

改善院舍服務 港人老有所養

特區政府提出的《2022年院舍法例（雜項修訂）條例草案》於昨日刊憲。草案因應公眾要求，在八個方面提升院舍質素。本港院舍過往質素參差不齊，部分人均面積細小、人手不足、設施欠缺，未能對院友提供好的保障和服務，這些不足在第五波疫情中顯露無遺。本港人口正加速老化，社會對安老院舍的需求將會急增。特區第六任行政長官人選李家超的政綱重視關懷安老，期待新一屆政府落實好新法例，讓港人老有所養。

政府今次修例提升院舍質素，涵蓋面廣、針對性強，明確調高每名院友的最低人均樓面面積，中低度和高度照顧院舍要分別達到8平方米和9.5平方米；明確規定不同程度照顧院舍的人手配置、藥物管理等；引入院舍主管註冊制度、加強對院舍營辦人的問責以及調高罰則。應該說，修例能夠修補現時院舍管理上的不足。

人口老化，但香港寸金尺土，令安老院舍整體環境一直未如理想。在第五波疫情中，安老院舍就成為疫情衝擊的重災區，約半數重症、死亡個案來自安老院舍，主要原因就是因為院舍居住環境狹窄、衛生設備不足、照顧人手不足等原因，導致疫情在院舍內快速傳播，付出了血的代價。雖然政府已經採取了一定措施改善院舍設備，緊急從內地引進護理員解決人手不足的問題，但痛定思痛，長遠而言還是要通過修例，推動院舍管理規範化。

隨着本港人口老齡化加速，安老院舍宿位一直供不應求。勞福局局長羅致光去年底計算過，政府在過去四個財政年度一共增加了584個資助宿位，但同期增加的宿位需求推算達7,681個，即需求增加是供應增加的13倍。如果不想想方設法解決，輪候宿位的

時間只會進一步延長。

因此，要實現修例達至的增加人均居住面積的目標，政府必須設法覓地，建造更多院舍。特區第六任行政長官人選李家超在選舉期間提出，要研究利用綠化地帶提供土地，以興建更多長者院舍，此建議可增加院舍供應，備受社會期待。社會上還有建議指出，政府應適當放寬院舍必須設置在離地24米以內的消防規定，容許部分如廚房或儲物室等設置在較高位置，釋放更多底層空間設置長者宿位。2003年，政府提出在私人發展物業提供安老院舍的計劃，但成功例子不多，政府應積極研究簡化審批程序，推動有關計劃全面落實。政府只有多管齊下增加院舍供應，才能滿足社會需求。

除了院舍土地不足外，人手短缺也是一大問題。安老業界估算現時職位空缺已多達1萬個，其中以護理員最緊缺。即使政府早前以補充勞工計劃，輸入約2,000位內地護理員，仍屬杯水車薪。因此，政府要增加資源培訓人才，除了開辦更多課程以外，還要考慮設立專業職系，增加晉升階梯，令業內人士覺得這一行業有前景、受尊重，吸引留住更多人才投身安老服務。

院舍修訂條例通過後，落實初期，業界要適應新要求，一定程度要增加成本，可能令院舍宿位有加價壓力。對此，政府應積極針對新問題調整實施細則，適當增加對業界的資助，協助業界輸入外勞和增添設備，讓新例實施可以平順展開。

老有所養是一個文明社會的基本要求，政府增加資源投入、完善法例，目的都是要做好院舍管理，滿足社會對院舍宿位不斷增加的需求。希望立法會支持並通過有關條例草案，並督促政府進一步完善實施細則，抓緊落實新法例，提升安老院舍的服務質素，保障長者安享晚年。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

大企業應與僱員共渡時艱

香港專營巴士僱員總工會及勞聯交通運輸行業委員會就「九巴及龍運員工2022年度薪酬及期望調查」舉行發布會，發現有關公司九巴成員工稱現時每月收入比疫情前減少，其中逾半更指收入減少三成至四成。工會要求九巴及龍運今年度員工的底薪加幅不少於5%，以追回過去兩年的凍薪。巴士公司等大型企業有較強的經濟抗逆力，即使短暫受到疫情衝擊，整體而言未來仍能錄取不錯的回報，相比之下，普羅打工仔受疫情影響大，生活百上加斤，大企業應與打工仔共渡時艱，在困難時刻負起更多的社會責任，協助打工仔渡過難關。

受疫情影響，九巴員工兩年多以來均被凍薪，與公司共渡時艱。但是，如今疫情放緩，社交距離措施逐步放寬，中小學亦已復課，市面出行人流逐漸恢復，再加上去年九巴票價上調等因素，有分析指出，九巴及龍運的營業額有所好轉，相信資方有能力及條件為員工加薪。

根據九巴近5年的年報資料顯示，每年仍有不俗的實際盈利。在疫情下，巴士公司一方面獲政府補貼，另一方面根據「利潤管制協議」，保障了公司有穩定的回報。巴士公司還可通過發展地產項目，取得相當豐厚的「一次性收益」，充分顯示公用事業

企業財力雄厚，有足夠的經濟抗逆力。

相比之下，巴士公司的僱員處於弱勢地位，受到疫情衝擊、經濟轉差的影響首當其衝，薪酬福利銳減，再加上通脹升溫，基層僱員面對減薪、凍薪乃至失業的威脅，承受的生活壓力可想而知。正如此次工會的調查結果顯示，逾七成半人對過去兩年凍薪感到不滿，有九成人士表示現時每月收入比疫情前減少，其中逾半減少三成至四成，而在本年度加薪幅度上，35.2%受訪者期望加幅為3%至5%，27%受訪者期望加幅為6%至7%。在期望加薪原因方面，有76.9%人將通脹因素放於加薪原因首位。

作為專營巴士等大企業，在經濟不景時只是賺少了，在利潤有保障的情況下，虧損終會補回，整體仍會盈利。在疫情下，作為大型公共事業如果不照顧基層僱員，不與員工同甘共苦，實在說不過去。大企業主動承擔社會責任，是現代文明商業社會的應有之義，也是社會的共同期盼。本港疫情已經趨於穩定，相信整體經濟環境、企業經營狀況也否極泰來，大企業更應多照顧基層僱員，更注重企業的社會形象，積極回饋基層僱員和社會，樹立「良心僱主」的榜樣。

工會促九巴龍運加薪至少5%

半數員工收入比疫前減近40% 倡設「年資增薪點」留人

新冠疫情對香港經濟造成巨大衝擊，不少打工仔過去幾年未有加薪，購買力亦隨之下降。香港專營巴士僱員總工會及勞聯交通運輸行業委員會昨日舉行記者會，表示九巴及龍運員工經歷兩年凍薪之苦，通脹卻持續升溫，令員工生活百上加斤。該會今年進行的調查發現，逾90%受訪員工指現時每月收入比疫情前減少，其中逾半更指收入大減30%至40%。工會要求九巴及龍運今年度員工的底薪加幅不少於5%，以追回過去兩年的凍薪的幅度，同時為月薪員工設立「年資增薪點」留住人才。工會表示，上周已去信九巴，期望盡快與工會商討，若九巴不回應，不排除會採取任何形式的行動。

◆香港文匯報記者 張弦

香港專營巴士僱員總工會及勞聯交通運輸行業委員會於今年1月至5月成功訪問999名員工，約93%為巴士車長。昨日公布的調查結果顯示，87.8%受訪者對過去兩年凍薪感到不滿，90.9%指現時每月收入比疫情前減少，其中51.6%減少30%至40%，更有11.5%受訪者收入減少逾半。在本年度加薪期望方面，35.2%受訪者期望加幅為3%至5%，27%受訪者期望加幅為6%至7%。在理據方面，76.9%受訪者將通脹因素放於加薪原因首位。

疫下加班減 靠底薪難頂通脹

香港專營巴士僱員總工會主席郭志誠在記者會上指出，車長工作是靠長工時換高工資，疫情下少了加班工作的「補水」，大部分車長的月入只靠底薪。

勞聯副主席儲漢松指出，兩年來專營巴士員工凍薪與公司共渡時艱，但通脹持續升溫，如今年3月的各類綜合物價指數組成項目均有按年升幅，當中基本食品更按年上升7.6%，員工生活百上加斤。

儲漢松表示，據九巴年報顯示，九巴過去5年都有不俗的實際盈利，即使在2020年至2021年疫情期間，九巴資產淨值增長亦達6億元、盈利約1億元。雖然疫情放緩，社交距離措施逐步放寬，中小學亦已復課，市面出行人流逐漸恢復，再加上去年九巴票價上調等因素，估計九巴及龍運的營業額有所好轉，相信資方有能力及條件為員工加薪，建議九巴及龍運今年度員工的底薪加幅不少於5%，以追回過去兩年的凍薪的幅度，同時為月薪員工設立「年資增薪點」留住人才，「以每月加薪50元計算，一年底薪可增加600元。」

九巴昨日在回應時指出，根據該公司2021年度業績公布，九巴於2021年錄得除稅後盈利約1億元，較2020年下跌1億元。若2020年撇除政府資助及一次性收益，九巴實際錄得近7億元虧損。



▲郭志誠、周小松、儲漢松與一眾巴士車長代表，表達對本年度加薪不少於5%及設年資增薪點等訴求。

►服務港人三十載的301號過海巴士線停駛，最後一班車於昨日早上開出。



301過海巴榮休 乘客：一個時代的結束

香港文匯報訊（記者 張弦）東鐵線過海段將於周日通車，乘客可從東鐵線由九龍直達港島。由於路線重疊，新巴城巴早前宣布服務港人三十載的301號過海巴士線停駛，最後一班車已於昨日早上開出。

不少市民昨日沿路歡送尾班車，而乘搭尾班車的乘客均獲贈證書留念。有經常從東鐵線轉搭301線巴士過海的乘客形容，這是「一個時代的結束」。

因應東鐵線過海段通車，由紅隧開往上環的過海

巴士301號線正式榮休，在路線牌亮出「光榮告別」字樣的301號尾班車昨日早上9時13分由紅隧車站開出，完成歷史任務。

尾班乘客獲贈證書作紀念

昨日有不少市民及巴士迷聚集歡送尾班車，他們在301線站頭及車上打卡，更在上層用手机拍攝沿途風景，車程沿路亦有不少巴士迷等待尾班車駛過，當巴士

駛至總站上環永吉街時，大批巴士迷落車影相留念，記錄這條為港人服務30年的紅隧路線的最後時光，而乘搭301線尾班車的乘客，均獲贈證書以作紀念。

平日會從東鐵線轉搭301線巴士過海的乘客葉先生表示，301線巴士車程方便快捷，一路上的停車站亦較少，認為其榮休是「一個時代的結束」。

於1991年駕駛首批301號線的車長劉永洪昨日為乘客駕駛最後一班車。他回想當年仍未有西隧，作為首批冷氣巴士的301號線大受上班族歡迎，「我好懷念301，咁多年來疏導好多乘客往商業區，以前一班車載客150人至160人，方便好多要去銅鑼灣、灣仔的人，301號見證了好多（歷史）。」

電車申加價：成人3元 小童1.5元

項改善計劃項目所需的資本開支合共約3,490萬元，其中部分項目長遠而言可減少經常營運成本，特別是維修保養和電費開支。不過，面對來自其他公共交通工具的競爭，加上特區政府於2012年推出「2元優惠計劃」後，電車的每天乘客量和車費收入在過去數年持續下跌。

今年3月份客量較疫前減半

電車公司續指，新冠疫情之前，電車每天載客量約15萬人次，但第五波疫情下，今年3月份的乘客量更較疫情前大跌50%，即使計及電車公司在第六輪防疫抗疫基金及「2022保就業」計劃所得的補貼，估計電車公司在2022年僅可勉強達到收支平衡。

同時，電車車身和電車站上蓋展示廣告所得的收入，佔電車公司總收入約40%至50%，但疫情持續，令有關收入於今年3月份大跌約33%。自上次加價以來，電車公司的總營運成本上升了由2018年的2.069億元增至2021年的2.285億元，升幅為10.5%，電車公司的員工成本佔營運成本近70%，維修保養成本佔10%，餘下的20%則為電力、折舊和雜項開支等其



◆電車公司向政府提交加價申請。

資料圖片

他成本項目，故電車公司可節省成本的空間有限。

按既定政策和機制，特區政府在評估電車公司的票價調整申請時，會考慮其服務質素，自上次調整票價以來營運成本與收入的變動，未來營運成本、收入、利潤和回報的預測，以及預期公眾的接受程度。運房局會聽取立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會委員的意見，再向行政長官會同行政會議提交建議。