



對於立法會『公共交通研究-的士服務』的意見

一)引言

首先，本組織多謝政府及立法會，開始就公共交通角色研究，向市民及各業界諮詢意見，由於有不少交通政策需要改善，希望政府各部門認真地考慮所有意見，平衡各方面對公共交通服務的需要！

的士是市民最需要的公共交通工具，雖然車資為所有公共交通工具中最高，卻是全港市民任何時間、任何地點，大部分地區的士都可以載到目的地，而且是最快捷的公共交通工具，近年香港不論人口及環境已不斷增加及轉變，的士不論數目及營運模式與市民及從業員的希望有很大距離，我們希望政府在的士研究範疇，需作出有建設性及優化性的政策，否則對香港公共交通發展有一定性影響！

二)背景

A)數目

現時香港有三種的士，分別為紅的(市區的士)、綠的(新界的士)及藍的(大嶼山的士)，車輛數目為 15250 部(市區)、2838 部(新界)及 50 部(大嶼山)，合共 18138 部，由 1998 起數目維持至今，但是至今已十六年，人口已增加至超過七百五十萬，的士數目與其他公共交通車輛數目亦沒有增加，相反私家車數目已由二十多萬增加至超過五十萬，反映政府沒有正視全港大部分中基層使用公共交通服務的需要，令中基層市民出入有一定困難。

香港的士在十多年的 0 增長，反之私家車有達二十多萬部增長，這是反映了什麼？就是的士數目不足以滿足消費能力較高的市民，尤其居住較偏遠的新界地區，有不少居民需要前往香港九龍各區上下班，但是行走該區的士大多為綠色新界的士，而且不能前往港島及九龍各區，而市區的士較少在新界偏遠地區接客，最後他們需要購買私家車代步，由於新界偏遠地區有不少私人屋苑入伙，導致私家車的數目不斷增加，如此可見，距離百萬數目不遠矣！

B)經營環境

現時大部分從業員需租一輛的士，便可接載市民及遊客，早年更為了增加收入，不少從業員加入八折的及非法泥鯁的，才能維持收入，近年自遊行及旅客等上升，使用的士乘客亦相應增加，在繁忙的士站更出現人龍，但是市民需要的士

便開始有困難，尤其上下班時間，除了鐵路、巴士及小巴已非常繁忙，連截的士亦非常困難，尤其上班時間更難以截的士，在非繁忙時間，除了繁忙地區及近口岸的地區容易截的士外，其他地區需要一段時間才能截的士！即使有電照的士及手機程式電照的士服務亦有一定難度。主因是一般的士情願在繁忙地區及近口岸地區截客，需求較多，其他地區則相對地少。

現時的士牌價已超過五百萬元，大部分從業員不能擁有的，他們需要多勞多得才有固定收入，由於政府對的士有發牌制度，而的士有一定需求，不論車租及牌價必定高，而且造就了炒風。除了車租及油成本外，的士司機在租車時更要交付高昂的按金，最高達五萬元，試問的士司機如何負擔？因此，在香港細小的地方，不能容納更多私家車，反之更要增加的士數目，以壓制炒風，並吸引更多基層的士司機擁有的士及牌照，有助改善的士司機經營環境。但政府沒有任何調整，而且有惡化跡象！

C) 經營範圍

除了市區的士可在香港大部分地區經營外，新界的士及大嶼山的士受到一定限制，但由於新界的士經營範圍內，新界的士為多，但新界區居民往市民，找市區的士是非常困難，即使電召服務亦困難，新界區居民乘的士往市區上班亦不便。

另外，大嶼山的士只服務大嶼山陸路地區，但南大嶼山是市區的士禁區，因此他們只能使用大嶼山的士，如需由南大嶼山往市區或新界，必需先乘大嶼山的士前往東涌或機場轉乘市區的士及新界的士，對不少高消費能力的市民十分不便。

從上述新界的士及大嶼山的士經營範圍所面對的問題，即使市民消費能力高，亦不能享有高消費的快捷交通服務，最後他們在毫無選擇下購買私家車代步。使用私家車有不少居住新界及大嶼山等偏遠的地方，人口亦相當高，相信對這班市民前往市區上下班，現有的士亦不能滿足他們需要。

D) 白牌車

市面開始有不少白牌豪華包車/出租車、甚至現時發現不少的白牌車，對的士從業員造成打擊，在近年更開始有流行趨勢，希望政府及警方加強跟進！

E) 大嶼山的士

現時每逢週末及假日，位於東涌港鐵站的大嶼山的士站定必大排長龍，平均需等 20-30 分鐘才能登車，反映現有 50 部大嶼山的士未能配合市民及遊客需求，青嶼幹線通車十多年，政府仍使用原有數目，感覺有點與時代脫節。

政府近日建議把的士數目增加至 100 部，我們認為在是否能配合未來發展呢及需求呢，未來大嶼山有多項發展，相信未來對大嶼山的公共交通服務需要必定提升，運輸署不能看現有的情況，更需要看未來情況，否則受害的是市民！

三) 建議

A) 市區的士

- 希望政府對私家車推出配客限制，減少私家車對全港車輛數目及環境造成的影響，希望更多市民使用公共交通服務
- 如政府成功控制私家車數目，希望市區的士數目能夠按需求增加，以配合減少私家車數目後，能夠有更多市民使用的士服務，讓更多新界居民找尋市區的士較容易，並配合旅遊發展，建議由 15230 部市區的士，增加至 18000 部
- 建議在東涌道加設的士轉乘站，方便南大嶼山居民在東涌道轉乘市區的士，更快捷地前往港九新界各區，毋須在東涌港鐵站及逸東邨轉乘，並節省約十至十五分鐘時間

B) 新界的士

- 希望政府能增加新界的士營運上落客點，方便更多新界區市民出入，例如沙田區的新城市廣場、石門工業區、沙田小瀝源工業區、荃灣西鐵站、柴灣角工業區、彩虹港鐵站、東涌港鐵站等，以方便需求日益增加的自由行旅客，及新界區居民出入需要，否則難以改變駕駛私家車市民生活習慣

C) 大嶼山的士

- 我們認同增加大嶼山的士數目，但政府必需在港珠澳大橋通車後必需作檢討，是否需要再增加數目
- 建議大嶼山的士在青衣港鐵站、青衣長安邨及青馬收費廣場巴士站增加上落客點，方便南大嶼山居民能快捷地前往市區大型運輸交匯處轉乘其他公共交通工具前往各區

四) 總結

我們認為鼓勵私家車使用者改用公共交通工具，先由供應做起，並在私家車數目設上限，對市民、對環境、對從業員及的士商會有幫助，使用公共交通市民有七成，但三成使用私家車的市民，佔全港路面車數數目七成(引述運房局張炳良局長)，反映運輸政策已達不合理，鐵路飽和、巴士數目限制，甚至連的士亦難以截車。甚至從業員面對高昂的成本(車租、燃料及按金)等成本，以達極點。希望政府重新檢討及整合現有對公共交通政策，讓市民及從業員受惠，謝謝!