

文匯

WEN WEI EDITORIAL

保育要顧及代價 也不能凌駕發展

政府昨日宣佈不將何東花園列為法定古蹟，業主可拆卸重建；另外政府決定擱置清拆舊政府總部西座的計劃，改為連同東座及中座一併保留，交予律政司及與法律相關的非政府組織使用。保育何東花園需要花費數十億公帑，並不符合公眾利益，放棄保育是在保育效益與代價之間作出權衡。保留歷史價值不高的西座卻是不得已的安排。政府為了避免爭拗糾纏，被迫將部分人的保育訴求凌駕於發展之上。今後社會探討保育問題需更客觀理性，不能過分強調保育，而在保育與發展之間取得平衡。

何東花園歷史超過80年，是港英時期最早在山頂興建的華人大宅，屬本港僅存的中國文藝復興建築風格，具有保留價值。可惜的是，政府與業主的談判難以達成共識，若要滿足業主的要求，政府須付出高達70億港元作為補償。70億港元差不多等於房屋委員會一年的建屋開支，可以提供15000個公屋單位。花費數十億公帑來保育何東花園，未必是善用公帑的做法，恐怕亦難獲得市民的認同。古蹟固然應該保育，但不代表應不計代價。香港還有數以千計的古蹟需要保育，還有不少民生服務亟待改善，在保育效益和代價之間，政府當然需要衡量輕重，作出合理的抉擇。

至於保留舊政府總部西座，主要是出於避免激化爭拗

的考慮，實際上並非理想的安排。西座歷史不算悠久，建築特色並無特別之處。2009年政府委託英國專家對總部作評估，西座被評為歷史建築價值低，可以拆卸發展。今年6月份，古物諮詢委員會專家小組公佈的舊政府總部評級中，最初西座被評為3級，意味著可以拆卸並重建為商業大廈。最終在爭議下，亦只獲評2級，即可選擇性地予以保存。可見根據專家的鑑定，西座的歷史價值並不高，可拆卸作商業發展，紓緩中區優質寫字樓供應不足的矛盾。

但是，社會上一股要求整體保育政府山的聲音持續高漲。為照顧這些意見，今年6月，當時的發展局局長林鄭月娥宣布舊政府總部發展的方案，堅持重建西座，但不會改為商業用途。有關的處理已經回應社會對政府山保育的訴求，既考慮政府山的整體保育，同時藉重建改善交通、環境，增加寫字樓供應，又兼顧中區發展的實際需要，在保育和發展之間取得必要的平衡，是可取的方案。

如今政府擱置重建西座方案，以保留取而代之，令人感慨。本港近年有過分強調保育的趨勢，甚至完全以保育凌駕發展，導致不少有利香港長遠發展的重大項目一拖再拖，舉步維艱，香港還談何發展。保育應該講求合理性、科學性，不能凌駕於發展。

(相關新聞刊A4版)

協商解決矛盾 勿損旅客利益

國泰空中服務員工會不滿公司明年決定只加薪2%，昨日宣佈資方倘不允取消跨站飛行及通宵更，不排除在旺季期間採取工業行動。國泰加薪幅度是否合理，需要勞資雙方協商解決，但無論如何，勞資任何一方，都不應以旅客利益為要挾。勞資雙方應通過協商解決分歧，避免工潮引起航空交通秩序混亂，以維護香港的經濟利益和國際航空中心形象。

近年國泰勞資雙方時常就加薪幅度出現分歧，勞方屢在聖誕節或新年旅客高峰期間，發起按章工作或罷工行動，迫使資方提高加幅，已引起社會反感。今次國泰工會不但不排除再在旅遊旺季發起突襲式的工業行動，更強調今次行動時間和形式保密，不會事先張揚。現時聖誕和新年假期將至，大批旅客出外旅遊，工潮涉及大量航班服務，無可避免影響旅客來往香港的行程，導致機場運作混亂，給旅客和市民帶來極大的不便，更會損害本港國際大都會和航空中心的良好形象。國泰工會若再以罷工作

為要挾，難獲得社會認同。

國泰勞資雙方經過多次經濟低潮，最終都能共同渡過，雙方仍需本着互諒互讓精神，協商解決目前爭議。應該看到，過去不管經濟起跌，國泰每年均能加薪，雖然加薪幅度並非所有員工都能滿意，但國泰在本港大型企業中，員工待遇已算不薄。今次加薪幅度是否合理，勞資雙方都應互諒互讓，協商解決，勞方應體諒國泰正面對燃油成本大升和收益率壓力，資方也應認真考慮勞方提出的要求有無合理成分。但不管怎樣，以旅客利益為要挾作為談判籌碼，都是不可取的。

香港是全球聞名的國際航運、旅遊中心，本港的航空業以服務高效、安全、穩妥享譽全球，國泰勞資雙方應為維護本港航運業共同努力，考慮相互處境，通過協商解決矛盾。勞工處亦需及早準備，密切關注事件，必要時積極介入，主動調停，以免聖誕新年出現航空服務工潮，影響航運秩序。

國泰企硬 工會威脅行動升級

提刪跨站飛行通宵更 隨時影響聖誕外遊市民



上下圖：國泰空中服務員工會抗議「侮辱性加薪」行動，在機場大樓內遊行。
香港文匯報記者 梁祖彝攝

香港文匯報訊（記者 文森）國泰勞資糾紛升級，工業行動一觸即發。不滿公司明年決定只加薪2%的國泰空中服務員工會昨日稱，資方倘不允取消跨站飛行及通宵更，不排除在旺季期間採取工業行動，工會已於昨日啟動工業行動籌備小組，研究行動方式及細節，並號召所有會員出席下周一的特別會員大會表決，隨時影響大批預備於聖誕假期外遊的市民。國泰航空昨日發表聲明重申，與工會就加薪方案的會談已經結束，相信在現時面對嚴峻挑戰的情況下，明年加薪2%及發放第十三個月的酌情年終獎金，已屬公平、合理及具競爭力的安排，又表明不接受工會採取以工業行動作威嚇的手段。

國泰勞資雙方上月初就明年加薪問題展開談判，工會要求加薪5%。資方上週公布明年加薪2%，並向員工發放2012年第十三個月的酌情年終獎金。職工盟轄下的國泰空中服務員工會不滿加幅，即時號召員工前日在機場國泰櫃位抗議，並表明不排除在聖誕航運高峰期採取工業行動。

工會啟籌備組 或突襲行動

國泰空中服務員工會副主席丘志雄昨日下午稱，對公司管理層仍未答應重返談判桌表示失望，並將行動升級，即時啟動「工業行動籌備小組」，就即將展開的工業行動的內容、方式等細節向會員大會提出建議，及着手籌備及組織的工作。他強調，一旦決定採取工業行動，日期及細節會保密，且不排除

在旺季高峰期發動。丘志雄聲言，工會並非每年為了數個百分點的加薪幅度，利用乘客作談判籌碼，惟今次資方提出加薪2%的方案，實際上是「明加實減」，「現時空中服務員每月外站津貼薪金至少33%，公司縮減航班並提出通宵更的做法，令相關津貼減少逾10%，金額大於底薪加幅」。工會要求資方重返談判桌，並立即取消跨站飛行計劃，及改善航班組合、「通宵更」及時薪制員工的醫療保障等問題。

資方：會面需撤工業行動威嚇

國泰航空機艙服務員總經理吳秀蘭表示，公司任何時間均歡迎有建設性及理性的會談，以商討勞資雙方都關注的議題，「但如

在有任何威嚇會影響公司營運、其他員工或旅客的情況下，我們都不會考慮」。她強調，公司樂意亦隨時準備與工會會面，就不同有關改善生活模式及營運的議題作商討，但工會必須撤銷工業行動的威嚇。

她續說：「我深信大部分的空中服務員均體諒公司，明白公司正面對重大挑戰，且會一如以往，以專業的精神及盡責的態度，繼續為乘客服務。」她表示，公司有一系列全面及完善的應變措施，以應付不同情況對人力資源所帶來的營運壓力。

網民「圍剿」工會自私

國泰空中服務員工會不時都會於年底以工業行動威脅資方答應加薪方案，其中於去年1月更曾發起按章工作，最終在社會輿論壓力之下，擱置一切工業行動。工會今次再度罔顧乘客利益，以工潮威脅，惹來市民狠批。網民「cf99」認為工會好自私，「唔該佢哋調查吓一般公司的加薪幅度先」。網民「Balo45」直言工會勢力太大，又指國泰的新酬福利已較許多亞洲同類公司好。

網民「ghost921」直斥工會：「你哋加人工，CX(國泰)就加機票錢，咁就係你哋咁普通市民貼錢俾你哋……我哋接受咩？我覺得好多空姐/空少其實都無咁多要求，只係你哋工會要做嘢嘢，俾咩員工聯。」網民「小肥蕉」更一針見血道：「差唔多年國泰聖誕就會有工潮！」

海難今聆訊 「海泰」船長要睇心理醫生

香港文匯報訊（記者 文森）南丫島海難調查委員會今日會在中環舊政府總部展開初步聆訊，處理調查研訊的程序和時間表及其他事項。涉事的港九小輪控股有限公司昨日表示，會由律師代表出席聆訊，又指出事船隻「海泰號」的船長已經康復，但仍然休假及需定期見心理醫生。有遇難者家屬則期望報告結果對日後刑事調查有影響力，同時可避免慘劇再發生。

港九小輪由律師代表出席

兩艘船隻於2012年10月1日在香港南丫島附近相撞，導致39人死亡、逾百人受傷的慘劇，震驚全港。特首梁振英其後宣布成立「南丫島附近撞船事故調查委員會」，由高等法院上訴庭法官倫明高任主席，前審計署署長鄧國斌出任委員，而主席倫明高法官與委員鄧國斌可以傳召證人作供和發出搜查令，倘有證人的行為屬於調查目標，可能會受到批評，則可以向委員會申請由法律代表出席研訊。

調查委員會今日上午會舉行初步聆訊，正式開展調查工作。據悉，委員會委任英國海事專家Nigel Robert Pryke擔任聆訊的專家證人，屆時將會代表委員會盤問證人，資深大律師石永泰、大律師Roger Beresford及呂世杰則是委員會的代表律師。

公眾可旁聽 不准錄音錄影

今日的初步聆訊會開放予公眾人士，亦會透過閉路電視在同一大樓4樓的研訊轉播室播放。除了預留部分座位給參與研訊人士、撞船事故的遇難者親屬及傳媒外，委員會將以先到先得的方式，安排公眾人士進入研訊室及研訊轉播室旁聽，全部過程不准錄音與錄影。

出事船隻「海泰號」所屬的港九小輪控股有限公司昨日表示，會由律師代表船長和3名船員出席聆訊，公司會配合聆訊，希望盡快找出事故原因。發言人譚彩鳳稱，



南丫島海難涉事船隻「海泰號」。資料圖片

船長和3名船員已經完全康復，但船長仍需定期見心理醫生，暫時仍在休假，至於3名船員則已復工，又指公司已經在旗下的船隻，加大安全貼示和張貼海報，提醒乘客，並按法律要求配備足夠救生衣，放在容易取出的位置。

完成聆訊 將向特首提交報告

「南丫島附近撞船事故調查委員會」為行政長官會同行政會議根據《調查委員會條例》(第八十六章第二條)而委任，職權範圍為調查導致2012年10月1日兩艘船隻在香港南丫島附近相撞的事實和情況，包括確定事故的起因並就此作出適當的裁斷；考慮及評核香港有關載客船隻的一般海事安全情況及現時監管制度是否充足，並在有需要時就所需的措施提出建議以防日後再發生相類事故。不過，委員會職權不能裁定某人是否需要負上刑事或民事的法律責任。完成聆訊後，委員會主席倫明高法官將向行政長官提交報告。

仲裁庭否決東隧元旦加費

香港文匯報訊（記者 鄭治祖）經營東區海底隧道的香港隧道有限公司於2010年以內部股本回報率未達15%至17%的「合理而非過多」水平為由，申請加價38%至42%，被行政會議於2011年6月否決，新隧不服並提出仲裁，被獨立仲裁人於2012年10月駁回。特區政府昨日發放東區海底隧道加費仲裁的部分最終裁決和仲裁裁決理由，指仲裁庭接納了政府的意見，指「合理而非過多」的報酬的幅度，即介乎稅後股本內部回報率15%至17%並非不可改變，否決新隧公司要求由2013年1月1日起上調隧道費的申請。

新隧公司於1986年獲發東區海底隧道30年的專營權，1989年正式通車，並於1995年及2002年先後提出加價申請，均被行政會議否決，後經提出仲裁最終獲勝。2010年8月，新隧公司提交加費申請，申請加價38%至42%，其中私家車和的士的隧道費增加10元，由25元增加至35元，其他類別車輛的隧道費亦按比例提高，並擬於2011年1月1日起生效。

回報率14.26% 私營隧道最高

2011年6月，特首會同行政會議指東隧在通車後第三年，即1992年已錄得盈利，2002年時更清還了銀行貸款，而其累計盈利已超過51億元，股東派息也達到50.9億元，估計其30年專營權的內部股本回報率已高達14.26%，是眾多私營隧道中最高，故否決東隧加價。新隧公司不服，於2011年8月提交仲裁，並於2012年10月被獨立仲裁駁回。特區政府對仲裁結果感到滿意，車輛經東隧過海的收費價格維持不變。

政府昨日在發放東隧加價仲裁部分的最終裁決和仲裁裁決理由時表示，仲裁庭接

納特區政府的意見，指在1997年仲裁並容許東隧加價時，或許適宜參考雙方期望，尤其是新隧公司及其投資者在投標時的期望，並計及在差不多時間簽訂協議且規模相若的其他項目，把內部回報率的合理幅度固定下來。但隨着年月過去，被視為整個專營期內合理回報率的水平或有改變，把這些改變考慮在內，不只是可容許，而且是合宜的做法。

報酬合理非過多 不宜再加

仲裁庭認為，沒有充分理由不考慮新隧公司在整個專營期內可享有的實質內部回報率而只考慮名義內部回報率，因為這樣做法與商業實況一致，而如要決定新隧公司是否一直獲得及/或將會繼續獲得合理而非過多的報酬，適宜考慮專營期內香港財政或經濟，如通脹率等的變動，新隧公司將享有遠高於預期的實質內部回報率，毋須及不宜再度增加隧道費。

概括而言，仲裁庭不滿意，即使提出有關論據並援引相關證據，新隧公司有提出支持上調隧道費要求的表面證據，單基於這個原因，仲裁庭否決新隧公司要求由2013年1月1日起上調隧道費的申請。

根據《東區海底隧道條例》訂明，《條例》附表所規定的隧道費，可由行政長官會同行政會議與隧道公司協定而予以更改。如無法達成協定，任何一方將更改隧道費的問題提交仲裁。《條例》規定，仲裁員須以有需要確保隧道公司在根據《條例》履行其義務或行使其權利時，獲得合理而非過多的報酬為準則，並顧及多個事項，包括自《條例》制定或自上次釐定隧道費（視屬何情況而定）後，香港經濟情況的任何重要變動。