

香江时评

黄台之瓜，何堪再摘

连锦天

李嘉诚日前在公司业绩记者会上，引用“黄台之瓜，何堪再摘”比喻香港的处境，并呼吁“不要再伤害香港”。他还说，国家一定是希望香港好，“若香港无内地支持，恒指最少跌一半”。他相信“一国两制”不会改变：“香港如果做得好，为什么要变呢？”这种观点反映了多数港人的心声。

唐朝李贤《黄台瓜辞》曰：“种瓜黄台下，瓜熟子离离。一摘使瓜好，再摘令瓜稀，三摘犹自可，摘绝抱蔓归。”这个典故意味深长，但意境苍凉。李嘉诚引用诗句，表明他对香港当前局面的看法和一些担忧。

“香港困局”的确存在。原先的优势弱化，转型和培养新增长点进展缓慢，社会长期积累的深层次矛盾集中显现……有些是外部因素使然，外国经济波动加剧，香港很难置身事外；有些是区域经济格局变化后的彷徨，当“独门生意”不再，香港必然要面对新的竞争，例如内地港口崛起，香港的转口一定会受影响。李嘉诚感叹：“香港今日各行各业有不同压力，相当困难。”

这些挑战，你愿不愿意，它就在那里，接与不接，它都要到来，回避不了。一个健全的肌体，自会积极应对，扬长避短。反之就容易怨天尤人，自乱方寸，步态蹒跚。关于香港发展，主流论述是善用与内地近水楼台的优势，在经济上融合，发挥“国家所需，香港所长”，找到新的内生动力。但这一主张在香港也遇到抵触，有论者指出，部分港人有一个心结，自身没有能力走改革、转型的路，但又不接受中央政府的带领，陷入“北京不能管，自己又做不来”的局面，有人说这是患了“香港病”。

更有甚者，有些困局是人为因素造成的，尤其反对派一再干扰香港发展，先是违法“占中”，后是拉布拖延，甚至煽动暴力冲击，导致特区政府施政步履维艰。反对派议员为反对而反对，一再瘫痪议会，事关经济民生的事情久拖不决。一些势力动辄发动“公民抗命”，甚至占领马路，制造街头暴力事件，散布荒唐狂妄的“香港民族”、“建军立国”等“港独”言论。这些，使香港犹如黄台之瓜，一再经受折腾，甚至连藤蔓都要被扯下抱走。李嘉诚发出“不要再伤害香港”的呼吁，值得省思。

当然，以黄台之瓜比喻香港境况，并不是说香港黄了，更不是“一国两制”事业黄了。事实上香港优势仍很多。作为发达经济体，去年经济增长2.4%，这不算低了。临近内地、自由港、低税制、廉洁政府，都是人们耳熟能详的香港优势。连续22年获评为全球最自由经济体，香港的市场“游戏规则”连通世界，可与国际主流市场无缝对接。居港者还享有种种利好，如城市管理有章法，法治环境佳，办事少求人，食品卫生管控严格……有人唱衰香港甚至说其优势“全面沦陷”，并不符合实际。

香港人历来精明能干、勤奋敬业。“东方之珠”升起时，大家把聪明才智用到了正路，发挥到极致，那种“煮海为盐，采山铸钱”的创业精神，那种“踏平崎岖、顽强拼搏”的“狮子山气概”，在今天更显珍贵。要解开当前困局，首先应坚持法治是香港基石，扭转社会上那种“违法无须负责”的歪风。其二是为了香港整体利益，各方致力于社会融合。同唱一首歌，调子要和声。“欲致鱼者先通水，欲致鸟者先树林。”减少政治争拗，和睦合作，是目前香港最大的社会基础工程。正如《狮子山下》唱的：“人生不免崎岖/难以绝无挂虑/既是同舟/在狮子山下且共济/抛弃区分求共对/放开彼此心中矛盾/理想一起去追……”

台大杜鹃花迎客



台大校园里杜鹃花近日盛开。那丛丛灿烂，似乎在等着大家来探索花间的秘密。

钟扬摄(中新社发)

香港成立防止学生自杀委员会

本报香港3月30日电(记者陈然)香港特区政府今日成立“防止学生自杀委员会”，全面了解和析自杀原因，委员会将于6个月内向教育局提交报告及预防自杀的建议措施。委员会由香港大学防止自杀研究中心总监叶兆辉担任主席，成员包括学校、家长、青年、学生代表、医护界和社福界的专业人士、政府决策部门官员等。委员会将于4月开展工作会议。教育局发言人表示，委员会将分

析近年发生的个案，了解成因。如果反映出教育工作或其他方面存在不足，委员会将向教育局局长提出短、中、长期的建议措施，预防学生自杀。这些预防措施包括识别高危个案的机制和流程、跨部门沟通和协作、精神健康支援机制、生命教育和辅导计划、家长教育和媒体报道等。

自2015年9月新学年开学至今，香港已有26名学生轻生身亡，年龄介于11岁至22岁，比往年同期个案数字增长一倍多。

国台办发言人在例行记者会上强调

“九二共识”基础受损将危害两岸和平发展方方面面成果

本报记者 汪灵犀

国务院台湾事务办公室发言人安峰山在3月30日举行的例行记者会上表示，对“九二共识”的态度以及如何认定两岸关系的性质，是判断台湾地区新当选领导人是否有善意的试金石和标准。“九二共识”是两岸关系和平发展的政治基础，只有承认“九二共识”的历史事实，认同两岸同属一中的核心意涵，两岸关系才能和平稳定发展。如果这个政治基础受损，两岸关系和平发展方方面面的成果都会受损。

“九二共识”是原则也是善意

日前，民进党主席蔡英文在接受台湾《中国时报》专访时提到，希望在5·20之前大陆方面可以再给多一点善意，引发舆论关注。有记者就此询问发言人，大陆对这一说法作何评论？安峰山回答说，国台办主任张志军日前在接受台湾记者采访时已经表明了大陆的立场态度。张志军表示，大陆方面

的善意已经讲得很清楚，对“九二共识”的坚持既是我们的原则，也是我们的善意。对“九二共识”的态度以及如何来认定两岸关系的性质，这是是否有善意的试金石和标准。讲清楚两岸关系的性质，两岸关系的未来才能看得清楚。

安峰山强调，“九二共识”是两岸关系和平发展的基石。两岸和平发展的关键就在于承认“九二共识”的历史事实，认同两岸同属一中的核心意涵，只有坚持和维护好这个政治基础，两岸关系才能行稳致远。我们的对台大政方针是明确的、一贯的。我们将继续坚定维护“九二共识”这一共同政治基础，反对“台独”分裂活动，继续推动两岸关系和平发展，继续促进两岸各领域交流往来，造福两岸民众。

他还说，只要承认“九二共识”的历史事实，认同两岸同属一中的核心意涵，台湾不论哪个党派和团体，无论其以前主张过什么，我们都愿意同其交往。

对于台湾“时代力量党”日前提出“公投法修正草案”，降低“公投”的提案门槛一事，安峰山评论说，我们坚决反对任何势力借所谓修法，为“台独”分裂活动大开方便之门。对于某些势力再三玩弄这种伎俩，破坏台海和平稳定、阻挠两岸关系发展，两岸同胞应该高度警惕。

以互利共赢来深化合作

有记者对台湾前“立法院副院长”洪秀柱当选国民党主席后，国共双方今后的交流互动表示关注。安峰山对此回应道，洪秀柱当选中国国民党主席当晚，习近平总书记向其发出贺电，洪秀柱主席随后复电。双方回顾了2008年以来两岸关系和平发展取得的成果，就继续秉持民族大义、坚持“九二共识”、巩固互信基础、加强交流互动、共同维护两岸关系和平稳定发展、增进两岸同胞福祉达成共识。至于未来两党平台运作及各层级交流互动

的具体规划安排，双方会进一步沟通协商、积极推动、共同维护两岸关系和平发展与台海和平稳定。

有记者提问，如何让台商和台资企业更好地参与到“十三五”规划的建设当中来，共享发展机遇和红利。安峰山回应称，在“十三五”规划当中，蕴藏着台湾方面可以利用的历史性机遇，两岸应该创新合作理念和方式，以互利共赢的方式来深化两岸经济合作，增进两岸同胞的利益和福祉。安峰山还简要介绍了第二十届“台交会”、福建自贸区等两岸经贸交流活动及平台的筹备和运转情况。

安峰山针对日前台湾方面开放太平岛给外媒采访一事表示，大陆方面在南海问题上的基本立场是明确的、一贯的。中国对南海诸岛及其附近海域拥有无可争辩的主权。两岸同属一个中国，两岸同胞都有共同义务维护国家主权和领土完整、维护中华民族的整体利益和根本利益。

(本报北京3月30日电)

香港特区政府：

“港独”言行违反《基本法》

本报香港3月30日电(记者尹世昌)香港特区政府今天发表声明，回应国务院港澳办新闻发言人评论香港有人公开宣称成立以“港独”为宗旨的组织。

声明说，香港特别行政区是中华人民共和国不可分离的部分，“港独”言行违反《基本法》、危害香港稳定繁荣、损害广大香港市民的利益，特区政府将依法处理。

香港师生体验“红色之旅”



3月29日，来自香港40多所学校的近200名师生来到“原中央苏区北大门”江西广昌，参观河东雁塔、广昌路上红色群雕等景区，现场感受广昌历史文化，接受红色革命传统教育。

曾恒贵摄(人民图片)

连续七年涨价 调整机制对否

港铁票价为何只增不减？

俞晓

香港特区政府近日公布去年12月运输业名义工资指数，连同早前公布的去年12月通胀率，港铁根据票价调整机制，得出今年票价增幅为2.7%，这已是港铁连续第7年加价。根据当前港铁平均每程车费7.5元(港币，下同)左右计算，加价后平均每程约加0.2元，新票价预计于今年6月实施。对此，香港市民纷纷表示不满，称票价调整机制“只加不减”，港铁年年大赚应回馈更多给市民，而非延误故障频繁却一直加价。

特区政府与港铁厘定的“可加可减”票价调整机制方程式，是根据上一年12月通胀率的一半，加上同期运输业名义工资指数的一半，再减去生产力因素数值0.6%得出。虽然港铁上次对票价机制进行检讨时，曾引入负担能力上限，即票价增幅不能高于去年第4季度家庭月收入中位数。但因有关中位数的幅度为3.3%，未对此次2.7%的票价增幅构成影响。

每日搭载550万人次乘客的港铁，去年约有130亿元盈利，拨入今年“即日第二程九折优惠”的金额却仅有1.87亿元，比上年的2.2亿元少，优惠期预计缩短至不足5个月。再加上港铁6月起加价后，预计每年票务将多赚4亿元。高收益下回馈不足，令不少民众大为不满。

港铁行政总裁梁国权回应称，港铁营运成本持续上升，幅度高于票价调整幅度。单是去年，港铁已投放超过70亿元提升、更新及维修铁路资产和基建设施。而票务收入是港铁主要收入来源之一，自“两铁合并”(两铁指香港地铁与九广铁路)以来，港铁票价每年平均涨幅均低于香港每年平均通胀及薪金指数涨幅，票价也一直维持在合理水平。

特区政府发言人称，政府会继续敦促港铁检讨现有车费推广计划，在顾及公司所需维持财政稳健原则下，推出合适车费优惠计划及

投放更多资源提升铁路服务设施，以缓解票价增加给乘客带来的负担，并维持港铁服务水平。

港铁票价“可加可减机制”的制定始于2007年“两铁合并”，票价冻结2年至2010年起正式运作，每5年检讨一次。现行机制于2013年第一次检讨后沿用，其中引进以家庭月收入中位数按年变动“封顶”的限制。另有港铁“利润分享机制”与“服务表现安排”，港铁每年拨出一定比例的基本业务利润，连同上一年延误31分钟以上

事故罚款，作为来年票价优惠。

该机制的推出意在提高票价调整透明度，但4年来按机制方程式得出的整体增幅，从未触及家庭月收入中位数按年升幅上限，令人质疑“封顶”形同虚设。另有分析称运输业工资也会受通胀推高，使方程式得出正数的概率较高，“可加可减”因而被讽刺为“有加无减”。香港《大公报》社评指出，导致“七年七加”和“有加没减”的机制，肯定存在需要改进和完善的地方，否则是难以向市民交代的。



资料图片