



汽車交通運輸業總工會

對《公共交通策略研究》——「專營巴士服務」之意見書

對於特區政府準備開展《公共交通策略研究》（下稱「研究」），從而系統地檢視香港整體公共交通服務的佈局，本會（汽車交通運輸業總工會）是十分歡迎的。另一方面，本會也是十分支持立法會交通事務委員會在 2015 年 2 月 9 日召開特別會議，聽取運輸行業（專營巴士）對「研究」的看法。為此，本會在收集會員的意見及經過探討後，提出下述意見。主要有：

一、 官員偽善的表現：

一直以來，運輸當局的官員在進行香港的公共交通規劃時，都抱著好大喜功的心態，過急和過度地開展多個鐵路項目。舉例來說，在五個鐵路項目，即西港島線、廣深港高速鐵路香港段、南港島線（東段）觀塘延線及沙田至中環線（沙中線）於未來數年裡相繼落成投入使用之際，運輸當局在 2014 年 9 月公布《鐵路發展策略 2014》，著意落實在 2018 年至 2026 年之間落實七個新鐵路項目，即北環線及古洞站、屯門南延線、東九龍線、東涌西延線、洪水橋站、南港島線（西段）和北港島線，使香港鐵路網絡將會覆蓋約七成半人口居住及八成半就業機會的地區。

由此來說，其他陸路交通工具的營運空間便會大幅縮減，而專營巴士員工的生計更會受到很大衝擊。舉例來說，港鐵西港島延線 2014 年年底通車後，區內不少市民已經改為乘搭港鐵。有關數據顯示，單是香港大學站和堅尼地城站每天便有 13 萬人次左右使用，而區內巴士路線的整體乘客量下跌大約 35%，部分路線的繁忙時段載客率更大跌 55 個百分點。雖然巴士公司表示不會因此裁員，但是

現職巴士員工往往會感到工作前景黯淡，而其他社會人士也亦不願意投身到專營巴士行業之中。

對於這個問題，本會不但多番要求運輸當局在合理發展鐵路網絡的同時，也要採取有效疏導措施，以保障業界司機的生計和提供良好的就業機會。可惜的是，運輸當局對此置若罔聞。直至目前，運輸當局在製造鐵路網絡幾乎覆蓋香港所有地區的既定事實後，才惺惺作態地表示「鐵路網絡的擴展對其他公共交通服務而言，的確造成一些影響」，並將「就重鐵以外的公共交通服務原有的角色定位作出檢視和優化其發展」，其所謂的誠意實在令人生疑。

二、 錯誤評計形勢：

雖然香港每天使用公共交通工具約為 1,200 萬人次，但是鐵路網絡在運輸當局的大力支援和政策傾斜之下，佔據愈來愈大的市場份額。不僅如此，鐵路公司更加採取一大堆「進取」的競爭手法，如提供免費接駁巴士服務、興建直達半山區的高速電梯、向乘客提供月票和日票優惠、讓乘客免費轉乘巴士、興建鐵路上蓋物業來「製造」客源等等，從而更好地保持其在市場上的優勢。

在香港公共交通運輸市場的開拓空間已是十分有限的情況下，當運輸當局的極力扶持和鐵路公司採用種種手法來進行競爭時，專營巴士便會處於劣勢。舉例來說，有研究發現，單是西港島線和南港島線通車後，估計有 61 條港島線和 16 條過海線巴士服務將受到影響，而且每天流失的乘客量可能高達 18.8 萬人次。屆時，專營巴士公司將無可避免地大規模裁減人手，令巴士員工面臨著嚴峻的就業難題。由此可以看出，鐵路網絡的發展與專營巴士之間乃是彼此相互競爭的關係，無法達致運輸當局所說的促進各公共交通服務繼續優勢互補的境界。

三、 不公平競爭：

承接上點，雖然鐵路幹線和專營巴士都是提供公共交通服務，但是香港鐵路網絡向來都是政府動用龐大公帑來建造和營運，而政府因此當之無愧地成為港鐵有限公司的最大股東。不僅如此，政府在發展鐵路幹線時，也不斷運作既有的公

共資源和採用有利於鐵路的各項政策，官為地將包括專營巴士在內的其他公共交通工具排擠為輔助交通工具，令它們只能提供接駁服務，從而讓鐵路順理成章地成為「一鐵獨大」的客運系統骨幹。至於專營巴士公司方面，雖然大部份都由大型上市財團擁有，但是它們屬於私人營運性質，其財力和政策優勢自然是無法與運輸當局撐腰的港鐵公司抗衡。對於受僱於專營巴士的基層勞工，他們在唇亡齒寒之下，生計只會愈形困頓。

四、 避談鐵路的問題：

從成本效益的角度來說，在香港現有的十條鐵路線中，有數條路線於最繁忙路段的繁忙時間平均載客率只有四成多。換言之，也就是這些鐵路線在非繁忙時間平均載客率更低於這個比率，因此很可能存在著虧本經營的可能性。這種現象不禁令人想起，投資近 500 億元興建的西鐵線在啟用初期因乘客量只達預計的一半，即僅有 10 萬人次，因此每天要浪費納稅人 500 萬元的事例。對此，運輸當局不得不承認，新增鐵路要由鐵路營運者來自負營虧，而不是由廣大納稅人為虧損的鐵路線付帳。可惜的是，運輸當局在立法會交通事務委員會在 2014 年 11 月 25 日舉行會議的參考資料中則完全迴避了這些問題，其誠意同樣令人生疑。

五、 忽略實際操作問題：

運輸當局在制定香港《邁步前進：香港長遠運輸策略》時，提出五項政策綱領，並且將之包裝得美輪美奐。然而，由於運輸當局一直沒有採取以人為本的方式，關注和協調專營巴士員工的運作及為創造一個理想的工作環境，結果使廣大專營巴士員工遇到很多工作上的難題。在具體內容方面，主要有：

1. 從巴士司機的日常駕駛工作來說，他們每天都要經過很多交通燈號。然而，運輸當局一直不肯接納業界的意見，改善現時的交通燈號管理措施，如加設交通燈號倒計器或閃動裝置等。
2. 由於很多巴士站沒有劃上雙黃線或設立「不准停車」交通標誌，使其他類別的車輛經常停泊在巴士站前端或後面，嚴重影響巴士車長的駕駛工作。

3. 由於運輸當局在不少地區都沒有設立足夠的泊車位，使很多駕駛者被迫要將車輛停放在道路兩旁和佔用大量的道路空間，而這種情況在大型節假日裡和旅遊景區尤為嚴重，導致巴士車長遇到操作難題。
4. 雖然政府鼓勵和資助傷健人士使用公共交通服務，尤其是專營巴士，但是運輸當局並沒有專營巴士公司協調和增加行車時間，無形中削減車長的休息時間和增加他們的工作壓力。
5. 由於運輸當局長年以來都未能處理好規劃的工作，使一些新市鎮，如大嶼山東涌在因人流激增的情況下，仍然沒有改用雙層巴士來疏導人潮。
6. 運輸當局沒有很好地發揮監管的作用，使專營巴士公司不斷地推行「奪命更」和「跨區接更」的措施，使受影響車長不但工作時間被拉長，而且工作壓力亦倍增。
7. 專營巴士公司為了壓縮成本而減少班次，不但使受影響車長要被迫專作後備，而且擔任駕駛工作的車長亦因脫班情況日趨嚴重而遭到乘客的責難，故加重他們的心理負擔。
8. 受到休息室、茶水間和洗手間等配套設施嚴重不足的影響，巴士車長在僅有的休息和用膳時間裡，幾乎要花費所有時間來應付各項需要，沒有足夠時間休息和應付沉重的駕駛工作。
9. 專營巴士公司管理層沒有正視自身編制和行政混亂而引起乘客投訴的問題，反而將之推到車長的身上，結果引起車長的很大怨氣。
10. 專營巴士公司管理層經常把車長的休息時間安排在完成駕駛工作之後，不但剝奪法例賦予員工們應有的權益，而且損害廣大車長的身體健康。
11. 專營巴士公司管理層近年來不斷地收緊車長看病的次數，使很多車長在生計的壓力下，只能抱病工作，而不敢請假休息。
12. 雖然專營巴士公司員工流失和難以聘用新人的情況下，減少使用一些高壓的管理手法，但是採取剋扣安全獎、發出警告信、留廠待命、放無薪假、甚至解僱等高壓手法仍然時有發生，令員工感到頗大的工作壓力。

13. 雖然巴士行業近年已經出現較少新人入行的問題，但是巴士公司仍使用合約方式來聘用員工，結果造成新入職員工流失情況嚴重的現象，不利於專營巴士提高服務質素和長遠發展。

六、 環保工作片面：

雖然運輸當局在制定香港長遠整體運輸策略的綱領中，提及會落實更環保的運輸措施，但是究其內容，無非是實行多些規管，如減少車輛排放廢氣、噪音限制、密封引擎、引進節省燃料的汽車等，而沒有從實際操作方面來考慮問題，從而減低損耗和提升環保質素。舉例來說，大嶼山東涌屬於新開發的市鎮，但是運輸當局沒有在此推行環保的運輸措施，如增加使用電能巴士和設置相應的配套設施。與此同時，運輸當局也沒有在大嶼山興建環島幹線，從而減少現時車輛被迫在崎嶇的山路行駛時的廢氣排放和燃料及機件損耗。在沒有處理好交通燈號管理下，使專營巴士在提供服務時不能順暢地運作，而是要經常在燈號前停車，結果造成增加廢氣排放和路面損耗等不利環保的後果。此外，更為重要的一點是，本會認為在鐵路網絡幾乎涵蓋香港每一個地區之際，專營巴士會流失大量客源，以致他們所提供的公共交通服務效益大幅降低。從環保角度來說，這顯然造成社會資源的嚴重浪費。



汽車交通運輸業總工會

2015年2月9日