

主流民意支持修例 不容政客唱衰香港

陳方安生等一眾政客早前因特區政府修訂《逃犯條例》跑到美國「告洋狀」，激起全城公憤。香港研究協會昨日公佈民調，結果顯示53%的市民不支持陳方安生訪美之行，多數市民贊成修訂《逃犯條例》。修訂逃犯條例堵塞法律漏洞，彰顯法治公義，有利維護治安，避免本港淪為「逃犯天堂」，市民普遍支持。陳方安生等反對派為政治目的和利益，表面上為港人爭取人權自由，實質損害港人利益，逆民意而行，令人齒冷。社會各界應以強大民意，支持修例順利通過。

修訂《逃犯條例》是本港一項正常的立法議題，目的為彌補法律不足，令罪犯不能再利用法律漏洞逃避刑責。本港少女台灣被害案的疑犯即使認罪，本港也因無法法律基礎處理，不能以謀殺罪或誤殺罪來起訴他，兇徒很可能快將被釋放，更證明修例的必要性和迫切性。政府建議修訂逃犯條例，以便能以個案形式處理逃犯移交事宜。香港研究協會的調查也顯示，四成五受訪者「贊成」政府修例，比例高於「不贊成」的三成五，反映多數市民支持修訂逃犯條例，這是主流民意所向。

修訂《逃犯條例》起因和目的都很簡單，支持的民意也很清晰，但陳方安生之流的反對派，把法律問題政治化，把反對修訂《逃犯條例》當作攻擊中央和特區政府的工具，硬把修訂《逃犯條例》和打壓人權自由扯上關係，危言聳聽、撕裂社會，企圖製造政爭、激化矛盾，以挽回頹勢；更甘當外部勢力的反華棋子，配合美英

打「香港牌」，對中國發展添煩添亂。反對派抱外力大腿，藉以換取自己的政治能量。陳方安生曾被外國媒體封為「香港良心」，去年獲美國頒「歐康納大法官獎」時，很「識做」地指責特區政府打壓、威嚇支持民主的示威者；如今面對修訂《逃犯條例》，陳方安生又罔顧事實、顛倒是非，詆譭中央和特區政府，唯恐香港不亂，實在難符身為中國人、香港人的身份。民調顯示，五成三的市民不支持陳方安生訪美之行，主流民意在質問陳方安生：「良心何在」？舉頭三尺有神明，人在做，天在看。陳方安生一再「唱衰」香港、自抬身價，請撫心自問，對不對得住廣大香港市民？

香港不是美國的城市，修訂《逃犯條例》是香港自己的事，不需要反對派乞憐外力插手，更不容美國政府、政客的指手畫腳。此次民調顯示，五成五受訪者認為有關人士要求美國關注香港「一國兩制」及人權狀況的做法，「會」間接幫助美國政府以香港事務制衡中國；五成五受訪者認為美國政界經常對香港政制發展發表評論的做法，對香港「壞處多些」。可見，市民的眼睛是雪亮的，反對派勾結外力、反中亂港，居心叵測，後果嚴重，即使用人權自由的政治口號美化包裝，也欺騙不了市民。

陳方安生之流的政客冒充港人代表，假冒民意，借反修訂《逃犯條例》在國際上唱衰香港、抹黑中央，廣大市民更應積極發聲，以強大民意明是非、駁歪理，遏止反對派和外力苟合，維護「一國兩制」行穩致遠，保障香港繁榮穩定。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

《粵港澳大灣區發展規劃綱要》出台以來，本港和內地關於大灣區融合的各種發展日新月異，幾乎每日都有多宗與大灣區發展有關的新聞，各項落實規劃綱要的措施全面鋪開，為大灣區經濟、民生、創新、人才交流等各方面的發展注入巨大新動力。大灣區發展對本港影響深遠廣泛，特區政府應充分發揮引領者、推動者的角色，協助本港企業和市民積極把握機遇；本港商界要身體力行參與大灣區建設，多提建設性意見；港人尤其是年輕人更應勇於站立潮頭，擁抱大灣區機遇，實現抱負、成就理想。

大灣區發展規劃綱要公佈距今只有2個月，包括香港在內的區內多個核心城市，連番推出促進區域融合、暢通大灣區人流物流的措施。今日本報就報道了多宗與大灣區發展有關的新聞，包括數碼港初創融資6年飆升210倍，迎接大灣區東風；本港機場客運中轉大樓將擴展內地與香港多式聯運安排，提升本港作為大灣區航空樞紐的功能；中國國際人才交流大會設大灣區科技創新與人才智力展區；中國信息通信研究院、華為技術有限公司與廣州開發區正式簽署《共建5G示範區合作協議》，建設廣東首個省級5G示範區；乃至本港的士業界認為，大灣區增加客流，的士牌照價格將進一步上升等等。這些新聞清楚顯示，大灣區發展對各行各業、方方面面都帶來巨大影響，各種新機遇不可忽視、不能錯過。

本港的發展空間由本地市場，擴展到整個

把握灣區機遇 站立發展潮頭

大灣區，人口數量由740萬增加至7,000多萬，市場地域由1,100平方公里增加至5.6萬平方公里，大大拓寬了發展的空間、深度和想像力。港人可發揮所長的行業，除了本港成熟的金融、地產、服務業之外，還可以擴展到大灣區的先進製造業、互聯網創新產業。融入大灣區意味着巨大的機遇，代表着更大的想像空間和可能。

機遇當前，香港從政府到社會各界都須順勢而行、積極作為。首先，特區政府要主動加強與內地合作，引領香港各界認清方向，把握商機，包括在政策、資訊、培訓等方面提供支援，為本港商界、市民融入大灣區創造有利條件、提供有力協助；其次，本港商界需要按照大灣區發展規劃的脈絡，以敢闖敢拚、靈活應變的精神，盡快熟悉大灣區，身體力行開闢新市場、新增長點；對廣大市民、尤其是年青一代而言，更要認真思考發展路向，敢於跳出香港，在大灣區的發展中找到適合自己的定位，找到實現自我價值的新契機。

大灣區發展機遇與挑戰並存，而且機遇大於挑戰，是香港發展的突破點、增長點。機會永遠留給做好準備、大膽投入的人，大灣區建設宜居宜業宜遊的國際一流灣區和世界級城市群，目標宏偉，責任重大，前景光明，港人扮演好弄潮兒，乘借大灣區發展的東風揚帆起航，定能在建設大灣區的過程中，成就香港、成就自己。

舊樓整頓資助 小修補未見效

業主：舊機難用新式零件 須整部換但難負擔



升降機暫停使用等候檢查。資料圖片

根據發展局資料，本港約有66,000部升降機，惟當中約八成的配備未達最新安全裝置水平；機齡逾50年的升降機達3,500部。雖然自2011年起至去年3月，已約有5,200部升降機進行不同程度優化工程，但進度不顯著，故此去年施政報告中公佈動用25億元推行屬自願性的「優化升降機資助計劃」，由2019至2020財政年度起的6年內分階段優化約5,000部舊式升降機。

在該計劃內，工程費用資助（最多六成）及自行聘請顧問費資助的總資助上限為每部升降機50萬元；而若有年滿60歲或以上的合資格長者自住業主，每個住宅可再獲資助上限為5萬元。

優化工程分兩類7範疇

有關優化工程範圍，主要分兩類共7個範疇，包括加裝「必須的安全裝置」及「自選的安全裝置」。前者例如雙重制動系統及防止機廂不正常移動的裝置等，後者則為障礙開關掣及自動拯救裝置等。

此外，資助金額亦可用於更換整部尚未配備任何或所有「必須的安全裝置」的升降機。而樓宇如沒有業主立案法團代表申請，便由全體業主作為申請人。

不過，在舊樓林立之士瓜灣，不少業主均認為資助金額只是「小修小補」，

為了提升舊式升降機的安全水平，市區重建局及政府部門動用25億元推行「優化升降機資助計劃」，首輪計劃於上月底接受申請。本報記者訪問計劃申請的舊樓業主，他們均表示優化計劃只是「小修小補」，加上部分新式零件或不適用於舊升降機，除非整部更換才可徹底解決問題。有業主立案法團直言，該大廈於兩年前曾自費約40萬元更換升降機鋼纜，但至今仍經常困頓。

■圖/文：香港文匯報專題組

難以更換整部升降機，提升安全水平。

業主自費換鋼纜 仍常困頓

「我哋幾乎日日都困頓，唔啱星期六就兩部嘅都壞晒。」55年樓齡，設有兩部升降機的士瓜灣福星大廈，其業主立案法團有意申請「優化升降機資助計劃」，但該法團秘書勞太表示，升降機機齡長，即使他們曾於兩年前花費約40萬元為其中一部升降機更換鋼纜等，但至今仍經常困頓。

記者採訪當日，就有居民向該大廈管理員反映，其中一部升降機停在某樓層未能開門，要居民用力推才把軋門關上。「維修商話部升降機太舊，同新式零件唔吻合，除非成部換先能夠解決問題。」不過，勞太指，大廈住戶多是長者，要夾錢更換一部升降機至少過百萬元，根本難以負擔，惟當局的資助金額恐未能足夠更換整部升降機。

同區另一幢45年樓齡、設有一部拉開式升降機的新華大廈，其業主立案法團林主席指，該優化計劃主要資助7個範疇，「但其實好多嘢對我哋部嘅嚟講，都未必必要整，要整啲啲又未必包。」

他指，機齡太久的升降機，很難找到合適配件，故當局「小修小補」的支援未必可有效解決舊升降機的安全問題。

林博促加快審批流程

九龍城區區議員林博指，士瓜灣有不少單幢舊樓，大部分升降機機齡均逾40年、50年，有維修升降機承辦商曾向他指，由於升降機過舊，部分零件已無法更換，長期使用只會持續損毀，「優化升降機資助計劃主要更換7個範疇，小修小補下，無法根治問題。」有關該計劃在6年內完成，他促請政府把審批流程加快，避免升降機嚴重事故再發生。



電梯維修承辦商檢修升降機。

資料圖片

陳恒鏞倡擴資助範圍

香港文匯報訊 就有關「優化升降機資助計劃」，市區重建局發言人表示，該計劃於上月29日接受申請，截止日期為7月31日。由於該計劃開始接受申請約兩周，而業主亦需時商議及籌組申請，因此現時的申請數字未能反映業主反應。截至4月10日，局方共收到3宗申請共涉及40部升降機。而自去年10月施政報告公佈此計劃後，局方共收到1,200個查詢，並於4月至5月期間，舉辦共11場計劃簡介會，讓業主了解計劃內容及注意事項等。

立法會議員陳恒鏞表示，剛推出的「優化升降機資助計劃」提到6年內分階段優化約5,000部升降機，除了是人手問題外，相信是擔心短時間內完成所有參與計劃升降機，會令維修承辦商乘機加價，推高工程費用。

他提到，由於不少舊樓仍是使用拉開式升降機，根本難以更換零件，故建議當局擴寬範疇，若升降機到達某個年期，應予以資助更換整部升降機，並非是不停小修小補。



不少舊樓仍使用拉開式升降機。

涉升降機意外事故

2018年5月11日 64歲女住客在上水名都巴黎閣7樓進入升降機時發生意外，跌下升降機井底坑死亡。

2018年4月8日 樓齡27年的荃灣海灣花園，一對夫婦在乘搭升降機時，升降機突然急升至46樓頂樓的升降機槽頂，升降機頂部嚴重損毀，夫婦爆頭重傷。

2016年6月26日 一名女士和外傭在大圍美城苑逸城閣乘搭升降機時，突升至6樓後急停數十秒再直墜地下，兩人受傷送院。

過去3年升降機事故報告

意外主要原因	2018年	2017年	2016年
乘客不小心使用	387	449	411
升降機機件故障	15	8	11
涉及升降機工人	2	5	6

資料來源：機電工程署

加裝「必須裝置」未必全部適用

香港文匯報訊 在「優化升降機資助計劃」內，資助範圍包括加裝4項「必須的安全裝置」，包括雙重制動系統及機廂門鎖及門刀等。不過，卓越培訓發展中心電機業首席教導員、升降機工程師黃啟漢表示，該計劃規定「必須的安全裝置」工程範疇，未必適合所有升降機最切實的需要，「對於舊樓升降機，最主要係更換機房控制櫃，以及驅動機器，如果樓齡太舊，亦要更換每層的升降機門。」他指，有關部門應派員了解每幢大廈的升降機更換零件需要，把資助金額用得其所。

事實上，要提升舊式升降機的安全水平，除了金錢資助外，業界的人手配合亦非常重要。

根據電機署資料，全港註冊升降機工程師約有350人，但當中僅243名工程師活躍地從事升降機或自動梯檢驗工作，在2016年，相關工程師共進行86,000次檢驗，以一年250個工作天計算，平均每日完成約1.4部升降機或自動梯的檢驗工作。黃啟漢指，以其教授的電機業課程為例，每年有250名至300名畢業生，「畢業生要有4年經驗先做到師傅，大家要等多幾年，電機業人手就唔會咁緊張。」

他稱，近年行業為了吸引新人入行，月薪起薪點提升至平均13,000元。