

有關黃達東議員、陳偉明議員、鄭泳舜議員、劉佩玉議員  
「反對公用事業大幅加價」之議題

有關馮檢基議員、梁有方議員、吳美議員、秦寶山議員、  
覃德誠議員、黃志勇議員、衛煥南議員  
「強烈反對九巴加價」之議題

九龍巴士(一九三三)有限公司之回應

作為公共服務機構，九巴深明加價對民生的影響，然而營運成本持續上升，九巴雖然已竭力開源節流，但仍未能抵銷沉重的成本壓力，2012 年上半年錄得除稅後虧損港幣 1,520 萬元，預期下半年因工資及通脹進一步上升，虧蝕將進一步擴大。為免緊絀的資源影響服務質素，在迫不得已下才於 2012 年 11 月提出加價申請。九巴承諾會善用資源，提升巴士服務。

九巴並非年年加價，對上一次申請加價是兩年半前，九巴並沒有如其他公用事業每年加價，九巴對上一次的加價申請是 2010 年 7 月底，審批至生效歷時近 10 個月至 2011 年 5 月 15 日獲准加價 3.6%，根本不足以抵消國際超低硫油價升幅的一半，更遑論整體包括工資及通脹導致持續飆升的營運成本。九巴申請 2013 年加價 8.5%，這次申請的加幅，與過去兩年通脹率的總和（8 至 9%）相若，希望在 2013 年達至收支平衡。

自 2011 年初以來，九巴主要成本項目的開支大增，其中燃油成本上升約三成五，燃油費 2012 年上半年佔九巴總營運成本約 23%；佔總營運成本近五成的員工薪金於 2011 及 2012 年亦累積上調 9%，隧道費加幅亦逾 5%。九巴巴士營運在 2011 年的回報率為 1.37%。預計於 2012 年上半年的回報率為負 0.5%。如獲批准按今次申請的幅度加價，2013 年的回報率預計將為 0%。

九巴是一個人力密集的機構，整體員工背負 1.2 萬個家庭，營運 3900 部巴士需聘用約 8500 名車長、2000 多名維修人員，加上站長及督察，人力密集。由於高油價、人工等經營成本持續上升，巴士路線網絡失效等，導致虧損。九巴深明加價對民生的影響，認真考慮到市民的承受因素，在虧損壓力下才提出加價申請，希望在 2013 年達至收支平衡，讓九巴可以購買新巴士，招聘人手，以持續正常良好運作，以及持續提升服務質素。

有輿論提到「可加可減」方程式計算出來的加幅只為 4.3%，其實這個方程式未能充分反映巴士公司的成本結構。汽油部分在 CCPI（綜合消費物價指

數)只佔 0.6%，但燃油成本現已佔九巴總營運成本約 23%，這差距說明目前可加可減機制的方程式，未能真實反映巴士公司的燃油成本，反映不到九巴營運成本上漲的主要因素。再加上這次審批後於 2013 年才能加價，涉及兩年的時差及通脹。

九巴於 1933 年投得九龍及新界地區的巴士專營權，2013 年就是九巴的 80 周年。按照專營權的理念，巴士票價一向按照用者自付的原則來釐定，但同時以乘客密集受歡迎又賺錢的路線補貼偏遠地區人口分散又缺乏替代交通工具的巴士路線，確保香港市民可以獲得最佳的巴士服務。在這專營原則下，九巴早年一直是以大約七成乘客密集的普及路線，支援補貼另外三成偏遠地區需求較低但沒有替代交通工具的社會服務路線，這做法原本一直行之有效，為其他由政府補貼公共交通的國家及地區所豔羨。

但過去 10 年，在鐵路為主的交通運輸政策下，鐵路網大幅及極速擴張，巴士乘客持續流失到鐵路，10 年內九巴由 2002 年高峰期每日 310 萬載客人次，跌至目前暫維持約每日 260 萬人次；另外加上日趨嚴重的路面擠塞及大型基建及鐵路工程令路面行車面積減少，引致九巴巴士路線行車時間平均增加一成六時間，其中六成的巴士路線甚至增加一成半至三成行車時間，這些都會對巴士乘客量構成負面影響，對巴士業界確實是一個巨大的衝擊及挑戰。

2002 年 8 月，地鐵將軍澳支線通車當日，九巴載客量即日減少 10 萬人次；緊接的 2003 年九廣鐵路西鐵線，以及隨後一年的馬鞍山鐵路、去年的港鐵九龍南線通車，大量的九巴乘客流失至鐵路系統，但九巴車隊車輛數目未能跟載客量下降比例相應下調。

而近年巴士路線整合的進度受阻，現時行走的 400 條巴士路線中，有七成路線虧損，在香港現行用者自付的原則下，讓三成受乘客歡迎的路線，長時間補貼七成虧損的路線，對廣大乘客亦不公平。

九巴一直透過與運輸署及各地區人士磋商溝通，希望盡快整合乘客使用量偏低、有替代交通工具而又重疊的過時巴士線，透過路線重新整合來提升巴士網絡效益，以便九巴可以騰出巴士，調配到區內行走有更迫切需求的新、舊路線，開源節流，以抵消成本上升帶來的加價壓力，促進過時的網絡更新變化，改善環保，達至多贏局面。

只要讓香港的專營巴士公司以商業原則及有效率地營運，巴士公司依然具備競爭的空間。九巴期待在取得政府的認同下，可以增加更多利用高速公路及新隧道的快達巴士路線、邊境巴士線及透過新設的轉乘站，方便乘客

轉駁更多巴士路線，相信這些都是會取得乘客認同的。

九巴過去兩年來一直致力開源節流，特別在積極開拓廣告收益等非車費收入。其中車身、車廂、巴士電視、候車亭燈箱等廣告收入，在 2010 及 2011 年均每年約為港幣 1 億元。而 2012 年上半年亦錄得港幣 5,480 萬元廣告收入，較 2011 年同期增加逾 7%。所有廣告收益均已全數計入九巴專營巴士業務的賬目內以減輕財政壓力。九巴廣告作為開源的非票務收入雖然持續上升，但與九巴每年約港幣 60 億元的票務收入相比，只能對巴士營運的賺蝕起若干補貼作用。

八達通巴士轉乘計劃為乘客提供更全面的車資折扣優惠，同時改善了公共交通網絡覆蓋範圍，有助節省資源和紓緩繁忙道路上的擠塞情況。現時九巴提供近 80 個八達通巴士轉乘計劃，覆蓋超過 260 條巴士路線。至於分段收費，目前九巴共有約七成巴士路線設有分段收費。對於分段收費及八達通巴士轉乘優惠的建議，九巴會在優化路線網絡時進行檢討與研究。

九巴對設立「專營巴士票價穩定基金」持開放態度，但不同意須將巴士公司的土地發展項目的某個百分比撥入「專營巴士票價穩定基金」。專營權條款對土地也有明確規定，九巴不能將出售地皮所產生的收益或虧損，計算入專營巴士帳目內。

九巴的控股公司載通國際近年出售或發展的前車廠用地，全部屬九巴在幾十年之前在公開市場以市價競投或以私人合約購入，絕非政府撥出的廉價土地，亦沒有得到任何政府的土地優惠。

以用作發展曼克頓山的地皮為例，該地皮是九巴於 1955 年向 THE HONGKONG AND KOWLOON WHARF AND GODOWN COMPANY LIMITED (九龍倉)以市價購入，土地註冊處有明確記錄，絕非政府廉價批地。按照巴士專營權條款的規定及監管精神，九巴巴士營運與土地相關的財務處理是清晰分隔的，目的是確保巴士公司不能透過土地升值而令其專營賬戶的資產值提高，谷高巴士營運的准許回報額，增加加價壓力，推高票價。這塊地皮近五十年來並沒有因升值而透過巴士票價賺取任何回報。

政府在 2006 年延續幾間巴士公司專營權時，加入了「可加可減」的票價調整機制，當中有關回饋乘客安排作出了修訂，即巴士公司與乘客平均分享回報的啟動點由固定資產平均淨值回報率 13%修訂為 9.7%。有關安排要求巴士公司在徵詢政府後，彈性決定何時運用回饋乘客數額中最多相等於全年總收入 1%的款額，以降低日後所需加價的幅度，又或用以提供票價優惠。

然而九巴的「回饋乘客安排」數額結餘早於 2011 年 12 月已用罄。九巴於 2012 年上半年已錄得除稅後虧損港幣 1,520 萬元，預期 2012 年下半年因工資及通脹進一步上升，虧蝕將進一步擴大。在虧蝕情況下，九巴不具備啟動回饋乘客安排的條件。此外，「可加可減」方程式並未能充份反映巴士公司的成本結構。汽油部分在 CCPI (綜合消費物價指數) 只佔 0.6%，但燃油成本現已佔九巴總營運成本約 23%，這差距說明目前可加可減機制的方程式，未能真實反映巴士公司的燃油成本，反映不到九巴營運成本上漲的主要因素。

雖然面對艱難的營運環境，九巴承諾仍然持續投放資源提升服務，未來五年需斥資超過港幣 50 億元，購買 1,800 部歐盟第五代或以上型號的環保巴士，並將於 2013 年底或 2014 年初在指定路線，分別推出超級電容巴士、電池驅動巴士和混能巴士的載客服務。其他服務改善措施，包括提升巴士轉車站的設施，繼續增聘車長及前線人員，加強資訊及科技的應用等，以回應市民對改進巴士服務的要求與期望。

(完)

2013 年 1 月 15 日