

中華煤氣申加費3.6% 恐掀燃料連環加

香港文匯報訊(記者 郭兆東) 公營服務加價接踵而來，中華煤氣有限公司計劃由4月起調高實質煤氣收費3.6%。中華煤氣發言人表示，因員工開支及營運成本隨着累積通脹而上升，故計劃把每兆焦耳標準煤氣收費調高1仙至22.85仙，估計約78%住宅用戶每月煤氣費加幅不多於10元。不過，工聯會立法會議員王國興憂慮加價將造成連鎖反應，帶動其他燃料一併加價，受薪階層「七除八扣」後，將難以應付加風。

允未來兩年不再增收費

市民在強烈加風下生活艱難，繼主要交通及電力公司加價後，煤氣公司亦加價。中華煤氣有限公司2008年10月調高煤氣收費1.4%，及2010年4月調高2.8%。環境局昨向立法會提交文件，指煤氣公司申請4月起把每兆焦耳標準煤氣收費調高1仙至22.85仙，並承諾未來兩年內不再調高標準煤氣收費。該申請將於下周一在經濟發展事務委員會討論。

中華煤氣發言人表示，有員工開支及其他營運成本隨着本港累積通脹而上升，為維持現有服務水平及為新發展地區供應煤氣，才決定調高標準煤氣收費。屆時實質煤氣費加幅為3.6%，估計約78%住宅用戶每月煤氣費加幅將不多於10元。另約55%非住宅用戶加幅將不多於300元，同時住宅用戶每月9.5元的保養月費維持不變。發言人又指，約9萬名長者、殘疾人士、低收入及

單親家庭人士標準煤氣費將維持不變，同時繼續享有每月首500兆焦耳煤氣用量半價優惠。

王國興憂現連鎖反應

對中華煤氣隨交通機構加價，王國興對此感到憂慮。他認為，煤氣公司加價會造成連鎖反應，並帶動其他燃料如石油氣及柴油一併加價，進一步推高通脹，加重市民生活負擔。他稱雖然受薪階層薪酬上升，但百物騰貴，「七除八扣」後將難以應付加風，希望政府正視問題。

九巴加價 4.9%

少客路線不能留

當局力谷區域路線重組 籲市民支持

香港文匯報訊(記者 羅繼盛) 經營400條巴士路線、每日服務260萬人次的九巴將於下月加價。行政會議昨日批准九巴於下月17日加價，平均加幅為4.9%，較九巴申請的8.5%為低。運輸及房屋局局長張炳良表示，當局會大力推動區域性巴士路線重組，而社會亦應有準備，長期載容量偏低的路線不應該維持。他相信路線重組可惠及乘客，同時紓緩將來的加價壓力，呼籲市民及地區人士支持。九巴則認為加幅不足以抵銷龐大開支和成本上升，對此表示極度遺憾。

預起萬二頭家 九巴盼速推重組

香港文匯報訊(記者 羅繼盛) 九巴去年11月29日向運輸署遞交加價申請，建議加幅高達8.5%，但昨日遭行會下調至4.9%，九巴對此表示極度遺憾。九巴形容，公司目前面對極嚴峻的財政壓力，希望當局加快步伐，並加強推動巴士路線重組。

批有公交年年加超4.9%

九巴企業事務總監陳碧君表示，對上一次申請加價已是兩年半前，其間國際超低硫柴油價格上升超過40%，工資亦增加逾9%；是次加幅完全不足以抵銷九巴龐大的薪酬開支、燃油價格升幅和隧道加價成本。九巴同時背負12,000個家庭，營運3,900部巴士需聘用約8,500名車長，2,000多名維修人員，還有站長及督察等，正常運作需要合理資源。她不斷點名批評其他主要公共交通工具，不只年年加價，加幅亦遠超4.9%。

陳碧君又稱，九巴現時行走約400條巴士路線中，55%巴士線有迫切需要重組或優化。從過去經驗看，重組路線速度慢，成效亦不理想。她希望政府加快速度，加大力度推動巴士路線重組。九巴亦會與政府及地區繼續致力溝通及磋商，推動「區域性模式重組路線」盡快在北區及其他地區展開，期望未來12個月至18個月落實推行各區重組方案。

稱廣告收益已納賬目

對於有意見質疑，九巴車身和車廂內的電視頻道廣告收益未有撥入九巴賬目，從而令九巴呈現長期虧蝕。陳碧君澄清，九巴所有賬目均經過核實，同時透過網站公布供市民查閱。而全部來自九巴的廣告收入，已全數計算於九巴賬目內，用作補貼票價。至於巴士脫班問題，陳碧君稱，九巴已成立跨部門小組跟進，現時亦每月增聘約100名司機，脫班問題已有改善，脫班率亦降至3%。

成公營機構「指標」 學者憂通脹見4%

香港文匯報訊(記者 郭兆東) 九巴獲批加價4.9%，惹起各界反對，擔心加幅成為公營機構加價指標。去年12月基本通脹率為3.8%，有學者預料，在公營機構加價及樓價持續同步升溫下，今年通脹將增至4%。

九巴昨日獲行會批准加價4.9%，中文大學全球經濟及金融研究所常務所長莊太量認為，由於燃油價格波動，九巴是次加幅與通脹率貼近，市民應可接受。不過，他建議九巴豁免對長者及殘疾人士的加價，並同時按地區調整車資收費，以回應市民訴求。

不過，城市大學經濟及金融系副教授李鉅威卻對加價感到失望，批評九巴未有嘗試透過改善及重組巴士路線節省營運成本，建議九巴於較少市民乘搭的路線，改用體型較小的單層巴士或電能車，減省燃料開支，以紓緩加價壓力。他又稱，面對樓價持續升溫，在各項公營機構陸續加價的情況下，將進一步帶動通脹率急升，預料今年通脹率將達至4%，呼籲市民及早作好準備。

的士小巴「排隊」輪住加

本港交通工具加風再起，多個小巴及的士團體已申請加價，市區及新界的士已於上月提出加價申請，起錶分別加2元及2.5元；大嶼山的士亦申請起錶加3元。另一邊廂，運輸署正審理135條專線小巴加價申請，當中來往土瓜灣至旺角的27M及28M，以成本高漲為由，提出加價16.4%最驚人。同時，自營運專線小巴的進

民建聯促控成本改善服務



陳鑑林。彭子文攝



李慧琼。彭子文攝

香港文匯報訊(記者 鄭治祖、郭兆東) 行政會議批准九巴加價4.9%，立法會交通事務委員會主席、民建聯陳鑑林昨日指出，民建聯會敦促九巴改善服務，做好成本控制並改善服務，同時要就區域性路線重組多與區議會、市民溝通。民建聯副主席李慧琼亦強調，九巴不可單方面提出取消巴士路線，應向市民交代清楚有甚麼替代方案，同時要回應市民期望，優化分段收費及改善服務，相信市民在此情況下會接受區域性巴士路線重組方案。

陳鑑林：重組須與市民溝通

陳鑑林昨日回應九巴加價時表示，九巴已經2年沒有調整價格，是次加幅也沒有超過綜合消費物價指數升幅，他只有無奈地接受加價現實。不過，他希望九巴看到香港市民現時交通負擔非常重，並在加價後改善服務，讓市民選擇公共交通工具時更樂意搭九巴；同時要做好成本控制，毋須再因為虧損而提出加價。

對於九巴重組路線已「事在必行」，陳鑑林強調，九巴作為公共服務機構，不能單因為沒錢賺便取消路線，並應就區域性路線重組多與區議會、市民溝通：「路線重組方面一定要做得更好才行，多聽意見，不要打算某些線路有錢賺就做，沒錢賺的那些就不做。我覺得它作為一個專營權保障底下的公共服務交通機構，它應盡自己應有的社會責任。」

李慧琼期望「拉上補下」

李慧琼則表示，理解九巴面對油價、員工及其他成本上升的壓力，以及業務的虧損。而九巴是次獲准加幅與今年通脹接近，故4.9%加幅可接受。不過，她期望九巴用「拉上補下」的經營態度繼續服務香港。她又強調，巴士服務對住在偏遠地區的市民來說是主要交通工具，故九巴重組路線時絕不可單方面提出取消，而要向市民交代清楚替代方案，並積極回應市民期望，優化分段收費及改善服務。她相信市民在此情況下會接受九巴重組建議，並相信九巴短時間的虧損情況會隨着服務改進而得到改善。

鄧家彪批「獅子開大口」

工聯會勞工界立法會議員鄧家彪昨日坦言，根據目前可加可減機制，大家都預料到各公營交通機構今年會加價，但九巴加幅高於通脹，令人始料不及，且九巴加價次數過密，「每次都獅子開大口要求較高加幅，令市民不安」。

鄧家彪又批評九巴要求加價時，並未有清楚解釋該公司財政狀況，更拒絕向公眾交代細節，「九巴未有透露申請更改觀塘車廠土地用途，以用作興建酒店後所得收益，能如何平衡營運成本」。在這情況下，九巴不應提出加價，更擔心行會批准九巴加價4.9%，勢成其他公營機構申請加價指標，從而觸發新一輪加風，「即使平均每程加價3角，已經加重了基層市民的經濟負擔」。

行政會議昨日批准九巴加價，平均加幅4.9%，將於下月17日生效。屆時九巴每程平均票價將由現時的6.3元，上調至6.6元，平均每程增加3毫。

在九巴日常路線中，加幅最低為3%，例如39M(荃威花園-荃灣站)和273(華明-粉嶺站)，車費將由3.3元增至3.4元；加幅最高



張炳良。彭子文攝

是79K(上水-打鼓嶺)，車費由5.3元增至5.7元，加幅達7.5%，馬場線的乘客則多付1.1元至3元。而為免乘客混淆，九巴與其他巴士公司合辦的過海路線票價將維持不變。

運輸及房屋局局長張炳良昨日會見記者時表示，今次加價決定已平衡現時政策下需考慮的一籃子因素，包括九巴自2011年5月加價後的營運成本和收益變動，未來成本、收益和回報預測，及巴士公司需獲得的合理回報率、巴士服務水平，和專營巴士票價調查安排下方式所運算出的結果等因素。

已平衡現政策一籃子因素

張炳良又表示，當局明白市民對巴士加價的關注，所以審批加價時有細心考慮市民接受程度和負擔能力。而今次批准的加幅已大大低於九巴申請的8.5%。而自九巴上一次於2011年5月加價以來，通脹率有6.31%，而家庭住戶每月入息中位數亦上調7.14%，今次九巴的加幅亦相對較低。

而即使九巴獲批加價，財政狀況仍不會即時得到全面改善，預料未來兩年九巴的經營會繼續艱巨。

做好重組紓加價壓力

張炳良又提到，目前有部分巴士服務路線重疊，使用量偏低，既不合乎營運效益，也佔用路面，產生不必要的道路擠塞，同時增加路邊廢氣。當局未來不會再逐條巴士路線研究，而是大力推行區域性巴士路線重組，以巴士作為輔助性公共交通工具的角色，優化路線，加強接駁功能，改善轉乘安排。他稱，當局會訂立清晰的標準，若有長期載容量偏低的路線，社會應有準備，這些路線不應該維持。

他又補充，當局在重組巴士路線時，會確保有其他路線回應到居民需要。而整體重組巴士路線並非純減路線，而是減省載容量低、使用量少的路線，從而將資源調至需求更大的路線。他形容，路線重組工作若做得好，可提高巴士網絡效益，一方面惠及乘客，亦可紓緩將來的加價壓力，呼籲市民及地區人士從香港整體公共運輸及環保的長遠利益出發，支持巴士路線重組工作。

市民無奈接受 長者優惠不變



吳先生。羅繼盛攝

香港文匯報訊(記者 羅繼盛) 雖然行政會議批准九巴平均加價4.9%，較九巴申請的

8.5%低，但市民普遍認為現時價格已很高，再加價會令生活百上加斤。不過，由於九巴加價後的票價仍較港鐵低，只好無奈接受。有長者受惠於去年推行的票價優惠計劃，不受加價影響。居於元朗的吳先生，每日都會乘搭968號九巴來往元

朗和港島區，現時每程票價為22元。若以平均加幅4.9%計算，每程車費將增至23元。他稱是次九巴加幅太高，認為2%才算合理。不過，由於巴士始終「點到點」，毋須像港鐵般轉線，他未來仍繼續搭九巴。住在屯門的文女士亦認為，現時票價已很貴，希望九巴「唔好加咁貴」。她稱自己是家庭主婦，沒有收入，子女薪水亦無增加，九巴是次加價，讓生活百上加斤。而港鐵等其他交通工具票價也很貴，她相信未來出外次數或會減少。

不過，有市民對九巴加價表示理解。麥女士稱，九巴公司本身都要面對薪金上升，營運成本、油價等亦有增加，所謂「羊毛出自羊身上」，九巴無可避免需要加價。她認為，是次加幅算正常。有一班九巴乘客可免受加價影響，65歲或以上長者和合資格殘疾人士，可繼續享受每程2元的優惠票價。正享受這優惠的郭女士稱，九巴加價對上班族影響較大，但她未受影響。