

TAXI

六輛的士
一輛閒置

「司機荒」致「截車難」議員倡出招誘入行

全港共有18163輛的士，即平均每407人可享有一輛，數目也不算太低。然而，市民感覺愈來愈難「截車」，原因何在？有業內人士對《大公報》透露，事實上有達2000至3000輛的士長期閒置；按此計算，每六輛的士就有一輛沒有運營。業界歸咎生意被「白牌車」營運平台蠶食，導致的士司機收入有限，難以維持生計，部分人無奈轉行開巴士及其他「搵食車」。

有立法會議員表示，「有車無人開」連累「市民無車搭」，要解決問題，政府當局須從優化管理及機制入手，探討制定措施，吸引新血入行，解決「的哥荒」。

大公報記者 易曉彤

7月11日晚
◀昨晚8時許，記者在灣仔杜老誌道一帶，看見八輛的士停泊於路旁，車上沒有司機。
大公報記者馮錫雄攝

《大公報》昨日起推出「的士面面觀」系列報道，深入探討為何「截車難」。記者連續五日在不同時段進行14次搭的士實測，發現部分司機拒載。有市民期望政府可增發的士牌照，增加的士數量，解決問題。

翻查運輸署資料顯示，現時全港有18163輛登記的士，數量與30年前相若。政府自從於1994年就300個市區的士牌照、100個新界的士牌照招標，1997年再就10個大嶼山的士牌照招標後，的士牌照數量多年來一直凍結。

業界：自僱人士乏保障

就的士「截車難」與牌照數量的關係，大公報記者走訪多位的士業界人士，發現實際上並非所有的士現時都在馬路上行駛，有業界統計，最少有2000至3000輛的士是長期停泊閒置，「有車無人開」，間接導致乘客「截車難」。

汽車交通運輸業總工會九龍分會副主任杜

樂棠指出，的士司機收入不及數年前，「現時舊款的士車租每更300至400元，五座位新的士為400至500元，的士司機除去租金、油費等成本，每更大約只有700至900元收入，每名司機月入大約只有2萬元，甚至更少，難以維持生計。」

杜樂棠認為，現時政府對的士司機的規限愈來愈嚴格，導致司機壓力增加，經常擔心被抄牌和扣分等，令一些原想加入的士司機行業的年輕人卻步。

汽車交通運輸業總工會的士司機分會主任何志強表示，由於政府把職業司機視為自僱人士，許多司機未能得到勞工法例保障，退休後亦沒有強積金，對前景有憂慮，甚至

有司機轉投營運「白牌車」，或轉去駕駛巴士，的士司機人手不足影響服務，閒置問題趨向惡化。

議員：需加強車隊管理

立法會交通事務委員會主席陳恒鎮表示，的士司機收入不足難以吸納新人入行，導致人手不足，相信政府就算再發的士牌照，亦難以改善。「不少乘客都使用手機應用程式叫車，很多的士司機用程式揀客，導致出現有市民在街上見到吉車，但截不到的情況出現。」他認為，要解決「截車難」問題，政府需加強車隊管理制度，探討如何吸引司機入行，解決人手荒。

為何鬧「的哥荒」？

- 收入減少，吸引力不足
- 部分轉為「白牌車」司機
- 轉當巴士司機，收入穩定
- 欠福利保障，新人不願入行

資料來源：綜合的士業界

社會復常 的士牌價料反彈

專家預測 曾經有一段時間，市區的士牌價維持在700多萬元的高位，金額足夠購買當時一個住宅單位，但近年牌價持續下跌，最新跌至412萬元，新界的士牌價更跌至329萬元。有經濟學者分析，的士牌價下跌受不同因素影響。隨著社會復常，估計牌價或會回升一至兩成。

翻查過去十年市區的士牌價紀錄，2014至2015年在670至690萬元之間徘徊，2015年中曾升至723萬元高位，隨後幾年維持在600多萬元。2019年黑暴期間，牌價下跌至500餘萬元，疫情期間進一步輕微下跌，價位於過去一年在400多萬元內遊走，目前報412萬元，跌至近十年新低位。新界的士牌價一般再低兩成，最新牌價報329萬元。

曾任交通諮詢委員會委員的中文大學經濟學系副教授莊太量表示，的士牌價下跌原因包括公共交通基建擴展，新冠疫情後遊客數目尚未恢復昔日水平，加上市民出行習慣改變，令乘客量下跌，導致牌價下跌。但他認為，估計牌價仍有機會回升一至兩成。

汽車交通運輸業總工會的士司機分會主任何志強表示，司機只重視生意額，牌價高低一般影響車租，目前車租水平尚算合理，「司機認為無利可圖便會棄租，若『晾車』（閒置）太嚴重，也會影響牌價。」

大公報記者賴振雄

大公報記者搭的士實測

實測 1

長沙灣中華基督教會望覺堂啟愛學校至旺角朗豪坊

GPS導航出錯 主動退款

7月6日下午2時35分，記者透過「HK Taxi」手機應用程式進行約車，行程為中華基督教會望覺堂啟愛學校至旺角朗豪坊，全程約5.5公里，系統估價為57至64元。記者發出訂單約1分鐘後有司機接單。記者登車後，車程約15分鐘到達朗豪坊，惟的士咪錶顯示價格是76.4元，較系統估價高約10多元，司機主動提出只需收回系統的估價，實收58元，並解釋：「GPS導航出錯，行了一條稍遠的路，我唔會收多你錢。」

實測 2

新蒲崗至中環四季酒店

稱交更或不熟路經過海

7月10日早上8時40分，記者在新蒲崗搭乘的士前往位於中環的四季酒店。據記者觀察，新蒲崗街上有不少人截的士，但途經的空載車數量少，記者最終要由彩虹道步行至衍慶街，尋找約15分鐘後，於8時57分才截到的士。上車後，司機提議經東隧前往中環，說交通更暢通，不過路程較地圖App預計的行程多出數公里。

記者早上亦遇過的士司機以「交更」、不熟悉道路等理由拒絕載客過海，有司機更表明只會載記者到過海的士站。

大公報記者李茵、文皓

「的士車隊制度」建議重點

- 車隊牌照持有人須為本港註冊公司，持牌或其股東擁有之的士數量須不少於最低車隊規模的10%
- 牌照期限最初不超過五年，視乎中期評核結果，可再延長
- 混合或市區的士車隊可擁有300至1000輛的士，新界的士車隊可擁有100至350輛的士
- 可供輪椅上落的士或較豪華的士須佔車隊數量不少於10%
- 車內須配備行車記錄器、定位系統等設施
- 提供網約渠道，並須提供24小時顧客服務熱線等

資料來源：運輸及物流局

改善的士服務修例草案 立法會今首讀

提升質素

運輸及物流局建議修例，透過引入車隊制等四項措施，改善的士服務，修訂條例草案於今日提交立法會進行首讀。

藉車隊制監管服務質素

大公報記者連日來進行搭的士實測，發現的士司機服務質素參差不齊，有司機以「方向不順」、「過隧道塞車」等不同藉口拒載和揀客，亦有司機為乘客利益為重，因誤信導航致路程增加，主動減收十多元車費。

有的士業界人士表示，業內確實存在「害群之馬」，令市民對的士司機有負面印象。大公報記者實測發現一些司機拒載或揀客，7月10日上午約8時半，記者於海麗邨的士站截的士前往金鐘政府總部，惟一上車，司機便提出「只可經行西隧，否則我搭唔到你。」他更聲稱：「如果要行其他隧道好塞車，你諗都唔好諗，一定無司機肯睬你。」

記者實測期間亦遇上優質司機，7月6日下午約2時，記者經「HK Taxi」手機應用程式約車，由長沙灣前往旺角朗豪坊，司機接單後把記者送到目的地，惟咪錶顯示的價格較系統估價高10多元，司機主動提出只需收回系統的估價費，並解釋稱是導航出錯，對路程增加感到抱歉。

因應社會對優質的士服務的需求，政府認為可藉擬議的士車隊制度，監察和規管車隊的士營運和服務質素，並鼓勵的士營辦商採用專業的車隊管理，以應對目前由於牌照擁有權分散、缺乏與服務質素直接相關的牌照條件等，導致難以改善的士服務質素的問題。

大公報記者易曉彤