡輪船隊的服務能力，並採取所需的跟進行動。

### *提升服務質素*

2.44 除了管理碼頭、優化海濱和提升專營渡輪船隊的措施外，營辦商A亦承諾在新專營權下推行若干提升服務的措施。審計署的審查發現有可予改善之處，如第2.45及2.46段所載。

### *需要加強監察營辦商A的服務質素*

2.45 為提升船員的服務質素和回應公眾訴求，營辦商A承諾由2018年起加強員工培訓。有關工作包括透過培訓或評核，改善員工的服務態度，並提升他們的英語及普通話水平。運輸署表示，營辦商A為碼頭員工及水手安排了提升英語及普通話水平的培訓課程，以及安排了相應的顧客服務課程。然而，審計署發現，運輸署在2025年接獲的132宗有關專營渡輪服務的投訴中，有26宗(20%)與營辦商A員工的行為及表現有關。運輸署在2026年1月回應審計署的查詢時告知，該署沒有營辦商A的員工培訓記錄，因此未能確定營辦商A是否一如承諾，為員工提供適當培訓。審計署認為，運輸署需要加強監察營辦商A專營渡輪服務的船員服務質素，例如向營辦商A索取員工培訓記錄。

### 需要確保發放的營運資料既準且新

2.46 為配合政府的智慧城市措施並一如專營權所承諾，營辦商A會以電腦可讀格式向政府和公眾公開營運資料。營辦商A已在2018年把其收費表及服務詳情表的數據集上載至“開放數據平台”(註 15)，方便第三方開發其他流動應用程式。然而，審計署在2026年1月的審查發現，“開放數據平台”的專營渡輪服務收費表在2023年的票價調整後並未更新，這或會令公眾感到混淆。2026年3月，運輸署告知審計署，該署自2025年10月起已向營辦商A發出4個提示，促請其更新“開放數據平台”的資料。在政府網站的收費表已於2026年2月更新。審計署認為，運輸署需要繼續密切監察營辦商A，以確保在政府網站向公眾發放的營運資料既準且新。

### 審計署的建議

2.47 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 密切監察營辦商A在提升其所管理的碼頭的店舖出租情況方面的表現；
- (b) 密切監察營辦商A在灣仔渡輪碼頭所出租的10間店舖的營運狀況；
- (c) 繼續與營辦商A及相關政府決策局和部門緊密合作，以制訂碼頭活化的未來路向；
- (d) 加緊監察營辦商A推展專營渡輪船隊改裝計劃，以期促進環境保護；
- (e) 與海事處合作，密切監察營辦商A老化的專營渡輪船隊的服務能力，並採取所需的跟進行動；
- (f) 加強監察營辦商A專營渡輪服務的船員服務質素；及
- (g) 繼續密切監察營辦商A，以確保在政府網站向公眾發放的營運資料既準且新。

---

註 15：作為發展香港成為智慧城市的其中一項措施，政府在2015年3月推出革新的開放資料入門網站“開放數據平台”，以推廣把公共資料增值再用。

### 政府的回應

2.48 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會：

- (a) 繼續密切監察營辦商A賺取非票務收入的情況，包括要求營辦商A定期向運輸署提交關於3個碼頭的店舖出租情況的資料；
- (b) 繼續密切監察營辦商A賺取非票務收入的表現，包括與營辦商A探討把店舖租給有能力提升海濱活力和吸引人流與渡輪乘客的租戶的可行性；
- (c) 採取審慎的態度，因應碼頭結構的潛在改動及相關費用，與營辦商A跟進，以考慮碼頭活化的未來路向；
- (d) 繼續密切監察營辦商A推展其改裝計劃的進度，並協助營辦商A參與電動渡輪先導試驗計劃；
- (e) 繼續與海事處合作，密切監察營辦商A老化的專營渡輪船隊的服務能力，並採取所需的跟進行動；
- (f) 把英語、普通話及顧客服務培訓記錄納入營辦商A的每月報表，以持續監察營辦商A的船員服務質素；及
- (g) 繼續密切跟進和監察營辦商A的工作，以確保在政府網站向公眾發放的營運資料既準且新。

### 第 3 部分：持牌渡輪服務

3.1 本部分探討就持牌渡輪服務的規管和監察，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 規管持牌渡輪服務(第3.4至3.11段)；
- (b) 監察持牌渡輪營辦商的服務表現(第3.12至3.19段)；及
- (c) 政府為改善渡輪營運的長遠財務可行性而提供的支援(第3.20至3.36段)。

3.2 運輸署對持牌渡輪服務的規管較街渡渡輪服務嚴格。持牌渡輪服務通常須依照固定的時間表運作。至於船費及時間表的調整，營辦商須連同有關的數據提交申請，供運輸署審批。在2020至2025年，有15條固定班次的持牌客運渡輪服務航線獲批准加價，調整幅度介乎3.6%至33.3%(見附錄E)。營辦商亦須定期向運輸署提交營運及財務數據。表七顯示固定班次的持牌客運渡輪航線在2020至2025年的年底數目。

表七

固定班次的持牌客運渡輪航線的年底數目  
(2020至2025年)

	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
	(數目)					
固定班次的持牌客運渡輪航線	19	20	20	21	21	21

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

3.3 在2020至2025年期間，有3條固定班次的持牌客運渡輪航線開辦(包括在2023年由街渡渡輪服務改劃的1條航線)，而“香港仔 — 長洲”則是唯一停辦的航線。就“香港仔 — 長洲”航線而言，在接獲營辦商通知因營運虧損而由2020年1月1日起終止渡輪服務後，運輸署在2019年10月邀請提交競投興趣表達書(意向

## 持牌渡輪服務

---

書)，但未獲回應。2019年12月，運輸署再次邀請提交意向書，並已放寬有關班次及船隻載客量的要求和縮短營運時段，但仍然沒有接獲意向書。

## 規管持牌渡輪服務

### 標書建議的部分優化工程尚未推行

3.4 2018年8月至9月，運輸署邀請有興趣者就營辦以下2項持牌渡輪服務提交意向書：

- (a) 復辦“中環 — 紅磡”航線(註 16)，以回應公眾對增加港內渡輪服務的訴求；及
- (b) 試行“水上的士”服務，行經啟德、紅磡、尖沙咀東部、西九龍和中環，而這亦是2017年公布的《香港旅遊業發展藍圖》開列的措施之一(註 17)。

2019年12月至2020年1月，運輸署繼邀請提交意向書後進行招標，就此接獲2份標書，並在2020年3月中完成標書評審，其後向1名營辦商批予牌照，以營辦上述2條航線。2020年6月及2021年7月，“中環 — 紅磡”航線及“水上的士”服務分別投入服務。

3.5 審計署審查了招標工作的記錄，發現招標要求包括就紅磡(南)渡輪碼頭和中環八號碼頭(西面泊位)提交活化建議。根據中標的標書，營辦商建議進行渡輪碼頭優化工程，包括：

- (a) 在碼頭外牆(格柵板後面)裝設由太陽能電池板供電的LED燈飾照明，以美化紅磡(南)渡輪碼頭的外觀；

---

註 16：“中環 — 紅磡”航線在2011年3月31日牌照屆滿後停辦。

註 17：2017年，旅遊事務署發表《香港旅遊業發展藍圖》(《藍圖1.0》)，為香港旅遊業的未來發展訂下清晰願景和使命，涵蓋4大長遠發展策略、13個實行目標和72項措施。

- (b) 在碼頭外牆裝設由太陽能電池板供電的LED燈飾照明(用LED燈勾勒出鱗片形狀的裝飾，以突出晝夜的海浪形態)，以美化中環八號碼頭(西面泊位)的外觀；
- (c) 在中環八號碼頭(西面泊位)上層設置具有人工智能效果的“維多利亞港海事時光隧道”；及
- (d) 在紅磡(南)渡輪碼頭的主層設置休閒主題咖啡店和在中環八號碼頭(西面泊位)上層設置咖啡店。

3.6 審計署留意到，雖然活化建議列出的部分項目納入牌照條件(例如要求在碼頭外牆裝設由太陽能電池板供電的LED燈飾照明——見第3.5(a)及(b)段)，但在第3.5(c)及(d)段所述的項目則沒有。運輸署在2026年3月回應審計署的查詢時表示，在第3.5(c)及(d)段所述的項目沒有納入牌照條件，原因是認為有關建議較複雜，而且需要根據《城市規劃條例》(第131章)第16條更改核准土地用途或需要相關政府工務部門批准碼頭改建工程。因此，運輸署認為較恰當的做法，是與營辦商另外跟進推行進度而非納入牌照條件。

3.7 2026年1月，審計署到渡輪碼頭進行實地視察，顯示活化建議的部分工程尚未在紅磡(南)渡輪碼頭(見照片三(a)至(d))和中環八號碼頭(西面泊位)(見照片四(a)至(d))推行。就此，值得注意的是，“中環 — 紅磡”航線的首個牌照已在2025年6月屆滿，並獲續期至2030年6月。

照片三(a)至(d)

審計署在紅磡(南)渡輪碼頭進行的實地視察

(a) 日間的碼頭外牆



(b) 夜間碼頭外牆



(c) 主層：用作放置售賣機



(d) 主層：用作貯物



資料來源： 審計署人員在2026年1月13日及21日拍攝的照片

照片四(a)至(d)

審計署在中環八號碼頭(西面泊位)進行的實地視察

(a) 日間的碼頭外牆



(b) 夜間碼頭外牆



(c) 上層：開設店舖



(d) 上層：用作貯物



資料來源：審計署人員在2026年1月21日及2月25日拍攝的照片

3.8 2026年3月，運輸署告知審計署：

- (a) 有關第3.5(a)及(b)段所述的裝設由太陽能電池板供電的LED燈飾照明，裝設工程因遇上技術問題而停工。雖然運輸署多次向營辦商發出提示，促請採取跟進行動，但營辦商最近才委聘另一承建商探討解決技術問題的措施。如有關在紅磡(南)渡輪碼頭的裝設LED燈飾照明申請獲批准，營辦商會就中環八號碼頭(西面泊位)的類似建議提出申請；

## 持牌渡輪服務

---

- (b) 有關第3.5(c)段所述的設置時光隧道，由於該隧道的原投資者在2019冠狀病毒病疫情期間撤回建議，營辦商自2022年起把該地方分租，以賺取非票務收入。運輸署與營辦商正研究在碼頭另覓地方設置時光隧道；及
- (c) 有關第3.5(d)段所述的設置咖啡店：
  - (i) 運輸署正探討可行的措施，例如進一步增加該地方的電力供應，以協助營辦商吸引紅磡(南)渡輪碼頭的準租戶；及
  - (ii) 中環八號碼頭(西面泊位)的租戶正申請相關的餐飲牌照。

3.9 審計署認為，運輸署需要：

- (a) 要求相關營辦商加快推行紅磡(南)渡輪碼頭和中環八號碼頭(西面泊位)的活化建議；及
- (b) 按需要把營辦商在標書建議而獲政府同意的項目納入牌照條件。

## 審計署的建議

3.10 審計署**建議**運輸署署長應：

- (a) 要求相關營辦商加快推行紅磡(南)渡輪碼頭和中環八號碼頭(西面泊位)的活化建議；及
- (b) 按需要把營辦商在標書建議而獲政府同意的項目納入牌照條件。

## 政府的回應

3.11 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會採取相應的跟進行動。

## 監察持牌渡輪營辦商的服務表現

### 營辦商提交定期報表

3.12 **需要採取進一步措施，力促營辦商適時提交數據** 運輸署透過檢視營辦商定期提交的營運及財務數據報表，定期檢視營辦商的服務表現。根據牌照條件，營辦商須向運輸署提交文件，包括提交每月營運報表(例如按運輸署要求在每月月底起計10天內)，以及在每個營運年度結束後3個月或6個月內提交經審計周年財務報表。審計署審查了2023至2025年的提交記錄，發現有延遲提交的情況(見表八)如下：

- (a) 有417份(涉及19條航線)每月營運報表延遲提交，延遲日數介乎1至72天(平均為12天)。就延遲時間最長的個案而言，審計署留意到，運輸署在提交期限過後1天曾發出提示電郵；及
- (b) 有46份(涉及19條航線)經審計周年財務報表延遲提交，延遲日數介乎4至202天(平均為65天)。就延遲時間最長的個案而言，審計署留意到，運輸署在提交期限過後18天曾發出提示電郵。

運輸署表示，該署已多次發出提示，與營辦商跟進欠交／延遲提交的文件。審計署認為，運輸署需要採取進一步措施，力促營辦商適時提交數據。

# 持牌渡輪服務

表八

營辦商延遲向運輸署提交數據  
(2023至2025年)

項號	航線	每月營運報表			經審計周年財務報表		
		2023年	2024年	2025年	2023年	2024年	2025年
		(延遲提交數目)					
1	中環 — 長洲	8	1	10	0	1	1
2	中環 — 梅窩	8	1	10	0	1	1
3	坪洲 — 梅窩 — 芝麻灣 — 長洲	8	1	10	0	1	1
4	中環 — 坪洲	12	12	12	1	1	1
5	中環 — 索罟灣	12	12	12	1	1	1
6	中環 — 榕樹灣	12	12	12	1	1	1
7	香港仔 — 北角村 — 榕樹灣	12	12	12	1	1	1
8	愉景灣 — 坪洲／聖母神樂院	6	12	12	0	0	1
9	香港仔 — 索罟灣 (經模達)	12	9	12	1	1	1
10	愉景灣 — 梅窩	4	7	8	1	1	1
11	愉景灣 — 中環	8	8	5	1	1	1
12	馬灣 — 中環	0	0	0	1	1	0
13	馬灣 — 荃灣	0	0	0	1	1	0
14	屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳	9	4	8	0	0	0
15	北角 — 紅磡	8	1	9	0	1	1
16	北角 — 九龍城	8	1	9	0	1	1
17	北角 — 觀塘 — 啟德	4	0	0	1	1	1
18	中環 — 紅磡	2	0	0	1	1	1
19	水上的士	3	0	5	0	0	0
20	西灣河 — 觀塘	2	9	10	0	1	1
21	西灣河 — 三家村	2	9	10	0	1	1
	總計	140	111	166	11	18	17

417

46

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

**3.13 欠妥情況的跟進行動** 營辦商須在每月營運報表中匯報欠妥情況，例如意外、船隻故障、航班脫班、較時間表延遲超過10分鐘開出航班的數目和詳情，以及延遲的原因。審計署抽查了營辦商提交的5條航線在2024年和2025年的每月營運報表，發現其中4條航線據報有欠妥情況。舉例來說，期內有1條航線(註 18)據報有36宗船隻故障事故，另1條航線據報有16宗航班脫班事故。

**3.14 需要適時檢視每月營運報表和採取跟進行動** 運輸署的負責人員會擬備核對清單，列出營辦商須提交的文件，每月供高級運輸主任和每季供總運輸主任進行檢視，以識別欠妥情況；如有需要，亦會尋求營辦商澄清。審計署抽查了5條航線在2023至2025年的核對清單，發現其中3條航線的核對清單上沒有顯示高層人員批簽核對清單的日期(1條航線有26個月沒有顯示及2條航線各有34個月沒有顯示)。結果，審計署未能確定這3條航線的欠妥情況是否已適時發現和跟進。審計署認為，運輸署需要提醒人員適時檢視持牌渡輪營辦商提交的每月營運報表，並採取所需的跟進行動。

### **透過調查及投訴監察服務表現**

**3.15** 運輸署委聘顧問進行調查，即全面監測調查及定期監測調查，以收集指定渡輪航線的最新營運資料及乘客量模式，監察營辦商的表現(見第2.10至2.12段)。根據在2020至2024年期間進行的全面監測調查，固定班次的持牌客運渡輪服務的服務可靠度介乎96.1%至99.9%(見表九)。

---

註 18：運輸署表示，相關營辦商營辦了3條離島航線，涉及的船隻可能獲調配在這些航線之間行駛。

表九

固定班次的持牌客運渡輪服務的服務可靠度  
(2020至2024年)

年份	平日	周日
2020	99.9%	97.6%
2021	98.5%	97.4%
2022	98.2%	96.1%
2023	98.5%	98.1%
2024	98.5%	96.5%

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

附註：根據調查報告，服務可靠度的衡量方法，是比較每個航班的編定與觀察所得開出時間相差多久。相差5分鐘以內的開出時間被視為航程可靠。

3.16 **需要繼續密切監察服務可靠度** 審計署對2020至2025年的投訴數字的分析顯示，31%的投訴(2 351宗的721宗)與班次不足和欠準有關。就此，審計署留意到，在2020至2024年期間進行的全面監測調查顯示，“屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳”航線錄得的服務可靠度最低。調查顯示在該段期間各航線延遲超過5分鐘開出的262個航班中，有88個航班(34%)屬這條航線。

3.17 2021至2025年，運輸署就“屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳”航線的服務表現進行了43個定期監測調查。在這43個調查中，有40個(93%)亦發現有航班延遲超過5分鐘開出。在部分調查的個案檔案中沒有備存運輸署給予意見或採取跟進行動的書面記錄。運輸署在2026年3月回應審計署的查詢時表示：

- (a) 運輸署已透過與營辦商直接商議，跟進提升服務可靠度的措施，包括自2024年1月中起增派1艘船隻；及
- (b) 運輸署已與營辦商進一步檢視這條航線的服務可靠度，並批准由2025年12月15日起調整服務。根據運輸署在2025年12月28日調查的結果，服務大致上依照服務詳情表運作。

審計署認為，運輸署需要繼續密切監察渡輪服務的可靠度，並探討進一步措施，適當改善“屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳”渡輪服務的可靠度，並妥為備存就監測調查所採取的跟進行動的記錄。

### 審計署的建議

3.18 審計署**建議**運輸署署長應：

- (a) 採取進一步措施，力促營辦商適時提交數據；
- (b) 提醒運輸署人員適時檢視持牌渡輪營辦商提交的每月營運報表，並採取所需的跟進行動；及
- (c) 繼續密切監察渡輪服務的可靠度，並探討進一步措施，適當改善“屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳”渡輪服務的可靠度，並妥為備存就監測調查所採取的跟進行動的記錄。

### 政府的回應

3.19 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會：

- (a) 就跟進措施制訂指引，力促營辦商適時提交數據；
- (b) 修訂核對清單，新增欄位讓人員記下批簽清單的日期，以便適時監察每月營運報表；及
- (c) 繼續密切監察“屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳”的渡輪服務，在有需要時作進一步調整，並妥為備存所採取的跟進行動的記錄。

### 政府為改善渡輪營運的長遠財務可行性而提供的支援

#### *推行特別協助措施方面有可予改善之處*

3.20 政府自2011年首次為6條主要離島渡輪航線引入特別協助措施的安排，並由2020年4月開始逐步擴展至其他離島渡輪航線(註 19)。截至2025年12月，特別協助措施涵蓋13條離島渡輪航線(即附錄A第1至7項及第9至14項)。補助方法是發還若干營辦渡輪服務的開支。運輸署表示，會安排發還開支項目以實報實銷方式施行，確保營辦商注重營運效率和公帑用得其所。政府採用利潤分享機制，規定營辦商藉提供票務優惠，與乘客對分超出平均6%盈利率的額外盈利(註 20)。

3.21 2019年11月，運輸署提交文件予立法會交通事務委員會，向委員匯報政府於《2019年施政報告》提出有關離島渡輪服務長遠營運模式的建議(見第1.9段)。據文件所述，特別協助措施下的開支包括：

- (a) 有關碼頭開支(包括碼頭電費、水費及清潔費——見第3.22段表十第1項)；
- (b) 有關船隻開支(包括船隻維修保養費、保險費、檢驗年費和私人繫泊設備收費，以及與船隻有關的折舊開支(註 21)——見第3.22段表十第4、5及6項)；及
- (c) 有關票務優惠開支(包括因提供小童票價優惠而少收的收入、施行離島遊計劃(註 22)及扣除根據既定安排發還碼頭租金和豁免船隻牌照

---

註 19：運輸署表示，該等航線為相關離島提供不可或缺的公共交通服務，部分航線屬輔助另一些主要渡輪航線的性質，或有替代的陸路交通工具，但其路線也十分迂迴。

註 20：根據運輸署就首3年牌照期所進行的中期檢討，沒有航線的盈利率超出6%。

註 21：考慮到擬推行船隻資助計劃，在特別協助措施下購買新船或優化現有船隻的折舊開支項目已經／將會取消，不包括在船隻資助計劃內的“馬灣 — 中環”、“馬灣 — 荃灣”及“愉景灣 — 中環”航線則除外。

註 22：運輸署自2012年起推出計劃，旨在推動離島(即長洲、大嶼山、坪洲、南丫島及馬灣)地區經濟、減低團體舉辦活動的交通開支，以及帶動離島渡輪服務的乘客量。合資格團體(例如學校、非政府組織、社區和地區團體)可申請計劃。成功申請的團體可免船費往返計劃涵蓋的離島以舉辦活動。

費的款額後，發還因提供長者票價優惠而少收的收入——見第3.22段表十第7及8項)。

按照政策規定，特別協助措施並不涵蓋燃油和員工開支。在特別協助措施下，開支會按實報實銷原則發還，惟不得超過補助金額上限，而牌照期內每條渡輪航線的補助金額上限均在牌照開始生效時釐定。獲發還開支的項目、各項目的上限(註 23)，以及發還安排由政府與營辦商事先協定，並載於雙方簽署的附函。根據附函，營辦商可提出理據申請調整各項目的上限，惟有關調整不應導致各上限的總金額有淨增加。

3.22 在2020年4月至2026年9月期間各條航線的5年牌照期內，特別協助措施所需的預算撥款為12.307億元。表十顯示在特別協助措施下，相關的5年牌照期內首4個營運年度向營辦商發還的實際開支，以及相關的5年牌照期的預算撥款。

---

註 23：營辦商須提交特別協助措施每個項目的預算開支。運輸署會在諮詢運輸及物流局的財務監察組後，批准每個項目的發還開支上限，並載入發給營辦商的附函。

表十

在特別協助措施下向營辦商發還的實際開支及預算撥款  
(2026年3月)

項目	相關的5年牌照期內首4個營運年度發還的實際開支		5年牌照期的 預算撥款
	(百萬元)		
<b>有關碼頭開支</b>			
1	碼頭電費、水費及清潔費	47.8	49.7
2	保險費	0.6	
3	碼頭／停泊設施保養	8.0	
小計		56.4	
<b>有關船隻開支</b>			
4	保險費	45.8	618.5
5	維修保養費	519.7	
6	船隻清潔、檢驗年費、私人繫泊設備收費及雜項	8.0	
小計		573.5	
<b>有關票務優惠開支</b>			
7	因提供各項票價優惠而少收的收入	210.0	224.8
8	施行離島遊計劃	0.6	
小計		210.6	
<b>一次性發還的金額</b>		20.2	不適用
<b>備用款項</b>		不適用	337.7
總計		860.7	1,230.7 (註)

893

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

註：預算撥款不包括於2020年停辦的“香港仔—長洲”航線(見第3.3段)。

3.23 需要向立法會交通事務委員會匯報特別協助措施的最新發還安排 如第3.22段表十顯示，特別協助措施下相關的5年牌照期內首4個營運年度發還的實際開支已佔去相關的5年牌照期的預算撥款的70%( $860.7 \div 1,230.7 \times 100\%$ )(或撇除備用款項則為96%( $860.7 \div 893 \times 100\%$ ))。審計署留意到，運輸署在2023年年初額外提供一次性的特別協助措施，涵蓋船隻清潔、碼頭保險費等開支，以期紓緩因推行防疫措施和燃油成本急升而對營辦商造成的財務壓力。然而，部分項目(即第3.22段表十第2、3及6項)沒有在2019年11月提交立法會交通事務委員會的

文件中提及(見第3.21段)。2026年3月，運輸署告知審計署，部分特別協助措施項目即使沒有在上述文件中明確提及，但仍屬特別協助措施的現有範圍，目的是維持渡輪服務的財務可行性和減輕加價對乘客造成的負擔。為協助立法會議員監察用於特別協助措施的公共開支，審計署認為，運輸署需要向立法會交通事務委員會匯報在特別協助措施下支援離島渡輪航線的最新發還安排。

**3.24 需要加強監管發還程序** 發還安排(即發還相隔時間、每個項目的開支明細及所需證明文件)在附函及相關通訊中訂明。至於船隻維修保養開支(最高的開支項目)的發還，有公眾關注到這項開支應審慎監察，防止出現濫用政府補貼的情況。根據運輸署就特別協助措施下船隻相關項目的處理發還申請的指引，營辦商應提供以下資料，作為發還船隻維修保養開支的憑據：

- (a) 顯示維修保養代理商是透過公開招標／報價邀請揀選的證明文件；
- (b) 揀選某個維修保養代理商的書面理據；
- (c) 外間執業會計師擬備的報告／函件，以證明維修保養服務的採購程序公平適當；及
- (d) 執業會計師擬備的報告，以證明：
  - (i) 維修保養的費用，並連同全套證明文件，例如外間船廠的發票以顯示維修保養工作的詳情；供應商的發票以顯示他們向外間船廠提供維修保養工作所需的消耗品、引擎部件及機械；用於維修保養工作的備用零件的進出存貨系統的記錄(如有)等；及
  - (ii) 有關申請已按照協定的條款及條件核實。

**3.25** 審計署抽查了2條航線在2023至2025年提交的4份發還船隻維修保養開支申請，並留意到以下情況：

- (a) 就其中1條航線而言，只有進入船塢進行的年度維修保養工作的維修保養代理商是透過招標／報價邀請揀選的，而關於其他日常維修保養工作則沒有。此外，沒有證明文件顯示維修保養的部件／服務是透過招標／報價邀請的程序採購，亦沒有顯示採購的理據；及
- (b) 在運輸署發出的附函及相關通訊中，並沒有：

- (i) 規定需採取措施以防止涉及招標／報價邀請程序的人員有利益衝突；及
- (ii) 就營辦商的採購程序作出規定，以確保營辦商支出審慎。

審計署認為，運輸署需要加強監管在特別協助措施下船隻維修保養費用的發還。

### *推行船隻資助計劃方面有可予改善之處*

3.26 在船隻資助計劃下，政府會向10條航線的渡輪營辦商(即附錄A第1至7、9、10及14項)以全數發還開支的方式，資助其採購共44艘證明配備最新環保設施的新船，以更新現有船隊內的47艘船隻。船隻資助計劃的核准承擔額約為68.97億元(包括為已停辦的“香港仔—長洲”航線採購3艘新船的預算開支)。政府於2020年10月成立跨部門工作小組(註 24)，以制訂船隻資助計劃的詳情和監督其進度。運輸署表示：

- (a) 第一資助階段(在2021至2026年牌照期內調配)會包括6條主要航線的22艘船隻，其中最少6艘新船會試用混合動力船；
- (b) 第二資助階段(在2025至2031年牌照期內調配)會包括6條主要航線餘下的11艘船隻，以及其他4條航線船隊的全部11艘船隻；

---

註 24：根據工作小組的職權範圍，其工作包括：

- (a) 就營辦商準備草擬的造船標書提供專業、技術及營運上的建議及意見；
- (b) 審批營辦商提交的造船招標文件；
- (c) 評核和審批營辦商建議中標的造船標書；
- (d) 評核和審批營辦商提交的造船合約草擬本；
- (e) 監督造船進度和審批向造船廠支付的款項；及
- (f) 在有需要時就推行船隻資助計劃提供專業意見。

工作小組由運輸署1名首席運輸主任擔任主席，其成員包括運輸及物流局、運輸署、海事處、環境保護署、土木工程拓展署，以及機電工程署的代表。

- (c) 會為混合動力船進行為期16個月的試驗(註 25)，以評估其表現。政府會成立專家小組，就混合動力船的設計及招標規格提供專業意見，並在船隻試驗操作期間評估其表現；
- (d) 政府會以實報實銷的方式分期發還購買船隻的成本；及
- (e) 政府會與每名營辦商簽定協議書，要求營辦商作為註冊船主：
  - (i) 負起所有船隻管理、維修、保險等方面的營運及法律職責／責任；及
  - (ii) 妥善管理在船隻資助計劃下購買的船隻。

協議書將確保假若營辦商在訂明期間內不再經營渡輪服務，便須把船隻資助計劃下的船隻以象徵性價格移交政府指定的人士(例如下一任的營辦商，甚或是政府)，以繼續營運相關航線。

3.27 根據工作小組在2020年10月會議中訂立的推展時間表，在第一資助階段的22艘船隻中，有19艘應由2023年第二季起至2024年內交付，餘下3艘應在2025年第一季至第三季期間交付。船隻資助計劃第二資助階段的評估工作訂定於2026年。

3.28 運輸署表示，在第一資助階段下，6條主要離島渡輪航線的2個營辦商聯合進行公開招標工作，於2022年7月採購的22艘船隻總開支約為17.77億元。船隻資助計劃下的新柴油船已由2024年1月起陸續交付，並由2024年3月起陸續投入渡輪服務。2024年9月，運輸署進行了一項乘客意見調查，目的是收集乘客對已

---

註 25：為期16個月的試驗主要分3個階段進行：

- (a) 第一試驗階段(為期1個月)會在不載客的情況下進行，主要讓船長和船員熟悉混合動力船隻的操控和運作，以觀察其航行情況的穩定性；
- (b) 第二試驗階段(為期3個月)會在額外航班或非繁忙時段營運的正常航班中進行載客測試；及
- (c) 第三試驗階段(為期12個月)會在常規營運的航班中進行載客測試，包括在繁忙時間的航班載客作進一步試驗。

## 持牌渡輪服務

---

投入服務的新船及其設施的意見。調查結果顯示，大部分乘客對新船的設施及舒適度表示“非常滿意”或“滿意”。

3.29 截至2025年12月31日，用於推展船隻資助計劃的開支為16.37億元，包括支付造船廠的款項、顧問費、發還渡輪營辦商的監工費用等。審計署審查了第一資助階段的最新情況，顯示22艘新購渡輪包括16艘柴油動力船、2艘柴油電力船及4艘混合動力船(註 26)。雖然購入的全部船隻計劃最遲在2025年第四季交付，但截至2025年12月31日：

- (a) **柴油船** 在購入的18艘柴油船中，17艘已由造船廠交付並已投入服務。運輸署表示，餘下1艘柴油電力船定於2026年第二季交付，並計劃在2026年第三季投入服務；及
- (b) **混合動力船** 就為期16個月的試驗，儘管第一及第二試驗階段預期為共4個月(見第3.26(c)段註25)，但在2024年交付的3艘混合動力船中，並沒有任何1艘已進入第三試驗階段。運輸署在2026年1月及3月回應審計署的查詢時表示：
  - (i) 為期16個月的試驗期並不包括覆檢每個階段的試驗結果所需的時間。此外，船隻亦須待上一階段有令人滿意的覆檢結果，才可進入下一階段；
  - (ii) 在試驗期內，混合動力船或須進入船塢進行年度維修保養，而進塢時間不計入16個月的試驗期；及
  - (iii) 1名營辦商人手短缺，未能增派人手進行試驗，以致2艘混合動力船的試驗斷斷續續。運輸署與該營辦商檢視了試驗要求，並在取得專家小組(見第3.26(c)段)同意後放寬試驗要求，在有助試驗階段推進的同時維持正常渡輪運作。

至於餘下的1艘混合動力船，運輸署表示定於2026年第一季交付(見表十一)。

---

註 26：運輸署表示，最初計劃購入6艘混合動力船，調配給6條主要離島渡輪航線作試驗，每條航線1艘。經檢視每條航線的運作特色，並考慮到多個因素(包括渡輪營辦商(需要調撥額外資源參與試驗)的意見、成本效益、運作可行性及試驗覆蓋度的足夠性)，政府決定把用作試驗的混合動力船數目由6艘減至4艘。

表十一

船隻資助計劃下混合動力船的試驗進度  
(2026年2月28日)

混合動力船	移交予營辦商	第一試驗階段	第二試驗階段	第三試驗階段
船隻A	2024年8月	2025年 2月至3月	2025年 7月至12月	2026年第一季 (暫定)
船隻B	2024年9月	2024年12月 至 2025年3月	2025年3月 至 2026年1月	2026年第一季 (暫定)
船隻C	2024年11月	2025年 3月至8月	自2026年2月 起正在進行	2026年第二季 (暫定)
船隻D	2026年第一季 (暫定)	2026年第二季 (暫定)	視乎 第一試驗階段 完成而定	視乎 第二試驗階段 完成而定

資料來源：運輸署的記錄

3.30 運輸署表示，視乎相關試驗結果，政府會考慮在第二資助階段增購混合動力船，並制訂該階段的推行時間表。審計署認為，運輸署需要繼續密切監察船隻資助計劃第一資助階段的推行情況，尤其是混合動力船的試驗結果，以期盡快制訂船隻資助計劃第二資助階段的推行時間表。

### 需要繼續協助營辦商拓展非票務收入

3.31 為協助營辦商拓展非票務收入來源，政府准許他們把碼頭的地方分租作商業和零售用途，包括出租碼頭店舖和廣告燈箱，以及在碼頭的空置位置舉辦商業活動，以賺取非票務收入來補貼渡輪的營運開支。運輸署表示：

- (a) 政府一直積極協助營辦商改善碼頭環境和設施。然而，碼頭店舖的出租情況會受多個因素影響，包括社會整體的經濟環境、商業租戶的財政預算，以及對碼頭地理位置的考慮；
- (b) 運輸署一直鼓勵營辦商出租碼頭設施以增加非票務收入，亦邀請營辦商提出增加非票務收入的建議；及

- (c) 視乎商業或零售活動的性質，營辦商或需向政府或相關機構提交申請，以確保擬議用途符合相關法規。就分租碼頭作商業和零售活動而言，根據碼頭租約的條款及條件，營辦商須向政府產業署提交分租申請。政府產業署會統籌分租申請的處理工作，並諮詢相關政府決策局及部門的意見。

### 3.32 審計署留意到，區議會議員及／或營辦商關注：

- (a) 中環四號至六號碼頭的一樓空間長期空置；
- (b) 中環碼頭的設施(包括地板、牆身及燈光等)狀況欠佳。再者，由於碼頭落成已久，通達性及設施(包括防火、升降機、水電的供應及裝飾等)可能未達到現行標準；及
- (c) 就運輸署在第3.31(b)及(c)段的意見，區議會議員認為，營辦商缺乏租務相關的專業知識及經驗，因此難以成事。營辦商在這方面亦未獲任何專業協助。

### 3.33 2026年3月，運輸署告知審計署：

- (a) 運輸署一直與營辦商緊密合作，協助提升渡輪碼頭店舖的發展潛力。以紅磡(南)渡輪碼頭為例，運輸署安排與電力供應商及營辦商舉行會議，以期增加電力供應，迎合那些能源需求較高的準租戶。電力供應商其後同意增加電力供應，這有助營辦商吸引更多準租戶；
- (b) 運輸署透過與相關政府部門直接聯絡，協助審批過程，讓中環四號及六號碼頭天台在2025年年底至2026年年初分別出租作舉辦品牌展覽及嘉年華會。運輸署亦准許營辦商在船隻上展示廣告，宣傳中環六號碼頭的嘉年華會；及
- (c) 至於其他較複雜的個案，運輸署會安排與運輸及物流局和其他相關政府部門舉行高層次會議，以便加快效率處理仍未解決的問題。

3.34 審計署抽查了由營辦商提交的5條航線在2024年和2025年的每月營運報表，發現大部分非票務收入一般來自分租店舖、售賣機及廣告的租金。2025年12月和2026年1月，審計署在10個渡輪碼頭進行實地視察，發現：

- (a) 部分渡輪碼頭有空置店舖(見照片五(a)及(b)的例子)，以及營辦商把可供出租地方作貯物用途(見第3.7段照片三(d)及照片四(d))；
- (b) 雖然3個渡輪碼頭的天台及外牆已有張貼戶外廣告，但仍有地方可供探討張貼戶外廣告的可行性；及
- (c) 渡輪船隻內／外均沒有張貼任何廣告。

審計署認為，運輸署需要繼續協助營辦商善用碼頭地方和渡輪船隻，拓展非票務收入，以支持渡輪服務的長遠及持續營運。

#### 照片五(a)及(b)

#### 審計署在渡輪碼頭進行的實地視察

(a) 中環六號碼頭的空置店舖



(b) 榕樹灣碼頭的空置店舖



資料來源： 審計署人員在2025年12月拍攝的照片

### 審計署的建議

#### 3.35 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 向立法會交通事務委員會匯報在特別協助措施下支援離島渡輪航線的最新發還安排；
- (b) 加強監管在特別協助措施下船隻維修保養費用的發還；
- (c) 繼續密切監察船隻資助計劃第一資助階段的推行情況，尤其是混合動力船的試驗結果，以期盡快制訂船隻資助計劃第二資助階段的推行時間表；及
- (d) 繼續協助營辦商善用碼頭地方和渡輪船隻，拓展非票務收入，以支持渡輪服務的長遠及持續營運。

### 政府的回應

#### 3.36 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會：

- (a) 向立法會交通事務委員會匯報在特別協助措施下支援離島渡輪航線的最新發還安排；
- (b) 制訂在特別協助措施下發還船隻維修保養費用的指引，供渡輪營辦商遵守；
- (c) 繼續密切監察造船進度，並與相關渡輪營辦商跟進船隻資助計劃下2艘尚未交付的船隻，並待所有混合動力船接近有試驗結果時制訂船隻資助計劃第二資助階段的推行時間表；及
- (d) 繼續便利營辦商賺取更多非票務收入，例如統籌相關政府部門改善碼頭情況和設施。

## 第 4 部分：街渡渡輪服務

4.1 本部分探討就街渡渡輪服務的規管和監察，審查工作集中於下列範疇：

- (a) 規管街渡渡輪服務(第4.4至4.18段)；
- (b) 監察街渡渡輪營辦商的服務表現(第4.19至4.30段)；及
- (c) 發布街渡渡輪服務資訊(第4.31至4.34段)。

4.2 運輸署表示，街渡渡輪服務的營辦規模較小，提供固定班次或非固定班次服務，為往返本港較偏遠及一般不能經由陸路到達的地點提供海上交通服務。大部分街渡渡輪服務的每日乘客量普遍較少，其乘客需求沒有固定模式亦不穩定，可以受天氣情況及假期效應影響。鑑於乘客需求低而且波動，運輸署就街渡渡輪的營運採取相對彈性的模式，一方面有部分街渡渡輪服務採用固定時間表，以應付乘客日常出行的需要為主；另一方面，其他街渡渡輪服務則採用彈性時間表，服務按需求而定，原因是乘客通常只會間中前往偏遠島嶼觀光或出席節日活動。

4.3 表十二顯示2020至2025年年底的街渡渡輪服務數目。在2020至2025年，有5條固定班次的航線開辦，而有7條固定班次的航線停辦，包括在2023年改劃為持牌渡輪服務的1條航線。

## 街渡渡輪服務

表十二

### 街渡渡輪服務數目 (2020至2025年)

	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
	(牌照數目)					
<b>固定班次的服務</b>						
於1月1日	16	16	14	16	16	14
新辦	-	-	2	1	2	-
停辦	-	(2)	-	(1)	(4)	-
於12月31日(a)	16	14	16	16	14	14
<b>按需求而定的服務</b>						
於1月1日	54	56	55	56	56	54
新辦	2	-	1	-	1	1
停辦	-	(1)	-	-	(3)	-
於12月31日(b)	56	55	56	56	54	55
總計(c)=(a)+(b)	72	69	72	72	68	69

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

## 規管街渡渡輪服務

4.4 **牌照申請** 運輸署每6個月在《政府憲報》刊登申請街渡渡輪服務營運牌照的邀請。在接獲牌照申請時，運輸署會根據《部門訓令》審視擬辦街渡渡輪服務的理據(註 27)，亦可接受與現有街渡渡輪航線重疊的擬辦航線。運輸署可

註 27：審視理據時會考慮的因素包括：

- (a) 可提供的靠泊地點；
- (b) 服務需求和客運服務範圍；
- (c) 擬辦服務的目的和性質；
- (d) 可有替代服務；及
- (e) 擬辦街渡渡輪服務對現有或已規劃的公共交通服務的可能影響。

把牌照直接批予申請人，或進行公開招標，邀請有興趣者提交建議書以競投服務。一般而言，新開辦的街渡渡輪服務通常會獲批予24個月的牌照期。至於營運環境穩定和表現良好的服務，則可獲考慮把牌照期延續，延續期間最長為5年，牌照期總計最長為10年。

### 街渡渡輪服務的供求

4.5 運輸署設有開辦新街渡渡輪服務的機制，以應付乘客需求。在2023至2025年，運輸署就營辦固定班次的街渡渡輪服務作出7項提交標書／意向書的邀請：

- (a) **開辦新的固定班次航線** 為回應地區人士的倡議和發展旅遊業(註 28)，運輸署就營辦4條新的固定班次航線作出4項提交意向書的邀請(見表十三第1、2、3及7項)；及
- (b) **就現有固定班次航線的標書／意向書** 由於3條現有固定班次航線的營辦商通知運輸署，他們有意在牌照屆滿時停辦服務，或申請終止服務，運輸署因此就這些航線作出提交標書／意向書的邀請(見表十三第4、5及6項)。

有興趣者須根據提交標書／意向書的邀請，提交符合最低要求(例如基本班次數目、最長航程時間、基本船隻要求及最低載客量)的服務計劃書。此外，有興趣者亦須符合海事處對船隻牌照的要求，以及確保擬調配的船隻適合運作，並可安全停泊在靠泊地點，而土木工程拓展署會從碼頭地基結構維修保養的角度，向運輸署提供技術意見。

---

註 28：2024年12月發表的《香港旅遊業發展藍圖2.0》建議拓展海島旅遊。文化體育及旅遊局會擔當推動者角色，以多用、用好香港美麗多樣的海島資源為目標，協助私人機構與政府部門認真研究並落實發展各種海島相關旅遊設施。政府亦會改善離島和新界偏遠地方的對外海上交通及通達性，便利旅客到訪，以配合海島旅遊的發展。

表十三

就營辦固定班次的街渡渡輪服務  
作出提交標書／意向書邀請後的回應情況  
(2023至2025年)

項號	航線	年份	新辦／ 現有航線	接獲的 建議數目
1	西貢 — 滘西村／糧船灣(SKW 8)	2023	新辦	2
2	將軍澳(南) — 西灣河(SKW 9)	2023	新辦	1
3	沙頭角 — 荔枝窩／鴨洲／ 吉澳(TP 20)	2023	新辦	1
4	長洲公眾碼頭 — 西灣(CC 4)	2024	現有	0
5	大水坑 — 馬料水／大美督 (TP 18)	2024	現有	0
6	黃石碼頭 — 灣仔(南風灣)／赤徑 (TP 15)	2024	現有	0
7	沙頭角 — 谷埔	2025	新辦	0

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

4.6 運輸署就SKW 9及TP 20航線分別接獲1宗申請，並在2023年批准營辦。至於SKW 8航線，在2名有興趣者中，有1名其後撤回申請。經審視後，運輸署在2023年直接向餘下的申請人批予牌照，批准營辦。由於在作出提交標書／意向書的相關邀請後沒有接獲建議，3條現有航線(即CC 4、TP 15及TP 18)在2024年停辦，而新的“沙頭角 — 谷埔”航線亦沒有開辦。

4.7 就2024年及2025年沒有接獲建議的航線，運輸署在2026年3月告知審計署：

- (a) 這很有可能是由於市場對乘客需求低的觀感，認為營辦這些航線難有利潤；及
- (b) 運輸署已提供網頁平台，讓任何有興趣經營任何新航線者隨時提交申請，而他們亦可建議航線的服務詳情，供運輸署考慮。

4.8 為拓展海島旅遊和滿足地區服務需求，審計署認為運輸署需要：

- (a) 繼續監察街渡渡輪服務的供求，在有需要時開辦街渡渡輪服務；及
- (b) 就那些不獲回應的提交標書／意向書邀請，查明不獲回應的原因，並考慮在切實可行的情況下調整服務要求(例如減少固定班次數目、開辦按需求而定的航線)，以期改善街渡渡輪服務的供應。

#### 在街渡渡輪的續牌方面有可予改善之處

4.9 根據牌照條件，營辦商如有意續牌，須在牌照屆滿前最少6個月提交申請。根據《部門訓令》，負責人員在接獲續牌申請後，應：

- (a) 查核續牌申請總計的牌照期是否超過10年；如是，便須考慮批予新牌照；
- (b) 諮詢海事處(就有關調配作街渡渡輪服務的船隻是否領有有效的運作牌照(註 29)及其安全相關記錄)、土木工程拓展署(從碼頭地基結構維修保養的角度)和相關的各區民政事務處；
- (c) 評核營辦商的表現，檢視營辦商是否一直維持令人滿意的服務；及
- (d) 在牌照屆滿前3個月，向有關的總運輸主任提交其就評核續牌申請所作的建議，以供簽批／批准。如牌照不予延續，負責人員須盡早提交建議，以便署方有時間揀選替代的營辦商。

4.10 **需要確保適時續牌** 審計署就於2021至2025年屆滿的70個牌照(包括16個固定班次航線的牌照及54個按需求而定航線的牌照)審查了有關的續牌申請，發現：

- (a) 就62個(89%)牌照，營辦商在牌照屆滿前少於6個月提交續牌申請，介乎4.3個月至牌照期最後1天，特別是有16個(23%)牌照的營辦商在牌照屆滿前少於1個月提交續牌申請。在這62個牌照中，有6個按需

---

註 29：海事處表示，船隻的運作牌照有效期不得超過12個月。申請／續領運作牌照時，船東須提供有效第三者風險保險證明及有效驗船證明書的副本各一份。

求而定的航線牌照在屆滿後6至45天(平均為22天)才獲續牌，而1個固定班次的航線牌照在屆滿後24天才獲續牌；

- (b) 就5個(7%)牌照，營辦商在牌照屆滿後才提交續牌申請，而最遲的1宗續牌申請在牌照屆滿後199天提交。審計署留意到：
  - (i) 就3個固定班次航線的牌照，相關營辦商在牌照屆滿後26天提交續牌申請，而運輸署在同日批出臨時牌照。運輸署亦致函該營辦商，要求其檢視申請續牌的內部程序，並提交詳細報告。最終牌照在屆滿後93天獲續牌；及
  - (ii) 就餘下2個按需求而定航線的牌照，牌照在屆滿後30及217天才獲續牌；及
- (c) 就餘下3個(4%)牌照，營辦商在牌照屆滿前最少6個月提交續牌申請。然而，負責人員在牌照屆滿前少於3個月(介乎7至66天)才提交其就評核續牌申請所作的建議，以供簽批／批准，違反《部門訓令》中在牌照屆滿前3個月向有關的總運輸主任提交建議的規定。

4.11 根據牌照條件，營辦商如有意續牌，須在牌照屆滿前最少6個月提交申請，而《部門訓令》訂明接獲續牌申請後採取的跟進行動。然而，就沒有在牌照屆滿前6個月接獲續牌申請的情況，《部門訓令》並沒有訂明確保適時續牌的具體行動。運輸署在2026年2月及3月回應審計署的查詢時表示：

- (a) 運輸署已在2025年年初檢視有關情況，並自2025年3月起設立按時呈閱機制，在牌照屆滿前向營辦商發出提示函；如未獲回應，則會致電營辦商，以確定他們是否有意續牌；
- (b) 街渡渡輪的營運規模往往較小，營辦商未必能適時緊遵運輸署的續牌程序，因此運輸署會為他們的續牌申請提供協助；及
- (c) 運輸署已透過日常溝通、致電、面談等其他途徑，提醒營辦商提交續牌申請。

4.12 如第4.10(a)及(b)段所述，未有在牌照屆滿前6個月提交的續牌申請有67宗，而在2025年3月時有7宗餘下牌照期多於6個月。為檢視按時呈閱機制

(見第4.11(a)段)的成效，審計署審查了該7宗申請，並發現就2宗(29%)續牌申請，營辦商未獲發任何書面提示，而就餘下的5宗(71%)續牌申請，營辦商在牌照屆滿前少於3個月才獲發書面提示。審計署認為，運輸署需要：

- (a) 檢視和考慮優化按時呈閱機制，以提醒營辦商嚴格按照牌照條件提交續牌申請；
- (b) 繼續提醒人員適時處理續牌申請；及
- (c) 在《部門訓令》中訂明就沒有在牌照屆滿前6個月接獲續牌申請所採取的跟進行動(包括發出提示的時限)。

**4.13 需要提醒人員註明續牌的理據** 運輸署在處理續牌申請時會評核營辦商的表現(見第4.9(c)段)。審計署抽查了10宗續牌申請的個案檔案，發現在1宗於2022年11月提交的固定班次的街渡渡輪航線續牌申請中：

- (a) 營辦商在牌照期最後1天提交續牌申請；
- (b) 海事處告知，在當前的牌照期內，於2022年4月有1艘船隻及其船長被控所運載的乘客及船員數目多於其可合法運載者；
- (c) 在運輸署突擊巡查期間發現不當情況，例如調配1艘未獲運輸署批准的船隻；及
- (d) 接獲4宗有關該航線渡輪服務的公眾投訴(例如欠妥情況及員工服務)。

然而，有關牌照獲延續多5年，但沒有文件記錄續牌的理據及就上述在處理續牌申請期間發現的事項所採取的跟進行動。

**4.14 2026年2月及3月，運輸署告知審計署：**

- (a) 運輸署現時設有機制，以擬備評核結果供高層人員考慮(見第4.9(c)及(d)段)；
- (b) 在考慮續牌時，運輸署已按既定做法(見第4.9(b)段)，尋求海事處和土木工程拓展署分別從船舶安全和碼頭地基結構維修保養的角度提

供意見，並沒有接獲兩個部門的反對意見。至於2022年4月的超載事件(見第4.13(b)段)，則是單一事件，相關營辦商已糾正情況，也再沒有接獲有關超載的投訴。經平衡並考慮到乘客需求、可替代的公共交通服務、服務的地區偏遠及該航線的營辦商的過去表現，運輸署認為此事件對續牌的影響輕微；及

- (c) 自此，運輸署再沒有觀察到違規做法，而營辦商的表現大致上一直令人滿意。

審計署認為，運輸署需要提醒人員在檔案記錄中註明續牌的理據，尤其是那些在當前牌照期內營辦商有服務缺失的個案。

**4.15 獲批准船隻的有效運作牌照** 在2宗獲運輸署批准續牌的申請中(見第4.13段)，經諮詢海事處後(見第4.9(b)段)，有船隻從相關街渡渡輪牌照的獲批准船隻名單中移除。詳情如下：

- (a) 就1宗續牌申請，海事處告知運輸署，該街渡渡輪牌照的4艘船隻中有1艘的運作牌照已過期；及
- (b) 就另1宗續牌申請，海事處告知運輸署，該街渡渡輪牌照的2艘船隻中有1艘的驗船證明書已過期，其運作牌照亦因此無效。

根據運輸署的做法，該署會在續牌期間與海事處檢查獲批准船隻的運作牌照是否有效。海事處表示，沒有運作牌照的船隻被視為不適航(見第4.9(b)段)，而根據《商船(本地船隻)條例》(第548章)，如有本地船隻未領有證明書及牌照，即屬違法。審計署認為，運輸署需要考慮聯同海事處，除了在續牌期間外，在牌照期內檢查獲批准船隻的運作牌照是否有效，以保障公眾安全。

### **需要針對非法街渡渡輪服務在熱點加強定期巡查**

**4.16** 2021年7月，申訴專員公署就船隻涉嫌非法經營街渡渡輪服務的問題展開主動調查。2022年9月，公署發表主動調查報告，提出多項建議，包括運輸署應採取措施，以監察非法街渡渡輪服務。就此，一如《部門訓令》的規定，運輸署應在懷疑有非法渡輪服務的熱點進行定期巡查，以監察情況，並把懷疑違法個案轉介海事處和香港警務處作進一步行動。運輸署在2026年2月及3月回應審計署的查詢時表示：

- (a) 熱點包括西貢公眾碼頭、黃石碼頭和赤徑碼頭；
- (b) 運輸署一直採取風險為本的做法，視乎接獲的投訴而進行調查；及
- (c) 在2023年於全部3個熱點均有進行針對懷疑非法街渡渡輪服務的調查。然而，在2024年和2025年，只有於西貢公眾碼頭進行實地視察，以識別並未根據《渡輪服務條例》獲發牌照的客運服務的兜客行為，而在實地視察期間沒有記錄船隻停泊活動。至於黃石碼頭和赤徑碼頭，在2024年和2025年沒有接獲投訴因而沒有進行巡查。

審計署認為，運輸署需要繼續針對非法街渡渡輪服務在熱點進行定期巡查，並把任何懷疑個案轉介相關政府部門。

## 審計署的建議

### 4.17 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 繼續監察街渡渡輪服務的供求，在有需要時開辦街渡渡輪服務；
- (b) 就那些不獲回應的提交標書／意向書邀請，查明不獲回應的原因，並考慮在切實可行的情況下調整服務要求，以期改善街渡渡輪服務的供應；
- (c) 檢視和考慮優化按時呈閱機制，以提醒營辦商嚴格按照牌照條件提交續牌申請；
- (d) 繼續提醒運輸署人員適時處理續牌申請；
- (e) 在《部門訓令》中訂明就沒有在牌照屆滿前6個月接獲續牌申請所採取的跟進行動(包括發出提示的時限)；
- (f) 提醒運輸署人員在檔案記錄中註明續牌的理據，尤其是那些在當前牌照期內營辦商有服務缺失的個案；
- (g) 考慮聯同海事處，除了在續牌期間外，在牌照期內檢查獲批准船隻的運作牌照是否有效，以保障公眾安全；及

- (h) 繼續針對非法街渡渡輪服務在熱點進行定期巡查，並把任何懷疑個案轉介相關政府部門。

### 政府的回應

4.18 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會採取相應的跟進行動。

### 監察街渡渡輪營辦商的服務表現

#### *需要考慮定期收集按需求而定的街渡渡輪服務的營運數據*

4.19 運輸署表示，街渡渡輪營辦商一般可按乘客需求和營運考慮而自行調整服務水平。運輸署沒有備存每條街渡渡輪航線的載客率及脫班率記錄。此外，街渡渡輪營辦商獲豁免向政府提供經審計財務資料的要求。然而，根據牌照條件，運輸署可要求營辦商提交數據(例如每日乘客量、票務收入)(註 30)。乘客量資料十分重要，有助評估乘客及遊客對街渡渡輪服務的需求。審計署認為，運輸署需要考慮定期收集按需求而定的街渡渡輪服務的營運數據。

#### *進行半年一度突擊巡查方面有可予改善之處*

4.20 根據《部門訓令》，負責人員應進行半年一度突擊巡查，檢視有關街渡渡輪服務是否正在並按照牌照所訂的條件營運，包括妥為展示A2大小的識別標記(註 31——見圖一)和識別旗幟(見圖二)，讓公眾藉此識別獲運輸署批准的街渡渡輪服務。審計署留意到，運輸署委聘顧問(註 32)進行半年一度突擊巡查。

---

註 30：運輸署表示，就“政府長者及合資格殘疾人士公共交通票價優惠計劃”所涵蓋的固定班次的街渡渡輪服務，該署會要求營辦商提交每月乘客量資料。截至2025年12月31日，該計劃涵蓋13條固定班次的街渡渡輪航線。至於餘下1條固定班次的街渡渡輪航線，運輸署已要求營辦商定期提供營運數據。

註 31：A2大小的識別標記列出街渡渡輪服務的牌照編號、服務路線、營辦商及獲批准船隻的編號，並蓋上運輸署印章。識別標記必須在獲批准經營街渡渡輪服務的船隻上的顯眼處展示。

註 32：2023至2025年，2個分區辦事處透過15份總值1,500萬元的合約，委聘3名顧問進行調查和收集營運資料，以監察和規劃公共交通服務，包括街渡渡輪服務。

圖一

街渡渡輪服務的識別標記



資料來源：運輸署的記錄

圖二

街渡渡輪服務的識別旗幟



資料來源：運輸署的記錄

4.21 **需要改善半年一度突擊巡查的巡查要求** 為啟動突擊巡查，運輸署會向顧問發出要求表格，列明巡查範圍(例如航線、日期、時段等)及巡查要求，包括：

- (a) 確定航班是否依照編定的時間提供服務；
- (b) 記錄上落船的乘客數目；

- (c) 確定運輸署所提供的A2大小的識別標記和旗幟是否妥為展示。在巡查每艘船隻時，顧問亦須拍攝識別標記和旗幟的展示情況、船隻名稱及牌照編號的照片，以作記錄；及
- (d) 規定提交結果報告的時間。

4.22 根據牌照條件，每艘船隻上的顯眼處及於運輸署可指定的任何其他位置須展示列出各項收費的價目表，以及顯示航班開出時間、班次和運作時段的服務時間表。審計署審查了運輸署向顧問發出的29份要求按照牌照條件就服務質素在2023至2025年進行半年一度突擊巡查的表格，留意到全部29份表格都沒有要求檢查價目表和服務時間表是否已在所調配的船隻上的顯眼處展示。審計署認為，運輸署需要日後在要求進行半年一度突擊巡查的表格中包括檢查價目表和服務時間表是否已在船隻上的顯眼處展示的要求。

4.23 **需要改善半年一度突擊巡查發現不當情況的匯報** 就在2023至2025年進行的半年一度突擊巡查，審計署每年抽查5條航線的結果報告(涉及71次突擊巡查)，留意到在63次突擊巡查中有不當情況：

- (a) 有47次(66%)突擊巡查(涉及11條航線)，審計署未能找到任何照片記錄顯示識別標記在船隻上妥為展示；
- (b) 有58次(82%)突擊巡查(涉及11條航線)，所調配船隻的照片記錄顯示識別旗幟沒有在船隻上展示；及
- (c) 有14次(20%)突擊巡查(涉及4條航線)，照片記錄中的船隻不在牌照的獲批准船隻名單上。

然而，在審計署發現有不當情況的63次突擊巡查中，只有29次(46%)獲顧問匯報為有不當情況。審計署認為，運輸署需要加強監察顧問的工作，並改善顧問在半年一度突擊巡查中發現不當情況的匯報。

4.24 **顧問延遲提交半年一度突擊巡查的結果報告** 完成突擊巡查後，顧問會整理結果，向運輸署匯報所發現的任何不當情況，以便採取跟進行動。就在2023至2025年進行的半年一度突擊巡查，審計署每年抽查了5條航線(涉及30份結果報告)，留意到：

- (a) 10份(33%)報告準時提交；
- (b) 18份(60%)報告延遲提交，延遲日數介乎1至97天，平均為24天；及
- (c) 2份(7%)報告沒有設定提交期限。然而，儘管服務合約規定除另有指明外，突擊巡查報告須在7個工作天內提交，但1份報告在進行突擊巡查當日後121天提交。

運輸署表示，該署已透過致電或書面方式，提醒顧問提交結果報告。審計署認為，運輸署需要加緊提醒顧問適時提交半年一度突擊巡查結果的書面報告。

**4.25 需要適時就在半年一度突擊巡查中發現的不當情況採取適當跟進行動並妥為記錄所採取的行動** 根據《部門訓令》，若發現不當情況，負責人員須就此尋求營辦商的解釋。審計署審查了運輸署就在29次突擊巡查中發現不當情況(見第4.23段)的跟進記錄，留意到：

- (a) 有19次(66%)突擊巡查的檔案記錄中沒有文件證據顯示運輸署有採取跟進行動；及
- (b) 至於餘下10次(34%)突擊巡查，則有6封函件發給相關營辦商跟進所發現的不當情況，其中3封在接獲突擊巡查結果報告後超過1個月發出(介乎33至90天，平均為70天)。

運輸署表示，該署亦已透過日常溝通、致電、面談等其他途徑，與街渡渡輪營辦商跟進在突擊巡查中發現的不當情況／服務表現問題。審計署認為，運輸署需要提醒人員適時就在半年一度突擊巡查中發現的不當情況採取適當跟進行動，並妥為記錄所採取的行動。

**4.26 需要就按需求而定的航線進行半年一度突擊巡查** 審計署審查了在2023至2025年進行的半年一度突擊巡查的記錄，發現巡查只涵蓋固定班次的航線，並沒有對按需求而定的航線進行突擊巡查。運輸署在2026年2月回應審計署的查詢時表示，由於按需求而定的航線沒有固定時間表，其運作時間無法預計。因此，近年來沒有就按需求而定的航線進行突擊巡查，而最近一次對按需求而定的航線進行突擊巡查是在2020年。

## 街渡渡輪服務

4.27 截至2025年12月31日，全部55條按需求而定的街渡渡輪航線均在西貢營運。審計署分析了這些航線的停靠點，發現部分停靠點高度重複。舉例來說，在這55條航線中，來往西貢與廈門灣、西貢與橋咀、以及西貢與鹽田仔的街渡渡輪服務分別由49條、47條及46條航線涵蓋。2026年2月，審計署在西貢公眾碼頭進行實地視察，以確定按需求而定的航線的營運情況，發現：

- (a) 只有數艘船隻展示了街渡渡輪服務的識別標記和識別旗幟，以示其提供的為獲批准的街渡渡輪服務；
- (b) 大部分展示的識別旗幟狀況欠佳，難以辨認(見照片六(a)及(b)的例子)；及
- (c) 部分營運客運服務的船隻沒有展示識別標記及／或識別旗幟。

審計署認為，為確定這些服務是否正在並按照牌照條件營辦，運輸署需要就按需求而定的航線進行半年一度突擊巡查。

### 照片六(a)及(b)

審計署在西貢公眾碼頭進行的實地視察：  
船隻的識別旗幟狀況欠佳的例子

(a)



(b)



資料來源： 審計署人員在2026年2月6日拍攝的照片

### **需要提醒營辦商展示識別標記和識別旗幟**

4.28 雖然留意到按需求而定的航線的船隻上展示的識別旗幟狀況欠佳(見第4.27(b)段)，審計署仍就於船隻上展示識別標記和識別旗幟，審查了全部14條固定班次的街渡渡輪航線在2025年進行半年一度突擊巡查的照片記錄，留意到：

- (a) 7條(50%)航線沒有照片記錄顯示識別標記在所調配的船隻上展示；
- (b) 4條(29%)航線在部分所調配的船隻上展示過時的識別標記；
- (c) 1條(7%)航線在1艘所調配的船隻上展示另1條航線的識別標記(註 33)；及
- (d) 13條(93%)航線沒有在部分所調配的船隻上展示識別旗幟。

審計署留意到，在該14條航線中，有8條(57%)航線的不當情況未由顧問在突擊巡查的結果報告中指出。為協助公眾識別獲運輸署批准的街渡渡輪服務，審計署認為，運輸署需要提醒營辦商在船隻上妥為展示狀況良好的識別標記和識別旗幟。

### **審計署的建議**

4.29 審計署**建議**運輸署署長應：

- (a) 考慮定期收集按需求而定的街渡渡輪服務的營運數據；
- (b) 日後在要求進行半年一度突擊巡查的表格中包括檢查價目表和服務時間表是否已在船隻上的顯眼處展示的要求；
- (c) 加強監察顧問的工作，並改善顧問在半年一度突擊巡查中發現不當情況的匯報；
- (d) 加緊提醒顧問適時提交半年一度突擊巡查結果的書面報告；

---

註 33：該營辦商營辦多條街渡渡輪航線，並調配1艘未獲運輸署批准行駛該航線的船隻。

## 街渡渡輪服務

---

- (e) 提醒運輸署人員適時就在半年一度突擊巡查中發現的不當情況採取適當跟進行動，並妥為記錄所採取的行動；
- (f) 就按需求而定的航線進行半年一度突擊巡查；及
- (g) 提醒營辦商在船隻上妥為展示狀況良好的識別標記和識別旗幟。

## 政府的回應

4.30 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會採取相應的跟進行動。

## 發布街渡渡輪服務資訊

### *需要考慮就按需求而定的街渡渡輪服務發布服務資訊*

4.31 表十四顯示運輸署網站於2025年12月發布的街渡渡輪服務資訊。審計署留意到，運輸署網站並沒有展示按需求而定的街渡渡輪服務的收費及運作時段。根據牌照條件，每艘船隻上的顯眼處及於運輸署可指定的任何其他位置須展示列出各項收費的價目表和服務時間表(見第4.22段)。運輸署在2026年2月及3月回應審計署的查詢時表示，該署沒有就按需求而定的街渡渡輪服務指定其展示價目表和服務時間表的位置，原因是這類並非固定班次的服務。審計署認為，運輸署需要因應情況，考慮就按需求而定的街渡渡輪服務，在當眼位置發布渡輪服務資訊。

表十四

運輸署網站發布的街渡渡輪服務資訊  
(2025年12月)

項號	服務資訊	固定班次的服務	按需求而定的服務
1	街渡渡輪牌照編號	沒有	有
2	營辦商名稱	有	沒有
3	聯絡人／公司	沒有	有
4	聯絡電話	有	有
5	登船地點／停靠點	有	有
6	每程收費	有	沒有
7	航行時間	有	沒有
8	時間表(服務日子、服務時間和班次)	有	沒有
9	船隻編號	有	有

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

### 需要確保發布最新的街渡渡輪服務資訊

4.32 審計署在2026年2月於西貢公眾碼頭進行實地視察(見第4.27段)，發現在碼頭附近的2個位置，有海報展示了過時的獲批准的街渡渡輪服務營運資訊(例如按需求而定的服務的過時聯絡人／公司資訊)。此外，審計署留意到，運輸署的街渡渡輪服務網頁連結了由香港警務處、海事處和運輸署聯合發出的小冊子，而小冊子包含了過時的街渡渡輪服務資訊。審計署認為，運輸署需要採取措施，以確保向公眾發布最新的街渡渡輪服務資訊。

### 審計署的建議

4.33 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 因應情況，考慮就按需求而定的街渡渡輪服務，在當眼位置發布渡輪服務資訊；及
- (b) 採取措施，以確保向公眾發布最新的街渡渡輪服務資訊。

### 政府的回應

4.34 運輸署署長同意審計署的建議，並表示運輸署會採取相應的跟進行動。

固定班次的持牌客運渡輪服務一覽表  
(2025年12月31日)

項號	營辦商	航線
<b>離島——主要航線</b>		
1	B	中環 — 長洲
2	B	中環 — 梅窩
3	B	坪洲 — 梅窩 — 芝麻灣 — 長洲
4	C	中環 — 坪洲
5	C	中環 — 索罟灣
6	C	中環 — 榕樹灣
<b>離島——其他航線</b>		
7	D	香港仔 — 北角村 — 榕樹灣
8	D	愉景灣 — 坪洲／聖母神樂院
9	E	香港仔 — 索罟灣(經模達)
10	F	愉景灣 — 梅窩
11	G	愉景灣 — 中環
12	H	馬灣 — 中環
13	H	馬灣 — 荃灣
14	I	屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳
<b>港內航線</b>		
15	B	北角 — 紅磡
16	B	北角 — 九龍城
17	I	北角 — 觀塘 — 啟德
18	I	中環 — 紅磡
19	I	水上的士
20	J	西灣河 — 觀塘
21	J	西灣河 — 三家村

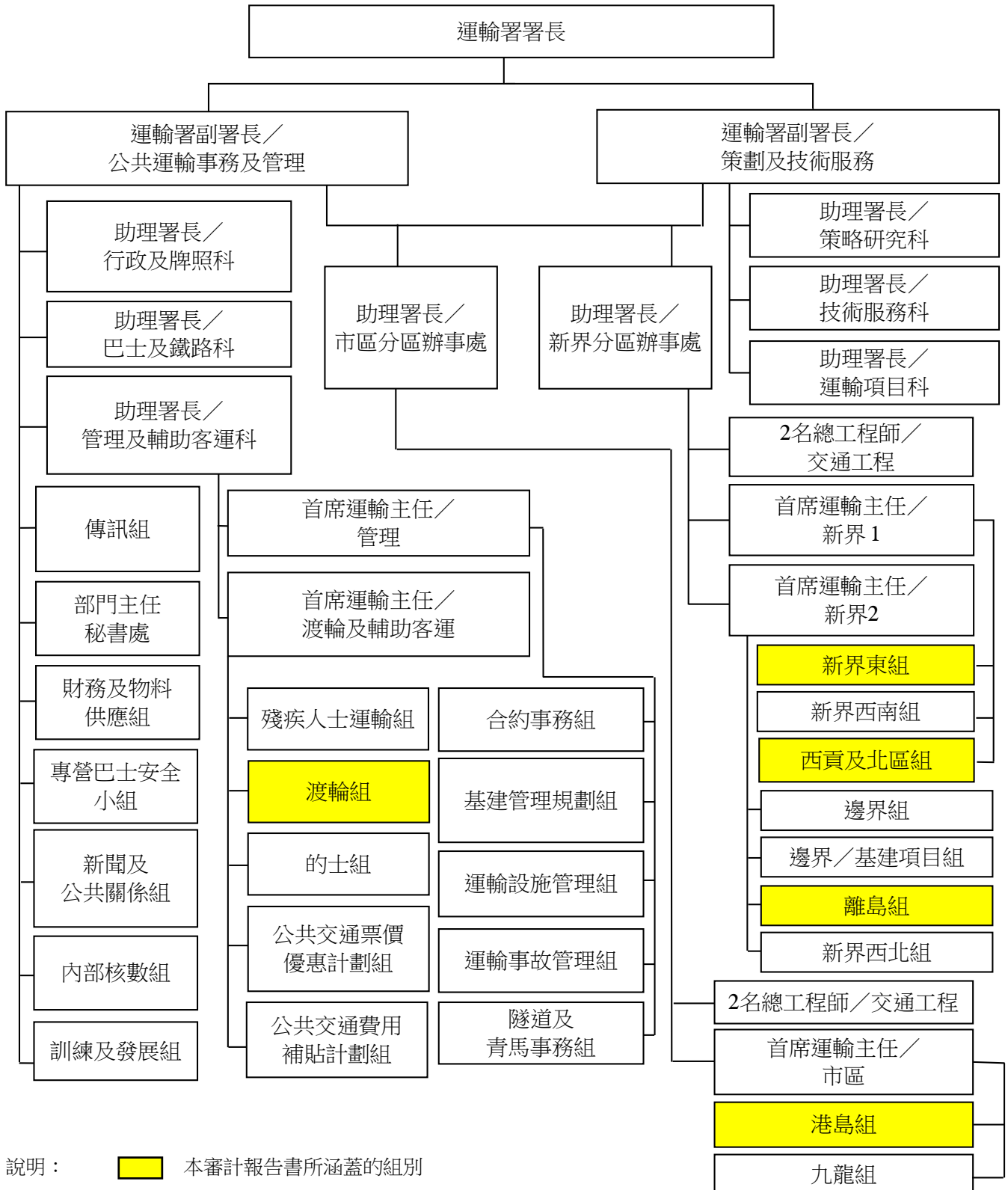
資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

固定班次的街渡渡輪服務一覽表  
(2025年12月31日)

項號	街渡渡輪 牌照編號	航線
1	ABDN 15	香港／赤柱 — 蒲台島
2	S 1	香港仔 — 鴨脷洲
3	SK 154	西貢 — 伙頭墳洲(晨曦會碼頭)
4	SKW 6	西灣河 — 東龍島
5	SKW 7	三家村 — 東龍島
6	SKW 8	西貢 — 滘西村／糧船灣
7	SKW 9	將軍澳(南) — 西灣河
8	TP 1	馬料水 — 東平洲
9	TP 2	塔門 — 黃石碼頭(經高流灣及赤徑)
10	TP 3	馬料水 — 塔門
11	TP 16	馬料水 — 荔枝窩
12	TP 17	馬料水 — 吉澳／鴨洲
13	TP 19	大水坑 — 荔枝窩／吉澳／鴨洲
14	TP 20	沙頭角 — 荔枝窩／鴨洲／吉澳

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

運輸署：組織架構圖(摘錄)  
(2025年12月31日)



說明：  本審計報告書所涵蓋的組別

資料來源： 運輸署的記錄

運輸署批准的專營渡輪服務的服務詳情表  
(2025年12月31日)

專營渡輪航線	營運時間		班次 (分鐘)
	星期一至五 (公眾假期除外)	星期六、日及公眾假期	
<b>中環 — 尖沙咀</b>			
由中環開出	上午6:30 至 上午7:25	上午6:30 至 上午7:25	10/12
	上午7:25 至 上午9:55		6
	上午9:55 至 下午8:40	上午7:25 至 下午10:40	6/8
	下午8:40 至 下午11:30	下午10:40 至 下午11:30	10/12
由尖沙咀開出	上午6:30 至 上午7:15	上午6:30 至 上午7:15	10/12
	上午7:15 至 上午9:45		6
	上午9:45 至 下午8:30	上午7:15 至 下午10:30	6/8
	下午8:30 至 下午11:30	下午10:30 至 下午11:30	10/12
專營渡輪航線	營運時間		班次 (分鐘)
	星期一至六 (公眾假期除外)	星期日及公眾假期	
<b>灣仔 — 尖沙咀</b>			
由灣仔開出	上午7:30 至 上午7:52		11
		上午7:40 至 下午1:00	20
	上午7:52 至 上午9:12		8
	上午9:12 至 下午4:48	下午1:00 至 下午7:00	12
	下午4:48 至 下午6:24		8
	下午6:24 至 下午8:00		12
	下午8:00 至 下午10:20	下午7:00 至 下午10:20	10 - 14
	下午10:20 至 下午11:00	下午10:20 至 下午11:00	20

附錄 D

(續)

(參閱第2.2及2.15段)

專營渡輪航線	營運時間		班次 (分鐘)
	星期一至六 (公眾假期除外)	星期日及公眾假期	
由尖沙咀開出	上午7:20 至 上午7:30		10
	上午7:30 至 上午7:41		11
		上午7:30 至 下午12:50	20
	上午7:41 至 上午9:00		8
	上午9:00 至 下午4:36	下午12:50 至 下午7:00	12
	下午4:36 至 下午6:12		8
	下午6:12 至 下午7:36		12
	下午7:36 至 下午10:30	下午7:00 至 下午10:30	10 - 14
	下午10:30 至 下午10:50	下午10:30 至 下午10:50	20

資料來源：運輸署的記錄

固定班次的持牌客運渡輪服務的票價增幅  
(2020至2025年)

項號	航線	生效日期	票價增幅
1	中環 — 長洲	2021年4月1日	4.4% 至 4.9%
		2023年9月24日	3.8% 至 4.2%
2	中環 — 梅窩	2021年4月1日	4.4% 至 5.0%
		2023年9月24日	3.6% 至 4.1%
3	坪洲 — 梅窩 — 芝麻灣 — 長洲	2021年4月1日	4.5%
		2023年9月24日	3.6%
4	中環 — 坪洲	2021年4月1日	4.4% 至 4.8%
		2023年9月24日	18.8% 至 19.3%
5	中環 — 索罟灣	2021年4月1日	4.8% 至 5.0%
		2023年9月24日	19.0% 至 19.1%
6	中環 — 榕樹灣	2021年4月1日	4.5% 至 4.9%
		2023年9月24日	18.8% 至 18.9%
7	愉景灣 — 坪洲／聖母神樂院	2025年1月19日	20.0%
8	香港仔 — 索罟灣(經模達)	2020年1月1日	3.9% 至 4.2%
		2025年9月21日	19.4% 至 20.8%
9	愉景灣 — 中環	2024年8月11日	14.0% 至 21.3%
10	馬灣 — 中環	2023年3月5日	12.6% 至 33.3%
11	屯門 — 東涌 — 沙螺灣 — 大澳	2020年1月26日	8.0%
12	北角 — 紅磡	2021年4月1日	13.3%
		2023年10月22日	17.6%
13	北角 — 九龍城	2021年4月1日	13.3%
		2023年10月22日	17.6%
14	北角 — 觀塘 — 啟德	2023年9月3日	18.6%
15	中環 — 紅磡	2023年9月3日	18.9%

資料來源：審計署對運輸署記錄的分析

附註1：票價增幅代表成人單程票價的調整幅度。

附註2：運輸署表示，項號1至6的渡輪航線由2026年4月1日起增加票價，增幅約為12.5%(單程票)及8%(多程票(如適用))。除了增加票價外，隨着全面調配高速船提供渡輪服務，項號2及4的渡輪航線亦已同時實施單程票價整合。這2條航線整合後的單程票價低於票價整合前相關高速渡輪服務的單程票價。