

打折的「白牌車」暗戰 吃裏扒外撬Uber客

共享順風車攤分費用 戰吃裏扒外撬Uber客



▲為搶客奇謀盡出，召喚的士程式出動美女宣傳
資料圖片

「打折的」搶客招數

- 1.坐順風車 猶如現代「泥鯭」，在不同地點接載互不相識乘客同坐的士，讓乘客平分車資。若乘客召不了車，與該App有密切關係的司機，會代客向其他App召車，令乘客以為其App召車快捷，日後繼續使用。
- 2.代客召車 部分司機組成聯盟，一同搶接召車App乘客，再聯絡就近司機接載。
- 3.結盟搶客 深夜載客往新界偏遠地區後，為免空車返回市區，以低至六折車資優待「回頭客」。
- 4.六折優惠



▲「X車」召喚的士程式註明可集合多名乘客，同坐「廉價順風車」
手機截圖

業界怒吼 政府打擊不力

的哥心聲

「白牌車」和「打折的」惡鬥，按錶收費之守法的士司機慘成受害者，有司機大嘆長途客人大減，導致每月收入跌至不夠兩萬元。的士業界怒稱，當局打擊網約私家車不力，歸咎違法載客問題間接由政府造成。

按錶收費的64歲市區的士司機梁先生表示，近年Uber私家車和「八五折」的士盛行，不少欲前往較遠地點的客人，均懂得按手機App召車，令守法司機接載長途客機會大減，只好短程載客賺取收入。

「都係專業 真係唔值二萬？」

梁透露，現時日更每天車租470元，石油氣費用約130元，成本共約600元，若開車10小時，平均盈利約750元，假設一個月開工26日，只得19500元，「的士司機都係專業，真係二萬（元）都唔值？」對於會否考慮改以八五折攬客，梁稱一手開車、一手按手機太危險，「唔想累人累己！」

「反對白牌車大聯盟」上月中發動的士慢駛遊行，其發言人黃羽庭怒稱，網約私家車平台屬非法，但政府態度模糊，導致「白牌車」橫行，「好似小商戶捱貴租賣魚蛋，但門口小販又賣魚蛋，執法人員袖手旁觀，小商戶為生存，只好推車仔出街賣！」至於「打折的」，他說同樣因為政府當初受理不理而造成。

對於該聯盟稱「白牌車」肆虐令的士司機減少兩成生意，黃解釋，Uber在繁忙時間的收費雖高於的士，但非繁忙時間卻較便宜，搶去不少生意，強調政府應回應訴求，致力打擊網約私家車。至於「打折的」，他說也令守法司機生意受損，但殺傷力不及Uber。



▲的士業界過往多番示威，抗議「白牌車」搶客

以Uber為首的「網約車」載客服務盛行，搶走不少的士生意，部分的士司機大反擊，紛紛提供折扣擁客，導致違法競爭日趨白熱化。兩方司機近期更各出「奇謀」搶客，有「白牌車」司機吃裏扒外，暗撬Uber平台客人自肥；「打折的」則提供「順風車」服務，讓乘客「共享」廉價車資。兩陣營惡鬥日趨激烈！



獨家報道

大公報記者 興波 李殷 王祺

記者放蛇實錄



▲記者喬裝乘客，與陌生男子同乘順風車，平分一半車資
大公報記者王祺攝



▲有召喚的士程式以「85」為賣點，聘請美少女派發單張宣傳
資料圖片

Uber網約平台旗下約共連繫2000名私家車司機，「折扣黨」的士則估計約有4000輛；有見前者撬走不少客人，後者新招迎戰，推出違法「順風車」服務。

「的哥」乘客定順風車路線

「一齊坐順風車，比小巴更便宜，比巴士地鐵更快捷！」以現代「泥鯭」作招徠的「X車」手機程式（App），設定了多條「官方提供」跨區路線，也有乘客自設行程，供其他人「共乘」一車。大公報記者喬裝乘客預約召車，其後程式顯示，有人要求一起乘坐。

記者按時抵達銅鑼灣候車地點後，一輛的士準時駛至接載，再在附近接載另一男乘客，之後前往油麻地。行駛期間，司機稱順風車主要接載上班客和夜歸客，「夾錢坐的士，多了年輕乘客，但順風車客源未夠多，主要靠「公司價」（八五折）App賺錢！」抵達後，司機按錶收取104元，記者和「共享」一車的乘客平分車資，各付52元。

「打折的」另一搶客奇招是代客召車。有司機透露，由於召車平台日增，若程式未能讓乘客迅速召車，將迅速被市場淘汰，與程式公司有密切關係的司機為維持客源，會同時安裝其他公司乘客版App，一旦發現旗下App的乘客召不到車，會代向其他App找車，「客人上了車，以為我們App叫車快！」他笑說，這手法雖不能獲利，卻能「養客」，有長遠利益。

跳過Uber招客 省25%佣金

該司機續稱，部分「打折的」會組成聯盟，搶接某些召車程式的乘客，再讓給就近「盟友」接載；部分「八五折」司機深夜載客往偏遠位置後，為免空車返回市區，更以低至六折優待「回頭客」。

另一方面，部分「白牌車」司機除以豪華轎車和良好服務態度搶客，更以欺騙Uber手法牟利。有司機稱，不少同行經常聚集機場，但因車多客少，程式要求輪候載客，部分人會施展「飛針」秘技，即利用虛假衛星定位程式，預早將車輛位置設定在機場，以減省等候時間，並騰空接載非Uber客人。

此外，由於Uber收取車資25%佣金，司機阿賢說，為減省開支，行家紛紛出賣公司，例如提供聯絡電話給經常召車的客人，以優惠價拉攏對方直接致電召車；部分司機也組成聯盟在機場「撻毛」，即在接機大堂招攬遊客乘車。

「賺多啲」超速「釘牌」手停口停

兩方司機惡鬥搶客，但各人有苦自己知。51歲夜更「打折的」司機阿龍訴苦，每月開工26日，收入達四萬元，但因求財心切，多番超速，下月將要「釘牌」三個月。60歲電能「白牌車」司機Paul則慨嘆，雖用盡方法搶客，但扣除佣金、租車、充電等開支，每月收入只有約二萬元，僅能養家。

警方數字顯示，去年有49人涉及私家車非法載客取酬被捕，大數比前年的14人高出兩倍半；另去年有八人涉及的士兜攬乘客被捕，比前年僅得五人增加六成。兩組基數雖低，但同趨上升，數據似與違法競爭日趨白熱化掛鈎。警方強調，會繼續採取針對性執法行動進行有關違例打擊。

違法載客 保險無得賠

話你知

「白牌車」和「打折的」均屬違法載客，且乘客不獲保險保障。法例規定，以出租或取酬方式駕駛輕型貨車，或未領有出租汽車許可證的私家車，無論招攬、企圖招攬或已載客均屬違法，若首次被定罪，可處罰款5000元和監禁三個月，其後被定罪可處罰款一萬元和監禁六個月。

至於涉案「白牌車」牌照，如首次定罪可被吊銷三個月，其後被定罪可被吊銷六個月。2015年至今，被暫時吊銷牌照及扣押車輛共36輛。

「打折的」方面，法例訂明禁止「兜客」，如的士司機或其代表，無合理解釋下以任何方式吸引或致力吸引他人乘坐，即屬違法，最高可被罰款一萬元及監禁六個月。換言之，司機主動提供車費折扣作招徠屬違法。

另外，法例雖無禁止乘客議價，但若拒絕按錶繳付車資，也屬違法，違例者最高可被罰款3000元及監禁六個月。

保險公司則普遍規定，合法載客車輛的乘客受傷或死亡，本人或家屬才獲賠償，因此無論是沒購買營業車第三者保險的「白牌車」，或有購買的「打折的」，均無保障。



▲Uber網約平台旗下連繫2000名私家車司機，每單生意收取車資25%佣金

「白牌車」搶客招數

- 1.吃裏扒外 提供聯絡電話給通過Uber召車的客人，以優惠價拉攏對方直接致電召車，以減少佣金開支和增加收入。
- 2.機場「飛針」 為減少機場輪候乘客時間，蠱惑司機使用虛假衛星定位程式，預早將車輛位置設定在機場。
- 3.機場「撻毛」 部分司機組成聯盟，在機場接機大堂招攬遊客乘車。



▲不少「打折的」司機放置多部手機於車頭，以多種召車程式低價搶客
大公報記者王祺攝

能養家 大報記者興波攝



▶「白牌車」司機「吧」嘆用盡方法搶客，收入僅能養家

「無限量發牌」救亡靠司機？

專家的話

警方致力打擊違法營運車輛，成效似欠理想，有議員認為拘捕司機無濟於事，應加強打擊網約私家車平台；有學者則建議當局無限量發出的士牌照，讓司機輕鬆購車「做自己生意」，相信可改善其收入和服務態度，屆時「白牌車」和「打折的」自然逐漸被市場淘汰。

拆帳增加「服務態度自然變好」

香港中文大學經濟學系副教授兼交通諮詢委員會成員莊大量指出，政府限制的士牌照數目，導致牌價被炒高，牌照漸被財力雄厚的車行壟斷，普通司機不較難購車自營改善收入，更面對車租日增的苦況，故須打破壟斷。

莊建議，政府可無限量發牌，讓司機輕鬆買車「做自己生意」，甚至動用公帑，購入大批的士當大車主，讓司機以折帳方式增加收入，「人工多了，服務態度自然變好」，相信現時以待客態度取勝的「白牌車」司機，屆時優勢大減，多數的士司機也不用依靠打折扣牟利。

陳恒鏞：加強打擊「網約」

立法會交通諮詢委員會委員陳恒鏞表示，警方應主力打擊網約平台，並增加放蛇打擊「打折的」。不過，他不認同增發的士牌照，認為只會令業界生存空間減少，建議政府推動行業整體服務提升和改善司機質素。

Uber發言人回應，會致力與政府、業界及社會，就規管共享汽車進行溝通，以創新科技有效善用現有資源，為市民帶來安全可靠對點對點交通服務，締造多贏局面。



▲警方過往曾打擊懷疑以Uber程式載客的「白牌車」，並扣留車輛調查
資料圖片