

二零一四年四月十一日
討論文件

立法會交通事務委員會

九龍巴士(一九三三)有限公司加價申請

目的

九龍巴士(一九三三)有限公司(下稱「九巴」)提交了上調票價申請。九巴代表會在二零一四年四月十一日的會議上向委員解釋詳情。本文件講述政府處理專營巴士公司申請調整票價的機制，及交代九巴自上次調整票價以來的服務表現及未來服務發展重點。

九巴加價申請

2. 二零一三年十一月二十九日，九巴提交加價申請，加幅平均 4.3%。九巴上次在二零一三年三月十七日上調票價 4.9%。九巴會在委員會會議上交代加價申請的理據。

巴士票價調整安排

3. 按《公共巴士服務條例》(第 230 章)第 13(1)條，專營巴士的車費等級表由行政會議釐定。一如政府二零零六年一月向立法會提交的參考資料摘要所指，政府在評估專營巴士票價調整的申請時，不會為巴士公司設定最低回報率或回報率上限，而會考慮相關因素－

- (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) 巴士公司需要得到的合理回報。合理回報以巴士行業的加權平均資本成本作為指標，以供政府參考之用；

- (d) 市民的接受程度及負擔能力。政府會以家庭住戶每月入息中位數以及綜合消費物價指數的變動作為考慮；
- (e) 服務表現；以及
- (f) 按既定的方程式運算得出作參考之用的票價調整幅度

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

4. 政府向行政會議提交建議前，會按上文這些相關因素作考慮，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. 必須指明，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，政府的考慮是巴士公司必須財政穩健，俾使公司能維持優質公共巴士服務。

6. 根據目前最新的運輸業名義工資指數及綜合消費物價指數¹，方程式的運算結果是+3.99%²。此外，自去年三月上次加價至去年第四季(今年第一季數字尚未發表)，家庭住戶每月入息中位數上升 1.82%；而綜合消費物價指數的變動幅度至今年二月（三月份數字尚未發表）則為+4.21%。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統計數據。

¹ 二零一三年三月至二零一三年十二月期間的運輸業名義工資指數的變動，及二零一三年三月至二零一四年二月期間綜合消費物價指數的變動。

² 方程式的運算詳情如下：

$$0.5 \times 3.77\% + 0.5 \times 4.21\% - 0.5 \times 0\% = +3.99\%$$

行政會議於二零零九年通過，方程式中生產力增幅的數值應定為零，直至再作檢討。

九巴業務

7. 截至二零一三年十二月底，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	371 條	559 條	66%
車隊	3,844 輛巴士	5,791 輛巴士	66%
員工	約 12,200 名	約 18,300 名	67%
二零一三年 每日平均載客量 (對比二零一二年的 轉變)	261 萬人次 (+1.3%)	391 萬人次 (+2.0%)	67%

九巴車隊平均車齡約為 11 年，與全港專營巴士車隊的平均車齡相若。

九巴服務表現

8. 運輸署一直從質從量監察九巴巴士的服務表現，並考慮多項客觀指標作出評估，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。評估結論為－

- (a) 安全方面，九巴二零一三年每百萬行車公里的意外率為 3.18 宗，同期所有專營巴士公司的平均意外率則為 4.43 宗。所有九巴巴士已裝設黑盒，以協助監察車長表現和調查意外事故原因。
- (b) 環保方面，截至二零一三年十二月底，九巴 89% 的巴士 (即 3,421 輛巴士) 為歐盟二期或以上的車輛，餘下 423 輛歐盟一期巴士會於二零一五年年底前陸續被淘汰，而歐盟二期巴士則會於二零一九年年底前陸續被淘汰。為進一步減少粒子的排放，九巴已完成為所有歐盟二期和

歐盟三期巴士裝設柴油粒子過濾器。九巴亦一直與環境保護署合作，為合資格的歐盟二期和歐盟三期巴士加裝「選擇性催化還原器」，以達致歐盟四期巴士的氮氧化物排放標準。九巴並會為三輛混能巴士及 18 輛電動巴士(包括 8 輛超級電容巴士及 10 輛電池電動巴士)進行載客測試，以了解它們於香港的本地情況下的運作效率及表現。混能巴士及電動巴士的測試將於二零一四年下半年開始，為期兩年。

- (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九巴車長遵守交通規例、駕駛速度及駕駛技巧；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二零一二年共接獲 3,631 宗關乎九巴的投訴及建議(佔所有專營巴士服務的投訴及建議約 58%)。二零一三年則有 4,196 宗(佔所有專營巴士服務的投訴及建議約 57%)。在這兩年期間關乎九巴的投訴及建議當中，約一半涉及「服務班次」。
- (e) 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，以及按現時交通情況調整編定的行車時間。通過這些措施，九巴的脫班率已下降至二零一三年的 2.8%。運輸署會繼續密切監察情況，並會檢討現行的監察機制，以提升專營巴士的服務質素。³

未來服務發展重點

9. 面對近年經營成本不斷上升及其他公共交通工具的競爭，九巴已採取多項措施提升成本效益。工作重點是提高巴士網絡效率及重組巴士路線，以便增加成本效益、減少浪費以及減少路邊廢氣排放。透過有效的路線重組，亦可稍為紓緩因成本效益因素而做成的加價壓力。

³ 申訴專員公署於 1 月 23 日發表關於運輸署對專營巴士行車班次的監察機制的主動調查報告，並提出一系列完善機制的建議。運輸署現正制訂可行的完善措施。

10. 自二零一三年，政府及專營巴士公司更著力進行巴士路線重組。除了每年恆常的巴士路線發展計劃外，亦以「區域性模式」進行重組，即以一個地區而非個別路線作為基礎，以宏觀的角度檢視及重組巴士服務，刪減或合併使用量偏低的路線、開辦新路線回應新需要、加強接駁和對外的服務以及轉乘的安排，並盡量鼓勵巴士公司提供轉乘優惠，使巴士服務在整體上更能配合區內居民需要的同時，亦能紓緩交通擠塞及減少路邊空氣污染，達致社會共贏的效果。運輸署及專營巴士公司在制訂重組建議時會參考《巴士路線發展計劃中有關改善及減少服務的指引》。北區及屯門已自二零一三年八月及九月分階段實施「區域性模式」重組方案，運作大致良好。因應這兩個地區的經驗，政府及九巴會繼續以「區域性模式」重組巴士服務。今年會陸續重組元朗/天水圍、大埔、青衣及沙田/馬鞍山的巴士服務。重組方案已納入二零一四年至二零一五年度巴士路線發展計劃，經諮詢區議會後便會實施。而諮詢工作已自二零一四年一月開展。

徵詢意見

11. 請委員備悉上述資料，並就九巴的加價申請提出意見。

運輸及房屋局
運輸署
二零一四年四月