

乏公辦學位 港生內地升學難

擇民辦校難負擔高收費 穗公立高中錄取率低「爭崩頭」

香港工聯會大灣區社會服務社早前接獲在灣區求學港生家長的求助稱，港人子弟在內地就讀面臨公辦學位不足，私立學位天價，返港求學無人照看的窘境。家長表示陷入兩難抉擇，希望政府部門可以提供相關政策，減輕港人家長在內地的壓力。記者了解到，廣東廣州、深圳、東莞等城市普遍面臨學位緊缺問題。廣州工聯諮詢服務中心（下稱「廣州中心」）相關負責人表示，會根據個案增長情況由機構決定是否開展進一步的調查研究。



近年，越來越多港人子弟在灣區升學。圖為東莞暨大港澳子弟學校的學生在鏡頭前開心合影。

香港工聯會大灣區社會服務社及東莞中心日前在東莞暨大港澳子弟學校設立諮詢處，現場諮詢的港生家長葉女士指出，港人子弟在內地就讀面臨公辦學位不足，非公辦學位學費昂貴，動輒數萬至十數萬元人民幣的學費為在內地工作的港人帶來非常巨大的經濟負擔，若送子女回港就讀，又要面臨子女無人照顧的困難。「希望特區政府可以提供政策寬減內地學費，減輕港人家長在內地發展和生活的壓力。」葉女士說。

港人在內地就讀遇到升學困境的情況並非個例。廣州中心反映近年也陸續接到港人反映子女內地升學難的問題。根據去年「廣州中考白皮書」公布情況，目前廣州登記在案開設有港澳子弟班的高級中學僅有廣東華僑中學、廣州市培英中學和廣州市花都區鄺維煜紀念中學（雅正校區）三所，而三所中學面向港澳籍學生的年度招生計劃加起來共

計330個，與之相對的是超過3,000名參加廣州中考的港澳籍中學生。

據深圳市福田區網格員掌握的最新數據，2022年該區有跨境學童5,218名，福田口岸過關的跨境學童人數超過7,000人，雖然大灣區內地城市的港澳子弟人數未有官方統計，但潛在的港澳學生學位需求由此可見一斑。

港生初升高惟公立校免學費

居住在廣州的港生黃同學的母親鄭女士介紹，女兒在廣州就讀民辦小學，因小學畢業時成績優秀，報了廣州市培英中學港澳子弟班並成功通過面試入學，如今正在讀初三的黃同學即將面臨激烈的公立高中學位競爭。「今年廣州市培英中學的港澳生招生名額和去年一樣是100個，這意味着今年三所學校的港澳學生高中學位數不會有太大變化。」鄭女士坦言，僅約10%的公立高中錄

取率讓廣州的港澳學生家長普遍感到焦慮。

另一位家住廣州的港籍學生家長徐女士也表示，目前港籍學生初中升學主要有幾種途徑，其中只有考入公立高中這一途徑是免除學費的，「但公立高中學位少競爭激烈，只有少數成績優秀的港生可以達到錄取分數線。」除此之外，還可選擇港澳台聯考或香港DSE考試，這兩種課程在內地均有民辦學校提供，但民辦學校的學費價格不菲，給不少港人家庭帶來較大經濟壓力。

以民辦高中廣州市海華高級中學為例，該校每學期學費43,000元（人民幣，下同），住宿費3,500元，餐費6,000元，每學期費用合計52,500元，每年兩學期費用在105,000元。

「這還不包括補習費等額外開銷，對於無法考取公立高中又無法負擔民辦學校高學費的香港家庭來說，是否只能選擇去職校或者中專？」鄭女士感嘆。

馬英九率團抵大陸

台各界讚好賦期待

據中新社報道，27日下午，馬英九率團抵達上海，並赴南京。中共中央台辦、上海市委有關負責人到機場迎接。據了解，馬英九此次來大陸祭祖、參訪，並帶領台灣青年學生前來交流，將到訪南京、武漢、長沙、重慶、上海等地。台灣各界人士表示，期待此行是一個好的開始，讓兩岸關係能夠重回正軌。

傳達台灣社會與大陸對話意願

據中時新聞網當日報道，台灣資深媒體人趙少康認為，馬英九參訪大陸，凸顯兩岸對話的必要性，亦凸顯民進黨當局在兩岸政策上的無能與封閉。

他表示，此行除祭祖及青年交流，更重要的意義是傳達台灣社會與大陸展開交流對話的意願，希望增進彼此了解，紓解緊張情勢。應把握機遇，重新展開對話，朝着和平方向發展。

台灣媒體人王尚智27日在《中國時報》撰文表示，清明節前從台灣啟程，馬英九「率領」或「陪伴」台灣年輕學子踏上大陸，此行包含眾多基層民眾的祝福與期待。

文章還指出，在美國等外部勢力干涉及民進黨當局失序的政治圖謀之下，台灣籠罩戰爭陰霾。馬英九與青年學子此行彰顯出台灣基層真實聲音與多數人意志。不僅期許和平成為兩岸關係最珍貴的「頂上之珠」，也期待青年之間得以實現更多交流的和平場景。

「三隧分流」難達效果



街談巷議

劉韋璋
資深傳媒人

西隧的經營權至今年8月1日屆滿，之後收費標準由當局擬訂。社會上許多意見認為，西隧既然交回，三條隧道料可減收費，甚至免費享用，減輕市民負擔。可惜，當局最近公布的「三隧分流」方案，卻是不減反加，辜負了市民期望。然而，新的「三隧分流方案」是否能如當局所願，解決到目前隧道交通嚴重擠塞呢？值得商榷。

政府公布「三隧分流」擬議收費方案，分兩階段實施，首階段由8月2日起實施私家車「633」，亦即西隧60元、紅隧及東隧30元。與現時收費相比，只有西隧減了15元，紅隧及東隧分別加10元和5元，增幅達50%和20%。至於第二階段的「不同時段不同收費」，政府表示將視乎三條隧道的車流量，再決定具體推出的時間。

當局推出此「三隧分流」方案的說法是，希望透過收費調整，改變駕駛者出行習慣，將紅隧

及東隧的部分車流，分流到西隧，以減輕紅隧及東隧入口擠塞情況，緩解交通擁堵問題。惟在新方案下，三條隧道的收費根本與現時差距不大，西隧收費仍然比紅隧及東隧多達一倍，不少駕駛人士直言，駕駛成本高昂，必定會選用最短最快捷的路程，所以只會選用最接近目的地的隧道。西隧收費如此高昂，根本毫無誘因選用它，所以不會棄用其他兩條隧道而選用西隧。

至於「三隧分流」方案所提出稍後階段實施的分段減價收費，在邏輯上也使人難明。西隧減價的原意是希望製造誘因，讓駕駛人士繁忙時段選用，疏導其他兩隧交通。在非繁忙時間才減價，有什麼作用呢？仍需時間證明。是次「分流安排」大幅提高使用紅隧和東隧的過海費用，市民出行費用增加，是即時產生的事實，令日常必須使用該兩條隧道的市民「硬食」，支出百上加斤。駕駛者是最有智慧選行最佳路線的。其實，當局如肯犧牲少少利益，實施三條隧道都免收費可能更快達到解決交通擠塞的分流目的。

首兩月中國對外非金融直接投資增35.7%

據商務部網站27日消息，今年1—2月，中國對外投資快速增長，對外非金融類直接投資1,360.4億元人民幣，按年增長35.7%（折合199.6億美元，按年增長26.5%）。其中，中國企業對「一帶一路」沿線國家非金融類直接投資40.4億美元，按年增長27.8%，佔同期總額的20.2%。

商務部網站信息顯示，今年前兩個月的對外非金融類直接投資中，流向租賃和商務服務業達47.2億美元，按年增長22.3%；流向批發和零售業40.9億美元，按年增長17.2%；流向製造業、建築業等領域的投資也呈增長態勢。此外，今年1—2月，對外承包工程完成營業額1,266.9億元人民幣，按年增長11%；新签合同額1,740.9億元人民

幣，按年下降9.9%。中國企業在「一帶一路」沿線國家承包工程完成營業額102.5億美元，新签合同額122.8億美元，分別佔同期總額的56.2%和49%。

另據國家統計局發布數據顯示，前兩月中國規模以上工業企業實現利潤總額8,872.1億元，按年下降22.9%，但鐵路船舶航空航天運輸設備行業受海洋工程裝備、電動自行車製造等帶動，利潤按年增長64.8%。

統計顯示，1—2月份，隨着工業生產持續恢復，用電需求有所增加，發電量持續增長，帶動電力行業利潤按年增長53.1%，延續快速增長態勢。採礦業受上年基數較高影響，利潤按年下降0.1%，從兩年平均看，利潤兩年平均增長52.2%，企業盈利狀況仍好於下游行業。