



中聯辦員工之窗

1978-2018，我國改革開放40年走過的歷程，創造了人類發展史上的奇跡。廣東瀕臨南海，毗鄰港澳，華僑衆多，自古就是我國對外經濟和文化交流的重要窗口。國家改革開放之後，廣東又一次搶佔先機，成為先行者和排頭兵。

近日，筆者陪同本港一團體前往深圳參觀「大潮起珠江——廣東改革開放40周年展覽」。聆聽時間故事，感受滄桑巨變，使香港的青年朋友們感慨萬千。

展覽內容具有很強的思想性、歷史性、科技性、藝術性，見證着珠江兩岸40年來的歷史和榮光。一個個改革瞬間再現，一組組開放成果定格，一處處新穎炫酷的高科技展示，讓觀眾流連忘返。

1305米，這是參觀路線的長度。沿着時間脈絡，各大歷史事件徐徐鋪開，全面、生動和立體地展現廣東改革開放40年的壯闊歷程和輝煌成就。只要細心觀察、用心琢磨，不難發現香港人、香港角色、香港作用始終貫徹其中，改革開放國策的鋪排與香港有關，改革開放進程離不開香港參與，改革開放成果也有香港作出的重大貢獻。

1978年12月18日，中國共產黨十一屆三

東方風來 潮起珠江

宣傳文體部 何德軍

中全會開幕，開啓改革開放偉大歷史進程，深刻地改變了國家的面貌。巧合的是，同一天，深圳輕工工藝品進出口支公司、寶安縣石岩公社上屋大隊與香港怡高實業公司簽署加工發熱線圈的協議。我國第一份「三來一補」企業協議書——「深輕寶第001號」由此誕生。

這份協議書的複製件就在展覽第一部分中展出。薄薄的紙張，承載的是厚重歷史。事實上，在簽下這份協議書之前，石岩公社上屋大隊經過了激烈的爭論。1978年9月，大隊決定投票表決，最終，該提議以1票的微弱優勢獲得通過。

1908件，這是展出實物的數量。每件展品的背後，都有一段不凡的歷程和精彩的故事情節，引領觀眾回望那段激情澎湃的峥嵘歲月，從歷史中汲取繼續前進的力量。

在「時間就是金錢，效率就是生命」的標語牌前，可以強烈感悟到講時效、重實幹的理念，能夠深刻感受突破重重阻力、殺出一條血路的精神力量。翻閱史冊，人們不難發現，這一震撼人心的口號，並不是一時靈光乍現的產物，而是香港招商局集團在創建蛇口工業區的過程中長期積累、長期思考的結果。

在改革開放初期，很多香港商界前輩懷着赤子之心和敢為人先的勇氣率先赴內地投資興業，創下多個「全國第一」。如今

地第一家合資企業、第一條合資高速公路、第一家外資銀行分行、第一家五星級合資飯店等。當然，還有一大批香港專業人士「手把手、傳幫帶」，幫助內地增進對市場經濟和國際規則的了解。

在「中國土地拍賣第一槌」實物前，把觀眾帶回1987年12月1日新中國第一場土地拍賣會現場。「403-4號地塊」的標書由香港人起草，議程由香港人設定，拍賣工具也是由香港人捐贈的。這「石破天驚」的一拍，揭開了國有土地使用制度從無償、無期限、無流動變為有償、有期限、有流動改革的專案，並且直接促成了憲法的修改。

琳琅滿目的購物商場，熱火朝天的生產車間，歷史風雲挾着火熱的氣息撲面而來。科技創新、智能製造，生動再現民族產業自主創新、奮起直追、超越崛起的奮鬥進程，同時也啟發着粵港澳大灣區現代產業鏈。

珠江兩岸，南海之濱，新一輪改革開放、創新發展的大潮正在不斷激盪。2012年12月，習近平擔任中共中央總書記後首次離開北京視察，選擇了深圳；6年後的2018年金秋，習近平總書記再次考察深圳，並參觀了這一展覽，向全世界昭告「中國改革開放永不停步！下一個40年的中國，定當有讓世界刮目相看的新成

就！」建設粵港澳大灣區是習近平總書記親自謀劃、親自部署、親自推動的國家戰略，是新時代推動形成全面開放新格局的新舉措。2017年7月1日，在習近平總書記見證下，國家發展改革委與粵港澳三地政府共同簽署《深化粵港澳合作 推進大灣區建設框架協議》。展館內，三地政府簽署協議的照片展示了新時期向更高層次開放進發的擔當。

連接香港、珠海和澳門的超大型跨海通道珠港澳大橋通車、重大交通幹線廣深港高鐵讓廣深港一小時生活圈得以實現、港深兩地在河套地區共建港深創新及科技走廊……一張張照片顯示，一年多來，粵港澳大灣區的建設駛入了快車道。粵港澳大灣區正成為國家高水準對外開放新引擎、新高地，推動全國特別是廣東實現更深程度、更廣範圍開放，促進香港和澳門更好、更快融入國家發展大局。

40年大潮激盪，每一天都是新的起點。「個體戶」出現，「企業家」興起，「大眾創業、萬眾創新」千帆競發……越來越多的人走出原來的方寸之地，把命運掌握在自己手裡，嘗試換一種活法。最近，一位曾經的抗爭青年由激進派變創業者，北上深圳開發教學軟體、開辦教育中心，並



■「大潮起珠江——廣東改革開放40周年展覽」。香港文匯報資料圖片

且提出「與其花心機落區叫口號，不如落力做生意」。筆者要為他們的今天點讚，也要為他們的明天加油。

「大潮起珠江——廣東改革開放40周年展覽」向公眾免費開放，香港朋友北上深圳時不妨前往觀展，作為周末家庭樂亦是不錯選擇。從西九龍高鐵站搭乘「動感號」，一刻鐘內到達福田站，出站後步行經深圳市民廣場，即抵深圳開放展覽館。若本港市民提前在展覽館官網上預約參觀，只需在現場出示專屬二維碼及回鄉卡，便可由「綠色通道」入場參觀，甚是便捷。

港鐵4線稱系統無人識搞

每條路線輕罰200萬元 明年「回饋」乘客800萬



香港文匯報訊（記者 馮健文）港鐵於本年10月16日發生4線信號故障事件，導致交通大混亂，大批市民受影響。港鐵昨日向政府提交調查報告，指事件是由於兩個不同供應商提供的信號系統，在軟件計數器重置時互不協調所導致，而港鐵人員事前亦從未獲悉此系統軟件重置的運算方法，操作手冊亦無明確描述。港鐵表示，已進行一系列改善措施，杜絕同類事故發生，又指因事件涉及4條鐵路線，會當作4宗事故計算，每宗罰款200萬元，明年會將此800萬元「回饋」乘客。

當日港鐵四線齊癟，市民擠滿月台。
資料圖片

港鐵公佈的調查報告指出，當日4條有問題鐵路線的信號系統，分別由Alstom（佔觀塘線的大部分以及荃灣線和港島線全線）及Siemens（佔觀塘線其餘部分及將軍澳線全線）提供，設備均按照同一套信號系統的功能標準設計。

Alstom及Siemens的系統經由設於觀塘站及藍田站的區間電腦聯繫，4條鐵路線由33部區間電腦互相聯繫，以便列車可跨線運作，在有營運需要時加強列車服務。這些區間電腦透過其軟件計數器保持同步，確保列車控制指令準確地傳送。

兩系統重置不協調出事

自1996年起，Alstom及Siemens的區

間電腦，於不同年份先後投入服務，其軟件計數器一直與相關鐵路線中數值較高的計數器同步，當計數器達至其上限數值時，便須進行重置，惟兩者的計數器重置安排，因屬不同設計而有所不同。Alstom系統於達至其上限數值前會自動重置，Siemens系統則需人手重置。

報告指出，事故主因就是由於兩個聯繫系統的軟件計數器重置安排不同，兩系統當日均啟動了重置，但因軟件計數器不一致的重置安排，令區間電腦重複執行重置動作，導致區間電腦出現不穩定。

操作維修手冊無明確描述

港鐵人員事前卻從未獲悉此系統軟件

重置的運算方法，Alstom及Siemens兩個軟件計數器不同的重置安排，以及其對列車服務可能構成的影響。此外，操作及維修手冊亦無明確描述此情況。

報告續指，當時為令防止超速的保護系統正常運作，列車一直以限速安全行駛，同時維修人員根據邏輯推論程序，隔離並重置33部設於不同港鐵站的區間電腦，完成修復系統。

一系列措施改善情況

事發後，港鐵已於相關鐵路線的聯繫位置，安裝手動開關，以便在有需要時能有效分隔或連接鐵路線，又會定期檢查所有相關鐵路線的軟件計數器之運作，確保其

數值正常。港鐵亦已檢查其他鐵路線的信號系統，進行重置或確定它們沒有類似的重置安排不一致情況，以及進行一系列措施改善情況（見表）。

港鐵車務總監劉天成昨日與傳媒會面時形容，事件非常罕見，並再次就此為市民造成不便致歉。

他指，港鐵因此已向乘客提供兩日半價乘車優惠，總額4,100萬元，並會因事故令4線出現延誤，包括觀塘線最長延誤114分鐘，荃灣線89分鐘，港島線77分鐘和將軍澳線61分鐘，當作4宗事故計算，按機制每宗罰款200萬元，合共800萬元，於明年下半年以折扣方式「回饋」乘客。

資料來源：港鐵 整理：香港文匯報記者 馮健文

載客有限人龍長

香港文匯報訊（記者 馮健文）港鐵在發生4線信號故障當日，並未派出接駁巴士疏導乘客，惹來市民批評。港鐵向政府提交的報告指，此安排並不可行，因巴士載客量有限，現時亦沒有因應多條鐵路線同時發生故障時的應變計劃。

惟港鐵表明，將與運輸署共同探討，明年中前在較長延誤或全線只能提供有限度服務時，調派接駁巴士行走的可能性。

港鐵指出，在事故期間，曾多次考慮應否提供接駁巴士服務，惟經審慎考慮後，認為並不可行。首先因巴士的載客能力有限，且有4條鐵路線同時故障，加上正值繁忙時間，乘客眾多，輪候巴士的人龍將非常長，候車時間亦難以接受。

同時，港鐵只訂明不同港鐵線一旦服務中斷時，各區段應提供的接駁巴士路線及提供之原則，但就沒有就多條鐵路線同時故障時，與相關部門包括運輸署設定已規劃或預先協議的巴士路線，也沒有預先進行演習或演練，亦未妥善規劃巴士停車點及排隊位置等，故實不可能提供安全、有效和有序的接駁巴士服務。

派接駁巴不可行

報告提到，若在未有預先規劃下調派接駁巴士，乘客或因處於選擇列車或巴士的兩難中，導致對撞的人流，加劇車站及附近街道的擁擠情況，故認為當時沒有安排接駁巴士的決定並非不合理，但就值得與運輸署進行檢討，一旦類似事故發生，為重要車站安排巴士接駁的可能性和有效性。

明年中前研派接駁巴可行性

因此港鐵表明，會於明年中前與運輸署共同探討，在較長延誤或全線只能提供有限度服務時，在受影響區段的主要港鐵站及少量沒有其他交通安排的車站，調派接駁巴士行走的可能性。在完成檢討前，會制定臨時方案調派接駁巴士。

當日未提供 絶非為慳錢

港鐵車務總監劉天成表示，當日未有提供接駁巴士，絕非為了「慳錢」，因派出巴士接載乘客並不困難，但如因此造成混亂，影響市民及其他道路使用者，並不理想，因安全及有秩序是最重要的兩個因素，否則將造成很大風險。

信號系統更新 與事故無關

香港文匯報訊（記者 馮健文）運輸及房屋局昨日證實，已收到港鐵就事件提交的詳細報告，局方聯同運輸署及機電工程署經仔細審視後，信納港鐵就事故成因的調查結果，並確立事件與信號系統更新工程無關。政府會密切監察港鐵落實報告內改善措施，避免同類事故發生，並加強港鐵的事故應變及資訊發放安排。

檢討應變計劃 料明年中完成

因應是次經驗，運房局表示，運輸署正與港鐵檢討現行應變計劃，包括在發生鐵路事故引致服務延誤時、在受影響車站提供免費接駁巴士之安排，特別是針對附近只有較少公共交通工具提供服務的車站。有關檢討預期於明年中完成。

運房局表示，政府十分重視今次事故，要求港鐵進行深入調查。調查期間，機電署一直監督有關工作，包括覆核事故當天信號系統的數據記錄，以及參與港鐵與信號系統供應商的海外專家所進行之模擬測試等。港鐵亦有安排海外及本地專家協助調查。

運房局指，報告確立事故與信號系統更新工程及其測試無關，惟機電署已指示港鐵，需全面檢查信號系統設備，並在進行信號系統更

港鐵改善措施

- 檢討及執行維護計劃，在軟件計數器達至重置啟動點或上限數值前，以人手重置鐵路系統內的計數器，尤其是信號系統
- 成立包括學術界及業界專家的專責小組，就未來新建及須改動的關鍵鐵路系統，加強其軟件整合及表現
- 在服務受阻期間提供首班車及列車班次等資訊時，考慮提供如列車需在月台停留的額外時間等資料
- 邀請乘客參與更多實地演練，以便更了解事故期間乘客互動的情況，進一步改善發放資訊安排
- 明年中前與運輸署共同探討，在較長延誤或全線只能提供有限度服務時，調派接駁巴士行走受影響路段的主要港鐵站等的可能性

資料來源：港鐵 整理：香港文匯報記者 馮健文

香港文匯報訊（記者 文森）對於港鐵因今次事故被罰款800萬元，有立法會議員認為，現有計算罰款的方法不足，應改以乘客因事故產生的額外交通時間，來計算生產力損失及罰款。

有學者就建議，港鐵可考慮為涉事的4條鐵路線採用獨立的系統運作，同時建立一條中央管理系統，協調4線營運。

立法會鐵路事宜小組委員會委員田北辰推測，港鐵採用的兩個信號系統，當時有其中一個的數據量被用盡，系統需要重置，但由於另一組需人手重置的系統，並沒有職員懂得操作，導致兩者不同步。

他認為，港鐵應設置警報系統，透過發出預警以提示港鐵人員能同步重置不同系統，避免多條路線故障再出現。因今次事件並無先例，他表示理解，故仍對港鐵的營運水平有信心。

對於港鐵被罰款800萬元，田北辰認為，應該以事故當日乘客額外所花的交通時間，計算生產力損失，以量度罰款。

學者倡建中央系統協調4線

本身是交通諮詢委員會成員的港大工程學院助理教授霍偉棟表示，當信號系統出現容量不足時，很多時會以重置系統解決，但這類重置在鐵路系統不常出現，以港鐵而言，由上世紀90年代購入兩組系統後，相信今次是首次需要重置。

他估計，經歷二十多年，當年曾接受系統人手重置培訓的港鐵人員或已離職，導致事故當日，無人知悉人手重置方法。

他又建議，港鐵日後可考慮為4條鐵路線採用獨立的系統運作，同時建立一條中央管理系統，協調4線營運。