



的士業沉痾痼疾 變革才能出生天

新聞焦點

梅若林

近日有的士業界團體再醞釀所謂「工業行動」，不但預告可能罷駛，據稱還打算展開眾籌，以「打擊白牌車不力令的士業界利益受損」為由，向政府進行法律訴訟。需要指出，某些業界團體動輒歸咎於白牌車（網約車），卻又不正視行內拒載、兜路、濫收車資等劣行，已經引起市民反感，就算政府日後規管了網約車，也不代表的士業從此走出泥沼。的士業界最需要的不是什麼罷駛或提起訴訟，而是要有改變的決心，提升服務質素，探討與網約車共存競爭的方法。

客觀而言，任何業界維護自身利益是再正常不過之事。但要維護的是一些人的既得利益，還是整體的長遠和根本利益。近年來的士業界每隔一段時間就說要罷駛試圖脅逼政府，甚至出現的士司機「放蛇」網約車、在機場攔截網約車滋擾車上遊客等極端情況。這些「工業行動」非但得不到社會同情，甚至更多是產生反效果，是

極其短視的。對大部分前線司機來說，結果就是進一步影響生計。

自2014年Uber進入香港市場以來，的士業界已經不時抗議，大多是要求政府徹底禁止網約車。但事實是，越來越多市民選擇以網約車代步，甚至願意支付一般較的士更高的車資。

自Uber以後，高德、滴滴等品牌先後進駐香港，足以說明網約車在香港市場潛力之巨大。就算的士業界如何不滿，但事實是的士與網約車共存已是未來點對點交通的大趨勢，即便政府依言禁止所有網約車服務，覺得的士業能夠因此回暖也只是一廂情願。

不能被某些人利益所綁架

再退一步說，部分的士團體將生計受損、車牌價格下跌歸咎於人，只從網約車身上找理由，本身也是「斷錯症」。光從數據來看，香港的士乘搭人次的高峰期主要在2010年前，每年大約有3.5億人次乘搭；而自Uber進駐10年後，乘搭人次已下

降了近30%。網約車服務對的士行業造成衝擊的確是事實，但問題的焦點應該在於：為何的士業面對網約車新生態的挑戰，會如此「不堪一擊」，甚至多年過後仍然未見轉變？

香港是資本主義社會，消費者根據價錢、質素、便利性來選擇何種服務，是理所當然的事。與其說網約車影響了的士業生計，不如說是兩者比較之下，令部分的士業長期以來的一些陋習暴露無遺，例如因過海、路程遠近或「交更」而拒載、兜路、濫收車資、「割」外地旅客、不設找贖等等。對比Uber等網約車平台，不但設電子支付，而且還有評分系統，可以即時對服務態度不佳的司機作出反映，應用程式中又設有尋回失物等便利功能。原本只有點對點服務優勢的的士，自然毫無招架之力。

而且不得不提的是，的士車牌在香港長期以來不但只作「營業准許證」之用，在一些人眼中，這更加是他們炒賣謀利的工具。部分人之所以如此歇斯底里地反對

網約車，說到尾還是因為被「動了奶酪」，以往壟斷點對點交通的「躺贏」財路不再成立，而自己又不願意改變現時的士經營的種種問題，才變成了一心想趕絕網約車的非理性敵視。

的士業界面對新的競爭環境，需要的不是動輒罷駛威脅政府和市民，而是應先正視現有的問題，從自身開始作出改變。其實特區政府一直以來也有積極為業界提升服務質素作出努力，例如今年起投入服務的的士車隊，配備全球定位系統、監察系統、提供至少兩種電子支付方式、設彈性收費、客戶服務熱線，方便乘客選擇車型並就司機服務質素評分。同時自去年開始，政府亦實行司機違例記分制，進一步確保司機服務質素。

如果說政府置的士業界利益於不顧，明顯與事實不符。誠然，政府一直沒有規管網約車確實讓市場有無所適從的感覺，新的車隊模式雖然為業界整體改善服務質素提供了引導，但車隊的士數量仍然太少，未必能滿足市場需求。但如果把責任主體

完全推給政府，自己卻不肯作出一丁點的改變，到頭來也不可能解決問題。現實情況便是，直至今時今日，的士司機拒載、兜路、濫收車資問題仍然不時上演，試問社會怎么可能支持業界要求的取締網約車？就算這些團體到最後真的進行罷駛，乘客也不過是繼續選搭網約車而已，所謂的罷駛，實際上就跟「自我淘汰」沒有兩樣。

建立更嚴格管理監督機制

去年運輸部門提出今年稍後將會推出立法規管網約車的方案，屆時的士業界面對的就是明碼實價的公開競爭，也再沒有藉口可以推搪。的士業界要擺脫困境，首要之務是檢視自身，而是要建立更嚴格的管理和監督機制，嚴格規管行內的害群之馬，同時積極吸取網約車的成功之道，逐點逐點重建市民的信心。說到底，市場選擇是客觀理性的，若然的士業界展現出決心和成果，乘客當然會心甘情願地選擇搭乘。

長實樓盤行賄案引憂思 偷工減料利慾薰心豈能容忍

有話要說

唯眾

香港建築物向來以安全和高質量著稱，港人更對「廉潔之都」引以為傲，但近日廉署偵破的長實樓盤貪污行賄案，卻引起社會的強烈憂慮。案件涉及的不只是一、兩人如此簡單，而是多達10人，涵蓋多個工種和監管程序，令人震驚。涉案的外判商固然需予以譴責，然而發展商難道就沒有問題？香港社會絕不歡迎那些「計到盡」、為求私利而不擇手段，甚至無視公眾利益的地產商。

廉政公署公布，上周展開代號「戰鼓」的行動，先後拘捕10名男子，包括一名大判員工，五名分判商東主及員工，四名工程顧問公司的駐地盤監督，有人涉嫌以賄賂等手段給予「甜頭」監督工程的人員，以換取寬鬆監管。調查發現全部6座樓宇的鋼筋都有「幼咗、少咗、疏咗、無咗」，以及有移位。

「港人首置盤」是特區政府資助市民首次置業的計劃，雖然屋宇署指缺少的鋼筋數量少於10%，未有影響結構安全，但要求承建商拆卸重裝部份組件。在「首置盤」中出現這樣的貪污行賄案，影響的不僅僅是政府該項惠民政策的推行，更影響許多人對「首置盤」的信心，以及一早希望購入該物業以作安居的普通市民，負面影響不可謂不深遠。可以說，一宗案破壞了社會整體利益。這宗貪污案的偵破，可以說既有

「喜」更有「憂」。

所謂的「喜」是指，案件不僅揭示有人試圖利用公共資源牟取私利的不法行為，更彰顯了廉署在打擊貪污方面的敏銳洞察力和高效執行力。事實上，廉署這些年來偵破了不少引人注目的案件，無論涉及公共部門、私營企業還是新興領域，廉署都能迅速有力應對，確保社會資源得到公平運用，確保法律面前人人平等。香港法治與廉潔再次得到彰顯。

所謂的「憂」則在於，地盤外判商以及地產商所存在的問題。昨日，發展局聯同屋宇署公布，拒絕同意涉案的「精進建築」續牌，並會於下月底將其從一般建築承建商的註冊名冊中除名，不可再進行《建築物條例》下任何建築工程。這是亡羊補牢的舉措，市民更希望，政府能加強監督管理，防微杜漸，堅決維護香港的建築安全和質量。

另一方面，除了外判商，發展商扮演的角色更令人擔憂。過去一段時間市民經常聽到某企業說「在商言商」，似乎企業只在乎利益，所有決策都只涉及商業。但事實說明，這種論調根本是推卸責任的說詞。企業需要承擔社會責任，更有着維護公眾利益的要求。如果凡事「計到盡」，一切只着眼於自身利益、一切只考慮能否賺到更多的金錢，那麼，這樣的企業是不可能受人尊重，也不可能走得長遠。

值得注意的是，此次案件並非「偶發」。捲入貪污案的用地，由

長實於2020年5月以49.5億元投得，項目共有6座住宅大樓，提供2926個單位，每平方呎樓面呎價4546元，預計落成日期為2026年9月30日。看似一切正常，但據傳媒揭發，長實去年6月在申請預售樓花同意書時被拒，至12月再申請時再度被拒，因為「鑒於地契條款的要求，而發展商未能符合有關條款，該申請被認為時過早而被拒絕」。

去年8月，屋宇署接獲市民舉報，指安達臣「首置盤」地盤的上蓋工程，有部分結構的鋼筋並無按《建築物條例》標準安裝。署方於去年9月起先後四次派員到地盤視察，發現第3座29字樓有6條橫樑的鋼筋配置與批准圖則不一致。至去年10月初，有媒體披露該地盤的第3座大樓缺少至少4條Y40鋼筋，屋宇署當時回應指整體建築物沒有明顯危險。

也就是說，該地盤一再出現「狀況」。如果說只有一次出現問題，尚可辯解，但一而再爆出「事件」，就不能以「無辜」來推脫了。正如市民所質疑的：作為項目發展商，到底有沒有盡到責任？從無視地盤安全和廉潔要求，到無視公眾利益乃至國家利益，這樣的企業豈能容忍？

香港市民不歡迎那些說一套做一套、利慾薰心、唯利是圖的企業。此次廉署偵破的貪污行賄案敲響了警鐘，既讓港人堅定維護「廉潔之都」的信心，更讓各界看清了一些企業的真面目。

構建低空經濟「灣區標準」體系

世界各國在科技領域競爭越趨激烈，低空產業憑藉其龐大的應用場景與創新潛力，成為各國爭相布局的戰略性新興產業。香港作為國際化都市，如何在這一賽道中透過制度創新與區域協同，打造獨特競爭力，分享低空產業帶來的經濟效益，成為政府、學界及業界研究的重點。本文提出「產業標準制定」與「品質檢測中心」的發展策略，希望為香港低空經濟發展開闢新的路徑，助力香港在低空經濟版圖中躍升為規則制定者與價值鏈樞紐。

縱觀全球的產業演進史，掌握產業規則主導權有助於推動本地產業的全球價值鏈躍升。以航空業為例，美國聯邦航空總署（FAA）與歐洲航空安全局（EASA）基於其技術先發優勢，逐步建立起具有廣泛國際影響力的適航認證體系。儘管這些標準主要適用於美歐區域，但其技術標準已演進為全球航空市場廣泛參考的準則，形成事實上的國際技術准入門檻。這種「技術標準—市場准入」的深度捆綁機制，也為波音與空中巴士形成雙寡頭格局奠定制度基石。

助力國家掌握產業話語權

在低空產業發展過程中，技術標準的協調與共識建立已成為各方關注的核心議題。在低空經濟發展領域，香港雖起步稍遲，卻擁有推動低空產業標準發展的獨特「後發優勢」。一方面，本地尚未形成產業集聚效應，可規避既有利益格局牽制，聚焦前端科研創新構建中立性標準體系；另一方面，其國際金融中心地位、完善的法治體系與科研實力，為標準制定與檢測認證提供了天然土壤。若能將大灣區的產業基礎與香港的國際話語權結合，或可實現「規則輻射全球、技術反哺內地」的突破性發展。

具體建議方面，香港可以由香港科技園牽頭，聯動粵港澳大灣區內各高校與研究機構，聚焦無人機適航認證、數據安全等核心環節制



政策建議

鄧健榮

定技術規範，構建「灣區標準」體系。並在「灣區標準」基礎上，逐步參與國家標準（GB）修訂，並借助香港國際公信力推動其成為國際標準（ISO）參考，藉此掌握全球產業話語權。

另一邊廂，香港檢測認證業具備國際認可的「超級聯繫人」角色；現有超100個經濟體承認香港檢測資質，其獨立第三方平台正為內地低空產品提供「國際通行證」。在發展低空經濟方面，香港可建設成亞太區低空產業品質檢測樞紐，依託香港實驗所等機構，打造覆蓋無人機、eVTOL（電動垂直起降飛行器）的國際級品質認證中心，為內地企業提供從材料檢測到飛行安全評估的全鏈條服務，強化其在全球價值鏈的競爭力。

建立低空產業示範區

事實上，特區政府正全力建設北部都會區，更將「創科」和「高端專業服務和現代物流」設定為其中的兩個重點產業。若在北都建立低空產業示範區，並通過給予示範區內的企業稅收優惠和土地租金減免等的政策支持，將可吸引更多相關企業入駐，促進產業集聚效應的形成，提高整個產業的協同發展能力和國際競爭力。同時，將低空產業品質檢測中心選址於北都，將能無縫融入區域產業鏈，實現技術與市場的高效對接，構建低空經濟生態圈的關鍵節點。

誠然，在發展低空經濟方面，香港起步稍晚，但相信仍能通過另闢蹊徑，分享經濟成果。香港若以「雙輪驅動」戰略為突破口，將標準制定權與檢測認證力轉化為產業賦能工具，或可「後發先至」；既為內地低空經濟築牢根基，亦為自身經濟轉型開闢新賽道。當無人機隊劃過維港夜空，或許正為香港低空經濟向新領域騰飛掀開新的篇章。全國政協委員

鞏固「調解之都」地位 彰顯香港法治優勢

以法論事

李穎彰

在國際秩序快速演變與全球治理體系調整之際，作為國際法治核心支柱之一的爭端解決機制，其改革與制度創新顯得尤為迫切。國際調解院於香港的建立，正是中國積極參與全球治理、推動國際法制度優化的重要行動。此舉指不僅展現中國對和平解決國際爭端的堅定立場，亦體現其透過制度建構推進多邊合作與國際法公平正義的戰略擔當，為全球爭端解決模式提供新範式。

長期以來，國際社會在處理國際爭端，特別是投資者與東道國之間的爭端時，主要依賴仲裁與訴訟等對抗性機制，其中以國際投資仲裁制度（ISDS）為核心。然而，該制度自建立以來即面對廣泛批評，主要涉及三大問題：其一，程序繁瑣冗長，影響爭端解決效率；其二，訴訟與仲裁費用高昂，對資源有限的發展中國家構成制度性負擔；其三，仲裁機構與仲裁員之選任缺乏透明與制衡機制，易導致偏頗裁決，削弱程序公正與制度公信力。

現行國際爭端處理體系所暴露出的結

構性問題，已逐漸削弱國際社會對其效能與公正性的信任，並引發部分國家對國際法制度之正當性與中立性產生疑慮，進而對多邊合作機制的穩定性構成潛在衝擊。在此制度困境下，國際社會亟需探索一種更為溫和、彈性且尊重國家主權與文化多樣性的替代模式。正是在此背景下，中國倡議建立國際調解院，意在補足現行機制之不足，提供一種更具包容性、靈活性與實踐效能的國際爭端解決平台。

調解作為一種非對抗性、基於共識的爭端解決方式，在國際實踐中早有應用，聯合國憲章第三十三條指出，任何爭端之當事國，於爭端之繼續存在足以危及國際和平與安全之維持時，應盡先以談判、調查、調停、和解、公斷、司法解決、區域機關或區域辦法之利用，或各該國自行選擇之其他和平方法，求得解決。

踐行中國「以和為貴」傳統智慧

調解的最大優勢在於其靈活性與尊重當事人自主意願，不僅能有效降低成本與時間消耗，也可避免激化矛盾，促進雙方關係的修復與未來合作。

中國對調解制度的高度認同，既有文化傳統根源，也有現代制度實踐基礎。「以

和為貴」、「息訟止爭」是中華法律文化的核心價值之一，強調通過協商與妥協解決糾紛，避免訴諸強制或對抗手段。在現代國際法實踐中，中國一貫主張和平解決國際爭端，並在多邊場合積極倡導調解作為有效手段。此次主導建立國際調解院，正是中國將傳統智慧現代化、制度化的具體體現，也是對國際社會訴求的主動回應。

國際調解院總部落戶香港，體現出國家對香港法律制度與國際化優勢的高度肯定。作為中國的特別行政區，香港擁有普通法體系、獨立司法權、雙語審判制度以及深厚的國際法律人才儲備，法律制度與國際接軌程度高，香港在國際仲裁與法律服務領域表現卓越，與倫敦、巴黎並列為全球最受歡迎的三大仲裁地，顯示其國際認受性與專業能力。

更重要的是，香港在「一國兩制」下，既有國家的堅定支持，在法律與經濟上也保持高度自治，成為國際法律與經濟文化交流的橋樑。此次國際調解院落戶香港，既鞏固其作為亞洲法律中心的地位，也進一步體現國家對香港國際化角色的高度信任與全面支持。

即將在香港簽署的《國際調解組織成

立公約》，標誌著全球首個以調解為核心的政府間國際組織正式成立。該公約獲得來自亞洲、非洲、拉丁美洲與歐洲的近60個國家的積極響應和聯合國等約20個國際組織表示支持與合作意願。這種廣泛參與代表國際社會對中國倡議的高度肯定，亦彰顯調解制度在當今國際法體系中的重要性與可行性。

制度合法性來自於廣泛參與、透明程序與包容設計。國際調解院在制度設計上充分考慮不同法系、文化背景與經濟發展水準國家的需求，強調程序公開、公平與中立，並在調解員選任與案件處理上設置多重機制，以確保其專業性與公信力。這種制度安排有助於構建真正多邊、多極、去中心化的國際法律秩序，打破長期以來西方主導的法律結構，為發展中國家提供更公平的制度平台。

突破西方主導的單一敘事

國際調解院的建立，是中國和平發展理念的一次具體實踐。中國始終主張以協商合作代替對抗衝突，以制度創新支持全球和平與穩定。此次推動建立國際調解院，正是中國踐行構建人類命運共同體理念、建設性參與全球治理進程的明證。

外交部長王毅將於5月30日親臨香港出席《關於建立國際調解院的公約》簽署儀式，此舉不僅具有象徵意義，更展示國家對該組織作為國際法平台的高度重視。國際調解院的建立不僅為國際爭端解決機制帶來制度性創新，更是中國積極參與全球法律秩序重構的重要實踐。透過推動調解制度的制度化與國際化，中國不僅提供具操作性與成效的解決工具，更提出一套兼顧公平正義、尊重文化多樣性與主權平等的法律治理理念，有助於突破長期以來西方法律制度主導的單一敘事，展現中國法治模式的當代表達與制度活力。

中國自倡議階段即全程參與，涵蓋制度設計、組織架構與規則制定，充分發揮主導作用，進一步提升了在國際法制度中的建構能力與話語權。作為回應全球對新型爭端解決機制需求的具體行動，國際調解院體現中國在國際法治領域日益增強的制度自信與戰略遠見，並為發展中國家提供一個具公平性、透明性與非強制性的合作平台，推動全球法律秩序朝向更為多元、公正與平衡的方向演進。中國將持續以建設性姿態引領國際法治朝和平共處、合作共赢的未來邁進。

執業律師