大公報 社評

「叮叮」價廉物美 勿變「法式大餐」

「九倉」公司昨日宣布將電車公司一半股權售予法國「威立雅」交通公司。對全港市民來說，這一聲「叮叮」從此帶上「法國味」，在感情上不是一件容易接受的事。

「威立雅」不僅購得電車一半股份，且獲得了營運權，而交易事前並無透露半點風聲，顯得有點突然。電車公司業務一向無大起落，去年盈利僅二百萬，「威立雅」主動提出入股，長遠目標可能在於進軍整個中國大陸市場。去年十二月，該公司首次在中國取得了江蘇、安徽兩省六個城市的巴士網絡營運權。對一個全球性公共交通系統營運公司來說，龐大的中國市場是一個亟待發掘的寶藏。

本港一向歡迎外國投資，但這回法國公司入股電車，在市民中引起的反響相信會相當強烈。本港電車公司成立於一九〇四年，是現存仍在營運的少數百年老店之一，服務市民已超過一個世紀，而一聲「叮叮」，不僅見證着本港社會變遷和經濟成長，更是市民生活中最親切和最熟悉的一種「市聲」，市民外出坐電車不叫電車，就叫「搭叮叮」。如今，「叮叮」「變調」了，市民怎能不感到一份傷感與失落？

而且，百年電車公司還是本港工人運動與工會組織的先驅。早在四十年代，電車公司由英資經營，對待員工十分刻薄，連十五分鐘的吃飯時間都不給，司機要一邊行車一邊吃飯；工會發起罷工爭取權益行動，全體司機響應不出車，英國人老闆先是召來軍警鎮壓抓人，最後才不得不低頭讓步。而當年領導罷工的陳耀材、楊光等人，就是後來工聯會的負責人。

目前，電車公司擁有一百六十多輛電車、員工七百多人。此番由法國資本取得經營權，從社會影響來說，有兩件事值得關注，一是車資會否增加，二是員工飯碗是否得保。昨日，在記者招待會上，「威立雅」總裁聲稱不會裁員，也承諾短期內不會加價，但同時亦強調公司將會引入新的管理模式，在技術、安全、效率及服務質素方面作出改善。目前，電車多半為中年司機，未必都能夠適應新的管理文化與要求，部分年紀較長的司機壓力會更大。對此，「九倉」必須要對員工權益作出切實保障，不能讓半個多世紀以前的歷史重演。

而對市民、乘客來說，儘管近年冷氣巴士、小巴以及地鐵、火車集體運輸系統更為快捷舒適，但他們對「叮叮」仍不離不棄，除了一份「老友」感情外，就是因為「叮叮」便宜，兩元就可以由西環搭落筲箕灣。特別對中下階層市民以及長者來說，電車服務堪稱「價廉物美」。如果未來由法國人經營管理後，車廂外型可能漂亮了，座位也不再是木櫈了，甚至司機也可能穿上由法國時裝品牌設計的新款制服了，但車費卻「三級跳」，那市民、乘客對此「法式大餐」也是不會欣賞的。

在記者會上，「威立雅」公司對他們在全球多個國家、地區經營的成功經驗宣揚了一番；但本港電車在市民心目中的親切感以及服務大眾、樸實無華的經營風格，卻未必是其他外國經驗所能取代的。如果失去了親切感，「叮叮」就不會再是市民喜愛的「叮叮」了。

井水集

新措施確保族裔權益

政府昨日宣布，撥款一千六百萬元，委託四個社會機構未來兩年在觀塘、灣仔、屯門及元朗地區開設四間支援中心，專門為少數族裔人士開辦語文班及提供傳譯服務，協助他們更好融入社會及使用公共服務。

這當然是一項十分值得支持的新猷。

對此，一些人可能會說，一定是最近發生了警員開槍擊斃尼泊爾男子事件，政府才匆匆推出這一新措施「補鑊」，以期平息少數族裔人士的不滿。如果這樣看，那就是大謬不然。

事實是自去年立法會通過「反種族歧視條例」、今年中全面實施後，如果少數族裔人士到政府醫院、診所看醫生，卻因為語言問題「雞同鴨講」而得不到所需服務，那麼，政府醫院和診所就可能有違法之嫌。

因此，如何解決語言上的溝通障礙，為少數族裔人士提供傳譯，以便他們得到所需的公共服務，已經是一個迫切的現實問題和法治問題，而四間支援中心就是在這樣的背景下「應運而生」成立，可以說是全面落實「反種族歧視條例」的必要配套措施，而並非什麼「補鑊」之作。政府對全面落實有關條例，確保少數族裔人士得享應有權益的用心和誠意不應被扭曲和懷疑。

正如政制及內地事務局長林瑞麟昨日所說，在本港七百萬人口中，少數族裔人士佔了百分之五，也就是說有三十多萬人，這為數不少的一部分人，如果得不到起碼的、應有的公共服務，子女上不了學、生病看不了醫生，想申請公屋不會填表，甚至到了警署、法庭也有口難言，對香港這個社會的穩定和治安絕不是一件好事。因此，作為一個負責任政府，特區政府必須訂立反歧視法例以及制訂一系列配套措施，確保少數族裔的權益，這是有利施政管治以及全體市民利益的根本大計，又豈是什麼權宜之策？

相反，槍擊事件尚在調查中，人權分子羅某等遠自尼國搬來了死者的兄弟及妻子，藉機大做「人權騷」，指政府歧視，製造社會對立分化，這是不仁不義的利用死人「發難」，絕非對族裔人士的真正關心與支持。

關 昭

料年底可通車 全球第二長斜拉橋

超支10億昂船洲大橋合龍

作為八號幹線的重要部分，全球最長斜拉橋之一的昂船洲大橋昨日合龍，預計最快可在今年底通車，成為香港新地標。但由於大橋勘探工程出現問題，加上鋼材價格大幅上升，大橋總建造費增至三十七億元，超支十億元，完工時間亦因此較原定延誤一年。政府表示，大橋正式通車後，可加強香港物流業的發展優勢。

本報記者 黃俊鋒

昂船洲大橋昨日舉行合龍儀式，運輸及房屋局局長鄭汝樺、路政署長韋志成、立法會議員何鍾泰和劉健儀出席，並爲儀式主禮，拉下掣後，一部焊接機在橋的中央位置進行燒焊，象徵橋面正式合龍。鄭汝樺表示，大橋合龍完成後，標誌着整條八號幹線接近完成，有助支援香港物流業，並成爲本港地標之一。她說，八號幹線不單可紓緩獅子山隧道和大老山隧道等主要隧道的交通擠塞情況，也提供了一條快捷方便的通道往返機場。

總長度達1596米

大橋位於葵涌碼頭入口，橫跨藍巴勒海峽，連接長沙灣和青衣島，總長度達一千五百九十六米，當中大橋橫跨海面的部分長達一千零一十八米。大橋與水面的距離有七十三點五米高，是世界上最高橋樑之一，可讓超級貨櫃船通過，進入葵涌貨櫃碼頭。

大橋以二百二十四條斜拉索鞏固，是繼江蘇蘇通大橋之後，全球第二長的斜拉橋。路政署主要工程管理處處長周應淳表示，斜拉索表面刻有凹紋，可減低因風雨震動拉索對大橋所造成影響，而大橋的主跨是以高強度鋼材建築，可令橋身更薄更輕。大橋壽命可達一百二十年，預計大橋每年的維修費用達一千萬元。

大橋總造價達三十七億元，較簽訂合約時的二十七億元，造價超支十億元。對於大橋成本大幅上升，周應淳表示，在施工期間，發現大橋西部的地基工程需要打樁的深度，由原先預計的六十米，增加至超過一百米，較當初估計深四十米。「關於地基那裡，打多了點樁，用多了時間，當然費用增加了一點，費用大概增加了六千萬左右」。大橋西部最後打了二十九支樁，較原先多了兩支樁；加上原材料價格大幅上升，例如鋼材在過去一年已大幅上升一倍，石屎價格亦較四年前增加，這些都令工程費用大幅增加。至於有關超支的費用，將全數由政府支付。

沙田往機場25分鐘

此外，工程增加亦令大橋完工時間較原定延誤一年，周應淳表示，在完成大橋合龍後，大橋橋面仍然要做防水及油漆工程，預計最快要到今年底才可通車，屆時市民由沙田經昂船洲大橋前往機場，只需二十五分鐘，較現時使用城門隧道快五分鐘。

昂船洲大橋主要資料

工程展開日期	2004年4月27日
大橋總長度	1596米
大橋橫跨海面部分的長度	1018米
大橋橋面闊度	53.3米
大橋使用斜拉索的數量	224條
大橋總造價	37億元
預計大橋通車時間	2009年底

▲運輸及房屋局局長鄭汝樺（左三）等嘉賓昨天主持昂船洲大橋合龍儀式，以一部焊接機在橋的中央位置進行燒焊，寓意橋面正式合龍 （本報攝）

◀全球第二長的雙塔斜拉橋香港昂船洲大橋昨舉行合龍儀式，圖為昂船洲大橋全景 （新華社）

用盜版軟件老闆預刑責 五成機構未悉版權新例

【本報訊】知識產權署最新調查顯示，六成五受訪企業仍不知道公司註冊與商標註冊的分別；還有近半企業不知道商品專利、商標與外觀設計，要分別在內地和香港註冊，才獲兩地保護。署方表示，未來將加強電視短片宣傳，並與廣東省合作，爲中小企舉辦更多講座和研討會。

知識產權署昨日公布「香港商業機構知識產權意識調查」的最新結果，共有本港一千間商業機構回應，整體而言，商界對知識產權的認知程度仍維持高水平。但知識產權署署長謝肅方表示，仍有六成五的企業不清楚商標與公司註冊的分別；例如企業有註冊商標，但無註冊公司名稱，是不可以用公司名稱作商標的。

另外，四成五的受訪機構不知道只在內地申請註冊商標、專利或外觀設計，不能自動在香港受到保護。過去有玩具廠商在內地註冊商標，在香港銷售遭到盜版，卻不受保護的案例發生。

謝肅方說，因兩地法規不同，要實現兩地企業在同一地方申請，並受兩地保護，仍有很大困難，具體問題署方正在研究中。

調查還發現，一半的受訪機構不知道在最近修訂版權條例中，有關公司董事和合夥人因公司業務中有盜版軟件，需負上刑事責任。有人質疑商界對知識產權認知缺失，是否因署方宣傳不夠？謝肅方堅持說，在各渠道的宣傳是十分充分的，九成機構認爲，通過電視電台接受署方消息最有效，因此署方將推出一系列電視宣傳短片加強推廣。但目前在廣東省的宣傳力度還不夠，署方將與廣東省知識產權局配合，爲中小企舉辦更多講座和研討會。

在當前經濟環境下，謝肅方說，署方繼續爲中小企和社企提供免費顧問服務，協助企業發掘及管理其無形資產，提升發展潛力。目前已有四十多間企業參加「知識資本管理顧問服務計劃」。

知識產權署昨公布本港商業機構知識產權意識調查結果 （本報攝）

愉景灣居民不滿渡輪公司壟斷中環航線

渡輪擬加價三成 愉景灣居民抗議

【本報訊】愉景灣航運服務有限公司早前提出加價，引起愉景灣居民強烈不滿，居民計劃在本月十八日下午，在愉景灣廣場舉行示威遊行，抗議船公司壟斷中環至愉景灣渡輪服務。

愉景灣航運服務有限公司早前向運輸署申請加價，加幅高達二成五至三成，同時削減渡輪班次，當地居民紛紛表示不滿。協助當地居民的離島區議會議員容詠嫦表示，船公司申請加幅不合理，在現時經濟情況提出加價，完全不能接受。她說，船公司在沒有充分諮詢居民之下，削減渡輪班次，已對上班上學的居民造成極大不便。

容詠嫦呼籲，運輸及房屋局主動了解運輸署在處理愉景灣航運申請加價削班的手法，以確保審批程序公開、公平、公正，以免愉景灣居民因船公司壟斷渡輪服務而遭剝削。

乘客聯絡小組早前曾去信運輸署表達他們的關注，要求運輸署提高船公司的透明度，但運輸署的回覆令當地居民失望。當地居民計劃在本月十八日下午，在愉景灣廣場舉行示威遊行，以示不滿。

貿發局助港商拓內銷

【本報記者董曉西安七日電】近日在西安召開的第十三屆中國東西部合作與投資貿易洽談會上，香港貿易發展局內地總代表吳子衡表示，港貿發局今年在內地推廣工作上，將增撥25%的資源，協助港商進軍內地市場。

據悉，香港貿發局於去年11月初率先撥款一點二億元，推出了中小企業支援計劃，其中約八千萬元用於邀請國際買家赴港，包括內地及新興市場買家可通過多種優惠和補貼等方案，來港參加展會，拓展商機。吳子衡說，由於香港金融市場具備良好的體制和監管架構，這次金融危機並沒有對香港金融市場造成系統性損害。金融危機下，內地零售表現不俗，而香港產品，由於價格適中，設計獨特，品質良好，而且能把握潮流脈搏，在內地市場佔有優勢。

吳子衡表示，港貿發局今年在內地推廣工作上，將增撥25%的資源，協助港商進軍內地市場，特別針對蓬勃發展的內銷市場，還將在內地舉辦或參與多個大型展覽會和路演。