



領隊史卡朗尼鬆一口氣

阿根廷炒冰島 美斯復出兼入波



■阿根廷領隊史卡朗尼對熱身賽高度認真。

倒數1天

早前傳出受傷患困擾的阿根廷「球王」美斯，昨晨於熱身賽趕及復出並取得入球，協助阿根廷以3:0輕取冰島。令矢志爭取衛冕世界盃的領隊史卡朗尼，放下心頭大石。

今日是阿根廷出戰分組賽前最後一場友賽，早前傳出受傷並可能缺席首輪賽事的美斯，趕及康復列於後備席。阿根廷是役控制大局，開賽僅8分鐘便由華倫天巴高先開紀錄。到下半場70分鐘，美斯終於後備登場，兩分鐘後球隊博得12碼，美斯操刀得手為球隊射成2:0；到臨完場前，泰亞高艾美達再建一功，助阿根廷3球大勝，將可以強勢展開衛冕之旅。

是其第200場國際賽，可說別具意義。至於阿根廷主帥史卡朗尼賽後亦表示，自己終可鬆一口氣：「今場測試令我十分滿意，原本心中一直存在嘅擔憂同疑慮，喺美斯回歸，見到佢同其他隊友嘅好表現，令我可以安心去迎接首場決賽周比賽。」

此外，英格蘭球迷一直希望球隊可自1966年奪冠後，再度贏得世界盃冠軍。面對球迷熱烈期盼，主帥杜曹就積極為球員減壓，揚言「三獅兵團」不是今屆比賽的奪冠熱門。

由於名氣關係，英格蘭每逢大賽均會

被寄予厚望，但往往卻令人失望。杜曹被問到球隊爭標機會時，努力想為球員減壓：「英格蘭連續兩屆打入歐洲國家盃決賽，喺前兩屆世界盃打入四強同八強，表面睇係具備實力贏得冠軍。不過基於球隊已經有60年未贏過世界盃，加上近年多番失諸交臂歷史，我認為我哋唔應該被視為熱門，都係做挑戰者比較合適！」

杜曹亦談及自己對主力布卡約沙卡的擔憂：「沙卡季尾一直帶傷上陣，到依家其實仲未完全康復，我可以做嘅只係小心應對佢嘅狀況，盡量令佢可以安心做好上陣準備。」

■美斯(左)後備入場兼有波入，傷患困擾一掃而空。

皇馬斟艾華利斯又被拒

「老佛爺」佩雷斯順利連任皇馬主席，並已斟得心儀的「寸王」摩連奴執教。為求兌現競選時的擴軍承諾，連日以天價斟介頂級巨星，不過卻不斷吃閉門羹，連番報價均被拒絕。

葡超球會賓菲加昨晨發表官方公告，確認皇馬將支付1,500萬歐元違約金，簽回該隊葡萄牙名帥摩連奴。據報「寸王」已在周一飛抵馬德里並進駐訓練基地，並向佩雷斯提交了詳細的「大換血」要求名單，包括引進一至兩名中堅、左右閘、防守中場及進攻中場各一。佩雷斯已經為他斟妥了利物浦中堅伊巴希馬干拿迪、及國米右閘杜費

斯，為防線補強。

不過佩雷斯在競選主席時，揚言會簽下頂級攻擊球員，但早前預告開價1.5億歐元斟介拜仁法國右翼米高奧利斯，行動未開始已遭拜仁榮譽會長烏利漢尼斯恥笑，並明言即使2億歐元也不會放人。佩雷斯又向同市宿敵馬德里體育會挖角，同樣開出1.5億歐元報價，求購阿根廷前鋒祖利安艾華利斯，但同樣未能如願，據報，馬體會收到報價後，以「不符解約條款」為由立即拒絕，並向佩雷斯發出警告：「別再試圖從馬體會青訓營挖人！」



■阿根廷射手祖利安艾華利斯受皇馬瘋搶。



■佩雷斯連任皇馬主席後，增兵行動處處碰壁。

碧咸現身馬場 為「全城足球主場」揭序幕

2026世界盃今夜揭幕，香港賽馬會推出「全城足球主場」系列活動，其中「萬人迷」碧咸昨日現身跑馬地馬場，除了與觀眾互動之外，更親自見證人工智能足球體驗專區，為「全城足球主場」系列活動揭開序幕。在賽馬比賽開始前，大批觀眾已在兩旁通道等待「萬人迷」碧咸現身。這名國際邁阿密班主步入馬場時即獲得大量歡呼聲，一眾球迷更攜帶印有「Beckham」的球衣到場支持。

碧咸亦十分「識做」，在參觀人工智能足球體驗專區前先繞場一

周與觀眾互動，面對球迷簽名、合照等要求均有求必應。其後他進入人工智能足球體驗專區並親自體驗，之後再觀看頭場賽馬賽事。



■碧咸與馬迷合照，表現親民。

「Lenovo 體驗館」是一個沉浸式人工智能足球體驗專區，展示其在FIFA世界盃2026中所應用的相關科技。香港將成為賽事主辦地區以外，唯一能讓球迷親身體驗此項科技的城市。這個由AI驅動的足球專區將設有豐富的數碼互動體驗，展示科技如何全面提升運動表現、分析能力及增加與球迷的互動。

網約車發牌是否解藥 關鍵在於監管



街談巷議 劉韋璋 資深傳媒人

立法會本周就網約車發牌制度及相關法例展開討論。政府初步建議發放1萬個網約車牌照，這個數字隨即成為社會焦點。目前市面上活躍的網約車估計約有3萬部，平台方認為1萬個名額遠遠不足，但天天在馬路上「搵食」的的士司機，卻有截然不同的憂慮。

近日搭乘的士時，順口問司機：「如果政府真的只發1萬個牌，讓市面上瞬間少了2萬架競爭對手，對你們生計應該是大好事吧？」沒想到，司機冷笑一聲，語氣中滿是不信任：「賬面上少2萬架當然好，但政府當局及平台真能保證只有那1萬架在跑嗎？如果執法不嚴，剩下那2萬架繼續『偷雞』無牌行駛，這個牌照制度不就等於虛設？」

此番話點出了問題核心：發牌數量固然重要，但若缺乏強有力的監管配套，再精確的數字也只是數字。從數據看，的士業界確實正處於「寒冬」。隨着鐵路網絡擴張及港人北上消費成風，點對點運輸服務需求萎縮。的士每日乘客量已由高峰期的130萬人次，近乎腰斬至2025年的66萬人次。目前市面上有近一成的士閒置，更有400、500個「死牌」根本無人開車。

立法會及當局在考慮發牌數量時，必須展現出監管的「牙力」。首先，1萬個牌照絕不能一次過發放，應設立逐步推進時間表，根據市場真實的吸納能力動態調整。其次，要確保公平競爭，網約車的門檻必須與的士看齊，車齡應限制在3年內，而且必須像的士一樣有顯眼的營運標識，並購買足額商用保險。更重要的是，收費基準應與的士相若，杜絕惡性價格戰，並禁止網約車進入的士專屬的關口及禁區。

最後，也是最關鍵的一點——罰則。對於無牌私自載客的「白牌車」，當局應引入刑事處分，甚至強制監禁，並賦予執法部門即場扣押甚至沒收車輛的權力。至於平台，更需負上連帶責任。政府應建立牌照扣分制，要求平台開放實時數據予運輸署查閱。若平台容許無牌車上線，應針對每張非法訂單處以懲罰性罰款；若違規嚴重，更應果斷吊銷平台牌照。