

李澤楷捐2000萬助京津冀賑災



▲京津冀地區受颶風「杜蘇芮」影響，出現持續強降雨，釀成災情。



愛心暖神州

向中華慈善總會捐款2000萬元港幣，以助力當地賑災工作。

「作為一名香港商人，在內地同胞遇到困難時，應守望相助，貢獻自己的點滴力量。」李澤楷說。他呼籲更多的香港市民關注內地災情，助力受災地區的災民早日恢復正常生活。

【大公報訊】近日，受颶風「杜蘇芮」影響，京津冀地區出現持續強降雨，給當地造成重大人員傷亡和財產損失。8月7日，盈科拓展集團主席李澤楷以個人名義通過中央政府駐港聯絡辦向中華慈善總會捐款2000萬元港幣，以助力當地賑災工作。

「作為一名香港商人，在內地同胞遇到困難時，應守望相助，貢獻自己的點滴力量。」李澤楷說。他呼籲更多的香港市民關注內地災情，助力受災地區的災民早日恢復正常生活。

中央政府駐港聯絡辦對李澤楷的善舉表示感謝，讚賞香港同胞對遭遇困難的內地群眾展現出的深厚情誼。

記者向知情人士了解到，事實上，過去多年來，李澤楷無論是在香港，或是內地，都積極參與兩地的慈善事業。

2019年香港發生黑暴期間，李澤楷先是以個人名義向香港警察福利基金捐款5000萬港元，其父親李嘉誠也透過李嘉誠基金會捐款4000萬港元用於支持紀律部隊「止暴制亂」。記者也向李澤楷本人證實了這個消息，李澤楷說，香港社會繁榮穩定離不開紀律部隊在一線的艱苦駐守，作為商界一分子，理應用實際行動對他們的辛勤付出提供

支持。

2020年年初，新冠疫情來勢洶湧，武漢成為全國疫情最嚴重的城市，李嘉誠基金會通過中聯辦賑災專戶向內地捐款一億元用於武漢防疫抗疫工作。

「當時武漢疫情很嚴重，我和父親看新聞都覺得很揪心，我們想到一起去了，就是要為武漢同胞做些事情，幫助他們渡過難關。」一直在基金會擔任董事的李澤楷回憶起那段經歷時如是說。

「我們和內地同胞血脈相連，香港有困難時，內地同胞會來支援我們，而內地有災情時，港人也會義不容辭貢獻一分力量，這是一種埋在骨子裏的家國情懷。」李澤楷對記者說。

勞工處研修訂「418」條例 保障「炒散」

四周內做滿60小時 可享僱傭福利

勞工處正就《僱傭條例》下俗稱「418」的「連續性合約」修改進行討論。有消息指，條例改以4周計算總工時，並提出4個總工時方案，最短只要四周內工作夠60小時便可獲取法定福利。

有餐飲業界表示，現時店內超過50%人手都是俗稱「炒散」的鐘點工，認為一旦修例，業界的負擔會更重；也有業界不介意調整，認為現時人手難求，「如果有人炒散肯返夠四個星期，福利畀晒佢都得。」勞工處指出，勞顧會現正就《僱傭條例》下「連續性合約」的規定進行討論，政府預計今年內向立法會人力事務委員會匯報結果及諮詢意見，並視乎有關發展，開展法例修訂工作。

大公報記者 伍軒沛



「418」的「連續性合約」修改進行討論，結果將影響一眾僱傭主僱員。

「418」的規定自1990年起實施至今，根據現時的「418」規定，如僱員為同一僱主連續工作四星期或以上，而每星期最少工作18小時，此僱員便會被視為擁有一份連續性的僱傭合約。受僱於連續性合約的僱員會享有更多保障，例如休息日、有薪年假、疾病津貼、遣散費及長期服務金等。勞工處正檢討《僱傭條例》下「418」的規定，初步提出4個方案，各方案一律改用4周計算總工時，分別要求僱員4周內共做滿72、68、64、60小時，便可享受更多法定僱傭福利，據悉正諮詢勞資雙方意見。

逾半屬「炒散」餐飲業憂增開支

經營法式餐廳的權哥表示，現時餐飲勞動市場人手極為短缺，未來的中秋節又是一輪人手荒，需要的炒散人員幾乎未停過。以餐廳現時的情況，起碼有

50%人手都是請來的炒散工，如果「418」修訂，他擔心會對餐廳成本帶來更大負擔。「本來炒散人工就已經比長工多，假如請長工日薪100元的話，炒散就起碼120元，萬一縮短到4周60小時，要出的薪金會突然多了一截。」他又指，炒散不像長工，僱主對僱員是沒有任何約束力的，僱員是否上班，選擇權在僱員身上，再加上修改條例，僱主會變得更加被動。

倫敦大酒樓副總經理蘇萬誠則不介意修改連續性合約，「如果有人肯做夠四個禮拜，我不介意給他那些福利。」蘇萬誠指，現時餐飲業界人手緊張，即便不算宴會旺季，日常需要的炒散工也佔總人手的10%。加上炒散工一般都不會長時間工作，一般都是一兩天就轉公司，要請到長時間穩定留下工作的散工並不容易。「現時這個年代不同，不是人求事，是事求人，加點成本請人也是無可奈何，如何能夠平衡

僱傭雙方，就交給政府吧。」

勞聯主席林振昇表示，過去有僱主會要求「打長工」的僱員，每四個星期減少工時，以逃避支付福利的責任，認為修訂可以減低僱主「走法律罅」的誘因。他認為，如果把門檻訂為四星期內工作滿72小時，就與現行安排分別不大，希望可以降低門檻至60小時，涵蓋更多兼職工人。

稻苗飲食專業學會會長徐汶緯認為，可將門檻訂為四星期內工作滿72小時，如果降低門檻，將會加重成本。他認為，目前正值復常初期，加上不少人外出旅遊和北上消費，食肆亦難以加價減輕負擔。

勞工處回覆《大公報》查詢時指出，勞顧會現正就《僱傭條例》下「連續性合約」的規定討論。政府預計於今年內向立法會人力事務委員會匯報結果及諮詢意見，並視乎有關發展，開展法例修訂工作。

「418」與非「418」僱員福利比較

	「418」	非「418」
工資保障		
法定最低工資	✓	✓
工資保障權益	✓	✓
扣薪限制	✓	✓
假日及假期		
休息日	✓	✗
法定假日	✓	✓
有薪假日	✓	✗
有薪年假	✓	✗
有薪病假	✓	✗
退休及意外保障		
強制性公積金或退休金	✓	✓
遣散費	✓	✗
長期服務金	✓	✗
僱員補償保險	✓	✓
生育保障		
有薪產假	✓	✗
有薪侍產假	✓	✗
其他		
免受無理解僱	✓	✓
不會因行使職工會權力而遭受歧視	✓	✓

大公報記者整理

洪水橋運輸系統 擬用無軌電車代替高架捷運

【大公報訊】政府正推動洪水橋／廈村新發展區，並擬在該區規劃一條環保運輸走廊。土木工程拓展署委託進行的可行性研究報告出爐，建議全長約16公里的綠色運輸系統，採用



▲研究報告建議在洪水橋／廈村新發展區建設「環保巴士系統」或「無軌電車」形式的環保路面交通。

環保路面模式，以「環保巴士系統」或「無軌電車」貫穿洪水橋／廈村新發展區和元朗南，並連接屯馬綫洪水橋站和天水圍站、輕鐵頌富站和泥圍站，以及新建和現有的公共運輸交匯處。不過，有立法會議員憂慮，路面模式需共用路權，會阻塞其他路面交通。

屯門區議會轄下的地區設施管理及環境衛生委員會將於今天開會討論洪水橋新發展的環保運輸走廊。土木工程署早前提交文件，表示考慮了路線靈活性、車站可行性、視覺影響、整體行程時間和建造成本，比較環保路面模式和環保軌道模式後，建議新運輸系統採用環保路面模式，即是用環保巴士或無軌電車，而不是曾經建議的高架軌道捷運。

報告指路面模式毋須另設專用行車路，且與高架軌道模式相比，車站的可達性高之餘，視覺影響及建造成本亦較低。走線方面，研究結果建議系統全長16公里，貫通洪水橋／廈村及元朗南新發展區，並連接屯馬綫天水圍站和洪水橋站，以及輕鐵泥圍站和頌富站。

不過，實政圓桌立法會議員田北辰關注，路面模式的載客量有限，擔憂不足以應付20萬人口的龐大需求，最終「共用路權」會令輕鐵的錯誤重演，阻塞其他交通工具，認為應該以高架形式發展。立法會交通事務委員會委員張欣宇則認為，雖然無軌電車的建造成本低，但參考外國經驗，路面需要進行額外的加固工程，加上維護費用，整體成本不一定比有軌系統低。



▲黃竹坑道近甄沾記大廈昨日爆水管導致地陷，工人在場搶修。

黃竹坑爆水管堵幹道 上班族坐街渡轉車

【大公報訊】記者古倬勳、葉浩源報道：香港仔黃竹坑道昨清晨有地底食水管爆裂，沖走沙泥致路面塌陷，東行往香港仔隧道全線封閉，交通大受影響。不少趕上班的市民乘街渡到鴨洲轉乘港鐵，有港鐵站大排長龍。

受爆水管事故影響，至少30條巴士線改經薄扶林道離開南區，香港仔海傍道、薄扶林道及通往中上環一帶道路昨早非常擠塞，加上受干諾道中交通意外影響，已實施「易通行」的西隧亦一度間歇性封閉，往香港方向車龍一度長達4公里。

不少香港仔居民選擇搭街渡到鴨洲轉乘港鐵上班，在港鐵利東站有長人龍。至中午時分，仍有不少人到海怡半島站及利東站轉乘港鐵。乘客黃先生昨日從黃竹坑站乘港鐵到金鐘轉車，他向大公報記者表示「車站人流比平時多，但車廂內未至於好迫，列車班次也很頻密，秩序一樣無問題。」另一名乘客林先生說：「大家都轉乘港鐵，或者乘搭經薄扶林道出市區的車。我老闆更一早叫我們可以提早半小時走！」

截至昨午4時，涉事甄沾記大廈對出一段行車線的慢線已解封，及至傍晚下班繁忙時段，雖然受影響的巴士服務已陸續回復正常，但仍有不少市民轉乘港鐵。惟至昨晚8時，中快線仍然封閉，交通非常擠塞。水務署回覆表示會繼續進行緊急搶修。



掃一掃 有片睇

郵輪碼頭研增巴士線

【大公報訊】郵輪海洋光譜號上週重臨本港，大批旅客排長龍等車，啟德郵輪碼頭被批評交通配套不足，旅遊事務處、運輸署、碼頭營運商及旅發局昨日下午開會商討改善措施。旅遊事務專員沈鳳君會後表示，會上各方認為巴士服務足夠，但因應未來有多艘大型郵輪陸續訪港，會積極與運輸業界探討開設來往碼頭至尖沙咀的特別巴士路線，並考慮增設非專營巴士路線的服務，以及探討便利旅客乘車付費的安排，目標在下一艘大型郵輪訪港前會落實計劃細節。

對於有的士司機批評郵輪碼頭配套不足，司機無法知道碼頭客流。沈鳳君指，當局會即時加強碼頭營運商與的士業界的溝通，提高發放實時資訊的覆蓋網絡、效率及頻次。

啟德郵輪碼頭營運商、環美郵輪碼頭董事總經理班智榮昨日接受電台節目訪問時表示，上周五由於碼頭外的路面暫時封閉，令車輛無法通行，造成有郵輪旅客要較長時間等候巴士和的士，長遠需要改善啟德一帶交通，包括來往北角至觀塘的渡輪航線中途停靠啟德，或增設啟德來往牛頭角航線。

立法會議員楊永杰在電台節目指，郵輪碼頭的小巴和巴士線不多，單靠現時的交通，難以應付郵輪旅客的需求，建議當局提供旅遊巴士接駁港鐵站或主要景點。

做好郵輪碼頭大文章



透視鏡

蔡樹文

商開會，商討進一步改善郵輪碼頭的公共交通服務。

旅遊業界建議當局提供旅遊巴士接駁港鐵站或主要景點；加開巴士線；利用鄰近土地作停車場，方便駕駛人士進入郵輪碼頭；加設來往北角至觀塘的渡輪航線，中途停靠啟德，或增設啟德來往牛頭角航線。

解決郵輪碼頭交通問題，是實現郵輪旅客對香港良好體驗第一步。業界與政府之間目標一致情況

下，才能夠改善郵輪碼頭交通情況達成共識。由於大型郵輪與中小型郵輪旅客人數差距頗大，對交通需求必然不同。前提是任何建議要有數據支持，避免資源浪費。

業界提出的多項建議中，加設渡輪航線的提法頗有新意，不妨將水上的士的概念，融入渡輪作為疏導郵輪旅客手段之一，讓抵港的郵輪旅客感受維港之美的時候，為旅客離開郵輪碼頭提供另類選擇。

長遠而言，郵輪碼頭對外交通，必須融入啟德新發展區交通網絡，特別是集體運輸網絡路線設計上，避免郵輪碼頭成為「孤島」。要讓郵輪碼頭經濟活起來，除了郵輪旅客享用郵輪碼頭設施外，也要方便港人及非郵輪遊客前往，這將是一篇大文章。