

# 業界：盼各口岸准網約的士接客

## 受惠大灣區



《粵港澳大灣區發展規劃綱要》(下稱《綱要》)落地，香港、深圳及廣州三大主要城市將最受惠，而大灣區交通網絡強化，商旅活動更趨頻繁，本港的士業界十分看好行業的發展，預料整體車流量以及客流量有大幅度提升，的士營業額每年有5%至10%增長，的士牌價也水漲船高，其中市區的士牌價未來兩三年內料有30%升幅，重上720萬元的高峰。另外，為更好銜接大灣區的交通基建，業界建議政府放寬網約的士到港珠澳大橋及各個口岸接客限制。 ■香港文匯報記者 黎梓田

《綱要》強調「9+2」城市的一體化發展，而當中的高鐵路網以及港珠澳大橋更提升各大城市的連繫性，商業活動更趨頻繁，估計客流量及車流量會出現穩定增長。經營的士行的百福車行董事長石國強接受香港文匯報訪問時認為，大灣區配套對的士行業發展非常有利，加上基建、未來人工島設施的配合下，的士的特定客源，例如旅客、公幹人士的數量也會增加，的士最大的優勢就是「點到點」，繁忙的行政人員以及旅客對此仍有一定需求，料的士每年會有5%至10%的營業額增長。



石國強

### 冀無縫銜接大灣區交通

隨著本港進出境口岸越來越多，業界希望在運輸規劃上都預備的士站的位置，更好銜接相關交通基建，讓的士受惠於港珠澳大橋及大灣區的拓展機遇。西貢的士工商聯會主席李少彬指，近年港府積極提倡大灣區經濟，其他的士商會亦有意將網約平台業務擴展至港珠澳大橋以及各個口岸，惟這些關口為了減少交通擠塞，禁止網約的士在此停留，因此需要政府配合及放寬相關條件才有可能成事。

石國強表示，交通行業中近年出現較明顯改變的包括小巴、旅遊巴士以及的士等，其中小巴行業受到巴士公司及港鐵新增路線的挑戰下，營業額每況愈下，小巴牌價亦由十年前約600萬元，降至現時約330萬元；不過此消彼長，的士牌價卻由400多萬元升至現時約560萬元。

事實上，隨著多個連接內地的基建落成，近年詢問的士牌照買賣的投資者也有增加的趨勢，近期有關的士牌照的講座也有所增加。石國強解釋，投資的士牌照的好處是可以找的士車行代為管理，「今日買咗，聽日就有租收」，也不用愁沒司機，而且不會像物業一樣遇上「租霸」，也不會有空置問題，租金收入穩定。

石國強又指，買賣的士牌照門檻低，即使沒有駕駛執照也可以擁有的士牌照，只需花1,000元到運輸署進行轉名手續即可，而且不用像物業買賣般支付印花稅，由於現金收入穩定，銀行對的士牌照的按揭門檻也較寬鬆，無須經壓力測試也可承造八成按揭，最長可分25年攤還。

### 紅的牌價有望重拾高峰

牌價走勢方面，石國強透露，市區的士牌價於2015年曾達到高峰的720萬元，惟2018年急跌至不足500萬元，而今年初則大約升至550萬至560萬元，以每月逾2萬元收入計算，每年回報大約為4厘，預計半年內市區的士牌價會升至620萬元，而兩、三年內則會回升至720萬元的高峰。

記者翻查「香港的士交易所」最新4月9日的報價顯示，市區的士牌價為559萬元，新界的士牌價則為505萬元。過去7年每年約有2,000多個牌照過戶，其中2017年有2,930個牌照過戶，當中2,365個為「紅的」牌照。而記錄顯示，2001年為最多牌照過戶，達10,357個，當中8,178個為「紅的」。

# 的士牌價看升



石國強稱，的士牌照入場門檻低，即使沒有駕駛執照也可擁有的士牌照。

香港文匯報記者劉國權 攝

### 的士牌內地投資者續增

石國強稱，投資者如想買的士牌照，可向各的士車行查詢，而旗下的車行亦正就此作出推廣，例如近年在內地設立辦事處，向內地投資者推廣的士牌照的投資，而目前的投資者當中已有大約5%為內地人，預計未來2至3年內地投資者佔比可達一成。

石國強透露，車行旗下每部的士租金收入大約2萬多元，一部的士分早、晚兩更，每更收取400元租金，兩更合共800元，故此車行收入較為穩定；而每個的士司機每更平均賺約1,200元至1,400元，扣除400元租金及約200元油費開支後，司機每更可賺約600至800元，每月收入接近2萬元，但收入較為飄忽。

### 提高起錶價料可獲批

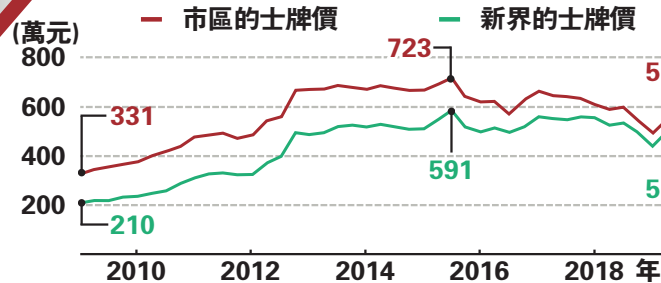
他又指，銀行對於的士牌照的按揭批核較為寬鬆，買家可向銀行承造八成按揭，因此吸引不少投資者，現時亦有的士會向政府申請提高起錶價，由現時的24元提升至26至28元。他估計，政府為鼓勵市民增加乘坐港鐵，批准提高起錶價的機會較大，屆時的士的營業收入及租金也會有所上升。

### 的士牌投資常見問題

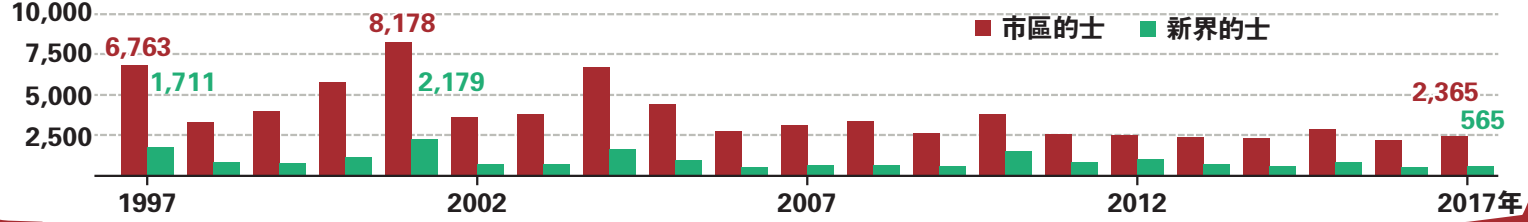
- Q：可否只購買的士牌，不買的士？**  
A：如打算購買的士牌照，必須在市場上連同二手的士一同購買。如打算購買全新的士，可另外訂購及取代舊有的二手的士車輛。
- Q：購買的士牌連車輛後，可否自己不駕駛，只作出租？**  
A：可只作出租，或委託專門的士管理服務公司代勞。
- Q：的士牌有沒有年期限制？**  
A：的士由政府發出，屬永久性牌照，沒有任何年期限制，可以自由買賣。但政府為控制的士數目，自1998年至今，一直沒有再發出新的市區及新界的士牌。全香港現時共有18,163個的士牌，包括15,250個市區的士牌、2,838個新界的士牌，以及75個大嶼山的士牌。
- Q：打算購買的士牌，首期是多少？可否在銀行或財務公司做按揭？**  
A：首期的多與少，視乎客戶打算向銀行或財務機構申請多少的按揭貸款。根據現時金管局的指引，銀行或財務機構對購入的士的按揭貸款額最高為市價(牌價+車輛)的85%。
- Q：當的士發生交通意外或違例事項時，牌主需否承擔法律責任或賠償？**  
A：每當司機遇上交通意外或違例事項時，司機均需要為自己的行為負上財政和法律責任，有關款項會在司機所繳交的按金中扣除。另外，車主必須為每輛的士購買有效的責任保險，保險公司會負責有關交通意外的責任賠償。所以在以上的情況下，車主/牌主無須擔心要承擔任何法律責任以及責任賠償。
- Q：買市區的士牌好，還是買新界的士牌好？**  
A：市區的士及新界的士，各有各優勢。市區的士牌照價錢高，收費及租金收入也高，牌照數量多，轉手及套現容易快捷。新界的士牌照價錢相對便宜，牌照數量少，買賣也少。

資料來源：香港的士交易所

### 近年的士牌價走勢



### 每年運輸署的士過戶數量



## 業界追上時代 網約搶回生意

伸手截的士的時代已經漸行漸遠，只要在智能電話裝個叫車App，不用五分鐘就會有的士在樓下等着你。網約平台概念盛行，多個的士商會亦推出自資合作開發的全新網約平台，當中有eTaxi、HK TAXI、85飛的、85的神GOD TAXI等等，乘客可透過應用程式為自己或家人預約叫車。

### eTaxi最快上半年推乘客版

香港的士業議會主席熊永達指出，eTaxi平台料最快上半年內推出乘客版本。有業界指，不排除有將業務擴展至港珠澳大橋及各個出入口口岸的可能，但仍需政府在規劃及政策上配合停車才可成事。

的士業界推出自資合作研發的eTaxi Apps，以對抗Uber及其「白牌車」。熊永達表示，該App為乘客及司機提供服務，乘客可透過eTaxi為自己或家人朋友即時或預約叫車，亦可選擇車款、司機、行車路線、裝載行李或輪椅等。eTaxi亦有車資提示功能，乘

客在上車前可預先估算車資。

事實上，Uber自進軍香港市場以來，一直與的士爭生意，而去年「反對白牌車大聯盟」發言人陳民強亦曾在電台節目上表示，自從Uber出現後，近年的士業收入已大減20%，與過往相較下，以年計比例的話，即是損失了兩個月的營業額。側面反映App平台方便市民叫車。

### 夥Call台提供全面資訊

另外，熊永達認為，業界的eTaxi平台最大的優勢是能跟的士電召台(Call台)合作，並利用電召台提供更全面的資訊，例如交通擠塞情況、交通黑點等資訊，若乘客在車廂內留下物件，亦可透過「eTaxi」及電召台協助尋回，而司機更可透過電召台發出的語音訊息接訂單，不用分神看手機，提升駕駛安全。

熊永達指，eTaxi符合香港法例，不會抽取司機利潤，亦不會濫收車資，乘客亦可透過應用程式投訴。熊永達亦強調，由於目前仍



的士現已提供網約平台及手機支付等服務。

在號召的司機加入，因此暫時只推出司機版本，待加盟的司機數目超過2,000人時，便會推出乘客版本，亦透露現時已加入的司機接近1,000名，預料可在上半年內推出。

石國強提到，同業之中已有的士行自行研發網約的士平台，例如XAB、星群的士以及eTaxi等，惟石國強重申旗下車隊不會加入其網絡之中，現時已與其他車行合作研發全新網約的士平台，目前仍處研究階段中。

### 港地少路窄 網約車難硬學內地

近年網約車(如Uber)興起，石國強稱Uber「興起」至今雖對的士行業有影響，但實際影響不大，並坦言「十幾年都有」，未見對的士行業造成嚴重打擊。他反認為Uber的興起對政府來說是一大損失，因的士牌照對政府來說是一大收入，而這些網約車在無牌經營的情況下，政府對這批網約車的控制權亦非常有限。

另外，石國強指網約車雖然可以跟的士共存，但要視乎服務地區範圍的大小，而香港「地少車多」，在市區街頭僅需3至5分鐘便可以截到的士，因此香港對網約車的交通服務供應相當足夠，容許網約車在街上行走只會增加交通負荷，反觀內地幅員廣闊，未必能短時間截車，網約車則可與的士產生互補作用。被問及近年有同行引進新車

### 新車款維修費用高

石國強提到，新車款結構複雜，有較多電子儀器及電路板，維修費用動輒是「皇冠」車款的數倍或以上，而懂得維修相關零件的技工不多，反而「皇冠」車款結構簡單，易於維修。他又指，的士每天都要做生意，耽誤多一天就少一天收入，因此未有引進大量新車款的打算。