

立法會 交通事務委員會

邀請各界提交意見書 - 「公共交通策略研究 - 的士服務」

2015年7月7日



書面意見

林鴻達 - 時事評論員 / 獨立政策研究員

Jacky Lim - Commentator / Independent Policy Researcher

本人現就 2015 年 7 月 7 日立法會交通事務委員會特別會議（俗稱「公聽會」）
— 公共交通策略研究 - 的士服務，向交通事務委員會提交書面意見。

的士的角色與其他公共交通服務並無抵觸

的士的功能是點到點運輸，並有較高私人性質服務。對應「公共交通策略研」
工作另外三項公共運輸系統，是獨立、獨特性質的項目，與巴士、小巴以至
鐵路並沒有任何關連。

也許其他公共交通服務有所不足，因而增加了使用的士服務的需求，尤其是
小巴座位限制，乘客因久候未能上車而改乘的士。即是士業界反對小巴增
加座位的意見，只是建構在市民的「痛苦」之上、妄顧市民合理權益自私自
利的思想，根本就沒有需要理會。

因此，本人認為在處理改善的士服務的研究工作，該是獨立進行，並只需考
慮市民大眾的利益。

的士數目不足是肯定的

特區政府近期透露欲增發大嶼山的士牌照，本人認為是必須的，但不足夠，而必須重發所有的士牌照。理據包括以下：

對照鄰近國家/城市的士數目

➤ 新加坡

《蘋果日報》2013年6月25日刊登本人的文章

全面收回的士牌照

林鴻達 時事評論員

立法會交通事務委員會在上周五討論的士業界申請加價，會上討論到過去五年以來加價之後車主都增加車租，司機收入並未得到受惠之餘，但牌價五年累計升幅接近一倍。翻查的士牌價數據，08至09年底維持在350萬水平；到了2010年飆升至最高見480萬，近期更升至約710萬。運輸及房屋局副局長邱誠武在會上表示當局會作出研究，並關注司機收入下跌問題，甚至考慮重新發牌以遏止炒風。今次議會和政府方面終於抽出問題癥結所在，考慮尋求解決的士牌炒賣影響司機生計以至社會的方法，遲來總好過無來。

這事的第一個大前提，是香港可有增發牌照的空間。參考社會條件與香港相若的新加坡——國土面積約670平方公里，人口大約570萬；目前的士總數為25176部，當中有9341部是在04年發出。純粹這些數據已經充份證明，香港不但有增加發牌的空間，更可說是有必要。

的士車行車主協會、的士商會等車主組織已表明反對增加發牌，完全意料之內。擔心加劇交

通擠塞之說彷彿不無道理，但是從「增加供應降低升值能力」的基礎投資理論來看，真正原因是他們不欲牌價升幅放緩甚至下跌。循投資角度來看，過去五年他們透過申請加價，獲批後就加車租，目的是透過增加租金收入抬高自己的償還牌照按揭供款能力，使財金機構能提高貸款額來推高牌價。這行徑反映車主們食髓知味，不顧的士司機生計乃至「的士本質是公共交通服務」的自私自利行徑。引用已故前港督尤德爵士在1982年10月發表的施政報告中所意「正常經營受干擾，工人得不到公平待遇的話，政府會作出干預」，特區政府今次打算遏止炒風是絕對恰當。

但在目前的士牌照可自由轉讓的制度下，增加發牌的結果可能是炒家以財力「掃貨」，促成另一個炒風。另一方面，不少數據反映炒家大多是中共財閥，大手「掃貨」絕不成問題。加之幹部689說過「制訂政策要顧及內地感受」的政治因素，結果可能是只為向公眾交差的政治公關「騷」，而增發牌照的數目少得對炒家無甚影響。

既然問題根源在牌照制度上，就該針對其作出解決。已故前民政司黎敦義著作《歷變中看香港》中述說着1964年財政司郭伯偉指摘第一次拍賣的士牌照所得的收入是不義之財；而黎事後追悔，應該採用租牌方法避免牌照淪為私人產權交易的工具；引證現今的士牌照制度的不公義。特區政府該考慮收回所有的士牌照，重新發牌以年期限制形成資產減值局面杜絕炒賣，並以「揸者有其車」的原則批出牌照保障司機生計；或是參考新加坡的做法引入公司制使的士業有雙軌運作，促成良性競爭。

至於回收價這個敏感項目，筆者認為只要堅守「不會成為炒家最後一個圖利機會」和清楚訂出收回近千億公帑的時間表，計劃以公眾利益為先的方向去制訂，應該會得到市民的支持，並能把近年參與炒賣的投機者的強烈反抗壓下去。不過始終涉及到中共資本的利益問題，到底要「顧及內地感受」還是只考慮香港社會所需，就以「的士是公共交通服務」的大原則，中共各層該閉嘴好了！

網上版連結：<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20130625/18311286>

文中提及新加坡的例子：

國土面積約670平方公里，人口大約570萬；目前的士總數為25176部

根據新加坡陸路運輸局 (Land Transport Authority) 最新公佈，直至2015年4月，新加坡的士總數為28606部¹

¹ http://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicationsResearch/files/FactsandFigures/taxi_info_2015.pdf

➤ 台灣台北市及新北市

因應地理及常住人口流動條件，台北、新北兩市的資料該合併處理分析。

城市	面積	人口	的士數目*
台北市	272km ²	約 270 萬	30130
新北市	2053km ²	約 396 萬	22765
合計	2325km ²	約 668 萬	52895

*的士數目來自中華民國 103 年 11 月交通部統計處《計程車營運狀況調查報告》²

整合香港、新加坡及台北/新北市的資料作比較：

表 1：的士數目與人口關係

國家/城市	面積 (km ²)	人口	人口密度 (人/km ²)	的士數目	每架的士對應人口數目 (人口÷的士數目)	每架的士對應人口密度比例基數 (的士數目÷人口密度)
香港	1107	710 萬	6413	18138	391.4	2.828
新加坡	670	570 萬	8507	28606	199.3	3.362
台北市	272	270 萬	9926	30130	89.6	3.035
新北市	2053	396 萬	1928	22765	173.9	11.807
台北及新北市 合併計算	2325	668 萬	2873	52895	126.3	18.411

² <http://www.motc.gov.tw/uploaddownloaddoc?file=survey/201412171457290.pdf>

表 2：因應地理條件，將表 1. 得出數據作計算比較

比較項目	平均值： 每架的士對應人口數目	平均值： 每架的士對應人口密度比例基數
2.1 香港、新加坡及台北新北市合併計算	239	8.201
2.2 香港、新加坡及台北市的基數	226.7	3.075
2.3 香港、新加坡及新北市的基數	254.7	5.999
平均計算	240.1	5.758

按照表 1. 及表 2. 的計算結果，推算出香港需要的的士數目：

表 3. 香港與三地(新北併入台北計算)比較

比較項目	按人口數目推算的士總數	按人口密度推算的士總數
參考新加坡數字	35624	21560
參考台北市數字	79241	19463
參考台北新北市合併數字	40828	118069
參考平均數	51898	53030
但因為新北市的地理條件與香港的差異過大，僅作參考，而需要以表 2. 的數據重新計算：		
參考表 2 第 2.1 項數字	29707	52593
參考表 2 第 2.2 項數字	31318	19720
參考表 2 第 2.3 項數字	27876	38471
最終平均數	29637	36928

表 3. 的結果反映，香港最少需要增加約 10000 – 18000 部的士。

不過，考慮到本港離島面積約 200km² 形成的地理條件，與及居住人口分布等因素，香港需要的的士數目該為約 26000 – 30000 部，即要增發約 8000 – 12000 個的士牌。

乘客候車時間增加就是要增加發牌的原因

根據立法會文件編號 CB(4)1143/14-15(03)，附件 4(C)大嶼山的士繁忙時間乘客在的士站等候的士超過 10 分鐘的比例，平日是由 1.4% 升至 6.5%，升幅近五倍。

數字上的確高於市區及新界的士，增發大嶼山的士牌絕對是合理的建議。但這些數字卻引證「增發 50 個」打算只是杯水車薪。本人基於這項數字認為該增發 80 – 100 個才是合理。

不過，文件的附件 4(A)同時載述市區的士的情況由 2012 年的 1.7% 升至 2014 年的 2.7%，增幅近六成；附件 4(B)新界的士的比例更是由 0.1% 升至 0.6%，升幅達五倍。

由此可見，增發市區及新界的士牌同樣是必要。

的士營運條件與客貨車、出租車輛許可證服務重疊

的士 vs. 客貨車

的士業界近年「投訴」有乘客不帶「貨物」使用電召客貨車，形成「載客取酬」的違法情況，影響的士的「正當經營」。

到底.....

- 一個 22" 「手提行李箱」
- 一架滿載從街市買到新鮮食物的手拉車



- 一個裝修師傅常用的 2HP 手提氣泵

