

書面質詢

黃潔貞議員

關注落實網約的士和監管平台工作

早前，運輸工務司司長在口頭質詢大會上表示，特區政府正積極推進增設網約的士服務和監管平台的研究工作，明確將“先落實網約的士，視乎成果再推動網約車”作為優化的士服務供給的“兩步走”策略，並爭取於今年修改《的士法》，為引入網約平台創造條件。然而，本澳目前市場上已存約5個叫車平台，各平台對於車輛調度、數據、服務標準不一，據業界反映，有些平台為了爭取客源會推出補貼，但提高司機收入效果有限；也有司機反映懷疑“白牌車”假借網約名義違規營運，擠壓合法業者的生存空間。

另外，本澳的士每日行車公里數由十年前約500公里下降至如今僅317公里，從數據上反映營運效率明顯不足。原因之一在於現時的士沒有成熟的網約功能，司機無法獲知遠端客源，為降低空車成本，只能在口岸、大型娛樂場附近“排隊”，導致民生區的士數量較少。值得注意的是，目前多數的士司機採用月租方式，租金上漲，加上現存叫車平台不穩定等問題。因此，社會各界期望政府未來在主導網約的士服務和監管平台的落實過程中，能解決和理順現有的市場現象，建立公平、可持續發展與便利惠民的網約服務。

對此，本人提出以下質詢：

- 當局計劃構建的“網約的士服務和監管平台”為優化的士服務創造條件，但叫車平台數量的增加，對於地少人多車多旅客多的澳門來說，未必能實際提升效率。為此，在“網約的士服務和監管平台”的功能定位上，當局能否主導通過整合各叫車平台實時數據，包括叫車需求、車輛分佈、應召率及時段特性等，建立即時監察、分析與調度系統，特別聚焦早晚高峰、節假日及旅遊旺季等時段，提升全澳的士整體應召能力、減低空轉率？

2. 當局在修改《的士法》和推進網約服務過程中，如何透過立法完善的士公司、司機、網約平台間合作，增加誘因提升成功應召率及守約情況等，改善民生區“搭的難”、社區“打的難”問題？