

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



本局檔號 OUR REF.:
來函檔號 YOUR REF.: CB4/PL/TP

TRANSPORT AND HOUSING BUREAU
GOVERNMENT SECRETARIAT
TRANSPORT BRANCH
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

電話 Tel. No.: 3509 8155
傳真 Fax No.: 2104 7274

香港中區
立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
立法會秘書處秘書長
(經辦人：劉素儀女士)

[傳真號碼：2978 7569]

劉女士：

立法會交通事務委員會 檢討專營巴士票價調整安排

感謝你於二零一六年四月二十一日的來函，夾附鄧家彪議員就檢討專營巴士票價調整安排的意見。

政府一直密切注意油價的變動對公共交通服務票價的影響。用石油產品作燃料而票價受規管的公共交通工具（包括專營巴士），其票價一律不設燃料附加費。票價調整向來是按整體成本和收入的變化（而非單看燃料價格變化）而作出，亦沒有追溯力。專營巴士票價調整安排是政府用以處理專營巴士公司的票價調整申請的機制。當政府收到營辦商的加價申請後，會考慮該安排下所設的一籃子因素決定是否需要調整票價以及調整的幅度。這些因素為：

- (a) 票價調整幅度方程式的運算結果。方程式為 $(0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動}) + (0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動}) - (0.5 \times \text{生產力增幅})$ ；

- (b) 自上次調整票價以來營運成本及收益的變動；
- (c) 未來成本、收益及回報的預測；
- (d) 巴士公司需要得到合理的回報；
- (e) 市民的接受程度及負擔能力；及
- (f) 服務的質及量。

必須注意的是，票價調整幅度方程式的結果不會成為票價調整的自動決定因素。在處理加價申請時，以上的六項因素會作全面及充份的綜合考慮。

方程式只是六項因素之一，用作量度運輸業界工資及綜合消費物價指數（包括油價影響）的變動，方程式的結果因而大致反映整體經濟情況。燃料開支的變化固然會影響專營巴士服務的營運成本，但經營成本除了燃料開支外，還包括工資、維修、保險等多項開支，而這些開支（尤其是勞工成本¹）近年基本上是持續向上。如果票價調整安排又或方程式加入任何新元素，此元素的上升和下降同樣會影響票價，必須審慎考慮，小心處理。而如果要加入油價變動的新元素，而新元素又會直接影響票價，將會令票價調整安排失去穩定性及緩衝空間，亦令政府不能為市民把關。

根據票價調整安排，政府會每季監察方程式的運算結果。如方程式的運算結果達-2%（相等於大約0.1元的巴士票價差額），政府便會主動提出檢討票價，屆時會考慮方程式的運算結果及上文列載的所有其他相關因素。

專營巴士票價調整機制亦設有乘客回饋安排。當營辦商的固定資產平均淨值回報率因整體成本及收入的變化而達到9.7%或以上的指標時，便會自動啟動安排，營辦商須將較指標所得為高的利潤透過票價優惠與乘客對分。部分專營巴士近年亦曾按此安排一直有向乘客提供票價優惠，過往三年涉及的優惠金額超過1億6,000萬元。乘客回饋安排適用於營辦商因包括油價下調在內的原因所得的利

¹ 各專營巴士公司在過去三年每年均有調整員工薪金，平均累積加幅約為13%至17%不等。

潤。換言之，若出現油價大幅下跌並因而觸及與乘客對分的利潤指標時，乘客是會受惠於油價下跌的。

政府會不時檢討票價調整安排，以確保其繼續運作良好。新一輪的檢討正在進行當中。由於現行的票價調整安排基本上可在巴士服務的有效運作和市民的負擔能力和接受程度之間取得平衡，我們無意對票價調整安排作出重大改變。今次檢討目的是研究票價調整安排下的個別因素是否有改良空間，以確保市民的利益能繼續得到妥善保障，而專營巴士服務亦能也繼續維持長遠健康發展。

我們曾在去年三月表示預計可在二零一六年年初向交通事務委員會匯報上述檢討的整體結果。然而，自去年三月以來，有新的發展，政府展開了《公共交通策略研究》，對整體公共交通服務的佈局作檢視，以促進不同服務之間的優勢互補，好讓市民享有便捷服務和合適選擇之餘，各種公共交通服務亦可持續發展。在此大前提下，我們在《公共交通策略研究》下的《角色定位檢視》會研究專營巴士服務的長遠發展，而票價及其調整安排與專營巴士服務的長期發展有着關連，政府因此認為適宜將票價調整安排檢討納入《公共交通策略研究》一併進行。政府在去年第四季與事務委員會正、副主席舉行會議討論二零一五至一六年度的工作計劃時已說明上述情況，並指出由於整項《公共交通策略研究》有待於二零一七年年中完成，因此專營巴士票價調整安排檢討將未能在二零一五至一六年度內提交事務委員會討論。本局在本年四月初書面答覆立法會財務委員會審核二零一六至一七年度開支預算的提問時，亦說明上述安排（見答覆編號**THB(T)300**，文本見附件）。整項《公共交通策略研究》預計可在二零一七年年中完成。在完成上述檢討後，政府會向事務委員會匯報檢討結果，聽取委員意見。

運輸及房屋局局長

(梁思灝 代行)

二零一六年五月十九日

副本送：

運輸署署長（經辦人：關翠蘭女士）

審核 2016-17 年度
開支預算

答覆編號
THB(T)300

管制人員的答覆

(問題編號：4248)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸)(黎以德)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

九龍巴士(一九三三)有限公司的巴士網絡在現有專營權於2017年屆滿，而政府亦會繼續檢討專營巴士服務的票價調整安排，請問有關的預算開支、人手安排和工作詳情為何；政府會否監督港鐵提早檢討其票價調整安排，若會，有關的預算開支、人手安排和工作詳情為何，若否，原因為何？

提問人：林大輝議員 (議員問題編號：49)

答覆：

九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的現有專營權自2007年8月1日開展，將於2017年7月1日屆滿。根據《公共巴士服務條例》(第230章)，行政長官會同行政會議可向公司批出經營公共巴士服務的專營權，專營權為期不超逾10年。根據既定做法，現有營辦商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專營巴士服務，可獲考慮批予為期10年的新專營權。就此，九巴已表示有意申請為期10年的新專營權。正如我們在2016年1月向立法會交通事務委員會所述，政府在考慮所有因素後，將與九巴就為期10年的新專營權進行商議，讓九巴可繼續營運其現有巴士網絡。新專營權會在現有專營權於2017年屆滿時隨即生效。我們的目標是在2016年內與九巴完成商議。與此同時，政府現正就九巴巴士網絡新專營權須作出的安排徵詢公眾意見，直至2016年4月中為止。

另一方面，專營巴士票價調整安排(票價調整安排)是政府用以處理專營巴士公司的票價調整申請的機制。政府會不時檢討票價調整安排，以確保其繼續運作良好。上次檢討於2009年完成，而我們現正進行另一次檢討。由於現行的票價調整安排基本上可在巴士服務的有效運作和市民的負擔能力

和接受程度之間取得平衡，我們無意對票價調整安排作出重大改變。今次檢討目的是研究票價調整安排下的個別因素是否有改良空間，以確保市民的利益能繼續得到妥善保障，而巴士服務亦能繼續維持長遠健康發展。現正進行的檢討屬《公共交通策略研究》中《角色定位檢視》的一部分，預計在2017年年中完成。

九巴巴士網絡新專營權及檢討票價調整安排涉及的工作，屬運輸及房屋局運輸科及運輸署的常規職務，由現有人手資源處理，因此沒有相關開支的詳細分列。政府已委託顧問進行研究，協助檢討票價調整安排，費用約為140萬元。

至於香港鐵路有限公司(港鐵公司)的票價調整機制，根據政府與港鐵公司在2007年簽訂的《營運協議》，票價調整機制每5年進行檢討。上一次檢討於2013年進行，並於同年4月完成。根據《營運協議》，下一次票價調整機制檢討原定須於2018年完成。因應社會上對票價調整機制的意見，政府在2016年3月22日去信港鐵公司，要求公司提前一年與政府共同檢討票價調整機制。從上次檢討後累積的經驗，票價調整機制應可提前檢討，務求使機制的運作能在維持港鐵公司作為上市公司應有的財政穩健的同時，亦能更充分回應市民對票價調整與港鐵公司利潤的關係及市民負擔能力的關注。票價調整機制檢討提前一年進行是政府的目標，以令新的票價調整機制可在2017年施行。這項工作由運輸科及運輸署人員執行，屬於常規職務，因此沒有相關開支的詳細分列。

- 完 -