

的士收費亦應可加可減

三十會／小冰

2007年7月30日

《星島日報》A19 政治新晉

早前，當局以理順機場客運大樓的交通運輸安排為名，將機場電召的士上落客區，移至較遠的三號停車場，結果招至過百部電召的士堵塞機場主要道路，以表示對有關安排的不滿。運輸及房屋局的官員在交代堵塞事件時，只提出政府是會很嚴肅地執法，以及在機場範圍內保持交通暢通是很重要等等老調子。

事實上，因為機場電召的士上落客區的執位而引發的堵塞行動，歸根究柢，只是特區政府一直未有嚴肅地正視和理順的士收費問題而已。

記得對上一次市區的士收費的調整是在一九九八年六月。此後，香港經歷了金融風暴而引發的通縮，港人經歷了畢生難忘的減薪潮；疲弱的消費市道令物價應聲下跌。政府為了改善民生、同時回應市民的訴求，提出不同形式的「可加可減」概念，先有巴士票價、繼有公屋租金，以至近期的兩鐵票價等。

然而，的士收費多年來卻獨善其身，政府亦沒有因應市場需求和市民負擔能力而對的士收費作出適當調整；為了在競爭激烈的公共交通市場上生存，部分的士司機唯有主動調整收費，結果衍生了折扣的士這個現象。

有關官員在回應傳媒提問時曾表示：我們要一方面讓市民有選擇，但另一方面要避免有漏洞、違法的情況，這是必須要處理的，要取得平衡。這樣的答案可以取得一半的分數；因為她提出了「如何讓市民在合法的情況下作出選擇」這個重點；然而，環顧現時的士經營狀況、再綜合及市民的理性選擇，的士八折(甚或七折)收費，可能正處於「你情我願」的平衡點---即一個介乎市民樂意付出的價錢，以及經營者仍有利可圖的位置。

我們明白香港的公共交通市場從來都不是一個自由市場，因為公共巴士的經營者擁有政府發出的有專營權、公共小巴以及的士牌照數目亦完全掌握在政府手中、更遑論即將合併的集體運輸系統。

因此，有關當局現時所急須處理的，除了是如何保持機場順暢營運外，更重要是與業界共同研究一套適用於的士的可加可減收費機制，還市民一個合理、合法的選擇權。相信這個議題總會較如何在地鐵站內加建洗手間來得逼切！