

「三母港」加強區域郵輪遊

麗星打造亞洲黃金三角 旅發局將抓機遇延續好勢頭

香港文匯報訊（記者 楊佩韻）繼有郵輪公司今年主推香港及深圳雙母港航線後，再有另一間郵輪公司轉打三母港航線，包括香港、菲律賓及台灣，期望聯成黃金三角，促進區域郵輪發展。

旅發局總幹事劉鎮漢稱，三母港航線是「亞洲郵輪聯盟」重要里程碑，認為2017年本港郵輪市場發展勢頭良好。



麗星郵輪為紀念「南中國海瑰寶之旅」三母港航線正式啓航，聯同香港、台灣及菲律賓旅遊局代表舉行慶祝活動。



「處女星號」上很多玩樂設施。莫雪芝攝



麗星郵輪設娛樂場。莫雪芝攝



「處女星號」於香港出發設備華麗。莫雪芝攝

內有電子遊戲區及兒童玩樂區。莫雪芝攝

麗星郵輪「處女星號」昨日抵達尖沙咀海運碼頭，共有2,200名分別來自台灣、菲律賓及香港旅客登船及在港消費。

麗星郵輪總裁洪茂林表示，即日起至5月底，「處女星號」將部署6天5晚的「南中國海瑰寶之旅」，於香港出發，到菲律賓馬尼拉、北依洛戈省首府宿務及台灣高雄。

據悉，麗星郵輪早前有舉辦香港及深圳雙母港航線，今年轉打三母港航線，而此航線3月份的銷售情況良好，幾近「爆滿」。選取香港為航線之一是其國際航線網絡較強，會吸引不少長途客乘飛機到港，並於香港上船，具有較強基礎發展「飛航郵輪」(fly-cruise)。

旅發局總幹事劉鎮漢表示，「亞洲

郵輪聯盟」成員包括香港、台灣、菲律賓、海南及廈門，認為今次三母港合作將加強區域郵輪旅遊，旅發局未來將延續良好勢頭，為本港帶來更多郵輪部署。

「限韓令」影響 郵輪研轉赴港

郵輪市場進入黃金10年，本港有天時、地利及人和大展拳腳，要好好發展。雲頂郵輪集團銷售部高級副總裁袁萍向記者表示，內地郵輪發展漸起飛，但近期受到「限韓令」影響，上海出發至韓國的郵輪有所影響，故有不少郵輪公司正考慮將部分郵輪轉至香港。

台灣「交通部觀光局副局長」劉嘉臨指，亞洲郵輪市場增幅強，亞洲旅

客率按年增長9%，較全球增長率按年增長3%至4%為多，加上歐美愈來愈多郵輪以亞洲為母港，直言亞洲將是郵輪中心及重鎮。

體驗各地文化 旅客感興趣

他續稱，現時旅遊形態由單一目的地轉至多目的地，3個不同地點及文化體驗，旅客會感興趣，且可帶動當地旅遊及經濟發展。

菲律賓觀光部市場發展組組長Maria Corazon Jorda-Apo表示，隨對內及對外政策成功，讓菲律賓成為地區郵輪中心的目標又近了一步，未來也會由郵輪母港開始，逐步發展成為船員培訓、郵輪維修及建造中心。

麗星郵輪三母港航線

6天5晚 香港 → 馬尼拉 → 佬沃 → 高雄 → 香港

航行日期	2017年3月17日至5月26日		
行程日	目的地	抵達	出發
第一天	香港	—	23:30
第二天	海上巡遊	—	—
第三天	馬尼拉(菲律賓)	08:00	18:00
第四天	佬沃(菲律賓)	10:00	19:00
第五天	高雄(台灣)	10:00	19:00
第六天	香港	13:30	—

資料來源：麗星郵輪 整理：楊佩韻

不做OL落地盤 「勤力妹」做喉匠

香港文匯報訊（記者 莊禮傑）周貴錄（Holly），本地持牌水喉匠，人不可以貌相，看其柔弱外表以為是白領儂人，然而在過程中Holly經過千錘百煉，6年間半工讀並以優異成績取得學士及碩士學位，及後考取水喉匠資格時面對體力挑戰，在被看淡情況下未言放棄最終成功。Holly的堅毅令她成為本地罕見的女性水喉匠。

現年27歲的Holly早年中學畢業後於香港專業教育學院（IVE）修讀屋宇裝備，畢業後進入一工程顧問公司做排水設計，及後轉職工程公司，因公司負責高鐵水喉項目，機緣巧合下與水喉結下不解之緣。

為提升競爭力，Holly在IVE修畢香港水務設施課程證書，是當屆約200學生中唯一女性，後來更成為本港持牌水喉匠。

課程要求「文武雙全」，除了要修讀法定要求，亦要考核水務工程的技術，Holly指自己讀書出身，地盤工作大多以巡視為主，少與技術有關的工作經驗，技術是「白紙一張」，自然面對不少挑戰。



柔弱外表的周貴錄，棄白領落地盤愈戰愈勇成為本地持牌水喉匠。莊禮傑攝



張波武形容水喉匠工作易學難精，不再只是一門工藝，大部分時間都是在監管其他人。莊禮傑攝

雙臂貼滿藥布「對手甩晒皮」

Holly坦言試是難考，如考核要求運用牙鉗「上緊」水喉間的接駁位，務求在考核時有相當水壓的水流過時不會滲漏，但牙鉗3.5磅的重量是Holly的一大挑戰，自己用的時候要「紮行晒馬」，雙臂曾貼滿藥布。她指，考試又要用火槍將水喉燒至不同形狀，「要燒到唔黃唔爛」，曾測試水喉溫度而令「對手甩晒皮」。

面對困難，獲身邊朋友鼓勵可能有用，但原來激勵也有效果。Holly指，行家朋友曾「睇死」自己「肥硬」，指不乏30年經驗老師傅名落孫山的例子，可能對方只是戲言，但的確成為Holly沒想過放棄的原因之一。

會考得數分 半工讀完成碩士

講到永不放棄，Holly早有「前科」，中學會考時只得數分，但之後發力，用6年時間半工讀完成學士及碩士學位。Holly謙稱自己不算聰明，「勤力搭夠」，她半工讀下學士以一級榮譽畢業，碩士的畢業成績考得GPA3分以上的佳績。

這次Holly也沒有令自己失望，她的努力當然是居功至偉。為惡補技術，Holly曾試過每日放工操練五小時練習「上緊」水喉，並維持了三個月，當中更是風雨不改，指有次紅色暴雨警告下在地盤收工，但仍堅持在學校操練。

在考場，可以靠自己，但到戰場，就有更多因素需要兼顧。工程作為男性主導行業，Holly坦言需與男同事磨合以贏取共鳴及尊重。Holly指除了男同事的粗口需時適應外，亦曾與工友討論公事，隨着Holly展現知識比對方多，最後「講贏對方而得到尊重」。

證明自己的能力固然重要，但Holly在軟功也有一手，為融入工作環境，她除了會與工友傾偈食宵夜外，「波馬都會研究吓」，更笑言「工友仔女唔識英文會幫手補習」。有人說人生就是不停的戰鬥，Holly可算是愈戰愈勇。

管理採購跟足「唔係簽張紙」

根據現行水務條例，建造、安裝、保養、更改、修理或拆除移動供水設備或內部供水設備的人，須持有由水務監督根據水務規例發出的水喉匠牌照，有持牌水喉匠直言工作「唔係淨係簽張紙咁簡單」，工程全部工作，包括監管及與水務署接觸都要參與其中，並在「鉛水」事件後感到工作責任更加重。

周貴錄（Holly）剛獲取水喉匠資格，指工作不是「就咁開水喉飲水，淨係駁喉咁簡單」，而是涉及很多不同的規例，而且供水系統直接影響市民飲用食水的質素，因此安全問題格外重要，要求亦較為嚴格。她續指，現時水喉匠的工作從工程上的管理至物料採購等全部都要參與其中，所以「唔係淨係簽張紙」。

同獲水喉匠資格的張波武1988年入行，現已晉升為一間水務工程公司的項目經理，形容水喉匠工作易學難精，指以前行業較着重工藝，認為現時更見專業化，工作要涉及法例及與水務署接觸，不再只是一門工藝，而且大部分時間都是在監管其他人。

張波武又表示，時代不斷進步，現時需要學懂技術需要更多，如以前只需要用紙徒手畫圖，現在要以電腦繪製，而產品更見多樣化，令現時從業員要接觸更多產品。

他續指，現時工程界會引入更多簡單及容易操作的工具，希望吸引更多年輕人入行，如以往要以人手「上實」水喉間的接駁位，現時會有自動化工具協助。

鉛水事件 責任加重

「鉛水」事件令市民更關注水喉匠角色，張波武指，現時在工地上會進行兩種測試，包括地盤定時的快速測試及水辦測試，會為後者預留更多時間及早進行，以免影響工程節奏，但認為工程所需時間與以往差不多，沒有明顯延長。Holly則表示在事件後，更有感水喉匠的責任重大，因此會與同事加強溝通，減少出錯。

記者 莊禮傑

尚參考指數不變 港鐵實際有減價

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵票價可加可減機制決定維持現方方式，但會將加幅減少0.6個百分點，港鐵另外提供九七折八達通票價優惠。港鐵主席馬時亨表示，若下周公佈的運輸業工資指數維持3.3%不變，就不會啟動今年的票價調整機制，配合新的優惠措施，實際就是減價。

馬時亨昨日出席電台節目表示，雖然今次方程式沒大改變，但是優化了很多內容，港鐵在檢討方程式的過程中聆聽了市民、員工及小股東等不同聲音，平衡了各方訴求。他解釋，去年港鐵盈利過百億，但股東回報只有5.6%，如改變方程式計算，取得小股東同意會有風險。

馬時亨指出，如果下周公佈的運輸業工資指數維持不變，就不會啟動今年的票價調整機制，配合新的優惠措施，實際就是減價，只是未必達到部分議員的要求。他又說，雖然每程九七折「聽起來不多」，但已考慮了市民的負擔能力及港鐵公司的財務延續性。

九七折優惠六個月 較以往多

被問到是否票價方程式「千秋萬世」，馬時亨認為，相信從市民角度不是方程式的問題，而是票價的問題，最重要是車費。港鐵商務總監楊美珍則表示，今次九七折優惠時間有六個月，亦較以往僅三個月多，而以往有聲音不希望回程才享有九折，因此港鐵今次推出的優惠，單程乘客亦可受惠，每日300多萬人次乘客受惠，總支出銀碼會很多，涉及約2.3億元。

對於有特首候選人在政綱中提出，政府作為港鐵大股東，可將收到的股息津貼市民的長途車費。馬時亨說，他多個月前亦曾提出過相關建議，原因是很多市民都反映長途車費昂貴，但有關建議未有經董事局討論。

他指出，政府每年約收到40多億元股息，另再加上租用九鐵鐵路及稅項，政府每年從港鐵約收到80多億元現金，認為政府可以做點事，但如果港鐵獲補貼而減價，可能有更多人乘坐港鐵，會影響港鐵服務水平，因此不應只補貼港鐵，應補貼所有公共交通工具。

他又說，沒有接觸過該特首候選人，如果提出建議的人當選，會在稍後跟進。

立法會鐵路事項小組主席田北辰表示，如果運輸業工資指數維持不變，港鐵的確是「破天荒」減價，他估計方程式很難再調整，但長遠可以爭取與利潤掛勾，在增幅上倒扣。



工聯會立法會議員陸頌雄（左一）聯同汽車交通運輸業總會非專利巴士分會約見發展局，要求政府寬免地政條例規限，簡化私人停車場申請短期豁免規定，改善學童車泊位。

運輸業怨逼違泊 牛肉乾研分期加

香港文匯報訊（記者 文森）運輸署以追回通脹為由，擬增加違例泊車罰款五成，車主及司機業界代表昨日出席電台節目時反對建議。陸路交通運輸業大聯盟召集人蔣志偉批評，違泊是迫不得已，當局應先解決泊車位不足的問題，再考慮增加罰款，「政府對駕駛者不公平，逼他人違泊，跟着又找警察抄牌。」運輸及房屋局副秘書長（運輸）羅翠薇說，正考慮分階段上調罰款的建議，盼明年六月可落實調高罰款。

相距23年，運輸署計劃調高違例泊車罰款，由現行的320元及450元，分別提高至480元及680元。蔣志偉質疑運輸局在交通方面「做得很差」，指多種商用車包括的士、小巴及旅遊車等數目在過去20年均無大增長，但違泊問題卻嚴重，源於司機難覓得車位，而且近年不少棕地停車場亦被業主收回發展。

他又舉例，葵涌的短期貨櫃車停車場昂貴，即使月費高達四、五千元，亦泊滿車，找不到車位。他指，「以前舊啟德、東九龍有不少車位，現在不見了數千個，政府沒有泊位給司機，卻繼續加罰款，業界一定反彈。」

代表職業司機的汽車交通運輸業總會主席陳兆華稱，爛地停車場愈來愈少，職業司機下班後「被迫擺街」，司機的收入與20年前相若，即使罰款沒有增加，阻礙力亦很大。「完全接受不到加罰款，司機的工資與以前一樣，就算加十元也不多。」他補充，政府若落實有關建議，不排除有進一步行動。

職業司機：車位難求 被逼違泊

聽眾黃先生是職業司機，反對當局的建議，指現時車位難求，三千元也租不到車位，曾在一個月內因違泊被抄牌三次，只好把車泊在墳場。聽眾楊先生表示，同情職業車司機，眼見車位不足，不少停車的地方都改為建屋。他又說，因泊車位不足，寧願不駕車改乘的士，認為政府應先解決車位問題。

羅翠薇說，對上一次增加罰款已是23年前，要追回因通脹而減少的阻礙力，正考慮議員提出分階段上調的建議。她說，去年交通投訴組接獲的投訴較前年增兩成多，違泊是要付出代價。面對業界指泊位不足，她說，當局明白職業司機對泊車位的訴求，運輸署今年優先處理商用車輛泊車位的供求檢討，並已推出142個泊車位，讓商用車在晚間泊在路旁。