

二零一九年十二月二十日  
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二零一九年十二月二十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)及新巴於二零一九年八月九日提交加價申請，申請加幅均為平均 12.0%。城巴(專營權一)及新巴上次在二零一九年一月二十日加價，獲批整體平均加幅均為 9.9%，而在計及兩家專營巴士公司各自的專營巴士豁免隧道費基金的紓緩作用後，城巴(專營權一)及新巴乘客所需承擔的實際加價平均票價加幅分別為 7.0% 及 5.6%。

3. 誠如政府就兩間公司上次加價在今年一月發出的立法會參考資料摘要所述，雖然在上次加價獲批後兩間公司的財務狀況可望略為紓緩，但我們當時的財務預測已預示兩間公司在加價後的業務仍會錄得虧損，財務狀況仍欠理想，故很可能在稍後時間再次提出加價申請，以維持其財務可持續性，繼續提供安全、適當及有效率的專營巴士服務。事實上，城巴(專營權一)在二零一八至一九年度的稅後年度虧損達 8,883 萬元，而新巴在二零一八至一九年度的稅後年度虧損達 7,119 萬元。如果車費水平不變，有關虧損情況將會持續並惡化。

## 巴士票價調整安排

4. 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－

- (a) 自上次調整票價以來的營運成本及收益變動<sup>1</sup>；
- (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<sup>2</sup>；
- (d) 市民的接受程度及負擔能力<sup>3</sup>；
- (e) 服務的質和量；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：

---

<sup>1</sup> 城巴(專營權一)在二零一八至一九年度的總收入為 13.90 億元，支出則為 14.96 億元，稅後年度虧損 8,883 萬元；新巴在二零一八至一九年度的總收入為 12.32 億元，支出則為 13.17 億元，稅後年度虧損 7,119 萬元。

<sup>2</sup> 在考慮巴士公司的合理回報率時，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%。

<sup>3</sup> 政府會參考家庭住戶每月入息中位數及綜合消費物價指數的變動。兩間公司在今年年初加價前，再對上一次加價已是在二零零八年六月。根據最近期公布的數據，家庭住戶每月入息中位數自二零零八年六月上升了 58.33%，綜合消費物價指數則上升了 38.06%，而兩間公司的乘客在這段期間所需承擔的車費加幅只分別為 7.0%(城巴(專營權一))及 5.6%(新巴)。而自上次於二零一九年一月加價，家庭住戶每月入息中位數下跌了 3.06%，綜合消費物價指數的變動幅度則為 +2.68%。

$$0.5 \times \text{運輸業工資指數變動} + 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} - 0.5 \times \text{生產力增幅}^4$$

5. 與此同時，在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，使其能維持有效及安全的公共巴士服務。

6. 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。當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的收費，以減低乘客所需承擔的車費加幅。扼要來說，每個專營巴士營辦商已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。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。城巴（專營權一）及新巴於上次加價時已開始動用其基金（即分別獲批准每月由基金提取 291 萬元及 375 萬元），使兩間巴士公司的乘客所需承擔的實際加價平均票價加幅由 9.9% 分別調低至 7.0%（城巴（專營權一））及 5.6%（新巴）。由於城巴（專營權一）及新巴各自的基金大部分數額已用作減低上次加價乘客需承擔的車費加幅，如是次加價獲批准，相關基金餘額<sup>5</sup>將不足夠減低乘客在是次加價中所需承擔的車費加幅。

---

<sup>4</sup> 相關方程式的運算結果只供參考，票價不會按運算結果作自動調整。例如在城巴（專營權一）及新巴上次於二零一九年一月加價時，方程式的運算結果為 +33.05%，但最終獲批的整體平均加幅均為 9.9%（有關幅度未有計及其各自的專營巴士豁免隧道費基金的紓緩作用）。

若以二零零八年的加價後起計，票價調整方程式的運算結果為 +38.39%，期間兩間公司在二零一九年一月獲批加價 9.9%（有關幅度未有計及其各自的專營巴士豁免隧道費基金的紓緩作用）。而若以二零一九年一月的加價後起計，票價調整方程式的運算結果則為 +3.85%。

<sup>5</sup> 截至二零一九年九月，城巴（專營權一）及新巴的基金餘額分別為 162 萬元及 95 萬元。

## 城巴(專營權一)業務

8 截至二零一九年九月底，城巴(專營權一)業務的主要情況如下：

|                                | 城巴<br>(專營權一)<br>(a) | 所有專營<br>巴士公司<br>(b) | (a)佔(b)的<br>百分比 |
|--------------------------------|---------------------|---------------------|-----------------|
| 路線                             | 89 條                | 634 條               | 14.0 %          |
| 車隊                             | 745 輛巴士             | 6 139 輛巴士           | 12.1 %          |
| 員工                             | 2 358 名             | 19 168 名            | 12.3 %          |
| 二零一八年十月至<br>二零一九年九月<br>每日平均載客量 | 51.3 萬人次            | 415.6 萬人次           | 12.3 %          |

9. 城巴(專營權一)在二零一五年至二零一九年期間購置了 365 輛新巴士(即整個車隊中約一半的巴士)，以改善服務。截至二零一九年九月底，城巴(專營權一)車隊平均車齡約為 5.6 年，較全港專營巴士車隊的平均車齡 6.2 年為低。

## 城巴(專營權一)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，城巴(專營權一)二零一七年、二零一八年及二零一九年(截至九月的臨時數字)每百萬行車公里的意外率分別為 4.90、4.49 及 4.38 宗，呈下跌趨勢，而同期所有專營巴士公司的平均意外率則分別為 4.22、4.39 及 4.01 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。值得留意的是，大部分意外只涉及輕傷，並沒有涉及車輛碰撞。雖然如此，城巴(專營權一)亦已

推行或將推行多項提升巴士安全措施，詳細工作見下文第 14-16 段。

- (b) 環保方面，城巴(專營權一)整個車隊(共 745 輛巴士)均符合歐盟三期或以上排放標準，當中 96%更符合歐盟五期或以上排放標準。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。此外，城巴(專營權一)在二零一五年年底起已開始試驗使用電動巴士。現時，全部六輛電動巴士均已調派行走第 11 號線(中環(中環渡輪碼頭) – 渣甸山(循環線))。
- (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；滿意度較低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二零一七年、二零一八年及二零一九年(截至九月)分別接獲 395、444 及 410 宗涉及城巴(專營權一)的投訴及建議(分別佔二零一七年、二零一八年及二零一九年(截至九月)所有專營巴士服務的投訴及建議約 6.8%、6.3% 及 4.3%，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 12%)。
- (e) 城巴(專營權一)在二零一七年、二零一八年及二零一九年(截至九月)的脫班率分別為 1.9%、2.0% 及 3.0%，而同期所有專營巴士服務的脫班率則分別為 2.0%、2.9% 及 2.8%。脫班的主要原因是司機人手短缺、交通阻塞及因公眾活動而導致道路封閉等。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)按交通實況調整編定的行車時間及班次，以及在車長招募及挽留員工方面採取有效應對措施。城巴(專營權一)亦已積極改善其車長及員工的薪酬福利，當中包括優化員工的薪酬架構(包括將服務表現獎、安全獎及勤工獎撥入底薪)、提高迎新獎金及在車廠和巴士站增加車長休息設施等，以減少現職車長的流失及吸引新車長入職。由二零一九年一月至九月，城巴(專

營權一)已成功聘請超過 160 名新全職車長，以改善人手短缺的情況及應付新的乘客需求。

- (f) 城巴(專營權一)已於二零一八年五月起在全部路線提供預計抵站時間資訊，並於二零一九年八月六日起在其網站及手機應用程式顯示與九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)聯營路線所有班次的抵站時間。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資訊顯示屏。視乎安裝地點的限制，城巴(專營權一)的目標是於二零二零年內在約 150 個巴士站安裝該等顯示屏。
- (g) 在科技應用方面，城巴及新巴為首兩間同意開放其巴士路線實時抵站數據予政府「資料一線通」的專營巴士營辦商，有關數據已於二零一九年八月起免費開放予公眾使用。此外，兩間巴士公司亦已引入全自動調校分段收費系統，以減少因人為失誤而錯收車資，亦讓車長能集中於駕駛工作。另外，兩間巴士公司亦為其車隊安裝平板電腦，讓車務控制中心即時發放文字或聲音訊息與車長溝通，提升車務管理的效率及應付突發情況的能力。

## 新巴業務

11. 截至二零一九年九月底，新巴業務的主要情況如下：

|                                | 新巴<br>(a) | 所有專營<br>巴士公司<br>(b) | (a)佔(b)的<br>百分比 |
|--------------------------------|-----------|---------------------|-----------------|
| 路線                             | 93 條      | 634 條               | 14.7 %          |
| 車隊                             | 680 輛巴士   | 6 139 輛巴士           | 11.1 %          |
| 員工                             | 2 162 名   | 19 168 名            | 11.3 %          |
| 二零一八年十月至<br>二零一九年九月<br>每日平均載客量 | 46.4 萬人次  | 415.6 萬人次           | 11.2 %          |

12. 新巴在二零一五年至二零一九年期間購置了 425 輛新巴士(即整個車隊中超過六成巴士)，以改善服務。截至二零一九年九月底，新巴車隊平均車齡約為 4.1 年，較全港專營巴士車隊的平均車齡 6.2 年為低。

### 新巴服務表現

13. 新巴服務的質和量的評估如下－

- (a) 安全方面，新巴二零一七年、二零一八年及二零一九年(截至九月的臨時數字)每百萬行車公里的意外率分別為 6.20、6.70 及 5.34 宗，同期所有專營巴士公司的平均意外率則分別為 4.22、4.39 及 4.01 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，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。而同樣值得留意的是，大部分意外只涉及輕傷，並沒有涉及車輛碰撞。雖然如此，新巴亦已推行或將推行多項提升巴士安全措施，詳細工作見下文第 14-16 段。
- (b) 環保方面，截至二零一九年九月底，新巴整個車隊(共有 680 輛巴士)均符合歐盟三期或以上的排放標準，當中 93% 更符合歐盟五期或以上排放標準。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。此外，新巴在二零一五年底已開始試驗使用電動巴士。現時，全部四輛電動巴士均已調派行走第 13 號線(中環(大會堂) - 旭龢道)。
- (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；滿意度較低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二零一七年、二零一八年及二零一九年(截至九月)分別接獲 453、477 及 391 宗關於新巴的投訴及建議(分別佔二零一七年、二零一八年及二零一九年(截至九月)所有專營巴

士服務的投訴及建議約 7.8%、6.7% 及 4.1%，而同期新巴載客量分別佔所有專營巴士的載客量約 11%)。

- (e) 新巴在二零一七年、二零一八年及二零一九年(截至九月)的脫班率分別為 2.6%、2.9% 及 3.4%，而同期所有專營巴士服務的脫班率則分別為 2.0%、2.9% 及 2.8%。脫班的主要原因是司機人手短缺、交通阻塞及因公眾活動而導致道路封閉等。政府一向著重專營巴士服務的穩定性，並已要求新巴按交通實況調整編定的行車時間及班次，以及在車長招募及挽留員工方面採取有效應對措施。新巴亦已積極改善其車長及員工的薪酬福利，當中包括優化員工的薪酬架構(包括將服務表現獎、安全獎及勤工獎撥入底薪)、提高迎新獎金及在車廠和巴士站增加車長休息設施等，以減少現職車長的流失及吸引新車長入職。由二零一九年一月至九月，新巴已成功聘請超過 150 名新全職車長，以改善人手短缺的情況及應付新的乘客需求。
- (f) 新巴已於二零一八年九月起在全部路線提供預計抵站時間資訊，並於二零一九年八月六日起在其網站及手機應用程式顯示與九巴聯營路線所有班次的抵站時間。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，新巴的目標是於二零二零年內在約 60 個巴士站安裝顯示屏。
- (g) 在科技應用方面，請參閱上文第 10(g)段。

## 改善巴士安全

14. 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，研究進一步應用科技的可行性。當中，城巴(專營權一)和新巴正持續提升巴士車隊的黑盒系統，而自二零一八年九月起，如車長在限速每小時五十公里或七十公里的路段超速行駛，該系統會向車長發出實時警報。

15. 此外，城巴(專營權一)和新巴所有自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) 車速限制減速器 — 在巴士下坡時透過啓動減速器，把最高車速限制在每小時七十公里；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。

首批備有以上安全裝置的新巴士已於二零一九年十月投入服務。城巴(專營權一)和新巴亦承諾會在合適的現有巴士上加裝上述安全裝置，並正與政府商討有關改裝安排。城巴(專營權一)和新巴亦會繼續研究其他科技裝置(例如輔助司機駕駛的裝置)及探討有關裝置在本港的交通環境下廣泛應用的可行性。

16. 此外，城巴(專營權一)和新巴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樣檢查和分析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酒精呼氣測試等。兩間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課程，並會加強內部監察制度以監督巴士司機培訓的實施與成效。

### 徵詢意見

17. 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  
二零一九年十二月