



加價申請

立法會交通事務委員會 簡報

2008年4月25日





城巴簡介

- 持有「香港島及過海路線」及「北大嶼山及機場」之專營權
- 現時每日服務約57萬乘客人次
- 營運919輛巴士，服務112條專營路線
- 僱用約 2,870名員工



新巴簡介

- 現時每日服務約51萬乘客人次
- 營運694輛巴士，服務98條專營路線
- 僱用約 2,200名員工



城巴「香港島及過海路線」專營權及新巴自 上次加價後和城巴「北大嶼山及機場」專營 權開始營運後所作出之主要服務改善項目

- 全線車隊已安裝八達通智能收費系統，為乘客提供便捷付款方法，同時兼具車資優惠運算功能(如巴士轉乘優惠、即日回程車資折扣等)
- 2001年起全線車隊採用超低硫燃油 (ULSD)，以減低廢氣排放



- 所有歐盟前期、歐盟一型及歐盟三型巴士已裝置廢氣減排系統，致力提升減排表現，並已承諾在2009年年底前為所有歐盟二型巴士安裝柴油粒子過濾器
- 城巴及新巴於期內分別完成 799及772 項服務改善及重組措施
- 共已興建 481 個巴士站上蓋，為乘客在不同地區提供舒適的候車環境，亦帶來非票務收入



- 在全線車隊安裝 倒車視象系統 (CCTV)，積極提升道路安全
- 於顧客服務熱線中心安裝 數碼地圖乘客諮詢系統，提升處理公眾查詢的效率
- 在 571 輛城巴及 638 輛新巴內安裝 車廂流動多媒體 (MMOB)，為乘客提供資訊娛樂服務，亦開拓非票務收入
- 每兩個月於不同地區舉行 乘客聯絡小組會議，以收集乘客意見



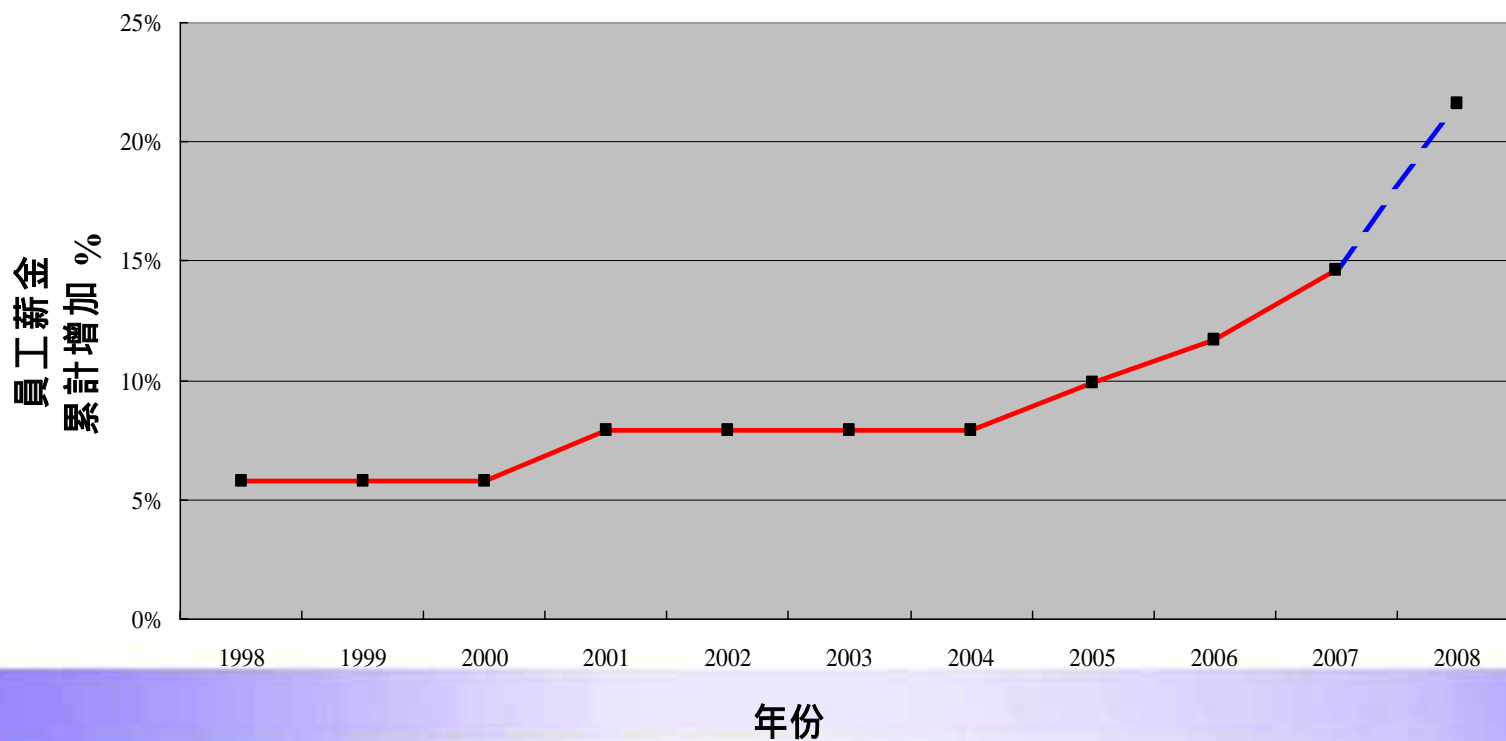
為何需要加價？

- 多項營運成本急劇上漲，期間並沒有隨通縮下降
 - 員工薪金
 - 油價
 - 隧道費
- 油價持續飆升，可見將來亦沒有回落跡象
- 2008年2月份，城巴「香港島及過海路線」專營權及新巴均錄得虧損



城巴

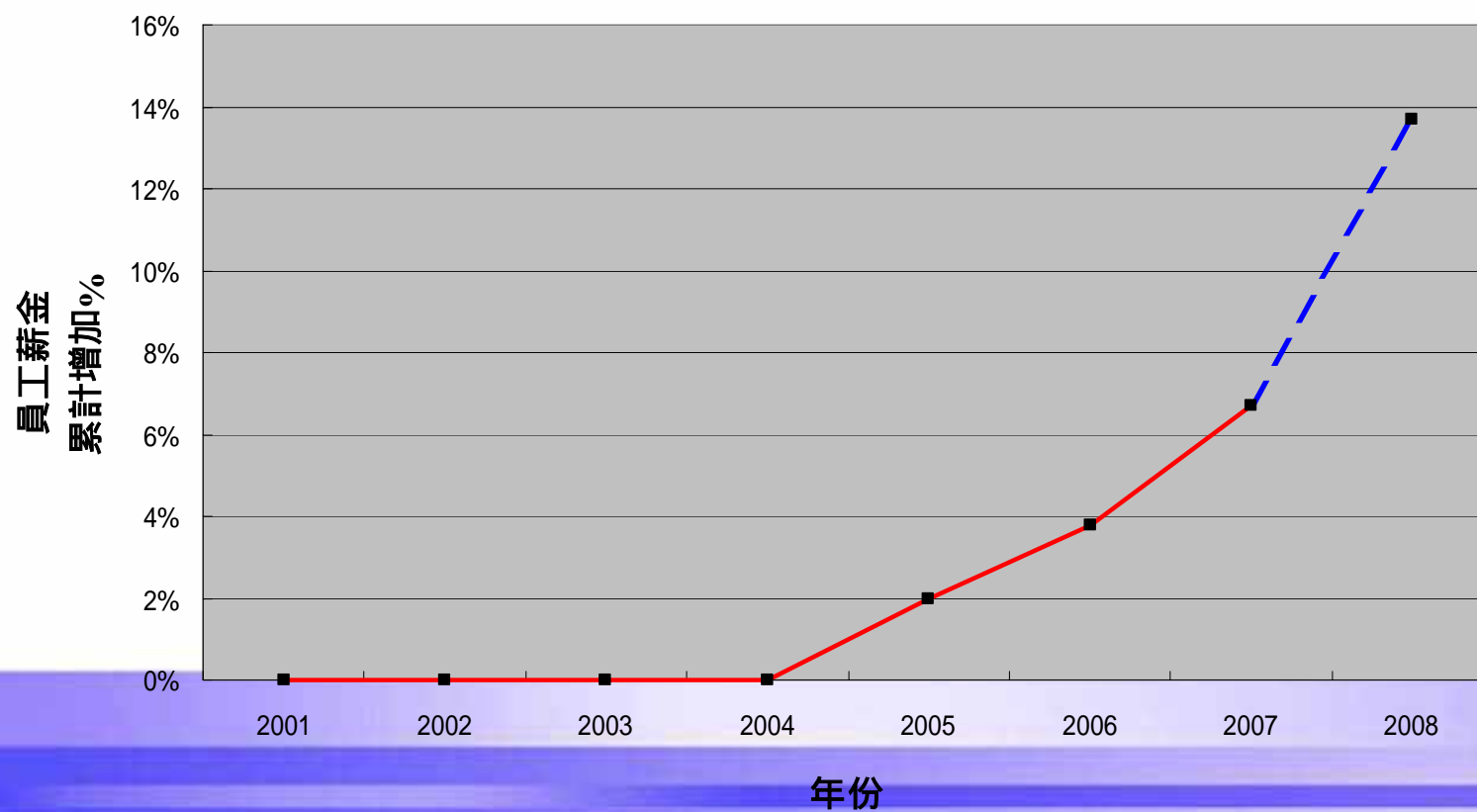
- 1998年至2007年員工薪金累計增加 14.6 %
- 員工已提出要求2008年加薪 7 %



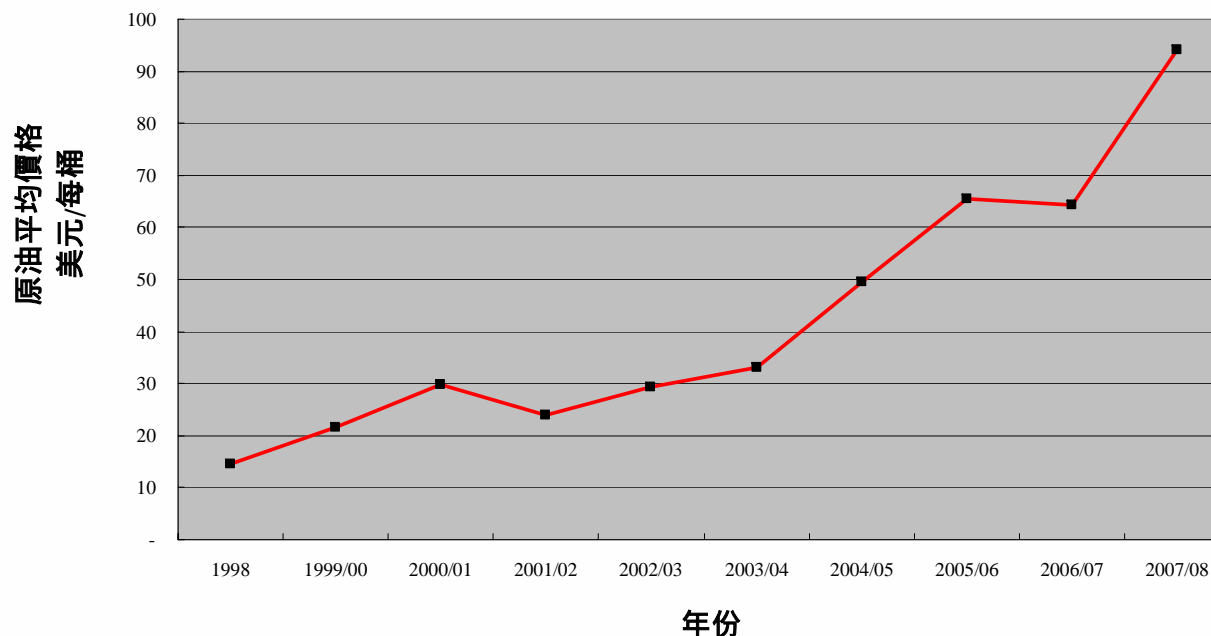


新巴

- 2001年至2007年員工薪金累計增加6.7 %
- 員工已提出要求2008年加薪 7 %



原油平均價格 (自1998年起)

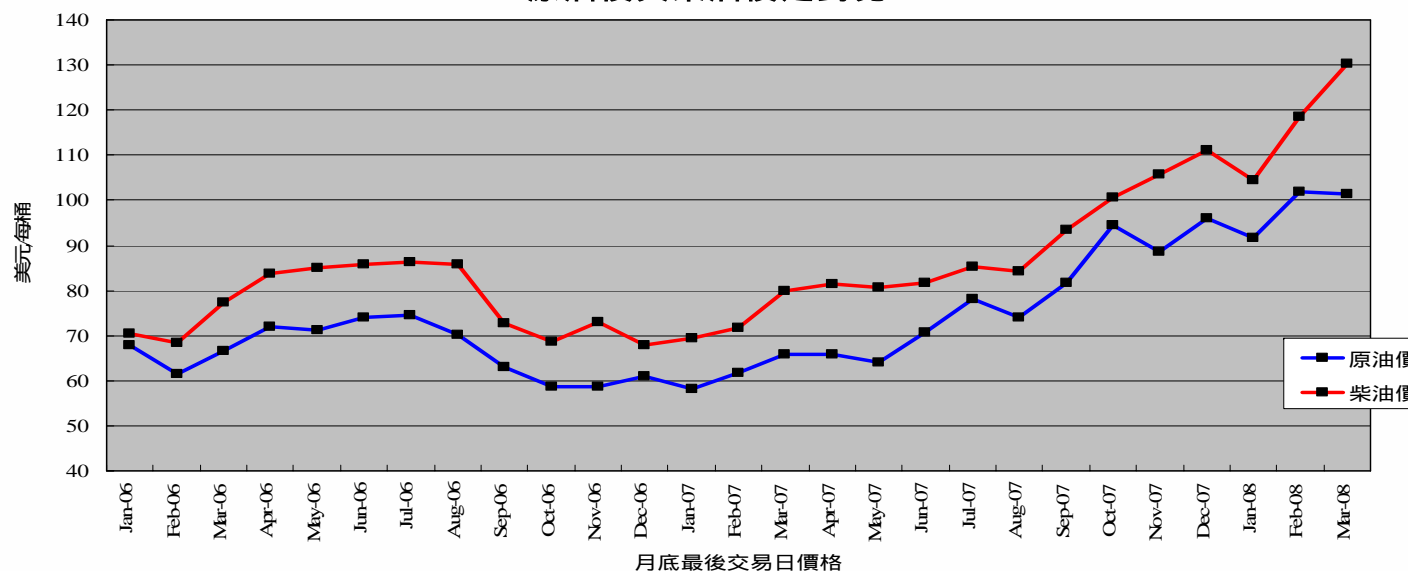


- 自1997年12月城巴「香港島及過海路線」專營權加價後，
原油平均價格上漲548%
- 自2001年4月新巴加價後，原油平均價格上漲297%

巴士需要使用柴油

- 現時柴油價格較原油價格高出 30 美元*

原油價與柴油價之對比



- 柴油價格每上升十美元，城巴每年支出會增加港幣二千九百萬，新巴每年支出會增加港幣二千三百萬

* 以2008年3月 31日計

隧道費增加

隧道	1997/98年收費 (雙層巴士)	2001年收費 (雙層巴士)	2008年收費 (雙層巴士)	1997/98年 - 2008年 升幅	2001年 - 2008年 升幅
西隧	\$55	\$70	\$115	↑ 109%	↑ 64%
東隧	\$40	\$60	\$100	↑ 150%	↑ 67%
大老山隧道	\$27	\$33	\$41	↑ 52%	↑ 24%
大欖隧道	\$45	\$75	\$105	↑ 133%	↑ 40%



總結 – 需要加價5.8%

- 一直厲行開源節流措施，進一步節流可能會影響服務質素
- 不斷飆升的油價、隧道費及巴士車廠地租，均非巴士公司所能控制
- 巴士行業勞工密集，員工薪金不斷上升
- 致力維持優質的服務，並繼續提升服務



~ 多謝各位 ~

