

九巴大圍翻車 一死十多傷

A12

無殼的哥 嘔的士

夜夜期盼速通關

自嘲游牧民族 在車食在車睡 兩年無法安眠



香港的士業是經濟寒暑表，較受經濟周期影響，同時也有其獨特的發展問題。香港文匯報追訪幾名資深「的哥」，透過他們的經歷折射行業半個世紀以來的起伏。入行逾20年的阿明，靠着一架的士曾在上一世紀九十年代過着千金散盡還復來的風光日子，惟好景不常，如今落得賺埋唔夠交房租的窘境，的士仍是他唯一的避風港，過去兩年他嘔的士度過無數寂寥夜晚，「每晚閉上眼，都幻想明天醒過來香港與內地就（恢復正常）通關，行業回暖。」但當他真正醒過來時美夢成空，「我覺得這個行業沒希望了，也許（正常）通關後我會轉做跨境巴士司機，在香港又無親人，不如到深圳生活。」這也許就是全港逾20萬名「的哥」中，不少人正面對的殘酷現實。 ●香港文匯報記者 廣濟、文森

▼疫情爆發後，阿明每晚就蜷縮在車廂內過夜，「無得伸直腿」「無得翻身」。



文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行
2021年11月 19日 星期五
辛丑年十月十五 十八小
大致天晴 間有陽光
氣溫22-26℃ 濕度60-80%
港字第26169 今日出紙3疊9大張 港售10元



掃碼睇片



●路上的咪錶位是阿明過夜的首選，但十分搶手，不是經常可以泊到。香港文匯報記者攝



▲狹小的車尾箱內是阿明的全部家當，「毛巾、換洗衣、拖鞋……咁多嘢晒晒呢度。」香港文匯報記者攝



▲阿明每日沖涼時間並不固定，「邊個體育館順路就沖涼先。」香港文匯報記者攝

夜幕低垂，香港文匯報記者坐在阿明駕駛的的士在大埔區尋覓覓，終於在一個露天停車場找到落腳點，這就是他當晚過夜的泊車位。他向記者解釋「泊車寶」的要求：「首先不會選擇市區，因為太嘈雜，而且基本上無可能有位。」但郊野和公路區域的咪錶位又「搶手」，「有時去到已無位可泊，咁就搵第二度，要撞彩數。」

全部家當放車尾箱

安頓下來後，他就會打開車尾箱取出梳洗工具。整個車尾箱滿載他所有家當：一邊懸掛一條繩，是阿明自製掛毛巾的裝置，一個背包、一個行李箱，以及一大瓶礦泉水井然排列。阿明說：「朝早梳洗和平時飲用都係呢樽水。」他提着毛巾徐徐進入附近公眾浴室，為風塵僕僕的一天畫上句號。「我像是游牧民族，做咩都好順意，有時白天路過體育館就順便借館內的更衣室沖個靚涼，所以未必夜晚先沖涼。」在新冠疫情最嚴重時，全港體育館被關閉，洗澡也成奢望，「當時唯有去公廁沖涼，但熱水供應是有時間段的，唔好彩的話天天都要沖凍水涼。」

夏天最怕廢氣倒灌

這種近乎餐風飲露的日子，年過六十的阿明已經過了兩年，每晚也如坐針氈，「嘔覺身體無得打直瞓，又無得翻身，當然無覺好瞓。」同時，夏夜熱氣從地面擴散，在車廂裏猶如蒸籠，加上蚊蟲的纏擾，他不開冷氣根本無法入睡，然而又不能開窗冷氣呼呼大睡，要不時張開眼睛，觀察車廂內外有無異樣，尤其是冷氣機廢氣有否「倒灌」跡象；冬天則是天寒地凍。苦中卻偶有暖心處，他說：「香港警察十分盡

責，以及不少市民都好有愛心，有幾次夜晚他們見到我在車裏，以為我不省人事，會拍醒我詢問，確認無嘢才離開。」

車裏食可免泊車費

睡不甜，就做早起的鳥兒，每天早上5點半，匆匆梳洗後到附近便利店買個三文治便趕往水上港鐵站接載返工返學的乘客，「上水每天早上較多客，希望搵多少少錢。」等候客人期間，便在車廂內享用三文治，他苦笑道：「一日三餐都在車裏食，因為去食肆要泊車，又是一筆停車費。」早上載客高峰過後，阿明便漫無目的在路面遊走「等運到」，「總之，前一個客去到哪兒，我就在哪兒搵下一個客。」

時間就在來回「兜客」之間流逝，直到晚上收工便繼續搵「寶」泊車及點算一天收入。「運氣好時，一天賺1,500元已算不俗，但唔好彩時，試過日賺120元，卻要支付580元的士特更租金，加上油費、泊車費等好重費。」他還要寄錢給身在深圳的未婚妻，七除八扣後已所餘無幾，根本無法在港租屋，「無得揀，唔嘔的士就要嘔街，只係無論過疫情持續耐。」

疫情爆發前，阿明與未婚妻在深圳福田居住，每朝他過關來港控車開工，惟一場世紀疫症打亂他們的小日子，為了溫食的阿明與未婚妻自此分隔兩地，起初他還以為新冠疫情會像2003年沙士一樣只持續數月，的士也可能是短暫，沒料疫情持續兩年仍未有消退跡象。

「現在市道真係慘過沙士，的士業已無法回到全盛時期。」他緬懷過去，上世紀九十年代月賺兩三萬元，若計及物價因素，收入可能是現時的三四倍，惟已成過去，「行業今非昔比，近年港鐵等集體交通運輸發展蓬勃，市民太多選擇，加上Uber呢類App，造成惡性競爭。」

受僱轉自僱：好景風光 逆境閉翳

汽車交通運輸業總會的士司機分會理事（宣教）黃自權及該會副主任勞士正正是的士界「老行尊」，見證了香港的士業半世紀的興衰，堪稱香港的士界「活字典」。勞士正上世紀七十年代開始攞的士，「當年月入最多700多元，比一般打工仔400蚊多成截，當時無地鐵，普羅市民只有揀巴士和小巴，中產通常自己無車，所以係我哋常客。」當年的的士司機與車主是僱傭關係。黃自權說：「當年我受僱做司機時，每日70元底薪，超過70元的部分收入就五五分賬，而油費、保養等各方面費用全部都由車主負責，司機的經營壓力無現在咁大。」

窮人嫌貴 富人嫌不便

後來在車主要求下，司機改為自僱人士，一直沿用至今。黃自權解釋，在改制後，司機不是打工，而是向車主租車，「車主淨係收租唔使理其他嘢，而司機除交車租之外，還要支付油費、保養等。在的士市道好時，這種制度是多勞多得，動力的話可以好好搵，但市道不景時就好愁，好似嘍家咁。」

2003年沙士爆發前，香港的士司機收入仍不過不失，但邁入二十一世紀後，港鐵和巴士網絡大幅擴張，加上不少中產階層有車代步，的士就成為窮人嫌貴、富人嫌不方便的交通工具，客源出現「兩頭唔到岸」的困境。黃自權嘆道：「除咗趕時間或者實在無車搭，市民搭的士比例少過以前好多，要靠旅客維生。」

本身也是車主的黃自權還有供車壓力，「我自己揸返特更（全日），一個月開工28天，每天10小時，每月搵到3萬元，但扣除2萬多元的牌照費，真係打個和。」



勞士正 黃自權 香港文匯報記者攝

持牌逾廿萬人 活躍僅五六萬

的士車行車主協會永遠會長吳坤成表示，現時司機若每月開工25天至26天，一更做夠10小時，每月才賺1.8萬元，並不吸引，「貨車司機兩三萬一個月，但都未必請到人。」運輸署資料顯示，去年有20.3萬人持有的士駕駛執照，其中逾17萬人是50歲以上，反映行業青黃不接。他說：「現在仍在行內活躍的司機只有五六萬人，當中包括替更。」

各年齡層的士司機及其比率

年齡組別	2018年		2019年		2020年	
	人數	比率	人數	比率	人數	比率
29歲或以下	1,070	0.51%	1,179	0.57%	1,312	0.65%
30-39歲	9,101	4.32%	9,066	4.39%	8,851	4.36%
40-49歲	22,286	10.59%	21,368	10.33%	20,683	10.19%
50-59歲	73,866	35.09%	67,129	32.45%	60,118	29.61%
60-69歲	86,725	41.19%	86,746	41.93%	87,412	43.05%
70-79歲	16,244	7.72%	19,979	9.66%	23,207	11.43%
80歲或以上	1,232	0.59%	1,399	0.68%	1,444	0.71%
總數	210,524		206,866		203,027	

資料來源：運輸署

整理：香港文匯報記者 文森

老行尊見證行業盛衰

「（上世紀）八十年代的士生意好，尤其做夜更司機更好搵，一個月有三四萬元收入，當年的萬元戶係好巴閉！」現年66歲的陳國華當了的士司機39年，見證着行業最風光時生意滾滾來，他更因此放棄原本社會地位高的高薪厚職，轉攞的士。然而一晃眼間，的士業由盛變衰，如今再也難吸引年輕人入行。隨着一班年老司機陸續退休，日後或出現「有車無人攞」的現象。

八十年代月入三四萬

陳國華接受香港文匯報訪問時表示，他年輕時原有一份人人羨慕的正職，晚上兼職駕駛的士，發現當夜司機更有「錢途」，遂辭掉原有工作投入的士行業，「當時日間正職每月有

3,000多元，但揸一晚夜更最少也有700元，一個月連同貼士搵到三四萬元，所以全職攞的士。」

他解釋，本港上世紀八十年代經濟起飛，市民有錢消費，多人搭的士，「當時工業繁榮，人人有嘢做，車衣工人都有三四萬一個月。」

他與車主拆賬，自己佔六成，當夜更有乘客打賞，故賺得更多，「嗰時嘅尖沙咀載夜總會小姐同客人到九龍塘，咁姐會問個客攞100蚊畀我做貼士，好搵過晝日更。」



●資深的士司機陳國華。香港文匯報記者攝