

二零一二年十二月十四日
討論文件

立法會交通事務委員會

九龍巴士(一九三三)有限公司加價申請

目的

九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)提交了上調票價申請。九巴代表會在二零一二年十二月十四日的會議上向委員解釋詳情。本文件講述當局處理專營巴士公司申請調整票價的機制，及交代九巴自上次調整票價以來的服務表現及未來服務發展重點。

九巴加價申請

2. 二零一二年十一月二十九日，九巴提交加價申請，加幅平均 8.5%。九巴上次在二零一一年五月十五日上調票價 3.6%。

巴士票價調整安排

3. 按《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 13(1)條，專營巴士的車費等級表由行政會議釐定。一如當局二零零六年一月向立法會提交的參考資料摘要所指，當局在評估專營巴士票價調整的申請時，不會為巴士公司設定最低回報率或回報率上限，而會考慮一籃子因素－

- (a) 自上次調整票價以來的營運成本及收益的變動；
- (b) 未來成本、收益及回報的預測；
- (c) 巴士公司需要得到的合理回報。合理回報以巴士行業的加權平均資本成本作為指標，以供當局參考之用；
- (d) 市民的接受程度及負擔能力。當局會以家庭住戶每月入

息中位數以及綜合消費物價指數的變動作為考慮；

- (e) 服務表現；以及
- (f) 按既定的方程式運算得出只供當局作參考之用的票價調整幅度－

$$0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動} + 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} - 0.5 \times \text{生產力增幅。}$$

4. 當局向行政會議提交建議前，會按上文這一籃子因素作考慮，亦會考慮立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會委員的意見。

5. 必須指明，上文第 3 段(f)項的方程式運算結果只供當局參考，票價不會按運算結果作自動調整。另外，評估巴士公司的財務表現時，當局的考慮是巴士公司必須財政穩健，俾使公司能維持優質公共巴士服務。

6. 根據目前最新的運輸業名義工資指數及綜合消費物價指數¹，方程式的運算結果是+4.34%²。此外，自上次加價至今，家庭住戶每月入息中位數上升 7.14%³；而綜合消費物價指數的變動幅度則為+5.46%⁴。這些數據現只供說明之用。我們向行政會議提交建議時，會向行政會議匯報屆時最新公布的統計數據。

¹ 二零一一年六月至二零一二年六月期間的運輸業名義工資指數的變動，及二零一一年五月至二零一二年十月期間綜合消費物價指數的變動。

² 方程式的運算詳情如下：

$$0.5 \times 3.22\% + 0.5 \times 5.46\% - 0.5 \times 0\% = +4.34\%$$

行政會議於二零零九年通過，方程式中生產力增幅的數值應定為零，直至再作檢討。

³ 二零一一年第二季至二零一二年第三季。

⁴ 二零一一年五月至二零一二年十月。

九巴業務

7. 截至二零一二年九月底，九巴的業務主要情況如下：

	九巴 (a)	所有專營巴士 公司(b)	(a)佔(b) 的百分比
路線	375 條	567 條	66%
車隊	3,841 輛巴士	5,770 輛巴士	67%
員工	約 12,000 名	約 18,000 名	67%
二零一二年首三 季的每日平均載 客量 (對比二零一一年 首三季的轉變)	256 萬人次 (+0.1%)	380萬人次 (+1.0%)	67%

而九巴車隊平均車齡為 11 年，與全港專營巴士車隊的平均車齡相若。

九巴服務表現

8. 運輸署一直從質從量監察九巴巴士的服務表現，並考慮多項客觀指標作出評估，包括乘客滿意程度調查和實地調查的結果、投訴數字及意外率。評估結論為－

(a) 安全方面，九巴二零一一年每百萬行車公里的意外率為 2.85 宗，同期所有專營巴士公司的平均意外率則為 4.08 宗。截至二零一二年九月底，基本上所有九巴巴士已全部裝設黑盒，以協助監察車長表現和調查意外事故原因。

(b) 環保方面，截至二零一二年九月底，九巴 82%的巴士

(約 3,100 輛巴士)為歐盟二期或以上的車輛，餘下 710 輛歐盟一期巴士會於二零一五年年底前陸續被淘汰。至於歐盟二期的巴士，則會於二零一九年年底前更換。為進一步減少粒子的排放，九巴已完成為所有歐盟二期和三期的巴士裝設柴油粒子過濾器。九巴亦與環境保護署合作，試驗為這些巴士加裝「選擇性催化還原器」，以減少氮氧化物的排放。九巴並正試驗混能及電動巴士路面運行表現。

- (c) 根據對九巴服務進行的乘客滿意程度調查，乘客一般而言最滿意九巴車長遵守交通規例、駕駛速度及駕駛技巧；最不滿意的是巴士服務的班次及可靠性。
- (d) 交通諮詢委員會轄下的交通投訴組在二零一一年共接獲 2,100 宗有關九巴的投訴及建議(佔所有專營巴士服務的投訴及建議約 55%)。二零一二年(截止九月底)則有 2,504 宗(佔所有專營巴士服務的投訴及建議約 57%)。在二零一一年至二零一二年九月期間關乎九巴的投訴及建議當中，約一半涉及「服務班次」。
- (e) 九巴二零一一年脫班率為 8.0%，主要是車長人手短缺和道路較擠塞所致。當局十分關注九巴的脫班情況，並已向九巴作出警告，要求九巴在多方面(包括車長招募)採取有效應對措施。在更積極的車長招募計劃下，九巴的脫班率已顯著回落。二零一二年九月的脫班率為 3.22%。運輸署會繼續密切監察情況。

未來服務發展重點

9. 面對近年經營成本不斷上升及其他公共交通工具的競爭，九巴已採取多項措施提升成本效益。工作重點是改善巴士網絡及重組巴士路線，以便增加成本效益、減少浪費、減輕票價上調壓力以及減少路邊廢氣排放。

10. 巴士網絡的改善及路線重組的成功推行有賴地區人士及廣大市民的支持。運輸署正聯同九巴著力制訂合適的方案。

徵詢意見

11. 請委員備悉上述資料，並就九巴的加價申請提出意見。

運輸及房屋局

運輸署

二零一二年十二月