大公報社評

齊心協力推動沙頭角發展

全力推動沙頭角發展，打造深港國際旅遊消費合作區，具有積極和深遠意義，不僅能支持和服務香港北部都會區發展，更能為整個香港發展增添新動能。**要將這件好事辦好，需要包括特區政府在內社會各界的共同努力，加快推進工作，讓發展早日成真，造福香港市民。我們相信，以只爭朝夕的精神，沙頭角一定能煥然一新。**

特區政府各部門高度重視沙頭角的發展，做了許多工作，也搭好了框架，進展有目共睹。保安局局長鄧炳強在接受《大公報》訪問時指出，將分階段推進沙頭角開放工作，明年初將全天候開放沙頭角禁區，下一步將研究中英街的開放。此外，由文旅局局長楊潤雄領導的一個專責小組也將負責相關政策的推進。事實說明，特區政府勇於作為，各部門統籌有力，讓各界看到了沙頭角發展的希望。

當然，沙頭角長期未能得到發展，「禁區」長期未能得到解禁，是因為還有一些問題沒有得到解決。這包括兩個方面，一是對邊境管理上的憂慮，另一個是心理上的障礙。

毋庸諱言，香港一些人對開放禁區抱有顧慮，擔心「偷渡」惡化。這不難理解，但其實完全沒有必要。香港實施禁區政策是上世紀五十年代的事，時移世易，內地大發展，為打黑工而偷渡香港的誘因已基本上不存在。這些年來，香港的黑工主要來自東南亞或非洲等地，多循正規途徑來港，然後滯留，他們由沙頭角入境的可能性甚低。

當然從制度上來講，防患未然有其必要性，但現在擔心的問題完全可以解決。正如有地區人士建議，開放中英街後保留現有的禁區圍網和檢查站，以「港進港出、深進深出」之策進行管理，如此一來，既符合出入境管理的要求，也滿足「禁區自由」的意願，也可打消部分人對禁區安全的擔憂。

相較於邊境管理，香港社會還有一種所謂「被規劃」的心理障礙，這也是完全不必要的。加強與內地的合作，對於香港百利而無一害。事實上，香港一直都是發展的主角，例如香港推出北部都會區發展計劃後，由於涉及跨境合作，深圳方面在交通基建各方面主動作出配合。而深圳鹽田區為配合沙頭角發展，也推出了許多工程，一些已取得實質性成效。近日，鑒於沙頭角新口岸啟用後將成為香港首個「兩地一檢」的口岸，將有大量旅客出入，有建議認為，該口岸可看齊皇崗口岸，甚至更進一步，試行「144小時過境免簽」，這反映了對香港的全方位支持。

發展沙頭角中英街，打造成國際旅遊消費合作區，是互惠互利的雙贏方案，是共建大灣區的應有之義，不存在「誰被規劃」的情況。深圳方面已展現強烈的合作意欲和時不我待的緊迫感，展現了深圳速度和深圳效率，香港沒有理由瞻前顧後，裹足不前。

新一屆特區政府上任以來，在「搶人才」、「搶企業」以及增強競爭力方面，推出了許多政策和規劃，成效有目共睹。**而香港發展問題千頭萬緒，特區政府工作繁重，需要處理的工作非常多。但沙頭角發展關乎香港長遠和整體利益，關乎北部都會區建設的進展，應當優先處理。**在邁向由治及興的新發展階段，我們相信，在特區政府積極推動下，在社會各界的努力配合下，未來沙頭角一定能成為香港發展的新亮點。

井水集

全面檢視樓宇安全政策

將軍澳一個住宅單位拆牆裝修拆出禍，業主、室內設計師及工程承辦商或都要承擔責任，管理公司亦被指難辭其咎。

一個單位有主力牆，有非主力牆。主力牆承托大樓的重量，牽一髮而動全身。根據現行條例，除了舊樓拆遷，主力牆是不能有任何改動的。但在今次事件中，業主為了打通三間房而拆了部分主力牆，已破壞了大樓的承托力，埋下重大風險。

這方面的例子其實不勝枚舉。本月初，黑龍江哈爾濱市一個單位為裝修，打穿了主力牆，結果整個大樓出現裂痕，二百多戶住客必須全部遷出。十多年前，本港紅磡馬頭圍道一座唐樓亦因為裝修觸動主力牆結構，導致塌樓死人事故。肇事裝修公司的東主被追究責任，直至近年才了結官司。

就將軍澳的拆牆個案而言，在屋宇署的要求下，業主需於15個工作日內展開還原工程，30個工作日內完成工程，損失不菲，可謂自作自受。但就算工程還原了，不代表樓宇結構不再有安全問題，更不代表有關人士可免除刑責。多間銀行近日發出通知，停止對涉事單位的估價，這意味有關單位難以出售，這也勢必影響左鄰右舍的利益，牽連甚廣。

事實上不僅不能打主力牆的主意，即使是拆除非主力牆，一樣要向屋宇署入則申請，若是改裝廚房，還要符合消防條例。問題是現時不少業主圖裝修方便，違背了應有的程序，設計師和工程承辦商為了攬生意，也往往明知故犯。全港現時有多少類似主力牆被拆的個案，根本只有天曉得。

香港有關法例相當完備，但法例不會自動生效；如果法例得不到嚴格的執行，有法等於無法。有關部門應以今次事件為鑒，全面檢視相關政策，包括研究加重罰責，以確保樓宇結構和居民安全。

龍眠山

五巴6·18起加價3.9%至7%

議員憂頻密加價 促政府助拓非票務收入

五間巴士公司昨日獲行政長官會同行政會議批准6月18日起加價，平均加幅為3.9%至7%，全部低過申請加幅。運輸及物流局局長林世雄表示，政府為市民嚴格把關，經全盤考慮巴士公司財政狀況、社會經濟最新發展，以及運用「專營巴士豁免隧道費基金」發揮紓緩作用，將加幅控制在較溫和的水平，87%乘客每程須多付不超過5毫，近乎全部乘客每程須多付不超過1元。

有立法會議員擔心巴士公司再提出加價申請對市民造成負擔，認為政府應協助巴士公司制定可持續發展策略。林世雄表示，會研究增加巴士公司非票務收入，例如在巴士站增設「集運箱」等。

大公報記者 易曉彤

五個巴士專營權於去年1月至9月期間先後提出票價加價申請，加幅8.5%至50%，城巴及新巴並申請所有路線劃一加兩元。行政長官會同行政會議昨日審議後決定，九巴加價3.9%，龍運巴士加價4.2%，城巴及新巴市區線實際平均加價4.9%，城巴的機場線平均加4.2%，新大嶼山巴士加價7%，近乎全部乘客每程須多付不超過1元。

大部分每程多付不逾1元

林世雄表示，巴士服務與市民生活息息相關，在決定最終加幅時主要有三大考量，包括社會已全面復常，參考了最新巴士乘客量數據、巴士公司財務最新估量和預測；香港主要新發展區例如洪水橋／厦村、屯門第54區和觀塘安達臣道的人口增長，會帶來額外巴士服務；以及運用了「專營巴士豁免隧道費基金」，紓緩票價加幅。

林世雄稱，大多數專營巴士票價加幅為4%至5%。他稱明白加價無論多或少都不會受歡迎，亦會為市民帶來額外負擔，但巴士公司需額外財政資源，改善服務及員工待遇。他表示，未來會想辦法增加巴士公司非票務收入，減低加價壓力，如可在巴士站增設集運箱、開放巴士車廠充電設施予公眾使用等，會繼續與巴士公司商討。

研車站設充電站儲物櫃

工聯會立法會議員陸頌雄表示，今次巴士加價申請距離上次獲批加價的時間較近，擔心巴士公司會「越加越密、年年加」，「單純靠票務市場，無錢賺就申請加少少，情況並不理想」，對市民造成負擔。他呼籲巴士公司推出更多優惠吸客，如月票優惠或多次乘搭優惠等。

民建聯立法會議員陳恒鑌表示，巴士公司今次獲批加幅較溫和，相信市民能夠接受。他稱，希望政府能嚴格把關及控制加幅，不要讓巴士公司有「獅子開大口」的機會，加價亦不能偏離市民的負擔能力。

九巴表示，加價後九巴平均每程加3毫，龍運平均每程加5毫，而「九巴月票」將加價2.6%達至800元，9月18日新售價生效。

城巴新巴表示，城巴將繼續自資為機場員工提供機場快線（A線及NA線）大額乘車優惠。新價生效後，將拓展巴士網絡及擴大乘客量，持續更新車隊。

五個巴士專營權車費加幅*

九巴 政府批准平均加幅：3.9%
申請加幅：9.5%

城巴（專營權一）/新巴 政府批准平均加幅：4.9%
申請加幅：票價劃一調高2元

龍運 政府批准平均加幅：4.2%
申請加幅：8.5%

城巴（專營權二） 政府批准平均加幅：4.2%
申請加幅：23%、機場特快巴士線（A線和NA線）50%

嶼巴 政府批准平均加幅：7.0%
申請加幅：9.8%

*2023年6月18日生效 資料來源：運輸及物流局

乘客有Say

百上加斤

謝先生

每天都要坐巴士上班，來回兩程巴士，每一程要支付3.8元的車費。雖然看似加0.5–1元不多，但近年來的士、港鐵甚至電費都不斷加價，薪水卻數年未增，每一元支出都是百上加斤。

恐再加價

陸女士

明白政府已經盡量調整加價幅度，但疫後的社會現時才在逐漸復常的狀態，市民生活卻處處遇到加價，壓力很大。也擔憂巴士公司對今次加幅感到未如理想，會再次提出加價申請。

工會：薪酬偏低難招新血

員工意見

隨着社會復常，市民和旅客對公共交通的需求上升，巴士公司員工壓力漸增。有工會表示，逾半員工不滿現時薪酬待遇，更認為難有效吸引年輕人入行。工會建議，九巴增加底薪最少7%「追通脹」，回應員工殷切訴求。

香港專營巴士僱員總工會及香港運輸物流工會聯會今年2至5月進行問卷調查，收集1012名九巴員工意見，當中逾9成受訪者為巴士車長，逾8成受訪者平均月入約1.5萬至2.5萬元不等。調查發現，54.3%受訪者不滿目前薪酬待遇；78%受訪者希望九巴設月薪僱員恆常增薪點。在薪酬期望方面，53.6%受訪者盼加幅為7%以上。受訪者支持加薪，最主要考慮是通脹導致生活成本不斷上升，其次認為經濟復常，薪酬理應跟隨巴士業務恢復而增加。

倡底薪至少加7%

兩工會表示，九巴員工過去三年僅加薪一次，幅度為3.5%，加幅跑輸過去幾年通脹總和，建議九巴本年度底薪加幅不少於7%；並促九巴延長員工退休年齡至65歲，長遠更應設立月薪僱員恆常增薪點，並應完善晉升階梯。

大公報記者易曉彤

責任編輯：呂俊明 杜樂民 美術編輯：鍾偉畧