

排除干擾 支持特區政府謀發展

近來，有人借行政會議成員張震遠辭職事件，企圖令外界相信梁振英的管治陷入危機，以打擊特區政府的管治威信。然而，張震遠事件完全是個人私事，根本不涉及梁振英的管治，何來管治危機？事實上，香港在經濟民生方面都面臨嚴峻挑戰。梁特首帶領管治團隊務實有為，在處理房屋、經濟、扶貧、醫療等四大難題方面都取得初步成效。社會各界應排除各種各樣的干擾，支持梁振英和新一屆政府聚焦經濟民生謀發展，以推動解決本港的一系列深層次矛盾。

梁振英履任10個月來，在發展經濟和改善民生方面做了大量工作，管治漸趨順暢有效，獲得市民歡迎、認同和中央高度肯定。中央對香港的方針政策和工作要求，是通過特首及其領導的特區政府帶領香港各界人士去貫徹落實的。支持特首，就是支持中央，支持香港；「反梁」就是針對中央，就是倒香港。在香港競爭優勢開始弱化、深層次矛盾顯現的關鍵時期，更

需要梁振英及特區政府集中精力有效施政。因此，社會各界只有排除干擾支持政府謀發展，才能搞好香港的經濟民生。

自新一屆政府上任以來，反對派對梁振英和特區政府無休止地抹黑攻擊，力圖貶損梁班子的形象。但是，梁振英在香港極其惡劣的政治生態下勝選特首以來，臨危不亂，逢大事有靜氣，魄力內斂而處事果斷，有原則而又講究政治技巧，集眾人的決心和力量逐步實踐他的競選承諾，帶領香港「穩中求變」。

必須指出的是，反對派「攻梁」、「貶梁」目的是要拖垮新一屆特區政府，損害的是香港的整體利益。中央堅定不移支持梁振英，是對特區政府和廣大香港市民的支持，是對整個香港的支持。社會各界應給予梁特首更多的支持，讓梁特首和特區政府能夠落實中央對香港的要求，搞好香港的經濟民生，維護市民福祉和香港整體利益。

(相關新聞刊A3版)

iBond激活債市 助市民抗通脹

政府昨日宣佈推出第三批通脹掛鈎債券(iBond3)，6月4日起供市民認購，發行額100億元，為期3年，債券持有人每6個月獲發一次與本地通脹掛鈎的利息，息率不會少於1厘。本港今年年初踏入通脹周期，政府因應通脹情況第3度發行iBond，回應了市民抗衛通脹壓力的期望。隨着iBond第3度發行，市民對債券認識加深，政府應進一步提供相應措施，引入更多機構來港發行債券，既擴大本港債市規模和產品選擇，又滿足市民未來以債券作為抗通脹和養老本的需求。

政府預計今年整體通脹率達4.5%，市民普遍期待政府推出紓困措施紓緩通脹壓力。今年年初至今，巴士、港鐵、電力公司、隧道、的士團體等多個公共機構和大型運輸工具已相繼加價或申請加價，食材和各種日用品亦加風不斷。然而，不少市民薪酬加幅卻未有追上通脹，薪金被蠶食，基層市民更首當其衝。全球多個國家大推寬政策，熱錢流通，對未來通脹構成壓力。隨着本港通脹率持續上升，iBond每半年派息1次，年息率按過往6個月本港通脹率水平釐定，市民購買後可收取定期回報，是存款以外的低風險選擇，有助市民對沖本地通脹。

現時市面一般銀行定息不足1厘，資金回報較低，本港人民幣一年定期存款亦只有2.8厘。反觀iBond可抗通脹又無違約風險，首年預計可派息4.1至4.5厘，回報既有保證又高於一般定存產品，在低息存款環境下，預料今次iBond仍會受市民歡迎。

政府發行iBond的另一個目的，是提高市民對債券投資的認識，以進一步拓展本港的債券市場。財經事務及庫務局局長陳家強強調，發行iBond可鼓勵零售債市發展，長遠對債市有利。應該看到，世界主要金融中心皆為股市和債市並重，且債券市場更比股票市場大近一倍，但是本港債券市場一直是本港金融業的薄弱環節。雖然政府有意藉iBond推動本港債券市場，惟過往香港本地債券市場以政府發行債券為主，但交易不甚活躍，單靠政府難以全面開拓債券市場。金融海嘯後，投資者對沖意識增強，加上本港人口老化，債券產品未來存在需求，政府須提供配套措施，引入更多機構來港發行債券，擴大債市規模，配合iBond發行，激活債券市場，為市民提供更多對抗通脹的投資選擇。

(相關新聞刊A2版)

南港島線「疊積木」工程快3個月

減少封路未滋擾社區 港鐵：如期通車不超支

香港文匯報訊(記者 陳錦燕)預計2015年通車的港鐵南港島線東段正在施工，港鐵表示，目前整體土木工程已完成約35%，其中香港仔隧道收費廣場至鴨脷洲一段、全長2公里的高架橋，整體土木工程亦已完成約一半。港鐵首度引入橫樑吊裝機技術，如「疊積木」般，將預製組件逐件組裝以建成橋樑，預計整項工程可提早2個月至3個月完成，同時亦能減少封路時間及對社區的影響。南港島線主項目經理姜盛南稱，有信心工程不會超支，並能如期竣工。

作為5大鐵路項目之一的南港島線東段，建造工程於2011年5月展開，預計於2015年竣工。整個項目全長約7公里，當中5公里為隧道鑽挖工程，餘下約2公里的一段工程將會以興建高架橋的方式，從香港仔隧道收費亭附近的南風徑，連接到海洋公園及黃竹坑高架車站，再橫跨香港仔海峽至鴨脷洲。

與傳統的現場製混凝土件建橋方式不同，港鐵在南港島線東段的高架橋興建上，首度引入橫樑吊裝機技術，將預製約628件組件，逐件組裝以興建橋樑。橫樑吊裝機的體積只有傳統橋樑預製件吊裝機的10%，機件組裝所需時間由以往的1個月，減至4日至5日。

晚間開工 僅小範圍封路

姜盛南表示，工程會在晚間實施，每晚運送及組裝橋樑兩端的組件，故只需在晚上實施小範圍封路。吊裝機亦可同時在不同位置施工，橋面及現場興建的橋墩工程可同時進行，新技術的引進能令整體建造時間縮減2個月至3個月。

噪音塵埃環境影響俱減

姜盛南又說，使用這種新技術毋須實施大規模及長時間的封路安排，能夠減少對社區及交通的滋擾，並能減低聲浪及塵埃。他指出，工程開展至今，有關高架橋路段實施臨時交通管制措施的投訴僅有1宗，由此可見，新技術對整體交通、環境帶來的影響較少，工程更具效率。另外，高架橋亦引入融合設計，把架空電纜系統結合於隔音屏障內，高架橋的體積得以縮減，整體外觀得以改善。

整體土木工程完成35%

他指出，目前整體土木工程完成約35%，其中高架橋整體土木工程完成約50%，隧道段則約45%。已完成一半的高架橋工程預計明年便會建好，屆時會在橋上鋪設路軌。按照工程目前的進度，姜盛南預料，工程能夠在不超支的情況下，如期在2015年通車。

南港島線(東段)走線圖

南風隧道 海洋公園 黃竹坑 海怡半島 利東

橫樑吊裝機與傳統比較	
橫樑吊裝機	傳統橋樑預製件吊裝機
體積	長8米/寬10米/高5米
	長100米/寬10米/高6米至7米 (整體體積較橫樑吊裝機大逾10倍)
組裝所需時間	4天至5天
	1個月

資料來源：港鐵 製表：香港文匯報記者 陳錦燕

- 隧道段約5公里
- 車站及鐵路設施
- 高架橋段約2公里



利率升樓價落 政府無懼跌兩成

香港文匯報訊 香港樓市近幾個月似乎有回升跡象。無綫電視報道昨日引述特區政府高層消息指，當局相信這只是短期的調整，未來利率一定會上升，樓價就會下跌，而即使樓價下跌兩成，政府也不會擔心。不過，當局不會為了爭取民望刻意推低樓市。

料回穩屬暫時調整

特區政府推出穩定樓市雙辣招，即雙倍印花稅以及收緊按揭後，本港的樓價及成交量在過去個多月一直保持平穩；反映二手私樓市況的中原城市領先指數，最新數字是為18.7，比對上一個星期，微升0.18點，這是今年3月的高位回落以來，連續5個星期企穩在118點以上，而在成交量方面，美聯物業的最新樓市數字顯示，本月的首26日，本港的35個主要屋苑約有350宗成交，連續第三個月回升。

市場均認為樓市回穩，據無綫電視昨日引述特區政府高層消息指，樓價不會直線下跌，現時回穩屬於短暫調整，未來利率一定會上升，樓價就會下跌。報道又指，政府高層稱，即使現樓價下跌兩成，回到去年的水平，政府也不會擔心，認為長遠樓價就算下跌四成，亦有信心不會如1998年及2003年般，出現大量負資產個案。

不為民望刻意推低樓市

該政府高層解釋，當局過去幾次推出樓市辣招，目的是要將買樓人士的光譜收窄，確保新置業人士有高抗跌能力，配合日後住宅供應增加，樓價就會回落。

報道又指，政府不會為了爭取民望而推低樓市，亦會留意樓價下跌，對剛置業市民以及本港有六成已置業人口的影響。報道又引述該名政府高層稱，留意到部分地區，例如將軍澳區等租金有下調跡象，相信過去的穩定樓市措施有一定成效。

業界：白表居屋短暫刺激樓市

財經評論員曾淵浩在接受無綫電視訪問時指出，樓市近期回升，只是受到短暫因素刺激，「白表居屋的申請者有2,500個，可以買免補地價居屋，相信這免補地價居屋的價錢，會因為這2,500個人入紙而被推高。這些居屋的價錢被推高，對私人住宅來說，都有一定刺激作用」，又指只要雙辣招仍然生效，市場都不會消化有關措施的影響。

東段如火如荼 西段遙遙無期

香港文匯報訊(記者 陳錦燕)港鐵指南港島線東段能夠如期於2015年通車，但西段走線仍未落實，通車遙遙無期。爭議最大的地點在薄扶林區，原計劃由香港仔延伸至香港大學，接駁西港島線，惟諮詢文件將西段「拆件」，除黃竹坑延伸至華富的香港仔段可落實外，餘下華富至港大一段仍在討論。有南區區議員促請當局盡快開展西段工程，認為可先分段興建香港仔段，以應付人口密集區的需求。

為改善南區交通問題，政府於2011年起開展港鐵南港島線東段工程，預計於2015年通車。南港島線東段屬中型鐵路系統，以3卡車行走，單向最高載客量可達每小時2萬人次。整條走線設有5個車站，分別是金鐘站、海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站。金鐘站作轉乘站，可連接現時荃灣線、港島線及未來沙中線，將港島南區連繫至現有港鐵網絡。

在剛結束的第二階段諮詢中，政府的諮詢文件指，香港仔段將由黃竹坑延伸至香港仔、田灣及華富這3個密度較高的區域；薄扶林一帶則會另分路段，由香港大學延伸至，經瑪麗醫院、數碼港再接華富。諮詢文件引起區內居民激烈討論，有意見反對將港島線一分为二，認為會影響東區居民直接往來中西區，要求興建全段的南港島線西段。

區議員倡先建香港仔段再傾

南區區議員歐志成表示，當區居民普遍

南港島線(東段)高架橋資料

全長	約2公里
位置	香港仔隧道收費廣場至鴨脷洲
高度	10米至25米
橋墩數目	47條
預製組件數目	628件
使用機器	橫樑吊裝機

資料提供：港鐵 製表：香港文匯報記者 陳錦燕

支持興建全段的南港島線西段，但因薄扶林段仍然爭議不斷，建議當局能先展開已達共識的香港仔段，滿足當區居民出行的需要，以「邊建造邊商討」的方法，再開展下一階段薄扶林區的鐵路建設。