

**Legislative Council
Panel on Transport
Minutes of meeting**

Date : **22 November 2024 (Friday)**
Time : **8:30 am**
Venue : **Conference Room 3 of the
Legislative Council Complex**

Attendance

The attendance of Members, public officers, invited parties, the Clerk and staff is in [Appendix 1](#).

(The **verbatim record** of proceedings is in [Appendix 2](#).)

I. Information paper(s) issued since the last meeting

No information paper had been issued since the last meeting.

II. Items for discussion at the next meeting

2. The Panel agreed to discuss the following items at the next regular meeting to be held on Friday, 13 December 2024:

- (a) Vessel Subsidy Scheme; and
- (b) Proposed installation of camera systems in all taxi compartments.

3. The Panel will hold a joint meeting with the Panel on Environmental Affairs on Monday, 16 December 2024 to discuss “Green transformation roadmap of public buses and taxis”.

III. 6101TX – Universal Accessibility Programme

4. The Administration updated the Panel on the latest progress of the “Universal Accessibility” (“UA”) Programme. Since its launch in 2012, the scope of the UA Programme has been expanded to cover more walkways. As at the end of October 2024, there are a total of 382 items under the UA Programme, of which 211 items have been completed, accounting for about 60% of all items; 166 items are under construction; and 5 items are awaiting commencement.

5. The Panel deliberated on the item and the Administration responded to Members' views and questions. Members who spoke included (in speaking order): Mr Stanley LI Sai-wing, Mr LEUNG Man-kwong, Ir CHAN Siu-hung, Mr CHAN Hok-fung, Mr YIM Kong, Ir Dr LO Wai-kwok, Ms Joephy CHAN, Mr YANG Wing-kit, Mr LUK Chung-hung and Mr CHAN Pui-leung.

Follow-up actions

6. At the Panel's request, the Administration undertook to provide supplementary information on the following matters:

- (a) the overall performance and effectiveness of the completed items, including the proportion of service hours during which the relevant facilities are open to the public, the average number of repairs per year for each facility, the cost and time required for such repairs, and public feedback on the items; and
- (b) regarding the estimated budget of \$1,031.72 million required by the UA Programme in the 2025-2026 financial year, the respective numbers of items under construction and those expected to enter the construction stage, together with the budget amounts allocated to them.

The Panel raised no objection to the Administration's submission of the financial proposal on the UA Programme to the Public Works Subcommittee for consideration.

IV. Fare increase applications from franchised bus operators

7. Representatives from the Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited, Citybus Limited (Franchise for the Urban and New Territories bus network) and New Lantao Bus Company (1973) Limited briefed Members on their fare increase applications. The Administration advised that it would make reference to all relevant factors, including the quality and quantity of bus services provided and public acceptability and affordability, and take into account views of the Panel and the Transport Advisory Committee before submitting recommendations to the Chief Executive in Council for decision.

8. The Panel deliberated on the item and the Administration responded to Members' views and questions. Members who spoke included (in speaking order): Mr Frankie YICK, Ir Dr LO Wai-kwok, Mr Michael TIEN Puk-sun, Mr LEUNG Man-kwong, Mr LUK Chung-hung, Ir CHAN Siu-hung, Mr Edward LEUNG, Mr CHAN Hok-fung, Mr Dominic LEE (Deputy Chairman), Mr Stanley LI, Dr TIK Chi-yuen, Mr YANG Wing-kit, Mr CHAN Pui-leung, Ms Joephy CHAN, Ir Gary ZHANG, Ms LAM So-wai,

Ms Doreen KONG, Mr CHAN Hak-kan, Mrs Regina IP and Dr CHAN Han-pan (Chairman). The Administration took note of the Members' views on this item.

V. Any other business

9. There being no other business, the meeting ended at 11:26 am

Council Business Divisions
Legislative Council Secretariat
10 December 2024

**Legislative Council
Panel on Transport
Meeting**

Date : **22 November 2024 (Friday)**
Time : **8:30 am**
Venue : **Conference Room 3 of the
Legislative Council Complex**

Attendance

Present (Panel members)

Dr Hon CHAN Han-pan, BBS, JP (Chairman)
Hon Dominic LEE Tsz-king (Deputy Chairman)
Hon CHAN Hak-kan, SBS, JP
Hon Mrs Regina IP LAU Suk-yee, GBM, GBS, JP
Hon Michael TIEN Puk-sun, BBS, JP
Hon Frankie YICK Chi-ming, GBS, JP
Ir Dr Hon LO Wai-kwok, GBS, MH, JP
Hon LUK Chung-hung, JP
Hon Kenneth LAU Ip-keung, SBS, MH, JP
Hon Tony TSE Wai-chuen, BBS, JP
Hon Stanley LI Sai-wing, MH, JP
Hon CHAU Siu-chung
Hon LEUNG Man-kwong, MH
Hon CHAN Pui-leung
Ir Hon CHAN Siu-hung, JP
Hon Joephy CHAN Wing-yan
Hon CHAN Hok-fung, MH, JP
Ir Hon Gary ZHANG Xinyu
Hon YANG Wing-kit
Hon YIM Kong, JP

In attendance (Non-Panel members)

Hon LAU Kwok-fan, MH, JP
Hon Doreen KONG Yuk-foon
Dr Hon TIK Chi-yuen, SBS, JP
Hon LAM So-wai
Hon Andrew LAM Siu-lo, SBS, JP
Hon Edward LEUNG Hei

Public Officers attending

Agenda item III

Ms Amy WONG Pui-man, JP
Deputy Secretary for Transport and Logistics 1
Transport and Logistics Bureau

Ms Gillian LAM Yuk-ting
Principal Assistant Secretary for Transport and Logistics 5
Transport and Logistics Bureau

Mr Patrick NG Wai-hong, JP
Project Manager/Major Works
Highways Department

Mr Anthony TSANG Kwok-leung
Principal Project Coordinator/Universal Accessibility
Highways Department

Agenda item IV

Ms Ida LEE, JP
Deputy Secretary for Transport and Logistics 2
Transport and Logistics Bureau

Mr Henry TSOI
Principal Assistant Secretary for Transport and Logistics 1
Transport and Logistics Bureau

Mr Dennis KONG
Chief Treasury Accountant (Transport and Logistics)
Transport and Logistics Bureau

Miss Amy TSE
Assistant Commissioner/Bus and Railway
Transport Department

Ms Vivian KWAN
Principal Transport Officer/Bus and Railway 1
Transport Department

Attendance by invitation

Agenda item IV

Mr Roger LEE
Managing Director
The Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited

Mr Joseph LEUNG
Finance Director
The Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited

Ms Rachel KWAN
Operations Director
The Kowloon Motor Bus Company (1933) Limited

Mr Richard HALL
Managing Director
Citybus Limited

Mr Colin WONG
Finance Director
Citybus Limited

Mr James WONG
Managing Director
New Lantao Bus Company (1973) Limited

Mr Mark SAVELLI
Operations Director
New Lantao Bus Company (1973) Limited

Clerk in attendance

Ms Joanne MAK, Chief Council Secretary (3)2

Staff in attendance

Ms Angela CHU, Senior Council Secretary (3)2
Ms Louisa YU, Legislative Assistant (3)2

**立法會交通事務委員會會議
逐字紀錄本**
Panel on Transport of the Legislative Council
Verbatim record of meeting

日 期 : 2024年11月22日(星期五)
Date: Friday, 22 November 2024

時 間 : 上午8時30分至11時26分
Time: 8:30 am to 11:26 am

地 點 : 立法會綜合大樓會議室3
Venue: Conference Room 3 of the
Legislative Council Complex

盧偉國議員：各位同事早晨，現在到了開會的時間，也有足夠法定人數。由於主席和副主席暫時因事未能在此刻出席，所以我暫代主席的位置。

會議議程第I項是“自上次會議後發出的資料文件”。在上次會議之後，並無發出任何資料文件。

議程第II項是有關“下次會議的討論事項”。請大家參閱立法會CB(3)879/2024(01)和(02)號文件，分別是待議事項一覽表和跟進行動一覽表。

下次例會將於12月13日(星期五)上午10時45分至下午12時45分舉行。政府當局建議討論以下兩項議程，第一項是“船隻資助計劃”；及第二項是“在所有的士車廂內安裝攝錄系統的建議”。請問委員是否同意下次討論這兩個項目？(議員表示支持)是支持的，好，謝謝。

另外，環境事務委員會與本事務委員會將於2024年12月16日(星期一)下午4時30分至5時45分舉行聯席會議，討論“公共巴士和的士的綠色轉型路線圖”，是關於巴士和的士如何進行綠色轉型。秘書處已經發出通知給大家，請大家備悉12月16日(星期一)下午4點30分至5時45分的聯席會議。

請各位留意，由於會議後將有立法會議員與區議會議員舉行的會議，因此本事務委員會今天的會議需要準時於10時30分完成，請各位把握好提問的時間。

接着議程第III項是“6101TX—‘人人暢道通行’計劃”，我請政府的代表進入會議室。此項議程項目有兩份文件：其一是立法會CB(3)879/2024(03)號文件——政府當局提供的文件；以及立法會CB(3)879/2024(04)號文件——立法會秘書處擬備的背景資料簡介。

歡迎政府的同事出席此項議程項目的討論。此項議程涉及工務工程建議，按照《議事規則》第83A條，假如委員就今次處理的事宜有直接或間接金錢利益的話，應在發言前披露有關利益的性質。有意提問的同事可以按掣。

今天有幾位政府同事出席此項目的討論，分別是運輸及物流局副秘書長黃珮玲女士、運輸及物流局首席助理秘書長5

林玉婷女士、路政署主要工程管理處處長伍偉康先生，以及路政署工程管理組長/暢道通行曾國良先生。

先請副秘書長先。

運輸及物流局副秘書長1：多謝主席。今天，我們聯同路政署的同事向大家匯報“人人暢道通行”計劃的最新進展，以及介紹政府在2025-2026年度的工作計劃。[\[000754\]](#)

政府一直致力在行人通道加建無障礙通道設施，方便市民上落，尤其是長者和有需要的人士。自2012年8月推出“人人暢道通行”計劃至今，推展大致順利。截至2024年10月底，我們已完成了211個項目，約佔計劃下項目總數的六成。另外，有166個項目正在施工中，我們預計未來3年會有另外約118個項目陸續落成，並且開放給公眾使用。

為了加快推展“人人暢道通行”計劃下各個項目，路政署一直致力採取不同的措施，加強工程規劃和管理，包括繼續採用“組裝合成”建築法以提升施工速度，同時嚴謹監督承建商的表現等。

此外，路政署也積極研究和落實各項優化措施。除了持續優化升降機的設計以方便輪椅使用者，路政署也會為升降機的外牆進行美化工程，以及採用新物料和裝置，以提升升降機的清潔程度。

為了支付“人人暢道通行”計劃的有關工程費用，我們預計在2025-2026財政年度預算需要10億3,172萬元，我們希望能夠得到議員的支持。

現在我請路政署的同事為大家作一個更深入的介紹，隨後歡迎委員提出意見。

路政署工程管理組長/暢道通行：多謝主席。剛才副秘書長已就“人人暢道通行”計劃的進展闡述了我們已完成了多少項目，以及未來還有甚麼計劃，因此我便不在此再重新複述。[\[000955\]](#)

接下來，我想與大家分享我們在加強工程管理和規劃方面的方向。首先，就“人人暢道通行”計劃，我們自2021年已逐步

採用“組裝合成”建築法。大家都知道，這種建築法可以方便我們加快工程進度，也提升了安全和施工質量。具體來說，“組裝合成”建築法是在廠房內進行升降機裝嵌時，在工地同時進行一些工地的工作，例如撥管線、建造地基等。當地基建成並完成裝嵌後，我們會把已完成裝嵌的升降機塔搬到工地，放置在已建成的地基上，再花幾個月時間完成餘下的工作，升降機便可以投入服務，這樣整個過程會更快。

剛才提及到自2021年開始，我們已有3份合約包含“組裝合成”建築法的元素，涉及53條行人通道、76部升降機，而其中7條行人通道加建的7部升降機也在今年10月底以這種建築法完成。我們期望未來兩個月——即10月、11月，在年底前，我們另有5個行人通道加建的7部升降機都會採用這種建築法完成，並開放予公眾使用。未來，我們會繼續採用“組裝合成”建築法推展“人人暢道通行”計劃下的升降機建造。

在承建商管理方面，我想向大家匯報一下，去年在事務委員會中已提及過，有個別承建商的表現欠佳，有9個項目未能在原有合約內完成。我們在今年2月已收回這9個項目，並將其與其他“人人暢道通行”項目一併納入今年8月批出並且已開展工程的新合約中。我們都明白這9個項目已出現延誤，所以在承建商面世後，我們一直與其積極考慮不同方案以加快工程進度，包括要求他們增加人手、為適當的項目採用“組裝合成”建築法、延長工作時間及重整工序。在這9個項目中，我們一直爭取於明年2025年第三季完成其中兩個項目，並於2025年年底至2026年期間陸續完成餘下7個項目。

除了施工採用“組裝合成”建築法外，我們在優化設計、清潔及保養工作方面也加入了新元素。而剛才秘書長提及到美化工程，我們也有些行人通道和升降機美化工作想與大家分享一下。

在優化設計方面，我們已採用了非接觸式按鈕，提升了衛生程度，也採用了反光板和側邊的控制面板，主要是方便有需要的人士，尤其是輪椅使用者，避免他們將輪椅退後從升降機出來時發生危險。

在清潔保養方面，我們在今年3月已完成了納米自動清潔塗層和納米纖維過濾網的測試，發現這兩種方法能有效保持

升降機玻璃的清潔，以及減少通過抽風抽入的塵埃污垢。因此，未來我們會盡量在新建的升降機採用有關技術。

美化方面，我們一直在物色合適的地點進行美化工程。例如，去年我們在九龍城區橫跨九龍城道及新山道的行人天橋(結構編號KF29)，邀請了一位插畫師為我們進行設計，融入了一些九龍城區的文化和社區特色元素，例如大家都知道的九龍城美食和九龍城寨，這些元素都在插畫中得到展現，並廣受市民歡迎，有很多人前去打卡。

聯繫持份者方面，我們推展此項目時，當然要與持份者保持緊密聯繫，包括區議會及其轄下委員會、有關業權人士或負責管理有關土地的人士、當區居民及非政府組織。例如，今年3月，我們與香港社會服務聯會合辦了“人人暢道通行”計劃設計及建造交流會，邀請了17個非政府組織的團體參加，包括一些復康團體、視障組織、長者團體等。在交流會上，我們與有關持份者充分交換了具建設性的意見，並已將之融入我們的設計和操作中，以提升質量。

來年的預算方面，在2025-2026年度，我們需要的開支為10億3,172萬元，將由基本工程儲備基金706“公路”下整體撥款分目“6101TX—‘人人暢道通行’計劃”下支付，希望大家支持，多謝各位。

副主席：多謝運流局和路政署的同事。

[001531]

現在是開放給議員發言的時間，有7位議員已經按鈕，分別是李世榮議員、梁文廣議員、陳紹雄議員、陳學鋒議員、嚴剛議員、盧偉國議員和陳穎欣議員。此項議程將討論至9時30分，所以暫時先給予各人4分鐘連問連答，希望各位委員預留最少一兩分鐘讓官員回應問題。

現在先請李世榮議員。

李世榮議員：多謝主席。主席，從市民的角度來看，“人人暢道通行”計劃是政府的一項德政，這差不多等於兩元乘車優惠，也是政府的德政。

[001609]

回顧剛才的介紹，我樂見政府在後期開始採用“組裝合成”法建造升降機。我想知道的是，在採用“組裝合成”法後，有否降低成本？如果有，大概降低了多少？這是第一點。

第二，對於已完成的升降機，有否統計人流的使用數字大約是多少？

第三，這個計劃推行至今差不多有10年了，是嗎？當初的進展速度比較慢，現在整體的平均速度有否得到調整？多謝主席。

副主席：請局方。

運輸及物流局副秘書長1：多謝主席，多謝李議員的支持。[\[001709\]](#) 關於整體速度方面。正如剛才的介紹提及到，因為我們採用了不同的方法，包括“組裝合成”建築法(“MiC”)，所以整體時間可以縮減大約6個月——如果我們能採用MiC的話。

此外，我們還採取了其他不同的辦法，例如提早與有關持份者溝通，或讓承建商提早參與流程，希望藉此幫助我們進一步減少時間。隨着我們在建造升降機方面累積的經驗越來越多，希望可以進一步加快進度。

至於“組裝合成”的成本方面，沒錯，到現在為止有3份合約採用“組裝合成”建築法，而最初那兩份的確較傳統建築方法建造升降機的成本為高，但我們注意到第三份合約的成本已經大幅下降。我們有信心，隨着越來越多承建商有採用MiC的經驗，成本將會與傳統方法相若。

至於人流方面，我們推行“人人暢道通行”計劃，目的是讓有需要人士能更方便地出行。我們並沒有十分仔細地就每一部升降機進行人流推算。事實上，我們選擇進行哪一個項目前，都會諮詢區議會，並向區議會提供行人通道的人流數字和其他相關資料，讓區議會有充分的資訊作出決定。多謝主席。

副主席：李世榮議員有否跟進？

李世榮議員：另外，我想補充一下，我收到一些反映，關於現已落成的升降機。剛才我看到升降機外觀有所美化，但有一點可能需要留意，就是市民排隊使用時的情況。我曾與你們的同事一同前往察看，確實在進出方向和秩序維持方面存在一些問題。如果可能的話，希望能安排承辦商處理這些問題，我認為這樣會更加完美。

副主席：謝謝李世榮議員。現在到梁文廣議員。

梁文廣議員：多謝主席。我認同“人人暢道通行”計劃能方便社區人士出行，對市民的生活有利，是一個好的方向，並且看到了成效，但我有幾點想跟進。第一，是關於剛才提及到，因為個別承建商的表現欠佳，導致一些項目延遲。我看到目前有9個項目延遲，而我特別要再針對結構編號為SSP01和SSP02的項目，即大坑東邨的兩個項目。這兩個項目原本應在2023年第三季完成，但現在預期要拖延至2026年第一季才可完成。剛才提到如果可以的話，會採用“組裝合成”建築法加快進度，但究竟有否具體方案正在與新的承辦商商討，以便再進一步提前完成的時間？因為這些項目實在拖延得太久，而大家都知道相關屋邨人口老化問題比較嚴重，這些屋邨的居民比較依賴升降機進出天橋。因此，我希望了解有否辦法再加快進度。

第二個問題是關於個別表現欠佳的承辦商。因為現時局方要重新尋找承辦商承辦相關項目，會否導致成本上漲？有否罰則或會否向相關承辦商追討賠償？這些問題當然不能不了了之。此外，未來如何防止同類型事件再次發生？如果有人故意壓低標價而成功投標，但最後無法完工，受害的是居民，以及相關政府部門。因此，未來要防止工務工程再次發生同類事件。我想看看署方或局方是否已有方案出台，將於未來落實。

第三，是關於未來的走向。既然現在我們都認同“人人暢道通行”計劃的成效，而未來其他局或部門都希望做好社區連結，例如房屋局便有一個“幸福設計”指引，其中一部分是完善城市連結，而城市連結關乎到一些舊屋邨如何建設設施以暢達地接駁至其他社區。舉例而言，我們經常問及，澤安邨至李鄭屋的天橋可否安裝上落山的升降機？未來會否有機會進行跨局、跨部門合作，研究如何將項目推展至其他適合的社區？多謝主席。

副主席：秘書長。

運輸及物流局副秘書長1：多謝主席，也多謝梁議員對於這項計劃的支持。就個別承建商的工程，正如剛才所說，有關承建商的合約總共包含14條行人天橋的工程，當中5條的工程已經完成，其餘9條的工程尚未完成。我們在今年8月已將餘下工程撥入新批出的工程合約中。相關工程已經開展，路政署會與新的承辦商密切跟進。有甚麼措施可以實施？例如增加人手安排、為合適的項目採用“組裝合成”建築法、延長工作時間、重整工序等。我們都希望能夠盡快完成這些項目。

至於剛才梁議員提及SSP01和SSP02這兩個項目，我們最新的預測是於2026年第一季落成。我們會盡量與新承建商(計時器響起)繼續聯繫合作。

至於罰則方面，就該承建商，我們會因其部分工程延遲所引致的延期向其追溯損害賠償。我們相信有關延誤不會導致政府產生額外的開支。

另外，我們已要求該承建商暫停投標道路和渠務公共工程的合約，並會研究根據《承建商管理手冊》降低其所屬的投標組別。多謝主席。

副主席：多謝。下一位是陳紹雄議員。

陳紹雄議員：多謝主席。政府積極推行“人人暢道通行”計劃，[002443]正如我們議員同事所說，這是一項德政。市民大眾因而享受到便民利民的措施，尤其是長者和行動不便的市民大眾。而且我也看到政府十分用心進行前期幾個不同的項目及“特別計劃”下的項目等，包括如何優化設計、如何在進行前期規劃和設計時多與持份者溝通。另外，也讓承建商早點介入一起商討，希望可以提升質量、加快進度。我尤其非常樂見採用了“組裝合成”建築法。政府官員剛才都提到，這建築法有很多好處，可以令工程進度更快、工地更安全。

造價方面，剛才副秘書長的發言我聽得不太清楚。根據我的計算，引進“組裝合成”建築法後，前後應該有5份合約，加

起來有120部升降機。當然，標準化的項目才能享受到成本效益。而不是標準化的項目，可能未必會使用“組裝合成”建築法。時至今日，已建造了100多部升降機，並批出了數份合約。當局是否大致有一個概念，知道這樣可以節省多少金錢呢？雖然我明白，你們今天能節省的金錢，例如10%、20%——將來每個項目都有其特殊性，但希望能給市民大眾一個概念，讓他們欣賞政府推行“人人暢道通行”計劃這項德政之餘，也看到政府真的為了公帑“慳得就慳”，以及採用創新科技可以節省更多錢，更快、更“靚”、更便宜、更安全。

另外，主席，我想問關於造價的問題。根據政府文件和其他資料，自2012年推行計劃至今，獲批款項加起來是78億9,000萬元。而我注意到，過去每年款項均未曾超過10億元，但在文件第24段提及到，相關工程在2025-2026年度預算需要10億3,100多萬元，遠遠高於2022-2023年度的5億元、2023-2024年度的7億元，以及2024-2025年度的8億元，呈上升趨勢。然而，我從文件中卻看不到細項——打算在2024-2025年度安裝多少部升降機、行人通道有多少個連接點等。當局能否給我們一個解釋，是否因為工作難度相對提高、範圍擴大或升降機數量增多等原因，預算需要約10億多元？關於這約10億元的預算，可否請政府方面解釋一下？謝謝。

副主席：秘書長。

運輸及物流局副秘書長1：多謝主席，也多謝議員的支持。關於2025-2026年度的預算為何需要10億3,172萬元，主要原因は很多“第二階段計劃”和“第三階段計劃”下的項目已陸續進入施工的中後期階段，涉及的工序包括升降機塔的結構建造工程和升降機機箱安裝等，這些工序的開支一般比較高。此外，我們今年8月也批出了最後一份工程合約，因此2025-2026年度的預算會比2024-2025年度的預算為高。[\[002756\]](#)

至於MiC的(計時器響起)成本方面，正如剛才所說，我們so far有3份合約採用了MiC的做法，首兩份的造價比較高，但第三份的造價已經回落，接近我們以傳統方法建造升降機的開支。我們希望將來再批出新合約時造價會進一步回落。

副主席：多謝秘書長。

陳紹雄議員：主席，我想跟進。

副主席：不好意思，或者要等到下一輪。

陳紹雄議員：OK，但可能沒有下一輪。

副主席：再看看。現在請陳學鋒議員。

陳學鋒議員：多謝主席。這項計劃肯定是德政，我相信很多在席同事都認同，居民也反映了很多便利之處。過去一些清潔問題也看到署方有跟進處理，我認為這也是進步的體現。但我從總體角度來看，當你興建越多升降機，興建本身不是問題，維修保養才是最重要的跟進事項。

我們也確實看到，很多舊樓的升降機最終都出現維修保養的問題，包括人手不足。我知道，在升降機行業中能參與維修的工程人員數量相當有限，且年紀也比較大。隨着升降機的數量不斷增加，新區也在不斷建屋，你們有否評估過社區內是否有足夠的維修人員？他們的資歷是否足夠進行維修保養，確保升降機運行的安全？

你要知道，戶外升降機的損耗比室內的更大，所需維修保養的密度和強度因而也更大。如果你不能滿足維修的需求，會對安全產生相當大的影響。因此，在這方面，我想了解署方有否評估過未來維修保養的人手是否存在缺口？如有缺口，你們會如何處理？如果沒有，如何進行監督？因為升降機越老舊，維修次數便越頻密，配件需求也越多，所以我反而擔心這個問題。

副主席：是秘書長還是署方回應？

運輸及物流局副秘書長1：或者我先回答一部分。我們同意，維修保養是相當重要的，否則建成的升降機無法使用便會造成浪費。根據我們目前的統計，現時香港所有升降機的總數目

是7萬部，而在“人人暢道通行”計劃下，如果我們完成所有手頭上的工程，會有382個項目。因此，所佔的比例仍相對較少。但維修保養確實是重要的，我們會繼續與機電工程署(“機電署”)保持溝通，確保該署有足夠資源來進行我們計劃下升降機的維修保養工作，而且做得足夠。

副主席：有否跟進？

陳學鋒議員：主席，她並沒有回答有否評估過人手的需求。你只提到維修做得足夠，但根據你們向機電署了解的情況，這個行業的人手是否真的能滿足需求？除了這個計劃外，未來北都發展也會興建很多升降機，這樣會拖垮整個行業的維修情況，因為我知道升降機建造人員與升降機維修人員是兩批不同的人員。

副主席：有否人手上的困難？

運輸及物流局副秘書長1：或者我再稍作補充，因為我們所說的只是380多個項目，而全香港有7萬部升降機，所以我們所佔的比例相當小。就人手方面，看看路政署的同事有否進一步的補充？

路政署工程管理組長/暢道通行：多謝主席，多謝議員的提問。[\[003251\]](#)人手方面，我們在興建升降機時，會透過主承辦商找到升降機分判商，無論是在興建過程中還是後續的跟進，我們認為並沒有人手問題，我們基本上能作出跟進。

至於維修方面，我們的確沒有具體數據顯示人手是否足夠，但秘書長剛才也提及到，我們計劃下的升降機數量相對少。我們(計時器響起)留意到，當升降機出現問題需要處理時，99%的情況下能在一至兩日內完成，即有足夠人手即時在現場進行處理。因此，雖然我們沒有具體數據，但從現實情況來看，是有足夠人手盡快處理升降機出現的問題，並且依我所見，也沒有發生過嚴重事故。當然，我認為這是因為機電署進行了一些預防性的維修，這方面做得不錯，因此實際出現問題的情況

也不多。因此，我有理由相信，就我們“人人暢道通行”計劃內的升降機來說，升降機的維修人手方面應該是沒有問題的。

副主席：多謝。現時有請嚴剛議員。

嚴剛議員：多謝主席。政府推行的“人人暢道通行”計劃廣受市民歡迎，尤其是對老人家和殘疾人士來說——剛才兩位議員都提到——這是一項德政。大家知道，香港雨水比較多，尤其今年三分之二的日子都下雨，而在下大雨時，不少地下通道的升降機都會遭遇水浸。遇到水浸時，政府相關部門通常都會在周邊進行圍封，而在圍封後，又會造成新的不暢通。因此，我想問政府當局，對於已經建成的升降機，有甚麼應對水浸問題的改善措施？而對於尚未落成，目前仍在興建中的升降機，有否其他預防方案？謝謝。[\[003407\]](#)

副主席：是否處長回答？

路政署主要工程管理處處長：好的，我來回答。多謝主席，多謝議員的提問。關於“人人暢道通行”計劃下的升降機在防止水浸方面的措施，其實我們在井底安裝了一些抽水泵和感應器，如果檢測到那裏有水，我們會即時將水泵走，確保升降機可以繼續供市民使用。至於在颱風來臨時，我們會到那些地勢甚低的低窪地方設置擋水板來保護升降機。在八號風球懸掛前兩小時，我們的緊急應變小隊就會出去安裝這些擋水板。但除此以外，我們並不會安裝這些擋水板。好像過去幾日曾出現颱風，又遇上天文大潮，我們也沒有安裝這些擋水板，但升降機仍可正常使用。[\[003512\]](#)

至於設計方面，我們的升降機在遇到颱風時會自動 homing——即在不使用時回到較高的位置。這樣的設計可以保障升降機在下方遇到水浸時，上方的重要部件不會損壞。如果在下雨天真的發生水浸，相關升降機在泵走水後便可盡快重啟，供市民大眾使用。

副主席：有否跟進？

嚴剛議員：我們希望設計方面真的會有新的改進。在八號風球懸掛前兩小時，確實有老人家或其他人士可能在趕回家，正是有需要使用升降機之時。這時，如果你進行圍封，確實會影響他們通行，所以我希望在日後安裝時會有新的改進方案，謝謝。

[003702]

副主席：謝謝嚴議員。現在請盧偉國議員。

盧偉國議員：多謝主席。主席，“人人暢道通行”計劃由2012年開始至今的確卓有成效，文件中臚列了多個已完成的項目、正在施工的項目，以及接下來一些新項目等。而在財委會方面，也有一個列表顯示，由2012年一直至本財政年度，相關撥款約為78億9,000萬元。事實上，這筆錢是用得其所。如果攤開來看，其實並不算是一筆很大的撥款，但確實惠及港九新界很多不同地區，正如我們很多同事所提到的，這的確是一項德政。

[003730]

你們已經預告了，今年稍後會前來申請從2025-2026財政年度基本工程儲備基金中撥出10億3,172萬元，以推進接下來這個年度的“人人暢道通行”計劃，對此我是絕對支持的。不過，我也要順帶一提，香港的經濟復蘇情況的確不算理想，面對很多挑戰。在困難時期，私人投放減少，其實正正需要政府投放更多。千萬不要出現“市又縮、政府又縮”的情況，這樣真的會適得其反。因為經濟學上有一個很簡單的原則，就是當私人投放減少時，政府就要投放多一點；當私人投放多時，政府則“縮”一點都不要緊。

業界在這個困難時期其實有很多猜測、很多謠言。不過，從你這個計劃看到，政府至少就這個項目並沒有“縮”，是會繼續推進的，我只是想得到你這個保證而已。然而，申請撥款和真正落實未必一樣，所以也有人擔心，今年財委會批予工務工程的撥款已達1,573億元，雖然批出的撥款金額很多，但落實的時間會否拖慢，這也是很多人表示擔心的問題。或許這些擔心、猜測是多餘的——我絕對希望是多餘的。

不過，就這個計劃，我也想詢問關於其實際服務水平的問題。現時已有那麼多部升降機，它們的服務水平如何？文件上是否可以補充一下，例如統計這些升降機因維修或損壞而停止運作的時間，以及正常運作的時間。因為吸收經驗是非常重

要的，特別是有這麼多戶外、並非要服務很多樓層的升降機。這些升降機都是比較矮的。在這種情況下，其服務水平其實很有參考價值，多謝。

副主席：秘書長。

運輸及物流局副秘書長1：多謝主席，也多謝盧議員的支持。[\[004055\]](#)我們這個計劃已經完成了六成項目，餘下的四成我們一定會盡快完成。

就服務水平方面，根據我們從機電署取得的資料，過去5年機電署的承辦商在不涉及更換零件和需要更換一般零件的維修工作中，99%的個案會在24小時和72小時內完成。在過去3年(計時器響起)有10宗個案分別涉及升降機需時超過3日的維修工作，這主要是因為損壞的零件不屬於常用備用零件，採購需要時間等。但所有需時較長的維修工作，平均都在9日內完成，這是我們過去幾年的數據。

盧偉國議員：另外，關於一項很簡單的數據，就是總體服務時間是多少，以及有多少時間是無法提供服務的？有否這些比例可以提供給我們？如果沒有的話，可否在會後提供？

運輸及物流局副秘書長1：我們會後提供。

副主席：我們應該還有時間，可能可以開放給委員作第二輪提問，我們稍後再決定。下一位，輪到陳穎欣議員。

陳穎欣議員：謝謝主席。首先我也對“人人暢道通行”計劃表示肯定。承辦商中確實是有害蟲，但我也要重申，也有些好的承辦商，他們會匯報進度，並在有需要時就個別項目邀請我實地視察，督促進度。因此，我要重申這一點——有些承辦商是值得讚揚的，我不知道在機制上會否反映這一點。

另外，文件第4段的註腳5提到，有些計劃被剔除了，並特別highlight了3個項目，分別是位於荃灣區的結構編號為TW01的項目、位於元朗的LP01項目以及配合未來發展工程的東涌

FT01項目。這些項目被剔除，確實令人失望，正如盧偉國議員剛才所說，撥款與實際情況是有出入的，這就是一個事例。

翻查2020年的資料，這些項目都曾經提交到立法會，而尤其對於荃灣TW01項目，我特別關心。現時也在席上的田北辰議員當時曾查詢該項目的推行時間表。路政署代表回覆時解釋，該項目不是由路政署負責維修，而路政署也知道這一點，並說到政府有與相關人士和機構做好溝通，包括管理“人人暢道通行”計劃所屬通道的機構和單位。當時預計會在2022年第一季批出工程合約，並在2022年第三季展開工程。結果，路政署在今年10月才到荃灣區議會匯報，然後建議取消項目。文件註腳中提到區議會不反對此建議，其實並不是不反對，而是無法反對，因為你說已考慮到其他方案實際上都是不可行的。那麼，為何4年前會那麼樂觀？之前前來立法會時是否仍未做好溝通？這樣不僅給市民帶來了一個假希望，也浪費了時間和公帑，因此希望有一個交代。

第二個問題，是路政署會否考慮在維持7,500萬元這個工程費用上限的前提下，將計劃擴展至涵蓋斜道式升降機。在我所屬的選區，葵涌大窩口道至禾塘咀街就有一部斜道式升降機，可以惠及一些上坡地區的居民。2022年這個斜道式升降機的造價需要1億元，現時流行採用“組裝合成”建築法，我想了解一下，如果有條件能做得便宜一點的話，會否考慮？謝謝主席。

副主席：有請秘書長和處長。

運輸及物流局副秘書長1：我想請路政署的同事回應。

路政署主要工程管理處處長：關於TW01項目，陳議員剛才已提及到，因為我們曾與負責維修和管理行人通道的團體——即是業主商討過，他們反對我們該項目的加建升降機工程，所以我們便將這個項目剔除在計劃之外。至於多年前與業主是如何溝通，可能曾先生可以補充一下我們之前所做的工作。[004454]

路政署工程管理組長/暢道通行：好，多謝主席，多謝陳議員的提問。正如剛才伍處長所提到的，在批出合約前，我們確實[004538]

與愉景新城的業主溝通過，當時他們表示至少不反對，我們才會繼續將工程納入合約中。但由於該項目的升降機是與行人通道的天橋連接，而天橋是由愉景新城負責管理，因此我們必須再與他們商討接駁的安排。

在討論接駁安排時，愉景新城提出了很多意見(計時器響起)，包括擔心會影響到行人安全，以及是否需要負責維修等問題。我們經過了很長時間的溝通後，發現仍然無法達成一個雙方都能接受的安排。根據原則，負責維修管理行人通道的團體——即愉景新城必須同意我們進行接駁，項目才可以繼續推展，因此我們無法再推展這個項目，只能迫於無奈向區議會提出這個痛苦的決定。

副主席：謝謝。下一位，楊永杰議員。

陳穎欣議員：主席，我剛才問到有關斜道式升降機的問題仍未 [\[004649\]](#) 得到回應。

副主席：是的，留待第二輪吧。

運輸及物流局副秘書長1：我回應一下。議員都知道“人人暢道通行”計劃設有7,500萬元的工程費用上限。剛才議員提到那些斜道式升降機，例如大窩口那一部，是否都可以納入這個計劃中？其實，我們現時的首務之急是先完成餘下四成的項目，然後我們才再考慮其他項目如何處理。因此，這個問題可能要到下一階段才可以給予回應。

副主席：好，謝謝。有請楊永杰議員。

楊永杰議員：多謝主席。我非常多謝路政署一直與地區保持溝通，並跟進各項升降機工程，因為他們做得非常好，項目推展非常暢順，在過程中很多疑問他們都能即時解決。剛才我聽到很多議員稱讚這個“人人暢道通行”計劃，他們都說這是一項德政。

這計劃從2012年開始，至今已完成了不少項目，已經到了第三階段計劃。根據你剛才提及的時間表和路線圖，你預計到2027年便差不多完成。我想知道，在完成後，你們有沒有計劃推出第四階段計劃，或新的特別計劃？正如剛才陳穎欣議員所提到的，是否可以考慮一些斜道式升降機？甚至是否可以再放寬工程造價？我們地區還有一些工程因為礙於數量限制而沒有提出，或未被納入計劃中。市民對此是有所期望的，希望你們完成手上的工作後，能立刻或盡快推出新的項目。

另外，雖然稱讚你們，但我有幾個自己選區的項目需要繼續跟進。一個是結構編號WTS04的項目——竹園南邨的項目，你預計在2027年第二季完工。但問題是，現時似乎未有任何動靜。雖然我之前已向路政署的同事提及，並視察過幾次，他們表示項目正在進行中，但居民卻反映為何還未有任何進展，很擔心會有延遲。另一個是結構編號K64的項目——九龍城橫跨紅磡道近戴亞街的項目，時間表顯示到2026年第一季完成。這個項目已經提及多年，前期工作也早已完成，為何仍要等到2026年才完工？我想了解一下這些情況。多謝主席。

副主席：有請秘書長。

運輸及物流局副秘書長1：多謝主席，也多謝楊議員的支持。[\[004948\]](#)就這項計劃的未來路向，正如剛才所說，我們現時的首要任務是盡快完成餘下的四成項目，讓市民可以早日享用這些設施。之後，我們會視乎可以動用的資源、當時的情況，考慮未來的路向。這方面我們會在下一步進行交代。至於剛才楊議員提及的兩個項目，我想請路政署的同事交代一下。

路政署工程管理組長/暢道通行：多謝主席，多謝議員的提問。[\[005029\]](#)我先談一下結構編號為WTS04的項目。的確如楊議員所言，這一兩個月地盤的工序有所減少，主要原因是WTS04項目中的2號升降機採用了一個特別計劃的方法推行，需要進行一些入則工作。在這幾個月的合約時間表中，我們需要預留一些時間進行入則工作——因為是當作私人發展，需要批核圖則。而批核圖則方面，出現了少許問題，因為我們需要找不同業主，召開業主會。等業主通過後，地政署才會就入則文件作出批核，允許我們進行入則工作，所以會需要多一點時間。

然而，我們的計劃預計了時間，因此即使出現少許的問題，我們認為不會影響剛才我所說的2027年第一季的完成時間表，請楊議員放心。此外，我們都會採用組裝合成法(計時器響起)，所以會有好處。

很快談談結構編號為K64的項目。K64項目是剛才說有問題的承建商所負責的9個項目之一。由於之前的問題，該項目被擱置了一段時間。新承建營商已於8月進場，現時正努力進行前期工作，包括地質——該處有一個位置尚未進行地基工程，因為該位置的石層較高，所以未來我們先進行探洞，再進行地基工程，這需要一些時間。此外，有關位置甚為狹窄，因此預計的時間的確比正常多一點。

但請議員放心，我們對於這9個項目——這是其中一個項目——的延遲非常關注，並正督促承建商盡快完成項目。請你放心，我們會盡力督促承建商盡快做。多謝楊議員。

副主席：多謝。請陸頌雄議員。

陸頌雄議員：多謝主席。“人人暢道通行”計劃在地區上非常受歡迎。我想跟進幾個具體的個案，這些是我過去曾跟進的。其中兩個是位於屯門的NF93和NF94項目，即橫跨鳴琴路近景樂樓和景華樓的兩個項目。當時報章曾有大篇幅報道指出地盤被攤開了，很長時間未有動工，並豎設了圍板。街坊看着感到焦急，這也阻礙通道。經我們了解後，發現問題出在港鐵和渠務署未妥為商討地下的設施怎麼處理，因為該地點非常接近路軌。

我想詢問這兩項工程的最新進度，以及如何避免同類型的事件情況，即是——已開始進行圍封，但工程進度有阻延，卻沒有將有關地方釋放出來，造成阻路的問題——再次發生並需要追回進度。

第二，屯門區或元朗區都有不少與輕鐵路軌較接近的項目。就這方面與港鐵的溝通進度如何？我擔心會有類似情況發生。你們會否一次過與港鐵商討，制訂一些新的標準？否則有些項目可能會“卡住”。因為港鐵對安全的考慮很嚴格，最後可能無法進行有關項目。類似的個案涉及OT01和OT02項目，即友愛邨愛曦樓和安定邨定德樓的兩個項目，預計竣工日期

為2028年第4季及2028年第3季。這兩個項目比較靠近我們的地區辦事處，有比較多街坊詢問。多謝主席。

副主席：是否路政署想回答？

路政署工程管理組長/暢道通行：多謝主席，多謝陸議員的提問。關於NF93和NF94項目，我與陸議員也到現場視察過情況。的確如陸議員所說，現場空間非常狹窄，一邊是輕鐵軌道，另一邊是私人屋苑的樓梯和私人位置，甚至還有一棵大樹。自從上次與陸議員一起視察後，我們首先關注並仍在考慮的是如何與輕鐵、居民及渠務署溝通。我們已經將圍封的地方釋放出來，以減少對居民的滋擾。就剛才提到的幾類問題，包括大樹的問題，我們已經逐步進行處理。接下來，我們會考慮再重新進行圍封的方法，同時提出新的方案，以盡量減少對輕鐵和附近樹木的影響。第一，我們不需要砍樹，但需要確保附近樹木的保養和維持的同時能夠建造升降機。我們已經有了方案，所以請陸議員放心。我們已有方案可以繼續推展剛才所提到的兩個項目，即位於屯門區的NF93和NF94項目。

至於剛才陸議員提到的OT01和OT02項目，都牽涉在輕鐵軌道旁邊進行的工程。我們上次與陸議員曾商討，是否有需要與輕鐵進行更廣泛的溝通。第一，我們認為輕鐵並不是故意留難我們進行不同工程。正如陸議員所說，他們確實有安全考慮。如果真的太接近輕鐵軌道，他們會提出很多條件。這些條件坦白說難以一刀切，或有一個原則性批核或有甚麼條件。一般的條件我們是理解的，例如接近到若干距離便需要加設圍板，以防止我們進行的工程跌入輕鐵軌道的範圍。對於這些要求，我們是知道的。但如果工程真的太接近軌道，他們會要求我們在某一個時段開工。我們需要比較個別情況來取得資料。因此，我們是明白的，但若你說真的很困難，其實基本上我們已經處理了資料。就個別情況我們會繼續與他們溝通。多謝陸議員。

副主席：現時第一輪發言只餘下陳沛良議員，還有兩位議員已經按鈕申請第二輪發言。我們會在完成陳沛良議員的第一輪發言後，開始第二輪的發言。因為現時暫時只有兩位申請第二輪發言。我們會劃線，每位第二輪發言的議員，連問連答的時間為兩分鐘。

現在先請陳沛良議員。

陳沛良議員：多謝主席。我想問一下，“原有計劃”的382部升降機中，到2027年的階段還有25部升降機應該仍未能完成。我想了解這25部升降機為何到2027年仍然無法完成，當中遇到甚麼問題或困難。另外，能否預計這25部升降機何時才能完成？這是第一個問題。[\[005709\]](#)

第二個問題，也是剛才有同事問到的，關於維修的問題。我想了解一下，現時建成後，每部升降機每年的維修開支大約是多少？由於這些升降機由不同承辦商所建造，當局是否會就未來這些升降機的維修合約進行招標？如果進行招標，其他不同的承辦商是否可以參與投標，從而能為這些升降機進行維修工作？因為可能有些升降機屬某個品牌，而該品牌的零件可能只有某承辦商才有。其他承辦商會否無法投標，無法進行這些維修工作，導致只有一間公司長期負責有關的維修工作？

最後，想知道每部升降機的使用壽命大約多久？

副主席：秘書長。

運輸及物流局副秘書長 1：多謝陳議員的提問。關於每部升降機的時間表——需要多久時間進行建造，這受制於不同的因素，例如附近持份者的意見、需要遷移的地下公用設施的數量和難度，以及與其他工程項目的銜接等。至於需要到 2027 年之後才能完成該 20 多部升降機，或許我請路政署的同事補充一下，並就着維修方面的支出進行補充。多謝。[\[005836\]](#)

副主席：署方。

路政署主要工程管理處處長：關於還有若干部升降機需要在 2027 年之後完成，正如副秘書長所述，我們剛剛有一份工程合約在今年 8 月開展，因此一般來說，每個行人通道會獲給予三四年建築期，所以時間會較長。儘管如此，我們理解市民和

[\[005926\]](#)

議員的關注，我們會切實再與承建商溝通，敦促他們繼續妥善進行規劃、協調和辦理所有相關批文的工作。而地下管線的改道也可以盡快完成，隨後承建商便可完成餘下的升降機工序，以便盡早開啟升降機供市民使用。目前所訂的這個日子僅為我們的估算，在未來一年內，我們將持續檢視工程進度，督促承建商盡快完成升降機的建造工程。

至於維修方面，我們已完成的升降機將委託機電工程署進行維修工作。他們會公開招標來進行維修，因此每部升降機的承建商都有辦法找到所需零件進行維修。

關於每部升降機的壽命問題，通常每部升降機的壽命都超過10年，甚至可能更長(計時器響起)。這取決於我們的恆常保養維修工作做得好不好。正如剛才副秘書長所提到，根據機電工程署現時提供的數據，對於普通零件的更換，在1至3日內即可完成。現時看得到保養維修工作做得不錯，機電工程署也會密切關注升降機的運作表現。如果升降機很多時候都需要頻繁地進行維修，到了那時候可能真的需要再更換一部新的升降機。多謝主席。

副主席：多謝。現時有請陳紹雄議員發言，兩分鐘連問連答。

陳紹雄議員：多謝主席。剛才我們有幾位同事，包括我在內，[\[010201\]](#)都關注“人人暢道”計劃的項目落成後的表現。表現方面包括維修是否超出預期、維修費用是昂貴抑或便宜、維修是否困難、服務水平，以及參考當區居民實際使用者的反饋。我知道政府一向都有進行這方面的工作。當局可否在會後提交一份更為全面的補充文件？當然，有些項目剛剛落成，使用時間不長，僅一兩個月，但有些項目落成較久，你們可以作出反饋，交代這些項目的成效是否達到預期。

第二個問題，跟進剛才我在第一輪提問時提到的，不少項目已進入施工期，因此，最近幾年間的支出分別是7億多元、8億多元甚至10億多元，這是可以理解的。但這些數字代表當年應要支出的現金流，而不是工程項目獲批款項所疊加的金額。但有不少項目調整了進度，包括一些爛尾項目退回去遲些才進行。因此，當局能否在會後提供一個大概的細項，說明當年有哪些及多少項目進入施工期，以及未來2025-2026年度有

多少項目進入施工期。這樣我們可以得到一個數字，以了解7億元、8億元、10億元的支出是否相對合理。謝謝主席。

副主席：秘書長現時有否這些資料還是會後補充？

運輸及物流局副秘書長1：或者我們會後一併給議員一個更詳細的回應。

副主席：謝謝秘書長。下一位就是梁文廣議員。

梁文廣議員：多謝主席，跟進第一輪問題，署局方沒有答覆的部分是關於未來與其他政策局或部門合作，以完善我們社區對外連接的措施。現在是否會擴展“人人暢道通行”計劃，並與其他部門合作處理未來社區的規劃發展？謝謝主席。[\[010349\]](#)

副主席：秘書長。

運輸及物流局副秘書長1：多謝主席，多謝議員的提問。正如我們剛才所說，我們現時的首要任務是盡快完成餘下四成的項目。完成後，會盡量讓市民盡快享用這些設施。我們不會等到這四成項目完成後才作決定，未來我們會開始考慮這個計劃的未來路向。當中我們會聽取議員的意見，也會了解其他局或部門是否有其他相類似的計劃，看看大家如何可以作出更好的配合。這是我們下一步會做的工作，謝謝。[\[010412\]](#)

副主席：多謝秘書長。在討論結束之前，我們進行一個簡單的表決。現時想諮詢各位委員的意見，是否不反對當局將這項工務工程建議提交工務小組委員會審議？(沒有議員表示反對)沒有反對？OK，謝謝。[\[010452\]](#)

主席：謝謝政府部門代表。[\[010524\]](#)

各位，接下來的議程項目是“專營巴士營辦商的加價申請”。請政府當局和巴士公司的代表進入會議室。想就這項議程項目提問的議員現在可以按掣。

在巴士公司代表正做準備的時候，我們現在請運輸及物流局副秘書長李碧茜女士簡介文件，謝謝。

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。今年較早前，專營巴士的營辦商就3個巴士專營權提交了加價申請。我們現時正在處理有關申請，希望藉這次機會聽各位委員的意見，以協助我們作出更加切合公眾利益和社會期望的建議。[\[010647\]](#)

鑑於巴士服務與民生息息相關，我們將一如既往地審慎處理這次加價申請，做好把關工作，致力減低對民生的影響，同時維持營辦商的財政穩健。會議文件已概述營辦商的加價申請及其財政和營運概況，並闡釋政府評估相關申請的機制供委員參閱。稍後，營辦商代表亦會就他們的加價申請的具體理據和提供巴士服務的情況向各位委員簡介。

專營巴士是主要的路面集體載客工具，為市民出行提供了鐵路以外的便捷選擇，每天接載超過300多萬乘客人次，在香港的公共交通系統中擔當重要角色。為了確保效率和成本效益，專營巴士和其他公共交通服務由私營機構按商業原則經營，政府促進專營巴士和其他公共交通的多元和可持續發展。政府一直鼓勵和協助營辦商採取多管齊下的方式開源節流，包括開拓更多非票務收入來源，以及透過重整服務等方式提升營運效率，讓營辦商有能力繼續為乘客提供更高質素和完善便利的巴士服務。

正如我們提交給委員會的文件所述，我們會按照既定程序嚴謹審批。根據既定的巴士票價調整安排，我們會考慮6項因素，包括營辦商的收支財務情況和前景、公眾的接受程度和負擔能力，以及巴士服務的質量等。此外，專營巴士營辦商已獲豁免其專營巴士使用政府隧道和道路的收費，並設立了專用的“專營巴士豁免隧道費基金”。當營辦商申請加價且行政長官會同行政會議認為有足夠理據上調票價時，可以利用隧道費基金減低加幅。

今天我們會認真聆聽各位委員對巴士公司加價申請的意見，之後我們會諮詢交通諮詢委員會(“交諮詢會”)，然後才會向

行政會議作出建議。現在請巴士公司代表就他們的營運狀況和加價申請的詳情作出介紹，多謝主席。

主席：接下來我會給各間巴士公司時間，使用PPT(“電腦投影片簡介資料)簡介他們的加價申請狀況。現在是否先請九巴？九巴，請。

九龍巴士(一九三三)有限公司財務總監：多謝主席。多謝主席 [011026] 今天給我們一些時間解釋，讓大眾市民和各位議員了解九巴這次申請票價調整的原因和理據。

九巴在今年1月份遞交了加價申請，與上一次申請加價已經相隔1年半，申請加幅為6.5%。同時，九巴豁免隧道費基金有3.9億元，相信可以有助減低市民實際需要承擔的加幅。

在經營環境方面，九巴與一眾公共運輸營運者都面對客量減少的問題。與疫情前的2019年比較，整體市民乘坐公共交通工具的次數下降了9%。當中原因包括經濟周期的變化、人口增長放緩和老化、市民出行模式的改變，加上夜市和周末出行減少，不僅整體的“餅”變小了，專營巴士還要面對鐵路持續擴張的衝擊，例如近年開通的屯馬線和東鐵線過海段，令九巴每日損失高達13萬人次。未來新的鐵路和新的鐵路站將會進一步衝擊九巴的載客量，而關鍵的是這些載客人次的流失是永久的，不會逆轉。儘管九巴會積極在新市鎮和未有鐵路覆蓋的地區增添服務，挽回一些乘客，但這些趨勢始終會嚴重削弱九巴的主要收入來源。

在經營成本方面，員工開支佔60%。為了維持服務，挽留員工和聘請員工，薪酬必須貼近市場水平。燃油開支佔12%，近年油價持續高企且不穩定，導致成本難以掌控。車隊折舊佔15%，為了維持良好服務，需要持續優化車隊和增添設施，加上這個成本，所以難以控制和減少整體成本。其他經常性營運費用佔8%。在通脹影響下，例如維修零件價格上升、租金上升和持續高企的高息環境，令我們的融資成本上升難以控制。整體而言，絕大部分營運開支都用於維持優質的巴士服務，在客量減少的情況下，與我們可以削減成本的力度絕對不可以掛鈎。

在票務收入受壓的情況下，九巴積極擴闊收入來源。除了傳統的巴士車身和巴士站廣告收入外，九巴也積極擴展廣告業務，例如手機APP的廣告和巴士廠外牆的廣告板，在巴士總站和轉乘站增添智能儲物櫃和便利店。此外，我們利用巴士廠的空餘時間，為商用車提供支援服務，例如維修、保養、入油和充電。我們明白在成本上升、客量下跌的情況下，同時要減輕加價壓力，非票務收入是核心的關鍵。但要取得成效，必須引入嶄新思維並發展到一定規模。在這個前提下，我們會繼續努力尋求突破，但目前為止尚未達到這個成效。

正因為上述的因素，專營巴士的回報持續偏低，低回報使我們缺乏充裕的資金來投放於興建和搬遷車廠、購買新巴士和提升設備，這大大影響公司的長遠發展。因此，在目前的形勢下，適時調整票價是有必要性的。

儘管經營環境艱難，九巴一直在改善和提升服務以迎合市民需要。從立法會文件中可以看到，九巴的意外宗數和脫班率持續改善。此外，九巴在維修方面做了大量的工夫，使九巴巴士的故障大幅下降。

當然，提供優質巴士服務是我們的職責，但我們也深感明白回饋社會和貢獻社會的重要性。因此，九巴在ESG(“環境、社會和企業管治”)方面不遺餘力。在環保方面，我們積極推動綠色運輸和節省能源；在社會和巴士服務方面，我們勇於承擔社會責任，照顧長者和推動經濟；而在企業文化方面，我們致力於培育年輕人、女性、少數民族和弱勢社群。

由於時間關係，我不逐一敍述，但相信大眾市民和議員都有目共睹。作為一個負責任的企業，我們要確保在財務可持續性之下經營，因此希望透過加價來協助我們在財務上回復穩健，讓我們可以繼續服務市民、貢獻社會。多謝主席。

主席：接着我們請城巴的代表，Richard。

Managing Director, Citybus Limited: Thank you, Chairman. Good [011541] morning, members. Thank you for your attention on this fare application adjustment. I'll take you through some quick slides.

Chairman: Can you keep close to the microphone?

Managing Director, Citybus Limited: I'm talking about where we are today, and the justification around the request on the fare increase. We're still at, as you can see, 89% of the fare box revenue that we had going back from pre-COVID. But one of the critical things I want to draw attention to is the work we've done inside the business to reduce our operating costs. So from 2022-2023, we reduced our operating costs by 5.2%. That's actually equivalent to \$144 million. So our loss position would be \$144 million worse if we hadn't taken those actions. When we roll that forward to this year, we've got about a 4% saving from 2023 to 2024, and we continue to do that to drive value for the Government and citizens in Hongkong, but critically loss position in 2022 of \$39 million and in 2023 of \$57 million.

These big business challenges are affecting revenue. The railway has had a huge impact. The opening of the East Rail Line contributed to a 17% loss of patronage on the cross-harbour routes, and that's an overall loss on our every business of 5.7%, 51 000 people less every day travelling on our network. And also on Hong Kong Island, we have an aging and declining population and more and more extreme weather events. You know, an extreme weather event can cost on a single day around \$9.5 million in revenue.

The fare adjustment mechanism as we have today is lagging behind inflation. There're three big factors in our business. Labour costs over 60%, and we have to maintain a competitive package for our employees. And the franchised bus industry has long lacked enough bus drivers, though we're happy to say we have resolved that problem this year. And we are now in a very good position through the actions that we've taken both in terms of packages but also how we treat, how we look after our staff.

Critically we can see in the chart here that fare adjustment is 25% behind inflation. And that's a really, really key factor, and we have to rebalance that. And we have to make sure in the future that we can parallel the two together.

When we look at the fare adjustment application, the rate we apply for actually equates to \$0.8 on an average fare of \$8.10, and that is an average fare. There are many many fares that sit well below that schedule. Some fares are as little as \$3.40 when we looking at section fares, particular on Hong Kong Island. And the quantum of the fare is absolutely critical. We are in a situation today where we are selling our services without having enough revenue coming in to operate them. So would you ask a

supermarket to sell a can of food for less than they buy it for? That's where we are today. And we need to ensure we move that forward.

With manpower, we have to diversify. I mentioned the need to provide good employment packages to look after people because there's a reciprocal spend in the economy in Hong Kong if we do that. Having enough staff will generate economic prosperity, not just in our businesses, but across the whole of Hong Kong. And you know the wage inflation rate is consistently above CCPI. You only have to look at civil service pay increases as well, sitting well above that.

We are supporting the Hong Kong Government in many actions, particularly when the Chief Executive drives to increase tourism. And yesterday, we launched officially open-top sightseeing buses. This is supporting economic growth, prosperity, and the redevelopment and the reopening of Hong Kong. In terms of doing that, we want to showcase Hong Kong is a destination to visit globally. And we're seeing amazing patronage growth in these new activities.

In addition, we're going to start next year a customer loyalty programme that will offset some of the ...

Chairman: Sorry, Richard, we are pressed for time. Can you speak up?

Managing Director, Citybus Limited: I'll just conclude, yes. So, a [\[012020\]](#) customer loyalty programme will launch next year, which is critical in offsetting and driving greater value.

I just want to end really on two things: non-fare revenue, and we're working very hard. We've renegotiated our advertising contracts for bus shelters and for buses, and have an increase for that of about 30%. We are also applying for initiatives in bus stations such as lockers and vending machines. It's important to remember that the quantum of any non-fare boxes is small compared to the bus fare revenue.

And lastly, to end, the community is very important. Our community interaction, the well-being of citizens, our bus users and people across Hong Kong is key. Our investment in this is considerable. Thank you, Chairman.

主席：OK，好。接着是新大嶼山巴士公司的代表。

Operations Director, New Lantao Bus Company (1973) Limited: Good [012149] morning, Chairman, Honourable Members, ladies and gentlemen. We are the New Lantao Bus Company (1973) Limited, often referred to as NLB. And although NLB is the smallest franchisee in the territory, it's arguably one of the most diversified. Our services include intense double deck frequency routes internally in Tung Chung, deeply rural routes into the South Lantau Park with beaches, mountains and the villages there, border routes and airport routes. NLB treasures this privilege to serve such a wide range of passengers and we are dedicated and committed to continuous improvements in service quality initiatives as well as serving customers. We are an employer of choice for some 500 members of staff.

Some vital statistics here. We can transport about 34 million passengers per year with about 150 buses also. About the average age of the bus, 9 years, and the number of routes at the moment is 29, but we do have ambition for more.

Our financial performance. The story is one of many years of deep losses. But the good news is that we are now essentially at a break-even position. And this is something which we are running hard to stand still to stay there at the moment.

Examples, notwithstanding the finances, some examples of those quality and safety initiatives. We are continuously delivering the lowest bus industry lost trip rate. We're on the pathway to zero emission with already taken 4 buses with electric. And I think we've bettered. We're not complacent in any way, but we have bettered the safety culture over the last few years, which has noticeably changed the behaviours of drivers. We can see less speeding, very few isolated cases now and some industry metrics on safety which are better than the industry average. But as I said, we're not complacent in any way. We've just invested in 11 brand new double deckers, suitable for both the urban and the rural routes. About 27% roughly is now fitted with the driver monitoring system, and we've invested in improved service monitoring and supervision. We're including some you'll see if you go out at weekends, lots of extra people on the streets are watching our routes.

The reason for the fare increase in a nutshell is that we believe that we would like to seek reasonable returns after years of losses. Since the last increase, bus captains having received around an 8% increase. And as I said earlier, we are really running hard to stand still as the revenue increases in recent times are being matched by cost increases. So, we are in sort of that position where we need a fare increase to push into the reasonable returns to give us a sustainable future, so that we can continue to

do what we love to do and invest in our business for the people of Hong Kong.

So, thank you. That really does conclude my presentation today and I hope that we can take some questions afterwards. Thank you very much.

主席：OK，好。接下來，我會請委員提問。由於時間比較緊 [[012505](#)] 迫，現在正爭取這間房間可以讓我們繼續使用，因為之後有區議會來會面，有可能要使用這間房間。現在我請秘書處看看是否可以請他們到另一間房間開會。

因為我看到提問非常踴躍，也想讓各位議員問得更多，所以我爭取每人連問連答4分鐘。在這4分鐘內，大家一定要很準時，不能超時。也請政府或巴士公司在回應時盡量簡短。

第一位是易志明議員。

易志明議員：多謝主席。我相信加價是沒有人喜歡的，但我們 [[012553](#)] 每年都希望加薪。公交營運商的營運成本，剛才大家從slide看到了，陸上工資大概佔60%，海上大概佔70%。據我所理解，他們的員工在過去一段頗長的時間內，每年都得到薪金調整。

政府文件的第3頁提到巴士公司過去2023年的業績，大家很清楚看到，有兩間公司雖然算是有利潤，但遠低於今時今日銀行的定期存款利息，根本上是不可行的，當然有一間更要虧蝕。

我聽到市民有一些意見，認為又再加價，且高於通脹是不合理的。大家也看到，巴士公司剛才的介紹中提到，過去15年曾加價4次，累積增加了25%，但過去15年累積通脹是50%。這裏的gap為何會出現？這是一個結構性問題，希望局方留意。通常加價一次後，沒可能立即提出第二次加價，沒有9個月至1年的數字，運輸署不會理睬。然後提出申請，需要處理1年多的時間，通常至少1年9個月至兩年，永遠都滯後。提出的加幅一定大於上一年的通脹，政府說有壓力，減你一半，就出現了今天看到的gap——25%，永遠追不上。所以，我經常在立法會說，現時經營公交相當困難，除了港鐵外，大家都沒有錢賺，希望大家了解。

再者，留意一下這個數字。我翻查過去15年香港家庭入息中位數，2018年與2023年比較，三人家庭上升了84%；四人家庭上升了107%。這意味着市民的負擔能力遠高於過去這段日子的票價加幅，我希望大家能公道一點地審視巴士公司申請的加價。

另一方面，也希望政府在非票務收入方面提供幫忙。業界不斷在這方面說，一定要幫忙對沖，是嗎？有朋友告訴我，他的確申請了一些外牆廣告位。我剛才看到有部分已經做了，不過，政策支持的力度似乎不太足夠。只要到了地政處，他們就會說要與你計算 premium，你要補地價，這樣一大筆錢就給了政府，這是做甚麼呢？我們想用這些來對沖票務收入，從而降低加幅。我希望副秘書長你們能更努力地與內部加強溝通，希望日後的申請不要再搞咁多，又要繳交補地價費用，這些象徵式的應該是可以的。最重要的是保證你看到這些非票務收入確實放回票務收入的箱來對沖，我覺得這是可行的。主席，我發言至此。

主席：秘書長，請你簡短回應一下，關於非票務收益問題。

運輸及物流局副秘書長2：多謝主席。我們很明白需要盡力開 [\[012920\]](#) 拓非票務收入，所以一直與營辦商積極探討不同的增加方法。在運輸署的層面，如果營辦商有建議提交，且可能牽涉其他部門的審批程序的話，運輸署會主動協助他們處理相關程序。在這方面，我們會繼續努力與營辦商工作。

主席：我先讀一讀提問次序，不好意思。盧偉國議員，接着 [\[012952\]](#) 田北辰議員、梁文廣議員、陸頌雄議員、陳紹雄議員、梁熙議員、陳學鋒議員、李梓敬議員、李世榮議員、狄志遠議員、楊永杰議員、陳沛良議員、陳穎欣議員、張欣宇議員、林素蔚議員、江玉歡議員、陳恒鑛議員，還有 17 位。

接着是盧偉國議員。

盧偉國議員：多謝主席。對於專營巴士的服務，市民當然希望 [\[013021\]](#) 安全可靠，同時車費合理。剛才看到經營狀況，財務上最令人

擔心的是城巴，這一年的虧損接近6,000萬元。但剛才的圖表顯示——真的令人覺得很奇怪——2009年之後的10年沒有加價，同時顯示的成本不是沒有增加。是否因為那10年賺了很多錢，所以沒有加價的藉口呢？這值得一問。

另一方面，我覺得其實有一個更加大的挑戰，這是甚麼呢？在未來，巴士一定要走向電動化，甚至是使用氫能。這方面的投資究竟如何？這不僅是問這幾間專營巴士公司，政府的取態又如何？如果這樣投資下去，條數豈不是更難計算？但又可以不做嗎？大家都知道我們真的要做到減少碳排放，達到碳中和，其中一點就是交通工具的排放要減少，所以這也是相當大的挑戰，與金錢分不開。所以，既有當前的營運狀況問題，也有往前看的投資問題，這不僅是巴士公司要考慮的，政府也一定要回答。

主席：政府部門的代表，副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：多謝主席。明白的，未來我們確實 [[013223](#)] 需要邁向新能源交通工具。其實，政府自2015年起已資助專營巴士購置了30輛單層電動巴士進行測試。我們也明白到，環境及生態局將會在今年內公布全港公共巴士和的士的綠色轉型路線圖，並會在新能源運輸基金下推出電動巴士的資助計劃，希望幫助巴士公司購置電動巴士。

當然，在購置新巴士作為營運時，巴士公司也有責任作出相應的投資，政府也會盡量提供幫助。我們需要確保巴士公司在財務穩健性和長遠持續性上有一個基礎，為了提高巴士服務而進行不同的投資。除了剛才提到的新能源巴士外，巴士公司在巴士設施和改善乘客服務等方面也需持續投資進行改善，這也是我們需要考慮的因素。謝謝。

盧偉國議員：可否解釋下，為何城巴10年不加價？是否在該段 [[013353](#)] 期間賺了很多錢？

主席：當時是新巴。副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：城巴去年合併了專營權，之前的營辦商並非現時的營辦商，具體細節請城巴談一談。[\[013404\]](#)

盧偉國議員：雖然這是歷史，但仍值得了解一下，為何當時可以長期不加價。

主席：時間不是太足夠(計時器響起)，可能之後在其他場合跟進，謝謝。

田北辰議員。

田北辰議員：主席，關於這次巴士申請加價，我認為有兩個重點是絕對不能忽視的。第一，我們實政圓桌認為，這次乘客付出的升幅一定不能高於通脹，必須與鐵路和兩電看齊。第二，以後應設有一個與通脹掛鈎的可加可減機制，以處理巴士加價的問題，每年進行一次，使用市民的工資中位數的升幅封頂，等同港鐵的機制。現在本地經濟水深火熱，簡直是處於冰河期。我們實政圓桌一直以通脹判斷公交應否加價或增加多少。九巴和城巴剛於去年加價，分別增加了3.9%和4.9%，而大嶼山巴士更是增加了7%。現在他們又來申請加價，我當作政府批准，但2023年和2024年兩年的通脹加起來是3.4%，所以如果政府最終批准的增幅高於3.4%，我們一定反對，這個意見不需要政府回應。

第二，大家看看兩電和港鐵調整票價以及他們的基本電費加幅，其實港燈與港鐵的加幅多年來都與通脹掛鈎，而中電更可以做到通脹的一半，為何巴士做不到呢？這是因為我們沒有這個機制。我認為要做到這一點，就應該設有一個類似於港鐵的可加可減機制，每年按照通脹調整票價，這樣可以系統性地處理加價問題，而無須每兩三年便做一次“大龍鳳”，來這裏說一遍，又到交通諮詢委員會說一遍，又到行政會議說一遍，結果最終有甚麼決定，我們都是“硬啃”。如果你這樣做，雖不會滯後兩三年，但結果每次加價，我估計都一定遠超通脹，讓大家都不開心，也不討好。

我希望了解3間巴士公司對我們的建議的取態，即採用一個與通脹掛鈎的機制，換取每年都可以按通脹調整票價，但以

市民的工資中位數的升幅封頂。我現在逐一詢問，首先是九巴，然後是城巴，最後是大嶼山巴士，我想知道你們的取態。

主席：請九巴。

九龍巴士(一九三三)有限公司董事總經理：我相信這個方法一定有其好處，好處是在我們的財務方面會更穩定，並且可以預測增加多少，這是一件好事。然而，田議員提到的只是考慮通脹因素，其實巴士公司還有其他影響加價的因素，例如油價，可能遠遠高於通脹的升幅。我認為我們應該小心考慮這些因素，這項建議我們是歡迎的。

田北辰議員：你歡迎？OK，好。城巴？

主席：城巴。

城巴有限公司財務總監：我們城巴歡迎有一個恆常的票價調整機制，但該機制一定要基於清晰透明的原則，包括剛才提到的通脹和我們的營運成本(包括燃油和工資)。

田北辰議員：不是，我只是說要與通脹掛鈎，yes or no？

城巴有限公司財務總監：我們歡迎有一套恆常機制，但當中所有基數和基本因素我們一定要考慮。

田北辰議員：你唯一有機會……

主席：爭取時間，田議員，或者下一輪。

田北辰議員：我還有30秒。你唯一有機會通過的是“硬掘”與通脹掛鈎。如果你再加其他東西上去，就只能回到今天的遊戲，繼續玩多30年，OK。大嶼山巴士。

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司董事總經理：多謝田議員。[\[013815\]](#)
我相信每一間巴士公司的成本比例都相若，你剛才也從市民角度說了(計時器響起)，兩年才調整一次是十分痛苦的，所以我們歡迎有一個恆常的機制。至於內容方面，你提到與通脹掛鈎，我認為這是可以考慮的。

田北辰議員：可以考慮，好。

主席：下一位，梁文廣議員。

梁文廣議員：多謝主席。首先，我要清晰表態，對於現在這次[\[013841\]](#)的加幅申請，作為地區直選議員，如果我說支持，我相信你都要“自攔一巴”看看是否在做夢。所以第一，我一定不認同這個加幅。

第二點，剛才無論哪一間巴士公司在其電腦投影片中都提到了面對鐵路競爭的挑戰。然而，鐵路作為主導或未來發展交通以鐵路為主，其實這已經是一個現實狀況。如果巴士公司以後仍然埋怨被鐵路搶生意，客量減少，然後加價，正如其他議員所指出，我相信這種狀況一定是一個無限的循環，讓他們永遠走不出這個困局。所以，如何讓巴士公司自強，吸引乘客回來乘搭巴士，我認為這是重點，特別是提升乘客體驗的部分。

第一點當然是價格。現在無論是哪間巴士公司，特別是在市區巴士較多的城巴和九巴，在同一條路線上，有些巴士路線的分段收費……我之前其他場合也提過，為何有些路線的收費回到某一個地點時比較便宜，有些則比較貴。永遠是收費比較便宜的巴士，人人排隊乘搭，把巴士擠滿，而收費較貴的巴士自然沒有人乘搭。對於居民來說，他們要排隊等候才能上車到該地點，因此自然認為巴士公司的服務不佳。但如果行走同一方向及路線的巴士都採用類似的價格分段收費，市民等候的時間便會縮短，他們自然會認為巴士公司的服務有所改善，並願意更多乘搭巴士。

特別是我經常提到的彌敦道往深水埗美孚方向的巴士，有些的收費可能是4元多、5元多，有些則是7元多，為何會出現

這種情況呢？在這種情況下，各間巴士公司無法吸引居民繼續選搭他們的路線，這是需要我們檢討的問題。

另一點是關於巴士的設施，例如巴士站上蓋，就這方面不僅要批評巴士公司，也需要批評運輸署。我舉一個例子，就是城巴在深旺道有一個巴士站，早在2018年、2019年就表示要建造上蓋。城巴本身沒有問題，因為他們需要與另一個公共事業機構就地下設施所要承擔的相關成本進行爭議或協商。對此，我是認同的，這是正確的，因為成本不能全由城巴承擔。但運輸署去了哪裏？“隱形”了，沒有就相關巴士公司和公共事業機構進行協調。這是當局曾承諾要做的事，但拖延了多少年？你們做不到，居民在該處日曬雨淋，30多度的高溫還要排隊，落雨又要排隊。當然他們會指責巴士公司不建造上蓋，當然也不支持加價。運輸署難道不需要承擔責任嗎？所以我認為這需要雙方共同努力，不僅是巴士公司要進行工作，運輸署也應思考如何改善巴士公司的設施，以提升市民乘搭的體驗。多謝主席。

主席：先問政府，好嗎？副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：多謝主席。首先我們都認同專營巴士公司需要提高服務質素，也看到他們過往在設施硬件、挽留人才、維持足夠車長提供服務等面作出了一些努力。至於議員剛才提到的分段收費，目前各專營巴士公司都有部分路線提供分段收費，不過我們(計時器響起)需要注意一點，在推行分段收費時，我們的考慮是有多方面的，包括在.....

梁文廣議員：主席，主席，不如不要浪費時間在這方面。就建造上蓋一事，我想問署方是否願意介入處理？這麼多年也沒有處理。

主席：上蓋的問題，你簡短說兩句，好嗎？

運輸及物流局副秘書長2：上蓋問題我請運輸署看看手邊有否資料。

主席：運輸署。謝小姐。

運輸署助理署長/巴士及鐵路：謝謝主席，謝謝議員。運輸署 [[014308](#)] 一向都一定會進行協調，也十分鼓勵巴士公司在不同的巴士站興建上蓋。對於個別巴士站的情況，我們會回去再跟進。

主席：謝謝。陸頌雄議員。

陸頌雄議員：主席，不僅是直選議員認為這加幅不合理，作為 [\[014322\]](#) 選舉委員會別的議員，我也認為這加幅離譜。作為一位具有工會背景的議員，我聽到很多巴士公司表示，因為要增加工資所以要加價，但工友都對此感到十分不滿，因為他們的工資並沒有增加那麼多。如果你們真的增加了6.5%或9.8%工資，或許我會“收聲”，但事實並非如此。

此外，有些巴士公司表示，以前加得少，所以現在需要一次過追加。每次加價都是“鋪鋪清”，不能一次過追究N年前的事情，現在要一次過追加，這些全部都不合理。加幅遠超通脹，遠超市民的收入，也遠超行業工資中位數的增長，甚至超過了政府用作參考的票價調整方程式的運算結果——3間巴士公司都是3.63%，但3間巴士公司現在都要求一個這樣大的加幅。

很多同事都提到一個概念，便是方法總比困難多。如何幫助巴士公司增加非票務收入，或在票務收入方面用月票或分段收費吸引乘客，政府部門也希望在地政或其他方面提供支持，幫助他們提供一些增值服務。巴士公司每天的乘客這樣多，有兩點我真的想提出。一個是可否使用你們的App提供一些增值服務？例如線上購物，在站頭設置收貨點，其實可以與淘寶或其他線上購物平台競爭。我認為這是一個很大的財路。

還有一個問題我想問局方，有不少人表示，巴士公司有否玩財技？把有盈利的部分拆散，轉到自己公司、相關公司或同一集團。我想問政府有否掌握這些收入和開支？他們有否將一些下游服務判予一些相關公司，因為他們可能認為這樣做可以賺錢？或者涉及地產、廣告或其他方面，其實可以使相關集團或公司受益。這方面有否一個通盤考慮？謝謝主席。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：就剛才提及的非票務收入或其他廣告收入，在目前的專營權下，這些非票務的收入如果與巴士營運相關，會計入他們的帳目中。換言之，我們在考慮專營巴士公司的財政狀況時，這些非票務收入是計算在內的，包括廣告收入。

至於議員剛才提及會否有機會給了一些外間的公司，令利益有損，我們都知道專營巴士公司簽訂重要合約時，有一定的規矩需要跟從，這些重大合約都會透過公開招標的程序進行，確保合約是在公平的原則下簽訂。所以這方面議員可以放心。

陸頌雄議員：你們說有招標，但你們有否留意到那些公司下游 [014700] 的承辦商與巴士公司集團有否關聯性？會否將一些利潤轉移了？很多人都關注此事。

運輸及物流局副秘書長2：多謝主席，也明白議員的關注。首先，如果是透過公開招標的(計時器響起)程序進行，無論那間公司是否有關聯，都必須經過該程序處理。以往在不同的時候，這些合約可能每隔一段時間都會更新，有時會有關聯公司，但有時不會。我認為最主要的重點是在程序上，如果是公開的，便不會牽涉到利益輸送的問題。

主席：陳紹雄議員。

陳紹雄議員：多謝主席。3間巴士公司申請加價的加幅，表面 [014756] 看來令人擔心，因為加幅實在太大。但如果我們客觀地分析，巴士公司所提出的加幅在6.5%至9.5%之間，究竟合理程度如何呢？

我們看到3間巴士公司剛才所提交的數字。當然，政府當局擁有更詳細的資料，最終我們都希望政府當局真的可以發揮把關的作用。因為我們現在單憑文件上的數字，看不到全貌。但看回過往，2014年至2021年期間，九巴獨營路線接近7

年沒有加價，城巴(專營權一)和新巴在2008年至2019年間亦有大約10年沒有加價，嶼巴則有13年(由2008年至2021年)未曾加價。當然在疫情後，近幾年確實差不多每年都加價，加價頻率高了，加價幅度也大了。

但我們單憑這個數字來做評估時，再回看一下處理票價調整申請的機制。開宗明義，政府當局在幫助我們把關時，都是考慮了機制內的幾個主要因素。當然，這些數字我們無法看到，但我們相信行政會議有充足的數據，從當局的建議下到最終加價的幅度批准與否，都是平衡了多個因素。

然而，回到問題所在，我們如何能讓巴士公司作為商業營運機構的同時，也能提供公共服務？如要取得平衡，首先，我們需要讓巴士公司有一個可持續經營的環境。票價作為最重要的收入來源，我們應該如何能平衡其應有成本，包括一些他們無法控制的折舊費用。第二，乘客量因來自巴士和地鐵等的競爭，造成了很大挑戰，這些我們全部都理解。

最後，政府當局如何可促使這3間巴士公司：第一，繼續“應慳得慳”，實施成本節約；第二，增加非票務收入等。剛才很多議員同事都詢問了，政府也回答了表示會盡量配合，但現時就看看3間巴士公司在過程中遇到甚麼困難，你們不妨，即政府已經承諾了……

主席：議員請留一些時間讓他們回應。

陳紹雄議員：我想問的問題就是，在重要因素中所謂的“合理 [015047] 的財務狀況”，在文件的第6段提到。從政府的角度來看，除了文件註腳3中提到的加權平均資本成本為按年8.7%外，在你們心目中是否有一個合理的財務回報考量呢？另一點，我想迅速問一問，今次無論政府最終批准的加幅是多少，最後那2元的優惠票價，你們可能都需要進行評估。因為批准了巴士公司的加價幅度後，政府需要額外承擔增幅那部分。我想了解政府有甚麼計劃，在你們現時檢討2元乘車優惠時，這個因素是否納入考慮之列？謝謝主席。

主席：不到30秒了，請簡短回應。

運輸及物流局副秘書長2：首先，多謝議員。他很明白政府會 [015139] 做好把關工作，根據機制考慮全盤因素，並進行評估以決定向行政會議建議何種加價幅度。至於議員提到的(計時器響起)合理回報方面，在文件中都有提及，我們在票價調整機制下有不同的考慮因素，其中之一便是合理回報率。目前專營巴士並沒有保證的固定回報率，不像其他一些公共事業。因此，我們參考了不同的指標，其中一個考慮合理回報的指標是固定資產平均淨值回報率，即return on ANFA，這是我們參考的其中一個指標。

目前的加權平均資本成本應該大約是8.7%，我們在footnote中有提到這一點，但這僅是其中一個考慮因素而已。在我們的機制下，還需要平衡很多不同的考量，所以它並不是一個單一的決定性因素。

陳紹雄議員：2元方面。

主席：不好意思，時間到了。梁熙議員。

梁熙議員：多謝主席，我想詢問去年整間城巴埋單計數是盈利 [015258] 抑或虧蝕？金額是多少？謝謝主席。我想進一步說明，我所指的整間包括香港島、過海、機場、北大嶼山、市區、新界和新巴，合共是盈利抑或虧蝕？金額是多少？

主席：請城巴的代表回應。

Managing Director, Citybus Limited: Thank you. We recorded an [015322] operating loss last year and is still at a loss-making position today.

梁熙議員：金額是多少呢？

Managing Director, Citybus Limited: Loss-making position in 2023 was \$57.4 million.

梁熙議員：不要講大話，這裏是立法會。我現在說的是香港島、[015337]過海、機場、北大嶼山、市區、新界和新巴的合共數字。

Managing Director, Citybus Limited: You have to view the two [015348] franchises as entirely separate operations. That's how they're considered by the Government. And we work in that way so you can't cross-subsidize between the F2 franchise for Lantao and the Hong Kong Island and New Territories franchise.

梁熙議員：全部都是under城巴的，不如這樣，他不願透露，[015404]我可以告訴大家整間城巴是盈利抑或虧蝕。根據他們公開的數據，雖然有些月份未必完全是1月到12月，但合共大概是賺了1億元。因此，城巴一直宣稱虧蝕5,740萬元，是在欺騙大眾。在這方面，我們必須要認識這一點，這是第一。

第二，他們的廣告收入是外判給他們的關聯公司，名為匯達傳媒，這是一種利潤轉移的手段。即是甚麼意思呢？他們的廣告收入先由關聯公司“食完一個價”，剩下的才在他們的報表中呈現出來。所以他們的利潤不僅僅是我剛才所提到的1億元。與此同時，他們的母公司在過去兩年分別向股東派發了2億元和2.5億元的股息，所以他們絕對是有利潤的。

更加重要的是，他們的脫班率高於其他巴士公司，所以他們的營運情況是十分不理想的。因此，我希望政府在這方面要把好關，不要只說因為他們有招標，就承認他們所有的利潤轉移手段，這一點是非常重要的，我希望政府可以為市民把好關。

最後，我想問政府在這方面是否會有一個懲罰機制？因為目前在巴士業界並沒有懲罰機制，謝謝。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。明白議員關注剛才提到的會否有機會進行利潤轉移一事。正如我剛才所強調的，各巴士公司在尋找服務營辦商時，都須根據既定程序進行。作為一間公司，有不同的外判服務是一個常見的做法，這不僅限於城

巴，其他巴士公司甚至其他公司也經常可能會將其廣告服務判給專業廣告代理商進行。

我認為最重要的一點是，在這個過程中不會有機會出現利益轉移。透過公開招標的方式，不同的服務營辦商都可以競投該合約，而合約最終按他們的出價高低，透過公開招標程序判出。舉例來說，作為一個廣播服務代理商，他們提供服務時都需要有利潤，每間公司都是如此。然而，如果透過公開招標程序提出的價格是最好的價格，那麼就不存在將利潤轉移給其他公司的問題。我希望在這裏澄清這一點。如果有需要(計時器響起)的話，也可以請各巴士公司補充一下他們的採購程序是如何進行的。

主席：好，不過時間不夠，或者其他場合跟進。陳學鋒議員。

陳學鋒議員：多謝主席。根據文件中可依據的票價調整機制，[015709] 3間公司的調整幅度應該都是3.63%。然而，現時有兩間巴士公司提出的加價幅度接近double，還有1間可能達到3倍。在這種狀況下，我想問運輸署，你們如何確保加價是根據你們的方程式進行，不會偏離過多呢？現時看來，偏離情況相當嚴重，這是第一個問題。

第二個，我想問城巴，在合併之初，你們表示希望提升效率，因此將新巴和城巴合併。然而，在合併後，你們的效益卻越來越差。雖然你們的乘客量上升，但虧損卻越來越嚴重，且你們的意外率和誤點率也高於其他間公司。可以說，合併後，你們的所有情況都變差了。管理層有否問責呢？相反，你們沒有自行承擔責任，反而將責任推卸給市民，這樣的處理方式是否合理呢？

另外，我想向嶼巴提出一個問題。事實上，我聽到很多鄉郊居民反映，在星期日和某些假日，你們因旅客的問題而調高票價。然而，當地居民卻需要“硬食”這種加價，導致他們在星期日不敢外出，因為票價增加了差不多八成。在這方面，你們有否任何措施來保障當地居民的出行情況？

主席：副秘書長先。

運輸及物流局副秘書長2：或許我首先回應議員前面的提問，[015900] 關於他們提出加價的申請，以及在票價調整安排下的其中一個formula，對有關數字是如何理解呢？政府其實一直都會嚴謹把關，也會作出一個實際考量，根據機制下的各個考慮因素，這個方程式是其中一個考慮因素。當然，巴士公司的財政狀況、市民的接受能力和負擔能力等因素，我們都會通盤考慮，然後將建議提交給交交諮詢會和行政會議作決定。

至於議員剛才提到合併後會提升營運效率的問題，我們看到營運效率應該都有所提升。這個問題可以請城巴講一講。而在評估加價申請時，我們會將這些合併預期帶來的協同效應和對營運成本的影響納入考慮，是不會忽略這些因素的。至於嶼巴方面，請嶼巴公司回應。

主席：請城巴和嶼巴回應，先請嶼巴。

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司董事總經理：多謝陳議員的[020021] 提問。關於嶼巴方面，其實嶼南的線路在假日有假日收費。我們希望澄清這個假日收費安排。在假日時，有很多遊客和本地居民前往嶼南遊玩，故多了人坐車。其實這個假日收費安排，反過來我會形容是補貼當地居民的。根據我們之前進行的研究，如果沒有假日收費，而是劃一收費的話——在星期一至日同一個收費，倒過來會貴了，即有加價。現時是假日多了一些(計時器響起)不是經常坐車的人去補貼當地居民，這是我們希望表達的第一點。

當然，我們一直與地區保持緊密聯繫，也非常理解像你剛才提到的居民在假日的負擔較大。因此，約三至四年前，我們推出了逢星期日及公眾假期提供即日來回折扣優惠計劃。簡單來說，只要乘客早上在嶼南坐車前往東涌或梅窩，晚上回程時會享有優惠，而這個優惠的金額加起來等同於平日的總數。這是我們所做的措施之一，你們可以隨時聯絡我們了解更多，多謝。

主席：或者在其他場合了解。我會將會議延長45分鐘，因為還[020200] 有很多位議員未提問，所以大家都需要掌握時間。請李梓敬副主席。

李梓敬議員：多謝主席。近年香港經濟面對很大挑戰，市民的 [020213] 生活壓力也很大，任何加價都會進一步影響大眾的負擔能力。巴士服務作為市民日常出行的重要一環，巴士公司有責任與市民共渡時艱，避免將他們的經營壓力過度轉嫁給市民。

就這次的加價申請，我想首先問一問城巴。First of all, KMB, Citybus and New Lantao Bus have applied for fare increases of 6.5%, 9.5% and 6.5% respectively. So we can see that Citybus has proposed increases significantly higher than those of other companies. And yet, the accident rate for Citybus is higher than the industry average. So, what's the reason behind this disparity? 政府有否進一步要求公司提升安全措施？

另外，我聽媒體報道說當局可能有機會降低大欖隧道的收費，市民可能會期望該隧道的收費調低後相關路線的巴士票價也會下調。想請問政府會否在隧道基金的機制以外，額外要求巴士公司就這些線路調減票價，直接回饋市民呢？

最後，目前3間巴士公司的脫班情況頗為嚴重，對很多市民造成不便。政府或巴士公司有否進一步計劃以徹底改善這個問題，提升他們的服務質素呢？

主席：或許我們先請政府回應。

運輸及物流局副秘書長2：我先就隧道基金作出回應。目前，[020404] 在“專營巴士豁免隧道費基金”（“隧道費基金”）的機制下，就政府擁有的隧道，巴士營辦商的隧道費用會存入這個基金，而這個基金可以用來抵銷加價的壓力。換言之，透過這個基金，我們可以減輕巴士加價的幅度。就像以往政府收回西隧時所做的處理方式，我們將相關的隧道費用存入隧道費基金中，並在處理上一次的加價申請時，透過隧道基金確實減低了加價幅度，使加幅控制在一個比較溫和的水平。

而處理這次專營巴士加價的申請時，我們亦會同時考慮這個影響，並將其計及在內。

主席：請城巴的代表。

Managing Director, Citybus Limited: Thank you. Firstly, I draw [020511] attention to the profit and loss in the Transport Department paper's Annex B. You can see that we are reducing the loss year on year. In 2023, we recorded a loss of \$59.3 million. You might say that when you look at the loss and profit after tax, including subsidies, the number cut increases over 2022. That is due to a reduction in the subsidy payment. On the matter of the tunnels, as noted by the Administration, the TF ("the Franchised Bus Toll Exemption Fund") was set up to offset. However, we're still paying substantial toll fees for going through the tunnels. Maybe a question in the future, whether that toll fee could be reduced or removed to offset future fare increases.

Mr Dominic LEE: How about the accident rate?

[020602]

Managing Director, Citybus Limited: The accident rate has increased as [020604] we increased mileage after the pandemic, and in Hong Kong Island, there is a particular issue with the density of the streets. (*The buzzer sounded*) We have implemented a number of driver improvement systems and are working with our trade unions and national federation, and in 2024 with same significant reductions in accidents. What is to note though, those accidents are minor, as we have an absolute focus on safety, and there have been no serious incidents or fatalities directly attributed to Citybus in over two years.

主席：接着請李世榮議員。

李世榮議員：多謝主席。主席，事實上，自從專營巴士提出加 [020644] 價後，不少市民反映無法接受這個加幅。剛才局方說會考慮市民的負擔能力和接受能力。我想問，這些能力是如何判斷和釐定的？因為市民希望我在這裏向你們表達，他們負擔不起這些加幅，這是第一點。

第二，剛才提到很多加價的原因，但根據文件所載的平均每日乘客人次，2023年有360萬，2024年上半年上升至370萬，即乘客多了，但卻申請加價，這是甚麼原因呢？雖然現時乘客人次是疫情前的九成至九成半，其實只差少許。就只差少許，是否就要申請這麼大的加幅呢？市民希望政府能把關，確保

專營巴士公司有開源節流，壓縮成本，才進行這些動作。多謝主席。

主席：政府。

運輸及物流局副秘書長2：多謝主席。其實我們在處理票價調整申請的機制中，是根據多項考慮因素進行考慮的。剛才議員提到的其成本變動、營運效率等，這些都會在全盤考慮時納入考慮。另一方面，我們都會看市民的接受能力，負擔的……

李世榮議員：如何計算市民的接受能力。

運輸及物流局副秘書長2：當中我們會考慮一些客觀因素作為考慮的一個參數。在這方面，我們會檢視家庭入息、每月入息中位數以及綜合消費物價指數的相關變動，作為其中一個參考。

李世榮議員：另外，剛才提到人次上升、開源節流和壓縮成本方面，當局有否把關？

運輸及物流局副秘書長2：就這方面，我們剛才已經提到，在處理加價申請時，我們一定會根據機制上的各項考慮因素，進行審慎評估，然後才作出建議。我們會做好把關工作。

李世榮議員：不是的，之前有否檢視他們盤數——有否開源節流的方法？他們有否用盡這些方法？有否留意到巴士公司是否已用盡這些方法，先行進行開源節流呢？

運輸及物流局副秘書長2：在我們進行評估時，今天我們主要希望聆聽議員的意見。在收集了意見後，我們會根據相關機制考慮他們的營運情況，並進行審慎評估。剛才議員提到的一些因素，都在我們的考慮範圍之內。我們也會檢視他們的營運成本變動，以及他們有否作出相關努力進行開源節流等，這些都是列入我們的考慮範圍之內。

李世榮議員：主席，我希望政府能夠密切監察幾間專營巴士公司的運作，包括開源節流方面。作為政府，判出這些專營權，絕對是有責任的，而不是等到他們提出加價申請時，當局才向我們聲稱會密切監察。其實，政府當局一直應該密切監察巴士公司在這方面的運作，但似乎我並未聽到局方有幫助大眾市民密切監察專營巴士公司在這方面的運作。我希望當局將這項工作作為恆常進行的工作，否則每次巴士公司提出加價申請時才檢視他們盤數，其實已經太遲了，主席。

主席：政府。

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。我想澄清一點(計時器響 [021041] 起)，我們一直以來都有對專營巴士的運作進行監管。不論是其服務質素，安全表現，還是其營運效率，都在運輸署的持續監管下，並非只在加價時才檢視。我剛才說的是，當我們考慮加價時，我們會對其加價申請進行全面評估，而日常的監管工作，我們是不會放鬆的。

主席：狄志遠議員。

狄志遠議員：多謝主席。剛才有直選議員反對，也有選委會議員反對，而我來自功能組別。據我自己的認知，似乎反對聲音具有一定的代表性。因此，我要求政府和行政會議成員否決這個加價申請，不要讓他們“開天殺價，落地還錢”。這麼大的數目，然後你回價，其實他們都有賺。

問題的主要原因是甚麼呢？這些公司已經有錢賺。剛才九巴的數字顯示是有賺的，大嶼山也有賺，城巴在數字上好像是有虧損，但梁熙議員已經“踢爆”了，機場和北大嶼山的巴士線去年賺了1億1,000萬元，我看不見這條數包括在內。在已經有盈利的情況下還要加價，這是否貪得無厭呢？政府官員，你們可以向市面上經營生意的人諮詢，今天不虧本已經偷笑了。巴士公司已經有錢賺，今天還向我們表示要賺多些。

主席，我們剛才在旁邊的會議室討論CSSA(綜援)的調整，我們根據通脹進行了少許調整，但這個增幅卻不夠被巴士公司“食晒”。在這種情況下，如果我們仍然支持巴士公司加價，又如何能對得起市民呢？

另外一個數字顯示，全球燃油價格下跌了20%，隨着燃油價格的下降，成本也降低了很多。這應該是一個很好的機會來平復加價的幅度。

此外，另一個是非票務收入。九巴的非票務收入較好，有10多個percent，而城巴則低於10%。巴士公司沒有很努力地經營自己的公司，賺不夠錢就來向我們申請加價，我覺得這是不合理的。所以，我希望政府真的要做好把關工作。現時巴士公司是做不好，沒有心去經營好，卻還要賺得最多。現時巴士公司向我們和政府“打荷包”，因為剛才議員提到，優惠票價需要政府提供更多補貼。在這種情況下，我真的希望政府能做好把關工作，否決今次的加價。

主席：請政府的代表，副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。我們剛才已經反覆提及，[021340]我們會根據票價調整機制內的各項考慮因素進行把關。當然，當中有不同的考量，我們需要作出平衡。除了市民的負擔能力和接受能力外，對於公司的財政狀況，以及他們有否合理回報以令他們有一個基礎在未來持續作出投資，改善服務，提供更好的服務給市民，我們都會關注。所以，請議員放心，我們會在平衡各方面的考慮後，進行審慎評估並作出建議。

狄志遠議員：主席，我還有時間，我想跟進。我希望政府不要 [021419] 太官腔，說甚麼大原則性的話。其實現時是“入肉”的，市民是感到痛心的。你們說合理回報，今時今日，請問你們能否告訴我甚麼是合理回報？

我問你，甚麼是合理回報？巴士公司應該達到甚麼水平才算是合理回報？你們有甚麼數據可以說明這一點？

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。在我們的文件的第2段中 [[021443](#)] 列出了在票價調整機制下的各項考慮因素。

狄志遠議員：對於考慮因素，我想提出一個很具體的問題，就 [[021455](#)] 是甚麼是合理回報？在評審時，你們有相關數據和標準。你們的標準是甚麼呢？

運輸及物流局副秘書長2：謝謝議員。我未說完，請給我時間 [[021507](#)] 說完。在文件中已經列出了6項考慮因素，其中關於合理回報率，我們也在(計時器響起)footnote中也有說明，作為一個參考。剛才我也回答了一個相關問題，在巴士行業中，我們沒有一個最低的保證回報率水平，但作為一個參考的考慮因素，我們會參考平均資本成本，這是一個比較常用的參考數據。

主席：投資回報。請楊永杰議員。

楊永杰議員：多謝主席。對於幾間巴士公司申請加價，我感到 [[021550](#)] 非常反感，加完又加，完全不顧市民的負擔能力。我覺得剛才狄志遠議員說得非常好，在今時今日的時勢，有錢賺已經非常好。現時巴士公司有錢賺，還要向市民開刀，去搶錢，我覺得這是完全不可以接受。

對於九巴剛才所說的他們的服務有目共睹，我想說，他們有錢賺的路線就賺到盡，沒有錢賺的路線就縮班或cut班，我覺得這才是有目共睹的。這樣的服務態度，怎能對得起普羅市民呢？在現今整個社會，都講求“識變、應變、求變”。我不知道在幾間巴士公司裏，你們改變了甚麼。我只看到你們在“躺平”，賺少許還要攤開手掌向市民討錢，我覺得這種態度是完全不適當的。

我看回你們申請加價的其中一個理由是油價大幅上揚，由於成本大，所以需要申請加價。但是，當我與你們交流後才知道，你們巴士公司竟完全沒有採取油價對沖的措施。在我求學期間，作為一間耗油公司，進行燃油對沖是常識，但巴士公司竟然沒有進行這種操作，任由油價波動影響業務。

巴士公司不會維持一個平穩的油價，那麼，你們如何對得起公司，如何對得起市民呢？相對其他公司，我覺得巴士公司非常失敗。例如，發電公司或者燃氣公司會對氣價進行長期對沖，因此我們享受到較為平穩的氣價。然而，就巴士公司而言，我真的覺得很奇怪。

第二點，巴士公司現時最大的競爭對手是地鐵。你們提到地鐵開通了，所以巴士的乘客人數下跌。但你們是否有想辦法去搶地鐵乘客呢？其實巴士公司最大的優勢是點對點、網絡廣。正如梁文廣議員剛才提到的，巴士公司是否會考慮一個“上車拍卡，落車拍卡”的機制，使用一些例如“2個站收兩元，3個站收兩元，4個站收兩元”的方式來吸引更加多市民乘搭你們的巴士？現時你們的分段優惠少得可憐，倒不如我乘搭地鐵，對嗎？怎會乘搭你們的巴士呢？你們巴士的收費比地鐵更貴。你們應該思考如何搶地鐵的生意。我認為連這些你們都沒有思考，你們就這樣處理，我認為完全不是一個可以接受的方式。

另一個問題是，不要說我在教你們做生意，內地高鐵都在思考如何發展高鐵物流，如何透過高鐵將物件從一點運送到另一點來賺錢。我認為剛才陸頌雄議員說的非常好，九巴擁有這麼多個巴士站和服務點，有否考慮過巴士物流？我認為這些都是增值的方式，但你們並沒有思考許多求變、識變、適者生存的方式，我認為你們這些高層應該問責下台。對於你們這樣躺平而要市民承擔這些負擔，我認為是完全不能接受的。多謝主席。

主席：好，尋找其他生意，楊議員只是在表達他的意見，政府會否簡單回應一下？因為3間巴士公司都沒有足夠的時間來回應你。

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。我明白楊議員對巴士公司無論在拓展收入抑或成本控制方面都有關注。我們(計時器響起)亦在監管專營巴士營辦商時，盡量協助他們開拓剛才提到的非票務收入。如果他們有不同的想法，需要政策上的配合，我們是願意配合的。[\[021939\]](#)

在成本控制方面，我也知道不同的巴士公司會針對其成本結構採取不同措施。但我們在這裏未必有時間讓每個巴士營

辦商講解其所採取的手段。我們知道巴士營辦商非常關注其成本結構，因為這會影響最終盈利，他們會持續在這方面作出努力。謝謝。

主席：陳沛良議員。

陳沛良議員：多謝主席。如果我們看回剛剛9月份的最新預測，本港全年通脹是2.1%。即使加上其他成本上漲等因素，我相信如果加幅由6.5%增加到9.5%，已經超出了大部分市民的可負擔能力，是較難接受的一件事。

我反而關注的是公司在經營管治上的問題。第一，這次最大的加幅是9.5%，但卻是由經營以至安全表現最差的公司提出這個加幅。我們如果看回意外率，從2022年的3.99%升至2024年的5.65%，意外率不斷提升。當然，剛才有解釋人多路窄，但我認為這並不是解釋的藉口。

第二，從公司經營的角度來看，在疫情前，大家都知道在該環境下會有虧損，但在疫情後，我們看到在2023年，其他兩間公司賺錢，而一間公司仍錄得相當大的虧損。對於公共事業機構來說，當然，虧損時，股東會有損失，有壓力存在，但我相信實質上並非那麼簡單，因為這些虧損最終轉嫁給市民，反映在票價上，由市民“埋單”。在這方面，我想了解當局有否定期監管巴士公司的經營管治和表現？例如每季度檢視這些公司的經營狀況。如果經營不善時，當局會否立即要求他們作出改善措施，而不是等到年底虧損不斷擴大，導致出現加價情況？所以我想了解這方面的情況。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：有幾個方面，第一，關於個別公司的營運情況，如果稍後有時間，我想請各巴士公司個別解釋，因為不同的巴士公司面對的經營挑戰不盡相同，這樣可能給他們機會說一說。

整體來說，除了個別巴士公司的經營環境和經營情況外，事實上整體交通公共運輸的整體客量均下跌，這對他們的營

運造成壓力。至於巴士公司的經營管治，運輸署作為監管營辦商的部門會進行定期監管。或許我請運輸署的同事再仔細說說。

主席：謝小姐。

運輸署助理署長/巴士及鐵路：就我們的監管工作，我們會透過很多不同的渠道進行監管，不會僅在每個季度才進行審視。我們會檢視巴士公司的每月報表以及不同乘客的意見，包括投訴或給我們的意見。我們也會進行調查，找出巴士公司在哪些方面需要改善，然後立即與他們跟進。

主席：請城巴代表就意外率高的問題作出回應。

Managing Director, Citybus Limited: Thank you. We've covered the accident rate issue already earlier, Chairman, but I would like to make a point on the commercial model. Hong Kong is the last remaining commercial bus model in the world. Prior to COVID (*The buzzer sounded*) only the UK was a commercial model. Today, the UK Government subsidizes every single fare for every single passenger trip by 30 dollars, because the operations are not sustainable post-COVID. And I think you have to reflect on the fact that all the franchised bus operators during COVID and since COVID are in an improving position, and we're still at the point of running a commercial service that doesn't require direct subsidy from the Government. So, when applying for fare increases, we are very minded as there is an impact on the customers and the consumers on the street, but we have to think long-term strategically about not applying pressure to government funding to fund and subsidize the model.

主席：Ok, thank you。下一位是陳穎欣議員。

陳穎欣議員：謝謝主席。雖然剛才城巴代表提到我們沒有資助巴士公司，但其實兩元乘車變相是有資助的，尤其是“長車短搭”的情況。巴士公司如何蝕錢和賺錢也不是新鮮事，有些具體的例子，例如早年路訊通分拆上市，即使現在回看也是高明財技，我不明白為何剛才政府要代巴士公司否認。

根據政府用作參考的票價調整方程式，都考慮到不同的指數，方程式的運算結果是增加3.63%。換言之，現時申請的加幅沒有足夠理據支撐。九巴和新大嶼山巴士申請加價6.5%；城巴更離譜，申請加價9.5%，比其他2間巴士公司都要高，但說到脫班率和意外發生率也高。

九巴和新大嶼山巴士去年轉虧為盈，九巴有2,000萬元利潤，其他的我不說。但是，城巴用其方法，不計機場和北大嶼山巴士那1億元，便說去年虧蝕了5,740萬元。城巴代表比喻不會要求超市“蝕住賣罐頭”，但一間超市賺錢的罐頭他又不說，根本是轉移視線。問題是為何這麼多款罐頭都賺錢，唯獨其中一款蝕錢，為何不檢討一下？

賺錢的又加價，把通脹推高；蝕錢的又加價，且加幅還更高，予人感覺是城巴管理不善，現在反而懲罰市民。如果讓城巴加價加得特別多，就有點像給成績不好的小朋友更多糖吃，獎賞不分明，所以我也反對。政府會否考慮在審批加價申請時，考慮將專營巴士路線的脫班率及意外率納入考慮之列，引入類似港鐵現有的延誤懲罰和扣減加幅機制？謝謝主席。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：多謝主席。剛才陳議員提問及關於巴士公司對長者提供的資助等，我希望巴士公司能就此說一說，特別是牽涉到個別公司的營運情況，希望請巴士公司解釋一下。

主席：九巴。

九龍巴士(一九三三)有限公司董事總經理：或者這樣說，60至64歲的兩元乘車優惠確實令巴士公司感到高興，因為這能讓更多60至64歲的人士以這個價錢乘坐公共交通工具，而巴士是其中一個選擇。但最重要的是，這項計劃自2022年開始實施。回看整體情況，如果計算這部分人士乘坐巴士和所謂“成年人”乘坐巴士的人數，當時九巴接載這一客群和成年人的乘客量大約是200萬人左右。但今天看看這一group人再加上成年人，大約是170多萬人，即客量drop了10%。我沒有具體數據知

道“長車短搭”是否增加了以及增加了多少，但九巴整體上的客量仍然少了10%。

主席：城巴。

城巴有限公司財務總監：多謝議員的提問。我想指出每間營辦商各有獨特的經營狀況，城巴最主要營辦香港島的巴士路線。大家都知道，港島面臨人口老化和下降的問題，還有剛才提到的鐵路擴張(計時器響起)，不僅是東鐵的過海線，西鐵港島線和南港島線也影響了城巴的客量。過去10年，城巴的客量具體下跌了20%，所以這是城巴其中一個獨特的因素。此外，我還想指出一點，剛才Richard也提過，在2022年末計及防疫抗疫基金資助下，城巴虧損3億1,000萬元，而今年2023年則只虧損5,900萬元，虧損幅度已經大幅收窄。

主席：謝謝。然後是嶼巴.....OK，沒有補充？OK，謝謝。

時間緊迫，下一位是張欣宇議員。

張欣宇議員：主席，剛才多位同事都說得很好，談到大環境中的經營困難。就大環境而言，與以往比較，客量雖然不是大幅飆升，但也有溫和增長。至於油價，油價平穩，甚至比年初下跌些少。關於員工的加薪幅度，剛才工會議員也提到巴士營辦商的員工加薪幅度與市場相若，並非遠高於市場水平。甚至在政府隧道費方面，不管是西隧抑或大欖隧道的隧道費，都給予專營巴士相當大的優惠，但卻沒有看到過海巴士因為西隧隧道費便宜了那麼多而減價。

因此，各種大環境因素加起來得出的是遠超於通脹水平的加幅，我認為實在難以讓人理解，無論是從市民的感受而言抑或從我們看到的那盤數。此外，我想提出一個建議，我們來到這裏討論巴士加價，談論經營環境和數字，但翻看那份paper，當中連基本的breakdown也沒有，我們如何做出合理的理解和評估呢？巴士公司的收入、支出和不同方面的開支究竟有多少，我希望將來再討論巴士加價時，至少應該將最基本的breakdown給大家參考，這樣我們才有條件和基礎來指出，究

竟經營環境問題有哪些是自身管理所致，有哪些是大環境造成，希望政府可以考慮這個建議。

另外，剛才聽到城巴提到未來將推出“常客優惠”，我認為方向是正確的。現時例如從天水圍北前往港島的長途線，城巴的服務確實有優勢，其時間性和直通性比需要幾次轉車的鐵路快不少，但這些路線的票價相對於輕鐵和西鐵等其他交通工具較昂貴。所以，如果能提供“常客優惠”，我相信會令更多市民願意選擇使用巴士服務。希望你們能考慮會否在提供“常客優惠”時，也將天水圍至港島的跨海長線納入其中。

我最後想提出的是，我們現在希望能鼓勵更多不同類型的乘客乘搭巴士服務，當中如視障人士等乘客可能會遇到困難，因此他們只能乘搭其他交通工具。無論巴士公司還是政府，會否考慮在設備方面為視障朋友提供方便，讓他們可以將巴士視為恆常或經常性的選擇。這不僅方便市民，也能讓巴士公司的客源更多元化？多謝主席。

主席：你想問……政府？

張欣宇議員：第一個問題是要求政府提供資訊。

主席：OK，先問政府。

張欣宇議員：後面的問題是想巴士公司回應。多謝主席。

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。關於巴士公司的營運數據，剛才在巴士公司的簡介中也對工資上升等情況進行了分析，這些方面都有數據可供議員參考。我們會看看之後如何進行更多分析。今天聆聽了議員的意見後，我們會在進行更審慎和詳細的分析後再作出建議，同時也會諮詢交資會。[\[023324\]](#)

至於剛才張議員提到希望巴士公司在設施和服務上提供特別針對視障或殘疾人士的設施，(計時器響起)我知道巴士公司有下工夫，可否給巴士公司一些時間簡單說一說及回應張議員的意見？

主席：OK，好。視障人士方面，請九巴回應。

九龍巴士(一九三三)有限公司董事總經理：在輪椅方面，基本上新的巴士都有配備雙輪椅；而針對長者，我們已經在巴士上增設6個關愛座。[\[023420\]](#)

張欣宇議員：主席，我關注的是視障人士。

主席：視障人士。

九龍巴士(一九三三)有限公司董事總經理：至於視障人士，我們在深水埗區已試行了大約十五六個站，這些bus stop會發出聲音，方便視障人士乘搭正確的巴士路線。我們會繼續進行相關的工作，這方面也是我們希望做得更多的。

主席：OK，其他巴士公司有否補充？OK, Richard。

Managing Director, Citybus Limited: Chairman, Honourable Members, the focus on visually impaired and also hearing impaired individuals is massive now. In new bus technology, we're introducing visual screens set in the wheelchair chair bases. We also provide two wheelchair bases going forward. And our new mobile application next year will not just have a visual display but also a talking display for people in that category. [\[023457\]](#)

In terms of that as well, we're also engaging NGOs and charitable organizations that provide support to those user groups, both elderly and young people, and undertaking bus driver training where they actually are simulated to experience these things, so really upping the customer service.

主席：好，OK。下一位是林素蔚議員。

林素蔚議員：主席，聽了這麼久，很多同事都提到全球油價下跌，現時看到其他巴士公司賺取了數百萬至數千萬元，但有錢賺還加價，現在是要市民“埋單”。作為地區直選議員，昨晚我 [\[023545\]](#)

與很多殘疾人士會面，我為市民感到憤怒。為何這樣說？坦白說，我認為各方都有責任。舉例來說，如果巴士公司要加價，也應當有些user friendly的措施讓市民大眾看到。例如，港人經常北上，從西貢和將軍澳前往蓮塘或深圳灣口岸，無論怎樣呼籲也沒有人理會，我不知道是運輸署還是巴士公司的問題。

第二點，是關於分段收費。有同事提到，有趣的是從將軍澳前往長沙灣，九巴巴士來回實施兩段、三段的分段收費，市民會怎麼想？如果巴士公司能提供良好的公營運輸服務和巴士服務，市民自然不會批評你們，但你們在細微的地方也做得不好。

第三點，數天前有新聞報道指有殘疾人士的輪椅翻倒，司機雖有稍作幫忙，但最後卻“翹埋雙手”。我想問問巴士公司在訓練員工如何對待殘疾人士方面有否明確的指引？因為除了這則新聞外，我確實收到不少殘疾人士反映車長態度不太友善。主席，今時今日的香港社會，公交對殘疾人士一定要友善。若有這麼多問題讓市民感到反感，還提甚麼加價呢？主席，謝謝。

主席：好，對殘疾人士友善或司機態度，或者各巴士公司都回應好嗎？九巴是關女士。

九龍巴士(一九三三)有限公司車務總監：謝謝主席，多謝林議員的提問。在照顧殘疾人士方面，我們公司是不遺餘力的。就像我們剛才提到的，新的巴士都設置了雙輪椅座位，還有一個增設扶手的輪椅位。[\[023757\]](#)

在教導司機和車長照顧殘疾人士方面，我們有一套全面的訓練指引。如果我們發現司機在對待殘疾人士時可能有點兒沒有完全遵循指引的情況，我們會請他回到九巴學院繼續接受訓練。

林素蔚議員：主席，不好意思。主席，我相信大家都看到早幾天有一則新聞。

主席：或者你讓巴士公司各自先回應後再追問，好嗎？

林素蔚議員：好，謝謝。

主席：是，關女士，簡短回應，謝謝。

九龍巴士(一九三三)有限公司車務總監：沒錯，如果我們發現車長的表現不太理想，正如我剛才所說，我們會要求他回到九巴學院再接受訓練。

主席：好，接着是城巴。

Managing Director, Citybus Limited: I've already answered the point on bus captain training. Actually, we doubled the bus captain training since the middle of the COVID period and are really looking at the customer experience. And that includes dealing with users with disabilities, whether there are physical disabilities that can be seen or whether there are hidden disabilities. And that's actually a key area of focus. [\[023907\]](#)

The other thing is that improvement in infrastructure needs to be made. And that's a joint responsibility between the bus operators and the Government because infrastructure is actually key to people with disabilities.

I just want to touch on the fact that, you know, our focus is on growing our businesses, whether we do that through training (*The buzzer sounded*) or do that through investment. And we're in a loss-making position, but we're still investing, you know. We're investing to make the business better and stronger in the future.

主席：OK，嶼巴。

Operations Director, New Lantao Bus Company (1973) Limited: Thank you, the Member makes a very good point. We do have refresher training for all our drivers every so often, and disability awareness training is part of that, and more strengthen that, I think. I think it's very important that we give a very welcoming approach to these people with disabilities or mobility impairments as they come to our buses. [\[023957\]](#)

主席：江玉歡議員。

江玉歡議員：多謝主席。主席，就剛才多位同事的發言和巴士公司的回應，我認為討論相當之僵。在這方面，我不樂見大家的討論比較僵。我們談論的是公共服務加價，理論上要理性討論和有商有量。

現時提到的票價調整機制必須考慮市民的負擔能力和有關巴士公司的財務可持續性。大家必須公道，如果香港要吸引人投資，但另一方面不容許別人有合理利潤，我們如何吸引公司來港投資？當然，我不是說加幅要偏離市民的負擔能力，這是有待商榷的。現時較大的爭議是巴士公司每年來到立法會提出加價申請，我們都有很大爭論，但我認為必須尋求根本原因。

地下鐵路不斷擴張，巴士和地鐵兩者之間的競爭加大，本港也有人口變動。如果我們要求巴士公司加開更多路線，他們其實有機會虧損更多，政府必須審視有關路線計劃。此外，如果我們不能有效解決這個根本問題，日後可能沒有人想經營巴士服務，這其實是一種惡性循環，對嗎？我們越罵他們，他們就越不做或做不好。

我想問有關票價的調整機制。現時的票價調整幅度方程式主要考慮通脹因素和運輸業的工資。鑑於我剛才所說的載客量有很大的 fluctuation，而且交通網絡每年不斷改變，我們會否考慮參考其他地方，檢討票價調整幅度方程式？例如引入載客量的調整因素——capacity adjustment factor？謝謝。

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。現時行之有效的票價調整安排下的數個因素，即江議員提及的乘客量變化在當中也會反映，因為乘客量的變化影響到票務收入。巴士公司的財政、成本、收益、回報，以至過去和未來的預測，當中也已包含這個因素在內。

此外，議員也提到“鐵路為骨幹”政策。大家都明白香港是人煙稠密的社會，道路空間有限，所以我們要持續發展和有效運用道路資源。我們的運輸政策的確是以“鐵路為骨幹”，但專營巴士也擔當非常重要的輔助角色，因其服務靈活，也能在短時間內因應服務需求而作出調整。

我們因應鐵路不同的發展階段與專營巴士營辦商透過不同的巴士路線重組、班次調整、開辦一些新的不同路線和服務，切合市民的出行需要和新模式，我們會持續進行相關工作。謝謝主席。

主席：接下來，我又要再將會議議延長10分鐘，以便議員有足夠時間提問。接下來是陳克勤議員。

陳克勤議員：多謝主席。主席，我認為巴士車費的加幅很驚人，[\[024416\]](#)遠超市民的負擔能力。剛才同事提出了很多開源節流的方案，我認為非常可取，希望巴士公司回去認真研究。但這些措施某程度是“遠水”，難以救現時加價的“近火”。而我留意到政府在巴士加價的加幅中還有一招可以用，就是隧道基金。為何不運用隧道基金降低加幅？我看到九巴的隧道基金有4.5億元，如果能夠動用一部分，相信絕對可以將加幅降低數個percent，甚至一半以上。政府可否告訴我為何不動用基金？

剛才我聽到秘書長說“我們成立隧道基金是用以穩定票價，有需要就要拿出來用”。現時九巴的隧道基金明顯有4億多元也不動用，是否違反了成立隧道基金的原意，也沒有聽到議員和市民的訴求？我知道有些巴士公司的隧道基金可能只有數十萬元或甚至負數或只有150萬元，但可以讓巴士公司先拖欠。主席，你記得我們前兩天討論電費加幅，政府也是用電費穩定基金將兩電的加幅降到少於1%。現時巴士也有同樣的機制，為何不運用？電費的穩定基金可以先拖欠，可以是負數的，巴士公司的隧道基金為何不可以是負數？如果你能夠運用這一招，巴士的加價幅度便可以低一些。可否告訴我們為何不運用這一招？

主席：副秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。陳議員說得對，我們的確會透過隧道基金減低加價的壓力和升幅。過往大家也見到，譬如上一次我們處理加價申請的時候，最終行政會議批准的加幅扣減了一些隧道基金，令加幅降低，顯示隧道基金發揮其作用。

至於有些隧道基金沒有正數，其實隧道基金持續錄得隧道費流入，因為豁免專營巴士使用政府隧道的收費。但當巴士公司加價時，我們因為要減低加幅而批准一些支出，即巴士公司會在隧道基金中提取基金。如果其提取數額和其收入數額相等，隧道費基金便不會有淨流入。所以當基金結餘等於零，便不能再透過隧道費基金減低加幅。但當日後有變化，譬如當乘客量或其他因素令隧道基金的流入多了，又或者當巴士公司的盈利達到一定水平的時候，我們可以停止他們在隧道基金支取基金，基金便可以回復儲錢。我們透過這個機制，希望在加價的時候令加幅得以減免。

陳克勤議員：主席，秘書長回答了我(計時器響起)後面的問題，至於前面的問題，她沒有回答我是否動用隧道基金。

主席：用不用？

陳克勤議員：錢是死的，人是生的，你們不用就放在這裏，是沒有意思的。你們是否想收息？收息也不是放進庫房。

主席：秘書長。

運輸及物流局副秘書長2：謝謝主席。我們是會用的。上一次加價，我們已經使用過。對於這次加價，我們將在審視過該加價申請後，如果認為有理據加價，則在提交給行政長官會同行政會議考慮時，我們會將那個加幅一併計算在隧道費基金下可以扣減多少，進而使加幅可以減多少，這是我們會處理的。

主席：葉劉淑儀議員。

葉劉淑儀議員：主席，我剛才一直聆聽同事的發言，我覺得針對服務水平、意外率以及有否好好照顧弱勢人士是非常合理的。同時，關注巴士費用的加幅也非常合理。當然，這些最終還是由行政會議來做決定。然而，對於純粹針對企業在賺錢的情況下加價，我覺得不太合理。因為如果有些企業完全不能賺錢，除非他們的管理出現了很大問題，否則就反映了社會正在衰退。其實我們應該歡迎企業能夠在經濟低谷中走出來，慢慢恢復盈利。

不過，我要問各間巴士公司的是，近年來你們的乘客量已經增加，那麼你們的員工薪酬增加了多少？來年你們會如何增加僱員的薪酬？當然，我希望在你們獲得合理利潤後，除了回饋給市民外，也能夠將你們的福利轉嫁給員工。

主席：3間巴士公司都各自回應一下，好嗎？九巴。

九龍巴士(一九三三)有限公司董事總經理：其實我們也有提到，疫情那幾年客流量相對較少，這是因為疫情的關係。但實際上，相較於疫情前，現時的客流量下跌了9%。正如剛才提到的，最大的根源是鐵路的膨脹，過去幾年鐵路吸引了很多我們的乘客。

至於疫情過後，我們根據合理的薪金水平增加了員工的薪金。現時員工的基本收入有所提升，聘請司機也相對容易了很多。關於我們如何更好地對待員工，九巴一定會盡責任做到最好。

葉劉淑儀議員：增加了多少percent呢？可否說出來？

[\[025026\]](#)

[\[025113\]](#)

主席：目前有沒有這個數字？

九龍巴士(一九三三)有限公司財務總監：自2017年以來，我們 [\[025117\]](#) 在員工薪酬方面的累計加幅已達到23%。

主席：城巴呢？

Managing Director, Citybus Limited: Thank you. As mentioned, looking after our staff is a key, and applying appropriate wage increases so we can not only recruit staff but also recruit good staff and invest in their training. And critically, when we're doing that, we're looking at a reciprocal spend within the economy. You know, between the franchised bus companies, we are employing almost 15 000 staff across all the franchised bus companies. And we have to think, you know, about maintaining a level of stability for them, we have to think about how we can recruit them, and we have to think about reciprocal spend in the economy. If we don't have enough staff, we can't operate our businesses. We can't grow our businesses, and we can't take our businesses forward and provide a vital public service. [025130]

主席： 嶼巴。

葉劉淑儀議員： 加幅是多少？想知道員工的加薪幅度。 [025219]

主席： 員工，是。The salary increase for your staff, the rate?

Managing Director, Citybus Limited: Yep, so, similar situation. During [025227] the COVID period, we worked with our staff and trade unions to suppress wage costs. But in 2022, as we started to emerge out of the first phase, we awarded 4.5%; in 2023, 4.3%; and this year in 2024, 3.6%. So sharing with our staff the recovery is absolutely critical. We're also taking initiatives around the accidents, complaints and attendance at work, where we've worked with the trade unions to share the benefits that we generate.

主席： OK, thank you。接着是嶼巴。

新大嶼山巴士(一九七三)有限公司董事總經理： 多謝議員的提問。我們簡單回應一下。你提到我們自上次加價至今，我們主要的職員都是前線的車長，由上次加薪至今，加幅為8%。這一點在剛才的PowerPoint中也提到。至於明年的加幅，我們目前還未討論，因為我們通常是在年中才進行討論。但在這方面請放心，我相信多間巴士公司一定會繼續提供很好的福利給同事，因為我們本身很難聘請員工，這個行業招聘車長是困難的。好，謝謝。[025305]

葉劉淑儀議員：你們的加幅比立法會議員的更好。

主席：最後是我提問。事實上，蝕本生意是沒人做的，作為對 [025357] 民生有很重要影響的公共事業公司，做好經營是很重要的。事實上你們巴士公司都有資產需要更新、員工需要加薪，按社會狀況或通脹進行合理的加價或獲取合理的利潤，我相信市民是可以理解的。但是，過程當中最重要的是公開透明。

我們看到過去幾年巴士公司都有加價。根據文件，我注意到九巴和嶼巴的經濟狀況或經營狀況有所好轉。然而，我們看到城巴似乎沒有任何起色。回看2022年，城巴虧蝕了3,000萬元，而在加價後，2023年的虧損反而更加嚴重，達到了5,000萬元，這似乎有些不尋常。因此，我們查閱城巴的文件以了解有關情況。根據城巴母公司漢思的文件顯示，有幾筆費用我希望城巴可以幫忙澄清一下。

你們與善水簽訂了一份協議，每年支付2,000萬元作為顧問費，接着再加上500萬元花紅。這筆錢究竟是甚麼？在城巴這樣的經營狀況下，城巴還需要在市面支付一筆如此巨額的顧問費和花紅給其他公司。另外，據聞一些巴士研究者告訴我，城巴向股東派發了4.5億元的現金股息。城巴是否讓人覺得城巴向股東派息，但卻要市民“埋單”？結果是你們的經營數字一直都不佳，而市民的感覺是車費加完再加、加完又加，是這樣的感覺。因此，希望趁此機會讓城巴針對善水的協議和城巴是否派了4.5億元股息作清楚的解說。在這樣的經營狀況之下，城巴還派發這麼多股息，是否一個合理的數字？謝謝。

或者請城巴的代表。

Managing Director, Citybus Limited: Thank you. In terms of answering [025652] the Chairman's question, all companies need to make money, and ultimately parent companies or holding companies also need to return a profit in respect to that. So that is absolutely a critical factor, and that drives future investment, it drives change, and it drives the evolution of our business. You know, we are not here today to talk about the specifics. But actually when you look at the structure of all franchised bus companies, they have holding companies and ultimate parent companies.

In terms of profitability thing, we've had talks on a number of occasions. And we can see the improvement in reducing the lost position year on year when we remove the anti-epidemic subsidies. You know, as I noted earlier on, we had a cost reduction of 5.2%, from 2022 to 2023, that's \$144 million. Last year, it's coming out about 4%. So every single year we're making economies to offset increases in fares and ensure that we're realizing capital for investment. (*The buzzer sounded*) But still the base fare is too low to generate enough cash.

主席：似乎你們也承認了有派發一些股息給股東，同時在開支方面也有一些情況。我相信開源節流是每間公司的責任。如果你們把一部分錢派發給股東，然後在票價上又向市民實施較高的加幅，例如提高到9%。我記得在2021年已經讓你們提高了12%，接着你們的數字顯示一直都虧蝕，市民看起來城巴表面上是很慘的、沒有賺錢；但原來你們這邊把錢拿去分紅，市民會有另一種感受。

希望你們在申請加價和作出派股息的決定時，都要顧及市民的感受，否則你們這邊分紅，那邊就要市民替你們“埋單”，這種狀況，我相信市民未必十分贊成。我也希望政府方面要研究清楚城巴的一些顧問協議、顧問花紅甚至其內部的管治情況。是否在這段時間聘請了很多顧問，並且每個月支付高額薪金？這種狀況會令公司不斷虧蝕，但不斷虧蝕不是正常的狀況，希望當局能了解一下。謝謝。

我們今天的會議沒有其他事項，會議到此結束。謝謝。
