

# 高添強細說當年彌敦道大樹阻批雙層巴士

香港古物諮詢委員會成員、香港歷史作家高添強，日前在書展分享撰寫《九巴同行八十年》一書時，一些鮮為人知的九巴與城市發展的微妙故事。原來，最初九巴至少有8間巴士公司，當年彌敦道兩旁種滿大樹，港英政府亦因不想斬樹而不批准九巴引入雙層巴士，直至1948年，政府升高道路兩旁的招牌，香港才有雙層巴士。

高添強說：「現時大多的說法，是香港於1921年開始有巴士服務，其實在我搜集資料的過程中，發現政府報告中已清楚列明應是早於1921年。暫時，我的資料顯示1919年已有巴士服務，或許可能是更早的年份。」

## 離開油麻地已是鄉下

現在的港島與九龍，同樣布滿繁華街道，人煙稠密。但原來19世紀末及20世紀初的九龍，遠遠不及港島般興旺。他稱：「當年你離開尖沙咀及油麻地，已經是鄉下地方。」後來，政府於上世紀20年代大力開

發九龍，短短數年間清拆多個村落，開始興建多條馬路，因而開始引入巴士服務。

高添強指出，最初九龍至少有8間巴士公司，並非以專利開辦。後來政府認為需要推出專營權，透過中標限制，要求巴士公司提供定期班次，以安全車速駕駛，並為偏遠或客量較少的地方提供巴士服務，從而配合社會發展需要。然而，由於第一次推出計劃時未收到合格標書，待政府1932年再提出時，終接受當時稱為九龍汽車(一九三三)的九巴為服務提供者，並於翌年正式以專利形式投入服務。

## 40年代服務供不應求

不過，九巴並非自此一帆風順。高添強說，九巴發展深受戰爭影響。上世紀30年代末的香港，大批內地難民或移民因中日戰爭湧到香港，九巴未能應付急增的巴士服務需求，曾去信要求政府批出雙層巴士。「原來當年的主要街道包括彌敦道，兩旁種滿大樹，要讓雙層巴士

行駛便要斬樹，當時的農林局十分緊張樹木，九巴要求遂不獲政府批准，無法增加載客量」。另一方面，當時香港是英國殖民地，政府要求九巴只能使用英國汽車，但上世紀40年代的英國，正值歐戰時期而自顧不暇，未能為九巴增加車量，導致九巴服務供不應求。

## 日軍徵集九巴到廣州

抗日戰爭時期三年零八個月，九巴大部分車輛都被日軍徵集到廣州，在香港的巴士服務需要暫停。至1945年戰事結束，當時九巴在香港只有6架仍可運行的巴士，而戰前員工亦自告奮勇，願意再次投入工作。高添強表示：「九巴當時在很困難的情況下，慢慢恢復運作……1948年，九巴再申請雙層巴士，終獲政府批准，但今次要處理的不是樹木，而是招牌，要將它們升高，方便雙層巴士行駛。」

然而，九巴仍面對不少挑戰。在高添強眼中，在香港經營巴士是相當困難的，世界上沒有任何城市可以



高添強指，可能1919年前香港已有巴士服務。

比擬。上世紀50年代中，人口急速膨脹，加上政府的建築法例改變，放寬建築物高度，由以往一幢樓住數百人至1970年佐敦道碼頭一帶的樓宇，高峰期住上10萬人，令九巴難以在繁忙時間有效疏導乘客。與此同時，當時政府政策卻不配合社會需要。他指出，政府因為要地區自給自足，居民留在原區工作，如果交通辦得太好，居民會在別區上班，外



# 儲500萬退休得個諗字

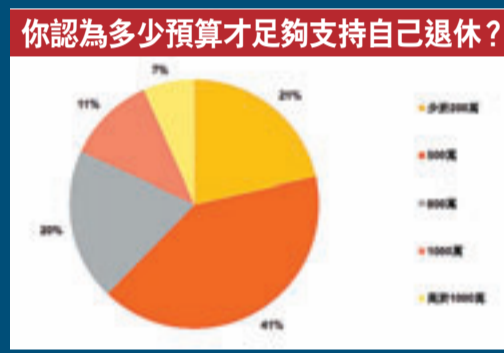
## 九成人懶理MPF 到老一場空

香港文匯報訊(實習記者 梁惠珊) 韋睿惠悅昨公布一項有關強積金(MPF)的調查，發現79%受訪者認為，需要500萬元或以上方可保障退休生活，卻有九成人表示花極少時間或從未管理強積金帳戶。結果反映不少市民對退休生活具目標，卻未有相應計劃實踐。港大社會工作及社會政策名譽教授周永新認為，主要原因在於市民對基金投資認識不足，認為政府應加強教育，令市民了解強積金的運作。

周永新曾擔任強積金計劃諮詢委員會主席長達8年，談及本港退休保障制度，他指市民對強積金運作認識不足，誤解強積金必能保障退休生活，但強積金非唯一的支柱，市民需在其他方面作良好保障，如加強個人儲蓄及家人的支援等。他指，若僱員參與強積金30年，其強積金只足夠整個退休生活中22%的開支，故市民需了解強積金不等於完整的保障制度。

## 倡推指數掛鈎基金

周永新續稱，一般市民對基金投資完全不明白，對基金種類不清楚，強積金制度推行初期曾進行調查，發現九成市民皆無購買基金經驗。他指，雖然市場上有多種基金選擇，但市民認識不足，其實等於沒有選擇。故他建議，本



周永新(中)建議開設可與指數掛鈎的基金。 陳遠威攝

港可以美國為例，開設一些收費低、穩定性高的設定基金，如可與指數掛鈎的基金，令完全不懂選擇的市民亦可受到保障。

韋睿惠悅投資顧問香港總監曹偉邦表示，調查發現打工仔主要依靠強積金及銀行儲蓄，來達成退休保障目標，但單靠這些方法要累積到500萬元具挑戰性。至於要如何達成退休目標，周永新認為單單列出一個金額目標沒有實質意義，據一項研究推算，如計劃退休沒有收入後仍有過往開支能力的40%，按尚有35年工作時間計，打工仔應每月將25%收

入用作退休儲蓄。

## 僅2%僱員ECA轉會

強積金半自由(ECA)推行已逾半年，曹偉邦透露，至今僅約2%用戶、約6萬多個打工仔轉換強積金受託人，反映市民投資謹慎，不盲目轉會而蒙受損失風險。但他認為，較年輕的市民可作風險較高的投資，即使「損手」亦有較長時間「翻身」。相反，較年長的市民應避免作高風險投資。周永新補充，若市民把累積長時間的強積金轉會作一次性投資，風險極高，「分鐘蝕十分之一」。

## 籲採用平均投資法

周永新建議市民可採用平均投資法。他認為半自由的作用不應是倡導市民轉換基金部署，而是讓市民更加關心並了解基金運作，亦不應將重點放在基金管理費或供應商，而應加強打工仔對強積金的管理。周氏又指，政府推半自由行其一原意是在市場競爭下，可令市民降低管理費用。但他認為選擇強積金的重點非單純在管理費，市民需審慎選擇其強積金供應商，期望積金局下一步能在此方面加強教育。

# 中銀：底特律破產顯美製造業萎縮

香港文匯報訊 美國底特律市申請聯邦破產保護，其債務高達180億美元，成為美國有史以來最大宗市政府破產案。中銀香港發展規劃部經濟研究處研究員卓亮認為，相關債務重組方案或將擱擱數年之久。底特律政府已同意向受擔保債權人償還75%債務，惟其他債權人最終需要承受的損失可能超過八成。

## 「汽車之城」人口跌逾半

卓亮指出，在過去數十年，底特律的衰落觸目驚心。底特律曾經是全球汽車製造業的中心，而「汽車之城」(Motown)的人口在上世紀50年代曾接近200萬人，成為僅次於紐約、洛杉磯、芝加哥的全美第四大城市。惟隨着美國汽車行業競爭力下降，底特律人口持續減少，至

今僅剩約70萬人，較峰值大幅下降65%。進入20世紀後，情勢日趨嚴重，從2000年至今，該市人口數量減幅高達四分之一。同時，市民收入不斷下滑，目前底特律有超過三分之一人口生活在貧窮線以下，暴力罪案率則是全美最高。

## 新增職位集中低端服務業

底特律的經歷無疑比較特殊，但亦在某程度上反映美國製造業乃至整個經濟體所面臨的困境，以下數據尤為突出。其一，在2000年，美國共有1,700萬人從事製造業工作，但目前人數已下降至1,200萬人，降幅高達三成。在底特律所在的密歇根州，製造業人口更大幅減少一半。其二，美國官方失業率已連續54個月維持在7.5%

或以上水平，為史上最長紀錄。第三，2000年美國共有1,700萬人領取食物券(food stamps)補助，而12年後的今天，領取食物券的人數急升3,000萬人至4,700萬人。第四，美國家庭實際收入中位數已連續4年下降。第五，就業質量顯著惡化。在金融海嘯期間，約六成被削減的職位為中等收入職位，但在復甦期中，近六成的新增職位為低收入職位。目前全職工作職位則仍然較2007年低約600萬份。

卓亮認為，底特律的衰落或者並不預示美國前景黯淡。然而，製造業職位的報酬一向較高，如果美國製造業繼續萎縮，而新增職位集中在低端服務業，美國人均生活水平恐怕就難以提升。

# 興業太陽能獲銀團6.98億融資

香港文匯報訊(記者 劉璇、實習記者 任麒麟)興業太陽能(0750)稱，公司已獲荷蘭開發銀行及一個由香港、台灣及韓國銀行聯合組成銀團所提供的A/B類貸款融資，金額總值9,000萬美元(約6.98億港元)。公司主席兼行政總裁劉紅維昨日表示，今年公司包括新材料、新能源及綠色建築共三大業務均較去年改善，相信國策支持新能源發展，預料下半年各項業務高速增长。

## 借貸擴產能降財務成本

劉紅維表示，這是公司自2009年上市以來首次獲得銀行貸款，本次所獲貸款將用於幫助公司擴大產能，並且有助於公司在境外長期融資貸款，優化資本結構，降低財務成本。

劉紅維又稱，國外反傾銷活動及歐盟對中國光伏產品出口收重稅並不會影響公司業務。他表示公司所經營的業務處於太陽能產業鏈的下游，國際環境造成產品出口困難，內部產能過剩，迫使上游生產商回歸國內市場，壓低原材料成本以求生存，這對下游產業及公司都是一



劉紅維(左二)指，貸款有助公司擴大產能。任麒麟攝

他透露公司與中國南車(1766)株州研究所的合作計劃，除太陽能應用領域的技術合作外，還將為其提供調光玻璃相關產品，新材料有望應用在高鐵上。他表示南車擁有一萬多名技術人員，實力雄厚，非常期待這次合作，但尚需2個月至3個月才能確定最終合作計劃。

## 中國神華減進口煤業務

香港文匯報訊(記者 卓建安) 近期內地煤炭市場持續低迷，煤炭價格不斷下滑，進口煤的銷售亦受影響。內地煤體引述中國神華(1088)一名內部人士日前表示，由於進口煤業務微利，該公司將會逐步縮減進口煤業務，有意將進口煤的市場轉為國內自產煤炭。

神華一名高層亦表示，神華是內地最大的煤炭生產商，在當前煤炭市場低迷的情況下，大量進口煤炭會對自己市場造成衝擊，所以決定逐漸減少進口業務。

## 6月進口煤環比減五成

該公司剛公布的6月份運營數據顯示，6月份進口煤30萬噸，環比5月份的60萬噸銳減50%；公司煤炭產量2,640萬噸，比5月份的2,670萬噸減少1.12%，同比則增加3.9%；煤炭銷量4,530萬噸，比5月份的4,410萬噸增長2.72%，同比增加28.3%。

神華H股股價昨收好，收報23.05港元，升0.7港元或3.13%。

## 中信證券半年少賺6%

香港文匯報訊 內地最大券商中信證券股份(6030)昨天發布業績快報稱，上半年實現歸屬於母公司股東的淨利潤21.11億元(人民幣，下同)，同比下降6.14%。業績下降主要受證券市場波動，以及A股市場首次公開發行(IPO)暫停等影響。

據刊登在上海證交所的公告稱，中信證券上半年實現基本每股收益0.19元，同比下降5%。去年同期公司實現淨利22.49億元，每股收益0.20元。中信證券A股昨收報10.12元，最近3個月累計下跌14.81%；其H股同日收報13.82港元，近三個月累計下跌10.40%。

## 國美銷售勝去年發盈喜

香港文匯報訊(記者 劉璇) 國美電器(0493)發布盈喜，稱因集團於今年上半年的銷售收入比去年同期上升，以及於去年與關連人士合營電子商務完成後，有關關連人士將承擔集團電子商務的40%虧損，所以盈利能力大幅改善，預期上半年由去年同期的虧損轉為盈利。集團並預期，第二季盈利與今年首季相比將有超過100%以上增長。國美將於8月下旬公布上半年業績。此外，國美指，由於自今年起合併北京中大家用電器連鎖銷售公司之財務報表所導致的會計調整及去年同期的會計調整，可能將對集團今年上半年及去年同期的利潤均有下調的影響。

## 重慶醫藥擬港上市籌12.6億

香港文匯報訊(記者 劉璇) 市場消息指，重慶市國資委下屬重點企業重慶醫藥，擬來港上市集資10億元人民幣(約12.63億港元)，相關上市環保核查已處於公示期。重慶醫藥的前身創立於1950年，後於1994年改制為股份企業，控股股東為重慶化醫集團，持股74.99%。公司2011年實現銷售151.2億元人民幣。此外，於本港主要從事數據中心業務的佳明集團控股，較早前已通過港交所上市聆訊，擬最快8月初招股，月底前掛牌，初步計劃集資約1.5億元，保薦人為信達。

## 華僑城配股集資9.56億

香港文匯報訊 華僑城(3366)宣布，昨在港舉行的股東特別大會通過配發可轉換優先股及普通股的議案，總融資額約為9.558億港元。根據決議，公司將以認購價每股4.05港元，分別向新華人壽、中再資產、Integrated Asset Management (Asia)及香港華僑城，發行4,000萬股、4,000萬股、1,600萬股可轉換優先股及1.4億股普通股。

## 國泰首設拉丁美洲貨運航點

香港文匯報訊 國泰航空(0293)昨宣布，將於第四季開辦墨西哥瓜達哈拉貨運服務。該城市為國泰首個位於拉丁美洲的航點，國泰將採用其最新及載貨量最大的波音747-8貨機營運此航線，每星期運作兩班。

# 比亞迪獲荷蘭35電動巴士訂單

香港文匯報訊(記者 李昌鴻 深圳報導)比亞迪近日與荷蘭阿姆斯特丹市史基浦國際機場舉行簽約儀式，向其出口35輛電動組成的擺渡車隊，為乘客提供往返於遠機位和候機樓之間的運送服務。該車隊將於2014年7月投入運營。

這是繼上季度比亞迪中標的荷蘭希蒙尼克島項目順利交付運營後，再次獲得標書中的全部訂單。目前歐洲所有的機場均面臨減少有氣體排放的壓力，史基浦機場集團CEO及主席喬斯說：「阿姆斯特丹史基浦機場，將會成為世界上第一個將擺渡車運輸電動化的機場。在全歐洲公開招標後，比亞迪提供的這個合同被評為在質量、動力性能，以及價格方面最具競爭力。這次電動化將會幫助我們為乘客以及員工創造一個更健康更舒適的環境。這些電動擺渡車將會在2014年投入運營，屆時機場的運輸將更環保，也更具有可持續性。」比亞迪汽車出口貿易事業部總經理何一鵬表示，贏得這個合同是我們提供城市公共交通電動化解決方案中至關重要的一步。