



巴士下月加價 每程多付不超1蚊

5公司獲准增收車費 九巴3.9% 城巴新巴4.9%

香港公共事業再掀「加風」，繼港鐵將於下月上調票價後，行政長官會同行政會議昨日宣布，同意5間專營巴士公司下月18日起加價，在扣減豁免隧道費基金後，各巴士公司的平均加幅由3.9%至7%不等，加幅最高為新大嶼山巴士；約87%乘客每程需多付不超過0.5元車資，近乎全部乘客每程需多付的車費均不超過1元。特區政府運輸及物流局局長林世雄表示，明白加價會為市民帶來額外負擔，但巴士公司亦需要額外財政資源維持優質、高效及安全服務，政府未來會與巴士公司商討增加非票務收入，以減低加價壓力。

◆香港文匯報記者 費小燁



◆5月30日，香港行政會議通過多間巴士公司的加價申請，大部分路線加0.5元至1元。中通社

熱點民議

市民：加太多太頻繁就唔好



陳先生：
加價對經常搭巴士的人當然有影響，好彩我住的地方有小巴接駁港鐵，改搭小巴後對我的影響不大。



羅先生：
我享有兩元長者乘車優惠，所以沒受巴士加價影響，但對後生上班族一定有一定影響。

文圖：香港文匯報記者廣濟



鄧先生：
0.5至1元加幅可接受，畢竟巴士不是唯一出行的交通選擇，嫌巴士貴就改搭其他交通工具，相信對市民的影響不大，但如果巴士加得太多太頻繁就唔好。

各巴士公司於去年先後提出加價申請，加幅主要介乎8.5%至9.8%，城巴新巴則申請劃一加價兩元（機場及北大嶼山巴士線除外）。行政長官會同行政會議昨日審議5間巴士公司就全部6個專營權的加價申請。在計及隧道費基金的紓緩作用前為6.4%。

政府發言人指出，鑑於巴士服務與民生息息相關，政府一如以往以審慎態度處理加價申請，並有責任嚴格把關，對加價申請作全面評估，包括考慮公眾的接受程度和負擔能力，以及立法會交通事務委員會與交通諮詢委員會的意見。

林世雄：加幅維持較溫和水平

發言人說，政府留意到各專營巴士營辦商於去年提交申請時正值第五波疫情，油價亦處於高位，因此已適當參考現時復常和跨境客流的最新情況，並對未來乘客量復甦展望採取了相對正面的預測。政府亦考慮了主要新發展區新增人口為專營巴士營辦商帶來的新業務增長機遇，例如洪水橋/厦村、觀塘安達徑道以及屯門第54區的新發展。林世雄昨日會見傳媒時重申，政府已將今次票價加幅維持在比較溫和的水平。他指出，是次加價可改善巴士公司的財政狀況，令它們可投放更多資源改善服務，包括改善乘客設施及安全設備；轉型至零排放巴士車隊；同時，也有空間改善員工的工資水平和工作環境以挽留人才。

他強調，決定最終加幅的過程全盤考慮過巴士公司的財政狀況和前景、公眾接受程度和負擔能力、巴士服務的質量，以及社會經濟最新發展，有充分的數據基礎。

商拓非票務收入 過加價壓力

林世雄表示，政府未來會與巴士公司商討如何就其專營權提供更好服務，包括進一步提升營運效率和增加非票務收入，以多管齊下的方式開源節流，從而減低加價壓力，盡量減少對市民大眾構成的負擔。他舉例指，非票務收入方面可考慮在一些巴士站設置集運箱，亦會研究有否空間在車廠設置一些充電設施供公眾人士使用。

城巴新巴回應指，今次提出加價申請旨在將票價設於財政可持續水平，又指現時與各間專營巴士營辦商同樣面對新鐵路線通車與後疫情新常态對客量的長遠影響，以及燃料及工資成本不斷上漲等挑戰。在新票價生效後，公司會繼續專注拓展巴士網絡及擴大乘客量，亦會繼續投資於顧客及乘客設備並持續更新車隊，但相信專營巴士公司有必要的常規檢視票價，並將消費物價指數及營運成本納入考量，以確保財務可持續性。

九巴及龍運回應指出，九巴新車費平均每程加0.3元，龍運新車費平均每程加0.5元；「九巴月票」則由780元加價2.6%至800元，但會在今年9月18日才生效。期望今次加價能有助紓緩營運成本持續上升的壓力，公司會繼續致力向市民提供安全、可靠和便捷的巴士服務。

底薪太低焗加班 工會促九巴加薪7%

香港文匯報訊（記者 費小燁）專營巴士獲批加價之際，巴士公司僱員亦希望獲加薪。香港專營巴士僱員總會及香港運輸物流工會聯合會代表昨日聯同勞工界立法會議員周小松舉行記者會，要求九巴今年為員工加薪7%、設立恒常增薪點及延長退休年齡以挽留人才。他們指出，九巴於過去3年疫情間縮減班次及人手，嚴重影響員工收入與生計，但隨著香港復常，經濟已開始復甦，市民及旅客對公共交通需求上升，令巴士前線員工的工作壓力不斷增加，加上通脹的「夾擊」，認為加薪7%是合理訴求。

工會今年2月至5月成功訪問了1,012名九巴員工，56.5%受訪者月薪介乎2萬元至2.5萬元，另有3%受訪者月薪不超過1.5萬元。調查結果顯示，54.3%受訪者不滿目前的薪酬待遇，40.7%受訪者認為一般，最多受訪者（53.6%）期望今年至少加薪7%。受訪者認為應獲得期望加幅的原因，依次為通脹（多達93.9%）、經濟復甦、工作年資及公司業績。55%受訪者明確表示，不認同現時九巴薪酬福利能有效吸引年輕人行。改善措施方面，78%受訪者認為應設月薪僱員恒常增薪點，其他建議包括增加員工專科醫療福利、調升住院保險保障額等。另外，79.1%受訪者贊成將九巴退休年齡由60歲延長至65歲。

市道復常 冀「昇返粒糖員工」

有任職九巴22年的現役車長表示，員工與九巴於疫情期間共渡時艱，其間員工多數只有底薪收入，現時經濟見曙光，認為九巴「昇返粒糖員工都好」，同時促請九巴改善員工的工作安排。



◆工會認為加薪7%是合理訴求。

香港專營巴士僱員總會主席郭志誠表示，九巴於過去3年僅為員工加薪一次3.5%，跑輸同期通脹總和，但已先後於2021年及今年獲批加車費；而九巴母公司載通國際控股的年报亦顯示，九巴年度資產淨值由2018年的80億元增至去年的106億元，理應調升員工底薪不少於7%，與員工分享經濟成果。

運輸物流工會聯合會主席儲漢松表示，九巴員工的薪酬與工作所承受的壓力不成正比，又被通脹蠶食工資和購買力，嚴重打擊士氣，加上現時各行業爭奪人力資源，認為九巴應提供具競爭力的薪酬待遇。

周小松指出，現時運輸行業平均每月工資中位數為23,490元，但九巴車長底薪僅約1.7萬元至1.8萬元，員工需加班才能賺取養家的薪酬，「因應經濟復甦，九巴未來客量將大幅增加，加上將來三隧隧道費下調，有利九巴經營成本下降，加薪7%是合理要求。」

議員：加幅近通脹 平衡市民承受力

香港文匯報訊（記者 費小燁）對於行政長官會同行政會議通過巴士加價3.9%至7%，立法會交通事務委員會主席陳恒鑽昨日認為，這是行政會議聽取了社會意見後的決定，將加價幅度調低至貼近通脹水平，減輕市民交通開支及紓緩生活壓力。但他同時關注專營巴士公司的營運狀況，認為大部分機構都面對財政困難，尤其是多條鐵路開通後，巴士營運空間大減，令經營環境更形艱難。

為免巴士公司於短期內再次申請大幅加價，陳恒鑽呼籲特區政府在推展鐵路運輸政策的同時，必須積極及主動地協助其他交通工具可持續發展，包括開拓非票務收入，提升巴士公司的競爭能力等。他舉例指出，政府如能「拆牆鬆綁」，容許巴士公司在泊車轉乘站增設一些小商店或餐廳等，相信可有助巴士公司增加其他收益，有助改善營運。

立法會「A4聯盟」楊永杰、梁文廣、張欣宇、林素蔚認為，今次加價幅度較為溫和，已考慮了市民承受力，特區政府未來除了要多管齊下協助巴士公司改善經營情況，亦需訂立更具體客觀的數據和指標，幫助巴士公司更合理地釐定加價討論基礎，避免再次出現「漫天殺價」的情況；巴士公司也要認真優化車廂及候車環境，提升整體服務質素。「A4聯盟」同時建議政府可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」，穩定公用事業開支，減輕基層市民的生活負擔。

政府評估巴士票價調整時考慮的一籃子因素

- 自上次調整票價以來的營運成本及收益的變動
- 服務的質和量
- 未來成本、收益及回報的預測
- 巴士營辦商需要得到的合理回報率
- 市民在接受程度及負擔能力
- 可依據的票價調整幅度方程式下的運算結果，該運算結果只供參考，不會自動決定票價調整的幅度

◆中通社

各巴士專營權的申請加幅與最終獲批加幅

公司	申請加幅	獲批的平均加幅
城巴 (機場及北大嶼山巴士網絡專營權)	23% (A線和NA線則為50%)	4.2% (未計及隧道費基金的紓緩作用前為6.4%)
城巴 (香港島及過海巴士網絡專營權) 及 新巴	票價劃一調高2元	4.9% (未計及隧道費基金的紓緩作用前為6.2%)
九巴	9.5%	3.9% (未計及隧道費基金的紓緩作用前為5.5%)
龍運巴士	8.5%	4.2% (未計及隧道費基金的紓緩作用前為4.5%)
新大嶼山巴士	9.8%	7% (註：由於新大嶼山現時並無任何途經政府收費隧道的路線，基本上沒有隧道費基金結餘，因此未能運用隧道費基金紓緩加幅)

資料來源：運輸及物流局 製圖：香港文匯報