



香港電車有限公司  
HONG KONG TRAMWAYS, LIMITED

立法會CB(1)901/10-11(01)

## **Hong Kong Tramways** 香港電車

**Application for Fare Increase**  
有關電車公司的加價申請

**17th December 2010**  
二零一零年十二月十七日

## History and Profile 歷史及概況

### One of HK's icons and a city heritage 香港極具歷史意義的標記

- Established in 1904  
創立於1904年
- World's largest double-deck tram fleet and unique double-deck metric system  
譽為全球規模最大及獨有的雙層電車系統
- A mass transit system with 230,000 trips per day (84,000,000 per year) representing an important public transport mode on HK island  
每日接載23萬人次的集體運輸系統(每年載客人次達8千4百萬)，代表港島區一個重要的公共交通工具
- Functions as an essential service complementary to other transport means  
為一項重要的交通工具，與其他交通服務互相補足
- Greenest and cheapest transport mode in Hong Kong (\*lowest carbon footprint)  
香港最環保及票價最廉宜的交通工具 (\*「碳足跡」最低)

*\*Carbon footprint means "to reduce emission of CO<sub>2</sub> and help alleviate the global warming"*  
碳足跡指減少排放二氧化碳 (CO<sub>2</sub>)，協助緩和全球暖化

## Operating System 操作系統

- System details 系統詳述
  - Fleet size : 163 vehicles (including 2 antique trams)  
車隊 : 163輛雙層電車 (包括 2輛古董觀光電車)
  - Kilometrage : over 6 million km per annum  
營運里數 : 每年行走逾6百萬公里
  - Staff size : 670 (including 350 drivers)  
員工人數 : 670 (包括350名車長)
  - Network : 6 routes, 6 terminal stations, 29.5km line length, 118 stops  
網絡 : 6條路線, 6 個總站, 路軌全長29.5公里, 118個電車站
  - Tramway : operate in mixed road traffic with limited exclusive passages  
路軌 : 與其他交通工具共用路面 , 只有有限專用行車線

## System Development 系統發展

- System still based on very old technology (1950's)  
行車系統仍沿用非常古舊的技術(源於1950年代)
- No major improvements of system in past years  
過去多年來，系統未有重大改良
- Far inferior to other transport systems in the market  
遠遠落後於其他運輸系統
- Improvements urgently required: efficiency, safety and quality of service  
有迫切需要提升效率、安全和服務質素

## Recent Changes 最近的革新

- Veolia Transport, a world renowned public transport operator, took over the tram operation in 2009  
威立雅交通為世界知名的交通系統營運商，於2009年全面接管香港電車
- New development strategies 新發展策略
  - Upgrade services to be in line with the world's norm  
提升服務至世界標準
  - Catch up with essential improvement works long overdue  
加緊推行耽誤已久而必要進行的改善工程
  - Provide passengers with quality services  
為乘客提供優質服務
  - Promote utilization of green transport  
提倡使用環保交通工具
  - Help alleviate environmental problems in Hong Kong  
協助紓緩香港的環境污染問題

## Current fares 現時票價

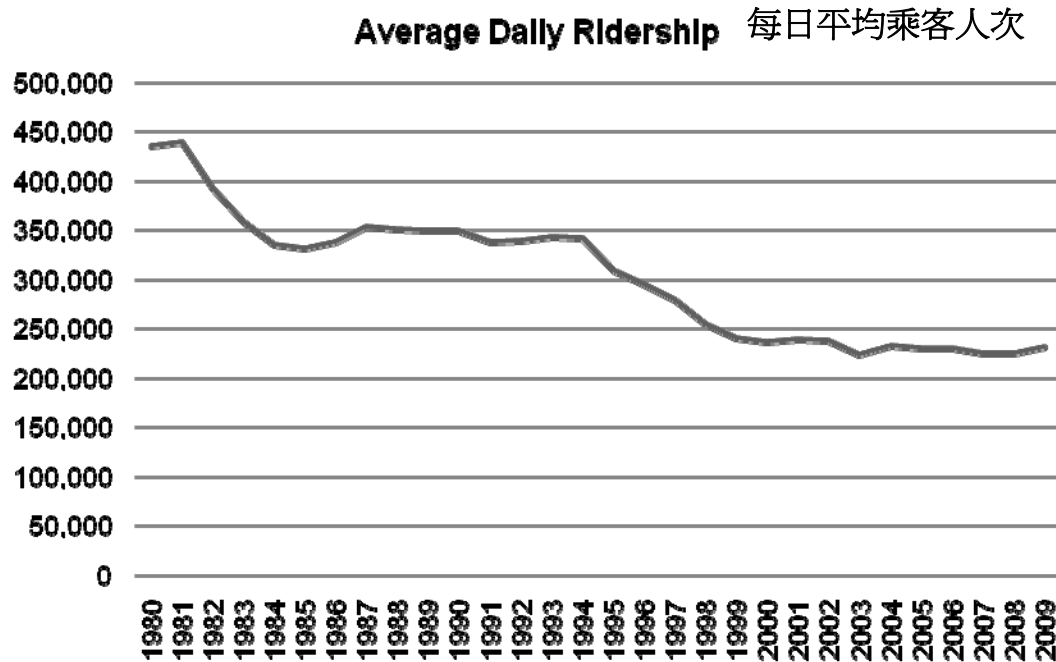
- Current fares 現時票價
  - Persons aged 12 or above : \$2.00  
12歲或以上人仕
  - Child : \$1.00  
小童
  - Elderly : \$1.00  
長者
  - Monthly tickets : \$170  
月票
- Last fare increase 上一次加價 - 1998 (25%) :  
Persons aged 12 or above : \$1.60 to \$2.00  
12歲或以上人仕 : \$1.60 至 \$2.00

## Operating Environment 經營環境

- Keen competition from other modes of transport  
面對其他交通工具激烈的競爭
- Increasing traffic density  
交通流量增加
- Declining patronage  
乘客量持續下降
- Reduced fare revenue  
票務收入減少
- Unstable non-fare revenue  
不穩定的非票務收入
- Increasing operating cost  
營運成本持續上升
- Public pressure on service improvements  
公眾對改善服務的訴求

## Patronage Trend 乘客量的趨勢

- Average decline in patronage since 1998 : 1.6% per year  
自1998年起乘客量每年平均下跌幅度：1.6%
- Decline in 2010 (Jan – Jul) vs 2009 : 1.6%  
2010年 (1月 – 7月) 相對2009年的下跌幅度：1.6%





## Non-fare Revenue 非票務收入

- Advertising 廣告
  - Potential advertising spaces (tram shelter and tram body) fully exploited since 2007  
自2007年起，所有可供裝設廣告的位置 (包括車站及電車車身) 均已用盡
  - Spaces inside tram compartment very limited thus making display of advertisement not practical  
電車車廂的空間非常局限，難以用作展示廣告
  - Revenue very volatile due to economic fluctuation  
收入不穩定，隨着經濟環境而經常變動
- Tram hire 電車租賃
  - Negligible  
收入微不足道

## Operating Costs 經營成本

- Surge in operating costs with no downward adjustments during deflationary periods  
激增的經營成本，即使在通縮時期也未見向下調整
  - Salary (cumulated salary increase of 22.89% in past 12 years)  
薪金（過去 12 年累計增幅 22.89%）
  - Electricity costs (kwh unit price increase 43.6% in past 12 years)  
電費（過去 12 年每度電費增加 43.6%）
- Costs continue to escalate in foreseeable future  
在可見的將來，成本仍會繼續上升
  - Uncontrollable costs characteristics (subject to international market prices for spare parts and raw material)  
成本具有難以控制的特性（視乎備用零件及原料在國際市場的價格）
  - Implementation of improvement measures  
實行改善措施

## Public “Wish List” 公眾的「心願」

- Passenger Surveys 乘客意見調查 (2009)
  - Service frequency  
服務班次
  - Passenger comfort (passenger flow, seating, suspension, motorization, etc..)  
乘客舒適度（包括車廂人流、座位、避震、設備機動化等等）
  - Passenger information  
乘客資訊
  - Air-conditioning  
車廂空調
- Other community stakeholders’ concerns  
其他社區持份者的關注
  - Safety  
安全
  - Noise emission  
噪音問題

## Improvement Measures Objectives 服務提升措施的目標

- Safety / Reliability  
安全 / 可靠性
- Noise reduction  
減少噪音
- Service improvement  
服務改善
- Operational efficiency / flexibility  
營運效率 / 靈活性
- Patronage stop declining / revert trend  
乘客量停止下降 / 調頭向上

# Improvement Measures 提升服務的建議

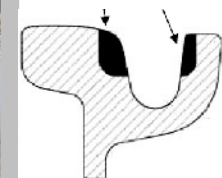
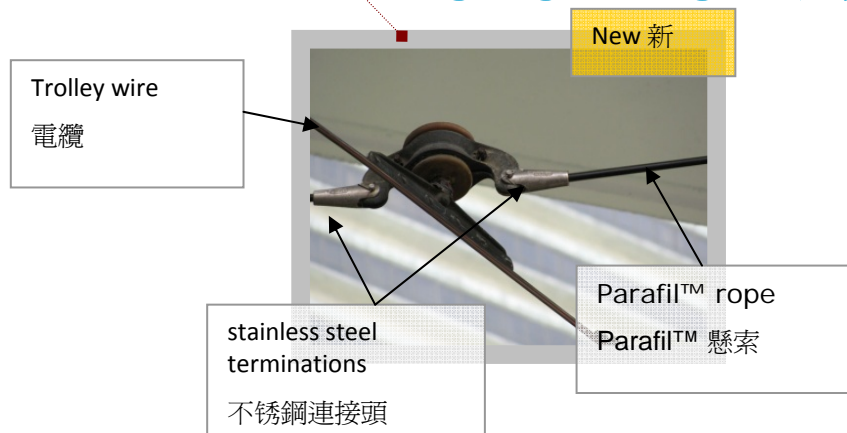
1. **More frequent service 增加班次:**
  - **Adaptation of frequencies 優化班次**



2. **Safer service 更安全服務:**
  - **Congestion spots analysis 擠塞路段分析**
  - **Traction 牽引系統**
  - **Braking System 制動系統**



3. **Noise Reduction & Safety 減低噪音及改善安全:**
  - **Overhead line (using better span wires) 架空電纜 (使用更佳懸索)**
  - **Rail welding & grinding 路軌復修及打磨**



# Improvement Measures 提升服務的建議

4. **Passenger Comfort 乘客舒適度:**  
- Interior design 車廂設計
5. **Passenger Info 乘客資訊:**  
- At stations & onboard trams 在車站及車廂內
6. **Other Improvement Ideas under study 其他研究中的提升服務意念:**  
- Suspension 避震系統  
- Tram Loops 電車掉頭處



# Improvement Measures 提升服務的建議

## 7. Implementation programme 落實計劃

- **Already started 已啟動:**
  - Track maintenance enhancement : April 2010  
加強路軌維修保養 : 2010年4月
  - Span wire replacement : April 2010  
更換懸索 : 2010年4月
  - New scheduling : 22<sup>nd</sup> November 2010  
新行車時間表 : 2010年11月22日
  
- **To start in first quarter 2011 (exact date to be adjusted subject to material delivery)  
於2011年第一季開始進行 (確切日期會因應物料供應而有所調整):**
  - Information to passengers  
乘客資訊
  - New emergency braking system  
新緊急制動系統

# Improvement Measures 提升服務的建議

## 7. Implementation programme 落實計劃

- **To start in second quarter 2011 (exact date to be adjusted subject to finalization of production plan and material delivery)**  
於**2011**年第二季開始進行 (確切日期會因應生產計劃及物料供應而有所調整):
  - New interior design  
新車箱設計
  - AC traction  
交流電牽引系統



## Improvement Measures 提升服務的建議

### 8. Exchanges with community stakeholders 與公眾持份者的交流:

#### ■ Preparation meetings to assess expectations before improvement plan 於設定計劃前舉行籌備會議以確定公眾期望

- Extensive passengers survey, attending District Council TTC meetings, and meetings with District Councillors, Legislative Councillors, academics, green concern groups etc. in mid 2009/early 2010  
於2009年中/2010年初進行廣泛的乘客意見調查、出席區議會交通及運輸委員會會議，及與區議會議員、立法局議員、學者、環保人仕等舉行會議

#### ■ Exchanges once improvement plan established 計劃建立後的交流

- Contact maintained and presentations to same panel from mid 2010 after improvement plan was established  
於2010年中當計劃建立後，與有關人仕保持著聯繫並為他們舉行講解
- Presentations and depot visits in late 2010  
於2010年底舉行講解及安排廠內參觀

## Improvement Measures 提升服務的建議

### 9. Positive impact of improvements already started

提升服務計劃帶來的正面作用已開始顯現

- **New track maintenance 新路軌維修保養方式：**
  - Some seriously damaged locations already repaired (e.g. Shau Kei Wan, Tin Lok Lane) : noise reduction  
部份嚴重受損的地點已成功維修 (例如筲箕灣, 天樂里) : 減少噪音
- **New scheduling 新行車時間表:**
  - More appropriate duty arrangements to meet need of motormen  
提供更多配合車長需要的工作時間安排
  - Higher frequency on routes with higher demand  
在需求高的路段增加服務班次
  - “On schedule” duties for motormen and more accurate frequencies for passengers  
車長有準繩的工作時間安排；而乘客則受惠於更準時的班次
  - Tram maps at every stop  
每個車站均設有電車路線圖

## Improvement Measures 提升服務的建議

### 9. Positive impact of improvements already started

提升服務計劃帶來的正面作用已開始顯現

- **New interior design 新車箱設計**
  - Positive feedback from passenger focus groups  
得到乘客意見小組的正面意見
  - Slight modifications and improvements to follow suggestions from focus groups  
根據乘客意見小組的提議作出調整及改進

## Financial Implications 財政影響

- Profit after tax in 2009 : HK\$ 8.8M  
2009 年稅後盈利：\$880萬港元
- Annual CAPEX in coming 5 years : HK\$ 40 – 50M  
未來 5 年的每年資本開支：\$4,000至 5,000萬港元
- Total investment : around HK\$ 200M  
總投資額：大約 \$2 億港元
- Financial viability 財務可行性
  - Depends on fare revenue from core activity  
有賴從核心業務所得的票務收入
  - Non-fare revenue unreliable  
非票務收入並不穩定
- Without fare increase, operation not sustainable (loss making starting from 2011/2012)  
如不加價，將難以持續經營（2011/2012 年起將錄得虧損）
- Even with fare increase, returns remain low (6.3% the first two years and declining along investment in following years)  
即使加價，回報率仍只能維持於低水平（首兩年6.3%，其後數年隨著投資增加而下跌）

## Proposed Fare Increases 建議票價加幅

	Existing fare 現行票價	New fares 新票價	Rate of increase 加幅
<b>Person aged 12 or above</b> 12歲或以上人仕	\$2.00	\$2.50	25%
<b>Children 小童</b> (half fare 票價的一半)	\$1.00	\$1.30	30%
<b>Senior citizen</b> 長者	\$1.00	\$1.10 (implementation to be postponed by one year 較後一年生效)	10%
<b>Monthly ticket</b> 月票	\$170.00	\$210.00	24%

## Conclusion 結論

- Urgent need for improvement measures to relieve concerns on safety and level of service  
有迫切需要盡快推行改善建議，以回應各方對於安全及服務水平的關注
- More attractive services contribute towards promotion of green transport and amelioration of road side pollution  
更吸引乘客的電車服務，有助推廣綠色交通，並改善從道路交通衍生的污染問題
- Fares remain very low even with proposed increases  
即使按建議加價，電車票價仍然十分低廉
- Fare increase essential for sustainability of operation  
對於電車服務的持續經營，加價是必要的

**Thank You 謝謝**