

主席報告

KMB

我們致力善用資源，以提升服務水平，

確保顧客稱心滿意



作為公共運輸業業者，我們不時會被問及有關增加票價的時間安排。本集團對此問題的回答非常明確：我們選擇將資源投入以改善服務，務求令客戶稱心滿意，從而吸引更多乘客，盡量避免增加票價的需要。事實上，集團的整體策略正是環繞著這個理念而訂立的。

我們明白，當經濟不景氣，很多市民主要為緊縮開支而轉乘巴士。無論在年前香港特別行政區（「特區」）經濟衰退時或其後於二零零零年復甦期間，我們均不斷努力，提供更方便、更舒適的巴士服務，以維繫現有乘客和吸引更多新乘客。

這個策略卓有成效，為顧客和股東帶來裨益。由於載客量增加、管理制度健全、成本控制得宜、員工生產力上升，集團繼續取得盈利增長。

車費的釐定

集團在制定上述策略時，亦會考慮到專營公共巴士業業者所收取的票價是受制於由行政長

官根據專營巴士服務條例所制訂的票價上限。二零零零年十二月，特區政府宣布對巴士公司申請調整票價的審核標準，作出多項修訂。新的審核標準由二零零零年十二月十二日起生效，其中一項改變是：巴士公司自上次調整車費至下次調整車費期間的任何一年所獲得的回報，如超過專營巴士服務業在過去十年（一九九零至一九九九年）按固定資產平均淨值計算的平均回報率（即百分之十三），額外回報應由巴士公司與乘客均分，雙方各佔一半。鑑於新審核標準的複雜性，我們已將特區政府運輸局發出的「立法會參考資料摘要檢討調整巴士票價的考慮因素」刊於本年報第十三至第十六頁，以供參考。

本年度業績

本集團於截至二零零零年十二月三十一日止年度之股東應佔盈利為港幣八億五千四百七十萬元，較去年的港幣七億三千八百六十萬元增加百分之十五點七。本年度九龍巴士（一九

三三)有限公司(「九巴」)及龍運巴士有限公司(「龍運」)經營的專營巴士業務之盈利為港幣八億二千七百萬元，較去年的港幣七億零四百三十萬元增加百分之十七點四。全年度每股盈利為港幣二元一角二仙，一九九九年則為港幣一元八角三仙。

股息

在即將舉行之股東週年大會上，董事會將建議派發截至二零零零年十二月三十一日止年度之末期股息為每股港幣一元二角五仙，一九九九年度為每股港幣一元七仙。連同於二零零零年十月十日派發之中期股息每股港幣三角三仙(一九九九年度為二角八仙)，全年股息為每股港幣一元五角八仙，一九九九年為每股港幣一元三角五仙。二零零零年的派息總額為港幣六億三千七百八十萬元，而一九九九年則為港幣五億四千四百九十萬元。

展望

鑑於業務及盈利均有不少增長空間，我們對本集團以至公共巴士運輸業的前景仍然充滿信心。展望未來十年，集團將面對不同的挑戰和機遇。其中，近期的一項重大發展是特區政府已制定龐大的鐵路發展策略，其涵蓋的多個鐵路項目包括連接新界西區及西北區與市區的西鐵計劃、地下鐵路(「地鐵」)將軍澳支線、馬鞍山鐵路，及九廣鐵路東鐵(「九廣東鐵」)的尖沙咀支線。

短期來說，這些發展項目將對九巴及整體巴士運輸業帶來更大競爭。然而，歷史證明，雖然新鐵路難免分薄巴士服務的客源，但新鐵路將帶動新市鎮的發展，最終反而會提高市民對巴士運輸服務的需求。

一般來說，鐵路無疑是一種快捷、環保的交通工具，且無塞車之虞，但與巴士服務相比較之下，鐵路卻有一定的條件限制：鐵路設有固定軌道、集客

範圍較為狹窄，而站與站之間的距離亦相對較遠。市民的住所如距離鐵路車站有一段距離，便須乘搭接駁巴士或其他交通工具往來鐵路車站。

我們正積極參與特區政府的研究計劃，包括由運輸署贊助的「協調其他交通服務與新鐵路的研究」，以助統籌本港公共交通服務和新的鐵路服務。運輸署、其他政府部門、兩間鐵路公司和多間專營公共巴士公司均積極參與這些規劃項目。

我們積極投入這些研究工作，確保巴士服務能夠於新鐵路通车前後順利銜接。西鐵計劃、地鐵將軍澳支線、馬鞍山鐵路及九廣東鐵的尖沙咀支線的研究工作已經完成，而我們在規劃未來之時，亦已考慮這些新鐵路項目可能對集團業務帶來的影響。我們將繼續參與上述研究項目中涉及其他已計劃鐵路工程的環節，確保集團利益與公眾利益一致。

公共運輸服務業競爭激烈，但集團高度重視與其他運輸機構達致互惠互利的合作安排，令各種公共運輸服務的網絡能更加緊密地配合。上述研究項目和「巴士轉乘計劃」均是集團與其他機構合作的例子。透過「巴士轉乘計劃」，乘客除了可轉乘九巴不同路線的巴士，更可接駁其他公司的巴士及鐵路。這計劃除了可減少所需的巴士數目及紓緩繁忙時間市區交通的擠塞情況外，更能減少空氣污染，有利環保。

在過去三年，由於乘客量增加，加上集團厲行節流措施，故能成功避免增加票價。然而，必須指出的是，有些成本並非集團所能控制。以二零零零年為例，每公升柴油的平均價格便較一九九九年增加了接近一倍。此外，我們不斷提升車隊質素，並落實環保措施，均需要龐大投資。

長遠策略

集團繼續探索在特區及中國大陸巴士運輸業內的發展商機。集團於二零零零年底在中國天津市設立了新的合營企業。在特區，集團透過內部擴展和向外收購，開拓非專營運輸業務。集團新推出的「資訊娛樂共同睇」服務，帶來廣告收入及電子商貿的發展機會。西九龍車廠於二零零一年底落成後，荔枝角車廠現址將會進行重建，發展住宅物業。

本集團希望為顧客提供質素超卓、物有所值的服務，並為股東謀求最高回報。在過去數年，集團的盈利增長和派息額一直非常理想。在這方面，我們很高興集團自一九九九年九月起躋身「杜瓊斯持續盈利集團指數」(Dow Jones Sustainability Group Index, DJSGI)二百二十家成份公司之列。該指數反映二十二個國家六十八個行業內大型企業盈利表現的持續性，其成份公司

盈利的持續性表現在全球排名

首百分之十。

集團管理層致力維持營運效益，並竭盡所能，為市民提供更佳服務。我們將以過往的成就為基礎，繼續努力，不斷邁進。

社會責任

本集團獲得的公共巴士服務專營權是服務社會的特許權，為保持行使此特許權的權利，我們將會繼續努力不懈，貫徹最高的服務質素。我們對於集團在環保方面的努力，尤其感到自豪。我們深明，巴士運作能增加環境，特別是空氣及噪音的污染，但我們正盡力提升車隊及車廠運作的質素，對環保作出貢獻。

培育人才

本集團要保持佳績和實現理想，端賴一班精明幹練、專心致志、紀律嚴明、群策群力的員工。管理層致力透過最佳的

培訓及發展計劃，協助員工發展潛能。董事會感謝全體員工多年來對集團所作出的重大貢獻，並深信他們會在來年繼續鼎力支持集團的發展。

董事

根據公共巴士服務條例，運輸署署長及運輸局副局長均由特區行政長官委任為九巴及龍運的董事。二零零零年內任職運輸署署長及運輸局副局長的官員分別為霍文太平紳士及黎蕙明小姐。二零零一年一月二日，運輸局副局長何建華先生獲委任為九巴及龍運的董事，代替黎蕙明小姐。本人謹向霍先生、黎小姐及何先生對董事會的寶貴貢獻表示衷心謝忱。

二零零一年一月一日，董事會委任雷普照先生及何達文先生為本公司、九巴及龍運的董事。本人在此熱烈歡迎他們兩位加入董事會。

本人亦感謝審核委員會主席錢元偉先生及成員孔祥勉博士和李家祥議員太平紳士去年孜孜不倦，竭誠提供專業服務。

董事會同寅，特別是董事長陳祖澤太平紳士，以及專心致志的員工為本集團竭誠服務，對集團業績作出寶貴的貢獻，本人謹此致謝。

主席

鍾士元

立法會參考資料摘要建議巴士收費的計算標準

檔號：TBCR 1/5591/97 Pt.15

立法會參考資料摘要

檢討調整巴士票價的考慮因素

引言

在二零零零年十二月十二日的會議上，行政會議建議，行政長官指令：

(a)當局審核有關調整巴士票價的申請，以便向行政長官會同行政會議作出釐定車費的建議時，應繼續考慮多方面因素，所包括的因素如下：

- (i) 自上次調整車費以來經營成本和收益的變動；
- (ii) 未來成本、收益和回報的預測；
- (iii) 巴士公司需要得到合理的回報率；
- (iv) 市民的接受程度和負擔能力；
- (v) 服務的質量；和

(b)上述做法應修訂如下：

- (i) 在計算巴士公司的回報時，應包括股東的純利和借貸成本；
- (ii) 應以固定資產平均淨值¹作為計算巴士公司回報率的基準；
- (iii) 巴士公司自上次調整車費至下次調整車費期間的任何一年所獲得的回報，如超過專營巴士服務業在過去十年（一九九零至一九九九年）按固定資產平均淨值計算的平均回報率（即13%），額外的回報應由巴士公司與乘客均分，雙方各佔一半，這項安排的生效日期如下文(d)項所載；
- (iv) 在考慮巴士公司的合理回報率時，應參考專營巴士公司過往按固定資產平均淨值計算所得的回報率；
- (v) 在考慮市民對調整車費的接受程度和負擔能力時，應參考自上次調整車費以來綜合消費物價指數的變動；

(c)上文(a)和(b)項的安排可稱為“經修訂的考慮多方面因素做法”。在審核有關調整巴士票價的申請時，這些因素不應當作自動計算公式應用，而應加以靈活應用；

(d)上文(b)(iii)項有關分享額外回報的安排，應由通過“經修訂的考慮多方面因素做法”當日（即二零零零年十二月十二日）起生效；

(e)“經修訂的考慮多方面因素做法”應每五年檢討一次。

背景

2. 根據《公共巴士服務條例》（第230章）第13(1)條，行政長官會同行政會議在釐定巴士收費方面有不受約束的權力。當局在審核有關調整巴士票價的申請，以便向行政長官會同行政會議作出建議時，會考慮上文第1(a)段所述的多方面因素（“考慮多方面因素做法”）。

¹ 固定資產平均淨值是扣除折舊後資產（土地除外，因為土地無須扣除折舊）的實際成本的平均價值。

3. “考慮多方面因素做法”的優點包括：

- 是周全的做法，可顧及所有相關因素；和
- 安排靈活，並可顧及各家巴士公司不同的經營情況，以及不時轉變的營商環境。

不過，有人建議應提高現行做法的透明度和客觀性。有鑑於此，我們檢討了調整巴士票價的考慮因素。

4. 我們已在二零零零年十月二十七日向立法會交通事務委員會簡介檢討結果，並就改善現行做法的建議，即“經修訂的考慮多方面因素做法”，徵詢委員的意見。“經修訂的考慮多方面因素做法”是以現行準則為基礎，然後作出適當修訂，從而提高透明度，並使審核的準則更加客觀。下文第5至14段闡述該做法的詳情。

經修訂的考慮多方面因素做法

按固定資產平均淨值計算巴士公司的回報率

5. 我們會以固定資產平均淨值作為計算巴士公司回報率的基準，而回報包括股東利潤和借貸成本。採用這個基準，是因為政府一般都是按固定資產平均淨值來計算公用事業的回報率，而這個做法易於明白。按固定資產平均淨值計算回報率，亦可鼓勵投資者繼續在固定資產方面投資，以提高服務質素。

6. 我們目前已有妥善的機制，可管制專營巴士公司的固定資產平均淨值（主要包括巴士及車廠兩部分），並有措施防止巴士公司過分擴大其資產。例如，根據《公共巴士服務條例》的規定，巴士公司每年須向運輸署署長提交其後五年的經營計劃，以備審批。巴士公司購置巴士和興建車廠的計劃，須在其經營計劃內提出。當局會考慮巴士公司的營運需要和其他相關因素，嚴謹地審核這些計劃，然後才會通過有關建議。此外，根據“經修訂的考慮多方面因素做法”，我們在審核有關調整巴士票價的申請時，不但考慮巴士公司按固定資產平均淨值計劃的回報率，亦會顧及其他相關因素，其中包括市民的接受程度和負擔能力。

把純利和借貸成本計入巴士公司的回報

7. 根據“經修訂的考慮多方面因素做法”，巴士公司的回報率是按固定資產平均淨值計算的，而巴士公司的回報會包括股東的純利和該公司的借貸成本。由於巴士公司是可通過股東投資及／或借貸來籌措資金，而一間公司的資本結構屬於商業決定，因此，如果巴士公司擬通過借貸來籌措營運資金，則借貸成本應由該公司的股東承擔。這項安排亦可鼓勵巴士公司建立一個更適當的資本結構。

分享額外回報

8. 為了穩定日後的巴士票價，巴士公司將來如獲得超過專營巴士服務業過往的平均回報率，巴士公司會與乘客分享額外的回報。根據“經修訂的考慮多方面因素做法”，巴士公司在任何一個會計年度獲得的額外回報，均會與乘客分享，雙方各佔一半，即該年有50%的額外回報會當作巴士公司日後的收益。這項安排有助於紓緩日後的加價壓力。另一方面，容許巴士公司獲得額外回報的50%，可鼓勵巴士公司改善服務表現和提高效率。

分享額外回報的基點

9. 我們會以專營巴士服務業過往十年(一九九零至一九九九年)按固定資產平均淨值計算所得的平均回報率作為分享額外回報的基點。我們參考一九九零至一九九九年期間的回報率，是因為這計算期已顧及巴士服務業較穩定的經營情況、因有新營辦商加入服務而帶來較多的轉變，以及過往十年間香港經濟環境的轉變等因素。

10. 過往十年的平均回報率13%，是根據在一九九零至一九九九年期間專營巴士服務業按固定資產平均淨值計算所得的實際平均回報率。根據“經修訂的考慮多方面因素做法”，巴士公司自對上一次調整車費後，在其任何一個會計年度所獲得的額外回報(包括該公司預測至下次調整車費生效日期前所得的額外回報)，會由該公司與乘客均分。乘客所分得的回報會當作該公司日後的收益，當局在審核該公司調整車費的申請時，會計及這些回報。這項分享回報的安排會由二零零零年十二月十二日，即議決採用“經修訂的考慮多方面因素做法”當日起生效。

並無保證回報或設立回報的最高上限

11. 在考慮巴士公司的合理回報率時，我們會參考專營巴士公司過往按固定資產平均淨值計算所得的回報率，但不會保證巴士公司有特定的回報率。13%的比率只是分享額外回報的基點，並非作為巴士公司的目標回報率或回報率的上限。

參考綜合消費物價指數的變動

12. 我們在考慮市民對調整巴士票價接受程度和負擔能力時，會參考綜合消費物價指數的變動。綜合消費物價指數是本港90%住戶的開支模式總體數字。我們在審核加價申請時，上述的指數可讓我們更全面地考慮這個因素。

考慮服務表現

13. 一如過往，我們就調整巴士票價作出建議時，會考慮巴士公司的服務質量。雖然並無衡量服務質量的計算公式，但我們會參考幾個與巴士公司服務表現有關的客觀指標，這些參考因素包括經核准的服務時間表、可提供服務的巴士數量、平均車齡、意外率、故障率、投訴個案等。此外，我們亦會參考乘客對幾家主要巴士公司的意見調查所得的結果，這類定期進行的調查由有信譽的獨立調查公司進行，並由運輸署統籌。我們在制定有關調整車費申請的建議時，均會考慮上述各項因素。

靈活的安排

14. 我們會靈活地實施上文第5至13段所載的安排，以顧及各家巴士公司不同的經營年期和經營環境，以及不時轉變的營商環境。“經修訂的考慮多方面因素做法”不會以自動計算公式來釐定車費。舉例來說，在處理個別調整巴士票價的申請時，我們會酌情考慮車費增幅可否高於或是否應該低於綜合消費物價指數的變動。我們在審核每宗加價申請時，會考慮所有相關因素，並按個別情況處理。

日後檢討

15.“經修訂的考慮多方面因素做法”會每五年檢討一次，以顧及巴士營運和經濟環境的轉變。這項安排可讓巴士公司在五年期內穩定地制訂發展計劃和提供服務，並讓他們有充分時間評估其提高效率措施的效果及賺取額外收益。不少國家的主要行業都是每五年檢討釐定收費的做法。

對財政和人手的影響

16. 建議對政府的財政或人手都沒有影響。

對經濟的影響

17. 根據“經修訂的考慮多方面因素做法”，我們在考慮市民對調整車費的接受程度和負擔能力時，會參考綜合消費物價指數的變動。這亦是審核有關巴士調整票價的申請時的考慮因素之一。另一方面，巴士公司與乘客分享額外回報的新安排有助於穩定日後的巴士票價，減低巴士公司提高票價對通脹的影響。

公眾諮詢

18. 我們已在二零零零年六月諮詢各家專營巴士公司，並在九月諮詢交諮詢會。此外，我們亦已在十月二十七日向立法會交通事務委員會簡介有關的建議。

查詢

19. 如對這份摘要有任何查詢，請與下述人士聯絡：

運輸署助理署長
黃振亞女士
電話號碼：2829 5210

運輸局
二零零零年十二月十四日