



立法會交通事務委員會

邀請各界提交意見書

公共交通策略研究-小型巴士服務



2015年4月23日

一) 致謝

二) 引言

三) 小巴面對問題

四) 建議

五) 總結

一)致謝

首先感謝立法會及政府在公共交通研究聽取各界意見，智庫期望政府在再次調整公共交通政策時，充分聽取各界建議，並推行對各界有利的政策，創造優質及持續發展的經營環境。

二)引言

專線小巴在現行的公共運輸政策下，分別擔當巴士及鐵路的接駁及輔助角色，在偏遠的村落更是無可取締。專線小巴不論靈活程度、班次及行車時間，還有接駁鐵路，均比專營巴士優勝，深受鐵路乘客歡迎。在深宵及專營巴士未能提供服務時，小巴完全做到。在數十年前從事小巴業，平均每月收入高達二萬元，更毋須為前景及未來憂慮，因此當年吸引不少人入行。

隨著以鐵路為骨幹政策的推行，小巴及非鐵路交通工具面對更嚴峻的營運環境。除了昂貴的牌價，成本及工資均不斷上升，小巴車長更出現人手不足。即使個別乘客量高的路線，亦出現虧損。專線小巴同時受運輸署嚴格監管，乘客量不足的路線亦需提供足夠班次，以符合發牌規定。各項服務改動亦需經嚴格審批。眾所周知，專線小巴營辦商非常多，不少營辦商只營辦一至兩條專線。如客量不足，更可能令整間小巴公司倒閉，對各方均得不償失。

三)小巴面對問題

小巴經營出現問題經常發生，每隔一段時間便會有傳媒報道。可是，負責統籌的運輸署並沒有仔細研究任何幫助業界改善經營環境的方法。只是有限度批出專線小巴加價的幅度了事，因此運輸署及政府需負最大責任。

A) 座位

現時專線小巴的座位，由 88 年至今均維持 16 座。即使有部分營辦商引入達 7 米的長陣小巴，運輸署亦無意為其增加座位。營辦商無法減低虧蝕，成本還持續上升。因此數年來多次申請調整票價，甚至放棄營運。大家請留意，該些路線的乘客量是甚高的。

數年前，兩條來往九龍塘又一城與深水埗南昌站的專線小巴 10A 及 10M 線，深受市民歡迎。可是成本高昂及運輸署批出的加價幅度不足以減低成本，最後營辦商放棄經營。乘客量低而結束經營可以理解，但乘客量高亦停辦，是否有些不尋常?最後由新巴 702 線延長至又一城，取代該兩條小巴線。

除了上述例子，還有很多高客量而虧損的路線，繼續經營。將來這些路線會否繼續為市民服務?如果政府數年前能按小巴長度，適當地增加座位，每部小巴的乘客量增多了，收入相應增加，會否造成今時今日的結果?

現時專線小巴的車型主要有兩種，豐田的 COASTER 及三菱的 ROSA 小巴，只能容納 16 人。非專營巴士亦有引入上述型號行走，座位則由 24 至 29 座位不等。部分非專營巴士更是輔助專線小巴，行走與其相同的路線，例如來往元朗至下白泥的新界專線小巴 33 線及來往馬鞍山耀安及火炭工業區的 801 線。既然專線小巴亦有申請居民巴士牌照，用載客量較高的小巴行走，顯然是運輸署對專線小巴座位限制的問題，政府有否檢討過? 另外，澳門亦有引入同款的小巴經營巴士服務，而且設有企位，最高可載達 35 人，證明香港已非常脫節。



↑澳門行走的小巴三菱 ROSA
服務企位連座位可載 35 人



↑香港亦有非專營巴士使用小巴行走村巴
上圖為來往沙田坳觀音山-黃大仙的
NR806 線，可載 29 人



↑香港短陣豐田 COASTER 6.3 米小巴



↑香港長陣豐田 COASTER 7 米小巴
可見車尾左方比短陣多了一副玻璃



↑香港長陣三菱 ROSA 小巴



↑2011 年新巴延長 702 至又一城是。因為
來往深水埗及又一城的專線小巴 10A 及
10M 線營辦商放棄經營

B) 角色

政府在定位小巴的角色亦非常模糊，主因是只對鐵路作出定位，其他交通工具(包括專營及非專營巴士、小巴及渡輪等)，全部定為輔助及接駁角色。可是市民早已將紅色及專線小巴定位，尤其是使用鐵路的市民。他們如需轉乘接駁工具前往目的地，如有專營巴士或小巴可供選擇，市民均會選擇專線小巴服務。主因是班次、靈活程度均較專營巴士密及高，行車時間亦較快，不會計較票價差距。

例如市民如乘搭鐵路前往彩虹站，轉搭接駁交通工具前往西貢，他們有兩個選擇：一是九巴 92 線，二是新界專線小巴 1A 線。前者的等候時間及車程，約需 1 小時。如選擇後者，已有多部小巴在車站等候，客滿即開，等候及車程都是半小時以內。因此大部分使用九巴 92 線的乘客，大多為享用九巴轉乘優惠的乘客。使用鐵路的乘客，大部分已使用小巴了。為求的，都是準時及快捷。

由此可見，專線小巴已作為接駁鐵路的『骨幹』交通工具。在同一鐵路站有巴士及小巴『競爭』，客量必然有勝有負。但是在專線小巴提供服務時，政府再批出與其相近的接駁鐵路巴士線，是否適合？例如來往大埔鳳園至大埔墟站的 20A 專線小巴，九巴亦同時開辦由鳳園往大埔墟站的 72C 特別線。如果需求高，可加強專線小巴的班次，為何仍增加巴士線？如政府仍對專線小巴的角色定位不清楚，試問業界如何適應不斷轉變及模糊的營運環境？



↑九巴來往鑽石山及西貢的 92 線與來往西貢及彩虹的 1A 專線小巴是競爭對手。但時間及班次已敗給專線小巴 1A 了，所以鐵路乘客必定選乘小巴而不選擇巴士

C) 路線設計

政府過往經常鼓勵紅色公共小巴轉為綠色專線小巴，運輸署會因應需求設計合適小巴線讓營辦商競投營運。可是，運輸署可能就是導致專線小巴客量不足而虧損的元兇。近期所批出的路線，大部分不是路線迂迴及收費低，便是路線覆蓋範圍低而導致客量不足。即使收費較高，客量不夠亦一樣虧損。運輸署有否在設計路線時作出詳細考慮，如市民需要、營辦商接辦時有否足夠客量支持營運、覆蓋範圍、是否對現有交通營辦商因路線重疊而受影響這幾個因素？智庫認為運輸署沒有。最終營辦商因應營運環境而提出調整票價及放棄經營。

針對此情況，近期有兩個例子值得大家探討。如今年開辦的九龍專線小巴 87(來往油塘高超道及九龍灣工業區/麗晶花園)線，它主要服務高怡、廣田、德田及興田邨一帶的居民往返九龍灣，取道快捷的觀塘繞道。由於油塘鄰近港鐵站，只有山上居民才使用，但使用者不多，主因是車費高達 9 元一程，比來往(將軍澳及新蒲崗)的 102 及 111 小巴還要貴，而且路程較短，覆蓋範圍十分少。為何運輸署仍會批准收取如此高昂的車資？綜合以上因素，經營問題便浮現了。

另一條便是來往啓德啓晴邨及黃大仙港鐵站的 88 線。由於路面設計問題，往黃大仙方向必須途經九龍城迴旋處才可掉頭，並要左轉經常擠塞的龍崗道。這裡是九龍城區嚴重的塞車黑點。由啓晴往黃大仙站的車程需時三十分鐘。乘港鐵再轉九巴的 5M 線比小巴還要快。此線收費為\$3.6，相信該線因行車時間長及收費不足而虧本。小巴途經九龍城時，是否必須經龍崗道而不停富豪東方酒店？

以上兩線只是其中的例子，還有很多路線出現這問題，如運輸署不重新檢討及規劃路線，最終受害的，只會是乘客及業界。



←來往啓德啓晴邨及黃大仙港鐵站的 88 線九龍專線小巴

D) 營運環境

紅色公共小巴近來面對鐵路擴展而經營困難，司機亦要轉行。綠色專線小巴的發展前景亦受運輸署政策所拖累。試問如何吸引新人入行？現時地區人仕及市民希望有新專線小巴服務，可是政府的統籌卻『是是旦旦』，及諸多限制，過往的措施只是『止血』式。營辦商如何再有信心競投新路線經營？即使經營新服務，亦需投放大量金錢及資源，包括買車及維修成本，每部小巴牌價連車租超過六百萬元，車長月薪亦超過\$13000 元。以上之驚人數目，『嚇怕』了營辦商，它們可能慘蝕離場，不願再經營。所以小巴商代表曾說此乃『乞丐』式生意。

近五年來，不少營辦商在無計可施下，經常申請調整票價，主因是客源不足以致成本上升。部分小巴線由 2010 年起多次提出加價，例如港島來往赤柱至柴灣的 16 系列專線小巴、來往君頤峰及佐敦站的九龍 80M 線，以及浩景臺至青山道的新界 411 線，近五年成功調整票價四次。這足以反映政府在小巴統籌嚴重失誤，智庫不希望此情況繼續惡化。

四)建議

- 容許車長約 7 米的專線小巴座位由 16 座放寬至 20 座，透過增加載客量而令車費收入增加。營辦商因而減少加價，減輕乘客車費負擔及車長荒的情況
- 因應座位增至 20 座，建議有關小巴調整重量限制，由 5.5 噸調高至 8 噸
- 建議政府重新檢討全港專線小巴規劃。如有客量不足的路線，應研究如何幫助它們擴展服務範圍，改善營運環境，減低票價調整及停辦的機會
- 建議專線小巴在接駁鐵路中擔任『骨幹』角色，而專營巴士接駁線則主力接駁跨區巴士線，讓各交通有清晰定位，有助專線小巴業持續發展
- 將部份小巴線，交由專線小巴營運。因部分巴士線乘客量極低，而且沒有發展空間，如九巴 2D 及 7M 線。若調整至半小時或一小時一班，市民亦會選擇其他交通工具。此做法的效果相信會比專營巴士更顯著，更優勝
- 配合重量放寬，在將來應引入低地台小巴，方便居於偏遠地區的傷健人仕，目前外國亦有相關車輛運行中



←來往東頭邨及澤安邨的九巴 2D 線，每部巴士乘客量平均不多於 15 人，相信由小巴營運絕對勝任。

五)總結

智庫重申，政府對專線小巴政策已『不合時宜』。經營專線小巴投資相當龐大，如業務經常虧損，導致營辦商不斷申請調整票價及放棄營運以減輕經營壓力，受害的都會是市民及從業員。政府應從源頭處理有關問題，而不是『止血』式處理，如不斷批准加價。因為這樣只會讓問題繼續惡化，促請政府盡快檢討，謝謝！