

# 暴疫加鐵路擴建 綠Van臨大執笠

逾十條專線隨時停駛 數以十萬居民料受影響



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，香港文匯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，「倒閉潮」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，影響數以十萬計居民。小巴商會直言，造成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」的市場價值。



●香港文匯報記者文森、廣濟

## 部分停駛專線小巴

### 新界

801線  
馬鞍山耀安 ↔ 火炭（長瀝尾街）  
全程車費：10.3元

77線  
天水圍市中心 ↔ 落馬洲  
全程車費：10.2元

### 九龍

6線  
黃埔花園 ↔ 尖沙咀（漢口道）  
全程車費：7.4元

6X線  
黃埔花園 ↔ 尖沙咀（漢口道）  
全程車費：7.4元

2S線  
又一城（達之路） ↔ 盛德街／馬頭圍邨  
全程車費：8.8元

### 港島

28A線  
中環（雪廠街） → 銅鑼灣（新會道）  
全程車費：6.5元

39S線  
香港仔（南寧街） ↔ 利東邨  
全程車費：3.5元

●瀕臨停駛  
資料來源：專線小巴業界代表  
整理：香港文匯報記者 許芷欣



● 銅鑼灣  
專線小巴站，小巴排  
隊候客。  
香港文匯報記者 摄

「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線開通的打擊，步向經營困局。

### 下班時間「吉車」出發

香港文匯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，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香港文匯報專訪時表示，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。

### 5年間收入暴跌過半

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



● 26號專線小巴停靠站前沒人排隊候車，司機停  
定候客上車。  
香港文匯報記者 摄

專線營運商提供的報表，該線2016年9月全月收入近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月屯馬線全線通車後，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。由於經營權是綁繩多條路線，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。」

### 紅Van營運時間班次減

至於非專線的紅Van，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，受屯馬線通車的衝擊，生意額平均錄得三成跌幅，大多數受影響路線將營運時間和班次減少，以減低汽油等成本開支，「現在司機集中在上下班的繁忙時段，以及星期六日開工，其他時間車次就非常非常疏，其他更數的司機通常唔開工。」



● 旺角先達廣場附近小巴站頭，小巴群集，四線佔其  
三。  
香港文匯報記者 摄

## 業界批定位亂 倡開拓短途線

香港文匯報（記者文森）在業內打滾多年的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，原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，「我們是門唔過、也不應與港鐵巴士鬥，但好多時（巴士與小巴）路線都重疊，政府又唔調整；開拓適合小巴行走的短途線，既保住我哋的生存空間，也讓港鐵未覆蓋的地區完善交通，對小巴業、居民不是雙贏嗎？」

他指出，與非專線小巴或的士不同，專線小巴的路線不能因應市場變化隨意自行更改，但政府在新的港鐵線開通後，卻未有為專線小巴開拓新市場，造成交通工具之間的惡性競爭，「部分地區的港鐵開通後，運輸署會為附近巴士另外開設新的短途路線，但好多時呢啲路線同小巴路線重疊咗，其實巴士的定



● 香港專線小巴持牌人協會代表馬僑生（右）與金匙車務營運總監陳志輝交流小巴經營狀況。  
香港文匯報記者 摄

位應該做長途線，短途線應該由小巴肩負，但現時交通工具之間的角色混亂，令兩種交通工具爭奪細小的市場。」

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，「港鐵做返好鐵路的角色，小巴同巴士都做好自己嘅角色，大家都好。」

目前的錯配情況使港鐵獨霸整個交通事業，他擔心後患無窮，「再咁落去，成個市場只有港鐵獨大，到時市民交通選擇少咗，來來去去只能搭港鐵，不利交通市場健康發展。」

### 學者：選擇多元利民生

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，社會運作到一定程度，發展鐵路是必然的，但鐵路未能伸延到的地方就需要小巴等交通工具「填白」，政府的工作就是需要對各種運輸工具調校至鐵路網絡未能觸及處，「好似新區發展咁，就可以提前諗好安排幾條小巴線、巴士線入去，令佢哋有地方可以運作，起碼有肉食。」

熊永達認為，政府要想辦法維持小巴業界最基本的運作，「你等佢自生自滅肯定會減，因為小企業有資本支撑好耐，可以通過提供燃油等補貼幫助小巴業界，起碼救住一命先，佢唔好倒閉啦，係短期內最大幫助。」交通選擇多元化也對民生有利，「啲小巴專線冇晒，居民肯定會投訴，其他交通工具未必非常適合，所以對市民都有好大影響。」

運輸署回應香港文匯報查詢時表示，香港人煙稠密，道路空間有限，發展鐵路網絡可大大加快客流量，又強調不論是鐵路、巴士、小巴以至的士，都有其既定的角色和定位，所以政府在規劃新鐵路線開通的過程中，亦會檢視現有公共交通服務的需要。

# 文匯報

WEN WEI PO  
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物  
獲特許可在全國各地發行

2021年11月  
18 星期四

辛丑年十月十四十八小雪  
間有陽光 早有微雨  
氣溫21-26°C 濕度60-90%

港字第26168 今日出紙3疊9大張 港售10元

### 個案1

54歲郭先生（見圖）任職司機十  
幾年，已算是行內「壯丁」。他表示  
與小巴業最全盛時期相比，現時小  
巴載客量少了起碼一半以上，「之前  
部車都坐滿客，現在繁忙時間都有人排  
隊搭車，返工時間最多得十零個客，其他時間  
就幾個客，之前係客等小巴，噃家掉轉系小巴  
等客。」

他表示，目前月入較疫情前減少3,000幾元，較疫前相差一兩成，「冇咩客，班次少咗，冇咁多工開，一個禮拜返得四五日，收入肯定唔咁多。」他的微薄收入只能勉強維持家庭開支，「肯定唔係好夠，租屋啦，其他開支都好貴。」他希望，政府能夠為小巴司機提供工資補貼，亦希望政府開通更多小巴專線，「畀我哋啲夥計可以開足工，提高收入。」



### 個案2

72歲的梁先生（見圖）任職小巴司機近二十年，行走26號小巴專線十年。他表示，鐵路愈發達，對小巴影響愈大，屯馬線未開通前，26號小巴載客量非常多，車廂通常是滿客狀態，但目前客人大幅減少，附近居民都選擇坐港鐵，「港鐵站開咗後，整架車根本完全坐唔滿，基本冇再出現過排長龍嘅情況。」



### 少人入行 年齡偏高

香港專線小巴持牌人協會代表馬僑生指出，小巴司機目前平均年齡介乎70歲至80歲，「四五十歲嘅小巴司機都算是業內非常少有嘅『年輕司機』。」他引用今年6月政府統計處數據指出，運輸業整體從業員的平均月入為22,346元，但小巴司機平均月薪僅1.3萬元，跑輸同業9,000元以上，故現時小巴司機通常是退休或半退休人士，「唔少四十幾、五十幾歲嘅司機來見工，一聽到人工即刻掉頭走。」

