

**新世界第一巴士服務有限公司、  
龍運巴士有限公司以及  
城巴有限公司（機場及北大嶼山  
專營權）  
向立法會提交的意見書。**

時事評論員 黃世澤

2011年11月7日，香港

# 前言

本意見書旨在提出建議：

1. 優化現時香港公共交通網絡的運載能力，特別現時對巴士專營權安排並非已優化的做法，會造成路面運輸問題。
2. 將香港公共交通服務收費合理化，應藉這次專營權檢討，引進類似新加坡陸路運輸局（Land Transport Authority）實施的按里程收費安排。

## 對新世界第一巴士服務有限公司現有服務之建議及評述

1. 由於港島區的多山地形，現時專利巴士公司採用雙層巴士營運港島半山路線並非理想做法，既造成巴士公司虧蝕，巴士公司為達致足夠的營運客量，亦不會提供頻密的班次，亦在路線設計上作出很大限制。
2. 亦因此緣故，部分半山路線應改由專線小巴經營，並放寬專線小巴座位數目至二十座，或廿四座，而這類專線小巴的規管，亦應改為在尺度上，與現時專利巴士大致相若，只不過使用較小車型，並命名為公共專利小巴，以及在擁有小巴數目上，不受現時 374A 的限制，而開出新的公共專利小巴的數目限制取代。
3. 同樣道理，有些需要頻密班次，而非大載客量服務，如現時新巴小西灣 82M 服務，應考慮讓新巴取消有關路線。並將現時服務當地的 47M 和 61 專線小巴路線升格為公共專利小巴，並予以重新競投。
4. 公共專利小巴的出現，將有助澄清現時的混亂情況，亦為新世界第一巴士服務有限公司減輕負擔。
5. 在引進公共專利小巴服務後，新巴的車隊應可以投入其他需要大載客量的服務班次上，例如行經東區走廊的點對點服務，以及部分半山幹線服務，如 23 號、38 號、42 號等。

## 對龍運巴士有限公司、城巴有限公司（機場及北大嶼山專營權）之建議及評述

1. 現時龍運巴士有限公司，於新界提供的服務，無論路線安排，班次以至車輛維修都不甚理想，建議重新予以競投，或將部分路線重新競投引入競爭。
2. 城巴有限公司所提供的服務，大致令人滿意，可以予以繼續給予專營權。

3. 有部分港島地區，需要機場巴士服務，接駁機鐵站交通不甚理想，如北角半山、灣仔半山、跑馬地、西半山等，但由城巴有限公司特別開設 A 線，將不符成本效益。應該考慮開設有行李架等設施公共專利小巴，接駁機鐵站，或直往機場，而收費水平，可與現時城巴有限公司提供服務水平相若。

## 對優化巴士票價結構建議

1. 現時新加坡所有由陸路交通管理局發出專營權的公共交通服務，不論巴士或地鐵，都分別由 SMRT，以及 SBS Transit 經營。
2. 而由去年開始，新加坡已經透過智能卡收費，做到所有巴士及地鐵，不論接駁次數為何，都以路程的長短來收費，鼓勵民眾在地鐵、巴士之間，以最優化方式，使用公共交通服務，而不用顧慮收費問題。
3. 無論新巴、城巴還是龍運新專營權上，都應該要求他們與港鐵商討，在八達通有限公司的結算平台下，在新專營權完結前，完成有關的試驗並付諸實行。現時香港市民，無疑是多付了不必要的交通費。
4. 新加坡採用的智能卡技術，以至車種都與香港相若，香港沒有理由做不到，巴士公司只需在巴士出口增設智能卡感應器，乘客需要如乘輕鐵般作「出閘確認」。