

司機只講泰文難溝通 港人寧被割客搭的士 遊曼谷首召車

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，她早前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



■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。

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號門之間來回走了好幾次，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(3號門)。她說自己也在那裡，兩個人不斷說“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，包括40泰銖的電召車費用，與app最初顯示的費用相近，另外加70泰銖高速公路費。

“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，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，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；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，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，我寧願在酒店外截車，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。
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



■在曼谷機場召車，需留意指定的候車處。

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，並於去年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，例如不是全部列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；部分的士司機更歧視殘疾人士，寧接載外國遊客，賺取更多車資。

泰國有1,200萬長者和180萬名殘疾人士，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。



■曼谷目前有39名“uberASSIST”司機。

拼車app結伴返工 分擔油費減擠塞



■Liluna在泰國有愈來愈多人使用。

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，由去年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都較的士和電召汽車低。

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。