

四的士商會

聯絡處：香港灣仔軒尼詩道 290 號德華大廈 5 字樓
電話：2572 7570 傳真：2591 6371

呈： 運輸及房屋局局長
張炳良教授，GBS, JP

優質的士服務(豪華的士)

對於近日 局長在立法會回覆議員的質詢時表示，政府正研究推出優質的士服務(即豪華的士)，預計於今年年底落實細節，以諮詢立法會及公眾，既然乘客對「豪華的士」服務有所祈盼，我們的士業界會積極配合政府，以滿足乘客需求。我們幾個商會及一些工會均認為，擬推出的「豪華的士」，可將現有的士牌照套於豪華轎車作為試驗性質。

外國很多地方的的士均會劃分不同種類，除標準的士外，還有高級的士、大型的士及可供輪椅使用的的士，以滿足不同乘客的需要。香港數年前亦已著手推出另類的士車種，例如「鑽的」、「星群的士」及近期成立的「派的」，這些的士的車廂均相對較為寬敞，亦可讓輪椅直接上車。但香港作為國際金融中心，商貿人才薈萃，對於高質素的個人化的士服務自然有其市場，因此，業界並不反對政府研究推出「豪華的士」，為業界開闢新市場。

政府在 2013 年年底公佈的「香港承受及接待旅客能力評估報告」調查結果顯示，除繁忙時段外，乘客在的士站輪候的時間通常只為數分鐘，可見現時的士服務還是足以滿足市民所需；而隨著港鐵的不斷擴展，的士的市場佔有率已不斷收窄，未來南港島線、觀塘綫延綫、沙中綫等相繼開通後，的士的乘客量將持續減少。考慮到的士服務的供求問題，我們建議政府應可考慮以現有的士牌照經營「豪華的士」，以免因增發牌照而令市場出現過剩的的士服務，增加道路的負荷。

香港道路的增長遠不及車輛數目增加的速度，道路擠塞情況越來越嚴重，路面負荷過於沉重而引致行車緩慢，的士或出租車每日的行車里數是私家車之二十倍，在這擠塞情況下導致各公共交通工具運作都不暢順，若政府再增發「豪華的士」牌照，與港府限制車輛數目增長的一貫交通政策背道而馳。再者，近年的士業已因市場持續收窄，司機收入因載客量不斷下降而減少，由於收入缺乏競爭力，行內正面對司機不足的問題，若增發「豪華的士」牌照，能否聘請足夠司機確實成疑。

既然是「豪華的士」，提供優質的士服務，其經營成本一定較普通的士為高，車資收費當然要合理，但我們不贊成如[UBER]般沒有準則的收費，這會令乘客無從稽考。因此，政府在落實有關收費水平前，必須先諮詢業界，以免政府所訂的收費與經營「豪華的士」的實況有所偏離。與此同時，為免給人混水摸魚、魚目混珠的機會，將私家車用作載客取酬，導致執法人員難於執法，「豪華的士」車種必須能有所識別；而為達至優質服務的標準，除須遵守現行普通的士的規管外，包括每年檢測以保證機件運作良好、購買適當的保險以保障乘客及道路使用者的安全及權益等，「豪華的士」的司機要求應相對提高，司機須經過嚴格考核及訓練，既要有清潔整齊衣著，還要有良好的駕駛記錄和友善的服務態度。經營「豪華的士」的營辦商應設立僱傭制度，規定司機工作時間及有一定收入的保障，工時不宜太長以免工作過勞，更應設有投訴及獎勵機制等等！

推出「豪華的士」只能滿足部份市場的需求，為提升整體之的士服務，我們業界現正認真地澈底探討，包括如何利用新的資訊科技，大膽革新，配合時代進步，改善現有一萬八千部的士的服務。的士業能否成功提升整體服務還須政府的支持及配合，除利用資訊科技增加的士和乘客的配對外，政府應研究開放更多的禁區增加的士上落客點，允許的士行走巴士專線，讓的士能真正提供點到點及快捷的服務，滿足市民的需要。

就上述之意見，懇請 局長能予以考慮。如有需要，我們業界希望與局方及運輸署會面作進一步探討如何能暢順地推出豪華的士。如蒙惠允，不勝銘感！

耑函奉達 並頌
安祺

香港的士商會主席	黃保強
九龍的士車主聯會主席	溫卓明
惠益的士同業聯會主席	李國英
車馬樂的士聯會主席	陳偉鵬 謹啓

2015年10月26日

副本抄送：

運輸署署長 楊何蓓茵 女士，JP
立法會交通事務委員會主席 田北辰議員，BBS，JP
立法會航運交通界議員 易志明先生，JP
立法會交通事務委員會委員