

# 九龍巴士(一九三三) 有限公司加價申請

向立法會交通事務委員會提交資料

2012年12月14日

CONFIDENTIAL AND PROPRIETARY

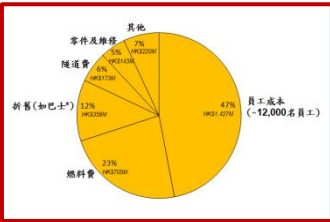
Any use of this material without specific permission of The Kowloon Motor Bus Co (1933) Ltd. is strictly prohibited.



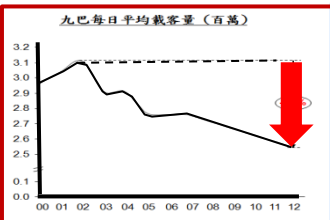
# 現時九巴營運上遇到多種挑戰



- 九巴的主要成本項目（即燃油、工資等）自2011年始都持續上升



- 九巴的成本結構彈性少而且並不完全由九巴控制



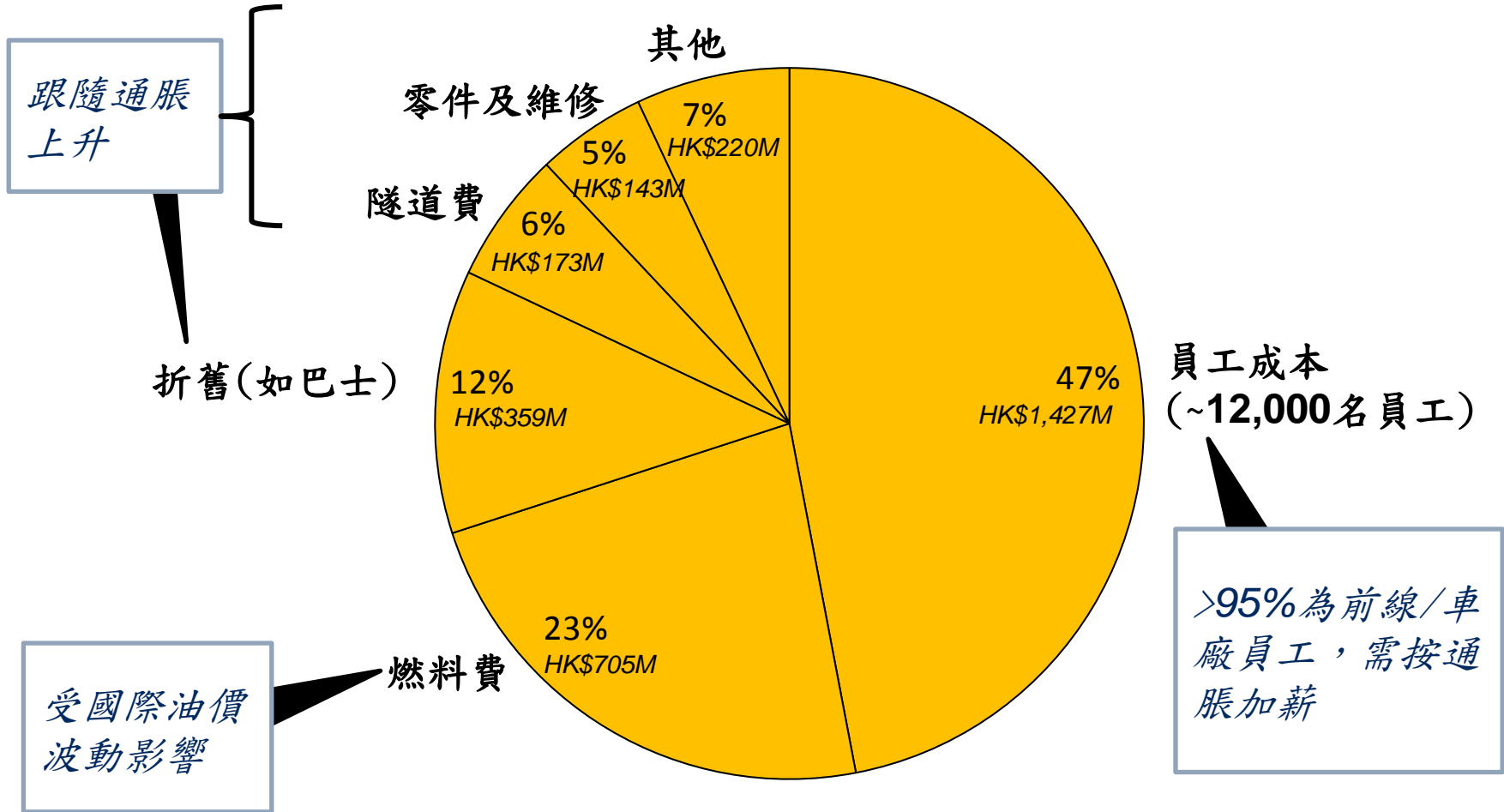
- 九巴的每日平均載客量已從2002年高峰期的310萬人次降至現時260萬，累積降幅達18%

# 70%

- 約70%的九巴路線虧本
- 過去路線重組的工作進度甚不理想

# 九巴的成本結構彈性少而並不完全由九巴控制

## 2012年上半年九巴的成本結構



# 九巴的主要成本類別都持續上升

超低硫柴油

↑ 35%



工資調整

↑ 9%



隧道費

↑ 5%



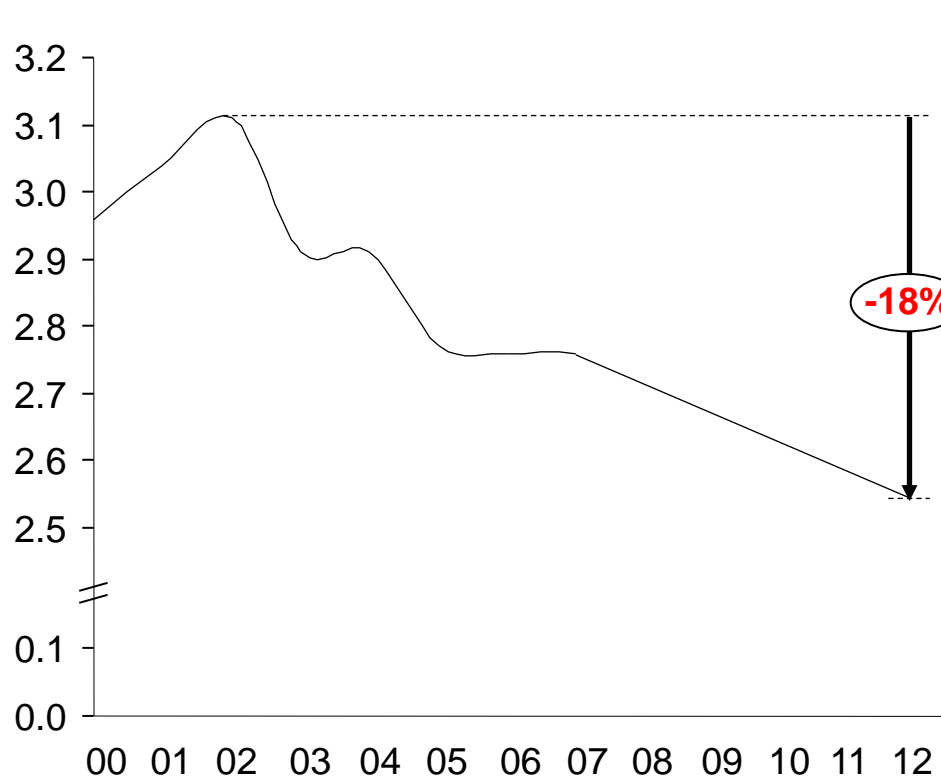
通漲

↑ 8%

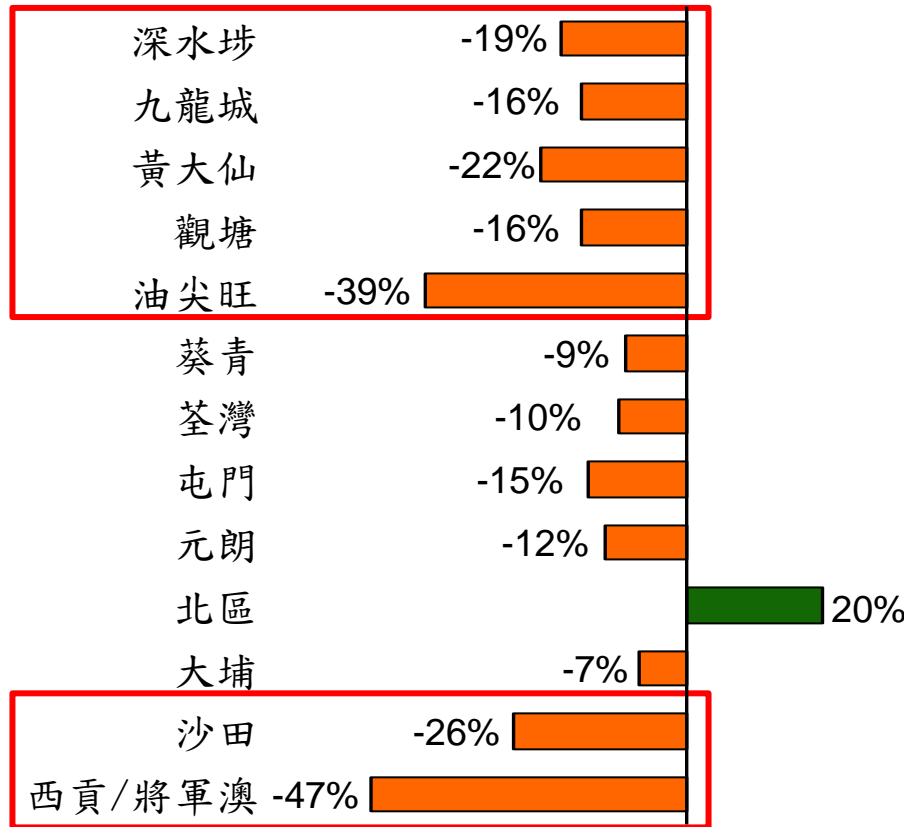


# 香港交通網絡擴展（尤其是鐵路）導致九巴載客流量流失

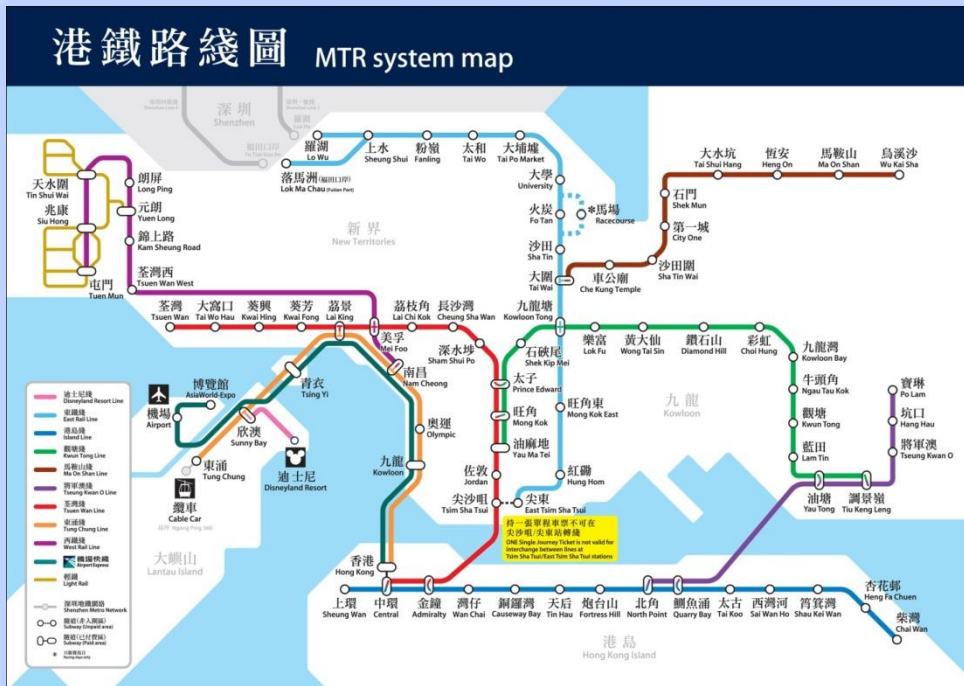
九巴每日平均載客量（百萬）



個別地區每日平均載客量的變化  
(2012年相對2002年)



# 現在許多巴士路線已過時：有必要推行有效的路線重組



## 巴士路線存在的問題

- 1 巴士線與港鐵線重疊
- 2 巴士線與巴士線重疊
- 3 巴士線與小巴線重疊



部分巴士路線  
太慢、太迂迴

# 近年交通擠塞問題顯著惡化，令巴士競爭力大減

香港主要道路

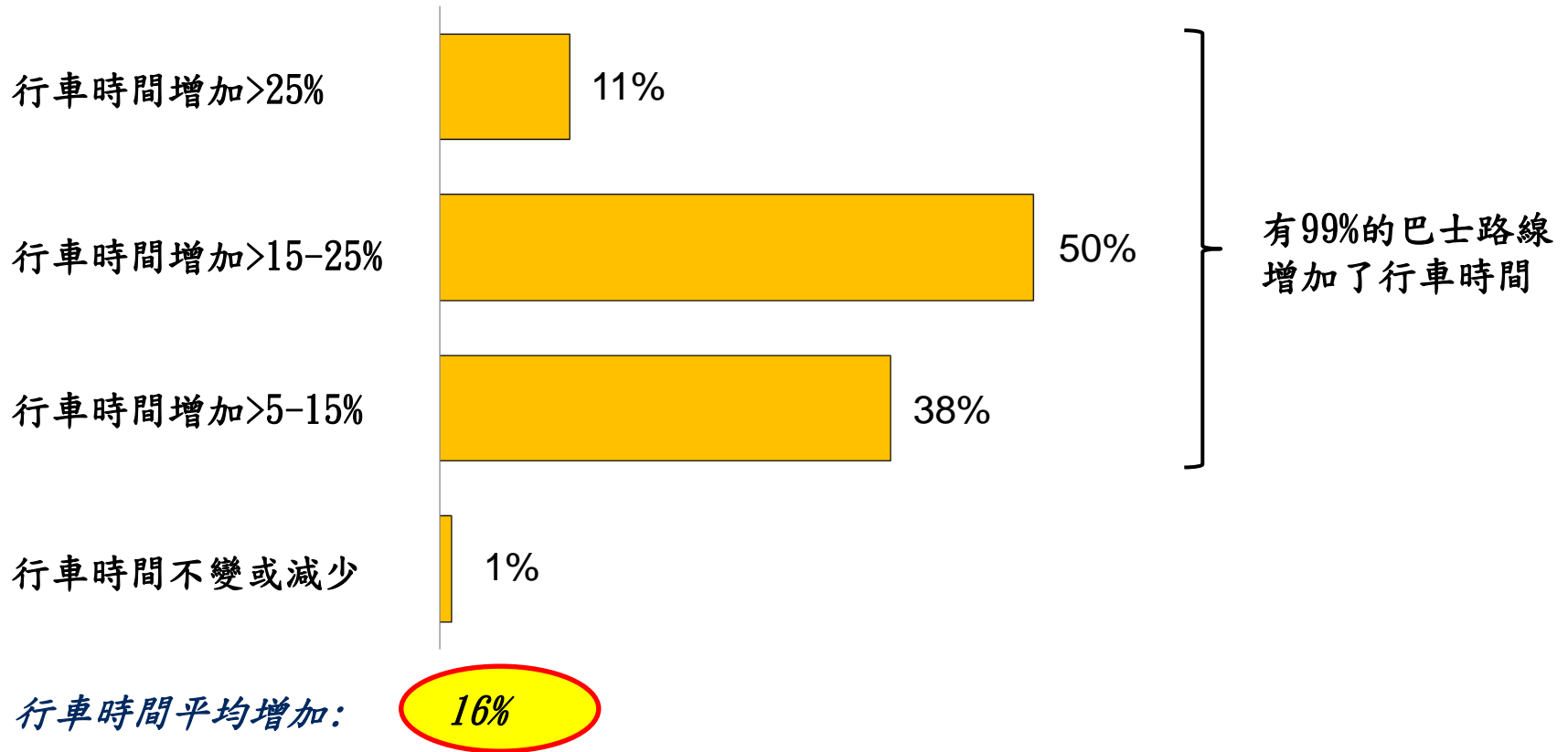


主要道路	平均車速 (km/h)		
	2005	2010	變化
龍翔道	49.3	29.7	-40%
窩打老道	22.5	17.5	-22%
梳士巴利道	26.6	24.3	-9%
幹諾道中	12.5	11.9	-5%
告士打道	22.4	18.5	-17%
軒尼詩道	14.9	14.4	-3%

資料來源：2011年汽車（首次登記稅）（修訂）條例草案法案委員會立法會文件

# 交通擠塞問題，導致巴士的行車時間增加以及客量流失

巴士行車時間的變化 (2007-2012)\*  
佔巴士路線的比率



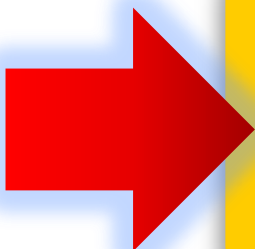


# 兩年來首次申請加價8.5%以求2013年度收支平衡

## 遞交加價申請

龍運巴士因網絡仍然健康所以不需申請加價

- 申請加幅為8.5%
- 幅度期望可以令九巴於2013年內達至收支平衡

- 
- 上次加價生效：2011年5月
  - 九巴並沒有每年申請加價
  - 這次申請加幅與兩年通脹相約

# 九巴在過去兩年已經不斷推出多項開源節流的措施

## 全面推行資源節省

- 加強與供應商議價
- 加強循環再用物料
- 減少物料購置費用



## 推出多項維修提升項目

- 竭力提高維修效率
- 提升「巴士服務比率」，「可派車比率」因壞車減少而提升



## 推行開源計劃

- 去年起推行了40項改善計畫(例如加強繁忙路線服務)
- 增加車站與車身廣告收入全數計入九巴專營賬戶
- 路線市場推廣(例如郊遊路線)



## 促進辦公室節流

- 減少不必要的使用
- 例如紙張使用量、安裝預設燈光時間掣



# 積極開拓廣告收益，2010與2011年的車身、車廂、巴士電視、候車亭燈箱廣告收入，每年均逾1億元補貼票價

## 車身廣告



## 車廂廣告



## 車廂內多媒體廣告



## 候車亭燈箱廣告



- 2012年上半年錄得\$5,480萬廣告收入，較2010年同期增加逾13%

- 廣告收益全數計入九巴專營賬戶，紓緩虧損，藉以補貼票價

# 在安全方面不遺餘力：2012年榮獲“OHSAS 18001” 職安健認證



- 香港首間獲得該項認證的專營巴士公司
- 設立專責部門監督安全事宜，提升車廠、車隊、車長及乘客各個範疇的安全質量
- 牽涉巴士意外的數據一直優於業界水平，2011年的意外數字為每百萬公里計約3宗
- 提高長者乘車安全意識，並向乘客推廣「關懷長者」的乘車文化



# 主動投資研發以及測試多種電動巴士

測試日期：2011-2012年



超級電容  
巴士  
(gBus,  
gBus2)

- 九巴已進行了兩次測試：  
gBus及gBus<sup>2</sup>
- 快速充電後可行走8-10公里
- 可於巴士站快速充電

8部超級電容巴士  
將於兩條巴士線  
試行運作(預計  
2013年第四季)

測試日期：2012-2013年



電池巴士

- 由九巴與生產商合作研發，  
以符合本港標準
- 供測試的巴士已運抵香港

10部電池巴士將  
於5條路線試行運  
作(預計2013年  
第四季)

# 九巴承諾未來繼續積極投放資源，致力提升服務

未來五年斥資50億增購  
1,800部歐五或更新型巴士



屯門公路轉車站率先試驗推行實時預  
報到站時間

11月27日 (星期二) 13:14

路線	目的地	預計 到達時間
60X	佐敦(渡華路) 途經：深水埗, 旺角, 油麻地	即將到達
259D	油塘 途經：黃大仙, 九龍灣, 觀塘	14 分鐘
260X	紅磡鐵路站 途經：佐敦, 尖沙咀	
263	沙田鐵路站 途經：城門隧道轉車站	

九巴提醒您：乘客上車後請緊握扶手，多謝合作！

繼續投放資源引進新技術



明年底在指定路線  
推出電動巴士載客服務



提升轉車站環境和設施



增加及提升員工設施



# 我們建議三大主要方案改善九巴網絡, 騰出巴士服務 更有需求的新、舊路線

1

## 落實區域性 路線重組



- 與區議會合作，採用「區域重組」方法，以巴士數目不加不減重新調配資源以達至多贏
- 目標是重組路線提供更快捷的巴士服務

2

## 增設有 需求的路線



- 開拓有需求的巴士路線

3

## 增設以及提升 巴士轉車站



- 提升轉車站的設計，提供舒適的候車環境
- 加強在特選位置(如隧道口)的轉乘站，以強化巴士網絡

# 總結

- 九巴的主要成本都持續上升，我們雖已努力控制成本，但營運環境仍然非常嚴峻。
- 近年交通擠塞顯著惡化，以及路綫重組進度緩慢而未能改善巴士網絡效率都令巴士競爭力大減，未能透過增加客源抵消成本上升的壓力。
- 九巴的每日平均載客量已從2002年高峰期的310萬人次降至現時260萬，累積降幅達18%；虧本路綫已增加至約70%。
- 兩年來首次申請加價8.5%（九巴並沒有每年申請加價），期望令九巴於2013年內達至收支平衡。
- 儘管營運環境困難，九巴承諾未來會繼續投放資源致力提升服務。作為一間有12,000名員工的公司，需確保有足夠資源維持良好服務。
- 我們希望能夠積極與政府及區議會合作，商討方法重組路綫達至多贏，從而減低未來的票價壓力。



多謝!