

香港要進一步鞏固「體育盛事之都」地位，除了繼續引進世界級體育大賽外，亦需要打造本地體育賽事品牌。去年港足曾創造「坐爆啟德」的盛況，不過回到港超聯入場數字卻始終停滯不前，港超聯球隊理文會長李文恩認為要吸引觀眾入場，需為賽事注入本土特色和娛樂元素。

李文恩：借鏡「蘇超」吸引市民 將港超打造成本地 Show

李文恩自2003年起開始投身本地足球圈，後來自立門戶成立理文足球會，每年班費至少達八位數，他表示一切都源於情意結：「小時候經常入場睇波，特別對當年嘅精工印象深刻，自己一直喜歡足球，又係香港出世，所以想為香港足球略盡綿力。」30年前南華對快譯通的大戰可以吸引超過3萬球迷入場，但上季平均入場人數卻不足700人，李文恩認為從觀賽體驗來看，今日本地波與當年沒有太大分別：「幾十年睇波模式一模一樣至係最『大鑊』，社會變化好大，我希望將本地波打造成一個本地show，唔止同球迷，仲要同所有香港人產生連結。」

於比賽點樣同旅遊、文化、娛樂連結方面，下啱好多工夫，呢啲係我哋可以學習嘅地方。」

「蘇超」成功將每場比賽變成一個盛大的足球嘉年華，從球迷、家庭到商戶，整個城市都參與其中，他表示港超賽事亦應該各方面注入更多本土特色，與社區深度網綁：「我希望港超比賽可以變成一個本地show，邀請一啲本地商戶擺攤位，多一啲飲食選擇，甚至請本地新晉歌手表演，同更多市民產生連繫。雖然香港球場比較細，但至少可以先嘗試，我哋吸引入場嘅唔單止係球迷，而係所有香港市民。」

本地波觀賽模式長年不變，難吸引觀眾入場意欲。



理文會長李文恩推動港超不遺餘力。



李文恩曾赴「蘇超」考察，借鑒當地球會與社區深度網綁的經營之道。

打造足球重點城市 建設世界體育名城



江蘇省城市足球聯賽（蘇超）近年在內地爆紅，因工作關係長居蘇州的李文恩亦曾入場「考察」，他認為「蘇超」有港超聯可以借鏡的地方：「江蘇呢13個城市有種微妙競爭性，港超球隊好難有呢種主場作客嘅氣氛，不過佢哋對

推動青訓 放眼海外

李文恩亦指在香港推動青訓，受到場地嚴重不足問題限制，正開始將目光放向海外，計劃將潛質小將送到足球強國受訓：「國足青年隊呢一兩年成績好好，當中有幾個主力小時候已經係西班牙受訓，現在正踏入收成期。我哋正考慮將有潛力的7、8歲球員送去外國訓練，睇睇可唔可以出產一批好球員，幫到港足。」

雷霆主場挫馬刺 西岸叫胡

周二 NBA 西岸決賽第5戰，奧克拉荷馬雷霆主場以127:114，力挫主將雲班亞馬表現欠佳的聖安東尼奧馬刺，總場數領先3:2，再贏一場即可闖入總決賽。

兩隊先前4戰打成2:2，雷霆周二回到主場出擊，上半場打完領先馬刺11分，當中第2節火力全開，攻下40分，特別是首兩節罰球100%命中，卡路素領銜的後備軍團得分亦多達27分；雷霆第3節初段再打出

一波9:0攻勢，令馬刺不得不馬上要求暫停。客軍隨後雖然窮追，但外線投射太差，結果第3節打完，雷霆仍然領先10分，加上最後一節也沒有放軟手腳，今場改打正選的謝列特麥京在此節射入兩個三分波，維持分差優勢，馬刺在剩餘兩分多鐘時將主力全數換下，準備Game 6回主場反撲。

亞歷山大仍是雷霆得分最高之人，32分加9助攻；卡路素則以22分成全隊次高得分

者。馬刺方面，雲班亞馬雖有20分進賬，但15次起手僅入4球，三分5投盡墨，手感欠順。



卡路素(右)今場表現出色，是雷霆贏波功臣。

大坂直美 黃金戰衣閃耀法網

自莎蓮娜威廉絲退出後，大坂直美接棒了網壇「時尚教主」稱號。周二在法網女單首



大坂直美時尚戰衣贏得好評。

圈以一套閃爍的黃金戰衣震撼全場。大坂直美先以一件黑色外衣搭配飄逸層疊的百褶裙登場，隨後脫下外衣，露出由贊助商專屬訂製、鑲滿金色亮片的網球連身裙。在巴黎烈日照射下，亮片更折射出少許刺眼光線，在吸引着全場目光下，於首圈以6:3、7:6 (7:3) 淘汰了德國老將絲格蒙。

「第一眼睇到時，我覺得自己好似夜間閃閃發光嘅巴黎鐵塔。」大坂直美賽後笑言，當初也怕過於招搖：「我其實

有啲擔心，因為陽光照射時反光太厲害，好怕球證會趕我離場，好彩最終安全過關，唔使換上備用嘅普通球衣。」

大坂直美的破格造型，贏得同行讚賞，頭號種子莎芭蘭卡看直播時便讚嘆說：「太閃啦！我喜歡佢展現自我、自信滿滿嘅樣子，咁至係時尚魅力。」大坂直美在之前的大滿貫賽事，展示過不少令人驚艷的服裝，包括今年澳網的水母裝，以及2024年美網背部綁着巨大蝴蝶結的綠色戰衣等。

別讓「數據修辭」遮住交通規劃全貌



街談巷議

劉韋璋 資深傳媒人

最近，某大型網約車平台舉行記者會，搬出一堆數據與觀點，試圖在政府當局規範網約車的博弈中爭取民意。平台提供的數據似乎在為爭取司機的「生計」和市民的「出行權」，但其中的邏輯漏洞頗多。

首先，平台在司機收入這件事上玩「數字遊戲」。平台一方面強調旗下六成司機每周開不到20小時，這明明是「賺點外快、貼補家用」的業餘性質，但當政府提到配額限制時，平台又立刻批評這會「剝奪一半司機的收入來源」，甚至暗示會導致大規模失業。這顯然是誇大其詞，每周工作不到20小時，意味這份收入絕非家庭的經濟支柱。把「零用錢減少」包裝成「生計威脅」，這不是誠實的數據溝通，而是赤裸裸的恐嚇。本港4萬多名的士司機，絕大多數是全職養家，若盲目發牌給三萬輛「白牌車」轉正，真正被威脅生計的，反而是的士司機。

車費方面，平台常以「市場需求大」為由反對規管，但這所謂的需求，很大程度是過去幾年透過資本補貼「餵」出來的虛假繁榮。以迪士尼往灣仔約250元車費為例，司機實際只能拿到約160元，剩下的90元全進了平台口袋。這說明高昂的溢價並沒有真正回饋前線，而是被平台攫取了。

點對點交通服務在香港的定位，不應該是與港鐵、巴士「鬥平」。如果網約車過度廉價化，只會誘導市民放棄高效率的集體運輸，通通擠上路面。路就這麼寬，大家都坐網約車，結果就是全城大塞車。這也是當局堅持「的士為主、網約車為輔」的原因。

針對未來的發牌與規管，當局應落實「網約車原生生態」——也就是兼職性質。政府應設立每周20小時的工時上限，這既符合平台自稱的「靈活就業」，也能確保網約車不至於惡性競爭。

總量控制上，與其聽信平台的誇大數據，不如採取更穩健的比例。目前市場討論的3比1（每三輛的士配一輛網約車）可能仍顯寬鬆，改為「2比1」的比例或更合理。這不僅能作為發牌數量的基礎，也能在調整機制中將的士司機的收入水平納入核心考量。