



九龍巴士(一九三三)有限公司
THE KOWLOON MOTOR BUS CO. (1933) LTD.



龍運巴士有限公司
LONG WIN Bus Co. Ltd.

政府批准九巴及龍運加價申請

政府今日宣佈批准九龍巴士(一九三三)有限公司(「九巴」)及龍運巴士有限公司(「龍運」)於今年5月15日起分別加價平均3.6%及3.2%，九巴及龍運對今次獲批准加價的幅度感到十分失望，因為它根本不足以彌補單是燃油價格的升幅。

九巴和龍運車隊使用的超低硫柴油，就以九巴於2010年7月30日向政府提交加價申請時計，當時油價是每桶86美元，然而在八個多月後的今天，該油價已上升至每桶138美元，增幅達60%。由於燃油開支佔九巴2010年總營運成本約18%，即使油價維持在現時水平而不繼續上升，單是燃油價格的升幅已令九巴2011年總營運成本較去年增加約10%，遠超過九巴今次獲批准加價的幅度。換言之，九巴加價後的收入仍難以應付目前不斷上升的營運成本。

九巴有必要再次指出，不能單以通脹率來衡量九巴的加價申請，因為燃油只佔綜合消費物價指數的0.7%，燃油開支卻佔九巴2010年總營運成本約18%。

此外，九巴及龍運全體員工在2009年及2010年分別獲加薪1.5%及1.8%，兩年累計的加薪幅度為3.3%；其間九巴隧道費則增加了7.5%，新購巴士及零件的價格亦有上升。預計2011年及其後營運成本會繼續增加，當中包括員工薪酬的升幅、購置最新型號環保巴士及繼續改善設施和服務等，還未計算各條隧道的加價幅度。

然而在收入方面，因受鐵路網擴張的影響，九巴近年的平均載客量持續下降，2010年的每日平均載客量已下降至約259萬人次，較2008年少約3.8%。雖然我們一向致力推動巴士路線重組，但於各地區議會上遇上重重困難，未能讓我們更有效率地營運巴士服務。

面對未來，九巴及龍運除了要繼續應付公共交通市場激烈的競爭外，油價、工資、隧道費、購買巴士及零件支出等營運成本持續上升的壓力，亦將為九巴及龍運帶來更嚴峻的營運環境。