

# 京港首日動卧 開賣3分鐘售罄

## 市民讚比搭飛機方便 議員料吸商務客嘗鮮

京港、滬港動卧高鐵下周六（15日）開通，昨日中午12時起開售。本報記者實測發現，開售僅3分鐘，由香港西九龍至北京西的高鐵動卧首日出發的車票已經售罄，截至昨日下午，首三日晚上出發的香港往返北京、上海的動卧車票全部售罄。不少昨日上午到西九龍站現場購票的市民皆說，在車上睡一晚就能回到家鄉探親，比飛機還方便。有立法會議員預計未來往返京、滬動卧高鐵主流乘客會是商務人士，對促進三城經貿往來很有裨益。

**高**鐵香港段往返北京及上海的卧鋪列車下周六開通，逢周五至周一每日往北京及上海各一班來回班次。根據中國鐵路12306售票網站，截至昨午1時，首三日晚上香港往北京的卧鋪車廂車票已全售罄，而首日往北京班次的二等座位車票亦售罄。

### 軟卧能睡好覺 探親長者興奮

在西九龍高鐵站，雖然昨日中午12時才開始發售京、滬動卧車票，但一早就有不少市民到場輪候買票，不少是計劃回鄉探親的長者。車站職員隨後派籌，長者劉女士成功買到去石家莊的動卧票，感到十分興奮：「我感到特別高興，聽說開通高鐵動卧後，就跑去這裏訂票回石家莊。軟卧好、能夠睡覺，我老了，晚上睡一夜就到了石家莊多好，太高興了，我太高興了。」一位八旬長者上午9時許就到場輪候，等到中午成功購買下周六往北京西的下鋪車票，「我自己有內地車牌，以往會由深圳慢慢自駕到北京旅遊，但我喜歡嘗試新鮮事物，所以這次專程乘搭首班卧鋪高鐵去北京遊玩。」

立法會鐵路事宜小組委員會副主席張欣宇接受本報訪問時表示，乘飛機往京、滬，雖然航程僅兩三小時，但加上往返機場、候機、過關、安檢等時間，起碼也要四五小時，且頗為周折。相比之下高鐵動卧就更加

舒服方便，睡一晚到達，且在交通方便的京、滬高鐵站落車，時間效益較乘坐飛機更佳，因此很受市民、尤其長者歡迎。他估計首三日搶票的市民，除了探親長者及利用周末返家探親的數萬名內地留學生外，還會有許多喜歡嘗試新事物的市民，「香港人最鍾意試新嘢。」

張欣宇估計，未來京港、滬港動卧高鐵主要乘客群是商務客，同時會增加三城居民旅遊往來。他舉例說：「現時計劃在周末前往上海洽商或考察的商務旅客，如果選乘周六早機出發，抵達當地市區開展行程已近下午，失去早上行程時間，不太理想，而高鐵『夕發朝至』模式可讓商界周五下班上車，翌日一早抵埗，之後有全日的時間傾生意，價錢亦與航班相若，屬不錯的選擇。」

他希望未來若京港滬港動卧高鐵仍搶手的話，兩地相關部門可積極考慮增加班次，促進三城經貿、旅遊業發展。



■昨日有市民一早到西九龍高鐵站輪候買票。

## 罕見病患北上求醫 議員倡完善支援

香港文匯報上月連日報道，香港因為人口有限，採購藥物的議價能力弱，部分罕見病藥物更是「天價」，有患者惟有耗時八小時到深圳求醫享用低至相等於香港5%藥費的同款進口藥物。昨日立法會會議上，立法會議員鄧家彪展示香港文匯報當日的報道批評，癌症藥和罕見病藥物「貴到連中產都食唔起」，認為香港醫藥制度需持續深化改革，不單做到「好藥港用」，也要做到「好藥平用」，以及提高市場藥價的透明度，降低藥價。他指出，當務之急應先完善北上求醫的交通、送藥等支援；長遠要與內地統一採購藥物，降低進口藥物的藥價。



■鄧家彪展示香港文匯報報道。

30歲的脊髓肌肉萎縮症患者Penny因為「超齡」無法申請特區政府的藥物資助，又無力支付每月20萬元藥費，去年起到港大深圳醫院求醫，平均每月北上覆診一次，每次也花八小時長征，期間更滴水不沾。她向本報表示，最希望病情穩定後，能減少北上覆診次數，期間由香港醫生跟進病情，藥物就經速遞到港。

據了解，跨境速遞藥物有嚴格規定，但也有酌情處理的空間。香港罕見疾病聯盟服務統籌經理及護理顧問陳淑雲指出，若內地接受視像覆診，能減省病人的不便。但不論是寄藥、視像覆診都要兩地政府介入協助解決法規上的障礙。

## 「城市景昔」擴至鯉魚門

## AR窺探歷史



■參與製作「城市景昔—鯉魚門」的香港城市大學創意媒體學院團隊。

文化深度遊近年大熱，旅遊事務署推出文化創意旅遊項目「城市景昔」昨起擴展至鯉魚門6個指定地點，包括鯉魚門學校、鯉魚門燈塔、鯉魚門石礦場區、鯉魚門天后宮等。遊客只要以手機App在相關景點掃描「AR時鐘」，猶如進入時光隧道，穿越昔日的鯉魚門，沉浸於漁村文化之中。有當地老字號店舖負責人期望，通過該項目可以讓更多人認識鯉魚門，藉此帶旺當區經濟。

在「AR時鐘」中，以海鮮業聞名、超過150年歷史的鯉魚門三家村栩栩如生展現在面前，上世紀鯉魚門居民以「搵石仔」的採礦業和陶瓷業維生，在60年代才開始出現第一間酒家接待遊客，漁民其後紛紛效法，逐漸發展成馳名世界的海鮮美食集中地。遊客亦可以在手機看到老字號酒樓「宇宙海鮮酒家」，由羅氏家族開辦的酒家雖在1973年至2006年間經過轉讓和多次



■掃描「AR時鐘」，穿越昔日鯉魚門。

易名，但現以「南大門」為名，續由羅氏家族後代經營。

將鯉魚門的古昔今來結合起來並非易事，製作團隊項目經理梁偉倫坦言，關於鯉魚門的資料較少，搜集資料耗費半年，參考數百張照片，並通過訪談深入了解鯉魚門居民生活，再利用3D技術，估算鯉魚門景點建築物的距離和比例，並由插畫家設計模仿水彩畫風動畫，透過程式內的光學追蹤，結合現場實景和動畫音效，提供沉浸式遊覽體驗。

## 「兩航起義」七十五周年



名家之言

黃國工聯會理事長、立法會議員

國產大飛機C919日前首次跨境商業飛行，以包機形式來港接載百多名大學生到上海交流實習。參與活動的學生表示，體驗到國家在航空製造業的偉大成就，感到非常自豪。C919象徵國家民航發展踏上新台階，而這一切的起點，都離不開「兩航起義」。

1948至49年，國民黨軍在遼瀋、淮海、平津三大戰役接連戰敗，蔣介石部署將「中國航空公司」及「中央航空公司」遷往台灣，期間有83架飛機停泊在啟德機場。為保護祖國資產，新中國甫成立便布置策動兩航起義，由「港九民用航空事業職工總會」負責對兩航人員進行思想工作。1949年11月9日，12架飛機從啟德機場北飛，排除萬難抵達北京及天津。「兩航起義」獲周恩來總理讚揚為「具有無限前途的中國人民航空事業的起點。」

北飛直接帶動招商局、中國銀行等機構相繼起義，惟仍有71架飛機停泊在啟德，國民黨將飛機賣給具美國軍方背景的陳納德，在香港入稟「爭

產」，又派特務炸毀7架飛機。工聯會各工會隨即調派精英、積極分子加入護產隊，防止飛機再遭破壞，並日以繼夜將飛機拆件運回祖國。最終，12架飛機和靠零部件復修的17架飛機，加上返回內地的兩航人員，成為推動新中國民航事業發展的最主要力量。1950年，新中國在名義上有3條國際航線，及至2023年已超過600條，國內航線更達5,000多條，全賴幾代人對民航事業的付出。

在港英年代，重大的愛國工運事件都被刻意淡化，尤幸今天社會對愛國主義教育愈見關注，特區政府通過實際行動表達對愛國工運的肯定，在中山公園為海員大罷工立說明牌便是一例。

今年是「兩航起義」七十五周年，促請政府和機管局隆重其事，辦好「兩航起義」的紀念和教育活動。「啟德發展計劃」多個休憩設施仍處施工設計階段，若可加入「兩航起義」元素，讓年輕一代在啟德機場原址上認識這重大歷史事件，將是一項絕佳的愛國主義教育。