

立法會交通事務委員會資料文件

檢討調整巴士票價的考慮因素 補充資料

I. 目的

政府完成檢討有關調整巴士票價的考慮因素後，已在二零零零年十月二十七日的立法會交通事務委員會會議上向委員簡介檢討的結果，並就可改善現行做法的建議徵詢委員的意見。我們現應委員的要求，提供以下補充資料：

- (a) 不根據股東投資來計算專營巴士公司回報率的理由；及
- (b) 本港巴士服務業在過往十年平均回報率(即 13%)的計算方法。

有關資料載述於下文。

II. 不根據股東投資來計算巴士公司回報率的理由

2. 巴士公司可以通過股東投資及／或借貸來籌措營運資金。一間公司的資本結構屬於商業決定，如果巴士公司擬通過借貸來籌措營運資金，政府認為借貸成本應由該公司的股東承擔。因此，根據“經修訂的考慮多方面因素”做法，巴士公司的回報包括了股東純利及有關的借貸成本，而並非只計及股東純利。由於回報除包括股東的利潤外，還計及借貸成本，因此，根據股東投資來計算巴士公司的回報率，並不恰當。

3. 從另一方面來說，如果我們在計算巴士公司的回報時，不計入該公司的借貸成本，而只以股東在其投資中所賺取的利潤作為計算巴士公司回報率的基準，這便有違股東須承擔借貸成本的原意。如果股東須承擔借貸成本，巴士公司便不會過於依賴借貸來籌措營運資金。

III. 過往平均回報率(13%)的計算方法

4. 根據“經修訂的考慮多方面因素”做法，巴士公司在任何一年的回報率如超過本地巴士服務業在過去十年(一九九零至一九九九年)的平均回報率，則額外的回報會由巴士公司與乘客均分，雙方各佔一半。換言之，巴士服務業在過去十年的平均回報率，會作為分攤額外回報的基點。13%的平均回報率是以一九九零至一九九九年間所有巴士專營業務按固定資產平均淨值計算所得的實際回報率而計得的平均數。有關業務如下：

- 九龍巴士(1933)有限公司(“九巴”)的專營業務；
- 中華汽車有限公司(“中巴”)的專營業務(在一九九八年結束)；
- 城巴有限公司(“城巴”)的市區路線專營業務(在一九九三年開始)；
- 城巴的機場巴士線專營業務(在一九九七年開始)；
- 龍運巴士有限公司(“龍運巴士”)的機場巴士線專營業務(在一九九七年開始)；
- 新大嶼山巴士(1973)有限公司(“新大嶼山巴士”)的專營業務；及
- 新世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)的專營業務(繼中巴的專營服務終止後在一九九八年開始)。

5. 上述計算方法已顧及各家巴士公司不同的經營情況，以及過往十年間不斷轉變的經營環境。舉例來說，這套計算方法已考慮到一些新巴士公司在營辦服務初期回報率較為偏低，而經營較久的巴士公司回報率則較為穩定。如果採用另一套計算方法，剔除在利潤管制計劃下的專營業務的過往業績(即剔除九巴由一九九零至一九九七年及中巴由一九九零至一九九三年的業績)，則計得的平均回報率為 12.2%。

6. 我們認為，採用上文第 4 段所述方法計得的過往平均回報率，足以反映巴士服務業過往的整體財政業績，因為不論有關的巴士公司是新營辦商，還是在業內經營已久，或是否受利潤管制計劃所規管，期間所有巴士專營業務的業績均已計算在內。我們須指出，在一九九零至一九九九年間的七項巴士專營業務之中，有五項是從來不受利潤管制計劃所規管的。至於其餘兩項分別屬於中巴和九巴的專營業務，已先後在一九九三年及一九九七年起不再受這項管制計劃規管。在計算過往的平均回報率(即 13%)所包括因實施利潤管制計劃而得出的業績，只佔過往巴士服務業整體業績的一小部分。在計算巴士服務業過往的平均回報率時，如果我們只選擇性地計及某幾項專營業務過往的業績，所得出的結果不但各有不同，而且有所偏倚。

7. 正如上文解釋，我們認為在計算本港巴士服務業過往的平均回報率時，應計算期間所有專營業務的過往業績。根據這個計算方法，巴士服務業在過去十年的平均回報率為 13%。按照“經修訂的考慮多方面因素”做法，這個回報率會用作分攤巴士公司額外回報的基點。

運輸局

二零零零年十一月十日