



■王小姐前往大皇宮的車費貴了差不多一倍。
香港文匯報特約記者劉宸 攝

除了新加坡及印尼之外，電召車程式Uber及Grab同樣在泰國大行其道，為旅客提供另類乘車選擇，但有可能會因言語不通，無法與司機溝通。香港用家王小姐接受香港文匯報訪問時表示，她9月底前往泰國曼谷旅遊，第一次用app叫車，發現與司機「雞同鴨講」，費盡周折才找到電召車輛。

■香港文匯報特約記者 劉宸 泰國報道



■在曼谷機場召車，需留意指定的候車處。

司機只講泰文難溝通 港人寧被割客搭的士 遊曼谷首召車



■王小姐從大皇宮外搭的士到Central World，第一輛的士竟開價300泰銖。
香港文匯報特約記者劉宸 攝

王小姐憶述，當日下午4時30分在素萬那普國際機場用Uber及Grab叫車，前往位於BTS鐵路Ploen Chit站附近的酒店。她原本打算格價後選乘較便宜的電召車，Uber於首次使用時經電話號碼登記後，需再確認電郵地址，豈料確認電郵出現問題，不斷重複說她沒確認，花了十多分鐘便放棄了，改用Grab。王小姐輸入目的地位置，用Grab電召一輛的士，當時顯示價錢是約271至352泰銖(約64至83港元)。

下單之後，app顯示司機名字及車牌號碼，王小姐於是前往機場入境大樓外的候車區域，等了約7、8分鐘後，全球定位系統(GPS)顯示的士已抵達機場，她在app內發短訊告訴司機自己在3號門，但一直收不到回覆。她在2至4號門之間來回了好幾次，依然找不到司機和電召車。過了約10分鐘收到司機的電話，令王小姐無奈的是，對方只講泰文，她聽不懂，只隱約聽到他說Gate 3(Gate 3、Gate 3)，根本溝通不了，便結束通話。

轉駁call台 最後靠機場職員

其後她再收到司機的電話，這次換成一把女聲，估計是司機通過app內的call台，找到懂英文的接線生和她聯繫，不過接線生的英文也很差，還是聽不懂。王小姐苦笑了一下說：「最後只能由懂英文的機場工作人員幫忙用泰文溝通，

結果發現司機真的在3號門，不過是在下一層。」這層是士的站，電召車司機在站外的馬路等待，司機才向王小姐說，Grab的士無法駛入她原本候車的那一層，因為會被趕走。

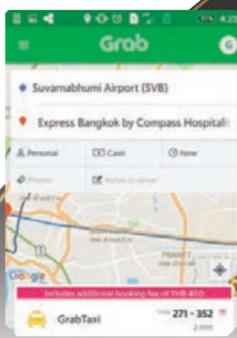
她表示，離開機場時已經5點多，因為塞車，所以用了幾乎1小時才到酒店。這次車費是283泰銖(約67港元)，包括40泰銖(約9.4港元)的電召車費用，與app最初顯示的費用相近，另外加70泰銖(約16港元)高速公路費。

「Grab司機不太信GPS」

曼谷的士亂開價一直為人詬病，但因為搭電召車司機難以溝通，所以她在曼谷旅遊期間，仍多次乘搭的士出入。她憶述從酒店到大皇宮，酒店外的士司機開價200泰銖(約47港元)，駕駛期間司機卻突然把咪錶開了，抵達目的地時顯示為110泰銖(約25港元)，但王小姐一開始已經答應了，只能付200泰銖，貴了差不多一倍。她再舉例說：「我從大皇宮搭的士到Central World商場，第一輛的士開價300泰銖(約70港元)；第二輛不答應跳錶，開價200泰銖，第三輛答應按錶收費，連塞車時間，收費才不到130泰銖(約30港元)，可見他們開價有多離譜。」

除了語言問題，王小姐覺得Grab司機好像不太相信GPS，「乘客上車後，司機還是要問一次目的地，對於語言不通的遊客，有一定難度。」

雖然電召車app價錢比較合理，但王小姐4日3夜旅遊期間只用了一次，她解釋「我怕GPS顯示不到我的確實位置，不懂泰文真的溝通不了。而且太趕時間的話，我寧願在酒店外載車，夠快，而且到其他地方旅遊，被割少少錢是可接受範圍。」



■王小姐用Grab叫車，前往BTS鐵路Ploenchit站附近的酒店。
香港文匯報特約記者劉宸 攝



■王小姐乘坐Grab的士從機場前往酒店。
受訪者提供

迷失機場

曼谷司機受訓 助殘疾人士乘車

為協助長者和行動不便人士乘車，香港Uber去年推出「uberASSIST」試驗服務，並於今年4月開放給全港用戶。該服務上月亦在泰國曼谷推行，目前有39名「uberASSIST」司機，人數將繼續增加，他們本身已獲得乘客給予高評分，並有最少100次接載經驗，車輛可容納摺疊式輪椅，收費也與最普通的UberX一樣。

Uber與倡導改善交通的組織「T4A」合作，後者為Uber司機提供訓練，讓他們懂得協助殘疾人士乘車。T4A成員表示，泰國的基本交通設施齊全，但對於行動不便者而言仍有很多限制，例如不是全部車站都有升降機和輪椅斜坡，巴士亦難以讓坐輪椅人士進入。此外，目前殘疾人士的士服務並不足夠，手法有欠專業；部分的司機更歧視殘疾人士，寧載外國遊客，賺取更多車資。

泰國有1,200萬長者和180萬殘疾人士，對Uber而言是龐大商機。「uberASSIST」推行初期，找車和等車的時間會稍長，乘客可透過「share my trip」功能，在旅途中與親友保持聯繫。

Uber與倡導改善交通的組織「T4A」合作，後者為Uber司機提供訓練，讓他們懂得協助殘疾人士乘車。T4A成員表示，泰國的基本交通設施齊全，但對於行動不便者而言仍有很多限制，例如不是全部車站都有升降機和輪椅斜坡，巴士亦難以讓坐輪椅人士進入。此外，目前殘疾人士的士服務並不足夠，手法有欠專業；部分的司機更歧視殘疾人士，寧載外國遊客，賺取更多車資。



■曼谷目前有39名「uberASSIST」司機。

併車app結伴返工 分擔油費減擠塞

很多泰國人會駕車上班，曼谷一名手機程式開發員認為這耗費大量燃料，故靈機一觸，設計一款手機應用程式(app)，讓上班路線相同的駕駛者和乘客相約一起上班，以減少碳排放和交通擠塞。

該應用程式名為Liluna，現時在泰國有愈來愈多人使用，由今年2月發佈以來，已獲下載逾8.7萬次，有

3,000名註冊司機。與Uber等電召程式不同，Liluna的司機須設固定路線，再與乘客一起分擔油費，而不是賺取載客費。因此，Liluna司機所訂的車資一般較的士和電召汽車低。

年輕用戶佔多數 擴社交圈

要申請成為Liluna司機，須提供駕駛執照、車牌號碼、車輛型號等資

料，Liluna同時設有乘客評分系統，提高可信程度。在接載前，司機和乘客都須互相檢視對方的部分資料，增進相互了解，既有助保障安全，亦不失為擴闊社交圈子的辦法。程式開發者指出，用家年齡大部分介乎18至25歲，其中女乘客佔55%，註冊司機則有95%為男性。

開發者稱，正研發第二代的Liluna，將加入更嚴格的認證功能及報警系統，確保用家安全。他指類似的手機應用程式在法國大受歡迎，他有信心Liluna亦會在泰國普及。



■Liluna在泰國有愈來愈多人使用。

召車app 踩過界 攻餐廳電子交易

總部位於新加坡的電召車公司Grab本月初推出電子錢包「GrabPay」，除了用於Grab叫車之外，還可用來購物和在餐廳結賬。Grab共同創辦人陳慧玲接受CNBC訪問時表示，希望獲得各監管部門批准，明年全面推廣至整個東南亞。據報「GrabPay」已吸引逾1,000

個商戶計劃在年底前加入，首批參與計劃的餐廳在門口放置了新付款選項的告示牌。顧客可先打開Grab的應用程式(app)，到GrabPay的選項點擊「付款」，再掃描餐館櫃台顯示的二維碼(QR Code)，輸入繳付款項，商家與顧客就會接到交易通知。

首6個月免交易費

隨著互聯網滲透和智能手機盛行，東南亞電子支付也因應潮流而興起。然而，電子支付巨擘PayPal今年8月在菲律賓和印尼的調查發現，逾70%受訪者仍傾向使用現金。陳慧玲認為，商戶擔心電子支付難以使用和昂

貴，故不太願意轉用。她指「GrabPay」容易使用和安裝，成本相對低廉，相信可吸引商戶和顧客，而且在首6個月內不收交易費用。

Grab召車業務覆蓋東南亞132個城市，陳慧玲透露未來的經營焦點還是亞洲，畢竟該區仍有大量潛力，故未打算拓展區外其他市場。

融資40億 組東南亞最大出租車隊

Grab上月表示已獲7億港幣(約40億港元)貸款，擴充租車業務，融資額是東南亞初創企業歷來最大。資金會用來增加出租車輛數目，以及提供更優惠的條件及服務給司機，目前Grab在東南亞有登記司機180萬個。Grab提供的租車服務迅速擴大司機網絡，預計到明年第4季，該公司會擁有東南亞最大的出租車隊。新加坡地鐵公司(SMRT)除了鐵路及巴士服務，亦擁有一支有3,300輛的士的車隊，它早前已與Grab達成合作協議，只使用Grab的共享程式，為旗下的士找顧客。



■Grab等app搶去傳統交通工具不少生意。

撤電召車發牌規管 印尼的士界反撲

Uber、Grab、Go-Jek等電召車公司在印尼崛起，搶去傳統交通工具不少生意，當地最高法院今年8月下令，取消一連串規管電召車車費、數目及發牌的條例。在傳統交通業界一片反對聲中，交通部上月表示檢討，推出與原有規管相若的新法例，但會設立寬限期。

交通部長蘇馬迪指，檢討將循平衡新舊業界利益出發，他認為網上電召車的興起是大勢所趨，一定要讓它們發展，但同時亦要保障傳統營運者的生存空間不被扼殺。衝擊傳統交通 司機乘客被圍困 在商討制訂車輛數目、營

運地區等問題上，當局會加強地區政府的參與度。電召車打入印尼市場，對傳統交通工具帶來極大衝擊，電召車司機因此不時被逐，在南蘇拉威西省首府望加錫，一名Grab司機及乘客便曾被大群示威者圍困，勒令他們下車。