

編者按

的士、小巴、非專營巴士的牌價，過去一年跌況持續，小巴牌價由2011年的750萬元，暴跌近九成至70萬元有交易，部分車主近日被迫斷供；的士牌價下挫一半，市區的士最新跌至357萬元，面對客量減少、白牌車搶客，業界期望政府出招打救；另一「搵食車」旅遊巴士牌價則大瀉近七成，業界有名的「旅巴墳場」葵涌貨櫃碼頭海關大樓外，數百部旅遊巴士繼續原封不動，要保養及維修，旅巴「復活」無期。

大公報專訪多位營業車業界，配合記者現場直擊市況，分析三種營業車牌價下跌的原因，以及如何在逆境中尋找出路。

客量銳減 牌價暴跌 車主斷供

新思維新路線 小巴求存求變

小巴演變史

1960年代

9座位「白牌車」(圖)服務盛行，受到普羅大眾歡迎



1967年

政府決定把白牌車規範化，登記為合法載客車輛

1969年

9座位增加至14座位

1970年

推出白牌車合法化政策，由政府發牌

1974年

綠色專線小巴投入服務，負責行駛固定路線

1980年代初

第一代冷氣小巴投入服務

1988年

增加至16座位

2000年

政府推出「另類燃料小巴試驗計劃」，業界陸續試用電動、石油氣和環保柴油小巴

碩士辦車隊推「網約小巴」

看準需求

一輛平平無奇的紅色小巴，車身張貼「網約小巴」、「包車：結婚、燒烤旅遊、行山露營、拍攝」、「不收現金」等標語吸引眼球，而車主竟是一位放棄高薪厚職的碩士畢業生。

市」而行，皆因看好紅色小巴的靈活性。2019年起，李凱翔辭退原有工作，租借小巴開始創業生涯，捱過疫情三年，去年本港全面復常初期，李凱翔更投資逾100萬元，趁低吸納購入更多的小巴牌照。

趁低吸納 旗下9車20司機

年約40歲的李凱翔早年在香港大學土木工程系畢業，擁有交通政策規劃碩士學位，曾受聘於汶萊兩年做規劃及研究交通，後來返港任職的工程公司財務出現問題，就開始萌生「小巴創業夢」。

李凱翔表示，旗下小巴車隊規模現增至九輛小巴、20位司機，當中有機艙服務員等兼職司機，開展不同小巴路線、特設留位服務，以及戶外活動包車服務。

小巴牌價跌破低位，李凱翔「逆

大公報記者鍾佩欣

2010年

所有小巴必須加裝車速限制器

2017年

座位上限，增加至19座位

2023年

推出「運輸業輸入勞工計劃—公共小巴/客車行業」，容許營辦商輸入外地司機

本報記者綜合資料
資料來源：



職業司機前路

公共小巴滿載香港人的回憶，惟鐵路持續發展，收窄巴士小巴營運空間，小巴牌價自高峰期暴跌九成至現時70萬元，近月更有車主參與銀行「還息不還本」計劃後仍然斷供，小巴無奈被拖走。

《大公報》專訪多名小巴業界代表分析前景，有人認為小巴仍有存在意義，相信牌價會反彈，憧憬北都新發展區接駁，呼籲投資者考慮趁低吸納，但也有人看淡未來，認為小巴業務只會持續萎縮，建議修例容許小巴改變營運模式，擴闊客源。

大公報記者 鍾佩欣 賴振雄

運輸署數字顯示，2011年約有6.9億人次搭乘公共小巴，換算每月平均5750萬人次乘搭，多年來本港人口持續上升，但至2023年每月客量不升反跌，每月客量跌至約4500萬人次。小巴牌價方面，也由2011年峰期的750萬元，下跌至現時約70萬元，客量和牌價反映小巴現時業務狀況，正在持續向下。

北都及大嶼專線前景佳

小巴牌價下跌，近日傳出部分小巴車主因無力供款，被銀行「收回貸款」。運輸及物流局局長林世雄在早前回應議員提問時表示，銀行目前仍向150名小巴經營者提供信貸援助，當中140名選擇部分還本安排，其餘10名則選擇還息不還本安排。

不過，林世雄坦言，有部分小巴經營者反映有意縮減或結束業務，即使銀行已按照經優化的還款安排，和原則向合資格小巴客戶提供還息不還本或部分還本的選項，少數小巴經營者仍然選擇「斷供」，因此銀行按貸款合約收回作為抵押品的小巴。

面對牌價及客量下跌，港九新界公共專線小巴聯合總商會執行委員會主席許兆強接受《大公報》訪問時表示，近年港鐵發展迅速，猶如「地鐵侵食小巴原有地盤」，回憶當年佐敦來回元朗小巴線，高峰期多達120部小巴營運，惟現時只有六部。不過他認為，小巴仍有存在的意義，形容市場有旺淡季，看好小巴前景，相信會反彈。

「即使(牌價)跌到一元，小巴都是要運作，不過只是會跌入有心人手上。」許兆強認為，香港未來發展北部都會區和明日大嶼等新項目，包括古洞、北大嶼山等，未有鐵路和巴士線路前，專線小巴仍然可以發揮其效用，解決臨時的交通需求，投資者可考慮競投新地區的小巴專線。



▲許兆強表示，近年港鐵發展迅速，猶如「侵食小巴原有地盤」。

「客制化」服務可增客源

持有10個小巴牌照的香港的士小巴商總會理事長周國強表示，過去平均由300萬元購入牌照，直至現時持續營運，對於小巴前景，他建議政府採用新思維模式，支援小巴業界生存，例如近年越來越多港人往返大灣區各城市，他建議容許紅色小巴改變營運模式，包括轉變為跨境包車，專線小巴則負責全港小巴路線。

政府規定全港小巴上限為4350輛，其中近20%為紅色小巴，除了清水灣、天水圍等禁區禁止駛入外，其服務路線、班次及收費不受規管。經營小巴線的優越知能巴士創辦人李凱翔提出，紅色小巴擴闊營業模式，包括小巴留位服務、點對點的上落客等，透過「客制化」生意模式，增加不同客源。

運輸及物流局局長林世雄強調，運輸署會為業界提供適切及可行的協助，例如在考慮個別地點的實際道路情況後，適當地放寬或取消部分紅巴士上落乘客的限制區或禁區，探討更多改善業界營運環境的可行措施，維持公共交通服務的可靠性。



▲綠色專線小巴行走固定路線，按班次和收費提供服務，截至去年9月，每日載客量約125.9萬人次。



▲紅色小巴行走非固定路線，除禁區外可行駛各區，服務路線、班次及收費不受規管，每日載客量約14.9萬人次。



▲李凱翔趁小巴牌價跌破低位，投資逾100萬元，趁低吸納購入多個小巴牌照。



▲大公報記者近日在旺角先達廣場附近，直擊多條小巴線營運狀況，見部分小巴線在非繁忙時段，司機要泊在路邊「車等人」。

現場直擊

政府的公共交通政策以鐵路為骨幹，每逢有新鐵路線開通，路線重疊的小巴線客量均大受影響，大公報記者近日在旺角先達廣場附近，直擊多條小巴線營運狀況，旺角往來秀茂坪線在不同時段，仍然客似雲來，但往來黃大仙至旺角的小巴線在非繁忙時段，座位長期不滿，司機要泊在路邊「車等人」。

大公報記者在11日前往旺角先達廣場附近，觀察多條小巴線在不

旺角部分路線「車等人」

同時段的載客量情況，留意到下班時間六時許，先達廣場外停泊多輛紅色小巴，而往來旺角至秀茂坪線的小巴外的人龍絡繹不絕，至少有30至40人正在輪候，坐滿一輛又一輛的乘客前往秀茂坪；相反，旺角彌街往來黃埔的紅色小巴，即使下班時間仍人煙稀少，車上只有零星客人，相信與觀塘線延至黃埔站有關。

往來旺角至黃大仙的路線途經九龍城及東頭邨，提供24小時服務，該路線在多年前曾經因為九龍

城沒有港鐵站，深受乘客歡迎，日夜都有固定客源；惟自從2021年6月底九龍城宋皇臺站開通後，該路線客量明顯下跌。

有住在九龍城的乘客表示，該路線在非繁忙時段長期不滿座，部分司機更在九龍城馬路旁等客，有時候一等幾分鐘，「不過，搭地鐵上行落，搭小巴較為舒服，如果深夜沒有地鐵行駛，這條小巴線仍然是(的士以外)的唯一選擇。」

大公報記者鍾佩欣、賴振雄

高鐵復活節清明假期增福田班次

【大公報訊】記者秦英偉報道：復活節及清明假期將至，港鐵昨日公布，經與內地鐵路單位洽商協調後，今日(3月28日)起至下周六(4月6日)，每日會額外增加往返西九龍站與福田站的班次。

另外，由下周六(4月6日)起，每周末再增加兩對來往香港與深圳的恆常高鐵路車班次，包括一對來往西九龍站及福田站的列車，以及一對來往西九龍站至深圳北站、中途停福田站的列車。

港鐵表示，周六行駛各站點的恆常班次總數將由現時的94對增加至96對，共192班，以更好配合周末南下北上乘客的出行模式。連同早前公布加開的班次，這段期間每日總共有超過100對來往各站點的列車班次。



▲由今日起至4月6日，高鐵路西九龍站往返福田站會額外增加班次。

今次新增列車服務適用於福田及深圳北的「靈活行」安排，相關車票即日起發售。

此外，復活節四日連假，九巴、龍運將加強來往機場、多個邊境管制站、港珠澳大橋路線，方便市民出遊；城巴將加強來往機場、連接香園圍口岸及深圳灣口岸路線。

天文台：長假期有狂風雷暴

【大公報訊】記者華英明報道：天文台表示，現時影響廣東沿岸的偏東氣流會在未來一兩日逐漸被一股偏南氣流取代，該區天氣炎熱，有一兩陣驟雨。受高空擾動影響，周末至下週初華南地區有大驟雨及狂風雷暴。隨着高空擾動稍為遠離，下週中期廣東沿岸地區天色好轉。

明日(29日)將會開展一連四天的復活節假期。根據天文台九天天氣預報，由今天(28日)至下周四(4日)均有雨，周六(30日)及周日(31日)有驟雨，當中周六驟雨較為頻密及局部地區有雷暴，大家外出都要帶雨傘。周日有幾陣狂風雷暴，周一初時局部地區有雷暴。下

周二(2日)開始有陽光，但仍然有一兩陣驟雨。



▲香港連日天氣晴朗，惟天文台預告由今日起至下周四均有雨。大公報記者林少權攝