心手相连 同胞情深 攻坚克难 大功告成

香港8年100亿援建四川震区

本报记者 **陈 然**

近日，香港特区政府发表一份长达93页的《援建工作完成报告》，详细记录了2008年以来香港支援四川地震灾区重建的工作。一时间，市民争相传阅，城中热议，又将人们的思绪带回彼时。

8年多前的“5·12”汶川大地震，使四川省不少县市遭遇毁灭性打击。一方有难、八方支援，在艰难的灾区重建中，香港特区倾力相助。拨款过百亿元（港币，下同），亲赴灾区的义工近2000人次，都创下香港参与境外灾区重建工作的新纪录。

2016年11月底，随着两条最艰巨、最富工程挑战的公路项目全线通车（映卧公路和绵茂公路），历时8年多的香港特区援建四川地震灾区工作，终于大功告成。

奉献大爱 香港义工奔波两地

“香港与四川因‘熊猫’结缘，十几年来缔结了深厚友谊。在如此天灾面前，香港市民不可能袖手旁观。”聊起支援的初衷，特区政府发展局四川重建组副组长唐锡波这样告诉本报记者。

《援建工作完成报告》显示香港特区先后共投入超过100亿元支援四川灾区190个重建项目。

人员方面，特区政府成立5个工作小组，由5个不同的决策局各自牵头。唐锡波所带领的四川重建组隶属于发展局工程小组，负责所有项目中涉及工程建造的部分。除去专职负责的几名决策人员，重建组内多是从政府不同部门短期借调来的“流动组员”，任期3个月至6个月不等。

被同事们戏称为“四川居民”的唐锡波，8年来赴川83次，平均每年10次，几乎跑遍了所有援建项目，加上去北京、深圳开会，他为四川重建工作前往内地近百次。

卧龙自然保护区内生态自成一体，由发展局全权负责保护区内所有重建项目。为此，发展局第一时间集合了7名顶尖的香港及内地建筑师，成立“卧龙建筑专家团”，义务为卧龙“中华大熊猫苑”和都江堰大熊猫疾控中心的建筑设计提供意见。

曾就读香港理工大学、任职过屋宇署署长、现为香港建造业议会执行总监的张孝威也是一名参与援建工作的义工。当年他的大学老师一声号召，20多名师兄弟立即义不容辞地奔赴北川，翻山越岭开展援建工作。

据统计，8年多来，香港特区政府人员赴川工作622次，涉及1510人次，支援团体的义工赴川工作574次，涉及1391人次。

互师所长 援建工程“求同存异”

香港与四川执行的建造标准不同，工程制度相异，法律法规也各成体系，怎样才能有效合作？

唐锡波笑称，这正是“一国两制”的实践经验。两地标准及制度虽有差异，却“殊途同归”，目标都是安全施工及优质项目。援建项目中，所有施工部分由川方完成，港方仅提供资金并进行工程监察工作。

张孝威就曾参与过不少援建项目的竣工验收工作，汶川、映秀、北川、达州等地都留有他的足迹。例如在受灾断水的北川县通口镇，张孝威参与应急供水工程，在昼夜抢修和反复检验下，供水终于在春节前恢复。“看到灾民能有水煮一餐团年饭，我也就心安了。”

香港著名建筑师冯永基的监察工作则主要集中在卧龙自然保护区。他与其他“卧龙建筑专家团”成员在业余时间研读设计图纸，又亲赴卧龙四五次，不断为完善项目建造提供改进意见。

“建章立制，不可或缺。”港、川还设立3层全面协调沟通机制，自上而下紧密监察着援建项目的实施。

虽然财政及人力资源相对完备，但特区政府支援四川的重建工作却并不那么一帆风顺，最有名的“障碍”便是两条穿山而过的公路——映卧公路（省道303映秀至卧龙段）及绵茂公路（汉旺至清平段）。

映卧公路是成都通往卧龙的“生命线”，由于地处震中又贯穿高裂度地震带，它被称为“地质灾害博物馆”，生态环境极其恶劣。经过数次风险评估，港、川两地建造团队最终合力为映卧公路及绵茂公路设计出绕避、入山、抬升路面等3大方案。

2016年5月，本报记者在汶川县映秀镇见证了映卧公路的贯通仪式。百余名参与公路设计、建造的学者和施工工人在现场难掩喜悦，欢呼雀跃。

“专款专用”特区政府监管有方

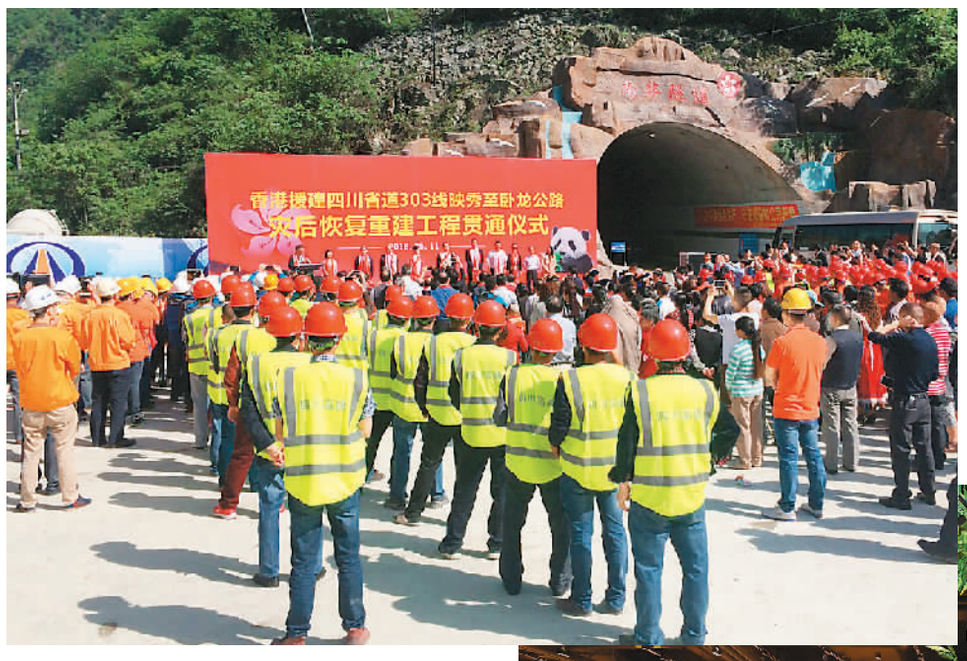
在90余页的《援建工作完成报告》中，1/3的篇幅在解说港方为每一个援建项目承担的金额。卧龙中国大熊猫研究中心2.22亿元人民币、阿坝水磨中学5600万元人民币、成都川港康复中心1.99亿元人民币……

“政府答应过立法会，要将这百亿拨款的去处完整报备，必须细化到每个项目。”唐锡波翻开工作报告，无不自豪地表示，这些数字便是政府8年来兑现的诺言。

那么这些钱是如何细致地划分给每一个项目的呢？唐锡波的答案是“专款专用”。按照两地签署的《特区援建合作安排》，“以项目为基础”，由四川省港澳办独立开设专户，专款专用。

同时，特区政府也独立监督着资金的运作。民政事务局局长法团必须每隔6个月向立法会提交一份详细的资金使用报告，包括已经审计的账目表、审计署署长报告、资金管理报告等。

“现在我们还有1.9亿元人民币结余，会全部用于卧龙保护区内的3个生态项目。”唐锡波说，他即将再一次走进卧龙，继续监察这3个“余项”的推进工作。



图为2016年5月映卧公路灾后恢复重建工程贯通仪式现场。 本报记者 **陈 然**摄

图为香港市民参观香港特区援建四川地震灾区成果展览。 **香港特区发展局提供**

『周休二日』变『一例一休』

台当局仓促施行新办法频惹争议

新华社台北1月4日电（记者**赵博、李凯**）台当局推行的“一例一休”政策自今年元旦仓促实施以来，颇惹争议：劳工成本增加，企业压力变大，百业涨价，民众荷包缩水，幸福感下降，不满之声四起。对此，台湾行政管理机构负责人却称，实施“一例一休”带动涨价是必然结果。

去年5月20日民进党上台后，提出修改“劳基法”，将“周休二日”定义为“一例一休”（每周休息二天，其中一天为例假不可加班，另一天可以加班，但需付加班费），并取消“七天法定假日”，此举遭到劳工团体质疑是在变相增加劳动工时，而资方也对企业增加成本表示不满。去年12月，民进党占多数议席的台湾立法机构在一片抗议声中强行通过相关法律修改，并决定2017年全面实施新法。

新法新年刚一实施就导致台湾各行业涨价不停，特别是交通、餐饮、老人照顾、垃圾回收等行业。有媒体调查后指出，客运业平均涨幅在5%至8%，连锁餐饮从水饺到卤肉饭涨价一成左右，老人照看一年要多付近两万元新台币，垃圾清运、邮递等行业为节省成本不得以缩减工作日……

位于台北市中心的一家颇具规模的茶叶店老板对记者诉苦说，经济不景气，游客减少，开店压力大。而实施“一例一休”可谓雪上加霜，他正考虑周末休业或减少业务，以节省雇员成本。

台湾1111人力银行4日发布的调查显示，多达77%的企业表示对“一例一休”未完全了解，68%表示自评新制对企业造成影响，其中以民生服务业、传统制造业与百货贩售业冲击最大。

对于“一例一休”，岛内舆论指出，这是劳工、企业、民众的“三输”。有工商团体负责人说，“一例一休”仓促施行，造成物价上扬、民众荷包缩水，也让企业人事成本增加，更造成社会大众的生活不便。“复杂的休假与加班费计算方式，让各行各业的涨声不断，让民众的幸福感降低。”

3日下午，部分台湾劳动团体前往台劳动主管部门表达不满，指责相关部门考虑不周，要求对于“一例一休”政策上路后出现许多制度性的争议进行公开说明。他们抗议说，提高休息日加班费后，企业为了不付高额加班费，采取换补休、变形工时等方式规避，由于法律并未规定休息日加班费换补休，劳工被迫接受以1比1换算，让休息日加班费规定形同虚设。

对于社会不满，台行政管理机构负责人接受采访时说，修改“劳基法”的目的是减少劳工工时，但不可能不付出社会代价，涨价是必然结果，但希望不要带动全面性物价上涨，当局会密切关注通胀效应。

上述说法引发各方争议。中国国民党4日召开记者会批评说，面对造成人民痛苦指数不断升高的情况，难道当局就只有一句“涨价是必然结果”吗？民进党当局完全没有沟通协调能力，也没有“解决问题”的能力。

台湾中华经济研究院院长吴中书认为，当局推行“一例一休”应兼顾劳工权益、企业营运，建议给予适当弹性，考量各行业的差异，以此精神进行调整，才有利于各界度过转型阶段。

四台籍电信诈骗犯嫌从越南被押解回大陆

新华社北京1月4日电 记者4日从公安部获悉，日前，在公安部组织指挥下，5名电信网络诈骗犯罪嫌疑人（大陆1人、台湾4人）通过广西友谊关口岸从越南被押解回国。

2016年12月，公安机关在梳理案件线索时发现，有犯罪嫌疑人在越南设立窝点，对我浙江等地群众实施电信网络诈骗。接报相关情况后，公安部迅速派员率浙江等地公安民警组成的工作组赴越南开展工作。在我驻越南使馆大力协助下，工作组积极会同越南警方循线追踪，于近日在越南海防市捣毁一诈骗窝点，抓获5名犯罪嫌疑人。经初查，该犯罪团伙冒充我公检法机关，大肆向浙江、河南、广西等地群众拨打电话实施电信网络诈骗，初步核实涉及诈骗案件27起，涉案金额133万余元人民币。

由于受害人均是大陆群众，且此案是团伙作案，为便于整案侦办，追缴赃款，依法惩处犯罪，切实维护受害人合法权益，依据中越两国合作打击电信诈骗犯罪谅解备忘录，在越南警方协助下，我方将5名犯罪嫌疑人全部带回中国大陆依法处理，由浙江公安机关负责案件侦办工作。

公安部有关负责人表示，电信网络诈骗犯罪严重侵害人民群众财产安全，已经成为社会公害，广大群众深恶痛绝。公安机关将不断加强国际执法合作，始终保持对电信网络诈骗犯罪高压严打态势，切实维护人民群众财产安全和合法权益。

台湾苗栗县近日在上海举行推介会，介绍苗栗的旅游资源和风情民俗。图为苗栗县吉祥物“猫里喵”亮相推介会。 新华社记者 **刘 颖**摄

天灾频仍 陆客却步

阿里山小火车濒临“断炊”

本报记者 **柴逸扉**

据台湾媒体报道，由于频频遭受天灾侵袭、经营权一再转手、大陆游客数量陡降，台湾阿里山森林铁路营运资金濒临“断炊”。消息传出，人们很是为这条有着百多年历史的森林铁路的命途担忧。

沿途风景优美陆客最爱

阿里山铁路被称为当今世界三大登山铁路之一，原是日本殖民台湾期间，为掠夺阿里山森林资源、运送木材而建，现在主要用作观光客运。这条森林铁路全长71.4公里，海拔上升跨度从30米到2216米，沿途可观赏到热带、暖温带、温带三个森林带的植物种类变化和山脉、溪谷的美丽景观，因而广受中外游客的喜爱。自2008年大陆居民赴台旅游实施以来，“阿里山小火车”逐渐成为大陆游客的最爱，在旅游旺季一度出现小火车满载陆客的场面。

与其他陆客一样，记者也十分喜欢这段小火车的森林之旅。坐在木质的车厢内，复古火车头牵引着列车慢慢悠悠地前行，穿过郁郁葱葱的森林，满眼“高山青，涧水蓝”的阿里山风景。尤其是在樱花季，火车穿越樱花林时的场景更是摄影爱好者们争相捕捉的美丽瞬间。

不过，这段小火车之旅也给陆客带来过惨痛记忆。2011年4月27日，阿里山小火车因树木倒塌出现车厢脱轨翻覆，造成5名大陆游客死亡、百余名游客受伤的重大意外。

铁路经营权多次转手

尽管这是一条旅游热门线路，但阿里山铁路一直时运不济，最突出的便是常常遭到天灾侵袭和多次经营权转手。

1999年，“9·21”大地震造成阿里山车站严重损毁，眠月线无法通车；2009年，“莫拉克风灾”使得阿里山铁路“柔肠寸断”，全线停驶，直到2010年6月起才有部分线路重新开行。

此外，自2011年4月的翻车事故发生后，原本由台湾“林务局”管辖的阿里山森林铁路被“行政院”委由台湾铁路局（简称台铁）经营，随后又变为由“林务局”出资、台铁代管的形式。原计划由“林务局”以两年半时间“老兵带新兵”协助台铁实现2015年底全线通车、2016年台铁全面接手。不料又因台风“杜鹃”侵袭，让全线通车遥遥无期，移转期也顺延。

日前，台铁、台湾“林务局”虽签约将“协助营运契约”再延一年，但阿里山森林铁路营运资金却有“断炊”之虞。“台铁局长”鹿洁身表示，阿里山森林铁路每年养护及营运成本就要4亿元（新台币，下同），票箱收入只有1亿元，每年亏损2到3亿元。加上去年陆客减少，全年搭乘人次从194万下滑到160万人次，即使从去年5月实现20年来的首度涨价，但仍于事无补。

未来业务准备移交台铁

面对可能的“断炊”问题，台“行政院长”林全近日指示台“交通部”、“农委会”拟定永续经营方案，“行政院秘书长”陈美伶则召集“台铁局长”鹿洁身、“林务局长”林华庆讨论阿里山森林铁路后续营运问题。

鹿洁身表示，无论最后由谁接手，阿里山森林铁路都有其文化价值，绝不会停驶。“台铁局”、“林务局”将在2017年3月各提评估方案，报“行政院”决定由谁接管。台铁本就有委托第三方评估阿里山森林铁路可能的经营方式，最后报告今年3月会出炉。鹿洁身表示，报告将评估如何编列预算、如何建立补贴机制，财务才能永续经营，还有阿里山森林铁路转移台铁后，台铁将支付多少有偿使用费用、人力如何安排及灾损修复成本等，以供审慎评估由何方接手。

此外，台“林务局副局长”杨宏志近日表示，阿里山森林铁路的营运资金来源“林务发展及造林基金”还有67亿元，现阶段无“断炊”问题，最快2018年会将整体业务转移给台铁。

阿里山蒸汽火车穿梭樱花林的美景，是游客最喜欢捕捉的经典画面。（照片由阿里山风景区管理处提供）