

九龍巴士(一九三三)有限公司就 SKDC(M)文件第 28/14 號的回應

將軍澳培成路 38 號  
西貢將軍澳政府綜合大樓四樓  
西貢區議會  
主席吳仕福

傳真：2174 8355

吳仕福主席尊鑒：

西貢區議會 2014 年度第一次會議

感謝閣下及西貢區各位議員對本公司服務的關注和督促，就凌文海議員、莊元琴議員、邱玉麟議員於 2014 年 1 月 7 日西貢區議會 2014 年度第一次會議提出「要求九巴撤回加價申請，並改善服務質素」的動議，請參閱附件一之九巴回覆。

如有進一步查詢，請與本人聯絡（電話：2786 8777）。

再次多謝西貢區議會關注本公司的巴士服務。

  
社區事務經理  
柳俊江  
2014 年 1 月 3 日

**西貢區議會 2014 年第一次會議**

**九龍巴士(一九三三)有限公司之回應**

**有關凌文海議員、莊元荃議員、邱玉麟議員提出「要求九巴撤回加價申請，並改善服務質素」的動議**

九巴明白基層市民對巴士服務的期望，以及加價所帶來的影響，無奈面對經營環境困難，加價是迫不得已之舉。導致九巴財政出現困難的主要原因之一，是過去十年鐵路網於新界及九龍大幅擴張，令大量巴士乘客持續流失到鐵路。2002 年鐵路將軍澳支線通車以來，10 年間多條鐵路相繼落成，包括西鐵（屯門至南昌）、馬鐵、落馬洲支綫、將軍澳支線（至康城）以及九龍南環綫。這些鐵路全部開設於九巴營運的範圍內，令本公司每日乘客量由 2002 年的 310 萬人次下降至現時的 260 人次，淨流失 50 萬人次，導致九巴現時約 400 條巴士路線中，七成路線處於虧蝕，需依賴另外三成路線補貼。

九巴網絡內不少路線，因乘客持續流失至鐵路，已經呈現人去線空的結構性問題，要徹底解決才能扭轉因資源浪費而導致虧損的格局。由於網絡失效問題一直未能根治，在營運成本急增的壓力下，九巴才逼不得已需要申請加價。

另外，2013 年上半年工資及燃油成本分別佔總營運成本的 50% 及 21%，而且大部分營運成本均受外圍經濟環境影響而持續上升，所以上一次獲批准的加幅並不足以抵銷九巴因工資增長、通脹、高企的油價等多方面增加的營運支出，繼 2012 年錄得除稅後虧損港幣 5,150 萬元，2013 年上半年亦錄得除稅後虧損港幣 1,950 萬元；預期下半年因工資及通脹進一步上升，營運壓力將進一步擴大。

另一方面，路面擠塞情況日趨嚴重，從 2007 至 2013 年，99% 的巴士路線因行車路面嚴重擠塞而增加了行車時間，平均行車時間增幅為 17%，導致營運效率持續惡化，令九巴在投入額外資源之餘，仍不能提高服務水平。舉例說，如果一條巴士線原本需要 60 分鐘車程，現在行車時間因交通擠塞增加至 70 分鐘，九巴便需要投放額外巴士維持班次，但乘客所獲得的卻是延長了 10 分鐘的車程。此外，在繁忙道路增加巴士數量亦只會令路面更加擠塞，同時增加路邊廢氣排放。這是一個多輸的惡性循環，必須著力解決。

九巴建議政府短期內採用立竿見影的行動改善巴士平均行車速度以及營運效率，包括：（一）加強交通執法檢控違例車輛，如非法在巴士專線停車、等候或上落客的車輛；（二）延長現有巴士專線的生效時間以及在個別樽頸位增加巴士專線；（三）在巴士站旁邊增加黃格，令巴士較容易進出巴士站。長遠而言，政府可參考其它國際城市增加巴士優先措施，以及重新設計繁忙路口以及交通樽頸位置；利用智能科技，進行全港性一站式交通監控、管理及執法；並可考慮使用巴士快速公交系統與鐵路互補。

對於議員提出的建議，本公司會盡力履行社會責任，並在任何可能的情況下改善服務質素。一如議員建議，本公司將積極重組路線，以減低營運成本，降低未來加價壓力。

作為上市公司載通國際的主要附屬公司，九巴一直有向公眾提供公開透明的營運帳目，公眾可以到香港交易所網頁，查閱本公司相關的業績報告。另外，本公司亦設有多個部門，回應議會及乘客的疑問，建立良好溝通渠道。

對於提供更多車資優惠及分段收費的可能性，如上所述，九巴現正處於嚴峻的營商環境，面對油價高企及其他營運支出持續上升，加上路線重組工作只是剛剛起步，我們仍需面對重大的財務及營運壓力。因此，我們須小心衡量新增車資優惠對公司的整體票價所帶來的壓力。

然而，九巴會繼續投放資源更新車隊並改善設施。譬如九巴已訂購了約 200 部歐盟第五代超低地台空調雙層巴士更新車隊，並將於 2014 年內付運到港，這有助減少空氣環境污染。其他服務改善措施包括提升巴士轉車站的設施，提升前線人員設施，加強資訊及科技的應用等。是次提出申請的調升幅度，旨在令九巴得以減低目前持續虧損的營運壓力，期望於 2014 年恢復財政健康穩定，賴以維持 12,000 員工的生計及為每日約 260 萬人次乘客提供優質巴士服務。

2014 年 1 月