

城巴新巴將合併 市民憂漲車疏

統一收費部分車資恐變相貴四成 政府稱會把好關

香港特區行政長官會同行政會議昨日宣布多項與巴士專營權有關的措施，其中最大改動是將城巴及新巴的專營權合併，明年7月1日起新巴專營權將併入城巴中，意味着有24年歷史的新巴品牌即將成為集體回憶。特區政府發言人表示，合併該兩個現有服務範圍大多重疊的專營權，將有助於持續優化及重組港島的專營巴士網絡，讓巴士公司靈活調配資源，加

強服務。合併後，兩巴的收費表將會統一，港島路線主要沿用新巴車費，其他路線則沿用城巴車費。香港文匯報發現若一些路線重組，並統一收費，不排除車費變相或較現時上升逾四成，而且路線合一後，班次會否因為調整而變得疏落？乘客及巴士公司員工均促請特區政府做好最後把關，避免兩巴變相加價及影響服務。

◆香港文匯報記者 聶曉輝、張弦



▲匯達交通營運總裁李卓豪（右一）指公司承諾在合併後首兩年，不會裁減前線巴士車長職位。右二為張堃。
香港文匯報記者 攝

最新批出的巴士專營權，包括將城巴現有港島及過海巴士網絡專營權的屆滿日期由2026年6月1日修訂為2023年7月1日，與新巴現有專營權的屆滿日期齊齊，之後再續10年。而最大改動是將該兩個專營權的下個10年期合併，並將新專營權命名為「城巴有限公司（市區及新界巴士網絡專營權）」（見表）。特區政府發言人指出，今次獲授予新專營權的巴士公司亦承諾會就巴士安全、乘客服務等繼續投放資源，以進一步提升巴士服務的質素。票價優惠方面，九巴月票將擴展至涵蓋龍運除機場巴士服務以外的常規及通宵服務，而九巴月票持有人在乘搭龍運的常規及通宵機場巴士路線時將享有73%票價折扣。

兩巴連年錄虧損 合併利調配資源

運輸及物流局表示，香港現時每天約300萬人次使用公共交通工具，當中鐵路及巴士分別佔約40%及約30%，專營巴士在公共運輸系統當中不僅提供接駁鐵路的服務，亦作為鐵路以外的出行選擇。因應港島區人口下降以及港鐵西港島線及南港島線開通，新巴及城巴（專營權一）自2017/18年度起一直錄得虧損，兩巴合併將有助營辦商更靈活調配車隊和其他資源，亦能紓緩交通擠塞。合併後，兩巴的收費表將會統一，港島區的路線主要會沿用新巴車費，其他路線則沿用城巴車費。

市民最關注合併後車費會否加價。例如目前城巴10號及新巴18號線均來往北角至堅尼地城，前者單程有逾30個車站、全程票價4.2元；後者部分路段途經沿海快線，車站數目較前者少近10個，車程亦較快、全程票價6.2元，一旦這兩條路線二合為一，只剩18號線，並採用18號線現時的6.2元車費，使10號的乘客要改搭18號線，車費變相較現時上升47.6%。

運輸署表示，署方會做好把關，避免乘客被迫「搭貴車」，「一定會做咗做。」該署表示，即使沒有合併，現時每年會就巴士路線重組作檢討，例如現時新巴38號及42號線均在北角碼頭出發，分別去置富花園及華富邨，終點相近之餘全程路線逾90%一樣，且兩條線非繁忙時段載客量不高，該署於今年初建議合併，只保留早上繁忙時段分兩條線，惟在諮詢地區時遇到反對聲音，運輸署綜合建議後調整為傍晚繁忙時段同樣分兩條線，會再經諮詢後再出決定。該署強調，路線重組方案的最終決定權在運輸署，市民無須擔心，又指路線重組不等於削減巴士服務。

匯達交通：整合後收費或有調節

城巴及新巴的母公司匯達交通主席張堃昨日在記者會上表示，城巴會在未來10年投資逾35億元提升公共巴士行業的顧客體驗，並為市民提供一個覆蓋全香港的完善巴士網絡。

至於車費，匯達交通營運總裁李卓豪稱：「車費事宜是另一件要討論的事，跟現在宣布合併不同。我們看到市場正在轉變，今年我們已看到電車、的士申請加價，生活成本正在上升，柴油成本上升。」他並指，兩巴完全重疊的路線不多，公司會與政府商討重疊路線如何重組，以配合市民出行需求，又指整合路線後，收費表或有相應調節。

另外，城巴過海路線962系列將由本月25日起重組，包括962B號線更改編號為952號線，962S號線和962號線則會改稱952P號線等。

▲城巴及新巴將於明年7月1日起合併，新的專營權以「城巴」名義批出。
香港文匯報記者 攝

行政長官會同行政會議批出與巴士專營權相關內容

▶向龍運巴士有限公司批予為期10年的新專營權

·新專營權會在現有專營權於2023年5月1日屆滿當天開始生效，有效期至2033年5月1日

▶向城巴有限公司（機場及北大嶼山巴士網絡專營權）（城巴（專營權二））批予為期10年的新專營權

·新專營權會在現有專營權於2023年5月1日屆滿當天開始生效，有效期至2033年5月1日

▶現有城巴有限公司（香港島及過海巴士網絡專營權）（城巴（專營權一））的屆滿日期由2026年6月1日修訂為2023年7月1日，即與新世界第一巴士服務有限公司現有專營權的屆滿日期相同

▶向城巴有限公司批予為期10年的新專營權，涵蓋現有城巴（專營權一）及新巴專營權的兩個巴士網絡

·新專營權名為「城巴有限公司（市區及新界巴士網絡專營權）」，會在現有相關的兩個專營權於2023年7月1日屆滿當天開始生效，有效期至2033年7月1日

資料來源：運輸及物流局
整理：香港文匯報記者 聶曉輝

兩巴部分重疊路線

	巴士路線	營辦商	途經	收費(全程)
例 1	38	新巴	往來置富花園及北角碼頭，途經田灣、香港仔、黃竹坑、銅鑼灣（軒尼詩道）及炮台山（英皇道）	8.2元
	42	新巴	往來華富(南)及 北角碼頭，途經田灣、香港仔、黃竹坑、銅鑼灣（軒尼詩道）及英皇道	8.2元
	72	城巴	往來華貴邨及銅鑼灣（摩頓臺），途經田灣、香港仔、黃竹坑、及銅鑼灣	5.8元
	巴士路線	營辦商	途經	收費(全程)
例 2	10	城巴	往來堅尼地城及北角碼頭，途經石塘咀、西營盤、上環、中環、金鐘、灣仔及炮台山（英皇道）等	4.2元
	18	新巴	往來堅尼地城及北角，途經干諾道中、灣仔、炮台山等	6.2元

資料來源：巴士公司網站

公司承諾：首兩年不裁前線車長

香港文匯報訊（記者 廣濟）兩巴母公司匯達交通營運總裁李卓豪表示，合併後員工薪酬、福利及年資不變，公司已承諾在合併後首兩年，不會裁減前線巴士車長。被問到是否意味後勤團隊會遭裁員？李卓豪指自匯達接手兩巴業務後已進行架構重組，包括合併兩間巴士公司的後勤部門，「過程中已有員工離職，有關工作已完成，暫無計劃再裁員，未來亦將招聘技工及實習生等後勤人員。」但工會指出，兩巴編更制度截然不同，例如新巴車長現時無須輪更，日後或跟隨城巴實施輪更制，而且擔心兩年後或有裁員潮。

工會憂兩年後現裁員潮

汽車交通運輸業總工會新世界巴士分會主任第一副主任陳樹明接受香港文匯報訪問時表示，目前新巴、城巴各自有一套薪酬制度，在年資、人工計算上各有不同，他表示即使母公司承諾合併兩年內不會裁員，也擔心兩年後湧現裁員潮。此外，兩巴目前的編更制度不同，「新巴分

早、夜及通宵三更，返5天休1天，但每位車長的更期固定，如無特別情況，長期都會返同一更，即使是長期通宵工作，白天也有固定的休息時間可安排。」而城巴也有早、夜及通宵三更，但每5天返完休息1天後則會自動輪到下一個更制，有機會由早更變通宵更，作息顛倒，「這對車長精神和身體都是一種壓力，也讓休息時間無法固定，目前新巴司機未必能夠適應，部分新巴車長就可能主動辭職。」

另一方面，合併後兩間公司重疊的巴士線路亦可能遭到縮減，陳樹明擔憂車長收入也會因此進一步降低。他舉例稱，新巴42號線與城巴38號線就高度重疊，「預計合併後，42號線會取消，而38號線則會在田灣及置富間增加華富的站點。」一旦42號被取消，即便之後38號班次增加，總班次也勢必會少於合併前42號及38號的總班次，「車長多勞多得，都係靠OT（超時補水），如今因為疫情已經OT少咗，未來合併後，補水就更加少。」

學者：合併利渡疫情寒冬

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）香港樹仁大學經濟及金融學系助理教授袁偉基昨日在接受香港文匯報訪問時表示，近幾年受社會事件及疫情影響，一直不能正常運作，導致新巴及城巴出現虧損且持續惡化，「但有些服務他們仍是要提供，即使虧損都要做。」他指出，在疫情不知何時完結下，將兩個專營權合併可減少兩巴之間的競爭，同時可將部分重疊路線減省，以期能夠渡過寒冬。

民建聯：望資源整合惠市民

民建聯立法會香港島西議員陳學鋒昨日在社交平台表示，將會密切關注巴士服務水平，期望巴士公司透過資源整合，改善服務質素及降低票價，令市民受惠。立法會議員郭偉強則表示，得到巴士公司承諾，不會因為合併而裁員，工聯會將繼續監察兩巴合併後的營運狀況和人手，期望巴士公司在今年作出合理和有誠意的薪酬調整。

◆圖/文：香港文匯報記者 文森

熱點民議

班次不要變得疏落

陳小姐：對兩巴合併沒有太多意見，最重要的是合併後，巴士的班次不能變得疏落，最低限度也要維持現時的水平，當然如果班次可以加密，就更加方便市民。



陳小姐

最好不用經常加價

黃小姐：平時較喜歡搭巴士多於港鐵，因巴士站接近工作的地方，又多數有座位、不用罰站。現時巴士收費雖不算貴，但合併後如果可以降低成本，不用經常加價更加好。



黃小姐

改善實時到站資訊

陳先生：我發現無論哪家公司都會出現脫班情況，手機流動應用程式的實時到站資訊偶然也不太準確，希望巴士公司獲批新專營權後，在這些方面能有所改善。



陳先生

望減市民交通負擔

任小姐：雖然我有政府津貼，乘巴士只需2元（車費），但我知道很多人每日的交通費不菲。兩巴合併後應可節省資源，相信不會頻密加價，加幅也可降低，以減輕市民負擔。



任小姐