

# 九巴獅開口 怨載道

## 申加價8.5% 超通脹逾倍



香港文匯報訊(記者 聶曉輝)香港通脹依然高企,交通費成為市民一大負擔。但九巴卻自去年5月平均加價3.6%後,昨日向運輸署再「獅子開大口」,申請加價8.5%(較財政司長預測今年通脹3.9%,還要高出1.2倍),平均每程車費加0.53元,期望明年初實施。假設載客量不變,每年票價收入將增加5億元。九巴董事總經理何達文指出,由於載客量一直下跌,加上工資及油價等營運成本不斷上升,以致今年上半年錄得除稅後虧蝕1,520萬元,預期虧蝕將繼續擴大。他又將加價歸咎於線路重組進度受阻,其中去年向運輸署申請涉及156輛巴士的路線重組,只獲批2輛,期望加價後於明年內達到收支平衡。

九巴對上一次申請加價是2010年7月底,申請加幅高達8.6%,最終獲批准加價3.6%,並於去年5月生效。何達文指出,近年本港鐵路覆蓋範圍不斷擴充,九巴載客量亦由2002年高峰期的每日310萬人次跌至現時的260萬人次,車隊數量亦4,400架次減至3,900架次。

### 每程均加0.53元 彌補油貴客減

何達文指出,各項營運成本均持續上升,燃油價格自對上一次申請加價至今已上升逾40%,薪金亦累積上調9%,已分別佔去今年上半年營運成本的23%(7億元)及48%(14.2億元);同期間間接運費亦上調5%,去年加價3.6%不足以抵銷營運成本增幅。他舉例指出,以2010年九巴票價收入100元計算,總成本為98.4元,仍有微利;但相關收入現時卻跌至97.2元,經營成本則升至105元,總計算3.6%額外票價收入後仍要「倒蝕」。

何達文表示,九巴目前有70%巴士路線虧本,加上路面擠塞情況愈來愈嚴重,「塞車令龍翔道的平均車速由2005年的每小時49.3公里大幅減至2010年的29.7公里」,整體平均行車時間增加16%,且重組路線面對地方阻力,未如理想,「迫不得已」下須透過加價來達致收支平衡。

### 已考慮市民承受力 稱「迫不得已」

對於同屬載通旗下的龍運巴士今年上半年錄得1,530萬元利潤,足以彌補九巴的虧蝕,何達文指九巴與龍運屬不同專營權,並不存在專營權互相補貼的道理。他又強調,以過去兩年8%的通脹率計算,今次申請加價8.5%已考慮通脹因素及市民的負擔能力。

他強調,九巴過去兩年一直致力開源節流,其中今年上半年錄得的5,480萬元廣告收入,已較2010年同期增加13%。他又謂,九巴將繼續投放資源提升服務,包括未來5年斥資50億元,購買1,800部歐盟第5代或以上型號的環保巴士,以及提升轉車站的設施等。

運輸署收到九巴的加價申請後,會按一貫做法處理,審核時會考慮一籃子因素,包括公眾接受程度及負擔能力,並在諮詢立法會及交諮會後才向行政會議提出建議,由行政會議會同行政長官審批。

新巴及城巴發言人表示,暫時無加價計劃,會繼續密切留意經營環境變化。

九巴昨日向運輸署再申請加價8.5%。香港文匯報記者曾慶威攝



## 憂掀公交加風 市民百上加斤



方先生:九巴再加價市民生活更難。曾慶威攝



郭先生:巴士是必需品,怪無可怪。曾慶威攝



杜小姐:九巴比港鐵便宜,無奈繼續搭乘。曾慶威攝

九巴申請加價,平均加幅8.5%,遠高於通脹,立法會議員陳鑑林不滿加幅太大,擔心其他公共運輸系統跟隨。有學者批評九巴未能有效控制燃油成本開支,以至出現巨額虧蝕。至於首當其衝最受影響的小市民,更怨載道,但因工作需要,只有無奈乘坐。

### 學者:可考慮放棄專營權

中大全球經濟及金融研究所常務所長莊太量指出,九巴申請的加幅偏高,市民難以接受,估計當局最多只會容許九巴加5%,或甚至稍高於通脹的6%。他認為,九巴最嚴重的虧蝕來自燃油,高達數億元,若燃油開支成本控制得好,應該可以賺回這數億元,但由於未來油價都會只升不跌,他認為九巴仍會不斷面對虧蝕問題。莊太量又指,路線重組是最可行做法,但在實行上又被「縛手縛腳」,以至進展緩慢,他建議九巴考慮放棄專營權,「反正九巴最大的對手是港鐵,放棄專營權可以有更大自由度」。

### 陳鑑林:節流不善累市民

立法會議員陳鑑林認為加幅過大,極不合理,九巴以燃油成本上升40%為主要加價理由亦不充分,應該同時考慮現時物價上升幅度和市民承受能力等因素,而且應該更積極重組路線減低營運成本。他又擔心其他交通工具如港鐵和城巴有機會跟隨加價,希望交通諮詢委員會及行會研究更多資料才決定是否批准加價。

### 街坊:加幅太惡無奈乘坐

九巴加價後平均每程要額外多付0.53元,對小市民影響最大。方先生認為現時物價太高,九巴再加價會令生活更困難,但對他來說,九巴仍最方便上下班,無奈繼續乘坐。杜小姐表示不會因九巴加價而轉乘港鐵,因為九巴仍比港鐵便宜,但她坦言擔心其他交通工具會隨九巴加價,希望政府能夠遏止加風。郭先生則認為現時民生很差,所以加價非常不合理,但巴士是必需品,會繼續乘坐。

香港文匯報記者 文森、王維寶

## 七成路線虧蝕 重組受阻區會

九巴現時約有400條路線,其中70%錄得虧蝕,當中涉及不少與港鐵及小巴,甚至巴士之間互相重疊的路線;亦有部分長期載客量偏低。九巴過去曾多次計劃重組,卻遭區議會反對而進展緩慢。九巴昨日再度提出重組路線建議,包括區域性路線重組,涉及40%至50%路線,又指如減至100輛營運最差的巴士,足以紓緩1%營運壓力。

九巴副董事總經理歐陽紀浚指出,巴士路線重疊情況嚴重,部分路線亦行車太慢、路線太迂迴,以致塞車情況惡化,彼此環環相扣。他舉例指出,來往將軍澳及中環的690號線及692號線,開設時港鐵仍未貫通將軍澳,惟現時已近乎全面被鐵路取代,平均載客量只得20%,必須重組。資料顯示,690號線及692號線單程需時約60分鐘,票價為13.4元,但乘搭港鐵只需一半時間,票價亦便宜0.9元。

### 擬增轉車站 合併重複線

他表示,部分巴士路線行經的路段近乎完全相同,亦降低效益,建議增設轉車站,將其中一條路線在某地區開始轉行快線或高速幹道,達致雙贏。他又指出,現時有一些行經偏遠地區的虧本路線,載客量極低,純為服務社會而開設的路線,但認為應繼續經營。

總括而言,九巴將提出3方案,包括落實區域性路線重組,當中要與區議會商量,在巴士數目「不加不減」的情況下,重新調配資源;另會開拓有需求的巴士路線;以及增設、提升巴士轉車站的設施。歐陽紀浚指出,九巴已到過西貢、屯門、北區等區議會聽取意見,「過去我們是逐條路線申請重組,縱然區內80%市民支持,只要有人反對,亦未必獲批;今次則是以區域性資源重組來申請,有信心可獲區內人士支持。」

## 零售升4%勁放緩 黃金10月「不夠金」

香港文匯報訊(記者 文森)統計處最新零售數據顯示,本港零售市道持續升勢,但較9月顯著放緩。今年10月份本港零售業總銷貨價值的臨時估計為356億元,按年上升4%;扣除期間價格變動後,總銷貨量按年上升3.6%,較9月份的9.4%及8.5%的升幅明顯減慢。香港零售管理協會主席麥瑞瑤以「震驚」形容4%的升幅,並指今年國慶黃金周的消費情況,是有紀錄以來最差的一年。政府發言人表示,外圍環境不明朗,本地勞工市場漸見壓力,要密切留意消費意欲。

### 勞工市場漸見壓力

統計處昨日發表的《零售業銷貨額按月統計調查報告》顯示,上月份零售業總銷貨值及銷貨數量分別按年上升4%及

3.6%,今年1月至10月則按年上升9.9%及7%。按商店主要類別分析,上月份電器及攝影器材的按年銷貨數量升幅(29.9%)最大,其次為雜項耐用消費品的按年銷貨數量升幅(21.1%)。不過,珠寶首飾、鐘錶及名貴禮物,以及汽車及汽車零件的銷貨數量,卻錄得4.6%及4.5%的按年跌幅。

政府發言人指出,零售業銷售繼9月份按年錄得較快增長後,在10月份按年錄得溫和升幅,反映本地消費意欲在過去一年收入改善的支持下,大致平穩。發言人補充,訪港旅遊業持續增長,應在未來一段時間繼續為零售業務帶來一些支持。然而,外圍環境依然不明朗,令本地勞工市場漸見壓力,當局會密切留意消費意欲的情況。

### 錄最差國慶黃金周

麥瑞瑤表示,上月零售業總銷貨值只錄得4%升幅,較原先估計的5%至7%還要低,情況令人震驚。她解釋,去年10月有5個周末,加上政府派糖的6,000元效應,以致錄得23%升幅,今年10月沒有上述因素,加上今個國慶黃金周是有紀錄以來消費市道最差的一個,可以解釋增幅明顯放緩的原因。

她又引述尼爾森上月份的報告,指訪港內地旅客出現結構性改變,非一線城市的過夜旅客大幅上升43%,他們的消費力較1線城市低65%,反映在零售市道上會見到珠寶首飾、鐘錶及名貴禮物等高檔商品的銷貨額下降,攝影器材及其他生活類產品上升。對於12月黃金檔期,她不表樂觀,認為雙位數字增長機會不大。



今年10月份本港零售業總銷貨價值按年上升4%,市道明顯放緩。

### 今年10月份零售數字

商品類別	變幅(按年)
電器及攝影器材	+29.9%
雜項耐用消費品	+21.1%
食品、百貨公司貨品	+5.7%
雜項消費品	+5.4%
超級市場貨品	+3.7%
鞋類、有關製品及其他衣物配件	+0.7%
珠寶首飾、鐘錶及名貴禮物	-4.6%
汽車及汽車零件	-4.5%
傢俱及固定裝置	-4.5%
食品、酒類飲品及煙草	-2.5%
燃料	-0.9%
服裝	-0.2%
所有零售商品類別	+4.0

資料來源:政府統計處

製表:香港文匯報記者 文森