

鹅鸭鸭分唔清，唔系味觉失灵，而系缺乏街市经验。

——北京海淀区市监部门发布通报，正对“鹅腿阿姨”涉嫌误导消费者等行为进一步核查

今日今日嘅首富，唔系靠赚人地嘅钱，系靠人类赚未来。

——SpaceX上市，马斯克成全球首位“万亿富翁”

人地：人家、别人
(威耀琪)

谈谈建加电站的安全、审批与知情权

据本埠媒体报道，黄埔区茅岗环村鹭樾台小区业主联名投诉，称正在一块政府储备用地上施工的新能源加电站涉嫌违规建设。事关安全风险和用地审批的合法程序，这不是一件小事。

先看安全风险。加电站项目场地与幼儿园仅一墙之隔，居民最直接的担忧是防火问题。我想有三个疑问——

一，虽然根据《电动汽车充电站设计标准》，目前充电位与边界的距离刚好符合最低要求，但这个标准并没有针对幼儿园、学校、医院等特殊场所制订专门的安全距离数值规定。电动汽车充电站的安全规范仍需要在实践中继续完善，居民的担心不能说没有理由。

二，居民曾请有关部门对项目开展消防与幼儿安全专项评估并公示结果，却没有得到有效回应，居民不禁

要问究竟是因为什么。

三，后来项目方通过一份未加盖公章的文件，声称该项目经某公司安全评估的结论是“其安全风险可接受”，但评估的具体内容未向居民公布，究竟是因为什么？公共安全无小事，无论如何，是否应该公开回应居民关于这几个问题的关切？

再看审批程序问题。2025年8月，广州市规划和自然资源局批复同意临时利用，很快签订了土地使用合同、完成预登记备案，12月项目启动建设。但是有一个问题，根据广州市人民政府于2023年1月18日印发的《广州市土地储备管理办法》第三十三条，“经规划和自然资源主管部门和财政部门批准，可以对储备土地进行临时利用”。报道没有提到该项目经财政部门批准，究竟是什么原因？

还有该项目用地性质的合法性问题。《广州市土地储备管理办法》明确规

定，“临时利用期间不得兴建经营性商业设施”。加电站有便民服务、公共配套设施属性，但由于收取服务费、停车费并配套便利店等设施，收费盈利的属性不容否认。广州市工业和信息化局2024年12月发文已明确应视其为“经营性”充电设施，但是规自部门的解释是“充电设施是为停车场功能服务的延伸，因此不是独立的商业设施”。按照这个说法，车站里的商店、饭店也是为车站功能服务的延伸，也不是独立的商业设施，因此就不是“经营性”？

居民说对这一系列审批程序并不知情，但是相关管理办法中完全没有提到公众对审批程序有知情权。我认为，随着城市建设的发展，公众知情权问题应该在相关法规中有明确的规定。

李公明



壹周涂

如果没有手机

在比利时作家因森以我为主角的一部纪实小说中，他写到了我们第一次在广州见面的情况，说给了我一台旧手机，以便我随时可以与他联系。然而，在他看来，这等于是在他身上装了一个监视器。那是在2000年，当时的因森，甚至大多数像他这样有身份的欧洲作家，都还没有用上手机，他们的数字化生活都还是靠着一台电脑和邮箱地址。因森后来虽然有了手机，我也很少看见他打电话，他还是将手机作为一个移动的电子用来收发邮件。也就是说，虽然时代和科技日新月异，但对于手中这个便捷工具，我们这位前卫的作家还是保持着相当的警惕。

其实我们也很羡慕因森的这种做法，也希望像他那样在规定的写作时间里割断与外界的任何联系，并相信只有这样写出来的东西才是有质量的，可是我们做不到，因为我们指望手机带给我们更多的机会和希望。换句话说，如果在没有手机的年代，我们的机会是来自于线下的学习和接触，那么自从有了手机，特别是手机不断智能化之后，我们的感觉就是机会和希望正在成倍增长，若不抓住，稍纵即逝。至于这些机会是智力上的还是“生意”上的，我们不会做太大的区分，因为我们的经济已经不是一个孤立的东西。比方说文化，如果不将它产业化，变成“文化产业”，那做文化的人就只好叫作“书呆子”，活该受穷。

我们已经养成随时随地看手机的习惯，这让我们跟世界保持了密切的联系。如果没有手机，不说不说寸步难行，起码也是磕磕碰碰。约会、开会和购物均由手机来主导，就是停个车，没有手机便是进得去出不来。好像法律并没有规定人人必须有手机，但人人都相信人人有手机，很多规定就建立在这个“常识”上，而且不用教。如果你因为年纪大了，不懂得怎么下载App，自然会有人帮你操作，就像扶你过马路那么简单，那么诚心诚意。你能拒绝吗？绝对不能，虽然下载App的过程有时候的确显得复杂，但它又的确方便，不出门就把事情办了。有了手机，我们的生活节奏就算快得透不过气，也根本觉察不到，因为习惯成自然。手机就是自然，它能排忧解难，就像路边的大榕树可以遮阴一样。如果没有手机，那就跟走在光秃秃的大街上差不多。

我曾经画过一幅“世界停机日”，画面上的人像投掷石块一样将手机狠狠地扔到了地上。这不是出于对手机的仇恨，而是想控制一下生活的节奏，想找到能够停下来的时间和空间。这种愿望在手机没电或忘记随身带的情况下倒也实现过，哪怕只是短短的几个小时。也只能是几个小时，超过一天，外界就会以“失联”来猜测你的情况，以为有手机以外的意外发生。战争片中有“人在阵地在”，我们现在说“手机开着人便在”，这哪跟哪呀？但现实就是如此。人不能没有手机，以后的历史得以此为基础去书写，不信也得信。

陈侗

讲饮讲食

法国人怎样地道吃可颂？

在巴黎闲逛，你总会看见法国的招牌美食——可颂(牛角包)，尤其是早上。

去看法网，买的是夜场票，晚上八点多才能进场，其他时间就在市区转转。在巴黎拉丁区City wark，适逢莫尔广场(Place Maubert)每周二早上的集市开张，看见有海鲜档，于是就坐下来喝杯白葡萄酒，吃几只生蚝。旁边的面包店一直排着长龙，顺手一查，原来那就是不少当地人心目中的巴黎第一可颂店La Maison d'Isabelle。

这些天里，天天在酒店自助餐厅吃可颂，没想到冷不丁直接撞上“可颂迷”心心念念的网红店。据悉，这家店的老板Isabelle曾在2007年获得巴黎市政府颁发的“巴黎最佳可颂”称号。这个头衔让这家店名声大噪，至今仍是很多游客和本地人的热门选择。

在巴黎的“可颂江湖”，竞争非常激烈。La Maison d'Isabelle走的是传统路线，制作可颂时一直坚持使用夏朗德-普瓦图AOP法定黄油。酥皮一碰就掉渣，内部湿润有嚼劲，黄油奶香极浓，是塞纳河左岸的老牌冠军可颂店。

这家的可颂一定要趁热吃，而且还要搭配一杯咖啡。轻轻拿起温热的可颂，感受它的轻和脆，顺着纹理轻轻撕下一口，蜻蜓点水式地蘸些咖啡，温热的咖啡液瞬间渗入可颂松软的缝隙中。放进嘴里，咖啡的醇香、微苦和可颂微微的奶香



法国的招牌美食可颂

互相成就，味道、口感得到不可言喻的升华。更美妙的是，香浓的咖啡恰好中和了可颂的油腻，那种感觉，谁吃谁知道。

可颂的精髓在于其内部的蜂窝结构和外层的酥脆。用手轻轻撕开，你能清晰感受到酥皮断裂的“咔嚓”声以及内部柔软拉丝的质感，这种触觉和听觉的双重反馈，是刀叉无法提供的。如果不是特别严肃、正规的社交场合，比如是在家里、咖啡馆又或是和朋友随意小聚，直接手撕绝对是体验可颂魅力的最佳方式。这种吃法不仅不失礼，反倒说明你是个懂吃的行家。巴黎人不仅不会嫌弃，甚至可能会在心里给你点个赞。赞。

一口咖啡，一口可颂，在美好的天气里安坐街角，在阳光散落的树下吹着凉风，看人来人往，看巴黎风情，实在舒心又惬意。

邓伟东

城事开讲 · 温度PK台

羊城晚报记者 张璐瑶

粤车南下再扩容，自驾去香港体验如何？

“毕业了！”6月13日，一个“粤车南下”网络交流群里，不少车友晒出自己刚刚办好的FT、FR车牌(香港运输署为“粤车南下”设立的号段)。

近日，粤港同时公布“粤车南下”香港政策的扩展安排，深圳等5市加入“朋友圈”。记者多方采访了解到，去年年底“粤车南下”香港政策正式落地实施后，自驾去香港成了粤港澳大湾区的新潮流，FT、FR车牌更成为一款“时尚单品”。

这项与“港车北上”“澳车北上”并行的新政策，不仅实现了大湾区跨境交通的“双向奔赴”，还带来一种全新的湾区生活体验。

新潮流：开粤车，加挂靓车牌

约6700架次；已有8600名用户申请入境香港口岸，超4000车次预约使用香港口岸自动化停车场。一位专门代办“粤车南下”车牌的中介告诉记者，目前已有1万多人成功申请，还有1万多人正在申请中。

一套白底、黄底黑字的靓车牌，正在成为车圈内的“时尚单品”。珠海车主李先生正考虑要不要申请“粤车南下”，一个重要理由就是他的女朋友很喜欢这套车牌；一位90后惠州车主也表示，得知“粤车南下”开放第二批城市后就提交了申请，“想体验

自己开车去香港游玩的乐趣，走一下港珠澳大桥，多挂一套帅气的车牌”。

自媒体博主吴先生去年就中签了“粤车南下”，并且在半年内两次自驾香港。“我是广州人，小时候经常看港剧，自然就想体验自驾去香港。”吴先生说，此前曾经想过办理申请门槛比较高、主要面向企业的FV牌，而“粤车南下”没有对纳税、特定身份等进行限制，更加普惠。

根据他的观察，申请“粤车南下”的车友基本可以形成这样的用户画像：年轻、喜欢自驾、喜欢香港文化。

新体验：注意导航、停车、充电

生虽然长期生活在香港，但第一次在香港开粤车时也遇到了类似烦恼，最后总结出几条经验：听导航语音的同时看道路指示牌，以指示牌为准。

粤车在香港好停车吗？吴先生第一次开车去香港的目的地是香港迪士尼，入住酒店时询问前台才知道，原来酒店为“粤车南下”车主提供免费停车。须知，香港酒店基本没有入住即免费停车的服务，因香港停车费用相对较高，停一晚动辄数百元。不少车友在社交媒体上分享香港停车经验，比如圆方购物中心可以为“粤车南下”车辆提供4小时免费停车等。

新能源车在香港怎么充电？香港的充电插口、电压跟内地都不一样，国标充电桩不多且贵。我在香港中港城充电，折腾了很久，各种App跳转，经常失败充不了。”吴先生建议车友们跟他一样，在珠海停留一下，充满电再过去。

基于如上种种原因，吴先生决定，今后将根据自己的目的地选择出行方式。他告诉记者，自驾去香港，过了港珠澳大桥就是香港大屿山地区，如果要去香港迪士尼、机场、大屿山等地，则自驾更方便；这里离市区较远，如果去市区购物、办事，坐高铁更方便。

新期待：建议延长停留时长

行、体验香港都市生活的需求，也满足香港社会对吸引更多内地高净值人群、带动香港经济增长的期待。同时，经港珠澳大桥通行，一方面可以更好带动港珠澳大桥的车辆通行，也能更好拉动珠三角东西两岸尤其珠三角西部相关产业的发展。

从政策实施的节奏来说，他认为，“粤车南下”香港政策循序渐进推进，降低政策施行中的风险，为三地居民带来便利。比如进香港口岸停车场和进香港市区“两步走”、分批次扩大开放城市范围、逐渐扩大进市区粤车每日配额等。“这个经验也告诉我们，许多政策是可以循序

渐进推进的。”

如何增强“粤车南下”的吸引力？毛艳华给出两个建议：

一是建议香港特区政府考虑适当延长粤车进入香港市区的停留天数。根据现行政策，南下粤车在香港市区的停留天数不能超过3天，未来如果能视实际执行情况循序渐进适当延长停留时间，政策吸引力会更强；二是探索在大湾区一些重大合作平台推出升级版通行便利政策，如在河套深港科技创新合作区、前海、南沙等地推出针对特定人群双向车辆流动的通行便利政策，让经常往来粤港两地的特定群体可以在区内便利通行。

茶楼

2026年6月14日

星期日
责编 吴大海
美编 黄绮文
校对 彭继业

“粤车已南下！”今年2月初，在香港工作的张先生终于实现了把自己的粤A牌汽车开到香港的愿望，并在香港太平山顶留影。自媒体博主、车主吴先生也在那里留下了同款打卡照，还偶遇了很多“粤车南下”车主。

根据最新数据，截至上月底，“粤车南下”香港政策已有约8400个申请获批入境香港市区，累计预约出行

两次“粤车南下”，感受过新奇体验的吴先生逐渐回归理性。吴先生告诉记者，在香港开左舵车要遵守左行规则，简单适应后发现没有想象中困难。但香港的道路分城市道路和快速道路，在快速路上大家都开得很快，很考验驾驶人的反应能力；而中环等市区的道路又窄又陡，不太适合新手。

对内地车主来说，导航、停车、充电是必须要考虑的问题。

吴先生发现，在香港开车，用高德地图导航有时会现出路线规划偏差。比如有的位置不能转弯，导航却提示转弯，他好几次因此迷路。张先

一座港珠澳大桥，联通了港珠澳三地。桥上的滚滚车流，也正映照着大湾区生活、出行的新变化。

中山大学区域开放与合作研究院院长毛艳华认为，交通基础设施的互联互通，是区域市场一体化和融合发展的一个关键步骤。“澳车北上”“港车北上”“粤车南下”等政策展示出了很强的示范效应。毛艳华说，政策对检验大湾区交通基础设施互联互通效果，以及检验粤港澳大湾区规则衔接、机制对接成果来说，有很重要的意义。

从粤港澳三地各方需求来说，他认为，“粤车南下”香港政策兼顾各方需求，既满足广东居民希望开车出