

的士業求轉型「升呢」 政府擬准自組車隊

業界盼准口岸接駁 加強打擊白牌車

的士等陸上客運車輛不但受鐵路影響，且過去兩年多備受新冠疫情打擊，每日平均乘客人次大幅下跌。其中，的士業2017年時每日客量平均有89.8萬人次，但2020年已大跌至只有66萬，去年疫情回穩才回升至76.2萬，其他交通工具，甚至是港鐵的客量也同受影響。

疫下逾500車屬死牌

吳坤成近日接受香港文匯報訪問時指出，全港18,163輛的士當中，15,250輛屬市區的士，新界及大嶼山的士則分別有2,838輛和75輛，當中除大嶼山的士因疫情下，不少市民參與本地遊而不愁生意外，市區及新界的士都在苦苦經營，「新界的士目前有超過120個死牌，即有牌不出車；市區的士則有400多輛是死牌，放在不同停車場上。」

他解釋，現時疫情未完結，經濟未完全復常，「無生意亦無司機租車，且的士保險費太貴，要5萬多元買保險，另外要4萬元墊底費，的士根本無法經營，車又無人租，所以不買保險不出車，供車只向銀行供息，不會蝕太多。」隨着疫情逐漸緩和，他指上個月日更的士生意額已回復七成，但夜更生意仍不穩定。

車隊須備GPS 設司機賞罰制

不過，疫情終會完結，業界疫後亦要轉型拓展生存空間。吳坤成透露，特區政府會讓業界自組車隊，並將出台有關政策，讓業界投標，「可能會有3至4間公司組成車隊」。他表示政府對車隊的士數目有規定，「預計市區車隊或要有300輛至600輛車為一個車隊，而新界或100輛作為起步。」政府亦會設不同條件，包括需要車隊培訓司機，並要有GPS衛星定位系統，而司機會有賞罰制度，「因為政府要問責，所以亦要有投訴熱線。」

他表示，GPS乃作為車隊營運的監察作用，以完善管理，且司機亦可獲支援，令司機感到有發展機遇，以吸引新人加入車隊行列。「以前司機打單泡，有事無人幫手，有GPS睇住若有事可以即時派人支援，司機亦安心，並在陽光下受監管，對乘客而言亦是好事。」

吳坤成並透露，政府會對的士車齡有限制，如要求不多於3年車齡的新款的士。他相信政府的政策出台後，會有想參與的公司引入不同車種的士競投車隊牌照，相信當中包括有6座位的大型車種。至於大型車種在投標時評分會否較高，則有待政府公布有關細節，包括車種及裝備等要求。

他認為，的士車隊會有預約平台如手機應用程式等，而日後除提供預約服務外，亦可提供口岸接駁服務、接載長者及行動不便人士的無障礙的士服務，其中口岸接駁服務使用豪華的士，「由機場或其他入境口岸往來酒店，或由機場往來其他口岸的過境服務。」

不過，他指出現時除機場外，的士只能到深圳灣及福田口岸接駁旅客。隨着大灣區發展，往來港深兩地人流頻繁，希望政府能開放更多口岸給的士提供接駁服務。

強調行業需要公平競爭

吳坤成表示，業界自組車隊可提升競爭力，令市場有更好發展機會，惟同時需要加強打擊白牌車。他指出，政府之前擬修例加強對白牌車的罰則，包括首次定罪由可判罰款5,000元增至1萬元，但已延後修例。

此外，他指出的士按錶收費，營運成本高，就算組車隊也難與Uber及其他白牌車競爭，「的士牌要供，保險費高昂，另外要維修保養。而Uber是大財團，不停燒錢，有獎賞吸引司機，市道靜時可收平些，有回贈給客人。的士則難以做到。因為燒幾年錢燒到你（車隊）公司都結業，其他白牌車亦無的士這些成本。」他強調，行業需要公平競爭，「政府不監管，只令到做正生意的搵不到錢」，期望政府加強執法，並指目前法例落後，例如要成功「放蛇」才能檢控白牌車，認為需研究改變。



◆吳坤成期望政府加強執法，並研究修例檢控白牌車。圖為警方早年的執法行動中，扣查多輛白牌車。 資料圖片

香港鐵路線不斷擴充，的士、巴士及小巴等其他陸上交通工具競爭力一直受壓縮。香港文匯報近日訪問有關的業界人士，他們均表示會求變以拓展生存空間，包括轉型及加強其他服務。其中的士車行車主協會永遠會長吳坤成透露，香港特區政府將出台政策，讓業界自組車隊提供服務，但會規定車隊的士數目，且須是為不多於3年車齡的新款的士。另外須有司機培訓、監察機制、投訴熱線等制度，以加強監管服務質素。他期望日後車隊除一般的預約服務外，更可以有不同服務形式，如專責口岸接駁和無障礙的士等服務，惟政府應同時加強打擊白牌車，否則影響車隊的競爭力。

◆香港文匯報記者 劉明



◆疫下的士生意欠理想且沒有司機租車，現時有400多輛市區的士長期停泊在停車場內。

資料圖片

部分公交平均每日乘客人次比較

年份/公交	港鐵+機場快線 (萬)	輕鐵 (萬)	專營巴士 (萬)	公共小巴 (萬)	的士 (萬)	電車 (萬)	渡輪 (萬)
2017	485.1	48.9	396.7	181.5	89.8	17.2	12.8
2018	497.0	49.2	405.4	180.6	88.9	16.5	12.7
2019	467.7	42.7	409.4	176.1	85.5	14.9	12.2
2020	316.1	30.6	303.6	129.4	66.0	11.3	8.6
2021	390.2	38.8	347.1	148.1	76.2	13.1	9.7
5年間跌幅	↓19.6%	↓20.7%	↓12.5%	↓18.4%	↓15.1%	↓23.8%	↓24.2%

註：交通工具2019年受黑暴影響，2020年則新冠疫情肆虐，每日客量跌幅明顯，2021年疫情緩和客量有所回升

資料來源：香港運輸署

整理：香港文匯報記者 劉明

九巴：爭取總站設便利店增吸引力



◆九巴期望能在巴士站設置更多便民設施。圖為設置在巴士站的水機。九巴供圖

專營巴士面對鐵路網絡的競爭，需要加強服務，吸引乘客。九巴董事總經理李澤昌近日接受香港文匯報訪問時，認為鐵路需求方面有優勢，但巴士則較搭乘港鐵舒適，而九巴致力提升服務，包括有更寬闊的座位，車廂提供免費的5G網絡和充電設施，並爭取在巴士總站設置便利店以方便顧客，除獲取非票務收入外，更重要是提升乘客的乘車體驗，增加吸引力。

李澤昌表示，港鐵雖覆蓋範圍廣泛且行車時間穩定，但繁忙時段擠迫，而九巴則着重乘客有良好的乘車體驗，所以提升車廂設施，「如車上的座位leg room（腿部空間）加闊了，此外4年前已在2,000多輛巴士上安裝了4G網絡供乘客免費使用，今年安裝5G網絡，巴士亦有充電設施，甚至在很多設施上做了不少工夫，包括雙輪椅座位，可幫老人家或身體有殘障的乘客等。有些乘客特別是女性，覺得坐巴士由屯門出市區花多10分鐘也願意，因不想與其他人擠在鐵路車廂內。」

增非票務收入緩加價壓力

他並表示一直向政府爭取增加車身廣告以外的非票務收入，「鐵路及小輪在站頭或碼頭也提供很多商業元素，包括可購買飲品，買水或買紙巾等，巴士也有很多站頭，雖然車站並非巴士公司物業，沒有業權，但也努力游說政府，希望從乘客角度



◆九巴增加車廂座位的空間，讓腿長的乘客也能舒適安坐。 九巴供圖

出發，讓我們能在巴士總站引入便利店等。」

他強調有關要求並非為賺錢，「不是想賣多一樽水賺錢，而是希望增加乘客的 riding experience（乘車體驗）」，如果巴士總站有便利店，有咖啡室，乘客等車不用那麼辛苦。增加非票務收入亦可抵消增薪及燃油費這兩項最大開支，紓緩加價壓力。」

他坦言要爭取也不容易，「過去訟都唔使諗，如以往申請安裝一台汽水機是十分困難的，早前申請加裝一台水機，亦要經過很多部門審批，包括運輸署、食環署等，近期疫情下九巴自製口罩，要設 vending machine（販賣機）售賣口罩，是聲淚俱下申請才成事。」他表示，九巴亦會在總站設置智能櫃（smart locker），「200個站頭有30至40個已批咗，其實這些都是一些好卑微（的要求）」。

小巴業：紅Van限制大 轉綠大勢所趨

小巴因港鐵的網絡增加，已有不少路線因客量大減而停駛。香港公共小巴車主司機協進總會主席張漢華近日接受香港文匯報訪問時指出，小巴要



轉型才能繼續生存，估計未來主要在屋邨等住宅區提供接駁服務，但紅色小巴受到不少限制，包括不能在新發展區服務，只有綠色專線小巴才有機會在新發展區接載居民，故未來將有更多紅色小巴路線停運，改為專線小巴。

鐵路網擴充 壓縮生存空間

張漢華表示，鐵路壓縮了小巴的生存空間，「很多紅色小巴線已沒有了，例如港鐵港島線向西伸延至堅尼地城後，從東區筲箕灣往來堅尼地城觀龍樓的紅色小巴在一個星期內，由原本40輛車至完全消失，因乘客流失極快。又如以往紅磡區居民也是靠巴士及小巴出行，港鐵開通至黃埔後，居民改搭港鐵，小巴整體損失了六成客量，有一條2號線專線小巴的營辦商經營蝕本，已改由另一營辦商投了來做，證明鐵路網殺傷力很大，紅線小巴也殺埋。」

就算不停運，鐵路影響下亦令小巴數目大減，「有紅色小巴線原本有20多輛車，現減了10輛，好多線巴線亦減車及減班次，但小巴減車令班次少了，乘客亦會自己流失。」

不過，他表示綠色專線小巴不會如紅色小巴般停運，政府會安排專線地點，而短途線仍會增加，「主要是接駁線、街坊線，如荃灣麗城花園到深水埗及楊屋道街市等短途線，始終有存在價值，因價格不高，予乘客方便，以接駁為主。」

至於紅色小巴，他表示由於有不少掣肘，故面對更大的困境，除不能在高速公路行走外，亦不能進入公共交通交匯處，更不能到新發展區提供服務，「例如粉嶺皇后山以往一直有紅色小巴行走，興建公屋後列為新發展區，不予小巴進入，只能在外圍行走。又如小巴要求九龍南昌站可上落客，但政府表示已有完備鐵路及巴士網絡，不開放禁區上落客。」

長遠須轉型 專責接駁服務

現存900多輛紅色小巴，張漢華表示會有更多紅色小巴轉投綠色專線小巴，而專線小巴未來發展方向是提供接駁服務，而這亦是大勢所趨。他希望政府開放多些舊區的禁區讓紅色小巴上落客，且讓紅色小巴到公共交通交匯處做接駁服務。

另外，新款的小巴已提升至19個座位，空間較大及舒適，設備亦有提升，如座位可按鐘提示司機要落車，並有安全帶和警示系統提醒沒有佩戴安全帶的乘客，「不少老人家也乘搭小巴，能在座位上按鐘及有安全帶方便些，現在小巴有兩元長者優惠，方便老人家亦幫到小巴。」



◆張漢華表示，由於紅色小巴限制多，未來將有更多紅色小巴路線停運，改為專線小巴。 香港文匯報記者北山彥 攝