

# 爭拗愈演愈烈 泛政治化害死港人

香港近年爭拗不絕，而且愈演愈烈。反對派為一己政治利益，置港人利益於不顧，把許多本來屬於經濟、民生和基本社會規範的問題泛政治化，「上綱上線」無限誇大，不惜歪曲真相，恐嚇市民，阻礙香港社會發展步伐。把版權條例修訂比喻為「網絡23條」，將高鐵站的「一地兩檢」說成是破壞「一國兩制」，就是最新的典型例子。如果任由此風蔓延，不僅直接導致特區政府的經濟、民生政策無法推行，香港競爭力下滑，社會發展進程受阻，還會令香港社會氛圍更加激進和分化，最後受害的必定是香港社會和廣大港人。因此，廣大市民要齊心齊聲對一切「泛政治化」傾向說「不」。

反對派以「泛政治化」阻撓經濟民生事務，由來已久。在策動違法「佔中」失敗後，他們進一步濫用「泛政治化」手法，利用一切機會狙擊特區政府發展經濟、改善民生的政策，將對抗的焦點轉向這些領域。最新的事例之一，是高鐵站的「一地兩檢」事宜，本來這是屬於在「一國兩制」的法律環境下，通過「一地兩檢」的方式，實現高鐵高效率運作的安排。但反對派將其上綱上線，誇大其辭，聳人聽聞地聲稱如果允許內地執法人員在高鐵站內執行內地的相關法例，就會破壞「一國兩制」，變相讓內地公安來香港抓人云云。這些誇大恐嚇之辭，明顯是把「一地兩檢」泛政治化並且妖魔化，阻撓立法會對高鐵項目追加撥款的審批，企圖令這個總投資800多億元、工程已經完成70%以上的重大工程爛尾，從而影響香港經濟發展，嚴重打擊特區政府的威信和有效管治。

另一個突出例子，就是近來成為城中熱門話

題的版權條例修訂議案。眾所周知，隨着互聯網的發展，香港知識產權保護的法例也需要與時俱進作出修訂，以跟上時代潮流和相關產業發展的大趨勢，為把香港建成創新與科技發展的重要基地打好法律基礎。因此，特區政府經過多年諮詢，在聽取多方面意見的基礎上，將平衡各方面利益的有關修訂議案提交立法會。反對派卻把這些修訂故意抹黑為所謂「網絡23條」，將保護知識產權的有關建議醜化為打壓網民的意見表達、封殺網上言論自由等等，挑動一些不明真相網民的對立情緒。在議案提交立法會後，他們更加厲地採取包括拉布、濫用議事規則來阻撓審議進程等各種手段，企圖扼死這個議案。昨天，反對派激進組織「熱血公民」，更圍攻香港版權大聯盟相關的記者會，涉嫌禁錮出席嘉賓，阻礙其意見表達，令記者會不得不取消。「泛政治化」歪風下，這些野蠻行徑肆無忌憚，愈演愈烈。

反對派為了一己之私，對本屬於經濟民生和基本社會規範的問題，通過誇大其辭妖魔化，通過上綱上線泛政治化，對香港社會發展的破壞力非常大。他們的所作所為，令到香港社會充滿暴戾和噪音，影響社會和諧與穩定，造成了嚴重的社會分化和內耗；更令特區政府施政步履維艱，有關振興香港經濟，提升競爭力，促進經濟增長和民生改善的政策措施，落實工作困難重重，對香港社會和廣大市民的利益造成了嚴重的影響。此風不刹，東方之珠必將黯然。因此，廣大市民應認清反對派的伎倆，不要被他們的危言聳聽所蒙蔽，更應通過強大民意的抵制和譴責，制止反對派愈演愈烈的泛政治化劣行。

# 全球應對氣候變化邁出關鍵一步

舉世矚目的巴黎氣候變化大會，經過長達兩周的馬拉松式協商，終於通過了《巴黎協定》，為2020年後全球應對氣候變化行動作出安排。這是全球共同努力應對氣候變化、拯救地球邁出的關鍵一步，也是世界各國不分貧富、合作共赢的成功示範。《巴黎協定》取得成功，中國功不可沒，更反映中美作為全球兩個最大的經濟體加強合作至關重要。香港應繼續積極推動減碳環保，把握落實《巴黎協定》帶來的商機。

《巴黎協定》獲得全球近200個締約方一致同意，加強合作應對氣候變化的威脅，將全球平均溫度升幅與前工業化時期相比控制在2°C以內，並繼續努力、爭取把溫度升幅控制在1.5°C以內。協定要求，在2020年之前，發達國家每年至少要提供1,000億美元，協助發展中國家達成減排目標。協定成功達成難能可貴，傳遞出全球致力實現綠色低碳、可持續發展的強有力信號。

協定的達成，為國際社會務實合作、包容互鑒提供了有益借鑒。同處地球村的各個成員，摒棄「零和博弈」的狹隘思維，各個國家，尤其是發達國家多一點共享和擔當，將有利於世界合作共贏。建立互信共榮、廣泛合作的思路，同樣適用於解決其他全球性問題，世界未來將因此更加美好。

中國積極推動巴黎談判取得成功。國家主席習近平就此多次與有關國家領導人發表聯合聲明，並出席巴黎氣候變化大會開幕式。習近平在大會開幕式上發表講話時強調，中國一直是全球應對氣候變化事業的積極參與者，有誠

意、有決心為巴黎大會成功作出自己的貢獻。早在巴黎氣候變化大會前，中國就和美國、法國、印度、巴西等相關大國廣泛溝通，為推動國際社會在資金、力度等焦點問題上取得共識注入實質動力。

根據《聯合國氣候變化框架公約》規定的「共同但有區別的責任」等基本原則，中國作為發展中國家，不具有強制減排義務。即便如此，中國近年來自主自願採取減排措施，加大實施力度，並作出了艱苦卓絕的努力。協定通過後，中方承諾，將積極推動協定的實施，主動承擔與自身國情、發展階段和實際能力相符的國際義務。

中美是全球兩個最大的經濟體，也是最大的碳排放國，此次氣候大會能夠實現預期目標，中美合力推動、求同存異是關鍵原因之一，這更加說明，中美共同利益遠大於分歧，除了氣候問題外，在全球經濟、反恐等眾多議題上，兩國都應該牢牢把握構建新型大國關係正確方向，堅持不衝突對抗、相互尊重、合作共贏原則，推進兩國務實交流合作，這符合兩國乃至全世界的共同利益。

氣候問題是全球問題，香港不可能置身事外。特區政府應根據《巴黎協定》的要求，繼續檢視及優化本地的減碳政策及行動，因應最新發展制訂減排目標，引導市民提高減碳意識，身體力行參與減碳行動。香港更應充分發揮國際金融中心和貿易中心的優勢，加強與內地的排放權交易合作，開拓海外市場，將香港打造成為碳排放國際交易平台。

(相關新聞刊A23版)

# 港高鐵「入直路」若爛尾極可惜

## 西九總站挖掘工程完成97% 預留位置配合「一地兩檢」

香港文匯報訊(記者 馮健文)廣深港高鐵香港段工程延誤超支，需要尋求立法會批准追加撥款196億元。立法會鐵路事宜小組委員會今日開會討論高鐵路事宜前夕，港鐵公司安排立法會議員到西九龍總站工地視察，以及介紹工程進展。港鐵高層指出，全長26公里的高鐵隧道剛於前日全線貫通，西九總站整體挖掘工程完成逾97%，亦已預留位置配合「一地兩檢」安排，形容「工程已開始入直路」，如爛尾將「功虧一簣、非常非常可惜」，期望立法會於明年3月底前批出撥款。

11位來自各黨派的鐵路事宜小組委員會成員及立法會議員，包括立法會交通事務委員會主席、新民黨議員田北辰、民建聯議員譚耀宗、葉國謙，工聯會議員王國興、鄧家彪等，昨晨在港鐵候任主席馬時亨和行政總裁梁國權陪同下，首先到訪柯士甸站高鐵路訪客中心，聽取港鐵人員簡介高鐵路工程進度，再到西九總站地盤實地視察。

### 黃唯銘：隧道已全線貫通

港鐵工程總監黃唯銘向議員及傳媒介紹工程進度時指出，截至上月底，高鐵路工程完成75.4%，西九總站工程亦已完成63.9%，包括整體挖掘工程完成97.1%，混凝土結構則完成67%，站內超過兩成範圍已移交機電工程承包商施工，並已開始屋宇設備安裝和機電工程，包括裝設自動扶手電梯、升降機等。全條隧道挖掘工程剛於前日完成，代表隧道已全線貫通，路軌亦已鋪設了60%，形容工程已開始進入直路。

被問及若「一地兩檢」安排一直未落實，會否影響高鐵路通車時間？黃唯銘表示，西九總站離港層及到港層已預留位置為「一地兩檢」作安排，有關結構工程已完成，目前工程進展和設計均以實施「一地兩檢」為原則，港鐵會全力配合特區政府方向。

### 待橫樑完工 車站骨架成形

至於備受關注且最有機會影響通車時間的西九總站入口鋼結構工程，黃唯銘指，工程非常複雜，但全部9組最高有45米高的巨型支撐柱及其頂部鋼架已安裝完成；連接支撐柱上的12組橫樑，有6組已完成生產，並陸續開始裝嵌，其中3組已於上週完成裝嵌工序，餘下6組將於明年第一季完成生產，才進行裝嵌。他指當橫樑完工，「整個車站骨架就會成形。」

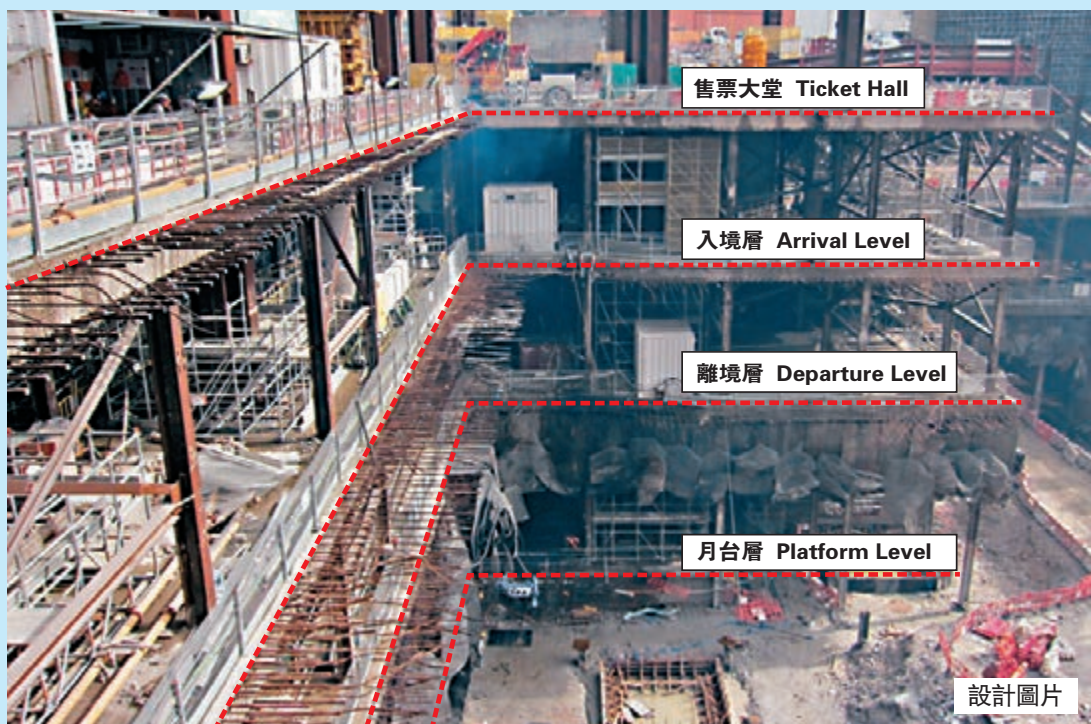
黃唯銘坦言，工程仍然需要面對複雜的地下管線，不可預見的地质困難、建造業工人緊張等不同挑戰，但工程已取得一定進展，目前進度亦符合竣工時間表。他及梁國權均有信心，高鐵路可根據最新預算844億元，如期於2018年第三季竣工。

### 馬時亨冀3月底前批出撥款

馬時亨亦表明，高鐵路工程已接近四分之三，如果餘下四分之一工程未獲立法會撥款，便會功虧一簣，因此一定需要令議員了解情況。他又指，政府打算於明年3月要求立法會財委會撥款完成工程，而這項對香港非常重要，如未獲撥款令工程「爛尾」，「是非常非常之可惜結果」，期望立法會可於明年3月底前批出撥款。

高鐵路解決超支方案需要獲立法會批准，亦需要經港鐵股東大會通過。馬時亨透露，港鐵下月初會向小股東派發文件，內有獨立財務顧問及專家意見供股東參考。他坦言，工程必定有風險，但希望小股東能獨立財務顧問及專家意見後，作出最明智決定。

另外，前土木工程署署長、曾參與青馬大橋工程的高鐵路顧問劉正光表示，早前曾到泰國及內地東莞生產高鐵路預製組件的廠房視察，見「廠大、工人多」，生產進度理想，質量亦不差，認為有把握達到2018年第三季通車的目標。



▲西九總站內4層的分層情況。機構供圖

▶立法會議員視察高鐵路西九龍總站工地。莫雪芝攝



## 議員視察工地 促通過追加撥款

香港文匯報訊(記者 馮健文)廣深港高鐵香港段工程明年能否繼續，需先過立法會議員一關。多名議員昨日視察高鐵路西九龍總站工地後，均表明不能接受高鐵路工程爛尾，認為此舉將對香港造成極大損害，猶如一場噩夢，且所需實際開支，將比現時總造價844億元更多。他們促請議員們實事求是，在財委會通過追加撥款，令高鐵路工程順利完成。

立法會鐵路事宜小組委員會主席、民建聯議員陳恒鑊在視察後表示，西九總站的鋼結構工程，已追回之前落後的進度，現時進度理想；而且若追加撥款未獲通過，據政府最新估計，將造成756億元損失，有如「丟錢落海」，因此他希望工程繼續，不能讓工程擱置甚至爛尾。他又透露，在今日舉行的小組委員會會議，將討論高鐵路「一地兩檢」安排，律政司司長袁國強會出席接受議員提問。

### 王國興：高鐵路一定要得

鐵路事宜小組委員會副主席、工聯會議員王國興更直言：「高鐵路一定要得！」他表示，高鐵路令香港社會得益，如高鐵路額外撥款申請受立法會拉布常態影響而受拖延，大家都會蒙受損失，而且更是「為山九仞、功虧一簣」，因此必定不能出現停工情況。

### 盧偉國：爛尾開支比844億高

立法會工程小組委員會主席、工程界議員盧偉國認同，高鐵路爛尾絕不可能是選項之一。他解釋，項目不少技術難題已解決，面積大達11公頃的挖掘工程接近完成，上蓋鋼結構工程亦已進行中，

如要工程「安全地爛尾」，再加上接踵而來的索償，他作為工程師，認為實際總開支將較現時的造價844億元更高。

盧偉國又指，目前工務小組會議進展緩慢，令人擔心高鐵路項目撥款會被拖延，故呼籲立法會各黨派議員實事求是，為市民福祉，支持撥款順利完成餘下工程，且西九總站將來肯定是國際知名的地標式建築物。

### 田北辰：政府港鐵釀醒

立法會交通事務委員會主席、新民黨議員田北辰形容，「政府同港鐵已經完全釀醒」，現時與半年前相比，工程進度理想。他強調，高鐵路絕對不能爛尾，因政府仍未公佈若不繼續工程，處理已興建設施的所需費用，隨時近十億，猶如「發場惡夢」，且還原基本亦「荒天下之大謬」，直指「不可能」！

不過，田北辰仍關注「一地兩檢」設施的招標和設計問題，因高鐵路若達到通車目標，必須於明年2月開展招標等工序，因此無論如何政府需有兩手準備，在2月落實批出「一地兩檢」設施的設計圖，「做住先」。他亦對預製件的裝嵌存在隱憂，認為情況明年中才會較明朗。

另外，亦有議員批評高鐵路工程已接近四分之三，政府仍未交出「一地兩檢」方案，以及交代一旦出現經營虧損由誰承擔，又認為絕對不可不惜一切引入內地法律，或將西九總站變成中國內地管治區域，如政府未解決「一地兩檢」問題，議員難以通過撥款。

香港文匯報訊(記者 文森)廣深港高鐵香港段「一地兩檢」問題引起爭議，全國人大常委范徐麗泰認為，看不到「一地兩檢」如何損害「一國兩制」，明言內地執法人員在指定範圍內，執行關於出入境及海關的工作，不會損害「一國兩制」。

范徐麗泰昨日出席公開活動時，回應有關「一地兩檢」及「一國兩制」的爭議。她表示，若指「一地兩檢」在高鐵路西九龍總站執行，就代表會損害「一國兩制」的話，「覺得這層層提得太高了」。范徐麗泰續指：「『一國兩制』是大原則，在香港有自己的資本主義制度，香港很多權利在基本法框架下都受保障。她又表示，現階段大家不要太多懸念，指中央「要管香港好方法都可以管」，不用借實施「一地兩檢」作藉口干預香港。她又指，沒想過國安法會引入香港。

范徐麗泰又說，若說內地執法人員在指定範圍內，執行關於出入境及海關的工作，她「真的看不到這如何損害『一國兩制』」。她認為，高鐵路其實也是港人權利，在香港可以很方便坐高鐵去其他城市，又指如果沒有「一地兩檢」，很多人將選擇到深圳或廣州乘坐高鐵。

至於「一地兩檢」實際執行方式，范徐麗泰指出，不論是經過人大常委會決定，把一部分有關出入境及海關的法律，與對「一地兩檢」必不可少的法律放進附件三，或是人大常委會以另一種方法，譬如兩地同時立法，「其實這些都未曾作進一步考慮。」

范太：「一地兩檢」不損「兩制」