

## 正視積金易漏洞 徹查原因迅速堵塞

繼香港文匯報早前報道積金易平台懷疑存在漏洞、有個別戶口出現供款金額異常後，昨日有立法會議員表示接獲部分僱員及強積金中介求助，顯示更多類似問題，足見異常情況並非孤立個案。積金易平台關係到每一個打工仔的權益，出現此類錯誤絕對不可接受，亦不是一句「系統初期未完善」可以搪塞的。積金局應該直面公眾，解釋清楚系統現時存在的問題以及背後的原因，講清楚有何修補措施以杜絕類似情況再次發生，令打工仔放心使用。

有立法會議員接獲僱員及強積金中介的求助，反映加入積金易平台後，供款紀錄一直未能正常顯示。此類問題接二連三地出現，損害了打工仔的切身權益，也讓公眾對該平台的信任度下降。

最新曝光的一些個案顯示，有僱主設定了自動轉賬按時供款，但員工兩個月後仍收不到供款，甚至有離職員工未能提取作為遣散費的對沖強積金。有強積金中介人向積金易平台反映問題超過數月，未獲妥善處理，只推說IT問題要求等候。對於這些批評的聲音，積金易公司高層反指「指控完全與事實不符」，聲稱「絕大部分僱主均能順利使用及作出供款」。

積金易平台是政府耗資49億元、歷時7年時間打造的強積金中央電子平台，初衷是為了提高強積金管理的效率和透明度，更好保障打工仔的退休生活。然而，如今卻因為頻頻出現的漏洞問題而蒙上陰影。正如財經事務及庫務局局長許正宇所言，「任何影響僱員強積金權益的情況都不能接受。」供款紀錄與實際情況有出入、供款金額有偏差，這些看似個別的情

況，實則是嚴重且不可接受的錯失。更令人費解的是，積金易平台在推出前，進度一再延誤，理應有充裕的時間進行測試和演練。而且為求穩妥，各強積金受託人的數據並非一次過加入平台，而是逐一加入，暫時僅有5間強積金受託人公司加入。但即便如此，仍然出現諸多問題，市民心中存有很多疑問。究竟是哪裏出錯了？為何籌備演練了這麼久卻沒有發現？隨著未來越來越多強積金受託人加入，平台有何修補措施來杜絕類似情況的再次發生？積金局作為主管機構，對此不能輕描淡寫，而應該勇於擔當，直面打工仔和公眾的質疑，詳細解釋系統現時存在的問題以及背後的原因，以恢復公眾的理解和信任。

積金易平台一方面要迅速解決當前存在的問題，確保每一宗供款都能得到適當處理；另一方面要深入檢視積金易平台系統及過往相關紀錄，找出潛在的風險和隱患，並及時進行修復和改進。同時，還要加強與強積金受託人的溝通和協作，包括安排外展隊加強與受託人及僱主溝通，確保僱主能成功登記及供款，在過渡期內持續監察平台運作，防止類似情況再次發生。

積金易平台作為一個全新的中央電子平台，其建設、營運難免遇到挑戰，但是，這並不是容忍問題存在、坐視不理的理由。積金易平台出現的問題，不僅僅是技術層面的問題，更是管理、監督、服務等多方面問題的集中體現。政府作為平台的推動者和監管者，必須負起監管責任，確保平台安全穩定運行，切實保障打工仔權益，讓積金易平台真正發揮出應有的作用和價值。

## 文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

## 優化巴士路線 從嚴審核加價

三間專營巴士再次申請增加票價，加幅遠高於通脹，引起公眾譁然。本港經濟復甦未如預期，巴士服務與民生息息相關，巴士大幅加價加重普羅市民負擔，更會引發通脹連鎖反應。設立類似港鐵的可加可減機制，或更難根據經濟好壞、市民收入的實際情況調控巴士票價，更有效的辦法是政府積極整合地區及巴士公司的意見，優化巴士路線、提高營運效率，紓緩加價壓力，政府更要對巴士申請加價從嚴把關，避免市民生活百上加斤。

消息指，九巴申請加價6.5%，城巴申請加價約9.5%，新大嶼山巴士申請加價6%，加價理由是經營成本持續上升，包括為員工加薪、燃油價格不穩、鐵路搶走客源等。有意見認為，巴士應參考港鐵做法，設立與通脹等數據掛鈎的票價可加可減機制。不過，有分析認為，港鐵可加可減機制的多年實踐反映，由於通脹、交通從業人員的薪酬等參考指標長期呈升勢，港鐵票價幾乎有加無減，而且在按機制辦事下，如果反對加價反而顯得不尊重機制，「政府沒辦法再於經濟困境時凍結巴士加價。」

其實，社會要求改革港鐵可加可減機制的呼聲持續高漲，港鐵可加可減機制曾作出調整，與物業發展利潤掛鈎，但實際上為票價帶來的減幅輕微。因此，巴士設可加可減機制調整票價，並非最理想途徑。包括立法會議員在內，不少關注巴士服務的社會人士指出，巴士公司若因乘客量下

降而加價，屬「殺雞取卵」的趕客做法，巴士要改善經營狀況，關鍵在於透過資源整合，改善服務質素、降低票價，才能吸引更多乘客搭乘，從而增加收益。

部分巴士路線重疊、站點過多，是存在已久的問題，但由於地區人士強烈要求，重組路線的提議必遇反對聲音。隨着港鐵線路延伸及其他交通工具加入市場，重組巴士路線有助減輕巴士公司營運成本，降低巴士頻頻加價的誘因。政府應積極介入，協助地區人士和巴士公司商討重組路線的合理安排，減少重組路線的阻力，共同努力達至惠民的目的。

近年政府持續推動專營巴士重組，正是為了讓巴士公司靈活調配資源、加強服務。2022年行政長官會同行政會議宣布多項與巴士專營權有關的措施，其中最大改動就是將城巴新巴的專營權合併。去年7月1日城巴新巴正式合併，市民最關注合併後車費會否加價。運輸署曾表明，署方會做好把關，合併後不會加價；合併的巴士公司管理層亦表示，希望透過合併整合原有路線之餘，提升車隊競爭力及達至「交通靈活性」的新目標。但如今申請加價幅度最大的，正是合併後的城巴。

面對環境轉變、客量下跌，巴士公司不能簡單地依賴加價來增加收入，這很可能陷入惡性循環，令巴士公司和市民雙輸。政府須對巴士加價申請嚴格把關，敦促巴士公司多從優化服務、加強競爭入手，提升成本效益，確保本港公共巴士持續提供良好服務質素。

## 九巴申加價6.5% 城巴9.5% 議員倡容許另闢財路補貼營運成本

九巴、城巴及新大嶼山巴士繼去年加價3.9%至7%後，今年再次申請上調票價，加幅遠高於通脹。消息指，九巴、城巴及新大嶼山巴士分別申請加價6.5%、9.5%及6%。香港特區立法會議員田北辰向香港文匯報表示，專營巴士每次申請加價都是「開天殺價」，建議特區政府為巴士調整票價制定機制，規定幅度要與通脹掛鈎，亦可動用政府於港鐵獲取的收益補貼巴士公司虧蝕，「停止由市民荷包攞錢！」但立法會議員陳恒鑌認為「按機制例牌年年加價」非市民之福，亦不應由政府補貼巴士，建議允許巴士站開設便利店等，由非票務收入補貼營運成本。

●香港文匯報記者 王偉

根據現行機制，專營巴士要加價須先向運輸署申請，再經由各方討論。運輸署考慮各方面因素後制定一個加幅，再交由行政會議批准。不過，這做法每次都引起爭議，加價審批也往往滯後兩三年，亦即今年加幅實際是累積多年因素。因此，巴士公司幾乎每次申請加幅都是「開天殺價、落地還錢」，例如去年九巴申請加9.5%，城巴、新巴市區線劃一申請加2元，城巴機場線申請加50%，新大嶼山巴士申請加價9.8%，最後行會批准加幅（扣除專營巴士豁免隧道費基金）分別為3.9%、4.9%、及7%。

### 實際加幅或壓低兩三個百分點

翻查資料，城巴兩個專營權去年專營巴士豁免隧道費基金戶口總共有約140萬元，若動用基金抵消，相信實際加幅有望下調1至1.5個百分點；至於九巴的「基金」餘額4.5億元，實際加幅有望壓低兩三個百分點。

「實政圓桌」立法會議員田北辰昨日在接受香港文匯報查詢時表示，現時每次專營巴士定期申請加價，加幅都「獅子開口」，市民觀感不佳。長遠應該設立類似港鐵的票價調整機制，按照通脹等數據調整票價。事實上，巴士加價幅度一直遠超通脹，以去年為例，九巴實際加價3.9%、城巴加價4.9%；同年通脹為2.1%，今年預計通脹為1.3%，累計也才大約3.4%，故巴士只應加價3.4%。

對巴士公司提出種種經營困難，田北辰認為應由作為港鐵大股東的特区政府，將港鐵股息補貼巴士公司：「巴士公司經營問題沒理由讓市民埋單！公共交通涉及公共利益，應該去和政府協商。現在政府正在補貼巴士公司，將巴士隧道費建立滾存基金抵消票價加幅，未來還可以用港鐵給政府的龐大股息去補貼巴士服務，以維持公共交通系統運作，無須將額外成本轉嫁市民。」

### 冀允許大站設便利店等增加收入

不過，立法會交通事務委員會主席、立法會議員陳恒鑌認為，若建立明確加價方程式，最開心的是巴士公司，「年年必定『按機制加價』，政府沒辦法再於經濟困境時凍結巴士加價。」

他又反對由政府「包底」補貼巴士公司的虧損：「用者自付是香港成功之道，政府才能維持健康財政情況。若開放政府補貼公共交通工具的先例，會造成愈來愈沉重和龐大的庫房負擔。」

陳恒鑌建議特區政府應協助巴士營辦商開拓更多非票務收益，避免將其營運成本全部轉嫁給市民：「例如政府可以推動與巴士公司合作，於隧道出入口位置興建大型轉車站，站內設立各類便民的商業或零售用途設施；以及在中、大型巴士站設立便利店、手機充電站等，以增加非票務收入。」

運輸署發言人回應這次巴士申請加價時表示，政府會以審慎的態度處理票價調整申請，在評估票價調整時，會考慮專營巴士營辦商未來成本、收益及回報的預測、市民接受程度及負擔能力，以及巴士服務質量等因素，會一如以往做好把關工作。

# 票價調整「無數計」 巴士年年「開獅口」



●九巴、城巴和新大嶼山巴士分別申請加價6.5%、9.5%及6%。香港文匯報記者黃艾力攝

## 三間專營巴士去年和今年加價概況



## 三巴士公司稱成本年年漲 審慎調整票價

香港文匯報訊（記者 王偉）巴士申請加價引發公眾關注。九巴在回覆傳媒查詢時表示，因應營運情況和成本變化，九巴申請的調整幅度非常審慎，已平衡財務上可持續發展的需要及市民接受程度，期望政府盡快處理有關申請，以改善巴士公司的經營狀況。城巴、新大嶼山巴士的加價理據若若，指成本年年上漲，有必要跟隨其他公共交通工具調整票價。

「社會經濟仍有待全面復甦，加上市民改變出行習慣，巴士要和鐵路競爭，巴士乘客量有所減少，巴士公司受營運成本上漲的挑戰。人力資源方面，九巴繼去年加薪4.2%後，今年亦加薪3.52%，以改善員工待遇和

挽留人才。」九巴表示，受國際形勢影響，燃油價格長期不穩，且需要持續投放資源，不斷維持及提升巴士服務質素。

發言人稱，九巴一直透過不同優惠，包括轉乘優惠、月票計劃、優惠站等，減輕市民的出行開支，希望政府盡快處理調整票價申請，並考慮運用「專營巴士豁免隧道費基金」減少乘客的負擔，讓巴士公司可持續和合理地營運和發展。

城巴發言人表示，城巴面對燃油及工資等多項成本上漲的壓力，票價已維持逾一年未有調整；但其他交通工具如鐵路、的士、小巴及渡輪公司等已於本年度獲准或落實加價。為挽留及吸引人才，城巴已連續三年加

薪，以確保有足夠人手，持續提供高質素的巴士服務。然而，薪酬調整必須配合票價調整，方能維持財務可持續性。

發言人重申有必要調整票價，將期內的物價及營運成本變動納入考慮，以確保香港擁有一個可實現財務穩健，且無須政府資助的巴士營運模式。

新大嶼山巴士發言人表示，申請加價是基於油價、人工開支上漲，理解公眾對加價有憂慮，但工資開支佔公司大部分成本，希望員工有合理回報，至少待遇與其他巴士公司看齊。由於嶼巴規模較其他巴士公司細，亦欠缺非票務收入幫補開支，所以有需要提高票價，令公司不會由盈轉虧。