

網約車平台抽佣食水深

司機抱怨任人魚肉 促一併監管收費增透明度



港的士業迎來網約世代，方便乘客的背後，作為這條經濟鏈的司機的車資收入被平台瓜分，卻沒太多議價能力討價還價。

香港文匯報記者近日訪問網約平台的的士司機和白牌車司機，他們異口同聲表示已成功搶佔市場的網約車平台已逐步加收佣金或手續費，收取每張單一至三成交易額，但分成比例的計法往往無從稽查。有司機說：「一時抽一成，一時抽三成，唔知平台根據什麼因素釐定，但我哋無話語權，只能任人魚肉。」司機嘆網約車平台食水深，分成欠透明度，沒有交代收佣的釐定標準。業界促請特區政府在規管網約車時，一併監管網約平台的收費透明度。

◆香港文匯報記者 廣濟

網約平台方便市民預約的士服務，而且有完善投訴機制，司機行為受約束，服務質素也有保障，不少市民也轉投網約平台的懷抱。對於的士司機而言，這是大勢所趨，也是為勢所逼，的士接街客的話，扣除車租、油費及雜費後，車資全入司機口袋裏；若透過平台接單，司機收入會被瓜分。

指有平台抽佣達三成

然而，擺在司機眼前的只有接與不接生意的問題，若不接就可能一直「等運到」，故不少的士司機也在街客不足時，承接網約乘客。曾試用多個網約車平台的的士司機黃先生日前對香港文匯報記者表示，街上兜客必然是司機的首選，「按錶收費，客界幾多，我哋收幾多，清清楚楚，唔求着數，都唔會蝕底。」但問題在於，如今的大環境下，不少乘客已轉用手機App Call車，黃先生說：「你唔做，人哋做，生意少咗你肯唔肯？」

他透露，曾接載一名網約乘客由北角前往機場，咪錶車資超過300元，加上行李和隧道費隨時350元，「你知唔知我最後收幾多？只收250蚊咗！」他坦言網約平台食水深，個別訂單須上繳三成車資予平台，故他已轉會到新進軍香港的的士，「新平台打市場為吸引司機使用，已將佣金分成降到最低，司機才有肉食。」

不過，他指出這都是新平台短暫的市場策略，「Uber又好、高德又好，什麼平台一開始進入市場，兩頭益：畀乘客折扣，又畀司機優惠，等大家對佢產生黏性，優惠就愈來愈少，最終都係被抽水。我覺得新平台抽佣抽得多係遲早嘅事，我哋只有面對現實。」

開發平台需要投資，亦需要回本及盈利，作為的士司機的黃先生明白羊毛出自羊身上的道理，但問題核心是平台收費透明度，他表示平台沒有交代計算分成及包車價格的準則，司機乘客只能選擇接受與不接受。

車主籲規管白牌車

身為的士車主的司機王先生從未使用網約車平台，但他不反對合法網約車，「呢個世界，科技更係會令大家都方便，係一定要用嘅，但我年紀大用唔慣，又唔鍾意擺咁多手機嘅車前，但其他司機用，我絕對唔反對。網約的士又好，白牌車又好，我覺得都要規管，令我哋行業生態更健康。」

王先生坦言，今天香港的士行業已經爛到不能再爛，急需改革，「部分司機唔爭氣搞壞行業名聲，一定要改變呢個風氣，你自己做唔好，唔怪得人哋去坐白牌車。」

剛剛加入滴滴平台的的士司機關小姐認為，網約平台除了方便乘客，也有規管司機行為的功能。她舉例說，颱風吹襲下，乘客Call台電召的士要另加100元是情有可原，「但在蘭桂坊、纜車站截車，一開口就三四百（元）係常態，咁樣係係香港係咩呢？」她認為，不論引入車隊或平台，車廂安裝閉路電視、錄音、電子支付都有必要，「咁樣就可以有效規管行業內嘅害群之馬，呢啲人其實唔係少數。」



不少市民轉投網約車平台的懷抱，但的士司機抱怨收入被瓜分得太多。香港文匯報記者郭木又攝

白牌車司機嘆收入少的哥逾一成

香港文匯報訊（記者 劉明）曾任職的士司機多年的曾先生形容，自己也是「黑的」的受害者。由於個別害群之馬做壞個市，包括拒載、兜客、不禮貌，甚至多收數倍車資，令的士司機的公眾形象插水，曾先生也曾被乘客單打、調侃，「每個司機做法唔同，你唔知邊啲係（壞司機），但成個行業俾佢哋影響晒。」因為差與為伍，一年前轉任網約白牌車司機。雖然無須交的士租金，但新添私家車，以及要繳交網約平台佣金，他坦言：「平台食水深，收入比任職的士司機少逾一成。」

曾先生對部分的士司機的行為不敢恭維。他曾接載一名過海的乘客，在的士站等候半小時，「任由他怎樣截，的士司機就係唔肯

過海，用的士Call台都無司機接載，明明法例要求的士不能拒載、揀客，但這些「黑的」一直存在。」他也曾目擊一名輪椅客想乘搭車身較高的混能的士卻屢遭司機拒絕，「其實（司機）都不用扶他（輪椅客）上車，他有人陪同，只需幫他放好輪椅便搞定。」

指溫水煮蛙抽佣加至30%

他直言，網約白牌車的公眾形象比的士好，一年前改任網約白牌車司機，選購一輛日產私家車，每日供款約300元，「平過租的士，供完係自己嘅資產。」他表示，白牌車收費略較的士高，而且司機不用受氣，但轉換角色後發現網約平台食水深，「加盟初期，抽25%至27%佣，之後溫水煮蛙加到

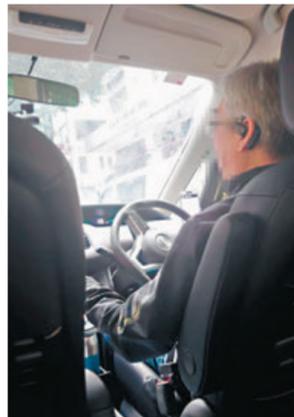
27%至30%，即你每搵1,000蚊都扣咗300蚊，整體收入竟然比開的士少。」

他每日做12小時，平均接到30張訂單，扣除平台收費後約有2,000元收入，再扣除300元供車費用，500元燃油開支，實收約1,200元。「的士我當你揸特更車租要700蚊，大約加200蚊石油氣錢，揸14個鐘搵2,300至2,400蚊，好景時有2,500到2,600蚊，就當你搵2,300蚊，扣咗租車同石油氣900蚊，都有1,400蚊執。」

之前有的士司機自發「放蛇」，但曾先生直言不怕，因乘客以信用卡過數予網約車平台，沒有當面的現金交易，警方舉證困難，他直言：「就算政府打擊白牌車，但問題係乘客返唔到轉頭，唔會因此改搭的士。」



的士司機黃先生擔心平台抽水力度更大。香港文匯報記者廣濟攝



白牌車司機曾先生指收入不及的士司機。香港文匯報記者劉明攝

蘭桂坊到灣仔割客450元



大公文匯全媒体報道，在蘭桂坊狂歡到子夜時分，沒有了巴士、地鐵，的士成為首選交通工具。從蘭桂坊到灣仔約4公里，一般只需10分鐘，竟要盛惠450元！詳情請掃描二維碼。

各地對網約私家車規管摘錄

中國內地

- ◆平台須申領網絡預約汽車經營許可證
- ◆車輛須為7人座及以下，須安裝行車紀錄裝置、緊急警報裝置
- ◆須為乘客購買承運人責任險等保險
- ◆司機須具3年以上駕駛經驗，無交通肇事、危險駕駛、吸毒、酒駕和暴力犯罪紀錄，最近連續3個記分周期內沒有記滿12分
- ◆須向乘客提供發票，不得排擠競爭對手或獨佔市場

中國台灣

- ◆司機須考取小客車等職業駕照，並要考取計程車執業登記證
- ◆不限制車輛款式，四門以上小客車皆可，車身不能是傳統的士的黃色
- ◆不得在街上攬客或於計程車站排隊上客
- ◆車齡限制各縣市不同：台北上限15年，桃園上限10年，新北市則不限車齡

新加坡

- ◆任何超過20輛車的網約車平台，都須註冊取得經營許可
- ◆司機須參加私人出租車司機職業執照課程和通過考核
- ◆司機須持有3/3A駕照（載貨不超過3公噸及乘客不超過7人的汽車）至少兩年
- ◆司機須通過審查和參加身體檢查
- ◆不得在街上攬客，並須提前向乘客說明一切收費如預約費、高峰時段附加費等

美國

- ◆各地立法監管，平台營運前須申請許可，並須購買責任保險
- ◆司機須年滿21歲，部分州份要求有3年以上駕齡
- ◆司機須通過刑事背景審查和駕駛紀錄核實，並有購買保險
- ◆車輛須營運前及每年完成全面安全檢查，並保留檢查紀錄供審查
- ◆華盛頓特區規定不得對殘障乘客叫車增加收費

整理：香港文匯報記者 劉明

學者：滿足乘客需求 白牌車宜合法化

專家之言

目前香港的網約車種分為的士與私家車，前者載客取酬合法，後者則是白牌車，載客取酬屬違法，日後特區政府將網約車規範化，會否一併將白牌車也合法化？成為目前最棘手的問題。有經濟學者認為，開放網約車順應時代潮流是大勢所趨，符合乘客的利益，但的士不僅是交通工具，也是投資工具，的士車牌價值有可能因為白牌車合法化，而令車主蒙受投資損失，建議特區政府先考慮香港目前1.8萬輛的士是否滿足市場需要，不夠才適度為白牌車發牌，但必須對汽車性能、司機資格有嚴格要求，保障乘客，發牌的部分收益要賠償受影響的的士車主。

香港浸會大學商學院財務及決策系副教授麥萃才向香港文匯報分析指，香港的士牌屬終身制，同時限定發牌數量，令車牌不僅作為一種經營資質，更是個人資產，持牌人可永久透過經營、租賃等方式產生收入，造成香港的士牌價一路走高。「這是歷史遺留問題，內地以及很多海外國家、地區，的士經營資格是有年限的，待經營權到期後，政府修改法例也比較容易。」

若在香港目前制度下，直接開放大量網約白牌車營運，無疑會傷害的士持牌人的利益。



同時，政府亦難以漠視市民和旅客對網約車日益漸長的需求。麥萃才舉例，香港作為國際都市，常有非英語國家的旅客訪港，本地的士司機大多只諳熟廣東話，在通訊不發達的年代乘客往往需要事先打印目的地資料，「現在有手機就方便多了，旅客可以在網約車程式直接輸入目的地，全程不用翻譯。」

思考妥協 補償持牌者

他認為，改革的士業的最高目標是雙贏，政府必須思考如何進行妥協和利益重新分配。「以我的看法，乘客相對的士持牌人是一個數

量更大的群體。」在兩者不能同時雙贏時，就要傾向顧及較大群體的利益。

至於如何規管網約車平台，他認為，政策的第一步是合法合規地容許平台存在，引入的士業的競爭者，第二步則是利益補償。「政府會否考慮將增長的一部分（發牌收益）回饋給現時的士牌持有人？」

經濟學者關焯照直言，的士業無法永遠靠牌照限制趕絕所有競爭者，業界應勇於接納競爭，提升自身服務質素，才能在科技時代立足。

◆香港文匯報記者 唐文

的士車牌不僅是經營資質，也是個人資產。香港文匯報記者郭木又攝