



# 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

2014年4月11日

CONFIDENTIAL AND PROPRIETARY

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



# 即使營運環境嚴峻，九巴仍投入大量資源提升服務及安全

## 投入大量資源提升服務



積極招聘車長 (由約8,100名增至約8,500名)



相應提升車長薪酬 (新入職車長上升約19%)

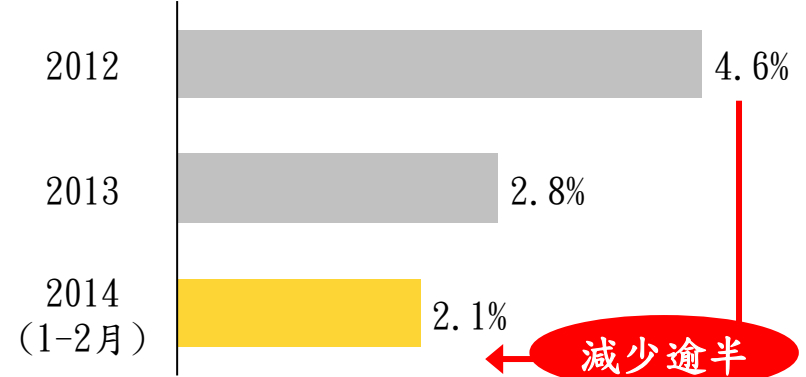


延長用膳時間和改善車長休息設施



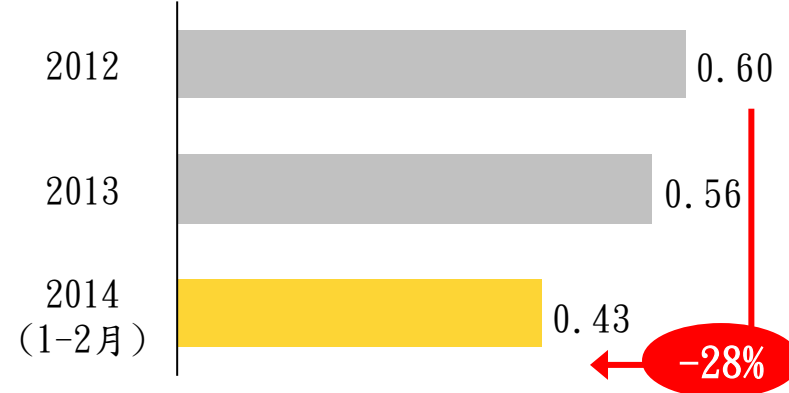
與生產商合作研發以及測試符合九巴規格的電能巴士

## 班次脫班率

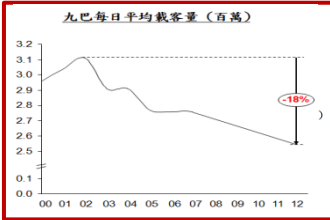


## 責任事故發生率

每百萬公里平均發生事故



# 九巴目前面對重大營運挑戰



- 九巴每日平均載客量從2002年高峰的310萬人次降至現時260萬，累積流失50萬人次至鐵路



- 九巴的主要成本持續上升
- 過往三年平均工資調整: +4.5%, +5.4%, +4.6%

70%

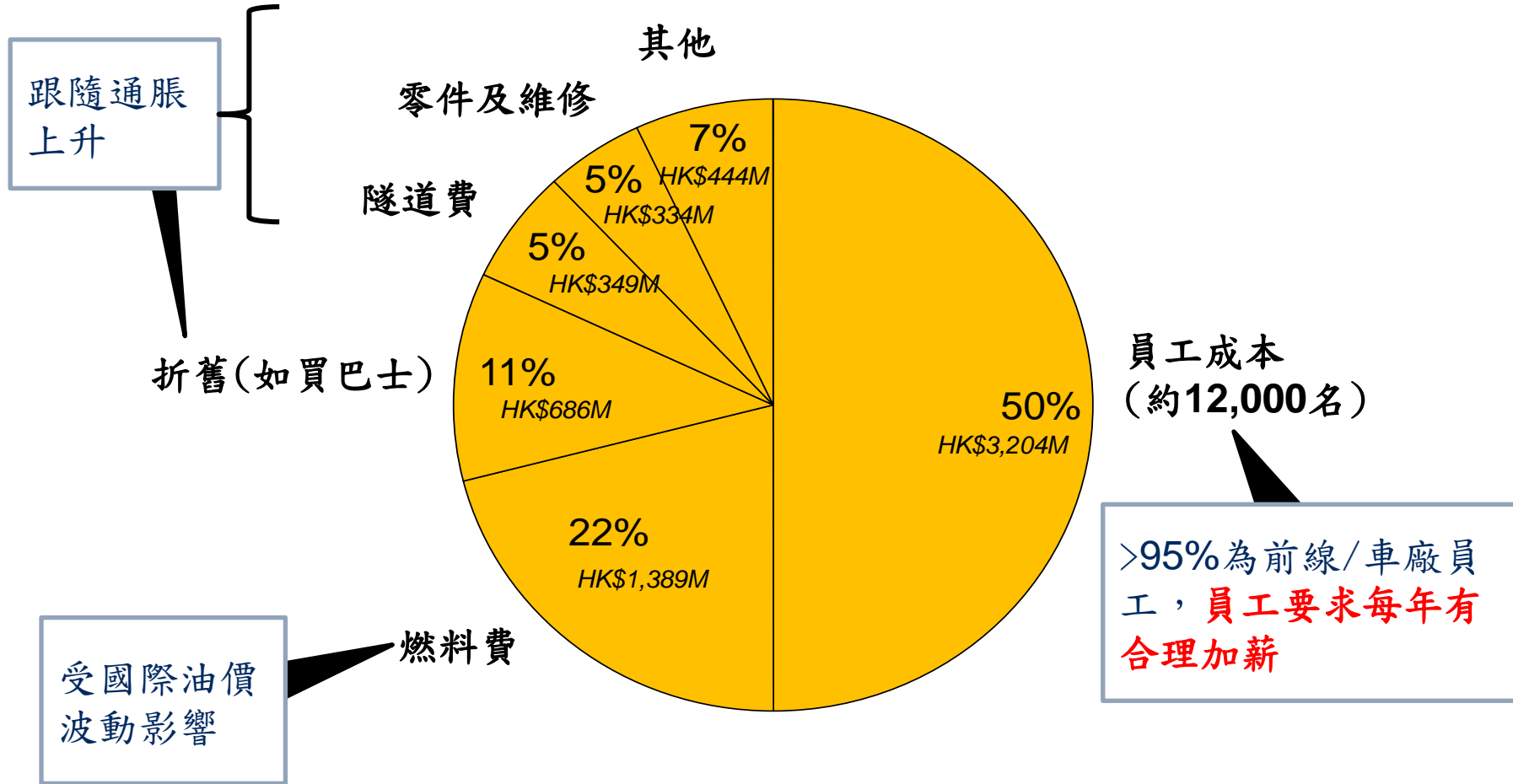
- 約70%的九巴路線虧本
- 路線重組需時，正積極擴大重組路線規模







- 塞車嚴重惡化，路面集體運輸平均速度下降，進一步打擊巴士對乘客的吸引力，拖低巴士營運效率

# 九巴的成本變化主要受經濟大環境影響，九巴較難調控

## 2013年九巴的成本結構



之前五項鐵路新/支線工程集中於九龍/新界地區，九巴在多個巴士專營權中流失最多客量至鐵路；龍運網絡相對健康

巴士專營權	客量變化 (%) 2007-2013	近年的鐵路影響
	 5.5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>西鐵綫，九龍南環綫，將軍澳支綫，落馬洲支綫，馬鐵</li> </ul>
	 19.9%	<ul style="list-style-type: none"> <li>沒有受鐵路直接影響</li> </ul>

# 過去一年主要成本繼續上升；路線重組需時



## 工資

- 平均加薪4.6%



## 通脹

- 最新4.4%



## 隧道費

- 平均上升2.6%



## 超低硫柴油

- 維持每桶約124美元的高位，並沒有回落



## 路線重組

- 完成北區及部分屯門路線重組
- 其他區域諮詢中，路線重組需時

主要成本  
繼續上升

# 營運壓力持續擴大，九巴經過審慎考慮後遞交與通脹 相約的加價申請

九巴2013年的除稅後虧損：  
港幣2,120萬元

2014年展望：

- 工資上升
- 通脹上升

龍運巴士因網絡仍然健康所以不需申請加價

## 遞交加價申請

- 申請加幅為4.3%
- 九巴逼切需要額外資源保持良好服務

營運壓力持續擴大

積極開拓廣告收益去補貼票價收入，2010至2013年的車身、車廂、巴士電視、候車亭燈箱廣告收入，每年逾1億元都用作補貼票價

車身廣告



車廂廣告



車廂內多媒體廣告



候車亭燈箱廣告



- 2013年錄得 \$1.16億元廣告收入，較2012年增加逾3.6%
- 九巴廣告收益全數計入其專營賬戶，補貼票價，以紓緩虧損

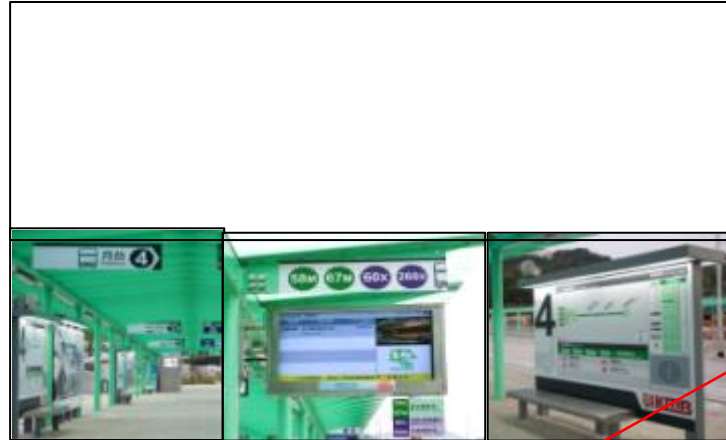


# 九巴需要資源持續提升服務、買新巴士以及維持工資於合理水平

### 未來增購新型環保巴士



### 提升轉車站環境和設施



九巴有約12,000員工，  
薪酬、待遇需符市場  
水平，以挽留人才  
運輸行業招聘前線員  
工非常困難

### 研發及測試電動巴士



### 員工薪酬維持市場水平



### 增加及提升員工設施

