

立法會交通事務委員會

鼓勵紅色小巴轉以專線小巴經營

目的

當局現正研究推出一項試驗計劃的可行性，以協助一直行走西鐵服務範圍內的紅色小巴(紅巴)司機轉為營運行經三號幹線的專線小巴服務。本文件載述有關試驗計劃的大綱，以及當局就交通諮詢委員會工作小組(工作小組)對專線小巴營辦商的遴選準則及計分制度的建議的考慮結果。

背景

政策方向

2. 專線小巴營辦定期班次服務，行駛固定路線，其服務水平和票價受運輸署規管和監察。紅巴的服務和票價則不受規管。政府的既定政策是鼓勵紅巴轉為專線小巴經營，以確保服務質素。為配合這項既定政策，若當局認為個別快速公路需要並適合供公共小巴行走時，會在有關地區引入以專線小巴形式營運的公共小巴服務。

紅巴轉以專線小巴經營的進展

3. 目前，全港共有 2 621 輛專線小巴(佔全港公共小巴大約六成)，行走 347 條固定路線，及 1 729 輛紅巴，行走大約 140 條不固定的路線。過去三年，共有 261 輛紅巴轉以專線小巴經營，令專線小巴的總數增加 11%。運輸署不時策劃及制訂新的專線小巴路線組合，公開招標，並邀請所有公共小巴營辦商(包括紅巴營辦商)在這些專線小巴營辦商遴選中提交申請。

近期的發展

4. 二零零三年六月，一群營運新界西北至市區服務的紅巴司機強烈要求當局開放三號幹線供紅巴行駛，理由是西鐵通車後會令紅巴乘客減少，大大影響司機的生計。當局理解他們的憂慮。運輸署與這些紅巴司機的代表保持緊密聯絡，探討可協助這些司機的措施。

5. 二零零三年七月，交通諮詢委員會(交諮會)決定成立交諮會工作小組，檢討專線小巴營辦商的現行遴選準則及計分制度，以提高紅巴營辦商(特別是規模較小的營辦商)轉以專線小巴經營的機會。工作小組亦研究了一些實際措施，以協助規模較小的紅巴營辦商參與遴選，以及加強公共小巴業界對遴選準則及計分制度的認識。本年八月，議員已從立法會 CB(1)2359/02-03(01)號文件中得悉工作小組對遴選準則及計分制度的建議。

專線小巴行走三號幹線試驗計劃

6. 行駛新界西北路線的紅巴司機促請當局研究推出可行計劃，開放三號幹線供他們行走，以提高其服務的競爭能力。我們考慮過紅巴司機代表在數輪討論中提出的意見後，為試驗計劃擬訂一套大綱。

擬議專線小巴試驗計劃大綱

附件 A

7. 附件 A 載有試驗計劃的要點。

公共小巴業界及受影響紅巴司機的反應

8. 二零零三年十月十七日，新界西北紅巴營辦商與運輸署開會時，表示接納上述試驗計劃大綱。他們認為這個方案可以讓所有有意參加試驗計劃的現有紅巴司機都有參與的機會，符合他們的要求，因此表示支持。他們亦同意在試驗計劃開始首天就以專線小巴的模式提供服務。

9. 此外，在二零零三年十一月六日，運輸署分別與紅巴及專線小巴業界舉行會議，以收集他們對擬議試驗計劃大綱的意見。大部分的紅巴代表都取態中立，沒有提出意見。惟其中一名代表詢問，若現有行走與其他快速公路平行的走廊的紅巴營辦商，就有關的快速公路例如東區走廊及吐露港公路提出類似的要求，當局會否以相同方法處理。當局認為，有關的擬議試驗計劃是有鑑於新投入服務的鐵路(西鐵)對區內現有的紅巴司機所帶來的影響，故此是非常特殊的情況。我們沒有計劃考慮於其他快速公路實施同類試驗計劃。

10. 為使行走元朗至荃灣／佐敦道路線但不停固定站頭的紅巴司機(俗稱“公海”司機)都知悉這項擬議試驗計劃，運輸署於二零零三年十一月十四日在青山公路沿路適當地點向紅巴司機派發一份附連簡單問卷的單張。當局亦已在十一月二十一日舉行簡介會，向有意參與的紅巴司機介

紹擬議試驗計劃的內容。這有助提高試驗計劃的透明度。

有待考慮的事項

11. 根據擬議試驗計劃於同一組內的登記紅巴司機有可能基於各種原因，對組成公司的安排及規定不能達致共識。處理這個情況可採用以下的方法：

- (a) 取消該組參與計劃的安排；
- (b) 組內司機以“少數服從多數”的方式調解異議，惟決策過程必須對所有司機公平公開；或
- (c) 若有關司機意見分歧而分成人數相若的兩個小組，當局可考慮讓兩個小組合辦同一條專線小巴路線。

12. (a)項或過於嚴緊，而(c)項則會在運作和規管方面造成嚴重的問題。(b)項是折衷的方案。不過，或會有紅巴司機不打算加入有關公司並反對這個方案。大家或許需要接受難有萬全之策一定可以確使所有有關的紅巴司機都可參與試驗計劃。

13. 因此，在決定實施試驗計劃之前，所有擬參與的人士須清楚理解，他們必須以合理的方式及獲有關司機同意下，解決開辦服務所遇到的困難。簡單來說，是否進行有關的試驗計劃，要視乎自組公司的司機是否能和諧合作。如果有關司機不能達成共識，運輸署或會終止有關路線甚或整個試驗計劃。

專線小巴營辦商的遴選準則及計分制度

附件 B

14. 工作小組建議的計分制度載於附件 B。當局已透過定期與紅巴及專線小巴營辦商分別舉行的會議，以及運輸署與其他有關團體的會議，徵詢公共小巴業界的意見。運輸署亦收到由公共小巴營辦商組成的一個聯盟的陳述書。整體來說，紅巴業界歡迎就現行遴選準則及計分制度作出的建議修改。他們認為作出修改後，與規模較大的營辦商一同競投時，可提高他們的機會。專線小巴業界方面，數名主要營辦商認為，由於新的計分制度中“新加入專線小巴行業”的因素最高評分由 10 分增至 15 分，對專線小巴營辦商有欠公平。此外，他們亦大力反對表現差劣的現有專線小巴營辦商最高可被扣 20 分的做法。專線小巴業界大體上歡迎在

附件 C

增延的計分制度中，總分由 100 分提高至 135 分，以顧及重大的基建設施改變。附件 C 扼錄諮詢期間公共小巴業界提出的主要事項，並載述當局考慮的因素。

15. 總括來說，當局接納工作小組整套建議的內容，惟有兩項準則會再作修訂。其一是有關提供長者票價優惠的最高評分(即凡向長者提供半價或更高的票價優惠可獲滿分)。其二是正如附件 B 第二點所載，修改根據申請人過往作為專線小巴營辦商的表現而加減分數的現時計分安排(即採用平衡的計分制度，如過往作為專線小巴營辦商時表現差劣最高可扣 10 分，表現優良則最高可獲 10 分)。

未來路向

16. 我們的目標，是在考慮所有意見後訂定三號幹線的專線小巴試驗計劃，並在二零零三年十二月底左右開始接受現有紅巴司機申請登記。歡迎議員提出意見。

環境運輸及工務局
二零零三年十一月

擬議專線小巴行走三號幹線試驗計劃大綱

開辦三條路線

1. 試驗計劃下將有三條路線，分別是元朗至荃灣、佐敦及旺角。這些路線以現有紅巴沿青山公路行走元朗與市區之間路線的起點／終點為藍本。

現有紅巴司機的登記事宜

2. 運輸署將會設立中央登記冊，公開讓現有紅巴司機申請登記。提交的資料會與運輸署在二零零三年五月至九月期間進行的交通調查線調查的結果，以及有關公共小巴商會提供的資料作核對。每名申請參與試驗計劃的司機，可以選擇加入中央登記冊內三組分別代表三條擬辦專線小巴路線的其中一組。當局會成立評審委員會監察登記程序，並會成立上訴委員會審議上訴個案。上述委員會將由運輸署、警方及民政事務總署的代表組成。交通諮詢委員會將獲邀提名一位委員加入上訴委員會。

3. 此外，現時亦有“公海”司機行走元朗與荃灣／佐敦道之間的青山公路走廊。雖然他們行走的車程數目不一，亦不停固定總站，不過亦符合資格申請登記。

把經營權授予登記司機自組的公司

4. 在中央登記冊每個組別內登記的司機，有權透過司機自組的公司營辦有關的專線小巴路線。登記冊內有關組別的現有司機會成為公司的股東。運輸署不會接受在中央登記冊同一組別內登記的司機以不同組合各自進行投標。換言之，在中央登記冊同一組別內登記的所有司機達成共識，是實行該路線試驗計劃的先決條件。這項安排可讓所有登記司機參與試驗計劃，避免因有司機按不同組合登記進行競投而需要抽籤，而令部份已登記的司機因不中籤而不能參與試驗計劃。

5. 登記冊上的三組現有司機可自行決定尋求有關的小巴商會或任何其他人士的協助，以進行開辦路線所需的籌備工作及安排，包括成立公司、租車、司機編更等。有關公司須自行聘請經理。

6. 有關組別的司機必須先成立公司，並與公共小巴的車主達成租車安排，提供小巴以營運有關的專線小巴路線，運輸署才會為該專線小巴服

務發出客運服務牌照。當局會向有關公司簽發牌照，而不會把牌照發給個別的司機。

試辦的服務將以專線小巴服務模式運作

7. 在試驗期間，上述三條路線會按專線小巴服務模式運作，有關的公共小巴的車身均會髹上綠和黃兩種顏色。這些車輛會獲准按核准路線行走三號幹線。當局會事先定出行走這些路線的車輛的總數，大約為 60 輛（即每條路線 20 輛）。

運輸署只規管票價及服務事宜

8. 運輸署會規管試驗專線小巴服務的票價及服務事宜。該署不會對每家公司的現有司機人數設定任何限制，而編更則屬公司內司機之間的內部管理事宜／協定。假如參與計劃的司機不和令服務受到嚴重影響，運輸署會終止這項試驗計劃。

試驗期

9. 試驗計劃的試驗期會不超過六個月。

試驗期間有關小巴車輛的規定及替換問題

10. 正如規管其他一般專線小巴的運作一樣，運輸署會在專線小巴服務詳情表規定試辦路線的車輛編配安排，並會為各條路線分別備存一份車隊核准清單。假如在試驗期間小巴車輛因運作理由而需要替換，運輸署會按現行做法批准改用其他小巴車輛。

如試驗計劃效果理想 - 會把專線小巴路線經營權直接授予現有公司

11. 當局會按下列考慮因素評估試驗計劃效果是否理想：

- (a) 公司的表現符合發牌條件及詳情表的規定；
- (b) 是否有不當行為或情況：投訴的數目會歸入此列；如投訴成立，當局會發信警告給有關的公司；以及
- (c) 專線小巴試辦服務有合理的使用率，其營運在交通運輸角度有充分理據。

如試驗計劃效果理想，試驗期結束時，營辦有關專線小巴路線的公司會直接獲授權營辦該條路線。

12. 試驗計劃效果若未如理想，該計劃便會在試驗期期滿時終止。不過，假如試驗計劃是因公司表現欠佳而終止，但乘客就有關服務仍有很大的需求，運輸署會研究應否公開遴選營辦商，繼續營辦有關的專線小巴路線。

二零零三年十一月

建議的專線小巴營辦商遴選計分制度

主要遴選準則	評審因素	建議計分制度	
		給與最高評分的準則	最高評分
申請人的管理能力 (27.5 分)	• 申請人從事公共運輸服務的經驗	• 8 年或以上	+2.5
	• 在所需小巴車隊中屬申請人名下車輛所佔的百分比	• 擁有 75%或以上 (以下列方式擁有小巴會獲得評分— <ul style="list-style-type: none"> ▪ 個人名義的申請人：小巴由申請人或其配偶擁有 ▪ 公司申請人：小巴以該公司名義註冊或由該公司的股東 / 董事或其配偶擁有) 	+10.0
	• 改進司機行為和駕駛態度的培訓	• 向司機提供培訓	+5.0
	• 經營和加強服務的計劃	▪ 更新車輛計劃	+5.0
		▪ 其他營運及監察建議，例如聘用車隊經理、成立乘客聯絡小組、進行乘客意見調查等	+5.0

主要遴選準則	評審因素	建議計分制度	
		給與最高評分的準則	最高評分
擬使用車輛的質素 (35.0 分)	• 車齡	• 車隊的平均車齡是兩年或以下 (以車輛首次登記的日期為準。訂購新車的單據或保證在申請獲批後購買新車的承諾書, 會接納為使用新小巴的證明)	+15.0
	• 環保車輛數目	• 車隊全部屬歐盟 III 型的柴油、石油氣或電動小巴	+5.0
	• 擬使用的車輛在過去三年的驗車記錄	• 100% 合格率	+10.0
	• 為殘障人士提供的設施	• 為殘障乘客提供點字車牌號碼牌、防滑地台、優先上車或預留座位安排等	+2.5
	• 車上裝設的安全設備	• 裝設超速顯示器、安全帶等	+2.5
申請人的財政資源 (5.0 分)	• 流動資金數額	• 每部小巴不少於 50,000 元	+5.0
擬提供的顧客服務 (7.5 分)	• 為乘客提供的設施	• 在車上裝設扶手或其他設備	+2.5
	• 其他創新而實際的建議	• 提供司機制服、在總站展示小巴服務資料 / 設置意見箱等	+5.0
新加入專線小巴行業 (15.0 分)	• 申請人經營的專線小巴數目	• 現時沒有經營專線小巴	+15

主要遴選準則	評審因素	建議計分制度	
		給與最高評分的準則	最高評分
票價 (10.0 分)	• 申請人建議的票價水平	• 建議的票價為運輸署指明的最高票價的 75% 或更低的百分比	+7.5
		• 提供長者票價優惠	+2.5
基建設施改變所造成的影響* (35.0 分)	• “現有”車輛的百分比	• 車隊全部使用“現有”車輛	+15.0
	• “現有”司機的百分比	• 車輛全數由“現有”司機駕駛	+20.0
過去經營專線小巴的表現 (過去經營專線小巴的不佳表現, 在任何情況下均屬考慮因素。在遴選的最後階段, 如申請人過去經營專線小巴有令人滿意或更佳表現, 在與其他專線小巴申請人作比較時, 這會列為考慮因素, 但與其他紅巴申請人作比較時, 則不會列為考慮因素。)	• 過去兩年經營專線小巴的表現	• 表現優良#	+3.0

* 適用於因基建設施的改變(例如新鐵路通車)而受到影響的地區的專線小巴路線的營辦商遴選工作。

如表現差劣, 最高可扣 20 分。

交諮會工作小組為專線小巴營辦商
遴選準則及計分制度提出的建議 – 主要事項

1. 新的“票價”因素

事項

- 票價是影響乘客選擇公共交通工具的因素之一，但現行計分制度卻沒有把票價列為考慮因素。工作小組建議加入新的評審因素：若申請人擬定的票價是運輸署訂明的最高票價的 75% 或更低的百分比，可得最高評分 7.5 分。有公共小巴營辦商強烈反對加入這個新的評審因素，但亦有人士大力支持以票價促進競爭的建議，並提議提高“票價”因素的評分比重，以及撤銷在這個評審因素下就獲取最高分數所設的票價下限。

當局的考慮結果

- 工作小組提出加入票價評審因素的建議，可以合理地平衡各方意見，因而應予保留。

2. 過去經營專線小巴的表現差劣可被扣 20 分

事項

- 現行的安排是，假如申請人現時為專線小巴營辦商而其表現被運輸署評為差劣，最高可被扣減 20 分，而表現優良最高也只會額外獲得 3 分。工作小組沒有建議作任何改動，但有公共小巴營辦商強烈反對現行的安排。

當局的考慮結果

- 應修改現行的安排，改用平衡的計分制度。過去表現差劣的營辦商被扣的分數，應由最高 20 分減為 10 分，表現優良則應由增加 3 分提高至最高 10 分。詳情如下：

按過去經營專線小巴的表現 加減分數	得分	
	現時得分	建議得分
優良	+3	+10
良好	+1	
滿意	0	0
差劣	-20	-10

3. 新加入專線小巴行業可獲加分

事項

- 現時“新加入專線小巴行業”的評審因素，是按照申請人經營專線小巴的規模而計分的。申請人如擁有較多專線小巴，其得分會低於擁有車輛較少的申請人，而新加入專線小巴行業的申請人則得分最高。工作小組建議增加這個評審因素的比重，由 10 分增至 15 分。紅巴競投者最高可獲 15 分。有公共小巴營辦商表示反對，認為這個因素所佔比重太大。他們要求這個因素從一般的計分制度中刪除，只包括在增延的計分制度內(適用於當有關地區內的基建設施有所改變，而對該地區現有的公共小巴營商造成影響的情況)。

當局的考慮結果

- 當局的目標是鼓勵更多紅巴轉以專線小巴形式營運，故此把這因素的比重提高至 15 分是恰當的做法。因此我們不打算修改工作小組的建議。

4. 銀行信貸

事項

- 有公共小巴營辦商建議當局為“財政資源”一項評分時，考慮銀行提供的信貸。

當局的考慮結果

- 一般而言，大規模的公共小巴營辦商較能取得銀行信貸，這項優勢對其他申請人來說有欠公平。因此當局不贊成這項建議。

5. 優先考慮專線小巴營辦商

事項

- 有公共小巴營辦商建議，若專線小巴及紅巴營辦商同受某區基建設施改變的影響，當局應優先考慮有關的專線小巴營辦商。

當局的考慮結果

- 這項建議與鼓勵紅巴轉以專線小巴經營的政策不配合，因此不獲支持。

6. 提供長者票價優惠的評審因素

事項

- 現時的做法是，若申請人按運輸署就某組路線所訂明的票價水平而建議向長者乘客提供的票價折扣百分比是競投者中最高的，便可獲取滿分。

當局的考慮結果

- 日後，申請人凡就其建議的票價為長者提供半價或更高的票價優惠可獲滿分。作出這項修改前，我們已參考過往遴選專線小巴營辦商時，申請人提供的長者優惠最高為半價，而鐵路及專營巴士營辦商現時亦有為長者提供半價乘車優惠。