

## 立法會交通事務委員會

### 專營巴士公司的加價申請

#### 目的

九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)、龍運巴士有限公司(「龍運」)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(「新大嶼山巴士」)提交加價申請。本文件載述有關巴士票價調整安排及這三家公司營運專營巴士服務的資料。九巴、龍運及新大嶼山巴士的代表會在二零零八年二月二十二日立法會交通事務委員會(「交通事務委員會」)的會議向委員講述其加價申請。請委員就這些申請提出意見。

#### 背景

2. 九巴、龍運及新大嶼山巴士分別申請加價9%、5.9%及7.24%。九巴上次在一九九七年十二月一日加價，整體加權平均加幅為7%；新大嶼山巴士上次在一九九八年四月一日加價，整體加權平均加幅為9%。龍運自一九九七年年中起營運赤鱗角機場及北大嶼山往來新界的巴士路線網絡，至今未曾調整票價。

#### 巴士票價調整安排

3. 正如二零零六年一月發出的立法會參考資料摘要所述，行政長官會同行政會議於二零零六年一月十日批准下述巴士票價調整安排：

- (a) 當局在為向行政長官會同行政會議作出建議而評估巴士票價調整申請時，應繼續考慮二零零零年十二月通過的「經修訂的考慮多方面因素做法」的一籃子因素：
  - (i) 自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；
  - (ii) 未來成本、收益及回報的預測；
  - (iii) 巴士公司需要得到合理的回報率；
  - (iv) 市民的接受程度及負擔能力；以及
  - (v) 服務的質和量；

(b) 「經修訂的考慮多方面因素做法」應修改如下：

- (i) 「經修訂的考慮多方面因素做法」應加入一個方程式(可依據的票價調整幅度= $0.5 \times$ 工資指數變動 $+0.5 \times$ 綜合消費物價指數變動 $-0.5 \times$ 生產力增幅)作為新增的因素，使票價能上下調整。方程式不會成為票價調整的自動決定因素；考慮巴士票價調整時仍會靈活地運用「經修訂的考慮多方面因素做法」；
- (ii) 考慮專營巴士公司的合理回報率時，應參考巴士業的加權平均資本成本；
- (iii) 衡量市民對巴士票價調整的接受程度及負擔能力時，除按現時做法參考綜合消費物價指數的變動外，還應參考家庭入息中位數的變動幅度；以及

(c) 上文第(b)段所述引入票價調整方程式作為「經修訂的考慮多方面因素做法」新增的因素，以及參考家庭入息中位數和加權平均資本成本，會由二零零六年一月十日起生效，其後則自上次票價調整起適用。所有在「經修訂的考慮多方面因素做法」的現有因素會繼續自上次票價調整起適用，又或如巴士公司從未調整票價，則由該公司開始營運時適用。

### 票價調整方程式

4. 正如上述立法會參考資料摘要所述，上文第3(b)(i)段的方程式不會成為巴士票價調整的自動決定因素。我們會以方程式的運算結果作為基本參考，考慮當時巴士票價的調整幅度是否有據有因。行政長官會同行政會議會繼續保留現行《公共巴士服務條例》(第230章)所訂釐定巴士票價的最終決定權，以確保「經修訂的考慮多方面因素做法」中所有相關因素繼續得到充分考慮。

5. 方程式中的專營巴士業員工成本，會由政府統計處每季公布的運輸業名義工資指數反映；巴士公司其餘的成本項目，則由該處每月公布的綜合消費物價指數反映。至於生產力增幅方面，50%的增幅設定為每年0.3%。根據二零零七年十二月綜合消費物

價指數及二零零七年第三季運輸業工資指數，方程式的運算結果是+3.91%，詳細算式如下：

$$0.5 \times 6.022\% ^1 + 0.5 \times 2.947\% ^2 - 0.3\% \times 23/12^3 = \underline{3.91\%}$$

以上的運算結果供現時作參考，我們繼續處理巴士公司的加價申請時，會按最新公布的綜合消費物價指數和運輸業名義工資指數更新方程式的運算結果。

#### *市民的接受程度及負擔能力*

6. 我們考慮市民對巴士票價調整的接受程度及負擔能力時，會參考政府統計處每季公布的家庭入息中位數的變動幅度。家庭入息中位數在二零零六年第一季至二零零七年第三季上升了2.3%。同樣地，我們在繼續處理巴士公司的加價申請時，亦會以最新公布的家庭入息中位數作參考。

#### *巴士公司的營利能力及財務表現*

7. 我們在二零零六年一月發出的立法會參考資料摘要中闡明，政府會沿用一貫做法，不會為巴士業設定最低回報率的保障或回報率上限。由於巴士公司的情況及營運條件各不相同，我們亦不會具體訂定每間巴士公司的合理回報率。

8. 在評估巴士公司的合理回報率時，我們會參考巴士業的加權平均資本成本，這項數據較能反映當前的經濟狀況及巴士業的營運環境。加權平均資本成本是指整個巴士行業中公司按其債務及股本的比例計算的平均成本。加權平均資本成本是按獲得認可而廣泛採用的方程式計算得出的，已包含能反映市場債務及股本的成本的財務數據，就巴士業計算得出的加權平均資本成本是9.7%。

9. 評估巴士公司的財務表現方面，我們的考慮是巴士公司必須有穩健的財政能力，以提供有效率及優質的公共巴士服務。我們會沿用「經修訂的考慮多方面因素做法」的既定做法，考慮自上次調整票價後營運成本和收益的變動，以及營運成本、收益和

---

<sup>1</sup> 二零零六年一月至二零零七年十二月綜合消費物價指數的變動。

<sup>2</sup> 二零零六年第一季至二零零七年第三季運輸業工資指數的變動。

<sup>3</sup> 二零零六年一月十日至二零零七年十二月的生產力增幅。

回報的預測，從而清楚和公平地評估巴士公司的財務表現。

### 諮詢交通諮詢委員會及交通事務委員會

10. 根據巴士票價調整安排，當局會沿用一貫的做法，就巴士票價調整申請先行徵詢交通諮詢委員會及交通事務委員會，然後才向行政長官會同行政會議提交建議。

### 服務表現

#### 九巴

11. 截至二零零七年年底，九巴經營398條專營路線，車隊共有4,027輛巴士，聘用大約12,000名員工。自上次在一九九七年十二月一日調整票價以來，九巴為所有巴士增設八達通自動收費系統和報站系統，改善車隊的質素。截至二零零七年年底，九巴車隊的平均車齡為9.3年，當中94%的巴士設有空調。九巴上次調整票價後，每日平均載客量由一九九八年的283萬人次，上升至二零零二年高峰期的311萬人次，其後逐漸下跌至二零零七年的276萬人次。

12. 環保方面，截至二零零七年年底，九巴87.3%的巴士使用歐盟標準引擎，公司會陸續淘汰餘下的歐盟前期車輛。為求進一步改善車隊的環保表現，九巴正為所有符合歐盟II期及III期廢氣排放標準的巴士裝設柴油催化過濾器，裝設工程將於二零零九年年底前完成。

13. 安全方面，九巴過去三年<sup>4</sup>每百萬行車公里的意外率持續低於3.3宗；過去三年<sup>4</sup>所有專營巴士公司在這方面的平均比率為3.6宗。九巴在二零零六年一月行政長官會同行政會議向公司批出現行專營權之前，已承諾為整個車隊安裝黑盒<sup>5</sup>。截至二零零七年年底，九巴共有79.4%的巴士裝有黑盒；該公司計劃將於二零零八年年底前完成裝設工程。

---

<sup>4</sup> 二零零五和二零零六年每百萬行車公里意外宗數已被確定，二零零七年的數字則屬暫定性質。

<sup>5</sup> 裝設於車上的電子數據記錄儀俗稱“黑盒”，用作記錄行車的資料，包括車速、行車時間、行駛里數、巴士傾斜角度、加速減速及車門開啓等。黑盒有助監察車長的表現及調查意外事故。

## 龍運

14. 截至二零零七年年底，龍運經營18條專營路線，車隊共有155輛巴士，聘用大約440名員工。龍運車隊的平均車齡為8.9年，全部巴士均設有空調和八達通自動收費系統，97%設有報站系統。龍運每日平均載客量，由一九九八年的39,300人次，增加至二零零七年的75,800人次。

15. 環保方面，截至二零零七年年底，龍運98%的巴士使用歐盟II期或III期標準引擎。龍運只有三輛巴士屬於歐盟前期標準，惟已裝有柴油催化器，該公司計劃於二零零八年內淘汰這些巴士。為求進一步改善車隊的環保表現，龍運打算於二零零九年年底前，為所有屬於歐盟II期及III期廢氣排放標準的巴士裝設柴油催化過濾器等。

16. 安全方面，龍運過去三年<sup>6</sup>每百萬行車公里的意外率持續低於1.6宗。龍運所有巴士均已裝設黑盒。

## 新大嶼山巴士

17. 截至二零零七年年底，新大嶼山巴士經營16條常規和六條特別服務專營路線往返大嶼山，以及一條往來深圳灣口岸與西鐵線元朗站的專營巴士路線。新大嶼山巴士車隊共有94輛巴士，聘用大約240名員工，車隊平均車齡為7.2年。該公司不斷改善其巴士，包括把所有巴士轉換成空調車輛，並為15%的巴士裝設報站系統。新大嶼山巴士自上次在一九九八年調整票價後，每日平均載客量由當年的17,000人次，增加至二零零七年的44,200人次。

18. 環保方面，截至二零零七年年底，新大嶼山巴士98%的巴士使用歐盟II期、III期或IV期標準引擎。該公司只有兩輛巴士屬於歐盟I期廢氣排放標準，惟已裝有柴油催化器。為求進一步改善車隊的環保表現，新大嶼山巴士已在技術上可行的情況下，為所有屬於歐盟II期及III期廢氣排放標準的巴士裝設柴油催化過濾器等。

19. 安全方面，新大嶼山巴士過去三年<sup>6</sup>每百萬行車公里的意外

---

<sup>6</sup> 二零零五和二零零六年每百萬行車公里意外宗數已被確定，二零零七年的數字則屬暫定性質。

率持續低於2.4宗。新大嶼山巴士在二零零六年一月行政長官會同行政會議向公司批出現行專營權之前，已承諾為整個車隊安裝黑盒。截至二零零七年年底，新大嶼山巴士共有59%的巴士裝有黑盒。該公司計劃於二零零九年年底前完成裝設工程。

### 專營巴士公司減省成本的措施

20. 燃油費、工資及隧道費等經營成本上升，令巴士業近年的經營環境日益艱難，加上面對其他公共交通工具的競爭，三家專營巴士公司已採取了各種減省成本的措施，包括重整巴士路線及改善車隊使用以提升網絡效率等。此外，新大嶼山巴士亦已獲政府批准，與城巴有限公司在後者的東涌車廠共用加油設施。

### 徵詢意見

21. 請委員就九巴、龍運和新大嶼山巴士的加價申請提出意見。

運輸及房屋局  
運輸署  
二零零八年二月