

本港的士牌價持續跌破新低，市區的士牌價跌至二百二十萬元，新界的士牌價跌至一百六十萬元。



學者：網約新時代 業界須轉型

# 高牌價一去難返 的士改革步伐慢

## 新聞熱話

本港的士牌價持續跌破新低，市區的士（紅的）牌價由上月初260萬元，下跌至本月初的220萬元；新界的士（綠的）牌價亦由185萬元跌至160萬元。對比2015年723萬元歷史高位，市區的士牌價10年間累計跌幅達七成。

的士業界人士坦言，七成半的士牌已淪為負資產。有經濟學者分析指，的士服務改革步伐緩慢，司機老化、部分黑的割客拖累全行形象，在當下互聯網新時代，年輕的士乘客已日比日少。網約出行已經成為當下潮流，衝擊傳統點對點交通服務，加上香港公共交通越來越便利，長遠而言，的士牌價只會持續下挫。

大公報記者 賴振雄

買樓和炒股以外，香港的士牌過去也是另類投資工具，不乏車行大量購入的士牌出租圖利。多年以來，由於未有政府指定的的士牌照買賣交易所及中央交易紀錄系統，的士牌價及交易資訊往往只能夠透過坊間的網上平台，提供報價及買賣資訊，以及大型車行定期更新網頁報價。

### 的士保險費用上漲

大公報記者綜合「的士聯合交易所」、「香港的士交易中心」、「香港的士交易所」等平台的數據分析，截至今年五月初，市區的士牌價已跌至220萬元，較2015年723萬元高位暴跌達七成，價值蒸發503萬元。過去十年間，的士牌價拾級而下，其間受2019年社會暴亂、新冠疫情影響而加促跌勢，加上保費、銀行收緊按揭等因素，的士牌價持續向下。

另外，現時的士保險費用上漲至相當昂貴，有的士被拒保，原因包括車齡較長、司機年齡較高、交通意外頻生等，均會增加風險及保險公司成本。根據運輸署數據，香港近年涉及的士的交通意外，每年約4000至5000宗，僅次於私家車，遠高於巴士及小巴的事故數字。

智慧出行聯合商會主席、香港的士小

巴商總會會長周國強坦言，現有七成半的士車牌已淪為負資產，部分車主甚至「斷供」或「供完即離場」，舉例有一位車主，約五年前以500多萬元購入一個市區的士牌，最近以200多萬元蝕賣離場，賬面虧損200多萬元。但他認為，現時牌價已經接近見底，市區的士牌價不會跌穿200萬元，新界的士牌價最低只會在130萬或140萬元之間。

### 學者：市場競爭力下降

香港中文大學經濟學系副教授兼劉佐德全球經濟及金融研究所常務所長莊太量分析，現時本港的公共交通非常便利，港鐵網絡覆蓋範圍廣泛，的士需求持續減少，隨着互聯網及透過手機應用程式，預約出行服務流行，並成為世界潮流的大趨勢，的士失去壟斷優勢，因而影響的士牌價的投資價值。

不過，莊太量指出，的士車租仍未見下調，反映的士車牌依然存在一定的投資回報率。短期而言，的士車牌價跌勢稍為緩和，但長遠而言，市民出行的交通工具有更多不同選擇，面對市場競爭力下降，的士牌價值長遠只會繼續下跌。

## 牌價沒專門監管機制

### 話你知

香港的士服務始於1920年代，初時以配額制直接授予特定公司經營權，第二次世界大戰後，政府廢除的士公司配額制，改為採公開招標拍賣制度，允許個人與企業平等競投的士牌照，並在1980年代，演變成市區（紅）、新界（綠）、大嶼山（藍）三色的士區域分工體系。

根據運輸署網站顯示，全港共有約18163個的士牌照，其中紅色市區的士牌有15250個，綠色新界的士牌有2838個，藍色大嶼山的士牌有75個，每日載客量近100萬人次。

三種的士牌價，以市區的士最高，綠色新界的士受營運地域所限，牌價只有紅色市區的士六至七成，藍色大嶼山的士牌因數量極

少，交易不頻繁，價格參考性較低。

的士牌價沒有專門監管機制，運輸署僅負責牌照行政管理。如欲買賣的士牌，買賣雙方可以到的士車行，制訂的士買賣合約及支付訂金，並向銀行申請的士貸款，通過銀行審批後，買賣雙方需親自前往運輸署公共車輛組提交過戶文件，只要資料齊備，整個過程一般可於10個工作天內完成。

另外，政府已推出的士車隊制度，選出的五支的士車隊營運商，今年三月起，按各自營運狀況，分階段至七月前陸續投入服務，每支車隊規模介乎300至1000輛的士，其中約1500輛為全新的士，全部五支車隊合共有3500部的士，超過現時的士數量的六分之一。

大公報記者 賴振雄

### 今不如昔

現時準買家要成為的士車主，如有需要可以申請按揭貸款，的士交易平台會提供代辦申請。根據金融管理局的指引，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%。

香港多間銀行或財務機構均有提供的士按揭貸款，並提供不同的按揭計劃，舉例經議價後成交牌價240萬元，連同一輛市區的士全新混能車價（包首年全保保險及牌費）41萬元，成交價281萬元。

### 銀行：考慮申請人財務狀況

不過，隨着的士牌價整體持續向下，部分的士牌價已大幅低於購入價，出現「負資產」情況。有資深的士業界人士透露，有銀行拒絕接受按揭貸款，若然車主無法準時

供款，確實有銀行採取俗稱「Call Loan」的提早收回按揭貸款行動。大公報記者向多間銀行查詢，是否拒絕接受的士按揭貸款、採取「Call Loan」的考慮因素及相關統計數字。一間大型銀行代表透露，現時已經沒有承造的士按揭貸款；另一間銀行業界人士表示，是否批出按揭貸款考慮申請人的財務狀況，不能一概而論，但只要車主準時供款，一般情況下，銀行也不會主動向車主「Call Loan」。

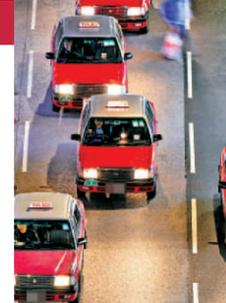
恒生銀行昨日（7日）回覆表示，一貫秉持審慎的風險管理策略，並在不同經濟周期下盡力支持客戶的信貸需要，的士按揭貸款方面，近期並無改變任何信貸政策，借款人按時還款的情況下，不會要求借款人提前還款，強調是該行一貫的做法。

大公報記者 賴振雄

## 香港的士牌價高位大跌原因

- 透過手機應用程式，網約「點對點」出行服務興起
- 公共交通便利，的士需求下降
- 的士行業老化，司機平均年齡58歲\*
- 的士保險費高昂，增加營運成本
- 銀行定存利率高，影響的士出租回報吸引力

\*據政府統計，香港有超過20萬人持有的士駕駛執照，的士司機年齡介乎50至70歲，平均年齡58歲，30歲以下僅佔單位數



▲有租車的士司機表示，選擇搭的士人數近年持續減少。

資料來源：綜合業界意見、專家分析、政府統計數據

## 司機：加入車隊「搵到食」

### 行業心聲

現時一般的士租車，每更12小時介乎300多元至500元，視乎的士車款新舊和狀態等，若然出租的士車租未見減少，有租車的士司機表示，車租升跌往往只幾十元，影響不大，重點是搭的士人數減少，收入較疫情前下跌一成多。

大公報記者翻查運輸及物流局去年提交立法會文件顯示，租車的士司機去年每月平均淨收入約為19100元至21800元，較政府統計處公布的2023年第四季運輸行業平均每月薪金

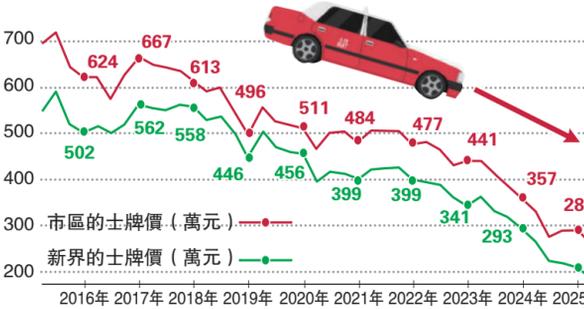
24800元為低。的士司機伍先生表示，現時駕駛混能的士，車行報價早更車租540元，夜更440元，「逢紅」（即公眾假期）每更減50元。他表示，過去幾年的士牌價持續下跌，車租未見相應下調，「車租是否減幾十元，其實並不重要，重點是疫情後客量減少，收入較以往少一成多。」

隨着網約電召叫車服務，已成為大趨勢。有資深的士業界人士指出，部分年紀較大司機，收入較少，假設每月駕駛20多小時，月入約17000至20000元，若然加入小型車隊，透過電召或手機應用程式接單，收入由20000多元至30000元不等。

大公報記者 賴振雄



## 過往十年的士牌價走勢圖 (2015年4月至2025年4月)



資料來源：香港的士交易所網頁

## 規管網約車平台 年內訂框架

### 有法可依

特區政府早前表示，今年內會就立法規管網約車平台訂立框架，運輸署正檢視個人化點對點交通服務的供求情況。有的士業界人士認為，目前的士牌價已接近見底，相信只要規管政策出爐後，的士牌價將會反彈。

智慧出行聯合商會主席、香港的士小巴商總會會長周國強質疑，網約白牌車違法經營，是打擊的士行業和牌價的重要原因之一，政府早前承諾今年內立法規管網約車平台，估計年底制訂規管框架。他相信，只要規管政策出爐後，的士牌價將會「回春」反彈。

有的士業界人士坦言，擔心香港的士牌價繼續跌，變成深圳的士牌翻版，甚至期望政府可以動用公帑，回收市面的士牌。立法會議員張欣宇認為，牌價波動純屬私人投資，市民不會受牌價高低影響，政府沒理由以公帑回購。

翻查資料，一河之隔的深圳市，1984年只有超過1000架的士，至1988年初，增至2285個的士牌，並由政府審批發放，不設使用限期。至1988年九月，深圳市改為參照香港，用「限批限量、價高者得」方式拍賣的士牌，之後隨着深圳市經濟起飛，加推更多的士牌，令牌價一度被炒上逾百萬元（人民幣），但至2021年起，政府改為無償批出的士牌，令其炒賣價值不再。

大公報記者 賴振雄

## 仁滙醫務涉不良營商 董事秘書同被捕

【大公報訊】記者盛德文報導：提供嬰幼兒疫苗及成人各類疫苗接種計劃的仁滙醫務集團，上周懷疑突然結業，其通訊群組及查詢電話無人應機，社交平台亦已停運，逾千名已預繳費用的顧客無法接種疫苗，血本無歸。事件有新進展，香港海關昨晚表示，有商戶涉嫌違反商品說明條例，已拘捕公司1名男董事及1名女秘書。

海關表示上周四（1日）一間私營醫療機構懷疑結業，有顧客向海關舉報指購買預繳式醫療服務後，因商戶結業未能兌現服務。海關即時成立專

責隊伍跟進，截至昨日下午5時，共接獲1686宗舉報，涉及預繳費約720萬元。過去6日，海關已聯絡1400多名舉報人，



▲仁滙醫務集團疑結業，涉嫌違反商品說明條例。

了解個別個案的詳情。相信有關商戶疑在結業前數天仍有銷售醫療服務，並接受消費者預繳式付款，涉嫌違反商品說明條例。

海關經調查後，在昨日拘捕61歲公司的男董事及31歲公司女秘書，他們會被保釋候查，不排除有更多人被捕。海關表示，會繼續調查涉案商戶結業前的營運及財政狀況，是否有不尋常的銷售活動。消息指被捕者為公司唯一登記董事朱靄風及關姓女秘書。消委會至周二（6日）接獲773宗相關投訴，涉款逾425萬元。

## 有效監管私營醫療機構

### 透視鏡

蔡樹文

專營疫苗接種服務的仁滙醫務集團疑似突然全線結業，海關昨日公布拘捕該公司一名董事及一名秘書，正循《商品說明條例》不良營商手法方向調查。

仁滙醫務集團出事後，社會關注市場上一些提供醫療服務機構的監管問題。原來仁滙醫務集團並非《私營醫療機構條例》下的持牌處所，他只是以「醫務集團」名義作商業登記的一般公司而已，但仁

滙卻提供疫苗接種服務。按一般常識，機構若提供接種疫苗服務，已經屬於醫療範疇，是疾病預防及治療其中一個重要組成部分，理應受到醫務衛生局監管。何況接種疫苗必須登記在個人防疫資料內，甚至記錄在醫健通的個人疫苗記錄當中。市民若光顧一般機構接受醫療服務，風險極高。醫療服務關係到生命安全，對於私營市場所有醫療機構，必須進行有效監管，保護香港醫療業界名聲。