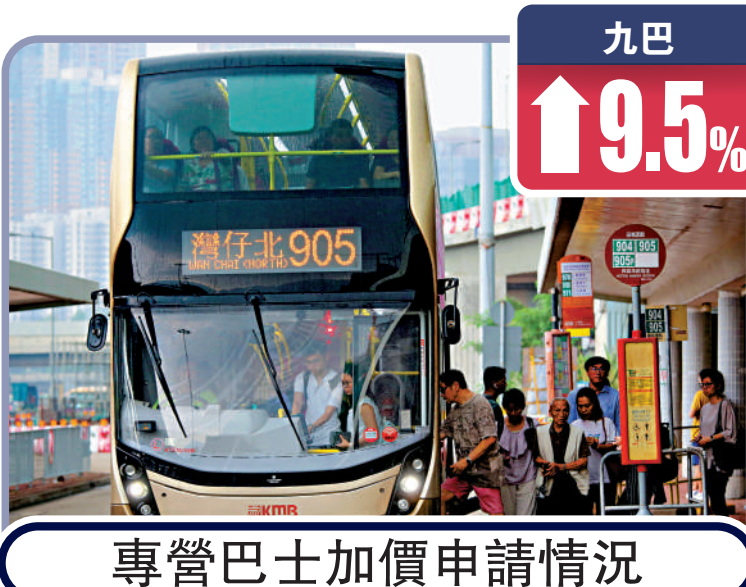


五巴申大幅加價 機場線加50%

市民：幅度過高 運輸署：審慎檢視



城巴*
↑劃一2元



九巴
↑9.5%



新巴
↑劃一2元



龍運
↑8.5%

專營巴士加價申請情況

巴士公司	申請加幅	上次加價 (加幅)
龍運	8.5%	2011年5月15日 (3.2%)
九巴	9.5%	2021年4月4日 (5.8%)、與新巴或城巴聯營過海線 (12%)
嶼巴	9.8%	2021年4月4日 (9.8%)
新巴	所有路線劃一調高2元	2021年4月4日及2022年1月2日分兩階段加價 (12%)
*城巴 (專營權一)	所有路線劃一調高2元	2021年4月4日及2022年1月2日分兩階段加價 (12%)
*城巴 (專營權二)	日常和通宵服務路線 (B、E、R、S 及 N 線) 23%、機場服務線 (A、NA 線) 50%	1997年開始營運後，從未調整價錢



嶼巴
↑9.8%

資料來源：運輸及物流局向立法會提交文件

本港剛踏上復常之路，公共交通工器具即掀加價潮。五間專營巴士公司申請加價幅度曝光，其中新巴城巴市區線申請劃一加2元，九巴申請加9.5%，城巴機場路線（「A」和「NA」線）申請加幅更高達50%。市民普遍認為加幅過高，不能接受。

運輸署表示，三年疫情影響巴士乘客量，考慮加價申請時，會平衡巴士公司財務水平及公眾負擔能力，強調政府會審慎檢視加價申請，如果認為專營商申請的加幅過高，會建議調低加價幅度甚或拒絕申請。

大公報記者 賴振雄、邵穎

多家專營巴士公司去年已向政府遞交加價申請，運輸及物流局最新提交立法會文件顯示，政府正考慮有關申請。專營巴士營運商的代表，周五將到立法會交通事務委員會簡介申請。九巴申請加價9.5%；同一集團的龍運巴士申請加8.5%。

城巴98號線變相加近65%

新巴及城巴提出，所有日常路線票價劃一加2元；至於城巴機場服務以外的日常和通宵服務路線，即「B」、「E」、「R」、「S」及「N」線的票價，就申請加23%，機場服務路線即「A」及「NA」線，就申請加價50%。大嶼山巴士亦申請加價9.8%。

若按巴士公司的申請加幅加價，機場巴士路線的影響最大，例如往返鴨脷洲至機場的A10線，會由現時48元車程，加價50%變成72元，往返寶琳的A29線，則由42元變成63元。此外，城巴新巴市區線雖然劃一加價2元，看似金額不多，但由於部分路線車資不高，例如城巴98號線現時收費3.1元，加價2元後加幅可達64.5%。

運輸及物流局表示，過去三年，專營巴士平均每日乘客人次介乎300萬至350萬，普遍低於之前十年的約380萬至400萬人次，認為主要受新冠疫情影響，以及其他交通工具的競爭更趨劇烈。

新巴城巴：機場線25年沒加

2021財政年度只得九巴有盈利，其餘巴士公司都錄得虧損近2000萬到逾1億元。虧損最多的是城巴，兩個專營權在2020至21財政年度，合共虧損逾2.29億元；其次是新巴，2020至21年度蝕3690萬。當局考慮加價申請時，會平衡巴士公司財務可持續性及公眾負擔能力。

九巴表示，如果能由「專營巴士豁免隧道費基金」扣除作紓緩，九巴平均每程實際加幅將低於7毫，認為今次調整加幅合理，期望政府當局盡快批准。城巴新巴亦期望政府盡快批准及落實新票價，指今次加價是必要之舉，以實現票價可持續性及公平性，希望公眾理解。新巴城巴續指，機場線的車費，由1997年成立以來一直維持不變，如加價申請獲批，將會是超過25年來首次調整票價，而公司會繼續為機場員工提供「A」線車費優惠。

市民：人工未加 車費先加

市民普遍不接受對巴士公司的加價解釋。在灣仔等巴士的黃小姐形容「人工未加，車費先加」，認為疫情剛剛過去，加價對不少人都會產生壓力，「至少應遲啲先加」；市民曾小姐聽聞機場線加價五成時，直言「太誇張」，並指自己日後寧願乘搭機場快線。



掃一掃 有片睇

政府評估加價申請考慮因素

- 自上次加價後，營運成本及收益變動
- 未來成本、收益及回報預測
- 巴士公司需要得到的合理回報率*
- 市民接受程度及負擔能力
- 服務的質和量
- 可依據的「票價調整幅度方程式」計算結果#

* 巴士行業沒有最低保證回報率
 # 參考家庭每月入息中位數及綜合消費物價指數的變動
 # 0.5x運輸業名義工資指數變動+0.5x綜合消費物價指數變動-0.5x生產力增幅=可依據票價調整幅度

議員促削加幅 冀政府做好把關

百上加斤 多位立法會議員炮轟巴士公司申請大幅加價，促請政府做好把關工作，不要「照單全收」，盡量削減加幅；有市民形容加幅離譜，認為政府交通津貼少，無法彌補巴士加價，特別是機場線申請加價50%，機場工作的打工仔每月交通費開支將增加數百元，甚至近千元。

各類申請加幅之中，A和NA機場線加價50%，升幅最大，E線和N線等亦加價23%。香港民用航空事業職工總會主席李永富表示，疫情期間不少航空事業公司削減津貼，促請巴士公司提供相關月票，減輕機場打工仔的交通負擔。

立法會交通事務委員會主席、民建聯陳恒鑄表示，理解巴士公司經營困難，但過去加價方程式以加幅作為基準，城巴新巴劃一加兩元偏離

原本既有程式，做法完全不可取，建議部分車費較便宜的短程路線，採取較低加價幅度。

工聯會立法會議員陸頌雄形容，巴士公司是瘋狂加價，加幅令人難以接受，擔心推高通脹，掀起連鎖效應。他分析，加價初期，部分乘客或會改搭其他交通工具，引致巴士客量流失，出現「飲鴆止渴」的負面效果。他促請政府把關，不要「照單全收」，盡量削減加幅，將平均加幅控制在通脹水平，即少於3%。

新民黨立法會議員李梓敬認為，疫情後各行各業仍未全面恢復，巴士公司提出的加價幅度高，加重市民生活負擔，基層市民出入經常要乘搭巴士，影響最大，「企業要有社會責任，即使經營成本上漲，應按照通脹加價。」

大公報記者賴振雄

港鐵月底公布新車費 或調高2.8%

陸續有來 港鐵可加可減票價機制的調整結果，將於本月底出爐，疫情期間因為觸發「封頂機制」，已然連續三年凍價及減價。



▲港鐵因「封頂機制」已連續三年凍價及減價，但今年有機會加費2.8%。 資料圖片

年凍價及減價，但延後加幅已累積3.35%，經方程式推算後，今年有機會加費2.8%。

港鐵可加可減票價機制，主要受去年第四季運輸業名義工資指數變動，及去年12月綜合消費物價指數變動，兩個主要因素影響。根據機制方程式，只要將去年12月份的綜合消費物價指數變動，相加去年第四季運輸業名義工資指數變動後，再乘以0.5，然後額外扣減0.6%，便能得出港鐵票價加幅結果。

值得注意的是，可加可減票價的「封頂機制」，將每年港鐵加價幅度，限制於不得高於上一年的第四季家庭住戶月入中位數按年變幅；根據政府統計處數字，本港去年第四季家庭月入中位數按年變幅是2.8%。換言之，港鐵

今月底公布的车費調整結果，有機會加價2.8%。

連續三年凍費及減價

翻查資料，疫情持續三年，港鐵自2019年後，分別因為觸發「封頂機制」，連續三年凍價及減價，但累積3.35%延後加幅，港鐵與政府正檢討票價調整機制，最終票價調整幅度，仍要視乎機制會否改動，包括額外扣減，以及「延後加幅」的最新安排。

港鐵行政總裁金澤培上星期在港鐵業績發布會表示，公司聽到各界人士的意見，會與政府保持緊密溝通，預計今年上半年可以完成檢討。

大公報記者賴振雄

乘客有Say

影響很大

關婆婆 平時每天至少搭兩次巴士，有時可能更多，但因為有長者優惠，每程巴士只需2元，影響不大。但我兒子返工每天要搭過海巴士，來回至少三、四十元，加價影響都不小。

加幅太高

曾小姐 巴士加價對大多市民都影響不小，尤其機場巴士一次加五成實在太多，加價後的價錢同機場快線差不多。疫情剛過，不少人可能還未找到工作，加價會帶來不少壓力，希望政府會提供資助。

可以接受

黃氏夫婦 (遊客) 來香港旅行，搭巴士的次數有限，影響不會太大。若機場巴士加幅五成，比較高，但對遊客而言，機場巴士很快捷，因此仍然可以接受。

巴士加價 須考慮社會責任



透視鏡 蔡樹文

運輸及物流局向立法會提交文件，交代各巴士公司申請加價情況，立法會文件披露各巴士公司申請的加價幅度。新巴城巴的機場與北大嶼山路線，更擬大幅加價23%至50%。

香港經歷三年疫情，經濟仍未回復常態，政府仍然要向市民派發消費券，幫助市民渡過困境，同時希望振興經濟。香港的社會經濟元氣仍未恢復，所有巴士公司一同申請加價，怎不引起各界嘩然。

立法會議員鄧家彪形容，這是向香港復甦、復業、復常的步伐「擱了一大巴」。不要讓巴士公司「獅子開大口」影響經濟復甦勢頭，令市民未分享到復甦成果，就被交通費蠶蝕。

香港是奉行自由經濟商業社會，巴士申請加價，自有其理由。但作為影響民生的公共交通營運者，除了考慮商業因素外，還要承擔公共事業應有的社會責任，必須在兩者間取得平衡。香港正處在復甦初期，任何公共事業大幅加價，都會影響復甦進度，特區政府必須與巴士公司加強溝通，將加幅調低，做有利社會大局的事。