

# 港鐵推失物速遞 \$28送到門口

失主可選順豐自提點自取 電子產品現金貴重物品不適用

港鐵每月處理約1.2萬宗失物個案，常見失物除八達通卡、手袋及雨傘外，連試卷甚至假牙都有。鑑於乘客回原處取回失物往往費時費力，港鐵近日就聯同速遞公司推出失物本地送遞服務，乘客只需支付均一價28元，按需選擇把失物送上門或於全港逾千個自提點自取，但失物尺寸及重量均有限制。電子產品、現金、珠寶首飾等貴重物品以及演唱會門票等具時效性物品，均不設送遞服務。

**港**鐵總數碼拓展及創科經理張兆基表示，港鐵日均接載逾500萬人次乘客，每月處理約1.2萬宗失物個案，同時接獲約8,300宗報失或查詢，除八達通等常見失物，亦有不少屬公仔、吊飾類潮流物件及圍巾類應季物品。港鐵自2021年起推出網上自助失物處理平台，乘客可在網站或MTR Mobile App報失及查閱個案進度，並輸入失物細節及上傳圖片以提高平台配對效率，目前約60%失物個案透過平台登記。

張兆基指，港鐵近日推出的失物送遞服務，是當港鐵職員找到失物並向失主核實訊息後，失主可選擇送遞服務，職員獲取乘客的姓名、本地收件地址等資料後，會安排順豐公司以運費到付方式寄出失物。完成後港鐵會透過電郵通知失主，失主亦可透過順豐App追蹤送遞狀態。

**限70×40×32厘米 最重15公斤**

順豐香港公共事務及傳訊負責人廖家欣表示，送遞服務劃一收費28元，但只適用於體積上限為70×40×32厘米、重量上限為15公斤的物品。

至於身份證明文件類的失物則設密碼認證服務，乘客須於收件時出示一次性密碼以核實身份。失物最快可於次日送達，乘客可選擇派送上門，或到逾千個順豐自



■港鐵與順豐香港合作提供失物送遞服務。



■港鐵職員將失物分類收妥。



■失物種類繁多，有公仔、背包等。

提點自取。

張兆基表示，為保障乘客的利益以及謹慎起見，部分失物包括電子產品等需失主親身操作以作確認的物品，或現金等貴重物品等，均不適用於送遞服務。他並透露，港鐵每月遺失物品處理量較平穩，成功找回比例亦逾半，「無腐爛風險的失物將保留至少一個月，逾期無人認領的有機會被出售，收益將用於慈善項目。」

## 種類包羅萬有 包括假牙試卷

失物種類包羅萬有，張兆基提到有職員執到一個盒子，打開發現假牙，並附寫

有「開瓶用」的便利貼，「後來才得知失物主人是位伯伯，他專門用該假牙開各類瓶子，對能尋回假牙感到十分開心。」另有職員發現有教師將試卷遺留車廂，卷內寫滿內容，相信是下班後帶卷回家批改遺下，最終物歸原主。

他又分享一宗感人個案，「有職員拾獲半罐酸菜，當日隨即有婆婆急忙來認領。交接時婆婆第一句話便詢問：『變壞了沒？』職員就回應說『仍然很香！』原來婆婆來自內地，專程帶同酸菜探望在港工作的女兒，好讓愛女感受到家鄉的味道。」

## 市建局財政穩健 翼加快重建步伐

市建局近年財政見紅，新任行政總監蔡宏興昨在電台節目表示，截至3月底市建局淨資產436億元，現金流約200億元，雖然現時經濟環境下有壓力，但重申財政穩健，相信若非太進取，可穩健推進不同項目。市建局將靈活調整土地用途比例、跨區地積比轉移等，以回應市場需求。

市建局資產淨值連續3年下跌，蔡宏興指過去受疫情影響，市區重建步伐放緩，現時有條件加快重建步伐，同時冀保留具歷史及香港特色的建築物，融合新舊元素，為社區帶來活力。

市建局早前已開展6個重建項目，今年至明年將主動提出收購價加快市區更新。

政府早前以象徵式地價批出將軍澳及紅磡兩幅地皮，也有助提升融資能力，持續推進已啟動的6個項目。

他指市建局會審慎理財，有序推行重建，更有彈性處理土地用途，以回應市場需求，如靈活調整住宅商業比例，市場環境較差時可增商業用地比例等。對於過去不少項目出現高買低賣導致蝕本，他指市建局有社會責任，即使需較多資金仍會推進項目。

絕章  
陳婉嫻  
工聯會會務顧問



## 風吹不走恨

原本打算到書展看，支持一下經營越來越困難的出版社，但十號

風球下，唯有在家看電視，偶然中看到無線新聞講日本侵華的兩段往事，十號風球也吹不去怒氣！

第一段是講惡名昭著的731部隊，在南京小村落做了很多不見得人的事，害了受訪者一生，而且沒有賠償，又沒有承擔責任，將化學品收回，繼續遺毒害人。

另一段講香港，很多二戰受害人拿着當年被日軍強迫兌換的軍票，爭取了



■部分的士司機經網約平台接單。

資料圖片

運輸及物流局日前向立法會提交網約車規管框架建議，其中司機與平台牌照數目均不設限，但車輛牌照數目將設上限，且規定車輛不得超過7年，較的士車隊的10年要求更嚴。局長陳美寶昨在電視節目表示，7年限制是參考現時私家車滿7年需要驗車的做法，明白社會上意見不一，政府會聽取意見，確保能平衡市民安全與行業發展。

陳美寶強調，「我也希望令市民日後召車好像現時般方便，體驗不會受影響，最重要有多些選擇。」被問車齡定為7年會否太嚴最終僅數千部網約車申請而未能促進競爭，她指每逢推出新政策或措施時，都有一個過程，不應一起步便一步登天，今次其中一個願景是透過完善監管網約平台制度，惠及的士業界選取網約平台服務。

她指向只做繁忙時段等兼職性質網約車發更多牌照的建議不可行，因海外經驗顯示不宜管得太細，「如果你訂明某一個時段要有怎樣的運力，下一個時段的運力又要如何調整，你會反應不夠快。從市民角度而言，每人的繁忙時間定義都不同。」

至於網約車費用，陳美寶指會透過科技擬定路線、距離和車種去確立價錢，強調政府不會過分微觀地控制價格，會視乎情況調節，重申特區政府的目標是以市民利益為首位，保障安全出行及召車便利。

參考私家車驗車  
網約車齡倡限  
7年

多年，日本政府也不肯承認責任，這是無賴行為，當今世上日本首屈一指。

日本當局的嘴臉，由軍國主義的兇殘，到當了美國門前犬的今天，那笑臉迎人的虛偽，一直沒有變過。你看看日本政要每年到靖國拜鬼的活動，那就是最好證明。

國強才有話語權，以往有點空喊的抵制日貨，今天有實際的可行性。至於那些受輻射污染的日本農產和水產，日本政府說是根據科學標準，是很安全的，你相信嗎？