

中華人民共和國  
香港特別行政區政府  
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region  
of the People's Republic of China

政府總部  
運輸及物流局  
香港添馬添美道2號  
政府總部東翼



Transport and Logistics Bureau  
Government Secretariat

East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. TLB(TL)1/17/71/12  
來函檔號 Your Ref.

電話 Tel No.: 3509 8155  
傳真 Fax No.: 2104 7274

[電郵: lwcyu@legco.gov.hk]

香港中區  
立法會道1號  
立法會綜合大樓  
立法會交通事務委員會秘書  
(經辦人: 麥麗嫻女士)

麥女士:

立法會交通事務委員會  
會議的跟進事項

交通事務委員會(委員會)分別2024年10月29日及11月22日舉行會議。在10月29日的會議上,有委員就「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴/客車行業」,要求政府提供輸入小巴司機參與公共小巴駕駛考試的合格率及重考次數的補充資料。另外,謝偉銓議員於11月22日的會議後致函委員會主席,希望政府回應他在信中提出的問題,當中包括城巴有限公司(市區及新界巴士網絡專營權)(城巴(市區及新界))營運情況。運輸及物流局現綜合回覆如下:

## （一）小巴司機參與公共小巴駕駛考試

2. 政府於2023年7月推出「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴／客車行業」，在保障本地勞工就業的前提下，適度容許公共小巴及客車業輸入勞工，配額上限為1 700個，包括900名公共小巴司機。兩輪的申請和審批工作已經完成，900個公共小巴司機配額已經全數批出。輸入的小巴司機已分批到港，進行駕駛實習訓練、就讀職前課程及參加駕駛考試。
3. 截至2024年底，726名輸入小巴司機已參與共1 453次公共小巴駕駛考試（包括727次重考），考試及格率約42%。超過500名輸入小巴司機已考取相關的本地駕駛執照，並在通過路線培訓後投入工作，有助紓緩業內人手嚴重短缺的問題。
4. 作為參考，在2023年，運輸署共進行247次公共小巴駕駛考試（不包括輸入小巴司機的駕駛考試），考試及格率為17%。

## （二）城巴（市區及新界）的營運情況

5. 自2023年初社會及經濟活動於疫情過後開始復常，城巴（市區及新界）的乘客量已逐步改善，但只能達至疫情前水平的約九成。現時，城巴的主要收入來源仍是香港島的區內路線及過海路線，而相關路線的乘客量受近年鐵路網絡擴展及香港島人口減少而下降<sup>1</sup>。與此同時，城巴（市區及新界）近年透過營辦商遴選程序投得新發展區的新路線（例如啟德、屯門第54區及十四鄉），但這些路線的乘客量增長比預期慢，目前仍錄得虧損。雖然接駁邊境管制站的巴士服務的需求有所增加，但有關服務只佔城巴（市區及新界）業務的一小部分，所增加的乘客量仍不足抵償其他路線下降的乘客量。

6. 在成本方面，薪酬開支佔專營巴士營辦商營運開支約一半以上。各營辦商自上次於2023年6月加價後，均有提升員工薪酬兩次（增幅共約7.9%至8.4%），對專營巴士的成本帶來顯著

<sup>1</sup> 根據規劃署在2024年3月發表的「人口分布推算2023-2031」，香港島的人口預計在2021至2031年間由120萬逐漸減至110萬。

影響。綜合上述因素，城巴（市區及新界）在 2023 年錄得稅後虧損，以及負固定資產平均淨值回報率。

7. 政府一直協助專營巴士營辦商（包括城巴）開拓更多非票務收入來源。除在巴士車身、車廂、有蓋巴士站等展示廣告外，獲批的非票務收入項目包括在巴士總站和公共運輸交匯處設置乘客服務站、售賣機、自取郵件智能櫃等，以及出租巴士車廠閒置空間和利用車廠向非專營巴士提供維修及保養服務等。歷年來，我們普遍觀察到專營巴士營辦商的非票務收入來源有所增加。在可行的情況下，我們會將成功措施推展至更多地點。此外，我們亦會繼續因應最新的出行模式及乘客需求，與專營巴士營辦商提升巴士網路的效率及盈利能力，並重新調配因路線重組而騰出的巴士至新辦路線或加強有良好增長潛力的現有服務，以減低專營巴士營辦商的成本壓力。

運輸及物流局局長

（黃品謙



代行）

2025年2月3日