

# 港鐵再出新招趕水貨客

## 上水站加圍板實施人潮管制

為進一步打擊上水和羅湖站水貨客逃票情況，港鐵再次出新招，趕絕水貨客，即日起在上水站實施人潮管制，並派員檢控長期逗留乘客。自上月將羅湖站閘機全部改為「轉棍式」閘機，港鐵表示，二月份的逃票情況較一月下跌百分之五，相信人潮管制措施亦可改善水貨客聚集的問題。

本報記者 蔡淑汶



上水站往羅湖方向的月台，會加裝臨時圍板，分隔上車及下車的乘客

(林良堅 攝)

協助管制人潮、執法和查票，羅湖及上水站於上月已增派人手，現時正招聘有人潮管制經驗的人才，以助改善車站秩序。

李股泰表示，港鐵自二月開始增派人手巡查，監察乘客出閘，逃票情況已有所改善。同時，由於與警方加強配合，自二月以來，亦沒再發生職員因為勸阻乘客逃票而受襲的暴力情況。港鐵透露，二月一日至二十六日期間，東鐵已檢控二千六百二十六名逃票乘客，較上月減少百分之五。

### 港鐵新招趕絕水貨客

上水站往羅湖方向月台，加裝臨時圍板分隔上車及下車的乘客，避免人潮交叉定位，改善月台人流。

在月台上增貼不准逗留的標誌，加派人手巡查勸喻，如乘客不理勸告長期逗留，職員可以根據港鐵附例檢控，最高罰款二千元。（據港鐵表示，「長期」並沒有一個特定時間，但港鐵職員會按實際情況而定）



港鐵副車務總監李股泰向傳媒講解，上水站人流分隔管理措施 (本報攝)

### 羅湖站逃票 省高昂車資

【本報訊】上水及粉嶺兩區鄰近羅湖，過關快捷方便，因而成為不少「水貨客」的集散地。據了解，由於羅湖往來上水和粉嶺的車費昂貴，單程需二十元，但「水貨客」多以螞蟻搬家的方式攜帶商品過關，需多次來回兩地，因此他們多在羅湖站逃票，省回高昂車資。

#### 只需繳付三元五角車費

雖然上水及粉嶺鄰近羅湖，但僅是該兩站到羅湖的車資，單程已需二十元，對以螞蟻搬家方式攜帶商品過關的「水貨客」而言，這些車費絕對是成本高昂。為了省回車資，他們多在羅湖站逃票，假設他們出入羅湖時逃票，只需繳付在上水入閘的三元五角車費，若他們未能在二十分鐘內在羅湖出閘，也只需繳付十元的車費，較正常來回羅湖的車費四十元，可省回三十多元，大大減低交通成本。

「水貨客」走私的貨品多屬電腦、手機零件和藥材補品，除了因為內地對有關貨品抽取極高關稅外，香港作為世界自由貿易區域，貨品價格不但較內地便宜，款式亦較新穎；加上近年經濟不景氣，不少港人失業，有人為牟取巨額利益不惜以身試法走水貨。

# 破欠基金申請飆升逾倍

【本報訊】經濟不景氣，企業倒閉及裁員消息不絕，勞工處數字顯示，單是去年十一月至今年一月，申請破欠基金的數目就較去年首十個月的按月平均數大幅上升一倍多，達每月九百零八宗。

勞工處處長謝凌潔貞表示，今年財政預算案有近四百億元赤字，金融海嘯來勢洶洶，未知何時見底，歐美市場仍未明朗，所以政府必須審慎理財，希望市民明白政府的用意。「政府在基建方面的開支較去年多，相信亦可額外創造萬多個職位」。

她說，金融海嘯下，不斷有企業倒閉，失業率持續上升，當局去年首十個月按月平均收到四百三十八宗破產欠薪保障基金申請，但單是去年十一月至今年一月，有關申請的每月平均數便有九百零八宗，大幅上升一倍多。

對於有批評稱，預算案提出創造的就業職位重複，未能協助失業人士，謝凌潔貞認為這個指控並不公平。她解釋說，財政預算案提出加強就業培訓及實習機會，是靈活運用現時青年見習就業培訓及展翅計劃的名額，兩個計劃的成效都

不錯，有關計劃亦沒有限額，當局可因應需求，靈活調配資源。

她表示，政府目前最重要是創造良好的營商環境，令僱主開設更多職位。

「財政司長提出的僱主聘請大學畢業生作實習生建議，並不會增加中年人失業的危機。」謝凌潔貞說，當局的數字顯示，有六成中年人士經過三個月的實習期後，仍可獲得僱主長期聘用，因此無需擔心，但不排除有部分領取政府培訓資助的企業，會裁退現任僱員，再聘請較低薪的員工，勞工處將會跟進。

此外，謝凌潔貞表示，現正密切監察一些高危食肆，確保食肆倒閉後，員工得到保障。

她說，飲食業的職位較為波動，雖然頻頻有食肆倒閉，但亦有食肆逆市擴充，而勞工處正計劃舉行十八個招聘會，加上上月初成立的飲食業招聘中心，處方亦計算過飲食業的職位空缺約有九千個，希望可以幫助到一些被裁的員工，為他們找到合適的工作。

# 社工絕食對撥款表不滿

【本報訊】數十名捍衛社會福利大聯盟的社工昨日在社署總部外發起三十六小時絕食，抗議整筆撥款制度令社工薪酬偏低、流失率高，影響社福機構提供的服務，要求政府重新檢討。社會福利署回應表示，檢討報告認為現時的機制並沒有大問題，呼籲絕食人士要冷靜，與政府共同完成制度檢討工作。

約三十多名社工昨早開始在灣仔胡志大廈社署總部門外靜坐，行動以「我哋唔唔落」為口號，顯示社福界對「整筆撥款獨立檢討委員會」所擬出的三十六項建議的不滿。部分參與的社工計劃由昨早九時半至今晚九時半，共三十六小時絕食以示抗議，另有弱勢社群組織和社工系學生到場聲援，集會人數估計有八十多人。

捍衛社會福利大聯盟召集人、立法會社福界議員張國柱批評，早前完成的整筆撥款檢討報告沒有大幅度改革現行制度，同工不同酬問題仍然解決不到。「增加撥款之餘，事實上業界亦應在制度上作改革，而不是單是資源可解決問題，因為整筆撥款是給機構很大彈性，而這彈性正是令到機構無論做與不做都改變不到。」他說，將爭取四月與勞工及福利局局長張建宗會面，如果政府仍然沒有實質措施改善整筆撥款制度，不排除會發動罷工。

參與活動的從事十八年社工的梁先生表示，整筆撥款制度下

社福機構可自行運用撥款，不少社工被改為合約制，薪酬亦與公務員脫鉤，他工作的部門九個同事有三個離職；「那一個新同事坐在新崗位時，未必能夠那麼快推展服務，這是很大人力資源的流失及浪費。」

社會福利署回應稱，檢討報告反映現時的機制並沒有大問題。署長余志穩昨日表示，若回復根據公務員薪酬機制，是走回頭路；他勸喻絕食人士保重身體，政府將會繼續與業界溝通。他說：「香港有自由用不同方法表達意見，我們尊重這個表達方法，但我們有機制討論問題，我希望參與絕食的社工最重要是保重身體。」



三十多名社工在社署總部門外靜坐，以「我哋唔唔落」為口號表達不滿 (本報攝)

## 香港粵劇的本土特色

民政事務局局长 曾德成

隨筆.....

星期日中午到油麻地走了一趟，了解將油麻地戲院及紅磚屋改建為戲曲活動中心的工程計劃，這將成為粵劇的一個重要訓練場地。談到粵劇，大家都會帶着自豪的說，這是香港本土文化的代表。這無疑是對的，特區政府也因此大力扶持、推廣香港粵劇的發展。

不過，這樣做其實也反映了粵劇這種古老藝術在香港發展中正遇到不少困難。

粵劇從當年的省城廣州流傳到香港後，有過很輝煌的成就，產生過很多蜚聲港澳以至海外各地華埠的大老倌、劇目、劇團以至流派。在這過程中，連伴奏的音樂、樂器也有不少創新，使由粵劇派生出來的廣東音樂也蓬勃發展起來。如今論及粵劇的源流和發展，一定不能不談到香港藝人的巨大貢獻。

粵劇和中國各地的戲曲藝術一樣，是在民間形成和發展起來的藝術形式，有非常鮮明的地方和民間特色，其中既有投草根民衆所好的俚俗一面，又有文人參與而寄情抒懷的高雅一面，當然更少不了的是日夜靠這門技藝謀生的藝人作出的創作貢獻。這形成了中國戲曲雅俗共賞的特點，與西方廟堂之上的歌劇大異其趣。

香港粵劇在發展至最高峰的期間，也是把以上特點發展得淋漓盡致的時候。那時，有大量不同年齡層的觀眾，有多如繁星的伶人戲子，也有不少修養非凡的編劇人才。他們共同在民間形成有香港特點的粵劇藝術。

粵劇的兩個主要陣地是過去省港並稱的廣州和香港。由於兩地的政治、經濟、文化環境各有走向，同源的粵劇

於是發展出不同風格。這不單止是行內人的認識，一般粵劇、粵曲愛好者也一致同意。他們一聽一看，便可以分辨得出兩地的不同味道來。

依我國人的粗淺見識，這種分野與粵劇在兩地的生態有關：香港粵劇始終根植於民間，由民間劇團藝人主導，而廣州粵劇則主要由政府牽頭，兩者在劇團經營、人才培訓、劇本編寫等等方面都有區別。兩者之間的得失、利弊，很值得探討。據我所知，問題還很有爭議性，兩種路向和產生的風格各有支持者。

不過也是明擺着的是，兩地粵劇都面對着如何繼續開來的問題。

近年隨着粵港關係加強，兩地粵劇恢復了過往的密切來往，正在通過加強交流，互相吸收對方的長處，補自己的不足。例如，廣州（包括珠三角以至湛江各市）粵劇重新引入民間力量，不再清一色由官方主導；香港也由過去缺乏官方扶持到現在獲得政府大力支持，這主要是回歸以來十餘年的事。

對於粵劇，我不算熟悉，但我常常謹記的是：這是本土文化。重點在「本土」兩字，就是說這是從香港的土壤上、汲取香港的養分成長起來的，有着原生態的「野性」。這「野性」是它可貴生命力的所在，不應輕易人為地丟失。給予扶持，主要是着眼於提供必要的條件，協助加強粵劇的生命力，而不是把它移植到溫室裡去。

要做到這一點，必須讓更多人——各階層、各年齡段的人參與進來，以收到擴大根基的效果。



## 菲傭文化舞動香江



中環、銅鑼灣是香港最熱鬧的商業中心，這裡有世界上最頂級的建築師設計的大廈，以及名流、貴婦最鍾愛的世界名店。平日，上班族西裝革履，白領登着五寸高跟鞋匆匆趕路；而到了星期日或公眾假期，這裡就成了享有「世界上最專業保姆」美譽的菲傭度假之處。

Lola，今年二十五歲，至今為止她已經服務過四個香港家庭。每個星期日，她就與一群姐妹早早相約在中環或銅鑼灣，找一塊「風水寶地」，鋪上一塊大大的塑料布，放上食物和撲克牌，可以坐上一整天。Lola說，在這裡除了四周都是同鄉之外，還有不少來自家鄉的藝人表演娛樂節目，是辛苦一周的最好回饋。

菲傭文化已經在香港頗有規模，每到固定日子，中環某些路段還特別化為菲傭休閒特區，禁止公車通行。所以，星期日到中環名店「血拼」後，可要仔細看看自己打算搭乘的公巴士，是否已經改道了！

本報記者 黃洋港 (圖) 程 度 (文)