

西綫通西區旺 堅城變新蘇豪

地產食肆對新綫有憧憬

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)西環這個香港最老的地區終於有港鐵直達。全長3公里,工程造價185億元,由港島線上環站延伸往西營盤站、香港大學站和堅尼地城站的西港島綫今日通車。西港島綫為該舊區帶來全新局面,除了整個交通格局煥然一新,市民出入更加便利省時外,港鐵效應亦將帶旺當區經濟發展,令這老區來個大翻身。近年就陸續有不少西式餐廳和酒吧由中上環搬至西環,除看準不少外籍人士在西環聚居,另一個重要因素自然是對西港島綫充滿憧憬,相信可將堅尼地城一帶西式餐廳和酒吧區,打造成港島另一個新蘇豪。



■中環蘇豪區的酒吧,外籍遊客眾多。資料圖片



■劉先生用5位數字月租,在堅尼地城一個小型街舖開設意式咖啡店,今年8月才開業,現時已可達收支平衡。梁祖彝攝



■近年西環區內有不少外籍人士遷入,造就西式餐廳和酒吧進駐。梁祖彝攝

西式餐廳酒吧越來越多

5年前開始在灣仔開設西式餐廳的黃先生,上月起亦在堅尼地城海旁附近開設新餐館。他指,看中該地段以外籍人士居多,而當西港島綫通車後,人流必然會增加,相信生意「有得做」。他坦言,已留意堅尼地城好一段時間,當區整個環境都在轉變,附近亦越來越多西式餐廳和酒吧。不過,他指當區的租金也上升不少。以他現時租用的1,300呎舖位為例,2008年的月租僅為3

萬元,至今已升至8萬元。

不過,他對堅尼地城發展成消閒食肆區充滿信心。他解釋,接近堅尼地城的數碼港、薄扶林、西半山等都有一班潛在客群,他們前往堅尼地城也很方便,毋須每次消遣都只去銅鑼灣、中環。他認為,就像大坑也有一班客源,他們在灣仔、銅鑼灣以外自成一角,相信堅尼地城也能發展成類似模式。

劉先生更用5位數字月租,在堅尼地城一個小型街舖開設意式咖啡店,他指,堅尼地城內鄰舍關係不錯,亦

是他選擇在該處開店的原因。雖然在今年8月才開業,但現時已可達收支平衡。

財團「掃」舖 商舖價料倍升

有地產界人士指,自2007年政府宣布興建西港島綫開始,區內物業價格開始越見上升。而2010年受政府推出首輪樓市辣招,投資者轉炒港島區內成本較低並具港鐵效應的西環商舖,更帶旺當區商舖市場,有財團「連掃」幾間舖,直到最近一年間,商舖價仍有至少一

倍升幅。

除了西港島綫效應,該地產界人士又指,由於中上環蘇豪區租金上升得太厲害,近2年有不少西式餐廳、酒吧由中上環搬至西環,甚至看準不少外籍人士在西環聚居,繼而在西環擴展版圖。

由於上述多個因素,西環商舖售價和租金升幅驚人,例如一個實300呎舖位,月租由2年前的2.5萬元升至現時開價6萬元;另一個實500呎更由2萬多元增至8萬元,今年一個不足100呎的轉角舖位,租金亦要3萬元。

加租1.5倍失預算 40年鐘錶店結業



■「錦興鐘錶」負責人賴先生稱,很多街坊都叫他別結束營業,免「以後換手錶電錶不知去哪裡換」。梁祖彝攝

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)「光榮結業」、「清貨大減價」……港鐵西港島綫今日通車,無疑為區內外市民出外帶來便利,但同時炒高當區大小商舖價位,不少傳統街坊店舖不敵高昂租金,只能黯然結業。有傳統舖主斷言,西環交通越便利,只會帶動區內居民往外消費,生意只會更差。

「祥香園茶餐廳」在西環經營40多年,第三代負責人周先生表示,自政府宣布興建西港島綫後,區內的樓價、物價便開始上升。而近年區內亦多了外國人聚居,同時亦吸引很多西式餐廳在此開業。他坦言:「多一間餐廳,又分散客源,顧客人數又再減少。即使西港島綫開通,相信客量也差不多。」

茶餐廳租金佔成本4成

周先生又指,茶餐廳最近剛與業主簽新租約,同樣面對加租壓力,租金佔成本比率達40%。不過,他指業主都是「老一輩」,租金雖有上升,但升幅尚算合理。但為彌補額外開支,未來都要將食品價格略為調高1元,增幅約5%。

「富麗美沖印中心」在西環經營照片沖印生意達28年,在現址也有18年之久,如今卻要在店內外貼上「光榮結業」、「一件不留」、「清貨大減價」。負責人陳先生表示,過往報章、政府部門的照片沖印都由他負責,可惜隨著數碼攝影的普及,沖印就見式微。他自問轉型幅度已很大,現已有售賣記憶卡、手機等產品,但難追上租金升幅。

陳先生說,18年前以月租1.8萬元,租下現時約600呎的舖位,但其後每2年續約,每次都要面對逾10%的加幅,最近一次加幅更達40%,月租升至5萬元,連同管理費和差餉更達7萬元。他坦言,租金已較市面便宜,而且與業主「有商有量」,否則早已做不住了。陳先生經過與業主協商後,交吉期由下月推遲至農曆新年後。面對前路,他自言已50多歲,實在很難轉行,目前只能見步步行。

就在同一條街,「錦興鐘錶」同樣張貼了「結業」、「清貨」等標語。負責人賴先生指,已在同一條街經營鐘錶店約30多年,現時舖位亦有約6年,當時月租僅為8,000多元,現時則為1萬多元。不過,他於一個月前獲業主通知要加租至2.5萬元,令他大失預算。

業主開價太高 鐘錶佬擬轉行做保安

賴先生指,本來預計加租30%至50%,月租2萬元已是極限,但業主今次開價實在太高。他未來只希望盡快清貨,之後可能選擇退休或轉行做保安。

賴先生直言,西環交通方便,對街坊店沒有幫助,甚至會比以前更差。他解釋,過往未有西隧時,西環居民會待在西環消費;但自西隧開通後,居民都到旺角購物,但外面地區的市民就不會來西環,意味拉走了部分客,生意比以前更差。

料客量跌七成 紅Van司機謀後路



■有小巴司機指,現時西環對外巴士頻密,已搶走不少小巴客,西港島綫通車對小巴更是雪上加霜。羅繼盛攝

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)港島綫列車今天終於「開入」堅尼地城,打破幾十年來當區交通被巴士和小巴壟斷的格局。西區居民從港島堅尼地城站搭乘港鐵,只需7分鐘便可到達上環,13分鐘可去到銅鑼灣。不過,近年已受重疊的巴士路線影響的紅色小巴,面對較低廉的港鐵衝擊,有業界人士預料相關路線客量將大跌七成,有小巴司機計劃轉行專線小巴,甚至轉行揸的士或巴士等。

以堅尼地城往銅鑼灣為例,港鐵成人八達通車資為6.2元,城巴成人車資為3.4元,路線相若的紅色小巴收費則為8元至12元不等。雖然港鐵車程較巴士快,但巴士車費僅為港鐵的55%,巴士仍具競爭力。不過,與港鐵車程相若的紅色小巴價錢明顯較高,預料大部分小巴乘客會被港鐵搶走。

擬轉行專線小巴或的士謀生

小巴行內一般將港島沿電車路的紅色小巴路綫稱為「公海綫」。駕駛「公海綫」達30年的阮先生慨嘆路綫被多條港島巴士綫搶奪,「城巴1號、5號、5B號、5X號、10號,幾分鐘就來一班車,啲人都走去巴士,小巴都只能停在路邊等客。」阮先生稱,近年收入最好時也每更只有400元,市況欠佳更試過只賺200元。他擔心西港島綫會嚴重打擊「公海綫」客源。他指,西港島綫通車後會先觀望一星期,若果真的做不住,也只能轉行專線小巴了。

汽車交通運輸業總會小巴分會主任陳達源表示,「公海綫」全盛時期有近400部紅巴,如今只剩30多部。他指,隨着港鐵、城巴、新巴不斷搶奪,紅巴的競爭力不及其他交通工具。陳達源補充,小巴經營成本不斷上升,30年前每更車租只需70元,加上油渣僅20至30元,每更開支只有100元。不過,現時車租增至600元,車用石油氣又要400至500元,每更開支已增至1,000多元。而平日「公海綫」每更可賺500至600元,但假期因少一隊返工客,慘淡日子只能賺100至200元。

他預計,受到西港島綫開通影響,「公海綫」將進一步流失60%至70%乘客至港鐵,以他了解,有小巴司機已考獲的士牌照擬轉行揸的士,亦有轉行揸旅遊巴士和加入巴士公司。

搭城巴43M 用八達通轉乘港鐵享優惠

另外,城巴M47號綫(華富—香港站)今日起會暫停服務,並由城巴43M號綫(田灣—石塘咀 循環綫)取代。城巴同時亦提供轉乘優惠,供乘客乘搭43M號綫與1、5B、10和A10號綫,來往中環、灣仔、北角以至機場。而43M號綫乘客於堅尼地城站使用八達通轉乘港鐵,亦可享成人0.5元轉乘優惠。

搭港鐵可避塞車 居民讚方便省時



■吳先生 梁祖彝攝

■黃小姐 梁祖彝攝



■潘小姐 梁祖彝攝



■譚小姐 梁祖彝攝

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)西港島綫通車後,為西區居民帶來交通新選擇,有居民指港鐵可避開塞車,將成出外首選交通工具,亦有居民認為巴士、小巴仍有可取之處,會按情況選擇適合交通工具。

在西環居住40多年的吳先生大讚西港島綫方便和節省時間。他指,現時長者都可享有2元乘車優惠,只需要付2元亦可到達不同地方,即使過海也方便得多。

往灣仔搭巴士 去旺角乘小巴

住在堅尼地城約6年的潘小姐表示,即使西港島綫未開通前,區內交通其實已不錯,從堅尼地城往市區很多時候都很順暢,只是下午繁忙時間回來時可能遇上交通擠塞,但情況尚可接受。她又指,即使西港島綫開通,還有其他巴士、小巴等選擇,除非遇上交通擠塞,否則也不一定全部車程都改搭港鐵,例如前往灣仔北一定會選擇巴士,而紅色小巴去旺角只需20分鐘,所以都會繼續搭小巴去旺角。

黃小姐則住在堅尼地城約5年,認為西港島綫啟用後,去中環、柴灣、將軍澳等更方便,「平時搭車去中環都要半小時,去將軍澳又要先搭巴士再轉港鐵,未來可以方便啲!」因為搭港鐵可避開塞車,所以會是她出外交通工具的首選。

自小住在西環達20年的譚小姐認為,以前區內可選擇的交通工具少,的確有點不便,如今小巴、巴士等班次都很頻密,方便得多,西港島綫開通只不過是給居民多一個選擇,「雖然繁忙時間路面可能會塞車,但搭港鐵也可能要多等幾班車,相差不了。」她指未來去九龍等較遠的地方或會使用港鐵,但短途去中環、銅鑼灣則選擇較多,還會選擇巴士。