

2023年3月17日
討論文件

立法會交通事務委員會 專營巴士營辦商的加價申請

目的

全部五間專營巴士營辦商，即龍運巴士有限公司(「龍運」)、九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(「嶼巴」)、新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)及城巴有限公司(「城巴」)，為其營運的六個巴士專營權均提交了加價申請¹。政府正在考慮有關申請。專營巴士營辦商的代表會在2023年3月17日的委員會會議上向委員簡介其加價申請。本文件載述政府評估專營巴士票價調整申請的機制、行業的經營環境概況及收到的申請。

處理票價調整申請的機制

2. 根據《公共巴士服務條例》(第230章)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費。根據現時經行政長官會同行政會議同意的專營巴士票價調整安排，政府評估巴士加價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；

¹ 龍運、九巴、嶼巴及新巴各營運一個專營權，城巴則營運兩個專營權 – 一個為城巴有限公司(香港島及過海巴士網絡專營權)(「城巴(專營權一)」)，另一個為城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)(「城巴(專營權二)」)。行政長官會同行政會議於2022年7月決定，合併新巴專營權及城巴(專營權一)，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)」)。

- (c) 巴士公司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：

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

3. 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。在評估專營商的財務表現時，我們會考慮如何在以下兩者之間取得平衡 – 一方面讓專營商維持財務可持續性以便有能力提供安全及優質的專營巴士服務；另一方面顧及公眾的接受程度和負擔能力以及對乘客的影響。

4. 政府向行政長官會同行政會議提交建議以作決定之前，會參考上述相關因素，並考慮立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會（「交諮會」）委員的意見。政府會審慎檢視加價申請，如果認為專營商申請的加幅過高，政府會建議調低加價幅度甚或拒絕申請。

5. 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戶，即「專營巴士豁免隧道費基金」（「隧道費基金」）。當專營商申請加

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，政府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。目前的加權平均資本成本為按年 8.7%。

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。政府應當並將會全盤考慮所有因素。

⁵ 0.5 × 生產力增幅統稱為「生產力部分」，目前為按年+0.3%。

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。

專營巴士行業的經營環境

6. 在 2020、2021 及 2022 年，專營巴士平均每日乘客人次分別約為 300 萬、350 萬及 310 萬，普遍低於之前十年(即 2010 至 2019 年)約 380 萬至 400 萬的平均每日乘客人次。主要原因是受到 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。加上工資及燃料成本上升，導致大部分專營權在過去幾年均錄得虧損，如下表所示。

專營權	財政年度	稅後盈利或虧損
龍運	2020	-330 萬元
	2021	-3,680 萬元
九巴	2020	2 億 1,150 萬元
	2021	1 億 600 萬元
嶼巴	2020-21	-220 萬元
	2021-22	-1,830 萬元
新巴	2019-20	-4,970 萬元
	2020-21 ^註	-3,690 萬元
城巴(專營權一)	2019-20	-1 億 1,580 萬元
	2020-21 ^註	-1 億 2,440 萬元
城巴(專營權二)	2019-20	590 萬元
	2020-21 ^註	-1 億 500 萬元

註：新巴及城巴的財政年度年結日在年內由 6 月 30 日改為 12 月 31 日，因此 2020-21 財政年度涵蓋了為期 18 個月的時段。

7. 鑑於公眾對不斷提升專營巴士服務的期望，各專營商一直響應政府的政策目標落實一系列措施，當中包括(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)作為運輸業界的主要僱主群體之一，繼續通過改善員工(特別是約 13 000 位巴士車長)的薪酬待遇及工作環境，以吸引及挽留人才。

加價申請

龍運

8. 龍運於 2022 年 1 月 4 日提交加價申請，申請加幅為 8.5%。龍運上次於 2011 年 5 月 15 日加價，整體加權平均加幅為 3.2%。龍運主要業務數據及服務表現的摘要載於附件 A。

九巴

9. 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%⁶。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。九巴主要業務數據及服務表現的摘要載於附件 B。

嶼巴

10. 嶼巴於 2022 年 9 月 2 日提交加價申請，申請加幅為 9.8%。嶼巴上次於 2021 年 4 月 4 日加價，整體加權平均加幅為 9.8%。嶼巴主要業務數據及服務表現的摘要載於附件 C。

新巴

11. 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。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。新巴主要業務數據及服務表現的摘要載於附件 D。

城巴(專營權一)

12. 城巴(專營權一)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。城巴(專營權一)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。城巴(專營權一)主要業務數據及服務表現的摘要載於附件 E。

⁶ 未計算隧道費基金紓緩作用的加權平均票價加幅為 8.5%。

城巴(專營權二)

13. 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%。城巴(專營權二)自 1997 年中開始營運以來從未調整票價。城巴(專營權二)主要業務數據及服務表現的摘要載於附件 F。

徵詢意見

14. 請委員備悉上述資料，並就龍運、九巴、嶼巴、新巴、城巴(專營權一)及城巴(專營權二)的加價申請提出意見。

運輸及物流局

運輸署

2023 年 3 月

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	736	5.3%
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專營巴士相關投訴及建議的3.5%、3.6%及2.7%，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。

參考指數數值

4. 作為參考，就龍運而言，家庭每月入息中位數自上次加價後的變動為+47.96%，綜合消費物價指數自上次加價後的變動為+34.36%，而可依據的票價調整幅度方程式的運算結果為+36.69%。當向行政長官會同行政會議提交建議時，我們會更新為屆時的最新數字。

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	736	59.8%
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 年底完成餘下工程。
- (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專營巴士相關投訴及建議的56.4%、47.4%及49.7%，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制學生回程半價優惠。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。

參考指數數值

4. 作為參考，就九巴而言，家庭每月入息中位數自上次加價後的變動為+6.62%，綜合消費物價指數自上次加價後的變動為+2.95%，而可依據的票價調整幅度方程式的運算結果為+2.31%。當向行政長官會同行政會議提交建議時，我們會更新為屆時的最新數字。

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	736	3.7%
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專營巴士相關投訴及建議的1%，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。

參考指數數值

4. 作為參考，就嶼巴而言，家庭每月入息中位數自上次加價後的變動為+6.62%，綜合消費物價指數自上次加價後的變動為+2.95%，而可依據的票價調整幅度方程式的運算結果為+2.31%。當向行政長官會同行政會議提交建議時，我們會更新為屆時的最新數字。

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	736	12.9%
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座座椅裝設安全帶，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專營巴士相關投訴及建議的 7.9%、16.2%及 14.9%，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。

參考指數數值

4. 作為參考，就新巴而言，家庭每月入息中位數自上次加價後的變動為+6.62%，綜合消費物價指數自上次加價後的變動為+2.95%，而可依據的票價調整幅度方程式的運算結果為+2.31%。當向行政長官會同行政會議提交建議時，我們會更新為屆時的最新數字。

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	736	14.3%
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專營巴士相關投訴及建議的 5.9%、10.3%及 9.4%，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。

參考指數數值

4. 作為參考，就城巴(專營權一)而言，家庭每月入息中位數自上次加價後的變動為+6.62%，綜合消費物價指數自上次加價後的變動為+2.95%，而可依據的票價調整幅度方程式的運算結果為+2.31%。當向行政長官會同行政會議提交建議時，我們會更新為屆時的最新數字。

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	736	4.1%
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專營巴士相關投訴及建議的 2.3%、2.1%及 2.1%，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。

參考指數數值

4. 作為參考，就城巴(專營權二)而言，家庭每月入息中位數自 2006 年起計的變動為+65.71%，綜合消費物價指數自其由 1997 年中開始營運以來的變動為+40.86%，而可依據的票價調整幅度方程式的運算結果為+49.36%。當向行政長官會同行政會議提交建議時，我們會更新為屆時的最新數字。