

財記(元朗)專線小巴有限公司

CHOI KEE (YUEN LONG) MAXICAB ROUTE PLB LIMITED.

香港九龍旺角亞皆老街 81 號宏安大廈十四字樓 5 室

Unit 5, 81 Argyle St., Wang On Bldg 14/F Mongkok, Kowloon, H.K.

TEL: 2393-3411 FAX: (852) 2397-3877

致：

立法會交通事務委員會

主席 田北辰議員 暨 各委員

2015 年 2 月 9 日特別會議

公共交通策略研究 - 專營巴士服務

書面意見

專線小巴服務往往遭到忽視，甚至過去有政府官員指小巴並非必要的公共交通服務。可是當政府推動鐵路服務，又要小巴業界配合提供支持，可見政府對小巴業界的態度是「有事鍾無艷，無事夏迎春」。

營辦商對專營巴士服務提出意見，也許讓人認為不恰當，甚至認為有所謂的「抽水」行為。但是，過去專線小巴業界提出建議改善對市民服務的時候，尤其是涉及小巴座位數目的問題時，卻遭到包括專營巴士公司等其他公共運輸企業的批評；而且特區政府曾表示指小巴並非必要的公共交通服務，更有為這種爭論火上加油。

必須強調的是，從服務模式的本質上，巴士及小巴並非競爭對手，而是互相補足的合作關係。就以元朗區內多條服務鄉郊的巴士路線，包括 54，76K，77K 等，巴士公司採用大型巴士，甚至載客量近百人的雙層巴士，但客量需求低做成浪費；而巴士公司考慮成本效益而編定班次疏落，卻影響居民乘車需要。

可是當局和巴士公司仍未有意識到有關問題，近年新開辦的路線如 251A、251B，同樣存在相同的問題。對巴士公司而言是成本負擔，服務質素又未能滿足乘客期望。

事實上，若這些路線改由專線小巴接辦，細小的車輛就較低成本負擔，較易維持服務，較專營巴士更靈活的車務管理安排，也可以應付客量需求。表面上似與巴士公司進行爭奪，但是，這些客量低，或繁忙與非繁忙時間需求差距大的路線，巴士公司在成本和車務管理上有相當的壓力，要是能調撥資源到其他更具成本效益的路線，卸下這些低客量路線造成的負擔；小巴營辦商擴充業務，兩者能同時得益；而且，這樣的安排更容易滿足市民的乘車需求。可以見到一個巴士公司、小巴公司、市民三贏局面，並說明巴士、小巴並非互相競爭的對立角色。

只是現行法例下小巴只能接載 16 名座位乘客，是要落實這個概念的最大阻力。

因此，本人建議委員會和政府當局在公共交通策略研究的工作上，將專營巴士及小巴的互補關係作分析，好使本港的公共交通服務更臻完善。

財記(元朗)專線小巴有限公司

經理 譚文楓謹啟

2015 年 2 月 1 日