

## 兩巴合併提效率 優質服務不能變

特區政府昨日批出三個為期10年的巴士專營權，其中新巴和城巴明年7月合併，有25年歷史的新巴將走入歷史。政府批准兩巴合併，是因為營運商承諾兩年內不裁員、現有票價不變，亦會與政府密切合作，不斷開拓商機，招聘更多技工、畢業生。市民希望營運商堅守諾言，並將合併變成進一步改善服務、提升競爭力的契機，維持香港優質交通服務的本色。另一方面，政府的監察角色不能放鬆，未來須密切留意交通服務狀況。

新巴與城巴屬於同一個集團，但各有專營權，兩巴合併可以說是預期之內的結果。隨着香港軌道交通不斷發展，巴士業務面對激烈競爭，經營版圖呈萎縮之勢。特區政府提交給立法會的資料顯示，新巴日均載客量由2013年的499000人次，減至2019年的458000人次，減幅為8.2%；同期新巴車隊由715輛減至685輛，減幅約4%。2017/18年度開始，兩巴業務開始出現虧損。新冠疫情打擊下，市民的出行習慣改變，巴士服務載客量減幅更顯著。儘管特區政府一再推出抗疫基金，兩巴也是受惠

者，但過去4年間兩巴仍虧損近5億元。窮則思變，兩巴合併有助整合人力、車站等資源，節省開支，提升競爭力。

巴士業務不再如過去那樣有豐厚利潤，兩巴經營權亦於兩年前轉手，母公司由新世界集團變為現在的匯達交通服務，但當時兩巴名稱未改。城巴將獲得保留，而新巴明年被併入姐妹公司，體現了經營權的轉變。

新巴服務香港25年，與廣大市民朝夕相對，一旦走入歷史，市民難免感到可惜。當然，市民更關心的是兩巴合併後的服務質素問題。營運商昨日召開記者會解釋兩巴合併事宜，表示現時車長缺少300多名，所以新巴車長可轉職城巴，今後還會招聘更多技工和畢業生，現有票價兩年內不變。

但人們也注意到，營運商未講明是否縮減巴士班次。因為疫情關係，巴士班次在過去兩年已經減少，市民搭車需要等待更長時間。兩巴合併後，停靠站也會被整合，若站點亦因此減少，市民搭車就要走更多冤枉路，炎炎夏日或碰到颱風、暴雨等惡劣天氣，其辛苦不必多言。兩巴合併可以理解，但不能以犧

牲服務質素為代價。特區政府應加強監察，確保公眾利益不致受損。

香港是人口密集、經濟繁榮的大城市，也是熱門旅遊城市。港鐵不斷擴大版圖，巴士承擔着為港鐵接駁的重任，也要行走那些港鐵到不了的地方，角色仍然吃重。再說巴士經營得好，對港鐵也是一種壓力，有競爭才有進步。雖然巴士服務現在經營狀況不令人滿意，但疫情總有一天會過去的，失去了的遊客也會重來，香港交通繁忙的大格局不會變，巴士業務的前景依然廣闊。

港鐵和巴士是構成香港公共交通系統的主體，放眼全球，像香港這樣以公交為主、交通便利的大城市是少有的。雖然市民對香港交通服務有這樣那樣的怨言，但無可否認的事實是，包括巴士在內的香港交通質素是全球一流，衆口交譽，這是港人的福氣，也是香港競爭力的要素之一。因此，不管香港交通格局如何演變，巴士經營權如何改變，香港優質公交服務的特色，決不能變。未來特區政府要密切留意兩巴合併後的各種情況，留意市民乘客的反應，維護好市民的切身利益。

## 紅黃碼唯一目的是抗疫

要做到精準抗疫，就先要做精準識別。但對於誰是確診者，香港一直無法做到精準識別並作出有效隔離，這是社區傳播鏈遲遲無法截斷的其中一個重要原因。

特區政府表示要優化安心出行功能，以「紅、黃、綠」三色碼對應確診者、入境者和一般市民，力求做到精準識別高風險者。雖然紅、黃碼對應人士的出行會受到一定的限制，但能保障絕大多數市民的健康和正常生活，真正讓市民安心。

安心出行紅黃碼機制，目的只有一個，就是精準抗疫。有人擔心紅黃碼或被用於其他用途，這種憂慮完全是不必要的。香港是法治之區，不管政府採用什麼抗疫手段，前提都必須合法。事實上，香港社會有足夠的監察機制去確保紅黃碼在合法情況下使用。行政長官李家超昨日強調，如果有人涉及違法，就要負上法律責任。表達了政府的明確態

度。

對新生事物抱有懷疑，這是人之常情，不足為奇。過去兩年多來，一些人對政府抗疫有各種質疑，但時間已經證明這些質疑都站不住腳。舉例而言，曾有人擔心核酸檢測有「陰謀」，是要「偷取」港人基因並送回內地；又曾有人質疑新冠疫苗「坑害港人」云云。現在看來這些是多麼的荒唐可笑！隨着紅黃碼機制的實施，當人們看到其精準抗疫的效果時，其疑慮也會消失。當然，也許還有別有用心的人為反而反，但那是另外一回事了。

抗疫是大局，不只是政府的工作，更是每一位市民的責任。要做到精準抗疫，離不開全港市民的全力配合。紅黃碼有助早日穩控疫情，能保障社會復常的步伐不會被打斷，能避免「一刀切」的限聚措施對市民生活造成太大影響，這樣的抗疫新政策，值得全港市民支持。

龍眠山

A2

要聞

2022年7月13日

星期三

責任編輯：鄭小萍  
美術編輯：鍾偉畧

## 巴士百年蛻變 緊貼社會求創新

## 從單層到雙層 從「熱狗」到「冷馬」

流金歲月

巴士自上世紀20年代在香港出現後，便利交通運輸，推動經濟發展，帶動了生活質素提升。一百多年過去，由小規模經營到龐大的專營網絡、單層變雙層、非空調（俗稱熱狗）到空調（俗稱冷馬）、上車買票到電子支付……巴士始終緊貼社會需求而不斷改變。展望未來，市



▲九巴在上世紀三十至四十年代使用的雙層和單層巴士。

## 香港巴士歷史大事記

## 1920年代：百花齊放

為應付人口上升帶來的交通需求，九龍區及香港島的巴士相繼面世，九龍汽車公司是最早期成立的巴士公司，之後發展為九龍半島及香港島各有三間巴士公司提供服務。

## 1933年：專營權的開始

為了有效管理巴士業務，政府推出「地區專利制度」，九龍及新界巴士的專營權由九龍巴士（九巴）奪得，香港島的專營權由中華汽車（中巴）奪得。

## 1949年：踏入雙層巴士時代

二戰後人口急增，單層巴士不敷應用，九巴決定購買雙層巴士。第一輛雙層巴士在1949年4月投入服務。為了讓雙層巴士行駛，政府修剪了街道上的樹木，把招牌升高至4.8米。由於受道路狹窄曲折限制，香港島直至1963年，才有第一部雙層巴士行走。

## 1971年：取消車上售票

在1971年以前，大部分巴士需由兩名控制員操作。一人控制模式（OMO）下，售票員職位取消，乘客可於上車時自行將車資放入錢箱內，而此模式逐漸被乘客接受，並沿用至今。

## 1972年：巴士貫通港九兩地

紅磡海底隧道在1972年8月通車，連接香港及九龍。九巴及中巴開始聯營過海巴士服務，標誌着巴士服務邁向一個新紀元。

## 1970年代至90年代：空調巴士普及

隨着科技進步及市民要求日高，九巴於70年代中開始研究空調巴士，中巴亦於1988年至1990年間，開始試驗空調巴士。

## 1992年：城巴打破中巴在港島專營局面

鑑於中巴服務未如理想，政府在1992年決定將中巴轄下其中26條路線，交給城巴營運，打破了中巴在港島專營的局面。

## 1997年：新發展帶來新競爭

配合新機場及東涌新市鎮發展，北大嶼山巴士線首次以分組招標形式公開競投，九巴全資附屬的「龍運巴士」投得機場／北大嶼至新界的專營權，成為香港第四家專營巴士公司。

## 1998年：中巴專營權結束

由於中巴服務持續未有改善，政府在1998年3月31日宣布，將中巴剩餘的88條巴士路線的專營權，批予新世界第一巴士服務有限公司（新巴），代表著中巴的專營巴士業務結束。

## 2003年：城巴新巴殊途同歸

新巴母公司周大福企業旗下公司收購城巴，分裂十年的香港島巴士服務，再次歸屬於單一財團手上。

## 2012年：最後的「熱狗」

2012年5月8日，最後一班九巴16號非空調「熱狗」由旺角柏景灣開出，抵達藍田廣田邨總站，象徵香港專利巴士進入了全空調巴士的時代。

## 2020年：國際投資財團收購新巴及城巴

由Templewater Bravo Holdings Limited牽頭的國際財團，聯同營運夥伴Ascendal Group Limited和投資夥伴漢思能源有限公司，從新創建購入新巴及城巴的全部權益，總作價為32億港元。新財團將新巴城巴控股公司改名為「匯達交通」，並計劃合併兩家公司業務。

## 2022年：新巴城巴合併專營權

行政長官會同行政會議宣布批出新專營權，合併新巴和城巴香港島及過海巴士網絡專營權。

## 《大公報》1949年報道雙層巴士「赤膊」試車

昔日  
趣聞

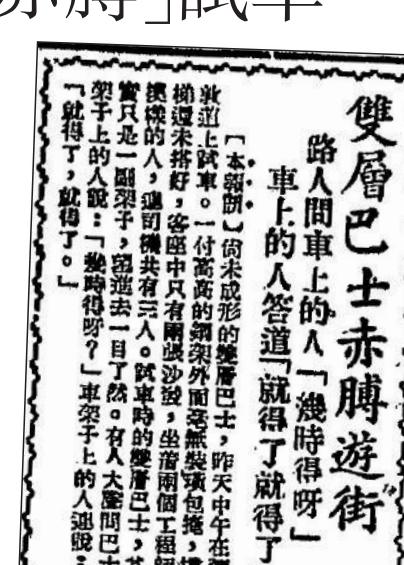
九巴在1948年引入雙層巴士並開始試車，但通車安排遲遲未成

事。根據1949年3月13

日《大公報》一則標題為「雙層巴士赤膊遊街」的報道（圖），一架只有骨架的雙層巴士在彌敦道上試車，「高高的鋼架外毫無裝潢包掩，樓梯還未搭好，客座中只有兩張沙發」、「望進去一目了然」。有路人向司機高喊：「幾時得呀？」司機回答：

「就得得了，就得得了。」

最終在1949年4月18日，九巴首批雙層巴士投入服務，行走來往尖沙嘴碼頭及九龍城的一號線。



## 「熱狗」巴士退役十年

香港的巴士公司1970年代開始研究引入冷氣巴士，直至1988年，九巴開始引入雙層空調巴士。時至2012年5月，最後一班九巴非空調巴士停止服務，香港專營巴士全空調化。「熱狗」是指在1988年之前、未有空調設備的巴士。直到1988年以後，九巴引入首架雙層空調巴士後，這類巴士就俗稱為「冷馬」。