

CB(1)1014/04-05(03)

# 中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

地址：九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 10 樓 A 室

立法會交通事務委員會眾委員鈞鑒：

## 非專營巴士營運的規管架構和發牌制度

本會是超過半數直通巴士營辦商的代表，一向關注運輸署有關規管非專營巴士的新建議，就部份非專營巴士業界認為有需要控制非專營巴士車隊的增長，以處理非專營巴士服務供過於求的問題，而政府更確認有需要控制非專營巴士的增長。

我會認為目前非專營巴士分 8 個類別，各個類別的供求不一，不應一刀割切控制非專營巴士的增長，就國際乘客服務(A 0 5)--直通巴士為例，從眾多統計數據分析得知：

1. 自由行所帶動 2 0 0 4 年內地旅客增長率 4 1 % ①；
2. 落馬洲管制站 2 0 0 4 年直通巴士通關客量增長率 7 8 % ②。

直通巴士雖不致求過於供，跨境客源多年來也有穩定增長，陸路客源 2004 年增長超於 18 % ③。

再者，尚有如下的因素：

1. 內地陸續增加「自由行」的省市數目；
2. 香港迪士尼樂園開幕在即，眾所周知，迪士尼樂園針對內地及東南亞旅客為主；
3. C E P A 的落實及擴闊行業範圍；
4. “9 + 2” 泛珠三角地區政策，推動區內客流量大幅增長；

資料來源：

- ① 香港酒店協會執行董事回顧 2003-2004
- ② 運輸署運輸資料交通月報二零零四年十二月
- ③ 運輸署運輸資料交通月報二零零四年十二月

5. 深港西部通道的建成，和一地兩檢的落實，縮短通關時間，加大通關流量。

在眾多有利跨境客量增長的可見及潛在需求下，推動了目前和未來直通巴士客量的大幅增長。這一切都是眾所周知的事實。

然而，控制直通巴士的增長，無疑是與當前形勢背道而馳，控制了直通巴士的運力，窒礙了香港旅遊業及整體經濟發展，賠起全體港人的社會效益，孰對孰錯，不言而喻。

故此，除直通巴士外，我會完全尊重本地非專營巴士有關嚴控新增巴士數目的建議，但我會反對以繁複的行政措施限制直通巴士的數目。本會重申直通巴士的數目應隨整體跨境客量需求增長，在當前眾多促進跨境客流量的政策下，不應預設任何直巴數目的限制。原則上，獲發一個過境配額，應可增加 1 輛直通巴士，每四個過境配額，可增出 1 輛後備直巴。

中港澳直通巴士聯會

For and on behalf of  
CHINA HONGKONG AND HONGKONG BOUNDARY CROSSING BUS ASSOCIATION LIMITED  
中港澳直通巴士聯會有限公司

陳宗彝

----- Authorized Signature(s) -----

秘書處 陳宗彝 謹啓

二零零五年二月二十五日