

陳志華 | 支持網約車立法 推動交通共贏

編輯：子涵 責編：韓進珞



網約車不僅提供了出行便利，更為市民提供了靈活就業的機會。資料圖片

文：陳志華

特區政府近日公布《規管網絡預約出租汽車服務的立法建議》，為糾纏十餘年的網約車爭議邁出關鍵一步。這不僅是順應科技發展與市場需求的務實之舉，更是打破行業壟斷、提升整體交通服務質量的必要改革。香港作為國際大都會，其交通政策應當以市民福祉為核心，在保障安全的前提下，擁抱創新，促進良性競爭。

審視歷史脈絡，的士服務曾是香港繁榮的縮影。七、八十年代經濟騰飛時期，的士站前長龍不絕，司機收入豐厚。然而近二十年來，的士行業面臨多重挑戰：亞洲金融風暴衝擊、市民出行習慣改變、鐵路網絡持續擴張，加之服務質素長期備受詬病：拒載、揀客、繞路、車況老舊、態度不佳等問題屢見不鮮，導致去年運輸署接獲的投訴創下十年新高，達1.3萬宗。的士每日載客量從高峰期的百萬餘人次，跌至現今僅60多萬，市場份額雖仍佔點對點交通的78%（約69萬人次），但頹勢難掩。

正是在此背景下，網約車平台自2014年進入香港，以其透明計價、便捷預約、服務評價及電子支付等優勢，迅速填補了市場空白，贏得近20萬乘客（佔點對點交通22%）的青睞。市民用選擇投票，明確表達了對於更優質、可靠出行服務的渴求。智庫調查顯示，超過7成市民認為單靠的士無法滿足交通需求。**網約車不僅提供了出行便利，更在近年經濟下行壓力下，為數以萬計擁有私家車的市民提供了靈活就業的機會，超過6成網約車司機表示其一半收入依賴於此，部分人坦言若無此業，「恐需領綜援」。**

然而，網約車長期處於法律灰色地帶，根源在於陳舊的「出租汽車許可證」制度。該制度限制嚴苛（如牌照上限1,500個、車齡要求苛刻），早已無法適應市場需求，導致「白牌車」問題懸而未決逾十年。此次政府提出的三方發牌制度（規管平台、車輛及司機），正是對症下藥之舉：

平台責任明晰化：要求本地註冊、數據存港、嚴格審查旗下車輛司機資質、購買足額保險、確保收費透明。平台需為其運營承擔明確法律責任。

車輛安全標準化：設定合理車齡要求（首次登記≤7年），並強制年檢及購買商用第三者保險，確保運營車輛的基本安全水平。

司機資質規範化：司機需通過背景審查、考核及職前培訓，確保專業素養。現有合資格的士司機可便捷轉行，增加就業彈性。

遺憾的是，的士業界（尤其部分車行及牌主）對此改革的反對之聲，難掩其維護既得利益與壟斷地位的實質。他們要求將網約車數量嚴控在「1000輛以內」或實施高門檻競投，卻對自身數千輛超齡「積木車」及服務頑疾避而不談；他們抱怨網約車「爭飯吃」，卻迴避了牌照制度本身早已異化為炒賣工具的歷史，市區紅的牌照一度被炒至723萬元，遠超其服務本質的價值，如今雖跌破200萬元，牌主損失慘重，但這更多是市場對畸形牌照泡沫的修正，而非網約車的「原罪」。**將行業困境簡單歸咎於新競爭者，既無視了市場對優質服務的渴求，也阻礙了行業自我革新的動力。**

政府的立法框架體現了平衡與務實。堅持「總量控制」原則，正是基於香港道路資源緊張、九成出行依賴公交的現實。參考國際經驗（如倫敦的士與網約車比例約為1:6.5），香港目前約1.8萬的士對應3萬活躍網約車司機（比例約1:1.7）的安排已屬審慎，旨在讓網約車作為公共交通的輔助與補充，而非顛覆。關鍵在於，此框架為市民提供了更多元、更可靠的選擇，並通過良性競爭倒逼整個點對點交通行業提升服務質量。

立法只是起點。我們強烈支持政府頂住壓力，堅定推行此改革，並在未來工作中：

以科學設定網約車總量：基於實際市場需求（目前仍有約20%需求未滿足）及道路承載能力動態評估，避免人為製造稀缺損害市民選擇權。

同步推動的士業改革：設定合理的士車齡上限，嚴格執法打擊拒載等違規行為，研究牌照制度改革，引導行業聚焦服務提升而非牌照投機。

香港的繁榮，離不開高效、多元、以民為本的公共服務。支持《規管網約車服務》立法，就是支持一個更安全、更便捷、更具選擇自由的出行未來，讓的士與網約車在公平的規則下各展所長，最終令全體市民受益。是時候打破壟斷的城堡，擁抱一個更具活力的交通新格局。

作者為香港證券及期貨專業總會會長

本文為作者觀點，不代表本媒體立場

[#網約車](#)[#香港](#)[#私家車](#)[#立法](#)[#陳志華](#)[#的士業界](#)[#香港證券及期貨專業總會](#)[#的士行業](#)[#牌照制度](#)

評論



寫下您的評論...

評論

精選文章