

習近平：民營經濟發展前景廣闊大有可為

香港文匯報訊 據新華社報道，中共中央總書記、國家主席、中央軍委主席習近平17日上午在京出席民營企業座談會並發表重要講話。他強調，黨和國家對民營經濟發展的基本方針政策，已經納入中國特色社會主義制度體系，將一以貫之堅持和落實，不能變，也不會變。新時代新征程民營經濟發展前景廣闊、大有可為，廣大民營企業和民營企業家大顯身手正當其時。要統一思

想、堅定信心，促進民營經濟健康發展、高質量發展。希望廣大民營企業和民營企業家胸懷報國志、一心謀發展、守法善經營、先富促共富，為推進中國式現代化作出新的更大的貢獻。

中共中央政治局常委、國務院總理李強，中共中央政治局常委、國務院副總理丁薛祥出席座談會。中共中央政治局常委、全國政協主席王滬寧主持座談會。

座談會上，華為技術有限公司首席執行官任正非、比亞迪股份有限公司董事長王傳福、新希望控股集團有限公司董事長劉永好、上海韋爾半導體股份有限公司董事長虞仁榮、杭州宇樹科技有限公司首席執行官王興興、小米科技有限責任公司董事長雷軍等6位民營企業負責人代表先後發言，就新形勢下促進民營經濟發展提出意見和建議。

(相關新聞刊A2、A3、A4版)

本報記者實測：「白牌車」舒適收費略貴 的士快捷衛生稍遜

的哥堅決反罷工 獨攬市場行不通



的士透視系列

之司機心聲

進軍香港約一年的網約車平台高德近日被指引入私家車車隊，引起的士業界部分人不滿，並要求特區政府明天（19日）前回應取締白牌車的訴求，否則將發起罷駛行動。高德是如何動了士的蛋糕？香港文匯報記者日前就實測比拚高德私家車及的士服務，當日接單的私家車是3年車款的Tesla Model S，乘坐舒適度、接單速度均比的士優勝，惟同一路線的

行車時間不及的士快，收費也比的士略貴。當日接載記者的的士司機明言，高德「白牌車」確實迎合乘客對出入服務的需求，又坦言罷駛無濟於事，「的士有很多方面做得不好，要自己去變通，而不是去趕走白牌車，想去獨攬整個市場……罷咩嘢工？」

●香港文匯報記者 洪澤楷



掃碼睇片

香港文匯報記者在日前一個非繁忙時段，分別搭乘高德的「白牌車」由北角往堅尼地城海濱長廊，然後再透過Uber叫的士返回北角，比拚兩者的優缺點。記者先在高德打車應用程式選中經濟型模式，僅過6秒便匹配一輛Tesla Model S私家車接載前往目的地，全程耗時約21分鐘，實收71.72元。

遊客多用高德 市民愛用Uber

乘車體驗良好，座椅軟度舒適且車廂清潔衛生，跟該車司機閒聊時，他透露春節前才開始啟用高德平台，目前同時使用高德與Uber兩個平台，他透露高德平台向司機提供更多獎金以及收取更低佣金，吸引不少司機加盟，「高德抽20%的佣金，Uber則是28%。」

他粗略評估，每月繳付1,500元予兩平台服務費，但同時獲平台數百元的獎金，令他收入較單用一個網約平台增加一兩成。

他指出多數遊客使用高德叫車，本地市民則傾向使用Uber，不過由於高德進軍香港時間尚短，車隊覆蓋不全。現時Uber平台覆蓋整個香港，高德則僅覆蓋香港島與尖沙咀等遊客集中區，如果在新界用高德，未必能叫到車。」

目前除了的士，全港還有1,500輛持有「出租汽車許可證」的私家車，可以合法載客取酬。高德平台早前稱只採納該類私家車加入車隊，但接載記者的該名司機透露自己無相關許可證，「不用去寫字樓，直接在手機上申請，只要車是合規的就可以，它（平台）不會理你有沒有牌照。」記者隨後根據其車牌號碼，亦證實並非運輸署「出租汽車許可證」名單上，是俗稱的白牌車。

返程時，Uber平台召喚的的士接單速度未如高德，但

也相當快，只需約11秒左右便有一架豐田金豐混合動力車型的的士接單。回程共耗時約15分鐘，對比高德白牌車節省6分鐘，車價也相應降低，實收65.32元。

對比「白牌車」，的士的後排位置更為寬敞，腿部活動範圍更大。不過清潔度就不如之前的「白牌車」，更有小量白屑於座椅底部。

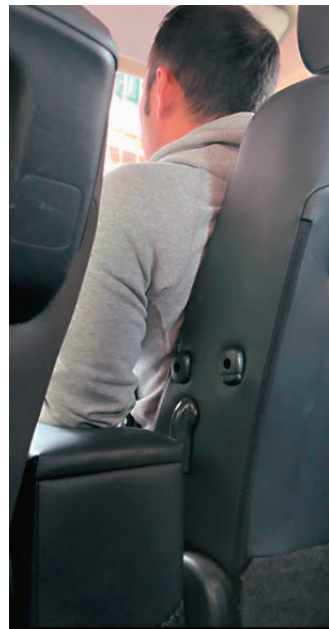
該名的士司機亦有同時使用高德及Uber平台，他表示高德需手動接單，對比Uber的自動搶單並不方便。與此同時，由於高德平台的行車距離採用直線距離方式，而非行車距離，預計的行車時間有出入，「有時直線距離只有1至2公里，但卻要兜10至15分鐘，所以覺得高德並不太好。」

「白牌車」有需求，的士業要做好自己

至於有的士團體揚言於下月5日罷駛，該名的士司機認為：「香港的士是最自私、最不團結的行業，一定搞不成罷工。」他向香港文匯報記者表示，罷駛行為可能令其他類型司機收漁人之利，「同你罷工，於我有什麼着數。我租車的嘍，如果罷工的話，我食唔晒呀，做到不停手的。」

被問及高德平台引入「白牌車」，他則認為沒有問題，「白牌車」存在有其社會需求與合理性，反而是的士行業需反思如何提升自身的服務質素，「自己（的士）要去變通，而不是去趕走『白牌車』，想去獨攬整個市場。就算獨攬到，是不是會做得更好呢？之前網上看到有視頻，有個女孩子拖着兩個大哋搭的士，司機不肯開車尾廂，袖手旁觀任由女乘客搬，這叫咩服務？你自己做得不好，罷咩嘢工？」

他又認為，的士司機的收入不算差，「做你這單不用15分鐘，如果按錶收費100多元，一個鐘頭賺多少錢？」



●記者利用Uber平台召喚的士，司機表示的士業應首先反思自身服務質素，而不是靠罷工獨攬市場。



●「白牌車」司機表示，自己沒有加入任何車行。登記高德平台僅需提供個人與車輛資料，可在兩三日內收到批准。

各界獻策：網約車發新種類牌照

香港文匯報訊（記者 洪澤楷）個別的士組織聲稱，若得不到政府對監管白牌車違法載客的滿意答覆，將發起41年來再一次的士罷駛行動。這種「騎劫」市民大眾利益挾逼政府的行為，惹市民及各界強烈反感。的士司機從業員總會、的士小巴商總會表明不支持罷駛。立法會議員、交通事務委員會委員張欣宇亦批評小部分的士從業員圖以極端手段挾政府。

政府可成立公司管理的士司機

的士業目前的困局是歷史遺留的問題，但業界以市民利益作籌碼，迫使政府在短時間內解決問題，做法令各界強烈不滿。目前要破局，各界也有不少見解，張欣宇向香港文匯報建議，政府開發新種類的牌照予網約車，並以不同時段收費的形式，補充高峰時段的運力，達成網約車平台與的士業界的共贏與共存，「其實未來一個政策方向可以是，不鼓勵所有的網約車做全職，而是透過牌費的流動變化，令他們補充高峰時期的運力。例如政府可以在高峰時期收少一些牌

費，讓網約車補充的士的運力。」香港中文大學劉德盛全球經濟及金融研究所常務所長莊太量表示，網約車平台的定價更高、所提供的服務也更高級，的士業未必能與之競爭，「應該檢視現時的士制度的內部缺陷。」他指出，由於牌照價格昂貴，現時大部分司機向持有牌照的牌主租車，車主和司機的關係並非僱傭關係，所以司機表現難以受監察。同時，二者的風險承擔也不平等。為改變僱傭關係缺失與風險承擔失衡的缺憾，他建議政府成立一家管理公司，與所有有意駕駛的士的司機建立僱傭關係，並發放牌照。

在這種情況下，車主如果要聘用司機，就必須在管理公司內物色，由政府交車租給車主。在這層僱傭關係下，司機如果做得不好，可能會失去牌照，因此他們便會嘗試改善服務態度。莊太量建議，以政府做中間人，令網約車平台適度讓利於的士業界，緩和利益衝突，「比如讓政府做中間人，Uber每賺一元，就放一毫子給的士業，然後讓各的士牌主平分，平衡各方利益。」

業者：罷駛根本不會成氣候



的士司機陳先生



市民游先生



市民潘先生

儘管政府計劃規管網約車，立法方案預料今年內完成，但有的士業界不滿非法載客取酬越來越盛行，正醞釀罷駛行動。的士司機陳先生表示，要理性看待問題，不能盡信網上世界的語言，有許多打手煽風點火，見縫插針。他說，社會要有守法意識，要成為的士司機需要完成課程，通過考試，才能考牌成功。白牌車無視法律經營，會造成惡性競爭，對守法司機是不公的，不應與的士服務質素欠佳混為一談。

無人可統一業界聲音

亦有不具名的司機坦言，罷駛只是「擺姿態」，不會成功，的士業界意見碎片化，每間的士車行有不同立場，幾乎沒有人可以統一業界聲音，個別工會、車行或司機如果發動罷駛，其他繼續上班的司機

反而可以提高生意額。該名司機續說，現在入行的人很少，不少車行或車主處於水深火熱的狀態，「唔係救命，直頭想你日日『出車』」，若果罷駛，無法租出的士，他們會有供款壓力。他笑言，罷駛根本不會成氣候。

網約車必然是大趨勢

市民游先生支持「高德打車」，批評個別的士業的害群之馬無視社會秩序醞釀罷駛。市民李小姐認為網約車服務態度好，不像的士司機「喜歡接便接，不喜歡就不接」，她亦批評業界部分人「博加價，博公眾同情」。

市民潘先生則指隨着手機軟件和電子支付日漸普及，網約車必然是大趨勢。

●圖/文：大公文匯全媒體中心記者 王俊傑



記者使用高德平台，發現可自由選擇不同層次車型。

不同車型對比

項目	高德「白牌車」	Uber的士
車型	Tesla Model S	豐田金豐混合動力的士
車廂環境	整潔優良	較遜，車廂有微量白屑
車資（元）	71.72	65.32
配對車輛時間	6秒	11秒
等車抵埗時間	21分19秒	15分18秒
舒適度	座椅較軟	座椅較硬，腿部活動範圍大
App特點	1. 整合地圖導航、打車、玩樂服務	1. 界面整潔
	2. 乘客可自由選擇行車路線，不熟悉路線的人士或花費更多時間	2. 優先選擇最省時路線

註：於非繁忙時間來回測試同一路程 ●整理：香港文匯報記者 洪澤楷

港女嬰獲內地捐心 逾百人跨境接力運送



A6

中泰緬官員抵妙瓦底 加快遣返涉電騙人員



A9

《哪吒2》票房逾121億 港今日首映



A11