

盡快推出行動方案 融入灣區開拓新產業

粵港澳大灣區規劃綱要出台後成為各方關注焦點。昨日有研究報告對大灣區建設提出多項建議，包括將香港建設成為大灣區數據中心。目前本港有關大灣區建設的討論相當熱烈，反映本港各界熱切期待融入大灣區，踴躍出謀劃策，態勢可喜。但有熱忱、有建議、有構思只是基礎和起點，未來更重要的是，特區政府要牽頭統籌，盡快制定落實大灣區規劃綱要行動方案，以便有效發揮本港法治、國際化等傳統優勢，通過開拓大數據開發運用等高新產業，加快建設國際創科中心的步伐，為經濟社會發展注入新動力，切實扮演好大灣區的龍頭引領角色。

無論現實情況還是大灣區規劃綱要的定位，本港都是大灣區當之無愧的核心城市，不僅在金融、經貿、航運方面可以擔當大灣區的龍頭引領角色，在創科、創新發展方面也有得天獨厚的優勢。在以5G商業運用為標誌的智能時代，大數據不僅與衣食住行密切相關，更是網絡金融、電商、無人汽車等新產業的基礎。自由暢通的數據流，更是大灣區創新驅動發展的重要動力。

香港作為全球最自由的經濟體，資訊開放，擁有良好法治和完善的保障私隱制度，獲得國際社會的認同，科網巨企谷歌曾計劃在香港設立數據中心；另一方面，中國已成為全球網民最多、網絡經濟最活躍、網絡技術創新蒸蒸日上、世界各國都想在這個龐大市場分一杯羹，開放中國的數據市場正是目前中美貿易談判的焦點之一。

內地對在獲取、使用數據有嚴格的限制，包括要求數據必須存放於內地。香港作為「一國兩制」下中國的

特別行政特區，應積極運用「一國兩制」的特殊地位，通過建立嚴格的審核和監管機制，保證數據流通在陽光、合法的通道進行，爭取國家和國際的認可和支持，使本港成為中國及外國數據的交換、儲存中心。本港既然能成為國際金融、經貿、航運中心，已經擁有豐富的數據交流經驗，只要提供完善的規範的制度保障，完全有條件成為國際數據中心。

大灣區規劃綱要推出以來，本港工商界、專業服務界不斷提出各種前瞻性、建設性的意見和建議，希望把規劃綱要轉化為切實可行的具體措施，反映本港有識之士都看到參與大灣區建設是大勢所趨、機遇所在。大灣區發展只爭朝夕、機不可失。規劃綱要發佈後，中央和大灣區內廣東9市已坐言起行，推出了港人港稅等便利港澳居民的政策，以及一系列落實大灣區規劃的具體措施，為大灣區互利合作創造有利環境，展示推動大灣區發展「一張藍圖繪到底、幹到底」的決心和執行力。珠玉在前，本港當然不能停留在坐而論道，而要改變完全依賴市場自我動力的傳統思維，通過政府主動或作為引領推動。

雖然本港與內地管治模式和傳統等方面有所不同，內地施政政府主導力大，從決策到落實更講求效率，本港則強調市場自發力量，更注重市場公正。但萬事不能也不應一成不變，面對大灣區日新月異的發展態勢，本港需要重視效率和公正兼顧，勇於革新既有管治模式和機制，特別是以綜合措施治癒痼疾而不決、決而不行的痼疾。只有這樣，政府才能吸納各方智慧，凝聚各方力量，讓香港引領龍頭角色的定位，不是言語表述，而是實際行動。

文匯社評

WEN WEI EDITORIAL



「眾志」激進反修例 做秀媚外令人反感

政府修訂《逃犯條例》，堵塞法律漏洞，以免香港淪為逃犯天堂。但「香港眾志」連番糾察搗亂，昨日清晨又突闖律政司司長官邸示威。「香港眾志」以激進手段向政府施加壓力，抹黑修例，企圖逼政府收回決定，無非向替他們撐腰的反華勢力交差，同時矇騙和吸引激進支持者。政府提出的修例方案得到主流民意支持，即使對修例有不同意見，也應該以理性和平的方式表達，事事訴諸暴力博眼球，只會令市民反感厭倦。

「香港眾志」近來反修訂《逃犯條例》十分賣力，連番紛墨登場。本月中，黃之鋒等人衝擊南區區議會，圍堵參加會議的律政司司長鄧若驊；本月15日，「眾志」成員硬闖政府總部東翼大堂，靜坐示威，期間更導致一名保安受傷。

如此頻密地衝擊政府部門、粗暴對待官員，「眾志」聲稱是為了表達「民意」，反映本港市民對修例的憂慮。事實上，律政司司長、保安局局長，乃至特首林鄭月娥，已經多次清晰解釋，消除公眾不必要的疑慮。修例後，啓動移交逃犯過程要經行政及司法程序，由法院審理把關，整個安排是完善香港法治的必要之舉，以彰顯公義。政府一再強調會堅守「雙重犯罪」原則、死刑不能移交、一罪不能兩審、不能移交到第三地方等限制；因種族、宗教、國籍或政治意見而作出的起訴，本港不會移交，疑犯的權益受到充分的法律保

障，所謂擔心根本是杞人憂天。而且政府在提出修例建議後，廣泛聽取不同意見，並作出必要修訂，剔除原建議中的9項罪行，回應社會訴求。條例草案將於下周提交立法會審議，各界應以理性平和的態度來表達意見，這才是尊重法治和民主的表現，也是對言論自由最好的保障。近年本港社會氣氛已明顯好轉，更應珍惜風清氣正的氛圍，反對一切激進暴力的行為。

「眾志」成員肆無忌憚，行為越來越激，不過是重演「反國教」一幕，企圖重施故伎，仿效黃之鋒等一些人當年推倒國民教育的劣行，再以激進手段逼政府在修訂《逃犯條例》上退縮。「眾志」為達目的，當然少不了挾洋自重，通過反華勢力提供攻擊「一國兩制」的彈藥，博得他們的青睞和支持。羅冠聰、周庭曾於去年12月赴華盛頓出席多項政治活動，其間與多位美國國會議員見面，散播種種歪曲事實、攻擊香港的指控。黃之鋒、周庭、李柱銘3人，早前又被發現進入美國駐港總領事館。「眾志」的連番衝擊行動向誰負責？向誰交差？再明白不過。

要遏止這種政治暴力的歪風，社會必須齊聲說不，令他們成為過街老鼠；當局必須依法追究「眾志」成員的違法行為，清楚發出對暴力零容忍的訊息，以收阻嚇之效。

港鐵優惠「補鑊」佛誕三天半價

料逾1300萬人受惠 各界批「諗縮數」工友無福享

香港文匯報訊（記者 費小樺）港鐵服務一直為人詬病，上周一更發生通車以來首次列車相撞事故。港鐵車務總監劉天成昨日表示，港鐵會於今年5月11日至13日(周六至周一，周一為佛誕翌日假期)一連3天額外向乘客提供約半價車票優惠，料逾1,300萬人次受惠。然而，今次「補鑊」優惠與去年「四線齊冧」後推出兩天半價優惠一樣，同樣定於假日，惹來各界批評港鐵「諗縮數」。港鐵強調，有關決定是經過審慎的風險評估得出，並非從慳錢角度出發。

港鐵兩列列車上周一於信號測試期間，在中環站附近相撞，導致荃灣線中環站來往金鐘站的列車服務一度暫停兩天。立法會鐵路事宜小組委員會昨日開會討論有關事故。運輸及房屋局副秘書長蔡傑銘指出，機電署會就事件展開獨立調查，並確保有關系統運作安全及暢順，才讓新信號系統正式投入服務。機電署助理署長陳秋發表示，會聘請海外學者及專業顧問展開獨立調查，料7月完成。

根據現行「服務表現安排」機制，港鐵若出現超過30分鐘的列車服務延誤須被罰款，每宗事故最高罰2,500萬元，有關款項會於票價調整時回饋乘客。劉天成表示，因應上周一列車相撞事故，港鐵按機制被罰款2,500萬元並於明年回饋乘客。另外，本月24日欣澳站附近一列機場快線電纜脫落，令機場快線部分列車服務一度停止，港鐵亦會按機制撥1,000萬元於明年回饋乘客。

田北辰倡依礙民數目罰款

「實政圓桌」立法會議員田北辰形容，罰款2,500萬元屬史無前例地高，加上相撞損毀的每列列車成本約4,000萬元至5,000萬元，相信今次事故已對港鐵造成上億元的經濟損失。他建議，「服務表現安排」的罰款機制日後不能只着重服務延誤時間，亦要考慮事故期間影響幾多市民。

因應列車相撞事故，港鐵除了罰款，還會於今年5月11日至13日額外向乘客提供約半價車票優惠。不過，列車相撞事故於周一工作天發生，3天優惠日卻全部定於假日，遭一眾「打工仔」及多名立法會議員批評。

其中，民建聯立法會議員陳恒鑌建議港鐵應在工作日提供八折或一星期車票優惠予市民，同時現存鐵路線並無設有後備線，冀港鐵借撞車事故為鑑，改善現有的鐵路系統。

港鐵於去年10月16日上班繁忙時間發生四條線嚴重故障，班次延誤造成交通大混亂。港鐵其後於11月3日及4日(周六及周日)提供補償優惠，同為假日。

若平日半價 憂人流太多

劉天成強調，列車相撞事故於周一發生，港鐵亦希望於周一推出優惠，補償受影響市民，但基於鐵路系統許多人使用，港鐵經過車站及列車運作管理風險評估後，認為如於平日推半價優惠，若其他事故發生，人流太多或存在風險。

港鐵主席馬時亨昨日出席一個場合時解釋，若於工作日提供約半價優惠，擔心會令平日搭乘其他公共交通工具的市民轉乘港鐵，導致更擠迫，引起安全問題，希望市民及議員理解。他強調，有關決定並非為錢，純粹考慮對市民的影響。被問到港鐵加價後會否提供哪些優惠，馬時亨說，稍後會公佈優惠措施，現階段不便透露。



港鐵會於今年5月11日至13日一連3天額外向乘客提供約半價車票優惠。資料圖片

如平日推半價優惠，若其他事故發生，人流太多或存在風險。

劉天成

罰款機制要考慮事故期間影響幾多市民。

田北辰

要求港鐵檢視有否其他方法向乘客提供優惠。

陳帆

香港文匯報記者梁祖彝 攝

議員批加價致「雙輸」

香港文匯報訊（記者 費小樺）現行港鐵票價「可加可減」機制不會以港鐵服務表現為準則，港鐵今年便可按機制「加到盡」上調票價3.3%。多名立法會議員均在昨日的立法會鐵路事宜小組委員會上批評港鐵事故頻生，每年坐擁逾十億元車票收益卻仍不能繼續加價，極不合理。運輸及房屋局局長陳炳表示，會要求港鐵今年調整票價時一併提供更多優惠。港鐵候任行政總裁金澤培表示，港鐵票價調整機制公開透明，但會與政府研究是否進一步推出其他優惠。

立法會交通事務委員會主席、民建

聯陳恒鑌於會上批評港鐵每年車票收益逾十億元，卻仍按機制加價，不但讓市民失望，也令港鐵形象受損，是「雙輸」局面。

立法會鐵路事宜小組委員會副主席、工聯會陸頌雄亦指現時的加價機制不理想，應盡快檢討。他認為應引入更多票價優惠及設立票價穩定基金，政府亦應改善現行的交通費補貼計劃，將補貼門檻由400元降至300元。

有議員則批評港鐵工程一團糟，又發生列車相撞與機鐵站停駛等事故，無論鐵路工程抑或日常營運均表現差劣，根本無理據加價。有議員則指雖

然港鐵已承諾於今年提供3.3%折扣以抵消加幅，但折扣生效至年底，明年起仍是會調高票價，「為何你(港鐵)仲好意思加價，你唔止撞車，連香港人的信心都撞散埋！」

有議員則指出，現時的延誤罰款只罰港鐵公司，而特區政府擁有港鐵70%股份，罰款最後等於「罰自己」。他認為必須改變懲罰機制，變成向高層罰款及扣除花紅，才能立竿見影解決港鐵延誤等根本問題。

陳帆於會後見傳媒時指出，過去一段時間要求港鐵就今年票價調整再作思考，檢視在現行票價調整機制以

外，有否其他方法向乘客提供優惠。

港鐵主席馬時亨昨日出席一個場合時表示，聽到很多不滿「可加可減」票價調整機制的聲音，他指如政府認為要再檢討機制，相信港鐵董事局會從善如流。

他強調，並無一個機制可令所有人滿意，「最重要是公道、公平及透明度高。」他重申，港鐵規模龐大，需要很多資源，包括要做鐵路維修等。

港鐵商務總監楊美珍則在一個電台節目上表示，每年調整車費目的是為車務營運提供穩定的收入來源，支持日益上漲的營運開支及資產更新。

她指港鐵有責任按機制調整票價，但會盡量推出措施回饋市民，令實際票價調整低於3.3%。

沙中線局部通車 最盡到土瓜灣

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵候任行政總裁金澤培表示，對沙中線紅磡站結構有信心，工程已完成超過兩年，其間安裝了多個重型設備，結構至今無出現不尋常損壞或變動。但由於紅磡站仍在開鑿石屎屎檢測，港鐵正研究沙中線局部通車的可能性，若能局部通車，列車最多只能駛至土瓜灣站。

路政署聯同監察顧問首階段審核沙中線工程，發現土瓜灣站的結構工程檢測表格與螺絲帽相關的工地記錄不齊全。路政署署長陳派明透露，政府已要求港鐵就此進行全面評估，並在本月底提交結果。但港鐵回應指，由於有太多資料，需時整理，相信未能在此限期前提交評估結果。

另外，沙中線紅磡站仍在開鑿石屎屎，檢測鋼筋扭入螺絲帽的長度，調查委員會已經發表中期報告，裁定紅磡站結構安全，毋須重建。

民建聯立法會議員陳恒鑌要求港鐵交代沙中線通車的時間表，金澤培說：「港鐵都好心急希望早日通車，目前準備工作已完成超過99%，但通車要符合兩個條件，包括進行最後測試及通過政府的最後審核。」他又提出，何文田站的信號分區由紅磡站控制，紅磡站一日未能使用，何文田站亦不能啟用。至於紅磡站何時通車，目前仍是未知之數，港鐵正研究沙中線局部通車的可能性，即使可行，列車最多只能駛至土瓜灣站。

《蘋果》斷估無辛苦 屈馬時亨打高球



求證求真

港鐵近日負面消息多多，俾人鬧得有得好講，但如果俾人明屈，就有必要講返清楚嘞。話說早排發生列車相撞意外，港鐵主席馬時亨就見記者，當日離港。《蘋果日報》就引用「讀者爆料」，話佢一開完記者會就搭飛機去上海虹橋機場，「似係去打高爾夫球」嘞。根據嗰個讀者提供張相，唔見佢有拎高爾夫球袋嗎？《蘋果》就引用嗰個讀者口噏噏，言之鑿鑿咁話

見到馬時亨行李輸送帶拎走一個高爾夫球袋，但對方行出禁區時，手推車上就只得普通行李，高球袋「離奇地不知所終」嘞。其實呢，馬時亨當時係去北京開會，喺途經上海被人撞倒，而佢去年底做過手術，醫生吩咐過佢唔好打波，所以到現在都一直無打過波。相信無論點鐘意打波，都唔會搵自己條命嚟較飛嘍？喺《蘋果》報道出街之後，馬時亨其實係有向對方澄清過嘍，但對方冇理佢囉！

香港文匯報記者 陳川