

CB(4)1004/15-16(01)



中 港 澳 直 通 巴 士 聯 會

China Hong Kong and Macau Boundary Crossing Bus Association

地址：九龍旺角上海街 450-454 號慶華商業大廈 7 字樓 B 室
 Add. : Unit B, 7/F., Hing Wah Commercial Bldg., 450-454 Shanghai St, Kln, HK
 電話Tel : 2782 0738 傳真Fax : 2782 0935

香港特別行政區

立法會交通事務委員會

主席田北辰議員, BBS, JP 暨全體委員

僅對行經港珠澳大橋口岸的跨境巴士 (包括口岸穿梭巴士) 豁免採購的傾斜政策

就 2016 年 2 月 29 日立法會交通事務委員會，討論港珠澳大橋跨境交通安排，提到運輸署正就豁免行經大橋口岸的跨境巴士（包括口岸穿梭巴士）須從香港現有車隊採購非專營公共巴士的措施（以下簡稱“豁免採購”），本會認為在客運市場面對跨境內地旅客大幅下跌之際，市場上巴士供過於求的情況下，根本沒有條件一次性批出最多 200 個客運營業證，致使客運市場上多了最多 200 輛非專營巴士供應，而且相關“豁免採購”突顯出不公平的發牌政策。雖然只有跨境巴士業界得益，本地巴士不符合審批條件，但是有關政策傾向於規模較大經營班車的大公司，對經營旅遊包車的中小型跨境巴士公司，一點得益也沒有，將不同業務、不同大小的跨境巴士業界的矛盾尖銳化，製造政策的不公，即使外間認為跨境巴士業界是政策最大受惠者，本會面對大部份會員表達有欠公允的訴求，也要追隨業界表達反對“豁免採購”。

採取踏實的方法有效應對客運潛在需求，應該循序漸進，按需求增長而逐步增加巴士供應，沒有必要一次性大量增加三成跨境巴士供應，而且只要放寬目前跨境巴士嚴謹的“一車一配額”限制至“一車兩配額”，在不必加車的前提下，可以每天增加大橋口岸近千個來回班次。詳細分析如下：

1. 不應一次性大幅增加 30% 跨境巴士供應

運輸署建議最高豁免採購而新增的跨境巴士（包括口岸穿梭巴士）

= 200（跨境巴士）+ 150（口岸穿梭巴士）

= 350 輛巴士

2016 年 2 月跨境巴士總數（A05 批註）= 1,189 輛巴士

跨境巴士增長率 = $350/1189 * 100\%$ = 29.4%

≈ 30%（約三成）

2. 放寬“一車一配額”限制為“一車兩配額”，無需豁免採購，而每天增加最少 1000 個來回班次

目前跨境巴士不是車數不足應對需求，關鍵是“一車一配額”規管過時：80 年代初，中國剛剛改革開放，廣東省內道路設施不足，口岸開放時間有限，一輛跨境巴士只能一天內當天往返一轉，故運輸署限制一車只走一個配額（南北行每天限過關一次），最早期的長途班車甚至是三車走一配額。（以當時廣東省路況，壞車幾率較高）。

然而，隨著國家深化改革，廣東省政府年年加大基建投資，興建大量的基建道路網路、廣深高速、廣深沿江高速、江中高速等陸續建成，以香港至珠三角九個城市（85%廣東省的 GDP）的距離，跨境巴士每天最少可以行駛四個來回往返，尤其是皇崗口岸 24 小時通關，將來大橋口岸也是 24 小時運營，車程根本就不再受制於口岸通關時間，現時跨境巴士唯一的使用率及生產力限制，就是過時的“一車一配額”規管制度。

建議放寬“一車一配額”限制（指標/配額比=1:1.2）至“一車兩配額”，長遠來說，逐步全面取消“一車多配額”的規管，釋放出 1,189 輛跨境巴士的生產力，由每天只許走 1 個來回班次過關，改為每天走 2 個來回班次。

大橋口岸 24 小時通關，一車兩司機，人停車不停，一則可善用公共巴士資源，再者也可保證大橋口岸開通後，營辦商提供兩班司機，24 小時營運，滿足市民需求。否則，在充足車輛下，巴士公司只會增開通最繁忙時段的服務，深宵或晚間旅客少時段，跨境巴士直達的服務就欠奉。結果導致日間巴士及班次過多，只集中在繁忙時段，晚間及深宵即使 24 小時通關，也沒有營辦商願意提供服務。

故此，放寬限制至“一車兩配額”在完全不用增加巴士佔用香港道路，增加擠塞的情況下，大量增加每天最少 1,000 個來回的跨境巴士班次，無疑是善用公共巴士社會資源，優化規管制度，遠勝於浪費資源，在供過於求的大環境下，傾向外來企業、大集團而送出最多 200 個牌照。

3. 善用其他口岸封關後跨境巴士閒置時間，在巴士車數不變下，多走過境配額，根本不用發新車牌以增加公共巴士供應

由於配額制度的限制（跨境巴士指標配額比是 1 對 1.2），一個車輛指標每天只可行走 1.2 轉來回口岸管制站，若超班經營，配額會被收回，故此，大量跨境巴士每日均是走兩轉收工，車輛使用量嚴重偏低。新的大橋口岸可抽調其他口岸跨境巴士行走，尤其是早晚中段（10:00-15:00）及其他口岸收關之後時段（22:00-07:00）。可以換司機，人停車不停，確保巴士充分使用，提高營運效益，減緩車資上調壓力，對營辦商對旅客均是多贏的，根本沒有必要豁免採購，突然大幅增加跨境巴士車數。特別是，免牌費制度提供誘因給跨境營辦商先賣牌套現，再申請大橋口岸客運證。本來跨境巴士業界可循序漸進，按客量需求增加而買牌加車，如今惟恐運輸署朝令夕改，跨境巴士營辦商均趕著考量賣牌套現，間接給本地巴士新增最多 200 輛大巴，令本地巴士服務現時在嚴重供過於求下，逆其道而行，反而大幅增加供應，令業界經營前景更雪上加霜。

現懇請 貴委員會對本會提出的建議詳加考慮。肅此奉達，佇候鴻裁，順祝

鈞安！

中港澳直通巴士聯會及屬下會員公司

大利旅行社有限公司

大東旅遊巴士有限公司

中信國際企業有限公司

中南中國有限公司

中國華通有限公司

中港通旅運有限公司

友聯汽車修理有限公司

友聯旅遊巴士有限公司

旭輝旅遊巴士有限公司

汕頭永安南華旅運有限公司

志雄旅運有限公司

快達香港豪華客車有限公司

| | | |
|--------------|----------------|--------------|
| 沙港巴士管理有限公司 | 和安有限公司 | 和威發展有限公司 |
| 和彩有限公司 | 東僑客運有限公司 | 金源泰香港有限公司 |
| 冠忠遊覽車有限公司 | 美新團旅運有限公司 | 美麗華酒店企業有限公司 |
| 香港可樂發展有限公司 | 香港永順運輸貿易公司 | 香港南方貿易旅運有限公司 |
| 香港運通旅運有限公司 | 深圳機場冠忠環島客運有限公司 | 偉樂旅運有限公司 |
| 雄智運輸有限公司 | 雄輝發展有限公司 | 順鴻國際投資有限公司 |
| 溫莎旅行社有限公司 | 運城(香港)有限公司 | 運德有限公司 |
| 韶關國友旅遊運輸有限公司 | 廣州廣之旅冠忠旅運有限公司 | 廣東山峰旅運有限公司 |
| 廣東長盛直通客運有限公司 | 廣東冠忠環球巴士有限公司 | 廣東青建直通客運有限公司 |
| 廣東連南山峰旅運有限公司 | 廣東順捷客運服務有限公司 | 廣東源豐客運有限公司 |
| 廣東興匯直通客運有限公司 | 廣東環島大陸通旅運有限公司 | 廣東環島冠忠旅運有限公司 |
| 廣東環島過境巴士有限公司 | 廣東鴻盛直通客運有限公司 | 廣東豐源直通客運有限公司 |
| 廣運國際集團有限公司 | 輝順投資有限公司 | 環島旅運有限公司 |
| 環球汽車有限公司 | 駿達旅運有限公司 | 鵬運交通實業有限公司 |
| 寶信投資有限公司 | 顯運客旅有限公司 | 嘉龍國際有限公司 |
| 香港恒業國際發展有限公司 | 拓升發展有限公司 | 新昌發展有限公司 |
| 仁昇有限公司 | 深業旅遊貿易有限公司 | 深業旅遊貿易有限公司 |
| 利迅投資有限公司 | 中興國際投資有限公司 | 百利文實業有限公司 |
| 晨光國際拓展有限公司 | 輝強貨運有限公司 | 謹啟 |

二零一六年五月九日

副本送呈：

- 1) 運輸及房屋局局長張炳良教授, GBS, JP
(傳真 2523-9187 及電郵 sthoffice@thb.gov.hk)
- 2) 運輸署署長楊何蓓茵女士, JP
(傳真 2824-0433 及電郵 comr@td.gov.hk)