

5 巴士公司申加價 最高達 65%

議員批評「瘋狂」 市民呻吃不消

香港經濟正在逐漸復甦，加風卻殺到埋身，5間專營巴士公司加價申請方案昨曝光。其中，九巴、龍運及新大嶼山巴士擬加價 8.5% 至 9.8%；城巴機場線申請狂加 50%，機場服務以外日常和通宵服務路線亦平均加價 23%；城巴、新巴港島及過海線申請劃一加價 2 元，看似小數目，但個別短途路線原價三四元，劃一加 2 元後加幅達六成半。立法會交通事務委員會主席陳恒鑞批評，劃一加票價 2 元不合理，機場專線五成加幅更是「瘋狂」。

政府昨向立法會提交相關文件，顯示九巴申請的加幅為 9.5%；新巴及城巴申請所有路線票價劃一調高 2 元，另城巴申請機場服務路線（即「A」及「NA」字頭）票價調升 50%，而機場服務以外日常和通宵服務路線（即「B」、「E」、「R」、「S」及「N」字頭線）票價上調 23%。龍運申請加幅為 8.5%；新大嶼山巴士為 9.8%。

若這個加價方案獲通過，機場巴士路線票價加幅相當驚人。例如城巴 A10 線往返鴨脷洲至機場，目前成人單程票價 48 元，加價五成後新票價為 72 元；往返將軍澳寶琳的 A29 線，由每程 42 元加至 63 元。

不過，機場線還不是加幅最高，城巴新巴港島及過海路線申請劃一加價 2 元，個別短途路線巴士原本車資並不高，例如城巴 98 號線目前車費 3.1 元，加價後新票價為 5.1 元，加幅高達 64.5%。

城巴：票價無法抵消成本上漲

立法會交通事務委員會本周五將討論有關巴士加價申請，該委員會主席、民建聯陳恒鑞表示，理解巴士公司經營困難，但過去加價方程式以加幅作基準，認為城巴新巴劃一加 2 元偏離原有程式，做法完全不可取、不合理，屬於瘋狂加價，相信大家是不能接受。不少市民形容加幅吃不



巴士是市民日常乘搭的交通工具。

部分巴士路線加價例子

公司	路線	加價前	加價後	加幅
九巴	1 尖沙咀至竹園邨	6.2 元	6.8 元	9.7%
	968 元朗西至天后	24.7 元	27 元	9.3%
城巴	78 黃竹坑至華貴	3.8 元	5.8 元	52.6%
	98 鴨脷洲至香港仔	3.1 元	5.1 元	64.5%
	10 堅尼地城至北角	4.2 元	6.2 元	47.6%
	A11 北角至機場	40 元	60 元	50%

註：票價以單程計，假設申加價獲通過。

資料來源：立法會文件

消，「就算政府有交通津貼畀我哋，都無法彌補巴士加幅。」

九巴回應查詢時表示，按今次建議，九巴平均每程加價約 0.7 元，龍運平均每程加價約 0.9 元。九巴目前「專營巴士豁免隧道費基金」戶口累計約 4.5 億元，如果加價能夠從基金中扣除作紓緩，九巴平均每程實際加幅將低於 0.7 元。九巴及龍運在過去 20 年平均每 5 年和 10 年才加價一次，期望政府盡快批准。

城巴新巴則指，由於票價水平無法抵消營運成本上漲，故作出今次申請加價建議，令車費達致財政可持續水平。城巴（專營權一）及新巴過去 15 年來僅曾 3 次調整票價，但同期燃油價格及工資等各項營運成本不斷上漲，票價水平未能追上通脹。

市民有話說

即使係加 10% 我都覺得好高，希望政府為市民爭取將加幅減低，畢竟有不少人需要坐巴士，對市民的生活無可避免有影響，基層市民可能要節衣縮食。



王小姐



陳先生

我平時搭短途路線比較多，如果政府批准咁樣加。我又經常坐新巴、城巴的路線，每月的交通費起碼要多約五成，普羅市民唔可能承受咁大加幅。

機場員工恐焗坐貴車 礙吸「新血」

城巴申請機場路線加價五成，引起航空業界關注，不少在機場工作的員工表示，恐被迫捱貴車資，甚至要「貼錢」打工。工會亦形容加幅「難以置信」，在機場工作通勤時間長，加上車資昂貴，原本已很難請人，加價之後或阻礙新血入行。

在機場從事飛機餐製作的吳先生表示，日常搭乘城巴 A 字頭路線往返市區及機場，若加價 50%，或會加重生活負擔，「現時每程車 40 元，每日往返都至少 80 元，若加價真的頂不順。」

機場空運員工協會總幹事儲漢松解釋，城巴主要服務九龍區及港島區，不少機場員工都住在這兩個區域，雖然政府有提供機場員工八達通優惠，每程可以節省 10 元，但加價後，仍有大批員工捱貴交通費，「打工一個月需要負擔三四千元的開支，這樣的昂貴開支都會影響年輕人入行。」

航空業隨社會復甦陸續復甦，惟業界面對人手短缺問題，民用航空事業職工總會主席李永富表示，「員工工作量上升，但是收入卻沒提高，這樣只會使更多員工因無法負擔昂貴的交際費而選擇離職。」李永富建議，航空公司提高員工薪酬和交通費津貼，同時政府可考慮設立機場員工的交通專線，為員工提供專線巴士服務。



機場巴士申請大幅加價。

學者倡設票價可加可減機制

5 間巴士公司齊聲申請加價，加幅高達五六成，目前專營巴士票價調整制度沒有「封頂」機制，有立法會議員建議效法港鐵，設立票價調整公式，若運算出來的加幅高於通脹，就動用政府作為港鐵大股東的股息收入補貼巴士公司。學者亦認為，目前巴士沒有設立如港鐵的調整票價制度，公眾無從了解巴士公司的加價依據，建議政府為巴士公司設立更客觀的票價調整方程式，提升透明度。

立法會議員楊永杰批評加幅高於 1 月通脹 2.4%，質疑巴士公司賺到盡，建議政府將收取專營權的費用聯同外匯基金部分收益及港鐵股息等資金設立「公用事業穩定基金」，穩定市民交通工具、電費及煤氣等公用事業開支，減輕基層生活負擔。

另一議員田北辰稱，政府可效法港鐵，為專營巴士設立「可加可減」票價調整機制，同時要為加幅「封頂」，「加幅上限與通脹率看齊，如果計出來條數超過通脹率，差額就由政府收到的港鐵股息去補貼。」

中國金融體制改革來得及時

美國似乎又出現金融危機，硅谷銀行出現虧損與擠提，不少銀行也牽涉在內，聲勢未如金融海嘯時的雷曼，卻在美國加息之際發生，令人擔心美國金融體系的穩定。美國政府急速反應，顯示其十分重視，防止影響蔓延，製造出危機來。美國加息的傾向也一下子倒轉，金融形勢大變。可以說美國政府今次認真反應，效率奇高，卻同時代表美國金融內在問題嚴重，牽一髮可以動全身，因而美國政府不能不

急謀應對。

中國兩會召開，提出國務院機構改革方案，其中最主要部分是金融體制的改革，組建國家金融監督管理總局，兼管銀行與證券業，接替人民銀行與證監委的部分功能。十三條的改革措施中，金融佔了六條，可見中央對金融問題的特別重視，防患未然。中國在疫情之後的復甦，是要推動經濟發展，恢復經濟增長的步伐，包括擴大開放與出口。可是，中國以外，國際經濟形勢混亂，不少發展中國家面對高通脹，外貿逆差，美元

陳文鴻

珠海學院「一帶一路」研究所所長 匯率與利率高企帶來的金融壓力，經濟岌岌可危，個別國家更可能出現危機。

俄烏衝突持續，歐盟經濟亦倍受壓力，歐元不穩。美國受制於高負債，經濟運行充滿風險。中國經濟強大，可抵禦國際經濟變化的衝擊。可是金融危機的風險不易防禦，人民幣匯率已幾經外部衝擊，中國不能不防範另一輪國際金融危機來襲，因此有金融體制大改革，對有關制度措施進行調整，以防或有可能的外來危機衝擊，當中包括預防美國政治手段的影響。