

二零一九年二月十五日
討論文件

立法會交通事務委員會

九龍巴士(一九三三)有限公司及 龍運巴士有限公司的加價申請

目的

九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)及龍運巴士有限公司(「龍運」)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二零一九年二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. 九巴及龍運於二零一八年九月七日提交加價申請，加幅平均 8.5%。九巴¹及龍運上次分別在二零一四年七月六日及二零一一年五月十五日加價，整體平均加幅分別為 3.9% 及 3.2%。

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

¹ 九巴分別與城巴有限公司(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聯營過海路線獲行政長官會同行政會議批准於二零一九年一月二十日加價。由於九巴加價的申請仍在處理中，故此九巴因上述聯營過海路線加價而獲得的額外車費收入，將撥入九巴的專營巴士豁免隧道費基金內，用以降低九巴是次的加價申請幅度。

- (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) 巴士公司需要得到合理的回報率²；
- (d) 市民的接受程度及負擔能力³；
- (e) 服務的質和量；以及
- (f) 票價調整方程式（即可依據的票價調整幅度方程式）的運算結果，相等於：

$$0.5 \times \text{運輸業工資指數變動} + 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} - 0.5 \times \text{生產力增幅}$$

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，使其能維持有效安全的公共巴士服務。

6. 根據目前最新的運輸業工資指數及綜合消費物價指數⁴，適用於龍運及九巴的方程式的運算結果分別是+30.49%

² 在考慮巴士公司合理回報率時，政府會參考巴士行業的加權平均資本成本。現時加權平均資本成本為 8.7%。

³ 政府會參考家庭住戶每月入息中位數以及綜合消費物價指數的變動。

⁴ 就龍運而言，我們會參照二零一零年十二月至二零一八年九月期間的運輸業工資指數的變動及二零一一年二月至二零一八年十二月期間綜合消費物價指數的變動。就九巴而言，我們會參照二零一三年十二月至二零一八年九月期間的運輸業工資指數的變動，以及二零一四年四月至二零一八年十二月期間綜合消費物價指數的變動。

及+15.86%⁵。此外，自上次龍運於二零一一年五月及九巴於二零一四年七月加價至二零一八年第三季(去年第四季數字尚未發表)，家庭住戶每月入息中位數分別上升了 47.45% 及 22.98%；而綜合消費物價指數至二零一八年十二月的變動幅度則為 25.49%及 10.62%。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。

7. 另外，當局已修訂法例，自二零一九年二月十七日起，豁免專營巴士使用政府收費隧道及道路⁶的收費，以減輕其加價壓力。扼要來說，每個專營巴士營辦商設立其專用的基金帳目，稱為「專營巴士豁免隧道費基金」（「基金」），以存入所節省的隧道使用費。基金會用作減輕該專營巴士營辦商的加價壓力。行政長官會同行政會議所批准專營巴士營辦商的加價幅度，將會計及基金所帶來的紓緩作用，使乘客所需承擔的車費加幅能有所下調。

九巴業務

8. 截至二零一八年十二月底，九巴業務的主要情況如下：

	九巴 (a)	所有專營 巴士公司 (b)	(a)佔(b)的 百分比
路線	410 條	626 條	65.5%
車隊	4 094 輛巴士	6 151 輛巴士	66.6%
員工	12 111	18 306	66.2%
每日平均載客量 (對比二零一七年的 轉變)	280.1 萬人次 (+1.7%)	405.4 萬人次 (+2.2%)	69.1%

⁵ 運算詳情如下：

$$\text{龍運} : 0.5 \times 38.27\% + 0.5 \times 27.41\% - 0.3\% \times 94/12 = +30.49\%$$

$$\text{九巴} : 0.5 \times 22.86\% + 0.5 \times 11.65\% - 0.3\% \times 56/12 = +15.86\%$$

⁶ 包括 7 條政府隧道（即香港仔隧道、海底隧道、東區海底隧道、獅子山隧道、城門隧道、大老山隧道及將軍澳隧道）及兩條政府道路（即青馬管制區及青沙管制區的收費區）

9. 九巴在二零一六年至二零一八年期間購置了 1 364 輛新巴士，以改善服務。截至二零一八年十一月底，九巴車隊平均車齡約為 6.77 年，與全港專營巴士車隊的平均車齡(6.07 年)相若。

九巴服務表現

10. 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－

- (a) 安全方面，九巴二零一六年、二零一七年及二零一八年(截至二零一八年十一月)每百萬行車公里的意外率分別為 2.71、2.96 及 3.90 宗，整體而言，較同期所有專營巴士公司的平均意外率(分別為 4.31、4.22 及 4.35 宗)為低。然而，我們注意到九巴在二零一八年(截至二零一八年十一月)的意外率較過往為高，包括曾於二零一八年二月發生一宗涉及多人死傷的嚴重交通意外。為提升其營運安全，九巴已推行或將推行多項措施，詳見下文第 14 至 16 段。
- (b) 環保方面，九巴整個車隊(共 4 094 輛巴士)有 4 012 輛巴士(佔 98.0%)符合歐盟三期或以上排放標準。九巴亦已承諾所有新購置巴士均會符合歐盟六期的排放標準。九巴亦正參與為期兩年的電動巴士試驗計劃，使用 14 輛電動巴士行走五條路線(第 284、7M、11D、43M 及 203C 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) 根據對九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二零一六年、二零一七年及二零一八分別接獲 3 088、3 118 及 4 258 宗關乎九巴的投訴及建議(分別佔二零一六年、二零一七年及二零一八所有專營巴士服務的投訴及建議約

51.8%、54.0% 及 60.1%，而同期九巴載客量分別佔所有專營巴士的載客量約 68.4%、69.5% 及 69.2%)。

- (e) 九巴在二零一六年、二零一七年及二零一八的脫班率分別為 1.5%、2.0% 及 3.3%，而同期所有專營巴士服務的脫班率則分別為 1.6%、2.0% 及 2.9%。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，並已要求九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) 九巴在新專營權下提供多項票價優惠，包括自二零一七年七月一日起推出九巴與電車轉乘優惠計劃、為乘搭長途路線(即成人車資為 12 元或以上)的全日制學生提供回程半價優惠及推出 13 項新的巴士轉乘優惠計劃。此外，九巴在二零一八年三月一日推出月票計劃，為經常需要乘搭九巴路線，以及經常乘搭車程較長而車費較高的乘客提供一定程度的優惠。

截至二零一八年底，九巴全部路線已裝設預計巴士到達時間系統。九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，九巴的目標是透過計劃在二零一九/二零年度或之前在約 1 000 個巴士站安裝該等顯示屏。而在新專營權下，九巴承諾於在 2 000 部巴士車廂內配備免費 Wi-Fi 服務及試行於巴士下層提供上層空位資訊。目前，九巴已在 2 500 部巴士提供免費 Wi-Fi 服務，並正就上層空位顯示器進行測試。

龍運業務

- 11. 截至二零一八年十二月底，龍運業務的主要情況如下：

	龍運 (a)	所有專營 巴士公司 (b)	(a)佔(b)的 百分比
路線	34 條	626 條	5.4%
車隊	261 輛巴士	6 151 輛巴士	4.2%
員工	741	18 306	4.0%
每日平均載客量 (對比二零一七年的 轉變)	11.4 萬人次 (+6.2%)	405.4 萬人次 (+2.2%)	2.8%

12. 龍運在二零一六年至二零一八年期間購置了 103 輛新巴士，以改善服務。截至二零一八年十一月底，龍運車隊平均車齡約為 4.73 年，較全港專營巴士車隊的平均車齡(6.07 年)為低。

龍運服務表現

13. 龍運服務的質和量的評估如下－

- (a) 安全方面，龍運二零一六年、二零一七年及二零一八年(截至二零一八年十一月)每百萬行車公里的意外率分別為 0.93、1.28 及 1.48 宗，較同期所有專營巴士公司的平均意外率(分別為 4.31、4.22 及 4.35)為低。為提升其營運安全，龍運已推行或將推行多項措施，詳見下文第 14 至 16 段。
- (b) 環保方面，截至二零一八年十二月底，龍運的車隊共有 261 輛巴士，其中 247 輛(94.6%)符合歐盟四期或以上的排放標準。龍運已承諾新購置的巴士均會符合歐盟六期的排放標準。龍運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(第 E31 號及 S64 號線)，第一批已在二零一七年七月初投入服務，而第二批則在二零一八年二月初投入服務。
- (c) 根據對龍運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二零一六年、二零一七年及二零一八年分別接獲 214、269 及 269 宗關乎龍運的投訴及建議(分別佔二零一六年、二零一七年及二零一八年所有專營巴士服務的投訴及建議約 3.6%、4.7%及 3.8%，而同期龍運的載客量分別佔所有專營巴士的載客量約 2.6%、2.7% 及 2.8%)。
- (e) 龍運在二零一六年、及二零一七年及二零一八年的脫班率分別為 0.7%、1.4% 及 1.0%，而同期所有專營巴士服務的脫班率則分別為 1.6%、2.0%及 2.9%。脫班的主要原因是司機人手短缺。政府一向著重專營巴士服務的穩定性，並已要求龍運在車長招募方面採取有效應對措施。
- (f) 截至二零一八年底，所有龍運路線已裝設預計巴士到達時間系統。龍運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，龍運的目標是透過計劃在二零一九/二零年度或之前在約十個巴士站安裝該等顯示屏。

改善巴士安全

14. 九巴和龍運已在二零一八年第三季完成提升巴士車隊的黑盒系統。目前其黑盒系統已經會就超速、急速剎車及加速的狀況發出實時警報。為了加強專營巴士的營運安全，運輸署成立了加強專營巴士安全工作小組，與各專營巴士公司和巴士製造商定期舉行會議，討論、研究、實施及推廣各種提升專營巴士安全的措施。運輸署會繼續積極聯同專營巴士營辦商及相關專家，跟進有關工作，當中包括應用科技/在車內加裝安全裝置以協助安全駕駛、提升巴士車長的訓練及工作環境、加強巴士意外事故分析及安全表現管理，以及提升一般道路及基礎設施的安全和提出更多巴士友善措施。

15. 在這方面，九巴和龍運已就巴士監察及控制系統及地理圍欄科技展開試驗。九巴和龍運亦已各自承諾，由二零一八年七月起，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。

政府會與各專營巴士公司(包括九巴和龍運)跟進在現役專營巴士加裝上述三項安全設施的可行性、成本及成效分析，並商討有關設施改裝計劃的詳情。此外，九巴和龍運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。

16. 九巴和龍運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入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。

17. 就香港專營巴士獨立調查委員會提出提升專營巴士安全的各項建議，包括就意外數據的匯報、車長培訓及車長的作息安排等，政府會繼續積極與專營巴士營辦商(包括九巴和龍運)作出跟進。

徵詢意見

18. 請委員備悉上述資料，並就九巴和龍運的加價申請提出意見。

運輸及房屋局
運輸署
二零一九年二月