

祝振駒

博客：BLOG.SINA.COM.CN/RAYMONDJ2011

翹騰投資管理(香港)有限公司董事總經理、特許財務分析師、曾經在不同國際投行研究部、擔任分析師及主管達14年之久，專長中小型股研究，後轉職往對沖基金擔任基金經理，2010年創立翹騰。

從網約車 看科技創新之路

最近消委會發表研究報告，建議向網約車發牌。全球最著名的網約車公司優步(Uber)，過去數年對世界各地的出租車(的士)公司造成了極大衝擊。

優步之所以迅速冒起，隨了它背後有龐大的私募基金提供資金支持外(最近一次融資其估值就高達690億美元，現傳日本軟庫將投資100億美元入股持17%成為大股東，相等最新估值約30%折讓)，最主要是它的科技創新直接為消費者提供了更方便以及絕對較佳的服務。

香港的士服務臭名遠播

以香港作為例子，的士的服務過去一直被乘客批評，相信全港大部分消費者都曾經有過負面甚至不愉快的經驗。

簡單的例如拒載，不願意過海(利用藉口如自己為九龍或香港車，不懂過海道路，正在交更等)，無禮，嫌棄車程太短，甚至濫收車費等。其中一些拒載理由根本荒謬，作為職業司機，怎可能只懂九龍或香港道路，何況今天科技發達，利用手機GPS或地圖軟件便可以找到目的地。的士業所以能讓網約車公司有機可乘，根本就因為本身故步自封，因循苟且。

的士業無意改革及提升服務質素，主要因為自1994年開始，政府已經沒有增發任何市區的士牌照，無法營造市場競爭。但同期，香港人口由604萬人增加至2017年的約739萬人(按政府統計處估算)，而訪港旅客更由1994年的平均每月362萬人增加



至2017年的每月479萬人。現時全港約有1.8萬個的士牌照，市區約佔84%(見表一)。

根據網上資訊維基百科，17家的士服務公司持有大部分的牌照，將的士出租予超過4萬名自僱司機。由於行業由少數業主操控，所以業界缺乏誘因去改善服

務質素。

的士業界無誘因改善服務

由於的士牌照的供應受限制，所以業界一直將的士牌照當為投資產品炒賣。市區的士牌照價格於2015年5月最高曾達725萬港元，現今大約值631萬元(見

表一 香港的士數量多年不增

區域	數量(輛)	牌價(萬元)	備註
的士數量18,163			
市區	15,250	631	94年後無增加牌
新界	2,838	560	
大嶼山	75	618	

下圖)。

假如政府向網約車公司發牌，新競爭除了影響營運收入外，亦會對牌照價格造成壓力，所以的士業界必定反對網約車的存在，並且不會願意投入這種新服務，因為它的存在等同將的士供應量增加。

網約車因為汽車及司機服務質素較佳，所以消費者願意付出較高車費。根據香港理工大學的一項調查，優步司機的平均每月收入達4萬港元(最高達8萬元)，遠高於的士司機的13,400元(按統計處數據)。作為司機，他們肯定歡迎新的競爭，問題是絕大部分司機都並不是的士牌照業主，他們只是向的士服務公司租用的士駕駛，所以反對網約車的聲音必然來自少數業主。

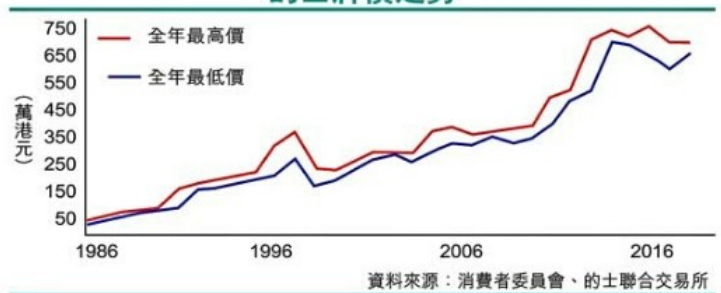
科技可以改變消費者生活質素，我們必須擁抱科技所帶來的正面改變。假如一成不變，早晚必定會被新科技淘汰。未來當無人駕駛汽車及人工智能成熟時，很多行業將會面對式微，司機肯定是當中行業之一。

表二 全港十大車主排位

市區的士	新界的士	大嶼山的士	小巴	旅遊巴	身家推算(億元)
575	161	8	653	392	732.2
282	96	2	100	130	274.9
219	65	1	89	118	212.6
167	63	1	88	106	178.2
157	54	1	61	85	155.5
130	50	1	51	82	132.1
104	47	1	51	82	113.9
75	44	1	43	63	90.6
71	44	1	41	59	87.3
68	43	1	35	56	82.3

以上資料由筆者整理

的士牌價走勢



資料來源：消費者委員會、的士聯合交易所