

九巴又開獅口

加價生效未1年 再申加幅4.3% 呻「迫不得已」



■運輸及房屋局局長張炳良。

香港文匯報訊（記者 王維寶）九巴在不足一年後再次申請加價。自今年3月加價4.9%後，九巴昨天再次向政府申請加價4.3%，平均每程加幅2毫8仙。九巴董事總經理何達文稱，由於營運成本不斷上升，加上路線重組進度緩慢，現時有70%路線出現虧損，令九巴今年上半年除稅後虧損1,950萬元，所以加價是「迫不得已」。民建聯及工聯會等批評，九巴漠視市民負擔能力，敦促政府要從嚴把關。運輸及房屋局局長張炳良表示，已收到九巴的加價申請，政府會視乎加價理據，按一貫處理公共巴士的準則審批。

■九巴再向政府申請加價4.3%。去年11月九巴提出加價8.5%，最終政府批准加幅為4.9%，新票價今年3月生效，不足一年，九巴又申請加價。

九巴去年11月向政府申請加價8.5%，最終經雙方還價後，獲批准加價4.9%，並於今年3月生效。在不足一年後，九巴昨天再次向運輸署申請加價4.3%，平均每程加幅2毫8仙。

上半年錄1950萬元虧損

九巴董事總經理何達文解釋指，由於九巴的成本結構不具彈性，2013年上半年工資及燃油費已佔營運成本的50%及21%，連同折舊、隧道費及維修費用，近95%支出「慳無可慳」，而路線重組計劃進度緩慢，塞車嚴重亦加長行車時間，要增加巴士和車長維持服務，令今年上半年錄得除稅後1,950萬元虧損，並預期下半年因工資及通脹進一步上升，所以才會再度申請加價。

何達文表示，隨著地鐵網絡不斷發展，

九巴每日乘客量由2002年時高峰期的310萬人次，下跌至現時約260萬人次（減16%），令部分巴士線使用量長期偏低，造成嚴重資源錯配。

七成線路蝕本減客16%

何達文續稱，現時70%巴士路線出現虧損，需要由其餘30%路線的收入補助，對相關乘客不公平，所以需要進行路線重組計劃改善整體巴士營運效率。九巴今年完成北區巴士重組計劃，但相關路線只佔總路線的5%，進度緩慢。何達文指出，九巴將於明年第一季一次過在元朗、大埔、沙田及青衣4區進行重組，並希望當局加快決策效率，預期最快在明年第三季完成。另外，路面擠塞情況日益嚴重亦影響巴士服務，何達文指，巴士的行車時間由2007年至今，平均增加了17%，導致九

巴需要投入額外資源以維持原有服務水平。

城巴密切留意暫不跟風

九巴亦建議當局加強非法在巴士專線停車上落客的執法，延長現有巴士專線的有效時間，又可以參考外國做法，在部分路段引入「巴士優先」交通燈，讓巴士有多幾秒時間優先行車和轉綠，令行車更有效率，同時亦可在巴士站外加設讓線，強制要求其他車輛先讓巴士離開車站，避免造成擠塞。

對於九巴短期內再次申請加價，運輸及房屋局局長張炳良表示，已經收到九巴提交的加價申請，政府會視乎加價理據，按一貫處理公共巴士的準則審批。城巴及新巴發言人則表示，公司暫時無加價計劃，但會密切留意經營環境的變化。

市民有接受有抱怨



陳小姐：低收入市民百上加斤。 王維寶攝



陳先生：搭地鐵避塞車，不理巴士加不加價。 王維寶攝



譚小姐：油費人工樣樣加，九巴加價可接受。 王維寶攝

香港文匯報訊（記者 王維寶）近年物價飛漲，市民生活成本不斷增加，對於九巴再次申請加價，有市民認為九巴為求「賺到盡」，漠視小市民生活負擔沉重，加價理由不合理，之後會改搭地鐵前往目的地。亦有市民指近年成本不斷上升，理解九巴加價做法，認為平均2毫8仙的加幅可以接受。對於九巴將會加快路線重組計劃，有市民認為九巴必須確保市民有替代交通工具才可以重組，否則會對市民的日常生活造成重大影響。

低收入階層百上加斤

九巴再次加價，令一眾小市民百上加斤。居住於沙田的陳小姐表示反對九巴再度加價，又認為九巴的加價理據不合理，「雖然我可以接受到加幾毫子車費，但對好多收入較低的市民來說，就是很重的負擔，九巴短期內再次加價是漠視小市民的負擔能力」。居住於九龍灣的任小姐則表示，面對加價，小市民無能為力，「搭地鐵需要轉好多次線，非常不方便，所以無辦法之下只好無奈繼續搭巴士」。

望路線重組後勿再加

雖然加價會對市民造成負擔，但亦有市民理解九巴是迫不得已。居住於紅磡的譚小姐表示，九巴加價也不是不合理，「現時燃油費人工樣樣加，九巴加價都可以接受，最起碼現時巴士車廂都幾舒服」。她又指，巴士重組路線對她影響不大，「現時回家路線有5條巴士線選擇，估計就算九巴進行重組都還會有3條路線選擇，如果沒有其他替代交通工具就進行重組，就會對市民的日常生活造成很大影響」。

黎先生亦指，用賺錢路線補貼蝕錢路線拉上補下，對乘坐高使用量路線的市民不公平，故贊成九巴進行路線重組，不過重組路線成功後，就不應該再加價。

民記工聯斥漠視市民負擔

香港文匯報訊（記者 王維寶）對於九巴短期內再度申請加價，各界都認為九巴漠視市民負擔能力，更擔心會掀起新一輪加價潮。民建聯立法會議員陳鑑林表示，九巴今年上半年錄得虧損，加價無可厚非，但當局應審視相關數據，才能決定加幅是否合理。工聯會立法會議員鄧家彪亦指，九巴去年的非票務收入有巨大盈餘，看不到有迫切的加價需要，鄧家彪將會去信立法會交通事務委員會，要求下月討論加價細節。

陳鑑林：加價未必改善營運



對於九巴昨天申請加價4.3%，民建聯立法會議員陳鑑林表示，九巴今年上半年錄得虧損，加價無可厚非，但今次加價的理由與上次相似，加價未必就能改善營運情況，「九巴今年剛完成北區巴士路線重組，當局及立法會需要視乎重組後的成效，並審視相關數據，才知道加價4.3%是否合理」。

鄧家彪：去年賺四億無需要



工聯會立法會議員鄧家彪表示，九巴在今年3月加價4.9%後，不足1年再次申請加價，認為九巴並無迫切加價需要，又認為九巴漠視市民負擔能力，短期內再申請加價，又運用財技將利潤撥歸自己，而要市民承受加價，並不公道。「九巴背後的載通國際集團，以及衍生出來的路訊通，兩間上市公司，其實去年盈利是4億元，我們看不到它有迫切的加價需要」。

他又擔心有今次申請會掀起新一輪加價浪潮，敦促政府要從嚴把關。他亦會去信立法會交通事務委員會，要求下月討論加價細節，並要求九巴及政府交代加價的理據及細節。

民間監管公共事業聯委會發言人蔡耀昌則認為，九巴再申請加價，會令基層市民百上加斤，做法「離譜」。他指出，九巴今年初已獲批加價4.9%，加上路線重組帶來的效益，盈利情況應有改善，不應向市民開刀。蔡耀昌又指，不同意九巴指重組路線進度緩慢，認為北區已分階段實施路線重組，日後在其他地區實行重組應該較為順暢。

新民主同盟立法會議員范國威則表示，九巴今年上半年錄得的虧損1,950萬，已比去年同期8,240萬大幅減少，加上今年上半年的每日平均載客量較去年同期上升2%，加價理據站不住腳。

學者：理據牽強必惹反彈



九巴加價不足一年後再次申請加價，更釀列出一堆加價理據。有學者指出，九巴在路線重組方面的確面對區議會不少阻力，以致步伐緩慢，但基於經營成本及客量減少而申請加價的理由，卻有點牽強，且今年的油價趨於穩定，經濟亦沒有出現大倒退的情況，短時間內再申請加價欠缺說服力，平均4.3%的加幅亦是過高，必會引起公眾反彈。

鍾劍華：虧蝕收窄須盡責任

香港理工大學應用社會科學系助理教授鍾劍華指出，九巴所指的經營成本上升只屬部分事實，因其母公司載通去年盈利達3億元，九巴今年的虧蝕亦呈收窄，「私人企業希望盈利，亦要向股東交代可以理解，但一定要合理，而香港的巴士公司本身肩負的企業社會責任亦不足夠」。

鍾劍華指出，不少地區的巴士公司都擔當不少企業社會責任，照顧弱勢社群利益，例如長者及殘疾人士可免費搭車等，但香港的巴士公司提供的優惠實在太少，現時的2元乘車計劃亦是由政府補貼。他又指出，今年國際油價趨於穩定，經濟環境亦沒有突變，經營成本上

升亦是每間企業都需要面對的問題，以此作為加價理據有欠說服力。

他又謂，現時的確有不少巴士路線重複，「繁忙時間亦有部分巴士線客量稀少」，路線重組可減省部分巴士線，令巴士公司可以減少整體投入，對巴士公司有利。他表示，現時路線重組的步伐的確因為各區議會只顧小區利益而緩慢不前，令巴士公司有藉口申請加價；而交通擠塞亦不是近日才遇到的問題，這點亦與路線重組有關。

九巴在路線重組的問題上，經常強調基於社會責任而保留一些蝕錢的巴士線。但鍾劍華指出，雖然部分偏遠地區的巴士線確令巴士公司蝕錢，但亦有不少賺錢的路線，兩者應一併計算，本身亦屬招標條件。至於港鐵等交通網絡擴充令九巴客量減少，鍾劍華更認為不應成為加價理由，「九巴士身就要跟港鐵競爭，港鐵有其優點，但亦有其缺點，例如車站固定，且上落客時等，巴士卻不受路軌限制，亦可開拓一些接駁港鐵站的新路線。」他認為，只要九巴服務做得好，自然有客源。

洗日明：轉嫁成本不思檢討

中大市場學系教授洗日明認為，九巴作

九巴加價理據及學者回應

九巴：經營成本增加

學者：母公司載通去年盈利達3億元，九巴今年虧蝕已收窄

九巴：路線重組步伐緩慢

學者：路線重組確因區議會反對而緩慢不前，令巴士公司有藉口申請加價

九巴：路面交通擠塞

學者：不是近日才遇到的問題

九巴：客量顯著減少

學者：巴士本身就要跟港鐵競爭，只要服務做得好，自然有客源

■製表：香港文匯報記者 聶曉輝

為公共交通工具，代替品不多，市民只可無奈接受加價。他又指，九巴作為一間企業，若營運虧蝕應自我檢討，沒有理由將成本轉嫁市民，認為九巴加價理據不足。

他續說，九巴提及有70%路線虧蝕，洗認為九巴應檢討某些路線是否開太多，或減少某些巴士班次。而RoadShow與九巴為同一公司，而RoadShow所賺廣告費是來自巴士，其盈利應與九巴一同攤分。

■香港文匯報記者 聶曉輝、張文鈴