

# 人大決定一錘定音 落實「一地兩檢」便民利商

許榮茂 新家園協會董事會主席

全國人大常委會日前正式批准《內地與香港特別行政區關於在廣深港高鐵路九龍站設立口岸實施「一地兩檢」的合作安排》，這一決定不僅給香港落實「一地兩檢」提供了合憲合法的的法律依據，意味著「一地兩檢」邁出關鍵的一步，更是中央支持香港融入國家發展大局的又一重要體現。「一地兩檢」符合「一國兩制」方針，是保障高鐵路發發揮運輸、經濟和社會最大效益的最佳方案，得到香港主流民意的支持，已經走完「三步走」中的兩步，社會各界期望立法會議員順應民意，以香港大局為重，盡快完成本地立法的最後一步，讓高鐵路早日通車，令香港盡快搭上國家發展的快車。

眾所周知，全國人大常委會的決定具有最高的法律效力，不可挑戰、不可撼動，即使本港的法院也不能推翻，這為確保高鐵路在明年第三季度順利通車掃除了最大的障礙。接下來，特區政

## 為「第三步」創造有利環境

有關「一地兩檢」的安排，在香港引起一些爭議、討論，可以理解，但是人大決定公佈後，為「一地兩檢」釋疑止爭，香港社會不應該、也不可能再糾纏於「一地兩檢」的爭議，個別別有用心的人更別指望挑戰人大決定。香港各界應在人大決定的框架下，理性討論，謀求共識，為「一地兩檢」走本地立法的最後一步創造有利環境。

高鐵路是一個國家或地區先進的重要指標，是當今世界發展的大勢所趨。高鐵路通車後，將連接內地全長2萬公里的高鐵路網絡，接通全國16個主要城市。日前，特首林鄭月娥一家乘搭高鐵路到桂林度假，充分體驗了高鐵的快捷便

利。林鄭月娥還表示，未來爭取香港高鐵路直達桂林，讓港人也可從香港出發，乘高鐵路到桂林遊玩。

可以預期，因為「一地兩檢」，有利於香港高鐵路無縫融入國家的高鐵路網，有利於鞏固和提升香港國際金融、貿易和航空中心的地位，極大方便市民出行，促進商貿往來，乃至接連上「一帶一路」，為香港發展帶來源源不絕的新動力、新機遇。

## 香港青年有更廣闊空間

習近平主席在十九大報告中提出，要支持香港融入國家發展大局，為香港發展指明了方向。落實「一地兩檢」，高鐵路盡快通車，正是香港融入國家發展大局的具體體現。新家園協會過往組織

本港青年赴內地的交流活動，曾經乘搭高鐵路前往福建、浙江等地進行交流，參加的青年都讚不絕口，對內地高鐵路四通八達、方便快捷感到興奮，同時對香港沒有高鐵路感到可惜。

如今，高鐵路港段通車目標在望，日後由香港乘搭高鐵路，9小時內可抵達北京，8小時直達上海，成功構建粵港澳大灣區「一小時生活圈」，不僅交通便利，更重要的是，香港青年有更廣闊的發展空間。為了年輕人的福祉，為了香港的未來，立法會議員應聽取年輕人的心聲，支持高鐵路本地立法如期順利完成。



## 新時代文化的挑戰：從文化自覺到文化自信

陳財喜 博士 中西區區議員 香港公共管治學會理事長



在這個經濟全球化的年代，文化全球化成為了另一個具爭論的課題。在經濟活動中滲透文化的影響力，在有意與無意之間進入了文化體系及視野。一個國家沒有了文化自我意識的話，就很容易被人牽着鼻子走，沒有了文化靈魂的民族是可悲的。文化是一個國家或民族長時間的集體生活方式與行為習慣，是我群與他者區別的指標，我群的同質性及他者的殊異性本無高低優劣，但現實互動中仍會產生不均等的影響力。

在1997年社會學家費孝通先生就提出了「文化自覺」的概念，他說：「這四個字正表達了當前思想界對經濟全球化的反應，是世界各地多種文化接觸中引進人類心態的迫切要求。」最重要的是他指出了文化的現代化不僅是「破舊立新」，而且是「推陳出新」或加上「溫故知新」。我們對自己的文化首先要自覺，這是在為了加強對本身文化之認識及作深層次的批判。

中國文化要向前發展必須做到批判地改造傳統中國文化及不斷向先進文化吸

取其優良之處，增加其融入性而內化為本身中國的文化，建設現代化的、適應新時代要求的社會主義新文化，除了學習其他「好」的文化外，也應該不斷努力去發現和弘揚民族文化和民族精神的精粹。一些基本的文化價值必須保持及發揚。有了文化自覺之後才可以有文化自信。

在2017年10月18日，習近平主席宣讀了十九大政府工作報告，其中也提到「文化自信」。習主席指出：「何謂文化自信？文化自信是一個民族、一個國家對自身文化價值的充分肯定和積極踐行，並對其文化的生命力持有的堅定信心。」文化自信是成為繼續道路自信、理論自信和制度自信之後，中國特色社會主義的第四個自信。

文化要進步就必須推陳出新，不可以抱殘守缺，開展文化創造的新時代。馬克思又指出：「辯證法在對現存事物的肯定的理解中同時包含對現存事物的否定的理解，即對現存事物的必然死亡的理解；辯證法對每一種既成的形式都是從不斷的運動中，因而也是從它的暫時性方面去理解；辯證法不崇拜任何東西，按其本質來說，它是批判的和革命

的。」在這個意義上，把文化理解為一個流變的過程，要比把文化理解為某種既成的事物的總和更正確。

習近平指出，沒有高度的文化自信、沒有文化的繁榮興盛，就沒有中華民族偉大復興。

文化也應該是一個不斷創造的過程。文化除了具有時代性之外，也有着民族性及外延性。文化是國家民族的身份認同，是一個民族的靈魂，沒有民族認同的人是無根的。中國文化的影響並不局限於中國本土。它還外延擴展至亞洲各國，如韓國、日本及越南等，成為受中國文化影響的中國文化圈。從公元三世紀至十九世紀中葉，中國一直是這個文化圈的中心。中國文化在海上絲綢之路的東南亞國家也有一定的影響力。

中國特色的社會主義，本身也應有新的社會主義文化系統的支撐。目前為止，這個文化體系已有一定的規模。不過要做到基礎堅固就必須從教育開始。國家文化的教育除了可以提升國民的質素，孕育文化人才外，更重要的是讓人民自小認識歷史文化，了解自己國家的歷史、文化根源，才可以展現文化自信，進一步建立國家的身份認同。

## 修改議事規則屬市民之願

何俊賢 漁農界立法會議員



香港市民日盼夜盼，終迎來立法會成功修訂議事規則。過去幾年，反對派無所不用其極拉布，不惜用鐵鏈把自己的腳綁在椅上，企圖擾亂議事程序，但下一分鐘已被警衛拿來鐵鉗剪開兼被人抬走，種種可笑低劣的伎倆終究還是不能改變正義的到來。近年來反對派不斷「使橫手」破壞議會秩序，更一再變本加厲。是次有關修改議事規則的攻防戰中，儘管反對派以「今日修改議事規則，明日23條立法」混淆視聽，妄圖呼籲大量市民在立法會外集會，聲援抗爭。最終集會卻僅有小貓三、四隻，何況有不少是他們自己派出的演員，自編自導自演。其實，不少研究早已顯示大部分香港人贊成立法會修改議事規則，證明修改議事規則實乃港人夙願。

所謂事實勝於雄辯。去年度財會尾聲，「教育新資源」盡得民心，連反對派支持者也舉腳贊成，但在這等緊急關頭，反對派不負其名，又想出個為DQ議員出頭的理由為反而反，大肆拉布讓撥款差點胎死腹中。最後，反對派雖則在壓力下被逼「放生」教育新資

源」，但公務員薪酬調整等議題卻又一拖再拖。反對派向來視拉布為「豐功偉績」，但撥款一拖再拖對市民而言卻百害而無一利，拉布神憎鬼厭實屬必然。更甚者，今年度立法會復會三個月來，竟無一項法案通過，可謂江河日下。所以議事規則順利修改，絕對是皆大歡喜之事情。

遺憾的是，經此一役的反對派不但沒有反省，更揚言「百倍奉還」。回想過去幾年，反對派發動非法「佔中」、旺角暴亂，甚至公然在會上驅逐新聞界及公眾人士，可謂高舉法治破壞法治，高舉言論自由地打壓言論自由。絕對不難想像他們會再使出陰謀詭計，卻同樣地難以估計他們會無所不用其極至什麼地步。無疑，修改議事規則一役中，廣大市民迎來了得來不易的慘勝，但要開心卻仍未免太早。反對派必然會藉口任何事情「強攻」仍未修改會議程序的立法會財委會，甚至以不同的社會渠道肆意妄為。因此，市民大眾必須要同心協力繼續支持會議程序的修訂，盡快堵塞更多漏洞。始終眾所周知，要反對派改過遷善，畢竟只會比「駱駝穿過針孔」更難。

最後新年將至，祝各位萬事勝意，議會不再出現拉布。

## 華盛頓為所欲為成「過去式」

黃海振 資深評論員

聯合國大會無懼美國的恐嚇，在關於耶路撒冷地位問題的表決中，以128票對9票的結果通過決議：「要求以色列和巴勒斯坦通過談判決定耶路撒冷的地位」、「任何宣稱改變耶路撒冷地位的決定和行動『無效』，必須予以撤銷」。顯示美國以「斷絕經濟援助」、「記錄所有反對美國的國家」等給相關國家的威脅和恐嚇完全不能奏效，讓特朗普顏面全無、威風大掃。也說明華盛頓在國際舞台上為所欲為的日子成為「過去式」。華盛頓如果不好好反省檢討自己的所作所為，必然獲得更加可悲下場。

在這之前，聯合國安理會已經先進行同樣話題的表決，結果以14票贊成，僅美國孤家寡人投反對票。美國作為常任理事國使用了否決權，讓草案未獲通過。但事實上已經讓美國的國際信譽蕩然無存，華盛頓權威也受到前所未有的嚴峻挑戰。其實，同樣的話題以美國為首的聯合國在1967年就已經通過決議，美國當時也投了贊成票，現在卻冒天下之大不韙，將自己孤立於國際社會之外，凸顯華盛頓已喪失了最起码的誠信，間接將其以往曾經擁有的「一呼百應」國際影響力變得蕩然無存。

二戰結束後，美國通過操控「布雷頓森林會議」，讓美元成為法定國際貿易和儲蓄貨幣，華盛頓也就進入衣食無憂的黃金時代。有美元，可以購買世界任何角落的東西，可以吸引來自全球的人才前往美利堅，有了錢和人才，美國即掌控了最先進的軍事裝備，從而順理成章過着「一呼百應」、「唯美獨尊」的好日子。然而，即使條件好到無法再好，但華盛頓權貴卻不珍惜，讓原先商定好36美元保證兌換一盎司黃金，必然獲得更加可悲下場。

特朗普近日宣讀《國家安全戰略報告》，基本上和競選時的口號沒什麼兩樣，顯示其仍然陶醉在大選的凱歌聲中。報告稱中俄兩國在經濟方面挑戰國際秩序，正在「威脅」美國的安全和繁榮，並將兩國明確列為「對手」。眾所周知，特朗普剛剛訪問北京，在拿下2500億美元訂單後大讚中國「夠朋友」，轉眼又視中國為「對手」，凸顯其是一位只求利益，不講誠信的政客。喪失誠信是要付出代價的，折射了白宮「老子天下第一」的思維慣性，必然受到包括其盟友的大多數國家的強烈反對。

## 為何要推行「煤改氣」？

周全浩 香港能源經濟學會會長、香港浸會大學退休教授

內地華北地區28個城市今年大規模推動「煤改氣」，但目前許多地方仍未收到天然氣，不少市民需捱冷過冬。事件引起社會關注。

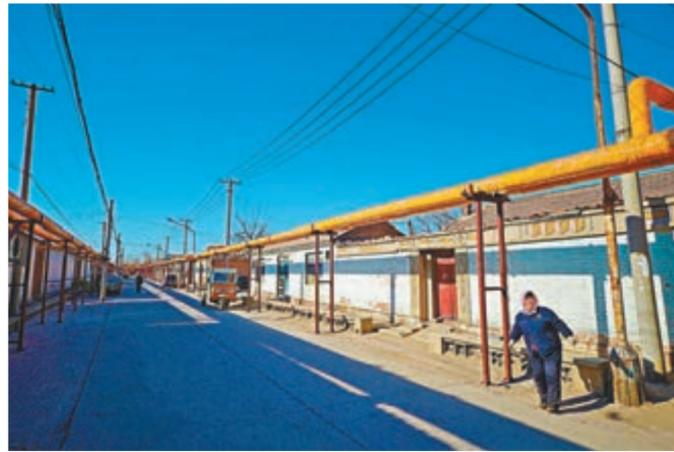
緣何政府要推行「煤改氣」？何以煤炭如此不受歡迎？試從分析化石燃料的特質說起：目前人類仍十分依賴傳統的能源，即化石燃料包括煤、石油及天然氣，三者皆為碳氫化合物 (Hydrocarbon)，主要由碳和氫兩種元素組成，只是比例上有不同：煤的含碳率最高而氫的比例很低，呈固態；天然氣則相反，含氫率最高而碳的比例很低，為氣態；液態的石油，其碳和氫的含量則介乎兩者之間。

目前煤炭佔中國總能源消費量逾6成之多，但純從環保角度看，大量用煤並不可取。因燃燒時會釋出大量污染物如煤煙、懸浮粒子、二氧化碳、二氧化硫，及其他元素如水銀、鉛、銻等。再者，全球排放量最高的溫室氣體為二氧化碳，若以生產同等熱值的能源計算，由於煤的含碳量最高，其二氧化碳排放量亦最大，油品次之，天然氣則最少，後者為最潔淨及安全的能源。為求減排，世界各國銳意減少用煤比例，增加天然氣的使用，乃大勢所趨，中國亦然。

煤改氣涉及「能源轉型」(energy transition)的概念。下文將分析農村及城市市民用能源的轉型情況，蓋今次氣荒事件與此相關。在農村，人們最初多使用秸稈、稻草、柴及牛糞等初級能源，後來則改用蜂窩煤、沼氣等次級能源，繼而轉用瓶裝石油氣或火水等(火水在中國不太普及)，其方便性、安全性及潔淨度皆較前者高，此為「能源轉型」的典型模式。

在城市，家用能源主要有兩個用途，一為煮食，二為供熱(取暖)。早年城市用煤炭煮食，其後逐漸淘汰，接着以石油氣及煤製氣等燃料為主。煤製氣早年以煤作為原料，後來優化改用重油等油品來製氣。近年一些大城市則引入天然氣，柴及煤基本已淘汰。

供熱(取暖)方面，分中央供應、區域供應和用戶自給三種。中央供應是指，一



內地大範圍推進煤改氣等清潔能源的工作。

座大廈有中央鍋爐供熱系統，把熱能經管道輸送給各住戶。區域供應則規模較大，即一個生產點供熱給多座大廈的用戶，此等小區所涵蓋的範圍不能太大，因熱水不能輸送得太遠，否則容易冷卻。此等方法有利於整治污染，可在中央的生產點監察及控制鍋爐的排放量，較用戶分散式燒煤為佳。

### 越級發展難以負擔

一些較發達的城市如上海、北京及廣州等，自90年代起已着重管道氣供應，所用的氣體，從較低質的煤製氣到已稀釋的石油氣，再進化為天然氣，後者為最優化的選擇，一層層優化上來。今次「氣荒」事件中首當其衝受影響的，很多都不是大城市市內，而是市郊的邊緣地區，如城中村(被納入城市範圍的農村)等。此等地區多是農村，因地方政府下令實行「煤改氣」並禁止燒煤，區內原有的煤製氣鍋爐已被官方拆除，但天然氣供應又未送到，結果導致許多市民需在嚴冬下捱冷。

應指出，此等地區從低級能源煤炭一躍而上，改用天然氣最優化的選擇，涉資龐大，例如鋪設管道成本高昂，應由誰承擔？是政府、能源公司還是消費者？上述地區的居民多是農民或低收入

人士，他們是否願意或有能力承擔？值得思量。

### 政府啟動「保暖」措施

面對氣荒，不少內地居民改以「用電取暖」。但電力一向是很高級的能源，若然用來取暖是一種浪費，也不符合經濟效益。主要原因是，發電系統的整體效率一向不高，以燒煤發電為例，燒煤本身造成不少污染，而發電損耗一般達六成，加上輸配電的損耗(通常約5%)，再到暖爐轉化為熱能，過程中浪費多少能源？若以重油發電，亦需面對類似的問題。天然氣發電，則更不可取。何以不直接燒油或天然氣來取暖呢？這樣不是比用電取暖更具能源效益嗎？可見今番一刀切地推行煤改氣，既擾民又浪費資源，令人嘆息。

猶幸，河北省政府日前公布將撥出73.48億元人民幣，資助農村進行煤改氣工程，名義為「2018年省級大氣污染防治專項資金」。有關資助將於本年底前撥入農戶或縣、區政府指定的賬戶。此外，國家發改委亦提出對天然氣價格調控的指令，內容包括：要求各地加強供暖，並加強監管天然氣價，同時嚴格規範煤改氣領域的收費行為，例如查處安裝工程的濫收費行為等。

## 應盡快推出隧道分時段收費

李世榮 民建聯中委 新社聯副理事長 沙田區議員



聖誕剛過，相信不少讀者在大時大節也遇上大塞車，讓人難以忘懷。事實上，香港的塞車問題也非限於大時大節，而是日復一日。我過去的幾篇文章講過，要解決香港繁忙時間的塞車問題，必須要以短中長期的方法。例如：改變鐵路優先政策、六隧分流方案、興建相關繞道及海底隧道等。而今天的文章，特別想談談隧道分時段收費。

興建一條道路，需要不下數年的時間；按現時立會氛圍，通過一項政策，更可遷延不少光陰。因此，要紓緩交通擠塞問題絕對也離不開要思想短期方法。其中一個可行方法，便是在各主要隧道採取分時段收費的方法，減少非必要在有關時段使用隧道的汽車

流量。

隨着政府及各隧道優化電子道路收費，政府推出分時段收費的可行性也越來越高，困難也漸漸減少。要實施隧道分時段收費的原則，在於為廣大市民服務的陸上交通工具理應不會受到分時段收費的影響，以免影響廣大市民及將成本轉嫁他們，也鼓勵市民在繁忙時間乘坐公共交通工具；其次，便是政府必須善用電子道路收費系統，按時段漸漸在繁忙時間調高收費，並在繁忙時間結束後漸漸調低，以免出現車輛為規避收費而突然減慢行車或加快行車速度，產生危險。

以上做法，理應可以有幫助暫時紓緩車流量問題，不過，政府理應盡快改善道路配套；最重要是改善鐵路優先的交通政策，否則再良好的交通配套，也會因為沒有足夠的公共交通工具而不能發揮作用。