

「派糖」慣性須改變 加強扶貧謀發展

新一份財政預算案發表在即，財政司司長曾俊華昨在個人網誌發表文章，指一次性反周期紓困措施雖然發揮了支援就業及穩定經濟的作用，但當外圍經濟漸漸穩定下來後，當局必須逐步取消有關措施，那一天相信很快會出現。事實上，一刀切「派糖」並非善用公帑的有效辦法，亦不能從根本上解決貧窮問題。新年度的財政預算有必要改變一次性「派糖」的慣性，配合施政報告的扶貧政策，將資源重點投放到長遠扶貧及發展經濟之上，以產生長遠和持續性的社會經濟效益。

為應對金融海嘯對本港經濟的衝擊，當局近年來採取了一系列紓困措施。自07/08年度的財政年度至今，在7次財政預算案中推出「一次性派糖措施」，總額高達2,135.83億元，即每年超過300億元。當局每年的大手「派糖」，無疑有助舒緩市民的生活壓力，對經濟也發揮了穩定的作用。然而，每年將一大部分的盈餘都派發出去，不但令社會衍生每年例必「派糖」的慣性預期，令當局制訂預算案處於被動，而且未能有效解決貧窮問題。多年來，政府共派發2000多億元，但整體的貧

窮問題卻未有顯著改善，說明「派糖」並非解決貧窮問題的治本之途。

應該看到，當局在上月發表的施政報告中，提出一系列扶貧安老助弱措施，破天荒推出低收入在職家庭津貼，對扶貧政策作出長遠的財政承擔，把寶貴的資源用在最該幫助的人群身上。有關政策將令本港下個財政年度恆常開支增加二百億元。本港的收入來源主要來自利得稅薪俸稅，約佔總收入四成，賣地收入約佔一成半。這些收入都受到經濟周期影響，並不穩定。因此，當局有必要改變一次性的「派糖」做法，將資源用在長遠扶貧工作以及推動香港經濟發展的範疇上。這更符合社會的整體利益。市民應理解支持。

扶貧助弱是當局施政的重中之重，但對於社會上稅負最重、享用福利最少の中產人士，當局也應照顧其訴求。中產人士是社會穩定的中堅力量，但面對通脹壓力不斷增大，中產生活壓力同樣沉重。當局在預算案可考慮適當減輕中產人士的稅負壓力，讓社會各界都能分享到經濟發展的紅利。

(相關新聞刊A2版)

加快設備更新 問責港鐵管理層

港鐵轄下的東鐵線昨日一日內發生兩宗電力故障事故，大批乘客受影響。近年訪港遊客激增，港鐵系統的負荷亦相應上升，港鐵必須加強系統的更新換代，提升承載力，以滿足對港鐵服務日益增長的需求。同時，港鐵事故屢見不鮮，管理層難辭其咎。當局須將只是針對港鐵公司的罰款機制，同時適用於港鐵管理層身上，才能發揮更大警戒作用，促使港鐵管理層加強管理，全面提升鐵路安全和可靠性。

政府早前公佈《香港承受及接待旅客能力評估報告》，預測2017年訪港旅客將達7000萬人次，而旅客目前使用的芸芸公共交通工具，鐵路佔了55%。該報告指出，2004至2012年間訪港旅客增加逾倍，由2181萬人次增至4862萬人次。當中俗稱自由行的內地個人遊旅客更是急增4.4倍，由426萬人增至2314萬人。同期，港鐵總乘客人次由10.89億人次增加至14.31億人次，增幅31%。港鐵被公認為全球首屈一指的鐵路系統，以其安全、可靠程度、卓越顧客服務及高成本效率見稱，備受遊客的歡迎。香港旅客增多，自然令鐵路系統負荷增加，出現事故的頻率難免上升。去年12月中至今不到兩個月時間，港鐵已發生多宗涉及系統故障的事件，反映港鐵系統提升負載能力的問題應予以高度

重視。上月中，運輸及房屋局局長張炳良在輕鐵天水圍電纜發生故障後曾指出，港鐵系統有可能出現老化，須要全面檢視，並提醒港鐵注意是否系統有老化及需要提升。本港鐵路系統營運最少也有30年，面對遊客不斷增加，對鐵路服務需求更大，港鐵的確須要與時俱進，全面檢視和更新系統設備，提升運載能力，降低事故發生的機會。

港鐵每日的乘客人次高達四、五百萬，發生事故影響巨大。但是近期，港鐵接二連三發生事故。「冰凍三尺，非一日之寒」，除了設備老化、系統維護的問題外，更核心問題是管理有疏忽，尤其是問責不足。港鐵管理層享受高薪厚祿，出現事故卻從未有人需要問責，一直備受詬病。根據港鐵與政府達成的服務表現協議，若港鐵發生事故而服務中斷，可被罰款。過去一年，港鐵估計全年罰款已超過2000萬，但是依然事故頻生，說明罰款機制只針對公司而不罰個人，未能產生應有的問責效果。要從根本上減少港鐵事故，港鐵公司須增強管理層的問責精神，將管理層的薪酬待遇與事故增減掛鉤，以保持高水平的風險管理機制，確保港鐵服務安全可靠。

東鐵一日兩事故 車頂爆火花

單軌雙行搶修4句鐘 恢復通車10分鐘又見閃光



東鐵大學站以南架空電纜發生故障期間，消防員曾夾舉到場戒備。



港鐵工程人員搶修東鐵線大學站以南發生故障的架空電纜。

香港文匯報訊（記者 杜法祖）港鐵列車又出事，東鐵線一日之內發生2宗電力事故。一列南行列車昨日上午駛至大學站時，月台以南架空電纜發生故障，有乘客聽聞車頂傳來巨響，繼而見有煙及閃光並有焦味，列車停在月台上疏散乘客，事故影響東鐵大埔墟至火炭站需單軌雙程行車，每20分鐘才一班車，其間港鐵提供接駁巴士來往大埔墟與沙田疏導乘客，乘客怨聲載道。事故中無人受傷，但有乘客因擠迫不適。港鐵搶修至下午3時許恢復正常通車，但僅約10分鐘後，再有另一列南行列車車頂冒出火花。運輸署已要求港鐵提交報告，有工程師估計事故或與絕緣體老化有關，有立法會議員指港鐵接連出事不能接受，認為要加強罰則。

港鐵指事故是由於供電系統可能有故障及有絕緣體損壞引起，收車後會詳細檢驗及調查原因。港鐵發言人指昨大學站與火炭之間有電力故障，影響大埔墟至火炭要單軌雙程行車，要20分鐘一班車，而來往紅磡至火炭、羅湖至大埔墟要6分鐘一班；落馬洲至大埔墟要15分鐘一班。運輸署發言人說，運輸署緊急事故交通協調中心在接獲港鐵通知發生事故後，即時通知其他主要公共運輸機構，要求他們密切留意乘客需求及在有需要時加強服務，並與港鐵及警方保持緊密聯絡，以作出適當的人群管理。

立法會交通事務委員會副主席范國威指亦是今次事故受害人之一，他表示港鐵近期接連發生意外，不能接受，認為要加強罰則。

乘客：「咁」一聲車廂燈光半暗

事發昨上午11時25分，東鐵一列南行列車駛至大學站時疑遇上電力故障停在月台，全部乘客均要下車。乘客楊小姐稱，當時聽到「咁」一聲響，車廂內燈光半暗，之後停留在月台，約5分鐘後職員便通知全部乘客要下車。亦有乘客說看到事發列車出現閃光。其後大批港鐵工程人員到場搶修，消防員則在旁戒備。記者看到距離列車車頭約20多米外，有一條架空電纜折斷掉到路軌上，路軌附近一個電箱亦有燒焦痕跡，亦有人看到列車第二卡車頂的集電弓移位。

港鐵隨即在大埔墟安排免費接駁巴士往來沙田、大學、火炭至大埔墟4個車站，並派出「客務快速應變隊」疏導及指引乘客轉車。在大埔墟站一度有數百名乘客要由月台擠往巴士站轉接駁巴士。而在九龍塘站，月台比平時假日更人多擠擁，有告示向乘客解釋事件。而在旺角站，更有職員在大堂向乘客作出廣播。

車廂有焦味 電弓位閃火光

經搶修後，東鐵服務至下午3時19分復常，但約10分鐘後，有乘客在大圍站登上南行列車，當駛經獅隧管道時聽聞車頂有「嘍、嘍」聲，並見到有閃火，車廂內更有焦味。當抵達九龍塘站下車後，乘客見車頂集電弓位置閃起火光，乘客要全部下車。

港鐵證實昨午3時半，一列東鐵往紅磡方向列車在駛至九龍塘時，車頂有火光，車長見到有訊號顯示列車的供電系統可能有故障，車務控制中心接報需要安排列車回廠檢查，車上乘客需改搭下班列車，港鐵仍在調查事故原因。

近期港鐵涉電力故障事件	
日期	事件
2014-01-22	輕鐵塘坊村站附近，清晨因絕緣體損壞令架空電纜斷裂下垂擊中列車車頂迸出火花，近百乘客受驚，事故令8個車站停止服務，5條輕鐵線需改道，2個多小時始搶修完成。
2013-12-20	觀塘線發生電纜故障導致供電不穩，列車服務受阻，一列由藍田站開往觀塘站列車車廂內照明系統一度熄滅，並以龜速行駛，有趕上班乘客斥港鐵故障頻頻連累上班遲大到。
2013-12-17	輕鐵706號線列車上午駛經天湖站時，疑車頂冷氣機着火焚燒，車長緊急疏散160名乘客後，冒險駕駛列車開往4個站外的洪天路緊急月台等待消防灌救。
2013-12-16	油塘站架空電纜鬆脫碰到列車，致電力系統跳掣，將軍澳線停頓近5小時，是港鐵22年來最嚴重及封站時間最長事故，數十萬乘客受影響。
資料來源：香港文匯報資料中心 製表：香港文匯報記者 杜法祖	

冒雨等接駁巴 市民怨屢出事



東鐵恢復全線通車後，南行開入大學站頭班車有一名女乘客因人多「迫暈」。

香港文匯報訊（記者 杜法祖）「近期接二連三發生咁多意外事故，實在唔係幾好囉！」昨日常氣轉寒兼整個上午下着毛毛細雨，大批火車乘客要落車湧往輪候港鐵提供的接駁巴士，大都口出怨言，對港鐵近期接連出事大表不滿。

「上車之後站站停，每個站停差唔多10分鐘。」其中在粉嶺站上車的曾小姐，雖然昨天是周日也要上班，本來打算乘東鐵再轉港鐵到葵涌返工，但因東鐵電力故障影響行程受阻。曾小姐語帶埋怨地說：「去到大學站有廣播叫落車，話有接駁車出沙田。」她於是連忙下車往乘坐接駁巴士去沙田，再入閘乘東鐵繼續行程，「原本50分鐘便可返到公司，結果要花個半鐘……」令她大感不滿。

「無安排 好失望」

「無端端喺上水等成個鐘，無安排，好失望。」一名女士帶着一對子女由上水出九龍訪友，奈何遇上港鐵故障，已提早出門亦變成遲到。她表示在上水站等了1小時，至大埔墟要再轉搭接駁巴士，她怨氣沖沖地表示對港鐵安排十分不滿。



東鐵故障期間，乘客在大埔墟站排長龍等穿梭巴士。

系統老化需檢視 張炳良早已提醒

香港文匯報訊（記者 杜法祖）理工大學機械工程學系工程師盧覺強估計，港鐵昨日的事故是列車集電弓碰觸電纜造成短路，令絕緣體損壞影響行車。他懷疑事故可能與絕緣體老化有關。

3個月4電力事故

去年12月至今，港鐵已共發生4宗與電力故障有關的意外，最長一次停駛近5小時，最短亦逾1小時，影響人數最多達數十萬人。在上月港鐵連串事故發生後，運輸及房屋局局長張炳良已指出港鐵系統有可能出現老化，需要全面檢視。他表示已提醒港鐵注意是否系統有老化及需要提升。他又指，近年港鐵全年故障數字仍然偏低，但承認近期事故卻「有點頻密」。言猶在耳，港鐵昨日又出事。

港鐵去年被罰或達2,550萬元

張炳良當日透露，根據「鐵路事故懲罰機制」，港鐵去年被罰款總額可能達2,550萬元。「鐵路事故懲罰機制」是以服務被延誤31分鐘或以上作判斷準則，延誤事故首31分鐘至4小時，罰款由100萬元至500萬元不等，之後每小時追加罰款250萬元，罰款額上限為1,500萬元。如事故因乘客行為引致、或惡劣天氣影響可豁免罰款。有關罰款會撥入「票價優惠賬戶」，補助乘客車資。港鐵僅去年或已遭罰款達2,500萬元。

立法會交通事務委員會副主席范國威質疑現行「鐵路事故懲罰機制」的罰則，對每年賺大錢的港鐵而言可能警告力度不足，立法會應作出跟進。

「鹹豬手」趁故障擠迫非禮

香港文匯報訊（記者 杜法祖）港鐵東鐵線昨午故障期間出現「鹹豬手」。一名男子在一班南行列車內，疑趁人多擠迫出手非禮一名女乘客，在九龍塘站被女車主召警拘捕。事發在昨日下午1時35分，正當工程人員仍在大學站以南搶修故障電纜期間，東鐵線除了大埔墟至火炭採單軌雙程行車，其他車站的班次亦受到延誤，列車逼滿乘客。

一名30歲女乘客，在一班擠滿乘客由大圍開往九龍塘途中列車上，被一名男乘客趁人多出手非禮，女車主直斥其非，並報警求助。

警員在九龍塘站上車調查後，以涉嫌「非禮」罪名將35歲姓許男乘客拘捕，案件交由九龍城警區刑事調查隊第二隊跟進調查。