



反高鐵專題

內容

編者的話	1
建築工人倡高鐵新方案	1
立法會反高鐵 不能沒有你	3
工聯會你說甚麼廢話，你真把我激怒了!!!	6
兩個不信任，所以一個反對	7

編者的話

到底我們需要高鐵嗎？高鐵可以拯救建築工人於水深火熱嗎？高鐵也是綠色環保嗎？這些林林總總的問題，也許縈繞在你心中，找不出答案。

勞工世界網有見及此，特別製作此特刊，從勞工運動者的角度，提出對高鐵的種種質疑。

陳八根作為建築地盤職工總會理事長便指出，高鐵工程既花錢，又不能創造很多就業機會，與其建這個大白象，倒不如興建更多公屋和居屋，對建築工人更實際。

朱江瑋的文章則指出反高鐵不應視為「八十後」的現象，而「取代社會上實際存在的階級矛盾」，因為「反抗這個不公義的高鐵方案」，本質上是「反抗這個只服從於財團和特權階級利益，踐踏民眾生活的高鐵方案。」

張翼德更指出了支持高鐵者的謬論，實際上這類大型基建工程，工人只會因應「某段工程需要而獲得聘用，完事之後，商家過橋抽板」，對工人而言是口惠而實不至。最後，劉宇凡作總結，指出勞動階層與保育人士的利益並不矛盾，應該團結起來，反對不義的高鐵工程。

我們希望本特刊能引起香港市民思考反高鐵運動所帶來的深層問題和階級矛盾，並且對文首的問題作出質疑，不應只依賴傳媒的片面報導。

活動預告 (一)

左翼反高鐵運動討論會

日期: 2010 年 1 月 21 日 (星期四)

時間: 晚上 6:30 - 9:30

地點: 九龍旺角塘尾道 54-58 號永利大廈 702 室 (同根社新社址)

主辦單位: 全球化監察暨勞工世界網編委會

反高鐵運動在本週末便可能告一段落了，可是無論立法會是否通過撥款，問題都沒有解決。或者你是媒體所描述的 80 後「激進」青年；或者你是受他們的感召而加入抗爭；又或者是為了自己的權益來到立法會。不管怎樣，無疑反高鐵運動為香港的未來帶來了新的希望。

左翼反高鐵運動討論會希望讓大家有機會作一個開放的討論，討論一下香港社運在這次事件之後怎樣走下去，特別是工人運動和保育運動是否有結合的空間。討論會不設講者，開放空間，言論自由，讓人人有機會發言，人人有機會表達自己的觀點。

歡迎任何世代市民參加！

建築工人倡高鐵新方案

建築地盤職工總會 理事長 陳八根

大型建築工程上馬，就是建築工人的喜訊，幹嗎我們工會還要對高鐵工程說三道四？

我從事建築行業已有十五年，從行業最興盛的九十年代，一直幹到行業走下坡的今時今日。我曾當過判頭、蛇頭(組長)，現在是一個普通的地盤工人。

地盤工人的生涯可謂辛酸，工作辛苦、危險之外，工資不穩定，還要隨時被無良僱主拖欠工資，但這一切到了今天彷彿不那麼重要，因為，我們面臨更大的威脅：失業。

統計署公報的建築工人失業率大約是百分之十，我不知政府如何得到這數字，但我認為實況不是這樣的，因為我們對工會會員進行了電話訪問調查，知道建築工人只有四成每月開工二十天或以上；四成每月開工不足二十天；兩成工人失業一個月或以上。大家想一下，那一個行業的工人失業和開工不足的竟達到六成？這情況根本不是用「十分嚴重」可以形容的。

以我自己為例，也不是天天有工開，我要養家，要生活，每天掛在心裡的兩個大字就是「開工」。

很多工友都是因為有人出來反對，才知道政府要搞高鐵工程。大家知道這個大型建築工程上馬，都認為對就業有幫助，但不算特別興奮，因為這幾年之內，有幾個大型工程項目陸續展開，這是其中一個，而

高鐵工程以機器開鑿隧道為主，而興建的車站又主要是西九站，需要的工人數目較少。

我對高鐵的消息留意多了，越發覺這個高鐵工程有點不對勁。



工聯會發動工人支持高鐵，但他們真的可以代表勞動階層的聲音嗎？

我是住在新界東的，怎麼都不認為他日到西九站乘坐高鐵是一件省時和方便的事，而高鐵票價預計大約一百八十元，我乘坐鐵路到深圳轉乘「和諧號」，才大約一百元，政府說便利市民，怎說得通？這麼高鐵的乘客量又怎會多？這是普通市民都明白的道理，用不著專家去分析。

高鐵工程「燒銀紙」

政府最近招標的「東南九龍發展計劃」，是在啟德機場舊址進行的大型市區發展，佔地三百二十多公頃，預計投資額才大約一千億元，怎麼一條高鐵就用上近七百億元的天價呢？

我看政府這個「燒銀紙」的高鐵工程是「形像工程」多於實際效益，而且還要破壞菜園村社區，真是太過份！

我們建築工人也是普羅百姓，我們就要就

業，也要一個符合市民大眾利益的社會發展方向，我們明白香港必需與全國各地加強交流，需要加強交通設施，但不是再加一句「高鐵創就業」就可以把我們蒙蔽，令我們盲目去支持政府方案。

我最近和工會理事們討論高鐵工程，結合工會在前年倡議的就業政策，提出另一個方案：

我們支持節省約三百億元的新高鐵方案，在錦上路設高鐵總站，接駁機鐵青衣站連接九龍市區，及面向將落成的港珠澳大橋，既符合政府高鐵方案的規劃，也令客量不足的機鐵免於浪費。

而省下來接近的三百億元，用作增建公屋及居屋，令普羅市民有更多機會置業或更快上樓，而且可以平抑樓價及減低公屋加租的壓力，長遠來說，更有利降低入住公屋的門檻。

增建公屋及居屋更有利民生

另外，以環境、設計及設施俱佳的公共屋邨為指標，對未達標的公共屋邨進行「升級工程」，而達到指標的屋邨，則視乎需要而進行「翻新工程」。如屋邨太舊，或「升級工程」成本過高者，則拆卸重建。

根據房委會於 2009-2010 的預算，400 億元的開支能製造 55000 就業職位。建屋所創造的就業職位一定比政府高鐵方案的 10000 個更多，而且對民生更有利。

我們堅持，建築業必需達到以人為本的標準，所有工程方案在創造就業的同時，必需顧及民生和環境，令社會可持續發展。

政府在推銷其高鐵方案的時候，不斷重覆

說：香港不要被邊緣化、便利市民、促進經濟發展及就業等。建築工人當然認同這些永遠正確的口號，但總會想想高鐵能夠創造多少職位？自己會否乘坐這高鐵北上？想想這麼高的造價是否物有所值？而不會像那些功能組別的議員，將政府推銷的照單全收。

立法會反高鐵 不能沒有你

朱江瑋

這篇文章是給，我親愛的朋友，曾經或現在並肩作戰的戰友，街工的同志。

一月八日，就是高鐵撥款第二次上財委會，要求通過撥款的日子，這是一個關鍵的時刻。我希望，我的朋友，戰友，同志都能夠來到，參與包圍立法會的行動。

我相信大家都會知道，高鐵撥款在現行的立法會機制下，很大可能會通過，在市民大眾裡面，仍有很多不認識甚或顧慮，令到動員群眾參與有很大的困難，這些，我都深深了解，並且身歷其中。只是，在這個歷史時刻，在這個運動最關鍵的時刻，我別無選擇，只希望你們能夠一起並肩，反抗這個不公義的高鐵方案，反抗這個只服從於財團和特權階級利益，踐踏民眾生活的高鐵方案。

要說高鐵，不得不說菜園村。無論過去、現在或將來，它都會與高鐵並列，成為反高鐵運動的神話。他們無畏無懼，不向權勢低頭；他們互助團結，沒有為短視的利益，放棄血脈相連的社區情義；他們樸素勤勞，未有為五斗米而折腰。

任何的社會建設，都應該是為改善民眾生活而設，無論當權者如何霸道，他宣之於口的，亦必然是民眾的利益。但是現時的特區政府，他們背後的中共政權，以及背後爭逐利益的壟斷財團，他們最擅長的，就是分化及愚弄民眾。

他們說，香港的未來，就是向大陸靠攏，連結珠三角，為避免被邊緣化，興建高鐵實為大勢所趨；他們說，每阻擾高鐵興建多一刻，付出的額外錢就多一分；他們更說，興建高鐵能夠帶動香港經濟，令廣大的民眾能夠過更好的生活。



他們，簡直九屁不通。

就算高鐵能夠為我帶來更好的生活，如果要沾上丁點兒菜園村以及受影響街坊的血與淚，我寧可不要。如果我個人的幸福，是以別人的不幸來交換，我寧可不要。

香港的成就背後，埋葬著多少的良知與理想，我不知道，但我的生命裡，容不下半點無辜者的鮮血與汗水。如果我有日不幸沾上，就讓地獄為我安置靈位，用最嚴厲的火焰，將我化為灰燼，永不超生。

我安睡不了，只因為無法無動於中；我哭，只因為單靠個人的力量，（與及運動中的同志）實在無力回天；在運動最關鍵的時間，我希望，看到親愛的你，我的朋友、戰友

及同志，你們的身影。縱死也無憾。

讓我告訴你們一個好消息，職工盟的地盤總工會已表示，將會出席反高鐵的行動，而捍衛基層住屋權益聯盟也會一起反對，他們都認為，用近 670 億興建高鐵，不如縮短路程，將剩下的 300 多億用來興建公屋，更能帶動香港的就業機會，更能惠及香港的基層及建造業工人，以及加快興建公屋，惠及有需要輪候公屋的基層街坊。

高鐵只代表財團利益

曾經，有同志向我提及，興建鐵路本身，原是基層工人及普羅民眾的夢，因為過去近百年，鐵路代表著的，是更便宜的價格，更快的時間，回到他們的家鄉，是讓離鄉別井的工人能夠與他們的親人團聚的工具。

但是，今天已經不是了。

高鐵代表的，只是財團的利益，只是一小撮既得利益者的利益。讓我們睜開雙眼，看看武漢高鐵通車的情況，800 多人民幣的價格，高鐵的來回票價，追得上農民工兩個月的月薪，更比飛機的票價還要貴。讓我們用良知去理解，這是一個對基層工人來說，近乎天價的鐵路。

再讓我們看看，政府指出，高鐵將會帶來的一萬多個職位，究竟是甚麼職位。高鐵大部份的工程，將在地底進行，用大量的機械，只有專精於某部份技能的工人，才能受惠，而基層工人負責的，就只是擔泥，以及作為司機。實際上，又能受惠於多少基層工人？又能受惠於多少香港的建造業工人？

最後，真正得到利益的，是已經壟斷了整個建造業界的幾間跨國財團，以及龐大的

中資建造公司。

高鐵帶來什麼職位？

旅遊業界走出來，說高鐵能夠帶旺香港旅遊業，然而，又有幾人關心，旅遊業界內的不平等。所有做內地團的旅遊業從業員都知道，內地零團費的禍害，帶給從業員的又是怎麼樣的痛苦。沒有底薪，美其名的多勞多得，實際上只是花樣百出的剝削，得益的，最後只是老闆。

真正能在高鐵發展項目得益的，只是資本家，只是老闆。在現今的制度上，僱員、工人，只能夠吃剩餘的殘渣。這就是所謂業界得益的真面目。

這就是珠三角融合的真面目，也是資本主義遊戲的真面目。

社會大眾及傳媒朋友，集中討論八十後的青年朋友，指出這是世代交替的問題，更表示只是社會缺乏處理年青朋友的困難，而造成的社會現象。其實，我極不喜歡。

我認為，這是誤解了八十後的青年朋友。雖然，我與他們並不熟悉。

這樣的論述，只是表達出小資產階級及資產階級內部的權力鬥爭，只是以世代交替，來取代社會上實際存在的階級矛盾。只是一班未能「上位」的年青精英與一批固守權力位置的老人家，爭奪權力位置的遊戲。如果真是這樣，我毫不關心。甚至，極為不屑。

然而，我相信的事實，並不是這樣的。

八十後的朋友，關心的並不是自己身處的權力位置，更不是單是自己個人的益利，

而是整個社會的未來。

我相信，我們共同討厭，那個經由不斷妥協，而變得是非不分的社會；我相信，我們共同鄙視，那個爲了自身利益，而毫無悔意地踐踏別人家園的既得利益者。我們更加厭惡，那個口口聲聲以民眾利益作爲口號，而不斷踐踏基層利益的當權者。

反高鐵「反映實際存在的階級矛盾」

社會上的利益階層，維護功能組別特權的資本家集團，以及自以爲領導社會的「自稱五十後的專業人士」，已經忍不住走到台前，以道貌岸然的態度，打擊運動。他們令人作嘔，一直以爲世界都會圍繞他們而轉；他們自以爲代表過去幾十年的香港成果，以主人的身份號令天下。

其實，他們只是社會上的寄生蟲。他們聰明，有能力，並且通曉資本主義的遊戲規則，一方面以侍奉不同殖民地宗主國，而換取成爲特權階級的資格，一方面亦乘著國際資本主義的順境，將香港勞動民眾的成果，以不同的偷換方式榨取剝削。

我好恨，憎恨入骨！爲甚麼要讓他們主導香港的命運？爲甚麼他們可以代表過去一直爲生活奔波，默默爲香港貢獻生命與汗水的勞苦大眾？爲甚麼他們可以代表所有的「戰後嬰兒」？

我好痛，痛徹心扉！我記憶中的「五十後」，是那些只求一家開心快活，每天辛勤勞動的工友與街坊，他們沒有機心，也沒有慾望去主宰別人的生死。要求的，只是實踐自己的工作價值，與及家人子女的未來。帶給我回憶的，是那些哭笑是非、囉唆無聊之間，滿溢的溫情體諒。他們雖無力掌控自己的命運，但仍然嘗試懷抱希

望，努力在泥沼似的生命裡前行。雖然在他們當中，鬥爭吵架是非勢利無日無之。但是每次只要我看見、聽見、知道這樣的故事，我都會哭，並且不能自己。我的生命裡面，失去不了他們。就象我失去不了我的父母一樣。

讓我咀咒那些自稱的「五十後精英」。既然當日你已經向命運低頭，選擇屈從於資本主義的森林定律，甘願墮落成爲特權階級，又或只是特權階級的看門狗，爲何今日仍沾沾自喜地提及那段追求理想的日子，繼續毫不知恥地爲當權者背書。

如果你仍然未放棄，如果你仍然希望你土生土長的社會，不會變成你所厭惡與及鄙視的，請你在一月八日，來到立法會，向由功能組別的特權階級，向由專制政府所主導的高鐵方案說不。請用行動表達你的意志——不朽的意志。

一月八日，奇蹟由你開始啓動——萬人包圍立法會。

願我們在運動中再次聚首。

工聯會你說甚麼廢話，

你真把我激怒了!!!

燕人張翼德

「香港建造業總工會訪問 14,752 名建築工人，顯示從事建築地盤及木工工程員工的開工不足問題嚴重，18% 每月開工 10 天以下，希望高鐵工程盡快上馬，爲建造業界創造 1.1 萬個就業機會。」——2010 年 1 月 8 日蘋果日報頭條《快樂抗爭 v.s 白色恐怖》

建造業工友開工不足，固然是事實。但以「開工不足」要求「高鐵盡快上馬」，則模糊了勞動群眾的困境與目前爭拗的核心。建造業開工不足，很大程度源於內地預製組件的應用，產生了人與機械／產品「爭飯食」的情況，不少專業建築工人因此失去了糊口的機會。另外，香港基建還有幾項，還在立法會內排期討論，我相信總工會比我更清楚，難道那些又不需要工友，可以憑空變出來嗎？刻意迴避這個事實，提出「高鐵盡快上馬」方可「創造職位」，你要不就是對目前狀況一無所知，要不就是欺騙群眾！

「商家過橋抽板，工人聲張不得」

總工會又指，高鐵工程會爲業界創造 1.1 萬個就業職位，這更加是朝三暮四的含混說法。建造業工種分類繁多，不少工人只因應某段工程需要而獲得聘用，完事之後，商家過橋抽板，工人聲張不得，這又作何計算？再者，高鐵這類大型工程，本地未必有足夠技術支援，且基於世貿條款，會開放讓各國工程公司競爭，這樣只會令香港建造業工人承擔較不重要的工作，工時及工作期限皆無實質保障，加深彈性零散化工作對工友的影響，試問這算哪門子創造就業？



全國高鐵本身掀起的問題就異常繁多，長龍到處，房地產泡沫開始出現，地價暴升，且升幅極大。黃山市一個叫屯溪的地方，在高鐵通車後，地價飆升至二千元人民幣一平米，比香港一般地段還高，這種泡沫同時在多個高鐵沿線城市出現，非一地罕例。房地產及地價高企，令收地情況增加，地方政府帶頭以低代價收購土地再轉售私人發展商有之、個別財團自己來個圈地運動有之，如蟻附羶，無日無之。

高鐵製造新一輪市場泡沫

政商集團炒個不亦樂乎之際，亦是人民群眾大難臨頭之時。當地民眾難以負擔高昂的樓價，一方面加重了生活壓力，另一方面隨著樓價熾熱，官商集團對土地需求增加，從過去暴力收地事件推演，我們難以相信他們會「好聲氣」地跟人民磋商以達至一個對人民公平的收地方案。

樓價高企，會令信貸需求增加。雖然中央曾經縮緊信貸條件及取消一些特定優惠，然而在需求增加的情況下，可以預想銀行會放寬信貸批核，從而令資金湧進房地產市場。此舉除了會進一步推高樓價，更會影響物價，令地方經濟處於不穩定水平。簡單來說，就是幾乎所有東西都漲到一個人民難以負擔的地步，民眾生活頓陷困境。

試問為何還要為吃人的巨龍唱讚歌？謹囑總工會，莫再用美言欺騙群眾、提供一個虛幻的夢境。工友們要的，是一口吃得下、受得起的，有尊嚴、有承擔的飯，而不是這碗充滿了群眾血淚的苦飯!!

識於一月八日清晨
(敢教日月換新天)

兩個不信任，所以一個反對 劉宇凡

我們反高鐵，最簡單的理由，就是我們不能信任這個政府。它一貫進行官商勾結，利益輸送，而在地產、金融與大型建設上特別如此。

即使它日後普選產生，我們也要對它保持不信任，因為這個政府，在現有社會及經濟制度下必然為善的少，為惡的多。

高鐵是赤裸裸的官商勾結

泛民的主流認為，這個政府不好，是因為它不是普選產生，不受民主監督，所以總是偏袒財團。這當然也有道理，不過，平情而論，西方各國無不實行普選，台灣也實行普選，可是都難免權錢交易，偏袒財團，盡管程度各國不同。美國侵略伊拉克，把美國大兵去送死，就是赤裸裸為美國石油公司及相關財團制造商機。去年開始的全球金融危機，各國政府無不拯救金融元兇，又無不把危機轉嫁給普羅大眾，要他們買單。總之，政府偏袒財團，同有無普選沒有直接關係。普選的政府可以照樣官商勾結，最多形式更為隱蔽而已。

在這個金錢掛帥、一切都變成買賣的商業社會，操控政府權力的大官，和操控金錢的財團，形式上分開，實際上是同一個階級的兩個部份，一個在政治上統治，一個在經濟上統治，但都從這個資本主義社會撈到最大的權和錢。在人事上，透過隱蔽的旋轉門，官和商常常互相轉換，亦官亦商，時官時商，先官後商。所以，即使有了普選，這個統治階級仍然有能力把政府置於自己的引力範圍內，仍然可以搞官商勾結。這樣的政府當然不可信任；尤其當

它涉及大型工程，又同中國大陸有關的時候。既然現在連專家也力陳高鐵存在種種問題，那當然更要鮮明反對高鐵。

官商推銷高鐵的另一個看似有力的理由是，要同大陸更緊密的融合，香港才不致邊緣化。

中共的不公義發展

對中港大財團來說，這理由的確很有力，但是對於普羅大眾就不是了。從全中國人民的角度看，三十年來，沿海省份的超高速發展，根本是以犧牲內陸省份，犧牲老百姓和環境為代價的。拜托，沿海的摩天大廈已經夠高了，火車飛機的速度已經夠快了，沿海的官商們賺的錢已經夠多了，是時候改弦易轍了，拜托，把資金放回西北和西南省份，放回勞動人民身上，首先請投放在全民社會保障和教育上。中共的專制本質決定了它絕不會這樣做。所以，我們反對高鐵，第二個理由就是不信任中共的不公義的發展方向，不信任中共能夠知錯能改。即使香港暫時無法促進中國走一條顧及社會平等和環境的發展，至少也可以做到不去助紂為虐。

工聯會派出會員去支持高鐵，理由是高鐵可以創造就業機會。他們好像代勞工發言：你們要保育，要文化，但我們打工仔只要飯碗！呵呵，老兄，難道打工仔就不需要保育，不需要文化發展嗎？不，勞動者既要飯碗，也要保育！要創造就業機會，大可以拿那 669 億元來蓋公屋和居屋，用來實現全民社會保障，這既可以創造就業，也可以讓人人得到基本保障，何樂不為？何須靠高鐵？拜托工聯會，不要假冒工運之名來為資本家張目了。

保育運動同工人運動並不矛盾，而是相容

的。兩者相連，只會更有力阻止官商壟斷土地和一切資源。幾年前，澳洲墨爾本的地產商，買下一間古老房子之後要拆毀改建，遭到保育人士反對，並求助於當地的建築工人工會，工會答應了，並且告訴地產商：墨爾本不會有任何建築工人會為你們拆卸房子，要拆，你們自己拆吧！

青年，婦女，普羅市民，聯合起來反高鐵！
世界不能割賣給官商！

2010 年 1 月 13 日



活動預告 (二)

「左翼星期四」(二月份)

社運的足跡與願景：四代人的對話

日期：2010 年 2 月 4 日 (星期四)

時間：晚上 8 時

地點：序言書室

講者：待定

查詢：2395 0031 (序言書室)

9809 4981 (林致良)