

借南海問題圍堵中國的圖謀不會得逞

所謂南海仲裁案，其實就是美國在南海推行「亞太再平衡」戰略，粗暴干涉南海地區事務所引發的事端，美國是這個事端的始作俑者和幕後主使者，其目的就是企圖以此遏制和圍堵中國，破壞地區的和平穩定。但是，正如前國務委員、中央外事工作領導小組辦公室主任戴秉國，日前在中美智庫南海問題對話會上所指出的那樣：南海仲裁案，判決只是一張廢紙！哪怕美國全部10個航母戰鬥群都開進南海，也嚇不倒中國人！美國企圖借南海問題來圍堵中國的圖謀，損害中美關係，影響地區和平穩定，絕不會得逞。

由美國在背後策劃和撐腰，菲律賓上屆政府一手炮製的所謂南海問題仲裁案，據稱將在近日有結果。本來，所謂南海問題涉及的只是中國和菲律賓或其他相關國家之間的事情，與域外國家無關，與遠在萬里之外的美國更扯不上關係。但是，種種事實說明，正是由於美國把南海問題作為其推動亞太再平衡戰略的重要一環，極力拉攏和鼓動東南亞一些國家，在南海問題上挑起事端，才導致今天的南海局勢不斷趨向複雜化、緊張化。追溯到2009年，當時的美國國務卿在東南亞高調宣佈「美國回來了」。從此，美國人就在各個場合渲染南海問題，對中國的合理主張說三道四，極力鼓動菲律賓等東南亞國家跳出來，在南海興風作浪。美國更以維護所謂「南海航行自由」為藉口，出動航母戰鬥群、戰略轟炸機、導彈驅逐艦等武力，到南海地區耀武揚威並為追隨者撐腰打氣。最近，美國更是借南海仲裁案來大做文章，企圖用《聯合國海洋法公約》（《公約》）等國際法來壓中國讓步。

但世人都知道，最不尊重這個《公約》以及國際法原則的，就是美國本身。至2014年10月10日為止，全世界有157個國家簽署了《公約》，166個國家和國際組織

批准或加入了《公約》。但是，美國卻一直拒絕簽署和批准，成為世界上唯一不肯承認《公約》的大國。不過，美國實行雙重標準，經常選擇性地利用《公約》來為其戰略目標服務。在南海仲裁案問題上，美國方面一再插手，更是不斷無理要求中國遵守《公約》，接受有關判決。可是，美國本身不簽署和批准《公約》，卻為了自身利益而要求別人遵守，真是虛偽荒唐。

至於要求中國接受國際法院的判決，美國就更沒資格。因為美國從來不把國際法院放在眼裡，過去有多次不接受國際法院判決的先例。例如，1983年底至1984年初，美國在尼加拉瓜的幾個港口附近佈雷，範圍包括尼加拉瓜的內水和領海，嚴重威脅尼加拉瓜的安全和航行，並造成了重大的事故和損失，嚴重違反了《公約》規定的「航行自由」原則及有關制度。1984年4月尼加拉瓜為此訴諸國際法院，美國就拒不承認國際法院對其有管轄權，當國際法院作出有利於尼加拉瓜的判決後，美國官員更是當眾把判決書撕毀。如今，它看到可以利用國際法院來壓制中國時，又要別人來遵守判決了，這難道不是典型的雙重標準嗎？

更荒唐的是，美國為了壓迫中國讓步，還採取了軍事恫嚇的手段，近來派出了兩個航母戰鬥群進駐南海地區，還以軍機和軍艦頻頻在南海遊弋。但美國這些行動，除了嚴重威脅南海地區和平穩定，影響中美關係之外，根本不能解決南海問題，更不能嚇倒日益強大的中國。南海諸島屬於中國領土不可分割的部分，有關爭議只有通過相關各方的談判來解決，美國如果真正重視世界的和平與發展，真正重視中美關係的正常發展，就應該在南海問題上尊重中國的核心利益，放棄對南海問題的介入和興風作浪。

醫界議員，請停止令人厭惡的拉布表演

擾攘多時的醫委會修訂條例草案，昨日在醫學界議員梁家駒全日23次點人拖延之下，到晚上8點休會仍然未能表決，今早繼續。草案能否在本屆立法會會期內通過，情況堪憂。改革醫委會事關公眾利益，草案得到病人團體、不同立場的政黨和公眾輿論罕見一致支持。醫學界議員偏袒業界，以癱瘓議會的手段阻擊草案，隨時可能令這項醞釀15年的草案胎死腹中，醫委會改革寸步難行。有關議員的表演，與主流民意為敵，除了令公眾厭惡，實在沒有什麼意義，還是收手為好。

提出11萬項修訂而被否決的梁家駒議員，毫不掩飾其點人點人的目的就是要製造流會。他甚至在大會未進入條例草案辯論階段就開始拉布。儘管近日全港主要媒體的社論眾口一辭地反對拉布，強烈要求通過草案，在各種平台表達的主流民意也是要求立法會通過草案，但梁家駒偏偏不接受現實，用連反對派同道也不能容忍的手段點人數拉布，破壞議會運作，阻止草案通過，反映梁家駒只顧業界利益，眼中只有所謂的「專業自主」，以此凌駕於公眾利益、社會公義。梁家駒雖然是醫學界議員，但也是立法會議員，身為民意代表，怎能對主流民意置之不理？如果為個人和所謂業界利益，可以與民為敵，站在市民的對

立面，就絕非合格議員的表現。民主議會的規則，就是讓代表各方利益的議員充分表達意見，然後以少數服從多數的原則作出決定。梁家駒瘋狂點人數拉布，剝奪其他議員論辯、表決的權利，破壞議會遊戲規則，違反民主議會的 기본原則。

今次草案的最重要精神，是提高公眾參與度，革除醫委會醫醫相護的流弊，令醫委會運作回歸應以病人為本的宗旨。但是醫生團體對草案反應偏激，醫學界議員非理性地點人數拉布，較之慣用拉布伎倆的激進派議員有過之而無不及，完全與醫生秉持操守的形象背道而馳，實在是對醫生專業形象的嚴重傷害。

本屆立法會會期於7月16日終止，如今時間所餘無幾，能否表決改革醫委會草案以及餘下的消防、私營骨灰龕等關係民生的重要法案，情況不容樂觀。改革醫委會的議題，早於15年前已提出，經歷3任特首、3任局長，幾經波折，改革方案終可提交立法會審議。若因拉布導致草案難產，甚至拖累消防、私營骨灰龕不獲通過，拉布議員對不住市民，亦反映拉布對港禍害之深。為了公眾利益，為了議會和尊貴議員的公眾形象，請停止令人厭惡的拉布表演吧！（相關新聞刊A3版）

高鐵延誤 罪在「周韋瞞」

專委報告批港鐵管治差 須為周大滄韋達誠劣行負責

香港文匯報訊（記者 馮健文）原定於2015年完工的廣深港高鐵香港段，現起碼須延至2018年才能通車。立法會調查高鐵建造工程延誤的背景及原委的專責委員會報告昨日出爐，矛頭直指港鐵前工程總監周大滄及前行政總裁韋達誠，認為兩人蓄意隱瞞工程延誤，港鐵須為兩人的行為負責；又形容港鐵的企業管治不理想，「令人震驚」。不過，委員會對於運輸及房屋局和路政署有否蓄意隱瞞延誤則意見分歧，大部分委員只認為當局沒有做好監察工作，過分信賴港鐵，但沒有蓄意隱瞞。



立法會調查高鐵建造工程延誤的背景及原委的專責委員會報告昨日出爐。劉國權攝



報告只有8名建制派委員簽署，另外5名反對派委員因不滿報告字眼拒簽。劉國權攝

立法會於前年成立專責委員會，調查高鐵工程延誤的成因。經過11次公開研訊及18次閉門會議後，委員會昨日發表調查報告，並向立法會大會提交。

報告指出，有關項目為全球首個全地下高鐵項目，且需與內地鐵路系統銜接，亦是政府首次以服務經營權模式推展鐵路項目，這些因素均增加工程風險，政府及港鐵理應在工程各階段更為審慎及警覺，但可惜兩者在這方面均有不足。

委員會指出，運輸局與路政署作為監督者，未有善用制度及已有資源履行其職責。路政署或過分信賴港鐵能如期完成項目，甚至是不合理地信任，可能是由於欠缺一份項目推展總綱策略文件，清楚訂明所有相關各方的責任、職務及角色，亦無指標客觀地評估及量度港鐵在推展項目時的表現。

路署缺經驗 未主動監察

委員會認為，路政署在監察和核實港鐵的表現時，應擔當更主動角色，而非唯命是從，這或是由於署方本身缺乏興建鐵路系統的實際經驗和專業技能，導致職員缺乏信心，未能在監察港鐵時承擔更積極角色。

難理解政府一再信如期完工

委員會亦指政府在監察工程時表現欠妥，如港鐵每月在項目監管委員會會議上匯報項目的實際進度與計劃進度比較，惟自2013年1月以來，即使已實施追回進度措施，但計劃進度與實際進度之間的差距卻愈來愈大，就算監察顧問已多次就措施成效不彰而提出警告，政府仍接納港鐵一再作出可如期完工的保證，令委員會難以理解。

至於港鐵方面，委員會指出，雖然工程實際進度與計劃進度拉遠，更有5個鐵路項目同時開

展，港鐵理應早已預見建造過程中會出現勞工嚴重短缺情況，及早採取措施改善，如加強本地工人培訓等，可是港鐵卻沒有採取任何措施，此方面政府亦有責任。

就工程管治而言，委員會直指港鐵董事局對公司事務方面的管治欠理想。董事局於2014年4月16日的董事局特別會議上，才首次獲告知延誤一事及其原因，可見港鐵在管治方面所花的工夫究竟有多少，甚或是否欠缺管治。委員會狠批就「企業管治角度而言，此情況令人震驚」。

僅周全盤掌握進展難接受

委員會又指，事件亦顯示，港鐵內似乎只有周大滄一人對項目的進度有全盤掌握，而董事局和高級管理層亦只靠他對工程進展的評估，這情況實在難以接受，並認為在這方面缺乏有效的制衡安排。

至於韋達誠當時身為執行委員會成員兼董事局成員，理應完全掌握工程的嚴重延誤情況，但他在董事局會議上被董事局成員問及工程進度時，卻似乎沒有完整及如實地向董事局作匯報。而港鐵的項目管理團隊及周大滄未有妥善和適時向政府匯報工程進度，亦令政府未能及早就如何推展項目作出更佳判斷。

至於有否蓄意隱瞞工程延誤，大部分委員均認為，雖然運輸局及路政署人員並沒有向立法會匯報工程延誤資料，但並不一定代表他們蓄意隱瞞工程延誤，認為沒有足夠證據可作出此結論。不過，委員會大部分委員均認為，周大滄及韋達誠有就工程延誤蓄意隱瞞，港鐵須為其高層管理人員的不當行為負責。

委員會最後根據調查結果及結論，就政府日後如何改善對鐵路項目建造工程的監管，以及加強港鐵在推展鐵路項目方面的監控機制，提出6大建議（見表）。

廖長江：報告嚴謹理據足

香港文匯報訊（記者 馮健文）立法會調查高鐵建造工程延誤的背景及原委的專責委員會報告終於出爐。委員會指出，調查期間向運輸及房屋局、路政署及港鐵索取資料，以及邀請證人作證時均遇到困難，令調查工作受阻。但委員會不會天馬行空，已非常嚴謹地處理，是有足夠理據才作出現時結論。

前運輸局局長鄭汝權，港鐵前工程總監周大滄、前行政總裁韋達誠以及前主席錢果豐，均以不同理由拒絕出席委員會作供，委員會在報告中對此表示失望。

在昨日的記者會上，委員會主席廖長江被問及4人缺席研訊對調查有否造成影響時表示，此情況的確有影響，但由於無法估計4人作供

的內容，因此無法評估影響的程度有多大。

就委員會為何不對4人作出譴責，廖長江解釋，由於委員會未獲權力及特權條例授權，因此只能以邀請方式讓4人出席作供，但4人拒絕邀請是否需被譴責，是觀點與角度的問題。

他強調，委員會是基於足夠證據作出結論，處理非常嚴謹，不會天馬行空，也不存在將責任推到任何人身上。委員會副主席謝偉銓亦指，委員會是以公平、公正及公開的態度，處理事件。

委員會共有13名成員，但報告只有8名建制派委員簽署，另外5名反對派委員因不滿報告字眼拒絕簽署，並自行發表一份「少數報告」。

各方失當問題	
港鐵	董事局對公司事務方面的管治欠理想
港鐵前工程總監周大滄	蓄意隱瞞工程延誤
港鐵前行政總裁韋達誠	蓄意隱瞞工程延誤
運輸及房屋局、路政署	沒有做好監察工作，過分信賴港鐵

專委會報告六建議

改善服務經營權模式下的架構安排，清楚界定相關各方的角色與責任、制訂量度表現的客觀標準及介入和替代方法等事宜。

改善港鐵的企業管治，確保對涉及公眾利益或需由公帑撥款進行工程項目之重要事宜，可適時、全面及如實向政府匯報。

加強與立法會及公眾溝通，讓立法會議員及公眾知悉鐵路建造工程的最新情況及進度。

政府向港鐵索取資料時遇到困難，應在政府合約強調簽署各方應有合作和互信的精神。

政府人員缺乏推展鐵路項目的實際經驗，應招聘專業人員或專家，及在政府內培訓專業人員協助。

勞工短缺是導致工程延誤原因之一，應確保在日後鐵路項目推展期間，人手供應保持穩定。

資料來源：專責委員會報告
製表：馮健文

若早公開分歧 可免不必要猜測

立法會調查高鐵延誤專責委員會昨日發表報告，指運輸及房屋局和路政署無做好監察工作。運輸局局長張炳良回應指，政府沒有誘因和好處去隱瞞工程延誤，但同意監管工作可以做得更好。他表示，假如於2013年底公開政府與港鐵就工程進展的分歧，相信可去除公眾不必要的猜測。他續稱，政府保留對港鐵追究責任的權利，不排除會採取一些法律上的程序。

張炳良：工程滯後不罕見可追回

張炳良昨表示，除了立法會專責委員會發表報告外，得知部分委員另外發表一個「少數報告」，當局會細心閱讀兩份報告及認真考慮當中的批評及建議。被問到報告質疑政府過分信賴港鐵，張炳良回應指，基建工程滯

後不罕見，往往都能夠透過追回工程措施，追回進度，而政府評估是按照港鐵的報告和路政署的專業判斷，認為政府當時已盡最大力量去交代事件。

運輸局昨日亦發表聲明回應委員會報告。發言人表示，報告的觀察及建議，有助政府持續致力改善高鐵香港段項目的監察機制和工作。

對於報告提到，2014年4月前運輸局、路政署和港鐵均沒有向鐵路事宜小組委員會及公眾披露工程延誤一事。

發言人強調，政府從來沒有意圖向立法會和公眾隱瞞港鐵項目出現延誤的情況。

發言人表示，現階段政府最重要的工作是全力推展並盡快完成整個高鐵項目工程。政府已外聘法律團隊跟進港鐵責任問題，並保留向港鐵追究責任的全部權利，不排除最後要透過法律程序去解決。 ■記者 尹妮

港鐵：無實質證據指蓄意隱瞞

香港文匯報訊（記者 殷翔）港鐵主席馬時亨昨與港鐵行政總裁梁國權、工程總監黃唯銘一齊會見記者，回應立法會調查高鐵延誤專責委員會的調查報告，強調兩名前港鐵高層絕對沒有蓄意隱瞞工程進度，認為相關指控很嚴重，卻並無實質證據支持，港鐵公司對報告極度失望，並表示目前高鐵路工程已完成逾八成，將致力按時完工。

馬時亨表示，立法會報告批評前工程總監周大滄和前行政總裁韋達誠蓄意隱瞞工程延誤，但看不到實質證據。而早前港鐵委任的獨立調查委員會及夏正民法官率領的獨立專家小組的調查結果，均無相關指控。他明白

公眾對高鐵路工程延誤感失望，抱歉相關溝通不足，但港鐵對工程進度完全沒有蓄意隱瞞。港鐵已採取多項改進措施，確保工程受政府及公眾密切監察。

港鐵行政總裁梁國權表示，港鐵一直依足協議與政府保持多渠道的溝通匯報；公眾需知目前大型工程

均面臨相同的難題，包括勞工短缺，及在居民密集地區施工困難等。他表示，港鐵的改進措施包括在董事局成立工程及風險管理委員會，以及增至每季一次向立法會匯報。高鐵路工程目前所有隧道已貫通及鋪壁，西九龍總站入口的V型樑橋亦已安裝完畢。港鐵將致力達至2018年第三季讓高鐵路投入服務的目標。 ■馬時亨昨與梁國權等反駁立法會報告。殷翔攝