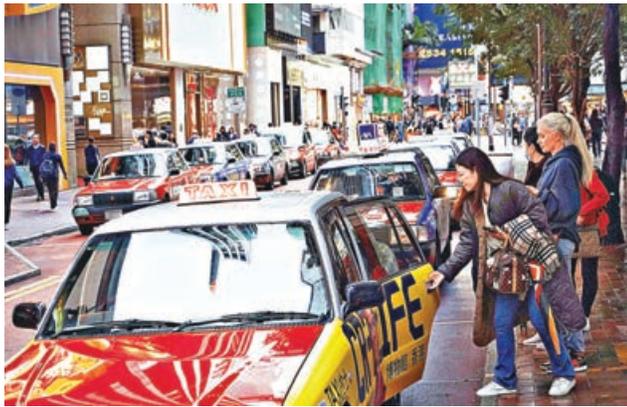


# 促取締白牌車的士業擬罷駛

## 要求大量檢控否則停載至少5天 運署籲冷靜以市民利益為重



■的士業界擬發起罷駛行動。

的士業界關注白牌車非法載客取酬問題，其中香港無線電的士聯誼會前日開會，通過議決去信行政長官及運輸署，要求即時停止白牌車平台運作及大量檢控白牌車主及司機，假設下周三(19日)前未獲滿意回應，下月5日起將暫停載客服務至少5天，料數千的士響應。運輸署回應指已去信有關網約車平台提醒法例規定，呼籲業界保持冷靜理性，以市民利益為重，署方下周三將為業界與網約車平台安排會面，一同就提升個人化對點服務出謀獻策。

去年5月進軍香港的「高德打車」原先表明只提供網約的士服務，但近日突然在應用程式新增白牌車選項，引起的士業界不滿，質疑違反承諾。主持及召集會議通過「罷駛」決議的無線電的士聯誼會主席黃羽庭昨向本報稱，自Uber進入香港市場，非法白牌車不斷擴張，影響的士司機生計。過去幾年政府雖承諾將有計劃規管白牌車，但至今仍未有任何行動。

黃羽庭說若繼續容許白牌車經營，會剝削的士司機的正當合法權利，指牌照是真金白銀買回來，如仍未立法就容許白牌車經營，「不如我們都改行去搵白牌車，何必還需要牌照呢？」他坦言今次罷駛行動未有具體計劃，將以暫停載客為主，不涉慢駛、抗議等行為，「大會沒做任何呼籲，至於怎麼做他們的(的士司機)會自己想，不用我們教。」

香港的士商會主席黃保強向本報稱，今次醞釀罷駛導火線是「高德打車」加入白牌車服務，「可能因為他們不熟悉香港法例，才導致今次事件。」他說已去信高德公司與政府，會積極溝通令企業了解香港法例。黃羽庭估計罷駛行動會以新界的士為主，但因司機需賺錢生活，料不會有太多人參與。他呼籲各車行及司機屆時繼續開工，為市民服務。

### 議員指要挾手段無助解決問題

立法會議員張欣宇表示，不認同小部分的士從業者利用極端手段要挾政府，強調此舉不僅影響市民出行權益和損害前線司機生計，更無助解決行業長遠問題。他呼籲回歸理性對話，並指政府正就網約車規管進行政策研究，希望部分從業者把握機會，透過對話提出可行方案。

## 灣航削航班事件 揭內部欠溝通

大灣區航空取消128個航段影響5,500名乘客事件，早前已向特區政府提交報告。報告顯示去年12月公司新增聘的商務及規劃管理人員，未有遵照公司就航班取消決策的要求及流程。公司承認內部溝通不足，沒充分考慮客戶服務部對大量客戶查詢同時間湧現的應付能力，而相關管理團隊已離開公司。運輸及物流局長陳美寶要求灣航繼續加強管理。

事件發生初期，灣航曾聲稱由於訂購飛機延期交付及飛機維修等引致事件，但報告卻歸因內部溝通。報告提出多項改善措施，包括加強航班調配安排的內部管理程序、就航班時間表和航點改動增強內部溝通

及加強客戶服務應對突發事件能力等。

陳美寶冀灣航經一事、長一智，強調當局有完善機制監管，運輸及物流局和民航處會每半年約見航空公司，空運牌照局已要求灣航每月提交報告，日後如取消或即將取消航班，亦要提交書面報告。



■灣航早前宣布取消逾百航班。資料圖片

## QS國貿碩士榜 港大城大躋50強

香港作為國際金融貿易中心，除有世界頂級服務質素，更有一流人才培養課程。國際高等教育研究機構Quacquarelli Symonds(QS)昨發布最新QS國際貿易碩士排名2025，香港再獲佳績，兩所大學的商學院躋身世界五十強，其中香港大學全日制工商管理碩士(MBA)課程位居全球第26位、亞洲第二；香港城市大學MBA課程排全球第45位、亞洲第5。該課程更於兩個分項指標中居亞洲第一。

QS評估29個國家或地區87個商業貿易相關碩士課程，根據內容、聲譽、畢業生成果、行業參與、創新教學及研究等指標評分。亞洲區7個國家或地區共15所商學院上榜，QS指內地和香港是亞洲代表性最高的地方，各有4所上榜，更各有

2所打進全球前50名。內地方面，清華大學經濟管理學院居亞洲第一，其全球MBA課程排世界第10；上海交通大學安泰經濟與管理學院開辦的國際MBA課程排全球第38、亞洲第3位。

### 城大創新教學指標全球第二

香港方面港大和城大的MBA課程在多個分項指標表現出色。在畢業生成果方面，城大排亞洲第一，港大排第二，全球則排第5和第17位；在創新教學實踐的指標，城大分數高達99.6列全球第二、亞洲第一。香港其餘兩個上榜課程為中文大學全日制MBA課程及香港恒生大學的全球供應鏈管理碩士課程，分別排全球第60及第84位。



■港大畢業生在不同領域有傑出表現。資料圖片

## 改善舊廈消防 靠檢控更靠支援



名家之言

黃國工聯會理事長、立法會議員

為應對火警及降低風險，消防處會向樓宇業主發出「消防安全指示」，勒令在指定時間內安裝防煙門及消防喉轆等，否則將處以罰款。然而，罰款卻不代表能促使遵辦，例如「三無大廈」面對無法運作法團、找不齊業主夾錢、老業主無能力跟進處理等實際困難，即使將有心無力的業主一次又一次告上法庭，亦難以解決問題，可見在檢控之外必須有其他手段協助他們。

落區常常收到對舊樓管理維修的意見，例如有個案反映，油尖旺區一座樓齡67年、高六層無升降機的舊樓，包括近百歲老婦在內的業主，近月遭消防處檢控，並收到法庭傳票。由於行動不便兼有老人認知障礙，其實上庭也未必能回應裁判官的說話，但老婦的子女求助「消防處樓宇改善支援中心」後，並未獲妥善建議和協助。由於不敢不遵傳票，老婦只好在子女陪同下艱難到庭，惟消防人員在庭外又建議老婦不用入庭，稱可提供特別安排，如有醫療證明證實老婦不便出庭亦無力處理，可協助申請撤銷檢控。

正如筆者上星期在立法會指出，

中心人員處理求助時雖已知悉該業主的年齡和健康狀況，卻未提出可協助申請撤控，令老人家折騰到庭，最終卻又無須出庭，十分不理想。對於年邁、健康差，不適合出庭亦無力遵辦的業主，消防處應盡早作人性化安排。支援中心是面向求助者的主要單位，應強化人員培訓，確保提供適切協助。另外，很多舊樓業主都不清楚支援中心可以協助遵辦條例，包括促進圖則審批、安排工程驗收和協助申請政府資助等，應加強宣傳中心的職能，真正做到一站式支援。

現時全港有超過一萬幢樓齡50年或以上私人樓，「三無大廈」佔五千多幢，加上「死法團」、「長者法團」大廈，料多達八千幢，要根治當中的消防問題，靠檢控更靠支援。消防處、屋宇署、民政總署等部門須加強跨部門合作，例如對「死法團」舊樓，可先由民政總署介入，協助法團重新運作及處理消防隱患，如無改善又沒有合理辯解才提出檢控。《消防安全(建築物)條例》去年底三讀通過，有助處方主動入場。除此之外，在市區重建速度放緩下，政府應思考如何促使舊樓的財團業主負起更多責任，成為改善消防的助力而非阻礙。