



# 完善港澳領導體制 增強香港新飛躍信心

## ——解讀組建中央港澳辦意義系列社評之三

在國務院港澳辦基礎上組建中央港澳辦這項改革，完善中央對港澳事務的領導體制，充分體現黨中央對港澳工作的高度重視、深切關懷和有效引領。中央高瞻遠矚、堅定有力的指路引航，必將提升港澳事務統籌協調、督促落實的效率，吹響香港加速由治及興的集結號，極大鼓舞香港社會各界士氣、增強對更美好的前途的信心。在國家新時代和香港發展新階段，香港社會各界當齊心協力、團結奮鬥、拚搏自強，主動對接國家發展戰略，全力破解香港深層次矛盾，為香港繁榮穩定、創新發展注入源源活力，書寫獅子山下再創輝煌、貢獻國家的新篇章。

中國共產黨是「一國兩制」方針的最高制定者和執行者，香港「一國兩制」實踐行穩致遠、保持繁榮穩定，離不開中央的支持和指導。中央的關心、領導和支持是香港攻堅克難的最大力量和底氣。中央對香港事務的持續重視和推動，給香港市民帶來最大的鼓舞與信心。

香港市民記憶猶新，去年第五波疫情危急之際，時刻牽掛香港的習近平總書記作出重要指示，強調香港特區政府要切實負起主體責任，把盡快穩控疫情作為當前壓倒一切的任務，動員一切可以動員的力量和資源，採取一切必要的措施，確保香港市民的生命安全和身體健康，確保香港社會大局穩定。中央各有關部門和地方竭盡所能，全力支持和幫助香港特區政府做好防疫抗疫工作。

總書記的指示是中央對香港抗疫的最高動員令，香港社會各界迅速行動起來，堅定支持特區政府落實主體責任，齊心抗疫，共克時艱。商界出錢出力，捐助抗疫物資，借出酒店、土地用作社區隔離設施；有企業調動旗下物業公司協助發送防疫物資；社區機構、義工團體積極配合抗疫，彌補了政府防疫力量的不足。事實證明，中央的高度重視和大力支持，可以令

香港匯聚起風雨同舟的強大動力，調動各方面資源、用盡所有可行辦法，打贏了疫情防戰。實踐充分證明，國家始終是香港最堅強的後盾，中央對香港的關心、支持和愛護始終如一，中央所做的一切都是為了國家好、香港好和香港同胞好。

中央的關心、領導和支持，令香港堅定信心、團結抗戰，克服了前所未有的困難和考驗。如今國家發展邁向現代化建設新征程，香港正處在發展關鍵時期，香港如何主動對接國家發展戰略，推動粵港澳大灣區建設、積極參與「一帶一路」建設，實現科技創新驅動發展；香港如何破除利益固化藩籬，着力解決土地、住房、安老、醫療、教育和青年就業等市民最關心的問題，增強市民的獲得感、幸福感，這既需要特區政府務實有為、不負人民，拿出更果敢的魄力、更有效的舉措破難而進，讓發展成果更多更公平惠及全體市民；更需要社會各界弘揚包容共濟、求同存異、自強不息、善於取勝的優良傳統，充分釋放香港社會蘊藏的創造力和發展活力，共同創造香港更加美好的生活。

在建設社會主義現代化強國、實現中華民族偉大復興的新時代和新形勢下，「一國兩制」在香港的成功實踐事關重大，中央改革完善對港澳工作的領導體制，加強對港澳事務的統一領導，有利於集全國之力維護和推進香港的繁榮穩定，保證香港的發展與國家的發展相互配合促進，極大鼓舞港人對前景的信心，激勵香港社會眾志成城、踴躍奮發，從大局和長遠需要出發積極謀劃香港發展，摒棄個人、界別的利益得失計較，突破自我封閉，把個人、界別的前途與國家、香港構建發展新格局、實現高質量發展的宏大規劃緊密結合，心往一處想，勁往一處使，必能激發新動能、迎來新飛躍。

文匯社評 WEN WEI EDITORIAL

# 港鐵調整票價機制 平衡發展和市民負擔

政府公布與港鐵檢討的票價調整機制，首度引入「物業發展利潤指數」，港鐵物業發展利潤愈多，票價加幅愈低。社會上一直有聲音批評港鐵一方面靠車站上蓋的物業發展賺大錢，但票價「有加無減」。新機制最受關注的是將港鐵票價與物業發展利潤掛鉤，回應社會訴求。作為本港最重要的公共交通工具，港鐵既要考慮營運穩定和長遠發展，又要顧及市民的負擔能力，需要審慎平衡。新機制下票價調整幅度能否充分照顧市民，政府和港鐵應抱持開放態度、持續完善，盡力惠澤市民。

港鐵票價調整機制的舊方程式是「去年綜合消費物價指數變動的一半，加上去年運輸業名義工資指數變動的一半，再減去生產力因素0.6%」。新公式用「物業發展利潤指數」取代了舊的生產力因素，如果港鐵在物業發展賺取不足50億就減0.6%，50至100億就減0.7%，超過100億就減0.8%。意味着港鐵物業發展賺得越多，票價的加幅就會打折扣越多。有立法會議員推算，如果減0.8%就意味着票價加幅打七五折。至於早幾年累積了2.85%的延後加幅，會扣減其中的1.2%，餘下1.65%再延遲至明年實施。政府以「利潤掛鉤、減輕負擔、回贈加碼」來形容新方案。

除了票價，安全亦是市民對港鐵的關注點之一。近年港鐵事故不少，市

民認為應該加大懲罰力度促使港鐵改善服務。新機制將延誤事故的最高罰款由2,500萬元上調至4,000萬元，罰款的金額將以「感謝日」半價票價優惠的方式回饋市民。希望港鐵在新罰則下能下大力氣改善服務，將事故率減到最低。

鐵路運輸環保高效，但世界上大多數城市鐵路系統都沒法獲得足夠的票務收入來支付營運，需要依賴公共財政補貼。以紐約地鐵為例，每日平均客運量超過500萬人次，但長期入不敷支，要靠紐約州和市政府的專項稅收補貼。港鐵是少數可以不靠政府補貼而穩健運營的鐵路系統。近年受疫情影響，港鐵由2019年起，車務營運連續四年錄得虧損，去年更錄得47.33億元的大額虧損，靠租賃業務和賣樓收益入賬賺錢。隨著設備老化，多條線路都要更換信號系統和其他設備，同時要推進「北部都會區」的北環線等新項目的建設，確保港鐵財政穩健，以支付維修保養成本及支持長遠發展，十分重要。

本港剛剛走出疫情陰霾，提供相宜票價，減輕市民負擔，是港鐵應盡的社會責任。港鐵票價新機制有回應市民對物業發展利潤的關注，但0.6%至0.8%的減幅是否合理和足夠，社會有不同意見。政府和港鐵應多聽取社會聲音，檢討進一步完善票價調整機制的空間。

# 海港申准微填海 非為造地起樓

## 發展局：為公眾享受海濱拆牆鬆綁 修例後須司長級人員批准

香港特區政府近年銳意活化海濱，打造親水文化。發展局昨日向立法會提交文件，提出修訂《保護海港條例》，建議涉及海濱長廊、單車徑及碼頭等16個類別的海港改善工程，只要填海範圍不多於0.8公頃；以及海港內面積不超過3公頃、時限3年以內的「非永久性填海工程」，可豁免受制於「不可填海推定」的原則，但須先經司長級政府人員批准。發展局發言人強調，修例只是希望為提升海濱暢達性或增加公共空間讓公眾享受海濱拆牆鬆綁及清除絆腳石，政府無意藉此於維港填海造地以賣地或發展房屋之用。

◆香港文匯報記者 聶曉輝



◆發展局昨日向立法會提交文件，提出修訂《保護海港條例》。圖為香港中環填海工程。資料圖片

現時任何填海工程均受《填海條例》規管，若發生在訂明的海港範圍則同時受《保護海港條例》（「條例」）規管。發展局昨日向立法會提交文件指出，1997年6月制定的「條例」只有4項條文，用字亦較簡單，過去廿多年大部分受到分別於2004年和2008年頒布的法院判決所影響。而現行「條例」第3條訂定不准在海港內進行填海工程的推定（「不可填海推定」），卻無說明在哪些情況可推翻「不可填海推定」。

發展局發言人指出，由於「不可填海推定」無差別適用於所有海港內進行的填海項目，故自2004年判決以來，只有5個涉及海港內填海的工程項目有透過準備CCM以符合「測試」後進行，證明了「條例」制約了大規模填海。

### 小型海港改善項目依現例難上馬

發言人又指，受「條例」一刀切限制下，即使是只涉及小規模填海且對海港影響輕微的小型海港改善項目亦難上馬，「既要找顧問，花大量公帑及數年時間做CCM，又要證明有凌駕性需要，例如計劃在堅尼地城新海旁興建行人板道以提升海濱暢達度，係咪唔起得呢？基於很難證明有凌駕性公眾需要，很多項目都因而卻步。」

發展局建議修訂「條例」，列明16個類別的海港改善工程（見表）可獲豁免受制於「不可填海推定」的原則和「測試」的高門檻，但填海面積不得多於法定清單訂定的上限（初步建議為0.8公頃）。同時，涉及海港內的非永久性填海工程，例如在海港中增設臨時工作平台以進行交通基建項目等，若任何時期受影響的海港面積不超過法例訂定的上限（初步建議為3公頃），且能於指定時間內回復原貌（初步建議為3年）亦可獲豁免。

不過，上述兩種情況均須獲司長級政府人員批出豁免，暫傾向訂明為財政司司長，「不可由工務部門說了算，並要由司長級官員做好把關工作，他亦有責任確保項目不是『斬件式』填海。」

### 擬由特首行會審批是否符合「測試」

除特定獲豁免工程外，所有海港內的填海工程將繼續受制於「不可填海推定」的原則和「測試」的高門檻。政府建議將2004年判決中就「凌駕性公眾需要」所確立的原則和考慮因素納入「條例」中，並訂明由行政長官會同行政會議負責審批工程是否符合「測試」，而項目倡議人需要刊登CCM及諮詢公眾兩個月，並在其後5個月內連同所收集的意見提交行政長官會同行政會議。

特區政府將就修例建議於本月31日的會議上諮詢海濱事務委員會，並於下月展開公眾參與活動。敲定修例建議後，料明年上半年向立法會提交條例修訂草案。

# 專家：現時連爛碼頭都拆唔到

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）對於特區政府建議修訂《保護海港條例》，多名專家及立法會議員均表示支持。海濱事務委員會主席吳永順昨日在接受香港文匯報訪問時認為，有需要確立維港需要保護及不會將之填海造地的前提下，為改善及興建海岸設施拆牆鬆綁，「現時即使駁通海濱長廊，以及把堤岸伸延兩級落水的小填海工程都要有凌駕性公眾需要，工程部門也害怕會犯法，根本無人敢做，令許多改善海濱暢達性的工程，甚至拆掉爛碼頭重建的工程都做唔到。」他強調，修例建議並非「由唔界填海變界填」，要獲得豁免仍需符合特

定條件以及由司長級官員批核，同時亦要諮詢區議會及海濱事務委員會，市民不需擔心會胡亂填海。

工聯會立法會議員郭偉強表示，市民對有連貫性的海濱需求大，但由於許多舊建築物是貼海而建，現行條例下很多時只能美化海濱而不能活化，認為今次條例是與時並進，對海濱發展有提議作用，且亦能避免工程項目可能受到司法覆核的挑戰。

民建聯立法會議員顏汶羽表示，修例建議提供了清晰的指引。如果要做好活力多元，連貫海濱非常重要，亦符合公眾利益和需要。

# 市民旅客為「打卡」人車爭路

堅尼地城新海旁近年成為不少市民及旅客觀賞海景和日落「打卡」熱點，但海邊與馬路交接，沒有臨海行人路，香港文匯報記者昨日直擊「打卡」人士「走鬼式」與汽車爭路，當汽車駛離，他們便跑到海邊拍照，汽車駛近便散去，險象環生。對於香港特區政府修訂《保護海港條例》，在上址增設行人板道，不少「打卡」人士表示支持，希望能安全地享受海港景色。

堅尼地城新海旁一帶景觀極佳，是網紅「打卡位」，香港文匯報記者昨日到現場觀察，發現海旁空間十分狹窄，海邊與馬路交接，約30多人就

在馬路上「打卡」，其間汽車來來往往，遊人「走鬼式」避開車龍。

李女士與朋友經過上址順道合影留念，不過因來往車流急促，她們只在遠處拍照，「感覺有點危險。」她認為若在該處增設一個行人板道，會提高「打卡」及欣賞海景的安全性，不過她亦關注工程會否影響生態。

吳先生則認為若能增設行人板道，多出一個空間，就可以改善「人車爭路」的現狀，降低危險性。直言工程要有取捨，「要在保育，以及維護市民和遊客安全之間考量，但我相信加設一個行人板道，對生態及居民不會有太大影響，增加一個海濱空間，吸引更多人來『打

### 建議修例重點

◆除特定獲豁免工程外，所有海港內的填海工程將繼續受制於「不可填海推定」的原則和「測試」的高門檻，並引入新規定以便加入公眾參與機會，以及指明必須獲行政長官會同行政會議信納有關項目能符合「測試」。

◆新增清單內涉及海港內填海的海港改善工程，填海面積不多於法定清單訂定的上限（初步建議為0.8公頃），可獲豁免於「不可填海推定」的原則，但須獲司長級政府人員（例如財政司司長）批出豁免。

◆涉及海港內非永久性填海工程，若任何時期受影響的海港面積不超過法定上限（初步建議為3公頃）並且不超過訂定的年期（初步建議為3年），可獲豁免於「不可填海推定」的原則，但須獲司長級政府人員（例如財政司司長）批出豁免。

可能受惠的項目	簡介
(A) 行人板道	興建行人板道，以提升堅尼地城海濱的暢達度 活化九龍龍城汽車渡輪碼頭
(B) 碼頭	優化位於前啟德跑道的舊碼頭 堅尼地城加多近街附近4個舊碼頭的修復/改善工程
(C) 改善海岸堤階	灣仔水上運動及康樂主題區及銅鑼灣活力避風塘主題區海岸堤階提升工程 於香港會議展覽中心外的慶典主題區對出設置海岸堤階 優化灣仔慶典主題區的登岸台階 優化前啟德跑道第4B3區私人發展公眾休憩空間內的滑道

資料來源：發展局 整理：香港文匯報記者 聶曉輝



◆昨日有約三十多人為「打卡」聚集在咖啡店附近。香港文匯報記者 北山彥 攝

卡」及消費，更加帶旺這區生意，相信當區居民都願意的。」

◆香港文匯報記者 張弦