

立法會交通事務委員會

提高紅色小巴營辦商 轉以專線小巴經營的機會的措施

目的

本文件告知委員有關交通諮詢委員會(交諮會)成立的工作小組經檢討專線小巴營辦商的遴選準則及計分制度後而提出的建議。

背景

2. 專線小巴營辦定期班次服務，行駛固定路線，其服務水平和票價受運輸署規管和監察。另一方面，紅色小巴(紅巴)的服務和票價則不受規管。為確保服務質素，政府既定的政策是鼓勵紅巴轉為專線小巴經營。

3. 為執行這項政策，運輸署不時策劃和制訂新的專線小巴路線組合，公開招標，並邀請所有公共小型巴士(公共小巴)營辦商在這些專線小巴營辦商遴選中提交申請。當局收到申請後，會根據一套遴選準則和既定的計分制度作出評審。

檢討範圍

4. 為提高紅巴營辦商(特別是規模較小的營辦商)轉以專線小巴經營的機會，交諮會在二零零三年七月成立了工作小組，負責檢討現行的專線小巴營辦商遴選準則及計分制度。工作小組亦研究了一些實際措施，以協助規模較小的紅巴營辦商參與遴選，以及加強公共小巴業界對遴選準則及計分制度的認識。

5. 在檢討過程中，工作小組曾與專線小巴和紅巴業界和有關各方會面，聽取他們的意見。

交諮會工作小組的建議

6. 工作小組認為在考慮修改現行計分制度的同時，亦應顧及確保服務質素和可靠性的需要。任何修改建議均應在協助紅巴和規模較小的營辦商參與專線小巴營辦商遴選這個目標和保障乘客利益的需要兩者之間，取得合理的平衡。

附件 7. 附件載述工作小組的報告。工作小組建議對現行的計分制度作出若干修改，並提出建議措施，以協助規模較小的紅巴營辦商參與專線小巴營辦商的遴選和提高遴選程序的透明度。

未來路向

8. 交諮會已通過工作小組的建議，並提交政府考慮。我們會研究有關建議，並會在作出最後決定前，徵詢公共小巴業界的意見。我們對未來路向有所定案後，亦會告知各委員。

環境運輸及工務局
二零零三年八月

交通諮詢委員會工作小組

專線小巴營辦商 遴選準則及計分制度檢討報告

引言

為提高紅色小巴(紅巴)營辦商(特別是規模較小的營辦商)轉為專線小巴經營的機會，交通諮詢委員會在二零零三年七月成立了工作小組，以檢討現行的專線小巴營辦商遴選準則及計分制度。工作小組亦研究了一些實際措施，以協助規模較小的紅巴營辦商參與遴選，以及加強公共小型巴士(公共小巴)業界對遴選準則及計分制度的認識的措施。在檢討過程中，工作小組曾徵詢專線小巴和紅巴業界和有關各方的意見。

評估現行計分制度

2. 根據現行的計分制度，當局會依五個主要遴選準則下的 13 個評審因素(附件 A)來評定每名申請人是否合適。有關這些因素的一般說明，載於發給所有有意申請人的“投標者須知”內。工作小組注意到，現行計分制度的設計，雖然是以確保為市民提供高質素和可靠的服務為目標，但一些現行做法未必能夠鼓勵規模較小的紅巴營辦商競投新的專線小巴路線。在遴選專線小巴營辦商時，運輸署署長會依專線小巴營辦商遴選委員會的建議作出決定。該遴選委員會由交通諮詢委員會、環境運輸及工務局、民政事務總署、廉政公署和運輸署的代表組成。

3. 工作小組的主要檢討結果概述如下：

(a) 下列的現時做法未必有助於鼓勵規模較小的紅巴營辦商參與專線小巴營辦商遴選：

(i) 就公司申請人來說，在計算該申請人擁有的所需公共小巴車隊的車輛數目時，只有以該公司名義登記的公共小巴才視作由申請人所擁有

— 紅巴營辦商組成公司競投新的專線小巴路線並非罕見，但由於公共小巴牌照的價值高，小規模的營辦商一般都非常不願意以公司名義登記其公共小巴；

(ii) 聘用全職車隊經理

- 專線小巴營辦商聘用全職車隊經理有其好處，但並非必要，因為個別專線小巴路線組合一般屬於小規模經營，而在過去六次遴選中，每個專線小巴路線組合所需的車輛總數平均約為六輛；

(iii) 服務發展計劃和顧客服務這兩個評審因素，欠缺有關哪類建議可取得分數的指引

- 規模較小的營辦商可能對於在這兩方面推出新措施的經驗較少；

(iv) 如果申請書中建議使用新車，申請時須提交訂購新公共小巴的單據以作證明

- 如果提供單據作證明，申請人須承擔在未知悉其申請是否獲批前投資購買新車的財政風險；以及

(v) 有關財政資源這個評審因素，申請人的流動資金須扣除其就有關公共小巴牌照／車輛尚未清還的按揭貸款

- 營辦商(特別是規模較小者)有這類按揭貸款的情況在公共小巴業並非罕見。

(b) 工作小組成員一般認為，紅巴營辦商參與遴選的申請應給予較多分數，以鼓勵紅巴轉為專線小巴經營。

(c) 票價水平是影響乘客選擇交通工具的因素之一，現行計分制度沒有把它列為考慮因素。

(d) 基建設施方面的改變，例如新鐵路通車，可能影響在有關地區提供服務的現有公共小巴營辦商的經營，這些特別情況須給予考慮。

(e) 規模較小的紅巴營辦商如要有效率地組織起來競投新的專線小巴路線組合，以及合作營辦專線小巴服務，會面對一定的困難。

- (f) 一般的招標安排，在有關披露投標的評審準則和計分制度方面，沒有統一的指引。另一方面，公共小巴業界普遍贊成提高評審準則和計分制度的透明度，但個別業界成員則對公開計分制度詳情的程度有不同看法，因規模較大的營辦商符合特定要求的能力往往較規模較小者優勝，假如他們獲悉計分制度的全部詳情，就有更大機會取得高分數。

建議

4. 工作小組認為在考慮修改現行計分制度的同時，亦應顧及確保服務質素和可靠性的需要。任何修改建議均應在協助紅巴和規模較小的營辦商參與專線小巴營辦商遴選這個目標和保障乘客利益的需要兩者之間，取得合理的平衡。

5. 以下是工作小組的建議：

計分制度

- (a) 為落實提高紅巴營辦商(特別是小規模營辦商)轉為專線小巴經營的機會這個目標，遴選專線小巴營辦商的現行計分制度應予修改。主要的建議修改為：
- (i) 在“車隊擁有權”這個評審因素下，就公司申請人而言，以該公司名義及公司股東／董事或其配偶登記的公共小巴，應全部計算在內；
 - (ii) “聘用車隊經理”這個評審因素的比重應由 5 分減至 2.5 分；
 - (iii) 在“服務發展計劃”及“顧客服務”這兩個評審因素下分別可獲取分數的可接受項目，應向有意競投人士公開；

- (iv) 在“車齡”這個評審因素下：
- 一 除了訂購新公共小巴的單據外，申請人如在申請時承諾在申請獲批准後即購買新公共小巴，則該項承諾亦應獲接納為申請書內建議使用新車的證明。中選的申請人如最後決定不購買新車，則營辦權應判給備取名單中得分最高的申請人；
- (v) “車輛質素”這項遴選準則所佔的總分，應由現時的 40 分降至 35 分。有關的分數改變應由這項遴選準則下的“車齡”這個評審因素所佔的 20 分減至 15 分；
- (vi) 在“財政資源”這項遴選準則下，只應計算申請人的流動資金，不論申請人是否有任何未清還的公共小巴牌照／車輛按揭貸款，而這項因素所佔的比重應由 10 分減至 5 分；
- (vii) “新加入專線小巴行業”這項遴選準則的比重應予增加，以使其所佔的分數由 10 分增至 15 分。
- (b) 為了在上述目標和保障乘客利益的需要之間維持合理的平衡，應加入一個新的評審因素，把申請人建議的票價水平列為遴選的評審因素。
- (c) 於每個評審因素中，實際的評分應按線性比例計算，以使申請人在每項評審因素下的實際得分，與該申請人能符合有關因素中取得最高評分所要求的準則的程度成正比。
- (d) 如由於基建設施有所改變(例如新鐵路通車)而會對該地區現有的公共小巴營辦商造成影響，則應為該區內專線小巴路線組合的營辦商遴選工作訂立一個增延的計分制度。在這種情況下，應增加兩個評審因素，分別為擬調配至所需車隊的“現有”公共小巴(即已在有關地區經營的公共小巴)的百分比，這因素的最高評分為 15 分；以及擬調配至所需車隊的“現任”司機(即在有關地區駕駛“現有”公共小巴的司機)的百分比，這個因素的最高評分為 20 分。

- (e) 應就上文(d)項的建議在有關地區進行調查，以建立“現有”公共小巴的數據庫。同時，為了證實“現任”司機的身分，有關申請人須提交證明文件，令運輸署信納申請書提及的“現有”公共小巴是由有關司機駕駛的。
- (f) 現行的計分制度應按上文(a)至(e)項的建議加以修改。建議的計分制度載於附件 B。

附件 B

協助規模較小的公共小巴營辦商參與遴選的措施

- (g) 應考慮採取下列實際措施，向規模較小的公共小巴營辦商提供協助：
- (i) 運輸署應在憲報刊登邀請營辦商申請新的專線小巴路線組合的公告後，為有意競投者在遞交標書前舉行簡布會；
- (ii) 當局應鼓勵法律和會計專業團體為公共小巴營辦商提供義務諮詢服務，讓他們了解集合營辦商資源的可行方法，以協助他們參與專線小巴營辦商的遴選；以及
- (iii) 探討以中小型企業資助計劃幫助規模較小的公共小巴營辦商的可行性。

使計分制度更具透明度的措施

- (h) 為使計分制度更具透明度，“投標者須知”應加入下列資料：
- (i) 遴選程序概要，包括專線小巴營辦商遴選委員會的成員組合；
- (ii) 進入遴選委員會最後遴選階段須取得的合格分數；
- (iii) 評審因素，包括各因素所佔比重和就個別因素給予滿分的標準。

現行的專線小巴營辦商遴選計分制度

主要遴選準則

1. 管理能力(30分)
2. 車輛質素(40分)
3. 財政資源(10分)
4. 顧客服務(10分)
5. 新加入專線小巴行業 (10分)

評審因素

1. 從事公共運輸服務的經驗
2. 在有關專線小巴路線所需車隊中擁有的車輛的百分比
3. 聘用車隊經理
4. 司機培訓計劃
5. 服務發展計劃
6. 車齡
7. 使用環保公共小巴的數目
8. 過去三年的驗車合格率
9. 為殘障人士提供的設施
10. 車上裝設的安全設備

11. 流動資金數額(扣除尚未清還的公共小巴牌照／車輛按揭貸款)

12. 所提供的顧客服務及設施

13. 申請人所經營的專線小巴數目

(註：若申請人是專線小巴營辦商，他們經營現有專線小巴服務的表現也會被考慮)

建議的專線小巴營辦商遴選計分制度

<u>主要遴選準則</u>	<u>評審因素</u>	<u>建議計分制度</u>	
		<u>給與最高評分的準則</u>	<u>最高評分</u>
申請人的管理能力 (27.5 分)	• 申請人從事公共運輸服務的經驗	• 8 年或以上	+2.5
	• 在所需小巴車隊中屬申請人名下車輛所佔的百分比	• 擁有 75%或以上 (以下列方式擁有小巴會獲得評分— ▪ 個人名義的申請人：小巴由申請人或其配偶擁有 ▪ 公司申請人：小巴以該公司名義註冊或由該公司的股東／董事或其配偶擁有)	+10.0
	• 改進司機行為和駕駛態度的培訓	• 向司機提供培訓	+5.0
	• 經營和加強服務的計劃	▪ 更新車輛計劃	+5.0
		▪ 其他營運及監察建議，例如聘用車隊經理、成立乘客聯絡小組、進行乘客意見調查等	+5.0

<u>主要遴選準則</u>	<u>評審因素</u>	<u>建議計分制度</u>	
		<u>給與最高評分的準則</u>	<u>最高評分</u>
擬使用車輛的質素 (35.0 分)	• 車齡	• 車隊的平均車齡是兩年或以下 (以車輛首次登記的日期為準。訂購新車的單據或保證在申請獲批後購買新車的承諾書，會接納為使用新小巴的證明)	+15.0
	• 環保車輛數目	• 車隊全部屬歐盟 III 型的柴油、石油氣或電動小巴	+5.0
	• 擬使用的車輛在過去三年的驗車記錄	• 100% 合格率	+10.0
	• 為殘障人士提供的設施	• 為殘障乘客提供點字車牌號碼牌、防滑地台、優先上車或預留座位安排等	+2.5
	• 車上裝設的安全設備	• 裝設超速顯示器、安全帶等	+2.5

主要遴選準則	評審因素	建議計分制度	
		給與最高評分的準則	最高評分
申請人的財政資源 (5.0 分)	<ul style="list-style-type: none"> 流動資金數額 	<ul style="list-style-type: none"> 每部小巴不少於 50,000 元 	+5.0
擬提供的顧客服務 (7.5 分)	<ul style="list-style-type: none"> 為乘客提供的設施 	<ul style="list-style-type: none"> 在車上裝設扶手或其他設備 	+2.5
	<ul style="list-style-type: none"> 其他創新而實際的建議 	<ul style="list-style-type: none"> 提供司機制服、在總站展示小巴服務資料／設置意見箱等 	+5.0
新加入專線小巴行業 (15.0 分)	<ul style="list-style-type: none"> 申請人經營的專線小巴數目 	<ul style="list-style-type: none"> 現時沒有經營專線小巴 	+15
票價 (10.0 分)	<ul style="list-style-type: none"> 申請人建議的票價水平 	<ul style="list-style-type: none"> 建議的票價為運輸署指明的最高票價的 75% 或更低的百分比 	+7.5
		<ul style="list-style-type: none"> 提供長者票價優惠 	+2.5

主要遴選準則	評審因素	建議計分制度	
		給與最高評分的準則	最高評分
基建設施改變所造成的影響* (35.0 分)	• “現有”車輛的百分比	• 車隊全部使用“現有”車輛	+15.0
	• “現有”司機的百分比	• 車輛全數由“現有”司機駕駛	+20.0
過去經營專線小巴的表現 (過去經營專線小巴的不佳表現，在任何情況下均屬考慮因素。在遴選的最後階段，如申請人過去經營專線小巴有令人滿意或更佳的表现，在與其他專線小巴申請人作比較時，這會列為考慮因素，但與其他紅巴申請人作比較時，則不會列為考慮因素。)	• 過去兩年經營專線小巴的表現	• 表現優良#	+3.0

*適用於因基建設施的改變(例如新鐵路通車)而受到影響的地區的專線小巴路線的營辦商遴選工作。

#如表現差劣，最高可扣 20 分。