



# 中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 字樓 B 室

Add. : Unit B, 7/F., Hing Wah Comm., Bldg., 450-454 Shanghai St., Kln, H. K.

電話Tel: 2782 0738

傳真Fax: 2782 0935

立法會交通事務委員會

主席鄭家富議員及各位委員鈞鑒：

關於：直通巴士業界對深港西部通道的交通配套及  
上水至落馬洲支線落馬洲總站公共交通交匯處的  
運輸安排提出之意見書

本會謹代表業界各直通巴士營運商就是次政府“開放深港西部通道的公共交通交匯處予的士、小巴以及專利巴士上落客”的政策表述意見。本會可以接受政府開放口岸的交通安排，但本會認為如果一次性開放予的士、小巴以及專利巴士進入上址，業界將無法承受如此龐大的供應，這對原本在營運上就已肩負千斤重擔的業界來說，無疑是雪上加霜。

從香港的直通巴士營運以來，二十餘年間，直通巴士業界在跨境客運服務扮演著重要的角色。八十年代時期，直通巴士業界提供除火車以外的多一項選擇予市民，為香港市民提供了便利安全的服務，促進了中港兩地的經濟融和。然而，隨著過境服務業營辦商的大幅增加，直通巴士已近 1000 輛，乘客可選擇其他交通工具，如船、火車或國內的巴士到羅湖等。面對同行相繼而起，車輛供應增加，與直通巴士的客流量增幅相差甚遠，平均乘載率不超過 50% 的情況下，直通巴士的票價已經一減再減，經營狀況已是岌岌可危。在過境配額限制，資源無法用盡的情況下，再開放口岸交通，嚴重的浪費了社會的資源。以廣州線計算，從 1996 年直通巴士票價單程 \$ 180/人，到現今的單程 \$ 70/人，在成本每年加重的情況下，利潤確是逐年在減少。再如此下去，票價與其他交通工具相比，成本不斷上漲，票價已減無可減，直通巴士市場將會大幅收縮，個別小公司甚至要面臨倒閉的局面。以下是直通巴士與其他交通工具的票價比較，並顯示直通巴士近 10 年來的減價趨勢：

目的地	火車	船運	直巴	直巴近 10 年減幅 (%)
廣州	\$ 190 - \$ 230	-	\$ 70	約\$ 180→\$ 70，減幅 61%
番禺	-	\$ 156	\$ 80	約\$ 230→\$ 80，減幅 65%
東莞	\$ 133	\$ 167	\$ 80	約\$ 200→\$ 80，減幅 60%
佛山	\$ 210	-	\$ 80	約\$ 180→\$ 80，減幅 56%
中山	-	\$ 196	\$ 90	約\$ 180→\$ 90，減幅 50%
珠海	-	\$ 177	\$ 115	約\$ 180→\$ 115，減幅 36%
順德	-	\$ 185	\$ 80	約\$ 180→\$ 80，減幅 56%

票價的降低雖可吸引部份乘客選乘，但仍對乘載率的提高無補於事，而沉重的營運成本卻亦是逐年的增加，特別是人民幣每年升值 5%。直通巴士服務並不同於專利巴士、的士及小巴，因現時客運營運證的制度下，過境服務以國際乘客服務（A05）形式經營，並受香港和內地當局共同管理的配額制度規管。因此，業界每月投入比專利巴士、的士及小巴更多的成本。以 2006 年 12 個月營運的數字為例，直通巴士每月比專利巴士及其他非專利巴士多投入的成本：

中方管理費（每年以 10% 比率增加）	¥120,000/年
國內的養路費（以 49 座計算）	¥75,168/年
國內車輛保險（乘客第三者責任保及國內強制保險）	¥12,000/年
國內辦證費用	¥12,000/年
口岸服務費	¥5,760/年
國內驗車費用	¥840/年
過境車輛全保附加費	¥4,500/年
禁區證	¥456/年
車船稅	¥340/年
合計	<u>¥231,064/年</u>

以上數據只是業界在國內每月須支付的額外平均成本費用，未包含司機工資、國內段路橋費、燃油費及香港市場內與專利巴士、的士及小巴相若的成本費用。而且專利巴士與其他非專利巴士（除過境直通巴士外），並沒有受到政府的配額制度限制，亦沒有“專人專車”的規定，無疑是比過境直通巴士增加了許多的優勢。由於其成本較低，如業界在眾多的限制下，仍須與專利巴士、的士及小巴進行競爭，這對直通巴士業界的公平。

業界目前已面臨著經營困難的局面，許多的中小企業已經難以維持營運，靠著低價出租巴士給同行來維持生存，如果再開放上址予成本比直通巴士低的專利巴士及其他非專利巴士進入，無疑就是打爛了直通巴士行業的飯碗，抹殺了業界二十年來為運輸業所做出的貢獻，讓直通巴士從此於香港運輸業消失。因為我們業界在面臨更多競爭的情況下，只能繼續降價，利潤逐漸變少，成本越來越重，最後只能結業。

業界的結業，牽涉的不僅是港方的投資者，亦會影響廣東省自由行旅客到港，結果會牽連香港整體旅遊業。與此同時，社會上將會產生更多的失業人群，拖慢社會經濟的發展，嚴重影響了本港的旅遊業及運輸行業發展。而業界擁有超過 1000 台的直通巴士，亦將成為社會的剩餘資源。

本會無力反對是項政策的出臺，但是本會認為開放市場需要逐步進行，這樣不僅可以使政府有機會在政策出現偏差時迅速改進，亦可給予業界喘息的機會，從市場的變化中，尋求繼續發展。將來的狀況難以預料，一次性在西部通道大量開放市場，對政府對業界都是一個極大的挑戰；而逐步開放市場，讓業界看清此行業是否仍有發展的機會，是繼續生存，是結業或是轉型，亦可給予業界一個逐漸退出的機會。

另外，根據《全國人大常委會關於授權香港特別行政區對深圳灣口岸港方口岸區實施管轄的決定》，按國務院依照有關法律，確立深圳灣口岸港方口岸區的範圍，以及土地使用期限，可以根據香港法律作出管轄，並且實施禁區式管理，以防止危害國家安全的犯罪活動。本會認為如果讓專利巴士、的士、小巴甚至其他非專利巴士進入到交匯處，將提供機會給野心人士進入到禁區內進行危害國家安全的犯罪活動，促進非法活動的增加，加大了口岸執法的難度。

本會並不是要給政府添加任何麻煩，只是希望得到一個公平競爭的營商環境（直巴業界負重成本與本地巴士競爭），同時也讓業界爭取有限的生存空間。除此之外，業界欲向 貴委員會再提出以下幾點建議：

一、 放寬「1 車輛指標 0.8 配額」的規定，實行「1 車多配額」

目前運輸署政策是「1 車指標 0.8 配額」(即 10 車 8 配額)的安排，每天停 2 車，令直巴業界嚴重浪費資源，成本高據不下。故建議參照澳門政府對直巴的指引(可多出多入，毫無限制)，逐步放寬目前的限制，達至「1 車多配額」，提升車輛使用率，免浪費社會資源。實施初期，我們期望可「1 車每天 3 出 3 入」。

## 二、 放寬「專人專車」限制

提高行業營運的靈活性，放寬直巴公司專車專人(司機)的規定。同一直巴公司的司機應可以隨意調配駕駛該公司名下的任何巴士，方便班車的調度，改變以往專車專人(司機)的做法，澳門的直巴公司以及香港的物流業也有這樣的安排，大大改善業界的靈活性、機動性、同時也不違返兩地政府的跨境(口岸)辦檢的管制。

## 三、 增闢站點及線路給直通巴士營運

在不影響現有直巴 5 組 6 線經營區域，免浪費社會資源，製造不良競爭的情況下，建議增闢更多的站點及路線給直巴營運，以解決市民的需求，尤以新界北區的地方為考慮之首，包括不限於屯門、元朗、天水圍等地區。

## 四、 開拓跨省的服務

借 CEPA 和泛珠“9+2”經濟區域的優勢，增加跨省直巴車輛的指標，擴闊直通巴士的經營區域到更多省份。目前，車輛指標統一由廣東省批出，未必考慮到其他省份的需要，故大部份直巴的營運範圍都未能超出廣東省，建議分派部份其他省的車輛指標，加開跨省直巴，平衡發展，應逐步增加外省指標，配合泛珠“9+2”經濟區域的落實。

## 五、 適量開放直巴的服務批註

因應目前三成多的直巴營辦商主要提供跨界旅遊巴士服務為主，部份行程從香港出發，直達廣東省各旅行景點，如果直巴營辦商只得 A05 國際服務的服務批註，其營運的範圍有限，為擴闊直巴的經營空間，建議在發出 A05 服務批註的同時，多發其他的服務批註。

## 六、 扶助弱勢中小型企業，優先考慮直巴在西部通道經營

鑒於直巴經營者大部份為中小型企業(113 家公司，約 1000 台旅巴)，20 多年來一直開拓跨境巴士服務，政府實不需要再捍衛專利巴士，大企業的利益，將直巴市場分讓專利巴士，而且直巴與專利巴士服務大部份接近，專利巴士可提供的服務、路線，直巴也可以經營，實沒有必要將直巴業界多年苦幹而成的市場拱手讓人，摒棄中小企業的生存空間。

懇請 貴委員會體察直通巴士業界的困難，對我們提出的建議詳加考慮。肅此奉達，竚候鴻裁，順祝

鈞安！

中港澳直通巴士聯會 謹啓

二零零七年一月二十六日

聯絡電話：2782-0738(秘書長陳宗彝先生)