

專營巴士申漲價最多兩成 將用隧道基金降低加幅

公共事業輪住加 普羅市民問點捱？

新冠肺炎疫情未過，加風已經颳起。特區政府運輸及物流局昨日透露，香港四間專營巴士公司申請加價一至兩成，特區政府會按機制審批，若加價獲批准，會利用專營巴士豁免隧道費基金抵消，降低車費加幅。香港文匯報記者昨日翻查各巴士公司去年年報，發現四巴（九巴、龍運、新巴、城巴）的基金合計逾4.2億元。立法會交通事務委員會委員陳恒鑞表示，政府在審批巴士公司加價申請時，要善用專營巴士豁免隧道費基金作出調節，令加幅盡量減低。立法會議員田北辰則估計，在扣除基金結餘後，最終加幅或與通脹相若，但公共事業輪流加價，嚴重影響民生，他建議成立與通脹掛鈎的固定巴士加價機制，將加幅「封頂」為通脹的一半，以減輕市民負擔。

◆香港文匯報記者 文森



文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行

2022年11月 星期四
壬寅年十月初一 十四大書
多雲有雨
氣溫22-24℃ 濕度80-95%

港字第26536 今日出紙3疊8大張 港幣10元

文匯報 | 香港仔
爆料專線
(852) 60668769
60668769@wenweipo.com

◆香港四間專營巴士公司申請加價一兩成，特區政府表示，會按機制審批，若加價獲批准，會利用專營巴士豁免隧道費基金抵消，以降低車費加幅。
香港文匯報記者 攝

運輸及物流局表示，各專營巴士公司面對營運成本上升，例如燃料和工資成本等，再加上疫情早前對乘客量的影響，於今年上半年開始陸續提交加價申請。局方和運輸署正按照既定程序審批有關申請，過程中會適時諮詢立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會，再提交行政會議考慮。

四巴士公司隧道基金結餘逾四億

根據專營巴士票價調整安排，政府在評估是否批准有關的票價調整時，須考慮一籃子因素，包括自上次調整票價以來的營運成本及收益變動；未來成本、收益及回報預測；營辦商的回報率；市民接受程度及負擔能力；服務質量，以及可依據的票價調整方程式運算結果作參考。由於政府已豁免專營巴士使用政府隧道的收費，專營巴士公司須把所節省下的隧道費開支存入專用的基金賬目，即「專營巴士豁免隧道費基金」，用以抵消加價幅度。

多間巴士公司去年已獲批准加價，但經營情況仍未見明顯改善。九巴母公司載通國際早前公布的業績，顯示九巴上半年虧損約1.4億元，按年增加近3倍，期內車費收入近26億元，減少近14%。城巴和新巴早前申請合併的資料，所提交的資料顯示新巴和城巴市區線業務，自2017/18年度開始虧損，截至上年度，累計虧損4.95億元。

陳恒鑞表示，政府在審批巴士公司加價申請時，要善用專營巴士豁免隧道費基金，以作出調節，令加幅盡量減低。除了考慮巴士公司的經營困難，亦要了解市民的處境，在加幅上要作出大幅調整，以免加重市民的生活壓力。

香港文匯報記者翻查了4間巴士公司的年報，發現截至去年底，九巴的隧道費基金約4.166億元，龍運隧道費基金67.4萬元，新巴隧道費基金累計43.6萬元，城巴則錄得428萬元。

議員倡政府港鐵股息補巴士虧損

田北辰向香港文匯報表示，行會審批加價申請後，特區政府會決定市民應承擔幾多加幅，若未能完全抵消巴士公司的虧損情況，剩餘加幅則由豁免隧道費基金抵消。他估計抵扣後，票價加幅應與通脹相若。

他指出，新冠肺炎疫情大大影響了香港經濟，很多市民幾年來沒人工加，巴士費加價一兩成，兩電又加價20%至45%，「乘搭公共交通和用電費是必需開支，無法削減，必然嚴重影響民生，兼而推高通脹，令市民百上加斤，有得震有得瞓！」

他建議特區政府成立固定、透明的巴士加價機制，規定巴士只能按通脹的一半加價，而營運成本上升造成虧損的剩餘部分，應由政府港鐵股息補貼。「港鐵搶了巴士公司部分生意，由政府的港鐵股息補貼巴士公司的虧損，亦很合理。這一機制能有效避免巴士公司將所有風險轉嫁給市民。」



住得遠車費貴 損基層打工意慾

巴士加價對跨區工作的打工仔影響最大。家住天水圍的張小姐在銅鑼灣返工，由於住處不在西鐵線附近，平日出入依賴巴士及小巴。對她來說，比較方便的、可讓她一車坐到工作地的巴士是969線，每程收費24.7元，而若錯過班次，張小姐就需要轉乘不同路線，再接駁到港鐵港島線，每程交通費多達32.3元。她說：「如果巴士加價兩成，來回車費六七十蚊，我人工咁少，隨時搭一程車嘅費用已等於我做嘢一個鐘。」她認為交通費大增，將削弱偏遠地區基層市民的打工意慾。「我份糧仲要交租，如果乜都加價，真係頂唔順。」

分段收費短途捱貴價

家住沙田水泉澳的李小姐每天早上要送兒子到大圍新翠邨附近上學。由於屋邨依山而建，3公里多的路程，步行要超過40分鐘，唯有乘搭交通工具。然而，整個水泉澳邨公共運輸交匯處只有287X及182X兩條跨區巴士線路以及小巴812途經水泉澳邨及新翠邨。

每天上午，李小姐和兒子「偈住」乘坐跨區巴士287X，「偈捱」貴車費，「287X係由水泉澳出發往佐敦嘅跨區巴士。由於水泉澳邨係起點，所以要畀足全程費用，成人7.5

元，加上小童半價大概11.3元。」然而，早上的高峰時段，巴士站常常大排長龍，不同班次都有可能出現延誤，李小姐一旦錯過287X，要帶孩子再走到小巴站則有可能遲到。

因此，李小姐唯有選擇搭乘過海巴士182X，「水泉澳雖然唔係起點，但仍係分段收費內，所以要畀足全程車費，成人18.8元，加上小童半價就要28.2元。」她坦言，通常為了趕時間，並不會特地等候車費較低的287X，「嚟咗邊架上邊架，但係兩架都係跨區巴士，都係搭6個站，甚至要畀到接近30蚊。」

每天車費多則近百元

在昨日聽聞巴士公司向運輸署申請加價後，李小姐直言難以接受，「我個人嚟講，每日送小朋友返學後就要返屋企，跟住晏晝再去接小朋友返嚟，所以一日嘅車費最少就係4程成人加2程小童，少則二三十蚊，多嘅話可能近百。」

然而，李小姐認為更不合理的是巴士分段收費的安排，「本身我哋住嘅地方都係基層市民。交通配套唔完善，區內短途幾個月只可以靠跨區巴士，外加水泉澳邨唔少巴士嘅總站，或者係一啲線路嘅首段收費內，所以呢度啲街坊搭車出去基本都要畀足全程費用。」

政府可短期補貼巴士公司免加價

樹仁大學經濟及金融學系助理教授袁偉基昨日向香港文匯報表示，巴士公司加價一兩成，加上兩電加價兩至四成半，估計令通脹升0.2個百分點，絕對會對基層市民造成很大負擔。他認為四間巴士公司今次加價，是由於疫情影響下乘客大減，及俄烏軍事衝突造成油價上升，均屬短期因素，不宜通過加價解決，建議政府透過短期補貼，幫助巴士公司渡過難關，避免市民生活百上加斤。

袁偉基預計，若特區政府通過讓巴士加價，加上兩電加價，相信會推高0.2個百分點的通脹率，明年通

脹勢必超過2%，令基層市民生活更加困難。同時，政府推出的大量與通脹掛鈎債券，亦會令政府要額外支付大筆利息，造成惡性循環。他建議以短期補貼幫助巴士公司持續經營，「待疫情及油價上升的短期因素消失，就可停止補貼，相信支岌有限。」

對於立法會議員田北辰提出，以政府港鐵股息補貼巴士公司成本上漲，等於將公共交通加價成本轉嫁給政府，作為市民他當然贊成，但擔心將來港鐵股息不足以補償巴士公司成本上漲。「許多海外高稅制地區，政府補貼公共交通，讓市民免受昂貴交通費負擔，但香港的優勢是低稅制，政府是否應該負擔沉重的公共交通補貼，值得商榷。」

近期及即將加價的公共事業

公共事業	加價幅度
電車*	成人及小童加15.4%、長者加8%
天星小輪	成人加100%-130%、小童加31%
兩電	中電19.8%、港燈45.6%
巴士	約10%-20%
的士*	市區、新界及大嶼山收費平均加幅為11.54%、13.02%及13.83%

*已生效
◆資料來源：各營運商、政府公報
◆整理：香港文匯報記者 張弦

近半網民反對港鐵來年加價

香港文匯報訊（記者文森）特區政府正與港鐵進行新一輪票價機制檢討，工聯會上月就港鐵票價機制向市民進行網上問卷調查，成功收回312份有效問卷。最多受訪者（39.42%）支持票價與港鐵盈利掛鈎，其次是與通脹掛鈎（27.88%）。最多受訪者（47.12%）不接受來年港鐵加價，接受的受訪者則佔21.15%。

調查發現，逾七成受訪市民最常使用的交通工具是港鐵，37.5%每周使用港鐵1至5次，25%每周乘港鐵5至10次，顯示港鐵是市民出行首要的交通工具。在港鐵優惠及回贈方面，44%受訪者表示滿意，20.19%不滿意。

被問及港鐵優惠計劃能否有效為市民減低交通開支，超過六成表示有點幫助，近兩成人認為非常有幫助，而沒有幫助及非常沒有幫助各佔14%及4%。

近四成認同票價應與盈利表現掛鈎

工聯會立法會議員鄧家彪表示，調查顯示近四成受訪市民認為，港鐵票價機制應與港鐵盈利表現掛鈎，但港鐵票價「可加可減機制」未能合理地反映港鐵的盈利狀況，故政府應革新現有票價方程式，添加新元素，例如將部分出售物業的收益納入票價穩定基金，從而令票價



◆工聯會公布港鐵票價調整問卷調查結果。
調整幅度更為平衡。
有鑑於港鐵每年盈利豐厚，卻未有在票價方程式中反映，他建議在方程式加入「盈利扣減」元素，並將之加入在原方程式內作為扣減，從而令港鐵利潤能在程式內反映，同時應設利潤上限，一旦超過上限就凍結結票價。