

糊裡糊塗捲進官司 厭惡爭拗 王征：投兩億亞視未獲股份



王征

【本報訊】有意入股亞視的內地商人王征昨日再以「義工」身份，高調亮相亞視「感動香港」活動。他說，暫時未收到政府或有關方面通知，批准轉移亞視的股權。王征透露，從去年十月至今，已經投入逾兩億元在亞視，但未獲得任何股份，只持有可換股債券。至於這些可換股債券最後能否轉換成股權，王征的答案是「天知道」。

後澄清，仍在處理申請。對於這一備受關注的股權變動「羅生門」，王征說，自己也是前晚看電視新聞才知道。他表示，並未收到政府或有關方面批准亞視轉移股權的通知；而昨日是星期日，無從找人查證。

能否換股權：「天知道」

王征透露，從去年十月到現在，他已注資兩億一千元到亞視，但仍未持有任何股份，而是拿了一大堆可換股債券在手。他表示，對此非常矛盾，但並不後悔。「我這一堆可換股債券，能不能將來變成股權，天知道，天知道。沒關係了，埋頭做。」王征不點名批評有些人人口口聲聲說愛香港、愛亞視，但就沒有出錢支持亞視。他認為，現時最重要就是更多人齊心合力辦好亞視，並非持續出現爭拗。「我「義工」做到現在，我對這種大股東、小股東（的爭拗）不但沒興趣，而且厭惡。」

對於亞視股東蔡衍明和查懋聲的股權爭議官司，王征形容自己「糊裡糊塗就被捲進去了」。

捨不得花千萬律師費

王征說，他自己本來是想購入龍維公司及中信集團在亞視的合共逾百分之四十二的股權，但年初蔡衍明曾與他接觸，提出由王征購入查懋聲家族持有的汎泰集團（Panfair Holdings Limited）在亞視百分之十點七五的股權，然後蔡與王合作，孰料蔡衍明很快就和查懋聲打官司。王征透露，他目前為官司已花費了近一千萬元的律師費。「如果說我對蔡先生有一點小小意見，這是在他們之間的官司，不要把亞視捲進去，也不要把我王某人捲進去。因為我也是中國人，我捨不得花這個律師費。因為這個一千萬可以在亞視發一個月工資。」

發展，王征表示，亞視的問題不是錢，而是發展方向。他重申，亞視的中期目標是反映香港良心，長期則志在打造「亞洲的CNN」。

亞洲CNN是長期目標

亞視股權轉讓風波不斷。二〇〇九年一月，台灣旺旺集團主席蔡衍明入股亞視，並有意成為亞視最大股東。今年三月兩會期間，王征在北京與內地五大企業簽訂戰略合作協議，公開宣布正洽購亞視。蔡衍明此後則提出訴訟，禁制查懋聲和王征的交易，而早前法庭延長禁制令，由查懋聲與蔡衍明合資的控股公司 Antenna 所擁有的百分之四十七點五八的亞視股權不能轉移。今年六月，王征向亞視董事局提出，與昌興國控股執行董事黃炳均，聯手購入百分之五十二點四二的股權，獲得董事局通過。現在，亞視的股權轉移申請仍有待廣管局審批，王征何時才能由「義工」轉「長工」，仍是未知之數。



▲亞視舉辦感動香港十大人物評選 本報攝

感動香港人物評選 邵逸夫等21人入圍

【本報訊】有意打造反映「香港良心」電視台的亞視昨日以公布「感動香港十大人物評選」首批入圍名單作為「起錨」，包括邵逸夫、龔如心、田家炳在內的二十一人入圍。而有意入股亞視的內地商人王征在昨日的活動中表現十分積極，儼然已是亞視主人。

《感動香港》在四月開始接受公眾提名，大會由二百多名被提名人士中，選出第一批二十一人入圍者，多數為長期從事社會服務的義工和慈善家，亦不乏身殘志堅的殘障人士。而其中最廣為大眾所熟悉的就有：傳媒大亨邵逸夫、華慈慈善基金會創辦人龔如心、教協創辦人司徒華和剛獲頒大紫荊勳章的教育慈善家田家炳。

入圍者細訴感動故事

十餘名入圍者昨日到亞視攝影廠出席活動，細訴各自的感動故事。善終服務義工林桂霞只希望為即將過身的老人「安置最後一個家」。贈粥的食肆老闆李松慶回憶起之前的香港鄰里互助時說，自己受了很多幫助，現在好彩可以幫到人。創辦慈善團體的林淑棠在上台時所穿的衫上所寫的字句即說明了一切：「生命的姿彩在於付出。」傷殘畫家廖東梅的堅持和努力亦讓人動容：「通過我畫畫鼓勵別人，叫別人不要怕困難，面對困難不要屈服，要努力完成。」一百零二歲的植物學者胡秀英不但親自到場參與活動，還為亞視送上了自己的作品《中華食用植物》。

身為東江縱隊女戰士的抗日英雄、八十三歲的蔡松英在台上發表了慷慨激昂的演說：「我們更重要的是，動員全香港人民都懂得應該有一個抗戰的意志，要抵抗，要抵抗！」王征激動地走到台上，充當起記者訪問起蔡松英，並高喊：「東江縱隊萬歲！曾生（東縱司令員）萬歲！」而整個活動的進行過程中，王征都表現得十分活躍，他不但帶頭鼓掌，還熱情地跟每一名入圍者交談。

活動臨近尾聲時，王征透露，《感動香港》還未找到有人贊助五百萬港元的冠名權，出席活動的全國人大常委曾憲梓當場表示願意資助，但卻被王征婉言謝絕。他說，曾老先生已經付出了太多，所以亞視「恭敬不能從命」。

二萬人社區 僅兩線巴士 領都居民批交通匱乏

將軍澳日出康城第二期領都入伙在即，未來社區人口將增加至約二萬人，不過除港鐵外，區內的公共交通配套就只有兩條巴士路線；而設於港鐵站外的公共交通交匯站雖然啓用一年，卻形同虛設，沒有任何小巴、巴士駛經交匯站。區內居民均批評交通配套不足。運輸署承認交匯站沒有公共交通使用，未來將視乎康城入伙情況加強區內交通。

本報記者 黃俊鋒

港鐵康城站啓用剛超過一年，現時區內約有一萬名居民，但區內的公共交通配套卻與一年前相若，除港鐵外，就只有298E和797M兩條巴士路線，分別前往坑口及調景嶺港鐵站，班次介乎十多分鐘至三十分鐘一班，平日晚上七時開始便停止服務。

公共交匯站形同虛設

隨著領都入伙在即，區內將增加一萬名居民；加上現時約有八千名市民前往將軍澳工業邨工作，預計對公共交通的需求將大幅上升。西貢區議員方國珊指出，運輸署一九九八年開放將軍澳巴士市場時，曾計劃開設七條常規巴士路線，並進行招標，隨着將軍澳區內逐漸發展，六條路線已陸續啓用，只有一條由康城前往九龍灣的巴士路線「胎死腹中」，但運輸署至今仍未向居民解釋，「區內將近二萬名市民入住，但竟然沒有一條常規、穩定的巴士路線，完全是敷衍居民。」她說，港鐵列車約於凌晨一時前停止服務，導致區內沒有通宵公共交通，居民入夜只能倚靠的士服務，擔心以現時的交通配



▼康城站外的公共交通交匯站，非常冷清，沒有任何公共交通路線進駐 本報攝

套，未必能應付二萬名居民的需求。

區內唯一的公共交通交匯站，由去年七月啓用至今已經一年，但從沒有任何公共交通「進駐」。本報記者所見，交匯站完全沒有任何公共交通蹤影，即使是士站外也沒有，形同虛設。首都居民何小姐稱，平日近近沒見過公共交通蹤影，連載的士也感到困難。

負責規劃交匯站的運輸署回覆稱，當初規劃時已預留空間給多條巴士和小巴路線使用，但承認至今只有居民巴士、私家車、的士使用該處上落客，沒有任何公共交通使用。而負責出資興建交匯站的港鐵表示，日常只

管理維修交匯站，不負責交匯站的規劃。

運輸署暫不設新路線

至於會否開設常規的巴士路線，運輸署稱，現時區內已有足夠的公共交通配套，需將巴士資源調配至其他需求更迫切的路線，因此暫不會開設新線；但為加強區內交通，署方已同意九巴建議，將98S特別班次的巴士路線伸延至康城，未來居民可透過98S前往旺角和美孚，預計本年內落實。署方續稱，會繼續留意康城的發展及乘客需求，有需要時將加強區內交通。

政黨抗議西隧九巴加價

【本報訊】西隧昨日起開始加價，私家車每程收取五十元；的士和小巴加五元，新收費分別為四十五元和六十元。有示威者到場抗議加價。行經西隧的七條小巴路線，本星期內研究是否加價，其中兩條路線加價機會較大。

西隧昨起加價一至十三元不等，加幅最多百分之十二點五。隧道公司的職員昨日凌晨貼出各種車輛的新收費，私家車、的士、小巴和貨車一律加五元，私家車加至五十元，的士加至四十五元，小巴和各類型貨車的新收費介乎六十至一百一十五元。電單車及巴士分別加一至十三元。

民建聯主席譚耀宗說，西隧一再加價而車流量不足，但紅隧就日益擠塞，政府應該考慮回購西隧；回購後應調整價格，將現時使用紅隧的車輛分流到西隧。他說，民建聯考慮向政府建議，興建第四條過海隧道，或在紅隧增加分支路到中環，減輕銅鑼灣和灣仔的車流壓力。社民連不滿西隧加價，發起十多部私家車及的士，

曾俊華：港滬是雙引擎

【本報訊】談起香港與上海，不少人都會聯想到兩地的競爭，日前到訪上海的財政司司長曾俊華說，他反而看到彼此合作的廣闊前景。他把兩個城市比喻為飛機的兩個引擎，合力推動人民幣的國際化，為國家作出貢獻。

國務院經宣布要在二〇二〇年前把上海基本建成國際金融中心，曾俊華昨日在網誌中表示，國務院

由長沙灣慢駛遊行到西隧的行政大樓抗議。參與慢駛的車輛在車身貼上抗議標語，要求政府回購西隧。

的士小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪表示，今星期內將同會員開會，研究行經西隧的七條小巴線是否需要加價。他估計，兩條線路，包括由元朗至銅鑼灣，以及荃灣至西環的小巴，較大機會加價，但加幅不會太大。他建議其他路線維持原價。

另外，民建聯不滿九巴及龍運巴士申請加價幅度遠高於通脹，聯同二十多名九龍區居民，到九巴總部抗議。有代表說，現時百物騰貴，但低下階層薪酬未有改善，要求九巴立即擱置加價申請。民建聯立法會議員陳克勤說，九巴應該透過其他方法，降低營運成本，並推出長途車和轉乘優惠。

民協在旺角行人專用區發起簽名行動，反對九巴及龍運巴士加價，指九巴母公司去年盈利逾六億元，批評九巴未有履行企業社會責任，加重市民負擔，要求撤回加價申請。

的決定，對內地金融市場走向國際具有重大戰略意義。

隨着人民幣區域化及國際化，人民幣離岸市場會自然形成。曾俊華認為，香港應該大力發展人民幣離岸業務，以促進人民幣的國際化和人民幣資產市場的發展。而上海在人民幣在岸業務擁有優勢，由於要帶動整個市場的運作，離岸和在岸這兩個互相緊扣的市場自然會優勢互補，各自發揮重要作用。曾俊華說，在這個進程中，港滬有很大的合作空間，兩個城市就有如飛機的兩個引擎，可以一起發動。

港珠澳橋將現奇景 八百工程船同作業

【本報記者方俊明珠海一日電】港珠澳大橋主體工程將於今年底正式動工，屆時逾七公里的島隧工程沿線施工船舶，將由現時的數十艘激增至高峰期的八百艘同時作業。而為大橋建設專門研製的大型專用施工設備「三千二百噸起重船」和「一百米打樁船」，目前也正加緊建造，其功能技術均創下國內乃至亞洲的新紀錄。

作為世界最長、建設技術最難及內地使用壽命最長的跨海大橋，港珠澳大橋建設所要求的大型施工設備要專門研製。大橋管理局人士透露，除了去年底交付下水的九十五米打樁船「海威951」號之外，目前還正由武橋重工與武船重工聯合體承建「一百米樁架打樁船」和「三千二百噸雙臂架變幅式起重船」，其中一百米打樁船將是目前中國最大、功能最齊全的海上打樁機械，而三千二百噸起重機也將係現時亞洲起升高度最高的臂架式船用起重機。

繼去年底珠海口岸人工島開建後，大橋主體工程島隧工程設計施工目前正進行總承包招標，今年十二月將正式開工，屆時大橋施工船舶將由現在每天三十多艘，激增至高峰期時約有八百艘同時施工，這預計將創下內地同時在施水域作業的船舶量「最多」新紀錄。

大橋管理局人士稱，為強化對施水域現場的船舶交通有效組織和監管，「大橋船舶指揮監控電子系統設計方案」最近通過評審，囊括了船舶通信導航、施水域船舶監管、現場海事辦公系統、現場數據傳輸等四大模塊，以全面實現船舶通航和施工安全的「電子化」護航。



工程不斷 維港變臉

港人對居住地方要求甚高。不是面向一望無際的藍天，不是有山有水的福地，不是旺中帶靜的安樂窩，高收入港人一概不屑一顧。然而世事往往出人意料，港人對居住環境執著，可能花千萬巨資購買豪宅，可以飽覽維港景色，怎料到填海工程不休不止，把海面「縮窄」，更「污染」你的維港景色——碧海藍天變了樣。

本報記者 杜漢生（圖） 實習記者 羅媛婷（文）

林瑞麟：秋季提保私隱立法

【本報訊】八達通出售客戶個人資料事件引起全城關注，政制及內地事務局局長林瑞麟昨日表示，將在秋季提出立法建議，加強保障市民個人私隱，包括考慮提升民事保障甚至刑事化規管，但暫時未有結論。

林瑞麟昨晚出席香港藝術節閉幕禮暨兩岸四地青年音樂大匯演活動後表示，關注八達通事件及市民的私隱保障問題，他期望八達通公司積極考慮私隱專員公署早前就有關事件提出的建議。

林瑞麟首次透露，當局將在秋季提出立法建議，加強保障市民個人私隱，包括要求企業讓客戶清楚看到有關私隱的細則，以及給市民選擇是否將個人資料給企業使用；企業要用這些資料時，需按授權辦事，否則會考

慮加強規管罰則；以及積極考慮，透過私隱公署，為市民提供法律上援助，追討企業濫用市民個人資料。

劉健儀倡重罰售私隱者

八達通售賣客戶資料事件引發更多公司被披露出賣客戶資料，立法會議員劉健儀昨日表示，八達通公司在市民不知情的情況下，出售客戶個人資料，是不當行為，因為客戶當初提供資料，只為了取得獎賞。她相信事件只是冰山一角，倡議需馬上改正有關做法，加重違反私隱條例罰則。

劉健儀昨日出席一個電台節目時說，雖然外國亦有機構出售客戶個人資料，但八達通在客戶不知情下，以

有關資料謀利是不可接受的。她認為，八達通利用法律灰色地帶，相信事件只是冰山一角。她表示，有其他公司亦出售客戶個人資料，應該吸取今次教訓，研究如何加強保障私隱，例如是否加強私隱專員權力，並加重違反私隱條例的罰則。

出席同一場合的中大政治與行政學系副教授黃偉豪認為，目前私隱條例的最高刑罰，只是罰款，阻嚇力不足。

民主黨副主席劉慧卿對此亦認同。她說，除八達通外，所有能夠掌握客戶個人資料的機構，例如電訊公司及銀行，應該馬上停止有關行為。她希望立法會復會後，政府官員可以出席有關會議解釋。