借錢自購校巴 學校蝕本接送

申禁區紙擬接載跨境童 不獲政府批准無奈

◀打鼓嶺嶺英公立學校在今年4月，由校友會與家長教師會合辦籌款晚會，籌得30萬元善款用作首期，購入第二架私家小巴。 受訪者供圖

▲圖為打鼓嶺嶺英公立學校在2012年購入的16座私家小巴。 受訪者供圖

香港文匯報訊（記者 鄭伊莎）校巴近年供不應求，且收費急增，情況惹起社會關注。為解決學生「無車搭」的問題，學界均絞盡腦汁，包括動員教職員每天「打的」接送學生上下課；為進一步解決問題，部分學校靠借貸或籌款數十萬元自行購車，並以蝕本價為學生提供服務，而個別位處北區、接近關口的學校，本欲申請禁區紙，以便安排自己營運的校巴到羅湖接載跨境學童，卻不獲政府批准，令校方大感無奈。

位於屯門的世界龍岡學校劉德容紀念小學校長蘇威鳴表示，校方於2011年農曆新年後，突接獲校巴公司通知，1個月後將終止校巴服務，當時學校欲「撲校車」接載該校30名學生亦十分困難，遂把學生分為4人一組，由教師、校工、家長每天提早出發，「打的」接載學生上下課。

校方要求發學校私巴牌

上述情況維持了1年，校方終於在2012年獲校董會貸款約60萬元，購入一架16座私家小巴解決問題，但由於小巴每趟只可接載16人，司機需走兩趟，「燃油費、保險費、維修費等開支不菲，校方每年要虧損數萬元。」

蘇坦言，校方每月收取每人500元，又免費資助貧窮的學生，故一定蝕本。他促請政府按學校的需要，發出專為學校而設的私家巴士牌照。

打鼓嶺嶺英公立學校亦面對類似的問題，校長朱國強表示，兩年前校方通過舉辦兩場粵曲慈善籌款會，購入一架約50萬元的16座私家小巴；今年4月又舉辦另一場籌款晚會，籌得30萬元作首期，購入第二架私家小巴。由於該校接近邊境，故校方有意安排校巴到羅湖接載跨境學童，避免他們要捱貴車費。

不過，由於校巴須領有俗稱「校巴禁區紙」的封閉道路通行許可證，校方在兩年前曾向教育局申請羅湖道的「禁區紙」，惟局方回覆指該校應向警方查詢。其後警方又指此事應由教育局處理，另有教育局官員又曾向朱國強反映，事件亦牽涉保安局，結果事情一直未有進展。

質疑校巴公司劃一推高車費

據了解，該校新學年有近100名小一跨境生入讀，連同在校的跨境學童，將有130名學童需要跨境校巴服務。目前坊間提供的跨境校巴每月車費要近千港元，學生負擔沉重，故有數名小六跨境生無奈自行上學，每天坐火車至上水站，轉小巴到校；亦有數名學生相約在羅湖，一同「打的」上學，路程奔波勞碌。

朱質疑指，「持有禁區紙的學校及跨境校巴公司都是數十年前就持有，近年跨境校車的需求急增，這些公司都傾好收費，把車費劃一推高」，故他建議政府應按學界的需要，每年檢視簽發的羅湖道禁區紙，把禁區紙簽發給有迫切需要的學校。

羅湖路面窄 車流量受限

香港文匯報就此向上述部門查詢，政府發言人回覆指，因羅湖道路面狹窄，對汽車流量造成限制，且這亦是羅湖管制站的唯一緊急車輛通道，若過多車輛進出羅湖道，尤其是遇上緊急事故時，將對行人及車輛構成危險。

發言人表示，為保障學童及公眾安全，以控制使用羅湖道的校巴數量，政府未有批准該校的申請，但考慮到該校位於邊境禁區內，在特殊情況，例如惡劣天氣下有接載學童的需要，政府遂於去年8月酌情簽發一張特別的禁區紙，在特殊情況下使用。

就學界質疑校巴服務持續短缺，政府發言人回覆指，現時學校因應學生和家長對校巴服務的需要而自行安排有關服務，校巴服務是否足夠，主要取決於商業市場的運作。

■朱國強建議每年檢視簽發的羅湖道「校巴禁區紙」。 鄭伊莎 攝

■校巴供不應求，收費急增，部分學校各出奇謀，解決學生面臨「無車搭」的危機。 資料圖片

動輒投訴

司機無講早晨 家長要求炒人

部分學校為如何維持校巴服務已大感頭痛，但另一方面，一些家長卻對校巴服務要求多多，令校方更感無奈。有校巴公司反映，有些家長的投訴內容令人啼笑皆非，包括不滿校巴司機未有向上車的學童「講早晨」、保姆缺乏笑容等，有的甚至要求校巴公司「炒掉」他們認為無禮的司機和保姆，對校巴業界而言，這些家長根本不明白業界請人的困難，故有時寧願終止與學校合作，也不會向家長就範。

公共巴士同業聯會執行委員郭思源表示，近年家長對於校巴服務投訴多多，有部分投訴更令校巴司機和保姆大感無奈。他分享指，曾有家長不滿在子女登上校巴時，司機未有逐一向學生「講早晨」，故向校方投訴司機「無禮」，指這會教壞小朋友，更揚言：「明天見唔到他講早晨，就要炒！」另有家長則不滿跟車保姆在孩子上車時，神情似發呆，未有展露笑容，遂向校方投訴保姆「無禮」。

業界批保姆無笑容都投訴

對於家長的投訴，郭思源回應指，「司機和保姆也是人，怎能要求司機逐一向數十名學生講早晨？講漏了一次又投訴？保姆無笑容又要投訴！」他質疑家長近年投訴成風，且不合理，動輒要求校巴公司辭退司機與保姆，這樣的態度很有問題。他指部分保姆因不滿家長的不合理投訴憤而辭職，故業界也要花不少力氣挽留及安撫他們，除了好言相勸外，還加人工、送紅封包等，也令經營成本上漲。

此外，一般校巴接送，是根據與學校、家長已規定好的路線上落學生，不過郭思源表示，不少家長均要求校巴把孩子送抵住所樓下，卻無考慮過一架校巴要接載數十名學生，根本難以逐一把學童送到住所樓下；也有個別學生課後需要參加課外活動，需安排校車接送，亦加重校巴公司的行政工作。他坦言：「如果家長太多投訴，我們下學年便會拒絕再度合作，寧願把車安排接載其他學校或者轉做其他服務。」

■香港文匯報記者 鄭伊莎

兩校「夾份」包車 學童易落錯

香港文匯報訊（記者 鄭伊莎）去年曾有保姆疑因一時疏忽，遺下兩歲女童在校巴，引起學界關注校巴服務的安全問題。有幼稚園校長指，曾有保姆因記不清學童的落車地點，令學童落錯車，幸得其他家長協助，致電校方，學童才可順利回家。

身兼荃灣商會朱昌幼稚園校長的教聯會副主席林翠玲表示，校巴「包車」一般需要約70名學生乘坐，但幼稚園平均僅20人至30多人乘搭，故不少幼稚園會與另一所幼稚園「夾份」，但又會衍生一些問題。

保姆隨時記錯落車地點

她解釋指，要同時照顧兩校學童，保姆需要特別「醒目」，包括記得兩校各有多少名學童、他們的姓名、在哪些站下車，以及要認清接送學童的家長等。有些大意的保姆未能做到這些要求，她就曾聽聞在剛開學的9月至10月，有保姆因記錯學童的落車地點，誤叫學童下車，又未有確認其家人是否已到達接走孩子，便開車離去。學童下車後不知「何去何從」，在車站呆等，被其他家長發現情況異常，遂致電學校。

校方匆忙通知校巴司機折返接走該名學童，林指「這些情況很普遍，在剛開學的時期，不時會聽聞類似的例子。」她認為，校巴公司應嚴選校巴保姆，「幼稚園學生太年幼，根本不知自己下錯車，家長與學校當然很緊張，一旦因為保姆疏忽而發生事故，誰來負責？」

跨境車程8分鐘 月費「天價」逾千

香港文匯報訊（記者 鄭伊莎）政府自2004年起停發校巴牌照，令校巴服務供不應求，跨境校巴服務更有壟斷的情況。有小學校長坦言，近年校巴費用越來越貴，其小學與羅湖邊境只相距短短8分鐘車程，即來回才16分鐘，但跨境校巴公司決定加價12.5%，每月收費逾千港元，家長均大叫「肉痛」；亦有學童因居住地點偏遠，校巴公司要求雙倍價錢才肯上山接載，家長為免捱貴車費，寧願替孩子退學。

打鼓嶺嶺英公立學校使用校巴服務接載跨境學生多年，校長朱國強表示，近年坊間的校巴服務供不應求，市場壟斷情況越趨嚴重，由羅湖到學校短短8分鐘車程，即上下課來回才16分鐘，每月收費已由4年前約400港元，增至今年800元人民幣（996港元），新學年校巴公司又再加價12.5%，飆升至900元人民幣，即約1,120港元，令不少家長大感詫異，紛紛向學校投訴。

有學生退學走數 拖欠車費

為此校方專程與坊間的跨境校巴公司開會，並在通告中交代校巴公司提出的加價理據，除經營成本上升外，校巴公司又指部分學生中途停用校巴服務，再加上有個別學生退學後「走數」，有時會拖欠一兩個月車費，凡此種種，也令校巴費用上升。

車費貴過學費 家長難捱

身兼荃灣商會朱昌幼稚園校長的教聯會副主席林翠玲亦指，該校有兩名居住在荔景山上的幼兒班學生，一般學生的車費原是600元，但由於其居住地點偏遠，故校巴公司提出把車費調升雙倍至1,200元才可接載。

她稱：「車費還貴過學費（600元），家長指難以負擔，無辦法之下唯有退學。近年校巴不愁沒有學校生意，遇到偏遠住所的類似個案，校巴公司會直接要求加價，留難家長。」

林翠玲表示，車費年年加，平均每年升幅逾一成，車費甚至較學費昂貴。她舉例指，一所在葵涌的幼稚園，學費僅約400元，惟乘坐校巴的學生每月卻繳交近600元車費，「車費貴過學費的情況普遍，很多家長，尤其是低班家長，也要焗住付費。」

■林翠玲指，校巴車費年年加，平均每年升幅逾一成，車費甚至較學費昂貴。 資料圖片

老手退休缺新血 轉做旅巴賺更多

香港文匯報訊（記者 鄭伊莎）近年校巴收費急增，經常惹來家長不滿，因而向學校投訴。公共巴士同業聯會執行委員郭思源表示，隨着大批小學轉為全日制，校巴每天接載學生的次數大減，業界索性將校巴轉做旅遊巴生意，以爭取更高盈利；加上聘請及挽留司機及保姆的開支、油費、保險費、維修費等持續增加，令經營成本大增，難以維持生計，加價屬無可厚非。

經營公司逾30年的公共巴士同業聯會執行委員郭思源接受香港文匯報查詢時表示，近年業界經營成本大增，經營困難，加價也是無奈之舉。

他指，以聘請司機及保姆最有難度，因為不少校巴司機是60歲以上的「老師傅」，經驗豐富，但業界每年就約有10多人相繼退休，「業界對校巴司機的要求很高，但工資僅1萬多，不少年輕人均不願入行，退休走掉了10多個人，無人做，這樣就有10多架車不再接校巴服務。」

他稱將部分校巴轉做旅遊巴生意，賣掉一兩架車，這樣盈利反而更為可觀。至於保姆的工資，每月僅約4,000元，亦難以吸引新人入行。

小學轉全日制 收入大減

郭思源續指，大批小學陸續由上、下午校轉為全日制上學，校巴以往每天可接載7趟至8趟，包括一所幼稚園、上午及下午的小學，但近年全日制小學的「返八放三」上下課時間，令校巴只能接載一所學校，收入大減。

他又指，每年油費的加幅達一成，連同保險、維修費等雜費，業界需要加價，將負擔轉嫁予家長。

■44位香港大學生離港赴杭州實習。

44未來之星杭實習 浙青聯盼增互動

香港文匯報訊（記者 高施倩 浙江報道）「星動杭州 未來之星」——香港大學生暑期內地實習計劃於上月30日在杭展開，44名來自香港大學、香港中文大學、香港科技大學、香港城市大學、浸會大學等不同大專院校的學生開始在當地實習，浙江省青年聯合會主席苗偉倫在歡迎儀式上表示，希望通過此次交流，加強香港大學生對內地的經濟、文化的認識，並了解到內地和香港唇齒相依、密不可分的關係。

按照計劃，44位港生將在中國銀行、中國電信和中國移動通訊等15家企業實習一個月，行業涉及酒店、電子媒體、房地產、教育環保科技和醫療等不同範疇。苗偉倫在致辭時表示，「星動杭州 未來之星」——香港大學生暑期內地實習計劃是港生了解浙江及內地發展的好機會，今年已經是浙江第四次接待香港「未來之星」實習團隊。

苗偉倫又指，浙江的歷史、文化積澱深厚，且名人眾多，查良鏞（金庸）、董建華、包玉剛都是浙江優秀的鄉賢，他希望來浙江實習的港生能通過此次交流，加強和浙江的互動，未來也歡迎各位同學在實習後能帶家人、朋友來內地旅遊，又或在內地工作。

珠海生：對杭州更深了解

浙江桃花源環保科技有限公司董事長鍾宇馳指，今次為大會提供4個實習空缺，希望大學生在步入社會之前，可以多和社會接觸，掌握企業的運作。珠海學院學生羅栩燁指，希望通過一個月的實習，能學到課本以外的知識，還能對杭州有更深層次的了解。

■浙江省青年聯合會主席苗偉倫在歡迎儀式上致辭。 香港文匯報記者高施倩 攝