

改計「最佳5科」 嶺大因才收生

分數按學院要求作加權 報語文系唔怕數學不達標

香港文匯報訊(記者 劉美顏)嶺南大學將於新學年實施新的招生安排,由以往計算文憑試4個核心科目及1個選修科目的成績,改為「最佳5科」收生,而不同本科課程將按學院要求對個別文憑試科目作加權計分,更新後的收生要求近日已上載至嶺大網頁。此外,該校擬開辦「環球博雅教育」精英本科課程,主力取錄語文能力優異的學生,學生可自選主修課,並分別到位於世界各地的夥伴院校學習,培養環球視野。

嶺大昨舉行新春派對暨傳媒聚會,鄭國漢與學校管理層分享未來發展大計。香港文匯報記者 劉國權攝



嶺大昨舉行新春傳媒聚會,校長鄭國漢聯同一眾管理層介紹院校發展大計。協理副校長(學術)呂漢光表示,今年聯招收生改為計算加權後最佳5科的成績,相信此舉可讓嶺大取錄到更多合適的學生。他以入讀英文相關的課程為例,若行舊機制,變相要求同學連中文和數學都要好,「可能有些學生只是數學不好,就不能入讀嶺大」,有關情況

並不理想,故要改制。嶺大網頁顯示,該校大部分課程,對文憑試英文科加權比重較高,歷史(榮譽)文學士對學生持文憑試中史及西史成績亦較看重,有較高的加權比重。各課程計分方法已上載至嶺大網頁 <https://www.ln.edu.hk/admissions/ug/jupas/weighting.php>。鄭國漢致辭時則提到,香港是國際化城市,加上「一帶一路」、大灣區

的機遇,同學應該可以在地區以至國際上有更多發展機會和空間,故嶺大計劃開辦「環球博雅教育」的精英本科課程。

配合「帶路」推「環球博雅教育」

據了解,課程會採用「兩年嶺大、兩年海外」的學習模式,學生可分別到位於世界各地的夥伴院校學習,汲取不同地方的文化,強化自身實力。

此外,為回應教資會呼籲大學提供更多數據科學、大數據分析相關的課程,嶺大計劃開辦數據科學本科課程,以博雅教育為基礎,教授電腦、數學及統計方法等專業知識,並培養學生多角度思考能力。

該校並正構思一系列新的主修學科,包括「表演、創意藝術與策展」、「電子商務」、「智慧城市與數碼社會」、「醫療及社會服務管理」等。

年初獲續任校長5年的鄭國漢又提到,任內會繼續落實《2016至2022年策略發展計劃》,並開始制訂下一個6年策略發展計劃,而未來兩年則要為研資局下一輪「研究評審工作(RAE)」作準備,並於2020年向局方提交報告,同時要就2019年至2022年的3年撥款期制訂學術發展計劃。

他並透露,嶺大與教資會簽署「大學問責協議」,校方將每年向教資會報告協議內各項指標表現的實施情況。

平機會:12%幼稚園拒收少數族童

香港文匯報訊(記者 高鈺)平機會早前派出少數族裔職員以「神秘家長」身份向幼稚園查詢入學申請要求,發現每4間幼稚園就有1間會拒絕少數族裔兒童的申請,或勸退申請人,或對有關查詢含糊其詞。此外,在接收了非華語學生的幼稚園中,超過三成並無為學生提供中文學習支援;餘下七成中,很多亦未能清楚解釋具體的支援配套。平機會於去年10月至12月,安排了少數族裔職員以「神秘家長」身份向179間提供本地課程的幼稚園查詢入學要求,以了解學界對非華語申請人的收生政策和態度。平機會昨日公佈調查結果,發現約12%學校不接受少數族裔申請;一成學校表面接受申請卻又勸退申請人;各有5%學校取

態不置可否又或「關注」申請人少數族裔背景,而餘下不足七成學校會接受申請。

網站收生資訊 語言壁壘處處

平機會並查閱了這些幼稚園的網頁資訊,超過七成幼稚園網頁完全或大部分只以中文撰寫,或僅符合教育局的最低要求,上載雙語版本的人學申請程序和報名表,其餘重要資料如學費、學校設施、課級結構和課程等的英語資訊均大部分欠缺,少數族裔家長根本無法了解資訊。

平機會高級平等機會主任何永強提醒學校,根據《種族歧視條例》,教育機構基於學生的種族而拒絕接受其入學申請即屬違法,條例亦包含針對間接種族歧視的條



平機會建議教育局加強幼稚園的監察及指引保障少數族裔權益。平機會圖片

文。由於語言往往與使用者的種族有密切關係,故若無合理理據而基於語言作出「較差待遇」,亦可能構成間接歧視。

區內資源緊扣起來,提供機會(Opportunities)及協助擴展人際網絡(Network),成為一個「共贏共好的合作網絡」。

社工的角色,就是接觸區內不同的組織及團體,發掘資源並提高它的透明度及可接觸度(Accessibility),好讓區內有需要的人能夠找到合適的資源(Resources)。

一個社區,從來不只是我們居住的地方。繁華鬧市中心,人與人之間的距離逐漸遠去;不如由自己開始,主動關心身邊的人、留意周遭的事物、為有需要的人伸出助人之手,一同改變自己居住的地方,這也是一種生涯規劃,讓自己未來能四通八達任君行。

如果各位年輕人希望對工作世界及對自己有多些認識,可參與女青生涯規劃服務隊(香港島及離島)的工作體驗及實習計劃,詳情將於facebook (<https://www.facebook.com/hkywcaclap>)內刊登,大家快點報名參與啦。

■賽馬會「鼓舞·創你程計劃」
香港基督教女青年會
生涯規劃服務隊(香港島及離島)
(標題與小題為編輯所加)



城大創新節展「養眼」科技



香港文匯報訊(記者 高鈺)城市大學於3月13至16日舉行年度「探索創新節」,展示該校在探索、創新和創意方面的優秀成果。大會昨日舉行「學習與探索創新@城大」展覽,展出約20項學生作品,例如協助視障人士練習保齡球,培養幼童在使用智能手機時亦能保護眼睛等項目,展示年輕人將創意結合應用科技,達到貢獻社群目的。

城大昨日亦邀得創科局局長楊偉雄、和富塑化集團主席兼城大榮譽社會科學博士李宗德、校長郭位等人主持「探索創新節」開幕典禮暨「傑出教學獎」頒授典禮。李宗德致辭時讚揚「探索創新節」幫助年輕人發揮創意,又鼓勵學生善用資源,實現夢想及創新意念。郭位則表示,該校已將創新納入課程內,希望學生能在畢業前展示成果,將意念落實造福社會。

「視障保齡球手練習輔助系統」為城大「探索創新節」其中一個獲獎學生作品。城大圖片

生涯規劃主動 做選擇咪驚錯



談到生涯規劃,總會聯想到每個人作為獨立個體,自身所追求的長遠規劃與發展,「你的兒子快3歲了,想好要考進哪間幼稚園嗎?」「文科畢業,可以找份怎樣的工作呢?」「就快60歲了,想好以後有什麼想做嗎?學書法陶冶性情?還是環遊世界體驗不同的地道文化?」是的,退休也是生涯規劃。

這樣來看,說生涯規劃是窮一生追尋之學問也不為過,但我們也可以這樣想,每個人想到自己的生涯規劃時,不過是在社會中芸芸選擇裡,選一個自己嚮往、比較適合自己或至少自己不討厭的項目,問題就變成,我們所知道的「選項」其實有多少?會不會是我們的視野太窄,看不到機會處呢?

預咗「不符預期」錯誤中學習

活在資訊爆炸的年代,與其擔心發現不了新事物,或者更應該憂慮在資訊「洪流」

中,做好選擇的學問。你記不記得自己從何時開始,習慣了做每個決定都要求一定要「好」呢?這當然沒有錯,但現實總愛給你預期以外的玩笑,天氣也往往不似預期。

「塞翁失馬焉知非福。」有些選擇看似錯誤,選得不夠「好」,但心靜下來回頭看,其實又是不是有很大問題呢?在錯誤中成長學習,不夠「好」的經驗,有時反而能成就一個更好的你,跌過,才學會走路,不是嗎?

所以,生涯規劃所重視的,不限於一個人的發展,讓一個人在選擇中挑選最「好」,而是著重整個環境是否有利於年輕人發展成長,在好的土壤中結出更多好的選擇,因為每個都好,所以就有了多樣的可能,像流行曲詞所言般,讓年輕人「天空海闊任你行」。

站在社工角度,人是情境生物(Person-in-environment),而環境能建構一個人的成長及價值觀,因此賦能環境(Enabling Environment)對青少年進行生涯規劃十分重要。它代表了一個友善社區,使

三維顯微造影「透明化」腦神經

香港文匯報訊(記者 唐嘉瑤)為進一步了解腦部的運作,港大醫學院和倫敦帝國學院的科研團隊合作研發出新的組織透明化溶液OPTIClear,可在不損壞或改變腦標本結構成分下,將其透明化。這個簡單又多功能的腦組織顯微造影技術,可清晰且完整地呈現神經元環路。有關突破未來可用於研究與診斷多個神經和神經疾病如腦退化和抑鬱症等。

傳統上,科學家如要了解腦組織,需要將其切成薄片,並在每個切片上追蹤切斷的神經絲,再重組神經環路,但每個神經細胞在三維空間上又長又幼,這種方法既費時又難以完全重組整個神經環路。

為改良傳統的方法,港大醫學院聯同倫敦帝國學院的研究人員研發出OPTIClear,並證明它可用於封存超過30年的臨床標本,亦能兼容螢光漂染和其他組

織處理方法。他們先將腦標本用福爾馬林液浸透,然後將標本進行螢光漂染,再泡在OPTIClear中。OPTIClear可選擇性地調整組織的光學特性而不損壞或改變其結構成分,並清晰顯示神經細胞、膠質細胞和血管的三維空間細微結構。

研究團隊亦對人類腦幹多巴胺能神經細胞在毫米級別進行了三維形態分析,並僅在5天內就對前腦中3,000多個巨神經細胞進行成像,較傳統方法快了近兩個星期。

團隊的聯席領導人兼港大李嘉誠醫學院生物醫學科學院教授吳武田表示,若對大腦的連接和環路有更好的了解,有助揭示常見腦退化疾病的病理機制及早期診斷。現階段技術對小鼠的腦組織非常有效,但要將之應用於人類大腦仍是一大挑戰。

HAINAN AIRLINES COMPANY LIMITED

ANNOUNCEMENT OF MAIN OPERATION DATA HAINAN AIRLINES HOLDING CO., LTD.

The board of directors of the Hainan Airlines Holding Co., Ltd. and its entire directors guarantee that there is no significant omission, fictitious description or serious misleading of information in this announcement and they will take both individual and joint responsibilities for the truthfulness, accuracy and completeness of the content.

Following is the consolidated main operation data of the Hainan Airlines Holding Co., Ltd. (hereinafter referred to as the Company) and its subsidiaries (hereinafter referred to as the Group) in February of 2018:

Transport Volume	February of 2018			Accumulated Amount in 2018	
	Data	Chain Relative Ratio (%)	Month-on-Month Ratio (%)	Data	Increase/Decrease over the Same Period (%)
Revenue Passenger-flow Kilometer/RPK (Unit: In Kilometer*person time)					
Domestic	91,890,700,000	6.43	19.02	178,231,100,000	13.88
Regional	475,200,000	13.89	7.24	892,400,000	-1.03
International	21,287,900,000	5.89	27.78	41,392,600,000	13.68
Total	113,653,800,000	6.36	20.52	220,516,100,000	13.77
Revenue Tonne Kilometer/RTK (Unit: In Kilometer*ton)					
Domestic	8,383,400,000	1.56	16.75	16,638,400,000	13.30
Regional	41,900,000	6.43	7.13	81,200,000	0.67
International	2,370,500,000	-1.59	26.33	4,779,300,000	15.60
Total	10,795,700,000	0.87	18.68	21,498,900,000	13.75
Revenue Freight Tonne Kilometer/RTK (Unit: In Kilometer*ton)					
Domestic	489,400,000	-25.55	14.60	1,146,904,000	13.04
Regional	1,300,000	-54.35	78.08	4,100,000	48.43
International	531,100,000	-17.56	24.56	1,175,400,000	22.26
Total	1,021,800,000	-21.67	19.63	2,326,300,000	17.57
Seating Capacity (In 1,000 person times)					
Domestic	6224.39	5.43	19.13	12128.36	14.42
Regional	26.37	14.31	10.99	49.43	2.79
International	350.85	7.99	18.08	675.76	8.22
Total	6601.61	5.59	19.04	12853.55	14.03
Freight Transportation Volume (Unit: In 1,000 tons)					
Domestic	29.18	-24.03	22.44	67.58	17.23

Transport Capacity	February of 2018			Accumulated Amount in 2018	
	Data	Chain Relative Ratio (%)	Month-on-Month Ratio (%)	Data	Increase/Decrease over the Same Period (%)
Available Seat-flow Kilometer/ASK (Unit: In Kilometers*seat)					
Domestic	10,163,690,000	2.00	20.47	20,127,840,000	16.29
Regional	62,510,000	2.63	13.52	123,420,000	4.71
International	2,663,850,000	-5.74	17.74	5,489,880,000	16.05
Total	12,890,060,000	0.30	19.86	25,741,140,000	16.18
Available Tonne-Kilometer/ATK (Unit: In Kilometers*ton)					
Domestic	971,130,000	2.31	18.09	1,920,330,000	13.71
Regional	5,430,000	8.10	9.39	10,450,000	-0.44
International	319,780,000	-2.11	23.78	646,470,000	15.08
Total	1,296,340,000	1.20	19.40	2,577,250,000	13.98
Available Freight Tonne-Kilometer (Unit: In Kilometers*ton)					
Domestic	181,730,000	-4.07	23.60	371,180,000	15.36
Regional	1,370,000	0.18	21.55	2,740,000	1.18
International	135,850,000	-9.57	19.85	286,070,000	17.04
Total	318,950,000	-6.48	21.97	659,990,000	16.01
Load Factor (RPK/ASK)					
Domestic	90.41	3.76	-1.10	88.55	-1.88
Regional	76.01	7.51	-4.45	72.31	-4.19
International	79.91	8.77	6.27	75.40	-1.57
Total	88.17	5.02	0.48	85.67	-1.81
Freight Load Factor					
Domestic	26.93	-7.77	-2.12	30.90	-0.63

Transport Rate	February of 2018			Accumulated Amount in 2018	
	Data (%)	Chain Relative Ratio (%)	Month-on-Month Ratio (%)	Data (%)	Increase/Decrease over the Same Period (%)
Total Load Factor (RTK/ATK)					
Domestic	86.33	-0.64	-0.99	86.64	-0.31
Regional	77.09	-1.21	-1.62	77.67	0.86
International	74.13	0.39	1.50	73.93	0.33
Total	83.28	-0.28	-0.50	83.42	-0.17

Note:
1. The above listed data includes the production and transportation statistics of the Hainan Airlines Holding Co., Ltd., the China Xinhua Airlines Company Limited, the Chang'an Airlines Company Limited, the Shanxi Airlines Company Limited, the Yunnan Xiangpeng Airlines Company Limited, the Fuzhou Airlines Company Limited, the Urumqi Airlines Company Limited, the Tianjin Airlines Company Limited and the Beibeiwan Airlines Company Limited.
2. Revenue Passenger-flow Kilometer/RPK means that the flying kilometer times the charged passenger number.
3. Revenue Tonne Kilometer/RTK means that the flying kilometer times the charged loading tonnage (passenger & cargo).
4. Revenue Freight Tonne Kilometer/RTK means that the flying kilometer times the charged freight tonnage (cargo & mail).
5. Available Seat-flow Kilometer means that the flying kilometer times the seat available for sale.
6. Available Tonne-Kilometer means that the flying kilometer times the tonnage available for load.
7. Available Freight Tonne-Kilometer means that the flying kilometer times the tonnage for loading cargo & mail.
8. Load Factor means the ratio that the Revenue Passenger-flow Kilometer is divided by the Available Seat-flow Kilometer.
9. Freight Load Factor means the ratio that the Revenue Freight Tonne Kilometer is divided by the Available Freight Tonne Kilometer.
10. Total Load Factor (RTK/ATK) means the ratio that the Revenue Tonne Kilometer is divided by the Available Tonne Kilometer.
In February of 2018, the Group introduced in two B737-800 aircraft. As the end of January, the Group operates 411 aircraft in total.
We would like to remind investors that above data is from the internal statistics of the Group, which might be different from the data disclosed in the related periodical report. Investors shall pay attention to the investment risks caused by improper trust or use of above information.

Board of Directors
Hainan Airlines Holding Co., Ltd.
Mar. 15, 2018