

# 《的士意外的前因後果》

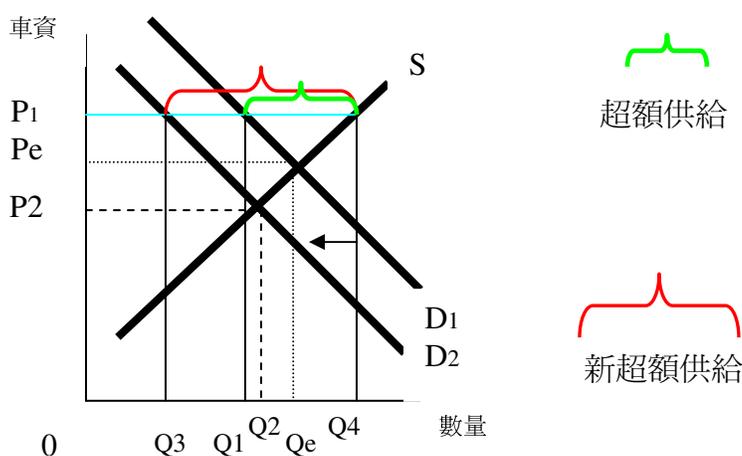
宣道中學 余凱媛  
蔡麗娜  
方尚珍

有報道指「影星黎姿胞弟黎嬰險命喪『極速的士』事件，喚起各界對營業車安全的關注，而有些人認為，由於的士「八折黨」橫行，他們為搶生意危險駕駛，令意外頻生(見附件一)。近年來，交通警察拘捕折扣的士的個案屢見不鮮。與此同時，這些非法行為仍然不能揭止，十分猖獗，而且這也影響同行的生計，擾亂社會秩序

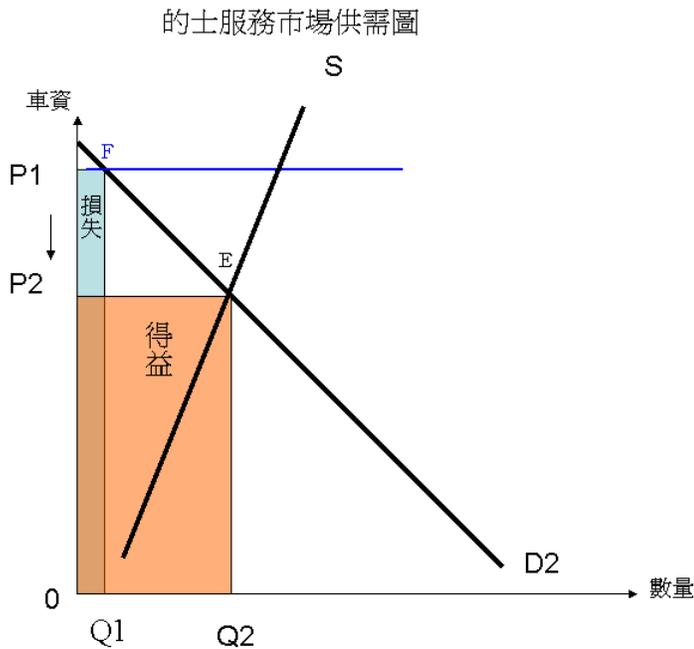
然而，究竟是什麼原故導致上述現象出現呢?我們會試從經濟中的價格理論以及薪酬安排的角色去探討折扣的士的問題。

下圖所示，在均衡的情況下，的士車資的價格位於 $P_e$ ，交易量為 $Q_e$ 。政府對的士服務施行價格管制( $P_1$ )，令交易量為 $Q_1$ 導致市場出現超額供給( $Q_1$ 至 $Q_4$ )。由於近年，沙士肆虐，內地經濟起飛等因素導致香港經濟低迷，令到市民收入減少，而的士服務屬於優等物品，所以市民對於的士服務的需求由 $D_1$ 左移至 $D_2$ ，超額供給由 $Q_1$ 至 $Q_4$ 擴大至 $Q_3$ 至 $Q_4$ 。因為均衡價格 $P_2$ 低於市場價格 $P_1$ ，所以有部份供應者非法調低價錢到 $P_1$ 至 $P_2$ 之間，以黑市的形式經營，例如當乘客的目的地是較長途，的士司機願意給予乘客折扣優惠。

的士服務市場供需圖



同時，當市民對的士服務的需求價格彈性為高彈性，假設供給者把價格設定在 $P_2$ ，交易量就是 $Q_2$ ，因為需求價格彈性為高彈性，所以價格由 $P_1$ 減至 $P_2$ 所帶來的損失小於交易量由 $Q_1$ 增至 $Q_2$ 所帶來的得益，總收入由 $P_1FQ_1$ 增至 $P_2EQ_2$ 。



其次，的士(包括普通的士和八折黨的士)，是以計件工資支薪，即以乘客每程車資為一單位(以市區的士為例：如首2公里收費港幣15元，而以後每0.2公里車程或每分鐘等候時間收費港幣1.4元)。因此，司機的收入和生意額(接載乘客的次數及距離)成正比例。由於司機為求爭取更多生意，因而出現了計件工資的缺點-----重量不重質。其提供給乘客的接載服務，質素未能受到保障。其中，由於乘客對八折黨的士的需求較大，折扣的士司機需要盡快接載下一位乘客，以賺取更多收入，故提供的服務可能出現參差的情況。如：行駛速度會更快，衝紅燈等。此外，司機也使用多個電話與集團聯絡，可能會分心，影響了道路安全。由此可見，因計件的支薪方式不但引致服務質素參差，更危害乘客及其他道路使用者的安全。

我們可以設想，假設的士司機的支薪方法是計時工資，工時維持在合理水平，而監察制度完善的話，如設立投訴機制，於車廂內裝置時速監測器等，在相比計件工資法，服務質素(駕駛時的安全性，司機的態度)有機會更能得到保證。雖然司機的工作積極性和生產力會下降，但，服務質素仍較計件工資法能得到保障。

總括而言，折扣黨出現，在激烈競爭中，基於外在客觀條件的限制和行內特有的經營方式，成為了同行的勝利者。有見及此，政府可考慮彈性里數收費措施。若里程較遠，有遠距離的折扣，而短程乘客不在八折黨的目標顧客之內，故此措施不適用短程乘客。這便可解決折扣的士，代用券的士的出現，也可令折扣的士的潛在利潤減少，增加了的士本身與其他集體交通工具的競爭力當以上提議的經營方式被公開使用且合法化後，可能會令現有非法的折扣黨集團瓦解，最後令社會達到雙贏的局面。

## 星島日報

A10 | 港聞

索償個案激增保險公司虧蝕營業車7.1加保費最高四成