

挖苦工人無工開 李卓人太涼薄

郭中行 資深評論員

建造業最大的問題就是工程時有時無，工程「拖住拖住」，令工人經常面對開工不足的情況，現在李卓人竟說這樣「好正」，這種李卓人獨有的邏輯荒謬絕倫。李卓人說這些謬論，目的不過是為公民黨辯護，要推卸其靠害打工仔的事實，但李卓人說得太過荒唐，為了讓公民黨脫罪顛倒黑白，說阻延工程竟然對工人有利。這說明李卓人政治掛帥，將政治凌駕於工人利益之上，難怪受到外界狠批。

公民黨阻停港珠澳大橋，除了是以司法程序阻擊政府施政之外，更是公然打爛廣大打工仔飯碗之舉。由於以往的環評制度被推翻，全港70多項基建受到影響，本來已準備上馬的基建也要急急停下來，逾二十萬名建造業工人不知道要停工多久，就是工程界別的人士都深受其害。公民黨此舉嚴重損害工人利益，工會團體不論政治立場如何，理應第一時間走出來直斥其非，指出公民黨這種政治化行為如何禍害工人。然而，一直聲稱代表工人利益的職工盟李卓人，不但未有站出來批評其盟友與民為敵的行為，更走出來為公民黨卸罪辯護，講風涼話挖苦工人，為了政治連工人利益也不顧，這樣的李卓人實在太過涼薄，民望插水也不是無因。

李卓人砌辭狡辯 罔顧工人利益

港珠澳大橋工程一拖再拖，建造業總工會已指出不少工人因此惶惶不可終日，擔心失去工作，特別在現時通脹升溫的環境下，打工仔難免手停口停。然而，李卓人日前與一眾反對派議員舉行記者會時，竟然說「有人驚影響工人開工？其實工人最希望政府唔好將工程谷晒呢幾年做。」他還聲稱業界認為若工程分開一段很長的時間慢慢上馬，就可以「長做長有」，「最好就拖住慢慢食，拖住佢（工程）真係好正」。作為一名工會人士說出這種的「謬論」，實在令人驚訝，如果他是因為政治原因要與反對派綁架，要為公民黨鼓氣提勁，就不理工人死活，試問他還有什麼資格以工會人士自居？如果是言為心聲，他確實是深信這些話，這說明他心底裡只視工人為政治籌碼，對廣大打工仔的飯碗不為己甚。

事實上，李卓人的辯解相當荒謬，足顯其人的邏輯混亂，不知所云。建造業一直是本港失業的重災區，近年多項大型基建終於可陸續上馬，工人都如久旱逢甘霖，巴不得工程接踵而來，令工人身價上漲才符合他們利益。又怎可能如李卓人所說的要希望拖住做。建造業最大的問題就是工程時有時無，工程「拖住拖住」，令工人經常面對開工不足的情況，現在李卓人竟說這樣「好正」，這種李卓人獨有的邏輯荒謬絕倫。李卓人說這些謬論，目的不過是為公民黨辯護，要推卸其靠害打工仔的事實，但李卓人說得太過荒唐，為了讓公民黨脫罪顛倒黑白，說阻延工程竟然對工人有利。這說明李卓人政治掛帥，將政治凌駕於工人利益之上，難怪受到外界狠批。

儼如工會貴族 還說保護弱勢

建造業總工會理事長周聯僑批評李卓人「長做長有論」，直指「呢啲說話係企響老關角度去講，我哋有二十七萬五千人工人，但實際長遠有工開的工人不足十萬……我覺得呢啲言論唔負責任。」工聯會黃國健也直斥李卓人在講「風涼話」，如果不是近日社會的矛頭都對準公民黨身上，李卓人受的抨擊將會更多，也有更多工友知道李卓人根本搞工會是為了搞政治。在最低工資一役，就是他突然挑起飯鐘錢與假日薪金的爭議，但結果除了令勞工關係進一步激化之外，為工友爭取到什麼？倒是李卓人日日上鏡，大談如何向僱主施壓，但從工人利益着眼他是完全失敗的。相反對於關係工人利益的基建問題，李卓人卻不為工人出一聲，不斷為公民黨開脫，更指這些行為有利工人，可見李卓人的工人代表形象是假，政治投機者才是真。

況且，李卓人從來都是工會貴族，他自己在職工盟掌權多年，老婆是總幹事，雖然剛辭職，但接任仍是李的多年親信，姨仔是培訓中心的行政總監，一門三傑都由職工盟供養，出職工盟糧，李卓人卻決定老婆姨仔的表現及加薪，這樣荒不荒謬？就算姨仔失職，虧了職工盟百多萬，依然好官我自為之，原因當然是朝中有人好辦事。說穿了，職工盟已變成李卓人的家天下，一眾職位都是世襲，李卓人儼如工會貴族，還要說什麼保護弱勢工人，實在太過虛偽。

港競爭優勢喪失政客有責

黃熾華 香港政治經濟文化學會副理事長

瑞士洛桑國際管理學院最新公佈的《2011年全球競爭力報告》顯示，去年排名第二的香港和第三的美國，今年雙雙發力超前名列第一。而五月六日，中國社科院發布的《2011年中國城市競爭力藍皮書》指，香港的綜合競爭力仍保持全國第一的地位，但與上海、北京、深圳等城市的差距在逐年縮小，主要原因是內地巨大的發展潛力和香港自身經濟轉型相對緩慢，更指特區政府「規劃能力略顯不足」。社科院的「藍皮書」更能實事求是地對香港此等「領先」地位提出警報，近十四年證明，本來「遙遙領先」的香港正在或被上海、北京、深圳後來居上。清醒看待競爭力排名，首先要從政府的領導能力去找，其次要從香港的政治生態改變去找。

政府職能必須改變

以上海為例，市政府為了要成為國際金融、經濟、貿易、航運中心，早在2001年就提出15年內建成「四個國際中心」分「三步走」：第一步為「第十五」（2001至2005）是現代化加速階段，要做到城市水平、外資依存度、綠化覆蓋率、人均壽命接近發達國家水平，國際航運中心基本建成，結果都做到了。第二步「十一五」期間（2006至2010），要全面實現現代化，國際航運中心鞏固，貿易、金融中心初具規模，現代國際大都會框架基本形成。參觀去年的上海世博可見也做到了。第三步「十二五」期間（2011至2015）是全面實現四個「國際中心」。總結上海市政府的施政經驗，一為雷厲風行，說到做到；二為群策群力，萬眾一心；三為政府職能，為實現「三步走」，早在2001年就朝建設成服務政府、責任政府、法治政府轉變了（見上海市政府的《思考上海》一書）。

對比港府，一貫奉行的「大市場小政府」施政的理念、思維、行為是否

守舊、狹窄應該檢討了呢？「小政府」比「服務政府」少了維護香港「三個國際中心」的積極性、主動性去為它提供服務條件；也比「責任政府」少了承擔和被問責的責任感；比「法治政府」更少了以法監管、保障和落實施政報告提出的願景和藍圖，變成被反對派政客以「法」來阻撓政府的各項規劃。因之「小政府」變成弱政府，「強政勵治」落空，「規劃能力略顯不足」就點到了港府的「死穴」。

政客阻撓拖慢香港

與北京、上海、深圳相比，香港的劣勢是因為有反對派政客的干擾、阻撓、折騰。「民主狂犬症」的結果是公說公有理、婆說婆有理而議之不能決、決而不能行。試以近來二例，就可知政客折騰香港的惡劣。

其一，公民黨政客咬住一名老婦以「環保」為藉口提「司法覆核」，阻撓經26年研究、論證，國務院已批准，屬全國最高權力機關列入國家「十二五」規劃項目的港珠澳大橋的施工，阻撓香港與國家飛躍發展的融入，便是最陰險最惡劣的干擾、折騰香港的一例。

其二，政客口口聲聲要政府壓抑樓價，但壓抑樓價的根本措施之一是增加土地供應；而香港地狹人多地多只好填海，一開填海，政客又以「環保」來阻撓；港內外都不允填海，寫字樓樓價和租金怎不瘋升呢？建新住宅肯定拆舊區，開拆舊樓反對派又以「古迹」、「保育」為名來反對，新樓建不成，幫了地產商推高樓價，倒打一耙說政府造就「地產霸權」。

除了港府未能因時勢轉變職能，反對派政客是香港經濟轉型受阻、規劃能力不足和發展遲滯的癌細胞，這是滯後的主因。而切除香港的癌細胞，也只有香港人自己。

反對派正部署狙擊第三條跑道

徐庶

本港機場的客貨運量及飛機升降量去年均刷新紀錄，客運量突破五千萬人次，已接近上限，機管局早前曾預測，現時兩條跑道至2020年將會飽和。如果現在開始籌建第三條跑道，最快也要在2023年才可以完成工程。政府準備展開第三條跑道的籌備工作，向全港進行諮詢。

在3月31日立法會會議上，公民黨黨魁梁家傑對民建聯英國謙動議的「落實十二五規劃」議案中提出修訂，其中在原動議第四項「落實興建機場第三條跑道」，改為「加快研究跨境基建的協調，避免重複建設及有損效益的惡性競爭」。言下之意，不需要落實興建跑道，只要坐而論道吹水，鄰近地區有機場，何必競爭？

除了修訂動議之外，另一邊廂，反對派已經磨拳擦掌，準備動員狙擊興建第三條跑道。其理由，第一是價格昂貴，需要八百多億元；第二是影響白海豚的生存環境；第三是飛機升降會造成噪音污染；第四是增加汽車流量，造成廢氣污染。上述四個理由，也是反對派漸進式的狙擊策略，一個階段用一個，逐次推出。更重要的是，在諮詢期不發難，留有一手。諮詢期完了，他們就會進行狙擊，最後一招就是司法覆核。

這已經是例行動作，問題是，反對派現在的鬥爭手段更加狡猾。他們在人手方面，分成了許多個梯隊，按次序出場，做做天星碼頭、灣仔繞道、

高鐵路、港珠澳大橋的方式，衝在前面的，是一些「八十後」激進青年，他們用暴力手段，吸引社會注意，以街頭對抗，製造頭條新聞；第二梯隊就是一些激進的環保組織，提出高標準，只要環保，不要經濟發展；第三梯隊就是申請綜援的老公公老婆婆，在諮詢期結束後，利用納稅人的錢打官司；最後才是反對派出場，在政治上提出反對。

以港珠澳大橋被狙擊為例，政府對社會各界已進行了廣泛的諮詢工作，也經過了立法會討論和財委會批出撥款，反對派反對的理由，都非常牽強，難以說服公眾。一計阻撓不成，一計又生，他們見港珠澳大橋反對不了，最後一役進行了狙擊，向法院申請司法覆核，提出了一個以前從沒有提出過的基線評估尺度，令環評工作重做。這是「拉布」戰術，務必阻撓工程動工，令建造費用大幅度上升，然後他們又攻擊建造費用過高是「大白象」。

世界的經濟正在向東方轉移，亞洲將成為世界經濟發展最快的地區，香港背靠中國市場，而且在航空業方面具有領先優勢，可以扮演航空樞紐的角色。若第三條跑道工程延誤，就會被鄰近的競爭對手取而代之。不建第三條跑道，香港的貿易中心、航運中心的領先位置勢將不保。反對派能否讓香港經濟有一個發展的機會？

輕舟已過萬重山 兩岸猿聲仍在啼

——評當前中美關係中的雜音

李小鳴 內地學者

儘管中美關係發展的大局已定，但是，美國國內確實有一些人對中國的快速發展心存忌恨，總想製造點麻煩，阻滯中國的和平發展，干擾中美關係。殊不知，中國的和平發展是不可阻擋的歷史潮流，中美兩國加強合作已是兩國人民的集體意志，是時代的要求，小部分人的噪音改變不了時代的主旋律。

今年以來，中美關係出現了一系列令世界感到鼓舞的積極進展。年初中國國家主席胡錦濤成功訪美，兩國簽署《聯合聲明》，同意共同建設相互尊重、互利共贏的合作夥伴關係；為新時期中美關係的發展指明了方向，確定了目標。為落實兩國元首所確定的目標，推進中美關係向前發展，在中美雙方的共同努力下，中國國務委員劉延東於4月赴美，與美國國務卿希拉里成功舉行第二輪中美人文高官磋商並訪問美國多個城市，促進了中美人文交流。5月9-11日，中美第三輪戰略與經濟對話在華盛頓舉行，雙方就各自關心的問題進行了深入的、卓有成效的對話，戰略部分對話達成的成果清單涵蓋7大項48條，經濟部分對話簽署了《中美關於促進經濟強勁、可持續、平衡增長和經濟合作的全面框架》。

今年中美關係出現了積極進展

用美國官員自己的話說，「無論是對話本身，還是對話成果，此輪戰略與經濟對話都是很成功的。」此輪對話中還首次實現了中美安全戰略對話，並同意啟動亞太事務磋商，進一步拓展了中美對話的內容，充實了中美對話的機制。中國人民解放軍總參謀長陳炳德上將將於5月15-22日對美國進行為期8天的正式訪問。這是繼上次中國人民解放軍總參謀長訪美事隔7年之後，中國總參謀長第一次訪美，標誌著中美高層軍事交流恢復到最高級別。與此同時，美國國務卿希拉里、國防部長蓋茨等高官到訪中國，副總統拜登也在為訪華積極做準備。

在如此短的時間內，中美兩國間的高層互訪如此頻密，討論話題涉及政治、經濟、軍事、人文等諸多領域，這在兩國的交往史上是很罕見的，表明中美對發展兩國關係是



5月18日，中國人民解放軍總參謀長陳炳德上將（右）與美軍參聯會主席馬倫海軍上將在五角大樓舉行聯合記者會。

非常重視的，態度也是認真的。

然而，正當人們為中美關係的積極發展而高興，期待兩國加強合作為兩國人民的福祉多做實事的時候。我們又聽到了一些不利於中美關係發展的雜音，這些雜音有的甚至來自美國的外交當局。在中美第三輪戰略與經濟對話剛結束不久，美《大西洋》月刊就刊出對希拉里的採訪，以極不禮貌的方式談論中國的人權。近日，美國駐香港總領事楊魁棟更是在一公開場合妄稱「中國人權現狀轉趨負面」，只要劉曉波不獲釋，美國「就不會保持沉默」，等等。諸如此類的言行在美國政客身上是司空見慣的，但發生在中美兩國已就建設「相互尊重、互利共贏」的合作夥伴關係達成共識的時刻，就難免讓人產生困惑和疑問：中美兩國能真正地相互尊重嗎？

美借中國內政說事有害無利

中美兩國由於歷史文化、社會制度和發展階段的的不同，兩國間存在分歧和不同看法乃屬正常。但關鍵是如何對待這些分歧和不同。中國人主張對話，彼此說明情況，增進相互了解。而一些美國人卻聽不見對方的聲音，也從來不願意去聽別人說什麼，習慣於以極其傲慢的態度去攻擊別人，充當「救世主」和「教師爺」。

救世主也好，教師爺也罷，總得先把自己屁股擦擦乾淨吧。伊拉克的人道主義災難、虐囚、韓國的橙劑（劇毒）事件等等，哪一件與美國沒有關係？即使在美國國內也存在大量的社會問題，如高失業率、貧富差距擴大、種族歧視等。在美國人的對外政策演講中，無論是國務卿的，還是駐港總領事的，人們能看到美國人對自己問題有意義的描繪嗎？相比之下，中國政府的領導人要客觀得多，他們總是能坦承自己的國家還面臨許多的問題和挑戰。也許正是因為這樣的坦承和實事求是的態度，中國才得以取得讓舉世公認的經濟發展和社會進步。根據路透社和IPSOS公司最新民調顯示，78%的受訪中國民眾對國家發展未來感到樂觀。有關中國的事情，中國人民最有發言權。

筆者認為，儘管中美關係發展的大局已定，美國總統已明確表示，美國無意，也無能力搞亂中國，美國歡迎一個強大、繁榮、成功、在國際事務中發揮更大作用的中國。但是，美國國內確實有一些人對中國的快速發展心存忌恨，總想製造點麻煩，阻滯中國的和平發展，干擾中美關係。殊不知，中國的和平發展是不可阻擋的歷史潮流，中美兩國加強合作已是兩國人民的集體意志，是時代的要求，小部分人的噪音改變不了時代的主旋律。

田園快語

跨境學童人數近年來有增無減，上年度已逼近了萬人大關，由於當中不少是年紀幼小的幼稚園學童及小學生，缺乏自我照顧

能力，故保障他們上下課期間的交通運輸及人身安全問題，可謂極為重要。但教育局最近卻反其道而行，竟計劃在新學年收緊簽發禁區通行證予部分小學高年級跨境學童，做法有商榷餘地。

隨著兩地交往日趨頻繁，不少港人在內地居住或工作及內地孕婦在港產子數目趨升，加上香港特區政府推行幼稚園學券制後，更吸引了不少幼童提早來港享用這項福利。零七至零八年度，只有一千四百五十六名跨境幼稚園生，但到了一零至一一年，已急升至三千七百八十六名，四年間足足增加了一倍六。整體的跨境學童數目亦升至接近九千九百名，比零七至零八年度的五千八百多名，增加了近七成，情況不容忽視。

據北區的校長表示，跨境學童大部分都是住在深圳市福田或羅湖區，其次是沙頭角、龍江、布吉等地，他們一般就讀於大埔、北區、元朗和屯門等區的學校，故每天要經羅湖、文錦渡、落馬洲和深圳灣口岸來港上學。由於路途遙遠，不少學生每天清晨五時便要起床，而放學後亦要盡早離校以便回家，每天單是花在交通的時間，都動輒要兩至三個小時。

我想就算換作成年人，若每天上班都要兩地奔波，花這樣長的時間，恐怕也會覺得疲勞吧！所以，將心比心，實在不難體會這萬名小朋友的苦況。故我想盡量減少跨境學童舟車勞頓的時間，也是政府應有之義。

跨境學童急增 方便學童過關

可惜政府的取態卻是背道而馳，當跨境學童人數愈來愈多，港府提供的便利安排竟然反而縮水。像今次政府指羅湖和落馬洲支線公共運輸交匯處的流量已嚴重超出負荷，故計劃在今年九月新學年起，羅湖不會簽發禁區紙予小四學生，如申請人數超出上限，連部分小三學生也有機會不獲簽發禁區紙，通行證數目將由現時二千九百張，減至二千二百張，而落馬洲支線管制站不會簽發禁區紙予小五學生。

換言之，以往持禁區紙的學生可以過關後在交匯處坐校車回校，家長只需送至關卡便可，放學時也可乘校車返家。則則，一旦取消了禁區紙後，一是家長親身跨境送子女返港上學，及放學時找人接送子女返家，可謂費時失事之至，兼增加他們的開支；一是學生獨自坐巴士或火車上學或返家，而這又隨時衍生學童旅途安全的問題。我想無論採用以上哪一方法，都並不理想。尤其只有十歲左右的小四學生，若他們自行坐車返家，老實說，我就有點擔心了。所以，現時政府的做法，無疑是「為難」了家長。

俗語有云：「亡羊補牢，未為晚也」。我想政府必須馬上正視問題，盡量予跨境學童方便，且要認真研究擴建羅湖道，以便可以提升其公共運輸交匯處容量，以容納更多校巴可駛入接載學生，而不是斬腳趾避沙蟲，以削減向跨境學童簽發禁區紙的模式去迴避解決問題。

否則，若政府繼續做「鴛鴦」，只一味修小補，則跨境學童問題只會繼續惡化。假若不幸有學童因此而發生意外，責任又由誰去負呢？