拓非票務收入 紓緩巴士加價壓力

邀請不同作者書寫城市脈動，表達多元心聲。文章觀點均來自作者，並不代表本報立場。

對每天乘搭巴士上班、上學的市民而言，車費不是抽象數字，而是日積月累的生活開支。面對巴士公司的加價申請，社會不能只在「加多少」之間拉鋸，更要追問：除了向乘客加價，還有沒有其他出路？

作為立法會議員及交通事務委員會主席，筆者尤其關注乘客的承擔能力，也重視巴士服務能否持續、穩定。營辦商需要應付營運成本及新能源轉型投資，但若收入長期主要依靠車費，成本一升，壓力便容易轉嫁乘客。要打破這個循環，必須從收入結構及制度安排著手。

筆者日前發表《巴士不需再大幅加價！非票務收益及專營權優化》倡議書，核心並非要求巴士永不加價，而是讓營辦商在加價以外，有更多維持服務及投資的選擇。

非票務收入不應只限於車身廣告。巴士網絡、車廠設施及維修技術，本身具有可善用的價值。短期應優先擴大成熟、低風險的項目，包括廣告、品牌合作、售賣機及智能櫃，並在不影響營運下，出租剩餘泊位、檢驗位置，以及提供非專營車輛維修服務。政府應簡化及標準化同類項目的審批，讓零散收入形成較穩定的支援。

新能源轉型亦不應只有支出，更可創造收入。部分車廠充電設施已有日間對外開放的經驗，可在巴士充電及出車優先的前提下，訂明開放時段、剩餘容量、安全、收費及維修安排。有足夠容量的設施，可逐步提供商用車充電、新能源維修、電池檢測及技術培訓，提升基建使用效益。

中長期則可審慎探索能源管理、合適的通訊及數據設備等附屬用途。不過，開源不能只列項目，更須完善制度。充電、配電及多層車廠涉及長期投資，政府應按用途配合土地安排，並在專營權續期或項目授權時，釐清成本、合理回報、資產使用及交接條件，而非單純延長專營權。

增加收入之餘，更須確保乘客受惠。營辦商收回合理成本、取得合理回報後，因公共土地、設施或政策授權產生的額外收益，應透過清晰機制，用於票價緩

衝、服務改善及必要基建。同時須加強帳目透明度及關聯交易監管，防止成本留在專營公司，收益卻流向關聯企業。

政府亦應設跨部門單一聯絡窗口，同步協調運輸、土地、規劃、消防及能源要求，避免可行項目困於繁複程序。

必須強調，車廠、總站及交匯處首先是公共交通設施，不能為開源而犧牲服務、安全及營運需要，更不應全面商業化或地產化。改革的目的，是把非票務收入由零散生意變成有規管、有回饋的制度，讓公共交通創造的價值，真正回到服務、惠及市民。