

文藻外語大學公共關係室剪報表格

資料來源： 天下雜誌(3)

日期： 111年 08月 26日

建立敏捷的電動公車經營模式，寫下多項全國第一

車型變小、電池度數變少，成本可下降！」、「充電速度變快，於營運期間補電，可增加每日續航里程！」賴文泰領悟了這簡單的道理後，建置了一套敏捷的電動公車經營模式，成為港都客運轉虧為盈的關鍵策略。這個策略是基於高雄若干路線的運量較小，故 2017 年購置長度 8.6 公尺的電動公車（一般公車為 12 公尺）；電池則引進快充式（15 分鐘可充足電）、度數少（72 度電，當時市面電動公車 240~323 度電）。在車型、電池容量較小下，購車成本較市面電動公車低 200~300 萬元；而每公里營運成本（電費、零件、修理、輪胎）為 4.52 元，較柴油公車（12.8 元）低 8 元，在行駛愈 2,000 萬公里下，營運成本節省了逾 1.6 億元。

「充電速度愈快愈好？」充電速度快可利班次與班次間進行補電，改善電池容量高、續航里程不足之問題。然充電速度愈快的電池一般能量密度較低，可配置容量較少。賴文泰從實際營運發現電池容量少，易衍生頻繁充電之現象。因此，2021 年購置電動公車又做了一次專業的賭注，降低了充電速度（15 分鐘充足電增加至 60 分鐘），但電池容量從 72 度電增加至 128 度電，此舉增加了續航里程，且因充電速度較慢電池之單價較低，進而降低了總電池成本。該批電動公車營運一年多的經驗顯示，更符合客運業者「便宜、好用」之需求。

這些經過精算的策略寫下了多項全國第一：電動公車數量（130 輛）、營運里程（2,000 萬公里）、載運人數（1,700 萬人次）皆為全國第一；且為全國第一個獲「溫室氣體抵換專案」的運輸公司、參與經濟部「A+企業創新研發淬鍊計畫」，合力打造國內自製率第一高的電動公車。

形塑勞資和諧與性別平等的工作環境

港都客運由駕駛長、高市府（持股 38%）合資成立，在民股大於官股的結構下，董事長仍由市府選任的代表為之，可說，在維持交通運輸公共性與企業員工共有間，取得了和諧的平衡。港都客運工會理事長李界蒲對於學者出身的賴文泰就抱持正面的評價：「他是一位很願意與員工面對面溝通，利潤共享的領導者。」以駕駛長每小時薪資為例，從 2014 年的 203 元提高到 2021 年的 265 元，成為南部客運業最佳者。另值得一提的是，港都客運女性駕駛長有 19 位，人數應為全國最高者。

「對的就做，錯的就改！」李界蒲說著賴文泰的管理哲學，這簡單的八個字形塑了勞資和諧與性別平等的工作環境，也激發了同仁創新的潛力，2020 年，以「心錢瞻 8.6 米智慧空間~大數據、新支付、新科技、新能源」參與交通部「公路公共運輸規劃競賽」，獲社會組第一名。

實現全國第一全面電動公車客運公司，廣續創造更大收益、效率

大數據、新科技、新能源的營運管理模式已為港都客運打下轉虧為盈的奇蹟，在此基礎下，港都客運正邁向明（2023）年線上營運全電動公車的目標，率先落實行政院 2030 年市區公車全電動化。賴文泰說：「引進符合營運需求電動公車的歷程有著許多辛酸，但已是專業的使命！」。除此使命外，「從乘客刷卡大數據資料可獲得每站點、每班次、站間的運量，藉以重新安排路線、班次、車輛，可提升營運收益。」賴文泰的運輸管理長才在此再度發揮的淋漓盡致。