

致 立法會議員及各部門：

本的士團體因應政府部門未能就「非法載客取酬」的問題採取適當的監管措施，令有關非法行為不斷蔓延，影響的士業界的生存空間，特此致函，希望 議員能就部門的疏忽進行調查，並要求有關部門採取適當的措施。

的士業界面對違規車輛「非法載客取酬」問題由來已久，繼 07 年的「輕型貨車非法載客取酬」活躍於機場，近年有關非法行為已進展到利用盛行的手機應用程式(App)，透過網絡平台，以串連方式鼓吹非法載客的違法行為，非法行為涉及的範圍已有過之而無不及。雖然多次向政府有關部門投訴，惟有關部門並沒有採取任何有效的杜絕措施，遏止歪風蔓延，令非法載客的違法行為愈趨氾濫。

的士業界現時面對的困難：

一. 「Uber」豪華轎車服務衍生違規「白牌車」

- I. 招攬沒有合法「出租車牌照」的車輛經營客運服務；
- II. 藉現行法例的「灰色地帶」及漏洞，利用手機應用程式(App)作平台，提供違規載客客源；
- III. 聲稱因服務只限接載會員及不收現金，不屬違法，以誤導宣傳招攬私家車車主及司機加盟；
- IV. 採取現時的士的分段計價收費模式，卻不受現行法例監管，對現時守法的的士司機造成不公平及不合理的競爭，衝擊的士業界的生存空間。

二. 輕型貨車「非法載客取酬」

- I. 在“沒有妥善監管”及放任下，多年來輕型貨車數目大幅飆升，增幅驚人至 5 萬多部；
- II. 非法載客取酬，由數年前接載機場旅客及長途乘客，發展至今日透過手機應用程式(App)遍佈全港各區，肆無忌憚日夜從事非法載客生意；
- III. 現時新車種外型種類豪華、耗油量低，內外非法改裝及掩飾，都造就非法載客行為，誤導市民，令警方更難以執法；
- IV. 沒有監管、無保險、欠保障，政府應杜絕輕型貨車「非法載客取酬」的違規行為。

三. 手機應用程式 (App) 平台欠缺監管

- I. 由於現行沒有法例對利用手機程式(App)召喚車輛進行監管，順利成章藉法例的“灰色地帶”，從事非法生意；
- II. 政府應關注（以合謀，有串連相關人士）透過網絡提供客戶進行非法

載客取酬的違規行為；

- III. 召喚車輛的手機應用程式網絡服務公司均由實力雄厚的上市公司作後台，透過大灑金錢及優惠吸納車主及客戶，在不公平的競爭下，的士業界根本無力抗衡；
- IV. 加上以大財團為首的多間網絡公司，表面上引入新模式，以改善市場競爭為名，實為避過現行法例監管，用不良手法壟斷市場，吸納客戶及相關資料作資源，掠奪市場佔有率，以達其商業目的；罔顧法紀，甚致摧毀「的士」這個固有行業？

世界各大城市，包括歐洲、亞洲及國內均已因應 Uber 利用「手機應用程式作網絡平台」提供非法載客服務擾亂公共交通市場秩序進行修例及作出監管。但香港政府相關部門卻視若無睹，沒有採取任何遏止措施，變相鼓勵「非法載客取酬」的違法行為，饑食本港合法而被監管的客運行業生計，破壞多年本港建立的公共交通運輸市場秩序。

政府部門應從速採取杜絕措施，防止歪風繼續蔓延！建議措施包括：

- (1) 修例堵塞監管手機應用程式網絡平台的漏洞，防止非法載客取酬的違規行為持續；
- (2) 加強執法，打擊非法載客取酬的行為；
- (3) 加重罰則及考慮充公涉事車輛，透過嚴懲以起阻嚇作用。

** 「放寬」柴油的士車種限制，讓業界可選擇更換、更多較豪華、優質的車種，加強業界服務營運的能力，提升市場競爭力。

讓香港客運行業有一個合法公平的營運空間！

全港的士關注「非法載客取酬」大聯盟

2015年6月25日

聯絡人：吳坤成先生（電話 ██████████）

隨函附上理工大學《研究輕型車輛載客取酬研究》報告書以作參考。

全港的士關注「非法載客取酬」大聯盟 名單如下：

城市的士車主司機聯會
港九電召的士車主聯會
香港的士小巴商總會
香港的士電召中心
四海的士車主司機聯會
港九利萊無線電召車中心
新界的士電召中心
忠誠車行有限公司
的士車行車主協會
的士同業聯會
聯友的士同業聯會
的士權益(四海)電召中心
偉發的士車主聯會
榮泰車主及司機聯會
衛星的士電召服務中心
新界的士商業聯誼會
新界的士商會
北區的士商會
新興的士電召聯會
新星的士同業聯會
大嶼山的士聯會
香港的士司機總會
馬鞍山的士車主司機聯會
汽車交通運輸業總工會 的士司機分會
汽車交通運輸業總工會(新界的士事務)

車馬樂的士聯會
香港的士商會
九龍的士車主聯會
的士權益協會
數碼的士電召中心
環保的士車主聯會
豪華優質的士電召聯會
泰和車行有限公司
的士司機從業員總會
交通事業從業員協會
港九新界的士司機總會
新界(四海)合眾的士聯會
惠益港九及新界的士車主聯會
香港計程車會
新界電召的士聯會
香港無線電的士聯誼會
新界的士車主司機同業總會
西貢的士工商聯誼會
新界的士營運協會
的士前線司機總會
市區的士司機聯委會
營業車聯誼會
汽車交通運輸業總工會

(排名不分先後)

有關輕型車輛不受規管載客取酬的

研究報告

2015年5月

研究團隊：

熊永達

香港理工大學土木及環境工程系

唐慶恩

香港理工大學香港專上學院

綜智(中國)有限公司



報告摘要

本報告敘述對輕型車輛不受監管的載客取酬活動的研究結果，這些輕型貨車包括俗稱客貨車（貨 Van）和 Uber 車輛。在過去幾年，這些活動的加劇反映客運的需求未有得到滿足。受監管的交通工具包括地鐵，巴士、小巴和的士都未能吸納這些乘客。法庭相關檢控案件顯示，這些活動可能是違法的。而貨 Van 因沒有安裝乘客安全帶引致更嚴重傷亡事固近年增多，亦令這些不受監管的載客取酬活動更受關注。因此，了解這些不受監管載客的輕型車輛的作業狀況將可有效地協助政府制定策略，把這些未能滿足的乘客需求納入受監管的客運市場中。

為了解這些輕型車輛的運作，研究團隊採取了三種方法：1) 收集和整理通過網站、智能手機應用程式（APPS 包括 GoGoVan, EasyVan、全港易、Uber、流星語、Van 仔佬及 Call4Van）和服務廣告等型式發佈，有關貨 Van 和 Uber 的服務訊息；2) 進行一項登車研究調查，以乘客的角度收集相關資料，包括車輛的服務水平，服務收費以及車輛型號和結構等；3) 在主要有載貨活動的街道，進行路旁目測調查，以識別正常載貨活動進行時，貨 Van 的作業情況和車輛結構。

調查結果

登車研究調查（共 537 部車輛）發現貨 Van 的內部構造和外觀上，大部份均符合相關法例的要求，只有約 13% 調查中的貨 Van 後排座位的窗門是有遮蓋，從外面無法清楚看到車廂內部情況；另有約 1% 的貨 Van 沒有配置固定的分隔網。而路旁目測載貨貨 Van（共 380 部車輛）調查發現，約 42% 所觀察到的貨 Van 符合法例對後窗的要求，從車外可清楚看見車內的情況，其餘的約 58% 都有可能不符合相關法例的要求，從車外未必可清楚看見車內的情況。另外，約 15% 觀察到的貨 Van 並未有妥善安裝其固定分隔網。絕大部份（約 98%）的貨 Van 作業時需要除司機以外少於 2 名跟車人員，只有約 2% 需要 3 名跟車人員，而不需要任何跟車人員的情況佔約 12%。

至於貨 Van 非法載客取酬方面，大部分司機均沒有理會乘客攜帶貨物與否，只有約 6% 的調查樣本顯示司機得知調查員沒有攜帶貨物而拒絕接載。司機對於沒有攜帶貨物的新客戶比較小心觀察和提防，但如果是熟客的話，則基本上沒有理會他們攜帶貨物與否。而 UberVan 大部分的司機由調查的開始到結束都沒有理會乘客有否攜帶貨物。

Uber 手機程式所提供的 UberTaxi 程式與市場上其他的士程式差不多，運作上與普通的士一樣，而且在一般的情況下司機是按咪錶收費，符合相關法例的要求。但 UberTaxi 在某些時候分別提供車費減免、折扣及免費的優惠。UberBlack 雖然可以滿足市場對高檔次服務的需求，提供了預訂高階出租車的服務，無論是在車輛的選擇、或是司機的服務態度方面，都比香港市面上的士更舒適及更良好，也給予市民其他另類的選擇。但調查員在進行調查期間與司機溝通時發現，該等車輛可能未有領取出租汽車許可證，車上亦沒有出示出租汽車許可證。

這類車輛提供的智能手機召喚服務（APPS）的確滿足了一部份市場的需求，其較受歡迎的原因如下：

- 貨 Van 手機程式的收費普遍按區域定額收費，收費表簡單易明，乘客在召喚服務時已經清楚知道該旅程的固定收費，乘客不用擔心因為選擇的行車路徑或行車旅程時間有所改變而需要付出較高的車資；
- 貨 Van APPS 讓乘客可以預先在出行前利用智能手機召喚服務，亦由於 APPS 可以顯示到貨車的位置及抵達接載地點的預計時間，因此乘客比較容易掌握候車時間，減低等候時的焦慮；
- 現時智能手機已普遍設有全球定位系統的功能，APPS 能方便調配車輛，配合各個地區的需求，縮短乘客的等候時間；
- APPS 能透過手機發放即時的優惠訊息，吸引乘客；對其他受規管的公共交通服務構成強烈競爭；
- 使用 APPS 時，由於乘客需要預先輸入起點和終點，司機清楚知道召喚服務的詳細資料，拒載機會比在街上召喚的士為低。
- Uber 更會進一步處理客人的投訴，退款、甚至逞罰司機，乘客大為受落。

政策建議

輕型車輛包括俗稱客貨車和 Uber 車輛。在過去幾年的載客活動加劇反映客運的需求沒有得到滿足。單從打擊這些不受監管的載客取酬活動是治標方法，但治本的方法得要改善受規管的公共交通工具的服務水平，把這些未被滿足的需求納入在受監管的客運市場中，以滿足乘客的實際需求。有關當局和的士業界可考慮以下建議：

➤ **加強執法及規管**

首先、當局應展開研究，了解這些輕型車輛不受規管載客取酬的嚴重程度。運輸署到目前為止未有分開貨 Van 和其他輕型車輛的類別，令了解貨 Van 數目的增長有困難。有理由相信，由公司登記的貨 Van，尤其是物流公司的貨 Van 是用於正常載貨用途，但以個人登記的貨 Van，涉及載客取酬活動的可能性較高。因此，近年輕型貨車的新登記數字急速增長，有理由相信當中相當數量是個人登記的貨 Van；

二、運輸署應分開貨 Van 為一獨立的類別，亦應要求貨 Van 牌照申請者提供資料，證明該車輛只作載貨用途；

三、控制現時可能違法的載客取酬活動，打擊明顯的違法載客取酬活動，尤其是 Uber 車輛無牌載客活動；

四、收窄灰色的可能違法的活動空間，尤其是貨 Van 與的士的區別。當局應推行以下措施：i) 部分貨 Van 外觀類似七人車，建議貨 Van 車身須張貼清晰的標籤，並標明貨 Van 只作載貨用途，以資識別；ii) 警方應加大對貨 Van 違例執法力度，嚴格禁止遮蓋窗門、把貨艙與座位之間的固定隔板/分隔網拆除及對貨 Van 進行任何方式/程度的改裝。

五、為控制不受規管的活動進一步惡化，當局應研究所有新的貨 Van 只能最多載 2 位乘客。根據本研究的調查結果顯示，98% 進行正常載貨活動的貨 Van 跟車人數少於 2 人。若貨 Van 只提供前排座位給司機及跟車運貨的乘客，把貨艙空間擴大，可避免濫用貨 Van 作客運用途，亦更能滿足載貨的需求。這做法相信只會影響新登記的貨 Van，可避免對現時已登記的貨 Van 引起振盪。

➤ **提升的士競爭力**

改善的士對乘客的服務水平乃更積極做法，把這些需求納入在受監管的



客運市場中，以滿足乘客的實際需求。建議的士業界可聯同有關當局，研究制訂一個健康的競爭市場及提升的士服務水平的方法。

一、機場分區定額收費

貨 Van 載客取酬的其中一個市場是接載乘客往來機場。主要吸引乘客乘坐貨 Van 往來機場的原因是固定車資，對乘客來說可以更有預算，不用擔心路面交通情況與行走路綫而要付出超出預算的車資，尤其是這些長途路綫對乘客的吸引力更大。業界和有關當局可以研究從機場接載乘客到不同地區的收費結構，並可參照國外一些城市的做法（例如：吉隆坡、溫哥華、墨爾本、首爾等），採取機場的士分區收費制度。若成功的話，分區定額收費也可在其他有旅客出入的關口實行。

二、成立的士服務改善基金推廣服務及處理投訴

從 Uber 處理乘客投訴的手法來看，乘客作出投訴後，Uber 一般會於幾個工作天內作出處理，如果接獲對司機「兜路」的投訴，更會從 GPS 系統核實司機當時所行走的路徑是否合理，如投訴合理，Uber 會將多收取的車資退回到乘客的帳戶，相信能有效處理乘客投訴是 Uber 吸引乘客的其中一個誘因。建議的士業界可以研究成立一個的士服務改善基金，從車租抽取某個百分比，投放在此服務改善基金。基金可用作推廣的士服務及處理乘客投訴方面，這樣會對整個業界的服務水平有所提升。基金可先由幾間主要車行發起，並為旗下的士樹立優質的士形象，逐步吸引其他的士參與。

三、引入高檔次的士以滿足市場不同需求

針對 UberBlack 這類高檔次的市場需求，有關方面可以研究引入不同檔次的士，以滿足市場需要。建議當局積極考慮容許現有的士提供高檔次載客服務（豪華的士服務），的士可以有更舒適的車種，以滿足市場對高檔次客運服務的需求。當局亦應同時研究這類服務應可有高一點的收費水平，即有另類的收費錶，以維持服務的提升，這對的士業界的可持續發展將亦可起到推動作用。

四、開發 APPS 提升服務水平



手機程式 APPS 的應用配合的士的服務能大大提升服務的質素，對司機的收入亦會有所幫助，從而吸引更多投入的士司機的服務行列。

- ❖ 使用 APPS 的全球定位系統功能，程式能分派最近距離的的士司機去接載乘客，縮短乘客的候車時間。而司機亦減低在路上兜客的情況，可以在路邊或等候區等待，減低車輛在路面上的排放污染，運營成本亦會降低；
- ❖ 全球定位系統亦能夠讓乘客清楚知道司機行駛的路段及行駛時間；
- ❖ APPS 亦能夠顯示司機的資料，提高乘客的安全感；
- ❖ 可研究 APPS 進一步與運輸署的智能交通行車訊息系統整合，提供即時交通資料及路面交通狀況，為乘客提供更快更準的交通路線到達目的地；

就這方面，建議政府有關當局可採取更主動和積極措施，玉成其事，運輸署可提供相關交通資料和數據，讓業界或其他有興趣開發這類手機應用程式的機構或人士可取得相關交通資料和數據，並支持他們開發此類手機應用程式，以優化目前的士召喚服務。

有關輕型車輛不受規管載客取酬的研究

熊永達博士
香港理工大學土木及環境工程系
副教授






唐慶恩
香港理工大學香港專上學院
講師



POLYTECHNIC UNIVERSITY
香港理工大學

登車調查：基本資料

Apps公司	調查數目	%
GoGoVan	109	20%
Easyvan	47	9%
全港易	20	4%
UberVan	218	41%
其他 Van 公司	6	1%
UberBlack	78	15%
UberTaxi	59	11%
總數	537	-

研究目的

- 了解貨Van及Uber（優步）車輛在香港法例下所規定的車輛構造和用途。
- 了解一般貨Van的日常作業情況，包括所載的貨量和貨物種類，以及其相應的跟車人員需求等資料。
- 對業界和政府有關當局 **建議如何滿足這些未能滿足的客運需求**的方法。

POLYTECHNIC UNIVERSITY
香港理工大學

登車調查：基本資料

調查時間分佈

調查時間分佈	總數
早上繁忙時段 (07:00 – 10:00)	31
中午時段 (10:00 – 17:00)	218
晚上繁忙時段 (17:00 – 20:00)	151
其餘時段	137
總計	537

調查起點終點分佈

	香港島	九龍東	九龍西	新界東	新界西	總計
香港島	96	10	10	13	6	135
九龍東	16	4	16	27	3	66
九龍西	12	16	27	51	31	137
新界東	11	36	47	59	7	160
新界西	1	2	9	3	5	20
總計	136	68	109	153	52	518

*總數518，因有19輛貨車拒絕載客

POLYTECHNIC UNIVERSITY
香港理工大學

研究方法

- 收集和整理通過網站、智能手機應用程式（APPS）和服務廣告等型式發佈，有關貨Van和Uber的服務訊息；
- 進行登車研究調查，以乘客的角度收集包括車輛的服務水平，服務收費以及車輛型號和結構等之資料；
- 進行路旁目測調查，以識別正常載貨活動進行時，貨Van的作業情況和車輛結構。

POLYTECHNIC UNIVERSITY
香港理工大學

登車調查結果

司機平均回應時間、乘客候車時間及行車時間

	平均回應時間 (分鐘)	平均候車時間 (分鐘)	平均行車時間 (分鐘)
GoGoVan	1.0	9.4	27.5
Easyvan	0.8	10.8	20.4
全港易	0.9	9.3	22.7
UberVan	1.4	10.9	19.9
UberBlack	1.5	8.7	20.7
UberTaxi	2.3	6.1	19.4
總平均	1.3	10.0	22.4

POLYTECHNIC UNIVERSITY
香港理工大學

登車調查結果

司機有否問你有沒有貨物?

	調查數目	沒有問	沒有問%
GoGoVan	109	65	60%
Easyvan	47	36	77%
全港易	20	13	65%
UberVan	218	189	87%
總數	394	303	77%

承上題, 如果司機有問, 司機仍然接載?

	稱有貨, 司機接載	沒有貨物, 司機仍然接載	沒有貨物, 司機拒絕接載
GoGoVan	35	5	4
Easyvan	5	3	3
全港易	5	1	1
UberVan	14	4	11
總數	59	13	19



登車調查結果：車內情況

輕型貨車內有否運送不屬於乘客的物品如紙箱, 木箱等(板車除外)?

	調查數目	有	無
GoGoVan	105	8	97
Easyvan	44	5	39
全港易	19	2	17
UberVan	207	6	201
總數	375	21	354

車內情況-輕型貨車司機有否派發名片或單張?

	調查數目	有	無
GoGoVan	105	2	103
Easyvan	44	0	44
全港易	19	0	19
UberVan	207	2	205
總數	375	4	371



登車調查結果：車內情況

後排座位的情況?

	調查數目	一排座位	獨立座位	沒有座位
GoGoVan	105	102	3	0
Easyvan	44	40	2	2
全港易	19	19	0	0
UberVan	207	196	10	1
總數	375	357	15	3

車內情況-後排座位有否遮蓋窗門?

	調查數目	無遮蓋 (車外清楚看見車內)	有遮蓋 (車外不能看見車內)	有拉簾 (拉簾後車外不能看見車內)
GoGoVan	105	27	24	54
Easyvan	44	13	5	26
全港易	19	4	1	14
UberVan	207	28	19	160
總數	375	72	49	254

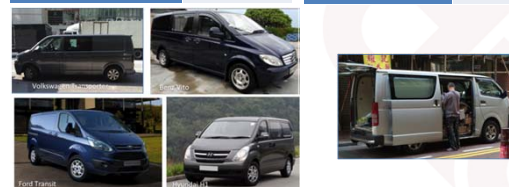


登車調查結果：車輛型號

登車調查結果

路旁目測調查結果

貨Van的型號	所佔百分比	貨Van的型號	所佔百分比
Toyota HIACE	21%	Toyota HIACE	91%
Ford, H1 and Volkswagon	70%	NISSAN NV	8%
Benz Vito	8%	其他	1%
總計	100%	總計	100%



登車調查結果：車內情況

車內情況-輕型貨車後座有否配置安全帶?

	調查數目	有	無	部份有
GoGoVan	105	54	45	6
Easyvan	44	13	20	11
全港易	19	4	10	5
UberVan	207	171	17	19
總數	375	242	92	41

車內情況-輕型貨車有否配置固定分隔網?

	調查數目	有	無	有但可以輕易拆除
GoGoVan	105	98	0	7
Easyvan	44	39	1	4
全港易	19	16	0	3
UberVan	207	194	3	10
總數	375	347	4	24



登車調查結果：總結

調查總結	GoGoVan	Easy Van	全港易	UberVan	UberBlack	UberTaxi
1. 回應時間 (分鐘)	1.0	0.8	0.9	1.4	1.5	2.3
2. 等車時間 (分鐘)	9.4	10.8	9.3	10.9	8.7	6.1
3. 司機態度*	3.5	3.7	3.7	3.8	4.5	3.7
4. 司機穿著整齊度*	2.9	2.8	2.8	3.1	4.4	3.0
5. 車廂舒適度*	3.0	2.8	3.2	3.6	4.9	3.7
6. 安全性- 座位配有安全帶的比率 (%)	51%	30%	21%	83%	100%	100%
7. 正常速度及乘客對車速是否感到安全	94%	85%	80%	89%	99%	88%

*(5分為最高分)



手機應用程式的介面及功能

	GoGoVan	Easy Van	全港易	UberVan	UberBlack	UberTaxi
手機應用程式的介面及功能	<ul style="list-style-type: none"> 輸入行程資料容易 部份可選擇車齡五年內的新車 			<ul style="list-style-type: none"> 使用同一手機能應用程式 輸入行程資料容易 可選擇不用車型 (包括：轎車、7人車、的士、貨van) 提供車輛位置實時信息 (包括：所派車輛在手機地圖上的具體位置、行程所使用的路徑) 乘客的詳細使用紀錄 (包括：收費、行程時間、行程的實際路徑等)。 		

路旁目測調查結果：車輛構造

貨Van後窗有否密封	所佔百分比
有	38%
無	42%
無但有茶色玻璃	20%
總計	100%

貨Van有否配置固定分隔欄	所佔百分比
有	76%
無	15%
有但可以輕易拆除	9%
總計	100%

估計司機的收入

GoGoVan	EasyVan	全港易	UberVan	UberBlack	UberTaxi
<p>每名司機對自己要求不同，大概每天營業額約\$1,000。扣除供車、維修及油費等，估計每月約\$10,000 - \$15,000</p> <p>基本上很多司機都同時使用多個手機Apps以增加不同渠道去增加收入。</p> <p>而且，大部份司機都有個別顧客的包月固定服務。</p> <p>因為Uber跟一部份司機有固定合約，合約條件是要在繁忙時段留在繁忙地區服務，他們即以Uber為每月固定收入。</p>			<p>估計每月約\$15,000以上</p>	<p>估計每月約\$40,000或以上</p> <p>在大節日時，每天可有約\$5,000或以上的收入，(最高收的例子可達每月\$80,000以上)。</p>	<p>收入大致跟普通的士司機一樣。</p> <p>部份司機以UberTaxi為多個渠道去增加收入。</p> <p>估計每月約\$15,000。</p>

路旁目測調查結果：上落貨作業

雇車人數 (不包括司機)	所佔百分比
0	12%
1	60%
2	26%
3	2%
總計	100%

上落貨所需人員	所佔百分比
1	63%
2	23%
3	6%
4	5%
5	2%
6	<1%
總計	100%

路旁目測調查結果：車輛構造

提供的乘客座位數目 (不包括司機)	所佔百分比
1	32%
2	9%
3	21%
4	37%
5	1%
總計	100%

後排座位有否遮蓋窗門	所佔百分比
有遮蓋	22%
無遮蓋	41%
有拉簾	37%
總計	100%

政策建議

加強執法及規管

- 進一步研究輕型車輛不受規管載客取酬的嚴重程度。
- 分開貨Van為一獨立的類別，要求貨Van牌照申請者提供資料，證明該車輛只作載貨用途；
- 打擊明顯的違法載客取酬活動，尤其是Uber車輛無牌載客活動；
- 推行以下措施：i) 貨Van車身須張貼清晰的標籤，標明貨Van只作載貨用途 ii) 警方加大執法力度，嚴格禁止遮蓋窗門、檢控把貨艙與座位之間的固定隔板拆除及對貨Van進行改裝。
- 新的貨Van只能最多載2位乘客。把貨艙空間擴大，可避免濫用貨Van作客運用途，亦更能滿足載貨的需求。只會影響新登記的貨Van，可避免對現時已登記的貨Van引起振盪。

政策建議

提升的士競爭力

- 改善的士對乘客的服務水平乃更積極做法，把這些需求納入在受監管的客運市場中。

機場分區定額收費

- 貨Van載客取酬的其中一個市場是接載乘客往來機場。主要吸引乘客乘坐貨Van往來機場的原因是固定車資
- 參照國外一些城市的做法（例如：吉隆坡、溫哥華、墨爾本、首爾等），採取機場的士分區收費制度。若成功的話，分區定額收費也可在其他有旅客出入的關口實行。

政策建議

成立的士服務改善基金推廣服務及處理投訴

- 建議的士業界可以研究成立一個的士服務改善基金，從車租抽取某個百分比，投入基金。基金可用作推廣的士服務及處理乘客投訴方面。基金可先由幾間主要車行發起，並為旗下的士樹立優質的士形象，逐步吸引其他的士參與。

引入高檔次的士以滿足市場不同需求

- 建議當局積極考慮容許現有的士提供高檔次載客服務（豪華的士服務），有另類的收費錶，有更舒適的車種，以滿足市場對高檔次客運服務的需求。

政策建議

開發APPS提升服務水平

- 使用APPS分派最近距離的的士司機去接載乘客，縮短乘客的候車時間。
- 司機可以在路邊或等候區等待，減低車輛在路面上的排放污染，運營成本亦會降低；
- 全球定位系統亦能夠讓乘客清楚知道司機行駛的路段及行駛時間；
- APPS亦能夠顯示司機的資料，提高乘客的安全感；
- 可研究APPS進一步與運輸署的智能交通行車訊息系統整合，提供即時交通資料及路面交通狀況，為乘客提供更快捷更準的交通路線到達目的地

有關輕型車輛不受規管載客取酬的研究

熊永達博士
香港理工大學土木及環境工程系
副教授






唐慶恩
香港理工大學香港專上學院
講師



Polytechnic University
香港理工大學

登車調查：基本資料

Apps公司	調查數目	%
GoGoVan	109	20%
Easyvan	47	9%
全港易	20	4%
UberVan	218	41%
其他 Van 公司	6	1%
UberBlack	78	15%
UberTaxi	59	11%
總數	537	-

研究目的

- 了解貨Van及Uber（優步）車輛在香港法例下所規定的車輛構造和用途。
- 了解一般貨Van的日常作業情況，包括所載的貨量和貨物種類，以及其相應的跟車人員需求等資料。
- 對業界和政府有關當局 **建議如何滿足這些未能滿足的客運需求**的方法。

Polytechnic University
香港理工大學

登車調查：基本資料

調查時間分佈

調查時間分佈	總數
早上繁忙時段 (07:00 – 10:00)	31
中午時段 (10:00 – 17:00)	218
晚上繁忙時段 (17:00 – 20:00)	151
其餘時段	137
總計	537

調查起點終點分佈

	香港島	九龍東	九龍西	新界東	新界西	總計
香港島	96	10	10	13	6	135
九龍東	16	4	16	27	3	66
九龍西	12	16	27	51	31	137
新界東	11	36	47	59	7	160
新界西	1	2	9	3	5	20
總計	136	68	109	153	52	518

*總數518，因有19輛貨車拒絕載客

Polytechnic University
香港理工大學

研究方法

- 收集和整理通過網站、智能手機應用程式（APPS）和服務廣告等型式發佈，有關貨Van和Uber的服務訊息；
- 進行登車研究調查，以乘客的角度收集包括車輛的服務水平，服務收費以及車輛型號和結構等之資料；
- 進行路旁目測調查，以識別正常載貨活動進行時，貨Van的作業情況和車輛結構。

Polytechnic University
香港理工大學

登車調查結果

司機平均回應時間、乘客候車時間及行車時間

	平均回應時間 (分鐘)	平均候車時間 (分鐘)	平均行車時間 (分鐘)
GoGoVan	1.0	9.4	27.5
Easyvan	0.8	10.8	20.4
全港易	0.9	9.3	22.7
UberVan	1.4	10.9	19.9
UberBlack	1.5	8.7	20.7
UberTaxi	2.3	6.1	19.4
總平均	1.3	10.0	22.4

Polytechnic University
香港理工大學

登車調查結果

司機有否問你有沒有貨物?

	調查數目	沒有問	沒有問%
GoGoVan	109	65	60%
Easyvan	47	36	77%
全港易	20	13	65%
UberVan	218	189	87%
總數	394	303	77%

承上題, 如果司機有問, 司機仍然接載?

	稱有貨, 司機接載	沒有貨物, 司機仍然接載	沒有貨物, 司機拒絕接載
GoGoVan	35	5	4
Easyvan	5	3	3
全港易	5	1	1
UberVan	14	4	11
總數	59	13	19



登車調查結果：車內情況

輕型貨車內有否運送不屬於乘客的物品如紙箱, 木箱等(板車除外)?

	調查數目	有	無
GoGoVan	105	8	97
Easyvan	44	5	39
全港易	19	2	17
UberVan	207	6	201
總數	375	21	354

車內情況-輕型貨車司機有否派發名片或單張?

	調查數目	有	無
GoGoVan	105	2	103
Easyvan	44	0	44
全港易	19	0	19
UberVan	207	2	205
總數	375	4	371



登車調查結果：車內情況

後排座位的情況?

	調查數目	一排座位	獨立座位	沒有座位
GoGoVan	105	102	3	0
Easyvan	44	40	2	2
全港易	19	19	0	0
UberVan	207	196	10	1
總數	375	357	15	3

車內情況-後排座位有否遮蓋窗門?

	調查數目	無遮蓋 (車外清楚看見車內)	有遮蓋 (車外不能看見車內)	有拉簾 (拉簾後車外不能看見車內)
GoGoVan	105	27	24	54
Easyvan	44	13	5	26
全港易	19	4	1	14
UberVan	207	28	19	160
總數	375	72	49	254

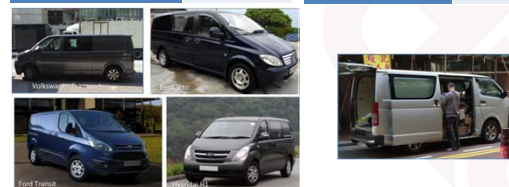


登車調查結果：車輛型號

登車調查結果

路旁目測調查結果

貨Van的型號	所佔百分比	貨Van的型號	所佔百分比
Toyota HIACE	21%	Toyota HIACE	91%
Ford, H1 and Volkswagon	70%	NISSAN NV	8%
Benz Vito	8%	其他	1%
總計	100%	總計	100%



登車調查結果：車內情況

車內情況-輕型貨車後座有否配置安全帶?

	調查數目	有	無	部份有
GoGoVan	105	54	45	6
Easyvan	44	13	20	11
全港易	19	4	10	5
UberVan	207	171	17	19
總數	375	242	92	41

車內情況-輕型貨車有否配置固定分隔網?

	調查數目	有	無	有但可以輕易拆除
GoGoVan	105	98	0	7
Easyvan	44	39	1	4
全港易	19	16	0	3
UberVan	207	194	3	10
總數	375	347	4	24



登車調查結果：總結

調查總結	GoGoVan	Easy Van	全港易	UberVan	UberBlack	UberTaxi
1. 回應時間 (分鐘)	1.0	0.8	0.9	1.4	1.5	2.3
2. 等車時間 (分鐘)	9.4	10.8	9.3	10.9	8.7	6.1
3. 司機態度*	3.5	3.7	3.7	3.8	4.5	3.7
4. 司機穿著整齊度*	2.9	2.8	2.8	3.1	4.4	3.0
5. 車廂舒適度*	3.0	2.8	3.2	3.6	4.9	3.7
6. 安全性- 座位配有安全帶的比率 (%)	51%	30%	21%	83%	100%	100%
7. 正常速度及乘客對車速是否感到安全	94%	85%	80%	89%	99%	88%

*(5分為最高分)



手機應用程式的介面及功能

	GoGoVan	Easy Van	全港易	UberVan	UberBlack	UberTaxi
手機應用程式的介面及功能	<ul style="list-style-type: none"> 輸入行程資料容易 部份可選擇車齡五年內的新車 			<ul style="list-style-type: none"> 使用同一手機能應用程式 輸入行程資料容易 可選擇不用車型 (包括：轎車、7人車、的士、貨van) 提供車輛位置實時信息 (包括：所派車輛在手機地圖上的具體位置、行程所使用的路徑) 乘客的詳細使用紀錄 (包括：收費、行程時間、行程的實際路徑等)。 		

路旁目測調查結果：車輛構造

貨Van後窗有否密封	所佔百分比
有	38%
無	42%
無但有茶色玻璃	20%
總計	100%

貨Van有否配置固定分隔欄	所佔百分比
有	76%
無	15%
有但可以輕易拆除	9%
總計	100%

估計司機的收入

GoGoVan	EasyVan	全港易	UberVan	UberBlack	UberTaxi
<p>每名司機對自己要求不同，大概每天營業額約\$1,000。扣除供車、維修及油費等，估計每月約\$10,000 - \$15,000</p> <p>基本上很多司機都同時使用多個手機Apps以增加不同渠道去增加收入。</p> <p>而且，大部份司機都有個別顧客的包月固定服務。</p> <p>因為Uber跟一部份司機有固定合約，合約條件是要在繁忙時段留在繁忙地區服務，他們即以Uber為每月固定收入。</p>			<p>估計每月約\$15,000以上</p>	<p>估計每月約\$40,000或以上</p> <p>在大節日時，每天可有約\$5,000或以上的收入，(最高收的例子可達每月\$80,000以上)。</p>	<p>收入大致跟普通的士司機一樣。</p> <p>部份司機以UberTaxi為多個渠道去增加收入。</p> <p>估計每月約\$15,000。</p>

路旁目測調查結果：上落貨作業

雇車人數 (不包括司機)	所佔百分比
0	12%
1	60%
2	26%
3	2%
總計	100%

上落貨所需人員	所佔百分比
1	63%
2	23%
3	6%
4	5%
5	2%
6	<1%
總計	100%

路旁目測調查結果：車輛構造

提供的乘客座位數目 (不包括司機)	所佔百分比
1	32%
2	9%
3	21%
4	37%
5	1%
總計	100%

後排座位有否遮蓋窗門	所佔百分比
有遮蓋	22%
無遮蓋	41%
有拉簾	37%
總計	100%

政策建議

加強執法及規管

- 進一步研究輕型車輛不受規管載客取酬的嚴重程度。
- 分開貨Van為一獨立的類別，要求貨Van牌照申請者提供資料，證明該車輛只作載貨用途；
- 打擊明顯的違法載客取酬活動，尤其是Uber車輛無牌載客活動；
- 推行以下措施：i) 貨Van車身須張貼清晰的標籤，標明貨Van只作載貨用途 ii) 警方加大執法力度，嚴格禁止遮蓋窗門、檢控把貨艙與座位之間的固定隔板拆除及對貨Van進行改裝。
- 新的貨Van只能最多載2位乘客。把貨艙空間擴大，可避免濫用貨Van作客運用途，亦更能滿足載貨的需求。只會影響新登記的貨Van，可避免對現時已登記的貨Van引起振盪。

政策建議

提升的士競爭力

- 改善的士對乘客的服務水平乃更積極做法，把這些需求納入在受監管的客運市場中。

機場分區定額收費

- 貨Van載客取酬的其中一個市場是接載乘客往來機場。主要吸引乘客乘坐貨Van往來機場的原因是固定車資
- 參照國外一些城市的做法（例如：吉隆坡、溫哥華、墨爾本、首爾等），採取機場的士分區收費制度。若成功的話，分區定額收費也可在其他有旅客出入的關口實行。

政策建議

成立的士服務改善基金推廣服務及處理投訴

- 建議的士業界可以研究成立一個的士服務改善基金，從車租抽取某個百分比，投入基金。基金可用作推廣的士服務及處理乘客投訴方面。基金可先由幾間主要車行發起，並為旗下的士樹立優質的士形象，逐步吸引其他的士參與。

引入高檔次的士以滿足市場不同需求

- 建議當局積極考慮容許現有的士提供高檔次載客服務（豪華的士服務），有另類的收費錶，有更舒適的車種，以滿足市場對高檔次客運服務的需求。

政策建議

開發APPS提升服務水平

- 使用APPS分派最近距離的的士司機去接載乘客，縮短乘客的候車時間。
- 司機可以在路邊或等候區等待，減低車輛在路面上的排放污染，運營成本亦會降低；
- 全球定位系統亦能夠讓乘客清楚知道司機行駛的路段及行駛時間；
- APPS亦能夠顯示司機的資料，提高乘客的安全感；
- 可研究APPS進一步與運輸署的智能交通行車訊息系統整合，提供即時交通資料及路面交通狀況，為乘客提供更快捷更準的交通路線到達目的地