

西貢區議會
2012 年度第七次會議
九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

有關林咏然議員就九巴票價提出的議題

九巴自 1933 年獲批巴士服務的專營權以來，一直致力為乘客提供適切的巴士服務，包括為一些較偏遠及沒有其他公共交通工具所及的地區提供巴士服務，照顧社會的需要。

隨著鐵路網絡發展，部份巴士線由於與鐵路及小巴線重疊而流失絕大部份乘客，變得不合事宜，以 690 線和 692 線為例，自港鐵將軍澳線開通十年以來，客量大跌近五成，已經完成歷史任務，路線必須重組或合併，從而優化整個網絡。事實上，九巴多次提出以透過合併、縮短路線或提供港鐵接駁路線的方式，整合 690 線和 692 線，以優化區內的巴士服務網絡。優化後，騰出的巴士資源可以投放區內其他原有路線加密班次，或開拓需求殷切的新巴士線服務，包括開辦特快線到區外。可是有關建議一直未獲區議會及地區人士支持。

九巴網絡過往無法優化，導致九巴網絡欠缺效率。現時九巴營運的 400 條路線中，只有三成為高乘客量的受歡迎路線，七成為乘客量偏低的路線。如果繼續維持現狀，低乘客使用量的巴士不但阻塞路面交通，巴士人均碳排放量亦高企，車隊無法服務真正有需求的路線。

在香港現行用者自付的原則下，要求三成普及路線的乘客，變相津貼七成乘客用量偏低的路線，對乘客不公道。

巴士是根據運輸署規定的網絡營運，路線數目、走線及班次水平等，均受運輸署嚴格監管。目前面對的最大挑戰，是經營成本持續上升，主要來自員工薪金及燃油成本。九巴的成本結構中員工薪金佔營運成本近半，燃油成本佔兩成半，即使九巴已致力開源節流，但由於成本結構可減省空間有限，只能從優化網絡入手。

自 2011 年初以來，燃油成本上升四成，員工薪金亦累積上調 9%，其他營運成本亦隨通脹加劇而上調，隧道費加幅亦逾 5%。九巴於 2010 年 7 月申請加價，直到 2011 年 5 月 15 日獲批 3.6% 的加幅才正式生效，並不足以抵銷國際油價加幅的一

半，更遑論整體營運成本的增加。九巴申請加價過程橫跨兩年，事實上非每年加價。

面對網絡缺乏效率的問題，九巴必須透過有效及大規模的路線優化計劃，促進巴士及路面資源善用，讓巴士與鐵路網絡互相配搭，更加協調。九巴更不希望以加價抵消營運成本的上升。

九巴認為，可以透過五個範疇解決現有問題：

1. 為乘客利益著想，優化巴士路線，有效分配調度巴士資源
2. 透過「分區」方法優化路線，謀求雙贏
3. 加強巴士轉乘樞紐以優化網絡連接度，更切合公眾需要
4. 調配資源，開辦客量較高的新路線，例如途經高速公路及新隧道的快線，邊境巴士線，服務不斷上升的客量需求
5. 以高客量需求的路線，取代低客量路線行走繁忙路段

九巴承諾，保留一些社會上有真正需要的巴士路線，並利用「分區」為本的方式重新檢視及調配資源，提升服務水平。

以上方案長遠有助減低車費壓力，讓乘客體現更快及覆蓋面更廣的巴士服務，有助減低路面交通擠塞及符合環保原則，對所有人來說都是雙贏。

此外，九巴服務一直備受路面交通影響，由 2007 年至 2011 年間，巴士行車時間平均增加 16%。巴士在路面行車面對不同路面情況變化，包括路面交通意外、交通擠塞、遊行、封路或交通改道、特殊天氣狀況等，均可能導致誤點或脫班。九巴已經通過增聘車長、推出一系列激勵現職車長的措施，以及調動現有資源，務求進一步改善脫班率，為乘客提供更穩定的班次。現時脫班率已下降至 3%。

期望在區議會及地區人士支持路線重組的方案下，九巴可以提供更具效益的服務網絡，締造多贏局面。

2012 年 11 月 5 日