

的士又想加價 恐會得不償失

前年剛加價超過一成，的士商會又想再加價。今次打的旗號是收費已落後通脹多年、先改善司機收入才能提升服務質素等。但過去經驗顯示，的士加價後，隨之就是車主大加車租，租車司機因客量變少賺錢只會更加辛苦。政府在把關時，應搞清楚是誰想加價、為誰而加；長遠應從專業角度，平衡前線司機和行業整體利益，尋找合理方案。

本港的士對上一次加價是在2022年7月，落錶加價3元，市區的士起錶價加至27元、新界的士加至23.5元，落旗後首段跳錶收費每跳加0.2元，後

段每跳加0.1元。當時商會表示，加價是希望透過增加司機收入，吸引新人入行，並藉此鼓勵業界改善服務及投資更多新設備。

然而，加價不到半年，商會又於2022年11月再次要求加價，提出的方案包括：落錶加6元，跳錶不變；及落錶加5元，跳錶加0.2元。翻查資料，當時商會表示想追回之前申請加價時被減的幅度。運輸署近日證實，的士團體已於2023年3月就方案取得共識，署方正處理申請。按此消息，的士商會所謂「追落後」，亦即2022年最初打的

「如意算盤」是起錶價加約9元，幅幅近四成。

眾所皆知，最支持的士加價的人，往往不是租車的前線司機，而是背後持有的士牌的車主。但凡加價，伴隨的就是車主加車租，司機並沒有太多得益，反而因為供求關係和需求價格彈性驅使下，乘客減少，司機要「踩多兩轉」，油費開支及時間付出增加，更加辛苦。因此當初商會所說的「增加司機收入，吸引新人入行」，到底是否適得其反，只要看看行業的歷史發展趨勢，可知一二。

有意見認為，過去車主「坐着數

錢」，卻鮮有投入提升行業，致令業界服務大不如前，而2022年申請加價時所說的「藉此鼓勵業界改善服務及投資更多新設備」卻並沒有兌現，這從不久前的士業界要求政府為車主提供一筆過資助以鼓勵換車，可見一斑。

的士業界因長期服務不濟，飽受非議，在經濟尚有隱憂、市民收入大不如前時一再「獅子開大口」，相信難以服眾。對此，政府應從政策層面進行研究，包括整合不同車隊和業已成熟的網約車隊管理模式，從提高行業服務質素和利益角度，綜合進行必要改革。

的士業申加價 紅的落旗32元

綠的起錶28元 跳錶一律加2毫 稱追通脹落後

香港新一年「加風」繼續吹，的士業打響今年加價潮第一槍。香港的士業界已達成加價共識，多個業界團體早前向運輸署提交申請，市區及新界的士起錶分別上調至32元及28元，每次跳錶一律加2毫，期望今年首季通過加價申請。對於再度申請加價，業界解釋，舊有收費落後通脹兩成，期間的士保費增加近一倍，今次加價只是「追落後」。運輸署回應表示，現正評估相關申請，會適時將建議提交行政會議及立法會審議。



■的士業界期望今年首季通過加價申請。
資料圖片

的士加價概況

收費項目	加價前	加價後
落錶	紅的：27元 / 綠的：23.5元	紅的：32元 / 綠的：28元
跳錶(短途)	紅的：1.9元 / 綠的：1.7元	紅的：2.1元 / 綠的：1.9元
跳錶(長途)	紅的：1.3元 / 綠的：1.3元	紅的：1.5元 / 綠的：1.5元

資料來源：香港的士小巴商總會、的士車行車主協會

釋今次加價除了追通脹，亦彌補期間保險費近一倍的增幅，單計每日的保險成本已近200元，加上的士維修費升70%，都對業界造成相當沉重的負擔，在目前聘請司機困難的情況下，業界收益並不多。

倡深夜設附加費減拒載

吳坤成亦理解，近期坊間對的士司機服務態度有微言，但認為應先改善司機收入，才能令服務提升以符合市民的期望。他建議，對司機應該要有賞有罰，需要政府主動監管，要求在的士上安裝攝錄系統以幫助舉證，打擊「黑的」，同時都需要提出誘因，建議在深夜時間增設附加費，以吸引的士司機夜間提供服務，減少的士拒載的情況。

對於違規經營的網約「白牌車」，他指出，加價後拉近的士與「白牌車」收費距離，但亦不擔心流失更多客源使用「白牌車」，「白牌車本身就是非法的，而且有時候任由他們隨意加減價，比的士還要貴。」他建議，政府應該立即取締「白牌車」平台，打擊這種不公平的經營環境。

運輸署昨回覆媒體查詢時指出，去年3月就業界的建議加幅方案取得共識，正按包括的士營運的財務可行性、營運成本、與其他公共交通工具的收費之間的合理差距、整體供求情況、服務質素，及市民對收費加幅的接受程度等所有相關因素，審視市區、新界和大嶼山的士業界提出的加價申請。在完成評估後，會適時將建議提交行政會議及立法會審議。

澳門嚴打「白牌車」 罰款可達9萬

香港的士業因「白牌車」加入競爭，嚴重打擊生意及生存空間，業界為維持收支平衡要調整收費，卻造成惡性循環。相比之下，澳門特區多年來嚴打「白牌車」，為正規持牌的士業營造公平理想的營商環境。本報記者日前到當地探訪，發現澳門有三大經驗可供香港的士業借鑒。

早在2015年，網約平台Uber進駐澳門時，當地政府已雷厲風行，不准該平台在澳門上架，保障澳門正規的士的權益。澳門的士司機總會理事長郭良順日前接受本報訪問時表示，Uber剛剛登陸澳門半日，澳門政府便發出通告，表明若有證據顯示透過手機應用程式提供車輛載客服務並涉及收費，即屬非法載客取酬，車主可被罰款3萬元澳門幣。隨着2019年「新的士法」頒布，對「白牌車」的罰款更升至9萬元澳門幣。

「白牌車」侵害的士業的利益，加上缺乏保險保障，澳門警方加強截查疑似「白牌車」，並要求乘客錄口供，甚至作證，無形中對於乘客也增加阻嚇力。

在澳門警方不斷加強執法力度，Uber進軍澳門一年間，共被澳門警方罰款近400次，罰金上千萬澳門幣，這些罰金全部由Uber公司承擔。直到2017年7月，Uber公司罰款總額逾2,300萬元澳門幣，終決定撤出澳門。

澳門政府打擊「白牌車」的同時，也吸取網約車制度的方便之處，隨後便成立官方的「網約平台」，並於2017年發出300個專門接網約生意的的士牌照，這300輛特別的士不會在路面等客人截，而是通過電話或網絡的方式進行叫車服務。官方網約平台使整個網約服務受政府規管，保障的士及乘客權益。



■澳門藍色輪椅特別的士。

網上圖片

香港多個的士團體早前建議兩個加價方案，方案一是市區的士（紅的）和新界的士（綠的）落旗一律加6元，即分別以33元和29.5元起錶，跳錶維持不變；方案二是紅的落旗加5元，建議新收費為32元起錶，綠的則加4.5元，至28元起錶，每次跳錶加兩毫。

香港的士小巴商總會理事長周國強昨表示，業界經過討論後，最終達成共識支持方案二。他認為，相比起幾乎「年年加價」的港鐵，以及動輒加幅高達10%的專營巴士，的士業已是「加價較少的交通工具」。「巴士公司近兩年加價三次，短程最低也加一元，其實大家看到公共交通工具，特別是短途服務的收費是要增加。」

的士車行車主協會永遠會長吳坤成昨接受本報訪問時指出，對上一次的士加價是2022年7月，當時紅的、綠的和嶼山的士分別以27元、23.5元和22元起錶，他認為的士行業加價已經相對滯後，「現時行業正處於非常惡劣階段，經營成本根本追不上物價通脹。」他解