

25載新巴駛進歷史 明與城巴合併

三代元老車長：從罵乘客到服務為本

從罵乘客到服務為本

▲在中環海濱的大型免費巴士展覽「One Citybus 展覽」，開放至7月23日。
大公報攝影組

▶陳樹明入行逾40年，是「三代元老」車長，見證巴士公司的變遷。
大公報記者 林少權攝



▲當年中巴（右）多數為沒空調的「熱狗巴」。



新世界第一巴士服務有限公司（新巴）將於明日（7月1日）起納入城巴，意味着由1998年起服務港人25年的「新巴」品牌即將成為歷史。兩位「三代元老」車長，由中巴轉向新巴，相隔25年後再轉到城巴，見證由80年代至今巴士公司的變遷。

入行27年的車長袁裕豪認為，年輕時血氣方剛，曾經與乘客發生口角碰撞，最終被上司訓話，學習「乘客至上」待客之道。另一位元老級司機「樹哥」陳樹明憶述，過去冷氣巴士十分矜貴，乘客望穿秋水，都是為見到「冷馬」的來臨。城巴表示，合併後的车隊、路線等維持不變，明日凌晨有告別儀式。

▶袁裕豪從80年代由中巴轉到新巴後，學懂「乘客至上」服務為本的宗旨。
受訪者提供



掃一掃 有片睇

大公報記者 鍾佩欣

城巴新巴歷史

- 80年代中巴因地鐵開通及出現員工罷駛等原因，政府經考慮後在1998年2月決定不續批中巴專營權
- 1998年新巴橫空出世，原本由中巴營運的88條巴士線由「新巴」接替
- 中巴沒落之下，城巴趁機發展，接辦多條巴士線，增加巴士及車隊規模
- 2003年中，與新世界同系的周大福企業斥資收購城巴，新巴、城巴從此屬於同一集團，成為姊妹公司
- 2004年3月，周大福企業有限公司及新創建集團有限公司合資成立一間多元化交通服務公司，城巴亦成為該集團的成員
- 2016年12月，新創建集團向周大福企業收購新創建交通服務其餘的50%股權。新巴及城巴成為了新創建集團的全資附屬公司
- 2020年新創建集團有限公司宣布以32億元出售城巴及新巴業務，接手的財團正式命名為「匯達交通服務」
- 2022年7月匯達交通宣布新巴及城巴合併運營，新巴正式步入歷史

資料來源：大公報記者整理

兩巴合併後規模

- 團隊：逾5000人（76%為車長）
- 巴士路線總數：共230條（城巴佔135條；新巴佔95條）
- 平均每日載客量：逾75萬人次
- 城巴已獲發牌車輛：共1530輛
- 車隊平均車齡：7年
- 班次失誤比率：低於3%（去年全年）

資料來源：大公報記者整理



▲城巴員工在巴士車身貼上新標

學者倡撤營運限制 助巴士公司開源

專家之言

城巴及新巴自2017/18年度開始錄得虧損，截至2021年的4年間，累計虧損4.95億元。雖然城巴經營的機場巴士線有盈利，但難抵銷上述虧損，兩巴仍蝕3.79億元。

浸會大學會計、經濟及金融學系副教授麥萃才指出，鐵路覆蓋面擴大、能源成本增加、聘請車長難等，令巴士經營困難，他認為，新巴及城巴合併可更有效減少成本支出，包括人員調配更方便；兩巴將過去重複線路整合，經營成本再進一步減少。

新的鐵路線將陸續興建，部分或會與現有巴士線重疊，麥萃才認為，若政府認為巴士仍有存在價值，應解除一些限制，幫助巴士公司開源。他舉例，巴士公司除了營運公共交通線路服務，可否允許有其他副業補貼其交通營運，例如港鐵早期單靠交通服務短期內難回本，或有機會長期虧損，因此需依靠地產補貼，「用這一思維，套用在巴士公司又可否值得探討呢？」

立法會交通事務委員會委員陳學鋒表示，曾與政府部門商討開拓巴士收入來源，包括加開開篷觀光巴士遊，研究更多新界、港島路線，疫後吸引旅客參與；在巴士站點增設小食點或飲品售賣機等。
大公報記者鍾佩欣

復修珍寶巴士 中環海濱展出

粉絲注意

雙層巴士是本港特色，其中最為人熟悉的經典珍寶巴士，自70年代已穿梭香港大街小巷，並且是效力中巴、新巴的「兩朝元老」，經團隊努力復修後，今個夏天該輛古董巴士將原汁原味再次呈現市民眼前。城巴在中環海濱活動空間展開大型免費巴士展覽「One Citybus 展覽」，開放至7月23日，展出九部具代表性的退役及現役巴士，記載着近半世紀港島巴士演變。

中巴年代已服役的珍寶巴士、到城巴首批購入的「黃老太」，再到配備冷氣系統的多部退役、現役巴士，都盛載着數代香港人的回憶，雖然古董巴士經過復修，但依然是「眼看手勿動」，不設上車參觀及拍照。
大公報記者鍾佩欣

新巴取代中巴 城巴後來居上

歷史回顧

新巴及城巴由7月1日起正式合併，即意味着1998年起投入運作的「新巴」品牌正式完成25年的歷史使命，合併後新的城巴標誌，繼續以黃色為品牌顏色，保留原有的C字及箭嘴，C字形箭嘴簡化及現代化，令象徵城巴的箭嘴更突出。

說到新巴的誕生，牽涉到中巴（中華汽車有限公司），中巴起初在九龍和新界經營巴士服務，惟踏入1980年代，地鐵通車嚴重打擊中巴營運，當時中巴沿地鐵港島線及過海隧道巴士路線的乘客總數不斷下降，同時中巴員工因不滿退休金制度，發動大罷駛行

動，從此失去民心。1998年2月政府決定不續批中巴專營權。

1998年3月，由新世界發展與英國的運輸機構第一集團合資，成立「新世界第一巴士服務有限公司」（新巴），將中巴營運的88條巴士線由新巴接替，新巴願意購買中巴持有的舊巴士，並接收其所有員工，成功取代中巴獲得專營權。翌年，英國第一集團將其26%的新巴股權，售予新世界。

經營環境嚴峻 兩巴合併求存

另一邊廂，中巴沒落之際，城巴趁機發展。1991年獲政府授予第一條港島巴士路線

的專營權，從此躋身專營巴士公司行列，隨後城巴先後接辦多條巴士線、擴大車隊、大量購入巴士。

直至2003年中，與新世界同系的周大福企業斥資收購城巴，兩巴從此屬於同一集團，成為姊妹公司。2004年3月，周大福企業及新創建集團合資成立一間交通服務公司，稱為Merryhill集團，同年12月，改名為新創建交通服務有限公司，2020年8月，新創建以32億元出售城巴新巴業務，從此兩巴母公司離開新世界系；同年10月，新股東敲定集團中文名為匯達交通，及至去年宣布合併計劃。
大公報記者鍾佩欣

巴士迷：盡量體驗舊車，怕以後沒機會

依依不捨

「我想我是天生的巴士迷，真的沒有特別原因。」阿基自90年代起，加入巴士迷行列，1998年中巴專營權結束，更是他成為粉絲的「催化劑」，他慨嘆，中巴完結亦象徵部分車款將會在香港消失，「如果那個時候不盡量體驗舊車，以後就沒有這個機會。」

每逢有巴士展覽，80後的阿基一定到場，最感興趣的車款是由英國丹尼士車廠生產的雙層巴士「丹尼士巨龍／禿鷹巴士」，該款巴士於80至90年代活躍於本港，現時已全數退役。

巴士超級愛好者總會收藏不少巴士模型，阿基則有別於其他巴士迷，主力收藏宣傳單張、書籍、紀念品等周邊物，他認為「不用錢的東西始終最貴」，宣傳單張等更需花時

搜集，舉例將軍澳新路線，「那些宣傳單張，只在將軍澳派發，那就要花時間去拿。」阿基說，有一款巴士車型在本港有1000多輛車行走，車身廣告各有不同，「我知道有些人，1000多部巴士，每一部都會去拍照，好誇張。」

隨着新巴快將步入歷史，他說將會「微調」愛好，培養接受新的城巴，「車身及標誌變時間不同了，要看多久一點才習慣。」

城巴公司為讓巴士迷好好送別新巴，將在明日（7月1日）凌晨舉辦告別儀式，並開出尾班車，路線970X由長沙灣甘泉街總站駛至香港仔，顧客會獲派發紀念品。

至於兩巴合併後的首班車，是通宵路線N8P，將於當日凌晨約4時由小西灣（藍灣半島）開出，為城巴「一致服務全城」打開序幕。
大公報記者鍾佩欣



▶阿基收藏不少新巴紀念品。
受訪者提供



▲巴士迷阿基把握最後機會，拍攝新巴照片保存。 受訪者提供