



運輸及物流局建議修例，改善的士服務質素，《大公報》推出專題系列，透過實測和深入探討，拆解的士行業種種問題和挑戰。首篇先從乘客角度出發，探討「截車難」問題。

過去五日，記者在不同時段做截車實測，繁忙時間的士站多達30人排隊，候車超過15分鐘仍在等，其餘不同時段及地方截車，部分司機會以不同理由拒載，包括方向不順、要指定西隧才過海、準備交更等。有市民無奈地說，雖然知道的士拒載屬違法，但因趕時間，根本無暇報警。的士司機工會表示，部分司機質素參差，建議政府規管司機入職要求，並重罰違例司機。

大公報記者 易曉彤、黃珏強、突發組



不少市民都會試過繁忙時間難以在街上截的士，部分司機更會以千奇百怪的理由拒載。大公報記者何嘉駿攝

繁忙時段實測 打的屢遭拒載

市民嘆無時間報警 工會倡重罰違例司機

大公報記者於7月6日及10日的不同時段，進行14次搭的士實測，分別九龍、香港和新界在全日不同時段，進行「截的士」實測，發現存在不同的困難，有部分司機甚至拒載。

金鐘的士站 候車逾15分鐘

7月9日上午9時許的上班繁忙時間，大公報記者現場所見，金鐘的士站有多達30人排隊，候車時間逾15分鐘，排在後面的市民心急如焚，遲遲仍未能上車。

記者目測排隊時間已逾15分鐘，唯有轉到其他地方截車，最後透過「走位」，剛遇到有乘客落車，幸運地在站外附近登上的士，惟要用多5分鐘時間。

另一次實測，記者昨日上午8時40分在新蒲崗「截的士」，街上有不少人等候，惟途經的空載車很少，記者轉移多處，共耗用約15分鐘才成功截車前往中環四季酒店。

還有一次，記者在7月6日晚上7點40分，由黃竹坑道葛量洪醫院巴士站出發前往田灣明愛張奧偉國際賓館，等待5分鐘後，有兩部的士駛至，記者招手，司機卻視若無睹，失敗兩次後，終於成功登車，惟司機卻以不熟悉田灣交通為由，勸記

者改換候車方向，搭乘其他交通工具前往，變相「拒載」。

其餘不同時段及地方截車，平均需時5至10分鐘，但必須「懂走位」，才可以在10分鐘內成功，過程中更發現，部分司機會以不同理由拒載，包括「方向不順路」、「要指定西隧才過海」、「準備交更」等。

「乘客說『截的士很難』，的士業界卻時常反映，街上開車遊走半個鐘，也看不到一位乘客！」汽車交通運輸業總工會的士分會會務主任梁達壯認為，截車難只限於繁忙時間的人潮效應，建議市民多用網約程式召喚的士。

根據《道路交通（公共服務車輛）規例》（香港法例第374D章第37條），的士司機拒載屬違法行為，司機揀客亦可能會觸犯法例。任何人如違反有關法例，一經定罪，可處罰款10000元及監禁6個月。

議員：的士App普遍 致街上空載車少

對於有部分司機，以不同理由拒載，梁達壯認為，行內司機質素參差不齊，希望政府規管司機入職要求，加大力度重罰不守法的司機，隨着三隧分流，擠塞情況將有所改善，方便過海司機

回程，相信司機拒載過海的情況，也會相應減少。

立法會議員鄧家彪認為，繁忙時間及夜間截車，相對較為困難，的士司機使用程式接单，平均收入更高，因而影響在街上行走的士空載車數目，影響日間其他時段路上截的士的成功率。

鄧家彪認為，現時愈來愈多市民選擇使用手機App召喚的士，相關軟件亦有電子支付，相信是未來趨勢，推廣的士應用程式之餘，建議日後引入車隊制後，保留一定比例的士專供在街上的市民截車。

FOR HIRE

拒載理由千奇百怪

- 方向不順
- 準備交更
- 隧道塞車
- 對某區不熟悉
- 只行指定隧道
- 肚餓需要吃飯

大公報記者截的士實測

實測 1

短途 中華基督教會望愛堂啟愛學校至南昌港鐵站

用App召車 四次失敗

記者在7月6日下午2時13分於「HK Taxi」手機應用程式叫車，行程為長沙灣中華基督教會望愛堂啟愛學校至南昌港鐵站，全程約1.7公里，系統估價為27元。首次發出訂單時，備註提出「要求8折」，約2分鐘後有司機接单，惟立即被取消，該名司機致電回覆稱「看錯訂單，要求8折做唔到」，記者之後取消折扣要求，惟訂單三次因「超時」無人接单而自動取消。

實測 2

短途 黃竹坑道葛量洪醫院巴士站至田灣明愛張奧偉國際賓館

司機拒載稱不熟路

記者在7月6日晚上7時40分，由黃竹坑道葛量洪醫院巴士站出發前往明愛張奧偉國際賓館，等待5分鐘遭兩部的士無視招手，其後成功截車。惟司機以不熟悉田灣交通為由，勸記者改換候車方向。1分鐘後記者成功截車，司機表示，是否接待短途乘客，視乎司機心態及工作範圍等，「順路不順路，鍾意或不鍾意，也可能是原因。」

實測 3

過海 海麗邨的士站至金鐘政府總部 司機要求必須經西隧

要求必須經西隧

記者在7月10日上午8時37分於海麗邨的士站截的士，當時正有3名乘客在等車，記者等候約5分鐘才成功上車。上車時，記者要求司機前往位於金鐘的政府總部，司機稱，「只可以行西隧，如果要行紅隧，我去唔到。」記者詢問原因後，司機說：「這個時間是早上高峰，直到中午12時，行紅隧會好塞車，最少塞車20分鐘，一定無司機肯『睬你』。」記者詢問，為何這段時間在的士站接客的的士比較少，司機回應：「繁忙時間，比較少吉車，而且我們司機在路上，也可以接到客，所以很少入的士站。」

大公報記者 易曉彤 黃珏強 蔡文豪 賴蘇武

短途車程用App約車 訂單四度被撤

叫車不易

透過手機應用程式（App）預約的士服務，是否較容易叫車？大公報記者實測，使用應用程式召喚，未必一定成功，短程成功率更低，四度被撤訂單，未能成功召喚。有業界透露，全港逾八成的士司機，已經使用應用程式接单，有助增加收入，但繁忙時段截車，仍要視乎情況。

坊間上的士應用程式五花八門，包括「HK Taxi」、「飛的」、「Uber」、「85截的」和「的神」等，使用方法很簡單，只需輸入出發地及目的地，便可提交訂單，然後等候司機接单，付款可選現金、信用卡、八達通或電子支付扣賬，乘客甚至可要求提供折扣。

記者於7月6日下午2時許，實測使用「HK Taxi」手機應用程式叫車，由長沙灣前往南昌港鐵站，屬短途，全程約1.7公里，系統估價為27元，

首次發出訂單時，備註提出「要求八折」，約兩分鐘後，有司機接单，惟又立即被取消，該名司機致電回覆：「看錯訂單，要求八折，做不到。」記者其後修改內容，不再要求提供折扣，卻三度因「超時」被平台取消訂單。

司機需與平台分賬

汽車交通運輸業總工會的士分會會務主任梁達壯估計，全港逾八成的士司機，已經加入的士應用程式接单，認為程式的資源分配合理，「如果一輛香港的士載乘客去屯門，使用應用程式有機會接到單返回市區，就算收費便宜些，很多的士司機也願意，較在街上接客容易。」



差，工會認為部分司機質素參差，希望政府規管司機入職要求，並重罰不守法的司機。大公報記者何嘉駿攝



乘客使用的士召喚應用程式並無額外收費，但司機接单需與平台分賬。梁達壯透露，各款程式的分賬方式五花八門，如「HK Taxi」是透過買分制分賬，「平台會根據每單的性質、時間和乘客是否加錢等進行評分，司機需在程式內購買積分，所接的每單都會被扣除不同數量的積分，每一分將會收取一元，用完就再付款買分。」至於「Uber」的分賬，則是根據每單的價錢抽成，賺取乘客部分車費。

大公報記者易曉彤

香港現時有不同的召喚的士App，大公報記者實測發現，短程召喚的成功率偏低。

TAXI

引入「車隊制」提升服務 業界憂成本高

抱持觀望

運輸及物流局建議，修例改善的士服務，包括引入車隊制等，今日（11日）提交立法會首讀。的士業界意見不一，支持者認為有助管理，但組成車隊涉及更新設備、制服、司機培訓等費用，期望政府提供津貼。

西貢的士工商聯會主席李少彬認為，車隊制統一的士管理，可通過車隊調度，及時回應區域服務需求，甚至有助改善「截車難」問題，但估計初期只有部分車行響應，個別司機可能擔心，加入車隊要先付費而卻步。

的士車行車主協會主席袁揚威指出，租車司機佔行內近七成，屬自負盈虧，但加入車隊需接受培訓、穿制服及接受管理等，令他們「束手束腳」或減少收入，認為政府需提供經濟誘因鼓勵的士行業投入，希望政府能與業界討論。

新界的士營運協會主席陳樹生認為，「截車難」涉及交通問題，不取決於車隊制，車隊收入並無保障，組成車隊涉及更新設備、統一制服、司機

培訓等費用，甚至改為豪華的士，達到更好體驗，現時業界普遍收入不高，實在難以負擔，「買完保險已經無錢，如何負擔約40萬元的新車？」

運輸署長羅淑佩表示，的士牌照與其他公共交通營運商的牌照不同，沒有太多營運要求，因此希望透過引入車隊制，增加管理要求，相信實施初期的車隊數量不多，但期望透過品牌建立，可吸引更多的士加入。

業界對引入的士管理制度反應

西貢的士工商聯會主席李少彬：支持車隊制，但相信對個別「自由身」的司機吸引力不大。
的士車行車主協會主席袁揚威：車隊制仍需誘因，鼓勵業界參與。
新界的士營運協會主席陳樹生：不看好車隊制，因提高司機成本壓力。

數看香港的士

- 的士數目 18163輛
- 市區 15250輛
- 新界 2838輛
- 大嶼山 75輛
- 每407名港人享有一輛的士

的士數量VS人口比例 港遜北京新加坡

話你知

香港於1994年停止增發市區的士牌，現時共有18163輛的士，人口約740萬人，平均每日載客量接近100萬人次，每407人享有一輛的士，但主要城市北京、東京及新加坡，均低於每400人享有一部的士，可見香港的士數量相較更少。運輸署數據顯示，本港共有18163輛的士，市區佔15250輛，新界的士2838輛，大嶼山的士只有75輛。對比海外主要城市，英國倫敦人口約898萬，的士約有21000輛，每427人享有一輛的

士，與香港相若。日本東京人口約1400萬，目前的士約有4萬輛，每350人享有一輛。首都北京人口約有2154萬人，市內共有約67000輛的士，每321人享有一輛的士。新加坡約546萬人口，約有14084輛的士，每388人享有一輛的士，北京、東京及新加坡的士與人口的比率，均優於香港。深圳方面，人口有約1766.18萬人，共有約21514輛的士，每821人享有一輛的士，較香港高出一倍，惟深圳網約車發達，出租車短缺問題並不突出。大公報記者易曉彤、黃珏強