

# 習近平：推進「帶路」高質量發展 實現高標準可持續惠民生

A6

# 文匯報

WEN WEI PO  
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物  
獲特許可在全國各地發行

2021年11月 4 897001 360013  
20 星期六 辛丑年十月十六 十八小  
大致多雲 間有陽光  
氣溫22-26℃ 濕度60-80%  
港字第26170 今日出紙2疊7大張 港售10元

文匯報 | 香港仔

爆料專線

(852)60668769

60668769@  
wenweipo.com

●疫境下的士生意慘淡，市區一個停車場長期停泊六十架不開工的士。香港文匯報記者 攝

## 記者搭車揭抽佣近兩成 的哥陷兩難嘆「冇得揀」

# 網約車搞亂的士業 平台請客司機付錢



改善交通系列  
之的士逆境

自從網約汽車平台早前將業務版圖延伸至的士業後，平台豪擲巨資展開宣傳攻勢之餘，還利用「銀彈政策」利誘的士司機加盟。據悉，新加入平台的司機，首宗「柯打」可額外獲1,000元獎賞，其後可根據積分、單數累積活動等領取着數。平台還向乘客提供折扣優惠搶市場。

### 系統笨拙致等車45分鐘

香港文匯報記者早前試搭兩程，第一程是一個周末的非繁忙時段由沙田市中心透過平台的應用程式網約的士前往馬鞍山，平台尚未配對到合適的的士，68.85元車費已透過應用程式過數，記者想「縮沙」也難。緊接着，手機螢幕顯示預計7分鐘後有的士到來載客，惟等了又等，系統一再順延的士到步時間，7分鐘、13分鐘、30分鐘，最後足足等45分鐘才有的士到來，若透過普通的士台，一般只需5至15分鐘就有車到。

記者上車後向司機阿利埋怨等候時間太長，對方也大表無奈，「該系統很笨拙，不理會司機是否順路，有無客車緊，總之隨機自動派單給附近司機。系統派你這張單給我時，上一名乘客還未下車，而且一點都不順路，是相反方向。」司機能否拒絕這些訂單呢？阿利說：「理論上可以，但拒單會影響評分，下次接靚單就難。」

打開話匣子後，阿利大吐苦水，「加入平台因為食佢收入穩定，起碼有客源，好過在路上兜客。」他為了吸客還加入多個平台，故軟盤上放滿手機，他苦笑說：「多一種工具就多一個搵錢途徑。」最後記者下車時，咪錶（計價器）定格為83.5元，比記者透過系統繳付的68.85元車費，涉未按錶收費打了八二折。

### 司機倒戈實際被「搵笨」

其後，記者再透過該平台試搭第二程，與之前的路線相近，落單不久，的士未見影已被應用程式扣取全車費，今次乾等情況改善，15分鐘就有的士來接載。記者向司機阿堅八卦他們的收入，他坦言在平台接客如「對賭」，「如果繁忙時段，的士難求，乘客要畀附加費才叫到車，到時平台車費就高過咪錶，我曾經試過比咪錶多收近百元；不過非繁忙時段，乘客量少，透過平台接客每程車費低過咪錶，即係蝕畀平台，益咗乘客。」

「益畀」乘客的錢其實也在的士司機口袋裏，以該程車為例，咪錶最後定價93元，但平台俾他人之慨只向記者收取87.78元，再扣除平台服務費，阿堅最終實收73元，「抽佣」比例高達16.8%，阿堅搖搖頭說：「如果我按錶收費，可以多賺20蚊。」這個「抽佣」比例如何釐訂？阿堅苦笑說：「佢嘅規則我都搞唔清楚，總之佢一定會賺差價！」

網約汽車平台與的士司機本應站在同一陣線，但在平台利誘下，部分的士司機倒戈投靠旗下，表面上是利之所在，但實際上是被「搵笨」，因為平台向乘客提供的優惠，正是剝削司機所獲的，「如果司機企硬按錶收費，平台就要自己出錢做優惠打市場，但現在這筆錢都慳返，係咪搵司機笨？」汽車交通運輸業總工會的士司機分會理事（宣教）黃自權向記者強調，未按錶收費是違法，呼籲司機團結向平台說不，齊心拯救的士業。



●的士車胎早已洩氣。香港文匯報記者 攝



新冠疫情下，香港不少的士司機生意拍烏蠅，甚至賺不夠交屋租，被迫關的士，敲響行業瀕臨末路的警號，造成今日的殘局有遠因，也有近因，其中最「致命」可能是網約汽車應用程式，最近更有跨國網約平台不惜斥巨資搶市場，大手筆招攬的士司機「倒戈」加盟，更向乘客提供優惠。香港文匯報記者連日放蛇發現，非繁忙時段的折扣高達八二折，涉嫌違反按錶收費規定，而平台「請客」，就要「的哥」付鈔，因為這些優惠都是從「的哥」口袋裏掏，而平台對每宗交易甚至抽佣最多近17%。雖看破平台的套路，不少「的哥」慨嘆：「一係被剝削，一係無飯開，你叫我點揀？」

工會批評，這些財團以本傷人企圖獨霸的士業，促請特區政府對行業發展有全盤計劃。

●香港文匯報記者 廣濟、文森



掃碼看片

## 油價升保費漲 蠶食行業利潤

的士行業易受外圍環境影響，的士車行車主協會永遠會長吳坤成接受香港文匯報訪問時表示，兩年前的修例風波以及持續至今的新冠肺炎疫情均令的士業備受打擊，元氣大傷之際，攀升逾六成六的石油氣價和翻倍的保險費是另一把利刃捅向的士業，令行業雪上加霜。

### 研改電動車盼有補貼

除了修例風波及新冠疫情，油價是的士業復甦路上的另一「攔路虎」。根據機電工程署數據，過去一年12個專用氣站的石油氣上限價格持續上升，去年10月每公升平均價格為2.86元，本月已升至4.75元，升幅達66%。吳坤成表示，氣價成本倍增，蠶食的士業的利潤，「以

往行車每公里氣價成本為4毫，現在已近8毫，如果行200公里，以往成本80元，現在就要近160元。」

他透露，最惡劣時有超過一千架的士「停擺」，目前也有三成的士停泊在停車場曬太陽，故業界有意改用電動車，但目前充電站不足，建議特區政府應增加充電網，更希望充電費能有補貼，以減少業界的營運成本。

業界面對的另一嚴重問題是保險費用急升，主要為的士提供保險的泰加保險以虧損為由不再承接新造保單，使部分的士瀕臨無公司承保的窘境，「以往保費為兩萬餘元，現在已升至4萬多5萬元，成本又大幅增加，最大問題是現時要投保也有困難。」他指希望保監局及特區政府有關部門介入，以免影響的士服務。

### 過去一年專用氣站石油氣平均上限價格



註：以全港12個專用氣站的氣價計算平均價格 資料來源：機電工程署 整理：香港文匯報記者 文森



●記者網約乘坐的士，抵達目的地時咪錶顯示超過90元，但平台收取87.78元，司機則只袋73元。

拆局



吳坤成



熊永達

## 業界倡統一標準 免Uber一家獨大

的士業由全盛時期入行爭崩頹，到現今走向衰落，部分害群之馬損害全行服務口碑是最大元兇，故具投訴功能的網約的士平台成為行業挽回市民信心的靈丹良藥。不過，在業界找到突围出路之際，跨國網約平台Uber吞併原來的競爭對手HKTaxi，一夜間Uber佔據網約的士市場大半壁江山。業界憂慮，大財團透過吞併對手壟斷市場，「整死」其他網約App，司機日後或被迫加盟Uber求存，變相成為平台的廉價勞工，更難吸引新血加入，的士業最終或被「陰乾」而死。

### 質疑Uber收費不守法

根據HKTaxi官網，該平台旗下有約3萬名的士司機，佔本地活躍司機人數七至八成，乘客下載量超過百萬人次，被Uber全面收購後，Uber的

士業迅速擴張，但的士車行車主協會永遠會長吳坤成憂慮，Uber透過吞併對手壟斷市場。他批評特區政府隻眼開隻眼閉，對守法的的士司機不公平，「的士業界要遵守規例，一定要按錶收費，但Uber就『不守法』，根本是不公平的競爭，政府作為監管部門卻坐視不理。」

事實上，收購對手在其他地區Uber也時有出現，去年Uber就收購英國電召車營運商Auto-cab，引起英國競爭及市場管理局（CMA）主動介入調查，以確保市場不被壟斷。

吳坤成指出，的士業界從不抗拒以科技提升行業服務，也贊同網約App能拯救的士業，故部分業界亦積極研究推出App，既方便乘客叫車，也方便乘客透過平台投訴及真評服務欠佳的司機，但總行內官商之馬，但前提是各平台必須在同一標準下運作。

他建議特區政府訂立車隊管理化制度，讓業界與Uber的士有統一收費標準，「例如司機要有良民證、過往駕駛記錄，又要有開工守則，規定不能不接揀order（預約訂單），若有違規就要停牌，並有投訴制度等，大家都要遵守，在同一規則下競爭，不能夠讓Uber獨大，的士業才有發展。」

### 港網約車已現亂局

交通運輸研究學者、香港的士業議會主席熊永達也認為，香港網約汽車業已出現亂局，除了未按錶收費，坊間更出現不少「白牌車」非法「載客取酬」，特區政府不能無所作為，須加強執法。「白牌車背後有操作平台，但政府未見有大力打擊，對守法及要交昂貴牌照費的士業界唔公平。」

鐵路勢頭難擋 留白處求生存

除了「白牌車」、折扣網約平台的競爭，特區政府近年着重發展鐵路運輸系統，對路面交通工具帶來巨大衝擊。對此，交通運輸研究學者、香港的士業議會主席熊永達直言，政府發展鐵路是必然情況，鐵路的發展也無可避免地影響的士等路面交通工具，但目前鐵路無法覆蓋全港所有區域，仍有不少地方需要其他交通工具接駁，的士在這些港鐵的「留白處」有其生存空間。

熊永達認為，的士業雖然面對鐵路和巴士及小巴等競爭，但其優勢是提供點對點服務，現時面對的是乘客不夠多的問題，「但可能是短暫，因為現時是疫情非常時期，市民晚上減少夜生活，夜更的士生意自然減少了，但假日想搭的士去郊遊也未必搵到車，早上繁忙時間亦難截的士，所以仍有需求，疫情完結後乘客量上升，的士生意將有所改善。」

他直言，關鍵是的士收費較貴，服務質素要與收費成正比，「起碼要讓乘客覺得畀得值，講到尾都係服務質素。」