

綠色專線小巴（綠專）總商會有限公司的信頭  
**Letterhead of G.M.B. MAXICAB OPERATORS GENERAL  
ASSOCIATION LTD.**

尊敬的立法會交通事務委員會全體議員

**綠色專線小巴經營意見書大綱**

七十年代，政府的大力推動下，一部份紅色小巴轉型為綠色專線小巴，開始了香港專線小巴服務的新一章。

二十多年來，綠色小巴一直遵守運輸條例的監管，在許多偏遠地區擔任開荒牛的角色，為許多市民提供及時、方便、廉宜的服務。到了今天，綠色專線小巴的數目已有 2255 部，肩負著巨大的運輸責任。然而，在巴士公司的迅速膨脹及屋村巴士大量出現的情況下，綠色專線小巴已面臨著被迫向絕境的危機。

最近政府安排顧問公司，每條路線調查得不到全行的結果出來有見及此為業界的生存，也為保障廣大市民的消費利益，本意見書將提出幾項建議，以期為香港的運輸史掀開新的一頁，及堅決要求政府確立專線小巴的地位。

**一. 全面制訂綠色專線小巴運輸計劃：**

在公共巴士公司的車隊，不斷自我膨脹的今天，道路網絡已不堪負荷。在香港軒尼詩道等旺區，更是常常塞車，為市民造成嚴重不便。我們建議政府，把路線靈活，班次頻密，舒服快捷的綠色專線小巴視為與大型巴士，三鐵同樣重要的運輸工具，並為之設立整體，長遠的五年計劃，減輕繁忙道路的負荷量，增加偏遠地區的交通運輸量，使道路網絡上堵滿空巴士的情況能得到徹底改善。

為配合五年計劃的實施，我們建議政府及接納本行業意見：

- (1) 把綠色專線小巴的三年營運發牌制，改為五年，每一年將未來的線路人口分配問題提供區議會諮詢。
- (2) 設立全面的綠色專線小巴網絡及生存空間。
- (3) 立例保障綠色專線小巴溢利，及在半年內根據乘容量的起落加以檢討。

以上第(1)、(2)點，將在下面分別論述。

**二. 設立全面的專線小巴網絡：**

- (1) 專線小巴一向是偏遠地區的開荒牛。但是，當新區因交通逐漸方便起來而日漸繁盛，三家巴士公司一定會迅速入侵，分去大部份市場，市場分薄，利潤減少，小巴的班次、車輛相對減少，最終敗出市場。

- (2) 我們希望政府顧及小巴的貢獻，在市場尚未有必然需求時，限制巴士公司開設班次，保障小巴在本地區內的專營權，並透過法例保障專線小巴的經營地位。
- (3) 我們建議政府應以各鐵路車站，各公、私營屋村、居屋為交匯點，建立一個以區內服務為主，對外服務為輔的小巴網絡，充份發揮小巴價廉，頻密、路線靈活的優點。
- (4) 應考慮一些旅遊專線，提供綠色小巴來往機場、碼頭、各酒店區、旅遊區的服務。
- (5) 香港路少車多，只有增加流量，減低載體體積，才能有一個健康的運輸網。

### 三. 保障綠色小巴溢利幅度：

- (1) 綠色專線小巴作為一種重要的運輸工具，和政府的運輸政策一向合作無間，我們要求政府能給予我們和三家專營巴士公司同等的運輸經營條件和專營巴士一樣享有豁免燃油稅的權益。
- (2) 現今每輛綠色小巴每天的平均經營成本是\$1900 元。如果收入比這個數低的話，小巴的經營就會虧損。為了保障市民免受頻密加價之苦，也為了使綠色小巴經營者能把更多的利潤投資在改善服務上，我們建議政府應以每輛綠色小巴每天毛利最少達\$2000 元為基數，衡量綠色小巴的經營情況，紓緩其經營壓力。（以上的\$1900 元和 \$2000 元，是以現今的價格計算，貴署考慮時，應按當時通脹調整。）
- (3) 公平的市場競爭，不僅可避免專營巴士公司壟斷運輸市場，固定的經營利潤，更可吸引更多紅色小巴轉型，幫助政府儘快解決有關的種種問題。

### 四. 其他社會效益：

- (1) 增加路線，可創造就業機會。
- (2) 促進市場的自由度，可以讓市民在價格競爭中獲利。

綠色專線小巴總商會

邱戊秀呈

一九九九年五月二十六日