

從最賺錢人手加稅 幫扶基層應對加風

時評

經濟尚未復元，公共企業又掀加價風潮，市民今年要應付兩電、水費、巴士、的士、小輪、隧道費、康樂租場費、停車費、中學文憑考試費等加價外，很可能還要再加一項煤氣費。煤氣公司昨表示預期加幅低於雙位數，屬合理水平。按過去一段時間的情況來看，當局甚有可能通過加價。公共費用市民基本避無可避，當累計以泰山壓卵之勢下壓，社會上眾多每日三餐要想盡辦法「慳得一蚊是一蚊」的基層市民，該如何是好？

中華煤氣去年全年純利 60.7 億

元，升 15.6%，全年股息每股 35 仙，股息率近 6 厘，期內工商業煤氣銷售量較對上年度增長 9.3%，全港總客戶數目約 201.97 萬戶，按年上升 1%。中華煤氣常務董事黃維義昨日表示，受港人北上消費影響，今年首季本港煤氣整體售氣量跌約 2%，但旗下關聯企業深圳燃氣的工商客戶氣量增長逾 30%，預計全港售氣量持平。

公共企業並非開善堂，在商言商，雖然盈利不俗，分潤予管理層和股東並隨行就市加價似乎無可厚非，更何況政府已為其他企業加價開了綠

燈。兩年前，中華煤氣加價 4.4%，煤氣公司估計約七成家庭每月煤氣費多付 10 元，約一半工商業用戶每月多付 290 元。今次所謂的「加幅低於雙位數」，或許會參照這個標準稍微調整。對某些薪高糧準的官員和賺得盆滿鉢滿的商家來說，幾元錢只是毫不起眼的數字，基層生活的艱辛似亦與他們沒有關係。

過去數十年來，本港大部分時間經濟向好，亦罕見有公共企業願意與市民分享可觀利潤，主動減價，更不用說在經濟尚未復元之下，不難用財

會技巧找到加價託詞，想讓他們主動不加價看來不很實際。按理來說，致力提升市民收入，是應對加風的根本對策，前提是企業願意將所賺取的利潤合理地與市民分享。疫情後，社會頂層收入增速加劇，資本及富有階層對科技掌控力和變現能力不斷增加，最富有的 10% 人口擁有社會財富佔比持續升高，因此在新經濟形勢下，政府應積極研究改革稅制，從最賺錢的企業和階層加徵稅款，充盈庫房以扶助基層，以保證資本主義在本港運行順暢。

的士車隊發牌 15 團體爭 5 席

有車行投資億元添千車 提供豪華及復康服務



特區政府擬發出不多於 5 個車隊牌照，力圖扭轉的士業長期積弊困局。申請期已於 5 月 31 日結束，運輸署共收到 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、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亦有份參與，他昨日接受本報訪問時透露，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，前期投資至少一億元，他指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」，相信能為乘客提供優質服務。

專題組



■Andy(左三)及誠哥(左四)對車隊制表示歡迎。

車隊牌照競爭激烈，皆因申請門檻高，吳坤成最終決定與其他公司合作組隊申請。作為行內老行尊的他指出，「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。」

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，市場上符合要求之的士僅一千架，故必須添置大量新車，並會引入至少各佔車隊數量一成的豪華車及復康車，以車隊規模 300 至 1,000 架計，起步至少各有 30 輛豪華車及復康車投入服務。「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，錢都係要靠貸款。」

機場及口岸擬設車隊接載專區

吳坤成指出，「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，相信越來越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站的士排隊，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。

此外，輪椅人士「call 車」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。」吳坤成指車隊制度下，車輛及司機質素均有保證，而車內監控設備及主流電子支付方式亦一應俱全。

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，「多一個（車隊）平台，可能就多一群客戶，如果無單就看其他網約平台。」另一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」，「希望政府規管八五折的士，先可以有公平競爭。」

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。

車隊規模	
混合或市區的士車隊	300 至 1,000 輛的士。
新界的士車隊	100 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、部分地鐵站、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。



■ 申請的士車隊團體冀為乘客提供更優質服務。

學者倡網約車合法化納入監管

香港的士司機屬自僱人士，無需向老闆交代，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，以致部分無良司機有恃無恐。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。

莊太量昨向本報表示，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。

對於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，又認為網約車對的士司機生計的影響有限，「最大影響只是本身是的士車主的司機，涉及牌價的問題。」