

「粵港養老通」首批津貼發放 在粵逾100港長者受惠

【大公報訊】記者盧靜怡廣州報道：20日，「粵港養老通」落地推廣儀式在廣州舉行。十名香港長者收到香港社會福利署跨境發放的港幣福利津貼。隨着該項服務自7月6日上線至今，「粵港養老通」已惠及超過100名在粵養老的香港長者，服務覆蓋廣州、珠海、佛山、江門及中山等10多個地市。在廣州頤壽安養麓湖家長養分院養老的香港長者鄭先生當日收到工商銀行發送的津貼入賬通知後，欣喜地說道：「以前領津貼要專程跑回香港，來回折騰，在內地ATM取錢又有手續費。現在什麼都不用做，手機一響津貼就到賬，真是省心又省錢！」

無需手續費 直接發至內地銀行賬戶

據悉，「粵港養老通」上線以來，對接香港社會福利署「可攜現金援助跨境匯款服務」，支持香港社會福利署將長者綜援金、長者生活津貼、高齡津貼，直接跨境發放到香港長者的境內銀行I類賬戶。在粵養老的香港長者只需向香港社會福利署或其廣東省代理機構完成一次賬戶登記、綁定內地銀行賬戶，後續每月津貼便會自動到賬，從此告別過往折返兩地的繁瑣。



▲在廣州養老的香港長者鄭先生分享領取津貼的便利。受訪者供圖

►「粵港養老通」落地推廣儀式20日在廣州舉行。受訪者供圖

除「一次登記、自動到賬」外，「粵港養老通」業務還實現跨境匯款手續費全額減免，按現行每次匯款手續費約100港元、每月發放一次計算，每年可為每位長者節省上千港元。在結匯使用方面，香港長者境內賬戶收取津貼後，可在等值5萬美元的年度便利化額度內自由結匯，用於境內日常消費，賦予長者更大的



資金管理自主權。

長者：手機掃碼支付安全又便捷

在活動現場，定居佛山多年的香港長者陳先生專程到場分享體驗，他也是佛山地區首位成功辦理「粵港養老通」業務的老人。陳先生表示：「有了『粵港養老通』，津貼直接匯入中國銀行賬戶，沒有任何手續費用。我現在也

學着使用各種APP，通過中國銀行的手機銀行自己兌換成人民幣，平時下樓買菜、去社區看病，直接手機掃碼支付，不用帶現金，安全又便捷。」國家外匯管理局廣東省分局有關負責人表示，將立足大灣區民生需求，持續優化跨境養老金融服務供給，穩步推進業務擴面增效，為大灣區民生融合和養老金融高質量發展貢獻更多外匯力量。

純電驅動成本低廉 票價親民地鐵口上落客 停運7載滿血「復活」成渝大巴客似雲來

淡出公眾視野七年的成渝大巴，在2026年盛夏以純電驅動、50元票價、地鐵口上落客的全新「便民快巴」方式回歸。6月26日開行首日，24個計劃班次全部售罄，加開8個班次再次售罄，當日累計運送旅客超1500人次。開行一個月累計運客5萬人次，上座率企穩80%。

「大巴復興」內核是一場由電動技術迭代、末梢接駁便利與消費分層共同推動的結構性變局。目前，純電大巴每公里電耗成本僅0.5至0.6元，極大降低運營成本。同時，大巴的接駁點都設在城市核心位置，下車即可無縫換乘。

大公報記者 韓毅

在重慶民安大道地鐵站1B口，車站工作人員陳女士頂着烈日，用手持安檢儀逐一為乘客們進行安檢。有長者不會手機購票，她便耐着性子一步步教下載App，完成實名認證。「開行之初那幾天最忙，好多人摸不着頭腦到地鐵口問詢，我們就手把手教。」她笑說。

睡一覺就到 比高鐵省2/3票錢

6月26日，這條單程約4小時的新能源快巴正式發車，每日早7時至18時逢整點開出，在成渝兩地5個地鐵站及公交樞紐站點上下客。開行一周內上座率逾98%。成渝便民快巴運營方、易來客運常務副總經理劉旭東介紹，「開行首月，運客逾5萬人次，日均客流超1500人次，平均上座率八成；最誇張的一天開了52班，比平時翻了一倍多。」

劉旭東算了一筆能源賬：便民快巴清一色採用純電大巴，每公里電耗成本僅0.5至0.6元，而傳統燃油大巴每公里耗油成本約1.6至1.8元。成都至重慶約300公里路程，單邊電費就比油費節省360至400元。加上不進汽車站，省卻相當於票價兩成的車站管理費，營運包袱大減。劉旭東拆解生意經：「50元票價，只要上座率有六成就基本達到盈虧平衡，這條線有得做，希望長期營運。」

價格牌無疑是吸客第一利器。成渝高鐵二等座票價在150元左右，是快巴票價的三倍。對於學生、銀髮族、務工人員等價格敏感群體，「用時間換省錢」極具誘惑。重慶在校大學生廖小姐周五和同學搭快巴去成都玩，她說：「便民快巴半小時一班，流動發車，隨時可走。」

接駁便利是鎖住人心的第二道神器。五個站點：重慶北站南廣場汽車站、民安大道地鐵站、成都迎暉路地鐵站、五桂橋

公交站、牛市口地鐵站，全部嵌在城市核心樞紐。快巴司機黃師傅告知，大巴靠站不宜久留，若已購票乘客遲到，司機會通過App致電，頂多等兩分鐘便準時發車，遲到者可在乘車點找工作人員退票或順延至下一班有餘位的大巴。乘客李先生第二次搭快巴往返成渝，笑稱「出地鐵就上車，太省事。座位有USB充電，全程四小時睡一覺就到，連火車站安檢都免去。」

多元選擇 學生老人搭乘較多

劉旭東透露，成渝兩地日均交互出行超18萬人次，「我們只爭取道路客流1%，就夠1000人上座率。」隨着近年高鐵票價上浮，成渝線二等座漲到150元左右，電動大巴藉由電力定價體系，將運輸成本錨定在穩定低廉的電價之上，順勢填補了低價市場需求窪地。

數據亦印證客群分化。劉旭東介紹，乘坐成渝便民快巴25歲以下乘客佔三成多，55歲以上亦佔三成多，年輕人和銀髮族合計超過六成，正是對價格與接駁便利度最敏感的群體。商務、時間敏感客群搭高鐵，便民快巴承接學生、長者、打工族和窮遊族，一條「梯度供給」鏈條已然成形。劉旭東坦言，「我們從未把高鐵當假想敵，只是為價格敏感群體多提供一個選擇。」



▲6月26日開行首日，成渝便民快巴24個計劃班次全部售罄。受訪者供圖



▲在成都地鐵站口，乘客安檢後逐一登上成渝便民快巴。受訪者供圖

大巴開通 市民有問

問：走哪條路？開多長時間？
答：成渝快巴在成都、重慶主城區域設置多個停靠站，經渝蓉高速，單程運行時長約3.5小時。

問：在哪裏購票？
答：市民可在天府行App／小程序購票。

問：每天有幾趟車？
答：每天7：00－18：00，整點固定發班，重慶和成都對開。遇到節假日客流旺季會根據需求增開加班車，加班車也可以在購票平台購票。

問：對攜帶的行李有要求嗎？
答：16－24寸行李箱都可以攜帶，每人可攜帶1至2個行李箱。

問：在哪裏坐車？
答：成都站點：成都地鐵牛市口公交站、成都五桂橋公交站、成都迎暉路車站

重慶站點：重慶北站南廣場汽車站、重慶民安大道軌道站1B口

問：可以帶寵物嗎？
答：一般情況下，安置在航空箱等寵物箱內的小型寵物可以攜帶，但需放置在行李艙中。

問：帶孩子出行要買兒童票嗎？
答：每位成人旅客可攜帶1名6周歲（含6周歲）以下或者身高1.2米（含1.2米）以下，且不單獨佔用座位的兒童免費乘車

資料來源：四川日報

成渝便民快巴的火爆並非貿然出手，背後是一套謹慎的線路考察與異地補電方案。成渝便民快巴運營方、易來客運常務副總經理劉旭東介紹，「成渝便民快巴沒有任何政府補貼，全屬市場化運作。」為防內捲，成渝兩地採取聯合運營。開行之初兩地各投6輛，隨即按客流動態調整：平日每日各10輛，周末各12輛，客流高峰時各加至14輛，合計28輛大巴穿梭雙城。

去車站化是整個模式關鍵一步。劉旭東形容，「這步好有挑戰性。」解決方案是：每個上落點派駐工作人員，提供引導、諮詢、提行李、協助手機購票等服務；安檢方面，則由駐點工作人員手持安檢儀對乘客和隨身行李進行人工安檢，滿足行業安全規定。同時，車輛全部實名購票，可刷身份證驗票。對不懂線上操作的老人，現場工作人員可代下單，或由家人預先購票、出示二維碼上車。司機亦會掃碼核驗並協助安檢，形成一套輕量但嚴密的地鐵口「流動車站」流程。

充電策略同樣周密。劉旭東介紹，我們特意採購了目前中國市場上容量最高的電動大巴，399度電足可續航450公里，成渝單邊約300公里無需中途補電，採取「異地補電」，成都發車在重慶充電，重慶發車在成都充電。為此，成渝兩端均安排了能夠容納大型車輛的專業充電場站，確保每日穩定往返。劉旭東表示，「電動大巴比燃油大巴每公里成本節約1元至1.2元。成都到重慶約300公里，採用電動大巴，單邊成本可節約360元至400元。」

家住成都，在重慶永川區工作的孫師傅，每四天需要往返成渝一次。他表示，搭順風車往返要320元，乘高鐵加接駁的士約300元，非法營運車輛單程更要200元，自駕油費和過路費更高。孫師傅表示，「如今從永川區乘區間車到陳家坪20元，再掏4元搭地鐵到民安大道站，接上50元快巴，單程74元，往返148元。快巴到成都下車點，走回家只要十分鐘，如果快巴漲價到100元，我會選其他交通工具。」



「成渝便民快巴火爆是技術迭代、消費分層、區域融合與供給改革合推的必然結果，成渝形成『高鐵跑時效、快巴跑普惠』的雙軌體系，具備向國內其他城市群複製的邏輯。」重慶工商大學成渝地區雙城經濟圈建設研究院研究員莫遠明稱，從市場因素看

高鐵持續提價催生了價格空白；從消費端看，部分旅客愈益講求性價比，多元出行需求浮現；從技術端看，電動技術突破，令大巴成本驟降；從政策端看，成渝地區雙城經濟圈國家戰略推動公共服務共建共享，為快巴注入同城化便利。

高鐵跑時效 快巴跑普惠

這種變革重構了雙城出行分

工。莫遠明形容，高鐵主打「高效幹線聯通」，電動快巴則負責「平價末梢滲透」，兩者既競爭又互補。高鐵確保雙城極核間人才、商務等高端要素快速流動；快巴則精準填補中低頻、高性價比、末梢直達的通勤缺口。「對成渝居民而言，降低了雙城生活成本，便利了雙向擇業、跨城居住。」他拆局稱，這背後是成渝地區雙城經濟圈

框架下交通先行、高質量一體化融合發展的政策紅利釋放。

那麼，成渝便民快巴模式可否複製？莫遠明判斷，原則上只要具備充足雙向客流、合規運營條件、成本優勢及場景適配，國內城市群如粵港澳大灣區、長三角、京津冀等，都有條件借鑒開通電動定製快巴。但他提醒，切忌盲目照搬，需因地制宜。

大公報記者韓毅

去車站化 人工安檢 節省成本

調整策略