



中聯辦員工之窗

我常去駱克道圖書館，在五樓借了書帶走，或者下到三樓的自修室閱讀。從圖書館出來，途經軒尼詩道等紅綠燈時，抬頭就會看見某業餘進修中心，即俗稱「夜校」的招牌。夜校聽起來感覺很遙遠，彷彿回到了新中國成立後的上世紀五六十年代，工人在廠礦的夜校鑽研進修，農民在村裡的夜校掃盲識字，那是一段熱火朝天的建設歲月。

香港也有一段夜校歲月，這是一位醫生朋友告訴我的。上世紀六七十年代香港工業起飛時期，很多家庭還住在木屋、板屋裡，一些青年早早報學做工，幫補家用，還有一些從內地來港不久的年輕人為謀生打工，他們中很多人不甘心一輩子做打工仔，放了工就去夜校學習。這位醫生朋友

夜校

協調部 朱剛強

曾經就是其中的一員，他是在內地讀完中學，七十年代末來港的，一邊打工，一邊讀夜校。由於沒法報考香港的大學，就先考了內地大學的醫科，畢業後因內地學歷在香港不被認可，便繼續一邊工作，一邊上夜校自修，後來終於考取了香港的醫生牌照。如今，他已經是一名受人尊敬的專業醫生。

我還認識一位也是曾經夜校畢業的女士，她小時候一家擠迫在簡易的木屋裡，中學畢業後就去打工，做了打字員，但她堅持讀夜校，學英文，進修管理文憑，直到後來一步步成為大企業的高管。她現在已快退休了，但眼神仍是銳利、硬朗、熱情的。聽過的類似例子還有很多。比如，當年做手錶推銷員的，後來自己開辦了大型鐘錶行；當年游過深圳河來港到製衣廠做工的，後來當了大製衣企業的老闆；當年小學畢業的「豬肉佬」，後來創立了知名

的餐飲集團等等。他們之中許多人都是夜校畢業的，都有各自的逆境上游的故事。

我一直在想，如果說近代以來歐美和日本經濟崛起，背後都有一種有益於經濟發展的倫理精神，比如馬克斯·韋伯強調的視勞動為天職的觀念，對工作的責任感、自制、節儉等，那麼支撐香港人頑強拚搏、推動香港經濟騰飛的是何種精神呢？直到有一天讀到了李嘉誠先生的傳記，談及他當年初入社會時是如何對待工作的。李先生說，他從不把工作當作掙錢餬口，向老闆交差了事，而是當作自己為之奮鬥的事業。李先生的話，點出了那一代香港人的精神面貌，即不屈不撓、自強不息的「獅子山精神」。和上文提到的那些香港朋友一樣，李先生當年也曾上夜校進修過英文。

記得有人曾說過，作為亞洲「四小龍」



汽車交通運輸業總會業餘進修中心外景。攝影：梁鋒 中聯辦供圖

的一員，香港並非光輝不再，而是匯聚到了一條大龍身上，這條大龍就是飛速發展的中國。確實，香港企業家當年把工廠、資金、技術、管理經驗和商業網絡帶進內地，也把他們的精神面貌匯入到國家發展

的巨流中，成為當今中國展現給世界的大國形象的一部分。未來隨着中國的進一步強大，香港同胞將繼續與全中國人民一起共享祖國繁榮富強的榮光，到那時，香港這條曾經的「小龍」必將再次一飛沖天。

改善港鐵服務 民記促增監管

向運房局請願提五要求 指管理層薪酬應與服務水平掛鈎

香港文匯報訊（記者 殷翔）港鐵已成市民最主要的交通工具，每逢事故發生，受影響市民均數以萬計。民建聯副秘書長鄭泳舜昨日上午連同民建聯九龍城、油尖旺、深水埗的區議員和街坊十餘人，至政府總部向運輸及房屋局請願，要求運房局加強監管港鐵，促使港鐵加強日常維護、加快更新老化系統、把服務水平與管理層薪酬掛鈎等建議。運房局代表接收了請願信。



港鐵事故頻生，民建聯要求政府嚴格監管，改善其服務。資料圖片

請願者昨日手持橫額「要求盡快檢討、改善港鐵事故頻生」，並高呼口號：「車廂焗桑拿、市民慘慘慘」、「服務無質素、年年狂加價」、「政府欠監管、市民無保障」、「港鐵頻出事、政府要追究」、「搭車要準時、當局勿卸責」、「監管要加強、罰則要加重」、「事故成日有、信心大縮水」、「應變工夫差、市民好狼狽」、「乘客困車廂、運房去吃邊？」

民建聯要求政府嚴格監管港鐵，並提出五大要求：

倡受阻獲免費票 加強罰款

- 一是港鐵公司需認真檢討現行保養及維修制度，完善相關例行檢查程序；
- 二是應針對部分線路老化問題，加快更新系統，必要時可縮短相關更換年期，減少再次出現鐵路事故的機會；
- 三是設立鐵路服務水平與管理層薪酬掛鈎制度，以促使港鐵公司改善內部管理及監管工作，提升服務水平，為市民帶來真正「值回票價」的優質鐵路服務；



運房局代表（前排中）接受民建聯請願信。香港文匯報記者殷翔攝

四是為受地鐵事故影響乘客提供一張免費單程車票；

五是當列車在事故後維持有限度服務時，亦需引入罰款機制。建議維持有限度服務時間若不足1小時，罰款50萬元；若超過1小時仍未恢復全線通車，加罰100萬元；超過2小時加罰150萬元；超過3小時加罰250萬元；超過4小時後每小時罰款125萬元。

鄭泳舜：事故增 高層卻加薪

鄭泳舜表示，港鐵是九龍西居民最主要交

通工具，港鐵近年事故頻生，對九龍西居民出行產生影響。上周四港鐵東鐵線在繁忙時間停駛兩小時，應變交通安排混亂，令受影響市民非常狼狽。

他又指，港鐵信號系統老化嚴重，過去一個月有8宗超過8分鐘的延誤事故，觀塘線今年亦出現4宗事故，要疏散逾千人流。去年7月29日4小時內發生兩起事故，港鐵馬鞍山線、荃灣線先後受阻。6月12日一列往調景嶺列車故障，延誤25分鐘。5月9日一列駛至牛頭角的列車故障，延誤15分鐘。

今年1月6日觀塘站月台幕門故障，列車運行受阻等，事故不勝枚舉。

鄭泳舜續說，港鐵事故次數有上升趨勢，然而港鐵董事局及其他高層的薪酬，去年卻較前年大升逾三成，總數逾9,000萬元。他認為，應該把鐵路服務水平與管理層薪酬掛鈎。

他指出，香港未來將有更多港鐵線路開通，市民更加依賴港鐵交通系統，港鐵必須盡快作出改善，降低事故率，避免市民被困車廂內、市民因港鐵事故影響返工。

200億增建場館 推動全民運動

官員有Say

去年是香港體育界的豐收年，香港運動員表現出色，多個項目於國際大賽表現卓越，為香港創造歷史佳績，證明香港體壇是有實力及潛質。政務司司長張建宗昨在其網誌上以「共享體育設施 促進全民運動」為題撰文指出，特區政府積極推動及支援體育項目全面發展，現正全力推行涉款200億元的「體育及康樂設施5年計劃」，於未來5年逐步開展26個工程項目，回應市民需求，大量增加和改善地區康體設施，推動全民運動。

張建宗：5年大計涵蓋18區

張建宗指，5年計劃包括2個運動場、9個足球場、1個體育館、4個游泳池場館、2個草地滾球場、1個單車場、4個網球場、11個戶外籃球場及20個休憩用地共54項設施。特區政府亦會為15個體育及康樂設施項目進行技術可行性研究，當中包括香港大球場重建項目及馬鞍山白石體育園項目等，涵蓋全港18區。

他續說，另一個萬眾期待的啟德體育園工程正進行招標，預計可於今年下半年動工，2022年至2023年間完成，屆時將有助吸引更多國際級體育項目和賽事來港，推

動體育發展普及化、精英化和盛事化。除了增加及改善康體設施，張建宗指特區政府要思考如何利用有限的土地空間及現有設施，提供數量更多和覆蓋範圍更廣的體育場地。教育局與民政事務局於2017/18學年起推行「開放學校設施推動體育發展計劃」，鼓勵公營學校開放學校操場及活動室等設施，讓外間體育團體舉辦體育活動。

如公營學校將設施予認可的體育團體，除可在現行教育局租用學校設施指引下徵收費用外，亦可獲教育局及民政事務局發放津貼，以便學校可以聘請額外人手、支付額外水電開支、加強管理和保安、進行小規模維修等。

張建宗指出，現時推行計劃的進展良好，教育局已於去年6月邀請公營學校參加計劃，現階段約30項代表隊訓練、青苗訓練及地區體育活動於2017/18學年在學校進行，涵蓋11個運動項目，受惠人次近800人。

「共享」體育設施達至「三贏」

他表示，教育局於去年11月邀請公營學校提交本學年第二輪申請，反應正面，目前兩輪申請合計共逾130間公營學校表示願



啟德體育園構想圖。網誌圖片

意參與計劃，當中包括48間官立學校，顯示特區政府發揮積極帶頭作用。

他表示，雖然計劃於本學年只邀請公營學校參加，但有直資學校也有開放設施予體育團體。他指出，這項措施可達到「三贏」的效果，即提升校園體育文化、加強學校與社區合作，以及充分善用空間，促進全民運動。

張建宗說：「『共享』概念同時體現互相協作，社區共融的一面，包括民、官、學三方一同跳出傳統框架，通過跨局及跨部門互相合作，以整體社會利益出發，充分利用社會資源和設施。」

香港文匯報記者 聶曉輝

回顧祖國發展 財爺：港轉型得益

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）財政司司長陳茂波昨日發表題為「國家改革開放四十年（上篇）」的網誌，指今年是國家推行改革開放的40周年，驕然回首國家的經濟和社會發展在過去40年發生了翻天覆地的變化，並自2010年成為全球第二大經濟體，這段發展史屬全球一件大事。他希望大眾回顧國家所走過的這段不平凡的道路，以及香港如何從中助力並乘勢轉型，從中得益，更重要的是要借鑑過去，立足現在，展望未來，作出部署。

助力改革開放40年

陳茂波指，今天的內地與40年前相比已不可同日而語，經濟及金融政策有什麼變化，對全球股市、債市以至商品市場都有舉足輕重的影響。

他續說，香港於過去40年一直以自己所長服務國家所需，為改革開放出力，並從中得益，也乘勢轉型，由上世紀七八十年代的製造業中心，發展成為今日的國際大都會、國際金融、貿易和航運中心。香港的人均生產總值由約3,900美元顯著增至約44,000美元，增長超過10倍。

他指，內地與香港於過去40年的發展可大致分為3個重要階段，第一個是1978年內地由農村改革開始，到啟動國企改革，帶動經濟工業化；且自1984年起相繼推展到長三角、珠三角等經濟開放區，成功吸引大量外資到內地，當時香港的企業家踴躍時機，第一時間帶着資金、技術和國際聯繫到來，並把製造業北移，「自改革開放以來，香港一直是內地最大的直接投資者，是把外資引進內地的橋頭堡。」

第二階段是90年代開始，改革開放進一步深化，市場設施建設加強鞏固，吸引更多港商投資內地，亦加速了香港製造業的式微，但同時為香港不同服務業帶來龐大需求，香港順勢轉型至服務業為主的經濟體，貿易、物流、金融、專業服務在整個九十年代都大幅增長。

第三個階段是中國於2001年加入世界貿易組織，當時全球化是世界經濟的大趨勢，內地也從改革開放早期的「引進來」，慢慢走向世界，並制訂出「走出去」戰略，鼓勵企業直接海外投資，進行IPO上市融資。

陳茂波指出，該段期間香港的角色不但沒有因全球化引發的「去中間化」而被淡化，還實現了另一次轉型，「香港這個階段的轉型，正正凸顯了我們如何以自身獨特之所長，協助國家進行在金融上與國際逐步接軌的大策略。」