



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
社區服務諮詢委員會
Conselho Consultivo de Serviços Comunitários

中區社區服務諮詢委員會平常會議

議程前發言

區穎晞

2023 年 8 月 2 日

8 月中區意見兩則

一、促網約車合法化，便利居民旅客出行

自澳門恢復通關多月後，目前訪澳旅客已接近疫情前的水平。按統計暨普查局數據，6 月份訪澳旅客達 220 萬人次^[1]，即日均達 7 萬人次。然而，根據交通部門日前公佈的數據，目前在澳門營運之的士，連同特別的士，也只有 1,602 輛^[2]，即理論上即平均每輛的士每日需要接載 43 名旅客，還未計算需要使用的士服務的本澳居民，且現實情況來說，1600 輛的士也不可能同時在路面上營運。因此每輛的士需要接載的人數肯定更多。

每逢週末或假日，港澳橋大橋口岸、碼頭、機場和各熱門旅遊景點之的士站，皆有長達數十米的人龍，動輒都要等半小時甚至一小時才能上到的士（圖一至四）。旅遊部門一直對外大力宣傳澳門，希望吸引高消費的遊客來澳門旅遊。然而作為一個自稱國際旅遊城市，澳門之的士數量遠遠不足以應付需要，的士問題已不是新鮮事，惟交通部門對此視而不見。旅客遠道而來，一進入澳門境內第一印象便是「沒有車搭」，想消費也消費不了，本人更聽到部份旅客說「以後都不來澳門」，可見問題的嚴重性。

事實上，網約車在海外及國內早已合法，且相當普及。特別是內地的旅客，來到澳門發現不能使用慣常的程式打車，不禁說出「澳門這麼落後」的說話。澳門早年曾有國際知名網約車平台登陸，深受旅客和市民歡迎。惟當局以非法營運將其取締，加上的士發牌不足，也沒有監管的士的營運時間長短，終導至今天澳門之的士困局。

本人促請當局應與時俱進，與國家及世界接軌，推動網約車合法化。既能解決市民和旅客搭車難的問題，也能讓部份有興趣駕駛網約車的澳門居民增加收入，長遠既能挽回澳門的名聲，也能促進本地經濟發展。

參考資料：

[1] 統計暨普查局，《入境旅客（2023 年 6 月）（人次）》
<https://dsec.gov.mo/ts/#!/step2/KeyIndicator/zh-MO/27>

[2] 澳廣視新聞，《黑的公開競投詳情短期內公布》，2023 年 7 月 24 日，
<https://www.tdm.com.mo/zh-hant/news-detail/861029>

二、二龍喉新指示牌的高度問題

近日，二龍喉公園內安裝了一些新的指示牌（圖五至六），其色彩繽紛，又能指路，

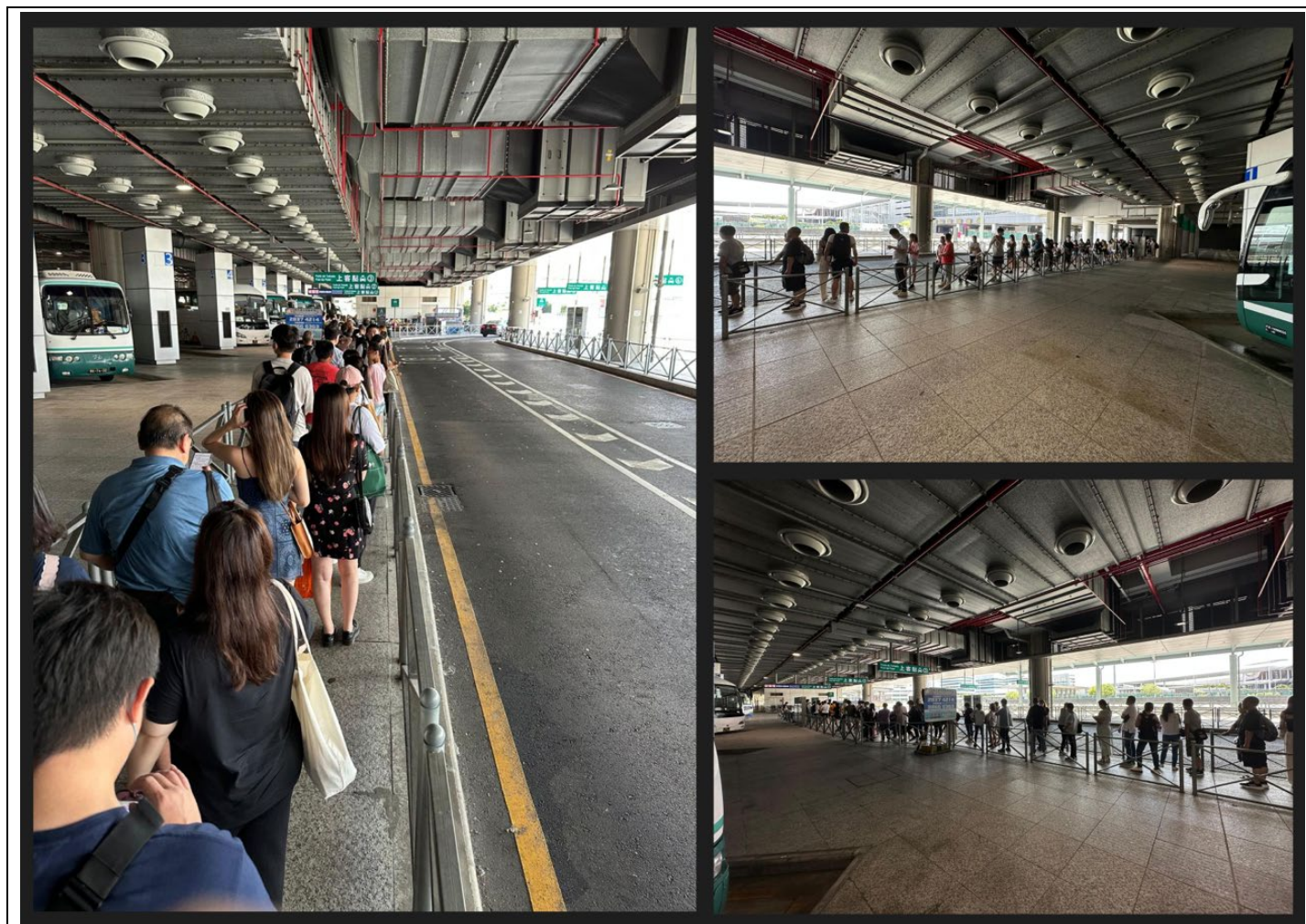


澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
社區服務諮詢委員會
Conselho Consultivo de Serviços Comunitários

本為好事。然而本人認為，相關指示牌太高，目測達 3 米多，普通人難以閱讀牌上的文字，而又因角度問題，位置較高的指示牌被下方遮蓋。

因此，本人建議把相關指示牌，改為符合人體工學的高度，建議不應超過 2.2 米。

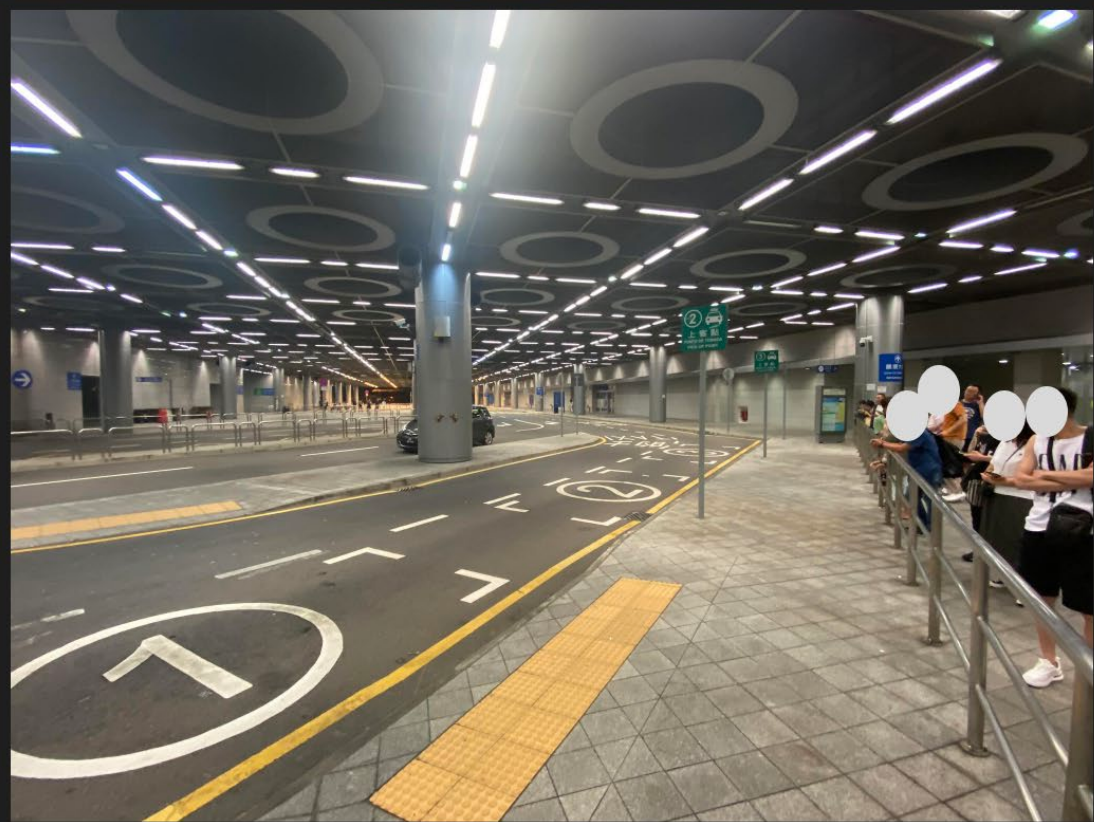
附圖：



圖一：港珠澳大橋口岸等候的士的人龍（旅客提供）



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
社區服務諮詢委員會
Conselho Consultivo de Serviços Comunitários



圖二：氹仔客運碼頭等候的士的人龍（市民提供）



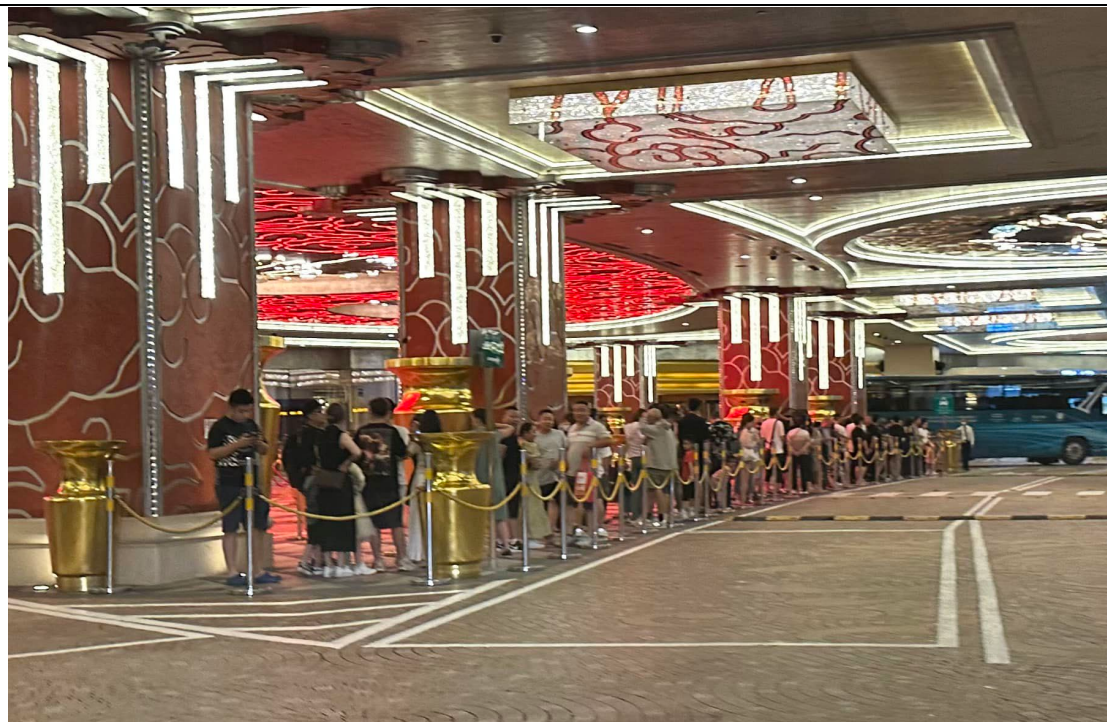
澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
社區服務諮詢委員會
Conselho Consultivo de Serviços Comunitários



圖三：氹仔黑橋街等候的士的人龍（市民提供）



澳門特別行政區政府
Governo da Região Administrativa Especial de Macau
社區服務諮詢委員會
Conselho Consultivo de Serviços Comunitários



圖四：路氹某酒店門外等候的士的人龍（網上社交平台圖片，由 Chan Chan 發佈）



圖五：二龍喉公園內的新指示牌太高



圖六：二龍喉公園內的新指示牌太高