

## 個別專營巴士營辦商加價申請的詳情

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」)

- 城巴(專營權一)和新巴於二零一九年八月九日提交加價申請，所申請的整體加權平均票價加幅為 12.0%。
- 行政會議全數批准城巴(專營權一)及新巴 12.0% 整體加權平均票價加幅。為了顧及公眾的負擔能力和接受程度，相關票價加幅將分兩個階段實施，分別在二零二一年四月四日加價 8.5%，以及在二零二二年一月二日再加價 3.2%。
- 由於受多條新鐵路線包括西港島線及南港島線(東段)，以及 2019 冠狀病毒病疫情影響，城巴(專營權一)及新巴每日平均載客量及車費收入持續下跌。根據相關財務預測，即使按城巴(專營權一)及新巴的建議加價 12.0%，其業務仍會錄得虧損。全數批准城巴(專營權一)和新巴此次申請加幅，對確保兩間公司能持續營運實屬必要。
- 由於城巴(專營權一)及新巴各自的「專營巴士豁免隧道費基金」已盡用於降低上次票價加幅，豁免隧道收費安排今次未能紓緩乘客須負擔的加幅。
- 雖然城巴(專營權一)和新巴曾於二零一九年一月獲批加價 9.9%，但在此之前已約有十年沒有加價，而上次加價亦非全數獲批准。在此期間，綜合消費物價指數和家庭住戶每月入息中位數分別增加了 38.93% 和 43.33%，可依據的票價調整幅度方

程式運算出來的結果則為+38.99%。

### 新大嶼山巴士(1973)有限公司(「嶼巴」)

- 嶼巴於二零一八年九月二十八日提交加價申請，所申請的整體加權平均票價加幅為 9.8%。
- 行政會議決定全數批准嶼巴 9.8% 整體加權平均票價加幅，於二零二一年四月四日生效。考慮到加價對大嶼山當地居民的影響，行政會議決定將三條昂坪路線的星期日及公眾假期(主要是服務進行休閒活動的旅客)的票價加幅調高至約 15%，並將適用於邊境路線及康樂消閒和特別服務的路線調高至約 10%，讓主要服務東涌新市鎮及南大嶼山當地居民的路線在平日的票價平均加幅可相應稍為下調至介乎 8.2% 至 9.7%。
- 嶼巴從二零一七至一八年度起已開始錄得虧損，如車費水平維持不變，再加上 2019 冠狀病毒病疫情的影響，其財務狀況將會持續惡化，批准嶼巴加價可讓該公司持續穩健營運。
- 由於嶼巴只有一條假日路線行走政府收費道路，豁免隧道費安排未能帶來紓緩作用。
- 嶼巴過往 13 年未曾加價，今次獲批准的票價加幅低於綜合消費物價指數(+38.93%)及家庭住戶每月入息中位數(+43.33%)自上次加價以來的變動，以及按可依據的票價調整幅度方程式運算出來的結果(+38.99%)。

### 九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)

- 九巴於二零一八年九月七日提交加價申請，所申請的整體加權

平均票價加幅為 8.5%。

- 行政會議決定全數批准九巴整體加權平均票價加幅為 8.5%。在計及九巴「專營巴士豁免隧道費基金」截至二零二一年三月底結餘的紓緩作用，以及九巴與城巴(專營權一)或新巴聯營過海路線的票價加幅後，九巴獨營路線的實際加權平均票價加幅為 5.8%，於二零二一年四月四日生效；九巴及城巴(專營權一)或新巴聯營過海路線則按上述城巴(專營權一)及新巴的票價加幅安排，分兩個階段實施。
- 九巴的財務表現在二零二零年受 2019 冠狀病毒病疫情影響。預計九巴在現有車費水平不變的情況下，在未來數年會出現虧損，因此，行政會議認為批准該公司加價是有確切需要的。
- 九巴「專營巴士豁免隧道費基金」將用於降低今次加價，紓緩乘客須負擔的加幅。
- 九巴獨營路線接近七年未曾加價，今次獲批准的票價加幅低於綜合消費物價指數(+14.10%)及家庭住戶每月入息中位數(+9.79%)自上次加價以來的變動，以及按可依據的票價調整幅度方程式運算出來的結果(+18.28%)。

#### 龍運巴士有限公司(「龍運」)

- 龍運於二零一八年九月七日提交加價申請，所申請的整體加權平均票價加幅為 8.5%。
- 行政會議否決龍運的加價申請。
- 龍運營運的機場和邊境管制站路線因 2019 冠狀病毒病疫情爆發而大受影響，根據相關財務預測，雖然龍運會在今個財政年度面對虧損，但預計公司即使維持現時的票價水平，其財務狀

況亦能因為疫情好轉而有所改善。縱使該公司九年未有加價，行政會議認為沒有充分理據支持批准龍運的加價申請。

- 為協助龍運渡過當下的難關，政府允許公司提取其豁免隧道費基金截至二零二一年三月底的結餘，以減低虧損。

城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡)(「城巴(專營權二)」)

- 城巴(專營權二)未有提出加價申請。
- 為協助城巴(專營權二)渡過當下的難關，政府允許公司提取其豁免隧道費基金截至二零二一年三月底的結餘，以減低虧損。

完