



抓住奧運良機 加強體育普及

香港體育健兒在巴黎奧運會上大放異彩，在香港掀起一股前所未有的體育熱潮，許多家長也紛紛為子女報讀各類體育興趣班，劍擊、籃球、游泳等更是熱門中的熱門。這是非常可喜的現象，對於增強香港市民的體魄、為將來培養更多的精英運動員，具有重要作用。但也要看到，香港是一個貧富差距非常嚴重的地區，一些基層家庭難以承擔專業運動訓練的費用，這窒礙了本港體育事業發展。特區政府應當抓住好此次奧運熱的機會，有針對性地推出舉措，加強「普及體育」力度。

就讀中三、年僅15歲的Owen回想起去年的一場籃球賽，看到對手穿上學校運動服及毫無保護性的球鞋應戰，裝備差距懸殊，依然奮力對陣，令他深受感觸，感嘆基層家庭孩子想學打籃球，卻因資源匱乏裝備不足而得不到系統的訓練。於是他聯同弟弟和籃球隊友等人組成名為「Game On」的義教組織，短短一年間已集合近70名義工，幫助了近600名孩童學打球、提升水平。他希望能教遍全港18區，「鄰住教」各區有需要的兒童。

Owen的做法，正正是「普及體育」的核心，是讓「體育公平」在社會

更深更廣的範疇裏延伸的關鍵。眾所周知，香港基尼系數為世界之最，雖然香港擁有良好的社福機制，也擁有較多的體育設施，但在「搵錢第一」的香港社會，要讓基層家庭父母花「重金」去支持子女在體育項目中的發展，顯然不切實際。雖然香港代表團在本屆奧運獲得佳績，一定程度上有助推廣，但僅僅靠這方面是不夠的，必須要有更多的「有心人」，以及來自於政府的引導和支持。

特區政府近年大力推廣體育事業，並確定「五化」政策，也即精英化、專業化、盛事化、產業化、普及化。前幾項成效顯著，例如，從支持層面而言，精英運動員隊伍不斷擴大，系統配套不斷完善，各大比賽上不斷斬獲佳績。從基礎建設而言，今明兩年將有多個重點設施落成，包括香港體育學院新大樓、啟德體育園等，為精英運動員提供更多先進訓練設施。普及化方面，雖然政府已經採取了不少舉措，例如舉行各種體育同樂日、家庭日、業餘比賽等，但仍然不夠。

未來可以考慮從兩方面推進工作。一是以資助方式，推廣更多的「鄰住教」計劃。「Game On」是由一群中學生組成，本身也面臨不少困境，若有

資源的支持，尤其是場地或專業運動員的支持和協助，效果無疑更佳。因此，可以考慮推動區議會或社團合作，一方面能保持計劃的長期性，另一方面能更切合社區的實際需要。二是加強對專業體育協會的引導。諸如劍擊、乒乓球、羽毛球等運動在香港已經很普及，而相關運動協會除了在發掘並培養優秀人才之外，也可以強化在社區間的推廣，畢竟這些協會在青少年心目中就代表「專業」，更能吸引參與。

江旻德、張家朗、何詩蓓等接連在奧運會上奪牌，讓香港精神在世界舞台上綻放，體現了香港新一代年輕人昂揚向上的精神面貌，也展現了香港這個「活力之都」的風采。為什麼香港能獲得如此好的成績？這既是運動員們刻苦訓練、教練團隊的高水平指導的成果，也和特區政府的高度重視、相關運動協會的長期推廣密不可分。

但香港還有更多的潛力可以挖，還能在更多的體育項目中實現突破，關鍵是能否讓更多青少年接觸並獲得良好的訓練。發展體育事業，不僅在於提高香港在各大比賽中的表現，更在於提升港人健康指數、團結社會。這是打基礎利長遠的工程，值得投入。

的士業非改革不可

為改善的士服務質素，政府繼日前發出5個車隊牌照外，亦會在下月實施的士司機扣分制。儘管如此，但《大公報》記者連日來調查發現，拒載、兜路、濫收車資問題仍然存在。事實說明，單靠行業自律效果有限，必須多策並舉，從根本上解決問題。

政府引入車隊經營模式，無疑是邁出了的士業改革的一大步。但現時牌照數量太少，能在多大程度上刺激競爭仍屬未知之數；的士扣分制亦依賴乘客舉報，難以主動發現問題，更難以形成制度性約束。長遠而言，政府需要更多舉措確保業界得以良性發展，而網約車合法化便是其中一個呼聲最高的方案。

目前網約車的主要問題是沒有法律監管，以及缺乏有效保險，客觀來說，這些都不算是不可能解決的難題。而且除Uber外，還有許多海外網約車企業對香港市場有興趣。比如新加坡網約車平台TADA，憑着零佣金策略在東南亞地區做出不少成績，其行政總裁日前預計今年底可投入

香港市場，屆時會招募約3千架的士。而內地的打車平台如滴滴打車等，亦看重香港市場。對於以「搶人才」「搶企業」為主要政策方向的特區政府來說，沒有理由拒人於千里。

而即使是本地的士業界，其實也未必如一些人所想，必然與網約車水火不容。昨日便有業界人士提出建議，政府可以乾脆考慮發放「網絡的士」牌照，作為傳統的士的補充，不但能引入規範的營運模式，也可以與傳統的士分開「跑道」。但不論如何，如何規管網約車、與的士業界具體上如何互補，大前提都必須要政府主動引導。隨着未來新的士車隊成立，政府亦應適時進行檢討和評估政策成效。

的士往往反映了遊客對一個城市的第一印象。香港現時正全力推動「盛事經濟」，努力落實「無處不旅遊」理念，目前已經取得良好成效，絕不能因為其中一個環節而「前功盡棄」。持續推進的士行業改革，符合社會整體利益，更符合市民的期望。

記分制 倘實施

大公報實測 揭兜路兼濫收車資 黑的一程車已扣滿分罰停牌



的士面面觀

為打擊的士業內的害群之馬，提升整體的士服務質素，政府下月實施的士司機違例記分制，並引入優質的士車隊，最快下月起有首批車隊投入服務。不過，大公報記者近日以遊客身份，在多個地點實測發現的士業依然亂象多多。有的士司機公然兜路，提供電子支付但以人民幣1:1折算港幣，一程車費多收近40港元車資；有的士司機公然拒載，且態度惡劣地表明只做「過海客」，着令乘客「不過海的那邊排隊，去去去！」有的士司機在的士站揀客，聽到滿意的目的地，才打開車門讓乘客登車。

大公報記者 張真、石三原(文、圖) 張真、石三原、鄧浩朗(視頻)



掃一掃有片睇



▲多輛的士被引導離開後，數度駛經聖約翰大廈外，疑等待現場交通督導員離開後再返回的士站。

▲大公報記者在中環山頂纜車總站外觀察，發現有的士直接在的士站對面接客，阻礙後方行車，現場交通督導員未有即時進行疏導。

TAXI

的士「靚旗」站頭附近揀客

前日(3日)記者到港島其中一個「黑的」黑點、中環花園道山頂纜車總站觀察。在暑假旅遊旺季的周末，纜車站擠滿了旅客，不少的士轉入的士站做生意。然而記者觀察半小時發現，的士做法形形色色，除了正常到站內接客的，有的士以「靚旗」狀態進入車站，有人招手會開過去，降下車窗「講數」，若乘客去的地點較近，司機會擺手拒絕，聽到滿意的地點才會打開車門上客。

在纜車站後面、聖約翰大廈前上落客位置停了一排的士，但沒有駛入的士站，而是掛起「暫停載客」的牌子。排第一的司機會降下車窗，當有旅客經過，他便伸手招客。記者遂以遊客身份上前詢問，當記者表示要去銅鑼灣後，司機便不客氣地以普通話表示：「我過海！不過海那邊排隊，去去去！」

人民幣1:1收車資賺匯價

記者繼續以遊客身份向另一部掛起「暫停載客」牌子的的士查詢，目的地改為尖沙咀，司機爽快打開車門迎客。但司機沒有問記者選擇走哪條路線，直接繞遠路向西隧駛去，沿途與記者有談有笑；過海後，記者問「過了海就是紅磡了嗎？」司機立刻看了看車內倒後鏡中的記者說，「不是，過了海就是西九龍，紅磡很遠的。」下車時車資連隧道費為163港元，記者詢問能否用電子支付，司機打開微信支付二維碼，以1:1匯率收款人民幣163元(折算約為180港元)，過程中沒有作任何解釋。

下車後記者打開地圖及從的士召車手機應用程式(App)翻查，兩個App都顯示，從山頂纜車總站到尖沙咀星光大道，最短路程是走紅磡，而非西隧，價錢約為140港元，所以該司機多收了記者近40港元車資。如以9月22日實施的的士司機違例記分制來計算，兜路(扣5分)及濫收車資(扣10分)，一程車已經足夠該司機扣滿分，停牌三個月。

記者隨後又從西九龍站出發，以遊客身份載車

到金紫荊廣場。一上車，記者查詢能否用電子支付，司機立刻煞車，「只有現金，你沒有現金就下車。」得知記者有現金後才重新開車。記者問司機為何沒有電子支付，司機開始高談闊論，「為什麼要用電子支付？用了稅務局就能查到收入，住公屋或申請津貼都不方便。」他說，若遇到旅客沒有現金，會開車帶他們用信用卡取錢，確實沒辦法就只能拒載，「生意做不做無所謂，你若喜歡電子支付，明年再來香港吧，到時候有3500架車隊車歡迎你。」說罷就不願再作交談。

除了上述情況，記者還在星光大道等地點發現不少揀客、拒載等情況，雖然未來有一系列措施希望改變的士業界的形象，然而如今香港的的士業界，依然亂象環生。

議員促強制的士安裝監控設備

立法會交通事務委員會主席陳恒鑌昨日在電台說，政府早前推出對的士司機的扣分制等措施，期望改善的士服務質素，相信措施有助於促進的士行業的變革與升級。對於坊間有聲音認為有關措施落實太遲，他認為，「遲到好過冇到」。陳恒鑌呼籲，政府應定期監察新車隊的運作情況，確保政策有效落實。他建議，政府應在發牌後一年內檢討，評估新制度的運作情況，以便進一步優化和推廣。

陳恒鑌早前接受《大公報》訪問時指出，「黑的」搜證檢控困難，建議政府強制在所有的士安裝監控設備，設置雲端錄影、錄音等。政府正研究立法規定的士安裝及使用車廂攝錄裝置。

記者觀察的士亂象

- 乘客說出目的地後，非司機理想地點即拒載，並以不禮貌口舌支開乘客。
- 在沒有知會乘客的情況下兜路，選擇更遠的路線前往目的地。
- 濫收車資，在未有跟乘客商量的情況下，直接以人民幣兌港幣1:1收取車資。
- 以「靚旗」形式開入的士站，並逐一向旅客查詢目的地，揀中合心水才打開車門做生意。
- 在附近的士站的情況下，允許客人從的士站對面馬路「打尖」上車，對在的士站排隊候車的乘客造成不公。

資料來源：大公報記者實測

的士司機違例記分制安排 (9月22日生效)

罪行	扣分
濫收車費	10分
故意拒絕或忽略接受租用	10分
拒絕或忽略駕駛的士至用人指示的地方	10分
毀損、損壞或更改的士計程錶	10分
兜客	5分
沒有採用最直接而切實可行的路線駛往目的地(俗稱「兜路」)	5分
未經用人同意，允許用人以外的任何人登上的士(俗稱「釣泥鯁」)	5分
欺騙或拒絕知會乘客或有意乘車的人有關適當的收費及前往某處的路線	5分
拒絕或忽略運載用人要求數目的乘客	3分
拒絕或忽略發出收據	3分
沒有將的士計程錶設定於記錄位置	3分

註：兩年罰滿10分須自費上堂改進，滿15分者停牌3個月
資料來源：立法會文件

的士揀客 交通督導員視若無睹

現場直擊

大公報記者在中環花園道山頂纜車總站附近觀察時發現，附近的士站形同虛設，有的士在車站內「揀客」，有的士在的士站對面馬路接客，但現場交通督導員對此情況未有阻攔，甚至有遊客在交通督導員面前衝出馬路攔車。

見記者拍攝即維持秩序

下午時分，記者在纜車站外的士站觀察，現場有兩名交通督導員。然而，無論是在的士站對面接客，還是「靚旗」駛進的士站搖下車窗，逐一詢問顧客目的地進行「揀客」，兩名交通督導員都視若無睹，只是站在的士站對面路邊傾談。

約在20分鐘後，其中一名交通督導員注意

到記者在現場拍攝，與另一名督導員耳語後，兩人才站到距離的士站旁十餘米位置，開始引導現場的士到的士站排隊接客。

記者其後轉向觀察纜車站後面、聖約翰大廈前的上落客位置觀察，初時該處未見交通督導員當值，不少的士在此肆意「揀客」，更有司機謊稱這個位置只能「過海」，不接受港島內的目的地。其後，有交通督導員到上址，驅趕沒有載客的的士。

記者留意到，早前曾停泊在該處的數輛「揀客」的士，於督導員在現場工作期間數度駛經，其間不斷張望，似乎在等待交通督導員離開。督導員約20分鐘後離開，先前的數輛的士即返回現場。

大公報記者 石三原、張真