

網召租車 並非的士業治本之道

鄭宏泰
陸觀豪

早前消委會建議政府與時並進，除試行「優質的士」計劃外，亦面對現實，修例規管網上召喚個人出租車（網召租車），不啻將錯就錯，更節外生枝。物先腐而後蟲生，若非的士業陋習根深柢固，網召租車何來應運而生？溫故知新，昔年股票經紀弄虚作假，「街坊義會」異變成營商牟利等，皆鑽法律空隙，見利忘義。前車可鑑，整頓的士行業撥亂反正、恢復市場秩序始是治本之道。

的士業先天不足 後天失調

香港個人出租車服務可分為預約（轎車）及召喚（的士）兩大類，皆須申領營業執照。的士執照以車為本，可自由轉讓；轎車執照以公司為本，不能自由轉讓。的士業經營特徵是租更制，車主與司機無僱傭關係甚至互不相識，而且租賃雙方大多經車行作中介代理交易，由始至終可能從未謀面。

的士業先天不足後天失調，政府自1994年凍結數量，僧多粥少，牌價連年上漲，形成惡性循環。車主、司機、乘客各有訴求卻難以協調。車主著緊投資回報，司機爭取每更收入，乘客只求平安抵埗，三方對立矛盾頓生，奢談改進服務。司機為爭取收入，有拒載選客者、有繞路多取者、有欺詐過取者、有違規折扣搶客者，花招層出不窮，百病叢生。召車難、服務劣、態度差，司機乘客必然對立，招惹批評怨聲載道。

不過司機屬自僱個體戶，也有辛酸。車費受管制而調整滯後，加價後車租相應上調，每更辛勞所得，減除車租燃料費等開支，收入增加不多，實有苦自知，以身試法非不得已。車主亦有難處，投資回報端賴車租，牌價帳面增值，回報率降低，此消彼長自然期望提高車費，帶動車租上升彌補，卻談何容易。的士外表劃一，服務優劣無從分辨，乘客無選擇權，即使有相熟司機也不可能隨傳隨到，市場效率無從發揮。

在租更制營運模式下，實際經營者是車行（代理人），上承車主委託，下管司機換更交接。況且司機流動性高，全職兼職可隨意變身，而車主也可轉換代理人。所以服務鏈上游（即是車主、車行、司機）避免放帳，大多以現金交收，貨銀兩訖各無拖欠。上行下效，服務鏈下游（即是司機、乘客）亦以現金交收，避免墊支車租。近年電子收費盛行，乘客期望的士服務與時並進，不無道理。不過先天不足，上游若不改革，捨現金而取過帳，下游難獨善其身。後天失調，電子支付多番試辦也徒勞無功，營運商得不償失，也不可能長期補貼司機。

網召租車 優點也是缺點

天時地利人和各方配合，網召租車藉共享經濟應運而生。與預約轎車服務不同，實乃電召的士變種，不過載客者可能是私家車，司機也毋須的士執照。網召租車賣點是按次收費及網上預繳，填補市場空隙，且不沾的士陋習，廣受上班族歡迎，觸發政府推

出「優質的士」補漏。不過網召租車優點也是缺點，所謂共享經濟即是有餘額方共享，無餘額則獨享。換言之自用是私家車，載客是營業車；自用是自駕司機，載客是的士司機。身分用途可隨時轉換，更有無牌全職者，實際與的士無異。乘客及第三者安全如何保障？

香港法例要求的士支付專利牌費，又要車主購買車輛保險，不得假手於人。而營業車與私家車保險則是兩碼子事，從未見願意承保二合一者。當然營業車可自用，但自用車怎可無牌營業？哪有私家車主申領載客執照，自用、營業左右逢源？其實領牌預約轎車也可以網召營運，無抵觸現行法例，但收費高難有競爭力，始造就網召租車共享冒起，填補市場空隙。

網召與電召服務本是雷同，只是平台有別，但網召可預設及預繳車費，各方稱便。假若的士業與時俱進，率先推出網上召喚及電子繳費，網召租車共享怎成氣候？昔日1930年代上海租界引入固網電話，深具企業家精神的出租車行東主周祥生洞悉市場新商機，在市區遍設分站駐車，裝置電話聯繫，靈活調動車隊，幾乎隨召隨到，佔盡優勢。是先進科技應用實例。

的士業有很多「寡頭的士」，亦有車行營業，內部並非鐵板一塊，過去長時期的經營模式又易形成故步自封的問題，專利經營難以取代又是客觀現實，釜底抽薪始是上策。不過改革知易行難，不單考驗政治智慧，也考驗膽識毅力。消委會建議規管網召租車共享，引入競爭，無異將錯就錯，

難言不會重蹈公共小型巴士發牌覆轍，節外生枝。

規管要訣是掌握關鍵

昔年政府對症下藥整肅股票經紀是最佳實證。19世紀末股票買賣蓬勃卻欠制度，無交易場地，資訊不透明，經紀欠自律，爭執不絕，以至對簿公堂、輿論口誅筆伐。礙於經紀財雄勢大，也是總商會骨幹，政府謀而後動。《股票買賣合約條例草案》簡明直接，管制落盤。任何股票買賣合約、協議或憑證，必須登記雙方姓名、股數及交收安排等資料，始具法律效力，四兩撥千斤，更釜底抽薪。任何人蓄意提交虛假資訊即屬欺詐，一經定罪可懲處罰款及監禁。審議過程一波三折，且擾攘經年方成事。經紀仍心有不甘遠赴英倫告御狀，入稟廢法未果，始塵埃落定。事後經紀痛定思痛，自發組成協會（即交易所前身），摒除陋習，脫胎換骨（註）。

前車可鑑，規管要訣是掌握關鍵。昔日公共小型巴士營運欠秩序，影響交通要道。地下鐵路通車後政府乘機整頓，推行專線穿梭接駁，輔助專利巴士覆蓋不足，納入正軌。新猷更間接推動營運轉型，拆帳取代租更制，車主、司機、乘客三蒙其利。又賓館氾濫入侵民居，政府對症下藥，針對消防安全發牌規管，查禁民居兼營牟利，保障住客民生，也異曲同工。即使網約民宿（Airbnb）潮流吹起，亦不足為患。

溫故知新，網召租車共享有如賓館入侵民居，即使發牌規管保障乘客安全，查禁私家車兼營載客牟利才是正

道。共享經濟精神是同舟共濟，坊眾互助互通，照應不時之需，而非營商鑽空牟利，街坊傳統「銀（義）會」就是先驅。商人見獵心喜，染指經營牟利，乃變相地下錢莊，後患無窮，政府隨即立例查禁，還原「義會」真面目。近來金融科技是潮流，網上眾籌貸款是時尚，慎防共享背後，牟利「義會」借屍還魂。至於共享單車名為共享實為私利，引起爭議，又屬另一突顯例子。

脫胎換骨 始能追上時代步伐

將錯就錯，整頓網召租車共享並非對症下藥；寄望能「攞醒」的士業更是一廂情願。科技是否創新並不重要，活學活用因時制宜始重要。電召網召異曲同工，只是時代不同、科技進步。其實網召平台非「共享」經濟專利，同樣可應用於傳統個人出租車，包括的士。政府今始檢討的士供求，亡羊補牢為時未晚。前車可鑑，傳統的士商也應痛定思痛，汲取昔日股票經紀教訓，改革營運與時俱進，尤其租更制百病叢生。脫胎換骨，始能追上時代步伐。

註：詳情可參閱拙作，鄭宏泰、陸觀豪著《點石成金：打造香港金融中心的里程碑》，中華書局，2017年

作者鄭宏泰是香港中文大學香港亞太研究所助理所長，陸觀豪是退休銀行家、香港中文大學香港亞太研究所名譽研究員