

7-2013

廣深港高速鐵路承載的只有「情緒政治」?

Chiu Kit SIU

Follow this and additional works at: <https://commons.ln.edu.hk/mcsln>



Part of the [Critical and Cultural Studies Commons](#)

Recommended Citation

蕭超杰 (2013)。廣深港高速鐵路承載的只有「情緒政治」?。文化研究@嶺南，35。檢自:<http://commons.ln.edu.hk/mcsln/vol35/iss1/7/>。

This 文化評論 Criticism is brought to you for free and open access by the Department of Cultural Studies at Digital Commons @ Lingnan University. It has been accepted for inclusion in Cultural Studies@Lingnan 文化研究@嶺南 by an authorized editor of Digital Commons @ Lingnan University.

廣深港高速鐵路承載的只有「情緒政治」？

蕭超杰

前言

本文嘗試介紹美國文化研究學者 勞倫斯·格羅斯伯格 (Lawrence Grossberg) 提出的「情緒政治」(mood politics)，以及美國新右派如何取得美國的文化霸權 (hegemony) 地位。筆者亦希望透過香港特別行政區政府 (簡稱為香港特區政府) 興建廣深港高速鐵路項目 (簡稱為高鐵項目)，指出香港特區政府如何試圖運用「情緒政治」動員，反對高鐵興建集會事件 (即反高鐵事件) 的結果又反映了甚麼現象，並嘗試分析造成這些結果背後的可能性。同時，這種可能性對香港未來的政治及公共討論參與，以及公民社會能否形成有著何種影響。



(圖片來源：andy9831563.mysinablog.com)

「情緒政治」與「濫情犬儒主義」

美國文化研究學者勞倫斯·格羅斯伯格提出「情緒政治」是作為分析美國新右派急速發展的原因，以及解釋美國新右派為何多年來能夠主導美國的文化霸權。「情緒政治」是從情感（affect）的角度出發，為當代文化政治的情狀作出探討。情感本身也是任何一種政治改變的可能性與條件，不論在意識型態或經濟，甚至是「力比多」（libido）的灌注上，¹情感均能與坐落其中的歷史與社會脈絡中立地作出扣連（articulation），「情緒政治」正好是補充及修正了拉克勞（Ernesto Laclau）與尚塔爾·墨菲（Chantal Mouffe）的新葛蘭西理論（Neo-Gramscian theory）的不足之處。

勞倫斯·格羅斯伯格指出美國新右派能夠多年來主導美國的文化霸權，是由於美國新右派透過動員民眾的情感來贏取美國民眾的心（heart）及身體（body）。勞倫斯·格羅斯伯格再指出“mattering map”的概念，關乎個人對不同事情的重視強度，而且可以轉變、重置及擁有不同功能。美國新右派便是透過傳媒重組“mattering map”，從中注入後現代的感性（postmodern sensibility），亦即一切事情也是在流動和建構之中，並扣連到民眾的日常生活和文化實踐中，在這種扣連令到流動性及可變性只停留在表面的層次，卻未能達到意識形態及具體內容的考慮，從而發展出抗拒的態度，拒絕任何社會或政治經濟制度的轉變態度。

¹生物學通常用「性本能」（sexual instinct）表達存在於人類及動物身上的性需要（sexual need），並將它譬喻為營養需求本能，相當於飢餓感。然而，日常用語中卻找不到在性方面與「飢餓」相對應的詞，故科學採用「力比多」（libido）與此對應。

由此形成了一套難以改變的濫情犬儒主義（Sentimental Cynicism）文化，任何事情的關注只需牽動群眾情感的作用，而拒絕各種任何智性（intellectual）或政治計劃的可能性，亦即不需要考慮事情的內涵及內容，由不同組群是否關注相關議題，從而區分各組群的立場，從中形成各種「內部對立的戰線」（internal frontier），並把民眾對公共議題的討論轉移到私人生活或道德議題之上（如同性戀議題），人對事情投入的熱情（passion）和感性（sentimentality）成為了首要目的，導致政治的意義和位置變得次要。由於民眾對公共議題漠不關心，以致民眾對參與政治感到冷漠或變得被動，只是空談心中的信念，更視為一種個人的生活方式（lifestyle）的選擇，抱著政治冷感的態度來看政治內容；更甚者是當有誰認真地談及公共議題的實質內容，便被視為夢想家（dreamer），背後所指涉的意思是：「你認真就輸了」。

大眾媒體作為「情感力量」（affect power）的製造及凝聚是至關重要的，美國新右派則透過電視這個大眾傳播媒體，播放不同的講座及「真人騷」（“real-life” show），當投入大量含有激動情緒的措辭（rhetoric），從而催化出極大化的熱情（maximum passion）；同時，也把政治變成市場學問題（marketing problem），以致政治最後只不過成為熱情與感性的銷售。

香港以「經濟發展」作為「情緒政治」動員

在進入有關興建高鐵事件的討論前，必須了解香港的情況確實與 勞倫斯·格羅斯伯格所分析的上世紀美國新右派的興起有所不同。不論是港英殖民政府，抑或香港特區政府均不斷為香港建構一套「經濟發展」的「空洞能指」(empty signifier)措辭。於一九九六年施政報告的六十六段可見：「香港從一個艱苦奮鬥、力爭上游的經濟發展中地區，演變為國際上一個重要的商業金融中心」；同時，於中華人民共和國香港特別行政區成立五周年大事紀要「一國兩制」的部分指出「自一九九七年七月回歸以來，香港社會保持穩定，並繼續發展為國際都會，有賴成功落實「一國兩制」的原則。這個架構可確保香港保留其獨特的身分和優勢，以及作為國際商業、金融、航運及航空中心。」

由此可見，香港官僚架構並不是把民眾對公共議題的討論，轉移到私人生活或道德的議題之上，而是把公共議題的討論轉移到經濟議題之上。故此，香港特區政府並不是以道德恐慌，而是以經濟恐慌作為「情緒政治」的動員手段，從而在香港市民心目中建立一套「經濟發展」的概念。然而這個「經濟發展」卻是一個空洞能指的措辭，除了沒有說明其中的內容外，也沒有說明當中的具體目標，當每一個與經濟相關的議題出場時，政府便把有關項目扣連到這個「經濟發展」的空洞能指之內，當有人對有關項目提出疑問時，便被視為不關心香港經濟，甚或阻礙香港經濟發展的敵人。

香港特區政府的「孤島論」與「融合論」

從高鐵項目的事例中，香港特區政府以不興建高鐵，香港便不能與中國的經濟「接軌」為理由，更指出中國是未來的世界經濟發展中心，不興建高鐵的後果便是香港被孤立出整個中國經濟體系，甚至被排除於整個世界經濟發展之外，最終成為孤立的一個小島的「孤島論」。就如前運輸及房屋局局長鄭汝樺指出「若不興建高鐵與內地高速鐵路網接軌，本港將成孤島。」²

另一方面，香港特區政府更指出「珠三角一小時生活圈」的構想、³世界發展的大趨勢、⁴過關客流量的上升⁵及創造就業機會⁶等，香港特區政府透過這些與經濟扣連起來的論述，為高鐵項目定性，帶有對香港長遠及未來帶來經濟效益的想像，故此，便產生出一套香港未來經濟發展需要興建高鐵，作為與中國及全球經濟體系達致融合的「融合論」。

² 〈不建高鐵或成孤島 鄭汝樺：造價目前言之尚早〉，AM730，2009年9月18日。

³ 廣深港高鐵 劃時代建設——基本問與答。http://www.thb.gov.hk/tc/policy/transport/issues/XRL_FAQ.pdf

⁴ 同上。

⁵ 同上。

⁶ 探討高鐵 看清事實。http://www.thb.gov.hk/tc/policy/transport/issues/201001151.pdf



(圖片來源：big5.southcn.com)

不論是「孤島論」或是「融合論」，均是為上述指出的「經濟發展」的空洞能指，注入與經濟恐懼的不同相關內容，正好為香港特區政府作為「情緒政治」的動員之用，動員市民支持高鐵項目，便等同關心及推動香港經濟的發展及利益著想。因此，若對高鐵項目的內容及詳細資料提出疑問的人士，便會被定性為阻礙香港經濟發展，即與「經濟發展」的「整體」市民利益相衝突。

香港特區政府便由這種對經濟恐慌的情感中作「情緒政治」動員，使香港市民之間建立不同的「對立戰線」(antagonistic frontiers)。同時，香港的主流傳媒因背後與地產財團的利益關係，在傳媒的渲染下，使人認為站在反對高鐵項目便等同反對「經濟發展」論述的一方。進一步地，會把這些反對高鐵項目的人士，定性為只為著私人利益著想的一群，主流傳媒主要定性反對高鐵項目的人士為兩批不

同的群體，其中一批是「沒有出路」及不能上位的「八十後」青年；⁷另一批則是希望獲得更多賠償的貪財農民。⁸



(圖片來源：the-sun.on.cc)

香港特區政府這種「情緒政治」的動員方式，確實令香港不少市民不會思考或尋找興建高鐵原因，以及反對興建高鐵背後的真相。到底高鐵是否能達成預計的經濟效益？不興建高鐵是否又等同於香港被孤立？「八十後」青年是否因沒有出路，從而反對興建高鐵？農民之所以反對，又是否因為貪財，以及希望獲得更多的賠償？

「經濟發展」的「情緒政治」動員失效

然而，在二零零九年末至二零一零年初於香港立法會門外舉行的反高鐵事件中，

⁷ 〈矛盾在哪裏？〉，星島日報，2010年1月1日。

⁸ 〈96歲村民拒遷：除非派人抬我走〉，明報，2010年1月18日。

可以看到反高鐵事件的人士，確實也以一種「情緒政治」方式作動員，他們以高鐵項目會破壞菜園村村民的家園，⁹及破壞環境生態（更以電影「阿凡達」的環保訊息為例）作動員之用。¹⁰筆者認為關於市民對香港特區政府指出「經濟發展」的情緒動員，為何未能收到一種如以往般成功的濫情犬儒主義效果，實有不少原因，其中包括香港進入後殖民管治的格局、新社會運動的形成以及香港特區政府運用「經濟發展」失效等。由於本文主要探討勞倫斯·格羅斯伯格所提出的「情緒政治」，故只會集中於討論香港特區政府運用「經濟發展」失效的因素。

香港特區政府多年來對「經濟發展」的空洞能指所注入的各項計劃，均未能對經濟產生預期的效益。自香港九七回歸後，香港即飽受亞洲金融風暴對經濟造成的衝擊，香港特區政府提出多項不同的建設及發展計劃，且把這些計劃投入到「經濟發展」的空洞能指當中，當中包括建設香港迪士尼樂園、數碼港、中藥港及科技園等。

就以香港迪士尼樂園為例，當初估計的入場人次為每年平均五百六十萬，於二零零九年公佈的每年平均入年人次只有四百七十五萬，遠低於當初的估計；另一方面，二零零八及二零零九年的淨虧損分別為十五點七四億港元及十三點一五億港元。¹¹然而，這些建設所預計的經濟效果卻遠不如預期般，令香港部分市民已產

⁹ 〈「80後」5區苦行 高鐵角力升溫〉，新報，2010年1月6日。

¹⁰ 〈包場請睇《阿凡達》「80後」宣揚反高鐵〉，新報，2010年1月3日。

¹¹ 〈迪士尼兩年蝕29億 首次披露業績坦言或蝕足9年〉，蘋果日報，2010年1月20日。

生一種對香港特區政府提出的建設項目的懷疑，懷疑是否真的與「經濟發展」有關或對此不信任，亦因如此，在反高鐵事件中，對高鐵項目注入「經濟發展」的空洞能指時，產生失效的情況，未能使所有市民均產生一種濫情犬儒主義的態度。

反高鐵只是停留在懷疑及不信任的「情緒政治」？

筆者相信不少參與反高鐵的人士，起初也是抱著這份懷疑態度，反高鐵事件也是藉這種懷疑態度產生一種情緒動員。然而，反高鐵的事件有所不同的是，舉辦活動人士與參與人士並不單停留在「為反對而反對、為懷疑而懷疑」的情緒動員之上，他們均嘗試了解高鐵項目的具體內容（如票價如何制訂、是否高估人數流量及是否帶來經濟效益等），推動對高鐵項目的實際關注，更深一層是對香港社會發展，甚或對香港社會政治的關注，這種對公共議題的討論與參與態度，已不再是濫情犬儒主義文化。

若以勞倫斯·格羅斯伯格的“mattering map”理論為原則，則可理解為舉辦人士及參與者也嘗試改變“mattering map”的內容及功能，或是已經或多或少地在部分人心目中產生如此的效果，可以由參與者對議題不同部分的理解或關注，並對高鐵項目的具體內容作出思考及討論，對有關內容投入不同的意識形式政治討論，產生對公共議題的再度關注，令政治化的生活有重新來臨的可能，更思考達致主流傳媒論述的發展觀外，建立一套「另類發展」可能性的思考，如保衛菜園

村即保衛另類生活模式的可能。

新媒體的動員差異

「情緒力量」的積累是要透過大眾媒體的宣傳，才能產生一種熱情與感性。互聯網這個新媒體的形成，及其個人參與性遠勝於傳統媒體（即電視、電台及報章），亦即權力機關（政府及大財團），更難營造單一的情感向度。香港特區政府及香港鐵路有限公司均就高鐵項目製作了一些宣傳品（例如：港鐵廣深港高速鐵路宣傳片）以作為製造及凝聚「情感力量」之用，¹²然而官僚架構及大型機構均未能掌握及適應新媒體的一瞬萬變。香港特區政府於二零一零年曾花費三百萬元，以教授公務員學習使用互聯網的通訊工具，即臉書（facebook）、網誌及微博（如twitter）。¹³雖然香港特區政府於反高鐵事件後，立即嘗試開設臉書戶口，卻被指不懂使用其規則及沒有基本常識。¹⁴從上述的兩宗事件之上，香港特區政府對新媒體使用的知識及掌握的技巧之貧乏，可說是表露無遺。

同時地，反高鐵事件的舉辦者及參與者，大多數均是成長於網絡科技發展的年代（一九八三年，互聯網的商業服務開始發達），¹⁵並能善用互聯網的特性，更能迅速回應及輸出訊息，且能運用新媒體製造及凝聚「情緒力量」。如反高鐵事件中，

¹²廣深港高鐵 豐盛遠景近在眼前——完整版 <http://www.youtube.com/watch?v=sYG56TDwnxA&NR=1>

¹³〈教公僕上網耗 300 萬公帑〉，明報，2010 年 3 月 20 日。

¹⁴〈鄭汝樺 facebook 諮詢 變公關災難〉，香港經濟日報，2010 年 2 月 9 日。

¹⁵〈互聯網 40 周年實現全球化〉，電腦廣場，2009 年 11 月 10 日。

他們便在社交網站臉書建立了群組，有近逾五萬人加入。¹⁶這種對新媒體技巧掌握的差異，一方面令香港特區政府未能如以往般製造及凝聚「情緒力量」，作為「情緒政治」的動員之用；另一邊廂，反高鐵事件的舉辦者及參與者，卻能夠善用這種方式，製造及凝聚足夠的「情緒力量」，成功推動「情緒政治」的動員。

總結

筆者認為香港市民對公共議題的政治性參與，能在反高鐵事件後得以好好鞏固，確實是對香港未來的發展有著深遠的影響。這種對公共議題的政治性更是改變過往普遍存在的濫情犬儒情狀。現下便有一個對香港影響深遠的發展議題出現，就是規劃署進行的「環珠江口 宜居灣 區建設重點行動計劃」，香港特區政府亦是把該計劃填入「經濟發展」的空洞能指當中。這個計劃正好測試反高鐵事件時所建立及凝聚對公共議題的政治性參與，是否能得以保存下來，又是否真的改變了“mattering map”呢？另一方面，善用新媒體作為推動「情緒政治」抑或提出公共議題的討論，只是於反高鐵事件中突如其來的一次景象，還是能夠產生持久的影響？這需要留意香港市民對「環珠江口 宜居灣 區建設重點行動計劃」投入多少公共的討論及關注，以及所圍繞的問題是什麼。甚或往後不同的發展項目，以及在不同的議題上的公共討論情況如何。

¹⁶ 〈高鐵撥款周五審議 五萬人響應 再圍立法會〉，成報，2010年1月10日。

最後，筆者認為若能持續地認真討論及了解這些不同議題，並產生公共討論氛圍，香港未來便有可能形成公民社會，筆者期盼政治的回歸能得以實現，當這種情況真能在香港產生，對公共議題便需要更深入及實質的了解，到時只會說「你認真才能贏」。

參考資料：

1. Lawrence Grossberg.(2005): “Reconstructing Political Culture” in Caught in the crossfire : kids, politics, and America's future,Boulder, CO : Paradigm Publishers,pp. 219-248
2. Lawrence Grossberg. (1992): “Hegemony and The Postmodern Frontier” inWegotta get out of this place : popular conservatism and postmodern culture, New York ; London : Routledge, pp. 263-279
3. SigmundFreud. ，宋廣文（譯）(2000)，〈性變態〉《性學三論·愛情心理學》（頁 45-80）。台北：知書房出版社。
4. 香港政府新聞處(1996)，《一九九六年施政報告》，香港：政府印務局。
5. 〈中華人民共和國香港特別行政區成立五周年大事紀要〉一國兩制：<http://www.info.gov.hk/info/sar5/c12.htm>

6. 廣深港高鐵 劃時代建設——基本問與
答 http://www.thb.gov.hk/tc/policy/transport/issues/XRL_FAQ.pdf
7. 探討高鐵 看清事
實 <http://www.thb.gov.hk/tc/policy/transport/issues/201001151.pdf>
8. 〈不建高鐵或成孤島 鄭汝樺：造價目前言之尚早〉，AM730，2009年9月18日。
9. 〈互聯網40周年實現全球化〉，電腦廣場，2009年11月10日。
10. 〈矛盾在哪裏？〉，星島日報，2010年1月1日。
11. 〈包場請睇《阿凡達》「80後」宣揚反高鐵〉，新報，2010年1月3日。
12. 〈「80後」5區苦行 高鐵角力升溫〉，新報，2010年1月6日。
13. 〈高鐵撥款周五審議 五萬人響應 再圍立法會〉，成報，2010年1月10日。
14. 〈96歲村民拒遷：除非派人抬我走〉。(明報)，2010年1月18日。
15. 〈迪士尼兩年蝕29億 首次披露業績坦言或蝕足9年〉，蘋果日報，2010年1月20日。
16. 〈鄭汝樺 facebook 諮詢 變公關災難〉，香港經濟日報，2010年2月9日。
17. 〈教公僕上網耗300萬公帑〉，明報，2010年3月20日。
18. 廣深港高鐵 豐盛遠景近在——完整
版 <http://www.youtube.com/watch?v=sYG56TDwnxA&NR=1>

