



城巴有限公司職工會 (職工盟成員)

CITYBUS LIMITED EMPLOYEES UNION (Affiliated to HKCTU)

九龍彌敦道 557-559 號永旺行 7 字樓

7/F., WING WONG COMMERCIAL BLDG., NATHAN ROAD, KLN, H.K.

電話/Tel : 2770 8668 傳真/Fax : 2384 0261

另外，雖然「指引」有規定車長一天的最高工作時間是 14 小時，但車長不是住在收車的廠房上，連同往返的交通時間，梳洗，吃飯，每天的休息時間根本十分不足，可能只有 5-6 小時。因人手不足及公司為了配合營運須要，編制很多長工時供車長輪更，導致車長須要連續多個月每天工時接近 14 小時這個艱苦的工作模式，很難捱得過去。本會認為這是明顯是工時過長，工作過於辛勞。也是引致車長更容易生病，需要請假，導致連後備車長也不足填補因生病而缺勤的車長的原先駕駛的班次。更令人擔憂的是，工作過於辛勞，休息不足也大大增加了流失率及減輕新人入行的意欲及影響行車安全。

再者，現時公司行「跳飛機」的制度，一位車長每天要駕駛 3-4 條不同的路線。車長需要熟悉不同的路線，而部份路線相似，停站也相似，也會增加走錯路的機會，令車長感到壓力。

第三，巴士站太密也延長了行車時間。以銅鑼灣 Sogo 門外為例，有約 30 條巴士線，單是排隊等埋站已經要花費一段時間。如果將巴士專線及禁區時間延長，加強執法，打擊違例泊車，並將巴士路線分流可以減少擠塞。

在於巴士營辦商之所以在營運、維修保養設備肯投放資源，是因為要保持競爭性，還要保持高度安全性(行車安全)。但是，它們投放在人力的資源上相對差，在薪酬方面往往與責任不成比例，巴士是搭載市民的，行駛安全至為重要，車長有責任保障市民安全。

巴士營辦商在車長薪酬的安排欠缺妥善，車長薪酬往往與一般駕駛重型車輛者相約，這與他們(巴士車長)的收入與職責相比甚遠。又由於巴士營辦商在處理投訴及接受投訴的程序為人詬病！同時新入職車長待遇相對差。所以致使近年車長流失極嚴重，出現這個情況，連帶影響現有員工需再加長工作時數，直接影響車長的休息時間。造成惡性循環。現時的巴士服務因有脫班情況，令人對巴士服務穩定性有所質疑。甚至影響到交通運輸政策的取態。事實上出現脫班現象是可以透過各項政策去解決，令巴士行業可以有一個更公平的發展空間。

本會現向委員會建議：

1. 在以鐵路發展的同時，要平衡巴士的發展。
2. 開展更多點對點的路線。
3. 不應扼殺市民選擇的權利。
4. 改善員工待遇，有利於長遠發展。及運輸署盡快與工會檢討「巴士車長工作、休息及用膳時間指引」，確保車長有足夠的作息。以減少人手流失及因休息不足引致的意外。
5. 巴士專線延長，延長禁區時間減少車輛停泊在路旁，特別在購物熱點附近的地方加強執法，打擊違例泊車。
6. 研究將巴士路線分流，將巴士站與巴士站之間的距離加長。



城巴有限公司職工會 (職工盟成員)

CITYBUS LIMITED EMPLOYEES UNION (Affiliated to HKCTU)

九龍彌敦道 557-559 號永旺行 7 字樓

7/F., WING WONG COMMERCIAL BLDG., NATHAN ROAD, KLN, H.K.

電話/Tel: 2770 8668 傳真/Fax: 2384 0261

城巴有限公司職工會就「公共交通策略研究 - 專營巴士服務」的建議書

根據政府文件顯示，政府主張以鐵路為主的交通運輸模式。鐵路當然可以迅速轉移大量市民到各處地方。近年經常發生鐵路故障及載客量飽和的問題，除了影響市民外，其它道路使用者也受影響。故障發生後，運輸署隨即通知巴士公司調撥資源疏導市民。但是，據本會了解，巴士公司所能調動的巴士是有限的。由於巴士公司要控制成本，它們是以最少資源來賺取最大利潤，所以當鐵路發生故障，它所能調撥的巴士是很少。

本會不時在運輸署的會議上，向官員道這情況。有個別營辦商經常出現沒有足夠的巴士應付日常運作，所以何來有巴士疏導受鐵路故障影響的乘客。為何巴士營辦商會有這個情況？這是因為政府以鐵路為主的策略，壓抑巴士的發展空間，導致它們不敢投放資源發展。

其次是市民有選擇交通工具的權利。例如，有些巴士路線與鐵路路線相同，鐵路的收費相比較低(長程路線)，而有部份巴士路線較鐵路收費為低(短程路線)。但這些路線仍然有客源，因為這些路線不用轉車及(正常交通情況)相比之下時間相差不遠。另一個原因是大部份的乘客有位坐，他們在車程內可以休息等等。所以點對點運作是市民所期望的服務。

巴士服務令市民可以有一個舒適的交通工具選擇，但社會上對巴士脫班的問題也十分關注。巴士班次不準，當然影響到市民。相信也是各個議員相當關心的議題。本會認為其一個核心的結構性問題是人手不足，需要透過改善待遇去解決才可慢慢改善脫班的問題。

首先，乘客在巴士站看到的班次是根據巴士公司提交運輸署後定立的。作為車長，本會認為是行車時間不足，公司或相關部門低估了有關路線的行車時間，特別在繁忙時間路面擠塞的情況下。巴士站牌顯示的班次與實質行車時間不乎的問題更加明顯。引致所謂「脫班」的問題。而運輸署曾經回應，公司提交的行車時間表不是全部也會檢查，只是抽樣調查。本會認為署方有失責之處，沒有做好把關，確保時間表是合理。而修正的行車時間表經常遲遲未能實行。本會也不知道到底是運輸署行政的問題，還是公司。希望立法會可以跟進。

第二，近年來巴士公司的人手不足問題加劇，也是引致巴士失班，突然被削減班次的成因。專營巴士公司是有一份由運輸署發出的「巴士車長工作、休息及用膳時間指引」(下稱「指引」)規管，指引理論上也希望確保車長可以有足夠的作息時間，唯這份指引最近一次修訂已是在 2010 年 10 月。4 年已過，路面情況與以前的明顯不同，路面更擠塞。車長到站後也未必有足夠的 5 分鐘小休，便要趕著開下一班車，盡量確保班次不會相差太遠。但這樣的工作模式便更加挑戰車長的體能極限。