

安安可可下月8日見公眾

前一日參與亮相儀式 新名字即場揭盅

中央贈港乳名「安安」和「可可」的一對大熊貓，將於下月7日參與亮相儀式，翌日(12月8日)在海洋公園賽馬會四川奇珍館正式與公眾見面。行政長官李家超昨於其社交專頁發帖和視頻表示，他日前與太太聯同文化體育及旅遊局局長楊潤雄等，到海洋公園探望該對大熊貓，形容牠們精力充沛、活潑好動，相當適應在香港的生活。大熊貓徵名比賽和繪畫比賽結果，將於下月7日亮相儀式上揭盅。

李家超在帖文表示，海洋公園的香港賽馬會四川奇珍館已加入各種新元素和環境豐容物，他獲告知中央贈港的一對大熊貓對新環境適應得很快，狀態良好。影片中可見，熊貓安安四處探索，或者躺臥進食，李家超形容牠「悠然自得」，可可則較為恬靜，被李家超形容為「賢良淑德」。

收逾2萬份徵名建議3千份畫作

文體旅局發言人昨日表示，安安和可可於9月26日由四川來港，掀起全港大熊貓熱潮，市民熱烈期待與牠們見面。兩隻大熊貓已於10月25日完成檢疫隔離，正適應新棲息地，狀態良好。海洋公園現正安排不同人士，包括海洋公園贊助人和贊助機構、其他合作夥伴、教育界人士和學生以及基層家庭等，以小規模形式探訪兩隻大熊貓，同時讓牠們適應參觀者到訪



■李家超(右七)等一行人，日前到海洋公園探望大熊貓。

海洋公園圖片



■安安



■可可

其居所。

為歡迎兩隻大熊貓加入香港的大家庭，特區政府早前舉辦徵名和繪畫比賽，海洋公園共收到超過22,600份徵名建議和3,000份繪畫作品，市民對兩項比賽反應十分熱烈，充分反映對兩隻大熊貓的熱愛。究竟一對大熊貓的新名字會否帶來驚喜？大熊貓亮相儀式當日自有分曉。

文體旅局又表示，會聯同旅發局和海洋公園，聯合城中不同界別舉辦以「召集

世界好友 暢遊香港」為主題的一系列宣傳活動，帶動歡迎大熊貓的歡樂氣氛，同時希望以新的大熊貓家庭擔當香港旅遊大使的角色，介紹香港各處旅遊體驗，吸引世界各地旅客到訪香港，推動旅遊業發展。

文體旅局強調，特區政府會繼續把握大熊貓帶來的機遇，聯乘社會各界積極籌辦更多大熊貓相關的推廣活動，為各界製造商機，推動經濟。



■有飛機於第三跑道降落。資料圖片

三跑啟用

初期每小時處理75班機

香港國際機場三跑道系統今日啟用。機管局主席林天福昨接受傳媒訪問時表示，目前機場雙跑道系統上午繁忙時間已飽和，升降量達每小時70班，三跑運作初期每小時航班處理量能增至75班。他有信心配合科技等技術，將處理量提升至最高每小時102班，但必須循序漸進遞增，運作首半年仍以每小時最多75班為目標。

三跑道系統還包括新的客運廊，耗資逾1,400億元，機管局期望能應付長遠需求，提升香港航空樞紐地位，每年最高可處理1.2億人次旅客和1,000萬噸貨物，原定2035年達標。惟林天福承認，現時航班增長稍遜預期，因這幾年疫情對航空業帶來一些影響，最新目標仍希望能於2035至2040年間達標。

由填海建成的北面新跑道已啟用兩年多，主要用於航班降落，南跑道主要用於起飛。原有北跑道、現在的中跑道兩年前停用改建，加長至逾4,200米，前後兩端均有滑行道，今天起重新啟用，三跑道一起加速飛機起降效率。由於建設三跑系統融資，2016年起每名離港乘客要付90至180元機場建設費，機管局表示會繼續收取，直至三跑債務償還完畢。

中英街年底試行人面辨識進出

沙頭角邊境禁區第一期和第二期開放計劃自2022年6月和今年1月實施，供個人和旅行團旅客申請禁區通行證，以進入沙頭角除中英街外地方。保安局局長鄧炳強昨(27日)在立法會表示，計劃推出至今已逾13.4萬旅客到訪，反應正面。他指施政報告已宣布落實提升開放計劃的每日旅遊限額至3,000人。沙頭角公路於平日繁忙時段及假日大致暢順，未有需要進行擴闊。

然而沙頭角口岸設施落後，為提升通關效率和推動沙頭角一帶發展，特區政府和深圳市政府已達共識，同意雙方同步建設橫跨沙頭角河的旅檢大樓，以河中心為界布置各自的旅檢查驗通道。口岸重建工程的可行性研究料2025年內完成，研究範圍包括口岸附近一帶道路基建、公共交通、用地需求、口岸範圍、土地業權、環境評估及文物保育等。

鄧炳強又稱，施政報告宣布保安局會透過人面辨識科技，讓中英街居住和工作人士，試行以「無感」暢通方式進出，並研究應用相關科技配合未來開放中英街的旅遊發展。今年底會推出人面辨識先導計劃，準備工作接近完成。日後持有效禁區許可證人士經預先登記，即可使用無感通道出入檢查站，無須停下出示禁區許可證或利用指紋識別。



■中英街旅遊仍有待開放。

資料圖片

職業健康問題不能忽視



名家之言

黃國工聯會理事長、立法會議員

立法會人力事務委員會日前討論有關2024年上半年的職業安全狀況，文件顯示除了致命工業意外不斷，上半年「所有工作地點之職業死亡個案」亦多達121宗，當中涉「建造業」27宗，「運輸、倉庫、郵政及速遞服務」22宗，白領「專業及商業服務」亦有26宗，工作環境惡劣及工時長帶來的職業健康問題不能忽視。

早前筆者到訪多個行業工會調研，工友反映貨倉、維修車間等溫度甚高，卻未有足夠飲水機及降溫、通風設施，時有發生中暑情況。此外，職業司機長期駕駛、食無定時及難以抽空如廁，容易引起勞損和健康問題，隨時誘發疾病。亦有公務員反映，部門人手持續流失，亦留不住新人，原因是工作強度大、經常無償加班等，形成了「跳船」、人力緊張、更多人「跳船」的惡性循環。

2015至2020年，本港年均近百宗懷疑因過勞猝死個案，而工聯會去年發表調查顯

示，近八成受訪打工仔屬「過勞」，有逾三成出現記憶力及專注力下降。加班方面，有逾七成受訪者需要加班，逾六成受訪者要於下班時間後回覆上司短訊及處理工作，近四成受訪者即使超時工作亦沒有任何補償。與此同時，有7.3%受訪者表示每周工作70小時以上，遠超過國際勞工組織建議的40小時工作標準，研究顯示過勞會提高引發腦部或心臟疾病的機率，無怪曾發生多宗「12碼」保安員上班期間猝死事件，可見工時過長對健康有極大危害。

工時長問題與工資低密不可分，底層勞工每天若只工作8、9小時，收入根本不足以應付基本生活，他們只能尋求長工時工作以換取較高收入。促請政府正視各行各業的職業健康問題，推動僱主以合理工資為基礎制訂合理工時，並為打工仔創造更安全、更合理的工作環境。勞工處作為提升香港職安健水平的主責部門，應該就不同行業的職業死亡個案深入研究，找出共性，對症下藥，才能減少悲劇發生。