



公交寒冬系列之一

香港特區政府擬將運輸及房屋局分拆為兩個獨立的政策局，困擾香港多年的交通政策有望改善，本報將一連三輯探討民生交通工具的深層次問題。其中，專線小巴（俗稱綠Van）業在過去兩年先後受修例風波及新冠肺炎疫情摧殘，加上鐵路基建擴張，成為壓垮小巴業的最後一根稻草，「Cut線潮」一觸即發。據悉，目前

有三四間公司瀕臨結業危機，料多達十餘條主要行走九龍及新界的小巴專線隨時停駛，影響數十萬計居民。小巴商會直言，今日困境的遠因之一是政府對交通工具的定位錯亂，造成小巴與港鐵及巴士爭客，卻未有充分善用小巴填補鐵路「留白位」的市場價值。

圖文：專題組

「前面有落！」叫喊落車是小巴客一道獨特的風景，但這境況逐漸消失，甚至有成為絕響的危機。其中，遊走土瓜灣及紅磡一帶的26號專線小巴，先後因為黃埔港鐵站啟用及屯馬綫開通的打擊，步向經營困局。

本報記者日前在該小巴專線站頭駐足兩小時觀察，雖然是下班的繁忙時段，但人流疏落，站頭停泊幾架小巴，但乘客寥寥無幾，頭幾架車等候二十幾分鐘到了預設的開出時間，便載着一兩名乘客開出。隨着繁忙時段一分一秒過去，司機們愈見惆悵，其後開出的小巴更是「吉車」出發，「吉車」回站頭撲個空。

香港專線小巴持牌人協會代表馬僑生近日接受本報專訪時表示，26號小巴慘淡經營狀況已持續一段時間，也是專線小巴業的縮影，「好啲也只較26號每程多兩三個客人搭。」他坦言，不少小巴線蝕本經營，以26號線為例，每名乘客每程收費6.1元，若全程只有20名乘客乘坐，走一轉也只袋122元，連油費也倒蝕。

26號專線收入暴跌逾半

專線小巴可算是政府對交通工具定位錯配的犧牲品，其中土瓜灣區最首當其衝，根據九龍26號小巴專線營運商提供的報表，該線2016年9月至全月收入近116.8萬元，翌月觀塘沿線黃埔站開通，收入直線下滑，直至今年6月屯馬綫全線通車後，生意更出現懸崖式跌勢，9月全月收入僅54.1萬元，5年間收入暴跌一半以上。

生意難做之際，油價卻失控飆升，過去一年柴油和石油氣零售價飆升四五成，入不敷支的營運狀況令不少小巴頂唔順，將專線經營權交還運輸署。由於經營權是綑綁多條路線，一交還便影響多條路線，以馬僑生所經營的公司為例，去年也有兩組行走新界區的專線經營權交還，明年初亦將交還另一組新界區專線的經營權。「據我了解，業界即將有三四間公司打算交還十多條專線小巴的經營權，包括新界77號線在內的3組以上的小巴路線，分布新界、九龍以及港島區。」

至於俗稱紅Van的非專線小巴，整體營運狀況同樣慘淡，香港公共小巴車主司機協進總會主席張漢華表示，多條往來九龍城、荃灣及土瓜灣區的路線，受屯馬綫通車的衝擊，生意額平均錄得三成跌幅。



掃一掃睇片

停駛專線小巴摘錄

地區	路線	起訖點	全程車費
新界	801線	馬鞍山耀安↔火炭（長瀝尾街）	10.3元
新界	77線*	天水圍市中心↔落馬洲	10.2元
九龍	6線	黃埔花園↔尖沙咀（漢口道）	7.4元
九龍	6X線	黃埔花園↔尖沙咀（漢口道）	7.4元
九龍	2S線	又一城（達之路）↔盛德街/馬頭圍邨	8.8元
港島	28A線	中環（雪廠街）↔銅鑼灣（新會道）	6.5元
港島	39S線	香港仔（南寧街）↔利東邨	3.5元

*瀕臨停駛 資料來源：專線小巴業界代表

疫情鐵路夾擊蝕埋油錢 十多條線料交還經營權



專線小巴線乘客疏落。

綠VAN CUT線潮 一觸即發

之前係客等小巴，家陣掉轉小巴等客。目前小巴司機月入較疫情前減少3,000幾元，較疫前相差一二成。

之前小巴通常上滿一車人，港鐵站開旺後，整架車根本完全坐唔滿。



任職司機十幾年的郭先生



行走26號專線小巴十年的梁先生

小巴司機有SAY

小巴司機平均月薪僅1.3萬元，較整體運輸從業員低9千多元，故現時小巴司機通常是退休或半退休人士。

香港專線小巴持牌人協會代表馬僑生

政府諗計 釐清定位

在專線小巴業打滾多年，香港專線小巴持牌人協會代表馬僑生指出，目前是行業最艱難的時刻，近因是近兩年的社會動盪、疫情爆發，加上油價失控地飆升，但遠因卻是特區政府對各種交通工具角色定位錯亂，使小本經營的小巴要與財雄勢大的港鐵及巴士爭生意。

他認為，香港公共交通工具的定位必須清晰，讓小巴走短途接駁路線，例如將目前由港鐵公司營運、

接駁港鐵站與小區的「K」字頭巴士，交由小巴經營，此外也應該加大力度開放大嶼山的市場，讓小巴行走；巴士則走更長途的點對點路線，「港鐵做番好鐵路的角色，小巴同巴士都做好自己嘅角色，大家都好。」

研究交通運輸基建發展的理大土木及環境工程學系前副教授熊永達表示，政府要想辦法維持小巴業界最基本運作，因為交通選擇多元化對民生有利。