皇巴穿梭成歷史

控關過後怕無市

新口岸過關毋須接駁巴 籲速落實新安排入灣發展

●蘇傲雪表示，公司近一年零收入，近百名員工需要放無薪假。 香港文匯報記者 攝

新冠肺炎疫情爆發後，特區政府去年先後暫停11個口岸過境服務。其中，落馬洲口岸於去年2月4日凌晨關閉後，至今重開無期，行走香港落馬洲及深圳皇崗口岸逾23年的「落馬洲—皇崗跨境穿梭巴士」(俗稱：皇巴士)也需停運。禍不單行是皇崗口岸即將進行擴建，日後將採用「一地兩檢」過關安排，屆時將毋須皇巴士接載過境旅客穿梭兩關口。前路茫茫，皇巴士經營商新香港巴士有限公司總經理蘇傲雪日前接受香港文匯報專訪時表示，公司近一年零收入，近百名員工需要放無薪假。她強調，在新皇崗口岸啟用後，公司仍有意參與其中、協助香港融入大灣區，期望特區政府盡快落實新口岸交通安排，讓他們可及時規劃。

●香港文匯報記者 高俊威、黃恆諾

皇巴由新香港巴士營運，與九巴一樣隸屬於載通集團，自1997年起每日接載乘客來往落馬洲口岸和皇崗口岸，其後因應口岸實施24小時通關，皇巴士也改為全天候服務。2006年，皇巴士全年載客量曾高達1,800萬人次，惟近年受港深口岸增多及訪港旅客減少影響，需求不斷下降，乘客由2018年的481萬人次下降至2019年的344萬人次。去年2月初起因「控關」而停運後，業務更受重創。

一年零收入 車隊保養難支

蘇傲雪表示，車隊雖獲特區政府早輪的「防疫抗疫基金」近200萬元補助，位於新田的總站大樓亦獲政府寬減租金，惟近一年「零收入」，令財政壓力極沉重，「（每年）巴士折舊保養費要500萬元；巴士消毒清潔、噴灑光觸媒塗層、工作人員支出等160萬元；保險費70萬元；防火同冷氣系統更新要60萬元；早前訂咗價值近千萬元嘅新巴士，未啟用已經停關，同埋（今年）需要預訂價值2,000萬元嘅新車去更新，負擔好重。」

她直言，公司近百名員工包括50多名車長及支援與後勤人員的生計同樣大受影響，「停運初期仲可以清假，之後就需要自願放無薪假，好多同事人工冇咗一大截，又要養妻活兒，真係捱得好慘。公司都有安排車長同事到集團旗下巴士公司做兼職，盡量幫佢哋。」

蘇傲雪表示，明白疫情不能控制，他們願意全力配合政府，在日後政府決定重開客運通關服務時，他們即可於短時間內為旅客和市民提供服務。不過，行政長官林鄭月娥在早前發表施政報告時宣布，將研究在新皇崗口岸採用「一地兩檢」，倘若落實則毋須皇巴士接載過境旅客往來兩關口，但特區政府至今未有交代未來新口岸的交通安排，令他們擔心未來或有可能「壽終正寢」。

她坦言：「交通運輸業唔係街邊擺檔啲『朝行晚拆』嘅行業，係需要經營、計劃同配合社會環境。我哋成個車隊整體投資過億元，每年需要研究車隊需唔需要更新，維持住同事嘅培訓，先至有足夠時間去部署同計劃投資，但喺家我哋完全唔知仲可以做多幾耐，冇晒方向，覺得好無助！」

蘇傲雪強調，他們完全沒有計劃放棄經營，期待可為未來大灣區和香港一體化的發展帶來效益，希望政府盡快落實並公布新口岸交通安排。他們亦承諾會作更進一步投資，參與發展。

運署：新皇崗安排仍在議

運輸署在回覆香港文匯報查詢時表示，明白持續的疫情令跨境巴士業務包括皇巴受嚴重影響，故已在「防疫抗疫基金」下推出多項措施：在首輪基金分別向每輛跨境巴士及跨境出租車分別提供2萬元及1萬元補助、在次輪基金向每輛車提供3萬元津貼，以及在第三輪基金資助每輛車1.5萬元。此外，政府在首兩輪基金下也有向每名跨境巴士司機提供共1.67萬元津貼。

特區政府會密切留意疫情發展，向跨境巴士業界提供可行協助。就新皇崗口岸的安排，運輸署指粵港兩地政府仍在商討中，相關交通及運輸服務安排暫未有定案，署方有進一步消息會盡快與各跨境客運營辦商溝通。

●巴士現時都停泊在對面的停車場或車廠，部分已經布滿灰塵。 香港文匯報記者 攝

●疫情前天天爆滿的穿梭巴士站，如今十分冷清。 香港文匯報記者 攝

無奈停駛大半年 巴站塵封無人煙

落馬洲管制站是香港首個24小時通關的陸路口岸，疫情爆發前每日動輒數千，甚至逾萬人次經新田公共運輸交匯處乘皇巴士過境，港深兩地其中一方放長假期時，巴士站例必人山人海，但在疫情下兩地「控關」，目前巴士站變得杳無人煙，多名員工看到這荒涼場景時都感到十分唏噓。

新田公共運輸交匯處是皇巴士設於香港的總站，但巴士站在過去11個月一直未見有皇巴士駛入，巴士現時都停泊在對面的停車場或車廠，部分已經布滿灰塵，站內部分設施因為長時間沒有使用而開始封塵。

員工憶往：疫前每日迫爆

在皇巴士車站負責售票等工作的高級客服助理華姐，雖然子女都已經長大，沒有太大經濟壓力，但仍十分希望公司可以早日重投服務，「（疫情）初頭都支持控關，怕疫症會傳入香港，但從來冇諗過會搞咁耐，最初諗住隔離檢疫14日啫，（控關）幾星期應該冇事，怎料竟然停駛大半年，員工成日留喺屋企好悶。」

華姐憶述，疫情前的新田公共運輸交匯處總是迫滿前往內地的人潮，「不計散客，單是參加完港澳遊回內地的乘客每日也最少有3,000至5,000人，周末更有6,000至7,000人，站內的團體客區每日下午開始一定迫爆。」

車務經理：勢成歷史回憶

疫情總有完結的時候，但兩地重新恢復通關後，皇崗口岸擬改行「一地兩檢」，皇巴士勢成為歷史回憶，皇巴士經理（車務）潘昭融直言對皇巴士有機會被淘汰感到可惜。

潘昭融在皇巴士工作22年，其間雖然面對過深圳灣口岸開通等挑戰，但每每在新口岸通關不久後，皇巴士的乘客量便出現V形反彈，他形容皇巴士的受歡迎程度遠超兩地政府最初想像，「巴士站旁的廁所是最好例子，最初可能低估人流，所以廁所十分簡陋，有內地旅客見到都唔相信自己到咗香港，後來政府想擴建，地下又無空間，現時只能用流動廁所，衞生已有改善。」

●站內設施無人使用。 香港文匯報記者 攝

節衣縮食拚兼差 子女開支難負擔

香港的新冠肺炎疫情爆完一波又一波，用作恢復兩地人員往來的「健康碼」推出計劃遙遙無期，皇巴士職員亦要繼續無了期放假，暫時只能間中獲公司安排到集團旗下其他公司做兼職，收入大減一半。有員工連子女的補習費也無力負擔，擔心暫停補習，子女日後難以追上學業進度。

新冠肺炎疫情斷斷續續已經持續近一年，皇巴士在疫情爆發後因為政府關閉落馬洲管制站而一直停駛，公司雖然有為員工安排兼職，但員工的收入仍然難與疫情前相比。

車長顏先生表示，現時每個月只開工10日至20日，收入較過往大減一半，令他連子女的學習開支亦無法負擔，3名子女中只有即將要考中學文憑試的長子可以繼續補習。

收入減半 補習買餸諗過度過

疫情下，學校改為網上授課，師生的互動減少，本身已經可能影響學習成效，顏先生坦言很擔心取消補習會令子女日後更難追上學業進度，「但都無辦法，屋企所有開支現時都要諗過度過，希望疫情早日結束。」

另一名車長勞先生表示，皇巴士停駛為一眾員工帶來極大經濟壓力，「我個囡得8歲，太太要照顧她不能返工，我係屋企經濟支柱，喺家生日唔好話出街食飯，連加個餸都無錢，最多都係煮多碟菜。」

皇巴士雖然前路茫茫，但顏先生及勞先生兩名在皇巴士工作了十多年的車長都表示，公司的工作氣氛融洽，不希望因為政府的政策轉變而要轉工，而他們最難忘是早年超強颱風山竹吹襲香港後，全港多處大塞車。「皇巴原本一轉車程僅半個鐘，但那次每轉車用咗幾個鐘，車長所帶的飯都放咗喺新田車長室，車長困在車上無得食飯，有禁區紙的同事於是冒住大雨買飯盒，再沿路派飯畀我哋班塞緊車的司機。」

●巴士站杳無人煙。 香港文匯報記者 攝

●華姐指初時一度以為疫情可於短時間內完結，怎料持續近一年仍未清零。 香港文匯報記者 攝

●候車處雜草叢生。 香港文匯報記者 攝

●疫情使顏先生(左)與勞先生收入大減。 香港文匯報記者 攝

話你知 專巴專線未涵蓋 靠非專營巴填補

皇巴士屬於非專營巴士，其角色是輔助集體運輸工具，以紓緩市民在繁忙時間對專營巴士和專線小巴服務的需求，以及在一些專營巴士和專線小巴行走並不符合營運效益的地區提供服務，如接載居民的邨巴、接載學生的校巴、為旅客提供遊覽服務的巴士、接載乘客提供過境服務的巴士等。截至去年11月底，本港已登記的非專營公共巴士共有7,217輛。

皇巴士的相關服務在本港範圍內，必須符合非專營巴士的發牌條件、適用於皇巴士的客運營業證條件和跨境巴士服務的營運條件，以及按照客運營業證夾附的服務詳情表所指明的路線、上落客站點和班次等規定經營。皇巴士的客運營業證訂明了該服務的有效營運期，持證人可於客運營業證屆滿前向運輸署遞交續證申請，而皇巴士最新的客運營業證，有效營運期直至今年3月。