



1997年，我還是一名初中生。那年7月1日零點，我和家人一起收看香港回歸的實況轉播。米字旗緩緩降落後，中國國旗和特區區旗隨著零點時刻的到來冉冉升起，整個儀式和過程國歌嘹亮，莊嚴肅穆。22年前，香港於我，是一個只在電視機裡看到過的小島，她是那樣的燈火輝煌、精彩紛呈，但遙不可及；22年後，2019年的2月17日的清晨，香港於我，是一條42.195公里的賽道，是一段需要耗費數個小時才能完成的旅程，她是如此的人聲鼎沸、群情激昂，但真實可觸。

2019年度香港馬拉松，我來了，我告訴自己。「10，9，8，7……1，嚟——」隨著主禮嘉賓按下發令槍，我隨着人群一起越過了出發拱門。

早就聽說港馬很難跑，最大的特點就是坡多、路陡、起伏大，在馬拉松圈內被跑友冠以「亞洲最虐賽道」之稱。果不其然，沿着彌敦道剛跑幾公里後，就開始爬坡上橋，周圍的每一位跑者包括我都開始氣喘吁吁、大汗淋漓。港馬用這樣一種現實告訴我，這

肯定是一場感官刺激最強的賽事。

或許是之前訓練的強度不夠，隨着坡度的延伸，每一次上坡，我的雙腳都帶着一種無力感，心率加快的同時，速度也在不斷降低，整個身體像是在做機械運動。「不會就這樣崩潰吧？」我第一次在跑馬拉松的過程中有了這樣的疑問和不自信。但隨着下坡的開始，我又頓感腳下生風，像是滿血復活，步伐又重新輕快起來。這難道就是那些資深跑者深有體會的所謂超越「撞牆期」的體驗？

大橋過後就是隧道，整個「畫風」隨之變得截然不同，剛才還勁風拂面，下一秒好似進入了密封桶。隧道還很長，越往裡跑，越感覺裡面空氣潮濕悶熱，猶如置身於桑拿間。加之隧道特有的回音效果，我彷彿聽到了自己的心跳聲在有節奏地迴蕩着，自己和周圍跑者沉重的呼吸聲、腳步聲交織在一起，譜成了一曲韻律奇特、催人奮進的協奏曲。慢慢的，隨着前方越來越光亮，我終於跑出了隧道，空氣也變得新鮮暢快起來。

你以為這就完事了嗎？才不是！如果只爬一座大橋、穿過一個隧道，幾乎所有跑者都能堅持，但港馬的「虐」就充分體現在不止一座橋或者隧道，這就是讓眾多跑者一直津津樂道、望而卻步、但一旦踏上征程卻豁出全部體能也要盡力征服的「三橋三隧」！這樣的賽道安排，使得橋面和隧道、爬坡和下落、上天

和入地巧妙地結合在了一起。起起伏伏，一如人生，喜悅有時，煩惱有時。亦如一座城，閱盡繁華與滄桑，前進的方向卻始終堅定，因為不管距離有多遠，目標就在那裡。

就這樣一直奔跑着。終於到了35公里左右，還面臨最後一個隧道——西隧。我差不多是半跑半走、「掙扎」着鑽出了隧道，然後又繼續拖着雙腿，爬上天橋一路向東。當跑過會展中心，進入繁華的銅鑼灣鬧市街區，此時我已幾乎耗盡全部體力，每邁一步都感覺腳有千斤重。正當感覺快要堅持不下去的時候，突然間一句充滿力量的「加油！」聲灌入耳朵！仔細一看，原來是兩旁熱情的觀眾在大聲呼喊，有的伸出雙手與你擊掌，更有拿着美味食品供你補充能量，我頓時有一種被當做英雄凱旋而歸的感覺，忘記了身體的疲憊。一邊感受着觀眾的歡呼和鼓勵時，終點也就不知不覺近在眼前了……

衝線！繼而平靜。

22年前的1997年，第一屆港馬開跑，路線設置為從香港跑至深圳。比賽從上水出發，跨越落馬洲再到深圳結束，象徵着香港回歸祖國的歷史性時刻，當時共有1000多名跑者參加。22年後，港馬已經成長為亞洲乃至全球規模最大的馬拉松賽事之一，參賽選手達7萬人。雖然跑者數量眾多，賽道也不那麼寬敞，



2019香港馬拉松。香港文匯報資料圖片

有些路段還比較擁擠，一如香港地少人多，但秩序井然，所有人都拚勁十足，目光堅定，眼裡只有終點。這個城市的強大基因，已經真真切切、完完全全地烙印在了香港馬拉松賽事上。

凡是過往，皆為序章，期待明年的港馬再見！在經歷了「亞洲最虐賽道」之後，我更堅信，在前進的路途中，上下起落又如何，只要有堅定不移的目標、永不言敗的信念，無論在多局促的賽道上，總能綻放出最燦爛的生命之光。

政府擬推「豪的」 業界看淡

車要妙齡 起錶最少36蚊 免費無線上網 手機可叉電

香港文匯報訊（記者 文森）的士司機拒載、待客態度欠佳及濫收車資等行為引起市民不滿，政府建議推出「黑色的士」專營的士服務，收費雖然較市區的士貴五成，起錶價預料最少36元，但車廂必須提供手機充電設備及免費無線上網服務，「黑色的士」車齡亦不得多於5年，期望能提供優質的「網約」服務。不過，業內人士並不看好，認為「黑色的士」逃不過請司機難的困局。（見另稿）



- 專營的士**
- 起錶最少**36元**
- 現金收費以外，提供最少一種電子支付方式。
- 車齡最長5年
- 提供USB 充電設施及免費無線上網服務

- 市區的士**
- 起錶首兩公里**24元**
- 其後每200米或每分鐘等候時間跳錶1.7元
- 全港現時有逾1.8萬部車，收費受規管



- Uber X**
- 18元**(基本車資)
- 每公里5.5元，每分鐘1元，最低消費45元
- 隨時隨地預約乘車服務，使用名牌座駕



「專的草案」下周五刊憲

政府下星期五將在憲報刊登《專營的士服務條例草案》，賦權行政長官會同行政會議批出和管理專營的士服務的專營權，以回應社會上對服務質素較佳和具備「網約」特色的個人化點對點公共交通服務的新需求，草案預料會在下月8日提交立法會進行首讀和二讀。

專營的士計劃涉及600輛的士，運輸及房屋局發言人指，該局計劃透過公開招標批出3個專營權牌照，每個專營權可營運

200輛專營的士提供服務。局方的相關文件並透露，專營的士的車身或會採用黑色。

專營期僅5年 無自動續期

有別於現有的1.8萬個全屬永久性質的士牌照，現時的持有人毋須續牌，但「黑色的士」專營期只得5年，其間不可轉讓，期滿後亦不能自動續期，營辦商若有意續牌，必須與其他有意營辦專營的士的公司重新競投。

運輸局將要求每間獲專營權的車隊中至少有50%的士可供輪椅上落，所有「黑色的

士」亦必須提供手機充電設施及免費無線上網服務，並最少接受一種電子支付方式。另外，「黑色的士」的車齡不得高於5年。

不少的士司機現時均屬自僱人士，但「黑色的士」的司機與的士公司則需有僱傭關係，運輸局期望營辦商可以為司機提供待客態度、駕駛態度、緊急及交通意外處理、乘客投訴處理、基本職業英語及普通話等培訓，以維持司機的服務質素，並相信做法可以加強保障司機的勞工權益，吸引新人入行。

「黑色的士」的服務質素較現有的士

高，所以收費水平亦會相對高，運輸局初步建議「黑色的士」採用現有的士服務的收費結構，即落旗、跳錶及其他收費，但收費水平較普通的士高約50%，以市區的士現時起錶價為24元作基礎，「黑色的士」起錶價將約36元。

運輸局又在文件表示，提出計劃時已有考慮建議對普通的士業務發展的影響，指600輛「黑色的士」只佔全港1.8萬輛的士的3%，強調引入「黑色的士」目標並非為了取替普通的士，稱兩種的士服務市場定位截然不同，可相輔相成，優勢互補。

香港文匯報訊（記者 文森）政府計劃推出專營的士服務，但多個的士行「潑冷水」表示無意競投專營權，指現時的士業界亦已經提供「黑的」部分服務，質疑有多少市民願意多付50%車資使用新服務。

「珍寶的士」：普遍反對

「珍寶的士」負責人周國強接受香港文匯報訪問時表示，業界普遍反對政府推出專營的士，相信建議難以在短期內落實。「珍寶的士」則會在建議獲通過後仔細考慮是否競投專營權，但指政府規定專營的士的車齡最多5年，將令成本大幅上升，預料有關要求是潛在營辦商的一項重要考慮。

周國強指出，政府現時首要工作應該是打擊違法「白牌車」，質疑專營的士並非市民所需要的服務，「的士現時亦有提供專營的士必須提供的手機充電設施及無線上網服務，但亦一樣有市民選擇搭Uber。」

他指出，Uber現時最受歡迎的車隊是收費水平與的士相若的Uber X，而非較高級的Uber Black，質疑收費貴50%的專營的士對市民有多大吸引力。

「星群的士」：無興趣

「星群的士」執行董事鄭敏怡更表明公司對專營的士計劃全無興趣，指政府要求營辦商直接聘用司機的做法並不可行，「的士不似巴士及專線小巴，每日到的地方及生意額均有所不同，『星群的士』過往曾向司機提供底薪，但結果顯示做法不可行。」

鄭敏怡指整個運輸業現時均面對司機不足問題，單是的士現時已欠缺1,800名司機，認為計劃現時存在太多未知數，「政府單憑司機與營辦商有僱傭關係，就相信能吸引新人入行的想法是過於理想。我沒有信心可以聘用足夠司機，擔心計劃一旦落實將令整體司機不足問題進一步惡化。」

陳恒鎮：未能解決業界問題

立法會交通事務委員會主席、民建聯陳恒鎮亦批評專營的士計劃未能解決業界面對「網約」的士打擊、同業之間經營出現良莠不齊，及司機嚴重不足致青黃不接等問題，要求當局逐一釐清「黑的」僱主與司機之間的僱傭關係安排、是否容許採取促銷策略，及運輸署是否擔當審批角色等問題，並繼續積極處理網約車。

的士偷拍藝人 用CCTV定車Cam?

香港文匯報訊（記者 文森）歌手許志安及藝人黃心穎在的士車廂內的親密片段流出，惹起全城哄動，的士車廂內的私隱問題亦成為關注點。香港的士業議會主席熊永達昨日在電台節目上說，目前仍未能確定有關片段是的士車廂閉路電視，抑或車Cam所攝錄。如果證實片段是閉路電視所拍攝，有關司機肯定是害群之馬，影響業界形象。有

大律師指，流出影片可能違反《私隱條例》，如果當事人有實際或者情感上損失，可以提出民事索償。

的士業於2016年起陸續在車廂內安裝閉路電視，以備與乘客起爭執時有佐證，目前有數十輛的士經團體協助下安裝，車廂內亦有標示提醒乘客。

熊永達表示，該款閉路電視的鏡頭僅攝錄

乘客的背部並且收音，而片段未有加密，司機可隨時取得片段。的士安裝閉路電視的反應冷淡，原因是司機需要自費安裝，加上不少司機變應片敏感，擔心不當處理會犯法。

熊永達表示，未能確定流出的片段是車廂內閉路電視拍攝，抑或是車Cam所拍攝。

他說，業界當時考慮安裝閉路電視，是為協助司機能公平、公正處理乘客投訴，做法與全世界城市一致。他又說，有關做法涉及乘客私隱，除非收到執法部門或政府認可承

辦商的要求，否則司機不會下載或取得相關片段，但目前香港並未有任何法例或指引規範。

盼年內推針對CCTV指引

本身亦是士服務質素委員會委員的熊永達說，因應業界要求，委員會於2月就安裝閉路電視進行討論，業界傾向不攝錄聲音，委員會希望最快今年內推出針對閉路電視的作業指引。

有的士司機致電節目反映指，車廂安裝閉

路電視是有需要，以便錄音及錄下乘客容貌，萬一出現有乘客不付車資，或警員「放蛇」不合規時，司機可以追究，保障個人權益。

大律師：事件或違私隱例

大律師蔡駿受訪時說，事件可能違反《私隱條例》，如果當事人證實有實際或者情感上損失，可以提出民事索償；而私隱專員公署調查後，如果證實涉事司機違反條例，有關人等可能涉及刑事責任。他認為，公署應該加強執行權力，保障市民私隱。