

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.

電話 Tel. No.: 3509 8171

來函檔號 Your Ref.

傳真 Fax No.: 2104 7274

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
交通事務委員會
田北辰主席
(經辦人：劉素儀女士)
[傳真號碼：2978 7569]

田主席：

根據《公共巴士服務條例》(香港法例第 230 章)，專營巴士的車費由行政會議會同行政長官釐定。根據現時的「專營巴士票價調整安排」(下稱「調整安排」)，政府在處理專營巴士票價調整申請時，會考慮一籃子的因素，以向行政會議會同行政長官提出建議。這些因素包括：

- (i) 自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；
- (ii) 未來成本、收益及回報的預測；
- (iii) 巴士公司需要得到合理的回報；
- (iv) 市民的接受程度及負擔能力；

(v) 服務的質量水平；及

(vi) 票價調整幅度方程式¹的運算結果。

由上述一籃子因素組成的「調整安排」自 2006 年施行。我們於 2009 年就「調整安排」進行檢討，所得出的結論是：

- (i) 政府在評估專營巴士票價調整時，會繼續考慮一籃子因素；
- (ii) 沿用票價調整幅度的方程式所採用的項目和比重，但方程式中生產力增幅的數值應定為零，直至下次檢討。另外，方程式不應加入油價成本這項元素；
- (iii) 在評估專營巴士公司的合理回報率時，沿用固定資產平均淨值回報率 9.7% 作為參考；
- (iv) 維持現時的回饋乘客安排，巴士公司與乘客均分回報的啓動點定於 9.7%；及
- (v) 沿用票價調整程序，即當方程式的運算結果達 -2%，政府便會主動全面檢討票價。

檢討結果於 2009 年 10 月諮詢立法會交通事務委員會，政府隨後在取得行政長官同行政會議同意後，就檢討結果在 2009 年 12 月發出立法會參考資料摘要(文件編號 THB (T) CR 3/5595/00)。

¹ 票價調整幅度的方程式為 $0.5 \times$ 運輸業名義工資指數變動 + $0.5 \times$ 綜合消費物價指數變動 - $0.5 \times$ 生產力增幅。

我們在 2013 年就「調整安排」開展了新一輪的檢討。我們原計劃在今年第二季向事務委員會匯報檢討結果。此項目現時為事務委員會四月會議的其中一項待議事項。

現時的「調整安排」的特點是政府須考慮一籃子因素後才決定專營巴士公司建議加幅；成本收益只是眾多考慮因素之一，市民的承受力及接受程度亦須顧及。總結「調整安排」多年施行的經驗，正如我們在「2013 年施政報告 - 運輸及房屋局運輸方面的政策措施」的交通事務委員會文件(文件編號 CB(1)409/12-13(03))中表示，我們認為「調整安排」基本上運作良好，亦得到市民接受，因此我們無意對其基本運作作出改變。今次的檢討目的是研究「調整安排」下的六個因素細緻運作上是否有改良空間，以確保市民的利益能繼續得到最大的保障，而專營巴士服務亦能繼續維持健康發展。

由於自去年年中起油價出現較大幅度且持續的變動，這或會影響專營巴士的營運成本。我們會繼續小心觀察，以審慎評估油價變動對專營巴士全年營運成本的實質影響，從而了解這對「調整安排」內原有的個別因素的操作影響為何。為此，我們會待自去年年中至今年年中的營運數據在第三季公布後進行深入分析，並預計可於明年初左右向事務委員會匯報「調整安排」的整體檢討結果。

運輸及房屋局局長

(鄭嘉慧 代行)

2015 年 3 月 18 日

副本送：運輸署署長 (經辦人：陳英傑先生)