

的士投資

除了買賣股票外，亦有很多其他的另類投資可供選擇，平日常見的的士便是一例，投資價值有時甚至不輸給股票，像去年全年市區的士牌價便有逾2成的升幅，反觀恒指卻僅略高於7%。

全攻略

算新造按揭上揚亦不會有影響，加上估計美國2013年才開始加息，即是兩年後才會開始放貨，因此現時供應上偏緊。」

460萬元左右回報較合理

短綫博升值機會不大，那麼究竟在甚麼水平可以一試？陳松奎表示，按現成新造息口計算，當的士牌價回落至460萬元左右回報應該會較為合理。

而近期的士牌價由10月時的470萬元左右回升至現時的485萬元，他認為只是一次反彈浪，「近期成交其實偏少，暫時10月是全年最低成交，當交投不多時，未必能夠反映真實市況。」

租金波幅偏細

至於租金方面，一般車行有提供每月保證租金，當中已經計及包括有維修開支如換胎入油等日常消耗品及行政事項等支出。

「以我們車行為例，簽完打理合約後，除保險費、牌費及驗車費外，就可以淨收17,000元租金。」以此租金計算，現時租金的回報約在3.7厘左右。

不過，租金這麼多年來變化實不算大，據悉，7年前租金大約15,000元左右，現在僅比當時高約2,000元。陳松奎指出，租金變動如此慢是因為租金最大推動因素是起錶價。「加錶價要和政府部門及的士團體商談，需時甚久，上一次加價兩元由18元加至20元亦談了一年。」

租金企穩現水平

展望未來的租金，他認為，除非經濟逆轉，否則租金應該都會企穩於現水平，因為近一兩年的士司機生意較佳，對租金有一定支持。

市區的士防守性較高

香港的士牌照現時有18,138個（見表二），最近一次增加牌照數目也要數到1997年政府進行公開招標，承投10個大嶼山的士牌照，基本上這十幾年間，牌照數目都維持不變。

其中，數目最多的就是市區的士，佔整體的士牌照逾8成，陳松奎指出，由於數量最多的關係，市區的士亦是交投最為活躍的部分，「投資的士肯定是以市區的士為主，因為其數量最多，相對能真正反映價格，而且差價亦不

日圓走勢亦影響牌價

雖然按息始終是影響的士牌價的最大因素，但除此之外亦有其他變動可以在一定程度左右牌價，陳松奎指出，日圓匯價走勢便是其中一員。

「現時士基本上逾9成都是豐田（Toyota），餘下不足1成的則是日產（Nissan），並沒有歐洲車在其中。」正因如此，除車本身之外，大部分零件，例如是摩打等等，都需要從日本進口，如果日圓匯價上升，會同時影響進口價格，造成輸入性通脹，進而影響平常成本。

「基本上只要是會影響到司機的日常支出，就會影響到的士牌價，不過當然，影響程度始終不會有按息那麼高，而且並非即時反映。」他最後作出總結。

圖一 的士牌價及HIBOR走勢圖



按揭選HIBOR較有利

市場上的按揭計劃主要可分為兩類，分別以最優惠利率（Prime Rate）及銀行同業拆息（HIBOR）為基準得出不同的按息。現時最低的按息為H+2.25厘及P-2.35厘（見表一），上周息口計算，一個月HIBOR為0.22厘，最優惠利率（P）為5.25厘，即H按計劃為2.47厘，顯然較P按計劃的2.9厘為佳。

不過，陳松奎指出，HIBOR本身其實頗為波動，當銀行業界因金融危機等問題水緊時，有機會異常地抽升，「97年時連100厘都曾經試過，所以造H按一定要做有鎖定利

表一 的士按揭參考

事項	詳情
按揭息率	HIBOR+2.25、P-2.35
按揭成數	最多85%
按揭年期	最長25年

資料來源：金威車行

率上限的計劃。」H按的上限是以P按基準，如以現時為例，上限即為P-2.35厘，即2.9厘。

如果是想要博升值，一般人定會選擇按盡付出最少首期但需繳付較高利息，但如前文所述，現時的士牌價短綫向上潛力較細，但同時多年來的士牌價本身亦處於上升趨勢，投資期應以中長綫為主，因此陳松奎建議選擇最平利息的計劃。

表二 的士牌照數目

類別	牌照數目
市區	15,250
新界	2,838
大嶼山、	50
總計	18,138

資料來源：運輸署

會太大。而新界的士只有2,000多架，中間跳價太大，而大嶼山的士更加只有50架，可能一整年也沒有一次交易。」

此外，市區的士防守性亦較強，「經濟好時，當然大家都沒問題，但當經濟逆轉時，市區的士不會完全沒工開，九龍沒生意就去港島，客源較多，反觀新界的士，就曾經試過沒



工開。」沒工開就意味着收不到租或是要大幅度減租，因此新界的士防守性較差，新界的士最新牌價為320萬元，較市區的士為低。

表三 投資的士其他年度成本一覽

事項	金額(元)
月租金收入	17,000
的士牌費	3,159
的士保險費#	28,000
商業登記證	2,450
的士過戶費*	1,000
驗車費	3,000至4,000

資料來源：金威車行 *：一次性收費 #：綜合全險

投資最大風險為撞車

保險費上調，相應地保險的墊底費亦有所提升。保險並不是有損失就立刻賠償，而是要當損失額高於墊底費時，才可以開始索償，「現時的墊底費大概在12,000元至1,5000元左右，即此銀碼以下不獲賠償，雖然的士司機在出車時會預先付8,000元至10,000元左右按金，出事時會全數用以支付，但顯然仍有數千元左右的差額，因此投資的士最大風險為撞車。」

據運輸署資料顯示，近幾年的士意外宗數全年計大致在4,000宗左右。

的士人人都搭過，在你「打的」的同時，又有沒有想過其實的士亦具備投資價值，同時回報方面也頗為可觀？

的士牌價其實一直以來都呈反覆向上的走勢，去年3月時升勢突然加速，牌價突破400萬元，接下來今年1月時又再闖過500萬元關口，最高升至505萬元（見圖一）。

按揭息率決定價格走勢

金威汽車有限公司負責人陳松奎接受本刊專訪時表示，的士牌價的升勢如此凌厲，主要原因在於息口非常平，「當時最低按揭計劃曾經試過HIBOR+1厘，月供只需萬多元，遠較租金為低。」

他接着指出，按揭息率是決定的士牌價的最大因素，「基本上買的士的人，近99%都是造按揭，而且通常都會借到盡，可借上限為85%，現時提供的大概在8成左右，年期最長則為25年。」

此外，由於環球金融經濟問題等影響，HIBOR自09年開始大部分時間都處於一個相對低的水平。

短綫向上空間不大

不過，銀行按息卻持續上調，由年初的H+1.3厘，提升至現時的H+2.25厘（見表一），息口升近1厘，因此的士牌價自505萬元見頂後便一直於460萬元樓上徘徊。

陳松奎估計，的士牌價暫時應該不會再重回之前的高位，「短時間內利好因素應已全部反映，而且按息短期內仍有機會再上揚，未來半年至9個月的士牌價重回505萬元水平機會不大。」

但他同時指出，雖然短綫牌價有向下壓力，但調整幅度應不會太大，「去年2月開始按息便非常便宜，很多車鎖死在這個價位，就

故於逆境時防守性較弱。新界的士曾經試過無工開，