

# 財記(旺角)專線小巴有限公司

## CHOI KEE (MONG KOK) MAXICAB ROUTE PLB LIMITED.

香港九龍旺角亞皆老街 81 號宏安大廈十四字樓 5 室

Unit 5, 14/F Wang On Bldg., 81 Argyle St., Mongkok, Kowloon, H.K.

TEL: 2393-3411 FAX: (852) 2397-3877

致：

立法會交通事務委員會

主席 田北辰議員 暨 各委員

### 2015 年 2 月 9 日特別會議

### 公共交通策略研究 - 專營巴士服務

### 書面意見

專線小巴營辦商對專營巴士服務提出意見，也許讓人認為不恰當，甚至認為有所謂的「抽水」行為。但是，過去專線小巴業界提出建議改善對市民服務的時候，尤其是涉及小巴座位數目的問題時，卻遭到包括專營巴士公司等其他公共運輸企業的批評；而且特區政府曾表示指小巴並非必要的公共交通服務，更有為這種爭論火上加油。

不過，2015-16 年度九龍城區巴士路線發展計劃，建議取消低客量需求的 208 號線巴士，以 7 號線巴士配合本公司經營的第 29A 線專線小巴實施轉乘優惠；



而且，這項建議出台之前，本公司並沒有收到任何的知會。實有感到不受尊重，也反映政府對小巴業「有事鍾無艷，無事夏迎春」的態度。

必須強調的是，從服務模式的本質上，巴士及小巴並非競爭對手，而是互相補足的合作關係。就以 208 號巴士事件為例，巴士公司採用長達 10m 載客量約 60 人的大型單層巴士，的確造成浪費。

另外，該份路線發展計劃還建議削減 2D 及 10 號巴士班次。這兩線巴士行駛路線既迂迴，駛經的街道客量也的確不高，但巴士公司面對公眾和議會的壓力卻不得退下火線，繼續成為負擔之餘，更影響沿線居民乘車需要。

若這些路線改由專線小巴接辦，細小的車輛就較低成本負擔，較易維持服務。而巴士公司可以調撥資源到其他路線服務市民，卸下這些低客量路線造成的負擔，或起碼可因應巴士的營運需要重劃走線，增加收益。可以見到一個巴士公司、小巴公司、市民三贏局面，並說明巴士、小巴並非互相競爭的對立角色。

只是現行法例下小巴只能接載 16 名座位乘客，是要落實這個概念的最大阻力。

因此，本人建議委員會和政府當局在公共交通策略研究的工作上，將專營巴士及小巴的互補關係作分析，好使本港的公共交通服務更臻完善。

財記(旺角)專線小巴有限公司

經理 譚志成謹啟

2015 年 2 月 1 日