

客源減 牌價跌「揸一轉 蝕一轉」

紅色小巴  
轉綠求存



▲面對鐵路網絡發展迅速，紅Van優勢不斷削弱，客量每況愈下。

◀近年小巴牌價跌至新低，加上成本高、難請人，不少車主都選擇棄車斷供，止蝕離場；即使有營運的司機，亦要在站頭長時間等客，經常出現「揸一轉蝕一轉」的困境。



掃一掃有片睇

近年小巴牌價跌至新低，較高位暴跌逾九成，業界苦不堪言，不少紅色小巴（紅Van）車主已迫不得已棄車斷供，止蝕離場。截至今年5月底，全港已登記的紅Van共有942輛，但實際上只有約700輛紅Van有行駛營運，其餘約200輛車主寧願「晾車」也不營運，皆因「揸一轉蝕一轉」，每個月還息不還本硬撐着，盡力留車保牌照。

新聞追蹤

《大公報》日前專訪紅Van業界幾位「老行尊」，透露業界苦況，並希望政府繼續助業界轉型營運綠色專線小巴，增路線、穩乘客，又希望開放多些禁區及上落點予紅Van行駛及上落客，讓小巴提升競爭力，繼續發揮方便市民出行的作用。

大公報記者 葉浩源、古倬勳(文)  
葉浩源、古倬勳、鄧浩朗(視頻)

成本增 難請人 車主棄車斷供

紅Van司機、公共小型巴士總商會副主席陳國輝（輝哥），自10多歲起隨父親駕駛紅Van，長大後接管經營，高峰時期持有10多輛紅Van。年屆六旬的他與紅Van共事已40多年，目前主要經營旺角來往何文田愛民邨，以及旺角來往藍田的路線。他說：「約6至7年前，用380萬元買紅Van，每月供車約18,000元，收租24,000多元，扣除保養維修雜費及保險費等，都有賺。但現在生意少、經營困難，司機都難找，每月車租也收不到15,000元；牌價又跌到約70萬元。」紅Van車主及業界均陷入進退兩難的局面。

紅Van的經營困局由多個原因造成，包括受疫情打擊、鐵路網絡完善、巴士公司的直接競爭、經營成本增加、難聘請司機、行駛路段及上落客的限制等，陸續有紅Van經營者心灰意冷，「壯士斷臂」棄車斷供，退出市場，但輝哥仍看到一線生機，其中之一是政府推出的「紅轉綠」計劃。輝哥說：「如果轉了綠Van後，行駛的路線、班次和乘客會較穩定，能在紅Van不能上落客的禁區位置設綠色小巴站，亦能夠行駛限制路段，對旺角來往何文田愛民邨路線可不用再「兜路」，連車保都可以平一大截，還有買新車上會都容易得多。這些好處都有利吸引更多乘客，有乘客就有得做！」運輸署早前已公布

有11條小巴路線合資格「紅轉綠」，詳情有待公布。

政府推出「紅轉綠」計劃對小巴業界有幫助，惟並非所有紅Van都符合資格，包括要求有參與長者合資格殘疾人士的2元乘車優惠等。香港公共小巴車主司機協進總會主席張漢華表示，目前全港有約350多輛紅Van有參與2元乘車優惠計劃，即佔有在行駛營運的紅Van總數的一半。輝哥認為，協助小巴業界的措施應雙管齊下，除了「紅轉綠」，亦希望政府能夠開放多些禁區及上落點，讓紅Van行駛通過及上落客。他解釋：「紅Van一向有限制，例如不可行高速公路，一些隧道如香港仔隧道、城門隧道等不准過等。其實目前紅Van只得幾百輛，好像往返南區的紅Van，其實亦只剩10多輛，對香港仔隧道會有多大影響呢？」

倡放寬部分禁區上落客限制

輝哥續解釋，開禁區讓紅Van上落客或增設上落客點，對業界來說是十分有幫助。「凡搭2元小巴的都是老人家，但坐紅Van就因為禁區好多地方都不能上落，你叫他們怎會行得遠來乘車？好像的士就有了不少上落客點，其實紅Van數目已比以前少了很多，20年前全港的紅Van有超過1,600輛，現在只剩700多輛在走，對路面的影響亦應該少了很多吧？又例如整條彌敦道絕大部分位置都不能上落客，只有旺角銀行中心對出於晚上11時至凌晨12時才准許上落客，真的很難做，乘客都去了坐其他公共交通工具，所以如果可以放寬一些上落客點給我們會有大好幫助。」輝哥感嘆：「不是要求如以前般好景，『搞得掂』就算，盡量頂住！」

鐵路四通八達 削弱小巴優勢

業界之言

香港公共小巴車主司機協進總會主席張漢華向《大公報》記者表示，本港鐵路過往數十年發展迅速，不單在新發展區，亦在市區持續擴展，包括東鐵過海段、屯馬線、港島線西延線及南港島線等，削弱了紅Van的優勢，令乘客量不斷下跌，車主及司機收入下跌，司機亦缺乏，加上成本保費等持續上漲，巴士公司的競爭，不少車主寧願停運，節省人工及燃料等費用，比「揸一轉蝕一轉」還好。

服務形象差 加速客流失

他解釋，因車主可向運輸署申請暫不營運，即「晾車」，可暫不用交牌費兩年，有需要時可再申請延長，這樣留着車殼、掛住個

牌，到適合時機再投入營運；有些車主還會省下翻新舊車的成本，索性「割」舊車換新車。

對於紅Van過往一直有「亡命小巴」的稱呼，社會對紅Van的服務和形象並不友好，亦是影響紅Van客源的原因之一。張漢華說：「有得選邊個想『亡命』？加上現在的咪錶都鎖上了，時速過不到80公里。」

其實，早於2016年左右，紅Van的經營模式已隨社會進步而改變了，以前分得好散，俗稱「公海車」各有各做，埋線有站頭。以前後車滿客，超越前車都無問題；現在若後車追到前車，前車會被人攔，停在路口等客的情況已少之又少，已經與綠Van沒太大分別。希望放寬多啲限制啦。」

大公報記者 葉浩源、古倬勳



◀陳國輝（左）及張漢華（右）都表示，希望政府可以放寬部分禁區上落客的限制，吸引市民乘搭。



轉型港鐵接駁巴  
有助減低閒置率

議員有Say

航運交通界立法會議員易志明表示，紅Van經營困難的問題已持續了一段時間，面對港鐵網絡的延伸及巴士的競爭導致乘客流失，再加上疫情等事件帶來的衝擊，至今仍未恢復之前的營運水平，導致紅Van的經營環境更是雪上加霜。

運輸署回覆《大公報》查詢表示，截至今年5月底，全港共有359條專線小巴主路線，並有3398輛已登記專線小巴及942輛已登記紅色小巴。然而，實際上只有約700輛紅Van有行駛營運，餘下的紅Van被迫閒置，市場仍未能消化供應量，是導致紅Van牌價下跌的原因之一。

運輸署計劃邀請11條紅Van路線轉為綠Van路線行駛，易志明建議當局可以在未來落成的發展區或屋苑，以及交通網絡不完善

的區域開設新的小巴路線，並邀請更多合資格的紅Van轉為綠Van經營，又建議當局將客量少的港鐵轄下接駁巴士（俗稱「K巴」）交由小巴經營，從而降低紅Van的閒置率。

大公報記者 葉浩源、古倬勳



▲有立法會議員建議，當局將客量少的港鐵轄下接駁巴士（俗稱「K巴」）交由小巴經營，從而降低紅Van的閒置率。

未來科學大獎 2024  
FUTURE SCIENCE PRIZE

恭賀獲獎者



生命科學獎

鄧宏魁



物質科學獎

張濤



物質科學獎

李亞棟



數學與計算機科學獎

孫斌勇

2024未來科學大獎周

- 10月30日 香港科技大學 科技論壇
- 10月31日 香港大學 亞洲青年科學家基金項目2024年度會議
- 11月1日-2日 香港科學館 科學峰會
- 11月3日 香港科學館 未來科學大獎獲獎者與青少年對話
- 11月3日 香港會議展覽中心 2024未來科學大獎頒獎禮
- \*10月4日-11月4日 香港科學館 2024未來科學大獎展覽

一同探索



<https://www.futureprize-hk.org/>

未來科學大獎  
FUTURE SCIENCE PRIZE

Hong Kong Academy of Sciences 香港科學院

年度科學盛事 啟迪未來之光  
SHINING A LIGHT ON THE FUTURE OF SCIENCE