

立法會交通事務委員會

新世界第一巴士服務有限公司
申請調整票價背景資料

二〇〇一年二月二十三日

內容

1. 公司簡介
2. 新巴成就一覽
3. 申請調整票價
4. 盈利預測

1. 公司簡介

新世界第一巴士服務有限公司於 1998 年 9 月 1 日開始投入服務。

目前共經營 94 條路線。

公司簡介（續）

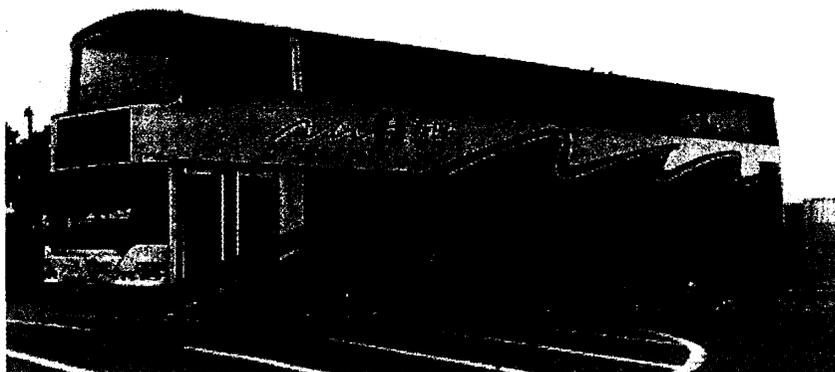
公司使命及目標

- 提供高質素及物有所值的巴士服務
- 建立及持守“安全第一”的公司文化
- 盡量滿足社會的需要，同時取得合理的投資回報
- 以負責任的態度對員工作出承擔
- 為香港的公共巴士服務建立嶄新標準

2. 新巴成就一覽

籌組期的使命

- 建立一支能幹及高效率的管理隊伍
- 巴士服務於1998年9月1日順利交接
- 重建市民大眾對巴士服務的信心



[已順利達成]

新巴成就一覽（續）

履行專營權條款中的承諾

- 僱用前中巴員工 ✓
- 維持前中巴員工既有的基本薪金水平及福利 ✓
- 於 2000 年 8 月 31 日前，購入 500 輛全新空調巴士 ✓
- 淘汰所有車齡達 18 年的巴士 ✓
- 於所有行走過海隧道線的巴士上安裝八達通收費器 ✓
- 保持巴士車廂清潔 ✓
- 維持服務的可靠性 ✓
- 興建環保永久巴士廠 興建中
- 興建全新巴士站上蓋 興建中

新巴成就一覽（續）

投資額超過 **20** 億港元

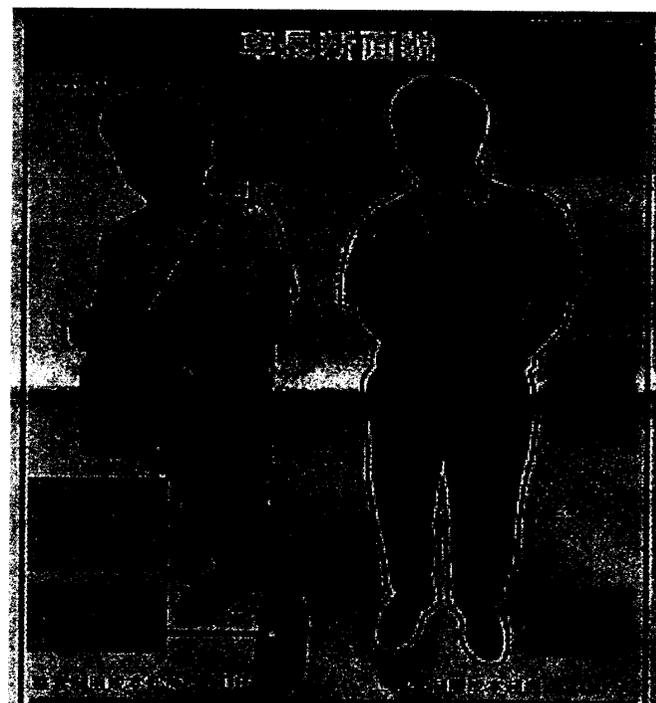
硬件方面的投資

- 購入 550 輛全新空調巴士（12 億港元）
- 興建全新環保永久巴士廠（5 億港元）
- 興建柴灣盛泰道車廠
- 在所有巴士上安裝八達通收費器

新巴成就一覽 (續)

人力資源方面的投資

- 設立培訓中心
- 改善員工設施
- 舉辦優秀車長獎勵計劃
- 舉辦員工開放日
- 設立員工熱線電話
- 引進員工溝通巴士
- 與車長、車房員工及工會代表定期舉行座談會
- 出版員工刊物



新巴成就一覽(續)

顧客服務方面的投資

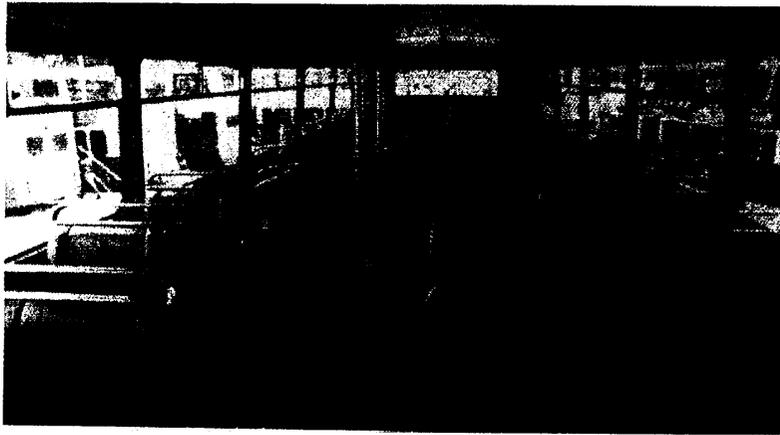
- 設立顧客服務中心
- 設立流動顧客服務中心、顧客服務熱線、
電子郵箱及公司網頁



新巴成就一覽(續)

乘客設施方面的投資

- 興建巴士站上蓋
- 試驗裝置乘客資訊顯示屏
- 巴士車廂翻新計劃



淘汰舊式 2+3 座位



翻新後的 2+2 座位₁₀

新巴成就一覽（續）

改善環境方面的投資

- 所有新購入的巴士均配備最新的歐盟二型環保引擎
- 引進歐盟三型環保引擎的巴士-首批為 19 輛
- 為早期的空調巴士進行翻新工程，更換引擎及安裝燃油催化器
- 全面使用超低硫燃油及計劃在所有巴士安裝觸媒濾煙器
- 推廣環保意識

新巴成就一覽（續）

成功提升服務質素

- 聘請超過 500 名新入職車長，以便改善及提供可靠服務
- 推行巴士轉乘計劃
- 成功投得將軍澳巴士線經營權
- 試驗衛星導航及車隊管理系統

新巴成就一覽（續）

乘客滿意度意見普查結果

	平均數字 1999 年 4 月至 10 月	平均數字 2000 年 1 月至 10 月
整體滿意度(%)	69	76
滿足乘客期望(%)	85	90
物有所值(%)	63	67

新巴成就一覽（續）

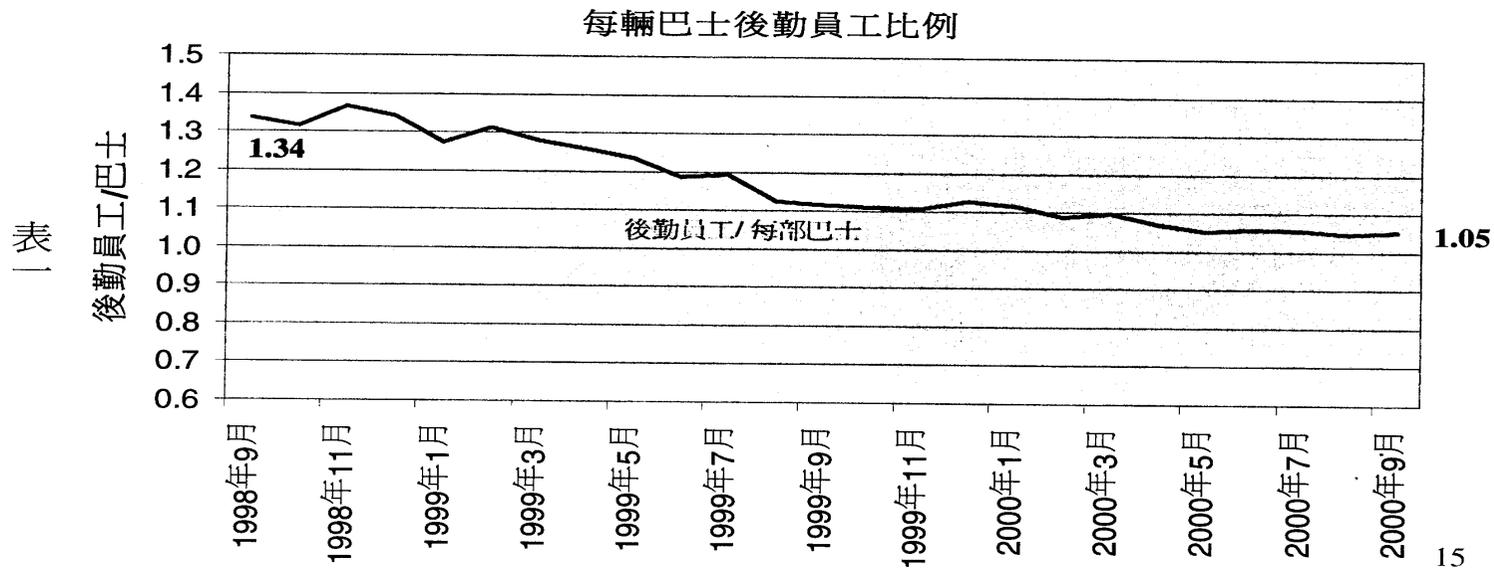
交通諮詢委員會 - 交通投訴組
收到的投訴數字

	以每百萬乘客計的投訴個案
1998 年 9 月	8.29
1999 年 9 月	2.84
2000 年 9 月	1.00

新巴成就一覽(續)

(甲)提高成本效益的成果

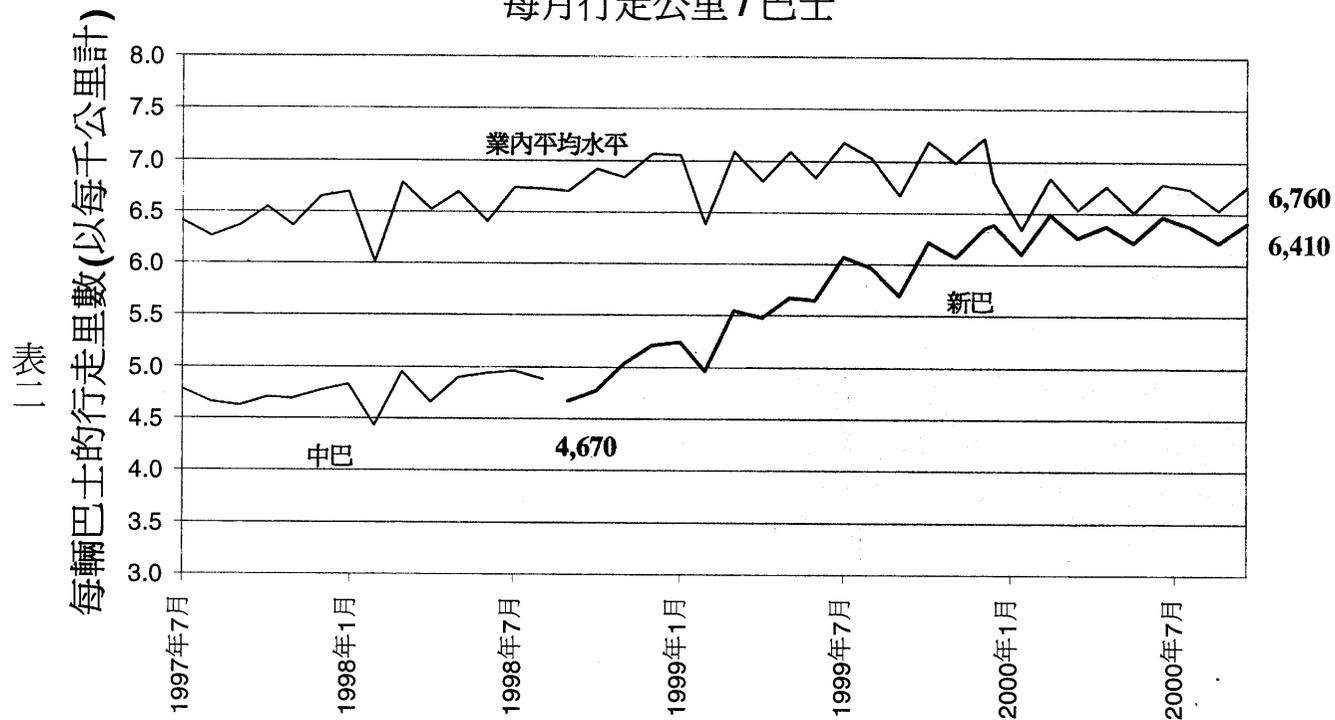
- 減少每輛巴士所需的後勤員工數目



新巴成就一覽(續)

•提高每輛巴士的行走里數

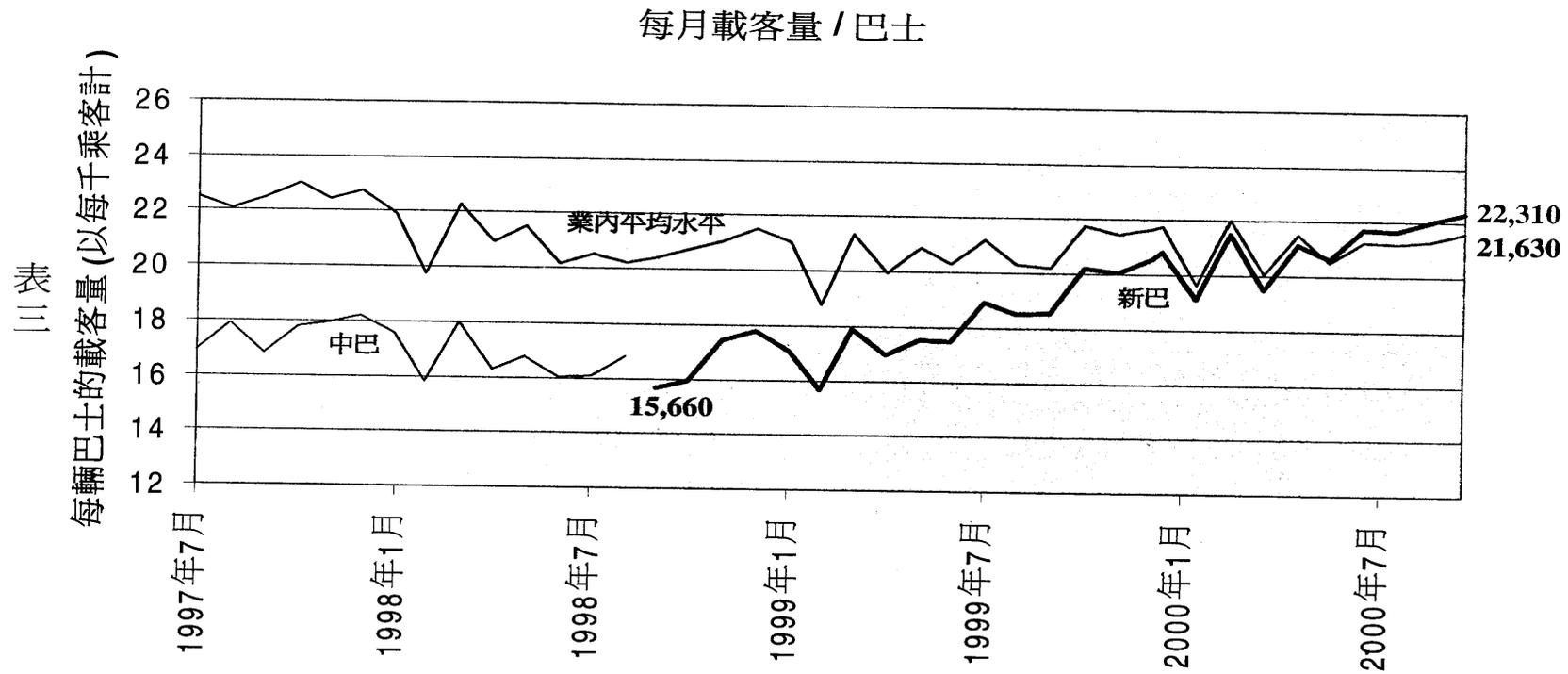
每月行走公里 / 巴士



資料來源：運輸署每月交通及運輸數字

新巴成就一覽(續)

- 提高每輛巴士的載客量

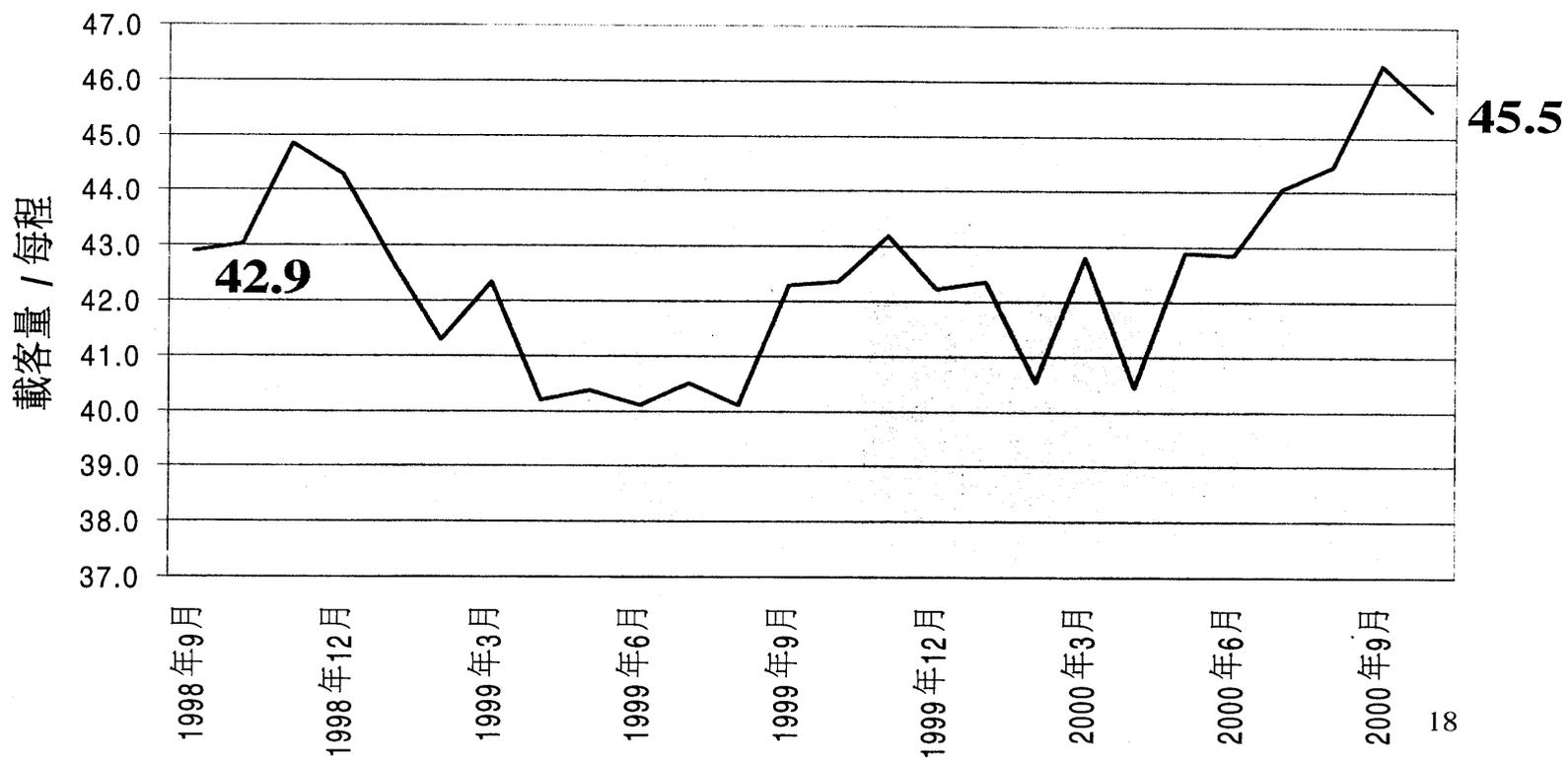


資料來源：運輸署每月交通及運輸數字

新巴成就一覽(續)

• 保持每程巴士的載客水平

每走一程的載客量



新巴成就一覽(續)

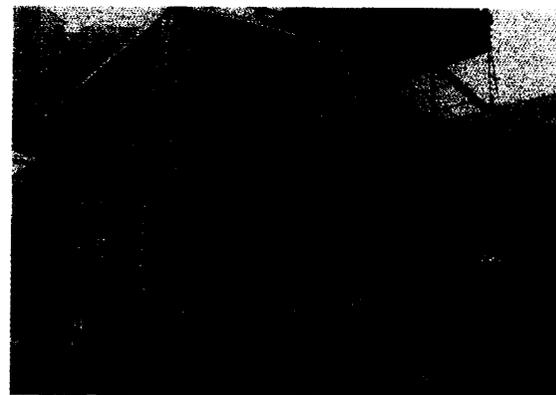
(乙)提高服務的可靠性

減少脫班情況

日期

脫班數字：行車時間表上班次
(已剔除颱風因素之影響)

1998年9月 -	5.7%
1999年9月 -	3.3%
2000年9月 -	2.7%



3. 申請調整票價

背景

新巴在競投專營權時，需根據投標書要求，列出對未來票價增幅的預測，有關預測如下：

- 1999 年 - 7%
- 2000 年 - 8%
- 2001 年 - 8%

目前的票價仍維持在 1998 年時的水平。

申請調整票價（續）

調整票價的原因

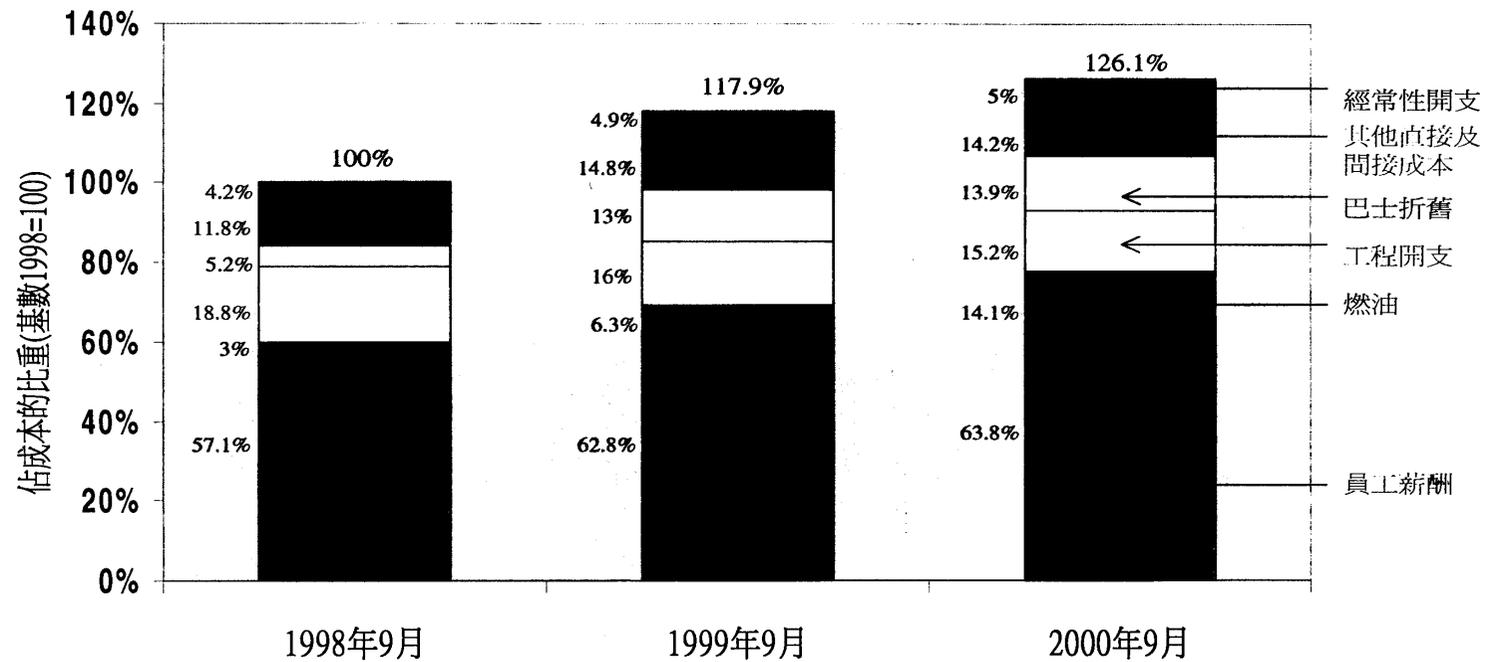
- 彌補大幅上升的燃油開支
- 彌補因環保措施而增加的額外開支
- 舒緩近期增加員工薪酬造成的成本壓力
- 彌補在新巴士保養期結束引致額外增加的維修成本
- 進一步減低成本的措施有限

由於未來乘客量增長潛力有限，故難以抵銷上述上漲的成本。

申請調整票價(續)

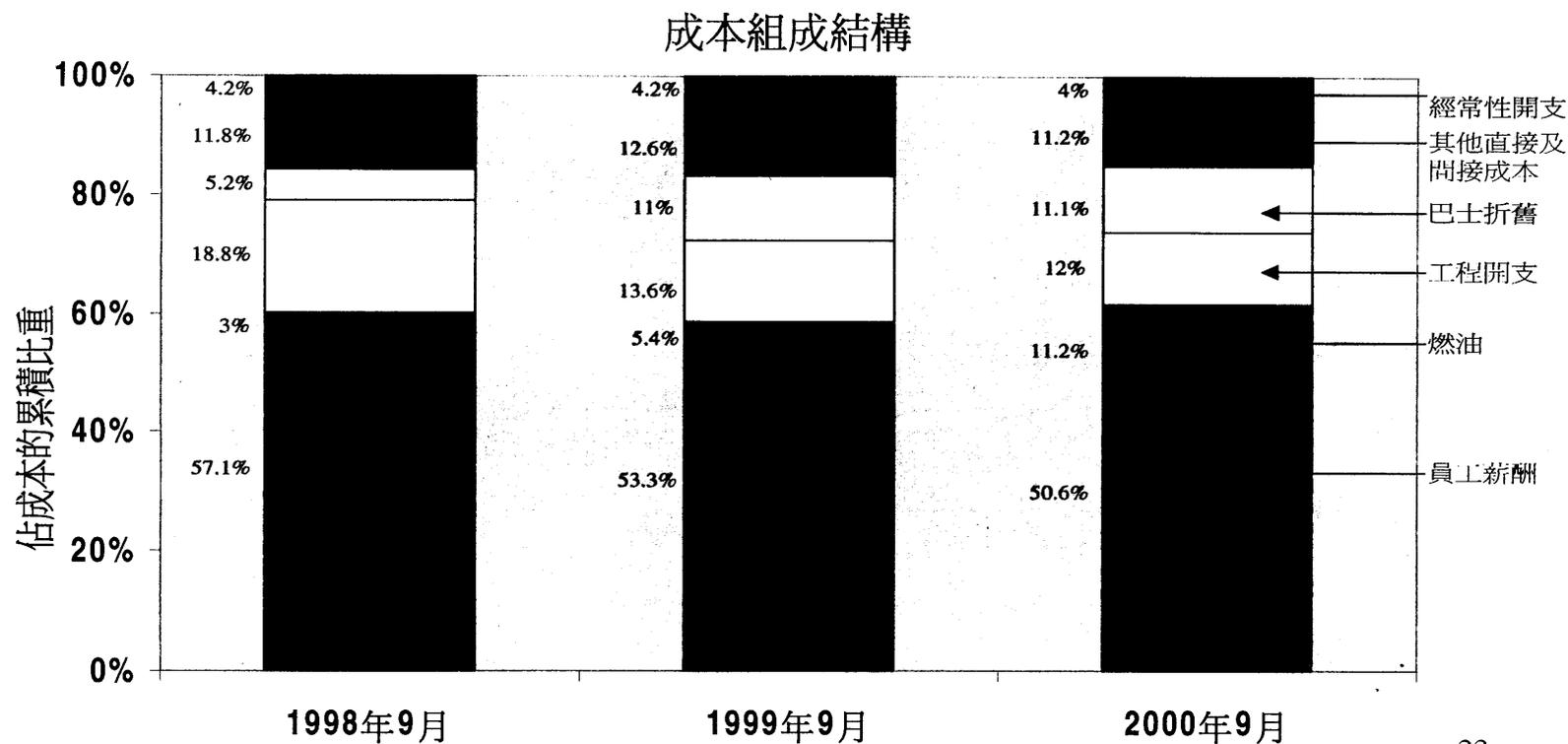
成本上漲

成本變化



申請調整票價(續)

成本組成結構的變化



申請調整票價（續）

調整票價的影響

如批准加價幅度為 **9.2%**：

對乘客之影響

- 超過 40% 乘客每程只需多付三至四角。
（以每日乘搭巴士兩次計，每人每月約需多付 18 至 24 元）
- 超過 60% 乘客每程需多付三至六角。
（以每日乘搭巴士兩次計，每人每月約需多付 18 至 36 元）

對社會的影響

綜合消費物價指數增幅約為 0.016%。

4. 盈利預測

年份	固定資產淨值 回報率
1998/99	-3.5%
1999/00	8.8%

4. 盈利預測（續）

盈利預測 - 若票價維持不變

年份	固定資產淨值 回報率
2000/01	9.1%
2001/02	9.3%
2002/03	7.9%

1998/99 - 2002/03平均回報率為 6.3%

4. 盈利預測（續）

盈利預測 - 調整票價後

如票價獲得 **9.2%** 上調，並於 **2001** 年 **4** 月 **1** 日實施

年份	固定資產淨值 回報率
2000/01	10.4%
2001/02	14.5%
2002/03	13.4%

1998/99 - 2002/03 平均回報率為 **8.7%**