

減低巴士大幅加價壓力

受中東戰事持續影響，燃油價格高漲導致營運成本急升，4 間專營巴士公司向政府提出加價申請，加幅介乎 8.1%至 17.7%。不少市民反映，是次加幅相當大，必然大大加重交通負擔，對日常生活造成衝擊。

根據現行機制，專營巴士公司調整票價，最終必須獲行政長官會同行政會議審批。為紓緩巴士加價壓力，政府曾於 2019 年推行「專營巴士豁免隧道費基金」；近期因應中東局勢導致油價上升，又推出了為期 2 個月的「柴油補貼計劃」。然而，中東戰事未見停止跡象，國際油價依然高企，無論是「基金」還是「計劃」，恐怕都難以長期支撐。若政府未能提供長遠支援，巴士公司或被迫削減班次，勢必影響市民日常出行。

巴士是市民日常出行的重要一環，票價變動直接關係到市民的生活負擔。目前，專營巴士的收入主要依賴車費，缺乏票務以外的收入支持；一旦營運成本或大型投資驟增，壓力往往直接轉嫁至票價上，結果就由巴士乘客來承擔，這反映現行制度存在不足，既未能有效保障營運者的利益，也未能確保市民的福祉不會受損。因此，為減少專營巴士對票務收入的單一依賴，政府應積極協助巴士公司開

拓可持續的非票務收入，並完善相關制度，以鼓勵業界進行長期投資。

為此，筆者建議從開源、投資、公共資產運用、收益分配及審批制度等多方面着手，提出以下優化建議：

政策助拓非票務收益

一、提升跨部門協作，支持政策推行：在政策上確立「巴士功能優先」原則，對專營權及公共資產作出適當授權，使巴士土地、設施、新能源基建及其附加增值用途，能與非票務收益及公共服務有效連結。另外，由於巴士營運已涉及非票務、新能源及多項基建設施，相關項目往往同時牽涉運輸、土地、規劃、消防和能源等不同部門，建議由運輸相關政策部門牽頭統籌，以加強跨部門協作。

二、開拓非票務收入以便短期開源：擴展現有非票務收益項目，如增加廣告、品牌合作、售賣機及智能櫃等；同時，逐步開放新能源基建的營運，例如允許巴士車廠提供新能源車輛充電、維修、電池檢測等服務，甚至開辦相關技術培訓。

完善專營權定利潤上限

三、為長期投資釐定合理回報與利潤限制：鑑於專營巴士公司未來或有大量長期投資，政府應透過協議，釐定專營權期間巴士公司可獲得的合理回報及相應的票

價調整安排。當局不妨參考「基金」中「指定收益、指定用途」的原則，研究設定合適的利潤上限及回饋乘客的比率。

四、完善專營權與資產交接安排：由於專營權設有期限，在續期、批出新專營權或授權大型項目時，應在服務協議中一併處理投資成本、合理回報、公共資產使用及收益分配等事宜，為長遠的公共交通投資提供更清晰、穩定的制度基礎。此外，為應對未來可能出現的專營權更替，當局應預先為車廠、充電配電設施、維修設備及重要合約等基礎投資，訂明合理的估值、補償及交接安排，避免因經營者變更而導致投資中斷或影響日常服務。

五、優化行政審批程序：為理順複雜的行政流程，運輸署或相關部門可作牽頭統籌，為合資格項目設立「單一聯絡窗口」，並聯同相關部門進行同步預審。對於成熟、低風險及已有先例的項目，可採用簡化及標準化的審批程序；至於大型或跨政策範疇的項目，則應設立清晰的跨部門協調及升級處理機制。

各項建議的核心在於將目前較零散的非票務收入、公共資產運用、投資安排與收益回饋串連起來，構建一套完整的制度。這不僅有助於專營巴士公司實現長遠、穩定及可持續的發展，更能確保業界繼續為市民提供票價合理、服務優質的巴士服務。

民建聯交通事務發言人、立法會議員陳恒鑽

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: sales@wisers.com 網址:
<http://www.wisers.com>

版權所有 © 2026 慧科訊業. 保留所有權利.