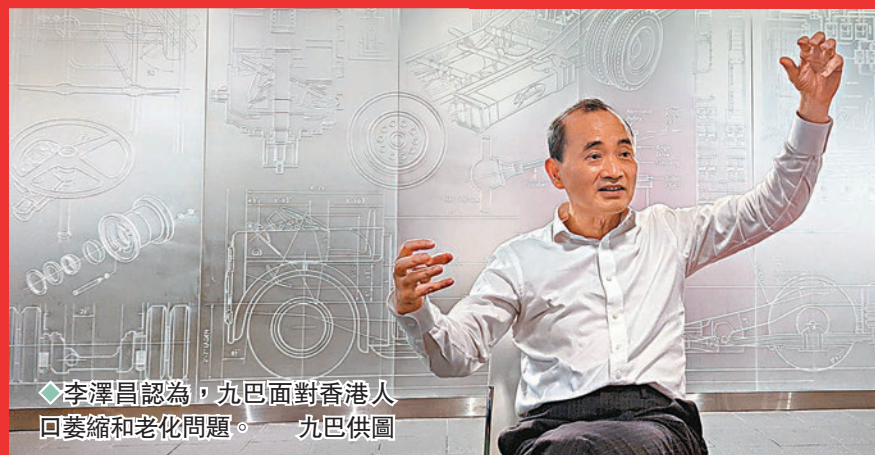


香港鐵路網絡不斷擴大，其他公共交通工具堅拒輸平，有近百年歷史的九龍巴士就將目光北望發展無限的內地市場。九巴董事總經理李澤昌日前接受香港文匯報專訪時指出，巴士業面對鐵路擴張，而香港人口負增長和老化問題亦是他們面對的主要挑戰。擁有龐大人口的粵港澳大灣區的內地城市以至未來新界的「北部都會區」是香港公共交通業新機遇，九巴正計劃與深圳巴士集團合作，推動聯程聯運項目、構建支付跨境聯通。待香港與內地恢復正常通關後，市民或可無縫轉乘九巴和深圳巴士。同時，九巴亦會趁「北部都會區」發展的契機，增設不同路線，希望作為區內發展初期的主要公共交通系統，無須待興建鐵路才大規模入伙，有助加快房屋供應。

◆香港文匯報記者 劉明



◆李澤昌認為，九巴面對香港人口回萎縮和老化問題。九巴供圖

## 避鐵路擴張鋒芒 拓北都灣區網絡

# 九巴深巴攜手 聯程聯運利民



◆李澤昌表示九巴會抓緊大灣區及北部都會區的發展機遇。香港文匯報記者劉明攝

李澤昌在訪問中直言，香港鐵路網絡發展為其他公共交通工具帶來衝擊，「港鐵每次開新線都帶來全新經營環境，沙中線過海段接紅磡和金鐘，屯馬線貫穿整個九龍東，九龍城、啟德、土瓜灣……九巴原本好多路線在這些區。」

他指出，港鐵具備優越條件，包括有七成多人口在港鐵覆蓋範圍內，不少人平均步行10分鐘就可以到達港鐵站，無疑是出行首選，「鐵路網開得多，（陸路交通工具）便愈受影響，但不能要求不建鐵路，這不合理，港鐵是 backbone（骨幹），我們應該做的，是應對新發展，尋找新機遇，不能墨守成規。」

不過相比之下，李澤昌認為香港人口萎縮和老化，比鐵路擴大的影響更大，「如果餅夠大，香港人口去到2,000萬都不要緊，大家都搵到食；但當個餅細，面對的問題就很不同，真正的競爭者是人口萎縮和人口老化，長者不願或減少出行，mobility（流動性）低就是最大的 competitor（競爭者），才是最大問題！」

### 跨境支付享轉乘優惠

有危亦有機，適逢國家推出「十四五」

規劃，以及《粵港澳大灣區發展規劃綱要》，九巴將積極投入大灣區發展，「『十四五』規劃不容忽視，因為深圳及大灣區其他內地城市是增長中的區域。我們會與深圳巴士規劃，在未來過境方面利用九巴與深圳巴士這兩間公司的優勢製造商機，無論是支付方法及手機程式也會有新動作。」

他解釋，九巴母公司（指載通）是深圳巴士集團的股東，九巴與深巴可說是姊妹公司，雙方已展開討論，推動聯程聯運和支付跨境聯通，「有幾個部分，包括加強人流與客流聯通，日後疫情向好，恢復正常通關時，在支付平台方面，香港使用八達通，深圳巴士則用深圳通，雙方能否一張支付卡就可以共用並提供轉乘優惠，這樣是第一樣會做的。」

### 聯通雙方資訊程式

「第二是路線部分，在資訊方面，九巴有手機程式，深圳亦有自己的程式，未來由香港到深圳某地，會打通有關的聯繫，用手機程式知道在香港可搭哪條巴士路線，如到福田口岸後，可搭乘哪條深圳巴士路線，（有關程式）有齊兩巴到站時間，這是第二樣會做的。」李澤昌表示。

九巴另一機遇是擔任協作角色。他說：「（九巴是）近百年歷史的公司，可幫大灣區內地城市未來巴士業務發展提供經驗，這是雙贏。除大灣區還可以輻射其他城市，已有不同城市找九巴提供專業意見，交流成功經驗。」

### 為「北都區」擔當交通先鋒

在放眼大灣區內地城市的同時，李澤昌表示，與深圳一河之隔、未來的「北部都會區」也商機處處：九巴一直有服務新界北，現於北區擁有全面網絡，經營超過五十條路線。隨着「北部都會區」發展，區內日後將會有不少房屋發展，特別是公營房屋。雖然同時會強化鐵路線，但政府覓地建屋速度比興建鐵路步伐快，巴士也可以作出貢獻，「偏遠地方可以坐巴士，這亦是巴士公司的商機。我們會努力與政府溝通，興建新房屋及過渡性房屋時，多給機會予巴士公司，鐵路未建成前也有巴士服務。」

他指出，興建鐵路線往住要有足夠人口才落實，而巴士可靈活調動，加上運載力高，每輛巴士可坐百多人，而轉乘網絡亦相當成熟，故九巴在「北部都會區」發展初期可作為主要公交系統，「先巴士、後鐵路」，無須等到有鐵路駛通，市民就可以到區內居住，有助提早住屋的供應。

## 52輛雙層電巴明年初服役

香港特區政府制定2050年達至碳中和的目標。九巴董事總經理李澤昌指出，現時企業營運講求ESG（即環境、社會和管治），其中環保是重中之重，亦是企業的社會責任，九巴為配合特區政府以至國家的碳中和政策，是第一間專營巴士公司訂下2040願景及有清晰的發展藍圖，中期目標是2025年有500輛電動巴士投入服務，最快2040年全線車隊使用新能源巴士。

李澤昌表示，全球不同城市發展綠色運輸，特區政府已提供14輛單層電巴讓九巴試用，九巴亦自資購買16輛單層電巴，目前已行走7條路線，運作理想，乘客反應積極，樂於乘坐，明年初會有52輛雙層電巴投入服務。

目前，九巴有超過4,000輛巴士，是全球最大的雙層三軸巴士營運商，正爭取最快2040年全線車隊使用新能源巴士。

不過，本港發展電動巴士路途面對不少挑戰，包括充電配套問題，「現時九巴行車里數由100餘公里至接近500公里不等，充電環境非常複雜，其他地方有 opportunity chargers（隨機充電器），到某些地方可臨時充電，但香港未有，要充電只能回車廠。」長途線如元朗到中環等路線，每日要行走400至500公里，沒有中途充電設施，電量就未能應付，但「科技一日千里，不排除兩年後電池可以行500公里」。

### 2000車頂明年中裝太陽能板

新能源巴士尚未普及，高昂的購車成本，對巴士公司也是一個難題。九巴已投放資源興建屯門赤鱗角隧道公路附近的車廠及大埔車廠，但轉用新能源巴士實在涉及龐大資源和技術轉型，九巴會繼續與政

府溝通，期望一同應對車隊轉型的問題。

九巴又利用太陽能為巴士內部設施發電，每部巴士每年可節省約5%燃油。「已有近200輛巴士安裝了太陽能板，亦將有近2,000輛明年中前安裝，即佔車隊半數，而明年整個九巴車站、總站、車廠及巴士車頂合共安裝3萬塊，是香港擁有最多太陽能板的企業，足夠逾2,000個香港家庭一年電費的用電量。」李澤昌說。

對有巴士公司引入氫能巴士，他表示，九巴對此持正面態度，並已與相關持份者不停商討及交流，「特區政府正研究制定使用氫能的法規，當有細節出台，我們一定會配合。」

目前，九巴採取的策略是先搞好電巴發展，作為短、中期的新能源方案。長期而言，李澤昌期望氫能的法規配套及供應源頭早日明確，九巴就可以作出配合。



◆九巴的車頂及車站也安裝了太陽能板，為設施供電。九巴供圖



◆九巴現有30輛單層電動巴士投入服務，明年初將有52輛雙層電巴抵港。九巴供圖

## 聘用弱勢社群 多招回饋社會

作為一間近百年歷史的企業，九巴董事總經理李澤昌表示，公司與港人風雨同舟多年，盈利取諸社會亦希望用諸社會，積極參與關懷社區工作，包括推行「尋·耆·跡」計劃，協助尋找迷路的認知障礙症長者，同時聘用弱勢社群如聽障及智障人士，以及吸納少數族裔人士擔任車長及維修等職務。

### 助尋走失長者

不少巴士乘客是年邁長者，部分或患有認知障礙症。為此，九巴特別推出「尋·耆·跡」計劃，家屬只要記下長者的八達通號碼，當長者走失時，即可致電九巴熱線或以手機程式通知九巴。九巴會將家屬提供的走失長者八達通號碼輸入電腦系統，半小時後全港4,300輛九巴都會有紀錄，當該長者登車拍卡時，駕駛室

內的提示器會即時發出特別警響，提示車長該乘客或是失蹤長者，協助安頓有關長者及通報公司。除車長外，後勤及車務員工亦會同時發收通知，加以跟進。

### 聘用聽障人士

社會共融是九巴肩負社會企業責任的重點之一，九巴聘請了少數族裔人士以及聽障人士加入不同崗位。在錢箱組工作的聽障人士，收集錢箱後將硬幣透過分銀機分類點算。李澤昌表示，倒出硬幣發出聲響，一般人難以長時間承受嘈雜環境，但聽障人士則完全不會受影響。

智障人士投身社會工作並不容易，九巴自2017年開始已與匡智會就業輔導服務合作，目前提供屯門公路轉車站客務站的場地予匡智會學員經營小賣店。部分匡智會學員獲聘負責巴

士清潔、園藝綠化以致擔任客戶服務大使等工作，聘用條件與普通員工無異，「他們表現稱職，積極主動，令人鼓舞，社會共融能否達到，往往取決於僱主是否願意給他們一個機會。」

### 獎勵員工子弟

「員工都是望子成龍。公司會為員工子女提供獎學金，今年已是第八屆，共有420人獲獎勵，總額超過2,000萬元。」九巴提供不少員工優惠，李澤昌強調，無論在職或退休員工，都是公司重要夥伴，「退休員工也有六七千人，不少做了二三十年，一生只做這一行，以前過年過節（慰問老員工），或有兼職工種（提供），幫得到都會幫，有需要做的都會做。」



◆九巴提供場地予匡智會學員經營小賣店。九巴供圖



◆九巴聘用聽障人士負責錢箱硬幣分類點算工作。香港文匯報記者劉明攝