

招標賣地有需要 供求平衡為依歸

政府昨公布屬於新一屆政府上任後的7至9月土地供應計劃，推出單位數量為5,000伙，較今季1,400伙大增2.57倍，若比對今年首季的430伙，更增加10.63倍。政府土地供應力度加大，是針對樓價持續上升，可為市場提供重要訊息，起到穩定樓市的作用。不過，未來樓市走勢複雜多變，全球和香港的經濟環境都不明朗，樓市升跌未可逆料。政府應密切關注市場變化，以靈活方法調控樓市，保持樓市平穩發展。

當局近來趨向採用招標賣地，是因為官地招標成效明顯，去年至今從未流標之外，更吸引一班過去少有投地的中小型發展商加入競爭。可見，招標賣地是一項具競爭及公平的賣地方式。招標賣地可避免受拍賣現場氣氛影響，再配合將部分地皮分割細細，可吸引較多中小型發展商投標，增加市場參與性和公平性。

候任特首梁振英接受《華爾街日報》採訪時稱，他不會用大量增加土地供應

的方式來壓低房價。新舊政府的土地政策都應以市場供求平衡為依歸，既可避免賤賣土地，也能滿足市民的置業需要。值得注意的是，現階段有一個訊息十分清楚，就是未來仍會不斷增加包括公營和私營房屋在內的樓宇供應，這可安撫未來需要置業安居的市民，減少上樓難的怨氣。避免樓價大起大跌，保持平衡，符合香港整體利益。新舊政府在房屋土地政策上可相互銜接，穩中求變，平穩過渡。

現時樓價走勢，無人看得透說得準。樓市除受土地和房屋供應等因素影響外，也會受息口和內外經濟環境影響。目前歐債危機仍在深化，內地和香港經濟有明顯下滑趨勢，港股跌勢未止，這些都為樓市佈下陰霾。另一方面，本港房屋需求仍大，發展商近期又多次出手爭地，令樓價持續上升。未來樓市是升是跌，市場充斥各種看法。由於走勢無從掌握，風險與日俱增，市民要有心理提防。

(相關新聞刊A4版)

美人權雙重標準充滿偏見

美國24日發表2011年度各國人權報告，宣稱過去一年中國人權狀況「繼續惡化」，將中國視為「專制國家」。中國國務院新聞辦公室25日亦發表《2011年美國的人權紀錄》，回應美國對中國人權事業的歪曲指責。美國年復一年老調重彈，利用人權問題抹黑中國，影響中美關係的發展。中美要發展新型大國關係，達致互利共贏，需要以相互尊重、平等互信的新思維，妥善處理分歧。中國保障人權成就有目共睹，美國卻借打「人權牌」向中國施壓，破壞中國穩定，只會引起中國人的反感。

自上世紀70年代初開始，美國每年發表人權國別報告，以「人權教師爺」的身份自居，對世界各國的人權狀況品頭論足，尤其愛對中國的人權指手劃腳。隨著中國和平崛起，美國更是企圖藉人權貶低中國的國際形象。但美國自身人權狀況劣跡斑斑，卻利用人權抹黑中國，干涉中國內政，以達到謀取戰略利益之目的，必然會引起中方的不滿和反彈。

上月初結束的第四輪中美戰略與經濟對話中，中國國家主席胡錦濤指出，發展中美新型大國關係，必須要平等互諒。中美兩國國情不同，不可

能在所有問題上都意見一致。因此，必須以新思維來看待和推動中美新型大國關係的發展，雙方必需學會相互尊重，善於抓住「同」，正確對待「異」，對彼此之間存在的分歧應通過對話交流，增加理解，妥善處理，以免影響中美關係大局。

中國政府日益重視和改善人權，並取得人類史上史無前例的成就。近年中國政府積極落實「以人為本」的施政理念，大力構建「和諧社會」，是中國尊重和保障人權的最佳體現。美國應該尊重事實，正確看待、評價中國的人權狀況，而非將人權問題意識形態化，借人權問題大做文章，將自己的價值觀強加到中國頭上。

美國的人權年報還指，香港的集會、學術自由均有所倒退，有傳媒繼續自我審查，市民和立法會議員監督政府的能力有限。香港特區政府一向致力維護市民的各項自由，切實貫徹《基本法》賦予市民的各項權利。過去一年，香港的政制發展、學術自由、少數族裔權利保障等方面均有進一步發展。美國關於香港人權狀況的評價只是片面之詞，並未反映香港在人權保障的成績和進步。

(相關新聞刊A6版)

港鐵照加價 派糖減怨氣

稱多收6.7億全回饋 推「搭10送1」第二程優惠

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）繼公屋租金「可加可減」機制名存實亡後，港鐵票價「可加可減」機制亦面臨崩潰。港鐵根據機制將於下月17日起平均加價5.4%，當中61%車程加價0.4元或以下；最高每程加價1.4元。然而，面對社會多方施壓，港鐵昨日宣布推出多項優惠計劃，包括新收費生效翌日，推出「搭10送1」優惠；年底更會陸續推出東涌線月票及「第二程9折優惠計劃」，將加價後多收的6.7億元全數回饋乘客，連同現有優惠，向乘客「豪派」23億元優惠。港鐵商務總監楊美珍強調，為尊重機制的合約精神，必須加價，否認「多此一舉」。

根據現行的港鐵「可加可減」票價機制，港鐵將於下月17日起，平均加價5.4%。61%車程加價0.4元或以下，29%車程加價0.5元至0.8元；10%車程加價0.9元或以上；以八達通來往屯門及迪士尼站，票價由26.8元加至28.2元，加價1.4元，為實際加價金額最高的一程。另外，上水至尖東全月通，7月起加價20元，新票價為420元；屯門至紅磡全月通加價25元，新票價為515元。

7元以下車票劃一「凍費」

由於調整票價的運算問題，港鐵決定7元以下的單程車票劃一「凍結」收費，令港鐵及輕鐵合共有千多項車程的八達通收費高於單程票。港鐵預計未來一年，因加價而多收6.7億元。正當社會各界狠批港鐵坐擁巨額盈利仍大幅加價之際，港鐵行政總裁韋達誠昨日宣布，分階段推出「港鐵公司歷來最大規模」的多項乘車優惠計劃，將多收的6.7億元全數回饋乘客；若加上港鐵現有推廣及乘車優惠計劃，乘客合共可節省逾23億元車費。

東涌月票10月推 售550元

港鐵將於未來一年分階段推出各項乘車優惠計劃，包括「搭10送1」優惠，即日第二程9折優惠及小童周末及公眾假期免費乘搭港鐵等（見表）。韋達誠指出，現時95%港鐵乘客均使用八達通卡，相信他們均有機會受惠於至少一項優惠計劃。

此外，東涌居民苦多年的月票，將於今年10月推出，售價550元。楊美珍舉例指出，假設一名東涌居民每月上班20天，每天乘搭港鐵來往東涌及香港站，原本每月車資約800元，使用月票可節省約30%車資，變相是7折。

稱尊重機制 非「多此一舉」

對於港鐵一方面加票價，另一方面卻將加價收益全數回饋乘客，是否「多此一舉」？甚至令「可加可減」機制崩潰？楊美珍強調，加價是尊重機制的合約精神，不會擱置，但港鐵一直聆聽市民的意見及訴求，經衡量後，決定推出一系列優惠。她又強調，港鐵今年底與港府檢討「可加可減」機制時，會考慮市民的負擔能力及保持機制的透明度。

港鐵新推優惠

搭10送1優惠

周一至周五期間以同一張八達通乘搭港鐵，搭滿10程，可免費換取單程車票1張

不適用於機場快線、輕鐵、東鐵頭等、來往羅湖及落馬洲站的車程；港鐵巴士及接駁巴士

優惠期：2012年6月18日至12月30日

小童周末及公眾假期免費乘搭

3歲至11歲小童八達通乘客，於周六、日及公眾假期，免費乘搭港鐵、輕鐵及港鐵巴士

不適用於機場快線、東鐵頭等及港鐵接駁巴士

優惠期：2012年7月28日至12月30日

第二程9折

使用同一張八達通於同一天乘搭港鐵同一鐵路，第二程享有9折優惠

不適用於機場快線、東鐵頭等及港鐵接駁巴士

優惠期：2012年12月31日至2013年6月30日

東涌——香港全月通

定價550元，一個月內不限次數來往東涌線各站與香港站或中環站之間

優惠期：2012年10月至2013年6月

受惠人數：每月2萬人

提高港鐵與大嶼山巴士轉乘優惠

乘客持成人八達通於1小時內從港鐵轉乘新大嶼山巴士37/37P、38/38P及N38線，轉乘折扣由現時1元提高至1.5元

優惠期：2012年7月1日至9月30日

港外線渡輪1.5元轉乘優惠

持成人八達通的乘客，乘搭索罟灣、榕樹灣、坪洲、長洲及梅窩往中環的港外線渡輪，只要在轉乘優惠站上拍卡，再於香港站或中環站入閘，可享1.5元轉乘優惠

優惠期：2012年7月1日至2013年1月1日

資料來源：港鐵公司

製表：香港文匯報記者 聶曉輝



■港鐵將於下月起加價5.4%，但宣稱會將全數收益用於推出多項票價優惠回饋乘客。 記者曾慶威 攝



■小童周末及公眾假期免費乘搭，是港鐵推出多項票價優惠之一。 記者曾慶威 攝



■楊美珍(中)強調，要尊重「可加可減」機制的合約精神而加價，但已在聽取意見後推出各項優惠。 記者聶曉輝 攝



■韋達誠指出，新的車費推廣計劃，是港鐵公司歷來所推出最大規模的。 記者聶曉輝 攝



■八達通不公
崔先生：「我不明白單程車票以0.5元為單位，八達通卻以0.1元為單位，對八達通用戶不公平。」 聶曉輝 攝



■總比沒有好
蔡先生：「按機制加價可接受，推出優惠總比沒有好，亦會吸引我多搭。」 聶曉輝 攝



■時間即金錢
陳太太：「時間等於金錢，選乘交通工具最重要是否方便，不會因為有優惠特別多搭。」 聶曉輝 攝

逾千路線組合 八達通貴過單程票

香港文匯報訊（記者 李淑貞、聶曉輝）礙於票價調整的計算單位問題，港鐵決定7元以下的單程車票劃一「凍結」收費，使港鐵及輕鐵合共有千多項路線組合，單程車票平過八達通收費。同時，「短途貴過長途」的怪現象也惡化，短途車費隨時較長途車費貴2.2元。

港鐵高級經理（票價及業務策劃）蘇仲達解釋，由於八達通車費與單程車票的調整單位不同，八達通以0.1元「跳價」，但單程車票則以0.5元「跳價」，令部分單程車費在加價0.5元後，加幅遠超整體的平均5.4%，故港鐵決定不會調整7元以下的單程車票票價。

在新票價安排下，將有596項港鐵路線的單程車票票價低於八達通收費，較原來的36項路線倍增；輕鐵的同類問題也惡化，由目前涉及612項路線，增至逾1,000項路線組合。

加價後，持特惠單程票來往尖沙咀和馬場的車費為6.5元，但八達通收費卻為6.9元，單程票比八達通便宜0.4元；來往銅鑼灣和旺角的特惠單程票收費為5元，八達通收費卻為5.3元；來往沙田和中環特惠單程票收費6.5元，八達通收費卻是6.8元。

短途更貴 怪現象未解決

由於跨線問題，「短途貴過長途」的問題也未解決。以八達通成人票價為例，荔景來往尖東原價為8.4元，多搭1個站前往紅磡，八達通收費卻只是6.3元，兩者本已有2.1元的差額；但新票價下，荔景來往尖東票價為8.9元，來往紅磡卻僅6.7元，差額為2.2元。另外，由深水埗前往尖東收費是5.9元，多搭1個站往紅磡收費卻是4.8元。南昌前往尖東收費則為5.4元，多乘1個站到紅磡收費卻是5元。



■工聯會立法會議員葉偉明認為港鐵的優惠計劃僅屬「小恩小惠」，加上優惠設時效性，市民受惠不多。他認為港鐵在龐大盈餘下根本不應加價，又建議港鐵推出全線月票。圖為工聯會北區區議員黃宏滔（左一）與西貢區區議員簡兆祺（左二），代表工聯會新界東民生脈搏向港鐵代表表達市民對乘搭優惠的意見。 香港文匯報記者 李淑貞

部分客未受惠



焦點透視

港鐵在輿論壓力下，推出多項乘車優惠，抵銷下月加價5.4%的衝擊，惠及東涌居民、小童及以港鐵為主要交通工具的乘客。如此「一加一減」的「公開關」無疑令「可加可減」機制形同虛設，民建聯立法會議員劉江華認為，這現象反映機制漏洞多多，促請當局為機制引入更多制約因素，讓港鐵及公眾也心悅誠服機制運算的結果。學者也認為，優惠只能惠及部分乘客，若要所有乘客受惠，倒不如簡單地「凍結」票價。

經濟學者關焯照表示，港鐵提供的優惠並不全面，每項優惠只屬針對性措施，部分乘客根本未能受惠，認為港鐵應簡單地「凍結」票價。他又認為，港府在票價機制上應加入通脹和港鐵地產收益等因素，避免港鐵在龐大盈利下仍可大幅加價。香港中文大學市場學教授冼日明表示，港鐵推出多款

學者倡「凍價」

優惠，但難以證實能全數抵銷加價多收的收入。立法會航運交通界議員劉健儀批評，港鐵提供的優惠不足，她認為港鐵在豐厚盈利下應延長優惠時間及增加優惠的種類，包括擴展月票計劃到其他地區，提供學生乘車優惠予25歲以下的學生。她認為，當局應檢討「可加可減」機制，包括考慮市民承擔能力，並把加價機制與港鐵盈利掛鉤，以免港鐵在龐大利潤下仍提出加價。

劉江華：應評估是否續准「盡加」

劉江華表示，港府應在檢討港鐵「可加可減」機制時，評估應否繼續容許港鐵「加到盡」。他以今次機制運算後獲准加價5.4%為例，港鐵加價後提供的優惠能抵銷加幅，換言之港鐵今年毋須加價，加價是多此一舉，故當局在檢討機制時，應考慮是否一定要港鐵跟隨機制運算後的幅度調整收費。