

二零一五年七月十七日會議
討論文件

立法會交通事務委員會

城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權) 及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司巴士網絡的新專營權事宜

目的

城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(下稱「城巴(專營權一)」)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(下稱「嶼巴」)的巴士網絡專營權，將分別於二零一六年六月一日及二零一七年三月一日屆滿。政府在本委員會二零一四年六月二十三日的會議上告知委員政府計劃與兩間專營公司商議新專營權。現時商議大致上完成，本文件向委員報告情況。

背景

2. 根據《公共巴士服務條例》(下稱《條例》)(第 230 章)，行政會議可向公司批予年期不超逾十年經營公共巴士服務的專營權。專營公司在專營期內須維持達致運輸署署長滿意程度的適當而有效率的公共巴士服務。按一貫做法，專營公司如證明能夠提供適當而有效率的服務，並願意繼續投資經營巴士服務，可獲考慮批予為期十年的專營權。

3. 正如我們在本委員會二零一四年六月二十三日的會議上表示(討論文件第 CB(1)1621/13-14(04)號)，運輸署署長認為城巴(專營權一)及嶼巴一直提供適當而有效率的巴士服務，而且願意繼續投資以進一步改善服務。兩間專營公司亦有意申請為期十年在現有專營權屆滿後隨即開展的新專營權。當日委員對政府打算與兩間專營公司就批出新專營權進行商討不持異議，並對服務質素、乘客資訊、票價優惠及對巴士服務規管等幾方面提出建議。政府亦在二零一四年六月至九月期間進行公眾諮詢，收集持份者對專營權條款的意見。收集到的主要意見亦為委員提出建議的四個範疇所涵

蓋，詳情見我們在去年十二月向本委員會提交的資料文件(第 CB(4)301/14-15(01)號)。這些提出的建議已全面作出合適的跟進，詳情見附件一。

新專營權的商議

4. 今年初，我們開展了與兩間專營公司對新專營權的商議。在商議新的專營權過程中，我們注意到巴士行業在可見將來須面對其他公共交通服務的激烈競爭、營運成本上升及燃油價格波動等不明朗因素，營運環境因而預計會具較大挑戰性。就城巴(專營權一)而言，自西港島綫啟用以來，其巴士路線整體乘客量下跌約百分之七，部份與鐵路重疊或轉乘鐵路的巴士路線整體乘客量下跌近兩成。隨著多條新鐵路綫¹在未來數年陸續通車，專營巴士將面對更大的壓力。兩間專營公司在未來數年亦須為更換車隊作出龐大投資，預計在 2015 年至 2019 年共涉及約七億七千萬元。因此，商議須以審慎及實事求是的態度進行，以確保新專營權的規定能作出改善的同時，巴士服務仍大致能維持長遠財務穩健性。此外，我們亦注意到城巴(專營權一)及嶼巴多年來毋須加價，對上一次加價是在 2008 年。兩間專營公司在現行專營權自 2006/2007 年開始以來亦按乘客回饋安排撥出了合共約一億七千九百萬元提供票價優惠。

5. 專營巴士服務受《條例》規管。按《條例》規定，政府可就巴士服務發出專營權。一般而言，不容易過時的通用性規定會以專營權條款形式作出，而較具體或須於指定時間內達到指定目標的措施則會以專營公司作出書面承諾形式作施行。按此一貫做法，與專營公司商討新專營權時，政府會要求專營公司承襲過往最新頒出的專營權內的專營權條款及承諾，並會因時制宜及因應個別專營公司的營運情況及乘客需要加入合適的新條款及要求專營公司作出合適的承諾。

¹ 包括南港島綫(東段)、觀塘線延綫及沙田至中環綫。

承襲過往最新的專營權條款及承諾

6. 過往最新頒出的巴士專營權為 2012 年頒出的新世界第一巴士服務有限公司(下稱「新巴」)、龍運巴士有限公司及城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡)(下稱「城巴(專營權二)」)的專營權。城巴(專營權一)及嶼巴均同意全面採納該三個專營權下新增專營權條款及相關的服務設施承諾。這些條款及承諾主要關乎提升服務質素、加強乘客資訊、改善環境及加強政府的規管，詳情見附件二。

全新的專營權條款及承諾

7. 此外，兩間專營公司同意在乘客資訊、政府規管及票價優惠的三個範疇採納新增的專營權條款，及就推行具體措施作出承諾。

實時巴士到站資訊

8. 有見在公眾諮詢期間不少乘客期望專營公司可在巴士站、互聯網及流動通訊裝置提供實時巴士到站資訊，兩間專營公司同意作出承諾在新專營權展開後兩年內分階段引入實時巴士資訊系統。屆時，乘客可透過流動平台(包括電腦和智能電話程式)得知兩間專營公司營辦的所有共 105 條巴士路線和其特別班次路線(涉及 920 輛巴士)²由總站開出時間和抵達各中途站的預計時間。兩間專營公司亦同意分階段在合共約一百個設有上蓋及供電設施的主要巴士站安裝電子顯示屏，顯示巴士路線預計抵站時間。這些巴士站佔城巴(專營權一)全部有上蓋及供電設施的巴士站約三成半，以及嶼巴在東涌逸東邨公共交通總站及元朗站(北)公共運輸交匯處的巴士總站。城巴(專營權一)的安裝預計可於 2020 年年底完成，嶼巴的安裝則可於 2017 年年中前完成。受惠人次預計每天超過 20 萬。最終目標是在顧及技術和財務可行性的情況下逐步在所有設有上蓋及供電設施的巴士站安裝電子顯示屏。

² 實時巴士資訊系統在城巴(專營權一)巴士路線完成安裝後，便會擴展至新巴和城巴(專營權二)的巴士路線。

票價優惠

9. 現時，城巴(專營權一)及嶼巴合共提供 186 項包括分段收費、巴士轉乘優惠和日票優惠在內的票價優惠，涵蓋超過九成的路線，每日共有約十三萬名乘客受惠。我們與兩間專營公司商討研究推出新票價優惠時，特別著重這些優惠須切合個別地區的需要和回應區內乘客的長期訴求。商討時，我們顧及了新優惠對專營公司的財務可行性以及整體票價的影響。

10. 經商討後，城巴(專營權一)承諾增加 31 項票價優惠，涉及 42 條城巴(專營權一)以及 17 條新巴和城巴(專營權二)的巴士路線(詳情見附件三)。新票價優惠主要回應乘客對加強東區及南區路線轉乘其他港島路線、新界區的過海巴士路線轉乘港島和九龍西巴士路線，以及港島路線轉乘機場巴士路線等長期訴求。受惠的乘客預計每程可節省 1.2 元至 8.8 元不等。

11. 就南大嶼山乘客對部份路線假日票價的關注，嶼巴會為經常乘搭南大嶼山十條主要巴士路線(詳情見附件三)的乘客提供票價優惠。如乘客在同一月份內乘搭同一路線超過指定的次數後，便可獲贈免費車票。車票可於平日或假日使用。預計超過九成經常使用南大嶼山十條主要巴士路線的乘客可以受惠。

巴士服務的規管

12. 新專營權會加入條款進一步加強對巴士服務的規管。目前，專營權規定專營公司須就較大型的採購項目作招標。如未進行招標，簽訂合約前須得到董事局同意。為了進一步提升專營公司在進行較大型的採購工作時的透明度，兩間專營公司同意在新專營權中規定這類工作須以公開招標進行。如未能作公開招標，則須事先得到董事局同意。此外，為了鼓勵專營公司更積極回應乘客的投訴及意見，新專營權會加入條款，要求專營公司制定回覆的服務承諾，並適時公布落實服務承諾的表現。

下一步工作

13. 我們與城巴(專營權一)及嶼巴商議新專營權的工作進展良好，商議快將完成。如一切順利，新專營權預計可於二零一五年第三季批出。

14. 我們會繼續通過恆常的渠道與各專營公司探討其他有助提升服務的措施。短期內的工作重點是與三間營辦過海巴士路線的專營公司(即城巴(專營權一)、新巴和九龍巴士(一九三三)有限公司)就透過調低過海路線於過海後的票價以拉近與非過海路線票價距離的建議作出探討，不過大前提是避免造成巴士資源錯配、道路擠塞及隨之而來的路邊空氣質素問題，詳情見附件四。我們的工作目標是爭取一年內推出一個小型的試驗計劃。

15. 請委員備悉上文的内容及提供意見。

運輸及房屋局

運輸署

二零一五年七月

公眾建議的跟進情況

運輸署聯同城巴(專營權一)及嶼巴已就大部份在諮詢期間收到的主要意見通過新增專營權條款或就具體措施作出承諾作出合適跟進。這些意見包括:

一. 乘客資訊

- 在巴士站、互聯網及流動裝置提供實時巴士到站資料及交通資訊；
- 在巴士站及巴士上提供更多路線資訊；及
- 向公眾提供更多巴士營運計劃及資料。

二. 乘客設施

- 提供更多更完備的無障礙設施、巴士報站系統及低地台巴士；
- 容許乘客攜帶可摺合單車登車；
- 提供更佳的乘客候車環境(如加建巴士站上蓋、提供坐椅)；
- 更換更環保車輛；及
- 改善車廂內的安全設施(如扶手)。

三. 票價優惠

- 增加巴士轉乘計劃；及
- 為特定類型乘客(如大嶼山居民及長者)提供車費優惠。

2. 至於其他關於巴士車長培訓及休息時間安排、監察服務班次，以及日常車務安排等意見，運輸署會繼續透過既有渠道與專營公司跟進，務求進一步提升服務水平。

附件二

承襲過往最新的專營權條款及承諾

巴士服務

- 新專營權會賦予運輸署署長權力規定專營公司提供設施及裝置，以提升巴士安全及營造無障礙和便利長者的乘車環境。具體措施的承諾如下：
 - (a) 訂定新購巴士的規格時，採用無障礙和便利長者和殘疾人士設計。設計主要包括低地台和可供輪椅上落的設計、輪椅停放處連安全帶裝置、供有需要人士使用的優先座位、經改良的扶手設計、伸手可及的按鈴、報站系統，以及終點站和路線編號大字體顯示屏；
 - (b) 進一步加強安全的設施和裝置，如提供防止或減少巴士潛在火警危險的設施和裝置；
 - (c) 容許乘客攜帶已妥善摺合和不會對其他乘客構成危險的摺合式單車登車；及
 - (d) 在新建有蓋巴士站盡量加設合適座位設施。

巴士服務規管

- 新專營權會加強運輸署署長規管專營公司向乘客提供資訊的種類、形式和方法的權力，以為乘客以更佳的方式提供更合適的服務資訊。
- 新專營權會加強規管專營巴士的財務和會計安排。在專營權中更清晰訂明固定資產折舊的計算方法即為一例。

改善環境

- 新專營權會規定專營公司在合理可行的情況下，盡量購買以廢氣排放而言最為環保、且技術獲確認而市場上已有供應的新巴士，最終目標為轉用零排放巴士。為進一步改善路邊空

氣質素，亦須調派低排放巴士(符合歐盟四期或以上廢氣排放標準的巴士)行走環境保護署在中環、銅鑼灣及旺角劃設的低排放區。

票價優惠所涵蓋的巴士路線

(1) 城巴(專營權一)承諾提供票價優惠涉及的路線

(a) 42條城巴(專營權一)路線

路線	總站地點
1	跑馬地(上) - 摩星嶺
5B	堅尼地城 - 銅鑼灣(循環線)
5X	堅尼地城 - 銅鑼灣(威非路道)
8X	小西灣(藍灣半島) - 跑馬地(下)
10	北角碼頭 - 堅尼地城
11	中環(中環碼頭) - 渣甸山(循環線)
19	小西灣(藍灣半島) - 大坑道
25A	灣仔(香港會議展覽中心新翼) - 寶馬山(循環線)
70	中環(交易廣場) - 華貴
70P	石排灣邨公共運輸交匯處 - 中環(交易廣場)
72	華貴 - 銅鑼灣(摩頓臺)
72A	深灣道公共交通總站 - 銅鑼灣(摩頓臺)
77	田灣邨 - 筲箕灣
95C	鴨脷洲邨 - 置富花園(循環線)
96	利東邨 - 銅鑼灣(摩頓臺)
98	利東邨 - 香港仔(成都道)
99	海怡半島 - 筲箕灣
511	中環(中環碼頭) - 渣甸山(循環線)
592	海怡半島 - 銅鑼灣(摩頓臺)
780	柴灣(東) - 中環(中環碼頭)
780P	柴灣(興華邨) - 中環(中環碼頭)
788	小西灣(藍灣半島) - 中環(港澳碼頭)
930	荃灣(愉景新城巴士總站) - 灣仔北臨時公共運輸交匯處
930A	灣仔北臨時公共運輸交匯處 - 荃灣(愉景新城巴士總站)/荃灣西站公共運輸交匯處
962	屯門(龍門居) - 銅鑼灣(摩頓臺)

路線	總站地點
962A	屯門(悅湖山莊) - 金鐘(紅棉路支路力寶中心外)
962B	屯門(置樂花園) - 銅鑼灣(摩頓臺)
962C	鰂魚涌 - 屯門(龍門居)
962P	屯門(龍門居) - 銅鑼灣(摩頓臺)
962S	屯門(置樂花園) - 銅鑼灣(摩頓臺)
962X	屯門(龍門居) - 銅鑼灣(摩頓臺)
X962	中環 - 屯門(龍門居)
967	天水圍北(天恩邨) - 金鐘(西)
967X	銅鑼灣(禮頓中心/摩頓臺) - 天水圍(天恩邨)
969	天水圍市中心 - 銅鑼灣(摩頓臺)
969A	天水圍市中心 - 金鐘(力寶中心)/軒尼詩道(菲林明道以西)
969B	天水圍市中心/嘉湖山莊(樂湖居) - 灣仔(軒尼詩道)
969C	鰂魚涌 - 天水圍(天頌苑)
969P	天水圍市中心 - 銅鑼灣(摩頓臺)
969X	天水圍市中心 - 銅鑼灣(禮頓中心)
973	尖沙咀(麼地道) - 赤柱
B3X	屯門市中心 - 深圳灣口岸

(b) 與17條新巴和城巴(專營權二)路線的跨公司轉乘優惠

路線	總站地點
2A	耀東邨 - 灣仔北臨時公共運輸交匯處
2X	筲箕灣 - 灣仔北臨時公共運輸交匯處
8	柴灣(杏花邨) - 灣仔北臨時公共運輸交匯處
8P	小西灣(藍灣半島) - 灣仔北臨時公共運輸交匯處
18P	堅尼地城(卑路乍灣臨時巴士總站) - 北角(健康中街)
18X	筲箕灣 - 堅尼地城(卑路乍灣臨時巴士總站)
78	黃竹坑 - 華貴邨(循環線)
590	海怡半島 - 中環(交易廣場)
694	小西灣 - 調景嶺公共運輸交匯處
720	西灣河(嘉亨灣)公共交通總站 - 中環(港澳碼頭)
720A	西灣河(嘉亨灣)公共交通總站 - 金鐘(循環線)
720P	太古城 - 中環(機利文街)
970	數碼港 - 蘇屋

路線	總站地點
970X	香港仔 - 蘇屋
971	石排灣邨公共運輸交匯處 - 海麗邨
A11	北角碼頭 - 機場(地面運輸中心)
A12	小西灣(藍灣半島) - 機場(地面運輸中心)

(2) 嶼巴承諾提供票價優惠涉及的路線

路線	總站地點
1	梅窩 - 大澳
2	梅窩 - 昂平
3M	梅窩 - 東涌臨時巴士總站
4	梅窩 - 塘福
11	大澳 - 東涌臨時巴士總站
21	大澳 - 昂平
23	昂平 - 東涌臨時巴士總站
A35	梅窩 - 機場(客運大樓)
N1	梅窩 - 大澳
N35	梅窩 - 機場(客運大樓)

**研究拉近過海路線在過海後的票價與非過海路線的票價
須小心謹慎進行的原因**

目前過海路線過海後的票價與非過海路線的票價維持一段距離，令過海路線和非過海路線的巴士服務起了一定的分工作用，行走過海路線的巴士在過海後因而可減少上落客的次數及時間，從而減少了因頻頻停站而造成的車流及擠塞。將兩類路線的票價拉近雖然可以令乘客增加路線的選擇，客觀效果上是令班次加密，但這或會引起巴士資源錯配、道路擠塞及隨之而引起的路面空氣質素問題，原因如下：

- (一) 即使過海路線過海後乘客可因票價與非過海路線票價拉近而多了使用過海路線服務，但這不等於可以相應減少非過海路線巴士數目。以使用海底隧道前往中西區的過海路線為例，若在過海後下調票價，使用非過海路線前往中西區的乘客應多了班次選擇。這或可減少非過海路線西行的班次。然而，由於巴士服務是雙向的來回服務，若西行的班次減少了，東行的班次亦必然受到影響。換言之，為維持雙向巴士服務的原有的班次，原有的非過海巴士數目不會減少；以及
- (二) 過海路線在過海後若票價下調便會需要增加停站上落客，令行車時間增加。要維持原來的班次，便須增調巴士。路面出現更多巴士，塞車機會會增加，路邊空氣質素亦會受到影響。