

## 延續現有專營權的申請

- (i) 城巴有限公司(機場及北大嶼山路線專營權)  
 (“城巴(機場及北大嶼山路線)”)
  - (ii) 龍運巴士有限公司(“龍運”)
  - (iii) 新世界第一巴士服務有限公司(“新巴”)
- 補充資料
- 

## 引言

城巴(機場及北大嶼山路線)、龍運和新巴申請在二零零三年當其現有專營權期滿後，延續有關專營權十年。在二零零二年五月二十四日立法會交通事務委員會會議上，各委員已就當局對這些申請的評估，以及對擬議中新專營權條款的主要修訂，進行討論。因應委員於該會議上提出的意見，本文件就三家巴士公司為提高其運作效率而推行的措施以及新專營權條款內個別擬議修訂項目，提供補充資料。

## 提高運作效率措施

2. 巴士公司可通過下列措施提高其運作效率：
- (a) 推行巴士轉乘計劃，以減少開辦全新或長程巴士路線的需要；
  - (b) 從現有路線重新調配過剩的巴士，以更妥善地配合乘客需求的轉變；
  - (c) 重整現有巴士服務的路線，以切合新需求；
  - (d) 在適當情況下縮短現有巴士路線，以減少行車里數，並節省巴士和其他資源；以及
  - (e) 在適當情況下取消需求不大的巴士路線。

巴士公司主要是透過每年提交予運輸署的五年路線發展計劃，制定計劃推行任何上述措施。根據目前的路線發展計劃(二零零二年至二零零六年)，城巴(機場及北大嶼山路線)、龍運和新巴均有計劃推行巴士轉乘計劃；從現有路線重新調配過剩的巴士；重整部份現有巴士路線，以及縮短／取消需求不大的路線。此外，這三家巴士公司亦會與運輸署合作，擬定並推行其他措施，以配合乘客需求或營運環境的轉變。

3. 除上述措施外，這三家巴士公司亦有計劃採取其他提高效率措施，例如透過更妥善的營運管理以減少燃油耗用量。上述的各項措施旨在幫助巴士公司將成本保持於較低水平，並減輕增加票價的壓力。

### 車費調整

4. 有建議在擬議的新專營權內增加條款，訂明專營公司在申請調高或調低票價時，必須考慮市民的負擔能力和該公司的營運情況等各有關因素。我們已就此作出考慮。

5. 根據《公共巴士服務條例》(“條例”)，車費等級表是由行政長官會同行政會議釐定。二零零零年十月，政府曾就釐定巴士車費機制的改善建議徵詢立法會交通事務委員會的意見。二零零零年十二月，行政長官會同行政會議公布採用“經修訂的考慮多方面因素做法”，作為審議各項調整巴士車費申請的準則。這準則的其中一個要點，是政府在審議調整巴士車費申請時，會考慮多項因素<sup>(註)</sup>。

6. 我們考慮過委員的意見後，準備在擬議的新專營權中加入條文，訂明專營公司在申請調高或調低巴士車費時會考慮

---

(註) 會考慮的多項因素包括：

- (a) 自上次調整車費以來經營成本和收益的變動；
- (b) 未來成本、收益和回報的預測；
- (c) 需要讓巴士公司得到合理的回報率；
- (d) 市民的接受程度和負擔能力；以及
- (e) 服務的質和量。

多項因素，該等因素會包括市民的負擔能力和該公司的營運情況。

### 證券投資

7. 我們於上次會議告知委員，會在擬議的新專營權內增訂條文，規定專營巴士公司在投資證券時，須先徵得運輸署署長(“署長”)批准。當時曾有提問這項新規定是否有違本港奉行的自由市場原則。

8. 政府無意對巴士公司的商業營運作出不必要的干預。基本上，巴士公司只在使用專營權帳項的資金進行證券投資時，才須先徵得署長批准。有關的申請不會被無理地拒絕或延遲作出批准。新規定旨在保障乘客的利益，盡量避免巴士公司因進行證券投資而對車費水平可能造成的不利影響。

### 巴士轉乘計劃

9. 有建議在擬議的新專營權內增訂條文，規定巴士公司須按署長的指示，實施巴士轉乘優惠計劃。我們已就此作出考慮。正如委員所知，鼓勵巴士公司推行更多巴士轉乘計劃是我們的首要工作之一。各巴士公司在二零零一年共推行了 21 項新的巴士轉乘計劃，並在本年一月至今共實施了另外 19 項計劃，這些巴士轉乘計劃提供一家或多家巴士公司的路線供乘客選擇。

10. 推行巴士轉乘計劃涉及多項考慮因素，包括計劃是否可行、是否合乎商業原則、是否能有效率地運用資源、路線的選擇、對交通的影響、以及對乘客和其他公共交通營辦商的影響等，都需要審慎研究。因此，我們認為不宜在擬議的新專營權內增訂條文，硬性規定有關的巴士公司推行巴士轉乘計劃。不過，作為我們一項首要工作，我們會繼續鼓勵和協助巴士公司增設更多巴士轉乘計劃。

運輸局

二零零二年六月二十四日