

論壇版是一個公開的評論園地，歡迎社會各界人士與專家學者來稿。本版文章不代表本報立場。為增公信力，文章署真實姓名及身份。刊出概奉薄酬。來稿可用下列方法：郵寄：香港香港仔田灣海旁道7號興偉中心2-4樓《文匯報論壇版》 傳真：28731007 電郵：opinion@wenweipo.com

工賊舞劍 意在奪權

梁立人 資深傳媒人

頂天立地

眾所周知，職工盟李卓人是職業的社運搗手，雖然他名為香港職工會聯盟秘書長，但他的活動範圍，絕不止於工會活動。總而言之，凡是能引起社會混亂的事件中，必然可以見到李卓人的身影。他的出現並非為排難解紛，而是惟恐天下不亂，最後還要指責混亂是香港缺乏民主之故。雖然李卓人自以為熱心工運和民主，但香港人對他敬而遠之，因為他領導的工運只是文革式的階級鬥爭，他販賣的民主大都沾了西方狗屎味。

李卓人最熱衷的事是反中亂港，最仇恨的人是香港富商李嘉誠先生，凡是有反中亂港的機會他都不會放過，凡是和李嘉誠有關的事他都會咬緊不放。不久之前的葵涌貨櫃碼頭的工潮中，李卓人採用文革式鬥爭的方法，佔領中環長江中心，包圍李嘉誠住宅，將李嘉誠妖魔化，發洩仇富恨的歇斯底里的情緒。

無事生非讓香港長期混亂

最近，李嘉誠屬下的財團計劃出售百佳超級市場，李卓人見機不可失，立即組織屈臣氏和百佳員工發動「階級鬥爭」，欲將李嘉誠鬥垮鬥臭。這次賣盤不過是單純的商業行為，李卓人卻無事生非，再次將李嘉誠擺上枱，他說：「香港被本地人戲稱『李家城』，無論是百佳超市、豐澤電器、屈臣氏連鎖店，或是香港最大的網絡運營商電訊盈科，都是李家旗下產業，更不要說無處不在的地產霸權。」

李卓人的所為可說是自相矛盾，既然他說李家的投資無處不在，形成壟斷，那李嘉誠出售百佳超級市場，不正是從善如流的表現嗎？為何又予以反對呢？或許李卓人也知道出師無名，惟有另找藉口說「若百佳賣盤，未能確保新業主承認員工累計的年資，會影響以年資計的遣散費，結果或會引發工潮和勞資糾紛。」

其實，類似百佳賣盤的大型商業行為，香港向來有嚴格的法律規定，除了必須符合港交所的要求，勞工權益也有勞工法例的保障，沒有人可以隻手遮天，不勞李卓人越俎代庖。很明顯，李卓人無事生非，企圖挑起另一次勞資糾紛，製造階級對立，讓香港社會長期陷入動亂之中。

香港是一個商業社會，勞資關係向來良好，這也是香港能長期保有強勁競爭力的原因，中央政府承諾50年不變，保持一向的優良傳統亦在其中。但回歸以

後，李卓人和達中必反的壹傳媒集團惟恐天下不亂，煽動仇富商情緒，香港向來勞資合作的優良傳統已遭破壞，社會和諧的基石已經動搖，這是所有關心香港，以香港為家的人不能不重視的事情。

志在奪取香港管治權

毋須諱言，近年來香港貧富距離增大，加上生活壓力提高，不少人對政府和富人有所怨言，不過我們也不能否認，這也是資本主義社會發展的副產品，要解決這些問題，只能通過政策改變財富分配的方式去改善，任何仇富仇商的激烈行為只會適得其反。李卓人的所為，名為公義，受害者只是平民百姓，無論他們的口號叫得多響，目的說得有多崇高，只是打着劫富濟貧的旗幟搞破壞。揭開他們正義的外衣，這種人就是與民為敵的政治恐怖分子。

在香港人心目中，李嘉誠是個忠厚長者，殷實商人，雖然他富可敵國，但財來自白，正如他的夫子自道：「不義而富且貴於我如浮雲」，更從來沒有得罪過李卓人和壹傳媒，李卓人和壹傳媒所以劍指李嘉誠，目的是要動搖香港的和諧基石，破壞香港的經濟發展。因為，李嘉誠是商界的龍頭，若其受到打擊，其他投資者定感心寒，若投資者因對香港失去信心而撤資，香港必然兵敗如山倒，甚至有可能會變成第二個希臘、塞浦路斯。到時他們便可振振有詞，說香港

社會動盪不安的原因，在於政府沒有認受性，並要求輪流做莊，要中央政府將香港的管治權拱手相讓。

事實上，李卓人並非個人行動，他背後有國際反華勢力的支持，有反對派傳媒、政黨、職工盟、教會、學聯網聯在一起行動，互相呼應。他們提出「取消功能組別」、「取消比例代表制」、「按照國際標準普選行政長官」的口號，無一不是國際反華勢力口傳心授的招式，他們抹黑李嘉誠，「佔領中環」只是一種手段，目的就是要破壞政府管治威信，摧毀香港的經濟，策動「顏色革命」奪取香港的管治權。

與國際反華勢力勾結

今日香港的政治形勢，已到了你死我活的臨界點。雖然說，「蚩蚩搗樹談何易」，香港背後有強大的祖國，李卓人之流要奪權只是癡心妄想，但若任由蚩蚩繁殖，漫天遍地，縱使動搖不了大樹，也會讓人感到惡心。難道我們能忍看香港的百年基業，變成百孔千瘡的老樹殘枝嗎？



梁立人

李源潮講話激勵港青放眼神州

李源潮 浙江省政協港澳台僑委員

國家副主席李源潮前日在北京人民大會堂看望了來京參加「相聚國旗下」活動的26家香港青少年團體。李源潮表示，香港的命運和祖國的命運連在一起，「祖國興，香港才能興；祖國衰，香港一定衰」。他並提出了對香港青少年的三點期望：希望香港青少年能做「一國兩制」的擁護者、做愛國愛港的薪火傳人，以及做新一代的創業者，通過勤奮拼搏，艱苦創業，譜寫出新一代的「香江名句」。

李源潮的期望，激勵了香港廣大青年放眼神州，多做有益兩地交流的事，做好「一國兩制的擁護者」。香港言論自由，存在少數標新立異的主張，每當有青年回到內地交流時，總是強指為「洗腦」、「赤化」，認定香港青年人缺乏判斷力。這批人舉出「龍獅旗」、高喊「中國人滾回中國」、不但傷害了內地人民的感情，亦有礙正常的兩地經濟交流活動，破壞了兩地一家人以和為貴的原則。面對這些情況，需要港人堅持「一國兩制」、愛國愛港，反對將問題演變為「去中國化」，抵制舉出「龍獅旗」的極端分子。李源潮希望香港青少年團體，語重心長寄語香港青少年，正是勉勵香港廣大青年不要自我設限，而應堅持和內地密切聯繫的信念，青年人亦應看清意圖離間兩地感情的人，這樣才能做好「愛國愛港，薪火傳人」。

事實上，回歸祖國多年，香港雖處於高度複雜的政治環境，青年人更應

加強認識內地，這才能成為「愛國愛港的薪火傳人」。十八大後，內地官場文化、社會情況已有明顯進步，各方面都呈現了新氣象，簡約務實、實幹興邦的作風令中國煥然一新。世界在注視中國的進步，中國人亦在追求中國夢，惟獨極少數港人對內地的進步視而不見，對內地情況只作批評，毫不留意各種進步造福人民的巨大成就。中央正在建設美麗中國，國民正在努力追求中國夢，那麼，舉出「龍獅旗」、「去中國化」到底有何好處呢？相反，香港自亂陣腳，互相攻訐內鬥和非理性謾罵，對國家又有何好處呢？李源潮強調兩地緊緊相連，「祖國興，香港才能興；祖國衰，香港一定衰」，這道出了兩地融合的必然趨勢，這更需要青少年多看多聽、到內地親身體驗祖國的變化。

李源潮的講話，表明了國家對青年人寄予的厚望和關切，國家對香港青年的濃情厚意、關心和愛護表露無遺。雖然兩地交流時出現了一些磨擦，政客亦將問題炒成政治化課題，但香港大部分青少年仍是堅持在愛國愛港的傳承下，積極發揮青年動力，向內地學習交流甚至服務和支援內地有需要地區，感動了不少內地人民。許多港人已經移居內地創業和工作，具備了內地的經驗加上自身的知識見聞，廣大香港青年在內地交流學習，更有助日後創造自己的成就。在愛國愛港的原則下，加上國家的強大支持和愛護，只要勤奮拼搏，為國為港，青年人未來定可取得佳績。

勿讓港島線變成「斷橋禾蟲」

鍾樹根 民建聯立法會議員

政府最近推出《鐵路發展策略2000》的第二階段公眾參與諮詢，提出了7個地區鐵路改善方案的構思，當中包括了旨在紓緩現有港島線擠逼情況的北港島線工程。

隨着西港島線於2014年初完工通車，預期使用港島線的人次將更多，中環、金鐘、銅鑼灣等站的擠逼情況將比現時更甚，故此興建北港島線實有其需要及迫切性。

根據政府的初步規劃，日後的北港島線將途經港島北面的新填海地帶，並增設三個新車站：添馬、會展和銅鑼灣北。對於港島區的居民而言，新增一條鐵路線固然是利多於弊，但政府卻同時提出了「換線」和「交匯」兩個不同的走線方案；由於其中的「換線」方案對現有港島線的完整性出現很大影響，引起居民熱議紛紛。站在筆者的角度，我認為政府在興建新鐵路線以吸引新乘客的基礎上，不應輕率地破壞港島線的連貫性，犧牲港島區居民原本擁有的便利。

所謂「換線」方案，是指以隧道形式延伸東涌線和將軍澳線，同時改組港島線，由天后站與炮台山站中間切斷，一分為二，往後天后以西各車站將不能再直通至炮台山以東各車站。例如由中環去柴灣，現時只需一程車直達，但日後則需要落車轉線。

至於另一個「交匯」方案則不影響現有港島線的連貫性，只會把東涌線向東延伸，將軍澳線向西延伸，令兩線交匯於新建的北港島線。就「換線」方案而言，筆者是表示強烈反對的。雖然政府強調有助減低出現鐵路樽頸的機會，但筆者卻認為此方案「未見其利，先見其害」。首先，原來港島東的居民在無需轉車的情況下，便可一程車直達中環或灣仔等地上班和消閒，但若採用「換線」方案後，港島東居民前往港島西便需要在北角站轉車，



鍾樹根

浪費時間和氣力，對他們並不公道。其次，「換線」方案將炮台山站和天后站原來的連貫斷斷，日後乘客要從中西區或灣仔前往炮台山，便要先在北角站轉車，再返頭轉多坐一個站才抵達，過程轉折又耗時，此舉又變相是對港島西居民造成不公。再者，在諮詢文件中當局已預告，一旦採行「換線」方案，將東涌線與港島線東半段合併，由於青馬大橋的結構所限，將令港島線由炮台山至柴灣一段可開出的最高列車班次數目每小時減少8班，可說是變相懲罰港島東的居民。

正由於上述原因，在政府未有提出更好的第三方案前，本人是支持採用「交匯」方案，原因是它能保持現行港島線的完整性，不需勞動眾地要港島區乘客「突然」轉一轉車。至於東涌線及將軍澳線的乘客，他們現時已經習慣要轉一次車才到港島線，故「交匯」方案沒有額外浪費他們的時間及造成不便。

新基礎設施的興建，目的在於更加便利市民；若然只方便了一批人，卻犧牲了另一批人的便利，基礎的效益便大打折扣。「換線」方案顯此失彼，既切斷現時運作良好的港島線，復將大量乘客集中到北角站轉車，變相製造一個新的樽頸位；反之，「交匯」方案則能平衡到不同路線乘客的利益，期望市民大眾能夠多向政府表達，採納這個方案。

「佔中」如何能稱為「公利」「公義」?

蔡毅 香港島各界聯合會理事長

「佔領中環」人士是有着合法的康莊大道不走，偏要走違法的邪路，如何能稱之為「公利」、「公義」？鼓吹以違法極端的「佔中」手段來爭取普選，社會將永無寧日，陷入長期動盪不安，正常秩序難以維持。追求「公利」、「公義」並無問題，但若以「佔領中環」和「商討日」這種反民主、犯法的方式追求，則與目的南轅北轍，最終適得其反。

「佔中」行動發起人強調以公民抗命的方式爭取民主，早前在協恩中學的講座提及因為「公利」、「公義」而值得違法，之前更在某報章中運用行政學上「合乎比例原則」來補充闡述其有關道德問題，增加其立論基礎。但事實上，這只是混淆市民大眾視聽的伎倆，本末倒置。一個法律學者尋求法理立論基礎無可厚非，但法律作為道德的底線，「佔中」行動連最基本的道德，即法律都遵守不了，更談何比法律更為廣義的道德？「佔中」人士是有着合法的康莊大道不走，偏要走違法的邪路，如何能稱之為「公利」、「公義」？

此外，以「公利」、「公義」作為旗號而搞的「商討日」，得出所謂「真普選」方案，然後進行投票。得票最多的方案就成為最終立場，即使在最終方案也不用過半數通過，因為只要方案是多人支持即可。這樣的「商討日」得出的普選方案，是真正的小圈子選舉。這樣的「商討日」，只能說保護的是個別人士的「私利」。不僅「商討日」是少數人騎劫多數人意志，若加上違法激進的「佔中」方式，更是以「私利」劫持「公利」。「佔中」發起人已經公開承認，「佔領中環」就



蔡毅

是以商業利益作為賭注，目的要癱瘓特區的管治和特區政府的運作。一個為謀「私利」、違法的反民主活動，要損害以幾代香港人辛苦拚搏而來的國際金融中心作為代價，其後果可想而知。

「佔中」將令香港永無寧日

對「公利」、「公義」的追求，是推進民主前進的動力之一，每個國家或者地區都有其獨特的民主推行方式。對於「公利」、「公義」的追求是永無止境的，就算在成熟的民主國家，也會看到違反「公利」、「公義」的事件發生。對於自己認為不「公利」、不「公義」的問題，就要以違法極端的手段來推翻，那麼社會就會永無寧日，將會陷入長期動盪不安，正常秩序難以維持。追求「公利」、「公義」並無問題，但若以「佔領中環」和「商討日」這種反民主、犯法的方式追求，則與目的南轅北轍，最終適得其反。

增加機場跑道容量及優化珠三角空域

岑兆華 民航處助理處長(航空交通管理)

近日有報章專欄對香港國際機場跑道流量作出評論，當中有些意見未能完全反映實況，我現從航空專業從業員的角度，就有關題目提供下列資料供讀者參考。

香港國際機場雙跑道的容量由2004年的每小時最高50班，逐步增加到現時的64班，並將於2015年增至68班。但有意見指香港國際機場應可像英國希斯羅機場一樣使用兩條跑道容納每小時80班飛機升降。其實，跑道的實際容量受眾多因素影響，包括機場的環境限制、飛機類型及空域條件等。英國希斯羅機場由「英國國家空中交通服務有限公司(NATS)」提供空管服務；而同一機構曾擔任香港機場的顧問，並確定香港機場的雙跑道最高容量為每小時68班。此外，NATS也基於香港機場附近地形的考慮，確認香港機場的雙跑道採用分隔運作模式(Segregated Mode)——即一條跑道專供起飛，另一條跑道專供降落，是最適合本地環境，既簡單而具效率的運作模式。NATS亦確認如採用混合運作模式(Mixed Mode)——即兩條跑道同時供起飛及降落混合使用，亦不能突破每小時68班的最高跑道容量。因此，計算跑道最高容量必須考慮機場的實際環境及運作情況，便指兩條跑道能夠容納每小時80

班飛機升降的評論，並無顧及香港機場的實際情況。為改善珠三角空域的使用和區內航空交通管理的協調工作，中國民航局、香港民航處和澳門民航局於2004年成立「珠三角地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」。該工作組多年來經多番研究及模擬測試，完成規劃優化珠三角地區空域結構的方案。工作組的工作已漸見成果，透過具體措施包括新增珠三角外圍航路、增設空管移交點及消滅珠三角地區空域限制等提升區內航空運輸能力。三方亦已在珠三角地區空管規劃與實施方案內，一併評估了香港機場可發展第三條跑道這項目，並達成共識。

在空管人手方面，現時並無出現人手短缺情況，指空管人手不足導致未能增加跑道容量的說法並不正確。民航處在2007年至今共增聘了120名見習航空交通管制主任，其中65名已完成培訓並投入空管運作，現時空管人手並不存在緊絀的問題，而空管員人數亦會繼續按實際需要而增加。雖然有建議招聘外地空管人員，但民航處認為培訓本地空管人才是長遠解決問題的有效方法。為應付持續增長的航空交通量，民航處正更換新空管系統，新系統預計將於2014年下半年投入服務。而新空管系統的供應商是民航處根據香港政府公開招標程序嚴格挑選出來的。至於有評論指如香港能採用與內地空管中心所用的同一供應商空管系統，有助增加效率，提升機場跑道的容量。其實，民航處早已在空管系統招標規格中列明系統的通訊及數據交換必須符合國際民航組織所定的劃一標準，因此並無必要指定使用同一供應商的系統。換言之，空管系統即使由不同的供應商提供，也不存在溝通的問題。要鞏固香港作為國際空運樞紐的地位，需要多方面同步配合，包括增加跑道容量、加建客運樓及停機位、改善空域及空管系統處理能力、培訓航空專才等等，並需同步及有序地規劃、建設及優化。在全球競爭下，香港民航業的持續發展的確面對重大挑戰，但民航業界正積極從多方面鞏固既有優勢，力求改進，通過有建設性的討論，為香港空運業的未來發展共同努力，繼續鞏固香港機場作為國際空運樞紐的地位。民航處將繼續以符合國際安全標準為大前提，努力優化空管和飛行程序、加添輔助系統設施、增聘人手、加強空管單位協調等工作，致力提供安全、高效及可持續發展的航空運輸系統。