

點亮
夜經濟
之二

香港特區政府力推夜經濟，交通配套是一大關鍵。承擔香港客運主力的港鐵，現時非繁忙時間是晚上8時後，當商場及各區眾多商戶延長營業時間，夜間人流增多，港鐵（包括接駁巴士）非繁忙時間或需加密車次及延長通車時間以配合，若至凌晨2至3時才收車，將大增營運成本，特別是維修時間縮短的代價恐更大，需小心審視。業界認為小巴及的士可靈活補位，小巴業界希望政府放寬小巴禁區及路線限制，讓業界更好配合夜經濟活動。

◆香港文匯報記者 曾業俊、黎梓田

交通運輸業界
看夜經濟

港鐵

港鐵的鐵路及商場服務市民，公司一直密切留意香港經濟活動，並積極研究相應措施以作配合。

巴士業界
九巴：

歡迎任何推行夜市活動的措施，以加快各行各業復甦步伐，會密切留意各項推廣活動，以及商場和食肆晚間營業時間，樂意按實際乘客需求加強巴士服務。

香港非專利巴士聯會：

建議非專利巴士可以在港鐵及專利巴士「收車」後（即凌晨12時30分至1時30分）提供服務，做法是市民可透過相關手機應用程式進行預約配對，當同一地點或路線累積到一定人數後，市民就可以使用非專利巴士服務

的士業界

百福車行老闆石國強：

只要有夜市，的士業界生意當然會好，但問題在於「夜晚無人」，需要大型活動推動。

香港的小巴商總會理事長周國強：

政府應先打擊已存在多年的「白牌車」問題，改善司機收入。

小巴業界

香港公共及專線小巴同業聯會主席陳勵生：

「有客點會唔做？」小巴行業都是「睇餸食飯」，但香港日間已經不多人，夜市要谷起人流有難度。

香港的小巴商總會理事長周國強：

政府可以讓巴士公司抽走蝕錢經營的巴士線，讓這些路線的經營權放給小巴做，增加交通彈性。

◆香港文匯報記者 黎梓田

為港鐵計數

每班次平均車務成本5025元

香港文匯報記者翻查港鐵年報，根據港鐵2022年年報顯示，去年港鐵重鐵和輕鐵網絡分別提供逾164萬及逾89萬列車班次，即合共逾253萬車次，總乘客量達15.181億人次。去年，港鐵香港車務營運開支約127.13億元，不計算利息及設備折舊等因素，以此數字粗略估算，每班列車平均營運成本大約5,025元。

再參考港鐵服務時間資料，港鐵的重鐵系統由9條鐵路線：觀塘線、荃灣線、港島線、南港島線、東涌線、將軍澳線、東鐵線、屯馬線及迪士尼線組成，每條路線的班次和服務時間都不同。以港島線為例，目前平日晚上繁忙時段班次平均2.1分鐘，亦即每小時大約有29列車；而平日非繁忙時段班次平均3.6至5分鐘，每小時大約有12至17班車。

港島線1小時繁忙時段成本15萬

記者依照上述數字粗略估計，假如港島線延長平日晚上繁忙時段車務時間1小時，港鐵成本將增加大概14.57萬元；如果港島線延長平日非繁忙時段車務1小時，則會增加大約6.03萬至8.54萬元營運成本。

當然，上述數字只從有限資料中擷取並加以推算，並非港鐵列車確實營運成本，上述估算僅供讀者參考。

◆香港文匯報記者 曾業俊

港鐵延長通車代價高 鬆綁小巴業可靈活補位

便利出行促夜市
交通配合要跟上

小巴業訴求

香港文匯報訊（記者 黎梓田）發展夜經濟，小巴也是交通配套的支撐力量，業界表示十分樂意增加夜間班次，但期望政府能協助解決道路及屋苑禁區，以及優化與鐵路及巴士路線的分配等問題，至少可以分時段撤限，例如在港鐵及巴士晚上收車後，由小巴業界根據市場作配合。

香港的小巴商總會理事長周國強對香港文匯報記者表示，以紅色小巴（紅色非專線小巴）為例，目前有不少地方禁止紅色小巴駛進，特別是大小嶼山、將軍澳、安達臣道，或者是黃埔花園等，這些坐擁大量客源的地區或屋苑禁止紅色小巴駛進或沒有紅色小巴出現。

不少屋苑及道路禁駛入

經營荃灣、葵涌來往旺角小巴線的香港公共及專線小巴同業聯會主席陳勵生亦向香港文匯報記者指出，紅色小巴在市區及新界其實有不少「禁

的士業訴求



◆的士保費每年至少四五萬元，早前更高見近9萬元「癲價」。

資料圖片

香港文匯報訊（記者 黎梓田）夜經濟怎可不提的士業？百福車行老闆石國強向香港文匯報記者指，十分支持政府推動夜市，的士業界面對最大困難是沒有司機，「我公司一直都在請司機，但奈

摩拳擦掌

香港文匯報訊（記者 黎梓田）旅遊促進會總幹事崔定邦向香港文匯報記者透露，非專利巴士也正在探討怎樣幫到手。早前會方跟香港非專利巴士聯會討論有關將來夜市交通的問題，當中有建議指非專利巴士可以在港鐵及專利巴士「收車」後（即凌晨12時30分至1時30分）提供服

務，做法是市民透過手機應用程式預約配對，當同一地點或路線累積到一定人數後，市民就可以使用非專利巴士服務。

縮減列車維修時間太冒險

田北辰坦言：「市民外出後自然要回家，我不相信市民會放工後先回家，然後又再度外出。所以對港鐵而言，延長車務營運時間肯定要蝕本。」他指，即使港鐵延長車務時間或加密班次，市民都只會是延遲回家，並不會多搭幾程車，因此乘客量不會增加，港鐵的車務收入亦只會與之前一樣，並不會因為夜經濟而增加，但卻會因為延長車務時間或加密班次而「白做」甚至蝕錢。

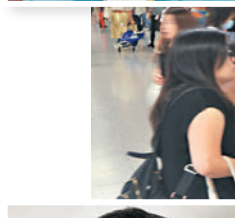
若港鐵推出「夜間票價優惠」催谷市民出街，田北辰認為是同樣「蝕章」，因為將只是削減打工仔放工回家那段車費，變相減價。他相信不會有太多本身是不用上班，但因夜間車費平了而外出的人，「退休人士又不會夜晚出來『蒲』」。夜間票價優惠對港鐵而言並無特別益處，相信港鐵亦不會「平界人」，除非港鐵將之視為「社會事業」。

港鐵九巴：積極研究配合

香港文匯報記者向港鐵查詢延長車務時間的成本效



◆田北辰



◆崔定邦



◆莊森

◆若港鐵非繁忙時間加密車次及延長通車時間至凌晨，將大增營運成本。
資料圖片

處處禁區 小巴業望分時段撤限

區」，單是旅客最旺的柯士甸以及漢口道一帶已經禁止紅色小巴駛入。政府如不撤銷限制，小巴業也難以配合。

香港公共小巴車主司機協進總會主席張漢華早前表示，除了以上區域外，天水圍、沙田及很多新落成的屋邨也是紅色小巴禁區。另外，一些新落成的快速公路如三號幹線、青嶼幹線等同樣是紅色小巴禁區。

翻查資料，時任運房局局長張炳良曾在2014年解釋，為加強交通管理，政府自1970年代中起便限制紅色小巴不能在「已有完備鐵路及巴士網絡的新發展地區」和「新落成的快速公路」提供服務。

新發展地區禁紅色小巴

在考慮包括乘客需求和其他現有公共交通服務在內的各種因素後，若運輸署認為應在某地區引入公共小巴服務，會安排專線小巴行走，例如早期發展的青衣及馬鞍山，以及仍在發展中的將軍澳及啟德等，便有專線小巴而沒有紅色小巴。



◆小巴業界表示樂意增加夜間班次，以配合發展夜經濟。
資料圖片

周國強指，目前紅色小巴日間生意已愈見萎縮，隨著港鐵及巴士路線愈開愈多，加上政府批准港鐵經營K線巴士，未來東九龍還可能有雲巴。然而，紅色小巴每年只有2至3條新線獲批，但都不是「大線」，每年合共僅新增20輛小巴，而紅色小巴舊線所在地區的人口正在向新發展區遷移，新發展區交通生意又被鐵路及巴士公司壟斷，可預見將來「紅Van」生意會更加少。

癲價保險 的士業盼有保費補貼

何夜更甚少人願開工，市區夜更的士還好些，新界夜更試過全晚無人開工」。他公司目前管理約100部的士，有時會出現大約一成的空置的士「無人揸」。

司機缺 夜更平至100元車租

業界面對的另一大問題是保險，在泰加事件後，市場只有兩三間保險公司肯做的士保險，所以的士保費比起以前多出一倍，每年保費至少四五萬元，早前更有指最高接近9萬元「癲價」，他說保險對於車主來說是一筆不輕的負擔，車資也難有下調空間，建議政府為每輛的士提供保費補貼，吸引更多車主及司機經營夜更。

石國強透露，現在日更市區的士的租價大約400至500元，而新界大約300多元；但夜更由於司機人

數少的關係，租價較為浮動，夜更市區平均400元，而新界有時更低至100多元。

盼打擊白牌車 吸引新人入行

香港的小巴商總會理事長周國強也向香港文匯報指出，作為的士及小巴業界的一分子，大家當然希望夜市搞得起並推動香港經濟，事關近年利息及油價上升，加上來港旅客消費模式改變，高端消費減少，搭的士的人數同樣減少，車主及司機也同樣捱得很辛苦。

周國強又指，政府還應先打擊已存在多年的「白牌車」問題，這些「白牌車」一向都跟的士業界「爭生意」，導致司機收入減低，對車主及司機生計有着最直接的影響。只要司機收入上升，所有事情自然「手到拿來」。

非專利巴士謀在港鐵收車後分杯羹

務，做法是市民透過手機應用程式預約配對，當同一地點或路線累積到一定人數後，市民就可以使用非專利巴士服務。

擬以手機應用程式預約配對

崔定邦指，目前計劃仍在討論階段，定價等細節未能

透露。不過，非專利巴士的落客點將會在主要幹道上，例如沙田站、元朗站、屯門站等，不存在無法進入屋邨的難題。

他提到，夜市主辦方也可以向非專利巴士公司租用巴士，做法比起手機應用程式預約配對更為簡單。每輛非專利巴士可載客24至28人。