

屯碼招標重生 澳門航線難做？

丟空近三載月租466萬 區員料方便居民免兜路到濠江

特區政府在2003年，決定將屯門客運碼頭發展成跨境碼頭，是繼港澳碼頭及中國客運碼頭之後的第三個跨境碼頭，及後由西北航運公司管理。屯門開往澳門的路線在2005年6月中旬啟航，後因乘客量低及租金昂貴，在2012年7月停航，公司也在9月倒閉。

料本月有結果 最快明年起航

碼頭就此丟空近三年，直至今年5月中旬，海事處再為屯門碼頭展開招標，物色營辦商經營往來屯門至澳門及珠江三角洲的跨境客運渡輪服務，租約為期7年。海事處表示，收到兩份標書，正按程序進行評審，料10月會有評審結果，最快在2016年初投入服務。

屯門區議會交通及運輸委員會副主席陳文華稱，屯門碼頭重開要有周詳計劃，因為以往營運者欠缺周詳計劃，導致碼頭出現營運困難。他認為，屯門碼頭的相關配套設施不足，建議特區政府加以配合，如提供免費穿梭巴士服務及西鐵線延伸等，能有助當地居民或新界西北居民使用，「起碼居民不用經鐵路去尖沙咀及中環才可坐船到澳門，減少走冤枉路。」

具戰略性 區會委員倡公營

另有屯門區議會交通及運輸委員會委員表示，政府是在區議會的壓力下，才重新公開招標屯門碼頭的跨境渡輪服務，一般碼頭公開招標有不少投資者有興趣，今次僅得兩份標書，相信是租用費過於高昂，加上維修及交通配套等因素影響。該委員又表示，「屯門碼頭的地理位置得天獨厚，去澳門好快就到」，加上碼頭可通往珠三角各地，可作戰略性的發展，建議屯門碼頭應由政府營運發展。

學者：非唯一公營資源錯配

香港中文大學市場系教授洗日明就認為，政府資源有限，有關碼頭航線並不是社會上唯一選擇，也並非如公屋般「蝕都要做」的民生事項，要政府只為提供服務而營運，是不合理的說法，亦會造成資源錯配。

他續說，私人營運絕對比公營好，因為當碼頭面對經營問題時，私人公司的處理方式，會較政府的官僚方式更有靈活性，如透過各種精密計算，去改善服務並提高營運機會，同時也可以由市場去決定碼頭是否有必要生存。

洗日明承認，現階段才重新為碼頭招標，在時間方面是較為落後，但從整個交通政策來看，對本港來說絕對是好事。因為現時來往澳門的乘客人次多，但船票費用較為昂貴，相信屯門碼頭投入服務後，將有助增加市場競爭，讓船公司提供更優質及廉價的服務。

憂大橋搶客 專家倡「轉戰」三亞



專家希望，政府能提供良好的配套予屯門碼頭。

香港文匯報訊（記者 楊佩韻）香港公共交通智庫幹事陳迪遙表示，港珠澳大橋啟動後，相信屯門來往澳門的渡輪服務會受到影響，擔心此時重開航線「會在兩至三年後再倒閉」。他又指，近期由香港往澳門的人數減少，建議將航線「轉戰」三亞、海口及海南島等地，有助開拓來往兩地的人流，或有助兩地旅遊業發展。

陳迪遙接受本報記者查詢時指，約45分鐘的時間就可以從屯門去澳門，是較為方便的

路線，新界居民對此有一定的需求。不過他指，近期港人前往澳門的需求低，且翻新碼頭需要一定的費用，或轉嫁至船票，令碼頭重開初期會較少人使用。

他續說，屯門碼頭前經營公司西北航運公司，與澳門就航線服務有一段磨合的時間，擔心中標者或需要多花時間處理。陳迪遙又擔心，港珠澳大橋在2018年至2019年通車時，新界區居民或使用陸路來往澳門或珠三角，對屯門碼頭的經營有一定的挑戰。

陳迪遙認為，中標者可以將航線「轉戰」三亞、海口及海南島等地，有助開拓來往兩地的人流。不過他希望，政府能提供良好的配套予屯門碼頭，如有免費穿梭巴士及其他交通工具等，以支援渡輪業發展。

船公司：成本貴少人坐

不過有船公司認為，屯門碼頭「好難

丟空近三年的屯門客運碼頭，明年初或能重開來往澳門的跨境渡輪服務。海事處表示，截標前共收到兩份標書，正按程序進行評審，料本月會有評審結果，中標者需負擔每月466多萬元的租用費，為期7年。有屯門區議員表示，碼頭方便了新界西北居民，起碼不用經鐵路去尖沙咀及中環才可坐船到澳門，但建議特區政府應在交通配套方面加以配合。有學者認為，碼頭並非如公屋般「蝕都要做」的民生事項，私人營運更有靈活性，加上內地個人遊旅客近期多經屯門訪港，重開碼頭或會為香港帶來更多旅客，但同意中標者需要考慮新的營運方式去留客，否則「得物無所用」。

香港文匯報記者 楊佩韻

現時屯門碼頭亦有內河渡輪來往屯門及東涌。

楊佩韻攝



屯門碼頭門堪羅雀。

楊佩韻攝



輕鐵是屯門居民前往碼頭重要交通工具。

楊佩韻攝

做」。不願透露姓名的船公司顧問向記者稱，碼頭至少需要8,000萬去做翻新，加上來往澳門的船種有別於內海航行的船種，需要購買新一批船隻去營運，直言：「成本好貴又有咩人坐，唔抵坐，都唔明點解仲要做，可能佢(投標者)有佢自己原因啦！」

有人「聽都未聽過」 有人盼盡快重開



陳先生表示，曾搭過兩三次船往澳門，後來停運後只好到尖沙咀或上環去澳門。

航線時，曾搭過兩三次船往澳門，但後來停運後只好到尖沙咀或上環去搭船往澳門。他認為，屯門碼頭的人流還好，希望能夠盡快重開，「因為始終對新界區居民來說，較為方便。」

葵青區居民李先生指，由始至終都不知道屯門有船到澳門，認為碼頭宣傳不足，直言「真係聽都未聽過」。他續說，若屯門重開航線會絕對支持，因為新界到屯門坐船去澳門，會較上環更為方便，望可以藉此帶動新界周邊發展。

不過有市民對屯門碼頭重開沒有太大的意見，在屯門工作多年的黃先生指，當年屯門碼頭來往澳門的人流不多，就算內地或外地客經本港到澳門的人亦很少，大部分人仍會選擇到尖沙咀或上環前往澳門，覺得「有冇分別不大」。

居民心聲

本報記者特意走訪屯門碼頭當地，發現不少市民都對屯門來往澳門的航線「真係聽都未聽過」，並對重開不感興趣。李先生表示，由始至終都不知道屯門有船到澳門，就算要到澳門也要到上環乘船，認為碼頭的宣傳不足。劉小姐指，從未乘過由西北航運經營的船去澳門，「重開與否沒有所謂。」

屯門居民陳先生表示，早前仍有西北航運經營屯門來往澳門的航線時，曾搭過兩三次船往澳門，但後來停運後只好到尖沙咀或上環去搭船往澳門。他認為，屯門碼頭的人流還好，希望能夠盡快重開，「因為始終對新界區居民來說，較為方便。」

葵青區居民李先生指，由始至終都不知道屯門有船到澳門，認為碼頭宣傳不足，直言「真係聽都未聽過」。他續說，若屯門重開航線會絕對支持，因為新界到屯門坐船去澳門，會較上環更為方便，望可以藉此帶動新界周邊發展。

不過有市民對屯門碼頭重開沒有太大的意見，在屯門工作多年的黃先生指，當年屯門碼頭來往澳門的人流不多，就算內地或外地客經本港到澳門的人亦很少，大部分人仍會選擇到尖沙咀或上環前往澳門，覺得「有冇分別不大」。

香港文匯報記者 楊佩韻

前度回頭只因情意結

西北航運公司當年因租金昂貴及人流不足，而要放棄營運屯門碼頭。海事處在今年5月就屯門再為屯門碼頭展開招標，前西北航運的李慨俠捲土重來，新組一家名為「西南新線」的公司，於最後一刻入標。他早前向傳媒表示，再次投標是基於一份「情意結」，準備斥資一億元營運屯門碼頭，望屯門碼頭能夠重生。

話你知

屯門碼頭當年經過重重障礙，直至2011年年初才獲澳門港務局，發出定期海上客運牌照及外港客運碼頭，來往屯門及澳門航線在2011年4月正式啟用。不過好景不常，在2012年7月1日宣佈因為乘客量低而要停航，同年9月12日正式結業，正式營運時間不足一年。

西北航運公司在2003年投得屯門碼頭的經營權，本打算開辦來往屯門及澳門的航線，但澳門特區政府港務局基於

外港客運碼頭泊位不足，及中國客運碼頭應付需求等技術和安全考慮，否決申請。西北航運公司改辦來往香港至珠海九洲港的航線服務，並進行碼頭改建工程，終在2006年9月初完成，在11月4日正式啟航，當時每小時可處理800名過境旅客。

屯門至珠海九洲港航線在2006年11月4日正式啟用，在2007年6月再增添一條新航線，由屯門往來蛇口，及後屯門碼頭在2010年12月中旬起進行內部裝修，

門居民服務。他續說，如果成功中標的話，會研究將泊位出租，並打算購入雙體船和三體船，及約長200米的「微型郵輪」，設休憩房間，為旅客提供不同類型服務。

記者 楊佩韻



披荊斬棘啟航 不足一年玩完

暫停屯門至蛇口的航線服務。直至2011年年初，才獲澳門港務局，發出定期海上客運牌照及外港客運碼頭，來往屯門及澳門航線在2011年4月正式啟用。

不過好景不常，在2012年7月1日宣佈因為乘客量低而要停航，同年9月12日正式結業。海事處在2013年下半年着手籌備屯門客運碼頭的公開招標，以租賃協議形式出租，但最終拖至今年年中才能完成招標程序，現正進行審批過程。

香港文匯報記者 楊佩韻