

15申請者爭5牌照 特色服務提升競爭力 候選的士車隊 研設「保姆式」專車



出租車出路 4

為優化香港的士業界的服務質素，政府正推動的士車隊制，料七月中公布申請結果。已遞交申請的的士小巴商總會理事長周國強認為競爭激烈，亦認同的士車隊制能夠改善的士的服務質素，可以在如今網約私家車盛行的情況下，提升的士的競爭力及服務定位。

周國強表示如果能成功申請，會為車隊加入新服務，包括有專車接送概念的「的士保姆」、在突發事件時協助疏散市民的「應變設施」等。



掃一掃有片睇

大公報記者 伍軒沛 (文) 伍軒沛、張凱文 (視頻)

的士車隊牌照申請上月31日截止，運輸署稱反應積極，共接獲15份申請，包括其他運輸業界人士。由於政府期望發出不多於五個車隊牌照，以現時15份申請計算，即至少「三隊搶一個牌」，競爭相當激烈。

接送殘障者或小朋友返學放學

周國強旗下的順安車行亦有遞交的士車隊牌照申請。周國強認為，的士車隊制是一個提升的士競爭力及服務質素的機會。他指，近10年來，網約私家車在香港發展，為社會帶來了一種新的乘車體驗，不少乘客願意支付更高的費用，體驗他們認為優質的服務，但網約私家車大部分都沒有保障。的士一直以來都沒有一个大眾化平台為乘客提供可選擇的服務，的士車隊制就正是一個機會，讓乘客有機會選擇更優質的服務。

順安車行合共管理約700部的士，其中約100部是符合申請車隊制要求的新車。周國強坦言，對於申請成功機會，心中沒有多大把握，「競爭還是很大的，15份申請，比我想像中也多。」

雖然申請成功與否仍是未知數，但周國強對於如何營運車隊已有詳細計劃，甚至已經想到初步的車隊名字——「香港安心」。他表示，首先會投資約車平台，然後再加入一些具有特色的服務，例如「的士保姆」，以專車概念，為一些有需要的人士，例如殘障人士出行，或者需要接送小朋友上學放學的服務，只要市民在程式上預約，便可預約指定司機立刻前來接送，「無論司機在哪裏，都要立刻回旗，然後來接客的路費也從客戶那邊扣。」周國強相信，如果能夠提供優質及令人安心的服務，即便是貴數十元路程，有需要的乘客也會樂意支付。車隊亦會加添應變服務，在遇上突發事件的時候，能夠立刻調動車隊前往載客。

為司機設評分制助提高質素

為鼓勵司機提升服務質素，周國強表示，車隊司機需要參與評分，如果服務質素優質，評分高的，接單的優先級也會較高，而較低分數的司機也可以透過優質的服務來提高評分，以此提高司機的動力。

周國強又計劃，將車隊司機分三個不同的工作範疇，有普通的車隊司機，負責日常的出租車預約及接客。再者就是包薪制的豪華專車司機，主要負責口岸客及機場、酒店客人，相關專車司機暫時打算安排30人。

周國強預料，如果要經營車隊，所投資的費用必定不少，光是車隊的維修保養及平台的維護就要數百萬元，但他仍覺得車隊制非常吸引，「我們會有自己的標誌，能夠有一個真正的名義去運作，這個是非常重要的。」



特區政府推動的士車隊制度，提升行業服務質素。大公報記者林良堅攝



的士小巴商總會理事長周國強申請的士車隊牌照，並計劃加入有專車接送概念的「的士保姆」等新服務。大公報記者林少權攝

的士車隊制度 主要牌照條件

- 車隊必須提供網約渠道 (包括手機程式及網站) 和電子支付方式
- 車隊必須提供24小時顧客服務熱線
- 車隊規模：混合或市區的士車隊：300至1000輛的士；新界的士車隊：100輛至350輛的士
- 使用的車輛車齡不得超過三年，整個車隊牌照期內車齡不得超過10年
- 的士車廂內必須配備例如行車記錄儀、全球定位系統和監察司機駕駛表現的安全裝置等
- 司機必須完成由車隊持牌人安排的有關的士服務職前訓練

資料來源：運輸及物流局

「沒必要兩敗俱傷」 業界倡規管網約車

雙線發展

近來的士司機及網約私家車司機之爭持續，雙方各自互相舉報。「的總」周國強認為，此舉純屬兩敗俱傷，沒有必要。他表示，自己對網約私家車是否在港合法化持開放態度，「沒有必要摧毀一個行業，但他一定要合乎這個行業的規則。」他認為，政府要嚴加規管網約私家車，尤其是保險及安全管理。

周國強表示，從網約私家車打入香港市場的10年間，的士業界流失了15%生意。隨著網約車平台不斷推廣，加上網約車低成本，不受監管，網約車的數量不斷上升。「網約私家車很容易做，買一輛幾萬元的二手私家車，申請一個賬號便可以開工，甚至不需要申請出租牌，也不需要保

險。有些司機當是兼職，喜歡就出來做幾個鐘頭生意，這樣是影響了整個行業的生態。」

須考慮道路承載量

他認為，如果網約私家車進軍香港，必須合乎規矩，申請保險及相關的載客牌照，要有定期的車輛維修保養。他亦認為，香港與其他國家和地區不同，香港地方小，近年新建的道路也不多，道路的承載量是否能夠承載太多私家車也是一個問題，「路上是否需要那麼多車呢？如果網約車沒有數量監管地合法化，道路越來越擠，又是否市民希望所見？這個大家要想清楚。」

大公報記者伍軒沛



《大公報》近期推出系列報道，探討出租車服務的前路。

運輸署：乘客可經第三方平台格價

開放數據

的士車隊牌照申請期上月底結束，政府預計七月內公布申請結果。由運輸及物流局和運輸署的代表組成的評審委員會正循七大標準審核申請。運輸及物流局表示，發牌後運輸署會密切監察車隊營運，若持牌人營運表現不理想，有機會遭「釘牌」。

署理運輸及物流局局長廖振新日前回覆立法會議員提問時表示，評審委員會正審視申請期內收到的15份申請，主要的評分標準包括：申請人的管理能力；車輛質量及安全相關設備/裝置；車隊司機管理及質素；服務水平及客戶服務；網約的士及車隊調派建議；及日常營運、維修及應變建議。

在牌照期內，如運輸署署長有理由相信車隊持牌人未有維持適當且具效率的車隊服務，可隨時委派公職人員進行研訊。如研訊確定車隊持牌人的表現未

達標準，署長可對其施加懲罰，包括取消其車隊牌照、暫時吊銷其車隊牌照一段期間、更改其車隊牌照，甚至取消或暫時吊銷個別車隊的士的車隊的士證明書。

車隊須有手機應用程式等，供乘客預約的士，運輸署屆時會有專頁，讓乘客一站式搜索不同車隊的預約方法。車隊同時要開放及分享每輛車隊的士實時位置、車輛類型等數據，以便第三方開發商製作格價平台，方便乘客比較。

廖振新又表示，在的士車隊制度下，運輸署會透過牌照條件要求所有車隊的士必須提供至少兩種電子支付方式，以便利乘客繳付車費。的士車隊可以為業界起帶頭和示範作用，有助進一步鼓勵更多的士司機引入電子支付方式，讓乘客在繳付車費時有更多選擇。

大公報記者伍軒沛

學者倡向網約車營運商徵費

公平競爭

現有經營環境之下，網約車不用支付牌費就可以營運，對的士行業造成不公平競爭，況且一旦遇上意外保險公司無法賠償，網約車司機和乘客乃至第三者均欠保障。有學者認為，網約車必須在合理的經營框架下合法化，社會才能向前走。

嶺南大學潘蘇通滙港經濟政策研究所所長何樂生指出，的士業須付費取得的士牌照才可經營，有意見是向網約車發牌和徵收牌費以達至平衡，他並不認同，反建議政府向網約車經營商按適當的分賬率徵收經營費，便可解決對的士行業不公的問題。

他解釋，網約車創新之處，源自私家車司機可於餘暇時間隨意兼職，藉此促成其車可物盡其用。如果根本沒有「全職網約車」這回事，發「網約車」牌亦根本無從談起。

對於有的士業界人士建議，政府創建

統一的全港通用網約平台，所有的士和其他網約車也納入其中，何樂生認為，相關建議並不可取，因為只會打擊競爭和扼殺創新。

「政府與網約車經營者分賬其實最簡單，只要調整分賬率至合適水平，網約車經營者盈利和網約車司機的收入便會下降，並因此減低網約車的經營者和網約車司機營運的積極性，大大降低的士業面對的壓力。」他指出，分賬率提高後，亦自然會降低網約車在街上行駛帶來對道路使用的壓力。

保險費按營運時數計算

何樂生又建議，網約車司機要在運輸署作簡單登記，並按本身條件向保險公司繳付按營運時數計的保險費，「如此，政府會增加收入；網約車司機和乘客獲得保障；市民出行更方便；的士業界亦可面對比現時公平得多的競爭。」