



香港中環下亞厘畢道
中區政府合署中座及東座 2 樓
運輸及房屋局局長
鄭汝樺女士，JP

鄭局長：

專營巴士加價申請

本函載述交通諮詢委員會(「交諮詢」)就九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)、龍運巴士有限公司(「龍運」)、新大嶼山巴士(一九七三)有限公司(「新大嶼山巴士」)、城巴有限公司(港島及過海路線專營權)(「城巴(專營權一)」)、城巴(北大嶼山及赤鱲角機場路線專營權)(「城巴(專營權二)」)和新世界第一巴士服務有限公司(「新巴」)的申請加價向行政長官會同行政會議提出的意見。

委員就專營巴士加價申請提出意見時，已顧及行政長官會同行政會議在二零零六年一月十日批准巴士票價調整安排的所有相關因素，包括：

- (a) 自巴士公司上次調整票價以來，或如巴士公司從未調整票價，則自該公司開始營運以來營運成本及收益的變動；
- (b) 未來成本、收益及回報的預測；
- (c) 巴士公司需要得到合理的回報率；
- (d) 市民的接受程度和承擔能力；
- (e) 服務的質和量；及
- (f) 方程式的運算結果(可依據的票價調整幅度 = $0.5 \times$ 工資指數變動 + $0.5 \times$ 綜合消費物價指數變動 - $0.5 \times$ 生產力增幅)。方程式並非巴士票價調整的自動

決定因素。運算結果用作基本參考，以考慮當時巴士票價的調整幅度是否有據有因。

委員得悉根據政府統計處公布的最新指數(即二零零六年一月至二零零八年三月綜合消費物價指數及二零零六年第一季至二零零七年第四季運輸業名義工資指數)及生產力增幅，方程式的運算結果是+4.67%，家庭住戶每月入息中位數則由二零零六年第一季至二零零七年第四季上升了2.9%。

委員得悉方程式的運算結果以及家庭住戶每月入息中位數的變動幅度均為正數，而各家專營巴士公司一直為乘客提供妥善、有效率和優質的服務，並把獲批現行專營權之前所作的承諾付諸實行，就改善車隊管理以至環保表現等範疇，推行多項服務改善措施。

委員得悉九巴、新大嶼山巴士、城巴(專營權一)和新巴上次加價分別是在一九九七年十二月一日、一九九八年四月一日、一九九七年十二月一日及二零零一年四月二十二日。龍運和城巴(專營權二)自一九九八年七月開始全面運作以來，至今未曾加價。

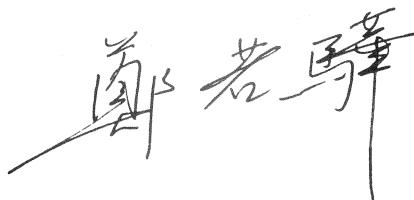
專營巴士公司成本、收益及回報的變動方面，委員得悉各家公司的營運成本並非全部可以彈性調整。對於一九九八年以後未曾加價的專營巴士公司而言，儘管其間曾有數年出現通縮，但這些公司的營運成本仍然大增，升幅約為20%至50%不等。九巴、新大嶼山巴士和城巴(專營權一)方面，營運成本的累計增幅高於收益。龍運和城巴(專營權二)方面，收益的增長較營運成本增長更為迅速。新巴方面，營運成本自上次加價以來雖然略減，但收益則下降得更快。

至於過往的回報，九巴的財務表現在過去十年大部分時間非常良好，但近年的回報開始由高峰顯著下降。龍運營運初期的回報為負數，但過去數年則有所改善。新大嶼山巴士的財務表現大幅波動，近年一直錄得虧損。城巴(專營權一)和新巴自上次加價以來回報頗為穩定，城巴(專營權二)近年的財務表現良好。

關於未來成本、收益及回報的預測，委員得悉，鑑於本港整體的通脹趨勢以及近期燃油價格飈升，預測專營巴士公司的營運成本會持續上升，但根據現時票價，收益在未來兩年的增長有限。即使新大嶼山巴士加價 7.24% 的建議獲得批准，預測該公司的回報仍屬負數。根據九巴、龍運和新巴現時的票價水平，估計未來的年期三家公司的回報頗低。城巴(專營權一)如不加價，回報將會大幅下跌，但城巴(專營權二)的財務表現則預料會持續良好。

考慮過所有相關因素後，交諮詢會認為有理據准許九巴、龍運、新大嶼山巴士、城巴(專營權一)和新巴分別加價 4.5%、4.5%、7.24%、2% 及 5%，亦支持不批准城巴(專營權二)加價。交諮詢會認為這些加幅已作出平衡，既盡量減低巴士加價對乘客的影響，同時亦讓巴士公司得到合理的回報率以繼續為市民提供妥善和有效率的服務及不斷改善服務。

請把交諮詢會的意見轉交行政長官會同行政會議考慮。行政長官會同行政會議的決定公布後，交諮詢會的意見可向公眾發布。



交通諮詢委員會主席鄭若驥

二零零八年五月十五日