

距離復常通關只剩6天

五巴促設機制 每年檢討車費

議員倡拓非票務收入 轉車站可開便利店



◆記者上午11時在沙田顯徑乘搭80號巴士前往鑽石山，發現候車乘客寥寥可數。香港文匯報記者文禮願攝



◆記者實測11號線鑽石山巴士總站，上午11時半站頭連1位候車乘客也沒有。香港文匯報記者文禮願攝

新年伊始，加風隨之而起。專營巴士早前向運輸署申請加價一兩成，惟遲遲未獲回覆。據悉九巴、龍運、城巴、新巴及新大嶼山巴士早前罕有地聯署去信運輸及物流局，促請設立「可加可減」票價調整機制，每年定期檢討和實施新票價。有立法會議員建議機制應與通脹掛鈎，每年按通脹數據逐小加價，通縮時則減價；也有立法會議員認為特區政府應容許巴士公司開闢非票務收入，包括在車站開設便利店增加非票務收入，避免市民承受加票價的負擔。

◆香港文匯報記者 文禮願

據了解，5間專營巴士公司去年11月底決定聯署向運輸及物流局反映經營難處，要求訂立具審批時間線的「票價調整機制」。知情人士指出，巴士公司管理層亦想主動出擊解決困局，惟因疫情下經營狀況迫在眉睫，尤其屯馬線及東鐵線相繼通車後乘客量流失加劇。

104線11線客量大幅腰斬

東鐵線過海段去年5月通車後，個別巴士公司日均客量減少3萬人次，最受影響的包括兩條過海線104線及978線。由九巴與新巴聯營來往白田至堅尼地城的104線，在東鐵線過海段通車後日均客量減少50%；至於往來粉嶺至會展的978線巴士，客量則下跌17%。屯馬線2020年2月陸續通車後也搶去不少乘客，當中往來美林至觀塘碼頭的80線巴士客量減少30%，行經鑽石山站至九龍站的11線巴士則少了40%客量。

香港文匯報記者早前進行實測，先於上午11時在沙田顯徑乘搭80號巴士前往鑽石山，發現顯徑鐵路站對面的巴士站僅有2人候車。有乘客直言有港鐵可搭，登上屯馬線後5分鐘內便抵達鑽石山，故巴士乘客買少見少。

「晚上10點半幾乎無人坐」

記者翌日早上再實測白田至堅尼地城的104號巴士線，發覺早上11時紅隧口候車乘客只有3人，登車後雖穿過紅隧就到達銅鑼灣，但連同等車時間，由紅磡到金鐘需時半小時，較搭港鐵只要10分鐘，後

者明顯省時。

駕駛104線巴士已二十一年的蘇姓九巴車長坦言，該巴士線風光不再，「以往傍晚5點幾駛近灣仔告士打道，放工人龍排到入境處大樓對開天橋，但東鐵線過海後，即使收工繁忙時段，只係得8至10個人排隊；到晚上10點半，由西環去白田嘅巴士幾乎無人坐。」

巴士公司面對另一問題是油價高企。去年頭十個月原油平均價格約每桶102美元，較2021年同期平均約70美元一桶增幅達45.7%。據了解，九巴和龍運燃油開支過去一年已增加七成半，與2020年比較更升逾1.2倍，幸九巴兩年前與油公司訂立協議，購入油價鎖定在相對較低水平，惟協議已於上月31日完結，意味從昨日起需以市場價買油，營運成本將大增。

對於巴士公司建議引入票價調整機制，立法會議員田北辰認為應與通脹掛鈎，「經濟好時可以溫和地逐小逐小加，好過幾年唔加，一加就加鋪咗，市民仲難接受。」他直言鐵路覆蓋香港大部分網絡，專營巴士賺錢非常困難，促政府在港鐵賺錢後透過股息幫補巴士公司，令專營巴士不致無法生存而倒閉，「你都要界市民多一個選擇，否則遲早香港無巴士搭！」

議員指只靠加價飲鴆止渴

立法會議員陳恒鑠則對香港文匯報表示，巴士公司只靠加價是飲鴆止渴，認為應增加非票務收入，包括在各區設立「泊車轉乘站」，收到的泊車費、轉乘站內商

務收益或店舖收益，可減低加價壓力，減輕市民負擔。

立法會航運交通界議員易志明亦對香港文匯報指出，巴士公司不能只靠加價達收支平衡，政府應支持巴士公司開拓非票務收入，如利用公共交通匯處空間營辦小型便利店，一則增加收入，二則方便市民，此外亦應放寬車身廣告限制，並容許巴士公司車廠的剩餘空間作商業用途，以增加收入。

他認為，專營巴士並非沒有價格調整機制，只是審批時間過長，未能滿足實際運作需要，因此應加快過程，只要數據顯示有調整票價需要，便盡快批准，若認為影響市民負擔能力，可考慮利用現時交通費用補助計劃資助市民，不應由公共交通業者承擔。

事實上，九巴董事總經理李澤昌近日接受香港文匯報訪問時已表示，正爭取在巴士總站設置便利店，既能方便乘客，亦可增加非票務收入，抵消增薪和燃油費這兩項最大開支，亦紓緩加價壓力。



◆三十一年前開始駕駛104線巴士的蘇車長坦言，自東鐵線過海後，該線路的乘客量大不如前。受訪者供圖

工會：巴士加價不成 車長離職潮恐惡化

對於5間巴士公司聯署爭取設立票價調整機制，汽車交通運輸業總工會理事黎兆聰表示認同，「疫情下巴士客量平均減少兩三成，加上油價攀升，巴士公司的經營環境是愈來愈困難，如果公司無法加價，意味今年或要員工凍薪，作為工會代表，當然唔希望見到無人工加。」

根據運輸署的數據，專營巴士乘客人數近年顯著下跌，如2019年所有專營巴士平均每日客量有409.4萬，但



◆黎兆聰慨嘆巴士公司經營環境愈來愈困難。香港文匯報記者文禮願攝

2020年在新冠病毒疫情肆虐下，每日乘客人次大減至只有303.6萬，2021年第四波疫情減退，每日乘客量才稍有回升，惟在鐵路線擴展下亦只有347.1萬人次，兩年間跌幅有15.2%。

重返跨境客運 料流失數百人

任職九巴車長22年的黎兆聰坦言，九巴今年6月雖然加薪約3.5%，不過疫情下由於乘客銳減，以往的超時補水已不復再，令不少車長變相減人工，「沒有補水後，部分車長的人工減少了3,000元至5,000元不等。」

他並指出，由於內地與香港恢復正常通關在望，不少以往駕駛跨境巴士的司機或重返原來的跨境客運公司，預計稍後或現巴士車長離職潮，流失人數或會達數百人，「現時駕駛重型車的薪金普遍有2萬元，但九巴沒有超時補水的話，人工不足2萬元，若然無人工加，擔心離職潮會更加嚴重。」

交通策略建議下半年交代

香港有超過2,000公里行車道路，19條主要行車隧道，1,434條行車天橋及橋樑，供逾810,000部車輛行駛。另有1,563條行人橋及行人隧道，道路使用率之高，位居世界前列。公共交通服務亦全面而具效率，每日超過1,000萬人次使用，佔出行人次接近九成。

運輸署於2021年12月開展《交通運輸策略性研究》，已就多個個別課題例如運輸交匯樞紐、提升個人化點對點交通服務質素及智慧公路管理，展開專題研究。運輸署會就這些課題推出試驗或先導計劃，並積極研究如何更廣泛有效地運用創新科技，例如自動泊車系統、車聯網、按實時需求的交通預約服務等。運輸署預計2023年下半年起交代初步建議，並在2025年公布以2050年為規劃願景的運輸策略藍圖。

長遠而言，特區政府亦已展開《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討鐵路及主要幹道基建的布局，讓大型運輸基建的規劃能配合甚或預留容量以滿足香港整體長遠土地發展的需要。目標是制定具前瞻性的長遠交通運輸策略，確保香港將來能維持一個安全可靠、環保高效的交通運輸系統。

政府：票價調整考慮一籃子因素

特區政府運輸及物流局發言人表示，政府在處理專營巴士公司申請加價時，會根據既定的專營巴士票價調整安排作出評估。在現行安排下，政府須考慮一籃子因素，包括自上次調整票價以來巴士公司營運成本和收益的變動，以及未來成本、收益和回報的預測，另外考慮營辦商需要得到的合理回報率，以及市民的接受程度和負擔能力等。

發言人指出，現行的專營巴士票價調整安排，大致能夠在維持穩當的專營巴士服務，以及顧及市民負擔能力和接受程度之間取得平衡。而專營巴士票價調整安排作出任何改動，都必須審慎考慮，小心處理，政府會繼續在適當時候檢視專營巴士票價調整安排，並會適時諮詢各持份者（包括專營巴士營辦商）的意見。

有鑑於新冠疫情對專營巴士營辦商的打擊，發言人表示特區政府在數輪「防疫抗疫基金」下推出了一系列紓緩措施，包括燃料補貼及其他一筆過補貼、「保就業計劃」等，協助專營巴士營辦商應對經濟環境所帶來的經營壓力。隨著政府放寬入境強制檢疫要求和社交距離措施，大部分公共交通工具乘客量已逐步回升，相信營辦商的營運情況會逐漸得以改善。

此外，近年的新發展及發展中地區，亦為專營巴士營辦商帶來營運新路線服務和擴展巴士網絡的增長機遇。

九巴指審批時間不確定

九巴發言人表示，根據現時專營巴士票價調整機制，專營巴士公司向政府提出申請調整票價後，無法預計審批所需時間，因而造成不確定因素，增加巴士公司經營困難及不能預計營運成本，故認為應該完善有關機制，包括設定合理審批時間表。過去一年，九巴面對燃料、工資等物價指數上升，乘客量下跌，令公司面對相當艱難的經營環境，期望政府盡快完成審批九巴和龍運提出的調整票價申請，並批准一個合理及可持續經營需要的加幅。

城巴及新巴發言人亦表示，由於多項物價指數上升令營運成本受壓，單計燃油價格已在年內大幅增加約10%；經歷三年凍薪後，公司亦為同事加薪4.5%，協助同事應付通脹並答答他們在疫情下持續的貢獻和卓越的服務水平。發言人表示，相信現時有需要檢視目前的公共交通車費水平，確保專營巴士業的財政可持續性，從而令他們能繼續為市民提供優質巴士服務。