

立法會參考資料摘要

《公共巴士服務條例》 (第 230 章)

專營巴士營辦商的加價申請

引言

2023 年 5 月 30 日的會議上，行政會議**建議**，行政長官指令根據《公共巴士服務條例》(「條例」)第 13(1)條：

(a) 計及其專營巴士豁免隧道費基金(「隧道費基金」) 0.3 個百分點的紓緩作用，龍運巴士有限公司(「龍運」)的票價以整體實際加權平均加幅 4.2%上調(即未計及紓緩作用前為 4.5%)，相關的車費等級表載於附件 A；

A

(b) 計及其隧道費基金 2.2 個百分點的紓緩作用，城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(「城巴(專營權二)」)的票價以整體實際加權平均加幅 4.2%上調(即未計及紓緩作用前為 6.4%)，相關的車費等級表載於附件 B；

B

(c) 新大嶼山巴士(1973)有限公司(「嶼巴」)的票價以整體加權平均加幅 7.0%上調，相關的車費等級表載於附件 C；

C

(d) 計及其隧道費基金 1.3 個百分點的紓緩作用後，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」)的票價以整體實際加權平均加幅 4.9%上調(即未計及紓緩作用前為 6.2%)，相關的城巴(專營權一)、新巴及城巴(合併專營權)車費等級表載於附件 D；

D

(e) 計及其隧道費基金 1.6 個百分點的紓緩作用後，九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)的票價以整體實際加權平均加幅 3.9%上調(即未計及紓緩作用前為 5.5%)，相關的車費等級表載於附件 E；以及

(f) 上文(a)至(e)項的票價加幅於 2023 年 6 月 18 日實施。

理據

加價申請

2. 自上一次行政長官會同行政會議於 2021 年 3 月批准四個巴士專營權加價，並於 2021 年 4 月及 2022 年 1 月分兩階段實施後，專營巴士營辦商的經營環境仍然面對挑戰：

(a) 收益方面：專營巴士平均每日乘客人次在 2020 年、2021 年及 2022 年分別約為 300 萬、350 萬及 310 萬，普遍低於之前十年(即 2010 至 2019 年)的平均每日乘客人次(380 萬至 410 萬不等)，主要原因是受到 2019 冠狀病毒病疫情影響，以及本港人口緩慢下降的情況下與其他交通工具就客源的競爭加劇。然而，巴士票價在過去十年甚少上調。

(b) 成本方面：專營巴士營辦商的成本架構相對缺乏彈性，單是員工成本已佔營運開支約一半。薪酬開支持續增加，而專營巴士營辦商亦計劃為巴士車長加薪，以挽留和吸引人才。此外，隨着全球燃油價格不斷上漲，燃料成本亦大幅上升。

3. 儘管政府已在「防疫抗疫基金」下提供資助，協助專營巴士營辦商渡過難關，大部分專營權在過去數年仍錄得虧損。此外，「防疫抗疫基金」各項資助屬一次過性質，在 2022 年年底或之前已相繼完結。在此背景下，專營巴士營辦商為六個巴士專營權悉數提交了加價申請，以期改善財政狀況和可持續性。

政府的專營巴士政策

4. 在各種公共交通工具中，專營巴士擔當路面集體運輸工具的重要角色，載客量佔本地公共交通載客量約三分之一，僅次於鐵路。政府的一貫政策是公共交通服務應由私營機構按商業原則經營，以提高效率和成本效益。

5. 財政穩健對於專營巴士營辦商能否持續提供和投資於安全和優質的專營巴士服務至關重要，對落實一系列政策措施以回應公眾對不斷提升服務的期望亦必不可少，當中包括(i)改善設施及裝備(包括無障礙設施)，以提升乘客出行體驗和安全性；(ii)更換至零排放巴士車隊並投資相關配套設施(例如充電設施)；以及(iii)作為運輸業主要僱主羣體之一，繼續通過改善僱員(特別是約 13 000 位巴士車長)的薪酬待遇及工作環境，以吸引和挽留員工。

6. 政府一直採取多管齊下的方式，維持和改善專營巴士營辦商的財務表現，包括：

- (a) 提高效率：與專營巴士營辦商精簡營運(例如批准城巴(專營權一)和新巴合併¹)，並通過每年的巴士路線計劃重組巴士服務，從而更有效運用資源並紓緩交通擠塞情況。
- (b) 擴闊收入來源：協助專營巴士營辦商在展示廣告以外開拓更多非票務收入來源，例如批准在巴士總站和公共運輸交匯處設置乘客服務站、飲水機、口罩售賣機、智能貯物櫃等，以及出租車廠閒置空間和向非專營巴士提供維修服務。
- (c) 提升乘客的舒適度和加強安全：通過提升乘客出行體驗和加強安全加強巴士服務的吸引力，當中部分措施

¹ 行政長官會同行政會議於 2022 年 7 月 12 日決定合併城巴(專營權一)及新巴專營權，整合為一個由 2023 年 7 月 1 日凌晨四時開始生效的新十年專營權，即城巴(合併專營權)。龍運和城巴(專營權二)亦各獲批由 2023 年 5 月 1 日凌晨四時起生效的新十年專營權。就著新批的專營權，政府會按照自 1992 年以來的既定做法於立法會動議決議案，使利潤管制計劃不適用於新巴士專營權。政府將於 2023 年 6 月就決議案向立法會作出有關預告。

由專營巴士營辦商自發推行，例如裝設車長監察系統，升級巴士設備提供免費 5G Wi-Fi 服務，在有蓋巴士站裝設太陽能照明系統和防蚊裝置等；其他若干措施則獲政府按情況以全額或配對基金形式提供資助減輕相關財政負擔，包括裝設巴士座椅的安全帶及其他安全裝備，在巴士站設置座椅和實時到站資訊顯示屏，以及測試零排放的新能源巴士以期在未來更廣泛付諸應用。

- (d) 其他政府支援：豁免使用政府隧道的收費以設立隧道費基金；以及在長者票價優惠計劃下豁免／發還每年應繳的車輛牌照費用和已繳付的政府土地租金，以鼓勵專營巴士營辦商自行提供長者票價優惠。

7. 儘管上述措施有助改善專營巴士營辦商的財政狀況，適時實施合理的票價加幅亦同樣重要。

專營巴士票價調整安排和隧道費基金

8. 根據《條例》第 13(1)條，專營巴士服務的車費應按照由行政長官會同行政會議釐定的車費等級表收取。根據經行政長官會同行政會議同意的現行專營巴士票價調整安排（「票價調整安排」），評估巴士加價申請的相關考慮因素如下：

- (a) 自上次調整票價以來的營運成本及收益的變動；
- (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²；

² 巴士行業沒有最低保證回報率水平。政府在考慮巴士營辦商的合理回報率時，會以固定資產平均淨值回報率衡量，並參照巴士行業的加權平均資本成本。在票價調整安排下，加權平均資本成本也是觸發「回饋乘客安排」的門檻。當專營權的固定資產平均淨值回報率超過加權平均資本成本，便須與乘客均分超出的回報。乘客所得的部分會保留作「回饋乘客數額」，用以提供票價優惠，或紓緩日後的加價壓力。目前的加權平均資本成本為按年 8.7%。

(d) 市民的接受程度及負擔能力³；

(e) 服務的質和量；以及

(f) 可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果⁴：

$$\begin{aligned} \text{可依據的票價調整幅度} = & 0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動} \\ & + 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} \\ & - 0.5 \times \text{生產力增幅}^5 \end{aligned}$$

9. 政府已修訂法例，自 2019 年 2 月 17 日起豁免專營巴士使用政府隧道及管制區的收費。所節省的隧道費會存入每間專營商設立的專用帳目，即隧道費基金。當專營商申請加價而行政長官會同行政會議認為有足夠理據上調票價時，可利用隧道費基金減低加幅。

政府對加價申請的評估

10. 我們評估加價申請時，考慮了票價調整安排下的一籃子因素，並適當運用各專營權的隧道費基金。當中，我們顧及了以下適用於所有專營權的宏觀考慮因素：

(a) 業務復蘇：各專營巴士營辦商在去年 1 月至 9 月提交申請之時，香港正經歷第五波疫情，何時通關仍屬未知之數，而油價亦因俄烏爆發衝突而處於高位。參考現時復常和跨境旅遊情況的最新載客量，我們在考慮各個專營權的情況時，對未來數年復蘇展望採取了相對正面的預測。

³ 政府會參考家庭每月入息中位數及綜合消費物價指數的變動。

⁴ 可依據的票價調整幅度方程式的運算結果並不會直接決定票價調整的幅度。政府應全盤考慮所有因素。

⁵ $0.5 \times$ 生產力增幅統稱為「生產力部分」，目前為按年+0.3%。

- (b) 票價加幅：如政府強調，我們會按既定程序審慎考慮和審批加價申請，以期在盡量減低民生影響同時維持巴士營辦商的財務可持續性之間取得合適平衡。如我們經評估後認為個別申請加幅過高，會建議調低其加價幅度，甚或拒絕相關申請，以做好把關工作。就此，在計及隧道費基金的紓緩作用後，現時批准的加權平均加幅低於申請的幅度，定於 7%或以下的相對溫和水平，而且大多介乎約 4%至 5%。按照上述加價幅度，我們預測各個專營權會取得低至中水平的固定資產平均淨值回報率。為進一步紓緩對民生的影響，日常通勤乘客乘搭的路線會實施相對較低的加幅，而旅客和非日常通勤乘客乘搭的路線會實施相對較高的加幅。
- (c) 加價的時機：我們留意到有意見認為經濟復蘇期間並非加價的好時機。在這方面，相對溫和的加幅應可減輕有關顧慮。總括來說，我們相信，相比延後加價而令其疊加至日後更高和更難接受的加幅，以適時及或許較頻密的方式實施溫和的加價應較為可取。

11. 我們就各個專營權的評估如下：

- (a) 龍運及城巴(專營權二)：龍運自 2011 年以來未曾加價，而城巴(專營權二)自 1997 年中成立以來從未加價。兩者業務均集中在北大嶼山及機場巴士服務，在疫情期間承受的打擊最大，在過去兩三年累積顯著虧損，需要透過加價恢復財政狀況。不過考慮到他們的載客量隨着旅遊復常而逐漸恢復，我們相信審慎的做法是實施較溫和的加幅，而非申請的加幅。有關這兩個專營權的詳細分析見附件 F。

- (b) 嶼巴：嶼巴的營運規模小，過去 15 年只曾加價一次，自 2017-18 財政年度起一直處於虧損狀態。疫情期間嶼巴邊境路線的載客量受到嚴重影響，令情況進一步惡化。我們預見嶼巴在數年內將會面對來自其他交通工具的進一步競爭，而大型新發展項目衍生的潛在商機卻只會在較後時間才出現。加價可在此期間讓嶼巴轉虧為盈，改善其財政狀況，以更好地應付未來的挑戰。有關這個專營權的更詳細分析見附件 G。

F

G

(c) 城巴(專營權一)／新巴：這兩個專營權自 2008 年年中起曾兩度加價。兩者以港島區為主要營運範圍，隨着區內人口下降，加上近年鐵路網絡擴展，兩個專營權均明顯受到影響，自 2018-19 財政年度起連年錄得虧損。不過，隨着持續改善資源運用的措施及合併兩個專營權，情況正有所改善，兩個專營權在實施溫和的加價後應有望重回正軌，逐步恢復財政可持續性。有關這兩個專營權的更詳細分析見附件 H。

H

(d) 九巴：九巴作為最大的巴士專營權，財務亦最穩健。雖然九巴在維持票價不變的情況下會出現虧損，但相對較溫和的 3.9% 加幅應足以讓九巴恢復盈利。過去近九年來，九巴的獨營路線只曾加價一次。有關這個專營權的更詳細分析見附件 I。

I

12. 下表列出了收到的加價申請及行政長官會同行政會議的決定。新票價將於 2023 年 6 月 18 日生效。龍運、城巴(專營權二)、嶼巴、城巴(專營權一)／新巴⁶以及九巴各路線的收費分別載於附件 J 至 N。

J 至 N

專營權	提交申請日期	申請加幅	行政長官會同行政會議批准的加權平均加幅
龍運	2022 年 1 月 4 日	8.5%	4.2% (未計及隧道費基金的紓緩作用前為 4.5%)
城巴(專營權二)	2022 年 9 月 16 日	23%，A 線和 NA 線除外 [#] (50%)	4.2% (未計及隧道費基金的紓緩作用前為 6.4%)
嶼巴	2022 年 9 月 2 日	9.8%	7.0% [^]
城巴(專營權一)／新巴	2022 年 9 月 16 日	票價劃一調高 2 元	4.9% (未計及隧道費基金的紓緩作用前為 6.2%)
九巴	2022 年 6 月 22 日	9.5%	3.9% (未計及隧道費基金的紓緩作用前為 5.5%)

[#] 城巴(專營權二)的「A」線和「NA」線，指接駁機場與市區和將軍澳不同地點的機場特快巴士服務，其目標客羣為遊客而並非日常通勤乘客。

[^] 由於嶼巴現時並無任何途經政府收費隧道的路線，基本上沒有隧道費基金結餘，因此未能運用隧道費基金紓緩加幅。

⁶ 當該兩個專營權於 2023 年 7 月 1 日凌晨四時合併後，所有城巴(專營權一)及新巴的路線會成為城巴(合併專營權)的路線，並會維持當時適用的車費。

推行其他措施以處理對乘客的影響

13. 政府自 2019 年起實施免入息審查的公共交通費用補貼計劃(「補貼計劃」)，為日常使用本地公共交通服務出行而公共交通開支較高的乘客減輕交通費負擔。對補貼計劃的受惠者而言，部分巴士票價增幅會在補貼計劃下獲得補貼。

14. 此外，60 歲或以上的長者及合資格殘疾人士可以受惠於公共交通票價優惠計劃(俗稱「二元乘車優惠計劃」)，以每程僅二元的票價使用指定公共交通工具，包括專營巴士⁷。

15. 政府亦會繼續與專營巴士營辦商跟進增加非票務收入的工作。除了把成功的措施推展至更多地點外，我們亦會探討一些新構思的可行性，包括更好利用巴士車廠用地以增加收入，例如向其他電動商用車提供充電設施。

影響

O 16. 加價對經濟和財政的影響載於附件 O。安排符合《基本法》的規定，包括有關人權的條文。

公眾諮詢

17. 我們在 2023 年 3 月 17 日就加價申請諮詢立法會交通事務委員會。部分委員理解專營巴士營辦商受到疫情影響並面對營運成本上升，而且部分專營權長時間沒有加價。但部分委員認為專營巴士營辦商所申請的票價加幅偏高，尤其現時經濟正值復蘇。另外亦有委員提出，申請的加幅高源於過往沒有恆常加價，應該考慮以直接驅動的方式調整巴士票價，以期能夠定期加價。整體而言，委員備悉政府會審慎考慮和審核加價申請，並期望政府履行把關責任。

⁷ 不包括機場巴士「A」線和「NA」線、馬場路線、長途巴士新型服務及以預約和團體租用形式提供的特別服務。

18. 我們在 2023 年 5 月 9 日就加價申請徵詢交通諮詢委員會(「交諮會」)的意見。交諮會認為適時作出合適幅度的加價，會較延後加價而須實施更高加幅更為可取，並贊同政府採取較審慎的態度處理，並將加幅控制在較溫和的水平的做法。此外，交諮會提醒政府要向市民清楚解釋批准加價的理據。交諮會致運輸及物流局局長詳述其意見的函件，載於

P 附件 P。

查詢

19. 若對本文內容有任何查詢，請與運輸署助理署長(巴士及鐵路)謝善怡女士聯絡(電話：3842 5515)。

運輸及物流局

2023 年 5 月 30 日

附件 A

龍運巴士有限公司 現行及新的車費等級表

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
I.	機場巴士服務				
		30	15.0	15.7	4.7%
		40	18.9	19.8	4.8%
		53	27.7	29.0	4.7%
		66	30.9	32.4	4.9%
II.	北大嶼山對外服務				
		25	9.0	9.3	3.3%
		40	12.0	12.4	3.3%
		60	14.3	14.8	3.5%
		80	17.0	17.6	3.5%
III.	北大嶼山穿梭服務				
		3	2.6	2.7	3.8%
		5	3.1	3.2	3.2%
		9	3.6	3.7	2.8%
		12	4.1	4.3	4.9%
		15	4.6	4.8	4.3%
		18	5.1	5.3	3.9%
		21 註 3	不適用	6.1	不適用
		24 註 3		7.0	
IV.	通宵服務				
	(a) 機場巴士服務	30	28.0	29.3	4.6%
		40	33.0	34.6	4.8%
		53	40.0	41.9	4.8%
		66	45.0	47.2	4.9%
	(b) 北大嶼山對外服務	25	18.0	18.7	3.9%
		40	21.0	21.8	3.8%
		60	41.0	42.5	3.7%
		80	51.0	52.9	3.7%

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
	(c) 北大嶼山穿梭 服務	3	3.9	4.0	2.6%
		5	4.6	4.8	4.3%
		9	5.4	5.6	3.7%
		12	6.1	6.3	3.3%
		15	6.9	7.2	4.3%
		18	7.6	7.9	3.9%
V.	旅遊及特別服務				
		3	3.0	3.2	6.7%
		5	5.0	5.3	6.0%
		9	7.0	7.4	5.7%
		12	9.0	9.5	5.6%
		15	12.0	12.7	5.8%
		18	15.0	15.9	6.0%
		25	20.0	21.1	5.5%
		35	25.0	26.4	5.6%
		47	30.0	31.7	5.7%
		60	35.0	37.0	5.7%
		80	40.0	42.3	5.7%

註 1： 代表最高收費額。

註 2： 某些路線來回方向的路程可能長短不同，來回方向各自的車費上限也可能不同。如有這情況，這些路線的來回程的車費均會設定為相同，以免令乘客混淆，但來回程車費總和不會超過來回程車費上限的總和。

註 3： 其中一條龍運路線的路程超出現時車費等級表的最高車費級別。為配合實際情況及日後的新長途路線，加入新車費級別。

附件 B

**城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)
現行及新的車費等級表**

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
I.	機場巴士服務				
		35	26.0	27.2	4.6%
		40	30.0	31.4	4.7%
		55	45.0	47.1	4.7%
		65	50.0	52.4	4.8%
II.	北大嶼山對外服務				
		25	13.0	13.5	3.8%
		35	15.0	15.5	3.3%
		40	17.0	17.6	3.5%
		50	23.0	23.8	3.5%
		65	27.5	28.5	3.6%
III.	北大嶼山穿梭服務				
		4	3.0	3.1	3.3%
		6	3.5	3.6	2.9%
		8	4.0	4.1	2.5%
		10	5.5	5.7	3.6%
		12	7.0	7.2	2.9%
		15 註 3	不適用	9.0	不適用
		18 註 3		10.8	
		21 註 3		12.6	
		24 註 3		14.4	
IV.	通宵服務				
	(a) 機場巴士服務	35	33.0	34.6	4.8%
		40	37.5	39.3	4.8%
		55	52.5	55.0	4.8%
		65	58.0	60.7	4.7%
	(b) 北大嶼山對外服務	35	22.0	22.8	3.6%
		40	25.0	25.9	3.6%
		50	35.0	36.2	3.4%
		65	40.0	41.4	3.5%
		80 註 3	不適用	51.2	不適用

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
V.	旅遊及特別服務				
		3	3.0	3.2	6.7%
		5	5.0	5.3	6.0%
		9	7.0	7.4	5.7%
		12	9.0	9.5	5.6%
		15	12.0	12.6	5.0%
		18	15.0	15.8	5.3%
		25	20.0	21.1	5.5%
		35	25.0	26.3	5.2%
		47	30.0	31.6	5.3%
		60	35.0	36.9	5.4%
		80	40.0	42.1	5.3%

註 1： 代表最高收費額。

註 2： 某些路線來回方向的路程可能長短不同，來回方向各自的車費上限也可能不同。如有這情況，這些路線的來回程的車費均會設定為相同，以免令乘客混淆，但來回程車費總和不會超過來回程車費上限的總和。

註 3： 其中四條城巴(專營權二)路線的路程超出現時車費等級表的最高車費級別。為配合實際情況及日後的新長途路線，加入新車費級別。

新大嶼山巴士(1973)有限公司
現行及新的車費等級表

路線組別	路程 不超過 下列 里數 (公里)	現行車費等 級表 註 1、2 (元)		新車費 等級表 註 1、2 (元)		加幅 (%)	
		星期 一至六 (公眾 假期 除外)	星期 日及 公眾 假期	星期 一至六 (公眾 假期 除外)	星期 日及 公眾 假期	星期 一至六 (公眾 假期 除外)	星期 日及 公眾 假期
空調服務							
I. 南大嶼山及南北大嶼山路線							
(a) 普通路線	4	2.6	5.7	2.7	6.0	3.8%	5.3%
	8	5.3	7.6	5.6	8.0	5.7%	5.3%
	13	6.9	13.5	7.3	14.2	5.8%	5.2%
	17	10.0	16.4	10.5	17.3	5.0%	5.5%
	20	12.3	20.0	13.0	21.1	5.7%	5.5%
	24	13.9	22.4	14.7	23.6	5.8%	5.4%
	27	16.4	27.4	17.3	28.9	5.5%	5.5%
	31	18.4	29.6	19.4	31.2	5.4%	5.4%
	36	21.3	34.3	22.5	36.2	5.6%	5.5%
	41	23.1	37.2	24.3	39.2	5.2%	5.4%
(b) 昂坪路線	46	24.6	39.6	25.9	41.7	5.3%	5.3%
	4	6.1	10.5	6.4	11.5	4.9%	9.5%
	10	10.0	17.3	10.5	18.9	5.0%	9.2%
	17	12.7	22.3	13.4	24.4	5.5%	9.4%
(c) 旅遊、 通宵及 特別服務	24	18.8	31.0	19.8	33.9	5.3%	9.4%
	4	6.6	9.3	7.2	10.2	9.1%	9.7%
	10	9.9	16.5	10.8	18.1	9.1%	9.7%
	17	14.9	22.6	16.3	24.7	9.4%	9.3%
	24	19.8	30.2	21.7	33.0	9.6%	9.3%
	35	26.4	36.8	28.9	40.3	9.5%	9.5%
	50	33.0	44.0	36.1	48.1	9.4%	9.3%
70	39.6	50.6	43.3	55.4	9.3%	9.5%	

路線組別	路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
II. 北大嶼山及新界路線				
(a) 北大嶼山 路線	4	3.5	3.7	5.7%
	6	4.0	4.2	5.0%
	8	4.7	4.9	4.3%
	10	6.3	6.6	4.8%
	12	7.6	8.0	5.3%
	15	9.8	10.3	5.1%
	18 註 3	不適用	12.4	不適用
	21 註 3	不適用	14.4	不適用
	24 註 3	不適用	16.5	不適用
(b) 新界路線	4	4.4	4.8	9.1%
	6	5.5	6.0	9.1%
	8	6.6	7.2	9.1%
	10	7.7	8.4	9.1%
	12	8.8	9.6	9.1%
	15	9.9	10.8	9.1%
	18	11.6	12.7	9.5%
	25	13.2	14.4	9.1%
	35	15.4	16.8	9.1%
	47	17.6	19.3	9.7%
	65	19.8	21.7	9.6%
(c) 旅遊、 通宵及 特別服務	4	4.9	5.3	8.2%
	6	6.0	6.5	8.3%
	8	7.1	7.8	9.9%
	10	8.3	9.1	9.6%
	12	9.9	10.8	9.1%
	15	11.6	12.7	9.5%
	18	13.2	14.4	9.1%
	25	15.4	16.8	9.1%
	35	17.6	19.3	9.7%
	47	19.8	21.7	9.6%
	65	22.0	24.1	9.5%

註1： 代表最高收費額。

註2： 某些路線來回方向的路程可能長短不同，來回方向各自的車費上限也可能不同。如有這情況，這些路線的來回程的車費均會設定為相同，以免令乘客混淆，但來回程車費總和不會超過來回程車費上限的總和。

註3： 其中兩條嶼巴路線的路程超出現時車費等級表的最高車費級別。為配合實際情況及日後的新長途路線，加入新車費級別。

附件 D

**城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)
現行及新的車費等級表**

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
空調服務					
I.	香港島				
	(a) 市區	4	3.5	3.7	5.7%
		6	5.4	5.7	5.6%
		8	5.5	5.8	5.5%
		10	5.8	6.1	5.2%
		13	6.5	6.9	6.2%
		15	8.9	9.4	5.6%
		21	10.3	10.9	5.8%
		27	12.3	13.0	5.7%
	(b) 半山區	5	5.3	5.6	5.7%
		8	6.3	6.6	4.8%
		13	7.6	8.0	5.3%
		20	10.3	10.9	5.8%
		27	12.5	13.2	5.6%
	(c) 旅遊、通宵 及特別服務	8	9.8	10.5	7.1%
		16	13.2	14.2	7.6%
		21	16.3	17.5	7.4%
		27	20.0	21.5	7.5%
II.	九龍市區及新界				
	(a) 常規服務	3	4.5	4.7	4.4%
		5	6.4	6.7	4.7%
		9	8.9	9.4	5.6%
		12	10.3	10.9	5.8%
		15	11.3	11.9	5.3%
		18	12.5	13.2	5.6%
		25	13.9	14.7	5.8%
		35	16.9	17.8	5.3%
		47	20.6	21.7	5.3%
		65	22.5	23.7	5.3%

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
	(b) 旅遊、通宵 及特別服務	3	5.4	5.8	7.4%
		5	7.7	8.3	7.8%
		9	10.6	11.4	7.5%
		12	12.2	13.1	7.4%
		15	15.2	16.3	7.2%
		18	17.3	18.6	7.5%
		25	20.0	21.5	7.5%
		35	25.7	27.6	7.4%
		47	28.6	30.7	7.3%
		65	32.1	34.4	7.2%
III. 過海					
	(a) 常規服務	18	15.8	16.4	3.8%
		25	18.8	19.6	4.3%
		35	22.3	23.2	4.0%
		47	25.2	26.2	4.0%
		65	26.1	27.2	4.2%
		85	31.2	32.5	4.2%
	(b) 旅遊、通宵 及特別服務	30	41.5	43.6	5.1%
		35	43.5	45.7	5.1%
		47	49.3	51.8	5.1%
		65	50.9	53.4	4.9%
	(c) 沙田馬場 註 3	30	45.4	47.7	5.1%
		35	47.5	49.9	5.1%
IV. 邊境服務 註 3					
	(a) 九龍市區 及新界	30	98.8	103.7	5.0%
		50	123.5	129.7	5.0%
		70	172.9	181.5	5.0%
	(b) 過海	100	222.3	233.4	5.0%

註 1： 代表最高收費額。

註 2： 某些路線來回方向的路程可能長短不同，來回方向各自的車費上限也可能不同。如有這情況，這些路線的來回程的車費均會設定為相同，以免令乘客混淆，但來回程車費總和不會超過來回程車費上限的總和。

註 3： 此路線組別下目前並沒有巴士路線。

新世界第一巴士服務有限公司
現行及新的車費等級表

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
空調服務					
I.	香港島				
	(a) 市區	4	4.5	4.7	4.4%
		6	5.5	5.8	5.5%
		8	6.3	6.6	4.8%
		10	7.8	8.2	5.1%
		13	8.2	8.7	6.1%
		18	12.9	13.6	5.4%
		22	16.3	17.2	5.5%
		27	19.5	20.6	5.6%
	(b) 半山區	5	6.3	6.6	4.8%
		8	7.0	7.4	5.7%
		11	8.2	8.7	6.1%
		15	11.5	12.1	5.2%
		20	13.6	14.3	5.1%
	(c) 旅遊、通宵 及特別服務	8	10.5	11.3	7.6%
		16	14.2	15.2	7.0%
		21	19.1	20.5	7.3%
		27	23.0	24.7	7.4%
		35	27.8	29.8	7.2%
II.	九龍市區及新界				
	(a) 常規服務	3	4.4	4.6	4.5%
		5	6.2	6.5	4.8%
		9	8.7	9.2	5.7%
		12	10.0	10.5	5.0%
		15	11.2	11.8	5.4%
		18	12.4	13.1	5.6%
		25	13.6	14.3	5.1%
		35	16.6	17.5	5.4%
		47	20.3	21.4	5.4%
		65	22.2	23.4	5.4%

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
	(b) 旅遊、通宵 及特別服務	3	5.3	5.7	7.5%
		5	7.7	8.3	7.8%
		9	10.4	11.2	7.7%
		12	12.0	12.9	7.5%
		15	14.9	16.0	7.4%
		18	16.9	18.1	7.1%
		25	19.5	20.9	7.2%
		35	25.1	26.9	7.2%
		47	28.0	30.0	7.1%
		65	31.4	33.7	7.3%
III.	過海				
(a) 常規服務	18	15.6	16.2	3.8%	
	25	18.7	19.5	4.3%	
	35	22.1	23.0	4.1%	
	47	24.9	25.9	4.0%	
	65	25.7	26.8	4.3%	
	85	30.8	32.1	4.2%	
(b) 旅遊、通宵 及特別服務	30	40.6	42.6	4.9%	
	35	42.6	44.7	4.9%	
	47	48.1	50.5	5.0%	
	65	49.7	52.2	5.0%	
(c) 沙田馬場 註 3	30	44.3	46.5	5.0%	
	35	46.5	48.8	4.9%	

註 1： 代表最高收費額。

註 2： 某些路線來回方向的路程可能長短不同，來回方向各自的車費上限也可能不同。如有這情況，這些路線的來回程的車費均會設定為相同，以免令乘客混淆，但來回程車費總和不會超過來回程車費上限的總和。

註 3： 此路線組別下目前並沒有巴士路線。

城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)
現行及新的車費等級表

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
空調服務					
I.	香港島				
	(a) 市區	4	4.5	4.7	4.4%
		6	5.5	5.8	5.5%
		8	6.3	6.6	4.8%
		10	7.8	8.2	5.1%
		13	8.2	8.7	6.1%
		18	12.9	13.6	5.4%
		22	16.3	17.2	5.5%
		27	19.5	20.6	5.6%
	(b) 半山區	5	6.3	6.6	4.8%
		8	7.0	7.4	5.7%
		11	8.2	8.7	6.1%
		15	11.5	12.1	5.2%
		20	13.6	14.3	5.1%
	(c) 旅遊、通宵 及特別服務	8	10.5	11.3	7.6%
		16	14.2	15.2	7.0%
		21	19.1	20.5	7.3%
		27	23.0	24.7	7.4%
		35	27.8	29.8	7.2%
II.	九龍市區及新界				
	(a) 常規服務	3	4.5	4.7	4.4%
		5	6.4	6.7	4.7%
		9	8.9	9.4	5.6%
		12	10.3	10.9	5.8%
		15	11.3	11.9	5.3%
		18	12.5	13.2	5.6%
		25	13.9	14.7	5.8%
		35	16.9	17.8	5.3%
		47	20.6	21.7	5.3%
		65	22.5	23.7	5.3%

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)	
	(b) 旅遊、通宵 及特別服務	3	5.4	5.8	7.4%	
		5	7.7	8.3	7.8%	
		9	10.6	11.4	7.5%	
		12	12.2	13.1	7.4%	
		15	15.2	16.3	7.2%	
		18	17.3	18.6	7.5%	
		25	20.0	21.5	7.5%	
		35	25.7	27.6	7.4%	
		47	28.6	30.7	7.3%	
		65	32.1	34.4	7.2%	
III. 過海						
	(a) 常規服務	18	15.8	16.4	3.8%	
		25	18.8	19.6	4.3%	
		35	22.3	23.2	4.0%	
		47	25.2	26.2	4.0%	
		65	26.1	27.2	4.2%	
		85	31.2	32.5	4.2%	
	(b) 旅遊、通宵 及特別服務	30	41.5	43.6	5.1%	
		35	43.5	45.7	5.1%	
		47	49.3	51.8	5.1%	
		65	50.9	53.4	4.9%	
	(c) 沙田馬場 註 3	30	45.4	47.7	5.1%	
		35	47.5	49.9	5.1%	
	IV. 邊境服務 註 3					
		(a) 九龍市區 及新界	30	98.8	103.7	5.0%
50			123.5	129.7	5.0%	
70			172.9	181.5	5.0%	
(b) 過海		100	222.3	233.4	5.0%	

註 1： 代表最高收費額。

註 2： 某些路線來回方向的路程可能長短不同，來回方向各自的車費上限也可能不同。如有這情況，這些路線的來回程的車費均會設定為相同，以免令乘客混淆，但來回程車費總和不會超過來回程車費上限的總和。

註 3： 此路線組別下目前並沒有巴士路線。

九龍巴士(一九三三)有限公司
現行及新的車費等級表

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
空調服務					
I.	(a) 九龍市區 及新界	3	4.4	4.6	4.5%
		5	5.6	5.8	3.6%
		9	8.6	8.9	3.5%
		12	8.9	9.2	3.4%
		15	10.0	10.4	4.0%
		18	11.1	11.5	3.6%
		25	13.9	14.5	4.3%
		35	15.6	16.2	3.8%
		47	19.4	20.2	4.1%
		65	19.8	20.6	4.0%
	(b) 過海	18	14.2	14.8	4.2%
		25	18.9	19.7	4.2%
		35	22.0	22.9	4.1%
		47	25.2	26.2	4.0%
		65	25.8	26.9	4.3%
		85	28.2	29.4	4.3%
	(c) 旅遊、通宵及特別服務				
	(i) 九龍市區 及新界	3	5.1	5.3	3.9%
		5	7.3	7.6	4.1%
		9	10.2	10.6	3.9%
		12	11.4	11.9	4.4%
		15	14.0	14.6	4.3%
		18	16.6	17.3	4.2%
		25	18.3	19.1	4.4%
		35	23.3	24.3	4.3%
		47	25.9	27.0	4.2%
		65	28.2	29.4	4.3%
	(ii) 過海	30	36.5	38.1	4.4%
		35	38.3	40.0	4.4%
		47	43.3	45.2	4.4%
		65	44.7	46.7	4.5%

路線組別		路程 不超過 下列里數 (公里)	現行車費 等級表 註 1、2 (元)	新車費 等級表 註 1、2 (元)	加幅 (%)
(d) 馬場					
(i) 九龍市區 及新界		5	12.0	12.6	5.0%
		15	19.6	20.5	4.6%
		25	31.7	33.0	4.1%
		35	42.7	44.5	4.2%
		50	59.1	61.6	4.2%
(ii) 過海		30	39.8	41.5	4.3%
		35	41.8	43.6	4.3%
II. 邊境服務 註 3					
(a) 九龍市區 及新界		30	86.8	90.6	4.4%
		50	108.5	113.2	4.3%
		70	151.9	158.5	4.3%
(b) 過海		100	195.3	203.8	4.4%

註 1： 代表最高收費額。

註 2： 某些路線來回方向的路程可能長短不同，來回方向各自的車費上限也可能不同。如有這情況，這些路線的來回程的車費均會設定為相同，以免令乘客混淆，但來回程車費總和不會超過來回程車費上限的總和。

註 3： 此路線組別下目前並沒有巴士路線。

龍運和城巴(專營權二)的加價申請評估

龍運於 2022 年 1 月 4 日提交加價申請，申請加幅為 8.5%。城巴(專營權二)於 2022 年 9 月 16 日提交申請，希望調高機場服務以外的日常和通宵服務路線(即「B」、「E」、「R」、「S」及「N」線)票價 23%，以及調高機場服務路線(即「A」及「NA」線)票價 50%。經參考票價調整安排下的一籃子因素後，就該兩個專營權加價申請的評估見下文各段。

自上次調整票價以來營運成本及收益的變動

2. 該兩個專營權已有一段長時間沒有增加票價。龍運上次於 2011 年 5 月 15 日加價，整體加權平均加幅為 3.2%，而城巴(專營權二)自 1997 年年中專營權創立以來從未調整票價。我們集中分析較為相關的最近五年營運成本和收入變化。

3. 在 2019 冠狀病毒病疫情影響下，出入境旅客減少，令該兩個專營權的業務受到重挫。與五年前比較，龍運和城巴(專營權二)的每日平均載客量分別下跌超過 30% 及 40%，票務收入顯著下跌，超過各自營運成本的減少。即使獲「防疫抗疫基金」資助並於 2021 年獲准一筆過提取隧道費基金，龍運過去三年仍一直處於虧損狀態。城巴(專營權二)自 2020-21 財政年度起計的 30 個月期間同樣出現虧損。

未來成本、收益及回報的預測

4. 根據我們對載客量回升的最新預測，我們預期龍運和城巴(專營權二)分別可於本年和 2024 年轉虧為盈。儘管我們預測城巴(專營權二)在本年仍會錄得負固定資產平均淨值回報，但預期情況將在 2024 年及 2025 年明顯改善。整體而言，預計龍運和城巴(專營權二)在 2023 至 2025 年期間會錄得中等水平的固定資產平均淨值回報率。加價可助兩個專營權回復穩健，恢復足夠財政能力為其巴士服務作出必要的中長期投資。

市民的接受程度及負擔能力

5. 就龍運而言，自上次加價後，家庭每月入息中位數的變動為+47.96%(由2011年第二季的 19,600 元增至2022年第四季 的 29,000 元)，綜合消費物價指數自上次加價後的變動為 +34.62%(由2011年5月的78.0增至2023年3月的105.0)。至於城巴(專營權二)，自2006年制訂可依據的票價調整幅度方程式起計，家庭每月入息中位數的變動為+65.71%(由2006年第一季的17,500元增至2022年第四季 的 29,000元)，綜合消費物價指數自其於1997年開始營運以來的變動為+41.13%(由1997年6月的74.4增至2023年3月的105.0)。

6. 預計約99.8%的龍運乘客和約95%的城巴(專營權二)乘客的票價增幅將為2元或以下，而約85%的龍運乘客和72%的城巴(專營權二)乘客的票價增幅為1元或以下。為進一步紓緩對民生的影響，主要服務日常通勤乘客的路線會實施相對較低的加幅，主要服務遊客和非日常乘客的路線則實施相對較高的加幅。

服務的質和量

7. 龍運和城巴(專營權二)的專營權性質類似，主要營辦往來東涌與機場(以及港珠澳大橋香港口岸)的巴士路線。龍運和城巴(專營權二)主要營運數據及服務表現的摘要，分別載於本附件附錄I及附錄II。該兩個專營商向乘客提供的服務大致能夠達到滿意的程度。

I及II

可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果

8. 就龍運而言，可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+37.45%，運算方法如下：

$$0.5 \times 45.614\%^1 + 0.5 \times 36.541\%^2 - 0.3\% \text{ p.a.} \times (145 \div 12)^3 = +37.45\%^4$$

9. 就城巴(專營權二)而言，可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+50.18%，運算方法如下：

$$0.5 \times 53.704\%^5 + 0.5 \times 56.951\%^6 - 0.3\% \text{ p.a.} \times (206 \div 12)^7 = +50.18\%^8$$

¹ 這反映運輸業工資指數在 2022 年 12 月與 2010 年 12 月之間的變動。2010 年 12 月的數字是於 2011 年 4 月就上次加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

² 這反映綜合消費物價指數在 2023 年 3 月與 2011 年 2 月之間的變動。2011 年 2 月的數字是於 2011 年 4 月就上次加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

³ 2023 年 3 月與 2011 年 2 月間的年數。

⁴ 如進一步考慮營運機場路線(適用於龍運和城巴(專營權二))每年+1.0%的生產力因素，自上次加價申請獲批以來，可依據票價調整幅度方程式下的運算結果應為+28.99%。

⁵ 這反映運輸業工資指數在 2022 年 12 月與 2006 年 3 月之間的變動。2006 年 3 月的數字是 2006 年制訂可依據的票價調整幅度方程式後最早適用的數字。

⁶ 這反映綜合消費物價指數在 2023 年 3 月與 2006 年 1 月之間的變動。2006 年 1 月的數字是 2006 年制訂可依據的票價調整幅度方程式後最早適用的數字。

⁷ 2023 年 3 月與 2006 年 1 月間的年數。

⁸ 如進一步考慮營運機場路線(適用於龍運和城巴(專營權二))每年+1.0%的生產力因素，自上次加價申請獲批以來，可依據票價調整幅度方程式下的運算結果應為+38.16%。

龍運主要業務數據及服務表現摘要

主要業務數據

截至 2022 年 12 月底，關於龍運業務的主要資料如下：

	龍運 (a)	所有專營巴士 (b)	(a) 佔 (b) 的百分比
路線數目	39	683	5.7%
巴士車隊	264	5 827	4.5%
員工數目	723	17 792	4.1%
2022 年的每日 平均載客量 (萬人次)	7.9	310.6	2.5%

2. 龍運在 2020 至 2022 年期間購置了 132 輛新巴士(即佔其車隊約 50%)。截至 2022 年底，龍運車隊的平均車齡約為 4.0 年，低於全港專營巴士車隊的平均車齡(6.8 年)。龍運的隧道費基金於 2022 年 12 月底結餘為 150 萬元。

服務表現

3. 以下為龍運服務表現的摘要：

- (a) 安全方面，龍運在 2020、2021 及 2022 年的事故率分別為每百萬行車公里 0.95、0.58 及 0.56 宗，普遍低於同期整體行業平均值的每百萬行車公里 2.60、2.87 及 2.46 宗。
- (b) 龍運自 2018 年 7 月起採購的所有新巴士均已在全部座椅裝設安全帶，以及電子穩定控制系統和車速限制減速器。截止 2022 年 12 月底，龍運在政府資助下，已完成為所有 2016 年或以後登記的現役雙層巴士的上層座椅加裝安全帶，以及在所有技術上可作相關安裝的現役雙層巴士上安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。

- (c) 此外，龍運亦安裝了其他車內設備，包括為整個車隊配備能夠向巴士車長提供實時警示和反饋的**GreenRoad**車長駕駛反饋系統。在其於2023年5月1日起生效的新十年專營權下，龍運亦承諾會繼續為新巴士裝設先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線警報系統，以及車長監察系統。
- (d) 環保方面，截止2022年12月底，龍運有251輛巴士(佔其車隊95%)符合歐盟五期或以上的排放標準，當中136輛(52%)符合歐盟六期或零排放標準。龍運亦承諾所有新採購的巴士均會符合歐盟六期的排放標準。龍運自2017年中開始試驗電池電動巴士，現時營運兩輛電動單層巴士。龍運也在其新十年專營權下承諾會為旗下新巴士的車頂安裝太陽能板，以及配合政府推動發展和應用電動及其他新能源公共交通車輛。
- (e) 根據在2022年對龍運服務進行的乘客滿意度調查，乘客一般比較滿意巴士提供的斜板，員工儀容以及車長的安全意識。相對沒那麼滿意的方面為服務班次，車上報站系統及服務時間。
- (f) 交諮會轄下的交通投訴組在2020、2021及2022年分別接獲229、359及330宗關於龍運的投訴及建議(在相應期間分別佔所有與個別巴士專營權相關投訴及建議的4.6%、4.5%及3.4%，而龍運同期的載客量佔行業總量約2.3%至2.5%)。
- (g) 龍運在2020、2021及2022年的脫班率分別為4.7%、1.4%及1.9%，分別對應整體行業在相應年份的平均值6.3%、2.8%及2.4%。脫班的主要原因為2019冠狀病毒病疫情和車長不足。政府非常注重專營巴士服務的穩定性，並已要求龍運加強招聘和挽留巴士車長的工作。龍運於2021年8月發放了2,000元的一次性特惠金，並在2022年6月1日起為巴士車長加薪3.5%。
- (h) 龍運提供一系列票價優惠，包括在其路線與九巴/嶼巴/城巴(專營權二)路線之間轉乘的跨公司巴士轉乘折扣，以及機場員工票價優惠。龍運亦在其新十年專營

權下承諾將九巴月票的適用範圍擴展至龍運的「E」、「N」、「S」及「R」線，並為乘搭龍運「A」及「NA」線的九巴月票持有人提供二七折優惠。

- (i) 龍運整個車隊均已配備預計到站時間系統。在政府的資助計劃下，龍運已完成在12個有電力供應的有蓋巴士站安裝實時巴士到站顯示屏，以及在21個有蓋巴士站和有蓋巴士總站安裝候車座位。龍運自2020年5月起已在所有巴士設置新的電子支付系統，支持二維碼和近場通訊支付。截止2022年12月底，龍運亦在105輛巴士上安裝了免費Wi-fi服務(佔車隊40%)。此外，龍運在其新十年專營權下承諾興建最少十個巴士站上蓋，並會繼續就有較強地區要求設置巴士站上蓋的地點研究解決實地環境限制的替代方案。

城巴(專營權二)主要業務數據及服務表現摘要

主要業務數據

截至 2022 年 12 月底，關於城巴(專營權二)業務的主要資料如下：

	城巴 (專營權二) (a)	所有專營巴士 (b)	(a) 佔 (b) 的百分比
路線數目	30	683	4.4%
巴士車隊	180	5 827	3.1%
員工數目	613	17 792	3.4%
2022 年的每日 平均載客量 (萬人次)	4.9	310.6	1.6%

2. 城巴(專營權二)在 2020 至 2022 年期間購置了 20 輛新巴士(即佔其車隊超過 8%)。截至 2022 年底，城巴(專營權二)車隊的平均車齡約為 6.0 年，低於全港專營巴士車隊的平均車齡(6.8 年)。城巴(專營權二)的隧道費基金於 2022 年 12 月底結餘為 110 萬元。

服務表現

3. 以下為城巴(專營權二)服務表現的摘要：

(a) 安全方面，城巴(專營權二)在 2020、2021 及 2022 年的事故率分別為每百萬行車公里 1.17、1.51 及 1.83 宗，普遍低於同期整體行業平均值的每百萬行車公里 2.60、2.87 及 2.46 宗。

(b) 城巴(專營權二)自 2018 年 7 月起採購的所有新巴士均已在全部座椅裝設安全帶，以及電子穩定控制系統和車速限制減速器。截止 2022 年 12 月底，城巴(專營權

二)在政府資助下，已為 99%於 2016 年或以後登記的現役雙層巴士的上層座椅加裝安全帶，以及在 91%技術上可作相關安裝的現役雙層巴士上安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，並預計將分別於 2023 年底和 2024 年底完成餘下工程。

- (c) 此外，城巴(專營權二)亦在其 2023 年 5 月 1 日起生效的新十年專營權下承諾，會推行司機管理系統，加強對巴士車長駕駛行為的監察以進一步提升巴士安全，並繼續為新巴士裝設先進駕駛輔助系統，包括車距監測、前方碰撞和行車道偏離警告系統，以及能夠監察及警示車長睡意的車長監察系統。
- (d) 環保方面，截止 2022 年 12 月底，城巴(專營權二)車隊的全部 180 輛巴士均符合歐盟五期或以上的排放標準，當中 29 輛(16%)符合歐盟六期或零排放標準。城巴(專營權二)承諾所有新採購的巴士均會符合歐盟六期的排放標準。城巴(專營權二)在其新十年專營權下承諾會配合政府推動發展和應用電動及其他新能源公共交通車輛，例如試驗氫燃料電池巴士。
- (e) 根據在 2022 年對城巴(專營權二)服務進行的乘客滿意度調查，乘客一般比較滿意巴士站、車廂內電子顯示屏以及流動應用程式提供的資訊。相對沒那麼滿意的方面為服務班次、巴士站上蓋及車廂衛生。
- (f) 交諮會轄下的交通投訴組在 2020、2021 及 2022 年分別接獲 149、210 及 263 宗關於城巴(專營權二)的投訴及建議(在相應期間分別佔所有與個別巴士專營權相關投訴及建議的 3.0%、2.6%及 2.7%，而城巴(專營權二)同期的載客量佔行業總量約 1.6%至 1.9%)。
- (g) 城巴(專營權二)在 2020、2021 及 2022 年的脫班率分別為 2.0%、0.6%及 1.2%，分別對應整體行業在相應年份的平均值 6.3%、2.8%及 2.4%。脫班的主要原因為 2019 冠狀病毒病疫情和車長不足。政府非常注重專營巴士服務的穩定性，並已要求城巴(專營權二)加強招聘和挽留巴士車長的工作。城巴(專營權二)於

2022 年 1 月發放了 4,000 元的一次性特別獎金，並提前三個月在 2022 年 10 月 1 日起為巴士車長加薪 4.5%。

- (h) 城巴(專營權二)提供一系列票價優惠，包括在其路線與龍運/九巴/嶼巴/新巴/城巴(專營權一)的路線之間轉乘的跨公司巴士轉乘折扣、城巴機場快線即日來回折扣、「A」線的預售來回車票折扣，以及機場員工票價優惠。
- (i) 城巴(專營權二)整個車隊均已配備預計到站時間系統。在政府的資助計劃下，城巴(專營權二)亦完成在五個有電力供應的有蓋巴士站安裝實時巴士到站顯示屏，以及在 37 個有蓋巴士站和有蓋巴士總站安裝候車座位。城巴(專營權二)自 2021 年 5 月起已在所有巴士設置新的電子支付系統支持二維碼支付，以及自 2022 年 1 月起提供近場通訊支付方式。截止 2022 年 12 月底，城巴(專營權二)亦在 93 輛巴士上安裝了免費 Wi-fi 服務(佔車隊 52%)。此外，城巴(專營權二)在其新十年專營權下承諾興建最少兩個設有加強功能及採用合適新設計的巴士站上蓋，並在有需要的地點翻新現有巴士站上蓋。此外，城巴(專營權二)亦承諾繼續提升手機應用程式和網站上的乘客資訊及功能。

嶼巴的加價申請評估

嶼巴於 2022 年 9 月 2 日提交加價申請，申請加幅為 9.8%。經參考票價調整安排下的一籃子因素後，就該專營權加價申請的評估見下文各段。

自上次調整票價以來營運成本及收益的變動

2. 嶼巴上次於 2021 年 4 月 4 日加價，整體加權平均加幅為 9.8%。

3. 嶼巴營運規模較小，加上過去 15 年只曾加價一次，因此自 2017-18 財政年度以來一直處於虧損狀態。此外，與龍運和城巴(專營權二)的情況相似，疫情令嶼巴接駁深圳灣香港口岸或港珠澳大橋香港口岸邊境路線的客量大幅下降，嚴重影響其財務狀況。

4. 即使嶼巴曾於 2021 年 4 月 4 日加價，並且在「防疫抗疫基金」下獲得資助，在 2021-22 財政年度仍錄得顯著稅後虧損。在 2022-23 財政年度，嶼巴的每日平均載客量上升約 9%，票務收入和營運支出上升幅度相約，但嶼巴預計仍繼續處於虧損狀態。

未來成本、收益及回報的預測

5. 儘管我們已假設嶼巴邊境路線的載客量將有較大幅的回升，但如果票價維持不變，預計嶼巴在未來數年仍會出現顯著虧損以及負固定資產平均淨值回報。對於嶼巴這種小規模企業來說，如此虧損額顯然不可持續。此外，我們預見嶼巴在數年內將會面對來自其他交通工具的進一步競爭，而大型新發展項目衍生的潛在商機卻只會在較後時間才出現。因此嶼巴十分需要在未來數年改善財務狀況，確保有能力渡過中間一段時期。加價實施後，該專營權應該能在 2023-24 年度轉虧為盈，並在未來三個財政年度獲得中等水平固定資產平均淨值回報。然而，預測盈利將遠低於嶼巴在過去數年累積的虧損。

市民的接受程度及負擔能力

6. 就嶼巴而言，自上次加價後，家庭住戶每月入息中位數的變動為+6.62%(由 2021 年第二季的 27,200 元增至 2022 年第四季의 29,000 元)，綜合消費物價指數自上次加價後的變動則為+3.14%(由 2021 年 4 月的 101.8 增至 2023 年 3 月的 105.0)。

7. 嶼巴自 2008 年以來只曾加價一次。綜合上次 2021 年 4 月加價 9.8%及現時 7.0%的加幅，嶼巴自 2008 年起的累計票價加幅為 17.5%。同期，家庭住戶每月入息中位數的變動為+61.11%(由 2008 年第二季的 18,000 元增至 2022 年第四季의 29,000 元)，綜合消費物價指數的變動則為+44.43%(由 2008 年 6 月的 72.7 增至 2023 年 3 月的 105.0)。

8. 預計約 98%的嶼巴乘客的票價增幅為 2 元或以下，而約 91%乘客的票價增幅為 1 元或以下。為進一步紓緩對民生的影響，主要服務日常通勤乘客的路線會實施相對較低的加幅，主要服務遊客和非日常乘客的路線則實施相對較高的加幅。

服務的質和量

9. 嶼巴在六個專營權中規模最小，專注大嶼山的路線和多條服務深圳灣口岸及港珠澳大橋香港口岸的邊境路線。嶼巴主要營運數據及服務表現的摘要，載於本附件附錄。該專營商向乘客提供的服務大致能夠達到滿意的程度。

可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果

10. 就嶼巴而言，可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+2.84%，運算方法如下：

$$0.5 \times 3.129\%^1 + 0.5 \times 3.858\%^2 - 0.3\% \text{ p.a.} \times (26 \div 12)^3 = +2.84\%^4$$

11. 如考慮到嶼巴在大約 15 年間只曾加價一次，自 2008 年其加價申請獲批以來，可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+43.33%，運算方法如下：

$$0.5 \times 48.805\%^5 + 0.5 \times 46.853\%^6 - 0.3\% \text{ p.a.} \times (180 \div 12)^7 = +43.33\%^8$$

¹ 這反映運輸業工資指數在 2022 年 12 月與 2020 年 9 月之間的變動。2020 年 9 月的數字是於 2021 年 3 月就上次加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

² 這反映綜合消費物價指數在 2023 年 3 月與 2021 年 1 月之間的變動。2021 年 1 月的數字是於 2021 年 3 月就上次加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

³ 2023 年 3 月與 2021 年 1 月間的年數。

⁴ 如進一步考慮只營運市區路線(適用於嶼巴、城巴(專營權一)／新巴和九巴)每年+0.2%的生產力因素，自上次 2021 年加價申請獲批以來，可依據票價調整幅度方程式下的運算結果應為+3.06%。

⁵ 這反映運輸業工資指數在 2022 年 12 月與 2007 年 12 月之間的變動。2007 年 12 月的數字是於 2008 年 5 月就 2008 年的加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁶ 這反映綜合消費物價指數在 2023 年 3 月與 2008 年 3 月之間的變動。2008 年 3 月的數字是於 2008 年 5 月就 2008 年的加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁷ 2023 年 3 月與 2008 年 3 月間的年數。

⁸ 如進一步考慮只營運市區路線(適用於嶼巴、城巴(專營權一)／新巴和九巴)每年+0.2%的生產力因素，自 2008 年其加價申請獲批以來，可依據票價調整幅度方程式下的運算結果應為+44.83%。

嶼巴主要業務數據及服務表現摘要

主要業務數據

截至 2022 年 12 月底，關於嶼巴業務的主要資料如下：

	嶼巴 (a)	所有專營巴士 (b)	(a) 佔 (b) 的百分比
路線數目	27	683	4.1%
巴士車隊	132	5 827	2.3%
員工數目	350	17 792	2.0%
2022 年的每日 平均載客量 (萬人次)	6.5	310.6	2.1%

2. 嶼巴在 2020 至 2022 年期間購置了兩輛新巴士(即佔其車隊約 2%)。截至 2022 年底，嶼巴車隊的平均車齡約為 8.4 年，稍高於全港專營巴士車隊的平均車齡(6.8 年)。嶼巴的隧道費基金於 2022 年 12 月底結餘為 2 萬元。

服務表現

3. 以下為嶼巴服務表現的摘要：

- (a) 安全方面，嶼巴在 2020、2021 及 2022 年的事故率分別為每百萬行車公里 1.52、0.70 及 1.29 宗，普遍低於同期整體行業平均值的每百萬行車公里 2.60、2.87 及 2.46 宗。
- (b) 嶼巴自 2018 年 7 月起採購的所有新巴士均已在全部座椅裝設安全帶，以及電子穩定控制系統和車速限制減速器。截止 2022 年 12 月底，嶼巴在政府資助下，已完成為所有 2016 年或以後登記的現役雙層巴士的上層座椅加裝安全帶，以及在所有技術上可作相關安裝的現役

雙層巴士上安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。

- (c) 此外，嶼巴亦安裝了其他車內設備，包括為七輛巴士(佔其車隊約5.3%)配備能夠向巴士車長提供警報的先進駕駛輔助系統，以及能夠向巴士車長提供實時警示和反饋並能夠監察及警示車長睡意的車長監察系統。
- (d) 環保方面，截止2022年12月底，嶼巴有113輛巴士(佔其車隊86%)符合歐盟五期或以上的排放標準，當中九輛(7%)符合歐盟六期或零排放標準。嶼巴亦承諾所有新採購的巴士均會符合歐盟六期的排放標準。嶼巴自2018年開始試驗電池電動巴士，現時營運四輛電動單層巴士。
- (e) 根據在2021年對嶼巴服務進行的乘客滿意度調查，乘客一般比較滿意該營辦商提供巴士服務的安全性，舒適度以及乘客資訊。相對沒那麼滿意的方面為服務班次，性價比及投訴和建議渠道。
- (f) 交諮會轄下的交通投訴組在2020、2021及2022年分別接獲88、121及150宗關於嶼巴的投訴及建議(在相應期間分別佔所有與個別巴士專營權相關投訴及建議的1.5%至1.7%，而嶼巴同期的載客量佔行業總量約2%)。
- (g) 嶼巴於2022年7月為巴士車長加薪3.8%，其後於2023年1月再加薪6%。嶼巴在2020、2021及2022年的脫班率分別為3.0%、0.3%及0.4%，分別對應整體行業在相應年份的平均值6.3%、2.8%及2.4%。脫班的主要原因為2019冠狀病毒病疫情。
- (h) 嶼巴提供一系列的票價優惠，包括港鐵轉乘優惠，在其三條路線與龍運「E」線之間轉乘的巴士轉乘折扣，以及為同一歷月內於嶼南路線累積足夠乘車次數的乘客提供單程免費乘車票。此外，嶼巴逢星期日及公眾假期提供即日來回折扣優惠計劃，乘客於同日在三條嶼南指定路線以同一張八達通卡繳付回程車費便可享有折扣。

- (i) 嶼巴整個車隊均已配備預計到站時間系統。在政府的資助計劃下，嶼巴亦完成在十個有蓋巴士站安裝候車座位。嶼巴自2022年2月起已在所有巴士線設置新的電子支付系統，支持二維碼支付。截止2022年12月底，嶼巴亦在48輛巴士上安裝了免費Wi-fi服務及載客量統計系統。

城巴(專營權一)／新巴的加價申請評估

城巴(專營權一)／新巴於 2022 年 9 月 16 日提交申請，希望將所有路線票價劃一調高 2 元。經參考票價調整安排下的一籃子因素後，就該兩個專營權加價申請的評估見下文各段。

自上次調整票價以來營運成本及收益的變動

2. 城巴(專營權一)／新巴上次以整體加權平均加幅 12% 分兩階段加價，即於 2021 年 4 月 4 日實施首 8.5% 加幅，其後於 2022 年 1 月 2 日實施另外 3.2% 加幅。

3. 雖然該兩個專營權近年成功透過營辦商遴選程序¹獲得擴展服務至新發展區的機遇，但其業務增長的潛力一直受到現時的服務區域所限。目前，該兩個專營權仍主要依賴香港島的區內路線和過海路線。除受疫情打擊外，該兩個專營權的載客量亦受近年鐵路網絡擴展及香港島人口逐漸減少所影響²。城巴(專營權一)／新巴因而在近年連續虧損。即使實施了上一輪加價，並且在「防疫抗疫基金」下獲得資助，該兩個專營權在 2020-21 財政年度錄得顯著稅後虧損及負固定資產平均淨值回報。在 2022 年，該兩個專營權的每日平均載客量下跌約 10%，同時票務收入及營運成本均下跌。在計及「防疫抗疫基金」下的資助後，該兩個專營權在 2022 年仍然錄得稅後虧損，但幅度較小。

¹ 對於已有巴士服務區域的區內新增人口服務需求來說，如果能夠輕易利用現有巴士服務應付，為確保營運效率一般會透過加強現有服務及／或直接向相關地區的現有專營巴士營辦商批出新路線。我們會就新過海路線，以及行走新市鎮／新發展區、陸路邊境管制站、人口龐大的各個新發展項目，以及現時沒有專營巴士服務地區的路線，進行營辦商遴選程序。

² 根據規劃署在 2021 年 3 月 31 日發表的「人口分布推算 2021-2029」，香港島的人口預計在 2019 至 2029 年間由 125 萬逐漸減至 113 萬。

未來成本、收益及回報的預測

4. 政府一直致力與城巴(專營權一)／新巴探討改善該兩個專營權財務狀況的可行措施。自上次加價後，城巴(專營權一)／新巴持續落實改善資源運用的措施，通過把乘客量偏低的路線合併或縮減班次，將巴士重新調配至加強該兩個專營權下的其他服務。上述兩個專營權由 2023 年 7 月 1 日起合併成城巴(合併專營權)後，預計亦可逐步節省成本，雖然在首數年內初期合併成本會抵銷部分的成本節約。以上各項工作令城巴(合併專營權)有更穩固的財政基礎。但若然票價維持在現行水平，預期該專營權在 2023 年將繼續錄得虧損，而在 2024 年及 2025 年只能勉強維持收支平衡。加價實施後，該專營權應能在 2023 年僅僅達致收支平衡，然後在 2024 年及 2025 年獲得中等水平的固定資產平均淨值回報。即便如此，未來三年的預計利潤總額仍少於過去數年的累計虧損。

市民的接受程度及負擔能力

5. 就城巴(專營權一)／新巴而言，自上次加價後，家庭住戶每月入息中位數的變動為+6.62%(由 2021 年第二季的 27,200 元增至 2022 年第四季의 29,000 元)，綜合消費物價指數的變動則為+3.14%(由 2021 年 4 月的 101.8 增至 2023 年 3 月的 105.0)。

6. 2008 年以來，該兩個專營權只加價兩次。計及今次 4.9%的加幅後，城巴(專營權一)和新巴自 2008 年起的累計票價加幅(在計及隧道費基金的紓緩作用後)，將分別為 25.7%和 24.1%。同期，家庭住戶每月入息中位數的變動為+61.11%(由 2008 年第二季的 18,000 元增至 2022 年第四季의 29,000 元)，綜合消費物價指數的變動則為+44.43%(由 2008 年 6 月的 72.7 增至 2023 年 3 月的 105.0)。

7. 預計約 99.8%的城巴(專營權一)／新巴乘客的票價增幅為 1 元或以下，而約 86%乘客的票價增幅為 0.5 元或以下。主要服務遊客的路線會實施相對較高的加幅。在其他路線當中，票價較高昂的路線加幅相對較低，而票價較可負擔的路線加幅則相對略高(以金額計算仍然偏低)。

8. 城巴(專營權一)／新巴在這次提交的加價申請中，希望將所有路線票價劃一調高 2 元。據了解其意向是理順過去某些路線載客量高的情況下仍持續虧損的票價結構問題。話雖如此，為票價較高昂路線的實施相對較低的加幅，而票價較可負擔路線實施較高的加幅，可以較審慎的方式理順票價結構。

服務的質和量

9. 將由 2023 年 7 月 1 日起合併為城巴(合併專營權)的城巴(專營權一)／新巴，主要營辦香港島的巴士路線及過海路線。城巴(專營權一)及新巴主要營運數據及服務表現的摘要，分別載於本附件附錄 I 及附錄 II。該兩個專營商向乘客提供的服務大致能夠達到滿意的程度。

I及II

可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果

10. 就城巴(專營權一)／新巴而言，可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+2.84%，運算方法如下：

$$0.5 \times 3.129\%^3 + 0.5 \times 3.858\%^4 - 0.3\% \text{ p.a.} \times (26 \div 12)^5 = +2.84\%^6$$

³ 這反映運輸業工資指數在 2022 年 12 月與 2020 年 9 月之間的變動。2020 年 9 月的數字是於 2021 年 3 月就上次加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁴ 這反映綜合消費物價指數在 2023 年 3 月與 2021 年 1 月之間的變動。2021 年 1 月的數字是於 2021 年 3 月就上次加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁵ 2023 年 3 月與 2021 年 1 月間的年數。

⁶ 如進一步考慮只營運市區路線(適用於嶼巴、城巴(專營權一)／新巴和九巴)每年+0.2%的生產力因素，自上次 2021 年加價申請獲批以來，可依據票價調整幅度方程式下的運算結果應為+3.06%。

11. 如考慮到城巴(專營權一)／新巴在大約 15 年內只加價兩次，自 2008 年其加價申請獲批以來，可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+43.33%，運算方法如下：

$$0.5 \times 48.805\%^7 + 0.5 \times 46.853\%^8 - 0.3\% \text{ p.a.} \times (180 \div 12)^9 = +43.33\%^{10}$$

⁷ 這反映運輸業工資指數在 2022 年 12 月與 2007 年 12 月之間的變動。2007 年 12 月的數字是於 2008 年 5 月就 2008 年的加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁸ 這反映綜合消費物價指數在 2023 年 3 月與 2008 年 3 月之間的變動。2008 年 3 月的數字是於 2008 年 5 月就 2008 年的加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁹ 2023 年 3 月與 2008 年 3 月間的年數。

¹⁰ 如進一步考慮只營運市區路線(適用於嶼巴、城巴(專營權一)／新巴和九巴)每年+0.2%的生產力因素，自 2008 年其加價申請獲批以來，可依據票價調整幅度方程式下的運算結果應為+44.83%。

城巴(專營權一)主要業務數據及服務表現摘要

主要業務數據

截至 2022 年 12 月底，關於城巴(專營權一)業務的主要資料如下：

	城巴 (專營權一) (a)	所有 專營巴士 (b)	(a) 佔 (b) 的百分比
路線數目	105	683	15.4%
巴士車隊	710	5 827	12.2%
員工數目	2 096	17 792	11.8%
2022 年的每日 平均載客量 (萬人次)	35.2	310.6	11.3%

2. 城巴(專營權一)在 2020 至 2022 年期間購置了 76 輛新巴士(即佔其車隊約 11%)。截至 2022 年 12 月底，城巴(專營權一)車隊的平均車齡約為 7.6 年，稍高於全港專營巴士車隊的平均車齡(6.8 年)。城巴(專營權一)的隧道費基金於 2022 年 12 月底結餘為 30 萬元。

服務表現

3. 以下為城巴(專營權一)服務表現的摘要：

- (a) 安全方面，城巴(專營權一)在 2020、2021 及 2022 年的事故率分別為每百萬行車公里 3.44、4.49 及 4.07 宗，而同期整體行業平均值為每百萬行車公里 2.60、2.87 及 2.46 宗。與新巴的情況相似，城巴(專營權一)的事故率較整體行業水平為高，部分歸因於其主要營運範圍為港島區，而區內交通較繁忙及行人和路旁活動較頻繁。

- (b) 城巴(專營權一)提升了巴士車隊的黑盒系統，在限速每小時 50 公里或 70 公里的路段超速行駛的情況下，該系統會向車長發出實時警報。此外，城巴(專營權一)自 2018 年 7 月起採購的所有新巴士均已在全部座椅裝設安全帶，以及電子穩定控制系統和車速限制減速器。截止 2022 年 12 月底，城巴(專營權一)在政府資助下，已為 85%於 2016 年或以後登記的現役雙層巴士的上層座椅加裝安全帶，以及在 92%技術上可作相關安裝的現役雙層巴士上安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，並預計將分別於 2023 年底及 2024 年底完成餘下工程。
- (c) 環保方面，截止 2022 年 12 月底，城巴(專營權一)車隊的全部 710 輛巴士均符合歐盟五期或以上的排放標準，當中 125 輛(18%)符合歐盟六期或零排放標準。城巴(專營權一)亦承諾所有新採購的巴士均會符合歐盟六期的排放標準。城巴(專營權一)自 2015 年底開始試驗電池電動巴士，現時使用三輛電動單層巴士。城巴(專營權一)亦自 2022 年 6 月起試行全港首輛雙層電動巴士。此外，城巴(專營權一)正與相關政府部門合作，以期於今年內在香港試行首輛雙層氫能巴士。
- (d) 根據在 2022 年對城巴(專營權一)服務進行的乘客滿意度調查，乘客一般最滿意智能電話/平板電腦應用程式提供的資訊、預計到站時間系統及車廂內的無障礙設施。相對沒那麼滿意的方面為巴士資訊發放渠道、車站巴士資訊及報站系統。
- (e) 交諮會轄下的交通投訴組在 2020、2021 及 2022 年分別接獲 383、1 025 及 1 149 宗關於城巴(專營權一)的投訴及建議(在相應期間分別佔所有與個別巴士專營權相關投訴及建議的 7.6%、12.8%及 11.7%，而城巴(專營權一)同期的載客量佔行業總量約 11%)。
- (f) 城巴(專營權一)在 2020、2021 及 2022 年的脫班率分別為 4.4%、1.5%及 2.1%，分別對應整體行業在相應年份的平均值 6.3%、2.8%及 2.4%。脫班的主要原因為 2019 冠狀病毒病疫情和車長不足。政府非常注重專營

巴士服務的穩定性，並已要求城巴(專營權一)加強招聘和挽留巴士車長的工作。城巴(專營權一)於 2022 年 1 月發放了 4,000 元的一次性特別獎金，並提前三個月於 2022 年 10 月 1 日起為巴士車長加薪 4.5%。

- (g) 城巴(專營權一)提供一系列的票價優惠，包括在其路線與九巴/新巴/城巴(專營權二)的路線之間的跨公司巴士轉乘折扣，以及港鐵轉乘優惠，並為小童及長者提供乘車優惠。
- (h) 城巴(專營權一)整個車隊均已配備預計到站時間系統。在政府的資助計劃下，城巴(專營權一)已完成在 126 個有電力供應的有蓋巴士站安裝實時巴士到站顯示屏，以及在 208 個有蓋巴士站和有蓋巴士總站安裝候車座位。此外，城巴(專營權一)自 2021 年 5 月起已在所有巴士設置新的電子支付系統支持二維碼支付，以及自 2022 年 1 月起提供近場通訊支付方式。截止 2022 年 12 月底，城巴(專營權一)亦在 218 輛巴士上安裝了免費 Wi-fi 服務(佔車隊 31%)。此外，城巴(專營權一)亦承諾繼續提升手機應用程式和網站上的乘客資訊及功能。
- (i) 新巴專營權和城巴(專營權一)獲批合併為城巴(合併專營權)，將可更靈活調配車隊和其他資源，為巴士路線的規劃和營運帶來協同效應，有利於提高香港島整體巴士網絡的營運效率。城巴(合併專營權)在新專營權下承諾一系列新措施，例如翻新巴士站上蓋及興建新的巴士站上蓋，優化顧客流動應用程式、網站和員工更亭，以提升巴士服務及改善員工工作環境。此外，城巴(合併專營權)亦承諾在其巴士車隊推行司機管理系統，監察並改善車長的駕駛行為，以進一步提升巴士安全。

新巴主要業務數據及服務表現摘要

主要業務數據

截至 2022 年 12 月底，關於新巴業務的主要資料如下：

	新巴 (a)	所有專營巴士 (b)	(a) 佔 (b) 的百分比
路線數目	95	683	13.9%
巴士車隊	640	5 827	11.0%
員工數目	1 896	17 792	10.7%
2022 年的每日 平均載客量 (萬人次)	35.4	310.6	11.4%

2. 新巴在 2020 至 2022 年期間購置了四輛新巴士(即佔其車隊約 1%)。截至 2022 年 12 月底，新巴車隊的平均車齡約為 6.9 年，與全港專營巴士車隊的平均車齡(6.8 年)相若。新巴的隧道費基金於 2022 年 12 月底沒有結餘。

服務表現

3. 以下為新巴服務表現的摘要：

(a) 安全方面，新巴在 2020、2021 及 2022 年的事故率分別為每百萬行車公里 4.74、6.37 及 5.81 宗，而同期整體行業平均值為每百萬行車公里 2.60、2.87 及 2.46 宗。新巴的事故率較整體行業水平為高，部分歸因於其主要營運範圍為港島區，而區內交通較繁忙及行人和路旁活動較頻繁。

(b) 新巴提升了巴士車隊的黑盒系統，在限速每小時 50 公里或 70 公里路段超速行駛的情況下，該系統會向車長發出實時警報。此外，新巴自 2018 年 7 月起採購的所

有新巴士均已在全部座椅裝設安全帶，以及電子穩定控制系統和車速限制減速器。截止 2022 年 12 月底，新巴在政府資助下，已為 79%於 2016 年或以後登記的現役雙層巴士的上層座椅加裝安全帶，以及在 76%技術上可作相關安裝的現役雙層巴士上安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，並預計將分別於 2023 年底及 2024 年底完成餘下工程。

- (c) 環保方面，截止 2022 年 12 月底，新巴有 627 輛巴士(佔其車隊 98%)符合歐盟五期或以上的排放標準，當中 113 輛(18%)符合歐盟六期或零排放標準。新巴亦承諾所有新採購的巴士均會符合歐盟六期的排放標準。
- (d) 根據在 2022 年對新巴服務進行的乘客滿意度調查，乘客一般比較滿意智能電話/平板電腦應用程式提供的資訊、車廂內的巴士票價資訊及車廂內的無障礙設施。相對沒那麼滿意的方面為服務班次、巴士資訊發放渠道及車廂內提供的巴士路線資訊。
- (e) 交諮會轄下的交通投訴組在 2020、2021 及 2022 年分別接獲 513、1 608 及 1 832 宗關於新巴的投訴及建議(在相應期間分別佔所有與個別巴士專營權相關投訴及建議的 10.2%、20.0 及 18.7%，而新巴同期的載客量佔行業總量約 10%)。
- (f) 新巴在 2020、2021 及 2022 年的脫班率分別為 6.7%、2.9%及 3.0%，分別對應整體行業在相應年份的平均值 6.3%、2.8%及 2.4%。脫班的主要原因為 2019 冠狀病毒病疫情和車長不足。政府非常注重專營巴士服務的穩定性，並已要求新巴加強招聘和挽留巴士車長的工作。新巴於 2022 年 1 月發放了 4,000 元的一次性特別獎金，並提前三個月於 2022 年 10 月 1 日起為巴士車長加薪 4.5%。
- (g) 新巴提供一系列的票價優惠，包括在其路線與九巴/城巴(專營權一)/城巴(專營權二)的路線之間的跨公司巴士轉乘折扣，以及港鐵轉乘優惠，並為小童及長者提供乘車優惠。

- (h) 新巴整個車隊均已配備預計到站時間系統。在政府的資助計劃下，新巴已完成在 71 個有電力供應的有蓋巴士站安裝實時巴士到站顯示屏，以及在 148 個有蓋巴士站和有蓋巴士總站安裝候車座位。此外，新巴自 2021 年 5 月起已在所有巴士設置新的電子支付系統支持二維碼支付，以及自 2022 年 1 月起提供近場通訊支付方式。截止 2022 年 12 月底，新巴亦在 87 輛巴士上安裝了免費 Wi-fi 服務(佔車隊 14%)。此外，新巴亦承諾繼續提升手機應用程式和網站上的乘客資訊及功能。

九巴的加價申請評估

九巴於 2022 年 6 月 22 日提交加價申請，申請加幅為 9.5%。經參考票價調整安排下的一籃子因素後，就該專營權加價申請的評估見下文各段。

自上次調整票價以來營運成本及收益的變動

2. 九巴的獨營路線上次於 2021 年 4 月 4 日加價，在計及隧道費基金的紓緩作用後，整體實際加權平均加幅為 5.8%¹；至於九巴與新巴或城巴(專營權一)聯營的過海路線，則按整體加權平均加幅 12% 分兩階段加價，即於 2021 年 4 月 4 日實施首 8.5% 加幅，其後於 2022 年 1 月 2 日實施另外 3.2% 加幅。

3. 九巴的財務狀況在六個巴士專營權之中相對較為穩健，主要原因是九巴受惠於規模經濟效益，而且在洽談商業合約方面有較高的議價能力。經實施上一輪加價，九巴在 2021 年錄得盈利(以及輕微正固定資產平均淨值回報)。在 2022 年，九巴的每日平均載客量下跌約 10%，票務收入減少而營運成本大致維持不變。在計及「防疫抗疫基金」下獲得的資助，九巴在 2022 年大致達至收支平衡。

未來成本、收益及回報的預測

4. 如不增加票價，預計九巴會在 2023 至 2025 年的三年內錄得虧損，固定資產平均淨值回報將接近或稍低於零。九巴需要提高票價才可讓其財務狀況回復到較穩健和可持續的水平，並取得輕微的固定資產平均淨值回報。不過，由於九巴的財力較其他專營權雄厚，因此較溫和的加幅應已足夠。實施加價後，預計九巴將可在 2023 至 2025 年間取得中等水平的固定資產平均淨值回報。

¹ 未計算隧道費基金紓緩作用的加權平均票價加幅為 8.5%。

市民的接受程度及負擔能力

5. 就九巴而言，自上次加價後，家庭住戶每月入息中位數的變動為+6.62%(由2021年第二季的27,200元增至2022年第四季의 29,000 元)，綜合消費物價指數的變動則為+3.14%(由2021年4月的101.8增至2023年3月的105.0)。

6. 2014年九巴的獨營路線自2014年以來僅加價一次²。計及今次3.9%的加幅，九巴獨營路線自2014年起的累計票價加幅(在計及隧道費基金的紓緩作用後)為9.9%。同期，家庭住戶每月入息中位數的變動為+23.40%(由2014年第三季的23,500元增至2022年第四季의 29,000 元)，綜合消費物價指數的變動則為+18.64%(由2014年7月的88.5增至2023年3月的105.0)。

7. 預計約99.9%的九巴乘客的票價增幅為1元或以下，而約90%乘客的票價增幅為0.5元或以下。主要服務遊客和非日常乘客的路線會實施相對較高的加幅。

服務的質和量

8. 九巴是香港最大的巴士專營權，服務範圍主要覆蓋九龍和新界。九巴主要營運數據及服務表現的摘要，載於本附件附錄。該專營商向乘客提供的服務大致能夠達到滿意的程度。

附錄

² 九巴與城巴(專營權一)或新巴聯營路線的票價，通常會在城巴(專營權一)和新巴調整票價時一併調整。

可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果

9. 就九巴而言，可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+2.84%，運算方法如下：

$$0.5 \times 3.129\%^3 + 0.5 \times 3.858\%^4 - 0.3\% \text{ p.a.} \times (26 \div 12)^5 = +2.84\%^6$$

10. 如考慮到九巴的獨營路線在大約九年內只加價一次，自2014年其加價申請獲批以來，可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+21.88%，運算方法如下：

$$0.5 \times 29.388\%^7 + 0.5 \times 19.726\%^8 - 0.3\% \text{ p.a.} \times (107 \div 12)^9 = +21.88\%^{10}$$

³ 這反映運輸業工資指數在2022年12月與2020年9月之間的變動。2020年9月的數字是於2021年3月就上次加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁴ 這反映綜合消費物價指數在2023年3月與2021年1月之間的變動。2021年1月的數字是於2021年3月就上次加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁵ 2023年3月與2021年1月間的年數。

⁶ 如進一步考慮只營運市區路線(適用於嶼巴、城巴(專營權一)／新巴和九巴)每年+0.2%的生產力因素，自上次2021年加價申請獲批以來，可依據票價調整幅度方程式下的運算結果應為+3.06%。

⁷ 這反映運輸業工資指數在2022年12月與2013年12月之間的變動。2013年12月的數字是於2014年6月就2014年的加價向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁸ 這反映綜合消費物價指數在2023年3月與2013年12月之間的變動。2013年12月的數字是於2014年6月就2014向行政長官會同行政會議呈交的文件中用作運算可依據的票價調整幅度當時的最新數字。

⁹ 2023年3月與2014年4月間的年數。

¹⁰ 如進一步考慮只營運市區路線(適用於嶼巴、城巴(專營權一)／新巴和九巴)每年+0.2%的生產力因素，自2014年加價申請獲批以來，可依據票價調整幅度方程式下的運算結果應為+22.77%。

九巴主要業務數據及服務表現摘要

主要業務數據

截至 2022 年 12 月底，關於九巴業務的主要資料如下：

	九巴 (a)	所有專營巴士 (b)	(a) 佔 (b) 的百分比
路線數目	440	683	64.4%
巴士車隊	3 901	5 827	66.9%
員工數目	12 114	17 792	68.1%
2022 年的每日平均載客量(萬人次)	220.7	310.6	71.1%

2. 九巴於2020至2022年期間購置了568輛新巴士(即佔其車隊約15%)。截至2022年底，九巴車隊的平均車齡約為6.8年，與全港專營巴士車隊的平均車齡(6.8年)相若。九巴的隧道費基金於2022年12月底結餘為4億4,880萬元。

服務表現

3. 以下為九巴服務表現的摘要：

- (a) 安全方面，九巴在2020、2021及2022年的事故率分別為每百萬行車公里2.50、2.52及2.10宗，普遍低於同期整體行業平均值的每百萬行車公里2.60、2.87及2.46宗。
- (b) 九巴自2018年7月起採購的所有新巴士均已在全部座椅裝設安全帶，以及電子穩定控制系統和車速限制減速器。截止2022年12月底，九巴在政府資助下，已為70%於2016年或以後登記的現役雙層巴士的上層座椅加裝安全帶，以及在69%技術上可作相關安裝的現役雙層巴士上安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，並預計將分別於2023年底及2024年底成餘下工程。

- (c) 此外，九巴亦安裝了其他車內設備，包括為整個車隊配備能夠向巴士車長提供實時警示和反饋的**GreenRoad**車長駕駛反饋系統，以及於1 100輛巴士(佔其車隊28%)上裝設能向車長發出警報及配備車長監察系統的先進駕駛輔助系統。
- (d) 環保方面，截止2022年12月底，九巴有3 624輛巴士(佔其車隊93%)符合歐盟五期或以上的排放標準，當中796輛(20%)符合歐盟六期或零排放標準。九巴亦承諾所有新採購的巴士均會符合歐盟六期的排放標準。九巴自2015年底開始試驗電池電動巴士，現時營運24輛電動單層巴士。九巴亦已購置52輛電動雙層巴士，預計於2023年送達。
- (e) 根據在2022年對九巴服務進行的乘客滿意度調查，乘客一般比較滿意車廂內的無障礙設施、預計到站時間系統、智能電話/平板電腦應用程式提供的資訊，以及車長遵從交通規則；相對沒那麼滿意的方面為巴士資訊發放渠道，服務班次及報站系統。
- (f) 交諮會轄下的交通投訴組在2020、2021及2022年分別接獲3 669、4 707及6 089宗關於九巴的投訴及建議(在相應期間分別佔所有與個別專營權相關投訴及建議的72.9%、58.6%及62.1%，而九巴同期的載客量佔行業總量約70%)。
- (g) 九巴在2020、2021及2022年的脫班率分別為6.9%、3.2%及2.5%，分別對應整體行業在相應年份的平均值6.3%、2.8%及2.4%。脫班的主要原因為2019冠狀病毒病疫情和車長不足。政府非常注重專營巴士服務的穩定性，並已要求九巴加強招聘和挽留巴士車長的工作。九巴於2021年8月發放了2,000元的一次性特惠金，並在2022年6月1日起為巴士車長加薪3.5%。
- (h) 九巴提供一系列的票價優惠，例如九巴與電車轉乘優惠計劃及長途路線全日學生回程半價優惠。此外，九巴推出月票計劃，讓頻繁通勤的人士可節省交通開支。九巴亦於全港27個地點包括大專院校設置九巴優惠站。

- (i) 九巴整個車隊均已配備預計到站時間系統。在政府的資助計劃下，九巴已完成在872個有電力供應的有蓋巴士站安裝實時巴士到站顯示屏，以及在2 026個有蓋巴士站和有蓋巴士總站安裝候車座位，並計劃於2023年再加裝28個實時巴士到站顯示屏及31組候車座位。九巴自2022年3月起已在所有巴士設置新的電子支付系統，支持二維碼和近場通訊支付。截止2022年12月底，九巴亦在2 733輛巴士上安裝了免費Wi-fi服務(佔其車隊70%)。九巴正就雙層巴士進行試驗計劃，於下層顯示上層尚餘座位數量。與此同時，九巴車隊中已有258輛巴士設有雙輪椅位。

龍運個別路線的新收費表

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價金額
機場巴士服務	A31	\$18.9	\$19.8	\$0.9
機場巴士服務	A32	\$18.9	\$19.8	\$0.9
機場巴士服務	A33	\$15.0	\$15.7	\$0.7
機場巴士服務	A33X	\$15.0	\$15.7	\$0.7
機場巴士服務	A34	\$15.0	\$15.7	\$0.7
機場巴士服務	A36	\$18.9	\$19.8	\$0.9
機場巴士服務	A37	\$18.9	\$19.8	\$0.9
機場巴士服務	A38	\$18.9	\$19.8	\$0.9
機場巴士服務	A41	\$22.3	\$23.4	\$1.1
機場巴士服務	A43	\$30.9	\$32.4	\$1.5
機場巴士服務	A47X	\$27.7	\$29.0	\$1.3
北大嶼山對外服務	E31	\$10.8	\$11.2	\$0.4
北大嶼山對外服務	E32	\$10.8	\$11.2	\$0.4
北大嶼山對外服務	E32A	\$10.8	\$11.2	\$0.4
北大嶼山對外服務	E33	\$12.0	\$12.4	\$0.4
北大嶼山對外服務	E36	\$13.9	\$14.4	\$0.5
北大嶼山對外服務	E36A	\$13.9	\$14.4	\$0.5
北大嶼山對外服務	E37	\$13.9	\$14.4	\$0.5
北大嶼山對外服務	E41	\$13.9	\$14.4	\$0.5
北大嶼山對外服務	E42	\$13.9	\$14.4	\$0.5
北大嶼山對外服務	E43	\$14.3	\$14.8	\$0.5
北大嶼山穿梭服務	S1	\$3.5	\$3.7	\$0.2
北大嶼山穿梭服務	S64	\$3.6	\$3.8	\$0.2
通宵服務 – 機場巴士服務	NA31	\$33.0	\$34.6	\$1.6
通宵服務 – 機場巴士服務	NA32	\$33.0	\$34.6	\$1.6
通宵服務 – 機場巴士服務	NA33	\$28.0	\$29.3	\$1.3
通宵服務 – 機場巴士服務	NA36	\$33.0	\$34.6	\$1.6
通宵服務 – 機場巴士服務	NA37	\$33.0	\$34.6	\$1.6
通宵服務 – 機場巴士服務	NA40	\$40.0	\$41.9	\$1.9
通宵服務 – 機場巴士服務	NA41	\$40.0	\$41.9	\$1.9
通宵服務 – 機場巴士服務	NA43	\$45.0	\$47.2	\$2.2

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價金額
通宵服務 – 機場巴士服務	NA47	\$42.5	\$44.5	\$2.0
通宵服務 – 北大嶼山對外服務	N30	\$28.0	\$29.0	\$1.0
通宵服務 – 北大嶼山對外服務	N31	\$21.6	\$22.3	\$0.7
通宵服務 – 北大嶼山對外服務	N42	\$27.0	\$27.9	\$0.9
通宵服務 – 北大嶼山穿梭服務	N64	\$5.2	\$5.4	\$0.2
旅遊及特別服務	R8	\$7.0	\$7.4	\$0.4
旅遊及特別服務	R33	\$20.0	\$21.1	\$1.1
旅遊及特別服務	R42	\$22.3	\$23.5	\$1.2

附件 K

城巴(專營權二)個別路線的新收費表

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價金額
機場巴士服務	A10	\$48.0	\$50.3	\$2.3
機場巴士服務	A11	\$40.0	\$41.9	\$1.9
機場巴士服務	A12	\$45.0	\$47.1	\$2.1
機場巴士服務	A17	\$45.0	\$47.1	\$2.1
機場巴士服務	A20	\$33.0	\$34.6	\$1.6
機場巴士服務	A21	\$33.0	\$34.6	\$1.6
機場巴士服務	A22	\$39.0	\$40.8	\$1.8
機場巴士服務	A23	\$39.0	\$40.8	\$1.8
機場巴士服務	A25	\$39.0	\$40.8	\$1.8
機場巴士服務	A26	\$42.0	\$44.0	\$2.0
機場巴士服務	A29	\$42.0	\$44.0	\$2.0
機場巴士服務	A29P	\$42.0	\$44.0	\$2.0
北大嶼山對外服務	B5	\$5.8	\$6.1	\$0.3
北大嶼山對外服務	E11	\$21.0	\$21.7	\$0.7
北大嶼山對外服務	E21	\$14.0	\$14.5	\$0.5
北大嶼山對外服務	E22	\$18.0	\$18.6	\$0.6
北大嶼山對外服務	E23	\$18.0	\$18.6	\$0.6
北大嶼山穿梭服務	S1	\$3.5	\$3.7	\$0.2
北大嶼山穿梭服務	S52	\$4.0	\$4.2	\$0.2
北大嶼山穿梭服務	S56	\$3.5	\$3.7	\$0.2
通宵服務 – 機場巴士服務	NA11	\$52.0	\$54.4	\$2.4
通宵服務 – 機場巴士服務	NA12	\$58.0	\$60.7	\$2.7
通宵服務 – 機場巴士服務	NA20	\$37.5	\$39.3	\$1.8
通宵服務 – 機場巴士服務	NA21	\$37.5	\$39.3	\$1.8
通宵服務 – 機場巴士服務	NA29	\$52.0	\$54.4	\$2.4
通宵服務 – 北大嶼山對外服務	N11	\$31.0	\$32.1	\$1.1
通宵服務 – 北大嶼山對外服務	N21	\$23.0	\$23.8	\$0.8
通宵服務 – 北大嶼山對外服務	N23	\$23.0	\$23.8	\$0.8
通宵服務 – 北大嶼山對外服務	N26	\$23.0	\$23.8	\$0.8
通宵服務 – 北大嶼山對外服務	N29	\$24.0	\$24.8	\$0.8
旅遊及特別服務	R8	\$7.0	\$7.4	\$0.4

嶼巴個別路線的新收費表

路線組別	路線	星期一至六 (公眾假期除外)			星期日及公眾假期		
		現行 收費	新 收費	加價 金額	現行 收費	新 收費	加價 金額
空調服務							
南大嶼山及南北大嶼山路線							
普通路線	1	\$11.6	\$12.2	\$0.6	\$19.5	\$20.5	\$1.0
普通路線	3M	\$11.4	\$12.0	\$0.6	\$17.8	\$18.8	\$1.0
普通路線	4	\$6.1	\$6.4	\$0.3	\$11.9	\$12.5	\$0.6
普通路線	11	\$12.8	\$13.4	\$0.6	\$21.1	\$22.3	\$1.2
普通路線	A35	\$18.3	\$19.2	\$0.9	\$29.6	\$31.1	\$1.5
昂坪路線	2	\$18.7	\$19.6	\$0.9	\$31.0	\$33.9	\$2.9
昂坪路線	21	\$7.2	\$7.6	\$0.4	\$16.1	\$17.6	\$1.5
昂坪路線	23	\$18.7	\$19.6	\$0.9	\$31.0	\$33.9	\$2.9
旅遊、通宵及特別服務	N1	\$17.4	\$18.4	\$1.0	\$29.6	\$31.4	\$1.8
旅遊、通宵及特別服務	N35	\$31.0	\$32.8	\$1.8	\$43.3	\$45.9	\$2.6
旅遊、通宵及特別服務	1R	-	-	-	\$47.2	\$51.8	\$4.6
旅遊、通宵及特別服務	11R	\$9.2	\$10.1	\$0.9	\$16.0	\$17.5	\$1.5
旅遊、通宵及特別服務	1S	\$15.4	\$17.3	\$1.9	\$23.6	\$26.6	\$3.0
旅遊、通宵及特別服務	2S	\$19.8	\$21.7	\$1.9	\$30.2	\$33.0	\$2.8
旅遊、通宵及特別服務	11S	\$15.4	\$17.3	\$1.9	\$23.6	\$26.6	\$3.0
旅遊、通宵及特別服務	13S	\$13.2	\$14.9	\$1.7	\$21.4	\$24.1	\$2.7
旅遊、通宵及特別服務	21S	\$7.7	\$8.7	\$1.0	\$15.4	\$17.3	\$1.9
旅遊、通宵及特別服務	23S	\$19.8	\$21.7	\$1.9	\$30.2	\$33.0	\$2.8

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價金額
北大嶼山及新界路線				
北大嶼山路線	34	\$4.7	\$4.9	\$0.2
北大嶼山路線	36	\$9.8	\$10.2	\$0.4
北大嶼山路線	37	\$3.5	\$3.7	\$0.2
北大嶼山路線	38	\$3.4	\$3.6	\$0.2
北大嶼山路線	39M	\$3.5	\$3.7	\$0.2
新界路線	B2	\$13.2	\$14.4	\$1.2
旅遊、通宵及特別服務	B4	\$8.3	\$9.1	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務	B6	\$8.3	\$9.1	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務	N37	\$4.9	\$5.1	\$0.2
旅遊、通宵及特別服務	N38	\$4.9	\$5.1	\$0.2

城巴(專營權一)個別路線的新收費表

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價金額
香港島				
市區	5B	\$4.2	\$4.4	\$0.2
市區	5X	\$5.4	\$5.7	\$0.3
市區	6	\$9.8	\$10.4	\$0.6
市區	6A	\$10.3	\$10.9	\$0.6
市區	6X	\$10.3	\$10.9	\$0.6
市區	7	\$6.5	\$6.9	\$0.4
市區	8X	\$7.0	\$7.4	\$0.4
市區	10	\$4.2	\$4.4	\$0.2
市區	37A	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	37B	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	37X	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	40	\$6.5	\$6.9	\$0.4
市區	40M	\$6.5	\$6.9	\$0.4
市區	40P	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	41A	\$8.4	\$8.9	\$0.5
市區	43M	\$6.5	\$6.9	\$0.4
市區	48	\$3.7	\$3.9	\$0.2
市區	70	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	71	\$6.5	\$6.9	\$0.4
市區	72	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	72A	\$5.5	\$5.8	\$0.3
市區	73	\$7.0	\$7.4	\$0.4
市區	75	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	76	\$6.2	\$6.5	\$0.3
市區	77	\$8.5	\$9.0	\$0.5
市區	90	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	90B	\$7.0	\$7.4	\$0.4
市區	90C	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	93C	\$6.5	\$6.9	\$0.4
市區	95C	\$3.8	\$4.0	\$0.2

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價金額
市區	97	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	98	\$3.1	\$3.2	\$0.1
市區	99	\$8.5	\$9.0	\$0.5
市區	592	\$5.8	\$6.1	\$0.3
市區	780	\$7.7	\$8.1	\$0.4
市區	788	\$7.7	\$8.1	\$0.4
市區	789	\$7.7	\$8.1	\$0.4
半山區	1	\$4.2	\$4.4	\$0.2
半山區	11	\$7.6	\$8.0	\$0.4
半山區	12	\$5.3	\$5.6	\$0.3
半山區	12A	\$5.3	\$5.6	\$0.3
半山區	12M	\$5.3	\$5.6	\$0.3
半山區	25A	\$4.9	\$5.2	\$0.3
半山區	85	\$4.6	\$4.8	\$0.2
半山區	511	\$7.6	\$8.0	\$0.4
旅遊、通宵及特別服務	8S	\$9.8	\$10.5	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務	260	\$12.8	\$13.4	\$0.6
旅遊、通宵及特別服務	314	\$8.5	\$9.1	\$0.6
旅遊、通宵及特別服務	347	\$9.7	\$10.4	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務	629	\$13.2	\$14.1	\$0.9
九龍市區及新界				
常規服務	20	\$5.6	\$5.9	\$0.3
常規服務	22	\$5.6	\$5.9	\$0.3
常規服務	50	\$16.2	\$17.0	\$0.8
常規服務	50M	\$4.9	\$5.2	\$0.3
常規服務	55	\$17.9	\$18.7	\$0.8
常規服務	56	\$14.6	\$15.3	\$0.7
常規服務	78X	\$18.1	\$18.9	\$0.8
常規服務	79X	\$15.5	\$16.2	\$0.7
常規服務	B3	\$13.7	\$14.7	\$1.0
常規服務	B7	\$9.3	\$10.0	\$0.7
常規服務	B8	\$15.0	\$16.1	\$1.1
旅遊、通宵及特別服務	N20	\$11.9	\$12.5	\$0.6

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價金額
過海				
常規服務	102	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	103	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	107	\$13.3	\$13.8	\$0.5
常規服務	117	\$11.0	\$11.5	\$0.5
常規服務	118	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	170	\$18.8	\$19.6	\$0.8
常規服務	171	\$13.3	\$13.8	\$0.5
常規服務	182	\$18.8	\$19.6	\$0.8
常規服務	307	\$24.7	\$25.7	\$1.0
常規服務	606	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	608	\$11.0	\$11.5	\$0.5
常規服務	619	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	621	\$12.4	\$12.9	\$0.5
常規服務	671	\$13.3	\$13.8	\$0.5
常規服務	678	\$25.2	\$26.2	\$1.0
常規服務	679	\$25.1	\$26.1	\$1.0
常規服務	681	\$22.0	\$22.9	\$0.9
常規服務	681P	\$22.0	\$22.9	\$0.9
常規服務	690	\$16.0	\$16.7	\$0.7
常規服務	930	\$18.8	\$19.6	\$0.8
常規服務	930X	\$18.8	\$19.6	\$0.8
常規服務	933	\$18.8	\$19.6	\$0.8
常規服務	950	\$21.8	\$22.7	\$0.9
常規服務	952	\$21.8	\$22.7	\$0.9
常規服務	955	\$24.7	\$25.7	\$1.0
常規服務	962	\$21.8	\$22.7	\$0.9
常規服務	967	\$24.7	\$25.7	\$1.0
常規服務	969	\$24.7	\$25.7	\$1.0
常規服務	973	\$16.2	\$16.9	\$0.7
常規服務	976	\$25.0	\$26.0	\$1.0
常規服務	979	\$25.2	\$26.2	\$1.0
常規服務	981P	\$22.0	\$22.9	\$0.9
常規服務	986	\$17.6	\$18.4	\$0.8
常規服務	989	\$18.2	\$19.0	\$0.8

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價金額
旅遊、通宵及特別服務	N118	\$16.0	\$16.7	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務	N170	\$28.1	\$29.2	\$1.1
旅遊、通宵及特別服務	N171	\$19.5	\$20.3	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務	N182	\$28.1	\$29.2	\$1.1
旅遊、通宵及特別服務	N307	\$39.0	\$40.5	\$1.5
旅遊、通宵及特別服務	N619	\$16.0	\$16.7	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務	N930	\$28.1	\$29.2	\$1.1
旅遊、通宵及特別服務	N952	\$33.1	\$34.4	\$1.3
旅遊、通宵及特別服務	N962	\$33.1	\$34.4	\$1.3
旅遊、通宵及特別服務	N969	\$37.7	\$39.2	\$1.5

新巴個別路線的新收費表

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價額
香港島				
市區	2	\$4.9	\$5.2	\$0.3
市區	2A	\$4.9	\$5.2	\$0.3
市區	2X	\$6.7	\$7.1	\$0.4
市區	4	\$6.3	\$6.7	\$0.4
市區	8	\$7.2	\$7.6	\$0.4
市區	8H	\$6.2	\$6.5	\$0.3
市區	8P	\$7.2	\$7.6	\$0.4
市區	9	\$8.2	\$8.7	\$0.5
市區	14	\$10.6	\$11.2	\$0.6
市區	18	\$6.2	\$6.5	\$0.3
市區	30X	\$8.2	\$8.7	\$0.5
市區	33X	\$12.9	\$13.5	\$0.6
市區	38	\$8.2	\$8.7	\$0.5
市區	42	\$8.2	\$8.7	\$0.5
市區	49X	\$14.5	\$15.2	\$0.7
市區	63	\$10.6	\$11.2	\$0.6
市區	66	\$10.6	\$11.2	\$0.6
市區	78	\$3.8	\$4.0	\$0.2
市區	81	\$5.5	\$5.8	\$0.3
市區	81A	\$5.5	\$5.8	\$0.3
市區	82	\$4.9	\$5.2	\$0.3
市區	88X	\$10.7	\$11.3	\$0.6
市區	91	\$7.0	\$7.4	\$0.4
市區	91A	\$3.8	\$4.0	\$0.2
市區	93	\$8.2	\$8.7	\$0.5
市區	93A	\$8.2	\$8.7	\$0.5
市區	94A	\$3.8	\$4.0	\$0.2
市區	95	\$3.8	\$4.0	\$0.2
市區	595	\$3.8	\$4.0	\$0.2
市區	720	\$7.7	\$8.1	\$0.4

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價額
市區	720A	\$7.7	\$8.1	\$0.4
市區	720X	\$7.7	\$8.1	\$0.4
市區	722	\$7.7	\$8.1	\$0.4
半山區	1M	\$6.6	\$7.0	\$0.4
半山區	3A	\$6.7	\$7.1	\$0.4
半山區	13	\$6.0	\$6.3	\$0.3
半山區	15	\$11.5	\$12.1	\$0.6
半山區	23	\$8.2	\$8.7	\$0.5
半山區	23B	\$8.2	\$8.7	\$0.5
半山區	25	\$8.2	\$8.7	\$0.5
半山區	26	\$6.0	\$6.3	\$0.3
半山區	27	\$5.2	\$5.5	\$0.3
旅遊、通宵及特別服務	15B	\$14.1	\$15.1	\$1.0
旅遊、通宵及特別服務	15C	\$5.1	\$5.4	\$0.3
旅遊、通宵及特別服務	65	\$10.8	\$11.4	\$0.6
旅遊、通宵及特別服務	388	\$8.7	\$9.3	\$0.6
旅遊、通宵及特別服務	389	\$9.4	\$10.1	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務	N8	\$7.9	\$8.3	\$0.4
旅遊、通宵及特別服務	N8P	\$8.6	\$9.1	\$0.5
九龍市區及新界				
常規服務	701	\$4.4	\$4.6	\$0.2
常規服務	702	\$4.4	\$4.6	\$0.2
常規服務	790	\$10.3	\$10.9	\$0.6
常規服務	792M	\$8.2	\$8.7	\$0.5
常規服務	793	\$11.7	\$12.3	\$0.6
常規服務	795	\$13.4	\$14.0	\$0.6
常規服務	795X	\$11.7	\$12.3	\$0.6
常規服務	796P	\$8.9	\$9.4	\$0.5
常規服務	796S	\$5.5	\$5.8	\$0.3
常規服務	796X	\$8.9	\$9.4	\$0.5
常規服務	797	\$8.9	\$9.4	\$0.5
常規服務	797M	\$5.5	\$5.8	\$0.3
常規服務	798	\$11.7	\$12.3	\$0.6
常規服務	798A	\$11.7	\$12.3	\$0.6
常規服務	798B	\$11.7	\$12.3	\$0.6
旅遊、通宵及特別服務	N796	\$17.4	\$18.2	\$0.8

路線組別	路線	現行收費	新收費	加價額
過海				
常規服務	101	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	104	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	106	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	109	\$10.9	\$11.4	\$0.5
常規服務	110	\$10.9	\$11.4	\$0.5
常規服務	111	\$10.9	\$11.4	\$0.5
常規服務	112	\$10.9	\$11.4	\$0.5
常規服務	113	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	115	\$10.9	\$11.4	\$0.5
常規服務	116	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	302	\$12.4	\$12.9	\$0.5
常規服務	601	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	641	\$12.4	\$12.9	\$0.5
常規服務	680	\$22.0	\$22.9	\$0.9
常規服務	682	\$22.0	\$22.9	\$0.9
常規服務	694	\$15.9	\$16.6	\$0.7
常規服務	904	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	905	\$11.6	\$12.1	\$0.5
常規服務	914	\$10.9	\$11.4	\$0.5
常規服務	948	\$18.7	\$19.5	\$0.8
常規服務	970	\$13.0	\$13.5	\$0.5
常規服務	971	\$13.0	\$13.5	\$0.5
常規服務	980A	\$22.0	\$22.9	\$0.9
常規服務	980X	\$22.0	\$22.9	\$0.9
常規服務	985	\$18.7	\$19.5	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務	101R	\$16.3	\$17.1	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務	102R	\$16.3	\$17.1	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務	H1	\$39.8	\$41.8	\$2.0
旅遊、通宵及特別服務	N121	\$15.9	\$16.6	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務	N122	\$15.9	\$16.6	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務	N680	\$29.8	\$31.0	\$1.2
旅遊、通宵及特別服務	N691	\$24.7	\$25.7	\$1.0

九巴個別路線的新收費表

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	1	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	1A	\$7.6	\$7.9	\$0.3
九龍市區及新界	2	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	2A	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	2B	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	2D	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	2E	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	2F	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	3B	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	3C	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	3D	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	3M	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	3X	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	5	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	5A	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	5C	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	5D	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	5M	\$4.1	\$4.3	\$0.2
九龍市區及新界	6	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	6C	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	6D	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	6F	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	6P	\$6.8	\$7.1	\$0.3
九龍市區及新界	7	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	7B	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	7M	\$4.1	\$4.3	\$0.2
九龍市區及新界	8	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	8A	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	9	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	10	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	11	\$5.4	\$5.6	\$0.2

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	11B	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	11C	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	11D	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	11K	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	11X	\$8.0	\$8.3	\$0.3
九龍市區及新界	12	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	12A	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	13D	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	13M	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	13X	\$8.0	\$8.3	\$0.3
九龍市區及新界	14	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	14B	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	14D	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	14H	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	15	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	15A	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	16	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	16M	\$4.8	\$5.0	\$0.2
九龍市區及新界	17	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	18	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	21	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	23	\$4.8	\$5.0	\$0.2
九龍市區及新界	23M	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	24	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	26	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	26M	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	27	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	28	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	28B	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	29M	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	30	\$6.8	\$7.1	\$0.3
九龍市區及新界	30X	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	31	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	31B	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	31M	\$4.3	\$4.5	\$0.2

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	32	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	32H	\$6.8	\$7.1	\$0.3
九龍市區及新界	32M	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	33	\$10.2	\$10.6	\$0.4
九龍市區及新界	33A	\$6.8	\$7.1	\$0.3
九龍市區及新界	34	\$5.3	\$5.5	\$0.2
九龍市區及新界	34M	\$4.1	\$4.3	\$0.2
九龍市區及新界	35A	\$8.2	\$8.5	\$0.3
九龍市區及新界	36	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	36A	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	36B	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	36M	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	37	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	37M	\$4.1	\$4.3	\$0.2
九龍市區及新界	38	\$9.2	\$9.6	\$0.4
九龍市區及新界	38A	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	38B	\$8.6	\$8.9	\$0.3
九龍市區及新界	39A	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	39M	\$3.8	\$4.0	\$0.2
九龍市區及新界	40	\$9.3	\$9.7	\$0.4
九龍市區及新界	40E	\$13.3	\$13.8	\$0.5
九龍市區及新界	40X	\$9.6	\$10.0	\$0.4
九龍市區及新界	41A	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	41M	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	42	\$8.6	\$8.9	\$0.3
九龍市區及新界	42A	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	42C	\$10.2	\$10.6	\$0.4
九龍市區及新界	42M	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	43	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	43A	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	43B	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	43C	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	43M	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	43S	\$9.6	\$10.0	\$0.4
九龍市區及新界	43X	\$9.6	\$10.0	\$0.4

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	44	\$6.8	\$7.1	\$0.3
九龍市區及新界	44M	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	45	\$7.3	\$7.6	\$0.3
九龍市區及新界	46	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	46X	\$8.6	\$8.9	\$0.3
九龍市區及新界	47A	\$8.6	\$8.9	\$0.3
九龍市區及新界	47X	\$8.6	\$8.9	\$0.3
九龍市區及新界	48P	\$13.9	\$14.4	\$0.5
九龍市區及新界	48X	\$8.6	\$8.9	\$0.3
九龍市區及新界	49M	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	49X	\$9.6	\$10.0	\$0.4
九龍市區及新界	51	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	52X	\$13.4	\$13.9	\$0.5
九龍市區及新界	53	\$11.4	\$11.8	\$0.4
九龍市區及新界	54	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	57M	\$10.0	\$10.4	\$0.4
九龍市區及新界	58M	\$10.0	\$10.4	\$0.4
九龍市區及新界	58X	\$13.4	\$13.9	\$0.5
九龍市區及新界	59A	\$10.0	\$10.4	\$0.4
九龍市區及新界	59M	\$8.9	\$9.2	\$0.3
九龍市區及新界	59X	\$13.4	\$13.9	\$0.5
九龍市區及新界	60M	\$8.9	\$9.2	\$0.3
九龍市區及新界	60X	\$13.4	\$13.9	\$0.5
九龍市區及新界	61M	\$9.6	\$10.0	\$0.4
九龍市區及新界	61P	\$8.9	\$9.2	\$0.3
九龍市區及新界	61X	\$14.7	\$15.2	\$0.5
九龍市區及新界	62X	\$17.4	\$18.1	\$0.7
九龍市區及新界	63X	\$15.0	\$15.6	\$0.6
九龍市區及新界	64K	\$8.9	\$9.2	\$0.3
九龍市區及新界	64X	\$15.6	\$16.2	\$0.6
九龍市區及新界	65K	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	65X	\$15.9	\$16.5	\$0.6
九龍市區及新界	66M	\$8.9	\$9.2	\$0.3
九龍市區及新界	66X	\$13.4	\$13.9	\$0.5
九龍市區及新界	67M	\$10.0	\$10.4	\$0.4

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	67X	\$13.4	\$13.9	\$0.5
九龍市區及新界	68A	\$11.8	\$12.2	\$0.4
九龍市區及新界	68E	\$11.7	\$12.1	\$0.4
九龍市區及新界	68M	\$10.7	\$11.1	\$0.4
九龍市區及新界	68X	\$15.0	\$15.6	\$0.6
九龍市區及新界	69	\$4.8	\$5.0	\$0.2
九龍市區及新界	69M	\$11.7	\$12.1	\$0.4
九龍市區及新界	69X	\$15.9	\$16.5	\$0.6
九龍市區及新界	70K	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	71A	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	71B	\$2.2	\$2.3	\$0.1
九龍市區及新界	71K	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	71S	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	72	\$10.2	\$10.6	\$0.4
九龍市區及新界	72A	\$8.9	\$9.2	\$0.3
九龍市區及新界	72X	\$10.7	\$11.1	\$0.4
九龍市區及新界	73	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	73A	\$11.1	\$11.5	\$0.4
九龍市區及新界	73K	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	73X	\$10.7	\$11.1	\$0.4
九龍市區及新界	74A	\$11.1	\$11.5	\$0.4
九龍市區及新界	74E	\$15.6	\$16.2	\$0.6
九龍市區及新界	74F	\$15.6	\$16.2	\$0.6
九龍市區及新界	74K	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	74X	\$10.7	\$11.1	\$0.4
九龍市區及新界	75K	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	75X	\$10.7	\$11.1	\$0.4
九龍市區及新界	76K	\$8.9	\$9.2	\$0.3
九龍市區及新界	77K	\$7.8	\$8.1	\$0.3
九龍市區及新界	78K	\$8.0	\$8.3	\$0.3
九龍市區及新界	79K	\$6.4	\$6.6	\$0.2
九龍市區及新界	80	\$7.8	\$8.1	\$0.3
九龍市區及新界	80K	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	80M	\$6.0	\$6.2	\$0.2
九龍市區及新界	80X	\$7.5	\$7.8	\$0.3

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	81	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	81C	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	81K	\$4.8	\$5.0	\$0.2
九龍市區及新界	82C	\$7.7	\$8.0	\$0.3
九龍市區及新界	82D	\$7.7	\$8.0	\$0.3
九龍市區及新界	82K	\$6.0	\$6.2	\$0.2
九龍市區及新界	82X	\$6.0	\$6.2	\$0.2
九龍市區及新界	83A	\$7.5	\$7.8	\$0.3
九龍市區及新界	83K	\$4.8	\$5.0	\$0.2
九龍市區及新界	83X	\$7.5	\$7.8	\$0.3
九龍市區及新界	84M	\$6.9	\$7.2	\$0.3
九龍市區及新界	85	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	85A	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	85B	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	85K	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	85M	\$8.3	\$8.6	\$0.3
九龍市區及新界	85X	\$9.1	\$9.4	\$0.3
九龍市區及新界	86	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	86A	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	86C	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	86K	\$6.5	\$6.8	\$0.3
九龍市區及新界	87B	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	87D	\$10.0	\$10.4	\$0.4
九龍市區及新界	87K	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	88	\$8.0	\$8.3	\$0.3
九龍市區及新界	88K	\$5.0	\$5.2	\$0.2
九龍市區及新界	88X	\$10.8	\$11.2	\$0.4
九龍市區及新界	89	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	89B	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	89C	\$9.1	\$9.4	\$0.3
九龍市區及新界	89D	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	89X	\$8.0	\$8.3	\$0.3
九龍市區及新界	90	\$8.5	\$8.8	\$0.3
九龍市區及新界	91	\$7.8	\$8.1	\$0.3
九龍市區及新界	91M	\$6.5	\$6.8	\$0.3

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	91S	\$7.8	\$8.1	\$0.3
九龍市區及新界	92	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	93A	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	93K	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	93M	\$6.5	\$6.8	\$0.3
九龍市區及新界	94	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	95	\$7.8	\$8.1	\$0.3
九龍市區及新界	95M	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	96	\$9.5	\$9.9	\$0.4
九龍市區及新界	97	\$8.5	\$8.8	\$0.3
九龍市區及新界	98	\$7.6	\$7.9	\$0.3
九龍市區及新界	98A	\$6.5	\$6.8	\$0.3
九龍市區及新界	98C	\$11.1	\$11.5	\$0.4
九龍市區及新界	98D	\$10.5	\$10.9	\$0.4
九龍市區及新界	99	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	203C	\$5.2	\$5.4	\$0.2
九龍市區及新界	203E	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	208	\$8.6	\$8.9	\$0.3
九龍市區及新界	211	\$4.1	\$4.3	\$0.2
九龍市區及新界	213M	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	214	\$8.4	\$8.7	\$0.3
九龍市區及新界	215X	\$8.0	\$8.3	\$0.3
九龍市區及新界	216M	\$3.5	\$3.7	\$0.2
九龍市區及新界	219X	\$8.0	\$8.3	\$0.3
九龍市區及新界	224X	\$8.0	\$8.3	\$0.3
九龍市區及新界	230X	\$10.2	\$10.6	\$0.4
九龍市區及新界	234A	\$6.5	\$6.8	\$0.3
九龍市區及新界	234B	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	234C	\$10.7	\$11.1	\$0.4
九龍市區及新界	234D	\$11.4	\$11.8	\$0.4
九龍市區及新界	234X	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	235	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	235M	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	237A	\$8.6	\$8.9	\$0.3
九龍市區及新界	238M	\$3.8	\$4.0	\$0.2

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	238X	\$8.6	\$8.9	\$0.3
九龍市區及新界	240X	\$10.5	\$10.9	\$0.4
九龍市區及新界	242X	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	243M	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	248M	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	249M	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	249X	\$9.6	\$10.0	\$0.4
九龍市區及新界	251A	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	251B	\$6.2	\$6.4	\$0.2
九龍市區及新界	252	\$5.6	\$5.8	\$0.2
九龍市區及新界	252B	\$13.7	\$14.2	\$0.5
九龍市區及新界	252X	\$17.4	\$18.1	\$0.7
九龍市區及新界	258D	\$17.4	\$18.1	\$0.7
九龍市區及新界	259B	\$15.1	\$15.7	\$0.6
九龍市區及新界	259C	\$14.5	\$15.0	\$0.5
九龍市區及新界	259D	\$17.4	\$18.1	\$0.7
九龍市區及新界	259E	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	260B	\$14.5	\$15.0	\$0.5
九龍市區及新界	260C	\$10.2	\$10.6	\$0.4
九龍市區及新界	260X	\$15.9	\$16.5	\$0.6
九龍市區及新界	261	\$14.4	\$14.9	\$0.5
九龍市區及新界	261B	\$14.5	\$15.0	\$0.5
九龍市區及新界	263	\$15.6	\$16.2	\$0.6
九龍市區及新界	263A	\$19.3	\$20.1	\$0.8
九龍市區及新界	263C	\$19.3	\$20.1	\$0.8
九龍市區及新界	265B	\$15.9	\$16.5	\$0.6
九龍市區及新界	265M	\$11.7	\$12.1	\$0.4
九龍市區及新界	267X	\$17.4	\$18.1	\$0.7
九龍市區及新界	268B	\$19.3	\$20.1	\$0.8
九龍市區及新界	268C	\$19.3	\$20.1	\$0.8
九龍市區及新界	268M	\$10.7	\$11.1	\$0.4
九龍市區及新界	269B	\$19.3	\$20.1	\$0.8
九龍市區及新界	269C	\$19.3	\$20.1	\$0.8
九龍市區及新界	269D	\$17.2	\$17.8	\$0.6
九龍市區及新界	269M	\$11.7	\$12.1	\$0.4

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	269X	\$15.9	\$16.5	\$0.6
九龍市區及新界	270	\$3.8	\$4.0	\$0.2
九龍市區及新界	270A	\$15.6	\$16.2	\$0.6
九龍市區及新界	271	\$11.7	\$12.1	\$0.4
九龍市區及新界	272A	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	272E	\$13.9	\$14.4	\$0.5
九龍市區及新界	272K	\$4.1	\$4.3	\$0.2
九龍市區及新界	272P	\$11.7	\$12.1	\$0.4
九龍市區及新界	272S	\$8.0	\$8.3	\$0.3
九龍市區及新界	273	\$3.8	\$4.0	\$0.2
九龍市區及新界	273A	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	273B	\$3.8	\$4.0	\$0.2
九龍市區及新界	273P	\$10.7	\$11.1	\$0.4
九龍市區及新界	274	\$13.9	\$14.4	\$0.5
九龍市區及新界	274P	\$8.4	\$8.7	\$0.3
九龍市區及新界	276	\$9.7	\$10.1	\$0.4
九龍市區及新界	276A	\$9.7	\$10.1	\$0.4
九龍市區及新界	277X	\$15.6	\$16.2	\$0.6
九龍市區及新界	278K	\$3.8	\$4.0	\$0.2
九龍市區及新界	278X	\$13.7	\$14.2	\$0.5
九龍市區及新界	279X	\$15.8	\$16.4	\$0.6
九龍市區及新界	280X	\$9.4	\$9.8	\$0.4
九龍市區及新界	281A	\$8.3	\$8.6	\$0.3
九龍市區及新界	281M	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	282	\$4.1	\$4.3	\$0.2
九龍市區及新界	283	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	284	\$4.1	\$4.3	\$0.2
九龍市區及新界	285	\$4.8	\$5.0	\$0.2
九龍市區及新界	286M	\$7.6	\$7.9	\$0.3
九龍市區及新界	286X	\$7.5	\$7.8	\$0.3
九龍市區及新界	287X	\$7.5	\$7.8	\$0.3
九龍市區及新界	288	\$4.6	\$4.8	\$0.2
九龍市區及新界	289K	\$4.9	\$5.1	\$0.2
九龍市區及新界	290	\$11.3	\$11.7	\$0.4
九龍市區及新界	290A	\$11.3	\$11.7	\$0.4

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
九龍市區及新界	290B	\$11.3	\$11.7	\$0.4
九龍市區及新界	290E	\$11.3	\$11.7	\$0.4
九龍市區及新界	290X	\$11.3	\$11.7	\$0.4
九龍市區及新界	292P	\$8.3	\$8.6	\$0.3
九龍市區及新界	296A	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	296C	\$8.8	\$9.1	\$0.3
九龍市區及新界	296D	\$10.0	\$10.4	\$0.4
九龍市區及新界	296M	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	296P	\$8.8	\$9.1	\$0.3
九龍市區及新界	297	\$10.5	\$10.9	\$0.4
九龍市區及新界	298E	\$5.4	\$5.6	\$0.2
九龍市區及新界	298X	\$12.2	\$12.7	\$0.5
九龍市區及新界	299X	\$10.9	\$11.3	\$0.4
九龍市區及新界	B1	\$13.9	\$14.5	\$0.6
九龍市區及新界	B9	\$19.3	\$20.2	\$0.9
九龍市區及新界	K12	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	K14	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	K17	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	K18	\$4.3	\$4.5	\$0.2
九龍市區及新界	T74	\$13.9	\$14.4	\$0.5
九龍市區及新界	T270	\$16.7	\$17.3	\$0.6
九龍市區及新界	T277	\$16.7	\$17.3	\$0.6
九龍市區及新界	W2	\$5.9	\$6.1	\$0.2
九龍市區及新界	W3	\$13.3	\$13.8	\$0.5
九龍市區及新界	X6C	\$7.2	\$7.5	\$0.3
九龍市區及新界	X89D	\$11.1	\$11.5	\$0.4
過海	101	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	102	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	103	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	104	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	106	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	107	\$13.3	\$13.8	\$0.5
過海	108	\$11.4	\$11.8	\$0.4
過海	109	\$10.9	\$11.4	\$0.5
過海	110	\$10.9	\$11.4	\$0.5

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
過海	111	\$10.9	\$11.4	\$0.5
過海	112	\$10.9	\$11.4	\$0.5
過海	113	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	115	\$10.9	\$11.4	\$0.5
過海	116	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	117	\$11.0	\$11.5	\$0.5
過海	118	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	170	\$18.8	\$19.6	\$0.8
過海	171	\$13.3	\$13.8	\$0.5
過海	182	\$18.8	\$19.6	\$0.8
過海	302	\$12.4	\$12.9	\$0.5
過海	307	\$24.7	\$25.7	\$1.0
過海	373	\$25.6	\$26.6	\$1.0
過海	601	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	603	\$12.7	\$13.2	\$0.5
過海	606	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	613	\$10.4	\$10.8	\$0.4
過海	619	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	621	\$12.4	\$12.9	\$0.5
過海	641	\$12.4	\$12.9	\$0.5
過海	671	\$13.3	\$13.8	\$0.5
過海	678	\$25.2	\$26.2	\$1.0
過海	680	\$22.0	\$22.9	\$0.9
過海	681	\$22.0	\$22.9	\$0.9
過海	681P	\$22.0	\$22.9	\$0.9
過海	690	\$16.0	\$16.7	\$0.7
過海	900	\$20.0	\$20.8	\$0.8
過海	904	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	905	\$11.6	\$12.1	\$0.5
過海	914	\$10.9	\$11.4	\$0.5
過海	934	\$18.9	\$19.6	\$0.7
過海	935	\$18.9	\$19.6	\$0.7
過海	936	\$18.9	\$19.6	\$0.7
過海	948	\$18.7	\$19.5	\$0.8
過海	960	\$21.9	\$22.8	\$0.9

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
過海	961	\$21.9	\$22.8	\$0.9
過海	968	\$24.7	\$25.7	\$1.0
過海	978	\$25.6	\$26.6	\$1.0
過海	980A	\$22.0	\$22.9	\$0.9
過海	980X	\$22.0	\$22.9	\$0.9
過海	981P	\$22.0	\$22.9	\$0.9
過海	985	\$18.7	\$19.5	\$0.8
過海	P960	\$32.8	\$34.1	\$1.3
過海	P968	\$36.9	\$38.3	\$1.4
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	5R	\$7.3	\$7.7	\$0.4
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	33R	\$23.3	\$24.3	\$1.0
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	74R	\$23.3	\$24.3	\$1.0
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	92R	\$18.3	\$19.1	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	96R	\$20.3	\$21.2	\$0.9
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	99R	\$16.6	\$17.3	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	264R	\$17.1	\$17.9	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	275R	\$11.5	\$12.0	\$0.5
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	289R	\$23.3	\$24.3	\$1.0
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N3D	\$7.1	\$7.4	\$0.3
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N78	\$15.3	\$15.9	\$0.6
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N213	\$14.2	\$14.8	\$0.6
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N214	\$14.2	\$14.8	\$0.6

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N216	\$14.2	\$14.8	\$0.6
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N237	\$9.6	\$10.0	\$0.4
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N241	\$16.6	\$17.2	\$0.6
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N252	\$11.7	\$12.2	\$0.5
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N260	\$11.7	\$12.2	\$0.5
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N269	\$13.2	\$13.7	\$0.5
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N271	\$20.1	\$20.9	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N281	\$17.9	\$18.6	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N283	\$17.8	\$18.5	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N287	\$17.8	\$18.5	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N290	\$19.3	\$20.1	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N293	\$17.4	\$18.1	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N36	\$7.1	\$7.4	\$0.3
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N39	\$5.0	\$5.2	\$0.2
旅遊、通宵及特別服務 – 九龍市區及新界	N73	\$20.9	\$21.7	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N118	\$16.0	\$16.7	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N121	\$15.9	\$16.6	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N122	\$15.9	\$16.6	\$0.7

路線組別	路線	目前收費	新收費	加價金額
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N170	\$28.1	\$29.2	\$1.1
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N171	\$19.5	\$20.3	\$0.8
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N182	\$28.1	\$29.2	\$1.1
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N307	\$39.0	\$40.5	\$1.5
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N368	\$36.0	\$37.4	\$1.4
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N373	\$42.0	\$43.6	\$1.6
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N619	\$16.0	\$16.7	\$0.7
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N680	\$29.8	\$31.0	\$1.2
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N691	\$24.7	\$25.7	\$1.0
旅遊、通宵及特別服務 – 過海	N960	\$36.0	\$37.4	\$1.4
馬場 – 九龍市區及新界	848	\$31.7	\$33.0	\$1.3
馬場 – 九龍市區及新界	868	\$42.2	\$43.9	\$1.7
馬場 – 九龍市區及新界	869	\$50.5	\$52.6	\$2.1
馬場 – 九龍市區及新界	872	\$19.6	\$20.5	\$0.9
馬場 – 九龍市區及新界	887	\$19.6	\$20.5	\$0.9
馬場 – 九龍市區及新界	888	\$12.0	\$12.6	\$0.6
馬場 – 九龍市區及新界	889	\$31.7	\$33.0	\$1.3
馬場 – 九龍市區及新界	891	\$19.6	\$20.5	\$0.9
馬場 – 九龍市區及新界	893	\$42.7	\$44.5	\$1.8
馬場 – 過海	101R	\$16.3	\$17.1	\$0.8
馬場 – 過海	102R	\$16.3	\$17.1	\$0.8

對經濟及財政的影響

對經濟的影響

專營巴士佔全港公共交通工具乘客流量約三分之一，所提供的服務是勞動人口跨區流動的一個關鍵因素，連帶影響一連串經濟活動。

2. 擬議票價加幅在 2023 年 6 月 18 日生效後，估計會令基本綜合消費物價指數在 2023 和 2024 年分別按年上升 0.018 個百分點和 0.016 個百分點。

對財政的影響

3. 因應加價，政府於公共交通費用補貼計劃下須支付的補貼金額可能會稍微增加。然而，就大部分乘客的情況而言，巴士車費的開支僅佔個人公共交通開支總額的一部分(視乎各自的出行模式)，而且政府只就超出每月交通開支水平的實際公共交通開支提供三分之一的補貼，並設有每月補貼上限，因此我們預期公共交通費用補貼計劃下的額外開支款額應該有限。

4. 在公共交通票價優惠計劃(即二元乘車優惠計劃)下，政府會以實報實銷的形式，向專營巴士營辦商發還相當於其向合資格乘客(60 歲或以上長者和合資格殘疾人士)收取的適用票價與 2 元之間的差額。計及營辦商在長者票價優惠計劃下的自願性票價優惠，估計加價會令政府就二元乘車優惠計劃向營辦商發還的款項輕微上升(而營辦商在長者票價優惠計劃下額外票務收入損失亦會一併輕微上升)。



交通諮詢委員會
TRANSPORT ADVISORY COMMITTEE

香港添馬添美道二號政府總部東翼二十一樓
21/F, East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong
電話 Telephone 3509 8198
傳真 Fax 3904 1774

香港
添馬
添美道 2 號
政府總部東翼 22 樓
運輸及物流局局長
林世雄先生, GBS, JP

林局長：

專營巴士營辦商的加價申請

五間專營巴士營辦商在 2022 年 1 至 9 月間分別就全部六個專營權向政府提交了加價申請，如下表所列。交通諮詢委員會(「交諮會」)在 2023 年 5 月 9 日的會議上考慮了有關申請。本函載述交諮會的意見。

專營權	申請時間	申請加價幅度
龍運巴士有限公司 (「龍運」)	2022 年 1 月 4 日	8.5%
九龍巴士(一九三三)有限公司 (「九巴」)	2022 年 6 月 22 日	9.5%
新大嶼山巴士(1973)有限公司 (「嶼巴」)	2022 年 9 月 2 日	9.8%
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)」)/新世界第一巴士 服務有限公司(「新巴」) ¹	2022 年 9 月 16 日	全部路線劃一 加\$2

¹ 行政長官會同行政會議於 2022 年 7 月決定，合併城巴(專營權一)及新巴專營權，整合為一個由 2023 年 7 月 1 日開始的新十年專營權，稱為城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)(「城巴(合併專營權)」)。

專營權	申請時間	申請加價幅度
城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權) (「城巴(專營權二)」)	2022年9月16日	A, NA 線以外的路線加 23% (A,NA 線 加 50%)

交諮會的考慮基礎

2. 交諮會根據「專營巴士票價調整安排」考慮有關加價申請。「專營巴士票價調整安排」訂明，在評估巴士票價調整申請時，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的變動；
- (b) 未來成本、收益及回報的預測；
- (c) 營辦商需要得到的合理回報率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) 可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果⁴：

$$\begin{aligned} \text{可依據的票價調整幅度} = & 0.5 \times \text{運輸業名義工資指數變動} \\ & + 0.5 \times \text{綜合消費物價指數變動} \\ & - 0.5 \times \text{生產力增幅}^5 \end{aligned}$$

² 巴士行業沒有最低保證回報率水平。在考慮巴士行業合理回報率時，以固定資產平均淨值回報率衡量，並參照巴士行業的加權平均資本成本。目前的加權平均資本成本為按年 8.7%。

³ 參考家庭每月入息中位數及綜合消費物價指數的變動。

⁴ 可依據的票價調整幅度方程式的運算結果並不會直接決定票價調整的幅度。應當全盤考慮所有因素。

⁵ $0.5 \times$ 生產力增幅統稱為「生產力部分」，目前為按年+0.3%。

3. 交諮會備悉政府已由 2019 年 2 月起豁免專營巴士使用政府隧道及管制區的收費。專營巴士營辦商須將所節省的隧道費存入專用帳目，即「專營巴士豁免隧道費基金」(「隧道費基金」)。當專營巴士營辦商申請加價而行政長官會同行政會議認為有足夠理據上調票價時，可利用隧道費基金減低加幅。

專營巴士行業的整體經營環境

4. 交諮會留意到，受 2019 冠狀病毒病疫情影響，以及與其他交通工具就乘客的競爭更為劇烈的情況下，專營巴士在過去三年(即 2020 至 2022 年)的平均每日乘客人次普遍低於之前十年的數字(即 2010 至 2019 年)。期間巴士票價甚少調整。加上工資及燃料成本上升，即使計及防疫抗疫基金下的補貼後，大部分專營權在過去數年均錄得虧損。而「防疫抗疫基金」下的紓困措施已於 2022 年陸續完結。同時，因應公眾對不斷提升專營巴士服務的期望，專營巴士營辦商亦須持續提升服務，包括(i)採用新技術升級設施及裝備，以提升乘客出行體驗及安全性；(ii)更換至更環保的巴士並投資於充電或其他配套設施；(iii)改善員工，特別是巴士車長的薪酬待遇及工作環境，以吸引及挽留人才。

5. 交諮會察悉，政府因應全面通關和經濟活動陸續復常，參照最新的實際乘客量恢復情況，採用了較為正面的基礎預測各專營權未來乘客量和收入。另外，政府於 2023 年 8 月收回西區海底隧道，亦可為部分專營權⁶帶來新的隧道費基金來源。

對龍運及城巴(專營權二)加價申請的評估

6. 龍運於 2022 年 1 月 4 日提交加價申請，申請加幅為 8.5%。龍運上次加價為 2011 年 5 月 15 日，整體加權平均加幅為 3.2%。城巴(專營權二)於 2022 年 9 月 16 日提交申請，

⁶ 包括營運行經過海隧道路線的城巴(專營權二)、城巴(合併專營權)以及九巴。

希望調高機場服務以外的日常和通宵服務路線(即「B」、「E」、「R」、「S」及「N」線)票價 23%，以及調高機場服務路線(即「A」及「NA」線)票價 50%。城巴(專營權二)自 1997 年中開始營運以來從未調整票價。

7. 關於龍運及城巴(專營權二)，交諮會有以下觀察：

- (i) 在過去營運成本及收益方面，龍運和城巴(專營權二)主要營運機場及北大嶼山巴士網絡路線，受疫情影響最為嚴重，且多年未曾加價，即使在「防疫抗疫基金」下獲得補貼，仍連年錄得赤字。
- (ii) 在未來成本、收益及回報的預測方面，儘管兩個專營權的每日平均載客量及票務收入預計會逐步好轉，但其營運成本同時亦會因為員工成本增加及油價波動而上升。即使兩個專營權預計可在未來三年內轉虧為盈，其固定資產平均淨值回報率仍會處於相當低的水平。
- (iii) 在市民的接受程度及負擔能力方面，根據現有的數字，家庭住戶每月入息中位數的變動為+47.96%(龍運)及+65.71%(城巴(專營權二))，而綜合消費物價指數的變動為+34.62%(龍運)及+41.13%(城巴(專營權二))。
- (iv) 在服務的質和量方面，兩個專營權的服務大致能夠達到滿意的程度。交諮會察悉政府與專營巴士營辦商為巴士裝設安全設施及其他設備的工作。另外，政府要求相關專營巴士營辦商加強招聘和挽留巴士車長，以維持足夠人手，保持巴士服務的穩定性，而營辦商亦有為員工加薪及發放一次性特惠金。
- (v) 可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+37.45%(龍運)及+50.18%(城巴(專營權二))。

8. 交諮會備悉政府建議龍運按照實際加權平均加幅 4.2%(未計算隧道費基金紓緩作用的加權平均票價加幅為 4.5%)調整票價，以及城巴(專營權二)按照實際加權平均加幅

4.2%(未計算隧道費基金紓緩作用的加權平均票價加幅為6.4%)調整票價。

對嶼巴加價申請的評估

9. 嶼巴於 2022 年 9 月 2 日提交加價申請，申請加幅為 9.8%。嶼巴上次加價為 2021 年 4 月 4 日，整體加權平均加幅為 9.8%。

10. 關於嶼巴，交諮會有以下觀察：

- (i) 在過去營運成本及收益方面，嶼巴的規模小，而過去 15 年僅加價一次。嶼巴在過去數年一直錄得虧損，疫情期間更因口岸路線客量大幅下跌而受到沉重打擊，即使在「防疫抗疫基金」下獲得補貼，仍然無法避免虧損。
- (ii) 在未來成本、收益及回報的預測方面，儘管嶼巴的每日平均載客量及票務收入預計會有改善，但未足以扭轉其虧損情況，在票價維持不變的情況下，嶼巴在未來一段時間仍然會繼續錄得不小的虧損。而且東涌線延線於 2029 年落成後相信會進一步影響嶼巴的乘客量，但另一方面交椅洲人工島發展的新機遇仍需一段時間才可惠及嶼巴。
- (iii) 在市民的接受程度及負擔能力方面，根據現有的數字，家庭住戶每月入息中位數的變動為+6.62%，而綜合消費物價指數的變動為+3.14%。嶼巴過去 15 年加價一次。如果自 2008 年的加價開始計算，家庭住戶每月入息中位數的變動為+61.11%，而綜合消費物價指數的變動為+44.43%。
- (iv) 在服務的質和量方面，嶼巴的服務大致能夠達到滿意的程度。交諮會察悉政府與專營巴士營辦商為巴士裝設安全設施及其他設備的工作。另外，政府要求嶼巴加強招聘和挽留巴士車長，以維持足夠人手，保持巴

士服務的穩定性，而嶼巴亦有為員工加薪。

- (v) 可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+2.84%。嶼巴過去 15 年加價一次。如果自 2008 年的加價開始計算，運算結果為+43.33%。

11. 交諮會備悉政府建議嶼巴按照加權平均加幅 7.0%調整票價。

對城巴(專營權一)／新巴加價申請的評估

12. 城巴(專營權一)／新巴於 2022 年 9 月 16 日提交申請，希望將所有路線票價劃一調高 2 元。兩個專營權上次以整體加權平均加幅 12%分兩階段加價，即於 2021 年 4 月 4 日實施首 8.5%加幅，其後於 2022 年 1 月 2 日實施另外 3.2%加幅。

13. 關於城巴(專營權一)／新巴，交諮會有以下觀察：

- (i) 在過去營運成本及收益方面，城巴(專營權一)／新巴受近年鐵路擴展影響最大，加上港島區人口下跌，而業務增長一定程度受限於其位於香港島和部分過海路線的現有服務範圍，兩個專營權自 2018-19 年度以來一直錄得虧損。
- (ii) 在未來成本、收益及回報的預測方面，通過近年積極改善營運效率以降低開支，兩個專營權的財務狀況已有一定改善，而合併亦將可帶來協同效應。如車費水平維持不變，預計在未來數年會處於輕微虧損或接近收支平衡的狀態。
- (iii) 在市民的接受程度及負擔能力方面，根據現有的數字，家庭住戶每月入息中位數的變動為+6.62%，而綜合消費物價指數的變動為+3.14%。兩個專營權在過去 15 年各加價兩次。如果自 2008 年的加價開始計算，家庭住戶每月入息中位數的變動為+61.11%，而綜合

消費物價指數的變動為+44.43%。

(iv) 在服務的質和量方面，兩個專營權的服務大致能夠達到滿意的程度。交諮會察悉政府與專營巴士營辦商為巴士裝設安全設施及其他設備的工作。另外，政府要求相關專營巴士營辦商加強招聘和挽留巴士車長，以維持足夠人手，保持巴士服務的穩定性，而營辦商亦有為員工加薪及發放一次性特惠金。

(v) 可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+2.84%。兩個專營權在過去 15 年各加價兩次。如果自 2008 年的加價開始計算，運算結果為+43.33%。

14. 交諮會備悉政府建議城巴(專營權一)／新巴按照實際加權平均加幅 4.9%(未計算隧道費基金紓緩作用的加權平均票價加幅為 6.2%)調整票價。

對九巴加價申請的評估

15. 九巴於 2022 年 6 月 22 日提交加價申請，申請加幅為 9.5%。九巴的獨營路線上次加價為 2021 年 4 月 4 日，在計及隧道費基金的紓緩作用後，整體實際加權平均加幅為 5.8%⁷。此外，九巴與新巴或城巴(專營權一)聯營的過海路線，以整體加權平均加幅 12%分兩階段加價，即於 2021 年 4 月 4 日實施首 8.5%加幅，其後於 2022 年 1 月 2 日實施另外 3.2%加幅。

16. 關於九巴，交諮會有以下觀察：

(i) 在過去營運成本及收益方面，九巴作為規模最大的專營巴士營辦商，財政相對穩健。在計及「防疫抗疫基金」下的補貼後，過去三年未有錄得虧損，但 2022 年只僅僅收支平衡。

(ii) 在未來成本、收益及回報的預測方面，在票價維持不變的情況下，由於收入的增長低於開支的增幅，預計

⁷ 未計算隧道費基金紓緩作用的加權平均票價加幅為 8.5%。

九巴將會錄得輕微虧損，而相關虧損會在未來三年逐步擴大。

- (iii) 在市民的接受程度及負擔能力方面，根據現有的數字，家庭住戶每月入息中位數的變動為+6.62%，而綜合消費物價指數的變動為+3.14%。九巴的獨營路線在過去約九年的時間加價一次。如果自 2014 年的加價開始計算，家庭住戶每月入息中位數的變動為+23.40%，而綜合消費物價指數的變動為+18.64%。
- (iv) 在服務的質和量方面，九巴的服務大致能夠達到滿意的程度。交諮會察悉政府與專營巴士營辦商為巴士裝設安全設施及其他設備的工作。另外，政府要求九巴加強招聘和挽留巴士車長的工作，以維持足夠人手保持巴士服務的穩定性，而九巴亦有為員工加薪及發放一次性特惠金。
- (v) 可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果為+2.84%。九巴的獨營路線在過去約九年的時間加價一次。如果自 2014 年的加價開始計算，運算結果為+21.88%。

17. 交諮會備悉政府建議九巴按照實際加權平均加幅 3.9%(未計算隧道費基金紓緩作用的加權平均票價加幅為 5.5%)調整票價。

交諮會的意見

18. 交諮會明白維持專營巴士營辦商的財政可持續性，對於其提供適當、安全而有效率的公共巴士服務十分重要。交諮會亦理解，必須確保專營巴士營辦商具備財政能力及誘因，以繼續就加強巴士安全、為市民提供優質的公共巴士服務，以及發展與鐵路網絡相輔相成、具效率和可持續的巴士服務網絡等各方面作出投資。就此，交諮會備悉政府已通過多管齊下的方式，鼓勵及協助專營巴士營辦商開源節流，並建議政府繼續優化巴士服務網絡，提升營運效益，並協助營辦商進一步拓展

非票務收入，以紓緩加價壓力。

19. 交諮會知悉，除了之前受疫情影響，目前專營巴士營辦商的營運亦面對一定挑戰，包括在人口下降的情況下與其他交通工具爭奪乘客，以及工資及燃料成本上升。交諮會認同政府在評估相關加價申請時，參照最新的數據預測未來的客量及收入，以反映疫情已逐步消退及全面通關的最新情況。

20. 交諮會理解，加價一般不受市民大眾歡迎，尤其是現時經濟正復蘇之際，但適時作出合適幅度的加價，會較延後加價而須實施更高加幅更為可取。交諮會認同政府應採取較審慎的態度處理，並將加幅控制在較溫和的水平，盡量減低對市民的影響。此外，交諮會亦提醒政府向市民清楚解釋批准是次加價的理據，以及強調專營巴士營辦商作為巴士服務的提供者，應當盡力為乘客提供可負擔、足夠、安全及高質素的服務，並履行社會責任，包括其作為一眾巴士車長及其他員工的僱主的責任。

21. 煩請將交諮會的意見轉交行政會議考慮。我確認本函所載的交諮會建議及意見，可在行政長官會同行政會議的決定公布後向公眾發布。



交通諮詢委員會主席
張仁良教授

2023 年 5 月 19 日