

研增非票務收入：車廠外牆賣廣告 車身裝LED燈廣告

九巴申站頭開店 壓低漲價益乘客

香港社會復常後掀起加價潮，多間專營巴士公司提出加價申請，其中九巴申請的加幅為9.5%，同集團的龍運巴士提出加價8.5%。九巴行政總監許鎮德日前接受香港文匯報專訪時解釋，公司去年錄得虧蝕，加上要陸續更換電動巴士及興建兩個電巴車廠，為保持財政穩健才申請加價，但若特區政府批准九巴動用「專營巴士豁免隧道費基金」，實際加幅將可低於9.5%。長遠為減輕加價壓力，九巴擬4招增加非票務收入，包括在站頭開設便利店和在車廠外牆賣廣告，而九巴已就該兩項建議向政府提出申請，同時亦會探討在巴士車廂內賣視像廣告和在巴士車身使用LED燈賣廣告。

◆香港文匯報記者 劉明



◆九巴行政總監許鎮德
香港文匯報記者郭木又攝



WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行

2023年4月 418970010360013
癸卯年閏二月十九 初一 穀雨
間有陽光 日間乾燥
氣溫19-24℃ 濕度55-75%

9 星期日
港字第26670 今日出紙1疊5大張 港售10元

◆發展綠色運輸是九巴申請加價原因之一。圖為九巴已投入服務的單層電巴及安裝太陽能設備的雙層巴士。

香港文匯報記者郭木又攝

九巴過去20年先後加價5次，累計加幅28%，同期通脹累計增加53%，市民的家庭收入則累計上升68%；龍運巴士於2018年申請加價，至2021年被否決，20年間加價兩次，累計加幅約7.8%（見表）。許鎮德在專訪中表示，九巴及龍運巴士去年分別虧蝕470萬元及2,780萬元，若不計算政府因應新冠疫情作出的一次過補貼，九巴虧損估計將達數億元，龍運虧蝕亦相當嚴重。

車站便利店乘車體驗佳

九巴於去年6月中申請加價9.5%，平均每程約加價0.7元，龍運巴士則於去年1月初申請加價8.5%，每程平均加0.9元。他表示，九巴每月約有逾1,000萬元存入政府的「專營巴士豁免隧道費基金」賬戶，至今結餘逾4億元，而政府8月1日將收回西隧專營權，大轆隧道專營權亦將在2025年完結，預料基金滾存愈來愈多，若加價申請獲批，政府或動用基金抵消部分加幅，如九巴2021年獲批准加價8.5%，當時就有2.7個百分點由該基金承擔，乘客承受的實際加幅為5.8%，相信今次基金抵消加幅後，九巴每程加價少於0.7元。

許鎮德強調，今次申請加價是經審慎考慮並平衡市民負擔能力，估計若獲批可增加6億元收入，「可以支付我哋一啲平時嘅營運開支，以及綠色運輸配套。」

長遠而言，九巴希望增加非票務收入，以紓緩加價壓力。為此，他們早前已向政府申請在轉車站等站頭開設便利店，及在車廠外牆作廣告位出租，正等候政府審批，「（便利店）其實

九巴及龍運以往票價加幅

年份	九巴申請加幅（實際加幅）	龍運申請加幅（實際加幅）
2021年	8.5%（5.8%）	8.5%（加價申請被否決）
2014年	4.3%（3.9%）	——
2013年	8.5%（4.9%）	——
2011年	8.6%（3.6%）	7.4%（3.2%）
2008年	9.0%（4.5%）	5.9%（4.5%）

資料來源：九巴及本報資料 整理：香港文匯報記者 劉明

係便利市民，有一個riding experience（乘車體驗）。」同時，便利店及外牆廣告的收益可減低日後的加價壓力，「當然希望政府加快少審批程序啦。」

望車廂內恢復視像廣告

九巴又會探討在車廂及車身賣廣告的可行性，希望車廂內恢復如以往「路訊通」（RoadShow）般的視像廣告，只會有適量的聲量，「聲量唔會影響到其他乘客。」在商業廣告外，還可以作政府宣傳用途如提防電騙等，「每日有幾百萬人次搭巴士，我都希望可以畀市民一個正面信息。」至於車身賣廣告，九巴會探討能否設置LED燈加強吸引力，又強調會控制燈光，不會對路面交通構成危險。

聘半職或時薪車長 紓人手短缺



◆九巴正積極招聘員工，並對輸入外勞持開放態度。

九巴供圖

香港社會復常後，不同行業均面對人手短缺問題。九巴行政總監許鎮德在接受訪問中表示，九巴及同集團的龍運巴士目前共有約1.3萬名員工，將繼續積極招聘人手，同時維持薪酬待遇的競爭力，確保有足夠人手提供穩定的公共交通服務。對不同行業都提出輸入外勞的呼聲，他形容九巴對此持開放態度，只要社會對輸入外勞有共識，並平衡各方利益，九巴會積極考慮。

招請五天工作車長

在九巴及龍運的1.3萬員工中，大部分為前線人員，包括超過9,700名車長、1,400名維修人員，工資成本佔總營運開支的近六成。目前，九巴同樣面對人手不足問題，「前線同事如一啲督察同站長，我哋差唔多短缺超過一成人手。車長就無咁多問題，因為都浮動，有時走有時嚟，暫時雖然都係唔夠，但我哋靈活調配，勉強可以迎合營運需要，當然可能有特定班次會有一啲同事超時，如果唔係做唔到。」

他強調，九巴已積極改善員工待遇，「好似招請五天工作嘅車長，佢哋可以就到屋企同有家庭生活，另外會請半職車長以及一啲時薪車長等，我哋都好多新歡。」

許鎮德坦言，最重要是維持較合理的薪酬待遇，才可在本地勞工市場維持競爭力，而去年已加薪3.5%，相信今年亦會有加薪壓力。

對外勞持開放態度

對輸入外勞的問題，他指九巴持開放態度，「我哋持一個開放態度，總之有方案如果可以吸引到員工加入運輸業，一定要平衡各方面利益，同埋社會有共識呢，咁我哋就好歡迎同埋會積極考慮。」

被問及非本地員工擔任車長長會有問題時，許鎮德表示，去年成立的九巴學院為有意成為車長的人士提供培訓課程，屬資歷架構下第三級別，維修人員的課程則屬資歷架構第二級別，「對我哋嚟講係一個新里程碑。有專業訓練，歡迎不同人士加入我哋大家庭。其實（成為車長）有兩關，首先運輸署畀牌你先，另外我哋亦有路面測試呢一關，出到去一般嚟講都有問題，因為係專業嘅車長，等於境外人士嚟考私家車牌一樣無分別，考到就得。」

議員挺增收 倡巴士票價與利潤掛鉤

立法會交通事務委員會成員田北辰贊成巴士公司增加非票務收入以紓緩票價加幅，「港鐵也可在車廂內提供新聞及廣告的視頻，應一視同仁，讓專營巴士公司也可有此安排。」但他認為目前巴士公司的相關收益欠缺透明度，難以監察非票務收入是否「抵消」，建議巴士與港鐵一樣採用票價調整與利潤掛鉤的機制，盈利愈多則票價加幅愈少。

贊同效港鐵 開設便利店

港鐵車站目前有便利店等商舖，部分列車車廂亦安裝了電視以提供新聞資訊和廣告。田北辰向香港文匯報表示，贊成專營巴士公司設便利店及在車廂提供

視頻廣告資訊等做法，以增加收益，也應與港鐵一視同仁，「港鐵做得，點解巴士唔做得？」

但他認為巴士車身安裝LED燈廣告，可能會干擾到其他駕駛者，影響行車安全，故不贊成有關建議。

在容許巴士公司透過其他途徑增加收入的同时，田北辰認為專營巴士公司的非票務收入欠透明度，外界不知有關利潤的情況，提議巴士公司與港鐵一樣，票價調整與盈利掛鉤。

根據特區政府上月公布的港鐵票價調整機制檢討，新機制下港鐵票價與物業發展利潤掛鉤，利潤50億元以下票價加幅要減少0.6%，介乎50億元至100億元

則減少0.7%，100億元或以上則減少0.8%。田北辰指出，巴士公司盈利當然不及港鐵，但可按有關機制釐定票價加幅，而非票務收益計算在內，可以增加透明度，收入愈多則扣減幅度愈多。

他直言港鐵的扣減幅度不足，提議巴士採用相同機制時，增加每層扣減的幅度至0.9%及1%，希望港鐵同樣增加扣減的層級，如利潤超過150億元便減少0.9%加幅，超過200億元則減少1%的加幅。

田北辰認為，由於巴士公司並非每年檢討票價，「幾年積埋加一次，加幅當然高」，若每年調整票價可令加幅變得較低，「如果加幅反映通脹情況，相信市民都可以接受。」

綠色運輸 電巴5年內增至500輛

香港文匯報訊（記者 劉明）為配合國家和特區政府碳中和目標，九巴正積極發展綠色運輸，包括以電動巴士取代柴油車，除現已有30輛單層電動巴士行駛外，年內將有50輛雙層電動巴士投入服務，預計未來3年至5年間增至500輛電巴，目標是2040年時，全線逾4,000輛巴士已由電巴取代。

發展綠色運輸是九巴申請加價原因之一，以保持公司財政穩健。九巴行政總監許鎮德介紹，電動巴士目前的市場價格400萬元至450萬元，較柴油巴士300萬元昂貴。同時，為配合電巴的發展，九巴會投放約20億元，分別於大埔及屯門興建兩個新能源車廠，為800輛電巴充電及進行維修，而當巴士日間

離開車廠行駛時，就會開放給其他電動商業車進行充電，只收回電價，為推動綠色運輸出力。

研發太陽能裝置減油耗

九巴還會陸續在其他車廠增設充電設備，支援全線車隊改用電巴；自行研發太陽能裝置供電驅動雙層巴士的通風系統，以節省5%至8%耗油量；年內在巴士車廠、車頂及巴士站裝設約3萬塊太陽能板等。

這些均涉及龐大和額外的投資。許鎮德坦言，目前距離九巴全線更換電巴的目標尚餘17年，時間緊迫，「財政方面一定要可持續同埋要穩健先可以做得到。」



◆九巴車頂安裝太陽能板為通風系統供電。九巴供圖



◆九巴站牌安裝太陽能板，為車站照明供電。九巴供圖