

書面質詢

澳門要建設成世界旅遊休閒中心，可是，澳門的旅遊優勢是甚麼？作為一個旅遊城市，關檢時間長、酒店消費高昂、物價貴、搭的士難，這些問題的存在，到底是令我們邁向一個世界旅遊城市？還是在一點一滴的流失澳門的旅遊吸引力？

搭的士難，已是一個延續多年的問題，而且情況愈趨惡化。而搭的士難的關鍵原因是的士數量嚴重不足，讓的士成了稀有商品，的士司機拒載、揀客及濫收車資的問題便由此而生。也因為成了稀缺商品，牌費高也衍生高租金，非車主的的士司機的經營成本高昂，從而部份便靠揀客、拒載、濫收車資這些不法手段來維持生存。

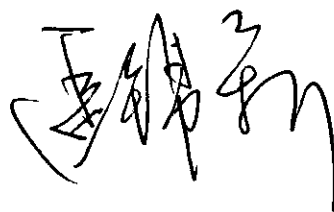
九九年前本澳每年遊客八百萬，人口不過三十多萬人，那時全澳的士有七百五十部。十四年過去了，澳門每年遊客直逼三千萬，而人口亦飆升至超過六十萬，但的士數量只是從原來的七百五十部增加到九百八十部，遊客增超過兩倍，但的士所增加的不足三分之一。這種以行政手段限制的士增長，是當前搭的士難的關鍵原因。

好了，政府今年再發出二百個的士牌，可能一定程度會紓緩數量不足的壓力。只是，澳門特區成立後只分別於二零零五年及二零零七年發出了二百三十個的士牌，這些的士牌都是有期限的。零五年發出的三十個的士牌是十年期，至二零一五年期滿；零七年發出的二百個的士牌，是八年期，也是到二零一五年期滿。我們如今發出二百個的士牌，可能到今年下半年才能落地，但明年卻有二百三十部的士逾期而退出。數量上不加反減，搭的士難問題難道就像變魔術般得以解決？我不相信連如此顯淺的數學題，行政當局也不懂計算。我們不知道特區政府對此有何部署。

為此，本人向行政當局提出書面質詢：

- 一． 今年加二百部的士，明年卻減二百三十部，這對的士服務會有甚麼影響？
- 二． 明年，二百三十部有年期的的士到期，政府到底有何部署？
- 三． 輕軌第一期通車無期，巴士服務前程未卜，的士服務又面臨如此變化，到底政府有何對策扭轉此交通劣勢，以確保落實將澳門建設成世界旅遊休閒城市的目標，而非任澳門的旅遊業吸引力逐漸消失？

立法議員 區錦新



二零一四年六月六日