

WEN WEI EDITORIAL

薄案審理凸顯程序正義法治精神

薄熙來涉嫌受賄、貪污、濫用職權案庭審昨日進入第四天，全案法庭調查結束。法庭調查完全按照法律程序按部就班進行。法院透過微博即時公開實錄，控辯雙方連日進行多次正面交鋒得以全面向外界呈現，不但彰顯了中國的檢察和司法制度的公平公正和科學，而且被告人薄熙來充分利用了自辯的權利，標誌中國法治日臻成熟。

綜合第一階段的審理過程，法庭圍繞薄熙來濫用職權罪的犯罪事實進行舉證質證。其間，濟南中院官方微博即時公開庭審實錄，令案中所有證人證言和控辯雙方交鋒完全透明，令外界能一窺司法審訊全過程，開創了內地審理落馬高官先河，同時亦滿足了社會知情權，包括撲滅迷離的「王立軍叛逃」事件真相亦得以在庭上逐步還原。事實上，公訴人向法院出示一組綜合證據，由檢察逮捕到立案舉證均符合司法程序，過程科學嚴謹，不但展現了國家檢察制度和司法制度的完整性，案中各個部門和環節嚴格依循法律程序辦理，庭審筆錄亦高度透明。法庭亦能在不受干擾的

情況下，根據實際情況自行調整審理進程，有利控辯雙方在庭上充分呈交有助公平審判的證據和資料。審訊凸顯了程序正義和法律精神，不僅比陳希同案、陳良宇案更透明，而且司法水平達到了較高度。

法庭調查按照法律程序按部就班，包括對被告人薄熙來權利的保障、注意控辯雙方的平衡。公訴人在庭上提供了若干證據，配合錄音、錄像、被告人親筆供詞和證人出庭等，形成證據鏈，對薄熙來進行有力的指控。然而，薄熙來亦充分行使了他在法律上的自辯權利，甚至對在偵查階段認罪後又在法官面前翻供。薄熙來和王立軍當庭對質，更一度出現對答對辯20回合的場面。被告的自辯權利在案中獲得保障，充分體現了司法制度的公平公正。在公開審理過程中，控辯雙方針鋒相對，互為較量，為中國司法文明標出新的標度，引起了國際社會的關注，不少外國媒體便對今次庭審提出的眾多實時訊息和司法程序感到意外，認為這標示着中國司法制度的新開始。

英國唯利是圖 助長日本軍國主義

繼與波蘭海軍進行聯合軍演後，日本新聞網25日公佈消息稱，日本海上自衛隊將於今年11月與英國海軍進行聯合軍演。英國遠赴日本進行聯合軍演，不但為配合日本在東海問題上遏制中國的意圖，更是為了向日本兜售軍火而來。在歐洲軍火市場處於萎縮的背景下，近年窮兵黷武的日本無疑成為了英國最大的潛在買家，英國以軍演為名推銷軍備，凸顯英國這個沒落大國唯利是圖的一面。同時，日本近期頻繁進行聯合軍演，是軍國主義捲土重來，給世界帶來危險的信號。美英在二戰期間都曾吃過日本的大虧，現在卻為了一時的利益而為日本軍國主義煽風點火，最終只會引火自焚承擔沉重的後果。

據日防衛省消息透露，英國最新銳的導彈驅逐艦「HMS」將同步訪問日本，大有向日本展銷英國最新軍備的意味。近年英國經濟持續不振，財赤嚴重，英國政府為推行減赤計劃，不惜大幅削減軍費，計劃到了2015年將國防開支減少8%。然而，軍工業向來是英國的重要產業，英國政府大力削減購置軍備的規模，將令軍工業大受衝擊，於是唯有積極向外兜售。而近年積極增購軍備的日本，自然成為英國重點銷售對象，加上美國的推波助瀾，最終促成這次為推銷軍火而來的聯合海上軍演。

事實上，自從安倍政府上台以來，日本政府動作頻頻，大有為軍國主義招魂之意，先是動議修憲強軍，主張讓自衛隊擁有「攻擊敵人基地的能力」；繼而將舊日本「皇軍」軍旗旭日旗「認定」為等同日本國旗，可以在國際場合上使用，觸動各國二戰的慘痛記憶；日本「準航母」[出雲號]更故意選擇在8月6日廣島原爆紀念日舉行下水儀式，大有耀武揚威之意；加上近期接連與多個國家舉行大型海上軍演等，不但顯示日本軍國主義復辟跡象，更說明日本沒有反省歷史罪責，迫不及待要擺脫戰後國際體制的約束，意圖通過窮兵黷武恢復戰前「榮光」，值得世界各國警惕。

必須指出的是，在二次大戰中，英美等國同樣吃到日本軍國主義的苦頭，現在美國為配合「重返亞洲」、遏制中國的戰略，不惜煽動日本右翼勢力不斷挑釁中國，製造區域緊張局勢，更與英國聯合為日本軍國主義壯膽鼓勁，結果只會令日本右翼勢力更加肆無忌憚，不斷在區內製造軍事緊張局勢，一旦羽翼變硬，對中國、亞太地區以及美英都會帶來嚴重的威脅。美英應以史為鑒，吸取歷史教訓，切勿因一時之利益而做出戰略誤判，最終釀成大錯。

(相關新聞刊A10版)

南區汽車遊行 促建港鐵西段

李慧琼誓爭取到底 的士小巴業憂損生計

香港文匯報訊(記者 陳錦燕) 港鐵南港島線東段工程如火如荼，惟西段走線仍爭議不斷，工程遙遙無期。昨日兩批支持及反對的團體分別發起汽車遊行，表達對興建南港島線西段的訴求。一批南區區議員及居民指，現時南區居民出行面對塞車之苦，促請當局盡快開展西段工程，身兼行政會議成員的民建聯立法會議員李慧琼更表示，一定會為落實方案爭取到底；而的士及小巴業界則表明反對，擔心影響生計。

正反兩方同日同地遊行

有關南港島線走線的第二階段公眾諮詢，已於今年5月完成，文件將西段「拆件」，除黃竹坑延伸至華富的香港仔段可落實外，餘下華富至港大一段仍未有方案，引起各界熱議(見另稿)。由多名南區區議員包括陳富明、歐立成、麥謝巧玲、朱立威、楊悅款組成的「爭取港鐵南港島線西段大聯盟」，昨日聯同一班南區居民，發起汽車遊行。約20輛貼滿「我要地鐵」、「快落實、順民意」等標語的汽車一字排開，由華富邨出發，途徑西段建議走線，包括華貴、田灣、香港仔及石排灣，最後到達政府總部遞交請願信，又將印有訴求的紙牌掛於政府總部外面的欄杆，促請當局盡快開展西段工程，以應付華富邨及華貴邨多達10萬人口的出行需求。

陳富明：香港仔隧道常塞

南區區議會副主席陳富明表示，現時南區居民若前往銅鑼灣等地區，必經香港仔隧道，而每天上下班等繁忙時間，隧道經常嚴重塞車，原本只需5分鐘車程，但在塞車下，有時車程竟達1小時。同樣，因應西港島線通車，上月運輸署更為當區計劃作大規模修訂，削減部分巴士線，令以巴士及小巴、的士為主的南區居民出行更加不便，「這形成南區居民一個困局，居民對此無可忍受」。

倡建邊商薄扶林走線

「的士小巴權益關注大聯盟」主席黎銘洪表示，現時以鐵路為主的交通政策，已大大打擊小巴及的士的營運。他預計，若南港島線西段等鐵路通車後，會與數條小巴路線重疊，屆時容量將銳減80%，而南區約200輛小巴生意額亦會劇減一半。他促請政府開放更多禁區，以及容許紅色小巴可以在東區走廊行駛，為小巴提供更大的生存空間。

小巴業恐容量銳減八成

不過，同日發起汽車遊行的的士及小巴業界強烈反對興建新鐵路，司機擔心新鐵路會扼殺的士、小巴的經營。約20多名的士及小巴司機先在華富邨集合，隨後駕車到田灣及利東邨，到兩名支持興建南港島線西段的區議員辦事處抗議，不滿有關區議員支持政府濫建鐵路網，沒有權衡的士和小巴司機的生計和利益。車隊最後再駛去政府總部，遞交請願信後離開。



一批南區區議員及居民發起汽車遊行，促請盡快開展港鐵南港島線西段工程。 陳錦燕攝



約20輛貼滿「我要地鐵」等標語的汽車由華富邨出發，到政府總部遞交請願信。 陳錦燕攝



10多架小巴遊行，抗議建南港島線西段。 陳錦燕攝



李慧琼表示一定會為落實方案爭取到底。 莫雲芝攝



陳富明建議先興建香港仔段，再商討其餘走線。 陳錦燕攝



黎銘洪表示，新鐵路打擊小巴及的士的營運。 陳錦燕攝

西段走線激辯 憂變「鐵路盲腸」

香港文匯報訊(記者 陳錦燕) 為改善南區交通問題，政府於2011年起開展港鐵南港島線工程，東段可預計於2015年通車。而西段的走線則仍在諮詢階段，剛完成的諮詢文件中，建議將港島線一分為二，引起區內居民激烈討論，有意見認為分拆會影響通行，亦有意見指若接駁薄扶林段，會阻礙景觀，技術及環保上亦存有困難。

南區的交通問題嚴重，例如香港仔大道及薄扶林道路狹窄，田灣海旁道單一路線往華貴及田灣等，令道路極易擠塞。為解決上述問題，政府決定興建南港島線。將於2015年通車的南港島線東段屬中型鐵路系統，以3卡車行走，單向最高載客量可達每小時2萬人次。整條走線設有5個車站，分別是金鐘站、海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站。金鐘站作轉乘站，可連接現時荃灣線、港島線及未來沙中線，將港島南區連繫至現有港鐵網絡。

不過，覆蓋香港仔、石排灣、田灣、華富、華貴、數碼港及薄扶林等地區的西段走線仍在討論中。在今年5月結束的第二階段諮詢文件中指出，香港仔段將由黃竹坑延伸至香港仔、田灣及華富這3個密度較高的區域；薄扶林一帶則會另分路段，由香港大學伸延，經瑪麗醫院、數碼港再接華富。

促健全段南港島線西段

據2011年的人口普查數據資料，南港島線(西段)沿線人口較東段更多，而且西段沿線近10年的人口增長率是0.8%，東段反而減少8.1%，故諮詢文件引起西段沿線居民激烈討論，有意見反對將港島線一分為二，認為會影響東區居民直接往來中西區，造成「鐵路盲腸」，要求興建全段的南港島線西段。另一方面，因薄扶林段有阻礙景觀的顧慮、技術複雜性、環保等因素，故亦有意見認為不可行。

財爺推起動九東「地營」創優質空間

香港文匯報訊(記者 鄭治祖) 特區政府全力推動「起動九龍東」計劃，以期打造第二個中環。財政司司長曾俊華對此更是開足馬力推銷，一連兩周於網誌上介紹該計劃，昨日再於最新網誌上詳細解釋該計劃的概念，坦言明白不可能一下子拆掉區內所有工廠，改建為寫字樓，因此以「地方營造」(Place-Making)的手法，創造優質的公共空間以及改善行人環境。他又引述地政總署的記錄，指截至今年6月，觀塘及九龍灣共接獲40宗整體改裝的申請，當中29宗已獲批准，重建申請亦有5宗，其中4宗已獲批准。

業主自決何時重建改建活化

行政長官梁振英於本月中曾到觀塘落區，其間回應了多位居民就「起動九龍東」的意見。財爺亦連續兩

星期於網誌上努力推銷該計劃，表示「起動九龍東」計劃只是區內未來的發展提供靈活的框架性概念總綱，由工廠業主自行決定何時進行重建、改建或活化，因應轉型的進度和需要去改善區內設施。當市場預期寫字樓供不應求導致租金上升，較高的回報會催化工廠轉變為寫字樓；相反，當寫字樓需求下降，重建或活化工廠的步伐也會放慢。財爺認為，這種有機的演變速度或許較慢，但它的靈活性卻更能切合市場上不斷轉變的需求。而現時「起動九龍東」辦事處一直以「地方營造者」角色推展各項措施，如協助業主與部門協調，以促進九龍東的轉型。

「為商貿區注入文化活力」

近年觀塘區內的工廠內聚集了一批從事文化、藝術及創意產業的朋友。財爺介紹，在觀塘繞道橋底下的一片空間，經過簡單的設計及裝置後已成為現時的「反轉天橋底一號場」，供不同團體舉辦音樂、文化及展覽等各類活動。「辦事處亦計劃在未來興建與一號場類似的天橋底場地，為商貿區注入文化活力。」

財爺形容，「起動九龍東」的概念總綱計劃，並不是一份刻板的發展藍圖，而是一個持續吸納民意、不斷優化的行動指南。「九龍東的發展以『地方營造』的概念引領，轉型過程中有蛻變亦有懷舊，在起動九龍東辦事處對面的「九龍麵粉廠」，至今仍然在運作，與玻璃幕牆的全新高廈和諧並存，令海濱道成為一個新舊交錯的社區。」

文錦渡旅檢區今恢復運作

香港文匯報訊(記者 文森) 深圳文錦渡口岸旅檢區域將於今日恢復運作，政府發言人提醒市民，相關的跨境巴士營辦商和乘客及私家車配額持有人應留意相關安排。深圳文錦渡口岸旅檢區域的旅客通關時間為每日上午7時至晚上10時。港方文錦渡管制站將同步配合有關安排。

政府發言人表示，行經深圳文錦渡口岸的跨境巴士服務將會全面恢復運作，而過往暫停的跨境私家車通關服務亦同時恢復。在深圳文錦渡口岸關閉改建期間臨時使用其他口岸過境的跨境私家車，必須重新返回深圳文錦渡口岸過境。貨車通關檢查則不受影響，如常維持服務。

就上述安排，運輸署已通知相關的跨境巴士營辦商及私家車配額持有人。如對交通及公共運輸服務安排有查詢，可致電運輸署熱線：2804 2600。為進行改建工程，深圳文錦渡口岸旅檢區域自2010年2月22日起關閉。