

工聯會方案體現了基本法要求

政改諮詢期尚餘幾天，工聯會昨日公布政改方案建議，方案有兩大亮點：一是所有報名人均須附有一項聲明，表明會擁護《中華人民共和國憲法》、《基本法》和保證效忠香港特別行政區；二是參選人要獲得半提委會票數才能成為正式候選人。要求報名人作出愛國愛港的聲明，體現了對抗中央不能當特首的普選底線；要求獲得過半提委會票數才能成為正式候選人，體現提委會機構提名的性質。這兩點體現了基本法和人大決定的要求。

要求所有報名參選的人均須附有一項聲明，表明會擁護《中華人民共和國憲法》、《基本法》和保證效忠香港特別行政區，體現不容許與中央對抗的人擔任特首的底線。「與中央對抗者」擔任特首將衍生「三個風險」：不利國家安全和發展利益、損害香港遠利益、出現憲制問題。報名人如果附有這項聲明，但卻口是心非，嘴上說自己愛國愛港，實際上卻與中央對抗，相信難過提名委員會這一關。

參選人要獲得過半提委會委員的票數才能成為正式候選人，這與民建聯和其他許多

團體或人士的建議是一致的。基本法委員會主任李飛最近指出，香港普選的最大問題，就是不能出現一個與中央對抗的特首，這個問題要靠基本法的提名機制解決。基本法規定的提名機制，是一種「機構提名」，參選人只有獲得半提委會票數才能成為正式候選人，才能體現提委會的「集體意志」，符合基本法規定的要求。

「公民提名」、「政黨提名」、「三軌提名」等方案，明顯違反基本法，已無討論價值。社會糾纏於這類議題只會浪費時間和精力。然而，反對派的激進勢力企圖用「公民提名」之類的方案綁架整個反對派。政務司司長林鄭月娥昨天表示，一些團體往往受到激進勢力牽制，在立場上難以調整。實際上，反對派中的溫和力量是希望特首普選能夠實現的，也明白只有按照基本法和人大決定才能落實普選，但由於受到激進勢力牽制和捆綁，他們不敢調整自己的立場。政改諮詢期已近尾聲，反對派的溫和力量應該擺脫激進勢力的牽制和捆綁，回歸基本法，提出有利於落實普選的方案。（相關新聞刊A3、A4版）

奧巴馬亞洲行損人不利己

美國總統奧巴馬昨日訪問菲律賓，是其亞洲行最後一站。美菲兩國簽署了一項為期十年的《增強防務合作協議》。表面上，奧巴馬此次亞洲行企圖拉攏日菲圍堵中國，實際上卻成為奧巴馬外交政策的一大敗筆，暴露美國的衰落和虛偽。中國國力今非昔比，美國的冷戰策略根本阻擋不了中國崛起，只能落得損人不利己的下場。

美國近年經濟疲弱，長年窮兵黷武，國力每下愈況，雖然想重返亞太，搶奪亞太地區事務主導權，但要遏止中國已力不從心。於是奧巴馬運用挑撥離間、混水摸魚的伎倆，通過激化中日、中菲矛盾，讓日菲成為其遏制中國的幫兇。奧巴馬以美國總統的身份，史無前例地明示釣魚島適用於美日安保條約，又與菲律賓簽署長期的軍事合作協議，目的就是在領土紛爭上為日菲撐腰，讓這兩隻「馬前卒」肆無忌憚地挑釁中國，給中國發展製造更大麻煩。但是，奧巴馬的「投桃」卻不能換來「報李」。他給了安倍夢寐以求的協防釣魚島「大禮」，但在跨太平洋夥伴關係協議（TPP）談判上，日本不肯作絲毫讓步，奧巴馬只能空手而回。美國赤裸裸地慫恿日菲挑戰中國，影響中美關係，損害美國利益。因此，美國輿論猛烈抨擊奧巴馬的亞洲之行，認為是一次愚蠢失敗的外交戰。

美國仍處於財政拮据、國庫空虛的狀況，一個連自己都缺錢花的政府，很難會作出令人信服的承諾。奧巴馬一邊向亞洲的小兄弟們信誓旦旦，保證他們的安全，同時又為美國置事外留定退路。奧巴馬在發表美日聯合聲明後即表示：「並不是所有的武力衝突，都需要美軍參與。」如果日本、菲律賓膽敢在領土問題得寸進尺挑戰中國，中國一定會給予有力的反制。屆時美國的承諾，恐怕只是一張空頭支票。近期烏克蘭局勢的演變正是美國外強中乾的最好例證，像中國、俄羅斯這樣的大國，美國絕不會也不敢因為「保護」別國而真正捲入其中。

美國不得不承認，中國已經日益成長為一支具有重大影響力的全球戰略力量。不論在烏克蘭、中東、中亞、非洲等地區和國際問題上，美國必須面對一個日益強大的中國。在亞太地區，美國更需要尊重中國的核心利益，與中國對抗絕對不符合美國的國家利益。以往多任美國總統都重視對華關係良好，在他們的第二任期內中美關係更是漸入佳境。在極端化、全球化的新世紀，追求霸權主義、強權政治和武力至上的冷戰觀已經過時，取而代之是互信、互利、平等協作的國際關係。奧巴馬推行圍堵中國策略，明顯逆流而為，也說明他嚴重欠缺政治家的戰略目光和胸襟。（相關新聞刊A24版）

港鐵密密壞 乘客齊齊怨

東鐵再故障玩殘考生 西鐵觀塘線接力出事

香港文匯報訊（記者 杜法祖）港鐵連續兩日發生多宗故障，昨晨上班繁忙時段，先有東鐵線訊號連續第二日故障，全線列車一度停駛逾10分鐘，連累部分中學文憑試考生遲大到，粉嶺試場需延遲20分鐘開考；西鐵線緊隨亦有列車故障，250多名乘客須疏散；直至下午，觀塘線亦有訊號故障，導致列車受阻逾5分鐘。市民怨聲震天，港鐵再度向市民致歉，表示未知東鐵線接連兩日訊號故障是否有關聯，並否認故障與系統老化有關。

大圍粉嶺人潮逼爆停入閘

昨晨7時40分，東鐵線來往羅湖/落馬洲至紅磡全線列車突暫停服務，各車站月台及大堂均有廣播指服務將受延誤10分鐘。由於正值上班上學繁忙時段，沿途各站月台均擠滿乘客，有乘客汲取前日呆等逾半小時的教訓，立即選擇轉乘其他交通工具，其中在大埔墟站外，的士站大排長龍。另在大圍站及粉嶺站，更因滯留乘客太多，人潮逼到入閘機位置，港鐵一度要暫停乘客入閘，車站外則有無法入閘的乘客鼓譟。

港鐵指昨晨在故障發生後約6分鐘至7分鐘，全線已恢復正常。惟在昨晨8時許，九龍塘站月台顯示屏仍顯示要等18分鐘才有一班車；同一時間，旺角東站往火炭列車亦要12分鐘才有一班。受事故影響，有文憑試經濟科考生昨晨亦遲大到，考評局證實，昨晨接獲一宗來自粉嶺區特別試場報告，13名考生中有逾半人因東鐵線延誤遲到，最終延遲20分鐘才開考。考評局又稱，至於個別考生如因事故遲到，可向該局報告再作跟進。

西鐵250客疏散 受阻數分鐘

相隔東鐵事故不到40分鐘，西鐵線又有一列由紅磡開往屯門方向列車，昨晨8時20分在駛近美孚站時，車長發現駕駛室內訊號燈亮起，於是通知車務控制中心，中心為審慎起見指示列車駛入美孚站後，安排車上250多名乘客疏散到月台，轉乘下一班列車，乘客受阻數分鐘，肇事列車需回廠檢查。

至昨午1時55分，連觀塘線亦難逃故障厄運，有乘客在九龍塘站上車往黃大仙站途中，發覺列車時行時停，速度較平日慢，其間有廣播指觀塘線訊號故障，列車服務延誤5分鐘，月台亦有廣播指樂富站至彩虹站出現訊號故障。港鐵指事故是九龍塘站與鑽石山站之間有一個訊號運作不穩定，至下午2時已恢復正常運作，列車服務沒有停頓，其間有按機制向運輸署通報。

港鐵致歉 指無關系統老化

港鐵署理總經理（基建）黃永健就連續兩日故障，昨再向市民致歉，指港鐵青衣控制中心的訊號系統昨晨出現故障，顯示屏曾「跳咗一跳」，但列車服務在6分鐘至7分鐘後已回復正常。他又指前日的東鐵線訊號故障，已漏夜更換懷疑故障的路由器及周邊設備，並已檢查整個東鐵線訊號系統，一切正常；另外並已要求澳洲的供應商來港協助進一步調查，目前仍要使用後備系統。至於連續兩日的訊號故障是否有關聯，他指目前仍需調查，亦看不到連日來的訊號故障與系統老化有關。

公布遲應變慢挨批

香港文匯報訊（記者 杜法祖）港鐵接連2日出事，乘客無不怨聲載道。「唔好買流嘢（劣貨）啦，買埋啲流嘢有乜用嘢，以前的地鐵數十年來都少壞，近期港鐵就咁多事……」昨晨在大圍站，有乘客候車等到一肚火，怒轟港鐵；而另一名乘客亦一臉不滿，埋怨：「應該盡早將消息通知市民，今早有人致電電視台才知東鐵又出事！」

在東鐵線九龍塘站落車的劉小姐表示，事前在粉嶺站乘車，等了15分鐘才能入站，入站之後再要等幾班車才能夠追上車，足足花了1小時才到九龍塘，「搞到遲到」，並謂港鐵一連兩日都有故障，難以接受。另在粉嶺站，有出九龍的乘客批評港鐵無盡快安排接駁交通工具疏導乘客，令趕上班上學的人們不知所措。大圍站亦人山人海，送上學的蔡先生無奈道：「港鐵加咁加價，加幾多都無所謂囉，最緊要準時，因為每日都要送個仔上學。」



東鐵線接連故障，於九龍塘站，乘客一臉不滿。



劉小姐抱怨花了1小時才由粉嶺到九龍塘，「搞到遲到」。



蔡生無奈指「港鐵加幾多都無所謂，最緊要準時」。

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港鐵東鐵線連續兩日發生故障，其中前日事故機疑路由器故障所致，昨日事故則為類似數據機功能的組件運作不暢順。城大電子工程學系副教授鄭利明表示，鐵路系統是由傳感器將列車通過的訊息，透過網絡傳送至中央控制系統，當中需要路由器作連接和分層位置。

港鐵懷疑前日的故障是由於路由器故障所致。鄭利明表示，在正常情況下，主路由器和後備路由器會互相監察，主路由器一旦未能運作，後備路由器便會代為連接。

而前日後備路由器卻未能發揮作用，鄭利明估計原因可能是主路由器「死」前未及向後備路由器發出指令，亦有可能是主路由器未完全死亡，即部分操作錯誤，部分卻運作正常，令後備路由器未取替主路由器運作。而接口和電線的老化，都有機會導致有關問題。

鄭利明表示，類似高檔的路由器一般常見於消防處、警方、醫管局、平安鐘等，現今相關技術已很成熟，並會定期作例行檢查，確保系統能夠自動跳至後備系統。

建議加密檢查維修

至於東鐵線昨日再出現故障，鄭利明說，若果認定到哪一段出現問題，則可能涉及傳感器故障。至於有指青衣控制中心顯示屏的畫面「眨一眨」，則可能是部分地點的供電不穩所致。

鄭利明提醒，若鐵路系統不斷出現訊號故障，港鐵應檢查傳感器、通訊系統、電線以致後端的電腦系統，了解機器是否達到壽命，有需要時便要及早更換；而東鐵線近期都有加密班次，亦有可能影響機件老化，建議港鐵加密檢查和維修。

疑主路由器「未死透」
學者：後備未能運作

高鐵總站未挖到底 議員疑隱瞞

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）廣深港高鐵香港段建造工程延誤引起社會關注，立法會鐵路事宜小組委員會昨日在港鐵高層陪同下視察西九龍總站工地，揭發地盤部分地點未挖至最底層的B4層，與當局去年提交立法會的文件內容不符；而建造工程前的勘探工作更未曾在高爾夫球場範圍內進行過。議員質疑有人隱瞞工程進度，有關工地勘探工作更「形同虛設」。運房局則指文件根據港鐵向路政署提交的資料，已要求港鐵盡快向公眾作出澄清，港鐵則解釋車站部分地點已挖至B4層，其他地方則因地質問題，仍在進行挖掘工作。

立法會鐵路事宜小組委員會昨日在港鐵主席錢果豐和港鐵行政總裁韋達誠陪同下，前往廣深港高速鐵路香港段西九龍總站的建築工地視察。小組委員會主席田北辰於視察後表示，港鐵去年提交立法會文件曾表示，車站挖掘工序已到達至最底層的地下B4層，但港鐵人員昨日卻稱B4層仍有很多堅固的花崗岩層，並正考慮需否用炸藥引爆。

田北辰促交出涉事人員名

田北辰引述港鐵稱，不知道當時的文件由誰撰寫、如何出爐，他質疑有人虛報進度報告，或有人隱瞞事實，促港鐵交出所涉人員姓名和職位等資料。

預留作興建高鐵總站，當時若沒在球場範圍內勘探，便不應開始建造工程。

田北辰又引述港鐵稱總站的地下管道亦比想像中複雜，工程所需時間較原估計的普通情況長，並反指以港鐵在早前建造九龍南線的經驗，應了解真實情況一定不如想像般。

運房局：依港鐵資料撰報告

運房局局長張炳良昨日被問到事件或涉隱瞞時表示，政府每一次交代都是全面的。運房局發言人其後解釋，局方及路政署在擬備工程進度報告時，是根據港鐵向路政署定期提交的進度資料，以及路政署的獨立顧問評核報告；若對該等資料有質疑，路政署會向港鐵要求解釋，以確保向立法會提交的進度報告正確無誤。局方又稱，根據港鐵於今年4月中提供給路政署的資料，西九龍總站B4層挖掘工程正在進行中，當局已要求港鐵盡快向公眾作出澄清。

港鐵：北面主體已挖至B4層

港鐵發言人則稱，去年文件提及的「北面車站部分」，是指北面車站主體結構，此地點確已挖至B4層；而北面車站其他地方則因遇到石層地質問題，仍在進行打石和挖掘工作。

立法會鐵路事宜小組委員會將於下月5日討論高鐵工程最新情況，「新民主同盟」范國威表明，若政府和港鐵於會議上未全面披露當中細節，他將於下月9日的內部委員會提出引用權力及特權條例，成立調查委員會作調查。



立法會鐵路事宜小組委員會視察高鐵總站地盤。

工程總監忽然提早退休

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）港鐵工程被揭涉隱瞞延誤，當中曾向公眾解釋延誤原因的港鐵工程總監周大滄，昨日突宣布將於今年10月退休。港鐵表示會立即展開招聘工作，尋找合適人選接任工程總監一職。

在港鐵鐵路工程連番受挫之際，主理的港鐵工程總監周大滄昨日以私人理由請辭，將於今年10月28日提早退休。周大滄現年62歲，合約原本後年到期。他今次請辭未有交代是否跟港鐵工程延誤有關，以及提早退休有否附加條款。

港鐵行政總裁韋達誠表示，會立即展開招聘工作，尋找合適人選接任工程總監一職。他又感謝周大滄對港鐵作出的積極貢獻和努力，以及在過渡時期所作支持。