

「致謝」凝聚共識 發展只爭朝夕

守護好市民錢包

立法會一連三日辯論施政報告致謝動議。「致謝」是立法會傳統，在實際操作層面上，這是立法會就施政報告進行深入討論、助力落實各項政策的過程，體現的是行政立法良性互動，進一步凝神聚力，推動香港由治及興。

上月16日，行政長官李家超發表了任內第三份施政報告，報告以「齊改革同發展 惠民生建未來」為主題，主動對接國家發展戰略，並就鞏固香港國際金融、航運和貿易三大傳統中心地位、發展創科產業作出一系列部署，例如成立國際黃金交易市場、設立香港海運港口發展局、推動高增值海運服務業、試行低空經濟、推動第三個「InnoHK創新香港發展平台」等，不少政策是前所未有的，而改革是整份報告的主旋律。

施政報告發表後，獲各界高度評價。各項民調結果顯示，支持率由六成半至七成八不等，反映這是一份接地气、能落實、有大局觀、得到民意認同的施政報告。更令人印象深刻的是，特區政府迅速行動。例如在拓展國際市場方面，特區官員紛紛前往中東、歐洲、東南亞等地訪問。李家超昨日啟程前往秘魯出席亞太經合組織會議，有助香港開拓南美市場。發展新質生產力也取得

不少新進展，有時一日之間就有個多活動舉行、多項政策出台。

在昨日的立法會上，議員對施政報告給予高度評價。有議員指出，施政報告體現政府銳意改革，進取有為，全面回應社會各界的訴求，其中在經濟發展方面着墨甚多，除了用好傳統產業優勢，香港更需要優化人才環境，將香港發展成國際高端人才高地。施政報告還推出優化居屋分配機制、為劏房制定合格標準等措施，讓發展的成果惠及基層，更好地推動社會和諧。

有議員表示，認同施政報告提出要因地制宜，發展新質生產力，在融入國家發展大局的同時，亦要與世界接軌，但不局限於歐美市場，要拓展更廣闊的市場。特區政府推動香港與中東市場的聯繫，重啟伊斯蘭金融等，都是很好的開始。還有議員表示，過去三年來，特區政府改變了以往積極不干涉的施政理念，以產業政策為突破點，發展經濟和新質生產力，並取得一定成績。

在百年大變局之下，香港目前處於發展的關鍵階段，既有機遇，也有挑戰，而機遇大於挑戰。在「愛國者治港」之下，行政立法良性互動，這對特區政府抓住國家新一輪改革開放的契

機，發揮好香港「一國兩制」的優勢，落實施政報告中的各項改革舉措大有助益。正如中央港澳工作辦公室、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍指出，今日之世界非昨日之世界，香港發展不能僅靠傳統優勢「一招鮮，吃過天」，必須銳意改革，主動作為，在變局中打開香港新天地。

落實施政報告既需要行政立法充分配合，亦需要社會各界特別是工商界共襄盛舉。工商界和企業家是香港的建設者、貢獻者、受益者，而不是旁觀者。以發展創科為例，特區政府推出政策規劃，具體怎麼做需要工商界發揮主力軍作用。再如香港旅遊資源豐富，擁有多元文化、優美海濱和大量離島，只有工商界積極參與，才能讓「無處不旅遊」變成事實。

說到底，建設美好香港需要群策群力，推動改革舉措離不開眾志成城。特區政府落實施政報告，做好為民服務，這本來是應盡之責。立法會致謝動議充分反映了香港民心民意，更重要的是，通過深入討論，凝聚共識，進一步完善政策並助力政策的落實，在推動由治及興的過程中，讓香港在強國建設、民族復興中更好發揮作用，作出更大貢獻。

巴士公司去年已申請加價，今年又獅子大開口，向政府申請的加價幅度據說遠高於通脹率。市民利益無小事。立法會交通事務委員會下周五將開會討論有關事宜，有議員指出近年市道不佳，不少市民收入減少，過高加幅會導致市民百上加斤。議員要求政府在處理有關加價申請時，兼顧巴士公司財政狀況和市民承擔能力，嚴格把關。

巴士公司加價的理由，無外乎營運成本上升、收入減少甚至是虧損。但這是否事實的全部呢？九巴母公司早前召開股東會，透露2022年和2023年盈利都超過1億元，今年上半年盈利亦逾億元，可見經營巴士服務仍然是一門賺錢生意，分別只在於賺多與賺少而已。

再看城巴，即使在前幾年疫情之下，亦獲得私人基金收購股份。今年5月，一家本港上市公司作價27億元，購入城巴母公司持有的約54%股權，使其持股量由約15%增至七成，成為大股東。商家無利不起早，如果不是看好巴士

業務的發展前景，又怎麼會作出此項重大投資呢？

事實上，隨着香港經濟持續復甦，遊客數量持續上升，公共交通事業未來的盈利空間更大。特區政府處理有關加價申請時，要認真研究巴士營運成本問題，既要考慮其票價收入，亦要考慮其他收益，包括廣告收益，作出合理決定，守護好市民的錢包。

香港巴士服務質素一向不錯，近年更有改善，包括在停靠站設置電子指示牌，顯示下一班巴士的抵達時間，方便乘客做好時間預算。另一方面，巴士車資不斷增加，市民出行成本水漲船高，也是不爭的事實。特別是對於居住偏遠地區的基層市民來說，交通費已成為一大負擔，甚至影響部分市民的就業意欲。

如何既讓巴士公司有利可圖，又能減輕市民負擔？善用專營巴士豁免隧道基金是方法之一，巴士公司開拓其他非票務收益是方法之二。不管怎麼說，企業在追求盈利和股東利益的同時，也要負起社會責任。

三巴申加價6%至9.5% 遠超通脹

議員倡善用「專營巴士基金」抵銷加幅

巴士公司又申請加價，據了解，九巴、城巴、新大嶼巴士分別向運輸署申請加價逾6%至9.5%，加幅遠超通脹率，被質疑是「獅子開大口」。有立法會議員認為，應檢視現行的巴士加價審批機制，參考港鐵做法，設特定機制與通脹掛鈎，每年自動調整，省卻繁複程序；有議員則擔心若改變機制，可能出現年年加價情況，認為政府應做好把關工作，審批時考慮市民承擔能力。

九巴、城巴昨日證實已申請加價，九巴稱市民改變出行習慣和鐵路競爭，令營運成本上漲；城巴亦表示，客量未恢復至疫情前水平，故需要加價。運輸署表示，會做好把關工作，審慎處理票價調整申請。

大公報記者 鍾佩欣

各間專營巴士公司對上一次是於2022年申請加價，去年6月獲政府批准加價3.9%至7%，低過申請加幅（詳見表）。立法會交通事務委員會下周五開會，討論巴士加價事宜，據了解，城巴申請加價9.5%、九巴申請加價6.5%，新大嶼巴士申請加價逾6%。

搭通宵巴士 車費吃不消

對於巴士公司再加價，市民普遍不同意。居住紅磡的鍾小姐在黃竹坑上班，每日來回車費約30元，「如果加價一成，每日車費加三元，一個月就90元，不可以接受。」在灣仔上班的梁小姐，每日由元朗乘搭巴士返工，放工乘搭通宵巴士，來回車費共約63元，加價後每月開支增加逾百元。

現行的巴士票價調整機制，是根據《公共巴士服務條例》，專營巴士的車費需按照由行政長官會同行政會議釐定的車費等級表收費。政府在評估巴士公司的加價申請時，需考慮六個因素。審批過程中，政府需適時諮詢立法會交通事務委員會和交通諮詢委員會，最終由行政會議決定是否批准。

倡用工資中位數升幅封頂

實政圓桌立法會議員田北辰認為，多重申請機制流程擾民，建議為專營巴士公司訂定每年一度的車費調整機制，並與通脹率掛鈎，同時參考工資中位數升幅修訂，「通脹超過工資中位數升幅，就用工資中位數升幅

封頂，日後都不會出現（巴士公司）一個加多一點一個又加少點。」

立法會交通事務委員會主席陳恒鑠認為，巴士調整票價不應完全跟貼港鐵，他稱港鐵「可加可減機制」引來不少反對聲音，而現時的巴士加價最終決定權，仍取決於政府。他建議政府參考今年約2.5%通脹率、巴士公司和財務狀況及其他收益作平衡。同時，2023年「專營巴士豁免隧道費基金」仍存有四、五億元結餘，他認為政府應善用「基金」，以抵銷加價幅度。

香港新方向新界北立法會議員張欣宇表示，過去一年經營環境已有改善，巴士公司加價幅度應低於通脹率，他認為不需要動用「基金」紓緩加價比率。

翻查立法會文件資料顯示，截至2022年12月底，九巴在「專營巴士豁免隧道費基金」戶口有約4.5億元。消息指，若動用「基金」紓緩加價，加幅有望抵銷2%至3%。

城巴昨日回覆表示，今年一月已申請票價調整，以應對燃油及工資等多項成本上漲的壓力，惟申請尚待批准，意味票價已維持逾一年未有調整。

九巴表示，申請加幅已平衡財務上可持續發展的需要，及市民接受程度，期望政府盡快處理，並考慮運用「專營巴士豁免隧道費基金」以減少乘客的承擔。

運輸署表示，政府正按照既定程序審批，一如以往做好把關工作。



城巴
↑約9.5%



九巴
↑6.5%



新大嶼山巴士
↑逾6%

近年申請加價及實際調整幅度

	2022年 申請加幅	2023年 6月18日起 平均加幅	2024年 申請加幅*
九巴	9.5%	3.9%	6.5%
城巴**	專營權一： 票價劃一調高 2元	4.9%	約9.5%
	專營權二： 23%，機場特快 巴士線（A線及 NA線）50%	4.2%	
龍運	8.5%	4.2%	-
嶼巴	9.8%	7.0%	逾6%

*消息人士透露申請加幅

**城巴及新巴於2023年7月1日起合併

資料來源：運輸及物流局、大公報整理

基金結餘逾4.5億

【話你知】行政長官在2018年施政報告宣布，豁免或代繳專營巴士使用收費隧道（包括政府隧道和以「建造、營運及移交」模式營運的隧道）和青馬及青沙管制區的收費，以減輕其加價壓力，讓市民直接得益。

豁免隧道費撥入基金

政府於2019年2月起，豁免專營巴士使用政府隧道及管制區的收費，專營巴士營辦商需將節省下的隧道費，儲存在其設立的專用基金賬目，即「專營巴士豁免隧道費基金」。當專營巴士營辦商申請加價，而行政長官會同行政會議認為有合理理由調車費時，該專營巴士營辦商需先利用基金的結餘抵銷加幅。

根據運輸及物流局去年3月提交立法會的文件顯示，截至2022年12月底，九巴的隧道費基金結餘高達4億4880萬元，龍運為150萬元，城巴兩個專營權的基金結餘分別為30萬元及110萬元，嶼巴的為2萬元。

「桃芝」掠港 八號波至少維持至早上10時

【大公報訊】記者賴振雄報道：熱帶氣旋「桃芝」逐漸靠近廣東沿岸，天文台昨晚11時10分改發八號烈風或暴風信號，並至少維持至今日上午10時。教育局昨晚宣布，所有上午校及全日制學校今日停課。另一熱帶氣旋「天兔」正位於菲律賓以東海域生成，料於未來一兩日大致移向呂宋海峽一帶，其後路徑存在變數。

在今晨1時，熱帶風暴桃芝集結在香港之東南偏南約150公里，預料

向西緩慢移動，靠近珠江口一帶。按照預測路徑，「桃芝」今早最接近珠江口，在本港以南150公里左右掠過，展望今日有狂風驟雨。

11月出現4風球創紀錄

踏入11月，西北太平洋一度同時有四個熱帶氣旋，雖然熱帶氣旋「銀杏」已經消散，但餘下的「桃芝」、「天兔」與「萬宜」，目前維持「三旋共舞」現象。天文台昨日表示，11月同時有四個熱帶氣旋在西

北太平洋出現，是天文台自1961年有完整紀錄以來首次。



▲天文台昨晚改發八號風球，市民趕忙回家。大公報記者麥潤田攝

估算賣地收入須審慎



透視鏡 蔡樹文

有立法會議員向當局詢問，財政預算案預計本年度賣地收入約330億，但截至10月底，最新財政年度招標售出的土地，以及涉及私人協約、契約修訂、換地等土地交易的收入，合共約37億元，與目標有較大落差，當局回應表示計劃於明年的預算案中更新地價收入估算。

本財政年度剩餘的時間不多，以目前的地產市道，政府暫時只會推出中小型土地招標，要實現全年約330億賣地收入的目標，難度相當大。儘管賣地收入

未如理想，特區政府仍然財政穩健，應付日常運作支出沒有太大問題，但賣地收入較預期低，勢影響政府「減赤」時間表，在制定政策時亦要特別量入為出。

即使特區政府有能力透過發債應付公共開支，社會十分關注政府如何處理好「減赤」時間表與發債規模之間的關係，畢竟發債或多或少是「先使未來錢」，必須小心規劃發債規模。此外，庫房收入長期以來依賴賣地，地產市道是動態多變，在評估賣地收入時必須審慎，再審慎，避免出現大幅差距。