



專營巴士與非專營巴士雙輝映 —李日新回顧多番跨界創舉

從營運專營巴士的中華巴士年代，到掌管城巴有限公司，一而再地開拓非專營巴士營業空間，繼而實現再次踏足專營巴士市場，人稱「巴士教父」的李日新（Lyndon Rees），在今天享受退休生活的同時，仍然每時每刻留意巴士業界的變化，而且對各個領域瞭如指掌。

現年76歲的李日新，自1982年4月起，一直出任城巴的董事總經理，負責制訂城巴集團策略和整體管理。他在英國和香港公共巴士服務行業擁有近50年工作經驗，在英國接受管理訓練，在1970年到1982年間，任職中華巴士車務經理。



李日新（坐者）在2006年退休時，跟好友和同事合攝，背景的巴士特別貼有歡送「阿爺」的條幅。



強闖沙田第一城

李日新特別提到城巴在七、八十年代成立的初期，在非專營巴士市場的多項舉措，給非專營巴士的角色，一而再地確立了強化的效果。



城巴成立之後，引進的第1部巴士，車隊編號V1，是英國製造的「富豪」Ailsa前置引擎雙層巴士，配用在蘇格蘭組裝的「亞歷山大」車身。

其中一個故事，是發生在沙田第一城。眾所週知，今天的城巴集非專營巴士及專營巴士業務於一身。城巴於1977年在香港註冊成立，以一輛「富豪」雙層巴士起家，並於1979年開辦公共巴士服務，接載職工往返當時稱為香港聯合船塢的既定路線。

不久，城巴從英國購買了6輛二手雙層巴士，其中2輛被改裝為開篷巴士，主要用作旅遊及合約租車服務。1981年，另外3部二手雙層巴士加入城巴車隊。也就在這一年，城巴開辦沙田第一城至九龍塘非專營巴士服務（後來被規範為「居民服務」）時，額外購買了10輛二手雙層巴士。經過多年的悉心經營，沙田第一城的服務由原有1條路線增加至6條路線。最高峰的日子，每日約有75班次行走屋邨範圍至指定地鐵站，以及港島中環。

城巴跟沙田第一城的發展商取得諒解，由城巴提供巴士服務，接載居民往返九龍塘地鐵站與第一城之間。城巴派出雙層巴士行走，每天早上繁忙時間，以頻密的班次，沿途不設車站，巴士把居民直接送到九龍塘地鐵站。到了黃昏的繁忙時段，城巴巴士又把第一城居民，從九龍塘地鐵站送返沙田第一城。



七十年代後期，以二手雙層巴士投入非專營巴士營運，城巴是一個首創。



競爭對手投訴有門

城巴巴士為第一城和一帶居民帶來方便，服務深受乘客歡迎。另一邊廂，經營專營巴士服務的九巴，感受到競爭上面的壓力，於是向運輸當局投訴，指稱城巴的服務是非法的，要求當局中止城巴營運沙田第一城的路線。

李日新憶述這段往事時，直言若根據當時固有的運輸條例，城巴第一城的路線服務，在專營巴士公司眼中，當然是不合法的經營，因為在法例上，沒有授權專營巴士以外的機構，去行走這些路線。

他說，這只能說是當時運輸條例中，早已經存在著的一個「灰色地帶」，而在未有說明清楚的情況下，不等於不能提供這些服務。

李日新指出，面對九巴的投訴，港府採取一貫的做法，就是透過訂立新的條例，去監管新問題的出現，然後達到規範化的效果。這情形就好比1967年香港出現暴亂的時候，市面上有大量的「7人車」在路上行走，這些車輛雖然在當時的環境下，解決了公共巴士服務不足的麻煩，但在市面回復正常秩序之後，「7人車」又造成業界過度自由，道路交通秩序失控的現象。港府最終在1969年把這些「7人車」合法化，成為今日的「公共小型巴士」。港府透過立法，把公共小巴服務納入了正軌。



1981年，車隊編號101的是一輛1974年製造的英國「百福」SB單層巴士，有英國Willowbrook車身。



沙田第一城62R路線，初期以二千英國雙層巴士行走，包括這輛1980年製造、配用Marshall車身的「丹尼士」Dominator巴士，於1986年在香港登記，投入服務。



1987年，城巴繼續向英國增購二手雙層巴士，這是1983年製造的、配置有同廠車身的「利蘭」奧林比安巴士。圖片攝於沙田第一城總站，巴士的下一個目的地，是過境路線的終點站深圳。



城巴經營非專營巴士服務的一個重點，是推廣開=頂雙層巴士觀光及出租，這是被改裝為開頂巴士後的「利蘭」奧林比安巴士（EB1030）。



規範化「居民服務」

面對城巴第一城非專營巴士服務的爭拗，當年的港府採用了同一解決及處理辦法，確認了透過發出「屋邨巴士服務牌照」，來監管屋邨巴士服務，亦即目前常說的「居民服務」。經過城巴第一城巴士服務這個個案，衍生了港府運輸政策，補充了這個不足。李日新認為，這給非專營巴士的經營者開拓新的業務空間的同時，亦造福了香港居民。緊接的日子裡，許多的地產發展商在開發大型屋苑時，都沒有忽略跟非專營巴士公司合作，共同為屋苑居民提供更加可靠和舒適的巴士服務，甚至將之列為推售新樓時的有利賣點之一。其中，位於新界西北區的天水圍的嘉湖山莊，就是成功的表表者。

今天，李日新對當日第一城服務城巴取得的經營成績，並沒有顯得太大的興奮。他坦言，城巴的服務只是填補了市場上面的缺口，當年如果不是九巴對市場變化的反應過慢，未有及時滿足沙田第一城居民的需求，城巴是不容易找到立腳點的。

他續說，自從運輸署確立了「屋邨巴士服務牌照」的發牌條件之後，非專營巴士公司只要取得屋邨開發商或管理機構的授權，並確定接載乘客的登車及下車地點，而有關路線又不會跟專營巴士及專線小巴路線重疊，就可以向運輸署長申請「屋邨巴士服務牌照」。

在客觀環境下，「屋邨巴士服務」營運的車輛，除了車廂不容許企位乘客之外，對於車輛的種類，基本上沒有甚麼限制。當年的城巴便率先引進配空調設備的雙層巴士，把本地的非專營巴士的服務水平，引領到全新的領域去。



D23「利蘭」Fleetline型二手倫敦巴士，早於1982年運送本港之前，已於英國被改裝為開頂巴士。投入城巴車隊之後，車身被繫上別緻的山頂纜車色彩，行走花園道纜車站的接駁巴士路線。



拓展海洋公園專線服務

另一個最為李日新津津樂道的城巴非專營巴士業務，是替海洋公園遊客提供接駁服務。海洋公園在1977年1月落成啟用，開幕初期已經迅速吸引許多香港居民入園遊覽，到七十年代末至八十年代初，入園人數急速上升。那時候，除了中華巴士在星期日及假期的日子，把若干南區巴士線繞道駛經海洋公園正門之外，遊人沒有其他公共交通工具，可以直接抵達海洋公園。

李日新說，他主動跟海洋公園聯絡，為公園安排和提供往返市區及海洋公園的非專營巴士服務。1981年，城巴開辦來往中環與海洋公園之間的非專營巴士服務。從此之後，城巴往返中環、金鐘與海洋公園的巴士線深入民心，成為了香港居民及遊客，前往海洋公園的首選交通。

他續說，由於服務受到乘客普遍歡迎，城巴很快又與海洋公園達成協議，在乘客於市區購買接駁巴士車票時，可一併購買海洋公園的入場券，給遊人最大的方便，進一步刺激了海洋公園的入園人數增長。



車隊編號203 (ED1366)，是1990年製造的全新Scania K93旅遊巴士，配有在台灣組裝的車身，座位容量是49人。



C107空調巴士在沙田第一城62R路線服務，是當年全面提高服務水平的主力車種。



城巴於1988年增購全新11米「利蘭」奧林比安空調巴士，全面提高屋邨巴士路線的服務水平，圖為在1989年8月投入服務的C117 (EF9412)，行走37R路線，在金鐘等候開出。



空調雙層巴士除了服務沙田第一城路線外，還行走跨境路線，108 (EF2067) 披有城巴跨境路線服務的宣傳廣告。



城巴繼續增購更多的空調雙層巴士，投放屋邨巴士路線，173 (EW9757) 的車身寫有「嘉湖山莊冷氣專車」的字句，這天行走沙田第一城62R路線，開往九龍塘地鐵站。

海洋公園城巴巴士線的經營，恍眼已是好幾十個年頭。雖然今天這條路線已被專營巴士線取代，但李日新不忘當日這條城巴路線的熱鬧日子。他說，有一年的農曆新年假期，大量遊人湧到海洋公園，金鐘站的候車人龍連綿不絕，原有的城巴車隊不足以應付這些人潮，他向多家非專營巴士同業求助，包括九廣鐵路巴士部、雅高、吉時吉和其他公司，當天共有60輛來自這些公司和城巴的非專營巴士投入這條海洋

公園路線，才完成疏導乘客的任務。

跟其他非專營巴士公司一樣，城巴的非專營巴士服務，包括向屋邨提供住客專車服務、跨境客運服務及合約租車服務。除前述的沙田第一城及海洋公園巴士服務外，1984年，城巴同意向香港地下鐵路公司租用巴士，然後利用這些巴士為地鐵網絡乘客，提供為期5年的巴士接駁服務。合約在1989年屆滿之後，這些巴士加入了城巴車隊。



停泊在九龍塘地鐵站外，有這輛簇新的城巴「利蘭」奧林比安空調雙層巴士134 (ER6587)。



搶先推廣空調雙層巴士

從1988年起，城巴一直提供其他非專營巴士服務，例如為電視廣播有限公司、中華電力有限公司、香港賽馬會及山頂纜車有限公司等各類機構提供合約租車服務，部分更維持至今。



城巴於1990至1992年間，共購入10輛「富豪」B10M單層旅遊巴士，配用歐洲Van Hool的Alizee H型車身，進一步提高非專營巴士的服務水平。

1991年11月，城巴與長江實業（集團）有限公司一間附屬公司，簽訂一項為期3年及於其後每年續期的合約，為元朗天水圍嘉湖山莊的住客，提供空調雙層巴士服務。

城巴不獨以雙層巴士起家，和引進二手雙層巴士投放於非專營巴士服務，更是全港首家從英國購置全新空調雙層巴士的非專營巴士公司。

李日新指出，空調版雙層巴士的服務，優勝於人們口中的「旅遊巴士」，在市場上確實存在需求的空間。經過多年來的演變，今天香港無論是非專營，還是專營巴士，空調車輛已是一個不用多說的基本標準了！



1990年，城巴添購3輛來自中國北方汽車工業的Neoplan BN316型旅遊巴士，是左軚駕駛的版本，行走過境路線。



城巴過境路線都以全空調雙層巴士行走，這是12米「利蘭」奧林比安空調巴士，行返深圳機場，巴士被打造為「飛天巴士」（Skylink）。



在九十年代中期銳意開拓和提升過境路線的服務，並在1996年年初引進5輛前所未見的歐洲雙層旅遊客車，是配有比利時Jonckheere車身的「富豪」B12，車廂有高規格配置及高背座椅，行走廣州路線。



海洋公園629線是城巴非專營巴士業務的重點路線之一，11米「利蘭」奧林比安空調巴士176（EW9231），正在海洋公園的正門門外，接載乘客。



許多城巴空調雙層巴士的車身，都被包裝為海洋公園的主題廣告，停泊在海洋公園巴士總站的這兩部城巴巴士，廣告主題分別是海洋劇場和雀鳥天地，既飛天，又下海。

公共巴士同業聯會 創會發起人

李日新是1985年公共巴士聯會成立時的創會發起人之一，多年以來，在會務上貢獻不少。今天回憶起來，他認為聯會在照顧各會員機構在業務運作上，成績是有目共睹的。在過去一、二十年間，他指出，隨著本地旅遊業的蓬勃發展，外地來港遊客近年連年增加，和本地旅遊活動頻繁，和越來

越多大型豪華屋苑建成，對「居民服務」的需求殷切，非專營巴士在香港整體公共巴士服務網絡中，角色始終重要。

在這個訪問進入尾聲的時候，李日新寄望聯會的新任掌舵人，日後繼續為會員出謀獻策，為會員謀取最大的福利，並引領香港非專營巴士服務有更加美好的前景。



每逢假日，城巴的海洋公園專線巴士供不應求，這輛「利蘭」11米空調「奧林比亞」巴士滿載乘客，從海洋公園開往中環天星碼頭。