

「粵艇南下」明首航
業界蓄勢迎商機

A2

港大創新節
展120項科研成果

A7

國產半導體加速突圍
灣芯展規模擴三成



A9

定位和平聯繫人
巴深化對華合作
專訪巴基斯坦駐港總領事



A24

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

2026年10月
15 星期四
丙午年九月初六 十四霜降
今日出紙2疊7張半
港幣27949 港幣12元



香港文匯網App

四巴申加價最高17.7% 市民憂荷包重創

豁免隧道費基金多見底 運輸局：考慮一籃子因素審核

國際油價飆升下，交通事業「加風」升級。四間巴士公司九巴、城巴、龍運及大嶼山巴士向特區政府提交加價申請，加幅介乎8.1%至17.7%不等，申請加幅是近年最高。其中，九巴、城巴及嶼巴更是去年1月調整票價後，再次申請加價。對於頻密調整票價，三巴解釋今年中東戰爭爆發，3月燃油開支較年初激增約85%至132%。除了九巴的「專營巴士豁免隧道費基金」有可觀盈餘可抵消今次票價加幅，其餘巴士公司的基金結餘不是「乾塘」就是杯水車薪，勢必重創市民荷包。香港特區政府運輸及物流局局長陳美寶表示，立法會交通事務委員會將於明天（16日）進行討論，強調當局會考慮一籃子因素，包括專營巴士行業未來的營運情況等。

●香港文匯報記者 文森



●香港多間巴士公司申請加價，出行成本或再上升。圖為市民在紅磡海底隧道巴士轉乘站排隊上車。香港文匯報記者萬霜靈攝

運輸及物流局昨日向立法會提交文件指出，幾間專營巴士在2024年及2025年平均每日錄得超過370萬乘客人次，較2023年約367萬的平均每日乘客人次稍有增長，但仍然未回復至疫情前水平。有關乘客數字反映專營巴士行業面對其他公共交通工具的競爭，而乘客出行習慣亦有結構性改變。

燃油開支飆升 預期盈餘大跌

各營辦商的財務狀況也不樂觀，文件綜合四家營辦商的資料，他們於今年3月採購燃料的價格較1月急升約75%至134%，令他們3月的燃油開支較1月上升約85%至132%。受高油價影響，各專營權在今年首三個月的稅後盈利，普遍較去年同期下跌兩至三成。今年8月，油價維持在高水平，較同年1月大幅增加接近一倍。文件指出，在中東地區戰事走勢不明的情況下，預計油價或會繼續維持在較高水平，持續影響各專營權的財務狀況。

根據文件數字顯示，四家營辦商在2025年度均錄得稅後盈餘，九巴錄得近3.7億元，城巴（市區及新界）錄得3,902萬元，龍運錄得4,644萬元，嶼巴則錄得792萬元。不過，所有巴士公司均估算今年截至6月的盈利大幅下降，九巴預計較去年同期跌約55%，城巴（市區及新界）估算較去年同期跌約52%，龍運預計較去年同期跌約31%，嶼巴更預計較2025/26年度跌約129%。

九巴及龍運昨日回應指，燃油開支佔專營巴士服務經營成本很大比重，自今年2月底起中東危機爆發後，成品油價格從每桶約85美元，上升至平均每桶170美元，價格更曾經大幅上漲近兩倍。在沒有政府補貼的情況下，營運狀況無可避免受到衝擊，必須透過其他措施維持可持續發展的財務狀況。

城巴表示，中東戰事爆發至今的過去7個月，公司支付的額外燃油費用為1.2億港元，構成重大財政壓力。除上述燃油成本暴漲外，各項營運成本均有上升，例如去年度向全體同事加薪3.6%，及於本年度向前線同事加薪2.5%。

政府自2019年2月17日起豁免專營巴士使用政府隧道及管制區的收費，並成立「專營巴士豁免隧道費基金」，在處理巴士加價申請時會考慮利用所節省的隧道費抵消加幅，截至今年6月，九巴基金結餘1.74億元，但預計於2028年第一季用罄；龍運基金結餘428.7萬元；城巴（市區及新界）基金已「乾塘」，城巴（機場及北大嶼山）基金結餘2,356.1萬元；嶼巴基金結餘1.83億元。

三巴去年1月剛調價

香港文匯報翻查資料，九巴、城巴、嶼巴上次加價是在去年1月5日，當時他們分別申請加價6.5%、9.5%、6.5%。經行政長官會同行政會議審議後，批准九巴、城巴、嶼巴的實際加幅分別為4.3%、7.5%、6.5%。至於龍運上次加價日期為2023年6月18日，實際加幅為4.2%。

乘客憂負擔加重 質疑「易升難降」

熱點民議



劉小姐：巴士申請加價逾一成我覺得偏高，加幅在5%至6%才算合理。油價一升就說要加價，但油價回落又未必見票價會立刻下調，感覺不公平。巴士是市民日常依賴的公共交通工具，不是機票等較奢侈的消費，不應以同一套邏輯加價。如果真的加這麼多，也許日後會傾向改搭港鐵，不僅覆蓋較多地區，班次及穩定性亦較高。



李小姐：我每月大約只搭四次巴士，其餘時間主要搭港鐵，所以加價對實際支出影響不算大，不過都希望巴士公司不要頻繁加價。



薛先生：我雖然有港鐵學生優惠，但巴士到住處更方便，不用轉乘後再走一大段路。即使加價，仍會考慮繼續搭巴士。



黃女士：我剛由內地來港生活，每天搭巴士接送孩子上學，紅磡灣仔單程車費要十多元，加價後每月開支估計多出數十元。香港公共交通相對昂貴，但人均收入亦較高，好難講今次加幅是否合理。

文：香港文匯報記者 李千尋

圖：香港文匯報記者 萬霜靈

加價理據存疑
專家倡建科學票價機制

香港文匯報訊（記者 陳胤龍）香港四間專營巴士營辦商先後提交加價申請，並以國際油價高企為主要理由。有專家質疑有關說法，指能源開支僅佔巴士營運成本不足兩成，並認為現行巴士車票加價機制如同「街市講價」，建議仿效港鐵建立與人工成本、服務表現等因素掛鈎的票價調整方程式，科學化地量化巴士公司的經營狀況及票價合理加減幅度。另有經濟學家認為，油價上升屬短期國際現象，建議可提出短期支援措施，以便在「巴士公司營運壓力」及「加重市民負擔」之間取得更好平衡。

前九鐵主席、實政圓桌召集人田北辰昨日接受香港文匯報訪問時表示，巴士營運成本之中人工佔絕大部分，能源開支佔比僅一兩成；而且巴士公司大批量採購燃油，享有商業折扣，國際油價波動的實際影響有限，質疑巴士公司申請加價的理據。他呼籲政府設立公共交通管理局，協調路面與地下公共交通營辦商，統一處理票價及油價波動等事宜，又建議仿效港鐵建立與人工成本掛鈎的票價調整方程式。

倡擴非票務收益 減依賴加價

民建聯立法會議員、交通事務發言人陳恒鑽直指四間巴士公司提出加幅相當高，必然大大加重市民交通負擔，對日常生活造成衝擊，但現時「專營巴士豁免隧道費基金」儲備恐難以長期支撐，若政府不再提供額外支援或再度推行補貼，恐怕難以壓低最終批准的加幅，更擔心或導致巴士公司削減班次，進而影響市民的日常出行。因此他建議政府積極考慮優化專營巴士公司續約的專營權條件，例如擴闊非票務收益來源、推動新能源基建共享，以及完善巴士設施的土地安排等，有助減少巴士公司的收益過度依賴票務收入，從而減緩票價調整的波幅。香港中文大學經濟學系副教授莊太量指出，油價上升多少會為巴士公司帶來成本壓力，但認為油價上升屬短期國際現象。他建議政府可仿照早前的柴油補貼計劃，以短期減免燃油稅等方式減輕市民負擔。

●圖為市民上車時進行電子支付。
資料圖片



四間專營巴士公司 主要業務數據摘要

營運數據				
項目	九巴	城巴	龍運	嶼巴
路線數目	457	208	43	29
巴士車隊	3,812	1,385	311	145
員工數目	10,876	4,489	882	506
今年每日平均載客量(人次)	253萬	89萬	14萬	11萬

財務數據——稅後盈利或虧損				
	九巴	城巴#	龍運	嶼巴
2025年	近3.7億元	3,902萬元	4,644萬元	792萬元
2026年(截至6月的臨時估算,對比去年同期)	跌約55%	跌約52%	跌約31%	跌約129%

註：綜合四間營辦商的資料，今年3月採購燃料的價格較1月急升約75%至134%，令3月的燃油開支較1月上升約85%至132%。 #市區及新界線
資料來源：立法會文件 整理：香港文匯報記者 文森

近三次巴士申加價情況

巴士公司	2026年申請加幅	2024年申請加幅(實際獲批加幅)	2022年申請加幅(實際獲批加幅)
九巴	16%	6.5%(4.3%)	9.5%(3.9%)
城巴(市區及新界)	17.7%	9.5%(7.5%)	劃一加2元(4.9%)
龍運	8.1%	不適用	8.5%(4.2%)
嶼巴	9.8%	6.5%(6.5%)	9.8%(7.0%)

資料來源：運輸及物流局

整理：香港文匯報記者 李千尋