

九巴+9.5% 城巴機場線+50% 五巴申請狂加價 升斗市民吃不消

香港經濟正在從新冠疫情後逐漸復甦，加風卻搶先殺到埋身，五間專營巴士公司加價申請方案昨日曝光。其中，九巴、龍運及新大嶼山巴士擬加價8.5%至9.8%；城巴機場線申請狂加50%，機場服務以外日常和通宵服務路線亦平均加價23%；城巴、新巴港島及過海線有地申請劃一加價2元，看似小數目，但個別短途路線，原價三四元，劃一加2元後，加幅近六成半，令升斗市民大喊吃不消，「薪金加得少，巴士加價變成起跳，太貴啦。」立法會交通事務委員會主席陳恒鑞批評，劃一加票價2元不合理，機場專線上加價五成更是「瘋狂」。工聯會立法會議員鄧家彪更形容，巴士公司此舉是向香港復甦步伐「擱了一大巴」。

◆香港文匯報記者 文森

五間巴士公司去年已向運輸署提交加價申請，當時未有披露各間巴士公司具體加價情況。

昨日，特區政府向立法會提交相關文件，顯示九巴申請的加幅為9.5%；新巴及城巴申請所有路線票價劃一調高2元，另城巴申請機場服務路線（即「A」及「NA」字頭）票價調升50%，而機場服務以外日常和通宵服務路線（即「B」、「E」、「R」、「S」及「N」字頭線）票價上調23%。而龍運申請加幅為8.5%；新大嶼山巴士申請加幅9.8%。

城巴新巴港島及過海線申請劃一貴2元

若這個加價方案獲准通過，機場巴士路線票價加幅相當驚人。例如城巴A10線往返鴨洲至機場，目前成人單程票價48元，加價五成後，新票價為72元；往返將軍澳寶琳的A29線，則由每程42元加價至63元。

不過，機場線還不是加幅最高，城巴新巴港島及過海線申請劃一加價2元，個別短途路線巴士原本的车資並不高，例如城巴98號線目前車費3.1元，加價後新票價為5.1元，加幅高達64.5%。

至於新大嶼山巴士，申請加9.8%。舉例來往藍田和九龍港鐵站，現時乘坐九巴215X線，比港鐵八達通收費便宜，若獲准加價，新票價為8.8元，與港鐵收費相若。

不少市民形容加幅吃不消，「就算政府有交通津貼畀我哋，都無法彌補巴士加幅。」亦有巴士乘客指，巴士加價會推高通脹，「對現在復甦情況唔係咁好，人工加幅都無超過一成。」

陳恒鑞：加幅偏離原有程式

立法會交通事務委員會本週五將討論有關巴士加價申請，該委員會主席、民建聯陳恒鑞表示，理解巴士公司經營困難，但過去加價以加幅作基準，認為城巴新巴劃一加2元偏離原有程式，做法完全不可取、不合理，「劃一加2元對於短途或較低價路線不公平。在疫情之後，相信經營環境有好轉，希望行會把關，如果申請（機場路線）加價50%，這種屬於瘋狂加價，相信大家是不能接受。」

九巴昨日回應查詢時表示，按今次建議，九巴平均每程加價約0.7元，龍運平均每程加價約0.9元。九巴目前「專營巴士豁免隧道費基金」戶口累計約4.5億元，若果加價能夠從基金中扣除作紓緩，九巴平均每程實際加幅將低於0.7元。九巴及龍運在過去20年，分別加價4次和2次，即平均每5年和10年才加價一次，今次調整加幅合理，期望政府盡快批准。

城巴新巴則指，由於票價水平無法抵消營運成本上漲，故作出今次申請加價建議，令車費達至財政可持續的水平。城巴（專營權一）及新巴過去15年來僅曾三次調整票價，但同期燃油價格及工資等各項營運成本不斷上漲，票價水平遠遠未能追上通脹。

翻查資料，九巴、新巴、城巴（除機場路線）上次調整票價為2021年，翌年就提出今次加價方案。立法會文件顯示，過去3年，全港專營巴士平均每日乘客量分別為300萬、350萬及310萬人次，普遍低於之前10年的約380萬至400萬人次，主因是受新冠疫情影響，以及與其他交通工具的劇烈競爭，加上工資及燃料成本上升，導致大部分專營權在過去幾年均錄得虧損。

學者倡設巴士票價計算機制

香港文匯報訊（記者 張弦）目前專營巴士票價調整制度沒有「封頂」機制，有立法會議員建議效法港鐵，設立票價調整公式，若運算出來的加幅高於通脹，就動用特區政府作為港鐵大股東的股息收入補貼巴士公司。學者亦認為，目前巴士沒有設立如港鐵的調整票價制度，公眾無從了解巴士公司的加價依據，建議政府為巴士公司設立更客觀的票價調整方程式，提升透明度。

議員冀成立公共事業穩定基金

立法會議員楊永杰批評五間巴士公司申請加價的幅度遠高於本港1月通脹2.4%，質疑巴士公司「賺到盡」。他建議政府將收取專營權的費用聯同外匯基金部分的收益及港鐵股息等資金設立「公用事業穩定基金」，穩定市民交通工具、電費及煤氣等公用事業開支，減輕基層市民的生活負擔。

立法會議員田北辰向香港文匯報表示，今次九巴要求加價9.5%，是這兩年通脹率3.5%的近3倍，而新巴城巴劃一加2元，經過計算，平均加幅約25%，是這兩年通脹率的7倍。他指出，專營巴士未有設立恒常的票價調整機制，「很多時長期凍價，但一加就加好多好多，令市民觀感好差。」

田北辰認為，政府可效法港鐵，為專營巴士設立「可加可減」票價調整機制，同時要為加幅「封頂」，「加幅上限與通脹率看齊，如果計出來條數超過通脹率，差額就由政府收到的港鐵股息去補貼。」他強調，巴士與港鐵本身有競爭和互補性，但如果兩者票價失衡，香港交通事業也不會健康發展，「如果港鐵有機制，加價設上限，但其他交通工具係咁加，市民走晒去坐港鐵，其他交通工具就『死晒』。」

建議套用港鐵可加可減機制

浸大副教授麥萃才表示，市民可能覺得今次加幅不合理，「但合不合理，要睇巴士公司的理由，例如主因燃油成本倍增，加價是無可避免的，否則巴士公司繼續蝕錢，市民可能會有車搭。」他認為，政府可考慮套用港鐵的模式，使用可加可減機制，讓加價制度更透明，「每年按照公式調整，甚至不用過立法會審批，營運方、政府、市民都好清楚怎樣加價，不用多爭拗。」

巴士加價概況

巴士公司	今次加幅	對上一次加價
九巴	9.5%	2021年平均加5.8%
龍運	8.5%	2011年加3.2%
新巴城巴	一律加2元	2021年4月起分階段加價12%
城巴機場線（A、NA字頭線路）	50%	—
城巴B、E、R、S及N字頭線路	23%	—
新大嶼山巴士	9.8%	2021年加9.8%
路線	目前單程收費	*加價後
1（九巴，尖沙咀←→竹園邨）	6.2元	6.8元
2D（九巴，石硤尾←→黃大仙）	5.2元	5.7元
968（九巴，元朗←→銅鑼灣）	24.7元	27元
978（九巴，上水←→會展）	25.6元	28元
78（城巴，黃竹坑←→華富）	3.8元	5.8元（加幅52.6%）
98（城巴，鴨洲←→香港仔）	3.1元	5.1元（加幅64.5%）
10（城巴，堅尼地城←→北角）	4.2元	6.2元（加幅47.6%）
A10（城巴，鴨洲←→機場）	48元	72元
A11（城巴，北角←→機場）	40元	60元
A29（城巴，寶琳←→機場）	42元	63元

*：假設巴士公司的申請獲通過 ◆資料來源：立法會文件、各巴士公司資料

機場員工捱貴車資 更難請人

香港文匯報訊（記者 吳健怡）城巴申請機場路線加價五成，引起航空業界關注，不少在機場工作的員工表示，被迫捱貴車資，甚至要「貼錢」打工。工會亦形容加幅「難以置信」，在機場工作通勤時間長，加上車資昂貴，原本已很難請人，加價之後或阻礙新血入行。

現時每日車費80元 再加頂唔順

在機場從事飛機餐製作工作的吳先生向香港文匯報表示，日常搭乘城巴A字頭線往返市區及機場，若加價50%，或會加重生活負擔，「現時每程車40蚊，每日往返都至少80蚊，若加價真係頂唔順。」

機場空運員工協會總幹事儲漢松解釋，城巴主要服務九龍區及港島區，不少機場員工都住在這兩個

區域，雖然政府有提供機場員工八達通優惠，每程可以節省十元，但加價後，仍有大批員工捱貴交通費，「假設機場線路加價後票價60元，扣除政府及巴士公司的優惠，每程車費40元，每日兩程的交通加上早午膳食，一日已經需要花費約160元。打工一個月需要負擔三四千元的開支，這樣的昂貴開支都會影響年輕人入行。」

航空業隨社會復甦陸續復甦，惟業界面對人手短缺問題。民用航空事業職工總會主席李永富表示，「員工的工作量上升，但是收入卻沒見提高，這樣只會使更多員工因無法負擔昂貴的交通費而選擇離職。」他建議，航空公司提高員工薪酬和交通津貼，同時政府可考慮設立機場員工的交通專線，為員工提供專線巴士服務。

熱點民議

申請加太多不合理



陳先生：今次加幅不合理，加得太多。我住筲箕灣，每日上班和其他外出交通費，每月要花費約800至1,000元，若政府通過巴士公司加價建議，我每月交通費要多幾百元，是一個較大的支出。

基層又要節衣縮食



王先生：即使係加10%我都覺得好高，希望政府為市民爭取將加幅減低，畢竟有不少人需要坐巴士，對市民的生活無可避免有影響，基層市民可能要節衣縮食。

難承受咁大加幅



陳先生：我平時搭短途路線比較多，如果政府批准咁樣加。我又經常坐新巴、城巴的路線，每月的交通費起碼要多約五成。我明白燃油價格貴咗，巴士公司成本大增，但普羅市民唔可能承受咁大加幅。

巴士公司亦要生存



小學生Eltruss：我住南丫島，同爸爸媽媽都是好少坐巴士，巴士公司亦要生存，因此申請加價無可厚非。

文/圖：香港文匯報記者 張弦