

CB(1) 2075/00-01(03)

香港公共小巴車主司機協進總會的信頭

對分析引進石油氣小巴報告作出回應！

香港政策研究所受委托，對石油氣小巴之評估調查樣本，只是對專線小巴的調查，是其中一個反映小巴業界的「調查報告」。

香港公共小型巴士，是被政府當局人爲地，分爲「公共小巴」（紅巴）「專線小巴」（綠巴）兩類。紅巴是備受當局迫害！被訂立苛例、遍設禁止行駛區，以防與大型客運公司競爭之公共車輛！它只能行走全港約 40%道路。亦是全世界限制最多的公共車輛！「綠巴」是由當局製造、有固定路線／客源行走，宦養、??食「紅巴」之魔鬼怪胎工具。當局利用權力保護／協助綠巴吸食「紅巴」精血（搶奪客源），以圖消滅紅巴之夢。

「綠巴」有客源保護傘，生意有保證。「紅巴」生存要靠拚搏，需要掙扎求存！本質運作上有很大分別。例如

- （一） 「紅巴」多爲按揭單頭車主／司機。「綠巴」則必是大／小車主。
- （二） 「紅巴」客源／路線沒有固定，成本增加後，無法抗拒成本增加，而令「車租」上昇的壓力。亦未必能以其它方法彌補。只會百上加斤。
- （三） 「紅巴」遍地禁區，可能氣站設在禁區，若適逢加氣，會增加困難／成本。
- （四） 根據調查，不論柴油／石油氣汽車入口商，必會將維修技術視爲專利，不會將技術／數據公開。而本港亦缺乏維修石油氣車的技術培訓。單打獨鬥之「紅巴」車主／司機，無法與「專利」維修車房討價還價，將任由宰

轉下頁 2

承上頁

割！後果無可估計。可能因增成本而削弱競爭力，被迫出售車輛！

從各點分別來看，若當局以此為考慮決策。將嚴重損害！近 2000 部「紅巴」車主／司機／維修車房／從業者及家人的生機。其實當局，如無其它動機或「陰謀」非借環保為由，拔去「紅巴」這眼中釘！應考慮其它環保車種。據悉，當局計劃日後大型車輛，將採用「歐盟三型」之環保柴油引擎車輛。今又何必多此一舉，強迫只有 4350 部之公共小巴，勞民傷財轉換「石油氣車」呢？難道又是官商勾結發大財嗎？

現民怨日深！當前急務是拯民於水火！象牙塔之高官們，您老就放小民一馬吧！上述為本會對「石油氣車」初步回應，希有關方面參考。

此 致

香港政策研究所

運輸局	吳榮奎	局長	運輸署	霍 文署長
食環局	任關佩英	局長	環保署	羅樂秉署長
立法會	交通事務委員會		劉健儀主席／委員	
立法會	環境事務委員會		何秀蘭代主席／委員	
交通諮詢委員會	鄭漢鈞	主席／委員		

秘 書：黎銘洪謹上

2001 年 9 月 12 日