

香港文匯報訊（記者 殷翔）工聯會屬會汽車交通運輸業總工會（汽總）的代表昨日和九巴車禍調查小組會面，指出大埔嚴重車禍的根源，在於車長薪酬過低、壓力大、培訓不足，加上規定車程時間過短引致延誤屢發，又無人向乘客解釋，以致車長直接面對乘客怨氣等。該會提出多項改善車長待遇和行車安全的訴求，包括要求把車長底薪提高至19,000元以上、延長車程給司機合理休息時間、增加高峰期班次等。九巴管理層承諾跟進改善。

與工會代表見面的包括九巴董事局主席梁乃鵬、副主席陳祖澤、董事總經理李澤昌及企業策劃及業務發展總經理蘇偉基等。汽總第一副主席張子琦引述公司代表稱，別的建議都有建設性，但提高底薪至19,000元就難以做到。不過，張子琦強調，19,000元並非獅子開大口，只是貼近市面重型車輛的薪資水平。

張子琦：要求薪幅屬合理市價

他解釋，巴士司機底薪長年被壓低，一般重型車載的是貨物，巴士載的可是人命。同樣是駕駛重型車輛，沒理由巴士車長的月薪低那麼多。只有將薪酬加至合理水平，才能

工聯促增車長底薪至萬九

汽總要求九巴檢討車程時間增培訓 派駐站人員解釋延誤

吸引人才加入，解決人手不足問題。

工會代表們在會上向資方指出，九巴不斷削減車程時間，是導致班次延誤及乘客怨氣向車長發洩的主要原因。以往繁忙期一段車程時間是90分鐘，現在削減到80分鐘，非繁忙期車程時間65分鐘，現在削減至55分鐘。

車程屢「削時」司機「趕命」更危

他們指出，以往司機走完全程後，還能稍休一段時間，現在只能拚命趕路，再無休息時間。往往由於路面堵塞、壞車等原因延誤，就只好在開下一轉時加速趕時間，希望追回延誤的時間，增添不少風險因素。

同時，延誤發生後乘客並不知道延誤原因，上車後就常以言語暴力向車長洩憤，或會危及全車乘客安全。

工會建議當延誤發生時，巴士公司需派站長或助理到候車人數眾多的車站，解釋延誤原因、告知車輛到達時間，先行緩解乘客怨氣，並建議延長車程時間至合理水平，讓車



■汽車交通運輸業總工會要求車長起薪點調升至19,000元，並要增派人員駐站解釋班次延誤原因。

香港文匯報記者 殷翔 攝

長有足夠的小休。在高峰期需聘請兼職司機增開班次，而非要求月薪司機超負荷工作。

工會又建議加強對新司機的培訓，避免經驗不足及情商不足司機上路。並要求將月薪司機入職起薪點調升至19,000元，並實施20級（每級100元）的增薪點等。

車長建言交涉「黑箱」子虛烏有

至於近日有別的九巴工會聲言汽總「黑箱作業」，更發起罷工抗議九巴的薪資優化方案。張子琦批評所謂「黑箱操作」的指控，認為是小工會為爭取名氣的把戲。

他強調，汽總所有建議均來自大部分車長，每次與資方交涉爭取車長權益均公開透明，並會向所有車長發放通告交代詳情。汽總之所以不支持有關人等是次發起的罷駛行動，是因為訴求不合理，亦無助改善車長待遇。



新鴻基地產發展有限公司 Sun Hung Kai Properties Limited

（於香港註冊成立之有限公司）
（股份代號：16）

以客為先 品牌卓越・實力雄厚

二〇一七/一八年度中期業績摘要

截至十二月三十一日止六個月	二〇一七年	二〇一六年	變動
股東應佔溢利			
（港幣百萬元）			
基礎溢利 ⁽¹⁾	19,973	14,608	36.7%
賬目所示溢利	33,031	20,659	59.9%
每股基本溢利（港幣）			
每股基礎溢利 ⁽¹⁾	6.90	5.05	36.6%
賬目所示每股溢利	11.40	7.14	59.7%
每股中期股息（港幣）⁽²⁾	1.20	1.10	9.1%
土地儲備（所佔總樓面面積）⁽³⁾			
（百萬平方呎）	香港	內地	
發展中物業	21.4	51.0	
已落成出租／投資物業	30.9	12.8	
已落成待售物業	2.8	0.9	
總計	55.1	64.7	

註：（1） 不包括扣除遞延稅項及非控股權益後的投資物業公平價值變動
（2） 中期股息將於二〇一八年三月二十二日派發予二〇一八年三月十四日在登記股東名冊上的股東
（3） 截至二〇一七年十二月三十一日

展望

回顧期內，集團業績令人鼓舞，並錄得強勁的合約銷售額。期內租金收入增長保持穩健；物業銷售盈利增幅顯著，主要是由於本財政年度的香港發展項目大部分於上半年落成。

集團預計租金收入將繼續增長。按所佔總樓面面積計算，在未來五至六年，集團在香港和內地合共約有一千五百萬平方呎的投資物業落成；在中長期而言，將進一步顯著提升集團的經常性收入。

集團有可觀的土地儲備，足以配合未來五至六年的發展，並有信心在香港的可供出售物業落成量能維持在較高水平。集團在香港物業銷售的中期目標是年金額港幣四百億元。集團將繼續物色機會，循不同途徑補充土地儲備，特別是在香港更改農地的用途。

面對新經濟的影響及市場的激烈競爭，集團將善用新科技以加強整體競爭力，加上信譽昭著的品牌、雄厚的財務實力及富經驗的管理團隊，集團在未來將可以繼續蓬勃發展。

如無不可預測的情況，集團預期今個財政年度的業績將令人鼓舞。

香港，二〇一八年二月二十七日



此公布所載資料並不構成法定業績公布。
有關業績公布全文已上載於本公司之網站 www.shkp.com 及香港交易及結算所有限公司之「披露易」網站 www.hkexnews.hk。

娟姐巡察車禍地 促增減速標示

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）今年一月初大欖隧道往元朗方向巴士轉車站發生嚴重致命車禍，工聯會立法會議員麥美娟及元朗區議員姚國威、劉桂容，與運輸署代表到現場實地巡察，要求運輸署在大欖隧道口增設車輛減速指示；在轉車站對出加設慢線；延長現有轉車站對出的安全防護設施；平整轉車站旁斜坡等。署方回應指會積極研究及跟進。

在車禍發生後，工聯會元朗服務團隊於事發後已隨即去信運輸署及隧道公司反映乘客對安全問題的關注，並於昨日與運輸署總工程師（交通工程——新界西）到現場視察，提出多項改善大欖隧道轉車站安全措施。

提多招增安全 運署允跟進

工聯會要求運輸署在大欖隧道口增設車輛減速指示，提早令駕駛人士提高警覺收慢車速；檢視轉車站內的照明設施，改善燈光，令司機或候車乘客能更掌握青朗公路路面交通情況。

他們並建議運輸署參考紅磡海底隧道轉車站的安排；在大欖隧道轉車站對出加設慢線，既能方便巴士駛離轉車站，亦可確保該線的車輛車速不會過快，減少意外發生的風險。同時要求大欖隧道開放更多收費亭，使車輛可分散使用其他行車線，以配合加設慢線的安排。

工聯會並建議研究延長現有轉車站對出的安全防護設施，以增加緩衝距離，加強保障候車乘客安全，而轉車站候車區部分廣告牌長期在招租，使用率不高，建議可考慮拆除、轉移位置或減少候車區廣告牌，避免阻擋候車乘客的視線；研究平整轉車站旁斜坡的可行性，以擴闊轉車站候車區面積。

調查委會全速籌組 九巴下月內交報告

香港文匯報訊（記者 翁麗娜）交通諮詢委員會昨日開會，聽取政府對本月10日造成19人死亡的大埔公路九巴車禍的調查進度。交諮會主席郭琳廣會後見傳媒時表示，政府正全速成立獨立調查委員會，將盡快公佈其職權範圍，及成員名單等細節。

郭琳廣表示，委員知悉警方正就交通意外深入調查，而九巴亦會就意外進行一項內部獨立調查，並於一個月內向運輸署提交報告。運輸署會仔細審視報告內容，並採取跟進工作。行政長官亦已公佈會成立一個由法官領導的獨立委員會，全面檢視專營巴士營運和監管事宜。郭琳廣表示，運輸署亦會檢視九巴車禍意外路段的道路環境及交通管理措施，包括研究應否修訂速度限制、加強現有警告交通標誌及道路標記等，但仍要等待科學驗證才作決定。

交諮會昨日公佈2017年第四季交通投訴數字，顯示共接獲6,666宗投訴及建議，較上季的7,615宗下降12.5%，與2016年同季的6,629宗比較，則上升0.6%。季內接獲的投訴及建議，主要是關於公共交通服務（85%）、執法人員（11%）和交通情況（2%）。

與公共交通服務有關的個案，由上季的6,467宗下降至今季的5,727宗，減幅為11.4%。有關交通情況的投訴及建議，由201宗下降至136宗。有關道路維修的個案，由46宗下降至28宗。涉及違例泊車及其他執法人員的投訴，則由854宗下降至747宗。

但整體而言，去年共接獲約26,600宗投訴及建議，則按年增加3%，主要涉及公共交通服務。報告顯示，去年接獲各種交通工具的投訴及建議中，只得小巴及的士錄得升幅，其中紅色小巴去年增加18.9%，由344宗增至397宗，當中以「引致交通擠塞」的投訴項目升幅最大，達50%，其次是「駕駛行為不當」，增加33.8%。

至於專營巴士的投訴數字去年下跌3.1%，但九巴及其姊妹公司龍運則分別有1%及25.7%升幅。

此外，19座小巴自去年8月起陸續啟用，但早前有報道指啟用近4個月有約廿宗絆倒個案。交諮會報告指收到部分市民投訴該小巴在中門加裝的梯級，使乘客在下車時容易絆腳跌倒，有關個案已交由運輸署調查，要求檢測有關設計。