

香港經濟教育協會

滿腹經論比賽

宣道中學 周淑仁 黃祖裕

探究的士八折黨出現的原因

近年的士折扣黨猖獗，就連近日機場管理局和運輸署都在機場聯合打擊提供折扣優惠的電召的士服務(附件一)折扣黨是怎樣出現的呢？就讓我們探討一下吧。

折扣黨是指的士司機在不遵守計程器收費的情況下，接載多名各不相識的乘客前往相若目的地，並且收取另一個指定價錢。乘客一般只需付比平常少的車資便可享受乘車服務，而司機則可藉此增加生意額。

近十年來，香港出現一些¹的士折扣黨。他們為了吸引長途乘客，就向他們提供一些折扣優惠，亦有些司機以另類手法，提供一些如餅券、文具券等其他優惠。究竟是什麼因素導致以上的折扣黨出現呢？

現嘗試就以下三個範疇探究折扣黨出現的可能原因：

第一是法例漏洞

第二是利潤誘因

第三是經濟狀況

◆ 法例漏洞

A. 根據現行法例，若司機主動向乘客議價，則屬犯法；但法例卻沒有規限乘客不得議價。這樣便出現了矛盾，與政府實施按標收費的政策不乎。(見附件 1) 根據香港法例第 374D 章第 47 條，「的士不遵守計程器標示的收費，屬違法行為。」**上述條例只規定司機的措施，並沒有規限乘客的行為，以致讓乘客有議價的空間。**

這樣使市民可以向的士司機提出減價的要求，而某些的士司機為了增加生意額，亦願意提供折扣的優惠，從而為折扣黨的出現建立穩固的根基。經過長達十年時間，折扣黨已經有了穩固的經營方式。經營者會在固定路段的小巴士站或鐵路站口等候，亦有自設非法的士站頭的情形，他們集合起來時便仿似一條專線。另外，有一些的士司機便主動向乘客派發咭片，以致有關折口的士服務的資訊變得越來越流通。乘客亦習慣要求司機給予折扣，使到提供折扣的的士聯合起來，有集團化的趨勢。所以比較之下，折扣黨較易吸引乘客，相反，守法的司機往往要排 3、4 小時才有客(附件三)，無形中成了受害者。

B. 另一面，縱使社會人士大多知道折扣黨的出現，但警方仍然無法有效地遏止。

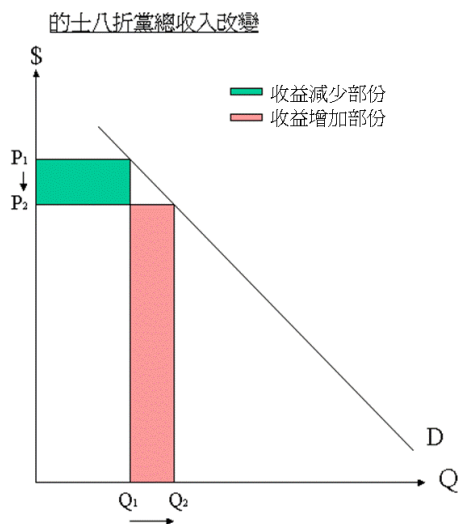
雖然他們有集團化的趨勢，但為數不多，若執法起來往往便消耗很多警力。加上，直接打擊八折黨的士甚為困難，因乘客與的士司機在互惠互利的情况下，難以得到有力檢舉的証供。

◆ 利潤誘因

A. 運輸服務對的士市場結構是屬壟斷性競爭，銷售者有很多，例如巴士，小巴，客貨車，地鐵等，這些均是的士的替代品，所以的士司機均要面對激烈的競爭。

其次，銷售者屬尋價者，提供的是異質的服務，在資訊不完全流通，個別銷售者可自行定價（這正顯示八折黨的士的情況）。除了價格競爭外，亦會進行一些非價格競爭，包括服務的改善，以及文具券及餅券的提供等均用作吸引乘客乘搭。

B. 的士服務有很多代替品，而代替品愈多，乘客對的士的需求彈性便愈高。相對於一般的士的車資收費，當八折黨的士減價時，根據需求定律，需求量會增加，當需求量增加的百分比大於價格下降的百分比時，那些八折黨的士司機的總收入便因此增加。如下圖所示。



若司機不按標收費，就會被罰款一萬元及入獄六個月。那麼為何他們有法不依，仍向乘客主動提供優惠呢？第一，因為警方執法不嚴，第二，縱然有被罰款及入獄的可能，但相對於其潛在的收入而然，代價仍是低的。長遠來說，當八折黨司機所賺取的收入可以彌補這個罰款，他們仍會冒險觸犯法例。

總的來說，基於以上的利潤誘因，折扣黨仍然會鋌而走險，提供各種價格或非價格的折扣優惠。

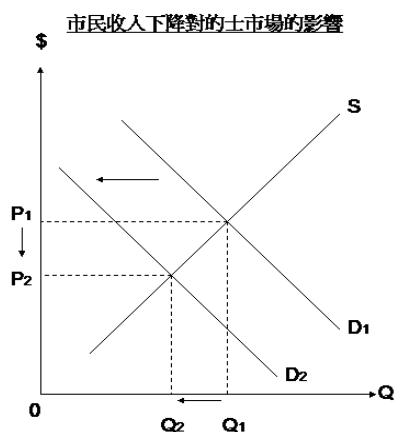
◆ 經濟狀況

為何經濟問題會助長八折黨出現呢？

經濟低迷的時候：

經濟環境惡劣，當的士服務屬於正常物品，市民收入減少，開源節流是必然的連鎖反應，市民對的士服務的需求便減少了。市民會減少出外活動，或轉用其他集體運輸，因而會減少的士的使用次數。這些舉措無疑令的士司機營業額下降。

如圖所示，當市民收入減少，做會對優等物品的需求減少，需求曲線由 D_1 左移至 D_2 ，收入由 P_1Q_1 減少至 P_2Q_2 。



1. 早於 97 年的金融風暴後，香港經濟低迷，正正引發了的士折扣黨的出現。同時，的士牌價由最高峰被炒到三百五十萬一個，暴跌差不多一半，司機月入二、三萬，跌至最低潮只有四、五千（[亞洲電視網上新聞] 2007-06-20 新聞焦點）。為了能繼續經營下去，「泥鯁的」便相繼出現，這就是折扣黨最初的原貌。

2. 在 03 年爆發「沙士」一疫，司機為生存，折扣黨因而四處可見。例如機場交通的司機主要來自不同「折扣黨」集團，由於機管局新措施增加他們的停泊成本，所以更以各種優惠來維持生計。

總的而言，金融風暴和沙士的出現促成了八折黨的出現。

總結

究竟政府對的士行業進行的價格管制是否仍然有效呢？現時八折黨猖獗，會否反映著價格管制已經失效了呢？

總的而言，在現今香港社會，的士折扣黨之所以出現，是由於法例本身的漏洞，給予一個空間予八折黨生存。其次，利潤的誘因，是吸引八折黨的士司機繼續營業的元素。再者，經濟環境無論好壞，八折黨仍是存在，不受影響。

折扣黨成本上升反撲

新聞背後 機場停泊新措施只會影響電召的士服務，在的士站輪候候客的業界代表相信，昨日凌晨堵塞機場交通的司機主要来自不同「折扣黨」集團，由於機管局新措施增加他們的停泊成本，才觸發激烈抗爭行動。的士、小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪指的士輪候區「大排長龍」、供過於求，建議全面禁止機場電召的士服務，徹底打擊「折扣黨」。

撤免費泊車 每小時收 16元

機場屬的士長途客的主要客源，由於長途的士收費高企，自1997年經濟滑落，的士「折扣黨」便長期盤踞機場，業界估計約有1000部「折扣黨」在機場活躍經營。一般的士由機場往港島的咪表收費約350元，但「折扣黨」收費可低至200元，便長途客紛紛電召的士，不少的士在站頭輪候數小時亦只能接載短途乘客。

汽車交通運輸業總工會的士司機分會副主席勞士正表示，折扣黨毋須花時間輪候，可接載更多客人，因此收費亦有空間調低。據他觀察，前晚參與行動的司機多屬「折扣黨」，他們原來在機場1號停車場享有首半小時免費泊車，然後到抵港大堂拉客上車，但前日實施新措施後，他們要改到3號停車場繳費停泊，每小時泊車成本16元，才引發大規模抗議事件。

但發起行動的市區的士司機聯會主席郭志標回應稱，參與行動的司機來自合法經營的電召的士業界，以及對政策表示不滿的同業，認為行動與「折扣黨」有關屬偏頗言論。他強調，發起抗議原因是基於旅客安全，擔心旅客前往新的士上落客區，需推着行李穿過馬路和機場酒店大堂等，造成不便和危險。他希望未來7天內可盡快與機管局開會，落實一個各方都滿意的上落客位置。 明報記者

明報 2007年7月16日 A02 要聞

的士客貨車接力抗議 堵路癱機場

機場交通週六(前日)進行新措施，禁止電召的士及客貨車使用最近客運大樓的1號及4號停車場，導致電召的士及客貨車不滿，前晚昨日凌晨是有300輛的士堵路抗議，令機場對外交通癱瘓7小時，是機場88年將以來最嚴重的交通癱瘓，運輸署官員「調查情況」。據電召的士司機表示4號停車場7日，是昨日事件暫停半日，但客貨車界又不滿只對的士寬容，呼籲在機場堵路，不致對交通造成大影響，運輸署官員會與業界再對日後的安排，的士及客貨車界都拒絕讓步，且未達成協議，會否有更激烈行動。

機場當局表示，禁止的士及客貨車駛入最近客運大樓1號及4號停車場，是為了改善機場交通，並提高旅客安全。當局表示，這項措施是為了減少機場大堂的擁擠情況，並提高旅客的舒適度。然而，的士及客貨車界對此表示強烈不滿，認為這項措施將嚴重影響他們的正常營運，並對旅客的安全構成威脅。

的士司機表示，他們在機場大堂外長時間候客，導致交通堵塞，嚴重影響了機場的正常運作。他們要求當局撤回這項措施，並重新考慮機場的停車安排。客貨車界也表示，他們在機場的業務將受到嚴重打擊，並呼籲當局採取更合理的措施。

機場當局表示，他們將與業界進行進一步的溝通和協商，尋求一個雙方都能接受的解決方案。他們表示，機場的安全和舒適是首要考慮的，但也會充分尊重業界的合法權益。

的士癱瘓交通達7小時

的士司機表示，他們在機場大堂外長時間候客，導致交通堵塞，嚴重影響了機場的正常運作。他們要求當局撤回這項措施，並重新考慮機場的停車安排。

客貨車又罷工不滿

客貨車界表示，他們在機場的業務將受到嚴重打擊，並呼籲當局採取更合理的措施。他們表示，機場當局應該考慮到業界的實際情況，並尋求一個雙方都能接受的解決方案。

乘客反應

雖然一而再再而三，但乘客對的士司機的抗議行動表示理解。他們表示，機場的交通擁擠情況已經到了令人無法忍受的地步，希望當局能儘快解決問題，恢復機場的正常運作。

一些乘客表示，他們在機場候車時經歷了極大的不便和痛苦。他們希望當局能採取更有效的措施，減少候車時間，提高機場的服務質量。

機場當局表示，他們將繼續與業界進行溝通，並根據乘客的意見進行調整。他們表示，機場的安全和舒適是首要考慮的，但也會充分尊重業界的合法權益。

新報 2007-07-16 A01 | 要聞 | 頭條