

港將推一程多站 玩盡灣區多城

楊潤雄冀與內地城市「強強聯手」 打造旅遊新體驗

隨着香港與內地全面恢復通關，冰封3年多的旅遊業迎來破冰式反彈。旅遊大門已重開，香港特區政府文化體育及旅遊局局長楊潤雄滿腹大計，銳意擦亮香港旅遊及盛事大都會的金漆招牌。他近日接受香港文匯報訪問時表示，將力推「一程多站」式旅遊，帶給訪港旅客體驗不一樣的香港之餘，也到大灣區內地城市走一走、看一看，讓旅客一次過玩盡兩地。

◆香港文匯報記者 文禮願



▲楊潤雄鼓勵香港文化藝術人才到內地城市表演，有助擴闊觀眾群。



◆楊潤雄到訪國家大劇院。 楊潤雄Fb圖片

今年初，香港與內地復常通關，兩地重新打通任督二脈，兩地旅遊文化產業迎來新的契機。文化體育及旅遊局局長楊潤雄滿肚密圈，期望帶領香港業界走向灣區融合大道。《粵港澳大灣區發展規劃綱要》和《粵港澳大灣區文化和旅遊發展規劃》均支持香港成為國際城市旅遊樞紐及「一程多站」的示範核心區，楊潤雄對構思「一程多站」，早已密密密定「功課」，「舉例說，有旅客來到香港，是否可以帶他們到大灣區內地城市，或者澳門走一走、看一看，體驗不同的城市面貌？」

大灣區每個內地城市都有旅遊特點和資源，楊潤雄認為如何與灣區內地城市「強強聯手」，打造不一樣的旅遊新體驗是他的工作重點，「希望吸引旅客留港之餘，也去灣區內地城市玩一兩天，是未來希望力推的方向。」

有想法當然要坐言起行，楊潤雄透露，上月曾到訪北京，與國家文化和旅遊部部長胡和平會面時，也把握機會跟內地部委及機構商討如何落實對接香港與國家旅遊業的發展。

他對記者實關子說：「未來將會做更多項目推動大灣區的文化體育及旅遊發展。」

倡藝團可多到內地表演

灣區在疫情前早已發展得如火如荼，如今掃走疫情陰霾後，楊潤雄認為除在旅遊方面可以大力推動香港與灣區內地城市的互動外，香港文化藝術人才也可突破租場困難的局限，走進大灣區的

大舞台。楊潤雄坦言，香港始終面對場地限制，慨嘆現時雖有西九文化區及兩所博物館，但遠遠未能趕上需求。他建議香港藝術團體未來可多到大灣區內地城市表演，「那兒場地多，演出機會也多，況且大灣區有幾千萬人口的觀眾，有助藝團拓展新市場。」

為進一步融入大灣區，楊潤雄預告將於明年舉辦大灣區文化藝術節，「除舉辦論壇及展覽外，亦會邀請灣區內地藝團來港表演，讓香港市民有機會欣賞到不同的藝術文化。」為本地藝團善用灣區資源只是第一步，他坦言有更進取的構思，下一步會研究與大灣區內地藝團一同製作表演項目。

未來將力推電影電視發展

新份施政報告曾提及要推動香港流行文化走出去，外界關注該局有什麼相應計劃配合？楊潤雄拋出心中的藍圖：「過去香港廣為世界注意的是廣東話文化，不論電視、電影及廣東歌，在上世紀八九十年代都在內地及東南亞風靡一時，特區政府未來將着力推動電影和電視發展，除了以現行計劃鼓勵電影發展、資助新晉導演和劇本外，亦會推動香港電影工作者與亞洲電影工作者進行合作項目。」

他表示樂見香港與內地電視台近日有在綜藝節目上進行合作項目，在香港和內地頗受歡迎，「未來將推動香港與內地，以至亞洲區的電視台多做綜藝節目，讓香港電視業有更多發展空間。」楊潤雄信心滿滿地說。

下月「流行文化節」 舊佳作掀新潮流



文藝交流

香港是中西文化熔爐，港產電影、電視，以至歌曲曾風靡整個亞洲，帶領潮流。特區政府文化體育及旅遊局局長楊潤雄表示，香港這類「東方之珠」，不日將成為更耀眼的「中外文化藝術交流中心」。他預告本月將有一系列的文化藝術活動，包括巴塞爾藝術展香港展會 2023、博物館高峰論壇等。下月更有首屆「流行文化節」，首階段將重點介紹上世紀六十年代至九十年代的香港特色流行文化及代表人物，「目標是帶大家回顧上世紀八九十年代

創作歷程，讓年輕一代更了解，從而協助推動文化創作。」他認為，好作品歷久常新，只要發揮得好，也可以重新掀起一股新潮流。香港致力建設成為「中外文化藝術交流中心」，楊潤雄直言最重要是利用自家優勢：「舉例說，現在西九文化區的香港故宮文化博物館，我們展示的是北京故宮博物院的珍藏，卻是利用了香港的一些展出手法，將一件文物背後的故事呈現出來，這正是表達了香港一個獨特位置，使美好的中國故事讓外界接受，也是中外文化藝術交流中心的發展方向。」

他續指，在制度上而言，於「一國兩制」下，香港有自己發展文化的政策，不論在制度上或工作上，都可以有自己的特色。另外，香港也有文化優勢，以中華文化作為根基，但同一時間因為過往的歷史，港人接觸西方文化較多，形成中西薈萃的文化特色，「香港是國際化城市，人才匯聚，港人應善用優勢，盡量表現香港文化特色；利用我們對西方文化的認識，將深厚的中華文化表達出來。」對於外界關注未來會否擴建香港故宮文化博物館或新增類似的文博設施，楊潤雄透露，未來10年還有4個博物館會進入建設。 ◆香港文匯報記者 文禮願

訪故宮和大劇院 冀助國家珍品向國際展示

香港文匯報訊（記者 藍松山）陪同香港特區行政長官李家超在北京拜會各部委的文化體育及旅遊局局長楊潤雄，分別到訪故宮博物院及國家大劇院，與故宮博物院常務副院長婁璋交流推動文化藝術發展的經驗。他在社交平台發帖表示，走訪北京這兩個主要文化設施，令他深深領悟中華文化深厚的底蘊，更應多多思考如何更好地將國家珍品及演藝作品帶到國際，展現於世界舞台。

楊潤雄在帖文中表示，自己日前與國家體育總局局長高志丹會面，交流了解國家體育發展的方向，以及探討交流和合作的機會，尤其通過香港參與舉

辦2025年全國運動會的契機，推動香港體育產業更好地融入粵港澳大灣區的發展之中。他感謝國家體育總局一直支持香港的體育發展，香港不少精英運動員亦獲得機會到內地與國家隊一同訓練，改善競賽水平。他又參觀了國家速滑館，了解國家訓練精英運動員的情況，以及到訪首鋼滑雪大跳台，視察大型體育園區的發展和營運情況。

14日，楊潤雄分別到訪了故宮博物院及國家大劇院，與故宮博物院常務副院長婁璋交流推動文化藝術發展的經驗，了解故宮博物院最新的動向和大計。「博物院將在2025年慶祝開館一百周年，文化

實力不容置疑。」他說，故宮博物院大力支持建設香港故宮文化博物館，讓博物院珍貴的文物得以在港長期展示，加深市民大眾以及旅客對中華文化的認識。楊潤雄表示，香港故宮文化博物館自去年7月開幕以來，迅速成為香港的文化新地標，未來與故宮博物院的合作將會更緊密。

在參觀國家大劇院後，楊潤雄表示，國家大劇院是具有重大影響力的文化設施，外形宏偉氣魄不凡，大劇院設有三個大型專業表演場館和一個多功能小劇場，多個香港主要表演藝團亦曾於此公演，未來會繼續安排香港的藝團到大劇院表演。

五巴申請狂加價 升斗市民吃不消

香港文匯報訊（記者 文森）香港經濟正在從新冠疫情後逐漸復甦，加風卻搶先殺到埋身，五間專營巴士公司加價申請方案14日曝光。其中，九巴、龍運及新大嶼山巴士擬加價8.5%至9.8%；城巴機場線申請狂加50%，機場服務以外日常和通宵服務路線亦平均加價23%；城巴、新巴港島及過海線平均加價申請劃一加價2元（港元，下同），看似小數目，但個別短途路線，原價三四元，劃一加2元後，加幅近六成半，令升斗市民大感吃不消，「薪金加得少，巴士加價幾成起跳，太貴啦。」香港立法會交通事務委員會主席陳恒鑽批評，劃一加票價2元不合理，機場專線申請加價五成更是「瘋狂」。香港工聯會立法會議員鄧家彪更形容，巴士公司此舉是向香港復甦步伐「擱了一大巴」。

五間巴士公司去年已向運輸署提交加價申請，當時未有披露各間巴士公司具體加價情況。14日，香港特區政府向立法會提交相關文件，顯示九巴申請的加幅為9.5%；新巴及城巴申請所有路線票價劃一調高2元，另城巴申請機場服務路線（即「A」及「NA」字頭）票價調升50%，而機場服務以外日常和通宵服務路線（即「B」、「E」、「R」、「S」及「N」字頭線）票價上調23%。而龍運申請加幅為8.5%；新大嶼山巴士申請加幅9.8%。

城巴新巴港島及過海線申請劃一貴2元

若這個加價方案獲准通過，機場巴士路線票價加幅相當驚人。例如城巴A10線往返鴨洲至機場，目前成人單程票價48元，加價五成後，新票價為72元；往返將軍澳寶琳的A29線，則由每程42元加價至63元。不過，機場線還不是加幅最高，城巴新巴港島及過海線申請劃一加價2元，個別短途路線巴士原本車資並不高，例如城巴98號線目前車費3.1元，加價後新票價為5.1元，加幅高達64.5%。

至於新大嶼山巴士，申請加價9.8%。舉例來往藍田和九龍港鐵站，現時乘坐九巴215X線，比港鐵八達通收費便宜，若獲准

加價，新票價為8.8元，與港鐵收費相若。不少市民形容加幅吃不消，「就算政府有交通津貼給我們，都無法彌補巴士加幅。」亦有巴士乘客指，巴士加價會推高通脹，「對現在復甦情況不是那麼好，人工加幅都無超過一成。」

陳恒鑽：加幅偏離原有程式

立法會交通事務委員會本周五將討論有關巴士加價申請，該委員會主席、民建聯陳恒鑽表示，理解巴士公司經營困難，但過去加價以加幅作標準，認為城巴新巴劃一加2元偏離原有程式，做法完全不可取、不合理，「劃一加2元對於短途或較低價路線不公平。在疫情之後，相信經營環境有好轉，希望行會把關，如果申請（機場路線）加價50%，這種屬於瘋狂加價，相信大家是不能接受。」

九巴14日回應查詢時表示，按今次建議，九巴平均每程加價約0.7元，龍運平均每程加價約0.9元。九巴目前「專營巴士豁免運費基金」戶口累計約4.5億元，若果加價能夠從基金中扣除作紓緩，九巴平均每程實際加幅將低於0.7元。九巴及龍運在過去20年，分別加價4次和2次，即平均每5年和10年才加價一次，今次調整加幅合理，期望政府盡快批准。

城巴新巴則指，由於票價水平無法抵消營運成本上漲，故作出今次申請加價建議，令車費達至財政可持續的水平。城巴（專營權一）及新巴過去15年來僅曾三次調整票價，但同期燃油價格及工資等各項營運成本不斷上漲，票價水平遠遠未能追上通脹。

翻查資料，九巴、新巴、城巴（除機場路線）上次調整票價為2021年，翌年就提出今次加價方案。

立法會文件顯示，過去3年，全港專營巴士平均每日乘客量分別為300萬、350萬及310萬人次，普遍低於之前10年的約380萬至400萬人次，主因是受新冠疫情影响，以及與其他交通工具的劇烈競爭，加上工資及燃料成本上升，導致大部分專營權在過去幾年均錄得虧損。



◆香港五間專營巴士公司申請加價。圖為營運中的各間公司巴士。

學者倡設巴士票價計算機制

香港文匯報訊（記者 張弦）目前專營巴士票價調整制度沒有「封頂」機制，有立法會議員建議效法港鐵，設立票價調整公式，若運算出來的加幅高於通脹，就動用特區政府作為港鐵大股東的股息收入補貼巴士公司。學者亦認為，目前巴士沒有設立如港鐵的調整票價制度，公眾無從了解巴士公司的加價依據，建議政府為巴士公司設立更客觀的票價調整公式，提升透明度。

議員冀成立公共事業穩定基金

立法會議員楊永杰批評五間巴士公司申請加價的幅度遠高於香港1月通脹2.4%，質疑巴士公司「賺到盡」。他建議政府將收取專營權的費用撥向匯基金部分的收益及港鐵股息等資金設立「公用事業穩定基金」，穩定市民交通工具、電費及煤氣等公用事業開支，減輕基層市民的生活負擔。

立法會議員田北辰向香港文匯報表示，今次九巴要求加價9.5%，是這兩年通脹率3.5%的近3倍，而新巴城巴劃一加2元，經過計算，平均加幅約25%，是這兩年通脹率的7倍。他指出，專營巴士未有設立恒常的票價調整機制，「很多

時長期定價，但一加就加好多好多，令市民觀感好差。」

田北辰認為，政府可效法港鐵，為專營巴士設立「可加可減」票價調整機制，同時要為加幅「封頂」，「加幅上限與通脹率齊齊，如果計出來條數超過通脹率，差額就由政府收到的港鐵股息去補貼。」

他強調，巴士與港鐵本身有競爭和互補性，但如果兩者票價失衡，香港交通事業也不會健康發展，「如果港鐵有機制，加價設上限，但其他交通工具是那樣加，市民都去坐港鐵，其他交通工具就『死了』。」

建議套用港鐵可加可減機制

浸大副教授麥萃才表示，市民可能覺得今次加幅不合理，「但合不合理，要睇巴士公司的理由，例如主因燃油成本倍增，加價是無可避免的，否則巴士公司繼續虧錢，市民可能會沒有車搭。」他認為，政府可考慮套用港鐵的模式，使用可加可減機制，讓加價制度更透明，「每年按照公式調整，甚至不用過立法會審批，營運方、政府、市民都好清楚怎樣加價，不用多爭拗。」



◆首個在「將酒店和旅館轉作青年宿舍用途的資助計劃」下的項目獲批，位於銅鑼灣。

香港文匯報訊 香港特區民政及青年事務局14日向香港青年聯會批出首個在「將酒店和旅館轉作青年宿舍用途的資助計劃」下的項目。它位於銅鑼灣摩理臣山道一幢舊酒店，共有97間房間，可提供最多194個宿位。項目其中一個特色是透過善用青年租戶的才能和熱誠，為青年提供參與社區外展工作的平台，建立他們對社區的歸屬感，並透過青聯的會員網絡，為青年租戶提供生涯規劃、創業和實現夢想方面的支援和增值服務。有關該項目的詳情及申請方法可參考青聯網頁（www.beliving-youthhub.com/）。

為協助青年發展，進一步支援青年的住屋需要，香港特區行政長官在去年施政報告中宣布政府會研究不同方式增加青年宿舍供應，包括資助非政府機構租用合適酒店和旅館並將房間轉作青年宿舍用途。目標於5年內提供額外約3,000個宿位。為此，民青局在今年1月初推出資助計劃，資助非政府機構租用合適酒店和旅館，並將房間轉作青年宿舍用途。

首個獲批出的「將酒店和旅館轉作青年宿舍用途的資助計劃」項目由青聯與紀惠集團合作推出，青聯將以「BeLIVING Youth Hub」的名義營運。民青局發言人表示，自今年1月初開始接受申請，至今約兩個月已批出第一個項目，可見計劃獲得相關持份者的支持。

發言人表示，即使在香港恢復正常通關後，旅遊業開始復甦的同時，仍繼續有酒店經營者參加計劃，與特區政府攜手做好青年工作。

民青局發言人表示，會繼續與理念一致的非政府機構及相關持份者合作，啟發青年，燃亮未來。

首間酒店轉「青宿」獲批提供194宿位