

## 政府主導 推動郵輪碼頭煥發活力

啟德郵輪碼頭現時營運商的租約將於2028年5月屆滿，文化體育及旅遊局昨日邀請商業機構、非牟利團體、文創產業和體育組織及青年創業者就善用郵輪碼頭的空間提交意向書。政府消息人士向香港文匯報透露，日後招標時擬設KPI為營運商銜工量值，包括船隻停泊量及商業區營運，並設條款要求做好交通配套，以及未達標的處理機制。善用啟德郵輪碼頭空間，完善商業、文旅配套，不僅能提升郵輪碼頭競爭力，更是香港進一步提升及鞏固亞洲國際郵輪樞紐地位的關鍵之舉，特區政府應充分把握主導權，明確要求、強化監管，確保營運商盡心盡力經營，令啟德郵輪碼頭煥發新活力，為香港旅遊增添新動力。

啟德郵輪碼頭的空間自啟用以來一直未被充分利用，長期冷冷清清，不利於啟德郵輪碼頭持續發展。啟德郵輪碼頭空間未被善用的不理想情況是時候要扭轉，需要創造、釋放郵輪碼頭巨大的經濟效益、社會效益，不能讓寶貴的旅遊、商業資源白白浪費。文體旅局這次希望透過意向書收集各界「好橋」去激活碼頭，並有意為有點子的項目提供租金減免以孵化青年創業家，做法值得肯定。

特區政府擬向郵輪碼頭營運商設定KPI、對做好交通配套等設定清晰條款，完全有必要，特區政府在郵輪碼頭空間的發展掌握主導權、監督權，確保未來的經營者跟足要求落實。澳門特區政府審批賭牌時，要求競投企業提交詳盡非博彩投資計劃，涵蓋會展、娛樂、文化藝術等多個領域，並以量化指標確保落實。相關模式值得香港借鑒，套用到

啟德郵輪碼頭空間的營運上。

此外，特區政府亦可要求營運商通過引入多元活動，如文創市集、音樂節、藝術展覽等，確保碼頭在旅遊淡季仍能吸引本地居民和旅客到訪，避免空間閒置，以及完善零售、餐飲等設施，確保旅客的需求得到滿足，同時服務本地居民。位於九龍尖沙咀海港城購物區的郵輪碼頭，俗稱海運碼頭，是本港一個主要的郵輪碼頭，海港城商場部分是本港最大的購物中心之一，名店林立，兼有寫字樓、酒店。啟德郵輪碼頭空間要物盡其用，海運碼頭的可取經驗同樣值得參考。

特區政府亦需加強監督，定期評估營運商的表现，確保其履行合約條款，能夠適切回應旅客、商戶及公眾的關注與需求，避免重蹈過去配套不足、人流稀少的覆轍。

隨着旅客越來越注重地道文化、生態遊和深度體驗，啟德郵輪碼頭應突破現時單一作為交通樞紐的定位，在做好碼頭圈的發展同時，應與周邊景點、商場及社區形成聯動，為旅客設計多元化的旅遊路線，打造「郵輪+」深度體驗，糅合文化、體育、生態、美食與購物等。例如推出「郵輪+文化」行程，結合啟德體育園的盛事、九龍城的地道美食、黃大仙的傳統文化等，讓旅客感受香港獨特的「港味」；利用香港豐富的自然資源，組織旅客前往萬宜水庫、地質公園等地，提供綠色旅遊體驗，以及與鄰近商場合作，提供免費穿梭巴士，方便旅客前往觀塘、旺角等購物熱點，同時在碼頭內設立本地品牌專區，推廣香港特色商品等。這樣不僅能豐富旅客的體驗，還能釋放其消費潛力，帶動周邊地區經濟。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

## 「灣區標準」促互聯互通 共建國際一流灣區

全稱為粵港澳大灣區共通執行標準的「灣區標準」總數至今已達到235項，覆蓋交通、醫療、食品、養老、託育、氣象、餐飲、文化等領域。昨日，國家市場監督管理總局在廣州召開「推動『灣區標準』助力粵港澳大灣區『軟聯通』」新聞發布會，公布新一輪9項「灣區標準」正在公示，即將正式實施，聚焦大灣區創科產業、政務商務及文化民俗等方面。「灣區標準」是粵港澳三地深度融合、協同發展的重要載體，香港應充分發揮國際化、專業化的優勢，積極參與「灣區標準」的制定與推廣，助力中國標準在灣區實踐中不斷完善，轉化為國際標準，有利將大灣區打造成為宜居宜業宜遊的國際一流灣區。

為把握大灣區的發展機遇，粵港澳三地政府致力為不同的產品和服務訂立「灣區標準」，供相關業界以自願形式採用，以推動提升產品和服務質量，促進三地互聯互通和融合發展，深化香港與內地和澳門之間的經貿交流和合作。「灣區標準」作為粵港澳三地先進經驗共需、共享、共用的載體，已成為越來越多灣區人的共識。目前已經發布的235項「灣區標準」，共有3,563家（次）單位參與，涵蓋科研機構、高等院校、行業協會、企事業單位。

「灣區標準」持續擴展，有效推動了粵港澳在基礎設施、民生、人文等領域互聯互通。例如，基於港珠澳大橋成功實踐經驗形成的《橋島隧智能運維數據標準體系建設指南》等系列「灣區標準」，有力支撐粵港澳交通新基建的建設和運維。《基於信息化協同平台的跨域機動車服務要求》和《基於信息化協同平台的跨域機動車服務流程》2項「灣區標準」，為公

安、海關等部門智能監管數據的聯動與共享提供系統支撐，助力卡口驗放時長縮短至60秒以內，有效服務「港車北上」「澳車北上」。

灣區民生是「灣區標準」推出最多、最快的領域，因應跨境養老、旅居養老需求上升，粵港澳及時研製了《養老機構認知症老人照顧指南》等6項「灣區標準」，將三地先進經驗進行總結提升，促進優勢互補，有利更多港人到灣區養老，安享晚年。

「灣區標準」是我國提高國際標準制定話語權、提升粵港澳大灣區整體競爭力與增強區域協同效應的重要抓手。當下，「灣區標準」與建設粵港澳大灣區戰略緊密相連，成為推動「一國兩制」事業發展的新實踐，亦是香港融入國家發展大局、實現自身產業轉型升級的重要平台。

規則銜接、機制對接是促進市場要素高效便捷流動、推進市場一體化的前提，強化規則銜接、機制對接，將更好發揮粵港澳大灣區高質量發展動力源作用。香港在醫療、製藥、食品安全等領域具備嚴謹的監管體系、前沿的技術水平以及成熟的行業規範；憑藉嚴格的品質把控和規範的市場運作模式，受到國際社會信賴。

香港應充分聚焦優勢領域，在新一輪「灣區標準」打造進程中發揮關鍵作用。通過完善政策溝通機制、加強產業對接合作以及優化要素流動渠道等舉措，與大灣區其他城市在標準制定、市場監管、產業規劃等方面深度銜接，打破行政壁壘，促進資源的高效流通與共享，推動區域協同邁向新高度。

# 港引入8工種專才 措施月內公布

### 電梯工會倡本地育才保人手穩定 盼政府定期檢討外勞數量



●文匯報上周報道，多廈電梯查檢評核待優化，而技術人員不足是其中一個痛點。

施政報告提出優化「一般就業政策」及「輸入內地人才」計劃，新增渠道吸納技術工種專才。有消息人士透露，特區政府本月內將公布新措施，增設渠道引入八個工種的指定技術專才來港，包括電工、升降機技工、海員、飛機維修及新型工業如人工智能及機械工程技術員等，申請年齡門檻將定在40歲以下，並視乎情況適時調整，目標是3年輸入一萬個名額。有電梯工會代表認為，除了透過輸入勞工外，亦要結合本地培訓和政策支持，才能確保人手穩定，期望特區政府定期與業界溝通，檢討外勞輸入數量。

●香港文匯報記者 唐文

根據特區政府勞工及福利局公布的「2023年人力推算」報告，預計到2028年，本地勞動人口將微升至約356萬，但不足以填補空缺，人力缺口將擴大至18萬人，當中欠缺6萬至6.5萬熟練技術人員，佔2028年整體短缺人數逾三分之一，部分高需求工種包括屋宇及機電設施維修技工、飛機維修技術員等。

### 擬3年共設配額萬個

勞工及福利局局長孫玉茜早前表示，香港4年後除欠缺熟練技工外，現有技工亦年紀偏大，中位數達50歲，四成為55歲以上，故要有新渠道吸入年輕技工，初步構想是輸入與城市運作和經濟發展有關的技工，如高端製造業技工，計劃未來3年共設一萬個配額。

多個消息均指出，政府本月底將推出引進技工措施，涵蓋的8個工種包括電工、升降機技工、海員等，申請年齡限制放寬至40歲以下，3年一萬個配

額則維持不變。

香港電梯業總工會理事長黃國基向香港文匯報表示，近年本地有多項電梯優化及翻新工程，導致部分工人抽調至其他部門，前線保養工作雖暫未受影響，但整體人手壓力不容忽視。根據工會統計，截至去年9月，香港持牌電梯技工約6,200人，而去年行業增聘約500人至600人，顯示市場對人才需求上升。

### 900持牌高齡技工未來五年或「收山」

他並引述職業訓練局數據指出，每年約有150名至160名機構學生通過學徒培訓晉升為「師傅」，預計新血可勉強應對每年約1,000部新增電梯的保養需求。不過，工會估計15%即約900名持牌技工為60歲以上，未來五年或逐漸退出市場，故仍需補充人手。

不過，他指出行業需結合本地培訓、外勞輸入及政策支持，才能確保人手穩定，而現時行業已透過

補充勞工優化計劃、建造業輸入勞工計劃，以及個別公司之間的兩地交流計劃填補人手，「我們這個行業其實是跨界的，可以算是建造業，也有機械工程，有機會從這些範疇輸入。」

他估計行內現有數百名外勞技工，多為35歲以下年輕人，普遍反映工作表現良好，「這些人現已在香港，不知做兩三年會否繼續留下，如果留下來可能都差不多已夠人。」

黃國基強調，長期輸入技工非長遠之計，甚至會影響本地就業機會，建議政府定期與業界溝通，檢討輸入外勞數量，避免過量輸入影響行業生態。工會同時亦希望與政府合作推動更多學徒計劃，吸引年輕人投身電梯行業。

民建聯人力事務發言人、立法會議員顏汶羽表示，面對勞動力老化及缺乏新人入行，令香港部分行業長時間欠缺熟練的技術人員，影響香港發展甚至城市運作，相信引入有一定資歷及技術能力的人才可解香港燃眉之急。

他建議個別須考取香港牌照的工種，若來港專才在限期內未能成功考牌兩次，就需要退出計劃。同時，特區政府應協助培訓更多本地新血，包括推動業界改善本地工人待遇，以吸引新人入行。

立法會勞工界議員周小松表示，對增設渠道補充年輕技工並無太大意見，但提醒推出政策時應充分掌握每個工種本地工人的就業情況，以免衝擊本地就業。他並指出，留意到最新失業率上升，建議政府留意未來失業率情況，考慮延後推出措施，或初期只批少量配額，觀察勞動市場反應。

# 公營中小學新學年擬削10%營辦津貼

香港文匯報訊（記者 高鈺）香港面對公共財政挑戰，特區政府正從多方面入手開源節流。消息指，教育局計劃新學年起削減公營中小學的「擴大/營辦津貼」10%，主要涉及日常學校及行政運作方面，教師薪金不受影響。另局方亦計劃檢討現時中一收生25人的開班線，預料中學將需要取錄更多學生才能免於停辦，至於中學派位安排亦有調整，每班派位人數上限有機會統一，而開辦4班或以上中一的學校亦可向當局申請擴班。

據了解，教育局近日約見教界代表，討論學校津貼以及中學派位的安排。其中因應整體中小學撥款減少約2%的目標，因教師薪酬跟公務員凍結不變，局方提出計劃在9月新學年將「擴大/營辦津貼」總額削減10%，而分項津貼不會按通脹調整，有關削減安排暫定實施一年，局方會「逐年去睇」決定會否延長或調整；其他津貼方面，包括全方位學習津貼由校本或班本計算，轉為按學生人數計，一些性質相近的津貼亦會作整合。

### 至少取錄30人才可開2班

有校長指，「擴大/營辦津貼」主要牽涉到日常運作，包括清潔、保安、文書助理等

崗位，以及設備保養等，學校需要規劃，如何節流降低影響。津中議會主席李伊瑩表示，以一間有20多班的學校計，每年削減津貼約80萬元，學校需要想辦法善用其他資源或增加收入，例如動用儲備、申請優質教育基金，或租借學校場地予機構辦活動或晚間課程等，又指理解特區政府目前面對財赤，學界要共渡時艱。

而因應學齡人口結構性下降，未來學位需求會相應減少，消息指教育局亦會檢視現時中學派位及開班政策，避免每班人數過少，有礙學校為學生提供合適教學環境和群體學習機會。現時公營中學收生開班線為25人，學校中一只要取錄26人便可開2班繼續營運，據了解，教育局提出有意將現時每班31人至34人派位人數統一，並將開班線訂在派位人數上限減2人，意味學校或將要至少取錄30人才可開2班。而對現時開辦4班中一的中學，如其受家長歡迎自行學位申請數達



資料圖片

到指定水平，局方考慮容許其申請來年以5班或以上參加中一派位，有機會擴班。

教聯會副會長、立法會議員鄧飛表示，學生減少趨勢下理解教育當局需要作出應對措施，上述做法主要是以家長選擇為依歸，但亦令收生較受歡迎的強勢學校，變得愈來愈強，弱勢學校則難免面對更大收生壓力，更難生存。

就有關的政策變動，教育局昨日回覆查詢時指，經常就不同範疇的教育政策及相關事宜與各持份者會面，進行溝通和磋商，以期制訂的政策及措施能切合實際需要。

## 港推動低空經濟修例建議明日刊憲

香港文匯報訊 香港推動低空經濟發展的法例修訂建議將於明日刊登憲報，以修訂《小型無人機令》。修訂旨在擴闊現行規管制度，以涵蓋重量超過25公斤但不超過150公斤的小型無人機。特區政府運輸及物流局發言人表示，今次法例修訂建議可釋放較重型的小型無人機的潛力，並促進非傳統航空器的試飛，從而拓展及豐富各類低空飛行活動的應用場景。

《2025年小型無人機（修訂）令》主要修訂建議包括增設丙類無人機（即重量超過25公斤但不超過150公斤者）；要求操作丙類無人機的人士必須事先獲得民航處許可；對丙類無人機實施保險規定；允許按收回全部成本原則徵收法定費用（例如丙類無人機的註冊費）；要求進行跨境小型無人機操作的人士，不論小型無人機的重量，均須事先獲民航處許可；要求依據民航處事先許可操作的小型無人機，其相關資訊須備存六個月，及須可在香港獲取，以便執法。

同日刊憲的《2025年〈1995年飛航（香港）令〉（修訂）令》旨在促進各類非傳統航空器在香港的試驗。運輸及物流局建議新增條文，賦權行政長官在指明條件下批准進行非傳統航空器的試驗。

運輸局發言人表示，為配合國家整體發展，政府一直積極推動各項措施，以促進香港的低空經濟發展，而為新興的低空經濟技術建立完善的法律及監管框架至為重要。是次法例修訂建議可釋放較重型的小型無人機的潛力，並促進非傳統航空器的試飛，從而拓展及豐富各類低空飛行活動的應用場景。長遠而言，政府正在研究一套新的專用法例，以規管各類型非傳統航空器。

修訂令將於下周三（28日）提交立法會。視乎立法會的審議，修訂令目標於今年7月18日開始生效。