

二零一八年六月十五日
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 新世界第一巴士服務有限公司的加價申請

目的

城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(「城巴(專營權一)」)及新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)提交了加價申請。政府正就有關申請作考慮。這兩間公司的代表會在二零一八年六月十五日的委員會會議上向委員簡介詳情。本文件闡釋政府評估專營巴士公司申請調整票價的機制，以及載述兩間專營巴士公司的營運概況。

加價申請

2. 城巴(專營權一)及新巴於二零一七年八月二十四日提交加價申請，加幅平均 12%。城巴(專營權一)¹及新巴上次在二零零八年六月八日加價，整體平均加幅分別為 2.0% 及 5.0%。

巴士票價調整安排

3. 按照《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 13(1)條，專營巴士服務的車費須按由行政長官會同行政會議釐定的車費等級表

¹ 城巴(專營權一)的過海路線上次於二零零八年六月八日加價，而其非過海路線上次加價則於一九九七年十二月一日。

收取。根據現行的專營巴士票價調整安排²，政府在評估巴士票價調整的申請時，應考慮以下因素－

- (a) 自上次調整票價以來的營運成本及收益變動；
- (b) 未來成本、收益及回報的預測；
- (c) 巴士公司需要得到的合理回報率。在考慮合理回報率時，政府會參考巴士行業的加權平均資本成本；
- (d) 市民的接受程度及負擔能力。政府會以家庭住戶每月入息中位數以及綜合消費物價指數的變動作為參考；
- (e) 服務的質和量；以及
- (f) 「可依據的票價調整」方程式 = $0.5 \times \text{運輸業工資指數變動} + 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} - 0.5 \times \text{生產力增幅}$ 。

4. 政府向行政會議提交建議前，會按上文所述的相關因素作考慮，亦會考慮立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會委員的意見。

5. 我們需指出，上文第 3 段(f)項的方程式運算結果只供參考，票價不會按運算結果作自動調整。另外，評估巴士公司的財務表現時，政府的考慮是確保巴士公司財政穩健，使其能維持優質的公共巴士服務。

6. 根據目前最新的運輸業工資指數及綜合消費物價指數³，方程式的運算結果是+32.85%⁴。此外，自上次於二零零八年六月

² 正如於二零一七年六月公布的《公共交通策略研究》中所述，政府正就專營巴士票價調整安排進行檢討。初步結果顯示票價調整安排應予保留，「可依據的票價調整」方程式所採用的生產力增幅數值，或會由上次檢討時的負數回復為正數，而乘客回饋安排的 9.7% 觸發指標或可稍為下調。政府預期於本年內完成檢討，並待取得行政長官會同行政會議的批准後實施經更新的票價調整安排。

加價至二零一八年第一季，家庭住戶每月入息中位數上升了56.11%；而綜合消費物價指數至二零一八年四月(五月份數字尚未發表)的變動幅度則為+32.46%。這些數據現階段只供說明之用。我們向行政會議提交建議時，會向行政會議匯報屆時最新公布的數據。

城巴(專營權一)業務

7. 截至二零一七年十二月底，城巴(專營權一)業務的主要情況如下：

	城巴 (專營權一) (a)	所有專營 巴士公司 (b)	(a)佔(b)的 百分比
路線	84 條	599 條	14%
車隊	738 輛巴士	5 982 輛巴士	12%
員工	約 2 315 名	約 18 040 名	13%
二零一七年 每日平均載客量 (對比二零一六年 的轉變)	49 萬人次 (-8.4%)	397 萬人次 (+0.2%)	12%

8. 城巴(專營權一)在二零一五年至二零一七年期間購置了 260 輛新巴士，以改善服務。截至二零一七年十二月底，城巴(專營權一)車隊平均車齡約為 4.1 年，較全港專營巴士車隊的平均車齡(6.6 年)為低。

城巴(專營權一)服務表現

9. 運輸署在監察巴士服務的質和量時，會考慮多項客觀指標，包括乘客滿意程度調查和實地調查的結果、投訴數字及意外率。相關評估如下－

³ 二零零八年六月至二零一七年十二月期間的運輸業工資指數的變動，以及二零零八年六月至二零一八年四月期間綜合消費物價指數的變動。

⁴ 運算詳情如下： $0.5 \times 33.24\% + 0.5 \times 32.46\% - 0.5 \times 0\% = +32.85\%$

- (a) 安全方面，城巴(專營權一)二零一五年、二零一六年及二零一七年每百萬行車公里的意外率分別為 4.84、4.64 及 4.90 宗，同期所有專營巴士公司的平均意外率則分別為 4.33、4.31 及 4.22 宗。城巴(專營權一)的路線大多在港島北岸高度發展的市區行走，途經的繁忙道路交通流量極高，行人及路旁活動頻繁，發生意外的機會或會較高。城巴(專營權一)致力提升巴士安全，下文第 13-15 段闡述其已推行或將推行的多項提升巴士安全措施。
- (b) 環保方面，城巴(專營權一)整個車隊(共 738 輛巴士)均符合歐盟三期或以上排放標準。城巴(專營權一)亦已承諾，所有新購置巴士均會符合歐盟六期排放標準。城巴(專營權一)亦正參與為期兩年的電動巴士試驗計劃，使用六輛電動巴士行走三條路線(11 號、12 號及 25A 號線)，第一批已在二零一五年年底投入服務，而第二批則在二零一七年六月初投入服務。
- (c) 根據對城巴(專營權一)服務進行的乘客滿意程度調查，乘客一般而言最滿意車長遵守交通規例、巴士的無障礙設施及報站系統；最不滿意的是巴士服務的班次及可靠性。
- (d) 交通諮詢委員會轄下的交通投訴組在二零一五年、二零一六年及二零一七年分別接獲 543、478 及 395 宗關乎城巴(專營權一)的投訴及建議(分別佔二零一五年、二零一六年及二零一七年所有專營巴士服務的投訴及建議約 9%、8% 及 7%，而同期城巴(專營權一)載客量分別佔所有專營巴士的載客量約 14%、14% 及 12%)。
- (e) 城巴(專營權一)在二零一五年、二零一六年及二零一七年的脫班率分別為 1.7%、2.0% 及 1.9%，而同期所有專營巴士服務的脫班率則分別為 1.4%、1.6% 及 2.0%。脫班的主要原因是司機人手短缺及交通擠塞。政府一向著重專營巴士服務的穩定性，並已要求城巴(專營權一)在車長招募方面採取有效應對措施，以及按交通實況調整編定的行車時間。

- (f) 城巴(專營權一)在二零一六年六月一日開始的新專營權下承諾裝設預計到站時間系統，現時系統的安裝進展良好。在二零一八年五月底，城巴(專營權一)如期在全部路線完成裝設預計到站時間系統。城巴(專營權一)亦透過政府的資助計劃，在合適及有電力裝置的有蓋巴士站安裝實時巴士到站顯示屏。視乎安裝地點的限制，城巴(專營權一)的目標是透過計劃在二零一九/二零年度或之前在約 150 個巴士站安裝該等顯示屏。

新巴業務

10. 截至二零一七年十二月底，新巴業務的主要情況如下：

	新巴 (a)	所有專營 巴士公司 (b)	(a)佔(b)的 百分比
路線	93 條	599 條	16%
車隊	702 輛巴士	5 982 輛巴士	12%
員工	約 2 192 名	約 18 040 名	12%
二零一七年 每日平均載客量 (對比二零一六年 的轉變)	45 萬人次 (-2.4%)	397 萬人次 (+0.2%)	11%

11. 新巴在二零一五年至二零一七年期間購置了 404 輛新巴士，以改善服務。截至二零一七年十二月底，新巴車隊平均車齡約為 5.9 年，較全港專營巴士車隊的平均車齡(6.6 年)為低。

新巴服務表現

12. 新巴服務的質和量的評估如下－

- (a) 安全方面，新巴二零一五年、二零一六年及二零一七年每百萬行車公里的意外率分別為 6.06、6.09 及 6.20 宗，同期所有專營巴士公司的平均意外率則分別為 4.33、4.31 及 4.22 宗。與城巴(專營權一)的情況類似，新巴的路線大多在港島北岸高度發展的市區行

走。新巴致力提升巴士安全，下文第 13-15 段闡述其已推行或將推行的多項提升巴士安全措施。

- (b) 環保方面，截至二零一七年十二月底，新巴有 84 輛歐盟二期排放標準的巴士，這些巴士將於二零一九年年初或之前更換。新巴的車隊共有 702 輛巴士，其餘 618 輛(88.0%)都達致歐盟三期或以上的排放標準。新巴亦已承諾新購置的巴士均會符合歐盟六期的排放標準。新巴亦正參與為期兩年的電動巴士試驗計劃，使用四輛電動巴士行走兩條路線(78 號及 81 號線)，第一批已在二零一五年年底投入服務，而第二批則在二零一七年六月初投入服務。
- (c) 根據對新巴服務進行的乘客滿意程度調查，乘客一般而言最滿意車長遵守交通規例、巴士的無障礙設施及報站系統；最不滿意的是巴士服務的班次及可靠性。
- (d) 交通諮詢委員會轄下的交通投訴組在二零一五年、二零一六年及二零一七年分別接獲 485、498 及 453 宗關乎新巴的投訴及建議(分別佔二零一五年、二零一六年及二零一七年所有專營巴士服務的投訴及建議約 8%、8% 及 8%，而同期新巴的載客量分別佔所有專營巴士的載客量約 12%、12% 及 11%)。
- (e) 新巴在二零一五年、二零一六年及二零一七年的脫班率分別為 2.0%、2.4% 及 2.6%，而同期所有專營巴士服務的脫班率則分別為 1.4%、1.6% 及 2.0%。脫班的主要原因是司機人手短缺及交通擠塞。政府一向著重專營巴士服務的穩定性，並已要求新巴在車長招募方面採取有效應對措施，以及按交通實況調整編定的行車時間。
- (f) 截至二零一八年五月底，61% 的新巴路線已裝設預計巴士到達時間系統。按計劃，該系統將於二零一八年第三季或之前在全部路線裝設妥當。新巴亦透過政府的資助計劃，在合適及有電力裝置的有蓋巴士站安裝實時巴士到站顯示屏。視乎安裝地點的限制，新巴的

目標是透過計劃在二零一九/二零年度或之前在約 60 個巴士站安裝該等顯示屏。

改善巴士安全

13. 城巴(專營權一)和新巴將在二零一八年第三季完成提升巴士車隊的黑盒系統。為了加強專營巴士的營運安全，政府正與各專營巴士公司和巴士製造商合作，研究進一步應用新科技的可行性。

14. 城巴(專營權一)和新巴亦已各自承諾，由二零一八/一九年度和二零一九/二零年度起，新購置的巴士均會備有下列的安全裝置—

- (a) 電子穩定性控制 — 這個裝置可偵測並減少輪胎失去附着摩擦力(例如滑溜)的情況，從而加強巴士的穩定性；
- (b) 主動限速 — 在巴士下坡時透過啓動減速器，把最高車速限制在每小時 70 公里；以及
- (c) 在所有座位安裝安全帶 — 巴士上層及下層所有乘客座位均會裝有安全帶。

此外，城巴(專營權一)和新巴已承諾會與政府進一步探討其他新科技(例如司機監察裝置)在技術上是否可行可取。

15. 城巴(專營權一)和新巴亦已承諾會進一步加強針對轄下巴士司機安全駕駛技巧和服務表現的內部監察系統。這方面的工作包括抽查黑盒所記錄的運作數據、派便衣人員到巴士上監察、監察巴士司機所犯的交通罪行，以及對巴士司機進行呼氣測試。公司亦會加強巴士司機的培訓課程，包括為新入職車長的人職培訓以及為在職司機的複習培訓提供顧客服務及情緒管理的培訓。

徵詢意見

16. 請委員備悉上述資料，並就城巴(專營權一)和新巴的加價申請提出意見。

運輸及房屋局
運輸署
二零一八年六月