

跟司机牌主走一趟，香港的士兴衰之路：“市道差，以前态度不行了”

街上愿意花钱坐的士的人变少，行业问题多多，他们说自己“像癌症病人，要死而后生。”



2024年3月14日，香港国际机场的的士站后方排队情况。摄：林振东/端传媒

端传媒特约记者赵雅婷 发自香港

刊登于 2024-03-26

[# 香港经济系列](#) [# 香港旅游](#) [# 的士司机](#) [# 香港经济](#) [# 香港](#)



编按：近期，最为香港网民熟悉的用语是：“咁系因为你悲观，我睇到由治及兴带嚟嘅好处。”2022年起，港府多次提到香港已经“由治及兴”。但近年有不少香港经济下行的新闻，民间甚至有“砖头（置业）神话破灭”、“国际金融中心遗址”的说法。端传媒以一系列专题报导，从宏观政策分析、数据整理到小市民访问，尝试理解香港的经济实况。此为“香港经济系列”第三篇，请密切留意后续报导。

的士司机 Kenny 这天戴著口罩开工，年近40岁的他说自己病了数天，“病了都要工作，香港人就是这样。”

2024年初的一个周末晚上，我们坐在 Kenny 的车厢内，在霓虹灯之间穿梭。的士是香港较为高价、优质的公共点对点交通服务，也是港人生活日常、甚至社会经济脉搏的缩影。

“以前的星期五、六晚上，一定是酒吧区最多客，但是就有很大风险，他要是在我的车厢内呕怎么办？臭死了。”不过，这些的士司机敬而远之的客人，近年开始变少。在旺角、油麻地、尖沙咀兜一个圈，游人疏落，Kenny 驶上新田公路直驱落马洲支线管制站，他知道那里一定会有长长人龙在等候。

端传媒与数名香港的士业界人士访谈，由的士司机的日常工作，看到港人消费模式的转变，以往被大陆旅客称为“购物天堂”，现时亦逐渐失去其魅力，并一探的士业本来积累已久的行业问题。香港是否能如政府所言，可以“背靠祖国，联通世界”，还是在新的政治主旋律之中，迷失自我？

前景未明，的士司机的日与夜

星期一至五的下午5时，各位上班族准备下班之时，正是 Kenny 一天工作的开始。由于家住将军澳，距离香港科技大学很近，他多数先会到大学碰碰运气，“那个时间大家都准备下班，要么回家，要么会出市区与友人聚餐，多数都有‘旗’出市区。”（注：“旗”指一个乘客要去目的地的距离，即一宗生意。）

到了市区，他多数会在旺角至尖沙咀一带的旺区兜截乘客，刚下班赶著回家的人、辛劳了一整天与同事去喝一杯 Happy Hour 的人都可能是他的乘客。

晚上8、9时左右，Kenny 会在食肆林立的街道找乘客；再晚一点，外出聚餐的人们都已回家，但他没有忘记还在加班的上班族，会在商厦附近搜索，一直至凌晨夜幕沉寂。“许多夜更司机，做到这个时候大多都收工了，因为凌晨没有什么乘客，但我不会，做足12个钟，周围兜，看看哪里可以找到乘客。”

星期日，他会再“搏”一点返“特更”——即是租车24小时，从不停歇，“我真的做足24个钟，不像其他司机，可能取了车，揸几个小时，足够支付当日的车租和气钱就收工，我是相信多劳多得的。”

從寂靜旺角到熱鬧關口，跟的士司機穿梭香港 | 端傳媒 | 影像紀實



的士司机 Kenny 对港人的消费习惯瞭如指掌，如今，他常常去载的是从外地回来的香港人。“香港人呢，去旅行最钟意去到尽，早机去晚机返，星期日的晚上，机场的士一定是好生意的，为什么？因为香港人外游最爱的日、韩、台、泰回港的机程只是几个小时，傍晚回港，再回家洗澡，休息一下明天就上班。”

访问之际，正是周日晚上9时多，也是农历新年假期过后不久，我们随著他在弥敦道穿梭，两旁街道的商户大多都已关门，街上零散站著等车回家的人们，以往的游客热点尖沙咀天星码头也只有零星的游人。Kenny 指，的士行内有句俗语说“一节淡三墟”，即节日人人都外出消费，假日过后的市况一般都会相对平淡。

尽管如此，Kenny 仍会找到生意的机会。他驾驶著车辆离开旺区，身后的霓虹灯逐渐远离，向北前行，昏暗的落马洲口岸的士站内等车的人与弥敦道的零落截然不同，这时约为晚上10时左右，的士站外已有一条长龙。

熟知港人的生活动向，能在点与点之间穿梭找到生意，Kenny 的软盘旁边也用支架放置了两部手机，萤幕显示著网约车平台的即时“柯打 (order)”，近年各个网约车平台纷纷冒起，有本地的“HK TAXI (早年被UBER收购)”、“和你的 (现改称X的士)”，即时显示著香港各区的的士需求。

但即使是留港消费的人们，也不容易找到。

Kenny初入行时也会使用从外国兴起的网约车平台 UBER，但近年由于平台收取的手续费越来越高，他才渐渐弃用，主力集中在“街客”。Kenny 认为这些网约车平台无疑是抢了他的生计，“我做的士司机，当然不想有 Uber 车来抢生意，但这必然是大势所趋，我也不知道将来会怎么样。”



2022年3月4日，一架清洁中的“抗疫的士”。摄：林振东/端传媒

“像癌症病人，要死而后生”

除了要面对客源减少的问题，的士行业有积累多年的各种问题。

星期五下午4时多，湾仔骆克道一幢商厦旁的街道泊满了红色的士，披著一头及肩长发、眼戴彩色隐形眼镜的阿 Cat 从腰包里拿出记事簿，上面记载著密密麻麻的司机更表。她走到每架的士前面，与司机确认交接车辆，早更司机陆续离开，夜更司机又准备开始工作。

车辆交接完毕，阿 Cat 又回到街道旁边一个狭小的店铺之中，编排下个月的更表。她是腾骏的士管理公司的老板娘，未及40岁的她，八年前跟随丈夫桦哥入行，成为了的士管理公司的打理人。她指自己“24小时 on call”，因为的士服务全日无间断，若旗下管理的司机有什么问题，都要随时回应，提供支援，“有时候司机遇到交通事故，需要查询保险事宜、或是遇到急事不能上班，我都要即时回应，教他们遇到意外该怎么办、安排顶更司机，电话全日都会不停地响。”

“我自己都会搭的士，但有时也会顶唔顺，唉！有些司机从来不清洁车厢，坐进去一阵烟味，有时候刚坐上去要过海（由九龙或新界到香港岛）都会被拒载，大佬！我搭的士就是为了快，作为的士司机一定要按法例做，不能拒载。”她说，“但这个行业就是这样，很多‘老屎忽’、害群之马，搞到成行神憎鬼厌！所以很多时候我宁愿搭 UBER。”

阿Cat 说的，正是香港的士多年来为人诟病的问题：司机态度差；拒载“细旗”（细旗即路程很近，车资少）、拒载过海客人，或是滥收车资的“黑的”、无“贴士”拒开车等等。新加坡《海峡时报》去年11月报导的士业界团体罢工新闻时，亦有提及香港业界的问题，更指业界声誉不佳，其面对的困难很少得到大众同情（The difficulties faced by Hong Kong's taxi drivers have received little public sympathy）。

去年8月，一名大陆知名网红在抖音上传影片，他与一名非洲游客在周末的兰桂坊尝试截的士到铜锣湾，手机 App 上显示所需的车资约60港元，然而截车时，数名的士司机都开价200元，有一位司机更指要“过海”不接单。网红与友人尝试了约半小时，终以100元坐上了一辆的士。影片在抖音获逾22万点赞、3.5万条评论，和2.3万次转发，事件引发文化体育及旅游局局长杨润雄回应指不应发生。

而2015年获港府主动引入的网约车平台 UBER，甫来港便大受欢迎，当年甚至受投资推广署推介，及后引起的士业界强烈反弹，业界团体多番抗议，政府不得不让步，警方也曾几番执法，放蛇拘捕多名 UBER 司机。

2020年，24名被判“非法取酬载客”罪成的 UBER 司机上诉至终审法院，案件最终被驳回上诉，UBER 司机取酬载客此行为属违法。时至今日，外国甚至大陆的网约车平台都已大行其道，香港社会内，将 UBER 此类网约车平台合法化的声音亦从未间断。

腾骏的士管理公司阿 Cat 与桦哥。摄：林振东/端传媒

“这个行业无疑是在衰落当中，就好像是患了末期癌症的病人，要死而后生。”阿 Cat 指，与丈夫打理公司的理念是要对抗业界中有问题的司机，“香港人、游客搭车的需求仍然在，但是世界已完全不同了，大家都想要更好的服务，刘德华好多年前都讲过了，‘今时今日咁嘅服务态度系唔得嘍’，我们要用新的管理模式。”

因此，阿 Cat 多年前就在 Facebook 开设专页，为行业招聘新血，比起其他的士管理公司，他们招聘司机更为严谨，先要面试，另外有一星期试用期，若试用一星期后有客人投诉，就不再录用，“起码要让司机知道，做得不好是有惩罚的。”她也在 YouTube 开设了频道，为有志入行的人解惑，包括是与打理人签署租车合约时有什么要注意、遇上交通意外的保险索偿程序等等。

“我们常常被同行骂‘白痴’，很多打理人觉得我们‘教精’了司机，做这么多的事情，我们的司机做好了，反而令乘客觉得他们（其他司机）更差。问题是，这个行业已有太多人批评，是这行的人带动其他人去搭 Uber，不是严打白牌车就能解决问题，而是这个行业的人有没有想做好？政府也没有想帮你做得更好。”

的士业界多年来不断争取全面取缔非法取酬载客的白牌车，去年11月，17个的士业界团体手持“UBER 白牌车 持势欺人”、“UBER 白牌车 搜乱社会秩序”等标语与立法会议员易志明到政府总部请愿，抗议港府一直未有取缔 UBER，并宣布计划在非繁忙时间罢工，选址大埔林村许愿树广场“晾车”抗议。

的士小巴商总会理事长周国强是其中一位业界代表，他指出出现时的士司机收入平均中位数只有两万港元左右，加上近年营业成本不断上升、的士收费滞后，8年间平均加7元，每年升幅不足1元，一直向政府争取加价。而白牌车更是让的士司机“辛苦经营”的情况更加艰难。

然而，罢工计划在公布后不足半日，许愿树广场主席郑伦光却指，业界并没有申请警方发出的不反对通知书而不肯借出场地，计划随即被取消。

行业困境：牌价下跌、人手萎缩

在香港成为的士司机，除了驾驶执照，还须考取运输署发出的的士司机证，及完成法例要求的职前课程，再自行到坊间持有的士牌照之管理公司租车。司机属自雇人士，只需向管理公司“报更”，在指定时间和地点交收车辆，便可以开工。

根据《道路交通条例》，除非获发有关牌照，否则任何人不得驾驶或容许他人驾驶或使用汽车，以作出租或取酬载客用途。而不同类型之的士有不同的营运范围，“红的（红色市区的士）”除了东涌道及南大屿山道路外，可以在任何地区行走、“绿的”只能在新界指定范围营业、“蓝的”则是服务大屿山内的乘客。

“我入行30多年了，由当初几港元起表到今天，我条气就是‘唔顺’，我工作，对乘客一直很有礼貌，但不断‘食死猫’（意指背黑锅、受委屈），被人骂‘死的士佬’，我打工啫！”身兼车主、打理人、司机三职的的士管理人协会主席梁达壮，对的士司机的遭遇忿忿不平，“是整个制度令到司机及乘客都深受其害，乘客愿意付更多车资换取更好的服务，网约车亦可帮助司机赚更多钱，僵化的制度、僵化的设备都令大家深受其害。”

身兼车主、打理人、司机三职的的士管理人协会主席梁达壮。摄：林振东/端传媒

多年前曾是八间酒楼的老板，梁达壮坦言当初考取的士司机证与许多香港人的想法一样，就是把的士司机当作一个“职业防空洞”，要是失业了、或是退休闲来无事可以当当。年轻的他从没有想过今天，他会为争取的士业界权益而加入工会、甚至频繁地到邻近地区与不同的士团体交流。

梁达壮认为，香港的士多年来备受批评的症结在于牌照垄断。

拥约200个的士牌照的幸运成车行老板郑子邦近年就在小红书开设帐号，不时分享投资的士牌照的“贴士”，形容投资的士牌照是冷门商机，只要有60万元资金，就可每月收取约2万元的回报，形容回报比投资楼市更可观，更可即时实现“财富自由”。他又强调，自1998年起，香港政府再无发出新的牌照，投资者不用担心会被收回。

1964年前，香港的士服务由八间的士公司营运，至1964年，港英政府以招标方式发牌，至今已多年无增加牌照数目，现时全港的士牌照数量共有18163个。的士牌照自此成为有限资源，被视为回报稳定的投资工具，红的炒价曾一度高见723万元，媲美楼价。

不过在2024年初，市区的士牌价和新界的士牌价分别跌至357万元和293万元，比十年前跌近四至五成。

早前曾有报导指出，有的士车主疑似被承按银行“Call loan”（追数），令不少的士牌主忧虑投资前景。以阿 Cat 所知，现时的士牌价大跌，惟很多的士车主都已“入坑”向银行申请按揭，依靠司机车租还款。然而经济衰退，的士司机生意只是刚足够糊口，因此即使牌价大跌，车主亦不敢加租，“他们不够胆加租，要是再加就没有人租了，想走都走不到，唯有死顶。一但连车租都没有，就会很大件事。”

近五年，领取的士牌照的人数也不断下跌。的士“有车无人揸”，不少政府停车场或露天停车场长泊满的士，被媒体形容为“的士坟场”。

梁达壮慨叹，的士整个行业的负面形象令不少年轻人却步，“整个行业都看不到前景，入行又常常被人骂，要是我后生，有一辆私家车，为什么不**做 UBER？车又靚，乘客态度又好。**”他观察到，年轻人在经济衰退下不像他当年视的士为“职业防空洞”，而是宁愿去做 Uber 司机。

更重要的是，的士牌照多年来被牌主垄断，“的士是公共交通服务，为什么牌照可以是私人资产？”他解释，多年来备受批评的的士司机只是“食物链最底层”，“你想想，租一更的士车租要400多元，加上石油气车成本，工作一更的成本就要600多元，司机由开车的那一刻开始，就是和时间竞赛，要赚到了600多元，之后的钱才能拿回家给老婆，那些才是他们的奶粉钱。”

2022年2月22日，疫情期间，启德一个空地上泊了不少的士。摄：林振东/端传媒

“多年前港英政府以投标方式发的士牌，令不少小市民可以自食其力，由点变线，由线变面，便可以服务到整个香港，经过载客取酬赚钱”，然而后来逐渐演变为投资工具，牌照亦慢慢开始变质，“牌主只会收租，不会管司机的服务如何、司机就算态度有多差、‘割客’又与他何干？在这样的压力下，司机谈何好态度？社会良知？行业良知？”

“不该是这样的，你看看邻近地区，日本的司机上班时会穿制服，他们尊重自己的职业，别人也会尊重他。”梁达壮近年来不断与邻近地区交流，希望为政府提供多一点不同视角，为的只是把自己的本业做好。

他去年曾到广州与市营的士团体见面，2010至12年间，内地开始涌现不同的网约车平台，当时广州政府未有即时取缔，至2016年始著手规管网约车司机及平台，要求他们领取网约车司机牌照，及须到合资格的平台登记方可营业；同时为原有的士牌主提供补助。

“香港政府就是怕得罪牌主，对政府而言，公共交通是应考虑如何服务市民，如何理顺整个公共交通系统，而不是考虑的士牌照的利益，‘咪打烂成个牌照制度佢啰’。”他说。

梁达壮认为，要解决整个的士行业的问题，必须先破后立，政府必须重新掌控、制度化的士业及网约车，司机亦应通过更严格的考核，例如要有一定的教育程度和语文能力，以及通过情绪控制、车厢环境清洁以及驾驶态度的测试，“这样才可以让司机对行业都有归属感，市民对司机的负面印象亦会随之改善，令整个行业及社会都可达至公平和平衡。”

停车食翅的“黄金时代”

多年以来，的士生意就像是一面镜，倒映出香港社会经济的兴衰。阿 Cat 说，“常常还听到行内前辈讲，从前揸的士真的可以‘发达’，那又怎样？现在已不是以前了。”

由酒楼老板变成被乘客骂的“的士佬”，梁达壮笑言现时“的士佬”的态度比起多年前已改善了不少，“那时候的人没有投诉意识，的士司机是很‘串’（嚣张）的，七、八十年代香港经济起飞，的士站经常站满人，有钱都无车搭。”

梁达壮指，现时他的管理公司内有一个70多岁的老司机，在七、八十年时任职银行文员，当时会在周末兼职司机，“一个月都可以有1000多元额外收入，当时很多人都说，嫁个的士佬好过其他人。”

阿 Cat 对的士司机的“黄金年代”同样有耳闻，“我们行内的前辈常常说，以前即使你拿著一张500元在街扬手，都未必有的士搭，那时候做的士司机非常风光，不是你想入行就能做，要有熟人介绍才有机会排队做后补司机，如果没有熟人，一定租不到车，有些前辈更说，以前若是无客，就停下车去食碗翅。”

经历过如此风光，旧时代的司机至今仍抱有黄金时代的骄傲。阿 Cat 觉得，“就是那时候的风光养懒人，养坏了这群司机，但时代在变，这个行业已在衰落，他们甚至对网约车十分敌视，其实开放网约车对的士司机是有好处的，都是搵食，多个途径，何乐而不为？”

从2021年入行的的士司机 Kenny 。摄：林振东/端传媒

黄金时代不再，一星期做足六日的 Kenny 还在经济低迷之中挣扎。

Kenny 初入行时正值疫情高峰，港府采取多重手段限制人流，大部分办公室亦跟随政府指引尽可能实施在家工作，其后更禁止食肆在晚上6时后提供堂食，食肆首当其冲，街道门可罗雀。

原本早上会赶著上班而搭的士的客人没有了，晚上外出用餐、或是与同事友人 Happy Hour 归家搭的士的港人亦在街头消失了，各行各业大受冲击，市道最惨淡之际，真正就是 Kenny 转行任的士司机之时，“刚开始时，每日只有几百元，扣除车租和石油气钱，能够打和就很不错了”。

“但是有什么办法？那时环境不好，有机会试一试其他事情，就像一张白纸，慢慢学，只能赚得一蚊得一蚊。”那时候，他常常在铜锣湾时代广场外面等客人上车，很多时一等就是几个小时，“都不知道在等什么。”

Kenny 形容，在疫情中后期，大部分港人都已“放飞自我”，病毒避无可避，政府亦放宽种种限制，被困留港的港人活动十分频繁，平日晚上九龙多聚餐客、周末则许多人到郊外游玩，生意好时，每日可有2000多元收入。

至疫情正式结束，生意反比疫情中后期更差，“人人都以为疫情之后经济会大幅反弹，其实不似预期。”全球开放后，疫情期间到郊区行山、做户外活动而搭的士乘客消失了大部分，许多港人外游或北上消费。来港的旅客数字亦远未回复至疫情前水平，去年全年的访港旅客只达至2017、2018年平均数的55%，人均消费额也一直在下跌。

根据入境处的数字，今年农历新年假期的访港旅客共有约84万人次，当中逾八成为内地旅客。“现在很少见到外国游客，大多都是内地客，但是现在内地小红书兴游游嘛！教人怎样用300元在香港过一晚，怎会搭的士？”

原本当装修师傅的 Kenny 本来就是受到经济衰退影响，转行做的士司机，“那时候做装修，完全没有生意，朋友介绍让我不如入行做的士司机试试。”

对他而言，转行重新适应并不是最艰难，最难的是看不到前景，也看不到政府有力挽回。2019年反修例运动过后，大量港人移民离港，“走得的都是手头比较宽裕的人，即是中产，也是最大机会常常搭的士的人，现在呢？经济不好，政府还搞什么夜缤纷，在庙街摆几档鱼蛋烧卖、昨天又在深水埗搞什么光影表演。有没有去过外国的夜市看过，那些才是真正的夜缤纷。游客会因此被吸引来港？当然不会啦。”

痛骂完，Kenny 又载著我们回到了旺角，这时未至晚上11时，曾经是24小时不夜天的城市中心，此际已沉静了下来，街道两旁的霓虹灯依旧七彩缤纷，然而热闹的游人已无踪。在寂静的车厢内，Kenny 慨叹，“我以前常常来旺角这一带，总会有很多新鲜事，什么新潮的、有趣的都有，现在却没有了那种‘MK味’，只剩下一式一样的药房，和打卡的内地游客。”

2024年3月20日，铜锣湾时代广场的士站。摄：林振东/端传媒

“由治及兴”的平行时空

对港府而言，国安法实施以来，为香港的繁荣稳定发挥了保驾护航的重要作用；加上在3月以11天通过的《基本法》23条草案，将推动香港由治及兴。

1984年1月12日至14日，港英政府宣布增加的士牌照费及首次登记税，引来的士业界强烈不满，由最初的罢驶抗议演变至骚乱，事件最终由防暴警察发射催泪弹及拘捕逾170人平息。

历史也许不会再重演。

曾是爱国团体“爱港行动”的成员陈净心今年初在港澳办主任夏宝龙访港期间，曾一度计划到中联办外请愿，然而被警方拒绝，只能到附近的西营盘地铁站外示威。2014年由多个的士业界团体组成“的士工商团体反对占中大联盟”，曾发声明谴责示威者影响其生计、至2019年发声明谴责参与反修例运动的示威者为“暴徒”，的士业界团体向来都在政治问题上与政府站在同一阵线。

然而，去年年末，多个的士业界团体欲就 UBER 网约车平台违法取酬载客发起罢工，最终因未获警察发出不反对通知书而被拒租借场地。当时团体称，取消罢工是因为政府在会面上释出善意。

经济低迷、政策僵化，的士服务业除了态度问题被诟病，还有收费只限现金、未能赶上电子支付的潮流等限制。“现时市道差了，还用以前的态度是不行的。”Cat 说。

日前在立法会，实政圆桌召集人、立法会议员田北辰对政府两项关于的士服务的法案表示欢迎，包括引入的士车队管理制度、增加的士最高乘客座位数目至6个，以及引入的士司机违例记分制等。他指出，政府当年签发牌照时无附带任何与服务质素有关条件，然而近年社会越来越多人要求政府加强规管的士服务。他认为，改善的士服务质素的同时，的士司机也应加入网约车平台，便可自然淘汰“白牌车”。

“这么多年来，政府完全无理过我们，的士牌照垄断、司机水平参差，只说‘黑的’，政府有没有严打过？”阿 Cat 自言激进，尽管她“24小时 on call”，每日做到无停手，闲时还要打理社交媒体，希望可以吸引更多年轻人入行，然而她对行业前景却十分悲观，“这个是癌症病人，‘死紧喇啦’，可以怎么做？政府还抱著几十年前的旧思想，我看不到前景。”

相信多劳多得、一星期有六天都在工作的 Kenny 自言只能“自求多福”，他认为现时经济环境不好，旅客的生意不多，市民也不愿额外消费，属贵价公共交通服务的的士自然首当其冲，“现在一点都不好做，是我悲观，看不到由治及兴的好处，其实根本没有这回事，我只能用粗口回应。”

[# 香港经济系列 # 香港旅游 # 的士司机 # 香港经济 # 香港](#)

本刊载内容版权为端传媒或相关单位所有，未经[端传媒编辑部](#)授权，请勿转载或复制，否则即为侵权。

端傳媒的下一程，需要你的守護。今天就成為訂閱會員，支持我們走下去，支持華文世界不可或缺的深度報導和多元聲音。點擊了解更多[會員計畫](#)