

立法會交通事務委員會

城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司的加價申請

目的

城巴有限公司(「城巴」)及新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)提交加價申請。本文件載述有關巴士票價調整安排及這兩家公司營運專營巴士服務的最新資料。城巴及新巴的代表會在二零零八年四月二十五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。請委員就這兩宗申請提出意見。

背景

2. 城巴(港島和過海巴士服務專營權)(「城巴(專營權一)」)、城巴(北大嶼山和赤鱸角機場服務專營權)(「城巴(專營權二)」)及新巴均申請加價5.8%。城巴(專營權一)上次在一九九七年十二月一日加價，整體加權平均加幅為6%；新巴上次在二零零一年四月二十二日加價，整體加權平均加幅為2.4%。城巴(專營權二)自一九九七年年中起營運赤鱸角機場及北大嶼山往來市區的巴士路線網絡至今未曾調整票價。

巴士票價調整安排¹

3. 行政長官會同行政會議於二零零六年一月十日批准的巴士票價調整安排包含下列各項考慮因素：

- (a) 自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；
- (b) 未來成本、收益及回報的預測；
- (c) 巴士公司需要得到合理的回報率。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，而經計算後，專營巴士業的加權平均資本成本是9.7%；

¹ 有關巴士票價調整安排的詳情，請參閱二零零六年一月發出的立法會參考資料摘要。

- (d) 市民的接受程度及負擔能力。衡量這項因素時，應參考家庭住戶每月入息中位數的變動幅度及綜合消費物價指數的變動；
- (e) 服務的質和量；以及
- (f) 一項方程式(可依據的票價調整幅度=0.5×工資指數變動+0.5×綜合消費物價指數變動-0.5×生產力增幅)。

票價調整方程式

4. 正如二零零六年一月發出的立法會參考資料摘要所述，上文第3(f)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，以確保巴士票價調整安排中所有相關因素得到充分考慮。

5. 根據二零零八年三月綜合消費物價指數及二零零七年第四季運輸業工資指數，方程式的最新運算結果是+4.67%，詳細算式如下：

$$0.5 \times 6.811\% ^2 + 0.5 \times 3.838\% ^3 - 0.3\% \times 26/12^4 = 4.67\%$$

以上的運算結果只供現時參考。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及運輸業名義工資指數適當地更新方程式的運算結果。

市民的接受程度及負擔能力

6. 家庭住戶每月入息中位數在二零零六年第一季至二零零七年第四季上升了2.9%。同樣地，我們繼續處理巴士公司的加價申請時，亦以最新公布的家庭住戶每月入息中位數作參考。

² 二零零六年一月至二零零八年三月綜合消費物價指數的變動。

³ 二零零六年第一季至二零零七年第四季運輸業工資指數的變動。

⁴ 二零零六年一月十日至二零零八年三月的生產力增幅。

諮詢交通諮詢委員會及交通事務委員會

7. 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的意見，然後才向行政長官會同行政會議提交建議。

服務表現

城巴(專營權一)

8. 截至二零零七年年底，城巴(專營權一)經營94條專營路線，車隊共有747輛巴士，聘用大約2,200名員工，車隊的平均車齡為11.1年，全部巴士均設有空調。自上次在一九九七年十二月一日調整票價後，城巴(專營權一)每日平均載客量由一九九八年的47萬人次，上升至二零零二年高峰期的56萬人次，其後逐漸下跌至二零零七年的52萬人次。

9. 環保方面，截至二零零七年年底，城巴(專營權一)93.6%的巴士使用歐盟標準引擎，公司會陸續更換餘下的歐盟前期車輛。為求進一步改善車隊的環保表現，城巴(專營權一)在二零零七年年底已為所有符合歐盟III期廢氣排放標準的巴士裝設柴油催化過濾器，並會最遲在二零零九年年底為符合歐盟II期廢氣排放標準的巴士完成裝設工程。

10. 安全方面，城巴(專營權一)過去三年每百萬行車公里的平均意外率為4.75宗。城巴在二零零六年一月獲行政長官會同行政會議批出現行城巴(專營權一)之前，已承諾為整個車隊安裝黑盒⁵。截至二零零七年年底，城巴(專營權一)共有17.5%的巴士裝有黑盒；城巴(專營權一)計劃最遲在二零零八年九月完成裝設工程。

11. 自上次調整票價以來，城巴(專營權一)為所有巴士增設八達通自動收費系統，改善車隊的質素。城巴計劃最遲在二零零八年九月完成整個車隊的報站系統裝設工程。

⁵ 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、加速減速及車門開啟等。黑盒有助監察車長的表現及調查意外事故。

城巴(專營權二)

12. 截至二零零七年年底，城巴(專營權二)經營18條專營路線，車隊共有172輛巴士，聘用大約672名員工，車隊的平均車齡為9.3年，全部巴士均設有空調。城巴(專營權二)開始營運以來，每日平均載客量由一九九八年的31,200人次，上升至二零零七年的60,600人次。

13. 環保方面，截至二零零七年年底，城巴(專營權二)98%的巴士使用歐盟II期標準引擎，只有四輛為歐盟I期廢氣排放標準的巴士，並已裝有柴油催化器，公司亦計劃於二零零九／一零年度更換這些巴士。為求進一步改善車隊的環保表現，城巴(專營權二)打算在技術上可行的情況下，最遲在二零零九年年底為所有符合歐盟II期廢氣排放標準的巴士裝設柴油催化過濾器⁶。

14. 安全方面，城巴(專營權二)過去三年每百萬行車公里的意外率持續低於2.1宗。截至二零零七年年底，城巴(專營權二)共有3%的巴士裝有黑盒。公司計劃最遲在二零零九年年底完成裝設工程。

15. 此外，城巴(專營權二)已為整個車隊安裝八達通自動收費系統，並為42%的巴士裝設報站系統，改善車隊的質素。公司計劃最遲在二零零九年年底完成整個車隊的報站系統裝設工程。

新巴

16. 截至二零零七年年底，新巴經營98條專營路線，車隊共有694輛巴士，聘用大約2,200名員工，車隊的平均車齡為9.3年，全部巴士均設有空調。新巴自上次在二零零一年四月調整票價後，每日平均載客量由二零零一年的53萬人次，上升至二零零二年高峰期的54萬人次，其後逐漸下跌至二零零七年的51萬人次。

17. 環保方面，截至二零零七年年底，新巴93.2%的巴士使用歐盟標準引擎，並會逐步更換餘下的歐盟前期巴士。為求進一步改善車隊的環保表現，新巴已於二零零七年年底為符合歐盟III期廢氣排放標準的巴士裝設柴油催化過濾器，並會最遲在二零零九年年底為符合歐盟II期廢氣排放標準的巴士完成裝設工程。

18. 安全方面，新巴過去三年每百萬行車公里的平均意外率為

⁶ 城巴(專營權二)沒有巴士屬歐盟III期廢氣排放標準。

5.8宗。截至二零零七年年底，新巴共有4.9%的巴士裝有黑盒。公司計劃最遲在二零零九年年底完成裝設工程。

19. 此外，新巴自上次調整票價後，已為整個車隊安裝八達通自動收費系統，改善車隊的質素。公司計劃最遲在二零零九年年底完成整個車隊的報站系統裝設工程。

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，城巴(專營權一)、城巴(專營權二)及新巴均已採取各種減省成本的措施，包括重整巴士路線及改善車隊使用情況，以提升網絡效率。此外，城巴及新巴由二零零四年三月起重組公司架構，有助兩家公司更有效運用車廠、人手及管理資源等。

徵詢意見

21. 請委員就城巴(專營權一)、城巴(專營權二)及新巴的加價申請提出意見。

運輸及房屋局
運輸署
二零零八年四月