



擬於百慕達或英屬處女島註冊成立機構

Proposed incorporate in Bermuda or BVI

致立法會交通事務委員會

公共交通策略研究 - 專營巴士服務

意見書

清新空氣是都市人的奢侈品。所以載空國際目標為開創業界先河，致力提供優質空氣運輸服務。為達成目標，我們將提供疏而不漏的班次，以氣為尊的優質服務，當然為保持分者利益，載空國際特意物色財技高手，以空氣運輸賺取龐大收益。

但在進入運輸業界大展拳腳之前，載空國際對現今政府公共交通政策有下列建議：

1.) 停止「重鐵路輕道路」發展模式

近年政府以鐵路為主、巴士小巴為輔之策略發展交通網絡，然而現時香港鐵路網絡已不足以應付乘客日益倍增。據運輸及房屋局於 2014 年 2 月呈交予立法會鐵路事宜小組文件顯示，2013 年港鐵現時載客率最高可達 100.6%，而港鐵訊號系統需於 2018 至 2022 年間方可完成提升。政府及鐵路公司於未有妥善解決方法之際仍拓展新線，其他道路公共運輸交通因此難以經營，更有營運公司需要裁減人手減省營運開支，長遠而言影響香港經濟發展。假如政府因著環保、或其他不知名因素而執意「保鐵」，則毋須調整現時公共交通策略。

2.) 重整道路公共交通系統

現今鐵路網四通八達，巴士小巴等道路公共交通運輸系統事實可轉為提供接駁服務，甚至彌補鐵路不足。例如新界專線小巴 95K 來往荃灣港鐵站至荃灣西站、新界專線小巴 44 來往屯門碼頭至上水港鐵站、專營巴士 263 來往沙田鐵路站至屯門鐵路站及專營巴士 279X 來往粉嶺聯和墟至青衣鐵路站，如乘搭鐵路行走上述路線，以 44 小巴為例，首先市民須乘搭輕鐵前往港鐵西鐵線屯門站，到紅磡港鐵站後轉乘東鐵線前往上水。此舉預計最少需花 96 分鐘(資料引用港鐵網站)，然而乘坐 44 小巴則只需 45 分鐘；乘客則可免除舟車勞頓之餘，還可**安坐車廂**直達目的地。由此可見，道路公共運輸交通大有可取之處。因此，本機構認為政府應重新整合現時香港道路公共交通系統，過分依賴鐵路只會推使更多機構加入運載空氣市場，過多空車行走則會使本港空氣質素進一步惡化。

3.) 開放專營巴士市場

縱然本機構有意進軍專營巴士服務，運載空氣賺取最大利潤；然而現今機制將本機構及一眾有意進軍市場之香港或海外公司拒諸門外。本機構認為政府應開放市場、引入競爭；即使未能接載乘客，都可運載空氣，製造數據予政府大力推動鐵路、加劇空氣污染予環保組織（例如：綠領行動）可持續營運、創造更多就業職位。

4.) 總結

本機構深信如政府遵從上述建議，則避免本機構及其他有意仿效的公司，藉開辦公共交通服務為名、運載空氣為實。