



民意大反撲

不滿惡搞《逃犯條例》 50萬人撐修例



政府急就章推「優質的士」
車主、司機、乘客三輸



目

錄

/

C

O

N

T

E

N

T

S

- 003..... 堅 評
社會情緒漸回復理性
修例直上大會仍須聽意見
- 004..... 封面故事
反對派惡搞《逃犯條例》
激起民意大反撲 50萬人撐修例
- 010..... 政 情
反制老中青《唱衰團》
中央撐修《逃犯條例》
- 012..... 城 市 話 題
政府急就章推「優質的士」計劃
車主、司機、乘客三輸
- 020..... 重 建 香 港
投資60億 學者倡凝聚民間智慧
維港海濱9大項目 修補社會撕裂
- 026..... 北 上 創 業
開辦駕駛學校 學費月收百萬
港青追逐廣州版《速度與激情》
- 028..... 醫 療 風 暴
畢業生臨床經驗不足
「學院派」護士隨時攞你命
- 032..... 無 名 英 雄
隱身幕後 守護文化瑰寶
文物修復員填補「歷史傷痕」
- 036..... 汽 車
BMW M850i Drive Convertible
葡萄牙實測 囂張的無人駕駛
- 040..... 時 尚
投奔初夏
- 042..... 科 技
Lenovo 摺芒 Notebook 2020年面世



封面故事 /

004



堅 Magazine

九龍觀塘道336號3樓306室
Flat 306, 3/F., 336 Kwun Tong Road,
Kowloon, Hong Kong.

編輯部：

電話：+ 852 2157 9881
傳真：+ 852 2157 9880
電郵：info@kinliu.hk

廣告部及市場部：

電話：+ 852 2157 9881
傳真：+ 852 2157 9880
電郵：ad@kinliu.hk

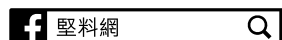
PUBLISHER 出版人：

諾訊國際有限公司

PRINTER 印刷：

Teams Printing Co., Ltd.
Unit 2501, 25/F, Trend Centre,
29-31 Cheung Lee Street,
Chai Wan, Hong Kong.

2019 All Rights Reserved to kinliu.hk
版權所有 · 翻印必究



手機應用程式
免費下載





社會情緒漸回復理性 修例直上大會仍須聽意見

《逃犯條例》修訂草案將於6月12日直接交上立法會大會審議，撐修例的「保公義撐修例大聯盟」已收集得50萬市民的實名簽署表示支持。政務司司長張建宗透露，經政府向外國商會講解草案後，已有一些外國商會表明認同及支持修訂《逃犯條例》。可以預見，隨着政府就修例的解釋擴大及深入，社會將逐漸回歸理性，支持修例。而政府方面，須就草案直上大會產生的缺失作出盡可能的彌補，更多地在立法會大會及事務委員會就草案作出說明和完善，以期能更好地完成修例，填補法律漏洞。

政府提出修訂《逃犯條例》之後，反對派在香港社會大量地製造謠言，散布不實資訊，挑動市民對內地司法制度不熟悉的特點，製造恐怖氣氛，使不少市民誤以為修例後，將有許多人被移交內地受審，引起對修例不安的情緒。

另一方面，在美國挑起打壓中國崛起貿易戰的大背景之下，修訂《逃犯條例》亦被一些反華勢力所利用，借機發放誇大及不實的言論，甚至直接干預香港的內部事務，對修例造成干擾。

在經歷了反對派議員大鬧立法會，阻撓法案委員會討論修例之後，政府亦已看到大眾對修例缺乏足夠的了解，社會上存在大量不實信息的情況。近一段時間以來，當局加強了社會宣傳、解釋，同時亦加強與商界的溝通，聽取意見，解釋條例。

由全國政協委員黃英豪等人發起的「保公義撐修例大聯盟」，連日來在社會上收集到的實名支持修例的簽名，截止5月27日上午，已接近50萬人。政務司司長張建宗指出，經過政府與多個外國商會及商界溝通對話，已令他們對修例有了更多的了解，不少並已表明支持修例。

由此可見，經過一段時間的努力，已令社會增加了對修例的理解，釋除了社會上不少的疑慮，整體的社會情緒也逐漸由情緒化的恐慌，逐漸回復至理性。越來越多市民明白，修訂《逃犯條例》只針對犯有重罪的「逃犯」，絕大多數香港市

民並不會受到影響。同時，修例亦不是為了針對商界，在內地經商，或與內地有商務往來的商界人士，經常往返於香港與內地之間，修例之後也不會有太大影響。政府的修例建議中，還設有「雙重犯罪」原則，容許當事人於不同程序抗辯，並且會由香港法庭把關等多項保障，內地還有起訴期限的規定，香港市民的權益是有保障的。

此外，對於修例可能引起外國對香港的不信任，影響香港作為國際金融和貿易中心地位，影響香港的經濟民生等問題，政府當局亦已向社會說明，外資企業選擇在香港設總部，就是為了經營大中華、東亞地區甚至亞太區市場，而香港的位置、語言、商業法制等優勢，並非可以輕易被其他城市所取代，市民對此亦毋須過多的擔心。香港的法治穩健成熟，其中商業法、公司法、金融法等法律和監管的穩定有目共睹，香港法治和營商環境不會因個別法例修訂而受影響。國際社會及香港社會對此應該要有信心。

修訂《逃犯條例》草案，未能經法案委員會審議，而須直接交由立法會大會審議，這一做法確實未如理想，但卻是在反對派極力破壞之下，排除政治干擾的可行辦法。不過，為了彌補缺失，政府須更多地就修例向社會各界作出解釋，聽取不同的意見，進一步完善條例草案內容，同時，立法會也應加強與社會各界的溝通，在現有的會議程序中，盡可能地安排政府官員出席會議，透過事務委員、立法會大會，與政府官員諮詢、協商和討論，務求盡最大可能，深入地討論修例草案，讓草案更完善及更能回應社會各界的關注。





反對派惡搞《逃犯條例》 激起民意大反撲 50萬人撐修例

自特區政府提出修訂《逃犯條例》後，反對派不斷將修例「妖魔化」，甚至結合外國勢力去唱衰香港，聲稱修訂一旦通過，任何人在港隨時會被引渡到內地，外資企業便會對香港失去信心撤資，香港會「玩完」云云。在中央表態及政府深入解釋下，反對派以政治騎劫司法的做法已開始引發民意大反撲。「保公義撐修例大聯盟」為支持修訂《逃犯條例》，發起網上連署，短時間內竟然有50萬名市民簽名表態支持，反應遠超預期。

聯盟召集人、港區全國政協委員，出身律師世家的黃英豪接受《堅雜誌》訪問時，直斥反對派存心恐嚇香港市民，呼籲港人要站高些、看遠些，認清事實。

文：潘翠華 圖：陳家樂

近日他頻頻曝光，走上街頭擺街站收集市民簽名，又拿起大聲公落力向公眾反覆解釋修例，有甚麼罪行的疑犯不會被移交，又上電台與反對派唇槍舌劍，將謬論逐一擊破。為了修例疲於奔命，是甚麼驅使他這樣積極？他解釋自己是看到社會和立法會因修例而出現亂象，謠言滿天飛，作為法律界的一分子，有使命感需要出來發聲，希望越講越明，讓公眾看清楚事實：「其

作為法律界一分子必須發聲

「大聯盟說服到這幾個商會加入，證明了工商界對修例有信心，對政府從善如流，剔除了（條例）9項罪行感到滿意。大家都希望香港要向前行，不要再纏繞在此議題上，爭拗已花了太多時間。」身為大聯盟召集人的黃英豪說。

5月10日，由一批來自工商、專業、青年、基層等界別的香港社會人士組成的「保公義撐修例大聯盟」，以「保障公義，維護法治」為目標發起聯署，支持政府修訂《逃犯條例》。截至5月28日，大聯盟已經收到50萬份實名聯署支持修例，並獲26個社團加入大聯盟作為支持團體，當中包括本港三大商會，即香港中華總商會、香港中華廠商聯合會及香港中華出入口商會。



截至5月28日中午，「保公義撐修例大聯盟」已收到50萬人簽名，支持修例。

<https://www.safeguardhongkong.hk>



黃英豪拆穿反對派謊言，指出蘋果手機在內地沒有撤資，美國企業不會撤出香港。

立法會內會經過一輪擾攘，決定法案62直上大會。



實我最近有好大反感，對香港社會某些人士，將內地社會發展，譬如司法制度改革貶得一文不值。我心諗，唔係嘛？」

他指出，現時在香港營運的美國跨國企業約500間，當中400多間都在內地有實體投資：「以蘋果公司為例，中國是它的第二大市場，如果它在內地都無撤資，為何要撤出香港？這些都是反對派議員嚇唬我們！」

內地「陽光司法」效果明顯

黃英豪父親是著名律師黃乾亨，其律師事務所早於1992年獲中國司法部批准於內地設駐代表處，曾為客戶處理不少大型中國投資項目提供法律意見。黃英豪作為香港首批與內地法律界交流的律師之一，在業界已31年，見證着內地司法制度的巨大變化，他認為內地的「陽光司法」效果明顯：「我前年參觀過最高人民法院，親眼見證了電子審訊，所有公開庭審都可以實時監察、錄音、錄像，法官的判決書都在網上公開，每年數以千萬計的案件，這真是前無古人。」

黃英豪續指，內地雖行使大陸法，但竟可像普通法法庭般，參照法官先例，這確是「陽光司法」的進步。他又舉例：「內地對經濟糾紛也要用經濟法庭去解決，防止一些民事案件刑事化。」而外國也對內地司法予以肯定：「經濟學人」《英國》的評論也有讚揚這些內地司法改革。」他認為大家要客觀看待這些改變。縱使內地法制並非十全十美，但他相信中央有決心逐步完善。

黃英豪指出，全球最大旅遊客戶群就是中國，每年有逾1.3億人出國旅行：「如果內地真的又貧窮又落後又黑暗，人權又無保障，所有人都走光啦！怎麼我都没聽到他們離開了就不回國？」

反對派送美國彈藥打「香港牌」

對於反對派將修訂《逃犯條例》的負面影響不斷誇大，他說：「呢條條例內容好深好廣，我們同業都需要一段時間才了解到條例，所以市民初初都有好多誤解，加上某些人因為自己目的而嚇市民。其實條例同香港99%的市民都無關，只是涉嫌犯了嚴重罪行的，判刑3年以上才移交。至於政治罪行、宗教罪行、新聞自由出版的罪行，都不移交。」

中央早前一鎚定音支持港府修例，特首林鄭月娥亦指出有外國勢力介入說三道四，已令修例提升至「一國兩制」高度，中央發聲闢謠是理所當然。黃英豪同意，現在香港被夾在中美兩個大國的貿易戰博弈之中，反對派抹黑《逃犯條例》正好供給美國彈藥去「打香港牌」。他呼籲大家要站高些、看遠些，不要被一些言論混淆視聽，要看看誰對香港好：「只有香港市民和中央是真心對香港好，外國就只會看重自己的利益，大家要認清。」

反對派號召群眾上街無句真 丁煌拆解反修《逃犯條例》 5大謬誤

民陣發起6月9日遊行，反對政府修訂《逃犯條例》，聲稱今次目標是召集逾30萬上街，而近日多個社交網站流傳一旦通過修訂或會出現的後果，成為煽動市民上街的理據。不過，身兼經民聯太古西幹事的大律師丁煌，卻逐一拆解這些謬誤，批評反對派是為反而反。

謬誤1：修訂《逃犯條例》通過後，外國企業即會撤走？

丁煌：《逃犯條例》對企業不會有刑事管轄權，企業做不到逃犯，只有企業的自然人才會有可能成為逃犯。

謬誤2：修訂通過後，由內地捲款來港的富豪會撤走，導致豪宅樓價大跌？

丁煌：這個說法有誤導性，因已假定在港的內地富豪都是逃犯。富豪就是富豪，清清白白係唔會走，只有是逃犯才會走。至於會否因此令豪宅樓價大跌，兩者是「風馬牛不相及」，將兩者相提並論是混淆視聽，因影響樓價升跌有很多因素，包括供應及需求等，樓價並不會因修訂通過而下跌。

謬誤3：市民不知自己有沒有犯法，若修訂通過，不知自己會否被押返內地？

丁煌：根本亂噏，自己無犯過法，清唔清白係自己知。《逃犯條例》修訂

所列出的37項罪行範圍，全部是蓄意干犯的罪行，並非不小心干犯的罪行，而修訂條例是針對刻意逃避、已犯法的人，犯咗法無可能唔知，係詐傻扮懵。

謬誤4：在修訂《逃犯條例》下，會以非政治罪名拘捕政治犯？

丁煌：不會，在香港法庭上如案件牽涉政治犯，辯方大律師會在案件陳詞上說明政治因素，政治逃犯是不可移交，因此法庭是重要把關關卡。

謬誤5：若香港將市民移交到法治衰到貼地的大陸，會毫無保障？

丁煌：香港是有極少數人不喜歡內地，亦不相信內地法律，而我身為一位大律師，看到內地法律在近數十年已突飛猛進，已很完善，對內地依法治國很有信心。而美國、加拿大過往都有移交逃犯到內地，顯示信任內地法律，香港作為中國特別行政區一部分，點可以唔相信呢？



丁煌批評反對派是為反而反。

60小時是怎樣計出來的？ 條例修訂直上大會 政府「算到盡」

政府提出將《逃犯條例》修訂「直上大會」，將條例草案直接在6月12日於立法會大會恢復二讀辯論。消息指政府預留至少60小時在大會討論條例直至三讀通過。60小時是如何計算出來的？

為了迎接《逃犯條例》和《刑事事宜相互法律協助條例》，政府已清除路障。6月12日至7月10日，一共五次立法會全體大會，除了審議上述兩條條例外，不會處理其他法案，就算是《國歌法》也要讓路，讓反對派無法橫生枝節。

立法會大會逢星期三早上11時至晚上8時舉行，如果未能完結，會議會在星期四甚至五的早上9時至下午8時繼續舉行（每天11小時）。星期三舉行的立法會大會，每次都必須先用約兩小時，來處理議員質詢（即只能用9小時討論法案）。今次處理逃

犯條例，五次星期三的會議（一共35小時），若未能完成，7月11日星期四將開會11小時，翌日星期五繼續。主席會在適當時候會宣布法案已獲得充分討論，於是「劃線」表決，時間框架早已設計好，剛好60小時。

今次破天荒將法案直上大會，尋求立法會暑假休會前表決，過程一定不會一帆風順。反對派必會設法阻撓法案通過而直接恢復二讀。政府和立法會都要克服技術上的問題，當中包括若法案內容有需要修訂的條文，正常情況該在法案委員會仔細審議，在大會上又該如何處理？

立法會大會始終不是仔細審議法案的場合，今次情況異常，只能用非常做法，這樣的情況下能否通過完善的法案，各方拭目以待。

八不移交兩把關 修例市民絕對有保障

《逃犯條例》修訂 八不移交

1 不符合 雙重犯罪	2 死刑	3 缺席情況下 被定罪	4 不能增加移交 命令以外的控罪， 否則
不移交	不移交	不移交	不移交
5 不移交	6 一罪兩審	7 政治罪行	8 因種族、宗教、 國籍或政治意見 而被檢控
至第三方	不移交	不移交	不移交
行政機關		司法機關	
行政機關如認為不合法例的保障或規定，有權即時拒絕移交。		司法機關如認為個案違反任何一項人權保障，或證據不足，會立即釋放疑犯，絕不允許移交。	



黃英豪（右四）為召集人兼發言人的保公義撐修例大聯盟介紹《逃犯條例》內容。

行賄案纏訟多年 終還清白

黃英豪低調再戰江湖

做了31年律師，擔任了4屆全國政協委員的黃英豪，是香港和世界十大傑青，曾高調收購兩間上市公司而聲名大噪。但亦因為這次收購，令他捲入一單官司，轟動全港。事隔多年，法官終於還他一個清白，但再次面對公眾的他，已表現得小心翼翼。

曾經非常高調的黃英豪，趁着2003年沙士後股市大跌，化身「白武士」先後收購國際金融社（現稱首華財經）、海域化工（現稱香港資源）和陷入財困的恒豐金業（現稱金至尊），成為了兩間上市公司的主席，當時風頭一時無兩，更被坊間冠以「新金王」的稱號。

打贏官司要多謝陳志雲

2015年，黃英豪及另外兩人忽然被廉政公署落案起訴，指他們涉嫌於2009年收購金至尊的交易中，以優惠價向香港資源控股有限公司副主席兼執行董事許浩明出售公司優先股，令對方最終在帳面上獲利逾2.100萬元，被控以行賄罪。

案件輾轉十年，至2018年初，區域法院終裁定黃英豪從沒賄賂動機，只想嘉獎下屬優異表現，因而判罪名不成立。

黃英豪講到這單官司，萬萬想不到最終能夠勝訴的關鍵竟然和「志雲大師」（陳志雲）有關。

黃英豪笑說：「我早兩日去電台做訪問見到他，我說大家同病相憐，但他是我恩人。雖

然我捱了幾年，但他比我捱的時間更長。」陳志雲是無綫前業務總經理，現任商業電台首席智囊，主持對談節目。2010年3月，陳志雲被廉政公署拘捕並控以貪污罪。案件纏訟多年，直至2017年3月，以終審法院判決無罪告終。當時終審法院法官霍兆剛、李義、鄧國楨對《防止賄賂條例》中有關賄賂的定義作出解釋，這亦成為黃英豪打贏官司的關鍵。

「升呢」做爺爺感覺奇妙

黃英豪說，打官司的這些年自己和家人都受了不少壓力，父母年紀又大，所以打贏官司後第一件事，是必須補償家人，多陪伴他們，飲飲下午茶：「最近才一家去了安徽黃山旅行，我都覺得自己心廣體胖了。」

黃英豪膝下有兩子兩女，女兒在港合力開辦了音樂學校，大仔則在中資投資銀行擔任會計師，細仔則是實習律師，明年可望順利掛牌執業，到時他作為父親的即可正式「甩雞」。樣子與年齡不符的他透露，半年前已「升呢」做了爺爺：「我手機屏幕都用了孫女的相，我覺得人生去到一個好奇妙的階段。」

官司後錫身注重生活平衡

黃英豪脫離官司後，除了打理律師事務所外，仍沒有放棄從商，但是變得「錫身」了，謝絕上市公司，因不想高調面對公眾。他坦言：「知名度高，執法部門就會對你特別感興趣。但是最終都解決了，律政司都要賠律師費給我，所以我仍相信香港的司法制度是健全的。」

現時他手上的投資業務不少，由香港的存酒、網上銷售，以至內地互聯網企業、清潔能源都有，都是自由度較大的業務：「人去到50多歲時期，都不希望找一些太複雜、管很多人



30年前的黃英豪(右)與父親黃乾亨(中)及胞妹黃英琦合照。

的企業，以前管零售企業數千人，又何來時間處理公共社會事務？最好多點自由度，有點時間做運動、陪家庭，然後是私人事務、公職，生活需要平衡。」

呼籲市民踢走滋事議員

早前政界有風聲，盛傳立法會進出口界議員「象哥」黃定光即將退休，黃英豪是接替議席人選之一。他說，現在講選或不選仍言之尚早，但他坦言現時議會的氛圍讓他卻步：「我喜歡理性討論，看到立法會互相推撞、大聲聲，有時仲要勞氣，年紀大的建制派都好辛苦，我都發了短訊給石禮謙，叫他保重身體。現時我自己會否抽身出來選？對我自己是個問號。」

黃英豪認為，即使他成為了議會的一員，都未必能阻止反對派的搗擾行為，他希望市民利用手上選票，把滋事的反對派議員踢出議會，令他們不能再胡作非為。



精彩影片
請掃QR code



黃英豪大女宇恒(左)和細女宇弘合力在港開辦音樂學校。

「唱衰修例團」會見美國國務卿蓬佩奧（左三）。（羅冠聰 fb）



美國

「唱衰修例團」一行人見美國眾議院議長佩洛西（中）。（李卓人 fb）



反制老中青《唱衰團》 中央撐修《逃犯條例》

一行5人，年齡26至81歲，地點是美國首都華盛頓，齊來唱衰香港。

正值中美貿易戰，他們卻向美國奉上彈藥，而美方多謝也不說一聲就取用了。當中年紀最輕的羅冠聰，未知是否即將修讀耶魯大學碩士課程的關係，份外投入，每日都在社交媒體報告近況，並說「有時我在想，到底為何這些在港土生土長、服務香港的人，會選擇這樣出賣自己的城市呢？」其實，既是自己選擇，又何需找藉口呢！ 文：翠華

香

港反對派以交流之名會見外國政客，實際上結合外國勢力一同唱衰香港，是慣常的做法，不過這個「合唱團」近來因應抹黑《逃犯條例》修訂之勢越唱越起勁，老中青、跨黨派都來唱兩嘴，還兵分兩路走到歐美兩地「告洋狀」，來個「環球大合唱」，可謂史無前例，空前團結。

反對派挾洋圖拉倒草案

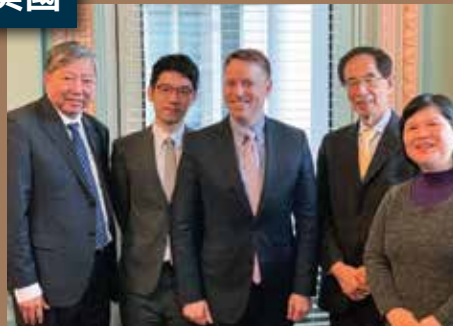
港府一眾高官自提出修訂《逃犯條例》後便疲於奔命，上至特首，下至政務司司長、律政司司長、保安局局長，無不費盡唇舌游說議員支持修例。面對反對派阻攔法案委員會選出主席，無計可施之下，更不惜破天荒將草案直接交到大會恢復二讀，希望早日通過修訂草案以堵塞法律漏洞。

另一邊廂，反對派為了拉倒草案，裏應外合，落力程度比政府有過之而無不及。

79歲陳方安生歐美奔波

先是3月19至30日，前政務司司長、今年79歲的陳方安生與立法會議員莫乃光和郭榮鏗前往美國會見美國政要，期間，陳方安生於3月22日獲美國副總統彭斯會面，並引述彭斯稱美國「非常關注香港人權及自由狀況」。隨後，陳方安生和郭榮鏗又於5月12至18日赴德國訪問，先後會見德國國會副議長羅特、總理府外交政策辦公室總監拜格、聯邦外交部次官安嫩等，其後郭榮鏗更引述羅特稱，德國或會考慮取消與香港簽訂的移交逃犯協議。

美國



「唱衰修例團」與總統助理兼亞洲事務高級主管博明會晤。(羅冠聰 fb)

81歲李柱銘赴美見國務卿

與此同時，民主黨創黨主席、81歲的李柱銘亦組成「反對引渡修例美加團」，率領香港眾志常委羅冠聰、職工盟秘書長李卓人、前立法會議員吳靄儀、前記協主席麥燕庭等，於5月4日至17日期間走訪美加。4次主持《逃犯條例》法案委員會會議也未能選出主席的涂謹申，其後也趕赴美國，加入這個「合唱團」。一行人浩浩蕩蕩，有新有舊、有老有嫩，個個穿着筆挺西裝，隆重其事地進行所謂的「分途游說」，聲稱要向美方陳述《逃犯條例》修例對香港及外國的影響，實質當然也是「唱衰修例」。

這班「老中青合唱團」先後與美國國務卿蓬佩奧、眾議院議長佩洛西、共和黨議員泰德·約霍、總統助理兼亞洲事務高級主管博明等會晤，正如羅冠聰說是「高規格接待」，還出席了三個公開演講、一個國會聽證會，風頭一時無兩。

美國食住上譴責《逃犯條例》

美國國務院隨後發聲明表示，《逃犯條例》威脅香港法治，又稱蓬佩奧支持香港長久以來保護人權、基本自由和民主價值，這些均受《基本法》保

德國



陳方安生及郭榮鏗與德國聯邦議會副議長羅特(中)會面。(郭榮鏗 fb)



陳方安生及郭榮鏗與德國聯邦外交部次官安嫩(右二)會面。(郭榮鏗 fb)

障。美國國會轄下的諮詢組織美中經濟與安全審查委員會(USCC)亦發表報告，指《逃犯條例》修訂草案會進一步擴大北京對港的政治影響力，更對美國構成極大風險，或違反《美國—香港政策法》，更指美國海軍在香港港口泊岸或面臨被拘留或逮捕，並被引渡的潛在風險，美方可能考慮另覓其他港口作補給站。

黎智英粉墨登場「和唱」

搗亂香港大合唱自然不少得壹傳媒黎智英的份兒，自言修例通過後可能會被引渡回內地受審的黎智英，今次也走出台前，粉墨登場「和唱」。5月20日他出席外國記者協會對談會，與反對派的攻擊言論同出一轍，誇大修例影響性較《基本法》廿三條立法更深，又聲稱今次是最後抗爭，否則「香港已完」。有人就認為他此舉更是「無私顯見私」，因為心中有鬼才站出來力阻修例。

中央迫於無奈高調表態

歐美高調指手劃腳，中方不能無反應。中央也表了態，表示支持特區政府修訂法例。分管香港事務的國務院副總理韓正會見香港福建社團聯會時，

也表明支持特區政府開展有關《逃犯條例》兩條法例的修訂工作。

有指中央舉動破壞一國兩制、港人治港、高度自治，正如特首林鄭月娥說，事情衍生了一些變化：「有外國政府、外部勢力加入，甚至藉此去破壞、影響中央和特區的關係，甚至肆意抨擊內地的司法、人權制度，提升到一國兩制甚至是涉及《基本法》的憲制層面。在這情況之下，中央駐港機構，甚至在北京的港澳辦，要作出一些言論，我覺得是理所當然。」

只許外國干預不准中央發聲

港區人大、政協在會見中聯辦主任王志民後引述王說，社會上認為中央政府發聲是干預香港內政，王反駁指自提出修訂至今數個月來，多個外國領事、商會等已先後發表意見，反問為何中央不可發聲？

中央支持修例，顯然是一國兩制、港人治港高度自治的體現。然而，明知高調支持必定引來反對派的無止盡撻伐，中央亦要義無反顧出聲？不就是老中青環球合唱團合力邀請外國干預的結果！

香港



黎智英在FCC大肆抹黑修例。(大公報)

政府急就章推「優質的士」計劃

車主、司機、乘客 三輸





的士業界近年出現不少陋習，服務質素飽受詬病，嚴重打擊的士業界甚至香港形象。對此，政府一直無所作為，港人怨聲載道。

被市民鬧得多，早前政府終於「的起心肝」，急就章推出一個「優質的士」計劃，正式名稱即是所謂「專營的士試驗計劃」，打算引入三個專營權，每個專營權可同時營運200輛專營的士（下稱「專的」）。有關條例草案已於今年5月8日在立法會首讀及二讀，但的士業界及交通專家對此群起反對，指政府未經詳細考慮市場需要及對業界影響，得益的只是財團而不是市民，傳統的士業界更會受到致命打擊。

文：陳明、李向榮 圖：黃冠華

運

房局介紹「專的」服務時指出，三個專營牌照會以試驗計劃形式推出，為期五年，不設轉讓及不能續期，若營辦商及其司機未能達到專營權所訂的服務水平或標準，政府可對營辦商施加罰則，甚至撤銷專營權。「專的」司機需經特別培訓，主要客路為消費力較高的乘客，起錶價比傳統的士貴五成，並可引入手機召喚服務（call的士app）應用程式。另外，政府更將為「專的」設立特別的士站。

營辦「專的」只是財團得益

現時全港共有18,163部的士，由約8,000名車主持有，撤除大集團車行後，約有7,000多名「單頭」車主，大部分只持有一部的士並兼任司機。香港的士商會目前約有1,000名會員，大部分為單頭車主，主席黃保強對「專的」的可行性大唱反調。

黃保強認為，「專的計劃冇得做」，因為投資成本太高：「單頭車主梗係唔會試（投標），亦都無咁嘅財力，『專的』收費多過我哋50%都係會蝕本，因為佢用嘅車同埋燃料，經營成本好貴。」

雖表面上營運「專的」無利可圖，但商會副主席張志鈞則憂慮，政府會因此強力壓低牌價，降低「專的」投資者的成本，吸引財團投標。張志鈞分析說：「佢要做200架車，每一個牌都投資唔少，如政府將個牌價壓低，咁成本咪低囉，但成本低，我哋成本高，就對我哋唔公平，但可能畀一百幾十萬就攞到200個牌。」

他又指，「專的」收費較普通的士高50%，政府亦容許「專的」承辦商以僱傭制或出租制營運，在現時業內司機短缺下，「專的」營辦商可以高薪或以平車租搶人，造成普通的士車主更難找



熊永達（左二）批評政府推出「專的」對業界不公平。

「專的」專用的士站不公平

黃保強說，政府計劃為「專的」設立專用特別的士站，對業界又造成另一種不公平：「點解你又係的士司機，但又係的士司機，點解佢又落得，你又唔落得呀？呢啲咪唔公平囉！」

推出「專的」政府說可提高的士司機服務質素，亦可透過營辦商監管司機。黃保強對這種說法極度不滿：「根本呢啲係痴人說夢話，呢人都無人信啦！點解你1,500個司機多啲人工、多啲收入，就會影響我哋4萬個司機嘅服務態度變好呢？」



香港的士業議會聯同多個的士商會及的士團體聯署，要求政府撤回專營的士計劃。



香港的士商會大部分會員為單頭車主。

他表示，現時業界已可以做到在車廂內提供Wi-Fi、又電裝置等設備，商會及車主亦各有規管會員及司機的制度，認為只要政府改善現時的士司機經營環境及待遇，包括開放禁區及巴士專線、設立隧道回程收費等措施，令司機收入增加，相信服務質素亦會隨之改善。

政策老套學者仗義執言

其實過去的士業界都有成立車隊，推出類似「專的」優質服務，包括星群、XAB等，但因欠缺政府支持，即使收費和普通的士一樣，但全部都蝕本，黃保強建議政府應支援現有優質的士車隊，讓這些車隊可繼續運作，不用蝕本經營，商會亦正約見立法會不同政黨表達意見，希望政府

不要一意孤行，硬推「專的」計劃。

「點解要另外發牌？點解要額外提供的士站？點解不讓現有的營辦商去做？這讓做公平嗎？」以義務身分擔任的士業議會主席的學者熊永達表明，自己和的士業界沒有任何利益，但認為政府政策老套，故仗義執言。

政府說現有的士司機的服務難以監管，因為在的士牌發出的時候，並沒有施加監管司機發牌條件：「那麼為何不讓現有的牌主換牌呢？由普通的士牌換成「優質的士」牌。為何紅A/C轉綠A/C就做得到的士就做不到？」熊永達說，政府「專的」建議無助改變現況：「你（政府）怎樣拖動現有18,163架的士的司機改善質素？政府這樣是割離了他們。」

預計大批司機退出的士業

熊永達指目前的士行業競爭其實相當激烈，的士司機其實是短缺，目前至少有多達1,000部的士「無人揸」。按政府計劃，新增的士可能需要1,500名新司機，故引入「專的」根本解決不了問題。

研究香港交通多年的熊永達估計，政府希望現時租車的士司機，加入獲得牌照的專營的士公司出月薪：「但政府無睇清楚，現在租車的司機根本不希望被人知道實際收入。」熊舉例政府推動的士以八達通收費，面對重重阻力，推動失敗的原因，是司機不希望有交易紀錄，說穿了希望交少些稅：「原本政府對司機報稅是隻眼開隻眼閉，如果政府一意孤行要他們成為別人的僱員，肯定會有大批司機索性退出的士行業。」

又何須政府教人做生意

政府的「專的」大有變相將的士「車隊化」的

意味，熊永達認為想法「好老套」，「完全係上世紀5、60年代的思維」。熊說市場其實早以車隊化方式運作：「使唔使你教人點做生意呀？」熊說，目前的士的士車應用程式已經做到車隊應有角色：「你問我他們算不算車隊我會說『是』。就算是八折黨，他們用手機對講機程式通話接客，都係好系統化，司機間亦有規矩要遵守。你有無聽過有人投訴八折黨司機態度差？」

熊永達認為，政府要搞優質的士，根本不需要另外發牌，而是要給現有的士牌主，以換牌的方式先行：「如果單頭司機（即擁有的士的司機）要轉型為優質的士司機，政府為他們提供額外培訓，的士司機自我增值，都係合理。」



黃保強（右）認為「專的」計劃只會造成不公平，不會改善現職司機服務態度。

春哥視自己部的士為營生工具，不會「過檔」揸「專的」。

胼手胝足18年 單頭車主慘被犧牲 春哥憂無人租車 要賣車退場

「專的」拖麻市 退休計劃或泡湯

面對政府推出專營的士計劃，「專的」司機收入可能會較高，但春哥直言沒有興趣「過檔」，然

「多隻香爐多隻鬼，多一部（專營）的士，多一部車爭嘅，唔多唔少會分薄咗（生意）！」單頭的士車主蔡達春（春哥）揸了的士18年，一星期揸足7日，視的士為營生工具，更是退休生活保障。

春哥原本在灣仔街市經營賣冰粒攤檔，由於政府清拆街市，毅然轉行揸的士，在2001年以270萬元牌價及20萬元買新車，支付約70多萬元首期後，的士分20年供款：「當時膽粗粗見有首期就出咗部的士，一揸就18年，而家月供12,900蚊。」

家庭支柱

揸一更租一更勉強撐住

身為家庭經濟支柱，太太是家庭主婦，兒子還在讀小學，春哥仍要維持一家三口的生活。他主要駕駛更早的士，一星期揸足7日，夜更則以每日350元車租，租予其他司機，但有時他也要連踩兩更：「啲司機好唔穩定，唔揸情況多咗，平均一星期有一晚我要自己做返，但我做夠當晚車租就算喇，通常係朝7晚7，揸12個鐘。」

現年62歲的春哥說，平均一更大大約做到25轉車，每日收入約有800至900元，連同夜更車租350元，每日收入約有1,200至1,300元，他每日都開工，一個月約有3萬多元收入。但收入並非淨賺，除了供車外，保險一年開支約2萬元，另有維修、保險、牌費等支出，加上運輸署要求每5年驗車一次，若車齡太舊亦需換新車，他在今年初便花了7萬元購入一部6年車齡的二手4人的士，將自己已揸了17年的舊車淘汰。

而他擔心計劃實施後，的士司機人手可能比現時更短缺，到時他的收入可能會減少。以350一更為例，如果有一半日子沒有人開夜更，每個月便少收5,000多元。

春哥批評政府，未有經過詳細考慮市場需要及業界影響，便「急就章」推出「專的」，認為計劃不可能成功，甚至質疑會否有人投標：「我計過條數，但要好大開發成本，例如車方面，200部車，一部要50萬咁計，就投資成1億，你5年賺唔賺到1億呢？淨係個車價啫！」

行內不少單頭車主視部的士為退休生活保障，以春哥為例，當年購入的士牌價為270萬元，現時牌價升至350萬元，已經「賺咗」：「根本我哋當係儲錢，第時我有心有力就繼續揸，揸唔到就租畀人，收租維持退休生活。」但他擔心未來的士司機人手短缺比現在更嚴重，若最終無人租車，到時惟有將的士牌變賣。



春哥指，由於司機短缺，平均一星期有一日要連踩兩更。

無視業界自創優質的士服務 政府盲推「專的」踩返轉頭

「政府推出呢個計劃我哋全部做到晒有餘，我哋做緊嘅你唔去幫，反而整一個新嘅框架去踩番我哋，真係好唔公平！」預約的士App XAB兩位創辦人翁國豪（Peter）和衛浩權（Derek），去年投資逾8位數字自設車隊及聘用受薪司機，以包車收費形式提供優質的士服務，營運一年業績仍然「見紅」，批評政府寧推出專營的士計劃，亦不主動協助現正自辦優質的士服務的企業。

聘用司機早晚更運作

家族經營的士車行的Peter與曾任投資銀行的好友Derek均認為，現行的士營運模式停留在30年前，致令的士司機形象及服務一直為人詬病，遂於去年5月合作創辦XAB的士預約App，為傳統守舊的士業注入新元素。二人以初創企業營運方式，自設15部優質的士車隊，聘用30名月薪制司機分早晚更運作，並自行開發手機應用程式及培訓司機，在業界來說是破天荒的營運模式。

XAB標榜「絕不揀客」，提供有如私人司機般的服務。XAB App提供即時或預約叫車，乘客選取服務後，系統會即時通知用戶是否有空車提供，並會因應所需車程時間即時計算收費，若乘客接受收費決定落單，所預約的士便會準時在預約地點接載乘客，而一旦在行車途中遇上塞車或意外導致車程延誤，亦只收取落單時計算的費用，不會有額外收費。服務亦摒棄傳統的士現金交易模式，收費會以乘客預先登記的信用卡過數。

短短一年，XAB App登記用戶已超過1萬個，當中逾千個是每月都使用服務的活躍用戶，不少家長更會透過程式預約的士送子女上學。由於運作模式顛覆業界傳統，Peter指，



Peter (左) 與 Derek (右) 去年推出XAB預約的士App，更自設車隊提供優質的士服務。

除了籌備初期難以聘請全職司機外，另一最大困難是改變市民乘搭的士習慣。他認為要改變行業傳統，便需要投放時間和金錢：「如果真係咁容易賺到錢，其實個個都會衝過嚟做，因為咁傳統嘅行業要一下子改變係好困難，需要好多時間、金錢，邊個肯去做，就係一個好大投放。」

生意漸上軌道仍未收支平衡

雖然生意已漸上軌道，但公司至今仍未回本，亦未達收支平衡，二人瞓身投入都無糧出。Peter說：「我哋都唔求出糧，只希望市民接受到呢個服務，咁我哋可以一路提供優質的士服務畀市民。」

Derek指服務推出後，不少大企業包括銀行、信用卡公司、電訊公司、地產商旗下商場等聯絡他們要求提供服務，因此他對未來發展前景充滿信心，除了計劃擴大車隊，更構思將現時的預約平台由優質的士擴展至與其他出租車公司合作。

「個平台設計出嚟除咗的士仲可以做其他嘢，做到嘅嘢千變萬化，所以我見到嘅前景同埋做到嘅嘢真係好多。」

自家研製手機app無限可能

綜觀XAB的服務與政府推行的專營的士計劃極為相似，Derek直言XAB提供的服務已完全超出政府要求：「但無限制有幾多司機一定要合約聘請，我哋所有司機都係合約聘請；但要求50%車輛要有輪椅服務，我哋100%嘅車都有輪椅服務；但要求有手機app去做，但不一定係自家研發，我哋個手機app係自己團隊去寫，想要咩新功能都可以自己做到，一定優勝過其他call車平台。」



XAB的士車隊車廂闊落(上)，可供輪椅上落。



政府推「專的」製造不公平

Derek指，「專的」計劃並無條款列明800部「專的」一定要在街上接客做生意，擔心會被財團以「專的」為名轉化成出租車用途：「其實個框架上我睇唔到有限制一定要喺街道載客，會唔會畀財團一個渠道擺咗個營運權返嚟，淨係去做酒店車、機場車又或者淨係做遊客生意呢？」每個「專的」專營權需營運200架車，除了現職的士司機人手受影響外，其他運輸業司機人手亦會受影響。

Derek認為，政府既然花資源去「創造」這個新計劃，倒不如協助業界現有的優質的士服務，包括容許使用7人車營運：「我哋有個最大嘅敵人係Uber，佢永遠有個優勝之處係可以用7人車去營運，我哋唔得。譬如你一家5口連工人就已經用唔到我哋，其實已經自動推咗一班乘客去搭非法營運嘅車隊，我覺得政府係可以做得更多。」

Peter亦批評政府推行「專的」是「為推出而推出」，指計劃定出的框架籠統，難以計算投資及回本期，質疑是否真正可行，市民亦未必有益處：「我哋做緊嘅你唔去幫，反而去整一個新嘅框架去踩我哋，我哋會覺得真係好唔公平。」

的士司機違例記分制 只聞樓梯響立法無進度

為了提升的士司機的服務質素，政府考慮引入「的士司機違例記分制度」，司機兩年記滿15分可被取消的士駕駛執照，目標是在2019年內向立法會提交相關立法建議，但至今仍是只聞樓梯響，未見政府提交相關法案。

政府去年向立法會提交的文件顯示，的士司機如犯了濫收車資、拒載、兜路、兜客；以及毀損、損壞及更改的士咪錶，有機會被記10分。至於拒絕接載符合法例要求的乘客數目、拒絕發出收據、就有關收費及前往某處的路綫，對乘客作出欺騙或拒絕作出知會、未有迅即開始記錄或按停的士咪錶，則會被記5分。

記滿15分停牌三個月

文件又指，的士司機如在兩年內被記滿15分，法庭將向司機發出傳票，裁判官可取消司機的士駕駛執照資格（停牌）。另外，未包括在傳票上的記分數，更會保留待兩年內再滿15分時再「埋單計數」。首次停牌為期3個月，以後如再被記滿15分或以上會被停牌6個月。

運輸及房屋局發言人表示，政府已在去年7月就有關建議諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會，並正着手籌備立法工作。正如在去年7月向立法會交通事務委員會提交的文件所述，政府的目標是在2019年內向立法會提交相關立法建議。



政府考慮引入的士司機違例記分制，但至今未提交立法建議。

UBER

UBER在港提供服務後，一度影響的士牌價。

的士牌價10年興衰 Uber非法殺入 業界「傷亡慘重」

近年的士業界多事，牌價亦經歷高低起伏，波動甚大。最「風光」時牌價直逼700多萬元一個，但卻因為Uber的出現而大插水，投資的士牌，其實也不是毫無風險。

10年前，一個市區的士牌，約330萬元左右，之後隨著訪港旅客增加，政府放寬內地旅客訪港限制，市面對的士需求大增，車租上揚，牌價亦沒有下跌的理由，一段長達7年的升勢展開，令的士牌價「翻了一翻」，2015年底最高峰時牌價升至近730萬元，比不少住宅物業還要貴。

新司機服務態度惡劣 乘客唾棄

牌價升代表的士生意好，同時亦吸引不少新人入行租車搵食，也間接造成的士業界服務態度良莠不齊。「黑的」割客、拒載、兜路等情況亦時有所聞，市民開始萌生出一股怨氣。

直至Uber降臨香港，令一切徹底改變。多年來受盡「的

士佬」氣焰的小市民，對網約私家車接載服務趨之若鶩，不惜冒無保險的危險也要搭車，結果的士生意大受影響，牌價亦同時反映這一境況。由高位近730萬短短數月間下挫到570萬，跌價超過150萬元，不少新投資者即時「坐艇」，到去年底甚至跌穿500萬關口。

Uber合法無望 的士牌價回穩

踏入2019年，牌價又有回暖迹象，主要原因是負面因素減少，例如Uber始終得不到政府認同，合法化基本無望，政府又加重白牌車罰則、司機拉完一批又一批，再加上股市和樓市企穩，令的士牌價亦開始重拾升軌。

有分析指，香港的士牌照沒有年期限限制，故極受投資者歡迎，但有迹象顯示，政府有意無意間在打破這牢固的機制，例如推出「專的」計劃，更令業界憂心忡忡。這個急就章的計劃會否成功，大家仍需拭目以待。❶



的士業界自發推出網約平台，抗衡UBER。



精彩影片
請掃QR code

投資60億 學者倡凝聚民間智慧

維港海濱9大項目 修補社會撕裂

香港市民引頸以待的維港海濱計劃終於出爐，政府預留60億元，將目前兩岸20公里長的海濱長廊，在10年內增至34公里，部分項目更已完成諮詢，並連構想圖都已備好。有學者不約而同主張，政府實在不宜對維港海濱計劃操之過急，應凝聚民間智慧，讓市民一同參與設計，希望利用這次契機，重新凝聚團結港人。

文：李向榮 圖：陳家榮、陳明

政府預留60億元，
計劃發展維港海濱空間。

財

政司司長陳茂波公布最新一份《財政預算案》指，繼2018年初撥出5億元優化海濱後，有關項目已相繼展開，今年政府會再預留60億元，發展新的海濱長廊及休憩空間，以及改善海濱設施，計劃把維港海濱長廊由目前約20公里，在約10年內增加至34公里，並在維港兩岸提供35公頃的休憩用地。

9大項目 東廊板道先行

其後政府在回答議員提問時，揭示優化海濱9大項目，包括3個位於灣仔、1個位於銅鑼灣、1個位於炮台山、1個位於東區走廊橋底、1個位於荃灣、1個位於啟德，以及茶果嶺海濱的工程。

政府消息人士稱，東區走廊橋底的項目，即「東區走廊下的行人板道」將是首先推行的項目，即將會進行詳細的設計工作。政府已諮詢區議會及海濱事務委員會意見，最快2021年底可以動工，2023年完成。至於項目會否涉填海及引起司法覆核等問題，政府消息人士稱，發展局和地政總署已研究過相關法律風險，認為行人板道很大部分的範圍，會建入東區走廊天橋的橋底，盡量減少填海幅度，稱政府會小心研究相關法律爭議。

顧問公司研究「維港泳池」游水

至於其他項目，則會較遲才會推動，原因是灣仔和啟德的5個項目，都在港鐵沙中線工地範圍，由於工程大延誤，難以在短期內將土地交還政府發展，所以緊接東廊的項目，分別會是茶果嶺海濱和荃灣海濱優化工程第二期，最快2022年動工。

雖然政府一直強調，大部分工程都在計劃階段，所有的資料都只是暫定性質，而每個項目的規模、工程時間表及撥款要求都未有，要在當局確定項目範疇，並完成技術和可行性研究，再經詳細設計後才能完備。不過，消息人士指，政府早已委托顧問公司，研究各個海濱的用途及主題方向，甚至「圖都出埋」，包括灣仔北項目，將以水上運動及康樂為主題，要讓市民可在「維港淡水泳池」游水，並進行划艇等「親水」活動。相關運動由有關有非政府組織營運；而銅鑼灣避風塘的東岸公園主題區，則可以看日落及做瑜伽等。



灣仔擬建海濱長廊，連接灣仔新地標「金蛋」。(概念圖片)



東區段長廊側預留大片草地。(概念圖片)

集思廣益大於長官意志

「作為一個規劃師，我希望海濱設施的興建，係切合各區人士需要，所以公眾參與十分重要。」中文大學地理與資源管理學系副系主任伍美琴說，

因為維港海濱涉及多個社區，「最好是每一個點都流露出社區特色」，而最好的方法，是集思廣益，而非以「長官意志」行事。

伍美琴說，由03年的「想創維港」開始，她一班專業人士，都是以集思廣益的方法，先向市民收集意見，整理後再向政府就維港的建設提出意見。

她說，這種由民間結合專業的做法，往往能帶給城市規劃者一個新的想法，「多東西都是從市民身上學返來」，香港在過去幾年間，經歷了多年未出現過的社會撕裂，以致無論是朝野間的政策倡議和推行，都受到巨大的阻力。

海濱設施不能淪為商品

「現在其實是一個很好的機會，讓市民走返埋一齊，凝聚起來。」伍美琴解釋，維港是市民共同擁有的東西，大家都珍惜維港，如果大家都能參與建設維港海濱的討論，定能增加市民對香港的歸屬感。

政府以往的「活化」政策，很多時都會引入商業元素，結果把一個古蹟變成商場，失去原有的意義，維港海濱的興建也面對同樣的問題。伍美琴認為設計應是以人為本，配合社會、經濟、和環境三大效益，將香港海濱的優勢發展出來。過去政府太着重經濟效益，事事先計算得失，但事實是這些海濱設施，市民才是主要用家，無人想看到它會淪為商品：「所以政府除了考慮商業之外，還要深思如何配合環境和社會效益。」

她說，所謂環境效益，即有關項目能否讓當地環境變得更好，例如以環保的方式，透過水的運用為長廊降溫等。至於社會效益方面，即設施興建後可為社會帶來的最大益處，比如市民身心健康。



伍美琴希望公民有份參與長廊設計，重新凝聚市民。

東區段長廊設有小碼頭。(概念圖片)



灣仔段設有「近水」活動，例如可供市民在維港划艇。(概念圖片)

重塑維港 香港再次發亮

「香港需要重新塑造一個美麗海港，可以令香港再次發亮。」香港大學城市規劃及設計系副教授晴安藍是法國人，3年前才來香港執教鞭，但他對香港的了解，比很多香港人都多：「香港人看慣了維港，不知它是多麼的重要。」

晴安藍說，現在是優化維港海濱最好的時候：「維港填海基本上完成了，海岸線難以再有改動。」他說，一般興建一條道路，一公里成本要10億元，現在60億元便可擴展海濱長廊至34公里，維港兩岸至少500萬人口受惠，是很值得投資興建的。

建設海濱戒急戒躁

香港開埠至今百多年，經歷過大起大落，受過戰爭、疫病、經濟和信心危機的洗禮，香港總是能撐得過去，而且愈戰愈勇。

「現在香港面對重大的轉變，新的維港海濱，其實和這息息相關。」晴安藍認為，要決定海濱長廊的面貌，應先為香港定位：「香港人希望香港是個甚麼樣的地方？這會由海濱反映出來。」晴安藍視海濱建設為重塑香港的一部分：「一條美麗的維港海濱長廊，不單屬於香港人，更會吸人世人的目光。」

很多人以為基礎建設是愈快愈好，但在海濱建設上，晴安藍說要戒急戒躁：「我相信這是由很多個不同的發展項目結合起來，建設本身是一個學習過程，這個項目有那些地方做得不好，下一個項目要完善它。」晴安藍說，按部就班，項目逐個完成，從失敗中學習，那麼海濱建設就會愈做愈好。



民間數十年來不斷提出設計維港海濱的方案。

晴安藍說香港人並不知道維港可貴之處。

更多精彩內容即上 <http://kinliu.hk>

私人營辦公園商業設施

紅磡海濱 恐淪為內地平價團熱點

「守護社區安寧，不要擾民平價團！」3月22日，一班紅磡黃埔街坊響應政黨號召，到紅磡碼頭巴士總站集合，抗議內地平價團入侵社區，影響生活，立法會議員更到場帶領叫口號。集會選址在巴士總站其實另有意義，因為要發展成為海濱都市公園的關係，該巴士總站已經永久關閉。

諮詢未能反映居民期望

經民聯社區幹事李超宇表示，居民希望公園會是一個靜態公園，因為靠近民居，要避免噪音和光污染，不要商業味濃的「中區海濱模式」。居民深怕公園會引來內地廉價團，破壞社區安寧。這個項目，發展局剛完成收集公眾意見工作，但因政府早已透露希望由私人營辦，引發居民上街反對。

「我們整個規劃，係要令到香港更加美。」九龍西立法會議員梁美芬表示，她初入政壇當區議員時，已就維港海濱一事向政府進言。她以紅磡為例，居民希望得到的是一個消閒區，如果政府想借此將廉價旅行團「分流」到該區，是萬萬不能接受的，完全欠規劃、欠諮詢，和當初整個海濱規劃的構想背道而馳。

梁美芬：如發生衝突大家無癮

梁美芬認為，政府在海濱規劃上，應多聽民意。她說政府的施政，千萬不要和當地居民衝突，如不時發生衝突，大家都係「無癮嘅」。她同意，未來海濱的規劃要小心和長遠：「我們（西九新動力）2008年就已經提出計劃，是展望10年的，如果今時今日能推行到三分之一，香港已經靚咗好多。」

另一方面，梁美芬又認為，除了海濱外，也要考慮到海水水質問題：「維港唔係得個海邊，仲有成個海。」她說，現在維港不時都會傳出惡臭，如果海濱水質不好，居民如何可以享受？

「政府已在四個區安裝好

旱季截流器，我們要求佢區區

做，而且我們希望政府搞好生

物清潔，搞

好維港水



精彩影片
請掃QR code



梁美芬認為除了長廊設計，亦要考慮進一步改善維港水質。

圖片故事 釣魚區荒廢



究竟是資源錯配，還是漫不經心？上任特首梁振英任內，規劃中環碼頭一帶的海濱搞釣魚區（左），提供設施便利釣友，並可吸引上班一族忙裏偷閒釣魚。可是由碼頭到釣魚區要步行10分鐘，政府又缺乏宣傳，大部分釣友都仍留在碼頭（右），並沒有往釣魚區垂釣。



郑慧心

Cheng Wai
音乐会
钢琴独奏

曲目单

1. Zhou Long (周龙):
Wu Kui (五魁)
2. Dongming Lam (林乐培):
Moonlight Over the Spring River (春江花月夜)
3. Beethoven (贝多芬):
Moonlight Sonata (月光奏鸣曲)
4. Debussy (德彪西):
L'isle Joyeuse (快乐岛)
5. Chopin (肖邦):
24 Preludes, Op. 28 (二十四首前奏曲, 作品二十八)

粤港澳大湾区优秀剧目展演季



粤港澳大湾区
优秀剧目展演季

Performance Season in Hong Kong, Hong Kong, China

深圳 · 惠州 · 东莞 · 珠海



2019年6月18日 深圳 深圳保利剧院
2019年6月20日 惠州 惠州文化艺术中心
2019年6月22日 东莞 东莞玉兰大剧院
2019年6月23日 珠海 珠海大剧院



珠海大剧院



东莞玉兰大剧院
Dongguan Yulan Theatre

票务总代理：保利票务 POLY TICKETS



電影《速度與激情》成就了高焯輝的駕駛學校夢想。

開辦駕駛學校 學費月收百萬 港青追逐廣州版

《速度與激情》

在廣州番禺一個駕駛訓練場，23歲的高焯輝開着一輛私家車迎接記者到來。一見面他就說，我平時就喜歡車，所以，我由香港來內地讀書後第一件事就是考到駕駛執照，開車征服路面的感覺很爽！

文：周萱 攝影：黃冠華

高焯輝是少數在內地高校讀書就開始創業的香港青年，他說對車的情意結其實由巴士開始，從有記憶起，常常與媽媽一起坐巴士，很多童年回憶都在巴士上，途中看到很多風景，發白日夢、聽歌，感覺舒服。特別是很小的時候跟着持單程證的媽媽來到香港，看到雙層巴士更覺新奇，最喜歡坐上層第一排，飽覽街景風光。

為港澳同學提供巴士服務

長大後，看了電影《速度與激情》，更激發了他對車的興趣。除了留意賽車和跑車，他更夢想擁有自己的巴士車隊。各種關於車的事情終日盤旋腦中，從學車、汽車維修到二手車交易，他都細心思量如何運作。在廣州讀大學時他碰到機會，為港澳同學提供巴士服務，同學坐他的巴士，由大學到羅湖或深圳灣，之後便可自行接駁交通工具回港，收費60元。他說，小時候的夢想，此時已基本實現。

高焯輝生長在香港基層家庭，父母做小生意。他在港考DSE，之後轉往內地繼續學業。高焯輝讀大學時就試着創業。第一次是前面說的為同學提供巴士接送服務，但這不是他的最終目標。高焯輝看到的是另一個有關於車的商機，他要搞駕駛學校。

大陸考駕照商機無限

據兩年前調查，內地大學城區師生達80萬



祖籍福建高煜燁有種愛拼就會贏的氣質。



內地的大學，有不少學生學車，圖為廣州大學城。



高煜燁喜歡征服路面的爽快感覺。

香港學生到內地求學並不孤單。



全校衝出香港，廣州大學城升學考察。

港人內地求學不會孤單

祖籍福建的高煜燁，給記者一種「愛拼就會贏」的感覺。

「人要有夢想，我們年輕人有活力、有青春，促使我可以大膽幹、大膽創。雖然我不知道將來如何，但我會在自己能力之內付出所有力量幹到底。」畢業於廣州暨南大學的高煜燁，希望將來能成為暨大的傑出校友，與同學分享自己的經驗得着。他說由暨南出發，情繫四海。

高煜燁說他在內地是從無到有，開始時也有些緊張、害怕，擔心內地的環境是否適合自己。但來了之後才發現，這種擔憂其實在每個香港學生心中都一模一樣。香港到內地讀書的人有很多，在求學路上很多人陪伴你，絕對不會感到孤單。這段經歷會令你對內地社會有更深刻認識，甚至令你的價值觀有很大改變，畢業之後願意留在內地工作發展事業，也變得順理成章。

內地畢業港生大灣區搶手

高煜燁更與記者分享了他大學室友的經歷。這位土生土長的香港男孩，剛剛考入大學時非常抗拒內地，由於不會講普通話，生活環境也沒有香港方便，當時覺得很辛苦，但最終還是學會了獨立，改變了對內地的印象，更認識了一班志同道合的好朋友。他畢業之後雖然選擇回到香港工作，但也有不錯發展。

高煜燁認為，香港到內地讀書的學生，可以扮演中港橋樑的角色，很多中港企業都需要這樣背景的人才，特別是目前更可配合大灣區發展。內地對香港學生的優才計劃幫助也很大，過來創業除有補貼外，更可領取港澳台居住證，享受內地人的醫療及福利權益。

總結過往四年的經歷，高煜燁這樣說：「我覺得這四年在內地讀書及創業沒有選錯，這條路完全可以實現自己的夢想。」**K**

【內地考車知多D】

一般來說，在內地考到駕照滿一年就可以直接免試拿到香港駕照。在內地學車需要身份證、學生證、體檢表、暫住證等證明文件，駕駛學校也可以代辦。

理論課有兩項，與香港的筆試相若。另外兩項就是路試，一般需要50小時路面訓練，大部分人都可以掌握到駕駛基本技巧。一般需時10個月左右，就可以成功考獲駕照。需要留意的是，一般在內地學車大部分都是一部車二至三人同時學，而不是香港單對單教授。

畢業生臨床經驗不足

「學院派」護士 隨時擺你命

理學和解剖學。

以前的護校學生實習，是需要住在醫院，可以使課堂學習和臨床實習更連貫進行。由入學第一天起，學護便要穿起護士袍落病房實習，見識好多：「第一日返學已經要對病人，要應付比較簡單的工作，譬如核對病人身份、醫生檢查病人身體時幫手拉屏風等。」早上在病房「碌」半天，下午就要上理論課，分別由護士長講解護理學，以及由醫生講解生理學和解剖學。

現在的護士學校只有葛量洪醫院護士學校是免費，其他三間學校都需要交學費。

陳姑娘當年畢業於東華三院護士學校，她大讚以前的護士學校制度：「當時係免費入讀，邊學邊做，有工做、有住宿、有糧出，收入都幾可觀，每個月都有錢剩，學生讀得開心，醫院又好開心，因為畢業生質素高，真係好幫到手。」

護士職業培訓比學院派優勝

陳姑娘（化名），一位入行逾30年的退休資深護士：「我哋以前係喺病房『碌』出嚟，而家啲護士就喺課室讀出嚟，你話邊個比較做得嘢？」她認為，造成現時醫療系統不勝負荷的原因，不是不夠人手，而是「學院派」的護士畢業生「唔捱得」，又「唔打得」：「講多過做，就算讀完10張Cert（證書）出來都無用，好多嘢都唔識。」

學歷重要，還是經驗重要？性命攸關，對醫護界來講，臨床護理經驗必不可少。惟自從護士培訓步向「學位化」後，教學模式有別於以往的傳統護士學校，實習時數減少，導致畢業生入職後「雞手鴨腳」，難以獨立應付醫療工作，隨時「搞出人命」。有退休資深註冊護士就建議，應重設護士學校學徒制，以免費學位、住宿等條件吸引新人入行，並以臨床實習為主，培育出「實幹型」護士，以面對醫療系統的龐大壓力。

文：潘翠華 圖：黃冠華



現時護士學生必須經過至少 1200 小時實習，方能畢業。

急症部 IT & EMERGENCY DEPARTMENT

護士工作實戰比理論更重要

雖然待遇好，但培訓一點也不馬虎：「呢3年實習係非常嚴格，所以護校畢業嘅姑娘不得了，可以一個頂到而家3個。」她舉以前的實習試題為例，其中一題要考生準備一個腦科手術所需用品和儀器，執少個扣針都會「肥佬」；但現在的考試已不需要考生「執碼」，因為醫院一早已預備好手術包給醫生，但變相令護士缺乏對手術用品的認識。

有人可能會說，「學院派」學生不是最少要實習1,200小時嗎？但陳姑娘認為依然不足。實戰經驗到底有幾重要？她舉例：「手術室護士幫醫生遞止血鉗，遞個鉗人人都識，但你知唔知遞遲兩秒，都可能令病人失血過多？換吊鹽水包好似好簡單，但如果輸送管有空氣便要放氣，否則空氣會注入病人身體，超過5毫升會死人。」

經驗不足對病人缺同理心

她再舉例：「某種化療藥要經由病人手背的血管打入身體，如果注射時不小心，藥物滲出血管外，附近的肌肉會腐爛，病人就要截肢，幫唔到病人之餘，仲會害咗病人。呢啲細節，書本上唔會教到你，你無真正對過病人，係領略唔到。」言下之意，就是隨機應變的能力，要透過親身上「戰場」才體會得到。

實習護士到「戰場」學到的另一樣東西，叫同理心：「你坐喺課室讀書，會唔會了解到病人嘅痛苦、家人嘅痛苦？識唔識得點樣安慰佢哋？」她曾親耳聽到，有現職護士用「一隻隻」來形容年老病人：「聽到真係嚇死我，有邊個唔會老？如果你真係愛錫病人，點會咁樣講嘢？」當護士不只要治療病人身體，更要治療他們的心靈。

陳姑娘坦言，不是要攻擊現時大學的學位課程，只是希望可以改革護士培訓制度：「以前護士學校出嚟嘅學生真係『廉價勞工』，點解而家會無咗？我覺得好可惜。」

李國麟：兩種培訓模式無從比較

一手創立香港公開大學護理系的立法會衛生服務界議員李國麟則認為，以前護士學校的受薪學徒制與現時的大學護理學課程，是兩種完全不同的培訓模式，等如「蘋果」與「橙」，根本無從比較哪個比較好。



醫管局在屯門醫院（左）、伊利沙伯醫院（右）及明愛醫院下設護校。





要做護士，實戰經驗及同理心必不可少。

對於有指大學課程較少實習，李國麟反問：「如果有人覺得以前嘅培訓模式好，咁係實習多咗，理論又會少啲喇喎。」他指自己也是護士學校出身：「以前我個年代出嚟，係機械模式做事，唔識諗嘢喎。而家我哋着重理論同實習並重，係要諗點去護理病人。」

他又指出，大學護理學課程已盡量配合香港護士管理局的要求，理論與實習並重，而臨床實習時數亦不得少於1,200小時，以確保畢業生修業後，符合資格考取該局的有效牌照。

政府醫療政策甩轡

護士人手如過山車



醫護人手長期短缺，引致怨聲載道。

殖民地時代，香港只有護士學校提供培訓，包括香港那打素護士學校、東華三院護士學校等。1990年12月醫院管理局成立，1991年12月正式接管醫院事務署下面全港公立醫院。當年政府隨即以推行「護士學位專業化」為由，宣布轄下所有護士學校暫停收生，改以三間大學培訓，但沒有增加大學護理學學額，新入行人數變相下降。

沙士期間暴露醫護人手短缺

2001年6月，政府又宣布所有護士學校在完成訓練餘下護士學生後必須關閉，以配合由大學培育護理專才的護理教育發展。

2002至2003年，醫管局推出自願離職計劃（肥雞餐），各職級的護士包括高級護士長、護士長、登記護士流失約兩成人手，其後沙士（SARS）爆發，醫護人手緊張的問題暴露。至2008年，醫管局重開護士學校，以公帑資助三年制註冊護士高級文憑課程及兩年制登記護士課程，以補充人手。

2015年，護士課程愈來愈多，東華及明愛先後加入開辦註冊護士學位課程，卻有新畢業的護士向報章投訴未獲醫管局聘請，掀起外間對護士課程濫收生的質疑。

截至2018年，全港共有56,723名護士，包括42,485名註冊護士及14,238名登記護士。

「護校派」「學院派」實習 時數差距大

現時護士課程分兩大類，分別是由醫院管理局（醫管局）開辦的護士學校文憑課程，以及由各間大學開辦的護理學學士及文憑課程。兩年文憑讀出來的主要為登記護士（EN），而護士學校三年制及大學學位五年制課程，畢業後可成為註冊護士（RN）。

「護校派」和「學院派」實習時數各異，以香港理工大

學護理學5年制課程為例，學護的實習時數共1,440小時，平均一年288小時；而伊利沙伯醫院普通科護士訓練學校3年制課程，則要求學護完成共1,480小時實習，平均一年近490小時；屯門醫院普通科護士學校更達至每年平均實習500小時。護士學校課程時間比較緊湊，每周星期一至五、朝9晚5均要上課，亦沒有寒暑假。

護士學校收費差距大

護士學校的收費亦有很大差距，醫管局轄下的明愛醫院、伊利沙伯醫院及屯門醫院3年課程均收費84,000港元，葛量洪醫院則免學費，由醫管局全數資助。私家醫院方面，以仁安醫院和聖德肋撒醫院最貴，兩年文憑課程收費均逾13萬港元；養和醫院則免學費。大學開辦的護士課程則由每年36,050港元至42,100港元不等。

護士學校畢業的學生起薪點可達31,300元，不過專業資歷雖與「學院派」睇齊，但學歷上只有高級文憑，故大部分學生都會繼續進修，兼職讀學士、碩士。^k



屯門醫院實習時數最多，每年平均500小時。

近年涉及護士出錯之重大醫療事故

2011年11月，九龍醫院發生紗布封喉事件，3名護士誤將病人的永久造口當臨時造口處理，用紗布覆蓋造口及用膠布四邊圍，導致病人窒息死亡。

2013年5月，瑪嘉烈醫院兩名護士疑判斷錯誤，暫停病人呼吸機，病人其後死亡。

2014年9月，靈實醫院護士為充血性心臟衰竭及呼吸衰竭病人調校輸注機的速率不正確，病人留醫兩日後死亡。

2015年10月，瑪嘉烈醫院深切治療部護士為病人調整呼吸機配件後，忘記重啟呼吸機，病人翌日死亡。

2015年11月，北區醫院一名學護為末期癌症病人更換鹽水營養液時，誤將嗎啡劑量調高27倍，病人5小時後死亡。



近年不少護士牽涉醫療事故。

隱身幕後 守護文化瑰寶

文物修復員 填補「歷史傷痕」



馮漢鏘已做了文物修復工作20年。

要了解一個地方，除了看書外，還可以看文物，因為文物所盛載的，是一個地方甚至是世界的歷史和文化。

香港過去多年有過大大小小數不清的文物展覽會，每次都吸引到大量人流。每一次的展覽，每一件我們看到的文物，背後都有一班默默付出，為我們保護着這些文化瑰寶的人——文物修復員。文物修復好了，對外展出，公眾卻見不到文物修復員的踪影，好比一項大型表演的後台工作人員，勞苦功高，卻永遠不會走出台前。

文：羅偉健 圖：黃冠華

化學應用 不一定在實驗室

文物修復辦事處一級助理館長馮漢鏘(Stephen)，已做了文物修復工作20年，他說：「香港來講，未必有文物修復讀，同事入行咁上下有機會就會到外國受訓，汲取經驗去學做文物修復，因為外國有真正的文物修復課程修讀。」

談起港人對文物修復行業沒有多少了解，Stephen不禁苦笑。雖然每次文物要展出前，他們都會第一手接觸得到，並進行適當的保護措施，甚至是文物的現場擺放，也是由他們負責，但「文物修復好之後，展出嘅時候我地都未必會企喺嗰個文物隔離」。

Stephen笑說當初接觸到這個行業的過程：「當初政府部門登報紙請人，我見到有個咁嘅職位，又幾有趣。」兼且他又是讀化學出身：「如果你問我讀化學，讀理科嘅人出來做咩，可能會話去實驗室啦，教書啦，出版社啦，但其實文物修復這一行，將自己所學之事得以應用，亦是一件既有趣亦有意義的事。」



虎豹別墅是一級歷史建築古蹟。



文物修復員負責修復老虎雕塑。

文物修復 目的不在「修復」

文物修復，就字面意思看，普遍會認為就是把破壞了的文物修復完整，Stephen說這是誤解。他們的工作主要分兩類，分別是預防性修復和干預性修復。干預性修復就是普遍所認知的修復，至於預防性修復反而是令他們最忙碌的部分。

簡單而言，預防性修復就是做一種文物展出前的預防工作，比如怎樣儲存、如何展出，或者一些定期性的檢查。另外，亦要注意很多其他細節：「睇下佢有冇變差，佢儲存或者佢展示嘅環境，我哋要點樣去調校個溫度、濕度、光線，點樣去防止紫外光嘅出現咁，呢個就係預防性。」

展覽開始前，他們亦要幫忙將文物放到展廳，因為我們要確保文物展示出來時要安全，又要在現場看看文物放置會否出現移動，直到展覽完畢，又要幫忙將文物移走，這都是他們工作的一部分。

為文物服務 主動遷就文物

文物修復員的職位屬於文物修復辦事處，而文物修復辦事處主要為政府轄下所有博物館服務，這意味着只要香港的博物館有展覽，他們都要幫忙。除此之外，本地文物亦要幫忙修復，如虎豹別墅的雕塑、達德公所的對聯等等。

Stephen回憶起最難忘的一次經歷，是需要在深夜工作。那是海防博物館開幕，當時跑馬地墳場捐出了兩支石炮，但工作時間要過了夜晚十二點才開始，因為石炮要用「吊雞車」吊上來，但「吊雞車」要在某個指定時間之後，才可以從香港仔隧道出來：「好彩搞到第二朝6點就完成工作。」

這次訪問在沙田文化博物館進行，但這裏不是他們正式的工作地點，因為文物修復員都是「居無定所」，Stephen向記者解釋時神情帶點嚴肅：「我哋為文物服務，通常係由人主動行去件文物處，盡量唔好搬動文物。」

修復原則最緊要「返得轉頭」

文物所盛載的價值，不言而喻，它的珍貴也不是金錢可以衡量，但最讓人「頭痛」的是，這些文物雖然獨一無二，但卻弱不禁風，不禁令人想到，在修復的過程中，一但失手是否「冇得返轉頭」？

Stephen立即搖頭表示這是不會發生的，因為：「我哋修復最主要一個原則，就係可易性。」即現在修復的物料，盡可能都是以「返轉頭」還原的，因為即使做好的當下沒有問題，但也難保將來會老化，或有更新、更好的物料，可以做到更好的修復，到時若果用作修復的物料，可以簡簡單單用溶劑復原就最好了。

「比如有一張書畫，黃咗、有斑點，我想處理佢，可能我會想漂白，我用嘅漂白劑有冇殘留性呢？會唔會令到佢過白呢？會唔會漂完之後危害咗結構呢？」這些都是文物修復員對任何文物都要考慮的，都不希望長遠對文物有影響。Stephen強調：「冇人保證今日嘅科技係最好，將來若有更好嘅科技，物料可以取代現有嘅，用咗嘅物料可以取出來，呢個就係修復嘅最高準則。」

標準「六呎六吋」不能以假亂真

Stephen再深入解釋，修復口是修復，並不是要讓文物變得像沒有缺失一樣，修復專業裏有一句叫「六呎六吋」的說法，即我們在六呎外看不到任何破綻，但要在六吋內可以清楚的看到那裏是修補的部分，所以修復只是修復，並不是要以假亂真。

文物修復員平日需處理來自世界各地的文物，Stephen表示，其實中西文物只是用的物料、凝製、工序上不一樣，但放到顯微鏡下「如果以科學角度來睇佢嘅成分，未必好大分別」，真正的挑戰是如何保存，而不是修復，例如在濕度、溫度等方面都要下功夫，還要定期用儀器監察，定期更換防潮珠，維持溫度、濕度要求。

文物修復專科 8 組分類簡介：

文物修復專科	修復簡介
書畫	分為中國書畫和西方書畫，主要辨認出書畫顏料和色素的化學成分，鬆解紙本上一些牢固的膠漬和貼紙。
印刷品及相片	對這類文物進行修復工作，又會在專題展覽中提供修復意見和技術支援，監察場地和倉庫內的環境氣候，建議存放及展覽時所需的適當物料等。
檔案及繕本	對歷史文件、書本和手稿進行保存和修復，也需監察紙類、文物的存放環境及防止該類藏品遭受蟲害。
紡織物及標本	主要負責保存及修復紡織品文物、民俗服飾，及自然歷史標本，亦負責監察各博物館分館的環境氣候及主導綜合性害蟲控制工作計劃。
有機類文物	主要負責保存和修復木器、竹器、皮革、漆器及塑料等有機文物，除了需要把文物回復原來的面貌外，亦要盡量保留文物本身的歷史痕跡。
陶瓷及無機類文物	主要保存及修復陶瓷制品、玻璃器物、各種石質類文物和雕塑等，定期為公眾藝術品及戶外雕塑進行保養工作。
有機類文物	主要負責保存和修復木器、竹器、皮革、漆器及塑料等有機文物，除了需要把文物回復原來的面貌外，亦要盡量保留文物本身的歷史痕跡。
金屬品	主要負責保存及修復金屬類文物，如金屬製品、兵器及具有歷史價值的軍用品等。亦為陳設於戶外的文物制定長遠的保養和維修劃。
出土文物	主要負責保存和修復各類在香港出土的文物，還需在考古遺址即場搶救剛出土的文物。也要照顧香港的法定古蹟內的文物。



顏料是修復工具中必備的。



首次向外展示的氮氣除蟲機。



修復後的達德公所石膏對聯



修復前的達德公所石膏對聯



修復員以石灰及烏煙重塑對聯表面缺失字樣。



大英博物館藏品展香港站的重要展品之一——烏爾軍旗。



精彩影片
請掃QR code

Stephen 最後補充說，搞文物修復不需要學富五車才高八斗，文物修復不是十分講求學歷，因為可以慢慢學，但更重要的反而是耐性：「因為做一件文物的修復，不是三幾日就做得完。處理一件文物的時間可長可短，比較複雜的可能要處理幾個月，甚至一年。」¹

文物修復員修復的都是藝術品，接觸的書畫、陶瓷、紡織物都是專業範疇，甚至需要對歷史文化有深入了解，才能知道使用在文物上的是甚麼物料。然而，誠如 Stephen 所說，在顯微鏡下，物料都是一樣的，比如修復畫作：「唔一定識畫畫嘅，有啲位置填補咗之後，可能要補色，我哋上色個陣就搵個色板試一試，試到近似，先會填返上去，雖然識畫畫可能有優勢，但唔識畫畫都可以掌握到方法。」

Stephen 表示，現時香港有十組文物修復的組別，包括書畫、紡織物、陶瓷等，然而每組最多也只是四個人，換言之全港的文物修復員也不會多過40人，人手不算充裕，「只能盡量去做」。若遇上大型展覽，有時甚至幾個部門一起去做。例如最近香港文化博物館及大英博物館聯合籌劃，5月18日至9月9日於香港文化博物館展出大英博物館館藏的100組物品，就有兩組人員在處理。

工作耐性 比學歷更重要

BMW M850i Drive Convertible

葡萄牙實測

囂張的無人駕駛



全新8系是寶馬的豪華開篷跑車的頂級代表。

駕着豪華開篷車是很囂張的事，如果駕着一部高性能開篷車，那發出來的雄壯引擎聲音，更覺囂張，我在葡萄牙Porto開着剛發布的全新寶馬8系開篷車，不但外形囂張、聲音囂張，當我放開雙手讓它在高速公路自動駕駛的那一刻，才最囂張。

文、圖：劉飛

在Facó駕着寶馬8系開篷車，經過盤山公路也上了高速公路。山上的彎角總是在一條長長的直路後突然出現，原本以高速享受着林間清風之際，便突然要狂煞再降低兩檔去應付一個手臂彎。而葡萄牙的高速公路最高限速比香港的略快30km/h，達到130km/h，但開放的當地人，很輕鬆愉快地乘風而去。在這樣的道路環境，我嘗試以當地司機的心態去體驗一部輸出達530hp的寶馬開篷跑車，應該很享受緊握軚盤攻彎的樂趣吧，但不知是我的心態變了還是寶馬對新8系的想法變了，我竟然覺得放開軚盤可能比緊握它來得更有趣！

像駕駛一部「大牛龜」

廣東人說「大牛龜」，本是形容一件東西又大又笨重，而這部新款8系開篷，以開篷跑車來說，它身長4,851cm，寬度1,902cm，軸距2,822mm，而車重達到2,090kg，的確也是一部「大牛龜」級數了。不過，它使用4,395c.c.的V8雙渦輪雙渦管引擎，最大馬力有530hp/5,500-6,000rpm，最高扭距達到750Nm/1,800-4,600rpm，廠方提供0-100km/h加速只需3.9秒，剛好在四秒內完成，以這時間可算是緊貼着超跑的邊緣，所以，如果說新8系開篷是「大牛龜」，那絕對是一隻很快很快的「大牛龜」。其實，「大牛龜」並沒有甚麼貶義，如果我們要選擇一部有奢華氣派的GT開篷車，有着龐大的身型才有壓場的氣勢。

讓開篷車自己駕駛

新8系已配備了寶馬多項的新科技，其中便包括了自動駕駛輔助模式，在主動巡航系統再配上自動維持線道和自動轉向模式，走上高速公路，新8系儼然像變身成一部能完全幫我操控（包括主動保持在線道、定速、跟隨前車速度和啟停）的無人駕駛汽車，而實際使用時，初時我的信心可能還未夠，但試了一段時間便安心下來，完全放手讓它自己操作了。我嘗試過好幾款不同車廠的自動駕駛模式，寶馬算是最讓我安心的其中一家，而寶馬讓我放開手的時間亦比較長，當它感應到我有一段時間沒把手放在軚盤，它先以黃燈警告，只要我輕握回軚盤，它便又繼續自動駕駛，但若我不理會警告，它會由黃轉紅再主動煞車停下來。

寶馬的自動駕駛模式讓我安心得真的完全放手做其他事情，我感到的是一個人在這麼高速的情況下如此輕鬆地享受「非駕駛樂趣」，而且是坐在一部豪華氣派的開篷車上，驚張程度的確很高，高得可以開着篷在駕駛席站起來向天揮手說：「I am the king of the road.（我是大路之王。）」再叫坐副駕駛的人拍一段短視頻放上網。我相信，有很多人都會有同感，就是買豪華級的開篷車不是想「囂張」一下嗎？

用上了布篷的8系，開篷後其隔音效果直迫硬頂車。

BMW M850i xDrive Convertible 規格表

車型	雙門四座開篷
引擎	V型八汽缸，雙渦輪增壓
氣閥操作	頂置雙凸輪，每汽缸四氣閥
排氣量	4,395 cc
最大馬力	530 hp/5,500-6,000 rpm
峰值扭矩	750 Nm/1,800-4,600 rpm
驅動形式	前置引擎，四輪驅動
波箱	八前速 Steptronic 自動
轉向形式	電動輔助轉向
制動	前通風碟 / 後通風碟
懸掛	前~雙搖臂 / 後~五連桿
制動	前 / 後~通風碟
輪胎	前~245/35 R20 95Y XL/ 後~275/30 R20 97Y XL
車身長 x 闊 x 高	4,851 x 1,902 x 1,345 mm
軸距	2,822 mm
重量	2,090 kg
0-100 km/h 加速	3.9 秒
極速	250 km/h



在Faro的山路上，8系開篷表現得很激烈，搞得人很緊張。

8系開篷的高速穩定性極高，是第一流的GT跑車。



試駕彎路 刺激得胃痛

我開着8系開篷跑了超過五十公里的山路，一彎緊接一彎，其中有好幾次是一段大直路後突然出現一個手臂急彎，要把這部不算小的開篷跑車在轉向和速度拿捏得好，並不輕鬆，它雖有四輪驅動和後輪轉向，加上M規格的懸掛和遁迹系統輔助，整套系統已根據路況、駕駛風格自動地幫助駕駛者控制遁迹、彎中制動、主動懸掛、後軸差速和主動控制防傾穩定等，但駕駛着這麼大馬力的車，加速和減速之間的變化很大，產生的重力變化，雖然令人覺得刺激興奮，但連胃部也緊張起來。

- 01 前座椅背設有暖風口，讓乘客像圍着暖暖頸巾，冬天開篷都不怕凍。
- 02 8系開篷汽油版暫只提供V8引擎的850i版本。
- 03 要用人手安裝的擋風板，裝上後在高速時大大減低車廂亂流，但就犧牲了後座。
- 04 全新8系可選配照得更遠更光的雷射頭燈，可惜這裝置在香港仍未能合法裝配。
- 05 倒後鏡內置後車盲點警告，過線時會提醒司機有沒有後車迫近。





06 附有無線充電板，如果熄了引擎，它會在儀表台提供手機充電。

08 內置的導航系統有實時交通狀況顯示，亦會提示限速情況。

10 這台4,395c.c.的V8雙渦輪雙管引擎，最大馬力有530hp，0-100km/h加速只需3.9秒。

07 作為豪華開篷車，8系的車廂布局有很高級的感覺。

09 配合八前速steptronic自動波箱，轉檔暢順，沒有太大的拖波感覺。

11 又大又惡的雙腎形鬼面罩，是寶馬新一代車型設計的風格。



在葡萄牙Faro測試8系開篷，在古舊建築之前，仍散發一股喜張氣息。

超級穩定的GT車

我在同一個路段也試開了全新一代的寶馬3系，可以說，新3系保持着寶馬一貫的後輪驅動的駕駛樂趣，而這部四輪驅動、四輪轉向的8系開篷則給我全新的寶馬駕駛樂趣，過彎的感覺初時會感到新鮮而怪異的，像是先覺得轉向有點不足，但又不加重制動拖慢車子，而只要再補一下轉向，車子便咬着彎心而入，再推動油門拉直車子出彎，它便像火箭一樣飆前，刺激興奮，但又再加重胃部負荷。

經一輪彎路鬥爭後，上到高速，這全新8系開篷給我的完全是另一個旅程故事了，在高速上，它超級好開，快而穩，關上篷後，其隔音的水平堪與硬頂轎跑相比，懸掛又有很好的吸震效果，加上在自適性專業級M系主動懸掛系統附帶的主動防傾穩定模式，能主動而快速補償轉向時產生的橫向加速力，使車子在過彎變得更穩定，而轉向節驅動摩打亦在左右輪路面不等的情况下控制着直路的穩定和舒適，我再用上了主動巡航和自動駕駛模式，那就讓我在「非駕駛」狀態下感到舒適得打瞌了。

這部車真的是無比好的GT長途車，高速直路舒服到不得了，又穩定。

沒錯，這是我對新款8系開篷車的總結，它是一部絕頂一流的GT車，所謂GT，就是要我們高速、穩定而舒舒服服地作長途駕駛的豪華車，8系在高速、穩定、舒適、豪華這四方面都取盡分數，我敢保證，你開着一部M5上路，可能每三百公里你都想下車透一透氣，但開着這款8系開篷，你日行千里也不感到特別累。甚至是放開軀盤可能比緊握軀盤更有樂趣，如果你想在彎中提取最高的駕駛樂趣，你最好選擇新一代的Z4或是走進M2 Competition，但如果你很享受長途駕駛樂趣，那新8系不會讓你失望，加上各種先進的駕駛科技輔助，你更可以放開軀盤，享受「非駕駛」的駕駛樂趣，也可以說新8系改寫了GT跑車的現代意義。K

投奔初夏

六月，夏天，去避暑。行李，輕便，貴精不貴多，
拿起手每件Item都要易襯搶眼，當然，烈艷是為colour code。

吊帶、三點式、Deep V；側揸、手挽、手抓包；
配上耳環、手鐲萬事俱備，緊記民族主義依然雄霸整
個夏日，旺場武器件件皆「彩」，民族口號便是far
from the madding crowd——懶理城市吵鬧，疊埋
心水同陽光玩遊戲！

Dior 30 Montaigne
“Dior Oblique”
圖案手挽袋 \$23,500



曬袋

去沙灘，挽一個名門手挽袋，曬太陽順便曬身家。

Dior的30 Montaigne以品牌Christian Dior的「出生地」巴黎蒙田大道30號命名的系列，灰黑色對號入座有型之士。而Loewe則是第三度跟西班牙度假勝地Ibiza的時裝店Paula's聯乘合作，推出

MCM FLO 透明購物袋
\$4700 (中號)



Paula Wave Gate 手袋
\$24,100



夏季別注系列2019 Paula's Ibiza，手袋有小牛皮配天然纖維物料，拼湊式的熱鬧。當然也不少得今夏大熱的透明設計，這個MCM的透明購物袋用料經過特別處理，能隨不同光源折射出幻變的顏色，非常適合帶去沙灘，不想隨身物曝露於人前，可用附有的螢光黃小袋，讓你保持私隱。

Prada 玩人小玩意

快樂可以很簡單。

Prada推出首個黃金製作的高級珠寶系列，音樂為元素，18K黃金耳環、手/頸鏈的骰吊墜包括結他、玫瑰、兔仔、機械人、香蕉等等，每一款都是玩人武器，再加鑽石點綴，問你怎抵擋？

系列素材均是來自國際珠寶責任委員會(RJC)認可的供應商採購。RJC實為一個非牟利組織，旨在於珠寶業界推廣道德、社會及環境責任的實務守則，針對金屬及珍貴寶石的處理工序，涵蓋開採以至銷售等各個流程。良心購物，雙倍開心。



H&M 藍色腰果花
比堅尼上衣 \$49.9



Loewe 藍綠海龜手袋吊飾
(價格待定)



Accessoize 彩色雀仔
吊墜耳環 \$210



Accessoize
彩色珠珠手鐲串
\$210



H&M 啡白色吊帶裙
\$299

H&M 橙色吊帶裙褲
\$299



曬身材

衣飾配搭要八面玲瓏，但度假嘛！都是以舒適自然時尚為最佳規條。所以嘛比堅尼外罩背心裙或裙褲，一定冇得輸，飄逸仙子亦能兼顧舒服自在，涼鞋加點色彩或珠片點綴，已然仙氣活現，如果閣下身材夠照的話，應該加倍吸睛。

至於質料，舒服自己都要顧及大環境，Fast Fashion 要做良心時裝，H&M 今夏一系列單品使用混紡天絲、再生滌綸，以及可持續發展的棉質巴里紗和混紡亞麻物料，更首次配合使用一種提取自茜草、石榴和薑黃天然染料的全新染色技術，曬太陽都曬得安心。k



Accessoize 啡色涼鞋
\$390



H&M 藍色斑馬紋
泳衣 \$149



Valentino 姣男有價

不要再說我偏心了。今次介紹華倫天奴的新波鞋 Bounce，男裝的。看！輕於鴻毛掛在迷彩波鞋鞋背，即時行步路都好似曉飛！話說回來，男人之家穿上一對羽毛鞋（更有粉紅色羽毛供選擇），除有膽之外，更要有本，本錢的本，閣下若沒有昂藏六呎、四十吋胸、雷神般 man，請不要亂來；即使有齊條件，也要步步為營，一不小心被人踩甩兩條毛，就心痛啊！反觀女裝款，穩陣得來暗藏浮誇，香檳金令面真皮，細看還有點清新氣息。都說，時下最姣的，是男不是女！





Lenovo預計2020年推出摺疊手提電腦。



亦可摺成手提電腦的模式，使用虛擬鍵盤。

Lenovo 摺疊 Notebook 2020 年面世



在摺疊手機順利研發陸續推出的時候，下一款加入摺疊的產品相信非手提電腦莫屬，在維持屏幕尺寸時，既可將整體體積縮減，提升便攜性，而首先公布原型機的是 Lenovo ThinkPad X1 家族成員，預計 2020 年正式推出。

13.3吋摺疊

這部手提電腦採用了一個LG的13.3吋4:3 OLED屏幕，解像度達2K，打開時並沒有明顯的摺痕，而摺合時則採用磁吸固定，感覺穩固，摺合位置則留有小小的空隙。值得一提的是機面採用皮革物料設計，感覺優雅。雖然Lenovo並沒有發表鉸位可摺合次數等數據，但就表明已解決耐用性問題，並就設計取得專利。

多種使用模式

打開使用時，可以充當一塊大平板電腦，並支援觸控筆，用於畫畫、向客戶展示設計或報告十分適合，只要拉出機背的支架，X1便可站立起來，變成一個顯示屏，配合外接的藍芽鍵盤和滑鼠做文書工作。即使沒有鍵盤配件，X1仍可摺成手提電腦的形態，此時會變成兩個9.6吋屏幕，用家可利用虛擬鍵盤輸入文字。若以此形態手持來讀電子書，感覺極之像真！

官方並未公布詳細規格，暫知應為Intel處理器及Windows作業系統，就原型機所見，將內建USB-A及USB-C兩種接口，但未確定正式推出時所配搭的數目，而屆時將會加入雙喇叭、視像鏡頭，以及足夠一天使用的電池。



打開屏幕，可接上鍵盤，方便文書工作。



摺疊起來像一本簿多於一部 Notebook。



手機為旋轉組件加入額外功能，為手機增值。



6GB RAM、128GB儲存版本開價559歐元，相當抵玩！

ASUS Zenfone 6 旋轉鏡頭拍全景

news
02

當不同手機品牌為追求屏佔比而將前置鏡頭隱藏時，ASUS則為鏡頭加入額外功能，所講的是Zenfone 6。Zenfone 6採用旋轉鏡頭組設計，即後置與自拍鏡頭是同一組，提供4,800萬像素主鏡頭及1,300萬像素廣角鏡頭。旋轉組件採用液態金屬作保護，而且在手機跌落時可自動偵測得到並收回鏡頭，減低損傷。此外，旋轉功能可用於全景相片，鏡頭會自動旋轉180度拍出壯麗景觀；影片方面更能夠自動追蹤目標，最適合拍攝小朋友和寵物。

手機採用6.4吋NanoEdge全高清屏幕，採用IPS面板提高色準；內建高通Snapdragon 855處理器、最大8GB RAM、256GB儲存空間，並有3卡槽可同時放入兩張SIM及一張microSD卡。電池容量高達5,000mAh，支援QC 4.0快充技術外，更可充當「尿袋」分享電力，但仍保持190g重量，只比同尺寸手機重少許。

8K 360影片拍攝兼輸出 Pilot Era一機完成

news
03

有玩過VR都知道，全高清解像度還未可以滿足於真實感方面的需要，而正在Indiegogo集資的Pilot Era 360鏡頭，能夠一機拍攝兼輸出8K@24fps的360影片（每分鐘影片需要2分鐘時間處理），為將來VR應用做好準備。Pilot Era具備4個f/2.2



Pilot Era能一機拍攝兼輸出8K的360影片。

魚眼鏡頭，配合4個1,200萬像素感光元件，除拍攝8K影片外，更可毋須連接電腦或手機，直接透過4G網絡或者Wi-Fi直播4K@30fps影像至Facebook或YouTube。

Pilot Era採用Android系統，配備3.1吋輕觸屏幕，操作及觀看影片都很方便；內置9軸防震，確保畫面穩定；內置512GB容量，可儲存6.5小時8K影片，或26,000張全景相片。而電池則有7,200mAh，支援連續拍攝3.5小時影片。集資期限到6月7日，欲享早鳥優惠就要快手，正式推出時定價為2,599美元。

網址：<https://igg.me/at/pilot-era/x#/>



透過底座可以不同形式連接網絡。

哆啦A夢牧場物語 繁體版7月登場

news
04

哆啦A夢、大雄及一班朋友，在電影中經常會走入一些奇異國度，今次走入遊戲界也

不例外，被龍捲風帶入「萬物鎮」之後，在尋找回家的方法之餘，亦經營起牧場來。玩家将操作大雄，在遊戲中需耕種農作物及照顧牛羊以賺取收入，當然可以利用哆啦A夢的法寶來助一臂之力，例如讓農作物加速成長、控制天氣等。

除經營農場外，玩家還要與小鎮上其他人打好關係，提升好感度增加「羈絆」。雖然今次遊戲抽起了戀愛及結婚系統，但將會有豐富的支線任務，讓大家在小鎮中冒險。Switch日文版將於6月13日發售，而繁體中文版則7月25日推出，PC Steam版將於秋季上市。



哆啦A夢牧場物語繁體中文版將於7月登場。



大雄主要工作是經營農場。



安裝《堅料網》
iOS 手機 APP



安裝《堅料網》
Android 手機 APP

新版本 iOS 手機程式
現已可在 App Store
公開下載。

舊版本《堅料網》iOS 手機
APP 已於 2019 年 5 月 25 日
(星期六) 零時零分起停止內
容更新，敬請留意。



料網



雜誌