

中央彰顯誠意 議員莫再忸怩

行政長官梁振英昨日透露全體立法會議員上海之行的內容，具體行程有五大重點，包括考察上海市的基建規劃及城市發展，並預留半天予議員與國務院港澳辦主任王光亞、全國人大常委會副秘書長兼基本法委員會主任李飛座談。事實上，對於反對派就訪滬之行提出的各種要求，中央一直積極回應，彰顯出耐心和善意。溝通貴乎相互尊重。反對派議員應珍借這次溝通機會，拿出誠意積極回應，在基本法與人大決定的憲制軌道上提出建議，尋求共識。反對派議員如果繼續忸怩作態，在行程上雞蛋裡挑骨頭，只會讓人覺得無心溝通，令市民失望。

中央一直真心誠意推動香港普選。去年7月16日，中聯辦主任張晓明破天荒應邀到立法會與議員午宴，談普選問題。去年11月，李飛訪港，就基本法內的有關普選的條文與各界交流座談。中央這次更安排包括反對派在內的全體立法會議員到訪上海。對於反對派議員提出的一些行程要求，中央也作出了妥善的安排。然而，對於中央誠意邀請，有

些反對派議員至今仍在扭扭捏捏，不斷在行程上作出無關宏旨的挑剔，提出不切實際的過分要求，給人以故意刁難的感覺，對主辦方不尊重。

中央對於本港的政制發展有憲制上的主導權和最終決定權，除非有人不希望政改成功，否則必須與中央就政改展開交流和溝通。一些反對派議員過去也表達了這方面的願望。現在中央連番釋出善意，有反對派議員卻節外生枝，實在不應該。如果反對派議員希望落實普選特首，現在就應該抓住訪滬機會，與中央增加互信，就政改坦誠交換意見。

首輪政改諮詢將於5月結束，但目前各方意見分歧仍然南轅北轍，要成功落實2017年普選特首難度極大。這次上海之行，更是立法會議員與中央官員一次難得的直接溝通機會，所有反對派議員都應出席。當然，議員應該在基本法和人大決定的基礎上討論政改，而非糾纏於脫離憲制軌道的「公民提名」等主張，那樣只會浪費時間和機會。

(相關新聞刊A4版)

港鐵不能只加價 不重服務質素

港鐵昨日宣布，根據可加可減機制，6月起將加價3.6%。港鐵年年加價，本來就容易遭到非議，何況港鐵近期事故頻生，服務質素每況愈下，加價難免進一步激起市民的反感和不滿。政府作為港鐵大股東，有責任督促港鐵提升管理水平和服務質素，同時要求港鐵推出更實惠的車費優惠，設立票價穩定基金，發揮照顧民生的作用。

去年行政會議對港鐵票價可加可減機制作出微調，加入了3項因素，包括家庭每月入息中位數變動、事故罰款機制，以及回饋乘客與利潤掛鈎的車費優惠。增加家庭入息中位數變動因素，目的在於調整港鐵票價時要計算通脹變動，更貼近市民的負擔能力。今年港鐵加價3.6%，與通脹水平相近，算是沒有出現大幅加價的情況。然而，港鐵票價按照機制隨通脹加，由於本港進入通脹周期，今年是港鐵票價實施可加可減機制6年來、連續第5年加價，難免予市民港鐵票價加完又加的印象。港鐵是本港最主要的集體交通運輸工具，每日乘客量達500萬人次，佔全港交通流量4成。港鐵具有市場競爭優勢，加價亦無需立法會和行政會議審批，年年加價勢必產生帶頭作用，其他交通工具也會跟風仿效，市民的交通開支負擔加重，對港鐵印象更差。

市民更不滿的是，港鐵事故頻生，服務水準非但未因加價提升，反而下滑。港鐵近期意外頻繁，引發交通大混亂，乘客怨聲載道。運輸及房屋局局長張炳良日前出席電台節目時透露，港鐵去年共發生147宗延誤逾30分鐘以上的事故，合共被罰款2,750萬元。港鐵即使頻頻被罰款，事故仍屢禁不絕，反映罰款機制只針對機構而非個人，難以起到阻嚇效果。社會一再呼籲，發生重大事故，港鐵管理層應承擔主要責任。政府應要求港鐵加快研究建立機制，將重大事故的懲罰與管理層的薪酬掛鈎，增強管理層的問責精神，以保持高水平的風險管理機制，確保港鐵服務安全可靠。

眾所周知，港鐵的主要盈利來自土地發展，政府允許港鐵發展沿線物業來維持鐵路服務。以土地養鐵路的模式讓港鐵坐擁巨大利潤，即使去年物業發展放緩，港鐵仍獲得130億的純利。外國的大型鐵路運輸公司注重社會效益，多數由政府大量補貼，保證票價低廉。港鐵既擁有龐大的土地發展利益，又在可加可減機制下年年加價，有違世界鐵路服務潮流。港鐵應考慮加入更多社會服務元素，根據公共性質調整票價，包括從巨額利潤撥出部分成立票價穩定基金，減輕市民的交通開支負擔。

(相關新聞刊A6版)

借鑑長三角 泛珠創贏

鐵路公路建設全面提速 打造泛珠互利經濟空間

香港文匯報訊(記者 李叢書 廣州報道)近幾年以來，廣東的固定資產投資增速落後於江蘇、山東等省市已是不爭的事實；經濟總量正在被江蘇緊追的廣東，將增長路徑轉向基建投資。3月27日與香港媒體高層訪問團會面時，中央政治局委員、廣東省委書記胡春華不懼自揭廣東珠三角短板，表示將借鑒長三角經驗，全面提速鐵路、公路基礎建設項目，加強泛珠三角區域合作，打造互利粵港經濟空間。

胡春華不諱言，正如香港擔心上海自貿區的成立將給香港這個「自由港」帶來的衝擊一樣，廣東珠三角也一直生活在長三角光環籠罩的陰影下。「競爭是客觀存在的，珠三角和長三角互有優勢。但要發展，就得敢於亮出自己的短板。」

珠三角發展要周邊合作

他指出，珠三角最重要的問題在於與周邊省市的聯繫沒有長三角緊密，「江浙滬已經基本實現一體化，且還在不斷地向安徽等省發展，現在還要通過長江經濟帶向內地延伸。珠三角的發展則基本局限在省內，連粵東西北都沒有輻射進去。站在長遠來看，10年20年內要和長三角競爭是不太可能的。」

對此，胡春華提出的解決方案是，要加強泛珠三角以及周邊省際合作，「除了要加強聯繫往來以外，我們必須要有實際的基礎設施建設把它們連接起來，否則一切都是空話。」

江蘇「大橋時代」南北協調現新局

近年來，區域協調發展取得重大突破的江蘇，交通基礎設施的完善就是一個機遇。有專家指出，正是「大橋時代」重構了江蘇的經濟版圖。

在江蘇沿江沿海的發展戰略中，江蘇境內的長江沿岸架起了9座公路橋，每個沿江城市都有了跨江大橋。邁進「大橋時代」的江蘇，迎來了區域經濟發展的新機遇，長三角的經濟輻射跨江北上，產業、資本在新的空間上重新布局，南北協調發展出現新局面。通過快速交通體系，可以促進區域、產業資源的優化配置，變区位优势為現實的經濟優勢。

交通體系不健全掣肘發展

「加快重要基礎設施特別是交通基礎設施建設，是增創廣東發展新優勢的戰略需要。」胡春華這樣說。今後5年，廣東將投資7,226億元建高速公路，至2017年廣東高速公路通車總里程有望達到8,140公里，屆時出省高速公路通道計劃從目前12條增至24條。而與周邊省分連接的數條鐵路，目前也正在籌建中。他語帶笑地透露，「南廣鐵路年底一定通車，也將爭取貴廣鐵路於年初通車。」

縱觀目前廣東的交通現狀，佔廣東省面積近70%的粵東西北地區，高速公路里程卻只佔到全省的40%，面積密度僅為廣東省平均水平的58%，廣東省目前11個未通高速公路的縣市也都全部集中在該地區，而打通出省要道，關節正在於此。

武廣高鐵讓比亞迪落戶韶關就是一個生動例證。比亞迪老總王傳福兩次到韶關，第一次從深圳開車到韶關，花了近5個小時，第二次來韶關，坐高鐵從廣州過來只用了40多分鐘，當天晚上9時辦完事，坐高鐵去長沙才花了1個小時。正是高鐵的體驗，最後讓王傳福在多地的比選中，將國家級汽車試驗場和汽車零件的生產基地落於韶關。

打造珠三角成區域經濟帶

「真正打造泛珠三角經濟區，將互利粵港。廣東高度重視粵港合作，根據中央的總體部署大力推進與香港全面深化合作，兩地的經濟發展工作合作緊密。廣東利用省內交通體系和出省通道，強化省內與省際聯繫，將極大地拓展未來發展的經濟空間。但這不止是廣東獨有的，同時也是香港的。」胡春華表示，他將利用泛珠三角區域合作與發展論壇這一平台，推動區域經濟協調發展。「與此同時，廣東還要把珠三角真正打造成區域經濟帶，就像京津滬、長三角一樣，讓其輻射粵東西北乃至周邊省市。」



胡春華表示將借鑒長三角經驗，全面提速鐵路、公路基礎建設項目，加強泛珠三角合作。



廣東粵東西北交通基礎建設緊鑼密鼓。圖為京廣高鐵。

粵港經貿合作數據		
一、外貿進出口		
2013年廣東GDP總量和進出口總額雙雙突破萬億美元，其中粵港進出口總額為2,688億美元，比上年增加了18.1%，比全省同比總增幅高出7%。		
(2013年廣東省外貿進出口總值為6.78萬億元人民幣(折合10,915.7億美元)，年度進出口總值首次突破1萬億美元的大關，同比增長10.9%，佔同期全國外貿總值的26.2%)		
	總值(億美元)	同比增幅
粵港外貿進出口	2,688	18.1%
廣東外貿進出口	10,915	10.9%
二、投資合作		
2013年香港對粵投資		
總共4,064個項目，合同金額為268億美元，同比增長10.6%；實際利用資金額162億美元，同比增長9.6%		
2013廣東對港投資		
經核准在香港設立的廣東企業761家，廣東方投資額35.7億美元，同比增長35%		
粵港投資對廣東雙向投資總量佔比		
粵港貿易：62%		
吸引港資：65%		
對港投資：68%		

香港文匯報訊(記者 李叢書 廣州報道)廣東高度重視粵港合作，根據中央的總體部署大力推進與香港全面深化合作。3月27日的見面會上，廣東省副秘書長劉曉捷、廣東省發改委主任李春洪表示，2013年，在中央的大力支持下，廣東着力建立粵港澳合作平台，推動粵港澳合作上升為國家發展戰略，兩地推合作出現了快速發展、全面深化、亮點頻出的良好態勢。

粵港合作的重點和效果主要體現：第一是經貿合作(包括外貿進出口和投資合作)，為兩地經濟發展注入了動力。(見附表1)

其次，就是CEPA及服務業先行先試實現了兩地的互利共贏。2003年中央政府和香港簽署了CEPA，截止到目前已簽署了十份補充協議，在CEPA框架下，中央在2008年服務業對香港開放在廣東先行先試的政策，目前已累計開放28個領域共79項政策。通過政策引導環境營造，兩地服務業合作快速發展。2013年粵港服務貿易總額達777.67億美元同比增長了40.8%。

在金融方面，截至2013年，港資銀行在廣東設立營業性機構157家，總資產達到3194億元，2013年實現利潤是18億元；在司法合作方面，目前已設立22家香港律師事務所駐粵辦事處，69名香港居民在廣東成為職業律師；交通運輸方面，港資在廣東建立的獨資或合作道路運輸企業166家，個體工商戶在粵居民已經達到了3428戶，註冊資金達到了2.44億元。此外，廣東正在積極推進遊艇自由行工作，研究制定廣東省遊艇管理辦法，促進三地遊艇旅遊深入合作。

兩地合作 服貿總額達800億美元



香港傳媒高層訪問團一行18家媒體共25人，到廣東中山-佛山-廣州珠三角三市開展為期3天的訪問。

港媒高層訪粵 人數多級別高

香港文匯報訊(記者 李叢書 廣州報道)3月25日至27日，包括香港文匯報、大公報、鳳凰衛視等香港傳媒高層訪問團一行18家媒體共25人，先後到廣東中山、佛山及廣州珠三角三市開展為期3天的訪問，是歷次參訪活動人數最多，級別最高的一次。

廣東省中聯辦領導會見港傳媒高層訪問團

廣東省： 胡春華 中共中央政治局委員、廣東省委書記 林木聲 中共廣東省委常委、秘書長 廣震 中共廣東省委常委、宣傳部部長 劉可為 中共廣東省委副秘書長、辦公廳主任 劉曉捷 省政府副秘書長 黃斌 省委宣傳部副部長 李春洪 省發改委主任	中聯辦： 楊健 中聯辦副主任 朱文 中聯辦宣文部副部長 香港傳媒訪問團： 姜在忠 訪問團團長，香港新聞	聯席、大公報社長 香港商報社長 鳳凰衛視副總裁兼資訊台台長 李曉惠 文匯報總編輯 劉偉忠 紫荊雜誌社長兼總編輯 魏繼光 成報副社長兼總編輯 周立 中國日報(香港版)總編輯 劉潤昌 亞洲電視高級副總裁 鄧光傑 星島日報副總編輯 蘇偉雄 香港經濟日報副總編輯 丘德謙 信報助理總編輯 馮德雄 有線電視新聞總監 李劍譜 中國日報(香港版)助	理總編輯 施清彬 中通社總編輯 尹樹廣 文匯報副總編輯 羅興輝 香港商報副總編輯 馬文敬 香港電台中文新聞及時事總監 張秀雲 商業電台新聞及公共事務助理總監 陳智榮 NOW新聞台總採訪主任 丁立收 鳳凰衛視深圳管理總部副總經理 張克超 無線電視新聞及資訊部經理 潘志謙 商業電台助理採訪主任 焦惠標 香港新聞聯總幹事
--	---	--	---

訪翠亨新區了解港澳同胞待遇

訪問團於26日參訪了中山翠亨新區、火炬高新技術開發區，了解翠亨新區將加強與港澳合作，探索在翠亨新區工作和居住的港澳同胞在教育、醫療、社會保障等享受與內地居民同等待遇的發展情況，以及首批國家級高新技術產業開發區——火炬高新技術開發區的試點示範工作。同日下午，訪問團抵達佛山嶺南新天地，參觀用現代化的手法改造片區內的22幢文物建築及眾多優秀歷史建築，延續歷史街巷，創造尺度適宜的開放空間的新型城市化建設樣本。

27日，訪問團赴廣州參觀廣州市政務中心、廣東圖書館等。中共中央政治局委員、廣東省委書記胡春華會見訪問團一行，並闡述珠三角發展和粵港全面深化合作大計。(人員名單見表)