

書面質詢

每天下午，在新馬路郵政局對面的的士站旁經過，看着那長長的人龍在苦候的士。實在令人感到慚愧。澳門作為一個旅遊城市，遊客連搭的士亦困難重重，隨便要等上幾十分鐘。作為特區政府，搞了這麼多年，更專設立了交通事務局，卻連搭巴士難，搭的士難的老大難問題都解決不了，乎復何言！

應當指出，在新馬路上此路段設的士站，本身就不是個明智選擇。事實上，同樣的人龍，在港澳碼頭可能只須等幾分鐘就上到車，但在新馬路則可能要等上一個小時甚至更久。原因很簡單，碼頭上客的的士是排着隊陸續有來的，縱使排隊候車亦很快能上車。但在新馬路是偶然一部駛到。而進入新馬路，一般的士司機都視為畏途，可以不入一定盡量不入。試問在如此環境下，等的士那能不久候。

而更重要的，是的士數量的嚴重不足。回歸前本澳每年遊客八百萬，人口不過三十多萬人。十四年過去，澳門每年遊客直逼三千萬，而人口亦飆升至接近六十萬，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。

政府表示今年會再發二百個的士牌，只是過去一段時間，由於行政手段限制的士數量，令的士牌價飆升，而有集團參與哄抬的士牌價格亦是士牌價飆升之原因。當的士牌飆升，車租也連帶大幅度提高。的士牌價愈貴，租車的的士司機愈要捱貴車租，這也是部份的士司機靠旁門左道作生存之道的的原因。所以，發牌能否有新思維，遏抑的士牌費增長。正如經屋不應成為投資工具，那麼作為有限年期的的士，也是一種公共財貨，也應主要是一種服務市民的交通工具，而不應是投資的生財工具。為此，特區政府在新發的士牌時，能否反壟斷，有措施防止集團搶高的士牌，限制已有的士牌的個人和公司不得參與競投新的士，限制新競投者每人或每公司只能競投一部的士，透過個人經營以增加市場活力及降低其經營成本。

為此，本人向行政當局提出書面質詢：

- 一． 為透過個人經營的士來增加市場活力及降低經營成本，特區政府再發出新的的士牌時，能否有措施防止集團搶高的士牌，如限制已擁有的士牌的個人和公司不得參與競投新的士？對擁有的士工作證的現職的士司機，可否設定機制讓其在競投中享有優先權？
- 二． 再增發二百個的士牌，到底是否足夠？特區政府在增加的士牌的問題上，是純粹憑長官意志，喜歡發多少個就多少個？抑或有科學數據或研究機制，支持發牌數量恰當？
- 三． 一般的士司機根本視新馬路為畏途，萬不得已都不會進入新馬路，而的士站設於新馬路實在是官員躲在辦公室中幻想出來的杰作。相關的士站是否應移至南灣大馬路新馬路口的其中一側，如財政局至時代巴士站前，是否更為適當？

立法議員 區錦新

二零一四年一月三日

