

港支付平台推零手續費等優惠吸客 盼年底增至500部安裝 咪錶免費「升呢」 200的士先試行

◆有提供第三方支付的平台計劃打入市場，免費為司機將傳統咪錶升級為智能咪錶。
香港文匯報記者 攝



香港在邁向智慧城市的道路上，的士業是電子支付屢攻不破的城牆。早年，內地兩大支付平台和坊間一些支付系統開發商，先後豪擲千金進軍，但無功而回。近期再有提供第三方支付的平台計劃打入市場，斥資數千萬元免費為司機將傳統咪錶升級為智能咪錶，過去兩個多月已為逾200部的士安裝。另據悉，中央政策組亦有意探討的士業數碼化的可行性，並於數星期前約的士業界會面，諮詢他們的意見。
◆香港文匯報記者 文禮願

業界明年3月赴澳門交流 盼引入新管理模式

香港的士咪錶遲遲未邁向數碼化，工聯會轄下的汽車交通運輸業總工會的分會會長主任梁達壯慨嘆，香港的士咪錶由齒輪推動計算行車里數，表面上可顯示車費金額，但缺乏網絡功能，稱不上是電子咪錶。同時，由於咪錶沒有身份認證功能，往往出現司機證與駕駛者并不相符的「黑的」問題，對乘客保障度不足。
為提升香港的士管理，梁達壯上月初曾與工聯會的分會北上深圳和廣州的交通部考察，發現內地已推行數碼化管理，「司機開工時只要上車拍一拍卡，並對鏡頭進行人面識別，即可確認身份，避免出現『人證不符』的問題。」

同時，深圳有的士公司已採用AI人工智能系統，監察司機在行車期間有否打瞌睡、抽煙或講粗口，令他大開眼界。
梁達壯認為，

香港部分管理模式已不合時宜，甚至落後內地和澳門，「上世紀八十年代內地官員曾來港『取經』，將香港的士的傳統咪錶和車隊管理模式引入，但當地如今已放棄舊式咪錶，全面數碼化。澳門更用了兩三年時間便成功改革的士業，包括踢走Uber、為全澳『白牌車』採取登記制度、司機上車拍卡和作人面識別，以及推行電子支付，令澳門的士形象煥然一新。」
他透露，業界將於明年3月到澳門交流，期望引入值得香港借鑑的新管理模式。

◆聚合支付平台 Wonder 免費為車主將咪錶升級。
香港文匯報記者 攝



中央政策組研的士業數碼化

香港的士數碼化最關鍵因素是淘汰齒輪推動的機械咪錶。該款計程錶未有接駁網絡，故的士即使已安裝八達通或其他電子錢包，車資金額亦要人手輸入才能使用電子支付，故不少司機都嫌煩，加上法例沒有規定必須安裝電子支付工具，故香港的士業的電子支付滲透率非常低。

創紀車行負責人譚文忠坦言，電子支付已是世界大趨勢，不少外國和內地旅客習慣使用電子支付。的士未安裝電子支付工具產生的尷尬情況，通常出現在機場的士站內，「該些旅客抵港後來不及兌換港紙，以為香港一個這麼發達的城市，到處已經電子化，所以無特別兌換現金乘的士。」

他表示，不少旅客往往在機場登上的士才發現只接受現金或八達通，「機場又沒有專門輪候區供已安裝電子支付的的士等客，所以經常有旅客在站頭找接受電子支付的的士，站頭職員只好大叫：『哪位司機有電子支付？』令旅客感到莫名其妙。」

譚文忠認為，這種情境有失香港作為國際大都會的形象，建議特區政府考慮在機場設立電子支付的士專線，長遠更要提升的士業電子支付的滲透率。

他強調，有人一直以為司機不願轉型，實情卻非如此，「其實不少車主和司機均願意行進一步，乘客也樂意行進一步，所以政府都應該多行一步，例如強制要求全港18,163部的士安裝至少一種電子支付，這樣就可以事半功倍。」

有業界中人透露，的士和資訊科技界一直不乏出錢又出力的有心人為行業提升。年前，有人自掏腰包投資數百萬元開發支付系統，一度獲3,000名司機使用，近日再有聚合支付平台 Wonder 免費為車主將咪錶升級，讓咪錶與電子支付平台互通，乘客只需掃描二維碼即可用電子支付，吸引逾200部的士試行。

推電子交易競賽 完成最多者獲獎金

負責該項目的 Wonder 業務發展主管周朗臣透露，在試行逾3個月以來，已完成數萬宗交易，每宗金額由數十元至逾500元不等。為鼓勵司機積極試用，公司更於每月舉辦司機競賽，完成最多電子交易的司機可獲500元獎金，以激發司機鬥心。近月勝出者之一是一名年逾60歲的司機，「證明年齡不是問題，只要有足夠誘因，令司機明白用電子支付只會賺得更多，不會少賺，自然樂意轉用。」

因應以往不少的士司機反映，電子支付「數期」長，例如一宗交易往往要兩三個工作天，司機才能提取款項或兌現，加上手續費等問題也令司機卻步，故 Wonder 將提供司機零手續費和「T+0數期」，即乘客付款後，款項即時轉入司機的虛擬賬戶，司機可即時取款。同時，為吸引更多司機試用，Wonder 更找來車行合作，以免費將咪錶升級作招徠，期望參加計劃的的士能於年底前增至500部。



◆左起：周朗臣、譚文忠和團隊成員張柏濠。
香港文匯報記者 攝

「有人漏夜趕科場，有人辭官歸故里」可說是的士電子支付業的寫照。5年前開發全港首個的士電子支付系統的第三方支付平台 Yedpay 高級經理陳智強表示，當年找來車行贊助，為3,000部的士免費更換智能咪錶，並跟支付寶香港和微信支付合作為司機提供豁免交易手續費，但單靠民間力量長期「燒錢」，終非長遠之策。由於缺乏特區政府的政策支援，是次的士電子支付的改革行動最終無疾而終。

研物聯網和AI處理咪錶車資

陳智強估計，全港的士咪錶智能化的費用高達逾3,700萬元，若沒有政府支援實在難以推行。為打破將傳統的士咪錶升級需花費巨資的問題，近日 Yedpay 跟本地一家科創公司成功研發出新解決方案，在不更換新或舊計程錶情況下，以物聯網和人工智能去處理咪錶上的車資，並連接支付工具，乘客可使用各種支付工具支付車資。

他指出，新方案的安裝成本很低，又不影響的士內的固有結構，有助加快推動的士業邁向電子支付，「盡快將香港的士咪錶智能化，除有利推動電子支付外，也有助強化的士管理和提高的士服務質素，只要咪錶具備網絡功能，乘客上車前可以預知車費、最佳行車路線、司機身份外，還可以追蹤的士的去向，有助尋找失物，甚至為司機的服務作評分，真正提升香港的士業的優質形象。」

雲端的士是另一個出錢出力為的士業數碼化的公司。該公司營運經理高遠表示，其團隊以行走機場線為主，經常接載海外和內地旅客，沒有App或電子支付平台，有客也難以成事，於是幾年前自掏逾40萬元委託IT公司編寫App，以及與VISA、Mastercard、支付寶、微信支付等收款平台合作。

萬事俱備，司機也獲免收手續費，平台只向乘客收取3%手續費，但就卡在銀行過數手續費上。高遠說：「平台每晚跟司機埋數時，也需就每宗電子支付交易付5元銀行過數手續費，看似不多，但假若我們的平台每

天有100宗交易，豈不是要付500元？小數怕長計。」
同時，第三方支付平台的「數期」由T+3至T+7不等，意味著乘客繳付車費後，司機3天至7天後才收到錢，「相比之下，司機收現金不是更吸引嗎？」
手續費和數期問題至今仍在困擾雲端的士的電子支付發展，迄今只有6,000名司機加入計劃，眼見內地、日本和泰國大力推動的士電子支付，高遠認為香港的確落後，且不少



◆Yedpay年前曾派出團隊協助的士司機安裝支付寶。



◆陳智強
香港文匯報記者 文禮願 攝

行家其實願意使用電子支付，但申請開戶手續繁複，部分平台更需要提供的士叫車服務的App支付數千元的申請費。他強調，業界願「出雞」，但希望特區政府「出豉油」，從中協調為的士界爭取簡易和優惠的開戶方案，才可以推展整個的士業邁向數碼化。

運輸局：宜以不同方式鼓勵業界引入電子支付

在加強推動的士業電子支付方面，香港特區政府運輸及物流局和運輸署在接受香港文匯報查詢時表示，目前香港的士牌照總數為18,163個，牌照擁有權分散。在接近9,000個持牌人中，接近75%持牌人只擁有一個的士牌照，且的士司機大部分是向車主或車行租用的士提供服務的自僱人士。雖然現時部分的士司機有提供電子支付方式讓乘客支付車費，但也有部分司機，特別是較年長的司機仍然認為現金是最方便和直接的收費方式，故現階段較適宜繼續通過不同方式積極鼓勵的士業引入電子支付方式。

發言人表示，目前全港的士均使用電子計程錶，但未有具備電子支付、認證司機身份、監察司機是否有違規等功能。運輸署歡迎業界引入具先進功能的計程錶，但的士計程錶需有合適的保護設計，以防止非法改動的士收費標準。為了推動的士服務邁向數碼化，在擬議的的士車隊制度下，局方建

議車隊的士除了提供電子支付方式外，亦須配備不同種類的車內裝置如行車紀錄器、全球定位系統和乘客設施如無線上網。車隊營辦商還須提供網絡渠道包括手機應用程式和網站，讓乘客進行網上預約、查詢或投訴，並就司機的表現評分。

為落實有關措施，特區政府已於今年7月12日提交《2023年道路交通法例（提升個人化對點對點交通服務）（修訂）條例草案》和《的士司機違例記分條例草案》予立法會審議，而立法會於日前三讀通過有關的條例草案。

八達通發言人表示，八達通一向積極支持的士業推動電子支付，包括自2017年以來一直豁免的士司機的手續費，目前共有21,000名的司機可透過商用版八達通App或八達通流動收款機收款。

對有部分的司機反映在收款時既要顧及路面交通情況，又須自行輸入金額而感到不便時，發言人表示，不少的司機曾向他們表示，在使用八達通App或流動收款機時，界面簡單易用，收款過程順暢，亦可省卻找贖程序。發言人提到，即日起至明年1月31日，的士司機成功推薦同業開立商用版八達通App賬戶，而受薦司機在開戶首30天內有最少5次滿22元八達通收款，雙方可各享100元獎賞。

業界願「出雞」盼政府「出豉油」