

# 新巴城巴合併 路線勢大重組

## 市民憂削班次 員工憂裁員

A1 要聞

責任編輯：呂俊明  
美術編輯：麥兆聰



▲新巴明年將會併入城巴，乘客最擔心會否加價，以及削減路線和班次。



(設計圖片)

### 各巴士公司專營權狀況

城巴 (專營權一：港島及過海巴士網絡)	
2033年7月1日屆滿	成立「城巴」新公司，並與新巴合併，整合現有路線
2033年5月1日屆滿	城巴 (專營權二：機場及北大嶼山巴士網絡)
2023年7月1日屆滿	新巴
將與「城巴」新公司合併，車身將改為城巴式樣	
2027年7月1日屆滿	九巴
2033年5月1日屆滿	龍運巴士
龍運路線納入「九巴月票」，提供53條指定路線免費或車費折扣	
新大嶼山巴士	
2027年3月1日屆滿	

資料來源：運輸及物流局、龍運巴士、匯達交通

### 新聞焦點

本港專營巴士市場將有大改變。行政長官會同行政會議昨日決定，批出三個新巴士專營權，為期10年，當中已有24年歷史的新巴，明年7月1日將併入城巴的新公司，車身改為城巴式樣。城巴新巴的母公司「匯達交通」計劃整合現有路線，積極開拓屯門、北區、將軍澳等新發展區的巴士業務，又承諾合併後兩年內，不會裁減前線員工，維持現有薪酬待遇。

有市民憂慮路線重組後，班次會疏落，另外若只保留較貴車費的路線，等同變相加價。工會則希望公司能兌現不裁員承諾。

大公報記者 賴振雄 李欣穎(文) 林少權(圖)

行政長官會同行政會議昨日決定，向龍運巴士和城巴(機場及北大嶼山)，批予為期10年的新專營權，將於2023年5月1日生效，有效期至2033年5月1日。

城巴(香港島及過海巴士)現有的專營權，將提早於明年7月1日屆滿，新巴的專營權亦會提早於同日到期。新批出的第三個專營權，將涵蓋現有城巴及新巴的兩個巴士網絡，名為「城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)」，有效期至2033年7月1日。

政府發言人表示，合併現有兩個服務範圍大及重疊的專營權，有助改善及重組香港島的專營巴士網絡，所有現有路線的車費將維持不變。運輸及物流局表示，兩巴合併帶來協同效應，提升巴士車隊、人員調配、巴士車廠使用情況，可提高行政和維修效率兼減省成本，提升財務可持續性。

### 部分路線重疊 恐削平價線

新巴、城巴自2016年以來一直隸屬同一集團，直至2020年易手予「匯達交通」。「匯達交通」主席張堃昨日表示，合併後10年將投資逾35億元用作改進設備、改善及興建新巴士廠等，又承諾合併後首兩年，不會更改新巴及城巴員工待遇及條款，不會裁減前線員工，也不會調整收費，但會整合及統一路線收費表，詳情有待與政府商討。

新巴及城巴現時各營運近百條線，部分路線的行程重疊或相近。例如城巴10號線(北角碼頭至堅尼地城)與新巴18號線(北角健康中

街至堅尼地城卑路乍灣)，起點與終點相近(中途行程有分別，後者中段行經灣仔海旁較快)，但前者每程票價4.2元，後者則收6.2元，即現時城巴收費比新巴便宜兩元。有港島區居民擔心，若有整合，將來或只會保留較貴車費的路線，等同變相加價，另外削減重疊路線後，將來錯過一班車，等車時間可能較現時更長。

立法會議員、南區社區事務及旅遊發展委員會副主席陳家珮認為，兩巴合併有望改善營運狀況，透過資源重組，減輕加價壓力，但重組路線時必須取得平衡，以港島南區為例，田灣及華富邨附近都沒有港鐵站，不適宜削減巴士線。

### 積極拓新線 或通未來「北都」

張堃透露，「匯達交通」正研究合併後在南區設巴士轉乘站，及推出港島北岸特快巴士服務，同時積極開拓屯門、北區和將軍澳等主要新發展區的業務，以及計劃入標，承辦觀塘安達臣道新發展區的新路線。

九巴表示，歡迎政府批准另外兩間巴士公司專營權合併，期望相關做法可以理順巴士路線，改善香港道路擠塞。

龍運巴士方面，面對油價高企和邊境口岸尚未開通等情況下，未來經營充滿挑戰，龍運欣喜取得新專營權，九巴月票將涵蓋全部龍運路線，並提供指定路線免費或27折車費優惠。

### 相關新聞刊 A2

### 乘客有 Say

#### 擔心加價



**楊小姐：**日常出行、女兒返學，每天都要乘坐巴士，城巴和新巴合併之後，恐怕會加價增添經濟負擔，也擔心可選擇的路線會減少。

#### 選擇或減



**吳先生：**我住在田灣，附近沒有港鐵站，城巴和新巴合併後，可選擇的巴士路線可能會減少，造成一定影響。

大公報記者邵穎、王亞毛

## 鐵路搶客 兩巴合併保競爭力

### 折局

政府批准新巴城巴合併，源於鐵路線擴充，搶去不少巴士客。據了解，政府希望讓各種交通服務之間保持良性競爭，維持經營生態平衡，加上新巴城巴財務狀況不理想，城巴(專營權一)虧損更高達1.24億元，兩巴合併後路線重組，營辦商可將節省資源重新調配，亦有助緩解道路交通擠塞，帶來多重好處。

數據顯示，港鐵西港島線、南港島線(東段)先後於2014及2016年通車後，新巴和城巴(專營權一)每日平均總載客量，由

2013年的107.1萬人次，下降至2018年96.3萬人次，跌幅高達一成。新冠疫情爆發，巴士載客量持續下降，在第四、五波疫情期間，分別減少到65.3萬和41.3萬人次。隨着東鐵線過海段近日開通，巴士客量料將進一步受影響。

### 新巴城巴財務狀況欠佳

此外，新巴城巴財務狀況不理想。新巴最新財年虧損3700萬元，城巴(專營權一)虧損更高達1.24億元。有熟悉巴士營運的業界人士分析，政府奉行「以公共交通

為本、鐵路為骨幹」的公共運輸政策，每逢有新鐵路啟用，便搶去不少巴士客，政府不希望新巴城巴因為虧損裁員減薪，甚至可能出現營運危機，所以近年每逢有新發展區路線投標，也會以「引入競爭」為理由，間接「鬆韁」予新巴城巴。

外界關注，新巴城巴合併後，九巴會否面臨強手角力。據了解，政府批准合併，只為了讓新巴城巴母公司固本培元，重整業務。至於與九巴爭奪新發展區的經營權，早於近年已經展開，戰場並不只限於港島。 大公報記者 賴振雄、李欣穎