

### 理大炒鄭松泰正校風 回歸大學教育本質

理工大學經過紀律聆訊後作出決定，在鄭松泰的兼職講師合約於今年6月份屆滿之後，不再與他續約，理由是鄭松泰侮辱國旗的行為和被法庭定罪，與大學承諾的優質教育等發展目標不一致。確實，從大學教育角度看，教師傳道授業、教书育人，是為青年學生提供優質教育的關鍵，亦是大學良好校譽和校風的最直接因素。鄭松泰積極參與違法「佔中」活動，在校園傳播「港獨」思潮，甚至在立法會公然侮辱國旗而被判罪，其所作所為，根本不符合一個大學教師的基本標準。理工大學這項決定，並非鄭松泰所聲稱的「政治打壓」，而是大學當局端正校風、嚴明校紀以及回歸大學教育本質的正當之舉，因而得到了香港主流社會和大多數輿論的點讚及好評。

鄭松泰是一個什麼樣的人？資料顯示，他在香港理工大學社會政策系畢業，當過區議員的助理。後來到內地修讀北京大學社會學課程，獲得博士學位之後，被聘為理工大學兼職講師。作為一個大學教師，又是擁有相當社會地位的立法會議員，本有職責專注教學並教育學生遵紀守法，為社會發展作出積極貢獻。但鄭松泰積極參與違法「佔中」活動，還擔任有明顯「港獨」言行的反對派激進團體「熱血公民」主席，散播違法「港獨」思潮。他甚至目無法紀，公然在電視鏡頭前倒插國旗區旗，被法庭判兩項罪名成立，罰款5千元。

鄭松泰的違法行為，嚴重損害大學教師的形象和所

在大學校譽，亦明顯不利青年學生健康成長。理工大學據大學聘用條件和教職員在任內的行為守則，對鄭松泰的行為進行紀律聆訊，作出了約滿後不再與鄭續約的嚴肅處理決定。這一決定，一方面是向外界表明，大學是教书育人和開展學術研究的場所，不是進行政治活動的樂園，不允許反對派人士以教師身份在校園傳播違法的「港獨」思潮，不容許有人煽動學生參與違法活動；另一方面，理工大學對鄭松泰進行紀律聆訊並作出裁決，並非所謂的「政治打壓」，而是按照大學教育規律，根據校規辦事。古語說：「大學之道，在明明德」，大學教師肩負着培育英才，培養一代新人的重要職責，其品德是最為重要的。如果其身不正，品德低下甚至帶頭違法犯罪，不僅誤人子弟，還會對社會發展造成嚴重損害。

因此，鑒於大學老師的特殊角色，因違法而被法庭定罪的人士，繼續擔任大學教師顯然是很不適合的。理工大學的有關決定，正是維護大學聲譽，維護大學教師為人師表良好形象的必要之舉，因而得到了香港主流民意的普遍點讚。不少市民表示，理工大學在全港大學之中開了這個具有先導意義的範例，也值得其他大學的管理當局借鏡。有市民更表示，看到理工大學的這個決定，令他們對香港的大學發展回復了信心，相信其他的大學當局也能夠採取端正校風、維護學校正常教書及研究秩序的行動，讓學校回歸教育本質，為香港社會發展作出應有的貢獻。

### 整合大灣區豐富資源 促本港旅業持續發展

社科院昨天發佈的旅遊綠皮書指出，2017年全球赴港旅遊人次突破5700萬人次，比上年有所增加；而2018年全球訪港遊客數量將繼續保持增長。香港旅遊業重拾增長勢頭，是回歸20周年慶祝活動、重塑「好客之都」旅遊形象等多項利好因素共同作用的結果，今後要確保旅遊業繼續發展，就必須進一步搞好優質服務、特色旅遊，保持旅遊業的良好勢頭。更為重要的是，是充分利用國家推動粵港澳大灣區規劃發展的機遇，全面發揮香港東西文化薈萃的特色，整合大灣區內豐富而各具特色的旅遊資源，做到優勢互補、互利共贏，從而真正將香港打造成為「世界級首選旅遊地」。

由於各種原因，香港旅遊業曾經面臨困難，訪港人數在2015年和2016年都錄得下跌。去年之所以能夠止跌回升，一方面是適逢香港回歸祖國20周年舉辦連串慶祝活動，特區政府和業界推出多項政策舉措重塑「好客之都」；另一方面，亦受益於外圍經濟環境改善、人民幣匯率走勢強勁和內地經濟形勢向好等因素，內地來港旅客復增，更佔了76%，顯示內地旅客已經成為左右香港旅遊業的最重要部分。因此，香港旅遊業今後的發展重點，既要面向全球，更要加強與內地旅遊業的合作，與內地

的旅遊資源充分結合，尤其是不能忘記香港過去幾年由於連串社會政治事件對旅遊業帶來的負面影響，吸取教訓，杜絕排外趕客歪風，營造賓至如歸的良好社會氛圍。

需要強調的是，國家發展正進入一個新時代，大力推動粵港澳大灣區規劃建設，是國家為了保持港澳長期繁榮穩定而作出的戰略部署。大灣區規劃建設對旅遊業來說特別重要。因為，大灣區範圍廣闊，包含港澳及9個廣東省城市，這11個城市各有特色，旅遊資源豐富而多元。粵北粵西優美的自然風貌、廣州深厚的人文古蹟、澳門獨特的博彩休閒，都是具有獨特魅力的旅遊資源，如果聯合發展，將可打造出極為吸引、多彩多姿的旅遊產品和項目，給予遊客更多選擇，彌補香港空間有限、新增景點不足等等短板。而香港作為聯繫南中國與海外的樞紐，應該積極發揮主導，擔任「一程多站示範核心區」和「國際城市旅遊樞紐」的角色，增加與大灣區的合作，推進旅遊產品、旅遊服務和旅遊營銷一體化，吸引海內外遊客。

總之，香港旅遊界必須抓緊這個歷史機遇，爭取牽頭整合大灣區各城市的旅遊資源，實現優勢互補，互利共贏，促使本港旅遊業邁上一個新的階段並實現可持續發展。

# 港鐵密密壞 民記倡加罰

## 指事故後維持有限度服務時段應罰款 不該只計「最拖班次」

香港文匯報訊（記者 殷翔）東鐵前日全線癱瘓逾兩小時，數以萬計乘客受影響。解決新界東塞車大聯盟發言人鄧家彪、民建聯立法會議員陳恒鎮、沙田區議會交通及運輸委員會主席李世榮昨日舉行聯席記者會，批評上世紀80年代沿用至今的東鐵信號系統老化，地鐵工程維護人員不足，並對全線停車後港鐵未能及時應對出現大混亂十分不滿。他們建議今後事故後維持有限度服務時段亦應處以罰款，促使港鐵正視問題，增加資源改善服務。

### 民建聯建議增加新罰則

列車延誤時間	服務中斷罰款 (延續舊罰則)	維持有限度 服務時罰款 (增加新罰則)
31分鐘至1小時	100萬元	50萬元
1小時至2小時	200萬元	100萬元
2小時至3小時	300萬元	150萬元
3小時至4小時	500萬元	250萬元
逾4小時後每小時	250萬元	125萬元

資料來源：民建聯 整理：香港文匯報記者 殷翔

民建聯建議增加的新罰則包括：維持有限度服務時間若不足1小時，則罰款50萬元。若超過1小時後仍未恢復全線通車，加罰100萬元。超過2小時加罰150萬元，超過3小時加罰250萬元，超過4小時後每小時罰款125萬元。而原有罰則只計算由起點到終點、延誤最久的一班列車的延誤時間。

如8月5日觀塘線列車大延誤，逾10小時維持有限度服務，只計算延誤最久列車的延誤時間83分鐘，罰款200萬元。按他們建議的罰則，那麼有限度服務的10餘小時均需繳納罰款，總計為1,125萬元。

他們還建議引入世界其他地方的常用做法，對已入關受延誤乘客直接補償，如出關時獲安排免費程車票一張，或視乎延誤時間而享有20%至100%的優惠乘車證。

### 阿彪：應變混亂亟須正視

鄧家彪表示，新界東塞車大聯盟多名成員前日到港鐵總部了解事故，批評港鐵屢發事故之下，在事故後疏散人流方面仍亂成一團。前天東鐵全線站點人潮湧湧，乘客完全得不到指引，怨聲載道。

同時，停於中途的列車上更有乘客使用緊急掣開車門跳下路軌，令情況更為混亂。港鐵雖然屢屢聲稱有完善應變機制，但情況一直未有改善，令人失望。

他表示，其實應變措施完全可以改善，如派出職員在現場指導，將

現場LED廣告牌改為指引牌等。希望增加罰則能令港鐵正視問題，增加資源予以改善。

### 陳恒鎮：現行罰則不痛不癢

陳恒鎮表示，東鐵線信號系統老化已久，他們多次要求港鐵更新系統，但港鐵指要等沙中線新系統完成後才升級東鐵系統及完成對接，令東鐵系統更新延誤至今。

他續說，港鐵維修工程人員人手長期不足，現在又抽調人員處理系統更新，日常檢查維修無法維持應有頻率，以致事故頻繁。

陳恒鎮指，2017年頭三季港鐵因事故延誤，已罰款逾1,400萬元，較2016年多700萬元，現行罰則懲罰力度明顯不足。

他直言，港鐵年盈利逾百億，不在乎幾百萬元罰款，卻一直不肯增聘人手及加快系統更新。因此他們建議加大罰則，一方面促使港鐵提升恢復正常班次的效率，另一方面也促使港鐵撥資源加強日常維護，降低事故率。

李世榮表示，目前新界東道路、鐵路交通全線飽和，雖然區議會多次要求政府改善交通狀況，但迄今欠缺短期應付措施。目前正討論的新界東道路拓寬工程，等落成起碼十年八載，遠水難救近火。

現在新界東居民高度依賴東鐵，在東鐵事故屢發的情況下，上下班成為高風險的事情，隨時堵在途中延誤事情。他促請港鐵加強系統維護，降低事故率，減少對市民造成的不便。



（左起）李世榮、陳恒鎮和鄧家彪。

香港文匯報記者殷翔攝



東鐵「全癱」當日，市民在月台苦候。

資料圖片

# 信號「雙失」罕見 議員憂「再嚟過」

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵東鐵線日前發生信號故障，全線服務暫停逾兩小時。立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰形容，東鐵線信號系統「千瘡百孔」，今次信號系統雙重失效，懷疑與港鐵更換或測試新系統有關，促請港鐵作出交代。

亦有立法會議員表示，信號系統「雙重失效」實屬罕見，但目前港鐵尚未查出事故原因，擔心其他線路的系統也有潛在問題。

### 運作時更換系統有風險

田北辰昨晨出席電台節目指出，港鐵現正為各條列車線路更換系統，這幾天在每日凌晨收車後，港鐵職員均會測試新系統運作3小時，

故懷疑事故與此有關。

他又指，根據外國的做法，一般是停止整條線路的服務運作來進行更換，現時港鐵每天運作時進行，他一年前已說過此舉會有風險。

他表示，今次事件是由於東鐵信號系統的後備伺服器也出現問題，當東鐵未來更換新系統後，主伺服器與後備伺服器同時壞的機會將很小，而且可以局部行車，相信不會再出現全線停駛情況。

對於有聽眾批評港鐵接駁巴士的安排，田北辰表示，鐵路載客量多，接駁巴士始終難以填補。就有乘客在事故後自行離開車廂走落路軌，令服務延誤時間更長，他認為港鐵有需要檢討與乘客溝通的問題。

有立法會交通事務委員會成員受訪時形容，今次信號系統「雙重失效」，連後備系統亦未能正常運作，情況實屬罕見，但目前港鐵尚未查出事故原因，擔心其他線路的系統都有潛在問題。

他認為，事件反映信號系統老化情況迫在眉睫，而港鐵直至2026年才全面更換所有線路的系統，所需時間太長，認為港鐵有必要認真考慮加快工程。

他又指，港鐵制訂接駁巴士應變計劃時，可能沒有預料會出現全線停駛的情況，認為接駁巴士可直接前往九龍塘或旺角等地，可起分流作用。他已去信委員會主席易志明，要求盡快召開緊急會議，邀請港鐵解釋今次事故原因。

# 分站「無力自理」 系統出事「死直」

香港文匯報訊（記者 文森）港鐵東鐵線前日一度全線暫停服務兩個多小時，令大批乘客受影響。有工會中人指出，今次事故是中央信號系統出現問題，令控制室未能看到整條線的列車信號，加上東鐵線信號系統太舊，未能轉到由每個站自行控制所致，故港鐵應在更換新系統前，加強檢查及維修，又指港鐵維修方面人手長期不足，希望公司能增聘前線人員，加強檢查及維修。

香港鐵路專業人員工會主席黃源活昨日在接受傳媒訪問時指出，當遇上中央系統發生故障，港鐵其他線路可以交由個別車站自行控制及處理，當每個站都可自行控制，列車便可繼續運行。目前的問題是，東鐵線屬於舊系統，沒有此項功能，故當中央系統真的出現問題「死直」，東鐵的車站也無法自行作出控制。

### 維修長缺人 工會促增聘

他續說，東鐵線的信號系統將更換，現正進行夜間測試，其間要切換新舊系統，可能因此導致系統不穩定，認為港鐵應該加強檢測。

至於後備設備亦應更頻密地進行檢測及多作啟動，以便發生事故時可順利啟動。

黃源活坦言，公司在維修工作方面的人手長期不足，加上近年多了新工程，員工難以兼顧，希望能增聘前線人員，加強檢查及維修。

就是次信號系統伺服器出事是否與人手不夠令檢查不足有關，他難以評論，但強調如整個系統可以有更多的檢查會更好。



當日港鐵九龍塘站外，大批乘客等候接駁巴士，港鐵職員和警員在場維持秩序。

中通社

至於有乘客在列車停駛期間自行打開車門離開車廂，黃源活呼籲乘客不要自行離開車廂走落路軌，避免發生危險。

他又建議日後如果再發生事故，中央控制室應透過車廂廣播，提醒乘客不要擅自打開車門。