

## 專營巴士票價調整安排

### 公共巴士服務專營權

環境運輸及工務局

巴士每天乘客約四百萬人次-  
是香港最多人用的公共交通工具

## 改善票價調整安排的目的

- 讓票價因應經濟情況可加可減
- 增加票價調整的客觀性及透明度
- 當巴士公司回報率超出9.7%時回饋乘客

## 政府的角色 – 保障公眾利益

- 使公眾獲得安全, 高質, 及價格合理的巴士服務
- 維持市場經濟, 容許企業自主

## 現行的調整安排： “經修訂的考慮多方面因素做法” (Modified Basket of Factors/MBOF)

- 根據《公共巴士服務條例》，行會有權釐定巴士票價
- MBOF包括的一籃子考慮因素是：
  - (a) 自上次調整票價以來經營成本及收益的變動
  - (b) 未來成本、收益及回報的預測
  - (c) 巴士公司需要得到合理的回報率
  - (d) 市民在接受程度及負擔能力
  - (e) 服務的質量

## MBOF不足之處

- 慣例是巴士公司提出加價申請，但沒有渠道讓票價隨經濟下調
- 加價幅度由巴士公司提出，而市民不知道政府用什麼起點作評估及如何作最終決定
- 沒有清晰元素，促使巴士公司提高生產力
- 2000年訂下的乘客分享回報的啟動水平為回報率13%，現已顯得過高

## 新建議:引進可加可減 票價調整方程式

可依據的票價調整幅度(Supportable Fare Adjustment Rate)

$$\begin{aligned} &= \\ &0.5x \text{ 運輸業界工資指數(Wage Index) 變動} \\ &+ \\ &0.5x \text{ 綜合消費物價指數(C CPI) 變動} \\ &- \\ &0.5x \text{ 生產力增幅 (Productivity Gain)} \end{aligned}$$

以上方程式會成為票價應如何調整的評估起點

提供誘因增加生產力 - 票價調整方程式加入生產力增幅元素

$$\text{生產力增幅} = \frac{\text{巴士業界每年總收益(車費及非車費收益)}}{\text{巴士業界每年總經營成本}}$$

意義： 生產力增幅可量度巴士業界以每一單位的營運成本每年能加多少收益

計算結果： 過去5年業界生產力增幅為每年0.51%，一半與乘客均分即為 0.51% $\times$ 0.5 = 0.3%

## 引入生產力增幅的效果

- 巴士公司：促使每年達0.3%生產力增幅，減低成本
- 乘客：緩和票價加幅0.3%或進一步調低票價0.3%

方程式為考慮票價調整起點- 增加客觀性

- 方程式運算結果作為票價調整的基本參考指標
- 行會繼續保留釐定巴士票價的法定權力，以顧及MBOF內的其他考慮因素，例如-
  - 市民在接受程度及負擔能力
  - 巴士公司長遠營利能力
- 方程式建議的票價調整幅度可因而有彈性地調整

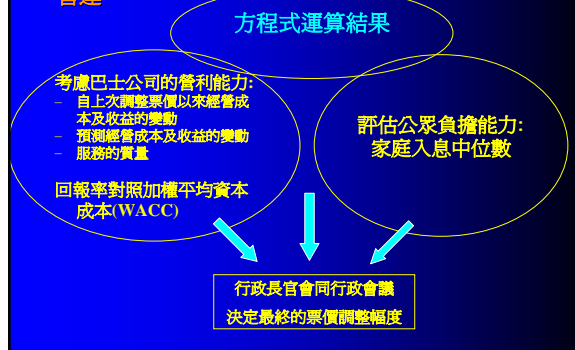
## 公眾接受程度及承擔能力

- CCPI反映本港90%住戶開支模式，能大致反映公眾接受程度及負擔能力
- 公眾負擔能力亦受市民收入影響
- 新建議：引入家庭入息中位數變動作為另一客觀參考

## 巴士公司的合理回報

- 以往做法：考慮巴士公司過去的平均回報率
- 新建議：以巴士業界加權平均資本成本(WACC)為參考
- 不為巴士業界設定最低回報率保障或回報率上限
- 不會指定每間巴士公司的合理回報率

### 票價調整過程：平衡市民負擔能力與巴士公司的營運



### 票價調整過程

- 當局每季運算方程式，監察票價調整可依據的幅度
- 巴士公司可自行決定何時提交加價申請，而政府亦有權啟動票價下調
- 當局觀察方程式的數據走勢及核對巴士公司提交的資料，處理過程約需時數月
- 不會建議批准少於每程一角的票價調整

### 票價調整過程

- 維持現有安排，行會在作出決定前，政府會聽取交諮會及立法會意見
- 行會有決定後，政府會向公眾及立法會解釋如何比較各參考指標及公開巴士公司當年及預測票價調整後的回報率

### 回饋乘客數額

- 回報超過啟動水平時，乘客可與巴士公司平均分享超出的回報
- 新建議：調低啟動點，由2000年設定的回報率13%降至9.7%
- 好處：新啟動點考慮到當前的經濟環境

### 公眾意見調查

- 2005年8月訪問2026人
- 72%認為有需要設立票價調整機制
- 當中85%贊成政府保留最終決定權
- 當中80%贊成加入反映通脹及通縮的指數及加入家庭入息中位數作參考

### 新安排的優點

- | 過程  | 票價   |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• 增加客觀的基準和評估</li> <li>• 平衡市民負擔能力及公司營運</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 更適時主動回應經濟變化</li> <li>• 避免票價大幅波動                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 方程式不直接轉嫁易變不穩的成本予乘客</li> </ul> </li> <li>• 緩和加價或增加減價幅度                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 回饋乘客數額的啟動點由13%調低至9.7%</li> <li>- 加入分享生產力增幅</li> </ul> </li> </ul> |

## 落實安排

- 計劃於2006年1月實行
- 新安排於3年後(2009年)檢討，增加靈活性

## 減價措施

- 九巴、城巴、新巴、龍運同意在新安排推出時推出減價措施，包括 –
  - 票價為15元或以上的路線，預繳來回車費減價15%
  - 票價為10元至14.9元的路線，預繳來回車費減價5%
  - 在星期日或公眾假期，長者車費減至2元或半價
  - 現有167項巴士轉乘優惠計劃外，新增47項
- 減價措施會維持3年，屆時與調整安排一併檢討

## 減價措施

- 措施包括98條巴士線，每日最多惠及90萬乘客（每日總巴士乘客人數的四分之一），例子：

巴士路線	票價 (\$)	雙程可節省車費 (\$)	每月可省 (\$) (以25天計算)
969(天水圍/元朗-銅鑼灣)(經金鐘)	20.7	6.2	155
962(屯門-銅鑼灣)(經中環)	18.2	5.4	135
935(石梨-灣仔)	15.3	4.5	112.5
E21(機場/東涌-大角咀)(經旺角)	14	1.4	35
307(大埔-中環)	20.3	6	150
682(沙田-柴灣)(經北角)	18.2	5.4	135
692(將軍澳-中環)	12.8	1.2	30
970(蘇屋-香港仔)(經旺角)	10.6	1	25
621(觀塘-中環)	10.1	1	25

## 專營權事宜

- 三間專營巴士公司專營權屆滿日期：
  - 城巴(專營權一) 2006年6月30日
  - 新大嶼山巴士 2007年3月31日
  - 九巴 2007年7月31日
- 三間專營巴士公司已申請為期10年的新專營權

## 專營權事宜

- 除了減價措施，巴士公司同意 –
  - 落實環保措施
  - 提高巴士服務水平及行車安全
- 新專營權加入條文反映票價可加可減新元素
- 將建議批予10年的新專營權

## 未來路向

- 巴士票價調整安排連同專營權事宜諮詢： –
  - (a) 交通諮詢委員會；及
  - (b) 立法會交通事務委員會
- 諮詢完成後提交行政會議作最終決定

## 公共巴士服務專營權

### 公共巴士服務專營權

- 根據《公共巴士服務條例》(第230章)第5(1)條，行政長官會同行政會議可批出巴士專營權
- 該條例規定專營權不可超逾10年

### 服務評估

- 巴士公司在現時的專營權期內，需要維持適當而有效率之公共巴士服務
- 三間巴士公司的意外率和投訴數字在過去五年均已下降或維持在低水平
- 2005年8至9月政府委託香港理工大學進行民意調查
- 70%以上的受訪者滿意九巴、城巴及新大嶼山巴士的整體服務，包括
  - 可靠性、舒適程度、安全性、車廂清潔程度、環保的表現等

### 改善環境

- 路邊廢氣的主要成分包括一氧化碳(CO)、碳氫化合物(HC)、氮氧化物(NOx)及粒子排放物(PM)
- 巴士公司承諾—
  - 使用更環保的巴士(如歐盟2型及更高型號的巴士)以助減低廢氣的排放
  - 展開測試在歐盟2型或更高型號的巴士安裝「連續還原粒子過濾器」(CRT)，進一步減低廢氣排放
  - 在購買新巴士時，會採購市場中獲確認的環保技術及產品，包括低污染的巴士
  - 在運輸署署長與巴士公司商討後，在現有的車隊或添置的新巴士中採納已確認及市場上已有供應的環保技術

### 改善環境



- 與歐盟1型巴士比較，歐盟2型或以上的環保巴士能減低廢氣排放量：
  - 粒子排放物(PM) - 最高達94%
  - 一氧化碳(CO) - 最高達65%
  - 氮氧化物(NOx) - 最高達54%
  - 碳氫化合物(HC) - 最高達54%
- 巴士公司在2006 - 2010年計劃採購超過800輛低污染巴士，涉及的投資金額約\$28億
- 如果測試成功，三間巴士公司會在2005至2009年完成安裝「連續還原粒子過濾器」(CRT)，個別巴士公司的投資額達\$2百萬至\$1億

### 服務安全

- 為提高巴士行車安全，三間巴士公司同意全線安裝行車記錄儀，俗稱「黑盒」
- 在2006年至2007年完成安裝，個別公司的投資額超過\$1,200萬

## 服務安全

- 「黑盒」儲存的資料有助：
  - 監察車長駕駛行爲，改善巴士安全
  - 交通意外調查
  - 車隊管理



## 減少繁忙道路巴士班次

- 繁忙道路包括
  - 怡和街、德輔道中、金鐘道、軒尼詩道及彌敦道
- 減少行走繁忙道路的巴士數目，改善交通情況及環境
  - 自1999年至2005年中，城巴(港島及過海路線)及九巴在繁忙地區共減少：
    - 約3,800巴士班次(每天計)
    - 約230輛巴士
- 承諾
  - 城巴(港島及過海路線)於2006/07年在港島區主要繁忙地區減5-9% (約180-460班次)
  - 九巴於2006/07年在彌敦道減8% (約150班次)
- 往後將持續調整繁忙道路的巴士活動，可減少的班次視乎乘客需求及交通情況而定，我們會適當地諮詢區議會的意見

## 加強乘客資訊

- 於個別巴士總站安裝顯示屏，顯示巴士的班次和開車時間
- 於九巴及城巴全線巴士車廂內安裝報站器，讓乘客知悉巴士的位置和下一站的地點
- 至於全球衛星定位系統(GPS)，城巴(港島及過海路線)及九巴承諾繼續進行GPS的測試