

港人應多了解埃及局勢

□曾淵滄

埃及局勢緊張，港人在關心往埃及的包機及旅行團團費的賠償之餘，視野應放得更遠。美國與埃及的關係，以及美國與中國的關係，對香港也密切相關。

宏觀微觀

所有香港赴埃及的旅行團團員都平安地回到香港了，香港傳媒對埃及局勢報道的興趣也大減了。過去兩個星期，香港傳媒對埃及局勢的關心多集中於港人赴埃及旅遊的事，關心的是該不該在特區政府未發出黑色旅遊警告前到埃及旅遊？不少人為了退團沒賠償而硬着頭皮到埃及旅遊，最後變成受難、逃難者。實際上，一般的埃及旅行團團員每位約2萬元，一家人同往，團費不菲，但能到埃及旅遊的人多是收入頗高者，為什麼這麼看不開錢袋上的損失？只為了沒有黑色旅遊警告而不獲賠償，不得不硬着頭皮前往？1月28日，多家報章以顯著版位報道有2000港人在農曆新年期間為了捨不得放棄已交的團費而決定到埃及冒險旅遊，一直到黑色旅遊警告正式發出才鬆一口氣，到旅行社安排退款，轉換旅遊地點。

平安歸來當然重要

當然，特區政府是有責任的。很明顯，特區政府對埃及局勢的估計是慢了一步。1月28日，美國政府已經公開呼籲美國人不要到埃及，而特區政府則遲了兩天才發出黑色旅遊警告。

幸好，現在人人平安歸來，雖然所費不菲，

有話要說

新春伊始，一團和氣。社會和諧，關係到「量化」。

這話怎麼說呢？

自由社會，任何人都有說話的自由，這是個人的權利。居民有，議員有，官員也有。但是，任何人說話，都應在一個基礎上說，所說的話才不是罵街、無的放矢、妨礙他人的自由。這個基礎中關鍵中的關鍵就是「量化」。

批評別人須有理據

你贊成政府某個政策，為什麼贊成？拿出理據來，這理據是經過深思熟慮、經過分析，哪怕是抽象的事情，經過如此抽絲剝繭的搜集資料的程序，你的「贊成」便真正能說服人，甚至能打動人。

你說打工仔好慘，政府不應只顧上層不理下層麼，他們到底怎麼慘？請你先「量化」他們如何慘。譬如說他們既要供樓，又要上養高堂下養妻兒，更要給子女供書教學。供樓佔去他們入息的百分之幾，養高堂及妻兒又佔去入息的百分之幾，供書教學又佔去入息的百分之幾。甚至更細微的，交通費等雜費佔去入息多少，整條數計算出來。這樣，所說的就有理據，聽者會覺得有道理，也會認同這家人的生活的確不容易。

這個例子的「量化」工夫近年不少人能做到。但其他事情呢？很多人都說不出所以然來，卻一廂情願、一意孤行，隨便批評別人。

有些人經常說商人無良，但其無良在哪個方面？資本主義社會，從商者擺明就要賺錢，就要盡辦法賺取一分一毫，這並不構成罪行。作為工會領袖和傳媒，必須首先對此「量化」，做足研究工作，再想辦法說服商人，如何在賺錢之餘也照顧工人的利益。一味罵商人無良、罵官商勾結卻毫無證據，無理煽動仇富的結果，是幫不了工人之外，還破壞社會秩序，為社會徒添內耗。做不到「量化」的工會和傳媒、幫倒忙的工會和傳媒，請少出句聲，以免被人看穿只是聲大惡、只為撈取本身的政治本錢。

遇事妥協互利共贏

說年輕人搞事麼，同樣也得將其「搞事」「量化」。搞社會運動並無不妥，上街遊行也是公民表達意願的權利。說這些人破壞社會秩序麼，歷史上備受推崇的工運、社運正就是搞破壞後才被社會肯定，才在歷史上獲得正面評價。不搞破壞，讓腐敗的事情一直維持下去，對社會的破壞更大。同時又得研究年輕人為何出來抗爭，是不是僅僅為貪好玩，抑或所抗爭的政策本身真的很有問題。把兩者清清楚楚地劃分開來，鋪陳利害，這樣就能以理服人，就是真為貪玩為搞破壞而搞破壞的年輕人也會馴服，也會受到教育。

年輕人也別信口開河，動不動罵官商勾結，要拿出確實例子來。沒有條件做這方面的工作麼，請與支持你們的議員合作，先做研究、「量化」所要批評的，才好搞抗爭。

政府方面，應多與大學合作做「量化」的工作。民間方面，為民請命的議員要組織研究小組對社會大小事件進行調查研究。

誰說針無兩頭利？現代社會，別老拿舊一套代入公式，說什麼「有得必有失」。我們要與時俱進，「共同開發」這句話就說得很好，予人很多啟發。立場不同，不一定非要鬥個你死我活不可，官也好，民（代議政制中由議員作代表）也好，共同商議，不要拿針做比喩，要拿竹籤，可以做到兩頭利，妥協的結果，是互利雙贏，甚至三贏、四贏。

新春伊始，除了祝願官民、議員健康，也祝願大家共同進步、共同締造和諧的社會。而進步、和諧的前提，首先要知有理有據才有發言權，試與「量化」掛鈎，你準會有意想不到的收穫。

政治家需藝術素養

近讀李嵐清在《人民日報》發表「一首世界名曲失傳歌詞的再現」一文，浮想聯翩。文中列舉22首中外樂曲，令人回味無窮神遊時空。筆者時而練習小提琴，無數次拉過托塞利《小夜曲》，為其非凡旋律所震撼，卻從未想過還有那麼抒情的歌詞。中國退休領袖人物為一首失傳歌詞付出如此心血，令筆者大出意外，大為感動。當今人們陷於經濟增長、財富慾望的狂熱與浮躁中，江澤民、李嵐清等退休政治領袖在大發展時代奉獻一支小夜曲，彷彿在激烈的GDP競爭中服下一粒舒神丸，我們的精神太缺少藝術了。

被西方某些國家視為最無人情味的中國領袖，如今不僅表現出英雄與柔情的全色性格，而且揭示出中國融入全球化的領袖素質原因。江澤民在2010年8月15日給李嵐清的信中寫到：「托塞利小夜曲乃世界名曲。我在大學期間，同學們經常吟唱，至今仍給我留下深刻的印象。絕大部分唱詞我都能寫得出來。但少數唱詞只能哼其聲而不能知其意。近幾年我遍訪京滬等地音樂學院、過去的老同學、老教授乃至九十多歲的周小燕同志，均未有結果。最近，在北戴河學習英文期間與外交部翻譯室副主任許暉、處長曾燦及首都博物館館長郭小凌教授共同追憶，再三推敲，幾經修改，遂成此稿。」足見其所傾注的心血。

生活少不了小夜曲

這首小夜曲訴說着什麼？李嵐清寫道，第一段情緒明朗，充滿幸福的回憶：「你的身影翩然而至，帶着芬芳，讓我無限憧憬。誰能舉杯奉獻給溫柔的愛情……」第二段曲調低沉，表現出一種惶惑不安情緒：「我的微笑藏在你深邃的雙眸，我看到天堂在眼前升起」第三段是對樂曲第一段的再現，緩慢、輕柔的旋律中流露出一絲淡淡的哀傷：「我心中你沉重的身影，我將在夢中把你永遠懷念！」

這是中國政治家的話語嗎？但它確實出自李嵐清之口。筆者以為，中國老政治家並非僅在盡情揮灑年輕的情懷，更在訴說着「和諧社會」應當有何種精神境界。李嵐清說此曲「為我們展現出一幅對美好愛情充滿嚮往的和諧畫面。音樂超越了時光，跨越了地域，將人與人的心靈和感情聯繫在一起。」人與人的心靈和感情，不正是當今我們精神中最缺少的嗎？

政治家是什麼？是帶領人民走向幸福的領袖人物，而人民幸福不僅是財富，更體現於精神豐富，這是領袖最應做出的榜樣。2008年李嵐清為紀念改革開放三十周年出版《笑闔——國門初開的歲月》一書，江澤民為該書題詞：「改革開放是我國發展史上的重大轉折，我們要沿着鄧小平同志為中華民族開創的這條道路堅持不懈地奮勇前進。」讀了「小夜曲」再悟此語，似「奮勇前進」中還應包含「藝術素養」的言外之意。據香港《大公報》1月27日消息，退休後深居簡出的江澤民依舊是文藝愛好者，中央每年舉行的新年京劇晚會上，常常看到他和幾位退休常委坐在觀眾席上。2006年5月著名藝術家喻繼高的「喻繼高藝術館」在江蘇徐州奠基，江澤民題寫館名。2007年國家大劇院落成，江澤民出席開幕典禮。2009年初中國美術學院院長許江舉辦個展時，江澤民也前往觀展……江澤民、朱鎔基、李瑞環均是出了名的京劇發燒友。

幸福不是只有財富

筆者聯想，毛澤東是詩詞大家，郭沫若評論說「主席並無心成爲詩家或詞家，但他的詩詞卻成了詩詞的頂峰。」文學評論家朱向明稱毛詩詞：一是豪放大氣，喜用天、用山、用海，量詞用億、萬、千；二是想像浪漫，毛自評「我的興趣偏於豪放，不廢婉約」；三是文采華美，毛自稱追求文采「光長流麗」。周恩來擁有「藝術總理」譽稱，對文藝工作的關心之多、論述之廣，與藝術家關係之密，古今中外罕見。他深諳文藝規律、極具藝術品位和學者品格，從事過小說、散文、詩歌、戲劇創作，任大國總理後仍時常湧動藝術激情與創作衝動，表現出一般政治領袖難以企及的藝術素養。邱吉爾是個文學家，在溫斯頓出版第一部小說《薩伏羅拉》，給倫敦《每日電訊報》和印度《加爾各答先驅報》撰寫大量稿件。梅德韋傑夫是攝影家兼搖滾迷，談起齊柏林飛艇、深紫樂隊、平克弗洛伊德樂隊、披頭士、滾石等如數家珍。普京是個畫家，近日一次藝術拍賣，梅德韋傑夫的一幅克里姆林宮照片拍出了170萬美元，超過普京去年拍得110萬美元的畫作……

上述幾例不過大海撈針，政治家的藝術素養可見一斑。全球化、現代化使物質與財富成爲生活的目標，使人類變成經濟動物，這十分可悲可怕。當今世界不缺少財富而是缺少公平，不是缺少物質而是缺少精神。並非指藝術作品少，而是精神中太缺少藝術因子，包括貧富不均、兩極分化的不和諧社會藝術。中國傳統文明讚賞「精神貴族」，如「竹林七賢」的「談笑有鶴鳴，往來無白丁」；如《論語譯註》中「飯疏食，飲水，曲肱而枕之，樂在其中」；如《初唐四傑》中「君子安貧，達人知命」；如《詩》云：「他家笑吾貧，吾貧極快樂」；《雪齋集》中「富貴惟潤屋，德藝能潤身」等等，都是精神重於物慾的最好註釋。

小夜曲不是生活，但生活少不了小夜曲。在當今重物質輕精神的現實中，更應珍視小夜曲的可貴。著名行爲科學家馬斯洛的需求層次理論指出，人類最高層次的需求是藝術欣賞，這絕非金錢可達之境界。幸福不僅是財富更是精神。

作者為資深評論員



廣西三江侗族自治縣林溪鄉程陽八寨的80多對青年男女舉行「集體婚禮」，迎來送往的送親隊伍讓侗鄉熱鬧非凡。在正月初三舉行婚禮是當地的傳統習俗，獨具特色的侗族婚禮為春節更添喜氣。

讓「右軸車」逐步駛離香港

□崔寧

議論風生

初來乍到香港的各地遊客，尤其是近年日益紅火的內地「自由行」旅客，必定對香港獨具特色的交通系統好奇、新鮮。除了在港島主要街道叮噹作響、古色古香、百年歷史的有軌電車，大街小巷隨處可以見到、頗具歐式風韻的雙層巴士，以及穿梭往來於維多利亞港灣、寬敞通透木結構渡海小輪，相信用心觀察的遊客必然還會發現，香港這個大都市交通運輸工具和道路交通規則的奇特之處。的確，跟內地甚至與世界主要國家和地區不同，香港的汽車，駕駛位都在前排右邊，與之相適應，行車是靠左行駛的。這種現象，生於斯長於斯的香港人已經習慣成自然，見怪不怪，並將之稱為「右軸車」，以此與那些常見的方向盤在左邊位置、靠右行駛的汽車區分。

香港沒理由不隨大流

香港開埠百多年，何時開始有汽車、有道路，未見有詳細史料記載。不過，以香港一直以來貿易港的地位，這樣的一段歷史，相信時間已相當久遠。香港道路規則和交通工具的奇特，源於殖民管治時代的英國。英國人從自己的家鄉，按照當地習慣，把那一套當初可能是非常先進的規則和交通工具，帶到當時並不發達的香港，於是香港的交通規則和交通工具就此按部就班地發展起來。現在，縱橫交錯的市區街道，連接社區的道路，以及跨境的人貨運輸通道，蜘蛛網般連接着香港的每一個角落，就像是東方之珠的脈血、亞洲最發達經濟體內的神經線，令人眼花繚亂。

對目前這種「右軸車」現象，許多人不以為然，甚至一些來港不久的內地新移民司機也認為，雖然不習慣但只要多加留意，應付這種「特別」不成問題。有時想來也是，就像一個人習慣了左手拿筷子，因為並不妨礙

別人，作為一種獨特習慣，也就沒有一定要改的理由。這是順其自然。但是，香港的「右軸車」現象並非是左手拿筷子的問題。早就有一些熱心社會事務的人士，提出改變這種現象的要求，呼聲在香港回歸祖國前後這段時間曾有過一個高潮，後來不了了之，又沉寂下來。問題關鍵在於：不為則小事，為之則大事。若要改變現狀，將是一項龐大的系統工程，不僅花錢數量難以預計，似乎也沒有一個好的切入點，即所謂無從談起。何故自找麻煩，故不願為之。

提出改變現狀者的聲音雖不大，缺乏分量，未形成社會共識，所有的議論也只是曇花一現，難獲絕大多數人認同，但道理確是十分淺顯真切的。主要理由包括：其一，作為殖民主義者的遺留，「右軸車」在國際上已經日漸稀少。連老牌殖民主義的英國都已經「改斜歸正」，採用國際通行的規則，方向盤在左側，車輛靠右行駛，趕上了國際潮流，香港這個亞洲的東方之珠，沒有理由不隨大流。其二，在「右軸車」逐漸稀少的大背景下，方向盤在右邊的汽車，不免要有一些特別的製造工序，不僅複雜化，而且價格也比其他汽車在相同條件下要貴一些。其三，香港與內地的往來，在香港回歸祖國後日益密切，兩地的交通連接和往返兩地的運輸工具越來越多，故此有必要改變現狀，以適應這一發展變化的環境，為兩地往來民衆，尤其是駕車人士提供方便和更加安全的保障。

歷史上曾有過「車同軌」

其實，在經濟交往頻繁地區，追求道路交通的一致，並不是現代人才有的期待。這是一個普遍規律。歷史上記載，秦始皇在統一中原之後，進行一系列變革，其中最為著名的就有「書同文，車同軌」。所謂「車同軌」，就是要結束統一前列國向來沒有統一交通制度的狀況，規定車輛上兩個輪子的距離一律改為六尺，使車輪的軌道相同。這樣，各地車輛往來就方便了。秦始皇的做法，自然不免有強調秦強權的一面，但另一方面，不可

否認，在當時的生產力條件下，社會發展也有這方面的迫切需要。今天，在全世界交通已經四通八達的情況下，香港的「右軸車」問題當然沒有政治方面的疑慮，作爲一種歷史遺留，甚至可以當成一種獨特景觀，令遊人好奇。但其經濟方面因素就不能不考慮。

內地與香港的經濟日益融合，香港發展已經被國家納入「十二五」規劃，兩地往來頻繁，與臨近深圳市的協作甚至令兩地一小時生活圈成為可能，兩地同城化已經從概念變爲現實。在此背景下，兩地在數年後建成高速鐵路的同時，陸路交通往來的頻密自然不言而喻。目前，跨境運輸的大貨車外，可在粵港兩地行駛的私家車越來越多。最近有專家呼籲兩地應盡快啓動香港私家車進內地的一次入境安排。顯而易見，香港車輛往內地行駛的限制逐步開放，已經是一個可以遇見的趨勢，而內地來港的客貨車，在數量上和次數上相信也會不斷增加。就此而言，香港改變現行的「右軸車」狀況，放棄舊習慣，修改道路交通規則，已經是車到山前的事情了，不能再順其自然。

由外向內分區段推行

其實，改變香港現行道路交通規則和將「右軸車」改爲「左軸車」，並不是一個難有切入點的複雜事項。就目前狀況而言，在道路規則修改上，可以由外向內，分區段逐步推行。可以先在邊境交界地區和臨近內地的地區，如落馬洲、上水等先行，然後由市郊逐步向市區推進。在車輛處理上，可以從現在起，逐步允許「左軸車」在港行駛，並適當限制新增加「右軸車」數量，使「右軸車」逐步減少，直至最終完全消失。當然這是一個需時漫長的過程，最少十年、二十年功夫，不過效果是可以預見的，且因爲過程較長，也無須集中花費一大筆開支。

總之，只要肯走出第一步，積累了經驗，逐步展開，讓「右軸車」逐步駛離香港，最終是可以事半功倍的。