

加價成負擔 政府須把關

百物騰貴的迹象似乎未有終點，近日公布兩間電力公司中電及港燈明年按年加淨電價約 1%，另一方面運輸署接獲三間專營巴士公司加價申請，包括已於去年加價獲批的九巴及城巴公司，據悉是次申請加幅高達 6% 至 9.5%，以及房委會商業樓宇小組委員會近日通過由明年起上調房委會轄下停車場收費，各類型車輛的露天及有蓋泊車位月租加 50 元至 200 元不等。面對排山倒海的「加風潮」，受影響的自然是一眾香港市民。

巴士加價方面，雖然專營巴士公司面對經營成本壓力及油價負擔，但目前香港經濟市道不景氣，市民收入相對減少，巴士票價過高會加重市民出行負擔。因此，巴士公司除了考慮整體實際財務情況外，還應顧及市民的負擔能力，例如參考現時約 2.5% 通脹率作為考慮因素。此外，現時「專營巴士豁免隧道費基金」仍存有四五億元結餘，當局應善用「隧道基金」以抵銷加價幅度。

另一方面，專營巴士公司經常靠加價來維持服務，建議政府可協助營辦商開拓更多非票務收益，避免把營運成本轉嫁於市民身上，例如政府可協助推動巴士公司合作，於隧道出入口位置興建大型轉車站，站頭並設有各類便民等商業或零售用途設施。同時，建議其他專營巴士公司可參考九巴開設月票等套票方式，加強

乘客的乘搭穩定性。既然運輸部門容許巴士開拓不同的非票務收入，巴士公司便應善用該優勢增加利潤，多措並舉取代加價的需要。

至於兩電加價，港燈來年淨電價加幅為 0.9%，而中電則為 0.98%，表面看似幅度輕微，但據資料顯示，已是略高於去年兩電公布 2024 至 2028 年發展計劃中對 2025 年的預計加幅(0.7%及 0.8%)。有報道亦回顧了電費歷年累計加幅指出，由 2010 年至 2023 年，中電電費累計加價高達 68.6%，港燈累計增幅達 64.4%，一度超過本港家庭每月收入中位數同期升幅 (62.9%)。至今年因燃料調整費持續下調，兩電淨電費才因而「有得減」，家庭收入累積升幅 (64.6%) 才可追過電費累積加幅 (38%至 56%)。

事實上，本港電價分別由基本電價以及燃料費兩部分組成，明年 1 月最終淨電價的加幅輕微只因燃料費近月得以下調，才出現電費加幅少於 1%的結果。一旦明年燃料費價格進一步上升，市民感受到的電費壓力絕對比是次申請的 0.9% 為多，未來仍難以避免加價的壓力。故此，建議政府長遠考慮向內地購買核電，將電力分配予兩間電力公司，以降低電力成本。

原則上行政會議及政府在審批加價時會考慮市民承擔能力和經濟狀況，目前影響經濟因素未明朗，市民收入未見理想增長，當面對公共收費年年加幅每每遠高於通脹，相信市民較難接受。期望當局做好把關，在企業營運及市民承擔能力中取得足夠平衡。

立法會議員 周浩鼎