

建制派應為社會「大和解」作出表率

候任特首梁振英昨晚出席建制派立法會議員的飯局，這是建制派「大團結」的一次行動。當然，促進建制派「大團結」不可能只靠一餐飯，選舉產生的社會嫌隙和矛盾不會因為吃完一餐飯就能化解。不過，今次飯局聚會表達了建制派議員「大團結」的意願，也向社會發出了「大和解」的積極信息。事實上，實現社會「大和解」，建制派的「大團結」是基礎。所有建制派議員，無論過去是「梁營」還是「唐營」人士，都應顧全大局，作出表率，積極推動實現「香港營」、香港贏的目標。

從飯局後的反應來看，這次聚會取得了不錯的效果。飯局上有16名議員發表對香港發展的期望和想法，與梁振英進行了坦誠交流，可以說是開了一個好頭。至於有建制派議員沒有出席飯局，不應視為拒絕和解。梁振英表示，無論有否出席昨晚的飯局，大家的最終目的，都是希望能夠為香港社會做好服務，故未來會繼續團結各方面朋友，包括立法會議員。所謂精誠所至，金石為開，相信大家必能疏解心結，達致和衷共濟。

相對於社會的「大和解」，建制派的定位應該是「大團結」。在特首選舉過程中，不同的建制派議員支持不同的建制派候選人，由於競爭激烈，產生一些嫌隙乃至矛盾難以避免，這是十分正常的事情。但是，在愛國愛港方面，兩名建制派候選人以及支持者，不僅沒有根本的利害衝突，而且有共同維護香港和國家整體利益的責任。因此，選舉一旦結束，建制派必須恢復團結。

建制派實現「大團結」，可以為社會「大和解」作出表率。社會各界都在看建制派，如果連建制派都不能盡快彌合選舉產生的嫌隙與矛盾，繼續相互視為對手，或者面和心不合，各界有樣學樣，社會「大和解」何能實現？香港目前最需要做的是推進社會的「大和解」。如果特首選舉中的嫌隙和分歧演變為內耗，不但香港經濟民生堪虞，而且香港在國家進一步改革開放進程中的重要角色和功能也會弱化。無論是香港市民還是中央，都不願意看到這種局面。這也是香港無法承受的代價。

選舉結束後，梁振英如何團結帶領香港社會各界人士，還需要做很多實質意義的工作。出席建制派議員飯局只是一個象徵，更加重要的是思考如何全面開創香港長期繁榮穩定的新局面。只有開創新局面，才能真正解決香港社會經濟的一系列深層次問題和矛盾。而在特首選舉中出現的嫌隙與分歧，在很大程度上是這些深層次問題和矛盾的反映。

梁振英當選後已抓緊時間與各界溝通，在團結香港社會各界人士方面做出了努力。但是，加強建制派的「大團結」，推動社會「大和解」，非一蹴而就，梁振英還有大量工作要做。而且，在梁振英與社會各界尋求團結與和解的同時，大家也應善意回應，形成良性互動。這樣，香港社會「大和解、大團結」局面才會早日出現。

(相關新聞刊A2版)

合約應尊重 機制須檢討

立法會一個委員會昨日通過兩項無約束力動議，要求港鐵擱置加價5.4%，並要求政府向港鐵退回股息以抵銷加價。事實上，港鐵在錄得可觀盈利之下仍然大幅加價，罔顧市民承擔能力，理應受到批評。不過，港鐵加價是根據可加可減機制而來，有關機制獲立法會及港鐵股東通過，具有法律效力。要求叫停加價，有違合約精神，這將對本港營商環境造成傷害。目前首要之務是盡快檢討機制，將土地發展收入、經濟環境、服務表現等因素包括在內，並要求港鐵增加票務優惠，減輕市民壓力。

港鐵上年度盈餘147億元的巨額純利，但早前卻宣布根據可加可減機制，今年票價加幅最高可達5.4%，為歷年之冠。雖然港鐵的加價是法律上容許的，但顯然沒有顧及市民承受能力，也沒有承擔自身的社會責任。目前本港通脹高企，港鐵加價不但加重市民的交通費支出，而且將引發新一輪交通工具加價潮，令通脹火上加油。

當局一直以來都沿用地地資助鐵路的方式，將鐵路周邊的地皮撥予港鐵發展，藉此補貼營運開支，而土地發展的收益更已成為港鐵的主要收入來源。然而，港鐵依然根據「賺到盡」的機制，罔顧公營機構應有的責任，受到社會批評是理所當然。更重要的是，現行的可加可減機制沒有計及經濟環境及市民負擔能力等因素，又沒有計算港鐵從土地發展上賺取的巨額盈利，加上機制不必經行政會議通過就可直接執行，導致有關結果未能反映實際經濟環境，也令當局失去了把關能力，當局應廣泛諮詢民意，全面檢討和完善機制，才是治本之道。

當局目前應加緊與港鐵商討，反映社會各界的民意，爭取港鐵降低票價加幅；而港鐵過去一直有提供票價優惠，在目前通脹高企，港鐵又坐擁豐厚盈利之下，理應向市民特別是弱勢社群，提供不同種類和有實效的車費優惠，減輕市民的負擔。

(相關新聞刊A4版)

立會交委會促港鐵擱置加價

當局委顧問檢討機制 研「可加可減」添新元素

香港文匯報訊(記者 羅敬文) 港鐵在錄得巨額盈利下仍計劃今年6月加價5.4%，引起全城嘩然，立法會交通事務委員會昨日通過沒有約束力動議，要求港鐵擱置加價。另外，運輸及房屋局局長鄭汝樺表示，已委託顧問檢討「可加可減」機制，研究加入新元素反映港鐵實際營運狀況，將票價調整幅度與非鐵路票務收益、事故服務表現、鐵路營運通脹指數及市民家庭收入狀況等因素掛鉤，料檢討工作今年底完成。

賺147億仍擬6月加價5.4%

港鐵去年錄得147億元的巨額盈利，創歷史新高，但仍根據「可加可減」機制擬於今年6月加價5.4%。鄭汝樺昨日出席立法會交通事務委員會時稱，在高通脹的環境下，市民負擔沉重，已要求港鐵考慮整體環境及市民承擔能力，履行社會責任，提供實質有效的車費優惠，並會按照與港鐵簽訂的《營運協議》，今年下半年啟動檢討票價的機制。

當局已委託顧問公司就檢討「可加可減」機制準備前期工作，研究在機制中新增元素，以反映港鐵營運狀況，包括非鐵路項目的利潤水平。鄭汝樺表示，每年非鐵路項目收益，受入賬等因素影響而出現波動，若納入方程式時要探討如何處理。她續稱，當局會考慮引入營運效率和服務表現指標，但不能「逐次計」或以每宗事故扣分，以免為前線員工帶來太大壓力。

料年內完成檢討向立會匯報

對於有學者提出目前「可加可減」機制參考的綜合消費物價指數，未能充分反映鐵路營運狀況。鄭汝樺承認，當年制訂時是以整體宏觀狀況作主要考慮，才參照綜合物價指數，現時應考慮引入更能針對鐵路營運的指標，甚至參考市民家庭收入中位數，以評估市民的負擔能力。她續稱，今年下半年會與港鐵磋商，料今年內完成檢討後，再向立法會匯報。

委員會昨日通過兩項動議，包括動用港府從港鐵收取的股息抵銷今次加價幅度及擱置加價。鄭汝樺回應指票價調整機制具有法律效力，是兩鐵合併時訂立的《營運協議》，不可貿然放棄，否則便是不尊重合約精神。至於以股息抵銷加幅，鄭汝樺認為此舉有違公理理財原則，認為任何收入須撥歸庫房，不能私下作「專款專用」。

韋達誠：訂票價透明客觀

港鐵行政總裁韋達誠表示，港鐵早年已放棄票價自主機制，改以綜合消費物價指數及運輸業工資變化釐訂票價，具透明度和客觀，未來會配合當局的檢討工作。他又稱，港鐵每年投放超過40億元維修及提升現有的鐵路資產及車站設施，而去年推出的車費優惠已逾17億元，現正聽取各方意見，下月將會公布新的車費優惠安排，料可抵銷部分票價的加幅。



劉江華質疑現有的港鐵票價機制不合理。香港文匯報記者梁祖彝攝



韋達誠為港鐵加價「解畫」。香港文匯報記者梁祖彝攝



鄭汝樺表示，當局已委託顧問檢討「可加可減」機制。香港文匯報記者梁祖彝攝



王國興促請政府運用影響力，令港鐵擱置加價。香港文匯報記者梁祖彝攝



工聯會昨日同20多名市民在立法會門外請願，要求港鐵擱置加價，並希望政府檢討港鐵可加可減機制。工聯會提供圖片

議員批政府「無符」坐視「搶錢」

香港文匯報訊(記者 羅敬文) 港鐵加價被多名立法會議員批評形同「搶錢」，有如兩電「賺到盡」。工聯會立法會議員王國興又不滿運輸及房屋局局長鄭汝樺「耍太極」，對港鐵按票價機制加價坐視不理，置市民負擔力於不顧，促請作為港鐵大股東的港府在董事局運用影響力，擱置加價。

劉江華：票價機制不合理

民建聯議員劉江華表示，港鐵前年盈利達120億元，便於去年中加價2.3%；去年盈利達147億元，今年則加價5.4%，質疑港鐵盈利愈高、加價幅度愈高，批評現有的票價機制不合理。他續說，即使機制確認港鐵可加價5.4%，但港鐵

絕對應下調加幅，盡社會責任。民建聯議員李慧琼亦批評政府對港鐵加價「無符」，只能敦促港鐵提供車費優惠。

工聯會議員王國興表示，港府擁有港鐵逾70%股權，作為大股東，局長有責任考慮市民承擔能力，但卻只敦促港鐵盡責提供車費優惠，形同「太極一卸」，把責任交給港鐵。他促請局長在董事局運用影響力，擱置加價。專業會議議員梁美芬形容港鐵有如兩電「賺到盡」，質疑是否要出動《權力及特權法》，才能迫使港鐵下調加幅。

經濟動力議員林健鋒表示，港鐵今年已是連續第3年加價，在巨額盈利下仍大幅加價是「貪得無厭」，當局有責任檢討票價機制，以免有無加無減。

港鐵港島線故障 阻服務15分鐘

香港文匯報訊(記者 文森) 港鐵昨日連續第2天發生事故，早上約8時55分的上班繁忙時間，港島線一列往柴灣方向的列車，駛至灣仔站時，列車的制動系統出現問題，須移入行車線旁的側線，期間列車服務受阻約15分鐘，服務及後陸續恢復正常。港鐵表示，事故期間在港島線全線都有廣播，通知乘客列車有技術故障，列車服務會稍為延遲。港鐵強調，事故不涉及人為失誤，會檢查肇事列車的制動系統。

港鐵前日亦有事故，柴灣站月台幕門無法正常開合，列車只能改用另一月台上落客，服務受阻，沿線各站一度擠滿候車乘客，柴灣站月台幕門於3小時後才搶修完畢，恢復正常運作。

獅隧通風系統 年內完成更新

香港文匯報訊(記者 羅敬文) 獅子山隧道上月發生三級火後，引起公眾關注隧道安全。運輸及房屋局副局長邱誠武表示，獅隧上月因維修地下水管引致火警事故「相當罕見」，消防處正調查事故起因。消防處副消防總長張溢昌說，隧道內消防裝備符合國際安全標準，並會不時更新設施，而運輸署今年內會完成更新隧道通風設備。

張溢昌表示，火警當天隧道內未有啟動水簾，是因為是次火警源於地下水管，濃煙已從不同通風口蔓延，若以水簾把濃煙困在隧道內，只會妨礙救援工作，並指隧道消防設備符合國際安全標準。運輸署助理署長蘇祐安表示，多個部門每年亦會進行不同類型演習，以便應付隧道突發事故，而過去5年獅隧只發生2次涉及車輛冒煙的事件。

關愛擬 6 千萬助舊樓法團

香港文匯報訊(記者 文森) 舊樓日久失修，危機頻生，關愛基金民政小組建議撥用6千多萬元資助30年以上樓齡的業主立案法團，用作改善樓宇設施或購買第三者保險等，獲資助大廈的差餉估值，市區的必須每年少於12萬元，新界則低於9萬元，預計會在今年第3季推出。另外，基金截至目前共收到18萬份新來港人士津貼計劃申請，預計6月底截止前會收到20萬份申請表。

關愛基金民政小組昨日開會，基金執行委員會主席羅致光指出，建議基金撥款資助舊樓業主立案法團改善樓宇，例如消防設施、購買第三者保險及清理走火通道費用等，主要是補充現時市建局樓宇維修綜合計劃未有覆蓋及又有需要進行的項目。

小組估計，有4,300幢大廈的法團需要幫助，正考慮資助金額及是否資助整個法團，或只是按比例幫助部分業主，下月會再開會商討。羅致光估計，有關計劃將於5月份交督導委員會審批，預料最快在今年第3季推出。

另外，民政小組昨日檢討資助少數族裔及新來港人士報考語文考試項目，考慮除資助報考語文考試費用，專業試及在學人士公開試的費用亦包括在內。

反對港鐵加價 工聯蒐逾萬簽名

香港文匯報訊(記者 文森) 港鐵6月擬按「可加可減」機制加價5.4%，工聯會過去2星期收集逾萬名市民簽名，反對港鐵加價。工聯會立法會議員葉偉明批評，港鐵去年錄得147億元盈利下，仍計劃加價5.4%，加幅更是機制實行以來最高，實不合理，令市民生活百上加斤，他亦擔心港鐵帶頭加價，將會推高通脹，其他公共交通工具亦會跟隨，紛紛加價，要求港鐵擱置加價，港府則應盡快檢討「可加可減」機制。

工聯會新界東民生脈博自上月底港鐵宣布加價後，隨即在新界東各區舉行「一人一簽名，反對港鐵加價

5.4%簽名行動」，2周內收集逾萬個市民簽名，工聯會昨日同20多名市民在立法會門外請願，要求港鐵擱置加價，並增加各類乘車優惠，如實行全線月票制、設立更多港鐵特惠站，並要求當局檢討港鐵「可加可減」機制。

葉偉明：公交加風推高通脹

葉偉明批評，港鐵去年坐擁147億元盈利，但上月底仍宣布在「可加可減」機制下加價5.4%，較去年的平均加幅2.2%，增幅超過1倍，更是機制實行以來加幅最高，令市民百上加斤，又批評港鐵每次加價，都會推

出所謂「乘車優惠」，但有優惠往往設下不少關卡，市民難真正受惠。

葉偉明擔心港鐵帶頭加價，其他公共交通工具會「跟風」加價，將推高通脹，「統計處公布最新資料顯示，去年消費物價指數中，交通指數錄得較大升幅，為4.4%，最大原因是受港鐵及巴士車費上升影響。」他指出，現時港鐵的「可加可減」淪為「說加就加」機制，不用如巴士般需行政會議審批，而且港鐵的調整票價方式完全沒有顧及市民負擔能力，要求港鐵回應民情，擱置加價或調低加價幅度，港府則應盡快檢討機制，制衡港鐵。