



Facebook



P.3 積金易頻甩轆 財庫局責成解決

P.7 騰訊上季業績佳 經調整多賺33%



lionrockdaily 香港仔

www.lionrockdaily.com

2024.11.14 | 星期四

三巴獅子開口

申加價最高 9.5%

議員倡訂機制掛鈎通脹 車站開便利店增收

三間巴士公司繼去年加價3.9%至7%後，今年再申請上調票價，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%。立法會議員田北辰表示，專營巴士每次申請加價都「開天索價」，建議政府為巴士調整票價制訂機制，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則認為，「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，由非票務收入補貼運營成本。



巴士是市民日常出行的交通工具。

按現有機制，巴士加價須先向運輸署申請，再經各方討論，運輸署考慮各方面因素後制訂一個加幅，再交由行政會議批准，每次加幅都引起爭議，加價審批也往往滯後兩三年。巴士公司幾乎每次申請加幅都是「開天索價、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%。

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。

田北辰表示，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。長遠應設立類似港鐵的票價調整機制，按通脹等數據調整票價。他指出，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%，累計才大約3.4%，他認為只接受巴士加價3.4%。

至於巴士公司提出種種運營困難，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：「巴士公司運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，無需將額外成本轉嫁市民。」

陳恒鑌則認為，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。」他亦反對由政府「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。若開啟政府補貼公共交通工具的先例，會造成越來越沉重和龐大的庫房負擔。」

他建議政府可協助巴士營辦商開拓更多非票務收益，避免把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，增加非票務收入。」

運輸署發言人表示，政府會以審慎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、市民接受程度及負擔能力等因素，會一如以往做好把關工作。

巴士公司：成本年年漲

九巴表示，因應營運情況和成本變化，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，以及市民的接受程度，期望政府盡快處理有關申請，以改善巴士公司的經營狀況。發言人又稱，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。城巴、新大嶼山巴士的加價理據相若，指出成本年年上漲，有必要跟隨其他公共交通工具調整票價。



「專營巴士定期申請加價，不少市民要捱貴車。」資料圖片

CITYBUS 城巴

去年申請加幅：
市區線劃一加2元
機場線加50%

去年獲准加幅：4.9%*

今年申請加幅：9.5%

豁免隧道費基金：140萬元
(截至去年)

NEW LANTAO BUS 新大嶼山巴士

去年申請加幅：9.8%

去年獲准加幅：7%

今年申請加幅：6%

豁免隧道費基金：無

KMB

去年申請加幅：9.5%

去年獲准加幅：3.9%*

今年申請加幅：6.5%

豁免隧道費基金：4.5億元
(截至去年)

註*：扣除「專營巴士豁免隧道費基金」。