

本組現對新巴、城巴 (二) 及龍運巴士於 2013 年的延續專營權事宜，現提出以下意見：

新巴港島專營權

香港政府於 1991 年引入城巴成為港島區第二間專營巴士公司，為當時由中巴壟斷的巴士服務帶來競爭；及後新巴於 1998 年取代了中巴，進一步改善了港島區的專營巴士服務。2003 年，新巴的股東收購並全面控制城巴，期後更整合了城巴及新巴的營運，現時除了前線運作 (例如車隊、車長等) 外，幾乎所有其他管理運作 (包括管理層、路線策劃、公關等) 均已經被整合成同一間公司。

但由於受限於專營權的獨立性，兩間公司的營運，以至交於政府的帳目都不能合併，無論對乘客及經營者都不是好事。其中最明顯的是兩間公司正使用不同的車費等級表 (收費基準)，導致新巴的路線普遍地比行走相同路段的城巴昂貴；此外當巴士脫班時，兩間屬相同股東的巴士公司的車隊和車長不能互相調動 (而城巴的兩個獨立專營權卻可以相互調動)，減少了運作彈性。與此同時，新巴的路線規模較城巴 (港島專營權) 為少，而且缺乏盈利較佳的長途路線，令新巴過去的加價幅度比城巴高，進一步拉遠兩間公司的車費距離。就此，我們建議以下兩個方案：

- 1. 重新引入競爭：**透過重新招標新巴的專營權，可以吸引其他有意經營者加入，提升服務質素及降低車費，而原經營者的股東亦可以重新審視其營運效益及車費競爭力，決定是否再度競投；或
- 2. 等待城巴專營權屆滿一次過檢討：**政府可以短暫延續現時新巴的專營權三年至 2016 年，即城巴港島專營權屆滿及港鐵南港島線通車之時，再一併檢討兩個專營權是否需要重組規模或合併，並提升政府的議價能力，兩間公司亦可以藉此提出進一步的整合要求。政府甚至可以考慮延續有關專營權至 2017 年，待九巴專營權屆滿時進行全港性巴士專營權分配檢討，令三間巴士公司維持良性競爭。

北大嶼山巴士轉乘

現時兩間巴士服務北大嶼山的巴士公司 (城巴及龍運) 均各自提供了轉乘優惠計劃，但兩間公司的計劃卻互不覆蓋，令東涌北及逸東邨等的乘客要花大量時間候車，而不少巴士亦需在機場後勤區浪費十多二十分鐘的行車時間，既不環保亦不方便乘客。雖然政府不斷強調不會強逼作為商業機構的巴士公司提供優惠，但我們認為巴士公司既然享有專營權，便應該負起社會責任。政府應公眾利益為大前提，監督有關巴士在新專營權中需重組路線並提供跨公司轉乘優惠，藉以方便東涌居民，並減少過多巴士在非繁忙時間駛入機場後勤區。

其他專營權條款

我們亦建議政府應在批出新專營權時加入下列條款：

1. 把「在巴士上提供報站廣播」列為必須要求；
2. 提供網上 / 手機即時班次資訊；
3. 巴士車廂內必須顯示該路線的停站、車費及轉乘優惠資料；
4. 巴士站應顯示所有停靠該站的路線的詳細服務資料，當中的班次表必須完全依照運輸署所批准的時間表列出，不得簡化；
5. 巴士公司在更新車隊時需積極採用最環保並可行的技術或非石油燃料，減少對柴油的依賴，以穩定票價；
6. 巴士公司應在制定每年的五年發展計劃(路線及)時，諮詢區議會及乘客聯絡小組的意見，而不是只在制定好路線發展計劃後才諮詢區議會意見；
7. 不應容許巴士公司在符合需舉行六次乘客聯絡小組會議的要求時，以同一時間、同一地點分六個小組進行代替，而是必需分開六次舉行，並提早兩星期通知公眾有關詳情；所有乘客聯絡小組報告或會議紀錄均應在巴士公司網頁公開及備存；
8. 巴士公司需列出所有巴士廣告收入（包括車內電視廣告）的帳目，巴士公司不應單以收取固定廣告位置租用費為收入，應按比例與廣告公司分賬，避免廣告收入轉移到相同股東下的廣告公司，使乘客未能受惠。

此外在新專營權中，政府應避免在學校暑假以外的日期開始或結束，以免在進行需要進行交接時出現如當年中巴專營權交接的混亂。

此致

立法會交通事務委員會

2011年10月31日