

15財團爭搶的士車隊5牌照

老行尊：擬投資逾億元 盼壯大市場與司機共享榮景



▲ 吳坤成在閱讀香港文匯報《網約的士五台爭鋒》的報道。

▲ 業界認為，的士車隊計劃能為乘客帶來更優質的乘車體驗。

的士車隊制度簡介

- ◆ 必須提供網約渠道（包括手機程式及網站）
- ◆ 設有電子支付方式
- ◆ 車廂內安裝閉路電視系統、提升駕駛安全的科技裝置
- ◆ 的士加入車隊時車齡不得超過3年，整個車隊牌照期內車齡不得超過10年
- ◆ 車隊規模：
 - 混合或市區的士車隊：300輛至1,000輛的士
 - 新界的士車隊：100輛至350輛的士
- ◆ 收費方式：可與乘客協定收費水平，未必要按計程錶收費
- ◆ 車隊的士設計車身及標記（須經運輸署署長批准）
- ◆ 能駛入以下地點接載已預約的旅客：機場、部分口岸（包括香園圍、深圳灣及大橋）、西九站、部分機鐵站、啟德碼頭、迪士尼樂園等
- ◆ 在青衣及大埔的兩幅用地批予各車隊持牌人共同使用，作泊車和簡單維修等用途
- ◆ 智慧交通基金鼓勵車隊研究和應用科技改善服務
 - 每個車隊最多獲1,000萬元資助
 - 最高資助比例為預計成本七成
 - 獲資助的項目一般不超過兩年
- ◆ 擬發出5個的士車隊牌照予中標者

的士業革新 之車隊破局

香港特區政府運輸署擬發出不多於5個車隊牌照，力圖扭轉的士業長期積弊的困局。申請期已於5月31日結束，運輸署收到15份申請，即平均三個團體爭一個牌照，結果料下月中揭盅。據悉，多個的士車行及有營運巴士、客貨車背景的公司組隊申請。的士車行車主協會永遠會長吳坤成也有申請，他昨日接受香港文匯報訪問時

說，該車隊規模最多有千架的士，豪華車及適合輪椅上落的士各佔一成，前期投資至少1億元。車隊服務比網約車優勝之處是，目前口岸及機場等不准網約車進入接載已預約乘客，但日後車隊能「破禁」。他相信在特區政府的支持下，能打造香港的士品牌，為乘客提供優質服務的同時，亦為司機提供良好的就業環境，「希望借車隊制度，給香港的士業帶來新氣象。」



◆ 香港文匯報記者 廣濟

車隊牌照競爭激烈，同時因為申請門檻高，吳坤成最終決定與其他公司合作組隊申請。作為業界老行尊的吳坤成指出：「目前的士業一盤散沙，車隊計劃能團結從業員合作共贏，為市民、旅客提供多元化的優質服務。」

准入口岸禁區 料乘客需求增

車隊制度與傳統的士最明顯區別，在於服務多元化，提供6座位的豪華的士及適合輪椅上落的復康車等服務，惠及行動不便乘客。吳坤成解釋，運輸署規定車隊的士加盟時，車齡不超過3年，牌照期內不超過10年，市場上符合要求的的士僅1,000輛，故必須添置大量新車，並會引入至少佔車隊數量各一成的豪華車及復康車，車隊規模300輛至1,000輛的士，起步至少各有30輛豪華車及復康車投入服務。

他說：「6座位的士需求殷切，香港經濟復甦之際，內地赴港個人遊城市進一步開放，相信愈來愈多內地遊客會舉家來港旅遊，6座車顯然比4座、5座更符合實際需要。屆時配合機場及口岸至旅遊景點的點對點服務，相信車隊能夠擴大這部分市場。」目前口岸及機場只接受的士在的士站排隊，網約的士無法進入，據悉政府計劃在機場及口岸為車隊設立接載專區。

料不良行為絕跡 易尋遺失物

此外，輪椅人士「打的難」的問題也有望通過車隊制度改善，「將來他們可以透過車隊平台，快速預約復康的士。」吳坤成表示，車隊制度下，車輛質素、司機質素、車內監控設備及主流電子支付方式一應俱全，「相信車隊制度下，不會有割客、兜路、拒載的行為，違規司機將要為

自己的行為負責。」同時，乘客若在車廂內遺漏物品，也將有跡可循。

他說，車隊九成的士司機是自僱人士，餘下一成是受薪的經理級人員，除了會駕的士接客，亦會擔任管理及考核司機的工作，「Uber（包括Uber Taxi及已收購的HKTaxi）、高德、滴滴幾間大公司都有自己的品牌效應，並能夠與其他行業如酒店、旅行社等產生協同效應，若我們車隊能夠提供優質服務，打造品牌，同樣有機會獲得與本地其他行業合作機會，甚至獲得贊助，給乘客提供更實惠的服務。」

他認為，香港的士業急需改革，不但制度、監管要改，而且車輛管理、司機思維也要改，為行業注入活力，為市民遊客提供便利，「做得好的話，一個車隊未來可能不止300輛至1,000輛的士，全港可能不止5個車隊。」



◆ 愈來愈多內地遊客結伴來港旅遊，6座車有實際需要。

香港文匯報記者曾興偉攝

組隊資金何來 牌價跌借錢難

香港文匯報訊（記者 廣濟）車隊制度願景美好，但同樣面臨諸多挑戰。的士車行車主協會永遠會長吳坤成表示，成立車隊門檻相當高，由於政府對車隊的士車齡有嚴格要求，車隊必須斥巨款添置新車，但資金從何而來？「我們要在明年7月前集合300輛合資格的士，加埋保險，平均每架車成本40萬元，300架就要1.2億元，錢都係要靠借款。」香港按揭證券公司去年推出「純電動的士百分百擔保貸款專項計劃」，至今真正接受並實施計劃的銀行只有兩間，難滿足車隊的需要，他希望政府推動更多銀行參與計劃。

吳坤成認為，政府同時應有效監管現有網約車市場，「目前市面上網約車平台超過20個，司機使用過多App，多部手機擺在軀殼前影響駕駛安全，過多的平台亦不利於規範收費以及整合業界力量，望政府研究相關標準，限制平台數量。」

盼訂公平車費標準

車行管理人員葉國華則認為，公平原則相當重要。對於「人等車」還是「車等人」，他認為這實際上是「先有雞還是先有蛋」的問題，如果沒有公平的車費標準，車隊則難有競爭力，「大公司都係燒錢，畀優惠乘客和司機，呢個市場經濟無可厚非，但定價要公平，無論車隊定其他平台，應只允許按錶收費及包車價。」

另一名車行管理人員郭若衡認為，政府同時應加強對電動車配套支援，「以目前技術，一架電動的士充滿電可以保證司機揸一更，但交更時即使是快速充電，都需要至少20多分鐘，咁接更司機就需要等待。」

車隊允接街客 允接外單

香港文匯報訊（記者 廣濟）全港目前有約20萬人持有的士駕駛執照，的士車行車主協會永遠會長吳坤成指出，司機人手出現青黃不接，資深司機不斷流失，卻缺乏新人持續在行內發展，他希望借車隊制度為的士司機提供良好的發展前景。

司機三階梯 頂層才屬僱員

吳坤成說：「司機加入車隊不需要會費，大家沒有僱傭關係，入來揸普通車；之後有經驗、服務好升為車長，揸豪華車、復康車；再升呢則有機會做車隊經理，成為管理層才有僱傭關係，有底薪之餘，並能繼續揸車賺外快，又可以管理手下，當然責任也更重大。」他認為，車隊未來各項電子設備齊全後，亦保障司機利益，「有爭拗時就有CCTV證據，司機唔使擔心被屈。」



他表示，車隊制度是為了整合行業，提供更優質服務，但並未限制司機個人自由，更無跑數要求，「加入車隊的司機，當然不會限制只能做車隊的生意，他們同樣可以在街上兜客，亦可以自

由加入其他網約平台。」

的士司機Andy表示，加入車隊後司機仍能自由承接其他平台訂單，何樂而不為？「多一個（車隊）平台，可能就多一群客戶，有單時我就接，沒有單就看看其他網約平台，或者接客。但如果車隊平台做得好，我當然願意主力使用它。」

另一名司機誠哥對加入車隊持開放態度，關鍵在於政府要平衡市場，尤其是不能讓網約車平台以本傷人，「某些平台提供折扣進行惡性競爭，令正價或包車價平台競爭力減弱，希望政府規管八五折的士，先可以有公平競爭，車隊先有發展空間，我哋司機先有興趣加入。」區師傅未使用過網約車平台，他坦言：「睇唔慣八五折亂嚟，因此我只做按錶收費。」

倡網約車合法化納入監管

對特區政府未來規管網約車，會否與車隊爭生意？莊太量認為兩者的市場定位必須明確分開，網約車旨在滿足一般乘客的服務需求，車隊則提供更優質或另類群體的服務需求，例如殘疾人士、來往口岸的跨境乘客等。

他坦言，目前世界各地已將網約車合法化，並納入監管，確保網約車已購買相關保險、司機也有相關駕駛資格，「有監管總好過香港目前無王管」，再者，網約車對的士司機生計的影響有限，「最大影響只是本身是士車主的司機，涉及牌價的問題。」

◆ 香港文匯報記者 劉明



◆ 疫後的士牌價低迷，影響車隊向銀行借貸啟動發展計劃。

香港文匯報記者涂穴攝

學者料車隊能有效監管司機

專家之言

香港的士司機屬自僱人士，無須向老闆交代，即使乘客有不滿，也只能向運輸署投訴，但往往要通過漫長的審議，如果無錄影更可能投訴無門，以致部分無良司機恃無恐。不過，在引入車隊制度後，司機言行受車隊管理，再者車隊規定車廂內安裝閉路電視，追究相對容易。曾任交通諮詢委員會委員的香港中文大學經濟學系副教授莊太量認為，引入的士車隊制度有望提升的士服務質素，回應市民訴求。

莊太量昨日向香港文匯報表示，香港目前的

士業存在不少問題，包括市場需求減少，以及司機乃自僱人士，車行、車主與司機沒有從屬關係，難以限制司機的行為；但引入的士車隊制度後，乘客有不滿可直接向車隊投訴，一經證實，車隊會作出相應處罰，甚至將問題司機踢走。

同時，特區政府規定車隊旗下的士的車齡和設備等，亦有助確保的士服務的安全和質素，「如果汽車性能好，駕駛安全已有一定保障；再加上司機服務質素和駕駛態度良好，便能挽回乘客信心。」