

現代中國 + 全球化

# 黑車橫行 搶客無道

違規的士

早前，廣東省汕頭市有過千名正規出租車司機(又稱計程車；香港稱的士)集體罷駛，抗議沒有營業執照的「黑車」非法經營，引起傳媒廣泛報道。事實上，過去幾年，在重慶、瀋陽、杭州等大城市，也先後出現正規出租車司機罷駛的事件。為甚麼內地會出現黑車？黑車現象的基本特徵是甚麼？有哪些方法可解決有關問題？下文將會逐一作出探討。 ■陳振寧、戴慶成 亞太國際關係學會

**作者簡介** 戴慶成：亞太國際關係學會成員。《環球時報》、《環球人物》、《鳳凰周刊》等內地媒體撰稿人。另定期為香港《成報》、《新報》撰寫時政評論文章。 電郵：taihingshing@gmail.com  
陳振寧：一國兩制研究中心研究員。亞太國際關係學會成員。定期於香港《成報》發表評論文章。曾參與《通識詞典3》的撰寫工作。 電郵：jambon777@yahoo.com.hk

## 新聞背景

### 汕頭逾千司機罷駛 抗議生意受損

在人口超過120萬的汕頭市主要城區，幾乎是三輪車、摩托車等黑車的天下。根據汕頭市的官方統計，該市正規出租車的實載率為35%至45%，只及珠三角地區其他城市的一半。汕頭市的正規出租車司機，由於生計深受黑車影響，在忍無可忍下，過千人於今年2月7日罷駛示威，抗議當地政府監管黑車不力。據報道，部分參與罷駛的正規出租車司機情緒激動，破壞至少6部黑車。

## 小知識

### 「北京」「溫州」——兩大正規經營模式

現時，內地大部分城市的出租車，主要以「北京模式」或「溫州模式」經營：「北京模式」意指公司從政府部門取得正規出租車的經營權，並採取每月徵收承包費的方式，將經營權租予司機；至於「溫州模式」，則指個體經營者可直接從政府部門取得經營權，進行自主經營。

兩種模式的主要區別在於「北京模式」對個人取得出租車經營權進行較嚴格的限制。據統計，全國而言，85%以上的城市正規出租車採取「北京模式」來經營。

### 首都黑車罰則

以北京為例，按照市政府的規定，對黑車的處罰標準如下：

1. 對利用三輪摩托車、三輪輕便摩托車、殘疾人機動輪椅車以及未取得計程車經營許可證件的機動車從事非法運營的違法行為，依照《無照經營查處取締辦法》，扣押違法車輛、沒收違法所得，並處2萬元人民幣以下罰款；
2. 對非法運營行為規模較大、社會危害嚴重的，處2萬元以上、20萬元以下罰款；
3. 對其非法運營行為危害人體健康、存在重大安全隱患、威脅公共安全、破壞環境資源，沒收違法車輛並處5萬元以上、50萬元以下罰款。



部分電單車會被用作黑車非法經營。 資料圖片

## 趁機分羹 應運而生

綜合而言，基於准入條件較低、正規經營模式積弊、交通網絡落後及打擊困難這4大原因，黑車迅速興起。

### 入門門檻較低 失業者易受誘惑

經營黑車對技術、教育程度等的要求較低，但利潤高、成本低(因為不用繳交正規出租車營運牌照費及承包費等)，這令一些下崗工人、失地農民等深受誘惑，鋌而走險，加入駕駛和經營黑車的行列。

### 政府失策 求過於供

上世紀80年代，內地的正規出租車行業開始起步，個人或企業進入該行業的難度

不高。但到90年代，中央政府為整頓正規出租車的經營，實行正規出租車准入數量限制，即政府對正規出租車的需求進行估算，按照數量進行資源投放。由於正規出租車的數量有所限制，不能滿足越來越大的需求，形成供求缺口，變相為黑車提供了「滋生溫床」。

另外，正規出租車行業的准入條件較高、車費過高、經營權及承包費等損害司機利益等原因，都令黑車獲得更大的生存空間。

### 集團式營運 執法難

內地城市交通網絡的發展尚未完善，部分地區的居民在某些時段不能乘坐公共交通工具，加上公共交通工具難以在短時間內發展起來，黑車遂應運而生。

另外，黑車司機與乘客熟絡，並逐漸參與集團式營運，這令執法部門難以取證、查車、處罰等。



▲北京城管執法人員處罰黑車司機。 資料圖片

## 概念圖

### 內地黑車違規經營

#### 成因

- 門檻較低 失業者易受誘惑入行
- 集團式經營 執法人員難懲處
- 正規出租車設數量限制 供應跟不上需求

#### 經營模式

- 不會到處招客，只會在固定地點待客。
- 收到電召才會出動，熟客幫助逃脫罰款。
- 連群結黨，不載出價低的乘客。
- 為保利潤和競爭力，收費不能過低或過高。

#### 整頓措施

- 放寬正規車數目 增強服務素質
- 引進廉價公共交通工具
- 讓黑車經營合法化

## 甩身招數多 斷正即走鬼

黑車的經營模式可被歸納為以下各項：

### 「掃街」太高調 定點待客

內地黑車若採取「掃街」(到處招客)的經營模式，一般較難取得乘客的信任，而且在街道上與乘客議價，很容易被執法部門發現。因此，黑車比較集中在景點、學校、屋苑、地鐵站等乘客較多、較少執法部門人員打擊的地點經營。

### 電召才出動 熟客幫拖

黑車長期在同一地點等待經營，司機與乘客逐漸形成默契，即使被執法人員查獲，乘客也會協助黑車司機逃脫罰款。黑車司機還會印製卡片，派發給乘客。乘客在打電話預約黑車時，已作議價。這些舉動進一步加大執法部門懲處黑車的難度。

### 連群結黨 價低不載

黑車大多在熟悉的地區經營，以減少被捕的風險。大部分了解行情的黑車司機會按照「先來先出」

的規則工作，不會互相搶客。如果乘客出價過低，所有黑車司機都不會接受。當不懂規則的黑車司機出現，可能會被其他黑車司機欺負。部分地區更出現集團式經營，黑車司機連群結黨，互相配合，連正規出租車都無法與其競爭。

### 收費略低 競爭保利潤

雖然黑車不受法定價格管制，但在市場運作下，其平均價格一般只會略低過正規出租車。因為黑車要與正規出租車競爭，如果價格過高，難以獲得生意；但若價格過低，則可能令利潤空間縮窄。

## 真心剖白

### 盼回正途 奈何無錢承包

現時，內地多個城市都出現黑車司機。其中一名在北京經營黑車的司機說，他本想經營正規出租車，但承包費太貴，感到被剝削，所以經營黑車，想回正途也無能為力。他駕駛黑車時，時刻保持警覺，擔心隨時被捕，不時衝紅燈、指罵其他司機等，令乘客覺得他並不好惹。不過，他對其他不守交通規則的黑車司機感到厭惡，希望執法部門予以打擊。從上述個案可見，作為黑車司機，都會害怕隨時被捕，奈何正規出租車的承包費太貴，惟有鋌而走險，走上生命財產都無法獲得保障的歪路。

## 整頓「黑白」業界 紓解出入之苦

有人認為，針對黑車問題，可從整頓黑車業界、改革正規車制度及發展公共交通網絡3方面着手：

### 授予「名份」 合法賺錢

不能否認的是，市場對黑車有一定需求，政府即使嚴厲執法，也難以將其完全取締。有意見說，內地可參考美國的做法，把黑車集中起來成為合法的出租車行業。參與營運的黑車只可在電話預約下提供服務，不能在街道或正規出租車站截客。此舉可紓緩正規出租車的短缺

問題，也可令黑車司機的經營合法化，方便政府管理。但有關建議的大前提是，黑車必須符合安全規格，司機也應獲得認可執照。

### 放寬正規車數目 增服務素質

有意見說，正規出租車行業能作出以下改革，以抗衡黑車的經營：  
1. 放寬正規出租車的數量限制。當然，有關限制要視乎各個城市的個別情況而定。此舉可令部分合資格的黑車司機成為正規出租車司機，間接打擊黑車的規模；

2. 加強服務素質，只讓合資格的司機和車輛參與正規出租車行業，增強競爭力。

### 引進廉價公共交通工具

黑車氾濫其實與公共交通網絡尚未完善有一定關係。長遠而言，政府要大力發展廉價公共交通工具，以紓解居民的出入之苦。



▲服務素質備受認可的正規出租車司機參與免費接載高考生往來試場的活動。 資料圖片

## 想一想

1. 根據上文，舉例解釋何謂黑車。
2. 黑車對內地的交通運輸業造成甚麼影響？
3. 你在何等程度認同「正規出租車供不應求，導致黑車氾濫」這個說法？為甚麼？
4. 香港有俗稱「8折的」的非法出租車，解釋其成因及影響。
5. 你到內地旅遊時，有否乘坐過黑車？原因為何？

## 延伸閱讀

1. 郭銳欣、張鵬飛：《進入管制與黑車現象》，《世界經濟》，2009年第三期 註：該文指出，嚴厲打擊黑車不能從根本上解決問題，反而可能促使集團的形成。
2. 李正剛、晏秋、張改：《城市黑車問題的剖析與對策》，《黑龍江科技訊息》，2011年第二十六期 註：該文分析黑車出現的原因，並提出一系列解決建議。
3. 《去年申城查扣黑車1.47萬輛》，文匯網(來源：東方網)，http://sh.wenweipo.com/?viewnews-1746